

第百九十七回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第 二 号

平成三十年十一月十六日(金曜日)

午前九時一分開議

出席委員

委員長 谷 公一君

理事 伊藤 忠彦君 理事 岩田 和親君

理事 金子 恭之君 理事 根本 幸典君

理事 松本 文明君 理事 矢上 雅義君

理事 津村 啓介君 理事 中野 洋昌君

理事 秋本 真利君 理事 安藤 高夫君

理事 鬼木 誠君 理事 加藤 鮎子君

理事 門 博文君 理事 神谷 昇君

理事 工藤 彰三君 理事 熊田 裕通君

理事 小島 敏文君 理事 古賀 篤君

理事 田中 英之君 理事 高木 毅君

理事 谷川 とむ君 理事 津島 淳君

理事 土屋 品子君 理事 中谷 真一君

理事 野中 厚君 理事 鳩山 二郎君

理事 福田 達夫君 理事 藤井比早之君

理事 古田 圭一君 理事 細田 健一君

理事 三谷 英弘君 理事 宮内 秀樹君

理事 望月 義夫君 理事 盛山 正仁君

理事 八木 哲也君 理事 築 和生君

理事 荒井 聰君 理事 福田 昭夫君

理事 道下 大樹君 理事 森山 浩行君

理事 浅野 哲君 理事 伊藤 俊輔君

理事 小宮山泰子君 理事 下条 みつ君

理事 関 健一郎君 理事 伊藤 渉君

理事 北側 一雄君 理事 もとむら賢太郎君

理事 宮本 岳志君 理事 井上 英孝君

国土交通大臣

国務大臣

(海洋政策担当)

内閣府副大臣

国土交通副大臣

石井 啓一君

宮腰 光寛君

左藤 章君

大塚 高司君

国土交通副大臣

防衛副大臣

内閣府大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

(内閣官房国土強靱化推進

室審議官)

政府参考人

(総務省自治行政局選挙部

長)

政府参考人

(国土交通省大臣官房長)

政府参考人

(国土交通省大臣官房技術

審議官)

政府参考人

(国土交通省総合政策局長)

政府参考人

(国土交通省総合政策局長)

政府参考人

(国土交通省水管理・国土

保全局長)

政府参考人

(国土交通省道路局長)

政府参考人

(国土交通省住宅局長)

政府参考人

(国土交通省鉄道局長)

政府参考人

(国土交通省自動車局長)

政府参考人

(国土交通省海事局長)

政府参考人

(国土交通省港湾局長)

政府参考人

(国土交通省航空局長)

政府参考人

(国土交通省航空局長)

塚田 一郎君

原田 憲治君

安藤 裕君

工藤 彰三君

田中 英之君

阿達 雅志君

石川 卓弥君

大泉 淳一君

藤井 直樹君

五道 仁実君

栗田 卓也君

野村 正史君

塚原 浩一君

池田 豊人君

石田 優君

蒲生 篤実君

奥田 哲也君

水嶋 智君

下司 弘之君

蝦名 邦晴君

田端 浩君

政府参考人

(気象庁長官)

政府参考人

(海上保安庁次長)

政府参考人

(防衛省大臣官房審議官)

国土交通委員会専門員

委員の異動

十一月十六日

加藤 鮎子君

中谷 真一君

福田 達夫君

宮内 秀樹君

山本 公一君

小宮山泰子君

同日

安藤 高夫君

熊田 裕通君

野中 厚君

古田 圭一君

細田 健一君

同日

関 健一郎君

同日

津島 淳君

浅野 哲君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

同日

八木 哲也君

橋田 俊彦君

一見 勝之君

森田 治男君

山崎 治君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

は本委員会に付託された。

五号)

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る

海域の利用の促進に関する法律案(内閣提出第

五号)

国土交通行政の基本施策に関する件

○谷委員長 これより会議を開きます。

国土交通行政の基本施策に関する件について調

査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として、国

土交通省大臣官房長藤井直樹君、同じく大臣官房

技術審議官五道仁実君、総合政策局長栗田卓也

君、土地・建設産業局長野村正史君、水管理・国

土保全局長塚原浩一君、道路局長池田豊人君、住

宅局長石田優君、鉄道局長蒲生篤実君、自動車局

長奥田哲也君、海事局長水嶋智君、港湾局長下司

弘之君、航空局長蝦名邦晴君、観光庁長官田端浩

君、気象庁長官橋田俊彦君、海上保安庁次長一見

勝之君、内閣官房国土強靱化推進室審議官石川卓

弥君、防衛省大臣官房審議官森田治男君、以上十

七名の出席を求め、説明を聴取したいと存じま

す。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○谷委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のように決しました。

○谷委員長 質疑の申出がありますので、順次こ

れを許します。伊藤忠彦君。

○伊藤(忠)委員 おはようございます。自由民主

党の伊藤忠彦でございます。

大臣所信につきまして、何点かお尋ねを申し上げますと存じます。

本日の質疑につきましては、ことしの災害対応、そしてまた、安心、安全にかかわります案件が幾つか出てまいりましたので、そのことについて、また、それを通じて、国土交通省がこれまで培ってこれました生産性革命に向けてのプロジェクトもやっていただきましたけれども、その先のことについて幾つかお尋ねを申し上げてまいりたいと思います。

本年は、大阪北部地震、平成三十年七月豪雨、台風第二十一号、二十四号、北海道胆振東部地震により、全国各地で甚大な被害が発生をいたしております。お亡くなりになられた方の御冥福をお祈り申し上げますとともに、その御家族、被災されました皆様方に心からまずお見舞いを申し上げます。おきたいというふうに思います。

まず、防災、減災の取組について伺いたいと存じます。

大臣所信の最初に触れておられます大規模災害からの復興や防災・減災対策については、まさに待ったなしの課題であります。

本年は非常に多くの災害が発生をいたしました。昨年の九州北部豪雨など近年の甚大な自然災害を考えますと、ことしだけが特別な年であったというわけではない、それは明らかであります。これまでの、いつ起こるか分からないが、備えあつて憂いなしというタイミングの防災の考え方では対応し切れない、そういうときを迎えていると思います。むしろ、常時こうした対応を考えなければ国民の安心、安全を確保することができない時代に入ったと見るべきだと思います。

気候変動の影響につきまして、集中豪雨の増加や洪水発生危険性の増加が指摘されております。気候変動は洪水など自然災害の発生にどのような影響を及ぼすのか、そして、その傾向は今後どのように変化をしていくのか、まず見解を伺います。

○橋田政府参考人 お答えいたします。

近年、災害をもたらすような短時間の強い雨、大雨の発生回数には明瞭な増加傾向があらわれております。

例えばアメダスの観測では、この三十年余りの変化を見ますと、一時間当たり五十ミリ以上の非常に激しい雨の発生回数は約一・四倍に増加しております。このような増加傾向には地球温暖化が影響している可能性がおります。

気象庁では、地球温暖化をもたらす温室効果ガスの排出が高いレベルで続く場合の将来の気候の変化を予測計算をしております。この最新の結果では、一時間当たり五十ミリ以上の短時間の強い雨、あるいは一日当たり二百ミリ以上の大雨の発生頻度が、今世紀末には二十世紀末の二倍以上になると予測しております。これに伴い、豪雨災害の拡大が懸念される状況であります。

今後とも、気候変動の監視、予測に努めてまいります。

○伊藤忠委員 ただいま気象庁より、答弁によれば、これは、傾向はほとんど拡大していく、そういうことを認識をさせていただいたところでございます。

平成三十年七月の豪雨では、大きな雨が広範囲に、かつ長時間継続し、またダムは放流などもございまして、西日本を中心に河川の氾濫、土砂災害が発生をいたしました。甚大な被害をもたらしたわけでございます。

今後、水害、土砂災害等の頻発、激甚化が懸念をされております。最近のこれまでの災害の教訓を生かしまして、今後の治水対策をどう進めていくのか、ダムの放流のあり方も含めまして、御見解を伺いたいと存じます。

○大塚副大臣 お答えをいたします。

国土交通省では、平成二十七年関東・東北豪雨を受けまして、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、社会全体で洪水に備えるということでございます。また、水防災意識を社会を再構築するための取組を進めてまいりま

す。

また、平成三十年七月豪雨では、西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨となり、広域のかつ同時多発的に水害、土砂災害が発生し、逃げおくれる人的被害や社会経済被害が発生をいたしました。

これらの災害にハード、ソフト両面から対応するために、本年九月に、対策の方向性を総合的に検討する委員会を設置し、年内に取りまとめたいと予定をしております。その結果も踏まえまして、水防災意識社会を再構築するための取組を充実させてまいります。

また、御指摘ございましたダムの放流につきましては、本来にさまざまな方向から御指摘をいただいておりますが、国土交通省といたしましては、ダムの下流で甚大な被害が発生したことは重く受けとめております。

そうした中で、学識経験者等により構成される検討委員会を九月に設置をいたしております。この検討会におきまして、住民の避難行動につながるようにダムに関する情報等を改善すること、利水のための容量を、関係者の協力のもと、洪水調節に更に活用することなどの意見をいただいております。更に検討を進めた上で、年内を目途に提言をまとめていく予定でございます。その結果を踏まえまして、具体的な対策を進めてまいります。

引き続き、水災害から国民の生命と財産を守るため、全力を挙げて防災・減災対策に取り組んでまいります。

○伊藤忠委員 先ほど気象庁からも、雨の量がふえていく、そしてまた、これがとどまることなく大きな影響を及ぼす。そんな中で、少し老朽化したダムも多いわけでございますけれども、私たち、今までにない手当てをしなければならぬ中の一の手段としてのダムの放流というのがござ

います。ぜひ、ただいまお話がございましたとおり、地域の人たちに對する情報提供のことも含めて、

しっかりと、命を守るための水害対策実行に向けて、私たちも努力をしなければなりません。よろしく御願いを申し上げます。

重要インフラの緊急点検について伺いをいたします。

本年一連の自然災害において明らかになった問題点を踏まえまして、安倍総理の指示のもとに、本年九月より、災害時の重要インフラの機能確保について緊急点検を実施中でございます。本年十一月末を目途に対策が取りまとめられる、先ほど副大臣からもお話ございました。

我が国がこれまで築いてきたインフラについては、今後老朽化が急速に進行することに加えまして、近年相次ぐ自然災害により大きなダメージを受けている状況でございます。防災、減災、国土強靱化のための取組は不可欠であります。また、今後、高齢社会を見据え、より迅速な避難や災害時の情報提供の方法など、ソフト面での対策の強化充実も必要となつてまいります。

重要インフラの緊急点検は、全体で百三十項目に上りますが、国土交通省については、道路、鉄道、港湾、空港など交通インフラ、河川そして砂防などの防災インフラなど、六十三項目にも上つていて対象があるわけでございます。国民生活に密着した分野を担当する国土交通省における取組は極めて重要だと言わなければなりません。

さて、ここで、重要インフラ緊急点検について、具体的な点検内容、点検の進捗状況についてコンパクトにお答えをいただければありがたいと思います。よろしく御願います。

○石川政府参考人 お答え申し上げます。

平成三十年の七月豪雨、平成三十年台風第二十一号、北海道胆振東部地震など、最近の災害による国民生活への影響を踏まえ、重要インフラの点検に関する関係閣僚会議において、電力インフラ、交通インフラを始めとする重要インフラの災害時の機能確保について緊急点検を行い、対応方策を取りまとめよう、総理指示があったところでございます。

これを受けて、空港、港湾、河川、道路のほか、電力、病院、通信、農業などのインフラを対象といたしまして、非常用電源、浸水対策、施設の耐震化などについて、国土交通省を始め計十二府省庁において、十月末現在で百三十項目の重要インフラの緊急点検を実施しているところでございます。

その結果と対応方策は十一月末を目途に取りまとめる予定であり、現在、内閣官房におきまして、関係府省庁と調整しつつ、取りまとめ作業を進めているところでございます。

○伊藤(忠)委員 重要インフラの緊急点検の結果を踏まえまして、これから三年間で集中的な対策を講ずるということになっておりますが、三年間の対策後においても、到底三年間で事が足るとは私は思っておりません。緊急点検の結果を踏まえつつ、第二弾の補正予算、そして平成三十一年度の予算、その後の予算についても含めて、十分な公共事業予算の確保をいたしまして、防災・減災対策を更に強化していく必要があると考えられますが、大臣の御決意をお伺いしたいと存じます。

○石井国務大臣 昨年の九州北部豪雨、本年の平成三十年七月豪雨、台風第二十一号、北海道胆振東部地震など、地域に深刻な影響を与える大きな災害が続いております。

現在、総理からの御指示を踏まえ、交通インフラや防災関係インフラ等の重要インフラを対象に、災害時の機能確保について、ソフト、ハードの両面から緊急点検を実施しております。

現在実施中の点検で明らかになってきた課題を踏まえまして、災害から命を守るために必要なりスク情報の充実、旅客への情報提供体制の強化などのソフト対策、さらに、人命への危険性が高い箇所、堤防強化対策、道路のり面、鉄道の隣接斜面等の防災対策、ターミナルや電源設備の浸水、耐震対策、鉄道河川橋梁の流失、傾斜対策などのハード対策を組み合わせた対応方策の取りまとめを今月末をめどに進めているところであります。

緊急点検の結果や、これまでの災害を通じて培ってまいりました経験や教訓を踏まえまして、災害から国民の命と暮らしを守るため、三年間集中で講じる緊急対策を始めといたしまして、必要な公共事業予算を確保しつつ、現場力を最大限活用し、総力を挙げて防災・減災対策に取り組んでまいりたいと考えております。

○伊藤(忠)委員 私ども自由民主党では、二〇一年のあの東北大震災の前に、津波のことでは実は国土強靱化のスタートを切っております。ずっとやってまいりました結果を申し上げれば、地震、津波から、台風、風水害、本当に多くの災害が加わりまして、手当てをしていかなければならないことが次々に目の前にやっております。大臣がおっしゃったとおり、いろいろな方策を講じながら、こうしたことで国民の命を守っていけるように、しっかりと先手先手の手はずを整えていけるよう、私たちが努力をしてまいらなければならぬ、そう思った次第でございます。

続きまして、近年の、安心と安全を脅かす不適切事例が相次いでいることについてお伺いをしたいと存じます。

最近では、KYB株式会社等による免震・制振ダンパーの不正、あるいはANAやJAL等のパイロットによる飲酒、SUBARUを始めとする自動車メーカーの完成検査での不正などが連日新聞をにぎわせております。どれも、人の命にかかわる、安全、安心が危ぶまれる出来事でございます。

KYB、川金ホールディングスによる免震・制振オイルダンパーの不適切事案では、問題となる物件に、国土交通省が入る中央合同庁舎三号館を始め、災害発生時の拠点となるべき地方自治体の庁舎や、地域医療の中核を担う病院、災害情報の伝達を担うNHK放送局などまで、次々に含まれている事実が発覚をしております。問題物件の全容はもちろん、ダンパーの取りかえがいつまでに終わるかも明確でない状況でございます。首都直下型地震や南海トラフ地震等について万全

の備えが必要である今、建築物の安全性に対する国民の信頼を大きく損なうものとなっております。国民の信頼の回復に向け、国土交通省として、本件につきましてどのような取組をしていくのか、見解を伺います。

○石田政府参考人 お答えさせていただきます。KYB、川金コアテックなどにおいて、出荷時の検査データを改ざんし、大臣認定や顧客との契約に不適合又は適合が確認できない免震・制振オイルダンパーが出荷されていたことは、所有者や使用者などに不安を与えるだけでなく、建築物の安全、安心に対します国民の信頼を揺るがす行為であつて、極めて遺憾であります。

国土交通省としては、まずは第一に、建築物の所有者などの不安を払拭し、その上で、同様の事案の再発防止に取り組む必要があると考えております。

一点目の、建物の所有者などの不安の払拭に向けては、国土交通省より関係各社に対して、事案の発覚後直ちに、所有者など関係者に丁寧な説明すること、構造の安全性の確認を行うこと、迅速な交換を実施すること、出荷製品の品質の確保、相談窓口の設置などを指示しているところでございます。特に、交換の実施に当たっては、所有者と調整の上で、交換計画を策定し、国土交通省に報告を行うよう求めているところでございます。

二点目の、同様の事案の再発防止につきましては、各社に対して、原因究明及び再発防止策の提出を指示するとともに、専門的な見地から国土交通省に対して提言を行っていただくことを目的として、外部有識者委員会を設置し、去る十一月九日に第一回目の開催をさせていただきました。今後は、事業者が設置した外部調査委員会などによる原因究明の取りまとめの状況なども踏まえた上で検討を進め、年度内をめどに委員会から報告いただく予定としており、国土交通省としては、いただいた提言を踏まえて、国民の信頼回復

に向けて必要な措置を講じてまいります。

○伊藤(忠)委員 これは、ぜひ、交換が完了するということが極めて重要です。そして、それを知らせるということが国民の皆さんには安心につながります。交換完了宣言というのは、しっかりと、国土交通省も責任を持って事業者と取り組んで完了させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

続いて、パイロットの件でございます。パイロットの飲酒によるトラブルが相次いでおります。ANAウイングスのパイロットは、沖縄で飲酒をし、体調不良により翌朝の乗務ができず、出発遅延を生じました。JALのパイロットにおいては、アルコール検査で規定値を大幅に超える状態で乗務しようとして、ヒースロー空港で警察に拘束をされました。一昨日の十四日も、スカイマークの機長からアルコール検査で陽性反応があり、出発が遅延する事案が発生をいたしました。

このような言語道断の事案がたび重なっていることは、航空の安全を脅かすゆゆしい状態であり、航空会社に対して毅然たる対応を求めるべきかと存じますが、このことについて見解をお聞かせいただきたいと存じます。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

運航乗務員の飲酒に起因いたします不適切な事案が連続して発生したことは、航空の安全を脅かす重大な事案であると強く認識をいたしております。

これらの事案を受けまして、各事案発覚後直ちに、ANAウイングス及び日本航空に対しまして、事実関係の詳細調査、コンプライアンス及び法令遵守の徹底を指示いたしますとともに、今日、全ての国内の航空会社に対して、飲酒に関する航空法等の遵守の徹底や、講じた措置の報告を求める文書を出発をいたしております。

また、今日五日には、石井大臣からの御指示も受けまして、全日本空輸及び日本航空の社長に対して、詳細な調査を行うとともに、より効果

的な再発防止策をグループ会社も含めまして早期に実施するよう改めて指示をするともに、この調査結果及び再発防止策を本日、十六日までに報告するよう指示をいたしております。

こうした状況の中で、一昨日、スカイマークにおきましても運航乗務員の飲酒に起因する不適切な事案が発生しておりまして、昨日、同社の社長に対し、事実関係の調査及び再発防止策を早急に報告するよう指示をいたしたところでございます。

さらに、今回の事案を踏まえまして、石井大臣からの御指示も受けまして、数値基準の新設やアルコルチェックの義務づけなど新たな基準を検討する有識者検討会を早期に設置をいたしまして、年内にも運航乗務員の飲酒に関する基準案を策定するよう、今月二十日に第一回の検討会を開催して検討を進め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、航空の安全に対する信頼をできる限り早期に復旧できますよう、必要な措置を講じてまいりたいと考えております。

○伊藤忠委員 空は、全自動で飛んでいるわけではありません。人が運航しております。極めて重要なポイントでございますので、しっかりと航空局として指導していただきますように、そして安全を、安心を確保していただけるように、よろしく願いを申し上げます。

続きまして、自動車の完成検査をめぐる不正が後を絶ちません。国土交通省は、これだけ各社で不祥事が続くことを真摯に受けとめていただきまして、完成検査のルールや国の監督を強化するのはもちろんのことですが、自動車メーカーの経営にまで踏み込んでいただきまして再発防止を徹底するべきだと考えますが、まず御見解を伺いたいと存じます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のいわゆる完成検査につきましては、自動車メーカーが国にかりまして自動車の保安基準適合性を確認するものでございまして、厳正に

実施されることが必要であるにもかかわらず、昨年の秋以降、複数のメーカーにおいて不適切事案が継続していることは極めて遺憾でございます。自動車メーカーにおきまして不適切事案が継続していることにつきましては、自動車製造業界全体の構造的かつ体質的な問題に起因するのではないかと厳しい視線が向けられかねない重大な問題であると認識をいたしております。

これら不適切事案の再発防止を図るためには、御指摘のとおり、自動車メーカーの経営にまで踏み込むことが重要であるというふうに考えております。ことし三月二十日の「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース中間とりまとめ」におきまして、経営層が自動車関連法規の遵守及びコンプライアンスの徹底を含む内部統制の構築を行うなど、積極的に関与していく必要があると指摘をされておりました。適切な完成検査の確保のためには、会社の施策が不適切な取扱いを発生させるリスクにまで目を向けながら、現場の第一線までコンプライアンス重視を浸透させることを含めまして、経営層のリーダーシップのもと、実効性のある対策が必要であるというふうに考えております。

なお、SUBARUにつきましては、完成検査の現場業務の把握、管理について再点検を行う等、必要な措置を講ずる必要があることから、一昨日、大臣より、経営層の責任の重大さを指摘しつつ、道路運送車両法に基づく自動車型式指定規則による完成検査の実施に関する改善の勧告を行ったところでございます。今後、国土交通省といたしましては、十月十二日に公布いたしました、完成検査の確実な実施のための省令改正の内容の着実な実施により、ルールの遵守と不正の防止を図るとともに、これに加えて、経営層に対する取組状況の聴取でありますとか効果的な監査の実施に取り組み等により、適切な完成検査の確保を図ってまいりたいというふうに考えております。

○伊藤忠委員 私たちの国は、すぐれた技術を持った物づくりの企業によって、すばらしい経済成長を遂げました。そこから、安全とか検査とかというところがなぜ割れ落ちていくのか、ここをやはりよく私たちが見直していかなければならない。単に国土交通省だけの問題ではないとは思いますが、しかし、検査という、安全というところについて、私たち、国土交通省がやらなければならないことについて、しっかりと、そういうことを、失ってしまったものを取り返すことができるように、ぜひよろしく願いを申し上げます。

安全、安心を損なうということは、今申し上げましたけれども、みずからの企業の命運を左右しかねないはずの企業において、あえて不正はなぜ起きたのか。一方、不適切事案を起こした各社の調査報告書では、品質の根幹である検査データに不正を加えた背景として、設備の老朽化や人材不足が挙げられております。

私は、国内の、物づくりの力が衰える工場になって、我が国の競争力の源泉である技術力の低下が、そう見えてしまうというこの現実化が大変危ういことだと感じております。こうした、あつてはならないことが頻発していることに強く危機を感じているものであります。

国土交通省としては、まずは、一連の不祥事を起こした企業を厳しく監督し、今後、似たような事案が発生しないよう再発防止を完全に講じていただくことが重要だと考えますが、人員不足や技術力の低下といった構造的な課題への対策が講じられなければ、根本的な解決にはなりません。そのためには、働き手の減少を上回る生産性の向上を促す政策が必要だと考えますが、国土交通省の行政の分野において、安全、安心にもつながる我が国の企業の生産性を高めるための取組について、大臣にお伺いをしてまいりたいと思っております。

生産性を高めるための取組にあわせて、産業の担い手である人材を確保するための取組も必要だ

と考えております。大臣は、所信におかれまして、生産性向上の取組に加え、担い手の確保、育成に向けた取組についても述べられ、新しい制度による外国人材の受入れについて、建設業、造船業、宿泊業等の分野における対応を検討されておられます。最後に、国土交通分野における新たな在留資格による外国人材の活用に対する大臣の御期待と、国土交通省の今後の取組についても含めてお答えをいただければありがたいと思います。よろしくお願いいたします。

○石井国務大臣 二つの御質問をいただきました。

まずは、一連の不適切事案を起こした企業に対しましては、厳正に対処するとともに、原因究明、再発防止に全力で取り組んでまいります。

人口減少、超高齢化社会を迎える我が国では、潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくため、働き手の減少を上回る生産性の向上が求められております。加えて、産業の中長期的な担い手の確保、育成等に向けまして働き方改革を進めることも重要であり、この点からも生産性の向上が喫緊の課題であります。

このため、例えば建設業では、適切な工期の設定や週休二日の実現、適切な賃金水準の確保、社会保険の加入徹底等を、まず直轄工事で率先して取り組んでおります。また、建設現場の生産性向上を図るi-Constructionの推進等によりまして、ICTの活用や施工時期の平準化等を進めております。

また、国土交通省全体といたしましては、平成二十八年を生産性革命元年と位置づけまして、私を本部長といたします国土交通省生産性革命本部を設置をし、これまで三十一の先進的な生産性革命プロジェクトを定めまして、強力に推進をしているところであります。

今後とも、国土交通省のあらゆる分野における生産性革命のさらなる推進を通じて、持続的な経済成長や豊かな国民生活の実現に加え、国民の安全、安心の確保に努めてまいりたいと考えて

おります。

また、国土交通省所管の一部の分野におきましては、近い将来の高齢者の大量退職や生産年齢人口の減少等により、現場における担い手を確保していくことが重要な課題となっております。

このため、国土交通省では、業種ごとに異なる雇用情勢、政策的な要素、業種の特長、事情等を踏まえまして、建設業、造船、舶用工業、自動車整備業、航空業、宿泊業の五分野における新たな在留資格による外国人材の受入れを検討しております。

今回の新たな在留資格による外国人材の受入れは、生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお労働力が不足する分野を対象とするものとされております。

国土交通省におきましては、これらの取組が着実に進むよう、しっかりと取り組むことも重要と考えております。

これらの分野におきまして人手不足が我が国の経済社会基盤の持続可能性を阻害しないよう、法務省を始めとする関係機関と連携をいたしまして、しっかりと準備を進めてまいりたいと考えております。

○伊藤(忠)委員 国土交通省は、我が国の安全と安心をつくり上げていく大切な基盤であるということを確認していただきまして、これからの経済成長に向けて、またしっかりと頑張ってくださいと思います。

以上、終わります。ありがとうございました。

○谷委員長 次に、中野洋昌君。

○中野委員 公明党の中野洋昌でございます。今回初めて国土交通委員会に所属をさせていただきました。どうか御指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

それでは、早速質問に入らせていただきます。ことしは大変に災害の多い年でもございました。振り返りますれば、大阪北部地震もございました。そして、西日本を中心とした七月の豪雨、そして台風二十一号、北海道胆振東部地震を始

め、大変に多くの災害がございました。亡くなられた方々に改めて哀悼の意を表するとともに、被災された皆様に心からお見舞いを申し上げます次第でございます。

国土交通省におきましては、こうした災害の復興復興、まずは全力をしっかりと尽くしていただきたいということを冒頭お願いを申し上げる次第でございます。

私も公明党は、非常に災害も激甚化をしている、こういう状況の中で、防災、減災、復興、こうした取組を改めて政治の主流、社会の主流へ押し上げていかないといけない、こういうことを今訴えさせていただいております。それが実現をしていくために全力を尽くしてまいる決意でございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

まず冒頭、防災、減災に関して質問をさせていただきます。

このたび、西日本を中心とした七月豪雨、私の地元である兵庫県も大変な被害がございましたけれども、これを見てもわかりますとおり、雨の降り方が非常に激甚化をしておるといのが現状であるというふうに思います。この集中豪雨の対策、ハード、ソフトともにしっかりと進めていかないといけない、こういうことであるというふうに思います。

現在、さまざまなインフラを総点検をしていただいております。ハードに関しては、今後集中的にこれを投資をしていく、こういうことも示されておりますけれども、ソフトの取組というのも非常に重要であるというふうに考えております。

例えば、地元の兵庫県では、神戸新聞が、実際に被害があった、土石流が起きた地域、ここに対してはアンケートを実施をいたしました。そうしたところ、実際に避難勧告が出たのを知っていたか知っていなかったか、こういうアンケートをとりますと、本当に土石流が起きた地域ではございますけれども、知っていた方が四割だった、こういう現状がございました。この四割の方の中、実際にどのくらいの方が避難をしたのか。これに

関してはわずか一五%ということでございます。

これは、避難勧告が起きた全域の話ではなくて、実際に土石流が起きた地域でございますので、かなり危険性が高いであろうというふうに恐らく地元の方も認識をされていた地域ではありますけれども、こうした結果ということでございます。やはり避難のあり方ということも含めて対策を抜本的に強化をしていかないといけない、このように思っております。

我が党が推進をしておりますマイタイムラインという取組もございます。それぞれの個人に落とし込んで、どういう状況になればどういう対応をしていくのか、こういうことを個々人の方でやり準備をしていただく、こういう取組も非常に大事でございます。こういうことも含めてさまざまな対策を講じる必要がある、このように思います。

集中豪雨対策の今後の進め方ということで、まずは石井国土交通大臣に答弁いただきたいというふうに思います。

○石井国土交通大臣 国土交通省におきましては、平成二十七年の開東・東北豪雨を受けて、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するとの考え方に立ちまして、社会全体で洪水に備える水防防災意識社会を再構築するための取組を進めております。

このような中、本年七月の豪雨では、西日本を中心に広域的かつ同時多発的に水害、土砂災害が発生をいたしまして、多数の犠牲者が出るなど痛ましい被害が発生をいたしました。

この豪雨で明らかとなりました、広範囲に長時間継続した大雨により各地で水害や土砂災害が複合的に発生、またハザードマップ等のリスク情報が住民の避難につながっていない、こういった課題につきまして社会資本整備審議会等で検討を進めているところでございます。

委員御指摘の、住民みずから作成する避難計画でありますマイタイムラインにつきましては、

住民一人一人が適切な避難行動をとっていただくために重要な取組と認識をしており、自治体を始めとする関係機関と連携をして充実を図ってまいりたいと考えております。

また、住民お一人一人に適切に情報を届けることが重要であり、そのため、テレビ、ラジオ、インターネット関係企業など、情報伝達を担うメディア関係者との連携を図ってまいりたいと考えております。

国土交通省では、年内をめどに対応方針を取りまとめまして、ハード、ソフト両面から水防意識社会再構築に向けた取組を更に加速させてまいりたいと思います。

○中野委員 年内をめどにしっかりと対策を国交省の方でも考えていただくということで、答弁もございました。

やはり、この集中豪雨対策、国としてもしっかりと対応を示し、そして、それぞれの自治体でも取り組む必要があるというふうに思っております。私も公明党、それぞれの地方の議会におきましても、しっかりとネットワークの力、こういうものを発揮をいたしまして防災、減災に尽くしてまいりたい、こういう決意をまずは申し述べさせていただきます。

続きまして、高潮対策について質問をしたいというふうに思います。

台風二十一号、大変な被害が生じました。私の地元では、兵庫県尼崎市でございまして、飛来物等によりまして電線がかなり切れたりしまして、非常な停電というものも生じた。それとともに、やはり高潮による被害というのも大変大きなものがございます。

ニュースで大きく取り上げられました関西国際空港、これについても大きな被害が出たということで、復旧に全力を尽くしていただき、早期の復旧ということをやりたいだいておられますけれども、交通機関にも大変に大きな支障も生じておりましたし、やはり防潮堤、こういうものを実際に

乗り越えて被害が出た部分もございました。

この防潮堤の高さの再点検あるいは必要な対策、こういうものはもちろん国交省としてはしっかり進めていただきたい、このように考えておりますけれども、神戸港など、防潮堤のいわゆる外の部分、堤外地、この部分も今回かなり大きな被害が出たというふうに思っております。

こうしたところ、日本の港というのは本当に物流そして国民生活を支える非常に重要なインフラでございますし、堤外地、防潮堤を高くするだけではなくて、その外の対策というのもしっかり進めていかないとけない。コンテナ、ガントリークレーン、あるいはトラックを始めさまざまなものが流されて非常な被害が出た、こういうこともございます。

今回の補正予算におきましても、こうした被害に対する設備というのに対しては非常にさまざまな支援もしていただいておりますけれども、やはり今後の高潮対策のあり方というののもしっかりと進めていかないとけない、このように思っております。

特に港湾施設におきまして、今後こうした高潮対策をどのように進めていくのかということにつきまして、政府の方から答弁をいただきたいというふうに思います。

○下司政府参考人 お答え申し上げます。

台風二十一号に伴う高潮は、大阪湾における観測地点で第二室戸台風を超える過去最高の潮位を記録し、神戸港等の海岸保全施設より海側、いわゆる堤外地が浸水をいたしました。

この結果、コンテナの倒壊や漂流、電気系設備の故障等が発生し、船舶の出入港や荷役作業を始めたとする港湾の利用が一時的に困難となったことから、港湾における高潮対策の推進は大変重要な課題と認識しております。

現在、国土交通省では、学識経験者等から成る港湾における高潮リスク低減方策検討委員会を開催し、コンテナの効果的な固定方法、電気系設備のかさ上げ、タイムラインの考え方を取り入れた

事前防災行動等について検討を進めているところでございます。

さらに、政府を挙げて実施しております重要インフラの緊急点検の中で、全国の港湾における高潮対策の状況確認を総力を挙げて行っており、その結果を踏まえた対応方策について十一月末を目途に取りまとめる予定となっております。

国土交通省としては、委員会での検討や緊急点検結果を踏まえ、港湾における高潮対策を重点的に進めてまいります。

○中野委員 続きまして、建設業の担い手確保ということと質問をさせていただきます。

現在、新たな外国人労働者の受入れをどうするか、こういう議論もなされておりますけれども、やはり、そもそも建設業というのは非常に人手不足が続いている、有効求人倍率も大変に高いということとございまして、私は、そもそも日本人の担い手をしっかりと確保していくための取組、こういうものをしっかりとしていかなければ建設業が成り立たなくなっていくてしまう、こういう大変に強い危機感を持っております。

私も自公政権の中で、こうした処遇の改善に向けていろいろな取組をしてまいりました。労務単価も引き上げてまいりました。現在、働き方改革ということで、やはり若い方はしっかりと休みがとれる職場でないとなかなか定着をしない、こういうことでございます。

こうした働き方改革などを進めて、建設業の現場というのは、危険とか、そういう三Kというふうには呼ばれておりましたけれども、これを、新しい三K、給与がある、そして休暇があり、そして希望がある、こういうふうな職場にしていけないといけない、こういうことを国交省として力を入れていただきたいと思いますけれども、これをぜひ実現をしていかなければやはり本質的にこの人手不足の対策というのは解決をしていかなければ、このように思っております。

ですので、まずはここにに向けた取組というのを更に加速化をさせていくことが必要なのではない

か、これについて政府に質問したいと思っております。あわせて、現場からこうしたお声もいただきます。

した。実際に建設現場で、働く方の管理体制というのか、こういうものも非常に不十分ではないのか。例えば、現場で働く、誰が一人一人働いているのか、名前も連絡先も把握をできていないんじゃないか、こういうお声をいただいたことがございます。例えば、技能実習生を含め、失踪者が出たであるとか、あるいは急な事故のときになかなか対応がとれないということであるとか、こういうものはやはり現場の管理体制の強化、こういうものも必要なんじゃないか、こういうお声もいただいているところでございます。

この建設業の担い手の確保に向けた取組、現場の管理体制の強化も含めまして、どのような取組を行っていくのかということと答弁いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○野村政府参考人 答弁申し上げます。

建設業は、まさに地域の守り手として国民生活や社会経済を支える役割を担っているところでございまして、その一方で、現在、他産業を上回る高齢化が進んでおまして、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ていくことから、若い年齢層からの入職者の確保が喫緊の課題となっているところでございます。

このため、業界とも連携しながら、適切な賃金水準の確保や、あるいは社会保険への加入徹底など、処遇改善につながる取組を推進するほか、適正な工期設定、あるいは施工時期の平準化などによる長時間労働の是正など、建設業における働き方改革について取組を進めているところでございます。

また、建設現場における建設技能者の氏名、連絡先などが把握できていないという御指摘に関しましてでございますけれども、現在、技能労働者に係るデータベースの役割を果たす建設キャリアアップシステムの構築を来年度からの本運用に向けて鋭意進めているところでございまして、このシステムを活用することにより、現場に入場する技能

労働者一人一人の情報を特定することが可能となります。

今後は、このシステムによって技能者の就業履歴や保有資格を業界横断的に蓄積し、適正な評価と処遇を受けられる環境の整備を図ってまいりたいと考えております。業界とも連携しながらシステムの構築とその普及を推進してまいります。

国土交通省としては、これらの施策を通じて、委員御指摘のとおり、給料がよく、休暇がとれ、そして希望が持てるような魅力ある産業へと変えていけるよう、取組をこれからも進めてまいりたいと考えております。

○中野委員 いわゆる新三Kに向けた取組、やはりかけ声倒れでは私はいけないというふうに思います。これがしっかりと実を結ぶように取組を進めていただきたいと思います。

時間も残り五分になってまいりましたので、少しスピードも進めてまいりますけれども、運送業、トラック業に関する働き方改革について、これも質問させていただきますというふうに思います。

長時間労働が常態化をしている、適正な運賃が収受できない、いろいろなお声をいただいております。働き方改革を進めないとけないというところを私も国会でも訴えておりました。

しかし、発荷主、着荷主等々、荷主との関係もありまして、なかなか自分の力だけでは変えていけない、こういうお声もいただいております。

国交省におきましても、標準運送約款を改正をしていただいたり、いろいろな取組を進めていただいておりますけれども、まだまだ足りないというのがありますので、このトラックの貨物の運送業の関係を、働き方改革をどのように進めるのかということと国交省の方に答弁いただきたいと思っております。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。トラック運送業の働き方改革におきましては、先生から御指摘いただきましたとおり、荷主や配

送先の都合により荷待ち時間が発生するなどといった業務の特性、取引慣行の問題があるなど、個々の事業者の努力だけでは解決できない問題もございいますことから、荷主とも一体となった取組を進めることが大変重要であるというふうに考えております。

このため、国交省では、トラックドライバーの長時間労働の改善や適正取引の推進を図るため、御紹介いただきました標準貨物自動車運送約款の改正でありますとか、荷主勧告制度の新たな運用等について、関係省庁と連名でリーフレットを作成し、関係者に幅広く配布、説明するなどの取組を行っております。

また、厚労省と共同で、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を中央及び各都道府県に設置をいたしまして、特に、各都道府県の協議会におきましては、トラック事業者と荷主も連携した長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を二カ年度にわたって百二件実施をいたしました。この成果につきましては今月六日に公表したところでございまして、関係者に幅広く横展開を図っていききたいというふうに思っております。

またさらに、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におきまして五月に政府行動計画を取りまとめましたけれども、そこも、幅広い関係者が参画したホワイト物流推進運動を実施するなどの施策を推進してまいりたいというふうに考えております。

いずれにしても、今後とも、関係省庁と連携をして、荷主にもしっかり働きかけを行いながら、トラック運送業の働き方改革に取り組んでまいります。

○中野委員 最後に、UR住宅について伺いをしたいというふうに思います。

私も地元にもURがございいますけれども、現在、大変に高齢化も進んでおりまして、年金暮らしの方の割合も非常に高い、こういう状況でございいます。

こうした中で、安心をしてURに住み続けられ

るようにしてほしい、こういう御要望を大変にいただいているところでございます。例えば、その御要望の一つの中に、高齢者向け優良賃貸住宅という、家賃の減額をするような制度がございまして、この期間が二十年で切れるということになっております。これは、一番早い方ですと二〇二〇年に期限が、来年度中に期限が到来をする、こういう住宅もございまして、来年度予算においては何らかの対応をしないといけない、このように考えております。

こうしたことも含めて、安心して住み続けられるUR住宅の確保ということに向けて、今後どのように取り組んでいかれるのかを、大臣に最後に御答弁をいただきたいと思っております。

○石井国務大臣 少子高齢化が進展する中、UR賃貸住宅では、多様な世代が安心して住み続けられるよう、これまでもさまざまな取組を行っております。国もこうした取組に対して支援をして

おります。このうち、委員御指摘の高齢者向け優良賃貸住宅の家賃減額措置につきましては、低所得の入居者に対して行っているところですが、家賃減額に係る国庫補助は、制度上、管理開始から二十年間とされておまして、平成三十二年二月には家賃減額措置の適用が終わる住戸が生じ始めます。

一方、高齢化が進む居住者の住まいの安定の確保を図ることは重要であります。このため、国土交通省では、二十年間の家賃減額措置の終了時点でお住まいの方については、退去するまでの間、減額措置を継続できるよう、必要な予算を平成三十一年度予算概算要求に盛り込んでいるところであります。

○国土交通省としましては、引き続き、URとともに、居住者が安心して住み続けられるよう取り組んでまいり所存であります。

○中野委員 概算要求に盛り込んでいただいているという答弁をいただきまして、ありがとうございます。

URについては、家賃のさらなる低廉化あるい

は支援の拡充、こういうさまざまな御要望もございいますので、また、しっかりと声を受けとめて、大臣にも取組を進めていただきたい、これを最後にお願いを申し上げまして、私の質問とさせていただきます。ありがとうございます。

○谷委員長 次に、福田昭夫君。

○福田昭夫 委員 立憲民主党の福田昭夫でございます。

平成二十八年十二月二十日、最高裁判所第二小法廷で、地方自治法第二百五十一条の七の規定に基づく不作為の違法確認請求事件のびつくりするような判決がありました。判決は、とても民主主義国家の判決とは言えず、政治的なものであります。最高裁判所も、政府の機関である沖縄防衛局が、一般の私人、事業者として、行政不服審査法に基づく請求人としての資格があるものを前提に判決文を書いておられます。これは明らかに違法であります。それはこれから指摘をしてまいりたいと思っております。それは、質問に入ります。

まず、沖縄に米軍海兵隊は必要かであります。防衛副大臣にお伺いをいたします。

一つ目でありまして、新日米ガイドライン、平成二十七年四月に制定をした新日米防衛ガイドラインでありますけれども、離島防衛についてであります。

そこには、離島防衛は自衛隊が主体、米軍は支援、補完と書いてありますけれども、沖縄の海兵隊は一体何をやるのでしょうか。海兵隊は、実動部隊はどこにいてもいいということになっておりまして、既に司令部はグアムの方に移設するようなど準備が進められていくわけでありまして、沖縄に残る実動部隊は何をするのか、お答えをいただきたいと思っております。

○原田副大臣 お答えをいたします。

我が国の国土は多くの島嶼を有しております。我が国の平和と安全を確保する上で、島嶼の防衛は重要な課題でございます。

平成二十七年四月に策定した日米ガイドラインにおいても、自衛隊は、島嶼に対するものを含む

陸上攻撃を阻止、排除するための作戦を主体的に実施し、必要に応じ、島嶼を奪回するための作戦を実施することといたしております。また、米軍は、自衛隊が行うこれらの作戦を支援、補完するための作戦を実施することとしております。

自衛隊と米軍の共同作戦の具体的な態様は、現実の事象に即してさまざまあるもので、島嶼防衛における米海兵隊の具体的な態様について一概に申し上げることはできませんが、例えば……(福田昭夫)委員(簡潔でいいです、簡潔に、もういいです)と呼ぶ。在沖海兵隊ヘリコプターに陸上要員を乗せて現場に急行するなど、そのすぐれた機動性、即応性及び水陸両用作戦能力を生かした作戦を実施し、島嶼防衛において極めて重要な役割を果たすことが可能でありまして……(福田昭夫)委員(もういいですよ、副大臣、いいですよと呼ぶ)○谷委員長 議事の進行は委員長がしております。

○福田(昭)委員 はい。ありがとうございます。副大臣、もっと短く答えてください。そんなに長くありません、回答は。

二つ目でありまして、辺野古は普天間飛行場の代替施設の唯一の解決策だということでありま

す。資料の一をごらんいただきたいと思っておりますが、失礼しました、資料の一ではないですね。辺野古の、返還条件の一つに、普天間飛行場代替施設では確保されない長い滑走路を用いた活動のための緊急時における民間施設の使用の改善、これがなければ辺野古に飛行場をつくっても普天間飛行場は返つてこないというんですね。

この長い滑走路を有する民間の飛行場、その確保のめどがついているのかどうか。どこにもなければ辺野古が完成しても返つてこないわけでありませんが、そうなるかと辺野古が唯一の解決策にならないんですか。そのことについてはどう考えておりますか。簡潔に答えてください。

○原田副大臣 平成二十五年に日米両政府で作成し、公表した、沖縄における在日米軍施設・区域

に関する統合計画においては、普天間飛行場代替施設では確保されない長い滑走路を用いた活動のための緊急時における民間施設の使用の改善が、普天間飛行場の返還条件の一つとして記載をされており。

この緊急時における民間施設の使用の改善につきましては、引き続き米側と協議を進めて、辺野古移設が完了し、米側の運用が開始される段階で普天間飛行場の返還が実現するよう取り組んでまいります。

防衛省としては、辺野古移設完了後も普天間飛行場が返還されないという状況は全く想定をしておりません。

○福田(昭)委員 想定してはいないのはいけれども、約束が決まってもう二十一年もたつのにこの民間飛行場にするのか決まっていなきや、そんなのできっこないんじゃないですか。

それで、三つ目ではありますが、元駐日大使アマコスト氏の指摘についてであります。

資料の一をごらんいただきましたと思いますが、これは平成二十七年六月二十三日、朝日新聞の真鍋弘樹さんというニューヨーク支局長がインタビューした記事であります。

「沖縄に海兵隊は必要か」というタイトルがついております。ここに、時間の関係で短く言うと、政治的コストが高く、嘉手納の空軍基地と違い、戦略的価値に疑問だと。この中でアマコスト氏は、沖縄に海兵隊が必要だというその理由を、納得のいく説明を聞いたことがないと言っています。

これはアマコスト氏がですよ。そしてさらに、二枚目の方を見ていただきますと、安保強化は重要だ、移設強行なら同盟のリスクになると。これは、もし沖縄の人たちがどうしても嫌だということだったら、やはり、厳しいけれども、決断をする必要があるんじゃないか、こういうふうなアマコスト氏は言っているんですね。

この真鍋氏の取材を終えての記事の中には、米国の戦略上、必要不可欠でないとしたら、沖縄に基地を押しとめている本当の理由は何なのか、

理由がよくわからない、このことについてアマコスト氏がその必要性を聞いたことがないと言っていますけれども、防衛省はどう考えているんですか。

○原田(昭)副大臣 政府としては、米国の識者の発言のおおのについてコメントすることは差し控えておきたいと思いますが、沖縄は、米本土、ハワイ等と比較して、東アジアの各地域に近い位置にあると同時に、我が国の周辺諸国との間に一定の距離を置いているという利点を有しており、また、南西諸島のほぼ中央にありまして、我が国のシーレーンにも近いなど、安全保障上極めて重要な位置にございます。

こうした地理上の特徴を有する沖縄に幅広い任務に対応可能な米海兵隊が駐留することは、日米同盟の抑止力を構成する重要な要素でございますし、我が国の平和と安定を確保する上で必要なのと考えております。

普天間飛行場の辺野古移設をめぐる問題の原点は、市街地に位置し、住宅や学校に囲まれて、世界で一番危険とも言われている普天間飛行場の危険性除去と返還でございます。

我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増す中、日米同盟の抑止力の維持と普天間飛行場の危険性除去を考えたとき、辺野古移設が唯一の解決策でありまして、この点については米政府との間で累次にわたり確認をさせていただいておりまして、政府としてこの考え方に変わりはございません。

○福田(昭)委員 原田副大臣、簡潔に言っているんだから、簡潔に答えてください。時間がなくなります。

四つ目ですけれども、二度の沖縄県知事選の結果を受けて、米国と再交渉すべきではないかというところでありますが、実はアマコスト氏も、この二十年、普天間という二流の基地の問題が日米の大きな課題となっていることに当惑を禁じ得ません、もし事故が起きたら日米同盟に壊滅的な影響を及ぼしますと言っています。そして、

政治的なコストも高過ぎるということなんです。先日、玉城新知事がアメリカを訪問して、こういう提案をしています。日米両国と沖縄県の三者による話し合いの場を設けるといふようなことはどうかというのを、アメリカの国務省のマーク・ナッパ副次官補代行を訪ねて、そのように提案をいたしております。

いかがですか、防衛省、政府としても、三者による再交渉をやはりやるべきじゃないかと思うんですが、いかがですか。

○原田(昭)副大臣 お答え申し上げます。今御指摘をいただいた点につきましては、沖縄県当局と話し合いをさせていただいておる最中でございますので、明確な答えは、今こゝでは差し控えておきたいと思っております。

○福田(昭)委員 そのとおりだと思いますが、二回ほど協議をしたようですが、全く何も進まないようですが、しかし、三者による話し合いの場をぜひ設けるべきだということを改めて申し上げておきたいと思っております。

次に、二つ目ですが、行政不服審査法第七条第二項の制定経緯と国の請求人としての資格について質問させていただきます。

一つ目は、行政不服審査法第七条第二項、適用除外の規定についてであります。

資料の二をごらんいただきましたと思います。これは総務省がつくった資料でございますが、これを読んでいただきますとよくわかりますように、行政不服審査法は平成二十六年に改正をしまして、それは、平成五年に制定された行政手続法に、国の機関等が固有の資格において受けた処分を明文で適用除外としてありますので、その経緯も踏まえ、行政不服審査法上も適用関係を明確にする観点から確認的に規定したものであります。

したがって、旧行政不服審査法のとことからそういう趣旨で仕事を進めておりましたけれども、改めて平成二十六年に指定をしたわけでありまして、国が、まさにこの平成五年にすると、国の機関等が、一般の私人、事業者の立場ではなく

固有の資格において受けた処分を適用除外とされている、それが明文化されたものであります。国土交通大臣はそういう認識をされておりますか。

○石井(昭)副大臣 今委員がお示しをいただいた資料にもございますとおり、行政機関が一般の私人、事業者と同様の立場で処分の相手方となった場合には不服申立てをすることができ、一般の私人、事業者が立ち得ないような立場、固有の資格において処分の相手方になる場合には不服申立てをすることができないということは承知をしております。

今回の埋立承認の撤回につきまして、沖縄防衛局は、行政不服審査法第二条の処分を受けたものであつて、固有の資格、すなわち一般私人が立ち得ないような立場で撤回を受けたものではないと認められることから、審査請求をすることができると判断をしたところであります。

○福田(昭)委員 全くおかしい解釈ですね。

二つ目の方へ行きますけれども、埋立承認撤回の処分は、沖縄防衛局が固有の資格においた処分であります。後からまた質問の中で明らかにしていきますが、ですから、行政不服審査法に基づく請求人としての資格がないと私は考えております。

それでは、ここで伺いますけれども、ここでもちよつと、通告しておりますが、防衛副大臣、突然ですけれども、普天間の代替施設、辺野古の飛行場は一般の私人、事業者にもできますか、いかがですか。簡単な答えだからで結構です。

○森田(昭)副大臣 お答えを申し上げます。

沖縄防衛局が受けました埋立承認の撤回処分につきましては、一般私人たる事業者が埋立ての免許につきまして撤回処分を受けるのと同様に、埋立てを行うことができる法的地位を失わせるものでございますので、一般私人が権利利益を害された場合と同様で、行政不服審査法に基づき、審査庁である国土交通大臣に審査請求を申し立てたものでございます。

それによる影響につきまして、普天間飛行場の危険性の除去が困難となることや、我が国の安全保障体制への悪影響を主張したものでござい

ます。

○福田(昭)委員 そんなこと、本当、一般人がやるわけないでしょう。沖縄防衛局の仕事でし

よう。沖縄防衛局がやる仕事でしよう、普天間の代替施設をつくるのは。違うんですか。一般人が飛行場をつくれるんですか、どうなんですか。短く

いいよ。

○森田政府参考人 沖縄防衛局につきましては、普天間飛行場代替施設建設事業の事業者として審査請求を行ったものでござい

ます。

○福田(昭)委員 おかしいでしょう。沖縄防衛局にしか普天間の代替施設でできないんですよ。だから、国の固有の資格でしかできない、固有の事務なん

です。

三番目、次に行きますけれども、行政不服審査法に基づく執行停止申立書の有効性についてであります。

まず一つ目ですけれども、石井大臣の基本的認識をお伺いします。

平成三十年十月十六日、沖縄防衛局長中嶋浩一郎から国土交通大臣宛て、執行停止申立書が出されておるわけですが、沖縄防衛局長は一般の私人、事業者として審査請求してきたと考えているんですか、お聞かせください。

○石井国務大臣 行政不服審査法第二条において、審査請求をすることができるときは、行政の処分が違法である者として規定をしております。すなわち、沖縄防衛局のような国の機関でありまして、この行政不服審査法第二条で言うところの処分を受けたものと言え

れた平成二十八年の最高裁判決におきましては、承認の取消しが処分であることを踏まえた判断を行っております。今回の承認の撤回も、埋立てをなし得る法的地位を失わせる点で承認の取消しと変わらないことから、沖縄防衛局は行政不服審査法第二条の処分を受けたものと言え

ます。

したが、今回の承認の撤回について審査請求ができるかと判断をしたところであり

ます。

○福田(昭)委員 そんな法律の解釈はないでしょう。いいですか。次の質問で明らかにしますけれども、先ほど防衛省の森田審議官が言ったように、普天間の代替施設は防衛局しかできないんですよ、沖縄防衛局しか。それは国の事務じゃないですか。国の事務、まさに防衛省の固有の仕事を

申立て理由に一般の私人、事業者としての理由があるのか。大臣、きのう、質問取りで、担当官に、大臣に沖縄防衛局長の申立て書をよく読んでくるように言いましたけれども、読んできましたか。

○石井国務大臣 申立て書につきましては、そのポイントと事務方から説明を受けております。

○福田(昭)委員 だめですよ。こんな重要な判断をするのに事務方の説明だけで決断をしたのでは、大臣失格ですよ。

いいですか。申立て書、これですね。十二ページまでありますね。一ページから十二ページまで書いてあります。特に、実は、二ページから今回の申立ての理由が書いてあります。その理由を読むと、一般私人、事業者としての理由は一つも書いてありません。一つも書いていないですよ。もう沖縄防衛局の理由だけです。そうしたら、これは国の固有の事務ですよ。まさに固有の資格ですよ。いいですか。

では、一つだけ申し上げます。この申立て書を持っていますか。事務方、大臣に渡してください。申立て書の五ページを見てください。五ページの(a)と書いてあります。aのうちの(a)。よく読んでください。いいですか。「本件承認処分は、普天間飛行場代替施設の建設を目的としたものである。」こう書いてあるんですよ、これは。

普天間飛行場の代替施設の建設を目的としたものである。これが一般私人、事業者ができますか。これは自由しているようなものじゃないですか。沖縄防衛局が。国が固有の、沖縄防衛局が固有の資格として出したんですよ。こういうことだらけですよ、これ、書いてあるの、理由書、時間の関係で全部は言いませんけれども。こういうことをちゃんと大臣が理解していない、あるいは事務方も理解していない、裁判所も理解していない。私は、日本の国は法治国家だと思っていますけれども、これは法治国家と言えませんよ。

それで、次、三つ目に行きますけれども、石井大臣が、請求人として資格のない沖縄防衛局長の申立てを審査して埋立承認撤回の執行停止をしたことは行政不服審査法違反で、これは無効となりますけれども、いかがですか。

○石井国務大臣 これまでお答えしてきたとおり、沖縄防衛局は埋立承認の撤回について審査請求をすることができると判断をしているところでございます。

○福田(昭)委員 裁判所がインチキだからそんなことになっちゃうんだけれども、あなたたち、では、国土交通大臣、それから原田副大臣、行政不服審査法、平成二十六年に改正された行政不服審査法を読んでいきますか。どうですか。

す。
それでは、あと五分になりましたので、あとのところに入れておきたいと思いますが、そこで、次に、沖縄の民意をどう受けとめているのかであります。

一つ目ですが、普天間基地周辺の危険性除去や日米関係にも重大な影響を与えるこの辺野古移設の件について、石井大臣は今回の大臣所信でなぜ一言も触れなかったのか、教えてください。

○石井国務大臣 今回の行政不服審査法に基づく手続は、沖縄防衛局より審査請求と執行停止の申立てを受けたことから、審査庁という立場で、法の規定に基づき対応しているものでございます。普天間飛行場代替施設建設事業自体は沖縄防衛局が行っているものでございますので、国土交通行政の諸施策について述べる場において言及する性質のものではないと考えております。

○福田(昭)委員 そういふふう逃げたんじゃないんですよ。
それこそ日米関係にまで大きな影響を与える、それだけの大変重大な決断をしたんですよ。ですから、これについて一言も触れないんだなんて、沖縄県民だけじゃなくて、日本国民までばかにしていますよ。

二つ目ですけれども、二度の沖縄県知事選結果と、また、台風で、どうも土砂を搬出する予定の本部港が使用できないことになった。そうしたら、埋立工事ができないんですよ。
だから、どうでしょう。この執行停止をしたものをもう一回取り消したらどうですか。

だから、沖縄防衛局にあるように、緊急の必要性があるからということで出したわけですが、しかし、緊急性があってもできなくなっちゃった、実際の埋立ては。どうですか。もう一回取り消したらどうですか。

○石井国務大臣 今回の執行停止の決定につきましては、行政不服審査法上の審査庁といたしまして、沖縄防衛局及び沖縄県の双方から提出された

書面の内容を検討いたしましたので、行政不服審査法の規定に基づき適切に対応したものでござい

○福田(昭)委員 大臣にはあきらめなければ。三つ目ですけれども、沖縄県は辺野古移設の是非を問う県民投票を来年二月にも実施するとしておりますが、その結果を尊重すべきだと思いますが、それは、先ほどから申し上げておりますように、行政不服審査法違反の判断であるし、さらには、二回の知事選挙で沖縄の県民の皆さんが辺野古の基地ノーマットと意思を表示しておりますし、さらには、県民投票ということになれば、この県民投票は、まさに憲法九十五条に規定する沖縄県だけに適用されるような法律、先ほど申し上げましたけれども、行政不服審査法第八条に基づいてもし防衛省が制定するとならば、沖縄だけに適用される法律をつくることになりすから、沖縄がやる県民投票は、実質、憲法九十五条に基づく、法律によるものだといふような解釈もできます。

ですから、沖縄がやる県民投票、これをやはり尊重して、しっかりと、辺野古に基地はつくらない、そういう判断を政府はすべきだと思っておりますが、県民投票を尊重する考えは国土交通大臣として原田防衛副大臣にはありませんか。

○石井国務大臣 普天間飛行場の代替施設建設事業自体は防衛省の所管に係るものでございしますで、私からはお答えを控えさせていただきます。

○原田副大臣 お答えを申し上げます。
県民投票の条例につきましては、十月二十六日の沖縄県の議会本会議で可決されておまして、条例の規定により、公布から六カ月以内に県民投票が実施されることとなりました。

現時点において、県民投票の具体的な時期を含め詳細がまだ明らかになっていないことや、地方自治体の条例に関することとございまして、防衛省としてコメントすることは差し控えていた

○福田(昭)委員 民主主義国家において大切なこ

とは、やはり民意を大切にすることです。したがって、選挙結果や県民投票の結果を尊重する必要があると思います。

私が旧今市市長時代、思川開発事業、大谷川取水に反対をして立候補したときに、国土交通省は、その選挙結果を見て、実は大谷川取水を中断する決断をいたしました。そのときの国土交通省は立派だと思えますよ、私は。選挙の結果を尊重した、ちゃんと。しかし、選挙の結果を尊重しないんじや、この国は民主主義国家とは言えませ

安倍総理は外遊するたびに法の支配という言葉を使いますが、しかし、まさに言うこととやることが全く違っています。使っていない行政不服審査法を使って辺野古に飛行場建設することは法治国家としてやるべきことではないというのを申し上げて、私の質問を終わります。

○谷委員 次、道下大樹君。
○道下委員 立憲民主党の道下大樹です。よろしくお願いたします。

まず一点目は、障害者雇用増し問題について伺います。
中央省庁における障害者雇用増し問題は、障害者の方々そして当該団体の皆様のみならず、障害者雇用増しを努力をされてこられた民間企業も含めて、多くの方々が怒り心頭、非常に腹立たしく、そして、中央省庁のこれまでの取組に本当に失望したわけとございします。私も、障害者の方々との意見交換会で、今回の水増し問題、本当に許せないという強い怒りの声をあちこちで伺っております。

そうした中で、国土交通省は残念ながら、国税庁に次いで二番目に水増しをした、六百二十九名を今年度は水増しをしたというわけで、非常に責任は重い、国土交通大臣と国土交通省の責任は重

いというふう思っております。
その責任を、本来であれば石井国土交通大臣に、先日の十一月十四日の国土交通委員会の所信

あるかなというふうに思っていたんですけども、よくよく聞いても、また発言原稿を見ても、それらについて何ら触れられたところはないというふうに思っておりますけれども、なぜ大臣は発言でその点について触れなかったのか。私は、これは触れるべきだった、謝罪すべきだったというふうに思いますが、石井大臣の見解を伺います。

○石井国務大臣 国土交通省におきましては、相当数の障害者の不適切な計上がございまして、法定雇用率を達成していない状況が明らかとなりました。民間事業者が率先して障害者雇用に積極的に取り組むべきことが当然の責務であるにもかかわらず、このような事態が続いていたことはあつてはならないことであり、深くおわびを申し上げます。

一方で、十一月十四日の衆議院国土交通委員会におきましては、大規模災害からの復興等、防災・減災対策を始めとする国土交通行政の諸課題についての考え方を述べさせていただいたものでございします。

障害者雇用につきましては、関係閣僚会議で決定をいたしました、公務部門における障害者雇用に関する基本方針に基づきまして、政府全体で取り組むべきものと考えております。

国土交通省といたしまして、公務部門における障害者雇用に関する基本方針に基づきまして、再発防止はもとより、法定雇用率の速やかな達成と、障害のある方が活躍できる場の拡大に向け、全力で取り組んでまいりたいと存じます。

○道下委員 今、おわびの言葉がありましたけれども、私はやはり、問題が発生してその後の初めの委員会が発言をしていたことがあったというふうに思いますし、そして、これは全省庁に関する問題でありまして、本来であれば、これは臨時国会召集日の総理大臣の所信表明のときに総理大臣みずからがおわびをすべきだったというふう

に、先日の十一月十四日の国土交通委員会の所信

非常に怠慢ではないかというふうに思っております。右倣えではなく、率先してこういった課題

に、石井大臣には発言として取組を進めていた
きたいと思っております。

ちよつと細かい話になるんですが、今回、六百
二十九名の水増しが発覚したわけでありましたが、
民間企業に課している障害者雇用納付金制度を今
回の水増し分に適用した場合、納付金額は幾らに
なると計算していますでしょうか。

○石井国務大臣 御質問の件につきまして、障害
者雇用納付金制度を所管いたします厚生労働省
に確認をいたしました。

厚生労働省の返事でありましても、障害者
雇用納付金については、その対象となる事業主が
月単位で不足数を確認し、十二カ月分の合計によ
り年度分の納付額を算定し申告することとなつて
いる、国は障害者雇用納付金制度の対象となつて
おらず、月単位の不足数について把握する仕組み
とはなっていないことから、厚生労働省として仮
定のお話についてお答えすることは困難、こうい
う回答をいただいているところでございます。

○道下委員 仮定の話ではなくて、試算ができ
ると思います。六百二十九名です。先日のヒアリン
グでは、国交省としては試算をしたというふう
に伺っています。幾らで試算したというふうに大臣
は伺っていますか。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

先ほど大臣からお答えを申し上げましたけれど
も、この制度を所管しております厚労省の方にお
きまして、この納付金制度につきましては、民間
企業に対して設定されている制度だということ
でありますので、その制度と異なる国について、先
ほど申し上げたように、不足数について把握する
仕組みもないということも含めまして、そういう
試算についてはできないということが制度所管
官庁としての厚労省の見解であるということでご
ざいます。

○道下委員 先ほどせっかく石井大臣からおわ
びの言葉があり、これから障害者雇用の積極的な推
進を図るというふうに国交省としてはされるんだ
ろうなというふうに思ったんですが、その反省の

根拠となるような企業に課されたものが、今回、
国交省で課した場合、幾らなのかということを試
算はされていないんですか。

私はされたかと伺っております。それは、藤井官
房長のところにも御連絡が行っていると思いま
す。試算額は幾らですか。

○藤井政府参考人 先ほどお答えしたとおり、制
度所管官庁として、国にない制度についての仮定
の試算はできないということでございます。

○道下委員 先日のヒアリングで、国交省の担当
の方から聞きました。同じような説明はされまし
たけれども、あくまで単純計算した場合、一人当
たり一カ月分で五万円の納付金でありますので、
六百二十九掛けの十二カ月の五万円ということ
で、約四億四千万という説明を私はいただきました。

これ自身、私は、国交省の方から答弁をされる
べきだというふうに思いました。私の言葉から申
し上げるのは非常に残念だというふうに思ってお
ります。

今回のような試算もありますけれども、先ほど
の大臣の答弁もありました。これは全庁として、
もう絶対に水増しなんかはしてはならない
し、さらには、民間事業者に対しても、積極的に
障害者の雇用を推進していく旗振り役になるべき
だというふうに思っておりますので、今回、これ
までずっと水増ししていたということは、障害者
の雇用の機会を奪ったという本当に断じて許され
ない行為でございますので、これらについて、先
ほどの私が申し上げた試算額も含めて、今後、国
交省は省庁の中で二番目に多い水増し人数だった
わけでありまして、反省をしっかりとした上
で、障害者雇用に取り組んでいただきたいとい
うふうに思っております。

大きく二点目でありまして、外国人労働者受入れ
拡大についてであります。

やっとなんとか、先日、法務委員会の方で、今
回の特定技能一号の、新たな在留資格による受入
れ・人材不足の見込み数などというものが発表さ

れました。その十四業種のうち国土交通、省所管の
業種は、建設業それから造船、船用工業、自動車
整備業、航空業、宿泊業、この五つというふう
に伺っております。この五業種の受入れ見込み数の
積算根拠を伺いたいと思います。

○野村政府参考人 まず、建設業について御説明
をさせていただきます。

建設業につきましては、新たな在留資格である
特定技能一号により受け入れる対象は、大別して
二つのルート、すなわち、一つ目は、受入れ分野
で適切に働くために必要な技能あるいは日本語能
力水準を試験などにより確認された者、二つ目
は、技能実習二号を修了した者と考えておりま
す。

そして、業界の実態などを踏まえれば、新制度
開始当初は、技能実習からの受入れが大宗を占め
ると考えております。そこで、現在の技能実習制
度での受入れ数などを根拠といたしまして、制度
開始初年度は五千人から六千人程度の受入れとな
ると推計しております。

一方、高齢の熟練労働者の離職あるいは働き
方改革の進展を踏まえまして、制度開始五年後、
二〇二三年には二十一万人の労働力が不足するも
のと見通しております。

このうち、国内人材の確保、そして生産性の向
上、これらの取組を行ってもなお不足する数が外
国人の受入れ数となると考えており、その数を三
から四万人と推計しているところでございます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

自動車整備業では、技能実習生からの移行と、
試験による受入れを想定をいたしております。

まず、技能実習修了者につきましては、業界の
実態を踏まえまして、技能実習二号修了者及び同
三号修了者の一定割合が特定技能一号へ移行する
と見込んでおります。

試験につきましては、必要となる外国人人材の規
模でありますとか自動車整備工場の受入れ体制も
踏まえながら、段階的に規模を拡充することを想
定いたしております。

これらによりまして、初年度は三百人から八百
人程度、五年後までに六千人から七千人程度の受
入れを見込んでおるところでございます。

○水嶋政府参考人 続きまして、造船、船用工業
に關しましてお答え申し上げます。

造船、船用工業における新たな在留資格による
受入れ見込み数でございますが、制度導入初年度
に千三百人から千七百人、五年後に一万人から一
万三千人と見込んでおるところでございます。

これらの数値でございますが、外国人技能実習
二号の修了者及び外国人造船就労者受入事業、い
わゆる特定活動の修了者の一定割合が特定技能一
号へ移行するとして見込んだ人数と、新たに実施
する試験の合格者の想定数との合計で推計したも
のでございます。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

航空業につきましては、現在の技能実習の運用
状況や受入れに関する業界の声を踏まえまして、
新たな在留資格、特定技能一号につきましては、制
度開始初年度の受入れ数は百人程度というふう
に見込んでおります。

一方で、訪日外国人旅行者数の政府目標の達成
に向けた国際線旅客の増加などから、五年後の人
手不足数は約八千人と推計しております。

このうち、国内人材確保や生産性向上の取組を
行ってもなお不足する労働力として、今後五年間
で千七百人から二千二百人程度の受入れを見込ん
でいるところでございます。

○田端政府参考人 宿泊業につきましては、制度
開始初年度は、業界団体からのヒアリング等を踏
まえ、九百五十人から一千五十人の受入れを想定
しております。

また、今後の訪日外国人旅行者の増加に伴う宿
泊者数の増大等によりまして、五年後、二〇二三
年には十万人程度の労働力が不足すると見通して
います。

このうち、国内人材の確保や生産性向上の取組
を行ってもなお不足する人数が外国人の受入れ数
となると考えておりまして、二万人から二万二千

人と推計をしております。

○道下委員 今、それぞれから御説明いただきましてたけれども、これは、業界団体などから聞いたところもあれば、実は聞いていないところもある。想像、推計というところがあるということとあります。これは、それぞれのところから、どれだけの人材が必要か、足りないかということとを具体的に聞いて積み重ねた、積み上げた方式ではないということとあります。そういう意味であれば、この見込み数の積算根拠は非常に不確かであると私は思わざるを得ません。

そういう意味で、これは余りにも急に、これだけ必要だと。私は、過大な見込み数を積み上げているのではないかとというふうに疑わざるを得ないというわけでありまして、全くもって、積算根拠というように言えるとは思っていません。

そうした意味で、本来であれば、本当にどれだけの人手不足なのかということは、国会においては十分な時間を要して審議をすべきでありますし、さらには、それぞれの業界団体、そのトップレベルだけではなくて現場の声、そして個々の企業、さらには、今、外国人技能実習生が特定技能一号に移行するというふうな、何割が移行するという、その想定に基づいてありますけれども、技能実習生の方々にそうしたアンケート調査はしていないと聞いておりますので、そうしたこともしっかりとした上で、どれだけの方が移行するのか、どれだけのの方が新しくこの試験を受けるのか、しっかりと計算した上でこのような見込み数は出すべきだというふうに強く指摘をさせていただきます。

このままでは、外国人労働者の受入れ拡大、このまま拙速な形で進めるべきではないというふうに思います。

次に、三番目に移ります。

七月豪雨時のダムの緊急放流についてであります。七月豪雨災害、それから大阪北部地震、台風二十一号、そして、私の地元北海道における胆振東部地震において犠牲となられた方々に深い哀

悼の意を表しますとともに、被災者の方々に心よりお見舞いを申し上げたいというふうに存じます。

その中で、四国・愛媛において、肱川のところで河川が氾濫をして、そして、私の知る限りには九名の方が犠牲となられたということとあります。が、この肱川のところの上流にあります西予市の野村ダム、そして、そのちよつと下流の大洲市の鹿野川ダム、ここで、今回の豪雨時には、異常洪水時防災操作、緊急放流が行われたわけであり

ます。時系列でちよつと見ていくと、例えば、緊急放流するという連絡があつてから、実際に緊急避難の連絡が住民に行き渡つたのは、野村ダムの所長さんから市長さんに行つて、そして緊急放流された時間帯は一時間十分であります。また、鹿野川ダムの方で緊急放流をするということと、それを受けて地元の大洲市の市長さんが市内全域に避難指示を出したのが七時三十分ということと、これは実は、避難指示してから、もうその五分後に緊急放流しているんですね。

これはもちろん、ダムからその地域まで流れが達する流速というのがタイムラグがあるのは存じておりますけれども、しかしながら、緊急放流をするダム側として、これについて、いつまでに流れるからいつまでに避難してくださいというその切迫感や、何時までに避難してください、そういう具体的な指示があれば、もっと被害は食い止められたのではないかなというふうに思っております。

そうした意味で、今後の緊急放流実施と、そして住民に対する避難の伝達、そこまでのシステムの問題、それから、事前に豪雨が来るということとを察知した上で事前放流、もっと早目にできなかったのかという課題もありますけれども、今回の野村ダムそれから鹿野川ダムにおけるこうした異常洪水時防災操作、これを実施したことによつてどのような課題が浮き彫りになったのか何といったというふうに思っております。

○塚原政府参考人 お答えいたします。

野村ダム及び鹿野川ダムにおきましては、今回、異常洪水時防災操作に移行するに当たりまして、あらかじめ関係機関との合意の上で作成をいたしました操作規則に基づきまして、関係機関への通知、サイレン等による放流の周知、また、数回にわたり市長等へのホットラインによる情報提供などを行ひまして、西予市及び大洲市において避難指示を発令したものの、このように認識をしております。

今回の豪雨を踏まえまして、今、四国地方整備局におきまして、より有効な情報提供や住民周知のあり方などにつきまして検証等の場を設置しております。この結果を踏まえまして、改善すべき点があれば速やかに改善してまいります。

○道下委員 今回の事象を十分に参考にした上で、また、今検討作業が行われているということとありますので、これらの検討作業ができる限り早く最終的な報告書が出されて、そして全国のダムに行き渡つて、今後、今回のような豪雨災害が今頻発しておりますけれども、こういうダムの限界を超える洪水による河川の氾濫、また犠牲者の発生、これは絶対に二度と繰り返してはならないというふうに思いますので、ぜひ今後しっかりと取り組んでいただきたいというふうに思っております。

次に、四番目なんですけれども、北海道胆振東部地震と観光復興について伺います。

御承知のとおり、九月六日に地震が発生して、地震による被害もさることながら、全道でブラックアウトが発生しました。この影響が非常に大きいわけでありまして。

そうした中で、今現在、北海道庁が九月三十日時点で、これ以降新しい調査はしていないんですけれども、北海道内における観光消費影響額推計は三百五十六億円という計算が出ております。前年同月比、九月の時点では二割減のキャンセルというところでありますので、もっと実態は厳しい状況

況だというふうに思います。

そういった中で、国は予備費を活用して、元気で北海道キャンペーンの中で北海道ふっこう割という事業を進めています。この北海道ふっこう割というのは、観光庁が八十一億円、そして北海道から二億円の補助金を北海道観光振興機構に交付をして、そこから、旅行業者がつくる旅行パッケージに割引価格の差額を支援するということになっております。

交付されている額は全体で八十億円ということとありますけれども、観光庁に伺いますが、今のところの販売実績等について伺いたいと思

○田端政府参考人 お答えいたします。

観光庁としては、九月六日に発生しました平成三十年北海道胆振東部地震に伴う北海道観光への支援といたしまして、先生御指摘の北海道ふっこう割や各種割引運賃など、官民を挙げて、元気で北海道、ウエルカム北海道ジャパンキャンペーンを九月二十八日から展開をするということと、JNTO、日本政府観光局によるSNSによります観光地の情報発信などを実施をしております。

北海道ふっこう割につきましては、十一月十三日現在、北海道観光振興機構から旅行業者等に対して四十億八千万円が交付決定されております。また、各事業者によります販売実績の合計であります。約二十五億円でありまして、国費により割引支援に充当される補助金の約三二％分となっております。

○道下委員 ありがとうございます。

北海道ふっこう割が実施されたことによつて、九月から比べると道内の宿泊の落ち込みは縮小したという、日本旅館協会北海道支部連合会が十一月十二日に発表したところによると、九月には三割近く落ち込んだわけでありますけれども、ふっこう割によつて落ち込み幅は縮小したということと、ふっこう割の効果はやはりあるということとあります。一方、このふっこう割に関して、

大きなホテルなどはふつこう割の効果はあるんですけれども、民宿やペンションなど小規模な宿泊施設、そして零細業者にはふつこう割の効果が少ないというふうな意見が多かったり、また、札幌など都市部に効果が集中していて地方に少ない、そういう意見が多く集まっております。

こうした課題についての認識と、この解消に向けた検討という取組について、何かありましたら伺いたいと思います。

○田端政府参考人　まず、北海道ふつこう割の効果は小規模宿泊施設、零細業者に少ないという御指摘についてでございますが、ふつこう割の商品を販売いたします旅行会社や、オンライン・トラベル・エージェンツ、OTAの各社は、大規模なホテル、旅館からペンションに至るまで、相当数の施設との契約があります。小規模宿泊施設においても一定数の販売、取扱いが可能となっておりますものの、旅行会社やOTA各社との契約がない施設もあると認識をしております。

現在、その対策といたしまして、北海道観光振興機構から、北海道内の観光協会又は宿泊施設の組合に対しまして、旅行会社やOTA各社との契約がない宿泊施設の窓口となり、ふつこう割の申請を行うよう働きかけている状況と聞いています。

また、効果が都市部に集中して地方に少ないという御指摘についてでございますが、道央圏におけるふつこう割の利用率、現時点で六四・二％となっております。昨年度の道央圏におけます宿泊者の延べ数の割合は五七・七％でありますので、若干ここは高くなっているというところであります。

北海道ふつこう割では、広域に北海道各地を周遊することを促進するために、二市町村以上の宿泊を伴う周遊型旅行商品に高い割引率を設定しているところでもあります。

今般、北海道観光振興機構により十一月十五日からの二次募集においては、この周遊型旅行商品については、道央については一泊に限るという交付要件にすることといたしまして、北海道内

の他のエリアを訪れていただく、地方部への旅行を促進するというふうに行っているところであります。

観光庁といたしましても、御指摘の小規模零細事業者や地方部を含めまして、北海道におけます旅行需要がバランスよく喚起されますよう、北海道観光振興機構や北海道庁と連携をして努力してまいりたいと考えております。

○道下委員　今私が申し上げたような小規模の宿泊施設や零細業者、また地方にふつこう割の効果が行き渡るようにぜひ進めていただきたいと思いますが、このふつこう割は、実は二月二十八日宿泊分までしか適用されないわけであります。今、十一月中旬。これから二月下旬までは、本当に短い期間であります。

私は、少なくとも、これは、会計年度というものがあるのかもしれませんが、その中で、二月二十八日までを三月末までにまず広げるということと、それに伴って追加的な財政措置を求めたいと思います。さらには、これを、年度をまたいでゴールデンウィークまでまた延ばすということ、この地震による観光への影響を、少しでも多く復旧復興、前年度に戻していくために、期間の延長ということも求めたいと思います。

同じような意見は、先日、総務委員会で、我が会派の同僚議員の高井議員がこの点について質問しましたし、他の委員会では、公明党の若松議員もこの点について要望をされました。私からも、ぜひ、この追加財政措置、そして期間の延長を求めたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○谷委員長　観光庁長官、申合せの時間が過ぎておりますので、答弁は簡潔に願います。

○田端政府参考人　観光庁といたしましては、まずは、残りのふつこう割を活用しながらキャンペーンをしっかり展開をし、官民挙げて北海道の旅行振興策を着実に実施することが、早期の風評被害の払拭に向けて重要と考えておりますが、今後の宿泊動向等も注視しつつ、状況に応じて必

要な対応を検討してまいります。

○道下委員　どうもありがとうございます。よろしく願います。

ちょっと時間の関係で、鉄道、JR北海道問題、また次回にします。どうも済みません。ありがとうございます。

○谷委員長　この際、お諮りいたします。本件調査のため、追加の政府参考人として総務省自治行政局選挙部長大泉淳一君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○谷委員長　御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○津村委員　工藤政務官の政治資金問題について、冒頭伺わせていただきます。

先月、政務官の政治資金につきまして、それぞれ独立した三つの報道がなされたこと承知しておりますが、大臣、この報道については御存じでしょうか。

○石井国務大臣　委員御指摘の報道については承知をしております。

○津村委員　御所感を伺いたいと思います。

○石井国務大臣　それぞれ、工藤政務官、コメントの発表あるいは説明等なされていると思いますが、今後もし必要に応じてしっかりと説明責任を果たされるものと考えております。

○津村委員　それでは、工藤政務官御本人に伺わせていただきます。

まず一つ目ですけれども、会費制の集会を開かれた、五年間で五回ですかね、何度も開かれていられるんですけれども、その収支を政治資金収支報告書に記載しなかったという報道がございますが、事実関係を御自身のお言葉で説明してください。

○工藤大臣政務官　お答え申し上げます。一部マスコミより、二〇一三年から二〇一五年

に開いた集会の収支が政治資金収支報告書に記載されていないのではないかと問合せがありました。

当時収支報告書の作成を担当していた元秘書に確認したところ、元秘書は、政治資金法の解釈を誤解し、これらの集会については、参加者から実費をいただき、それで支払いをする、いわゆる収支均衡の事業であったため、収支報告書に記載する必要がないと判断していたことが判明しました。

このため、私といたしましては、収支報告書の訂正手続を進めるとともに、報道があった日にコメントを発表し、これまでの経緯や対応等を明らかにしてきたところであります。

今後、二度とこのような同じようなミスが起こらないよう、事務所職員に政治資金法の研修を行うなどして注意を徹底させていきたいと考えております。

○津村委員　委員の皆様には何か枚かプリントをお配りしております。その一枚目が工藤先生の政治資金団体彰友会の収支報告書、これは平成二十七年分でございます。二ページ目がその収支の状況であります。こちらは本年九月五日に訂正されるまでは収入がゼロ、支出もゼロということでございました。記者さんからの照会の後ということでございますが、収入として百九十万円、支出として百六十二万円、差引き二十七万円の利益が出たということで訂正をされたということであります。

当時の報道で、これは政治資金団体の方ですけれども、もう一つ、自民党愛知県第四選挙区支部についても収支を確認して修正をするということをお述べているんですけれども、修正はされたんでしょうか。

○工藤大臣政務官　お答え申し上げます。二〇一五年の集会では約二十七万円の余剰金が出ていたという報道がありましたが、このことですが、御指摘の集会は、参加者から実費をいただき、それで支払いをする収支均衡の会合としてい

ることを前提として開催したものです。

○谷委員長 工藤政務官、挙手を願えますか。いや、今回は結構です。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

○津村委員 先ほど、私が問うていない政治資金パーティーか否かということについても御説明いただきましただけでも、二十万一千九百七十二円の利益が出ていますので、収支とんとの事業だったというのはいささか事実にあてはまりません。この二十七万一千九百七十二円という決して小さくはないお金ですが、収支報告書に載せていない間はという扱いをしていただんのですか。

皆義務として負わなければならない、例えば、誰が幾ら買ったかであるとか、あるいは、案内にきちんとは政治資金パーティーですよということとを記載しなければいけないとか、政治資金規正法上、政治資金パーティーについては幾つかの取決めがあるわけですから、その義務が全て該当されない、つまり、誰に買ってもらったか、しかも、制限の金額を超えているかどうか、そうしたチェックが働かない形になるわけです。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。御指摘の集金は、当日参加者から実費をいただき、それで支払いをする収支均衡の会合であり、政治活動に関し支出を目的で開催されるいわゆる政治資金パーティーではないと考えております。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

○津村委員 政治資金パーティーか否かによって、パーティー券購入者の公開基準、支払い者に関する告知義務、匿名等による対価の支払いの禁止、量の制限、こういったことが変わってくるわけであります。

的、客観的に見て、今御自身がパーティーとおっしゃったとおり、政治資金パーティーだと思いませんか。でも、違いますか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。当時のことは、パーティーとは私は考えておりません。身内の集まりで、当日会費をいただいて、利益を上げる、収益を上げるための会ではないと考えております。

○津村委員 当日会費をいただいていることを強調されますけれども、事前には会費を一切いただいていたということですか。

○工藤大臣政務官 お答えいたします。振り込みやパーティー券というものがございせん。そして、当日に会費をいただいで、参加者からいただいで会を催したと考えております。

○津村委員 パーティー券というふうに書いてあるんですけれども、これは報道が間違っているということですか。

○工藤大臣政務官 お答えいたします。当日のパーティー券というものは存在していません。

○津村委員 皆さんも政治家でいらっしゃいますからいろいろお感じになると思うんですけれども、これが政治資金パーティーに当たらないければ何が政治資金パーティーに当たるんでしょうか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。今御指摘の会でございますが、あくまで、政治資金法第八條二項のパーティーというものは、あくまで、支援をして、政治活動を深めていくために、支援していただくために、ある程度の枚数を、支援していただくために、そういうものが政治資金パーティーと私は考えております。

○津村委員 でも、利益が出ていないじゃないですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。今日の参加者人数が若干変わりましたので、そのときの飲食等の誤差が生じたと考えております。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○津村委員 今、政治資金パーティーかどうかというところにちよつと焦点を当てたんですが、仮にこれが政治資金パーティーでなかったとしても、ただの収支とんとの事業だったとしても、事業収入と事業支出は収支報告書に記載する義務がございませう。この記載すべき事項の不記載及び虚偽記載ということであれば、その行為者には罰則の適用がございませう。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。
政治資金法に対して、自分の読み込み、解釈が非常に曖昧で甘かったと、御指摘を受けたとおりでございます。自分の非才を痛感しております。

この場合、委員の皆様始めに、私はおわび申し上げたいと思います。

○津村委員 総務省の大泉選挙部長に伺いたいんですけれども、二つ三つあります。

一つは、今、事実関係、政務官がお述べになったとおり、二十七万円の利益が出ています。パーティーであります。これは政治資金パーティーに当たるのか当たらないのかというのを一つ伺いたいと思います。

そしてもう一つは、自民党の支部についてはまだ訂正がなされていないということでもあります。つまり、収支報告について不記載の状態が今も続いているんですけれども、これは政治資金規正法の違反状態である、この後訂正されればそれは解消されるのかもしれませんが、現時点で政治資金規正法に違反しているということではよろしいのかどうか。この二つ、伺いたいと思います。

○大泉政府参考人 お答え申し上げます。

まず一点目、政治資金パーティーか否かということでございますけれども、政治資金規正法八条の二に規定がございます。政治資金パーティーとは、対価を徴収して行われる催物で、当該催物の対価に係る収入の金額から当該催物に要する経費の金額を差し引いた残額を当該催物を開催した者又はその他の者の政治活動に支出することとされているものをいうという一定定義がございますので、今申しましたとおり、収入から経費の額を差し引いたものを政治活動に支出することとされているというのに当たるといえるかが基準になります。

それは、具体的な当ではめは、私ども、実質的調査権がございますので、個別の政治団体の活動についてはコメントは差し控えていただきたいと存じます。

また、政治資金規正法の十二条におきましては、政治団体の会計責任者は収支報告書を提出しなさいといふことになっておりますが、全ての収入について、その総額及び総務省令で定める項目別の金額などについて記載しなさいといふということとなっております。

また、現在の状態につきましては、私ども、実質的調査権がございますので、何とも申し上げようございません。

以上でございます。

○津村委員 二十七万円の利益が出ていて、それを今回、九月の五日に政治資金の収支報告書に載せられたんですよ。二十七万円載っているのを、もしこれは未来永劫政治資金に使わないということとだったら別ですけども、政治資金団体のところに載せているわけですから、この残額を政治資金として使うわけですか。だったら、もう一〇〇％これは政治資金パーティーじゃないですか。

工藤さん、いかがですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

その時点で、今御指摘のパーティー、会合は、収支が均衡の会合と考えておりました。政治資金法のパーティーとは考えておりませんでしたし、二十七万円については、使途をしつかり、どのようであったのか、今事務所で精査している途中でございます。

○津村委員 選挙部長に伺うんですけれども、今もまだ不記載で、さらに、五年間ずっと不記載だったものが訂正で済まされるということであれば、これまで小沢さんの事実とか小沢さんの事実とか、政治資金規正法にのっとった正確な記載がなされていないということで裁判になったケースもあります。

選挙部長、これは訂正すれば済みますか。

○大泉政府参考人 お答え申し上げます。

政治資金規正法上の収支報告書の訂正でございますけれども、法律上には訂正について特段の定めは明記されておきませんが、収支報告書の内容は事実に基づき記載されるべきものと考えております。

まずことから、政治団体の会計責任者において事実に基づき訂正の申出があった場合は、これは訂正を認める取扱いとしておるところでございます。

また、実際にどうだったかということは、行為の行為がどのように法的に評価されるかということでございますが、訂正したとしても、それは、行為時に行われた行為につきましては、そのときに判断されるということと承知しております。

○津村委員 石井大臣、今の政務官の御説明で、先ほど石井大臣がおっしゃった説明責任は果たされたと思われませんか。

○石井国務大臣 津村委員の鋭い追及になかなか的確にお答えができていない部分もあったかと思えますけれども、御本人はしっかりと説明するようにならざるを得ないと思えますし、今後必要に応じてしっかりと説明をしていただきたいと思います。

○津村委員 政治資金パーティーではないと思いませんか、大臣。

○石井国務大臣 私、政治資金規正法の担当ではございませんので、コメントは控えさせていただきます。

○津村委員 二つ目の問題に移らせていただきます。

こちら報道によればですけども、二〇一四年の衆議院選挙におきまして、医療法人偕行会の理事長さんが、この方は工藤政務官の後援会長さんだそうなんですけれども、偕行会の業務の一環として、選挙運動に三十人以上の勤務中の職員を派遣された、残業代も出たということが報じられていますけれども、これは事実でしょうか、政務官。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

二〇一四年の選挙に当たって、多くのボランティアの方々にお手伝いいただいております。報道されている医療法人関係者の方々がお手伝いのボランティアの中に入ることがあることは承知はしておりますが、報道にあるような、組織で対応されたかどうか、私は知る立場ではありません。

いずれにいたしましても、選挙運動についてはボランティアでお願いしており、公職選挙法問題もないと考えて選挙戦を戦ったと考えております。

○津村委員 いや、ボランティアじゃないから問題なんです。そこを確認されていないんですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

選挙戦はボランティアの方で運動していただいたと私は考えておまして、その偕行会の法人がどのようなことをしたかということは、私は全く聞き及んでおりません。

○津村委員 これは報酬が支払われていたら公選法上の運動員買収に当たりますね。そして、それを指示された方が後援会長さん。後援会長さんというのは組織的選挙運動管理者にこれまでの事例で何度も該当しているわけです。そうすると、連座制の適用になってしまつて、一歩間違つたらこれは政務官の身分にかかわることなんです。

そのことについて、一カ月前に報道があったわけですけども、みずからの潔白を示すためにきちんとした調査をされていないんですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

お手伝いいただいたボランティアの皆様が有給休暇を取得したかどうか、時間外手当などが支払われたかどうかは事務所で全く把握しておりませんし、それで、今御指摘の、調査はしたのかということでございますが、当時の担当者、私の事務所も、偕行会の方々の、その選挙戦に顔を出された方は現在おみえになりませんので、私は知る余地がございません。申しわけございません。

○津村委員 これは候補者が知らなくても連座制適用になるんです。だから、事実としてそういうことがあったかどうかで白か黒かが決着つてしまつて、当然お調べになった方がいいと思えますし、これは告発されたら、報道は既にされていいて、一定の事実確認をされた上で報道されている方がいるわけですから、非常に政務官にとっては危ない案件だと思うんですけれども、なぜ一カ月お調べになっていないんですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

当時のことを調べようにも調べられない、電話での問合せはしたことはございますが、後は先方からも回答がございません。

○津村委員 これは借行会さんの名譽にかかわることだと思ふんですけれども、理事長さんがかわられたとか職員の方がみんな総入れかえになったとかいふのであれば別ですが、理事長さんはかわられていないわけですね。

さらには、これだけ大きな組織ですから、当然、出勤の勤怠簿はあると思ふんですよ。それを確認したらすぐにわかることだと思ふんですけれども、その御確認はお願いされていないんですか。後援会長さんですよ。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

後援会長であると同時に、医療法人の会長でもございます。そして、私が医療法人の中で行われたことを問い合わせてとやかく尋ねることではないなというふうに考えておりました。

○津村委員 さらにもう一つございます。

今、電話で聞いたただ、ほとんどコミュニケーションをとっていないというのをいみじくもおっしゃったんですけれども、政務官は、その借行会さんから毎月三十万円、顧問料を受け取られているわけです。

勤務実態がないという報道に対して、いや、勤務実態はあつて、さまざまなアドバイスを後援会長さん、医療法人さんにされているとおっしゃったのと、先ほどの御答弁、ちよつと矛盾すると思ふんですが、いかがですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

先ほどのボランティアの話と、人の出入りという話のことについては、当時の誰がどのように行つたか、私は本心に存じ上げておりません。

また、顧問の話が今御指摘がございましたが、私は、平成二十五年に医療法人借行会と顧問契約を締結し、現在の国土交通大臣政務官に就任するまでの間、顧問として、医療法人のさまざまな問合せに対し、みずからの知見、経験でアドバイスを

行つてきました。

そして、受け取つた顧問料は個人所得として確定申告し、所得税を納めるとともに、国会議員として、政治倫理の確立のための国会議員の資産等の公開等に関する法律に基づき、所得等報告書に記載した上で、衆議院議長宛てに適正に報告しております。

○津村委員 問題は、勤務実態があつたかどうかなんです。それがなければこれはただの寄附として、政治資金規正法にのつとてきちんとこれは収支報告を、資産としてではなくて、政治資金としてきちんと報告しなければいけないわけですが、その勤務実態がなかったというのを借行会の元幹部の方がインタビューでお答えになつて、それが報じられているわけです。

もう一度申し上げますけれども、さっきの連座制の件も、政務官が知つていたかどうかはよくなくて、事実としてそういうことがあつたかというのが問題なんです。

毎月三十万円の顧問料をいただくようなアドバイスをされて、その勤務実態があつたとおっしゃっていることと、運動員買取に当たるような、報酬の払われた選挙応援があつたかなかつたかがわからない、電話で一度聞いただけだというのは矛盾する答弁だと思ふんですけれども、いかがですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

顧問として勤務実態がなかったわけではございません。いろいろな面でアドバイスが欲しいと言つたり、私からも、借行会の方には、地元に戻つたときにちよく顔を出し、月に、定時ではありませんが、何日かは借行会に向ひており、そのときにお話を、アドバイスをしたことは過去に何回もございました。

○津村委員 例えはどんなアドバイスをされたのかというのが一つと、先ほど、電話でしかコミュニケーションをとっていないとおっしゃつたのに、今、月に何度も訪ねたとおっしゃつていますけれども、何度も訪ねたなら、何で運動員買取

じゃなかったということの確認をされなかったのか、教えてください。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

何度か顔は出してあります。それはアドバイス、顧問としての立場で、例えば、脆弱な地域であり、海抜ゼロメートル地帯でありますので、地震、津波対策のアドバイスをしたり、そういうことをしてきましたし、職員の皆さんの、生活に対して不安な部分があると言われたら、その相談に乗つた、そういうのが顧問としてのアドバイスだと考えております。

そしてまた、選挙のお尋ねがありました、そのことは全く私は、事実、選挙中のことは、来ているな、ボランティアの方が手伝つていただいて、頑張つていただいているなというのはいくつかありますが、その先のことで、細かなことまでは実際わかりませんでしたので、尋ねてはおりません。

○津村委員 ゼロメートル地帯の津波対策とか、あるいは従業員の方々の暮らしについての御相談というのは普通の政治家の仕事じゃないですか。

それは私たち特にお金をもらわずにやっていますし、逆に、一般の有権者の方からお金をもらつたら、それはカンパであつて、寄附であつて、それは載せているじゃないですか。それを顧問料という名目で、事実上、政治資金報告書に載せないというの、やはり非常に政治家としては不誠実な対応だと思ふんですけれども、いかがですか。医療法人の経営じゃないですよ。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

何度も申し上げますが、受け取つた顧問料は個人所得として確定申告し、所得税を納めるとともに、国会議員として、政治倫理の確立のための国会議員の資産等の公開等に関する法律に基づき、所得等報告書に記載した上で、衆議院議長に適切に報告していると考えております。

○津村委員 例えは、ある町内会から津波対策について相談を受けて何らかのアドバイスをしたとします。その町内会の方から個人献金をいただく

いたとして、それは、いや、ただの顧問料だったという事で載せなくていいんですかね。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

私から顧問料のことではどうのこうの、借行会自体が私を顧問として報酬を出されたということでありますので、私としては、先ほど申し上げましたとおり、個人所得としてしっかりと所得税を納めて、政治倫理の確立のための国会議員の資産等の公開に関する法律に基づき、所得等報告書に記載した上で、衆議院議長に適切に報告していると考えております。

○津村委員 この一連の問題について、政務官は、最初の報道、政治資金パーティーの報道があつた直後にぶら下がりに応じて以降は記者会見等を開かれていないということですから、それは説明責任を果たされたことにならないと思ひますが、いかがですか。記者会見はされないんですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

今のところ、考えておりません。

○津村委員 大臣が先ほど、説明責任は御本人が果たされるべきというふうにおっしゃいましたし、菅官房長官も同様のことを御発言になつてお認めしております。きょうは私が質問しているから政務官として御答弁になつていただけ、みずから進んで説明責任を果たされようという姿勢がうかがわれないんですけれども、いかがですか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

先ほど委員御指摘の、まだ収支報告書の修正ができていないじゃないかという問いがありまして、そのようなものが全て決裁が済んだ時点で、私はそのときしっかりと説明責任をしようと考えております。

○津村委員 随分訂正に時間がかかっているようですけれども、いつまでに訂正されるんでしょうか。

○工藤大臣政務官 お答え申し上げます。

期日を何日というふうには、まだこの場で申し

上げることはできませんが、最低でも年内、そして、できましたら、相手のあることなんです、元の秘書の方と早急に、もう一度事務所に来ていただいたりして記憶を呼び戻していただいて、もう一度修正申告をせなきゃいけないと思うんですが、そのことをきちつとしなければ、今度、今いる私どもの事務所、そして私たちが虚偽記載になってしまおうとありますので、もうしばらく時間をいただきたいと思っています。

○津村委員 政務官への質問はこれで終わりにしますけれども、こういった御身分にかかわる非常に深刻な懸案を抱えての政務官のお仕事というのは大変御苦労が多いと思うんですけれども、先ほどの説明責任がきちんと果たされているかということを含めて、石井大臣の御見解を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 政務官御自身がおっしゃったように、今後も、必要に応じて、しっかりと説明をしていただきたいというふうに思っています。工藤政務官には、引き続き国土交通行政に邁進をしていただきたいと思います。

○津村委員 それでは、大臣に、西日本豪雨のことについて伺いたいというふうに思います。幾つか通告をさせていただいておりますけれども、まず一つは、非常災害時に、道路法六十八条では、道路の災害復旧のために必要に迫られた場合には、近くの土地を使ったり、近所の方のお力をかりたり、そういうことができるという規定があるんですが、鉄道にはそういう規定がないんです。

その結果、ことし広島で起きた土砂災害において、鉄道事業者の方が、JR西日本ですけれども、一日も早く鉄道を復旧させようということで作業をしようとしたわけですが、重機を使わないでくれという近隣住民の方の要望によって、重機を使えばよほど早くできた復旧作業を、みんなの手作業で行わなければいけないという事例がありました。

この道路法と鉄道の扱い、どちらも公共的なもの

のだと思うので、鉄道についてもそういう規定を設けるべきかと思いますが、大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 御指摘のとおり、道路法では、道路管理者が、道路に関する非常災害のためにやむを得ない必要がある場合には、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、取用し、若しくは処分することができるとされております。

本年七月の豪雨災害では、鉄道におきましても、鉄道事業者が管理をしていない隣接斜面から土砂が流入する災害が発生しており、鉄道事業者は、必要に応じて、隣接斜面の所有者と協議の上、流入土砂の撤去等を行っているところであります。

このような状況を受けまして、被害を受けた鉄道事業者からは、道路法に規定されているような、土地の一時的な使用などが可能な制度が求められているところでございます。

これを受けまして、現在、鉄道局におきまして、道路法の規定などを参考にいたしまして、民間事業者である鉄道においてどのような対応が可能か検討しているところでございます。

今回の七月豪雨等で被災した鉄道につきましても、道路や河川などの関連事業と連携して早期復旧を図る取組などを実施をいたしました。国土交通省といたしましては、引き続き、被災した鉄道が早期に円滑に復旧されるよう、必要な措置を講じてまいりたいと考えています。

○津村委員 皆さんにお配りいたしましたプリントの四ページ目になりますけれども、今回は幹線鉄道であります山陽本線も長い間不通になってしまったために、バスの代行が、ごらんのとおり、大変混雑をきわめたわけでした、新幹線による代行輸送ということも行われました。

国土交通省として、この代行バスの台数、新幹線の臨時便の本数等を把握されているかどうか、そして、事前通告の質問を二つあわせていただきますけれども、このバスの代行は、今、車や運転

手の確保、運行経費を鉄道事業者が負担しているわけですが、今回、今回は非常に大きな負担になったものと思います。新幹線も使ったということとでございます。

地域住民の移動手段を確保するという公益性を考えたとき、こうしたバス代行については、国や自治体等が一定の支援を連携、共同のもと進めるべきだと思いますけれども、大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 平成三十年七月豪雨の被害によりまして、最も多くの路線が運休いたしましたJR西日本におきましては、最大で一日当たり約四百八十台の代行バスと、上下合わせて三本の新幹線の臨時便を運行していたと承知をしております。

鉄道事業者が実施をいたします代行バスの輸送は、定期券の利用者や切符購入者に対して、通常の鉄道輸送のかわりに提供されるものでありまして、一義的には鉄道事業者が費用を負担して実施すべきものと考えております。

一方、代行バス輸送の実施に当たりましては、災害の状況や地域の特性に応じて、停留所や待機スペースの確保、利用者への周知等につきましまして、鉄道事業者と地方運輸局や地方自治体等の関係者が連携して対応することが重要でございます。

このため、国土交通省といたしましては、円滑な代行バス輸送の実施に向けまして、鉄道事業者を適切に指導し、関係者間の連携を積極的に進めてまいりたいと考えております。

○津村委員 上の写真の方、三ページ目の写真もぜひごらんいただきたいと思うんですが、こちらは芸備線の橋梁が流されてしまったというものであります。こうしたトンネルや橋梁などの鉄道構造物は、既にできてから百年以上経過したものも特に地方においてはたくさんございまして、この流れた橋脚も一九一五年につくられたものなどというふうに聞いております。

問いを少しさかのぼる形になりまして、事前通

告の六番ですけれども、こうした鉄道構造物の老朽化が進んでいく中で、修繕のための費用負担という問題が出てくると思いますが、これを鉄道事業者の負担ということになると、経営状況が鉄道事業者によって全然違いますので、地域によって相当格差が生じてしまうのではないかと考えています。これについて、大臣、いかがお考えですか。

○石井国務大臣 トンネルや橋梁等の土木構造物につきましては、経年とともに劣化が進むことから、予防保全という観点から、鉄道事業者において適切に維持管理、更新を行う必要があると考えております。鉄道事業者は鉄道施設の老朽化対策に計画的に取り組んでいるところであります。

国土交通省といたしましては、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけるとともに、経営の厳しい地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資する鉄道施設の補強、改良に対する補助制度を設けて支援を行っているところであります。

また、本年のたび重なる災害を受けまして、今、総理指示のもとで重要インフラの緊急点検を行っておりますが、現在実施中の緊急点検を踏まえまして、鉄道河川橋梁の流失、傾斜対策、鉄道隣接斜面の防災対策などの対応方策の取りまとめを今月末をめどに進めているところであります。三年間集中で講じる緊急対策を始めとして、鉄道施設のさらなる防災・減災対策に取り組んでまいります。

鉄道施設の老朽化は、自然災害が頻発化、激甚化する中で、今後も重要な課題でございます。国土交通省といたしましては、鉄道事業者に対して、引き続き適切に維持管理、更新を行うよう指導するとともに、先ほど申し上げました安全対策に関する補助制度等を活用し、引き続き鉄道の安全、安定輸送が確保されるよう、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

○津村委員 委員の皆さん、五ページ目の新聞記

事をぜひごらんいただければと思うんですが、これは三日前の日経新聞でございまして。政府の統計、GDP統計について、つくり方にさらなる工夫が必要なのではないか、それによって政策判断が大きく変わってしまうという警告を発した記事です。人手不足、予算等の問題があるということでございます。

実際、内閣府あるいは総務省が中心となって、今、各省でGDP統計を構成するさまざまな統計の見直しを進められていまして、最後の六ページ目、これは国交省さんが既に努力されていることなんですけれども、建築物のリフォームの費用については、これまでGDP統計に載っていなかったんですね。これが次の改定からGDP統計に載るということで、大体二兆円から三兆円、GDPがかさ上げされることになります。これは他の先進国も同じように扱われていますから、グローバルスタンダードにも沿ったものであり、望ましい改善なんですけれども、それを見ると、これまでの政策に対する評価が変わりかねない中身になっていきます。

平成二十五年度、平成二十六年年度のところを見ていただきますと、上から二つ目の升が住宅投資の対前年比なんですけれども、平成二十五年度は一一・五％プラス、翌年は六・七％のマイナスとなっていて、これは安倍内閣の評価では、平成二十六年四月一日の消費税三％引上げの直前の駆け込み需要とその後の落ち込みということで、消費税が上がるといのはこういう景気変動を生むという説明をこれまでされてきました。

しかし、このリフォームの数字を、それから三つ升を下がっていただきますと、一一・二からマイナス六・四ということで、坂が大分縮まるんですね、〇・六％ですけれども。

こういったことで、確かに新築住宅については消費税の影響が大きかったかもしれませんが、リフォームも見ると、そんなに急激に変化したわけではない。

事ほどさように、こうしたGDP統計の精度を

増していくと、カバレッジを広げていくと、より正確な政策評価ができるということが、これは今回初めて外に出していただいた数字なんですけれども、なっています。

もう一つ、実は国土交通省の宿題がありまして、非住宅、つまりビルのことなんですけれども、ビルの売買取引の仲介手数料についても、これまでGDPに載っていなかったものが、次の改定からは載ってくるということなんです。同じようにこの数字を出していただきたいと思うんですけれども、今どういった検討状況になっているか、大臣に伺いたいと思います。

〇石井国務大臣 非住宅の売買取引の仲介手数料につきましては、これまで、利用可能なデータの制約から、産業連関表の推計対象外とされておりました。

しかしながら、不動産取引件数や価格に関するデータを平成二十四年度より公表していることから、本年三月に閣議決定をされました公的統計の整備に関する基本的な計画におきまして、これらのデータ等を用いた推計方法を検討し、平成三十一年六月の産業連関表作成時までに結論を得ることとされたところでございます。

これを受けまして、非住宅の取引件数、取引価格、仲介手数料率をもとにした推計方法について、有識者の御意見もお聞きをしながら検討を進めてきています。

今後、関係府省との調整を経て推定額を確定をいたしまして、平成三十一年六月に公表予定の平成二十七年産業連関表に反映することとしていくところであります。

〇津村委員 最後の質問にいたしますが、今、入管法改正について、本日、職権で強行な審議入りということも報道されていますけれども、少し政策の中身について伺いたいと思います。

今回、十四業種が今議論の対象になっていますが、本当にその十四業種が対象として適当なのかということをやはり客観的なエビデンスを持って確認していかなければいけない、そうでなければ

労働市場をゆがめてしまいますし、政治的な介入があつてはならないというふうに考えております。

そう考えたときに、例えば漁業なんかは、求人倍率が一・六四の全産業平均を下回っているものも対象になっているんですが、国土交通分野ですと、例えば、タクシーについては有効求人倍率が四・五五、トラックについては二・五〇、バスについては二・一三と、かなり有効求人倍率が高い状態になっていますが、今回対象業種には選ばれていません。

私も日本人の雇用確保というのが最優先だと思っていますし、何よりも安全が最優先ですので、そういった意味で、これらの業種について慎重にこれは議論していくべきだと思っておりますが、国土交通省さんから業種別の検討状況をいただきました。

それによりまして、業界のコンセンサスが十分得られていないためという少し含みのある表現になっていて、業界の中には外国人労働者の受入れについて前向きな動きもあるようにもとれる表現になっていますが、これは相当丁寧に検討しなければいけないと思うんですね。

今の検討状況、そして今後の見通しについて、大臣の御見解を伺いたいと思います。

〇石井国務大臣 タクシー、トラック、バスの運転者につきましては、現時点では、新制度での外国人材の受入れに際し、業界全体としてのコンセンサスが得られている状況にはないことから、新制度での受入れ業種とはしてはいていないところでございます。

これらの業界の中には、運転者不足を背景に外国人材の受入れを希望する意見がある一方で、日本語能力が十分でない場合、輸送の安全性や利用者や荷主に対するサービスの質の確保が困難になるおそれがあるのではないか、サービスの提供に際して、地理不案内、文化、慣習等の違いから顧客との間でトラブルが生じるおそれがあるのではないかなどの懸念の声もあると聞いておりますが、業界全体として方向性が定まっている状況にはござ

いません。

こういった状況で、新制度の内容や運用について関心は有しているものの、現時点において、業界としての方針の決定について具体的な予定はないものと承知をしております。

国土交通省といたしましては、業界における議論を引き続き注視するとともに、必要な助言を行ってまいりたいと考えております。

〇津村委員 時間が参りましたので、終わりたいと思います。

工藤政務官、お言葉どおり、年内に訂正をして記者会見を開いてください。

〇谷委員長 次に、もとむら賢太郎君。

〇もとむら委員 無所属の会のもとむら賢太郎です。どうぞよろしくお願いたします。

今、津村委員からも、外国人労働者の入管法改正に関するタクシー業界の方で有効求人倍率が四・五倍ということで指摘もございました。

そのタクシー施策について、まず冒頭からお伺いしてまいりたいと思いますが、これまででもライドシェア問題、この委員会でも取り組んでまいりまして、国土交通省では、平成三十年五月八日の規制改革ホットラインに、新経済連盟から「ライドシェア新法」の提案がなされ、五月十六日の国土交通委員会でも受けとめを伺ったわけでありまして、奥田局長からも、「安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要」という答弁がありました。なかなか提案への検討がなされず心配していたところでござい

ますが、十月三十日には、しっかりと、提案内容は適切でないという回答があったところでありまして、一安心したわけでありまして。

それに対して、未来投資会議、内閣官房では、産官協議会の中で、次世代モビリティ、スマートシティを重点分野として、内閣府国家戦略特区諮問会議では、竹中平蔵さんを座長とした「スーパースイティ」構想の実現に向けた有識者懇談会が設置をされておりまして、ライドシェア解禁

を検討しているのではないかと懸念が持たれております。

また、特に経済産業省では、今資料をお配りしておりますが、デジタル・プラットフォームを巡る取引環境整備に関する検討会が十一月五日に公表した中間論点の整理案の中では、明確にライドシェアと記載がされておりまして、既存の業法が障害となっていると指摘をされております。さらには、サンドボックスの制度を活用することも考えられるとございますし、しかしながら、このサンドボックス制度においてライドシェアのような規制法令に違反するものが認定されることのないよう対応することは、既に参議院経済産業委員会の附帯決議にも示されておりまして、民間議員の皆さんが審議したといえども、国会での決定事項をひっくり返すようなことであれば大変な問題であります。

そこで、今、国交省、内閣官房未来投資会議、そして経産省の検討会のお話をさせていただきましたが、規制改革ホットラインに出された新経済連盟の提案に対し毅然とした回答が国交省からなされており、先ほどもお話ししたように安心したところであります。他方で、今述べたように、この未来投資会議や経産省、デジタル・プラットフォームを巡る取引環境整備に関する検討会など、さまざまなところでライドシェアの解禁を検討するような動きも見られておりまして、改めて、石井国土交通大臣のライドシェア解禁に対する姿勢は変わらないと信じておりますが、大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○石井国土交通大臣 国土交通省といたしましては、自動車による旅客の運送におきまして、安全、安心、心身の確保が重要な課題と認識をしております。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。国土交通省といたしましては、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護

等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えております。

○もとむら委員 大臣からは、引き続きの変わらない御姿勢を聞けたわけでありまして、ぜひとも、他省庁のこうした動きもあり、国交省にはしっかりと旅客の安全確保のために頑張っていたいただきたいということを冒頭に質問させていただき

ます。

次に、他方で、タクシードも公共交通でありまして、皆さん御承知のとおり、旧タクシード特措法で初めて公共交通として位置づけられておりますが、これまで補助金や助成金をほかの公共交通に比べて受けていないという特徴もござい

ます。

こういった中で、移動弱者の救済や訪日外国人の増加などで多様化する移動ニーズに適切に対応していくことが必要だと思っておりますが、どのような取組を行っているのか、また政府はどのような支援を行っているのか、お伺いいたします。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

タクシードは、利用者のニーズに応じたドア・ツー・ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として、地域を始めとするさまざまな利用者の足の確保に重要な役割を担っております。

地域住民の日常生活の足の確保のためのタクシード事業者の取組といたしましては、通常のタクシードサービスを提供することに加えて、地方公共団体と連携をして、乗り合いタクシードの運行を積極的に行っております。平成二十八年度末時点で、全国四千七百七十四コースの乗り合いタクシードが運行されております。

国土交通省といたしましては、地域公共交通確保維持改善事業において、乗り合いタクシードによる地域内の生活交通の運行を支援させていただいております。

また、タクシード事業者は、継続的に地方公共団体を訪問いたしまして、地域のニーズに応じたタクシードサービスの提案というものを行っており、地域の移動手段の確保に更に貢献すべく取り組んでおりまして、国土交通省といたしまして、地

方運輸局を通じて、事業者と地方公共団体との連携強化について支援をしております。

さらに、高齢化の進展、人口減少の中で、障害者や高齢者を始めさまざまな方が利用しやすいタクシード車両の普及促進は、こうした方々の移動の確保のために不可欠であるというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、ユニバーサルデザインタクシードを含む福祉タクシード車両を平成三十二年度までに約二万八千台導入するという目標の達成に向けまして、地域公共交通確保維持改善事業及び訪日外国人受入れ環境緊急対策事業において車両の購入支援をいたしております。

加えて、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫するための環境整備も重要でござい

ます。タクシードを利用する際の言葉や決済面の不安を解消し、サービスを向上させることが不可欠でござい

ます。

このような観点から、全国ハイヤー・タクシード連合会において、ことしの一月に、訪日外国人向けタクシードサービス向上アクションプランというものが策定をされました。国土交通省といたしましては、タクシード事業者によるこれらの取組について必要な支援をしております。

これらの取組を通じて、タクシードが多様なニーズに応え利用者に選ばれる交通機関となるよう、後押しをしております。

○もとむら委員 タクシード業界がきめ細やかなニーズに対応していくことが、白タクのつけ入るすきをつくらないために必要でありまして、例えば、鳥取県日野町では、町がタクシード運賃の半額を補助することで高齢者の外出が活発化し、早期に受診することで医療費も減少したというお話もござい

ます。駅やバス停まで家から距離がある地方にこそタクシードは必要な公共交通でありますし、また、事業者だけで維持するのは困難という実態もござい

ます。ほかの公共交通のように行政の支援も必要かなと私も考えておりますので、今後検討をお願いしていきたいと思

います。

また、今局長からもお話がありましたように、タクシードは、拾うから選ばれる時代となっております。先ほどの三十二年度の福祉タクシードの目標のお話もいただきましたが、その中に、キッズタクシードとか、それから運転士さんが介護資格を持っているサポートタクシードとか、それから東京都内の妊婦の方のお二人にお一人が登録されている陣痛タクシードというものもあって、産院と出産の予定日を登録すると優先して来てくださるという

ことで、大変好評というお話も伺っておりますが、こうしたさまざまなサービスが展開されております。タクシード配車アプリも展開されております。業界も努力をしております。

大臣が所信で述べられた世界最高水準の快適な旅行環境実現のために、タクシードも訪日外国人のニーズに添えていくことが求められていることを指摘をさせていただきたいと思

います。

次に、航空保安体制について質問させていただきます。

大臣所信でも、輸送機関の安全確保に向けた指導、訓練等の取組を推進します。災害時の重要インフラの機能確保について緊急点検を実施しますとか、航空機の整備や運航乗務員の飲酒に関する不適切事案等の御指摘もあつたり、それから、首都圏空港の容量を世界最高水準に拡大するため、地元

の理解を得ながら、羽田空港及び成田空港の機能強化を進めます。そして、観光は地方創生の切り札、成長戦略の柱です。世界最高水準、快適な旅行環境実現、観光地の渋滞対策、航空路線やクルーズ船誘致等に取り組みますと、航空関連に関しても非常に多く触れられておりまして、二〇二〇年に向けて訪日外国人四千万人を目標としておりまして、政府も受入れ環境の整備に努めているところは承知をしておりますが、四千万人を受け入れるための空港におけるハード、ソフト両面における環境整備は間に合っているのか、お伺いいた

いたします。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

明日の日本を支える観光ビジョンの目標に基づきまして、訪日外国人旅行者数を二〇二〇年に四千万人受け入れるためには、全国の空港においてハード、ソフトの両面で機能向上を図っていく必要がございます。

まず、ハード面では、羽田空港の飛行経路の見直しや成田空港の高速離脱誘導路の整備などによりまして、発着容量を約八万回増加させることなどを通じて首都圏空港の機能強化を図りますとともに、那覇空港の滑走路増設などによりまして、地方空港の機能強化にも取り組んでまいりたいと思います。

また、ソフト面につきましては、空港の機能を支える人員を確保することも重要でございます。このため、まず、航空機の誘導や、手荷物、貨物の搭載等を行うグラウンドハンドリングにつきまして、機動的な要員配置を可能とするための車両運転要件の見直し等の規制緩和、ランプバスの自動走行等の省力化、自動化に向けた先端技術の活用促進、業界による労働環境改善の取組を通じて人材の確保などに取り組んでいくところでございます。

さらに、航空機搭乗時に保安検査を行う保安検査員につきましても、爆発物の自動検知等の先進機器の導入により保安検査員の負担軽減や効率化、保安検査員の教育訓練のための国による研修などにも取り組んでおります。

こうしたハード、ソフト両面の施策を通じまして、四千万人の外国人旅行者をしっかり受け入れられますように、必要な環境整備を着実に推進してまいりたいと思います。

○もとむら委員 三月二十日の国交委の閣法の中でも今の問題に少し触れさせていただいておりまして、ハード、ソフト面に対応されているということですが、我が国は昭和四十九年から今の保安検査員の仕組みがありますが、テロ活動の脅威などの状況は変わっております、アメリカも、九・一一以降に保安検査が民間検査員から連邦政府職員にかわったという経緯もございます。

す。

その中で、日本は民間検査員の質が高いということは世界的にも評価をいただいているところでありまして、処遇、待遇がいま一つということもあつて離職率が高いという問題などを含めまして、やはり、発着枠をふやしたとしても、受け入れられるためのグラウンドハンドリングや保安検査員が充足していなければ、環境が整ったとは言えません。以前にも保安検査員の不足について指摘をさせていただいたところでありまして、続いての質問に入ります。

東京五輪の際には外国から要人も多くお越しになることだと思いますが、厳重な保安体制が求められる中、我が国では民間企業が保安を行つていく。先ほど御指摘をさせていただいたことが、時代や環境が変わつてきており、航空保安に関する国の責任を明確化すべきだということとは以前から指摘をさせていただいたところでありますけれども、この航空保安体制について、国が責任を持つて強化していくべきだと私自身は考えているんですが、大臣の見解をまた改めてお伺いしてまいりたいと思います。

○石井国務大臣 国際ルールにおきましては、国が航空保安対策に関する制度を定め施行する義務を負う一方で、これらの対策の実施責任主体は各国に委ねられているところであります。

我が国におきましては、国が航空保安対策基準を定めまして、関係者は、これらの基準に従つて具体的な対策を講じることとなっております。さらに、国は、関係者への監督を行い、適切に対策が講じられるよう厳しく指導監督をしておりまして、これらにより米国等の諸外国と同等の安全が確保されているものと考えております。

一方で、保安検査機器の整備費用や保安検査業務を行う検査員の費用につきまして、国管理空港における空港管理者として費用の二分の一を負担するなど、積極的な支援を行つてきております。さらに、昨今におきましては、国際テロの脅威が高まる中で、航空保安対策を速やかに進めるこ

とが喫緊の課題となつておりまして、ボディースキャナーを始め先進的な保安検査機器について、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに国内の主要空港に導入することとしております。

この先進的な保安検査機器の整備に当たりましては、国際テロ対策として、従来の空港管理者による航空会社への二分の一補助に加えまして、国が新たに航空会社に二分の一補助を行う制度を創設をいたしまして、昨年度から航空会社の負担を大幅に軽減することにより普及を図っているところでございます。

今後とも、航空会社を始め関係者と連携を深めつつ、国として責任を持つて航空保安対策に万全を期してまいります。

○もとむら委員 今大臣から、米国等の諸外国と同等の安全が確保されていると御答弁ございましたが、我が国もテロの標的になる現在、テロ、ハイジャック対策は国家レベルの課題でありまして、日本が島国であることを考えれば、航空保安体制の強化は国家における最重要課題であるというふうに私は考えております。

そういった中で、現在、日本における航空保安の責任は民間の航空事業者が負つておりまして、二分の一の負担があるとは言つておりますが、他国では類を見ない責任体制となつているということは指摘をさせていただきます。

また、航空保安に関する国の責任を明確化して法制化すべきだというふうに考えておりまして、通常国会でも、航空法に関する議員立法を提出をさせていただいております。

米国では、九・一一以降に保安検査員が先ほど話したように民間検査員から連邦政府職員にかわつたことによつて、検査員の処遇、待遇も大きく変わったというふうに言われております。そのことをぜひ御理解いただきたいというふうに思つておりまして、その中で、航空事業者が半額負担している保安費用についても国が一般財源によつて全額負担をすべきじゃないかというふうに考え

ておりますけれども、保安費用を負担するケースは世界でも類を見ないため、将来的には他国の航空会社が日本の空港を選ぶ際のネガティブ要素にもなり得るんじゃないかなというふうに思つております。

例えば、羽田、成田空港を合わせても国際線の就航先数は、我が国は九十二カ国、そしてロンドンが三百三十四カ国、ニューヨークが百三十九カ国、ソウルが百三十七カ国と、おくれをとつている現状もありますので、今指摘をしましたように、将来的には、他国の航空会社が日本の空港を選ぶ際の、この負担がネガティブ要素にならないか、気になっておられるところでありまして、そのことはどうお考えでしょうか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

他の国におきましても、航空保安の費用負担について、必ずしも詳しい内容を承知しているというわけではございませんけれども、他の各国におきましても、旅客に課される保安料を充当している、あるいは航空券に転嫁するなど、最終的には旅客に御負担をいただいているものと認識しております。

我が国におきましても、先ほど御説明申し上げましたとおり、航空保安検査費用につきましては、航空会社と空港管理者が二分の一ずつ負担をしているというところでございますけれども、これらの費用の財源につきましては、多くの主要国と同様、旅客等の利用者が負担する形になっているものと承知しております。

今後とも、航空会社を始め関係者と連携を深めながら、国として責任を持つて航空保安対策に万全を期してまいりたいと考えております。

○もとむら委員 次に、ちよつと通告と順番が変わりますので失礼いたしますが、石井大臣は、先日、相模原市にお越しをいただきました、リニア中央新幹線の予定地や小田急多摩線延伸予定地などを御視察をいただいたというふうに、国交省のホームページや相模原市のホームページからも理解しているところですが、視察いただいた

感想をぜひ伺いたいと思います。

また、リニア中央新幹線の車両基地予定地を観光資源にという声や、回送線を旅客化したいという声が地元の人々から上がっておりますが、かつてもこの質問は太田大臣の時代から続いておりますが、大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○石井国務大臣 本年九月に、小田急多摩線延伸予定地の相模原駅周辺、リニア中央新幹線の建設予定地である橋本駅周辺等を視察をいたしました、それぞれの現状について説明を受けたところであります。

この視察を通じて、小田急多摩線延伸につきましては、相模原市及び町田市が事務局となる関係者会議において精力的に検討が進められている。また、リニア中央新幹線の予定地である橋本駅周辺では、工事の契約手続を進めるなど事業が本格化していることなどを実感をしたところでございます。

御指摘のリニア中央新幹線の車両基地の観光資源としての活用につきましては、JR東海の車両基地の運営上の安全問題やセキュリティ上の問題など、さまざまな課題があると認識をしております。

また、現段階では、地元自治体からJR東海に對しまして具体的な相談がされているという報告は受けておりません。

いずれにいたしましても、地元の関係者におきまして、開業までの間に十分に御議論いただくとともに、営業主体であるJR東海ともよく御相談いただくことが必要と考えております。

○もとむら委員 大臣も所信の中で、リニア中央新幹線の効果の最大化というお話がございました、私ども、中間駅であります、車両基地を含めた、神奈川新駅ですか、という新駅が九年後、供用を開始する予定であります、地元の津久井地域商工会連絡協議会や相模原商工会議所、相模原市観光協会などから、この車両基地を観光資源としたいというお話や、回送線を旅客化したいと

いう御要望の声も大きくなってまいりましたので、今大臣から御指摘をいただきました、地元市が積極的にJR東海にも働きかけなければいけないという課題もあることは認識をしておりますので、今後、地元選出の与党の国会議員の皆さんとも連携をしながら、しっかりと進めてまいりたいと思います。

また、次の質問に入りますが、今大臣が、小田急多摩線延伸について、小田急の唐木田駅からJR相模原駅に入ってくる計画があるわけでありまして、交通政策審議会の答申でも、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義あるプロジェクトの一つとして位置づけられているということもうたわれておりますし、ことしの十月にも、大臣宛てに、私どもの地元の関係自治体議員でつくる議員連盟の皆さんが、これは超党派で、周辺自治体を含んだ議員連盟であります、大臣のところに要望に伺ったというふうに向っておりますが、大臣の受けとめをお伺いしてまいりたいと思います。

○石井国務大臣 小田急多摩線の延伸につきましては、平成二十一年に関係自治体議員から成る小田急多摩線延伸を促進する議員連盟が設立されて以来、例年御要望をいただいております、本年は十月の五日に御要望をいただいたことは承知をしております。

小田急多摩線の唐木田から上溝までの延伸は、平成二十八年四月に取りまとめられました交通政策審議会答申におきまして、地域の成長に際した鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置づけられておりまして、相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上に意義があると認識をしております。

一方、今後の課題といたしまして、収支採算性の確保に必要な沿線開発等の取組を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について、関係地方公共団体が協調して検討を進めることが期待をされております。本プロジェクトの推進に当たりましては、この

答申で示された課題の解決に向けまして、引き続き関係地方公共団体等において検討を進めていただくことが重要であると考えておりまして、国土交通省といたしましては、こうした検討状況を踏まえつつ、専門的な観点からアドバイスを行うなど、必要な協力を行ってまいりたいと考えています。

○もとむら委員 これまでも質疑した中で、今後の課題といたしまして、収支採算性の確保に必要な取組を着実に進めることや、費用負担のあり方の検討、関係地方公共団体が協調することなど、さまざまな御指摘もいただいておりますので、ぜひとも、本市としまして、東京都、町田市、神奈川県、相模原市と連携しながら、こども超党派の議員連盟がございまして、与野党を問わず、みんなで力を合わせてこの多摩線の延伸問題に取り組んでおりますので、大臣にもまた御関心を広めていただきたいというふうに思います。

次に、宿泊についてお伺いしますが、先般、ニュースでも出てまいりましたが、キューバ大使が宿泊拒否をされる事案がございました。国籍による宿泊拒否は旅館業法違反でありまして、この旅館業法の所管は厚生労働省というふうに承知をしておりますが、この事案は大変残念だと思っております。

訪日外国人がふえる中で、同じようなことが起きないよう厚生労働省とともに再発防止に当たってほしいと思いますが、今回の事件をどう受けとめているか、お伺いしてまいりたいと思います。

○田端政府参考人 お答えいたします。

十月二日に、ヒルトンの福岡シーホークホテルが駐日キューバ大使の宿泊を拒否したということ、このホテル側の対応は、旅館業法違反に該当するものとして、福岡市が指導されたことと報道があったと承知をしております。

旅館業法は厚生労働省が所管するものでございまして、本件につきましては、厚生労働省また福岡市において適切に対応されたものと認識をしております。

○もとむら委員 アメリカの法律を我が国内で適用することは、日本の主権も侵害することだというふうに思っております。

そういった中で、観光立国を目指し、東京オリピック・パラリンピックを控える我が国において、国籍で宿泊を拒否することが許される国だという間違ったイメージが持たれないように、しっかりとこれは厚生労働省とタイアップしながら検討を進めていただきたいと思います。

次に、民泊新法がことし六月十五日に施行されたわけでありまして、闇民泊がいまだに横行しているというお話がテレビ、新聞等々で入ってくるわけでありまして、この闇民泊に対してどのように対応していくのか、お伺いいたします。

○田端政府参考人 違法民泊対策につきましては、無許可営業業者への罰則の強化等を定めた改正旅館業法が六月に施行されたところでありますが、違法民泊対策関係省庁連絡会議を設置をし、関係省庁で連携して違法民泊の取締り等を徹底することを確認をしております。

これを受けて、厚生労働省から自治体に対して、悪質な無許可営業業者について積極的に警察に情報提供をすることなど、地元の警察との連携強化等を求める通知が発出されております。

また、住宅宿泊事業法において違法民泊の仲介サイトへの掲載の禁止等を規定していることから、観光庁においては、関係自治体と連携いたしまして、民泊仲介サイトに掲載されている物件の適法性の確認を行い、適法と確認できなかった物件については、既に仲介業者に対して速やかに削除するよう指導したところでございます。

いずれにいたしましても、国土交通省といたしましては、引き続き関係省庁や関係自治体と連携して、住宅宿泊事業法を適切に運用するとともに、違法民泊の排除を進め、健全な民泊サービスの普及に努めてまいりたいと考えております。

○もとむら委員 法施行後、大阪府は、違法民泊撲滅チームを結成して、闇民泊の疑いがある物件に対して四か月で二千件を超す指導を行ったとい

うふうに伺っておりますし、また、八割以上が営業を取りやめたという事実もあるようでございませう。残りは特区民泊又は新法に基づく民泊の手続を行ったという報道もございまして、このことは理解しておりますが、観光庁が十月十日に発表したところでは、法施行日時点で民泊仲介業者が取り扱っていた物件のうち約二割が違法であったということ、削除をしたということも伺っております。

この民泊新法施行後、例えば京都においては、これまで二割を超えていた民泊利用者が〇・一％未満となっておりまして、かえって新法がブレーキをかけているのが現状だと感じる部分もありまして、政府としてはどのように受けとめているのか、お伺いしてまいりたいと思います。

○田端政府参考人 住宅宿泊事業法は施行から五カ月を経過したところでございますが、住宅宿泊事業の届出件数は、おおむね順調にふえ続けておりまして、十月末現在において、届出の提出件数は一万件を超えているところであります。

また、住宅宿泊事業の宿泊実績につきましても、届出件数の増加とともに、宿泊日数や宿泊者数等は堅調に増加しております。新規の事業者も多く、また、今後宿泊実績もふえていくものと考えておりますが、いずれにいたしましても、引き続き動きを注視してまいりたいと考えています。

また、いわゆる民泊と言われますものの中には、旅館業法に基づく簡易宿所や国家戦略特区法に基づく認定施設もあり、例えば京都市におきましては、簡易宿所の施設数が新法の施行前後においても大幅に増加をしています。これらの施設の利用者も相当数いると考えております。

一方、住宅宿泊事業の届出にしまして、届出のためのシステムの使い方がわかりにくいといった指摘、また、手続が煩雑であるというような指摘があるものと承知をしており、システムの利便性の向上に向けた改修を行うとともに、関係自治体へ、手続の簡素化等に向けた改善を引き続き要

請してまいります。

国土交通省といたしましては、引き続き、関係省庁や関係自治体と連携して、健全な民泊サービスの普及に努めてまいりたいと考えております。

○もとむら委員 これで最後にしますが、民泊は、闇民泊を許してはなりません、真面目にやっている事業者まで厳し過ぎるという声も上がっていることもございまして、このままでは撤退する事業者もふえてしまうという懸念もございまして、今局長からお話あったように、手続の簡素化など、できることをしっかりとやって御支援いただきたいと思います。

これで質問を終わりにします。

○谷委員長 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時十八分休憩

午後一時一分開議

○谷委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。宮本岳志君。

○宮本(岳)委員 日本共産党の宮本岳志です。

大臣の所信の挨拶を受けて質問をいたします。まず、中部横断自動車道、長坂―八千穂間の建設事業について聞きたいと思ひます。

大臣は、先日の所信の挨拶でも、ストック効果を高める社会資本整備に関して、高速道路や整備新幹線、洋上風力発電、首都圏空港の機能強化等々を並べた上で、地元の理解を得ながら進める姿勢を示されました。

公共事業を進める際に地域住民の理解と納得を得る努力、これは当然のことだと思ひますけれども、大臣のまず御所見をお伺いしたいと思ひます。

○石井国務大臣 高速道路を始め社会資本の整備は、用地の提供をいただくことや、整備に当たりまして周辺地域へさまざまな影響を与えることなどから、地元の理解を得ることが重要であります。

このため、地元への説明会を丁寧に行うことなどを通じまして、地域の御理解と御協力をいただくよう努めてまいります。

○宮本(岳)委員 住民の理解と納得が大事だからこそ、この中部横断自動車道、長坂―八千穂間についても、この間、住民説明会が開催されてまいりました。長坂―八千穂間は山梨県と長野県を縦断することになりますから、住民説明会は山梨県側と長野県側とで開催をされております。

山梨県側は、資料一につけておきましたけれども、二〇一三年一月三十日から二月十六日の間に、北杜市を五つの地域に分けて二回ずつ計十回開催、長野県側は二〇一三年二月十二日に南牧村平沢で一回開催されました。

それから五年を経て、資料二につけましたけれども、ここの十一月一日に南牧村、今度は長野県側で二回、十五日には小海町と佐久穂町、合同で一回開催をされました。

首をかしたしたのは参加対象なんです。

北杜市で開催された住民説明会は、資料一の注一にあるように、北杜市の住民に限らず、「住民以外の方でも参加できます」として、実際、長野県南牧村の住民や議員さんも参加をされております。

ところが、長野県側の説明会は、注二にありますように、「会場の都合上、対象を南牧村村民に限らせていただきます。」「資料二を見ましても、「会場の都合により対象住民以外の方の傍聴はできません」と、参加者を厳しく制限しております。

同じ説明会なのに、なぜ参加対象を山梨県側と長野県側とで異なるものになっているのか、道路局長にお伺いしたい。

○池田政府参考人 お答えいたします。

地元説明会は、今後行う道路整備の内容を地元の皆様にご説明することや、地元の皆様からの整備内容についての御質問にお答えすることなどを目的として開催をしております。

御指摘の、今月長野県内で開催した地元説明会

は、長野県内の道路整備に係るものであり、長野県内の住民の皆様との十分な質問時間の確保の観点から、地元自治体と調整の結果、対象を長野県内の住民の皆様とさせていただきますところでございます。

なお、長野県内以外の住民の方につきましても、御要望を踏まえ、必要に応じて説明会などの開催を検討してまいりたいと考えております。

○宮本(岳)委員 私は、この話を聞いたので、急遽、十一月一日に長野県南牧村で開催された住民説明会に二回とも参加をさせていただきまして、住民以外の方はお断りというので、国会議員が行っても断られるのかと思ひましたが、中に入れたいただきました。傍聴してまいりました。

決して村長さんを悪く言うつもりはないんです。そこで次のようなやりとりを私は目の当たりにいたしました。

国交省の説明に対して意見や質問を出した住民に、村長が、頭を下げる必要はないじゃないかと皆さん思っているかもしれないけれども、村長の立場になれば、国へ行っても、県へ行っても、どこへ行っても、全て自分が頭を下げてお願いしてきたのだ、こう言つて、突つ張つたようなことを言つていては道はできないですよ、申しわけないけれども、高速道路を無料にしてほしいという意見がありますよ、だつたら、それなりのやり心構えがないと、突つ張つたようなことを言つていたのでは道もできないし、無料にはならないとまで、説明会の場で言い放つたわけですね。

私は、説明会に来ていた国道事務所の職員がその場で否定するかと、そんなことはないですよ、別に、御意見を聞きに来たんですから意見を言つてもらつたらいいですよ、あるいは、そんなにペこべこ頭を下げてもらわなくて結構ですよと言うのかと思ひましたら、職員は何も言わなかったんです。

これは大臣に改めて確認しますけれども、高速道路というのは、首長や地域住民が卑屈に土下座のようなことをして、自分たちの言いたいこと

も言わずに国のいいままにつくっていただく、こういうものではないかと思うんですが、大臣、これはそうじゃないでしょうか。

○石井国務大臣 個別の案件について、私はそのときの状況をよく承知をしておりますのでコメントは控えませんが、一般論で申し上げれば、高速道路は、その整備により、企業の立地、観光交流が進むなど多様なストック効果が発揮される反面、既存の地域の状況に対して影響を与えるものでございます。

したがって、多様なストック効果を発揮する必要な高速道路につきましては、地元の皆様の声に対しても十分に耳を傾け、適切に対応しながら整備を進めていくことが重要と考えています。

○宮本(岳)委員 当然のことだと思ふんですが、意見も言えず、言いなりになるといふんだったら、説明会の必要はないわけですね。

理由にならない会場の都合上などを口実にして住民説明会の参加対象を制限、限定しようとするから、かえって地域住民から、建設反対の意見を締め出そうとしているのではないかと、こういう批判が出るわけですね。

十一月一日の説明会では、こうした説明会を今後も開催してほしいという要求が強く出されておりました。その際はぜひ、参加対象を限定せず、多くの住民の意見に耳を傾けるようにしていただきたいと思います。

さて、七月の豪雨、台風二十一号、北海道胆振東部地震など、甚大な被害が出る災害が重なってまいりました。

大臣も所信の挨拶で、今回の災害を通じ、国民の安全、安心を守る国土交通省の使命を改めて実感したと述べられました。

我が党は、自然災害が多発する日本列島において、国民の命と財産を守ることは政治のかねめであることを明確にし、政治が本腰を入れた対応を行うことを強く求めたいと思います。

そこで、台風二十一号で大きな被害を受けた関西空港を取り上げたいと思います。

まず聞きたいのは、浸水の問題であります。関西国際空港の一期島が大規模に浸水いたしました、その規模と原因が何だったか、報告をどのように受けておられますか、大臣。

○石井国務大臣 関西国際空港を運営する関西エアポートにおきましては、台風二十一号による空港の浸水及び冠水につきまして、発生当時の空港島周辺の海象状況や越波等を示すデータ等に基づいて検証し、今後の防災対策に生かすため、第三者委員会でありまして台風二十一号越波等検証委員会を設置をし、検証を進めているところであります。

浸水被害の規模や原因につきましては、関西エアポート社より、これは分析の途中経過ではありますけれども、委員会では、越波、降雨、排水ポンプの停止による海水の逆流により空港の浸水被害が生じたと推定をしている、越波、降雨、海水の逆流による浸水量を推算した結果、浸水量の約八割以上は護岸からの越波に起因し、総浸水量は少なくとも二百二十五立方メートルと考えられると報告を受けているところであります。

また、これらの推算値につきましては、より精度の高い再現を実施をし、今後の対策の検討に生かしていくと聞いているところであります。

○宮本(岳)委員 少なくとも二百二十五立方メートルの八割以上が越波だ、越波に起因するものだというのですから、少なくとも百万トン以上の海水が越波してきたことになりそうです。

配付した資料三を見ていただきたい。

これは、関西国際空港一期島の二〇一七年十二月現在の護岸の高さを示したもので、国交省から提出をいただいたものであります。主に東側を越波して海水が浸入したということでありましたけれども、東側の護岸の高さ、右から、三・七六メートル、四・一〇メートル、三・九五メートル、四・一七メートルとなっております。

被災当時の東側護岸に押し寄せた波の高さはどれくらいだったか、航空局長、お答えいただけますか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。関西国際空港の一期島におきましては、実際に護岸に到達した波の高さについて、波浪推算による検証というのが必要でございます。

現在、関西エアポートにおきましては、先ほど大臣の方からも申し上げました台風二十一号越波等検証委員会を設置をいたしまして検証を進めているところでございまして、護岸に到達した波の高さということにつきましては、今後、検証の中で推算され、提示をされるものというふう聞いております。

○宮本(岳)委員 もう台風二十一号から二カ月以上たつんですね。今なお関空を襲った波の高さがわからないというのは、話にならないんです。

関西エアポートが設置した、今のお話の越波等検証委員会のレポート、その中では、大臣も先ほどお触れになったように、「現在実施中の波浪及び浸水状況の推算値と実現象を照らし合わせることで、より精度の高い再現を実施し、今後の対策に活用することとする。」と語っておりますけれども、この検証結果、今局長がお答えになった検証結果はいつ出るんですか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

関西エアポートでは、現在、社内に、護岸のタスクフォース、地下施設のタスクフォース及び危機対応(管理)タスクフォースという三つで構成されてます災害対策タスクフォースを設置して検討を進めております。さらに、学者等による第三者委員会、先ほど申しました委員会を設置をし、被災時の空港島周辺の海象状況や越波等を検証しております。

この第三者委員会の結果の公表時期につきましては、まだ検討中でございますために現時点では未定というふう聞いておりますけれども、別途国土交通省で設置しております、全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会とも連携しながら検討を進め、対策について早期に取りまとめ公表できるように取り組んでいるものと承知をしております。

○宮本(岳)委員 九月四日、台風二十一号のもとで、実際に関西空港でどのような事態が起こったのかが明らかにならないければ、今後の対策も立てようがありません。

至急明らかにして、当委員会に報告することを求めたいと思います。委員長、どうぞ御協議をお願いしたい。

○谷委員長 後日、理事会で協議いたします。

○宮本(岳)委員 先ほど、一期島内の総浸水量は二百二十五立方メートル以上だったと答弁されましたが、この海水によって、地下に設置されていた電源施設が水につかり、停電が起こって空港機能が麻痺してしまったことが明らかになっております。

そもそも、関西エアポート社は、海水が浸入してきた場合に電源を浸水から守る対策を作成していたのですか、航空局長。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

津波等の早期復旧計画、これは関西エアポートが作成しているものでございますけれども、津波被災後の復旧計画として、仮設発電設備の調達等については想定をしておりましたけれども、今回の災害のような、ターミナルの地下にあります受配電設備そのものを浸水から守ることについては想定をいたしておりませんでした。

今回の台風二十一号では、関西電力の電源設備については使用可能であり、旅客ターミナルビルの非常用電源設備についても、一階に設置されておりましたため、浸水被害を受けることはございませんでしたけれども、このターミナルの地下にあります受配電設備が浸水により機能停止をしたという事態になったために今回のような事態になったというところでございまして、今後は、さまざまな事態を想定した計画を策定していく必要があるものと考えております。

今般の事態を踏まえまして、関西エアポートにおいて、先ほど申し上げましたとおり、災害対策のタスクフォースを立ち上げ、これまで講じてきた災害対策の検証を進めているところでございまして、国土交通省といたしまして、関西エア

ポート等の関係者と一体となつて必要な対策を講じてまいりたいというふうに考えております。

○宮本(岳)委員 想定していなかったんですよ、電源を浸水から守る、そういう対策については。驚くべき答弁だと言わなければなりません。関西エアポート社はそういう対策すら持っていないかったというんですけれども、私はにわかには信じがたいんですね。

改めて、私は、関西国際空港の歴史的経緯について調べてみました。

ここに、関西新空港における止水壁の効果と題した論文がございます。著者は、当時の関西国際空港株式会社計画技術部技術グループの中谷行男氏であります。この報告は、二〇〇八年十月九日、国土交通省が開催した平成二十年年度国土交通省国土技術研究会において発表されたものでありますけれども、これは、航空局長、間違いないですね。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の空港技術報告会と申しますのは、土木、建築、機械の各分野にまたがる総合的な空港技術の情報発信及び共有を目的として、国土交通省航空局が主催をいたしております。先ほどの論文につきましては、その報告会の中で報告をされているということでございます。

○宮本(岳)委員 確かに、国土交通省で発表されたものなんですね。

この論文では、「透水性の高い関西国際空港では、台風による高潮時や全国的な問題にもなっていた、いわゆる「異常潮位」と呼ばれる原因不明の海面上昇現象によって、空港島内の地下水位が海面と連動して上昇し、低い地盤での地下水の浸みだしや止水が不十分な地下室などの漏水などの不具合が生じてきた」と、事実を述べた上で、これを抜本的に解消するために止水壁を構築したと述べております。

あなた方は、この空港が開港当初から、低い地盤での地下水のしみ出しや、止水が不十分な地下室などでは漏水、こういうふうなことが生じてきた

空港であつた事実を知つていたはずなんです。なのに、なぜ電源を浸水から守る対策をとらなかったのか。これはどうですか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

関西国際空港では、過去最大クラスの台風による潮位及び五十年に一度の確率で発生する高波を想定をいたしまして、これまで護岸の整備あるいは電源の対策なども講じてきたところでございます。

今般、空港内、空港島内へ大量の海水が流入をするということまでは想定できておりませんが、結果として、電源を、先ほど申しました、特に地下にある、電源といつても受配電設備でございますけれども、これを機能停止にする事態に至つてしまつたということでございます。

その意味で、今般の事態を踏まえまして、これまで講じてきました災害対策の検証を踏まえて、しっかりとした対策を講じてまいりたいというところでございます。

○宮本(岳)委員 二言目には想定外みたいなことを言うんですけれども、そんな言いわけは通りません。

関空の安全対策について、我が党は早くから一貫して問題にし、警鐘を鳴らしてまいりました。例えば、二〇〇〇年当時の衆議院運輸委員会では、大幡基夫議員が、空港の安全機能にかかわる問題として、関空の沈下問題を取り上げました。二〇一一年五月十三日の当委員会では、穀田恵二議員が、東日本大震災を受けて、津波対策についてたゞしてあります。その際、穀田議員は、津波の高さ一・七メートルという想定は甘い、東日本大震災では十数メートルあったのが現実であり、想定外を想定しての対策が重要だとして指摘をいたしました。

配付資料四を見ていただきたい。関西エアポートがホームページに公表している、昨年十二月に計測した一期島の高さであります。資料五は、今回国交省が私に提出した、同じ地点の一九九四年十月、開港時の高さであります。そして資料六

は、その十二地点について、その差のグラフ、つまり、この二十三年間の沈下量であります。多いところで四メートル三十一センチ、少ないところでも三メートル以上進んでおります。まさに我が党の指摘どおりじゃありませんか。

二〇一一年五月十三日の当委員会の質疑で、我が党の穀田議員が、空港運営へのコンセンション方式の導入について、「民間事業者では、効率化、コスト削減が優先され、安全、環境対策がおろそかにされる懸念がある。」と指摘したのに対して、当時の本田航空局長は、「もしコンセンション事業者が、安全、環境対策を含め、事業の運営を適正に実施しない場合には、新関空会社自体が、民間資金法に基づき、指示あるいは運営権の取り消しを命ずることができるとともに、私ども国土交通省も、新関空会社に対し、コンセンション事業者への指示、取り消しを命ずるといった形で、コンセンション事業者であろうとも、安全、環境対策の適正な実施を担保してまいりたい」と、胸を張つて答弁をしております。

航空局長、これは事実ですね。

○蝦名政府参考人 大変申しわけございません。ちょっと今のお答えをする前に、先ほどの訂正をさせていただきますと思います。

先ほど先生がおっしゃつた中谷先生の論文をちょっと勘違いをいたしております、これは主催が国土交通省の国土技術研究会というものでございまして、航空局ではございませんで、大臣官房技術調査課と総合政策局技術政策課でございます。おわびを申し上げて、訂正をさせていただきます。

それで、今の答弁でございすけれども、運営権者が空港運営事業を適正に実施しない場合には、必要な措置がとれることになるものであることは、御指摘の答弁のとおりでございます。

国土交通省といたしましては、関西空港において適正な災害時対応や安全対策が行われますように、今般の検証を通じて適切な指導を行つてまいりたいというふうに考えております。

○宮本(岳)委員 部や課が違えども、あなた方がやつた研究会ですよ。

それで、では、この関西エアポートというコンセンション事業者は、ここで国交省が大見えを切つたような安全、環境対策の適正な実施を担うに足るものであつたかどうかを議論したいと思うんです。

気象庁に確認いたしますけれども、関西航空地方気象台は、台風の前日、九月三日十三時の時点で、台風第二十一号に関する説明会を開催しております。この説明会には関西エアポートも参加しております。

○橋田政府参考人 お答え申し上げます。

今お話がありました九月三日の関西航空地方気象台が開催しました台風説明会には、関西エアポート株式会社も参加をしております、二名の参加がございました。

○宮本(岳)委員 資料の七に気象庁の提出資料をつけておきました。

説明内容は、資料の赤線を引いたところ、四日昼前から影響が大きくなる、四日昼過ぎがピークであるとか、飛行場大雨警報発表の可能性があり、南風強風による越波に留意などが並んでおります。九月三日、つまり前日の十三時には、既に翌日の台風二十一号による大きな影響について気象台から警戒が呼びかけられ、それは関西エアポートに伝わつていた。ところが、この翌日、九月四日の台風当日に、関西エアポートの社長は関空にいませんでした。

石井大臣、あなたは台風当日、関西エアポートの山谷佳之社長と大臣室で会つておりましたね。

○石井国務大臣 本年の九月四日、関西国際空港全体構想促進協議会の方々からの御要望がありまして、その面会者の中に関西エアポートの社長がいらつしました。

○宮本(岳)委員 大阪府の情報提供資料を資料八に配付しておきました。十三時十五分に国交省四階大臣室で要望を受けております。しかし、このときには既に台風二十

一号は関空を襲っていたわけでありす。
気象庁に聞きます。

気象庁が九月四日、関空に対して飛行場台風大雨高潮警報を発表したのは何時何分でしたか。

○橋田政府参考人 お答え申し上げます。

関西国際空港に対して飛行場警報を発表いたしました。それは台風、大雨、高潮の飛行場警報でございますが、これは九月四日十一時八分でございます。

○宮本(岳)委員 既に午前十一時過ぎには飛行場

台風大雨高潮警報を、大臣、あなたが所管する気象庁が発していたわけです。その二時間後に、関西エアポートだけじゃないですよ、関西エアポートと新関西国際空港の社長がそろってやってきて、大臣、あなたは、何をされているんだ、早く帰って台風に対処してくれと言わなかったんですか。

○石井国務大臣 先ほども申し上げたところでありますが、当日は、関西国際空港全体構想促進協議会からの御要望を承ったところであります。

○宮本(岳)委員 承る二時間前に、あなたが所管する気象庁が、気象庁長官が言ったように、十一時八分には関西空港に警報が発令されていたと。あなたは、それがあつたら、関西エアポートの社長、新関西国際空港の社長、そろって来たら、何しているんだ、大変なことだと言わなかったのかと聞いたんですよ。

なるほど、それは別に社長だけで対応しているんじゃないですよと思われるかも知れません。この関西エアポート社には、代表権を持つ取締役はこの社長以外にもう一人おります。フランス資本から乗り込んできたエマヌエル・ムノント氏という副社長がおられます。

では、これも航空局に聞きますけれども、社長が霞が関で大臣と会って関空を留守にしていた台風の日、このムノント副社長は日本国内におりましたか。

○蝦名政府参考人 関西国際空港での当日の状況を詳細には把握しておりませんが、出張に

出られていたというふうに伺っております。

災害発生時において、被害を最小限にとどめて空港としての機能を維持するためには、さまざまな被害を想定した事業継続計画を策定するとともに、災害の発生が予想される際には、適切な危機管理体制を構築していくことが重要であると考えておりまして、今回の関西エアポートにおきましては、運用担当の執行役員が責任者として対応することとしていたというふうに聞いております。

○宮本(岳)委員 出張と言っただけでも、国内

にいたのか国外にいたのか、どちらなんだ。

○蝦名政府参考人 申しわけございません。そこは承知しております。

○宮本(岳)委員 昨日確認しましたよ。海外です、国内じゃないんですよ。話になりません。社長は霞が関、副社長は海外、二人の代表取締役は、空港島はおろか大阪にさえいなかったんです。

これが適切な対応だと思われませんか、大臣。

○石井国務大臣 今回の災害時の対応につきましては、関西エアポートで、タスクフォースを立ち上げ、災害時対応のあり方について検討を進めております。

また、国土交通省におきまして、全国主要空港における大規模自然災害対策に関する検討委員会を開催をいたしまして、空港の機能確保に必要な対策の検討を行っております。

国土交通省といたしましては、まずは関西エアポートによる検討結果についてよく検証した上で、適切な危機対応が行われるよう、必要に応じて指導等を行ってまいりたいと考えております。

○宮本(岳)委員 何が「安全、環境対策の適正な実施を担保してまいりたい」んですか。

空港の安全、環境対策は、コンセプション事業者任せではなく、国が直接責任を持つべきであるということを変更して強く指摘をして、きょうの私の質問を終わります。

○谷委員長 次に、井上英孝君。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上英孝です。

それでは、時間も限られていますので、早速質疑に入りたいと思うんです。

きょうは災害対策についてをメインで聞かせていただくかと思っておりますけれども、ちょっとその前に、冒頭、十一月六日十一時四十九分配信のデジタルのニュースで、私も報道ベースで初めて目にしたんですけれども、「日本、韓国をWTOに提訴へ 造船企業への支援を問題視」という、ここはもう書いてある記事をそのまま読ませていただいたんですけれども、このWTOへの提訴についての経過、プロセスを説明いただけたらすでしょうか。

○水嶋政府参考人 お答え申し上げます。

まず、世界の造船市場でございますけれども、リーマン・ショック前の新造船の大量発注とその後の需要の低迷によりまして供給能力過剰の状態にございまして、各国の造船業は厳しい状況にございました。

二〇一八年に入りまして我が国造船業の受注シェアは回復傾向にはあったんですが、韓国では、数年前から、経営難に陥った自国造船所の救済等の公的な助成が大幅的に行われておりまして、結果、供給能力過剰問題の解決をおくらせるとともに、我が国造船業に大きな悪影響を及ぼしているところでございました。

これまで、我が国は、OECD造船部会や日韓造船課長会議の場におきまして、韓国政府や公的機関による自国造船業に対する過度な支援は造船市場を歪曲するものであり、造船業の供給過剰問題の早期解決を阻害するものであると累次にわたる指摘をしたところでございます。

また、先月には、私も海軍局と韓国の産業通商資源部との局長協議を実施をいたしまして、韓国に対して、我が国の懸念を改めて伝えるとともに、本問題の友好的かつ迅速な解決の必要性を強く訴えたところでございますけれども、措置の撤廃には至っておりませんということでございます。

このため、関連業界の要望も踏まえまして、関係省庁と協議の上、WTO協定に基づく紛争解決

手続を用いて本問題の解決を図ることといたしまして、十一月六日、韓国政府に対して、当該手続に基づく二国間協議を要請したところでございます。

この手続を通じて、造船市場における公正な競争環境の確保に努めてまいりたいと考えておるところでございますけれども、また、国土交通省におきましては、我が国造船業の生産性向上などを通じまして、二〇二五年に世界新造船建造シェア三〇%の獲得を目的といたしまして、海事生産性革命、i-Shippingというのを推進しているところでございまして、公正な競争環境の確保とあわせて、我が国造船業の競争力強化に向けた取組を総合的に推進してまいりたいと考えておるところでございます。

○井上(英)委員 もう一つ、先ほども言いましたけれども、結局、造船業の世界のシェアでいうと、日韓もそうですし、非常に限られた国になっていると思うので、その答弁と、それから、公的支援というのが一回だけではないというふうにお聞きをしているので、その回数もお答えをいただけますか。

○水嶋政府参考人 お答え申し上げます。

まず、世界の造船市場の様子でございますけれども、これは、日本と韓国と中国の三カ国がメジャープレイヤーとなっております、この三カ国の建造量が大体世界の九〇%を占めておるところでございます。

戦後、日本は長らく、半世紀近く世界ナンバーワンの建造量を誇っておりましてけれども、二〇〇〇年に韓国に首位の座を奪われまして、その後は中国にも追い抜かれておるという状況になっておるということでございます。

また、韓国による公的支援でございますけれども、これは、特に二〇一五年の秋以降、大宇という韓国の造船所がございまして、こういういったところに対しまして、累次の公的金融機関による融資策でございますとか、またその融資をデット・エクイティー・スワップという形で出資に切

りかえるというふうな累次の支援が行われてきたところでごいまして、繰り返しこういった支援策の充実が図られてきたところでごいします。

○井上(英)委員 ぜび、もう提訴した以上は、何とか勝訴できるように頑張ってくださいというふうに思います。それでは、この件の質問は終わります。

では次に、災害対策について、本題に入らせていただきます。思いますけれども、我が国日本はこれまでも長年にわたって災害への備えというのを重ねてまいりましたが、近年の日本列島は想定を超える自然の猛威に翻弄され続けていると言ってもいいと思います。

ことしにおきましても大小さまざまな災害が発生しましたけれども、特に被害の大きかったものでいいますと、六月十八日に大阪府北部を震源として発生した大阪北部地震から始まり、六月の終盤から七月の上旬にかけて、長期にわたってずつと長雨の状況が続いた、西日本を中心に被害が及んだいわゆる西日本豪雨。また、先ほど宮本委員からもありましたけれども、九月四日には台風二十一号で大きな被害もありました。そして、その二日後の九月六日には北海道の胆振の東部地震。本日に、この年だけでも各地で甚大な被害をもたらしているという状況にあります。さらなる備えというのを講じるべきだというふうに思うんですけれども、まずは、きょうはブロック塀についてお聞きをしたいと思います。

四十年前の一九七八年に発生した宮城県沖地震で、ブロック塀などの下敷きになって十八名の方がお亡くなりになった。そしてまた、二年前の熊本地震では、四メートルの高さから落ちてきたブロック塀の下敷きとなってお亡くなりになられた方がいてる。そして、ことし起きた大阪北部地震では、小学校のブロック塀が倒れて、女の子、児童が亡くなるという非常に痛ましい事故が発生をいたしました。

その大阪北部地震で倒壊したブロック塀は、現

行の建築基準法の基準を満たしていないというふうに発表されています。ブロック塀の安全のルールというのは強化されてきたと思いますが、違法なブロック塀や建築当時は適法だった既存不適格建築物というのが長く放置されて安全を脅かしているというのは大きな問題だというふうに考えます。

そこで、まず、ブロック塀の構造の基準がどのように変化し、それに伴ってブロック塀が具体的にどの程度強化されてきたのか、お答えいただけますでしょうか。

○大塚副大臣 お答えをいたします。

補強コンクリートブロック造の塀、いわゆるブロック塀につきましては、過去の地震による被害を踏まえ、昭和四十六年の建築基準法施行令において基準を制定しております。そして、昭和五十六年に高さの基準を強化いたしました。それ以降の基準の強化を行っておりません。

こうした中で、本年六月、大阪北部地震が発生しましたが、被害の度合いが著しい十カ所の塀につきましては、建築研究所が調査したところ、いずれも現行の構造基準に適合しないものであったとの報告を受けております。

○井上(英)委員 今お答えいただいたように、結果的に建築基準法の基準を満たしていないブロック塀がやはり崩れていたということで、この大阪北部地震、直近に起きたということ、この大阪北部地震を受けて、文部科学省が全国の学校のブロック塀の安全点検というのを行ったところ、ブロック塀がある学校のおよそ七〇%で安全性の問題というのが見つかったというふうに聞いています。

ですから、やはり今でもブロック塀の安全性が疑われているという状態が続いているわけでありまして、ブロック塀の構造の基準が順次強化されているというふうになっているんですけれども、結果的には違法建築物や既存不適格建築物と言われるものが多く混在をして、災害により倒壊するリスクというのは先ほど申し上げたように

残ったままであります。

こうした建築物については、行政が点検や改修、撤去というのを積極的に進めて、早期に現行の構造の基準というのに適合するように改めて周知徹底していくべきだと思っておりますけれども、それが、先ほど言われたように、一九七一年、昭和四十六年に建築基準法ができて、八一年、五十六年に改正されて以降、ずっと言われているはずなんですけれども、やはり今回のような事故というのが起きてしまうというのはなぜなのかということをお答えいただけますでしょうか。

○大塚副大臣 お答えをいたします。

ブロック塀の中には、現行基準の制定前に制定された古いブロック塀があります。それらにつきましては、その危険性について、また所有者等に十分浸透していなかったということもございします。また、撤去等に要する費用の負担の問題などから、現行基準に適合しないものが存在しているという状況にあるというふうに考えております。

こうしたことを踏まえまして、国交省では、これまでに、塀の所有者等に向けた安全点検チェックポイントの公表、地方公共団体に対する、壁の所有者等に向けた注意の喚起、また支援措置の周知、そして建築士関係団体への協力依頼や関係団体連絡会議の開催等も行っているところでございます。

また、一部の地方公共団体におきまして、所有者への周知のほか、相談窓口の設置や防災・安全交付金の効果促進事業等を活用した支援に取り組んでおります。国土交通省といたしまして、ブロック塀の撤去等に対する支援を推進してまいります。

さらに、今後のブロック塀等の安全対策といたしまして、通学路を含む避難路沿道のブロック塀につきましても、建築物と同様に耐震診断を義務づけることができるよう、耐震改修促進法の政令等の改正に向けてパブリックコメントを行っているところでございます。

これにあわせて、ブロック塀等の耐震診断や、

診断の結果、撤去等を行う場合の費用に対する支援につきまして、平成三十一年度予算概算要求に盛り込んでおるところでございます。

今後とも、ブロック塀等の安全対策に向けまして、関係業界や地方公共団体と連携して対応してまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 この周知徹底を何とか実効性のあるものにぜひしていただいて、先ほどお答えいただいたように、今、建築基準を満たしていないブロック塀が崩れているというのが現状ですから、ぜび、世に言う違法建築物や既存不適格建築物というのがこの社会から減るように、なくなるように、ぜび周知徹底を改めてお願いをしたいと思っております。

同じ塀なんですけれども、次は、石づくりの塀についてお伺いをいたしますけれども、当然、ブロック塀のように鉄筋が入っていませんので、石づくりです。非常に弱い。建築基準法の施行令、先ほど言われた昭和五十六年の建築基準法の施行令の改正でも、二メートルだった上限が一・二メートルの高さの上限に変更されたということでもあります。

国交省では、建築基準法施行令の基準に従って塀をつくればひび割れはほとんど生じないというふうには説明はしていますけれども、今のルールづくりで石づくりの塀の安全確保というのができるのか、また、安全確保にどのように取り組まれているのか、御答弁をお願いいたします。

○大塚副大臣 お答えを申し上げます。

大阪北部地震では、ブロック塀の倒壊により一名の方が亡くなられたほか、石づくりの塀の倒壊によっても一名の方が亡くなられております。

こうした石づくりの塀につきましても、現行基準に適合する形で適切に維持管理されているものは所要の安全性が確保されているものと考えておりますが、適合しないもの、そういったものは、地震により倒壊し、被害が発生するというおそれがあることから、国土交通省といたしまして、ブロック塀と同様に、所有者等に対する注意

喚起、撤去に係る支援の措置の周知を行っているほか、避難路沿道の一定規模以上の石づくりの塀につきましては、ブロック塀と同様、耐震診断の義務づけ等を可能としていく予定でございます。

○井上英委員 ぜひ、よろしく願いました。

この塀に關しての質疑は最後にさせていただきます。今回の大阪北部地震のブロック塀の被害を受けて、大阪市では、道路などに面した一定の高さ以上のブロック塀の撤去や、それを軽量フェンスへ変更することによる新設工事に要する費用の一部というのを補助する制度というのを導入しました。しかし、この補助制度では、来年度までは三分の二の補助率で、限度額は撤去で二十万円、新設で三十万円、再来年度以降は二分の一の補助で、限度額は撤去で十五万円、新設で二十五万円、一定額は個人負担になつてゐるんです。

こういう危険な塀、なかなか一掃できない危険な塀を一掃するために、自治体の取組にプラスして、更に国として補助制度も含めた支援策というのを何か検討するものはないか、副大臣、よろしく願いました。

○大塚副大臣 お答えを申し上げます。

ブロック塀等の安全対策につきましては、防災・安全交付金等の効果促進事業によりまして、地方公共団体の取組を支援しているところでございます。

この効果促進事業を活用いたしましてブロック塀等の安全対策に取り組んでいる地方公共団体の数は、本年九月十日時点で、井上委員のおられます大阪市など百六十五団体となつてるところでございます。

このブロック塀等の耐震診断や、診断の結果、撤去等を行う場合の費用に対する支援につきましては、平成三十一年度の予算概算要求に盛り込んであるところであります。

今後とも、地方公共団体と連携して対応して

やつていきたいと思ひます。

○井上英委員 副大臣、よろしく願いました。

副大臣、ありがとうございます。

時間も限られていいますので、ちょっと飛ばして、大臣に聞きたい i-Construction の件を取り上げさせていただきます。ちよつと台風二十一号の件は、またこの後一般を多分つくつていただるかと思うので、またそのときにやらせていただこうと思ひます。それでは、i-Construction で。

人口減少や高齢化での建設業の担い手不足というのが懸念されています。今回の外国人労働者の受入れでも建設業というのが明記されていますけれども、ICTなどの活用で建設業の生産性を向上して、これまでより少ない人数や工事日数で同じ工事を實現する、いわゆる効率性を上げることだということにお聞きをしています。

コンストラクション二〇二五というのを推進しているイギリスでは、ビルディング・インフォメーション・モデリング、頭文字をとって BIM というのを義務化して、三次元モデルの活用などにより二〇二五年までに三三%のコスト削減、五〇%の工期短縮という大きな目標を立てていっているふうにお聞きをしています。

では、我が国では、この i-Construction の導入によって、どれぐらいのコスト削減が、そしてどれぐらいの工期短縮というのを目標にされているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○石井国務大臣 国土交通省では、調査、測量から設計、施工、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスにおける ICT の活用や、施工時期の平準化等に取り組む建設現場の生産性革命、i-Construction を二〇一六年から推進しております。

具体的には、土工、舗装工やしゅんせつ工等への ICT の導入、二カ年国債の活用等による施工時期の平準化、大規模構造物への BIM、CIM

の導入、産学官の連携による新技術の導入促進等に取り組んでいるところであります。

土工に ICT を導入した現場では、従来施工と比較をいたしまして延べ作業時間が約三割削減するなど、取組の効果があらわれてきております。

このように、i-Construction の取組によりまして、これまでよりもより少ない人数、より少ない時間で事業を進めることを通じまして、建設現場の生産性を二〇二五年度までに二割向上することを目指しているところでございます。

その効果は、建設業に従事する方々の休日の拡大や賃金の上昇による働き方改革や担い手の確保にも結びつくものでありまして、引き続き取組を推進してまいりたいと考えております。

○井上英委員 最後に、大臣、また、コスト削減も工期短縮も含めて、ぜひ目標を達成していただきたい。険しい道かも知れませんが、これからのためにぜひお願いしたいと思ひます。

また、この i-Construction 自体を、日本の国で主導するというか、先導するような役割を担っていただいて、ぜひ我々の、日本国で起るこの i-Construction というのを他の国にも国際展開できるように頑張つていただきたいと思います。答弁をお願いします。

○石井国務大臣 i-Construction の海外展開に当たりましては、国際標準化等の動向と連携をしつつ、i-Construction の取組に基づく技術基準類等が広く各国で活用されることが重要と考えております。

このため、i-Construction の産学官連携の場であり、i-Construction の推進コンソーシアムの中に海外標準ワーキンググループをつくつておりまして、ここにおいて三次元モデルの利活用等に係る海外動向を調査をし、情報共有をする取組を進めてきたところであります。

また、本年十月十六日から十九日には、世界十

八カ国以上の参加のもとで、建設分野における三次元モデルの国際標準化を進めます BIS 東京サミットが開催されました。国土交通省からは、我が国における i-Construction の取組を世界に広く発信するとともに、道路、橋梁、鉄道、港湾など各分野における三次元データの仕様のあり方について議論が行われたところであります。

今後とも、三次元モデルの国際標準化等に対しまして我が国の取組を世界に発信するなど、i-Construction の海外展開の取組を積極的に進めてまいりたいと考えています。

○井上英委員 ありがとうございます。

○谷委員長 次に、本日付託になりました内閣提出、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国務大臣官腰光寛君。

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○宮腰国務大臣 ただいま議題となりました海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案の提案理由及び内容の概要につきまして御説明申し上げます。

海に囲まれ、かつ国土の面積も狭隘な我が国にとりまして、海洋再生可能エネルギー発電事業の長期的、安定的かつ効率的な実施が重要であることに鑑み、海洋基本法に規定する海洋に関する施策との調和を図りつつ、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用を促進することは、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に寄与するものであります。

このため、海洋再生可能エネルギー発電設備の

整備に関し、関係者との調整の枠組みを定めつつ、海域の長期にわたる占用が可能となるよう、所要の措置を講ずることが必要であり、この法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の内容の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、政府は、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用は、海洋に関する施策との調和を図りつつ、海洋の持続可能な開発及び利用を実現することを旨として、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針を定めなければならないこととしております。

第二に、経済産業大臣及び国土交通大臣は、我が国の領海及び内水の海域のうち一定の区域であつて自然的条件が適当である等の基準に適合するものを、関係行政機関の長への協議等を行った上で、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域として指定することができることとしております。

第三に、経済産業大臣及び国土交通大臣は、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域内の海域において海洋再生可能エネルギー発電設備の整備を行うことにより海洋再生可能エネルギー発電事業を行うべき者を公募により選定し、当該区域内の海域の長期にわたる占用等に係る計画を認定するものとするとしております。

そのほか、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願いいたします。

○谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時五十七分散会

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律

目次

- 第一章 総則(第一条―第六条)
- 第二章 基本方針(第七条)
- 第三章 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域

第一節 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定等(第八条―第十条)

第二節 公募占用計画の認定等(第十三条―第二十二條)

第三節 監督等(第二十三条―第二十六条)

第四章 雑則(第二十七条―第三十条)

第五章 罰則(第三十一条―第三十六条)

附則

第一章 総則

(目的) 第一条 この法律は、海洋再生可能エネルギー発電事業の長期的、安定的かつ効率的な実施の重要性に鑑み、海洋基本法(平成十九年法律第三十三号)に規定する海洋に関する施策との調和を図りつつ、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用を促進するため、基本方針の策定、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域内の海域の占用等に係る計画の認定制度の創設等の措置を講ずることに

より、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上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「海洋再生可能エネルギー電気」とは、海洋再生可能エネルギー発電設備を用いて海洋再生可能エネルギー源を交換

して得られる電気をいう。

2 この法律において「海洋再生可能エネルギー発電設備」とは、海域において海洋再生可能エネルギー源を電気に変換する設備及びその附属設備であつて、船舶を係留するための係留施設を備えるものをいう。

3 この法律において「海洋再生可能エネルギー源」とは、電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法平成二十三年法律第八号。以下「再生可能エネルギー電気特別措置法」という。第二条第四項に規定する再生可能エネルギー源のうち、海域における風力その他の海域において電気のエネルギー源として利用することができるものとして政令で定めるものをいう。

4 この法律において「海洋再生可能エネルギー発電事業」とは、自らが維持し、及び運用する海洋再生可能エネルギー発電設備を用いて発電した海洋再生可能エネルギー電気を電気事業者(電気事業法(昭和三十九年法律第七十号)第二条第一項第九号に規定する一般送配電事業者及び同項第十三号に規定する特定送配電事業者をいう。第八条第一項第四号において同じ。)に

対し供給する事業をいう。

5 この法律において「海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域」とは、我が国の領海及び内水の海域のうち第八条第一項の規定により指定された区域をいう。

(基本理念) 第三条 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用は、海洋環境の保全、海洋の安全の確保その他の海洋に関する施策との調和を図りつつ、海洋の持続可能な開発及び利用を実現することを旨として、国、関係地方公共団体、海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者その他の関係する者の密接な連携の下に行われなければならない。

(国の責務) 第四条 国は、前条に定める基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進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 国は、海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者に対し、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用に関し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 国は、教育活動、広報活動その他の活動を通じて、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関し、国民の理解を深めるよう努めなければならない。

(関係地方公共団体の責務) 第五条 関係地方公共団体は、基本理念にのっとり、前条に規定する国の施策に協力して、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策を推進するよう努めなければならない。

(海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者の責務) 第六条 海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者は、基本理念にのっとり、その事業活動を行うに当たり、漁業その他の海洋の多様な開発及び利用、海洋環境の保全並びに海洋の安全の確保との調和に配慮するとともに、国及び関係地方公共団体が実施する海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

第二章 基本方針 第七条 政府は、基本理念にのっとり、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めなければならない。

2 基本方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進の意義及び目標に関する

基本理念」という。)にのっとり、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進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 国は、海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者に対し、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用に関し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 国は、教育活動、広報活動その他の活動を通じて、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関し、国民の理解を深めるよう努めなければならない。

(関係地方公共団体の責務) 第五条 関係地方公共団体は、基本理念にのっとり、前条に規定する国の施策に協力して、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策を推進するよう努めなければならない。

(海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者の責務) 第六条 海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者は、基本理念にのっとり、その事業活動を行うに当たり、漁業その他の海洋の多様な開発及び利用、海洋環境の保全並びに海洋の安全の確保との調和に配慮するとともに、国及び関係地方公共団体が実施する海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

第二章 基本方針 第七条 政府は、基本理念にのっとり、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めなければならない。

2 基本方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進の意義及び目標に関する

基本理念」という。)にのっとり、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進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 国は、海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者に対し、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用に関し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 国は、教育活動、広報活動その他の活動を通じて、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関し、国民の理解を深めるよう努めなければならない。

(関係地方公共団体の責務) 第五条 関係地方公共団体は、基本理念にのっとり、前条に規定する国の施策に協力して、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策を推進するよう努めなければならない。

(海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者の責務) 第六条 海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者は、基本理念にのっとり、その事業活動を行うに当たり、漁業その他の海洋の多様な開発及び利用、海洋環境の保全並びに海洋の安全の確保との調和に配慮するとともに、国及び関係地方公共団体が実施する海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

る事項

二 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する施策に関する基本的な事項

三 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定に関する基本的な事項

四 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における海洋再生可能エネルギー発電事業と漁業その他の海洋の多様な開発及び利用、海洋環境の保全並びに海洋の安全の確保との調和に関する基本的な事項

五 海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に利用される港湾に関する基本的な事項

六 前各号に掲げるもののほか、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進を図るために必要な事項

三 基本方針は、海洋基本法第十六条第一項に規定する海洋基本計画との調和が保たれたものでなければならない。

四 内閣総理大臣は、基本方針の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

五 内閣総理大臣は、前項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

六 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

第三章 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域

第一節 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定等

(海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定)

第八条 経済産業大臣及び国土交通大臣は、基本方針に基づき、我が国の領海及び内水の海域のうち一定の区域であつて次に掲げる基準に適合するものを、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域として指定することができる。

一 海洋再生可能エネルギー発電事業の実施に

ついて気象、海象その他の自然的条件が適当であり、海洋再生可能エネルギー発電設備を設置すればその出力の量が相当程度に達すると見込まれること。

二 当該区域の規模及び状況からみて、当該区域及びその周辺における航路及び港湾の利用、保全及び管理に支障を及ぼすことなく、海洋再生可能エネルギー発電設備を適切に配置することが可能であると認められること。

三 海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に利用し当該区域と当該区域外の港湾とを一体的に利用することが可能であると認められること。

四 海洋再生可能エネルギー発電設備と電気事業者が維持し、及び運用する電線路との電気的な接続が適切に確保されることが見込まれること。

五 海洋再生可能エネルギー発電事業の実施により、漁業に支障を及ぼさないことが見込まれること。

六 漁港漁場整備法(昭和二十五年法律第百三十七号)第六条第一項から第四項までの規定により市町村長、都道府県知事若しくは農林水産大臣が指定した漁港の区域、港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第三項に規定する港湾区域、同法第五十六条第一項の規定により都道府県知事が公告した水域、海岸法(昭和三十一年法律第百一号)第三条の規定により指定された海岸保全区域、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律(平成二十二年法律第四十一号)第二条第五項に規定する低潮線保全区域又は同法第九条第一項の規定により国土交通大臣が公告した水域と重複しないこと。

二 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該区域の状況を調査するものとする。

三 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該指定の案を、当該指定をしようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。

四 前項の規定による公告があつたときは、利害関係者は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された指定の案について、経済産業大臣及び国土交通大臣に意見書を提出することができる。

五 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、前項の規定により提出された意見書の写しを添えて、農林水産大臣、環境大臣その他の関係行政機関の長に協議し、かつ、関係都道府県知事の意見を聴くとともに、当該指定をしようとする区域について次条第一項に規定する協議会が組織されているときは、当該協議会の意見を聴かなければならない。

六 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、遅滞なく、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、その旨及び当該指定をした海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域を公告しなければならない。

七 経済産業大臣及び国土交通大臣は、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定を受けた区域の全部又は一部が第一項の規定による指定の必要がなくなつたと認めるとき又は同項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、当該海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定を解除し、又はその区域を変更することができる。この場合においては、第二項から前項までの規定を準用する。

(協議会)

第九条 経済産業大臣、国土交通大臣及び関係都道府県知事は、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定及び海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における海洋再生可能エネルギー発電事業の実施に必要となる協議会を行うための協議会(以下この条において「協議会」という。)を組織することができる。

二 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 経済産業大臣、国土交通大臣及び関係都道府県知事

二 農林水産大臣及び関係市町村長

三 関係漁業者の組織する団体その他の利害関係者、学識経験者その他の経済産業大臣、国土交通大臣及び関係都道府県知事が必要と認める者

三 関係都道府県知事は、協議会が組織されていないときは、経済産業大臣及び国土交通大臣に對して、協議会を組織するよう要請することができる。

四 前項の規定による要請を受けた経済産業大臣及び国土交通大臣は、正当な理由がある場合を除き、当該要請に応じなければならない。

五 関係行政機関の長は、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定及び海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における海洋再生可能エネルギー発電事業の実施に關し、協議会の構成員の求めに応じて、協議会に對し、必要な助言、資料の提供その他の協力を行うことができる。

六 協議会において協議が調つた事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

七 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に關し必要な事項は、協議会が定める。

(促進区域内海域の占用等に係る許可)

第十条 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域内の海域(政令で定めるその上空及び海底の区域を含む。以下「促進区域内海域」という。)において、次の各号のいずれかに該当する行為をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の許可を受けな

ければならない。ただし、促進区域内海域の利用又は保全に支障を及ぼすおそれがないものとして政令で定める行為については、この限りでない。

一 促進区域内海域の占用

二 土砂の採取

三 施設又は工作物の新設又は改築(第一号の占用を伴うものを除く。)

四 前三号に掲げるもののほか、促進区域内海域の利用又は保全に支障を与えるおそれのある政令で定める行為

2 国土交通大臣は、前項の行為が促進区域内海域の利用若しくは保全又は周辺港湾の機能の維持に著しく支障を与えるものであるときは、許可をしてはならない。

3 国又は地方公共団体が第一項の行為をしようとする場合には、同項中「国土交通大臣の許可を受けなければ」とあるのは「国土交通大臣と協議しなければ」と、前項中「許可をしては」とあるのは「協議に応じては」とする。

4 第一項の許可に係る同項第一号の促進区域内海域の占用の期間は、三十年を超えない範囲内において政令で定める期間を超えることができない。これを更新するときの期間についても、同様とする。

5 国土交通大臣は、第一項の許可には、促進区域内海域の利用若しくは保全又は周辺港湾の機能の維持に必要な限度において、条件を付することができる。この場合において、その条件は、許可を受けた者に対し、不当な義務を課することとなるものであってはならない。

6 国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、第一項第一号又は第二号の行為に係る同項の許可を受けた者から占用料又は土砂採取料を徴収することができる。

7 国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、偽りその他不正の行為により前項の占用料又は土砂採取料の徴収を免れた者から、その徴収を免れた金額の五倍に相当する金額以

下の過怠金を徴収することができる。

(経過措置)

第十一条 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定の際現に権原に基づき、前条第一項の許可を要する行為を行っている者又は同項の規定によりその設置について許可を要する施設若しくは工作物を設置している者は、従前と同様の条件により、当該行為又は施設若しくは工作物の設置について同項の許可を受けたものとみなす。同項ただし書若しくは第四号の政令又はこれを改廃する政令の施行の際現に権原に基づき、当該政令の施行に伴い新たに許可を要することとなる行為を行い、又は施設若しくは工作物を設置している者についても、同様とする。

(促進区域内海域における禁止行為)

第十二条 何人も、促進区域内海域において、みだりに、船舶、土石その他の物件で国土交通省令で定めるものを捨て、又は放置してはならない。

第二節 公募占用計画の認定等

(海洋再生可能エネルギー発電設備の公募占用指針等)

第十三条 経済産業大臣及び国土交通大臣は、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域を指定したときは、促進区域内海域において海洋再生可能エネルギー発電設備の整備を行うことにより海洋再生可能エネルギー発電事業を行うべき者を公募により選定するために、基本方針に即して、公募の実施及び海洋再生可能エネルギー発電設備の整備のための促進区域内海域の占用に関する指針(以下「公募占用指針」という。)を定めなければならない。

2 公募占用指針には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 公募の対象とする海洋再生可能エネルギー発電設備に係る再生可能エネルギー電気特別措置法第三条第一項に規定する再生可能エネルギー発電設備の区分等(第九号及び第四項

において「対象発電設備区分等」という。)

二 当該海洋再生可能エネルギー発電設備のための促進区域内海域の占用の区域

三 当該海洋再生可能エネルギー発電設備のための促進区域内海域の占用の開始の時期

四 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の出力の量の基準

五 公募の参加者の資格に関する基準

六 公募の参加者が提供すべき保証金の額並びにその提供の方法及び期限その他保証金に関する事項

七 供給価格(当該海洋再生可能エネルギー発電設備を用いて供給することができる海洋再生可能エネルギー電気のキロワット時当たりの価格をいう。次条第二項第九号及び第十五条第一項第一号において同じ。)の額の上限額第六項及び同号において「供給価格上限額」という。)

八 公募に基づく再生可能エネルギー電気特別措置法第三条第一項に規定する調達価格(第十六条において単に「調達価格」という。)の額の決定の方法

九 対象発電設備区分等に係る再生可能エネルギー電気特別措置法第三条第一項に規定する調達期間(第十六条において単に「調達期間」という。)

十 選定事業者(促進区域内海域において海洋再生可能エネルギー発電設備の整備を行うことにより海洋再生可能エネルギー発電事業を行うべき者として公募により選定された者をいう。以下同じ。)における再生可能エネルギー電気特別措置法第九条第一項の規定による認定の申請の期限

十一 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に関し第二号に掲げる区域と一体的に利用される港湾に関する事項

十二 促進区域内海域の占用の期間が満了した場合その他の事由により促進区域内海域の占

用をしないこととなった場合における当該海洋再生可能エネルギー発電設備の撤去に関する事項

第十三条 第一項の認定の有効期間

十四 海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者と関係行政機関の長、関係都道府県知事及び関係市町村長との調整に関する事項

十五 選定事業者を選定するための評価の基準

十六 前各号に掲げるもののほか、公募の実施に関する事項その他必要な事項

3 前項第十三号の有効期間は、三十年を超えないものとする。

4 経済産業大臣は、対象発電設備区分等又は第二項第四号から第十号までに掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、調達価格等算定委員会の意見を聴かなければならない。この場合において、経済産業大臣は、調達価格等算定委員会の意見を尊重するものとする。

5 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第二項第十五号の評価の基準を定めようとするときは、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、関係都道府県知事及び学識経験者の意見を聴かなければならない。

6 経済産業大臣及び国土交通大臣は、公募占用指針を定めたときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。ただし、公募占用指針のうち供給価格上限額については、公募の効果的な実施のため必要があると認めるときは、公示しないことができる。

7 前三項の規定は、公募占用指針の変更について準用する。

8 第一項の場合における再生可能エネルギー電気特別措置法の規定の適用については、再生可能エネルギー電気特別措置法第三条第一項中「したものとあるのは「したものと及び海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(平成三十年法律第

号。以下「促進法」という。)(第十三条第一項に規定する公募占用指針において定められたも

のと、再生可能エネルギー電気特別措置法第九條第三項第五号中「再生可能エネルギー発電設備の区分等」とあるのは「再生可能エネルギー発電設備の区分等又は促進法第十三條第一項に規定する公募占用指針において定められた同条第二項第一号に規定する対象発電設備区分等」と、同号イ中「第五條第二項第八号」とあるのは「第五條第二項第八号又は促進法第十三條第二項第十号」と、同号ロ中「こと」とあるのは「こと又は申請に係る再生可能エネルギー発電事業計画が促進法第十四條第一項に規定する公募占用計画と整合的であること」と、同号ハ中「第七條第七項」とあるのは「第七條第七項又は促進法第十五條第六項」と、再生可能エネルギー電気特別措置法第六十七條第二項中「この法律」とあるのは「この法律又は促進法」とするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

八 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の出
力
九 供給価格
十 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の維持管理の方法
十一 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に關し第一号に掲げる区域と一体的に利用する港灣に關する事項
十二 促進区域内海域の占用の期間が満了した場合その他の事由により促進区域内海域の占有をしないこととなつた場合における当該海洋再生可能エネルギー発電設備の撤去の方法
十三 前条第二項第十四号に規定する調整を行うための体制及び能力に關する事項
十四 資金計画及び収支計画
十五 その他経済産業省令・国土交通省令で定める事項

二 当該公募占用計画に係る促進区域内海域の占有が第十條第二項の許可をしてはならない場合に該当しないものであること。
三 当該公募占用計画に係る海洋再生可能エネルギー発電設備及びその維持管理の方法が経済産業省令・国土交通省令で定める基準に適合すること。
四 当該公募占用計画を提出した者が不正又は不誠実な行為をするおそれが明らかな者でないこと。
二 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により審査した結果、公募占用計画が同項各号に掲げる基準に適合していると認められるときは、第十三條第二項第十五号の評価の基準に従つて、その適合していると認められた全ての公募占用計画について評価を行うものとする。
三 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の評価に従い、海洋再生可能エネルギー発電事業の長期的・安定的かつ効率的な実施を可能とするために最も適切であると認められる公募占用計画を提出した者を選定事業者として選定するものとする。

（選定事業者における調達価格及び調達期間）
第十六條 経済産業大臣は、公募占用指針に従い、公募の結果を踏まえ、選定事業者における海洋再生可能エネルギー発電設備に係る調達価格及び調達期間を定め、これを告示しなければならない。この場合においては、再生可能エネルギー電気特別措置法第八條第二項の規定を準用する。
（公募占用計画の認定）
第十七條 経済産業大臣及び国土交通大臣は、選定事業者が提出した公募占用計画について、促進区域内海域の占有の区域及び占有の期間を指定して、当該公募占用計画が適当である旨の認定をするものとする。
二 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の認定をしたときは、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、当該認定を受けた公募占用計画の概要、当該認定をした日及び当該認定の有効期間並びに同項の規定により指定した促進区域内海域の占有の区域及び占有の期間を公示しなければならない。
（公募占用計画の変更等）
第十八條 前条第一項の認定を受けた選定事業者は、当該認定を受けた公募占用計画を変更しようとする場合においては、経済産業大臣及び国土交通大臣の認定を受けなければならない。ただし、経済産業省令・国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。
二 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定による変更の認定の申請があつたときは、次に掲げる基準に適合すると認める場合に限り、その認定をするものとする。
一 変更後の公募占用計画が第十五條第一項第一号から第三号までに掲げる基準を満たしていること。
二 当該公募占用計画の変更をすることについて、公共の利益の一層の増進に寄与するものであると見込まれること又はやむを得ない事情があること。

第十四條 公募に應じて選定事業者とならうとする者は、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、その設置しようとする海洋再生可能エネルギー発電設備のための促進区域内海域の占有に關する計画（以下「公募占用計画」という。）を作成し、経済産業大臣及び国土交通大臣に提出しなければならない。
二 公募占用計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 港灣法第三十七條第一項の許可を要する行為に關する事項
二 港灣法第三十八條の二第一項又は第四項の規定による届出を要する行為に關する事項
四 公募占用計画の提出は、経済産業大臣及び国土交通大臣が公示する一月を下らない期間内に行わなければならない。
（選定事業者の選定）
第十五條 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前条第一項の規定により公募に應じて選定事業者とならうとする者から公募占用計画が提出されたときは、当該公募占用計画が次に掲げる基準に適合しているかどうかを審査しなければならない。

一 供給価格が供給価格上限額以下であること
その他当該公募占用計画が公募占用指針に照らし適切なものであること。
六 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第三項の規定により選定事業者を選定したときは、その旨を通知しなければならない。

一 工事実施の方法
七 工事の時期

一 促進区域内海域の占有の区域
二 促進区域内海域の占有の期間
三 海洋再生可能エネルギー発電事業の内容及び実施時期
四 設置しようとする海洋再生可能エネルギー発電設備に係る再生可能エネルギー電気特別措置法第三條第一項に規定する再生可能エネルギー発電設備の区分等
五 当該海洋再生可能エネルギー発電設備の構造

六 工事実施の方法
七 工事の時期

六 経済産業大臣及び国土交通大臣は、第三項の規定により選定事業者を選定したときは、その旨を通知しなければならない。

二 当該公募占用計画の変更をすることについて、公共の利益の一層の増進に寄与するものであると見込まれること又はやむを得ない事情があること。

3 第十五条第五項及び前条第二項の規定は、第一項の規定による変更の認定について準用する。

4 前条第一項の認定を受けた選定事業者は、第一項ただし書の経済産業省令・国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を経済産業大臣及び国土交通大臣に届け出なければならない。

(促進区域内海域における海洋再生可能エネルギー発電設備に係る占用の許可等)

第十九条 選定事業者は、第十七条第一項の認定(前条第一項の規定による変更の認定を含む。以下「公募占用計画の認定」という。)を受けたときは、公募占用計画の認定を受けた公募占用計画変更があったときは、その変更後のもの。以下「認定公募占用計画」という。)に従って海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理をしなければならない。

2 国土交通大臣は、選定事業者から認定公募占用計画に基づき第十条第一項の許可(同項第一号に係るものに限る。次項及び第二十一条第三項において同じ。)の申請があった場合においては、当該許可を与えなければならない。

3 公募占用計画の認定がされた場合においては、選定事業者以外の者は、第十七条第二項(前条第三項において準用する場合を含む。以下この項において同じ。)の占用の期間内は、第十七条第二項の促進区域内海域の占用の区域については、第十条第一項の許可の申請をすることができない。

(地位の承継)

第二十条 次に掲げる者は、経済産業大臣及び国土交通大臣の承認を受けて、選定事業者が有していた公募占用計画の認定に基づく地位を承継することができる。

一 選定事業者の一般承継人
二 選定事業者から、認定公募占用計画に基づき設置及び維持管理が行われ、又は行われた海洋再生可能エネルギー発電設備の所有権そ

の他当該海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な権原を取得した者(公募占用計画の認定の取消し)

第二十一条 経済産業大臣及び国土交通大臣は、次に掲げる場合には、公募占用計画の認定を取り消すことができる。

一 選定事業者が第十九条第一項の規定に違反したとき。

二 選定事業者が偽りその他の不正な手段により公募占用計画の認定を受けたことが判明したとき。

2 経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により公募占用計画の認定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

3 第一項の規定により公募占用計画の認定が取り消されたときは、当該公募占用計画の認定に係る認定公募占用計画に基づき与えられた第十条第一項の許可は、その効力を失う。

(港湾法の特例)

第二十二條 第十四条第三項第一号に掲げる事項が定められた公募占用計画が第十七条第一項又は第十八条第一項の規定により認定されたときは、当該認定の日当該事項に係る選定事業者に対する港湾法第三十七条第一項の許可があつたものとみなす。

2 第十四条第三項第二号に掲げる事項が定められた公募占用計画が第十七条第一項又は第十八条第一項の規定により認定されたときは、港湾法第三十八条の二第二項又は第四項の規定による届出があつたものとみなす。

第三節 監督等

(非常災害時における緊急措置等)

第二十三条 国土交通大臣は、非常災害が発生し、船舶の交通に支障が生じている場合において、緊急輸送の用に供する船舶の交通を確保するためやむを得ない必要があるときは、促進区域内海域において、海洋再生可能エネルギー発電設備又は船舶、船舶用品その他の物件を使用し、収用し、又は処分することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による行為により損失を受けた者に対し、その損失を補償しなければならない。

3 第一項の規定による行為によつて生じた損失に対しては、国土交通大臣は、当該海洋再生可能エネルギー発電設備又は船舶、船舶用品その他の物件の所有者又は占有者に対し、その行為がなかつたならば通常生じなかつた損失及び通常得られる利益が得られなかつたことによる損失を補償しなければならない。

4 前項の規定により補償を受けることができる者が金額の決定について不服があるときは、その金額の決定の通知を受けた日から六月以内に、国土交通大臣を被告として、訴えをもつて金額の増加を請求することができる。

(監督処分)

第二十四条 国土交通大臣は、次に掲げる者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件(以下この条において「工作物等」という。)の撤去、移転若しくは改築、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復(第三項及び第九項において「工作物等の撤去等」という。)を命ずることができる。

一 第十条第一項の規定に違反して、同項各号に掲げる行為をした者

二 第十条第一項の許可に付した条件に違反した者

三 偽りその他の不正な手段により第十条第一項の許可を受けた者

四 第十二条の規定に違反した者

2 国土交通大臣は、前項第二号又は第三号に該当する者に対し、第十条第一項の許可を取り消し、その効力を停止し、その条件を変更し、又は新たな条件を付することができる。

3 第一項の規定により工作物等の撤去等を命じようとする場合において、過失がなくて当該工

作物等の撤去等を命ずべき者を確知することができないときは、国土交通大臣は、当該工作物等の撤去等を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者にこれを行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定め、当該工作物等の撤去等を行うべき旨及びその期限までに当該工作物等の撤去等を行わないときは、国土交通大臣又はその命じた者若しくは委任した者が当該工作物等の撤去等を行う旨を、あらかじめ、公告しなければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定により工作物等を撤去し、又は撤去させたときは、当該工作物等を保管しなければならない。

5 国土交通大臣は、前項の規定により工作物等を保管したときは、当該工作物等の所有者、占有者その他当該工作物等について権原を有する者(第九項において「所有者等」という。)に対し当該工作物等を返還するため、国土交通省令で定めるところにより、国土交通省令で定める事項を公示しなければならない。

6 国土交通大臣は、第四項の規定により保管した工作物等が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は前項の規定による公示の日から起算して三月を経過してもなお当該工作物等を返還することができない場合において、国土交通省令で定めるところにより評価した当該工作物等の価額に比し、その保管に不当な費用又は手数を要するときは、国土交通省令で定めるところにより、当該工作物等を売却し、その売却した代金を保管することができる。

7 国土交通大臣は、前項の規定による工作物等の売却につき買受人がない場合において、同項の価額が著しく低いときは、当該工作物等を廃棄することができる。

8 第六項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる。

9 第三項から第六項までに規定する撤去、保管、売却、公示その他の措置に要した費用は、当該工作物等の返還を受けるべき所有者等その

他当該工作物等の撤去等を命ずべき者の負担とする。

10 第五項の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第四項の規定により保管した工作物等(第六項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。)を返還することができないときは、当該工作物等の所有権は、国に帰属する。

(報告の徴収等)

第二十五条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、第十条第一項の許可を受けた者(選定事業者を除く。)に対し必要な報告を求め、又はその職員に、当該許可に係る行為に係る場所若しくは当該許可を受けた者の事務所若しくは事業所に立ち入り、当該許可に係る行為の状況若しくは工作物、帳簿、書類その他必要な物件を検査させることができる。

2 経済産業大臣及び国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、経済産業省令・国土交通省令で定めるところにより、選定事業者に対し必要な報告を求め、又はその職員に、海洋再生可能エネルギー発電設備を整備する場所若しくは当該選定事業者の事務所若しくは事業所に立ち入り、海洋再生可能エネルギー発電設備、帳簿、書類その他必要な物件を検査させることができる。

3 前二項の規定による立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(強制徴収)

第二十六条 第十条第六項の規定に基づく占用料若しくは土砂採取料又は第二十四条第九項の規定に基づく負担金(第三項及び第四項において「負担金等」と総称する。)をその納期限までに納付しない者がある場合においては、国土交通大

臣は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。この場合において、督促状により指定すべき期限は、督促状を発する日から起算して二十日以上経過した日でなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による督促をした場合においては、国土交通省令で定めるところにより、延滞金を徴収することができる。この場合において、延滞金は、年十四・五パーセントの割合で計算した額を超えない範囲内で定めなければならない。

3 第一項の規定による督促を受けた者がその指定の期限までにその納付すべき金額を納付しないときは、国土交通大臣は、国税滞納処分の例により負担金等及び前項の延滞金を徴収することができる。この場合における負担金等及び延滞金の先取特権は、国税及び地方税に次ぐものとする。

4 延滞金は、負担金等に先立つものとする。

第四章 雑則

(情報の提供)

第二十七条 国土交通大臣は、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用を促進するため、海洋再生可能エネルギー発電事業を行う者に対し、海洋再生可能エネルギー発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に利用することができる港湾に関する情報を提供するものとする。

(命令への委任)

第二十八条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施に関し必要な事項は、命令で定める。

(経過措置)

第二十九条 この法律の規定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。

(権限の委任)

第三十条 この法律に規定する経済産業大臣又は国土交通大臣の権限は、政令で定めるところにより、その一部を地方支分部局の長に委任することができる。

第五章 罰則

第三十一条 国の職員が、第十七条第一項の認定に関し、その職務に反し、当該認定を受けようとする者に談合を唆すこと、当該認定を受けようとする者に当該認定に係る公募(以下「占用公募」という。)に関する秘密を教示すること又はその他の方法により、当該占用公募の公正を害すべき行為を行ったときは、五年以下の懲役又は二百五十万円以下の罰金に処する。

第三十二条 偽計又は威力を用いて、占用公募の公正を害すべき行為をした者は、三年以下の懲役若しくは二百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

2 占用公募につき、公正な価額を害し又は不正な利益を得る目的で、談合した者も、前項と同様とする。

第三十三条 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第十条第一項の規定に違反して、同項各号に掲げる行為をした者

二 第十二条の規定に違反した者

第三十四条 第二十四条第一項の規定による国土交通大臣の命令に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。

第三十五条 第二十五条第一項又は第二項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又はこれらの規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、三十万円以下の罰金に処する。

第三十六条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第三十二条から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、

その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して四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。

(公募占用指針の公示に関する経過措置)

第二条 第十三条第六項ただし書同条第七項において準用する場合を含む。の規定は、公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日までの間は、適用しない。

(検討)

第三条 政府は、この法律の施行後五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所要の措置を講ずるものとする。

(港湾法の一部改正)

第四条 港湾法の一部を次のように改正する。

第五十六条の三第一項中「港湾区域並びに」を「港湾区域」に改め、「いる水域」の下に、並びに「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(平成三十年法律第 号)第二十五条第五項に規定する海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域」を加える。

(水産資源保護法の一部改正)

第五条 水産資源保護法(昭和二十六年法律第三百十三号)の一部を次のように改正する。

第十八条第一項中「水域若しくは」を「水域」に、「水域」を「水域若しくは海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(平成三十年法律第 号)第二

条第五項(海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の定義に規定する海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域)に改め、同条第五項中「定の」を「定め」に、「行い、若しくは」を「行い」に、「応じよう」を「応じ、若しく

は国土交通大臣が海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律第十條第一項（促進区域内海域の占用等に係る許可）の規定による許可をし、若しくは同條第三項（促進区域内海域の国等の工事についての特例）の規定により読み替えられた同條第一項の規定による協議に応じよう」に改める。

（罰則に関する経過措置）

第六條 この法律の施行前にした附則第四條の規定による改正前の港湾法の規定に違反する行為及びこの法律の施行前にした前條の規定による改正前の水産資源保護法の規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（自衛隊法の一部改正）

第七條 自衛隊法（昭和二十九年法律第六十五号）の一部を次のように改正する。

第百十五條の二第三項中「第百十五條の二十四」を「第百十五條の二十五」に改める。

第百十五條の二十四の次に次の一條を加える。

（海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の特例）

第百十五條の二十五 第七十六條第一項（第一号に係る部分に限る。）の規定により出動を命ぜられ、又は第七十七條の二の規定による措置を命ぜられた自衛隊の部隊等が海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成三十年法律第

号 第十條第一項の規定により許可を要する行為をしようとする場合における同條第三項の規定の適用については、撤収を命ぜられ、又は第七十七條の二の規定による命令が解除されるまでの間は、同項中「国土交通大臣の許可を受けなければ」とあるのは「国土交通大臣と協議しなければ」と、前項中「許可をしては」とあるのは「協議に応じては」とあるのは、「国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の許可を受けなければ」と

あるのは、「あらかじめ、その旨を国土交通大臣に通知しなければ」とする。

2 前項の規定により読み替えられた海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律第十條第三項の規定により読み替えられた同條第一項の規定による通知を受けた国土交通大臣は、同項に規定する促進区域内海域の利用又は保全上必要があると認めるときは、当該通知に係る部隊等の長に対し意見を述べることができる。

（海洋水産資源開発促進法の一部改正）

第八條 海洋水産資源開発促進法（昭和四十六年法律第六十号）の一部を次のように改正する。

第五條第二項中「又は」を「」に、「について」を「又は海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成三十年法律第

号）第二條第五項に規定する海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域（農林水産大臣が経済産業大臣及び国土交通大臣と協議して指定するものを除く。）について」、「又は国土交通大臣」を、「国土交通大臣又は経済産業大臣及び国土交通大臣」に改める。

理 由

海洋再生可能エネルギー発電事業の長期的、安定的かつ効率的な実施の重要性に鑑み、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用を促進するため、基本方針の策定、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域内の海域の占用等に係る計画の認定制度の創設等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成三十年十二月十日印刷

平成三十年十二月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

C