

第一百九十六回国会衆議院

国土交通委員会議録第十四号

(一五五)

平成三十年五月十六日(水曜日)
午前九時開議

出席委員

委員長

理事

同日
辞任
山岡 達丸君
大島 敦君

補欠選任

同日
精神障害者の交通運賃に関する請願(門山宏哲君外一名紹介)(第一二五五号)

同(義家弘介君紹介)(第一二七八号)

は本委員会に付託された。

五月十五日

所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法案(内閣提出第五二号)

同日
精神障害者の交通運賃に関する請願(門山宏哲君外一名紹介)(第一二五五号)

同(義家弘介君紹介)(第一二七八号)

は本委員会に付託された。

同日
辯論

官簡井健夫君及び財務省理財局次長富山一成君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じます

が、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○西村委員長 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。藤井比早之君。

○藤井委員 藤井比早之でございます。ありがとうございます。

うござります。

本日は、国土交通行政の基本施策に関しましてお伺いさせていただきたいと思います。

まず、先日、四月十三日の改正パリアフリーアクセスの参考人質疑の後、気になりましたので、お伺いさせていただきます。

参考人質疑の後、竹下参考人が四階のその多目的トイレに入られました。守衛さんも私も、ドアの閉め方の説明、ここに手をかざしたら閉まりますよというこの誘導の仕方がわからず、参考人質疑の後、竹下参考人が四階のその多目的トイレに入られると、中に入つて手をかざしたら一緒にトイレの中で閉じ込められるというような状況になりました。やはり場所がわかつていて、使い方の情報提供の難しさというのを感じさせていただきました。

こうしたパリアフリーアクセスの提供のあり方につきましては、実際に使用する障害者の皆様や各皆さんの声、現場の皮膚感覚、利用実態を知つていただくことが必要です。

改正パリアフリーアクセス案における市町村のマス

ターブランの作成、作成だけじゃなくて、フォ

ローアップ、また、国の施策内容の評価等を行う

会議への障害者等の皆様の参画についてお伺いし

ます。

また、ことし三月三日から、神戸市営地下鉄西

ことによりまして、ホームドアの整備の加速化を図つてまいりこととしております。

神・山手線三宮駅でホームドアが稼働いたしております。ホームドアは、視覚障害者の皆様だけに必要なものではありません。お酒に酔われた方など、ホームからの転落件数は年間約三千件にも達すると言われております。

ホームドアの設置は、首都圏では随分進んできていると認識しますが、首都圏以外ではまだまだだと実感するところです。

こうした整備方針を含めまして、今後のホームドア設置の方針についてお伺いいたします。

○由木政府参考人 お答えいたします。

バリアフリーのハード面の整備は一定進んできてしまつておりますけれども、一方で、御指摘をいただきましたように、バリアフリー化された施設がどこにあるかわかりにくいかとか、あるいは、その施設の使い方がわかりにくいといつたような御意見があると承知しております。できるだけわかりやすい情報提供を進めていくことが重要であるというふうに認識しております。

特に使い方の面についてでございますけれども、設備でございますので、この設備をまず標準化を進めまして、操作しやすいものとなるよう、それをまたきちんと周知をするということが大切だというふうに思つております。

そのために、建築物の設計や、あるいは旅客施設整備に当たつてのガイドライン、こうしたところにおきまして、例えは、図面や事例を用いましてトイレの器具の形状とか配置等についてまずJISに基づくものにしていただきたいというふうに、それから、お話をいただきました自動扉の開閉ボタンにつきましても、できるだけ手がざし式ではなくてボタンにしていたら、さらに、そのボタンは下から一メートルの高さにしていました。これの周知をやはり進めていくことがます大切だというふうに思つております。

そうした基準をつくる際にも、御指摘をいたしましたように、障害者の方々の視点を的確に反映をさせるということが大変重要だというふうに反応をいたしました。

思つております。

これまで、今御説明をいたしましたガイドラインを定めます際等には、検討会議の中に障害者の方の参画を求めて適切に意見を伺いながらやつてあります改正法案におきましても、国には評価しております改正法案におきましても、国には評価

会議、地方ではマスター・プランを導入する際の協議会、それぞれ関係の方に御参画をいただくことが重要であると思つております。

特に、障害者につきましては障害種別が多岐にわたりますので、参考人質疑でもそういう御指摘ございました。さまざまな障害特性に応じた御意見が適切に反映できますように、国の評価会議に

つきましては、今後法律成立後に構成員を決定

してまいりますが、そうした御意見が的確に伺え

るよう措置してまいりたいと思います。

また、地方に対しましては、そうした意見の反

映の重要性でございますとか会議の構成員のあり

方について基本方針に明記をするなど、市町村に

対して適切に周知徹底を図つてまいりたいと考え

ております。

○藤井政府参考人 引き続きまして、ホームドアについてお答え申上げます。

平成二十七年二月に閣議決定をされました交通政策基本計画におきまして、ホームドアの設置駅

数を平成三十一年度に八百駅にするという目標を

設定しております。平成二十八年度末の現在で、

六百八十六駅にホームドアが設置されているとい

う現状にございます。

今後、一日当たり利用者が十万人以上の駅のうち、車両の扉位置が一定であるなど、ホームドア

整備が可能な駅について、原則として平成三十二

年度までに整備を行うとともに、利用者数十万人

まして、これの周知をやはり進めていくことがま

す大切だというふうに思つております。

そうした基準をつくる際にも、御指摘をいただ

きましたように、障害者の方々の視点を的確に反

映をさせるということが大変重要だというふうに

鉄道プロジェクトの推進に当たりましては、沿線の関係地方公共団体あるいは鉄道事業者等において、ニーズを把握した上で、事業主体や費用負担のあり方も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。

今御指摘のございました神戸市営地下鉄西神・山手線と阪急電鉄神戸線の乗り入れにつきましては、現在、地元の関係者において検討が進められ

てまいりたいと考えております。

なお、兵庫県内におきましては、神戸市営地下

鉄西神・山手線の三百駅におきまして本年三月に整備が完了し、さらにJR西明石駅におきまして

は、今年度から整備に着手をしたところでござい

ます。これらにつきましては、国からの補助を行つて整備を進めているところでございます。

今後、JRの神戸駅、三ノ宮駅、明石駅及び姫

路駅、さらには、神戸市営地下鉄西神・山手線の全駅に設置の計画があると承知をしております。

国土交通省としましては、こういった東京以外のエリアにつきましても、今後適切に対応してま

りたいと考えております。

○藤井委員 ありがとうございます。ぜひ参画を

障害者等の皆さん、よろしくお願いします。

また、神戸市営地下鉄全駅へのホームドア設置、また、特例的な西明石への整備、ありがとうございます。

ございます。よろしくお願ひいたします。

次に、お配りさせていただいた資料一ページ、

平成三十年地価公示、全国の変動率上位、商業地

の六位と十位に神戸市三宮が躍り出ています。こ

れは三宮再開発への期待のあらわれと認識します

が、この三宮再開発を三宮というピンポイントの

発展、活性化にとどめてはいけない。点から線、

線から面への展開が必要とを考えます。

そこで、神戸市営地下鉄西神・山手線と阪急電

鉄の乗り入れを実現する。また、三宮に西日本の

中核となるバスターミナルをつくる、バスタ新宿

のように。特にこの二点についてお伺いいたしま

す。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

鉄道における乗り入れにつきましては、首都圏

では、東京メトロや都営地下鉄へ多数の事業者が乗り入れております。さらに、関西においても、

阪神なんば線において近畿と阪神の間で乗り入れが行われているなど、これは、所要時間の短縮あ

るいは乗りかえ回数の減少といった利用者利便の

向上に大きく資するものだと考えております。

だつたと考えております。

今後は、国道二号線における交通課題の解消など、直轄事業としての役割分担も含めまして、市街地再開発事業と調整しながら、具体的な事業スキームにかかる検討を加速してまいります。

○藤井委員 ありがとうございます。

神戸市営地下鉄と阪急の乗り入れにつきましては、最大の問題の一つが、三宮が通過駅になつてしまふのではないかという懸念があるということ

このたび、三宮は地価が上がっていますので、まさに三宮再開発によりその懸念を払拭するとともに、沿線全体の価値を上げていく。乗り入れはパリアフリーにも資するものでございます。ぜひ実現に向けて、地元とともに、地元の要望状況を受けて支援をよろしくお願ひ申し上げます。

また、バスタ新宿のように、国直轄事業でのバスター・ミナルの整備、これをよろしく要望申し上げたいと思います。

次に、資料一ページ、平成三十年地価公示、商業地上昇率二位、大阪道頓堀、三位、四位、六位の京都、資料二ページの、平成二十九年地価公示、商業地上昇率一位、二位、三位、四位、五位の大坂、六位の京都祇園と全国の商業地域地上昇率の上位は、これももうインバウンドが原因だと考えられます。資料一ページ、平成三十年地価公示、住宅地上位に並ぶ北海道、沖縄県もインバウンドの影響が大きいと考えます。

やはり、地域の発展のためにインバウンドの振興が非常に効果的であるというのに、地価の上昇が物語っていると思います。

訪日外国人増加に向けたクルーズ船受入れ体制の整備、航空需要受入れ体制の整備、特に神戸空港は、関西三空港一体運営が始まりましたので、

関西三空港の受入れ体制の充実を含めてお伺いいたします。

○菊地政府参考人 お答えいたしました。

近年、我が国の港湾へのクルーズ需要は大変急増しております。平成二十九年は、訪日クルーズ客数が前年比二七%増の二百五十三万人、クルーズ船の寄港回数は前年比三七%増の一千七百六十五回となり、いずれも過去最高を記録したところございます。

政府が目標として掲げております、訪日クルーズ旅客を二〇二〇年に五百万人、この実現に向けては、さらなるクルーズ船受入れ体制の整備が必要であると考えております。

このため国土交通省では、クルーズ船の寄港増加や大型化に対応した港湾施設の整備を進めてお

まざに三宮再開発によりその懸念を払拭するとともに、沿線全体の価値を上げていく。乗り入れはパリアフリーにも資するものでございます。ぜひ実現に向けて、地元とともに、地元の要望状況を受けて支援をよろしくお願ひ申し上げます。

また、バスタ新宿のように、国直轄事業でのバ

スター・ミナルの整備、これをよろしく要望申し上げたいと思います。

次に、資料一ページ、平成三十年地価公示、商業地上昇率一位、大阪道頓堀、三位、四位、六位の京都、資料二ページの、平成二十九年地価公示、商業地上昇率一位、二位、三位、四位、五位の大坂、六位の京都祇園と全国の商業地域地上昇率の上位は、これももうインバウンドが原因だと考えられます。資料一ページ、平成三十年地価公示、住宅地上位に並ぶ北海道、沖縄県もインバウンドの影響が大きいと考えます。

やはり、地域の発展のためにインバウンドの振興が非常に効果的であるというのに、地価の上昇が物語っていると思います。

訪日外国人増加に向けたクルーズ船受入れ体制の整備、特に神戸空

港は、関西三空港一体運営が始まりましたので、

関西三空港の受入れ体制の充実を含めてお伺いいたしました。

○菊地政府参考人 お答えいたしました。

近年、我が国の港湾へのクルーズ需要は大変急

増しております。平成二十九年は、訪日クル

ーズ客数が前年比二七%増の二百五十三万人、ク

ルーズ船の寄港回数は前年比三七%増の一千七百

六十五回となり、いずれも過去最高を記録したと

ころでございます。

政府が目標として掲げております、訪日クル

ーズ旅客を二〇二〇年に五百万人、この実現に向けては、さらなるクルーズ船受入れ体制の整備が必要であると考えております。

このため国土交通省では、クルーズ船の寄港増

加や大型化に対応した港湾施設の整備を進めてお

ます。

また、バスタ新宿のように、国直轄事業でのバ

スター・ミナルの整備、これをよろしく要望申し上げたいと思います。

次に、資料一ページ、平成三十年地価公示、商業地上昇率一位は、北海道の俱知安町なんです。

これは、リゾート、インバウンドもあるでしょう

が、北海道新幹線建設に向けた期待効果というの

も考えられます。少なくとも、資料四ページ、平

成二十七年地価公示、商業地上昇率一位は石

川県金沢、資料三ページ、平成二十八年地価公

示、商業地上昇率七位金沢は、北陸新幹線効果と

考えられます。こうした新幹線の整備効果につい

てお伺いいたします。

また、さらなる財政投融資の活用、山陰新幹線

など、昭和四八年運輸省告示第四百六十六号に

規定された新幹線の新たな整備についてお伺いさ

せていただきます。

○藤井政府参考人 新幹線は、地域間の移動時間

を大幅に短縮をし、駅その他周辺地域の開発を促

進することにより、我が国の経済活動や国民生活

の向上に極めて大きな効果をもたらすものでござ

ります。

○藤井政府参考人 新幹線は、地域間の移動時間

を大幅に短縮をし、駅その他周辺地域の開発を促

進することにより、我が国の経済活動や国民生活

の向上に極めて大きな効果をもたらすものでござ

ります。

○藤井委員 ありがとうございます。

もう時間となりますので最後の質問でございます。

ですが、高速道路、このゴールデンウイーク、新名

神が開通して、非常に渋滞が少なくなったと思つ

ております。

○藤井委員 ありがとうございます。

もう時間となりますので最後の質問でございます。

ですが、高速道路、このゴールデンウイーク、新名

神が開通して、非常に渋滞が少なくなったと思つ

ております。

○石川政府参考人 お答えいたしました。

また、資料一ページ、平成三十年地価公示、工

業地上昇率三位、茨城県五霞町、圏央道ですね、

久御山町は新名神、こういった効果が考えられる

と思つんですが、新名神高速道路、圏央道など、

高速道路の整備効果と今後の整備についてお伺い

いたします。

○石川政府参考人 お答えいたしました。

新名神高速道路におきましては、今年三月の川

西インター、エンジから神戸ジャンクションまで

の開通によりまして、全国有数の渋滞発生区間で

ございました中国道宝塚トンネルを先頭とした渋

帶につきまして、発生回数が開港後一ヵ月で九割減少、ゴールデンウイークにおきましては七割減少するなど大幅に緩和されるとともに、沿線地域におきましては、物流施設等の立地が加速されるなどのストック効果があらわれております。

また、圏央道におきましても、同様に沿線の物流施設の立地が増加しております。委員配付の地価公示とは別の統計でございますけれども、国土利用計画法に基づき都道府県知事が判定する基準地価格で見ますと、平成二十九年の工業地の上昇率は、全国上位十地点のうち八地点が圏央道と新名神の沿線地域であるなど、目に見える効果が出ております。

国土交通省といたしましては、本年三月の道路法改正により創設いたしました重要物流道路制度の活用や、これを契機とした広域的な道路ネットワークの見直しなどを行なうながら、平常時、災害時を問わない安定的な輸送や、生産性向上に資するネットワークの強化を進めてまいります。

○藤井委員 次に、鬼木誠君。

○鬼木委員 自由民主党の鬼木誠でございます。

本日は、私の身の回りで見聞さした国土交通施策の諸課題について質問をさせていただきます。少子高齢化を迎えまして、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題との減少から、人手不足が問題となつております。

今の人手不足は、将来的に、後継者の不足、技術継承者の不足、ひいては日本の建設業の衰退へとつながっていきます。人材を建設業に招き入れ、技術を継承する道筋をつくることが必要であります。

そうした中で私が大事だと考へているのが、工業高校でございます。高校進学時に建設業を志向していく若者たちにしっかりと技術を与え、自信を持つて建設業に進んでいただきなければなりません。

ません。

福岡県では平成六年から、職業に関する学科で

学ぶ高校生が、専門的な知識の習得や技術に習熟し、学習意欲を高め、将来にわたつて豊かな職業

生活を営むための資質を育成することを目的として、全国的にも先進的な取組である、福岡県高等

学校職業教育技術認定制度を実施してまいりました。このうち、建築製図技術に関する試験では、産官が連携して筆記試験、実技試験を課し、国家資格である二級建築士と同等の高度な知識や技術を認定、評価しております。これまでの二十二年間で三千四百名を超す高校生が本認定制度において合格をしております。

国土交通省は、福岡県でのこうした取組を御存じでしょうか。御存じでありますら、この取組への評価を伺いたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

福岡県高等学校職業教育技術認定制度に関しましては、福岡県教育委員会及び福岡県高等学校職業教育技術認定委員会が、福岡県内の工業高校等の生徒を対象に、測量及び建築製図に係る技術、技能の習熟度をはかるために、筆記試験及び製図試験を実施し、その合格者を福岡県知事が認定する制度であるというふうに承知しております。

少子高齢化を迎えて、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題となるおりました。終わります。

○西村委員長 次に、鬼木誠君。

○鬼木委員 ありがとうございます。

本日は、私の身の回りで見聞さした国土交通施

策の諸課題について質問をさせていただきます。少子高齢化を迎えて、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題となるおりました。終わります。

○西村委員長 次に、鬼木誠君。

○鬼木委員 ありがとうございます。

本日は、私の身の回りで見聞さした国土交通施

策の諸課題について質問をさせていただきます。少子高齢化を迎えて、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題となるおりました。終わります。

建設業においても、産業構造の変化や労働人口の減少から、人手不足が問題となつております。

今の人手不足は、将来的に、後継者の不足、技術

継承者の不足、ひいては日本の建設業の衰退へとつながっていきます。人材を建設業に招き入れ、技術を継承する道筋をつくることが必要であります。

そうした中で私が大事だと考へているのが、工業高校でございます。高校進学時に建設業を志向していく若者たちにしっかりと技術を与え、自信を持つて建設業に進んでいただきなければなりません。

ことであれば、頑張りがいも半減するということ

であります。よし、僕も工業高校に入つて、頑張つて勉強して国家資格を取るぞとならないわけ

でございます。

平成二十七年の中央教育審議会初等中等教育分科会の特別部会における論点整理では、社会や職業で必要な資質、能力を育むために、一人一人の社会的、職業的自立に向けたキャリア教育の重要性が述べられています。これは、社会と学

校との接続をより重視し、学校教育の改善を求めるとともに、学校教育における成果が職業選択や職業人としてのキャリア形成に反映されるべきとの考え方が示されたものと言えます。

こうした教育と職業の接続を考えるならば、福岡県高等学校職業教育技術認定制度や他都道府県独自の認定制度における合格者に関する、二級建築士試験の一部免除など、新たに優遇措置を創設することができないかと考えますが、いかがで

しょうか。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

福岡県高等学校職業教育技術認定制度に関しては、福岡県教育委員会及び福岡県高等学校職業教育技術認定委員会が、福岡県内の工業高校等の生徒を対象に、測量及び建築製図に係る技術、技能の習熟度をはかるために、筆記試験及び製図

試験を実施し、その合格者を福岡県知事が認定する制度であるというふうに承知しております。

少子高齢化を迎えて、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題となるおりました。終わります。

○西村委員長 次に、鬼木誠君。

○鬼木委員 ありがとうございます。

本日は、私の身の回りで見聞さした国土交通施

策の諸課題について質問をさせていただきます。少子高齢化を迎えて、現在、さまざまな職業分野におきまして、人材の確保が喫緊の課題となるおりました。終わります。

建設業においても、産業構造の変化や労働人口の減少から、人手不足が問題となつております。

今の人手不足は、将来的に、後継者の不足、技術

継承者の不足、ひいては日本の建設業の衰退へと

つながっていきます。人材を建設業に招き入れ、技術を継承する道筋をつくることが必要であります。

そうした中で私が大事だと考へているのが、工業高校でございます。高校進学時に建設業を志向していく若者たちにしっかりと技術を与え、自信を持つて建設業に進んでいただきなければなりません。

建設業においても、産業構造の変化や労働人口の減少から、人手不足が問題となつております。

今の人手不足は、将来的に、後継者の不足、技術

継承者の不足、ひいては日本の建設業の衰退へと

つながっていきます。人材を建設業に招き入れ、技術を継承する道筋をつくることが必要であります。

そうした中で私が大事だと考へているのが、工業高校でございます。高校進学時に建設業を志向していく若者たちにしっかりと技術を与え、自信を持つて建設業に進んでいただきなければなりません。

建設業においても、産業構造の変化や労働人口の減少から、人手不足が問題となつております。

今の人手不足は、将来的に、後継者の不足、技術

継承者の不足、ひいては日本の建設業の衰退へと

つながっていきます。人材を建設業に招き入れ、技術を継承する道筋をつくることが必要であります。

二級建築士の試験を受験するためには、告示で定める建築に関する指定科目について必要な単位を取得し、卒業後、一定期間の設計等に関する実務経験を積むことが必要とされております。

また、各高校での授業科目が受験に必要な建築

に関する指定科目として扱われるためには、各学

科が試験機関に対して申請を行い、試験機関において、その授業科目が告示に定める指定科目の基

準に適合していると判断される必要があります。

このため、例えば、高校側が福岡県高等学校職業教育認定制度の認定試験の合格を建築に関する科目の単位として扱い、かつ、試験機関がそ

れを指定科目の基準に適合すると判断すれば、結果として、認定試験の合格者が受験資格上求められる単位の上で優遇されることになるというふう

に考えております。

こうした条件が整えば、認定試験への合格を建築士の受験資格に必要な科目の単位として扱う学

校に通う生徒は、認定試験に合格した場合、二級建築士試験の受験に必要な単位を取得し

れる単位の上で優遇されることになるというふうに考えております。

こうした条件のもとで共通の試験を通じ、設計及び工事監理に必要な知識及び技能の有無を審査、判定する二級建築士試験につきまして、一種模擬試験の実習意欲の向上に資するとともに、委員御指摘のとおり、早い段階で技術、技能を身につける

こうした福岡県の取組は、工業学校等に通う生徒の学習意欲の向上に資するとともに、委員御指摘のとおり、早い段階で技術、技能を身につける

ことをもって、直ちに試験の全部又は一部を免除する仕組みとすることは、公平性の観点から難しく

いというふうに考えております。

少しども彼らの励みに、そしてインセンティブになります。

になり、工業高校に進もうという若者たち、そして、建設業にそこからまた向かおうというインセンティブになるよう、ぜひまたお力添えをいた

だきたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、有人国境離島について質問をいたします。

私の母方の里が対馬でございます。祖父が福岡に出てきてから私は福岡で生まれ育ったわけであります。対馬で起こる出来事というのは私の

関心事でもあります。

有人国境離島法という法律ができまして、おかげで、本土と特定有人国境離島地域を結ぶ離島住民向けの航路についてはJRの運賃並み、また、航空路については新幹線並みの引下げを支援

することとなりました。大変ありがたいことでございました。

ざいます。

しかしながら、対馬の方とお話をしておりますと、まだいろいろ課題が残っております。島民が逆に島の外に気軽に行けるようになってしまって、買物をしに島の外に行つて、結果的に島の中での消費が減少してしまったということをおっしゃいます。

対馬への航空運賃が片道三万五千円かかるとして、ゲアム島に行くというのが、ツアーや三泊で二万円台というのが出ている。これでは、片道三万円台かかる対馬に対してもゲアム島に遊びに行けば二万円で三泊できるということであれば、なかなか国内の人が離島に遊びには、観光には来れないわけでございます。

したがつて、むしろ島民以外の方が島にやつてくる運賃を低くして、島に来てもらつて観光してもらつてお金も落としてもらうということが経済振興のためには必要ではないかと考えますが、国交省のお考え、これからの方針についてお聞かせください。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

国境離島は我が国の領海等の外縁を画する根拠となるものであり、その保全、管理は、領海保全等の観点から大変重要な政策でございます。特に、人が住んでいる国境離島地域につきましては、引き続き居住していただくことが領海保全活動等の機能の維持のために重要なだといふことでございます。

特に、対馬などの特定有人国境離島地域につきましては、本土から遠く離れ、交通に要する時間や費用の負担が大きいという条件不利性を緩和し、島民の流出を防ぐことにつながるということで、現在、運賃低廉化事業は島民を対象としているところでございます。

一方、先生御指摘のとおり、観光客に島にやつてきていただいて、そこで滞在していただく、お金を落としていただく、これも大変重要な観点だと思います。

したがいまして、現地で体験メニュー等を利用

してなるべく長く滞在してもらう、それが島の雇用の創出、拡大にも結びつくということでござりますので、このたび、本年度から、地域が連携して提供する体験メニューなどのそういったことを利用する観光客につきましては、乗船券を島民並みの割引で購入できる、こういったような新たな制度を導入したところでございます。

今後とも、各地域と連携して、新たな企画乗船券の仕組みの活用などを含めて、滞在型観光をしっかりと促進してまいりたいと思います。

○鬼木委員 やはり、島が疲弊して人口減少しておりますので、そうした形で今の御答弁のような支援がいただけるというのは、島の経済、国境離島を守る上でも大事な施策だと思います。よろしくお願いいたします。

○鬼木委員 やはり、島が疲弊して人口減少しておりますので、そうした形で今の御答弁のような支援がいただけるというのは、島の経済、国境離島を守る上でも大事な施策だと思います。よろしくお願いいたします。

福岡に、国連ハビタット、人間居住計画のアジア太平洋本部がございます。発展途上国に暮らす人々の居住問題、都市化に伴う諸問題の解決に当たっているのが国連ハビタットであります。

アジアのゲートウエーである福岡にアジア太平洋本部が置かれたことは、当該アジア地域で活動を行う国連ハビタットにとりましても、大きな強みとなるものと考えております。

福岡に、国連ハビタット、人間居住計画のアジア太平洋本部がございます。発展途上国に暮らす人々の居住問題、都市化に伴う諸問題の解決に当たっているのが国連ハビタットであります。

次に、国連ハビタットについて質問をいたします。

○野村政府参考人 お答え申し上げます。

国連ハビタット福岡本部はアジア太平洋を統括する事務所として一九九七年に設立をされました。アジア太平洋地域でのSDGsの達成に向

ンダ、これを実施していくことは、SDGsの十

七の目標の十一番目、持続可能な都市の達成などを通じて二〇一五年九月の国連総会で採択されました持続可能な開発のための二〇三〇アジェンダに掲げる誰一人取り残さない持続可能な社会の実現に貢献するものであると考えております。

国連ハビタット福岡本部はアジア太平洋を統括する事務所として一九九七年に設立をされました。アジア太平洋地域でのSDGsの達成に向

け、持続可能なまちづくりなど、幅広い分野で事業を実施しております。

○筒井政府参考人 お答えいたしました。

福岡に、国連ハビタット、人間居住計画のアジア太平洋本部がございます。発展途上国に暮らす人々の居住問題、都市化に伴う諸問題の解決に当たっているのが国連ハビタットであります。

アジアのゲートウエーである福岡にアジア太平洋本部が置かれたことは、当該アジア地域で活動を行う国連ハビタットにとりましても、大きな強みとなるものと考えております。

福岡に、国連ハビタット、人間居住計画のアジア太平洋本部がございます。発展途上国に暮らす人々の居住問題、都市化に伴う諸問題の解決に当たっているのが国連ハビタットであります。

次に、国連ハビタットについて質問をいたします。

○野村政府参考人 お答え申し上げます。

国連ハビタット福岡本部はアジア太平洋を統括する事務所として一九九七年に設立をされました。アジア太平洋地域でのSDGsの達成に向

ざいまして、非常に法的に合意形成に高いハードルがあります。区分所有者の五分の四、また、議決権を持つ者の五分の四、それぞれの合意とい

ハードルがありまして、それが大変高い。これが、老朽マンションの建てかえが進まない一因となつております。

どういう根拠でそなつてているのかをお尋ねいたします。

○筒井政府参考人 お答えいたしました。

区分所有建物の建てかえは、個々の区分所有者の有する区分所有権の処分を伴うものであり、民法の原則からすれば、区分所有者全員の同意を要することになりますが、それでは建てかえが極めて困難となり、建物の老朽化等に適切に対応することができます。

同本部は、地元の自治体、大学、企業などと協力し、例えば福岡方式と呼ばれる埋立て廃棄物処分場の整備など、低コストかつシンプルな日本の環境技術の海外移転事業を行つており、各国からも高い評価を得ています。

○筒井政府参考人 お答えいたしました。

このようないわゆる先端的な取組と連携した活動を通じて、アジア太平洋地域の持続可能な開発に資するとともに、我が国の都市や住環境の整備にかかる各分野の海外展開にも資するものと考えております。

国土交通省としまして、引き続きその活動を支援してまいりたいと考えております。

○鬼木委員 日本にある国連の本部の役割、本当に、このSDGsの大変さと相まって、その重要性は増してきていると思います。私もしっかりと応援していきたいと思います。

最後に、老朽マンションの建てかえについて御質問させていただきます。

高度経済成長期に建てられた団地などが、築四十年、五十年と経過いたしまして、老朽化が進んでおります。マンションの建てかえがうまく進まないと、人が減つて老朽マンションがゴースト化するということが懸念されております。

ただ、このマンション建てかえにはネックがございまして、非常に法的に合意形成に高いハードルがあります。区分所有者の五分の四、また、議決権を持つ者の五分の四、それぞれの合意とい

ハードルがありまして、それが大変高い。これが、老朽マンションの建てかえが進まない一因となつております。

どういう根拠でそなつてているのかをお尋ねいたします。

○西村委員長 既に申合せの時間が経過しておりますので、簡潔に願います。

○鬼木委員 はい、終わります。
どうやつて進めるのかということを最後の質問としておりましたが、時間が来ましたのでこれで終了とさせていただきます。ぜひ国土交通省、その点も頑張ってください。

○西村委員長 次に、早稲田夕季君。

○早稲田委員 立憲民主党的早稲田でございます。

それでは順次質問をさせていただきます。

一問目は 二十九年十一月十六日 東海道・山陽新幹線のぞみ三四号、この重大なインシデントということで前回も質問をさせていただいたりますけれども、これについて引き続きの質問をさせていただきます。

国土交通省から、この原因の一つと考えられる不備な台車を製造した川崎重工に対する調査といふものをしていかなければならぬと思っておりましたが、その調査というものが始まっているのかどうか。そしてまた、川崎重工、この事業者に対しての再発防止策ということを国土交通省としてどのように指導をしていくのか。また、業者へのペナルティーといふことも含めてどのように考えられるのか、大臣伺います。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

今委員御指摘の、新幹線の台車の重大インシデントでござりますけれども、これは、一步間違えば事故につながりかねず、高速で走行する新幹線の安全性、信頼性を揺るがしかねない重大な事象であると認識しております。まことに遺憾であると考えております。

今回の事象の原因につきましては、運輸安全委員会において、新幹線が運行を継続した経過や台車の亀裂の発生原因等について専門的見地から調査を行つてゐるところでござります。

一方で、本年二月二十八日にJR西日本は、亀裂が台車の側ばりと軸ばね座の溶接部を起点に発生をし、製造時の不備によつて側ばり底面が研削をされ、板厚が薄かつたことで亀裂が大きく進展

したと推定されること等を公表しております。

同日、川崎重工業も、作業指示が十分でなく、削つてはならない側ばり底面を研削し、その工程が検査では確認されないなどの問題があつたことを公表しております。

これを踏まえて国土交通省としては、直ちにJR西日本と川崎重工の公表内容を全鉄道事業者及び鉄道車両メーカーに周知するとともに、川崎重工へのヒアリングを行い、作業工程や組織体制等、今回の事象に至つた背景等について調査を進めているところでござります。

国交省としましては、今後、この調査結果を踏まえて、鉄道の安全確保の観点から、同社に対し適切な措置を求めるなど、しっかりと指導を行つてまいりたいと考えてゐるところでございま

す。

○早稲田委員 川崎重工に対する調査についてもお答えいただきましたが、これまでのこうした重大なインシデントの中でも、JRという会社以外の事業者に対してといふ調査が国土交通省として行われたことがあつたのでしょうか。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

私どものいわゆる監督権限というのは基本的に鉄道事業者に対するものでありますけれども、今回

お答えいたしましたが、これまでのこうした重

大なインシデントの中で、JRといふ会社以外の

事業者に対するといふ調査が国土交通省として行

われたことがあります。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

私どものいわゆる監督権限というのは基本的に

鉄道事業者に対するものでありますけれども、今

お答えいたしましたが、これまでのこうした重

大なインシデントの中で、JRといふ会社以外の

事業者に対するといふ調査が国土交通省として行

われたことがあります。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

私どものいわゆる監督権限というのは基本的に

鉄道事業者に対するものでありますけれども、今

お答えいたしましたが、これまでのこうした重

大なインシデントの中で、JRといふ会社以外の

事業者に対するといふ調査が国土交通省として行

われたことがあります。

つの大きな要因だということで、国交省もここまでヒアリングをさせていただいているのだと思いまして、ぜひ、次の質問でもいたしますが、まだ

ですので、ぜひ、傷が認められない台車につきましては、その中間の時期においても

これらも台車が百三十数台そのまま、そういう不適切だと認められるものをつけたまま走つていて

それでも、そのところはもう少し早くしていただ

く。そして、とめでも台車の交換を、これが今すぐ的に事故につながるようなことはないという判

断のもとに、こうやって一年かかるとかおつ

しゃつているのかも知れませんが、それでは、本

來の意味での国民の命と安全、安心を担う国土交

通の行政として、少し私は遅い、甘いのではないか

かと思いますけれども、いかがお考えでしょう

か。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

今委員からも数字について言及ございましたと

ころでありますけれども、JR西日本、JR東海

及び川崎重工業は、今回問題になりました側ばり

底面の板厚に薄い部分がある台車、これが百四十

七台といふことでござります。これが判明してお

りまして、その中で、その薄い部分、溶接部に傷

が認められているものの、これが十台ござります。

これがある意味、一番危険性が高い、切迫してい

るということで、これについては全て交換済みで

ございます。

その薄い部分の溶接部がありますが、それに傷

が認められないもの、これが残り百三十七台ある

わけですから、これは、いわゆる台車の交換

準備が整つたものから一年以内に順次交換をし、

それまでの間については超音波の探傷試験で傷の

確認を行うという対応を考えているところでござります。

まず、側ばり底面が削られて板厚に薄い部分が

ある台車でありますても、走行中に発生する応力

に対して強度的には問題がないと認識をしており

ます。

一方で、先ほど申し上げましたけれども、薄い部分の溶接に傷がある場合には、そこを起点とし

たの質問ですが、この十二月の重大インシデントの前のぞみ三一号の方の、これは歯車箱ですが、そういう事故も、事故というか列車トラブル

がございまして、これは初鹿委員が指摘をされておりますけれども、これが同じ年内に起こっているということ。

まさに、三一号のときは列車をとめたわけですけれども、今回は、いろいろ異臭、異音があつて三百キロ走らせてしまったということが、この

も三三百キロ走らせてしまったということが、この三一号が教訓と言えるかどうかは、また種類が違うという御説明だから教訓と言えるかどうかわからりませんけれども、少なくともこの基準がはつきりしていなさい。

何かというと、列車をとめるかどうかの判断基準ですよ。そこが明確ではないということが素人にもよくわかるわけですから、この点について、端的に、簡潔にその明確な基準を決めるべきではないかということについてお答えをいただきたいと思います。

○石井国務大臣 昨年一月二十五日、山陽新幹線の小倉駅から博多駅間を走行中ののぞみ三一号におきまして、床下から異音等を確認をし、緊急停車するという事象が発生をいたしました。

緊急停車後に目視点検を行いましたが、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促した上で博多駅まで移動し、床下点検を実施いたしましたところ、歯車装置が破損していたため、同型車両の緊急点検を行い、異常がないことを確認をしたところであります。

一方、昨年十二月十一日、博多駅発東京駅行きのぞみ三四号において、走行中に異臭等が認められ、名古屋駅で床下点検を実施し、前回運休となりました。その後の点検で台車の亀裂等が発見されました。運輸安全委員会において重大インシデントの調査を開始したところであります。

本事象では、亀裂にまつわるおいや音等さまざまなお兆しがあつたにもかかわらず、それらへの対処の基準が明確でなかつたこと等によりまして、三時間以上も運行が継続される等、安全確保の面から大きな問題があつたと認識をしております。このため、国土交通省では、昨年十二月二十七日

日、異音や異臭等により異常を感じられる事象が生じた場合は、現場の判断を最優先とし、速やかに点検を実施する等、安全を第一とした適切な対応をとること等の指示を行いました。

JR西日本は、本事象につきまして、車両の状況に関する認識のずれ、指令間の協議をせずに運行の引継ぎ、関係者間での判断の相互依存の三点について問題があつたとの認識のもと、おい、もや、音、振動等が複合的に発生した場合は直ちに列車等を停止させて車両の状態を確認することを徹底すること等、判断基準の明確化などの対策を順次講じているところであります。

国土交通省としましては、本年二月に鉄道の輸送トラブルに關する対策の方検討会を設置をいたしまして、安全が確認できない場合はちゅうちょなく列車をとめることを徹底する等、本年夏をめどに必要な対応策等を取りまとめることとしております。

高速で走行する新幹線の安全輸送が確保されるよう、JR西日本を始めとするJR各社に対しまして、引き続きしっかりと指導を行つてしまいりたいと考えております。

○早稲田委員 大臣から御答弁いただきましたが、JR西日本は、二〇〇五年の福知山脱線事故の際にも、安全憲章を定めて、そして、判断に迷つたときは最も安全と認められる行動をとると確認をしたところであります。

一方、昨年十二月十一日、博多駅発東京駅行きのぞみ三四号において、走行中に異臭等が認められ、名古屋駅で床下点検を実施し、前回運休となりました。その後の点検で台車の亀裂等が発見されました。運輸安全委員会において重大インシデントの調査を開始したところであります。

本事象では、亀裂にまつわるおいや音等さまざまなお兆しがあつたにもかかわらず、それらへの対処の基準が明確でなかつたこと等によりまして、三時間以上も運行が継続される等、安全確保の面から大きな問題があつたと認識をしております。このため、国土交通省では、昨年十二月二十七日

から考えていただこうことを要望をいたします。次の質問ですが、私の地元でございます横浜市役区を横断するように建設の工事が進められております横浜環状南線についてお伺いをいたします。

この道路の建設に当たりましては、国土交通省そしてNEXCOと、共同主体でやつておられるということはわかつておりますし、住民とも長く話合いを続けながらのこの計画ということも承知をしております。

現在、工事が進行しておりますわけですから、地域の方々からは相変わらず環境の悪化への懸念が示されておりますので、そうした視点から質問をさせていただきます。

栄区のこの道路の箇所に神戸橋の橋梁部というのがございまして、これに関するところでは、住民の方から、環境悪化をしないように、ぜひ全部ふたをかけるような形で橋を覆つてほしいというような要望が出ていたと思われますけれども、これの完全なるたがけを検討されたのか。今の計画では違う方法になつているわけですから、このことについて伺います。

○石川政府参考人 お答えいたします。

横浜環状南線の建設に伴う沿道の環境対策につきましては、環境保全目標を達成するため、環境予測に基づき必要な対策を行うこととしております。

平成六年に実施いたしました環境影響評価におきましては、道路構造、周辺の地形的条件、住居の存在状況等を勘案して設定した全ての予測箇所につきまして、窒素酸化物等の大気に関する環境保全目標を満足すると評価をされております。

また、横浜環状南線は平成二十四年に国土交通省関東地方整備局の事業評価監視委員会から、地域住民との十分な対話を基礎に置きつつ、環境対策に現実的な範囲で最善を尽くす必要があると対策に現実的な範囲で最善を尽くす必要があると意見をいただいておりまして、事業者であるNEXCOと、周辺住民の方に対する説明会が行われたと

委員御指摘の神戸橋につきましては、当初の構造で環境保全目標も満足しておりましたが、この御意見を踏まえまして、さらなる環境対策として、排出ガスの漏れ出し等を抑制するルーバー構造に変更したところでございます。

こうした経緯から、神戸橋を完全にふたかけとする構造の検討は行っておらず、現時点では追加的な環境対策を行う予定はございません。

○早稲田委員 環境予測を十分に満たしているからということで、この完全なふたかけの検討はされなかつたということです。それで、このルーバー構造でどのくらい更に軽減をされるんでしょうか。また、第一種住居専用地域で騒音に関しては規制を超えることないのかどうか。伺います。

○石川政府参考人 お答えいたします。

具体的にどれだけ緩和するかという数字はちょっと今持ち合わせておりませんが、ルーバー構造というのは、細長い板を枠組みにすぎ間をあけて平行に組みまして、道路上部に設置するものでございまして、トンネル坑口の明暗緩和による視認性対策や騒音対策、排出ガスの漏れ出しを抑制するものでございまして、当初の環境影響評価においてもこれは満足をされている中で、さらにこの対策によりまして、環境対策として環境の負荷軽減に役立つということの理解でございます。

○早稲田委員 サラにとお答えだけではございましたけれども、やはり丁寧に住民の方には説明をしていただき、今後も、いろいろな箇所でいろいろな課題があると思います。このことについては、もう幾ら言っても平行線なのかもしませんが、ほかにも課題がござりますから、真摯に向き合つていただきまして、更によいものになるようお願いをしたいと思います。

それから、本年二月に、事業者であるNEXCOと、周辺住民の方に対する説明会が行われたと

思いますが、そのときにNEXCO側が、特定の自治会以外の方々には説明会には御参加いただか

ないようみたいなそういう状況であったと伺つておりますが、これは少しおかしいのではないか。

彼ら、すぐ近くの方ではない、周辺、近隣よりは少し遠い方かもしれませんけれども、沿線という意味では、また、問題意識を持つということでは同じのですから、もうそういうところは排除をすることなく、これからはしっかりと説明会に出ていただいている方全員に御説明をいただくようお願いしたいと思いますが、国土交通省のお考え、御指導を伺います。

○石川政府参考人 お答えいたします。

平成二十七年に構造変更を行いました神戸橋のルーバー構造につきましては、東日本高速道路会社は、地域住民の方に対し、自治会単位で順次説明会を行つてあるところでございます。

委員御指摘の、平成三十一年一月に開催いたしました神戸橋近傍の自治会に対する説明会におきましては、事前に別の自治会の住民の方が参加を希望する旨連絡がありました。お断りをしたとの事実は東日本高速道路会社から聞いております。

その詳細な経緯についてはよく承知をしておりませんが、これまで自治会単位で意見を集約した経緯も踏まえ、お断りした方も含めて、引き続き自治会単位での説明を実施するなど、機会を捉えて対話をしていくというふうに聞いております。

いずれにいたしましても、横浜環状南線の建設事業につきましては、地域の御理解と御協力をいただけますよう、丁寧に対話をを行いながら事業を進めてまいりたいと考えております。

○早稻田委員 お断りしたかしないか、自治会単位でとあるでしようけれども、それでも入れないわけじゃないですから、会場にいらっしゃる方については、自治会以外の方であつても丁寧な対応をしていただきたいと思います。

次の質問に移ります。森友学園の問題でござりますが、二〇一六年当時、近畿財務局が大阪航空局に対してごみの積算量をふやすように依頼した

とされる件について伺つてまいります。

この報道がございましたのが四月十二日の朝日新聞でございましたが、このことに関する調査をするに太田理財局長も答弁をされております。また、私たちの野党合同ヒアリングでもそういうふうにお答えをされておりますが、もう大分時間がたっておりますので、調査の結果がどうであるのか伺います。航空局と財務省に伺います。

○蛭名政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘の、報道されておりますそ

うした大臣からも御指示をいただきまして、それに基づきまして調査を進めているところでございます。

現在、大臣官房の立会いのもとで、本省航空局

によつて、当時、本件見積り作業にかかわったと考えられます。大阪航空局の職員を中心聞き取りなどを行つてあるところでございますけれども、

本件見積りにつきましては、二年以上前の事案でございまして、既に本件の担当を離れ、別の部局

で業務に当たつてゐる者もおります中で、当時の大阪航空局の職員一人一人の記憶を繰り返し丁寧

にたどつていかなければならぬということから、現時点におきまして、何らかの調査の結果を示しするに至つてはいらないというところでござります。

いずれにせよ、委員の御指摘なども踏まえまして、可能な限り早期に調査結果をお示しできるよう作業を進めてまいりたいと考えております。

○富山政府参考人 お答えをいたします。

地下埋設物の撤去費用の積算につきましては、さまざま報道が出てることを受けまして、財務省として、その事実関係について、関係する職員に聞き取りを行うなどして調査をしているところです。

このように、検査当局の聴取との関係がある中で、ただ、国会に對してきちんとどういうふうに答えるのか、確認の対象となる個々の職員には非常に大きな負担がかかつております。職員に過度の負担をかけることは避けなければなりませんけれども、殊さら引き延ばすこととならないよう、ただ、最終的な段階まで慎重に調査をしていかなければなりません。

○早稲田委員 何か過度な負担をかけているような私たちの野党の質問だと言わんばかりのお答えには、少し残念な気持ちがいたします。一ヶ月でそれから、航空局に伺いますが、それでは、検査当局から航空局も検査を受けているのでしょうか。

○蛭名政府参考人 お答え申し上げます。

職員の中には、そういう大阪地檢による事情聽取を受けている職員もおりますので、そうした職員の置かれている状況にも配慮しながら慎重に調査を進めているところです。

○早稲田委員 起案にかかわつていらつやるのはたしか四人だと思います。そして、補償課長が決裁をされている。八億円もの値引きで、本当に一億円以上の発注の場合は航空局長であると決裁をされている。八億円もの値引きで、本当に一億円以上の発注の場合は航空局長であると決裁をされている。八億円もの値引きで、本当に八億でも補償課長のみの決裁で足りるということも御答弁されているわけですけれども、四人の方に伺うのに、幾ら部署が転換していくとしても、やはりそれはもう一ヵ月もたつていても、やはりそれはもう一ヵ月もたつていても、早くやつていただくといふことです。

さあ、与野党超えて、これは国民の方に對してしっかりとお示しをする。おかしいごみの調査だといふのは、誰もが、多くの方が思つてゐることです。もっとスピード感を持つてやつていただきよう、このことについては要望をさせていただきました。

一方で、近畿財務局の職員は検査当局から聴取を受けておりまして、さらに、三月以降、さまざま

すけれども、これに關して、それでは、その再調査に協力をするという藤原工業社長について、国土交通省として照会のコンタクトをとられたのか。

そして私も、ごみの再調査が必要だからぜひひやつてほしいというところでは、事業者が今これの留置権を主張しているからできないんだという御答弁も大臣からいただいているところですけれども、その事業者、留置権を主張している方と協力をすると、事業者は同じ藤原工業さんではないですか。でしたら、当然のこと、国民の財産ということでは、再調査のために協力をしても、ほしいと要請を強く、御協力を求めていく必要があるのではないかと思いますが、大臣のお考えを伺います。

○石井国務大臣 本件土地につきましては、現に校舎が存置をされ、建物と土地の工事代金が未払いであることから、工事事業者が建物については所有権を、土地については留置権を主張し、本件土地を占有している一方で、国は、管財人及び工事事業者に對し本件土地の更地の返還を求めておりまして、現在も、森友学園の管財人との間で、土地や存置されている建物の取扱いを含め、さまざまな交渉を行つてあるという状況にありますので、直ちに本件土地の調査を行うことは困難であると考えております。

その上で、大阪航空局が行つた見積りの大部分を占める校舎部分の調査は困難であり、この調査によって見積り全体が適正であつたかを結論づけるわけではありませんが、工事事業者が、國の要請があればごみの再調査に協力をするとしているとの報道については承知をしておりますので、本件土地の再調査を含めて、本件土地工事事業者と相談をしていくことがあります。

○早稲田委員 一点、今の質問にお答えいただかない部分がござります。コンタクトをとられたのかということをまず伺つております。お答え

くください。

○西村委員長 蝦名局長。

既に申合せの時間が経過しておりますので、答弁は簡潔にお願いします。

○蝦名政府参考人 交渉中の内容でございます

で詳細は差し控えさせていただきますけれども、相手方の見解というのは確認をさせていただきたい、コンタクトをとっているということでござります。

○早稲田委員 わかりました。相手方に照会をされたということとは理解いたしました。

以上です。ありがとうございます。

○西村委員長 次に、道下大樹君。

○道下委員 立憲民主党的道下大樹でございます。

私はからは、交通政策について何点か伺いたいと

いうふうに思います。

現在、バス事業においては、民営バス事業者の六割、七割弱が赤字でございます。都市部では収支率は一〇三・一%という辛うじて黒字、地方は

収支率八七・四%という、これはほとんどが赤字でございます。これは国土交通省が一〇一六年度

分として調べた数字でございます。

地方のバス事業においては、人口が減少する中で、バス事業者が經營合理化を進めたり、黒字路線や高速バス、貸切りバス、また、他の事業などによる利益で内部補助を行なながら、公的補助とあわせて路線を維持をしているところでござります。

この補助については、国、国土交通省から、後ほど質問いたしますけれども、地域公共交通確保維持改善事業、幹線系統補助というようなものなどいろいろとあります。この補助制度においても、ずっと維持はされ続けていますけれども、毎年、これを減額するとか対象を狭めていくとか、また、ハードルが年々高くなっていると

いうことで、バス事業者に対しては、生産性向上

も含めて大変厳しいハードルが求められている状況であります。

こうしたバス事業者の状況の中で、ことしの二月にショッキングなニュースが流れました。岡山県を中心にバス事業などを営む両備グループが、十一路線を一斉に廃止すると国土交通省に届け出たことを発表したということでございます。

これは、割安運賃を売り物にする他の事業者が、両備グループにおける数少ない黒字路線への参入を計画し、それについて国に対して認可をし、國も認可を認めるということで、これでこの両備グループは非常にこれに危機感を感じて、赤字路線三十一路線の廃止を届け出るというような行動に踏み切り、その後、廃止届を出した。その後は、その地域からの意見だとか、また、利用者からの意見等で廃止届は取り下げたとか、また、利用者すれども、今現在、これは裁判が行われているということでござります。

これについては多くの方が御存じだと思いますし、二月二十一日の予算委員会、また、同日の総務委員会、そして二月二十三日の予算委員会第八分科会、国土交通省所管において、この第八分科会では我が党の高井議員、また、予算委員会では他党でありますけれども津村委員が質問され、第八分科会では石井国交大臣も答弁されたと

いうことで御承知かというふうに思つております。

今回の問題についてこのよう、国が新規事業者に対して認可を出したことによって既存の事業者に対する影響が混亂するという、また、利用者などに混乱を招いたというこの事態について、まず石井大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井國務大臣 御指摘いただいた件につきまし

ては、道路運送法に基づき厳正に審査を行った結果、審査基準を満たしていることから中国運輸局が認可を行つたものであります。

今後、岡山市におきまして、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会が設置をされ、地域

公共交通網形成計画を策定するため、関係者による協議が行われるるに聞いておりまして、国土交通省といたしましては、その協議に参画をし、全国の事例を通じた助言や各種支援策の活用など、積極的に協力をしてまいりたいと考えております。

○道下委員 大臣、今このように、地域公共交通活性化再生法を活用した取組、また、地域における法定協議会での意見を踏まえて、これは國も参画するわけでありますけれども、そういうたところ

で取り組んでいくというお話をございましたけ

れども、そういう取組も必要ですが、そもそもでなければ、認可をしたその根拠であります道路運送法の問題が非常にクローズアップされているわ

けであります。

以前も高井議員がこの道路運送法の問題につい

て取り上げて、特に道路運送法三十条における

「一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるよ

うな競争をしてはならない。」という文言があるこ

とを取り上げて、これに当たるのではないかとい

うふうにお話しさされました。

これについては、これはそもそも認可をされて

事業に参入をして、それ以降、運賃のダンピングなどが発生したときにこれがかかるという

担当されている局長の答弁ではありました。

でも、これは、事業に参入してから運賃をダン

ピングしたら、そういうような事業の停止だとか

を国が命令するということになりますけれども、そもそも認可を申請するときに、こういう運賃

を安く出しますよ、はつきり言つて運賃のダンピングを先に予告をしておいて、それについて、そ

れでいいですよというふうに国が認可をする。

つまり、予告ダンピングを国が認めることにつなが

るのではないかと私は考えるわけであります。

こうした点について国交省の見解を伺いたいと思

います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

大臣から先ほどございましたように、本件につ

きましては、道路運送法に基づき厳正に審査を

行つた結果、審査基準を満たしている、運賃につ

いても満たしていないということから中国運輸局が認可を行つたものであります。御指摘のようなダニピング、運賃というふうには認識をいたしておりません。

あと、三十条の運用につきましては、先生からお話をあつたとおりというふうに認識をいたしております。

○道下委員 これは、道路運送法と同じような中に、四条と三十条、この中にそれぞれ認可の基準とそして停止の命令の基準が書かれているわけでなければ、認可をしたその根拠であります道路運送法の問題が非常にクローズアップされているわ

けであります。

以前も高井議員がこの道路運送法の問題につい

て取り上げて、特に道路運送法三十条における

「一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるよ

うな競争をしてはならない。」という文言があるこ

とを取り上げて、これに当たるのではないかとい

うふうにお話しさされました。

これについては、これはそもそも認可をされて

事業に参入をして、それ以降、運賃のダンピングなどが発生したときにこれがかかるという

担当されている局長の答弁ではありました。

でも、これは、事業に参入してから運賃をダン

ピングしたら、そういうような事業の停止だとか

を国が命令するということになりますけれども、そもそも認可を申請するときに、こういう運賃

を安く出しますよ、はつきり言つて運賃のダンピングを先に予告をしておいて、それについて、そ

れでいいですよというふうに国が認可をする。

つまり、予告ダンピングを国が認めることにつなが

るのではないかと私は考えるわけであります。

こうした点について国交省の見解を伺いたいと思

います。

○石井國務大臣 我が国におきまして、人口減少や高齢化が進む中、地域において必要な公共交通の維持を図つていくことは重要な課題であると考えております。

一方で、新規参入は、事業者間の競争を促進を

し、事業者の創意工夫を生かしたサービスの提供等により、利用者利便の向上が図られるという点もあると承知をしております。岡山を含め各地域におけるバス事業の状況も把握、検証しつつ、地域公共交通活性化再生法を活用した地域における公共交通維持への取組を支援することを始めといたしまして、地域公共交通政策をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

○道下委員 御答弁ありがとうございます。

自由競争を私は阻害する気持ちはありませんが、ただ、もうかつてはいるところで独占している事業者がいたら、そこに新規参入を進めていくということは必要かと思いますが、赤字も含めて何とか支えているところに、もうかるところだけ、クリームスキミングという、いいところ取りで新規参入をさせるということは私はいかがなものかというふうに思いますので、その点も強く指摘をさせていただきたいと思います。

先ほど、地域公共交通確保維持改善事業について説明をさせていただきましたけれども、これは、私はしっかりと進めていただきたい。逆に、予算を拡充して、この改善事業を拡大していただきたいというふうに思つております。

生産性向上、また、さまざまなかつて、ハーダルを上げるのではなく、それは必要かもしれませんけれども、それだけではなくて、十分、人口減少を迎える地方において公共交通を守つていくという、これを大前提とすれば、事業の維持拡大が重要なとおもいますが、國交省の見解を伺いたいと思います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。路線バスにつきましては、地域の足を守る観点から、路線ごとの赤字額の一一定割合を国が補助いたしております。

路線バスは、地域の公共交通機関における中心的な役割を果たしていることを踏まえまして、その赤字の補填のための助成につきましては、最優先で必要額を確保しておるところでございます。

このように、今現在、バスの運転手の方の労働条件は、不規則、長時間労働と賃金のバランスがとれていないということで、これは女性の就労の障害にもなっているわけであります。

こうした点で、労働環境の改善、長時間労働のは正、そして若年層の就労に対する支援というものが大変求められているわけでありますし、政府が進めようとしている働き方改革では、今現在では自動車運転者の時間外上限規制適用まで猶予期間が設けられてしまつて、その後も、九百六十時間という、一般則七百二十時間より長時間の上限の導人が予定されております。

これは、高齢化が進むバス運転手の健康と安全輸送の観点からも、早期の一般則適用が求められている事業者、また、運転手、労働組合から求められているわけでありますので、そうした点も上限の導人が予定されています。

このため、バスを含みます自動車運送事業につきましては、必要額を確保すべく、引き続き最大限の努力を行つてまいります。

また、地域間幹線系統補助の制度のあり方に関しましては、この生産性向上の取組の状況を踏まえながら、引き続き検討し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 生産性を上げるためにさまざまアイデアをお互いに出していくというふうには承知しておりますけれども、そうした中でも根底となるのが、そこで働く人がいる、バス運転手さんがたくさんしっかりといるということが必要かと思ひますけれども、今現在、御承知のとおり、深刻な運転手不足でございます。

例えば、国内最大手の西鉄グループは、路線バスの最終便の繰り上げに踏み切った。その理由は、運転手の待遇改善を図るため、また、将来的なバ

スの運転手不足でございます。しかししながら、バス運転者における有効求人倍率は平成二十九年度で一・〇九と、全職業平均一・三五と比べ高い状況となつております。

よりも人手不足が深刻な状況にござります。また、平成二十八年四月に日本バス協会が実施をいたしました事業者アンケートによりますと、乗り合いバス事業者の八一%、貸切りバス事業者の七五%が運転者不足を感じていてと回答しているところでございます。

バス事業の労働環境の実態を見ますと、長時間労働、低い賃金水準、運転者の高齢化、女性の担い手の少なさなどが課題であるというふうに認識をいたしております。

具体的には、バス運転者の平均年間労働時間は一千五百二十時間で、全業種平均の二千百三十六時間と比較して長い一方で、平均年間所得は全業

種より低いものとなつております。また、運転者の平均年齢は平成二十九年で約五十歳でありますて、運転者の高齢化が進んでおり、女性の割合も一・七%と、全産業平均と比べて低い割合となつております。

このような現状におきまして、必要な運転者を確保するためには、労働生産性を向上させるとともに、多様な人材の確保、育成が重要であるというふうに考えております。

このため、バスを含みます自動車運送事業につきまして、省庁横断的に対策の検討を行う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「直ちに取り組む施策」を取りまとめたところでございます。

国土交通省といたしましては、昨年八月に、上させる取組として、貨客混載の促進でありますとか大型バスドライバーの融通のための検討を行なうとともに、女性が働きやすい職場環境の整備や二種免許の取得支援などを関係省庁と連携して取り組んでいるところでございます。

また、日本バス協会においては、ことしの三月に、バス事業における働き方改革の実現に向けてアクションプランを策定いたしまして、バス事業における働き方改革の実現に向けて、業界と事業者との連携を図ることを目的としたアクションプランを策定いたしました。また、日本バス協会においては、ことしの三月に、バス事業における働き方改革の実現に向けて、業界と事業者との連携を図ることを目的としたアクションプランを策定いたしました。

政府といたしましても、今後、先ほど申し上げました会議において、関連制度の見直しでありますとか支援措置等を取りまとめた行動計画を策定、公表することといたしておりまして、運転者不足の解消に向けて、関係省庁や事業者団体とともに連携を図りながら、引き続きしっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○道下委員 ありがとうございます。そういうふうに伺つていただきたい。

さあざまな課題を認識し、取り組んでいくことをしっかりと進めていただきたい。

ただ、これは、事業者のみといふことじゃなく

て、ハンドルを握る方々の意見もしっかりと聞き受けて、取り組んでいただきたいというふうに強くお願いをしておきたいと思います。

次の課題に移ります。札幌冬季オリエンピック・パラリンピックと、北海道新幹線の札幌開業についてでございます。

冬季オリパラ招致活動を進めてきた札幌市は、当初目標としていた二〇二六年開催を二〇三〇年に変更し、先日、札幌の秋元市長がJOC会長と会談して伝えたと承知しております。

この変更した理由は幾つもありますけれども、その一つの要因には、二〇三〇年度の北海道新幹線の札幌までの開業も、その開催年を変更した要因といふに言われております。

二〇三〇年二月、三月ごろに行われる目指す札幌冬季オリパラに間に合わせるために、この新幹線の札幌開業を一年半前倒しする必要が出てくるわけであります。まだ札幌市などからは、そうした前倒し開業の要望等は国には寄せられていないと承知しておりますが、まずもって、本当にこれは実現可能なのか。トンネルがたくさんある中で、実現可能性や、また、課題を含めて今現在の国交省の見解を伺いたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

北海道新幹線の新函館北斗→札幌につきましては、平成二十七年一月の政府・与党申合せにおいて、二〇三〇年度末の完成、開業を目指すとされたところでございます。

新函館北斗→札幌間では、工事延長約二百二十二キロのうち、約八割の約百六十九キロがトンネル区間となつております。現在、整備事業はこのトンネル部分において進められているところでござります。なお、トンネル以外の区間につきましては、現在、北海道土地開発公社等に委託する形で用地買収を順次進めているところでございます。

国土交通省としましては、地元の協力もいただきながら、一日も早い開業が可能となるように、今後とも最大努力してまいりたいと考えております。

なお、開業前倒しの実現可能性ということに関しては、現時点でそういう要請は受けておりません。そういうことで、現在の段階では特段次の課題に移ります。札幌冬季オリエンピック・パラリンピックと、北海道新幹線の札幌開業についてでございます。

札幌冬季オリパラの招致が二〇三〇年で決定したというときから、では札幌開業が前倒しできるのかということを考えると、これは遅いと僕は思うんです。

なので、札幌市からの速やかな要請があることが重要かと思いませんけれども、国土交通省としても、先のことを見越して、想定して、この実現可能性も含めて省内で検討していただきたいというふうに強く指摘をさせていただきたいと思つております。

次に、ちょっと時間がもう来てしまつたので、空港民間委託について伺いたいというふうに思つております。

今現在、福岡空港の民間委託において二次審査が行われており、五月ごろ結果公表をされるといふうに伺っております。この福岡空港の民間委託においては、その選定基準において、運営権対価の配点割合が三〇%ということで、他と比べると高い状況でございます。

一方で、八月十六日、一次審査募集の締切りを迎える新千歳空港を含めた道内七空港の一括民間委託においては、運営権対価は、一次で二〇・七%、二次でも二〇・六%と、福岡空港と比べると低い状況になつております。

これは、一昨年の年末に、北海道の道議会や地元の経済界、また、各自治体などからの意見をしっかりと集約して国に提案した北海道初の提案と、財政健全化が図られることなどを総合的に評価して優先交渉権者の選定を行つております。

運営権対価の配点比率につきましては、空港個々の事情に合わせて、財務当局等とも調整の上、設定をしております。

北海道内七空港におきましては、地元関係者の要望や提言、あるいは、管理者であります旭川市、帯広市及び北海道の御意見なども踏まえまして、設定をしているというふうでございます。

また、北海道七空港の民間委託につきましては、四月二十五日に、旭川市、帯広市、北海道とともに、民間事業者の公募選定に関する募集要項を公表いたしまして、五月九日に四管理者合同説明会を開催いたしました。

その中で、先生が御紹介いただきましたようなことを国の担当者が述べたというふうに報道され

しましては、現時点でそういう要請は受けておりません。そういうことで、現在の段階では特段の検討は行つていないという状況でございます。

○道下委員 残すところ十一年、十二年、期限がありそうでなさそうで、これはわかりませんが、あります。

札幌冬季オリパラの招致が二〇三〇年で決定した

というときから、では札幌開業が前倒しできるのかということを考えると、これは遅いと僕は思うんです。

なので、札幌市からの速やかな要請があることが重要かと思いませんけれども、国土交通省としても、先のことを見越して、想定して、この実現可

能性も含めて省内で検討していただきたいというふうに強く指摘をさせていただきたいと思つております。

次に、ちょっと時間がもう来てしまつたので、空港民間委託について伺いたいというふうに思つております。

今現在、福岡空港の民間委託において二次審査が行われており、五月ごろ結果公表をされるといふうに伺っております。この福岡空港の民間委託においては、その選定基準において、運営権対価の配点割合が三〇%ということで、他と比べると高い状況でございます。

一方で、八月十六日、一次審査募集の締切りを迎える新千歳空港を含めた道内七空港の一括民間委託においては、運営権対価は、一次で二〇・

七%、二次でも二〇・六%と、福岡空港と比べると低い状況になつております。

これは、一昨年の年末に、北海道の道議会や地元の経済界、また、各自治体などからの意見をしっかりと集約して国に提案した北海道初の提案と、財政健全化が図られることなどを総合的に評価して優先交渉権者の選定を行つております。

運営権対価の配点比率につきましては、空港個々の事情に合わせて、財務当局等とも調整の上、設定をしております。

北海道内七空港におきましては、地元関係者の要望や提言、あるいは、管理者であります旭川市、帯広市及び北海道の御意見なども踏まえまして、設定をしているというふうでございます。

○西村委員長 次に、小宮山泰子君でございます。

○西村委員長 国民民主党の小宮山泰子でございます。

少々風邪を引いておりますのでお聞き苦しい点があるかと思いますけれども、よろしくお願ひいたします。

さて、公共建築物等における木材の利用促進に関する法律が平成二十二年五月成立し、同年十月、施行され、現在に至つております。

近年、公共建築物への木材利用は、国土交通省、林野庁を始めとした関係省庁での取組により、前進しております。今国会提出の建築基準法改正などを通じて更に拡大が期待されているところであります。公共建築物を含むさまざま

築物での木造並びに木材利用の推進を願う立場の議員といたしまして、大変期待をしているところでもございます。

公共建築物への木材利用の推進を考えるときに、全国各地での木材利用公共建築物の建設予定、計画、検討中の状況などについての情報が広く容易に入手できる環境が整っていることというのは、大変望ましいことかとは思います。

こうした情報を得ることによって、さきに述べた公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律を所管される国土交通省官房營繕部整備課木材利用推進室並びに林野庁林政部木材利用課に尋ねたところ、網羅して情報を収集、集積していく機関や民間団体はなく、個別に都道府県や各自治体に問い合わせていただくことになるのが現状であるというふうな説明を受けてしまいました。

ただし、農水省、防衛省など一部工事に関しては、JACIC、一般財團法人日本建設情報総合センターの提供している入札情報サービスにて入札情報の検索が可能であり、木材利用公共建築物について多少なりとも情報を得ることができるものとなつております。

JACICのシステムは、国の機関のみに情報登録を限つているのではなくて、広く各地方自治体からの利用も可能とされております。現状では横浜市及び岐阜県のみがシステムを使用されており、入札情報などの登録が見られます。

JACICは、昭和六十年に建設大臣の許可を受けて設立され平成二十四年には一般財團法人に移行しております。この設立目的、事業概要などについて、まずは確認のために御説明をいただければと思ひます。

〔委員長退席、鬼木委員長代理着席〕

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

一般財團法人日本建設情報総合センター、JA CICは、建設情報システムの調査研究を行い、これを広く普及するとともに、建設情報の提供を行うことにより、建設技術の向上、建設事業の効率化等を図り、国民生活の高度化及び経済の活性

化に寄与することを目的として設立された団体でございます。

具体的な事業としては、各発注者による建設企業等の工事や業務実績の検索、確認が可能な工事・業務実績情報システムの運用、工事や業務についての発注見通し、入札公告、入札経過等の検索、閲覧が可能な入札情報サービスの提供、積算システムの開発、運用などを実施しております。

これらの事業により、計画から調査、測量、設計、施工、維持管理、更新までの一連のプロセスの生産性向上と社会資本の品質の確保が図られるものと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

JACICにおいてのサービスによつて入札情報がより幅広く登録されることが望ましいと考えております。横浜市及び岐阜県以外の自治体で登録促進に向けていかに対応していくのか、また、国交省、農水省、防衛省以外の国の機関についての登録となつていなのはなぜなんでしょうか。お聞かせいただければと思います。

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

公共工事等の円滑な施工確保や建設現場の生産性向上に資する施工時期の平準化等の推進を図るために、国や地方公共団体などの各発注者の発注見通しを統合、公表する取組は重要であるというふうに考えてございます。

国土交通省では、東日本大震災の復旧復興事業における施工確保対策として、東北地方において地域単位の発注見通しの統合、公表を平成二十五年に開始し、現在では、施工時期の平準化等を推進する観点から、この取組を全国に拡大しております。

一方、JACICの入札情報サービスについては、工事の発注見通しの情報のみならず、入札公告時の資料の閲覧、入札の経過や結果等の情報提供も含まれており、そのサービスの内容はホームページで周知しております。

このサービスを利用するか否かについては、サービスの内容や利用料金等を勘案の上、各発注

者の判断によるものですが、公共調達の透明性、公正性等に資するものであると考えております。

国土交通省といたしましては、発注見通しを始めとしたさまざまな建設情報の活用を進め、関係機関と連携しながら、円滑な施工確保や施工時期の平準化等、効率的、効果的な公共事業等の実施に努めてまいります。

○小宮山委員 ありがとうございます。

今ですけれども、空き家であつたりとかストックの有効活用をということを随分国交省の方ではしていただいております。また、各自治体におきましては、入札が不調に終わることも多々ありますし、また、さまざまな専門的な知識の必要な公共の入札というのもふえていますが、これもなかなかその地域ごとだけでは難しいこともあります。こういった既にある制度というものをぜひ活用していただきたい。

後ほどまた触れるのですが、伝統的構法など、これもユネスコの無形文化遺産の登録の方に向けて動き出しております。こういった技術のある方たちというのは全国に散らばっているところもあり、一ヵ所にはもう既に技術者がいないというときもあります。

そのときに、多くの方がまたこういった情報集積することによって活用し、歴史的な意義ある、また、地域にとって資産となる価値を生み出す、そんな入札というものがしっかりと可能になります。それに、これからも各省庁、また、今含まれてないところも公共的な入札にはかかわつてくることも、文科省など考えられますので、この点の御検討もいただければと思います。

さて、今ちょっと触れましたけれども、土地の利用等さまざまなもの、今、国交省、この数年やっております。

例えば、昨年の都市緑地法等の一部改正の成立後の状況についてまず伺いたいと思います。

改正によって、生産緑地地区における直営所や農家レストランの設置ができることとなるようになりました。まだまだ活用が見えないところでは

ありますけれども、近隣の営農者等が共同で設置、運営することに対する検討結果及び法律成立後のこの状況はいかがでしょうか。まだ十分な告

知や、まだ動きにつながっていないのではないかと心配しておりますので、この点について御報告をお願いいたします。

○栗田政府参考人 昨年御審議いただきました都

市緑地法等の一部改正法の施行状況等につきましてでございます。

まず、都市公園法改正によりまして新設しまし

た公募設置管理制度、いわゆるPark-PFI、というものでございますが、平成二十九年度に、北九州市の勝山公園あるいは名古屋市の久屋大通公園など四つの公園におきまして、公募設置等指針の公示、さらには事業者の選定が行われております。運営開始に向けた準備が進められております。さらに、四十以上の自治体においても検討が進められておりまして、今年度は更に多くの公園等の公募設置管理制度でございますが、既にさいた

ままで、運営開始に向けた準備が進められております。また、都市緑地法改正によりまして新設しま

た市民緑地認定制度でございますが、既にさいた

までも、柏市、二ヵ所が認定されておりまして、また、都市緑地法改正によりまして新設しま

した市民緑地認定制度でございますが、既にさいた

までも、柏市では自治会が、柏市ではNPO法人が

それぞれ市民緑地の管理を開始しております。さ

らに、六十以上の自治体におきまして制度活用の検討が進められているところでございます。

生産緑地法改正によります生産緑地地区内の直営所及び農家レストランの共同設置につきまして、昨年、委員からお尋ねを頂戴したところでございます。

この点、昨年六月十五日の法律の一部施行にあわせまして都市計画の運用指針を既にお示しして

おりますが、その中で、「当該生産緑地に係る農林漁業の主たる従事者が複数の近隣農家と任意組合等を構成して農家レストランの経営管理を行ふことを想定される」という旨、考え方を明確化したところございます。

ただ、生産緑地に関する改正は、そのうちの特定生産緑地制度あるいはその関連税制につきまし

て、本年四月一日の施行ということであります。

今後、生産緑地の所有者が法律の内容を踏まえまして、自分の土地をどう扱っていくか本格的に検討されていく、こういうような段階に入つていかれるものと認識しております。

○小宮山委員 国土交通省としまして、改正法の周知徹底、制度の活用促進に引き続き努めてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

せつから改正したならば、しっかりと活用されないだなと思っております。都市再生法も、先般質問させていただきましたけれども、制度はつくつても実際には活用されていない事例というのも見受けられます。ぜひこれは、地域生産緑地の問題、また、都市農業の振興にあわせまして、この改正については関係の方々とも連携をとつて推進をしていただけるよう、国交省においても努力いただくことをお願いいたします。

さて、今国会には建築基準法改正案が提出され、もう既に参議院で先議となつて、本委員会においても今後審議することとなると思っております。

今般の建築基準法改正案では、建築物の用途変更を行つ際に確認申請が求められる床面積が、百平方メートルから二百平方メートルへと変更されることとなります。

今般の建築基準法改正案では、建築物の用途変更を行つ際に確認申請が求められる床面積が、百平方メートルから二百平方メートルへと変更されることとなります。

用途変更の基準床面積が広くなる、つまり規制緩和されることは基本的に歓迎されるものと考えられますけれども、リフォームやリノベーションが最近はよく取り上げられ、また、推奨される中において、過去のさまざまな案件をあわせて考えますと、建築士が介在する場面が減ることとなるて、適法に、すなわち、安全、安心して利用できあります。やもすれば、危険な建築物となりかねない改修が行われてしまわないかという懸念もございます。

国土交通省としての見解をお聞かせください。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

増改築を伴わない建築物の用途変更については、百平米以下の場合に建築確認を不要としているところでございますが、今御指摘いただきましたとおり、今回の改正法案により、この対象を二百平米以下にすることとしております。

これは、既存建築物は構造上の安全基準を新築等を耐火構造とするような大規模な改修工事を不要とし、警報設備等の設置による対応で可とするなどの規制の合理化を行つこととしていることと

平仄を合わせるということでございます。

確認手続は不要となつても、基準への適合義務

は引き続き課されることから、基本的には、建築

主の責任により用途転用の際に求められる措置を講じることになりますが、建築士が関与した場合には、この建築士が基準への適合性を判断し、必要な措置を講ずることになります。

なお、用途変更に当たつては、間取りの変更などを伴う場合が多いというふうに、先ほど御指摘いたしましたように、リフォームなどをを行うと

いう場合が多いと考えられます、その中で、柱や壁などの構造躯体にかかる改築等に該当するものについては建築確認が必要となりますので、建築士が関与するということになります。

また、火災時等に配慮が必要とされる高齢者福祉施設等への用途変更については、福祉部局との連携により、建築部局とともにその把握に努める

こととしておりまして、特定行政による是正指導等を徹底するなど、用途変更に当たつても安全

性の確保を図つてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ゼひこの点、やはり構造をさわる

地震に対する安全性の確認のために、建築基準法

す。

そういう意味では、建築士がきちんと介在することによって、また、それが確認ができる体制が整つてこそ、安全で、そして、今回の法改正により、この建築物を更に生かしていく、そこにつながつていくんだと思います。

特に今回の法案に関しては、防火に関する重要な点に置いておりますので、この点に関しては非常に心配するところもあります。

私自身は、「伝統的構法の設計法作成及び性能検証実験」検討委員会に関連して、伝統的構法をより採用しやすくなるためのデータ整備や告示など、整備を進めたいなどということで質疑をこ

れまでも行つてまいりました。

伝統構法の振興についても、建築基準法を始めとした関係法令に則した、安全、安心して使用する、暮らせる建築物となることは大前提でありますけれども、その上で、気候風土に根差して培われてきた構法、たくみのわざが生かされた建築のあり方、住まい方、暮らし方にについてどのようにあります。

それとも、その上で、気候風土に根差して培われてきた構法、たくみのわざが生かされた建築のあり方、住まい方、暮らし方にについてどのようにあります。

伝統建築工法のわざ、木造建築物を受け継ぐための伝統技法というのは、本年の二月にユネスコ無形文化遺産の提案案件として決定をしていました。十四件あります、建築物の修理や木塗りの垂れ壁、腰壁等の仕様について、仕様規定として告示に追加したところであります。

○小宮山委員 ありがとうございます。

伝統建築工法のわざ、木造建築物を受け継ぐための伝統技法というのは、本年の二月にユネスコ無形文化遺産の提案案件として決定をしていました。十四件あります、建築物の修理や木塗りの垂れ壁、腰壁等の仕様について、仕様規定として告示に追加したところであります。

昨年五月以降におきまして、九月に、一階の柱と土台を鉛直方向に固定しない接合方法や、土

塗りの垂れ壁、腰壁等の仕様について、仕様規定として告示に追加したところであります。

○小宮山委員 ありがとうございます。

伝統建築工法のわざ、木造建築物を受け継ぐための伝統技法というのは、本年の二月にユネスコ無形文化遺産の提案案件として決定をしていました。十四件あります、建築物の修理や木塗りの垂れ壁、腰壁等の仕様について、仕様規定として告示に追加したところであります。

昨年五月以降におきまして、九月に、一階の柱と土台を鉛直方向に固定しない接合方法や、土

塗りの垂れ壁、腰壁等の仕様について、仕様規定として告示に追加したところであります。

○小宮山委員 ありがとうございます。

伝統構法の取組についての昨年五月の質疑以降の進捗状況について簡潔に御説明をいただければと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

この伝統的構法の取組についての昨年五月の質疑以降の進捗状況について簡潔に御説明をいただければと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

昨年五月以降も、当初公開した四十一件に加えまして、追加で確認できた十二件の接合部等のデータを追加したところです。

引き続き、データの追加作業を行つてまいります。

また、精緻な構造計算を行つことなく伝統的構法を採用しやすくするため、仕様規定について

データを追加したところです。

このため、今後とも、個別の実験や検証等の安

全性の確認に向けた検討を続けまして、データベースの追加や仕様規定の充実等を通じまして、伝統的構法がより採用しやすくなる環境整備に向けて着実に取り組んでまいりたいと考えています。

○小宮山委員 ゼひ着実に大臣進めていただきたいと思いますし、また、これから観光立国としても、また、地域での気候、風土、歴史を反映したすぐれた建築こそ有効活用すべきだと思います。それが生きた技術であるということは大変重要な観点だと思っております。

ゼひ、この点に關しまして安全、適法にストックを利用するためにも、伝統的構法に関する防火と構造の適正な検証を国土交通省においても引き続き実施していただくことを希望いたしまして、あわせて、サステナブル建築物先導事業ですけれども、木造もこの点に重点を置いていただいたというは大変ありがたいんですけれども、あわせましてやはり、C-LT等の、本来、新たな木質建築材料の有効活用ということも言われております。三階建てや四階建て、高層の木造建築というのを目指すにはこの検証も大変重要なものでもございまますので、この点もあわせてしっかりと検証していただき、木材利用更に進めていただくことも要求いたしまして、終了いたします。

○西村委員長 次に、山岡達丸君。

○山岡委員 山岡達丸と申します。

本日は、この国土交通委員会における一般質疑ということで貴重な質問の時間をいただきましたことを、委員長、理事の皆様、そして委員の皆さんに心から感謝を申し上げさせていただきながら、御質問に入らさせていただきたいと思います。

私は、北海道で活動させていただいている、選出の議員でございまして、今回は主にいわゆるJR北海道のことと、そして、残りの時間の中で、いわゆる漁業者の方が海難の際にさまざま救助に

当たっている水難救助所員のことについて、少し、大臣の御見解も含めて伺わさせていただければと思います。

資料をお配りもさせていただいているんですけども、いわゆるJR北海道の問題、最近の報道でも、赤字が出て非常に深刻であるということともいえます。今お話にもございますが、この質問をさせていたただく前提として、では、JR北海道という位置づけが国土交通省との関係の中はどういう位置づけにあるのかとということをまず明らかにさせていただきながら質疑に入らさせていただきたいと思うんです。

お配りさせていただいた資料にもありますが、いわゆる独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構というところがJR北海道は一〇〇%株式を持って、もちろん、JR北海道だけじゃなくエリニアにおいても、本当に地域住民を巻き込んで、さまざま大きな問題が起こっているわけありますけれども、これまで、国土交通省の御答弁等を含めて議事録を拝見させていただきますと、JR北海道がやることあるとか、あるいは、地域、地元住民が決めることがあるとか、そうした御答弁が非常に多くあるわけありますけれども、私は、こうした機構の組織図、関係性からいえば、この三十年、また、私のエリアに、JR日高線そして室蘭線を始め、本当に先行きはどうなるんだろうという住民の方も多くおられますけれども、これは地域が決めることとかJR北海道の問題としては、ぜひとも踏まえさせていただきながら入らさせていただければと思うんです。

そのことは、きょう質問をさせていただくに当たりて、ぜひとも踏まえさせていただきながら入らさせていただければと思うんです。

資料の一枚目でござりますけれども、これは地元北海道新聞の新聞でありますけれども、今もお話しさせていただきましたが、JR日高線、不通になつてから、通らなくなつてから三年もたつたということで、鉄路はさびつき、進まない地元協議という今新聞報道もござります。

今、JR北海道は、皆御存じのとおり、今後構が株主でありますから、毎年、経営の状況等については、「経営上場」、済みません、これは誤字です。経営の状況を報告しているということに

なっておりますけれども、同時にこのJR北海道は、国土交通省にも毎年経営状況を報告している。これはJR会社法によるものだということを、昨日、国土交通省の担当者からも聞いております。

毎年、もちろん機構も聞いている、そして機構自体も国土交通省の直轄である上に、国土交通省御自身も、きちんとこのJR北海道を含めて状況を聞き続けてきた。

民営化から三十年、そうした日時がたつて、今まで、地域、私、北海道の胆振、日高といふエリアにおいても、本当に地域住民を巻き込んで、さまざま大きな問題が起こっているわけありますけれども、これまで、国土交通省の御答弁等を含めて議事録を拝見させていただきますと、JR北海道がやることあるとか、あるいは、地域、地元住民が決めることがあるとか、そうした御答弁が非常に多くあるわけありますけれども、私は、こうした機構の組織図、関係性からいえば、この三十年、また、私のエリアに、JR日高線そして室蘭線を始め、本当に先行きはどうなるんだろうという住民の方も多くおられますけれども、これは地域が決めることとかJR北海道の問題としては、ぜひとも踏まえさせていただきながら入らさせていただければと思うんです。

そのことは、きょう質問をさせていただくに当たりて、ぜひとも踏まえさせていただきながら入らさせていただければと思うんです。

一枚目、これはちなみに海岸沿いであります。本当に、波を受けたり、台風、災害の後、こうした状況のまま、まさに三年間過ぎている。そして一枚目の下の写真、これはわかりにくいかもしれないんですけども、鉄路の下の土がえぐれています。

一枚目を見て、ぜひとももつとわかるんですけども、本当に、波によって下がえぐれ、そして鉄路は、その一枚目の下の写真はひしゃげていまます。当然、下の土がないわけありますから、こういう状況になつていています。これは海岸沿いでありますから、まさに波が入り続けたり、あるいは、強い風が吹いたりして、水とともに土がどんどん持つていかれるという状況がずっと続いたままになっています。

三枚目は波消しブロックが置かれていたままで、当然、私たちが視察に行かさせていただける

た。

しかし、その不通になつた鉄路の災害復旧がされないまま、まさに先行きの議論に巻き込まれて、この災害復旧の議論は先行きの議論が終わらない限りはやらないという、そうした中で三年間、今、列車が全く通らないままこの状況になつているところであります。

私は、まさに復旧とそしてこの先行きの話というのはまた別の議論だということで、この日高線の復旧というのはもう早急に進めていただきたいというその立場でありますけれども、では、三年間、この中に巻き込まれてもう鉄路の中に列車が通らなくなつてどういう状況が起つてているのかということについて、次の紙の写真にいろいろ記載をさせていただいているところであります。

これは、二月十九日、ことしです、雪が大変積もつて、そこから担当室長も立ち会つていただきながら、現状を見に行かさせていただきました。国土交通省本局から担当室長も立ち会つていただきながら、現状を見に行かさせていただきます。

本当に、波を受けたり、台風、災害の後、こうした状況のまま、まさに三年間過ぎています。

一枚目の下の写真、これはわかりにくいかもしれないんですけども、鉄路の下の土がえぐれています。

二枚目を見て、ぜひとももつとわかるんですけども、本当に、波によって下がえぐれ、そして鉄路は、その一枚目の下の写真はひしゃげていまます。当然、下の土がないわけありますから、こういう状況になつていています。これは海岸沿いでありますから、まさに波が入り続けたり、あるいは、強い風が吹いたりして、水とともに土がどんどん持つていかれるという状況がずっと続いたままになっています。

三枚目は波消しブロックが置かれていたままで、当然、私たちが視察に行かさせていただける

ときというのは天候穏やかなときでありますから、こういう波のぐあいの写真ではありますけれども、事実上、応急処置として波消しブロックを置いているんだということを言つていただいても、現実は、前の一枚に置いてある写真のとおり、えぐれた土が日々放置されながらここまで来ているという状況であります。

今回、この視察には国土交通省からもわざわざ担当室長もお越しいただいていることでありますので、せつかくの機会なので、国土交通省として、現場に来ていただいてこの状況をどう把握されたのか。そのことについてまずお伺いしたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

今委員から御指摘ありましたとおり、本年一月に、山岡委員がこの護岸の崩壊した現場、その御視察をされた際に、国土交通省の担当者、鉄道局の担当者も同行しているところでございます。

国土交通省としましては、このJR日高線、平成二十七年一月の低気圧による高波により線路脇の盛土の土砂が流出する被害が発生した後、たび重なる台風により護岸等の倒壊や橋梁の流失等が発生し、被害が拡大をしているものと認識をしております。

○山岡委員 私は視察をされた結果を聞きたかったんですけれども、いずれにしても、被害が拡大しているものだと認識しているというお話はございました。被害は拡大しているんですよ、この三年間の中で特に。

そして、この写真は、線路沿いを、JR北海道の皆様の御好意の中で入らさせていただいているわけでありますけれども、この上は道路なんですね。国道が走っています。北海道の日高というエリアは山と海に挟まれていますから、国道はおおむねこの一本でございまして、JRが削られていくということは、いずれその上にある道路にも、当たり前ですけれども影響するんですよ。国土の保全が行われないまま、このJR北海道の問題が片づかないからということで放置されてき

た。このことは、本当に地域住民に大きな不安と、そして不満が広がっている。これが現状であります。

そして、このJR北海道が一〇〇%株主である支援機構、これはまさに人事権も国土交通省が持つておられる機構だということも申し上げましたけれども、一枚目の一番下にも載せていましたが、この支援機構も法律できちんと目

的が明記されています。前半割愛しますが、この機構の目的は、「地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する」。

この日高方面は、まさにこのJR日高線と、そして道路、一本の国道の中で人口六万七千五百六十人が住んでおります。この法律に基づけば、こうした国民も含めて、地域の振興と生活の向上がある。日高に国民はないのか、そうした考え方を持つていてるのかということを、そういう思い

を持ちたいぐらい国土交通省のこれまでのスタンスは、JR北海道の問題が片づかない限りこの問題は進まないんですねというお話をきのうも御担当十五人が住んでおります。この法律に基づけば、こうした国民も含めて、地域の振興と生活の向上がある。日高に国民はないのか、そうした考え方を持つていてるのかということを、そういう思いを持ちたいぐらい国土交通省のこれまでのスタンスは、JR北海道の問題が片づかない限りこの問題は進まないんですねというお話をきのうも御担当十五人が住んでおります。この法律に基づけば、こうした国民も含めて、地域の振興と生活の向上がある。日高に国民はないのか、そうした考え方を持つていてるのかということを、そういう思いを持ちたいぐらい国土交通省のこれまでのスタンスは、JR北海道の問題が片づかない限りこの問題は進まないんですねというお話をきのうも御担当十五人が住んでおります。この法律に基づけば、こうした国民も含めて、地域の振興と生活の向上がある。日高に国民はないのか、そうした考え方を持つていてるのかということを、そういう思いを持ちたいぐらい国土交通省のこれまでのスタンスは、JR北海道の問題が片づかない限りこの問題は進まないんですねというお話をきのうも御担当十五人が住んでおります。この法律に基づけば、こうした国民も含めて、地域の振興と生活の向上がある。日高に国民はないのか、そうした考え方を持つていてるのかということを、そういう思いを持つていてるのかということを、そういう思いを持つていてるのかということを、そういう思いを持つていてるのかということを、そういう思いを持つていてるのかということを、そういう思いを持つていてるのか

○山岡委員 私は今写真までお見せして、応急復旧では足りていらない、実際被害は広がっているとおっしゃり、そして地域住民の声は広がり、新聞報道にも出ていますけれども、そして私は、国土交通省の設置法も含めて、国土の保全が任務であるといふことも申し上げました。

JR北海道のこれは責務だというそのことの以前に、JR北海道そのものも国土交通省が直轄している組織だと思つておりますけれども……(発言する者あり)事実上の直轄だと思つておりますけれども、その上で、まさに国土の保全、国土交

通省としての任務が果たされていないんです。こけれども、その上で、まさに国土の保全、国土交通省としての任務が果たされていないんです。こ

これは大臣に、国土交通省を代表される大臣とお話しをなさる中で、こうしたJR北海道と空港のアクセス、このことについてどのよう

に考えられるか、大臣にお伺いしたいと思いま

す。

○石井国務大臣 新千歳空港駅とその周辺の路線を改修することにより、道南から新千歳空港駅を経由して札幌方面へ、あるいは新千歳空港駅から道東方面へ、それぞれ直通列車が運行できるよう

にする構想について検討が行われているとの報道があったことは承知をしております。

この構想についてはJR北海道において検討中のものでありますので、国土交通省としては、現段階でコメントすることは差し控えさせていただきます。

○山岡委員 この件についてもまた国土交通省にも見解を問うていただきたいと思いますけれども、スタンスとしてお任せするというようなことは、私は本当に残念な思いです。

話はかわりまして、きょう、海上保安庁の長官もお願いさせていただいてるので、最後の残りの時間で、水難救助の所員の方の待遇について伺いたいと思います。

○石井国務大臣 日高線におきましては、JR北海道におきまして、被災箇所の被害の拡大防止及

時間も限られているので資料をさつと紹介しますが、次のページの新聞は、まさに苦小牧で十一月に海難が起つたときに、海保の人もちらん活躍されたんですけども、漁業者の方がいわゆる活躍をされて、そして、準備を万端に行われたことを感謝されるという署長の発言であります。

あわせて、こうした海難所員の方の処遇が、消防団の方と比べて、非常に立場も伴つていなければ金銭的にも伴つていらないということを、次の資料にも書かさせていただいております。消防団員はまさに法律でもその身分を規定されている中で、水難救助員というのは同じく漁業者がやつているのにもかかわらず、ボランティア。しかも、運営費も、消防団員は地方交付税でそれぞれ措置されているのに、この水難救助所員というのはまさに寄附のみで成り立つていて、同じ命を張つていただいている方々に対してもこの遭遇はなんではないかという問題提起をさせていただきたいたいと思います。

さうは海上保安庁長官にお越しただいておりまして、漁業者の方々がこうした水難救助に携わっているということ、その上で、この処遇の問題、非常に現場からも、これを何とかしてほしい、私たちは頑張るし、命を張るし、海の仲間だと思っているけれども、消防団員と比べたら非常に立場が確定されていないし、処遇も悪い、その声も上がっているところであります。長官にぜひこの部分の見解を伺いたいと思います。

○中島政府参考人 お答えいたします。

四面を海に囲まれた我が国沿岸海域においては、船舶海難や海浜事故等多様な海難が発生していることから、これらの海難全てに対して、海上保安庁を始め公的機関の勢力だけで迅速かつ的確に対応することは困難であり、これまでの水難救済には、海上保安庁等の救助活動を補完しているところであります。

委員御指摘、御提供の資料の事案につきましては、昨年十一月十八日でありますけれども、午前

五時ごろ、約十二メートルの風が吹きまして、五メートルの波浪が押し寄せる荒天下において北海道の苦小牧港沖合で貨物船が座礁をして、乗組員四名が取り残されているという海難が発生をし、苦小牧海上保安署から北海道海難防止・水難救済センター苦小牧救難所に對して救助協力要請を行つたものであります。

本救助活動に従事をされました主に漁業者等の救助員の方々が、早朝から荒天下にもかかわらず、長期間にわたって、救助員、所員ですね、これを見守り、待機させる等、救助体制を整えていただいたものと承知をしており、その活動に対しても高く評価をさせていただきとともに、深く感謝をしております。

一方、水難救済会の救助所員と消防団員との間の処遇の御質問でありますけれども、これの処遇については、異なつていてのこと、それと、北海道の関係者の方々から改善の要望がなされていることについては承知をしております。

また、水難救済会救助所員は、厳しい環境の中で救助活動に従事していただいていることでも承知しております。

これらを踏まえまして、民間ボランティア団体として救助活動に当たっている日本水難救済会等と協議をしながら対応してまいりたいというふうに思います。

○山岡委員 長官、御答弁ありがとうございます。

まさに、海の命を守るために漁業者の方も、これからも先々も協力していきたいという思いを持っています。崇高な思いとともに、本当にそうした国家としてこれからも海難の救助、さまざま海洋国家として当たっていくに当たつて、ぜひ、漁業者の方々、そして、こうした今の水難の立場のことも考えていただきたいという思ひを最後に伝えさせていただきまして、質問を終わらさせていただきたいと思います。

○石井国務大臣 自動車局から概要の報告を受けております。

○もとむら委員 次に、新経済連盟の提案について国交省としてはどうのよう受けとめているのか、お伺いいたします。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

ちょうど済みません。紙で送られてきたのか、メールで送られてきたのか、担当から確認をしておりませんが、私は、インターネットから打ち出されたものを受け取りまして、内容を拝見しました。

○もとむら委員 大臣にお伺いいたしますが、これは国交大臣にも提案をされたということですいませんが、手元に届き、ごらんになつていらっしゃるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

タクシー事業の全国的な需給について見ますと、輸送人員では、平成十八年をピークに減少傾向にございますが、平成二十八年度には比率約二八%減少いたしております。また、延べ実働車両数を見ますと、平成十五年度をピークに減少傾向にございますが、平成二十八年度にはピーク時から約二五%減少しているということでございまして、これらを見ますと、供給よりも需要の減少の方が多くなつていて、ギャップが開いているということかというふうに認識をいたしております。

また、一日一車当たりの営業収入を見ると、規制緩和前の平成十三年度の三万九百五十一円をピークといたしまして、平成二十一年度には二万六千六円まで減少し、それ以降回復に転じておりますが、地域別に見ますと、依然として多くの地域において、規制緩和前の平成十三年度と比較して低い水準となつております。供給過剰を解消し、労働環境を改善することが必要な状況にあると認識をいたしております。

このような状況を踏まえまして、先生からお話をしだきましたけれども、いわゆるタクシー特

○西村委員長 次に、もとむら賢太郎君。

○もとむら委員 無所属の会、もとむら賢太郎です。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、ライドシェアについてお伺いしてまいります。

五月八日付で新経済連盟から新たな提案がなされていますが、政府の中でどう取り扱われているのか、お伺いいたします。

○福島政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘の、新経済連盟からの提案につきましては承知をしておりますが、内閣府の規制改革推進会議におきましては検討を行なう等の取扱いは行つていないところということをございます。

○もとむら委員 プレスリリースによりますと、国交大臣、経産大臣、規制改革担当大臣、情報通信技術政策担当大臣、経済再生担当大臣宛てに提出したとすることとありますけれども、これは、手元に届いているのか、それとも電子メール等での対応なんでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

ちょうど済みません。紙で送られてきたのか、メールで送られてきたのか、担当から確認をしておりませんが、私は、インターネットから打ち出されたものを受け取りまして、内容を拝見しました。

○もとむら委員 大臣にお伺いいたしますが、これは国交大臣にも提案をされたということですいませんが、手元に届き、ごらんになつていらっしゃるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

タクシー事業の全国的な需給について見ますと、輸送人員では、平成十八年をピークに減少傾向にございますが、平成二十八年度には比率約二八%減少いたしております。また、延べ実働車両数を見ますと、平成十五年度をピークに減少傾向にございますが、平成二十八年度にはピーク時から約二五%減少しているということでございまして、これらを見ますと、供給よりも需要の減少の方が多くなつていて、ギャップが開いているということかというふうに認識をいたしております。

措法に基づきまして、特定地域として全国六百三

ります。

十一の営業区域のうち二十七の地域を、また、準特定地域として百十四地域をそれぞれ指定をいたしまして、これらの地域におきましては、それぞれの地域の協議会におきまして計画を定め、減車への取組を始め、タクシー事業の適正化、活性化の取組を推進している状況にございます。

○もともとむら委員 この新経済連盟の資料の中で、タクシーカー業界においても人手不足が大きな課題とか、本当に新経済連盟の立場に立つた書きつぶりが非常に目立つものですから、ここはしっかりとこれからも注視しながら追いかけてまいりたいと思ひます。

次に、規制改革推進会議が、五月十一日に、多様なニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見が出されております。これについて国交省はどうのように受けとめていらっしゃるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

規制改革推進会議から五月十一日に、多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見というものが承認をいたしております。

規制改革推進会議におきましては、タクシーカー業者から出されましたコストカットした別モードのタクシーという提案、具体的には、二種免許を不要とし、講習を受けた一種免許の自家用車の運転者を活用したいという提案を受けまして、これまで議論が行われてきたところでございます。

今回の意見の内容といたしましては、これまでの規制改革推進会議の議論を踏まえまして、タクシー事業者が経営主体として、すなわち、事業として自家用車を運転するドライバーを活用し、サービスを提供する仕組みを検討できないかといふものでございまして、これは、いわゆる白タクをタクシーカー事業者が行うこと認めよといふものであるというふうに考えられますことから、国土交通省といたしましては、これはなかなか受け入れがたいものであるというふうに認識いたしてお

ります。

○もともとむら委員 この六月に規制改革推進会議が答申を出してくるということをお話を伺つておりますが、今お話をあつたように、タクシーカー事業者を経営主体とする白タクの解禁を、このこと自体もまた掲載してくるのではないかというふうに考えておりまして、今局長からお話をあつたように、この多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見について、今後、答申に関しても注視をしていきたいと思います。

最後に、ライドシェアの問題で、きのうも参議院の経済産業委員会の中で、法案の中でライドシェアの問題が附帯決議で記されたというふうに伺つておりますが、あととあらゆる手で今ライドシェア解禁に向けて進めようとする方々もいらっしゃいますが、自動車局長のお話を聞く限り、今回的新経済連盟のこのライドシェア新法に関しても慎重な御意見をいただいております。

そこでライドシェアに関して、大臣の御見解を改めてお伺いいたします。

○石井国務大臣 自家用車を用いたいわゆるライドシェアは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としております。

この道の駅の運営は民間の指定管理者が担う場合が約七割となつておりますが、効率的な管理や運営を行うためには民間の力を最大限發揮していくただくことが必要であり、成功事例などのノウハウの共有が有効と認識をしております。

このため国土交通省では、道の駅の好事例や先進的な取組につきまして、道の駅の設置主体であります市町村に対して情報提供を行つております。

具体的には、全国の模範となる六ヵ所の全国モデル道の駅、道の駅の構想が独創的である七十三ヵ所の重点道の駅、住民サービスや地域交通拠点などの特定テーマの模範となる十三ヵ所の道の駅

させていただきたいと思つてゐるんです。

現在、全国に千百四十五の駅があつて、関東に百七十四駅、私どもの神奈川県、地元には三駅あるというふうに伺つております。

その中で、地方創生の観点からも注目をされているというふうに認識をしておりますが、道の駅ははつくつて終わりではなく、そこからどう運営し、集客し、地域と連携していくかが欠かせない課題だと思つています。

また、平日と土日の集客ギャップなどの共通課題が明らかになる中、民間の活用や成功のノウハウの共有が求められているというふうに考えております。

今委員から御紹介いただいたとおり、現在、全国で千百四十五ヵ所まで広がつておりますが、その役割は、地域外から活力を呼ぶゲートウェーとして、また、地域の元気をつくる地域センターとしての多様な機能を有しております。地域の特産品の販売拠点やインバウンドを含めた観光拠点、さらには、役場機能などの住民サービス拠点や防災拠点としてなど多様な役割を担つております。

この道の駅の運営は民間の指定管理者が担う場合が約七割となつておりますが、効率的な管理や運営を行うためには民間の力を最大限發揮していくただくことが必要であり、成功事例などのノウハウの共有が有効と認識をしております。

このため国土交通省では、道の駅の好事例や先進的な取組につきまして、道の駅の設置主体であります市町村に対して情報提供を行つております。

具体的には、全国の模範となる六ヵ所の全国モデル道の駅、道の駅の構想が独創的である七十三ヵ所の重点道の駅、住民サービスや地域交通拠点などの特定テーマの模範となる十三ヵ所の道の駅

をそれぞれ選定をしまして、先進的な取組や運営状況等について、道の駅の設置自治体で構成されております全国「道の駅」連絡会等を通じて情報提供を行なうなどの支援を行つております。

道の駅は、市町村がみずから創意工夫で、地方創生を具体的に実現していくための有力な役割を果たすと考えております。

国土交通省といたしましては、今後とも、道の駅の運営の参考となる情報提供などを通じまして、地方創生に資する質の高い道の駅の育成に努めてまいりたいと考えております。

○もともとむら委員 千葉県の保田小学校の跡地に道の駅保田という場所がありますが、その大塚校長によると、今御指摘あつたように、平日と土日、休日のギャップをいかに埋めるかが重要な課題で、そのためには地元の人々に来てもらいややすい道の駅であることも必要、アクセスマップなどの工夫が求められるという点がまず一点。

そして二点目として、成功している道の駅は、民間、特に流通関連のノウハウが活用されているケースが多い。

三点目に、建設段階から管理者がかかることが重要で、建設が終わつてから管理すると、動線が悪かつたり、コンセントの位置が悪かつたりなどの管理上ふぐあいが生じることがあるという問題。

そして四点目が、地域の特産品を使った加工品をつくるためのアドバイスメニューがあると助かるといったようなお話を伺つてまいりました。

今後、私どもの地元の相模原市も、道の駅、リニア中央新幹線が相模原市緑区に、神奈川県に建設予定でありまして、観光資源として道の駅は恐らく手を挙げてくるんじやないかと思いますが、その際にはぜひひとまた、国交省からの貴重な御意見をお願いしてまいりたいと思っております。

次に、自転車道についてお伺いいたします。

昨年、私の地元相模原市内を通る国道十六号線に幅三メートルの自転車道が開通をいたしました。評価、歓迎する声もある一方で、障害物の間

平成三十年五月十六日

隔が狭くてぶつかってしまうとか、道路に面する店舗からは客数減少の声なども聞こえてまいります。

こうした評価について国交省がどのように把握されているのか、お伺いいたします。

○石川政府参考人 お答えいたします。

国道十六号の相模原駅周辺地区、これは延長約二・六キロでございますが、ここにおきまして、自転車、歩行者のふくそうによる事故低減や自動車、自転車双方の視認性の向上を目的として、自転車道の整備を推進してきたところでございました。

なお、本自転車道につきましては、相模原市が設定した自転車通行環境整備ネットワークの一部を構成していると伺っております。

本自転車道の整備に当たりましては、相模原市、警察、地元商店街、自治会等で構成されましす、国道十六号相模原駅周辺自転車道に関わる懇談会での議論等を踏まえまして、片側二車線の道路及び側道で構成される既存道路空間を再配分し、側道部を新たに幅三メートルの双方向の自転車道としてきたところでございます。

本自転車道は、平成二十一年度以降、順次開通しておりますが、平成二十九年一月に全線完成しました。

実際に、自転車道の開通後、開通前と比較して

自転車関連事故が約四割減少するなど、自転車道整備による安全性向上の効果があると確認をしているところでございます。

他方で、自転車道開通後、国道十六号相模原駅周辺自転車道に関する懇談会におきまして、関係者から、一時停止の遵守等自転車利用のマナーを改善すべきでありますとか、沿道施設の駐車場への円滑な乗り入れに配慮すべきである等の意見をいたしているところでございます。

これらの意見に対応するため、これまで、自転車道での走行位置を明示するための区画線設置、沿道施設からの出入りや交差部市道等において、自転車道への車進入を抑制するために設置した車

止め、ボラードを視認性の高いものへ改良するなどの対策が可能なものについて実施をしてきましたところでございます。

今後、本懇談会の場も活用いたしまして、委員からの御指摘もありました沿道地域の利用者からの意見を丁寧にお聞きした上で、対応可能なものについて随時実施していくことで、自転車道を安全に利用していただけるよう、ハード、ソフト両面から必要な改善に取り組んでまいります。

○もともら委員 それから、この自転車道の中に車どめの障害物のポールがございまして、二本あるところと三本あるところとあります。どちらも高齢の方が三本あるポールのところにひつかかって骨折したとかいうお話を伺っておりますので、できるならば、これは車どめのための障害物、ポールというふうに伺っておりますが、二本あるところもござりますので、三本を二本に御検討いただくこともお願いしてまいりたいと思います。

五月五日が自転車の日であります、五月は自転車月間であります。自転車活用推進法が平成二十一年五月一日に施行されまして、自転車活用推進本部が設置されました。その本部長を務めるのは国土交通大臣でありますけれども、この自転車道の有効性や今後の展開について大臣にお伺いいたします。

者の方々と十分に調整を図りながら、今後とも着実に整備を推進してまいります。

さらに、私を本部長とする自転車活用推進本部では、自転車活用推進法に基づいて自転車活用推進計画の策定を進めているところであります。今後とも引き続き、自転車道の整備を始め、安全で快適な自転車利用環境の整備に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

○もともら委員 ゼビ本部長として、自転車に乗る方々のマナーの徹底も引き続き御指導をお願いしてまいりたいと思います。

最後の質問になりますが、污水、雨水管の、下水道の破断についてお伺いします。

五月三十日、小田急線の伊勢原市石田の部分でございますが、線路脇で陥没が発見をされて、小田急線電車が、ゴルデンウイーク中にもかかわらず、四時間半にわたって運転が見合せとなりました。

原因は污水管の破断によるもので、国交省は全国に目視での緊急点検を要請したというふうに伺っておりますけれども、今回事故につながったわけではありませんが、過去には下水管の破裂が原因で事故となつたケースはあったのか。また、もし下水管が原因で事故が起きた場合には責任や補償は誰が行うのか。お伺いしたいと思いまして。

國に目視での緊急点検を要請したというふうに伺っておりますけれども、今回事故につながったわけではありませんが、過去には下水管の破裂が原因で事故となつたケースはあったのか。また、もし下水管が原因で事故が起きた場合には責任や補償は誰が行うのか。お伺いしたいと思いまして。

このため、国土交通省では、警察庁と合同で平成二十八年七月に、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定をしまして、自転車ネットワーク計画の策定や、その計画に基づく自転車通行空間の整備を推進をしております。

特に、歩行者、自転車、自動車が構造的に分離された自転車道については、自動車及び自転車の交通量が多く、自動車の速度が高い幹線道路等で

有効な整備形態であることから、沿道地域や利用

事故が起きた場合の責任の所在につきましても、下水管の損傷の原因により異なるものというふうに考えているところでございます。

いずれにしましても、こうした事故の未然防止の対策が可能なものについて実施をしてきたところでございます。

これまで、平成二十七年に改正をいたしました下水管法に基づき、下水管管理者に対して、下水管の点検方法と頻度を定めた事業計画の策定を義務づける措置を講じておりまして、この計画は本年の十一月十八日までに策定することとなつております。

さらに、今回の事案を受けた今回の伊勢原市における原因究明等の結果を踏まえまして、国土交通省としても適切な措置を講じてまいりたいと考えてまいります。

○もともら委員 今回の下水管は五十年以下で、老朽化が理由ではないということのようでありますけれども、全国で約四十五万キロにわたつた下水管が整備をされております。

さらに、今回の事案を受けた今回の伊勢原市における原因究明等の結果を踏まえまして、国土交通省としても適切な措置を講じてまいりたいと考えてまいります。

○もともら委員 今回の下水管は五十年以下で、老朽化が理由ではないということのようでありますけれども、全国で約四十五万キロにわたつた下水管が整備をされております。

その多くが昭和四十年代につくられたもので、耐用年数は約五十年というふうに伺っておりますけれども、私が三年前、平成二十七年四月十七日の国交委員会の下水管法改正において、国交省から、一千四百自治体ある中の約一割の自治体が維持管理を行つていているという答弁をいただいて、当時のうえの政務官からも、「約二割」ということで、大変低い水準にとどまつてゐる。我々もそれは大変懸念をしております。」と答弁をされておりまして、計画的な維持管理を行うための法改正であり、老朽化について、財政面、技術面、体制面など、さまざまな形で協力してまいりたいというふうに述べられておりますように、下水管のお話で地元の首長の方々からもお話を聞いてきたのは、新設には国としての支援が大きいけれども、やはり老朽化対策等々の国との支援が非常に薄いということに、財政面での支援も十分にお願いをして、私の質問を終わりにします。

そのため、下水管の損傷により陥没が発生しました。

一般的に、下水管の損傷の原因につきましては、管の老朽化ですか、あるいは、他の埋設物事業者による工事などが考えられるところでございました。

そのため、下水管の損傷により陥没が発生しました。

<p>○西村委員長 次に、宮本岳志君。</p> <p>○宮本(岳)委員 日本共産党的宮本岳志です。</p> <p>たび重なるNEXCO西日本、新名神高速道路の建設現場の事故について伺いたいと思います。</p> <p>去る四月二十二日、二〇一六年の有馬川橋桁落下事故から一年たつたとして、二度と繰り返さないと刻まれた工事安全誓いの碑が設置されました。</p>
<p>まず、この間、建設工事現場において労働災害に遭われた皆様に私は心からお悔やみとお見舞いを申し上げたいと思います。</p> <p>この式典後、NEXCO西日本関西支社長は、この事故の後も死亡事故が相次ぎ、断腸の思いだと語っておりますけれども、まさに、二度と繰り返さないどころか、重大事故が繰り返されてまいりました。</p> <p>三月十八日には高槻ジャンクションから神戸ジャンクションまでが開通したわけですけれども、その後の事故も含めて、この有馬川橋の事故から現在まで、NEXCO西日本が新名神建設現場で起こした重大事故について、これは事務方でいいですので、件数、死者、負傷者数を挙げていただけますか。</p>

<p>○石川政府参考人 お答えいたします。</p> <p>工事作業員の死亡や第三者被害が発生するなどの重大事故につきまして、平成二十八年四月の有馬川橋橋桁落下事故以降の合計で、事故件数は六件、死者数は六名、負傷者数は八名となっております。</p> <p>○宮本(岳)委員 きょうは、それを一覧にして配付をいたしました。</p> <p>配付資料一を見ていただきたい。私が事故現場で撮影した写真であります。</p>	<p>臣も、このような痛ましい事故はあつてはならないと思うんです。工期設定の重圧が現場を焦らせて、施工計画の勝手な変更や作業工程の省略を招いた。こういうことではあります。</p> <p>○石井国務大臣 新名神高速道路の建設工事における事故が発生をいたしまして、六名の作業員の方が亡くなられております。</p> <p>亡くなられた方に対しまして、心より御冥福をお祈りを申し上げます。</p> <p>国土交通省といしましては、これらの事故の発生のたびに、NEXCO西日本に対しまして、安全確認及び再発防止の徹底的な対応を繰り返し指示をしてきたところであります。</p>
<p>○石川政府参考人 お答えいたします。</p> <p>NEXCO西日本においては、当該工事及び関連する工事を一旦中止し、事故原因の究明と再発防止策を講じた上で工事を再開してきたところであります。結果として重大事故が相次いで発生していることは、大変遺憾と考えております。</p> <p>建設工事におきまして作業員の安全確保は当然のことであり、高速道路会社には安全対策に万全を期していただきたいと考えております。</p> <p>○宮本(岳)委員 ところが、資料一の最後の事故を見ていたりますと、六番というのですけれども、これは、三月十八日の高槻一神戸間の開通直前の三月十五日、今度は高槻一八幡間の工区で事故がありました。淀川にかける橋のための仮棧橋から作業員が足場ごと落下したものであります。私は去る四月九日、枚方市の事故現場に行つて、この目で確かめてまいりました。</p>	<p>臣も、こうお考えだと思いますが、よろしいでしょうか。</p> <p>○石井国務大臣 いましては、平成二十八年四月以降で六件の重大事故が発生をいたしまして、六名の作業員の方が亡くなられております。</p> <p>亡くなられた方に対しまして、心より御冥福をお祈りを申し上げます。</p> <p>国土交通省といしましては、これらの事故の発生のたびに、NEXCO西日本に対しまして、安全確認及び再発防止の徹底的な対応を繰り返し指示をしてきたところであります。</p>

<p>○石川政府参考人 お答えいたします。</p> <p>NEXCO西日本から提出を受けた事故現場の写真で撮影した写真であります。</p> <p>事故のたびにNEXCO西日本は技術検討委員会や安全対策本部会議を開催し、注意喚起を行っております。現場には「5S運動実施中」という大きな看板があり、発注者のNEXCO西日本、元請業者とともに、安全帯のフックの一丁掛けも励行されておりました。しかし皮肉なことに、この事故ではそれがあだとなってしまったんです。</p>	<p>配付資料三を見ていただきたい。私が現場でNEXCO西日本から提出を受けた事故現場の写真であります。</p> <p>先端が水没しているのが作業員の落下した足場でありますけれども、これは手前のAと同じように、Bのブレケットも先の橋脚のCというところに溶接されておりました。その先端に作業員が乗つて作業していたところ、溶接が外れて、足場とともに深さ四メートルの水中に転落。逆にフックを二丁掛けしていただけのために、足場とともに水没し溺死をしたという、まことに痛ましい事故であります。</p> <p>国交省はこの事故の発生要因を把握しております。</p> <p>○石川政府参考人 お答えいたします。</p> <p>NEXCO西日本においては、当該工事及び関連する工事を一旦中止し、事故原因の究明と再発防止策を講じた上で工事を再開してきたところであります。結果として重大事故が相次いで発生していることは、大変遺憾と考えております。</p> <p>建設工事におきまして作業員の安全確保は当然のことであり、高速道路会社には安全対策に万全を期していただきたいと考えております。</p> <p>○宮本(岳)委員 ところが、資料一の最後の事故を見ていたりますと、六番というのですけれども、これは、三月十八日の高槻一神戸間の開通直前の三月十五日、今度は高槻一八幡間の工区で事故がありました。淀川にかける橋のための仮棧橋から作業員が足場ごと落下したものであります。私は去る四月九日、枚方市の事故現場に行つて、この目で確かめてまいりました。</p>
<p>○宮本(岳)委員 きょうは、それを一覧にして配付をいたしました。</p> <p>配付資料一を見ていただきたい。私が事故現場で撮影した写真であります。</p>	<p>資料五といふものを見てください。これは、国土交通省水管理・国土保全局から提出を受けた、今回の事故現場、淀川橋の作業工程表であります。</p> <p>この工程表によりますと、この仮棧橋工事は一月中に完了しないなければならないはずだったわざでありますけれども、事故が起きたのは、先ほどもあつたように三月十五日であります。大幅におくれておりました。</p> <p>資料五といふものを見てください。これは、国土交通省水管理・国土保全局から提出を受けた、今回の事故現場、淀川橋の作業工程表であります。</p> <p>この工程表によりますと、この仮棧橋工事は一月中に完了しないなければならないはずだったわざでありますけれども、事故が起きたのは、先ほどもあつたように三月十五日であります。大幅におくれおりました。</p>

<p>○宮本(岳)委員 きょうは、それを一覧にして配付をいたしました。</p> <p>配付資料二を見ていただきたい。私が事故現場で撮影した写真であります。</p> <p>事故のたびにNEXCO西日本は技術検討委員会や安全対策本部会議を開催し、注意喚起を行つております。現場には「5S運動実施中」という大きな看板があり、発注者のNEXCO西日本、元請業者とともに、安全帯のフックの一丁掛けも励行されておりました。しかし皮肉なことに、この事故ではそれがあだとなってしまったんです。</p>	<p>配付資料三を見ていただきたい。私が現場でNEXCO西日本から提出を受けた事故現場の写真であります。</p> <p>先ほどお答えしましたとおり、淀川橋工事では、受注業者において、当初の施工計画で予定していました工法を安全性についての照査を行うことなく不安定な構造に変更したことが事故の発生要因と伺っております。</p> <p>○宮本(岳)委員 いや、だから、確認することなく勝手に変更したのは、工期に追われて焦つていたのではないかということを申し上げているんですね。</p> <p>○石川政府参考人 お答えいたします。</p> <p>NEXCO西日本においては、当該工事及び関連する工事を一旦中止し、事故原因の究明と再発防止策を講じた上で工事を再開してきたところであります。結果として重大事故が相次いで発生していることは、大変遺憾と考えております。</p> <p>建設工事におきまして作業員の安全確保は当然のことであり、高速道路会社には安全対策に万全を期していただきたいと考えております。</p> <p>○宮本(岳)委員 ところが、資料一の最後の事故を見ていたりますと、六番といふのですけれども、これは、三月十八日の高槻一神戸間の開通直前の三月十五日、今度は高槻一八幡間の工区で事故がありました。淀川にかける橋のための仮棧橋から作業員が足場ごと落下したものであります。私は去る四月九日、枚方市の事故現場に行つて、この目で確かめてまいりました。</p>
<p>○宮本(岳)委員 きょうは、それを一覧にして配付をいたしました。</p> <p>配付資料二を見ていただきたい。私が事故現場で撮影した写真であります。</p>	<p>資料五といふのを見てください。これは、国土交通省水管理・国土保全局から提出を受けた、今回の事故現場、淀川橋の作業工程表であります。</p> <p>この工程表によりますと、この仮棧橋工事は一月中に完了しないなければならないはずだったわざでありますけれども、事故が起きたのは、先ほどもあつたように三月十五日であります。大幅におくれおりました。</p> <p>資料五といふのを見てください。これは、国土交通省水管理・国土保全局から提出を受けた、今回の事故現場、淀川橋の作業工程表であります。</p> <p>この工程表によりますと、この仮棧橋工事は一月中に完了しないなければならないはずだったわざでありますけれども、事故が起きたのは、先ほどもあつたように三月十五日であります。大幅におくれおりました。</p>

桟橋は平成三十年四月までに設置をして、橋脚基礎工事に移行する計画に変更されております。このように、工事途中におきましても、現場の具体的な工事進捗に応じまして、受発注者の協議の上で現実的な工程に隨時見直しております。当初設定した工程をかたくな固持しているものではありませんとNEXCO西日本より聞いております。

○宮本(岳)委員 NEXCO西日本はそういうふうに言うと思うんです。

ただ、私は、現場の労働者やゼネコン関係者からもこの間話を伺つてまいりました。確かに元請が請け負った道路は供用開始日に間に合えばいいかもしれないけれども、下請になればなるほど作業は細かく区切られ、納期に間に合わないと仕事を切られるというおそれから、何が何でも間に合わせるという構造になっている。

元請であるゼネコンにしても、旧道路公団、旧国鉄の工事は、利益は薄いそつなんですが、売上高が大きい。一件請け負うと営業目標の達成率が高くなつて、そして、受注をとるために発注者の無理難題を聞かざるを得ない状況だ、こういう現状もあるというふうに語つておられました。

これだけ繰り返されるということはどこかに無理が生じている私は思うんですけども、大臣、現場の声でいうと、やはりそういうひずみが現場にある、また、ありはしないかとしつかり見る必要があると思うんですが、大臣いかがでしょうか。

○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とおり、現場の具体的の進捗に応じまして現実的な工程を随时見直しておりますので、そのあたりは適切に管理されていると認識しております。

○宮本(岳)委員 適切だったらこんなに繰り返さないんです。六人の方が亡くなっているんですから、適切であるはずがないと言わなければなりません。

事故直後にNEXCO西日本は、安全対策のためといって、落札評価を変更いたしました。この

ときNEXCO西日本がとった、落札評価が不利になる措置というのは一体どのような措置なのでありますか。工事関係者について、NEXCO西日本はホームページに何と書いてありますか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

NEXCO西日本におきましては、工事安全対策の取組を一層強化するため、当該工事の工事成績評定の減点、指名停止措置という従前の措置に加えまして、本年の五月に工事の総合評価落札方式の改定を行いまして、社会的影響のある工事中事故を起こしている者がNEXCO西日本の新たな工事に入札をしようとする際、著しく不利となるよう設定をしております。

この社会的影響のある工事中事故とは、具体的に、入札公告から過去二年以内に発生した事故であつて、第一点目、工事中事故により第三者に死者が出た場合又は第三者に重症者が二名以上出た場合、二、工事関係者の死者が二名以上出た場合、三、公共施設等への甚大な損害を与えた場合、いずれかに該当するものとなつております。

○宮本(岳)委員 今の二だけ答えてくれとお願い起つてゐると言つておられるじゃないですか。

死者が二人以上出た場合、こうなつてゐるんで

す。
○宮本(岳)委員 平成二十一年に、用地取得や文化財調査などの進捗が順調に図されることを前提として、NEXCO西日本が平成二十八年度を目標とする旨を発表されました。そこで、第一点目、工事中事故により死者が出た場合又は第三者に重症者が二名以上出た場合、二、工事関係者の死者が二名以上出た場合、三、公共施設等への甚大な損害を与えた場合、いずれかに該当するものとなつております。

○宮本(岳)委員 だから、適正でないから事故が

死んだんですけれども、過去二年間に工事関係者の死者が二人以上出た場合、こうなつてゐるんで

す。
○宮本(岳)委員 これが大変驚きましたよ。死者二名以上なら落札評価が不利になるんだけれども、死者一名ならば落札評価を下げもしない。言語道断だと言わなければなりません。

大体 猪名川町広根の転落死亡事故は午後十一時四十分、昨年の下止々呂美の転落事故で十九歳

の作業員が死亡したのは午前四時過ぎ、滑りやす

い集中豪雨のもとでの作業で、前後の期間、昼夜二本の工事を並行させておりました。危険な夜間

作業をせざとも、工期延長して昼間に作業するこ

ともできただはずと思うんです。
ことし三月十六日、一番最初の重大事故である有馬川橋桁落下事故について、業務上過失致死傷の疑いで、元請業者横河ブリッジの当時の現場所長ら四人が書類送検されました。報道によります

と、事故の数日前から地盤沈下しているのを把握しながら、早く工事を終わらせたかったと工事を続行したとされています。

NEXCO西日本は、二〇〇九年、新名神の起工式で、供用開始二年前倒しを発表いたしました。そもそもこの工期の前倒しが、現場にとっての重圧となり事故に結びついた、事故が繰り返される遠因になつているのではないか、私はそう思いますが、いかがですか。

○石川政府参考人 お答えいたします。

新名神高速道路の高棚ジャンクションから神戸ジャンクションの間の開通目標につきましては、平成二十一年に、用地取得や文化財調査などの進捗が順調に図されることを前提として、NEXCO西日本が平成二十八年度を目標とする旨を発表されました。そこで、第一点目、工事中事故により死者が出た場合又は第三者に重症者が二名以上出た場合、二、工事関係者の死者が二名以上出た場合、三、公共施設等への甚大な損害を与えた場合、いずれかに該当するものとなつております。

○石川政府参考人 お答えいたします。

新名神高速道路の高棚ジャンクションから神戸ジャンクションの間の開通目標につきましては、平成二十一年に、用地取得や文化財調査などの進捗が順調に図されることを前提として、NEXCO西日本が平成二十八年度を目標とする旨を発表されました。そこで、第一点目、工事中事故により死者が出た場合又は第三者に重症者が二名以上出た場合、二、工事関係者の死者が二名以上出た場合、三、公共施設等への甚大な損害を与えた場合、いずれかに該当するものとなつております。

○宮本(岳)委員 だから、適正でないから事故が死んだんですけれども、過去二年間に工事関係者の死者が二人以上出た場合、こうなつてゐるんで

す。
○宮本(岳)委員 これが大変驚きましたよ。死者二名以上なら落札評価を下げもしない。言語道断だと言

ふねばなりません。

これ、私は大変驚きましたよ。死者二名以上なら落札評価が不利になるんだけれども、死者一名ならば落札評価を下げもしない。言語道断だと言ふねばなりません。

これだけ繰り返されるのは異常としか言えない。

○宮本(岳)委員 これが大変驚きましたよ。死者二名以上なら落札評価を下げもしない。言語道断だと言ふねばなりません。

新名神高速道路を始めとするNEXCOが施工する工事の工程につきましては、受注者と発注者が協議して変更を行うことが可能とされております。

国土交通省としては、適正な工期設定は当然のことではございませんして、一方で、新名神の工事においては、作業員の不安全行動による事故等が発生したことから、NEXCO西日本に対して完全確認及び再発防止の徹底的な対応を繰り返し指示してきたところでございます。

さらに、国土交通省といたしましては、公共工事の品質確保の促進に関する法律に基づく発注関係事務の運用に関する指針、建設工事における適正な工期設定等のガイドライン等を、高速道路会社に国土交通省公共工事等発注機関連絡会議等を通じて周知をすること等によりまして適正な工期としたものと聞いております。

なお、工事工程につきましては、適正な時期に発注し、また、適正な工期を確保することを前提として、全体工事計画を組み立てたものと聞いております。

○宮本(岳)委員 だから、適正でないから事故が死んだんですけれども、それでも一向に根絶されていないわけです。

これも大臣に御決意をお伺いいたしますけれども、NEXCO西日本に対して今後ともしっかりと指導監督していく、その御決意をひとつお聞かせいただきたいと思います。

○宮本(岳)委員 六名ものとうとい命が奪われているわけです。

国土交通省は事故のたびに事務連絡を出しておりますけれども、それでも一向に根絶されていないわけです。

○宮本(岳)委員 これも大臣に御決意をお伺いいたしますけれども、NEXCO西日本に対して今後ともしっかりと指導監督していく、その御決意をひとつお聞かせいただきたいと思います。

○石井国務大臣 新名神高速道路における不安全行動の直接防止、リスクの事前抽出や安全対策の二重化などフェールセーフの実施、新規入場者を中心とした安全教育の強化などの再発防止策に取り組んでいます。

また、NEXCO西日本におきましては、受注者が一体となって、現場への監視員の配置等による不安全行動の直接防止、リスクの事前抽出や安全対策の二重化などフェールセーフの実施、新規入場者を中心とした安全教育の強化などの再発防止策に取り組んでいます。

こうした再発防止策は、元請企業はもとより、下請企業の作業員に至るまで、全ての工事関係者に周知され、遵守徹底されることが必要と考えて

おります。

国土交通省といたしましては、国直轄事業はもとより、NEXCO西日本を始め高速道路会社六社に対しましても、適切な工程管理のもとで安全第一に工事を進めるよう、引き続き指導をしてまいります。

○宮本(岳)委員 今回取り上げた新名神高槻一八幡間のルートをめぐっては、私には特別の思いがござります。

このルートは、十四年前の一〇〇四年五月二十日、私が参議院国土交通委員会において、道路公団民営化関連四法案の質疑の際、当時の石原伸晃国土交通大臣に対し計画中止を求めた二区間三十五キロに当たる区間です。

当時の石原大臣は、この三十五キロに限らず、抜本的見直し区間の五区間百四十三キロ、これは現行の計画のままで整備を進めることはないと大見えを切りました。

よもや十四年たつて、結局は当初計画どおり全部つくることになり、ましてや、その工期の前倒しによってこのような痛ましい死亡事故が起こり、十四年後のきょう、国土交通委員会で自分が質疑することにならうとは、ゆめゆめ思いませんでした。

NEXCO西日本に発注者責任を果たさせることや国土交通省の指導監督は当然でありますけれども、この際、改めて、高槻ジャンクションから大津ジャンクションまでの二区間三十五キロというようなものはきつぱり見直すことを求めて、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。よろしくお願いします。

大塚委員も楽しみにしているので、質疑に入りたいと思います。

この間、統括官がちょっと答弁が足りなさそうな雰囲気だったので、引き続いて海外インフラ法について、昨日本会議で成立して参に送られたんですねけれども、足りなかつたところを少しやらせ

ていただきたいなと思います。

前回の法案審議の際にも質疑をさせていただいだんですけども、海外インフラシステムの受注額というのを、一〇二〇年、東京オリンピックの年までに三十兆円に引き上げていこうという目標をござります。

このルートは、十四年前の一〇〇四年五月二十日、私が参議院国土交通委員会において、道路公団民営化関連四法案の質疑の際、当時の石原伸晃国土交通大臣に対し計画中止を求めた二区間三十五キロに当たる区間です。

当時の石原大臣は、この三十五キロに限らず、抜本的見直し区間の五区間百四十三キロ、これは現行の計画のままで整備を進めることはないと大見えを切りました。

よもや十四年たつて、結局は当初計画どおり全部つくることになり、ましてや、その工期の前倒しによってこのような痛ましい死亡事故が起こり、十四年後のきょう、国土交通委員会で自分が質疑することにならうとは、ゆめゆめ思いませんでした。

NEXCO西日本に発注者責任を果たさせることが、国土交通省の指導監督は当然でありますけれども、この際、改めて、高槻ジャンクションから大津ジャンクションまでの二区間三十五キロというようなものはきつぱり見直すことを求め、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。よろしくお願いします。

大塚委員も楽しみにしているので、質疑に入りたいと思います。

この間、統括官がちょっと答弁が足りなさそう

だきたいと思います。

我が国のインフラシステムの海外展開では、相手国に対して我が国の有する技術力を移転するの

や

り思ひます。

私は、大手のゼネコンやメーカーなど大企業にしか

やはり恩恵が行かないのではないかなどというふう

に思ひます。

我が国のインフラ整備の場合、建設に現地の中

でも公営企業という枠組みの中では自分の

持っていることであって、インフラシステム

の輸出戦略についてとか、インフラシステムの

海外展開行動計画などについて聞かせていただ

いた。詳細には水です。これは総務省からもお越

しをいただきました。各自治体は、恐らく委員の

先生方もお気づきだと思つんすけれども、あく

までも公営企業という枠組みの中では自分の

ところの自治体に水供給というのを徹底してや

る。それを滞ることなくやつた上で、そういう海

外展開というのを特例の附帯事業として認める

いう位置づけなんです。

ただ、特例の附帯事業という位置づけだと、何

かあつたときには本当に総務省は最後まで責任を

持つてバックアップを地方自治体にしてくれるの

かどうかといふことを、先日、総務省にもお越し

をいただいて聞かせていただいたといふことで、

その主たる自分のところの自治体に水を供給す

る事業と同じ、肩を並べるような位置づけにはな

らないという感じではありますけれども、それ

ぞれの自治体が、当然、議会、それからまた、そ

の地元の市民、町民、村民に理解され得られ

ば、ある程度の事業の拡大といいますか、海外での事業拡大というのは決して否定するものではないといふふうにお聞きしています。

こうした相手国からの要請に迅速かつ確実に応できるように、人材育成ということに關しての

人材育成支援については、土地・建設・鉄道・道路・防災・港湾・造船・船員教育・物流・自動車整備・海外交通・気象等極めて多岐にわたる分野において国土交通省に対する要請があり、海外展開の拡大に伴い、相手国からの要請が急速に拡大しつつあるといふふうにお聞きしています。

こうした相手国からの要請に迅速かつ確実に応できるように、人材育成ということに關しての取組の強化についてお聞かせをいただけますでしょうか。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘をいたしましたとおり、相手国がみずから適切にインフラの維持管理、運用を行えるようになりますための人材育成は、我が国のインフラ展開の強みになつてゐるといふふうに考えております。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

このため今国土交通省では、国内における研修の受け入れ、あるいは相手国への人材派遣といったことに加えまして、我が国企業の中に入材育成の受入れ機関となりたいといふふうなニーズもござります。その企業のニーズと相手国の人材育成の要請とをマッチングするといつたようなこともございます。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

我が國の中堅・中小企業は大変すぐれた技術、ノウハウを持つておりますので、御指摘のよう

に、海外市場に進出する企業の裾野を広げるといふ観点からも、中堅・中小企業を応援していくいたいと思ってございます。

そのポイントは、意欲の喚起と海外進出のきっかけづくりということだと思いますので、御指摘のよう

に、海外市場に進出する企業の裾野を広げるといふ観点からも、中堅・中小企業を応援していくいたいと思ってございます。

小建設業の海外展開推進協議会というものを立ち上げまして、セミナーの開催ですとか海外へのミッション団の派遣をいたしておりますし、また、ことしの三月には、海外において先導的に活躍している中堅・中小建設関連企業の表彰制度を創設をいたしております。

さらに、先般御審議いたしました法律、海外社会資本事業への我が国事業者の参入促進に関する法律案におきまして独立行政法人等が海外業務をできるようになりますので、独立行政法人等が中堅・中小企業への情報提供、支援をしつかりやつていくといったことを通じて、さらなる積極的な後押しができるというふうに考えてござります。

○井上(英)委員 ゼビバツクアップをお願いしたいなどというふうに思います。

次には、この海外のインフラ整備の計画等も含めて、これは大企業でも中小企業でも関係ないんですけど、やはりリスクです。結局、リスクがあるかもわからないということで二の足を踏むケースというのがあるというふうに聞きます。

事業リスクの点では、海外交通・都市開発事業支援機構が出資によりリスクマネーを提供することになっていますが、一時的にしか最大出資者になれない。結局は民間企業が相応のリスクをとらざるを得ないという仕組みになっています。

また、海外インフラの整備計画では、事業スキームや整備期間が現実的でないケースが散見され、真面目な日本人としてはこれに適合させようとかなり苦惱するのですが、結局、そういうふうな話をよく聞きます。

いざ着手まで行ったものの、用地買収が難航したり相手国の政治情勢が不透明であつたりとして結果的に順調には進まないことが起きてくるんですねけれども、このようなリスクをやはり減するようにどのように取り組まれるか、お答えいただけますでしょうか。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

リスクの低減、大変重要な課題であると思つております。まず、先般御審議いたした法案で、独立行政法人が公的な信用力あるいは交渉力を活用いたしまして、我が国の会社の参入しやすい環境づくりというのができるようになるかと思つております。

また、御指摘いただいた海外交通・都市開発支援機構、いわゆるJ-O-I-Nですが、これは単体ではなく、さらに、公的金融機関のJ-B-I-CあるいはNEXIなどとも効果的に組合せをして、ファイナンス面でより有利な条件の提案をしていくと、いうこともやりたいと思ってございますし、さらに、相手国のスキームのところがなかなか乗りにくいような場合には、トップセールスを含めて突破口を開いていくですか、さらに、案件受注後いろいろなトラブルに対してもハイレベルで相手に働きかけを行うトップクレームなども行いながら、しっかりとリスクの低減に取り組んでいかないと考えてございます。

○井上(英)委員 世界各国で有望なインフラプロジェクトというのは多数あると思うんです。我が国で着実に受注を重ねていくためには、それを持続する人手の確保というのがやはり必要となります。

しかしながら、民間企業においても、今回の法案で対象となる独立行政法人等においても、人手不足の状況というのが続いているのではないかと懸念をしているところです。

特に海外プロジェクトは、不透明な部分が多く、かつ、外國語のやりとりということになると、とから、ある程度人海戦術にならざるを得ないと、いう部分がありますし、一つのプロジェクトにかかり切りになつてほかのプロジェクトに手が回らないといふような状況もあると聞いています。

インフラシステムの海外展開を着実にするためには、それに従事する人員を官民でしっかりと確保することについてお話しただけますでしょうか。

○篠原政府参考人 海外業務に必要な人材の確保についてでございますが、まず、今回、海外業務についてでございますが、国土交通大臣が海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進のための基本方針を定めることとす

るため、先般御審議いたした法案では、国土交通大臣が海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進のための基本方針を定めることとす

るほか、国土交通大臣が関係者に対しまして、必要な情報、資料の提供や指導、助言を行い、また、関係者が相互に連携を図りながら協力しなければならない旨の規定も設けております。

国土交通大臣が先頭に立ちまして、積極的にいつたものを計画的にやる、あるいは、法人内部の体制構築、予算の配分なども積極的に行うことの海外展開にオールジャパン体制で取り組んでまいりたいと考えております。

のと考えてございます。

また、民間企業でも人材の確保、育成が大変重要な要でございますので、国といたしましても、例えば産官学で協力をいたしまして、民間企業の職員を対象として、インフラ海外展開に必要な実務的な知識やスキルを習得できるような研修の機会、こういったものを含めて、第一線で活躍できる人材育成の充実に努めていきたいと考えてございます。

○井上(英)委員 よろしくお願ひいたします。

以上です。

○西村委員長 次に、内閣提出、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣石井啓一君。

〔本号末尾に掲載〕

○石井国務大臣 先般御審議いたしました海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案は、公的機関が有する交渉力や技術、ノウハウを活用して日本企業の海外展開を支援するものであります。官と民が有する資源を効果的に投入し、官民一体となつて成果につなげていきます。

このようないくためには、国土交通大臣が強いリーダーシップを發揮いたしまして、関係者が共通の方針のもとで、情報共有を図りながら取組を進めいくことが必要となります。

このため、先般御審議いたした法案では、国土交通大臣が海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進のための基本方針を定めることとす

るため、反対する所有者がおらず、建築物がなく現に利用されていない所有者不明土地につきまして、公共事業における收用手続の合理化、円滑化を行ふとともに、公園や広場等の地域住民のための公共的事業に一定期間の使用権を設定する制度を創設することとしております。

第二に、土地所有者の探索の合理化を図るために、探索のため必要な公的情報について、行政機関等の利用を可能とする制度を創設いたしま

す。また、長期間にわたり相続登記等がされていない土地について、登記官が、登記名義人となり得る者について探索した上で、その結果等を登記簿に記録すること等ができる制度を創設することとしております。
第三に、所有者不明土地の適切な管理を図るために、地方公共団体の長等が家庭裁判所に対し、財産管理人の選任等を請求することが可能となる措置を講じることとしております。
その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。
以上が、この法律案を提案する理由であります。
○西村委員長 この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願ひ申し上げます。
○西村委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。
○西村委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお詰りいたします。
本案審査のため、来る二十一日火曜日午前九時三十分参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。
〔異議なし」と呼ぶ者あり〕
○西村委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。
次回は、来る十八日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。
午後零時十二分散会
所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法案
所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特
特別措置法
所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特
別措置法案
所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特
別措置法
第一章 総則(第一条・第二条)
第二章 基本方針等(第三条・第五条)
第三章 所有者不明土地の利用の円滑化のための特別の措置
第一節 地域福利増進事業の実施のための措置
第一款 地域福利増進事業の実施の準備(第六条・第九条)
第二款 裁定による特定所有者不明土地の使用(第十一条・第二十六条)
第一款 収用適格事業のための特定所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法の特例(第十七条・第三十六条)
第二款 都市計画事業のための特定所有者不明土地の収用又は使用に関する特例(第三十七条)
第三節 不在者の財産及び相続財産の管理に関する民法の特例(第三十八条)
第四章 土地の所有者の効果的な探索のための特別の措置
第一節 土地所有者等関連情報の利用及び提供(第三十九条)
第二節 特定登記未了土地の相続登記等に関する不動産登記法の特例(第四十条)
第五章 雜則(第四十一条・第四十八条)
第六章 罰則(第四十九条・第五十一条)
附則
第一章 総則(目的)
第一条 この法律は、社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加していることに鑑み、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索を図るため、国土交通大臣及び法務大臣による基本方針の策定について定める
とともに、地域福利増進事業の実施のための措置、所有者不明土地の収用又は使用に関する土
地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の特
例、土地の所有者等に関する情報の利用及び提供その他の特別の措置を講じ、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的とする。
(定義)
第二条 この法律において「所有者不明土地」とは、相当な努力が払われたと認められるものとして政令で定める方法により探索を行つてもなおその所有者の全部又は一部を確知することができない一筆の土地をいう。
2 この法律において「特定所有者不明土地」とは、所有者不明土地のうち、現に建築物(物置その他の政令で定める簡易な構造の建築物で政令で定める規模未満のもの(以下「簡易建築物」という。)を除く。)が存せず、かつ、業務の用その他の特別の用途に供されていない土地をいう。
3 この法律において「地域福利増進事業」とは、次に掲げる事業であつて、地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進を図るために行われるものをいう。
一 道路法(昭和二十七年法律第二百八十号)による道路、駐車場法(昭和三十二年法律第二百六号)による路外駐車場その他一般交通の用に供する施設の整備に関する事業
二 学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)による学校又はこれに準ずるその他の教育のための施設の整備に関する事業
三 社会教育法(昭和二十四年法律第二百七号)による公民館(同法第四十二条に規定する公民館に類似する施設を含む。)又は図書館法(昭和二十五年法律第二百十八号)による図書館(同法第二十九条に規定する図書館と同種の施設を含む。)の整備に関する事業
六 公園、緑地、広場又は運動場の整備に関する事業
七 住宅(被災者の居住の用に供するものに限る。)の整備に関する事業であつて、災害(発生した日から起算して三年を経過していないものに限る。)に際し災害救助法(昭和二十二年法律第二百十八号)が適用された同法第二条に規定する市町村の区域内において行われるもの
八 購買施設、教養文化施設その他の施設で地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進に資するものとして政令で定めるものの整備に関する事業であつて、次に掲げる区域内において行われるもの
イ 災害に際し災害救助法が適用された同法第二条に規定する市町村の区域内における周辺の地域において当該施設と同種の施設が著しく不足している区域
九 前各号に掲げる事業のほか、土地収用法第三条各号に掲げるもののうち地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進に資するものとして政令で定めるものの整備に関する事業
十 前各号に掲げる事業のために欠くことができない通路、材料置場その他の施設の整備に関する事業
4 この法律において「特定登記未了土地」とは、所有権の登記名義人の死亡後に相続登記等(相続による所有権の移転の登記)その他の所有権の登記をいう。(以下同じ。)がされていない土地であつて、土地収用法第三条各号に掲げるものに関する事業(第二十七条第一項及び第三十九条第一項において「収用適格事業」という。)を実施しようとする区域の適切な選定その他の公共の利益となる事業の円滑な遂行を図るため当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を探索する必要があるものをいう。
(基本方針)
第二章 基本方針等

第三条 国土交通大臣及び法務大臣は、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索(以下「所有者不明土地の利用の円滑化等」という。)に関する基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めなければならない。

2 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 所有者不明土地の利用の円滑化等の意義及び基本的な方針

二 所有者不明土地の利用の円滑化等のための施策に関する基本的な事項

三 特定所有者不明土地を使用する地域福利増進事業に関する基本的な事項

四 特定登記未了土地の相続登記等の促進に関する基本的な事項

五 前各号に掲げるもののほか、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する重要な事項

3 國土交通大臣及び法務大臣は、基本方針を定めようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

4 國土交通大臣及び法務大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

(國の責務)

第四条 國は、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 國は、地方公共団体その他の者が行う所有者不明土地の利用の円滑化等に関する取組のため必要となる情報の収集及び提供その他の支援を行うよう努めなければならない。

3 國は、広報活動、啓発活動その他の活動を通じて、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する、国民の理解を深めるよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第五条 地方公共団体は、所有者不明土地の利用

の円滑化等に関する、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

第三章 所有者不明土地の利用の円滑化のための特別の措置

第一節 地域福利増進事業の実施のための措置

第一款 地域福利増進事業の実施の準備

(特定所有者不明土地への立入り等)

第六条 地域福利増進事業を実施しようとする者は、その準備のため他人の土地(特定所有者不明土地に限る。次条第一項及び第八条第一項において同じ。)又は当該土地にある簡易建築物その他の工作物に立ち入つて測量又は調査を行う必要があるときは、その必要の限度において、

当該土地又は工作物に、自ら立ち入り、又はその命じた者若しくは委任した者に立ち入らせることができる。ただし、地域福利増進事業を実施しようとする者が國及び地方公共団体以外の者であるときは、あらかじめ、國土交通省令で定めるところにより、当該土地の所在地を管轄する都道府県知事の許可を受けた場合に限る。

(障害物の伐採等)

第七条 前条の規定により他人の土地又は工作物に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証明書(國及び地方公共団体以外の者にあっては、その身分を示す証明書及び同条ただし書の許可を受けたことを証する書面)を携帯しなければならない。

2 前条第一項又は第三項の規定により障害物の伐採等をしようとする者は、その身分を示す証明書及び同条第一項又は第三項の許可を受けたことを証する書面を携帯しなければならない。

3 前二項の証明書又は書面は、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

(損失の補償)

国土交通省令で定めるところにより当該障害物の所在地を管轄する都道府県知事の許可を受けた、伐採等をすることができる。この場合において、都道府県知事は、許可を与えようとするときには、あらかじめ、当該障害物の確知所有者に意見を述べる機会を与えるなければならない。

(所有者で知っているもの)のをいう。以下同じ。)に対し、意見を述べる機会を与えるなければならない。

2 前項の規定による損失の補償については、損失を受けた者と損失を受けた者が協議しなければならない。

3 前項の規定による協議が成立しないときは、

する者は、國土交通省令で定めるところにより、その旨を、伐採等をしようとする日の十五日前までに公告するとともに、伐採等をしようとする日の三日前までに当該障害物の確知所有者に通知しなければならない。

(裁定申請)

第一款 裁定による特定所有者不明土

(事業者)

(事業区域)

(事業の別)

(事業の種別)

(事業の区域)

損失を受けた者又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法第九十四条第二項の規定による裁決を申請することができる。

第二款 裁定による特定所有者不明土

(地の使用)

(裁定申請)

(事業者)

(事業区域)

(事業の別)

(事業の種別)

(事業の区域)

六 特定所有者不明土地の所有者の全部又は一部を確知することができない事情	七 土地使用権等の始期(物件所有権にあっては、その取得の時期。以下同じ)。
八 土地等使用権(土地使用権又は物件使用権をいう。以下同じ。)の存続期間	前項の裁定申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
一 次に掲げる事項を記載した事業計画書	規模、構造及び利用条件
口 事業区域	事業により整備する施設の種類、位置、
ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画(次条第一項第五号において「権利取得計画」という。)	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
二 資金計画	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
ホ 土地等使用権の存続期間の満了後に特定所有者不明土地を原状に回復するための措置の内容	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
ヘ その他国土交通省令で定める事項	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
イ 特定所有者不明土地の面積(特定所有者不明土地を含む一団の土地が分割されるごとに掲げる事項を記載した補償金額見積書	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
ロ 特定所有者不明土地にある所有者不明物件の種類及び数量	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
ハ 特定所有者不明土地等(特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土地にある所有者不明物件をいう。以下この款において同じ。)の確知所有者の全部の氏名又は名称及び住所	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画
二 特定所有者不明土地等の確知権利者(土地又は当該土地にある物件に関する所有権以外の権利を有する者であつて、相当な努力が払われたと認められるものとして政令で定める方法により探索を行つてもなお確知	ハ 事業区域内にある土地で特定所有者不明土地以外のもの及び当該土地にある物件に関する所有権その他の権利の取得に関する計画

三 事業の実施について行政機関の長の許可、権限を有する行政機関の長の意見書	することができないもの以外の者をいう。
四 事業により整備される施設の利用条件がその権利の種類及び内容	次条第五項及び第十七条第一項において同じ。の全部の氏名又は名称及び住所並びにその権利の種類及び内容
ホ 土地使用権等を取得することにより特定所有者不明土地所有者等(特定所有者不明土地等に關し所有権その他の権利を有する者をいう。以下この款において同じ。)が受けける損失の補償金の見積額及びその内訳	所有者不明土地所有者等(特定所有者不明土地等に關し所有権その他の権利を有する者をいう。以下この款において同じ。)が受けける損失の補償金の見積額及びその内訳
ヘ 事業区域内における「権利取得計画及び資金計画」	事業により整備される施設の利用条件がその権利の種類及び内容
二 事業区域内における「権利取得計画及び資金計画」	事業により整備される施設の利用条件がその権利の種類及び内容

五 その他国土交通省令で定める書類	することができないもの以外の者をいう。
四 前項第三号及び第四号の意見書は、事業者が認可その他の処分を必要とする場合においては、これらの処分があつたことを証する書類	次条第五項及び第十七条第一項において同じ。の全部の氏名又は名称及び住所並びにその権利の種類及び内容
五 業者による意見書	所有者不明土地の権利の種類及び内容
六 土地等使用権の存続期間の満了後に第一号の土地を原状に回復するための措置が適正かつ確実に行われる見込まれるものであること。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
七 事業者が事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
八 その他基本方針に照らして適切なものであること。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
二 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進を図る見地からの関係市町村長の意見を聽かなければならぬ。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
三 都道府県知事は、第一項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
四 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	所有者不明土地の権利の種類及び内容
五 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	所有者不明土地の権利の種類及び内容

六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。

三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	に当該イ又はロに定める事項を申し出るべき旨
四 事業により整備される施設の利用条件がその権利の種類及び内容	イ 特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土地にある物件に關し所有権その他の権利を有する者であつて、前条第二項の裁定申請書又は同項第二号の補償金額見積書に記載された事項(裁定申請書にあつては、同条第二項第一号及び第六号に掲げる事項を除く。)について異議のあるもの 当該異議の内容及びその理由
五 権利取得計画及び資金計画が事業を確実に遂行するため適切なものであること。	二項第一号及び第六号に掲げる事項を除く。)について異議のあるもの 当該異議の内容及びその理由
六 土地等使用権の存続期間の満了後に第一号の土地を原状に回復するための措置が適正かつ確実に行われる見込まれるものであること。	三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
七 事業者が事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること。	四 事業により整備される施設の利用条件がその権利の種類及び内容
八 その他基本方針に照らして適切なものであること。	五 権利取得計画及び資金計画が事業を確実に遂行するため適切なものであること。
二 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三 都道府県知事は、第一項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	七 事業者が事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること。
四 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	八 その他基本方針に照らして適切なものであること。
五 都道府県知事は、前項の規定による確認をしよとするとときは、あらかじめ、国土交通省令により意見書の添付がなかつたときその他の必要な措置がなされたことを証する書類を添付しなければならない。	九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	二十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
二十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十一 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十二 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十三 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十四 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十五 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	三十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十六 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十七 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十八 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
三十九 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。
四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。	四十 土地等使用権の存続期間が事業の実施のために必要な期間を超えないものであること。

ればならない。

(裁定)

都道府県知事は、前条第一項又は第二項の規定により裁定申請を却下する場合を除き、裁定申請をした事業者が土地使用権等を取得することが当該裁定申請に係る事業を実施するため必要かつ適当であると認めるときは、その必要的限度において、土地使用権等の取得についての裁定をしなければならない。

2 前項の裁定(以下この条から第十八条までにおいて単に「裁定」という。)においては、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 特定所有者不明土地の所在、地番、地目及び面積

二 土地使用権等の始期

三 土地等使用権の存続期間

四 土地使用権等を取得することにより特定所有者不明土地所有者等が受ける損失の補償金の額

3 裁定は、前項第一号に掲げる事項については裁定申請の範囲を超えてはならず、同項第三号の存続期間においては裁定申請の範囲内かつ十年を限度としなければならず、同項第四号の補償金の額については裁定申請に係る補償金の見積額を下限としなければならない。

4 都道府県知事は、裁定をしようとするときは、第二項第四号に掲げる事項について、あらかじめ、収用委員会の意見を聴かなければならぬ。

5 収用委員会は、前項の規定により意見述べるため必要があると認めるときは、その委員又はその事務を整理する職員に、裁定申請に係る特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土地にある簡易建築物その他の工作物に立ち入り、その状況を調査させることができる。

6 前項の規定により立入調査をする委員又は職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

7 第五項の規定による立入調査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(裁定の通知等)

都道府県知事は、裁定をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、その旨及び前条第二項各号に掲げる事項を、裁定申請をした事業者及び当該事業に係る特定所有者不明土地所有者等で知っているものに文書で通知するとともに、公告しなければならない。

(裁定の効果)

第十五条 裁定について前条の規定による公告があつたときは、当該裁定の定めるところにより、裁定申請をした事業者は、土地使用権等を取得し、特定所有者不明土地等に関するその他の権利は、当該事業者による当該特定所有者不明土地等の使用のため必要な限度においてその行使を制限される。

(損失の補償)

第十六条 裁定申請をした事業者は、次項から第六項までに定めるところにより、土地使用権等を取得することにより特定所有者不明土地所有者等が受ける損失を補償しなければならない。

2 損失の補償は、金銭をもつてするものとする。

3 土地使用権等の取得の対価の額に相当する補償金の額は、近傍類似の土地又は近傍同種の物件の借賃その他の当該補償金の額の算定の基礎となる事項を考慮して定める相当の額とする。

4 特定所有者不明土地の一部を使用することにより残地に通路、溝、垣その他の工作物の新築、改築、増築若しくは修繕又は盛土若しくは切土をする必要が生ずるときは、これに要する費用を補償しなければならない。

6 前三項の規定による補償のほか、土地使用権等を取得することにより特定所有者不明土地所有者等が通常受ける損失は、補償しなければならない。

(補償金の供託)

第十七条 裁定申請をした事業者は、裁定において定められた土地使用権等の始期までに当該裁定において定められた補償金を特定所有者不明土地所有者等で確知することができないもの(補償金の供託の対象となる特定所有者不明土地等の共有持分の割合が明らかでない場合にあっては、当該特定所有者不明土地等の確知所有者及び確知権利者を含む)のために供託しなければならない。

2 前項の規定による補償金の供託は、当該特定所有者不明土地の所在地の供託所にするものとする。

(裁定の失効)

第十八条 裁定申請をした事業者が裁定において定められた土地使用権等の始期までに当該裁定において定められた補償金の供託をしないときは、当該裁定は、その後その効力を失う。

(土地等使用権の存続期間の延長)

第十九条 第十五条の規定により土地使用権等を取得した事業者(以下「使用者」という。)は、第十三条第一項の裁定において定められた土地等使用権の存続期間(第四項において準用する第十五条の規定により土地等使用権の存続期間が延長された場合には、当該延長後の存続期間。第三項及び第二十四条において同じ。)を延長して使用権設定土地(第十五条の規定により取得された土地使用権の目的となつている土地をいう。以下同じ。)の全部又は一部を使用しようとするときは、当該存続期間の満了日の九月前から六月前までの間に、当該使用権設定土地の所在地を管轄する都道府県知事に対し、土地等使用権の存続期間の延長についての裁決を申請することができる。

第二十条(第一項及び第五項を除く。)から第十二条までの規定は、前項の規定による裁定の申請について準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

第十一条第一項	次に掲げる事項	第一号から第六号まで及び第八号に掲げる事項	第一号ハ及びホ並びに第二号イ及びヒロ並びに第十一号第四項第一号及び第三号	第十一条第二項第五号
存続期間	特定所有者不明土地	土地使用権の目的となる特定所有者不明土地(以下この款(次条第一項第一号を除く。)において単に「特定所有者不明土地」といいう。)	第十九条第一項に規定する使用権設定土地(その一部を使用しようとする場合にあつては、当該使用者に係る土地の部分に限る。以下単に「使用権設定土地」という。)	第一号ハ及びホ並びに第二号イ及びヒロ並びに第十一号第四項第一号及び第三号
存続期間を延長する期間	使用権設定土地			

第十三条第一項第四号並びに第十 六条第一項及び第六項	土地使用権等を取得する	土地等使用権の存続期間 を延長する
第十三條第二項第四号	特定所有者不明土地所有者等	使用権設定土地所有者等 (使用権設定土地等(使用 権設定土地又は当該使 用権設定土地にある第十 一条第二号に規定する 所有者不明物件をいう。 以下同じ。)に関し所有権 その他の権利を有する者 をいう。以下同じ。)
第十三条第一項第三項	存続期間	及び当該延長後の存続期 間
第十三条第一項第一号	特定所有者不明土地	存続期間
第十三条第二項第一号	次に掲げる事項	存続期間
第十三条第二項第三号	存続期間	存続期間
4 第十三条(第一項を除く。)から前条までの規定は、前項の裁定について準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。		
3 都道府県知事は、前項において準用する第十二条第一項又は第二項の規定により第一項の規定による裁定の申請を却下する場合を除き、同項の規定による裁定の申請をした使用権者が有する土地等使用権の存続期間を延長することが当該申請に係る事業を実施するため必要かつ適切であると認めるときは、その必要の限度において、土地等使用権の存続期間の延長についての裁定をしなければならない。		
2 第二十二条 使用権者は、国土交通省令で定めるところにより、使用権設定土地の区域内に、当該使用権設定土地が地域福利増進事業の用に供されている旨を表示した標識を設けなければならぬ。ただし、当該区域内に設けることが困難であるときは、事業区域内の見やすい場所にこれを設けることができる。		
1 何人も、前項の規定により設けられた標識を使用権者の承諾を得ないで移転し、若しくは除外し、又は汚損し、若しくは損壊してはならない。(裁定に基づく地位の承継)		
第十三条第一項第一号	第一号、第三号及び第四号に掲げる事項	存続期間
第十三条第一項第三項	存続期間	存続期間
第十三条第二項第一号	次に掲げる事項	存続期間
第十三条第二項第三項	存続期間	存続期間
(標識の設置)		
第二十条 使用権者は、国土交通省令で定めるところにより、使用権設定土地の区域内に、当該使用権設定土地が地域福利増進事業の用に供されている旨を表示した標識を設けなければならない。ただし、当該区域内に設けることが困難であるときは、事業区域内の見やすい場所にこれを設けることができる。		
何人も、前項の規定により設けられた標識を使用権者の承諾を得ないで移転し、若しくは除外し、又は汚損し、若しくは損壊してはならない。(裁定に基づく地位の承継)		
第十三条第一項第一号	第一号、第三号及び第四号に掲げる事項	存続期間
第十三条第一項第三項	存続期間	存続期間
第十三条第二項第一号	次に掲げる事項	存続期間
第十三条第二項第三項	存続期間	存続期間
(相続)		
第二十一条 相続人、合併又は分割により設立される法人その他の使用権者の一般承継人(分割による承継の場合にあっては、当該使用権者が実施する事業の全部を承継する法人に限る)は、当該使用権者が有していた第十三条第一項の裁定(第十九条第三項の裁定を含む。以下この款において単に「裁定」という。)に基づく地位		

を承継する。

(権利の譲渡)

第二十二条 使用権者は、土地使用権等の全部又は一部を譲り渡そうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の承認を受けなければならない。この場合において、当該使用権者は、土地使用権等の全部を譲り渡

そうとするときはその実施する事業の全部を、土地使用権等の一部を譲り渡そうとするときはその実施する事業のうち当該土地使用権等の一部に對応する部分を併せて譲り渡さなければならぬ。

2 都道府県知事は、前項の承認をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。

3 第一項の承認に係る土地使用権等の全部又は一部を譲り受けた者は、使用権者が有していた裁判に基づく地位を承継する。

(裁定の取消し)

第二十三条 都道府県知事は、使用権者が次の各号のいずれかに該当するときは、裁定(前条第一項の承認を含む。以下この条において同じ。)を取り消すことができる。

一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反したとき。

二 実施する事業が第十一条第一項各号(第二号を除き、第十九条第二項において準用する場合を含む。)に掲げる要件のいずれかに該当しないこととなつたとき。

三 正當な理由なく裁定申請(第十九条第一項の規定による裁定の申請を含む。)に係る事業計画に従つて事業を実施していないと認められるとき。

2 都道府県知事は、前項の規定により裁定を取り消したときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。

3 裁定は、前項の規定による公告があつた日以後その効力を失つ。

(原状回復の義務)

第二十四条 使用権者は、土地等使用権の存続期間が満了したとき又は前条第一項の規定により裁判が取り消されたときは、使用権設定土地を原状に回復し、これを返還しなければならない。ただし、当該使用権設定土地を原状に回復しないことについてその確知所有者の全ての同意が得られたときは、この限りでない。

(原状回復命令等)

第二十五条 都道府県知事は、前条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、使用権設定土地を原状に回復することを命ずることができる。

2 都道府県知事は、前項の規定により使用権設定土地の原状回復を命じようとする場合において、過失がなくて当該原状回復を命ぜべき者を確知することができず、かつ、その違反を放置することができる。その者の負担において、当該原状回復を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせることができ。この場合においては、相当の期限を定めて、当該原状回復を行うべき旨及びその期限までに当該原状回復を行わないときは、都道府県知事又はその命じた者若しくは委任した者が当該原状回復を行うべき旨を、あらかじめ、公告しなければならない。

3 前項の規定により使用権設定土地の原状回復を行おうとする者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

(報告及び立入検査)

関係者に質問させることができる。

第二十六条 都道府県知事は、この款の規定の施行に必要な限度において、使用権者(裁定申請をしている事業者でまだ土地使用権等を取得していないもの及び使用権者であつた者を含む。)におよび同一の事業に對して同一の権利を有する者(特定所有者不明土地等の権利を有する者)に對し、その事業に

規定による立入検査について準用する。

第二節 特定所有者不明土地の収用又は使用に関する特例

第一款 収用適格事業のための特定所有者不明土地の収用又は使用

六 特定所有者不明土地等(特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土地にある物件をいう。次項第一号ハ及び第三十一条第三項において同じ。)の引渡し又は当該物件の移転の期限(第三十二条第二項第三号において「特定所有者不明土地等の引渡し等の期限」という。)

規定による立入検査について準用する。

七 特定所有者不明土地を使用しようとする場合においては、その方法及び期間付しなければならない。

八 特定所有者不明土地の面積(特定所有者不明土地を含む一団の土地が分割されるごとに異なる場合にあつては、当該一団の土地の全部の面積を含む。)

九 特定所有者不明土地にある物件の種類及び数量

一 土地収用法第四十条第一項第一号の事業計画書に記載すべき事項に相当するものとして国土交通省令で定める事項を記載した事業計画書

二 次に掲げる事項を記載した補償金額見積書

イ 特定所有者不明土地の面積(特定所有者不明土地を含む一団の土地が分割されるごとに異なる場合にあつては、当該一団の土地の全部の面積を含む。)

六 特定所有者不明土地等の確知所有者の全

口 特定所有者不明土地にある物件の種類及び数量

八 特定所有者不明土地等の確知所有者の全

二 特定所有者不明土地の確知関係人(土地

収用法第八条第三項に規定する関係人(ホ

において単に「関係人」という。)であつて、相当な努力が払われたと認められるものと

して政令で定める方法により探索を行つてもなお確知することができないもの以外の者をいう。次条第二項において同じ。)の全

部の氏名又は名称及び住所並びにその権利の種類及び内容

九 特定所有者不明土地を収用し、又は使用することにより特定所有者不明土地所有者等(特定所有者不明土地の所有者又は関係

人をいう。以下同じ。)が受ける損失の補償金の見積額及びその内訳

三 その他国土交通省令で定める書類

六 特定所有者不明土地を収用し、又は使用することにより特定所有者不明土地所有者等(特定所有者不明土地の所有者又は関係人をいう。以下同じ。)が受ける損失の補償金の見積額及びその内訳

七 特定所有者不明土地に関する所有権その他

(公告及び縦覧)

第二十八条 都道府県知事は、裁定申請があつた場合においては、起業者が収用し、又は使用しよ

うとする土地が特定所有者不明土地に該当しないと認めるときその他の當該裁定申請が相当でないと認めるときは、當該裁定申請を却下しなければならない。

二週間公衆の縦覧に供しなければならない。

一 裁定申請があつた旨
二 特定所有者不明土地の所在、地番及び地目
三 次のイ又はロに掲げる者は、縦覧期間内に、国土交通省令で定めるところにより、その権原を証する書面を添えて、都道府県知事に当該イ又はロに定める事項を申し出るべき旨
イ 特定所有者不明土地所有者等又は特定所有者不明土地の準関係人(土地収用法第十四条第二項に規定する準関係人をいう。)の権原を証する書面を添えて、都道府県知事に記載された事項(裁定申請書にあつては、同条第二項第一号、第二号及び第四号に掲げる事項を除く。)について異議のあるもの 当該異議の内容及びその理由

ロ 特定所有者不明土地の所有者であつて、前条第三項第一号の補償金額見積書に特定所有者不明土地の確知所有者として記載されていないもの(イに掲げる者を除く。)

四 その他国土交通省令で定める事項

都道府県知事は、前項の規定による公告をして定めるところにより、裁定申請があつた旨を、前条第三項第一号の補償金額見積書に記載された特定所有者不明土地の確知所有者及び知関係人に通知しなければならない。(裁定申請の却下)

第二十九条 都道府県知事は、裁定申請があつた場合において、起業者が収用し、又は使用しよ

うとする土地が特定所有者不明土地に該当しないと認めるときその他の當該裁定申請が相当でないと認めるときは、當該裁定申請を却下しなければならない。

二都道府県知事は、前条第一項の規定による公告をした場合において、同項の縦覧期間内に同項第三号イの規定による申出があつたとき又は同号ロに掲げる者の全てから同号ロの規定による申出があつたときは、當該公告に係る裁定申請を却下しなければならない。

三 都道府県知事は、前項の規定により裁定申請を却下したときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、その理由を示して、その旨を当該裁定申請をした起業者に通知しなければならない。

四 裁定申請に係る特定所有者不明土地については、第二十八条第一項の規定による公告があるまでの間に土地収用法第三十九条第一項の規定による請求があつたときは、當該裁定申請は、なかつたものとみなす。

五 裁定申請について第二十八条第一項の規定により当該裁定申請を却下するときを除き、第二十八条第一項の縦覧期間の経過後遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、特定所有者不明土地の収用又は使用についての裁定手続の開始を決定してその旨を公告し、かつ、当該特定所有者不明土地の所在地を管轄する登記所

六 第二十九条第二項の規定により裁定申請が却下された場合における当該裁定申請に係る特定所有者不明土地についての土地収用法第二十九条第一項及び第三十九条第一項の規定の適用について、これららの規定中「一年以内」とあるのは、「特定期間」当該事業に係る特定所有者不明土地(所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法(平成三十年法律第二号)第二条第二項に規定する特定所有者不明土地をいう。)について同法第二十七条第一項の規定による裁定の申請があつた日から同法第二十九条第二項に規定する特定所有者不明土地をい

う。)について同法第二十七条第一項の規定による裁定の申請があつた日から同法第二十九条第二項による処分に係る同条第三項の規定による通知があつた日までの期間をいう。)を除いて一年以内とする。

(裁定)

第三十二条 都道府県知事は、第二十九条第一項又は第二項の規定により裁定申請を却下するとき及び裁定申請が次の各号のいずれかに該当するときを除き、裁定申請をした起業者が當該裁定申請に係る事業を実施するため必要な限度に

規定による裁決の申請に係る特定所有者不明土地については裁定申請をすることができない。

二 裁定申請に係る特定所有者不明土地については、土地収用法第三十六条第一項の規定にかかるわらず、同項の土地調査及び物件調査を作成することを要しない。

三 裁定申請に係る特定所有者不明土地等については、土地収用法第三十六条第一項の規定にかかるわらず、同項の土地調査及び物件調査を作成することを要しない。

二 前項の裁定(以下この款において単に「裁定」という。)においては、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 裁定申請に係る事業計画が土地収用法第十一条第二項の規定により事業認定申請書に添付された事業計画書に記載された計画と著しく異なるとき。

二 裁定申請に係る事業計画が土地収用法第十一条第二項の規定により事業認定申請書に添付された事業計画書に記載された計画と著しく異なるとき。

三 特定所有者不明土地の所在、地番、地目及び面積

二 特定所有者不明土地に關する所有権その他の権利を取得し、又は消滅させる時期

三 特定所有者不明土地等の引渡し等の期限

四 特定所有者不明土地を使用する場合においては、その方法及び期間

一 特定所有者不明土地の所在、地番、地目及び面積

二 特定所有者不明土地に關する所有権その他の権利を取得し、又は消滅させる時期

三 特定所有者不明土地等の引渡し等の期限

おいて、特定所有者不明土地の収用又は使用についての裁定をしなければならない。

一 裁定申請に係る事業が土地収用法第二十六条第一項の規定により告示された事業と異なるとき。

二 裁定申請に係る事業計画が土地収用法第十一条第二項の規定により事業認定申請書に添付された事業計画書に記載された計画と著しく異なるとき。

三 第二十九条第一項の規定により告示された事業と異なるとき。

四 第二十九条第一項の規定により告示された事業と異なるとき。

五 収用委員会は、前項の規定により意見を述べたため必要があると認めるときは、その委員又はその事務を整理する職員に、裁定申請に係る特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土

地にある簡易建築物その他の工作物に立ち入り、その状況を調査させることができる。

6 第十三条第六項及び第七項の規定は、前項の規定による立入調査について準用する。

(裁定の通知等)

第三十三条 都道府県知事は、裁定をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、その旨及び前条第二項各号に掲げる事項を、裁定申請をした起業者及び当該事業に係る特定所有者不明土地所有者等で知れているものに文書で通知するとともに、公告しなければならない。

(裁定の効果)

第三十四条 裁定について前条の規定による公告があったときは、当該裁定に係る特定所有者不明土地について土地収用法第四十八条第一項の権利取得裁決及び同法第四十九条第一項の明渡裁決があつたものとみなして、同法第七章の規定を適用する。

(損失の補償に関する土地収用法の準用)

第三十五条 土地収用法第六章第一節(第七十六条、第七十七条後段、第七十八条、第八十一条から第八十三条まで、第八十六条、第八十七条及び第九十条の一から第九十条の四までを除く。)の規定は、裁定に係る特定所有者不明土地を收取し、又は使用することにより特定所有者不明土地所有者等が受ける損失の補償について準用する。この場合において、同法第七十条ただし書中「第八十二条から第八十六条まで」とあるのは「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法(平成三十年法律第二号。以下「所有者不明土地法」という。)第三十五条第一項において準用する第八十四条又は第八十五条」と、「収用委員会の裁決」とあるのは「都道府県知事の裁定」と、同法第七十一条中「権利取得裁決」とあり、並びに同法第七十三条、第八十一条第一項及び第八十五条第二項中「明渡裁決」とあるのは「所有者不明土地法第三十二条第一項の裁定」と、同法第八十条中「前二条」とある

第四十六条第二号において同じ。)について、そ

の事業地(同法第六十条第二項第一号に規定する事業地をいう。)内にある特定所有者不明土地を收取し、又は使用しようとするときは、当該特定所有者不明土地の所在地を管轄する都道府県知事に対し、特定所有者不明土地の收取又は使用についての裁定を申請することができる。

2 第二十七条第二項及び第三項、第二十八条から第三十条まで並びに第三十一条第一項及び第六項まで並びに同法第八十五条第一項中「裁決」とあるのは「都道府県知事」と、同法第八十四条第二項、同条第三項において準用する同法第八十三条第三項から第六項まで並びに同法第八十五条中「収用委員会」における準用の範囲は「起業者」と、同項及び同条第二項、同条第三項において準用する同法第八十三条第三項及び同法第八十五条第一項中「起業者」とあるのは「起業者」とあるのは「都道府県知事」と、同法第八十四条第二項、同条第三項において準用する同法第八十三条第三項から第六項まで並びに同法第八十五条中「土地収用法」とあり、及び同法第六十九条の規定により適用される土地収用法とあるのは「都市計画法第六十九条第十六項に規定する施行者をいう。以下同じ。)と、第三十四条及び第三十五条中「土地収用法」とあり、及び同法第六十九条第十六項に規定する施行者をいう。以下同じ。)と、第三十四条及び第三十五条中「起業者」とあるのは「施行者」とあるのは「都市計画法第六十九条第十六項中「起業者」とあるのは「施行者」とあるのは「施行者」と読み替えるものとするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

2 前項において準用する土地収用法第七十九条の規定による請求又は同項において準用する同法第八十四条第一項若しくは第八十五条第一項の規定による要求をしようとする起業者は、裁定申請をする際に、併せて当該請求又は要求の内容その他国土交通省令で定める事項を記載した請求書又は要求書を都道府県知事に提出しなければならない。

第三十六条 都道府県知事は、この款の規定の施行に必要な限度において、その職員に、裁定申請に係る特定所有者不明土地又は当該特定所有者不明土地にある簡易建築物その他の工作物に立ち入り、その状況を調査させることができるものとする。

2 第十三条第六項及び第七項の規定は、前項の規定による立入調査について準用する。

第一款 都市計画事業のための特定所

有者不明土地の收取又は使用に関する特例

第三十七条 施行者(都市計画法(昭和四十三年法律第二百号)第四条第十六項に規定する施行者をいう。第三項において同じ。)は、同法第五十九条第一項から第四項までの認可又は承認を受けた都市計画事業(同法第四条第十五項に規定する都市計画事業をいう。第三十九条第一項及び

しく異なるとき。

4 第三十二条(第一項を除く。)から前条までの規定は、前項の裁定について準用する。この場合において、第三十三条中「起業者」とあるのは「施行者(都市計画法第四条第十六項に規定する施行者をいう。以下同じ。)と、第三十四条及び第三十五条中「土地収用法」とあり、及び同法第六十九条の規定により適用される土地収用法と、同条第二項中「起業者」とあるのは「施行者」とあるのは「施行者」とあるのは「施行者」と読み替えるものとするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

第三節 不在者の財産及び相続財産の管理に関する民法の特例

第三十八条 国の行政機関の長又は地方公共団体の長(次条第五項において「国」の行政機関の長等)は、所有者不明土地につき、その適切な管理のため特に必要があると認めるときは、家庭裁判所に対し、民法(明治二十九年法律第八十九号)第二十五条第一項の規定による命令又は同法第九百五十二条第一項の規定による相続財産の管理人の選任の請求をすることができる。

第四章 土地の所有者の効果的な探索のための特別の措置

第一節 土地所有者等関連情報の利用及び提供

第三十九条 都道府県知事及び市町村長は、地域福利増進事業、収用適格事業又は都市計画事業(以下「地域福利増進事業等」という。)の実施の準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等(土地又は当該土地にある物件に関し所有権その他の権利を有する者をいう。以下同じ。)を知る必要があるときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、その保有する土地所有者等関連情報(土地所有者等と思料される者に関する情報のうちその者の氏名又は名称、住所その他国土交

一 裁定申請に係る事業が都市計画法第六十二条第一項の規定により告示された事業と異なるとき。

二 裁定申請に係る事業計画が都市計画法第六十条第一項第三号(同法第六十三条第二項において準用する場合を含む。)の事業計画と著

通省令で定めるものをいう。以下この条において同じ。)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 都道府県知事及び市町村長は、地域福利増進事業等を実施しようとする者からその準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等を知る必要があるとして土地所有者等関連情報の提供の求めがあつたときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、当該地域福利増進事業等を実施しようとする者に対し、土地所有者等関連情報を提供するものとする。

3 前項の場合において、都道府県知事及び市町村長は、国及び地方公共団体以外の者に対し土地所有者等関連情報を提供しようとするとときは、あらかじめ、当該土地所有者等関連情報を提供することについて本人(当該土地所有者等関連情報によって識別される特定の個人をいふ。)の同意を得なければならない。ただし、当該都道府県又は市町村の条例に特別の定めがあるときは、この限りでない。

4 前項の同意は、その所在が判明している者に対する求めれば足りる。

5 国の行政機関の長等は、地域福利増進事業等の実施の準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等を知る必要があるときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、当該土地に工作物を設置している者その他の者に対し、土地所有者等関連情報の提供を求めることができる。

第二節 特定登記未了土地の相続登記等

に関する不動産登記法の特例

事実の有無を調査した場合において、当該土地が特定登記未了土地に該当し、かつ、当該土地

につきその所有権の登記名義人の死亡後十年以上三十年以内において政令で定める期間を超えて相続登記等がされていないと認めるときは、

当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を探索した上、職権で、所有権の登記名義人の死亡後長期間にわたり相続登記等がされていない土地である旨その他当該探索の結果を確認するために必要な事項として法務省令で定めるものをその所有権の登記に付記することができる。

2 登記官は、前項の規定による探索により当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を知つたときは、その者に対し、当該土地についての相続登記等の申請を勧告することができる。この場合において、登記官は、相当でないと認めるときを除き、相続登記等を申請するために必要な情報を併せて通知するものとする。

3 登記官は、前二項の規定の施行に必要な限度で、関係地方公共団体の長その他の者に対し、第一項の土地の所有権の登記名義人に係る死亡の事実その他当該土地の所有権の登記名義人となり得る者に関する情報の提供を求めることができる。

4 前三項に定めるもののほか、第一項の規定による所有権の登記にする付記についての登記簿及び登記記録の記録方法その他の登記の事務並びに第二項の規定による勧告及び通知に關し必要な事項は、法務省令で定める。

第五章 雜則

(職員の派遣の要請)

第四十一条 地方公共団体の長は、地域福利増進事業等の実施の準備のためその職員に土地所有者等の探索に関する専門的な知識を習得させる必要があるときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に対し、国土交通省の職員の派遣を要請することができる。

員を派遣するよう努めるものとする。
(地方公共団体の援助)

交通大臣の事業の認定を受けた事業に関するものに限る。)

二 第三十七条第一項において準用する第二十一条、第二十九条及び第三十条第一項、第三十七条第三項、同条第四項において準用する第三十三条、同項において準用する第三十五条第一項において準用する土地収用法第八十四条第二項、第八十五条第二項及び第八十九条第一項、第三十七条第四項において準用する第三十五条第一項において準用する同法第八十八条第三項から第六項まで並びに第三十七条规定する事務(都市計画法第五十九条第一項から第三項までの規定により国土交通大臣の認可又は承認を受けた都市計画事業に関する条例を定めなければならない。

3 第四十五条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。
(権限の委任)

第四十五条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。
(事務の区分)

第四十六条 この法律の規定により都道府県が処理することとされている事務のうち次に掲げるものは、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

一 第二十八条、第二十九条、第三十条第一項、第三十二条第一項、第三十三条、第三十四条第一項において準用する土地収用法第八十九条第一項、第三十五条第一項において準用する同法第八十四条第三項において準用する同法第八十三条第三項から第六項まで並びに第三十六条第一項に規定する事務(同法第十七条第一項各号に掲げる事業又は同法第二十七条第二項若しくは第四項の規定により国土

交通大臣の事業の認定を受けた事業に関するものに限る。)

二 第三十七条第一項において準用する第二十一条、第二十九条及び第三十条第一項、第三十七条第三項、同条第四項において準用する第三十五条第一項において準用する土地収用法第八十四条第二項、第八十五条第二項及び第八十九条第一項、第三十七条第四項において準用する第三十五条第一項において準用する同法第八十八条第三項から第六項まで並びに第三十七条规定する事務(都市計画法第五十九条第一項から第三項までの規定により国土交通大臣の認可又は承認を受けた都市計画事業に関する条例を定めなければならない。

3 第四十七条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令又は法務省令で定める。
(省令への委任)

第四十八条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。
(経過措置)

第四十九条 第二十五条第一項の規定による命令に違反した者は、一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。
(第六章 罰則)

第五十条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。
一 第十三条第五項(第十九条第四項において準用する場合を含む。)又は第三十二条第五项若しくは第三十六条第一項(第三十七条第四項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による調査を拒み、妨げ、又は忌避した者

三一

二 第二十条第一項又は第二項の規定に違反した者

三 第二十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは同項の規定による質問に対しても答弁をせず、若しくは虚偽の答弁をした者

2 前項第二号(第二十条第二項に係る部分に限り、)に係る部分に限る。)の規定は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用を妨げない。

第五十一条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に對して各本条の罰金刑を科する。

附 則

所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法
(平成三十年法律第号)

この法律の規定により都道府県が処理することとされている事務のうち、次に掲げるもの

一 第二十八条、第二十九条、第三十条第一項、第三十二条第一項、第三十三条、第三十五条第一項において準用する土地収用法第八十四条第二項、第八十五条第二項及び第八十九条第一項、第三十五条第一項において準用する同法第八十四条第三項において準用する同法第八十三条第三項から第六項まで並びに第三十六条第一項に規定する事務(同法第十七条第一項各号に掲げる事業又は同法第二十七条第二項若しくは第四項の規定により国土交通大臣の事業の認定を受けた事業に関するものに限る。)

二 第三十七条第二項において準用する第二十八条、第二十九条及び第三十条第一項、第三十七条第三項、同条第四項において準用する第三十三条、同項において準用する第三十五条第一項において準用する土地収用法第八十四条第二項、第八十五条第二項及び第八十九条第一項、第三十七条第四項において準用する第三十五条第一項において準用する同法第八十三条第三項から第六項まで並びに第三十七条第四項において準用する第三十六条第一項に規定する事務(都市計画法第五十九条第一項から第三項までの規定により国土交通大臣の認可又は承認を受けた

都市計画事業に関するものに限る。)

三一

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第三章第一節及び第二節、第四節、第四条、第四十六条並びに第六章並びに附則第三項の規定は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(検討)

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

(地方自治法の一一部改正)

3 地方自治法の一部を次のように改正する。
別表第一に次のように加える。

社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加していることに鑑み、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索を図るために、国土交通大臣及び法務大臣による基本方針の策定について定めるとともに、地域福利増進事業の実施のための措置、所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法の特例、土地の所有者等に関する情報の利用及び提供その他の特別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。

理 由