



—

現状でも計画と名がつくものは本当にたくさんあります。都市計画法などに、十八条でした。  
ござります。都道府県や市町村が既につくることとしている計画、また國がいろいろな道路や市街地の整備についてつくるつてはいる計画、そのようなものとの間でどの程度どのような整理を行っていくのか、つくるしていく市町村の側にそれについて混乱が起きないのか、そういった視点。

それから、市町村が実際に計画を策定していくことになりますが、今まででは補助事業を中心とした個々の事業に対する計画をつくっておった。それに対して、これからは一括して包含的な計画をつくりなきゃいけなくなりますが、その実施体制がきちんと整っていくかどうか。

ておっしゃつてあるのが三位一体改革の一環だというふうに主張されておりますけれども、そうであるならば、この法案の成立を通じまして、国と地方との間の仕事、財源、人材、そういった観点からの適正配分が実際に行われることになるのか、かえつてそのバランスを失することになるのではないか。こういった視点を持つて質問させていただきます。

まず最初の、たくさんいろいろなものがあるけれども、その中の整理をどうするのかということについてです。

一つ、今まで行ってきた事業にまちづくり総合支援事業というのがございます。この総合支援事業についての制度の概要と今後の進捗状況を御説明いただけますか。

まちづくり総合支援事業の概要及び進捗状況についてのお尋ねでございます。

設されました。補助金改革の一環としてまちづくりに関係する補助金を統合した制度でございます。地域の抱える問題解決のために複数の事業を組み合わせて、市町村が地区単位で策定するまちづくり事業計画に基づき括採択する制度ということで、個別の補助金に比べて自由度が高い制度でございます。

平成十二年度に創設されましたときには、当初予算が三百五十億でございましたが、非常に人気が高かつたためにどんどんとふえてまいりました。平成十五年度には七百三十億円ということで、現在、全国津々浦々、約五百五十地区で実施され、評価されている、このように考えております。

○和田委員 そのように御説明いただいたように、十二年度に創設されて十五年度まで、どちらかというと順調に予算額もふえてきておりまして、実施されてきているように見受けられましたけれども、そこをさらに今度まちづくり交付金制度を創設されるに至った経緯とその前後の関係等を御説明いただけますでしょうか。

○竹嶽政府参考人 お答えいたします。

まちづくり総合支援事業は、今申し上げましたように、個別補助金を統合した制度でございます。また、自由度が高くなつたとはいえ、各事業ごとの補助採択要件に適合していなくてはいけない、それから各事業ごとの補助率に拘束される、そういうことで、国費の自由な充當に限界がございます。また、交付対象施設にも限定があるということとで、非常に自由度は高かつたんですけども、統合補助金としての限界もあつたところでございます。

地方分権改革推進会議におきまして、平成十四年にこのような統合補助金について現地調査をされ、そういう中でいろいろなことがわかつたわけでございますが、このまちづくり統合補助金についても、もう少し使い勝手をよくした方がいいんじゃないかという御意見が地方団体からございました。

設されまして、補助金改革の一環としてまちづくりに関係する補助金を統合した制度でございました。地域の抱える問題解決のために複数の事業を組み合わせて、市町村が地区単位で策定するまちづくり事業計画に基づき一括採択する制度ということで、個別の補助金に比べて自由度が高い制度でございます。

平成十二年度に創設されましたときには、当初予算が三百五十億でございましたが、非常に人気が高かつたためにどんどんとふえてまいりましたで、平成十五年度には七百三十億円ということです、現在、全国津々浦々、約五百五十地区で実施され、評価されている、このように考えております。

○和田委員 そのように御説明いただいたように、十二年度に創設されて十五年度まで、どちらかというと順調に予算額もふえてきておりましたし、実施されてきているように見受けられましたけれども、そこをさらに今度まちづくり交付金制度を創設されるに至った経緯とその前後の関係等を御説明いただけますでしょうか。

○竹嶽政府参考人 お答えいたします。

まちづくり総合支援事業は、今申し上げましたように、個別補助金を統合した制度でございました

て、自由度が高くなつたとはいえ、各事業ごとの補助採択要件に適合していなくてはいけない、それから各事業ごとの補助率に拘束される、そういうことで、国費の自由な充当に限界がございました。また、交付対象施設にも限定があるというこ

とで、非常に自由度は高かつたんですねけれども、統合補助金としての限界もあったところでござります。

地方分権改革推進会議におきまして、平成十四年にこのような統合補助金について現地調査をされて、そういう中でいろいろなことがわかつたわけですが、このまちづくり統合補助金に

ついても、もう少し使い勝手をよくした方がいい  
んじやないかという御意見が地方団体からござい  
ました。

そこで 今回のまちづくり交付金は、従来の個別施設の補助金を束ねたそういう統合補助金とは一線を画して、できるだけ広い施設を対象とするに、総合支援事業という名から交付金というところを実施し公表するといった新しい形として創設しようと、変更交付申請手続を実質的に簡素化する、それから市町村設定の目標、指標をもとに事後評価を実施し公表するといった新しい形として創設しようとしているところでございます。

○和田委員 今御説明いただいたように、使い勝手をさらによくしようというコンセプトのもとに、総合支援事業という名から交付金というところに移っていくように私としても認識させていただきます。

であるならば、後に議論させていただきますが、より市町村の創意工夫を生かせるような制度のつくりと運用などが求められていくんだと考えます。

もう一つ、現存の制度との関係でお聞きいたします。

都市再生については、平成十三年に総理を本部長とする都市再生本部が立ち上げられまして、私も実はその当時その作業の一員として携わってきましたが、その都市再生本部が主体となつて都市再生緊急整備地域というものを指定して、都市再生を活性化するというようなことをやってきています。これについての制度概要と今の進捗状況とをお伺いしたいと思います。

○和泉政府参考人 お答え申し上げます。

都市の再生を緊急にかつ効果的に行うためには、時間と地域を限定し、そこに国や公共団体の施策を重点投下するとともに、民間事業者の資金やノウハウを振り向け集中させることができると考えております。このため、御指摘の都市再生特別措置法に基づきまして、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じ緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、都市再生緊急整備地域を指定しているところでございます。

この都市再生緊急整備地域においては、既存の都市計画に基づく規制にとらわれず、民間事業者の創意工夫によって計画を立案できる新たな都市

そこで、今回のまちづくり交付金は、従来の個別施設の補助金を束ねたそういう統合補助金とは一線を画して、できるだけ広い施設を対象とするとか、変更交付申請手続を実質的に簡素化する、それから市町村設定の目標、指標をもとに事後評価を実施し公表するといった新しい形として創設しようとしているところをございます。

○和田委員 今御説明いただいたように、使い勝手をさらによくしようというコンセプトのもとに、総合支援事業という名から交付金というところに移つて、いくように私としても認識させていただきます。

であるならば、後に議論させていただきますが、より市町村の創意工夫を生かせるような制度のつくりと運用とが求められていくんだと考えます。

もう一つ、現存の制度との関係でお聞きいたし

も実はその当時の作業の一員として携わってきたんですが、その都市再生本部が主体となって都市再生緊急整備地域というものを指定して、都市再生を活性化するというようなことをやつてきて

います。これについての制度概要と今の進捗状況をお伺いしたいと思います。

都市の再生を緊急にかつ効果的に行うためには、時間と地域を限定し、そこに国や公共団体の施策を重点投下するとともに、民間事業者の資金やノウハウを振り向け集中させることが必要だと

考えております。このため、御指摘の都市再生特別措置法に基づきまして、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じ緊急かつ重点的に市街

地の整備を推進すべき地域として、都市再生緊急整備地域を指定しているところでございます。

この都市再生緊急整備地域においては、既存の都市計画に基づく規制にとらわれず、民間事業者の創意工夫によって計画を立案できる新たな都市

計画制度 これが都市再生特別地区でございますが、こういったものが適用できるとか、あるいは民間事業者による収益施設と公共施設の一体的な整備に対する無利子融資、あるいは事業立ち上げに対する金融支援措置などの特例措置を通じ、民間事業者による都市開発事業を促進しているところでございます。平成十四年六月のこの法律の施行後、都市再生緊急整備地域としまして、現在まで三次にわたりまして、五十三地域、六千百ヘクタールを指定しているところでございます。

このうち幾つか具体的な進捗を報告しますと、心斎橋一丁目地区、大阪市など、こういったことを含めまして、これまでに計五地区で都市再生特別地区が都市計画決定され、残り二地区で手続中でございます。また、金融支援等の前提となりますが、国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業計画としましては、南青山一丁目団地建ですかえプロジェクト、これは東京都の港区でございますが、などこれまでに計七件の実績があると聞いていますところでございます。

以上でございます。

○和田委員 御説明を聞きますと、簡潔に整理するとすれば、都市再生緊急整備地域は、国が主体となって、しかし、その地域内における民間の活動を最大限に生かすような政策目的でつくつてある制度だというふうに認識いたします。

そうであれば、今回つくるまちづくり交付金制度との関係では、まず、計画的に地域を指定する主体が国である。まちづくりの場合には、実際に計画を策定していくのが市町村である。それから、都市再生緊急整備地域の方では、やる事業主体が民間である。しかし、まちづくり交付金でいうとそれは市町村になる。そういうふうに違つているので重なりはなく、都市再生緊急整備地域における計画を市町村が立てることが可能だというふうに私としては認識しておりますが、その解釈でよいかどうか。

それから、今後、各市町村において、実は私の地元になります広島県福山市でもこの地域指定の

計画制度、これが都市再生特別地区でございますが、こういったものが適用できるとか、あるいは民間事業者による収益施設と公共施設の一体的な整備に対する無利子融資、あるいは事業立ち上げに対する金融支援措置などの特例措置を通じ、民間事業者による都市開発事業を促進しているところでございます。平成十四年六月のこの法律の施行後、都市再生緊急整備地域としまして、現在まで三次にわたりまして、五十三地域、六千百ヘクタールを指定しているところでございます。

このうち幾つか具体的な実績を報告しますると、心斎橋一丁目地区、大阪市などで、こういったことを含めまして、これまでに計五地区で都市再生特別地区が都市計画決定され、残り二地区で手続中でございます。また、金融支援等の前提となりますが、国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業計画としましては、南青山一丁目団地建

かえプロジェクト、これは東京都の港区でござりますが、などこれまでに計七件の実績があると聞いていますところでございます。

申請をするかどうかの検討が進んでおるようでございまして、それと並行してこのまちづくり交付金の申請を行っていくかどうかという検討も行つていいかなきやいない。こういった市町村、全国に幾つか多分ございますので、そういう市町村のためにもその関係を整理していただければ思うんですが、よろしくお願ひします。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

御指摘のとおり、都市再生緊急整備地域は、国が指定して、主として大都市が指定されております。仙台とか広島とか、県厅所在地ですと高松とか、それから関東ですと柏市とか、必ずしもそれほど大きくないところも指定されておりますが、いずれにしろ、大きなところで民間活力の活用が期待できるところが都市再生緊急整備地域です。

まちづくり交付金の方は、市町村が主体で、民間活力が余り期待できないようなところを市町村に頑張つていただきこうというのがまちづくり交付金です。そういう意味で、このまちづくり交付金というのは、民間活力の十分でない地方の中の中小都市において、市町村が中心になって、中心市街地の再生でござりますとか駅周辺の拠点整備などを行つていくときに有効だと考えます。

ただ、制度としては、実は地域の限定を設けているわけではございませんで、この法案の四十六条一項というところに、この市町村がつくる都市再生整備計画は、都市再生基本方針に基づいて作成と書いてあります、そこに括弧書きで、その地域が都市再生緊急整備地域にあるときには、都市再生基本方針と緊急整備地域の地域整備方針、制度的に

私は認識しておりますのは、その方向性を持つならば、もつと大規模に、もつとスピードで、補助金から交付金への転換を図るべきではないか、そういう観点をもとに考えると、今までの補助事業で市町村がやつてきたこと、つまり、その裏には補助裏というのがあつて負担しなきやいけない人たちがいるんですが、その人たちの経済力や資金力がどんどんこの十年間の間に落ちてきている。また、地方単独事業でやつてあるものについても、御存じのように、地方財政はどんどん苦しい方向に向かっている。そして、数少ない有志である民間の事業者が自分たちの都市を何とか再生しようと思つてやつておる事業、こういったものが幾つかござりますけれども、もつともっと広く都市再生のスキームで拾つて、みんなでスピードで、この辺についての大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○和田委員 同じ方向性を持つていただきたいと、議論させていただいたのですが、そういう方針が立てられるならば、今現在まちづくり交付金として構成されている中でも運用の仕方を、例えば、民間事業者がやつていらっしゃるような事業もまちづくり交付金制度の中の概念でどうなっているのか、そしてこの年度内にどれぐらいの期間をかけて一つ一つの案件が組成されていくことになるのか。その辺をどのように考えていらっしゃるんでしょうか、お伺いします。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

まず、どれぐらいのスケジュールかというお尋ねでございますが、この法律案及び予算案が成立した暁には、ぜひ、いい制度ですので、早く取り組みたいということを考えております。できれば二ヵ月ぐらいをめどに交付ということができないだらうかということで作業を進めております。

まだ正式に制度が成立しているわけではありませんが、市町村の方々からも大変お問い合わせがあるということで、いろいろな御説明も申し上げており、市町村の方でも、いろいろ御苦労もさながら今計画をつくつておられるところでござ

ここまでお聞きてきて、ちょっと大臣の方にお伺いしたいのですが、現存するスキームにおいて、幾つか今お聞きいただいたように、市町村がつくつておるものとして、補助事業への支援といふものがございましたし、国が音頭をとつてやるされました。こういったところを、都市再生をとにかくスピーディーに行うという観点からしますと、今までの補助事業ではやはり限界が来ておるという認識を多分政府も持つておられると思いま

す。

私が認識しておりますのは、その方向性を持つならば、もつと大規模に、もつとスピーディーに、補助金から交付金への転換を図るべきではないか、そういう観点をもとに考えると、今までの補助事業で市町村がやつてきたこと、つまり、その裏には補助裏というのがあつて負担しなきやいけない人たちがいるんですが、その人たちの経済力や資金力をやつてもよくないので、できるならば、やはりによってスピード感が遅くなってしまう。そういうものを変えていかないと、だらだら長くいいこと短期間に、町を再生していくさまざまな手段といふものを持たなければならぬ。

そんな観点に立ちまして、今回、まちづくり交付金というものをつくりさせていただいたわけですけれども、この運用の部分で、委員の御指摘等々を踏まえ、スピード感を持って町の再生というものができるようにしていかなければならぬと考えております。

○和田委員 同じ方向性を持つていただきたいと、議論させていただいたのですが、そういう方針が立てられるならば、今現在まちづくり交付金として構成されている中でも運用の仕方を、例えば、民間事業者がやつていらっしゃるような事業もまちづくり交付金制度の中の概念でどうなっているのか、そしてこの年度内にどれぐらいの期間をかけて一つ一つの案件が組成されていくことになるのか。その辺をどのように考えていらっしゃるんでしょうか、お伺いします。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

まず、どれぐらいのスケジュールかというお尋ねでございますが、この法律案及び予算案が成立した暁には、ぜひ、いい制度ですので、早く取り組みたいということを考えております。できれば二ヵ月ぐらいをめどに交付ということができないだらうかということで作業を進めております。

い  
ま  
す。

付を受けで仕事を進めたいということになりますと、市町村の方からこの計画を国土交通大臣に提出しておいただいて、そして、地元でどういう問題を持ち抱えているんだろうか、それについてどういうことをされようとしているんだろうか、それは本当に実現可能なんだろうかとか、そういうことについていろいろお話をさせていただきながら、交付金を交付して支援すべきなのかどうかを判断していくたい、このように考えています。

の中でも今お話をあつた地方都市へ中心に配分するということを考えていった場合に、各市町村へ十分な配分額は行われるんだろうかというようなことを若干懸念いたします。

そういう意味で、市町村の側としては、最低でも今やっている総合支援事業の部分だけは確保したい、そこから先、一体的な計画を策定するのにはその次よというふうになつて、いるような感じを受けたんですが、国土交通大臣、その辺、いかがでしようか。

○竹嶽政府参考人 今まちづくり総合支援事業としてやっている事業について、どうかということです。

まちづくり総合支援事業は廃止して、新しい助

では、何とか御要望にいろいろおこたえできるのではないかなどと思っている状況でございます。

○和田委員　そこは感覚の違いかもわかりませんけれども、今年度の七百三十億円の規模がそのまま市町村がやりたい規模としてあるとするならば、新規に認められる額というのは六百億円ほどしかないわけですね。それを、今、オリジナリティーに富んだ、創意工夫に富んだ市町村の計画を支援しますよというふうな予算として組まれるには、少し、少しじゃないですね、けたが一つほど小さいのではないかというような感覚を私は持ちます。そういった観点からも、我が民主党としては、よく主張しておりますように、補助金を、全体会議ととにかく早く廃止して、交付金化するような方向

か。私は、質問レクのときには協調責任という言葉を使わせていただきましたけれども、そういうところの仕切りをどのように考えていらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

○竹嶽政府参考人 お答えいたします。

まず、都市再生整備計画自体について都道府県の同意が要るという仕組みにはなっておりません。計画は市町村が独自につくるということです。その計画に基づいて、まちづくりの交付金を国土交通省各地方整備局に申請される場合にも、写しは県に送っていますが、いわゆる交付金の例えれば申請に都道府県が同意するとかしないとかという話もございません。

○和田委員 今、二ヵ月ほどをめどにして最初の交付金を交付したいというようなことが御説明がありました。本当にスピードイーにやっていただけといたいと思いますが、その一方で、幾つかの市町村の側に、実態として聞いてみたときに、少し問題ではないかなと思うような事例が見受けられました。

どういうことかといいますと、先ほど御説明いたしましたが、まちづくり総合支援事業というものがこの十五年度いっぱいまで行われていて、市町村としては、これがそのまま継続されるだろうという見込みのもとにいろいろな計画を立てていた。ところが、今、國の方針が、方向性としては私は正しいと思いますけれども、この総合支援事業は今年度限りで廃止し、来年度から交付金制度に移行するという中で、どうも市町村の側と、国土交通省さんの側で、まちづくり総合支援事業で取り上げているものはすべてそのまま持つていくからというような雰囲気で御説明されているやにお聞きいたします。

また、そうであれば、これはもう実態上、衣替えと言わざるを得ないんですけれども、予算額は七百三十億円から九百三十億円に約倍増、した後でも千七百ほどの市町村が残りますから、そ

成制度としてまちづくり交付金をつくりました。ただ、実態的に言えば、既に何年か計画で進んでいますから、それをこのまちづくり交付金に切りかえていただくと、これが必要だと思います。

こういうスキームが転換するわけでござりますから、非常に市町村の方々も心配だということでお、我々もいろいろな相談に乗っているわけですが、さいますが、今まで続けていたことがり切れトントンボに終わってしまうということになると、何のために今までやつてきたのかということにもなりますので、そこは安心して続けていただけるように、我々としても配慮していくと思います。

それから、続けまして、合併が進んだ後でも千七百程度市町村が残る、そういう中で本当に要望にこたえられるんだろうかという御懸念をござります。

今、正式には調査はしていないわけでございませんけれども、地方整備局を通じていろいろお尋ねのあるようなところを集めてみますと、大体二百六十から二百七十の市町村が新規に御関心を示しておられるということで、今までのまちづくり総合支援事業の運用実績からいきますと、卒業して、新しく入ってくるというようなことでうまくローテーションしてまいりましたので、我々とし

が必要ではないかと思つております。さらに続けます。

先ほど、スピードイーにする必要があるといふことを申し上げましたし、国土交通省におかれてもそういう認識を持たれているようにお聞きしました。そんな中で、今回の交付金決定に至るまでのプロセスで、それに対して一つのネットにならぬのではないかという要因についてお聞きいたします。

まず、市町村が策定する都市再生整備計画は、都道府県に持つていて同意を得なければいけない場合がございます。国や都道府県がやつて事業との関係で広域的な見地からの判断が必要とする場合、国道の整備やそういうものも例として挙がつてございましたが、少なくともそういうことが多かったのが実態でございまして、実際上は、かなりの場合において都道府県に同意を求めるに行かなきやいけない。

そういうこととの観点で、今、都道府県の同意というのは、市町村が策定する計画との関係では、どの程度のレベルまで来て、いれば同意することになるのか。また、当事者同士、市町村そなへども、都道府県の間で、それを是とする理由といふことで、どうか、それをどの程度説明すれば当事者同士が納得できるかといふに思われているの

同意はどういう場面でということになるかと申しますと、先ほど先生がちよつとおっしゃったように、広域的な調整が必要な、例えば都市計画は都道府県が所管しているわけでございまして、その都市計画をその権限を一定期間市町村に移す、本来都道府県にある権限を一定期間市町村に移すという場面で同意というのが出てくるわけですがございまして、一般的な形では、都市再生整備計画について同意が必要という仕組みにはなっておりません。

○和田委員 計画自体に同意という行為を求めるいという御説明でありましたか、計画を決定し、それを実行しようとしたときに同意を求めるわけですから、余り実態上は変わらないんじゃないでしょうか。

それから、実際に計画を策定する側の立場に立つてひとつ考えてみただければと思うんでですが、先ほどちょっと触れましたが、国や都道府県、それから自分自身である市町村、それらが既につくつておる計画との関係で、それに対しても合的な計画をつくらなければ、最終的に交付決定まで至らないのではないかというふうに市町村の担当者が考えるのは普通だと思います。

しかし、よく聞く例としましては、国や都道府県や、はたまた自分自身の市町村、それらがつ

ては、何とか御要望にいろいろおこたえできるの

か。私は、質問レクのときには協調責

くつた計画というのは、つい最近つくった計画的な  
らまだいいんですけれども、十年も二十年も前に  
策定されている計画がそのまま廃止されることも  
なく、かつ、残念ながら実行されることもなく、  
計画のまま放置されておる。その計画があるがた  
ために、今回の創意工夫ある計画というものを策定  
しようと思つても、それが制約要件になつてしま  
う。そういうことは実態上かなり生じ得るよう  
に周辺からは聞こえてくるんですが、これとの調整  
はどのように行つていけばよいとお考えでしょ  
うか。

ときに歩道の拡幅が必要だ、そういう身の回りのことと市町村がやる。ただ、そこは都道府県道ですから都道府県の同意が要るというようなことで、確かに放置されている計画の問題はありますけれども、そのこと 자체が直ちにネックにならないかと私は考えております。

○和田委員 もつと市町村の側にたくさんのヒアリングを行つていただければという思いをいためて聞いておりましたけれども、実際の担当者レベルまでいきますと、本当にそれらの文言から自分がつくる計画の制約が随分あるようにお聞きしております。

環境を国土交通省としてつくっていただけばと思います。例えは、これは大臣に御所見をお伺いしたいくらいですけれども、法律構成上、今、市町村は自分のつくった計画に基づいて何かをやろうとする同意を都道府県に持っていくというふうに構成されていますが、今問題になりそうなのは、計画をつくる段階で都道府県はどうやって相談するか。そういう上位概念としての計画が幾つかある場合に、そういうことをどのように処理していくべきなのか。そういうことを都道府県や国と協議できるような環境を整えてこそ、実際に計画策定が

○和田委員 ぜひ、大臣のリーダーシップにおかれで御検討いただければと思います。

時間が来ましたので、最後にもう一度、大臣に御所見と意欲のほどをお伺いしたいと思います。

実際、まちづくり交付金制度をうまく立ち上げていくためには、冒頭申し上げましたが、より自由な市町村の活動領域を確保する。そして、それを担保するためには、もつと予算額が一定規模ないと、各市町村の側が、どうせやつてもこのぐらいいしかもらえないというような認識のもとに取り

の同意は必要ないと申し上げましたが、もちろん、策定する側に立つていえは、既存のいろいろな計画がござります。それは、既存の枠組みの中です、マスター・プランとかいろいろなものができますから、そういうものには適合しなくちゃいけない。自分がつくった市町村の基本構想といふのがありますけれども、そういうものについてももちろん適合しなくちやいけないということがあります。

今御指摘の、十年、二十年前につくられた計画で廃止されないままである、それがネットとなるというお話をございました。

確かに、都内でも、戦後つくられて、都市計画決定されて、いまだに実現されていない道路があるという問題が指摘されまして、これについては、計画を見直すとか早く完了させるとか、いろいろな手立てでその問題自体についても取り組んでいこうと考えております。

今回のまちづくり交付金の関係で、計画で申しますと、多分そういう都市計画道路のような基本的なものについては、将来的といふか、この計画においても都道府県にやつていただかざるを得ないもので、それを前提としてといふか、それと独立した分野で、例えば道路自体を広げる。どんと四十メートルで抜くといふようなことはなかなか市町村がこの計画でやらないと思いますけれども電線の地中化とかバリアフリー化とか、そういう

今、そんなに制約要素にはならないんじやないかというお話をしたが、実際に実例としましては、そういうような国、都道府県、市町村の先行計画を変更して、後の市町村の計画を実施した、そのような例は過去にござりますでしょうか。  
○竹嶽政府参考人 具体名を挙げるのは差し控えますが、九州のある県で、大型店の誘致ということを考えておる市があるというときに、そこは必ずしも商業地域になつていないと、そういうことで、やはり元からは、そういう大型店が来ると地元の商店街が寂れてしまうからやめてほしいという大きな運動がありました。しかしながら、全体を考えるとやはりそこに大型店を市としては誘致したいということで、そういう中に、例えばマスター・プランに書いてないじやないかとか、反対される方がそういうことを言われて、県の方も広域調整しないのかという議論があつて、実はその問題はそのマスター・プランを変えることによって対応しようとすると例がございました。

私は、多分そういう昔つくつた計画で、放置されていて今何かやろうとするときに障害になるというときに、本当にこれがいいんだということになれば、やはり関係者が相談されてその前の計画を変えるということは十分あり得ると思います。

○和田委員 実績があるかないかの議論をそんなにしている場合じゃないんですけれども、ぜひそういうた市町村の側がより計画を策定しやす

ピーディーに進むのではないかと思つたりします。  
そういった意味では法律要件の中に書き込む  
とがベストだと思いますが、もしされが難しい  
であれば運用上、政省令で定めるとか、さら  
に、国土交通大臣のリーダーシップによつて一氣  
号令のもとにそういう体制をつくるとか、そ  
うことを考えていただきたいと思うんですが、い  
かがでしようか。

○石原国務大臣　今の点は非常に重要なと思つ  
です。局長から御答弁させていただきましたとお  
り、できるとは思ふんですけども、実態問題で  
で、私の身近なところを考えると、都道府県と市  
区町村との力関係とか、市区町村の方に非常に  
リーダーシップある方がいて、過去のプランを変  
更させてもやろうということが起こればできるし  
ですけれども、現実問題としては、反対も必ずし  
開発あるいはまちづくりなんかでもありますので、  
市町村の方がそういう方との距離が短いもの  
で、行き詰まってしまうということもやはり私  
あるんだと思うんです。

そういうときどうするかということですけれど  
も、運用上、いろいろな情報公開をして、こうい  
うこういうときはこうするんだみたいな指針みた  
いのものを、地域整備局レベルになると思うんで  
すけれども、示させていただくような形で、委員  
の御懇意とか、現実には起こり得る問題に対処し

組んでしまうのではないかと思います。  
過去に行革担当大臣も御経験されている大臣のことですでの、規制のたがをはめていく方向ではなくて、規制をある程度緩和しながら、市町村の自由裁量をふやしていく側にはともに立つていただけるのではないかと思うんですが、今後のもとづくり交付金制度、創設した後の運用の仕方、それらについての意欲のほどをお聞かせいただいて、私の質問を終わりたいと思います。

○石原国務大臣 和田委員の大変心強い応援と聞かせていただきたいわけですがれども、財政事情が本当に厳しい中で、こういう交付金化ということを今回盛り込ませていただいて、当初の概算要求レベルでは三百億程度だったなんですが、それを、補助金を廃止するという形の中で一千三百三十という数字になつておりますが、委員が冒頭御指摘されましたように、スピード感、市町村にとりましてスピーディ感を持つてやるには、やはり事業規模として数億円、大きな事業であるならば十数億円、こういうものがないと、だらだらだらだらいものをつくるみたいなことになりますので、その点についてはしっかりとこれからも取り組ませていただきたいと思つております。

○和田委員 終わります。ありがとうございます。

○赤羽委員長 二日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造と申します。

環境を国土交通省としてつくつていただければと

ていく施策というものをつくつていかなきやいけ

らまだいいんですけれども、十年も二十年も前に策定されている計画がそのまま廃止されることもなく、かつ、残念ながら実行されることもなく、

ことを市町村がやる。ただ、そこは都道府県道ですから都道府県の同意が要るというようなことで、確かに放置されている計画の問題はあります

思います。 例えば、これは大臣に御所見をお伺いしたいいくつですか？ されども、法律構成上、今、市町村は自分の

ないというのが率直な感想でございます。  
○和田委員 ぜひ、大臣のリーダーシップにおかれて御検討いただければと思います。

滋賀県第三区から選出をいたしました。

引き続き、今回議題となつております国の補助金等の整理及び合理化等に伴う国土利用計画法及び都市再生特別措置法の一部を改正する法律案に対しまして、同僚委員ともに審議に参画をしてまいりたい。また、先週末十九日にそれぞれの委員が質疑をされておりましたし、参考人招致もいただきました。そういった議論を広げながら、踏まえながらの質疑をさせていただきたいというふうに思います。

国土利用をどうするのか、もしくは都市計画をどの主体がどのように実行していくのかというの是非常に大きな課題である。特に、三位一体改革という、全体的にはいろいろなお考えはあるでしょうけれども、不十分かつ不透明な改革の一環として提案されてきているとはい、今回のまちづくり交付金、個々のさまざまな課題を抱える身近な日々の生活圏である都市や町の再生というも環境の創造はない、そういう基本方針には賛同をするものであります。

今回のまちづくり交付金というのは、各市町村も非常に注目をし、また期待をしています。これまでの都市計画、まちづくりという、国が全国規模で計画をして、主導をし、画一的に規制をし、またコントロールをして実行してきたものから、これからのもまちづくりといいうものを市町村や市民という本来の主体にゆだねようじやないか、また、市町村の自主性や裁量性を大いに發揮してもらおう、歴史、伝統、文化、自然、産業、交通といった都市、町ごとの多様な個性を生かしたまちづくりをやつてくれ、また、要綱や条例といつたものではなくて、財源的な裏づけもぜひ国として図つていこうという期的な改革であり、法改正であると私は評価をしております。

だからこそ、意欲のある市町村が、先ほどの和田委員からの御指摘にもありましたけれども、真に使いやすい、実効性のある制度となるようにしていく責務が我々委員にはあるというふうに思つ

ていますから、こういつた観点から審議に参画を

してまいります。

まず初めに、総論、大きな観点から大臣にぜひお伺いをしたいと思うんですが、今の日本の都市及び町といったものの現状認識というか、問題点というのははどういったところにあるというふうに考えでしようか。これだけをお答えいただくと、一時間、二時間、大きな講義にも匹敵するかと思いますけれども、ぜひ簡単にボイントだけ絞つてお答えいただければありがたいと思いま

す。

○石原國務大臣 三月委員が御指摘されましたように、都市の抱える問題点を話せというと一時間ぐらいたてしましますので、このまちづくり交付金の制度とはちょっと外れるかもしれませんけれども、一つ最近感じました日本の町の問題点をちょっとお話しさせていただきたいと思うんです。

先々週の週末ですか、九州新幹線の開業式で鹿児島に行つた後、大分の方に回りまして、大変観光地として有名な湯布院を訪ねてきました。湯布院の駅前というのは、立たれたかは存じませんけれども、それはおよそ、ぱっと、あのゆ

ふいんの森号というJR九州がせっかくすばらしい緑色の電車をつくって、おりて、ああ、ここはすばらしいところだと思わないような、いろいろな看板がラーメン幾つかアイスクリーム幾つか、日本らしさの観光地の抱える問題がそのままに、おり立つたときに感じるような町でした。例えば、そこを、まちづくり交付金等々を使っていただき

て、景観とあわせて温泉地のイメージにふさわして、物をえていくということを、各地域にあると思うんですね、そういうものに使つていただきたいと、今委員の御質問にございました日本の抱える町の問題点の除去に役立てていくしかない。ともかく、から始めるしかない、日本の都市は一からデザインを考え直していくしかないなというの

が率直な感想でございます。

○三月委員 ありがとうございました。

湯布院なんというと、かなり、日本の中でもまだいい方のというか、それぞれ、その土地の皆さ

と、やはりかなり細かい区画に区切つてのお土産屋さんとか、これもどこにでもあるんですけど

いっぱい全国で、もっとと画一的な、どこに

行つても変わらないような観光地もたくさんありますし、まさに今手を打たなければどんどん廃れ

ていく、もしくは汚れていく、もしかしたらもう遅いかも、手おくれかもしれないんですけど

も、そういう意味では、今回のまちづくりの交付金、いわゆる面的な事業を一括して行うという、このことに対する期待はより高まるんです。

ぜひ次の質問も大臣にお伺いしたいと思うんですけれども、こういう日本の都市や町の現状をもたらしたこれまでの日本の国土利用計画や都市計画というものをどのように総括されていますか。どこにそういった原因があつたとお考えですか。○石原國務大臣 やはり日本の古い都市、町、江戸時代の写真を見ると、東京というのは本当に美しい町ですし、先日も、皇居の中に入りました。一般にも開放されています「二の丸の跡」を見てきましたけれども、これは大変すばらしいものがあります。そんな中で、生活の利便性あるいは生活の快適性を追求していった結果と、国土の均衡ある発展の名のもとにスタンダードを全国に押し広げる政策をとつてきた結果が、現在の特徴のない町にこれが、何か観光の話ばかりして恐縮なんですけれども、委員が御指摘された代表的な観光地、熱海でも鬼怒川でもいいんですけど、そこもやはり画一的な、ビルを建て古いものを壊し、人の多くが享受するようになった結果、今ではそういうものにもう目を向けなくなってしまった。

これは、何か観光の話ばかりして恐縮なんですけれども、委員が御指摘された代表的な観光地、熱海でも鬼怒川でもいいんですけど、そこもやはり画一的な、ビルを建て古いものを壊し、人の多くが享受するようになった結果、今ではそういうものにもう目を向けなくなってしまった。そんなところに大きな問題があるんだと思うんです。

ですから、今後はやはり、この制度もそうですけれども、自分たちの暮らしているところをどういうふうにしたいかというのは、そこに住んでいる方々が決めるのが一番いいと思うんです。すなわち、国から地方へ、そして各地域に、や

はり個性というものがどんな町もありますの  
で、その個性を發揮していくように、知恵と創意  
工夫によつた地域間の競争による活性化というも  
のを後押しするような政策というものを国土交通  
省としてもとつていかなければならぬ。全国画  
策というものに転換点を打つべきところに来てい  
るんだと思います。

なつて取り組む必要がある、こう考えてございま  
す。このため、今、先生から御指摘がございました  
ように、平成十三年五月に、内閣総理大臣を本部  
長とする都市再生本部を内閣に設置しまして、関  
係各省挙げて総合的に推進しているところでござ  
います。

その一端を御紹介しますと、まず、都市再生  
本部では、国家的な視点からは、基幹的広域防災

最後におっしゃった点についてお伺いしたいと申します。  
平成十四年四月に、全国都市再生ということでお伺いいたしました。各地方公共団体等から提案を募集されて、約千件の応募があつたということを聞いていますし、また、後段にありました全国都市再生モデル調査と、いうことで、六百四十件の応募の中から百七十一件を調査対象と指定されています。そういうふうに位置づけられているのかということが一つです。

そういった意味で、今回の交付金が創設されば、全国都市再生の流れの中で、各公共団体がいろいろ汗をかきながら考えてきたまちづくりがまさに実現できる大きなツールが得られるんじやないか、こういうふうに考えております。これが一  
点目でございます。

二点目の御指摘の地域再生本部との関係と  
お尋ねでございます。

よく聞かれる御質問ではございますが、地域再生は、まさに全國の地域において地域がみずから考え行動する、これを国が支援するんだ、そ  
いつたことを基本としまして、政府一丸となつて  
推進していくものでございます。

---

Digitized by srujanika@gmail.com

分野がよく引き合いに出されますけれども、ぜひそれ以外の観点からも都市を見ていただきたいと、いうふうに思いますし、日本全国、いろいろな地方都市が本当に多くの課題を抱えるに至つておりますので、ぜひ、お忙しい御公務の合間だとは思いますけれども、全国各地の都市をこれを機会に見ていただければというふうに思っています。若干、これまでの取り組み等々についてお伺いをしたいというふうに思うんですけど、近年の都市再生のための取り組みというものは、特に

拠点の整備、あるいはごみゼロ型都市への再構築などの十六の都市再生プロジェクトを選定、推進しているところがございます。また、今委員から御指摘がございましたように、平成十四年六月に施行されました都市再生特別措置法に基づきまして、都市再生緊急整備地域を五十三地域、約六千百ヘクタールを指定し、都市再生特区の創設や金融上の支援措置によって民間都市開発投資の促進を進めてまいりました。

さらに加えまして、まさにきょう御議論賜つて

点。 ように位置づけられているのかということだが、それともう一つ。同じような取り組みとして、都市再生本部とは別に地域再生本部というものもある。あつて、何か、国全体再生しなくてはいけないといふですけれども、いろいろな再生本部が次から次へと出てきて、恐らく市町村も、都道府県も、一体どないなつとんのや、どこに話をしたらいいやや、どの計画にのつとつて我々は計画つくればいいんだということで、非常に混乱、戸惑いがあると思うんです。

生は、まさに全国の地域において地域がみすから考え行動する、これを国が支援するんだ、そういったことを基本としまして、政府一丸となつて推進していくものでござります。

若干経緯を御紹介しますと、平成十五年十月に、内閣総理大臣を本部長とします地域再生本部が内閣に設置され、これを受けまして平成十六年、ことし二月二十七日には地域再生推進のためのプログラムというものを決めております。この中で言つていることは、地域における人、物、金等の資源を生かして好循環を生み出すための支援措置を講じることとしているわけでございますが、この地域再生の地域の概念の中には当然まことにござるが、現状ではございません。

いる内容でござりますか。私内から石垣まで、全国の都市の再生を推進するために、歴史的なたなづまいを継承したまちづくり、あるいは防犯まちづくりなど、地域からの意欲的な提案に基づきまして、テーマごとの協議会を設置するなどして、そういった問題の解決に努めてきたほか、昨年の九月には、全国の都市からの、地域がみずから考ええ

○和泉政府参考人　まず、全国都市再生とこの交付金創設と、新たに出てきた地域再生とのとの関係について、二点お伺いしたいと思います。

この点について、今回の都市再生、まちづくり基金創設と、新たに出てきた地域再生というのとの関係について、二点お伺いしたいと思いま

物  
金等の資源を生かして技術を生み出すための支援措置を講じることとしているわけでござりますが、この地域再生の地域の概念の中には当然のことながら都市が含まれておりますし、現在進めております地域の發意と自主性を踏まえて、稚内から石垣までの全国都市において実施するこの都市再生も、地域再生に十分大きく貢献する手段ではないか、こう考へておる次第でございます。そういう意味で、二つの本部があつてななかなかわかりにくいという御指摘でございますが、そ

○和泉政府参考人 お答えします

ために都市再生モニターリング調査を実行することとして、現在、百七十一都市での調査検討が進んでいます。

きなしいよくなないいろいろなアドバイスが出てきております。

例えば、一例を挙げますと、既成の市街地の中の空き店舗を転用して、スチューデント・シティ空間と言つておりますけれども、仮想都市空間をつくつて子供の勉強の場にするとか、あるいは、あるいは、あ

そういう意味で二つの本部があつてなかなかわかりにくいという御指摘でございますが、そういう観点から、都市再生本部事務局としましても、地域再生本部の推進室というのがござりますので、そこと十分連携して、両方の施策がトータルとして地域再生に貢献できるよう協力してまいりたい、こういうふうに考えております。

日本の都市が十分こたえられていない。  
今大臣から御答弁申し上げ、先生からも御指摘  
がございましたように、景観の問題あるいは都市

改革等を進め、今蕭々と事業の展開が進んでいます。  
ところでござります。  
以上でございます。

いた中小の事務所ビルを転換して地元の学生のいる下宿にするとか、こういったいろいろなアイデアが出てきておりまして、私から申し上げるのも失礼ですが、従来の国土交通省の個別の公基事業では対応できない提案がさまざま出ております。

○三日月委員 そういう意味では、まず大きな地域再生という枠組みがあつて、その中に都市再生という概念があるんだというふうに私は理解をいたしました。

いりたい、こういうふうに考えております。  
以上でございます。

ここは踏み込んでお聞きしたいというふうに思うで、それでは、都市再生というのは、ぜひ大臣にお聞きしてみたいと思うんです。

委員の質問の中にもありましたけれども、そもそもどのような状態を表現されるのか。参考人招致の中にもありました。伊藤氏は、新しいまちづくりの分野、高齢、環境、安心といったことが必要だし、都市を点検しなくちゃいけない。また、原氏は、都市再生とは地域の生活者の生活再生だという表現をなさいました。また、白井市の後藤市長は、これまで余りにも急ぎ過ぎたんだ、立ちどまつて日本らしさを取り戻さないといけない。

都市、町の何がどのような状態になれば都市再生と考えるのか。各市町村には今回、計画の中での定量的な、数値的な目標を定めて実行してほしいということを国はおっしゃっています。それは、お伺いしたいんですけど、国としての今回の都市再生というものに対する定量的な数値目標はどのような点に置かれているのかということについて、お考えをお伺いしたいと思います。

○竹ヶ谷政府参考人 お答えいたします。

都市再生について、市町村に定量的なことを求めているんだから国はどうなんだというお話をございますが、市町村に求めていた定量的なものは公共事業の事後評価という中でのお話をございまして、都市再生 자체について定量的というのは何かと言われば、都市再生は、実は定義としては都市の機能の高度化、それと居住環境をよくしていくこうという二点でございます。

そういう意味で、例えば居住環境について言えば、個々にいろいろな社会資本整備重点化計画などで、例えば密集市街地の不燃、燃えないエリアをふやしていくとか電線の地中化率の目標とか、さまざまな目標を定めておりますが、それは五年ごとに期間を区切って重点的に投資をしていこうということをございます。

そういう意味で、分野別にはそのような定量的な指標というのは国土交通省として持っております

すが、都市の再生自身、例えば日本の国際競争力が何倍になつたからどうだというような意味ではうんできました。伊藤氏は、新しいまちづくり交付金の中にあります。それで、ちょっとと観点を変えてみるといいと思います。

それに、私の選挙区である草津、守山、栗東とくのさまざまな課題が今存在をしています。

○三日月委員 お伺いしたいと思うんですけれども、長年の懸案である環境問題や、そして省エネやバリアフリーといったものから、切実な課題である駅前商店街の活性化や交通渋滞、そして近年特に住民、市民を不安に陥れている治安とか防犯とか災害対策、そして今回の国会にも提案されております景観、その延長線上にある、大臣なんかはお好きな観光振興といったことなんかもあると思うんですけども、それぞれ個別の政策が各省庁、部局から提案をされてきておりまます。

まちづくりという性格上、これらの課題解決といったものが目指されるべきだと思いますけれども、十九日の原参考人の御意見の中にも、ぜひ都市再生にボリシーを持つて取り組むべきだというようなお話、御指摘がありましたけれども、今までのまちづくり交付金と個別政策課題との関係をどのように国としてとらえていらっしゃるのか。また、国として、今回の都市再生及びまちづくり交付金でこういったことを実現したいんだというボリシー、ビジョンがあればお聞かせいただきたいと思います。

○竹ヶ谷政府参考人 お答えいたします。

まさに時代は大きく変わつておりますので、まちづくりが画一的であつたとかそういうお話をございましたが、何と申しましても欧米と比べまして我が国の社会資本整備がおくれていて、やはり部門ごとに、道路、公園、下水道、それぞれの分野で頑張るという時代があつたと思います。ただ、これからはそういう時代だけではなくて、町として、面として、線ではなくて面として

物事に取り組まなくちゃいけない、こういう時代になつてゐるのがまさにこのまちづくり交付金が生まれてきた大きな背景でもあると思います。そこで、お尋ねの個別のいろいろなテーマがある、景観、環境、バリアフリー、防犯等々ございますが、それがまさに今回のまちづくり交付金の計画において、それぞれの地域が今自分たちが何が一番大事なんだということを重点に取り組む。

例えば、東大阪では非常にひつたりとかそういう犯罪が多いというので、ぜひ地域ぐるみでそういう防犯の体制をつくっていくこうとかいろいろ取り組みがあるわけございまして、そういうふうに知恵と工夫を生かして、それぞれの地域がテーマを見つける。ボリシーとおっしゃいましたけれども、国がこうだというような一つのボリシーを示す時代は終わつたわけでございまして、それぞれの地域がそれぞれの中で生み出していくというふうに考えております。

○三日月委員 面としての整備、それぞれの個別課題を総合的に解決していくことが必要だという意味では、縦割りのこれまでの行政を壊した都市再生という観点が必要だということは同じ共通認識だと思います。

○三日月委員 面としての整備、それぞれの個別課題を総合的に解決していくことが必要だという意味では、縦割りのこれまでの行政を壊した都市再生という観点が必要だということは同じ共通認識だと思います。

それは、私、大事な観点として、先週末の岩國委員の指摘にもあつたんですけども、住む人の満足度であるとか安心度といったものが今まで以上に非常に重要視されていると思うんです。そういうふた指標、全部事後評価でそれぞれの市町村が設定をして評価すればいいんだというふうにこれまでの御答弁の中からお伺いしますけれども、そういう満足度や安心度といったものの指標は、どのように国としてお考えでしょうか。

○竹ヶ谷政府参考人 例えれば、具体例で申しますと、今稚内で考えられておる指標が五つございまして、それは、一つは交流人口の増加ということと、今は、どのよう国としてお考えでしょうか。

まさに時代は大きくなつておらず、今までのまちづくりといったものを何か阻害してしまつた制度になるんではないかという危惧を持つんです。そのあたりについて、いつそのこと権限も財源も全部移譲してしまつた方がいいんじゃないかとも思うんですけども、いかがでしょうか。

いただいて、商店街の売り上げがどうなるか。それから、定住人口が増加してほしい。それから四番目に、空き店舗がどれだけ減るだろうか。最後に、実は来訪者と居住者の満足度というのが出てまいります。

住んでよし、訪れてよしの観光立国ということでもあります。でも、このよだな満足度はなかなか定量的にはかることはできません。実は、他の地域においても、例えばアンケートの調査でござります。

それで、やはり心の豊かさがあらわせるような指標、ほど御指摘の、単に商店街の売り上げがふえたかどうかというような即物的な指標だけではなくて、やはり心の豊かさがあらわせるような指標、このことについても、我々も十分踏まえてこの問題に取り組んでいきたいと考えております。

○三日月委員 そういった指標も今回は市町村ごとに設定をして取り組んでいくんだということで、一つ前の御答弁の中で、そういうものを

いただいて、商店街の売り上げがどうなるか。それから、定住人口が増加してほしい。それから四番目に、空き店舗がどれだけ減るだろうか。最後に、実は来訪者と居住者の満足度というのが出てまいります。

住んでよし、訪れてよしの観光立国ということでもあります。でも、このよだな満足度はなかなか定量的にはかることはできません。実は、他の地域においても、例えばアンケートの調査でござります。

それで、やはり心の豊かさがあらわせるような指標、ほど御指摘の、単に商店街の売り上げがふえたかどうかというような即物的な指標だけではなくて、やはり心の豊かさがあらわせるような指標、このことについても、我々も十分踏まえてこの問題に取り組んでいきたいと考えております。

○三日月委員 そういった指標も今回は市町村ごとに設定をして取り組んでいくんだということでお話しをなさいました。それで、それをもとに取り組んでいくことをお聞かせください。

ただ、これからはそういう時代だけではなくて、港と町を一体としたまちづくりが進められます。だから、やはりお客様さんがたくさん来て

ますけれども、地方の知恵と創意工夫による競争

によってその地域を活性化していくものにこの交付金というものを役立てていただきたいということから、財政面の支援を行うというのがコンセプトなわけでございます。

限りある財政支援、すなわち財政措置である以上は、国としてその交付金を交付すべきがすべきでないかというような判断と、いうものはやはり残しておられます。しかし、原則として、計画の内容に対する国の事前関与というのもございませんし、先ほど和田委員の議論の中ございましたように、運用面で市町村の自主性をどう担保しているのかということをしっかりと確立すれば、創意工夫の競争というものが地域再生に全面的に役立つんだと私は思います。

これもせんでも御議論があつたんですが、では、その採択に当たつてどういう採択基準をとるのかということと、その採択基準をよりどうやってクリアにしていくのか、あるいは、これは定量的な判断になるんすけれども、費用対効果分析がどんなよななものなのかとか、いろいろなアイデアが出てくる事業の熟度というか、どこまで成熟している事業なのかといったものをどう評価するかということがポイントだと思いますし、そのところは透明性、客觀性というものをしっかりと担保していくかなければならないと思つております。

結論から申しますと、ですから、最低限の関与

はするけれども、あの部分はやはり創意工夫、知恵の出し比べというところに力点を置いていく。

それと、もう一つ忘れちゃいけないのは、実は私、委員のお元の草津市を訪ねたことがございまして、かなり、人口が京都の方からも流入していく、大学が立命館を初め三つ四つあるというこ

うがなかなかうまくいっていない。それと、建設といたて、大学が立命館を初め三つ四つあるとい

うのは、公共事業にどうしても頼るような体制に地方の産業構造がなつちやつて、これも地方単

位の五つの中でも、気のきいた人がいると町はよくなるんですけども、何とかしてくれ、何とかしてくれとい

う人ばかりのところは、やはり、歩いていると疲

弊している、全部をお任せできるような状態にも

ない。

ですから、逆に、どう相談を、こんなことを

やつてみたいんだけれども、それが本当に正しい

かどうか相談に乗ってくれというような問い合わせをしておりますので、その両方にしっかりと目

配りをして、個性あるまちづくりに貢献するよう

な政策展開というものにしていかなければなら

いと思います。

それと、もう一言だけ言わせていただきたいん

ですが、先ほどちょっと観光になぜこだわったの

かということなんすけれども、地域再生という

と、私、五つぐらいのポイントがあるんだと思う

んです。というのは、私がしつこい観光、あるいは

教育、医療、建設、地場産業、この五つぐらい

のファクターをどういうふうに元気にするかとい

うことが地域再生の大きなポイントだと思うんで

す。

というのには、各地方都市、やはりいろいろな旅館、ホテル等とありますけれども、これが総じて地元の旅館業、ホテル業というのは余りぐあいがない。あるいは、教育ということでも、委員の草津市は極めてまれだと思うんです。大学がこれからどんどん来ていて、その大学で修学した方がそのまま草津市に住むといったよな環境になつてきているんですけども、高等学校とか、もう少しほかの大学でも見ますと、うまくいっていな

くて、生徒さんが集まらなくて、昔はその地域の有名な学校であつたといつても、高校にしても太学にしても廃れている。あるいは、医療というのは病院だと思うんですけれども、地方の病院も

それで、もう一つ忘れちゃいけないのは、実は私、委員のお元の草津市を訪ねたことがございまして、かなり、人口が京都の方からも流入していく、大学が立命館を初め三つ四つあるとい

うのは、公共事業にどうしても頼るような体制に地方の産業構造がなつちやつて、これも地方単位の五つの中でも、気のきいた人がいると町はよくなるんですけども、何とかしてくれ、何とかしてくれとい

う人ばかりのところは、やはり、歩いていると疲

弊している、全部をお任せできるような状態にも

上は、国としてその交付金を交付すべきがすべきでないかというような判断と、いうものはやはり残しておられます。しかし、原則として、計画の内容に対する国の事前関与というのもございませんし、先ほど和田委員の議論の中でございましたように、運用面で市町村の自主性をどう担保しているのかということをしっかりと確立すれば、創意工夫の競争というものが地域再生に全面的に役立つんだと私は思います。

これもせんでも御議論があつたんですが、では、その採択に当たつてどういう採択基準をとるのかということと、その採択基準をよりどうやってクリアにしていくのか、あるいは、これは定量的な判断になるんすけれども、費用対効果分析がどんなよなるものなのかとか、いろいろなアイデアが出てくる事業の熟度というか、どこまで成熟している事業なのかといったものをどう評価するかということがポイントだと思いますし、そのところは透明性、客觀性というのをしっかりと担保していくかなければならないと思つております。

結論から申しますと、ですから、最低限の関与はするけれども、あの部分はやはり創意工夫、知恵の出し比べというところに力点を置いていく。

それで、今ある路線、設備を有効に活用するという観点が極めて大事だというふうに思つていま

す。今回のまちづくり交付金の活用可能性、交通

機関のまちづくりのために、もしくは地域交通のた

めに、総合交通体系を確立することにむしろ回

ります。

○三日月委員

ぜひ草津に来ていただいて、じつ

くりとそのあたりの議論をしてみたいというふう

に思つてます。

地方には気のきいた人、たくさんいますので、

大いに権限も財源も地方に移譲していただいて、

地方が本当に自由にまちづくりができる環境を整

えていく必要があると思つてます。国の関与はやは

り大き過ぎますし、このままいくと、その決定過程において、残念ながらこれまで日本の中政をゆがめてしまつた談合や密室やあつせんや、もしかしたら口ききといつたものも、これはこの採択に当たつて起こるおそれもあるよう制度です

から、ぜひ、こういった計画の決定段階にあつては、国の中もしくは指導によつて、その変更さ

れた計画等々の徹底的な情報公開の必要性を強く

要請をしていきたいというふうに思つていてます。

若干各論に踏み込んでみたいと思うんですけども、まちづくりとか地域活性化という目標に

は、その地域の鉄道とかバスとか、いわゆる公共交通といったものが欠かせない要素になると思う

んです。別にJR出身だから言うわけではない

ですけれども、今回出される市町村の計画も、多

くは駅とか路線整備とか乗りかえ施設、アクセ

スの整備とか、こういった分野を多く含んでくる

ものと予想をされています。

それから、道路財源の話でございますが、ま

さに道路の財源というのは、まちづくりの骨格をつ

くるという意味でも非常に重要な役割を果たして

います。今回の三千三百三十億の中にも三百億、道

路の財源が入つております。

○三日月委員

恐らく、この計画作成段階にあつて、市町村はJRを初めとする多くの鉄道事業者



りました。つまり、大臣のイメージは、大都市だとか、しようしなりゾート地というのに限られているようなんですが、実は、それを伺いました。その後の竹歳局長のほかの質問に対する御答弁から推察すれば、このまちづくり交付金というのは、都市再生本部が、大都市優先であったそういう傾向を修正して、民間活力もなかなか活用しにくい地方都市の再生に重点を置くことが目的だ、局長の御答弁はそうだったと思うんですが、念のため、改めまして、本改正の目的というることについて大臣の御認識はどうかを伺いたいと思いま

す。

○石原国務大臣 各地域が、地元の方々の創意工夫と努力によって競争することによって町を活性化していくものに財政的な御支援をさせていただき、それにあわせて権限を移譲していく、これがポイントでございます。

○松崎哲委員 さらに同じく岩国委員の質問に対しまして、和泉都市再生本部長だと思いますが、都市再生事業の成功例として六本木ヒルズを挙げられたんですね。その理由としては、二千九百億円かけて二千六百万人、人が来ている、これは事務局長に対してじゃなくて、こういうような御答弁があつたんですね。本交付金も、事後評価、先ほどの三日月委員の質問の中にも局長の御

答弁ありましたけれども、事後評価ということがうたわれおりまして、大変重要なことになつてゐるわけです。また、事後評価の基準として、なるべく定量的にやりたい、こういう御答弁もあるわけでございますが、定量的というのは、先ほどお話をありましたような何万人ふえたとか、それから、白井市には四十六万人が五十何万人にふえたとか、そういう、わかりやすい反面、数が多くなればいいのかというような問題もあるんだと思うんですね。そうすると、例えば、岩国委員の質問にありましたけれども、人がふえて緑が減る、では、これはその地域にとつては本当にい

りました。

ことなのかどうか。

ですから、事後評価というのは、定量化するに

しても、慎重に考えていかなければいけないとい

うふうに思うんです。金曜日の御答弁の中で、大臣は、採択基準は事前に皆さんにお示しする、こ

ういう御答弁をいただいているわけですが、同じ

よ

うように事後評価の基準も、質問に対しては幾つか出ておりますけれども、やはり要綱のような形で事後評価の基準についても皆さんに、皆さんに」というのは我々委員会ということだと思いますが、示していただけるのかどうか、質問いたしました

い

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

施設は高齢者の施設なのか保育所なのか、そこに  
コミュニティースクールをやっていたとする、そ  
れは文教施設なのかとか、そういう、縦割りから  
いくとなかなか拾えないような施設がございま  
す。

それから、これもよく補助金について御批判がある点ですけれども、一定規模じゃないと補助金採択されないから、必要以上に大きなものをつくりてしまうというような話がございます。

本格的なものは各省厅にお願いするとしても、そういう、採択基準には満たないものだけれども地域にとってはこれが必要だというようなものは、ぜひ、こういう自由な、使い勝手のいいといふことを言っておりますので、この交付金で対象にしていければと考えております。

ならば、代がわりに起るまで、今度は子供たち  
が自由に使うまで、他人に貸して返つてこなくな  
つてしまつては困るから、それをあけたままにしておく。  
こういうような発想が実は空き店舗のオーナーの中にもあるわけだと思うのですね。  
そうしますと、じゃ、シャツタードが閉まつたままにして放置しておいてはいけないわけですか  
ら、市町村やNPOなんかが絡むことによつて何とかこれをあけてもらいたい。そのためには、そ  
ういう店舗を借り受け、それはテナントが、個人じやなくして市町村だとかNPOとかが借り受け  
て公益的施設に使つことができれば、シャツタードもあくし、まちづくりの中で公益的施設もふえる  
し、非常に住民の利便も増す方策だと思うんですね。

いことなので、ぜひそういうのにも使用できるとうに、実際に私がこの質問の前に地域の事情を詮明しましたように、とにかく閉まつたシャッターをあけるためにはいろいろなことが考えられて、それは例えば今言つたような、借りる、要するに買ひ取るのでではなくて。今までの補助金だとかいいう制度は、物をつくる、箱物をつくるとか、つくるためには買ひ取るわけですから、そういうもの非常に重点が置かれていた。

それが今度はまちづくり交付金に変わることによって、局長もおっしゃつているように使い勝手がいい、その使い勝手がいいというのが売り物なものですから、さらには、先ほど一定規模に満たないものでも対象となる、一定規模に満たないものなんだから、まさに駅前のそういうシャッターが閉まつてしまつた店舗などにはそういうやり方が

ただ、賃料という意味は、普通の契約というのではなく、二年とか三年というのが契約期間ですから、そういう意味では継続的とはいうものの、三年と二年とか区切られているものですから、社会実験ということであっても、そういうものが一地域でやつてみて有効であればまた次の施策を考え、ただくという意味でも、ぜひ社会実験として認めさせていただく施設があればいいなどというふうに考えております。

質問を続けますが、まちづくり交付金、非常に使い勝手がいいと先ほどからもさんざん話が出ていますが、市町村でちょっとと要望をいろいろ聞いていますと、今回のまちづくり交付金になると、調査費について、これはまず市町村の方で、自主的に、主体的に計画を立てて目標も設定していきことなので、それはまず計画ありきだる

これは後での質問にかかわりますので、ぜひ局長も記憶しておいていただきたいんです。

て、借りるなんだとこに本交付金が使えるのかどうかを質問させていただきたいと思います。  
○竹嶽政府参考人 結論から申し上げますと、それはできる、ぜひそういうこともやつていきた  
くと思います。  
NPOが直接買い取る場合もありますし、今のように借りるというような、いろいろな事情によつていろいろなパターンがあると思いますけれども、いずれにしろ、市町村がそれを応援するというときにはそれも国が後押しするというふうにしたいと思います。

非常に有効なんぢやないか、こう考えますので、ぜひ賃料などにも使えるような方向で御検討いただきたいと思いますが、御答弁いただければ。  
○竹歳政府参考人 お答えいたします。

我々が考えておりましたのは、既存の空き店舗を借りて中を改修する、そういう費用は市町村が補助する、それは応援しようと思いました。

賃料というのは運営費でございます。この交付金というのは三年から五年と申し上げて、そういう経常的な経費ということは、先日の御質問で、防犯のための警備員の経費はどうかという御

う。計画ありきだらうから調査費については出ないといふんだというような説明を受けている、あるいは心配をしている。

ところが、まちづくり総合支援事業ですか、この交付金が継続されるものがあるというふうに生じた御答弁がありましたが、そのまちづくり総合支援事業の中では調査費が出た事例もちらほらというようになってるというふうに聞いてるんですが、まず、また、よく交付金では調査費は本当に対象とならないのか。仮にならないとすれば、使い勝手がいい交付金のはずなのにかえって使い勝手が悪くなつて

相続だとか、そういう問題も絡んでるということが、地域の実情を聞いてみますとあるわけでございます。

というのは、自分がやっていたところが空き店舗になるんだから新たにテナントを入れようとする。今まで自分を使っていた、あいたからだれかに借りてもらおう、テナントが入ってしまう。そうなると、自分の子供が、例えば今は地方へ転勤で行つているのが帰ってきたときに使うことができなくなるというようなことを恐れて、どうせそれだったら、例えば高齢でお店を閉めたとした

〔高木(陽)〕委員長代理退席、委員長着席  
○松崎(哲)委員 結論からすれば借りられるということでありますからそれでよろしいと思うのですが、それとも、要するに、それは、市町村が借りる、N.P.O.にしても、市町村が支援しているN.P.O.が借りる場合の賃料だとか敷金だとかいうようなものにも交付金が使えるというふうに解釈してよろしいんでしょうか。

○竹嶽政府参考人 その点はまだ考えていませんので、よく考えておきたいと思います。

○松崎(哲)委員 使えるんだけれども借り賃に出るかどうかわからぬというのはちょっと解せない

質問に対して、社会実験としてはそういうことは考えられるという御答弁を申し上げましたけれども、同じような観点から、そういう経常的な、その後もずっとやるということについてはちょっと考える必要があるんじやないか。

社会実験ということならできると思いませんけれども、ずっとというのはなかなかすぐにはお答えできないなとاردえたわけです。

○松崎(哲)委員 もちろん、その施設を何かに利用するわけですから改修の工事等は必要だと思いつますので、そういうのに出していくだけるというのは非常に有効だと思います。

いるのではないかというふうに思うんですが、いかがでしようか。

○竹安政府参考人 御指摘のとおり、まちづくり支援事業のときには事業調査ということで計画の策定について支援をしておりましたが、今回まちづくり交付金に係る都市再生整備計画につきましては、計画の補助、補助という概念がないんですけれども、そういう助成はしないということにしています。

これはなぜこういうふうにしたかということですが、ざいますけれども、委員御指摘のとおり、計画づくりというのが非常に重要なわけで、その計画

というところに地域の知恵と工夫が結集してくると思います。ただ、この交付金というのは、地元で住民の方々も巻き込んでいろいろな計画をつくりて、それをもとに五年間でこれだけ交付金が欲しいというような話になるわけでございますから、やはり地元の取り組みということをまず、そこは自前でやつていただかざるを得ないんですねけれども、お願ひしたいと考えています。

ただ、確かにそういう最初の枠組みの計画については助成の対象にはならないんですねけれども、例えば、その計画の中に広場があつて、そのレイアウトのような詳細な計画をどうしようかとかNPOの活動をどう支援していくとか、そういう具体的の話になると、この交付金の対象にはなります。

それから、計画の策定については、個別には助成はないんですけども、国土交通省の直轄調査費というのをかなり拡大いたしまして、これは直轄調査ですから、助成と違つて一〇〇%全部国土交通省が持つというようなことで、本当に困つている方々については、そういう調査という形で応援もできるんじやないかと考えております。

○松崎(哲)委員 今の御答弁で大体仕組みもわかりましたし、実際必要な場合にはどうということを国土交通省の方がお考えいただいているかということもよくわかりました。

次に、先ほど三日月委員の、総合交通体系を考えていく必要があるんじやないかという質問の御答弁で、鉄道結節点になるよ、あるいは交通結節点となるようなところをまさに再生していくたいんだという局長の御答弁がございました。

私の選挙区、実は埼玉十区というところでございまして、関越自動車道が通つております、それに圏央道が交差しております、まさにそういう交通結節点になるインター、エンジも幾つもございます。さらには鉄道、JRもありますし、東武東上線というのがあります。その中で、分岐している、あるいはJRと東武の乗りかえ駅もあるというような、まさにまちづくりというのを考え

る場合に、駅、鉄道、こういうことが重要な要素になつてくる地域なんですか、そういう地域の事情を考えて、どういうふうにこの交付金をその地域にうまく現実に当てはめていくかということが重要な要素ということで考へておるわけでございます。

当然、駅があれば駅前広場があります。国土交通省のこのまちづくり交付金の説明資料には、駅前広場のイメージイラストが出ております。その絵にある施設はみんな交付金の対象になるというふうに考へてよろしいんですか。例えば、駐車場、自由通路、歩道橋、噴水、植栽、いろいろございますけれども、イメージイラストにあらゆるんですから、これは全部対象になるというふうに考へてよろしいでしようか。

○竹歳政府参考人 御指摘の、駐車場それから自由通路、歩道橋、噴水、こういうものについては幅広く対象になるということでございます。それで、駅舎でござりますけれども、これはもちろん公共団体経由の助成対象という意味で、除外されるものではないんですけども、国から鉄道事業者へ補助するという大きな制度がございまして、主としてそういう制度と連携する形で進めました。これは当然鉄道事業者に対する補助金ということで、どういうふうになつてあるかというと、ただ、他の補助の対象になるということでお答えいたしました。

○丸山政府参考人 お答えいたしました。これは当然鉄道事業者に対する補助金というと、どういうふうになつてあるか、お願いいたします。

○丸山政府参考人 お答えいたします。駅舎についての補助でございますけれども、私ども、鉄道駅改善事業というものを行つておりまして、特に、自由通路ですとか広場の整備、今、都市・整備局長からお話をありました。これは、たとえば、駅のバリアフリーの施設も含めて補助対象というふうにいたしております。

○松崎(哲)委員 駅舎は確かに鉄道事業者のものだといえども、なんですが、最近はどの地域でも橋上駅舎という

○松崎(哲)委員 そうしますと、まちづくり計画の中に橋上駅舎も含めて絵がかれている、計画ができるといつたときに、ほかの部分はまちづくり交付金から交付金をいただいて、橋上駅舎

○松崎(哲)委員 今のお答えは、計画の中に、当然、ここはスロープ、ここはエレベーターというようなことを計画に入れておいて、ただし、一期目の工事というか事業としてはそれが外れていても構わない、こういうように解釈させていただけます。

○丸山政府参考人 先ほど申し上げましたように、バリアフリー化を同時に進行する義務はございませんので、先生がおっしゃつたとおりでございま

ります。

○松崎(哲)委員 それで、今度は、橋上駅舎、自由通路、どちらの交付金、どちらの補助金を使うかということはまた別としまして、実際に橋上駅舎をつくるとかなり膨大な金額が必要になるということも承知しているんですけれども、一方、スロープだとエスカレーターだとエレベーターだと、バリアフリーの観点からいろいろな改善がなされておりますが、これは事業者に対して規制という形で行われているのか。

それから、新規に、まず北と南をつなぐ自由通路あるいは橋上駅舎化するときに、必ずそういうものが設置されなければいけないのかということについてお尋ねしたいと思います。

○丸山政府参考人 お答えいたします。

既存の駅舎を橋上化いたします場合に、エレベーターの設置ですとかバリアフリー化を同時に行うということが必ずしも義務づけられているわけではございません。

ただ、橋上化というような大規模な工事を行う場合には、なかなか機会というのがないものですから、そういう機会をとらえてバリアフリー化を進める方が望ましいというふうに考えております。

○松崎(哲)委員 今のお答えは、計画の中に、当

業と一体的に鉄道駅を改良する場合には、これはバリアフリーの施設も含めて補助対象といつたときに、ほかの部分はまちづくり交付金から交付金をいただいて、橋上駅舎

○丸山政府参考人 私ども、駅、まち一体改善事業と称しておりますので、都市市側の補助金と鉄道側の補助金を同時採択という形で一体的に整備いただきます。

今までのお話を伺つておりますて、このまちづくり交付金が、主体的に市町村がまず計画を立て、こういう仕組みがよくわかつてきたんですが、市町村にとつては、事業計画の期限三年から五年というようなことがあるというふうに説明をされていて、実は、この五年というは短いんではないかという指摘というか要望があるわけなんですが、これについていかがでございましようか。

○竹嶽政府参考人 今回のまちづくり交付金につきましては、スピーディーに、一定期間に一つの目標を達成しよう、こういうような意気込みでやっているわけでございまして、基本的に三年から五年ということを申し上げております。

また、先ほど申し上げましたように、まちづくり総合支援事業の平均事業期間は四・八年ということで、まあ五年というところがいいところじやないかななど思います。

ただ、もう少しじっくり取り組もうと考えられるところももちろんあるわけでございまして、それは一期、二期というような期間を区切った計画をつくれられて、一期で相当の成果が上がった、これは続けてやる価値があるとなるとまた二期に進

先ほどの鉄道の方の話、駅舎の話とも共通してなんですかけれども、一遍にやろうとすると市町村の方の財政の負担もなかなか大変なものですから、計画としては大きく、大きくといいますか書いておいて、それを段階的に実現していくという方針が市町村にとりましてもやりやすいんじやないかというふうに思いますので、そういう質問をさせていただいた次第でございます。

次に、駅等あるいは町を活性化させるために  
は、そういうハードの面だけではなくて、当然ソ  
フト、でき上がった施設をどのように運営してい  
くかというような部分も重要であるというふうに

認識されるわけですけれども、そういうノウハウを持つ人材が市町村にいるとは限らない、だから人材を外から求める、これは可能だと。例えばお祭りなどとイベントがあった、そういうもののプロデューサーみたいな人を委託するということも含まれていると考えてよろしいでしょうか。

○竹歳政府参考人 ソフトの事業として、そういうイベントとかシンボジウムとか社会実験とかいろいろ申し上げておりまして、そういう中でプロのイベントプロデューサーに仕事を一部お願いするということは当然あって、それを交付金の対象とするということでございます。

○松崎(哲)委員 基本的には継続的なものでないからという御答弁が先ほどありましたから、「一回委託してやつて、継続するようであればあと二回」ということだと思います。

それともう一つは、時間とか報酬とかいうようなものに何か制限があるのか。さらには、個人ではなくて団体や企業でもいいのかどうかについて御質問したいと思います。

○竹歳政府参考人 イベントというのは一回ごとにやつていくものですから、継続するものではないという意味とも重なります。

また、個人でなくとも、団体、企業、もちろん結構でございます。

○松崎(哲)委員 ありがとうございました。

今この制度は大変有効だと思うんですが、一方で、市町村の中に、例えば職員の中に有能な人材がいて、そういうことは自分でできるんだよといつた場合に、それは通常の業務じゃないとして、イベントのコーディネーターとかですから通常的な部分を事業経費として算入するということは可能であるか。多分、恐らくそれはノーリがないの業務でないわけですねけれども、そういう人件費的な部分を事業経費として算入するということは可能であるか。多分、恐らくそれはノーリがないかなというふうに想定はするんですが、いかがでしょうか。

○竹歳政府参考人 市町村の役場の中にもたくさん有能な方がいらっしゃって、そういうことを熱

心に取り組まれている方もいらっしゃいます。ただ、それは役場の方で人件費を払ってもらわなくちゃ困るわけでございまして、そういうようなな常的な経費はこの交付金の対象にはなりません。そこがまさに、地方交付税と違つて、こういう機動的な国の仕組みで財政支援をするという点にあると思います。

○ 松崎(哲)委員 例えば今の話ですけれども、休日に通常の業務とは全く違うことをやるのであれ

ば対象として含めていいような感じもいたしますけれども、これは質問ではなくて、感想を述べたいということに済ませたいと思います。

時間がございませんので、最後の質問になりますが、すけれども、十九日の自民党的委員の御質問の中には、まちづくり交付金は、中都市に対する包括的補助制度として、アメリカのCDBG、コミュニティ・ディベロブメント・ブロックグラントに比肩する制度だというような評価がございました。ただ、ブロックグラントですから包括的補助制度として、確かにまちづくり交付金というのをこういう考え方をとっているとは思うんですねが、CDBGというのは多額の予算を用いているにもかかわらず事後評価が困難だというような、アメリカでの評価が必ずしも肯定的にとらえられていない制度なんではないかというふうに思つてゐるんです。

私の今の発言の趣旨は、まちづくり交付金といふのはCDBGだとかいうようなものよりももういい制度だと思いますし、また、もつといい制度であらねばならない、こういうふうに思つておられますので、これについて御所見をいただければと思います。

だと思います。

ただ、アメリカの都市問題というのは、失業とか貧困とかスラムとか犯罪とか、日本の都市問題と局面が若干違うところがあるって、アメリカのこの仕組みは、低中間所得者層に対して、適切な住宅、快適な住環境を提供する、それから雇用機会をふやすとか、いろいろな目的を持つたものでございます。

一括交付金という意味では我々も同じような方向に行っていると思いますが、やはり日本は日本なりの問題に的確に対応できるような制度に育んでいきたい、このように考えております。

○松崎(哲)委員 私の今の発言の趣旨は、まちづくり交付金が要するに日本の新しい制度としていい交付金であってもらいたいと思いますし、そのために私も審議に参加している、こういうことですので、ぜひそういう目的、当初の地方都市再生という目的のために有効に活用されるような制度であつていただきたい。

さらには、自治体のこれから運用の面で、私どもが質問させていただいたようないろいろな趣旨をお酌み取りいただきまして、政省令、これからさらにつくられていくと思いますし、また基準等もつくられていくと思いますので、御検討いただきたいと申し上げて、私の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○岡本充功君

○岡本(充)委員 私、これまで行われてまいりました同僚議員の質問を踏まえながら、再度確認をしていく必要のある部分についてもう一度質問させていただく、そういう形になるかと思いますけれども、どうぞ、再確認、さらに細かな点について踏み込めれば踏み込んでいただきたいと思います。

これまで行われてまいりましたまちづくり総合支援事業の反省、結論ということは、これまで、同僚議員の質問に対しまして答弁があつたところでございます。

向に行つていると思いますが、やはり日本は日本なりの問題に的確に対応できるような制度に育てていきたい、このように考えております。

○松崎(哲)委員 私の今の発言の趣旨は、まちづくり交付金が要するに日本の新しい制度としていい交付金であつてもらいたいと思いますし、そのため私どもも審議に参加している。こういうことですので、ぜひそういう目的、当初の地方都市再生という目的のために有効に活用されるような制度であつていただきたい。

さらには、自治体のこれから運用の面で、私どもが質問させていただいたようないろいろな趣旨をお酌み取りいただきまして、政省令、これからさらにつくられていくと思いますし、また基準等もつくられていくと思いますので、御検討いただきたいと申し上げて、私の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。  
○赤羽委員長 岡本充功君。  
○岡本(充)委員 私、これまで行われてまいりました  
した同僚議員の質問を踏まえながら、再度確認をしていく必要のある部分についてもう一度質問させていただく、そういう形になるかと思いま  
すけれども、どうぞ、再確認、さらに細かな点について踏み込めれば踏み込んでいただきたいと  
思っております。  
これまで行われてまいりましたまちづくり総合  
支援事業の反省、総括ということは、これまで、  
同僚議員の質問に対しまして答弁があつたところ  
でございます。

四



す。

○岡本(充)委員 では、市町村の抗弁をする機会というのではないということでしょうか。

○竹歳政府参考人 運用になると思いますけれども、都道府県と市町村という公的な主体の関係でござります。それをオープンに協議をし、同意する、要請する、同意しないということでございまして、いざにしそういう中で、なぜこういうやりとりが行われているかということは双方の立場から明らかにされていく。

必要に応じて、市町村は、いろいろな形で自分の意見を述べる機会はたくさんあるのではないか

と思います。

○岡本(充)委員 対等な立場のオープンな自治体であればいいんですけども、これは確實に強弱があるわけでありまして、そいついた中で、市町村の方から都道府県の方にそいついた強い要請ができるのかどうか。今回、市町村の自主性を大きく尊重するせつかくのこういった法律案でございまして、せひそのいった部分について、明確な方針を明示していただきたいと思っております。

そして、次の質問に移らせていただきますが、

市町村の中では、実は今回のこの交付金の問題も、厳しい財政の状況下においては、いわゆる裏負担、交付金で交付されない部分のお金についての負担が大変重い、そういう中で、手が挙げたくても挙げられないという市町村もあるや聞いております。

そういう意味で、この補助率を上げる、いわゆる裏負担を、極端なことを言えば免除するといふところまでの何らかの思い切った政策、こういったものはとれないものでしょうか。

○竹歳政府参考人 このまづくり交付金は補助金ではございません。したがって、全国一律の補助率という概念はございません。

どうなるかといいますと、平均的に見れば四割

均でございまして、整備計画の内容によって、地

方単独の事業があえればおのずと減るしというよ

うなことでございますが、平均的に見れば約四割となっております。

そこで、財政が厳しい市町村については、補助金でいう、かさ上げのようなことをやつてはどうなので、いざにしそういう中で、なぜこういうやりとりが行われているかということは双方の立場から明らかにされていく。

必要に応じて、市町村は、いろいろな形で自分

の意見を述べる機会はたくさんあるのではないか

と思います。

○岡本(充)委員 対等な立場のオープンな自治体であればいいんですけども、これは強弱があるわけがありまして、そいついた中で、市町

村の方から都道府県の方にそいついた強い要請が

できるのかどうか。今回、市町村の自主性を大き

く尊重するせつかくのこういった法律案でござ

いまして、せひそのいった部分について、明確な

方針を明示していただきたいと思っております。

そして、次の質問に移らせていただきますが、

市町村の中では、実は今回のこの交付金の問題

も、厳しい財政の状況下においては、いわゆる裏

負担、交付金で交付されない部分のお金について

の負担が大変重い、そういう中で、手が挙げた

くても挙げられないという市町村もあるや聞いて

ております。

そういう意味で、この補助率を上げる、いわ

ゆる裏負担を、極端なことを言えば免除するとい

うところまでの何らかの思い切った政策、こう

いったものはとれないものでしょうか。

○竹歳政府参考人 このまづくり交付金は補助

金ではありません。したがって、全国一律の補

助率という概念はございません。

どうなるかといいますと、平均的に見れば四割

均でございまして、整備計画の内容によって、地

方単独の事業があえればおのずと減るしというよ

ど質問で指摘しておりました。実際に今年度新たに新規事業として手を挙げようと構えている、

となるんではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今の答え、ちょっとそれ違つて待っている市町村もあるとは思いますが、こう

かというお尋ねでございますが、実は市町村はど

うやりとりが行われているかということは双方の

立場から明らかにされていく。

必要に応じて、市町村は、いろいろな形で自分

の意見を述べる機会はたくさんあるのではないか

と思います。

○岡本(充)委員 対等な立場のオープンな自治体

であればいいんですけども、これは強弱があるわけあります。

○竹歳政府参考人 対等な立場のオープンな自治体

であればいいんですけども、これは強弱があるわけ

あります。

○岡本(充)委員 対等な立場のオープンな自治体

であればいいんですけども、これは強弱があるわけ

あります。

た場合に、私どもの今の市町村からの聞き取りによると、半分以上は新規の方々が使えるということになるんではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今の答え、ちょっとそれ違つて

いるんではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今はもう少し精査してみないとわからない面がございますけれども、今私が

把握しているところでは、千三百のうち、継続

していくというのは六百ぐらいで、残りは新規とい

うことと、先生から御指摘のは、その新規のう

ち、ことしの分が詰め込んでいくから十七年度の

新規は少なくなるんではないかという御趣旨だとすれば、それはそういうことになると思います。

○岡本(充)委員 今局長が最終的に認められた、

数値的にはまだ出せないんだ、計算されていない

んだと思いますけれども、来年度以降、やはり採

択の事業が少なくなっていくことは明白だ

と私も考えております。そういった意味で、おつ

とり構えている市町村には残念ながら今回の交付

金がもらえない。こういうことにならないように

処置を求めるところであります。

ちょっと時間の関係上、次へ参ります。

先ほどから質問しておりますけれども、他省庁

の関連事業との統合的な政策の必要性という意味

で、空き店舗の活用について一つだけちょっと伺

いたいと思います。

今回、経済産業省が本年度の予算の中で、商店

街等の中小商業活性化支援とすることで、大型空

き店舗の対策支援の費用を、三億五千万円でした

で、空き店舗の活用について一つだけちょっと伺

いたいと思います。

今回、経済産業省が本年度の予算の中で、商店

街等の中小商業活性化支援とすることで、大型空

き店舗の対策支援の費用を、三億五千万円でした

で、空き店舗の活用について一つだけちょっと伺

いたいと思います。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

○西村政府参考人 お答えいたします。

小型の空き店舗に対する支援の事業というの

は、経済産業省もしくは中小企業庁としてどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

た場合に、私どもの今の市町村からの聞き取りによると、半分以上は新規の方々が使えるということになるんではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今の答え、ちょっとそれ違つて

いるんではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今はもう少し精査してみないと

わからない面がございますけれども、今私が

把握しているところでは、千三百のうち、継続

していくというのは六百ぐらいで、残りは新規とい

うことと、先生から御指摘のは、その新規のう

ち、ことしの分が詰め込んでいくから十七年度の

新規は少くなるんではないかという御趣旨だと

すれば、それはそういうことになると思います。

○岡本(充)委員 今局長が最終的に認められた、

数値的にはまだ出せないんだ、計算されていない

んだと思いますけれども、来年度以降、やはり採

択の事業が少なくなっていくことは明白だ

と私も考えております。そういった意味で、おつ

とり構えている市町村には残念ながら今回の交付

金がもらえない。こういうことにならないよう

に処置を求めるところであります。

ちょっと時間の関係上、次へ参ります。

先ほどから質問しておりますけれども、他省庁

の関連事業との統合的な政策の必要性といふ意味

で、空き店舗の活用について一つだけちょっと伺

いたいと思います。

今回、経済産業省が本年度の予算の中で、商店

街等の中小商業活性化支援とすることで、大型空

き店舗の対策支援の費用を、三億五千万円でした

で、空き店舗の活用について一つだけちょっと伺

いたいと思います。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

○西村政府参考人 お答えいたします。

小型の空き店舗に対する支援の事業といふの

は、経済産業省もしくは中小企業庁としてどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

商店街の空き店舗を減らし、消費者にとってどのよ

うに考えていらっしゃるんでしょうか。

策を総合的に講じていくことが必要でございます。

す。

このため、経済産業省いたしましても、中小小売商業振興法及び中心市街地活性化法を車の両輪として取り組みを行つてはいるところでござります。

お尋ねの、商店街の空き店舗問題につきましては、空き店舗の後のテナントが埋まらない要因といたしまして、賃料が高まりましたしております。また、建物所有者が住居として使用している場合も多いため、地権者や建物所有者の理解と協力を得ることが重要であると認識いたしております。

また、地権者や建物所有者が、テナントとの建物管理や賃料に関する煩わしい交渉を嫌う場合も見えております。実際に、人口フレームという考え方方がこの都市計画運用指針の中で示されています。都市計画運用指針をひもときますと、この中で、「人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積をそのまま即地式」を基本とすべきである。こういうふうな指針が示されているんですが、これが、ある意味一

きましては、T.M.O等の公的機関が一たん賃借してテナントに転貸することが効果的であり、一部の地域では積極的な取り組みも行われております。これらを取り組みに見られますように、まずは、各地域におきまして、地権者、建物所有者の理解と協力を求める努力を行うことが重要であると認識しております。

また、空き店舗に対します直接的な対策といったことは、空き店舗を活用いたしましたチャレンジショップや託児所等のコミュニティー施設の整備に関しまして、改装費用及び賃借料等に対する補助を行いまして、各地の努力を後押ししているところでございます。

経済産業省いたしましては、空き店舗対策を含めまして、意欲のある商店街に対する総合的な支援を行っていく所存でございます。

○岡本(充)委員 ゼひ、先ほど国土交通省の方では賃料などは今回の交付金の対象になりにくい、社会的実験であればという前提でしたけれども、中小企業もしくはそういった店舗を営んでみえる方々への支援という意味も連携をして行つていただきたい。ハード面、ソフト面そして金融面でのあわせての総合的な支援をしっかりとお願い

しておきたいと思つております。

さて、今回の交付金を充てて行う都市再生整備

計画の対象地域以外で、都市計画法の中で今行われおり市街化調整区域、それから、その市街化調整区域から市街化への編入、この問題について少しだけ質問させていただきたいと思つております。

実際に今、人口フレームという考え方方がこの都市計画運用指針の中で示されています。都市計画運用指針をひもときますと、この中で、「人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積をそのまま即地式」を基本とすべきである。こういうふうな指

針が示されているんですが、これが、ある意味一つの壁になつて、現状、特に大都市ではない地方都市において、商業地を核とした土地利用、もしくは商業地を核とした地域の活性化策がなかなか難しい現状にあるようですね。

○赤羽委員長 質疑時間が終了しておりますので、端的に御答弁のほどよろしくお願ひいたします。

○竹嶺政府参考人 人口フレームは、昭和四十三年の都市計画法ができたとき以来、計画的なまちづくりのための手法として活用してきました。ただ、最近では、もう線引きをやめてもいいといふ

う法律改正もしましたし、市街化区域、市街化調整区域のそういう開発についてはかなり弾力的に取り組んでいるところだと思います。

個別についても、計画的な市街化に影響がなければ商業地とか工業地の開発を認めるというようなことも行われておりますので、そのケース、ケースで考えていく必要があるのではないかと考

えております。

○岡本(充)委員 ありがとうございました。

以上で終わります。

○赤羽委員長 穀田忠一君。

○穀田委員 きょうは、前半で、大臣と、都市再生をめぐる問題について議論したいと思います。大臣は先週の質疑で、都市再生のすぐれた見本のイメージとして鎌倉市などの例を挙げ、景観を阻害するようなものに対して建設を抑制する、こ

れは高さ制限もある、さらに、こういつたものを非常に着目しまして、大事だなと思ったものですから、こういう点で、まず私自身は、大臣がおつしやったイメージとして、都市再生というよりはまちづくりの印象だというふうに受けとめました。

そこで、二年前に制定された都市再生特別措置法などの趣旨説明を見ますと、政府の言う都市再生というのは、民間の資金やノウハウを活用することを前提として、民間の力が最大限に發揮できるようになります。だとすると、私は、都市再生とともにまちづくりのイメージというのは違うんじゃないかな、両者は相入れるのだろうかという思いをぬぐえないんですね。

そこで、大臣に、民間活力を活用するということと、都市再生またはまちづくりという問題についての基本的所見を少しお話しただければと思っているところです。

○石原国務大臣 都市再生というのは、きっと、日本にあります都市が、国際間が大変今距離が近づいておりますので、国際化、インターネット等による情報化あるいはそこに暮らす方々の高齢化による再生ということが、必ずしも十分に対応できなかつたために、都市機能の高度化や都市住民の居住環境の向上を目的として都市再生ということを基本的には位置づけています。

このように、この問題は、これまでの政策というものが必ずしも十分に対応できなかつたために、都市機能の高度化や都市住民の居住環境の向上を目的として都市再生ということを基本的には位置づけています。そこで、趣旨説明では、民間の資本やノウハウも、その一方の雄であるところのN.P.O法人や地域住民の皆様方の主体的な取り組みを支援するという目的意識をやはり的確に伝えていくことが私は必要なのではないかと思つております。

○穀田委員 基本趣旨は大体わかりました。ただ、実態はどうかという問題があるんですね。そこで、当時この都市再生特別措置法を議論したときに、趣旨説明では、民間の資本やノウハウ

民間活力があるところはやはり大都会なんでしょう、きっと。これまでの取り組みというものは、

ともすれば、民間活力が相対的に高い大都市、この大都市というのも、都市というのも非常にあいまいな概念で、人口何万以上とか言えばもう少しクリアにはなるんだと思うんですけども、そういうところになつていたと私も思います。

民間活力が相対的に乏しい地方都市でも、このまちづくり交付金を使って地域の再生、地方にも中核都市もありますから都市の再生というものが非常に着目しまして、大事だなと思ったもののが非常に着目しまして、大事だなと思ったものであります。それで、このまちづくり交付金は財政的に支援しよう、そういうものだと思うんです。

このようないまちづくりにおいては、民間活力で言われるところの企業だけではなくて、地元のN.P.Oの皆さんあるいは地域の住民の皆さんなど、これもある意味では企業以外も民間の活力な支援しよう、そういうものだと思うんです。

このまちづくり交付金は、何度も申しておりますように、財政支援措置なんですか? これは、これまでの支援が、どういう建物を、あるいははどういう河川を、どういう道路を、どちらかといえばハードに中心があつたものを、地域を活性化する、もちろんハードも大切ですけれども、計画を策定することや、さつきも社会実験では経常費を国費でやることもできるというようなソフトの施策も対象として、市町村だけではなくて、民間活力のもう一方の雄であるところのN.P.O法人や地域住民の皆様方の主体的な取り組みを支援するとの今回の財政支援措置の目的意識をやはり的確に伝えていくことが私は必要なのではないかと思つております。

○穀田委員 基本趣旨は大体わかりました。ただ、実態はどうかという問題があるんですね。そこで、当時この都市再生特別措置法を議論したときに、趣旨説明では、民間の資本やノウハウ

を都市再生に振り向けることが大事だ、さらには、民間の力が最大限發揮できるように事業手法の改善充実、民間の都市開発事業の陰路となつていいる規制の見直しを行う必要がある、割とこういう形で出しているんですね。

だから、私は、今大臣がおっしゃった民間活力とまちづくりという関係で見ますと、いわば、後半の方に述べた民間の活力と違つて前の方に述べた民間活力なんですけれども、それでいいますと、進むかというと、逆に町壊しの事例も随分あるんです。

が、結果として、今京都のど真ん中に、四十メートルを超えて、十二階建ての高層マンションが〇〇年から〇三年までに十九棟以上も建てられて、当時のバブル時期以上の事態が出ています。そこで金もうけの論理が優先をして、住民の暮らしの視点が欠けているということが私は特徴だと思うんです。そういう事態をまず見てほしいというのが一つなんですね。

それともう一つ、今大臣が、NPOを始めとした民間の活力というお話をありましたので、私もその

トの構築をしたりして、結果としては、中小企業庁などの商店街活性化のモデルとなつたぐらいやっています。

個々の商店主はまさに民間です。先ほど述べた大資本とは違つて、生活に密着し、暮らしの視点があると私は思つていています。だから、先ほど大臣がおつしやつたように、そういう意味でいうと、今こそ、私は民間活力といつた場合に、大資本じゃない、いわば地域のまちづくりに参加していくる住民参加の民間活力というのも本当に大事にする時期に来ているんじやないか、その点は割と同意見じやないかと思うんです。この辺を少しお聞かせ願えれば。

○石原国務大臣 ただいまの殿田委員のお話を聞く

も、企業が建てていますから、企業が規制緩和によって景観を壊す、あるいは町並みを壊すということに対しては、やはりその地域地域の特性、立地都といつても広いですから、商業地域で高いビルが建っているところは私は当然いいんだと思いますけれども、神社仏閣等々のすぐ横に高いものが建つとか、そういうものを、住民運動として町並みを壊さないというような動きがあることも知っていますし、そういうものは多としていかなければならぬんだと思っております。

景観が京都の魅力だなどとは御承知のとおりです。ユネスコは、実は平安京とその近郊を九四年十二月に世界文化遺産として登録しました。それは、単に社寺十七というだけじゃなくて、周りの東山、北山、西山という三山含めた全体として価値があるということを言つたわけですね。そういうのを守つてほしいというのを、これまたユネスコだけじゃなくて、日本国民全體が願つているものだと思います。

それで、西新道商店街では、商店王かよく苦労をされて、地域との共生、地域との協働、こういったものの柱に住民の暮らしに丸ごとかかるうじやないかということで、地域住民、消費者の安心の提供、さらには、地域住民の、消費者の目線に立った地域コミュニティー事業をベースに一歩活性化を推進し、先ほども同僚の議員からありましたように、空き店舗を、そういう形でみんなが憩う、集うところにしたり、それからファクスネット事業をやつたり、高齢者の給食サービス事業をやつたり、さらにはお年寄りの生活支援不

なビル等々が、一時期、お寺が拝観料を取るといふ形で高い階のホテルをつくることに反対したといふことがあります。それがいつまでございましたけれども、そういうことで地元の方々が自分たちの住む町並みを守つていこうという動きがあつて、ある程度守られてきたものもある意味では、規制緩和によつて高いものが建つということによつて、古くからの町並みをなくしつつあるということは事実だと思います。

その一方で、委員が御指摘になつてゐるような、地域住民やN P Oの方々が協力してまちづくりをやつていこう、やはり私たちの町を守つてい

やつていただきたいと思うんです。まちづくり交付金制度がそうした住民らのまちづくりを支援するものであるならば大いに結構なことだ、しかし、本当に住民主体のまちづくりを支援するものかどうか、そういう点では若干私は疑問を感じているということは述べておきたいと思います。

そこで、法案について一、二の点ただしておきたいんですが、今度の法案は、第十四条第二項開係で都市再生基本方針を書いています。この都市再生基本方針というのは、特措法に基づいて、都市の再生に関する施策の重点かつ計画的な推進を

図るため、都市再生の意義、目標、政府が重点的に実施すべき施策に関する基本的な方針等について、内閣総理大臣が作成し、閣議決定を経て定めるものであるとしています。つまり、まちづくり交付金というのはこの基本方針の枠内だということが根本にあると見ていいわけですね。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

先ほどからのお話で、まちづくりという言葉と都市再生というのは違和感があるということが基本におなりになるようございます。ただ、都市の再生の定義というのは二つございまして、都市機能の高度化と都市の居住環境の向上、こう二点あるわけです。

先ほど御指摘がありましたように、今までの都市再生特別措置法というのは、民間活力の活用、大都市中心だということで、これからやるうとしているまちづくりというのがちょっと違うんじゃないかというお話をございました。

そこで、今回はその点をはつきりするために、都市再生緊急整備地域における特別の措置」と書きまして、新しい仕組みは第五章で「都市再生整備計画に基づく特別の措置」こう書き分けております。

都市再生基本方針の中で都市再生整備計画がつくられ、まちづくり交付金も交付されるわけでございますけれども、何をこの都市再生基本方針に書くかと申しますと、今までお話し申し上げておるようには基本方針を書く。例えば、市町村の自主性の尊重でござりますとか少子高齢化とか地域社会のいろいろな地域の特性に適応したものにする、それから、地域資源を活用し創意工夫を最大限發揮する、民間との協働、地域の積極的参加を進める、既存ストックを活用する、得られる成果の重視というようなことで、今回のまちづくり交付金について、今まで御答弁申し上げましたようなことをきちつと内閣の方針として、まちづくりとして進めるなどを基本方針に書く、

このような段取りになつております。

○穀田委員 それは説明はそのとおりなんです。

問題は、私は、都市再生基本といいますか、そこが何が起こっているかという総括や、それを踏まえてやる話であるということを言いたいわけですか。

例えば、バブルの崩壊後、駅前再開発とか土地区画整理事業は、喧伝されるように、本当にこれは破綻したりとんざしたりする例が多くなつてゐるわけですね。国土交通省は、再開発事業や土地区画整理事業がどうなつてあるのか、その事態を把握しているだろうか、そして、中止または行き詰まっている事業はどのくらいあるのか、原因は何と見ているのか。ここが肝心かなめのところが私は大事だと思うんです。そこはいかがですか。

○竹蔵政府参考人 まず実態でございますが、組合による区画整理は全国で約千地区ございますけれども、そのうち、約一割強に当たる百三十三地区でいろいろな課題が生じております。

再開発については、全国で二百地区が都市計画決済済みでございます。そのうち事業中が百二十二地区で、その二割弱に当たる二十三地区で保留床処分上の課題が生じております。

休止した地区でございますが、平成十四年以降、土地区画整理事業は六地区、再開発は十七地区です。その原因是、やはり経済変動、バブルの崩壊というようなことが大きいわけでございまして、区画整理ですと、事業費の一部に充てる保留地の処分金、これが十分に売れない、再開発事業では保留床が十分に売れないというようなこと等がございまして、いろいろな必要な見直しを今やつてしているところでございます。

○穀田委員 今あつたのは、結構、皆さんには数字的におっしゃったが、もう一つは、地方自治体の計画に、先ほど言いました大手といいますか大資本が参加したり、事業の一歩を受け持つたりする場合の件です。

私は、ある茨城県の町の都市再生区画整理事業を行かなくなつて、計画を大幅に変更しています。現計画では組合員が六十七、変更した計画は十八名と約四分の一。施行面積も十・七ヘクタールから六・〇。それから保留地処分金も、現計画では十一億九千万円であったものが、それが変更後は五億八千万、これも半分だ。だから、計画変更後、膨大な公的資金を出す予定になつていて、国庫補助金が一億五千七百万円、さらに町の補助金が三億一千三百万、助成金が一億一千八百万。結局のところ、計画を大規模にしたために事業そのものが成り立たなくなつて、膨大な公的資金をつぎ込まざるを得なくなつた、こういうふうなことが起きているわけですね。だから、私は、こういう都市再生区画整理事業こそ全面的に見直すべきだと考へておるんです。

ところが、本法案は、都市再生整備計画の目標を達成するためには必要な事業として、公共公益施設整備事業、市街地再開発事業、それから防災街区整備事業、土地区画整理事業、さらには住宅施設の整備に関する事業なども挙げられていて、これらでは、さきに指摘した、破綻した都市再生事業を繰り返すことになりはしないか、この疑念があるわけです。そこを簡単に。

○竹蔵政府参考人 簡単に申し上げますと、いろいろな問題が生じておる区画整理、再開発は、やはり日本経済の全体の一部として、バブルが破裂して、まちづくりだけじゃなくていろいろなところで問題が起きたわけでございまして、その問題とまちづくり交付金事業とは全く別の話でござります。

○穀田委員 なぜこんなことを言つておるかといふと、地方自治体が、破綻した事業を焼き直して都市再生計画を作成してもまちづくり交付金を受けることがあり得るということなんですね。それを私は言いたいわけですよ。だから、そこを見たときに、それが従来のまちづくり協議会がやられていたものと、それと、インテリジェント・シティ構想だとかそういう形で進めていく大手資本のやり方とが違うときに起こる内容上の問題を私は言つておるんです。

第一類第十号 国土交通委員会議録第七号 平成十六年三月二十三日

それで、実はそれを見ますと、その集いのインテリジェント・シティ名簿なんかで見ますと、この推進協議会の鎌倉市深沢地域ＩＴ化まちづくり研究会、この名簿を見ますと、主査は東京瓦斯、委員には、東日本電信電話株式会社、NEC、三菱電機、飛島建設、清水建設、沖電気工業、日立製作所、これ全部名前を連ねているんですね。だから、結局のところ、こういうことが、今お話をあつたように、どういう計画かというところまで参画しているわけです。鎌倉市はオブザーバーとして研究会に参加しているにすぎなくて、したがって、これでは住民が望むまちづくりとは異質なものとなるざるを得ない、こういうことを私は指摘したいと思うんです。

この議論を通じて私は何が言いたかったかといふと、結局、住民のまちづくりという問題について、主体が、どこにこれをやるのか、また、計画の内容をどこに置くのかというものをしつかり見据えなくちやならぬ。

そういうものだつたらいいんだが、残念ながら、今までの民間活力という流れ、規制緩和といふ流れ、そして、それが地方都市に行かないからといって、実際は、公共事業的な公益的なものをしながら呼び起こしていくことが本当に活性化だとまちづくりになるかということを私は言いたいわけなんですね。しかも、実はそういうところまで大手の資本が加わってくるということが、私は異質なものと必ずなるだろうということを指摘しておきたいと思うんです。

最後に、私はなぜこの問題を言っているかといふと、都市再生整備計画というのは都市再生基本方針に基づくとされています。何度もこれは皆さんにお話ししていますように、先ほど大臣もお話をあつたように、やはり国際競争力を高める、それから、土地流動化を通じて不良債権の問題の解消に寄与するときとされているわけなんですね。結局、やはりここが柱にあるんですよ。

ですから、あちこちで破綻している再開発や区画整理事業の解決を図つたり、シャッター通りと困難にしてしまいます。

なった問題を住民主体で本当は解決すべきだといふ点がなかなか縁遠いものになるだろうということだけ指摘して、質問を終わります。

○赤羽委員長 これにて本案に対する質疑は終りました。

○赤羽委員長 これより討論に入ります。

○穀田委員 私は、日本共産党を代表し、反対討論を行います。

第一の反対理由は、バブル崩壊でとんざ、破綻した駅前再開発や土地区画整理事業を見直すことなく、都市再生という新たな名で開発事業を継続することによるからです。

バブル時に計画された再開発事業や土地区画整理事業の中で、地価の下落やキーテナントの撤退等により、行き詰まっている事業がふえていました。国庫補助金や市町村の補助金、助成金など、公的資金の投入によって事業を存続、継続せざるを得ない事態もふえており、今日的な見直しと解決こそ求められています。

しかし、本法案によつて、実質上破綻した事業が市町村の都市再生整備計画に位置づけられ、まちづくり交付金が投入され、住民生活の向上に役立たない開発事業が継続されることになります。

反対理由の第二は、市町村が作成する都市再生整備計画は、民間活力の導入などを目指した都市再生基本方針に基づくことを前提としています。

大企業やゼネコンのためのまちづくりとなる可能性があるからであります。

都市再生基本方針は、国際競争力を高め、土地の流動化を通じて不良債権の解消に寄与することを意義とし、京都などで進行している町壊しを促進した民間活力の導入を一つの中心に置いています。これでは、大企業の利益になることはあっても、住民が望む、住民を主体にしたまちづくりを

最後に、まちづくり交付金が、住民を主体としたまちづくりにこそ使われるよう求めて、私の反対討論を終ります。

○赤羽委員長 これにて討論は終局いたしました。

○赤羽委員長 これより採決に入ります。

○赤羽委員長 これより採決に入ります。

○赤羽委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○赤羽委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

最後に、まちづくり交付金が、住民を主体としたまちづくりにこそ使われるよう求めて、私の反対討論を終ります。

一 國土利用計画法に基づく土地利用基本計画計画については、まちづくりに関する多様な住民のニーズに対応したわかりやすい指標により目標等が示されるよう配慮すること。

二 都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画については、まちづくりに関する多様な住民のニーズに対応したわかりやすい指標により目標等が示されるよう配慮すること。

三 まちづくり交付金については、國の関与とともに、市町村の創意と工夫による都市再生の推進が可能となるよう、その運用に万全を期すこと。また、まちづくり交付金の採択に関する透明性を確保するとともに、まちづくり交付金を充てた事業等に係る評価を適切に行うための仕組みを構築し、評価結果を公表すること。

四 市町村による自主的な都市再生を推進するため、都市計画の決定等に係る権限及び道路整備に係る権限で市町村が希望するものについて、可能な限り移譲されるよう特段の配慮をすること。

五 全国の都市再生を推進するため、住民主体のまちづくりを支援する専門家、まちづくりＮＰＯ等の育成や外部から的人材活用に努めること。また、地方の中小都市における都市再生に資するため、独立行政法人都市再生機構は、市町村による都市再生整備計画の作成に積極的に協力するとともに、まちづくりに關するノウハウの提供等に努めること。

六 国民生活の質の向上と地域経済社会の活性化を図るために、全国の都市再生の取組に対する支援を積極的に行うこと。その際、地域の実情にあわせ、都市基盤の整備、市中心市街地における居住の推進や商業の振興、歴史的な街並みの保存、医療・福祉施設の整備、地域産業の振興等が総合的に推進できるよう特段

政府は、本法の施行に当たつては、次の諸点

(議案)



海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律

10

目次中「第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制(第十条 第十七条)  
第三章の二 船舶の海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等の検査等 第  
十七条の二—第十七条の二十」を「第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制(第十条—第十七条)」

に、「第四章の二 船舶及び海洋施設における油、有害液体物質等及び廃棄物の焼却の規制(第十九条の二の三—第十九条の十一)」を 第四章の三 船舶から排出ガスの放出の規制(第十九条の二—第十九条の三) 第四章の四 船舶の海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急

び廃棄物の燃却の規制(第十九条の二十六—第十九条の三十五)  
措置手引書等並びに大気汚染防止検査対象設備の検査等(第十九条の三十六—第十九条の五十四)

に改める。

第一条中「排出すること」の下に「船舶から  
大気中に排出ガスを放出すること」を加え、「海  
洋の汚染」を「海洋汚染等」に、「海洋環境の保  
全」を「海洋環境の保全等」に改める。  
第二条の見出し中「海洋の汚染」を「海洋汚染  
等」に改め、同条第一項中「何人も」の下に「船  
舶、海洋施設又は航空機からの」を、「排出」の  
下に「船舶からの排出ガスの放出」を加え、  
「海洋を汚染」を「海洋汚染等を」に改める。  
第三条第六号の次に次の二号を加える。  
第六の二 オゾン層破壊物質 オゾン層を破壊

舶から放出される排出ガスによる大気の汚染及びオゾン層の破壊をいう。

第三条に次の一号を加える。

十八 海洋環境の保全等 海洋環境の保全並びに船舶から放出される排出ガスによる大気の汚染及びオゾン層の破壊に係る環境の保全をいう。

六の三 排出ガス 船舶において発生する物質であつて大気を汚染するものとして政令で定めるもの及びオゾン層破壊物質をいう。

第三条第七号の次に次の二号を加える。

第三条第十五号の次に次の二号を加える。

燒却確認廢棄物燒却設備に改め、同条第一項中「焼却設備」を「要燒却確認廢棄物燒却設備」に、「第十九条の三第一項、第十九条の四第二項、第十九条の六及び第十九条の七第一項」を「第十九条の二十七第一項、第十九条の二十八第一項、第十九条の三十一及び第十九条の三十二第一項」に改め、同条第二項中「焼却設備に」を「要燒却確認廢棄物燒却設備に」に、「第十九条の三第一項前段」を「第十九条の二十七第一項前

要焼却確認廃棄物焼却設備に改め、同条第三項中「第十九条の三第一項又は第十九条の四第一項」を「第十九条の二十七第一項又は第十九条の二十八第一項」に改め、同条を第十九条の三十一とする。

第十九条の六中「焼却設備が第十九条の三第二項」を「要焼却確認廃棄物焼却設備が第十九条の二十七第二項」に、「焼却設備検査証」を「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」に、「焼却設備の」を「要焼却確認廃棄物焼却設備の」に改め、同条を第十九条の三十とする。

第十九条の五中「当該焼却設備」を「当該要焼却認定廃棄物焼却設備」に、「第十九条の三第二項」を「第十九条の二十七第二項」に、「焼却設備検査証」を「要焼却認定廃棄物焼却設備検査証」に改め、同条を第十九条の二十九とする。

「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」を  
第十九条の四第一項中「焼却設備検査証」を  
「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」に、「当該  
焼却設備」を「当該要焼却確認廃棄物焼却設備」  
に改め、同条第二項中「焼却設備」を「要焼却確  
認廃棄物焼却設備」に改め、同条を第十九条の  
二十八とする。

第十九条の三の前の見出しを削り、同条第一項中「前条第三項」を「前条第六項」に、「同条第七項第一号」を「同条第十項第一号」に、「焼却設備」を「要焼却確認廃棄物焼却設備」に、「当該焼却設備」を「当該要焼却確認廃棄物焼却設備」に、「焼却設備検査証」を「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」に、「焼却設備を」を「要焼却

「確認廃棄物焼却設備」を「当該焼却設備」に改め、同条第二項中「当該焼却設備」を「当該要焼却確認廃棄物焼却設備」に、「焼却設備検査証」を「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」に改め、同条第三項中「焼却設備検査証」を「要焼却確認廃棄物焼却設備検査証」に改め、同条第十九条の二十七とし、同条の前に見出しとして「(要焼却確認廃棄物焼却設備の検査等)」を付する。

ものとして政令で定める油、有害液体物質等又は廃棄物（以下この条及び次条において「油等」という。）を「油、有害液体物質等又は廃棄物（以下この条及び次条において「油等」という。）であつて、その焼却が海洋環境の保全等に著し

同じ。)を用いてこれを行わなければならぬ。ただし、次に掲げる焼却については、こ

の限りでない。

をいう。以下同じ。)を設置すべき船舶のうち、当該船舶からの油、有害液体物質又はふん尿等の排出があつた場合における海洋の汚染を最小限度にとどめるために国土交通大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ国土交通省

の三第三項に規定する船舶にあつては、その貨物船を含む。以下「海洋汚染防止設備等」という。)

二、海底及びその下における鉱物資源の掘採に従事している船舶において専ら当該活動に伴い発生する船舶発生油等の焼却

油濁防止緊急措置手引書又は有害液体汚染防止緊急措置手引書を備え置き、又は掲示すべき船舶(当該船舶に備え置き、又は掲示された油濁防止緊急措置手引

当該検査対象船舶に備え置き、又は  
掲示された海洋汚染防止緊急措置手  
引書等

一號中「船舶又は」を削り、同項第一号中「第十九条の四第一項」を「第二十一条の二十八第一項」に改め、同項を同条第十項とし、同条中第六項を第九項とし、第五項を第八項とし、同条第四項中「第二項」を「第五項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第三項を同条第六項とし、同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、「の油等」の

3 船舶所有者は、船舶に船舶発生油等焼却設備を設置したときは、当該船舶発生油等焼却設備の使用、整備その他当該船舶発生油等焼却設備の取扱いに当たり遵守すべき事項その他の国土交通省令で定める事項を記載した船舶発生油等焼却設備取扱手引書を作成し、これを船舶内に備え置かなければならぬ。

書、有害液体汚染防止緊急措置手引書又は海洋汚染防止緊急措置手引書等」という)が第七条の一二二項(第九条の四第九項において準用する場合を含む。次条において同じ。)に規定する技術上の基準に適合することについて、国土交通大臣の検査以外の方法により確実に確認することができると認められる船舶として国土交通省令で定める

2 船舶において、前項の政令で定める油等以外の油等であつて当該船舶において生ずる不要なもの（以下「船舶発生油等」という。）の焼却をしようとする者は、政令で定めるところにより、国土交通省令で定める技術上の基準に適合する船舶発生油等焼却設備（船舶発生油等の焼却の用に供される設備をいう。以下

の船舶発生油等焼却設備取扱引書に定められた事項を適確に実施することができる者に行わせなければならない。  
第十九条の二の三を第十九条の二十六とす  
る。  
第四章の二を第四章の三とし、同章の次に次の  
一章を加える。

汚染を最小限度にとどめるために国土交通大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ国土交通省令で定める船舶

船舶の海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等並びに大気汚染

## 防止検査対象設備の検査等

第十九条の三十六 次の表の上欄に掲げる船舶(以下「検査対象船舶」という。)の船舶所有者は、当該検査対象船舶を初めて航行の用に供しようとするときは、それぞれ同表の下欄に掲げる設備等について、国土交通大臣の行う定期検査を受けなければならない。次条第一項の海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶をその有効期間満了後も航行の用に供しようとするときも、同様とする。

| 検査対象船舶   | 設備等                              |
|--|----------------------------------|
| 海洋汚染防止設備 第五条第一項から第三項まで、第九条の三第一項又は第十条の二第一項に規定する設備 | 当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備(タンカー又は第九条 |

通省令で定めるものについては、国土交通大臣が別に定める期間)とする。ただし、その有効期間が満了する時ににおいて、国土交通省令で定める事由がある船舶については、国土交通大臣は、三月を限りその有効期間を延長することができる。

3 前項ただし書に規定する事務は、外国にあつては、日本の領事官が行う。

4 行政不服審査法に定めるもののほか、領事官の行う前項の事務に係る处分又はその不作為についての審査請求に関する必要な事項は、政令で定める。

5 第二項の規定にかかわらず、第十九条の四十六第二項に規定する検査対象船舶がその船級の登録を抹消されたときは、当該検査対象船舶に交付された海洋汚染等防止証書の有効期間は、その抹消の日に満了したものとみなす。

6 国土交通大臣は、海洋汚染等防止証書を交付する場合には、当該検査対象船舶の用途、航行する海域その他の事項に関し必要な条件を付し、これを当該海洋汚染等防止証書に記載することができる。

## (中間検査)

第十九条の三十八 海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該船舶等防護証書の有効期間中において国土交通省令で定める時期に、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等(ふん尿等排出防止設備を除く)及び大気汚染防止検査対象設備並びに当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等について国土交通大臣の行う中間検査を受けなければならない。

## (臨時検査)

第十九条の三十九 海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等又は大気汚染防止設備について国

土交通省令で定める改造又は修理を行うとき、当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等について国土交通省令で定める変更を行なうときは、その他の他国土交通省令で定めるときは、当該海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は当該海洋汚染防止緊急措置手引書等について国土交通大臣の行う臨時検査を受けなければならない。

(証書の効力の停止)  
第十九条の四十 国土交通大臣は、前二条の検査の結果、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は当該検査対象船舶に備え置き、若しくは掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等が技術基準に適合していないと認めるときは、技術基準に適合することとなつたと認めまるまでの間、当該海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は当該海洋汚染防止緊急措置手引書等に係る海洋汚染等防止証書の効力を停止するものとする。

(臨時海洋汚染等防止証書)  
第十九条の四十一 有効な海洋汚染等防止証書の交付を受けていない検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶を臨時に航行の用に供しようとするときは、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等及び大気汚染防止検査対象設備並びに当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等について国土交通大臣の行う検査を受けなければならない。

2 國土交通大臣は、前項の検査の結果、当該船舶等防護証書の有効期間の満了する日(臨時海洋汚染等防止証書の交付を受けた船舶にあつては、当該臨時海洋汚染等防止証書の有効期間の満了する日)までとする。  
3 國際海洋汚染等防止証書の有効期間は、海洋汚染等防止証書の有効期間の満了する日(臨時海洋汚染等防止証書の交付を受けた船舶にあつては、当該臨時海洋汚染等防止証書の有効期間の満了する日)までとする。  
4 第十九条の三十七第二項ただし書、第五項及び第六項並びに第十九条の四十の規定は、国際海洋汚染等防止証書について準用する。

## (検査対象船舶の航行)

第十九条の四十四 検査対象船舶は、有効な海

3 國土交通大臣は、前項の臨時海洋汚染等防止証書(以下「臨時海洋汚染等防止証書」という)を交付する場合には、当該検査対象船舶の航行する海域その他の事項に関する必要な条件を付し、これを当該臨時海洋汚染等防止証書に記載することができる。

## (海洋汚染等防止検査手帳)

第十九条の四十二 國土交通大臣は、第十九条の三十六、第十九条の三十八、第十九条の三十九又は前条第一項の検査(以下「法定検査」という)に関する事項を記録するため、最初の定期検査に合格した検査対象船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染等防止検査手帳を交付しなければならない。

## (国際海洋汚染等防止証書)

第十九条の四十三 國土交通大臣は、国際航海に從事する検査対象船舶の船舶所有者の申請により、第十九条の三十七第一項の国土交通省令で定める区分に従い、国際海洋汚染等防止証書を交付するものとする。

## (国際海洋汚染等防止証書)

第十九条の四十五 海洋汚染等防止証書、臨時海洋汚染等防止証書若しくは国際海洋汚染等防止証書又は海洋汚染等防止検査手帳の交付を受けた船舶所有者は、当該検査対象船舶内に、これらの証書又は手帳を備え置かなければならぬ。

## (海洋汚染等防止証書等の備置き)

第十九条の四十五 海洋汚染等防止証書、臨時海洋汚染等防止証書若しくは国際海洋汚染等防止証書又は海洋汚染等防止検査手帳の交付を受けた船舶所有者は、当該検査対象船舶内に、これらの証書又は手帳を備え置かなければならぬ。

## (船級協会の検査)

第十九条の四十六 國土交通大臣は、船級の登録に関する業務を行う者の申請により、その者を海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備についての検査を行う者として登録する。

## (船級協会の検査)

第十九条の四十六 國土交通大臣は、船級の登録に関する業務を行う者の申請により、その者を海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備についての検査を行う者として登録する。

## (船級協会の検査)

2 前項の規定による登録を受けた者(次項及び第五十一条の三第一項第六号において「船級協会」という)が海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備についての検査を行い、かつ、船級の登録をした検査対象船舶は、当該船級を有する間は、国土交通大臣が当該海洋汚染防止設備等、当該海洋汚染防止緊急措置手引書等及び当該大気汚染防止検査対象設備について法定検査を行い、技術基準に適合する

3 第十九条の十五第三項の規定は、第一項の規定が技術基準に適合すると認めるときは、当該船舶所有者に対し、第十九条の三十七第一項及び第六項並びに第十九条の四十の規定は、  
4 第十九条の三十七第二項ただし書、第五項及び第六項並びに第十九条の四十の規定は、  
(検査対象船舶の航行)

第十九条の十五第三項の規定は、第一項の規定が技術基準に適合すると認めたものとみなす。

登録並びに前項の船級協会及び検査について準用する。この場合において、同条第三項中「別表第一の一」とあるのは、「別表第二」と読み替えるものとする。

(再検査)

第十九条の四十七 法定検査の結果に不服がある者は、当該検査の結果に関する通知を受けた日の翌日から起算して三十日以内に、その理由を記載した文書を添えて国土交通大臣に再検査を申請することができる。

2 前項の再検査の結果に不服がある者は、その取消しの訴え提起することができる。

3 再検査を申請した者は、国土交通大臣の許可を受けた後でなければ関係部分の現状を変更してはならない。

4 法定検査の結果に不服がある者は、第一項及び第二項の規定によつてのみこれを争うことができる。

(技術基準適合命令等)

第十九条の四十八 国土交通大臣は、当該船舶に設置された海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は該船舶に備え置き、若しくは掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等が技術基準に適合しなくなつたと認めるときは、当該船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染等防止証書又は臨時海洋汚染等防止証書の返納、当該海洋汚染防止設備等又は大気汚染防止検査対象設備の改造又は修理、当該海洋汚染防止緊急措置手引書等の変更その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 國土交通大臣は、前項の規定に基づく命令を発したものもかかわらず、当該船舶の船舶所有者がその命令に従わない場合において、その航行を継続することが海洋環境の保全等に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、当該船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

3

国土交通大臣があらかじめ指定する国土交通省の職員は、前項に規定する場合において、海洋環境の保全等を図るため緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する国土交通大臣の権限を即時に行うことができる。

4 国土交通大臣は、第二項の規定による処分に係る船舶について、第一項に規定する事実がなくなつたと認めるときは、直ちに、その処分を取り消さなければならない。

(船舶安全法の準用)

第十九条の四十九 船舶安全法第六条第三項及び第四項、第六条ノ二から第六条ノ四まで、第九条第三項から第五項まで、第十一条、第二十九条ノ三第一項並びに第二十九条ノ四第一項の規定は、海洋汚染防止設備又は大気汚染防止検査対象設備(第十九条の七第一項及び第二項に規定する原動機を除く。以下この条において同じ。)の検査又は検定について準用する。この場合において、同法第六条第三項中「第一条第一項各号ニ掲タル事項ニ係ル」とあり、並びに同法第六条ノ二、第六条ノ三及び第六条ノ四第一項中「船舶又ハ第二条第一項各号ニ掲タル事項ニ係ル」とあるのは「海

洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第五条第一項乃至第三項、第九条の三第一項、第十条の二第一項、第十九条の二十一第二項、第十九条の二十四第一項又ハ第十九条の二十六第二項ニ規定スル」と、同法第六条第四項中「前三項」とあるのは「前項」と、「前条ノ検査特別検査ヲ除ク」及第一項ノ製造検査

九条の二十四第二項又ハ第十九条の二十六第二項ニ規定スル」と、同条中「第五条ノ検査」と特別検査ヲ除ク及前条ノ検査」とあり、及び同法第六条ノ四第一項中「第五条ノ検査(特別検査ヲ除ク)及第六条ノ検査」とあるのは「同法第十九条の四十二ニ規定スル法定検査及同法第十九条の四十九第一項ニ於テ準用スル第六条第三項ノ検査」と、同法第六条ノ三中「定期検査又ハ中間検査」とあるのは「同法第十九条の三十六又ハ第十九条の三十八ノ検査」と、「臨時検査」とあるのは「同法第十九条の三十九ノ検査」と読み替えるものとする。

2 船舶安全法第十二条第一項及び第二項の規定は、前項において準用する同法第六条ノ二又は第六条ノ三の規定による認定を受けた者について準用する。この場合において、同法第十二条第二項中「船舶ノ堪航性及人命ノ安全ニ関シ」とあるのは、「船舶ノ海洋汚染防止設備又ハ大気汚染防止検査対象設備ノ製造、改造若シクハ修理又ハ整備ニ関シ」と読み替えるものとする。

3 船舶安全法第三章第一節(第二十五条の六十三から第二十五条の六十六までを除く。)及び第二十九条ノ五第一項の規定は、第一項において準用する同法第六条ノ四第一項の登録、登録検定機関及び登録検定機関が行う検定について準用する。この場合において、同法第二十五条の四十七第一項第一号中「別表第一」とあるのは「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律別表第二」と、同条第二項

(前項ノ規定ニ依ル検査ニ合格シタル事項ニ限ル」とあるのは「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第十九条の四十二ニ規定スル」と、同法第六条ノ三中「第五条第一項第三号」とあるのは「同法第十九条の三十九」と、同法第六条ノ二中「第二条第一項ニ規定スル」とあるのは「同法第五条第四項、第九条の三第二項、第十条の二第一項、第十九条の二十一第二項、第十

(外国船舶に関する特例)

第十九条の五十 第十九条の三十六から第十九条の四十八までの規定は、外国船舶について適用しない。ただし、本邦の各港又は港のみを航行する外国船舶については、この限りでない。

(外国船舶の監督)

第十九条の五十一 国土交通大臣は、本邦の港又は沿岸の係留施設にある外国船舶(前条ただし書に規定するものを除く。次項及び第三項において「監督対象外外国船舶」という。)に設置された海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は当該船舶に備え置き、若しくは掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等が技術基準に適合していないと認めるときは、当該船舶の船長に対し、当該海洋汚染防止設備等又は大気汚染防止検査対象設備の改造又は修理、当該海洋汚染防止緊急措置手引書等の変更その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 国土交通大臣は、監督対象外国船舶の乗組員のうち油、有害液体物質、排出ガス又は船舶発生油等焼却設備の取扱いに関する作業を行ふものが、当該取扱いに關し遵守すべき事項のうち国土交通省令で定めるもの(以下この項において「特定遵守事項」という。)に関する必要な知識を有しないと認めるとき、その他特定遵守事項に従つて作業を行うことができないと認めるときは、当該船舶の船長に対し、当該乗組員に特定遵守事項に関する必要な知識を習得させることその他特定遵守事項に従つて作業を行わせ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。

3 国土交通大臣は、監督対象外国船舶に使用される燃料油が第十九条の二十一第一項本文の政令で定める基準に適合していないと認められるときは、当該船舶の船長に対し、同項本文の政令で定める基準に適合させ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。

4 第十九条の四十八第二項から第四項までの規定は、前三項の場合について準用する。この場合において、同条第二項中「船舶所有者が」とあるのは「船長が」と、「船舶所有者又は船長」とあるのは「船長」と、同条第四項中「第一項か一項」とあるのは「第十九条の五十一第一項から第三項まで」と読み替えるものとする。

(第一議定書締約国等の政府が発行する海洋汚染防止条約証書等)

第十九条の五十二 檢査対象船舶である日本船舶の船舶所有者又は船長は、第一議定書締約国(政府)から海洋汚染防止条約証書(第一議定書締約国(政府)が第一議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該船舶の海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等が第一議定書に定める基準に適合していることを証するものをいう。以下同じ。)の交付を受けようとする場合には、日本の領事官を通じて申請しなければならない。

2 檢査対象船舶である日本船舶の船舶所有者は船長は、第二議定書締約国(政府)から大気汚染防止条約証書(第二議定書締約国(政府)が第二議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該船舶の大気汚染防止検査対象設備が第二議定書に定める基準に適合していることを証するものをいう。以下同じ。)の交付を受けようとする場合には、日本(領事官を通じて申請しなければならない。

3 前二項の規定により交付を受けた海洋汚染防止条約証書及び大気汚染防止条約証書(以下「海洋汚染防止条約証書等」という。)は、第十九条の四十三第一項の規定により国土交通大臣が交付した国際海洋汚染等防止証書とみなす。

(第一議定書締約国等の船舶に対する証書の交付)

第十九条の五十三 國土交通大臣は、第一議定書締約国(政府)から当該第一議定書締約国(政府)が交付した國際海洋汚染等防止証書に規定する外

国船舶を除く。)について国際海洋汚染等防止証書(海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等に係るものに限る。以下この項において同じ。)に相当する証書を交付することの要請があつた場合には、当該船舶に設置されている海洋汚染防止設備等及び当該船舶に備え置き、又は掲示されている海洋汚染防止緊急措置手引書等について、第十九条の三十六の検査に相当する検査を行うものとし、その検査の結果、当該海洋汚染防止設備等及び当該海洋汚染防止緊急措置手引書等が技術基準に適合すると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、国際海洋汚染等防止証書に相当する証書を交付するものとする。

2 國土交通大臣は、第二議定書締約国(政府)から当該第二議定書締約国(船舶)(第十九条の五十ただし書に規定する外国船舶を除く。)に相当する証書を交付することの要請があつた場合には、当該船舶に設置されている大気汚染防止検査対象設備について、第十九条の三十六の検査に相当する検査を行つものとし、その検査の結果、当該船舶であつて、当該船舶の大気汚染防止検査対象設備が第二議定書に定める基準に適合していることを証するものをいう。(以下同じ。)の交付を受けようとする場合には、日本(領事官を通じて申請しなければならない。

3 前二項の規定により交付を受けた海洋汚染防止条約証書及び大気汚染防止条約証書(以下「海洋汚染防止条約証書等」という。)は、第十九条の四十三第一項の規定により国土交通大臣が交付した国際海洋汚染等防止証書とみなす。

(第一議定書締約国等の船舶に対する証書の交付)

第十九条の五十三 國土交通大臣は、第一議定書締約国(政府)から当該第一議定書締約国(政府)が交付した國際海洋汚染等防止証書に規定する外

第四章の次に次の二章を加える。

#### 第四章の二 船舶からの排出ガスの放出の規制

(窒素酸化物の放出量に係る放出基準)

第十九条の三 船舶に設置される原動機(窒素酸化物の放出量を低減させるための装置が備え付けられている場合にあつては、当該装置を含む。以下同じ。)から発生する窒素酸化物の放出量に係る放出基準は、放出海域並びに原動機の種類及び能力に応じて、政令で定めることとする。

#### (放出量確認)

第十九条の四 船舶に設置される原動機(その種類、出力、用途等が国土交通省令で定める基準に該当しないものを除く。以下同じ。)の製作を業とする者その他国土交通省令で定める者(以下「原動機製作者等」という。)は、当該原動機が船舶に設置される前に、当該原動機からの窒素酸化物の放出量が前条の放出基準に適合するものであることについて、国土交通大臣の行う確認を受けなければならない。

2 ただし、当該原動機が船舶に設置される前に当該確認を受けることが困難な事由として国土交通省令で定めるものに該当する場合には、この限りでない。

3 前項の規定は、次条の規定により原動機取扱手引書の承認を受けた後、その承認に係る原動機が船舶に設置される前に、当該原動機について窒素酸化物の放出量を増大させることがとなる改造その他の国土交通省令で定める改造を行つた場合について準用する。

2 前項の規定は、次条の規定により原動機取扱手引書の承認を受けた後、その承認に係る原動機が船舶に設置される前に、当該原動機について窒素酸化物の放出量を増大させることがとなる改造その他の国土交通省令で定める改造を行つた場合について準用する。

#### (原動機取扱手引書)

第十九条の五 前条第一項本文(同条第二項において準用する場合を含む。)の確認(以下「放量確認」という。)を受けた原動機製作者等は、当該原動機の仕様及び性能、当該原動機の設置、運転、整備その他当該原動機の取扱いに当たり遵守すべき事項、当該原動機に係る窒素酸化物の放出状況の確認方法その他の

国土交通省令で定める事項を記載した原動機取扱手引書を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならない。

#### (国際大気汚染防止原動機証書)

第十九条の六 國土交通大臣は、第十九条の四第一項本文(同条第二項において準用する場合を含む。)の規定により放量確認をし、かつ、前条の規定により同条の原動機取扱手引書(以下「原動機取扱手引書」という。)を承認したときは、当該原動機製作者等に対し、国際大気汚染防止原動機証書を交付しなければならない。

#### (原動機の設置)

第十九条の七 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する船舶所有者は、次項の規定による場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の八 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の九 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十一 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十二 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十三 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十四 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十五 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十六 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

#### (原動機設置対象船舶)

第十九条の十七 國土交通省令で定める船舶(以下「基準適合原動機設置対象船舶」という。)に原動機を設置する場合において、国土交通大臣の行う放量確認を受けることなく原動機を設置する場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書(以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。)の交付を受けた原動機を設置しなければならない。

技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

(国際大気汚染防止原動機証書等の備置き)

第十九条の八 船舶所有者は、基準適合原動機

設置対象船舶に原動機を設置したときは、当該基準適合原動機設置対象船舶内に、国際大

気汚染防止原動機証書(交付を受けている場合に限る)及び承認原動機取扱手引書を備え置かなければならない。

(原動機の運転)  
第十九条の九 基準適合原動機設置対象船舶に設置された原動機は、承認原動機取扱手引書に従い、かつ、国土交通省令で定める技術上の基準に適合するように運転しなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合には、この限りでない。

一 基準適合原動機設置対象船舶の安全を確保し、又は人命を救助するために必要な場合  
二 基準適合原動機設置対象船舶の損傷その他やむを得ない原因により窒素酸化物が放出された場合において、引き続き窒素酸化物の放出を防止するための可能な一切の措置をとつたとき。

(小型船舶検査機構の放出量確認等)  
第十九条の十 国土交通大臣は、小型船舶検査機構(以下「機構」という)に、総トン数が二十トン未満の基準適合原動機設置対象船舶に設置される原動機に係る放出量確認(第十九条の七第二項(同三条第三項において準用する場合を含む)に規定する放出量確認に相当する確認を含む)、第十九条の十五第一項及び第二項において同じ)、原動機取扱手引書の承認及び国際大気汚染防止原動機証書の交付に関する事務(以下「小型船舶用原動機放出量確認等事務」という)を行わせることができる。

2 國土交通大臣は、前項の規定により機構に小型船舶用原動機放出量確認等事務を行わせるときは、機構が小型船舶用原動機放出量確認等事務を行わせなければならない。

認等事務を開始する日及び小型船舶用原動機放出量確認等事務を行う事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

3 國土交通大臣は、第一項の規定により機構に小型船舶用原動機放出量確認等事務を行わせるときは、自ら小型船舶用原動機放出量確認等事務を行わないものとする。

4 機構が小型船舶用原動機放出量確認等事務を行なう場合における第十九条の四から第十九条の七まで、第十九条の十五第二項及び第十九条の十七第二項の規定の適用については、これらの規定中「国土交通大臣」とあるのは、「小型船舶検査機構」とする。

(小型船舶用原動機放出量確認等事務規程)  
第十九条の十一 機構は、小型船舶用原動機放出量確認等事務の開始前に、小型船舶用原動機放出量確認等事務に関する規程(以下「小型船舶用原動機放出量確認等事務規程」という)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更したときも、同様に命令若しくは処分若しくは小型船舶用原動機放出量確認等事務規程に違反する行為をしたとき、又は小型船舶用原動機放出量確認等事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、当該小型船舶用原動機放出量確認等業務員の解任を命ずることができない。

2 國土交通大臣は、前項の認可をした小型船舶用原動機放出量確認等事務規程が小型船舶用原動機放出量確認等事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その更すべきことを命ずることができる。

3 小型船舶用原動機放出量確認等事務規程を定めるべき事項は、国土交通省令で定める。  
(小型船舶用原動機放出量確認等業務員)  
第十九条の十二 機構は、小型船舶用原動機放出量確認等事務を行なう場合において、小型船舶用原動機からの窒素酸化物の放出量が第十九条の三の放出量基準に適合するものであることについて確認をし、原動機取扱手引書の承認を行い、及び国際大気汚染防止原動機証書に相当する書面を交付したときは、当該原動機に係る確認、承認された原動機取扱手引書及び交付された書面は、それぞれ国土交通大臣が行つた放出量確認承認をした原動機取扱手引書及び交付した国際大気汚染防止原動機証書とみなす。

2 小型船舶用原動機放出量確認等業務員は、放出量確認又はこれに準ずる業務に関する知識及び経験に関する国土交通省令で定める要件を備える者のうちから、選任しなければならない。

3 機構は、小型船舶用原動機放出量確認等業務員を選任したときは、その日から十五日以内に、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも、同様に命令若しくは処分若しくは小型船舶用原動機放出量確認等業務員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは小型船舶用原動機放出量確認等事務規程に違反する行為をしたとき、又は小型船舶用原動機放出量確認等事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、当該小型船舶用原動機放出量確認等業務員の解任を命ずることができない。

4 國土交通大臣は、小型船舶用原動機放出量確認等業務員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは小型船舶用原動機放出量確認等事務規程に違反する行為をしたとき、又は小型船舶用原動機放出量確認等事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、当該小型船舶用原動機放出量確認等業務員の解任を命ずることができない。

5 前項の規定による命令により小型船舶用原動機放出量確認等業務員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶用原動機放出量確認等業務員となることができない。

(小型船舶用原動機の放出量確認設備)  
第十九条の十三 機構は、小型船舶用原動機放出量確認等事務を行なう事務所ごとに、国土交通省令で定めるところにより、放出量確認設備を備え、かつ、これを維持しなければならない。

2 前項の規定による登録を受けた者(次項において「船級協会」という)が原動機からの窒素酸化物の放出量が第十九条の三の放出量基準に適合するものであることについて確認をし、原動機取扱手引書の承認を行い、及び国際大気汚染防止原動機証書に相当する書面を交付したときは、当該原動機に係る確認、承認された原動機取扱手引書及び交付された書面は、それぞれ国土交通大臣が行つた放出量確認承認をした原動機取扱手引書及び交付した国際大気汚染防止原動機証書とみなす。

3 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第三章第一節(第二十一条、第二十五条の四十六、第二十五条の五十七及び第二十五条の四十九第一項、第三項及び第四項、第二十五条の五十二、第二十五条の五十四並びに第二十五条の五十七及び第二十五条の五十八第二项第二号(第二十五条の三十第四項の規定の準用に係る部分に限る。並びに第二十五条の六十三から第二十五条の六十六までを除く。)の規定は、第一項の登録並びに前項の船級協

会並びに確認、承認及び交付について準用する。この場合において、同法第二十五条の四十七第一項第一号中「別表第一」とあるのは「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律別表第一の二」と、同条第二項第一号中「この法律又はこの法律に基づく命令」とあるのは「この法律若しくは海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律又はこれらの法律に基づく命令」と読み替えるものとする。

(外国船舶に設置される原動機に関する特例)

第十九条の十六 第十九条の三から前条まで(第十九条の七第四項及び第十九条の九を除く。)の規定は、外国船舶に設置される原動機については、適用しない。ただし、本邦の各港又は港のみを航行する外国船舶に設置される原動機については、この限りでない。

2 外国船舶に設置される原動機(前項ただし書に規定するものを除く。)に係る第十九条の七第四項及び第十九条の九の規定の適用については、第十九条の七第四項中「国土交通大臣の承認を受けた原動機取扱手引書(以下「承認原動機取扱手引書」という。)に従い、かつ、国土交通省令」とあり、及び第十九条の九中「承認原動機取扱手引書に従い、かつ、国土交通省令」とあるのは、「国土交通省令」とする。

(第一議定書締約国の政府が発行する原動機条約証書等)

第十九条の十七 基準適合原動機設置対象船舶である日本船舶に千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七八年の議定書によつて修正された同条約を改正する千九百九十七年の議定書(以下「第一議定書」という。)の締約国である外国(以下「第二議定書締約国」という。)において製造した原動機を設置しようとする者は、当該第二議定書締約国の政府から原動機取扱手引書に相当する図書の記載内容が第一議定書に照らし適正なものであることについての確

認及び原動機条約証書(第二議定書締約国の政府が第二議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該原動機が第二議定書に定める基準に適合していることを証するものとす)をいう。以下同じ。)の交付を受けようとする場合には、日本の領事官を通じて申請しなければならない。

2 前項の規定により確認を受けた図書及び交付を受けた原動機条約証書は、それぞれ第十九条の規定により国土交通大臣が承認をした原動機取扱手引書及び第十九条の六の規定により国土交通大臣が交付した国際大気汚染防止原動機証書とみなす。

(第二議定書締約国の船舶に設置される原動機に対する証書の交付)

第十九条の十八 國土交通大臣は、第二議定書締約国の政府から当該第二議定書締約国の船舶(第十九条の十六第一項ただし書に規定する外國船舶を除く。)に設置される原動機であつて本邦内において製造されるものについて国際大気汚染防止原動機証書に相当する証書を交付することの要請があつた場合において、当該原動機について放出量確認に相当する確認をし、かつ、原動機取扱手引書の承認をし、原動機取扱手引書の承認をしたときは、當該原動機を設置しようとする者に対し、国際大気汚染防止原動機証書に相当する証書を交付するものとする。

(国土交通省令への委任)

第十九条の十九 放出量確認(第十九条の七第二項(同条第三項において準用する場合を含む。)及び前条に規定する放出量確認に相当する確認を含む。以下の条において同じ。)及び原動機取扱手引書の承認の申請書の様式、国際大気汚染防止原動機証書の交付、再交付及び書換えその他の国際大気汚染防止原動機証書に相当するものとして国土交通省令において燃料油を搭載する場合にあつては、揮発油等の品質の確保等に関する法律(昭和五十一年法律第八十八号)第十七条の十一第二項の規定により交付された書面(外国において燃料油を搭載する場合にあつては、当該書面に相当するものとして国土交通省令

認及び原動機条約証書(第二議定書締約国の政府が第二議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該原動機が第二議定書に定める基準に適合していることを証するものとす)をいう。以下同じ。)の交付を受けようとする場合には、日本の領事官を通じて申請しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、燃料油供給證明書及び試料に關し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(揮發性物質放出規制港湾の指定)

第十九条の二十二 機構がした小型船舶用原動機に燃料油を使用するときは、政令で定める海域ごとに、硫黄分の濃度その他の品質が政令で定める基準に適合する燃料油を使用しなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合には、この限りでない。

一 船舶の安全を確保し、又は人命を救助するために必要な場合

2 船舶の損傷その他やむを得ない原因により政令で定める基準に適合しない燃料油を使用した場合において、引き続く当該燃料油の使用による硫黄酸化物の放出を防止するための可能な一切の措置をとつたとき。

2 前項本文の規定は、政令で定める海域において硫黄分の濃度その他の品質が政令で定める基準に適合する燃料油を使用する場合において、国土交通省令で定める技術上の基準に適合する硫黄酸化物放出低減装置(船舶から他の硫黄酸化物の放出量を低減させるための装置をいう。)を設置し、かつ、使用するとき、その他国土交通省令で定める技術的措置が講じられているときは、適用しない。

(燃料油供給證明書等)

第十九条の二十二 國土交通省令で定める船舶の船長(引かれ船等にあつては、船舶所有者)は、当該船舶に燃料油を搭載する場合においては、揮発油等の品質の確保等に関する法律(揮発油等の品質の確保等に関する法律(昭和五十一年法律第八十八号)第十七条の十一第二項の規定により交付された書面(外国において燃料油を搭載する場合にあつては、当該書面に相当するものとして国土交通省令

に關し必要な事項は、国土交通省令で定める。)により、揮發性物質放出規制港湾の名称及びその区域を公示しなければならない。

3 環境大臣は、船舶からの揮發性有機化合物質の放出の抑制を図るために必要があると認められたときは、国土交通大臣に対し、港湾を特定して、第一項の指定を求めることができる。

4 国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、揮發性物質放出規制港湾の名称及びその区域を公示しなければならない。

5 第二項及び第三項の規定は、外国の港湾を指定する場合には、適用しない。

6 前各項の規定は、第一項の規定による指定の変更又は廃止について準用する。

(揮發性物質放出防止設備等)

第十九条の二十四 船舶所有者は、揮發性物質

放出規制港湾において揮発性有機化合物質を放出する貨物の積込みが行われる場合には、当該船舶(その用途、総トン数、貨物の種類等の区分に応じ国土交通省令で定めるものに限る。以下「揮発性物質放出規制対象船舶」という。)に、揮発性有機化合物質の放出による大気の汚染を防止するための設備(以下「揮発性物質放出防止設備」という。)を設置しなければならない。

第四十四条中「廃有害液体物質等及び廃棄物の下に「並びに排出ガス」を加え、「排出され、海洋が汚染されること」を「排出又は放出されることによる海洋汚染等」に改め、「処理場所」の下に「並びに排出ガス処理施設（排出ガスの処理の用に供する設備の総体をいう。）」を加える。

3 2 前項の規定による揮発性物質放出防止設備の設置に関する技術上の基準は、国土交通省令で定める。

第四十八条第二項中「焼却」の下に、「排出が  
スの放出」を加え、同条第五項中「海洋汚染防止  
証書、条約証書、海洋施設発生廃棄物汚染防止  
規程、焼却設備」を「海洋施設発生廃棄物汚染防止  
規程、要焼却確認廃棄物焼却設備、大気汚染  
防止規程、要焼却確認廃棄物焼却設備、大気汚染  
防止設備、海洋汚染等防止証書、海洋  
汚染防止条約証書等」に改める。

第四十九条中「又は船舶発生廃棄物記録簿」を  
「、船舶発生廃棄物記録簿又は燃料油供給証明書、  
排出ガスの放出」に、「海洋の汚染」を「海洋汚染  
等」に改める。

第四十九条の二中「又は廃棄物の排出又は焼  
却」を「若しくは廃棄物の排出若しくは焼却又は  
排出ガスの放出」に、「海洋の汚染」を「海洋汚染  
等」に改める。

海洋汚染防止証書、海洋汚染防止検査手帳、国際海洋汚染防止証書若しくは焼却設備検査証」を「国際大気汚染防止原動機証書、要焼却確認書、廢棄物焼却設備検査証、海洋汚染等防止証書、臨時海洋汚染等防止証書、海洋汚染等防止検査手帳又は国際海洋汚染等防止証書」に改め、同号を同項第八号とし、同項第六号を削り、同項第五号中「国際海洋汚染防止証書」を「国際海洋汚染等防止証書」に改め、同号を同項第七号とし、同項第四号中「海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書」を「海洋汚染等防止証書又は臨時海洋汚染等防止証書」に改め、同号を同項第六号とし、同項第三号中「第十七条の十九」を「第十九条の五十三」に改め、同号を同項第五号とし、同項第二号の次に次の二号を加える。

締約国である外国の船舶から放出される排出ガスによる大気の汚染及びオゾン層の破壊に係る環境の保全」と、同条第三項中「前二項とあるのは第一項」とする。

第五十二条中「海洋の汚染」を「海洋汚染等」に改める。

三 放出量確認 第十九条の七第一項(同条第三項)において準用する場合を含む。)及び第十九条の十八に規定する放出量確認に相当する確認を含む。次項において同じ。)及び原動機取扱手引書の承認を受けようとする者

四 第十九条の二十七第一項又は第十九条の二十八第一項の検査を受けようとする者

四 第十九条の二十七第二項又は第十九条の二十八第一項の検査を受けようとする者第五十二条の三第二項中「納付は」の下に「機構に納める場合を除き」を、「登録」の下に「  
（以上略）」と記入する。

第五十一条の三第二項中「納付は」の下に「、機構に納める場合を除き」を、「登録」の下に「、放出量確認、承認」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項の規定により機構に納付された手数料は、機構の収入とする。

第五十二条の四の改定による第一項を加え  
（新規）

### (排他的經濟水域等における適用)

第五十一条の五 第二議定書締約国の船舶

又出立して、再び出立する。二度の火事の三日後及

放出される排出ガスによる大気の汚染及

## ゾン層の破壊に係る環境の保全について

## 他の溝水或及び大陸棚に關する法律（

但白絹酒方地乃び「隣格に間」の酒行の  
「三云其寫七十四号」の現三の通用二字

八年法律第七十四号)の規定の適用に付

は、同法第三条第一項中「次に掲げる事項

あるのは「非地」約隆斎水戻又は大塙朋こ

あるのは、技術的経済力増大に不隨機的

る千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書によつて修正された同条約を改正する千九百九十七年の議定書の締約国である外国の船舶から放出される排出ガスによる大気の汚染及びオゾン層の破壊に係る環境の保全並びに第四号に掲げる事項」と、同項第四号中「前三号に掲げる事項」とあるのは「排他的経済水域又は大陸棚における千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書によつて修正された同条約を改正する千九百九十七年の議定書の締約国である外国の船舶から放出される排出ガスによる大気の汚染及びオゾン層の破壊に係る環境の保全」と、同条第三項中「前二項」とあるのは「第一項」とする。

第五十二条中「海洋の汚染」を「海洋汚染等」に改める。

第五十四条の二第一項中「船級協会」の下に「(第十九条の十五第二項又は第十九条の四十六第二項に規定する船級協会をい。以下同じ。)」を加え、「第十七条の十二第二項」を「第九条の十五第二項の確認 原動機取扱手引書の承認若しくは書面の交付又は第十九条の四十六第二項」に改める。

第五十四条の五中「第十七条の十二第三項、第十七条の十五第三項」を「第十九条の十五第三項(第十九条の四十六第三項において準用する場合を含む。) 第十九条の四十九第三項に改める。

第五十五条第一項中「一に」を「いずれかに」に改め、第八号を第十一号とし、第七号を第十号とし、第六号を第九号とし、同項第五号中「第十九条の二の三第一項又は第二項」を「第十九条の二十六第一項、第二項又は第五項」に改め、同号を同項第八号とし、同項第四号の次に次の三号を加える。

五 第十九条の七第一項の規定に違反して船舶に設置された原動機若しくは同条第二項







第一條の規定による改正後の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「新海洋汚染等防止法」という。)第十九条の四第一項の原動機が新海洋汚染等防止法第十九条の三の放出基準に相当する基準(以下「相当放出基準」という。)に適合するものであることについて新海洋汚染等防止法第十九条の四第一項の確認に相当する確認(以下「相当確認」という。)をし、かつ、新海洋汚染等防止法第十九条の五の原動機取扱手引書に相当する図書(以下「相当手引書」という。)の承認を行うことができる。

2 國土交通大臣は、相当確認をし、かつ、相当手引書を承認したときは、当該原動機に係る相当確認を受けた者に対し、新海洋汚染等防止法第十九条の六の国際大気汚染防止原動機証書に相当する証書(以下「相当原動機証書」という。)を交付しなければならない。

3 國土交通大臣が相当確認をし、相当手引書の承認を行い、及び相当原動機証書を交付したときは、当該原動機に係る相当確認、承認された相当手引書及び交付された相当原動機証書は、施行日までの間に國土交通省令で定める事由が生じたときを除き、施行日以後は、それぞれ国土交通大臣が行つた放出量確認、承認をした原動機取扱手引書及び交付した国際大気汚染防止原動機証書とみなす。

4 次の各号のいずれかに掲げる者(国及び独立行政法人(独立行政法人通則法(平成十一年法律第二百三号)第二条第一項に規定する独立行政法人であつて、当該独立行政法人の業務の内容その他の事情を勘案して政令で定めるものに限りる。)を除く。)は、実費を勘案して國土交通省令で定める額の手数料を國に納付しなければならない。

一 國土交通大臣の行う相当確認及び相当手引書の承認を受けようとする者

二 相当原動機証書の再交付又は書換えを受けようとする者

5 前項の手数料の納付は、収入印紙をもつてしなければならない。ただし、行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律(平成十四年法律第二百五十一号)第三条第一項の規定により同項に規定する電子情報処理組織を使用して相当確認及び承認又は再交付若しくは書換えて係る申請をする場合には、国土交通省令で定めるところにより、現金をもつてすることができる。

6 偽りその他不正の行為により国土交通大臣から相当原動機証書の交付を受けた者は、百万円以下の罰金に処する。

7 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、同一項の罰金刑を科する。

第三条 國土交通大臣は、施行日前においても、小型船舶検査機構(以下「機構」という。)に、総トン数が二十トン未満の船舶であつて國土交通省令で定めるものに設置される原動機に係る相当確認、相当手引書の承認及び相当原動機証書の交付に関する事務(以下「小型船舶用原動機相当確認等事務」という。)を行わせることができるものとし、

2 國土交通大臣は、前項の規定により機構に小型船舶用原動機相当確認等事務を行わせるとときは、機構が小型船舶用原動機相当確認等事務を開始する日及び小型船舶用原動機相当確認等事務を行う事務所の所在地を官報で公示しなければならないものとする。

3 國土交通大臣は、第一項の規定により機構に小型船舶用原動機相当確認等事務を行わせるとときは、自ら小型船舶用原動機相当確認等事務を行わないものとする。

4 機構は、小型船舶用原動機相当確認等事務の開始前に、小型船舶用原動機相当確認等事務に関する規程(以下「小型船舶用原動機相当確認等事務規程」という。)を定め、國土交通大臣の認

5 国土交通大臣は、前項の認可をした小型船舶用原動機相当確認等事務規程が小型船舶用原動機相当確認等事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その小型船舶用原動機相当確認等事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

6 小型船舶用原動機相当確認等事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

7 機構は、小型船舶用原動機相当確認等事務を行ふ場合において、小型船舶用原動機からの窒素酸化物の放出量が相当放出基準に適合するかどうかの判定に関する業務及び相当手引書の承認に関する業務については、小型船舶用原動機相当確認等業務員に行わせなければならぬ。

8 小型船舶用原動機相当確認等業務員は、相当確認又はこれに準ずる業務に関する知識及び経験に関する国土交通省令で定める要件を備える者のうちから、選任しなければならない。

9 機構は、小型船舶用原動機相当確認等業務員を選任したときは、その日から十五日以内に、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも、同様とする。

10 國土交通大臣は、小型船舶用原動機相当確認等業務員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは处分若しくは小型船舶用原動機相当確認等事務規程に違反する行為をしたとき、又は小型船舶用原動機相当確認等事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、当該小型船舶用原動機相当確認等業務員の解任を命ずることができる。

11 前項の規定による命令により小型船舶用原動機相当確認等業務員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶用原動機相当確認等業務員又は新海洋汚染等防止法第十九条の十二第一項の小型船舶用原動機放出量確認等業務員となることができない。

12 機構は、小型船舶用原動機相当確認等事務を行ふ事務所ごとに、国土交通省令で定めるところにより、相当確認設備を備え、かつ、これを維持しなければならない。

13 機構が小型船舶用原動機相当確認等事務を行う場合における前条(第五項から第七項までを除く。)の規定の適用については、同条第一項から第四項までの規定中「国土交通大臣」とあるのは「小型船舶検査機構」と、同条第四項中「国に納付」とあるのは「小型船舶検査機構に納付」とし、この場合における同項の規定により機構に納付された手数料は、機構の収入とする。

14 國土交通大臣は、第三項の規定にかかわらず、機構が天災その他の事由により小型船舶用原動機相当確認等事務の全部又は一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、当該小型船舶用原動機相当確認等事務の全部又は一部を自ら行うものとす。

15 國土交通大臣は、前項の規定により小型船舶用原動機相当確認等事務の全部若しくは一部を自ら行うこととし、又は同項の規定により自ら行つていい小型船舶用原動機相当確認等事務を行わないこととするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

16 國土交通大臣が第十四項の規定により小型船舶用原動機相当確認等事務の全部又は一部を自ら行う場合における小型船舶用原動機相当確認等事務の引継ぎその他の必要な事項については、国土交通省令で定める。

17 偽りその他不正の行為により機構から相当原動機証書の交付を受けた者は、百万円以下の罰金に処する。

18 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、同項の罰金刑を科する。

19 第四項の規定により国土交通大臣の認可を受

けなければならない場合において、その認可を受けなかつたときは、その違反行為をした機関の役員は、二十万円以下の過料に処する。

第四条 機構がした小型船舶用原動機相当確認等事務に係る処分又はその不作為については、国土交通大臣に対し行政不服審査法昭和三十七年法律第百六十号による審査請求をすることができる。

第五条 機構は、施行日前においても、船舶安全法昭和八年法律第十一号)第二十五条の二十七に規定する業務のほか、小型船舶用原動機相当確認等事務及びこれに附帯する業務を行うことができる。

2 前項の規定により小型船舶用原動機相当確認等事務が行われる場合には、船舶安全法第二十五条の二十第二項中「この法律若しくは小型船舶登録法」とあるのは「この法律、小型船舶登録法若しくは海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律」と、「規程若しくは小型船舶登録法」とあるのは「規程、小型船舶登録法」と、「登録測度事務規程」とあるのは「登録測度事務規程若しくは海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律附則第三条第四項に規定する小型船舶用原動機相当確認等事務規程」と、第二十五条の三十及び第二十五条の四十第一項中「又は小型船舶登録法」とあるのは「及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律又はこれらの法律に基づく命令」と読み替えるものとする。

4 日本の船級協会の役員又は職員が、第二項の相当確認、相当手引書の承認又は書面の交付に關して、賄賂を收受し、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたときは、一年以上十年以下の懲役に処する。

5 前項の場合において、犯人が收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

第六条 国土交通大臣は、船級の登録に関する業務を行つ者との申請により、施行日前においても、その者を附則第三条第一項の国土交通省令で定める船舶に設置される原動機に係る相当確認、相当手引書の承認及び相当原動機証書の交付に関する事務(以下「相当確認等事務」とい

う。)を行つ者として登録することができる。

2 前項の規定による登録を受けた者(以下この条において「船級協会」という。)が相当確認をし、相当手引書の承認を行い、及び相当原動機証書に相当する書面を交付したときは、当該原動機に係る相当確認、承認された相当手引書及び交付された書面は、施行日までの間に国土交通省令で定める事由が生じたときを除き、施行日以後は、それぞれ国土交通大臣が行つた放出量確認、承認をした原動機取扱手引書及び交付した国際大気汚染防止原動機証書とみなす。

3 船舶安全法第三章第一節(第二十五条の四十六、第二十五条の四十九第一項、第三項及び第四項、第二十五条の五十二、第二十五条の五十四及び第二十五条の五十七及び第二十五条の五十八第二項第二号(第二十五条の三十第四項の規定の準用に係る部分に限る。)並びに第二十

5 条の六十三から第二十五条の六十六までを除く。)の規定は、第一項の登録並びに前項の船舶協会並びに相当確認、承認及び交付について準用する。この場合において、同法第二十五条の四十七第一項第一号中「別表第一に掲げる機械器具その他の設備」とあるのは「ガス分析装置

9 偽りその他不正の行為により船級協会から相当原動機証書に相当する書面の交付を受けた者は、百万円以下の罰金に処する。

10 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の六十の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をした船級協会(外国にある事務所において業務を行う者を除く。)の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

11 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の六十第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、三十万円以下の罰金に処する。

12 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用者その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第九項又は前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に對して、各項の罰金刑を科する。

13 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の五十三第一項の規定に違反して財務諸表等を備えて置かず、財務諸表等に記載すべき事項を記載せず、若しくは虚偽の記載をし、又は正当な理由がないのに第三項において準用する船舶安全法第二十五条の五十三第二項各号の規定による請求を拒んだ者(外国にある事務所において業務を行つ者を除く。)は、二十万円以下の過料に処する。

14 船級協会は、施行日において、新海洋汚染等防止法第十九条の十五第一項に規定する登録を受けたものとみなす。

くは約束をした者は、三年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

7 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

8 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の五十八第一項の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした船級協会の役員又は職員は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

9 偽りその他不正の行為により船級協会から相当原動機証書に相当する書面の交付を受けた者は、百万円以下の罰金に処する。

10 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の六十の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をした船級協会(外国にある事務所において業務を行う者を除く。)の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

11 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の六十第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、三十万円以下の罰金に処する。

12 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用者その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第九項又は前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に對して、各項の罰金刑を科する。

13 第三項において準用する船舶安全法第二十五条の五十三第一項の規定に違反して財務諸表等を備えて置かず、財務諸表等に記載すべき事項を記載せず、若しくは虚偽の記載をし、又は正当な理由がないのに第三項において準用する船舶安全法第二十五条の五十三第二項各号の規定による請求を拒んだ者(外国にある事務所において業務を行つ者を除く。)は、二十万円以下の過料に処する。

14 船級協会は、施行日において、新海洋汚染等防止法第十九条の十五第一項に規定する登録を受けたものとみなす。

第七条 新海洋汚染等防止法第十九条の三から第十九条の九までの規定は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日前に建造され又は建造に着手された船舶に設置された原動機であつて当該各号に定める日前に製造されたものについては、適用しない。ただし、当該原動機につき当該各号に定める日以後に国土交通省令で定める改造を行つたときは、この限りでない。

1 一 國際航海に從事する船舶 平成十二年一月一日

2 二 前号に掲げる船舶以外の船舶 第二議定書が効力を生ずる日

3 第八条 新海洋汚染等防止法第十九条の二十二第一項の規定は、施行日前に船舶に搭載された燃料油については、適用しない。

4 第九条 新海洋汚染等防止法第十九条の二十五の規定は、この法律の施行の際現に船舶に使用されている材料又は設置されている設備及び平成三十二年一月一日以前において政令で定める日前に船舶に使用されている政令で定めるオゾン層破壊物質(以下この項において「特定オゾン層破壊物質」という。)を含む材料又は同日前に船舶に設置されている特定オゾン層破壊物質を含む設備については、適用しない。

5 第十条 新海洋汚染等防止法第十九条の二のオゾン層破壊物質であつても、これをみだりに放出してはならない。

6 第三項の規定に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。

7 第十一条 新海洋汚染等防止法第十九条の二十六第二項本文の規定は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日前に船舶に設













準用する新法第十七条第一項に規定する書面とみなす。

3 一般船舶保障証明書の様式並びに交付及び再

交付その他一般船舶保障証明書に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

4 一般船舶保障証明書の交付又は再交付を申請しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、手数料を納付しなければならない。

5 偽りその他不正の手段により一般船舶保障証明書の交付又は再交付を受けた者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。  
(罰則に関する経過措置)

第六条 施行日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)

第六条 附則第二条から前条までに定めるものほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置は、政令で定める。

(地方税法等の一部改正)

第七条 次に掲げる法律の規定中「油濁損害賠償保障法」を「船舶油濁損害賠償保障法」に改め

一 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第十四条の十三第一項第四号

二 国税徵收法(昭和三十四年法律第百四十七号)第十九条第一項第四号

三 民事訴訟費用等に関する法律(昭和四十六年法律第四十号)別表第一一七の項

四 破産法(平成十六年法律第二十一年法律第五号)第十五条

理由

(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正)

第八条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第二百三十六号)の一部を次のように改正する。

第四十一条第五項中「油濁損害賠償保障法」を「船舶油濁損害賠償保障法」に、「油濁損害の」を「タンカー油濁損害の」に改める。

第四十二条の二十七第二項第一号中「油濁損

害賠償保障法」を「船舶油濁損害賠償保障法」に改める。

(調整規定)

第九条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律(平成十六年法律第二十号)の施行の日が施行日前となる場合における前条の規定の適用については、同条(見出しを含む。)中「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」とあるのは、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」とする。

(船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部改正)

第十条 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第九十四号)の一部を次のように改正する。

(船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部改正)

第十二条 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第九十四号)の一部を次のように改正する。

(船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部改正)

第十三条 「油濁損害賠償保障法」を「船舶油濁損害賠償保障法」に改める。

(第四十八条第二項中「油濁損害賠償保障法」を「船舶油濁損害賠償保障法」に、「油濁損害に」を「タンカー油濁損害に」に改める。

(国土交通省設置法の一部改正)

第十四条 國土交通省設置法(平成十一年法律第一百号)の一部を次のように改正する。

第十五条 國土交通省設置法(平成十一年法律第四百八十八号中「油濁損害賠償保障契約及び」を「タンカー油濁損害賠償保障契約及び一般船舶油濁損害賠償等保障契約並びに」に改める。

千九百九十二年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の二千三年の議定書の実施に伴い、追加基金に対する被害者の補償請求権等を定めるとともに、一般船舶に係る油濁損害等の被害者の保護を図るため一般船舶に対し一般船舶油濁損害等に係る保障契約の締結を義務付ける等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。





平成十六年四月一日印刷

平成十六年四月一日發行

衆議院事務局

印刷者

国立印刷局

D