

(第一類 第十号)

衆議院 第一百六十四回国会

國土交通委員會議錄 第二十五号

(四〇六)

衆議院 第百六十四回国会

国土交通委員会議録 第二十五条

平成十八年六月七日(水曜日)

午前九時四分開議

出席委員

委員長 林 幹雄君

理事 衛藤征士郎君

理事 望月 義夫君

理事 渡辺 具能君

理事 三日月大造君

理事 赤池 誠章君

理事 遠藤 宣彦君

理事 大塚 高司君

理事 金子善次郎君

理事 北村 茂男君

理事 坂本 剛二君

理事 杉田 元司君

理事 蘭浦健太郎君

理事 長島 忠美君

理事 葉梨 康弘君

理事 盛山 正仁君

理事 小宮山泰子君

理事 下条 みつ君

理事 土肥 隆一君

理事 鈴呂 吉雄君

理事 森本 哲生君

理事 斎藤 鉄夫君

理事 日森 文尋君

理事 北側 一雄君

理事 松村 真敏君

理事 石田 茂之君

理事 後藤 耕志君

国土交通大臣 国土交通副大臣

国土交通大臣政務官 國土交通大臣政務官

政府参考人 内閣官房内閣審議官

政府参考人 外務省大臣官房審議官

政府参考人 政府参考人

(政府参考人) 外務省大臣官房審議官

(政府参考人) 外務省大臣官房参事官

(政府参考人) 正志君

(政府参考人) 山本繁太郎君

(政府参考人) 中野

(政府参考人) 竹歳

(政府参考人) 誠君

(政府参考人) 梅田 邦夫君

(政府参考人) 石田 伸樹君

(政府参考人) 杉田 伸樹君

(政府参考人) 岩谷 勝民君

(政府参考人) 亀岡 健敏君

(政府参考人) 後藤 茂之君

(政府参考人) 島村 宜伸君

(政府参考人) 鍾田 忠兵衛君

(政府参考人) 亀岡 健民君

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の補欠選任

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

一部を改正する法律案(内閣提出第五三号)(参議院送付)

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案(内閣提出第五二号)(参議院送付)

国土交行政の基本施策に関する件

同上

委員の異動

六月七日

委員の異動

この際、理事の補欠選任についてお詫びいたしました。

委員の異動に伴い、現在理事が一名欠員となつております。その補欠選任につきましては、先例により、委員長において指名するに御異議ありますか。

委員の異動に伴い、現在理事が一名欠員となつております。その補欠選任につきましては、先例により、委員長において指名するに御異議ありますか。

○林委員長 これより会議を開きます。

○林委員長 〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のようになります。

それでは、理事に吉田六左工門君を指名いたし

ます。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のようになります。

それでは、理事に吉田六左工門君を指名いたし

ます。

○林委員長 内閣提出、参議院送付、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正す

る法律案を議題といたします。

この際、お詫びいたします。

紹介(第二七二二号)

公共事業の整備拡充に関する請願(日森文尋君)

とに関する請願荒井聰君紹介(第二七二三号)

海上保安庁長官石川裕二君、内閣官房内閣審議官

山浦耕志君、外務省大臣官房審議官八木毅君、外

務省大臣官房参事官杉田伸樹君、外務省大臣官房

参事官梅田邦夫君、環境省総合環境政策局環境保

健部長滝澤秀次郎君及び環境省地球環境局長小林

光君の出席を求め、説明を聽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〕と呼ぶ者あり

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のようになります。

○林委員長 〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○林委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。坂本剛二君。

○坂本委員 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する一部改正案について若干質疑をさせていただ

ます。

○坂本委員 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する一部改正案について若干質疑をさせていただ

ます。

○坂本委員 五年前のちょうど今ごろだったと思うんです

が、私の地元、いわきの小名浜港沖合でタンカー

と貨物船が衝突しました。大量の油が海上に流出

したわけありますけれども、オイルエンブを

張つたりしたんですが、折からの高波で全然効果

がない。そして、あれは乳剤だったですかね処理剤をうまくための船が、これもその現場に近寄れ

ないんですね、波が高くて。

時間もなく海水浴のシーズンでしょう。これが海

水浴場に漂着したら大変だと思って随分焦つたん

ですが、案の定、私たちの大事な大事な宝であり

ます海水浴場にその油がべつたりと上陸してしまつたんですよ。みんなで大変な苦労の末に、約

一ヶ月くらいかかるて、この油で汚れた砂の除去

のときは、ひしやくで一生懸命おばちゃんたちが

も完了したわけですが。

いつだつたかテレビで放映されたロシアのナホ

トカ号、これも油流出、座礁がありましたね。こ

のときは、ひしやくで一生懸命おばちゃんたちが

やつていましたね。あんな原始的なやり方をやつていいのか、そういう思いをいたしたわけありますけれども、事故が発生した場合に、政府初め関係者、これが迅速かつ適切に対応していくことは極めて重要なと、私は自分の体験え方、それから海上汚染防止法の改正案を提出した理由について、まずお伺いしたいと思います。

そこで、質問に入りますが、我が国の海洋汚染及び海上災害の防止についての政府の基本的な考え方、それから海上汚染防止法の改正案を提出した理由について、まずお伺いしたいと思います。

○竹嶺政府参考人 お答えいたします。

まず、我が国の海洋汚染及び海上災害の防止についての基本的な考え方でございますが、これら施設につきましては、国際的な規則及び基準を定めた国際条約に基づいて実施することを基本としており、また、海洋汚染及び海上災害の防止につきまして率先して国際的な責務を果たすという立場から、関連する条約が国際的に発効する時期をとらえて、海洋汚染防止法を初めとした国内法の整備を行い、必要な施設を実施してきたところでございます。

今回の改正の理由でございますが、今委員御指摘のとおり、現行の海洋汚染防止法は、重油等の蒸発しにくい油について、船舶所有者等に対し防除措置の実施、防除資材の確保等を義務づけていますけれども、今回の改正は、近年、ケミカルタンカーの事故が多発していると

いうこと、それから国際的な動きとして、危険物質及び有害物質の汚染事故発生時の通報、事故に

対応するための国家的体制の構築について規定し

た議定書についても来年度前半に発効する見込みである、こういう状況から今回の海洋汚染防止法の改正案をお願いしているところでございます。

○坂本委員 我が国海域の場合、大体事故の発生する場所というのは決まっているようとして、何

かこれは港の出入りに設計上欠陥もあるのかな

と思うぐらい、あるいはまた日本の国情というも

のを外国船が余り理解していないのかな、こんな

ふういろいろな考えはありますけれども、ただ

いま、今回の海洋汚染防止法の改正の背景は、ケミカルタンカーの事故が多発ということでもあります、こういう話でございましたが、最近のケミカルタンカーの重大事故の概要とそれに対する対応策、状況について説明してください。

特に、昨年の七月でございますけれども、濃霧の中でケミカルタンカーの事故が連続して発生いたしました。中でも、昨年の七月十五日、三重県の熊野市沖において発生したケミカルタンカー同士の事故でございますけれども、これは乗組員六名のとうとい命が奪われたところでございます。

この事故でございますけれども、衝突したケミカルタンカーの一隻につきましては、強い引火性

を有し、急性毒性物質、発がん性物質でもあります粗製ベンゼン、これを積載していたわけでござ

いました、炎上いたしました。消防に二昼夜半を要

したところでございます。

なお、このケミカルタンカーは、風や潮流の影

響を受けまして、炎上しつつ陸岸への接近を続け

まして、一時は陸岸への漂着という最悪の事態とな

ったところでございます。

さらに、今般、原子炉等規制法が改正されまし

て、事業者による防護対策の強化を図るというこ

とがなされるわけございまして、私ども海上保

安庁といたしましては、強化される防護措置の状

況を踏まえながら、関係機関との連携を図りつ

つ、原子力発電所の警備というものを実施してい

るところでございます。

なお、さらに、シージャック等の高度で専門的

な知識や技術を必要とする特殊事案というのもも

ござります。こういうものに対して迅速かつ的

に対応するために、テロの対応のための特殊部隊

というのも海上保安庁では整備をしているところでございます。

○坂本委員 海上保安庁では、海洋汚染防止、テ

ロ対策以外にも、不審船対策、犯罪の取り締まり、

国境警備など、幅広い業務に携わっているわけでございません。ところが、今の船艇や航空機の老朽化

が激しくて、四割がもう耐用年数を過ぎているん

だという話を伺っております。

そこで、大臣にお聞きしたいわけでございます

が、国民の安全を守るために、船艇、航空機の更

新、整備を適切に行つていく必要があろう、こう

思うわけでございますけれども、大臣としてはど

のように方針でこれに取り組んでいかれるのか、

お伺いしたいと思います。

○北側國務大臣 今委員の方からおっしゃってい

ただきましたように、海上保安庁は日常的に、海

の安全また環境保全、さらには海洋権益の保全

等、非常に重要な任務を日ごろ遂行しているとこ

ろでございます。

特に原子力発電所につきましては、全国に所在

する原子力発電所の周辺海域に巡視船艇を常時配

備いたしまして、警戒に当たつておるところでござ

ります。また、必要に応じて、航空機なども活

用して監視、警戒に当たつております。さらに、

陸上で警備をしている警察との連絡体制、これも

重要でございますので、相互に連絡体制を確保す

るとともに、情報交換など、あるいは共同訓練と

いつたようなこともやってきておるわけでござ

ります。

さらに、今般、原子炉等規制法が改正されまし

て、事業者による防護対策の強化を図るというこ

とがなされるわけございまして、私ども海上保

安庁といたしましては、強化される防護措置の状

況を踏まえながら、関係機関との連携を図りつ

つ、原子力発電所の警備というものを実施してい

るところでございます。

なお、さらに、シージャック等の高度で専門的

な知識や技術を必要とする特殊事案というのもも

ござります。こういうものに対して迅速かつ的

に対応するために、テロの対応のための特殊部隊

というのも海上保安庁では整備をしているところでございます。

○坂本委員 海上保安庁では、海洋汚染防止、テ

ロ対策以外にも、不審船対策、犯罪の取り締まり、

国境警備など、幅広い業務に携わっているわけでございません。ところが、今の船艇や航空機の老朽化

が激しくて、四割がもう耐用年数を過ぎているん

だという話を伺っております。

そこで、大臣にお聞きしたいわけでございます

が、国民の安全を守るために、船艇、航空機の更

新、整備を適切に行つていく必要があろう、こう

思うわけでございますけれども、大臣としてはど

のように方針でこれに取り組んでいかれるのか、

お伺いしたいと思います。

○坂本委員 まだちょっと時間がありますから、

具体的には、耐用年数を超過した巡視船艇が約

百二十隻、また航空機が約三十機、これらの代替

整備を緊急かつ計画的に進めていく必要があると

いうふうに考えております。十八年度当初予算と

十七年度の補正予算で、巡視船艇二十一隻、航空

機七機の代替整備を図るために予算を認めていた

りました。

今後とも、平成十九年度以降におきましても計

画的な代替整備に努めまして、老朽巡視船艇、航

空機の早期解消を図つていきたいと考えております。

○坂本委員 まだちょっと時間がありますから、

これは通告しないなかつたのでございますが、四

海、海に閉まれている我が国ですから、国境は海

にあるわけですね。当然、これは不審船の対応、

対策があるわけとして、やり方によつては不審船

況になつておるのか、まず、その辺についてお伺いしたいと思います。

○小林政府参考人 お答え申し上げます。

四月十三日にやはりその議論をしていただきでございます。その後といふことでございますけれども、今委員御指摘のとおり、回収しまし

た海鳥の数でございますが、当時、五千三百三十九羽というふうに申し上げました。現在では、五千五百七十七羽が回収をされてございます。

そして、その後の原因究明の取り組みはどうなのかということがお尋ねの点でございます。ちょうどその四月十三日に、日口の環境保護合同委員会、これは実務的な会議でございますけれども、ここにおいてロシア政府との情報交換を直接行いました。外交ルートを通じましてもやつておりますが、直接お話を聞きまして、事故等の具体的な情報についてはございませんでした。

また、衛星写真を活用して油流出があつたかどうか判定するということが技術的に可能ではないかということもございまして、これは環境省の方から国立環境研究所に依頼をいたしまして、現在、そういうモートセンシングのデータの解析を進めているところでございます。まだ、当たりをつけた、例えば一月とか十二月というようなところで、具体的に油流出の根拠というものは見つけておりません。

また他方、海鳥に付着していました油、これ自身の分析というのもしてございます。いろいろな機関で分析をしてございますけれども、私どもでも再確認をしておりますが、C重油、恐らく船舶用の燃料ではないかというふうにされておりますので、船舶の燃料漏れ事故あるいは沈没船、こういうようなことについてなかつたか、ロシア、中国、韓国、米国、カナダの関係当局に照会してござりますけれども、現在まで、思い当たる事故についての情報は得られていない。

こういうことでございまして、原因究明の努力は続けてござりますけれども、これだという原因が今わかつたという段階ではございません。

○高木(慈)委員 昨年の十一月にも、中国の吉林省の石油化学工場が爆発をして、有害物質が松花江に流れ、中口国境線のアムール川に流れた、

この件について、日本への影響はどうなのか、

この点について環境省にお伺いしておきます。

○小林政府参考人 海洋汚染、いろいろな形態がございますけれども、今御指摘のは、陸上起源の汚染物質が海洋に流れ込む、こういうことでございます。

昨年十一月に中国で発生しました化学工場の爆発事故、これに伴いまして、工場からベンゼン、二トロベンゼンが流出した、そして松花江を経由してアムール川に流れ込み、さらにオホーツク海に入つてくる、こういうことでございます。私も、それぞれ、中国そしてロシアというところで現地の情報を逐次得てございます。

発生後の状況でございますけれども、一月下旬にはアムール川の河口まで達した、こういうことでございますが、これも先ほど申し上げたようなチャンネルでロシアに直接聞いてございますけれども、その時点で二トロベンゼンの濃度は環境基準値と同じレベルまで低下をしたということです。さいまして、現地では既に監視の体制というのは解かれております。

その後の状況でございますけれども、さらに三月下旬に、発生現場に近い松花江、その水質、そして川底の沈殿物、こういったものも分析をさせてござりますが、検出限界以下だったという情報が得られています。そのほか、先ほどの日

口環境保護合同委員会でも、引き続き、ハバロフスクでの一般的な河川水のモニタリングの結果と

いうのも聞いておりますが、これも正常値に復してござります。

今後でございますけれども、御案内のとおり、

サハリンの東側を通る海流を通じてアムール川の河川水というのは日本に到着する、ことしの秋ごろというふうに予想されてございますが、そういう

こと、私が國周辺海域における出来事がございました。

○高木(慈)委員 この件について、日本に寄せられておりますが、その問題に見られるように、今、ごみを含めてこういう漂浮物について、国土交通省

の対策については、何が流れてくるのか、あるいはどういうところに漂着をするのか、そういう意味では、事故発生直後の初期対応というのが極めて重要になります。

いずれも、近隣諸国との情報の共有あるいは密接な連携、こういったものが大事になりますけれども、きょう外務省来られてるると思いますけれども、それぞれ、中国そしてロシアといふところでは、この点について御所見を伺つておきた

いと思います。

○八木政府参考人 御説明を申し上げます。

まず、知床の海鳥大量死事件でございますけれども、これにつきましては、二月の末にこの死骸が多数発見されたということでございまして、ロシアとの関係では、これが明らかになりました直後から、情報収集あるいは調査等の関係いろいろ連絡調整をやつておるところでございます。

また、御指摘がございましたアムール川の流出事件につきまして、中国それからロシアと銳意連絡をとつておるところでございます。

それから、大量死の関係でございますけれども、これは、ロシアのみならず、油の流出という関連では、米国、カナダ、中国、韓国等とも銳意連絡をとつておるところでございます。

○高木(慈)委員 これは先月のことございまして、長崎県対馬市において、対馬というのは韓国と約五十キロの距離にあります。ここにはいろいろな漂着ごみが出ております。これについても

地城の方々は非常に問題としておりますが、今は続けてございまして、原因究明の努力が今わかつたという段階ではございません。

○高木(慈)委員 これは先月のことございまして、河川水というのは日本に到着する、ことしの秋ごろというふうに予想されてございますが、そういう

こと、私が國周辺海域における出来事がございました。

現地で既に環境基準以下あるいは検出限界以下ということでございまして、恐らく危険はないといふふうには考えてございますけれども、引き続きモニタリングに取り組んで、何か危ないというようなことがございましたら、適切な措置をとるよういたしたいというふうに思っております。

○高木(慈)委員 いずれの例も、まさに海洋汚染の対策については、何が流れてくるのか、あるいはどういうところに漂着をするのか、そういう意味では、事故発生直後の初期対応というのが極めて重要になります。

いずれも、近隣諸国との情報の共有あるいは密接な連携、こういったものが大事になりますけれども、きょう外務省来られてるると思いますけれども、それぞれ、中国そしてロシアといふところでは、この点についてどのような対応をされるのか、お答えをいただきたいと思います。

○竹嶺政府参考人 漂流ごみの問題でございますけれども、まず、把握している状況から申し上げます。

けれども、まず、把握している状況から申し上げます。

一九九九年ごろから、毎年冬場にボリ容器が日本海沿岸に漂着しておりますが、平成十六年度は一万三千個余の漂着が確認されております。また、昨年八月中旬より、日本海沿岸に注射器、薬瓶等の医療廃棄物が漂着しておりますが、それが二万四千個を超えて、このような状況でございます。

このような医療廃棄物を含めた大量のごみが我が国の沿岸に漂着しておりますが、これについては、発生源が多様で原因者が不明であつたり、処理責任が特定できない等、困難な問題となつております。また、自治体が中心となつて処理をしております。また、自治体が中心となつて処理をしているところでございますけれども、量が多いこと等から、その処理が自治体にとつて大きな負担となつております。

国土交通省においては、これまで、この不法投棄の取り締まりでございますとか、船舶航行のふくそうする海域における浮遊するごみ等の回収、流木の処理に対する海岸管理者への支援、廃棄物の不法投棄に係る指導、啓発、それから調査、把握等々を行つておりますが、さらに、政府全体としての取り組みに参加もしておりますし、また、御指摘の近隣諸国との連携についても進めて

いるところでございます。

国土交通省としては、我が國周辺海域における漂流ごみ対策に、関係省庁とともに、近隣諸国との連絡をとつておるところでございます。

連携協力を深めてまいりたいと考えております。

○高木(義)委員 私は、去る委員会において、四月九日に、鹿児島において屋久島発鹿児島行きの高速船トッピー4が佐多岬沖で海面の物体に衝突をして、乗客、乗組員百十人がけがをしたという事故をただしました。

この点について、これは実は、三月十三日に、沖縄県の久米島の北西百五十キロの東シナ海でパナマ船籍の木材運搬船が沈没をして、積み荷の丸太千五百トンが漂流し、この流木と衝突した可能性も一部で指摘をされておりますが、この原因究明についてその後どうなつておるのか。

私は、やはり海洋の浮遊物、海上の安全のためには、このような的確な調査あるいは予防対策が必要だと思っておりますが、政府の取り組みについてお聞かせをいただきたいと思います。

○石川政府参考人 高速船トッピーの事故につきましては、現在、原因究明としては、私どもは、業務上過失致傷ということで刑事的な捜査をやっている段階でございます。

再発防止を中心に少し御説明をさせていただきたいと思いますが、今回のトッピーの事故の原因につきましては、ただいま保安庁長官の方からお話をございましたように、現在、鋭意解明中という段階でございます。

ただ、一説によりますと流木の可能性があるということは、私どもとしても承知をいたしております。しかしながら、現実には、これまで高速艇の多くの事故が鯨類との衝突という事例もございますので、私ども、今後の対応を検討するに当たりましては、そうした鯨類との衝突、あるいは流木との衝突、海中浮遊物との衝突、それら両面をにらみつつ必要な対応をとっていくことが

必要だらうというふうに判断をいたしております。

対策そのものについては、先般のトッピー4の事故を受けまして、私どもの国土交通審議官をヘッドとした、省内の関係部署及び学識経験者、超高速船メーカー、運航事業者等から成る超高速船に関する安全対策検討委員会というものを開催いたしました。五月二十四日の第三回会合で、当面の対応策ということで、すぐ取り組むべきことを取りまとめ、今後、中長期的に技術開発も含めて対応すべき話について課題を整理させていただいいたところでございます。

当面の緊急対策については、やはり衝突時の衝撃をできるだけ軽減するような対応策、具体的にはシートベルトであるとか船内の緩衝対策、さらには、こうした漂流物あるいは鯨類の目撃情報等、多様な情報を集積して共有化し、安全に回避する行動を事業者の方々に確実にとつていただきたいところです。この報告書に従つて、そういう体制をとるべく、この報告書に従つて現在各事業者を指導しているところでございます。

○高木(義)委員 いずれも原因究明中というお答えでございますが、これは再発防止という観点から、やはり全知全能を絞つていただいて取り組んでいただきたいと思っております。強く要望としておきます。

さて、法案の中身に入つてまいりますが、この法案は、すなわち、国際条約MARPOL73/78条約、いわゆる海洋汚染防止条約でございます。これは、予防を主な目的として、船舶の設備構造規則について導入され、そして、ばら積み有害液体物質等の附屬書を追加して、いわゆる未査定物質の輸送を禁止する。こういうものでございまして、国内法令の整備が必要である。

そして一方で、OPRC条約これは油汚染に対する応急対応というのが主なねらいであります。すなわち、防除を主とした条約でありまして、御承知の一九八九年の米国アラスカ沿岸における

エクソン・バルディーズ号の事故を契機に国際會議で採択をされ、そして二〇〇〇年三月、国際海事機関IMOにおいてHNS議定書が採択をさ

れ、油とプラスをして危険物、有害物質に拡大されました。国際協力の枠組みをつくった。こういう総緒の中で、我が国としてはこれに対応する手だてを

する。

先日、今国会で議定書の締結の承認がなされました。いよいよ海運国あるいは海洋国家としての我が國も、危険有害物質に対する取り扱いも非常

に多いわけでありますので、今回、議定書の発効要件である十五カ国の締結が必要、したがつて二〇〇七年中に発効が見込まれておる、こういう経過もございます。

その中で、いわゆる第三条関係でございますが、有害液体物質というのはどのようなものを政令で定める予定でしようか。

○竹嶺政府参考人 有害液体物質でございますけれども、油以外の液体物質ということで、海洋環境の保全の見地から害のある物質といふ形でございます。五百数十種類のものがございまして、危険度に応じて政令でAからDというような形で定めることにしております。

○高木(義)委員 ○OPRC-HNS議定書において危険物質及び有害物質を対象としているにもかかわらず、有害液体物質を対象として、液体ではない有害物質、危険物質を法律の対象から除外しない。いわゆる液体であつて、固体とか气体は外れておる。この点について、その理由は何でしようか。

そのほかに、今先生御指摘のように、有害液体物質や危険物に該当しない個品輸送される物質、こういうものがあるわけでございます。おつしやれども、油以外の液体物質ということで、海洋環境の保全の見地から害のある物質といふ形でございます。五百数十種類のものがございまして、危険度に応じて政令でAからDというような形で定めることにしております。

○竹嶺政府参考人 有害な物質、危険物質についての運搬の形はいろいろあるわけでございますけれども、やはりばら積みでの輸送、こういうもののが、座礁した場合とかいろいろな海難事故の場合に直ちに海に広がる危険が非常に高いという観点から、ばら積みのものを規制するということで、固体のものとかそういうものは対象としていない

現行法律上規定されておる有害液体物質は、先ほど私が申し上げましたMARPOL条約、海洋汚染防止条約附属書IIに規定されておるものと訳しておられる。一方、HNS議定書の対象となつておるにもかかわらず国内法上同一の文言として、これは一体問題はないんでしょうか。今後問題になる懸念があると私は思うんです。この点、どうでしようか。

現行法律上規定されておる有害液体物質は、先ほど私が申し上げましたMARPOL条約、海洋汚染防止条約附属書IIに規定されておるものと訳しておられる。一方、HNS議定書の対象となつておるにもかかわらず国内法上同一の文言として、これは一体問題はないんでしょうか。今後問題になる懸念があると私は思うんです。この点、どうでしようか。

そこで、まず、この議定書に規定される範囲についておきましては、有害液体物質あるいは危険物質に対する義務ないし措置を命ずることは、そのものに対して一定の義務ないし措置を命ずることができるという格好でつけているわけでござります。

○石川政府参考人 先生御指摘のように、議定書におきまして定義が書いてあるわけでございますけれども、その中で、今回の私どもの法律の改正案におきましては、有害液体物質あるいは危険物質に対する義務ないし措置を命ずることができるというものに対して一定の義務ないし措置を命ずることができるという格好でつけているわけでござります。

○竹嶺政府参考人 有害液体物質でございますけれども、油以外の液体物質ということで、海洋環境の保全の見地から害のある物質といふ形でございます。五百数十種類のものがございまして、危険度に応じて政令でAからDというような形で定めることにしております。

○高木(義)委員 ○OPRC-HNS議定書において危険物質及び有害物質を対象としているにもかかわらず、有害液体物質を対象として、液体ではない有害物質、危険物質を法律の対象から除外しない。いわゆる液体であつて、固体とか气体は外れておる。この点について、その理由は何でしようか。

そのほかに、今先生御指摘のように、有害液体物質や危険物に該当しない個品輸送される物質、

こういうものがあるわけでございます。おつしやれども、油以外の液体物質ということで、海洋環境の保全の見地から害のある物質といふ形でございます。五百数十種類のものがございまして、危険度に応じて政令でAからDというような形で定めることにしております。

○高木(義)委員 ○OPRC-HNS議定書において危険物質及び有害物質を対象としているにもかかわらず、有害液体物質を対象として、液体ではない有害物質、危険物質を法律の対象から除外しない。いわゆる液体であつて、固体とか气体は外れておる。この点について、その理由は何でしようか。

そこで、まず、この議定書に規定される範囲についておきましては、有害液体物質あるいは危険物質に対する義務ないし措置を命ずることは、そのものに対して一定の義務ないし措置を命ずることができるという格好でつけているわけでござります。

○竹嶺政府参考人 有害な物質、危険物質についての運搬の形はいろいろあるわけでございますけれども、やはりばら積みでの輸送、こういうもののが、座礁した場合とかいろいろな海難事故の場合に直ちに海に広がる危険が非常に高いという観点から、ばら積みのものを規制するということで、固体のものとかそういうものは対象としていない

現行法律上規定されておる有害液体物質は、先ほど私が申し上げましたMARPOL条約、海洋汚染防止条約附属書IIに規定されておるものと訳しておられる。一方、HNS議定書の対象となつておるにもかかわらず国内法上同一の文言として、これは一体問題はないんでしょうか。今後問題になる懸念があると私は思うんです。この点、どうでしようか。

そこで、まず、この議定書に規定される範囲についておきましては、有害液体物質あるいは危険物質に対する義務ないし措置を命ずることは、そのものに対して一定の義務ないし措置を命ずることができるという格好でつけているわけでござります。

○高木(義)委員 今お答えありましたけれども、

いての理由は何でしょうか。そして、これは条約上の整合性はとておるんでしょうか。この点について明らかにしていただきたい。

○石川政府参考人 先ほども申し上げましたように、ばら積みのものにつきましても、一定の、海上汚染防止法の先ほど申し上げました「廃棄物その他」のものに該当いたしますので、条約上そこはないものと考えております。

○高木(義)委員 では、第九条についてお伺いします。

いわゆる未査定液体物質というのがございます。この未査定液体物質とは一体何でしょうか。

○小林政府参考人 お答え申し上げます。

有害性の観点でまだ判別がついていない物質といふふうに認識をしてございます。

○高木(義)委員 未査定液体物質の輸送の状況は、今どのようになっておりますか。

○石川政府参考人 未査定有害物質につきましては、現在のところ輸送実績はないものと認識しております。

○高木(義)委員 環境大臣の査定が行われた後でなければ未査定液体物質の輸送をしてはならないと規定するのは、一体どうしたことなんでしょう。

○小林政府参考人 お答え申し上げます。

今回、改正におきまして、第五規則の六というところが第十三規則というところに移ったわけでございますけれども、昔は排出の規制だけ、こういうことでございましたが、排出を確実に規制するということで、輸送の段階からきちっと規制をしようというものが今回の趣旨でございました。

根拠のところの規定についての御質問でござい

ましたけれども、第十三規則の一の三というところの改正に伴いまして、ここで主語が、従前、第五規則のときにはディスチャージと書いてあります。したが、今回、キャリッジということで、輸送としてございます。

○高木(義)委員 本条改正の施行時期については、法の公布以降一年半以内の政令で定める時期とした、こうのことあります。このMARPOL条約附属書IIの改正の発効時期は、先ほど申し上げましたように二〇〇七年の一月一日、こうなっておりますが、政令で定める時期の理由についてお示しいただいたいと思います。

○石川政府参考人 施行期日につきましては、今回、油に加えて有害液体物質等についての規制を行なうということの中で、資材の配備及び人員の配置というのが必要になるわけでございまして、特にその中で、知識のある人員の養成というものが必要でございます。そういうことも加味して、政令で施行日を決めると考えております。

○高木(義)委員 法の改正では、第四十条の二、一定規模の有害液体物質保管施設の設置者等は、有害液体汚染防止緊急措置手引書を作成し、これを当該施設内に備え置き、または掲示しておかなければならぬこととするとされておりますが、これは油の場合と同じスキームであろうと私は思います。

現行では、油濁防止緊急措置手引書を備えておかねばならない油保管施設の要件として、政省令で五百キロリットル以上の油の保管としておりましたが、有害液体物質についてもこれは同じなんでしょうか。

私は、最近もケミカルタンカーの事故があつておりますが、この有害液体物質というのは油よりも厳しいことが必要ではないか、このように思つておりますが、この点についてお答えをいただきました

ます。

○星野政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま、ナホトカ号を例に、高齢船の安全対策についてのお話をございました。ナホトカ号の油流出事故は、日本近海において、船体強度の低下した外国籍の老朽タンカーにより引き起こされましたというものでございまして、私どもともいたしまして、同様の事故の再発防止のため、国際的な緊急の取り組みが必要であるという認識のもとに、当時、国際海事機関、IMOに我が国として提案をさせていただいて、その提案に基づき幾つかの規制強化が現実になされているところでござ

ります。

保管施設の設置者等に対しても、手引書を作成して備え置くことを新たに義務づけているわけでございます。

お尋ねのありました保管施設等の規模要件については、今後、国土交通省令で定めることとしておりますが、今委員から御指摘のように、有害液体物質には、一たび事故が発生すると、人も含めて生物に著しい害を及ぼすものもあります。そういう意味で、その特性について考慮しながら、他の有害液体物質に関する規制などを踏まえながら適切に対応してまいりたい、かように考えているところでございます。

○高木(義)委員 法案の中身についてはその程度にいたしておきますが、今私たちが考えなきやならぬのは、あのナホトカ号の検証でございます。ナホトカ号というのは船齡が二十六年。いわゆる一九九九年のエリカ号、三万七千二百八十三トンもありましたが、これが二十五年。二〇〇二年十一月のプレステージ号、これは八万二千五百八十四トンであります。たゞ、これも二十六年。いずれも極めて船齡が高い、老朽化と言われる船であります。

こういった船については、少なくとも公海上、外洋での航海を禁止したり、代替建造を指導する、呼びかける、こういった国際認識を我が国リーダーシップで進めていくべきではありませんか。この点についてのお取り組みについて、考え方をお願いします。

その後、欧州近海において幾つか事故がございました。そういう事故を契機にして、ダブルハル化に関する規制はさらに順次強化をされています。現行の規制によりますと、船齡二十五年以上のいわゆるシングルハルタンカーというのは、もうこの世に存在しないというか、それによって油のような危険物を運送することはできない、ダブルハル化に対応していかなきやいけない、そういう体制に現在の制度の仕組みとしてはなつております。

○高木(義)委員 それぞれ、ポートステートコントロール、あるいはまた代替建造、老朽化船の厳肅なチェックを、これからもどうぞひとつ関係者の対応で強めていただきたいと思います。

○高木(義)委員 それぞれ、ポートステートコントロール、あるいはまた代替建造、老朽化船の厳肅なチェックを、これからもどうぞひとつ関係者の対応で強めていただきたいと思います。

域についての関連の質問をいたします。

御承知のとおり、国連海洋法条約を、一九九六年、平成八年の七月に批准いたしました。まさに我が国は、自國の沿岸から二百海里の範囲内の水産資源、鉱物資源、これらの探査と開発に対する権利を得たことになります。一方で、当然、厳し

い資源の管理あるいは海洋汚染の防止の義務も負うものでございました。日本でも一九六六年にEEZを設定いたしまして、まさにこれから海洋権益をきつちり守つていくという時代に入つたわけです。もう既に十年たちます。したがつて、海上保安庁もこれまでと違つた決意とそして装備をしなければ、この新しい海洋法条約時代には生きていけない、私はこのように当時から認識をしておりました。

今、問題点は、韓国の、竹島の問題が出ておりますけれども、権利を侵害されても日本には取り締まる規定がない、一つの問題点。また、竹島周辺地域では、過去三十年間調査は行われていなさい。これは非常に私は海洋国家としていかがなものかと思いますよ。これは主権にかかる大切な問題。海洋を、国際社会の中で資源を守り管理をどのように取り組まれておりますか。この点についてどうお答えいたします。

○梅田政府参考人 お答えいたします。

多分、先生、日韓の、竹島の周りの水域を念頭に言われているものだと思いますが、御承知のとおり、来週、十二、十三でございますけれども、東京でEEZに関する会合を開催することになります。その中で、まさしくEEZの境界が画定できれば、今先生が御指摘になつたようないわゆる海洋調査につきましても、あわせて取り扱いをしたいなと考えております。

○高木(藝)委員 私は、今の海上保安庁には、そ

のような決意も、また人材も装備も、十分ではありますけれども、あると思うんですよ。大臣、こういつた取り締まり規定がないというこの現状について、どう思われますか。これは後でお答えください。

○高木(藝)委員 私は、今の海上保安庁には、そ

のようないわゆる海洋戦略も持たねばなりません。しかし、何といっても、海洋の安全、そしてまた持続的利用を図るために、そこに国として

EZZを設定いたしまして、まさにこれから海洋権益をきつちり守つしていくという時代に入つたわけです。もう既に十年たちます。したがつて、海上保安庁もこれまでと違つた決意とそして装備をしなければ、この新しい海洋法条約時代には生きていけない、私はこのように当時から認識をしておりました。

今、問題点は、韓国の、竹島の問題が出ており

ますけれども、権利を侵害されても日本には取り

締まる規定がない、一つの問題点。また、竹島周

辺地域では、過去三十年間調査は行われていな

さい。これは非常に私は海洋国家としていかがな

ものかと思いますよ。これは主権にかかる大切な

問題。海洋を、国際社会の中で資源を守り管理を

どのように取り組まれておりますか。この点についてど

うお答えいたします。

○梅田政府参考人 お答えいたします。

多分、先生、日韓の、竹島の周りの水域を念頭に言われているものだと思いますが、御承知のと

おり、来週、十二、十三でございますけれども、

東京でEEZに関する会合を開催することになつ

ております。その中で、まさしくEEZの境界が

画定できれば、今先生が御指摘になつたようない

わゆる海洋調査につきましても、あわせて取り扱

いをしたいなと考えております。

○高木(藝)委員 私は、今の海上保安庁には、そ

のようないわゆる海洋戦略も持たねばなりません。しかし、何といっても、海洋の安全、そして

また持続的利用を図るために、そこに国として

のきちっとした姿勢があり、取り締まり体制がある、そして同時に、そういうことをするマンパワーがそこにある、私はそういうことだと思うんです。海の日も話をしましたけれども、こういったところでは、やはり政府全体として政治判断をする、そして同時に、そういうことをするマンパワーがそこにある、私はそういうことだと思うんです。したがつて、海洋関係に従事している方々がより安全に仕事ができるような体制もつくらなければなりません。

○北側國務大臣 海上保安庁の役割というのはますます重要なになってきております。日常の海上交

通の安全確保、また海難救助活動、犯罪の取り締まりだけではなくて、EEZを含めた海洋権益の

保全というふうな新たな業務課題、重要な業務課題も託されているわけでございまして、こうした幅広い業務をしっかりと遂行することができるため

の資材、装備、そういうものはしっかりと確保していく必要があるというふうに考えていくところでござります。

○林委員長 長安豊君。さらなる改善、そして取り組みを強く求めて、私の質問を終わりります。

○高木(藝)委員 ありがとうございました。

○長安委員 長安豊でございます。

私は十五年前に学生を終え、社会人として出て

一番最初に学んだこと、それは船舶の安全性についてでございました。私、その後、原油を運ぶタンカーの輸出という仕事をしておりましたので、

この法律にもかなり関心を持っております。當時

は、オイル・ポリューション・アクトという法律

が制定されたり、初めて英語の法律を読んで勉強

した経験もあつたわけでござります。

きょう、大臣及び海上保安庁長官、石川長官と

もう石川長官とは、以前、航空局におられるとき

から、地元に閑空もございますので、何度も質疑

させていただいたわけござります。きょうはぜひ

ひよろしくお願ひいたします。

まず、今般、海洋汚染防止法の改正案が出てい

ております。

それから、海底まで海洋の調査でございますけ

れども、海上保安庁としては、これは必要な調査

なつてゐるのが大分ありますので、代替整備を計

画的に、また重点的にを行い、こうした老朽船、老

朽航空機の早期解消を図つてしまいたいと考えて

おります。

先般の竹島周辺の調査につきまして御承知のよ

うな結果があつたわけでございますが、また、日

韓間でEEZの境界画定の交渉が近々会議を持た

れるわけでござりますけれども、あの海域につき

ますけれども、我が国は海洋戦略も持たねばなりません。しかし、何といっても、海洋の安全、そして

また持続的利用を図るために、そこに国として

のきちっとした姿勢があり、取り締まり体制があ

る、そして同時に、そういうことをするマンパワー

がそこにある、私はそういうことだと思うんです。

○竹誠政府参考人 まず、海洋汚染防止対策強化

に関する考え方でございますが、国際的に、海洋汚染防止対策は、事前の排出防止対策と排出され

た場合の防除といつた事後対策の両方の対策をあ

らは、は肅々と行う、ただし、そうした係争海域においては、やるべき調査をしていかねばならないところは、やはり政府全体として政治判断を

していかねばならないところでございまして、私はこの法の審議を通じて強く思つております。

○北側國務大臣 代であろう私はこの法案の審議を通じて強く思つております。大臣の私の質問に対するお答えを賜りたい。

○高木(藝)委員 代であろう私はこの法案の審議を通じて強く思つております。大臣の私の質問に対するお答えを賜りたい。

る対応を、世界で各国が周辺国と協力できる体制をつくるうじやないかという流れであった。一方で、今回、このH.N.S.つまり有害危険物質に対しても同様の協力体制を、協力して応急措置をできる体制をつくるうじやないかという趣旨だと思います。

こういつた事故は、過去には、先ほど高木委員からもお話をしましたけれども、エクソン・バルディーズ号なんというのは大きな事故でありました。その後、やはりダブルハルというタンカーが普及しました。今では、大きな原油タンカーといふのはほとんどがダブルハルになつてきているものと私は了解しております。

そういう中にあって、今回の法律、あくまでも応急措置、また防除ということに観点が置かれているわけでございますけれども、今後、ぜひ我々も勉強し、検討していかなければならぬのは、いかに事故が起つたときにも漏れないような構造の運び方をしていくかということも力を注がなければならぬと思います。ダブルハル、私は当時、設計図面等も見ましたけれども、やはりさまざまな安全対策がとられている。そういう中につきましては、我が国内において年間約千六百万トンという大量のケミカルが海上輸送されているところです。

今、海上事故また災害というものについてお話をさせていただいたわけでございますけれども、我が国において、そういう海の海洋汚染また海上災害というのは現状ほどのようなものか。また、とりわけ今回新たに適用される有害液体物質の輸送、また輸送上の海洋汚染であつたり海上災害などではございまして、前年に比べて六十五件ほど減少してござります。

簡単に内訳を申し上げますと、油による汚染は二百二十九件、前年に比べて四十一件減少。廃棄は

物による汚染は九十四件で、前年に比べ二十七件増加。それから、有害液体物質による汚染は三件で、前年に比べ五件減少。そのほか工場排水、赤潮等による汚染は三十四件で、前年に比べて四十六件減少ということになります。

海上災害のうち、船舶火災の発生件数というのは百二十七隻ございまして、前年と比べて二十三隻減少しております。貨物船の火災が十六件、タンカーの火災が二隻、漁船その他の船の火災が百九件ということでございます。

全体としては、海洋汚染あるいは海上災害の件数というのは若干減少ぎみかなということでありますけれども、有害液体物質を輸送するいわゆるケミカルタンカー、この事故につきましては、年間約三十隻から約五十隻前後、残念ながら定常的に発生しているところでございます。先ほども申し上げましたが、昨年の七月、大変大きな事故が発生したところでございます。

それから、有害液体物質の輸送実態でございますけれども、有害液体物質のみを対象としたデータというのは実はございませんが、いわゆる有害液体物質が大半を占めるケミカルの輸送実態につきましては、我が国内において年間約千六百万トンという大量のケミカルが海上輸送されているところです。

○長安委員 ありがとうございました。

さまざまな事故が起つていて、もちろん、数、割合的には、有害液体物質にかかる事故というものは当然従来の油の事故に対してはまだ少ないわけでございます。

一方で、こういつた有害液体物質、今千六百万トンというお話をございましたけれども、キシンベンゼン、スチレンモノマー、こういったものが輸送量の多いものだと思いますが、やはり、一つで、危険が大きいわけでございます。一方で、原油などはやはり重い、そんなに簡単に揮発しないというところがありますので、もちろん、大量な

影響、また回収作業も大変なわけでございますけれども、揮発性が高いというのはやはり爆発の可能性も高い。となると、直接的に人命への影響と問われるわけでございますけれども、我が国において、そういう意味では、こういつた海洋汚染が起きたときにどのように取り組んでいかかというのがあるわけでございます。

そういう意味では、こういつた海洋汚染が起きたときにどのように取り組んでいかかというのがあります。それは、どうぞお伺いしたいと思います。

○石川政府参考人 海洋汚染が発生したときに、海洋汚染防止につきましては、国際的な一般原則であります汚染者負担の原則というのがございます。

したがいまして、油等の排出があつた場合に、まず船舶所有者などの原因者がその防除のための措置を実施しなければならないことになります。これら船舶所有者等の原因者が具体的にどうするかということになりますと、一般的には、海上災害防止センターでありますとか民間事業者等にその防除措置、除去措置というものを委託して、防除のため必要な措置を実施するということになります。

一方、海上保安庁といたしましては、そういう事故が発生した情報を入手いたしますと、直ちに現場に巡視船艇、航空機を派遣いたしまして、必要に応じて、油等の防除に関する専門的な知識を有する機動防除隊といふものも派遣いたしまして、現場の緊急的な防除措置、除去措置というものが実行されます。たゞ、海上保安庁だけではなくて、関係機関を総動員してこれに当たるということになります。

そのような防除資機材等に関しましては、私ども海上保安庁では、全国の海上保安部署に、防除に必要なオイルフーンズ、油処理剤、油回収措置等の資機材を配備しております。

それから、船舶所有者等から委託を受けて防除

措置を行う海上災害防止センターでは、全国の主要港湾三十三ヵ所に防除のための資機材を保管するとともに、あらかじめ日本全国に所在する民間のタグ事業者あるいはサルベージ事業者など百六十社と油などの除去の実施に関する契約を結んで、対応を講じているところでございます。

一方で、先ほど高木委員の方からお話をございました近隣諸国との領海の問題というのもござい

ます。昨今のテロの多発という事態もござります。そういう中にあって、國民の生命と財産を守るため、國としてしっかりとし、國境といいま

すが、海上の国境警備というものをしなければなりません。日本はすべて国境が海上でございます。

そういう中にあって、海上保安庁という組織が果たして今まで十分かと私は考へるわけであります。予算規模千五百億円ぐらいだったと思ひます。今申し上げました船を買いかえるといつても、そんな簡単にお金がその中から捻出できるわけでもないと考へるわけであります。國益を守るために、やはりもうちょっとめり張りのきいた予算を配分しなければならないのかな。
もちろん現在も、国土交通省の方が海上保安庁を補う形で予算的な部分でも御協力されているというのもお伺いしております。しかしながら、これは省を超えて、國の國益としてやはり予算の配分をしていかなければならぬなと思つわけであります。

こういった海上保安庁の業務の多様化また高度化している今日の状況を踏まえると、巡視船艇や、先ほどもおつしやいました装備等の一層の充実が必要だと考へるわけでござりますけれども、大臣の御所感をお伺いしたいと思います。

○北側國務大臣 耐用年数、大体二十年から二十五年だそうでございます。この耐用年数を超過した巡視船艇が約百二十隻、また航空機が約三十機ございまして、この代替整備を、これはもうしなければならないわけですから、緊急かつ計画的に進めさせていただきたいと思つております。

十七年度の補正、十八年度の当初予算で、とり

あえず巡視船艇二十一隻、航空機七機の代替整備を図るための予算を認めていたところでございますが、まだまだ不十分でございまして、十九年度以降、来年度以降につきましては計画的な代替整備に努めて、こうした老朽船、老朽機の早期解消を図つていかねばならないと思つております。

これはもう委員のおつしやつていただいたとおり、そんな長い時間をかけて代替整備をするので

はなくて、必要なものなわけですから、重点的に予算を計上させていただいて、この十八年度予算でもそうさせていただいているわけでございま

す。國土交通省の他の予算はどんどん削減され

て、海上保安庁の予算につきましてはふやさせ

ていただいているところでございまして、この緊

急整備については、できるだけ早い時期に緊急整

備ができるよう財政当局としつかり折衝をして

まいりたいと思つておりますので、御支援のほど

よろしくお願ひいたします。

○長安委員 今、耐用年数が二十年から二十五年の船のお話もございましたけれども、逆に言いますと、二十年から二十五年前に、今耐用年数を迎えた、二十年後、二十五年後に耐用年数を迎

ら、その時期に本来買いかえなければならないと

事前に考えておかなければならなかつたのかな

と。

現在、耐用年数を超えたのがこれだけたくさんあるのは、ある意味、この間、今まで、事前に前

広に計画をして、代替措置をとつておくという計

画が少し足りなかつたかなという気がするわけ

ござりますけれども、先ほども申し上げましたよ

うに、海上保安庁の行動というのは國民の安全あ

るいは安心というものに直結するものでございま

す。今後とも、この設備あるいは装備の充実には

ぜひ御尽力賜りたいと思うわけでござります。

話はかわりますけれども、海上災害防止セン

ターについてお伺いいたします。

まずは、このセンターの業務、どのような業務

を行なう組織なのかということと、現在、今回この

法改正にありますH.N.S.つまり有害液体物質に

ついてどのような業務を行なっているのかということ

とをお伺いしたいと思います。

○石川政府参考人 海上災害防止センターは、今

お話をございましたように、出資、出捐をいた

いたりしておりますけれども、國からの運営費交

付金等は一切受けおりません。

○長安委員 今般、この法改正によりまして、有

害液体物質への対応というのが新たに追加される

わけでござります。そういう中で、当然、人材で

あつたり資機材の充実ということが必要かと考え

ますが、今後どのように図られていくのか、お伺

いしたいと思います。

○石川政府参考人 人材育成につきましては、海

上災害防止センターの職員をアメリカの訓練機関

に派遣いたしまして、所要の訓練を受けさせるな

どして、センターの職員の対応能力の向上という

ことを図つてきております。

○長安委員 今お話をございました。収入について

資機材につきましては、油防除のために既に整

備してある資機材の多くが一般的には有害液体物

質への対応においても使用可能であると思つてお

りますけれども、それに加えて、有害液体物質の

提供の手数料というお話をございましたかね。

それから、訓練、研修。そういう中にあつて、も

う少し詳しくこの組織の収支を見てみると、実

は、今最初に申し上げました出捐金であつたり出

金というお金は、安定資産としてずっと持たれ

ているわけでござります。

さらに、センターは、発生した事故に迅速に対

応するために、先ほど申し上げましたけれども、

そういう意味では、今後こういった新たな業務

もふえる、またお金もかかるわけでござい

あらかじめ全国に展開をしています民間のタグ事業者、サルベージ事業者などと防除の実施に関する契約を締結しております。事故が発生した場合に、これらの民間事業者を動員いたしまして防除作業を実施してまいりたいと考えております。

このほか、センターにおきましては、油や有害液体物質の防除に必要な資機材を保有して、消防

に基づいて船舶所有者等に提供する業務、それか

ら、船舶所有者等との契約に基づきまして、消防

による危険物荷役の際の監視、警戒、それから、

船舶乗組員等を対象とした油防除などの知識、技

能を付与するための訓練、研修、このようなこと

を実施しているわけでござります。

海上災害防止センターではこれまで、有害液体物質について、物質ごとの特性あるいは流出時

の対応などにつきましてデータベースとして取り

まとめるとともに、より効率的な防除手法につい

ての調査研究ということも実施してきているわけ

でござります。さらに、有害液体物質の流出事故

に関しましても、船舶所有者等からの委託に基づ

き防除作業を実施してきたところでございま

す。そういう中にあって、現在は國からの運

當交付金というものは全く得ないで運営されている

ということをお伺いしておりますけれども、逆に

いきますと、どのような収人があつて運営されて

いるのか、ちょっと御説明いただきたいと思いま

す。

○長安委員 この独立行政法人であります海上災

害防止センター、設立当初から、多くの企業から

出捐金という形でお金を寄附で集めたわけでござ

ります。そういう中でございまして、現在は國からの運

當交付金というものは全く得ないで運営されている

ということをお伺いしておりますけれども、逆に

いきますと、どのような収人があつて運営されて

いるのか、ちょっと御説明いただきたいと思いま

す。

○石川政府参考人 海上災害防止センターは、今

お話をございましたように、出資、出捐をいた

いたりしておりますけれども、國からの運営費交

付金等は一切受けおりません。

○長安委員 この法改正によりまして、有

害液体物質への対応というのが新たに追加される

わけでござります。そういう中で、当然、人材で

あつたり資機材の充実ということが必要かと考え

ますが、今後どのように図られていくのか、お伺

いしたいと思います。

○石川政府参考人 人材育成につきましては、海

上災害防止センターの職員をアメリカの訓練機関

に派遣いたしまして、所要の訓練を受けさせるな

どして、センターの職員の対応能力の向上という

ことを図つてきております。

○長安委員 今お話をございました。収入について

資機材につきましては、油防除のために既に整

備してある資機材の多くが一般的には有害液体物

質への対応においても使用可能であると思つてお

りますけれども、それに加えて、有害液体物質の

提供の手数料というお話をございましたかね。

それから、訓練、研修。そういう中にあつて、も

う少し詳しくこの組織の収支を見てみると、実

は、今最初に申し上げました出捐金であつたり出

金というお金は、安定資産としてずっと持たれ

ているわけでござります。

さらに、センターは、発生した事故に迅速に対

応するために、先ほど申し上げましたけれども、

そういう意味では、今後こういった新たな業務

もふえる、またお金もかかるわけでござい

隻でございます。一方、同時期以降、外國に拿捕された日本漁船は、総計で五十二隻になります。

この違法な漁業操業を行う外國漁船でございますが、最近の特徴として、高速、高性能を図った船体、こういうもので入ってまいりまして、巡視船艇の接近をいち早く察知して逃走するというよ

うな事案があります。さらには、取り締まりに当たる私ども巡視船艇あるいは海上保安官に對して激しい抵抗を行うというふうなこともございました。そういう意味では、その実態、大変悪質巧妙化していると考えております。

私どもとしては、こういうものに対応するため、関係機関との連携をきっちりとするほか、現場においても逃走漁船の追跡捕捉訓練の強化あるいは巡視船艇の勢力の効率的な配備というふうなことを行うことによりまして、外國漁船に対する違法操業ということに対して監視、取り締まりについては引き続き強化をしてまいりたいと考えております。

○伊藤(歩)委員 同様な質問ですけれども、北朝鮮の貨物船ツルボン一号による覚せい剤の密輸問題等北朝鮮の貨物船による犯罪が横行しているよう見受けられますけれども、これらに対する海上保安庁の取り組みや他省庁との連携についてどのように思つておられるのか、御教示いただきたいと存ります。

○伊藤(歩)委員 同様な質問であります。私も、やはり北朝鮮の貨物船ツルボン一号による覚せい剤の密輸問題等北朝鮮の貨物船による犯罪が横行しているよう見受けられますけれども、これらに対する海上保安庁の取り組みや他省庁との連携についてどのように思つておられるのか、御教示いただきたいと存ります。

○石川政府参考人 まず、北朝鮮船舶につきましては、私ども海上保安庁におきましては、我が国に入港するすべての北朝鮮船舶に対しまして関係機関と共に厳正な立入検査ということを実施しております。あわせまして、一方で、私どもとしても、速力、監視能力を強化した巡視船艇というものを日本海側にも重点的に配備して、薬物密輸等の水際での取り締まりということを強化しているわけでございます。

ささらに、警察、税関などの国内の関係機関あるいは外國の機関とも積極的に情報交換を行いまして、北朝鮮船舶による薬物密輸等の犯罪防止といふものに努めているわけでございます。

最近では、去る五月十二日、警察と合同で北朝鮮貨物船ツルボン一号を利用した覚せい剤密輸事件というものを摘発したところでございまして、暴力団関係者を含めて七名を逮捕したところでございます。現在、引き続き鋭意捜査を進めています。

今後とも、このようなことを図りながら、薬物密輸等に対して徹底した取り締まりを実施してまいりたいと考えております。

○伊藤(歩)委員 ありがとうございます。

先ほど来、例えば不審船等に対する海上保安庁のそうした対応についてさまざま質問があつたと思います。船の装備、走行速度の向上等の改善、また老朽化が進んでいる中で今後どういった取り組みをしていくのか、これについてはお答えいただきましたので省略をさせていただきます。

改めてすけれども、こうした海上保安庁の現状を深く憂慮し、これも先ほどございましたとおり、艦船等の増強に強い意欲を示されておられます。また、五月末にはみずから艦艇を観閲されました。改めてこの点を含めて大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○北側國務大臣 海上保安庁の業務というのは、非常に多様な業務をつかさどっているところでございます。密輸密航対策、海難救助、海上交通の安全確保、また海洋の環境保全等々多岐にわたつてゐるわけでございますが、先ほど来委員の方から御質問いただいて見させていただい

ます。

○伊藤(歩)委員 ありがとうございます。

私も、私ごとでございますが、いとこが海上保安庁にお世話になつていることもござりますし、ぜひ「海猿」も時間を見つけて見させていただい

て、今後ともしっかりと国土交通委員の一人として尽力していきたいと思います。

以上で質問を終わります。

○林委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 エレベーターで死亡事故が起きました。亡くなられた市川大輔さんの御家族に哀悼の意を表明したいと思います。

この新たな課題にも対応する必要が生じている

ところです。そこで、これがしっかりと遂行できるような装備というものをいかねばならないとい

うふうに考へておるところでございます。そのた

めにも、国会の先生方の海上保安庁の業務に対する御理解、御協力が何よりも増して必要でございま

すし、また国民の皆様の御理解も必要だなというふうに私は思つております。

海上保安庁の仕事というのは、海での日常の仕事でございます。ですから、日ごろは国民の皆様から見えません。日常的には非常に地道な、地味な仕事をしているわけでございまして、そういう意味では、国民の皆様に御理解いただけるような運動といいますか、をしつかりとしていかねばならないというふうに考えているところでございま

す。

最近、映画の「海猿」がヒットしております。ぜひごらんになつていただきたいと思いますけれども、大部分国民の皆様の御理解も広がつてきました。私は、まだまだでございまして、こうした緊急整備をしていくためにも本当に多くの財源が必要でございます。こうした多くの国民の皆様の税金を使つていくわけでございますので、国民の皆様への御理解が深まるようになつかり取り組みをさせていただきたいと考えております。

○伊藤(歩)委員 ありがとうございます。

私も、私ごとでございますが、いとこが海上保安庁にお世話になつていることもござりますし、ぜひ「海猿」も時間を見つけて見させていただい

て、今後ともしっかりと国土交通委員の一人として尽力していきたいと思つます。

以上で質問を終わります。

○林委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 エレベーターで死亡事故が起きました。亡くなられた市川大輔さんの御家族に哀悼の意を表明したいと思います。

この新たな課題にも対応する必要が生じている

ところです。そこで、これがしっかりと遂行できるような装備というものをいかねばならないとい

うふうに考へておるところでございます。そのた

めにも、国会の先生方の海上保安庁の業務に対する御理解、御協力が何よりも増して必要でございま

すし、また国民の皆様の御理解も必要だなとい

うふうに私は思つております。

入口の戸が閉じていなければ、かごを昇降させることができない装置」ということまで義務づけています。したがつて、責任も重大だと思います。

私は、この一点だけ、海洋汚染の防止の前に聞きたい。緊急調査、点検を行うべきと考えるが、大臣の認識はいかがかということあります。

今警察も調査に入つておりますが、国土交通省といたしまして、も、港区とよく連携をとつて事故原因を早期に確定すること、それが非常に大事であると思っておりまして、しつかりその調査を進めさせていただきたいと思っております。

○北側國務大臣 まず原因究明をしつかり図ることが大切であると思つております。

今警察も調査に入つておりますが、国土交通省といたしまして、も、港区とよく連携をとつて事故原因を早期に確定すること、それが非常に大事であると思っておりまして、しつかりその調査を進めさせていただきたいと思っております。

ら、理由が何なのか。法体系の整備との関係で問題になつてゐる、それは一つの、法律上の体系との関係で問題になつてゐるんですよ。内的理由はないのかということを聞いてゐるんですよ。それはどうですか。

要するに、例えば地球温暖化防止対策においても、最大の工業国であるアメリカの姿勢が問われたわけですよ。こういつた形と同じような、独立性というのか彼らのわがままというか、そういうのはあるのか。そういう内容上の話を聞いているんです。

○石川政府参考人 アメリカの詳しい状況はわかりませんけれども、ただ、聞くところによると、さつき申し上げましたように、アメリカの議会の中

で、この辺の関係の法令をまさにどういうふうに扱うかということについての中でおくれているというふうに伺つております。

○鶴田委員 では、最後に一言だけ言いますけれども、大臣、一律に何も環境問題についてアメリカが悪いと言つてゐるわけじゃないんですね。そういうふうに思つておられるわけじゃないんだけれども、この間、こういう問題というのは結構独り性という名目でいろいろやつてゐるから、やはり海洋国家としての日本が、もつとイニシアチブをとつて、こういう問題についてはさつさと入れと言ふぐらゐのことをやるべきだというふうに思つていますので、よろしく言つておきたいと思います。

○林委員長 日森文尋君。

○日森委員 今回の改正で、有害液体物質等を積載して航行する船舶の所有者、これは排出油等の防除のために必要な資材を備えつけ、機械器具を配備するとともに、排出油等の防除に関し必要な知識を有する要員を確保しなければならないということになりました。

そこで、最初にお聞きしたいのは、この必要な知識を有する要員のこれまでどのように養成されてきたのか、あるいは今後養成をされて

いくのか。それから、これは法律上施行日までに確保しなければならないというふうにされているのかどうですが、それはきつちりと実現できるのかどうか、最初にお聞きしたいと思います。

○石川政府参考人 今先生御指摘のように、有害液体物質というのは、その性格、種類によつて、浮いたり沈んだりというふうな特性が異なつたうか、あるいは引火性、毒性というふうなものがあるとか、さまざま形でございます。したがいまして、法案では、一定の海域を貨物として有害液体物質を積載して航行する船舶の船舶所有者に対して、防除資機材の準備とともに、防除に関し必要な知識を有する要員の確保というものを義務づけているわけでございます。

○鶴田委員 この機材とか要員の確保につきましては、船

舶所有者がみずから確保するということもあるわけですが、今までの油と同様に、海上災害防止センターを含めて、資機材あるいは要員を

有する第三者に委託をするということが可能になつてゐるわけでございます。

それで、海上災害防止センターは、一方で、IMO、国際海事機関の訓練カリキュラムに準拠し

た所要の研修コースを整えて、このような有害液体物質等に対する防除に関する必要な知識を有する要員の研修、訓練ということを実施して、その要員の養成を図る予定にしております。

なお、この要員の養成につきましては、一定の準備期間を要するということもございます。所要の準備期間を確保するということを実施するとい

う思想でございます。

○日森委員 ゼビ、しっかりと対応していただきたいと思います。

海洋汚染と関連して、私ども報道で知つたのであります。アーリカ軍、米軍が二〇〇一年三月に、ア

メリカ合衆国によって実施された化学薬品と化学

兵器の海洋投棄処分という報告書を発表いたしました。

この報告書を最初に報道したアメリカの新聞によりますと、報告書によると、米軍は日本近海では八カ所での投棄を予定していたと。ほかの報道ですとちょっと違うですが、実際には、日本近海の六カ所で投棄が行われたという報道がされています。さらに、投棄されたものは、呪吐性のガス弾、これが十一万発日本近海に投棄をされたというふうに言つてゐるわけです。

環境省も、二〇〇三年十一月に、昭和四十八年の「旧軍毒ガス弾等の全国調査」フォローアップ調査報告書というのを公表いたしました。これを

ちょっととちようだいして拝見させていただいたん

ですが、この報告書では米軍が投棄をしたと思われる案件も含まれてゐるというふうに考えられま

すけれども、今回報道されている案件が新規なもの

のなか、それともこのフォローアップ調査の中

で既に確認をされているものなのかどうか、

しっかりと調査をして確認しておく必要があるん

じゃないかというふうに思ひます。これは環境省ですか、お答えいただきたいと思います。

○鶴田委員 環境省が実施いたしました

調査報告書でございますが、日本近

海への旧軍毒ガス弾等や化学物質の海洋投棄に関する情報が数件記されておるわけでございます。

が、具体的な投棄状況あるいは投棄地点が明記さ

れていないなど情報の内容が限定的でございま

して、事案の詳細が不明でございます。したがつて、

この米軍の報告書は、私どもが行いましたフオ

ローラップ調査に掲載されている水域事案との関

係を明らかにすることは困難な報告内容となつて

おります。

しかししながら、環境省といたしましては、今回の全国調査を契機に毒ガス情報センターも設置しております。報告書によると、米軍は日本近海では八カ所での投棄を予定していたと。ほかの報道ですとちょっと違うのですが、実際には、日本近海の六カ所で投棄が行われたという報道がされています。さらに、投棄されたものは、呪吐性のガス弾、これが十一万発日本近海に投棄をされたというふうに言つてゐるわけです。

環境省も、二〇〇三年十一月に、昭和四十八年の「旧軍毒ガス弾等の全国調査」フォローアップ調査報告書というのを公表いたしました。これを

ちょっととちようだいして拝見させていただいたん

ですが、この報告書では米軍が投棄をしたと思われる案件も含まれてゐるというふうに考えられま

すけれども、今回報道されている案件が新規なもの

のなか、それともこのフォローアップ調査の中

で既に確認をされているものなのかどうか、

しっかりと調査をして確認しておく必要があるん

じゃないかというふうに思ひます。これは環境

省ですか、お答えいただきたいと思います。

○鶴田委員 これまでの取り組み状況でございます。

○竹嶽政府参考人 これまでの取り組み状況でござりますけれども、しゅんせつ等の工事、船舶航

行に際しての注意事項の周知徹底、毒ガス弾等の

水域における影響についての調査検討を関係省庁

と連携しつつ行うということになつております。

○鶴田委員 具体的には国土交通省は、平成十二年でござりますけれども、老朽化化学兵器五十七発が発見されました福岡県糸田港において、さまざまな対策に取り組んでいるところでございます。

一つは、平成十五年度と十六年度におきま

で、航路しゆんせつ予定区域で磁気探査を実施し

まして、それ五百三十八カ所、八十三カ所の

老朽化化学兵器と見られる磁気異常点を確認した

ところでございます。

平成十八年三月からは、引き続き、港内の磁気

探査を実施するとともに、磁気異常点五百三十八

カ所のうち未処理となつてゐる老朽化化学兵器九

十六発、また、八十三カ所から発見される老朽化

化学兵器の処理等を進めているところでです。

この際、このような状況は、航行警報等により

周知徹底しており、周辺の船舶やしゅんせつ工事

事業者等の安全確保に万全を期しております。

さらに、確認した化学弾らしき物体を海底より引き揚げる際には、処理の一環として、水質、底質調査を実施しており、いずれの場合も異常がないことを確認しております。

いすれにいたしましても、国内におけるガス弾等については、今御指摘ございました閣議決定に基づきまして、関係省庁と連携しつつ適切に対応していただきたいと思っております。

○滻澤政府参考人 若干内容的に重複いたしますが、御指摘の十五年の十二月の閣議決定でござりますが、この水域の事案につきまして、特に毒ガス弾等の水域における影響につきましては、農林水産省、国土交通省、環境省等の関係省庁が、防衛庁等の協力を得つつ調査検討を行うというふうに御指示があつたわけでございまして、こういつた考え方に基づきまして、環境省といたしましても、さらに調査検討を進めていかないと考えております。

○日森委員 投棄された嘔吐性ガスというものが、どういう形で投棄をされたのか。それが、例えば海底で壊れて海水の中に流出をしていくということによってどのようない影響があるのかということは、ちょっと私は素人でわかりませんけれども、いずれにしても、今回の法案とはちょっと別になりますが、海を汚して、恐らく魚あるいは人体そのものにも影響を与えるということが想定できるんじやないか、こう思っています。そういう意味では、しつかりこの閣議決定等を生かして具体的な調査を行つていただきたい、改めてお願いをしておきたいと思います。

最後になりますけれども、大臣にちょっとお伺いしたいんですが、相当、日本の海域に、旧軍あるいはアメリカ軍のものがあるかもしれません。が、こういう毒ガス弾等が投棄をされて、すべて回収されたわけじゃないですから、いわば放置をされているという現実がある。そうすると、今回の法案だけでは、当然、海洋汚染みたいなものについて、これを全部解消できるわけにいかないわけなので、具体的に、もちろん國交省だ

けの問題ではありません、農水省も環境省も当然関係してくる問題ですが、こうした問題をきちんと解決していくなければならないだろうというふうに思うのですが、今回の法案とあわせて大臣の御感想をお聞きして、私の質問を終わりたいと思います。

○北側國務大臣 先ほど話が出ました福岡県あります茹田港でございますが、この現場は、私ど委員の方からお示しいただきました閣議決定ことしの初めに現場へ行かせていただきまして、この毒ガス弾の処理の状況、現場の方々のお話を聞くかも聞かせていただきております。

この毒ガス弾に係る問題につきましては、先ほどの委員の方からお示しいただきました閣議決定で、政府全体で一体となってこの毒ガス弾の問題について取り組むこととされておりまして、国土交通省も、特に海の場合は航行の安全等も深くかかわってくるわけでございますし、しっかりと国土交通省としての役割を果たしてまいりたいと思っております。

また、毒ガス弾に係る情報につきましては、今環境省から答弁がありましたように、情報センターでその情報を継続的に受け付けて、その情報の分析も行つてあるところでございまして、いずれにしても、政府全体でしっかりと取り組みをしておきます。

○日森委員 ありがとうございます。

○林委員長 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。

四方を海で囲まれた海洋国家の我が国では、経済活動ですか国民生活の多くを海に依存している、こういうことから、海洋汚染の防止ですとか海洋環境の保護というものは非常に重要な政策の課題であるというふうに認識をしております。

平成九年に日本海で発生いたしましたナホトカ号の事故、これによります海洋汚染のような大規模な汚染事故が発生すれば、周辺海域の環境やこの沿岸で暮らす住民の生活に多大な被害や影響が及ぶ、こうしたことになりますので、このような

事故の発生の防止、それから、事故が発生した場合の迅速な対応について政府がしっかりと対策を講じていく、これが極めて重要ではないのかなというふうに思うわけでございます。

そこでまず、我が国の海洋汚染の防止対策についての基本的な考え方と、今回のOPRC-HNSの議定書を締結した、また、海洋汚染防止法の改正案を提出した背景についてお聞かせをいただけますでしょうか。

○竹嶽政府参考人 我が国の海洋汚染防止対策の基本的な考え方でございますが、今先生御指摘なされたとおり、まず、事前の排出防止対策ということ、それから、排出されてしまった場合の事後措置、この両方の対策をあわせて実施していく必要があると思います。

国際的な流れとしては、重油等の油についてはそういう対策が仕組まれてきたわけですけれども、排出された後の防除措置については有害物質等についてはなかった。それについて、この二〇〇〇年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書というものが結ばれまして、それに応じた国内体制を整備する必要があるということが今回の改正法の背景でございます。

○糸川委員 資源の大半を海外に依存して、その多くを船舶によつて輸送している我が国としては、その国際的責任を果たすためには、今回の議定書の早期締結、それから、そのための海洋汚染防止法の改正というものは不可欠である、これは

そのように考えておりますが、この海洋汚染防止法の改正案が成立することによって、有害物質ですか危険物質の排出事故についての対応がどのように改善されるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 今回の海洋汚染防止法の改正案の中身の中で、有害液体物質等の排出があつた場合に船舶所有者等は防除のために必要な措置を講じなければならないこと、そのために必要な資材、要員等を確保しておかなければならぬこと

と、さらには、有害液体物質等の排出のおそれがある場合に、船舶所有者等に対し、海上保安庁長官が、所要の措置を講ずるよう命ずることがで

きることなどについて規定をしているものでございますが、このよだ改正によりまして、一つが、事故が発生した場合に、直ちに船舶所有者等が防除措置を講ずることとなると考えております。

こういうことから、我が国周辺海域で年間三十隻から五十隻前後発生しておりますケミカルタンカーの事故に對して、より迅速かつ効果的に対処得る体制が整備されるのではないかと考えておりますし、さらに、有害液体物質の排出等に対するために対応する資機材の整備、それから、所要の訓練、研修を受けた要員の配置というものも進むものだと考えております。

さらには、座礁あるいは乗り上げ事故で有害液体物質や危険物が排出されるおそれがある場合に、海上保安庁による措置命令というものも新設がございまして、被害の未然防止ということも図ることができますと考えております。

○糸川委員 次に、海洋の環境に関する身近な問題として、近年、私もなんですが、そこいらつしやる松村副大臣も今お地元とされている福井県、我が国日本海側の沿岸なんですけれども、こちらに近隣諸国からのものも含めて大量のごみが漂着しているという現状がござります。地元では、このごみの回収ですとか処理が大変大きな負担となつておりますし、大きな問題となつておるわけでございます。

この漂着ごみの問題への取り組みも、海洋汚染の防止、それから海洋環境の保護の観点から非常に重要であるというふうに考えておるわけでござります。

そこで、この漂着ごみの問題について、政府としてどのように取り組んでいらっしゃるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○竹嶽政府参考人 漂着ごみの問題につきましては、政府としては、平成十二年から環境省を中心に関係省庁連絡会を設置して情報交換を行つてき

ました。しかしながら、外国との関係を含む発生源対策の難しさや、関係する部局が多数に上り事業も異なるということで、なかなか有効な対策を講ずるに至っていないというのが現状でございま
す。

うふうに聞いております。
そこで、我が国としても、国家としての海洋政策を定めて取り組む必要があるというふうに思いますが、この点について、政府の認識をお聞かせいただきたいというふうに思います。

○林委員長 御異議なしと認めます。よつて、そ
のようには決しました。

い去れないものがあるのではないかという気がいたします。

さて、そこで、本日は、事実の確認ということを中心質疑を進めさせていただきたいと思いますが、皆様のお手元には、委員長のお許しをいた

〔報告書は附録に掲載〕

さて、そこで、本日は、事実の確認ということを中心質疑を進めさせていただきたいと思いますが、皆様のお手元には、委員長のお許しをいた

業も異なるということで、なかなか有効な対策を講ずるに至っていないというのが現状でございま

策を定めて取り組む必要があるというふうに思いますが、この点について、政府の認識をお聞かせいただきたいというふうに思います。

〔報告書は附録に掲載〕

さて、そこで、本日は、事実の確認ということを中心質疑を進めさせていただきたいと思いますが、皆様のお手元には、委員長のお許しをいた

国土交通省におきましては、これまで、海洋への廃棄物の不法投棄の取り締まりでござりますとか、船舶航行のふくそうする海域における浮遊するごみ等の回収などを行ってきましたが、さらに対策を講じていくことが必要となつております。

○北側国務大臣 大事な御指摘だというふうに認識をしております。

我が国は、言うまでもなく海洋国家でございまして、海上における安全の確保、また、きょうも御議論いただきました海洋の環境の保全、さらには、経済的な、排他的経済水域や大陸棚における

○林委員長 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。
この際、お諮りいたします。

たきましたして資料を配付させていたたきました。
お配りいたしました資料①をごらんいただきたい
いと思います。

今私が申し上げた、本質疑で取り上げる物件に
つきましては、先週の木曜日、六月の一日、朝日
新聞の夕刊にて第一報の報道がなされました。

このため、本年二月十五日に、構造改革特別区
域推進本部決定に基づきまして政府部内に漂流・
漂着ゴミ対策に関する関係省庁会議というものが
できておりまして、これに国土交通省も積極的に
参加して、必要な施策を推進していくかたと考
えております。

国土交通省は海洋に係るさまざまな分野を担当しておりますので、この海洋政策の全体像また基本的な今後の方向性 そうしたものをこの夏まで取りまとめたいというふうに考えておりまし 本権的権利の確保といったさまざま課題が海上にあるわけでございます。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○林委員長 御異議なしと認めます。よつて、そ
のようすに決しました。

構造計算の数値差しかえという見出しじつでは、埼玉県内の建築中の分譲マンション、これは鶴ヶ島のアップルガーデン若葉と呼ばれるマンションでございます。建築主のアバ、これはホタル、マンション等で全国で事業展開をされている会社でございますが、このアバが工事中断をして

○糸川委員 この漂着ごみにつきましては、副大臣も御確認されたことがあると思うんですけども、ハングルの文字ですとか中国語の文字ですとか、そういうものが、ごみの例えばペットボトルとかそういうものについているというところから、今回この毎年汚染の方針ですか毎年環境

て、今作業をしているところでございます。この取りまとめに従いまして、戦略的に海洋政策を推進していくべきだというふうに考えております。
○糸川委員　ありがとうございました。
これで質問を終わります。

○林委員長 質疑の申し出がありますので、順次
これを許します。馬淵澄夫君。

○馬淵委員 民主党の馬淵でございます。

本日、一般質疑の機会をいただきました。この
一般質疑におきまして、私は、先周新たに発覚を

いるということがわかつた。構造計算を担当した富山市の二級建築士は、取材に対してデータの一部を差しかえたことを認めたと報道されております。

そして、埼玉県の建築指導課によりますと、この物件に関しては、建築確認は作年の三月に民間

この回のこの海洋政策の本立てとか海賊現象の保護については、近隣諸国とのしつかりとした連携ですか協力というものが非常に重要ではないのかなどいうふうに考えるわけでございますので、その辺の協議もしつかりとしていただければなというふうに思うわけでございます。

○林委員長 これより討論に入るのであります
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。

いたしました。いわゆる構造計算の数値差しかかると報道なされております埼玉の物件、この耐震強度の問題につきまして質疑をさせていただきたいと思います。

昨年来より、この耐震強度偽装問題、私はかね

の確認検査機関であるイーホームズが出ており。イーホームズが建築確認を出したこの物件について、耐震強度偽装問題が発覚した後に、改めてイーホームズ社が建築確認の内容を点検していく中で疑義が見つかったとして、ことしの二月末

もう時間もほとんどございませんので、最後に大臣にお尋ねをさせていただきたいというふうに思うんですが、海洋に関する課題というものは、海洋汚染の防止、それから海洋環境の保護、これだけではなくて、海洋における資源の問題、それから安定的な海上輸送の確保の問題、我が国の国益に直結するものが多く存在するものでございまます。

○林委員長 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。
お諮りいたします。
ただいま議決いたしました法律案に関する委員会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。

でより、制度の本質的な欠陥があるこのようすを申し上げておりました。そして、さきの建築基準法の改正におきましても、大臣からも、この制度の欠陥をお認めいただき、また、抜本的な見直しを図ること、さらには、秋口に対してまた再度の改正を念頭に置いている、視野に置いているといふ御答弁もいただきました。

に県に通報した。そして 県の建築指導課は三月の十七日にこの建築士らに事情を聞いたところ、忙しかったので未完成のまま提出してしまつたなどと説明したという。そこで、同県同課は、安全性が確認されるまで建築をストップするよう工事は同月下旬からとまつたままになつているとの報道であります。

けであります。次から次へと、昨年の偽装として発覚した姉歯建築士の物件以外にも、このような形で、我々の住まいの安全、安心を脅かすこと

第一類第十号 國土交通委員會議錄第二十五品

国土交通委員会議録第二十五号 平成十八年六月七日

うなことが起きていたということに対しても、本当に遺憾に思ひ、嘆かわしい思いであります。国交省に、ます事実の確認の経緯ということで、順次お答えをいただきたいと思います。端的に、質問にだけお答えいただくようにお願いしたいと思います。

まず、国交省がこの事実を最初に知ったのは、いつ、だれからの報告によるものでしようか。これは局長で結構です。お願ひします。

○山本政府参考人 建築指導課の担当者の記憶などによりますと、平成十八年三月三日にイーホームズ株式会社より電話があり、埼玉県千葉県において構造計算書に疑義のある物件が見つかったとの連絡を受けたということでござります。

○馬淵委員 三月三日にイーホームズから連絡があつたということです。

それでは、国交省は、特定行政庁からこのことについて報告を受けたのはいつでしょうか。局长、お願ひします。

○山本政府参考人 千葉県につきましては、平成十八年三月七日にイーホームズから……(馬淵委員「本件だけで結構です、埼玉で」と呼ぶ失礼しました)。

埼玉県につきましては、平成十八年三月二十日にイーホームズから鶴ヶ島市のマンションで疑義ありとの報告を受けた旨の電話連絡があり、担当者は、特定行政庁としてきちんと調査するよう伝えたと聞いております。

○馬淵委員 それでは、国交省は、埼玉県、特定行政庁が知つたのはいつであると承知をされておられますでしょうか。

○山本政府参考人 大変失礼いたしました。平成十八年二月二十八日にイーホームズ株式会社から埼玉県の地域機関あてに連絡が入つたと承知しております。

○馬淵委員 埼玉県の地域機関にイーホームズから二月の二十八日に連絡が入つた、そして、三月の三日にイーホームズから国交省に連絡が行つた、そして、特定行政庁から三月の二十日に国交

省に連絡が来たということでありましたが、イーホームズがこのことを、疑義があるということを知り得たというのはいつだと御承知でしょうか。○山本政府参考人 イーホームズが構造計算の再点検を行つた結果、構造計算に不整合があつたと認知した日時については確認しておりません。○馬淵委員 国交省としては、認知したという時点は確認されおられないということであります。

イーホームズが二月二十八日に埼玉県に連絡をされた、そして、イーホームズは実は二月の中旬にはこのことを確認していたと埼玉県の方は説明をしております。私が関係者から、すべての関係者、全員とまではいきませんが、お話を聞いたところによりますと、イーホームズがこのことを知り得たのは、二月の十七日、この物件の元請設計のタムラ設計、並びに構造の下請計算をされておられる田村水落設計との打ち合わせの中で、この物件についての疑義というものを確認されたと聞いております。

さて、この二月十七日というものは今国交省としては把握をされておられないということでありましたが、二月十七日以前に、この当該物件につきまして何らかの問題がある、あるいは、問題があるかどうかはわからないが、調査対象とすべきではないか等々、このアップルガーデン若葉に対して国交省が、この物件に対しても、ある程度調べる必要があるといった、注目、着目をされたことはございませんでしようか。

○山本政府参考人 ございません。

○馬淵委員 今、二月十七日、イーホームズが、この元請設計、構造設計との打ち合わせの中で、御存じない。それ以前に国交省としてはこの物件に對して何らかの認知をされていたのかということでありました。そして、このことについて国交省はおつしやつております。

これも確認をさせていただきたいんですが、昨

年の十月の二十四日、国交省はイーホームズに入検査を行われました。この一連の偽装のことがまず第一報として出されたのは、昨年の十一月の三十日の一般質疑でも私はたしましたが、十月の二十六日のメールであります。その二日前、二十四日には立入検査を行つて、この立入検査の段階でアップルガーデン若葉が調査対象となつていたという事実はございませんか。

○山本政府参考人 御質問の趣旨をきちんと理解できていないと思うんですけれども、調査対象ということの意味がきちんと理解できておりません。

○馬淵委員 調査対象の意味がよく理解できていません。私は把握をされておられないということであります。十月二十四日の立入検査の段階で幾つかの物件のピックアップをされたというふうに、これはお聞きをしておりました。そのときにはアップルガーデン若葉といふものが、そのピックアップ、抽出の対象となつていたかどうかということをお尋ねしております。いかがですか。

○山本政府参考人 二十四日に立ち入りをした際に、どういう物件についてピックアップして調査をしたかということについては、ちょっと手元に資料を持っておりませんので、答弁できません。

○馬淵委員 十月二十四日、国交省がイーホームズに立入検査をした段階で、既にアップルガーデン若葉については、その抽出の物件として調査の対象に当たつたという証言を得ています。これについては、十月二十四日の段階で問題ありとすることの対象になつていていたかどうかが今お手元の資料にはないということになりますが、これは早急に確認していただけませんでしょうか。

○山本政府参考人 確認をして答弁いたします。

○馬淵委員 私は通告の中で、これは新聞報道がなされて、そして、時系列ですべて確認をしてください、すべて省内で調べてくださいということでお出しをいたいた、その経緯の中にもございません。御存じない部分は仕方がないとしても、今、十月の二十四日の部分というものは、私はこの

ことについては、この立入検査の中で調査対象となつたという証言を得ておりますから、これについては、私はきょうお答えいただけるものではないかと思っておつたわけです。確認をお願いします。

○山本政府参考人 直ちに確認をして答弁をいたします。

○馬淵委員 これは確認して答弁をいただきたいと思います。

十月二十四日の段階で御存じかどうか確認していただくということですが、少なくとも、二月中旬にイーホームズが確認をし、そして二月の二十八日に埼玉県に伝え、そして三月の三日にイーホームズから国交省に連絡が来、三月の二十日に埼玉県から連絡が来たということです。

さて、三月の二十日、この日に埼玉県から国交省に鶴ヶ島のマンションに疑義ありとすることにて指示が出されたとあります。そして、三月の三日の段階で、イーホームズからの連絡に対しても、これはお手元の資料②で、経緯を示した国土交通省の資料であります。特定行政庁に報告するよう指示をされたというふうに国土交通省はおつしやつております。

私は、イーホームズの関係者の方からもお話を伺いました。三月三日、イーホームズが国土交通省に連絡をしたときに、これは田中補佐に連絡をされたそうであります。國への報告は特定行政庁から受けるため、特定行政庁に報告の上、協議するように、このように指導があつたとお聞きをしております。これに相違ございませんか。

○山本政府参考人 三月三日にイーホームズから電話がありました際に、担当者は、それぞれの特定行政庁にきちんと報告するようにイーホームズ株式会社に伝えたと聞いております。

○馬淵委員 それぞれの特定行政庁にきちんと報

ムズの関係者から聞き取ったことと同じ意味であります。文言としては、特定行政庁から受けたんだ。だからそこでちゃんと特定行政庁に報告してくださいねという指示を、指導をした。これはほぼ一致しているのではないかと思います。

さて、こうした、一たん三月三日に民間の確認検査機関から情報を得た段階で、特定行政庁から上げてくるんだということでお待ちになられた。そして、それを受けたのが三月の二十日であります。三月の二十日に埼玉県から国交省は疑義ありをお受けされたわけですが、三月二十日、疑義ありの報告を行ふ以前の段階で、埼玉県は当然ながらに調査を行つています。

そして、その調査とは、ヒアリングであつたり、あるいは文書の提出であつたりするわけであります。が、埼玉県が三月十七日に、イーホームズ、そして元請のタムラ、田村水落設計、これは構造の下請ですね、それから地域機関ですね、飯能県土整備事務所、埼玉県の建築指導課、こういったところが集まつて、そしてこの問題についての議論を行つています。

特定行政庁にまず上げてくださいね、このように国土交通省は三月の三日の段階で投げ返していい。そして、特定行政庁はそのようなことを調べるということをされているわけですが、私は、この一連のやりとりを見ると、昨年の十月の、あの耐震偽装発覚の当時の初動がおくれたということを思い出すんです。

お手元には資料④、「ごらんいただきたい」と思いますが、これは国土交通省がイーホームズとのやりとりをメールとしてお出しいただいたものであります。イーホームズが二十六日の午前十時五十分に第一報を投げられた。それに対して、二十六日の二十三時五十五分に、これについては「本件につきましては、当方に対して特にご報告いたゞく必要はございません。」という言い方になってしまいます。これについては米印で、「個別の案件については、申請者と指定確認検査機関、特定行政

府で対応されるべきとの認識。」このように注釈もされています。つまり、あくまで自治事務であるから、これは特定行政庁でやつてくださいねと、昨年の十月の段階でも一たんこのように投げ返している。

そして、その後、問題の大きさが徐々に徐々になつてきているということを国交省は認識されていたはずです。自治事務でありながら、しかし、三月の三日段階で、特定行政庁でとにかく上げてください、このように返された。そして、お待ちになられた、三月二十日まで。

これについては、これは端的で結構ですが、大臣、こうした対応というのは問題はないでしょうか。いかがでしようか。

○北側国務大臣　まずは特定行政庁の方で、調査をする。また、イーホームズから話を聞く、関係者から話を聞くということが先決であるというふうに思います。

○馬淵委員　特定行政庁から報告を待たねばならない、これは法律のたてつけの中ではそうかもしれません。しかし、問題に対して積極的に取り組む、あるいは問題の周知を徹底的に行うということを、国土交通省としてやはり国民に知らすべきではないかということ、私はこれは予算委員会の中で、二月二十一日の質疑の中でも、熊本県の八代市、あるいは熊本市、こうした県の行政庁に対する、報告を待つだけではなく、しっかりと国土交通省としてリーダーシップをとるべきではないかということをお伝えさせていただきました。

もちろん、自治事務にゆだねているんだということのたてつけはよくわかっています。しかし、何度も申し上げるよう、国民が不安に思つていい状況の中で、なぜこのように放置されていくのか、私はこの点に対しでは極めて問題だな、そう感じざるを得ません。

さて、三月の十七日、先ほど申し上げた二十九日

に国土交通省に連絡が行く三日前ですね。三月十七日、埼玉県では打ち合わせを行つておきました。埼玉県の打ち合わせにおいて、どのような打ち合わせを行つていたか。関係者を呼んで、これはイーホームズやヒューザー、あるいは姉歯といった方々がやつたこの問題と同様に、関係者を一堂に呼んで、ヒアリング、聴聞が行われているわけであります。

ここに資料⑤がございます。これはタムラ建築設計事務所の議事録でございます。関係者から入手をいたしました。

この議事録を見ますと、これについて、まず本件について、これはミスなのか偽装なのかという事を最初に地域機関がお尋ねをされています。ミスなのか偽装なのか、まずこのことにつきましてお尋ねをしたいんですけど、ここで、お答えは、「未完でした。」と回答しています。これは田村水落設計です。構造を担当したところ。「設計期間が短く、確認申請を早く下ろすよう施工から言わされていました。計画変更をしていく中で、整備していく予定でした。」と回答されています。そして、これについては、イーホームズの担当者はこれを知っていたと言われていますが、イーホームズは知っていたんですけど聞かれると、「担当者に聞いた所、知らないということでした。」ということで、ここは知っている、知らないの水かけ論となるかもしれません。

三月の十七日の段階で、このように当事者が一堂に会して、この案件についてミスなのか偽装なのかという議論をされております。

この三月十七日の議論については、国土交通省は把握されていますでしょうか。

○山本政府参考人 打ち合わせの詳細については承知しておりませんが、十七日の打ち合わせの事実については報告を受けております。

なお、先ほど御下問のありました二十四日にイーホームズに立入検査したときの調査対象となつていたかどうかという御質問でございますが、十月七日に、関係者と名乗る者から、イーホー

ムズは建築基準法において備えつけることを義務づけている帳簿を備えつけていない旨の電話がありませんして、立入検査を二十四日に行つたわけです。が、この際、帳簿の不備だけでなく、天空率の審査について不備があるという内容でございます。そのため、この二十四日の立入検査に際しまして、新宿支店の二物件を、天空率について審査をしている二物件を抽出いたしました。そのうちの一つが鶴ヶ島の物件だつたということは事実でございます。

○馬淵委員 天空率の問題でというふうにおっしゃいましたが、十月二十四日の段階で、少なくともアップルガーデン若葉は、調査対象として一度は国交省はこれについて確認をされたという事実があることは今わかりました。さて、今お話は、偽装ではない、偽装のことが発覚したのは二十六日以降ですから、この段階では承知はされていなかつたかもしれません、天空率の部分でアップルガーデン若葉は一度はその対象になつたという事実がございます。

次に、話をもとに戻させていただきますが、今、三月十七日の段階で、こうした議論、これは一体どういうことなのかということを埼玉県が行つているということについては十分承知はされておられないということになりますが、ここにありますように、まず、ミスなのか偽装なのかということとの質問に対しても、これは未完なんだという回答をされている。この未完だから計画変更にて差しかえていくんだということが、どうもこの担当設計会社の考え方のようです。

この⑤の方を見ていただきますと、何回か提出していくことが一ホームズ側からも説明されています。しかし、三月十三日、提出資料はまだオーケーになつていませんと回答をされています。つまり、とりあえず未完のものを出した、そして建築確認申請を通つた。しかし、後で見れば疑義が出てきた。イーホームズ側は、耐震構造が発覚する中で、これは大きな問題だということで確認を始めた。すると、いや、これは偽装

ではありません、未完なんですと言つて、差しかえるんだと言つてはいる。

国交省、ここでお尋ねをしたいんですが、この偽装ということについての定義はどのようなものでしようか。

○山本政府参考人 今回の調査におきましては、設計者本人が偽装を認め、その事実が特定行政庁において確認された場合、あるいは、本人が認められない場合でも、計算過程で明らかに意図的な差しかえを行つてることが確認された場合、または意図的な差しかえを行わなければ得られないような出力結果が確認された場合、特定行政庁において偽装と判断しております。

○馬淵委員 それではお尋ねをしますが、このように未完のものを入れて、これは意図的にです、未完なんだけれども、それを数値を入れた。差しかえたんです、差しかえて出して確認検査を受けた。適法ですか、適切ですか、大臣。――では、局長で結構です。

○山本政府参考人 建築確認の制度は、建築計画が建築基準規則に適合しているかどうかを書類で審査するものでございます。したがつて、未完成のものを出して後で差しかえるというような仕事に対する態度は、言語道断で、法律に違反するものでござります。

○馬淵委員 今、違法であると局長から明確な答弁をいたしました。
この本件は偽装ですか。

○山本政府参考人 具体的な本件については、事実関係も含めて今検証中でございますので、それが明らかになつた時点で判断すべきものと考えております。

○馬淵委員 明らかになつた上で御判断いただきたいと思いますが、少なくとも、この議事録やあるいは関係者の証言の中から得られるものの中から見れば、明らかに国土交通省が定義をする偽装に当たる内容であり、言語道断と局長のおつしやる、このようなことが明らかになつていても、この三月の十七日の段階、あ

るいは三月三日の段階、いや、もつと言えば二月の十七日の段階、今もつてこうしたことが行われている現状があります。

私は、かねてより制度の本質的な欠陥があるんだと申し上げてきた。そして、その欠陥の制度の上にあぐらをかいている業者が今もつてこうしてある。

大臣、いかがですか。何度も何度もこの問題について、私は国交省にこうした状況をよく把握してくださいとお尋ねをしているわけであります

が、大臣、改めてこうした状況を見て、本件がまだ調査中であるというような言葉はどうか言わないとください。どうか大臣、本当に国民が見ていいでください。どうか大臣、本当に国民が見ていいでございます。真摯なお答えをいただけませんでしょうか。

○北側國務大臣 いただいたこれは埼玉県の議事録でしようか、埼玉県の出している議事録ですね、この⑤というのは。(馬淵委員)⑤はタムラ設計ですね」と呼ぶ)タムラ設計ですか、失礼しました。

タムラ設計の出した、その議事録に書いてある事実どおりだとするならば、この設計士は、「設計期間が短く、確認申請を早く下ろすよう施主から言われていました。計画変更をしていく中で、整備していく予定でした。」このよう、これが事実であればということでござりますけれども、このようなことは、今局長が申し上げたように、これがあつてはならないことでございまして、実態としてこういうようなことがよくあるということであれば、それこそ、そこを改善していかないといけないというふうに思つております。

○馬淵委員 相変わらず起きているんですね、こういうことが。すべてを監視せよなどといふことは無理なことはわかっています。しかし、現状ではこうしたことが起きている。だからこそ私は、国土交通省がリーダーシップを持って、もうと厳しく事に当たらねばならないのではないとおつしやる、おつしやる、このようなことが明らかになつていても、この三月の十七日の段階、あ

だいたわけであります。
さて、先ほどの話の流れの中でいうと、国土交

通省は、あくまで特定行政庁にゆだねているんだ、みずからは、こちらがどうだということではなく、待つておるんだ、こういう御答弁であります。

その三月二十日の後に、国土交通省が特定行政庁から御連絡をいただくのはいつでしょうか。端的にお答えください。

○山本政府参考人 埼玉県からその後報告がございましたのは、五月十七日、国土交通省関東地方整備局に対してでございます。

○馬淵委員 関東地方整備局に報告がありました。そして、建築指導課、国土交通省ですね、国土交通省に対しても、埼玉県から直接御連絡があったのはいつでしょうか。

○山本政府参考人 国土交通省本省に対してでござりますか。(馬淵委員)「はい」と呼ぶ)

大変失礼しました。五月二十六日金曜日の午後に埼玉県の担当者から報告を受けました。

○馬淵委員 これは、お出しいたいた資料に、新聞社よりの取材があつた旨の報告があつたといふことでありますね。五月の二十六日に埼玉県より、新聞社の取材があつた。つまり、この新聞社の取材というのが、この六月一日報道の朝日新聞の取材であります。これも私は、このことについて確認させていただきました。

さて、こうした取材の報告があつた上で、六月一日に、今お手元にお配りした資料のように新聞報道がなされたわけであります。この夕刊の報道記事を見まして、私は六月の二日、午前九時に鶴ヶ島のマンション、アップルガーデン若葉駅前のマンションの建設現場に参りました。そして、工事中止の建設現場並びに工事を担当されているゼネコンの現場の所長にヒアリングをし、さらにそこから埼玉県に足を運び、建築指導課の方々のお話を伺うこととなりました。

さて、国交省としては特定行政庁にゆだねてあ

あつた、その後に国交省は、この事態が報道されるという状況の中で、埼玉県からどのような連絡を受けられましたか。

○山本政府参考人 埼玉県から、今回の問題の経緯、物件概要等について確認をいたしました。

○馬淵委員 それはいつですか。

○山本政府参考人 六月二日でございます。

○馬淵委員 六月二日に埼玉県から説明を受けた。

そして、お手元の資料にありますように、私が赴きました、そして来庁した馬淵議員に経緯を説明した旨、これも建築指導課からファックスで報告を受けたということであります。こうした一連の報道の報告、あるいは議員がヒアリングに行つた等の報告は、国交省としては特定行政庁に対して義務を課しておられますか。

○山本政府参考人 報告義務を課しております。

○馬淵委員 みずから進んで御報告をされたということであるかと思いますが、さて、もう一つ御確認をさせていただきます。

この六月二日、埼玉県から、私が埼玉県に赴いた等の報告も受けておられる。そして、これは報道が出た後ですからね。報道が出る前に報告を受け、報道が出た後呼ばれて話を聞いた。まあ、来られたということでしょうね。来られたということでお話を聞かれた。これは電話ですか、ごめんなさい、六月二日、電話で聞かれた。ファックスを受けたということであります。

さて、イーホームズからの連絡あるいはイーホームズへの連絡というのは、三月三日、本件に対してであります。三月三日以降には連絡といふのはとつておられますでしょうか。

○山本政府参考人 イーホームズとのやりとりはしていないと認識しておりますが。

○馬淵委員 これは確認をせひしていただきたいと、重要な問題だと思うんですが。

六月二日、国交省の田中課長補佐はイーホームズの真霜危機管理室長に対して、国交省をたたこ

うとしている、倒そうとしている議員が動いているから資料を出せ、イーホームズの資料はどこにありますか、議員さんはそれを探しておられました、国交省に出してくれませんかとお尋ねをされただと聞いておりますが、いかがですか。

○山本政府参考人 その事実関係については確認しております。確認をした上で答弁させていただきます。(馬淵委員「確認してください」と呼ぶ)

○林委員長 確認できますか、山本住宅局長。

○山本政府参考人 今御指摘いただいたようなやりとりをした記憶はないということをございます。処分をした後、イーホームズとやりとりをしたのは、書類の引き継ぎについてやりとりをしたことなどでござります。

○馬淵委員 では、もう一度確認ですけれども、六月二日に国交省はイーホームズに、資料はどこにあるのか、出してくれといったこと等の意味合いは一切言つておられないということでしょうか。

○山本政府参考人 ただいまの御質問の趣旨が、国会議員の先生が資料を探しておられるとかそういう文脈での、資料について、やりとりをしたことはないということをございます。

○馬淵委員 いや、ちよつとそういう話じやないぢやないですか。国会議員の先生が探している資料はあるのかという話、文脈じやないですよ。とにかく、そういうふうに動いているので、関係する資料を出してください、お持ちじやないですか、そう尋ねられたかどうかというのを私はお聞きしているんですよ。

本件についてはありませんかと聞いたら、ないとお答えください。

○山本政府参考人 そのようなことをこちらから申し上げたという事実はないということをございます。

○馬淵委員 ないと今明言をいただきました。こ

のないということについて、私は全く逆のことをお聞きしておりますので、これについては確認をお聞きしていただきたいと思います。

しかしながら、イーホームズに対しては、もう一度確認ですけれども、このようなことについて、この六月の二日、少なくとも本件に関する連絡はとつてないともう一度御答弁いただけますか。

○山本政府参考人 本件に関してやりとりをしたことはございません。

○馬淵委員 ここは食い違っております。

しかし、私が申し上げたいのは、三月の三日にイーホームズから話を聞いて、そして三月の二十日に国交省は特定行政庁から話を聞いた。そしてその後、聞かれた話というのは報道の話。まあ、いわばこれが公表されるのは新聞に報道されてから後の話なんです。この間、二ヶ月間、国交省としては、これを特定行政庁にゆだねているからといふことで放置して本当にいいんでしょうか。私は、この部分に対しても大変な問題があると思つてます。

お手元のお配りをした資料の中の⑥をごらんいただきたいと思います。

三月十七日の会議の中で、「施主が」これはアパですね、「施主がイーホームズに工事を止めると言つたことは、施主から聞いておりませんので、工事は止まつていません」とタムラ設計が答えています。そして、それに対して埼玉県は、「安全を確認できるまで、工事は停止すること。とりあえず口頭で指示します。」と、ここで明確に指示をされました。そして、三月二十日、工事中止となつたわけあります。

ところが、五月三十一日のアバの、アップルガーデン若葉駅前の御契約者の皆様へというホームページに出された文章を見ますと、三月八日にイーホームズから計算書の一部に不整合があるという報告を受けました。即日、とりあえず工事中止をするよう指示しました。このように答えていました。三月二十日なんです。そんな指示はされていません。特定行政庁の指示によって三月二十日にと

田村水落、タムラ設計はそのような指示は受けていないということで、工事は行われていたわけですか。こうした状況に対しても、さらには、アバは、関係行政に問い合わせたところ、今の段階で人命に問題があるわけじゃないので、事実が明らかになるまではばたつくのはよくない、このように言わされた、こう述べられております。

国交省にお尋ねをしますが、関係行政、これは国交省でしょうか。

○山本政府参考人 国土交通省ではありません。

○馬淵委員 これは国土交通省でなければ特定行政の埼玉なのか、あるいはアバ自身がこのことについては虚偽をおっしゃっているのか、これはわかりません。

しかし、ここでありますように、三月八日の段階で話を受けた、そして話を受けたところで工事中止をすべきではないかということは当然ながらにその建築主は考えた、このようにおっしゃつてあるわけですが、現実としては、三月の二十日に工事がとまつている。それまでは工事は進めていたわけです。つまり、偽装や疑義があるということは全く表に出さずに、今までと変わらぬように過ぎてます。

こうした建築主の振る舞いに対する、当局としては、これは適切だとお考えでしょうか。

○山本政府参考人 埼玉県の地域部局がこの事実を確認してから、建築主それから設計者、民間確認検査機関も含めてやりとりをした上で、先ほど設計事務所の資料、私初めて拝見しましたけれども、この十七日の打ち合わせの場で、地域事務所が明確に工事を停止しないということを指示しております。法律に基づいて建築行政を担当する埼玉県のこの振る舞いについて、しつかりやつておられます。

○馬淵委員 結局、私は申し上げたい。このような形で、工事も三月八日には建築主がとめたと言つていますが、実際にはとまつていないんですね。三月二十日なんです。そんな指示はされていません。特定行政庁の指示によって三月二十日にと

まりました。

しかし、事の発覚は二月の中旬なんですよ。二月の中旬といえば、予算委員会の中でもこの問題、大きく取り上げられていました。

月の

お手元の資料の⑨、⑩をごらんください。

ここは、マンション購入者の掲示板なんです。

マンション購入者のサイトです。eマンションと

いうサイトの中に、アップルガーデン若葉駅前を

購入された方々が、匿名で思いを寄せられています。

四月二十五日、「工事がストップしていると

の話を聞きかじりましたが、本ですか?」四月

の二十七日、「今日も工事してないね。中止?」

五月十三日、「確かに今日も工事してませんでし

た?」若葉駅の改札に入つて、工事現場を覗いて

みましたが、「手にとるように、その購入者の不安

がここに出ているじゃないですか。もう二週間以

上になると思うけれども、とまつていて、何の報

告もないのかな。そして五月に入つて、どうもこ

れは工事や販売を休止しているよ。そんなことを

匿名で一生懸命情報交換している。グランドス

テージで本当に不安にさいなまれた方々と同じ思

いですよ。今もこれは起きているんですね。そし

て、これは五月の三十日の午後九時に、「先ほど

アバから電話があつた。」「うちも電話が連絡あり

ました。」

このように、報道が出るという段階で初めて公表に動く、あるいは、報道が出るという前提の段階で初めて役所が動き出す。いいんでしようか。

このような行政のあり方でいいんでしょうか。

大臣は、被害者救済だ、とにかく住民の方々に

対してという言葉を、何度も何度も私はこの委員

会や予算委員会の場でもお聞きをしてきました、

おつしやつておられました。にもかかわらず、今

もつて、この業界の中では、このように何の過失

もない方々が、無過失の購入者がこうした損害を

こうむるかもしれない状況に置かれてしまつてい

る現実があるんじゃないですか。しかも、そのこと

が知らしめられるのは、報道がなされてからです。

こうした状況に対し、大臣、ぜひこれは、任

せてあるということではなくて、強いリーダーシップ

を持つて臨んでいただけませんでしようか。大

臣、御所見をいただきまして、私の時間が終了と

なつておりますので、どうか最後に大臣、一言お願ひいたします。

願いたします。

五月十三日、「確かに今日も工事してませんでし

た?」若葉駅の改札に入つて、工事現場を覗いて

みましたが、「手にとるように、その購入者の不安

がここに出ているじゃないですか。もう二週間以

上になると思うけれども、とまつていて、何の報

告もないのかな。そして五月に入つて、どうもこ

れは工事や販売を休止しているよ。そんなことを

匿名で一生懸命情報交換している。グランドス

テージで本当に不安にさいなまれた方々と同じ思

いですよ。今もこれは起きているんですね。そし

て、これは五月の三十日の午後九時に、「先ほど

アバから電話があつた。」「うちも電話が連絡あり

ました。」

このように、報道が出るという段階で初めて公表に動く、あるいは、報道が出るという前提の段階で初めて役所が動き出す。いいんでしようか。

このように、報道が出るという段階で初めて公

表に動く、あるいは、報道が出るという前提の段

階で初めて役所が動き出す。いいんでしようか。

現在、大陸棚の調査を行つてゐる、先ほどもこの

ようにお話をされたわけであります。

周辺を海に囲まれた海洋国家である我が国が確

実に海洋権益を確保していく、このためには、大

陸棚の調査を始めとした海洋調査を確実に推進す

りますけれども、これまで、海上交通の安全に

重要な海域、こういうことを初めとして調査を進

めてまいりましたし、最近では、特に大陸棚調査

のために太平洋側の調査を推進しているというこ

とでございまして、日本海側につきましては調査

の間隔があいてしまったということについては、

各方面から御指摘されているとおりでございま

す。

特に、竹島周辺海域につきましては、本年の四

月、日本の排他的経済水域内に韓国固有の海底地

形名をつけよう、こういう韓国側の動きに対応し

て、海上保安庁が当該水域で海洋調査を実施しよ

う、このように行動され、韓国との間で大きな

摩擦が生じたということでございます。このとき

に海上保安庁が実施しようとした海洋調査の概要

について、お聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 海上保安庁は、日本海南西部

における海図編集の基礎資料の収集、それから海

底地形名稱の命名、こういったのために、明洋、

海洋、二隻の測量船を使いまして、当該海域で三

十年ぶりに、本年四月から海洋調査を行う予定で

ございました。

これにつきましては、御承知のとおりの外交交

渉の結果を受けまして、今回予定していた調査は

中止することといたしましたけれども、今後と

も、我が国周辺海域についての適正な海図の作成

に引き続き努力してまいりたいと考えております

ございました。

これにつきましては、御承知のとおりの外交交

渉の結果を受けまして、今回予定していた調査は

中止することといたしましたけれども、今後と

も、我が国周辺海域についての適正な海図の作成

に引き続き努力してまいりたいと考えております

ございました。

○糸川委員長 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。

先ほどは海洋汚染防止法についての質問をさせ

ていただきいたわけでございます。

海洋権益の確保に関して、海上保安庁の取り組

みについてまたお尋ねをさせていただきたいとい

うふうに思うわけでございます。

平成十三年の十二月に発生した九州南西海域に

おける工作船事件、これは社会的に大きな反響を

与えまして、いまだに記憶に残っているところで

あります。そして、本年四月に行われた海上保安

庁の測量船によります竹島周辺の海域の調査、こ

れにつきましても記憶に新しいところだというふ

うに思います。また、海上保安庁におきましては、

おいたのか、その理由をお聞かせいただけます

でしょうか。

○石川政府参考人 私どもの海洋調査につきまし

ては、対象海域が、我が国周辺の大変広大な海域

がございます。そういう広大な海域につきまし

て、順次必要な調査を行つてきているわけでござ

りますけれども、これまで、海上交通の安全に

重要な海域、こういうことを初めとして調査を進

めてまいりましたし、最近では、特に大陸棚調査

のために太平洋側の調査を推進しているというこ

とでございまして、日本海側につきましては調査

の間隔があいてしまったということについては、

各方面から御指摘されているとおりでございま

す。

○糸川委員 この問題は大変重要であります。

で、今後もしっかりと取り組んでいただきたいと

いうふうに考えております。

先ほどの御説明では、日本海での調査より大陸

棚調査に重点を置いてきた、このように御説明さ

れただけですが、平成二十一年の国連へ

の提出期限を控えて、私としても、大陸棚の

調査は重要であるというふうに考えております

が、そこで改めて、大陸棚の調査の意義、これに

つきまして御説明をいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 大陸棚につきましては、国連

海洋法条約おきまして、沿岸国の二百海里ま

で、ここまで海底を大陸棚とするということが

一つ原則でござりますけれども、さらに、海底の

地形、地質、こういうものが一定の条件を満たす

場合には、二百海里を超えた一定の海域、海底、

これにつきまして、大陸棚として、大陸棚の外側

の限界を延長させることが可能となるということ

でございます。

このためには、手続として、国連の大陸棚の限

界に関する委員会というのがございまして、ここ

に、当該大陸棚の地形、地質に関するデータなど、

これにつきまして、大陸棚として、大陸棚の外側

の限界を延長させることが可能となるということ

でございます。

このためには、手続として、国連の大陸棚の限

界に関する委員会というのがございまして、ここ

に、当該大陸棚の地形、地質に関するデータなど、

これにつきまして、大陸棚として、大陸棚の外側

の限界を延長させることが可能となるということ

でございます。

このためには、手續として、国連の大陸棚の限

界に関する委員会というのがございまして、ここ

に、当該大陸棚の地形、地質に関するデータなど、

これにつきまして、大陸棚として、大陸棚の外側

の限界を延長させることが可能となるということ

でございます。

このためには、手續として、国連の大陸棚の限

界に関する委員会というのがございまして、ここ

に、当該大陸棚の地形、地質に関するデータなど、

これにつきまして、大陸棚として、大陸棚の外側

の限界を延長させることが可能となるということ

でございます。

のため、できるだけ早期に太平洋側の大陸棚の調査を完了させるという必要があると考えております。

○糸川委員 長官から今お話をありましたところ、確かに、この大陸棚の調査を推進することと、これは、我が国の海洋権益が広がる、そういうこととなるように感じるわけで、非常に重要な調査であるというふうに思います。

この重要な調査を推進していくのに当たって、今後、海上保安庁としてどのように取り組まれるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 平成二十一年五月までに国連の大陸棚限界に関する委員会に大陸棚の限界の延長に関する情報を提出する、これが極めて大事でございまして、このために、内閣官房の総合調整のもとに、海上保安庁は、平成十六年から、精密海底地形調査とあわせて地殻構造探査というものを進めております。現在まで、平成十六年度には五十四億円、十七年度、十八年度にはそれぞれ六十七億円の予算を計上してございまして、平成十九年末までに所要の調査を終えるべく、引き続き調査を進めてまいりたいと考えております。

○糸川委員 ありがとうございます。

冒頭にも申し上げましたけれども、平成十三年に発生した九州南西海域における北朝鮮の工作船の事件における海上保安庁の活躍、これはいまだ国民の記憶にも新しいところだというふうに思いますが、一方で、次に同じような事案が我が国周辺で発生した場合に、前回のような、現場の海上保安官が命の危険にさらされるような対応にならないのか、あるいは、不審船ですか工作船、これに適切に対処できるか憂慮しているところでございます。

不審船 工作船事案に対応していくためには、まずは、工作船が具体的にどのような船舶であつて、どのような武器を保有していたかをしつかりと解明した上で、それに対応するための船艇あるいは装備の強化、これが必要だというふうに思いますが、そうした対策を検討していく上で、平成

十三年の工作船事件で判明した船体の特徴あるいは装備していた武器について、改めてお聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 当該船につきましては、平成十四年に陸揚げをしてござります。この工作船の船体を調査した結果、工作船は、エンジンとプロペラを四基保有しております。極めて高速船であります。また、観音開きの扉を有して、上陸用と見られる小型舟艇、水中スクリーパー及びゴムボートなどが搭載されております。

武器でございますけれども、携行型地対空ミサイル、射程距離約五キロ、対戦車ロケットランチャー、有効射程距離約五百メートル、八十二ミリ無反動砲、有効射程約千メートル、十四・五ミリ二連装機関銃、有効射程約二キロ、こういうふうなものを搭載するなど、極めて重武装であることも明らかになります。

○糸川委員 そうすると、今お聞きしたような、武装した、そして高速で航走することができる工作船に対して、本当に乗組員の命が助かつたからよかったですのではないかなどと思いますが、次は、海上保安庁としてさまざまな対策を講じて、不審船、工作船に対処しなければならない、このように考へるわけでございます。

これらの船舶への対処のために、基本的に、まず工作船を早期に発見して、逃げられないようによく追跡それから捕捉して、そして相手船を停船させれる、これが必要であるというふうに思います。そのためには、防衛省との連携による早期の情報の入手であるとか、停船させるために、可能な限り相手船の反撃意欲をそいで、相手方の反撃能力に耐え得るだけの海上保安庁の船艇の武器、装備を保有する、これが必要だというふうに思うわけでございます。

この件に関して、海上保安庁でどのような対策を講じているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 御指摘の点でございますけれども、私ども、不審船、工作船の過去の事例も踏まえまして、一つが、おっしゃるように、防衛庁との運用面における共同作業といいますか、そういう問題でございますけれども、防衛省との間に共同対処マニュアルというものを作成してございまして、早い段階からお互いに情報共有をす

る、あるいは自衛隊との共同対処が的確に行われるように、連携強化ということに努めさせているわけでございます。

それから、装備面につきましても、今お話がありましたように、相手方の装備等を考えながら、巡視船そのものの防弾対策、それから武器の高性能化、つまり遠いところから撃てるという格好での武器の高性能化、あるいは巡視船そのものの高速化などを図ったところでございまして、そういうふうなものを図った巡視船を逐次整備しているところでございます。

○糸川委員 特に、船の装備についてですけれども、海上保安庁では最近、日本海側に、不審船、工作船に対応することを主な目的とした巡視船を配備されたというふうに聞いておりますけれども、具体的にどのような船舶なのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○石川政府参考人 不審船対策につきましては、特に日本海側及び東シナ海周辺におきまして、今まで高速かつ武器の高性能化等を図った巡視船の配備に努めてきたわけでございますが、この四月でございますけれども、新潟にヘリ甲板を有する二千トン型の巡視船、新造船でございます、それから秋田と金沢に一千トン型の巡視船を配備しています。

これらの巡視船でございますけれども、速力及び装備面を強化しております、一つが高速力化でございまして、三十ノット以上あるいは四十ノット以上という形の高速船でございます。それから、遠隔操作あるいは自動照準ができるような形の武器の高機能化、それから先ほど申し上げま

るものも図っているものでございます。
こういうものにつきまして、繰り返しになりますが、四月に、新潟に二千トン型を、秋田、金沢に千トン型を導入、配備したところでござります。

○糸川委員 九州南西海域での工作船事件を経て、海上保安庁の体制も強化されている、このようないふうなことをございますが、一方で、不審船もさらに装備を強化してくる、こういう可能性がござります。海上保安庁の重要性がますます高まる中、人的にも装備面においても一層の強化が必要であるというふうに認識しております。

ぜひ、我が国の安全を守るために一層努力をしていただきたいというふうに要望しまして、私の質問を終えさせていただきます。

ありがとうございました。

○林委員長 次に、内閣提出、参議院送付、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案を議題といたします。
趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣北側一雄君。

〔本号末尾に掲載〕

○北側国務大臣 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展していること、障害者が社会のさまざまな活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することが大変重要となつております。
平成六年に、高齢者、身体障害者等が円滑に利

用できる特定建築物の建築の促進に関する法律、いわゆるハートビル法が制定されました。また、平成十二年に、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律、いわゆる交通バリアフリー法が制定されました。それ以後、建築物、公共交通機関及び公共施設のバリアフリー化につきましては着実に進展しているところですが、本年は交通バリアフリー法施行五年後の見直しの年に当たり、より総合的、一体的な法制度を構築することにより、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることが必要となつております。

このような状況を踏まえ、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進するための各般の施策を総合的に講じるため、ハートビル法及び交通バリアフリー法を統合、拡充したこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、主務大臣は、移動等の円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を定めることとしておりました。

第二に、公共交通機関の旅客施設及び車両並びに一定の道路、路外駐車場、公園施設及び建築物について、新設または改良時に移動等の円滑化のために必要な一定の基準に適合しなければならないこととしております。また、既存のこれらの施設についても、当該基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととしております。

第三に、市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区について、基本方針に基づき、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができます。これとしております。この際、高齢者、障害者等の計画段階からの参加の促進を図るために、基本構想の作成に関する協議等を行うための協議会制

度、基本構想の作成を高齢者、障害者等が市町村に対し提案することができる制度等を設けることとしております。

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

以上が、この法律案を提案する理由でござります。

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

○林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○林委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る十三日火曜日、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○林委員長 御異議なしと認めます。よつて、そ

のよう決しました。

次回は、来る九日金曜日午前八時五十分理事会、午前九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。

午後零時四十四分散会

第一條 この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もつて公共の福祉の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二條 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 高齢者、障害者等 高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身に付けるものその他の日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を軽減するもの。

二 移動等円滑化 高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減するこにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

三 施設設置管理者 公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等をいう。

四 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業者(旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行ふ鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。)

六 特定旅客施設 旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当す

第五章 移動等円滑化経路協定(第四十一条)

第五十一条

口 軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道經營者(旅客の運送を行うものに限る。第二十三号ハにおいて同じ。)

第六章 雜則(第五十二条—第五十八条)

第七章 罰則(第五十九条—第六十四条)

ハ 道路運送法(昭和二十六年法律第百八十号)による一般乗合旅客自動車運送事業者(路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。以下この条において同じ。)及び一般乗用旅客自動車運送事業者

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もつて公共の福祉の増進に資することを目的とする。

ホ 第百三十六号)によるバスターミナル事業を営む者

ホ 上海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)による一般旅客定期航路事業(日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。次号二において同じ。)を営む者

ヘ 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)による本邦航空運送事業者(旅客の運送を行うものに限る。)

ト イからへまでに掲げる者以外の者で次号イ、ニ又はホに掲げる旅客施設を設置し、又は管理するもの

五 旅客施設 次に掲げる施設であつて、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他に供するものをいう。

イ 鉄道事業法による鉄道施設

ロ 軌道法による軌道施設

ハ 自動車ターミナル法によるバスターミナル

目次

- 第一章 総則(第一条・第二条)
- 第二章 基本方針等(第三条・第七条)
- 第三章 移動等円滑化のために施設設置管理者等に関する法律
- 第四章 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施が講すべき措置(第八条・第二十四条)
- (第二十五条・第四十条)

るものをいう。

七 車両等 公共交通事業者等が旅客の運送を行ふためその事業の用に供する車両、自動車

（一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあつては道路運送法第五条第一項第三号に規定する路線定期運行の用に供するもの、一般

乗用旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあつては高齢者、障害者等が移動のための車いすそ

の他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なもののその他主務省令で定めるものに限る）、船舶及び航空機をいう。

八 道路管理者 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

九 特定道路 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をい

う。

十 路外駐車場管理業者 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第十二条に規定する路外駐車場管理者又は都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第二項の都市計画区域において特定路外駐車場を設置する者をい

う。

十一 特定路外駐車場 駐車場法第二条第二項に規定する路外駐車場（道路法第二条第二項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）第二条第二項に規定する公園施設（以下「公園施設」とい

う）、建築物又は建築物特定施設であるものを除く）であつて、自動車の駐車の用に供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

十二 公園管理者等 都市公園法第五条第一項に規定する公園管理者（以下「公園管理者」といいう。）又は同項の規定による許可を受けて公園施設（特定公園施設に限る。）を設け若しく

は管理し、若しくは設け若しくは管理しようとする者をいう。

十三 特定公園施設 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める公園施設をいう。

十四 建築主等 建築物の建築をしようとする者又は建築物の所有者、管理者若しくは占有者をいう。

十五 建築物 建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第二条第一号に規定する建築物をいう。

十六 特定建築物 学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する政令で定める建築物又はその部分をいい、これらに附属する建築物特定施設を含むものとする。

十七 特別特定建築物 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であつて、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるものを行う。

十八 建築物特定施設 出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場その他の建築物又はその敷地に設けられる施設で政令で定めるものをいう。

十九 建築 建築物を新築し、増築し、又は改築することをいう。

二十 所管行政庁 建築主事を置く市町村又は特別区の区域については当該市町村又は特別区の長をいい、その他の市町村又は特別区の区域については都道府県知事をいう。ただし、建築基準法第九十七条の二第一項又は第九十七条の三第一項の規定により建築主事を置く市町村又は特別区の区域についても、生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設）を設け若しく

設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

口 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

口 生活関連施設相互間の経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）を構成する施設を改修する地区であること。

二十一 重点整備地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設）を設け若しく

案内標識その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業

口 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

二十二 特定事業 公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業をいう。

二十三 公共交通特定事業 次に掲げる事業をいう。

イ 特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業

口 特別特定建築物（第十四条第三項の条例で定める特定建築物を含む。）において同一の移動等円滑化のために必要な建築物に関する事業をいう。

二十六 都市公園特定事業 都市公園の移動等円滑化のために必要な特定公園施設の整備に関する事業をいう。

二十七 建築物特定事業 次に掲げる事業を行う。

イ 特別特定建築物（特別特定建築物を除き、その全部又は一部が生活関連経路であるものに限る。）における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業

口 特定施設の整備に関する事業

二十八 交通安全特定事業 次に掲げる事業を行う。

イ 高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を附加した信号機、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第九条の歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示その他の移動等円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示に関する事業

二十九 道路特定事業 次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業（これと併せて実施する必要がある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。）をいう。

イ 歩道、道路用エレベーター、通行経路の

口 違法駐車行為（道路交通法第五十一条の二第一項の違法駐車行為をいう。以下この号において同じ。）に係る車両の取締りの強

化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動その他の移動等円滑化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止のための事業

第二章 基本方針等

(基本方針)

第三条 主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

三 第二十五条第一項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項

イ 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

ロ 重点整備地区の位置及び区域に関する基

本的な事項

ハ 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する基本的な事項

二 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

本二に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業(土地区画整理法(昭和二十九年法律第百十九号)による土地区画整理事業(都市再開発法(昭和四十四年法律第三十八号)による市街地再開発事業をいう。以下同じ。)その他の市街地開発事業(都市計画法第四条第七項に規定する市街地開発事業をいう。以下同じ。)に関し移動等円滑化のため考課すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に關

する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

四 移動等円滑化の促進のための施設に関する事項

五 基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

(国の責務)

第四条 国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進の結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

(施設設置管理者の責務)

第五条 地方公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等(以下「新設旅客施設等」という。)を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は

施設又は車両等(以下「新設旅客施設等」という。)に適合させなければならない。

6 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

7 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等(新設旅客施設等を除く。)を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

8 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

9 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

10 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

11 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

12 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

13 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

14 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

15 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

16 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

17 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

18 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

19 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

20 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

21 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

22 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

23 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

24 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

25 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

26 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

27 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めなければならない。

第三章 移動等円滑化のために施設設置管理者が講すべき措置

(公共交通事業者等の基準適合義務等)

第八条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定めた基準(以下「公共交通移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

9 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

10 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

11 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

12 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

13 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

14 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

15 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

16 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

17 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

18 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

19 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

20 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

21 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

22 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

23 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

24 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

25 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

26 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

27 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

28 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

29 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

30 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

31 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

32 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

33 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

34 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

公共交通移動等円滑化基準に適合しないと認めることは、これらの規定による許可、認可その他の処分をしてはならない。

2 公共交通事業者等は、前項の申請又は鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる届出をしなければならない場合を除くほか、旅客施設の建設又は前条第一項の主務省令で定める大規模な改良を行おうとするときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

3 主務大臣は、新設旅客施設等のうち車両等(第一項の規定により審査を行うものを除く。)若しくは前項の政令で定める法令の規定若しくは同項の規定による届出に係る旅客施設について前条第一項の規定に違反している事実があり、又は新設旅客施設等について同条第二項の規定に違反している事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

4 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

5 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

6 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

7 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

8 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

9 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

10 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

11 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

12 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

13 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

14 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

15 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

16 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

17 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

18 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

19 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

20 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

21 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

22 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

23 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

24 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

25 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

26 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

27 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

28 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

29 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

30 公共交通事業者等は、公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努めなければならない。

(施設設置管理者等の責務)

(施設設置管理者等の責務)

3 施設設置管理者その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のため必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 新設特定道路についての道路法第三十三条规定の適用について

第一項及び第三十六条规定の適用について

ては、これらの規定中「政令で定める基準」とあるのは「政令で定める基準及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第 号)第二条第一号に規定する移動等円滑化のために必要なものとして国rat交通省令で定める基準」と、同法第三十三条规定第一項中「同条第一項」とあるのは「前条第一項」とする。

第十一條 路外駐車場管理者等は、特定路外駐車場を設置するときは、当該専用料金を徴収する。

下この条において「新設特定路外駐車場」といふ。(注)を、移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する主務省令で定められた基準(以下「各ト駐車場多機能等円滑化基準」といふ。)。

3 路外駐車場管理者等は、その管理する新設特定路外駐車場を路外駐車場移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。
地方公共団体は、その地方の自然的・社会的因素に適合させなければならない。

件の特殊性により、前二項の規定のみによつては、高齢者、障害者等が特定路外駐車場を円滑化基準に利用できるようにする目的を十分に達成することができないと認める場合においては、路外駐車場移動等円滑化基準に条例で必要な事項を付加することができる。

外駐車場（新設特定路外駐車場を除く。）を路外駐車場移動等円滑化基準（前項の条例で付加した事項を含む。第五十三条第二項において同じ。）に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(特定路外駐車場に係る基準適合命令等)

場を設置するときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を都道府県知事(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市、同法第二百五十二条の二第二第一項の中核市及び同法第二

百五十二条の二十六の三第一項の特例市にあつ

第十四条 建築主等は、特別特定建築物の致令で

が
で
き
る。

ては、それぞれの長。(以下「知事等」という。)に届け出なければならない。ただし、駐車場法第十二条の規定による届出をしなければならない

場合にあつては、同条の規定により知事等に提出すべき届出書に主務省令で定める書面を添付して届け出をときは、この限りでない。

2 前項本文の規定により届け出た事項を変更しようとするときも、同項と同様とする。

3 知事等は、前条第一項から第三項までの規定に違反している事実があると認めるときは、路ト主に易居者等に対する、当該認定による二

外駐車場管理者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(公園管理者等の基準適合義務等)

設 増設又は改築を行うときは、当該特定公園施設（以下この条において「新設特定公園施設」という。）を、移動等円滑化のため必要な特定

公園施設の設置に関する主務省令で定める基準（以下この条において「都市公園移動等円滑化基

「準」という。)に適合させなければならない。
公園管理者は、新設特定公園施設について都
行・公園法第二条第一項の規定によつて午前九時

市公園法第五条第一項の規定による許可の申請があつた場合には、同法第四条に定める基準のほか、都市公園移動等円滑化基準に適合するか

どうかを審査しなければならない。この場合において、公園管理者は、当該新設特定公園施設

が都市公園移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、同項の規定による許可をしてはならない。

3
公園管理者等は、その管理する新設特定公園施設を都市公園移動等円滑化基準に適合するよ

うに維持しなければならない。

新語や公用語を隠す者や公用語を重視するよう努めなければならない。

(特別特定建築物の建築主等の基準適合義務等)

第一類第十号 国土交通委員会議録第二十五号 平成十八年六月七日

第十七条 建築主等は、特定建築物の建築、修繕又は模様替(修繕又は模様替にあつては、建築)物特定施設に係るものに限る。以下「建築等」という。をしようとするときは、主務省令で定めるところにより、特定建築物の建築等及び維持保全の計画を作成し、所管行政庁の認定を申請することができる。

2 前項の計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 特定建築物の位置
- 二 特定建築物の延べ面積、構造方法及び用途並びに敷地面積
- 三 計画に係る建築物特定施設の構造及び配置並びに維持保全に関する事項
- 四 特定建築物の建築等の事業に関する資金計画

五 その他主務省令で定める事項

3 所管行政庁は、第一項の申請があつた場合において、当該申請に係る特定建築物の建築等及び維持保全の計画が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、認定をすることができる。

一 前項第三号に掲げる事項が、建築物移動等円滑化基準を超えるかつ、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするため誘導すべき主務省令で定める建築物特定施設の構造及び配置に関する基準に適合すること。

二 前項第四号に掲げる資金計画が、特定建築物の建築等の事業を確実に遂行するため適切なものであること。

4 前項の認定の申請をする者は、所管行政庁に対し、当該申請に併せて、建築基準法第六条第一項(同法第八十七条第一項において準用する場合を含む。第七項において同じ。)の規定による確認の申請書を提出して、当該申請に係る特定建築物の建築等の計画が同法第六条第一項の建築基準関係規定に適合する旨の建築主事の通知(以下この条において「適合通知」という。)を受けるよう申し出ることができる。

5 前項の申出を受けた所管行政庁は、速やかに

当該申出に係る特定建築物の建築等の計画を建築主事に通知しなければならない。

6 建築基準法第十八条第三項の規定は、建築主事が前項の通知を受けた場合について準用する。この場合においては、建築主事は、申請に係る特定建築物の建築等の計画が第十四条第一項の規定に適合するかどうかを審査することを要しないものとする。

7 所管行政庁が、適合通知を受けて第三項の認定をしたときは、当該認定に係る特定建築物の建築等の計画は、建築基準法第六条第一項の規定による確認済証の交付があつたものとみなす。

8 建築基準法第十二条第七項、第九十三条及び第九十三条の二の規定は、建築主事が適合通知をする場合について準用する。

(特定建築物の建築等及び維持保全の計画の変更)

9 第十八条 前条第三項の認定を受けた者(以下「認定建築主等」という。)は、当該認定を受けた計画の変更(主務省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、所管行政庁の認定を受けなければならない。

10 第十九条 建築基準法第五十二条第一項、第二項、第七項、第十二項及び第十四項、第五十七条の二第三項第二号、第五十七条の三第二項、及び第四項、第六十八条の三第一項、第六十八条の四、第六十八条の五(第一号イを除く。)、第六十八条の五の二第一項(第一号ロを除く。)、第六十八条の五の三(第一号ロを除く。)、第六十八条の五の四第一項第一号ロ、第六十八条の八、第六十八条の九第一項、第八十一条第三項及び第四項、第八十六条の二第二項及び第二項、第八十六条の五第三項並びに第八十六条の五第三項の認定を取り消すことができる。

11 (既存の特定建築物に設けるエレベーターについての建築基準法の特例)

12 第二十一条 所管行政庁は、認定特定建築物、その敷地又はその利用に関する広告その他の主務省令で定めるもの(次項において「広告等」という。)に、主務省令で定めるところにより、当該認定特定建築物が第十七条第三項の認定を受けている旨の表示を付することができる。

13 第二十二条 所管行政庁は、認定特定建築物の建築等に対する改善命令(認定建築主等に対する改善命令)

14 第二十三条 この法律の施行の際現に存する特定建築物に専ら車いすを使用している者の利用に供するエレベーターを設置する場合において、当該エレベーターが次に掲げる基準に適合し、所管行政庁が防火上及び避難上支障がないと認めたときは、当該特定建築物に対する建築基準法第二十七条第一項、第六十一条及び第六十二条第一項の規定の適用について、当該エレベーターの構造は耐火構造(同法第二条第七号に規定する耐火構造をいう。)とみなす。

15 第二十四条 建築物特定施設(建築基準法第五十二条第六項に規定する共同住宅の共用の廊下及び階段を除く。)の床面積が高齢者、障害者等の円滑な利用を確保するため通常の床面積よりも著しく大きい建築物で、主務大臣が高齢者、障害者等の円滑な利用を確保する上で有効と認めて定める基準に適合するものについては、当該建築物を同条第十四項第一号に規定する建築物とみなして、同項の規定を適用する。

16 第二十五条 第四章 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点のかつ一體的な推進に関する基本的な構想（第五項を除き、以下「基本構想」という。）を作成することができる。

2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針

二 重点整備地区の位置及び区域

三 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項

四 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のため実施すべき特定事業その他の事業に関する事項（旅客施設の所在地を含まない重点整備地区については、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動のために実施すべき特定事業その他事業に関する事項を含む。）

五 前号に掲げる事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に關し移動等円滑化のために考慮すべき事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地市町村は、特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区について基本構想を作成する場合に、当該基本構想に当該特定旅客施設を前項第三号及び第四号の生活関連施設として定めなければならない。

4 基本構想には、道路法第十二条ただし書及び第十五条並びに道路法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第六百六十三号。以下「昭和三十九年道路法改正法」という。）附則第三項の規定にかかわらず、国道（道路法第三条第二号の規

一般国道をいう。以下同じ。）又は都道府県道（道路法第三条第三号の都道府県道をいう。第三十条第一項において同じ。）（道路法第十二条たゞし書及び第十五条並びに昭和三十九年道路法改正法附則第三項の規定により都道府県が新設又は改築を行うこととされているもの（道路法第一項又は第二項の規定により同条第一項の指定市又は同条第二項の指定市以外の市）に限る。）に係る道路特定事業を実施する者として、市町村（他の市町村又は道路管理者と共に同して実施する場合にあつては、市町村及び他の市町村又は道路管理者。第三十二条において「市町村」又は「市町村及び他の市町村又は道路管理者」と同じ。）を定めることができる。

5 第一項の基本的な構想は、都市計画及び都市計画法第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれ、かつ、地方自治法第二条第四項の基本構想に即したものでなければならぬ。

6 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他の利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

7 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特定事業に関する事項について、次条第一項の協議会が組織されていない場合には協議会における協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知するものとする。

8 市町村は、次条第一項の協議会が組織されない場合には、基本構想を作成するに当たる設置管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）と協議をしなければならない。

9 前項の案の提出を受けた市町村は、基本構想を作成するに当たっては、当該案の内容が十分

に反映されるよう努めるものとする。

10 市町村は、基本構想を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する施設設置管理者及び公安委員会に、基本構想を送付しなければならない。

11 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により基本構想の送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。

12 第六項から前項までの規定は、基本構想の変更について準用する。

（協議会）

13 第二十六条 基本構想を作成しようとする市町村は、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

14 第二十七条 基本構想の作成しようとする市町村は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 基本構想を作成しようとする市町村

二 関係する施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他

の事業を実施するに見込まれる者

15 第二十八条 第二十五条第一項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して公共交通特定事業を実施するための計画（以下「公共交通特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該公共交通特定事業を実施するものとする。

16 第二十九条 第二十五条第一項の規定により公共交通特定事業計画においては、実施しようとする公共交通特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

一 公共交通特定事業計画を実施する特定旅客施設又は特定車両

17 第三十条 第二十五条第一項の規定により公共交通特定事業計画並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法の実施に必要な資金の額及びその調達方法

18 第三十一条 第二十五条第一項の規定により公共交通特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

19 第三十二条 第二十五条第一項の規定により公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者の意見を聴かなければならない。

20 第三十三条 第二十五条第一項の規定により公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び施設設置管理者に送付しなければならない。

成して、これを提示しなければならない。

一 施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他の事業を実施しようとする者

二 高齢者、障害者等その他の生活関連施設又は生活関連経路を構成する一般交通用施設の利用に関し利害関係を有する者

三 公共交通特定事業の実施による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき基本構想の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、基本構想の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

4 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき基本構想の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。

5 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき基本構想の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。

6 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

7 前項の規定による通知を受けた者は、正當な協議会において協議が調つた事項については、協議の結果を尊重しなければならない。

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

（基本構想の作成等の提案）

9 第二十七条 次に掲げる者は、市町村に対しても、基本構想の案を作成し、当該市町村に提出するよう求めることができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る基本構想の素案を作成するに当たっては、当該案の内容が十分

2 移動等円滑化経路協定区域内の土地で土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定されたものが、同法第八十六条第一項の換地計画又は大都市住宅等供給法第七十二条第一項の換地計画において当該土地に対応する從前の土地についての換地として定められず、かつ、土地区画整理法第九十一条第三項(大都市住宅等供給法第八十二条第一項において準用する場合を含む。)の規定により当該土地に対応する從前の土地の所有者に対してその共有持分を与えるよう定められた土地としても定められなかつたときは、当該土地は、土地区画整理法第八十三条第四項(大都市住宅等供給法第八十三条において準用する場合を含む。)の公告があつた日が終了した時において当該移動等円滑化経路協定区域から除外されるものとする。

3

前二項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。は、遲滞なく、その旨を市町村長に届け出なければならない。

4

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合その他市町村長が第一項又は第二項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定区域から除外されたことを知つた場合について準用する。

(移動等円滑化経路協定の効力)

第四十六条 第四十三条第三項(第四十四条第二項において準用する場合を含む。)の規定による認可の公告があつた後において当該移動等円滑化経路協定区域内の土地所有者等ととなつた者(当該移動等円滑化経路協定について第四十一条第一項又は第四十四条第一項の規定による合意をしなかつた者の有する土地の所有権を承継した

2 移動等円滑化経路協定区域内の土地で土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定されたものが、同法第八十六条第一項の換地計画又は大都市住宅等供給法第七十二条第一項の換地計画において当該土地に対応する從前の土地についての換地として定められず、かつ、土地区画整理法第九十一条第三項(大都市住宅等供給法第八十二条第一項において準用する場合を含む。)の規定により当該土地に対応する從前の土地の所有者に対してその共有持分を与えるよう定められた土地としても定められなかつたときは、当該土地は、土地区画整理法第八十三条第四項(大都市住宅等供給法第八十三条において準用する場合を含む。)の公告があつた日が終了した時において当該移動等円滑化経路協定区域から除外されるものとする。

3

前二項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。は、遲滞なく、その旨を市町村長に届け出なければならない。

4

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合その他市町村長が第一項又は第二項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定区域から除外されたことを知つた場合について準用する。

(移動等円滑化経路協定の効力)

第五十条 重点整備地区内の一団の土地で、一の所有者以外に土地所有者等が存しないものの所有者は、移動等円滑化のため必要があると認められるときは、市町村長の認可を受けて、当該土地の区域を移動等円滑化経路協定区域とする移動等円滑化経路協定を定めることができる。

2

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合について準用する。

3

移動等円滑化経路協定は、第一項の規定により当該移動等円滑化経路協定に加わった者がそ

の時において所有し、又は借地権等を有している土地に対応する從前の土地について、前項において準用する第四十三条第三項の規定による公告のあつた後において土地所有者等となつた者(前条の規定の適用がある者を除く。)に対しても、その効力があるものとする。

(移動等円滑化経路協定の廃止)

第四十八条 移動等円滑化経路協定区域内の土地所有者等(当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。)は、第四十一条第三項又は第四十四条第一項の認可を受けた移動等円滑化経路協定を廃止しようとする場合においては、その過半数の合意をもつてその旨を定め、市町

2

國は、移動等円滑化に関する情報提供の確保並びに研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

(報告及び立入検査)

第五十三条 主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、主務省令で定めるところにより、公共交通事業者等に対し、移動等円滑化のための事業に関し報告をさせ、又はその職員に、公共交通事業者等の事務所その他の事業場若しくは車両等に立ち入り、旅客施設、車両等における準用する場合を含む。の規定による認可の公告があつた後いつでも、市町村長に対しても書面でその意思を表示することによって、当該移動等円滑化経路協定に加わったことができる。

2

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合について準用する。

3

移動等円滑化経路協定は、第一項の規定によると届出があつた後において土地所有者等となつた者(前条の規定の適用がある者を除く。)に対しても、その効力があるものとする。

(移動等円滑化経路協定の廃止)

第四十九条 土地又は借地権等が数人の共有に属するときは、第四十一条第一項、第四十四条第一項、第四十七条第一項及び前条第一項の規定の適用については、合わせて一の所有者又は借地権等を有する者とみなす。

2

國は、移動等円滑化に関する情報提供の確保並びに研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

(報告及び立入検査)

第五十条 重点整備地区内の一団の土地で、一の所有者以外に土地所有者等が存しないものの所有者は、移動等円滑化のため必要があると認められるときは、市町村長の認可を受けて、当該土地の区域を移動等円滑化経路協定区域とする移動等円滑化経路協定を定めることができる。

2

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合について準用する。

3

移動等円滑化経路協定は、第一項の規定によると届出があつた後において土地所有者等となつた者(前条の規定の適用がある者を除く。)に対しても、その効力があるものとする。

(借主の地位)

第五十一条 移動等円滑化経路協定に定める事項が建築物その他の工作物の借主の権限に係る場合においては、その移動等円滑化経路協定について、当該建築物その他の工作物の借主を土地所有者等とみなして、この章の規定を適用する。

2

市町村長は、前項の認可をしたときは、その

(土地の共有者等の取扱い)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(主務大臣等)

4

第一項の認可を受けた移動等円滑化経路協定は、認可の日から起算して三年以内において当該移動等円滑化経路協定区域内の土地に二以上以上の土地所有者等が存することになった時から、第四十三条第三項の規定による認可の公告のあつた移動等円滑化経路協定と同一の効力を有する移動等円滑化経路協定となる。

3

所管行政庁は、この法律の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、建築主等に対し、特定建築物の建築物移動等円滑化基準への適合に関する事項に立ち入り、特定路外駐車場や特定路外駐車場移動等円滑化基準への適合に関する事項に立ち入り、特定建築物、建築設備、書類その他物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

4

所管行政庁は、認定建築主等に対し、認定建築物の建築等又は維持保全の状況について報告をさせることができる。

5

第一項から第三項までの規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

6

第一項から第三項まで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釈してはならない。

2

國は、移動等円滑化に関する情報提供の確保並びに研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

(報告及び立入検査)

第五十条 重点整備地区内の一団の土地で、一の所有者以外に土地所有者等が存しないものの所有者は、移動等円滑化のため必要があると認められるときは、市町村長の認可を受けて、当該土地の区域を移動等円滑化経路協定区域とする移動等円滑化経路協定を定めることができる。

2

第四十三条第三項の規定は、前項の規定によると届出があつた場合について準用する。

3

移動等円滑化経路協定は、第一項の規定によると届出があつた後において土地所有者等となつた者(前条の規定の適用がある者を除く。)に対しても、その効力があるものとする。

(借主の地位)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(主務大臣等)

2

市町村長は、前項の認可をしたときは、その

(土地の共有者等の取扱い)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

2

市町村長は、前項の認可をしたときは、その

(土地の共有者等の取扱い)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

2

市町村長は、前項の認可をしたときは、その

(土地の共有者等の取扱い)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(主務大臣等)

2

市町村長は、前項の認可をしたときは、その

(土地の共有者等の取扱い)

第六章 雜則

第五十二条 國は、移動等円滑化を促進するため必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(主務大臣等)

第五十四条 第三条第一項、第三項及び第四項における主務大臣は、同条第二項第二号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣、國家公安委員会及び総務大臣とする。

2 第九条、第二十四条、第二十九条第一項、第二項(同条第四項において準用する場合を含む。)、第三項及び第五項、第三十二条第三項、第三十八条第二項、前条第一項並びに次条における主務大臣は国土交通大臣とし、第二十五条第十項及び第十一項(これらの規定を同条第十二項において準用する場合を含む。)における主務大臣は国土交通大臣、國家公安委員会及び総務大臣とする。

3 この法律における主務省令は、国土交通省令とする。ただし、第三十条における主務省令は、総務省令とし、第三十六条第二項における主務省令は、国家公安委員会規則とする。

4 この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

(不服申立て)

第五十五条 市町村が第三十二条第五項の規定により道路管理者に代わってした処分に不服がある者は、主務大臣に対して行政不服審査法(昭和三十七年法律第百六十号)による審査請求をすることができる。この場合においては、当該市町村に対して異議申立てをすることもできる。

(事務の区分)

第五十六条 第三十二条の規定により国道に関して市町村が処理することとされている事務(費用の負担及び徴収に関するものを除く。)は、地方自治法第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

(道路法の適用)

第五十七条 第三十二条第五項の規定により道路管理者に代わってその権限を行う市町村は、道路法第八章の規定の適用については、道路管理

者とみなす。

(経過措置)

第五十八条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合には、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第七章 罰則

第五十九条 第九条第三項、第十二条第三項又は、三百六十円以下の罰金に処する。

第六十条 次の各号のいずれかに該当する者は、五百六十円以下の罰金に処する。

一 第九条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

二 第三十八条第四項の規定による命令に違反した者

三 第五十三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、若しくは質問に対しても陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

四 第五十三条第二項の規定に違反して、表示を付した者

第六十一条 第十二条第一項又は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、五十万円以下の罰金に処する。

第六十二条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第二十条第二項の規定に違反して、表示を付した者

二 第五十三条第三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、若しくは虚偽の陳述をした者

三 第五十三条第二項の規定に違反して、表示を付した者

四 第五十三条第三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、若しくは虚偽の陳述をした者

若しくは質問に対しても陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

二 第五十三条第四項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第五十三条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは虚偽の陳述をした者

四 第五十三条第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは虚偽の陳述をした者

二 第五十三条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは虚偽の陳述をした者

三 第五十三条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは虚偽の陳述をした者

四 第五十三条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは虚偽の陳述をした者

く命令を含む)の規定によりした処分、手続その他行為は、この法律(これに基づく命令を含む)中の相當規定によりしたものとみなす。

二 この法律の施行の際現に工事中の特別特定建築物の建築又は修繕若しくは模様替については、第十四条第一項から第三項までの規定は適用せず、なお従前の例による。

三 この法律の施行の際現に存する特別特定建築物で、政令で指定する類似の用途相互間における用途の変更をするものについては、第十四条第一項の規定は適用せず、なお従前の例による。

四 第十五条の規定は、この法律の施行後(第二項に規定する特別特定建築物については、同項に規定する工事が完了した後に建築(用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この項において同じ。)をした特別特定建築物について適用し、この法律の施行前に建築をした特別特定建築物については、なお従前の例による。

二 この法律の施行の際現に存する特別特定建築物の建築又は修繕若しくは模様替については、第十四条第一項から第三項までの規定は適用せず、なお従前の例による。

三 この法律の施行の際現に存する特別特定建築物で、政令で指定する類似の用途相互間における用途の変更をするものについては、第十四条第一項の規定は適用せず、なお従前の例による。

四 第十五条の規定は、この法律の施行後(第二項に規定する特別特定建築物については、同項に規定する工事が完了した後に建築(用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この項において同じ。)をした特別特定建築物について適用し、この法律の施行前に建築をした特別特定建築物については、なお従前の例による。

2 旧移動円滑化法(これに基づく命令を含む。)

の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律（これに基づく命令を含む。）中の相当規定によりしたものとみなす。

(罰則に関する経過措置)

第六条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

卷之三

高齢者障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第号)第三とどく除く。

第九条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十一

六号) の一部を次のように改正する。

第七十三条の六第三項中「高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成十二年法律第六十八号)」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第三十九条第二項)」に改める。

附則第十一 算第十六項及び第十五條第四十
中「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を

項目中高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用するための移動の円滑化の促進に関する法律第八

条第二項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑

化の促進に関する法律第二十九条第二項」に、

「第七条第一項」を「第二十八条第一項」に、「第

〔第一九条〕を〔第二十三条〕に、同項第一号又は第二号を〔同号又は〕二六、「高齢

者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移

動の円滑化の促進に関する法律第二条第三項第

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の一
号」を「高齢者、

促進に関する法律第二条第四号イ」に、「同項第

（租税特別措置法の一部改正）
二号」を「同号口」に改める。

第十条 租税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

一ノ井ノ三郎を以て、に西行

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(地方自治法の一部改正)

第八条 地方自治法の一部を次のように改正する。

別表第一に次のように加える。

本の規定により国道に関して市町村が処理している事務(費用の負担及び徴収に関するものを

「同項に規定する特定旅客施設、一般交通用施設又は公共用施設」を「特定旅客施設(高齢者移動等円滑化法第二条第六号に規定する特定旅客施設をいう)、一般交通用施設(高齢者移動等円滑化法第二条第二十一号ロに規定する一般交通用施設のうち当該特定旅客施設と同号イに規定する生活関連施設との間の移動が通常徒步で行われる経路を構成するものをいう)又は公共用施設(高齢者移動等円滑化法第三十九条第一項に規定する生活関連施設のうち当該特定旅客施設又は当該一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設をいう)」に改める。

施設をいう。)、一般交通用施設(高齢者・移動等
円滑化法第二条第二十一号口に規定する一般交
通用施設のうち当該特定旅客施設と同号イに規
定する生活関連施設との間の移動が通常徒步で
行われる経路を構成するものをいう。)又は公共
用施設(高齢者移動等円滑化法第三十九条第一
項に規定する生活関連施設のうち当該特定旅客
施設又は当該一般交通用施設と一体として利用
される駐車場、公団その他の公共の用に供する
施設をいう。)に改める。

(身体障害者補助犬法の一部改定)

第十一條 身体障害者補助犬法(平成十四年法律
第四十九号)の一部を次のように改正する。

第四十七条の二第二項第四号中「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律第八条に規定する計画に係る同法第二条第三号」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第十七条第三項の認定を受けた計画（同法第十八条第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に係る同法第二条第十七号」に改める。

第六十五条第一項中「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律第十三条第一項」と「高齢者、障害者等

第八条中「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成十二年法律第六十八号)第二条第三項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第四号)第二条第四号」に改め、「及び道路運送法(昭和二十六年法律第八百八十三号)第三条第一号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業を經營する者」を削り、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(第二条第四項)」を「同条第五号」に改める。

理由

理由

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一體的な整備を推進するための措置等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。

「高齢者移動等円滑化法第三十九条第一項」に、同項に規定する特定旅客施設、一般交通用施設又は公用施設を「特定旅客施設(高齢者移動等円滑化法第一条第六号に規定する特定旅客

ページ 三五 全然 全部	段行 第二十二号中正誤	国土交通委員會議錄第十号中正誤 ページ 五一 同	段行 誤 労働サイド ロードサイド	正
-----------------------	----------------	-----------------------------------	----------------------------	---

平成十八年六月十四日印刷

平成十八年六月十五日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

K