

(第一類 第十号)

第一百五十九回国会
衆議院

国交通委員会議録 第八号

(一九四)

平成十六年三月三十一日(水曜日)
午前十時五分開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君

理事 橋 康太郎君

理事 大谷 信盛君

理事 玉置 一弥君

理事 岩崎 忠夫君

理事 江渡 聰徳君

理事 河本 三郎君

島村 宜伸君

高木 犀君

中野 正志君

能勢 和子君

古屋 圭司君

増田 敏男君

村田 吉隆君

渡辺 博道君

内山 晃君

下条 みつ君

寺田 学君

岩國 岩國君

岡本 充功君

須藤 浩君

中川 治君

松野 二階君

保坂 野田君

田中 中馬君

櫻田 弘毅君

田中 英夫君

江崎 鐵磨君

澤井 英一君

伊藤 鎮樹君

河本 武君

丸山 博君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君

佐藤 錦樹君

細野 哲弘君

河本 三郎君

和田 隆志君

若井 康彦君

田中 英夫君

須藤 浩君

内山 晃君

和田 隆志君

河本 三郎君

寺田 学君

佐藤 仁君

佐藤 信秋君

佐藤 竹歲君

佐藤 誠君</p

いたします。
償保険法の一部を改正する法律案の両案を議題と

この際、お諮りいたします。

両案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長澤井英一君、住宅局長松野仁君、海事局長鷲頭誠君、港湾局長鬼頭平三君、政策統括官矢部哲君、資源エネルギー庁資源・燃料部長細野哲弘君、環境省地球環境局長小島敏郎君及び環境省環境管理局長西尾哲茂君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と叫ぶ者あり〕
○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

卷之三

○赤羽委員長 これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。高木殺告。

○高木（毅）委員 おはようございます。自由民主
党的高木毅でございます。

きょうは、海洋汚染防止法及び油濁損害賠償保
障法の各一部改正について質問をさせていただき

質問に入る前に、先週、六本木ヒルズで起きま
す。

した、自動回転扇による子供が亡くなつた事故があつたわけでござりますが、その点につきまして、国交省の御担当等、少く質問を二つ、二つあります。

国土省の御立派等少し質問させていたがたいし
と思いますので、よろしくお願ひをいたします。
この自動回転扉、都市部の商業施設では決して
珍しくないものでもありますし、全国でも大型の
ホテルやあるいはまた大規模複合施設には設置さ
れているところでございまして、それゆえ、決し
て看過できない問題だというふうに私は思つてお

いろいろと報道もされておりますけれども、きのうあたりでは、私のつかんだところでは、全国で類似した事故が少なくとも五十二件というふうに言われておりますし、横浜のランドマークタ

ワードでは九件というような報道もされているわけですが、実際、表に出ない数字というのはまだあるのかどうかと思いま

何よりも大切なことは再発の防止だというふうに思っていますので、ぜひこの点についても国土交通省として御指導いただきたいと思います。
今も少し御説明いたしましたけれども、今後

ふうに思つております。

そうした状況でありますけれども、こうした自動回転扉の種類や、あるいはまた、構造上、多少は違ひはあるというふうに思います、が、国土交通省として、この事件、事故が起きてから、全国で

どうした指導をしていくつもあるのか、その点について、いま一度お願ひいたします。

環境規制、あるいはまた事故被害者に対する補償の仕組み等、隨時導入されてきておりますが、今後も引き続き、国際協調のもと、海の環境保護分野へ力を注いでいただきますように、まずはお願ひをしておきます。

こうした扉がどの程度全国に設置されているのか、そういったようなことを調査したのか。この点についてまずお尋ねをいたしますので、よろしくお願いいたします。

今回の事故を契機といたしまして、自動回転ドアを製造している主要メーカー各社に対しまして、速やかに設置実態を把握し、報告していただきたいと思います。

いたしますが、今回の改正では、タンカー事故の補償制度の改正、そして、近年、日本の沿岸各地で起きておりますいわゆる放置座礁船対策の一につきの内容が盛り込まれているというふうに思います。が、まず最初に、タンカー事故の補償制度についてお尋ねをいたします。

りしたいと思います。

今回の死亡事故以前には、六本木ヒルズで起こりました類似事故について、今回の事故発生まで

とつていただきたいということを既に三月二十九日に
要請しております。

事故でござります。当時、日本海沿岸の幾つもの地域では大変な被害が発生いたしました。地元住民の生活に大きな影響を与えたことは、まだ記憶に新しいところであります。このナホトカ号の船首部分が、私の地元でございます福井県の三国沖

亡事故が発生した二十六日に、東京都に対しまして事故に関する情報提供を要請し、また同日夜には、森ビル株式会社から事故の概況について報告を行つて顶いたわけですが、今回の死

さいます。第一回を四月の早い時期に開催いたしまして、おおむね三ヶ月程度で、設計者あるいは管理者が守るべきガイドラインをとりあえず整備するということをやつていきたいと考えております。

に漂着をいたしまして、福井県におきまして、重油汚染の大きな被害に直面をいたしました。私自身も、まさに日本海の冬の寒さの中で、かつばを着て、長靴を履いて、シャベルにバケツといふいでたちで、何日も海に入つて重油と格闘しておりました。当時の、岩場にべつたりとついた油あるいはまた、砂浜をどんなにどんなに掘り起こ

告を受けたところでござります。
そういう状況でございまして、全国的な状況
についてはこれから把握をしていかなければいけ

て、この質問は終わらせていただきます。
それでは、予定されております本来の法案の審議に入らせていただきます。

当時のまさに沿岸住民の苦労というものは、本当に大変なものでございました。あのような事態でも次から次へと油の塊が出てくるというああいった状況、そしてまた、羽が油で汚れた海鳥そんなような光景は忘れられるものがないわけでございます。

故件数等についてまだ十分に把握、掌握をしていないようにも思えましたけれども、しつかりとこ^ううしたことをやつていただきたいと思いますし、

不可欠なものであるといふに考えておりま
す。地球環境を考えるときに、海の作用なくして
は始まらないほど大きな影響を持つものだといふ

は二度と起きてはなりませんし、万が一起きた場合は、被害地域への対応に万全を期す必要があると私は身を持って感じております。

タンカー事故では国際的な基金による被害者救済の仕組みがあつて、今回の法改正ではその充実が図られるわけであります、その議論の前提として、あの九七年に起きたナホトカ号事故、当時の被害規模あるいはまた救済内容について、この場でお聞きをいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○鷲頭政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、一九九七年一月に発生しましたナホトカ号事故というのは、同船が島根県沖を航行中に、船体の破断によりまして破損タンクから約六千二百トンの重油が流出しまして、島根県から秋田県にかけて、先生の福井県を含む一府九県の海岸において甚大な油濁被害が発生したるものでございます。

このため、国、地方公共団体、漁業者、観光業者等は、油の防除費用、清掃費用、漁業被害、旅館、ホテル等の觀光被害につきまして、船舶所有者、保険会社及び基金に補償請求の訴訟を行いましたが、二〇〇二年の十月に、補償総額約一百六十億円で和解が成立いたしました。

この補償総額約一百六十億円につきましては、船舶所有者からまず百十億円が支払われ、国際油濁補償基金からは残る百五十億円が支払われております。

○高木(殺)委員 今回の制度改正の中で補償金額をふやすということでございまして、これは、今も二百六十億円、大変な額でございますけれども、被害者保護の充実を図る觀点から非常に望ましいものだというふうに思います。しかし、金額の増額以上に、それにも増して大切なことは、やはり補償金というものが速やかに被害者のもとに渡るということではないかというふうに思っています。

今もお聞きをいたしましたら、二〇〇二年の十月ということでございますから約五年かかっていわゆるわけでござりますけれども、こういったことでありますからいろいろ手続等難しいんだと思います。いろいろな事例があると思いますが、この五

年というのは、まず、一般的に長いのが短いのか。私はやはり非常に時間がかかったというふうに思いますがそれでも、今回の改正で、そうした被害者が救済する補償というものが速やかに行われるようになつたのか。その点についてもあわせてお聞きをいたします。

○鷲頭政府参考人 ナホトカ号事故は、先ほども御説明しましたとおり、大変事故の規模が大きかつたということ、それから、漁業被害者がだけでも八千二百六十人に上る大変多い被害者がおられた、それから、請求の査定作業とか裁判上の和解に至る交渉に大変時間がかかったということ、事故発生から和解まで、先生おつしやられたところ、そういう理由で五年半かかつたわけでございました。

私どもも、被害者に対する補償に長期間を要するということは大変問題であるというふうに考えておりまして、この法律ではございませんが、ナホトカ号事故の後、我が国は、基金の総会とか理事会の場において、円滑かつ速やかな補償の実現を要請してまいりました。その結果、査定人や専門家を増加して、査定作業を事故が起つたときには、船上所有者からまず百十億円が支払われ、国際油濁補償基金からは残る百五十億円が支払われております。

○高木(殺)委員 その結果といいますか、具体的には、一九九九年十二月にフランス沖で生じましたエリカ号事故においておきましたは、ナホトカ号事故の経験を生かしまして、初期段階より査定人を増加するとともに、一部合意に至つていなない請求が残っているものの、基金と合意した被害者については仮払い率一〇〇%で補償するといったようなことをやりまして、四年余りたつた現在、補償はほぼ終了していることになつております。

それから、二〇〇二年の十一月にスペイン沖で生じたプレステージ号という、これも大きな、ナホトカ号の三倍の大きさのタンカーでござりますが、これにつきましては、現時点におきまして請求総額とか補償総額というのは確定しておりませ

んけれども、例えば、被害国の政府が基金に対しても、払い過ぎ、後で確定したときにもらった人から返してもらう、それを返してくれないとときに政

府が銀行保証をつけるというようなことをやりまして基金が早目に仮払いを行うこととして、被害者への支払いの迅速化というのが図られております。

○高木(殺)委員 次に、国際条約の締約国と非締約国の関連で一つお尋ねをいたします。

国際基金による補償金の支払いは、当然、条約の批准が前提となつていると思いませんけれども、非締約国のタンカーが事故を起こした場合はどのような対応になるのか、お尋ねをいたします。

○鷲頭政府参考人 非締約国の中が我が國の近くで事故を起こしたという場合でございますが、国際基金条約におきましては、被害国、すなわち、日本はメンバーでございますので、日本が本条約に加盟しておれば、事故を起こした船舶所有者の属する国が本条約及び民事責任条約に加盟しているか否かを問わず、基金から補償をされます。

このため、非締約国の中が事故を起こしまして日本の領海及び排他的經濟水域に油濁被害を及ぼした場合には、そのタンカーの船主及び国際油濁補償基金に補償を請求することになります。仮に船主が賠償しないときには、基金がその分も含めて補償をする、こういうことになつております。

○高木(殺)委員 いずれにしても、ナホトカ号といふいい教訓があるわけでござりますから、今後こうした場合には迅速かつ確実に被害者保護の充実を図つていただきことをお願いして、次に、放置座礁船についてお尋ねをしたいというふうに思います。

これも、さつき言つたとおり、あちこちで起きているわけでありますけれども、特に二〇〇二年の十二月には、茨城県の日立港沖で北朝鮮籍のチルソン号が座礁するということがございました。

それから、二〇〇二年の十一月にスペイン沖で

れ、また、沿岸地域への影響、こうしたことを考えますと、一刻も早い座礁船の撤去が望まれたわけでござりますけれども、こうした沿岸住民の思ふとは別に、自治体や国の対応はや遅かったのではないかというふうに考えております。

その原因、いろいろあると思いますけれども、費用負担というようなことが大きな原因、理由の一つではなかつたかと推察できるわけでござります。油濁防除や撤去というのには当然かなりの費用がかかるわけでございまして、やはりここでも、法改正の議論の前提として、このチルソン号撤去等にかかる費用及び請求先をお聞かせいただきたいというふうに思います。

あわせて、まだ問題は残つているというふうに私は考えておりますけれども、そういつた点があつたら教えていただきたいと思います。

その上で、簡単に、今回の油濁損害賠償保障法の改正案の最大のポイントところも教えていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

あわせて、まだ問題は残つているというふうに私は考えておりますけれども、そういつた点があつたら教えていただきたいと思います。

その上で、簡単に、今回の油濁損害賠償保障法の改正案の最大のポイントところも教えていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○鷲頭政府参考人 平成十四年の十二月五日に茨城県日立港沖におきまして座礁した北朝鮮のチルソン号というのは、船底が破れまして、燃料油が流出するとともに、船体も放置されたため、燃料油防除対策あるいは船体撤去につきましては、自治体、茨城県でございますが、約五億円という多額の費用を負担する結果になりました。これを受けて、国においてはその二分の一を結果的に補助しているということです。

これらの油防除対策や船体撤去につきましては、本来、船主というものが責任ある対応を行う、自分で撤去して処理をするということが原則でございます。このため、費用の請求相手というのは船主となります。しかしながら、この場合、朝鮮ウォルビサン船舶会社という船主たたけでござりますが、この船主が適切な保険に加入しておらず、賠償能力が、資力が不足していたため、何らの対応もとられないという結果になつたわけでござります。

このような事態を踏まえまして、今回、油濁損害賠償保障法の改正をしたわけでございますが、その中で、放置座礁船対策といたしまして、我が国に入港する総トン数百トン以上の外航船に対しまして保険加入の義務づけを図ることとしております。

また、加入が義務づけられている保険の内容としましては、一つには燃料油による油濁損害の賠償、それから二番目には座礁船舶の撤去の費用といつた、その両方を補てんする保険としてまして、この辺がポイントでございます。

今回の法改正によりまして船主の賠償資力を確保することで、チルソン号事故のよう、船主による責任ある対応がなされていない事態を予防することができます。それができるというふうに考えております。

○高木(毅)委員 県が五億、国がその半分を負担しているということでありますけれども、これは当然、請求はしている、あるいはまた回収に向けての努力はしているというふうに考えてよろしいでしようか。

○鷲頭政府参考人 茨城県は今でも、今申し上げました船会社に対して、かかった費用についての請求をいたしております。

○高木(毅)委員 そうしたことのないよう、今回法では、座礁事故を起こした場合に備えて、日本へ入港していく船舶について保険契約を義務づけるということをございます。

これから義務づけるわけですからどんどん多くなってくると思うんですけれども、現時点での外航船の保険加入状況というものをまずお聞きしたいというふうに思いますし、今も北朝鮮の船という話がございましたけれども、保険契約の進んでいる率の高い国、あるいはまた低い国というのがあると思います。その著しく低いという国、当然北朝鮮はそういうのかなと推測できますけれども、その点について少しお尋ねをしたいと思います。

○鷲頭政府参考人 平成十四年の一年間に我が国の港に入港した外国船舶につきまして、その保険加入の有無を国土交通省において調査いたしまし

たところ、延べ入港隻数で見ますと、約七三%の船舶が保険に入れておりました。

これは、世界の二十五の主要な保険会社で、P.I.保険と言つておりますが、船舶の事故により第三者に生じた損害を賠償するための保険でござります、そのP.I.保険への加入状況について調べたものでございます。

その結果、今先生がお尋ねの低い国、順番に申し上げますと、北朝鮮が一・八%、ロシアが一・四%、カンボジアが三一・七%ということになります。

○高木(毅)委員 ということは、この法改正、義務づけることになるわけですけれども、仮に北朝鮮がそのままいうことになると、ほとんどの北朝鮮の船は日本には入ってくることができなくなっているというふうに解釈していいわけですか。

○鷲頭政府参考人 御指摘のとおりでございまして、今の状況 私どもが調べた時点での状況であれば、保険に入っていない船、仮にこの法律が施行されまして、その後は入ってこれなくなります。

○高木(毅)委員 はい、わかりました。

一部しつかりやついただけない国もあるかもしませんけれども、こうした法改正によって、ひとまず日本海、日本の海の汚染防止というものは図られるのではないかなどいうふうに思うところでございます。

しかしながら、先ほども少し御説明ございましたけれども、保険にもいろいろな種類があるといふふうにも思つております。保険には入っているけれども、いざこうしたときに実際は役に立たなかつたというようなことも間々考えられないことはないというふうに思うわけであります。

その保険内容というものについても細かい規定を設ける必要があるというふうに思いますが、その点についてはどのようになつてているのか、お聞かせいただきたいと思います。

○鷲頭政府参考人 今回の改正におきましては、保険の内容につきましても、法律上、支払い対象とか保険金額についての要件を課しておりま

して認められることになります。

具体的なお話として申し上げますと、座礁事故や燃料油の油濁事故についてちゃんと保険金が支払われるということになつていているかどうか、保険金の支払い対象です、それから、法律上船主が負うべき責任を果たすのに十分な保険金額になつているかどうかということこれらを保険証書で確認いたしますし、さらに、当該保険会社が、これまでそういうP.I.保険についての付保実績とか過去における支払いに問題がなかつたか、そういうようなことをチェックしたいというふうに考えております。

○高木(毅)委員 それからもう一点、義務づけの対象船舶 百トンというふうに申しますと、我が國の港に入港する百トン未満の外國船舶というのは延べ入港隻数全体の一・七%にすぎないわけでございまして、義務づけが適用されない船舶の数は極めて限られていたというふうに考えておりまして、百トン以上であれば今回の規制は十分な効果が得られるものというふうに考えております。

さらに、諸外国の制度と比較いたしましても、そもそも、ほとんどタンカー以外の船舶に対する保険の義務づけ制度はなく、類似の制度を導入しこうした各種策を総合的に進めていく必要があります。

さるに、近年は、地球上の七割を占める広大な海洋の問題は国際的に協調して取り組むべきものがありますが、これらの対応が必要になつてております。

今後とも、海洋国家としての立場を踏まえ、我が国の海はもとより、世界の海への貢献をさまざま分野において積極的に行っていく所存であります。

○高木(毅)委員 どうもありがとうございました。

でございますけれども、冒頭私申し上げたとおり、海洋国日本でありますから、海のいろいろな取り組み、特に最近は環境というものが非常に大きな問題になつておるわけでございますので今いろいろと質問させてもらいましたけれども、一つには、

事故が起きて、それにどう対応するかというようなこともありますし、それから、もっと広く長く、いわゆる地球環境への影響というようなこともあります。

最後に副大臣に、国土行政として、海洋国家日本として海にどういうふうな取り組みをしていくか、そんな思いだとか、あるいはまた決意だとか、そういうのをぜひお聞かせいただいて、私の質問を閉じたいと思います。よろしくお願いいたします。

○佐藤(泰)副大臣 委員御指摘のとおり、我が国は四面を海に囲まれまして、海岸線が三万五千キロメートル、また、排他的経済水域の面積が四百五十万平方キロと、まさに海国日本でございます。

七月の第三月曜日を海の日として記念するのは、やはり海国日本の意識を国民に広く知つていただきたいと思うためと思つてございます。

国土交通省といたしましては、今回の船舶起因の汚染防止対策としまして、海岸線の保全のための施策のほか、海上交通の安全と振興、海洋状態の把握、解明など、多岐にわたる施策を進めております。海洋に関する取り組みに当たりましては、こうした各種策を総合的に進めていく必要があります。

さるに、近年は、地球上の七割を占める広大な海洋の問題は国際的に協調して取り組むべきものがありますが、これらの対応が必要になつております。

今後とも、海洋国家としての立場を踏まえ、我が国の海はもとより、世界の海への貢献をさまざま分野において積極的に行っていく所存であります。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明党的高木陽介でございます。

本日は、油濁損害賠償保障法の改正案と海洋汚染及び海上災害の防止に関する改正案ということでお質問させていただきます。

今も質問にございましたように、我が国は四方

が海に囲まれている、海洋国家である、しかも貿易立国である日本。物流を含めて船舶による交通というものが本当に重要な問題であるにもかかわらず、どうしても、一般の国民の側から見ますと、日常的に船と接する機会がないということで問題意識が余り高くなはないのかな、そんな気がして仕方がありません。というのも、例えば自動車の問題または鉄道の問題、航空機の問題というと結構身近に感じているんですけども、船の問題というのは、何か起きないと実感をしない。

そんな中につけて、今回、タンカーの油濁損害について、先ほど高木毅委員の方から質問等々がありましたナホトカ号の事故、こういうものを経験した日本にとりまして、タンカーの油濁事故といふのは本当に国際的な補償制度の充実を図ることが重要である。また、追加基金議定書を踏まえまして一層の補償の充実を図るということで、今回の法改正ということは評価したいと思いますけれども、引き続いて、国際的な枠組みに基づきましてきちんと対応してもらいたいと思います。

放置座礁船の対策についても、我が国に入港する船舶に対して新たに保険加入を今回義務づけるということで、本当に大切な問題であるというふうに評価しておりますけれども、その上で幾つかの質問をさせていただきたいと思います。

まず、我が国の沿岸で座礁した無保険船舶で、船主が放置した結果、自治体が船舶の撤去などの費用を負担する、こういう問題が生じてしまりました。船主による責任ある対応を確保するために、我が国に入港する船舶に対して保険加入を義務づける、こういう必要があるというふうに考えておりますし、その上で、問題は、義務づけはいいんですけれども、本当にちゃんと保険に入れて

るかどうか。

そのような実態の中で、先ほど質問の、また答弁の中にもありました北朝鮮船籍、これは保険の加入率が低いということで、二・八%だということですけれども、この法案によって北朝鮮船籍の船舶はどのように扱われていくか。

でございます。

また、この法案は国籍に着目して入港を直ちに禁止するものではない、いわゆる船に対してといふことで認識をしておりますけれども、それでよいか、まず御答弁をいただきたいと思います。

○鷲頭政府参考人

ただいま先生御指摘いただきましたとおり、私どもの調査によれば、北朝鮮の船は二・八%の保険加入率である、こういうこと

でございます。

ただ、北朝鮮船舶の保険の加入率というのは低い状況でございますが、今回の改正については、座礁事故等が発生した場合に、船舶の撤去、油による被害をカバーするということが円滑に行われるよう保険を義務づけようとするものでございます。

して、船籍なり特定の国に着目して船舶を排除す

るというものではございません。したがいまして、北朝鮮籍の船も、それ以外の船籍の船につきましても、同様に、保険加入の有無の観点から我が国への港への入港の可否を判断するということになるものでございます。

○高木(陽)委員

今御答弁にありましたように、船舶に着目してこの法律というものが適用されますが、これはあくまでも油濁損害ですかまたは海洋汚染、そういう問題で法律というのが構成されております。

ただ、ちょうど拉致問題がこの数年間話題と

なつておりますので、特に、六カ国協議が行われ、やはり経済的なさまざまな制裁を行なうべきである

う、そういった意見の中で、まず外為法の改正が今国会行われました。また、北朝鮮というふうに名指しはできませんけれども、船舶の入港禁止と

いうことで、この法律とはまた別に、今度は国に特定した形で、今与党の実務者の協議の中では合意をし、自民党、公明党の中でもそれぞれ党内手続

を行つて、今国会にその船舶の入港禁止法案を提出しよう、こういうような段取りとなつております。こういった問題も含めて、これは担当は海事局等々もかかわってくると思いますので、しっかりと対応していただきたい、これは要望でござい

ます。

その上で、平成十四年の十二月のチルソン号事

故、この際に、流出した燃料油または船内に残った油の処理に本当に多額の費用を要しました。これを踏まえますと、今回の放置座礁船の問題といふのは、単に座礁後の船舶の撤去の問題だけではなくて、タンカー以外の船舶の燃料油による損害の補償の問題というようにも考えられると思いま

す。

この法案によりまして加入が義務づけられる保険の内容はどういったものであるのか、また、実際にこういった問題に対応した保険の商品はどういうものがあるのかということでお答え願いたいと思います。

○鷲頭政府参考人

先生今御指摘ありましたとおり、チルソン号の事故の場合には、流出した燃料油の処理とか船舶の残存する燃料油の抜き取り、さらに船舶の撤去ということで船主が責任ある対応をなされなかつたことによって、自治体が大変な費用を負担するという結果になつたわけですが、このような事態を受けまして、この法案では、我が国に入港する総トン数百トン以上の外航船を対象に、燃料油の油濁損害の賠償と、それから船舶の撤去等の費用、その両方をとん補する保険への加入を義務づけることにしております。

実際の保険商品といたしましては、船主が第三

者に対する損害に対して責任を負う場合に保険金が支払われます船主責任保険、いわゆる、先ほど申し上げましたP-I保険という保険商品がございましたので、我が国に入港する外航船につきましては、この保険に加入していくことになります。

ざいました。ただ、この法律が成立をして、そして施行されて、いよいよこれからどうなるかという問題なんですねけれども、現在、北朝鮮が二・八%という状況の中につけて、果たしてこれが実態としてどうなつてくるのか。

北朝鮮の船籍でそういう保険加入率が低い、日本に入港するとということで保険に加入していただく。それはそれでいいと思うんですけども、逆に、先ほどの質問答弁でもあつたように、もしそれが加入していなければそれは入港できない。これはこれで、日本の側にとつてみて、特に日本海側の港、かなり北朝鮮の船が来て、経済的な問題としてその地域の問題というのも出てくると思うんですね。だから、そこら辺のところもしっかりと踏まえていかないと、これは海事局の仕事ではないんですねけれども、やはり政府としてそういう問題も考えていかなければいけないんだろう

な、こんなふうにも考えております。

特に放置座礁船の問題に對して、この法案によつて、まず保険の義務づけによりまして制度的な枠組みが確保されたということで、これは評価したいと思います。法律が成立した暁、一番大切なのは、法律というのは、どの法律もそうですが、それは、法律と云うのは、どの法律もそうですが、施行したときにそれが実効性あるものな

のかどうか。形式的に、じゃ、保険だけ入りました、ところが、いざ、座礁しました、油が漏れました、ところが、いざ、座礁しました、油が漏れました、ところが、いざ、座礁しました、油が漏れました、ところが、いざ、座礁しました、油が漏れました、ところが、いざ、座礁しました、油が漏れました、こうならないように、こういうところをしっかりとチェックしながらやっていただきたい、このよう

いてお答えを願いたいと思います。

○澤井政府参考人 船舶からの汚染の防止に関する問題では、御指摘のとおり、これまで、油とか有害物質あるいは污水、ごみによる汚染を防止するため、海洋汚染防止法によりまして、また、国際的には船舶汚染防止条約、通称MARPOL条約と申しておりますが、その枠組みにより規制を実施してきたところであります。今回の法改正によりまして、新たに船舶からの排出ガスについて規制を開始しようというものであります。

船舶につきましては、諸外国も含めまして、これまで特段の大気汚染防止規制が講じられてきましたけれども、近年、硫黄酸化物等による酸性雨の問題などを初めといたしまして、大気汚染の問題もクローズアップされてきたところであります。また、オゾン層を保護するためのフロン類の規制あるいは船上焼却炉からのダイオキシンの発生の防止といった事項も加えまして、国際海事機関において、船舶からの大気汚染を防止する議定書が採択され、来年の早い時期に発効する見込みになつたというのが現在の状況であります。

また、我が国の現状を見ますと、陸域と領海さらに排他的経済水域、この広がりの中での、窒素酸化物及び硫黄酸化物の排出量のうち、船舶からの排出量が窒素酸化物では約三割、硫黄酸化物では約四分の一となつております。

こうした内外の動向を踏まえまして、今回の法改正は、船舶からの大気汚染を防止するための制度的枠組みができるといふことがまず最も重要な点と考えております。

内容的には、窒素酸化物で申しますと、この排出量が三割程度削減された船舶原動機が普及していくこと、それから、船舶の燃料油として、硫黄分濃度が高いものを販売かつ使用できなくなるなどの規制を実施していくといふことが内容となつております。

○高木(陽)委員 冒頭申し上げましたけれども、海の話というのはなかなか実感がわかないという

か、例えば自動車の排ガス規制だと環境問題と云うのは、この十年、二十年、もっと言いますと、公害問題というのが昭和四十年代かなり問題となつたときから、環境庁ができます、今は環境省になつて、そういった問題というのはすごくいろいろな対応を行つてきた。国土交通省内の自動車関係だとかそういう問題も、ディーゼル車規制等々を含めて、NO_x・PM法などいろいろ手を打つてきた。

一方で、船の話というのは騒ぐ人がいないといふか、これは大変だとか、環境問題について、余りにも船というのはエリアが世界各国、世界じゅうを動くわけですから、逆に言つたら、世界の環境問題からいふたら船の問題というのは本当に重要な要であった。

そういう意味では、今回、そういう法改正、枠組みができるといふことで、これはこれで評価したいんですけども、本来であればもつと早くやつていかなきやいけなかつたんじやないか。もつと言いますと、海洋国日本というのもつと積極的にそういうのを主張し、やつていかないところからはいけないんであろうな、こんなふうにもとらえております。

そういう意味では、今回の法改正、まず一步前進でございますから、これをまた契機にこういった問題を、国際間の中にあつても日本という国がもつと積極的なアプローチをしながら一歩ダーシップを發揮していただきたい。きょうはちょっとと大臣まだいらっしゃらないので、大臣にも申し上げておきたいと思うんですけども、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

時間も大分たつてしまひましたので、最後の質問にさせていただきます。

海事行政の分野におきまして、船舶からの大気汚染の防止または船舶の保安対策、また、放置座礁船対策といった我が国の独自に取り組む課題など、さまざま新しい課題に対応することが必要となりますが、今までのところは踏まえまして、国際海事行政

における新しい課題にどのように取り組まれるか。これは局長が答弁するというよりも、やはり政治家としてどう考えておられるか、そういった問題について政治家の立場で、大臣いらっしゃないので、佐藤副大臣、お答え願いたいと思います。

○佐藤(泰)副大臣 國際海事行政を取り巻く新しい課題のうち、船舶の安全対策また排ガス規制等の国際的な枠組み等に基づく分野については、諸外国と協調しつつ、引き続き積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

また、放置座礁船対策のような我が国独自の新しい取り組みも必要になっておりますので、諸外国の理解と賛同を得られるよう、積極的な働きかけを行つてまいりたいと考えております。

いずれの場合でも、我が国が国際海事分野におけるリーダーシップを發揮して、積極的に取り組んでいくことが大変重要なことであると認識しております。

先ほど申し上げました陸の部分でのさまざま環境対策を行つ場合に、それぞれの当事者である、例えば排ガス規制なんかの場合にはトラック業者ですとか、そういうものに対するさまざまな手当てをしていると思うんですね。今回の法改正によって、保険の加入義務だとか、これは日本の国の場合、我が国その船主を初め、また

私自身、この六本木ビルズのあの扉を何度も利用したことがあります。そして、事故後、二十九日に現場を訪れ、現地の設置状況等について確認をさせていただきました。同世代の子供を持つ父親として、この事件を深い悲しみを持って知りましたし、そしてまた一人の国会議員として、この事故を未然に防ぐことができなかつただろうかと

いうことについての責任の一端を感じるところです。

今回の事件の原因や責任の所在等については、現在捜査が、そして調査が行われております。これを注意深く見守つていく必要があるでしょうし、大切なのは、再発防止に向けた取り組みだと認識をしております。この問題については、与野党を超えて、そしてまた官民を挙げて取り組んでいく必要があると、まず冒頭、強く申し上げておきたい。

その上で御質問を申し上げます。

後ほど大臣もいらっしゃいますから、大臣に関する、御見解等をお伺いすることは後に回しまし

思いますけれども、今後もそいつた配慮を持つていただきながら海洋問題について取り組んでいただきたいと要望申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

○赤羽委員長 三日月大造君。
民主党的三日月大造です。

○三日月委員 民主党的三日月大造です。

今回議題となつております海洋汚染及び海上災害の防止そして油濁損害賠償保障法関連の質疑に入ります前に、私も、民主党を代表いたしまして、緊急事態である、先週二十六日に起こりました六本木ヒルズの自動回転ドアの事故についての質疑を、建築を所管いたしますこの国土交通委員会においてさせていただくことをお許しいただきたいというふうに思つています。

まず冒頭、死亡された溝川涼君の御冥福を心からお祈り申し上げたいと思いますし、御遺族の方々に対し、これまた心からお悔やみを申し上げたいと思います。

て、先ほどの自民党の高木委員の質問の中にもありました

いうことでござります。

転ドアというのは何台設置されているんでしょうか。そしてまた、いろいろなタイプがあるということですけれども、どのようなタイプがあつて、これを製造する、もしくは輸入をする、関連するメーカーは何社あると国土交通省の方で把握をされているのか、まず冒頭、お聞かせください。

○松野政府参考人 お答え申し上げます。

ただいまお尋ねの自動回転ドアのまず設置台数でございますが、三月二十九日に、自動回転ドアを製造しております主要メーカーに対しまして、設置実態の報告を要請しているところでございました。その報告を待つて、いるところでございますが、現在のところ約三百台が全国で設置されている、大型のものでございますが、設置されているということを把握しております。

自動回転ドアの種類、タイプにつきましてはいろいろございまして、直徑二ないし三メートル程度の小型のものから、今回事故が発生いたしました直徑五メートル程度の大型のものまで、さまざまなものがあると認識しております。

大型の自動回転ドアの国内主要メーカーは四社ということで、中には輸入品もあるというふうに認識しているところでござります。

○三日月委員 最終的な、きつちりと国として、どこに何台あるのかというような把握はいつできるのかということについても追加でお聞かせいただきたいと思います。この回転ドア、最近大型化し、そして自動化がされてきたということもお伺いをしております。この理由についてお聞かせいただきたくと思います。

○松野政府参考人 現在、先ほど申し上げました設置実態の報告については、できる限り速やかに報告していくだくということで急いでいるところでございます。

それから、なぜこれが採用されてきたか。回転ドア自体はかなり古くからございますけれども、

十四条、そして施行令の第百二十九条の三以降、細かな設置基準等々について記されています。

そもそも自動回転ドアについては基準があつたのかないのか。まあ、ないというお答えでしようけれども、もし、いま回転ドア、特に自動回転ドアが設置されたのであるならば、今回の事故、建築物の確認検査義務のある国や行政機関の責任についてどのようにお考えなんでしょうか、お答えください。

○松野政府参考人 御指摘のとおり、現在の建築基準法では、自動式の回転ドアに関する基準はございません。

それから、JIS規格等あるいは業界団体の自主基準も今のところは定められていないというふうに把握しております。

建物に関する規制という意味で、建築基準法は、従来から、火災とか地震とか、こういった非常事態に対応するということが単体の規制としては主たるものでございました。非常事態ではなくて、日常の建築物の利用あるいは住宅の日常的な利用、これに関する規制というものは、比較的重大な事故が発生してきた、あるいは発生するおそれがあるというものについて限定的に規制をしております。建築物のありとあらゆる部分を規制しているというわけではございません。

そういうふた日常的な安全、日常生活と言つておられます。建物の観点からの規制はかなり限定されておりますが、この観点からの規制は本当に重大的な事故が多発しているということについての報告は受けておりませんでした。したがいまして、これまで、これに対する対策等をとらなかつたところがござります。

○三日月委員 もそも自動回転ドア、設置基準や安全基準や使用基準といったものはあつたんであります。

○松野政府参考人 現在、先ほど申し上げました感知機能、制動距離、そして事故報告をどうするのか。ちなみに、同じような、建物の中についたり、しかも多くの方々が利用する構造物で、そして、しかも多くの方々が利用する構造物で、そして、自動的に動くものとして、エレベーター、エスカレーター、昇降機という名称で建築基準法の三

うな報告もなかつたのですから、社会通念上、社会実態からこれを規制する必要というものを感じていなかつたわけですが、今回このような重大な事故が発生したということを重く受けとめまして、今後、専門家による検討委員会を設置いたしまして、できるだけ早期に、四月早々に設置いたしまして、三ヶ月程度で安全対策を講じる中身を決めていきたいというふうに考えております。

○三日月委員 我々も、そして皆さんもそうだと思います。事前に危険があると思えなかつた、日常安全を脅かす存在だと、いうことが想定し得なかつたことに對して、非常に残念な思いがいたしております。

最近、あらゆるものがあつたのかもしれませんのが、人の流れを多く、そして速くといふものを優先過ぎるが余りに、私たち人間の安全、そういうものについての認識が、そしてまた行政としての基準という歯どめが若干欠けているかのように思います。

大臣がお見えになりました。今回の事故に関するお気持ち、御見解、そして、先ほど局長の方から答弁がありました、検査、確認の義務のある国や行政機関の責任についてどのようにお考えなのか、改めてお聞かせをいただきたいと思います。

○石原国務大臣 私も四歳の子供を持つ親として、今回の事件は本当に痛ましく、亡くなられた坊やに対する御遺族の皆様方に對し、心から御冥福をお祈り申し上げたいと思つております。

ただいま政府参考人の方から御答弁をさせていただきましたよつて、緊急に對処できる措置として、このようないわが全国で大体今三百数カ所設置されているということでございますが、運転を中止していただき、安全の確保というものに努めておりますし、さらに、早々に、これは経済産業省と共管でございますが、検討会を起こしまして、このようないわが全国で大体今三百数カ所設置されているということでございますが、運転を

以後このような悲惨な事故が起こらないように、行政としても万全を期してまいりたいと考えております。

○三日月委員 現在取り組んでいただいている事柄については後ほどお伺いしようと思つてましたんすけれども、今回起こつてしまつたこの事故について、もう一度重ねてお伺いをいたしますが、基準を設けることができなかつた、事故が起るるまでに、手動から自動という非常に大きな技術革新があつたこの回転ドアについて基準を設けることができなかつた。特に制動距離といつたものは、自動になることによつてもう一段、数段伸びると思うんですけれども、このあたりの現状認識、国土交通省としてどのように、責任は、やはり国としても、そして行政機関としても、今回の事故に對してあるのではないかと思うんですけれども、そのあたりについていかがお考えでしようか、お聞かせください。

○松野政府参考人 先ほども申し上げましたように、回転ドア、かなりこれ自体は歴史が古いけれども、近年これが自動化されてきた、しかもそれが最近になつて大型化してきたということです。今回の重大な事故が発生するまで自動式回転ドアによる問題があることが把握できてこなかつたこと、これは残念なことでござりますが、今後そういう情報はどうやって建築行政サイドで収集していくかということも含めて、また、この事故を踏まえて今後の対応策、どうした対応策をとっていくべきか、先ほど大臣から申し上げましたように、専門家による検討委員会を設置して早急にまとめてまいりたいというふうに考えております。

○三日月委員 再発防止に向けた緊急かつ当面の対策といふものと、そして恒久的な今後の対策といふ両面からの対策が必要だ。先ほどの局長の答弁の中にもありました、四月上旬に検討会を設置して、三ヵ月以内にガイドライン。特に、当面の対応策として、どこが、だれに対

して、どのような対応を要請されたのかということが必要ではないかと考えるんすけれども、そりこの自動回転ドア、何かしらの基準といったものがあたりの御認識についてお聞かせください。

○松野政府参考人 事故が発生いたしました二十六日の対応でございますが、私ども住宅局建築指導課から東京都都市計画局市街地建築部に対しまして、これは特定行政庁としてその役割がござりますので、事故に関する情報提供を要請しました。

また、同日夜に森ビル株式会社から事故の概況について報告を聴取いたしました。その際、同社に対しまして、過去の事故事例あるいは点検状況等

について資料の提出を求めて、「二十八日昼に提出及び報告を受けたところございます。

○三日月委員 先ほど申し上げました専門家による検討委員会によりましてガイドラインをまとめていただく予定でございますが、その中で、建築基準として定めるべきかどうか、その検討結果を踏まえて、法律による対応ということでも視野に入れて検討をしていくということになろうかと思います。

○三日月委員 ゼビ我々も再発防止に向けてこの國土交通委員会等々でも審議、検討を深めていくべきかなどうか、その検討結果を踏まえて、法

律による対応ということにも視野に入れて検討をしていくことになります。

○三日月委員 ぜひ我々も再発防止に向けてこの京都議定書を締結している日本といたしまして、京都議定書の六%削減約束を達成するために、地球温暖化対策推進大綱に基づく各種の対策を進めています。

京都議定書の対象となつてゐる温室効果ガスは六種類でございます。それらは、CO₂、メタン、一酸化二窒素、HFC、PFC、SF₆でござります。また、京都議定書の対象とはなつておらずますが、温室効果を有するオゾン層破壊物質でありますCFCあるいはHFCなどにつきましては、モントリオール議定書に基づいた規制、国内法で対応しております。また、議員立法でフロン等の回収・破壊法が制定をされているところでございます。

○三日月委員 京都議定書の対象となります温室効果ガスの二〇〇一年度の排出量、これは議定書の基準年に比べて五・一%上回っておりますので、議定書の六%削減の約束達成のためには約一%の削減が必要な状況でございます。このうち運輸部門からの二

万五千隻。それから、硫黄酸化物については油の規制をいたしますので、これは一定の硫黄分濃度以下の油を販売し、あるいは使用することというのが決まっておりませんので、これは重油を使用する船すべてにかかります。これは相当大きな数字になり

本政府の姿勢を改めて確認させていただくとともに、同じやるんだつたら実効性のある取り組みを推進していくべきだというような観点から質疑をさせていただきたいと思います。

まず初めに、大気の環境保全に関する課題といつましても、大きく分けて、地球温暖化防止、そしてオゾン層の保護、大気汚染防止、この三つがあるというふうに思つてゐるんですが、条約や議定書など、これら三つの課題についての国際的な取り組みと我が国の法整備はどのようになつてゐるのか、お聞かせください。

○小島政府参考人 地球温暖化防止につきましては、京都議定書の六%削減約束を達成するために、地球温暖化対策推進大綱に基づく各種の対策を進めています。

○三日月委員 この質問にすべてきつちりとお答えいただこうと思つたら一時間、二時間かかると思ひますので、具体的な中身についてお聞かせをいたさたいと考えております。

○三日月委員 今回の法改正によって、船舶からの排出ガスの放出規制が実施をされます。窒素酸化物や硫黄酸化物、揮発性有機化合物や特定フロン、特定ハロゲン、船上焼却等々について規制が加えられるんですけども、対象船舶はどれくらいで、今回の規制によって我が国の大気汚染の環境改善にどの程度寄与するものと見込まれているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○澤井政府参考人 今回の規制の中身が、窒素酸化物の削減、硫黄酸化物の削減、それから御指摘のフロン、ハロンの放出禁止、あるいはダイオキシン、いろいろございまして、対象となる船舶は、規模等によって、それぞれの項目ごとに違います。

もつとも、今回の法改正、その前提としての条約議定書の締結の議論の発端となりました窒素酸化物と硫黄酸化物について申し上げますと、窒素

の防止、そして、油濁事故を初めとする、起こつた場合の大規模な損害賠償については、国際的な取り組みは極めて重要である。

今回、国際条約の締結に伴う法改正が行われました。そのことに対する異議を唱えるものでは決してありません。国際的な流れやその中における日

温暖化につきましては、ことしは、ステップバイ・ステップのアプローチに沿いまして、大綱の対策、施策の評価、見直しを行つて、必要が生じた場合には追加的対策を講じることによつて、議定書の六%削減約束を確実に達成できるようになつたいと考えております。

○三日月委員 この質問にすべてきつちりとお答えいただこうと思つたら一時間、二時間かかると思ひますので、具体的な中身についてお聞かせをいたさたいと考えております。

○三日月委員 バイ・ステップのアプローチに沿いまして、大綱の対策、施策の評価、見直しを行つて、必要が生じた場合には追加的対策を講じることによつて、議定書の六%削減約束を確実に達成できるようになつたいと考えております。

ます。

そういうことで、規制項目によつて対象船舶の数は大分異なつてしまります。

○三日月委員 規制対象船舶の数がそれぞれまちだというのはわかるんですけれども、今回の規制によつて、我が国の環境汚染改善に、大気汚染改善に対するどの程度の寄与がなされるのか、お答えいただきたいと思います。

○澤井政府参考人 窒素酸化物について申し上げますと、今回の規制が、これは一九九〇年ぐらいから国際的な議論が始まつた内容であります。国際的な目標の合意をいたしまして、船舶原動機からのNO_xの排出を二割カットする、こういうことを前提に進んでまいりまして、それに見合う規制水準で合意がなされ、議定書は決まりました。したがつて、原動機ごとに見ればNO_xの排出量は三割減る。それから硫黄酸化物について言いますと、世界各国で、硫黄分濃度四・五%以下の油をこれから使おうと。

これが全海域でどのくらい出るかというデータは、残念ながらございません。

日本のEEZまでの広がりで見ますと、陸域から出るものと領海及びEEZ合わせたものとを比較しますと、NO_xでいいますと、陸域で七割、海で三割であります。それから硫黄酸化物でいりますと、陸域から七五%、海、船舶から二五%であります。

これは風が全くなければそこに漂うわけであります。船から出る三割なり一割五分、四分の一、これが問題は特に日本でいりますと、国民の生活している場などのぐらい寄与するか、これはマクロ的に幾らとということはなかなか計算が難しうございます。

○三日月委員 海上の割合が二割と一割五分だということで、特に広いですから把握も難しいし、そして本土に対する影響力も、いかばかりか、はかりかねるということはわかるんですけれども、それはお伺いをいたします。船舶からの排出ガスのうち、今回、窒素酸化物、

硫黄酸化物以外の物質で、最近特にディーゼルエンジンが排出するディーゼル排気微粒子の健康への影響も懸念されていますし、特に浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成率も低い。何を申し上げたいかというと、港に停泊をする船がもくもくと出す煙、この中に含まれる粒子状物質に対する規制、そういうものの必要性が呼ばれておりまして、東京都など船が停泊する港を持つ自治体では独自の規制を検討されているという動きもありますけれども、これについて国としてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○澤井政府参考人 今御指摘のPM、粒子状物質について先に申し上げますと、これにつきましては、陸上の発生源についてはどのくらいのものが出ているかという実態把握の方法を初めといたしまして、例えばそれをどのように計測するか、あるいはどういう規制なり対応をとれば削減できるかという知見が確立されておりまして、そういう見方に従つて規制がされております。

ただ、船舶から出るものについては、陸上のそういう発生源と比べますと、特に、どのようにかかるか、あるいはどのような方法によつて削減が実効を持つてできるかというあたりの確立されたものがあります。環境省初め関係方面でいろいろな調査研究がなされている段階であります。この辺が確立できませんと、当然でありますけれども、法的効果を伴つた規制というところにはなかなかいけないと思っております。

ただ一方で、先ほどNO_x、SO_xについて申し上げたようなことで、船舶から出るもののが直接国民の生活環境にどのぐらい影響があるかというふうに思つています。

それと、一方で国土交通省が進めている施策の中には、環境負荷の大きい自動車輸送から、環境負荷を小さくする、かつ大量輸送が可能な鉄道や海運の活用を推進していくことというモーダルシフトというものを行っておられますけれども、そのモーダルシフトの現在の取り組み状況と、今回この船舶の排出ガス規制が加わることによる影響をどのようにお考えになるか、教えていただきたい

だからこれで決して何もしなくていいということを申し上げているわけではありませんで、深刻ではない、しかし一定の寄与はしているから、これまで、先ほど来議論がありますように、自動車とか工場とか、そういういろいろな発生源についての規制をし、規制を受けた関係の皆様方が一生懸命削減努力をしてきたという中で、船舶の排ガスは残された未規制分野でありますから、国際約束の中でやつていこうということで今回やるということが一点。

それから、条例につきましては、一方で、船は国際的に動くという観点からしまして、国際的に統一されたルールでやるということが合理的であることがあります。ただ一方で、環境問題あるいは環境の現状といふのは地域によつてももちろん差があります。そういう観点から独自の規制をしなければいけないという状況もあると思います。

そういう双方の観点を踏まえまして、その前提として当然そういう独自の規制をしなきゃいかぬとすれば、その合理性や必要性がどこにあるか、どの程度あるかということがしっかりと検証されつあると思うんですけども、そういう二つの考え方を考えて適切に対応すべき問題と考えております。

○三日月委員 今回、大気汚染防止法も改正をされ、新たに浮遊粒子状物質や光化学オキシダント、この取り締まり等々についても行われることになつております、今審議されているんですけれども。ぜひ連動した取り組みを船舶についてもやる必要がありますということを指摘しておきたいというふうに思つています。

あわせて、事故を起こした船の責任、いろいろなタンカー事故の事例を見ますと、事故は船の年齢による老朽化が原因であることが多いと伺つております。船舶所有者による賠償について、船舶の大きさによる区分に加えて、船の年齢、船齡を加えるべきだと考えますが、お考えをお聞かせください。

○鷲頭政府参考人 先生御指摘のとおり、アメリカでは、油濁基金ではない独自の制度を持つておられます。ただ、それ以外の国は、油を輸入している国につきましては、基本的にこの基金というも

と思います。

○澤井政府参考人 特に物流について申し上げますと御指摘のとおりであります。トラックに比べまして船舶はCO₂負荷が四分の一ぐらいであるという観点から、いろいろ工夫なり施策を打つことで、船舶へのシフトを図ろうということをしています。

ては不十分であるという議論が提起されまして、また、その議論が行われる最中に、二〇〇一年の十一月にはプレステージ号という巨大タンカーが、ナホトカ号の約三倍の大きさのタンカーがスペイン沖で沈没という事故が起つたということござります。

こういう経緯を踏まえて、昨年度のような国際基金の補償限度額自体をさらに引き上げるということも議論がなされたわけですが、一方で、抛出金の増額を望まない発展途上国、そんなに大きなタンクの石油を輸入していない、そんなに大きなタンカーを使わない国からは、さらなる引き上げについては反対であるという消極的な意見が出されました。

そういう意味で、一方で、そういう巨大油濁事故の発生に備えて補償限度額の引き上げが直ちに必要と考へる国だけが当面加盟して抛出できるという形にして、国際基金とは別に追加基金制度というのを創設することとなつたものでございます。

○長安委員 ありがとうございました。

追加基金を創設することによって、これは今お話をございましたように、全参加国が参加するわけではなく、より多くの補償を受けたい国だけが追加基金に参加して恩恵を受けるということになるわけですから、日本は現在の基金においては最大の抛出国となつております、約二〇%の抛出金を出しているという状況になつていて、追加基金に参加するのは恐らく先進国が中心になるかと思いますけれども、そうなつた場合、かなり多くの国が参加しない、一部の先進国のみが参加するということが予想されます。その結果として、日本の追加の抛出割合が非常に高まるのではないかと私は危惧をしておるわけです。そうなつた場合、実際の抛出を行う日本の石油会社の負担がかなりふえるのではないかと危惧しているところでございますが、いかがでしょうか。

○鷲頭政府参考人 先生御指摘のとおり、国際基金におきまして、現在日本は、二〇〇二年十二月

末という時点で、基金への抛出全体額の一〇・五三%を抛出する最大の抛出国となつております。

それで、追加基金、先生おっしゃられたとおり、数少ない国だけでやると日本のシェアがもつと上がつてしまふではないかという懸念は我々も

持っております、条約採択会議のときに、追加基金認定書の採択に当たりましては、我が国が主張いたしまして、追加基金へ加盟する国が十分そろうまでの一定期間、加盟国の油の総収量が十億トン、全体で十二億トンぐらいですから、約八割ぐらいになる日まで、または認定書発効から十年間経過した日のいずれか早い日までの経過措置として、一つの締約国の抛出者の負担の総額を全締約国の二〇%に抑えるといいわゆるキャビング制度が導入され、それが受け入れられたわけ

これによりまして、当面、我が国の抛出者が、国際基金の今までの場合と比べて特に負担割合が高くなるというふうには考えておりません。○長安委員 こういう負担がどんどんどんどん高くなるというのは防がなければならぬと私は思つております。追加基金をつくることによって日本がかえつて損をするということではもとものがけではない、より多くの補償を受けたい国だけが國連のように負担ばかり大きくなるようなことはならないよう、ぜひ心がけていただきたいと思つておる次第でございます。

今お話をございましたキャビング制度で抛出は一定割合に抑えられるというお話をございまして。しかしながら、追加基金に参加すればかなりの負担増となる可能性が高くなるわけであります。将来にはさらに相当程度の抛出が余儀なくされた。しかしながら、追加基金に参加すればかなりの負担増となる可能性が高くなるわけあります。が大切なのかなと思っておる次第でございます。

○長安委員 油による汚染というのは環境をかなり破壊してしまう、これは防がなければならぬと私は思つております。汚染はさせぬということ

は、抛出義務者である石油会社等の負担が増加することになります。

それはそのとおりでございますが、仮にこの追加基金に加盟しないこととする場合には、これに匹敵する独自の国内制度をアメリカのように整備することが必要になります。この制度のもとでは、

日本の石油会社のオペレーターする船の事故だけではなく、ナホトカ号のように近海を通過交通するタンカーの事故によって日本の沿岸の漁民の方々が被害を受けるといった場合の補償、いわゆるもらい事故への補償というのも含んだ形での制度をつくるということが必要になつてくるわけでございます。

石油会社の方は、このようなりスクまで含めてすべて日本国内で負担するということよりは、リスクを他の外国の抛出者と分散することができます。リスクリスクを他の外国の抛出者と分散することができる国際的な制度、この追加基金の制度を望んだというふうに承知しております。

またさらに、先ほど御説明申し上げましたとおり、キャビング制度の導入によりまして、追加基金へ加盟しても現行並みの一〇%程度の負担に抑えられるということができるようになります。石油業界は大変強く望んでおりまして、結果的にこれが実現できたわけでございます。

こうしたことから、石油会社等は、追加基金へ加盟について十分なメリットがあるというふうに考へておるものと承知しております。

○長安委員 油による汚染というのは環境をかなり破壊してしまう、これは防がなければならぬと私は思つております。汚染はさせぬということ

少くないのではないかと私は危惧をしております。

そういう意味でも、基金の実際の運用に当たつてはどのように適切な対応をされていくのか、また、補償を公平にするための確保といいますか、担保はされているのか、お伺いしたい。

○鷲頭政府参考人 御指摘の、実際に補償をするときには、ずうずうしく要求する人とまじめに要求する人といふいるじゃないか、こういう御指摘でございますが、その点につきましては、まず、条約の中にこういう範囲はカバーするんですよということは書いてございまして、そのほかに、国際油濁補償基金の理事会と総会の決定によりまして、補償の対象となる損害の種類とか認められる費用の範囲というものの基準が明確に定められております。

さらに、それをもつと具体化する形で、事務局がクレームマニュアル、日本語で言いますと請求の手引と言ふんだそうですが、そういうものが事務局はできておりまして、それに基づいて査定をしておりますので、いろいろなことを言つてきても、査定するときには査定人がそのマニュアルに基づいてきつちりやるということになりますので、請求得みたいなことは起こらないというふうに考えております。

では、その場合、基金で油濁事故の被害者を救済するということですけれども、この制度があること自体が一般的にどこまで知られているのかと

いうことが問題だと思います。

○長安委員 ありがとうございます。

では、その場合、基金で油濁事故の被害者を救済するということですけれども、この制度があること自体が一般的にどこまで知られているのかと

特に重要なのは、地方等で事故が起つた場合に、中小の零細の事業者さんが被害者になつた場合の補償はどうするのか。つまり、こういつた被害者の方々は恐らくこういった法律を知らない。その中で、後になつて、ああ、こんな補償をもらえたのかということになつては何のためにもならないと思いますので、ぜひこういったことは周知徹底を図ることが必要だと私は思つておりますけれども、そういった方策はとられておりますけ

しょうか。

○鷺頭政府参考人 この基金の補償というのは被害者が請求する民事制度でございますので、被害者が本制度を、やはり存在を知つて、理解しないといけないという点では、先生御指摘のとおりでございます。

国としましては、これまで、ナホトカ号事故時に関係者に対して、補償の手続や対象範囲といったことを定めた、日本語に翻訳した、先ほど申し上げました請求の手引といったような情報を関係者に送付するとともに、油濁損害賠償補償制度に関する説明会を開催するなど、油濁事故の被害者が、制度を活用し、円滑かつ速やかな補償を受けられるよう、周知活動を行つてきているところでございます。

今後とも、先生の御指摘も踏まえまして、周知活動に一生懸命努めていきたいと思っております。○長安委員 せつから法改正をするわけですから、ぜひ国民の皆様に周知徹底をお願いしたいと思っておる次第でございます。

続きまして、放置座礁船についてお話をさせていただきたいたいと思います。

放置座礁船の問題というのは、先ほど他の委員の方からもお話をございましたけれども、日本各地で多数発生しておりますが、放置座礁船をこうむつてはいる、そういう状況にあるかと思います。これまで地元の自治体がやむを得ないとます。これまで撤去したものが約十八件、そのほかに、現在でもまだ放置されているものが十件あるとのことであります。

事故を起こして、他人に迷惑をかけたまま、これを放置したままに置いておくことが許されるのか。これはどう考へても許されないと私は思つております。こんなおかしな話は何とかしなければならない。そういう意味で、今回の放置座礁船の問題の防止策として保険の義務づけを導入するとのことですけれども、これはタンカーについては以前からずっと義務づけられておりまし

た。もっと早い時期にタンカー以外の普通の一般船についてもこのようない制度を導入しておくべきではなかつたのかと思ひますけれども、いかがで

しょうか。

○鷺頭政府参考人 放置座礁船問題というのは、自治体を初めとする関係者に多大な迷惑をかけるものでございまして、国土交通省としても重大な問題として認識をしておりましたが、従来、地元までは、国の制度として対応策を講じるまでの必要性があるとは考へおりませんでした。

ところが、平成十四年十二月には茨城県でチルソン号という船の座礁事故がありまして、地元自治体がその処理のために多額の費用の支出を余儀なくされることとなりました。

このため、国土交通省としましては、チルソン号の事故に対応するとともに、事故直後から省内に検討会を設けて具体的な対策の検討を鋭意行いまして、今回の法案提出に至つたものでございます。

当省としては、奥緊の課題への対応としては最

大限迅速に対応したと考えております。

なお、諸外国の例で見ますと、米国、カナダ、オーストラリアにおきましては、タンカー以外の一般船舶に対しまして、油濁損害だけを対象とした保険が義務づけられておりますが、放置座礁船の対応も含めた形で保険を義務づけておりません。そういう意味では、今回の改正案は、諸外国に先駆けた先進的な取り組みを行つものであるというふうに考えております。

○長安委員 今お話をございましたように、新しい制度の実施に際して、外国の船舶がしつかりと保険を義務づけるようにしむけなければならないと私は思つております。そのためには、この制度の趣旨や内容を事前に十分に周知することが必要であると私は思つております。外国の当局、海運企業であつたり、また貨物の荷主等によく制度を知つてもらうことが必要であると考えますが、御所見、いかがで

いらっしゃいます。

○鷺頭政府参考人 御指摘のとおりでございまして、タンカー以外の一般船舶に対する保険の義務づけ制度は、条約等の国際的枠組みに基づかない我が国独自の規制でございまして、諸外国においては一般的ではないことから、円滑な実施に当たりたっては、関係者への十分な周知を図るということが不可欠であると考えております。

具体的な周知の内容としましては、国際海事機関、IMOという国際機関がございますが、そこを通報いたしまして、そこから各加盟国に対しまして回章という形で各国の政府に周知を図るという手段をとらうと思っておりますし、私ども自由には、内外の外航海運企業とか海事関係の代理店、荷主さらには国際PIグループ、船主の責任についての保険を扱っている保険会社のグループでございますが、国際PIグループを始めとする保険会社といつた関係者に対しましても、業界団体とか地方支分部局を活用しながら十分な周知を図つてまいりたいと考えております。

○長安委員 この法律自体、タンカーに関していいますと、もう条約で世界的な枠組みがある、一方で、これは日本の法律でやるということになります。そういう意味では、国際法上、国際慣習上問題があるようなものは、他国や他国企業の理解が得られない私には思ひますけれども、今回のこういった制度は、無害通航権等の国際ルールとの間で整合性がとれてはいるのか、御所見をお伺いしたいと思います。

○鷺頭政府参考人 外国船舶の航行につきましては、国際法上、先生おっしゃられたとおり、ける無害通航権が認められておりまして、したがつて、領海内を通過だけしていく船につきましては、我が国の法令によって保険の義務づけを行うことは困難でございます。

しかし、今回の改正案は、外国船舶が我が国港に入るということに着目した規制でございまして、沿岸国に領域主権が認められおりまして、沿岸国は、国际法上、内水として位置づけ

るというエリアでございますので、領海と異なりまして、外国船舶の無害通航権は認められておりません。

したがいまして、無保険船に対して入出港を認めないと、いっただ規制を行いましても国際法に違反するものとはならず、諸外国の理解を得ることが可能であると考えております。

同じような趣旨で、米国、カナダ、オーストラリアにおきましても、同様の保険の義務づけの規制をしているという例がございます。

○長安委員 今、米国、カナダ、オーストラリアというお話をございました。しかしながら、あくまでこういった法令を定めている国は限られているというのが現状だと思います。まだまだ一般的になつていないと言えると思います。我が国独自の制度を設けても、その対象は日本の港に入出港する船だけでありますから、例えば日本の近海を通つている船の規制をすることは全くできないわけです。こういった無保険船の規制の効果を真に高めるためには、諸外国が協調していくことが重要だと私考えております。

日本はこれまで、海運や船舶の分野で国際協調を重視する余り、外国の動きに追従するということが多かったかと私感じております。本件に関しては、必要な制度を積極的に提案して、日本がリーダーシップを持って、世界が日本のこの制度に歩調を合わせるように働きかけていくことが必要ではないかと考えますけれども、御所見いかがでしょうか。

○鷺頭政府参考人 今先生おっしゃられたとおり、今の私どもが考へております制度というのは日本に入つてくる船だけでございまして、領海を通航していなくなつちやう船というのは保険がなくては別に構わないわけでございますし、そういうところでもまた事故が起これば手だてがないという意味では、国際協調によつて各国ともこういう制度を導入するということは、極めて我々にとつても望ましいものであると考えております。

いというのは先ほど申し上げたとおりなんですが、現在、国際海事機関、IMOの場におきまして、一つはパンカーチャー条約という、発効はしておりませんが、採択された条約がございます。これは燃料油による汚染損害の賠償に関するもの、要は、燃料油を流して汚染損害が起きた場合にはそれを賠償するという条約が採択されております、まだ発効はしておりませんが。それからもう一つ、レックリムーバル条約というのが議論がなされております。レックリムーバルというのは、船艇、船体そのものを撤去する費用負担に係る条約でございますが、そういうものが国際海事機関の場において議論されておりますので、国際的にも、私どもの規制について、同じような関心というのは各国とも持っているわけでございます。

今後は、こういうような議論の場を通じまして我が国の事例を紹介して、この制度が国際的に広がるよう、リーダーシップを持つて諸外国への働きかけに努めてまいりたいというふうに考えております。

○長安委員 最後に大臣にお伺いしたいと思いま

す。

放置座礁船の問題というのは、その被害をこうむっている地域にしてみれば、これは非常に深刻な問題であります。保険の義務づけ等の対策を確実に実施して、このような問題の発生を確実に防止することが早急に求められている、そういう状況にあると思います。この問題に取り組む大臣の決意をお伺いしたいと思います。

○石原国務大臣 ただいま長安委員が政府参考人

として、本条約また法律に関しまして、御議論を聞かせていただきまして、やはり我が国独自の部分についても、これは我が国に影響があることに対し外国籍の船に対してでもその問題の認識を深めるということの重要性を強く私も感じさせていただきます。

きましたし、放置座礁船問題は、テレビ等々で出ましても、港の真ん前に座礁して、漁業権あるいはその港を出入りする人たちに多大な迷惑をかけ、また、撤去するのに地方自治体に非常に大き

い負担をかけているということが、私も、茨城の条例、先ほど政府参考人が例に出されましたけれども、問題であると常々考えていたところでもござります。

これまで、無保険船の入港規制のための法整備について、実は多くの自治体から何とかしてくれといいます。

これまで、無保険船の入港規制のための法整備について、実は多くの自治体から何とかしてくれといいます。それが、そういうものは、やはりそういう地元自治体の切なる希望にかなうためにもなされいかなければならぬと認識しているところでもござります。

さらに、保険の義務づけや無保険船の入港規制は、放置座礁船問題に対する極めて有効な対策であると考へておりますし、今後は、座礁船が無責任に放置される事態を確実に防止できるよう、まだ委員の御指摘の中にもいろいろな御示唆がございましたので、そういうものを十分含み込んで、全力で取り組んでまいりたいと考えております。

○長安委員 ありがとうございます。放置座礁船の問題、これは真剣に日本を取り組んでいかなければならぬと思っております。

また、先ほど来お話をございました油濁の問題もそうです。昨今、ロシアのサハリン沖でも石油開発がなされています。これはサハリン1、サハリン2とございます。これでも、ロシアから日本へ恐らく原油またLNGが輸送されてくるという頻度が増してくる。そういう中で、いかに事故を防ぐか、また、油による汚染を防ぐかということが重要かと思います。ぜひ、汚染はさせぬといふ気持ちで取り組んでいただけたらと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

○赤羽委員長 午後一時から委員会を開くことにとどし、この際、休憩いたします。

午前十一時五十八分休憩

○赤羽委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本充功でございます。本日は、私、午前の質疑に引き続きまして、海洋汚染及び海上災害防止に関する法律案に対する改正する法律案に対して中心的に質問をさせていただきます。

自動車や陸上における交通手段の多くのものに排出ガス規制があるというふうに認識をしている中で、船舶に排出ガス規制がなかつたということだけといふべきであります。

自体、私、今回大変驚いておるところでございます。船舶に排出ガス規制がなかつたこれまでの経緯、それはどういったものなのか、御説明願えますでしょうか。

○佐藤大臣 政務官 岡本委員の質問にお答えをいたします。

船舶につきましては、ほとんどが海上を航行しております。生活環境の影響が、ほかの交通機関であるとか発生源に比べて非常に小さいということをございます。そういう点から、諸外国を含めまして、これまで、そういう船舶起因の排出ガスに対する特段の対策というものは講じられてこなかった、そういう経緯がございます。

しかし、きっかけとしては、北欧などを中心に酸性雨などの問題が非常に深刻化いたしまして、船舶起因の排出ガスが各国の環境に非常に影響を与える、そういうことが大きな問題になります。特に一九八〇年代の終わりごろからそういう問題が国際的な議論を巻き起こしまして、そういう議論を踏まえて、一九九七年に、今回の船舶起因の大気汚染の防止に関する条約が採択されました。そして来年早々にも発効が見込まれるに至っております。

特に日本の排他的経済水域の中を見ましても、もうこれは午前中からの議論もありましたけれども、排他的経済水域というのは四百五十万平方キロメートルという広い範囲なので、なかなか薄

まっていて感じられないんですけど、しかし、総放出量というものを合わせますと、窒素化合物というのが全体の約三〇%、船舶が出しているものが、また、硫黄酸化物が全体の二五%を占めるにも至っているという状況になつております。

で、そういう国際的な条約の流れ、また日本のそ

ういう状況も踏まえまして、我が国としても今回初めて船舶についての排出ガス規制を導入するものとなつたわけでございます。

○岡本(充)委員 今御説明いただきましたけれども、確かにNO_x、SO_x規制ということを今回主たる目的、ほかにもありますけれども、これを規制していこうという流れでございますが、今回の海防法の改正で載っています附属書Ⅳが対象としているない物質、いわゆるSPMだと一酸化炭素、二酸化炭素、こういったものに対するは今後どのような規制を行っていく方向なんでしょうか。

○澤井政府参考人 今回、条約の対象となつておらず、したがつて、今回の法改正によりまして規制対象としていない物質につきましては、例えば一酸化炭素でございますが、これは船舶原動機の燃焼効率が極めて高いということで、その裏返しとして一酸化炭素の排出量が極めて少ないことから、規制の必要はないというふうに判断しております。

また、粒子状物質につきましては、これは午前中も御質問がございましたけれども、陸上の発生源に比べますと、例えば船舶起因のものについて

は、計測方法ですとか粒子状物質の有効な削減方

法などについていろいろなことが確立されていな

いというのが現状であります。現在、環境省を

中心として調査研究がなされている段階であります。

こうした環境省等の調査研究と連携して我々も取り組んでいきたいと思っております。

○岡本(充)委員 後ほどちょっと地球温暖化の部

分でまた触れさせていただきたいと思います。

今後の局長からの答弁によりますと、今後検討し

ていかなければならないものとしてSPM等があ

るんだという話ではございましたが、実際に大型港湾を抱える自治体での環境基準達成率がSPMや二酸化窒素などでは低いのではないかと思うんですけれども、それについてはいかがでしょうか。

○澤井政府参考人 船舶から発生するNO_xがどのくらい陸域の生活環境に影響しているかということは、厳密な意味で数字は把握できないのでありますけれども、SO_xについてはそういうことは、申し上げましたが、最も日本で船舶がふくそうしているという場所の一つであります東京湾の湾口、ここで、最もふくそうしている一時間を取りまして、しかもこれは風が余り強いと拡散してしまいますので、かえつて濃度は薄くなるということで、かなり微風という条件を設定して、どのくらいNO_xが陸域に影響するかという試算をいたしました。そういう最も多いところで、最もある意味では設定条件としては厳しい条件で計算して、環境基準値の一割ぐらいと考えております。

そういう意味で、全体として深刻な影響はないであろう、数字的にはそう考えております。

○岡本(充)委員 今御説明で八割といふことではあります。対象となる原動機は平成十二年一月一日以後に製造された原動機で、かつ出力が百三十キロワットを超える、こういったことになりますが、法規制の対象とならない原動機からのSO_x、NO_xは実際どのくらいの影響を及ぼしているのか。先ほど、NO_xで三割、SO_xで二五%，こういうふうに言われておりましたけれども、この内訳はいかがでございましょう。

○澤井政府参考人 まずSO_xにつきましては、今回は使用する油の規制で対応いたしまして、原動機の大きさ等は関係なく、ディーゼルエンジンで使う油をすべて規制いたします。さつきの二五%のうち、どのくらいの大きさのものがどのくらいというところまでは申しわけございませんが、泽井政府参考人港湾内、停泊している船舶もありますし、緩やかな速度で走行している船舶もあると思いますが、そこについて船舶原因のものがどのくらい寄与しているかということについては推計ができません。

○岡本(充)委員 船舶起因の推計は、恐らく私と同じ市内で他の地域と比較することで十分推測することができます。

例えば、港湾内での船舶に対しても、C重油ではなくA重油を使用するように働きかけるなどの取り組みを行う、そういう御予定はありませんか、○澤井政府参考人 A重油、C重油の差は、端的にSO_xにあらわれると思います。

現在の環境省で測定しておられる結果を見ます

と、SO_xにつきましては、測定局で見た場合に、九九%以上がもう環境基準を達成しているという状況もあります。一方でNO_xについては、自動車交通の観測地点を中心未達成の部分がかなりありますけれども、車のエンジンでいいますと、出力としては、レクリエーションビークル、RVクラスのものまで船の原動機としては押さえられます。

○岡本(充)委員 ゼひ私は、NO_x、SO_xをわせて今回議論になつていてる中でございますので、大型港湾を抱える自治体での環境基準といふのもありますけれども、車のエンジンでいいますと、出力といふことを認識しておりますと、今のところ考えておりません。

○岡本(充)委員 時間がないので次へ移りますが、今回の海防法によりまして、規制の対象とならない百三十キロを下回る船舶用原動機から排出されますNO_xの量は船舶排出量全体の約二割程度と考えられますので、逆に言えば八割はこれで規制ができるということで、規制としても十分実効のあるものと考えております。

○岡本(充)委員 今御説明で八割ということでありましたけれども、実際、例えばガソリン使用的な原動機も存在していますし、ほかの燃料を使っているものもあるかと私は思います。

日本がさらに自主規制をしていくといった方向性も検討されていいのではないかと考るわけなんですけれども、国際条約ではそういう決まりかもされませんが、日本がさらにそれを上回るような、世界に、日本はこういった基準でやつっていくんだということをひとつ示していただくのもいいのではないかと思うんですが、それについてはいかがでしょう。

○澤井政府参考人 前提として、私ども、今の百三十キロワット超についてこういう規制をすることで、今の環境の現状を踏まえて十分であろうとまず思っておりますが、仮に原動機についてほかの国と違う厳しい規制をするとなりますと、一つの大問題は、これは原動機の構造によって排出量が決まってしまいますので、エンジンの製作段階で検査をしなければいけない。今回規制対象になつてゐるのはそういう検査をいたします。それによって実効性を一方で担保するわけでありますが、製作段階で検査をするということが必要になります。

○岡本(充)委員 続いて、MARPOL条約の問題にちょっと移っていきたいと思いますけれども、船腹量で見ただ場合、日本に寄港する船の中で、船腹量順で多い国、五カ国ぐらい挙げていただけませんでしょうか。

○澤井政府参考人 恐縮でございます、元データは手元にあります、そういう順番で整理しておませんので、ざつと多いところを申しますと、あくまでも船籍という意味では、パナマが非常に多くございます。あるいはもっと大きいもので十分だ

という議論がいろいろあつた中で、極力カバレッジを広げるためには、その観点から百三十キロワットと決まった経緯がございまして、例えばございますけれども、車のエンジンでいいますと、出力としては、レクリエーションビークル、RVクラスのものまで船の原動機としては押さえられる。

前提として、今初めて排ガス規制を始めたといふことでございますので、まずは今回の条約及び海洋汚染防止法をしっかりと運用していくことが大事だと思っておりますが、仮定の話としてそういう特別の規制をするとすれば、一方でそういう困難な問題もありまして、なかなか難しいのではないかと思つております。

○岡本(充)委員 今の局長のお話ですと、原動機から変えていかなきやならないということでございましたけれども、例えば、出てくる排ガスを、附属する機械を取りつけてNO_x、SO_xを少しでも減らすような研究というのはなされていないかと思つております。

ボジア、そういうところが多いかと思います。

○岡本(充)委員 今局長からお話をありました、これは船腹量で見たんでしょうかけれども、船の数としてはいかがですか。

○澤井政府参考人 申しわけございません、今は船の数でございます。

船腹量で申しましても、パナマあるいはノルウェー、シンガポール、香港、中国、こういったところが船腹量では多いと思います。

○岡本(充)委員 今御指摘のあった国で、まだこのMARPOL条約に加盟する見通しの立っていない未締結国、こういった国々が入っているように思います。例えばカンボジアだと中国などは、今のところ発効の見通しが立っていないんじやないかと思うんですけれども、いかがでしょう。

○澤井政府参考人 現在、既に批准をした国が十二でございます。その中には、今申し上げた、ちょっと一つ一つ対照しておませんが、入っていない国もあると思います。

○岡本(充)委員 こういった国々から日本にやってまいります船に対してもどのように検査をしていくことになるんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 現在、今回の法律改正以前に、船の安全性、船体の堪航性に係るSO-LAS条約

とか、あるいは海洋汚染防止法の、大気以外、海に流す設備を義務づけてあるMARPOL条約

という条約がございまして、その条約におきまし

ては、非締約国の船舶が一層有利な取り扱いを受けることのないよう、必要な場合にはこの条約を準用するというふうに規定されております。

これを受けまして、我が国の場合には、これまで、国内法、船舶安全法とか海洋汚染防止法で外国船舶に対する監督規定というのを設けておりまして、この条約を体して国内法で、入港する非締約国の船舶に対しても確認を行つております。今回につきましても、排ガス設備に関しては、同様に外国船舶に対する監督規定を設けまして、入港する非締約国の船舶に対しても同種の確認を

行つていくことにしております。

○岡本(充)委員 それとあわせまして、もう一つ私お伺いしたいのが、MARPOL条約の附屬書のIで、シングルハルタンカーをダブルハル化し

ていく、こういった方向性が打ち出されているんです。今回の油濁損害賠償保障法とも絡みますけれども、ダブルハル化というのは、今どのくらい

日本で進んでいるんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 正確なデータはちょっと持ち合せておりませんが、今、日本の荷主が使っておりますタンカーというのはほとんどダブルハルになつております。と申しますのは、シングルハ

ルタンカーで事故が起ることと損害に対する影響が大変大きいのですから、日本の荷主というのはダブルハルタンカーを使つているというふうに承知しております。

○岡本(充)委員 今御説明ですと、外航のタンカー、内航のタンカー問わず、そういったダブルハル化がほぼ進んでいるというふうに理解してよろしいですか。

○鷲頭政府参考人 内航につきましてはまだシングルハルタンカーが残つてゐるというふうに承知しております。ちょっと数字は、申しわけございません、手元にありませんので、どれぐらいとは申し上げられません。

○岡本(充)委員 私、内航業を営まれている方は中小企業が多いということを承知しております。

○細野政府参考人 お答え申し上げます。

エネルギーの利用に伴いまして生じます大気汚染でありますとか、あるいは地球の温暖化など、そういう環境負荷のさらなる低減を図るという

ことは非常に重要な課題であると認識しております。

経済産業省といたしましても、環境負荷のより少ない石油製品を安定的に供給する、こういう観点から、揮発油等の品質の確保等に関する法律、こういう法律に基づきまして、強制規格の強化に努めてきたところでございます。

今般、我が国が海洋汚染防止法条約附屬書のVIを批准するに伴いまして、新たに、船舶等の燃料として使用されます重油についても、委員御指摘のとおり、四・五%以下の硫黄分にする、そういう規制について内容を定めました改正法案を提出させていただいています。

今回は、条約に基づきまして四・五%という水準を採用させていただきたいけれども、先ほど国土交通省の方からも御説明がございましたけれども、今後、もちろんの見直し等の段階で、さらに

しうれども、私が調べさせていただきました結果、固定資産の比率及び負債の比率が全産業平均の五倍、トラック事業者の四倍というのが、内航業を営まれている中小企業の現状であるよう

りましたけれども、老朽船による事故が多うございましたので、こういった中小企業への対策も踏まえて、ぜひ対策をとっていただきたいと思つております。

そして統いて、環境への影響ということで、少し違った見方で質問させていただきたいと思いま

す。

まず、この十七条の中で、重油の中の硫黄の濃度を定めていくというような方向になつております。経済産業省で取り組まれているんだと思いますけれども、今回、四・五%という硫黄濃度を上限とするというふうになつています。日本は、現在のところ大分これより進んでいるというふうに聞いておりますが、こちらについても日本独自の自主規制という方向は考えてみえないのでしょうか。

○細野政府参考人 お答え申し上げます。

エネルギーの利用に伴いまして生じます大気汚染でありますとか、あるいは地球の温暖化など、そういう環境負荷のさらなる低減を図るという

ことは非常に重要な課題であると認識しております。

経済産業省といたしましても、環境負荷のより少ない石油製品を安定的に供給する、こういう観点から、揮発油等の品質の確保等に関する法律、こういう法律に基づきまして、強制規格の強化に努めてきたところでございます。

今般、我が国が海洋汚染防止法条約附屬書のVIを批准するに伴いまして、新たに、船舶等の燃料として使用されます重油についても、委員御指摘のとおり、四・五%以下の硫黄分にする、そういう規制について内容を定めました改正法案を提出させていただいています。

今回は、条約に基づきまして四・五%という水準を採用させていただきたいけれども、先ほど国土交通省の方からも御説明がございましたけれども、今後、もちろんの見直し等の段階で、さらに

しうれども、私が調べさせていただきました結果、固定資産の比率及び負債の比率が全産業平均の五倍、トラック事業者の四倍というのが、内航業を営まれている中小企業の現状であるよう

には、船舶側での対応とあわせまして、重油の品質のあり方についても、船舶の国際移動性でありますとか、あるいは国際協調の趨勢等を十分に勘案しながら内容の充実等を図つてしまいたいと思つております。

○岡本(充)委員 ゼひその見直しの節には、今回対象になつていません火力発電所や鉄鋼炉などの固定された動力源へ供給される重油についても同様に硫黄の濃度についてしっかりと規制をかけていただきたいたいというふうに思つております。

まだ、一つだけ私、要望させていただきたいと申しますが、結構でございます。

○鷲頭政府参考人 答弁は結構でございます。

ただ、一つだけ私、要望させていただきたいと申しますが、こちらについても日本独自の規制といふふうに思つておりますが、こちらについても日本独自の規制といふふうに思つております。

○岡本(充)委員 ゼひその見直しの節には、今回対象になつていません火力発電所や鉄鋼炉などの固定された動力源へ供給される重油についても同様に硫黄の濃度についてしっかりと規制をかけていただきたいたいというふうに思つております。

まだ、一つだけ私、要望させていただきたいと申しますが、結構でございます。

○鷲頭政府参考人 答弁は結構でございます。

ただ、一つだけ私、要望させていただきたいと申しますが、こちらについても日本独自の規制といふふうに思つておりますが、こちらについても日本独自の規制といふふうに思つております。

○岡本(充)委員 ゼひこの研究につきましては、しっかり進めていっていただきたいと思っております。

VOC、揮発性有機化合物などの放出抑制といふことを目指して今回の規定がつくられています。

うことを目指して今回の規定がつくられています。

私は、ぜひともそういった面で、午前中にも質疑があ

湾を設ける予定はおりなのでしょうか。

○西尾政府参考人 VOCの排出抑制につきましては非常に重要なことでございまして、今回も大気汚染防止法の一部を改正いたしまして、固定発生源から排出するVOCの抑制を図ることとしております。

しかしながら、港湾等で出まするVOCのシェアと申しますか分量と申しますのは、他のいろいろな施設に対しまして比較的少ないものでござりますので、今後のVOC対策の進展を見ながら検討していくべき事柄というふうに思つております。

○岡本(充)委員 ということは、現時点では、指定しなければならない港湾は日本に存在しない、こういうふうに認識してよろしいんでしょうか。

○西尾政府参考人 現時点では、指定をお願いするというところまで詰めた港湾というのはございません。

○岡本(充)委員 このVOCも、さまざまの意味で人体に有害な物質でございますので、今後どういう推移をするかわかりませんけれども、ぜひ必要があるときには措置をとつていただきたいと思つております。

続いて、ポートステートコントロール、また話がわりますけれども、こちらについて少しお伺いしたいと思つております。

この実施件数、昨年や一昨年でも結構でございますが、近いところでは北朝鮮からやつてきた万景峰号の例があるのかとは思ひますけれども、実際の実施件数、そしてその結果がありましたら、お知らせいただきたいと思います。

○鷲頭政府参考人 ポートステートコントロールの実績でございますが、平成十四年に全国で四千三百十一隻を検査いたしまして、そのうち四百五十五隻、一〇・五五%に重大な欠陥があつたため、是正を命じました。また、十五年は四千八百六十隻を検査いたしまして、うち六百四十隻、一三・一六%に重大な欠陥があつたため、是正を命じております。

○岡本(充)委員 これはいわゆる検査された船といふのは、東京MOUに従つて検査の施行はなされているのでしょうか。

○鷲頭政府参考人 おっしゃるとおりでございまして、東京MOUのどこの国でPSCをやつたらば六ヵ月間は日本ではやらない、そういうよう

な取り決めでやつておりますので、その中の実績ということをございます。

○岡本(充)委員 実際に、そういった意味で、六ヵ月以内にほかの国で検査はされていないけれども、まだPSCが行われていない船というのは逆に言うと何隻ぐらいあるというか、マスでどのくらいあつて、例えば平成十四年四千三百十一、平成十五年が四千八百六十五と言われますけれども、そのさらに大きな分母としては幾らぐらいなんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 東京MOU全体で何%といふのはちょっとと申し上げられませんが、日本に入ってくる船といふのは大体隻数で一万隻ほどでござります。そのうちの四千八百をやつておりますの

で、ほかの国がそれまでの比率ではやつていないと私はいますが、東京MOU加盟国は十八カ国ござりますので、ほとんどの船はどこかの国でポートコントロールを受けているというふうに推察されます。

○岡本(充)委員 例えば、私、この東京MOUに加盟していない国で指摘をさせていたくと、北朝鮮が一つあるかと思うんですけども、北朝鮮の船については、貨物船、貨客船もあるんでしょ

うけれども、どういうふうなポートステートコントロールが行われているんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 北朝鮮につきましては東京MOUに入つておりますが、東京MOUに入つて

いない船についてはポートステートコントロールをしないということではございません。

北朝鮮は、SOLAS条約、海洋汚染防止条約に入つておりますので、日本に来たときには、日本がポートステートコントロールをして是正命令を出します。次の港に入つて、それが仮にシンガポール

ボールだとすると、シンガポールに入ったときに、日本での是正命令というのが各国間に連絡され

いますので、ちゃんと是正命令に沿つて直したか

どうかというものは今度シンガポールの方の検査官がチエックをいたします。そういう仕組みになつております。

○岡本(充)委員 そういう仕組みになつてゐるのは大變理解をしましたけれども、そういう中で、北朝鮮から来航する船というのは何隻があるのかと思ひますけれども、特に北朝鮮から来る船についてのPSCの実施状況というのは逆になつておりますか。

○鷲頭政府参考人 北朝鮮から来る船、推計でございますが、百五十隻ござります。これが何回も、千三百回とか千四百回と言われておりますが、入つてきております。それで、ポートステートコ

ントロールという意味では、平成十五年に二百九隻やつております。ですから、推計より多くなつております。推計よりたくさん来ているといふことじやないかと思ひますが、二百九隻に検査をしておりまして、百二十八隻に重大な欠陥があつたということで処分をしております。二〇〇一年、平成十四年は四十隻やつておりますが、二十三隻に重大な欠陥があつた、こういうことでござります。

○岡本(充)委員 この平成十四年から十五年への伸びというのはどういった背景があつたのか。大体類推はつくんでけれども、この実施隻数が五倍近くふえていますけれども、どういった背景があつたんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 一つには、平成十四年の十二月ですか、先ほどから出でおりますチルソン号と

いう船が、ある意味では船が古くて構造基準に合つてない船で來たためにあつた事故を起こしましたというようなこともござりますし、その時期に合わせてチヨンリユー号という船がやはり山口

の方で、それも機関故障みたいな形で座礁してしまいました。そういう意味では目配りをして

立入検査を頻繁にやつた、こういうことだと思います。

○岡本(充)委員 もう一つ質問なんですが、推計が百五十隻と、（岡本(充)委員）「推計」とえらく違いますね」と呼ぶええ、実際二百九隻立ち入りました。済みませんが、ちょっと

と推計が、もう一回帰つてやり直してみます。申しあげございません。

○岡本(充)委員 余りに違う推計で驚いておりま

すけれども、しっかり現状を把握することも重要だと思いますが、大臣、今のことについて御意見をお述べいただければと思います。——いや、大臣に聞いているんですけれども。

○鷲頭政府参考人 ちょっとと事実関係だけ。百五十隻で、先ほど申しましたように六ヵ月に一回ポートステートコントロールをやるものですから、年に一回あり得るわけです。ですから、百五十隻掛ける二で三百隻分、一年間にポートステートコントロールをする可能性がある。そういう中で二百九隻をやつた、こういうことでござります。

○岡本(充)委員 大臣、お願いします。

○石原国務大臣 推計値にしろ数字にしろ、適切なものを示すように、これから精査させていただきます。

○岡本(充)委員 ぜひよろしくお願いします。

話題をちょっととかえまして、時間もないのですが、最後に、地球温暖化対策推進大綱というのを平成十四年三月に政府の方で決められて、内航船のCO₂削減目標を三百七十万トン、こういうふうにしておるところでありますけれども、現実的に、この地球温暖化対策推進大綱に基づいて、国土交通省として今どのような進捗状況にあるのか、御説明いただけますでしょうか。

○澤井政府参考人 CO₂の中の運輸部門について、陸上も含めて若干申し上げたいと思いますが、

全体で、運輸部門につきましては、九〇年から九八年度まで二三%増加をしております。九八年度以降、自動車につきましてトップランナー基準方式の導入等、自動車の低燃費基準化の誘導、あるいは二〇〇一年度からは自動車税のグリーン化などを進めた結果、九八年で二三%増に対しても二〇〇一年で約三三%増ということで、その間交通量は増加しておりますけれども、CO₂の排出量はほぼ横ばいになつております。ただ、依然として、目標であります対九〇年度比一七%増、これが運輸部門の目標でございますが、それを超過している状態でございます。

これを交通機関別に見ますと、鉄道、バス、タクシー、航空機、船舶などの公共交通機関では、二〇〇一年度の排出量は九〇年度比で約一〇%増、貨物自動車では約一%増、自家用自動車では約五〇%増と、自家用自動車の伸びが大変大きゆうござります。

こうしたことを踏まえまして、例えば船舶についていきますと、今の船に比べて燃費効率のよいスーパーECOシップの技術開発、これが近い将来の実用化に向けて進められておりますし、これが実用化されるとCO₂の大幅な削減も期待されます。

また、先ほども申し上げましたけれども、内航海運の事業の活性化によりましてモーダルシフトが進みますと、トラックから海運に転換することによりましてCO₂の排出削減も期待できるということで、そういうた施策に力を入れてまいりたいと考えております。

○岡本(充)委員 ぜひ大臣の方からも、この地球温暖化対策推進大綱の中での取り組みについて決意のほどをちょっとお聞かせいただきたいと思つております。

○石原国務大臣 これはもう委員御承知のとおり、地球温暖化ですから、CO₂の排出に起因していわる問題ですけれども、やはりモーダルシフト等々、大量輸送機関に車部門から移動するということで、この問題にハード、ソフト両面から取り組ん

でいかなければなりませんし、そのことによつて京都議定書の、一九九〇年基準に對してのマイナスという大変厳しい基準ではありますけれども、官民挙げてこの目標達成に努力をしていかなければならぬと考えております。

○穀田委員 私は、初めに六本木ヒルズの事故についてお聞きしたいと思います。御遺族の皆さんには心から哀悼の意を表したいと思います。

故原因について建築物の構造あるいは設備の状況などといった観点から分析を行う体制を整備するといふことが御指摘のとおり大変重要なことだと思います。

ざいますし、かなりきつい規制の強化ということにもなりかねませんので、これ 자체はなかなかか難しい問題だと思います。したがって、むしろ実質的にそういう情報がとれるような体制が構築できなければ、いかにこうして考えていくかと思いま

木のビルで三十三件の事故があつた。その中には少なからず、例えば救急車で運ばれた事例があつたというふうに聞いております。そうしますと、固然のケースで専門の方に一々その場の見聞を報告する。

ていたぐのは大変な負担になりますので、どうもあそこのビルでは最近事故が多いよとか、そういったことを定期的に受けとめられるような体制をつくつしていくことが必要なものではない

か、そういう観点から今後ちょっと検討をさせたいと思います。
○穀田委員 今お話がありましたように、東京消防防衛というのは、たび重なる救急車の搬送があつた

たために、幾つかの事故については把握していたはずなのですね。最初の一件や最初の二件はそわとうかしれませんが、これだけ七件も八件もあ

るとなると、これは問題だぜという問題提起自身をしてもらわなくちゃならぬと私は思つたんですね。

ですから、今の発言で言うと、やはりとても大事な関係だと思って、ある識者は、小さい事故というほどの大きな事故の予兆でもある、こう言つてありますから、そういうところに、どう防いでいくのかということなしに何か大きな事故が防げるというわけじゃない、そういう角度から物を処して

でいかなければなりませんし、そのことによって京都議定書の、一九九〇年基準に對してのマイナスというような大変厳しい基準ではありますけれども、官民挙げてこの目標達成に努力をしていかなければならぬと考えております。

○岡本(充)委員 達成はできそうだと大臣は思つていらっしゃいますか。

○石原国務大臣 大変厳しい数字ではござりますけれども、九〇年代の後半に横ばい状態までなつたということは、抑制することができるということを示しているわけですから、これからいかに減らしていくか、こうすることを努力していかなければいけません。京都議定書の議定国、すなわち、京都で会議をし、しかも日本のイニシアチブによつて取り決めたこの議定書の有効性というものを世界に対して誇れないのではないかと思つております。

○岡本(充)委員 ゼひ、私も、その大臣の意気込みをもつて、この京都議定書で定められました日本がこの議定書を締結した地でもあります、この議定書をしっかりと世界に誇つていくためにもこの数字の達成をぜひ目指していただきたいと思っております。

最後になりますけれども、このCO₂削減の効果、一つだけちょっと数字として教えていただきたいんですが、自動車での運送そして船での運送で、同じ単位輸送量当たりでどのくらいCO₂削減になるのか、参考までにその数値を最後に教えてください。

○澤井政府参考人 物流に関して、トラックなどで貨物を運ぶ場合のトンキロ当たりのCO₂は船舶の同じトンキロ当たりのCO₂と比べますと、四倍程度でございます。

○岡本(充)委員 ということでは、ぜひひ、これだけのCO₂削減ができるということですから、内航船舶へのしつかりとした政策的な援助、そしてまた中小企業が多い実情を踏まえたからの施策を望みたいと思います。

これまで質問を終わります。

○穀田委員 私は、初めに六本木ビルズの事故についてお聞きしたいと思います。
御遺族の皆さんには心から哀悼の意を表したいと思います。
先ほども答弁でありますように、ガイドラインの作成、そして検討する、また、必要とあらざると、これがあつたんじやないか。だから、きょうの報道でもありますように、ある被害者は、人命よりも営業優先ではなかつたのかと、ということを怒りを込めて述べておられます。しかも、事故が起つてから、安全対策をとらないどころか、事もあるうにセンサーの死角を広げる、もし対策をとつたら事故は防げたのではないかという思いはまだれども私は共通だと思うんですね。
そこで、ここに実は企業のあり方が問われている。つまり、企業が安全を最優先するという点でも社会的責任があるんじやないかと私は痛切に思つています。そして、これを守らせるのが行政の責務ではないか。
そして、なぜこれを私が言うかといいますとこの間この委員会で議論した、また参議院でも議論になつてゐるわけですが、都市再生という名前で成功した事例としてわざわざ大臣も挙げた場所でもありますから、そこで、基準をつくるということは当然だけれども、私は、こういう建造物にかかるわる事故については報告させる、最低限そぞろに行うというのが通常だと思います。それが直ちに公共団体の建築行政部局に行くということにはなつてないということです。本来、事なきは一般的には消防部局あるいは警察部局が対応を行つたところですが、これが直ちに公共団体の建築行政部局に行くということにはなつてないと思います。
○松野政府参考人 お答えいたします。

故原因について建築物の構造あるいは設備の状況といった観点から分析を行う体制を整備するといふことが御指摘のとおり大変重要なことだと思います。

ただ、法律上、事故があつたときに報告義務といたようなことになりますと、どういう場合に報告義務があるのか、だれが報告する義務があるのか、当然、処罰の対象になるということもございますし、かなりきつい規制の強化ということになります。しかし、これ自体はなかなか難しい問題だと思います。したがつて、むしろ実質的にそういう情報が伝れるような体制が構築でききないのかということを考えていきたいと思います。

例えば、今回の事故を見ますと、あそこの六木のビルで三十三件の事故があつた。その中には少なからず、例えば救急車で運ばれた事例があつたというふうに聞いております。そうしますと個々のケースで消防の方に「一々その場から報告」していくだけでは大変な負担になりますので、どうもあそこのビルでは最近事故が多いよとか、そういうことを定期的に受けとめられるような体制をつくつていくことが必要なではないか、そういう観点から今後ちょっと検討をさせさせていただきたいというふうに思います。

○穀田委員 今お話がありましたように、東京消防庁というのは、たび重なる救急車の搬送があつたために、幾つかの事故については把握していたはずですね。最初の一件や最初の二件はそれほどどうかされませんが、これだけ七件も八件もありますから、そういうところに、どう防いでいくのかということなしに何か大きな事故が防げると思うとなると、これは問題だぜという問題提起自身をしてもらわなくちゃならぬと私は思つたんですね。

ですから、今の発言で言うと、やはりともかく事な関係だと思って、ある識者は、小さい事故といふのは大きな事故の予兆もある、こう言つてますから、そういうところに、どう防いでいくのかということなしに何か大きな事故が防げるといふわけじゃない、そういう角度から物を処して

いきたいな、そうしてほしいなと私は思つてます。

そこで、森ビルも、きょう午前中お話をあったように、気密性の問題、気圧の問題と大体言つてありますよ。あそこが言つてあるから信用しないといふんじやなくて、それはそれであるんでしょ。だけれども、今新しい問題というのは、今までになかった超高層ビルができる。それがさまざまに施設を持っているということからしますと、自動回転ドアだけじゃなくて思いも寄らぬ事故が発生する危険性をはらんでいる。

そういう角度から、実は、新しい構造物、新しい建物について、今、そういう目で超高層ビルの安全性問題について、一から安全総点検を行う。そういうぐらいの構えが、私は、これを契機に、今言いましたように小さい事故は大きなということからしまして、ここを一つの起点として、そういう角度で物を見るべきじゃないかなと思うんですが、その辺の見解はいかがでしょうか。

○松野政府参考人 今回、専門家の方々に御参加いただいて検討をする会議を設けるつもりでございますが、その中で、自動式回転ドア以外のドアについてどうか危険性があるのかどうかという点について、他のものについて、ドア以外のものについてどうなのかということになると、一般的に、ありませんかというようなことで聞いてみます。

したがって、やはり先ほど申し上げましたような、顕著にあらわれてくる事例を、例えば救急車によって搬送される事例がどうも多いとか、そういう情報をむしろ鋭敏に取り込めるような体制を構築していくことをまず検討していきました。

○穀田委員 わかりました。

次に、法案の問題について、一、二点質問します。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律につ

いて、先ほど来も議論になりましたが、私は、本改正案とPSCとの関係についてお聞きしたいと思ひます。

ポートステートコントロールというのは、この配られている資料の中にもありますように、海事関係の国際条約で定められている基準が守られてゐるかどうかということで、各國が、そういう寄港国によつて外国船舶への監督ができるわけですけれども、今度の法案に係るところで、PSCの検査内容は広がるのか、そして、PSCは今後それが、規制をいかに守らせるかという点で課題が残されています。

○鶴頭政府参考人 ただいま先生おっしゃいましたとおり、船舶の安全あるいは海洋環境の保護に

関する国際条約、条約要件につきまして、入港時に寄港国として船舶の基準適合性を検査するといふものがポートステートコントロールでございまして、今回の海洋汚染防止法の改正で、大気汚染防止設備といふものが新しく追加されますので、

その基準適合性につきましても検査対象になることからポートステートコントロール業務の検査対象といふものは広がります。ただ、ポートステートコントロールといふのは一つずつ見るわけではなくて、安全も環境も一緒に見ますので、一回入ったときに追加の大気汚染防止設備も見る、そういう意味で、追加はされますけれども、手間はそんなにはふえない、こういうことだと思います。

検査にはそういう個別の設備の検査と、それから船舶をまとめてやる船舶検査と両方ございまして、特に外航船につきましては、四百トン以上ということが条約で決まっておりまして、これは、海事関係の条約、いろいろな場面でそういうそこのことがございます。そのそそりのあり方と、これは、いろいろな加盟予定国との間の議論で決まってくるものですから、その条約によつていろいろでございますが、このMARPOL条約では大体四百トンというラインで切つております。

○穀田委員 だから、それは大体はなからわかっています。百二十八欠陥がある、こういう事態が発見されている。これによつて、例えば、さらにこういう不適格な船があふえるというふうに見ていてますか。

○澤井政府参考人 繰り返しですが、空気酸化物につきましては、エンジンをきちんとそつやつて

なつてまいりまして、日本に入る船、別に北朝鮮に限らず、そういう形で厳しくチェックされるという意識を持つております。そういう意味では、我々も体制整備をしてやつておりますけれども、そういう予告効果もあつて、これからどんどんふえていくというふうには余り考えておりません。

○穀田委員 わかりました。

では、次に、船舶からの大気汚染防止に関しては、今まで何の基準もなかつたという点では前進なんですが、国際条約批准に伴い、今回の改正でやつと外国船も含めて規制しようというわけですが、規制をいかに守らせるかという点で課題が残されています。

○鶴頭政府参考人 ただいま先生おっしゃいましたとおり、船の安全あるいは海洋環境の保護に

関する国際条約、条約要件につきまして、入港時に寄港国として船舶の基準適合性を検査するといふものがポートステートコントロールでございまして、今回の海洋汚染防止法の改正で、大気汚染防止設備といふものが新しく追加されますので、

その基準適合性につきましても検査対象になることからポートステートコントロール業務の検査対象といふものは広がります。ただ、ポートステートコントロールといふのは一つずつ見るわけではなくて、安全も環境も一緒に見ますので、一回入ったときに追加の大気汚染防止設備も見る、そういう意味で、追加はされますけれども、手間はそんなにはふえない、こういうことだと思います。

検査にはそういう個別の設備の検査と、それから船舶をまとめてやる船舶検査と両方ございまして、特に外航船につきましては、四百トン以上ということがございます。そのそそりのあり方と、これは、いろいろな加盟予定国との間の議論で決まってくるものですから、その条約によつていろいろでございますが、このMARPOL条約では大体四百トンというラインで切つております。

○穀田委員 だから、それは大体はなからわかっています。百二十八欠陥がある、こういう事態が発見されている。これによつて、例えば、さらにこういう不適格な船があふえるというふうに見ていてますか。

○澤井政府参考人 繰り返しですが、空気酸化物につきましては、エンジンをきちんとそつやつて

各国が全部やります。日本もやりますし、日本に来る外国船についてはその外国船の旗国、母国であります。それでエンジンは押さえられます。それから、例えば油でありますと、重油の販売の段階ですべて押さえます。これはどの国もそうやります、加盟国につきましては。それで、ほぼ一〇〇%規制ができるだらうというふうに思つております。

繰り返しますが、四百トンというのは、そういうことをある意味ではまとめて、パワボートとして、外國に行くときには余り考えておりません。○穀田委員 わかりました。

では、次に、船舶からの大気汚染防止に関しては、今まで何の基準もなかつたという点では前進なんですが、国際条約批准に伴い、今回の改正でやつと外国船も含めて規制しようというわけですが、規制をいかに守らせるかという点で課題が残されています。

○鶴頭政府参考人 ただいま先生おっしゃいましたとおり、船の安全あるいは海洋環境の保護に

関する国際条約、条約要件につきまして、入港時に寄港国として船舶の基準適合性を検査するといふものがポートステートコントロールでございまして、今回の海洋汚染防止法の改正で、大気汚染防止設備といふものが新しく追加されますので、

その基準適合性につきましても検査対象になることからポートステートコントロール業務の検査対象といふものは広がります。ただ、ポートステートコントロールといふのは一つずつ見るわけではなくて、安全も環境も一緒に見ますので、一回入ったときに追加の大気汚染防止設備も見る、そういう意味で、追加はされますけれども、手間はそんなにはふえない、こういうことだと思います。

検査にはそういう個別の設備の検査と、それから船舶をまとめてやる船舶検査と両方ございまして、特に外航船につきましては、四百トン以上ということがございます。そのそそりのあり方と、これは、いろいろな加盟予定国との間の議論で決まってくるものですから、その条約によつていろいろでございますが、このMARPOL条約では大体四百トンというラインで切つております。

○穀田委員 だから、それは大体はなからわかっています。百二十八欠陥がある、こういう事態が発見されている。これによつて、例えば、さらにこういう不適格な船があふえるというふうに見ていてますか。

○澤井政府参考人 繰り返しますが、空気酸化物につきましては、エンジンをきちんとそつやつて

程度効果はございましたが、現地に到達するまでに、名古屋から関門海峡を越えて日本海に向かう、

そういう意味では若干日数を要することになります。このため、当時の運輸技術審議会におきました。

して、流出油の防除体制の強化策の検討が行われまして、現地に到達するまでの日数を極力短縮するため、油回収機能を有する、今言いました清龍丸のような兼用船の拡充整備が必要であるという御答申をいただいたわけでござります。

この答申を踏まえまして、平成十二年度には西日本の海域をカバーする海翔丸を北九州港に配備いたしましたし、また、平成十四年度には日本海の海域をカバーする白山を新潟港に配備したところでございます。

日本海において、出動からおもむね四十八時間で発生時において、全国をカバーする体制ができたところでございま

○鶴田委員 では、先ほど来問題になつてゐるこの保険との関係で、北朝鮮籍船の問題について最後に少し質問したいと思うんです。

入つてゐる船の割合は多いのですが、保険の加入の状況は、北朝鮮の場合一・八%と先ほどありました。それで、この法改正によつて、例えば報告によりますと年間千三百四十四回入港する北朝鮮の船というのは、加入していないければ当然拒否であります。そうしますと、入港できないということになれば、保険の加入率というのは上がると思いますか、率直に。

○鶴田政府参考人 今回の改正によりまして、保険の義務づけが課されることになりますので、保険が国への港へ入港しようと考えるのであれば、保険に入するものというふうに考えております。それで、ちなみに金額をちょっと申し上げますと、百トンぐらいいの船、我が國の漁船向けのPI保険によりますと、百トンクラスで年間大体四十万円保険料を払う、こういうようなことになつております。その四十万円というのは高いのか安いのかわかりませんけれども、それぐらいのお金を払えば保険に入れますので、ビジネスとして、日本に来る方が得である、こういうことになれば入

ることもありますし、そこはもう経営判断だと思います。

○鶴田委員 今お話をあったように、保険料といふのは、あそこの船でいうと大体四十万から百万ぐらいの範囲で推移しているんだと言わわれています。

そこで、ただ、問題は、加入するということはあるんで、ようけれども、北朝鮮に限りませんけれども、それぞれ、日本の物価やその他の経済力が違いますから、問題は、保険に入ったといつてあるかどうかなどいうのはまた別なんですよ。ここが問われると思うんですね。ここがいつもややこしい話になつてくる。

私は、今、参考人かられる前段でお話をあつたように、実際上は入つてゐるのが二・八%ですか

ら、今の段階でいえば、客観的には九七・二%が入れないということになるんですね、だから、

全部加入するとはとても思えない。しかも、四十万という話があつて、経済的効果がどうのこうのとある。しかも、それが本質的にでは事故がある場合、払えるかという問題もある。

ですから、結構、私、これは厳しくやれば、それを自身は入れないという事態になるとと思うんですけれども、問題は入れるか入れないかだけじゃなく

て、肝心な問題は、事故が起きたときに、そう夫かという問題が問われると思うんですね。そこ

の点についてはいかがでしょうか。

○鶴田政府参考人 御指摘の点につきましては、法律上、保険の内容につきましても、支払い対象とか保険金額についての要件を課しておりま

して、それを満たすものだけを保険として認めてあげる、こういう仕組みになつています。

ちなみに、保険証書によりまして、ちゃんと座礁事故や燃料油の油漏事故について保険金が支払われるような契約になつてゐるかとか、あるいは保険金額がちゃんと法律上船主が負うべき責任を果たす金額になつてゐるかということをチェック

いたしますし、おつしやいました保険会社そのものにつきましても、保険の付保実績、過去、ほかのタンカーとか何かにもちゃんと保険を掛け、油の世界ではそういうのは各国で認められているのがありますので、そういう会社がどうかとか、

あるいは過去支払わなかつたというような問題がないかどうか、そういうようなことをチェックして証明を出そう、こういうふうに考えております。

○鶴田委員 今お話を聞いたけれども、極めて重要な二つの法案、前進的な側面があるということで賛成をしたいということを表明して、質問を終わります。

○赤羽委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○赤羽委員長 これより両案について討論に入るのですが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

まず、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案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○赤羽委員長 起立総員。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。

次に、油漏損害賠償保障法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○赤羽委員長 起立総員。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 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○赤羽委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

本件調査のため、本日、参考人として都市基盤整備公団理事古屋弘君の出席を求める意見を聽取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

引き続き、お諮りいたします。

○赤羽委員長 御異議なしと存じます。よつて、そのように決しました。

○赤羽委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。能勢和子君。

○能勢委員 自由民主党の能勢和子でございます。よろしくお願いいたします。

私は、^{先般}国土交通省が取り組んでおられました水辺の学校整備事業完成式に参加いたしました。改めて、地域に根差した心の通う事業と、自分が出席してみて大変感動いたしたわけあります。

そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤羽委員長 次に、国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

○赤羽委員長 本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房技術審議官門松武君、総合政策局長澤井英一君、土地・水資源局長伊藤鏡樹君、都市・地域整備局長竹誠君、道路局長佐藤信秋君、住宅局長松野仁君、鉄道局長丸山博君、自動車交通局長峰久幸義君、航空局長石川裕一君、政策統括官矢部哲君及び海上保安庁長官深谷憲一君の出席を求める、説明を聴取いたないと存じますが、御異議ありませんか。

た、そのプロセスにおいて子供たちの意見が反映され、プロジェクトチームにも子供たちも入るということで、そういうことも取り入れられまして、さらに身近な自然体験や学習の場として、河川等水辺の提供により自然や環境への理解を深めると聞いておりまして、大変この公共事業の意義は大きいと喜んだ次第であります。そして、ハードイメージであります国土交通省事業に、大変優しい、身近な国土交通省の印象を地域の皆様に与えたということであります。

さて一方、そんな中で、国土交通省の領域も大変広くて、我が国においても、鉄道を初め公共交通機関等のテロ対策や、その未然防止を図るために水際対策が大変重要な問題になってきております。

そこで、国土交通省として、昨今のこの状況にかんがみ、鉄道等の交通機関や重要施設のテロ対策の一層の強化が求められておりますけれども、大臣といたしまして、これに対する方針、施策をどのようにお考えになつていらっしゃるか、お示しいただきたいと思います。

○石原國務大臣 ただいま能勢委員が公共交通機関におけるテロの未然防止のための水際対策の重要性について御意見を御開陳されたわけですけれども、私どもも、実際の警備等々を担当いたしました警察関係などの連携を強化させていただいています。今度でござります。

具体的に申しますと、鉄道、バスにおける巡回警備の強化、東京駅等々では現在五百人の体制で巡回警備をさせていただいております。船舶における旅客乗船時及び部外者出入時のチェックの強化、これも当然のことでございますし、一方、空の方に目を転じますと、航空における航空会社等による最高レベル、フェーズEという言い方をさせていただいておりますけれども、最高レベルの徹底、空港管理者による警備の徹底等を図らせていただいているところでございます。

思い起せば、九・一のテロ以来、昨今、去る十一日に発生しましたスペイン・マドリッドの

鉄道爆破事件や、二月六日のモスクワ地下鉄における爆破事件など、テロ対策の必要性というものは委員御指摘のとおり高まっていると思つております。

このような情勢を踏まえまして、今月の十七日に、鉄道局長の名前で、各事業者にて自主警備の徹底を改めて指示させていただいたところでございます。また、その他の交通事業者、施設管理者などについても、改めて所管部局よりテロ対策の再点検及び徹底を指示させていただいております。

今後とも、情勢に対応して、公共交通機関におけるテロ対策を徹底いたしまして、国民の安全確保に全力で努めてまいりたいと考えております。

○能勢委員 大臣から、万全の体制というお話をいただけました。私も、東京に参りました地下鉄を利用するわけですが、外國のみならず、日本の例のサリンを思い出出して、地下鉄に入るとびに緊張感を持つておるわけであります。再びこうした事故が起こらないために、どうか、危機管理ということについて国民全体の意識が高まるよう

うに我々もやつていかなきゃいけない、政府もさることながら、国民にも意識を与えていきたいというふうに考えております。

また一方、三菱ふそうトラック・バスのリコール問題が起こりました。平成四年の事故から今までに、五十七件ものハブ破損についてクレームがありました。これにつきましては、今回のリコールとあつたということでありますけれども、国交省はこれまでどのように対応してこられたのか、また、これまでの三菱ふそうの説明とは異なるものであります、また、会社がリコールと判断するまでに長期間を要しております、安全対策上極めて遺憾なことだというふうに思つております。

今後再発防止に向けてどのように取り組んでいくお考えなのかをお聞かせいただきたいと思いま

す。

○峰久政府参考人 まず、これまでの対応ということがございますけれども、国土交通省におきましては、ハブ破損の重要性にかんがみまして、再三にわたって報告の徴収とか立入検査を行い、原因の究明と再発の防止を指示してきました。その際に、整備上の問題というだけではなくて、設計上の問題も含めて、どういう原因があつたのかと

いうようなことの事実の報告を求めてきたところでございます。

その間、三菱自動車におきましては、ハブの破損は、整備不良等によるハブの異常摩耗が原因で発生して、適正な整備と使用を行つていればハブの破損は生じないとの説明を繰り返してきましたところでございます。

国土交通省としましては、平成十四年の横浜の事故以降、再発防止を徹底するという観点から、三菱ふそうによる自主的な点検回収を促進するとともに、ユーバーの方々には的確な点検整備を促進してもらうよう努めてきたところでございます。

それで、最近になりまして、警察による家宅捜査などが行われる中で、国土交通省におきましても、再三、三菱ふそうに対しましてハブ破損の原因調査を求めてきたところでございますけれども、も、三菱ふそうから、整備不良が唯一の原因ではなくて、設計上の問題があることが明確となつたので、自主点検措置にかわってリコールをしたい旨の報告があり、三月二十四日にリコールの届け出が行われたということです。

それで、今後の取り組みはということでございまますが、これにつきましては、今回のリコールといふのはハブの破損は整備の不良が原因だとする従来の三菱ふそうの説明とは異なるものであります、また、会社がリコールと判断するまでに有効に使つていただく、これが大事なことだろうということで、平成十五年度、地方から御提案をいただいて、先生御指摘の社会実験を行つておられます。主として通勤時間帯などにございまして、料金を割り引かせていただくことにあります。料金を割り引かせていただくことによって、一般道路側の渋滞解消、有料道路の有効利用、こうした点を実験してみておる、こういうことでございます。

先生御指摘のように、二十二の社会実験を行つております。このうち十四が通勤時間帯に係るものであります。十四の通勤時間帯に係るものをおきまして、一般道路側の渋滞解消、有料道路に有効利用、こうした点を実験してみておる、こういうことです。

以上です。(発言する者あり)

○能勢委員 今、本当に残念に思いますのが、メールに言われ放しかといふ発言が出ましたけれども、その調査権もないのかもわかりませんけれども、再びこうした、回転事故じやありませんが、このことで何回か起つたことを大変残念に思うわけですね。どうか再発防止に向けて全力で取り組んでいただきたいと思います。

そして、総論になつてしまいますが、私は道路関係についてお尋ねしたいと思っておるわけです。

既に全国二十二ヵ所で行われたと言われております。私も実はその社会実験に参加をいたしました者であります。この社会実験の結果を今後の事業にどう生かすのか、あるいは施策にどのようにして生かしていくのかということをお尋ねしたい。

実は私も、広島県道路というところを使つております。私も、広島県道路といつておられます。大変使うわけでありますけれども、その間、渋滞している一般道路が大変通過もいいというテストもしたんですが、その後、これをどう生かしていくのか、大変関心を持って見ていているところでございます。

よろしくお願ひいたします。

○佐藤政府参考人 有料道路と一般道路をともに有効に使つていただく、これが大事なことだろうということで、平成十五年度、地方から御提案をいただいて、先生御指摘の社会実験を行つておられます。主として通勤時間帯などにございまして、料金を割り引かせていただくことによって、一般道路側の渋滞解消、有料道路の有効利用、こうした点を実験してみておる、こういうことです。

それから、国土交通省としましても、今回の実験を調べた上で、今後に生かすべきことについては生かして、リコール制度の適切な運用に努めておりますけれども、問題があれば、法に照らして厳正に対処してまいりたいと思つております。

れぞれ有効に機能していただいている、こういうことかと思ひます。

特に、御指摘の広島呉道路、この結果を見てみますと、並行する国道三十一号が慢性的に渋滞している、こういう状態でございましたので、広島呉道路の料金の方を通勤時間帯につきまして約四割引き下げさせていただいた。この結果、有料道路の方の交通量は二割増加して、国道三十一号の渋滞の方は、最大五割、半分、約一キロになつた、二キロが一キロになつた、こういう大変効果があることが見られたわけでございます。時間的にも、国道三十一号の所要時間、四割短縮、こうしたことあります。

したがいまして、こうした効果を踏まえながら、実は平成十六年度にも大々的により一層社会実験を進める、それから全国的なネットワークで申し上げますと、高速自動車国道につきましては、ETCを用いた長距離割引、こうしたことちやつてみたり、あるいは首都高速では夜間割引、こうしたことちやつてみております。

こうしたことを、その効果の度合いをはかりながら、一層の弾力的な、かつ、多様な料金のあり方というものを考えてまいりたい、実行にできるだけ移していくたい、こんなふうに思つておるところでございます。

○能勢委員 ありがとうございました。
大変高速道路の値段も高くなりまして、そのための検討もお願いしたいと思つています。

時間が迫つてしまいましたけれども、ちょっと順序を変えますが、次に、尖閣諸島への中国人活動家の上陸問題についてお尋ねしたいと思つております。

この上陸問題についてお尋ねしたいと思つておられます。

我が国の主権的権利を侵害するものでありまして、今後このような事態が起らぬようするため、海上保安庁としてどのような警備を行つてお考へなのか、お尋ねしたいと思ひます。

○深谷政府参考人 御説明を申し上げます。

尖閣諸島の警備につきましては、特段の情報等

のない通常の場合におきましても、常時、大型巡

視船一隻を現場海域に配備いたしまして警戒監視に当たつておるところでございまして、特段の状況がござりますれば、例えば、ことしの一月にも

中国から船が一隻、一月の十五日でございました予算もつくんだといいますけれども、全く使われていないのであれば問題があるんじゃないとか

けれども、同様の船が出てきた事案がございました。これにつきましては、私ども事前に情報を把握できたものですから、領海に侵入いたしました

けれども、必要な数の巡視船艇を現場に事前に配備をしまして、領海外へ退去させたということがございました。

しかし、今般の件につきましては、結果としましては上陸を許してしまったわけでございまして、現時点におきましては、現場におきましては

勢力を増強して警戒監視に当たっておりますが、ございました。

御指摘の今後の対応につきましては、今回の事案の状況、これにつきまして、よく私どもとしましては、上陸を許してしまったわけでございまして、現時点におきましては、現場におきましては

勢力を増強して警戒監視に当たっておりますが、ございました。

○赤羽委員長 答弁はよろしいですか。答弁はどうされますか。

○能勢委員 答弁をいたぐ時間、よろしいですか。それでは、恐れ入ります、五分ぎりぎりだと

思つたから遠慮したんですが、答弁、よろしくお願ひします。

○澤井政府参考人 国土交通省の領域も大変広くて、いろいろな意味での問題が今、世に关心を持って出

しておりますが、ぜひとも万全の体制で国の大安全のために頑張っていただきたいと思っております。

最後になりましたが、国交省が取り扱つていま

すパリアフリーの問題であります。

このパリアフリーについて、前回の委員会でも大臣の方にも質問し、お答えいただいておるところでありますけれども、特にその進捗状況だけではなくて、せつかくできたパリアフリー化の施設が、障害者の視点といいますか、利用者の視点に立つて、どうそれを施策に生かしているか。例えば、せつかくできた今のエレベーターなりが本当に障害者が利用しているのかどうか、そ

の利用率なんかをお調べになつておるんだろう

か、できただけで終わっているんじゃないだろうか。あるいは、どんなところに問題があつてそれを利用されていないんだろうかという問題も含め

て、工事だけ進んでいい、進捗状況はいいんだ、予算もつくんだといいますけれども、全く使われていないのであれば問題があるんじゃないとか

いうことを最後に申し上げまして、私の質問を終ります。

以上であります。

○赤羽委員長 答弁はよろしいですか。答弁はどうされますか。

○能勢委員 答弁をいたぐ時間、よろしいですか。それでは、恐れ入ります、五分ぎりぎりだと

思つたから遠慮したんですが、答弁、よろしくお願ひします。

○澤井政府参考人 利用者の視点に立つたパリア

フリー化という観点で幾つか申し上げますと、まず、基準をつくるときには、そういう方々の、高齢者、身体障害者初め関係者の皆さんの意見を聞いてつくるという取り組みを一つしております。

それから、施設整備だけではなくて、それを使いやすくするという観点から、例えば全国の主要な駅については、平成十四年一月から「らくらくおでかけネット」という、これはかなりアクセ

ももう百六十万件を超えておりますが、駅のどこがパリアフリー化施設があるか、あるいははどういうところで乗りかえればいいかといったような情報

報をビジュアルに示したサイトをつくつて提供しております。

それから、十三年度から、心のパリアフリーといふ言葉を合い言葉にいたしまして、交通パリア

フリー教室というのを開催いたしまして、高齢者や身体障害者の方々を介助する体験、あるいは疑似体験ということを通じまして、一般の方々が自分

の問題としてパリアフリーの意義を考え、そうした気持ちを持つて行動していくという、いわばす野を広げる取り組みをしております。

実際に一例申しますと、大江戸線では全駅バ

実際利用された方の声を聞きますと、家族とか駅員の介助が要らないで単独で自由に外出できる

ようになつて大変うれしい、あるいは介助者の費用とかタクシー代などの出費が減つて、そのお金が別に回せるようになつたとか、さらには就業、仕事の選択肢も広がるのではないか、そういう期

待も持てるようになつたといふ、かなりいい声をいただいております。

ただ、そういうところばかりでないことも十分承知しておりますので、私ども、引き続き御指摘の利用者の立場という観点からさまざまな施策を総合的にやつていただきたいと思つております。

○能勢委員 どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 中川治君。

○中川(治)委員 民主党・無所属クラブの中川治

でございます。

きょうは三月三十一日でございまして、国土交

通委員会も、あした以降については道路公団の法

案等で一転して対決モードに変わるようございまますので、三月中に一般質問という機会をいただ

いて大変喜んでおります。

きょうは、ひとつ建設的に、十年か十五年ぐら

い先の話を、また大阪で取り組んでおります行政の福祉化ということについて国土交通省としても

御協力いただきたい、そんな思いでございますので、どうか気楽にお答えをいただいたら結構かと思います。

まず、私は、いつも大阪十九区の同僚の長安議員、それから私は十八区でございますので、十八

と十九であわせて大阪泉州、きょうは民主党・無

所属クラブを代表してということではなくて、一般質問でござりますので、大阪泉州の民主党の思

いと、ということを踏まえて、ひとつ空港の問題について御質問をしたいと思います。

まず、五分か十分ほど関西国際空港にまつわる、大阪泉州の恨み言をひとつお聞きいただきたい、

関西に新しい空港をつくるということを最初に話が上つたのが一九六八年であります。今から

もう三十六年前になります。そして、一九六八年に、そのときは今の泉州沖じゃなかつたんですね、淡路島それから明石沖、それから島根半島の近海、中海ですね、ここにつくつたらどうか、それから大阪の堺市沖、それから今泉州よりももう少し南の阪南地区、こういうあたりで新空港をつくつたらどうか、こういうことがあります。當時は、もう今は亡くなられました玉置和郎先生が中心になつて、近畿じゅうを走り回られて、どこに空港をつくつたらつくれるかということをお探しになつたというふうに私も聞いております。

そして、二年たちまして、一九七〇年、今から三十四年前に泉州沖の泉州沖、今のちょうど泉州空港の場所であります、ここと神戸沖、二つの候補者が追加になりました。大体地元では、どうも最後は泉州沖と神戸沖の勝負やな、そんな話があつたやに思つております。

ここからある意味では恨み節でござりますが、當時は、政府はどうしても本格的な国際空港を新たにつくらなければならなかつた。御存じのように、今の成田空港はございませんし、それから羽田空港は満杯、そういう状態の中であつた。そして、外国のエアラインからは、要するに約束どおり飛行機が着陸できないぢやないか、契約不履行であるということで違約金も払わなければならぬといつたのが一九七〇年前後の当時の日本空港の状況であります。

そして、一九七四年に、こんな状況の中で、初めて運輸省は、当時の航空審議会が関西国際空港は大阪泉州の泉州沖が最適である、こういうことで、大阪空港の廢港、そして無公害空港が前提であるという答申をつくつたのであります。

私も国会図書館に行つたら、さすがにありました。調べてまいりました。これが当時の、後まで回します、当時のフォード大統領の初めての施政方針演説、この日ですね、八月十三日に泉州沖空港の案が決まつた、こういうことであります。

この空港、当時は、今でこそ、うちに空港が欲

しい、うちに空港が欲しいという世相でございましたけれども、一九七〇年代の空港というのは必ずしも歓迎されなかつた、いや、むしろ嫌われているのが率直なところだと思います。

千葉県の成田空港、これは三里塚農民が反対運動をしました。そして、全国からこれの反対運動を応援するということで四万人、五万人という支援学生が集まつて、農民、学生と警察隊が、四万八千人対四万人とか、とんでもない衝突、乱闘をして死者が出る、こういうことであります。年配の方は御記憶に新しいと思います。

同時に、大阪空港の方は、多分現在と比べればジェット機の騒音が倍以上、非常に大きな騒音が出来ました。そういうことで、大気汚染と騒音公害で住民が公害訴訟をやつております。年配の方が非常に盛り上がつていて、こういうことであつたやに思つております。

ですから、大阪府内の関係自治体からは、一九六八年、初めて大阪、堺あるいは泉州、阪南、こういうところで候補が、名前が出た途端に、大阪府内の関係自治体は全員すべて反対決議を上げたのですから、大阪府内の関係自治体からは、一九六八年、初めて大阪、堺あるいは泉州、阪南、こういうところで候補が、名前が出た途端に、大阪府内の関係自治体は全員すべて反対決議を上げました。

何を申し上げたいかといいますと、大阪泉州がみずから空港を望んだわけではない、むしろ嫌やけれども、国のためにどうしてもらつさせてくれ、こういうことで始まつたのが関西国際空港であるといふことをまず御認識をいただきたいというのが私たちの思いであります。

どうも最近は、やはり空港を欲しがる自治体が多いものですから、泉州はええ思ひしているやないか、何を厚かましいこと言うてんねん、こういう雰囲気がありますので、そうではありませんよということをまずしっかりと踏まえていただきたい。

一九七四年といいますと、大臣はまだ十歳のころでございますので、私はそのとき二十四歳でございまして、空港反対運動をしておりました。難

しい過激な運動はやめておこう、ただ、大阪空港へ行きまして、キーンというあの甲高い、今よりも三倍ぐらい甲高い音を録音でとつてまいりました、そしてそれを駅前で流して、皆さんこれが空港や、反対しましようというようなことをやつた覚えがあつたんですが、もう時間がなくなつてしまります、こんなことをしゃべつていたらあかんわ。そういうことになりました。

ただ、七四年から、大阪が府議会も含めて空港に賛成しようというのに、これからまだ八年ありました。ですから、一九六八年から七〇年にかけて大阪の各市町村、特に泉州は空港は来いらんという決議を一齊に上げました。そして七四年が過ぎてから、もう一度、空港は結構ですといつ決議を上げました。それから、最終的に空港受け入れということになると、例えは運輸省が観測塔を建てる、観測塔を勝手に建てんといつてくれ、これも泉州の各自治体はすべての自治体が反対決議を上げました。

にもかかわらず、何とかつくらせてくれといふことで最終的にまとまつたのが、海上五キロ、陸上ルートを飛行しない、そして周辺地域の整備を一体としてやっていきましょう、こういうことのセントとすることを条件にして関西国際空港の着工、建設ということを大阪府議会もそれから泉州の各自治体も認めたというものが経過であります。ここから先がもう一つまたドラマがございまます。釣つた魚にえさはやらない、という悪い男がよくおりますが、一九八二年の七月に大阪府は空港を受け入れましよう、やつと地元がオーケーをしました、こういう話をしたときに、一九八二年十二月二十七日、第一次中曾根内閣が誕生いたしましたが、中曾根さんは途端に、公団方式を考え直して、中曾根さんは途端に、公団方式を考え直しました。ただ、そのころは泉州としても大阪どちら、着工するためには受けなしょがない、

断腸の思いで受けたわけであります。ですから、國の第一種国際空港に自治体が金を出す、経済界が金を出す、今では当たり前かもしませんけれども、そういうとんでもないことが初めて行われたのも、ある意味ではだまし討ち、我々はそんな思いがしております。

そういう状況の中で、今度は、空港ができました。そして、一九九〇年には大阪空港を残すといつまり、公害のない、二十四時間飛行のできる、そして国内線と国際線、これが一つの建物の中で運営できる空港をつくろう、こういう世界で例のない理想的な空港をつくろう、という目標がいろいろな段階の中で損なわれてきたというのが関西国際空港の現状であります。

そういう経過も含めて、私は、そういう経過を余り知らされないで、あるいは理解をされないので、どうも、関空、赤字の空港をしょい込んでえらい目に遭うている、そんなふうに思われている方々が多いのは、泉州の立場としては非常に腹が立つわけございまして、こんな歴史の中で、ある意味では、我々は初めてから、一九八二年のときには、本当に公害の全くない、そして二十四時間飛べる、国内線と国際線が有機的に結びついた、世界で一番理想的な空港をつくる、だから、そうしたら賛成しようか、こういうことで賛成した空港、これが今どうなつてているのか、そんな思いで、今いろいろな思いを私たちちは抱いております。

大臣、恨み言でござりますから、率直にこの三十年間の歴史、私はやはり、國は理不尽やな、ええかげんにせいよという思いがござります。大臣の御感想をお聞かせいただきたいと思います。

○石原国務大臣 太だいま委員が、過去の一九六年にさかのぼつて、関西空港ができる歴史、また地元の皆さん方の御苦労、そして時代背景、機材の進展によって騒音が落ちたことによって、今では廢港が決まつて、伊丹にどんどん飛行機飛び、伊丹を抱える方々はもう伊丹は当然あつ

てしかるべきだ、こういう中で最初から御苦労されていましたということを改めて、メモをとらせていただきつつ、認識をさせていただいたところでございます。

私も関空に立たせていただいて、できてすぐに利用させていただきましたけれども、海上空港、二十四時間、騒音問題が海に逃げるというような利便性を生かして、やはり日本のゲートウエーとして関空にはぜひとも発展していただきたい、初めて利用させていただいたとき以来、このような仕事を仰せつかっている今も、その思いには何ら変更もございません。

一つ、私、利用させていただいて感じましたことは、昨になりまして国内線の連絡が悪くなつて、以前は関空から海外へ行った記憶もあるわけですけれども、国内線の利便が著しく低下することによって関空から海外に行くという機会が減ってきた、こんなところにもこの空港の抱える問題があるのでないかと、みずから経験に照らして感じているところでもございます。

今後とも最大限の努力で関空を支えるよう頑張らせていただきたいという感想を持たせていただきました。

○中川(治)委員 ありがとうございます。
ぜひ、ある意味では三十年間、陸上ルートを飛ばないというのも飛ぶようになります。そういうことも含めて、ある意味では手のひらを返され続けてきた泉州に対する優しい気持ちをひとつ持ち続けていただきたい、そう思つております。

関空にはいろいろな思いがあります。開港したときにもテレビ放送でもありました、実はこの空港、一兆円の借金を抱えているんですよ。当時は利息だけで四百四十億円、要するに一時間六百万円ぐらいの利息を払わないかね、そういうふうなことがあったと思います。

株式会社の方式というのは、今となつてはそれも一つの方法かなというふうに私は思つております。というのは、関空は今回関西財界の経営者が社長になりました。こうすることによって、つま

り、お役人の天下りが社長を務めていた会社とは雰囲気が全く変わつてしまつました。そういう意味では、本来の民間のよさを發揮できる条件が少しだけあります。

私も関空に立たせていただいて、できてすぐに利用させていただきましたけれども、海上空港、二十四時間、騒音問題が海に逃げるというような

利便性を生かして、やはり日本のゲートウエーとして関空にはぜひとも発展していただきたい、初めて利用させていただいたとき以来、このような仕事を仰せつかっている今も、その思いには何ら変更もございません。

一つ、私、利用させていただいて感じましたことは、昨になりまして国内線の連絡が悪くなつて、以前は関空から海外へ行った記憶もあるわけですけれども、国内線の利便が著しく低下することによって関空から海外に行くという機会が減ってきた、こんなところにもこの空港の抱える問題があるのでないかと、みずから経験に照らして感じているところでもございます。

今後とも最大限の努力で関空を支えるよう頑張らせていただきたいという感想を持たせていただきました。

○中川(治)委員 ありがとうございます。
まだ御存命かもしれませんから、それを言うたのはおれやという人がいはつたら教えてほしいのですが、それで、そういう人がいはつたら教えてほしいんですけどそれとも、そういうことから考えたら、この一兆円の借金というのは一体何だったのかなと私は思つております。

それで、一つ改めて聞きたいんですけれども、要するに、海上五キロに空港をつくるということは、これによつて環境対策をやつてゐるわけですね。

飛行場における航空機騒音による障害の防止等に

関する法律に基づいて実施してきておりまして、移転補償であるとか住宅防音工事等に係る費用の

総額でございますが、昭和四十二年度から平成十四年度までの間の三十六年間で約六千三百八十四億円でございます。最近の五年間で平均しますと、一年当たり約百十三億円でございます。

それから、空港周辺の警備の問題でございますが、これは他省庁の所管でもございまして、その費用については、私ども、申しわけありませんが、把握はしてございません。

○中川(治)委員 累計でざつと七千億、最近少なくて、過去に十年以上前、あるいはそのころにつくるんだ、そのためには多分空港の建設費は三倍、五倍の値段がかかる、それでも我々は世界の理想空港をつくるうと決意したんだ、お金の問題じやないんだと、大臣が自民党的偉いさんですわ、調べてみたんですが、なかなかないです。

そういうことを聞いて、確かにそれは反対できませんが、私は思つた覚えがあります。

まだ御存命かもしれませんから、それを言うたのはおれやという人がいはつたら教えてほしいのですが、それで、そういうことから考えたら、この一兆円の借金というのは一体何だったのかなと私は思つております。

それで、一つ改めて聞きたいんですけれども、要するに、海上五キロに空港をつくるということは、これによつて環境対策をやつてゐるわけですね。

飛行場における航空機騒音による障害の防止等に

関する法律に基づいて実施してきておりまして、移転補償であるとか住宅防音工事等に係る費用の

総額でございますが、昭和四十二年度から平成十四年度までの間の三十六年間で約六千三百八十四億円でございます。最近の五年間で平均しますと、一年当たり約百十三億円でございます。

それから、空港周辺の警備の問題でございますが、これは他省庁の所管でもございまして、その費用については、私ども、申しわけありませんが、把握はしてございません。

○中川(治)委員 累計でざつと七千億、最近少なくて、過去に十年以上前、あるいはそのころにつくるんだ、そのためには多分空港の建設費は三倍、五倍の値段がかかる、それでも我々は世界の理想空港をつくるうと決意したんだ、お金の問題じやないんだと、大臣が自民党的偉いさんですわ、調べてみたんですが、なかなかないです。

そういうことを聞いて、確かにそれは反対できませんが、私は思つた覚えがあります。

まだ御存命かもしれませんから、それを言うたのはおれやという人がいはつたら教えてほしいのですが、それで、そういうことから考えたら、この一兆円の借金というのは一体何だったのかなと私は思つております。

それで、一つ改めて聞きたいんですけれども、要するに、海上五キロに空港をつくるということは、これによつて環境対策をやつてゐるわけですね。

飛行場における航空機騒音による障害の防止等に

関する法律に基づいて実施してきておりまして、移転補償であるとか住宅防音工事等に係る費用の

込みでございます。

○中川(治)委員 率直に言いまして、地元負担もこれが限界。御存じのように関西財界も元気であれば出すのかもしれません、もうこれ以上出せないという思いもありますので、できる限り関西

国際空港の会社の方も肩の荷を減らす、ですから、二期工事の上屋についてもとダイエットする方法はないか、あるいは経営のあり方、さまざまな知恵を出して、今、さらなる体質改善を図つておると私は思います。どうか、温かい御支援をお願いしたい、そういうふうに思います。

そして、平成十四年でしたか、扇大臣と塩川大臣、覚書の中で補給金の話が出てまいりました。九十億円ということで、これは出していただいて本当にありがとうございます。しかし、先ほどのような経過がございますので、九十億円といふのは、関空の固定資産税と一緒にいか、公団やつたら払わぬでよかつたんや、大きな額するなよという思いが私なんかはございまして、出しだして当然じゃという思いがあるんです。

関空は、多分来年ぐらいには単年度黒字ということになつてまいります。我々は、今まで何回も手のひらを返されきましたので、疑つております。单黒になつたら九十億円をちょっと削つてくるとの違うか、本当に疑つております。ですから、もう一度、そんなことは絶対ない、三十年間九十億円は間違いない、もう一遍言つてください。

○石川政府参考人 関空の会社自体の財務状況につきましては、先生御案内のとおりでございますが、今まで、営業損益は開港以来一貫して黒字、償却前損益も黒字でございますが、同時に多発テロ等の問題もございまして、お話しのよう、平成十四年に九十億円の補給金が決められたものでございます。

これは、平成十四年の六月に交通政策審議会の空港整備部会において示されました需要予測の伸び率が五〇%まで下振れした場合でも、有利子債務の完済を三十年程度で行うことを想定しておりまして、そのためには、会社の経費の削減三十億

を前提として、毎年度九十億円の補給金が三十年間必要となると試算をして、厳しい財政状況にあります。

○中川(治)委員 ゼビ、これは強く要望を出しながらも補給金制度を創設したものでございます。

○石川政府参考人 今申し上げましたように、三十年間ということを試算してございますが、よほどの前提の変更がなければ、これはこのまま私どもとして頑張つていただきたいと考えております。

○中川(治)委員 ゼビよろしくお願ひをいたします。

もう一つ、最近、ことし下手をすればというか、本当にありがたいという気持ちはあるんですけど、先ほどのような経過がございますので、九十億円といふのは、関空の固定資産税と一緒にいか、公団やつたら払わぬでよかつたんや、大きな額するなよという思いが私なんかはございまして、出しだして当然じゃという思いがあるんです。

関空は、多分来年ぐらいには単年度黒字ということになつてまいります。我々は、今まで何回も手のひらを返されきましたので、疑つております。单黒になつたら九十億円をちょっと削つてくるとの違うか、本当に疑つております。ですから、もう一度、そんなことは絶対ない、三十年間ぐらいで、十年ぶりぐらいに逆転をするという現象になつてまいりました。これは何かといいますと、結局は国内便が関空から伊丹へどつと移つていったということです。これについては、今までも同僚議員からも質問がありました。

これは要するに、利用者のニーズに応じているんだから仕方がないというふうに言われているんですけども、少し調べてみましたら、これほど

うも伊丹の空港のシェアをめぐるJALとANAの争いじゃないのか、その犠牲になつていてるといふ嫌いもあるんじゃないかな。ある意味では、これは航空会社同士の競争、そして自由意思で移つたが、今まで、営業損益は開港以来一貫して黒字、償却前損益も黒字でございますが、同様の観点から仕方がないということで、本当にこんなことを航空局が航空行政としてほつておくのかどうかということについて、もう時間は余りありませんから、簡単にお答えください。

○石川政府参考人 基本的には航空会社の判断でござりますけれども、私どもとしても、関空の乗り継ぎ利便の向上等の観点から、やはり航空会社に対して関空における国内線の維持、拡充ということについては要

請をしておりますし、今後とも要請をしてまいりたいと考えております。

○中川(治)委員 ゼビ、これは強く要望を出してください。

といいますのも、成田は八割が関東地方からのお客様なんです。関空の場合は六割が近畿地方でありまして、それ以外は北海道から沖縄まで、いろいろ四割は全国なんです。まあ、泉州の、憎たらしい言い方をすれば、成田空港こそ関東ローカル空港なんですよ。ですから、国内便が減つてしまふと、北海道からなかなか関空を通じて海外へ行けないという人が、要するに全国的に不便をこうむる可能性がある。四月からは関空—高知便がゼロになります。そうすると、高知の人もはつと不便に海外へ行かないかねようになります。

こうすることを、自由競争ですさかいにといふことでほつておくのかという問題を、ゼビしつかりと御指導いただきたい。まあ、恫喝してもらつても結構ですけれども、そういうことをできないものかなというふうに思つております。

大臣、これ、どないですか、何とかなりませんか。

○石原國務大臣 この飛行場に何便飛ばすといふのはきっと民間エアラインのチョイスなんだと思うんですね。でも、先ほど、冒頭お話をさせていただきましたように、関空は二十四時間空港で、海外への利便、飛行機が、関東に住んでいる人間もできた当初は利用するぐらい便利だったんですけども、一つの大都市で国営と市営と株式会社、空港の経営形態が三つとも違うというようなことをやつている町はどこにもないんですね。

ロンドンの場合にはBAA、株式会社で、大体一本で三つの空港を経営している。パリの場合はパリ空港公団が、これもシャルル・ドゴール空港を初めとして三つの空港を経営している。みんなそうですね。ベルリンもBBI、一つの民間会社で四つの空港を経営している。あるいはニューヨークの場合は、ニューヨーク・ニュージャージー港湾局、これがケネディ空港だとニューアーク空港だとか、これは全部同時、同じ形で経営をしている。日本だけが東京、大阪、全部違うんですね。これで果たしていいんだろうか、こんなことでできるんだろうか。そのかわり日本は、国の直営

ともしつかりと要求を私どもとしてもしてまいりたいと考えますし、さらに、やはり関西の皆さん方が、伊丹空港、今、中川委員の冒頭のお話を聞いていただくと、九〇年に伊丹の存続が決まりましたと、さらに政府参考人の話を聞いておりますと、年間百十億円、補給金よりも大きい対策費が流れています。

○中川(治)委員 ゼビよろしくお願ひをいたしました。

こうすることをやはり冷静に考えて、関空をどう育てていくのかということを、泉南の皆さんだけではなくて日本全体で考えるべき、私は、もつと多くの方々の御理解を得る、そしてまた多くの方々の御理解によって関空を育てていく、そういう問題のような気がしてならないわけでございます。

○中川(治)委員 一つ、そういう観点、これは関空と伊丹を航空会社がてんびんにかけられて、自由に選んだらよいというのは確かにそうなのかも知れませんが、空港としては基礎が違うんですね。要するに、関空は株式会社、そして伊丹は国直営、これに今度は神戸市営という神戸市直営の空港というのができてしまります。要するに関西に三つの空港ができる。これは何回か指摘をされているかもしませんけれども、一つの大都市で国営というのができてしまります。

海外への利便、飛行機が、関東に住んでいる人間もできた当初は利用するぐらい便利だったんですけども、一つの大都市で国営と市営と株式会社、空港の経営形態が三つとも違うというようなことをやつている町はどこにもないんですね。

ロンドンの場合にはBAA、株式会社で、大体一本で三つの空港を経営している。パリの場合はパリ空港公団が、これもシャルル・ドゴール空港を初めとして三つの空港を経営している。みんなそうですね。ベルリンもBBI、一つの民間会社で四つの空港を経営している。あるいはニューヨークの場合は、ニューヨーク・ニュージャージー港湾局、これがケネディ空港だとニューアーク空港だとか、これは全部同時、同じ形で経営をしている。日本だけが東京、大阪、全部違うんですね。これで果たしていいんだろうか、こんなことができるんだろうか。そのかわり日本は、国の直営

の飛行機についてほとんどおり勘定しているんですね。私、これだったら、都市ごとに空港、関西だったら三つの空港、これでどんぶり勘定せいよ、その方がまだ合理的だし、計画的にいけるんじやないのかな、そんなふうにも思つております。

ただ、きょうはもう答弁いただきます。これから空港のあり方ということについて、多分、変わらぬいかぬというふうに思つてはると思つますので、三つの空港、東京でもそうですね、そういうものについての運営のあり方といふことについて、ぜひ真剣に御議論をいただきたい。三つの空港を同じ経営主体でなければ本当の意味で役割分担や有機的なつながりというようなことはできない、私はそんなふうに思つております。きょうはもう答弁はいただきませんけれども、ぜひ御提言をしておきたい、そんなふうに思つております。

もう時間がございませんので、一つだけ、先ほど申し上げました行政の福祉化ということについて、大臣に一問だけお願いをしたいと思います。

例えば、都市公団の住宅、団地、これが全国に約八十万戸ぐらいあるとかと思います。この例えれば剪定作業だと田地内のいろいろな軽作業、こういう作業だけでもざっと二百億円くらいの仕事になつておるはずです。

こういうことをなぜ申し上げますかといいますと、大阪では、今お金がないですから、どんどん福祉の給付金を削つてしまひました。私も府議会時代は削れという急先鋒でもありました。ただ、削るだけではダメで、行政としてできることはできるだけやっていこう。何を始めたかといいますと、例えば庁舎内の清掃、これを知的障害者の皆さんに職場として開放していこうじゃないか。お金は削るけれども仕事を提供しよう、そういうことを始めました。そして、今はもう大阪府から大阪市役所も、大阪府立の公立の病院ほとんどがそんな形で、障害者に仕事を出していこうということをやつております。

ぜひ、私は実は府議時代には福祉の中川だと言

われて、あんた、それが何で国土交通委員会なんね。だ、こういうふうに聞かれましたので、私はいつも言つております。これからは、主戦場は国土交通委員会なんや、国土交通省がお持ちの施設と土地、それから出している仕事、委託事業、こういうものの中に、障害者雇用、あるいは、大阪でいえば、ホームレスの仕事、母子家庭の仕事、そういう人たちに向ける仕事を創出できていますので、これからは、三つの空港、東京でもそうですね、そういうものについての運営のあり方といふことについて、ぜひ真剣に御議論をいただきたい。三つの空港を同じ経営主体でなければ本当の意味で役割分担や有機的なつながりというようなことはできない、私はそんなふうに思つております。きょうはもう答弁はいただきませんけれども、ぜひ御提言をしておきたい、そんなふうに思つております。

それを、あらゆる部局の仕事と、委託事業とか施設をどんどん福祉に活用していくこと、これを国土交通委員会としても大きなテーマの一つとして、これからぜひ御検討いただけないだろうか。少しでも検討いただいたら非常にありがたいと思

いますし、大阪ではそういう受け皿ができるります。

ですから、大阪で一度モデル的に国土交通省としてもやつてみようじゃないかということであれば、すぐでも受け皿を持つてお伺いをいたしましたので、ぜひ御協力をいただきたい。そんな思いで、一言だけ大臣の、担当の方には趣旨を御説明させていただいておると思ひますので、ぜひ、最後後に御答弁いただいたらありがたいと思ひます。

○石原国務大臣 中川委員が大阪の府会時代からこの問題に取り組まれているというお話を聞かせていただきおりましたし、私も、基本的には、方向性としてはばらしいことではないかと思つております。

ただ、一点、気になりますことは、障害者の雇用就業を行う事業の活性化ということで、障害者基本法に基づいて閣議決定している文言の中に、國の行う契約の原則である競争性、経済性、公平性等の確保に配慮しつつ、官公需における障害者多数雇用事業所等及び障害者雇用率達成への配慮の方法について検討すると言つてはいる。この意味するところは、やはり原則は一般競争入札で、安く、だれでも公平にその事業に参画することがで

きます」というこの大原則を守りつつ、委員の御指摘の点にどういうふうに配慮することができるのか。

もう既に委員御承知のことだと思いますけれども、国営公園で草花の苗を購入したりするときに、障害者就労施設の皆さんとのところから購入させていただたり、国営公園の中でのイベントのところでも、障害者就労施設の方々に率先してお土産を販売していただけたり、できる範囲内で国交省も努力しておりますが、今言いました一般競争入札の大原則を守りつつ、委員の御指摘にどうやつて対処していくのか、じつり研究させていただけた大原則を守りつつ、委員の御指摘にどうやつて、いい御提案だと思います。

○赤羽委員長 古本伸一郎君

本日は、安全と安心という観点から、国土交通行政全般についてお伺いをしたいと思います。事例として三つの観点を交えながら質問申し上げたと思いますので、よろしくお願ひします。

初めに、安全と安心という言葉について、議論

の前提になると思ひますので、定義を少し私なりにさせていただきたいと思います。

国家が法律や規制で国民の生命や財産を守つて

いく、これは、英語で言えばレギュレーションで

します。

しょうし、安全の領域だと思つてはいます。一方、安心の領域は個々人によつて大変受けとめが異なると思つていて、これは、価値基準やいろいろ嗜好によって変わる。そして、この安心の領域まで国家が関与していくと思うならば、これは、言うならば果てしないルールあるいは物事の張りかえが五、六枚あるんです。これを一生懸命やつている障害者の人がいる。そうしたら、随契で仕事を出してしまえということができるかどうか。国の目を盗まぬとこれは無理やで、こういう話もありまして、いろいろ我々も検討してお

ります。ただ、いいことは思い切つてやつていこ

う、本来なら、国に相談せぬでも地方自治体に任

せますわということで、そういうシステムが一番いいんだろうと思うんですけども、なかなかそこ

ういう現状でもございません。

あるいは、土木事業でも、入札で五億受けたら、

一億につき、例えば毎日五人ぐら

い金ヶ崎のホー

ムレスの労働者を雇えよというようなことを条件つけられへんやろか、これはだめなんですね、国

がだめと言つては。

そういうことも含めて、本当の意味で、効率性

だけでいいのかということも含めて、もうほん

ち考え直す時期ではないのかなと私は思つております。ひとつじっくり御検討いただきまして、資

料をよこせということやつたら、すぐに飛んでま

思つてはいます。

二二五

その上で、まず一点目の観点に入る前に、前提となる数字について質問したいと思います。今、国交省の職員は全体で何人いらっしゃいますでしょうか。

○石原國務大臣 およそ六万四千人でございます。

○古本委員 ありがとうございます。

そして、国交省が年間に扱う予算は、一般会計が七兆一千八百余億、それから特別会計が七兆二百余億だと思っています。物すごい職員の数と予算であります。

恐らく、国交省の職員の皆様方一人一人は志が大変高いと私は思っていますし、日ごろ接している方々は、各分野に精通なさっている。何よりも、霞が関を通り、夜遅くまで明かりがともつていて。多分、我々議員がいろいろな質問をするに対するいろいろな準備をしていただいている。そんなことをいろいろ考えたりもすると、その貴重なエネルギーとコストが安心の領域まで立ち入つてもし使われているならば、これをぜひ安全の領域に向けていただけないか、そんな思いであります。

例えば、先輩方が築いてこられた長年の国交省の中の業務、現在の若い官僚の、これは中央のキャリアの方も地方の方も含めて、そこの感性は変質していくんじゃないかな、そんな気がしてならないわけであります。

結果、官業が国民生活の中で安心の領域まで本当に立ち入ることによって、実は、我が国の高コスト体质、これは、行政だけではない、全体の高コスト体质のメカニズムの原因、もしかしたら真因に近いものがあるんじゃないかな、そう思っています。

そこで、事例を申し上げると言った一点目であります。まず、地価公示について伺いたいと思います。

○古本委員 ありがとうございます。
○伊藤政府参考人 地価公示は、毎年度一月一日を基準日として、あらかじめ選定した標準地、現

する場合の規準であるとか、そういういわゆる公的役割のほかに、一般的な土地取引に際しての指標としての役割も持つていてございます。地価公示は、一つは公共用地の取得価格を算定する場合の規準であるとか、そういういわゆる公示する目的について、幾つかあると思いますが、一、二、教えていただきたいと思います。

○伊藤政府参考人 お答え申し上げます。

地価公示は、一つは公共用地の取得価格を算定して行つております。経費としては約四十七億円ということでございます。

○古本委員 ありがとうございます。

費用が、要したコストが見合っているかどうかについては、恐らく官業の中には、採算を度外視してござります。そのため、実際の取引に関して、その当事者以外が情報を適切に把握するということは限界があるわけでございまして、そういうことについて、取引当事者の間にしばしば情報格差が生じるという現象も生じております。

このため、当事者双方が共有できる共通の情報を地価公示という形で提供していくことが土地取引の円滑化を図る上で重要な点だというふうに思っております。

そんな意味で、効果というのはキャラシチュだけではられないというふうに思っています。例えばいろいろな、今おっしゃった四十七億を投資していくというふうに私どもは考えております。地価公示は、確かに国民の安全確保あるいは保障、そういう観点から行うものではございませんが、諸外国でも公的機関が地価に関する情報を提供するということは一般的に行われていて、それが資源である土地の有効利用というのにも寄与していくというふうに私どもは考えております。

地価公示は、確かに国民の安全確保あるいは保障、そういう観点から行うものではございませんが、諸外国でも公的機関が地価に関する情報を提供しておりますし、また、ドイツでは更地の取引価格の平均等を地区ごとに土地価格地図として公表するというようなことで行って、一般的にそういう形で行われているところでございます。

以上でございます。

近場でいくと、赤坂二丁目あたりですと平米当たり一千三百万でした。先日の公示では三百万でした。同じ赤坂同士ですね。永田町のポイントが、十年前のポイントがないものですから。実に十分の一であります。

国民生活に資するために地価公示をしているならば、一方で地価は下がりました。地価公示を参考にして土地の取引をするという方は多いと思います。これは参考指標です。ところが、この地価公示を信じて買ったけれども下がっちゃった、これはその所轄である国交省、責任を負ってくれ、そういうもろみで地価公示を参考にして土地の取引をする人はいないと思いますし、そんなことを言われたって困ると思います。

したがつて、国民の資産と、言うならば土地というかけがえのない、サラリーマンでなければ一生に家は一軒であります。この土地の値段が、公的な機関が示した値段より下がっている。このことについて、見方によれば、実は国民の資産である土地の価格の動向について、一度公示したことについて、現実問題下がつていて。そして、それについて肝心かなめの安心という意味では担保し切れていない。これはすなわち、実は地価公示といふのは、なかなか安全という私の定義する領域からいくところの業務には当たらない、こう思ふわけであります。

もちろん、先ほどの答弁の中で、安全のためにやつてることではないと言わましたが、土地というのは投機的に売買している人以外は住んでいるわけですから、まさに資産を守るためにあります。世の中でいろいろなものが取引されています。ゴルフの会員権でも中古車でも何でもいいですが、これは、価格はマーケットが形成するわけですから、近隣のポイントを少しスタッフに調べてもらおうと、バブル期のピークに、九〇年と九一年の十四番というポイントだと思いますが、このポイントは先般の地価公示ですと平米六百万強だったと思います。バブルのピークのときの、このポイントはポイント変更になつていて、ないものであります。また、地価公示について伺いたいと思います。

○伊藤政府参考人 地価公示は、その地価公示に要するコストについて、幾らですか。

○古本委員 ありがとうございます。

が出て、バブル期に買った、機関投資家の方は別にして、泣くに泣けない一般サラリーマン、あるいは商売屋さんでもいいですが、個人土地オーナーに対しても責任はどう感じますか。

○伊藤政府参考人 地価公示につきましては、そういうことで適正な、先ほど申し上げましたように、当事者双方が市場の動向について共通に共有できる情報を提供するということに取引の指標としての意義を見出しているところでございますが、そういうことでございまして、私ども、毎年一年に一回、一月一日を基準日としてやつてゐるところでございます。

そして、今委員御指摘のよう、平成二年年度を一つのピークにして地価が下落傾向にある。そういう状況の中で、私ども、国民の方々の意識についてその後の状況についてフォローをしておりますが、ピークからしばらくの間、平成十年ちょうど前までの間の国民の方々の意識で申し上げますと、確かに借金をして買われた方は、やはり含み損があるとか目減りがするという意見もございました。しかし、全体としては、住宅取得の容易化とかそういうようなことで、この下落というものも必ずしも否定的な形でとらえておらない、そういう方々が多くございました。そういう数字もございました。

しかしながら、平成十年あたりを一つの境といたしまして、確かに、こういう長引く地価下落の動向というものをプラスとして評価する国民の方の割合が大幅に減少している、この事実は私どもも重く受けとめなければならないと思っていてころでござります。

そういう観点から、私どもが取り組んでおりまでは、市場機能をうまく生かしながら、土地取引の活性化、そういうものを通じて土地の有効利用を実現していく、そういう中で地価というものの下げどまりということを目指して、平成九年に新土地政策大綱というものも閣議決定いたしまして、進めてきているところでございます。

そういう中で、最近の状況について申し上げま

すと、先般の平成十六年度の地価公示では、東京都部ではある程度下げどまりの傾向が強まつて、都心部ではある程度下げどまりの傾向が強まつて、そういう状況もございます。そして、それはまた名古屋、札幌、福岡等の地方都市部にもそういう影響が出てきております。ただ、地方圏では下落傾向が継続しているという状況がございま

す。
そういう中で、最近の土地市場の構造変化といふものを見てみますと、やはり利便性、収益性による価格が動くという、いわゆる地価の個別化の状況がございます。そういうことで、一つ新しい状況では、都市再生というものによって土地の利用価値を高めていく。それからまた、地方都市とか、そういうところの振興という意味では、先般御審議いただきました都市再生法の改正等で、まちづくりということについてはさらにもう一步踏み込んだ施策も今行われようとしているところでございます。

それとあわせまして、土地市場機能が適正に機能していくという観点から、情報の提供の整備でござりますとか、地籍整備の推進とか、不動産鑑定制度の充実とか、いろいろそういう条件整備のことを取り組んでいるところでございます。それとあわせて、税制面、土地住宅税制、そういうものについても、見直し、拡充、そういうことに鋭意取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○古本委員 ありがとうございます。

私が申し上げたいのは、今おっしゃられたようなことも確かにそうだと思いますが、国が官業として関与して、五十億近いお金を使ってマーケットプライスを、民でもできることを示している。その示した値段が下がった、これはそちらに何の責任もないです、それはそのとおり。ただ、バブル期になぜ土地の値段が上がつたんですか。これは、もう御案内のとおり、金融機関が担保価値の薄いものも含めまして貸し込んだわけですよ。結果、不良資産となつた、焦げついた、銀行は傷ん

だ、それに公金を注入してその銀行を助けた。家庭内の不良債権はどうなるんでしょうか。私は、個人の御家庭でいえば、一家の大黒柱であるお父さんやお母さんが、一枚はたいて、ローンを組んで、必死な思いで買った土地やマンションが、今、取得価格を割れている、簿価割れしている。売るに売れない、売ると評価損が出ますから。そういう部分に対して、例えば何らかの手を打つていくことができないのか、これこそ安全の領域なんですか、だと思うんですね。

土地・水資源局長の領域は越えているでしょうから、その部分は御答弁は結構ですが、そういう意味で質問しているんです。ですから、本来投入すべきところに、国交省のかけがえのないリソースを突っ込んでほしい、こういう思いなわけでありますね。

例えば、住宅は年間で二十兆のマーケットがあると言われています。関係の部材も入れれば物すごい金額です。家を引っ越せば、エアコンもつけかえれば、思い切って家具も買おうか、こうなるわけですね。

そういう関連の内需の喚起を考えれば大変なことでありまして、特にバブル期の九〇年代に土地を、あるいは建物、マンションを買われただろう、投機目的じゃない、本当に住んでおられる方が、多分今四十歳代の方が多いと思います。この方々が全国で何百万人いるかわかりませんが、こういふ方々の潜在的な需要、これは買いかえをしたいんですね。お子さんが大きくなつていくにつれ、一部屋ふやしたい。あるいは、ちょっとと大きな部屋に、家にステップアップしたい。そういう部分で、私は、まさに国として、不良債権は家庭にもあるんだという部分をどうお考えになるかということも含めて、きょうは少し土地にこだわつて質問したわけであります。

御所見があればお伺いしたいと思います。

○伊藤政府参考人 私の方からは、ちょっと二点申し上げたいと思います。

まず、今委員御指摘のような観点も含めまして、

十六年度の税制改正におきましては、居住用資産の買いかえた場合の損金が出た場合の繰越控除につきましては、内容を拡充していることは御案内のとおりだと思います。

バブル前の傾向は、土地というのはある意味では上がつていく資産という認識が非常に国民の間にも高かつたんだろうと思つてます。これは、私どもの意識調査とかいろいろなものでもそういうのからまた、最近の傾向といふことでいえば、それからまた、最近の傾向といふことでいえば、

バブル前の傾向は、土地といふのはある意味では一生の買い物で、ひょっとしたら自分の親が苦しんだと同じようなことになるかもしれないということで、情報というものを把握するということについて、非常に前よりも真剣な動きというの今は現実に出てきております。

そういう状況を一つの例で申し上げますと、私ども、地価公示につきましては、平成十四年から、過去のデータも含めて私どものホームページですべて検索できるようなそういう体制をとつたわけですが、今、十五年の運用実績状況で申しますと、当該ホームページの延べアクセス件数というのは、十五年全体でいえば一千百七十万八千九百六十二件ということで、月平均で申しますと大体百万件というような状況で、私どもの国土交通省のホームページの中では非常に大きなアクセス件数になってございます。

そういうことも見ますと、やはりこの地価公示のデータといふものは、実際の取引だけでなく、学術研究あるいは将来の生活設計とか、いろいろな形の局面で活用されているのではないかというふうに私どもは推測しているところでございます。

そういうことを含めまして、地価公示には将来の保証とかそういう性格はございませんが、少なくとも、精度を高めていく、それからまた説明責任をきちっとしていく、情報公開についても、ぜひその公開度を高めていく、そういうようなことについては、私ども、これからも鋭意取り組んで

いかなければならぬ課題だと思っておりまして、そういう気持ちでこれからもやつていただきたいというふうに考えておるところでございます。

○松野政府参考人 お尋ねの中に、バブル期の住宅取得、それが下落した方々がいらっしゃる、それに対する救済策ということがございましたので、住宅の税制の中でもういった場合の対処する制度がございます。

住みかえがなかなか困難ではないかということをございますが、所有期間が五年を超える居住用財産を買いかえた場合に今、価格が下落しておりますので、損が出る。その譲渡損失を、当該年度だけではなくてその後三年にわたって、三年以内ですが、繰り越して控除できる制度がございました。この制度を今回の税制改正で三年間延長したことございます。

さらに、今回、新たな制度が創設されまして、現在までの制度は、買いかえを促進するという制度でございました。したがって、新しく住宅を買うという要件がついておりましたが、必ずしも新しい住宅が買えない、アパートに入らざるを得ないという人もいらっしゃるということで、買いかえの要件を外しまして、新しい制度として、買いかえをしないケースでもその損失を当該年度の後三年間に繰り越して控除できる制度を創設いたしたところでございます。

そういう制度をぜひ活用していただきたいとうふうに思います。

○古本委員 いろいろな仕掛けがあることは承知していますし、私はもっと高いところで聞きたいふうに思います。

○古本委員 いろいろな仕掛けがあることは承知していますし、私はもっと高いところで聞きたいふうに思います。

体質は変わらないという提起をしているわけですよ。ですから、ここで税制のいろいろな仕掛けや、こここの先生方はみんな知っているわけで、そこでそれとも、安全の領域ではないんですね、地価公示は。官業がそこに携わる限り、日本の高コスト

とも議論をしたいなと思います。

もう一点別の観点がありますが、安全でいうならば、尖閣がさつき質問に出ていますけれども、これなんかはまさに安全の領域です。もう二〇%安全の領域であります。こういう分野にもつともっとお金を突っ込めばいいじゃないかと思うわけです。安心の領域に回っている人とお金

を再配置すべきなんです。

そういう意味で、六万四千の職員のリーダーである、七兆、七兆、合わせて十四兆、十五兆を超える予算を預かる大臣、尖閣の問題に対応するソーセスの重点配置という意味で、何か御決意のようなものがあれば伺いたいと思います。

国民が望んでいる安全というのはまさにこういう分野であります。官業に期待しているのはこういうところであります。

○石原国務大臣

ただいま古本委員御指摘の尖閣

列島については、先般不法入国者が上陸するという事態を招いてしまったことは、海上保安庁を所管する大臣として遺憾ではございますが、あの警備の状態の中で、千トン級の船を配置して、ともかく安全を第一に上陸を阻止するということに対する限界性というものもあるということは、私は事実だと思います。

そういう中で、現在、その千トン級の船を二隻に増強し、警戒監視中でございます。それはなぜかということは、まさに、委員御指摘の安全、日本が上陸できないような体制を今海上保安庁を

もつて当たらせているところでございます。

さらには、さまざまな情報というものを入手する事が上陸できないようになりますが、これが上陸できぬように、委員御指摘の安全、日本に増強して、警戒監視中でございます。それはなぜかということは、まさに、委員御指摘の安全、日本が上陸できないようになりますが、この情報の真偽を確認し、事前の情報収集によりまして迅速な対応、警戒措置というものをとつしていくことは重要ですけれども、インテリジェントな組織をインテリジェントとして持たないこの国の限界

そこで、委員の安全という点に言及させていた

だくならば、日本国としての恒久的な施設なり、そういうものをこの日本の固有の領土に設置するということも日本の領土の安全を確保する上で一つの方法ではないかと思つておりますが、いろいろなことを含めまして、外交上の問題等々ございまますので、今現在、この問題につきまして、政府部内でも真剣に、今後どうしていくのか、どうあるべきなのかということを改めて検討させていただいているところでございます。

○古本委員 ゼひよろしくお願ひをしたいと思います。

そういうことで、お金を使う、あるいは職員を配置するということであれば、国民は皆もろ手を挙げて支持してくれるとは私は信じています。

最後の観点を少し足早に行きたいと思います。ユニットプライスであります。

きょうは安全という切り口で三つ申し上げたかったその最後であります。これは、国交省の社会資本整備重点計画を受けて、この十五年から向こう五年でいわゆる公共工事事業のコストを一五%削減していくという大変すばらしいアイデアであります。平成八年から、当時の公共工事担当関係十六省庁集めた以降のキックオフから数えれば、当時から見ればもう三〇%近く、三割近い削減をしているということも見方によればできると思います。

そして、今回のユニットプライスの取り組みのポイントは、そもそも規格見直し、もう一つが事業のスピードアップ、もう一つは将来の維持管理費の縮減という、どれも大変難しい課題であります。がぜひ果敢にチャレンジしていただくことをお願いしたいわけであります。

ところが、もともとのスタートの値段が高かりければ、高かつたら、幾ら下げたてももともとが高かつた、こういう話も見方によつてはできるわけあります。見積もり段階の甘さであります。今、見積もりのシステムについては、きょうはもう時間がなくなりましたのでやれませんが、外部コン

サルと言われるところに見積もりを見積もつてもらつて、結果として、スタート段階から低いんじやないかなという問題意識は持つてますので、またの機会に、また、今後の四公団の本丸の議論の中で、その部分もあると思つてますので、機会があれば伺いたいと思います。

そして、ユニットプライスに関してであります。が、実は国民が安全に過ごすということは、そういうセキュリティの問題やら国境の問題やら、それは一番最たる例であります。実は、働いて、苦労して、汗をかいて納めた税金がむだに使われない国家である、そして、行政なりがそうやって機能してくださつて、これが、何をか言わん、最大の国民にとっての安全な日本であります。日本に住んでよかつたと思えるそういう国づくりをぜひお願いしたいというふうに思うわけであります。

先日、実は本会議で、個人的に尊敬しています。自民党的中野先生が、ちょっと今あれですが、個人的になぜ尊敬するかというと、必ず出席なさっていますし、よくやじを出されておられて、実は我が党の若手の中では、やじ将軍と呼ばれていました。これは、道路は国家なりです。税を使つてやつていくしかないと思つてます。どこの企業が、ある路線を受注してくれ、発注するから受けれるかといつて、そんなもの受注できる企業はな

いです。

そういう意味では、我が党が問うてているのは、国民に喜んでもらえる公共工事にしたいということとであります。税は、国に住む、言うならば管理費であります。そのマンションかアパートの管理費が高いからといって、よその国に逃げ出すわ

けに、引っ越すわけにいかないわけあります。その意味で、ぜひ今後始まるだろう本丸での大変な議論の中で、そういう深意、深い意があるといふことをお酌み取りいただける中で議論ができるといふふうに思つております。

最後に、そういう意味で、きょうは政府参考人の方もいらっしゃいますので、まことにもつて僭越ながら、一点提言をして終わらたいと思います。

例えればあります、このコップ一つが今幾らですか。これまでの常識でいえば、一個仮に二百円です、東急ハンズかどこかわかりませんが、買ひに行けば一個二百円です。これを実は、我が國の財政あるいは諸般の事情を考えれば、百円であるべきである、これが原価の世界で言うところの絶対原価と呼ばれるものであります。今このコップが二百円だから、次の工事で何とかして百八十分でこのコップをつくろう、これが相対原価であります。今の原価からの差分の論理であります。

これである限り、我が国公共工事の将来は極めて暗いと思っています。

我が党は、道路がけしからぬ、あるいは高速道路がけしからぬじゃないんです。必要な道路はぜひ国民の利益に資するものとしてつくつていただきたい、それをやつていただけるのは官業しかないと思つています。その意味で、ぜひ大臣の御所を見を問いたいところでしたが、時間オーバーになりましたので、以上、言いつ放しにして終わりにしたいと思います。

ありがとうございました。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木陽介 委員 公明党の高木陽介でございます。

午前中の法案審査に引き続いて午後的一般質疑でも質問させていただきたいと思います。時間が限られておりますので、今回は鉄道局の問題について絞つて質問をさせていただきたいと思ひます。

今国会は、鉄道局は法案もございませんので、鉄道局長はなかなか出る場面もございませんので、しっかりと答弁をいただきたいと思ひますが、

まず、都市鉄道の現状ということについて質問をさせていただきたいと思います。

東京圏また大阪圏、名古屋圏、特に通勤の時間とされておりまして、それについて、この十年、二十年の間で大分解消はされてきたと思われますけれども、ただ、特に東京圏においての混雑率、この実態というものはまだまだ厳しい状況があるのではないか。

その混雑率の推移についてお答え願いたいのかけれども、これは、都市部の電車に乗っている方とされども、バスで通勤をしたり車で通勤という形にと、その中で、特に平均混雑率が二〇〇%以上の区間というのはどこか、お答え願いたいと思います。

○丸山政府参考人 先生御指摘いただきましたとおり、快適に通勤通学するということで、混雑をいかに緩和するかということは非常に重要な課題でございます。

我々、平成十二年の運輸政策審議会の答申第十九号に基づきまして、混雑率につきましては具体的な目標を掲げております。東京圏につきましては、主要区間の平均混雑率を全体として一五〇%以内にする、それからどんなに込んでいる区間も一八〇%以内にする、こういう目標を掲げておるところでございます。

そういうこともございまして、東京圏におきまます平均混雑率を見ますと、着実に減ってきておりました。例えば、昭和五十年が二二一%でございましたが、平成七年は一九一%、平成十四年は一七三と、平均をとつてみれば、着実に減少してきておるところでございます。

ありがとうございました。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木陽介 委員 公明党の高木陽介でございます。

指摘いただきましたとおり、二〇〇%を超えている路線がまだござります。具体的には五つございまして、平成十四年度でございますが、京浜東北線

の上野一御徒町間で二三〇%、それから中央線快速中野一新宿間二二八%、総武線緩行錦糸町一両国間二二一%、東海道線の川崎一品川で一〇六%、常磐線緩行龜有一綾瀬間二〇三%、この五つが二〇〇%をまだ超えているというところでございま

す。

○高木(陽)委員 何でこんな質問をしたかという

と、なかなか国会の審議で首都圏の混雑率という話題にならないんですね。どういうことかといふと、国会議員の皆さん方、きょう御出席の委員の方々も、地方から来ていて議員宿舎にて、

それでバスで通勤をしたり車で通勤という形になつて、これは、都市部の電車に乗っている方となつて、これは、約七百人の中において数少ないと思うんです。

そういう中で、やはり、特に首都圏、三千万人住んでいて、大半の方々が通勤をしている、こういった現状について、今、目標で、一五〇%を目指す、そしてどんなに込んでいても一八〇%。

ちなみに、鉄道局のホームページ、ちょっと見まして、混雑率のパーーセントというのがどんなものかというと、二〇〇%というのは、「体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める」と。

実は、今御指摘のあった二〇〇%を超えている中央線、私、八王子からずっと通勤しております。ドア・ツー・ドアが一時間半、しかも、この混雑した電車にいつも乗っているんですが、二〇〇%を超えると、正直、本は読めません。週刊誌、折り畳んで何とか読もうと思つても読めません。これが現状です。しかも、大半の方々が短時間じやなくて一時間以上そういった満員電車に乗つて、乗つて、こういう現状を明らかの形で解消しないかければいけないと思うんです。

その混雑解消のために、今まで、例えば複々線化をしたりとか、本数を何とかふやそう、スピードアップをしよう、いろいろな手を打つてきました。思うんですけれども、今後どういうふうに対応できるのか、お答え願いたいと思います。

○丸山政府参考人 混雑の緩和の方法は二つある

と思います。一つは、輸送力を増強することによりまして混雑率を解消していくというのが一つであります。もう一つは、もっとソフトな対策で

ございまして、一定の時間に集中するものを前後に分散して、オフピーク通勤と言つておりますけれども、この二つの方法があると私どもは思つております。この二つの方法を車の両輪と位置づけて、着実に混雑を解消していくこうというのが私たちの今の対応策でございます。

輸送力をいかに増強するか。ハードの面につきましては、地下高速鉄道整備費補助金、地下鉄補助と言つておりますが、そういう補助金でございまして、着実に混雑を解消していくこうというのが私たちの今の対応策でございます。

それから、ソフト面につきましては、快適時差通勤推進協議会というものを、私ども、厚生労働省と連携しまして、経済界、労働界、有識者、鉄道事業者、地方公共団体、関係行政機関をあわせまして開催しておりますが、企業などへの協力を呼びかけておるところでございます。

毎年、例えば去年だったですが、ウルトラマンが出てきたポスターでございますとかそういうものを使いまして、フレックスタイムなどのオフピーク通勤を官民一体となって広く呼びかけていよいよ開催しておりますとか企業などへの協力を呼びかけておるところでございます。

いずれにいたしましても、国土交通省といいましては、今申し上げましたソフトの対策とハードの対策を車の両輪として、今後も混雑の解消に向けて努力をしていきたいというふうに思つております。

いずれにいたしましても、国土交通省といいましては、今申し上げましたソフトラインなどのオフピーク通勤を官民一体となって広く呼びかけていよいよ開催しておりますとか企業などへの協力を呼びかけておるところでございます。

○高木(陽)委員 車の両輪ということで、輸送力増強、先ほど私の方も申し上げましたけれども、例えば、そういった複々線みたいな形にして本数をふやしていく抜本的な改革というのがやはり必要だと思うんです。

しかししながら、現状、首都圏に新たに土地を買って、鉄道事業者、そしてまた、これは鉄道事業者だけではできません、国だとかまたは都県が力を入れながらやるということを考えなければいけないでしょけれども、今の現状、なかなかそ

いう実態として厳しい。

ちなみに、中央線の中で三鷹から立川まで、今、連続立体交差の事業をずっとやつておりまして、工事で踏切が、あかずの踏切どうのこうのというところで、昨年いろいろと問題になりましたけれども、これも当初の計画は複々線化の事業であったと思うんです。しかしながら、予算の関係上なかなか無理だということで、連続立体交差一つで複線一本という形が今の現状だと思います。

そこで、これは一朝一夕には解決しない問題だと思いますし、ただし、だからといって、このまま放置するわけにもいかない。本当に車の両輪、ソフトの部分も、いろいろと各企業にも協力してもらいう方法も大切でしようけれども、やはりこれはもつともっと深刻にとらえていかなければいけない問題ではないか。

どうしてもこれは厳しい言い方になりますけれども、役所の幹部の方々というのは、近いところの官舎に住まわれたりだと、それは本当に通勤時間帯の苦しさというのを肌身に感じていない方々もいらっしゃると思うんです。例えば、課長または課長補佐、または若手の方々は、官舎といつてもかなり遠いところに住んでいて、結構通勤の苦しさを知っている。やはり大切なのは、国民の肌で感じる感覚ではないかなと思うんです。

私は議員をやさせていただいているけれども、通勤をしながら、また議員になる前も新聞記者をやっていましたけれども、通勤のときはそういう体験をずっと積み重ねながら、本当に日本のサラリーマンは我慢強いな、よく怒らないなど思つてきましたし、今もそうです。そういう問題で、國交省としてもこの問題については、さらに、人ごとではなく真剣にとらえてもらいたいといふことを申し上げたいと思いま

時間も限られていますので、統いて、鉄道駅の転落防止さく、この設置の促進ということについて質問をさせていただきます。

実は、これも國交省からいただいた資料の中で、

プラットホームにおける事故、ホームからの転落やホーム上で列車と接触することにより発生した運転事故による死傷者数というのが平成十四年度は百一人、そのうち死者は三十人、結構ある

ところで、ホームのさくをつくっていくかどうかについて、平成十六年三月現在、三百四十三駅にホームドア、可動式ホームさく、固定式ホームさくのいずれかが設置されている。この設置の促進に関する検討会というものを鐵道局に設置されたそうですが、昨年の十二月、その検討結果が取りまとめられたということですけれども、その検討状況、今後どうしていくか、お聞かせ願いたいと思います。

○丸山政府参考人 ホームさくの設置につきましては、平成十三年の一月二十六日に新大久保駅では、三人の方がお亡くなりになるという非常に痛ましい事故を受けまして、私ども、平成十三年の九月にホーム柵設置促進に関する検討会を開きました。その結論を昨年の十二月に報告書としていた

報告書の中身でございますが、基本的には、ホームドアを設置するということは、事故防止のみならず、例えは障害者が方が車いすで行かれる場合のバリアフリーだととか、そういうことにも寄与するし、設置を進めることは望ましい、むしろ検討を進めていかなければいけないということをございます。

それから、今からできる都市鉄道はホームドアが最初から設置されているところが多いわけでござりますけれども、問題は既存路線へどうやってつけていくかということでございまして、その部分につきまして、既存の路線へホームドアをつけるためにはどういうふうにすればいいかというような具体的な方法も報告書の中では取りまとめられておるところでございます。

私どもいたしましては、この検討会の報告を受けまして、全國の鉄道事業者に、ホームさくの設置可能性の検討を行った上で、その検討結果を

この五月末までに報告するようにという通達をいたしたところでございます。

この五月末に上がつてまいります検討結果を踏

まえながら、今後ともホームにおける事故防止と

サービス向上に向けた取り組みを進めていきたい

ところで、ホームのさくをつくっていくかどうか

について、ホームさくのいずれかが設置されている。この

設置されたそうですが、昨年の十二月、そ

の検討結果が取りまとめられたということですけ

れども、その検討状況、今後どうしていくか、お

聞かせ願いたいと思います。

○高木(陽)委員 五月には鐵道事業者からいろいろと検討結果を伺うという話ですけれども、その後、具体的な形となるときにやはり鐵道事業者、民間でありますけれども、なかなか経営的に苦し

い中で、安全対策としてやらなければいけないと認識をしながら、できない部分というのが出てく

ると思うんです。そういう中の予算の面でのいろいろな支援策、こういったものをしっかりと

検討していただきたいと、やはり絵にかいたもちになってしまふなどいうふうにも思いますが、

よろしくお願いを申し上げたいと思います。

最後に、これは、きょうも何回か質問で出たテロ対策の部分でございますが、特に鐵道における

テロ対策、スペインの列車爆破事件以来、鐵道各駅または新幹線の中ですとか、いろいろな警備体制が強化されていると思います。

また、いろいろな形で手を打たれていると思うんですけども、やはり航空機と違つて、だれでも乗れるのが新幹線もあり、そしてまた都市鐵道、地下鐵だと山手線ですか、ラッシュ時に

テロが起きた場合にどうしようもない、どうしようもないというよりは本当に悲惨な現場になる。

だからこそ警備体制をきちりしなきやいけない

のですが、そんな中で、この現状を今後またどう

していくのか、それをお聞かせ願いたいと思いま

す。

○丸山政府参考人 鉄道におきますテロ対策につきましては、平成十三年九月に米国におきまして

同時多発テロが発生して以来、警察当局とも連携をいたしまして、累次にわたりまして、自主警備

の徹底を指導してきたところでございます。

○赤羽委員長 穀田恵二君

私がどうございました。

○穀田委員 私は、三菱自動車の欠陥ハブリー

の際にも、全國の鐵道事業者に対しまして、自主警備の一層の徹底、それから警察当局との連携と

いうものを改めて指示をいたしました。また、新幹線を運行している鐵道事業者、それから大都市の大手民鉄につきましては、國土交通省の方へ来ていただきまして、そこで直接、この趣旨の徹底

を図つたところでございます。

それから、自主警備の徹底も非常に大事なことでございますけれども、先ほど先生言われました

ように、鐵道はだれでも乗れる、飛行機のように

でござりますけれども、先ほど先生言われました

で、旅客に対して、不審物を発見した場合には直

ちに駕駆に届けてくださいとか、そういうことを

協力要請するということが非常に大切なことでござりますので、その点につきまして、駕構内で

ございますとか車内での放送の頻度を上げる、あ

るいはポスターを掲示する、それから電光掲示板

でもテロップの表示を行うということによりまし

で、旅客への協力要請も強化をしておるところでござります。

今後とも、情勢の変化に合わせまして、警察と

も連携をいたしまして、テロ対策につきまして再

徹底を図るなど、対策を講じていきたいというふ

うに思つております。

○高木(陽)委員 今さまざま啓發広報活動を

やつているというふうなお話をございました。

ただ、一般の利用者というのはなかなかそこま

で意識を働いていない。ただ、そうはいいながら

も何となく不安を感じている、そういう状況があ

ると思います。そういう中では、政府広報を初

めいろいろな形で、鐵道局だけが一生懸命やると

いうことじゃなくて、テロ対策というのは、これ

は政府を挙げてやらなければいけない問題でござ

りますので、大臣を含めて内閣の中でしっかりと

やつていただきたいということを申し上げまし

て、質問を終わりたいと思います。

ル問題について聞きます。

三菱側は、この間の二十四日の記者会見で、二〇〇二年六月に立入検査を受けた際に、ハブに摩耗は少くとも亀裂があることを発見したとするサンプル調査の結果を国土交通省の検査官に報告したと述べています。新聞でも、六月二十七日、八日に特別監査を行った国交省に報告を行ったという報道がありますが、このことの報告を受けた事実はありますか。

○峰久政府参考人 三月二十四日の会見におきまして、ハブの摩耗と亀裂に関するサンプリング調査の結果を国土交通省に報告したとの三菱ふそうの発言がございますが、具体的にこれがどういう内容なのか、いろいろな報告の内容とか書類といいますか、そういう資料なんかもあると思いますが、その中でどういうことを三菱ふそう側が言われているのかと、いうことについて報告を求め、これについて三月二十五日に一応の回答はありましたけれども、これはまだ途中段階のものでございまして、これらについてさらに精査をしている段階でございます。

それで、今、自主点検、回収からリコールを行

うという判断に至った経緯についていろいろ調べておられますので、この中で確認もあわせて行つていきたいというふうに思つております。

○鶴田委員 いいかげんにしないとあかんと私は

思うんです。冗談じゃないと思うんですよ。

大体、二十四日にはそういう報告があつて、少な

くとも六月二十七、二十八日は行つてゐるわけで

しょう、この検査に。ということは、行つてゐる

人を調べれば、どんな報告を受けたかすぐわかる

じやないですか、そんなこと。それをあわせこれ

だ精査しているなんて、そんなばかな話あるかと

私思ふんだよね。そう思いませんか。人の命にか

かわる問題について、あつちは報告したと言つて

いる、どういう報告書だ、全部報告書は調べたら

わかるじやないか。そんなことがいまどもって精

査しないとわからぬなんという話が通用すると思つたら大間違いだと私は思つんだよ。

○峰久政府参考人 三月二十四日の記者会見におきま

して、ハブの摩耗と亀裂に関するサンプリング調

査の結果を国土交通省に報告したとの三菱ふそ

うの発言がございますが、具体的にこれがどういう

内容なのか、いろいろな報告の内容とか書類とい

いますか、そういう資料なんかもあると思います

が、その中でどういうことを三菱ふそ側が言わ

れているのかと、いうことについて報告を求め、こ

れについて三月二十五日に一応の回答はありまし

たけれども、これはまだ途中段階のものでござい

まして、これらについてさらに精査をしている段

階でございます。

○峰久政府参考人 会見の際に言われたのは、亀

裂の、今おつしやられましたように三〇%とか、

そういうものについて具体的にそこに報告した、

そういう趣旨で言われているものではございません

。それで、我々も、そういうふうにそこで報告

したというのでは、どういう内容だったのか、

それで我々が何を見たのか、そういうところにつ

いてもう少し報告を受けながら精査しているとい

うことでございます。

○鶴田委員 では、報告書をもらつたということ

は認めるんですね。

○峰久政府参考人 それは必ずしも報告書であつ

たかどうかについて、まだ明確になつておりませ

ん。報告書で、報告としてきちっともらつたとい

うことについては、まだ確認できておりません。

○鶴田委員 今のお話を聞いてもわかるように、

だれが聞いたかで、相手は報告書を渡したと言つ

ていると、その内容の報告書は今までの報告とは

違つた重要な問題が入つていたということについ

て言つてゐるわけですよ。そんなこと新聞に全部

出でているんだから、あなた方は、逆に言えば、そ

ういう問題について自分で自分のところで調べて、自分

のところで調べたら、そういう三割が違うという

報告書だつたということは確認できたんですか。

○鶴田委員 こんな押し問答をしていてもしょよう

がないんだよね。あなたのところにあるかという

実は、二〇〇二年の五月、私どもの瀬古議員が当委

そこで、なぜそんなことを言つてゐるかという

ことを聞いてゐるんですよ。精査するといつても、

膨大な資料があるわけじゃないんですよ。その日、

六月二十七日、六月二十八日と二日間に決まって

いるんだよ。報告書もあると決まつてゐるんだよ。

その内容が、二つの内容があつた報告書としてつ

かんでいるかと聞いてゐるんですよ。そんなこと、

精査するのに何日間かかるんですよ。そんなこと、

いるわけですよ。その二つの報告の事実をつかん

でいるんですか。

○峰久政府参考人 会見の際に言わされたのは、亀

裂の、今おつしやられましたように三〇%とか、

そういうものについて具体的にそこに報告した、

そういう趣旨で言われているものではございません

。それで、我々も、そういうふうにそこで報告

したというのでは、どういう内容だったのか、

それで我々が何を見たのか、そういうところにつ

いてもう少し報告を受けながら精査しているとい

うことでございます。

○鶴田委員 では、報告書をもらつたということ

は認めるんですね。

○峰久政府参考人 それは必ずしも報告書であつ

たかどうかについて、まだ明確になつておりませ

ん。報告書で、報告としてきちっともらつたとい

うことについては、まだ確認できおりません。

○鶴田委員 今のお話を聞いてもわかるように、

だれが聞いたかで、相手は報告書を渡したと言つ

ていると、その内容の報告書は今までの報告とは

違つた重要な問題が入つていたということについ

て言つてゐるわけですよ。そんなこと新聞に全部

出でているんだから、あなた方は、逆に言えば、そ

ういう問題について自分で自分のところで調べて、自分

のところで調べたら、そういう三割が違うという

報告書だつたということは確認できたんですか。

○鶴田委員 こんな押し問答をしていてもしょよう

がないんだよね。あなたのところにあるかとい

う実は、二〇〇二年の五月、私どもの瀬古議員が当委

員会で、今まさに問題になつてゐる三菱のリコール問題について、このタイヤ脱落事故はリコールに値する、こう指摘して、よろしいか、整備不良だけではなくハブの強度などにぶぐあいがあつた可能性もある。メーカーからこれは整備不良です」とよく聞いただけで、整備不良ですといって国土交

通省は何で断定できるのか、立入検査をしてもつとよく調べると追及していかたわけです。

そこで、せっかくですから、皆さん、こういう

ことを聞いてゐるんですよ。精査するといつても、

膨大な資料があるわけじゃないんですよ。その日、六月二十七日、六月二十八日と二日間に決まって

いるんだよ。報告書もあると決まつてゐるんだよ。

その内容が、二つの内容があつた報告書としてつ

かんでいるかと聞いてゐるんですよ。そんなこと、

精査するのに何日間かかるんですよ。そんなこと、

いるわけですよ。その二つの報告の事実をつかん

でいるんですか。

○峰久政府参考人 会見の際に言わされたのは、亀

裂の、今おつしやられましたように三〇%とか、

そういうものについて具体的にそこに報告した、

そういう趣旨で言われているものではございません

。それで、我々も、そういうふうにそこで報告

したというのでは、どういう内容だったのか、

それで我々が何を見たのか、そういうところにつ

いてもう少し報告を受けながら精査しているとい

うことでございます。

○鶴田委員 では、報告書をもらつたということ

は認めるんですね。

○峰久政府参考人 それは必ずしも報告書であつ

たかどうかについて、まだ明確になつておりませ

ん。報告書で、報告としてきちっともらつたとい

うことについては、まだ確認できおりません。

○鶴田委員 今のお話を聞いてもわかるように、

だれが聞いたかで、相手は報告書を渡したと言つ

ていると、その内容の報告書は今までの報告とは

違つた重要な問題が入つていたということについ

て言つてゐるわけですよ。そんなこと新聞に全部

出でているんだから、あなた方は、逆に言えば、そ

ういう問題について自分で自分のところで調べて、自分

のところで調べたら、そういう三割が違うという

報告書だつたということは確認できたんですか。

○鶴田委員 こんな押し問答をしていてもしょよう

がないんだよね。あなたのところにあるかとい

う実は、二〇〇二年の五月、私どもの瀬古議員が当委

あるんですね。見に行っているか、見にも行っていない。

二つ目に、ハブの自主点検を三菱自動車側もやり始めた。ところが、あそこはひどい話で、ユーナーの協力が得られぬというので千台を放置しているんですね。その放置していることについて国土交通省は、けしからぬと一應言つて、その事實を知つていて、そういう対処の仕方がまずいということを掌握しているんですよ。

そして三つ目には、今お話ししたように、サンプルの調査をやつていたという事実が背景にありました。それが同時に進行していたんですよ。

そして、事故が起つたときには警察は何と言つたか。警察は、欠陥車の可能性もある、こう言つているときに、よろしいか、警察は可能性があると言つている、クレーム台帳を見ても行つていな安全軽視の態度が目立つ、掌握していた。ハブのサンプル調査をやつていた、こういう事実も知つていた。こういうことがありながら、先ほどのよう発言をしている。まさに三菱の代弁者と言われて仕方がないんじゃないのか、私はそう思ふんです。これをみんな明らかにしたら、だれだってそう思いまつせ。

だから、この反省が私は大事じやないかと思うんです。少なくとも当時、こういう問題を、さまざまあつた話を総合してみると、やはり、ぐるうのみにするなという話をしています。うのみじゃないんですよ。うのみだったから、まだかわいげがある。ぐるになつて隠していると言われるぐらい大事な問題じやないかということを私は言つている。

したがつて、そういう点を、きつい言葉を言いましたけれども、石原大臣に見解を、そういう問題についての反省こそ大事じやないかということをお伺いしたい。

○石原國務大臣 うのみ、ぐるという大変厳しい御叱責をいたいたわけですが、今の委員と政府

委員の話を普通に聞いていても、早く、一週間たつてまだ報告書があるのかないのか調べていないなど、こちら側も非はあると思いますので、早急に事実関係を精査して、当委員会にも御報告をさせていただきたいと思っております。

○穀田委員 これは、早くにこういう問題がかかつていれば、本当にこの事故が防げたんじやないか。私、先ほどの午前中も言いましめたけれども、実際に企業の社会的責任の大きな柱と据えるかという問題にあると思うんですね。安全を、命を守る、いかに安全を企業の社会的責任として第一の柱に据えるよう指導を行う、こういう姿勢に欠けているとはつきり言つて私は思うから言つているんですよ。

なぜこの法律ができたかといえば、リコールをやらないような事が生まれる、そういうときに、おかしいじゃないかと言つたらリコールで命令ができるという法律をつくったわけです。ところが、これをつくつてから、では、ついでにちょっと運動したことありますか。ちょっと、それだけ言つて。

○峰久政府参考人 リコールの命令制度自体は、勧告したにもかかわらず、実施しない場合に命令ということをございまして、これについては十四年七月の道路運送車両法の改正により導入され、一年前の十五年の一月十七日から施行されていました。これについては命令した例はございません。

ただ、その前の、改正以前においてのリコール勧告については、一度行つております。

○穀田委員 時間がないんだから、聞かない話はいいんだよ。

要するに、していいという事なんだよ。しかし、その場合、国土交通省にはいろいろな研究機関もあるし調査機関もあるんです。したがつて、私は、単にリコール対策室に何人いるかというだけじゃない、総合的な対策をとる、そういうことを含めてこの問題について今後当たつていくことが大切だということを最後に指摘をして、その点についての大臣の見解を求めて、私の質問とします。

○石原國務大臣 先ほども申しましたが、今回の事案の重要性に立脚して、事実関係の詳細をできる限り早く明らかにし、皆様方に御報告させていただきますとともに、リコール制度の適正な運用に努め、また、今委員の御指摘のとおり、リコール勧告に従わない場合の命令の創設、罰則の強化を行つたけれども、こういうものが実際にうまく運ぶことができるよう体制の強化というものもあわせて検討させていただきたいと思います。

○赤羽委員長 次に、内閣提出、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案を一括して議題にいたします。

○穀田委員 終わります。

○赤羽委員長 次に、内閣提出、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案の各案を一括して議題にいたします。

順次趣旨の説明を聽取いたします。国土交通大臣石原伸晃君。

○赤羽委員長 次に、内閣提出、高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案を一括して議題にいたします。

○日本道路公団等民営化関係法施行法案

日本道路公団等民営化関係法施行法案

〔本号末尾に掲載〕

○石原國務大臣 ただいま議題となりました高速道路株式会社法案、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案及び日本道路公団等民営化関係法施行法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の道路関係四公団につきましては、民間にできることは民間にゆだねるとの原則に基づき、約四十兆円以上の有利子債務を確実に返済し、真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担のもとで建設すること等を目的として、平成十七年度中に民営化を実施します。

あわせて、高速国道の整備計画区間のうち未供用区間に係る有料道路事業費を当初の約二十兆円から最大で十兆五千億円程度にほぼ半減すると

もに、高速国道に係る有利子債務は、民営化時の総額を上回らないとしました。

これらの四法案は、道路関係四公団の民営化を実現するため、提出することとしました。まず、高速道路株式会社法の提案理由について御説明申し上げます。

この法律案は、道路関係四公団を民営化し、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理等を効率的に行わせるため、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社を設立するものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、会社の事業の範囲として、有料道路事業のはかサービスエリア等の関連事業等を実施できるとしております。

第二に、各会社が原則として事業範囲とすべき高速道路を定めております。

第三に、会社は、有料道路事業を営もうとするときは、あらかじめ、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と、貸付料等を内容とする協定を締結するとしております。

第四に、政府等は会社の総株主の議決権の三分の一以上の株式を保有するとしております。

第五に、会社は、代表取締役の選定、事業計画等について、国土交通大臣の認可を受けるとしております。

次に、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の提案理由につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、道路関係四公団の民営化の実施を図るため、高速道路に係る道路資産の保有及び会社に対する貸し付け、公団から承継した債務その他の高速道路の新設等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行う独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を設立するものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

第一に、機構は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的とし、そと連結することができます。

第二に、機構は、会社と、全国路線網、地域路線網または一の路線に属する高速道路ごとに、協定を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成するとしております。

第三に、機構は、会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに、会社が建設のために負担した債務を引き受けたとしております。

第四に、機構が会社に道路資産を貸し付ける際の貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償つものとしております。

第五に、機構は、民営化から四十五年後までに承継債務等の返済を完了させ、解散するとしておりります。

この法律案は、道路関係四公団の民営化に伴い、道路関係法律について所要の規定の整備等を行なうものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、道路整備特別措置法の改正であります。

従来の公団に対する施行命令方式等を廃止し、法律の整備等に関する法律案の提案理由につきま

す。

次に、国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施できるとしております。

また、会社が徴収する料金の額は、道路資産の貸付料及び会社の維持管理費を料金徴収期間内に償うものとし、その徴収期間の満了日は、民営化後四十五年を超えないものとしております。

さらに、会社が建設する高速道路の道路資産は、原則として、工事完了後は機構に帰属し、料金徴

收期間満了後は道路管理者に帰属するとしております。

第二に、道路法及び高速自動車国道法の改正であります。

それぞれ、自動車専用道路及び高速自動車国道と連結することができる施設として、通行者の利用に供するための休憩所、給油所その他の施設等を追加する等としております。

次に、日本道路公团等民営化関係法施行法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、道路関係四公団の民営化等に伴い、さきの三法の施行に関し、所要の経過措置を定めるとともに、関係法律の廃止及び改正を行なるものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、会社及び機構の設立に関し、会社の設立委員の任命その他所要の手続を定めております。

第二に、公団が行っている業務及び公団の権利義務について、会社及び機構への適正かつ円滑な引き継ぎを図るため、所要の措置を定めております。

第三に、現在公団が行っている道路事業につきまして、その引き継ぎに関する事項を定めておりまます。供用中の高速道路については、当該高速道路を事業範囲とする会社が管理及び料金徴収を行うとともに、建設中または調査中の高速道路については、国土交通大臣が会社と協議して、会社が建設を行なうべき高速道路を指定できるとしております。

第四に、日本道路公团法等の五法律を廃止するほか、関係法律について所要の改正を行なっております。

第五に、この法律は、平成十八年三月三十一日までの政令で定める日から施行し、会社及び機構は、この日に成立するとしております。

以上が、これらの四法案を提案する理由です。

これら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。
○赤羽委員長 これにて各案の趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る四月二日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時十九分散会

高速道路株式会社法

第一章 総則（第一条～第四条）

第二章 事業等（第五条～第十四条）

第三章 雜則（第十五条～第十七条）

第四章 罰則（第十八条～第二十三条）

附則

第一章 総則

（会社の目的）

第一条 東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）は、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行なうこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする株式会社とする。

（定義）

第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第二百八十号）第二条第一項に規定する道路をいう。

2 この法律において「高速道路」とは、次に掲げる道路をいう。

一 高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道

二 道路法第四十八条の四に規定する自動車专用道路（同法第四十八条の二第二項の規定に

より道路の部分に指定を受けたものにあっては、当該指定を受けた道路の部分以外の道路の部分のうち国土交通省令で定めるものを含む。並びにこれと同等の規格及び機能を有する道路（一般国道、都道府県道又は同法第七条第三項に規定する指定市の市道であるものに限る。以下「自動車専用道路等」と総称する。）

（株式）

第三条 政府（首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（第四項において「首都高速道路株式会社等」という。）にあっては、政府及び地方公共団体）は、當時、会社の総株主の議決権の三分の一以上に当たる株式を保有していなければならぬ。

2 会社は、新株、新株予約権又は新株予約権付社債を発行しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、新株予約権が行使されたことにより新株を発行しようとするとときは、この限りでない。

3 会社は、前項ただし書の場合においては、当該新株を発行した後、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。

4 政府及び地方公共団体は、その保有する首都高速道路株式会社等の株式を処分しようとするときは、あらかじめ、政府にあつては他に当該会社の株式を保有する地方公共団体に、地方公共団体にあつては政府及び他に当該会社の株式を保有する地方公共団体に協議しなければならない。

（商号の使用制限）

第四条 会社でない者は、その商号中に、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社という文字を使用してはならない。

（事業の範囲）

第五条 会社は、その目的を達成するため、次の事業を営むものとする。

一 道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）に基づき行う高速道路の新設又は改築

二 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）から借り受けた

道路資産（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第二号）以下「機構法」という。）第二条第二項に規定する道道路資産をいう。）に係る高速道路に

ついて道路整備特別措置法に基づき行う維持、修繕、災害復旧その他の管理（新設及び改築を除く。）

三 高速道路の通行者又は利用者の利便に供す

るための休憩所、給油所その他の施設の建設及び管理

四 前三号の事業に支障のない範囲内で、国、地方公共団体その他政令で定める者の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理並びに道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究

五 本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、前各号に掲げるもののほか、次に掲げる事業

イ 機構の委託に基づき行う本州と四国を連絡する鉄道施設の管理

ロ 第一号から第三号まで及びイの事業に支障のない範囲内で、国、地方公共団体その他政令で定める者の委託に基づき行う長大橋の建設並びに長大橋に関する調査、測量、設計及び研究

六 前各号の事業に附帯する事業

七 会社が前項第一号から第三号までの事業を営む高速道路は、次の各号に掲げる会社の区分に応じて当該各号に定めるものとする。

一 東日本高速道路株式会社 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、

東京都、神奈川県、新潟県、富山県及び長野県の区域内の高速道路（次号に定める高速道路を除き、東京都、神奈川県、富山県及び長野県の区域内の高速道路にあつては国土交通大臣が指定するものに限る。）

二 首都高速道路株式会社 東京都の区の存する区域及びその周辺の地域内の自動車専用道路等のうち、国土交通大臣が指定するものに限る。

三 中日本高速道路株式会社 東京都、神奈川県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域内の高速道路（前二号に定める高速道路を除き、福井県及び滋賀県の区域内の高速道路にあつては国土交通大臣が指定するものに限る。）

四 西日本高速道路株式会社 福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県及び沖縄県の区域内の高速道路（前二号、次号及び第六号に定める高速道路を除く。）

五 阪神高速道路株式会社 大阪市の区域、神戸市の区域、京都市の区域（大阪市及び神戸市の区域と自然的、経済的及び社会的に密接な関係がある区域に限る。）並びにそれらの区域の間及び周辺の地域内の自動車専用道路等のうち、国土交通大臣が指定するものに限る。

六 本州四国連絡高速道路株式会社 本州と四国を連絡する自動車専用道路等

七 会社は、国又は地方公共団体が、会社が管理する高速道路において、道路交通の円滑化を図るための施策の策定に必要な交通量に関する調査その他の調査を実施するときは、これに協力しなければならない。

（調査への協力）

第七条 会社は、國又は地方公共団体が、会社が管理する高速道路において、道路交通の円滑化を図るための施策の策定に必要な交通量に関する調査その他の調査を実施するときは、これに協力しなければならない。

（一般担保）

第八条 会社の社債権者は、当該会社の財産について他の債権者に先立つて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

2 前項の先取特権の順位は、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

（代表取締役等の選定等の決議）

第九条 会社の代表取締役又は代表執行役の選定

及び解職並びに監査役の選任及び解任又は株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律（昭和四十九年法律第二十二号）第二十二条の八第七項に規定する監査委員の選定及び解職の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

（事業計画）

第十一条 会社は、毎営業年度の開始前に、国土交通省令で定めるところにより、その営業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするとき

（社債及び借入金）

第十二条 会社は、社債（社債等の振替に関する法律（平成十三年法律第七十五号）第六十六条第一号に規定する短期社債を除く。第二十二条第六号において同じ。）を募集し、又は弁済期限が一年を超える資金を借り入れようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

（重要な財産の譲渡等）

第十三条 会社は、国土交通省令で定める重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

（定款の変更等）

第十四条 会社は、国土交通省令で定めるところにより、その営業年度並びに勘定科目の分類及び貸借対照表、損益計算書その他の財務計算に関する諸表の様式を定め、その会計を整理しな

ければならない。

2 会社は、その会計の整理に当たっては、国土交通省令で定めるところにより、第五条第一項第一号及び第二号の事業並びにこれに附帯する

事業とその他の事業とを区分しなければならない。

3 会社は、毎営業年度終了後三月以内に、第一項に規定する財務計算に関する諸表を国土交通大臣に提出しなければならない。

第四章 雜則

（監督）
第十五条 会社は、国土交通大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

2 国土交通大臣は、この法律を施行するため特に必要があると認めるときは、会社に対し、その業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができることを命ぜられる。

（報告及び検査）

第十六条 国土交通大臣は、この法律を施行するため特に必要があると認めるときは、会社からその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

（前項の規定による立入検査をする職員は、そ

の身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

（財務大臣との協議）

第十七条 国土交通大臣は、第三条第一項、第十一条第一項、第十二条又は第十三条（会

社の定款の変更の決議に係るものについては、会社が発行する株式の総数を変更するものに限る。）の認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。

第四章 執則

第十八条 会社の役員又は職員が、その職務に関

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、五年以下の懲役に処する。

2 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。

3 前条第一項の賄賂を供与し、又はその申込み若し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。

2 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。

4 第二十条 第十八条第一項の罪は、刑法（明治四十年法律第四十五号）第四条の例に従う。

2 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。

5 第二十一条 第十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした会社の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

6 第二十二条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした会社の役員は、百万円以下の過料に処する。

2 第二十三条 第二項の規定に違反して、新株、新株予約権又は新株予約権付社債を発行したとき。

3 第二十三条第二項の規定に違反して、新株、新株予約権付社債を発行したとき。

4 第二十三条第三項の規定に違反して、新株を発行した旨の届出を行わなかつたとき。

5 第二十三条第四項の規定に違反して、事業を営んだとき。

6 第二十三条第五項後段の規定に違反して、同項の届出を行わず、又は虚偽の届出を行つたとき。

7 第二十三条第六項の規定に違反して、事業計画の認可を受けなかつたとき。

8 第二十三条第七項の規定に違反して、財産を譲渡し、又は賃金を借り入れたとき。

9 第二十三条第八項の規定に違反して、財産を譲渡し、又は担保に供したとき。

10 第二十三条第九項の規定に違反して、同項の規定に違反した者には、三十万円以下の過料に処する。

九 第十四条第三項の規定による書類の提出をせしめず、又は虚偽の書類を提出したとき。
十 第十五条第二項の規定による命令に違反したとき。

第十二条 第四条の規定に違反した者は、十万円以下の過料に処する。

（施行期日）
第一条 この法律は、日本道路公團等民営化関係法施行法（平成十六年法律第二号）の施行の日から施行する。ただし、第五条第二項及び第三項の規定は、公布の日から施行する。

（会社の合併）
第二条 政府は、本州四国連絡高速道路株式会社について、同社が事業を営む高速道路に係る機構の債務が相当程度減少し、かつ、同社の経営の安定性の確保が確実になつた時において、同社と西日本高速道路株式会社との合併に必要な措置を講ずるものとする。

（債務保証）
第三条 政府は、当分の間、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条の規定にかかるらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、第五条第一項第一号及び第二号の事業に要する経費に充てるため、会社の債務（国際復興開発銀行等からの外資の受入に關する特別措置に関する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条（政令で定める会社の債務にあつては同条第一項）の規定に基づき政府が保証契約をすることができるべき債務を除く。）について、保証契約をすることができる。

2 前項の規定によるほか、政府は、政令で定める会社が同項の保証契約に係る債券又はその利札を失つた者に交付するため政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務（外貨で支払われるものに限る。）について、保証契約をことができる。

理由
日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団を民営化し、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理等を効率的に行わせるため、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社を設立する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

3 この法律において「承継債務」とは、日本道路公団等民営化関係法施行法（平成十六年法律第二号。以下「施行法」という。）第十五条第一項の規定により独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団から承継した債務をいう。（名称）

3 この法律及び独立行政法人通則法（平成十一年法律第二百三号。以下「通則法」という。）の定めるところにより設立される通則法第二条第一項に規定する独立行政法人の名称は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構とする。

（機構の目的）
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

目次
第一章 総則（第一条～第六条）
第二章 役員及び職員（第七条～第十二条）
第三章 業務（第十三条～第十八条）
第四章 財務及び会計（第十九条～第二十五条）
第五章 雑則（第二十六条～第三十一条）
第六章 罰則（第三十二条～第三十三条）
附則
第一章 総則（目的）

第一条 この法律は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の名称、目的、業務の範囲等に関する事項を定めることを目的とする。

（定義）
第一条 この法律において「高速道路」とは、高速道路株式会社法（平成十六年法律第二号。以下「道路会社法」という。）第二条第二項に規定する高速道路をいう。
2 この法律において「道路資産」とは、道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第二条第一項に規定する道路をいう。）を構成する敷地又は支壁その他の物件（料金の徴収施設その他政令で定めるものを除く。）をいう。

3 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により機構がその資本金を増加するとき

は、予算で定める金額の範囲内において、機構に出資することができます。

（職権）
機構の役員の解任に関する通則法第二十三条

第一項の規定の適用については、同項中「前条」とあるのは、「前条及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第十条第一項」とする。

（役員）
第七条 機構に、役員として、その長である理事長及び監事一人を置く。

2 機構に、役員として、理事三人以内を置くことができる。

（役員及び職員の地位）
第三章 業務

第八条 理事は、理事長の定めるところにより、理事会長を補佐して機構の業務を掌理する。

2 通則法第十九条第二項の個別法で定める役員は、理事とする。ただし、理事が置かれていないときは、監事とする。

（業務の範囲）
第三章 業務

3 前項ただし書の場合において、通則法第十九条第二項の規定により理事長の職務を代理し又はその職務を行う監事は、その間、監事の職務を行ってはならない。

第九条 理事長の任期は四年とし、理事及び監事の任期は二年とする。

（役員の欠格条項の特例）
第十条 通則法第二十二条に定めるもののほか、次の各号のいずれかに該当する者は、役員となることができない。

（役員の欠格条項の特例）
一 会社の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

二 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負業とする者であつて機構と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

三 第十二条第二項第二号の鉄道事業者又はその者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

四 首都高速道路（道路会社法第五条第二項第二号に定める高速道路をいう。以下同じ。）

の新設若しくは改築に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資

金又は阪神高速道路（同項第五号に定める高速道路をいう。以下同じ。）の新設若しくは改築に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして政府若しくは政令で定める地方公共団体から受けた出資

金又は支配力を有する者を含む。）、

（資本金）
第六条 機構の資本金は、施行法第十五条第一項の規定により政府及び地方公共団体から出資があつたものとされた金額の合計額とする。

2 機構は、必要があるときは、国土交通大臣の認可を受け、その資本金を増加することが認められる。

3 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項

の規定により機構がその資本金を増加するとき

は阪神高速道路の新設又は改築に要する費用の一部を無利子で貸し付けること。

五 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

六 首都高速道路の新設、改築、修繕若しくは災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして政令で定める地方公共団体から交付された補助金又は阪神高速道路の新設、改築、修繕若しくは災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

七 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するため、必要な助成を行うこと。

八 会社が高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するため、必要な助成を行うこと。

九 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和五十六年法律第七十二号）に規定する業務を行うこと。

一〇 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

一一 本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行うこと。

一二 前号の鉄道施設を有償で鉄道事業者に利用させること。

一三 前一号の業務に附帯する業務を行うこと。

(協定)

第十三条 機構は、前条第一項の業務を行おうとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、会社と、全国路線網 地域路線網又は一の路線に属する高速道路（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の修繕その他の管理を行う場合には、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なう高速道路の各部分。以下この項において同じ。）ごとに、次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「協定」という。）を締結しなければならない。

一 協定の対象となる高速道路の路線名

二 会社が行う管理のうち、新設、改築又は修繕に係る工事の内容（修繕に係る工事については、機構が会社からその費用に係る債務を引き受けけるものに限る。）

三 前号に規定する工事に要する費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの限度額

四 災害復旧に要するものと見込まれる費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの限度額

五 機構が会社に対して行う前条第一項第四号及び第六号（災害復旧に係る部分を除く。）の無利子貸付けの貸付計画

六 機構が会社に貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間

七 会社が当該高速道路を供用することにより徴収する料金の額及びその徴収期間

八 その他国土交通省令で定める事項

二 前項に規定する全国路線網に属する高速道路とは、高速自動車国道（高速自動車国道と交通上密接な関連を有する高速自動車国道以外の高速道路であつて、前条第一項の業務を高速自動車国道と一体として行うものとして国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したもの）をいう。

三 第一项に規定する地域路線網に属する高速道路

路とは、交通上密接な関連を有する二以上の高速道路（前項に規定するものを除く。）であつて、前条第一項の業務を一体として行う必要があるものとして国土交通大臣の認可を受け機構が指定したものという。

四 第一条第六号の貸付期間の満了の日は、同項第七号の微収期間の満了の日と同一でなければならぬ。

五 機構は、おおむね五年ごとに、前条第一項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるときは、会社に対し、その変更を申し出ることができる。大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときも、同様とする。（業務実施計画）

六 機構が会社と協定を締結したとき（前条第一項に規定する全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路について二以上の会社と協定を締結する場合にあっては、そのすべての会社と協定を締結したとき）は、遅滞なく、当該協定の対象となる高速道路ごとに、次に掲げる事項を記載した業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

七 機構が会社と協定を締結したとき（前条第一項に規定する全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路について二以上の会社と協定を締結する場合にあっては、そのすべての会社と協定を締結したとき）は、遅滞なく、当該協定の対象となる高速道路ごとに、次に掲げる事項を記載した業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

八 その他の国土交通省令で定める事項

二 二以上の会社と協定を締結した高速道路に関する業務実施計画にあっては、前項第二号から第六号までに掲げる事項は、それぞれの会社ごとに定めるものとする。

三 機構は、第一項の認可を受けようとするときは、協定その他国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。

四 国土交通大臣は、第一項の規定による認可の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合する場合でなければ、同項の認可をしてはならない。

五 一 業務実施計画が、協定の内容に適合すること。

六 二 貸付料の額が、第十七条に定める基準に適合するものであること。

七 三 収支予算が、当該高速道路について、承継債務の返済及び第十二条第一項第三号の債務の返済（以下「承継債務等の返済」という。）の確定かつ円滑な実施が図られるものであることを。

八 五 第一項の認可は、当該業務実施計画の対象となる高速道路について会社が道路整備特別措置法第三条第一項又は第六項の許可を受けた日（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なう場合にあっては、そのすべての会社が当該許可を受けた日）から、その効力を生ずる。（道路資産に係る債務の引受け等）

九 第十五条 機構は、高速道路に係る道路資産が道路整備特別措置法第五十一条第二項から第四項までの規定により機構に帰属する時において、前条第一項の認可を受けた業務実施計画（同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、

四号及び第六号（災害復旧に係る部分を除く。）の無利子貸付けの貸付計画

六 機構が会社に貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間

七 機構の収支予算の明細

八 その他の国土交通省令で定める事項

その変更後のもの。以下「認可業務実施計画」という。に定められた機関が会社から引き受ける新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に係る債務の限度額の範囲内で、会社が当該高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受けなければならない。

2 前項の規定により機関が会社から当該会社の社債に係る債務を引き受けた場合にあっては、当該社債の社債権者（以下「引受け社債権者」という。）は、機関の財産について他の債権者（第二十二条第一項及び第二項の規定による日本高速道路保有・債務返済機関債券の債権者を除く。）に先立つて自己の債権の弁済を受けるため負担した債務を引き受けなければならない。

3 前項の先取特権の順位は、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による一般の先取特権に次ぐものとし、かつ、第二十二条第四項の規定による先取特権と同順位とする。

4 前項の先取特権の順位は、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による一般の先取特権に次ぐものとし、かつ、第二十二条第四項の規定による先取特権と同順位とする。

（区分経理）
第二十条 機構は、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法第十五条第一項に規定する退職金支払確保契約に関する業務及びこれに附帯する業務に関する基金を設け、同項に規定する特定事業主が当該退職金支払確保契約に基づき機構に掛金として納付した金額をもってこれに充てるものとする。
2 機構は、次の方法による場合を除くほか、前項の基金を運用してはならない。

一 国債、地方債その他国土交通大臣の指定する有価証券の取得

二 銀行その他国土交通大臣の指定する金融機関への預金又は郵便貯金

三 その他国土交通省令で定める方法

3 第一項の基金は、国土交通省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

（道路資産の貸付け料の額の基準）

第十六条 機構は、認可業務実施計画に従い、会社に対し、その保有する道路資産を貸し付けるとともに、会社から、当該道路資産に係る貸付け料を徴収しなければならない。

（道路資産の貸付け料の額の基準）

第十七条 会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付け料の額は、認可業務実施計画の対象となる高速道路ごとに、機構が收受する当該高速道路に係る占用料その他の収入で政令で定めるものと併せて、当該高速道路に係る機構の第十二条第一項の業務に要する費用その他の政令で定める費用を、その貸付期間内に償うものでなければならない。

2 前項に規定するもののほか、同項の貸付け料の額の基準は、政令で定める。

（鉄道施設の利用料の額の基準）

第十八条 鉄道事業者に鉄道施設を利用させる場合における利用料の額の基準に關し必要な事項は、政令で定める。

中期目標の最後の事業年度に係る通則法

第四十四条第一項又は第二項の規定による整理を行った後、同項第一項の規定による積立金があるときは、その額に相当する金額のうち国土交通大臣の承認を受けた金額を、当該中期目標の期間の次の中期目標の期間に係る通則法第三十条第一項の認可を受けたときには、その規定による変更の認可を受けたときには、その変更後のもの）の定めるところにより、当該次の中期目標の期間における第十二条第二項に規定する業務の財源に充てることができる。

4 國土交通大臣は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければならぬ。

5 機構は、第三項に規定する積立金の額に相当する金額から同項の規定による承認を受けた金額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

6 前項に規定するもののほか、納付金の納付の手続その他積立金の処分に關し必要な事項は、政令で定める。

（長期借入金及び日本高速道路保有・債務返済機関債券）

第二十二条 機構は、第十二条第一項第二号及び第三号に規定する業務に必要な費用に充てるため、国土交通大臣の認可を受けて、長期借入金をし、又は日本高速道路保有・債務返済機関債券（以下この章において「債券」という。）を発行することができる。

2 機構は、高速道路勘定において、通則法第二十九条第二項第一号に規定する中期目標の期間（以下この項及び次項において「中期目標の期間」という。）の最後の事業年度に係る通則法第二十一条第一項の規定は、適用しない。

（利益及び損失の処理の特例等）

第二十三条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条の規定にかかるわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の長期借入金又は債券に係る債務（国際復興開発銀行等からの外資の受人に関する特別措置に関する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条の規定に基づき政府が保証契約をすることができる（返済計画）

第二十四条 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の返済計画を立て、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認可をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければならぬ。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認可をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければならぬ。

（補助金）

第二十五条 政府は、予算の範囲内において、機

は、機構の財産について他の債権者（引受け社債権者を除く。）に先立つて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとし、かつ、第十五条第二項の規定による先取特権と同順位とする。

6 機構は、国土交通大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を本邦又は外国の銀行、信託会社又は証券業者に委託することができる。

7 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条、第三百十条及び第三百十一条の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行、信託会社又は証券業者について準用する。

8 前各項に定めるもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。

（債務保証）

第二十六条 政府は、法人に対する政府の財政援

助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二

十四号）第三条の規定にかかるわらず、国会の議

決を経た金額の範囲内において、機構の長期借

入金又は債券に係る債務（国際復興開発銀行等

からの外資の受人に関する特別措置に関する法

律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条の規

定に基づき政府が保証契約をすることができる（債務保証）

第二十七条 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の返済計画を立て、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認可をし

ようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければ

ならない。

3 第一項又は第二項の規定による債券の債権者

は、機関の財産について他の債権者（引受け社債権者を除く。）に先立つて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとし、かつ、第十五条第二項の規定による先取特権と同順位とする。

6 機構は、国土交通大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を本邦又は外国の銀行、信託会社又は証券業者に委託することができる。

7 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条、第三百十条及び第三百十一条の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行、信託会社又は証券業者について準用する。

8 前各項に定めるもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。

（債務保証）

第二十六条 政府は、法人に対する政府の財政援

助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二

十四号）第三条の規定にかかるわらず、国会の議

決を経た金額の範囲内において、機構の長期借

入金又は債券に係る債務（国際復興開発銀行等

からの外資の受人に関する特別措置に関する法

律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条の規

定に基づき政府が保証契約をすることができる（債務保証）

第二十七条 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の返済計画を立て、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認可をし

ようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければ

ならない。

3 第一項又は第二項の規定による債券の債権者

2 第十二条第一項第六号の地方公共団体は、予

算の範囲内において、機構に対し、同号の業務に要する経費を補助することができる。

第五章 雜則

(特に必要がある場合の国土交通大臣の要求)

第二十六条 国土交通大臣は、道路整備特別措置法に基づき代行する道路管理者の権限の適正な行使を確保するため特に必要があると認めるときは、機構に対し、第十二条第一項第八号の業務及びこれに附帯する業務に関し必要な措置をとることを求めることができる。

2 機構は、国土交通大臣から前項の規定による求めがあったときは、正当な理由がない限り、その求めに応じなければならない。

第三十七条 国土交通大臣は、次の場合には、財務大臣に協議しなければならない。

一 第六条第二項、第十四条第一項（第三号、第四号及び第七号に係る部分に限る。）、第二十二条第一項若しくは第六項又は第二十四条第一項の認可をしようとする場合

二 第二十一条第三項の承認をしようとする場合

合

2 國土交通大臣は、通則法第三十条第一項の規定による認可をしようとするときは、同条第二項各号に掲げる事項のうち首都高速道路、阪神高速道路又は本州四国連絡高速道路（道路会社法第五条第二項第六号に定める高速道路をいう。）に係る部分について、それぞれ政令で定める地方公共団体の長の意見を聞くものとする。（主務大臣等）

第二十八条 機構に係る通則法における主務大臣、主務省及び主務省令は、それぞれ国土交通大臣、國土交通省及び國土交通省令とする。（他の法令の準用）

第二十九条 行政代執行法（昭和二十三年法律第四十三号）及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、機構を国

の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

（事務所に関する経過措置）
第一条 機構は、政令で定める日までの間、第五条の規定にかかわらず、主たる事務所を東京都に置く。

理由

日本道路公團、首都高速道路公團、阪神高速道路公團及び本州四国連絡橋公團の民営化の円滑な実施を図るため、高速道路に係る道路資産の保有及び高速道路株式会社に対する貸付け、これらの公團から承継した債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行ふ独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構を設立することとし、その名称・目的・業務の範囲等に係る事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（機構の解散）

第三十一条 機構は、別に法律で定めるところにより、この法律の施行の日から起算して四十五年を経過する日までに解散する。

2 機構は、高速道路勘定において、前項の規定による解散の日までに承継債務等の返済を完了させ、同日において少なくとも資本金に相当する額を残余財産としなければならない。

3 機構は、解散した場合において、高速道路勘定に係る残余財産を、高速道路勘定に係る各出資者に対し、その出資額に応じて分配するものとする。

4 機構は、解散した場合において、高速道路勘定以外の勘定について、その債務を返済してなお残余財産があるときは、当該残余財産を、当該勘定に係る各出資者に対し、その出資額に応じて分配するものとする。

第六章 罰則

第三十二条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした機構の役員は、二十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により国土交通大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第十二条に規定する業務以外の業務を行つたとき。

三 第二十一条第二項の規定に違反して基金を運用したとき。

（施行期日）

第一条 この法律は、施行法の施行の日から施行する。ただし、第二十八条の規定は、公布の日から施行する。

附 則

日本道路公團等の民営化に伴う道路開発法律の整備等に関する法律案
日本道路公團等の民営化に伴う道路開発法律の整備等に関する法律
(道路整備特別措置法の一部改正)
第一条 道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）の一部を次のよう改定する。
題名の次に次の目次及び章名を付する。
目次

第一章 総則（第一条・第二条）
第二章 会社による高速道路の整備等（第三条第一項第一九条）
第三章 地方道路公團及び有料道路管理者による道路の整備等（第十一条第二十一条）

に改め、同条第三項中「日本道路公團、首都高速道路公團、阪神高速道路公團、本州四国連絡橋公團若しくは」を「会社、」に改め、同項を同条第五項とし、同条第一項中「とは」の下に「高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては」を加え、同項を同条第三項とし、同項の次に次の二項を加える。

4 この法律において「会社」とは、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

第二条第一項の次に次の二項を加える。

2 この法律において「高速道路」とは、高速道路株式会社法（平成十六年法律第二号）第二条第二項に規定する高速道路をいう。

第一条に次の二項を加える。

6 この法律において「会社等」とは、会社又は地方道路公團をいう。

7 この法律において「機構等」とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）又は地方道路公團をいう。

第二条の次に次の章名を付する。

第二章 会社による高速道路の整備等

第一条の二から第二条の四までを削る。

第三条の見出しを「（高速道路の新設又は改築）」に改め、同条第一項から第三項までを次のように改める。

会社は、機構と独立行政法人日本高速道路

保有・債務返済機構法（平成十六年法律第二号。以下「機構法」という。）第十三条

第一項に規定する協定（以下単に「協定」という。）を締結したときは、高速自動車国道

規定期、道路法第十二条、第十五条、第十六条

第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項

若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しく

は第十九条第一項の規定に基づき成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。）による管理の方針の定めにかかるらず、当該協定に基づき國土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

2 会社は、前項の許可を受けようとするときは、協定その他國土交通省令で定める書類を添付して、当該協定の対象となる高速道路（当該高速道路について二以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、次に掲げる事項を記載した申請書を國土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 高速道路の路線名
- 二 新設又は改築に係る工事の内容
- 三 収支予算の明細
- 四 料金の額及びその徴収期間
- 5 会社は、第一項の許可を受けようするとときは、あらかじめ、申請に係る高速道路が、道路法第十三条第一項に規定する指定区間（以下「指定区間」という。）外の一般国道である場合にあつては当該高速道路管理者と協議し、都道府県道又は道路法第七条第三項に規定する指定市（以下「指定市」という。）の市道である場合にあつては当該高速道路の路線名を除く。）を「届け出ることをもつて足りる」を「届け出なければならない」に改め、同項を同条第

九項とし、同条第四項中「日本道路公団」を「会社」に、「第二項第一号から第三号まで、第六号又は第七号」を「第一項第一号、第二号（国土交通省令で定める事項に係るものを除く。）又は第四号」に改め、同項を同条第六項とし、同項の次に次の二項を加える。

7 第三項及び第四項の規定は、前項の場合について準用する。ただし、指定区間外の一般国道、都道府県道又は指定市の市道である部分とこれら以外の部分とで構成されている高速道路上では、指定区間外の一般国道、都道府県道又は指定市の市道である部分について第二項第一号、第二号（前項の国土交通省令で定める事項に係るものを除く。）又は第四号に掲げる事項を変更しようとする場合に限る。

8 第五項の規定は、第六項の場合について準用する。

第三条第三項の次に次の二項を加える。

- 4 前項の規定により道路管理者が協議に応じ、又は同意をしようとするときは、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならぬ。
- 5 国土交通大臣は、第二項の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。
- 6 第八条第一項第二十一号の規定により高速道路の道路管理者に代わってその権限を行ふ機構（第五十四条第一項の規定により読み替えて適用する道路法第七十一条第四項の規定により機関が命じた道路監理員を含む。）が、同法第四十六条の規定に基づき当該高速道路について通行を禁止し、又は制限した場合において、当該禁止又は制限の対象となる車両
- 7 道路法第四十七条第一項に規定する車両（人

第三条の二を削る。

第四条の見出しを「（会社の行う高速道路の維持、修繕等）に改め、同条中「日本道路公団は、第一条の二の規定に基き、又は第三条第一項の許可」を「会社は、前条第一項の許可（同条第六項の許可を含む。以下同じ。）に、「道路に」を「高速道路に」に、「若しくは道路法」を「道路法」に、「基き成立した」を「基づき成立した」に改め、「含む。」の下に「による管理の方法の定め」を加え、「第十条第二項」を「第二十二条第二項」に、「第十四条第一項」を「第二十五条第一項」に、「当該道路」を「当該高速道路」に改める。

第五条及び第六条を次のように改める。

第五条（供用の拒絶等）

第五条会社は、前条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路について、次に掲げる車両（道路法第二条第五項に規定する車両をいう。以下同じ。）の通行の禁止又は制限のため、機構（第一号に掲げる車両については、同号の道路監理員を含む。）の要請に基づき必要な措置を講じなければならない。

一 第八条第一項第二十一号の規定により高速道路の道路管理者に代わってその権限を行ふ機構（第五十四条第一項の規定により読み替えて適用する道路法第七十一条第四項の規定により機関が命じた道路監理員を含む。）が、同法第四十六条の規定によらないものであると認めるときは、必要な限度において、当該高速道路の供用を拒絶することができる。

2 会社は、前項に規定するもののほか、道路法第四十六条第一項各号のいずれかに該当する場合において、高速道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認める場合は、高速道路の供用を拒絶してはならない。

3 会社は、前項に規定するもののほか、次に掲げる場合を除き、高速道路の供用を拒絶してはならない。

- 一 当該供用の申込みが次条第一項の認可を受けた供用約款によらないものであると認めた場合は、高速道路の供用を拒絶する。
- 2 会社は、前項に規定するもののほか、次に掲げる場合を除き、高速道路の供用を拒絶してはならない。
- 3 当該供用により他の車両の通行に著しく支障を及ぼすおそれがあるとき。
- 4 当該供用が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき。
- 5 供用約款

第六条会社は、第三条第一項の許可に基づき料金を徴収しようとするときは、あらかじめ、他の車両を牽引している場合にあつては当該牽引されている車両を含む。以下この条において同じ。）の幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径の最高限度で同項の政

同様とする。

2 國土交通大臣は、前項の認可の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認めの場合に限り、同項の認可をすることができる。

一 料金の徴収及び会社の責任に関する事項

が明確に定められているものであること。

二 高速道路を通行し、又は利用する特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

第三十二条ただし書中「第六条の二第七項の規定による」を「第九条第六項の規定による申請に基づく」に改め、同条を第五十六条とする。

第三十一条中「日本道路公団の管理する高速自動車国道又は公団等の管理する一般国道等」を「会社管理高速道路又は公社管理道路」に、「公団等若しくは」を「道路整備特別措置法第二条第一項に規定する会社等(次項において「会社等」という。)若しくは」に、「公団等」を「会社等」に改め、同条を第五十五条とする。

第三十条第一項を次のように改める。
この法律による道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理については、この法律に定めるものほか、道路法(第五十条から第五十三条までを除く)及び高速自動車国道法(第二十条を除く)並びにこれらの法律に基づく政令の規定の適用があるものとする。この場合において、道路法第七十一条第四項中「道路管理者(第九十七条の二の規定により権限の委任を受けた北海道開発局長を含む。以下この項及び次項において同じ。)は、その職員のうちから道路監理員を任命し」とあるのは「機構等又は有料道路管理者(道路整備特別措置法第十八条第四項に規定する有料道路管理者をいう。以下同じ。)は、その職員のうちから道路監理員を任命し」と、「第一項又は第二項の規定による道路管理者の処分」とあるのは「道路整備特別措置法第八条第一項第二十九号又は第十七条第一

項二十四号の規定により道路管理者に代わって行う第一項若しくは第二項の規定による機構等の処分又は第一項若しくは第二項の規定による有料道路管理者の処分」とするほか、

第三十条第二項を削り、同条第三項中「公団等の管理する一般国道等」を「会社管理高速道路又は公社管理道路」に、「適用しない」を「適用しない」に改め、同項を同条第二項とし、

同条第四項から第六項までを削り、同条第七項中「代つて」を「代わつて」に、「公団等」を「機構等」に、「第一百六条」を「第一百七条」に、「道路管理者とみなす」に、「国土交通大臣」を「国土交

通大臣」に改め、同項を同条第三項とし、同条を第五十四条とする。

第二十九条中「公団等」を「機構等」に改め、同条を第五十三条とする。

第二十八条の見出しを「道路資産等の帰属」に改め、同条第一項を次のように改める。
会社が高速道路の新設又は改築のために取得した道路資産は、次項の規定により機構に帰属する日前においては、当該会社に帰属する。

第二十九条第一項を次のように改める。

第二十八条の見出しを「道路資産等の帰属」に改め、同条第一項を次のように改める。

第二十九条第一項を次のように改める。

同項の規定により機構に帰属する日前においても、当該道路資産帰属計画に従い、機構に帰属する。

一 機構に帰属する道路資産の内容

二 道路資産が機構に帰属する予定年月日によつて増加した道路資産は、当該修繕又は災害復旧に関する工事完了の日の翌日に機構に帰属する。

三 地方道路公団は、会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は料金を徴収している高速道路(機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路を除き、一般国道(その新設又は改築が当該一般国道の存する地域の利害に特に関係があると認められるものに限る)、都道府県道又は指定市の中道であるものに限る。以下この条において同じ。)について、会社及び機構と協議し、かつ、国土交通大臣の政令で定める物件は、当該会社に帰属する。

四 地方道路公社が道路の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他他の物件は、当該地方道路公社に帰属する。

五 会社が新設し、又は改築する高速道路に係る料金の徴収施設その他機構法第二条第一項の政令で定める物件は、当該会社に帰属する。

六 地方道路公社が道路の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他他の物件は、当該地方道路公社に帰属する。

七 第一項の規定により会社に帰属した道路資産、第二項から第四項までの規定により機構に帰属した道路資産及び第五項の規定により会社に帰属した物件は、第四十九条第一項の許可があつたときは当該許可に係る引継ぎの日ににおいて道路管理者に、前条第一項の許可があつたときは当該許可に係る引継ぎの日ににおいて地方道路公社に帰属する。

地方道路公社は、会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は料金を徴収している高速道路(機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路を除き、一般国道(その新設又は改築が当該一般国道の存する地域の利害に特に関係があると認められるものに限る)、都道府県道又は指定市の中道であるものに限る。以下この条において同じ。)について、会社及び機構と協議し、かつ、国土交通大臣の許可を受けて、会社が新設し、又は改築してある高速道路にあつては当該高速道路の新設又は改築及び料金の徴収を、その他の高速道路にあつては料金の徴収を自ら行うことができる。

第二十七条の三第二項中「日本道路公団」を「会社及び機構」に、「当該道路」を「当該高速道路」に改め、同条第四項を削り、同条第三項中「第一項」を「第二項」に改め、同項を同条第六項とし、同条第二項の次に次の三項を加える。

同項の規定により機構に帰属する日前においても、当該道路資産帰属計画に従い、機構に帰属する。

一 機構に帰属する道路資産の内容

二 道路資産が機構に帰属する予定年月日によつて増加した道路資産は、当該修繕又は災害復旧に関する工事完了の日の翌日に機構に帰属する。

三 地方道路公団は、会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は料金を徴収している高速道路(機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路を除き、一般国道(その新設又は改築が当該一般国道の存する地域の利害に特に関係があると認められるものに限る)、都道府県道又は指定市の中道であるものに限る。以下この条において同じ。)について、会社及び機構と協議し、かつ、国土交通大臣の許可を受けて、会社が新設し、又は改築してある高速道路にあつては当該高速道路の新設又は改築及び料金の徴収を、その他の高速道路にあつては料金の徴収を自ら行うことができる。

四 地方道路公社が道路の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他他の物件は、当該地方道路公社に帰属する。

五 会社が新設し、又は改築する高速道路に係る料金の徴収施設その他機構法第二条第一項の政令で定める物件は、当該会社に帰属する。

六 地方道路公社が道路の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他他の物件は、当該地方道路公社に帰属する。

七 第一項の規定により会社に帰属した道路資産、第二項から第四項までの規定により機構に帰属した道路資産及び第五項の規定により会社に帰属した物件は、第四十九条第一項の許可があつたときは当該許可に係る引継ぎの日ににおいて道路管理者に、前条第一項の許可があつたときは当該許可に係る引継ぎの日ににおいて地方道路公社に帰属する。

にあつては、政令)」とあるのは「政令」と読

み替えるものとする。

2 又は割増金を徴収した会社等の収入とする。
第十八条第一項又は第十九条第一項の規定に基づく料金は、有料道路管理者の収入とする。

「当該公団等」を「それぞれ当該会社等（会社管理高速道路に係る他の工作物の管理者が当該会社であるときは、機構。以下この条において同じ。）又は機構」に改め、同条第二項中「公団等」を「会社等（はくじやう）」に改め、同条

とあるのは、「会社は、当該他の工作物の管理者に」と、同法第六十一条第一項中「道路管理者」とあるのは、「機構」と、同条第二項中「道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）」とあるのは、「政令」と、同法第六十二条後段中「第三

十八条第一項の規定により道路管理者」とあるのは「道路整備等別措置法第九条第一項第

八号の規定により第三十八条第一項の規定に

よる道路管理者の権限を代わつて行う会社」とする。

2 公社管理道路に関する道路法第五十七条か

ら第六十三条までの規定の適用については、
同法第五十七条中「道格管理業者以外の者」と

同法第五「十一条」道路管理者以外の者」とあるのは「道路管理者及び地方道路公社以外

の者」と、「同条の規定により道路管理者の承認を受ける者は、二つは「道路整備特別

承認を受けた者」とあるのは、道跡整備特別措置法第十七条第一項第六号の規定により第

二十四条本文の規定による道路管理者の権限を代つて行う地方道各ハ其の承認を受けニ

を付けて行ふ地方道路公社の承認を受けた者」と、同法第五十八条第一項及び第五十九

条第三項中「道路管理者」とあるのは「地方道各六社」、同法第六一一条にて「第二

「道路公社」と同法第六十条本文中「第一十一条の規定によつて道路管理者」とあるのは

「道路整備特別措置法第十七条第一項第三号

の規定により第二十一条の規定による道路管理者の権限を代わつて行う地方道路公社」と、

「」の法律とあるのは「」の法律及び道路

整備特別措置法」と同法第六十一条第一項中「道路管理者」とあるのは「地方道路公社」

と、同条第二項中「道路管理者である地方公

共団体の条例（指定区間内の国道においては政令）とあるのは「政令」と、同法第六十二

条後段中「第三十八条第一項の規定により道

「路管理者」とあるのは、一道路整備特別措置法第十七条第一項第十号の規定により第三十八

条第一項の規定による道路管理者の権限を代

わづて行う地方道路公社」とする。

四三

第一類第十号

國土交通委員會議錄第八号

平成十六年三月三十日

前条第一項又は第二項の規定により会社等の負担すべき道路の管理に関する費用で、道路法第十九条の二第一項に規定する共用管理施設又は高速自動車国道法第七条の二第一項に規定する共用高速自動車国道管理施設に関するものについては、会社等及び道路法第十九条の二第一項又は高速自動車国道法第七条の二第一項に規定する他の道路の道路管理者（当該他の道路が国土交通大臣の管理する高規速自動車国道である場合にあつては国土交通大臣、会社管理高速道路である場合にあつては会社、公社管理道路である場合にあつては地方道路公社。以下この条において「他の道路の道路管理者」という。）は、協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

第十九条の二第一項中「公団等」を「会社等」に、「道路管理者」を「他の道路の道路管理者」に改め、同条第三項中「第六条の二第四項」を「第九条第三項の」に、「第六条の二第四項」を「日本道路公団」とあるのは「会社等」に改め、同条第三項中「会社」とあるのは「会社等」に改め、同条第四項中「及び前項において準用する第六条の二第四項の規定により」を「の規定による申請に基づいて」に、「公団等及び道路管理者の」を「会社等と他の道路の道路管理者との」に改め、同条を第三十八条とする。

第十九条の見出し中「公団等の行なう有料」を「会社等又は機構の行う」に改め、同条第一項中「日本道路公団の管理する高速自動車国道又は公団等の管理する一般国道等」を「会社管理高速道路又は公社管理道路」に、「日本道路公団法（昭和三十一年法律第六号）、首都高速道路公団法、阪神高速道路公団法、本州四国連絡橋公団法」を「機構法」に、「当該公団等」を「当該会社等」に改め、同条第二項中「日本道路公団の管理する高速自動車国道」を「会社管理高速道路」に、「日本道路公団」を「会社」に改め、同条に次の二項を加える。

(道路管理者等に対する処分等の請求)

第十七条の見出しを「公社管理道路の意見を聽かなければならぬ」に改め、同項第五号中「又は第四十八条の二第一項において準用する第六条の二第四項の規定により」を「の規定による申請に基づいて」に、「公団等及び道路管理者の」を「会社等と他の道路の道路管理者との」に改め、同条を第三十九条とする。

第十七条第一項第五号中「又は第四十八条の二第一項」を「同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。」に改め、同号を同項第六号とし、同項第四号中「第四十八条の二第一項の規定により」を「第四十八条の五第一項の規定により同法第四十八条の四第一号に掲げる施設について」に改め、「又は」の下に「連結を」を加え、同号を同項第五号とし、同項中第三号を第四号とし、第二号の二を第三号とし、同条第二項中「公団等の管理する一般国道等」を「会社管理道路」に、「公団等に」を「地方道路公社に」に改め、同条を第三十一条とし、同条の次に次の五条を加える。

第三十四条 会社管理高速道路及び公社管理道路に関する道路法第三十九条の規定の適用については、同条第一項中「道路管理者」とあるのは「道路整備特別措置法第二条第七項に規定する機構等（以下「機構等」という。）と、同条第二項中「道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）とあるのは「政令」とする。（連結料の徴収についての道路法等の規定の適用）

第三十五条 第八条第一項第十九号、第九条第一項第九号又は第十七条第一項第十四号の規定により道路法第四十四条の二第二項に規定する道路管理者の権限を代わって行う機構等又は会社が同条第一項に規定する違法放置物件（同条第四項の規定により売却した代金を含む。）を保管する場合における同条第八項

3 この法律の規定により機構が行う会社管理高速道路の管理に関する費用は、機構の負担とする。

第十九条を第三十七条とする。

第十七条の二から第十八条の四までを削る。

第十七条の見出しを「（公社管理道路の道路管理者が権限を行う場合の意見の聴取等）に改め、同条第一項各号列記以外の部分を次のよう改める。

2 会社管理高速道路に関する高速自動車国道法第十二条の四第一項の規定の適用について、同条第一項中「（公社管理道路）に、（公団等に）を（地方道路公社に）に改め、同条を第三十一条とし、同条の次に次の二項を加える。

六 道路法第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定をすること。

七 道路法第四十八条の五第一項の規定により同法第四十八条の四第一号に掲げる施設について協議し、又は連結を許可すること。

第十六条の二第二項中「国土交通大臣は、日本道路公団の管理する高速自動車国道」を「（道路管理者は、会社管理高速道路）に、「日本道

を第三十条とする。

第十六条の見出し中「有料」を「指定区間外」に改め、同条第一項中「公団等は、第十五条第一項」を「会社等は、第二十七条第一項」に改め、同条第三項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「第十五条第一項」を「第二十七条规定第一項」に改め、同条第四項を削り、同条を第二十九条とする。

第十五条の二の見出し中「有料の高速自動車国道」を「高速自動車国道等」に改め、同条中第一項及び第二項を次のように改める。

「高速自動車国道」の下に「又は指定区間内の一般国道」を加え、同条を第二十八条とする。

第十五条の見出し中「有料の」を削り、同条第一項及び第二項を次のように改める。

会社等又は有料道路管理者は、この法律の規定による許可を受けた道路の新設又は改築に関する工事が完了した場合には、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣（地方道路公社の行う工事のうち指定市の市道以外の市町村道（指定都市高速道路を除く。）に係るもの又は市町村（指定市を除く。）である有料道路管理者の行う工事にあつては、都道府県知事）の検査を受けなければならぬ。

前項に規定する工事の検査は、国土交通省令で定めるところにより、同項に規定する工事の途中においても、行うことができる。

第十五条第三項中「第二条の三の認可、第七条の三第一項の認可若しくは本州四国連絡橋公団第三十一条第一項の認可又は」を削り、「第七条の十二第一項の許可若しくは第七条の十四第一項」を「第十条第一項の許可又は第十二条第一項」に、「公団等」を「会社等」に、「認可又は許可」を「許可」に改め、同条第四項中「第八条第一項」を「第十八条第一項」に、「道路管理者」を「有料道路管理者」に改め、同条第五及び第六項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に改め、同条を第二十七条とする。

第十四条第一項を次のように改める。

会社等は、料金を徴収しようとするときは、あらかじめ、その額及び徴収期間を国土交通省令で定める方法で公告しなければならない。当該料金の額又は徴収期間を変更しようとするときも、同様とする。

第十四条第二項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に改め、同条を第二十五条とし、同条の次に次の二条を加える。

（割増金）

第十二条の見出しを「（料金徴収の対象等）」に改め、同条第一項を次のように改める。

料金は、高速自動車国道又は自動車専用道路にあっては當該道路を通行する道路法第二条第三項に規定する自動車（以下「自動車」という）から、その他の道路にあつては當該道路を通行し、又は利用する車両から徴収する。ただし、道路交通法（昭和三十五年法律五百五号）第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。

第十二条第二項中「高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び指定都市高速道路以外の道路」を「前項本文」に改め、同条に次の一項を加える。

第十三条を削る。

第十二条の見出しを「（料金徴収の対象等）」に改め、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

第十四条第一項を次のように改める。

会社等は、第三条第一項の許可を受けた高速道路の新設若しくは改築に関する工事又は「会社等の行う」に改め、同条第一項を次のように改める。

会社等は、第三条第一項の許可若しくは第十二条第一項の許可若しくは改築に関する工事を受けた道路の新設若しくは改築に関する工事を行おうとするときは、あらかじめ、當該道路の路線名及び工事の区間、工事の種類並びに工事開始の日を国土交通省令で定める方法で公告しなければならない。

第十一条第二項中「公団等」を「会社等」に、「第二十七条の二第一項又は第二十七条の三第一項」を「第四十九条第一項又は第五十条第一項」に、「日本道路公団が道路」を「会社が高速道路」に改め、同条を第二十二条とし、同条に次の一項を加える。

（料金の額等の基準）

第二十二条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（以下「会社管理高速道路」という。）に、当該の高速道路について、料金の徴収を確實に行うため、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認可を受けて、料金の徴収施設及びその付近における車両の一時停止その他の車両の通行方法を定めることができる。この場合において、第一項本文の規定により料金を徴収する場合に、当該高速道路に係結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、当該高速道路に

第十四条第一項を次のように改める。

会社等は、料金を徴収しようとするときは、あらかじめ、その額及び徴収期間を国土交通省令で定める方法で公告しなければならない。当該料金の額又は徴収期間を変更しようとするときも、同様とする。

第十四条第二項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に改め、同条を第二十五条とし、同条の次に次の二条を加える。

（割増金）

第十二条の見出しを「（料金徴収の対象等）」に改め、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

第十三条を削る。

第十二条の見出しを「（料金徴収の対象等）」に改め、同条第一項を次のように改める。

料金は、高速自動車国道又は自動車専用道路にあっては當該道路を通行する道路法第二条第三項に規定する自動車（以下「自動車」という）から、その他の道路にあつては當該道路を通行し、又は利用する車両から徴収する。ただし、道路交通法（昭和三十五年法律五百五号）第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。

第十二条第二項中「高速自動車国道、首都高

速道路、阪神高速道路及び指定都市高速道路以外の道路」を「前項本文」に改め、同条に次の一項を加える。

（料金の額等の基準）

第二十二条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（以下「会社管理高速道路」という。）に、当該の高速道路について、料金の徴収を確實に行うため、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認可を受けて、料金の徴収施設及びその付近における車両の一時停止その他の車両の通行方法を定めることができる。この場合において、第一項本文の規定により料金を徴収する場合に、当該高速道路に係結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、当該高速道路に

取られる自動車その他の車両は、当該通行方法に従つて、道路を通行しなければならない。

会社等又は有料道路管理者は、前項の認可を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、当該認可を受けた通行方法を、会社等にあつては公告し、有料道路管理者にあつては公示するとともに、営業所、事務所その他の事業場において公衆に見やすいうように掲示しなければならない。

第十二条を第二十四条とする。

第十三条を削る。

第十二条の見出しを「（料金徴収の対象等）」に改め、同条第一項を次のように改める。

会社等は、第三条第一項の許可を受けた高速道路の新設若しくは改築に関する工事又は「会社等の行う」に改め、同条第一項を次のように改める。

会社等は、第三条第一項の許可若しくは第十二条第一項の許可若しくは改築に関する工事を受けた道路の新設若しくは改築に関する工事を行おうとするときは、あらかじめ、當該道路の路線名及び工事の種類並びに工事開始の日を国土交通省令で定める方法で公告しなければならない。

第十一条第二項中「公団等」を「会社等」に、「第二十七条の二第一項又は第二十七条の三第一項」を「第四十九条第一項又は第五十条第一項」に、「日本道路公団が道路」を「会社が高速道路」に改め、同条を第二十二条とし、同条に次の一項を加える。

（料金の額等の基準）

第二十二条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（以下「会社管理高速道路」という。）に、当該の高速道路について、料金の徴収を確實に行うため、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認可を受けて、料金の徴収施設及びその付近における車両の一時停止その他の車両の通行方法を定めることができる。この場合において、第一項本文の規定により料金を徴収する場合に、当該高速道路に係結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、当該高速道路に

係る道路資産（機構法第二条第二項に規定する道路資産をいう。以下同じ。）の貸付する道路資産をいう。以下同じ。）の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものであること。

二 第十五条第一項の許可に係る道路にあっては、当該道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものである。

三 前二号の道路以外の道路にあっては、当該道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものである。

四 会社管理高速道路（機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路に限る。）又は指定都市高速道路にあっては、公正妥当なものであること。

五 前号の高速道路以外の道路にあっては、当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものであること。

六 前項に規定するもののほか、料金の額の基準は、政令で定める。

七 会社管理高速道路に係る料金の徴収期間の満了の日は、当該会社管理高速道路に係る道路資産の貸付期間の満了の日と同一でなければならない。この場合において、当該満了の日は、会社の成立の日から起算して四十五年を超えてはならない。

八 前項に規定するもののほか、料金の徴収期間の基準は、政令で定める。

九 第九条第一項を次のように改める。

会社等は、第三条第一項の許可又は第十一条第一項の許可若しくは第十二条第一項の許可を受けた後、当該許可に係る道路の新設又は

改築に関する工事を廃止しようとするときは、国土交通大臣の許可を受けなければならぬ。

ない。

第九条第三項を同条第五項とし、同条第二項を「道路管理者は、第八条第一項」を「有料道路管理者は、第十八条第一項」に、「前項各号」を「第二項各号」に改め、同項を同条第四項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 会社等は、前項の許可を受けようとするとときは、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。この場合において、会社にあつては、当該廃止に係る高速道路を対象とする協定を添付しなければならない。

一 廃止しようとする路線名及び工事の区間

二 廃止の予定年月日

三 廃止の理由

3 国土交通大臣は、会社からの前項前段の申請にあつては、次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。

一 申請書に記載された事項が、協定の内容に適合すること。

二 申請に係る高速道路の新設又は改築に関する工事の廃止について、機構法第十四条第一項の業務実施計画の認可を受けていること。

第九条を第二十一条とする。

第八条の三第一項中「第七条の十二第一項」を「第十条第一項」に、「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第八条第一項」を「第十八条第一項」に、「道路管理者」を「有料道路管理者」に改め、同条を第二十条とし、同条の次に次の章名を付する。

第四章 雜則

第八条の二の見出し中「道路管理者の行なう」を「有料道路管理者の行う」に改め、同条第一項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「第三条の二第一項各号に掲げる条件が存する」を「次に掲げる要件に適合する」に改め、同条に次の各号を加える。

第八条の二の見出し中「道路管理者の行なう」を「有料道路管理者の行う」に改め、同条第一項から第三項までを次のように改める。

一 当該以上の道路が、通行者又は利用者が相当程度共通であり、又は相互に代替關係にあることにより、交通上密接な関連を有すると認められること。

二 当該以上の道路についての料金の徴収を一体として行うことが適当であると認められる特別の事情があること。

第八条の二第二項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「添附して、第三条の二第二項各号に掲げる事項及び元利償還年次計画」を「添付して、次に掲げる事項」に改め、同項に次各号を加える。

一 収支予算の明細

二 料金

三 料金の徴収期間

第八条の二第四項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「第三条の二第二項第一号」に掲げる事項又は元利償還年次計画のみ」を「第二項第一号に掲げる事項」に、「届け出ることをもつて足りる」を「届け出なければならない」と改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「第三条の二第二項第一号」を「第二項第二号」に改め、「変更しようとするときは」の下に「あらかじめ、有料道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経た上」を加え、同項を同条第四項とし、同条第一項に改め、同条第二項中「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第七条の十五」を「第十三条第一項」に改め、同条第二項中「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第七条の十五」を「第十三条第一項」に改め、同条第二項中「第七条の十五」を「第十四条第一項」に、「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第七条の十五」を「第十三条第一項」に改め、「若しくは」の下に「同項第三号の」を加え、同条を第十六条とし、同条の次に次の二項を加える。

四 収支予算の明細

五 料金

六 料金の徴収期間

3 国土交通大臣は、前項の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。

一 申請に係る道路の新設又は改築が、第一項に規定する要件に適合するものであることをもつて足りる」を「届け出なければならない」と改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「道路管理者」を「有料道路管理者」に、「第三条の二第二項第一号」を「第二項第二号」に改め、「変更しようとするときは」の下に「あらかじめ、有料道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経た上」を加え、同項を同条第四項とし、同条第一項に改め、「若しくは」の下に「同項第三号の」を加え、同条を第十六条とし、同条の次に次の二項を加える。

七条の十九を削る。

第七条の十八第一項中「第七条の十二第一項」を「第十条第一項」に、「第七条の十三第一項」を「第十一条第一項」に、「同条第三項」を「同条第四項」に、「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第七条の十五」を「第十三条第一項」に改め、同条第二項中「第七条の十五」を「第十三条第二項」に、「第七条の十五」を「第十四条第二項」に、「第七条の十四第一項」を「第十二条第一項」に、「第七条の十五」を「第十三条第一項」に改め、「若しくは」の下に「同項第三号の」を加え、同条を第十六条とし、同条の次に次の二項を加える。

（地方道路公社による道路管理者の権限の代行）

第十七条 地方道路公社は、第十条第一項の許可若しくは第十二条第一項の許可を受けて道路を新設し、若しくは改築する場合、第十四条の規定により道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合又は第十五条第一項の許可を受けて道路の維持、修繕及び災害復旧においては、当該道路の道路管理者に代わって、その権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

一 道路法第十八条第一項の規定により道路の区域を決定し、又は変更すること。

二 道路法第十九条の二第一項又は第二十条第一項の規定により管理の方法について協議すること。

三 道路法第二十一条の規定により道路に関する工事を施行させ、及び道路の維持をさせること。

四 道路法第二十二条第一項の規定により道路に関する工事又は道路の維持を施行させること。

五 道路法第二十三条第一項の規定により他の工事を施行すること。

六 道路法第二十四条本文の規定により道路に関する工事又は道路の維持を行うことを承認し、及び同法第八十七条第一項の規定により当該承認に必要な条件を付すこと。

七 道路法第三十一条第一項の規定により協議し、これを成立させること。

八 道路法第三十二条第一項又は第三項（同法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）の規定により許可し、及び同法第三十五条第五項（同法第十四条の二第四項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により公示し、同法第四十四条の二第五項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を売却し、及び代金を保管し、並びに同法第四十五条の二第五項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を廃棄すること。

九 道路法第三十五条（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により協議し、並びに同法第三十四条及び第八十七条第一項（同法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）の規定により許可し、及び同法第三十五条第五項（同法第十四条の二第四項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により当該許可に必要な条件を付すること。

十 道路法第三十八条第一項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により道路の占用に関する工事を自ら施行すること。

十一 道路法第四十条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な指示をすること。

十二 道路法第四十三条の二の規定により必要な措置をすることを命ずること。

十三 道路法第四十四条第四項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきこと。

十四 道路法第四十四条の二第一項（同法第

九十二条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を自ら除去させ、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させ、同法第四十四条の二第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を保管し、同法第四十四条の二第三項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により公示し、同法第四十四条の二第四項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を売却し、及び代金を保管し、並びに同法第四十五条の二第五項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により違法放置物件を廃棄すること。

十五 道路法第四十五条第一項、第四十七条の四及び第四十八条の十一第二項の規定により道路標識又は区画線を設けること。

十六 道路法第四十六条第一項及び第三項並びに第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限すること。

十七 道路法第四十七条の二第一項及び第二項前段の規定により許可をし、同条第二項後段の規定により協議し、及び同条第五項の規定により許可証を交付すること。

十八 道路法第四十七条の三及び第四十八条の十二の規定により必要な措置をすることを命ずること。

十九 道路法第四十条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により道路の占用に関する工事を自ら施行すること。

二十 道路法第四十八条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきことを命ずること。

二十一 道路法第四十四条の二第一項（同法第

二十一 道路法第四十八条の五第一項の規定により同法第四十八条の四第二号又は第三号に掲げる施設について自動車専用道路との連結を許可し、同法第四十八条の五第三項の規定により当該施設の構造の変更を許可し、及び同法第四十八条の十の規定によりこれらに必要な条件を付すること。

二十二 道路法第四十八条の九の規定により施設の譲渡を承認し、及び同法第四十八条の十の規定により当該承認に必要な条件を付すること。

二十三 道路法第六十七条の二第一項の規定により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に車両を移動させ、同条第二項の規定により意見を聴き、棄すること。

二十四 道路法第七十一条第一項又は第二項（同法第九十一条第二項においてこれらの規定により車両を移動し、及び同条第五項の規定により車両を移動すること。

二十五 道路法第四十七条第一項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により許可をし、同条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により協議すること。

二十六 道路法第五十五条の二第一項の規定により意見を聴き、又は通知し、及び同条第七条の十七第三項を次のように改める。

3 国土交通大臣は、前項の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。

二十七 高速自動車国道法第七条の二第一項の規定により管理の方法について協議すること。

2 地方道路公社は、前項の規定により当該道路の道路管理者に代わってその権限を行おうとする場合において、その権限が同項第一号に掲げるものであるときは当該道路の道路管理者の意見を聞き、その権限が同項第八号、第九号又は第二十一号に掲げるものであるときは当該道路の道路管理者の同意を得、かつ、これらの権限を行つた場合においては、遅滞なく、その旨を当該道路の道路管理者に通知しなければならない。ただし、同項第八号又は第九号に掲げる権限にあつては、道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものに係る場合に限る。

3 第一項の規定により地方道路公社が当該道路の道路管理者に代わって行う権限は、第二十二条第一項の規定により公告する工事開始の日から第二十五条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日までに限り行うことことができるものとする。

第七条の十七の見出し中「行なう有料の」を「行う」に改め、同条第一項中「第七条の十二第一項」を「第十条第一項」に、「行なう」と「行う」との見出しを「行なつて」を「行つて」に改め、同条第二項中「第十四条第一項」を「第二十五条第一項」に、「第五条第二項各号に」を「次に」に改め、同項に次の各号を加える。

一 路線名並びに維持及び修繕を行う区間

二 維持及び修繕に関する工事の方法

三 収支予算の明細

四 料金

五 料金の徴収期間

第六条の十七第三項を次のように改める。

3 国土交通大臣は、前項の申請が次の各号に掲げる要件のいずれにも適合すると認める場合に限り、第一項の許可をすることができる。

わつて、」に改め、同項第二号中「第七条の二第一項又は「を削り、「方法」の下に「(同項に規定する他の工作物の管理者が当該会社以外の者であるときは、維持、修繕及び災害復旧以外の管理の方法に限る。)」を加え、同項第十九号を同項第三十号とし、同項第十八号中「において準用する」を「及び道路法第九十一条第二項において準用する」に改め、同号ただし書中「第三十七条第一項」の下に「(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)」を加え、同号を同項第二十九号とし、同項中第十七号の四号を第二十八号とし、第十七号の三を第二十五号とし、同号の次に次の二号を加える。

第十四号の一を第十七号とし、第十四号を第十六号とし、第十三号を削り、第十二号を第十五号とし、第十一号を削り、同項第十号中「同法第八十七条第一項（同法第九十一条第二項において」を「同法第三十四条及び第八十七条第一項（同法第九十一条第二項においてこれらの規定を」に改め、同号を同項第十四号とし、同項中第九号を第十三号とし、第八号を削り、第七号を第十二号とし、第六号を第十一号とし、第五号の二を第八号とし、同号の次に次の二号を加える。

二十六 道路法第四十八条の第五第一項の規定により同法第四十八条の四第二号又は第三号に掲げる施設について自動車専用道路(同条に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。)との連結を許可し、同法第四十八条の五第三項の規定により当該施設の構造の変更を許可し、及び同法第四十八条の十の規定によりこれらの許可に必要な条件を付すること。

二十七 道路法第四十八条の九の規定により施設の譲渡を承認し、及び同法第四十八条の十の規定により当該承認に必要な条件を付すること。

九　道路法第十八条第一項の規定により道路の区域を決定し、又は変更すること。
十　道路法第二十条第一項の規定により管理の方法（同項に規定する他の工作物の管理者が当該会社以外の者であるときは、新設、改築、維持、修繕及び災害復旧以外の管理の方法に限る）について協議すること。
第六条の二第一項第五号を同項第七号とし、第二号同項第四号中「道路標識を設ける」を「設けるべき道路標識を定める」に改め、同号を同項第六号とし、同項中第三号を第五号とし、第二号の三を第四号とし、同項第二号の二中「通路」の他の「」を削り、同号を同項第三号とし、同項に次の一号を加える。
三十一　道路法第九十五条の二第一項の規定により意見を聴き、又は通知し、及び同条

第六条の二第一項第十七号の「中「協定を締結する」に改め、「同号を同項第二十四号とし、及び道路一体建物を管理する」を「及び同項第十七号中「第四十七条の三」の下に「及び第四十八条の十二」を加え、「同号を同項第二十三号とし、同項中第十六号の二を第二十二号とし、第十六号を第二十一号とし、同項第十五号中「及び第四十七条の四」を「第四十七条の四及び第四十八条の十一第二項」に「道路標識又は区画線を設けること」を「設けるべき道路標識又は区画線を定めること」に改め、「同号を同項第二十号とし、同項中第十四号の四を第十九号とし、第十四号の三を第十八号とし、

三十一 道路法第九十五条の二第一項の規定により意見を聴き、又は通知し、及び同条第二項の規定により協議し、又は通知すること。ただし、同法第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定に係るもの又は同法第九十五条の二第一項に規定する横断歩道橋の設置、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築若しくは道路の附属物である自動車駐車場の設置に係るものと除く。

て、その権限を行おうとする場合において、その権限が同項第一号、第三号、第十四号又は第十五号に、「同項第十号から第十二号まで」を「同項第十四号又は第十五号」に、「を行おうとする」を「である」に、「国土交通大臣の」を「当該道路管理者の」に改め、「受けの下に、「かつ」を加え、「を国土交通大臣」を「を当該道路管理者」に改め、同条第三項から第七項までを次のように改める。

3 機構は、第一項の規定により高速道路（高速自動車国道を除く。以下この項において同じ。）の道路管理者に代わってその権限を行おうとする場合において、その権限が第一項第九号に掲げるもの又は一般国道に係る同項第十四号、第十五号若しくは第二十六号に掲げるもののときは当該高速道路の道路管理者の意見を聽き、その権限が都道府県道又は指定市の市道に係る同項第十四号、第十五号又は第二十六号に掲げるものであるときは、当該高速道路の道路管理者の同意を得、かつ、これらの権限を行つた場合においては、遲滞なく、その旨を当該高速道路の道路管理者に通知しなければならない。ただし、同項第十四号又は第十五号に掲げる権限にあつては、道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものに係る場合に限る。

号に掲げる権限にあつては道路法第二十条第一項に規定する他の工作物の管理者が、それぞれ当該会社以外の者であるときに限る。)を行つた場合においては、遅滞なく、その旨を会社に通知しなければならない。

5 第一項第三号、第四号、第十三号、第十四号、第二十二号、第二十六号、第二十七号及び第三十号の規定により高速道路の道路管理者に代わつて機構が行う許可又は承認については、機構に提出すべき申請書その他の書類は、会社を経由しなければならない。この場合における道路法第三十二条第四項の規定の適用については、同項中「道路管理者」とあるのは、「道路整備特別措置法第一条第四項に規定する会社」(以下「会社」という。)とする。

6 前二項の規定は、第一項第三号、第四号、第十三号、第十四号、第二十六号又は第二十七号の規定により高速道路の道路管理者に代わつて機構が行う許可又は承認であつて当該会社に対するものについては、適用しない。

7 次条第一項第九号又は第十二号の規定により高速道路の道路管理者に代わつてこれらの権限を会社が行つた場合においては、機構は、それぞれ第一項第十九号又は第二十八号に掲げる権限を行わないものとする。

第六条の二第八項及び第九項を削り、同条第十項中「日本道路公團が国土交通大臣に代つて」を「機構が高速道路の道路管理者に代わつて」に、「第十条第一項」を「第二十二条第一項」に、「第十四条第一項」を「第二十五条第一項」に改め、同項を同条第八項とし、同条を第八条とし、同条の次に次の一条及び章名を加える。
(会社による道路管理者の権限の代行)

第九条 会社は、第三条第一項の許可を受けて高速道路を新設し、若しくは改築する場合又は第四条の規定により高速道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合には、当該高速道路の道路管理者に代わつて、その権限の

第五章 罚则

第五十七条 第四十四条第三項において準用する道路法第六十七条の規定に違反して土地の立入り又は一時使用を拒み、又は妨げた者は、六月以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

による指定を受けた道路又は道路の部分（以下「自動車専用道路」という。）と連結させ

ではない。
一 道路等（軌道を除く。次条第一項及び第
四十八条の十四第二項これらにて同様。）

二 当該自動車専用道路の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設又

用道路を通行すると見込まれる商業施設、
レクリエーション施設その他の施設

三 第一号に掲げるものを除くほか、前号の施設と当該自動車専用道路とを連絡する通路その他の施設であつて、専ら同号の施設

の利用者の通行の用に供することを目的として設けられるもの

第三章第八節「第四十八条の二を第四十八条の十六とし、第四十八条の九を第四十八条の十一」とし、第四十八条の八を第四十八条の十四と

一章第五節中第四十八条の六を第四十八条の十一とし、第四十八条の五を第四十八条の十一と

第四十ノ条の四の次に次の六条を加える。
(連結許可等)

者は、当該施設を自動車専用道路と連結させようとする場合においては、当該管理者が道

道路管理者と協議し、その他の者であるときは国土交通省令で定めるところにより当該自

自動車専用道路以外の道路等を自動車専用道
結許可」という。)を受けなければならない。

路と立体交差以外の方式で交差させようとする場合においても、同様とする。

四十八条の七から第四十八条の十までにおいて単に「道路管理者」という。)は、前項前

当該連結許可の申請に係る施設が次の各号に

第一類第十号 國土交通委員會議錄第八号 平成十六年三月三十日

改める。

第九十九条中「三十万円」を「百万円」に改める。

第一百条中「一に」を「いずれかに」に、「一十万円」を「五十万円」に改める。

第一百一条中「一に」を「いずれかに」に、「三十万円」を「三十万円」に改める。

第一百二条中「一に」を「いずれかに」に、「三十万円」を「百万円」に改める。

第一百三条中「第四十八条の六」を「第四十八条の十二」に、「第四十八条の十」を「第四十八条の十六」に、「二十万円」を「五十万円」に改める。

第一百四条中「十万円」を「三十万円」に改める。

第一百五条中「罰するの外」を「罰するほか」に改め、同条ただし書きを削る。

第一百六条 第四十八条の八第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処する。

(高速自動車国道法の一部改正)

第三条 高速自動車国道法(昭和三十二年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第五条第一項及び第三項中「会議の議を経て」を削り、同条第四項中「前項」を「第三項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の二項を加える。

4 国土交通大臣は、第一項又は前項の規定により整備計画を定め、又は変更しようとするときは、政令で定める事項について会議の議を経なければならない。

第十一条各号列記以外の部分中「交通の用に供する」を削り、同条第二号を次のように改める。

二 当該高速自動車国道の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設又は利用者のうち相当数の者が当該高速自動

車国道を通行すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設その他の施設

第十一條に次の二号を加える。

三 第一号に掲げるものを除くほか、前号の施設と当該高速自動車国道とを連絡する通路その他の施設であつて、専ら同号の施設の利用者の通行の用に供することを目的と

して設けられるもの

第十一條の二第二項第一号中「第五条」を「第五条第一項又は第三項」に改め、同項第二号中「前条第二号に掲げる通路その他の」を「前条第二号又は第三号に掲げる」に、「第五条」を「第五条第一項又は第三項」に、「定める通路その他の」を「定める」に改め、同項第三号並びに同条第四項及び第五項中「前条第二号」の下に「又は第三号」を加え、「通路その他の」を削り、同条第七項中「通路その他の」を削り、「前条第二号」の下に「又は第三号」を加える。

第十一條の三の見出し中「通路その他の」を削り、同条中「第十二条第一号」の下に「又は第三号」を加え、「通路その他の」を削り、「第十二条第一号」の下に「又は第三号」を加え、「通路その他の」を削る。

第十一條の四第一項中「第十二条第一号」の下に「又は第三号」を加え、「通路その他の」を削る。

第十一條の八第一項中「道路」とあるのは「道路若しくは」を「連結許可等に係る自動車専用道路と連結する施設」とあるのは「」に、「若しくは第五項」を「又は第五項」に改める。

第十二条第一項中「本州四国連絡橋公団」を

「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構」に改める。

第二十五条第一項中「第百六条」を「第百七条」に改める。

第二十六条第一項中「五十万円」を「二百万元」に改める。

第二十七条第一項中「二十万円」に、「三十万円」を「百万円」に改める。

第二十八条の二及び第二十九条中「三十万円」を「百万円」に改める。

第三十条中「二十万円」を「五十万円」に改める。

第三十一条中「十万円」を「三十万円」に改める。

(地方道路公社法の一部改正)

第十四条 地方道路公社法(昭和四十五年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二十一条第二項中「一部を行なう」を「一部を行なう」に改め、同項第一号中「日本道路公团、首都高速道路公团、阪神高速道路公团」を

「東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社」に、「行ない」を「行ない」に、「行なう」を「行う」に改め、同項第二号から第五号までの規定中「行なう」を「行なう」に改める。

第三十一条第一号中「又は地方債」を「地方債その他国土交通大臣の指定する有価証券」に改め、同条第一号中「銀行」の下に「その他国土交通大臣の指定する金融機関」を加え、同条次の一号を加える。

三 その他国土交通省令で定める方法

第四十三条第一項中「三万円」を「三十万円」に改める。

第四十四条中「一に」を「いずれかに」に、「三万円」を「二十万円」に改める。

第四十五条中「二万円」を「十万円」に改める。

第二章 総則

第一条 総則(第一条・第二条)

第二章 日本道路公團等民営化関係法施行法(平成十六年法律第二号)の施行の日から施行する。

第三章 関係法律の整備等(第三十七条~第六十三条)

第一節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第二節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第三節 日本道路公團等の解散(第十三条)

第四節 経過措置(第十九条~第三十六条)

第五節 関係法律の整備等(第三十七条~第六十三条)

第六節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第七節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第八節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第九節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十一節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十二節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十三節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十四節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十五節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十六節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十七節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十八節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

第十九節 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設立(第三条)

び料金の徴収、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構による道路管理者の権限の代行等に関する規定の整備、自動車専用道路に係る連結許可制度の創設等所要の改正を行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

この法律において「整備法」とは、日本道路公團等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に

関する法律(平成十六年法律第二号)をいいう。

この法律において「機構法」とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(平成十六年法律第二号)をいいう。

この法律において「機関法」とは、日本道路公團及び本州四国連絡橋公團等の民営化に伴い、道路関係法律に係る、高速道路株式会社による高道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理及

平成十六年三月三十一日

十二年法律第七十九号)第五条第一項若しくは第三項の整備計画、第三十七条第二号の規定による廃止前の首都高速道路公团法(昭和三十四年法律第百三十三号。以下「旧首都公团法」という。)第三十条第一項の基本計画、第三十七条第三号の規定による廃止前の阪神高速公路公团法(昭和三十七年法律第四十三号。以下「旧阪神公团法」という。)第三十条第一項の基本計画又は旧本州四国公团法第三十条第一項の基本計画に定められている高速道路であつて、公团が新設又は改築に関する調査を行つてゐるもの(第一号又は前号に該当するもの及び高速自動車国道法第六条の規定により国土交通大臣が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行つてゐるものを除く。)国土交通大臣は、基本方針の策定前に、道路会社法第五条第二項第一号及び第三号の規定による指定をしなければならない。
四 本州四国連絡橋公團 本州四国連絡高速道路株式会社
2 実施計画には、前条第一項各号に掲げる事項について記載するものとする。
3 公團は、第一項の規定による指示があつたときは、国土交通大臣が定める期間内に基本方針に従い実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
4 公團は、実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
5 国土交通大臣は、前二項の認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。(公團の解散等)
6 第十五条 公團は、会社及び機構の成立の時ににおいて解散するものとし、その一切の権利及び義務は、次項の規定により国及び出資地方公共団体が承継する資産を除き、前条第三項の認可を受けた実施計画(同条第四項の認可があつたときは、変更後の実施計画。以下「承継計画」という。)において定めるところに従い、その時において同条第一項各号に掲げる公團ごとに当該各号に定める会社及び機構が承継する。
7 第十六条 会社及び機構の成立の際現に公團が有する権利のうち次に掲げる資産は、会社及び機構の成立の時に於ける公團の決算並びに財産目録、貸借対照表及び損益計算書の作成等について、当該各号に定める機構又は会社がなされた例により行うものとする。この場合において、日本道路公團及び首都高速道路公團の清算の期限は、解散日の翌日から起算して四月を経過した日とする。
8 公團の平成十七年四月一日に始まる事業年度は、公團の解散の日の前日に終わるものとする。
9 公團の平成十七年四月一日に始まる事業年度に係る次の各号に掲げる公團の決算並びに財産目録、貸借対照表及び損益計算書の作成等については、当該各号に定める機構又は会社がなされた例により行うものとする。この場合において、日本道路公團及び首都高速道路公團の清算の期限は、解散日の翌日から起算して四月を経過した日とする。
10 その他の物件(料金の徵収施設その他政令で定めるものを除く。)
11 第二項の規定により公團が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。
12 第二項の規定により公團が解散した場合における債務に係る債務(連帶債務)
13 第十六条 前条第一項の規定により次の表の上欄に掲げる会社又は機構が、同表の中欄に掲げる公團の借入金又は債券に係る債務の全部又は一部を承継したときは、当該承継の時までに公團が借り入れた同欄に掲げる借入金に係る債務(同項の規定により機構が承継したものを除く。)及び当該承継の時において発行されている同欄に掲げるすべての債券に係る債務については、同表の下欄に掲げる会社及び機構が連帶して弁済の責めに任する。ただし、公團が國から借り入れた借入金に係る債務及び國が保有しているこれらの債券に係る債務について、國が弁済の請求をする場合にあつては、この限りでない。
14 必要な資産以外の資産
15 前二項の規定により会社及び機構並びに国及び出資地方公共団体が公團から承継する資産
16 本州四国連絡橋公團 本州四国連絡高速道路株式会社
17 首都高速道路公團 首都高速道路株式会社
18 阪神高速道路公團 阪神高速道路株式会社
19 一 日本高速道路公團 東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社
20 二 首都高速道路公團 首都高速道路株式会社
21 三 阪神高速道路公團 阪神高速道路株式会社
22 四 本州四国連絡橋公團 本州四国連絡高速道路株式会社

東日本高速道路株式会社、中日 本高速道路株式会社、西日本高 速道路株式会社又は機構	日本道路公団の借入金又は道路 債券	東日本高速道路株式会社、中日 本高速道路株式会社、西日本高 速道路株式会社及び機構
阪神高速道路株式会社又は機構	首都高速道路公団の借入金又は 首都高速道路債券	首都高速道路株式会社及び機構
本州四国連絡高速道路株式会社 又は機構	阪神高速道路公団の借入金又は 阪神高速道路債券	阪神高速道路株式会社及び機構
は本州四国連絡橋債券	本州四国連絡橋公団の借入金又 及び機構	本州四国連絡高速道路株式会社

る。

た道路資産（機構法第二条第二項に規定する道路資産をいう。以下同じ。）は、新特別措置法第五十一条第二項から第四項までの規定にかかわらず、機構の成立の時において、機構に帰属する。この場合において、新特別措置法第五十二条中「前条第二項から第四項まで」とあるのは、「前条第二項から第四項まで及び日本道路公團等民営化関係法施行法第十七条第五項」と「同条第六項」とあるのは、「前条第六項」とす

か、「第一項第一号」と、「事業」とあるのは「事業」及び同条第一項の事業」と、「同項」とあるのは「第一項及び同条第一項」と、道路会社法第十四条第二項及び附則第三条第一項中「第五条第一項第一号及び第二号」とあるのは「第五条第一項第一号及び第二号並びに日付は「第五条第一項第一号及び第二号」とあるのは「道路公団等民営化関係法施行法第二十条第一項」と、次条中「道路会社法第五条第一項」にあるのは「道路会社法第五条第一項及び前条第一項」と、「同条第五項後段」とあるのは「各款上記第一項及び第二項後段」。

第十八条 第十五条第一項の規定により会社又は機構が公団の資産を承継する場合における当該承継に係る不動産又は自動車の取得に対しては、不動産取得税又は自動車取得税を課することができない。

第四節 経過措置

(商号についての経過措置)

第十九条 道路会社法第四条の規定は、この法律の施行の際現にその商号中に東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社という文字を使用している者については、この法律の施行後六月間は、適用しない。

(会社の事業の特例)

第二十条 管理有料高速道路に係る事業範囲会社(以下「管理有料高速道路承継会社」という。)は、当分の間、第二十六条第一項の規定によりなおその効力を有することとされる旧特別措置法及び同条第二項の規定により適用される新特別措置法に基づく管理有料高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理の事業を営むことができる。

2 前項の規定により管理有料高速道路承継会社が同項の事業を営む場合には、道路会社法第五条第五項中「第一項」とあるのは「第一項及び日本道路公団等民営化関係法施行法第二十条第一項」と、「ほか、同項第一号」とあるのは「ほ

(会社の事業範囲についての経過措置)
第二十一条 この法律の施行の際現に第十四条第一項各号に掲げる公団が行つてゐる事業（承継に限る。）であつて、道路会社法第五条第一項の事業に該当しないものについては、それぞれ、当該各号に定める会社によりその成立の時において同条第五項後段の規定による届出がなされたものとみなす。
(事業計画についての経過措置)
第二十二条 会社の成立の日の属する営業年度の事業計画については、道路会社法第十条中「毎営業年度の開始前に」とあるのは、「会社の成立後遅滞なく」とする。

(機構の業務の特例)
第二十三条 機構は、機構法第十二条の業務のほか、第十五条第一項の規定により機構が公団から承継した道路資産（第十三条第四項第三号に掲げる高速道路（次条第一項に規定する暫定期間内完成高速道路を除く。）のうち、第三十条第一項の指定が行われなかつたものに係るものに限る。）について、これを国、地方公共団体又は地方道路公社に譲渡するまでの間は、その保有の業務を行う。

二条第一項及び施行法第二十三条第一項の業務

又は第十二条第二項の業務」と、機構法第二十一条第一項中「第十二条第一項」とあるのは「第十二条第一項及び施行法第二十三第三条第一項」と、

機構法第三十二条第二号中「第十二条」とあるのは「第十二条及び施行法第二十三第三条第一項」とする。

(暫定協定)

第二十四条 国土交通大臣は、会社及び機構の成立の時までに、第十三条第四項第一号及び第三号に掲げる高速道路について、国土交通省令で定めるところにより、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（該高速道路について事業範囲会社が二以上ある場合にあっては、当該高速道路のうち、道路会社法第五条第二項の規定により事業範囲会社が事業を営む各部分）ごとに、機構法第十三条第一項各号に掲げる事項（同項第六号の貸付期間及び同項第七号の徵収期間を除く。）をその内容に含む協定（以下「暫定協定」という。）を定めるものとする。この場合において、同項第七号の料金の額は、第十三条第四項第一号に掲げる高速道路及び暫定期間内完成高速道路（同項第三号に掲げる高速道路のうち、第七項の規定により暫定協定がその効力を失う日前に新設又は改築の工事が完了するものをいう。以下同じ。）について定めるものとする。

2 前項に規定する全国路線網に属する高速道路とは、高速自動車国道（高速自動車国道と交通上密接な関連を有する高速自動車国道以外の高速道路であつて、機構が機構法第十二条第一項の業務を高速自動車国道と一緒にして行う必要があるものとして国土交通大臣が指定するものを含む。）をいう。

3 第一項に規定する地域路線網に属する高速道路とは、交通上密接な関連を有する二以上の高速道路（前項に規定するものを除く。）であつて、機構が機構法第十二条第一項の業務を一体として行う必要があるものとして国土交通大臣が指定するものをいう。

(供用中の高速道路の管理)

第二十五条 第十三条第四項第一号に掲げる高速道路については、当該高速道路に係る事業範囲会社が、新特別措置法第四条の規定による維持、修繕及び災害復旧を行わなければならない。

2 前項の規定により維持、修繕及び災害復旧を行ふ事業範囲会社は、当該高速道路について、暫定協定に基づき新特別措置法第三条第一項の

4 暫定協定に定める機構法第十三条第一項第七号の料金の額は、第十三条第四項第一号に掲げる高速道路又は暫定期間内完成高速道路のうち

旧特別措置法第三条第一項若しくは第四項の許可に係るものにあつては、それぞれ、次条第三項又は第二十七条第三項の規定により新特別措置法第三条第二項第四号の料金の額とみなされた額と同一としなければならない。

5 國土交通大臣は、必要があると認めるときは、暫定協定を変更することができる。

6 國土交通大臣は、暫定協定を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを関係会社及び機構の設立委員（会社及び機構の成立後にあっては、関係会社及び機構）に通知しなければならない。

7 暫定協定は、当該暫定協定の対象となる高速道路について第三十一条第二項の規定による新特別措置法第三条第一項若しくは第六項の許可又は第三十一条第三項の規定による届出があつた日（当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合にあってはそのすべての会社について当該許可又は届出があつた日、第十三条第四項第三号に掲げる高速道路（暫定期間内完成高速道路を除く。）のうち第三十条第一項に規定する期間（同条第十項の規定により当該期間が延長された場合にあっては、当該延長後の期間）を経過する場合にあっては、当該延長後の期間）を経過する

(管理有料高速道路の維持、修繕等の特例の経過措置)

第二十六条 管理有料高速道路については、旧特別措置法第五条、第六条（旧特別措置法第五条第一項又は第四項の許可に係る部分に限る。）並びに第十一条第二項及び第三項（旧特別措置法第五条第一項又は第四項の許可に係る部分に限る。）の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。この場合において、旧特別措置法第五条第一項中「日本道路公団」とあるのは、「日本道路公団等民営化関係法施行法第二十条第一項に規定する管理有料高速道路承継会社（以下単に「管理有料高速道路承継会社」という。）と、同条第一項及び第六条第一項中「日本道路公団」とあるのは、「管理有料高速道路承継会社」と、旧特別措置法第五条第二項第三号中「維持及び修繕に関する工事に要する費用の見積り」とあるのは「維持及び修繕に関する工事に要する費用の見積り（日本道路公団等民営化関係法施行法第二十六条第三項の規定による認可があつた後は、収支予算の明細」と、同項第四号中「料金」とあるのは「料金（日本道路公団等民営化関係法施行法第二十六条第三項の規定による認可があつた後は、料金の額及びその徵収期間」と、旧

許可を受けたものとみなす。

3 前二項の場合においては、当該高速道路についての旧特別措置法第二条の四の認可、旧特別措置法第三条第一項若しくは第四項若しくは第三条の二第一項若しくは第三項の許可又は旧特別措置法第七条の四第一項若しくは第七条の八第一項の認可に係る料金及びその徵収期間は新特別措置法第三条第二項第四号の料金の額及びその徵収期間とみなし、当該高速道路について公団が旧特別措置法第十四条第一項の規定により公告した料金の額及びその徵収期間は当該事業範囲会社が新特別措置法第二十五条第一項の規定により公告した料金の額及びその徵収期間とみなす。

3 許可を受けたものとみなす。

2 管理有料高速道路について、新特別措置法第九条第九項（後段にあつては、政令で定める技術的読替えに係る部分に限る。）及び第二項並びに第五十五条から第五十九条までの規定を適用する。この場合において、新特別措置法第九条第九項及び第十項、第四十五条第三項、第四項前段及び第六項並びに第五十一条第四項中「機構」とあるのは「道路管理者」とするほか、新特別措置法の規定の適用についての必要な技術的読替えは、政令で定める。

3 管理有料高速道路承継会社は、その成立の日から二月以内に、收支予算の明細その他国土交通省令で定める書類を添付して、管理有料高速道路に係る料金の徵収期間について、国土交通大臣にその認可の申請をしなければならない。

4 前三项に規定するもののほか、この法律の施行前に管理有料高速道路について旧特別措置法（これに基づく命令を含む。）の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、第二項の規定により読み替えて適用する新特別措置法（これに基づく命令を含む。）中相当の規定があるものはこれらの規定によつてした処分、手続その他の行為と、当該規定がないもので道路法

特別措置法第十二条第三項中「前二項に」とあるのは「前項に」と、「前二項の料金の額」とする。

2 管理有料高速道路については、新特別措置法第三条第一項の許可を受けて新設し、又は改築した高速道路とみなして新特別措置法第四条から第七条まで、第九条第一項（第一号から第三号までに係る部分を除く。）及び第九項から第三十項まで、第二十四条、第二十五条第一項、第二十六条、第三十条第一項（第一号及び第一号に係る部分を除く。）及び第二項、第三十二条第一項、第三十五条、第三十七条第一項、第三十八条、第三十九条、第四十条第一項、第四十二条第一項及び第四项、第四十四条、第四十五条第三項、第四项前段及び第六项、第四十六条第一項、第四十七条、第四十八条、第五十一条第四項、第五项及び第八项、第五十四条第一項（後段にあつては、政令で定める技術的読替えに係る部分に限る。）及び第二项並びに第五十五条から第五十九条までの規定を適用する。この場合において、新特別措置法第九条第九项及び第十项、第四十五条第三项、第四项前段及び第六项並びに第五十一条第四项中「机构」とあるのは「道路管理者」とするほか、新特別措置法の規定の適用についての必要な技术的读替えは、政令で定める。

3 管理有料高速道路承継会社は、その成立の日から二月以内に、收支予算の明細その他国土交通省令で定める書類を添付して、管理有料高速道路に係る料金の徵収期間について、国土交通大臣にその認可の申請をしなければならない。

4 前三项に規定するもののほか、この法律の施行前に管理有料高速道路について旧特別措置法（これに基づく命令を含む。）の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、第二項の規定により読み替えて適用する新特別措置法（これに基づく命令を含む。）中相当の規定があるものはこれらの規定によつてした処分、手続その他の行為と、当該規定がないもので道路法

(昭和二十七年法律第百八十九号。これに基づく命令を含む。)中相当の規定があるものはこれらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

(建設中の高速道路の新設又は改築)

第二十七条 第十三条第四項第三号に掲げる高速道路については、会社の成立の日から第二十四条第七項に規定する日までの間(以下「暫定期間」という。)は、当該高速道路に係る事業範囲会社が、その新設又は改築を行わなければならぬ。

2 前項の規定により新設又は改築を行う事業範囲会社は、当該高速道路について、暫定協定に基づき新特別措置法第三条第一項の許可を受けたものとみなす。

3 前二項の場合においては、当該高速道路についての旧特別措置法第二条の三の認可、旧特別措置法第三条第一項若しくは第四項の許可若しくは旧特別措置法第七条の三第一項の認可に係る工事の区間、工事方法、工事予算並びに工事の着手及び完成の予定年月日又は旧本州四国公団法第三十一条第一項の認可に係る工事実施計画は新特別措置法第三条第二項第二号の新設又は改築に係る工事の内容とみなし、当該高速道路における工事の内容とみなす。

4 暫定期間に内に、第十三条第四項第三号に掲げる高速道路の新設又は改築の工事が完了した場合には、当該高速道路に係る事業範団会社が、新特別措置法第四条の規定による維持、修繕及び災害復旧を行わなければならない。

5 前項の場合においては、事業範団会社は、第三項の規定により料金の額及びその徴収期間が定められている場合を除き、暫定協定に定められた料金の額及び暫定期間をそれぞれ新特別措置法第三条第二項第四号の料金の額及びその徴収期間とみなし、当該高速道路について料金を

徴収することができる。この場合において、新特別措置法第二十三条规定(第一項第四号及び第五号に係る部分を除く。)の規定は、適用しない。

(計画決定済みの高速道路の調査)

第二十八条 第十三条第四項第四号に掲げる高速道路については、暫定期間に内は、当該高速道路に係る事業範団会社が、その新設又は改築に関する調査を行わなければならない。

(機構の業務に関する暫定措置)

第二十九条 機構は、暫定協定の対象となる高速道路について、暫定期間に内は、当該暫定協定料金の額に係る部分を除く。)を機構法第十四条第一項の規定による認可を受けた業務実施計画とみなして、機構法第十二条第一項の業務を行わなければならない。

(会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定)

第三十条 国土交通大臣は、会社の成立の日から四月以内に、第十三条第四項第三号及び第四号に掲げる高速道路(暫定期間に内完成高速道路を除く。以下この条において同じ。)のうち会社が新設又は改築を行うべきもの及びその会社を指定することができる。

2 國土交通大臣は、前項の指定をしようとするときは、あらかじめ、機構と協議をしなければならない。

3 國土交通大臣は、前項の指定をしようとするときは、あらかじめ、同項の指定をしようとする

4 國土交通大臣は、前項の指定をしようとするときは、あらかじめ、同項の指定をしようとする

5 國土交通大臣は、前項の規定により社会資本整備審議会の意見を求めなければならない。

6 國土交通大臣は、第三項の規定により理由の申出があったときは、当該理由が正当なものであると認めるときは、当該理由の申出に係る高速道路及び事業会社については、第一項の指定をすることができない。

7 國土交通大臣は、第一項の指定をしようとするときは、あらかじめ、機構と協議をしなければならない。

8 國土交通大臣は、第三項から第六項までの規定は、国土交通大臣が機構と前項の協議がととのわなかつた高速道路について第一項の指定をしようとする場合について準用する。この場合において、第三項中「前項」とあるのは、「第七項」と、「同項の協議を行つた事業会社のいれかになお当該高速道路の新設又は改築を行わせようとするときは、機構に対し」と、

9 國土交通大臣は、旧首都公團法第三十条第一項の基本計画又は旧阪神公團法第三十条第一項の指定をしようとするときは、あらかじめ、当該高速道路の管理者(道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。)の意見を聽かなければならぬ。

10 國土交通大臣は、やむを得ない理由により第一項に規定する期間内に同項の指定をすることができないときは、その理由が存続すること

する理由の申出を求めなければならない。

4 國土交通大臣は、前項の期限内に同項の規定により理由の申出があつたときは、当該理由が正当であるか否かについて、社会資本整備審議会の意見を求めなければならない。

5 國土交通大臣は、前項の規定により社会資本整備審議会の意見を聴いた上で当該理由が正当なものであると認めるときは、当該理由の申出に係る高速道路及び事業会社については、第一項の指定をすることができない。

6 國土交通大臣は、第三項の規定により理由の申出があつたときは、当該理由及び第四項の規定に基づく社会資本整備審議会の意見を公表するものとする。

7 國土交通大臣は、第一項の指定をしようとするときは、あらかじめ、機構と協議をしなければならない。

8 國土交通大臣は、第三項から第六項までの規定は、国土交通大臣が機構と前項の協議がととのわなかつた高速道路について第一項の指定をしようとする場合について準用する。この場合において、第三項中「前項」とあるのは、「第七項」と、「同項の協議を行つた事業会社のいれかになお当該高速道路の新設又は改築を行わせようとするときは、機構に対し」と、

9 國土交通大臣は、旧首都公團法第三十条第一項の基本計画又は旧阪神公團法第三十条第一項の指定をしようとするときは、あらかじめ、当該高速道路の管理者(道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。)の意見を聽かなければならぬ。

10 國土交通大臣は、やむを得ない理由により第一項に規定する期間内に同項の指定をすることができないときは、その理由が存続すること

11 國土交通大臣は、第一項の指定をしたときは、これを公表するとともに、その旨を当該指定に係る会社及び機構に通知するものとする。第三号までの事業を営むことについて同条第四項の認可を受けたものとみなす。

12 事業範団会社以外の会社が第一項の指定を受けたときは、当該指定に係る高速道路において道路会社法第五条第一項第一号から第三号までの事業を営むことについて同条第四項の認可を受けたものとみなす。

13 新協定、業務実施計画の認可及び新設、改築等の許可等)

第三十一条 機構は、その成立の日から四月(前述第十項の規定により当該期間が延長された場合にあっては、当該延長後の期間)に二月を加えた期間内に、次に掲げる高速道路について、会社と、第二十四条第一項に規定する全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路(当該高速道路について二以上の会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行つた場合にあっては、それぞれの会社が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行つた高速道路の各部分)ごとに、新たに機構法第十三条第一項に規定する協定(以下この条において「新協定」という。)を締結し、これに基づき、機構法第十四条第一項の規定による業務実施計画の認可を受けなければならない。

14 第十三条第四項第一号に掲げる高速道路

15 第十三条第四項第三号及び第四号に掲げる高速道路のうち、暫定期間に内完成高速道路及び前条第一項の指定を受けた高速道路

16 会社は、新協定に基づき、前項に規定する期

間内に、次項に規定する場合を除き、当該新協定の対象となる高速道路について、新特別措置法第三条第一項又は第六項の許可を受けなければならぬ。

17 新協定の内容(機構法第十三条第一項第六号

の貸付期間及び同項第七号の徵收期間を除く。)がこれに対応する暫定協定と同一である場合において、当該新協定に定める料金の徵收期間が第二十五条第三項又は第二十七条第三項の規定により新特別措置法第三条第二項第四号の料金の徵收期間とみなされたものと同一であるときは、会社は、第一項に規定する期間内に、当該新協定の対象となる高速道路について、同条第一項第三号に掲げる事項を国土交通大臣に届け出なければならない。この場合における機構法第十四条第五項の規定の適用については、「道路整備特別措置法第三条第一項又は第六項の許可を受けた」とあるのは、「施行法第三十一条第三項の規定による届出をした」と、「当該許可を受けた」とあるのは、「当該届出をした」とする。

4 第一項の規定により機構が機構法第十四条第一項の規定による業務実施計画の認可を受けようとする場合においては、第二十四条第二項又は第三項の規定による国土交通大臣の指定は、それぞれ、機構が機構法第十三条第二項又は第三項の規定により国土交通大臣の認可を受けて行つた指定とみなす。

5 事業範囲会社以外の会社が前条第一項の指定を受けたときは、当該指定に係る高速道路に係る事業範囲会社が当該高速道路の新設又は改築のために取得した道路資産(料金の徵收施設その他機構法第二条第二項の政令で定める物件を含む。)は、当該指定を受けた会社が当該高速道路について第二項の規定により新特別措置法第三条第一項又は第六項の許可を受ける日に、当該指定を受けた会社に帰属する。

6 前項の場合においては、前条第一項の指定を受けた会社は、前項に規定する日に、当該指定に係る高速道路の新設又は改築に要する費用に充てるために当該高速道路に係る事業範囲会社が負担した債務を引き受けなければならない。
7 前二項に定めるもののほか、事業範囲会社から前条第一項の指定を受けた会社への同項の指

定に係る高速道路に係る権利及び義務の引継ぎに關し必要な事項は、政令で定める。

(地方道路公社の行う有料の一般国道等の維持、修繕等の特例の経過措置)

第三十二条 この法律の施行の際現に旧特別措置法第七条の十七第一項の許可(同条第四項の許可を含む。以下この項において同じ。)を受けたものとみなす。

第三十三条 この法律の施行の際現に旧特別措置法第十五条第一項の許可を受けたものとみなす。この場合において、旧特別措置法第七条の

行つておる道路については、当該地方道路公社が、この法律の施行の時において、新特別措置法第十五条第一項の許可を受けたものとみなす。

第三十四条 この法律の施行の日から二十年間とする。

第三十五条 整備法及びこの法律の施行前にした行為並びに第十五条第九項の規定によりなお従前の例によることとされる事項に係るこの法律の施行後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。

(政令による経過措置)
第三十六条 この法律に規定するもののほか、会社及び機構の設立並びに公團の解散に關し必要な事項その他日本道路公團等民営化關係法及びこの法律の施行に關し必要な経過措置(罰則に關する経過措置を含む。)は、政令で定める。

第三十七条 関係法律の整備等

(日本道路公團法等の廃止)
第三十八条 この法律の施行前に旧道路公團法(第十条を除く。)、旧首都公團法(第二十条を除く。)、旧阪神公團法(第二十条を除く。)又は旧本州四國公團法(第二十条を除く。)の規定によりした処分、手続その他の行為は、独立行政法人通則法、道路会社法又は機構法中の相

その成立の時において、当該施設が連結している次の各号に掲げる道路の区分に応じて、当該道路との連結について当該各号に定める許可を受けたものとみなす。

一 整備法第二条の規定による改正前の道路法(次項において「旧道路法」という)第四十八条の四第一項に規定する自動車専用道路 整備法第二条の規定による改正後の道路法(次

項において「新道路法」という)第四十八条の五第一項の連絡許可

二 高速自動車国道 整備法第三条の規定による改正後の高速自動車国道法第十二条の二第

一項の連絡許可

三 この法律の施行前に旧道路法第四十八条の五第一項の規定によりした許可は、新道路法第四十八条の五第一項の規定によりした許可とみなす。

四 第二十九条 第一百六十二条第一項の規定によりした処分、手続その他の行為は、独立行政法人通則法、道路会社法又は機構法中の相

当する規定によりした処分、手續その他の行為とみなす。

五 道路の修繕に関する法律の一部改正

第三十九条 道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)の一部を次のように改正する。

第六十条 公職選舉法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

(公職選舉法の一部改正)

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

に改める。

(道路の修繕に関する法律の一部改正)

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

の成立の時において、当該施設が連結している次の各号に掲げる道路の区分に応じて、当該道路との連結について当該各号に定める許可を受けたものとみなす。

一 整備法第二条の規定による改正前の道路法(次項において「旧道路法」という)第四十八条の四第一項に規定する自動車専用道路 整備法第二条の規定による改正後の道路法(次

項において「新道路法」という)第四十八条の五第一項の連絡許可

二 高速自動車国道 整備法第三条の規定による改正後の高速自動車国道法第十二条の二第

一項の連絡許可

三 この法律の施行前に旧道路法第四十八条の五第一項の規定によりした許可は、新道路法第四十八条の五第一項の規定によりした許可とみなす。

四 第二十九条 第一百六十二条第一項の規定によりした処分、手續その他の行為は、独立行政法人通則法、道路会社法又は機構法中の相

当する規定によりした処分、手續その他の行為とみなす。

五 道路の修繕に関する法律の一部改正

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

に改める。

(道路の修繕に関する法律の一部改正)

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

に改める。

(道路の修繕に関する法律の一部改正)

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

に改める。

(道路の修繕に関する法律の一部改正)

第三十九条 第二条第二項中「第一百六十二条」を「第一百七条」

に改める。

第一百三十六条の二第一項第二号中「日本道路

公団」を削り、「若しくは沖縄振興開発金融公庫の役員若しくは職員又は首都高速道路公团、阪神高速道路公团若しくは本州四国連絡橋公团の管理委員会の委員、役員若しくは」を「又は沖縄振興開発金融公庫の役員又は」に、「公団等の役員等」を「公庫の役員」に改める。

第二百三十九条の二第一項及び第二百五十二条の四第一項中「公団等の役員等」を「公庫の役員」に改める。

(地方税法一部改正)

第四十一条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中「日本道路公团、首都高速道路公团、阪神高速道路公团、本州四国連絡橋公团」を削る。

第七百一条の三十四第三項に次の一号を加える。

二十九 東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社が、高速道路株式会社法(平成十六年法律第二号、第四号又は第五号に規定する事業)第一号、第二号、第四号又は第五号に規定する事業の用に供する施設で政令で定めるもの

附則第十条に次の二項を加える。

14 道府県は、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社若しくは本州四国連絡高速道路株式会社が、高速道路株式会社法第五条第一項第一号、第二号、第四号又は第五号に規定する事業(本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、同項第一号、第二号、第四号又は第五号に規定する事業)の用に供する固定資産で政令で定められるもの又は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第十二条第一項第一号若しくは第八号に規定する業務の用に供する固定資産で政令で定めるものに対しては、第三百四十二条又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、固定資産税又は都市計画税を課することができるない。

(土地収用法一部改正)

第四十二条 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第三条第七号の三を削る。

第十七条第一項中「一に」を「いずれかに」に改め、同項第三号中「こえ」を「超え」に改め、同号ト中「へまで」を「トまで」に改め、同号トを同号チとし、同号中へをトとし、いかほまでを口からへまでとし、同号にイとして

高道路保有・債務返済機構が、独立行政法

人日本高道路保有・債務返済機構法(平成十六年法律第一号)第十二条第一項第一

号若しくは第八号に規定する業務の用に供す

る不動産で政令で定めるものを取得した場合

には、これらの取得が平成二十八年三月三十

一日までに行われたときに限り、第七十三条の二第一項の規定にかかわらず、これらの不

動産の取得に対しては、不動産取得税を課す

ことができない。

附則第十四条に次の二項を加える。

4 市町村は、平成十八年度から平成二十七年

度までの各年度分の固定資産又は都市計画

税に限り、東日本高道路株式会社、首都高

速道路株式会社、中日本高道路株式会社、

西日本高道路株式会社、阪神高道路株式

会社若しくは本州四国連絡高道路株式会社

が、高道路株式会社法第五条第一項第一号

第二号若しくは第四号に規定する事業(本州

四国連絡高道路株式会社にあつては、同項

第一号、第二号、第四号又は第五号に規定す

る事業)の用に供する固定資産で政令で定め

るもの又は独立行政法人日本高道路保有・

債務返済機構が、独立行政法人日本高道路

保有・債務返済機構法第十二条第一項第一号

若しくは第八号に規定する業務の用に供する

固定資産で政令で定めるものに対しては、第

三百四十二条又は第七百二条第一項の規定に

かかわらず、固定資産税又は都市計画税を課

することができない。

第三条第七号の三を削る。

第十七条第一項中「一に」を「いずれかに」に改め、同項第三号中「こえ」を「超え」に改め、同号ト中「へまで」を「トまで」に改め、同号トを同号チとし、同号中へをトとし、いかほまでを口からへまでとし、同号にイとして

次のように加える。

イ 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第二条第四項に規定する会社

が行う同法による高道路に関する事業

(国際復興開発銀行等からの外資の受入に関する特別措置に関する法律の一部改正)

第四十三条 国際復興開発銀行等からの外資の受入に関する特別措置に関する法律の一部を次の

ように改正する。

第二条第一項中「次に掲げる」を「政令で定める」に改め、同項各号を削る。

第三条第一項中「第二条第一項各号に掲げる」

を「前条第一項の政令で定める」に、同条第二

項中「第二条第一項各号及び第二項各号」を「前

条第一項の政令で定める法人及び同条第二項各号」に改める。

第四条中「第二条第一項各号に掲げる」を「第二条第一項の政令で定める」に、「先だつて」を「先立つて」に、「第三条第一項」を「前条第一項」に改める。

第五条第一項中「第二条第一項各号に掲げる」

を「第二条第一項の政令で定める」に、「こえ」を「超える」に改める。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第四十四条 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十三年法律第百九十五号)の一部を次のように改正する。

第二十四条第二項中「日本高道路

法第三十五条の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「第八条の三第一項」を「第

三十年法律第百九十五号」に改め、同項

を「第二十条第一項」に改め、「東京湾横断

道路の建設に関する特別措置法(昭和六十一年

法律第四十五号)第三条第一項」を削り、同項

に次の二号を加える。

十一 出資に対する配当金

(道路整備特別会計法の一部改正)

第四十六条 道路整備特別会計法(昭和三十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項第八号中「第八条の三第一項」

を「第二十条第一項」に改め、「東京湾横断

道路の建設に関する特別措置法(昭和六十一年

法律第四十五号)第三条第一項」を削り、同項

に次の二号を加える。

十二 この会計に所属する株式の処分による

収入

附則第十九項中「第八条の三第一項」を「第

三十年法律第百九十五号」に改め、同項

を「第二十条第一項」に改める。

二十条第一項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

附則第二十六項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

第二十二条第一項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

附則第二十七項中「第八条の三第一項」を「第

三十七項」とし、第四項の次に第一項を加え

十六年法律第一号 第十条の規定により

東日本高道路株式会社、首都高道路株式会社、中日本高道路株式会社、西日本高

速道路株式会社、阪神高道路株式会社及び本

州四国連絡高道路株式会社(以下この項に

おいて「会社」と総称する。)が受ける設立

の登記並びに同法第七条の規定により日本道

路公团、首都高道路公团、阪神高道路公

团及び本州四国連絡橋公团が行う出資に係る

財産の給付に伴い会社が受ける登記又は登録

については、登録免許税を課さない。

(道路整備特別会計法の一部改正)

第四十六条 道路整備特別会計法(昭和三十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項第八号中「第八条の三第一項」

を「第二十条第一項」に改め、「東京湾横断

道路の建設に関する特別措置法(昭和六十一年

法律第四十五号)第三条第一項」を削り、同項

に次の二号を加える。

十一 出資に対する配当金

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第四十四条 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十三年法律第百九十五号)の一部を次のように改正する。

附則第十九項中「第八条の三第一項」を「第

三十年法律第百九十五号」に改め、同項

を「第二十条第一項」に改める。

二十条第一項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

附則第二十六項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

第二十二条第一項中「本州四国連絡橋公团法」

を「日本高道路公团等民営化関係法施行法(平成十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

附則第二十七項中「第八条の三第一項」を「第

三十七項」とし、第四項の次に第一項を加え

る。

附則第二十六項に次の二項を加える。

第八十四条の三中第六項を第七項とし、第五

項を第六項とし、第四項の次に第一項を加え

る。

日本道路公团等民営化関係法施行法(平成

十六年法律第一号)第三十七条第四号の規定による廃止前の本州四国連絡橋公团法」に改める。

六条の規定による改正前の東京湾横断道路の建設に関する特別措置法(昭和六十一年法律

正)

第五十四条 幹線道路の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

第二条第三号中「第十六条の二第一項に規定する日本道路公団の管理する高速自動車国道にあつては、日本道路公団」を「第二十三条第一項第一号に規定する会社管理高速道路（以下この号において「会社管理高速道路」という。）にあつては、同法第一条第四項に規定する会社（以下この号において「会社」という。）に、「道路整備特別措置法第十七条第一項に規定する公団等の管理する一般国道等にあつてはそれぞれ日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団又は」を「会社管理高速道路にあつては会社道路整備特別措置法第三十一条第一項に規定する公社管理道路にあつては」に改める。

（本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法の一部改正）

第五十五条 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和五十六年法律第七十二号）の一部を次のように改正する。

第二条第一号を次のように改める。

一 本州四国連絡橋 本州と四国を連絡する一般国道（高速道路株式会社法（平成十六年法律第一号）第一条に規定する会社（第一十三条において單に「会社」という。）が建設するものに限る。）又は鉄道施設の全部又は一部をいう。

第十一条中「公団」を「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）又は本州と四国を連絡する鉄道施設を建設し、若しくは保有する者であつて国土交通大臣の指定するもの（以下「鉄道事業者等」という。）に改め、「に対し」の下に「機構にあつては一般国道である本州四国連絡橋（以下「国道橋」という。）の供用に伴つものについて、鉄

道事業者等にあつては鉄道施設である本州四国連絡橋（以下「鉄道橋」という。）の供用に伴うものについて」を加える。

第十二条第一項中「公団」を「国道橋の供用に伴う事業規模の縮小等に係るものにあつては機構に対し、鐵道橋の供用に伴う事業規模の縮小等に係るものにあつては鉄道事業者等」に改め、同条第二項から第四項までの規定中「公団」を「機構又は鉄道事業者等」に改める。

第十三条中「公団」を「機構又は鉄道事業者等」に改める。

第十五条第一項中「公団」を「機構又は鉄道事業者等」に改め、「図るため」の下に「機構にあつては国道橋の供用に伴う指定規模縮小等航路に係るものについて、鉄道事業者等にあつては鉄道橋の供用に伴う指定規模縮小等航路に係るものについて」を加え、同条第二項及び第三項中「公団」を「機構又は鉄道事業者等」に改め、同条第四項中「公団」を「国道橋の供用に伴う指定規模縮小等航路に係るものについては機構に、鐵道橋の供用に伴う指定規模縮小等航路に係るものにあつては鉄道事業者等」に改める。

第二十二条の見出し中「公団」を「会社等」に改め、同条中「公団」を「国道橋を建設した会社及び機構又は鉄道事業者等」に改める。（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正）

第五十六条 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和六十一年法律第四十五号）の一部を次のように改め、同条第一項各号列記以外の部分を次のように改める。

一 東日本高速道路株式会社（以下「東日本会社」という。）及び独立行政法人日本高速道路（以下「機構」という。）は、東京湾横断道路（道路法（昭和二十七年法律第一百八十号）第三条第二号の一般国道のうち川崎市と木更津市との間で東京湾を横断

するものをいう。以下同じ。）の建設及び管理に関する事業を行う会社（以下「東京湾横断道路建設事業者」という。）と日本道路公團等民営化関係法施行法（平成十六年法律第一号）第五十七条第一項の規定により締結したものとみなされる次に掲げる事項をその内容に含む協定（以下「建設協定」という。）に従い、その事業又は業務を行わなければならぬ。

第二条第一項第一号を削り、同項第二号中「公団」を「機構」に、「に要する」を「（東京湾横断道路の新設に関する工事及びその準備行為のうち、基本的な調査及び設計、敷地の取得その他国土交通省令で定めるもの以外のものをいう。以下同じ。）に要した」に、「会社」を「東京湾横断道路建設事業者」に改め、供用開始後、そのを削り、「締結する」を「締結した」に改め、同号を同項第一号とし、同項第三号中「会社」を「東京湾横断道路建設事業者」に改め、「供用開始後、その」を削り、「締結する」を「締結した」に改め、同号を同項第二号とし、同項第四号を同項第三号とし、同項第一項中「公団」を「東日本会社及び機構」に「締結しよう」を「変更しよう」に改め、同項後段を削り、同条第三項中「であり、かつ、公団と建設協定又は管理協定を締結しようとする会社がその事業を適確に遂行するに足る経営的基礎及び技術的能力を有する」を「である」に改める。

第三条を次のように改める。

第二十三条の見出し中「公団」を「会社等」に改め、同条中「公団」を「国道橋を建設した会社及び機構又は鉄道事業者等」に改める。（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正）

第五十七条 この法律の施行の際現に日本道路公團が前条の規定による改正前の東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（以下この条において「旧東京湾横断道路法」という。）第三条第一項に規定する東京湾横断道路建設事業者と締結した旧東京湾横断道路法第二条第一項に規定する建設協定及び同項第三号に規定する管理協定は、それぞれ、東日本高速道路株式会社及び機構が当該東京湾横断道路建設事業者と締結した前条の規定による改正後の東京湾横断道路の建設に関する特別措置法第二条第一項に規定する建設協定及び同項第二号に規定する管理協定とみなす。

2 この法律の施行前に政府が貸付けを行つた旧東京湾横断道路法第三条第一項の規定による貸付金の償還については、なお従前の例による。

3 この法律の施行前に旧東京湾横断道路法第三条第一項に規定する東京湾横断道路建設事業者が発行した債券及び利札を失つた者に交付するためには、当該東京湾横断道路建設事業者が発行する債券又は利札について、なお従前の例による。

（鉄道事業法の一改正）

第五十八条 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）の一部を次のように改正する。

第十九条 削除

第十三条第一項中「公団」を「東日本会社」と改め。

第五十条中「公団」を「機構」に改める。

第九条を次のように改める。

第九条 削除

第十三条第一項中「公団」を「東日本会社」と改め。

第十四条中「、第四条第一項」を削る。

第十七条中「、」を「いずれかに」に、「公

團」を「東日本会社」に、「十萬円」を「百万円」に改め、同条第一号中「又は第四条第一項」を削る。

本則に次の二条を加える。

第十八条 第二条第二項の規定に違反して認可を受けなかつたときは、その違反行為をした機構の役員又は職員は、二十万円以下の過料に処する。

（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正に伴う経過措置）

第五十七条 この法律の施行の際現に日本道路公團が前条の規定による改正前の東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（以下この条において「旧東京湾横断道路法」という。）第三条第一項に規定する東京湾横断道路建設事業者と締結した旧東京湾横断道路法第二条第一項に規定する建設協定及び同項第三号に規定する管理協定は、それぞれ、東日本高速道路株式会社及び機構が当該東京湾横断道路建設事業者と締結した前条の規定による改正後の東京湾横断道路の建設に関する特別措置法第二条第一項に規定する建設協定及び同項第二号に規定する管理協定とみなす。

（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正）

第五十八条 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）の一部を次のように改正する。

第五十九条中「本州四国連絡橋公団」を「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構」

に改める。
(消費税法の一部改正)

第五十九条 消費税法(昭和六十三年法律第百八号)の一部を次のように改正する。

和五十二年法律第七十一号に改め、同条の表を削り、同条に次の二項を加える。

酒造組合	酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律
酒造組合中央会	
酒造組合連合会	
首都高速道路公団	首都高速道路公団法(昭和三十四年法律第百三十三号)
酒販組合	酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律
酒販組合中央会	
酒販組合連合会	

別表第三第一号の表中

酒造組合	酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律
酒造組合中央会	
酒造組合連合会	
首都高速道路公団	首都高速道路公団法(昭和三十四年法律第百三十三号)
酒販組合	酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律
酒販組合中央会	
酒販組合連合会	

に改め、日本道路公団

の項、阪神高速道路公団の項及び本州四国連絡橋公団の項を削る。

(被災市街地復興特別措置法の一部改正)

第六十条 被災市街地復興特別措置法(平成七年法律第十四号)の一部を次のように改正する。

第六十一条 第六条第五項中「首都高速道路公団、阪神高速道路公団」を削る。

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正)

第六十二条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成十四年法律第二百八十号)の一部を次のように改正する。

第十一条第一項第一号中「本州四国連絡橋公団」を「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構」に改める。

(内閣府設置法の一部改正)

第六十二条 内閣府設置法(平成十一年法律第十九号)の一部を次のように改正する。

附則第二条第三項を削り、同条第四項中「前三項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第五項中「前各項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とする。

附則第四条第二項を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)

第六十三条 国土交通省設置法(平成十一年法律第二百号)の一部を次のように改正する。

第一条 この法律は、平成十八年三月三十一日までの間において政令で定める日から施行する。ただし、第一章、第二章第一節から第三節まで、第二十四条及び第三十六条の規定は、公布の日から施行する。

(検討)

第二条 政府は、この法律の施行後十年以内に、日本道路公団等民営化関係法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

理由

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の民営化等に伴い、高速道路株式会社法、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法及び日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等を行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十六年四月九日印刷

平成十六年四月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局