

さて、森友問題については、何度もこの委員会で質問させていただきましたし、私だけではなく多くの議員の皆さんが高い角度から、視点から質問させていただいております。残念ながら、いま一つといいますか、かなりの部分で、私たちも、黒い霧が晴れないという何となく不快な感じになつてゐるわけでありまして、是非この問題について、私ども、しっかりと国会の立場で真相究明をしながら明らかにしていく責任があるんだろうと思います。

れて、どのような形でこの調査結果を国会に報告するのか、極めて、国会だけではなくて国民の皆さんにおいても大変関心の高い、また重要な課題でありますので、改めて皆さんに問い合わせをさせたいと思います。

いつ、この調査が結論が出るのか、どのような調査が行われるのか、それぞれ、財務省、国交省の立場から御答弁をお願いしたいと思います。

○政府参考人（蝦名邦晴君）お答え申し上げま

このように、捜査当局の聴取との関係があるわけですが、そうはいつても、国会に対してもどういうふうにお答えをすればいいのか、また、確認の対象となる個々の職員には非常に負担が掛かっているという状況でございまして、余り過度な負担を掛けるということは避けなきやいかぬと思つておりますけれども、殊更に先延ばしをします。

うある程度の具体的な時期を、富山次長、これも示していくだかないと、国民の皆さん納得もしないし、国会としても一体どうなっているんだといいう不信感が募ります。これ、安倍政権にどつてもゆゆしき問題なんですね。

どうですか、もうそろそろ、いつ頃までをめどにと期限は区切れませんか。

○政府参考人(富山一成君) お答えをいたします。

委員の御指摘はごもっともなところがあろうが

そういう意味では、今日からも来ていただいておりますが、当事者としての立場でも一日も早くつきりとした形の中でこの問題にけりを付けて、安倍総理がいわく、まさに早くうみを出して、国民の信頼・負託に応えるための、私ども国政の場でしつかりと議論をしていかなければいけないと思つておりますので、前回に引き続き、この問題について一般質疑の中で少し触れさせていただきたいと思ひますので、ひとつ簡潔に誠意ある御答弁をいただければ大変有り難いと思っております。

御質問のございました、報道されております近畿財務局が見積りを八億円ほどとするように持ちかけたといった点につきまして、大臣からの御指示に基づきまして調査を進めているところでござります。

あるところでございます。いつまでにと軽々に申し上げられませんけれども、真摯に対応させていただきたいと考えております。

○増子輝彦君 いつも同じ答弁なんですね。

蝦名局長、一人一人に記憶をたどって、今、という話ですが、私の記憶の限りでは、ないと言う方が出ているのかどうか分かりませんけれども、そんな悠長なことを言ついたら、これ、速やかにというのは例えればいつ頃のことと示すんでしょうか。

○増子輝彦君 その程度の答弁ということは、ますます安倍政権に対しての国民の不信感が募るばかりと。内閣支持率も、残念ながらこれ再浮上しないでしょ。いつまでもこの問題が統けば、我々国政に関わる者としても、日本を取り巻く環境は変わらず今直大な時局にあつたがむから、是れはお答えはできませんけれども、できるだけ早期に、また速やかに対応させていただきたいと考えております。

この問題について質問をさせていただきましたが、なかなかつきりしない感じで残っていますので、今日は蝦名局長には引き続き質問させていただきたいと思いますから、明瞭な答弁をお願いをしたいと心つております。

あのとき、それぞれの立場で、今日は富山次長もおいでになつておりますが、財務省も国交省もいろいろな点について調査中だという答弁に終始しておられます。

の職員一人一人の記憶を繰り返し丁寧にたどりていかなければならないということで、現時点においてまだ調査結果をお示しするに至っていないという状況でございまが、いたしましても、委員の御指摘を踏まえまして、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いうふうに考えております。

○政府参考人（富山一成君）お答えをいたしま

人の皆さんの用語では、慎重に検討するということとは、やらないということにつながっていく、早急に検討したい、前向きに検討するということは、やるというこというふうに私ども理解しておりますが、速やかにというのは一体どの程度の期間を、蝦名局長、想定しているんですか。お答えください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 今申し上げましたように、大阪航空局の職員、当時の職員に聞き取ります。

域に在りては重力が作用しないわけではあるまい。しかし、どうもこの問題は決着を付けて、國益にかなう様な諸課題についてやっぱり官僚の皆さんも国會も一体となつてやつていかなければいけないんだらうと、私はそう思います。

皆さんがいつも同じ答弁を繰り返していくればいいんだけれど、残念ながら安倍總理にとつてもマイナスでありますし、安倍政権にとつてもマイナスということをあえて私はここで申し上げさせていただきたいと思つております。

たというふうに認識をいたしております。じゃ、この調査がいつはつきりと結論が出るのかということについては依然として明らかになつております。速やかにという言葉、これは速やかにとはこの程度の期間を皆さんのが考えておられるのか分かりませんが、あれからもう約一ヶ月がたちました。この間、どのような形で調査が行われてきたのか、そしてまた、その結論はいつ皆さんが出さ

撤去費用の積算につきましては、様々な報道が出ておりことを受けまして、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調べておるところでございます。

ただ、一方で、近畿財務局の職員は捜査当局から聴取を受けているという立場でもございまして、さらに、三月以降、様々な報道が出ていると。また、自宅までマスクミが追いかけてくると

○増子輝彦君 もうそろそろ、いつ頃までにとい
えております。
を進めているところでござります。事実関係を
しっかりと確認した上で御報告できる段階で御説明
をしたいと考えております。今めどというのを
具体的に申し上げられる状況ではございませんけれども、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いうふうに考

大臣、大臣はごみの量の積算について、地下埋設物の調査に時間的制約があり、僅か二週間に限られていたと説明しておられます。どうしてそれだけの期間で調査結果を出さなければいけなかつたのか。その期間内で十分な調査ができないなら、調査期間を延ばすよう求めたり調査 자체を断つたりすることができたのではないか。なぜそのためのような調査を引き受けてしまったんだでしょう。

森友学園事件の特殊性のために急いだのではないかというふうに私は思うわけですが、この件について国交大臣の御答弁いただきたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 大阪航空局が実施をいたしました本件見積りにつきましては、森友学園から新たなるごみが出てきたとの連絡を受け、学校設置に影響が生じた場合、損害賠償請求を受ける可能性があるなど逼迫した状況の中で、森友学園側から本件土地を購入したいとの要望があつたことを受けまして、入札等の手続を要する民間へ委託するのではなく、大阪航空局が早期に見積りを実施できることから、売買契約において売主の責任が一切免除される特約を付けることを前提に、地下埋設物の撤去処分費用を見積もるよう近畿財務局より依頼があつたものと承知をしておりま

ておりますが、大臣のやはり強力なリーダーシップによって、速やかにというこの期間をある程度区切つてこの調査結果を出させるというお考えはありませんか。

○國務大臣(石井啓一君) 調査については、しっかりといた内容をまとめることが重要でございまして、まだ時期は明確にはできませんが、できるだけ速やかにやるよう指示をしているところであります。

○増子輝彦君 これ以上同じ質問をしても繰り返しだと思いますが、大臣、是非強力なリーダーシップでしつかりとやっていただきたいと思います。

実は、今月、大阪府教育庁が公開した森友学園の理事会の議事録には、財務局と学園が交渉したことを行うかがわせる内容の記述があると報道されています。

大阪航空局いたしましては、本件土地に廢材等のごみがあるのであれば、その深さにかかわらず土地の所有者として何らかの対応が必要になるが、國自らが撤去工事を実施をいたしますと予算措置等に時間を要することや、本件についてはそれまで近畿財務局と両者で対応してきたことも踏まえまして、できるだけ早く見積りを行う必要があるという近畿財務局と共通の認識の下に、地下埋設物の撤去処分を見積もることとしたものでござります。

ころについては把握をしていないわけでござります。

手続を行つ必要があり、まずは、不動産鑑定評価に基づき予定価格を算定することになります。国有地の処分につきまして、随意契約による場合には、原則、見積り合わせの方法により、契約相手方から見積書の提出を求め、その価格が予定価格を上回つていれば、その価格をもつて契約価格を決定するとなつてゐるわけでございます。一方、相手方が契約の希望価格を見積もることが難しい場合など、見積り合わせにより難い場合には、国の予定価格を相手方に通知をし、相手方がその価格を受け入れれば、その価格を契約価格として決定するという取扱いをしております。いずれも予定価格以上で売却を行うということになります。

今報道等にも出ております交渉記録についての調査については、書換え前の決裁文書の調査と並行して財務省として行つてゐるところであります。

○政府参考人(富山一成君)お答えをいたしました。財務省はこの議事録を精査しましたか。

御指摘の議事録は、大阪府が平成三十年五月七日に公開した学校法人森友学園理事会の議事録でありますと承知をしております。

報道を受けまして、大阪府より当該議事録を入手し、財務省といたしまして確認をしているところです。

○増子輝彦君 あわせて、鑑定評価額が示された

ころについては把握をしていないわけでござります。

手続を行つ必要があり、まずは、不動産鑑定評価に基づき予定価格を算定することになります。国有地の処分につきまして、随意契約による場合には、原則、見積り合わせの方法により、契約相手方から見積書の提出を求め、その価格が予定価格を上回つていれば、その価格をもつて契約価格を決定するとなつてゐるわけでございます。一方、相手方が契約の希望価格を見積もることが難しい場合など、見積り合わせにより難い場合には、国の予定価格を相手方に通知をし、相手方がその価格を受け入れれば、その価格を契約価格として決定するという取扱いをしております。いずれも予定価格以上で売却を行うということになります。

今報道等にも出ております交渉記録についての調査については、書換え前の決裁文書の調査と並行して財務省として行つてゐるところであります。

○政府参考人(富山一成君)お答えをいたしましたが、財務省はこの議事録を精査しましたか。す。

御指摘の議事録は、大阪府が平成三十年五月七日に公開した学校法人森友学園理事会の議事録でありますと承知をしております。

報道を受けまして、大阪府より当該議事録を入手し、財務省といたしまして確認をしているところです。

○増子輝彦君 あわせて、鑑定評価額が示された二〇一六年五月よりも前に森友学園側に価格を提示した、価格交渉を行つたことがないと説明してきましたが、森友学園理事会議事録からは、理財局と長い間交渉していたことが疑われる旨指摘されております。

ころについては把握をしていないわけでござります。

手続を行つ必要があり、まずは、不動産鑑定評価に基づき予定価格を算定することになります。国有地の処分につきまして、随意契約による場合には、原則、見積り合わせの方法により、契約相手方から見積書の提出を求め、その価格が予定価格を上回つていれば、その価格をもつて契約価格を決定するとなつてゐるわけでございます。一方、相手方が契約の希望価格を見積もることが難しい場合など、見積り合わせにより難い場合には、国の予定価格を相手方に通知をし、相手方がその価格を受け入れれば、その価格を契約価格として決定するという取扱いをしております。いずれも予定価格以上で売却を行うということになります。

森友学園への国有地の売却価格につきましては、大量的の地下埋設物が発見されたことを受けまして、不動産鑑定評価による更地価格から大阪航空局が見積もった撤去費用を控除して算定した売却価格を森友学園に通知をいたしまして、森友学園がその価格を受け入れたことで最終的に売却価格が決定されたというものです。

○増子輝彦君　十一日の衆議院財務委員会で、太田理財局長は、近畿財務局と森友学園の間の電子メールなどの交渉記録、手控えみたいなものが数百ページ見付かたと答弁しました。佐川元理財局長が記録は破棄した、存在しないと答弁したことと矛盾すると思いますが、これ、この後どうしても質問したいことがありますので、富山さん、

今報道等にも出ております交渉記録についての調査については、書換え前の決裁文書の調査と並行して財務省として行つてゐるところであります。

その上で、依頼を受けました大阪航空局におきましては、地下構造物状況調査の結果や本件土地の地歴、職員による現地確認、工事関係者からのヒアリングや工事写真など見積りに必要となる検証可能な材料が整った段階で、近畿財務局に対して地下埋設物の撤去処分費用の見積りを回答したところです。

○増子輝彦君 大臣、今の御答弁で、十分やればできるということが改めて大臣の答弁から証明されました。

大臣、先ほど来、冒頭の質問の中で、できる限り早く早くといって、もう随分これが時間が経過しました。

二〇一六年五月よりも前に森友学園側に価格を提示した、価格交渉を行つたことがないと説明してきましたが、森友学園理事会議事録からは、理財局と長い間交渉していたことが疑われる旨記載されています。

鑑定評価額を示す前に土地の価格を提示したことがないという見解は変わりませんか。

○政府参考人(富山一成君) お答えをいたします。

御指摘の文書の記載は、あくまで森友学園側の認識であると考えております。森友学園がどのような趣旨でこうした記述をしているのかといふと

メールなどの交渉記録、手控えみたいなものが數百ページ見付かったと答弁しました。佐川元理財局長が記録は破棄した、存在しないと答弁したことと矛盾すると思いますが、これ、この後どうしても質問したいことがありますので、富山さん、簡略に答えていただきたい。

佐川氏の答弁は間違っていたか、あるいは虚偽の答弁だったと認識するでしょうか。そしてまた、国会にいつまでのことについては報告をするのか。この二点を簡潔にお願いします。

○政府参考人(富山一成君) お答えをいたします。

○増子輝彦君　これも速やかにどうことです
が、速やかにお願いしたいと思います。
限られた時間で、あと一問どうしてもお聞きし
たいと思つています。一問は残したいと思いま
す。

建設職人基本法関連についてお尋ねをしたいと
思つております。

これは、もう超党派で議連もつくりながら、お
かげさまで、私が委員長時代に委員長提案で成立
をさせることのできた議員立法であります。基本
計画も、本当に異例の速いスピードでこれも閣議
決定をしていただいたことを私ども大変喜んでお

ります。

問題はこれからのことでありまして、まず、安全衛生経費の内容確定及び安全衛生経費が下請まで確実に支払われる方策について、来月から本格的に検討会を開始するというふうに聞いておりますが、どのような方針で臨むかということが第一点。

第二点は、御案内のとおり、依然として墜落による死亡事故が大変多くなっていることはもうよく御存じだと思います。第二点として、建設現場における足場安全点検の重要性は、附帯決議や基本計画でもうたわれております。国交省直轄工事においては、重点対策において十分な知識、経験を有する者に点検が位置付けられております。

これを標準仕様書に格上げをして、より義務化、徹底して民間にこれを範を示し、守らるべきだと思いますが、この二点についてお答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(田村計君) 安全衛生経費の取組の方針と二つめについてお答えいたします。安全衛生経費につきましては、現在、まず実態把握ということで、昨年十一月末から実際の工事における元請、下請の契約のサンプルを取りまして、これに基づきまして、専門工事企業側と元請企業側にヒアリングを行つてきているところであります。

そのヒアリングの結果によりますと、例えば、少額の項目を中心いたしまして、業種や企業によって積算方法が様々であつたりとか、眞面目に安全衛生経費を計上した会社が受注において競争上不利にならないようにしてほしいというふうな声が寄せられたところでござります。

今年度におきましては、さらに、このヒアリング結果等を踏まえまして、有識者や関係団体で構成をいたします実務者の検討会を設置して、第一回目を六月初旬に開催する予定でございます。この検討会では、安全衛生経費に関するより幅広い実態把握を行つた上で、安全衛生経費の範囲と、その経費ごとに経費を誰が負担すべきなのかとい

うことを明確にする、さらには、安全衛生経費が

下請まで適切に支払われる施策の検討を行うこととしております。

国土交通省といたしましては、建設現場の様々な立場の方の御意見を伺いながら、実効性のある施策を早急に取りまとめてまいりたいと考えております。

○増子輝彦君 終わります。

なお、最後に、ライドシェア事業については、自動車局長、大臣、従来どおり引き続きしっかりと堅持していただきたいと思います。

○山添拓君 終わります。

○山添拓君 日本共産党的山添拓です。

森友問題について伺います。

国有地売却をめぐつて財務省と学園側との間で行われた面談や交渉に関する記録が存在していることが分かつたと報じられています。近畿財務局のメールなどが数百ページ分、五百ページ残つていたという報道もあります。

先ほど増子委員からも質問ありましたが、太田理財局長は十日の衆議院の審議で、きちんと調べべ、あるならばできるだけ速やかに提出したい、こう答えていました。

ここで言つているのは、佐川前理財局長が昨年二月二十四日の衆議院の予算委員会で我が党の宮

本岳志委員の質問に答えて、確認したがなかつた、こう述べている交渉記録のことでしょうか。

財務省、お答えください。

○政府参考人(富山一成君) お答えを申し上げます。

今御指摘の点でございますが、まさに、我々財務省といたしまして、今、まず決裁文書の書換えについての調査を進めております。

その上で、この交渉記録といふものについてでございますが、これが、記録が残つてゐるのではないかという御指摘あるいは報道が出てゐるのではないかと、この状況でございまので、この書換えについての調査を優先しつつ、交渉記録についても現在調査をしております。できるだけ速やかに調べて、その取りまとめを御報告ができるようにしていきたくと考えております。

○山添拓君 今のは質問に答えていません。

去年の段階で我が党の宮本岳志委員、ほかの委員も含めてですが、交渉記録はあるのかといふことを尋ねていたのに、その際確認していかなかったのかどうか、このことを聞いてゐるんです。

○政府参考人(富山一成君) お答えを申し上げます。

今御指摘の点でございますが、昨年の通常国会におきましては、交渉記録といふ単語であります。

今年度におきましては、交渉記録といつたような、そいついた単語を使用されながら質疑が行わっていたというふうに認識をしております。

その上で、まず、そいついた交渉記録等につい

そういうものは存在しないと言つていたものが対象ということでおざいまして、今委員の御指摘のまさに交渉記録というのは、昨年の通常国会で議論の対象になつていてるものと、いうふうに認識をしておざいます。

○山添拓君 佐川氏は、今もお話をあつたように、証人営問では、記録がないと當時言つていたのは文書管理規程上のことだと述べていました。

財務省は、昨年の国会答弁に当たつて、交渉記録の有無、今問題になつているようなもの有無を確認していかつたということなんですか。

○政府参考人(富山一成君) お答えを申し上げます。

今御指摘の点でございますが、まさに、我々財務省といたしまして、今、まず決裁文書の書換えについての調査を進めております。

その上で、この交渉記録といふものについてでございますが、これが、記録が残つてゐるのではないかという御指摘あるいは報道が出てゐるのではないかと、この状況でございまので、この書換えについての調査を優先しつつ、交渉記録についても現在調査をしております。できるだけ速やかに調べて、その取りまとめを御報告ができるようにしていきたくと考えております。

○國務大臣(石井啓一君) 報道されております、近畿財務局が見積りを八億円ほどとするように持ちかけた等の点につきましては、私からの指示に基づきまして調査を進めているところであります。

現在、大臣官房の立会いの下、本省航空局によりまして、当時、本件見積作業に関わつたと考えられる大阪航空局の職員を中心聞き取りなどを行つてゐるところであります。本件見積りにつきましては二年以上前の事案であり、既に本件担当を離れ別の部局で業務に当たつてゐる者もいる

ことから、現時点では何らかの調査結果をお示しするには至つていらないところであります。

いずれにいたしましても可能な限り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。

○山添拓君 今のは質問に答えていません。

去年の段階で我が党の宮本岳志委員、ほかの委員も含めてですが、交渉記録はあるのかといふことを尋ねていたのに、その際確認していかなかったのかどうか、このことを聞いてゐるんです。

○委員長(長浜博行君) 富山次長、的確に。

今までに御指摘の点の昨年の調査の状況ということも、現在行つておりますこの交渉記録の調査の一環として、財務省として今その確認をしてい

るところでおざいます。

○政府参考人(富山一成君) お答えを申し上げます。

今までに御指摘の点の昨年の調査の状況といふことも、現在行つておりますこの交渉記録の調査

かと、ということを報告されているんでしようか。

○國務大臣(石井啓一君) 今どこまでといいますか、繰り返し丁寧にたどつていかなければならないことから、現時点では何らかの調査結果をお示しするには至つていらないところであります。

いずれにいたしましても可能な限り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。

○山添拓君 質問に答えていただいていいんで

すけれど、大臣の下には今どこまで分かつてゐるかと、ということを報告しているんでしようか。

○國務大臣(石井啓一君) 今どこまでといいますか、繰り返し一人一人の記憶を丁寧にたどつて

るという状況でござりますので、まだその全体像がきちんと確定をしているという状況ではありません。ただ、その検査が、検査といいますか、調

きだと言わなければなりません。

次に、ごみ增量依頼について伺います。近畿財務局が、当初から八億円の値引きを前提として大阪航空局にごみの積算量を増やすよう依頼しているではないかという問題です。

報道から一ヶ月がたちます。財務省は依頼があつたかどうかすらまだ確認できていないということでありましたたけれども、国交省は依頼されたことあります。そして、大臣に伺いますが、これ大蔵大臣が指示をして調査をさせているものです。

大臣の下には調査の進捗は報告されているんですね。調査の進捗は報告されているんで

しょうか。財務省は依頼があつたかどうかすらまだ確認できていないということでありましたたけれども、国交省は依頼されたことあります。そして、大臣に伺いますが、これ大蔵大臣が指示をして調査をさせているものです。

大臣の下には調査の進捗は報告されているんで

しょうか。財務省は依頼があつたかどうかすらまだ確認できていないということでありましたたけれども、国交省は依頼されたことあります。そして、大臣に伺いますが、これ大蔵大臣が指示をして調査をさせているものです。

査をどういう形でやっているかというような中間報告は受けておりますけれども、まだ結果についてはまとまっていないということどころであります。

○山添拓君 依頼があつたかなつたか、それぐらいは直ちに分かることだと思いますね。これ重要な事実ですから、見積り変えたということなので、そんなに何度も何度も確認しなければ分からぬような話ではありません。

調査は進捗に応じて報告すべきだと四月十七日の当委員会でも私は指摘いたしました。ところが、四週間近くたつても全く調査の状況を明らかにしようとしている異常と言わざるを得ません。

大臣は、昨年以来一貫して、ごみの見積りは適正だと断言をして、再調査も再検証も一切否定をしてこられました。その答弁が覆る事態となれば、大臣自身の責任となるということを私考えますけれども、大臣はその自覚をお持ちですか。

○国務大臣(石井啓一君) 假定の御質問にはお答えは控えさせていただきます。

○山添拓君 假定の質問じやございません。だつて、その仮定を否定できない状況にいるというわけですから、今依頼があつたかどうか確認を進めている状況で、それはずっと確認中だといい切るつもりなんでしょうか。

野党六党はこの間、国会審議の前提が崩れていると申し上げきました。その一端はこれまでの答弁でも私は明らかだと思います。新たな疑惑が発覚すると、確認中だ、調査中だと言つて逃げ続けようとしています。私は、本来与党の皆さんにもこの問題を明らかにする責任があると思います。ところが、今日の委員会では質問にすら立てない、背を向ける姿勢だと言わざるを得ません。

今の話でいえば、たかだか一年前の、それも、三月十一日に新たなることがあつたと伝えられてから、四月十四日に八億二千万円引きを前提とした不動産鑑定依頼書を提出するまでの僅か一ヶ月余りのことなんです。確認にこんなに時間が掛か

るはずがありません。直ちに明らかにされたい、そのことを改めて申し上げます。

工事業者がごみの再調査に全面的に協力すると述べている点についても伺います。

大臣は、四月十七日の当委員会で私の質問に対し、報道の事実関係も含めて本件土地を今後どのようにしていくのかについて、管財人や工事業者とよく相談すると述べました。事実関係は確認できただんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 本件土地の調査につきましては、大阪航空局が行つた見積りの大部を占める校舎部分の調査は困難であり、この調査によつて見積り全体が適正だったかを結論付けるわけではないと考えてはおりますけれども、本件土地の再調査を含めて、本件土地を今後どのようにしていくかについて管財人や工事業者と相談をしているところでございます。

○山添拓君 工事業者は何とお答えになつたんですか。

○山添拓君 假定の質問じやございません。だつて、その仮定を否定できない状況にいるというわけですから、今依頼があつたかどうか確認を進めている状況で、それはずっと確認中だといい切るつもりなんでしょうか。

野党六党はこの間、国会審議の前提が崩れていると申し上げました。その一端はこれまでの答弁でも私は明らかだと思います。新たな疑惑が

発覚すると、確認中だ、調査中だと言つて逃げ続けようとしています。私は、本来与党の皆さんにも

この問題を明らかにする責任があると思います。ところが、今日の委員会では質問にすら立てない、背を向ける姿勢だと言わざるを得ません。

○山添拓君 建物が建つていらない部分については

調査に応じると工事業者は述べているんですね。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 調査には協力をする

ということを言つておりますけれども、私ども

とくに土地の明渡し及び不法占拠に基づく損害賠償を請求しているという状況でございます。

○山添拓君 建物が建つていらない部分については

資料の一枚目、三・八メートルの写真がありま

して、その二枚目には会計検査院報告書六十八

ページの図表を載せております。その左側に深度

三・八メートルで廃棄物混合土を確認したとされ

行つた試掘において深さ三・八メートルまでごみ

とには答えないし、聞かれていないことを長々と

答弁する。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 管財人には、事業者

に連絡をしますといふことで御了解を取つた上で

事業者に連絡をしているとこうことでございま

す。

○山添拓君 つまり、管財人に確認しないと何も

できないとこれまで言つてきたんですけど、

そういうことです。直ちにグラウンド部分、再調

査をするべきだと申し上げたいと思います。

航空局による八億二千万円もの値引きの積算が

本当に適切なのか、改めて聞いたいと思います。

地下三メートル程度までごみがあることは従前

から判明しておりましたので、森友も工事で一部

を除いています。したがつて、値引きの根拠となり得る新たなごみは、地下三メートルより深いと

ころ、くい打ち部分九・九メートル、その他の部

分三・八メートルとされたものとなります。新た

に地下埋設物があつたという報告を受けて工事業

者が試掘した五か所のうち、大阪航空局が三・八

メートルの深度で埋設物を確認したというのは一

か所だけなんですね。

会計検査院に伺います。

○山添拓君 建物が建つていらない部分については

調査に応じると工事業者は述べているんですね。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 調査には協力をする

ということを言つておりますけれども、私ども

る箇所と注釈が記されております。同じ場所が黒

い四角で塗り潰されておりますが、どういう意味

ですか。

○説明員(戸田直行君) お答え申し上げます。

報告書六十八ページの図表二の十九におきまし

て、深度三・八メートルで廃棄物混合土を確認し

たとされる箇所と小学校の建設に先立ちまして

ボーリング調査を行つた二か所のうち一か所が重

なつている点でござりますけれども、これは、そ

れぞれ工事業者から提出された資料、それから仮

称M学園小学校新築工事地盤調査報告書によりま

して、国土交通省が位置を転写した資料を基にしま

して、会計検査院におきまして当該図表を作成し

たものでござります。

○山添拓君 続けて伺いますが、ボーリング調査によれば、この箇所では地下三・八メートルまで

なつている点でござりますけれども、これは、そ

れぞれ工事業者から提出された資料、それから仮

称M学園小学校新築工事地盤調査報告書によりま

して、国土交通省が位置を転写した資料を基にしま

して、会計検査院におきまして当該図表を作成し

たものでござります。

○説明員(戸田直行君) お答え申し上げます。

お尋ねの仮称M学園小学校新築工事地盤調査報

告書によれば、当該箇所においてボーリング調査を行つております。廃棄物混合土が確認された

最大深度は三・一メートルとなつております。

○山添拓君 ポーリング調査では、地下一メートル

ごみがあつたとされているんですか。

○説明員(戸田直行君) お答え申し上げます。

お尋ねの仮称M学園小学校新築工事地盤調査報

告書によれば、当該箇所においてボーリング調査を行つております。廃棄物混合土が確認された

最大深度は三・一メートルとなつております。

○山添拓君 ポーリング調査では、地下一メートル

が確認された試掘の位置と、この平成二十六年に森友学園が実施したボーリング調査の箇所はおおむね一致しております。

しかしながら、このボーリング調査は地盤の強度等を確認することを目的に、直径六・六センチ及び十一・六センチのみの掘削調査を実施したものであります。工事事業者が行つた試掘とは掘削量が大きく異なると考えられます。また、ごみは必ずしも全て層状に広がつてゐるわけではないと考えられますので、ボーリング調査の結果をもつて、ごみが存在する深さが直ちに判明するものではないというふうに考えております。

○山添拓君 これ、重大な答弁だと思うんです。満遍なくあるわけじゃないんだということをお認めになつておられるわけです。航空局が三・八メートルでごみが出でてきたと主張している唯一の場所で、ボーリング調査によれば確認されていなごみがあつたというわけです。しかも、お示ししているように、写真では三・八メートルなどとは到底読み取れないものです。

ボーリングで出てきていないのであれば、そして、そこから本当にごみが出てきたんだというならば、やっぱりそういう場合にこそ慎重に客観的な記録を取つて、本当に三・八メートルと言えるのかどうか、そうした調査を行い、記録を残しておこうというのが当たり前じゃありませんか。なぜそういうことをしなかつたんですか。

改めて、三・八メートルの根拠は何ですか。○国務大臣(石井啓一君) ちょっと先ほどの答弁、追加で、補足で申し上げたいと思いますが、まず、試掘の穴の大きさなんですが、これ正確な大きさは分からんですが、写真等から判断をして、一辺が大体二メートルから三メートルぐらいの穴である。重機で掘つたということですから、まあそれぐらいの穴の大きさであります。

その大きさの三・八メートルのところに全面的にごみがあるというわけではございません。あくまでも混入率という概念を用いているということ

から、掘削した土量のどれくらいの割合、まあ四七・一%という混入率でありますから、三・八のところに全部ごみがあるというわけではないんですね。

一方で、ボーリングというのはたかだか十センチ前後の直径でありますから、その穴のところにボーリングをやつたからといって、その結果どこかの試掘の結果が違うということは決して矛盾はないということであります。

○山添拓君 聞かれていてることに答えていないと思ふんです。

ボーリングでは出てこなかつたと、ところが、

出でたと言つている。そうであれば、その三・八メートルの根拠を、明確な根拠を残しておく、記録として。それが当たり前の調査じゃないですか。そういうことをされていない。

そして、三・八メートル、根拠は何かといえども証言していると報道されているわけです。結局、裏付けは一つもないわけですね。根拠のない

三・八メートルという数字に基づいてごみの撤去費用の積算を行つています。

航空局は、二〇一六年四月十四日、近畿財務局に不動産鑑定評価を依頼した際、資料の三ページにあります。地下埋設物撤去数量及び処理費用算出根拠についてという文書を添えて、三つの理由を挙げて、三メートル以下でもビニール袋等を含む生活ごみが存在していると推測されると書いています。第一に、二〇一〇年の航空局の調査、しかし、これは三メートルまでから根拠にはならないものです。第二に、試掘箇所から三・八メートルの場所でごみの地層を確認したと。そして第三に、地盤改良工事、くい打ち箇所で埋設物が発生していると、こういうことを書いていま

量の算定についての航空局における決裁文書はあるのですか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 指示いたしました

この資料は決裁文書に添付されているものだと

思いますけれども、これの後ろの部分にもその積算の考え方を示す図面等が付けられていたり、そ

れから二十二年調査の時点での資料などを添付を

されているということでおざいまして、そういう

ものもその積算に当たつての根拠になつて

いることでございます。

今般の見積りにおきましては、平成二十二年に

大阪航空局が発注をいたしました見積りの根拠資

料の一つとしております地ト構造物状況調査におきまして、六十八か所の試掘結果を基に、本件土地金体の地下埋設物量を推定するために混入率を

にしながら、混入率を用いた方法により地下埋設物の処分量を算定をしているということでおざいま

す。

○山添拓君 時間が来ましたので終わりますが、混入率法と今おつしやつたんですけど、マニユアルや参照とすべき基準はないということでありました。

○山添拓君 この間、国交省は、自らの専門的知見に基づいてごみの撤去費用を算出したと書いていますが、それはあくまで工事費用の部分であつて、ごみの量をどう見積もるかについては専門的な知見があります。

○山添拓君 今回の調査も、自ら行つたと云つてあります。そこで客観的な証拠も残さなかつた、通常行われるような調査も行つていません。なぜかといえは、ないごみをあるかのように偽る、そのため残せなかつたからにはなりません。核心部

でありますます疑惑が深まつてゐるということを申し上げて、私の質問を終わりります。

○委員長(長浜博行君) お静かにお願いします。

(発言する者あり) 静謐にお願いします。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井でございまます。

航空局に伺いますが、この文書以外にごみの数

量の算定についての航空局における決裁文書はありません。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お示しいただいています。

この資料は決裁文書に添付されているものだと

思いますけれども、これの後ろの部分にもその積算の考え方を示す図面等が付けられていたり、そ

れから二十二年調査の時点での資料などを添付を

されているということでおざいまして、そういう

ものもその積算に当たつての根拠になつて

いることでございます。

今般の見積りにおきましては、平成二十二年に

大阪航空局が発注をいたしました見積りの根拠資

料の一つとしております地ト構造物状況調査におきまして、六十八か所の試掘結果を基に、本件土地金体の地下埋設物量を推定するために混入率を

にしながら、混入率を用いた方法により地下埋設物の処分量を算定をしているということでおざいま

す。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答えください。

永尾和也氏です。この方に聞くしか分かりませんけれども、航空局長に伺います。この方、今も同じ課にいるんですか。おられるのかどうかだけ、お答えください。

文書の作成名義は大阪航空局の補償課長である永尾和也氏です。この方に聞くしか分かりませんけれども、航空局長に伺います。この方、今も同じ課にいるんですか。おられるのかどうかだけ、お答えください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 補償課長の永尾課長は異動をしておりません。

○山添拓君 ひどい話なんですよ。勝手に異動させて、話を聞きたいということは前から申し上げていて、話を聞けない状況にしてしまう。

航空局は、本件土地の地下埋設物の数量を算出する際、会計検査院の言葉で言う混入率法という手法を用いました。面積と深さと混入率を掛け合わせる方法です。航空局には、こうした地下埋設物の数量の算出方法について、これどのような

ケースで用いるものなのか、その場合にはなどのような調査をどのように行うものか、それが必要か

といったマニュアルですか参考照すべき基準がありますか。あるかないか、お答えください。

私は、国際コンテナの関係の質問をさせました最初に、阪神・淡路大震災のあの震災が

状況でありますので、荷物が、物流がもうゼロと
いう状況であります。それが二十年がたちまし
て、やっとここ震災以前の物流に戻ったということ
で、県政百五十周年という兵庫県、また神戸港開
港百五十周年というそういうタイミングで、我々
地元にとりましても非常に明るい日差しが差した
といふ、こんな思いで喜んではおりますが、何と
二十年間、なかなか一旦逃げた物流を引き戻すと
いうのは、これ至難の業でもあると思いますし、
国土交通省港湾局よく頑張っているなど、こんな
思いもしておりますが、一時的な現象にならない
よう、これからもしっかりと先を見据えて政策
を進めていくいただきたいと、こういう思いを
込めて質問をさせていただきますが。
この神戸港における物流の更に更に拡大を
していくために、港湾のいわゆる背後地ですね、
産業集積、いわゆる創貨、こういうところが非常
に重要だと、特に需要を占めると、こう思つてお
ります。
そこで、この部分に、創貨の部分に国はどのよ
うな、今後、支援というか政策を考えおられる
のか。特に神戸港と大阪港を一つにして阪神港が
進んでいくつてきているわけでありますけれども
その点をまず、国交省のお考え、港湾局のお考え
をお聞かせいただきたい。
○政府参考人（菊地身智雄君）　お答えいたしま
す。

国土交通省におきましては、我が国港湾への基
幹航路の維持拡大を図るため、集貨、創貨、競争力
強化の三本柱から成る国際コンテナ戦略港湾政
策に取り組んでいるところでございます。この取
組によりまして、神戸港における平成二十九年の
コンテナ貨物の取扱量は、震災前も含めまして過
去最高となる二百九十二万四千TEUを記録した
ところでございます。

委員御指摘の創貨に対する国の支援策でござい
ますが、コンテナ貨物需要の創出に資するような
物流施設を埠頭近傍に誘致、集積をいたしまし

て、ロジスティクスハブ機能の強化を図るための民間事業者に対する補助制度や無利子貸付け、こういったものを行つてござります。神戸港におきましては、これまで三件の物流施設の整備に対し支援を行つてきたところでございます。

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積につきましては、取扱貨物量の増大を図る上で大変重要と考えております。国土交通省といたしましては、今後も積極的に創貨に取り組んでまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 その点はよろしく力を入れていたい、このように思つておりますが、國も結構、この大阪港と神戸港に関して國はこの当時五億円の出資をしていただいていたと、このようなことを聞いております。是非これからもこの勢いをこのまま続けていただきたい、このように思つて期待もしておりますので、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

ところで、関連でありますと、当時、この神戸港と大阪港を一つにして阪神港にすると。そしてもう一点は、京浜港として、東京港そして横浜、川崎、この三つを合わせて京浜港という、この大きな壮大な計画を当初国交省は考えていたわけでありますけれども、今現在このところがうまくいっていないというか、京浜港は横浜港と川崎港、こういうことで先行して港湾会社を設立しているということでありますが、この港湾運営会社への参加を東京は正面見送ると、このようなことがあります。その辺の理由はどのような理由なのかどうか、お示しというか、お聞かせいただきたいといふことであります。

そういう当初計画をしていたことが形態と異なってきておるというこの京浜港の今後の動向、国の京浜港との関与、これから今後どういうふうな在り方を考えられておられるのか、その点を聞かせてください。

○政府参考人(菊地身智雄君) お答えいたしま

港の三港の特例港湾運営会社の経営統合につきまして、それぞれの港湾管理者の間で精力的な協議が進められてきたところでございますが、東京港につきましてはユーバー調整に多大な時間を要するなどの事情を踏まえまして、平成二十八年一月、横浜港と川崎港の特例港湾運営会社が先行的に経営統合されたところでございます。

国土交通省といたしましては、国際コンテナ戦略港湾政策を推進させるという観点から、同年三月に、経営統合されました会社である横浜川崎国際港湾株式会社を港湾法に基づく港湾運営会社に指定をするとともに、同社に対しまして五〇%の出資を行つたところござります。

京浜港につきましては、その背後圏が東日本全体に広がるとともに、平成二十八年のコンテナ取扱個数が七百六十三万TEUと全国の三五%を占める我が国を代表する港湾でございまして、国際コンテナ戦略港湾としての機能強化は大変重要な政策課題となつております。

国土交通省といたしましては、京浜港の港湾運営会社が行います集貨や卸貨事業への支援を行つており、その成果といたしまして、昨年四月には北米の基幹航路が新規に開設をされるなど、具体的な成果も現れてきております。

また、このほか、港湾の整備の面につきましては、東京港において南北道路やコンテナターミナルの整備、また、横浜港においては南本牧埠頭地区の大水深のコンテナターミナルの整備をそれぞれ行うなど、京浜港全体の機能強化に取り組んでいるところでございます。

引き続き、国際コンテナ戦略港湾としての京浜港の国際競争力強化に向けて取組を進めてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 よく分かりました。

東京港については、これから先、当初の計画どおりに進めていくといふような考え方はまだ生かされているのか、そういうふうに理解していいのかな。

○政府参考人(菊地身智雄君) 京浜港は、東京

港、川崎港、横浜港の三つの港を総合して京浜港ということとで国際コンテナ戦略港湾に指定をしておりますので、そういった観点では、この三港がしっかりと連携を図り、我が国の港湾物流の効率化、こうしたものを見つけていく必要があると考えておりますので、この点につきましては、国際コンテナ戦略港湾政策を推進する当初から国土交通省としての考え方には変化はございません。

○室井邦彦君 理解させていただきました。

今の回答で基幹航路のお話が少し出ましたけれども、今、最近、特に私も心配しているのは、この国際コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に、シンガポールにしろ香港にしろ、貨物量増加しております。ここに日本が少し立ち遅れているという現状は確かにあります。このことについて、日本へ寄港する国際基幹航路の非常に便数が減少しておると、こういうところを非常に心配をしているところであります。

その点を少し聞かせていただきたいんですが、我が国と北米、欧州とを結ぶ国際基幹航路を安定的に維持、更に拡大をしていくことが必要だというふうに感じております。この点、どのように目標を掲げ、どう取り組んでいくとされているのか。非常に大切な部分だと思います。ひとつお聞かせいただきたいと思います。

○國務大臣(石井啓一君) 我が国企業の立地環境を向上させ、経済の国際競争力を強化するためには、我が国と北米、欧州とを結ぶ国際基幹航路を維持拡大していくことは重要でございます。このため、国土交通省では、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面、多頻度の直行サービスを充実することを目標に掲げまして、集貨、創貨、競争力強化の三本柱から成る国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいるところでございます。

この取組によりまして、神戸港では平成二十九年にコンテナ貨物取扱個数が過去最高を記録し、また横浜港では同年四月に北米基幹航路が新規開設されるなど、具体的な成果が現れています。

今後は、さらに、高い経済成長等を背景に増大をいたします東南アジア地域等の貨物の広域集貨を図るとともに、近年、目覚ましい発展を遂げておりますA.I.、I.O.T等を活用いたしましたターミナルオペレーションの最適化により、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有しますA.I.ターミナルの実現にも取り組んでまいりたいと存じます。

国土交通省といたしましては、今後も引き続き国際コンテナ戦略港湾政策を強力に推進をしてまいりたいと考えています。
○室井邦彦君 ひとつよろしく。海運王国というか、そういう日本の国の実績もございますし、よく使われる言葉でありますけれども、物流を制する者世界を制するという言葉があります。是非御検討というか、計画をしっかりと進めていくていただくことを御期待をしておきます。

続きまして、航空機の安全対策についてお聞きをしたいと思います。
最近、世界各国で航空機の事故が相次いでおります。そこで、つい最近のことでありますけれども、ボーイング787、これについては非常に私も当初期待をしておりましたし、今もそういうことで、なぜというと、もう皆さん方、駆け巡りに説法でありますけれども、このボーイング787、これ世界で初めてというか、私も機内を案内されたときに、お披露目のときに案内が来まして行かせていただきました。

世界で初めての温水洗浄便座ウォシュレットが設置された飛行機だとか、また、日本の各企業が参加して、このボーイングの787には日本の最たる企業の複合炭素繊維が利用され、中型機の飛行機の燃費が、軽量化されたので二〇%も、中型機は日本から太平洋をノンストップでアメリカ西海岸に行くという飛行機はなかったわけでありましたが、このボーイング787はそういう性能を持つた。それは、日本の企業が参加した、部品の三五%がこのボーイング787に企業が参加しているということで、鼻を高くして私もこの787

に聞いてはいろいろとお話をさせていただいたり、日本の優れた企業が参加しているということでお自信を持っているというか、そういう思いがずっとあつたわけですけれども。

急にアメリカ連邦航空局から、この日本の国には787が百機購入しているようでありますけれども、そこには日本企業がまた信用を失うのかなど一瞬不安を感じたわけでありますけれども、幸いにして

そのときに私も大きなショックを受けまして、これは日本企業がまた信頼を失うのかなど一瞬不安を感じたわけでありますけれども、幸いにして

という言葉はこれちょっと当ではまらないかも分かりませんが、ロールスロイス社のエンジンの部分に不具合があつたということで、一瞬はつとしているところです。

心もしておるわけでありますけれども、これは安心をしてはいけないんですけど、そういう調査をする運航の条件を厳しくしなくちゃいけないといふ措置が来ておるはずであります。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答えを申し上げま

す。これについてどのように航空局は対応されようとしておるのか、この件についてどう把握されていられるのかをお聞きを是非したいと思つております。

御指摘のボーイング787型機におきまして、ロールスロイス社製のエンジンの内部部品、中庄圧縮機ブレードといいまして中で回りますファンの部分のところでござりますけれども、それの不具合を防止するため、同型機の設計、製造国当局でございます米国の連邦航空局から、同型機が長距離運航を行つ際に一定の運航上の制限を指示する耐空性改善命令というのが出されております。

また、エンジンの設計、製造国当局でございます欧州の航空安全局からは、当該内部部品に対しまして、從来から指示されております検査間隔の短縮及び検査範囲の拡大を内容とする耐空性改善命令がそれぞれ発行され、四月二十日から適用さ

れであります。これを受けまして、我が国におきましても同じ内容の耐空性改善通報を発行いたしまして、対象機を保有しております全日本空輸に對しまして既に指示を出しております。

全日本空輸は同787型機を六十四機所有しておりますが、対象エンジンを装備しておりますのはそのうちの三十機でございます。この当該制限によりまして、主に洋上を飛行する長距離路線への影響が想定されますが、全日本空輸における影響を最小限にすべく調整をしておりまして、現段階におきましては欠航といったことまでは生じておりません。

国土交通省といたしましては、全日本空輸に対しまして、安全対策を適切に実施した上で、メーカーとも連携をして運航便への影響を可能な限り小さくするよう必要な対策を行なうように指示をしておるところでござります。また、本件につきましては、米国連邦航空局及び欧州航空安全局に對しまして恒久的な対策の早期確立といったことなどの協力を要請しております。引き続き連携して対応してまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、国土交通省といたしましては、引き続き航空交通の安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 この点、よろしくお願い申し上げます。

この点について、もう少し突っ込んだ質問をしましたが、田村觀光庁長官もお見えですので、お呼びさせさせていただきますが。

これは、インバウンド、諸外国から来られる

方々は、日本の国は、国民は清潔好きですばらしいう評価と、そしてもう一つは、東日本大震災の発生後、本来ならあいう大地震が起きると暴動や混乱が起きるわけでありますけれども、そういうことが一切なくて、あの寒いところで炊き出しの列に整然と並んで、隊列を崩さず寒い中を被災に遭われた方々が長い列で順番を待つておられた。日本人ってすごい礼儀正しいし、日本人の国民性に対して称賛の声が全世界から上がっていたと。これは当たり前のことはいえ、私は日本の国民として誇らしげに思つておるわけであります。

世界各国から日本に来られる場合、そういう方々はそういうイメージを持つて日本の国に恐らく来られる方もいらっしゃるのかな、こういうことを思つておますが、一つこういう話を聞きました。日本では信号機のない横断歩道でほとんど車が停止しないという状況で、外国人から見た日本での交通マナーが問題提起されると。

横断歩道の手前で歩行者がおると車は止まらないことを思つておますが、一つこういう法規規定ができたことは私も記憶にあります。しかし、人とか老人が止まつていても、車は止まるような、ほとんどないかなと、止まる車もありますが。そういうところを、一人の外国人が、信号機のない横断歩道ではどんな車が停止しないという状況の中で、外国人が見た日本の交通マナーが問題提起されておると、こんなことがありました。

その点を非常に、觀光立国を実現を目指す我が国にとって、そういう悪い印象を旅行者に与えるということは良くないなという心配もあるわけであります。この点について、長官、どうなのと聞くのもちょっと酷な話かも分からないですけれども、もう時間がありませんのでね。あなたに責任も何もありません。ただ、こういうことで、せつから觀光立国で外国の方がそういう期待を持つて来られるのに、この点をちょっと何か工夫をされて、ひとつ、そういう悪いわざはすぐ広

がります。こういうことでありますので、ちょっとコメントがあればおっしゃっていただいて、私の質問を終わります。

○政府参考人(田村明比古君) 先生御指摘の件は、基本的には道路交通法の周知の問題ではござりますけれども、一般論いたしましては、今後、我が国により多くの訪日外国人旅行者が來訪することが見込まれる中で、誰もが安心して道路交通法を用意できるように、我が国の交通ルールについて、日本人、外国人問わず、日本国内の運転者や歩行者に対して周知を改めて徹底していくことが重要であるというふうに考えておりますので、まして、今後必要な対応を取つてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 ありがとうございます
終わります。

○青木愛君　希望の会、自由党の青木愛です。
森友学園の問題につきましては、また新たな数字報道もございまして、またその公表を受けて改めて質問の機会を得ていただきたいというふうに考えております。

本日は、まず、首都圏の空港の関係から質問に入らせていただきたいと、そのように思います。まず、成田空港についてでございますが、滑走路の増設ということで、C滑走路を十年後をめどに今進んでいるというふうに伺っております。(この成田空港の更なる機能強化に向けて、関係者による地道な努力がこの間なされてきた)というふうに伺っております。

そして、去る三月十三日に、国交省、千葉県、そして空港周辺の九市町、そして成田国際空港株式会社、四者協議会を開催をして確認書の締結に至つたというふうに承知をいたしております。そして、その確認書には、成田空港は、周辺地域の発展を牽引する一方で、地域住民に対しても生活環境に航空機の騒音などを始めとする様々な影響をこの間与えてきたということで、成田空港の發

展はこれら地域住民の理解と協力によって初めて成し遂げられるものであるという趣旨が明記をされました。

今後、この空港周辺地域の振興に取り組むということではありますけれども、具体的にはどのよくな振興策が現在検討されているのか、まずその点からお伺いをいたします。

（政府参考人（鷲名邦開君））お答え申し上げます。
今委員が御指摘になりましたように、三月十三日に、四者協議会におきまして、第三滑走路の増設や夜間飛行制限緩和などによりまして、現在の三十万回の年間発着枠を五十万回、拡大する成田空港の更なる機能強化について最終合意に至りました。

この機動強化が実現いたしますと、空港客流量の拡大に伴いまして、空港周辺を訪れる観光客の増加や周辺への企業立地の促進、雇用の確保など、周辺地域において様々な波及効果が見込まれております。こうしたことも踏まえまして、四者協議会におきましては、成田空港周辺地域の地域づくりに関する基本的な方向性や内容をまとめました基本プランというものが策定をされております。

具体的に、この基本プランにおきましては、地場産業・中小企業振興、企業誘致、観光振興、農業振興などの産業振興、二点目といたしまして、道路、河川、農業用水などのインフラの整備、三

るでござります。
また、機能強化の効果を地域全域にくまなく波及させるために、成田空港周辺対策交付金を規模、用途共に拡充、充実をするなど、空港周辺地域づくりに必要な財源の確保にしつかりと取り組んでいくことにしております。

今後、この基本プランに基づきまして、事業の具体化を図った上で地域振興に着実に取り組んで

いくことが求められています。国土交通省といたしましても、空港と地域との共生は大変重要であるという認識の下で、関係機関と連携を

しながら空港周辺の地域づくりに最大限努力をしてまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。

地域との連携は大事だという御趣旨の御答弁で

いくには財源の確保と、いうところがやはり現実的な問題として大変重要でございますが、総務省の所管のもの、あるいはこの成田国際空港会社から、の交付金ですか、様々あるかと思いますが、もう少し踏み込んだ御答弁は可能でしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 今御指摘のございまして空港の周辺地域づくりに必要な財源の確保に

しっかりと取り組んでいくことも重要であります。
基本プランを具体化する中で検討を進めていくことになりますけれども、関係自治体においてます予算の確保のほか、成田空港周辺対策交付金の充実などにより対応を進めていくことがあります。
また、今御指摘ございました成田空港の周辺が、必要な豆知識について、これまでのところはございません。

地域の施設整備に対しましては、これまでいわれて
る成田財特法によりまして特別な措置が講じられ
てきたところでございまして、こうした枠組みも
活用しながら、検討をしっかりと進めていきたい
というふうに考えております。

一九一〇年に訪日外国人の観光客を四千万人、そして一九三〇年には六千万人という高い目標達成を掲げております。その中において空港の整備というのは必要だというふうに承知をいたしますけれども、成田空港については、今御答弁ありますように、滑走路の増設、延伸でありますとか、年間の発着枠の拡大でありますとか、夜間飛行の制限の変更等々ございますが、あと一方で、

羽田空港も首都圏にござりますけれども、今後、この両空港のそれぞれの役割、機能、これまでも様々果たしてきております。

。 總の拠点をさかにには国内線と国際線を組み拠点、それぞれ機能を果たしてきたというふうに思います。

。 これからは戦略が必要になつてくるのではないかなどいうふうに思つておりますけれども、両空港の機能強化について、国交省の将来展望をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答えを申し上げま

今御指摘のように、訪日外国人の二〇二〇年四千万人、二〇三〇年六千万人といった目標を達成するため、あるいは国際競争力の強化、あるいはオリンピック・パラリンピック東京大会の円滑な開催などの観点から、首都圏空港の機能強化は大変重要でございます。

強化に取り組んでいるところでございまして、両空港を合わせた発着容量が、この機能強化が実現いたしますと、ニューヨーク、ロンドン、世界最大の大圏の都市圏に匹敵をする世界最高水準の約百万回ということが実現されることになります。

現在、両空港の機能分担ということに関しまして、羽田空港は、国内線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国内線、国際線乗り継ぎも含みます

日本発着の需要に対応するとともに、成田空港は、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、北米—アジア間を中心とした国際線、国際線のいわゆる国際乗り継ぎの需要も取り込んで国際航空ネットワークの強化も図りながら、国際、国内のLCCや貨物需要に対応しております。

大限生かしまして、首都圏空港としての機能を最大化するための戦略的な取組が重要であるというふうに考えております。

例えば、今後容量が拡大してまいりますので、それに伴いますネットワークもこれを充実強化していくということ、それから、成田空港での新規就航を促進するような料金体系の設定でありますとかLCCターミナルの拡充、あるいは圏央道の整備を踏まえた貨物を中心とした利用促進策などの検討、あるいは羽田空港におけるターミナルの整備などによりましてのアクセスの改善、あるいは空港内での手続や動線等の効率化によります旅客の利便性、快適性の向上、あるいはICTやロボットなどの最先端技術の活用による受入れ環境の整備等々、この両空港が世界に誇れるようなくるに育てていくことが必要であると思っておりまして、こうした対策を戦略的に取り組んでいくことで、両空港が相まってニューヨークやロンドン等の主要都市に伍し、さらには近隣アジア諸国等との空港間競争に打ち勝つていくことができるようになり組んでまいりたいと考えております。

○青木愛君 そうした中で、最近はそのLCCの需要が更に伸びているというふうに伺っております。昨日ですが、日本航空が新たな国際線の中長距離のLCCの設立を発表をいたしました。国内外のお客様に対して新たな選択肢を提供することになりますし、また、二〇三〇年度六千万人という目標を達成するためにも貢献するものというふうに思っております。

ただ、その一方で、やはり心配なのが安全性の確保ということになります。値段が安いので、そのしわ寄せが乗客の安全が損なわれたり乗務員の労働の過剰につながったりという事態、それは避けなければならぬといふふうに考えておりますけれども、そうした点も併せながら、安全なLCCの育成について国交省のお考えをお聞かせください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) LCCにつきましては、委員御指摘のように、利用者利便の一層の向

上につながりまして、訪日旅客の増大あるいは国内観光需要の拡大にも資することから、国交省では更なる発展を期待しておりますことから、これまでにLCCの専用ターミナルの整備などの取組を行つてきているところでございます。一方で、航空運送事業におきます安全の確保というのは大前提でございまして、大手航空会社と同様に、LCCに対しましても航空法に基づきます安全審査等を確実に実施してまいり必要があると考えております。

具体的には、運航開始前の段階から事業計画や運航規程の審査を行うとともに、施設等への立入検査を行つて運航や整備における安全上の基準を満たすこと、これをしっかりと確認をいたしてい

るところでございます。また、運航開始後も、体制等の変更があれば同様に安全上の基準に基づきます審査を行はばか、継続的に安全監査を行うことで航空会社の安全基準への適合状況等を確認をし、必要な是正措置等を指示、確認することなどを通じまして、大手とかLCCということではなく、航空輸送の安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。

航空機の安全性という点についてもう一点重ねてお伺いをしたいのは、三月二十三日の予算の委嘱審査の際に質問させていただいたんですが、羽田空港の飛行経路の見直しに伴つて、この落下物

と騒音、住民の方々、大変懸念をしているわけでござりますけれども、住民説明会の方も四巡回を終えたところだといふふうに思つてお伺いをします。

ただ、落下物が心配だという声が、意見が多

くござります。そして、三月の二十六日に落下物

対策の強化策に関する報告書というのが落下物対策推進会議の方でまとめられて公表されたといふふうに承知をしております。

この落下物対策の強化策について、現状をお伺いいたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答えを申し上げま

今御指摘のございましたように、落下物に対しましては、三月二十六日の総合対策の推進会議に

おきました落下物対策の強化策が取りまとめられました。国土交通省としては、その報告書を踏まえて、落下物対策を充実強化することとして

おきました落下物対策の総合パッケージとして公表いたして、未然防止策の徹底の観点からは、

落下物防止対策基準を今年度早期に策定をいたしまして、今年度中に本邦航空会社のみならず日本

に乗り入れる外国航空会社にも適用をさせて、航空法に基づき提出していただきます事業計画に関連付ける形で実効性を担保してまいりたいというふうに考えております。

この対策基準は世界的にも類を見ないものでありますことから、基準の策定と並行して、規制の対象となる本邦及び外国航空会社はもちろんのこと、外国航空会社の指導監督を行う外国航空当局等に対しましても、様々な機会やチャネルを通じて十分な情報提供及び協力要請といったことを行つてまいりたいと思います。

また、落下物の防止対策集の活用でありますとか補償の充実策などを内容といたします落下物対策の強化策といふことも総合的に進めてまいりたいと考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。

落下物万が一があつてはならないわけでありまして、この落下物対策基準といふのは世界に先駆けて日本がまず作ったということでありますので、外国の航空会社に対する周知も含めてしまつたりとしたリーダーシップを發揮していただきたい

というふうに思つております。

ただ、併せてなんですが、これは御検討いた

だけるのか分かりませんけれども、騒音につきま

りとしたリーダーシップを発揮していただきたい

というふうに思つております。

そして、併せてなんですが、これは御検討いた

だけるのか分かりませんけれども、騒音につきま

りとしたリーダーシップを発揮していただきたい

というふうに思つております。

ただ、併せてなんですが、これは御検討いた

だけるのか分かりませんけれども、騒音につきま

りとしたリーダーシップを発揮していただきたい

といふふうに思つております。

いかがでしよう。

あともう一点、資産価値が下がった場合の補填についても住民の方から意見が出ております。その点についてお聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 羽田空港の新飛行ルートに関しまして、飛行経路の見直し前に実機で民間航空機を実際に飛行させるようないわゆる試験飛行につきましては、新飛行経路での安全な運航に必要となります施設の整備、管制官の慣熟、あるいは現在の空港運用との調整などのまだ

技術的な課題もございまして、現時点で実施するということは困難であると考えております。

一方、今御紹介もございましたように、航空機の音や見え方を分かりやすくお伝えすることは大変重要であるというふうに考えておりまして、これまでオーブンハウス型の住民説明会におきま

して、会場ごとに伊丹空港周辺での屋外と屋内で実際の音や航空機の見え方というものを空港からの距離等に応じて体感いただけるコーナーというのを設置をいたしまして、御説明をしてきていくところでございます。今後とも、住民の皆様に分かりやすくお伝えするために、どういう方策が可能かということは引き続き検討してまいりたいと存じます。

また、現在、羽田空港では比較的騒音の小さな、中小型機が全体の七割以上を占めているという状況でござりますけれども、騒音対策については、新飛行経路の実現に当たりまして、その騒音の影響を軽減するため、できる限りの飛行高度の引上げや低騒音機の導入促進など、騒音の要素も組み合わせた着陸要件の見直しなど、様々な方策に取り組んでいるところでござります。

今委員御指摘がございました不動産の価格につきましては、交通の便利性や周辺の開発状況など様々な要因で決定されるものというふうに認識をしておりまして、国際線の増便に向けた新経路の設定が直ちに不動産価値を低下させるとは一概に言えないのでないかというふうに考えており

ただ、国土交通省といたしましては、航空機の騒音低減などの対策を講じることによりまして、住民の皆様の理解が得られるよう引き続き努力してまいりたいと思います。

○青木愛君 ありがとうございます。この点については、また質問の機会を見て、いろいろとまた御答弁をお願いしたいというふうに思つております。

時間がありませんので、最後にライドシェアの問題について伺わせていただきます。

経産省からもお越しいただいておりますけれども、今、今国会で審議をされておりますが、せんたつて経産大臣がその規制のサンドボックス制度について、ライドシェアについても申請は可能だという御答弁をされていました。これまで国の方では人命の安全を第一ということで、タクシードライバーには二種免許、会社がドライバーの時間管理あるいは飲酒の確認ですか健康安全管理、あるいは厳しい車検、業務用の保険の適用など厳しい規制を課してきております。

この規制のサンドボックス制度においては、万が一このライドシェアも対象とするということになりますと、この安全基準が損なわれる可能性があるうかというふうに思いますが、トライ・アンド・エラーということがこのライドシェアになじむとは到底思いませんし、どのような趣旨でこのライドシェアも対象になるというふうに経産大臣がおっしゃったのか、その辺りについてまずお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(中石音孝君) お答えいたします。

規制のサンドボックス、すなわち新技術等実証制度は、対象となる事業分野をあらかじめ限定しておらず、御指摘のライドシェアについても事業者からの申請は可能でございます。

他方、実証に当たって、生命や身体の安全が重要であるということは言つまでもございません。新技术等実証制度では、事業者に対し、期間、場所、方法を限定し参加者の同意を得ること、実証

実験の管理監督を行うことなど、実証を適切に実施するため必要となる措置を講ずることを求めております。

仮に御指摘のライドシェアについて申請があつた場合、規制を所管する主務大臣が、こうした措置が適切に講じられていることなどにより当該規制法令が保護しようとする権利利益が損なわれてないことなどを厳格に確認の上、計画を認定するかどうか判断することとなつております。

このため、規制法令に違反するような実証計画が、安全性などが確保できないまま認定されるようなことはないというふうには考えております。

○青木愛君 ありがとうございます。

今のお尋ねでは法令違反を認めてまで広げるものではないと、生命、身体の安全、その確保は言うまでもないという御答弁だったと思ひますけれども、その答弁をまず確認をさせていただいたといふことで、それを受け、その主務大臣である国土交通大臣が御確認をさせていただきたいと思います。

この間、一九九〇年代後半から成長戦略の目玉政策ということで様々な規制緩和が積極的に進められてきました。貸切りバス、乗合バス、またタクシー事業に対する大幅な規制緩和が行われてまいりました。そういうふうに思いますが、運転手の過重労働であつたり安全運行にしわ寄せが来て、あの軽井沢のスキーバス転落事故を引き起こしたとも言われております。

そうした中において、今回、規制のサンドボックス、今までに審議中でありますので、いろいろと関係団体からも懸念の声をいただいているところでありますけれども、今回、国土交通省といたしまして、この規制のサンドボックスのライドシェアの申請に対するは主務大臣としてどのようにお伺いをいたいと思います。

○國務大臣(石井啓一君) セクシユアルハラメント、いわゆるセクハラはあつてはならないことであり、セクハラの防止及び排除のための措置を講じていくこと、セクハラが生じた場合に適切かつ厳正に対応することは極めて重要なと考えております。

国土交通省では、本省及び地方支分部局におきましてセクハラ防止に関する講習会の開催、職員の階層別の研修におけるセクハラに関する講義の実施、全職員に向けたハラスメントの防止を含めた綱紀の厳正な保持についての周知など、様々な

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。

国土交通省としては、仮にこのような形態の旅客運送を有償で行うこと前提とした新技術等実証計画の申請があつた場合には、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重とした対応を今後ともお願いいたしたいと思います。

○行田邦子君 ありがとうございました。

私は、まず今日は初めにセクハラ防止について伺いたいと思います。

○行田邦子君 希望の党、行田邦子です。よろしくお願いいたします。

この間、一九九〇年代後半から成長戦略の目玉政策ということで様々な規制緩和が積極的に進められてきました。貸切りバス、乗合バス、またタクシー事業に対する大幅な規制緩和が行われてまいりました。そういうふうに思いますが、運転手の過重労働であつたり安全運行にしわ寄せが来て、あの軽井沢のスキーバス転落事故を引き起こしたとも言われております。

そうした中において、今回、規制のサンドボックス、今までに審議中でありますので、いろいろと関係団体からも懸念の声をいただいているところでありますけれども、今回、国土交通省といたしまして、この規制のサンドボックスのライドシェアの申請に対するは主務大臣としてどのようにお伺いをいたいと思います。

○國務大臣(石井啓一君) セクシユアルハラメント、いわゆるセクハラはあつてはならないことであり、セクハラの防止及び排除のための措置を講じていくこと、セクハラが生じた場合に適切かつ厳正に対応することは極めて重要なと考えております。

国土交通省では、本省及び地方支分部局におきましてセクハラ防止に関する講習会の開催、職員の階層別の研修におけるセクハラに関する講義の実施、全職員に向けたハラスメントの防止を含めた綱紀の厳正な保持についての周知など、様々な

機会を捉えて職員に対してもセクハラの防止のための研修及び啓発を行つております。また、本省及び地方支分部局におきましても、各部局にセクハラ相談員を配置するといった取組を行つているところであります。

引き続き、こうした措置を通じましてセクハラの防止及び排除にしっかりと取り組んでまいります。

○青木愛君 是非、人命の安全を第一にしつかりとした対応を今後ともお願いいたしたいと思います。

○行田邦子君 よろしくお願ひします。

○行田邦子君 ありがとうございます。

私は、まず今日は初めにセクハラ防止について伺いたいと思います。

○行田邦子君 希望の党、行田邦子です。よろしくお願いいたします。

この国土交通委員会の理事会のメンバーでもたまにこういった話が出たりしますけれども、また、私も地元に帰りますと、特に比較的年齢の高い男性から非常に戸惑いの声とか質問も私も受けてしまいまして、随分皆さん、いろんなことがセクハラといふことに関心が高まっているし、注意しなければいけないと男性の皆さん思つているんですけど、どうも何かいろいろ混乱しているなどいうことも感じております。

やはり、一番これまでやらなければいけないのは、認識の欠如というの結構あるのかなと思つてしままして、何がセクハラなのかも分からなくなってしまうことがあります。そこで、まず大臣に伺いたいんですけども、國土交通省におきましては、セクハラに対する研修や啓発、どのように行つてあるのか、また、相談体制をどのようにしてあるのか、お聞かせいただきたいたいと思います。

○國務大臣(石井啓一君) セクシユアルハラメント、いわゆるセクハラはあつてはならないことであり、セクハラの防止及び排除のための措置を講じていくこと、セクハラが生じた場合に適切かつ厳正に対応することは極めて重要なと考えております。

それで、今日は気象情報の利活用について伺いたいと思っております。

一般、私、気象庁、初めて伺わせていただきまして、まさに気象の観測、そして地球環境の観測、そして様々な情報の発表、発信など、二十四時間、三百六十五日で働いていらっしゃるその現場を見させていただきまして、大変勉強になりましたし、関心も抱くこととなりました。

それで今日は質問させていただきたいんですけども、国民の生命、財産を自然災害から守るため気象情報を的確に発することが極めて重要で

す。
土砂災害防止法では、土砂災害が発生した場合に住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがある区域を土砂災害警戒区域に、また、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生じるおそれがある区域を土砂災害特別警戒区域に都道府県知事が指定することとしております。

土砂災害防止法に基づく措置をいたしましては、土砂災害警戒区域では、市町村等はハザードマップ等の配布による住民への危険な区域の周知や、警戒避難体制を構築する必要がございまして、また、土砂災害特別警戒区域では、宅地分譲等の一定の開発行為における制限や住宅等の建築物の構造規制等がなされます。

また、土砂災害特別警戒区域内で適用される、構造規制に適合しない住宅に居住する住民が区域外へ移転する際には、かけ地近接等危険住宅移転事業により、その負担の軽減を図っているところです。

具体的には、土砂災害特別警戒区域から移転される方が安全な地域に新たに住宅を建設・購入しようとする場合について、仮住居費、引っ越し先への移転費用、元の住宅の除却費用等、また、移転後の住宅の建設、購入に関する借入金についてその利子相当費用に対する支援を行つております。地方公共団体が支援する費用のうち国が二分の一を補助するということになつております。

国土交通省といたしましては、土砂災害防止法に基づくこのような措置及び土砂災害特別警戒区域から移転する方への支援等を通じまして、土砂災害による被害の防止を推進してまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

家屋を移転したりする場合ですが、例えば住宅金融支援機構を通じた融資制度などもありますけれども、ハードルが高いのか、周知の徹底がなかなか難しいのか、ほとんど適用されていないという状況があります。災害を未然に防ぐという意味でも、移転促進をどのように図つていくのか、重

要な課題であると認識をしておりますので、引き続きの検討と周知の徹底などまたお願ひをしたいと、そのように申し上げます。

行政の知らせる努力と住民の知る努力で土砂災害による人的被害をゼロにと土砂災害防止法の概要の中にも書かれています。しかし、大分県での土砂災害が雨が降っていない中にもかかわらず起きたように、実際は自然災害というのはいつ起きるのか分からぬというのが現状でございます。

こうした中、家屋だけでなく道路などにおいても、この土砂災害を防ぐためにコンクリートなどのによる擁壁を設置しているところがあります。

伺います。こうした擁壁などの耐用年数はどうなつてているのか、またその維持管理はどのようにしているのか、教えてください。

○政府参考人(山田邦博君) お答え申し上げま

す。

○政府参考人(山田邦博君) お答え申し上げます。

財務省の耐用年数等に関する財務省令では、減価償却資産の耐用年数等につきましては五十年とされています。しかしながら、管理者が適切に維持管理を行うことによりまして五十年以上施設の機能を發揮している施設は多くございまして、例えば山梨県南アルプス市にございまます芦安堰堤は九十年以上経過した今も有効に機能しているところでございます。

施設の維持管理については、長寿命化計画に基づきまして、年一回程度の頻度で施設の点検を実施をし、出水や地震後には臨時点検といたしまして施設の損傷の有無について確認を行つているところでございます。

点検により損傷の有無を早期かつ的確に把握することによりまして、予防保全型の維持・修繕を行い、ライフサイクルコストの縮減を図ることとしているところでございます。

○平山佐知子君 分かりました。

それでは、少し視点を変えまして、先日、予算の委嘱審査の質疑の際も若干触れましたが、平成二十九年八月二十二日、社会資本整備審議会道路

分科会は、道路・交通インバーションと題する議を取りまとめています。この中で、橋梁について、平成二十六年度から二十八年度に点検を実施したおよそ四十万橋のうち、緊急又は早期に修繕が必要な橋梁がおよそ一一%に当たるおよそ四万二千橋存在するということでした。

言うまでもなく、橋梁はもちろんですが、様々なインフラといふものは生活には必要不可欠なものであり、安全に使用できて当たり前のものであります。もしもしたら壊れるかもしれないということで絶対駄目だと思うんです。しかしながら、高度な経済成長下に急速に整備されたインフラは今老朽化を迎えおり、このメンテナンスは急務であると私も認識をしております。

そこで、この橋梁等の劣化などはどういうふうに調べているのか具体的な説明をお願いしたいということと、また、それに掛かる費用は年間どのくらいであるのかも併せてお聞きします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

道路の橋梁やトンネルの点検につきましては、国土交通省におきまして、平成二十五年度に必要な法改正を行いまして、平成二十六年七月より国が定める統一的な基準に基づきまして、橋梁とトンネルを管理する国と地方公共団体は、近接目視により五年に一回の頻度で点検を実施することとしております。

点検の費用につきましては、国におきましては、道路の巡回、清掃、除雪等の維持管理及び橋梁や舗装等の修繕を行う維持修繕費、この中で橋梁やトンネルの点検を実施しております。平成三十年度の予算におきましては、維持修繕費は約三千七百億円となつております。また、地方公共団体が管理いたします橋梁、トンネルの点検は、地方公共団体におきまして単独事業費や国による補助制度等を活用し実施をされております。

引き続き、橋梁等のインフラの劣化を把握するため着実に点検を実施し、適切な道路インフラの維持・修繕に努めてまいります。

○平山佐知子君 公共インフラの老朽化対策では

莫大な費用が掛かることも分かりますが、何よりも大切で何よりも守らなくてはいけないのは、国民生活の安心、安全でございます。そのためにも、限られたこの予算の中でどうしても維持管理をしていかなくてはいけません。

しかしながら、地方公共団体の現状として、町の三割、村の六割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しないことも分かっています。地方公共団体が用いている橋梁点検要領では、はしご、それから双眼鏡を使用しての遠望目視、これによる点検がおよそ八割にも上るということで、それ本当に大丈夫なのかなどというふうに心配になるくらい点検の質にも課題があるといふふうに考えております。

そんな中、先日、地元の静岡でテレビを見ていたところ、そうした人による目視ではなく、IT技術を活用しながら、より簡単に正確な情報をいち早く察知することができる小型センサーというものが、技術が紹介をされていました。委員の皆様にここで説明するのもなかなか難しいんですけどね、どういうときにその小型センサーを使用するかといいますと、例えば擁壁の前を掘削する工事の際に、その擁壁が転倒したりするおそれが出でてくる。そういうときにこのセンサーを設置しまして、そのセンサーによつて、例えば僅かな揺れ、それからずれがないかどうか、リアルタイムで監視をしながら工事を行うことで安全性が確保され、そういうときに使われるというものでございました。

後日、この会社にも詳しく伺つてみたんですが、このセンサーによって、振動ですか衝撃、方角や位置、時間などの情報を同時に収集できるということで、地表や構造物、基礎などの揺れ、また状態監視には適用範囲が広いものだというふうに教えていただきました。

これはもちろん一例ですけれども、例えばこうした機器を使用して二十四時間の監視ができるば、安全上はもちろんのこと、今まで設備の点検に多くの人員が必要であったところもある程度ク

リアできるのではないかというふうに思うんです
が、これについて、大臣、いかがでしようか。

○国務大臣(石井啓一君) 国民の安全、安心の確保や社会経済活動の基盤となるインフラを適切に維持管理・更新するためには、新技術や新工法の活用促進に取り組むことが重要であります。

国土交通省では、民間企業等が開発をいたしました新技術や新工法を登録をしまして、公共工事等において積極的に活用するとともに、活用実績に基づき評価を行う新技術情報提供システム、NETSISなどいうふうに呼んでおりますが、これを運用しております。

また、i-Construction推進コンソーシアムやインフラメンテナンス国民会議においても、構造物等に設置をして維持管理に役立っていくとしまして、現場ニーズと技術のマッチング等を行いまして、革新的な技術の発掘と社会実装を加速をしているところであります。

いうことも今後非常に有効な手法の一つではないかというふうに考えております。
今後とも、このような取組を進めまして、国民の安全、安心の確保やインフラの適切な維持管理・更新に資する新技術や新工法の活用促進に努めてまいりたいと考えております。

冒頭でも申し上げましたけれども、土砂災害警戒区域などは全国に五十万箇所以上、橋梁についても三年間で点検した箇所がおよそ四十万箇、それ以外にも多くのインフラ設備の点検があるわけでありますから、これでは日々追われてしまつてはいかないかというふうに考えます。

当然、人間の目でチェックしなければならないところもありますし、そういうたとこにはそれでしっかりとやらなくてはいけないというふうに思うんですが、限られた予算の中でIT化できるところはしっかりとIT化をして、効率的な国民の安全

全を確保していくことも重要な選択肢の一
つというふうに考えております。今ある国内の技

術を使うなどして、様々な視点から検討をして進めていただきたいというふうにお願いを申し上げます。

前、時間の関係で少し質問ができなかつた無電柱化に関連した質問をさせていただきます。皆さん、お手元の資料二を御覧いただきたいと思います。

センチくらい上に埋設表示シートを敷設するようになっていきます。つまり、重機ですとか人力で掘削すると地下埋設物を掘り当てる前にこうした埋設シートが出てくるので、埋設物に行き着く前に認識ができる既設管の保護に役立つというものです。なお、この資料にもありますように、埋設物によってシート、それからビニールテープは色分けして大変分かりやすくなっています。

現在、埋設表示シートについての全国的なルール

ルはないということになりますが、今後、無電柱化が進めば、今までよりこの地下埋設物が増えてしまうことになります。そのことも考えますと保安上、全国的なルールを定めた方がいいということになりますが、これについてはいかがでしようか。

ルミが織り込まれているものもあるんです。ボリエチレンのガス管には、ケーブルと一緒に埋設することでロケーター等を使って既設管を地上から探すことができるというふうに伺いました。

そのようなことからも、この埋設表示シートは義務付けすべきではないかというふうに考えるのですが、このことについてはいかがでしょうか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

地下埋設物には、道路法施行令によりまして、埋設表示シートやビニールテープ等により、当該物件の名称、管理者、埋設した年その他の保安上

必要な事項を明示することとされております。
埋設表示シートにつきましては、本省道路局

通達で物件の種類に応じた色彩を統一的に定め
おりますが、シートの幅や材料、埋設位置など
詳細につきましては地方整備局の道路占用工事、
通指導書等で定めておりまして、委員御指摘の

おり全国統一とはなっておりません。しかしながら、実際に道路の掘削工事等を行う際にはあらじめ道路管理者の許可を得る必要があるため、この際に道路管理者に埋設物の位置や埋設表示シートの状況についても確認可能であると考えております。

いすれにいたしましても、地下埋設物が増え中で、地下埋設物の損傷事故防止の観点から、この埋設位置データを着実に整理しておくことは要でございまして、有識者から成る無電柱化推進の方検討委員会の昨年の八月の中間取りまとめにおきましても、地下埋設物の三次元データとの提言をいただいたところでござります。この提言を受けまして、従前の取組のみならず、地

埋設物の管理について現場の実態を踏まえて適に対応してまいります。

たいとお願いを申し上げます。
無電柱化のうち、ほとんどがそうだと思いま
けれども、地中に電線を埋設するとなりますと
災害があつたときに復旧に要する時間が架空の
電設備に比べて四倍から十倍掛かるというふう
言われています。災害時のライフラインは言う
でもなく、復旧は当然早ければ早い方がいいと
うふうに思います。

○政府参考人(石川雄一君) るところは何キ口あるのか、教えてください。
お答えいたします。

無電柱化は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等、様々な観点から重要な施策でございます。

ンス等の機器が浸水する可能性がある一方で、そもそも地中線は架空線に比べ地震や台風等の被害を受けにくく、また、架空線は電柱の倒壊による避難や救急活動、救援物資の輸送、復旧活動の障壁になることからも、総合的な防災の観点から無電柱化が望ましいと考えております。

浸水想定区域におきましては、事業実施にし、地域のニーズも踏まえ、浸水の頻度や深さで、浸水対策の状況等も勘案しながら電柱化を進めていく必要があると考えております。

浸水想定区域における無電柱化の延長について、ご存じますけれども、無電柱化推進計画の目標でございます約千四百キロメートルの具体的な実施箇所につきましては、現在、道路管理者や電力管理者等から成る地方ブロック協議会におきま

○平山佐知子君 様々な想定をまた引き続きしていただきながら、やはり安全、そして復旧がしやすい形というのも引き続き議論をしていただきたいというふうに思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。
無電柱化した区域は、架空線に比べ地震や台風等の被害を受けにくく、電線類につきましては皆水措置を講じているため、浸水しても問題ないとの考えております。他方、トランス等の地上配器につきましては、浸水すると故障するおそれがあると承知をしております。

このため、浸水想定区域におきましては、地上機器の設置高さを通常より高くするとともに、万が一、機器が故障し電力供給が停止した場合は、仮設電柱の道路上への設置を許可し、早期の復旧を支援するなど、道路管理者と関係事業者が連携して対応していくことで可能であると考えております。

また、浸水想定区域の無電柱化に当たりましては、必要に応じて地上機器の防水性の向上や照明柱の上部にトランク等を取り付ける柱状型機器の採用など、浸水に対する様々な工夫を重ね、地域の総合的な防災性向上に資するよう無電柱化を進めています。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

全においてそうですけれども、現場で働く人たち、またそこに暮らす人たちの安心、安全、それを第一に考えていただきまして様々な施策を進めていただきますようお願いを申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

○野田国義君 野田国義でございます。

まず、委員長時は大変皆様方にお世話になりましたことを心から感謝の意を表したいと思いま

したことを心から感謝の意を表したいと思いま

す。一委員として毎回質問ができるということ

ございますので、しつかりやついていきたいと思

ますので、よろしくお願いをしたいと思います。

まず、私の方は、建設労働者の働き方改革、今国会は働き方改革だということで、一月二十二日から始まつたところでござりますけれども、先ほど増子委員の方から話ございました建設職人の基

本法、これが施行されたというのも非常に大き

い、職人に光を当てたということであるうと思

ますし、また、土曜日でございましたでしょう

か、牧野副大臣、それから山田局長もおいでいた

だいおりましたけれども、ダムの定礎式、小石

原川ダムのですね。そこで、自動運転のトラックあるいはショベルカーですか、そういうものを使つての実践があつたところでござりますけれども、こういうのも随分と進化してきたなどといふ

うな思いでございます。

それで、今建設労働者の現状についてどのように

な状況だと国土交通省として認識をしておられる

のか。今、新3Kということで、給与、休暇、希

望ですか、魅力ある土木建設現場にするために努

めを業界と一緒につてされているというような

こと、あるいは週休二日制などの導入についても

非常にこれから大切なことではなかろうかと思う

ところでござりますけれども、石井大臣の方から

全体的な今問題、それから将来展望を述べていた

だければ有り難いと思います。よろしくお願ひい

たします。

○國務大臣(石井啓一君) 建設技能者、職人さん

の数につきましては、一九九七年の四百五十五万人をピークに減少傾向にあります。二〇一七年時点におきましては三百三十一万人となつております。

また、中央建設業審議会等に設置をされました

基本問題小委員会における二〇一六年六月の取り

約四十四万人減少し、約二百八十六万人になると推計をしております。

建設産業では、近い将来、高齢者の大量離職に

よる担い手の減少が見込まれることから、中長期

的な担い手の確保が課題でございます。このた

め、国土交通省では、業界と連携をいたしまし

て、実勢を反映をいたしました設計労務単価の設

定などによる適切な賃金水準の確保、社会保険へ

の加入の促進、技能者の就業履歴や保有資格を業

界横断的に蓄積をいたしまして適正な評価と待遇

につなげます建設キャリアアップシステムの構

築、週休二日対象工事の実施や女性も働きやすい

現場環境の改善、施工時期等の平準化、ポータル

サイトや学校での出前授業による情報発信等に取

り組んでいるところであります。

また、働き方改革につきましては、建設業にお

おきましては、昨年八月に、民間工事も含めまし

た受注者、発注者の双方が守るべきルールを定めました適正な工期設定等のためのガイドラインを策定するとともに、国土交通省といたしまして、

本年三月に建設業働き方改革加速プログラムを策定するなど、働き方改革の一連の取組を更に前進させることによりまして、建設業の担い手の確

保に努めてまいりたいと考えております。

○野田国義君 ちょっと質問には挙げておりませ

んでしたが、今日、皆さんも読まれたかと思いま

すが、日経の方の記事でございますけれども、建

設作業員の腕前格付というようなことが書かれて

おつたわけござりますけれども、何かこれを週

休二日制の実現と併せた二大事業に位置付けて

やつていくといふような日本建設業の会長が述べ

ておられ、また、国交省としてもこれをしっかりと

推進していくというようなことでござりますが、

ちょっとこのことについて説明できますかね。大

丈夫でしょうか。じゃ、よろしくお願ひします。

○政府参考人(田村計君) お答えいたします。

今御指摘のいたきましたものは建設キャリア

アップシステムと、先ほど大臣答弁でも若干紹介

させていただきましたが、それは、技能者ごとに

I.Cカードを持つてもらいまして、そのI.Cカード

の中には技能者の個人的な情報と、それから、ど

こで、いつ、どのように働いたかというふうな就

業履歴、さらには、どういう資格を持っているか

という資格、そいつたものを一元的に蓄積でき

るようになつておりまして、今まである企業で働

いた実績がまた別の企業に行くとそこで断絶して

しまうということがありますので、それを業界横

断的に蓄積できると。

そういったことによりまして、この技能者がこ

れまでどんな仕事をしてきたという評価、それが

更に待遇につながるというふうなことを通じまし

てステップアップがしていけるような、そういう

情報のシステムとして今年の秋に運用を開始す

るということで今取り組んでいるところでござい

ます。

○野田国義君 ありがとうございました。いいこ

とはどんどん取り入れて改革をやつていただきたい

といふ思います。

それでは、各論の方に入らせていただきたいと

思いますが、適切な賃金ということでございます

けれども、この問題、本当公共の工事設計労務

単価は六年連続でアップをしていただいておると

いうことも皆さん御承知のとおりであります。

しかし、現場に行きますと、なかなかこれが下り

てきていないという話を毎回まだまだ聞くわけで

ござりますけれども、このことをしっかりと実現し

ていくには、現場までですね、そしてまた、今問

題としては、日給月払から月給制に変えるとか、

あるいは二十代、四十年代とか、どのくらいのこれ

賃金、収入があつたらば若者に魅力があるような

職になつていくのかなというようなことを思うわ

けでありますが、この適切な賃金ということで

の、国交省、どうお考えになつておるのか、お願

いしいたいと思います。

○政府参考人(田村計君) お答えいたします。

今御指摘のいたしましたものは建設キャリア

アップシステムと、先ほど大臣答弁でも若干紹介

させていただきましたが、それは、技能者ごとに

I.Cカードを持つてもらいまして、そのI.Cカード

の中には技能者の個人的な情報と、それから、ど

こで、いつ、どのように働いたかというふうな就

業履歴、さらには、どういう資格を持っているか

という資格、そいつたものを一元的に蓄積でき

るようになつておりまして、今まである企業で働

いた実績がまた別の企業に行くとそこで断絶して

しまうということがありますので、それを業界横

断的に蓄積できると。

そういったことによりまして、この技能者がこ

れまでどんな仕事をしてきたという評価、それが

更に待遇につながるというふうなことを通じまし

てステップアップがしていけるような、そういう

情報のシステムとして今年の秋に運用を開始す

るということで今取り組んでいるところでござい

ます。

つきまして実態を調査をいたしました。その調査結果によりますと、高次の下請企業に雇用される技能労働者ほど賃金水準は低くなっている、さらに、高次の下請企業ほど雇用する技能労働者の賃金を引き上げたとの回答の割合が低くなっているといった傾向が明らかになつたものと認識をしております。この調査結果も踏まえまして、建設業関係団体に対しても改めて適正な賃金水準の確保の通知の発出をしております。

また、建設業の扱い手確保のためには、本年三月二十日に働き方改革の加速化プログラムを策定をしております。そういう中でも、労務単価の活用、適切な賃金水準の確保の設定、それから、先ほど御指摘のありました建設キャリアアップシステムの加入の推進、さらには、そういうデータを活用いたしまして、技能、経験にふさわしい処遇が実現するように、技能者の能力評価制度といつたものにつきまして取り組むこととしております。

○野田国義君 ありがとうございます。

今後とも、本当に若者が希望を持って従事できるような職業になるように努力をお願いをしたいと思いますし、また、建設業の、何といいますか、いろいろな根本的な仕組みもあるのかなと思いますので、そういうところもいろいろと改革、指導もお願いをしたいと思うところでございました。

それから、社会保険加入、このことも一番大切なことでございまして、重點としてここ数年間取り組んでいただいていると思います。

この五年間で加入率はどのくらいアップしたのか、よかつたらそういうふうな具体的な数字も含めてお聞きしたいと思いますが、この建設国保の加入は、現場で、建設国保が何か駄目だとか指導され

てある現場もあるとか、あるいは、建設国保を半額元請が見るという元請がある一方、元請は一次下請としか契約していないので、あと二次、三次は見ないとか、そういういろいろな声を現場の方から聞くわけでござりますけれども、この

社会保険加入について御答弁をお願いしたいと思います。

○政府参考人(田村計君) 社会保険加入についてのお尋ねでございますが、社会保険加入対策、平成二十四年から取り組んでまいりつてきしております。

企業別、労働者別に少しデータを御紹介させていただきますと、取り組む前の平成二十三年の状況でございますが、雇用保険、健康保険、厚生保険の三保険加入率が、企業単位では一十三年十月の時点では八四%でございましたが、平成二十九年十月の時点では九七%まで上昇しております。

また、労働者別に同じく数字を見てみると、三

保険の加入とすることで、平成二十三年十月には五七%，それが二十九年十月には八五%まで上昇

をしているところでござります。

この五年間の間の取組といたしましては、ま

ず、建設業許可部局によりますチェック、指導の

取組といたしまして、建設業の許可、更新などの

際に社会保険の加入状況を確認をし、未加入の場

合には加入するように指導しており、さらに、指

導に従わない場合はそういう社会保険の所管官

庁であります厚生労働省に通報するというふうな措置をとっています。

また、公共工事における対策といたしましては、国交省の直轄工事におきまして、昨年の四月

より、一次下請に加えまして二次下請以下の企業

につきましても社会保険加入に限定をするとい

うことで、直轄工事の現場には社会保険加入企業し

かないといいうふうな状況をつくるということ、

加入の場合につきまして、元請企業に対して制裁

金等の制裁措置を講ずるとしております。

また、こういった取組を地方公共団体にも広げ

ていくために、公共工事の標準約款を昨年の七月

に改正をいたしまして、下請企業を社会保険の加

入企業に限定するといったふうな標準約款に改定

をしているところでござります。

また、元請責任ということもございますので、

社会保険の加入に関する下請指導ガイドラインというものを元請企業に対しまして平成二十四年に策定し、それに従つて元請企業に取り組んでいた

だくようにお願いをしているところでございま

す。

あと、社会保険の加入を進めていくためには、必要な法定福利費の確保というのが非常に重要なところでございまして、これまで建設業団体に対しまして適切な法定福利費の確保も繰り返し要請をしておりまし、加えまして、法定福利費の内訳を明示した見積書活用を促進するということをお願いをしてきてござります。昨年七月には、法定福利費が契約段階で確保されるように、公共工事、民間工事、下請契約の全ての標準約款を改正をいたしまして、請負代金の内訳書に法定福利費を明示させるような取組を開始しているところでございます。

こういった取組を進めておりますが、まだ加入

をしていない企業もござりますので、本年三月二

十日に策定をいたしました加速化プログラムに基

づきました、社会保険に関しまして、社会保険に

未加入の企業には建設業の許可、更新を認めない

仕組みの構築の検討というふうなことも記載をし

ているところでござります。

そういうふうなことに基づきまして、今後ともしつ

かりと取り組んでまいりたいと思います。

○野田国義君 これ、元請指導がそういう意味で

是非常に大切だと思います。元請に聞くと、一

下請としか契約をしていないのでとか答えること

も多いわけでありますし、また、建設業法二十四

条の六項の趣旨をゼネコン等に指導をしつかり徹

底をしていただきたいということをお願いをした

いと思っております。

それから、県や市町村の指導についてはどのようにされているのか。公契約条例とか自治体が、

かなり全国で作つてたりもしているわけでござ

りますけれども、二月十六日の通達の趣旨がどう

も市町村には届いていない状況で、あれは国や県

体が技能者育成に責任を持つように今後指導をしていただきたいと、このことをお願いをしたいと思ひますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(田村計君) 公契約条例等の公共団

体の取組について国交省としての見解ということ

でござりますけれども、建設業につきましては、

技能労働者の処遇改善、若手入職者の増加を図る

ためにも技能労働者の適切な賃金水準の確保が必

要と考えておりますし、国も含めまして、国や地

方公共団体が発注する契約におきまして適正な賃

金を確保することは重要な課題であります。

一方で、賃金等の労働条件は、労働基準法等の

関係法令に反しない限りにおいて、労使が自主的

に決定をするとされているところでござります。

いわゆる公契約法に基づきまして賃金等の基準を

新たに設けるということにつきましては、既に公

契約条例を制定しておられます地方公共団体の状

況等を注視する必要がありますが、今後とも幅広

い観点からの検討が必要ではないかと考えている

ところでござります。

○野田国義君 これ、今最後に話していただきま

したけれども、公契約条例といふことで各地方自

治体が作つておりますが、私は、やっぱりこれは

いいじやなかろうかなと、そういうことを思つて

おることを提言をさせていただきまして、質問を

終わらしたいと思います。

ありがとうございました。

○委員長(長浜博行君) 本日の調査はこの程度に

とどめます。

○委員長(長浜博行君) 高齢者、障害者等の移動

等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する

法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたしました。石井国土

交通大臣。

○國務大臣(石井啓一君) ただいま議題となりま

した高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に

関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

平成十八年に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合、拡充し、現行の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー法が制定されて以来、十一年が経過いたしました。

こうした中、二〇一〇年に東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会が開催されることとなり、これを契機として、全ての国民が共生する社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、一億総活躍社会の実現に向けた取組を進めることが必要となつております。

具体的には、公共交通機関については、高齢者、障害者等の安全性、利便性を一層確保するため、既存施設を含む更なるハード対策や旅客支援等のソフト対策の一体的な取組が必要となつております。

また、地域において個々の交通機関や施設を超えた移動の連続性を確保するため、駅周辺、観光地などの移動等の円滑化が特に必要な地区について可能なバリアフリー化を進めるほか、エニバーサルツーリズムを推進するため、貸切りバス等のバリアフリー化を推進すること等が必要となつております。

このような趣旨から、この度この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

第一に、基本理念として、本法に基づく措置が社会的障壁の除去及び共生社会の実現に資するよう行われるべき旨の規定を設けることとしております。

第二に、公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一體的な取組を推進するための計画制度を創設することとしております。

第三に、バリアフリーのまちづくりに向けた地

域における取組を強化するため、市町村が移動等円滑化促進方針を定めるなどの新たな仕組みを設けることとしております。

第四に、更なる利用しやすさの確保を図るため、一般貸切旅客自動車運送事業者等を本法の適用を受ける事業者に追加することで、駅などに加え、道路や建築物等を含む幅広いバリアフリー情報の提供を推進すること、高齢者、障害者等が参画し施策内容の評価等を行う会議を設けること等を規定することとしております。

その他、これらに連携いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

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

○委員長（長浜博行君） 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたしました。

○委員長（長浜博行君） 参考人の出席要求に関する件についてお詫びいたします。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案の審査のため、参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（長浜博行君） 御異議ないと認めます。

なお、その日時及び人選等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十九分散会

五月十一日本委員会に左の案件が付託された。

一、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

第一条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）の一部を次のように改正する。

目次中「・第一条」を「第一条」に、「第三章 移動等円滑化のために施設設置管理者が講すべき措置（第八条—第二十四条）」を「第三章 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する措置（第二十四条の二—第二十四条の八）」に、「第四十条」を「第四十条の二」に、「第六十四条」を「第六十五条」に改める。

第一条の次に次の二条を加える。

（基本理念）

第一条の二 この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事務、制度、慣行、観念その他の一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない。

第二条第七号中「車いす」を「車椅子」に改め、同条第二十号の次に次の二号を加える。

二十の二 移動等円滑化促進地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設、官公署施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）の所在を含む区域

であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

イ 前号イに掲げる要件

第二条第二十一号ロ中「（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）及び（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）」を削り、同条第二十五号中「車いす」を「車椅子」に改める。

第二条第二十一号イを次のように改める。

第三条第二項中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の二号を加える。

三 第二十四条の二第一項の移動等円滑化促進方針の指針となるべき次に掲げる事項

イ 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項

ロ 移動等円滑化促進地区の位置及び区域に関する基本的な事項

ハ 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する基本的な事項

二 イからハまでに掲げるもののほか、移動等円滑化促進地区における移動等円滑

定協定建築物」という。)の同項に規定する協定建築物特定施設と、第二十一条中「認定特定建築物」とあるのは「認定協定建築物」と読み替えるものとする。

第五章の次に次の二章を加える。

第五章の二・移動等円滑化施設協定

第五十一条の二・移動等円滑化促進地区内又は重点整備地区内の一団の土地の土地所有者等は、その全員の合意により、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる案内所その他、当該土地の区域における移動等円滑化に資する施設(移動等円滑化経路協定の目的となる経路を構成するものを除き、高齢者、障害者等の利用に供しない施設であつて移動等円滑化のための事業の実施に伴い移転が必要となるものを含む。次項において同じ。)の整備又は管理に関する協定(以下この条において「移動等円滑化施設協定」という。)を締結することができる。ただし、当該土地(土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあつては、当該土地に対応する從前の土地)の区域内に借地権等の目的となつている土地がある場合(当該借地権等が地下又は空間について上下の範囲を定めて設定されたもので、当該土地の所有者が当該土地を使用している場合を除く。)においては、当該借地権等の目的となつている土地の所有者の合意を要しない。

2 移動等円滑化施設協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 移動等円滑化施設協定の目的となる土地の区域及び施設の位置

二 次に掲げる移動等円滑化に資する施設の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの前号の施設の移動等円滑化に関する基準

口 前号の施設の整備又は管理に関する事項

三 移動等円滑化施設協定の有効期間
四 移動等円滑化施設協定に違反した場合の措置

3 前章(第四十一条第一項及び第二項を除く。)の規定は、移動等円滑化施設協定について準用する。この場合において、第四十三条

第一項第三号中「第四十一条第二項各号」とあるのは「第五十二条の二第二項各号」と、同条第二項中「、移動等円滑化経路協定区域」とあるのは「、第五十二条の二第二項第一号の区域(以下この章において「移動等円滑化施設協定区域」という。)」と、「移動等円滑化経路協定区域」とあるのは「移動等円滑化施設協定区域内」とあるのは「移動等円滑化施設協定区域内」と、第四十四条第一項、第四十五条、第四十六条、第四十七条第一項及び第三項、第四十八条第一項並びに第五十条第一項及び第四項中「移動等円滑化経路協定区域」とあるのは「移動等円滑化施設協定区域」と、第四十六条及び第四十九条中「第四十一条第一項」とあるのは「第五十二条の二第一項」と読み替えるものとする。

第五十三条中第六項を第七項とし、第五項を第六項とし、第四項の次に次の二項を加える。

5 所管庁は、認定協定建築主等に対し、第二十二条の二第四項の認定を受けた計画(同条第五項において準用する第十八条第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの)に係る協定建築物の建築等又は維持保全の状況について報告をさせることができる。

第五十四条第二項中「第九条」の下に「、第九条の二第一項、第九条の三から第九条の五まで、第九条の七、第二十二条の二第一項及び第二項(これらの規定を同条第五項において読み替えて準用する第十八条第二項において準用する場合を含む。)」を加える。

第六十一条を次のよう改める。

第六十一条次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。

一 第九条の四の規定による提出をしなかつた者

二 第九条の五の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第十二条第一項又は第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者

四 第六十五条を第六十六条とし、第六十四条の次に次の二項を加える。

第六十五条 第九条の六の規定による公表をせず、又は虚偽の公表をした者は、五十万円以下の過料に処する。

(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正)

第五条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)の一部を次のように改正する。

第五条第五項中「計画及び」を「計画」に、「第一五条」を「第二十四条の二の移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条」に改め

第六十三条第二号中「第五十三条第四項」の下に「又は第五項」を加える。

第六十五条を第六十六条とし、第六十四条の次に次の二項を加える。

第六十五条 第九条の六の規定による公表をせず、又は虚偽の公表をした者は、五十万円以下の過料に処する。

紹介議員 磯崎 阳輔君

憲法第十四条は「法の下の平等」をうたい、国連の障害者権利条約第四条は「この条約と両立しないかかる行為又は慣行も差し控えること」と明記している。障害者基本法は、精神障害者も「障害者」と規定している。障害者差別解消法は、「差別の解消」を宣言している。障害者が移動をする際に公共交通機関の役割は必要不可欠なものとなつてゐる。現在、身体・知的障害者に適用され

第一三五八号 平成三十一年四月二十五日受理

建設業法に基づく下請取引適正化に関する請願

請願者 埼玉県三郷市 久保修 外九百五十三名

この請願の趣旨は、第五七九号と同じである。

第一三五八号 平成三十一年四月二十五日受理

精神障害者の交通運賃に関する請願

請願者 大分市 公益社団法人大分県精神保健福祉社会会長 藤波志郎

この請願の趣旨は、第五七九号と同じである。

第一三五八号 平成三十一年四月二十五日受理

精神障害者の交通運賃に関する請願

請願者 大分市 公益社団法人大分県精神保健福祉社会会長 藤波志郎

この請願の趣旨は、第五七九号と同じである。

第一三五八号 平成三十一年四月二十五日受理

精神障害者の交通運賃に関する請願

請願者 大分市 公益社団法人大分県精神保健福祉社会会長 藤波志郎

てはいる交通運賃割引制度から精神障害者は除外されている。国においては、憲法・条約・国内法の理念や条文、また、三障害一元化の趣旨を踏まえて、JRその他の鉄道、航空機、旅客船及びタクシーの各運賃、高速道路その他の有料道路の通行料金に関わる交通運賃割引制度を精神障害者にも適用されるよう適切な措置を講じることを強く求めること。

については、次の事項について実現を図られたい。

一、精神障害者も身体・知的障害者と同等にJRなど交通運賃割引制度の適用対象にすること。

第一三七九号 平成三十年四月二十六日受理
建設業法に基づく下請取引適正化に関する請願

請願者 埼玉県児玉郡神川町 松本勝利

外千五百四十三名

紹介議員

福島みづほ君

この請願の趣旨は、第五七九号と同じである。

第一三八〇号 平成三十年四月二十六日受理
建設業法に基づく下請取引適正化に関する請願

請願者 埼玉県加須市 佐々木正 外五百

八十二名

紹介議員

仁比 聰平君

この請願の趣旨は、第五七九号と同じである。

平成三十年六月五日印刷

平成三十年六月六日發行

參議院事務局

印刷者 国立印刷局

U