

(第一類 第十号)

衆議院 第百九十八回国会

土交通委員会議録

四

二九三

潟県長岡市議会(第一七七三号) 精神障害者の交通運賃割引に関する意見書(新潟県五泉市議会(第一七七四号)) 精神障害がい者への交通運賃割引制度の適用を求める意見書(高知市議会(第一七七五号)) 精神障害がい者への交通運賃割引制度の適用を求める意見書(高知県宿毛市議会(第一七七六号)) 精神障害者への交通運賃割引制度の適用を求める意見書(高知県土佐清水市議会(第一七七七号)) 精神障害がい者への交通運賃割引制度の適用を求める意見書(高知県四十市議会(第一七七八号)) 精神障害がい者への交通運賃割引制度の適用を求める意見書(高知県檮原町議会(第一七七九号)) 「地方口ーカル線」の維持・存続に関する意見書(島根県奥出雲町議会(第一七八〇号)) 東名高速道路にかかる騒音の改善と橋梁の改良等を求める意見書(神奈川県綾瀬市議会(第一七八一号)) 道路財源確保を求める意見書(熊本県八代市議会(第一七八二号)) 都市再生機構賃貸住宅の家賃減免制度に関する意見書(千葉県議会(第一七八三号)) 特急「あづさ」・「しなの」をはじめとする在来線の利便性向上に向け着実な取組みの推進を求める意見書(長野県下諏訪町議会(第一七八五号)) 特急「あづさ」をはじめとする在来線の利便性向上に向け着実な取組みの推進を求める意見書(長野県富士見町議会(第一七八六号)) 羽田空港増便による都心低空飛行計画の見直し等を国に求める意見書(東京都渋谷区議会(第一七八七号)) 東九州自動車道の濃霧対策に関する意見書(大分県佐伯市議会(第一七八八号)) 平成二十九年八月に沈没した砂利運搬船の船体

引き揚げに関する法律に基づく指導等を求める意見書(長崎県佐世保市議会(第一七八九号)) 平成二十九年八月に沈没した砂利運搬船の船体引き揚げに関する法律に基づく指導等を求める意見書(長崎県平戸市議会(第一七八〇号)) 訪日外国人旅行者の誘客に向けた更なる取組を求める意見書(長野県議会(第一七八一号)) 訪日外国人旅行者の誘客促進についての意見書(愛知県議会(第一七八二号)) 無秩序なライドシェアの導入に反対し、タクシー事業の維持・確保を求める意見書(山形県遊佐町議会(第一七八三号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(北海道石狩市議会(第一七八四号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(埼玉県春日部市議会(第一七八六号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(埼玉県所沢市議会(第一七八九号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(千葉市議会(第一七八九号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(東京都町田市議会(第一七八九号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(静岡県浜松市議会(第一七八〇号)) U-R賃貸住宅ストックの有効活用の着実な推進についての意見書(愛知県議会(第一七八一号)) U-R賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(神奈川県相模原市議会(第一七八一九号))

UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大阪府茨木市議会(第一八〇六号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大阪府松原市議会(第一八〇七号)) UR都市再生機構賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(兵庫県議会(第一八〇八号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(和歌山県議会(第一八〇九号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(和歌山市議会(第一八一二号)) ライドシェアの導入に対する慎重な審議を求める意見書(和歌山市議会(第一八一二号)) 全かつ安心なタクシー事業の活性化に必要な諸施策を求める意見書(松山市議会(第一八二三号)) ライドシェアの導入に反対し、タクシー事業の維持・確保を求める意見書(山形県新庄市議会(第一八一一号)) ライドシェアの導入に反対し、タクシー事業の維持・確保を求める意見書(山形県中山町議会(第一八一二号)) ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシーを国に求める意見書(山形県大石田町議会(第一八一三号)) ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシーを国に求める意見書(山形県金山町議会(第一八一四号)) ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシーを国に求める意見書(山形県真室川町議会(第一八一五号)) ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシーを国に求める意見書(山形県白鷗町議会(第一八一六号)) ライドシェア導入の慎重な検討及び白タク行為へのさらなる対策強化を求める意見書(千葉県市原市議会(第一八一八号)) ライドシェアの推進に対する慎重な検討を求める意見書(神奈川県相模原市議会(第一八一九号)) ライドシェア導入に対する慎重な検討を求める意見書(大阪府吹田市議会(第一八〇五号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大阪市議会(第一八〇四号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大津市議会(第一八〇三号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大阪市議会(第一八〇四号)) UR賃貸住宅ストックの活用を求める意見書(大津市議会(第一八〇三号))

意見書(静岡県議会(第一八二〇号)) ライドシェアの導入に反対し、タクシーをはじめとする安全・安心な公共交通の施策推進を求める意見書(静岡県下田市議会(第一八二二号)) ライドシェアの推進に対する慎重な審議を求める意見書(和歌山市議会(第一八二二号)) 全かつ安心なタクシー事業の活性化に必要な諸施策を求める意見書(松山市議会(第一八二三号)) ライドシェアの導入について慎重に検討し、安全かつ安心なタクシー事業の活性化に必要な諸施策を求める意見書(愛媛県今治市議会(第一八二四号)) ライドシェアの導入について慎重に検討し、安全かつ安心なタクシー事業の活性化に必要な諸施策を求める意見書(愛媛県伊予市議会(第一八二五号)) ライドシェアの導入について慎重に検討し、安全かつ安心なタクシー事業の活性化に必要な諸施策を求める意見書(愛媛県伊予市議会(第一八二六号)) ライドシェア導入の慎重な検討についての意見書(高知市議会(第一八二七号)) ライドシェアの導入に反対する意見書(熊本県議会(第一八二八号)) ライドシェア導入の慎重な検討及び白タク行為へのさらなる対策強化を求める意見書(千葉県市原市議会(第一八一八号)) 我が国領土・領海の基点となる離島の保全・管理に関する意見書(北海道釧路市議会(第一八二九号)) 我が国領土・領海及び海洋資源を守る体制整備を求める意見書(兵庫県議会(第一八三〇号)) は本委員会に参考送付された。 提出第三九号)

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  
参考人出頭要求に関する件  
道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第三九号)

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、参考人として独立行政法人都市再生機構理事里見晋君の出席を求め、意見を聴取することとし、また、政府参考人として

国土交通省大臣官房技術審議官五道仁実君、国土政策局長麦島健志君、土地・建設産業局長野村正史君、都市局長青木由行君、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、気象庁長官関田康雄君、内閣官房内閣審議官大西証史君、金融庁総合政策局審議官水口純君、厚生労働省労働基準局安全衛生部長椎葉茂樹君、農林水産省農村振興局農村政策部長高橋孝雄君、資源エネルギー庁電力・ガス事業部長村瀬佳良君、防衛省大臣官房政策立案室括審議官辰巳昌良君、大臣官房審議官森田治男君の出席を求める。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。

○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。中野洋昌君。

○中野委員 公明党の中野洋昌でございます。きょうは一般質疑ということで、よろしくお願ひを申し上げます。

まず冒頭、私の方から通告に従いまして質問させていただきますけれども、国土交通委員会でも何度か取り上げさせていただきましたURの住宅に関して質問をまざさせていただきたいというふうに思います。

このUR住宅に關しましては、やはり安心して住み続けられるような仕組みづくりをしっかりとし

てほしいという御要望を大変に多く伺っております。居住者の方の高齢化というのも進みまして、やはり年金暮らしの方ですかそういった方も大変にふえてきたということも伺っておりますので。

昨年の十二月の十一日には、私、公明党の国土交通部会長を今拝命しておりますけれども、石井国土交通大臣の方にも御要望にも行かせていただきました。

何点か御要望はあつたんですけれども、例えば、高齢者向け優良賃貸住宅、二十年やつていくといふことで当初決まっておりましたので、これが二十一年目に入つていく方がいらっしゃる中で、どのようになるのか、こういうのを継続してほしい、こういうことも要望させていただいたり、そうした関連の予算というのも今年度の予算に盛り込んでいただいたりといふこともさせていただいております。

中でも、URに関しましては、修繕費に関して、居住者の負担のものが非常に多いということでも、URに関しましては、修繕費に関して、居住者の負担のものが非常に多いということでも御要望させさせていただきまして、これについてはしっかりと見直しをしていくということで大臣にも御答弁もいただきまして、居住者の負担で直さないといけない項目というのが非常に今回減少しないといふことがことしの制度改正でございました。

例えば、畳床ですか、あるいはふすまの骨組みでありますとか、ビニールクロス、こうした、通常の民間の賃貸の住宅であれば、居住者の負担というよりはオーナーの方の、家主の方の負担といふことで直すような項目というのが大変多うございましたので、これもUR側の負担で補修をするように制度改正をまさにしていただきたところでございます。

ただ、今御指摘ございますように、知らない方も多いらっしゃるということで、更に周知を徹底するためには、当機関といたしましては、現在お住まいの方々には、全戸配付の管理報におきまして、改めて六回にわたりまして修理細目のしおり内容を掲載し、更に詳しく広く周知していくとともに、来月五月から始めます、五十年以上お住まいの長期の居住者の方への修繕申出に係る個別案内をさせていただくときに、順次、継続居住者の方へ修理細目のしおりも同封してお届けしてまいることとしております。

こうした生活に非常に大きくかかる改正をせつかされたわけでございますので、これは、住民の方に対して、きめ細やかに、まず周知徹底をぜひしていただきたいというふうにお願いをしたいと思います。

きょうは、URの方からも来ていただいておりますので、ぜひこの点について答弁をいただければというふうに思います。

○里見参考人 お答え申し上げます。

当機関におきましては、今委員御指摘のとおり、昨年の十二月二十五日にUR賃貸住宅の居住者の負担を大幅に軽減する修繕負担区分の見直しを公表いたしまして、本年一月末から適用をしておりますが、お住まいの方々にその内容を御理解いただくことは重要なと考えているところでござります。

これまで、お住まいの方々にその周知を図るために、十二月二十五日に見直しの内容をURのホームページで公表した後、その内容について各団地の掲示板に掲示し、更に、二ヶ月ごとに全戸に配付しております居住者向けの情報誌であります管理報というものにも掲載をいたしました。

また、絵図を用いまして修繕負担区分をわかりやすく解説した修理細目のしおりと、現場を回っていますと、今、非常に各分野で人手不足ということは言われるわけになりますので、よろしくお願いを申し上げます。

私、続きまして、ちょっと何問かお伺いをしたのが、やはり現場を回っていますと、今、非常に各分野で人手不足というふうに思いますが、ございまして、特に国土交通省で集中的に取り組んでいた大いに建設業の関係で扱い手の確保、これの関連で何問か質問をさせていただきたく、このように思いました。

もちろん、今、政府の方でも法改正というものを準備をされておられるということを承知をしておりますけれども、それ以外にもさまざまな取組もございます。ちょっとこの一般質疑の場もかりまして、少し、何点かお伺いをしたいというふうに思います。

私は公明党の国土交通部会でも、石井大臣の方に、建設業の扱い手の確保、これが非常に大事だということで御要望もことしの二月にさせていただきました。

現場を回っておりますと、どうしても、賃金の上昇というのが、業種や職種や、建設業と一口に言いましてもいろいろな方がおられますので、や

また、新たに人居される方々につきましては、入居当初に配付する住まいのしおりに修理細目のしおりの内容も記載しまして、周知してまいります。

さらに、あわせまして、団地自治会などの御要望を踏まえまして、いろいろな御案内あるいは周知の方法等について適切に対応してまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、このようなさまざまなかくされたわけでございますので、これは、住民の方に対して、きめ細やかに、まず周知徹底をぜひしていただきたいというふうにお願いをしたいと思います。

はりさまざまなどということを非常に感じるわけでございます。

例えば公共工事の設計労務単価、これをぜひ、引上げをどんどんやっていく、国が引っ張つていく必要があるのでないか、こういうこともいつもお訴えをさせていただいております。

他方で、民間の工事であるとか、あるいは、一番現場の、一人親方のような方、そこまで来るところ、なかなかこうした取組というのが、賃金が行き渡つていらないんじゃないか、こういう指摘もまたあるわけでございます。

もちろん、国が民間工事というものを、直接賃金がどうこうというわけではありませんけれども、公共工事の方でやはりこうした賃金の上昇といふのはしっかりと引っ張つていくことが大事だというふうに思っております。

まず一問、この公共工事の設計労務単価の引上げの現状、そして今年度の状況、これについてまずお伺いをしたいというふうに思います。

○野村政府参考人 お答えをいたします。

公共工事の設計労務単価につきましては、直近、本年二月の改定により、全国全職種平均で、前年度比プラス三・三%の一万九千三百九十二円となつております。これにより、平成二十四年度に法定福利費を反映させる形で引上げを行つて以降、七年連続での引上げとなつており、平成二十四年度と比べて四八%の引上げになつております。

また、この一万九千三百九十二円という数字は、全国全職種の平均値の公表を開始した平成九年度以降で最高の値となつております。

この引上げが現場の技能労働者の賃金水準の上昇という好循環につながるよう取り組んでまいりたいと考えております。

○中野委員 先ほど、まさに局長の方からも最後に発言していただきましたとおり、設計労務単価というのは、かなり国土交通省でも頑張つて引き上げていただいているという状況にあるというふうに認識をしております。

しかし、これが、最後、現場のやはり職人さんを含め、こうしたところに行き渡るということが何よりも大事でありまして、法定福利費の話も少し出していましたけれども、必要な法定福利費を確保する、そして必要な賃金を確保する、こうしたことが下請の事業者あるいは現場、こうしたところに届く、これが大事であるというふうに思います。

これは、やはり、発注者であるとか元請の方であるとか、そうしたところもしっかりと必要な経費を確保するということをしていく、下請にそういうものが戻るようにしていくということが大事であります。これは本当に、さまざまなチャンネルを通じて粘り強くこれを働きかけていくということが必要であるというふうに思います。

大臣の方に、下請が必要な経費を確保するためにはどういう取組を引き続き続けていかれるのか、これについて答弁いただきたいと思います。

○石井国務大臣 建設業は、現場で作業に従事する人で成り立っている産業であります。建設技能者の待遇改善を図ること、特に適切な賃金水準や法定福利費の確保が重要であります。

このため、社会保険加入に必要な法定福利費が確保されるよう、必要な法定福利費を予定価格に反映をする、法定福利費を内訳明示した見積書の活用を促進する、平成二十九年には、請負代金内訳書に法定福利費が明示されるよう契約約款を改定するなどの取組を行つてまいりました。

また、本年三月には、私から、建設業関係団体のトップに対しまして、元請、下請の立場を問わず、改定後の労務単価の水準を確保して負担金で契約をし、技能者の賃金水準を確保していただくよう要請を行つたところであります。

さらに、この四月からは、技能や経験に見合った評価や待遇を受けられるようするため、建設キャリアアップシステムが本格運用を開始をしております。

今後も、システムの普及拡大と能力評価基準の整備などを進めまして、技能者の待遇改善が図ら

れる環境の整備に努めてまいりたいと考えています。

○中野委員 ありがとうございます。

大臣の方からも、やはり強いリーダーシップで粘り強い取組というのが必要になつてこようかと思います。ぜひともよろしくお願ひを申し上げます。

続きまして、今度は工事の安全の問題についてお伺いをしたいというふうに思います。

議員立法なんですけれども、いわゆる建設職人基本法というものもつくらせていただきました。

これは、やはり工事に従事をする方の安全をしっかり確保することが大事だ、こういうことでつかり確保することが大事だ、こういうことでつかり確保するところもございまして、どうしてもコストを下げて、これに基づいた基本計画、基本方針といふようなものもつくりしていくということを承知をしております。

他方、安全の確保に必要な経費が本当にどれだけ確保できているのか、こういう御指摘はよくいただくところもございまして、どうしてもコストを下げて、これが非常に危険な状況で作業しないといけなくなつてしまつて、しかも、この安全確保に必要な経費といふのがしっかりと確保できていないかないと、いわゆる現場の職人さんという方が非常に危険な状況で作業しないといけなくなつてしまつて、しかしながら、この安全確保に必要な経費といふのがしっかりと確保できていかないかと、非常に手堅く確保という意味でも重要な取組だと思います。

これについて、国土交通省、厚生労働省それぞれ所管をしてやつていくというふうに承知をしております。この安全確保に必要な経費の確保についての取組につきまして、両省府から答弁をいたさうございます。

○野村政府参考人 お答えをいたします。

まず、国土交通省におきましては、建設職人基本法に基づく基本計画を踏まえ、安全衛生経費の確保に関する実務者検討会を設置いたしました。これまで三回の検討会を開催して、安全衛生経費の実態把握調査計画などについて議論を行つてまい

りました。

現在、この施策検討のために必要な基礎データの作成を目的として、建設業者約二万社に対しまして、建設工事の安全衛生経費の実態に関する調査を実施しております。

今後、この結果も踏まえ、また、検討会において御意見をいただきながら、安全衛生経費が下請負人まで適切に支払われるような施策の検討を進めていきたいと考えております。

○椎葉政府参考人 お答えをさせていただきます。

災害撲滅に向けた取組の一つといたしまして、

建設工事の安全確保に必要な費用の確保が重要でありますから、厚生労働省におきましては、平成二十九年度に安全衛生経費確保のためのガイドブックを策定するとともに、平成二十年度に国交省と連名でリーフレットを作成したところでござります。これらにより、労働安全衛生法に基づく注文者による費用などについての配慮義務に加え、建設業法などの規定も含め、周知啓発を図つておられます。

厚生労働省といたしましては、引き続き、国土交通省と連携して、建設工事従事者の安全の確保を図つてまいりたいと考えているところでございまして、いるところでござります。

○中野委員 大変重要な分野だと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

時間が参りましたので、済みません、住宅局長も通告はしておりましたが、ちょっととまた次の機会に質問させていただきます。

以上です。

○谷委員長 次に、福田達夫君。

○福田(達)委員 自由民主党、福田達夫でございます。

本国会から、国土交通委員会の仲間にさせていただきますて、初めての質問の機会をいただきましたして、ありがとうございます。



に思っています。

長く言つてしまつと、太平洋ベルト地帯というものができ上がりました。そこによつて、東京、名古屋、大阪、福岡等に人が集まるという構造が数十年前にでき上がつていて、それが更にサービス産業化をする中で、又はネットワーク化が進む中で、その中で最も比較優位の高い東京に人が集まる。

ある意味、数十年間かけてこの構造というのもでき上がつてきてるというふうに思うわけであります。

じゃ、待機児童問題を語られるときも、このレベルの深さで構造論を語られた上でそういう問題が語れるかというと、必ずしもそうではないのかなど。

東京の一極集中という問題と待機児童問題が別々に語られるというのが今の現状なのではないのかというふうに考えますと、やはりこういう点につきましても深い認識というものを、我々、この永田町で語るだけではなくて、一般の方にもより深くわかつていただくということは非常に重要なのかなというふうに思つています。

現在目に見える課題を生み出す原因へのより深い理解の上に、より長期的な議論、これが国民を巻き込みつつ必要だというふうに思つておりますけれども、大臣の御所見をいただければと思います。

○石井国務大臣 人口や経済の動向など、国土を取り巻く現状や変化を分析をし、広く情報提供を行うとともに、中長期の視点に立つて今後の国土づくりの方向性を考えることは重要と思つております。

また、その方向性を示す国土計画につきましては、これまで以上に国民の理解や共感を強め、多様な主体の協働でその実現を図ることが必要と考えております。

このようなか、前回の「国土の長期展望」中間取

りまとめから約八年が経過することから、三十年あるいは五十年先の国土の姿を描き出し、将来的

課題を整理するとともに、解決方策を検討する

「国土の長期展望」の議論を今年度より開始をした

いと思つております。

その際には、東京一極集中に伴う大規模災害り

可供能性、新技術の実装化に伴う人と社会の変化

と国土への影響、関係人口などの地域を支える多

業、多拠点居住者の活用等の論点に対しまして、

課題を生み出す原因を分析するとともに、国民の

皆さんの関心が高まるよう、国土審議会等の場も

活用しながら議論を行つてまいりたいと考えてお

ります。

○福田(達)委員 ありがとうございます。

これまでの延長線上にないパラダイムシフトを踏まえた上でもって、国民を広範な議論に巻き込

むということでおろしくお願ひしたいと思いま

す。

特に、首都直下地震を予測されている東京につ

きましては、やはり東京というところが、首都圏

といふところがしっかりと日本のみならす世界の

経済をリードする、このことを依然として維持し

続けること、これは大事なことであります。

一方で、三十年以内に七〇%以上の確率で首都

直下地震がある、しかも、これは一時的な被害の

想定はされているけれども、そこからの復旧コスト

については算定はされていないという状況にお

いては、やはりこういうこともしっかりと踏まえ

た上で、実際に、この東京に人が集まる、東京に

資本ストックが集まつていくこと、この長

期的なリスクコストについてもしっかりと我々は議

論しなければいけないというふうに思つております。

また、その方向性を示す国土計画につきましては、これまで以上に国民の理解や共感を強め、多様な主体の協働でその実現を図ることが必要と考えております。

このようなか、前回の「国土の長期展望」中間取

りまとめから約八年が経過することから、三十年あるいは五十年先の国土の姿を描き出し、将来的

も、全体的には、国土構造論と、ほかにまた、地域がいかに活性化していくかという議論も必要

であるということをつなぐのが、この右に書いてあります、上下に矢印が出ています、双方をつな

ぐ交通・通信ネットワークでございます。

国土計画の歴史をひとといて、拠点開発とあわせてインパクトが大きいのが交通ネットワークの整備でありますけれども、ただ、これはやはり地元サイドが、このメリットをどう生かすかという方策をしっかりと議論ができるかということがこの成果を左右するものだと思っていま

す。

また、加えまして、常に現状の状況を踏まえ

て、このメリットというものが現在的な中でもつて生かされていくのか、このことを地域がしっかりと捉えた上で議論していくことも必要だ

と思ってます。あるときのメリットは時代が変わつたらデメリットになる、このことをしっかりと捉えた上で議論していくことも必要だ

と思ってます。あるときのメリットは時代が変わつたらデメリットになる、このことをしっかりと捉えた上で議論していくことも必要だ

と思ってます。

群馬県を例にとつて恐縮でありますけれども、群馬県に例にとつて恐縮でありますけれども、明治期に鉄路の導入に積極的であった、高崎を中心とする西の方は、やはりこれを中心に繁栄いたしました。必ずしもそうでなかつた桐生地域とは、大分その発展度合いを変えたわけであります。

特に、私の選挙区にあります高崎市の新町とい

うところであります、富岡にありました世界遺

産の富岡製糸場、これにも関係します官営の新町

くず糸紡績所というものがありませんけれども、ここに高崎線という線路が通ることによって非常

に大きく発展をいたしました。

ただ、この高崎線が発展するとともに、町が大きくなるとともに、町の真ん中を通るこの高崎線

というものが市街地を二分してしまつたという側面も出てま

いました。

というわけで、四十年ぐらい前から、この鉄道

の立体化というものを経ることによりまして、さらなる新町の町の発展化ということをやつてきた

わけでありますけれども、ある意味、地元の悲願としてこういうことを進めてきたわけであります。

やはり、そのときそのときによつて、それまでに慢性的な渋滞の原因となつてございまして、事故の防止、鉄道による地域分断を解消する。すなわち、地域の安全の確保、それから渋滞解消によります地域の生産性向上、つまり地域経済の活性化、そして市街地の

一体化を図ろう、こういう極めて重要な事業であ

るというふうに私ども認識しているところでござ

います。

現在、この事業の検討とあわせまして、御指摘

もございました事業のメリットを生かすという観

点も含めて、群馬県と高崎市、藤岡市などによりまして、駅周辺の駅前広場、そして交差道路な

ど、まちづくりに関する検討を進めておられる

というふうに伺つてござりますので、私ども国交省





進めたいと思います。

○井上(英)委員 ゼビ、場所がやはり必要なで、お願いしたいと思うんです。

それじゃ、次に、路上変圧器の有効活用についてお伺いをしたいと思うんです。

近年、激甚化する自然災害から国民の生命財産を守るために、住民に対し、きめ細やかな防災情報の提供というのが求められています。また、最近では、観光立国実現に向けて、訪日外国人を始めとする観光客へのわかりやすい観光情報の提供というのが必要とされています。

このような中、国土交通省は、無電柱化された道路の歩道上の路上変圧器を活用して防災、観光情報等を提供するという実証実験を、埼玉県のさいたま市及び岐阜県の岐阜市で行おうとされているというふうにお聞きをしています。

路上変圧器を活用した防災、観光情報の提供というのは、地域防災力を向上させるとともに観光振興にも資すると言えますが、活用の意義及び今後のスケジュール、さらには全国展開についてお伺いをしたいと思います。

○池田政府参考人 道路利用の観点から見ますと、地上機器の存在というのは、先ほど委員からも御指摘のように、必ずしも望ましいものではございませんが、近年、ニーズの高い防災や観光の情報の提供について地上機器の側面などを利用することは、地上機器を有効活用する観点で意義があることだというふうに考えております。

このため、国交省では、無電柱化に伴う地上機器の側面や上部にデジタルサイネージなどを設けまして防災、観光の情報を提供する実証実験を、さいたま市及び岐阜市において今年三月末より実験の開始をしたところでございます。今後についてでございますけれども、実験期間はおおむね一年程度実施する予定にしておりまして、住民の方や観光客へのアンケートを通じて、その効果の検証をする予定でございます。その後、実験結果を踏まえて、全国展開の方針についても検討を行いたいと考えております。

○井上(英)委員 地上機器は必要でありますけれども、場所がなかなかないし、住民の理解もなかなか得られない。そういう中で、やはり、そういったことをやつていくことによって、少しでも理解が深まって、変圧器に対する考え方も寛容になつていただくということも非常に大事だと思いませんので、ぜひ進めていくべきだと思います。

日本は地震が多く、地震が起きた場合、無電柱化により、地震で電柱が倒れるという灾害リスクというのが軽減できる効果があります。このため、災害大国である我が国では、防災の観点から、無電柱化は極めて重要なと考えています。

現在、国及び一部の地方公共団体において、緊急輸送道路などにおける新たな電柱の道路占用を禁止していると承知しておりますが、無電柱化を推進するためには、電柱の新設を禁止する措置を全国展開させるとともに、既に設置されている電柱についても占用を禁止すべきじゃないか、それがぐらいの強行的な考え方もあるのではないかと思いませんけれども、国交省の所見をお伺いいたします。

○池田政府参考人 緊急輸送道路におきましては、電柱の倒壊によつて救急救援活動に支障を来すことから、電柱を立てないということが極めて重要なことだと考えております。

この新設電柱の占用禁止については、国土交通省では直轄国道の約二万キロのほぼ全線で導入をしたところでありますけれども、地方公共団体が管理する緊急輸送道路では約五割の導入にとどまつておりますけれども、引き続き、未実施の地方公共団体において導入されるように、強く働きかけをしていかたいと思います。

また、既に設置している電柱については、現在のところは当分の間の占用を認めるとしておりませんけれども、昨年の台風二十一号で約千七百本以上の電柱が倒壊をしたりしまして、通行障害、救急救援活動の障害にもなつたことがあります。

この間、四回になりますけれども、質問を続

りまして、今後、関係事業者と連携をいたしまして、既設電柱の占用制限に向けても具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 だから、先ほども言いましたけれども、時間がやはりかかり過ぎていると思うんですね。

ですから、本当に無電柱化というのは、我々は非常に大事な、重要な政策だと思っています。

で、やはりもう電柱はできないというようなことをやつしていくくらいのことをやらないと、冒頭申し上げたように、年間で七万本ぐらい新設でふえた、無電柱化は極めて重要なと考えています。

現在、国及び一部の地方公共団体において、緊急輸送道路などにおける新たな電柱の道路占用を禁止していると承知しておりますが、無電柱化を推進するためには、電柱の新設を禁止する措置を全国展開させるとともに、既に設置されている電柱についても占用を禁止すべきじゃないか、それがぐらいの強行的な考え方もあるのではないかと思いませんけれども、国交省の所見をお伺いいたします。

○池田政府参考人 緊急輸送道路におきましては、電柱の倒壊によつて救急救援活動に支障を来すことから、電柱を立てないということが極めて重要なことだと考えております。

この新設電柱の占用禁止については、国土交通省では直轄国道の約二万キロのほぼ全線で導入をしたところでありますけれども、地方公共団体が管理する緊急輸送道路では約五割の導入にとどまつておりますけれども、引き続き、未実施の地方公共団体において導入されるように、強く働きかけをしていかたいと思います。

また、既に設置している電柱については、現在のところは当分の間の占用を認めるとしておりませんけれども、昨年の台風二十一号で約千七百本以上の電柱が倒壊をしたりしまして、通行障害、救急救援活動の障害にもなつたことがあります。

この間、四回になりますけれども、質問を続

進めることであります。

○井上(英)委員 安定供給というエネルギー政策上の観点からも推進することが重要だと考えてございます。

他方で、先ほど申し上げたように、無電柱化必要となる地中設備には、地上設備に比べるとやはり設置費用が高くなるといった課題があることから、これまでも、経済産業省におきましては、電線地中化の低コスト化に資する調査、実証事業など、事業者の取組を促してきたところでござります。

現在、昨年策定されました無電柱化推進計画、防災・減災、国土強靭化のための三ヵ年緊急計画の実現に向けて、国交省さんなどとも協力しまして、また、自治体、電力会社等の関係者で構成される各地方の協議体等におきまして具体的な検討が進められているところでございます。

経済産業省といたしまして、電力会社に対して、計画に基づいた主体的な取組、それを通じた着実な無電柱化の実施を求めていきたいと考えてございます。これまで、取組をしっかりと進めてまいりましたが、この間、四回になります。

○井上(英)委員 時間が来たので終わります。ありがとうございました。

○谷委員長 午後一時から委員会を開きます。午後一時から委員会を開くこととし、この際、休憩いたします。

午前九時五十九分休憩

午後一時開議

○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。初鹿明博君。

○初鹿委員 立憲民主党の初鹿明博です。きょうも質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

これまでに引き続き、四回目になりますけれども、下関北九州道路について今回も質問をさせていただきます。

○村瀬政府参考人 お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、無電柱化は、送電線を地中化することにより地震や台風などの自然災害に対する強靭性が高まるということから、電力の

けさせていただいて、だんだん、幾つかのフェーズがあるんだなということがわかつてきました。そのそれぞれのフェーズの中で、通常だつたらなかなかこう進まなかつたんじゃないかなということも、この間わかつてきただところです。

ただ、残念ながら、幾つかこの委員会でも資料を提出するように要求をさせていただいておりましたが、それがなかなか提出をさせてもらつていないので、肝心なところがなかなかわからない部分が非常にまだ多くて、非常に私も質問をつくるに当たつて困つていることもあります。

ですので、委員長、どうぞお取り計らい、よろしくお願ひいたします。

○谷委員長 後日、理事会で、既に諮つているところでございますが、再度理事会で協議をいたします。

○初鹿委員 きょうは、大きく分けて三つのフェーズに分けて質問をしていこうと思います。

まず最初は、昨年の十二月二十日に、吉田参議院幹事長が会長を務める参議院の会の皆さんがや

められました塙田前副大臣に要望をしていったところから、実際に今回直轄予算がついたことしの三月末まで、この間が一つのフェーズだと思いますので、ここについて。

そして次は、三年さかのぼつて、二〇一六年の三月三十一日に、安倍総理が名前を連ねている閔門会が要望を行つた、その前後について。

そして最後に、ちょっと古い話ですけれども、福田内閣が海峡横断プロジェクトの調査を行わないと、最初に調査をしないという決断をしたその時点での話も、少しきょうは取り上げさせていただきたいと思います。

では、まず最初に、直近のところ入つてきますが、十二月二十日のやりとりについては、省内で共有するメールも提出をされております。

ただ、この以降、ほかの資料が出てきていないん

ですけれども、私もこの前も質問でも指摘をさせていただきましたが、通常、こういう要望を受けた際に、大臣なり副大臣なり、対応される政務の方に、どういう趣旨で発言をするのかというふうに、そのメモについて、あつたんじゃないかなと、あるはずだということで、提出をするよう

を提出するように要求をさせていただいておりましたが、あるはずだというふうに、そのメモについて、あつたんじゃないかなと、あるはずだということで、提出をするよう

を提出するように要求をさせてもらつていいな

いので、肝心なところがなかなかわからない部分が非常にまだ多くて、非常に私も質問をつくるに当たつて困つていることもあります。

それで、委員長、どうぞお取り計らい、よろしくお願ひいたします。

○谷委員長 後日、理事会で、既に諮つていると

ころでございますが、再度理事会で協議をいたし

ます。

それと、事前に説明もされていると思いますので、その事前の、十二月二十日に副大臣に説明をした際に、具体的にどういう説明をしたのか。その資料と説明をしたときの議事録のようなもの又は説明資料、それも出していただいていないんですけれども、それは出せないんですか。なぜ出せないんでしょうね、残念ながら。

それと、事前に説明もされていると思いますので、その事前の、十二月二十日に副大臣に説明をした際に、具体的にどういう説明をしたのか。その資料と説明をしたときの議事録のようなもの又は説明資料、それも出していただいていないんですけれども、それは出せないんですか。なぜ出せないんでしょうね。

○池田政府参考人 平成三十年の十二月二十日に塙田前副大臣のところに要望に来た際のことと、塙田前副大臣に事前に道路局から説明するために用意したメモにつきましては、確認の上、御報告をさせていただきたいと思います。

○初鹿委員 あるんですか。存在しているのかどうかということ。

あと、事前に説明したメモと別に、当日、塙田副大臣が手元に持つていてあるはずですが

これでも、それはどうなつていていますか。

○池田政府参考人 通常、政務三役の方に御要望が来られる際には事前に御説明する資料を用意

することが通常でございますので、あるといふうに思いますので、確認させていただいて、御報告をさせていただきます。

もう一つは……(初鹿委員)事前に説明したときのメモはありますよね(と呼ぶ)メモはあります。申しわけありません。

それで、何でここをこだわるかというと、やはりこの段階で、十二月二十日の段階で皆さん方がどういう説明をしていて、もうほぼこれは直轄

調査の予算をつける、そういう説明をされているのか、それともそうじゃないのかということが非常に重要だと思いますし、そもそも、まだこの段階では自治体の調査の報告書は出でていないわけですね。

調査の報告書が出ていない段階で、この道路が本当に必要なのかどうか、必要性があるのかどうかということが、その時点でわからないはずだと

思ふんですね。調査はまだ結果が出ていないわけですから。そのことが、事前の説明でどうされていたのかということが資料を出していただければわかるので、そこを示していただきたいというふうに申上げているわけです。

その上で、道路局長はこの席におりまして、この提出された共用メールによりますと、局長は、マスクミが退席した後に、必要性ははつきりしている道路と発言しております。これはこのとおりに発言されていてるんですね。うんうんと言つてはいるから、されているんですね。

それで、先ほども言つたように、自治体の調査もまだ終わっていない段階で、必要性がはつきりしていると、もう断定的に言われたんですかね。ちょっとそこも確認をさせていただきたいんですね。

それで、先ほども言つたように、自治体の調査もまだ終わっていない段階で、必要性がはつきりしていると、もう断定的に言われたんですかね。ちょっとそこも確認をさせていただきたいんですね。

もう一つは……(初鹿委員)事前に説明したときのメモはありますよね(と呼ぶ)メモはあります。申しわけありません。

時点で私自身がはつきりすることではございませんけれども、そのような発言をしたのではないか

と思います。

その上で、この発言につきましてでありますけれども、本州と九州を結ぶ日本の大動脈である関門海峡の道路の連絡が脆弱であることや、関門海峡を含む国道二号、三号の慢性渋滞、それと関門海峡の頻発する通行止め、このような関門海峡

の連絡する道路の課題につきましては、自治体の調査のみならず、私自身が蓄積としてこれまで

も認識していたものでございます。

そういうことで、下関北九州道路は、日本の大動脈である関門海峡の連絡強化や道路交通の課題の解消に必要な道路であると考えており、その時

点でも、これを踏まえ発言したものと思います。

○初鹿委員 それは個人の認識として答えたと

いうことなんですか。国土交通省の中できちんと議論がされて、省の統一した見解として必要性があつたと、それを踏まえ発言をされたんですか。どちら

です。

○池田政府参考人 私自身もそのような認識でおりましたし、国土交通省、道路局につきましてある道路だという発言をされたんですか。どちら

です。

○池田政府参考人 私自身もそのような認識でおりましたし、国土交通省、道路局につきましてある道路だという発言をされたんですか。どちら

です。

○初鹿委員 そのような認識であったと、この間

の後、二〇一六年に関門会が要望を行つた後から動き出して、自治体の調査に補助が出た。この間に、一体、じゃ、国土交通省の中でこの道路の必

要性について議論をしたことがあるんですか。議論をしたことがあるとしたら、それはいつで、ど

り、それを私が事務方に伝えたのが平成二十八年の夏ごろということあります。

それから数ヶ月たって、そのことについて説明を受け、二十八年の秋、十一月の臨時国会において御質問を受けましたので、この下関北九州道路は、ほかの五つの海峡プロジェクトとは切り離して、必要性についてゼロベースで調査をする必要があるというふうに答弁をして今日に至っているという状況でございます。

○初鹿委員 じゃ、国土交通省としては、平成二十八年の夏から秋にかけて具体的な検討を道路局において行つたということで、それで間違いないですね、局長。

○池田政府参考人 二十八年の夏ごろの時点での当時の道路局長を始め、この問題に関係しております担当職員にも聞き取りをいたしました。そのような、今委員おっしゃったような経過で、おむねそういう状況であったかと考えております。

○初鹿委員 となると、もうそのころから、自治体の調査を何年間かやつた後に国の直轄調査に行くということをおおむね考えて、そういう理解をすればよろしいんでしょうか。

○池田政府参考人 先ほど石井大臣から答弁したとおり、道路局での検討を大臣に報告をして、五つの他のプロジェクトとは違うのではないかといふような国交省としての方針になつて、ゼロベースでの再検討という方針になつたわけでござります。

そういうことを受けて、次の年に補助調査ということで予算化がされたところでありますけれども、補助調査といいますのは、地方公共団体が主體になつて行う調査の中でも、広域的な意味合いを持つ道路の調査について国が調査費をつけるということです。その後、直轄調査をつけた時点で、直轄調査をし、さらに事業化をするとというようなことまで決まつていたということではないといふことでござります。

○初鹿委員 ちょっと、通常の道路の建設が進ん

でいくルートというか経路を教えてもらいたいん

ですけれども、そうやって補助調査を何回かやりますよね。その後、国の調査に行かないで候補路線が計画路線になるということはあるんですか、それとも、やるためにには国の調査をやるのか、どちらですか。

○池田政府参考人 補助調査に採択された後に直轄の調査に移り、直轄事業になるものもあります。また、一部がそういう直轄の調査に移つて、直轄事業になるものもあります。また、そのほかに、地方公共団体がそのまま調査を進めて事業に入るものもございます。

○初鹿委員 どれをとるかはそれぞれの路線次第、そういう理解をすればよろしいですか。わかりました。はい。

では、ちょっと次の、別の話に移りますが、先日の質問の際に、大臣に、三月十九日の、予算がつく直前の要望の際の発言について聞きました。その段階で、大臣、かなりはつきりと、直轄調査に進むようにもう検討をしているということをはつきり言つていて、その旨、答弁でも答えていました。はい。

○初鹿委員 どうぞお聞きください。

○池田政府参考人 先ほど石井大臣から答弁したとおり、直轄調査を大臣に報告をして、五つの他のプロジェクトとは違うのではないかといふような国交省としての方針になつて、ゼロベースでの再検討という方針になつたわけでござります。

そういうことを受けて、次の年に補助調査と

含めまして、関係機関と直轄調査を行つ方向で調整をしておつたという状況でござります。

○初鹿委員 そうやって検討しているのは、直前だからわかるんですけども、通常、箇所づけを予算が通る前に伝えるということはしないんじやないかと思いますよ。

私は自民党的議員の秘書をやつておりましたから、二十年ぐらい前ですけれども、その当時の仕事は、予算が成立したら、走つて各省庁を回つて箇所づけを集めてきて、それをいち早く伝えると

いうのが秘書の仕事だつたと思います。特に中選挙区時代は、自民党の中でお互い、候補がしのぎを削つていたわけですから、相手よりも早く伝えられるということが必要だということで、箇所づけを

みんな集めて回るということをされていたと思うんですね。それぐらいに、役所の人たちは多分厳密に管理をしていたんじゃないかと思います。それを、相手が自治体の方だとはいえ、ちょっとと不用意過ぎるんじやないかと思うのと、伝えたことを、山口県はすぐにホームページにアップしたことから、そういうふうに言われたという書き方をしてコメントを出していましたけれども、山口県は先にアップしちゃっているというの私には気がつかないかなのかなと。かなりこれは特異なことじやないかなということは指摘をさせていただきま

す。

○初鹿委員 ことしの三月十九日に、下関北九州道路整備促進期成同盟会等による要望において、私の方から、この下関北九州道路については、三十一年度から、山口県・福岡県と協力しつつ、直轄調査を行う方向で検討しています、こういう趣旨のお話をでしたところでござります。

○初鹿委員 この時点では、予算が成立する直前の実施計画の検討段階でありまして、調査内容や調査規模を

含めまして、関係機関と直轄調査を行つ方向で調整をしておつたという状況でござります。

○初鹿委員 そうやって検討しているのは、直前だからわかるんですけども、通常、箇所づけを予算が通る前に伝えるということはしないんじやないかと思いますよ。

私は自民党的議員の秘書をやつしておりましたから、十七分しかないわけですね。ですから、両方一遍にとまつていくっていうのはそういうあることは十七分しかないわけですね。

○初鹿委員 そこまで時間がかかるんじやないかと思いますよ。

私は自民党的議員の秘書をやつしておりましたから、二十一年ぐらい前ですけれども、その当時の仕事は、予算が成立したら、走つて各省庁を回つて箇所づけを集めてきて、それをいち早く伝えると

いうのが秘書の仕事だつたと思います。特に中選挙区時代は、自民党の中でお互い、候補がしのぎを削つていたわけですから、相手よりも早く伝えられるということが必要だということで、箇所づけを

みんな集めて回るということをされていたと思うんですね。それぐらいに、役所の人たちは多分厳密に管理をしていたんじゃないかと思います。それを、相手が自治体の方だとはいえ、ちょっと

その最長の時間が何分だったのか、何時間だったのかと聞いたら、NECCO西日本が管理をして

からは五回で、最大は十七分だった、そういう答弁を道路局長がされました。つまり、今あるトンネルと道路が両方とまつたことは十七分しかないわけですね。ですから、両方一遍にとまつていくっていうのはそういうあることは十七分しかないわけですね。

○初鹿委員 そこまで時間がかかるんじやないかと思いますよ。

私は自民党的議員の秘書をやつしておりましたから、十七分しかないわけですね。ですから、両方一遍にとまつていくっていうのはそういうあることは十七分しかないわけですね。

私は自民党的議員の秘書をやつしておりましたから、十七年台風十五号の経路図、ちょっとと出してみると、新しく橋がパンフレットに挙げられておりました。その台風のときに、では、新しい橋ができる、関門橋が台風の風の影響でとまつた例として、台風と、あと積雪がパンフレットに挙げられておりました。

○初鹿委員 では、新しい橋ができる、関門橋が台風の風の影響でとまつたときには、新しい橋は風の影響でとまつたのか、そういう調査をしたのかと聞いたところ、調査していないとおっしゃいましたね。

○初鹿委員 では、新しい橋ができる、関門橋が台風の風の影響でとまつたときには、新しい橋は風の影響でとまつたのか、そういう調査をしたのかと聞いたところ、調査していないとおっしゃいましたね。

当時観測がございませんので、あくまで一般論として申し上げますが、一般的に、関門橋と下関九州道路、大体五ないし六キロ程度離れているかと思いますが、この程度の範囲内で実際に吹く風の風速でございますが、もちろん同程度の場合がございます。一方で、地形などの影響で風が通りやすい方向が違うような場合には、五ないし六キロメートル程度の距離であっても、場所によって風速が大きく変動するという可能性がござります。

関門橋ですが、これは海峡の方向が北東から南西に向いています。それから、下関北九州道路につきましては北西から南東と、直角方向でござりますので、風の吹き方によつては、大きく風、風速が異なるという可能性はあるだらうというふうに考えております。

○初鹿委員 ただ、変わることはあっても、変わらない方が多いんじゃないんでしょうかね、この距離なら。うんとうなずいていただきました。つまり、風で関門橋が通行止めになると、新しい橋をつくつても通行止めになるんですね。代替機能という意味では、そこは疑わしいと言わざるを得ません。

雪についても、積雪のデータを出してもらつたんですけども、こちらは残念ながら、下関と福岡という、もつと距離の離れているところのデータしかないんですけれども、下関と福岡のデータを見比べても、積雪量は大体同じぐらいの量になつてるので、恐らく、雪でとまるときも両方とまるんだということを指摘をさせていただきます。

ですので、代替機能としてもう一本橋が必要なんだとというのは必ずしも当たらないんじゃないかなということは言えるんじゃないかなと思います。

ただ、道路ができれば便利になることは便利になるんですよ。そこを否定しているわけではありませんよ。ただ、代替機能として必要なんだといふ主張は必ずしも当たらないということを指摘をさせていただいているわけです。

では、次の、ちょっと別のフェーズに移つていきますが、やはり私としては気になるのは、三月三十一日に関門会という安倍総理も名前を連ねている議員の集まりが要望を行つて、それ以降動きが始まつているというように見えるんですね。その前に、直前に、ちゃんと国会の質問主意書の答弁で、個別の調査はしないという答弁を八月二十四日に決めていて、その翌年の三月三十一日に要望があつて、その後から検討をしていつて、今回こうやつて調査の予算がつくようになつてゐるわけで、明らかにこのときに、この間に見解が変わつてゐるわけですから、この三月三十一日の関門会での要望というのが一つのキーになつてゐるんじやないかというふうに思います。

どうも、大臣は余り覚えていないような答弁をこの前もされておりましたけれども、そのとき

に、事前に説明をしてもらつていた資料や、また、そのとき大臣が発言をするために用意をされたメモがあつたら、それを出していただきたいんですが、いかがでしようか。

○石井国務大臣 今委員から、平成二十八年三月三十一日の関門会の要望が今回の下関北九州道路の海峡プロジェクトの取扱いの変更の大きなきっかけになつたのではないかという趣旨の御発言がございました。

直接のきっかけは、私が問題提起を平成二十八年夏にやつたということありますけれども、私の問題提起は、関門会の要望がきっかけになつたということはございません。全くございません。

そのことは、私自身の問題ですから、はつきりと言つておきます。委員はそうではないかといふふうに疑問を呈されました。が、そうではないと私自身はお答えをいたしたいと思います。

その上で、この要望ですね。事前といいますか、通常直前なんですね、説明をやるときは、だから、事前と直前と二つ、二種類あるわけではありませんよ。ただ、代替機能として必要なんだというふうに指摘をさせていただいているわけです。

このときに、調査をしないということは決めたんだけれども、プロジェクト自体を中止するといふふうに、一つ一つを精査をしたというよりも、この調査会

自体をなくすということで、一緒に、全部調査がされなくなつたということなんだというふうに理解をしております。

このときに、調査をしないということは決めたことまでは決めなかつた、その理由は何なんでしょうか。

どちらは共産党の仁比議員、こちらは参議院で

残つていれば、私の今説明したことがはつきりわかると思うんですけども、残念ながら、そのときの説明資料は残つていないようです。

も、要望に関する文書の保存期間が一年未満となつておりますして、このことから、文書は残つてないものと考えております。

○初鹿委員 大臣はそうはおっしゃるんですけども、でも、その前に、やはり、どういうような説明の資料が出されていたのかとか、そういうこ

とは非常に私は重要なんだと思うので、そこは、残つてゐるものがあればひ出していただきたい

ということを改めてお願ひをさせていただきます。

それで、ちょっと古い話に行きたいと思いま

す。

「ね、仁比議員の質問に対して、仁比議員からはこういう趣旨で質問をされているんですよ。今回、調査は中止にしたけれども、やらないということになつたけれども、プロジェクト自体は中止にしないのは何でなのか、中止すべきじやないか」という趣旨で質問をしたことに対しても、冬柴大臣はこういふうに答えていたんですね。「私は、そういうものを、これ候補ですよ、候補路線から予定路線とかに格上げするというようなときに、私ここではつきり申し上げますよ、国会に諮りますよ、一本一本法律にして。それ否決してください。それでいいじゃないですか。やつたらいいんですよ。」一本一本法律にしてと言つてはいるんです。

ここで、一本一本法律にしてといふのは、具体的にどういうことをイメージされているのかなと、いうのが私は疑問だつたんですね。

それで、十五ページに一枚紙をつけさせていただいていますが、高規格幹線道路網計画の変遷というのを出させていただいておりますが、高規格道路については、ここに書いてあるように、昭和四十一年からいろいろ計画が進んでいくつて、昭和六十二年の計画で、全長一万四千キロメートルとして決定をしていて、これが今でも生きているわけですよね。

つまりは、冬柴大臣は、この高規格道路に加えるということで、その前提として法律を出さなければいけない、そういう趣旨で言つていたんでしょうが。どういう趣旨だつたんでしょうが、これは。

○池田政府参考人 今御指摘のありました平成二十年当時の冬柴大臣の国会の答弁及びその後に冬柴大臣から国交省として発表した三月二十八日の今後の方針、こういったものを振り返つてみると、今御指摘されました海峡横断プロジェクトを高規格幹線道路網の計画に加えることを念頭に置いた発言だつたり、決定だつたりしたものではないというふうに考えております。

どういう法律を出すということなんですか。  
それで、加えて、これは政府の方針として答弁で言つておるわけですから、一本一本法律を出すと言つておるんですから、今回、仮に調査が進んでいて、これが事業化ということになつたら、何らかの形で法律を出して国会で諮るということをするんでしょうか。

○池田政府参考人 この三月二十八日の資料にもありますように、今御指摘のとおり、整備段階に格上げを検討する場合であつても、国会の場で個別路線ごとに議論するような手続を経るというふうになつております。これは事業化に当たつての手続といふふうに認識をしております。

そして、具体的なその際の手続やあるいは必要な法律については、将来海峡横断プロジェクトが仮に事業化される場合には、その際までに具体的に整理をしていくふうに考えておるところでございます。

○初鹿委員 普通に地域高規格道路を事業化するのに、法律は必要ないですね。

○池田政府参考人 御指摘のとおり、地域高規格道路、通常のものを事業化する際に、法律が必要になるものではございません。

○初鹿委員 となると、国の高規格道路に格上げをしないで地域高規格道路として整備を進めることになると、冬柴大臣の答弁は撤回をすることになる、そういうことになるわけですから、そういうことでしようか。

○池田政府参考人 一般的には地域高規格道路の事業化は法律が要らないということをごぞいまして、まさに、この海峡横断プロジェクトについて平成二十年の当時に国会を含めいろいろな議論がありまして、この海峡横断プロジェクトについては、国会で詰つていくというようなことで、特別な扱いをしていくふうに決定したもとのと考えております。

○初鹿委員 ということは、今回この道路が事業化するに当たつては、海峡横断プロジェクトの一つだから法律にする、国会で何らかの形で諮る、

そこはお約束をするということです。池田政府参考人 下関北九州道路については、現時点は直轄調査に着手する時点でございますので、事業化する段階よりは随分早い段階であることをまず申し上げたいと思います。

その上で、この下関北九州道路は、先ほどから御説明しているとおり、ほかの五つのプロジェクトとは違う性格があるということで、再整理をして進んでいるものではござりますけれども、平成二十年からの経緯もございまして、仮に下関北九州道路が事業化されるような段階におきましては、国会の手続についても整理をしていきたいと考えております。

○初鹿委員 整理をしていきたいということでお法律を出すとまでは断言していませんけれども、答弁でちゃんと冬柴大臣は、下関北九州道路のことについて聞かれて、一本一本法律にして、それを否決してくださいと答えていたんですから、何らかの法律をつくる必要があるということを指摘をさせていただきます。

その上で、この黒く囲っているところ、仁比議員の発言のところで、この発言を見ると、この調査会がかなりこれはもう調査していく、構造計算までやつて、平成十一年にはルートの検討まで終わっているということなんですよ。それを見ると、下関西道路から彦島インター、エンジで橋とつながっていて、小倉に渡つたら北九州都市高速と西港ジャンクションで接続すると書いてありますね。それが千五百五十七億七千万円となっているんですね。

ちょっととめくつていただいて、十ページのこの地図、これは三月十九日に石井国土交通大臣に説明をしたときに用いた資料ということなんですが、仁比議員がここで紹介をしているルートと全く同じようなところに点々々がついているわけですよ。つまり、仁比議員が指摘していたように、この計画がここまでできているから、すぐに事業化するというなら事業に進んじゃうんじゃないかなということが、本当にここは実現しているんですね。

が、このルートが一番有力だということと県でも検討がされているという理解でよろしいんでしょうか。

○池田政府参考人 今御指摘の三月十九日の大臣の説明資料のルート図でございますけれども、これは、下関北九州道路について、事前に地元の自治体等から受け取った要望書に示されたものの矢印を国交省の方で図面に記載したものでございます。

今後でござりますけれども、直轄調査に入るわけですけれども、その直轄調査の中でルートや構造の検討をしますが、特にこのルートのみを前提に検討することは考えてございません。

○初鹿委員 まだまだわからないことがたくさんありますので、引き続き質問していきたいと思います。

質疑を終わります。

○谷委員長 次に、日吉雄太君。

○日吉委員 国民民主党・無所属クラブの日吉雄太でございます。

本日は、質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。きょうは、大きく二つのテーマとうございます。きょうは、大きく二つのテーマで質問をさせていただこうと思っております。

先ほど初鹿委員が質問されていましたが、この下関北九州道路について、そしてもう一つは、沖縄の辺野古基地・新基地建設についてお伺いいたします。

まず、下関北九州道路についてです。

箇所づけのやり方を最初にちょっと教えていただきたいたなと思うんですけれども、私のイメージで、大臣なりが予算の中で方向性を示した上で、事務方がそれぞれ予算の範囲内で決定し、それを大臣始め政務三役で総合的判断をしながら決定していく、こういうような流れになるのかなというふうに考えているんですけども、その点、まず教えてください。

○池田政府参考人 具体的路線の箇所づけでございましたけれども、政務三役の方には、日常の仕事の中で個別路線の御指導や助言を受けることがござ

ざいます。

こういった日常的な業務を踏まえた上で、通常ありますと三月の末に実施計画の承認を経て箇所づけということになるわけですが、それどころか、その直前の段階で道路局で案をつくりまして、政務三役に必要な部分を御説明をして、箇所づけが必要な手直しをして決定していく、こういう流れになつてござります。

○日吉委員 ありがとうございます。

今のお話ですと、政務三役の方が最終的に調整をしながら国交省として決定されるというふうに理解をいたしました。

そういった中で、今回、関門会の要望書が問題になつております。この要望書の冒頭の部分をちょっと読ませていただきますと、「関門会」は、関門すなわち下関、北九州にゆかりのある自民党、公明党国會議員の有志によって結成された会である。去る二月二十四日、安倍総理を囲み懇談会を開催させていただいたところ、その際、「第二関門橋」の早期建設促進の件が話題となり、「関門会」の総意として要請活動を行うこととなつた。こういうふうになつております。

こういった中で、安倍総理の名前がこの要望書の中にあるんですねけれども、國務大臣、副大臣及び大臣政務官規範という大臣規範がございます。この中で、政治家であつて國務大臣等の公職にある者としての清廉さを保持し、政治と行政への国民の信頼を確保するとともに、國家公務員の政治的中立性を確保し、副大臣等の役割分担を明確とすると、國務大臣等は、国民全体の奉仕者として公共の利益のためにその職務を行い、公私混交を断ち、職務に関して廉潔性を保持することとするため、國務大臣等は、国民全体の利益のため活動をしていく、こういった中で、一つの道路の要望書、これに名前を連ねることというのはこの大臣規範に反しないかどうか、これを教えてください。

○大西政府参考人 お答え申し上げます。

上げたいと思います。

○日吉委員 大臣は要請されたことがないという

お話でした。

ただ、ちょっと、このメンバーの方を、この関

点から、國務大臣等がみずから律すべき規範として、閣議決定により定められたものでございます。

同規範には、服務を始めとして、國務大臣等が遵守すべき事項が定められております。これを踏まえまして、各國務大臣等は、その趣旨にのつとつて、具体的な事案に即し、適切に対処されるものと考えております。

○日吉委員 その規範にのつとつて適切に対処されることは、石井大臣にお伺いしたいんですけれども、各自が判断するということですが、こういつた総理の名前がある要望書が出てきたときに、これは大臣として、この規範に、安倍総理、違反しているんじゃないかな、こういうふうに認識はされましたか。

○石井國務大臣 平成二十八年の三月に関門会から御要請、御要望を受けましたが、その要望書の中には総理のお名前もあつたということではありますけれども、私は、それで総理から何か陳情を受けたとか指示があつたとは受けとめておりません。

○日吉委員 そこで陳情を受けた、こういう認識はないということなんですねけれども、そもそも、そういうことがあっていいのかどうかということ

が知りたいんですけども。

例えば、石井大臣が大臣の名前で要請書を作成し、それを大臣が国交大臣として受け取つたといふようなことがあつたとしたら、それは適正なものだと認識されますか。

○石井國務大臣 先ほども申し上げましたよう

に、政務三役としての立場で要望することはないと

いうことだございます。

○日吉委員 立場はそうですけれども、実際にそ

の方が箇所づけに関与するわけですから、自分で

要望して自分で決めているということになると思

うんですけども、それについて、そういう仕組み自体をおかしいと思いませんか。

○石井國務大臣 政務三役としては要望しておりませんので、政務三役として箇所づけをするとい

うことはないと思います。

○日吉委員 済みません、最後の、政務三役として箇所づけをすることはない、これはどういう意味ですか。

○石井國務大臣 仮に一議員として要望をしたと

ころであつても、そのことについて政務三役とし

て箇所づけすることはないというふうに思つてお

ります。

○日吉委員 政務三役として要望することはない

んですけれども、その政務三役の方が仮に要請を

した場合、それは適切か適切でないかといったら、どちらになりますか。

○石井國務大臣 少なくとも私は国土交通省を要望したことがないませんので、そのことを申し

をはつきりと区別して、御自身の地元への利害と全体の利害、これをしっかりと区分けして判断するというのは難しいと思うんです。

ですので、いろいろなケースでは、自分の利害に関係のある方は箇所づけのそういう意思決定からは除外される、そこには入らないというよう

なことが一般的だと思うんですけども、そ

ういつた方がここで要望する、これは適切で

ない、こういつた制度なりはあるんですけども

○石井國務大臣 これは津村委員からの御質問に

お答えしたと思いますが、箇所づけについては決

裁という行為は行つております。

○石井國務大臣 土交省は膨大な数の箇所づけがありますか

から、私も一つ一つの箇所づけにかかわっているわ

けではありません。日常のいろいろな陳情等を受

ける中で、個別の箇所について担当の部局と話を

するということはありますけれども、それ以上

に、個別の箇所づけ、個別の事業箇所についてど

うこう言うという機会はないと思いますし、それ

から、事前に聞くのも、本当に限定された、例え

ば新規事業をやるような場合で、事前に知事さん

に、あれは何といふんでしょうかね、手続上、

ちょっと名前を忘れましたけれども、知事さんの

同意を得るというんでしようかね、そういうケー

スに事前にお話を聞くということはありますけれ

ども、個別の箇所について網羅的に何かかわつ

ているということはございません。

○日吉委員 実際問題として、網羅的にかかわつ

ていない、御自身の地元の箇所づけについてはか

かわつていないと、ということかもしませんけれども、

ただ、そういうふうに思われるよう仕組みといいますか、それには要するに、大臣なり政務三役という、こう

いった国民全体の利害を調整し判断をする役職に

あつた場合には、こういつた個別の要請活動、こ

れはやるべきではないんじやないかと思います

が、それについて、どのようにお考えになります

○石井国務大臣 例えはこの関門会の要望については、一般、参議院決算委員会で総理は、その委員会で指摘をされて初めて自分がその要望書に名前を連ねていたことがわかつたと。

総理は私は総理大臣としてそこに名前を載せているのではなくて、閔門会のメンバーの名前が載っていることなんだろうと思う、総理大臣として陳情する立場にはない、そういう旨答弁されているように、まあ御本人の知らないところで名前が使われているというケースもあるうかと想ひますぐ、今、七点半日曜日二月二日ござまることより

〇日吉委員 政務三役として要請することはない  
かもしませんけれども、この総理のケース、閔  
門会の要望書の冒頭を先ほど読み上げさせていた  
だきましたけれども、二月二十四日に安倍総理を  
開み懇談会を開催させていただいた、総理も、そ  
の中で、閔門会の総意として要請活動を行うこと  
になつたというふうに文章になつてゐる中で、こ  
れは総理が、実際に要請活動をするということと  
を、この文章を読む限りでは、理解していたとい  
うふうに思うんですね。  
なので、それを総理は知らなかつたとへようよ  
うに、政務三役として要請することはないと  
かと思います。

な、名前が載っていたのは知らなかつたかもしないですけれども、要請活動 자체をやつていると、いうのを総理は知つていたんぢやないですか。○石井国務大臣　それは総理にお聞きいただきたいと思います。

○日吉委員　はい。じゃ、それは今度、機会がありましたら総理に確認させていただきます。

何度も申し上げて恐縮ですけれども、この箇所づけにおきまして、それを決定される方が要請する行為をする、これ 자체はやはり公平性を欠くのではないかというふうに思いますので、その辺に対しても改めて質問をさせていただきたいと思ひます。

○池田政府参考人　國の直轄調査の箇所づけにつきましては、データに基づく渋滞や交通事故などの道路交通上の課題の状況把握、周辺道路の整備状況、こういったものを総合的に勘案した上で、個別の路線ごとに調査着手の判断をしているところでございます。

また、地域ごとに地形や気候や産業構造が違いますし、多様なそれぞれの実情があります。例えば、物流の効率化が一番重要な地域であつたり、観光の振興がそうであつたり、医療、防災の確保がそうであつたりということでございます。地域が求める政策ニーズも多様であることから、こうした地域の実情も踏まえながら、個別の、路線ごとの調査の実施を判断しているところでござります。

○日吉委員　そういつた項目がある中で、今回、下関北九州道路は地域高規格道路百八路線の中ですべて採択されましたということです。いろいろ、こういった調査を行つ予算がついた道路は幾つもあるわけでございますが、その中で、この百八の地域高規格道路の中では一つであった。

そういう前提において、具体的に先ほど挙げていただいた考慮項目、これを照らし合わせた上で、実際採択されたポイントは何だったのか、大臣、お伺いできますか。

○石井国務大臣　今、委員の御質問の中で、地域高規格道路の百八路線とおっしゃいましたが、地域高規格道路の候補路線の百八路線でございますので、そこは御理解いただきたいと思います。

関門トンネルを含む国道二号及び三号の慢性的な渋滞や、二日に一回以上の頻度で発生いたします関門トンネルの通行止め等、関門海峡の周辺の道路交通の課題は大きいと認識をしております。

また、関門海峡を結ぶ道路につきましては、関門地域における通勤や観光交流に加えまして、我

が国の自動車産業や農業、畜産業等の物流を支えるなどの本州と九州を結ぶ日本の大動脈という役割を担つており、その強化は重要な政策であると考えております。

さらに、下関北九州道路は、海峡を横断するという高い技術力の求められる道路になります。

加えて、下関北九州道路につきましては、これまでも地元から多くの御要望をいただいており、平成二十九年度からは、福岡県、山口県、北九州、市などによつて道路のルートや構造、整備手法について調査が実施をされ、本年三月八日には下関北九州道路調査検討会が開催をされ、調査検討の取りまとめがなされたところであります。

このようなことを踏まえまして、下関北九州道路につきましては、今年度より国・直轄調査に着手をしたところでございます。

○日吉委員　そうしますと、百八路線があります、それで、一つが採択されました。それ以外で、この検討の過程において、下関北九州道路と同様に、必要性や緊急性が高いとして、どちらにしようかなというような候補に残つたというか、そういうかなどを踏まえまして、下関北九州道路につきましては、こういったもののはありましたでしょうか。

○池田政府参考人　地域高規格道路の候補路線は、将来幹線道路として整備を行う可能性があるものの、具体的なルート、構造が未決定な路線であるものを、全国百八路線、平成六年と平成十年に指定しております。

それで、この調査自身は、並行する現道の管理者が国や地方公共団体にまたがつていますので、その両方が分担して調査を行つております。

このうち、国で調査を実施している路線や、調査がもう既に一応完了している路線は、その百八の中で三十四路線ございます。

それで、この下関北九州道路のように、地方公共団体が主体となつて調査している路線のうち、将来、直轄調査への移行も含めて検討している路線は六路線でありまして、このうち下関北九州道路を含む三路線が、これまでに地方公共団体の調

○池田政府参考人 先ほどの説明の最後のところ  
で御説明したとおり、地方公共団体が主体となつ  
て調査をして、将来、直轄調査への移行も考えな  
がらという路線がありまして、それで考えます  
と、下関北九州道路を含めて、現時点で四路線  
あつたということです。

その中で、この下関北九州道路は、地域の調査  
がまとまつて直轄調査に移行した、こういう状況  
でございます。

○日吉委員 調査に移行しなかつたその三路線、  
これについて、それがどこかというのは、これを  
教えていただくことというのはできるんですか。

○池田政府参考人 先ほど申しましたように、下  
関北九州道路を含めて四路線あつて、その下関北  
九州道路が直轄に行きましたので、その他三路線  
は特定できますので、後ほど御報告させていただ  
きます。

○日吉委員 それでは、後ほど教えてください。  
続きまして、今度は沖縄の辺野古の新基地建設  
について質問をさせていただきます。

先般、沖縄三区衆院補選がございまして、辺野  
古新基地建設反対を訴えて屋良さんが当選を果た  
しました。こういった中で、さきの玉城デニー知  
事の知事選挙、県民の七〇%以上が反対を表明し  
た県民投票の結果、そして今回の衆議院選挙で屋  
良朝博さんの勝利、いずれも争点は、辺野古基地  
建設反対、この是非でありました。

安倍内閣におきまして連立を組む公明党さん  
は、ある意味、政権の中でのチェック機能を果た  
すか。

している、このように言われておりますが、そこで質問をさせていただきます。公明党さんから入閣されている石井大臣、今回、沖縄県の民意、これをどのように感じられましたでしょうか。

○石井国務大臣 国土交通大臣といたしましては、個別の選挙結果につきましてはコメントする立場にございません。

○日吉委員 先般の県民投票、これについても辺野古新基地建設反対の民意が示されたと思いますが、これについても、石井大臣はどのように考えられているか、改めて。

○石井国務大臣 条例に基づく個別の投票結果につきまして、国土交通大臣としてはコメントする立場にございません。

○日吉委員 憲法九十五条では、特定の地域に限定した法律をつくるときには県民の意思を確かめるというような規定がございます。

その趣旨というのは、そこの地域に不利なことをやるのであれば、その意見を聞きましょうということであると認識していますが、前回の県民投票、そして今回の衆院補選の結果、こういったことを受けたときに、それでも辺野古新基地建設を進めていくというのは、この憲法の精神に反するのではないかと考えますが、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○石井国務大臣 繰り返しになりますが、個別の選挙結果あるいは条例に基づく住民投票の結果につきまして、国土交通大臣としてはコメントする立場にございません。

○日吉委員 そうしますと、ちょっと別の聞き方をさせていただきます。

公有水面埋立法について、その四条一項一号に要件がございまして、国土利用上適正かつ合理的であること、こういったことが求められています。その中で、二〇一六年九月の福岡高裁の那覇支部の判決文では、適正性や合理性を判断するに当たっては、国土利用上の観点から、当該埋立ての必要性及び公共性の高さ、埋立てに係る環境への影響などの比較考量をし、地域の実情などを踏

まえて総合的に判断することですというふうに記載しております。

この地域の実情というのが、県民投票の結果であったり、さきの補選の結果であったりするといふうに認識しますが、この地域の実情について、大臣は、この公有水面埋立法の適正かつ合理性、これを満たすかどうかについての判断において、どのように考慮されましたか。

○石井国務大臣 沖縄防衛局から、沖縄県による埋立承認の撤回処分について、行政不服審査法に基づく審査請求が昨年十月十七日にございました。

このため、行政不服審査法上の審査官として、国土交通大臣は審査官という立場であります。

法の規定に基づき、審理員から提出された審理員意見書とともに、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や、審理員の求めた鑑定の結果を検討いたしました。

その結果、沖縄県が指摘する事項をもつて公有水面埋立法第四条に定める埋立承認の要件を欠くに至ったと認めることはできず、埋立承認の撤回処分には理由がないと判断いたしまして、沖縄県による埋立承認の撤回処分を取り消すとの裁決を行つたところであります。

このように、今回の裁決は、行政不服審査法上の審査官として、法の規定に基づき適切に対応したものでございます。

○日吉委員 法の規定にのつとりというところはわかつたんですけども、この地域の実情についてどのように検討されたのか、そこをもう少し具體的に教えてください。

○塚原政府参考人 お答えを申し上げます。

昨年十月十七日に、沖縄防衛局から、沖縄県による埋立承認の撤回処分につきまして、行政不服

た鑑定の結果を検討いたしました。

その結果、沖縄県が指摘する事項をもつて公有水面埋立法第四条に定めます埋立承認の要件を欠くに至ったと認めることはできず、埋立承認の撤回処分には理由がないと判断いたしました。

○日吉委員 先ほど大臣が御答弁いただいたのと同じ内容で、具体的な地域の実情、これについてどのように検討されたのか、お答えがなかつたよう思われます。

そうしたら、続きまして、同じく適正かつ合理性のこの四条一項一号の要件について、別の角度からお伺いさせていただきます。

この合理性というか、埋立ての合理性について考えるに当たりまして、経済的合理性についても検討しなければいけない、このように考えます。

幾らかかるのか。何兆、何十兆かかる埋立てをするわけにはいかないわけです、税金を投入するという中から考えますと。そういう意味で、必ず経済的合理性についても検討をしてなければならない。

その中で、じゃ、この工事に一体幾らかかるのかといった場合、今その総額は、かつてはわかりましたが、軟弱地盤対応等を含め、地盤改良工事を行うに当たつて、その総額がわからない、まだ算定できていないというこの状態で、その経済合理性というものは判断できていません。これが、こういうふうに考えますが、それは、したがつて、この四条一項一号の埋立ての要件を満たしていないというふうに考えますが、これについての見解をお願いします。

○塚原政府参考人 経済合理性というお尋ねでございますけれども、これは埋立て工事にかかる経費についてというふうに考えてございます。

今回の裁決は、行政不服審査法の審査官として、昨年八月に沖縄県が行つた埋立承認の撤回について理由があるかどうかを審査したものでござります。

そのため、行政不服審査法上の審査官として、法の規定に基づきまして、審理員から提出された書類とともに、沖縄防衛局及び沖縄県の場合は、沖縄県は撤回の理由とはしておらず、また、

その後の行政不服審査手続におきましても沖縄県からの指摘はございませんでした。

そのため、裁決に当たつては、埋立て工事にかかる経費については判断しておりません。

○日吉委員 今のお話ですと、その経費が幾らかかるか、その適切性といいますか合理性については検討をしていなかつた、こういった答弁でございました。

じゃ、一般論でちょっと質問させていただきますが、公有水面埋立法、これについて、この合理性、ここには経済的合理性も当然含まれるという理解でございますが、それでよろしいですか。

○塚原政府参考人 お答え申し上げます。

公有水面埋立法第四条第一項の六号におきまして、「出願人が其ノ埋立ヲ遂行スルニ足ル資力及

信用ヲ有スルコト」という、資金調達面からの埋立承認の要件を審査するための事項が規定をされております。工事費の多寡、多い少ないにより経済的な合理性を評価することとはされておりません。

○日吉委員 済みません、そうすると、幾らかとってもいい、あり得る、それは、それでも承認をする、埋立てができる、こういう理解でよろしいんですか。

○塚原政府参考人 繰り返しのお答えになりますけれども、先ほどの第四条第一項六号におきます規定は、資金調達面からの埋立承認の要件を審査するための事項が規定されているということをございまして、工事費の多い少ないといった形での経済的な合理性を評価することはされてございません。

○日吉委員 この六号というのは、「出願人が其ノ埋立ヲ遂行スルニ足ル資力及信用ヲ有スルコト」、これは有していなければいけないということです。それと、この「国土利用上適正且合理的ナルコト」というのは、別の号で定められていましたので、その意味が違うというふうに当然考えます。

○日吉委員 ということは、その埋立てに対しても、それが合

○理的な場所なのか、合理的な工事になるのか、こういったことを総合的に言っている、その中にやはり、経済的に費用が余りにも多額だつたらその工事はやらない、それは不合理だ、こういうふうに解釈するんですけれども、そういうことじゃないんですね。

○塙原政府参考人 繰り返しで恐縮でございますけれども、資金面につきましては、先ほど申しあげてござります、公有水面埋立法第四条第一項六号におきます「出願人が其ノ埋立ヲ遂行スルニ足る資力及信用ヲ有スルコト」ということで、資金調達面からの埋立承認の要件を審査することとされております。

○日吉委員いや、答えになつていいと思うんですねけれども。これは資力を言つてはいますけれども、幾ら工事にかかるのかといったところ、これについてやはり合理性を検討しなければいけないと思います。

そういう意味で、この工事の費用の総額がわかつてない、この現状を踏まえれば、合理性があるかどうかということは判断ができないということで、そういう意味でこの四条一項一号の要件を満たしていないというふうに考えます。その点を指摘させていただきます。

そして、もう一つ、ジュゴンについて質問をさせていただきます。

先般、個体Bの死亡が確認されました。その死因はわかつたのでしようか。

○辰巳政府参考人 死亡が確認されたジュゴン、これを我々は個体Bと呼んでおりますが、これまでの確認状況を踏まえると、工事区域から遠く離れた沖縄島の西海岸にある古宇利島沖を主な生息域としていたものと考えています。

今後、今帰仁村が主体となつて、関係者立会いのもと解剖が行われる予定と聞いており、引き続ぎこの死因についても今帰仁村などから情報収集をしていく考えです。

○日吉委員 そうしますと、現時点で死亡の原因をわからぬということです。

そういった中で、公有水面埋立法四条一項二号の「其ノ埋立ガ環境保全及災害防止ニ付十分配慮セラレタルモノナルコト」といつたこの要件を満たしているのか。

すなわち、その死因がわからない中で、環境保全が十分なされたのかどうか、これも不明にやないのかと、いうふうに考えますが、この二号を満たしていないというふうに考えますが、これについて御答弁をお願いします。

○塚原政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のありましたジユゴン一頭の死骸の発見は、承認撤回後的事情でございます。

行政不服審査手続において提出された書面によれば、沖縄防衛局は、環境保全図書の記載に従いつつ、沖縄県が承認時に設置を求めた専門家等から構成される環境監視等委員会の指導助言を受け、ジユゴン監視・警戒システムを構築、運用するとともに、各種調査を行うなどしてジユゴンに関する環境保全措置を行っていることが認められます。

このようしたことから、ジユゴンに関する環境保全措置が適切ではないとの沖縄県の指摘には理由がないものというふうに判断をいたしました。

○日吉委員 裁決の審査をする基準日自体では、このジユゴンの死亡というものは確認されていませんでした。なので、それは考慮に入れていないということなんですねけれども、その後、死亡が確認されました。ということは、環境保全が十分できているのかできないのかということに関する新しい、ある意味の情報が入ったわけでござります。

そうすると、死亡したその原因が何だったのか、もししたら環境保全がうまくできていなかつたのではないか、そこに不備があつたのではないか、こういったことを考えて、検討した上で裁決をするべきであると考えますが、今現在その死因がわかつてない、そういう意味では、ここについて、この二号を満たしているかどうかも不明である、これが本来の状況じゃないでしよう

○塚原政府参考人 お答え申し上げます。  
繰り返しになりますけれども、ジユゴン一頭の死骸が発見されたのは、報道等により承知しているところでございますけれども、承認撤回後の事情であり、承認撤回の理由ともされておりませんでした。

行政不服審査手続において提出された書面によれば、沖縄防衛局は、環境保全図書の記載に従いつつ各種調査を行うなど、ジユゴンに関する環境保全措置を行っていることが認められます。このようなことから、ジユゴンに関する環境保全措置が適切ではないとの沖縄県の指摘には理由がないものと判断いたしました。

いずれにいたしましても、今回の裁決は、行政不服審査法上の審査序として、法の規定に基づき、審理員から提出された審理員意見書とともに、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や、審理員の求めた鑑定の結果を検討し、法の規定に基づき適切に対応したものでござります。

○日吉委員 ジュゴンの死亡については沖縄県からの書面には記載されていなかったという話でござりますけれども、この裁決書を出す前に死亡についてはわかつっていたわけですから、その情報を得た段階で本当にその保全措置が十分だったのかどうかといふようなことは考えることができたはずであり、それをこの裁決書に反映させることもできたわけです。そういった意味では、本当に不明のままこれを、死因がわかつてない以上、不明と言わざるを得ません。そういった状況でこの裁決書を出してしまったというわけでございます。

そういう意味で、ここも公有水面埋立法四条一項二号の要件を満たしていないということを指摘させていただきます。

そして、時間が大分なくなつてしまひましたが、最後に一問。

先般、沖縄のアメリカ海兵隊の航空計画が発表

されました。一九二八年までの航空計画には、普天間基地の使用が見込まれている、そういうたことで、辺野古の新基地建設に伴う施設建設計画も削除されていたということです。ですが、今後、一九二八年までこの辺野古の新基地は完成しない、運用されない、それまで普天間を使い続ける、こういう理解でよろしいですか。

○森田政府参考人　お答え申し上げます。

お尋ねの海兵隊航空計画につきましては、今後十年程度における航空機、装備等の意向を見据えて米海兵隊が公表しているもので、その内容が随時変更されることを前提とした海兵隊内の報告用資料として作成されたものであつて、米国国防省の公式な立場を反映したものではないと承知しております。

普天間飛行場の返還時期につきましては、一九二二年度又はその後というのが日米両政府の合意となつております。防衛省としては、普天間飛行場の一日も早い返還に向けて一步一歩取り組んでまいりたいと考えております。

○日吉委員　時間が参りましたので終わりますが、引き続き、この道路の問題、そして辺野古の問題について質問をさせていただきます。

○赤嶺委員長　次に、赤嶺政賢君。

○赤嶺委員　日本共産党の赤嶺政賢です。

きょうは、国土交通委員会で質問を与えていただきました。委員長を始め、理事の皆様にお礼を申し上げたいと思います。

私も、日吉議員に統言まして、辺野古新基地建設の問題について質問をいたします。

四月五日、石井大臣は沖縄県の埋立承認撤回を取り消す裁決を出しました。沖縄防衛局が同じ政府内の国交大臣に審査請求を行い、大臣が審査することについては、当初から自作自演だという強い批判が上がっていました。

この審査のために審理員が一人指名されております。この審理員は、軟弱地盤の問題について東京工業大学の日下部治教授に鑑定を依頼していま



そもそも、沖縄県は、軟弱地盤が明らかになつたため、辺野古新基地建設による普天間飛行場からの移駐は早期にはなし得ないことを撤回の理由に挙げていました。

大臣は、この撤回理由について、どのように判断したんですか。

○石井国務大臣 沖縄県は、行政不服審査手続におきまして、地盤改良工事により工期が延びれば普天間基地の返還がおくれるとして、公有水面埋立法第四条の「国土利用上適正且合理的な工法」の要件を満たさないと指摘をしておりました。

行政不服審査法に基づき審理員が求めた鑑定の結果や、沖縄県及び沖縄防衛局の双方から提出された書面の内容を検討したところ、地盤改良工事は施工実績も豊富な一般的な工法によること、今後の詳細な検討によつて、より合理的な設計、施工方法によることも考えられることからいたしまして、工期が延びるといたましても、埋立てが実現可能なものと見込まれる状況にあることから、公有水面埋立法第四条の埋立承認の要件を満たさないと見えないと判断をしたところでござります。

○赤嶺委員 工期が延びるとしても工事は完成するんだというのは本当にとんでもない発言ですよ、これは、大臣、自分の発言の意味を御存じですか。

沖縄県が指摘しているのは、工期が長くなり、そして、政府が繰り返し言つてきた、辺野古新基地建設を推し進めるために、普天間飛行場の早期返還ができないということを政府は言つてきたことじやないですか。それを理由に行政不服審査請求をやつたじやないですか。工期は延びるが工事は完成する、そんなのは全く今まで言つてきたことと違うじゃないですか。

沖縄防衛局は、埋立承認申請の中で、辺野古に新基地をつくる理由について、普天間飛行場の危険性を早期に除去する必要があり、極力短期間で移設できると書いてあるんですよ。今回の審査請求でも、普天間飛行場の危険性除去が喫緊の問題

である、このように繰り返しているわけです。工事が完成するかどうかだけでなく、普天間基地が早期に返還できるかどうかが撤回の争点であることは明らかではありませんか。

防衛局の地盤改良に関する報告書でも、辺野古新基地が完成するまで少なくとも十三年はかかることが明らかになっています。詳細設計はこれからあります。いまだに、砂の調達のめども立つていません。さらには、地盤改良に必要な作業船も計画どおり確保できるかも不透明な状況であります。

これでは、当初の政府の原点である、防衛局の原点である普天間基地の早期の返還などできないじやないです。それ何で、いや、いつかは工事が完成するから防衛局は正しいという、そんな判断ができるんですか。どうですか。

○石井国務大臣 重ねての答弁になりますが、行政不服審査法に基づき審理員が求めた鑑定の結果や、沖縄県及び沖縄防衛局の双方から提出された書面の内容を検討したところ、地盤改良工事は施工実績も豊富な一般的な工法によること、今後の詳細な検討によつて、より合理的な設計、施工方法によることも考えられることからいたします。

○赤嶺委員 本当に横暴勝手な判断であります。もともと、早期の普天間基地の返還、そのためには、その他の留意事項とは異なり、最終的に処分庁の了解を得ることまで必要としないものと解釈されます。実際に行われた協議の期間や内容からすれば、留意事項一で求められる協議が行われていないとは言えません。

また、留意事項一における協議は、承認との文言が用いられている他の留意事項とは異なり、最終的に処分庁の了解を得ることまで必要としないものと解釈されます。実際に行われた協議の期間や内容からすれば、留意事項一で求められる協議が行われていないとは言えません。

○赤嶺委員 本当に横暴勝手な判断であります。もともと、早期の普天間基地の返還、そのためには、その他の留意事項とは異なり、最終的に処分庁の了解を得ることまで必要としないものと解釈されます。実際に行われた協議の期間や内容からすれば、留意事項一で求められる協議が行われていないとは言えません。

○赤嶺委員 留意事項一は、実施設計の全体について事前協議を行つておりました。しかしながら、留意事項一は、実施設計の全体について事前協議を行つておりました。

この点については、大臣はどのように判断したんですか。

埋立承認に付した留意事項、留意事項の一一番目に、工事の実施設計について事前に県と協議を行うこと、こう言つておりますが、それに違反すると指摘しております。

この点については、大臣はどのように判断したんですか。

○石井国務大臣 沖縄県は、行政不服審査手続において、埋立承認に付した留意事項一、実施設計の不履行があつたと指摘をしておりました。

しかししながら、留意事項一は、実施設計の全体について事前協議を行つておりました。工事の実施段階に応じて、その工事の実施段階に応じて、その工事に協議することも否定していません。

○赤嶺委員 まさに政府の都合のいいように留意事項を解釈する、有権解釈は沖縄県が持つていて、章強付会というのか、政府の自分勝手といふふうに考えております。

また、留意事項一における協議は、承認との文言が用いられている他の留意事項とは異なり、最終的に処分庁の了解を得ることまで必要としないものと解釈されます。実際に行われた協議の期間や内容からすれば、留意事項一で求められる協議が行われていないとは言えません。

また、留意事項一における協議は、承認との文言が用いられている他の留意事項とは異なり、最終的に処分庁の了解を得ることまで必要としないものと解釈されます。実際に行われた協議の期間や内容からすれば、留意事項一で求められる協議が行われていないとは言えません。

○赤嶺委員 留意事項一は、実施設計の全体について事前協議を行つておりました。

○塚原政府参考人 お答え申し上げます。

○赤嶺委員 繰り返して恐縮でございますけれども、留意事項の一の不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

ける協議は、承認との文言が用いられているほかの留意事項と異なり、最終的に処分庁の理解を得ることまでは必要としないものというふうに解釈されるというふうに考えております。

また、留意事項一についても、文章上、実施設計の全体について事前協議を行つことまでは求めておらず、工事の実施段階に応じて、その工事の実施前に協議することも否定していません。

○赤嶺委員 まさに政府の都合のいいように留意事項を解釈する、有権解釈は沖縄県が持つていて、章強付会というのか、政府の自分勝手といふふうに考えております。

また、留意事項一についても、文章上、実施設計の全体について事前協議を行つことまでは求めておらず、工事の実施段階に応じて、その工事の実施前に協議することも否定していません。

○赤嶺委員 繰り返しますけれども、留意事項の一つの不履行という沖縄県の指摘につきましては、裁決の上では、留意事項一は、実施設計の全體について事前協議を行つことまでは求めておりません。

沖縄防衛局は、水面下九十メートルの深さまで軟弱地盤が広がっているB—27の地点について、強度を調べるボーリング調査は行っていないことが明らかになっています。岩屋大臣は、国会で、B—27地点の強度について、S—3地点など離れた場所の調査結果をもとに、水深約七十メートルより深い土の層は非常にかたい粘土層に分類されると答弁しています。

防衛省が提出した地盤に係る設計・施工の検討結果報告書では、具体的にB—27地点のあるC—1護岸付近では水面下何メートルからかたい粘土層になるとしているんですか。

○辰巳政府参考人 お答えします。

御指摘の報告書十六ページにおいて、Avf—c層とAvf—c2層、これは物理試験、力学試験の結果により、地盤強度等の特性が異なるから分離をしているということでございまして、地層境界としては、C—1護岸周辺ではCDLマイナス七十四メートル程度であって、上記グラフといふのはこの十六ページのグラフですが、その中で、GLからの深度四十二メートル付近と記載しております。

○赤嶺委員 難しい専門用語も飛び出しましたけれども、つまり、かたい粘土層になつてているのは水面下七十四メートルというぐらいに報告書の中では書いてある。水面下七十四メートルだけで、地層が変わると云うのは、注釈にそういう記述があるわけで、防衛局が根拠として出してている図を見ても、七十四メートルなのか、これは全くわかりません。

防衛省がB—27地点の地層の強度を推定するのに用いた、S—3地点の調査結果を使っていました。ところが、S—3地点の調査結果を見てみると、海面下七十六・七メートルで地層が変わると、海面下七十六・七メートルで地層が変わっています。なぜB—27地点では七十四メートルといふのが、S—3地点から推定したわけですね。何で違うんですか。

○辰巳政府参考人 土の層の分布は場所によつて

異なります。その分布状況に応じて地盤の強度が場所ごとに異なる、これは一般的だと思っていましたと言つてきた指数そのものを、実際の調査結果を偽つて国会で説明している。これは非常に許しがたいことで、引き続き追及していくべきです。

その上で申し上げますと、報告書の十六ページに、こうした場所ごとの調査結果を総合して、Avf—c層などの地盤強度特性を示しております。

○赤嶺委員 びたりと当てたんじゃなくて、総合して、いろいろ図を見たら大体七十四メートルだねというぐあいの答弁だったと思いまます。

七十四メートル、七十七メートル、深さの違い、意味があるんですが、もうちょっと聞いていきます。

報告書では、非常にかたいとされる粘土層の特徴について示されています。特徴の一つは、土の色について、目視観察では黒灰の色調を示すということで間違ひありませんね。

○辰巳政府参考人 御指摘の点は報告書の六ページのことだと思いますが、Avf—c2層については、Avf—cの下部に堆積している土層で、目視観察では有機物を含んだ黒灰の色調を示し、上部のAvf—cと異なる、こういう記述をしております。

○赤嶺委員 つまり、黒灰の色調、これがかたいという証明になるというぐらいになつていてるんであります。防衛局が根拠として出してている図を見た柱状図では、水面下七十七メートルから黒灰色になると記載していますよね。

○辰巳政府参考人 御指摘の点につきましては、ケーラン新設工事の土質調査結果の報告書でござりますが、ここにおきました、B—27地点の柱状

に当てはめると非常に不安定になる、七十四メートルでは安定する、つまり、今まで安定する安定すると言つてきた指數そのものを、実際の調査結果の数字を偽つて国会で説明している。これは非常に許しがたいことで、引き続き追及していくべきだと思います。

また、金融機関が内部規定を対外的に明示するかどうかにつきましては、基本的に金融機関において判断すべき事項でございますけれども、その中で、必要な自己資金若しくは預貯金の残高等の水

和彦です。和彦です。

○谷委員長 次に、重徳和彦君。

○重徳委員 社会保障を立て直す国民會議の重徳和彦です。

○辰巳政府参考人 大きく質問をさせていただきます。

まず一つ目は、投資用不動産への融資審査の明確化についてなんですか。スルガ銀行のシエアハウス向け融資の問題というのがあります。この再発防止のために投資用不動産への融資審査の適正化という必要だと思うんですね。

○辰巳政府参考人 適正化という、いいことだというふうにしか聞こえませんけれども、実際の現場では、融資が要するに厳しくなつたというふうに受けとめられるケースが多いと思うんです。どうすれば融資してもらえるのか、その基準もはつきりしなくて全然わからない、こういうケースもあると思います。

そういう意味で、本当にいい、良質な不動産投資まで萎縮することがないように、例えば、自己資金、預貯金残高などの最低限の外的的な基準については国が示すとか、あるいは、各金融機関が一応内部規定を持つてていると思いますので、それを对外的に何らかの形で明らかにする、こういつ

たことができないかと思うんですけれども、金融

機関がみずから顧客の財産、収入状況を把握するなど、適切な管理体制が構築されるようになります。

ただ、いずれにいたしましても、金融庁といった

ことは、金融機関において、適切なリスク管

理、顧客保護を前提とするような融資が行われる

ことがあります。金融機関がみずから顧客の財産、収入状況を把握するなど、適切な管理体制が構築されるようになります。

そういふ意味で、金融機関に対して促していきたい、働きかけていきたいというふうに考えてございます。

○重徳委員 一概に示すのは難しいというのが、一言で言えば今の答弁なのかなと思うんですけれども。

○水口政府参考人 確かに、賃貸住宅、サブリース契約、本当にト

ラブルが相次いで報じられているので、何となくイメージは悪化している感じがします。されども、しかし、投資というのは、もちろん悪い投資もあるかもしれないけれども、良質な投資であ

れば、これは経済活性化のためにも社会の発展のためにも必要なことだと思うんですね。ですから、

金融庁は、とりあえずこのような時点では今のように御答弁でありますけれども、むしろ国交省側として、もつともっと現場の実態を把握したり、不

動産業界の意見をヒアリングしたり、それから、それこそ金融庁とともに連携して、こういう適切な投資環境というものをつくるために国交省も取り組まなきゃいけないと思うんです。

宅地建物取引業法四十七条规定、宅地業者は相手方の判断に重要な影響を及ぼす事項について告知することが義務づけられているんですけれども、まずこの告知義務、これはどういう事項を告知しないといかぬのか、これを御答弁願います。

うなケースまで、孤独死は孤独死だということを告知しなきいかぬのかとか。更に言うと、これは時代が変わっていますね。自宅で普通に家族に囲まれてみとられた、そういうケースは昔では当たり前だと思うんですね。自宅でお亡くなりになる。今でも、死ぬなら自宅

ら、宅建業者が告知の要否を容易に判断できるよう、過去の判例を整理するなど一定の考え方を整理することとしております。

このような取組を通じて、買い主、売り主双方の利益を確保しながら、既存住宅市場の活性化の実現に努めてまいりたいと考えております。

[View Details](#)

臣としていい方向に持つていけるように取り組んでいただけないでしょうか。

議員御指摘の宅地建物取引業法第四十七条では、宅建業者は取引の当事者の判断に重要な影響を及ぼす事項について告知しなければならないこととされています。

で死にたい」という人だって現にたくさんいる。けれども、そういうケースが減ってきてる。だから、誰かがこの部屋で死んだということを伝なかつたらこれは告知義務違反になるのかとか、いろいろ受けとめ方によって、今、心理的瑕癖

○重徳委員 これも重ねて要望しておきますが、考え方を今年度の調査を踏まえて示すということです、今局長さんから御答弁がありましたので、ぜひわかりやすい基準をお示しいただきたいと思います。

国土交通省におきましては、平成二十九年の九月より検討会を開催をいたしまして、登録制度の法制化を含めまして、今後の賃貸住宅の管理業のあり方について検討を深めてまいりました。

かは、個々具体的な契約の内容によつて異なるものと認識しておりますけれども、例えば、日照障害など環境に関する事項、あるいは鉄道の移設など交通の利便に関する事項、さらには建物内での事件の事実など心理的な瑕疵に関する事項などは、

おっしゃいましたけれども、心理的な影響があるんだ、こういうことをどう捉えるのかというの是非常に難しい判断があると思うんです。

三点目ですが、ビニールハウスの農園ですね、これを、最近、観光農園にしていこう、これが国の農業プラス観光といったことで政府が推進している政策だというふうに認識しております。このビニールハウスの果樹園、例えば、イチゴ

組みについて、より実効性のある形で制度の構築、改善を図つていくことが必要とした上で、投資用不動産をめぐるトラブルが多発していることに鑑み、実態を詳細に把握した上で、法制化に向けた検討を進めるべきとの提言が昨年十月に取りまとめられたところであります。

告知することが必要となる事項に該当し得るものとして想定しております。

判例なんかを踏まえて、国の考え方を整理してガイドラインにして示す、こんなようなことができました。いかんじようか。御答弁願います。

○野田村政府参考人 委員御指摘のとおり、不動産というものはさまざま、多様な事情を抱えるものであろうかと思ひます。

園とかイチジクとかメロンとかあると思いますが、それを観光農園にする際に、ビニールハウスが建築基準法上の建築物に当たっちゃう、建築確認が必要になっちゃう、こんなことでは、政府が進めている政策の阻害要因になっちゃうんじやないかと思うんですね。

国土交通省といたしましては、多様化しておりますトラブルの実態を正確に把握するために、今年度、調査を実施する予定であります。その結果を踏まえ、関係団体や関係省庁とも連携を深めつつ、引き続き、法制化も視野に入れて検討を進めていく考えでございます。

それから、逆に、余り告知しなくてもいいようなことまでばんばん、要するに悪いことを言つてしまつて売り値が下がつてしまつたら今度は売り主からも怒られるということで、仲介業者もその辺で迷つている、こういう実態があるんだと思います。

その中で、いわゆる心理的な瑕疵の有無につきまして、判例では、例えば、事件などの性質やこれまでの経過年数、そして、当該事業の公知の程度、公に知られているかどうかといふところの程度、居住用あるいは事業用などの使用目的など、さまざまな個別事情を総合的に勘案して判断する。

ビニールハウスに建築確認が必要だなんというのは、常識的にはどういうか、私はそんなことあり得ないんじゃないかなと思うんですが、これは県によって判断も違うようですが、県によっては、ビニールはもちろん、ガラス張りのハウスでも建築確認が不要となる判断をしているところもある

○重徳委員 今年度、実態の把握の調査といふことなので、ちょっとこれから取組をもろしくせんが、今申し上げましたような、現場が必要以上に萎縮するとかいうことがないよう、金融庁とも連携して、ぜひ、できるだけ明確なわかりや

例えば孤独死ですね。最近はひとり暮らしの高齢者がふえていて、孤独死、亡くなつて、もちろん何ヵ月もたつて異臭が残つている状態のものを見るなんというのは、まさに今御答弁があつたような事件といいましょうか、それに近い事例も牛と言ひ切るようなものなかもしれません。

改築問題となつてゐる中、まだ、生き家なうのうえで、判例からは、どのような事故などが心理的理屈で、承知してあります。したがつて、該当するものとして説明を要することにならぬのか、画一的な基準は得られておりません。

國交省の御見解をお聞きしたいと思います。  
○石田政府参考人 お答えを申し上げます。  
建築物に当たるか否かなど、具体的な施設に対する  
します建築基準法の適用につきましては、個々の  
構造や規模、形態、利用方法などが異なることか  
りますよね。

のを示していただきたいということを要望申し上げたいと思います。

次に、二つ目ですけれども、自宅死、自宅でお亡くなりになつた方がいる、そういう不動産に係る告知義務について質問します。

旦更地にして新しく建て直した。それでも告知しなきやいけないのかとか、あるいは、孤独死をされた、けれども、すぐ数時間後には見つけて、別に異臭が残るなんということは全くないということ

生を抑制する觀点から、こうした物件であつても、できる限りその円滑な流通や利活用が求められている状況となつてゐるとの承知しております。このため、国土交通省におきましては、平成三十一年度予算として計上した調査費を活用しながら、

おいて判断をされることになります。  
ただ、ビニールハウスなどにつまましては、從  
来から、屋根をビニールなどで覆い、それらの材  
料が容易に取り外せる場合には建築物としては取

り扱わなくて差し支えない旨を国交省としてお示しをしているところでございます。

○重徳委員 確認ですが、二ニールハウスで取り外しが容易なものは建築物には当たらないということでおよろしいですか。ちょっと今の点、もう一回お願いします。

○石田政府参考人 お答え申し上げます。

建築基準法の規定上、適用に関しては特定行政庁が判断権を持っております。なので、それを我々としては侵害することはできませんが、いわゆる技術的な助言として、先ほど申し上げたように、容易に取り外せるようなもの、これについて建築物に当たらないという扱いでいいんだというをお示しをしているところでございます。

○重徳委員 きのう打ち合わせた段階より少し前向きな御答弁というふうに感じしております。現場も判断しやすくなると思いますので、今の御答弁は大変重要な御答弁だと思います。ありがとうございます。

ざいます。

二ニールハウスについては今のような話なんですが、観光農園といふのはいろいろな形態があるかも知れません。

国交省側は、建築物の安全性とか利活用がきちんとできるようにという観点で法律の運用をされているわけですねけれども、観光農園を推進するというのはむしろ農水省側が頑張らないといけない

といふふうに思いますので、これからも、今の観光農園に限らずかもしれないが、いろいろと各省政府の持つてある法令の適用関係というのは農水省がもつと主導して整理をして、調整をして、現

場がもつと取り組みやすい環境をつくっていかなければいけないと思うんですけれども、農水省のお考え、決意のほどをお聞かせいただきたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。  
ただいま御指摘のございました観光農園に関する各種法令の適用関係でござりますけれども、この適用関係を明らかにすることにつきましては、第一義的にはまずは法令の所管省庁において対応

すべきものと考えております。農林水産省いたしましても、農地法その他当省が所管する農地の利用に関する制度上の取扱いにつきましてホームページ上に通知を掲載するなど、対応を行つておられます。

また、法令の適用に関する疑義等を把握いたしました場合には、関係省庁に情報提供する等によりまして、関係省庁と連携しながら、観光農園に取り組みやすい環境を整えてまいりたいと考えております。

また、法令の適用に関する疑義等を把握いたしました場合には、関係省庁に情報提供する等によ

りまして、関係省庁に情報提供する等によ

とから、設計、製造から使用までの安全性を一体的に確保するための制度整備を行うことが不可欠であります。

このよほな趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申

し上げます。

第一に、保安基準の対象装置に、プログラムに

より自動的に自動車を運行させるために必要な装

置として、自動運行装置を追加することとしてお

ります。

第二に、事業として行う場合に認証が必要な分

解整備の範囲について、対象装置を取り外して行

う整備等に限らず、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大するとともに、名称

を特定整備に改めることとするほか、自動車メー

カーは、特定整備を行う事業者等に対し、点検整

備に必要な自動車の型式固有の技術情報を提供し

なければならぬこととしております。

第三に、自動車の電子的な検査の導入に伴い、

当該検査に必要な技術情報の管理に関する事を

独立行政法人自動車技術総合機構に行わせること

としております。

第四に、自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムの改変による改造を電気通信回線の使用によりする行為等に係る許可制度を創設するとともに、許可に関する事務のうち技術的な審査を独立行政法人自動車技術総合機構に行わせることとしております。

第五に、自動車の型式指定制度における完成検査について不適切な取扱いを行つてゐる自動車メーカーに対し、国土交通大臣は、是正命令等を行うことができるところとするほか、是正命令等を行つた者の報告徴収等において虚偽の報告等を行つた者に対する罰則を強化することとしており

ます。

第六に、電子的方法等により記録した自動車検査証を交付することとともに、国土交通大

臣は、自動車検査証に有効期間を記録する業務及

び検査標章を交付する業務等について、一定の要件を備える者に委託することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行つこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

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

○谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、十連休明けの再来週五月八日の水曜日午後一時二十分钟理事会、午後一時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

○谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

正するためには必要な措置が講じられたものと認められるまでの間、同項の規定による指定の効力を停止することができます。この場合において、国土交通大臣は、指定の効力を停止するときは、当該停止の日までに製作された自動車について当該停止の効力の及ぶ範囲を限定することができる。

5 國土交通大臣は、第一項の申請をした者が第七十六条の規定に基づく國土交通省令の規定(同項の規定による指定に係る部分に限る。)に違反していると認めるときは、当該者に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命じ、又は当該違反を是正するために必要な措置が講じられたものと認めるまでの間、同項の規定による指定の効力を停止することができる。この場合において

で、國土交通大臣は、指定の効力を停止するときは、当該停止の日までに製作された装置について当該停止の効力の及ぶ範囲を限定することができる。

<sup>4</sup> 国土交通大臣は、第一項の申請をした者が同条第六項とし、同条第四項中の指定を規定による指定に改め、同項を同条第五項にし、同条第三項の次に次の一項を加える。

第七十六条中「指定」を「規定による指定」に改め、「同条第四項の」の下に「規定による」を加える。

に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命じ、又は当該違反を是正するためには必要な措置が講じられたものと認めるまでの間、同項の規定による指定の効力を停止することができる。この場合において、国土交通大臣は、指定の効力を停止するときは、当該停止の日までに製作された共通構造部について当該停止の効力の及ぶ範囲を限定することができる。

九 第七十五条第七項、第七十五条の二第四項又は第七十五条の三第五項の規定による命令に違反した者 第二条 道路運送車両法の一部を次のように改正する。

二十 自動運行装置

第四十一条第十六号中「窓ふき器」を「窓拭き器」に改め、同条中第二十号を第二十一号とし、第十九号の次に次の一号を加える。

第四十一条この一項を加える

2 前項第二十号の「自動運行装置」とは、プロ

事業者又は「を加え、「第四十七条の規定によ  
る」を削り、「除く」の下に。次項において同  
じ」を、「となる」の下に「当該自動車の型式に固  
有の」を加え、「当該自動車の使用者に提供する

よう努めなければ「を」これらの方に提供しなければ「に」改め、同条に次の二項を加える。

2 前項に定めるものにはかかる自動車製作者等は、その製作する自動車で本邦において運行されるもの又はその輸入する自動車について

なる技術上の情報であつて国土交通省令で定めるものを当該自動車の使用者に提供するよう努めなければならない。

第七十四条の三第一項中「による事務」の下に  
「並びに基準適合性審査に必要な技術上の情報

であつて国土交通省令で定めるものの管理に関する事務(第百一一条第一項)において「審査用技術」とは、「手書き

「情報管理事務」といふ」を加え、「行なわせる」を「行わせる」に改め、同条第二項中「行なわせる」を「行わせる」に、「行なう」を「行う」に改

め、同条第三項中「行なう」を「行う」に改め、同

「行つて」に、「行なわない」を「行わない」に改め、同條第五項中「行なわせる」を「行わせる」

に、「行なう」を「行う」に、「行なつて」を「行つて」に、「行なわない」を「行わない」に改める。

第七十五条の二第一項及び第七十五条の三第一項中「第四十一条各号」を「第四十一条第一項

各号」に改める。

項、第七十五条の二第五項及び第七十五条の三第六項」を「第七十五条第七項及び第八項、第七

十五条の二第四項及び第五項並びに第七十五条の三第五項及び第六項」に改める。

第七十七条の見出しを「自動車特定整備事業の種類」に改め、同条中「自動車分解整備事業（自効宣）と「自効宣特三章（自効宣）」、

「自動車」を「自動車特定整備事業（自動車）は  
「分解整備を」を「特定整備を」に改め、同条第一



一 自動運行装置その他の装置に組み込まれたプログラム等(プログラムその他の電子計算機による処理の用に供する情報)をいたす。以下同じ。)の改変による自動車の改造であつて、当該改造のためのプログラム等が適切なものでなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものとして国土交通省令で定めるものを電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法によりする行為

二 前号に規定する改造をさせる目的をもつて、電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法により自動車の使用者その他の者に対し当該改造のためのプログラム等を提供する行為

第七十八条第三項及び第四項の規定は、前項の許可について準用する。この場合において、これらの規定中「条件」とあるのは、「条件又は期限」と読み替えるものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしてはならない。

一 申請者が特定改造等を適確に実施するに足りる能力及び体制を有する者として国土交通省令で定める基準に適合する者であること。

二 申請に係るプログラム等の改変により改造された自動車が保安基準に適合すること。

4 第一項の許可を受けた者は、その能力及び体制を、前項第一号の国土交通省令で定める基準に適合するよう維持しなければならない。

5 第一項の許可を受けた者は、前項に定めるもののほか、プログラム等の適切な管理及び確実な改変その他特定改造等の適確な実施を確保するため必要なものとして国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

6 國土交通大臣は、第一項の許可を受けた者

の能力及び体制が第三項第一号の国土交通省令で定める基準に適合せず、又は第一項の許可を受けた者が特定改造等に関する前項の国土交通省令で定める事項を遵守していないと認めるとときは、当該者に対し、その能力及び体制を基準に適合させるため、又は特定改造等の適確な実施を確保するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

7 國土交通大臣は、第一項の許可を受けた者が次の各号のいずれかに該当するときは、期間を定めて特定改造等の停止を命じ、又は同項の許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく处分に違反したとき。

二 第二項において準用する第七十八条第三項の規定により許可に付した条件に違反したとき。

三 偽りその他不正の手段により第一項の許可を受けたとき。

8 國土交通大臣は、第一項の許可に関する事務のうち、次に掲げるものを機構に行わせるものとする。

一 第一項の許可者が特定改造等を適確に実施するに足りる能力を有するかどうかの審査

二 第一項の許可に係るプログラム等の改変により改造された自動車が保安基準に適合するかの審査

三 第一百二条第五項中「前項に規定する」を「前項各号に掲げる」に改め、同項ただし書中「前項」を「前項各号」に改め、同項第六項中「第四項」を「第四項各号」に改める。

四 第百三條第二項中「又は第九十四条の八第一項」を「第九十四条の八第一項又は第九十九条の三第七項(許可の取消しの場合に限る。)」に改める。

五 第百九条第五号中「又は第九十三条」を「第九十三条又は第九十九条の三第七項」に改め、同条に次の二号を加える。

六 第九十九条の三第一項の規定に違反して、特定改造等をした者(同項第二号の規定による提供をした者にあつては、当該違反により当該提供を受けた者が自動車検査証交付済自動車等について、当該違反に係るプログラム等の改変による自動車の改造をした場合に限る。)

七 第九十九条の三第六項の規定による命令に違反した者

八 第百一条第一項中「自動車を」を「次の各号に掲げるものを」に、「当該自動車が保安基準に適合するかどうかの」を「それぞれ当該各号に定める」に改め、同項に次の各号を加える。

九 第九十九条の三第一項の許可を受けた者

十 第四条 道路運送車両法の一部を次のように改正

十一 第六十七条の見出しを「(自動車検査証記録事項の変更及び構造等変更検査)」に改め、同条第

の能力及び体制が第三項第一号の国土交通省

令で定める基準に適合せず、又は第一項の許

可を受けた者が特定改造等に関する前項の国土

交通省令で定める事項を遵守していないと認

めるときは、当該者に対し、その能力及び体

制を基準に適合させるため、又は特定改造等

の適確な実施を確保するため必要な措置をと

るべきことを命ずることができる。

第十一条 第二項中「記入」を「同号」に改め

るかの審査

二 第九十九条の三第一項の許可を受けた者

の物件 同項の許可を受けた者が特定改造

等を適確に実施するに足りる能力を有する

かどうかの審査

三 第百一条第二項中「前項各号に定める」に、「当該を」「これらの」に改める。

四 第百二条第四項中「自動車、特定共通構造部又は特定装置の型式について指定を申請する」を「次の各号に掲げる」に、「第七十五条の第五条の及び「当該を」「それぞれ当該各号に定める」に改め、同項に次の各号を加える。

五 第二項において準用する第七十八条第三項の規定により許可に付した条件に違反したとき。

六 第九十九条の三第一項の許可を申請する者 同条第八項各号に掲げる審査

七 第百二条第五項中「前項に規定する」を「前項各号に掲げる」に改め、同項ただし書中「前項」を「前項各号」に改め、同項第六項中「第四項」を「第四項各号」に改める。

八 第百三條第二項中「又は第九十四条の八第一項」を「第九十四条の八第一項又は第九十九条の三第七項(許可の取消しの場合に限る。)」に改める。

九 第百九条第五号中「又は第九十三条」を「第九十三条又は第九十九条の三第七項」に改め、同条に次の二号を加える。

十 第九十九条の三第一項の規定に違反して、特定改造等をした者(同項第二号の規定による提供をした者にあつては、当該違反により当該提供を受けた者が自動車検査証交付済自動車等について、当該違反に係るプログラム等の改変による自動車の改造をした場合に限る。)

十一 第六十七条の見出しを「(自動車検査証記録事項の変更及び構造等変更検査)」に改め、同条第

の能力及び体制が第三項第一号の国土交通省

令で定める基準に適合せず、又は第一項の許

可を受けた者が特定改造等に関する前項の国土

交通省令で定める事項を遵守していないと認

めるときは、当該者に対し、その能力及び体

制を基準に適合させるため、又は特定改造等

の適確な実施を確保するため必要な措置をと

るべきことを命ずることができる。

十二 第二項中「記入」を「変更記録」に改め

るかの審査

十三 第百一条第二項中「記入」を「同号」に改め

るかの審査

十四 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

十五 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

十六 第六十六条第二項第二号中「記入して」を「記

録して」に改める。

十七 第九十九条の三第一項の規定に違反して、特定改造等をした者(同項第二号の規定による提供をした者にあつては、当該違反により当該提供を受けた者が自動車検査証交付済自動車等について、当該違反に係るプログラム等の改変による自動車の改造をした場合に限る。)

十八 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

十九 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十一 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十二 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十三 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十四 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十五 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十六 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十七 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十八 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

二十九 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十一 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十二 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十三 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十四 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十五 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十六 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十七 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十八 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

三十九 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十一 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十二 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十三 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十四 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十五 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十六 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十七 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十八 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

四十九 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十一 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十二 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十三 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十四 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十五 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十六 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十七 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十八 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

五十九 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー 第九十九条の三第六項の規定による命

令に違反した者

六十ーーー



	<p>る委託に關し必要な手續その他の行為は、附則第一條第六号に掲げる規定の施行の日(以下「第六号施行日」という)前においても行うことができる。</p> <p>第五条 第六号施行日前に第四条の規定による改正前の道路運送車両法(以下「第六号旧法」という)第六十条第一項、第六十二条第二項(第六号旧法第六十三条第三項及び第六十七条第四項において準用する場合を含む。)若しくは第七一条第四項の規定又は附則第二十二条の規定による改正前の総合特別区域法第二十二条の第二項の規定により交付され、又は返付された自動車検査証については、第六号施行日以後も、第六号新法第五十八条第二項及び第三項の規定にかかわらず、なお従前の例による。</p>
	<p>第六条 第六号新法第五十八条第二項及び第三項の規定の適用については、第六号施行日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日までの間は、同条第二項中「カード」とあるのは「カード(第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証にあつては、自動車検査証記録事項が記載された書面)」と、同条第三項中「自動車検査証は」とあるのは「自動車検査証(第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証を除く。)は」とする。</p>
	<p>2 第六号施行日から前項の政令で定める日までの間に第六号新法第六十条第一項、第六十二条第二項(第六号新法第六十三条第三項及び第六十七条第四項において準用する場合を含む。)若しくは第七一条第四項の規定による改正後の総合特別区域法第二十二条の規定により交付され、又は返付された第六号新法第五十九条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証については、同日後も、第六号新法第五十八条第二項及び第三項の規定にかかわらず、なお従前の例によるとする。</p>
	<p>第三条 第六号施行日前に第六号旧法及びこれに準用する規定による改正前の総合特別区域法第二十二条の規定により交付され、又は返付された第六号旧法第六十条第一項に規定する検査対象軽自動車の自動車検査証については、第六号施行日以前に第六号旧法及びこれに</p>

「第七十一条の二中「第四十一条第十一号」を「第四十一条第一項第十一号」に改める。  
 「住民基本台帳法の一部改正」

第十八条 住民基本台帳法(昭和四十二年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

別表第一の百十三の項中「第六十七条の記入」を「第六十七条第一項の変更記録」に改める。

(自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(一部改正))

第十九条 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成四年法律第七十号)の一部を次のように改正する。

第四十条第一項中「第四十一条」を「第四十一一条第一項」に改める。

(独立行政法人自動車技術総合機構法の一部改正)

第二十条 独立行政法人自動車技術総合機構法(平成十一年法律第二百一十八号)の一部を次のように改正する。

第七条第二項中「第七十五条の五第一項」の下に「及び第九十九条の三第八項」を加える。

第十二条第一号中「適合するかどうか」の下に「並びに同法第九十九条の三第一項の許可の申請をした者及び同項の許可を受けた者が同項に規定する特定改造等を適確に実施するに足りる能力を有するかどうか」を加える。

(特別会計に関する法律(一部改正))

第二十一条 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

第二百十三条第二項第一号口中「第一百二条第四項ただし書」を「第一百二条第五項ただし書」に改める。

(総合特別区域法の一部改正)

第二十二条 総合特別区域法の一部を次のように改正する。

第二十二条の二第一項中「道路運送車両法」(総合特別区域法の一部改正)を「第二百二十二条の二第一項中「道路運送車両法」に改める。