

参議院国土交通委員会会議録第五号

平成三十一年四月九日(火曜日) 午前十時二分開会

委員の異動

三月二十八日 小野田紀美君 補欠選任 吉田 博美君

四月五日 里見 隆治君 補欠選任 矢倉 克夫君

四月八日 塚田 一郎君 補欠選任 こやり隆史君

四月九日 金子原二郎君 補欠選任 小川 克巳君

中野 正志君 補欠選任 青山 繁晴君

吉田 博美君 補欠選任 堀井 巖君

小川 克巳君 補欠選任 金子原二郎君

堀井 巖君 補欠選任 佐藤 啓君

出席者は左のとおり。

委員長 羽田雄一郎君

理事 井上 義行君

酒井 庸行君

中泉 松司君

青木 愛君

三浦 信祐君

委員 足立 敏之君

Table with columns for positions (e.g., 国務大臣, 大臣政務官) and names (e.g., 金子原二郎君, 石井 啓一君).

Table with columns for positions (e.g., 内閣府地方創生推進事務局審議官) and names (e.g., 村上 敬亮君, 大泉 淳一君).

本日の会議に付した案件
○政府参考人の出席要求に関する件
○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査
(建設業における就業者の労働環境及び処遇の改善に関する件)

より、国会そして国民の皆様に変な御迷惑をお掛けしたことは誠に遺憾であります。私としても、おわびを申し上げます。

今後、新たに就任をいたしました牧野国土交通副大臣を始め、他の政務二役とも連携をし、国土交通行政の諸課題に全力で取り組んでまいります。引き続き、委員長、委員各位の格別の御指導をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(羽田雄一郎君) 牧野国土交通副大臣。○副大臣(牧野たかお君) 国土交通副大臣に就任いたしました牧野たかおでございます。

羽田委員長を始め、理事、委員の皆様のご格段の御指導をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(羽田雄一郎君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、内閣官房内閣審議官時澤忠君外十七名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(羽田雄一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(羽田雄一郎君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○高橋克法君 自由民主党・国民の声の高橋克法です。

先般成立をいたしました平成三十一年度予算における政府全体の公共事業予算については、前年度比一六〇増の六兆九千億円が計上されました。また、東京オリピックやインフラ整備等によりまして建設需要の増加がありますから、建設業界は景気が上向いているのではないかとという見方もなされています。ただ、これが地方の建設業を含めた状況であるかといえば、必ずしもそうは

言えないというふうには感じております。

主要な建設会社を対象にいたしました二〇一八年三月期の決算を分析したデータによれば、総売上高一兆円以上である大手建設会社の営業利益の総計は七千億円超、総売上高二千億円以上一兆円未満の準大手と言われている企業の営業利益の総計は三千四百億円に上るとされています。

皆様のお手元に配付しました資料に、国交省の資料ですけれども、企業規模別の売上高営業利益率という資料を配らせていただきました。この青いラインが建設業の数字ですけれども、これによっても、大企業と中堅、そして地方を中心とする中小企業の営業利益率の明らかな差というのがお分かりいただけると思います。

さらに、別のデータによりますと、同じく二〇一八年三月期において営業利益率が前期より上昇した会社の割合、これは大手は一〇〇％です。準大手も七〇％。一方で、地方に目を向けますと、総売上高百億円以上五百億円未満、これは地方では大手と言われている企業ですが、この地方では大手とされている企業であっても上昇した企業は三六％でありまして、約六割の企業では低下をしているという状況です。

これらのこの事実というのは、地方における受注額の減少でありますとか、大規模な公共事業が大手企業に流れてしまふ、そのことで中央と地方、大企業と中小企業が格差が拡大しているというふうにも考えられると思っております。

現在政府が進めている働き方改革、それから建設業の処遇改善、これも業界隔々まで幅広く実現をしていくためには、多くの企業で安定した受注があつて、そして経営体力が維持向上される、これが前提として、又は基盤となつてではないかとまうかと思つてお伺いいたします。

○政府参考人(野村正史君) お答え申し上げます。

地域の建設企業は、社会資本整備の担い手であると同時に、災害時には、最前線で地域社会の安

全、安心の確保を担う地域の守り手として大変重要な存在と認識しております。

国土交通省におきましては、こうした地域の建設業が持続的に活躍できる環境を整えるため、競争性、透明性の確保に留意しながら、分離分割発注の徹底に努めるとともに、個々の工事の内容に応じた、地域要件の設定や経営事項審査及び総合評価落札方式における災害時の活動実績等の加算評価等の措置により、中小企業を始めとした地域企業に配慮した工事発注がなされるよう努めているところであります。

さらに、公共工物品質確保法に基づき、企業が適正な利潤を確保できるように、予定価格の適正な設定やダンピング対策、適切な設計変更、そして施工時期の平準化等に取り組んでいくところでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、中小企業を始めとする地域の建設企業が将来にわたつて地域を支えているよう、地域企業の受注機会の確保、さらには持続的に活躍できる環境整備に努めてまいります。

○高橋克法君 今の問題について、もうちょっと、ちょっと細かくお聞きしたいんですけど、この地方における直轄事業、これは、技術的に非常に難しい仕事については大体大手や準大手が全て受注をする、これは技術的な問題だから、これはある程度しようがないと。しかし、技術的に難易度の高くない通常の仕事に關しても、地方においては国の仕事を受注するのはほぼ限られた事業者である、表面上出てくる名前にはほぼ限られた事業者である。

これ、なぜかという、国の発注の考え方として実績主義というものがあつますからそのような形になつていってしまうのかなと思つてますが、国が直轄事業を発注する場合に、実績はなくても実力のある業者、これは国の実績はなくても実力のある業者、こういうのもも参入できるように更に門戸を広げるべきではないかと思つてお伺いいたします。

○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。

国土交通省の直轄工事においては、分離分割発注の徹底や、入札の参加要件における会社の本店や営業所の所在地など地理的条件の適切な設定等により、できる限り地域企業を対象とした工事の発注に努めているところでございます。

一方、地域企業を対象とした施工能力を評価する従来の総合評価落札方式では、施工計画と企業や技術者の能力を主な評価項目としており、具体的には過去の工事実績や表彰の実績を加算評価する方法で技術力を確認しております。

委員御指摘のとおり、更に門戸を広げるため、十分な技術力を持つにもかかわらず評価対象となる成績等を持たない企業に対しても受注機会が確保されるよう、例えば、関東地方整備局では、平成二十五年から、工事の内容に応じて成績等を評価せず施工計画のみを確認する方法や自治体での成績等を評価する方法で技術力を確認する取組を試行的に行つていくところでございます。

さらに、これまでの試行を踏まえ、平成三十一年度予算の執行に当たっては、十分な技術力を持つにもかかわらず評価対象となる実績を持たない企業や技術者に対しても受注機会が拡大されるよう、このような取組を積極的に活用する旨、周知徹底を図つたところでございます。

地域の建設業の受注機会が確保されるよう、引き続き積極的に取り組んでまいります。

○高橋克法君 済みません、五道さん、ありがとうございます。

同じ問題意識を持って、それを改革しようというところで試行されてこられて、今年度からいよいよ本格的に始めていくというふうな受け取りましたけれども、目に見える形であるようにどうぞよろしくお願いしたいと思います。

もう一つです。地域の守り手としての地域の建設業協同組合、この建設業協同組合によりまして維持管理業務の共同受注でありますとか地域維持型JVなど、地域維持型契約方式に関わる柔軟な対応等の一層の推進についても併せてお尋ねしたい

と思ひます。
○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。

国土交通省の直轄工事では、地域の企業の受注拡大の確保を図るため、維持工事については、複数年契約の拡大や参加確認型の随意契約、地域維持型丁V、事業協同組合による共同受注等の取組を試行的に行っているところでございます。

一方、維持工事の入札契約においては、一者応札等が他の工事に比べて多く生じていることから、より適切な入札契約方式となるよう改善を図っていくことが重要であると認識しております。このため、維持工事の入札契約方式について更なる見直しを図るため、昨年十二月に発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムあり方に関する懇談会維持管理部会を設置したところでございます。

引き続き、このような場を通じながら、関係団体や有識者等の意見も聞きながら、より柔軟な対応が図られるよう検討してまいります。

○高橋克法君 この方式についても、先ほどから申し上げている中央と地方の格差、大手、準大手と地方の建設業者の格差を少しでも縮めるための一つの手法であるかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、建設現場の熱中症対策についてお伺ひします。

もうとにかく最近の夏の暑さというのはいささまじいものがありまして、もうこの国は亜熱帯というような判断をしてもよろしいかと思ひます。想像を絶する暑さという表現もできると思ひます。そういった酷暑の中で作業というのは命の危険につながるから、政府としても、熱中症対策として、建設企業等に対して、例えば作業現場に屋根等で日陰を設けなさいとありますとか、飲料水を備え付けなさい、休憩時間の確保をなささい、連続作業時間の短縮、そして場合によっては作業の休止等を指示していただきたいと思います。これ、資料を付けさせていただきますが、資

料二の一と二の二で、国土交通省の土地・建設産業局の方から、「工事現場等の安全対策について」ということで、今申し上げた熱中症予防のための現場での措置をお願いをしている文書だと思ひます。

作業効率よりも労働者の命と安全を最優先しなければならぬというの、これはもう発注者においても請負業者も同じでありまして、ただ、地球規模のこのようなひどい温暖化現象の中で、発注者側の責務というの、この熱中症予防にはあると思うんです。一方的に企業努力だけで解決できるものではないと思ひます。

資料三を御覧いただけますでしょうか。ちょっと写真が載っていますが、これは工事現場での民間の一つの努力の事例なんです。

例えば、空調服を支給する、これは作業服の中にファンが回っていて体感温度を下げるんですね。それから、ドリンクの配付又はドリンク代の支給、冷水や梅干しも常時備える、ミストファンを利用し、暑さ対策をする。これは企業努力、企業負担でございます。さらに、休憩時間については一時間のうち十分とする、つまり五十分作業して十分休憩する。これ、作業効率落ちます。生産性が下がっていく。これ、現場事務所はクーラーをつけますね。それから、現場事務所はクーラーをつけたまま、いつでも体を冷やせるようにしておくと、これは仮設費がアップするということがつな

がります。そういう、現場では受注者は努力をし続けていますが、これは全て受注者側の負担になっていきます。夏の間は現場は休んでしまおうというわけにはいきませんから、工期の問題もありますし、酷暑の中でも働かなければならないんです。

そこで、気温の高い夏季に発注する工事の場合などには、お配りした資料の四にありますが、請負工事の工事費の構成という中で、熱中症対策に係る経費、これを現場管理費に適切に計上すべきと考えておりますが、国土交通省はどのようにお考えでしょうか。

○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、建設現場における熱中症対策は、工事に従事する方々の安全確保のほか、建設業の将来の担い手を確保する観点からも重要な課題であると認識しております。

このため、国土交通省では、昨年の夏の記録的高温を踏まえ、昨年七月に、作業場所における休憩場所の設置、水分、塩分の摂取や通気性の高い服装の着用、施工期間等の適正化などの対策を講じるよう、地方整備局のほか全ての地方公共団体が参画する地域発注者協議会の会員に対して通知を行ったところでございます。また、今年度から、熱中症対策に係る経費を適切に計上するため、工事期間のうち日最高気温が三十度以上となる真夏日の割合に応じて現場管理費を補正するよう、積算基準を改定したところでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、建設現場における熱中症対策など、安全確保に取り組んでまいります。

○高橋克法君 気候の変動に対応して現場の問題意識を共有していただいて、今年度から現場管理費等に反映をしていくということで、迅速な対応、本当にありがたうございます。あと、現場の状況などもよく把握しながら、その制度を有効に普及していただきたいというふうに思ひますので、どうぞよろしくお願ひします。

次に、ヘルスケアツーリズムについてお伺ひしたいと思います。

医療と観光を結び付けるといことは、今の日本の医師不足という観点からいって、日本人に対する医療に支障が出るのではないかという懸念があつて、これは、現在の医療環境を考えると、ある程度その心配はもつともなではないかなと思ひますが、地域医療における医療提供の確保というものが、これが担保できれば、富裕層を相手にした世界最先端の日本の医療技術を発信してヘルスケアツーリズムを推進するということは、外国人の日本への長期滞在ということにもなります

し、また、その富裕層の方々からヘルスケアツーリズムで来ていながらそれぞれの周辺の観光地をお回りいただけるということにもなるので、恩恵をもたらしてくれるというふうにも思ひます。

そこで、外務省、観光庁、厚生労働省に対して、医療機関における外国人患者の受入れの実態についてお伺ひしたいと思います。

まず、外務省です。
平成二十三年に創設されました医療滞在ビザの発給状況と、医療滞在ビザの手続の流れについて、よろしくお願ひします。

○政府参考人(岡田健一君) お答え申し上げます。

まず、委員御紹介の医療滞在ビザにつきましては、平成二十三年の創設当初の発給数は年七十件でございましたが、年々着実に増加をいたしまして、六年後の平成二十九年には約二十倍の千三百八十三件となっております。なお、平成三十年の実績については現在集計中でございますが、増加の見通しとなっております。

次の問いでございます。手続の流れでございますが、日本の医療機関で治療を受けることを希望する外国人患者は、医療コーディネーターあるいは旅行会社といった登録された身元保証機関を通じて、まず受入れの医療機関を確定していただきます。その後、当該外国人患者の方は、身元保証機関から発行された身元保証書を入力し、必要書類とともに最寄りの日本大使館又は総領事館でビザを申請いただきます。大使館又は総領事館の審査の結果、問題がなければ、申請者の病歴などに応じて、最長で滞在期間としては九十日、有効期限としては三年間のビザが発給されます。また、九十日を超えて滞在する必要がある場合には、最寄りの出入国在留管理局であらかじめ在留資格認定証明書を取得の上、ビザを申請いただき、その場合は最長一年間の滞在も認められることになってございます。なお、同ビザにおきましては、同伴者も申請が可能となっております。また、一般論といたしましては、短期滞在ビザ

を取得して訪日された外国の方、あるいはビザ免除対象国についてはビザ免除で入国した外国人の方も、日本の医療機関で受診をし、治療を受けることが可能となっております。

○高橋克法君 次は、観光庁にお伺いします。

観光庁が行っている外国人患者等の身元保証を行う事業者の状況と登録のための審査内容についてお答えください。

○政府参考人(田端浩君) 外務省が医療滞在ビザを発行する際には身元保証機関により身元保証書を必要としています。観光庁では、旅行者が身元保証機関となる場合に、その審査や政府への登録を行うこととしています。

旅行者が身元保証機関となるためには、旅行業法に規定する旅行者であること、過去一年間に複数回外国人患者等を国内医療機関へ取り次いだ実績があること、国内医療機関と外国人患者等の受入れ業務に関わります提携を有していること、登録要件を満たす必要があります。

平成三十年度現在、観光庁が審査、登録する身元保証機関の数は三十二件となっております。

○高橋克法君 次に、厚労省にお伺いします。

これ、厚労省、五項目あるので、ちょっと分けて聞きますが、外国人患者の受入れ実績と、それから、もちろん受入れ側の多言語化の整備状況、お願いします。

○政府参考人(迫井正深君) 御答弁申し上げます。

厚生労働省におきましては、外国人に対する医療提供体制の現状把握をいたしますために、昨年九月から訪日外国人に対する医療に係る医療機関調査を実施をいたしまして、本年三月にその結果を取りまとめますが、まず、外国人患者の受入れ実績、これにつきましては、二〇一八年十月一日から三十一日までの外国人患者数を全ての病院を対象といたしまして調査をしました。そのうち四七％、三千九百八十病院から回答をいただきました。そのうちの約四九％、千九百六十五病院で外国人患者の受入れがございました。それから、外国人患者の受入れがあった病院の半数以上で外国人患者数は十人以下でございます。次に、医療通訳等の多言語化でございますが、入院医療の提供体制確保を図るために設定をいたしております二次医療圏、これは全国で三百三十五ございますけれども、それぞれに整備状況をまとめますと、まず、医療通訳者が配置された病院がある二次医療圏、これは三七・三％、それから、電話通訳が利用可能な病院がある二次医療圏、これは四八・一％、それから、タブレット端末それからスマートフォン端末等の利用可能な病院がある二次医療圏、これは五〇・一％、そして、これらのいずれかが利用可能な病院がある二次医療圏、これは六九・六％でございます。七割近くの二次医療圏で何らかの多言語化の方法が整備をされているという状況でございます。

○高橋克法君 続いて、三問ほどお伺いします。厚労省です。

この訪日外国人旅行者に対する診療価格というのが、それぞれ病院によって対応が違うのかどうか分かりませんが、どうなっているのか。それから、医療通訳、これ当然必要になってくると思いますが、この費用はそれぞれ病院としての対応どうなっているのか。それと、未収金の発生状況。この三点です。お願いします。

○政府参考人(迫井正深君) 御答弁申し上げます。

まず、診療価格でございますけれども、訪日外国人の旅行者に対する診療価格につきましては、回答のあった病院のうち九〇％において一点当たり十円、これは通常の保険診療に相当する金額で請求を行っております。

それから、医療通訳の費用でございますけれども、診療費以外の追加的費用として通訳料を請求している病院の割合は一％でございます。一方で、外国人患者受入れが多い病院、これに限って集計をいたしますと、通訳料を請求している病院の割合は約一〇％でございます。それから、最後に未収金の発生でございますけれども、二〇一八年の十月一日から三十一日まで外国人患者の受入れ実績のある病院、これにおきまして一八・九％、これが外国人患者による未収金を経験をしております。一病院当たりの未収金の発生件数は平均で八・五件、総額は平均で四十二・三万円でございます。

○高橋克法君 現在における状況というのは、今そういう状況の中で、実は観光庁においては、最先端観光コンテンツインキュベーター事業において平成三十一年度実施予定されていますが、地方の医療・観光資源への活用というのが挙げられていると思うんです。まさにこれから課題抽出等の検討が始まるのではないかと思います。一方、また、経済産業省と厚生労働省と連携をして、平成二十七年に医療国際展開タスクフォース・インバウンド・ワーキンググループにおいて、医療渡航支援企業の認証や情報発信についての考え方がたしか取りまとめられていると思いますが、それを基に経済産業省と厚生労働省が取組を進めているというふうにも一方で承知をしておりますけれども、そういう状況の中で、ヘルスケアツーリズムに対する観光庁の見解と事業の取組方針についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) ヘルスケアツーリズムは、訪日外国人が日本の高い医療技術を受受しつつ医療拠点の周辺の観光も併せて行うものであり、地方への誘客や旅行消費額の増加に資する新しい観光滞在の在り方として観光庁としても注目をしているところです。

観光庁では、昨年度から、新たな観光コンテンツや滞在的コンテンツの発掘及び育成のため、最先端観光コンテンツインキュベーター事業を進めています。この事業においては、今年度から新たに地方の医療・観光資源の活用について取り組むべき分野の一つとして位置付け、海外の医療ニーズと観光要素を組み合わせた医療プラン等の立案や日本国内の医療機関の受入れ体制構築についての課題把握に向けて取り組むこととしています。

本事業の実施に当たっては、厚生労働省と十分に連携を図り、地域医療に支障が出ないよう配慮しつつ、ヘルスケアツーリズムによる外国人の来訪増加に向けて取り組んでまいります。

○高橋克法君 冒頭申し上げたように、医療と観光というのは医師不足というような状況の中で影響が大きいのではないかと懸念の声もありませんので、その辺のところは十分に配慮しながら、より深い検討をしていただいて、いい形で実現をさせていただきたいなというふうに思っています。

もう一つ観光庁にお尋ねしますが、一昨年がたしか二千八百六十九万人の訪日外国人、昨年は三千百十九万人、たくさん外国の方が来てくださっているんですが、どうしてもメインは東京から京都へのゴールデンルート、これをいかに地方まで回っていただけるか。特に、私の地元は栃木県ですから、日光がございします。そういうところにも訪日外国人が増えてきたらやはりたくさんの方に来ていただきたい、ゴールデンルート以外にも来ていただきたいという思いがあるんですけれども、観光庁として、この地方への訪日外国人の誘客拡大について、取組についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) 観光は、地方創生の切り札、成長戦略の柱であります。昨年の訪日外国人旅行者数、御指摘ありましたように三千百十九万人、消費額は四・五兆円と、いずれも過去最高を記録いたしました。こうしたインバウンドの効果を全国に波及させ、二〇二〇年訪日外国人旅行者数四千万人、消費額八兆円等の目標を達成するためには、幅広い国や地域からの訪日外国人旅行者を確実に増加させるとともに、地方への誘客を進めていくことが重要と考えております。

このため、明日の日本を支える観光ビジョンに基づき、全国どこでもストレスなく快適に観光できるよう、観光地や交通機関における多言語対応、無料WiFi、キャッシュレス決済などの受入れ環境の整備により地方への誘客の促進、また、日光国立公園などの国立公園や文化財にお

けます多言語解説の整備、体験型観光コンテンツの充実等によります体験滞在の満足度向上、DMOを中心としたさまざまな関係者の広域的な連携の促進などの取組について、国際観光旅客税の取組も活用しつつ、集中的に取り組んでいくこととしております。

今後とも、関係省庁と密接に連携しながら、訪日外国人の地方への誘客に取り組んでまいりたいと考えております。

○高橋克法君 しっかりとよるしくお願いをしたいと思っております。

次に、災害防止対策についてお伺いします。

もう申し上げるまでもなく、近年の地球温暖化による気候変動、これはすごいものがあることは皆さん御存じだと思います。昨年七月の豪雨もそうでしたし、私の地元栃木県でも平成二十七年九月に関東・東北豪雨で多くの被害がありました。このときには、栃木県の一般河川鬼怒川に対しては、被災後すぐに河川激甚災害対策特別緊急事業というのを指定していただいて、現在、緊急対策プロジェクトとしてハード、ソフト一体となった抜本的な対策を集中的に進めていただいておりますが、これに対する期待の声というのは非常に強いものがあります。

鬼怒川改修の現在の対応状況と今後の見通しについて質問をいたします。

○政府参考人(塚原浩一君) お答え申し上げます。

関東・東北豪雨におきましては、鬼怒川の下流部に位置しております常総市上三坂地区で鬼怒川本川の堤防が決壊するなどいたしまして、甚大な被害が発生いたしました。これを踏まえまして、平成二十七年の十二月より、国、県、市、町が主体となりまして、ハード、ソフト一体となった鬼怒川緊急対策プロジェクトに着手をしております。

このうち、例えばハード対策につきましては、再度災害防止に必要な堤防の整備、河道掘削等を緊急的、集中的に実施をしております。また、同

じくこの関東・東北豪雨におきましては、上流部であります栃木県宇都宮市上小倉町地区等におきまして河川の護岸が被災等を受けております。このため、災害復旧工事を実施をしております。また、その後、平成三十年からは、宇都宮市石井町地区におきまして、河川の浸食対策としての護岸の整備に着手をしております。

鬼怒川緊急対策プロジェクトにつきましては、目標としている来年度末の完成を目指して着実に進めるとともに、栃木県内の鬼怒川上流部の治水対策につきましてもしっかりと進めてまいります。

○高橋克法君 今質問したこの豪雨では、洪水等だけではなく、もつと上の鬼怒川の上流域で多くの土砂災害もありました。日光市の芹沢地区でも、複数の溪流から同時多発的に土砂流が発生いたしました。幸いに人的被害はありませんでしたが、住宅五戸が全壊をするとともに、二十五名の住民が一時孤立をしようというよう被害が発生しました。被災直後から大型土のうによる仮設導流堤の設置など迅速に対応していただきまして、さらに、国直轄による砂防堰堤整備が現在進められている状況だと思っております。

土砂流が発生したその溪流においては、溪岸が著しく浸食されて上流域が大変荒廃を起しているという状況で、地元の方々はまだ土砂災害が起きるのではないかと不安に思っている状況です。一日も早くこれらの対策を完了させることが望まれていると思うんですが、この芹沢地区における再度災害防止対策の進捗状況についてお答えいただけますか。

○政府参考人(塚原浩一君) お答え申し上げます。

関東・東北豪雨におきましては、日光市芹沢地区におきまして、七つの溪流で土砂流が発生いたしました。そのうち六つの溪流で家屋被害が発生しました。また、地域の道路が寸断もされたところでございます。

この災害を受けまして、緊急的な砂防工事に着手をいたしました。本年三月までに、一部関連工事は残っておりますけれども、砂防堰堤等の整備が完了したところでございます。これらの対策によりまして、土砂災害が発生したこの芹沢地区の再度災害防止対策が図られるものと認識をしております。

○高橋克法君 一方で、芹沢地区の災害で、実は災害の発生前に砂防堰堤が整備されていた田茂沢という溪流においては、流下してきた土砂流を当該のこの堰堤が捕捉をして、下流への被害を実は未然に防止しました。土砂災害発生後の再度災害防止のための事業として、もちろんこれは緊急に必要なんです。災害が発生する前に対策を行うというののが如実に示していると思っております。

もちろん、これは土砂災害に限ったことではなくて、水害も含めて災害対策の事業に全て共通していることだと思っております。政府として重要インフラの緊急点検を踏まえた三か年緊急対策に取り組んでおります。今、まずは、砂防関係として、栃木県内での土砂災害対策の取組内容についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(塚原浩一君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、事前防災が国民の人命、財産を保全するために極めて重要であるというふうに認識をしております。栃木県内におきましても、重要インフラやライフラインの保全に資するため、日光市稲荷川での対策を始めといたしまして、国が担当する十の地区、また県が担当する十六の地区におきまして、土砂災害に関する三か年緊急対策に着手をしたところでございます。

引き続き関係機関と連携をいたしまして、土砂災害対策の促進に努めてまいりたいと考えております。

○高橋克法君 最後の質問になります。

河川関係は質問したいと思っておりますが、栃木県に上三川町という町があって、これ日産の工場がある町ですが、利根川水系の武名瀬川という川が流

れていて、平成二十六年、二十七年、立て続けに浸水被害が起きています。先ほど申し上げているように、再度災害防止の対策、これも重要だと思っております。武名瀬川における事前防災対策について、今後の見通しをお答えいただけますか。

○政府参考人(塚原浩一君) 御指摘の武名瀬川でございますけれども、平成二十七年の関東・東北豪雨におきましても十戸の浸水被害が発生するなど、度重なる浸水被害が生じております。

これまで防災・安全交付金を活用いたしまして河道の掘削等の対策を実施してきたところでございます。また、昨年の豪雨災害も踏まえまして、昨年実施いたしました重要インフラの緊急点検の結果も踏まえまして、三か年緊急対策としてこの武名瀬川におきましても河道掘削を促進することといたしております。

さらに、この武名瀬川につきましては、更なる改修の促進が必要ということで、今年度より新たに創設いたしました個別補助事業によりまして、二〇二五年までに橋梁五橋の架け替えなどを含みます一・二キロの区間の改修を短期間で集中的に行うことといたしております。

今後とも、武名瀬川の治水対策を着実に進めてまいります。

○高橋克法君 ありがとうございます。

かつて川鉄鬼、鬼怒川の川鉄鬼であった塚原局長でありますので、川と人間との共存ということには、原風景として、原体験として御理解をいただけていると思っております。更によりしくお願いいたします。

以上で質問を終わります。

○野田国義君 立憲民主党の野田国義です。どうぞよろしくお願いたします。

まず、私、理事会でも話していただきましたが、塚田前副大臣の、参考人としてこの委員会に来て、しっかりと説明を、是非とも各議員、委員、そしてまた国民に向かって説明をまずしてい

ただきたいなということ、冒頭、再度要求させていただきます。

そして、御案内のとおり、もう知事選挙の関連でございましたけれども、このそんな発言、日曜日、開票も行われまして、現小川知事の圧勝で福岡県知事終わったということでございます。

そこで、まず大臣、先ほどもお話しございましたけれども、大臣は素直にこの塚田前副大臣の発言をどのように感じておられるのか、そのことをまずお聞きしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 行政の公正性に疑念を与えかねない発言につきましては誠に慎まなければならぬものと考えております。四月二日に塚田前副大臣から電話で本件についての報告があった際、本人に対し厳重に注意をいたしましたところでございます。

○野田国義君 本日に言語道断と申しますが、この発言ですね、そんなく発言はなかったというようなことを、いわゆる事実とは違うというようなことを塚田前副大臣おっしゃっているわけでありまして、私、これ真実だったんじゃないかなるか。そういう決定をしたなら、このせつつかくの下関北九州道路、本当におかしなことになるといってございまして、特別な配慮があったと、恐らく多くの国民があの発言を聞いて、また多くの報道がなされたので、そのように思っていると思っておりますけれども、国土交通省内でちゃんとそこは確認されたのか、そのことについてお答えをいただきたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 関門海峡につきましては、関門トンネルと関門橋の二つの道路で連絡されておりますが、関門トンネルを含む国道二号及び三号については慢性的な渋滞が発生しております。

平成二十八年度の国会での議論におきましても、当該道路は、他の海峡横断プロジェクトとの違いを踏まえ、整備手法を含め、地域で検討していただき、ゼロベースで必要性を再整理すべきである旨を答弁しているところでござい

す。

これを受け、下関北九州道路の早期実現に向け、平成二十九年より、福岡県、山口県、北九州市などによって、道路のルートや構造、PFIの活用等も含めた整備手法について、国の支援により調査が実施をされております。

また、平成三十年七月豪雨におきましては、関門橋から続く九州側の高速度道路が四日間通行止めとなり、本州と九州の間の広域的な交通に支障が生じるなど、防災上の課題が再認識をされたところであります。

こうした中、去る三月八日には下関北九州道路調査検討会が開催をされまして、二十九年、三十年度の調査検討の取りまとめがなされたものと承知をしております。この調査結果を踏まえて、海上部の更なる調査に高度な技術力が必要なため、地元の地方公共団体と協力しつつ、今年度から直轄調査に着手することとしたところでございます。

このように、以上が直轄調査に今年度から着手した経緯でございます。この経緯の中でそんなくあるは特別な配慮に当たるものはないと考えております。

○野田国義君 昨日ですか、ペーパーが、当時の、十二月二十日の陳情のペーパーが出てきたところでございまして、ここには、総理、副総理のことには言及しなかったとか、総理、副総理と言った国交省もやりにくいだらうと、そういう発言の内容がされたということでペーパーが出てきております。これ、考えてみますと、いわゆるそんなくそんなくということが言えるのかなと、そういうペーパーではないのかなと思っております。

このことも非常におかしなことでございまして、しっかりと気を付けて是非ともいただきたいと思っております。また、このいわゆる副大臣のポジションでございまして、このいわゆる何を担当なさっているのか、そしてまた権限ですね。一番問題は、そのいわゆる箇所付けの権限は副大臣は

持っているのかということ。

それから、私も市長時代、非常に気を付けた面ですが、いわゆる公職の地位を利用した選挙活動ですね、これ非常に難しい問題があるわけで、普通の議員と副大臣というのは全く違うということでございますけれども、この副大臣の地位を、地味利用の選挙をして有利に運ぼうという発言に受け取れるわけでございまして、そういうことが本当にいいのかわか、このことについてお答えいただきたいと思っております。

○政府参考人(池田豊人君) 塚田前副大臣の担務でございますが、安全危機管理及び海上保安関係施策並びに国土政策、都市、道路、海事、港湾、航空、北海道開発及び観光関係施策となっております。

予算の箇所付けに関しましては、ございますが、副大臣を含む政務三役に対しては、日頃より個別路線の説明の際に整備方針を説明しております。これらを通じて指導や助言をいただいているところでございます。

○政府参考人(大泉淳一君) 公職選挙法上の地位利用の選挙運動につきまして御質問がございました。お答えいたします。

総務省といたしましては、個別の事案につきましては、実質的調査権がございません。具体的な事実関係を承知する立場にはございませんので、お答えは差し控えていただきたいと思います。

その上で、一般論として申し上げますと、公職選挙法第三十六条の二において、公務員等はその地位を利用して選挙運動をすることができないと規定されておるところでございます。その地位を利用しては、公務員等として地位にあるがために特に選挙運動を効果的に行い得るような影響力又は便益を利用するという意味でございまして、職務上の地位と選挙運動等の行為が結び付いている場合をいうと解されているところでございます。

具体的には事実関係を承知しませんので、一般論的には、誰が誰にどういうことを行ったのかとい

うことが判断基準になると考えております。

○野田国義君 これ、地位利用ということについては公職選挙法上非常に問題がある点でございますので、このことについても国交省の大臣、副大臣、政務官と気を付けていただかなくてはならない。非常に国民に誤解を与えることだと思っております。よろしくお願ひしたいと思います。

それから、この直轄調査の妥当性でございますけれども、今年、私も前の委員会で質問させていただきましたが、四千万の措置がされたということでございます。それから、この直轄調査後の推進状況でございますが、これ、全てもうこういふ形に直轄調査費が付けば実現していくのか、工事が行われるのか、その辺りのところをお聞きしたいと思っております。これ、いわゆる止まらない公共工事、以前よく話題になりましたけれども、私もそのことを思うんです。非常に経験上、止まらないんですよ。止めようと、止めたこともあるんですけどね。なかなかこれ止まらない公共工事になっていく可能性がここ出てくる可能性があるということでありまして、しっかりとお答えいただきたいと思っております。

○政府参考人(池田豊人君) 今後、本件につきましては、調査の結果を踏まえまして、計画段階評価、都市計画、環境アセスメント及び新規事業採択時評価の各段階で、整備の是非について判断をすることとしております。

このように、道路調査は事業化を客観的に判断するための検討材料を整理するものでございまして、事業化を決定したものではありません。直轄調査をした後にも長期間事業化に至っていない道路についてもございまして。

○野田国義君 そうですか。じゃ、全てが事業が行われるということではないということですね。はい、分かりました。

それから、これ、塚田前副大臣のスピーチの中に、いわゆる何か、民主党政権時代止めたというふうな発言もありましたけど、これは全く違うわけでありまして、福田内閣のときに、これは二十

年ですか、二月十二日の官報等ですね、福田総理大臣も発言されておりますけれども、いわゆる、「これ、お話を聞いていると夢のある話で、一見よさそうだけれども、しかし、その裏づけがつかぬのかどうか」、「今の段階でそこまで計画してそれに裏づけをつける、そういう段階ではとてもないと思っております。」と福田総理が答えておられるということでございますので、こういった虚偽の発言も非常に慎んでもらわなくてはいいかと、そのように思っております。

それから、この現在の交通量はどのくらいあるのか、そしてまた総事業費はどのくらいになるのか。そして、私は、非常に最も重要なのは、公共工事においてBバイC、このBバイCにおいても、私、いろいろなことをBバイCの中に入っていくわけでありませうけれども、いわゆる、何ていいますか、総合的な判断、もつとこのBバイCの中身というものを考えて、例えば環境とかも今入っていないようございませうけれども、そういうことも今の時代からすれば考えていかなければいけない時代ではなからうかと思っております。

この直轄調査を行う必要があるという基準に対しての判断基準と科学的見地などがあればお聞きをしたいと思います。

それから、私、ほかに、ちよつとまた後の委員会等でも持ち出したいと思ふんですけれども、このBバイCがなくても何か事業が行われそうになっている私の地元の事業等あるわけでありませう。だから、この要望先も示されていない、国民も地元民も全く知らない、そしてそのような中で公共工事が行われると、これは行われたいと言っているんでしょか。よく話が以前あったのが、例えば首長が頼むだけでそれが行われたと、で、地元の方は全然知らなかったと、そういうようなことも過去にあつてはいるわけですね。

だから、本当に無駄な公共工事も出てくるということでございますので、ここは私、慎重にやっています。ポケットマネーだったらいと思ひます

よ。しかし、これは血税で公共工事というものはやるわけでありませうので、慎重に慎重を期すということが私は大切だと思っております。

よろしくお願いいたします。

○政府参考人(池田豊人君) 国土交通省所管の公共事業の実施に当たりましては、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るために、計画段階評価や新規事業採択時評価といった段階を整備に着手するまでに経ることとしております。このような段階の評価の中で、地域の方々の御意見を伺いながら、データに基づいた渋滞の状況、交通事故の状況等の道路交通の課題を評価した上で、整備の方針について判断することとしております。

○野田国義君 今も申し上げましたように、必要な公共工事も必要です。しかしながら、本当に無駄のないように、しっかりとチェックをして、そして進めていくということが私は必要なことだと思ひますので、しっかりと国交省としても、どうも今だが、長期政権になってたがが緩んでいるんじゃないかと、そういうことも伺ひますので、よろしくお願ひしたいと思います。

終ります。

○増子輝彦君 国民民主党・新緑風会の増子輝彦でございます。

私も、本当はこんな質問したくなかつたんですが、塚田前副大臣の発言について、少し検証しながら、幾つかの件について確認をさせていただきたいと思ひます。

塚田副大臣は、辞任の理由として、多くの皆様方に多大なる迷惑を掛けたとおっしゃつておられます。私は、国民は誰も迷惑を掛けられたと思ひていないんですよ。むしろ、表に出ない闇の部分の本音でよく言ってくれたと、そんな思ひを持っているんだらうと思ひます。政治家として不見識であり、利益誘導型の古い体質が依然として残っているんだらうなど、そんなことを改めて国民の皆さんも認識をしたんでないんだらうかと、そんな気がしているわけでありませう。

新聞によれば、今回のこのそんな発言は、横綱級の近來まれに見る爆弾発言だというようなことも言われているわけでありませう。

迷惑を掛けられたのは、むしろ名前を挙げられた政治家であり、そして国交省の皆さんであり、今回のようなそんな発言が権限を持つ副大臣から出されたことは、今後の政治と行政の關係に改めて問題提起をしたんだらうと、そういうふうにも思ひます。

我々も、地元に行く、あるいは多分ここにおられる議員諸兄におかれても、要望の多くは、七、八割、道路を含めた国土行政のことだと思ひます。そういうふうな、自慢げに、得意げにこんな発言をしたというところについては、甚だ皆さんも迷惑だと思ひます。本音では思ひこんでいるんじゃないでしょうか。同時に、もしこのそんなくによる政治判断があつたと言われるならば、これはこれを証明した塚田さんはある意味では功労者なんですね。

政治家や官僚の言葉が軽くて、問題発言をして何の責任も問われないう国家になつてしまつたのかと大変私も危惧をしてるわけでありませう。政治家一人一人の発言は重く、国民の負託を受けて、信頼されて初めてこれは国の方向性を決めていくわけでありませうから、我々、心してしっかりと頑張つていかなければいけない。立法府も行政も、今回の塚田発言をしっかりと重く受け止めて、今後反省をしながら国家の方向性に当たつていかなければいけないというふうにも思ひます。

そこで、幾つかの点について大臣に、今、野田さんからも質問がございましたけれども、ダブルとところもあるかもしれませぬが、少しお尋ねをしたいと思います。

大臣、今回の副大臣辞任について、大臣としてはどのような責任を感じておられるんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通行政の公正性に疑念を与えかねない塚田前副大臣の発言によ

り、国会そして国民の皆様に変な御迷惑をお掛けしたことは誠に遺憾であります。

後任には牧野副大臣が着任をしております。新たな体制の下で、行政の公正性の確保を常に念頭に置きながら、国土交通行政をしっかりと進めてまいりたいと思ひます。

○増子輝彦君 大臣、これは塚田さんが辞任したということだけで一件落着きなんじゃないか。このことについていろんな問題が生じたことも事実であります。塚田さんが道路局長を始め多くの皆さんと面会をして、そこに参議院幹事長も幹事長補佐もおられたという事実も、実際に行政府からメールも出されているわけでありませう。

これらについて、大臣、何らか省内での処分ということを考えておられるんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 塚田副大臣は御自身の発言を撤回をしたというふうにも承知をしております。

省内ではそんなくあるいは利益誘導というものはないかというふうにも考えております。

○増子輝彦君 先ほども大臣も冒頭の中で、これは事実と違つたということを言われておりました。私はそうであつてほしいと思ひますが、しかし、今後、このことについてどういふふうになつていくのか。

せつかくそれぞれの要望を重ねて、これは与野党、共産党さんを除いて与野党皆さんが望んでいた事業でありますから、こんなことによつてこれがストップするということになると、これまたいかなものかという部分もないわけではないわけでありませうから、これらについてはよく検証しながら、本当に必要であるならば私は進めていくことも必要ではないかと思ひますが、ただ、ここに利益誘導的な、そんなくがあるならばこれはゆゆしき問題ですから、これはよく検証しながら、今後の必要性も含めてしっかりと対応していただかなければならないと思ひます。

大臣、先ほどもお話がありましたましたが、塚田発言

について、大臣はいつこのことを知って、それを聞いてどう思つて、そして塚田さんにどのような対応をされたんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 四月の二日の午後、私、衆議院本会議から国土交通省に戻つた後、塚田前副大臣から電話がございまして、本件について報告がございました。四月一日、北九州市内の会合で下関北九州道路の国直轄に関して事実と異なる内容の発言をしたとの報告と、その発言についての謝罪があつたと記憶をしております。

行政の公正性に疑念を与えかねない発言については厳に慎まなければならぬものと考えております。四月二日に塚田前副大臣から報告があつた際、本人に対し厳重に注意をしたところでございます。

○増子輝彦君 塚田さんのこの発言について、まさにこの案件であります。道路局長も参議院幹事長や幹事長補佐とも会談をして同席をしたというところであります。道路局長からこの件については、大臣、報告を受けたことはあるんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 恐らく昨年十二月二十日の会談の内容のことかと思ひますけれども、道路局から最近報告を受けたところでございます。あの塚田前副大臣の発言があつた後ですね、このことを道路局から報告を受けたことではありません。それまで私は全く承知をしておりませんでした。

この十二月二十日の会談につきましては、下関北九州道路の促進要望があつたと聞いています。ところであります。

○増子輝彦君 大臣、私たちが政権与党時代、政務三役という立場におつたことがございますが、このような重大な案件につきまして、道路局長が副大臣と、併せて参議院大実力者の幹事長や、それに同席した幹事長特別補佐という方々との話合ひの中で、報告を受けないままに、このことについて国直轄の調査費が認められたということは、ちよつと信用、私、疑わしいと思うんですよ。

実際にはもつと早く受けたんじゃないでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) それは私の発言を御信用されていけないということかと思ひますけれども、先ほど答弁したとおりであります。

また、私は、参議院吉田幹事長の要望については承知していませんでしたけれども、別途、山口県の知事さん、福岡県の知事さん、あるいは地元の市長さん等からは要望を受けているところでございます。

○増子輝彦君 大臣、私は大臣はすく信頼しているんですよ。国土行政も大臣として長い間やられて、いろんな形の中でしっかりやっておられる。だけど、常識的に考えて、これだけ重要な案件を大臣が知らなかったということはおちよつと私自身としてはいかなものかなということをおし上げているのであつて、それでは、道路局長、このことについては全く大臣に報告をされなかったんですか、決定するまでは。

○政府参考人(池田豊人君) 昨年十二月二十日に塚田前副大臣のところに吉田幹事長を始めとする国會議員の方が見えになりました。下関北九州道路の促進要望を受けました。この件につきましては、大臣には報告をしてございません。

○増子輝彦君 大臣、それでは改めてお伺ひいたしますが、下関北九州道路については、大臣は全く関わり合ひなく、これはあくまでも塚田副大臣と道路局長を始め関係者の中で決めたというふうな理解していいんでしょうか。また、逆に、大臣はどのようにこの下関北九州道路について関わり、協議をしたという事実があるのかないかということをお答えください。

○国務大臣(石井啓一君) そもそも論で申し上げますと、副大臣、政務官がどなたから陳情を受けましたというところは、私のところには全く報告はございません。過去三年半ぐらいになりますか、一回もないというところは申し上げておきたいと思ひます。

下関北九州道路につきましては、関門海峡につ

いて、関門トンネルと関門橋の二つの道路で連絡されておりますけれども、関門トンネルを含む国道二号及び三号については慢性的な渋滞が発生しております。

こうした中、下関北九州道路については、地域より多くの要望をいただいております。先ほど申し上げましたように、山口県、福岡県の知事さん、あるいは地元の市長さん等から、あるいは経済界の皆様等々からたくさん御要望をいただいているということでありますから、私が全く関係なく直轄調査が決まるということはありません。

二十八年度の国会での議論におきましても、この道路は、他の海峡横断プロジェクトとの違いを踏まえると、整備手法を含め、地域で検討していただき、ゼロベースで必要性を再整理すべき旨を、これが私が答弁をしたところでございます。

直轄調査に着手することとしたところの理由としては、地元の調査が二十九年度、三十年度行われてきたわけでありますけれども、その調査の結果を踏まえて、海上部の更なる調査に高度な技術力が必要のため、地元の地方公共団体と協力をしつつ、今年度から直轄調査に着手するというところでございます。

○増子輝彦君 この問題、ずっとやっていてもまだ十分な身に触れられるかどうか分かりませんが、これはこれで終わりたいと思ひますが、いづれにしても、今回の塚田副大臣の発言というのは、極めてこれは不見識でありますし、また逆に国土交通行政を私はゆがめてしまったという大きな問題発言だと思つております。これは塚田さんお一人だけの問題ではなくて、冒頭申し上げたとおり、立法府と行政の人間が心して掛からなければいけない問題だと思つております。

と同時に、私、一つ申し上げたいことは、法律が成立するまでは国會議員に行政の皆さんも先生よろしく願ひしますというふうに来るわけですが、法律が通つてしまつた後は、今度は行政に国會議員がある意味ではお願ひをするという、この

逆転の立場になつていくわけですから、このところを本当にバランスよく上手に、ましてや公正に、透明性を高めて、そして様々なことも含みながら私は進めていくことが重要だと思つております。これは決して、塚田さんの問題発言は問題発言として極めて重要な責任があると思ひますが、しっかりと皆さんと一緒に国土交通行政を進めていくために努力をしていくことが必要だと思つていふことを申し上げて、この問題については終わりたいと思つております。

次に、四月一日から入管法、いよいよスタートしたわけであります。これについて幾つかの質問を申し上げていきたいと思つております。

国土交通省関係では、入管法の改正により、建設、造船・船舶、自動車整備、航空及び宿泊の五つの分野で新たに就労目的の外国人を受け入れることがこれされていくわけですが、国土交通省全体としての現在の取組について伺いたいと思ひます。

○政府参考人(栗田卓也君) さきの臨時国会で成立しました改正入管法、四月一日に施行されたところでございます。

国土交通省としましては、これまで、改正入管法によります新たな在留資格制度の周知を図りますために、法務省主催の合同説明会に積極的に参加してまいりました。それから、五分野ごとに、業界団体、事業者、都道府県担当者等を対象とする説明会、これは国土交通省主催で開催する、こういった取組を進めてまいりました。

また、受入れに係ります制度の趣旨や優良事例の周知、あるいは外国人を受け入れる企業等に対する法令遵守の啓発等を継続的に行うために、関係省庁、業界団体等を構成員とする分野別の協議会を四月一日までに設置いたしました。今後、定期的に開催していきたいと考えております。

さらに、五分野におきまして、国内外での技能試験の準備を進めております。まず宿泊分野について四月十四日に国内七か所技能試験を実施することとしているほか、他の四分野についても今

年度中に実施するよう調整しているところがございます。

引き続き、制度の運用にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○増子輝彦君 この法律を作って施行まで極めて短時間ですから、いろいろまだまだ不十分な点があると思いますが、しっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

現行の技能実習制度では、建設業の外国人技能実習生の失跡が他産業に比べて非常に多いわけでありましたが、現在どのぐらい失跡しているのか、また失跡後の実態を把握しているのか、これは法務関係でお願いします。

○大臣政務官(門山宏哲君) お答えいたします。

平成三十年に行方不明となったとして地方入国管理局及び外国人技能実習機構に届出のあった技能実習生九千五百二十二人のうち、建設関係職種は技能実習生の数は三千六百十五人として全体の約四割となっており、職種別では最も多くなっております。

失跡中の技能実習生の所在や実態の把握については失跡しているのが困難でございます。まず、失跡技能実習生は本来の在留活動を行っていないという点で在留資格取消の対象になり得ることから、入国警備官の摘発等において失跡技能実習生の存在を探知した際には、厳正に在留資格取消し手続を行うこととしております。

また、失跡後に在留期間が経過し不法残留となった技能実習生については退去強制事由に該当することから、適切に退去強制手続を取っているところでございます。

出入国在留管理庁としては、外国人技能実習機構と適正な情報連携をしつつ、これらの手続を的確に行うことで失跡技能実習生の実態把握に努めてまいります。

○増子輝彦君 今答弁がありましたとおり、約四分近くが建設業関連だということであり、すけれども、建設業において外国人技能実習生の失跡者が多く発生している理由について、どのように国

交省としては認識をしているのでしょうか。

○政府参考人(野村正史君) お答えをいたします。

委員御指摘のとおり、また、たゞいま法務省から御答弁ありましたとおり、技能実習制度において、建設業では他産業に比して失跡の発生割合が高いことが指摘をされておりますけれども、その背景として、特に業としての特性に即して申し上げれば、まず、報酬が日給制や時給制で支払われるケースが多く、季節や仕事の繁閑により報酬額が変動することや、工事ごとに就労場所が変わり十分に管理の目が行き届きにくいことなどが影響しているものと考えております。

○増子輝彦君 建設業、本当に人手不足で、特に地方においても極めて深刻な状況があるわけであり。今の答弁のように、今後しっかりとやっていかねばいけない、ということは今後もずっと出てくると思います。これからまたこれもしっかりやっていかねばいけないところなんだろうから、実態をよく把握しながら、今後どのように具体的に一人でも失跡者がいない環境を整備していくかということは極めて大事だということに思っております。

今回の法改正の中で、次に、技能実習生は、国際貢献の見地からも、長期間にわたってしっかりとした実績を積み重ねて受入れをしてきた団体もあることはよく御存じのことだと思います。こうした技能実習生の受入れ機関の持つ特色をしっかりと育成していくことに努めると同時に、新たな今回の特定技能制度においても、培ってきたノウハウをこの新制度にも生かして参加ができるような体制づくり、環境づくりをしていくことが極めて重要だと思っております。

適正な運営に貢献させること、本当に大事だと思っております。是非、技能実習生受入れ機関は特定技能も併せて実施できるよう積極的に指導していくことが必要ではないかと思っております。この件についてどのようにお考えか、見解をお伺いしたいと思います。

○大臣政務官(門山宏哲君) お答えいたします。

技能実習制度は、人材育成を通じた開発途上地域への技能の移転等による国際協力の推進を目的とする制度でございます。他方で、特定技能制度は、生産性向上や国内の人材の確保のための取組を行っていただく人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野において、即戦力となるべき一定の専門性、技能を有する外国人材の受入れを行うものと考えております。このように両制度は趣旨を異にするものではございますが、それぞれの制度趣旨に従って適切に運用されるべきものと考えております。

なお、特定技能制度においては、技能実習二号を優良に修了した者について特定技能一号への移行の際の試験が免除されていることから、技能実習制度における技能実習実施者が引き続き特定技能制度の下で受入れ機関として外国人を受け入れることも当然想定されております。技能実習制度における監理団体や実習実施者に対しては、両制度の適正な運用を確保するため、両制度の相違や技能実習から特定技能への移行手続等について正確な情報を提供することが重要と認識しております。

法務省としては、制度の周知に積極的に努めるとともに、外国人技能実習機構や関係行政機関とも連携して、技能実習制度における実習実施者に対し適切に監督指導を行うことで制度の適正な運用に努めてまいります。

○大臣政務官(上野宏史君) 厚生労働省であります。

厚生労働省としては、法務省、外国人技能実習機構とも連携をし、実習生が適切な実習環境で技能実習に専念できるよう、技能実習制度の趣旨に沿った適正な運用を図ってまいります。

なお、技能実習生の実習実施者に対する特定技能制度の周知については、たゞいま法務省からも御答弁ありましたけれども、業所管省庁において適切に御対応いただくべきものと考えております。

○増子輝彦君 しっかりとこのことについても今後とも対応していただきたいと思っております。

四月一日から施行されたわけですが、今も答弁の中で一部ありましたけれども、技能実習から特定技能一号へもう既に申請は上がってきているのか、今後のような見込みを持っているのか、このことについてお答えをいただきたいと思っております。これは野村さんかな。

○政府参考人(野村正史君) 新たな特定技能制度につきましまして、建設分野におきましては、受入れ企業に対して、法務省の在留資格に係る審査の前に、処遇等に係る受入れ計画を作成して国土交通大臣の認定を受けることを独自に求めているところでございます。

昨日時点では、この技能実習から特定技能一号への移行に係る受入れ計画の国交省に対する申請はまだございません。今後、受入れ企業の準備が整い次第、技能実習を修了した特定技能一号への在留資格変更を検討している者について、受入れ企業から国交省に対して受入れ計画の認定申請がなされるものと考えております。

また、国土交通省で実施した建設分野で技能実習生等を受け入れられている企業に対する調査では、特定技能制度の活用を考えている者が七割以上を占めるなど、この新しい制度のニーズが高いものと考えております。

今後でございますけれども、技能実習等、等というものは、いわゆる特定活動という在留資格で期限内で入っております外国人建設就労者制度を含みますけれども、この技能実習等からの移行者数は、五年後には、若干の幅を持ってお答え申し上げますと、二・九万人から三・六万人程度になるものと見込んでおります。

○増子輝彦君 今のような答弁の中にあつたように、かなりの数が見込まれているという状況にあることは、もう私ももうさうだろうなと、そんな意識を持っております。

特に、地域の建設業にとつては担い手確保は切実な問題である、課題であるということはどうも皆

さんよく御存じのことだと思えます。失踪を防ぐなど、地域の建設業が安心して外国の技能労働者を受け入れ、また雇用された外国人が安心して働き続けられるような環境整備が不可欠だということに思っています。

国交省は、今後、これらのことについてどのように取り組んでいくのか、国交大臣の見解をお伺いします。

○国務大臣(石井啓一君) 建設分野での特定技能外国人の受入れに際しまして、国土交通省では、法務省における在留資格の付与に係る審査に先立ちまして、受入れ企業が策定をする計画の審査、認定を行う仕組みとしております。計画の審査の中で、特定技能外国人を建設キャリアアップシステムに登録をし、同一技能同一賃金や技能習熟に応じた昇給を行うこととしているか等、処遇や就業環境について確認することとしております。

また、建設業界では、特定技能外国人の受入れ建設企業全てが加入をいたします一般社団法人建設技能人材機構が業界共通の行動規範を策定をし、この遵守に一致協力することとしております。この規範に基づき、同一技能同一賃金の実現のほか、人権の尊重、暴力、暴言、いじめ、ハラメントの根絶、防止、悪質な引き抜き行為の禁止などに取り組みむこととしており、国土交通省といたしましては、計画認定に際しまして、受入れ企業が一般社団法人建設技能人材機能に加入をし、この行動規範を遵守することを要件としております。

こうした措置に加えまして、技能実習生や外国人建設就労者にも建設キャリアアップシステムへの登録等を通じて適切な処遇を図ることとしておりまして、建設業界全体として、不当な処遇や劣悪な就業環境等を背景とした失踪を抑制しつつ、受入れ企業と外国人材の双方が安心して雇用、就労できる環境整備を図ってまいりたいと考えております。

○増子輝彦君 大臣、私は、今受入れという数を予測している以上に多分外国人労働者が必要に

なってくるんだらうと、そんな気がしておりますので、しっかりとした対応をしていただきたいと思っております。

それから、もう一つ大きな制度改正は、労働基準改正による働き方改革の推進だと思っております。

建設業は、天候に左右されることを理由に、これまで残業の上限規制の適用除外とされておりました。今回の法改正においても、本格的適用に五年の猶予が設けられているわけでありまして。若い入職者を増やすなど、将来の建設業の担い手を確保するためにも、こうした残業の上限規制の強化と併せて建設業従事者の働き方改革を進めることは極めて必要なことだと認識をしております。こうした働き方改革を進めるためにも、国交省直轄工事において週休二日工事が進められ、都道府県においても徐々に週休二日工事が進んでいるわけでありまして。

しかしながら、地域の建設業の間では、こうした四週八休にに対し対応できず大変苦慮しているという話が全国各地から聞いてくるわけでありまして。優良な建設会社であれば、足場、型枠、鉄筋、内装、電気工事など、工期のしわ寄せを受けて労働強化が大変つながっているという声を聞いております。工期が厳しく、四週八休では工期内に竣工できないこと、それが下請の負担に大きくのしかかること、日給月給の技能労働者の勤務日数が減り、実際の手取りが減ってしまうこと、こんな課題がたくさんあるわけでありまして。

国交省としては、このことについてどのように認識をされているのでしょうか。

○政府参考人(野村正史君) 建設業の働き方改革に向けては、工期のしわ寄せが下請の労働者の長時間労働につながらないような適正な工期の設定や、あるいは労働者の手取りが減らないような賃金水準の確保を図っていくことが不可欠でございます。

このため、建設業の働き方改革についての関係省庁連絡会議を立ち上げ、例えば工期設定に当

たつては、週休二日や降雨日等の作業不能日数、後片付け期間などに配慮するとともに、全体の工期のしわ寄せがないように配慮すること、あるいは、下請契約においても、労務費を含めた適正な請負代金による契約を締結することなどを内容とした適正な工期設定等のためのガイドラインを策定し、民間発注者を含め、あるいは建設業団体を始めとして様々な関係機関に対して周知徹底を図っているとござります。

また、国交省におきましては、七年連続で設計労務単価を引き上げており、日給制の労働者を含めた全体の賃金の水準が底上げされて次年度以降の労務単価の上昇につながっていくことが期待をされております。さらに、国交省自ら発注する工事におきましては、週休二日を確保できる工期の設定や、週休二日工事における労務費の補正を実施しておりまして、地方公共団体に対してもこうした取組の浸透を図っているとござります。

国交省といたしまして、適正な工期の設定あるいは賃金水準の確保につきまして、引き続き積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

○増子輝彦君 急激な四週八休は、働き方改革についても、体力のある大手ゼネコンはその恩恵を享受できることは、これは当然のことでありまして。しかしながら、それぞれ地方の、地域の中小建設業者や下請の建設業者は、そのしわ寄せを受けまして、かえって疲弊してしまうというおそれがある。むしろ、このことが非常に現実問題として悲鳴が上がっているわけです。大手ゼネコンはできる。しかし、そのしわ寄せが地方の業者にどのん、下請にばんばん来てしまおうと。

こういう状況の中で、国交省としては、こうした建設業の働き方改革に対応するため、今国会に法案を提出しているわけでありまして。法案の内容は改めて法案審査のときに確認をしていきたいと思っておりますが、現時点で働き方改革に関する課題について国交省としてどのように取り組んでいくのか、大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省といたしましては、発注者の理解と協力を得ながら、建設業の働き方改革や生産性の向上を進めていくことが喫緊の課題と認識をしております。このため、民間発注者も含めまして、建設工事における適正な工期設定等のためのガイドラインの周知徹底を図っているほか、週休二日工事の適用拡大などに積極的に取り組んでおります。

また、七年連続で引き上げました設計労務単価や週休二日工事における補正係数の継続につきまして、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、適切な請負代金で契約をし、技能労働者の賃金水準を確保することなどにつきまして、先月、私から建設業団体のトップに対して直接要請を行ったところであります。さらに、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よる建設現場の生産性革命、i-Constructionを進めているところであります。

建設業の関係団体におきましても、国土交通省の取組と歩調を合わせ、時間外労働の段階的な規制や休日日の更なる確保など、各団体の現状を踏まえつつ、自主的な取組を進めていただいております。

国土交通省といたしましては、これらの取組に加えまして、本通常国会に提出をいたしました建設業法等の改正案によりまして、建設業における働き方改革と生産性向上の取組を更に加速化をさせ、建設業をより魅力ある産業にしていきたいと考えております。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

法案審査のときにまた詳しくやりたいと思っておりますが、この間、是非、地方の建設業者、下請業者の声をしっかりと聞いていただきたいと思っております。

では、質問を変えます。今後の移動手段の在り方と現状について幾つかお伺いしたいと思います。

資料をそれぞれお配りさせていただいておりませんが、政府部内における会議とこの資料を御覧になっていただきますと、まあたくさんこの政府内における会議があつて、なかなか大変です。ただ、この中に、何人かがずっと関わつていて、常に実はエコノミーシェアリング、ライドシェアリング的なことをばんばん発言している方がいらつしやるわけでありまして。余り名前を言いたくないんですが、竹中平蔵さんという方がその代表者なわけでありまして。

そこで、幾つかについてお伺いしたいと思います。平成三十年九月二十六日開催の第十回のIT総合戦略本部シェアリングエコノミー検討会議において、新経済連盟の委員よりライドシェア新法について提案がなされ、三十一年二月十九日開催の第十三回検討会議においては、新経済連盟の委員から、最終報告の取りまとめに向け、ライドシェアについて政府内で検討の場を設けたいと意見表明があつたところでありまして、シェアリングエコノミー検討会議の最終報告の状況はどのような状況になつていのか、御答弁を願いたいと思ひます。

○政府参考人(時澤忠君) お答え申し上げます。

御指摘のありましたシェアリングエコノミー検討会議でございますが、これは、シェアリングエコノミーの健全な発展に向けまして、民間団体等による自主的なルールの整備を始めとした必要な措置を検討を行うということでございます。こうした開催の趣旨を踏まえまして、この検討会議では、現行法上取扱ひについて問題のあるもの、例えばライドシェアのようなサービスを始め、個別具体的なサービスを対象として検討しているものではないと思ひます。

この会議におきまして議員御指摘のような発言があつたことは事実でございますが、内閣官房といたしましては、先ほど申し上げました考え方に基づきまして、今月二十三日に予定されております次回のお会合に向けまして、関係する省庁を含め、関係者の合意を得て報告書の取りまとめ

行つていきたいと思ひます。

○増子輝彦君 次に、平成三十一年二月十四日開催の第三十八回諮問会議、ここに升掛けしてありますが、スーパーシティ構想の実現に向けた今後の取組について審議がされ、公表されたところであります。

内閣府においては、今通常国会に案として特区法の改正案を提出すべく準備中のことだと聞いておりますが、なかなかそう簡単ではないようですが、その状況をお知らせいただきたい。また、国内に何でもあるエリアを創設することが現日本国憲法上あり得るのか。私はある程度は思つていまして、このことについて答弁を願ひたいと思ひます。

○政府参考人(村上敬亮君) お答え申し上げます。

内閣府では、第四次産業革命を先行的に体現した最先端都市、スーパーシティの実現を図るため、迅速かつ柔軟に域内独自で規制の特例を設定できる法制度の創設に向け準備をしていくところでございます。やがて来ないと思ひ切つた内容を含むものというところもあるものですから、法技術的な観点から今政府部内でぎりぎりの検討を行つておりますけれども、今通常国会への提出に向け、最大限検討を努力し、急いでいるという状況でございます。

なお、御指摘をいただきました何でもありのエリアをつくるのではないかとということでございますが、そのような事実はございません。この点に關しましては、報道で条例による政省令の上書きとしておりましたが、もとより、憲法違反となるような条例による政省令の上書きといったようなことは当初から検討してございません。あくまでも現行憲法下の中でどういった手続なしは規制改革の迅速な手続ができるかという観点から法技術的に検討を急いでいるところでございます。

○増子輝彦君 名前だけが躍つていような気が

しますね、スーパーシティといつてね。大臣の思ひ込みがあるのかどうか分りませんが、ここはしっかりと私は憲法に違反しない範囲内でやつていただきたいと思ひます。

次に、平成三十一年三月七日開催の第二十四回未来投資会議において、国土交通大臣も出席の上、モビリティ、地域での移動手段に関する議論が行われ、安倍総理が、自家用有償旅客運送について、タクシ事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参加する場合について、手続を容易化する法制度の整備を図ると述べています。

法制度の整備の具体的内容はどのようなものなのか。あくまでも、自家用有償旅客運送制度の大前提であるバス・タクシ事業者によることが困難であるという要件は堅守されるべきだと考えています。ライドシェアの考え方も含めて、これについても大臣からは明快な答弁をいただいておりますが、改めて大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 三月七日に開催された未来投資会議におきまして、総理より、自家用有償旅客運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要であること、このため、タクシ事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続を容易化する法制度の整備を図ることについて指示があつたところであります。

地域における移動手段といたしましては、まず道路運送法による許可を受けたバス、タクシによる輸送があります。しかしながら、バス・タクシ事業者によることが困難である場合には、道路運送法による登録を受け、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする。自家用有償旅客運送制度が設けられており、この要件は引き続き維持することとしております。

国土交通省といたしましては、バス、タクシ、自家用有償旅客運送制度を、適切な役割分担の下、組み合わせ地域交通ネットワークを構築することが重要であると考えておりまして、未来

投資会議での議論も踏まえながら、省内に設置をいたしました地域交通フォロアアップ・イノベーション検討会におきまして、引き続き、法制度の整備も含めまして、人口減少や高齢化等に対応しつつ、持続可能な地域交通を実現するための検討を行つてまいりたいと思ひます。

一方、御指摘の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、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いるところであります。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

引き続き、大臣にはしっかりと対応していただきたいと思ひます。

最後に、時間が余りありませんので簡単に御答弁いただいても結構ですが、規制改革推進会議で、三十一年三月二十日の第四十二回会議において、国土交通省より平成三十年六月十五日に閣議決定された規制改革実施計画の検討状況について報告がなされたところでありまして、国交省のプレゼンはどんな内容だったのか。時間がありませんので、簡略に御説明いただければ有り難いと思ひます。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

三月二十日に開催されました会議におきまして、昨年六月の規制改革実施計画にありますが多様な移動ニーズに応える新たなタクシサービスの実現及び救済タクシ事業者の明確化について検討状況を報告いたしました。

まず、多様な移動サービスに応える新たなタクシサービスの実現に關しましては、昨年秋季以降、地域交通フォロアアップ・イノベーション検討会でありまして、大都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会において新たなタクシサービスの在り方を含め総合的に検討を行つており、

その内容について御説明をいたしました。あわせて、全タク連においてもタクシーサービスの更なる高度化に向けた今後新たに取り組む事項の拡充を検討していることについても紹介をいたしました。さらに、未来投資会議における議論についても報告をいたしました。

次に、救援タクシー事業の明確化につきまして、まず、事業の範囲の明確化ということにつきまして、規制改革実施計画を踏まえた通達改正を行う予定であること、また、タクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、トラック事業者、タクシー事業者双方と平成三十一年度以降の検討の進め方について相談を行ったところであり、今後、関係者の意見を順次聴取し、それらも踏まえ検討を進めていくことを説明したところでございます。

引き続き、地域におけるニーズを踏まえ、タクシーによる安全かつ利便性の高いサービスが提供されるよう検討を進めてまいりたいというように考えております。

○増子輝彦君 終わります。

○委員長(羽田雄一郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。
本日、堀井巖君及び小川克巳君が委員を辞任され、その補欠として佐藤啓君及び金子原二郎君が選任されました。

○三浦信祐君 公明党の三浦信祐です。

大変恐縮ですが、質問の順番を入れ替えさせていただきます。先にお話をさせていただきます。
初めに、防災・減災の観点から、気象庁の状況予測力強化について伺います。

国民の生活、命を守り、安心、安全のために気象庁が天気予測や各種情報提供の強化に努められてきたことに改めて敬意を表したいと思います。

一方で、近年の気候変動や大規模な地震災害など、従前の経験のみに頼るわけにはいかないこと

も生じております。気象庁からの情報が、的確さ、そして更なる向上とともに、基礎自治体が情報を確実に活用し、防災や情報提供等に活用することが大切だと思います。

まず、自治体等が防災対応に効果的に役立てていくための防災気象情報の精度向上等への取組は不断に行っていただきたいと思っております。気象庁として今後どのように取り組んでいくのでしょうか。

○政府参考人(関田康雄君) お答えいたします。

気象庁では、平成三十年七月豪雨を始め近年相次ぐ大雨災害を踏まえ、防災気象情報を避難等の防災対応に効果的に活用いただくための方策を検討するため、昨年十一月から外部有識者による検討会を開催し、この三月末に改善策を取りまとめるところでございます。

この改善策の中で防災気象情報の精度向上等に向けた取組についても取りまとめておりまして、具体的には、最大級の警戒を呼びかける大雨特別警報について、局所的な現象に対しても適切に発表できるようにその発表基準を改善すること、市町村による避難勧告等の判断により効果的に活用できるように土砂災害の危険度を地図上に示す分布図

について高解像度化を行うこと、大雨によるリアルタイムの災害危険度という動的な情報とハザードマップ等の静的な情報を組み合わせることにより情報の一貫性を改善することなどを速やかに取り組んでいくこととしております。自治体等の防災対応に効果的に役立てていただくため、これらの情報改善をしっかりと進めてまいります。

また、このような防災気象情報の精度向上に向けては、それを支える気象観測・予測技術の更なる高度化が必要不可欠でございますので、気象庁といたしましては、関係機関とも連携し、技術改善に不断に取り組んでまいります。

○三浦信祐君 是非、技術改善、しっかりと我々も応援していきたいと思っております。

また、動的と静的な情報のリンク、これ極めて重要だと思っておりますので、これが社会実装できるよ

うに不断の努力をしていただきたいと思っております。

公明党は、国民の生命と財産を守るために、防災・減災、復興を政治と社会の主流にしていきたいこと、そのためには国、県、市町村とのネットワーク力をより強化しなければいけないと考えております。

地域防災力向上のために、地方自治体が防災情報の活用、的確な伝達、理解促進と、避難対策策定及び責任を果たすことが欠かせません。情報内容の改善のみならず、関係機関との連携、平時からの支援が重要と考えます。防災情報の提供を受け、具体的な行動の責任がある自治体への支援をしていくために、国土交通省はどのような取組を行っているのでしょうか。

また、この情報を地方議会においても理解し支援していただくことが防災意識社会構築のために不可欠だと考えます。地方自治体が具体的な取組へと進展できるように、大臣に御答弁をいただいた内容を各地域の議員とも共有することが大事だと私は考えております。

自治体への支援について、石井大臣、具体的に明示をしていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省では、防災意識社会への転換を促進するための取組を進めており、平時から防災情報の活用に向けた自治体への支援を行うことが重要と考えております。このため、市町村長に災害の危険性を直接情報提供をするホットラインの構築、災害時に実施すべき行動などを時系列で整理した水害対応タイムラインの作成など、防災情報を自治体の皆様に理解、活用していただくための取組を行ってきたところであります。

加えて、今後は、各地域の実情やニーズに応じた支援を強化するため、気象台の地域ごとの専任チームによるきめ細かい気象解説の充実、災害時の防災対応を疑似体験をする気象防災ワークショップなど、自治体の防災担当者向けの実践的な研修の一層の充実、気象防災アドバイザーや地

域に精通した水害、土砂災害の専門家による市町村への気象や防災に関する助言、住民一人一人の避難計画であるマイタイムラインの作成などの自治体支援を一層進めていく予定であります。

今後とも、各地で設置をしております河川管理者、気象台、自治体等を構成員といたします大規模氾濫減災協議会なども活用いたしまして、住民が我が事感を持って防災情報を活用いただけるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非、気象情報提供をしっかりと進めていただくようお願いをしたいと思います。

緊急地震速報が導入されて十年となります。緊急地震速報の的確度、的中率について、これまでの結果と総括について伺います。

加えて、地盤の状況によって地域別に揺れの違いが生じることも想定をされますが、どのように計算、反映をされているのでしょうか。的確な情報提供の観点から不可欠だと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(関田康雄君) お答えいたします。緊急地震速報は、地震の発生を検知後、瞬時に各地の震度を予測し国民の皆様に伝える情報であることから、人の手を介さずに、全て計算機による自動処理で発表しております。

御質問の緊急地震速報の的中率につきましては、気象庁では、震度四以上を観測又は予測した地震について、予測震度と観測震度の階級差が一以内であった場合を的中として計算しているところでございます。

度には約九〇％まで向上しております。
また、緊急地震速報で発表する予測震度につきましては、震源から離れるほど震度が小さくなるという性質に加え、過去の震度の観測実績や国土数値情報を基とした地盤のデータを活用し、各地域の地盤の揺れやすさを考慮することで精度の向上を図っております。

緊急地震速報は国民の命を守る情報であり、信頼して使っていただくことが大変重要であると考えておりますので、気象庁としまして引き続き予測精度の向上に努めてまいります。
○三浦信祐君 是非、取組を加速していただきたいと思っております。

外国人への緊急地震速報、津波警報等、防災気象情報の提供体制の現状はどのようになっているのでしょうか。発出をされた重要情報を外国人の方々が理解できなければ、その効力が発揮できません。例えば、情報を提供する言語は、日本語のみでは当然困るわけでありまして。加えて、日本を訪れる方に対して、防災気象情報が発出されることがあることも事前に情報を提供していくことが大切であります。

また、これら防災気象情報が提供された後、外国人が命を守るためにどのように行動をすればよいか等、アドバイスはどのようになっているのでしょうか。観光庁、防災担当等関連機関とも連携をしていただいて、より具体的に体制整備をしていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(関田康雄君) お答えいたします。

気象庁では、緊急地震速報や津波警報などの防災気象情報を六か国語で提供できる多言語辞書を作成、公表しており、観光庁が監修し防災気象情報を外国人旅行者にプッシュ通知で発信するアプリであるセーフティチップスや民間事業者等においてこの辞書が活用されているところでございます。

これらの情報を受けたときの行動につきましては、気象庁が発表する緊急地震速報や津波警報の

中で例えば身の安全の確保や高台への避難を呼びかけているところでございますが、これらにつきましても多言語辞書を活用し、外国語で提供されております。また、セーフティチップスにおいては、取るべき行動を外国語によるフローチャート形式で示す機能もございます。

外国人の方への防災情報の提供はますます重要性が増しており、気象庁では、平成三十一年度気象庁ホームページにおいて十一か国語で津波警報や気象警報等の防災気象情報の提供を開始する予定でございます。あわせて、多言語辞書の対象についても十一か国語に拡充する予定でございます。

今後とも、観光庁を始め関係機関と連携し、防災情報を外国人の方に分かりやすく提供する取組を進めてまいります。

○三浦信祐君 大臣、是非、この情報が提供を受けられるという観点で考えると、WiFiの整備等も含めて通信環境の整備も重要であると考えますので、是非総務省等とも連携をしていただけて国としてしっかり進めていただきたいと思います。

東日本大震災で生じた長周期地震動により、従前の対応に加えて対策も必要であることが教訓となっておりまして。長周期地震動に対する気象庁としての取組はどのようになっているのでしょうか。情報共有の観点から御答弁いただきたいと思っております。

○政府参考人(関田康雄君) お答えいたします。

長周期地震動は、周期が数秒以上のゆっくりとした揺れで、遠くまで揺れが伝わりやすいという性質がございます。また、主に高層ビルへの影響が懸念されるものでございます。委員から御指摘がありましたとおり、平成二十三年の東日本大震災の際には、震源から遠く離れた東京都心や大阪市の高層ビルの上層階において大きな揺れが生じ、エレベーターの停止や閉じ込め、内装機材の破損等が生じました。

気象庁では、高層ビル内における防災対応に資

するよう、地震発生時における高層ビル内の人の行動の困難さや家具や什器の移動、転倒などの被害の程度から長周期地震動の強さを四つの段階に区分した長周期地震動階級を設定するとともに、平成二十五年三月から、気象庁のホームページにおいて長周期地震動の観測情報を提供しているところでございます。また、長周期地震動の予測情報の提供に向けた検討も進めておりまして、予測情報の効果や利活用方法を検証するため、建設事業者やビルの管理者等の参加を得て実証実験を実施しているところでございます。

長周期地震動の情報が広く社会で役立つ、さらには防災対応に資するものとなるよう、引き続き関係機関ともよく連携して取り組んでまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非、長周期地震動のこの知見とを社会の中に実装できるように、的確な情報提供、また研究の促進に当たっていただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

次に、羽田空港の便数増加対策について質問させていただきます。

政府目標である二〇三〇年訪日外国人観光客六千万人を目指すに当たり、今後増加する外国人観光客を迎え入れるインフラ体制の整備が不可欠であります。航空機、クルーズ船等によって全国各地の空港、港湾の利用をした入国となる中、首都空港として羽田空港の利用増大が見込まれます。現状、首都空港として、羽田空港の受入れ可能体制はどのようになっているのでしょうか。具体的には、旅客受入れ最大数や離着陸最大数、これは幾つになっているのでしょうか。ターミナルのスポット数やゲート数、これは旅客航空便の増加に対応できる体制となっているのでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

首都圏空港の機能強化は大変必要不可欠であると認識しておりまして、羽田空港では、飛行経路の見直し等を図ることにによりまして、二〇二〇年までに発着回数を現在の約四十五万回から約四十

九万回へと約四万回増回することを目指しております。

こうした発着回数の増加に併せて、国土交通省といたしましては、スポット数の増設、また、民間事業者と協力をして、C I Q施設やサテライトビルの整備などにより国際線ターミナルビルの拡充を図りますとともに、国内線の第二ターミナルビルにおきましても、ビルの南側の増改築やC I Q施設の整備など国際線施設の整備などに取り組むことによりまして、羽田空港におけます受入れ体制の強化を進めてまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非、便数増えただけでもスポットに入らず外側に置き止めされてバスでしよっちゅう行かなければいけないという、そういう雨にぬれる羽田空港にならないように、しっかりと予測も踏まえて、サービス、おもてなしができるような空港整備に不断の努力をしていただきたいとお願ひをさせていただきます。

東京オリピック・パラリンピックの訪日客増加への対応として、羽田空港国際線旅客発着便増加の計画があると承知しております。そのため、現状の離着陸方向に追加あるいは変更を行い新飛行経路を導入すること、これに伴い、現状は行われていないB滑走路22からの離陸、A、C滑走路の16レフト及び16ライトへ都心上空からの直線的着陸の運用予定があると伺っております。新運用方法へ向けて、現在の準備状況はどのようになっているのでしょうか。

また、一方で、三千フィート以下の飛行制限が掛かる川崎市コンビナート上空を低空で通過しなければいけなくなってしまうB滑走路04からの着陸はないと理解をしておりますけれども、これも併せて確認をさせていただきますかと思っております。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

羽田空港の新飛行経路案では、南風の場合の十五時から十九時のうち三時間におきまして、今御指摘がございましたように、A滑走路及びC滑走

路の北側から着陸する経路と、B滑走路から西側に離陸する経路を新たに設定している一方で、川崎方面からB滑走路へ着陸する経路は設定をいたしておられません。

羽田空港の飛行経路の見直しに向けましては、騒音対策や落下物対策に取り組みますとともに、できる限り多くの方々の御理解をいただくために、これまで、新経路下となる地域を中心にしたしまして、延べ九十七回以上、百六十三日間におたります住民説明会を五巡にわたりまして開催をしまして、約二万七千九百人を超える方々に御参加をいただくなど丁寧な情報提供を行ってまいりました。

国土交通省といたしましては、引き続き、地元の方々に対しまして様々な手法を組み合わせた丁寧な情報提供を行い、幅広い御理解を得た上で、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに新経路案を運用できるように準備を進めてまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 国際線のスケジュールを決定するためには、発着調整業務が必要となります。

世界中の民間航空会社約二百九十社が加盟する国際航空運送協会、IATAと書いてイアタと読む、これが、国際定期便の運航を確実、安定的にするため、就航空港における航空機の運航曜日、発着時刻、いわゆるスロットを調整する際に、世界共通のIATAガイドラインを定めてあります。

これにのっとり国際航空便の運航調整がなされ、日本における国際線発着調整は、一般財団法人日本航空協会の国際線発着調整事務局、JSCが担っていると承知しております。毎年、国際線のスケジュール期間は夏ダイヤと冬ダイヤとして定義されており、年二回、IATAスロット会議が開催され、調整の上、航空会社のスケジュールが確定されていきます。

さて、二〇二〇年夏ダイヤを調整する目的のIATAスロット会議が、本年、二〇一九年十一月の十二日から十五日までの間でオーストラリア・ブリスベーンにて開催されると承知をしております。

このダイヤは、二〇二〇年三月の二十九日の日曜日から十月二十六日土曜日の七か月間、東京オリンピック・パラリンピック開催期間中を含むスケジュールとなっております。リクエストの取りまとめ、スロット割当て等は今年の九月頃から集中作業に当たるといのが一般的なこれまでのやり方だと思っております。当然、明年の羽田空港新飛行経路を導入手、便数増加を踏まえたスロットにて計画をするはずで、混雑空港としてレベル3に指定されている羽田空港の規制値を現状から変更した上で設定としなければならぬのではないかと私は思います。

スロット会議を迎えるに当たり、調整に必要な情報、特に規制値について、国土交通省はJSCや航空会社に対してどのような情報提供を行っていくのでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

一般に、羽田空港を含みます我が国の混雑空港では、先生今御指摘になりましたように、国際航空運送協会、IATAが定めます国際的なガイドラインに従いまして、第三者機関である国際線発着調整事務局、JSCが夏、冬のダイヤ分けて発着枠の調整を行っております。

例えば、夏ダイヤの調整の場合には、航空会社に対し、通常、当該年の前年九月上旬頃に発着調整事務局に提出をする具体的なダイヤの作成依頼とその前提となる条件を通知をいたしております。

また、当省から混雑空港の発着調整を委嘱している国際線発着調整事務局に対しましては、当省が発着調整基準の中で定める規制値の範囲内での発着調整を徹底するよう、平素から指導いたしているところでございます。

一方、羽田空港の増枠に関しましては、現在、先ほども御説明申し上げましたとおり、できるだけ多くの方々の御理解を得られるよう、引き続き丁寧な情報提供を行っているところでございまして、二〇二〇年夏ダイヤの調整に関しまして、国

土交通省としていづどのような情報提供を行うのか、現時点で告示をすることは困難でございます。

いづれにいたしましても、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックまでの増便を目指す上で必要なスケジュールを勘案し、引き続き必要な準備行為を進めるとともに、今後も地元の御理解が得られるように努めまして、その後、御指摘も踏まえまして、航空会社等に対し適切な情報提供を行ってまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非、やるべきことがあると思っておりますので、不断の努力でやっていただきたいと思っております。

B滑走路22からの離陸機が通過する直下となる川崎市から、平成二十七年十二月、平成二十八年六月、平成三十年九月に国交省に対して要望書が提出され、対応を求められていると承知をしております。

これまでの要望は六つありまして、その内容と回答は、一つ目は試験飛行の実施であり、それに対して、現時点で技術的課題があり実施は難しい状況だが、引き続き検討すると。二つ目、地元住民への説明等については、市民窓口の設置や音響機器による疑似騒音体験等の丁寧な情報提供に努めると。三つ目に、騒音影響の軽減については、

一時間当たりの便数を当初案から削減すること及び低騒音機導入促進を行うとの回答がなされております。四つ目に、学校、病院等の防音工事、地域対応の要望に対しては、騒音法に基づく学校、病院等の防音工事基準を弾力化し、経路周辺施設へ適用できるようにすること。五つ目に、キングスカイフロント研究機関への配慮については、研究への影響想定がされないことを確認をしていくが、試験飛行の検討や新飛行経路運用後の状況において何らかの影響が確認された場合には、必要な方策について関係者と協議をする。

六つ目に、石油コンビナート上空飛行の安全確保、これについては、早期に高度上昇を図り海側へ抜ける運用に努める、安全管理の徹底と落下物

未然防止策強化を図る、飛行制限の取扱いについて川崎市にも示していくと承知していると私は承知をしております。

石井大臣、国交省としてこのような回答をされている中で、施設整備や検査飛行など安全確保、確認を速やかに実施してほしい、その上で早期に試験飛行を実施していただきたいという旨の要望がございまして。私は、IATAスロット会議の前、情報調整に掛かるまでには実施をすべきなのではないかなというふうに思います。

住民理解に資することから早期に実施をしていただきたいんですけれども、石井大臣、お願いできませんでしょうか。

○国務大臣(石井啓二君) 住民の皆様などから、実際の騒音等を体感するため試験飛行を実施すべきとの御意見があることは承知をしております。

試験飛行につきましては、航空保安施設の整備や飛行検査の実施等が終了しなければ実施できないため、当該整備の状況、飛行検査の時期及び地方公共団体等からの御要望等を勘案をして、慎重に判断をしたいと考えております。

一方、航空機の音や見え方を分かりやすくお伝えすることは大変重要と考えておりまして、これまでもオープンハウス型の住民説明会において、会場ごとに伊丹空港周辺等での屋外と屋内での実際の音や航空機の見え方を空港からの距離等に応じて体感いただけるコーナーを設置するなど、御説明をしております。

今後とも、できる限り多くの方々に御理解をいただけるように、様々な手法を組み合わせた丁寧な情報提供に努めてまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非、準備の加速、試験飛行について段取りをしつかりと進めていただいで、住民の理解、また安定的な航空運輸の確保を図っていただきたいということをお願いさせていただきます。

羽田空港の新飛行経路について、周辺住民の方々の理解促進、万が一必要となる可能性がある

ならば防音工事等を適切に対応すべきだと考えます。重ねてですけれども、取組と対応について伺います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

羽田空港の新飛行経路につきましては、先般も御答弁いたしましたとおり、新飛行経路下となる地域を中心に行いまして、延べ九十七回以上、百六十三日間にわたりますオープンハウス型の住民説明会を五巡回催をして、約二万七千九百人を超える方々に御参加をいただくなど丁寧な情報提供を行っているところでございます。その際、住民の方々から、航空機からの騒音等を心配する声をいただいております。

これを受けまして、騒音対策といたしましては、飛行高度の引上げや騒音の要素を組み合わせた着陸料金の見直しによる低騒音機の導入促進を図ることとしております。

また、新飛行経路の運用に伴います住宅への影響につきましては、運用時間を限定するなど音の影響を小さくするための方策を講じることで、想定される運用のシミュレーション結果により、住宅のある地域では法律に基づく住宅防音工事が必要となる水準にまでは騒音のレベルは到達しないと見込んでおります。

一方で、関係自治体からの御要望や住民説明会での御意見を踏まえまして、学校等の公的施設に関わります防音工事につきましては、国の補助要件を緩和するとともに、新たに小規模保育事業を行う施設等を補助対象に追加するという助成制度の拡充を行っております。騒音影響をできる限り軽減するように努めてまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 是非よろしく願います。

今後の国際線の増便に対応するためには、安全確保、定時運航確保のためにも、航空管制体制の強化が不可欠だと考えます。新技術の導入や管制方式の更なる効率化、管制官人員確保等、不断の取組が必要であります。

特に管制官の育成は不可欠です。そして、魅力の向上も欠かせないと思います。現状の認識と今後の見直し、対応について伺います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 航空交通の増加に対応するため、航空管制官の確保と育成というのは大変重要であると認識をいたしております。

羽田空港におけます航空管制官の体制につきましては、航空交通量の増加等に対応するための要員確保に努めておりまして、既に平成二十七年から増員を順次お願いをしております。また、それに対する適切な訓練というものを実施しているというところでございます。

○三浦信祐君 これからの想定も踏まえて頑張っていたらいいと思います。

国際線航空便数の増加により座席提供数が増加をすること、あるいは旅客需要の増加に対応するために使用機材の大型化も想定をされ、航空機の取り回しのみならず、グラウンドハンドリング対応能力の強化も不可欠であります。基本的な利用客数の増加、時間当たりの対応処理数の増加によって、旅客バゲージ等に対応するグラウンドハンドリングの人員不足が顕在化することも予想されます。今後の見直しについて伺うとともに、国交省として人手不足の対応をいただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

インバウンドを始めとした増加する航空需要に適切に対応するためには、航空機の誘導や手荷物、貨物の搭載等を行いますグラウンドハンドリング業務を行う人員の確実な確保が大変重要であると認識をいたしております。このため、グラウンドハンドリングにつきましては、機動的な要員配置を可能とするための車両運搬要件の見直し等の規制の緩和、貨物牽引車の自動走行や手荷物自動積付け、取卸しなど省力化、自動化に向けた先端技術の活用促進、手荷物取扱いの負荷を軽減する着用例のロボットの導入などによる労働環境改善の取組を通じた人材の確保等に取り

組んでいるところでございます。

また、先般施行されました出入国管理及び難民認定法の改正法によりまして創設されました特定技能の在留資格に係る制度におきまして、グラウンドハンドリング業務に従事する外国人の受入れも進めることとしております。

国土交通省といたしましては、こうした施策を通じて、羽田空港を含めまして増加する航空需要にしっかりと対応できるように適切に取り組みでまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 羽田空港は二十四時間空港であるにもかかわらず、都心部との公共交通のアクセスは深夜から早朝にかけて激減するのが実態です。アクセス利便性向上を図るべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

深夜早朝時間帯におけます羽田空港への更なるアクセス改善のためには、平成二十七年一月に、国、関係自治体、学識経験者、関連事業者から構成されます東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会を設置いたしました。平成二十九年まで空港と都心部の駅等を結ぶ深夜早朝アクセスバスの運行支援等を行ってまいりました。この間に利用者数が検証できましたことから、平成三十年からはバス事業者の自主運行によりまして深夜早朝アクセスバスが運行をされております。

国土交通省といたしましては、この協議会を通じて、広報活動の強化等によりまして利用促進を図るなど、引き続き空港アクセスの改善に取り組みでまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 残り二つでございまして、ありがとうございました。

○行田邦子君 日本維新の会・希望の党の行田邦子です。よろしくお願いたします。

私は、まず初めに、国の行政機関における障害

者雇用について伺います。

昨年、国の行政機関において、障害者雇用率制の対象となる障害者の不適切計上が発覚いたしました。障害者雇用の水増し問題ということで問題となりました。そして、昨年の十月には、障害者任免状況の再点検結果が公表されまして、国の行政機関における障害者の実雇用率は二・五%とされていたんですけれども、それが実際は一・一七%であったということが明らかになりました。このような不適切計上というのは決してあってはならないことでありますし、再発防止にしっかりと取り組むべきだと思っております。

そして、この障害者雇用の不適切計上の原因究明をする中で明らかになったこととして、国の行政機関においては障害者を採用するという意識が欠落していたということでもあります。現に、国土交通省におきましても、一部、気象庁を除きましては、障害者を採用したことがなかったということです。採用した方が、たまたまと言っていると思うんですけど、たまたま障害者であったとか、あるいは任免した後に障害者になったといったことしかなかったということですね。障害者として採用するというところを行っていただけだったということです。

そこで、まず最初に、厚生労働省にお越しいただいておりますのでお聞きしたいと思います。

国の行政機関における障害者の採用について、政府全体としてどのような取組を行っているのか、お聞かせいただけたいと思っております。

○政府参考人(北條憲一君) 国の行政機関における障害者雇用率の不適切計上に関しましては、深い反省に立ちまして再発防止策徹底を図ることも、法定雇用率の達成に向け、計画的に取組を進めるということが強く求められているというふう

に思っております。

このため、法定雇用率を達成していない府省におきましては、昨年十月に、平成三十一年末までの障害者雇用の採用計画、これを策定いたしまし

て、現在、障害者雇用に取り組んでいくための必要な推進体制の整備や設備改善を図る等、その実現に向けた取組を推進しているところでございます。

具体的に申し上げますと、人事院による障害者の統一選考試験あるいは府省ごとの個別選考試験を通じて常勤職員での障害者の採用に取り組んでいるほか、非常勤職員での採用についても取り組んでいるところでございます。

また、厚生労働省といたしまして、各府省の採用計画が着実に進捗するよう、障害者雇用に関するアドバイザーの選任によって各府省が専門的な助言を受けることができる体制を整備しておりますし、また障害者雇用に関する理解促進に向けたセミナー、講習会、職場見学会等を開催しております。ハローワークにおいても、きめ細やかな職業紹介をしているところであります。

こうした取組などを通じて、引き続き、政府一体となって障害者の採用に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○行田邦子君 今、審議官の御答弁の中にもありましたけれども、公務部門における障害者雇用の取組の一つとして、人事院におきましては、平成三十年度、今年の二月から三月にかけてですけれども、障害者選考試験を実施をしております。障害者を対象とした常勤採用の枠組みということで、新しい取組であります。人事院が統一的に選考試験を行ったということでありませうけれども、その概要と、そしてまたどのような結果だったのかをお聞かせいただけたいと思います。

また、これ、実施状況の紙を見ますと、障害者手帳の種類別に見ますと、これ申込者数、合格者数共にかなり見えますけれども、知的障害が非常に少ないということが分かりますけれども、この選考試験の概要と結果、そして、あわせてまた、今回初めて実施したことによって見えてきた今後の課題についてお聞かせいただけたいと思います。

○政府参考人(三田頭寛君) お答えいたします。今回の国家公務員障害者選考試験は、身体障害者手帳等、療育手帳等又は精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方を対象とした統一的な選考試験であり、本年三月二十二日に合格者を発表したところでございまして、その実施状況は、申込者数八千七百七十二人、合格者数七百五十四人となっております。

この合格者のうち療育手帳等を有する方の割合が少なくなっておりますが、障害のある方を採用する方法といたしましては、今回の障害者選考試験による方法のほか、各府省における個別選考による方法や非常勤職員採用の方法がございまして、これらの個別選考や非常勤職員採用におきましては、筆記試験ではなく、仕事の内容に応じた実技を重視するなどの対応も考えられるところでございます。

本年三月十九日に開催されました公務部門における障害者雇用に関する関係関係会議において、人事院の統一選考試験に限ることなく、それぞれ障害特性も考慮した各府省等の個別選考や非常勤職員の採用を行う中で、知的障害者等についても積極的な採用に努めるとされております。

常勤職員として公務部門で活躍をしていただくことが重要と考え、設定したものでございます。なお、採用活動に当たりましては、人事院が実施した説明会、さらには国土交通省独自の説明会等におきまして、本省のみならず地方支分部局等の各機関を挙げて業務や職場環境について丁寧な御説明を行ったところでございます。このような取組が採用予定数を上回る百七十四名の採用につながったのではないかと考えているところでございます。

○行田邦子君 こうして採用されました障害者の方ですけれども、障害の特性というのは人様々それぞれであります。この度合格となった方々は、どのような部署、そしてまた職種に携わることになるのか、また、その配置や職種を決定する際にどのような点に留意をされたのか、お聞かせいただけます。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。国土交通省におきましては、国家公務員障害者選考試験で採用された職員については、行政職としてデスクワークを中心とした勤務を想定しているところでございます。その際、省内の特定の部署に集中して配属をしたり、あるいは補助的な業務に限定することとはしておりません。

具体的には、個人の能力、障害の種類や程度を踏まえた上で、それぞれの配属先の各局等の課室において、職員による個別の支援を必要に応じ受けながら、基本的には一般職員と同様の業務に従事させることを念頭に置いておるところでございます。その際、本省、地方支分部局等を通じ、職員の中から相談員を選任し、障害者本人からの相談にきめ細かく応じる体制を整えることとしております。

国土交通省としましては、今後とも、法定雇用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て着実に取り組んでまいります所存でございます。

○行田邦子君 是非、障害者の被雇用者のその能力に合った職場、そしてまた仕事というものを適切に判断をして、そして障害者の皆さんの能力が生かせるような国土交通省になっていただきたいというふうに思っております。期待をしております。

それでは、次のテーマですけれども、建設技能労働者の待遇改善について伺います。

建設技能労働者は、今、その四分の一が六十歳以上となっております。この方々、六十歳以上の方々は、十年後になると七十歳以上になるわけですので、大量離職が見込まれるという状況です。この大量離職で人手が足りなくなつた分を補うためには、やはり若手の入職者をしっかりと確保していくことが業界としても必要であります。そして、そのためにはなんでも必要であります。建設技能労働者の賃金など待遇改善が急務という、これは共通認識となつておるかと思っております。

そこで、まずお聞きしたいのは、大臣にお聞きいたしますけれども、賃金についてです。

建設技能労働者の賃金に関する統計データ、配付資料の一を御覧いただけたらと思うんですが、これも、配付資料の一ですけれども、これは厚生労働省の賃金構造基本統計調査ですけれども、これを見ますと、建設業男性生産労働者の賃金が二〇一二年からかなり上昇しております。二〇一二年比で二〇一七年は一三・六％上がっているということなんです。

この大きな伸びを示しているその理由については、大臣、お聞かせいただきたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省におきましては、公共工事設計労務単価につきまして、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、直近の改定となります平成三十一年度まで七年連続で引上げを行つてまいりました。この結果、平成二十四年度と比べまして、公共工事設計労務単価の平均は四八％の引上げとなっております。

さらに、これまで国土交通省におきましては、法定福利費の確保と社会保険の加入の徹底を図る

とともに、公共工事設計労務単価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、建設業関係団体に対して、繰り返し適切な賃金水準の確保を要請してきたところがあります。

御指摘の賃金の上昇傾向の結果は、この間の建設投資の堅調な推移に基づく技能労働者需要の増大と相まって、このような取組の成果が効果を現しつつあるものと考えております。

この四月から、技能者の就業履歴や保有資格を業界横断的に蓄積する建設キャリアアップシステムが本格運用を開始しております。今後も、技能や経験に応じた適切な処遇が実現するよう、建設キャリアアップシステムの普及拡大と能力評価基準の整備などに努めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 建設業界は今深刻な人手不足ですけれども、人手が足りなければ賃金が上がるといふことがまずあるとは思いますが、それに加えて、これまでの国土交通省の様々な取組が功を奏しつつあるのだからというふうには大臣の御答弁を聞いて認識をいたしました。

続いて伺いたいですけれども、この配付資料一のデータを見ましても、建設技能労働者の賃金は製造業の労働者の賃金と今まで乖離があったんですけれども、それが縮みつつあるということ、これは、建設業界にとつては若い皆さんから魅力的な業界だと見てもらえて、そしてまた選ばれる職種となることになるでしょうから、大変良い傾向だと思っております。また、先ほどの大臣の御答弁にもありましたけれども、設計労務単価が七年間で四八％上がるというのは、これ物すごいことだと思えますけれども、ということであり

ます。ただ、他方でなんですけれども、一人親方など被雇用者でない職人の賃金というのは、これ、伸びてはいるんですけれども、設計労務単価と比べますと乖離はまだ依然大きいという状況にあります。

配付資料二を御覧いただけたらと思います。これは、私がおります埼玉の団体ですけれども、建設埼玉という団体が毎年行っている賃金実態アンケート調査の結果です。二千四百二十四人に聞いているんですけれども、賃金は確かに伸びていますが、上昇していませんけれども、設計労務単価との乖離が依然あるということです。

こういった状況につきましての国土交通省としての認識を伺いたいと思います。

○政府参考人(野村正史君) 七年連続で設計労務単価を引き上げてまいりましたけれども、ただし、その結果が一人親方も含めた現場の技能労働者まで十分に行き渡っていないのではないかとこの声があることも承知しております。

こうした指摘も踏まえて、国土交通省としては、一人親方も含めて全ての現場の技能労働者が適正な賃金を確保できるよう、適正な価格での下請契約の締結を様々な機会を捉えて建設業関係団体に対して要請してまいりました。そして、今後ともそれをしっかりと進めていきたいと思っております。

また、先ほど大臣から答弁がありましたとおり、この四月から建設キャリアアップシステムの本格運用が開始されておりますけれども、一人親方につきましても、建設技能者としてシステムに登録していただくことで技能や経験を適切に評価できる仕組みとなっております。

今後とも、このシステムの普及拡大、そして能力評価基準の整備もしっかりと行つて、技能者の処遇改善が図られる環境を整備するよう努めてまいりたいと思っております。

○行田邦子君 雇用される建設技能労働者だけではなくて、雇用されていないとか、一人親方など自営業の建設技能労働者の待遇改善といったことも是非これからも取り組んでいただきたいと思えます。

更に質問させていただきます。若い世代から仕事を選ぶとき、職場を選ぶときにとっても重視されるのが、社会保険に加入してい

るかどうかが一つあるかと思えます。

社会保険の加入につきまして、国土交通省はここ数年、強力に社会保険未加入問題に対して対策を講じてきました。その結果なんですけれども、企業における三保険の加入割合は今九七％まで来ているということです。労働者ベースで見ますと八五％、ここまで達してきたということですが、

でも、あと一歩の更なる取組についてお聞かせいただけたらと思います。

○政府参考人(野村正史君) 国土交通省におきましては、これまでも度々御答弁申し上げましたけれども、建設業界と連携して、平成二十四年から社会保険加入対策を進めてまいりました。具体的には、国土交通省直轄工事においては下請企業も含め社会保険加入企業に限定するとともに、地方公共団体にも同様の措置をとるよう要請すること、あるいは元請企業に対しては未加入企業を申請に選定しないことや適切な保険への未加入者の現場入場を認めない取組を徹底するよう求めることといった取組を行ってまいりました。

この結果、公共事業労務費調査に基づきますと、平成二十三年十月時点で企業単位の加入率が八四％、そして労働者単位の加入率が七五％にとどまっていたところ、平成二十九年十月時点においては、今御紹介がありましたとおり、企業単位の加入率九七％、そして労働者単位の加入率が八五％となっております。

国交省といたしましては、これまでの取組を更に強化するため、今国会提出の建設業法改正案におきまして、社会保険加入を建設業許可及び更新許可の要件として建設業を営む上でのミニマムスタンダードにすることで、将来にわたる担い手の確保と公平な競争環境の整備を図ってまいりたいと考えております。

○行田邦子君 よろしくお願ひします。続いてなんですけれども、社会保険加入は待遇改善として更に進めるべきであるというふうな思っております。ただ、雇用主、特に中小零細企

業にとりましては、社会保険料の負担というのはかなり重たいものであります。そこで、社会保険料を法定福利費として発注元に対してしっかりと見積書に記載をして、そして受け取ることができることが大切であります。

このような取組をこれまで国土交通省も進めてきていると思えますけれども、ただ、いろいろ建設業界で働く方、また企業の方から聞きますと、法定福利費を見積書に記載しても、その額をきちんと受け取れないと、たたかれてしまうと。あるいは、その法定福利費そのものはたたかれないけれども、別のところを引くと言われてしまったり、受注総額をたたかれてしまつたという声もよく聞かれます。それから、きちんとしっかりと対応している元請がある一方で、全然やってくれないという元請もあると、かなり対応にはらつきがあるんだというような声も聞かれます。

法定福利費受取に対する国交省としての取組の現状をお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(野村正史君) 国土交通省におきましては、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すること、建設業団体等に対しては必要な法定福利費の確保を要請すること、あるいは法定福利費を内訳明示した見積書や請負代金内訳書の活用を促進することなどの取組を行ってまいりました。

国土交通省において実施した下請企業に対する調査によりますと、こうした取組によつて、見積書を提出した結果、法定福利費を含む見積金額全額が減額されることなく支払われる契約となつたとの回答が、平成二十六年において約三五％であったところ、平成二十九年においては約五五％に上昇するなど、一定の効果が見られているところでございます。

一方で、この法定福利費につきましても、下請企業まで行き渡っていないとの声も聞かれます。そこで、国交省の調査によれば、重層下請構造の末端に近い企業ほど必要な法定福利費を受け取れた工事の割合が減少しているという傾向

を確認しているところでございます。

こうした調査結果も踏まえて、建設業団体に対しては改定後の労務単価の水準を踏まえた適切な請負代金での契約を要請するとともに、末端の下請企業についても、法定福利費を内訳明示した見積書や請負代金内訳書の活用を取組などを進めて必要な法定福利費が確保されるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○行田邦子君 業界団体としても、法定福利費問題についてはしっかりと真剣に取り組むということをおっしゃっているようですけれども、企業によってその対応にはばらつきがあるというのには気がなおりますので、しっかりと適切な指導をしていただきたいと思っております。

そして、最後の質問なんですけれども、大臣に伺いたいと思っております。

配付資料の三を御覧いただきたいと思うんですけれども、これは平成二十九年の九月から十一月において国土交通省が行った建設業許可業者を対象とした調査の結果なんですけれども、法定福利費の受取状況ということで、国、都道府県、市区町村と見ますと、気になるのは市区町村です。市区町村が発注元の公共工事におきまして、元請が法定福利費を一〇〇％受け取れた工事というのが五・二・五％しかないということです。

これはどういふことなんでしょうか。問題だと思っております。直ちに改善するように国土交通省として強く指導すべきではないでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 入札契約適正化法に基づき発注者に対する調査によりまして、事業主負担分の法定福利費を予定価格に積算していないと回答した市区町村は、一昨年度は十五ございまして、昨年度はゼロに改善しております。

一方で、委員御指摘のとおり、受注者に対する法定福利費支払状況調査によれば、市区町村の発注工事において元請企業が法定福利費を一部受け取れていないとの回答も得ております。これは、元請企業の受注価格が予定価格を下回った場合、適正な法定福利費を捻出することが困難であるこ

とを示しているものとも考えられますが、その場合でありまして、元請企業は、受注価格の中から所定の法定福利費を確保した上で、法定福利費を適正に含んだ額により下請契約を締結する必要があります。

国土交通省といたしましては、市区町村に対して、ダンピング対策の徹底を図りますとともに、法定福利費を内訳明示した公共工事の標準約款の活用を要請しております。また、元請業者に対しても、発注時における適正な法定福利費の確保に努めるとともに、法定福利費を適正に含んだ額により下請契約を締結するよう、引き続き指導してまいりたいと考えております。

○行田邦子君 支払う側からするといろんな言い訳ができると思っておりますけれども、市区町村に対してしっかりと理解をしていただき、そしてまた適正化するよう指導していただくことをお願いを申し上げて、質問を終わります。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。下関北九州道路について伺います。

塚田前副大臣は、事実と異なるからと言いつつ、発言を撤回されました。しかし、二〇一八年十二月二十日、大家敏志参議院議員が吉田博美自民党参議院幹事長と副大臣室へ陳情に行ったこと、安倍首相と麻生副総理の地元をつなぐ道路計画が止まっていたこと、国直轄の調査として今年度予算化されたこと、この基本的な事実経過は全て事実であります。真相解明が必要であり、辞任で済まされる話ではありません。

安倍首相は、私が指示したということはないと答弁をしております。

資料の二ページ、御覧ください。大家氏のホームページによれば、昨年十月二十五日、吉田氏と大家氏が首相官邸を訪問し、下関北九州道路の整備促進を図る参議院議員の会の設立と意義について話をし、山口県下関市の御出身である安倍総理からは、早期建設に向けた活動をしっかりと取り組むようにとお言葉をいただいたとあります。

大臣に伺いますが、大臣は安倍首相がこのように述べた事実を知っているのでしょうか。国直轄調査への引上げは、この安倍首相の指示に沿うものじゃありませんか。

○国務大臣(石井啓一君) 昨年十月の二十五日、自民党吉田博美議員、大家敏志議員が安倍総理を訪問したことにつきましては、最近まで承知しておりませんでした。

○山添拓君 大臣御存じなかったということですが、この発言に基づいて、その後、設立総会が持たれて、そして十二月二十日の例の会合へと結び付いていくわけです。これは、そんなところか、安倍首相の指示の下に事態が動いているというところは明白であります。

十二月二十日、吉田氏が副大臣室を訪れ、塚田氏に面会いたしました。

資料の二ページを御覧ください。この日の要望対応結果を省内で共有するメールが昨日公開をされました。これは、マスコミが退席した後の発言として、吉田氏は、総理、副総理と言つと国土交通省もやりにくいだろうなどと述べております。道路局長も同席していたとあります。

塚田氏の発言にあったような、分かっているな、これは総理と副総理の地元の事業だよ、こういう発言までは記録されておりましたが、少なくとも総理と副総理の地元案件であるということが話題になったのは、これは間違いありません。

○政府参考人(池田豊人君) 総理、副総理の地元事業であることを理由に国で調査をすることを求められたことはなかったと思っております。

○山添拓君 聞かれたことに答えていただきたいんですけど、総理、副総理の地元の問題だ、それは話題になったんですね。

○政府参考人(池田豊人君) メモにございますように、冒頭、総理、副総理の地元とは関係なく、中国、九州の経済や後世のため、オールジャパンに必要な道路であるという発言や、総理、副総理と言つと国土交通省もやりにくいだろうというような発言がされております。

この議事録に加えるべき内容は、私にはないと考えております。

○山添拓君 ここに書かれているのに、総理、副総理の地元案件であることが話題になったことすら認められようと思いません。

国家公務員制度改革基本法の五条三項は、職員が国会議員と接触した場合の記録の作成、保存、管理、その適切な公開を規定しています。

これは、メールのほかにも面談記録は作成していますね。

○政府参考人(池田豊人君) このメールのほかに面談の記録を作成しているものはありません。

○山添拓君 これは法律違反じゃないですか。

○政府参考人(池田豊人君) メールのほかには、作成は現時点ではしておりません。

○山添拓君 現時点でというのはどういうことですか。これから作るうとなさっているんですか。面談に関する記録、メールを作ったからにはその元になるメモがあるはずで、提出を求めたいと思っております。

○委員長(羽田雄一郎君) 後刻理事会で協議いたします。

○山添拓君 第二関門橋を含む海峡横断プロジェクトは二〇〇八年に凍結をされました。これ、なぜ凍結をされたのかと。当時の冬柴大臣は、例えば同年三月十二日、衆議院国交委員会が我が党の穀田恵二議員の質問に対し、こうした計画は地域の理想とか夢であって、それに比べられるだけの財政力もなければ、山陰自動車道も東九州自動車道もまだできていないのに、それを越えるようなことは着手できないと述べています。

プロジェクトが凍結された理由について、今も道路局としての認識は変わっていませんか。

○政府参考人(池田豊人君) 国会のやり取りを踏まえ、平成二十年三月二十八日に、海峡横断プロジェクトの調査については、個別のプロジェクトに関する調査は、今後行わない、これらについては、画期的な技術開発や財政の大幅な改善があり、仮に将来、整備計画に格上げを検討する場合

でも、国会の場で個別路線ごとに議論をする手続を経ることとする旨を公表しております。この背景としましては、財政難を理由として実現が見通せない状況の中で調査の継続が難しくなつたということが理由として考えております。

○山添拓君 現在も特に状況が変わっているわけじゃないんですね。それどころか、むしろ財政悪化を理由に社会保障を削って、そして消費税の増税をしようとしているわけです。

三ページを御覧ください。今、局長からの答弁もありましたが、国交省は当時、「海峡横断プロジェクト」の調査については、個別のプロジェクトに関する調査は、今後行わない」と明記をし、「仮に将来、整備段階に格上げを検討する場合であっても、国会の場で個別路線毎に議論するような手続を経る」としてまいりました。ところが、下関北九州道路を候補路線から格上げしようという段階で、国会で個別路線ごとの議論を政府が諮った事実はありません。

大臣は何いいますが、国会の場で議論する手続とは何を意味しているんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 海峡横断プロジェクトにつきましては、当時の国会における議論を踏まえ、平成二十年三月に、個別のプロジェクトに関する調査は今後行わない旨、公表をいたしました。

この公表では、「整備段階に格上げを検討する場合であっても、国会の場で個別路線毎に議論するような手続を経ること」としており、事業化に当たつての手続と認識をしているところでございます。

○山添拓君 いや、違うんですよ。冬柴大臣は、調査を中止した際の答弁として、将来、候補路線を格上げしていく場合には国会にお諮りすると言つて、一本一本法律にしてとまで言っているんですね。これ、調査を再開するに当たつて、この答弁に沿つて国会に諮ることが当然必要なんじゃないですか、大臣。

○国務大臣(石井啓一君) 今委員が提示していた

だいた資料にも、「整備段階に格上げを検討する場合であっても」という明記がございます。これは事業化に当たつての手続と認識をしておるところであります。

○山添拓君 冬柴大臣の答弁は撤回をされる、間違いだとおっしゃるんですか。

○国務大臣(石井啓一君) ちょっと私、冬柴大臣の当時の答弁をつまびらかに承知をしているわけではございませんけれども、公表いたしましたこの資料におきまして明記されているのは、「整備段階に格上げを検討する場合」ということでありまして、これは事業化に当たつての手続と認識をしているところでございます。

○山添拓君 いやいや、これはもうこの問題が起つてからも国会で議論になっておりますし、私、レクの際に通告もしております。

候補路線から格上げをするようなときには、これ読み上げますと、冬柴大臣が、「私ここではっ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。やつたらいんですよ。」「ここまでおっしゃっているんですよ。格上げをする段階で話じゃないんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 恐らく、その候補路線の格上げというのは、元々地域高規格道路の候補路線であったのを地域高規格道路に格上げをするという意味かと思ひますけれども、今、そこまでの検討を行っているわけではございません。地域高規格道路に格上げをするという検討を行っているわけではございません。

○山添拓君 何か言い方をいろいろ変えておられるんですよ。

しかし、冬柴大臣の段階では調査はしないと申してはいたわけです。凍結された計画であつたにもかかわらず、石井大臣は、二〇一七年に調査費の補助を開始するに当たつて、海峡横断プロジェクトとしてではなく、ゼロベースで必要性を再整理した上で必要な支援を検討すると述べておりました。

ところが、石井大臣は、今朝、衆議院の質疑の中で、ほかの五つのプロジェクトとは性格が異なるのではないかという思いで道路局に指示をしたと、こう述べておられます。これ、大臣の個人的な思いとか見解で再始動させたかのような答弁です。

一体何に基づいて、これ再整理とおっしゃっているのは、いかなる整理を行ったんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 午前中の答弁では、道路局に指示というのか、これはむしろ問題提起を行ったということだつたかと思ひます。

私が大臣に就任してから、地元の方からこの下関北九州道路について、知事さんやあるいは地元の市長さんから度々御要請等承つておりました。当初は、これは冬柴大臣の答弁にあるように、六つの海峡横断プロジェクトについては調査も凍結するというものでありまして、その旨の回答をしていただけでありましたけれども、いろいろお話を聞くにつれて、この六つの海峡プロジェクトの中でもこの下関北九州道路については、ほかの五つの海峡プロジェクトが全く新しい新設の道路に對しまして、この下関北九州道路は現状の関門トンネルあるいは関門海峡のバイパスの機能を果たすと。なおかつ、現状の関門トンネル、関門海峡大橋が頻りに渋滞をする、特に関門トンネルにつながる国道二号、三号線では頻りに渋滞をする。関門トンネルも老朽化のための補修やあるいは落下物の回収等のため、しばしば通行止めを行っている。

そういう状況もありましたし、平成二十八年四月の熊本地震で、この関門トンネルや関門海峡大橋が災害時の物資の輸送道路として非常に大きな役割を果たした等々も踏まえまして、この下関北九州道路については、ほかの五つの海峡プロジェクトとは性格が異なるというふうに、私自身はその思いを大きくしたところでありまして、それは、平成二十八年年度の国会答弁におきまして、平成二十八年の秋の臨時国会あるいは二十九年の通常国会等におきまして、その旨私は答弁をさせていたところでございます。

○山添拓君 今ある長々と答弁をされたんですけども、今おっしゃつたようなことを国交省において再整理されたんですか。検討会など内部での議論というのはい行われましたか。

○国務大臣(石井啓一君) ゼロベースで必要性を再整理する必要があるということで平成二十八年年度の国会で私答弁をいたしました。その後、地元、山口県下関、北九州市等を中心となつて調査を行い、国も補助金を出して支援をしたわけですが、その中で検討をされてきたというふうな承知をしております。

○山添拓君 再整理をしたという事実はお示しにならないんですね。これはブラックボックスそのものだと思つてますよ。道路建設の不透明さが批判をされて一旦凍結をされて、再開する場合には国会に諮るとまでしていた計画です。これは、地域から出されたという資料、地域の検討だけで、本省において何も検討されていないと、これはおかしいと思ひます。

課題を踏まえて再整理が必要だと、こうおっしゃっているんですけれども、しかし、期成同盟会のパンフレットには不都合な事実は全然記されていないんですね。関門トンネルの通行止めの頻度が二日に一回だと言ひ、通行止めになると地域の道路交通が麻痺すると言ひますが、しかし、事故などによる通行止めは一回十二分が二日に一回程度です。災害の代替機能が必要だと言ひますが、NEXCOは橋もトンネルも阪神・淡路大震災並みの地震にも十分耐え得ると言つています。老朽化についても、関門トンネルの強度は設計強度の二倍で、健全で安全だとNEXCOが述べています。

これらは、例えば、我が党の地方議員団が議会です。福岡や山口で具体的に事実を示してきています。地域の検討を踏まえたとおっしゃるんであれば、こうしたことも、大臣、再整理において当然検討されたんですか。

○国務大臣(石井啓一君) 平成二十九年より福岡

県、山口県、北九州市などが調査を行いまして、この中で、これは地域住民や企業への意見聴取、有識者へのヒアリング等も行ったようであり、すけれども、通行止め、迂回、渋滞などの課題を整理した上で、災害時における代替路としての機能確保を位置付けるなど、必要性の再整理が行われたと承知しております。

○山添拓君 時間ですので終わりますけれども、全く事実を見ていないと思うんですね。

結局、地元の要望を盾に取って、それはつまり、安倍首相の指示の下で一気呵成に国直轄事業の予算化を図ろうとする、必要性や採算性や安全性にも疑問のある二千億とか二千七百億もの事業に突き進むようになっています。その過程は不透明どころか真つ黒ですので、調査は中止すべきだと改めて申し上げまして、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○平山佐知子君 無所属クラブの平山佐知子です。今日は、無電柱化について質問させていただきます。

無電柱化、御存じのように、安全で快適な通行空間の確保、それから都市景観の向上などを目的に進められているものです。

昨年は無電柱化推進計画が初めて大臣認可されて、二〇一八年度から二〇二〇年度の三年間においておよそ千四百キロメートルの整備目標が示されました。これは、過去のピーク時と同程度の整備を推進すること、これを目標にしたもので、非常に高い目標になっています。

また、昨年の七月豪雨、台風二十一号、北海道胆振東部地震など自然災害が相次いだことを受けて、内閣府の指示による重要インフラの緊急点検が実施され、その結果、防災・減災、国土強靱化のための三か年緊急対策として、二〇二〇年度までに電柱倒壊の危険性が高い市街地の緊急輸送道路のうち災害拠点へのアクセスルートおよそ千キロメートルについて工事を着手していくことが示されています。

迅速に対応する姿勢には感謝を申し上げますけれども、一方で、無電柱化推進計画の目標のおよそ千四百キロの整備に加えて更に千キロの整備を上乗せするというのは、これ前代未聞の高い目標であります。

これには、予算のみならず、地元の同意も含めて相当な調整作業が必要になってくるというふうな思いもすけれども、地方自治体の体制も含めてどのように進めていくおつもりなのか、大臣に伺わせていただきます。

○国務大臣(石井啓一君) 無電柱化は、道路の防災性の向上、安全、円滑な交通の確保、良好な景観形成などの観点から大変重要な政策であります。

今御紹介いただいたように、国土交通省では、無電柱化推進計画及び防災・減災、国土強靱化のための三か年緊急対策に基づきまして、二〇二〇年度までに千四百キロメートルの無電柱化に着手することとしております。この目標を達成するために幅広い関係者の協力が不可欠であることから、道路管理者、電線管理者、地方公共団体等から成ります地方ブロック無電柱化協議会等を活用してまいりたいと考えています。また、地上機器の設置場所や工事時期等に関しまして地元住民の方々に合意をいただけるよう、早い段階から丁寧な調整を図ることとしております。

国土交通省といたしましては、地方公共団体への働きかけを含めまして、無電柱化事業のスピードアップを推進してまいりたいと考えています。

○平山佐知子君 やはり地元との合意など調整作業が大変なかな難しい部分も多いと思いますので、是非国も積極的に関わっていただきますよう、引き続きお願いを申し上げます。

さて、昨年の台風二十一号では、大阪府を中心に全国でおおよそ千七百本の電柱が倒壊したとも言われています。この倒壊した電柱で道路が塞がれてしまつて、その影響で復旧作業が阻害されたり、また、家屋等が損傷したり配電線の寸断に

よつて、最大でおおよそ二百四十万戸が停電するなごしたというふうになっております。

こうした被害を受けて、三か年緊急対策として新たな千キロの無電柱化整備が決定したというふうな理解はしておりますけれども、一方で、この台風二十一号で電柱が倒壊したり高圧線が断線した主な原因というのは、暴風だけではなくて、例えば飛来物ですとか倒木等による影響も大きかったということも伺っております。これは、電柱が倒れるとか倒れないとかその以前に、当然安全面を考えた問題だということに私は考えています。

常日頃、国民の生命と財産を守るといふふうにおっしゃっている国交省として、飛来物、例えば看板などは個人の持ち物だから何もできないというのではなくて、やはりしっかりと何らかの対策をこれから取っていくべきだと思いますので、これは今日はちよつと時間もありませんので意見として申し上げます。

それで、話を元に戻しまして、地元の静岡県内では、台風二十四号のときだったと思っておりますけれども、電柱それから配電線に引つかかっていた倒木等を取り除くために、その倒木の所有者と直接電力事業者が交渉して、結果、なかなかこの両者の話合い、折り合いがつかず、停電が長引いてしまつたこともあったというふうになっております。

今回の無電柱化のこの目標は相当高いものですが、けれども、整備が完了するまでは少なくとも三年間掛かるということでございます。しかし、台風は毎年やってきますし、被災箇所を予測することはなかなか困難でございます。そうしたことを受けて、少しでも早く電力を復旧し、そこに暮らす人たちの安心、安全を考えるにはどういう対策また対処をしていくのか、今日は経済産業省に伺わせていただきます。

○政府参考人(米田健三君) お答えいたします。御指摘のとおり、昨年発生いたしました台風二十一号、二十四号では、飛来物等により電柱、電線等に被害が生じ、停電が発生いたしました。ま

た、復旧作業現場への進入路が多数の倒木や飛来物等によつて塞がれてしまつて、それらの撤去に関する所有者への確認、協議に時間を要したことも停電長期化の要因になったと承知してございます。

経済産業省では、台風二十一号、二十四号を含む昨年の一連の災害による停電を受けまして、有識者による審議会を開催し、停電時の情報発信や復旧早期化等の観点から対策を取りまとめ、その後のフォローアップも行ってまいります。

その中で、電力会社に対しまして、停電時に道路上の障害物を円滑に撤去するための事前の体制整備を求めており、現在、自治体を始めとする道路管理者と電力会社との間で、飛来物、倒木等の撤去に関する協定の締結や連絡手段の確立等が進められているところでございます。

これらを含めまして、引き続き、他省庁とも連携しつづ、災害時の停電復旧の迅速化に努めてまいります。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

また、他省庁とも連携してというお話がありましたので、是非進めていただきたいというふうな思っております。

今後、この無電柱化を推進していくためには、地方公共団体や関係事業者も含めて、財政措置も重要であるというふうなことを考えています。無電柱化推進計画に記載されている財政的措置としては、税制措置、占用料の減額、それから予算措置の三点が掲げられています。

平成三十一年度予算では、税制措置については電線管理者が無電柱化を行う際に新たに取得した電線等に対する固定資産税の特例措置が実施されました、それから、予算措置については防災・安全交付金に無電柱化推進計画支援事業が新たに設けられるなどの取組を進めていただいておりますけれども、占用料の減額についてはどのように取り組んでいるのか。特に、直轄国道で適用されている減額措置についての状況を伺うとともに、無電柱化に向けた新たな取組、地方公共団体への占用料減額措置について動きがあれば教えていただ

きたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(池田豊人君) 直轄国道におきましては、道路上空から地下に移設された電線類及び上空に電線類が設置されていない道路の地下に設けた電線類を対象としまして、占用料の減免措置を実施しております。

電線類の地中化に対する占用料の減額措置につきましては、昭和六十三年度より導入しておりますけれども、現在では、道路事業と共同で地中化する電線共同溝事業の場合は通常の占用料額の十分の八を徴収いたしまして、また、電線管理者が単独で地中化する場合については通常の占用料額の九分の一を徴収することとして減額措置を講じております。

このような直轄国道における減額措置につきましては、これまでも占用料を改定するたびに地方公共団体に周知をしております。

今後とも、地方公共団体のこの減額措置の取組のフォローアップを進めることなど、減額措置の浸透に努めてまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 引き続き、地方公共団体への占用料減額措置についてもお願いをしたいというふうに思っております。

次に、昨年三月、国交省は建設業働き方改革加速化プログラムを発表されて、長時間労働の是正、それから生産性向上などの取組を進めていくというふうに理解をしております。企業の努力を後押しすることも大切でございますが、企業努力ではどうにもならないことも実際はあります。

昨年と同じような質問をさせていただいてるんですけども、インフラ整備等により道路を掘削する工事で、特に都市部ではどうしても夜の作業となる場合が非常に多いというふうに向つております。これは、昼間の工事でと交通に与える影響が大きいことを考慮してということだと思えますけれども、夜間の工事というのはやはり作業員の方々にとって身体的にも精神的にも負担が大きく、やはり生産性にも影響するのではないかと

いうふうに考えております。

そこで、インフラ関係の道路工事においても昼間作業が積極的に適用されるように環境整備をしていくべきだというふうに考えますけれども、これについてはいかがでしょうか。また、生産性を向上させて安全に工事を行うには、常設の作業帯、この設置が一番だというふうに思いますが、そういったことも検討しているのかどうか、お答えいただけますでしょうか。

○政府参考人(池田豊人君) 道路工事の実施に当たっては、工事を安全に進めることが重要であると考えております。特に、無電柱化の工事については、車両や歩行者が多く利用されている道路上で通行規制を掛けて実施するために、通常の工事に増して安全に配慮することが必要と認識しております。

無電柱化の工事においては、委員御指摘のとおり、昼間の作業で行い、また常設の作業帯の設置を基本と考えております。今後とも、可能な限り昼間の工事となるように努めてまいりたいと考えております。

一方、東京都心部や主要幹線道路、繁華街など交通量の多い道路においては、警察との協議を行いつつ、夜間の工事となる場合もあると認識をしております。この場合についても、工事の安全や、道路利用者、地域住民への影響を最小にすることに配慮しつつ、安全な円滑な工事の推進に努めてまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 引き続き、是非現場で働く方々の目線をお願いしたい、早急な対応をお願いしたいというふうに思っております。

さて、現在、国交省では建設業の生産性向上のため i-Construction を進めていらっしゃるけれども、無電柱化のような地下埋設で目に見えないところにこそ、この ICT 土工、それから三次元設計が有効になってくるのではないのでしょうか。

この i-Construction 推進コンソーシアム第四回企画委員会の資料を拝見いたし

ましたけれども、大規模な開発工事がほとんどで、町中の工事の写真は見受けられません。ICT 土工をこれ実施していくには、いかに多くのデータを三次元化できるかが勝負だというふうに思っております。

そこで、現在地下に埋設されている上水道、下水道、ガス管、そして無電柱化された場合は電線等のこのデータを道路管理者がきちんと把握して三次元データ化していくことが重要だというふうに思いますが、そういった取組をされているのかどうか、また今後される予定はあるのか、お答えいただけますか。それから、今すぐ東京都心部の工事に適用していくのは難しいのかもしれないけれども、今後、無電柱化などの工事でも適用していく予定があるのかどうか、お答えください。

○政府参考人(池田豊人君) 直轄国道におきましては、埋設された電線類を含めて、占用物件について平面図や断面図で道路台帳に記載をしております。また、地方公共団体の道路についても同様の取組が行われているものと考えております。

一方、現時点におきまして、御指摘の三次元のデータ化は行われていない状況でございます。

国交省としましては、今委員御指摘の ICT を活用した工事を今後進める上でも、また社会全体のデジタル化を踏まえた上でも、地下埋設物の物件につきましては三次元化は有効な取組であるというふうに考えておりますので、今後、無電柱化の工事も含め、そういった ICT を活用した工事の推進が進むよう取り組んでまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

以前も指摘をさせていただきましたけれども、無電柱化によって電柱ですとか電線が地上で目に見えなくなるとしても、これはそのものがなくなるわけじゃなくて、地下に埋め込まれて、現在よりはるかに混み合うことが容易に予測されますので、是非、維持管理におきましても、地下占用物の三次元データ、大変、非常に重要だとい

うふうに考えておりますので、是非前向きにまた検討していただきますようお願いを申し上げます。

以上で終わります。
○委員長(羽田雄一郎君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(羽田雄一郎君) 航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) ただいま議題となりました航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国において、二〇二〇年半ばの初号機納入を目指して新たな国産航空機の開発が現在進められております。また、当該国産航空機の開発を契機に国内の航空機産業が発展、拡大していくことが期待されております。このように国産航空機の就航後、我が国は航空機設計国となることから、国際民間航空条約上の航空機設計国の責務を果たす必要があります。

また、昨今、航空機乗組員の飲酒に起因する不適切事案が連続して発生しているとともに、無人航空機の急速な普及に伴い、航空機と接近する事案や第三者が負傷する事案が発生しております。このため、航空機乗組員に対する規律強化と急速に普及している無人航空機の更なる安全確保を図る必要があります。

さらに、近年の航空機システムのデジタル化、高度化に対応し、民間能力を活用した合理的な航空機の安全確保の仕組みへ改める必要があります。

このような趣旨から、この度の法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、国産航空機の安全性への信頼を確保するとともに、その円滑な輸出を後押しするため、国産航空機の航空機メーカーに対して当該国産航空機の不具合情報の国への報告を義務付けるとともに、迅速かつ適切に修理改造ができるよう国による修理改造手順の承認制度を創設することとしております。

第二に、航空機の運航等の更なる安全を確保するため、飲酒等の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行った場合の罰則を強化するとともに、無人航空機の飛行の方法について飛行前点検の遵守や航空機との衝突予防等を義務付けることとしております。

第三に、近年の航空分野における技術の進展を踏まえ、民間能力も活用して合理的に航空機の安全確保を図るため、国が十分な整備能力を有すると認定した航空機使用者によって適切に整備が実施されている航空機について、原則は一年である航空証明の有効期間を延長できる仕組みの構築を行うこととしております。

第四に、運輸安全委員会による事故等に関する調査についても、我が国が国際民間航空条約上の航空機設計国の責務を適切に果たすため調査対象となる航空事故の兆候の範囲を拡大するとともに、調査を終える前においても、事故等の原因関係者等に対して必要な勧告ができることとしております。

その他、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。

○委員長(羽田雄一郎君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時九分散会

四月五日本委員会に左の案件が付託された。

一、ライドシェア(白タク)の合法化に反対することに關する請願(第六八六号)

一、建築物に含まれるアスベストによる健康被害の防止に關する請願(第七七五号)

一、鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願(第七七六号)(第七七七号)(第七七八号)(第七七九号)(第七八〇号)(第七八一号)(第七八二号)(第七八三号)(第七八四号)(第七八五号)(第七八六号)(第七八七号)(第七八八号)(第七八九号)(第七九一八号)

第六八六号 平成三十一年三月二十二日受理
ライドシェア(白タク)の合法化に反対することに關する請願

請願者 長崎県北松浦郡小値賀町 前田輝夫 外二千七百七十三名

紹介議員 牧山ひろえ君
この請願の趣旨は、第七五〇一号と同じである。

第七七五号 平成三十一年三月二十五日受理
建築物に含まれるアスベストによる健康被害の防止に關する請願

請願者 東京都練馬区 国武行弘 外七千四百九十九名

紹介議員 山添 拓君
この請願の趣旨は、第四七号と同じである。

第七七六号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 愛知県東海市 國定敬子 外千三百四十六名

紹介議員 井上 哲士君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七七号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府箕面市 大谷真由実 外千三百四十六名

紹介議員 倉林 明子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七八号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府泉南郡岬町 津田佳代 外千三百四十六名

紹介議員 岩淵 友君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

事中止に關する請願

請願者 大阪市 戎井賢治 外千三百四十六名

紹介議員 市田 忠義君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七八号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府泉南郡岬町 津田佳代 外千三百四十六名

紹介議員 岩淵 友君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七九号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 札幌市 小林豊 外千三百四十六名

紹介議員 紙 智子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八〇号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府貝塚市 新川美佑子 外千三百四十六名

紹介議員 吉良よし子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八一号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府箕面市 大谷真由実 外千三百四十六名

紹介議員 倉林 明子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八二号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府泉南郡岬町 津田佳代 外千三百四十六名

紹介議員 岩淵 友君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八三号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 東智子 外千三百四十六名

紹介議員 田村 智子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府和泉市 戸梶幸夫 外千三百四十六名

紹介議員 小池 晃君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八四号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 東智子 外千三百四十六名

紹介議員 田村 智子君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八五号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 堺市 中本亜紀 外千三百四十六名

紹介議員 武田 良介君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八六号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 川畑康男 外千三百四十六名

紹介議員 辰巳孝太郎君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八七号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 川畑康男 外千三百四十六名

紹介議員 辰巳孝太郎君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八八号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 川畑康男 外千三百四十六名

紹介議員 辰巳孝太郎君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八九号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工事中止に關する請願

請願者 大阪府大阪狭山市 川畑康男 外千三百四十六名

紹介議員 辰巳孝太郎君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七七号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工
事中止に関する請願

請願者 福岡県八女市 小井手和枝 外千
三百四十六名
紹介議員 仁比 聡平君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七七八号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工
事中止に関する請願

請願者 兵庫県姫路市 菅瓜一成 外千三
百四十六名
紹介議員 山下 芳生君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第七八九号 平成三十一年三月二十五日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工
事中止に関する請願

請願者 堺市 大西孝子 外千三百四十六
名
紹介議員 山添 拓君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第九一八号 平成三十一年三月二十八日受理
鉄道災害復旧基金の創設、リニア中央新幹線の工
事中止に関する請願

請願者 京都府亀岡市 山内千代美 外三
百四十四名
紹介議員 辰巳孝太郎君
この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

四月九日日本委員会に左の案件が付託された。
一、航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を
改正する法律案

航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改
正する法律案

航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を
改正する法律
(航空法の一部改正)
第一条 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一
号)の一部を次のように改正する。
目次中「第九十九条の二」を「第九十九条」に改
める。

第十三条の二第二項中「受けた設計」の下に
「(次項の承認があつたときは、その変更後のも
の。以下この条から第十三条の五までにおいて
同じ。)」を加える。

第十三条の三第一項中「前条第一項若しくは
第三項」を「第十三条の二第二項」に改め、同条
を第十三条の五とする。

第十三条の二の次に次の二条を加える。
第十三条の三 型式証明又は前条第一項の承認
を受けた者は、当該型式証明を受けた型式の
航空機又は当該承認を受けた設計に係る航空
機であつて耐空証明のあるものの使用者が第
十六条の規定による整備及び改造をするに当
たつて必要と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航空機の使用者
に提供しよう努めなければならない。

第十三条の四 型式証明又は第十三条の二第二
項の承認を受けた者であつて本邦内に住所
(法人にあつては、その主たる事務所)を有す
るものは、当該型式証明を受けた型式の航空
機又は当該承認を受けた設計に係る航空機に
ついて、国土交通省令で定めるところによ
り、航空事故等(運輸安全委員会設置法(昭和
四十八年法律第百二十三号)第二条第二項に規
定する航空事故等をいう)その他の航空機が
第十条第四項の基準に適合せず、又は同項の
基準に適合しなくなるおそれがあるものとし
て国土交通省令で定める事態に関する情報を
収集し、国土交通大臣にこれを報告しなけれ
ばならない。

第十四条の見出しを削り、同条の前に見出し
として「(耐空証明の有効期間)」を付し、同条た

だし書中「但し」を「ただし」に改め、「航空機」の
下に「又は次条第一項の認定を受けた整備規程
(同条第三項の認定又は同条第五項の規定によ
る届出があつたときは、その変更後のもの。同
条第三項及び第七項において同じ。))により整備
をする航空機を加える。

第十四条の二第二項中「前条」を「第十四条」に
改め、同条第二項中「第十六条第一項」を「第十
七条第一項」に、「前条」を「第十四条」に改め、
同条を第十四条の三とする。

第十四条の次に次の一条を加える。
第十四条の二 耐空証明のある航空機(航空運
送事業の用に供する航空機を除く。)の使用者
は、国土交通省令で定める航空機の整備に関
する事項について整備規程を定め、国土交通
大臣の認定を受けることができる。

2 国土交通大臣は、前項の申請があつたとき
は、その申請に係る整備規程が国土交通省令
で定める技術上の基準に適合すると認めると
きは、同項の認定をしなければならない。
3 第一項の認定を受けた者は、当該認定を受
けた整備規程を変更しようとするときは、国
土交通省令で定めるところにより、国土交通
大臣の認定を受けなければならない。ただ
し、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。
4 第二項の規定は、前項の認定について準用
する。
5 第一項の認定を受けた者は、第三項ただし
書の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、その旨を国土交通大臣に
届け出なければならない。
6 第一項及び第三項の認定並びに前項の規定
による届出に関し必要な事項は、国土交通省
令で定める。
7 国土交通大臣は、第一項の認定を受けた者
が第三項若しくは第五項の規定若しくは前項
の国土交通省令の規定に違反したとき、又は
第一項の認定を受けた整備規程が第二項の技

術上の基準に適合しなくなつたと認めるとき
は、当該航空機の使用者に対し、これを変更
すべきことを命じ、又は当該認定を取り消す
ことができる。
第十八条を削る。
第十七条第三項中「前条第一項」を「第十七条
第一項」に改め、同条を第十八条とする。

第十六条の見出しを削り、同条第一項中「次
条」を「第十八条」に改め、「計画」の下に「(次条
第一項の承認を受けた設計(同条第三項の承認
があつたときは、その変更後のもの。同条にお
いて同じ。))又は国土交通省令で定める輸入した
航空機の修理若しくは改造のための設計に係る
ものを除く。))」を加え、同条を第十七条とし、
同条の前に見出しとして「(修理改造検査)」を付
し、同条の次に次の一条を加える。
第十七条の二 国土交通大臣は、申請により、
耐空証明のある航空機の修理又は改造のため
の設計の一部の変更について、承認を行う。

2 前項の設計の一部の変更であつて、第二十
条第一項第一号の能力について同項の認定を
受けた者が当該認定に係る設計及び設計後の
検査をし、かつ、国土交通省令で定めるとこ
ろにより、第十条第四項の基準に適合するこ
とを確認したものは、前条第一項の規定の適
用については、前項の承認を受けたものとみ
なす。
3 第一項の承認を受けた者は、当該承認を受
けた設計の変更をしようとするときは、国土
交通大臣の承認を受けなければならない。第
十条第四項の基準の変更があつた場合におい
て、当該承認を受けた設計が同項の基準に適
合しなくなつたときも、同様とする。
4 第一項の承認を受けた者であつて第二十
条第一項第一号の能力について同項の認定を受
けたものが、当該承認を受けた設計の国土交
通省令で定める変更について、当該認定に係
る設計及び設計後の検査をし、かつ、国土交
通省令で定めるところにより、第十条第四項

の認定を受けた整備規程が第二項の技

術上の基準に適合しなくなつたと認めるとき

は、当該航空機の使用者に対し、これを変更

すべきことを命じ、又は当該認定を取り消す

ことができる。

第十八条を削る。

第十七条第三項中「前条第一項」を「第十七条
第一項」に改め、同条を第十八条とする。

の基準に適合することを確認したときは、前項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。

5 第十三条第二項の規定は国土交通大臣がする第一項及び第三項の承認について、同条第五項の規定は第二項及び前項の規定による確認をした者について、第十三条の三及び第十三条の四の規定は第一項の承認を受けた者について、第十三条の五の規定は当該承認を受けた設計に係る航空機について、それぞれ準用する。

第十五条の次に次の一条を加える。
(使用者の整備及び改造の義務)

第十六条 耐空証明のある航空機の使用者は、航空機の整備をし、及び必要に応じ改造をすることにより、当該航空機を第十条第四項の基準に適合するように維持しなければならない。

第十九条第一項及び第二項中「第十六条第一項」を「第十七条第一項」に改める。

第十九条の二中「より次条第一項第四号の能力について同項」を「より同号の能力について次条第一項」に、「第十六条第一項」を「第十七条第一項」に改める。

第二十条第二項中「これを変更しようとするときも」を「その変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く)をしようとするときも」に改め、同条第五項中「において第二項の下に」若しくは第四項「に加え、同項を同条第六項とし、同条第四項中」及び第二項の認可「を」、第二項の認可及び前項の規定による届出「に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 第一項の認定を受けた者は、第二項の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、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第二十一条中「第十六条第一項の検査及び」を「第十七条第一項の検査、第十七条の二第一項

及び第三項の承認並びに」に改める。
第七十条の見出しを「(アルコール又は薬物)」に改め、同条中「酒精飲料又は麻酔剤その他の薬品を」アルコール又は薬物「に改める。
第九十九条に次の一項を加える。

2 航空機乗組員は、その航空業務を行うに当たっては、前項の規定により提供される情報を利用してこれを行うよう努めなければならない。

第九十九条の二を削る。

第百四条第一項中「これを変更しよう」を「その変更(次に掲げるものを除く)をしよう」に、「同様である」を、「同様とする」に改め、同項に次の各号を加える。

一 航空機の運航の安全に影響を及ぼすおそれの少ないものとして国土交通省令で定める変更(次に掲げるものを除く)。

二 国土交通省令で定める軽微な変更
第百四条に次の二項を加える。

3 本邦航空運送事業者は、第一項第一号に掲げる変更をするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
4 本邦航空運送事業者は、第一項第二号に掲げる変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第百三十二条の二ただし書中次の各号「を」第五号から第十号まで「に改め、同条中第六号を第十号とし、第二号から第五号までを四号ずつ繰り下げ、第一号を第五号とし、同号の前に次の四号を加える。
一 アルコール又は薬物の影響により当該無人航空機の正常な飛行ができないおそれがある間において飛行させないこと。

二 国土交通省令で定めるところにより、当該無人航空機が飛行に支障がないことその他飛行に必要な準備が整っていることを確認した後において飛行させること。
三 航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するため、無人航空機をその周囲の状況

に応じ地上に降下させることその他の国土交通省令で定める方法により飛行させること。
四 飛行上の必要がないのに高調音を発し、又は急降下し、その他他人に迷惑を及ぼすような方法で飛行させないこと。

第百三十二条の三中「前二条」を「第百三十二条及び前条(第一号から第四号までに係る部分を除く)」に改める。

第百三十四条第一項中「航空機使用事業の下に」無人航空機の飛行若しくは設計、製造、整備若しくは改造「に加え、第九号を第十号とし、第八号の次に次の一号を加える。

九 無人航空機の飛行を行う者又は無人航空機の設計、製造、整備若しくは改造をする者
第百三十四条第二項中「場所、航空機」の下に「若しくは無人航空機を」、「航空機、航空保安施設」の下に、「無人航空機を加える。
第百三十四条の二の次に次の一条を加える。

(飛行に影響を及ぼすおそれのある行為)
第百三十四条の三 何人も、航空交通管制圏、航空交通情報圏、高度変更禁止空域又は航空交通管制区内の特別管制空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打上げその他の行為、物件の設置及び植栽を除く)で国土交通省令で定めるものをしてはならない。ただし、国土交通大臣が、当該行為について、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれがないものであると認め、又は公益上必要やむを得ず、かつ、一時的なものであると認めて許可をした場合は、この限りでない。

2 前項の空域以外の空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為(物件の設置及び植栽を除く)で国土交通省令で定めるものとし、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に通報しなければならない。

3 何人も、みだりに無人航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある花火の打上げその他の行為で地上又は水上の人又は物件の安全を損なうものとして国土交通省令で定めるものをしてはならない。
第百三十五条第三号の次に次の一号を加える。

三の二 第十三条第一項、第十三条の二第一項若しくは第三項又は第十七条の二第一項若しくは第三項の承認を申請する者
第百三十五条第四号中「第十六条第一項」を「第十七条第一項」に改め、同条第五号中「第十七条第一項」を「第十八条第一項」に改める。
第百四十三条第二号中「第十六条第一項」を「第十七条第一項」に、「同条第一項又は第二項」を「同項又は同条第二項」に改める。

第百四十三条の二中「二」を「いずれかに」に改め、同条第二号中「第十六条第二項」を「第十七条第二項」に改める。
第百四十五条第一号中「第十四条の二第一項」を「第十四条の三第一項」に改める。
第百四十五条の二第二号中「第二十条第五項」を「第二十条第六項」に改める。

第百四十五条の三第一号中「第十三条の三第一項」を「第十三条の五第一項」に改める。
第百四十八条の二の次に次の一条を加える。
(アルコール又は薬物の影響を受けて航空業務を行う罪)

第百四十八条の三 第七十条の規定に違反して、その航空業務に従事した者は、三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。
第百四十九条中「一」を「いずれかに」に改め、第三号を削る。
第百五十条第十号中「第九十九条の二第一項」を「第百三十四条の三第一項」に改める。
第百五十七条第一項第五号の次に次の一号を加える。

五の二 第百四条第三項の規定による届出をしない、又は届出をした運航規程若しく

は整備規程によらないで、航空機を運航し、又は整備したとき。

第二百五十七条の四の見出しを削り、同条第二号中「第三百二十二条の二第一号から第四号まで」を「第三百二十二条の二第二号、第三号又は第五号から第八号まで」に改め、同条第四号中「第三百二十二条の二第六号」を「第三百二十二条の二第十号」に改め、同号を同条第五号とし、同条第三号中「第三百二十二条の二第五号」を「第三百二十二条の二第九号」に改め、同号を同条第四号とし、同条第二号の次に次の一号を加える。

三 第三百二十二条の二第四号の規定に違反して、道路、公園、広場その他の公共の場所の上空において無人航空機を飛行させた者
第二百五十七条の四を第二百五十七条の五とし、同条の次に次の一号を加える。

第二百五十七条の六 第三百二十四条の三第三項の規定に違反して、無人航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で同項の国土交通省令で定めるものをした者は、三十万円以下の罰金に処する。

第二百五十七条の三の次に次の見出し及び一号を加える。
(無人航空機の飛行等に関する罪)

第二百五十七条の四 第三百二十二条の二第一号の規定に違反して、道路、公園、広場その他の公共の場所の上空において無人航空機を飛行させた者は、一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

第二百五十九条第二号中「及び第二百五十七条」を「及び第二百五十七条から第二百五十七条の三まで及び第六百六十条第一号中「第十三条の二第五項」の下に「及び第十七条の二第五項を加え、」第一百九条第四項を「第二十条第四項若しくは第一百九条第四項の規定、第九十九条第四項」に改め、同条第三号を削り、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 第十三条の四又は第一百十一条の四(第百

二十四条において準用する場合を含む。)の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第六百六十一条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第三号中「第九十九条の二第二項を「第三百二十四条の三第二項」に改める。

第二条 航空法の一部を次のように改正する。
第十条第二項ただし書中「但し」を「ただし」に改め、同条第五項第五号中「装備品」を「装備品等(航空機の装備品及び部品をいう。以下同じ)」を「装備品」に「装備品等」に改める。

第十三条の三中「第十六条」を「第十六条第一項」に改める。

第十六条に次の一項を加える。
2 耐空証明のある航空機の使用者は、次の各号のいずれかに該当する装備品等以外の装備品等を当該航空機に装備してはならない。

一 第二十条第一項第六号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る製造及び完成後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した装備品等

二 第二十条第一項第二号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した当該認定に係る航空機の装備品等

三 第二十条第一項第七号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る修理又は改造をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した装備品等

四 その他国土交通省令で定める装備品等

第十七条第一項中「第十八条の予備品証明を受けた予備品を用いてする国土交通省令で定める範囲の修理を除く。」を削る。

第十八条を削り、第十七条の二を第十八条とする。

第二十条第一項第五号から第七号までの規定中「装備品」を「装備品等」に改める。

第二十一条中、第十七条の二第一項を「並びに第十八条第一項」に改め、「並びに予備品証明」を削る。

第三百三十四条第一項中「若しくは装備品」を「若しくは装備品等」に改め、同項第一号中「装備品」を「装備品等」に改める。

第三百三十五条第五号を削り、同条第四号を同条第五号とし、同条第三号の二中「第十七条の二第一項」を「第十八条第一項」に改め、同号を同条第四号とする。

第六百六十条第一号中「第十七条の二第五項」を「第十八条第五項」に改める。

第三条 運輸安全委員会設置法(昭和四十八年法律百十三号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項第二号中「機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認められた事態その他航空法第七十六条の二の」を「航空事故が発生するおそれがあると認められる」に改める。

第十八条第二項第一号中「使用者」の下に「航空機設計者等(航空機又は航空機の装備品若しくは部品の設計、製造、整備、改造又は検査をする者をいう。第四号において同じ。)」を加え、同項第四号中「使用者」の下に「航空機設計者等」を加える。

第二十条中「航空法」の下に「第十三条の四、」を加える。

第二十五条第一項中「事故等調査」の下に「(第三項に規定する特定調査を除く。)」を加え、同条第三項中「見込まれる等」を見込まれる状況にあることその他に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 委員会は、航空事故等に関する調査のうち、国際民間航空条約の締約国たる外国の当

局であつて同条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して航空事故等に関する調査を行う権限を有するものからの要請に基づき、当該当局が行う航空事故等に関する調査の一部として行うもの(以下「特定調査」という。)を行う場合には、当該当局の求めに応じ、その経過について、当該当局に報告するものとする。この場合において、委員会は、当該当局が当該航空事故等に関する調査を終えるときに当該特定調査を終えるものとし、当該特定調査を終えたときは、その結果を国土交通大臣に報告するとともに、公表するものとする。

第二十六条第一項中「事故等調査を終えた」を「次の各号に掲げる」に、「その結果」を「当該各号に定める事項」に改め、同項に次の各号を加える。

一 事故等調査を終えた場合 当該事故等調査の結果

二 前条第四項の規定により事故等調査の経過について報告及び公表をする場合 当該事故等調査の経過

第二十六条に次の一項を加える。

3 第二十四条第一項及び第二項の規定は、第一項(第二号に係る部分に限る。)の規定による勧告をする場合について準用する。

第二十七条第一項中「事故等調査を終えた」を「前条第一項各号に掲げる」に、「その結果」を「当該各号に定める事項」に改め、同条に次の一項を加える。

4 第二十四条第一項及び第二項の規定は、第一項(前条第一項第二号に係る部分に限る。)の規定による勧告をする場合について準用する。

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、

当該各号に定める日から施行する。

一 第一条中航空法第七十条(見出しを含む)の改正規定、同法第四十八条の二の次に一条を加える改正規定及び同法第四十九条の改正規定並びに附則第九条の規定 公布の日から起算して二十日を経過した日

二 第一条中航空法の目次の改正規定、同法第二十条の改正規定、同法第九十九条に一項を加える改正規定、同法第九十九条の二を削る改正規定、同法第四十条第一項の改正規定、同条に二項を加える改正規定、同法第三十二

二条の二の改正規定、同法第三十二条の三の改正規定、同法第三十四条の二の次に一条を加える改正規定、同法第四十五条の二の第二号の改正規定、同法第五十条第十号の改正規定、同法第五十七

七条の五とし、同条の次に一条を加える改正規定、同法第五十七條の三の次に見出し及び一条を加える改正規定、同法第五十九

二条の改正規定、同法第六十条の改正規定(同条第一号中「第九十九条第四項」を「第二

百九条第四項」に改める部分に限る。)並びに同法第六十一条の改正規定並びに次条並びに附則第三

条、第四条、第八条、第十一条及び第十五条から第十七条までの規定 公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日

三 第二条並びに附則第五条、第六条、第十三条及び第十四条の規定 公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日

(変更の認可の申請に関する経過措置)
第二条 前条第二号に掲げる規定の施行の際現にされている第一条の規定による改正前の航空法(次項及び次条において「第一条改正前航空法」

という。)第二十条第二項の規定による変更の認可の申請は、当該変更が第一条の規定による改正後の航空法(次項及び次条において「第一条改正後航空法」という。)第二十条第二項の国土交通省令で定める軽微な変更の場合以外の場合には同項の規定による認可の申請とみなし、当該変更が同項の国土交通省令で定める軽微な変更の場合には、国土交通省令で定めるところにより、同条第四項の規定による変更の届出とみなす。

2 前条第二号に掲げる規定の施行の際現にされている第一条改正前航空法第四十条第一項の規定による変更の認可の申請は、当該変更が第一条改正後航空法第四十条第一項各号に掲げる変更による認可の場合以外の場合には同項の規定による認可の申請とみなし、当該変更が同項第一号又は第二号に掲げる変更の場合には、国土交通省令で定めるところにより、それぞれ同条第三項又は第四項の規定による変更の届出とみなす。

(飛行に影響を及ぼすおそれのある行為に関する経過措置)
第三条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行前に第一条改正前航空法第九十九条の二第一項ただし書の規定により受けた許可は、第一条改正後航空法第三十四条の三第一項ただし書の規定により受けた許可とみなす。

2 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現にされている第一条改正前航空法第九十九条の二第一項ただし書の規定による許可の申請は、第一条改正後航空法第三十四条の三第一項ただし書の規定による許可の申請とみなす。

(使用者の整備及び改造の義務に関する経過措置)
第四条 第二条の規定による改正前の航空法(以下「第二条改正前航空法」という。)第二十条第一項第二号、第六号又は第七号の能力について同項の認定を受けた者は、附則第一条第三号に掲げる規定の施行の日(次項において「一部施行

日」という。)前においても、整備品等(第二条の規定による改正後の航空法(以下「第二条改正後航空法」という。)第十条第五項第五号に規定する整備品等をいう。以下同じ。)について、それぞれ第二条改正後航空法第十六条第二項第二号、第一号又は第三号の確認に相当する確認(次項においてそれぞれ「第二号相当確認」、「第一号相当確認又は第三号相当確認」という。)を行うことができる。

2 一部施行日において現に第一号相当確認、第二号相当確認又は第三号相当確認(次項及び附則第十四条において「第一号相当確認等」という。)を受けている整備品等は、それぞれ第二条改正後航空法第十六条第二項第一号、第二号又は第三号の確認を受けた整備品等とみなす。

3 第一号相当確認等の方法は、国土交通省令で定める。
第五条 耐空証明のある航空機の使用者は、第二条改正後航空法第十六条第二項の規定にかかわらず、次に掲げるものを当該航空機に装備することができ、

一 附則第一条第三号に掲げる規定の施行の際現に耐空証明を受けている航空機に装備されている整備品等(当該航空機に引き続き装備される場合に限る。)

二 附則第一条第三号に掲げる規定の施行の際現に第二条改正前航空法第十八条第一項の規定による予備品証明(同条第三項の規定により受けたものとみなされた予備品証明を含む。)を受けている整備品

(事業場の認定に関する経過措置)
第六条 附則第一条第三号に掲げる規定の施行前に第二条改正前航空法第二十条第一項第五号から第七号までの能力について同項の規定により受けた認定は、国土交通省令で定めるところにより、それぞれ第二条改正後航空法第二十条第一項第五号から第七号までの能力について同項の規定により受けた認定とみなす。

2 附則第一条第三号に掲げる規定の施行の際現にされている第二条改正前航空法第二十条第一項第五号から第七号までの能力についての同項の規定による認定の申請は、それぞれ第二条改正後航空法第二十条第一項第五号から第七号までの能力についての同項の規定による認定の申請とみなす。

(運輸安全委員会設置法の一部改正に伴う経過措置)
第七条 第三条の規定による改正後の運輸安全委員会設置法の規定は、この法律の施行の日前に発生した第三条の規定による改正前の運輸安全委員会設置法第十五条第一項に規定する事故等が国土交通大臣に提出されていないものについても適用する。

(罰則に関する経過措置)
第八条 附則第一条第二号及び第三号に掲げる規定の施行前にした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。
(政令への委任)
第九条 この附則に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(検討)
第十条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の航空法及び運輸安全委員会設置法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律の一部改正)
第十一条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

第十二条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

第十三条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

第十四条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

第十五条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

第十六条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び

区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律(昭和二十七年法律第二百三十二号)の一部を次のように改正する。

第二項中「並びに第三百三十二条の二を」と、第三百三十二条の二並びに第三百三十四条の三(当該者について同条の規定を適用するとしたならば当該者の行う同条に規定する行為に適用されることとなる場合に限る。)」に改める。

(航空機製造事業法の一部改正)
第十二条 航空機製造事業法(昭和二十七年法律第二百三十七号)の一部を次のように改正する。

第十三条中「第十七条第一項を」第十八条第一項に改め、同条ただし書中「但し」を「ただし」に改める。

第十三条 航空機製造事業法の一部を次のように改正する。
第十三条中「第十八条第一項の予備品証明を受けた装備品」を「第十六条第二項各号のいずれかに該当する装備品等」に改める。

(航空機製造事業法の一部改正に伴う経過措置)
第十四条 航空機製造事業法第二条の七第一項に規定する許可事業者又は同法第三条第三項に規定する届出事業者は、前条の規定による改正後の航空機製造事業法第十三条の規定にかかわらず、第二条改正前航空法第十八条第一項の予備品証明を受けた装備品又は第一号相当確認等を受けた装備品等を、航空機の製造又は修理に用いることができる。

(自衛隊法の一部改正)
第十五条 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。

第一百七十七条第一項中「第三百三十二条の二」を「第三百三十二条の二第五号から第十号まで」に改め、同条第四項中「第九十九条の二第一項」を「第三百三十四条の三第一項」に改め、同条第五項中「因る」を「よる」に改める。

(成田国際空港の安全確保に関する緊急措置法の一部改正)
第十六条 成田国際空港の安全確保に関する緊急措置法(昭和五十三年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第六号中「第五十六条」を「同法第五十五条の二第三項」に、「第九十九条の二第一項」を「同法第三百三十四条の三第一項」に改め、同項第九号中「(火炎びん)」を「(火炎瓶)」に改め、同条第三項中「の各号」を削る。

(民法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律の一部改正)
第十七条 民法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律(平成二十九年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

第三百二十条のうち航空法第三百三十四条の二の次に一条を加える改正規定中「第三百三十四条の二」を「第三百三十四条の三」に改め、第三百三十四条の三を第三百三十四条の四とする。

平成三十一年四月二十五日印刷

平成三十一年四月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

C