

第百六十四回
国 会

参議院国土交通委員会会議録第十二号

平成十八年四月十八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十四日

辞任

松村 祥史君
足立 信也君

補欠選任

太田 豊秋君
奥石 東君

出席者は左のとおり。

委員長 羽田雄一郎君
理事 伊達 忠一君
脇 雅史君
大江 康弘君
山下八洲夫君
西田 実仁君

委員

市川 一朗君
太田 豊秋君
小池 正勝君
末松 信介君
田村 公平君
中島 真人君
松村 龍二君
吉田 博美君
加藤 敏幸君
北澤 俊美君
奥石 東君
佐藤 雄平君
田名部匡省君
前田 武志君
山本 香苗君
小林美恵子君
瀧上 貞雄君

国務大臣

副大臣

国土交通大臣 北側 一雄君
国土交通副大臣 松村 龍二君
大臣政務官 吉田 博美君
国土交通大臣政務官 伊原江太郎君

事務局側

常任委員会専門員 伊原江太郎君

政府参考人

警察庁交通局長 矢代 隆義君
総務大臣官房審議官 清水 治君
厚生労働省社会・援護局長 中村 秀一君
国土交通省総合政策局長 竹歳 誠君
国土交通省住宅局長 山本繁太郎君
国土交通省鉄道局長 梅田 春実君
国土交通省自動車交通局長 宿利 正史君
海上保安庁長官 石川 裕己君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○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)

○委員派遣承認要求に関する件

○委員長(羽田雄一郎君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
去る十四日、足立信也君及び松村祥史君が委員を辞任され、その補欠として奥石東君及び太田豊

秋君がそれぞれ選任されました。

○委員長(羽田雄一郎君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。
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審査のため、本日の委員会に警察庁交通局長矢代隆義君、総務大臣官房審議官清水治君、厚生労働省社会・援護局長中村秀一君、国土交通省総合政策局長竹歳誠君、国土交通省住宅局長山本繁太郎君、国土交通省鉄道局長梅田春実君、国土交通省自動車交通局長宿利正史君及び海上保安庁長官石川裕己君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(羽田雄一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(羽田雄一郎君) 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。
政府から趣旨説明を聴取いたします。北側国土交通大臣。

○国務大臣(北側一雄君) ただいま議題となりました高齢者、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、障害者が社会の様々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っております。

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。それ以降、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ありますが、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っております。

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す。

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、新設又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

ることとしております。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、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とす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あります。

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

○委員長(羽田雄一郎君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○小池正勝君 おはようございます。自由民主党の小池正勝です。今回の法案について質問をさせていただきます。

まず、この法案でございますが、先ほど大臣から御説明がありましたように、ハートビル法なり交通バリアフリー法なりが既に制定されておいて、高齢化社会の到来であるとかノーマライゼーションだとか、その高まりをもつて制定されておいて五年がたつてきたと。そこで、見直しの時期でもあるので今回新法として提案するんだという御趣旨の御説明があつたわけでございますが、まず、その現在施行されておる交通バリアフリー法のまず状況からお伺いしたいと思うんです。

今回の法案でも、市町村がこのバリアフリーというユニバーサルデザインという基本構想を作つて、それに基づいて各事業者がやつていくと、こういうことになつていくわけですが、交通バリアフリー法でも、市町村が基本構想を作つて、それに基づいて各鉄道であるとかバスターミナルだとかいろいろなものを直していくという話だと思ふんですけれども、この、そもそもその憲法であるところの市町村の基本構想というものが、そもそも策定が余り進んでいないと聞くん

○政府参考人(竹蔵誠君) お答えいたします。

交通バリアフリー法に基づく基本構想の状況でございますけれども、現行の交通バリアフリー法では五千人以上、基本的に五千人以上の乗降客がある駅を中心として基本構想を作るということになつております。そういう地区がどれだけあるかと申しますと、五百三十九市町村ございまして、そのうち二百一の市町村でこの構想というものができております。この実は二百一の市町村の中には五千人未満のものが十二入つておりますけれども、今作られておる構想の数というのは二百三十二件で、それに関係する市町村は二百一というところで、全体からいいますと、五百三十九でござい

ますから、まあ半分弱という状況でございます。○小池正勝君 今おっしゃられたように、五百三十九のうち二百強というお話でございますが、その半分弱、四割というお話でございますが、そもそもハートビル法ができて五年が経過しておる。五年経過して四割というのはどうなんでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) 確かに、この交通バリアフリー法ができて、まだ半分弱ではないかという御指摘でございます。ただ、年々その数は増えてきております。

で、私どもとしても、やはりせつかく作つていただいた法律でございますので、それを作成しないところに対しては、どうしてこういういい仕組みなのを作つていただかないんですかという調査をいたしました。その結果を御報告申し上げます。

と、一つは、この法律ができる前からバリアフリーに取り組んでいて、既にバリアフリー化が済んでいまして、それからお答えいただいたところが二三%ございます。それから、合併が今ずつと進んでおりまして、それで合併後に検討したい、それから区画整理の事業が熟度が高まつたときに実施したいというものが一四%、市町村合併後に検討しようという方が一%、それから、実は大事な問題は、予算がないからという方が一七%とか、それから関係者が調整が困難、ノウハウがない、担当部署がな

いというかなり基本的な、国としてもやはりそこは手を入れていかなくちゃいけないというお答えをいただいているところもかなりあるということとでございます。

○小池正勝君 そこで、五年がたつても、五年以上が経過しても四割しかできていないと。先ほどおっしゃつた、その理由は何かというところ、財政的に厳しいとか、余力能力がないんだ、知らないんだ、そんなこともあるというお話、正にこういうところこそ国が支援していかなければならない、積極的に支援していかなければならない、それが理由として挙げられておるんだと思うんですが、では今回新法で基本構想、同じように今回も市町村が基本構想を作らなければならない、それに基づいて様々な事業をやるようになっていくわけですが、これもこの新法では積極的に旧法以上に進められる具体的な措置が行われるんでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) まず、財政的な問題について申し上げますと、今大変、国、地方とも厳しいというところで、我々も限られた予算の中で様々なバリアフリーのための、特に道路予算を中心にして、そういう手当てをしております。その一つの問題は、なかなか短期的には難しいものがあると思ひます。それから、制度的な問題については今回の法律で幾つか解決をお願いしたいと思つておると思ひます。

それを少し御説明したいと思ひますけれども、一つは、現行の交通バリアフリー法は五千人以上の方が乗り降りするということを基本として計画を作ることとございまして、今回の法律では、実はその縛りを解きまして、五千人の乗降客がない町でも基本構想ができるようにしようというところが一つでございます。そうすることに

住民の方とか障害者の方からしてみると、是非やつてもらいたいという声はあるわけでございます。やつぱり役所を動かすという意味で、そういう非常に関心の高い皆様から提案をいただく、そういう提案のプロセスを法制化するというところによつて役所が動くというメカニズムを一つ導入したいと思ひました。

それから、この市町村の構想を作るときには、実はいろんな関係者がいらつしやるものですが、協議会というものは、実は法律上は、今の法律にはなかつたんですけれども、実は多くの市町村でこの任意の協議会をつくつていただいております。今回、この協議会を法定化します。なぜかとい

いますと、今までよりも更に道路の管理者とか公園とか、それから路外駐車場とか、民間の方もたくさんこの計画に関与してこられますんで、そういう協議会の方が要るでしよう。個々に打合せをしてはいても役所もたないということ

で、そういう協議会を法定化して、それにまた高齢者の方とか障害者の方も参加するというようなメカニズムを組み込むことによって、役所を動かすようなことができないだろうかというのが今回の改正の一つの大きなポイントでございます。

○小池正勝君 この部分というのは極めて基本的な部分だと思ふんです。まず、基本構想ができていないことには具体的にスタートしないわけですから、これはやはり財政が厳しいからしょうがないんだというのではなくて、積極的に支援する、あるいは先ほど組織面、制度面でも対応するんだというお話がありました。是非、五年しても四割だなんだということ、今現にそうなんですから、そんなことこの新法案はならないように是非様々な支援、指導、いろいろなお願いしたいと思うんですが、大臣さん、いかがですか。

○国務大臣(北側一雄君) 大事な御指摘だと思つております。これから本格的な高齢社会が到来するわけでございます。是非できるだけ多くの市町村でこの基本構想が策定されるように、また、予算面、税制面も含めましてしっかりとした支援が

できるように充実をさせていただきたいと考えております。

○小池正勝君 それでは各論に入らせてもらおうかと思うんですが、現行の法律の問題点として幾つか指摘されていたことを御質問させていただこうと思うんですが、一つは、現行の法律では確かに身体障害者さん、高齢者さんというのは対象になつていないけれども、知的障害者、精神に障害のある方、こういった方は対象になつていないという問題点が指摘されておりました。この法律ではどうなんでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) まず、ハートビル法、それから交通バリアフリー法におきましても、法律の文言では確かに身体障害者という言葉が使われておりまして、それだけを見ますと知的障害者の方とか精神障害者の方が入ってないように見えますが、実はこの法案の審議の際に、平成十二年のときにこういう御質疑がございまして、文言はそうなつていますが、実は高齢者、障害者等となつておりまして、法律の対象としては入っているんだという答弁を政府側からしております。

で、今回は、元々そういう範囲でございましたけれども、そこに誤解があつてはいけないというので、この身体障害者という言葉に障害者に変えまして、そこは明確にさせていただいております。

○小池正勝君 続いて、これもよく言われる話なんですけれども、交通バリアフリー法にしてもハートビル法にしても、いわゆるハードといいますが、建物とか駅舎とかバスターミナルとか、そういうハード面の話であつて、そういう規定しかされてなくて、ソフト面の整備といいますが、例えば駅員さんが優しく対応するとか、そういったソフト面への、まあ教育を含めてになるんじゃないか、ソフト面への施策というのが十分でないんじゃないかという御指摘があつたと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) この点につきまして、従来の法律、民間事業者等に義務付けをする

ものでございますから、法律のスコープという適用範囲としてはそういうハードを中心にきつとした基準を定めると、それでバリアフリー社会をつくつていくということでございますが、現行におきましても、既にいろいろな交通バリアフリー教室とか、それから駅員さんへの対応に対して国土交通省としてパンフレットを作つて配つていただくとか、ソフト面の対応もしてまいりました。

が、今回の法改正案では、この点も運用だけでなく条文中にきちつと書き込もうということ、国の責務、地方公共団体の責務、それから施設の設置管理者の責務、それから国民の責務、各関係者の責務ということを明確にいたしまして、その中に心のバリアフリーという、ハードだけでは対応できない、むしろハードをきちつと補完しなければこのバリアフリー社会ができないという点を明確に書き込んだところでござい

ます。

○小池正勝君 もう一つ指摘されましたのは、例えば建物ですね、新築はこれは義務になつていてわけですから当然バリアフリーといいますがユニバーサルデザインになるわけですが、既存への対応が十分ではないという指摘があつたんですが、これについてはいかがですか。

○政府参考人(竹歳誠君) その点につきまして、今回、特別特定建築物、これは不特定多数の方が利用される建築物、あるいは高齢者、障害者の方々が頻りに使われるような施設、特別特定建築物でございまして、これについては努力義務と、既存のものについても基準に適合するように努めなければならないというような条文を書き起こしたところでございます。

○小池正勝君 努力義務というお話なんです、問題は努力義務という規定だけでは駄目なんです、それを誘導するような措置、支援措置といいますが、それはあるんでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) 一つは、現行の法律にも、例えば誘導の基準でございまして、それが

ら、どうしても建築物の中のバリアフリー化を進めるということになりますと、廊下の幅が広くなるとかエレベーターが大きくなるとか、いろいろなことが組み込まれてきますから、そういうときに容積率の特例とかいうものが設けられておるところでござい

ます。

○小池正勝君 特に問題は、新設はこれはもう義務になつていてわけですから当然行われるのは明らかなんですけれども、問題は既設のものを速やかにやっていくということが大切なんだろうと思

いますので、これは様々な形で支援というのをしたいかなければならないだろうと思うんです。

そこで、今おつしやつた容積率の特例があるというのはそれは分かつているんですが、それは恐らく建設省というか国土交通省の範疇でできる仕事だからということなんだろうが、例えば税であるとかそういうことでの対応というのはお考えになつていますか。

○政府参考人(山本繁太郎君) 御指摘のとおり、世の中のいろんなニーズが高まつていくに従つて基準自体も改定してまいります。そのために、一般に建築行政においては、従来の基準で造つたものが今日の基準に合わない。それをどうしようふにすればきちんとしていくのかというのは非常に建築物を改善していくのかというのは非常に大きな課題でござい

ます。

一番典型は、十八年度の年次の税制改正で大変御厄介になりました耐震基準の既存不適格の問題でござい

ます。これにつきましては大変な御尽力をいただいて、住宅の耐震改修については、所得税の世界で投資減税を認めていただいたことと併せまして、固定資産税の世界でも三年間固定資産税を安くするという制度を導入していただきました。

あらゆる可能な施策を総動員して基準に満たない既存の建築物を改善していくというのは非常に大きな課題でござい

ます。御指摘いただきましたように、建物、特に特別特定建築物の既存の部分について、まだそういう制度はできておりませ

んけれども、これから逐年、御指摘の問題意識を踏まえて施策を充実するように努めてまいりたいと思

います。

○小池正勝君 先ほども大臣さんからあらゆる、税制も含めてあらゆることを支援するんだというお話をいただいて、今も局長さんからもお話をいただきました。是非、これは大事な法律だと思

うんですね。高齢化社会あるいはノーマライゼーションということを考えれば大事な法律なので、あらゆる政策手段を動員して是非これをお願いしたいと思つております。

それからもう一つは、そもそもまちづくりという

ことを考えたときに、ノーマライゼーション、高齢化社会ということを考えたまちづくりということ

を考えたときに、よく言われているコンパクトシティという話が最近よく言われますけれども、そもそもこの法律の直接の対象ではない、恐らくは中心市街地活性化法なり都市計画法の改正で対応するんだというお話になるんじゃないか、そもそもこれからはまちづくりというのを、国土交通省もこのコンパクトシティというのを念頭に置いてやるんだというぐらいのことは考えていかなければならない、そんな時代に入つてい

ると思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) この法律を作る前に、実は国土交通省の中にユニバーサルデザインの政策大綱作りのための勉強会をやりました。これはいろいろ、高齢者の方、障害者の方々からも御意見を伺いながら要綱をまとめて、これがその成果としてこの法律になつていくわけ

でございます。

その中の幾つかの政策の中にこのコンパクトシティというものがござい

ます。元々、歩いて暮らせるまちづくりということが大きなテーマにあつて、今まちづくり三法というのを国会で御審議いただいているところでござい

今までは優先順位ということで五千人ということになっておりますけれども、まず大きな駅からということでは駅を中心に五百メートルとか一キロ、すなわち歩いて暮らせるエリアをバリアフリーにしていこうというものでございます。

これが二つが相合わさって、この法律だけではコンバクトシティはできませんので、まちづくり三法という大きな体系の中で全体の都市構造を変えていくと。その都市構造の中を住みやすくするというのが正に今回お願いしているこのバリアフリー法でございます。両方合わせて住みやすいまちづくりをしていかなくてはいけないと思っております。

○小池正勝君 それで、各論に入りますが、具体の施設、例えばノンステップバスというのがあります。障害者の方とか高齢者の方が乗りやすいバス、このノンステップバスというのが非常に有効だということが言われておりまして、この交通バリアフリー法の基本方針の中でもうたっているわけですが、今現在、導入率は非常に低いようなんですけれども、今どうなっていますか。

○政府参考人(信利正史君) ノンステップバスにつきましては、平成十二年に交通バリアフリー法が施行されましたときの基本方針で、平成二十二年までにバスの総車両数の二〇％から二五％をノンステップバス化するという目標を定めております。

私ども、法律施行と併せまして新しい補助制度を設けまして、ノンステップバスと通常のバス車両との価格差、約四百万円ぐらいありますけれども、これを国と地方とが協調して補助をするというところを通じて導入促進を図ろうとしております。現在五万八千台ほどバスの総台数があります。平成十二年度末に千三百両、二・二％がノンステップバスでありましたけれども、十六年度末では約七千両、約一二％まで増えております。私ども、このペースで導入を促進していきたいと思っております。十八年度予算でも関係の補助金十五億七千万円を、厳しい財政状況の中ではあ

りますけれども、確保して引き続き支援していきたいと思っております。

これに加えて、税制上の特別措置、あるいは政投銀による低利融資、それから十八年度からは中小企業金融公庫などの低利融資制度も導入をいたしましたので、これらの措置をフルに活用しながら引き続き努力していきたいと思っております。

○小池正勝君 今おっしゃったように一二％という状況でありまして、先ほどおっしゃったように二五％にするのと約半分、これも約半分弱という格好になるわけですが、やはりこのノンステップバス、これはどなたも乗りやすいということは明らかでございまして、これを入れたらという交通事業者は非常に多いんですね。多くて、しかしながらおっしゃったようにお金が、四、五百万、一般のバスより高いというのがある、お金の問題でなかなか進まないというのが現実なわけでございますが、やはりそこはこれも、先ほど来のお話ですが、財政支援あるいは税制支援、あらゆる政策手段を利用してこの支援をしていっていただきたいと思っております。

それからもう一つは、駅舎の関係ですが、基本方針では、五千人以上の駅舎についてはすべてエレベーターとかエスカレーターを設置すると書いてあるんですが、その達成率はどうなんだろうかと。それからもう一つは、駅舎の内部については、バリアフリー化の内容はいろいろございますが、その中で、例えば段差の解消につきましては今四九％、それから視覚障害者誘導用ブロックについては八割ということでございます。それで、エレベーター、エスカレーターは正にこの段差の解消というところでございます。現在四九％、これを社会資本整備重点計画では七割強ということを目指しております。

○小池正勝君 これについては正に四九％、これもやはり半分弱という状況なんで、是非これも、どなたも正に、ユニバーサルデザインではありますませんが、乗りやすい、ですからエスカレーター、

エレベーターの設置を、これも是非積極的に支援していただきたいと思うんですが、その際に、先ほど来お話しになっておりますように、五千人以上というふうになっているんですね。今回は、先ほど局長さんの御答弁にもあったけれども、五千人以下ということも考えようとしておられるわけですから、五千人以下についても具体的な目標値というのををお考えになる余地はあるんじゃないでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) この五千人の基準につきましては、この単体の規制の問題と、それから基本構想を作る基準としての二つございまして、実は今の法律でも、新設の場合のこういうバリアフリー化というのは五千人という基準、法律上はどんな駅でも新しく造るときにはバリアフリーにしないといけないことになっております。ただ、助成とかいろいろなことを、優先順位を考えると、五千人からというふうになっているものでございまして、今後幅広くやっていくということもございます。基準とかそういうものについても今後見直すということ、そういう中で検討させていただきたいと思っております。

○小池正勝君 これは、特に地方は五千人以上の駅というのはそんなにないんです。ほとんどの駅が五千人以下なんです。ですから是非これは、せっかく新法ができるわけですから、五千人以上ということじゃなくて、五千以下についても是非拡張をしていっていただきたい。正にこれはすべての駅が本来なら対象にならなければおかしいわけですから、是非そのことをお願いしたいと思っております。

以上です。

○佐藤雄平君 おはようございます。民主党・新緑風会の佐藤雄平でございます。今日は、新バリアフリー法、交通バリア、ハートビルの統合ということの質問、法案でございますけれども、その前に、先週の四月の十三日、十四日とそれぞれ、海難事故、そしてまた「ゆりかもめ」、新交通システム、この事故がありました。

今日、障害者の皆さん、傍聴しておりますけれども、ああいうふうな中で、交通システムの中で万が一障害者の方がいたらどんな惨事になっただろうと、そんな思いに駆られておるところでございます。そういうふうな中で、まず冒頭、今日はこの事故二件についてまずお伺いをしたいと思います。

四月の十三日、正に国土交通委員会で海上汚染についての船舶の新法を改正をしております。ちようどそのやさきに、私、議員会館に戻りましたら、フイリビンの貨物船が沈没寸前のライブを見まして、何とまあ奇妙なことかなと。国会で船舶の法案をしているときに東京湾口でその沈没している姿、そのときに思ったのは、本当にある意味では貨物船で良かったなと、これが客船だったらどんなことになったろうかと、そんな思いをしておりました。

その海上が済んだと思ったら、その二日後に「ゆりかもめ」の、今度陸上でもんでもないあの事故が起こってしまった。この事故というの、ある意味では私は科学技術のこれもう最先端を行っている陸上交通である「ゆりかもめ」、これはこれ以上科学技術を駆使した交通はないと思うんです。それがあのような事故を起こしてしまった。あれも場合によっては駅の近くだから助かったのかなということ、もう途中であれば大変なことであろうと。

その後の、それぞれ事故調査委員会で調査をしているようであります。昨日、今日は、あそこがさび付いていたということで、これも私も素人で考えても、あの近くはずっと東京湾近くですから、当然潮風が吹いてさび付くことというふうなことも前提として考えられるわけでありまして、けれども、点検をしたにもかかわらずそれが気が付かなかったと、この点がまず大変な問題であろうと。

それと同時に、もう一つは、あれは百万キロが部品のメーカーからすれば耐用年数と、それが九十万キロであったということ。この辺は私は、監

が、この船首部分が衝突したものでございます。で、イースタンチャレンジャー号は船首部に浸水をいたしまして、漂流の後、四月の十三日午後零時七分、千葉県の館山市洲崎の北約七キロメートルの海上において沈没いたしました。イースタンチャレンジャー号の乗組員については、当庁巡視船と津軽丸において全員救助されております。

それで、事故原因につきまして今調査中でございますけれども、当日の事故発生後一時間後の付近海域の天候は、霧が発生しておりまして、視程

は百五十メートルほどでございました。そういう中で両船がどのように運航していたのか、見張りが十分であったのかどうか、あるいは霧中信号というものをどのように鳴らしていたのかなどについて調査をしております、原因究明に努めてまいりたいと考えております。

○佐藤雄平君 海上の汚染的なものはなかったの
かな。

○政府参考人(石川裕己君) 海洋汚染につきましては、油が、若干の燃料油が流れて流出しており、ます。現在のところ、かなり海上災害防止センターを始めとする民間事業者の対応及び海上保安庁の対応によりまして薄い油膜となつてございまして、今まで作業船による拡散処理、放水による拡散処理などを実施しているところでございますが、現時点において房総半島の一部に若干の油が漂着してございます。

○佐藤雄平君 その件に関しては、もう早速その環境対策、汚染対策もきちつとするようお願い

次、じゃ「ゆりかもめ」の答弁願います。

○政府参考人(梅田春実君) 「ゆりかもめ」のインシデントの概要につきましては報道等なされておりますので省略させていただきます。先生のおっしゃる御指摘二点ございました。一つは、「ゆりかもめ」、日ごろの点検でなぜ異常を発見できなかったのかという御指摘だったと思います。

この事故原因については事故調、航空・事故調査委員会の方で調査が進められているところでございます。したがって、いろいろ報道等ございますが、詳細にどうして九十万キロで破断したのかというのは明らかにしてくるとは思いません。

また、今回、先ほども言いましたように、鉄道につきまして、個々の部品の寿命については特段の技術基準の定めはございません。しかし、先ほ

ど言いましたように、車両につきましては定期的な検査の実施を義務付けておりまして、先ほど言ったような箇所だとか周期だとか、こういうようなものにつきましては各事業者がその法令の中で実施するというところで安全性の確保を図っているということです。

私ども、同様の車両を持っている事業者に対しまして、昨日、目視の検査ではなくて探傷検査というところでもう少し詳細な検査をするように指示をしたところでございますし、それから、それまでの間、目視につきましても厳密、丁寧に検査をするように指示をしたところでございます。

○佐藤雄平君　これ、局長、それぞれの部品については事業者に任しているという話でありますけれども、私はどうも、やっぱり国交省として一つの部品についても安全基準、様々な知見者の中で開いて一つの基準を決めた方がいいと思うんですけど、その件についてはどのような御所見ですか

ね。
○政府参考人(梅田春実君) 車両におきましても、部品と言いましても点数は物すごくございまして、したがいまして、一つ一つのものについて私どもの方でチェックをするということは、基準を決めてやるということとはなかなか難しいかと思ひ

ます。

ただ、先ほど言いましたように、非常に使用する状況が厳しいような気象条件あるいは使用条件、こういうようなところにつきましては、検査は法令上三年あるいは六年というふうには決まっておりますけれども、できるだけ短い周期で検査をして、早期に異常を発見できる、発見するといふ

ような仕組みで安全の確保を図ってまいりたいというふうに考えております。

○佐藤雄平君 それぞれ今の中、大臣の御所感をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(北側一雄君) ともに、この船の事故も、そして「ゆりかもめ」のこの重大インシデントも、片方は事故調が入っておりますし、片方は海上保安庁等が入って今調査をしております。まず、原因が何であったのかということをしつかりと明らかにすることがやはり再発防止に向けて大事だと思っておりますので、その調査をしつかりとさせていただきたいというふうに考えております。

それと、先般も運輸安全法について御審議を賜りました。賜ったところでございますが、やはりこの法律を提案をさせていただいた趣旨も、まず交通安全事業者が経営者の方々から現場の方々まで、まず安全管理体制というものをいま一度しつかりと構築をしていただく、そして安全管理体制について私どもも行政がしっかりと評価をしていく、チェックをしていくと、こういう体制を是非取らしていただきたいというふうに考えまして、あのような法案を御審議を今お願いをしているところでございます。

いずれにしても、公共交通にあつては安全というのが最優先でございます。大前提でございます。私どもも、この安全がきちんと確保をされるように厳しく監視をしてまいりたいと考えております。

○佐藤雄平君 その点は監督官庁の責任者としてしっかりと勘考していただきたいと、そのように要望させていただきます。

次に、様々な事案がある中で、一つのこれは光明であろうなと思う記事がありました。これも東京新聞の夕刊でありますけれども、「聴覚障害者に普通免許」と、「数万人、社会参加に道」ということで、警察庁が大型ミラーを条件に障害者の方に免許証を取る機会を与えるということになって、これも非常に、障害者の皆さんからすれば昭和三十年来ずっと要望していたことがようやくつ

実行するようになったというところであります。

しかしながら、私もこれ、聴覚障害者の方がドライブするとき、聴覚障害者の方の安全を考えたとき、本当にワイドミラー、この点で安全走行できるかなど。今回の改正の中では、このミラーのワイド化だけなのか、そのほかまた別な安全対策あるのか。この件について、まず警察庁に伺いたいということ、もう一つは、これ、健常者の人がずっとドライブしているとき、これも交通渋滞、たくさん、もう交通ですからいろんな車があるわけですから、そのときに聴覚障害者の方の車だなど認知をさせる、分かつと、このような方法というふうなこともうんと大事であろうかなと思うわけですが、一つは、ドライバ、いわゆる障害者の方のドライバのワイドだけではないのか。そのほかにも、今度の法改正の中で別な面も安全の担保をしているところがあるのか。そしてまた、一般のドライバ、いわゆる健常者のドライバが障害者の車だというふうなことで分かる何かシンボルみたいなものがあるのか、この件について、その法案の中を御説明いただければ有り難いと思っております。警察庁。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。現在、聴覚障害のある方々でも補聴器で補いまして、これを条件として三万六千人ほどの方々、免許持っておられるわけですが、この合格基準に達しない場合にどうかという問題がありました。が、今ほど御指摘のございましたように、平成十七年度に当庁が行いました調査によりますと、一つには慎重な運転、それから一つにはワイドミラーの適切な使用と、こういうことを行いますと、この普通自動車運転に關しまして十分に安全の確保ができるという結論を得ております。

それで、ワイドミラーだけかということでございますが、今申し上げましたように、この聴覚障害者の方々が、どのような危険を認知できない可能性があるかということも十分に自覚していただく必要があります。それを踏まえましてこ

のワイドミラーの適切な活用ということでございます。

また、聴覚障害者の方々に慎重な運転を促すための具体的な教育の方法でございますか、あるいは技能試験の在り方について検討していくことによりまして、これは解決できるのではないかと考えております。それから二点目のこの表示、何らかの表示ということでございますが、これは今後の検討ということになるわけでございますけれども、聴覚障害者の方が車両を運転中であることをその周囲の運転者に知らせる方策として、聴覚障害者が運転する車両である旨を示すマークの表示の義務付けを行つたらどうかという方向で検討していく考えであります。ただ、その場合に、どのようなマークを使うかということにつきましては、今後の検討でございます。

○佐藤雄平君 これは局長、あれですかね、アメリカ、カナダ、イギリス、ドイツなどではいわゆる聴覚障害者に免許を与えるとき聴力を要件としていないということですが、この諸外国と比べて我が国の法案というのはどのような、全く同じか、それとも諸外国はまた日本と違った要件を付けているのか。

○政府参考人(矢代隆義君) 私ども、すべてを詳細に承知しているわけではございませんが、一つには、聴覚障害を特に問題としないで乗用自動車の普通免許を与えているという場合、業務用の自動車はまた別のようでございますけれども、あるいは、今申し上げましたように、スペインなどでは、ワイドミラーを義務付けることによつてこれを認めているところもございまして、それから大ざっぱには、聴覚障害のその機能を視覚機能で補うという大ざっぱな考え方はあるようでございます。

○佐藤雄平君 いずれにしても、車社会の中で事故というのは極めて悲惨な結果を生むというふうなことになるので、様々な角度から、こういうふうなものについてはより良いものというものをつくつていただきたいと思います。

次に、せっかく局長お見えになっていただきますので、障害者と同時に高齢者のことについてお伺いさせていただきます。

いろいろその資料を拝見させていただきましたと、これ平成十五年でありましても、交通事故による死者、これもやはり圧倒的に高齢者が多いんですね。犠牲になつていくし、加害者でもあるというところの中で、これからまた我々団塊の世代がどんどん年を取つてくると、また免許を持つていく人、高齢者が非常に多くなる。そうすると高齢者のドライバが非常に多くなるというふうなことも予測されるわけでありましても、その点について警察庁交通局のこれからの交通対策、特に高齢化社会における、その点についてお考えがあればお伺いしたいと思います。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。ただいま平成十五年の交通事故の状況について御指摘がございましたが、その後も同様の状況でございまして、昨年も高齢者の死者数は年間二千九百二十四人でございました。それで、そのうち歩行中と自転車乗車中、これが非常に多いわけでございます。それぞれ千三百七十二人と自転車乗車中五百八人で、合わせて大体全体の三分の二弱を占めるわけでございます。この歩行中の事故の圧倒的に多くはもう道路の横断でございます。八割方は横断でございます。それから、自転車の場合には、交差点などで安全確認がなくて出会い頭の事故、これがほぼ半数以上でございます。

これを踏まえまして、私どもとしましては、高齢歩行者、高齢自転車利用者との問題につきましまして、疑似体験といましようか、参加・体験・実践型の交通安全教育に、これに参加していただきまして、あるいはこれらに参加できない方々に、高齢者につきましましては高齢者世帯の訪問指導活動などを実施いたしまして、この問題をよく理解していただくと。それからもう一つには、バリアフリー型の対応の信号機でございますとか、これは時間の調節がかなりうまくできますので、あるい

はその他の高齢歩行者が安全、安心に通行できる交通環境の整備を推進すると、これが一つ目でございます。

それからもう一つ、今御指摘の高齢ドライバーの方々ですが、これは比率は少ないわけでございますけれども、近年急速に増加しているわけでございます。死亡事故全体、これは減少しているわけでございますけれども、高齢歩行者、高齢運転者の死亡事故は増えております。これにつきましまして、免許更新時の高齢者講習や更新時講習では、高齢者学級等におきまして、様々な教材も使いまし、その生理機能の衰えを自覚していただくということで、運転者教育の充実を図りまして、併せまして、道路標識・標示の大型化、それから高輝度化あるいは自発光化などを図りまして、高齢運転者が運転しやすい道路環境の整備に取り組んでいくところでございます。

○佐藤雄平君 いずれにしても、高齢者、障害者の方の様々な社会参加の中で道路交通というのは極めて大事なことでございますので、しっかりと安全対策に精励していただきたいと思っております。

それでは、本論に入らせていただきます。先ほどの小池議員の質問、もうほとんど何か私の写したものを持っていて質問したんじゃないかなと思うぐらいラップしております。

そういうふうな中で、私は、今度のいわゆる交通バリアフリーとハートビルの一つの統合というふうなことで、そのすき間の中をいかに埋めていくかということのその法案である、そういうふうな理解しております。しかし、この法案、つと見ると、どうしてもやっぱり、先ほどの話のように五千人というのと二万平米以上というの、どうしてもこの頭の中から離れないです。

それはなぜかと申しますと、この法案というのは、私は、本来なら厚生労働省が、これは社会保険、社会福祉というふうな観点からとらまえると厚生労働省が中心になる課題ではないのかなと思いがちですが、しかしながら、国土交通省がお出し

になってきたという中で、この法案の一つの理念、これについてちよつとお伺いしたいと思っております。

一つは、これ私分かんがなかつたんですけど、総理府がお出しになったんですね、この高齢者基本法というのと身体障害者法と。私は、これはもうなぜ総理府から出たのかなと思いがちですが、基本的には厚生省である。それは、基本的には社会保障、社会福祉というふうな前提の中でこの法案は作られているんじゃないかなと思うのでありますけれども、今度の法案というのは、いわゆる交通バリア、それからハートビル、いずれも交通体系の一環の中で高齢者対策と障害者対策、またビル建築の中で高齢者対策、場合によっては障害者対策、そういうふうなところをせざるを得ない。となつてくると、この理念というのは、先ほどの五千人以上というのと二万平米以上というのを理解できるんです。これは、ややもすれば国土交通省の行政評価というのは、場合によっては投資効果と費用対効果というのをどうしても考えざるを得ないであろう。ところが、厚生労働省感覚からすれば、それらの基本は、そういうふうなことでない、いわゆる万民公平なる北海道から沖縄までというふうなことになるのかなと思いたすけれども。

そういうふうな中で、私は、今度の法案についての一つの理念というのは、どういうふうな立脚、さつき申し上げたように、社会福祉の面からなのか、それともあくまでも国土交通省の交通体系の中の一つの社会福祉というふうなことで来ているのか、この辺についてまず冒頭お伺いしたいと思っております。

○国務大臣(北側一雄君) 結論から申し上げますと、これは交通政策、また社会資本整備に係る施策の一環として今回の法案を提案をさせていただいているところでございます。高齢者の方々、また障害者の皆さんのできるだけ自立した日常生活、社会生活を確保していくということは極めて重要でございます。そういう趣旨から交通イン

フラ、また社会インフラを所管しております国土交通省が今回の法案を提案をさせていただいているところでございます。

しかしながら、当然これは厚生労働省とよく連携を取らないといけません。また、各市町村では地域福祉計画が策定されているわけでございます。それとの整合性、連携というのは当然必要でございます。これからこの法律を通していただきたいならば基本方針を定めさせていただくわけでございますが、市町村がこの法律に基づいて作る基本構想と、そして各地方自治体が作成しております地域福祉計画との調和がしっかりと図られるように基本方針の中で明示をさせていただきたいと考えております。

○佐藤雄平君 これ繰り返すようですが、交通バリアフリー法の施行に当たって対象となるところという、これ五千人以上なんです。ずっとこれ見てみますと、我が福島県は五千人以上の人の集まる乗降、五か所ですね。地方はもうほとんどないんですよ。これがもうほとんどいわれる都市部、大都市部、東京圏、大阪圏、名古屋圏、福岡、この辺がもう三分の二に近いんです。

ですから、私が申し上げたのは、そこは今大臣が、いわゆる交通体系中心の、国交省の見地からの一つのある意味ではその財産というふうな中で今度のバリアフリー法だと思いたすけれども、これは当然ながら、この辺の状況を見ながら、厚生労働省、局長お見えになつておられると思いますけれども、いわゆる厚生労働省の立場からこの交通バリアフリー法、それからハートビル法、これ見た場合、この法案についての一つの御所見があったらお伺いしたいと思いたす。

○政府参考人(中村秀一君) お答え申し上げます。厚生労働省の方では、今お話がありましたように、障害者福祉あるいは高齢者福祉を所管しております。高齢者福祉におきましては介護保険法、障害者福祉につきましてはさきの特別国会で障害者自立支援法も成立させていただきまして取り組

んでいるところでございます。

基本的な理念は、例えば要介護になつても障害を持つても地域で普通の暮らしをできるようにしていくということが私どもの目指すところでございまして、そういう意味で障害者や高齢者の方々が移動しやすいまちづくりを進めると。それは、あらゆる社会的な関係者がこういう努力をしていただくということは基本であろうと、こういうふうな考えておまして、御指摘ございましたように、そういう障害者、高齢者が普通の、障害を持つても要介護になつても普通の暮らしができるように努めていくということが障害者基本法などの理念であると、こういうふうな考えております。

○佐藤雄平君 局長、そういうふうなことを私は尋ねたんじゃないくて、今、国交省のいわゆるこのバリアフリーに基づく、都市に偏重しているわけですね。これはさつき申し上げたように、これはその費用対効果というの頭に相当入つておられると思うんです。しかしながら、厚生省の立場というのはまたこれ別な立場だと思つてます。ですから、この交通バリアのその実態を見ながら、都市に偏重しているこの実態を見ながら、厚生省としては、いわゆる高齢者、それから障害者、これを守る立場からこの法案についての御所見を伺っているんです。

○政府参考人(中村秀一君) お答え申し上げます。それで、今からそこを申し上げようと思つていたところで、大変長くなつて申し訳ありませんでした。

今回の法案が、交通政策あるいは社会資本の整備の観点から、一日当たりの利用者数が五千人以上の例えば駅舎等のバリアフリー化を優先して取り組んでいくというふうな私どもは承知いたしております。ただ、五千人未満の駅などにつきましても、地域の実情に応じて市町村が基本構想を策定できることができると承知しております。そういう意味で、私どもの方でも、介護保険

の計画でございますとか、あるいは障害者自立支援法の方で市町村の障害福祉計画を今回法定化したしまして市町村に十月から作っていただく、こういうふうになっておりますので、私どももいたしましては、そういう障害者や高齢者の福祉サイドの部局、あるいは障害者、高齢者の当事者の方々含めた関係者の意見が今回の市町村のこちらの方の基本構想に反映され、そういった意味で、この五千人未満のところについても施策の前進が図られるのではないかと、こういうふうなことで期待を申し上げておるところでございます。

○佐藤雄平君 いずれにしても、高齢者の皆さん、障害者の皆さんの利便というふうなことから、それぞれ国交省、厚生労働省、また財政的には地方自治体の財政を応援する総務省、極めてその連携が大事だと思いますが、この件について竹歳局長、どのような連携をこれから図りながらある意味ではその全体のコーディネートをしていくか、その決意をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(竹歳誠君) 日本全体に鉄道と軌道の駅というのが実は九千五百六十六ございまして、そのうち三割が五千人以上が乗り降りする駅、それから約七千の、七割が五千人未満の駅となっております。

先生先ほどから御指摘のように、今このバリアフリーに重点をやっているのは五千人以上なんです、これをやりますと、約九割以上のバリアフリー、乗り降りする数からいうと、駅の数は一割ですけれども、九割以上の方をカバーできるとなっています。これは、平成二十二年には一〇〇%にしようと思つて……(発言する者あり)はい、あと四年でございませうけれども、その次は、もちろん次やらなくちゃいけない。

なぜそういうことをやっているかと申しますと、そういう五千人以上乗り降りされるところは大都市が多いんですけれども、そこは駅の構造が複雑で、やはり公共的な補助がないとなかなか段差の解消もできないというふうなことで重点的にやっております。ただ、もちろん五千人未満の

ころもやっていかなくちゃいけないし、既にある意味では一割以上はこういうバリアフリー化が進んでいる駅も五千人未満でございます。

それから、先ほど申し上げましたように、今回の法案では、従来の方針はそうでしたけれども、今回の法案では五千人未満の駅を中心とした基本構想も作っていくということになりますから、単に費用効果というだけじゃなくて、やはり基本的には、最終的には全国の駅をバリアフリー化していきたいというつもりでございます。

ということで、我々も福祉政策ということを含頭に置きながら、今、国土交通政策を進めていきたいと考えます。

○佐藤雄平君 ハードの面できちつとやっていただながら、また厚生労働省はソフトの面で、両輪うまく相組んでいけるようにひとつ切望してきます。

次に、この法案、いつも審議をされていて、あれ、いつか来た道と思ひながら時々やっております。それはもう、同じような法案がもう二年ごとに時々出てくるんですね。だから、これも私は役所の一つのお考え方かなと思ひながら、平成六年と平成十二年に出て、その十二年の交通バリアフリーは五年後の見直しというふうなことであるでしようけれども、しかし私は、ハートビル法が六年にできて交通バリアフリーが十二年にできたと、当然のことながらもう高齢化社会とか障害者の対策というのを考えられたと思うんです。それが残念ながら五年後の今になってしまった。さっきの小池先生のお話の中で、せっかく法律を施行したけれども三分の一しか実行しきれていないと。そういうふうな中で今度また統合するようない法律が出てくると、何か言葉は悪いんですけど小出し小出し出てきて、一気にこれ解決してあげばこの五年間、この十年間、高齢者の人も障害者の方も利便にすることができたんだらうなと思うような法律がたくさんあつてしようがないんですけれども、この法案も、まあこれはその五年後の見直しというふうな規定があつたというふうな

ことは承知しておりますけれども、私はその平成十二年の中で、このようないわゆるグローバル、ユニバーサル的なものの構想というのは生まれなかつたのかなと思つて不思議でしようがないんです、ありますけれども、これに至つた一つの背景的なこと、これについての御所見をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(竹歳誠君) 佐藤先生からは都市再生特別措置法のときにも、毎年のように改正を出して、小出しにしないですばつとやれという御指摘がございました。

この法律について若干御説明申し上げますと、実はハートビル法にしろ、それから交通バリアフリーにしろ、一つの大きな柱は実は民間事業者に義務付けをするということでございました。ということで、実はハートビル法も平成六年にできたときは最初は努力義務と、それから誘導するといふようなふつとした法律でございましたけれども、やはりもつとときつとやらなくちゃいけないんじゃないかというんで、平成十四年に一歩踏み出して義務付けということをやりました。

そして、平成十二年の交通バリアフリー法ですけれども、これも鉄道、自動車、航空等、いろいろなそれぞれの縦割り型の事業法体系がある中でそれを横ぐしにしたということで、まあ一歩前進であつたんじゃないかと思ひます。プラスちやうど国土交通省、統合省庁になる前でございますし、地域づくりとやっぱり交通政策というのを一緒にやらなくちゃいけないというんで、この交通バリアフリー法ができたと思ひます。

ということ、実は建築に関する法体系と、それから交通事業者に関する法体系、罰則とか実は正命令とか幾つかやはり乗り越えなくちゃいけない問題もございまして、今回、小出しにしないという御指摘がございしますけれども、やはりバリアフリー法、バリアフリー社会を目指さなくちゃいけないという中で、一つ大きなことをどんとやらしていただいたということで、これも一つ統合省庁の効果ではないかと思つております。

で、是非よろしく御理解いただきたいと思ひます。

○佐藤雄平君 今の局長の話も分らないことではありませぬけれども、しかしまた、この次の委員会でも控えているまちづくり三法等を考えると、まちづくり三法の中で病院、それから店舗、集中していき、それで極めてコンパクトシティをつくっていくということになると、またこのバリアフリーの話になると、何でそういうふうなことが縦割りよりも横割りできないのかなと思ふようなことがたくさんあるわけでありませうけれども、次に移らしていただきます。

これは、またこれ繰り返しますが、バリアフリー、交通バリアフリーの施行例、要するに実現率というのがもう五百三十九町村の中の百八十二という、これ正に三分の一なんです。この辺の理由、先ほど局長から伺いましたけれども、様々なこれは統計によつて違ふと思ふんです。これも誠に恐縮です、地方出身の佐藤雄平として言わしていただきますと、地方の自治体、これはもう八割は実は財政的な困窮なんです。付き合えない、なかなか。

これは、例えば福島県の例で申し上げますと、これは極めて複雑なんですけど、白河という新幹線の駅がある。名前は新白河駅だけれども、所在地は西郷村というところなんです。そして、その三分の一、三分の一、三分の一、県とそれから自治体が六分の一ずつなんです。西郷村からすれば、名前は白河駅になっていて、白河駅からすれば、所在は西郷村だ。しかも、利活用する人というのは、まあある意味では東京から行つて工場の勤めが八割だ。それでほとんど西郷村の人も使つて、使つてないといふことはないんですけれども、そういうふうなことに村が、そして市が補助金を出したら住民の審査請求もあるかも分らない、そんな実は悩みなんです。

それも基本的には財政的に非常に窮乏の状況であるというふうなことでありますけれども、残念

ながら、竹歳局長のさっきの答弁を聞くと、財政的な困窮さというのとはもう五番目か六番目になっておりまして、それは場合によっては都市部の考え方の発想なのかなと思うんですけども、私も、このさっきのグラフを見ながら、ああ、そうか、これはもう三分の二が都市だからそういうふうなことでは方がないのかな。ということになると、この今度の新法の理念はどうなんだという先ほど私聞いたところに帰属するところでありますけれども、しかしながら、この本当の理由は私はもう財政的なものだと思う。

そんなことを踏まえながら、まず局長と、それから財政的な中で、今日、総務庁来ていただいたというと思うんですけども、これ交付金というのを極めて自治体、地方は期待しております。これ、困窮な中で自治体それぞれバリアフリーのために財政支出をする、そのとき総務庁として交付税で見られるのか、場合によってはその自治体で起債を起して、その起債償還も交付税等で見てくれるというふうなこともできるのかどうか。この件について、竹歳局長とそれから総務庁の審議官の御答弁を願いたいと思います。

○政府参考人(竹歳誠君) 先生御指摘のように、五千人以上の駅を抱える市町村に聞いたということから、その結果、予算不足と答えたのは一七％しかない、地方に行けばもっとこの問題はあはるはずだというのはそのとおりだと思います。それから、今先生おっしゃったように、駅を囲んで複数の市町村がある場合には、その間で費用分担どうしたらいいのかとか、そういう財政的な問題も起き得るんだと思います。

私たち、まずこれは、今政府全体で公共投資の在り方をどうするかという議論の中で、やっぱり安全・安心社会大事だということで、自然災害の問題でございますが、プラスこういうバリアフリーの問題なんかも積極的に取り組まなくちゃいけないということも強く主張しているところでございまして、それは予算の面についてはそういう努力は重ねていきたいと思っております。

今回の法案では、その予算の問題プラス制度的な問題として、この基本構想を進めるような仕組みができないかということもございまして、先ほど御答弁申し上げましたように、住民の方々のいろいろな参加の仕組みとか、それから協議会とか、そういう中で必要なところに必要な投資がされるような仕組みをつくってきたいというのの一つのねらいでございます。

○政府参考人(清水治君) お答え申し上げます。バリアフリーに関する地方財政関係の措置について申し上げますと、現在の交通バリアフリー法に基づきまして、まず第一に、地方公共団体自身が事業主体となりまして行います道路、交通安全の施設整備事業につきまして、地方債あるいは地方交付税などによる措置を講じていただいているところでございます。

それから、民間事業者が実施いたします事業についての助成の面ですが、民間事業者が実施いたします公共交通特定事業計画に基づきまして、例えばエレベーターの設置ですとか車両の低床化などの事業のうちで、地方公共団体が国と協調して補助するような公共性の高いものにつきまして、地方財政法の規定では地方債が充てられないことになっておりますが、特例といたしまして地方債を充てることができるようにする。そのほか、特別交付税による措置を講じているところでございます。また、市町村が基本構想を作成する場合の作成経費につきましても、地方交付税によって措置させていただいているところでございます。

全体といたしまして地方財政非常に厳しい状況ではございますが、バリアフリー化が進展いたしますよう、引き続き必要な措置を講じてまいりたいと考えているところでございます。

○佐藤雄平君 いずれにしても、これは道路の場合というのは、道路のバリアフリーというのは、これは質問予告してはなかったけれども、これは対応の財政負担というのは道路特定財源からこれは出るんですかね、済みません。

○政府参考人(竹歳誠君) 道路、歩行空間でござ

いますね、バリアフリー化、幅の広い歩道を造るとか歩道の段差、勾配の改善等を行うと。これは十八年度で三千五百七十億をこのバリアフリーに向けておりまして、実は、鉄道のいろいろなエレベーターを造ったりする補助というのは八十数億でございます。実は大半のこのバリアフリーとして向けているのは道路のお金でございます。

今回の基本構想でもやはり駅の周りの、例えば役場とか福祉施設に車いすでちゃんと行けるようにというのはやはり正に道路でございまして、そういうことも今回の法案で特定道路ということに追加してということで、予算的にいうと道路の部分が非常に大きい。ただ、鉄道駅のエレベーター、それも非常に貴重な鉄道事業者にとっては財源になっておりまして、こういうこともきちっと確保して全体としてバリアフリー化を進めているということもございまして。

○佐藤雄平君 ちよっと道路のことにこだわって恐縮ですけども、いわゆる国交省として補助対象になっている道路についてのバリアフリーは道路特定財源、今の空間地域ね、で、補助対象となっていない市町村道については財源的にはどこになるんでしょうかね。

○政府参考人(清水治君) 道路につきましては道路の設置者である、管理者である市町村と地方公共団体が整備するわけでございますが、そういったバリアフリー化を踏まえまして道路整備事業につきましまして、道路特定事業ですが、一般の単独事業である場合には一般単独地域活性化債について地方債措置、これに對します、また元利償還についての交付税措置を講じているところでございまして。また、補助金などを受けた場合については、その地方負担分につきまして地方債と交付税措置を講じているところでございます。

○佐藤雄平君 はい、了解いたしました。

次に、本法案についてはいわゆる結節点とか経路の部分というふうなことが中心になると思いますが、先ほどとダブるかも分かりませんが、これとすると様々な自治体が共有する部分という場合

がある。要するに、A市とB市が共有する。さらにまた、その公共団体と私的、私企業がダブるところがある。場合によっては私企業と私企業がダブるところがある。それぞれやっぱり複雑な関係ができて、それをどこかでやっぱり統一しなきゃいけないというふうなことが出てくると思うんです。そういうふうなケースというのはもう特に、国交省ももちろんお考えあると思うけれども、一番これ苦しむのが地方のこれまた自治体であろうし、地方の企業が苦しむのかな。しかしながら、一方ではバリアフリー化を進めなきゃいけない。この辺の一つの調整というが、こういうふうなことがあつた際、どのような国交省としては指導をしていくのか、その件についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(竹歳誠君) 現行の交通バリアフリー法で駅の周辺をバリアフリー化しているというときには、市町村とそれから公共交通の事業者とそれと公安委員会と、実はそれほど関係者は多くございません。ただ、それでも任意の協議会をつくって基本構想を作つてまいりました。ただ、今度は非常に多数の方が参加されると、それからむしろ高齢者とか障害者の方にも参加していただきたいと、そうした方が使いやすいものができるということから、協議会ということをして市町村が設置できるということにいたしました。

そういうことによつて、構想を作るだけじゃなくて、作つた後もそのフォローをするということもなこともできるということで、みんなでバリアフリーの町を育てていくようなことができないことを今回法律に盛り込んでいくところでございまして。○佐藤雄平君 その辺はよく御指導しながら、もう本当にこの法律が有効に結果が出ますことを期待しております。

次に、本法案の中で、交通バリアとハートビル法のいわゆる統合の中で、今までは身体障害者というところになっていたわけでありまして、今度身体がなくなつて障害者ということになって、それには知的、精神、それぞれ、また外国人、極

めて多岐にわたった方を対象とするというふうなことの理解をしております。

その中、ひとつ視覚障害の色覚障害者、この人も大分、いわゆる色盲の方というのは相当いらっしゃると思うんです。それで、この人たちも信号のときとか何かいろいろ障害があるというふうなことを聞いておりますけれども、この件については入っているんでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) 今御指摘の色覚障害の方の割合でございますけれども、日本人の場合ですと、大体男性の二十人に一人、女性は五百人に一人ということで、全体で三百二十万人余りの方が実は色覚障害をお持ちでございます。こういう方々は、例えば水色とピンクが分かりにくいとか、濃い赤色ですと黒に見えてしまつて字との区別が付かなくなるといふような課題を抱えておられます。

今回のこの法案というのは、正にすべての障害者の方々のいろいろな問題を解決したいということとでございますから、例えば色覚障害の方々が今申し上げましたある種の色の組合せによって識別が困難であるという、日常生活、社会生活に制限を受けるということになりますと、それを取り除いていこうと思ひます。

そういうことで、例えば旅客施設における案内表示等について、この色覚障害に関する配慮事項、避けるべき色の組合せのようなことをガイドラインとかいうもので定めまして、これを徹底してそういう方々の不便を少しでも少なくしようと、このように考えております。

○佐藤雄平君 ちよつと時間迫つてきましたんですが、あと二件ほど。

あと、ハートビル法の問題点として、いわゆるハートビル法に適合するというのは、要するにホールとかエレベーターというふうなことに現行法ではなっております。しかし、もう今度の新法になったとき、なぜホテルに行くかといつたら泊まるため、旅館、泊まるために行くわけです。その一番のその主眼である泊まるところ、部屋に

いわゆるハートビル法、いわゆるバリアフリー法が適用されていないということは極めてやつぱり本末転倒のような気がしてならないんですけれども、本法案によつて、これはやつぱりある程度の規模のところについてはきちんとした、いわゆるバリアフリーの具備した、そういうふうな部屋も造れると、造れというふうな、この法案の中には含まれているかどうか。この件について伺ひたいと思ひます。

○政府参考人(山本繁太郎君) 我が国におきまして、ユニバーサルな社会を実現するという観点に立ちますと、御指摘いただきましたように、ホテルの客室について一定程度のバリアフリー化を進めるといふことは極めて重要な課題であると考えております。

平成十四年にハートビル法を改正しました際にもいろいろな議論がありました。本院における参事人質疑でもいろいろな議論がございまして、最終的には客室のバリアフリー化の一律的な義務付けは見送られたという経緯がございまして、ただ、法に基づき誘導的な基準におきましては、一定割合以上のバリアフリー化を求めておりました。それからさらに、先進的な公共団体におきまして、独自の福祉のまちづくり条例で一定割合の客室のバリアフリー化を求めるといったようなものも出てきてまいっております。

そういった状況を踏まえまして、今回の法律改正を認めていただきました際には、この移動円滑化基準を見直したいと考えております。ホテル客室のバリアフリー化につきまして、障害者団体、それからホテルの事業者など、各方面の意見を広く伺ひまして、円滑化基準をこの新しい法律が制定されましたときに併せて検討していきたいという考えでございまして。

○佐藤雄平君 ありがとうございます。

いづれにしても、そのまちづくり、地域づくり、当然、障害者の方、高齢者の方も笑顔が浮かべながら生活できるようなまちづくりというのは二十一世紀の大きな課題であらうと。そんなことを思

うと、高齢者、障害者の皆さん、そしてそのまちづくりがそれに見合ったものになる。まあこの次、大臣、まちづくり出ているわけでありまして、今、その質疑をそれぞれ踏まえながら、次たるその福祉社会に対する思いと、それからこれを国交省としてどのように進めていくのか、そのひとつ決意をお伺ひして質問を終わらせていただきます。

○国務大臣(北側一雄君) この委員会におきまして、またこの後まちづくり三法についても御審議をいただくわけにございまして。まちづくり三法の方も、これからの本格的な高齢社会がこれから到来するわけにございまして、そういうことも踏まえまして、高齢者の方々、そしてもちろん障害者の方々等が本当に自由に移動ができる、そういうふうなまちづくりをやはりしっかりと志向をしていく必要があると考えております。

まちづくりに関しましては、郊外の方にどんな様な都市機能が立地をされていくのとはなく、やはり一定の居住空間の中に必要なものがきちんと備わっていると、徒歩等で自由に歩いて暮らせるまちづくりを志向していく必要があるという観点でこの後まちづくり三法について御審議をいただくわけにございまして、そうしたコンパクトシティが仮にできたとしても、これはやはりバリアフリー化がその移動の過程でちゃんとされているといかないわけにございまして、今回の交通バリアフリー法、またハートビル法を統合、拡充した今回の法案でございまして、このバリアフリー化をしっかりと、この法案を通していただきまして、市町村としっかりと連携を取つて、また厚生労働省等ともしっかりと連携を取らせていただきましてバリアフリー化をしっかりと進めさせていただきたいと考えております。

○佐藤雄平君 立派な法案にさせていただくことをお願いして、質問を終わります。ありがとうございます。

○山本香苗君 公明党の山本香苗でございます。北側大臣、よろしくお願ひいたします。

このたびの法案は、交通バリアフリー法とハートビル法、これを統合、一体化してユニバーサル社会の実現に向けて大きく前進するものだと思ひ、また期待をしておりますが、まず最初に大臣に一点確認をさせていただきたいと思つております。

この法案の提出から、この間、我が党の中におきましては各障害者団体の方々から本法案について御意見を伺ひました。その際に皆様方から言われたことは、せっかく法律の名前から身体という文字を取つたにもかかわらず、なぜ本法案の対象の定義、この二条のところでございまして、取つたにもかかわらず、「障害者で日常生活又は社会生活に身体機能上の制限を受けるもの」との限定が付されているのか、これでは身体障害者以外が対象に含まれないのではないかという声が寄せられました。

そこで、確認をさせていただきたいわけにございまして、本法案の対象者には障害のあるすべての人が含まれるということによろしいのでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) そのとおりでございます。対象者の範囲につきましては、身体障害者のみならず、知的、精神障害者を含むすべての障害者が含まれるという意味で、「障害者等」という表現に改めさせていただいております。

○山本香苗君 では、もう一度改めてお伺ひしたいわけなんです、では、法案におきましてなぜ「身体機能上の制限を受けるもの」という表現でなければならなかったんでしょうか。障害のあるすべての人が対象だと、おっしゃるとおりだと今御答弁、力強く御答弁していただきましたが、例えば「身体」というのを取つて「機能上の制限を受けるもの」という表現にするとか、若しくは「身体等」、などを入れて「身体等の機能上の制限を受けるもの」という表現でもよかつたんじゃないかという御意見もございまして、いかがでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) この法律案では、施設の設置管理者、これはまあ、もう大方民間の方でございませう、この施設管理者について、できるだけバリアフリー化を促進するという観点から、障害により施設の利用等において現れてくる負担を軽減して、当該施設の利用に際しての利便性、安全性を向上していくということがこの法案の趣旨でございませう。そして、そのような負担の原因となるところの障害による様々な制約を法律上「身体機能上の制限」と規定したものでございませう。

したがって、身体障害者の方だけではなくて、知的また精神障害者などがその障害から生じる、例えば疲れやすいだとか、のどが渇きやすいだとか、照明への反応がすぐあるだとか等々の負担を当然含むものでございまして、これらについて、施設設置管理に際してのバリアフリー化のための基準、ガイドライン等をこれから検討させていただきたいというふうに考えているところでございませう。

また、知的また精神障害者の方々がその障害から生じる問題としては、気分が悪くなるだとか、それから混乱が生じる等もあり得ます。このような問題については、バリアフリー化のためにどのような客観的かつ一般的な基準を設けるのか、更に検討をする必要があると考えております。

これらの本法案に基づくバリアフリー基準などがガイドラインの在り方につきましては、関係者の方々の参加を求めて検討させていただきたいというふうに考えているところでございませう。それとともに、交通事業者職員の方々、こういう関係者の方々の接遇の在り方というのがやっぱり非常に大事だというふうに考えておきまして、ソフト面の対応を通じたバリアフリー化の促進についてもしっかりと推進をしていきたいというふうに考えているところでございませう。

○山本香苗君 この点につきましては、我が党内での議論の中でも物すごくかんかんがくがく、も

う議論をいたしました。激しい議論をさせていただきましたが、要はこの法案読んだ人が、特にこれを受けて事業を行う交通事業者の方々と行政の担当者の方々がこの法案を読んで、あつ、身体障害者だけなんだというふうに誤解をしないようにしていただきたいわけなんです。是非、本法案の障害者の記述のところは、障害のあるすべての人を含むんだということを周知徹底をしていただきたいと思ひます。誤解のない運用を強く強く要望しておきたいと思ひます。

本法案の対象は障害のある人をすべて含むんだということをお明かにしていただきましたが、今後この法案に基づいて、身体障害者以外の障害のある方に向けて具体的にどのような施策が新たに行われることになるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(竹歳誠君) 先生のただいまの御指摘につきまして、そういう交通事業者等がこれは身体障害者だけの法律だというふうな誤解がないようにするために、本法案三条の基本方針の作成、その中できちっとそういう趣旨をうたいたいと思ひますし、また公共団体や公共交通事業者を始めとする施設設置管理者にも徹底されるよう措置してまいります。

それから、今お尋ねの具体的にどういうふうに行っていくのかということですが、知的、精神障害者の方や発達障害の方々も含めまして身体面の負担を念頭に置きましてこれを解消していくような施策を関係者の御意見を伺いながら検討してまいります。

具体的には、疲れやすいというような問題に対しては休息施設を設置すると。これについては実は既に基準に位置付けているところでございませうけれども、さらに、知的障害者の方、精神障害者の方の負担に対応した見直しということも必要に応じて関係者の御意見を伺いながら検討してまいります。それから、表示が分かりにくいといったような問題につきましては、ピクトグラム、図

の記号でございませう、の統一化を念頭に置いた基準やガイドラインの拡充について、これも関係

者の御意見を伺いながら検討していきたいと思ひます。

また、知的、精神障害者や発達障害の方々への対応につきましては、ハード面のみならずソフト面も重要でございませう。今大臣が御答弁申し上げたとおりでございませう。このため、既に知的障害者の方、精神障害者の方々の接遇につきまして、公共交通機関の従業者向けのマニュアルというものを作成して配付しておりますけれども、今後ともこの心のバリアフリーを進める啓発活動等について努力していきたいと思ひます。

○山本香苗君 国交省では、今、竹歳局長の御答弁にございまして、既に知的、精神障害者の方々向けの接遇マニュアルみたいなものを作っていたらいいわけではございませう。これを拝見させていただきましたが、今これからは発達障害の方に対しても対応するんだという御答弁もいただきましたけれども、この既に作つていらっしゃるこの知的障害、精神障害のあるお客様への対応というこの接遇マニュアルでは、発達障害というものがきちんと位置付けられていないわけなんです。

発達障害というのは、御存じだと思いますが、自閉症やアスペルガー症候群、その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害、その他これに類する脳機能の障害があつて、知的障害も併せ持つ場合もあると。また、発達障害に関しては、平成十七年四月一日に支援法が施行されておりますけど、認知度が少しずつ今高まってきたという、分りにくいというところで、その言動については誤解を受けやすいと伺つております。

今回の法案において、新たに発達障害のある方も対象となつてこれから対応していくということでございますけれども、きちんと啓発や研修等を行つていただきたいと思ひます。

そこで、今日は御紹介申し上げたいのは、皆様方のお手元に配付資料としてお配りさせていただいておりますこの二つの、「交通機関で働くみな

さまへ」と書いた、あとパンフレットと冊子でございませう。(資料提示)

これは、発達障害の関係団体の方々が御作りになされたものでございまして、公共交通機関で働いている方が実際にこの発達障害のある方々に接するときに直面する幾つかの場面を想定して、そういうときにどうしたらいいのか、具体的かつ非常に分かりやすく記述されていると思ひます。

ゆつくりと読んでいただければと思ひますけれども、例えば、ゆつくり優しく話しかけても発達障害の方というのが、こうまくコミュニケーションが取れない場合があるわけなんです。例えば、駅員さんが発達障害の方に、切符がありませんかと言つたら、普通ありますと返つてくるんだと思ひますけれども、また同じようにオウム返しで、ありますかという形でこう返しちゃうと。これが何回か続いているうちにパニックになつちゃつて大変なことになつてしまふようなこともあるわけなんですけれども、ただ単に耳から入つてくる言葉を理解するのが難しい状況の中で、例えばこのパンフレットの間に挟んでおりますこのコミュニケーションボードというもので目から情報を入れるということも一つ、多様なコミュニケーションを確保すれば現場での対応がよりスムーズになるということもお伺いしました。

是非このパンフレットというものを、後ろにはきちんとこの発達障害の方々のことについて「地域の連絡先にご一報ください。」ということ、発達障害者支援センターとも連携を取るようなことも書かれておりまして、非常によくできたパンフレットだと思ひます。

そこで、北側大臣にお願いがございませう。この発達障害のある方に対応できるパンフレットをすべての公共交通機関の実際に発達障害のある方々に現場で接するよう方々までに確実に配付ができるようお力添えを賜りたいと思ひますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 発達障害の方々への接遇について、やはり交通事業に携わる方を始め、

やはり我々一般の、一般のと言ったら語弊がありますが、みんながやはり理解をしていくようにならないといけないと思うんですね。特に、交通事業者等々、そういう障害者の方々が利用されるようなところに携わっている方々については特にそうだなというふうに思っております。そういう意味で、このような非常に分かりやすいパンフレットをそういう事業者の方々に見ていただく、御理解のために見ていただくということは非常に私は重要だというふうに思っております。

こうしたパンフレットにつきまして、本場に立派なパンフレット作っていただいておりますので、是非、交通事業者の方々が活用できるように事務方の方に検討するように指示をしたいというふうに思います。

○山本香苗君 大臣、いい答弁をありがとうございます。是非、事務方にすぐ、すぐ御指示の方、よろしくお願いを申し上げたいと思っております。

実は、なぜこういう形をお願いするかと申しますと、既にもうこの知的障害、精神障害のあるお客様への対応という形で各鉄道事業者さんとか公共交通機関の方へ行っているわけなんです。ですから、発達障害者の団体の方々が、是非こういうものが、いいものができたから見たい、いただきたい、現場の方にこれを見て対応していただきたいという形で、公共交通事業者さんのところに持つていくとしたら、丁寧に、いや、もう既にありますから、ありがとうございますという形でお断りになられてしまうようなことがあるそうなんです。ですから、これはあくまで知的、精神障害者の方々に対応するものであって、新たにこの発達障害に対応するものとしてこれきちんと配るんだという趣旨を明確にさせていただいて、現場で混乱が生じないような形で是非パンフレットを早く配っていただければ、よろしくお願い申し上げます。大臣が非常にいい答弁をしていただいたので、もう一つお願いがございます。国土交通省におき

ましては、この既に作られたパンフレットを作るに際しまして、平成十四年三月には知的障害者の公共交通機関の利用に関する調査報告書というのをまとめられております。平成十五年三月には精神障害者の公共交通機関の利用に関する調査報告書というものをまとめられております。

そこで、お願いなんです、是非、発達障害者の公共交通機関の利用に関する調査も、発達障害のある方が対象に含まれることとなったのを契機に是非行っていたいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) 先生御指摘のとおりでございます。発達障害者の実態調査につきましても、今までの調査において分かっていないこととか具体的な調査方法等についての検証を行いながら進めていきたいと思っております。進めていきます、はい。

○山本香苗君 やつていただけるということで、よろしくお願い申し上げます。

バリアフリーを進めてユニバーサルデザインの考え方を現実していく上で、先ほど大臣の方からお話ありましたけれども、ハード面での整備というものはもちろん重要でありますけれども、一番重要なのはやっぱり国民の一般の理解が必要であって、市民社会のモラルの醸成だと思っております。

そういう意味で、今回の法案第四条二項、ここにおきましては心のバリアフリー事業を規定しているような記述をしっかりと書いていただいております。大変大きな期待を寄せているわけですが、この心のバリアフリー事業においてはバリアフリー人材育成プログラムというものがあるといふふうにお伺いしました。このプログラムの概要を御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) まず、バリアフリーのリーダー事業についてでありますけれども、ハード、ソフト両面でのバリアフリー化を推進していくに当たっては地域レベルでの取組が不可欠との問題意識の下、地域におけるバリアフリー化を推

進するための人材育成を図るものです。具体的には、平成十七年度から地方運輸局が中心となつて、障害者団体、介助や支援を行うNPO団体、学識経験者等の関係者と協力して地域ごとに育成事業を開始したところです。

次に、教育プログラムの策定についてでありますけれども、バリアフリー施設整備の進捗に伴いまして公共交通事業者の従業員による適切な人的対応を求める声が高まっていることを受けまして、社内教育のボトムアップのために必要なプログラム、これを平成十七年度に策定したものであります。

このプログラムの内容につきましては、接遇方法についての留意点を網羅的に示すとともに、実際の教育においては、障害者の方や専門家による講義や実技指導、こういう重要性について盛り込んでいくところでございます。

○山本香苗君 ちょっと事前に聞いていたお話と違ふなと思つたんですけども。

今おっしゃられましたバリアフリー人材育成プログラム事業というのは二つ柱があると。バリアフリーリーダー育成事業と、もう一つがいわゆる教育プログラムの策定ということなんですけれども、これまた全部ができてないというふうに向つていたんですけども、もうできちゃったものなんでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) 基本的にはほぼまとまっている状況でございます。

○山本香苗君 ほぼまとまっている状況だということなんですけれども、是非まだ最終的な段階まで行っていないのであれば、一つはバリアフリー教育プログラム、これは非常に重要だと思うんです。

というのが、これを基にしていろんな啓発事業等々が行われているわけでありまして、このところがいわゆる核になると思うんですね。そのところで、いわゆる単に有識者の方から話を聞く、有識者の方がまとめる、若しくは障害者団体等から単にヒアリングをするというだけじゃなく

て、その策定の段階で是非とも障害者団体の方々も参加させていただけるようなところをつくつていただきたいと思います。

と同時に、もう一つの方、バリアフリーリーダーのことですね。今、運輸局の方で徐々にやり始めていくという話でございますけれども、今後更に選定をされていくことだと思います。その選定に当たりましては、もう各地で、この間も障害者団体の方々とお話を聞いておりましたら、単に座学で聞くじゃなくてワークショップみたいなものを開かれて、そこで時には障害者の方も参加されて、そしてロールプレーなどのデモンストラクションなどもう既にやって、積極的に今啓発活動を行つていらっしゃるわけなんです。こうした団体の方々がバリアフリーリーダーとなつていただけたら効果的ないわゆる啓発活動ができるんじゃないかと思うんですが、大臣、どうでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 今おっしゃったように、このバリアフリー化を推進していくためには、最も大事なことは、心のバリアフリーを進めていくということがやっぱり最も大事なことでと思います。そういう意味で、障害者団体の方々の参加をいただきながら例えばバリアフリーリーダーというものを育成をしていく、障害者の方々も候補者に取り込みながら人材を選定をしていく、さらにはプログラムの策定に当たっても障害者団体の方々の御指導をいただきながら進めていくということが大切であるというふうに認識をしております。

○山本香苗君 大臣の今御認識を伺ったわけですが、一番最初の話に戻りますけれども、障害者といったときに、必ずすべてのあらゆる障害の方々の御意見がきちっと反映されるような形を是非お願い申し上げます。ほかの質問は次回に回させていただきますと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○小林美恵子君 日本共産党の小林美恵子でございます。

います。

今日、私はまず法案の目的や定義について、かわつて質問させていただきたいと思ひます。

法律の目的とか、例えば理念といふものは、その内容や運用を左右する私は重要な問題だといふふうに思つております。高齢者社会対策基本法

でありますとか障害者基本法は社会参加の確保を基本理念とされております。そういう社会参加の確保をしていくためには、移動の自由と安全を確保することは不可欠な前提だと思ふんですね。

しかし、今回の法案でございませうけれども、移動の自由が基本的な権利であること、前回のハートビル法や交通バリアフリー法の審議の際にも議論はありましたが、今回の法案にも明記がされておられません。私、国として、高齢者や障害者が社会を構成する一員として自立した日常生活や社会生活を確保するためには、やはりその前提となる移動の自由と安全を確保する条件整備を進めていくというのは当然の責務があると思ひます。

こうした点からいいますと、今回の法案に対して、社会参加に不可欠な移動の自由が基本的な権利であるということを法律上明確にするというのは当然必要だと思ひますけど、この点はいかがなんでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) この法案は、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と、この重要性にかんがみまして、建築物、公共交通機関及び公共施設のバリアフリー化を促進していくということを目的としております。

このため、本法案においては、各種の具体的な施策を拡充した上で、新たに高齢者、障害者等が利用する施設の管理者等に対し広く一般的な責務を課すほか、心のバリアフリーを国民一般の責務として位置付ける等、高齢者、障害者等の自立した移動の確保についてより一層配慮した内容となっております。

今委員御指摘のとおり、平成十二年の交通バリアフリー法の制定のときにも、この移動の自由の

権利ということが議論されたわけでございませうけれども、この移動の自由を確保する権利というのは法文上表すことにつきましては、そのための交通事業に対する国の関与権限の強化とか財政支出の大幅な増大等の様々な問題点があると考えているところでございませう。

○小林美恵子君 その権利を明記することについては、財政上の負担の増大の懸念もあるといふふうに御答弁をされました。財政上とおっしゃいますけれども、国として高齢者とか障害者の皆さんの社会参加を本当に重視するならば、たとえ限られた予算の中であつたとしても、私はその使い方を改めて努力がされるべきで、財源は確保すべきだといふふうに思ふんです。

例えば、本委員会では高速道路問題も取り上げさせていただきました。この高速道路の建設も、国と地方の税金で整備する新直轄方式でいっても三兆円規模の道路整備を決めています。こういう高速道路の整備もバリアフリーの整備も同じ社会資本の整備ですよ。税金の使い方を改めれば必要な予算は確保できると私は思ふんですね。

大体、国、政府は、交通バリアフリー法の審議のときにも世界の国の法律を出されておられました。フランスの国内交通基本法では移動する権利や選択する自由についての規定があると、アメリカやイギリスでは差別禁止という観点から各種の規定があることを紹介をして、しかし日本の国はまだ社会的合意が形成されていらないから規定はできないんだという御説明でございました。社会的合意を形成を図っていくというの、私はこれがやるのは国の大きな責任だといふふうに思ふんです。

そういう観点からいいますと、大臣にお聞きしたいと思ひますけれども、そういうことを踏まえていただきまして、移動の自由が安全に確保されて権利が保障されるということについては関係者の皆さんの本当に切実な御要求なんですね。ですから、そういう立場でも、日本においても一日も早くそういう権利が実現できる、そういうことが

必要だといふふうに思ひますけれども、大臣はいかがでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) これを、移動の自由を確保する権利というものを仮に明文化するとしても、どういふ問題があるかといふと、例えば施設が新設される場合だけではなくて、既存の施設も含めてバリアフリー化されていない場合にはバリアフリー化をしないといふと、法律上です、した方がいかに決まっています。が、しなさいという法律上の権利が発生することに多分なるんだと思ふんですね。

これが認められない場合には、場合によつては損害賠償請求訴訟なんかも起こってくるというふうなこともこれは考えられるわけでございまして、そこまでの、移動の自由を確保していく権利という形で法文上明確にしてしまうことがどうなんだと。そこは必ずしもまだ合意が形成されていないと思ふんです。

今、先ほど来御審議があるのとおり、施設面においてまだまだバリアフリー化が十分進んでないわけですね。今回は、そういう意味で交通バリアフリー法と、それからハートビル法を統合いたしました。更に一体化、総合化して、そういう障害者の方々、高齢者の方々ができるだけ自立して移動ができるように、円滑に移動ができるように、また特にそういう地域については一体的、総合的にバリアフリー化を進めていくということにさせていただきます。

今回の法案によりまして、新設の施設についてはこれは義務化されますので更なるバリアフリー化が進みます。既存の施設を含めたバリアフリー化については努力義務にさせていただきます。に、重点整備地区における各種の特定事業を通じてその推進を図つてまいりたいといふふうに考えております。

多様な施設等においてバリアフリー化が完了するにはまだ努力が必要でございまして、そのための施策をしっかりと進めさせていただきたいと考えております。

○小林美恵子君 大臣は今、新築はもちろんですけれども、既存の施設もバリアフリー化していくのはそれはそれでいいことなんだといふふうにおっしゃいました。私もそれは当然のことだと思ひます。

そういうことを進めるに当たりまして、前提としてやっぱり権利ということをしつかりと位置付けるということが必要だと思ひます。障害者基本法の基本理念でいいますと、「すべて障害者は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有する。」と、「何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。」とあります。こういう法律を持っています。国としても、やはりその点はしつかり位置付けるべきだといふことを改めて強調させていただきたいといふふうに思ひます。

次に、定義の問題ですね。先ほど議論がございました。この新しい法案の名称にはいづゆる身体障害者という名称から身体を外されて、障害者等といふふうになりました。それは知的障害者も精神障害者も含むすべての障害者と拡大されたといふふうにお説明もありまして、その点は我が党も主張してきましたけれども、関係者の皆さんの御要求が実つたということで一定の改善がされていると私も思ひます。

しかし、先ほどもございましたけれども、この法案の定義におきましては、身体機能上の制限を受ける者という表現が引き続き使用されています。その点での説明もございましたけれども、私、このような規定によりまして様々な特性が違ふ高齢者や障害者の方々を分け隔てるようなことは現場であつてはならないといふふうに思ふんです。そうならない保証があると言へるでしょうか。この点どうでしょうか。

○政府参考人(竹蔵誠君) 今回の法案では、高齢者、身体障害者、妊産婦、けが人などに加えて、知的障害者、精神障害者、発達障害者など様々な障害をお持ちの方を幅広く対象とすると。これは

以前にも法律の解釈上はそう言うてきたわけですが、けれども、それを明示したということで、先ほどの身体障害者という表現から障害者という表現に改めたところでございます。

そこで、そうは言うておきながら、その後で身体機能上の制限を受ける者という表現だと、本当にそういう趣旨が徹底できるのかというお尋ねだと思ひます。

これは先ほど大臣が御答弁申し上げましたとおりでございますけれども、これは民間の事業者等に義務を課するものですから、それがはつきりしたものでなくてはならないと考えます。で、知的障害者の方、精神障害者の方でも、それが薬の作用等によつて、飲むことによつてのどが渇きやすいとか疲れやすいという形で現れますと、それはベンチを置くとか、それから水飲み場を整備しようとか、こういう対応ができますということで、それぞれのやっぱり障害者、障害者を持つておられる方のいろいろな御意見も伺いながら、今後ガイドラインとかそういう基準というのを定めていきたいと考えております。

そして、すべての障害者の方について、この例えば基本方針とか本法に基づくハード、ソフト両面の対応を通じてバリアフリー化というのを進めていきたいと考えます。

○小林美恵子君 先ほどもありましたけれども、現場で、何といひますか、分け隔てがあるようなことがもし起こった場合、これは定義上こういうふうな規定している重大な責任になるというふうな私には思ふんですね。本来はやっぱりこういう定義上の身体上のというのも外すべきだということに思ひますけれども、この辺でいきますと、現場ではこういうことはならないということではっきりと見ていくということを確認していいんですか。

○政府参考人(竹歳誠君) この法案の御審議で正に御答弁申し上げているとおりでございますし、それから基本方針、きちつと文字の形で今の御議論を世間に知ってもらつと、交通事業者にも理解

してもらふということはいわゆる我々の責務としてきちつと進めてまいりたいと思ひます。

○小林美恵子君 では次に、目標等についてお伺いをしたいと思います。

今回の法案には、バリアフリー化の目標や計画など基本方針を大臣が定めるといふふうにございます。その点にかかわつてお聞きしたいと思ひますけれども、交通バリアフリー法におきましては、利用者数が一日五千人以上の施設については二〇一〇年までに段差の解消、点字ブロックの設置、トイレ設置を一〇〇％行つたといふふうになっております。さらに、ハートビル法では、特別特定建築物のバリアフリー化も二〇〇七年度までの国の社会資本重点整備計画の目標四割といふふうにされております。

その目標に対して今の到達、先ほどの議論でも御説明がありましたけれども、例えば対象となります旅客施設は全国に二千八百三十三施設あるんですね。昨年三月末時点での到達は、段差の解消で四九・一％、点字ブロックで八〇・三％、トイレ設置が三三・一％です。とりわけ、鉄道の駅の段差解消というのは行われていない駅が一千四百十五駅以上も残されております。ハートビル法の政令で指定されている特別特定建築物のバリアフリー化も三割の到達ですね。

現状でこういう到達で、いわゆる二〇一〇年までに一〇〇％、二〇〇七年までに四割といふ、こういう目標達成、大丈夫というふうに言えるのでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) 個別の分野ごとの進捗状況については若干差がございますけれども、私どもが定めている目標に対して、総じて着実に進展しているものと考えております。

○小林美恵子君 目標達成に向けて努力をするという御答弁でした。

具体的な問題についてはまた私も今回の質問に譲るとしまして、今回のハートビル法と交通バリアフリー法の統合によりまして、そのメリットを生かして更なるバリアフリー化といふのが多くの皆さんの御期待のあるところだといふふうに思ふんです。中でも、一日利用客が五千人未満の施設のバリアフリー化の促進の問題は、先ほどから議論がありますように、私も大変重要なことだといふふうに思ひます。

説明もございましたように、五千人を下回るいわゆる駅は全体の七割を占めていると。しかし利用客は、五千人以上の駅が三割であつても利用客は九割なんだという御説明がございましたけれども、私はその利用客が九割だからとかそういう問題ではなくて、たとえ規模が小さくても、利用される方が、最寄りの施設にバリアフリー化されるといふことが、やっぱり多くの方々が外に出やすくなる条件であつて、それこそ社会参加の本当に手助けとなる大事な道だといふふうに思ふんです。

その点で、国が基本方針で定める目標につきまして、旅客施設全体を対象にして、その目標を着実に計画的に進めていくための整備計画も作つて、地方にお住まいの高齢者や障害者の方々のバリアフリー化と安全確保も私は国が積極的に進めていくという姿勢を示すべきだといふふうに思ひますが、この点、大臣、いかがでしょうか。

○政府参考人(竹歳誠君) ただいまの点につきましても先ほど御答弁したところでございますけれども、まず九割の人が乗り降りするところから順番にやろうといふことでございますが、平成二十二年には一応目標達成して、次にはもうきちつと五千人未満のところもいきますといふことを先ほど申し上げたところでございます。

は、現行の法律は五千人以上の駅を中心に計画作りますとなつておりましたけれども、五千人未満のところでもそういう計画を作ろうと、駅のないところでも福祉施設とか役場とか集まつてるところはやりましよう、とにかく社会としてバリアフリー化の必要なところは着実に手を打ちますといふのが今回の法律でございます。住民の方々の御提案とか、そういう参加の道も大きく開いておりまして、そういうことを活用しながら日本全国のバリアフリー化というのを進めていきたいと考えております。

○小林美恵子君 その五千人未満のところでも、いわゆる市町村が基本構想を作つて、それに当事者の皆さんが参加をできるものを作るんだという御説明でございました。

そのいわゆる協議会ですね、協議会は、法案を見ますと、いわゆる高齢者や障害者の皆さんを始めとして、当事者が参加できる協議会をいわゆる組織することもできるとあります。組織することでもできるということは組織しないこともあるといふことだと、私は裏返して言うところの面もあるといふふうに思ふんですね。それで本当に当事者の意見がしっかりと反映できる担保ができるのかといふふうに思ふんです。実際、現に、先ほどの御説明でも、五百三十九の市町村ですか、で二百余りの基本構想の計画ができていたといふお話がございましたけれども、これはさきの議員の皆さんも十分ではないといふ御指摘でした。私も当然十分ではないといふふうに思ひます。

そういう状況の中で、五千人未満の施設についても、市町村が基本構想を作りますからといふことだけで自治体任せになつていいのかといふふうに思ふんですね。やっぱりこの問題についても、五千人規模という枠を見直して、一〇〇％でなくつても、規模の小さい施設も目標を持つて計画的に整備をしていく、これが今回の法案でもしっかりと位置付けられることが大事なんではないでしょうか。この点、大臣の見解をお伺ひします。

○政府参考人(竹歳誠君) まず、協議会が市町村

が置くことができるということで義務付けられていないかという御懸念でございます。

実は、現行法ではこの協議会の規定はないのでございますけれども、基本構想を作っている二百三十二件中二百三十一件で関係者が集まって任意の協議会というのを開いておられます。したがって、法律がないときでも協議会がはつくりだされておりました。で、今回法律ができるわけですから、ますますそういうことに拍車がかかると思えますし、もし協議会が、市町村がつくらぬといった場合どうなるかということなんですが、高齢者の方とか障害者の方、そういう利用者の方でございますね、が基本構想の作成とか変更を提案できると、提案した場合にはそれがいいのか悪いのか返事をすると、理由もはつきりするというようなことで、行政と関係者のやり取りの仕組みがつけられておりますので、そういう中で本当に必要なことは当事者の御意見も反映させながら進めていくことができると思います。

それから、地方任せにしておくとなかなか進まないんじゃないかということで、正にそのために今回の法律の改正もし、また私たちも予算を確保し、ガイドラインを作り基本方針を作りということで、積極的に取り組んでいくということでございます。

○小林美恵子君 終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

法案は、いわゆるハートビル法、それから交通バリアフリー法を一本化を行うものでございますが、一本化する意義とその効果はどのようなものか、お伺いいたします。

○国務大臣(北側 雄君) このハートビル法並びに交通バリアフリー法、ハートビル法は旧建設省、交通バリアフリー法は旧運輸省で提出をさせていただいた法律でございました。それぞれ、駅並びにその周辺、そしてまた多くの方が利用する建築物ということになっておったわけでございますけれども、そうではなくて、さらに、総合的、一体的に、まちづくりとして面的に、より面的に

バリアフリー化を推進していこうということで今回の一本化をさせていただいたところでござい

す。したがって、具体的にも、駅とか車両とか建築物に加えまして、道路、それから公園、駐車場についても基準に適合させることを求めていくと

さらに、市町村が策定する基本構想につきましても、これまでは駅等の旅客施設を中心とした地区でこの基本構想を作っておったわけでござい

ますが、それ以外の地区でも面的整備を図ることができるようになること、さらには、当事者参加、基本構想の策定やその実施のための関係者間の調整をより円滑に行えるよう、協議会制度、さらには提案制度等も新たに法定化をすることとしていた、

いただいたところでございます。この法律案によりまして、より一体的に、かつ総合的にバリアフリー化が促進されるものというふうに考えております。

○洲上貞雄君 バリアフリー化がより一層促進されることを期待をしておきます。

二〇〇〇年に施行されました交通バリアフリー法では、各交通機関ごとに数値目標を設け、二〇一〇年までに達成するように求められていますが、既に九五五年経過をいたしましたものの、車両等の適合車両数は他の施設整備に比べ余り進んでいないように思います。国土交通省の資料によりますと、二〇〇四年度の低床バスの適合車両数はバス車両全体の二二・六％でしかありません。

なぜ適合車両数が増えないのでしょうか、増えない原因はどこにあるとお考えなのでしょうか、また、今後どのようにして増やしていくおつもりなんでしょうか、できれば各モードごとにお答え

いただきたいと思います。

○政府参考人(宿利正史君) 洲上委員から御指摘がありました低床バスの導入でござい

ますから、新しい車両が導入されるたびに順次切り替わっていらっしゃるわけでありまして、二二・六％というのをどう見るかというところはありますけれども、着実に切り替わりつつあると考えております。

また、このうちノンステップバスにつきましては、平成二十二年までの目標を車両総数の二〇から二五％と決めておりまして、これは国の補助制度などを活用していただきながら、平成十六年度末に約七千両、一二％まで進んでおりますので、引き続きこれを進めていきたいと考えております。

なお、先ほども答弁申し上げましたけれども、このバリアフリーの促進のために十八年度予算で十五億七千万円の予算措置を講じておりますし、税制の特例措置あるいは政策投資銀行による低利融資、それから今年度からスタートしました中小企業金融公庫等の低利融資などを活用して、目標達成に向けて着実に進めてまいりたいと考えております。

○政府参考人(梅田春美君) 鉄道の方につきまして御答弁申し上げます。

交通バリアフリー法に基づきまして鉄道駅等のバリアフリー化を進めてきております。私ども鉄道の駅につきましては、一日当たりの利用者数が五千人以上の駅につきまして、原則としてすべての鉄道路線を平成二十二年までにバリアフリー化する、それから鉄道路線車両につきましては平成二十二年までに総車両数の三〇％をバリアフリー化するというところで、これを目標に取組をしております。

私どもといたしましては、この鉄道路線事業者におけるバリアフリー化の取組に對しまして補助等の支援を行ってまいりました。その結果、十六年度まででございますが、十七年三月末の現在でございますが、一日当たりの利用者数が五千人以上の鉄道の駅のうち段差の解消されたものの割合は約四九％、鉄道路線車両につきましてはバリアフ

リー化された車両が総車両数の約二八％となっております。また、着実に成果を上げてきていると認識しているところでございます。

この目標を達成するために、引き続きバリアフリー化の取組に對しまして支援を行ってまいります。また、鉄道路線事業者におきましても、現在までもそうでございますが、自主的に整備を進めてきているところでございますので、更に一層バリアフリー化を促進することが重要ということで指導してまいりたいと思っております。今回の新しい法律に基づきまして、駅周辺の整備との連携を図りながら、更に着実に進めてまいれる所存でございます。

よろしくお願いたします。

○洲上貞雄君 提出法案の要旨では、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が言われておりますが、これまでの法律においてはなかなかこの参加の機会や意見や発表の機会が多くありませんでした。今回の法案では、これらの機会をどのように担保されたのか、お伺いいたします。

○政府参考人(竹蔵誠君) まず、この法案を取りまとめる前段といたしまして、国土交通省としては、バリアフリーについての総合的な観点から検討を行うために、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会というのを設けまして、高齢者、障害者団体を始め専門家の方々に参加していただき、それから団体からヒアリングをさせていただき、またアンケート等も行いました。また、法案を作る段階でも、様々な角度から御意見を伺ったところでございます。そういうことも全部踏まえまして、今御指摘のように、法案にはこの高齢者、障害者の方々の参加を担保するための具体的な措置として、提案制度とか協議会制度というものも設けているところでございますし、それからこの制度ができましたら、これは、これが有効に活用されることが大事でございます。その趣旨や運用の在り方について、本法に基づく基本方針等において明確にしてい

たいと考えております。
○洲上貞雄君 今回の法案の目的は施設業者に対する義務付けを行われるわけですが、エスカレーター、エレベーターのメンテナンスの費用についてお伺いを申し上げます。

公共交通事業者等の基準適合義務等において、その後これらの該当公共交通移動円滑化基準に適合するよう維持しなければならないとあります。これまで、鉄道事業者や施設設置時には支援措置がありまして、以降のメンテナンスは何らの措置がなされておりました。

ユニバーサルデザインの考えに基づきバリアフリーのあり方を考える懇談会報告書の中でも、施設の整備が進捗するに従って、維持管理費や更新費の負担も増大することが見込まれるので、これらについても検討する必要があるとあります。

報告のとおり、鉄道事業者にとってメンテナンスの費用というのは経営にとっても大きな負担になっているのが現在の状況であります。今後何らかのメンテナンスに対する支援措置は考えられるかどうか、お伺いいたします。

○政府参考人(梅田春実君) 鉄道駅のバリアフリー化につきましては、現行の法律の交通バリアフリー法におきましては、新たに建設する駅、それから大規模な改良を行う駅、こういうものにつきましては、鉄道事業者が義務としてバリアフリー化を行わなければならない。それから、既設の駅につきましては努力義務ということで規定されているところでございます。

しかし、駅のバリアフリー化というのは、最近かなり認識あるいは評価の仕方も変わってきてはおりますけれども、私どももそのバリアフリー化の必要性が高いというふうに認識しておりますが、やはり事業者からいいますと、収益性が期待し難いという投資であるという部分もございまして、したがって、私どもは、こういう面におきまして、鉄道事業者にとって自主的な整備が進みづらいという点を勘案いたしまして、その取組に対するインセンティブをいたしまして、この工

レベーター、エスカレーターを含めましたバリアフリーについての補助制度をつくって今まで整備をしてきたところでございます。

したがって、鉄道事業者が所有する施設とかいう、これは施設は鉄道事業者が所有することになります。ほかの施設と同じように、この維持管理費というのは本来鉄道事業者が負担すべき性格のものだろうと。特別にエレベーター、エスカレーターだけのメンテナンスコストを例外にするような理由というものがなかなか見いだしにくいと思えます。したがって、私ども、事業者が所有となったエレベーター、エスカレーター等の施設につきましては、引き続き事業者の負担ということでやっていただきたいというふうに思っております。

先ほども申しましたように、なお五千人以上の駅におきましても整備を進めなければならない駅がまだ多々ございますので、今までの限られた予算、厳しい財政下の中ではございますが、補助制度を維持しながら、できるだけこれを充実を図って交通バリアフリー法に基づく目標の達成に邁進してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○洲上貞雄君 何らかの方法をこの問題については考えていただきたいと思っておりますので、改めて検討、研究をお願いを要望しておきたいと思えます。

現在、エスカレーター、エレベーターのメンテナンスの多くは施設業者で行われていると思えますが、なぜ鉄道事業者の自家整備が進まないのか。それから、自家整備が進まない理由及びできない理由について、あればお聞かせ願いたいと思えます。

○政府参考人(梅田春実君) エレベーター、エスカレーターの整備につきましては、一定の技術を持っていた人が行えば足りるというふうに理解しておりますので、私どもとしては、むしろこうしたエレベーター、エスカレーターのメンテナンスの業務を自分のところの職員で行うか、あるいは外注

して専門の事業者に行わせるか、こういうものにつきましても事業者の判断にゆだねているところがございます。

事業者におきましては、業務の専門性あるいはコストなどを総合的に勘案して、外注して専門業者に任せられた方が有利というふうに判断してきているから、現在のところ、自社の職員によるメンテナンスが余り行われていないものというふうに考えておりますので、場合によりまして、事業者によりましては、自社でやった方が技術者もいるしコストも安いということであれば、そうした措置をとることについては特段問題はないのではないかと考えております。

○洲上貞雄君 福祉タクシーについてお伺いいたしますが、提出法案では公共交通事業者がタクシー事業者が含まれましたが、タクシー事業者に対する支援措置は考えられておるのでしょうか。また、どのような車両を想定されているのでしょうか。基準がありましたらお教え願いたいと思えます。

○政府参考人(宿利正史君) リフト付き車両などのいわゆる福祉車両につきましましては、近年導入が進みつつありますけれども、やはり一般の車両に比べますとかなり価格が高いということ、あるいは有効活用がなかなか図られていないということもありまして、正直なところ、急増する需要に十分対応し切れていないという認識を持っております。

このため、私ども、十八年度予算で福祉輸送普及促進モデル事業という制度を創設いたしました。これは、福祉輸送について先進的な取組をしている地域を認定をいたしまして、この地域で共同配車センターの設立、福祉車両の導入といった事業を行うことに対して、自治体と協調して支援をしていくというものでございます。あわせて、タクシー事業者が福祉車両を導入する場合に、これも今年度からの措置でございますけれども、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫によりまして低利融資制度を創設をいたしました。また、税制上

の特例措置の延長といったことも十八年度に認められております。具体的な対象車両であります。リフト付きの車両、スロープ付きの車両、それからストレッチャー搭載可能な車両と、これを対象に考えております。

いずれにしても、こうした取組によりまして私どもは福祉輸送の一層の充実に努めていきたいと考えております。

○洲上貞雄君 バリアフリーは施設設備だけの整備すればよいというものではないと思えます。やはり一人一人の障害者に対する差別や偏見をなくす意識のバリアフリーが必要だと考えます。これまでどのような取組がなされてきたのでしょうか。また今後どのような取組をされるのでしょうか、お伺いをいたします。

○政府参考人(竹蔵誠君) 御指摘のように、バリアフリー化を進めるに当たりましては、ハード面の整備のみならず心のバリアフリーというのが非常に大事でございます。

従来から幾つかの取組をしてきておるわけでございまして、一つは、高齢者、障害者等に対する理解促進のための体験学習の実施、いわゆる交通バリアフリー教室というものを開催してまいりました。実績としては、この五年間に全国で二百七十二か所、一万三千名余の方々の参加もいただいているというものがございまして、それから、ボランティアの活動の普及ということにも力を入れてまいりまして、バリアフリーのボランティアモデル事業、それから公共事業者向けの教育プログラム作成による人的対応の質の向上ということでも非常に大事でございます。駅構内のバリアフリー施設、乗換案内の情報を統一的に提供するためのらくらくおかけネットというようなことをやっております。

今後でございますが、一つは、先ほどもございましたバリアフリーリーダーの育成ということに力を入れてまいりたいと思えます。また、意識啓発のためのバリアフリー情報提供の在り方とい

うことについても検討をしてまいりたいと思ひます。

○**洲上貞雄君** やはり大事なことですから、今後積極的のひとつ事業展開をよろしくお願いを申し上げておきたいと思ひます。

事後評価といひましようか、事後チェックといひましようか、東横イン偽装は顕著な例でありますけれども、やはりそれぞれの事業実施後に適切な維持管理がなされているかどうか、事後評価、チェックといひましようか、そういうものを行つていく必要があると思ひますが、見解はいかがでございましようか。

○**国務大臣(北側一雄君)** 東横インの問題につきましては、建物の完了検査後に違法な改造をする、それを広範に行つたわけでございまして、極めて遺憾である。今厳正な対処をしているところでございまして。

この問題を受けまして、受けましてといひましようか、やはり国や地方公共団体において、建物完成後もきちんと報告徴収や立入検査を適宜適切に実施していくことが、特にこのようなバリアフリー化が義務付けられている施設については重要であるといふふうに考えているところでございまして。また、一般の利用者の方々から情報をちようだいすることがあります、そうした違法な改造をやつていふこと。こうした情報をしっかりと活用して違反実態の把握に努め、厳正な対応を行つてまいりたいといふふうに考えております。

さらには、この法案で協議会制度、先ほどから御議論いたしております協議会制度が位置付けられたわけでございまして、この協議会では、市町村の基本構想の策定だけではなくて、その策定された基本構想についての事後点検についてもこの協議会を通して活用して促進してまいりたいといふふうに考えているところでございまして。

○**洲上貞雄君** 終わります。

○**委員長(羽田雄一郎君)** 本日の質疑はこの程度にとどめます。

○**委員長(羽田雄一郎君)** 委員派遣承認要求に関する件についてお諮りいたします。

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審査のため、委員派遣を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○**委員長(羽田雄一郎君)** 御異議ないと認めます。

つきましては、派遣委員、派遣地、派遣期間等の決定は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○**委員長(羽田雄一郎君)** 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十六分散会

四月十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

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が講ずべき措置(第八条―第二十四条)

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(第二十五条―第四十条)

第五章 移動等円滑化経路協定(第四十一条―第五十一条)

第六章 雑則(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)

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。

(定義)

第二条 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体上の制限を受ける者等をいう。

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上の負担を軽減することにより、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 鉄道事業者(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う鉄道事業者者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。)

ロ 軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道経営者(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。)

ハ 道路運送法(昭和二十六年法律第八十八

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。)

二 自動車タクシーミナル法(昭和三十四年法律第三十六号)によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)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。)

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 イからハまでに掲げる者以外の者で次号イ、二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、待合いその他の用に供するものをいう。

イ 鉄道事業者法による鉄道施設

ロ 軌道法による軌道施設

ハ 自動車タクシーミナル法によるバスターミナル

ル

二 海上運送法による輸送施設(船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。)

ホ 航空旅客ターミナル施設

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う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

七 車両等 公共交通事業者等が旅客の運送を行う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の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 路外駐車場管理者等 駐車場法(昭和三十一年法律第百六号)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外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号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、自動車の駐車のため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二百一十一号)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いう。

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内の政令で定める建築物については、都道府県知事とする。

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、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。

ロ 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、通路その他の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。

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

ロ イに掲げる事業に伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業

ハ 特定車両(軌道経営者又は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に使用する車両等をいう。以下同じ。)を床面の低いものとするその他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業

二十四 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

ロ 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

二十五 路外駐車場特定事業 特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設その他の移動等円滑化のために必要な施設の整備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 次に掲げる事業をいう。

イ 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。ロにおいて同じ。)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

ロ 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

二十八 交通安全特定事業 次に掲げる事業をいう。

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付加した信号機、道路交通法(昭和三十一年法律第百五号)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識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識(第三十六条第二項において「信号機等」という。)の同法第四条第一項の規定による設置に関する事業

ロ 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

ニ 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

ホ ニ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をいう。以下同じ。)、市街地再開発事業(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(都市計画法第四十七条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に考慮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策に関する事項

基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

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。

(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ための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずよう努めなければならない。

2 国は、教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第五条 地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進す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。

(施設設置管理者等の責務)

第六条 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に必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(国民の責務)

第七条 国民は、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。

理者が講ずべき措置

(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(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車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準(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。

2 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に維持しなければならない。

3 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。

4 公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならない。

5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

(旅客施設及び車両等に係る基準適合性審査等)

第九条 主務大臣は、新設旅客施設等について鉄道事業法等その他の法令の規定で政令で定めるものによる許可、認可その他の処分申請があつた場合には、当該処分に係る法令に定める基準のほか、公共交通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、主務大臣は、当該新設旅客施設等が公共交通移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、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等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うときは、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。その届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。

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に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(道路管理者の基準適合義務等)

第十条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路(以下この条において「新設特定道路」という。)を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準(以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

2 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路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。

3 道路管理者は、その管理する道路(新設特定道路を除く。)を道路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。

4 新設特定道路についての道路法第三十三条第一項及び第三十六条第二項の規定の適用については、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)第二条第二号に規定する移動等円滑化のために必要なもの」として国土

交通省令で定める基準」と、同法第三十三条第一項中「同条第一項」とあるのは「前条第一項」とする。

(路外駐車場管理者等の基準適合義務等)

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、当該特定路外駐車場(以下この条において「新設特定路外駐車場」という。)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る基準(以下「路外駐車場移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

2 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。

3 地方公共団体は、その地方の自然的社会的条件の特殊性により、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。

4 路外駐車場管理者等は、その管理する特定路外駐車場(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)

第十二條 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、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)第二百五十二條の十九第一項の指定都市、同法第二百五十二條の二十二第一項の中核市及び同法第二百五十二條の二十六の三第一項の特例市にあつては、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、駐車場法第十二條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たときは、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)

第十三條 公園管理者等は、特定公園施設の施設、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に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。

2 公園管理者は、新設特定公園施設について都市公園法第五條第一項の規定による許可の申請があつた場合には、同法第四條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。

4 公園管理者等は、その管理する特定公園施設(新設特定公園施設を除く。)を都市公園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。

(特別特定建築物の建築等の基準適合義務等)

第十四條 建築主等は、特別特定建築物の政令で定める規模以上の建築(用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この条において同じ。)をしようとするときは、当該特別特定建築物(次項において「新築特別特定建築物」

という。)を、移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準(以下「建築物移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

2 建築主等は、その所有し、管理し、又は占有する新築特別特定建築物を建築物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。

3 地方公共団体は、その地方の自然的社会的条件の特殊性により、前二項の規定のみによつては、高齢者、障害者等が特定建築物を円滑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、特別特定建築物に条例で定める特定建築物を追加し、第一項の建築の規模を条例で同項の政令で定める規模未満で別に定め、又は建築物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。

4 前三項の規定は、建築基準法第六條第一項に規定する建築基準関係規定とみなす。

5 建築主等(第一項から第三項までの規定が適用される者を除く。)は、その建築をしようとし、又は所有し、管理し、若しくは占有する特別特定建築物(同項の条例で定める特定建築物を含む。以下同じ。)を建築物移動等円滑化基準(同項の条例で付加した事項を含む。第十七條第三項第一号を除き、以下同じ。)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。

(特別特定建築物に係る基準適合命令等)

第十五條 所管行政庁は、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、建築主等に対し、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。

2 国、都道府県又は建築主事を置く市町村の特別特定建築物については、前項の規定は、適用しない。この場合において、所管行政庁は、国、都道府県又は建築主事を置く市町村の特別特定

建築物が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、直ちに、その旨を当該特別特定建築物を管理する機関の長に通知し、前項に規定する措置をとるべきことを要請しなければならない。

3 所管行政庁は、前条第五項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、建築主等に対し、建築物移動等円滑化基準を勘案して、特別特定建築物の設計及び施工に係る事項その他の移動等円滑化に係る事項について必要な指導及び助言をすることができる。

(特定建築物の建築主等の努力義務等)

第十六條 建築主等は、特定建築物(特別特定建築物を除く。以下この条において同じ。)の建築(用途の変更をして特定建築物にすることを含む。次条第一項において同じ。)をしようとするときは、当該特定建築物を建築物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。

2 建築主等は、特定建築物の建築物特定施設の修繕又は模様替をしようとするときは、当該建築物特定施設を建築物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。

3 所管行政庁は、特定建築物について前二項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、建築主等に対し、建築物移動等円滑化基準を勘案して、特定建築物又はその建築物特定施設の設計及び施工に係る事項について必要な指導及び助言をすることができる。

(特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定)

第十七條 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り。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、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に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）
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。

2 前条の規定は、前項の場合について準用する。

（認定特定建築物の容積率の特例）
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、第五十九条第一項及び第三項、第五十九条の二第一項、第六十条第一項、第六十条の二第一項及び第四項、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、第八十六条第三項及び第四項、第八十六条の二第二項及び第三項、第八十六条の五第三項並びに第八十六条の六第一項に規定する建築物の容積率（同法第五十九条第一項、第六十条の二第一項及び第六十八条の九第一項に規定するものについては、これらの規定に規定する建築物の容積率の最高限度に係る場合に限る。）の算定の基礎となる延べ面積には、同法第五十二条第三項及

び第六項に定めるもののほか、第十七条第三項の認定を受けた計画（前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。第二十一条において同じ。）に係る特定建築物（以下「認定特定建築物」という。）の建築物特定施設の床面積のうち、移動等円滑化の措置をとることにより通常の建築物の建築物特定施設の床面積を超えることとなる場合における政令で定める床面積は、算入しないものとする。

（認定特定建築物の表示等）
第二十條 認定建築主等は、認定特定建築物の建築等をしたときは、当該認定特定建築物、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。

2 何人も、前項の規定による場合を除くほか、建築物、その敷地又はその利用に関する広告等に、同項の表示又はこれと紛らわしい表示を付してはならない。

（認定建築主等に対する改善命令）
第二十一条 所管行政庁は、認定建築主等が第十七条第三項の認定を受けた計画に従つて認定特定建築物の建築等又は維持保全を行つていないと認めるときは、当該認定建築主等に対し、その改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定の取消し）
第二十二条 所管行政庁は、認定建築主等が前条の規定による処分違反したときは、第十七条第三項の認定を取り消すことができる。

（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）
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は、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。

一 エレベーター及び当該エレベーターの設置に係る特定建築物の主要構造部の部分の構造が主務省令で定める安全上及び防火上の基準に適合していること。

二 エレベーターの制御方法及びその作動状態の監視方法が主務省令で定める安全上の基準に適合していること。

2 建築基準法第九十三条第一項本文及び第二項の規定は、前項の規定により所管行政庁が防火上及び避難上支障がないと認める場合について準用する。

（高齢者、障害者等が円滑に利用できる建築物の容積率の特例）
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。

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

（移動等円滑化基本構想）
第二十五条 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、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的かつ一体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に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あつては、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の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の整備改善に関する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 3 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(昭和三十一年法律第六十三号。以下「昭和三十一年道路法改正法」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。第三十二条第一項において同じ。)(道路法第十二条ただし書及び第十五条並びに昭和三十一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	第十七条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が行うこととされているものを除く。)に限る。以下同じ。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ない。 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る場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する施設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。 8 市町村は、次条第一項の協議会が組織されていない場合には、基本構想を作成するに当たり、あらかじめ、関係する施設設置管理者及び公安委員会に対し、特定事業に関する事項について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。 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。	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。 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) 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。 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。 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、公安委員会その他の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と見込まれる者 三 高齢者、障害者等、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者 3 第一項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議会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。 4 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。 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。 6 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に關し必要な事項は、協議会が定める。 (基本構想の作成等の提案) 第二十七条 次に掲げる者は、市町村に対して、基本構想の作成又は変更をすることを提案することができる。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關し利害関係を有する者 2 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。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。 (公共交通特定事業の実施) 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。 2 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 公共交通特定事業を実施する特定旅客施設又は特定車両 二 公共交通特定事業の内容 三 公共交通特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法 四 その他公共交通特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項 3 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。 4 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。 5 前二項の規定は、公共交通特定事業計画の変更について準用する。 (公共交通特定事業計画の認定) 第二十九条 公共交通事業者等は、主務省令で定
---	--	---	--

めるところにより、主務大臣に対し、公共交通特定事業計画が重点整備地区における移動等円滑化を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 主務大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、前条第二項第二号に掲げる事項が基本方針及び公共交通移動等円滑化基準に照らして適切なものであり、かつ、同号及び同項第三号に掲げる事項が当該公共交通特定事業を確実に遂行するために技術上及び資金上適切なものであると認めるときは、その認定をするものとする。

3 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る公共交通特定事業計画を変更しようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。

4 第二項の規定は、前項の認定について準用する。

5 主務大臣は、第二項の認定を受けた者が当該認定に係る公共交通特定事業計画(第三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。次条において同じ。)に従つて公共交通特定事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

(公共交通特定事業計画に係る地方債の特例)

第三十条 地方公共団体が、前条第二項の認定に係る公共交通特定事業計画に基づく公共交通特定事業で主務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であつて地方財政法(昭和二十三年法律第九号)第五条各号に規定する経費のいづれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

(道路特定事業の実施)

第三十一条 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、関係する道路管理者は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して道路特定事業を実施するための計画(以下「道路特定事業計画」という。)を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 道路特定事業計画においては、基本構想において定められた道路特定事業について定めるほか、当該重点整備地区内の道路において実施するその他の道路特定事業について定めることができる。

3 道路特定事業計画においては、実施しようとする道路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 道路特定事業を実施する道路の区間
二 前号の道路の区間ごとに実施すべき道路特定事業の内容及び実施予定期間
三 その他道路特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

4 道路管理者は、道路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、施設設置管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

5 道路管理者は、道路特定事業計画において、道路法第二十条第一項に規定する他の工作物について実施し、又は同法第二十三条第一項の規定に基づき実施する道路特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該道路特定事業を実施する工作物又は施設の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該道路特定事業の費用の負担を当該工作物又は施設の管理者に求めるときは、当該道路特定事業計画に当該道路特定事業の実施に要する費用の概算及び道路管理者と当該工作物又は施設の管理者との分担割合を定めるものとする。

6 道路管理者は、道路特定事業計画を定めるときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村、施設設置管理者及び公安委員会並びに前項に規定する工作物又は施設の管理者に送付しなければならない。

7 前三項の規定は、道路特定事業計画の変更について準用する。

(市町村による国道等に係る道路特定事業の実施)
第三十二条 第二十五条第四項の規定により基本

構想において道路特定事業を実施する者として市町村(道路法第十七条第一項の指定市を除く。以下この条及び第五十五条から第五十七条までにおいて同じ。)が定められたときは、前条第一項、同法第十二条ただ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かかわらず、市町村は、単独で又は他の市町村若しくは道路管理者と共同して、国道又は都道府県道に係る道路特定事業計画を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 前条第二項から第七項までの規定は、前項の場合について準用する。この場合において、同条第四項から第六項までの規定中「道路管理者」とあるのは、「次条第一項の規定により道路特定事業を実施する市町村(他の市町村又は道路管理者と共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)」と読み替えるものとする。

3 市町村は、第一項の規定により国道に係る道路特定事業を実施しようとする場合においては、主務省令で定めるところにより、主務大臣の認可を受けなければならない。ただし、主務省令で定める軽易なものについては、この限りでない。

4 市町村は、第一項の規定により道路特定事業に関する工事を行おうとするとき、及び当該道路特定事業に関する工事の全部又は一部を完了したときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

5 市町村は、第一項の規定により道路特定事業を実施する場合においては、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

6 市町村が第一項の規定により道路特定事業を実施する場合には、その実施に要する費用の負担並びにその費用に関する国の補助及び交付金の交付については、都道府県が自ら当該道路特定事業を実施するものとみなす。

7 前項の規定により国が当該都道府県に対し交付すべき負担金、補助金及び交付金は、市町村に交付するものとする。

8 前項の場合には、市町村は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和三十年法律第七十九号)の規定の適用については、同法第二条第三項に規定する補助事業者等とみなす。

(路外駐車場特定事業の実施)

第三十三条 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、関係する路外駐車場管理者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して路外駐車場特定事業を実施するための計画(以下この条において「路外駐車場特定事業計画」という。)を作成し、これに基づき、当該路外駐車場特定事業を実施するものとする。

2 路外駐車場特定事業計画においては、実施しようとする路外駐車場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 路外駐車場特定事業を実施する特定路外駐車場

二 路外駐車場特定事業の内容及び実施予定期間

三 その他路外駐車場特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 路外駐車場管理者等は、路外駐車場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。

4 路外駐車場管理者等は、路外駐車場特定事業計画を定めるときは、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。

5 前二項の規定は、路外駐車場特定事業計画の変更について準用する。

(都市公園特定事業の実施)

第三十四条 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、関係する公園管理者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即

して都市公園特定事業を実施するための計画（以下この条において「都市公園特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該都市公園特定事業を実施するものとする。ただし、都市公園法第五条第一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、又は設け若しくは管理しようとする者が都市公園特定事業計画を作成する場合にあつては、公園管理者と共同して作成するものとする。

2 都市公園特定事業計画においては、実施しようとする都市公園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 都市公園特定事業を実施する都市公園
- 二 都市公園特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他都市公園特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 公園管理者等は、都市公園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。

4 公園管理者は、都市公園特定事業計画において、都市公園法第五条の二第一項に規定する他の工作物について実施する都市公園特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該他の工作物の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該都市公園特定事業の費用の負担を当該他の工作物の管理者に求めるときは、当該都市公園特定事業計画に当該都市公園特定事業の実施に要する費用の概算及び公園管理者と当該他の工作物の管理者との分担割合を定めるものとする。

5 公園管理者等は、都市公園特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村及び施設設置管理者並びに前項に規定する他の工作物の管理者に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、都市公園特定事業計画の変更について準用する。

（建築物特定事業の実施）

第三十五条 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、関係する建築主等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して建築物特定事業を実施するための計画（以下この条において「建築物特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該建築物特定事業を実施するものとする。

2 建築物特定事業計画においては、実施しようとする建築物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 建築物特定事業を実施する特定建築物
- 二 建築物特定事業の内容
- 三 建築物特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 四 その他建築物特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 建築主等は、建築物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。

4 建築主等は、建築物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。

5 建築主事を置かない市町村の市町村長は、前項の規定により送付された建築物特定事業計画を都道府県知事に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、建築物特定事業計画の変更について準用する。

（交通安全特定事業の実施）

第三十六条 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、関係する公安委員会、単独で又は共同して、当該基本構想に即して交通安全特定事業を実施するための計画（以下「交通安全特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該交通安全特定事業を実施するものとする。

2 前項の交通安全特定事業（第二条第二十八号イに掲げる事業に限る。）は、当該交通安全特定

事業により設置される信号機等が、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な信号機等に関する主務省令で定める基準に適合するよう実施されなければならない。

3 交通安全特定事業計画においては、実施しようとする交通安全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 交通安全特定事業を実施する道路の区間
- 二 前号の道路の区間ごとに実施すべき交通安全特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他交通安全特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

4 公安委員会は、交通安全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道路管理者の意見を聴かなければならない。

5 公安委員会は、交通安全特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村及び道路管理者に送付しなければならない。

6 前二項の規定は、交通安全特定事業計画の変更について準用する。

（生活関連施設又は一般交通用施設の整備等）

第三十七条 国及び地方公共団体は、基本構想において定められた生活関連施設又は一般交通用施設の整備、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の施行その他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 基本構想において定められた生活関連施設又は一般交通用施設の管理者（国又は地方公共団体を除く。）は、当該基本構想の達成に資するよう、その管理する施設について移動等円滑化のための事業の実施に努めなければならない。

（基本構想に基づく事業の実施に係る命令等）

第三十八条 市町村は、第二十八条第一項の公共交通特定事業、第三十三条第一項の路外駐車場特定事業、第三十四条第一項の都市公園特定事業、公園管理者が実施すべきものを除く。）又は地

方公共団体を実施すべきものを除く。）（以下この条において「公共交通特定事業等」と総称する。）が実施されていないと認めるときは、当該公共交通特定事業等を実施すべき者に對し、その実施を要請することができる。

2 市町村は、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を主務大臣等（公共交通特定事業にあつては主務大臣、路外駐車場特定事業にあつては知事等、都市公園特定事業にあつては公園管理者、建築物特定事業にあつては所管行政庁。以下この条において同じ。）に通知することができる。

3 主務大臣等は、前項の規定による通知があつた場合において、第一項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなく公共交通特定事業等を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、当該公共交通特定事業等を実施すべきことを勧告することができる。

4 主務大臣等は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくその勧告に係る措置を講じない場合において、当該勧告を受けた者の事業について移動等円滑化を阻害している事実があると認めるときは、第九条第三項、第十二条第三項及び第十五条第一項の規定により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場合を除くほか、当該勧告を受けた者に対し、移動等円滑化の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。

（土地区画整理事業の換地計画において定める保留地の特例）

第三十九条 基本構想において定められた土地区画整理事業であつて土地区画整理法第三条第四項、第三条の二又は第三条の三の規定により施行するものの換地計画基本構想において定められた重点整備地区の区域内の宅地について定められたものに限る。）においては、重点整備地区の区域内の住民その他の者の共同の福祉又は利便のために必要な生活関連施設又は一般交通用施設で国、地方公共団体、公共交通事業者等

その他政令で定める者が設置するもの（同法第二条第五項に規定する公共施設を除き、基本構想において第二十五条第二項第五号に掲げる事項として土地区画整理事業の実施に關しその整備を考慮すべきものと定められたものに限る。）の用に供するため、一定の土地を換地として定めないう、その土地を保留地として定めることができる。この場合においては、当該保留地の地積について、当該土地区画整理事業を施行する土地の区域内の宅地について所有権、地上権、永小作権、賃借権その他の宅地を使用し、又は収益することができ権利を有するすべての者の同意を得なければならない。

2 土地区画整理法第四十一条及び第八十一条第一項の規定は、前項の規定により換地計画において定められた保留地について準用する。この場合において、同条第一項中「第三条第四項若しくは第五項」とあるのは、「第三条第四項」と読み替へるものとする。

3 施行者は、第一項の規定により換地計画において定められた保留地を処分したときは、土地区画整理法第三十三条第四項の規定による公告があった日における従前の宅地について所有権、地上権、永小作権、賃借権その他の宅地を使用し、又は収益することができ権利を有する者に対して、政令で定める基準に従い、当該保留地の対価に相当する金額を交付しなければならない。同法第九十九条第二項の規定は、この場合について準用する。

4 土地区画整理法第八十五条第五項の規定は、この条の規定による処分及び決定について準用する。

5 第一項に規定する土地区画整理事業に関する土地区画整理法第二百三十三条、第二百二十六条、第二百二十七条の二及び第二百二十九条の規定の適用については、同項から第三項までの規定は、同法の規定とみなす。

（地方債についての配慮）

第四十条 地方公共団体が、基本構想を達成する

ために行う事業に要する経費に充てるために起す地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別の配慮をするものとする。

第五章 移動等円滑化経路協定

（移動等円滑化経路協定の締結等）

第四十一条 重点整備地区内の一団の土地の所有者及び建築物その他の工作物の所有を目的とする借地権その他の当該土地を使用する権利（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかでないものを除く。以下「借地権等」という。）を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）第四十五条第二項において「大都市住宅等供給法」という。）第八十三条において準用する場合を含む。以下この章において同じ。）の規定により仮換地として指定された土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下この章において「土地所有者等」と総称する。）は、その全員の合意により、当該土地の区域における移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定（以下「移動等円滑化経路協定」という。）を締結することができる。ただし、当該土地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土地にあつては、当該土地の区域内に借地権等の目的となつてゐる土地がある場合（当該借地権等が地下又は空間について上下の範囲を定めて設定されたもので、当該土地の所有者が当該土地を使用している場合を除く。）においては、当該借地権等の目的となつてゐる土地の所有者の合意を要しない。

2 移動等円滑化経路協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 移動等円滑化経路協定の目的となる土地の区域（以下「移動等円滑化経路協定区域」という。）及び経路の位置

二 次に掲げる移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項のうち、必要なものイ 前号の経路における移動等円滑化に関する基準

ロ 前号の経路を構成する施設（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を含む。）の整備又は管理に関する事項

ハ その他移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項

三 移動等円滑化経路協定の有効期間

四 移動等円滑化経路協定に違反した場合の措置

3 移動等円滑化経路協定は、市町村長の認可を受けなければならない。

（認可の申請に係る移動等円滑化経路協定の縦覧等）

第四十二条 市町村長は、前条第三項の認可の申請があつたときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該移動等円滑化経路協定を公告の日から二週間関係人の縦覧に供さなければならない。

2 前項の規定による公告があつたときは、関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、当該移動等円滑化経路協定について、市町村長に意見書を提出することができる。

（移動等円滑化経路協定の認可）

第四十三条 市町村長は、第四十一条第三項の認可の申請が次の各号のいずれにも該当するときは、同項の認可をしなければならない。

一 申請手続が法令に違反しないこと。

二 土地又は建築物その他の工作物の利用を不当に制限するものでないこと。

三 第四十一条第二項各号に掲げる事項について主務省令で定める基準に適合するものであること。

2 建築主事を置かない市町村の市町村長は、第四十一条第二項第二号に掲げる事項に建築物に關するものを定めた移動等円滑化経路協定につ

いて同条第三項の認可をしようとするときは、前条第二項の規定により提出された意見書を添えて、都道府県知事に協議し、その同意を得なければならない。

3 市町村長は、第四十一条第三項の認可をしたときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公告し、かつ、当該移動等円滑化経路協定を当該市町村の事務所に備えて公衆の縦覧に供するとともに、移動等円滑化経路協定区域である旨を当該移動等円滑化経路協定区域内に明示しなければならない。

（移動等円滑化経路協定の変更）

第四十四条 移動等円滑化経路協定区域内における土地所有者等（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、移動等円滑化経路協定において定めた事項を変更しようとする場合においては、その全員の合意をもつてその旨を定め、市町村長の認可を受けなければならない。

2 前二条の規定は、前項の変更の認可について準用する。

（移動等円滑化経路協定区域からの除外）

第四十五条 移動等円滑化経路協定区域内の土地（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土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地）で当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者の所有するものの全部又は一部について借地権等が消滅した場合においては、当該借地権等の目的となつてゐる土地（同項の規定により仮換地として指定された土地に対応する従前の土地にあつては、当該土地についての仮換地として指定された土地）は、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。

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

る従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従前の土地の所有者に対してその共有持分を与えるように定められた土地としても定められなかったときは、当該土地は、土地区画整理法第九十一条第四項（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期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期域内の土地が当該移動等円滑化経路協定期域から除外された場合においては、当該借地権等を有していた者又は当該仮換地として指定されていた土地に対応する従前の土地に係る土地所有者等（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、遅滞なく、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期域内の土地が当該移動等円滑化経路協定期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のあつた移動等円滑化経路協定期域内、その公告のあつた後において当該移動等円滑化経路協定期域内の土地所有者等となつた者当該移動等円滑化経路協定期域内の一項目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者を除く。）に対して、その効力があるものとする。 （移動等円滑化経路協定の認可の公告のあつた後移動等円滑化経路協定期域内の土地	の所有者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土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地の所有者で当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばないものは、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いつても、市町村長に対して書面での意思表示をすることによって、当該移動等円滑化経路協定期域に加わることができる。 2 第四十三条第三項の規定は、前項の規定による意思表示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期域内、第一項の規定により当該移動等円滑化経路協定期域に加わつた者がその時において所有し、又は借地権等を有していた当該移動等円滑化経路協定期域内の土地（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土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地）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。）に対しては、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期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期域内、その公告のあつた後において、その過半数の合意をもつてその旨を定め、市町村長の認可を受けなければならない。 2 市町村長は、前項の認可をしたときは、その旨を公告しなければならない。 （土地の共有者等の取扱い） 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、合せて一の所有者又は借地権等を有する者とみなす。	（一の所有者による移動等円滑化経路協定の設定） 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期域とする移動等円滑化経路協定期域を定めることができる。 2 市町村長は、前項の認可の申請が第四十三条第一項各号のいずれにも該当し、かつ、当該移動等円滑化経路協定期域が移動等円滑化のため必要であると認める場合に限り、前項の認可をするものとする。 3 第四十三条第二項及び第三項の規定は、第一項の認可について準用する。 4 第一項の認可を受けた移動等円滑化経路協定期域は、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期域内の土地に二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期域同一の効力を有する移動等円滑化経路協定期域となる。 （借主の地位） 第五十一条 移動等円滑化経路協定期域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期域内においては、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。 第六章 雑則 （資金の確保等） 第五十二条 国は、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 国は、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、車両等若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。 2 知事等は、この法律の施行に必要な限度において、路外駐車場管理者等に対し、特定路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化基準への適合に関する事項に関し報告をさせ、又はその職員に、特定路外駐車場若しくはその業務に係る場所のある場所に立ち入り、特定路外駐車場の施設若しくは業務に関し検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。 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関し報告をさせ、又はその職員に、特定建築物若しくはその工事現場に立ち入り、特定建築物、建築設備、書類その他の物件を検査させ、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、認定特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。 （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、国家公安委員会及び総務大臣とする。
--	--	---

2 第九條、第二十四條、第二十九條第一項、第

二項(同條第四項において準用する場合を含む。)、第三項及び第五項、第三十二條第三項、第三十八條第二項、前條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、第二十五條第十項及び第十一項(これらの規定を同條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、国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、第三十條における主務省令は、総務省令とし、第三十六條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)

第五十五條 市町村が第三十二條第五項の規定により道路管理者に代わつてした処分不服がある者は、主務大臣に対して行政不服審査法昭和三十一年法律第六十号)による審査請求をすることが出来る。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出来る。

(事務の区分)

第五十六條 第三十二條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、地方自治法第二條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)

第五十七條 第三十二條第五項の規定により道路管理者に代わつ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)

第五十八條 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、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

第五十九條 第九條第三項、第十二條第三項又は第十五條第一項の規定による命令に違反した者は、三百万円以下の罰金に処する。

第六十條 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第九條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 第三十八條第四項の規定による命令に違反した者

三 第五十三條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陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第六十一條 第十二條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。

第六十二條 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 第二十條第二項の規定に違反して、表示を付した者

二 第五十三條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、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第六十三條 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第五十三條第二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陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

二 第五十三條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

第六十四條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第五十九條から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(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及び高齢者、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の廃止)

第二条 次に掲げる法律は、廃止する。

一 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(平成六年法律第四十四号)

二 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)

は人の業務に関し、第五十九條から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(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及び高齢者、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の廃止)

第二条 次に掲げる法律は、廃止する。

一 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(平成六年法律第四十四号)

二 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)

(道路管理者、路外駐車場管理者等及び公園管理者等の基準適合義務に関する経過措置)

第三条 この法律の施行の際現に工事中の特定道路の新設又は改築、増設又は改築については、それぞれ第十條第一項、第十一條第一項及び第十三條第一項の規定は、適用しない。

(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の廃止に伴う経過措置)

第四条 附則第二條第一号の規定による廃止前の高齢者、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(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。

2 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、第十四條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。

3 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、第十四條第一項の規定は適用せず、なお従前の例による。

4 第十五條の規定は、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。

(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の廃止に伴う経過措置)

第五條 附則第二條第二号の規定による廃止前の高齢者、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(以下この条において「旧移動円滑化法」という。))第六條第一項の規定により作成された基本構想、旧移動円滑化法第七條第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、旧移動円滑化法第十條第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び旧移動円滑化法第十一條第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画は、それぞれ第二十五條第一項の規定により作成された基本構想、第二十八條第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、第三十一條第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び第三十六條第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画とみなす。

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)

第六條 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。

(検討)

第十部 国土交通委員会会議録第十二号

平成十八年四月十八日【参議院】

二七

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。

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

条第四号」に改め、及び道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）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。

四月十四日本委員会に左の案件が付託された。

安全・信頼の回復 日本のタクシー再生に
関する請願(第二二三四号)(第二二三九号)

第二二四号 平成十八年四月四日受理
安全・信頼の回復、日本のタクシー再生に関する
請願

請願者 兵庫県加西市北条町横尾六七二ノ
一 中川清治 外四百九十名
紹介議員 福山 哲郎君

この請願の趣旨は、第八四一号と同じである。

第二三九号 平成十八年四月五日受理
安全・信頼の回復、日本のタクシー再生に関する

請願者 岩手県盛岡市玉山区薮川字外山五

○ノ五 白沢秋夫 外千七百二十
二名
紹介議員 築瀬 進君
この請願の趣旨は、第八四一号と同じである。