

衆議院 第七十七回国会 国土交通委員会 議 録 第 四 号

平成二十三年三月二十三日(水曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 古賀 一成君
 理事 小宮山泰子君 理事 田村 謙治君
 理事 中川 治君 理事 長安 豊君
 理事 若井 康彦君 理事 福井 照君
 理事 山本 公一君 理事 高木 陽介君
 阿知波吉信君 井戸まさえ君
 石関 貴史君 打越あかし君
 神山 洋介君 川村秀三郎君
 小泉 俊明君 小林 正枝君
 小山 展弘君 古賀 敬章君
 下条 みつ君 玉城デニ一君
 富岡 芳忠君 橋本 勉君
 松岡 広隆君 三日月大造君
 三村 和也君 三井 辨雄君
 向山 好一君 矢崎 公二君
 赤澤 亮正君 小淵 優子君
 金子 恭之君 北村 茂男君
 佐田玄一郎君 徳田 毅君
 二階 俊博君 林 幹雄君
 三ツ矢憲生君 竹内 譲君
 穀田 恵二君 中島 隆利君
 柿澤 未途君 下地 幹郎君
 田中 康夫君 中島 正純君

政府参考人 菊川 滋君
 (国土交通省道路局長)
 政府参考人 川本正一郎君
 (国土交通省住宅局長)
 政府参考人 久保 成人君
 (国土交通省鉄道局長)
 政府参考人 中田 徹君
 (国土交通省自動車交通局長)
 政府参考人 井手 憲文君
 (国土交通省海事局長)
 政府参考人 林田 博君
 (国土交通省港湾局長)
 政府参考人 本田 勝君
 (国土交通省航空局長)
 国土交通委員会専門員 関根 正博君

委員の異動

三月二十三日

辞任

市村浩一郎君 井戸まさえ君
 糸川 正晃君 橋本 勉君
 香掛 哲男君 玉城デニ一君
 高邑 勉君 松岡 広隆君
 津川 祥吾君 小山 展弘君
 辻元 清美君 三日月大造君
 橋本 清仁君 小林 正枝君
 畑 浩治君 神山 洋介君
 谷田川 元君 打越あかし君
 亀井 静香君 下地 幹郎君

補欠選任

同日 辞任
 井戸まさえ君 市村浩一郎君
 打越あかし君 谷田川 元君
 神山 洋介君 畑 浩治君
 小林 正枝君 橋本 清仁君
 小山 展弘君 津川 祥吾君

同日

補欠選任

市村浩一郎君
 谷田川 元君
 畑 浩治君
 橋本 清仁君
 津川 祥吾君

玉城デニ一君 香掛 哲男君
 橋本 勉君 糸川 正晃君
 松岡 広隆君 高邑 勉君
 三日月大造君 辻元 清美君
 下地 幹郎君 亀井 静香君

同日
 理事辻元清美君同日理事辞任につき、その補欠として若井康彦君が理事に当選した。

三月二十二日

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一七号)は本委員会に付託された。

三月十八日

那覇空港拡張整備の早期実現等に関する陳情書(那覇市上之屋一の一の一金城徹)(第七四号)は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

政府参考人出頭要求に関する件

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二七号)

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一七号)

○古賀委員長 これより会議を開きます。

議事に入るに先立ちまして、委員会を代表して一言申し上げます。

このたびの東北地方太平洋沖地震によりまして亡くなられた皆様方に、そしてまた御遺族の皆様方に深く哀悼の意を表したいと思います。また、被災者の皆様に心からお見舞いを申し上げます。

思います。これより、お亡くなりになりました方々の御冥福をお祈り申し上げ、黙禱をさせていただきます。

全員御起立をお願い申し上げます。——黙禱。

○古賀委員長 黙禱を終わります。御着席願います。

○古賀委員長 理事辞任の件についてお諮りいたします。

理事辻元清美君から、理事辞任の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

引き続き、理事補欠選任の件についてお諮りいたします。

ただいまの理事辞任に伴う理事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せんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

それでは、理事に若井康彦君を指名いたします。

○古賀委員長 内閣提出、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省都市・地域整備局長加藤利男君、道路局長菊川滋君、住宅局長川本正一郎君、鉄道局長久保

成人君、自動車交通局長中田徹君、海事局長井手憲文君、港湾局長林田博君及び航空局長本田勝君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○古賀委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。福井照君。

○福井委員 おはようございます。

まさに不眠不休の活躍をしていただいております政務三役、大臣以下政務三役に御来臨を賜りまして、本当にありがとうございます。時間を最大限有効に利用させていただきたいと思っております。

私の方からも、今般の災害でお亡くなりになりました方に御冥福をお祈り申し上げます。そして同時に、被災された皆様方にお見舞いを申し上げますと存じます。そして、現場で不眠不休で救援救助、支援活動、復旧に当たっていただいているすべての皆様方に深く敬意を表させていただきます。阪神・淡路の比ではない、長期にわたりますので、ぜひ健康に気をつけて、復興をなし遂げるまでどうか任務を完遂されますことをお祈り申し上げますと存じます。

そこで、きょう大臣にお越しいただいたので、どうしても申し上げたいことがございます。この危機に余りにも政治的パフォーマンスが過ぎるという苦言を申し上げたいと思っております。これは何を意味しているかは、もう時間もありませんので申し上げます。官邸もそうですし、そして何よりも現場の尊厳を傷つけた某大臣の言動、どうしても人間として許すことはできないわけでございます。批判はしませんけれども、現場がかわいひなくとも国交省の職員、現場で頑張っている職員に、国民を代表しての感謝と、そして使命感をぜひこの場でおっしゃっていただきたいというお願

いでございます。

私自身も、阪神・淡路のときに、建設省の浪速国道工事事務所長を、毎日毎日ヘルメットをかぶってやっておりました。普通は、現場の職員というのには、現場向きが三分の一、自分の机の上が三分の一、そして上向きが三分の一なんです。ですから、ヘッドクォーターが、大臣の手下が何をやるべきかというのには、その上向きの、報告するとか本省向きとかいう仕事をいかに減らすかということなんですね。現場に、〇〇%、防災、復旧活動に一〇〇%向けさせる、これが使命だと思うんですね。

ですから、私自身も神戸で体験しました。どう見たって無駄な視察とか、これは勘弁してほしいと思いましたが、当時はまだそういう世論がなかったもので、本場に、取材するだけのヘリコプターがぶんぶん回って、もう撃ち落としたいなと思ったこともありました。

別の機会ですけれども、私自身も、もうちょっと若いときに、災害が起こって斜面崩壊があったので、所長命令じやなくて勝手にその斜面の上に登って現場の様子を把握したことがありまして、その後、所長に目が飛び出るくらい怒られました。おれの命令以外に何と何をやるんや、そういう身勝手な英雄気取りというんですか、絶対許さぬということと怒られました。それはどうしてかという、もしおまえに何かあったときに家族にどうやっておれは申し開きをするんだということを言われまして、私は、もう一生その人についていこうと思いましたが、そこまで守ってくれているんだというふうに思いました。

ですから、厳格な命令関係の中で命を預ける、預かる、そういう関係が我々の世界、建設省、運輸省、国土交通省の世界なんです。それを踏まえ、本場に日々頑張っている職員に、ぜひ大臣からの温かいメッセージをこの場でよろしくお願ひしたいと思っております。

○大島國務大臣 福井議員の御質問にお答えを申し上げます。

ただいま、御自分の体験を踏まえての御質問を賜りました。私も、特に東北地方整備局あるいは運輸局の皆様方からも報告をいただきましたが、あの十一日以降、昼夜をたがわずというまさに不眠不休の態勢に入りまして、大変な御努力をされておられたことを、私自身、テレビ会議という形でしようか、映像を通して向こうから報告を受けているわけでありまして、特に感じました。

当初、東北地方整備局の職員、三千人を超えますが、その方々も被災者なんです。さらには、運輸局の皆さんも被災者でありました。一番最初に次の日に伺ったのは、七割の方の安否は確認できましたが、三割ぐらいいは家族の安否がとれない、こんな厳しい情勢も伝えられました。しかし、国土交通省の職員として私たちは責務を全うする、こういう力強いメッセージも伝わってまいりました。頭が下がる思いでありました。

同時にまた、ちょうど二、三日過ぎたころでありましょうか、この地方整備局あるいは運輸局の方で食料が非常に尽き始めている、一部には、これは私も聞いたんですが、あめとハチみつしかない、今、手元にはない、それでも私たちは職務を全うするという話を伺いました。私たちも、できる限りの職員の皆さんに対する支援をしたい、こういうメッセージも伝えたとところでございます。その後、皆さんの御努力で、現在、まず第一には、人命救助を第一にしよう、こういう方針を国土交通省として決めました。職員の皆さんの大変な御奮闘で人命救助に当たりました。それから、生活物資を現地に届けるのには、いわゆる道路、そして鉄道、それから空路、そして港、そういうことを整備していこうということで一生懸命御奮闘をいたいただきまして、少しずつ一つの道筋が見えてきたような感じがありますが、この間の現地の国土交通省の職員、地方整備局そして運輸局の皆さんには心から私も感謝を申し上げますと思っております。

さらに、きのうの夜も六時から、皆さんにも見ただきました対策本部を開かせていただきました

したが、おとこの日にお二人の方が助けられたというので、最後の一人まで命を守るためにこれからも一生懸命頑張っていこう、こういうことをお互いに確認したところであります。

いずれにしても、国土交通省の職員の皆さんが、御質問にありましたように、昼夜をたがわず全力で行動していただいたことに対しては、私も心から感謝を申し上げます。

以上であります。

○福井委員 ありがとうございます。地方公共団体の職員は、まず自分の家族、そしてその周辺という、全人格を持っているんですね。ですから、あのときも、兵庫県庁、神戸市役所の人よりは近畿地方建設局の我々の方がよっぽど早く職場に着いて、それでいち早く復旧活動をしました。つまり、家族を捨てて来ているわけですね。

それで、今回も、日本の救世主になってくださいというメールがありました。まさに、では、あなた行きなさいというふうな本音じゃないんですね。そこで、もう本当に神仏に手を合わせて、そしてただ無事を祈っているという姿が透けて見えるということ、ですから、大臣にお願いがあるんですね。一日一人でもいいですから、三千人いますから三千通電話してもらいたいです。一日一人でもいいですから、下の方から、徳山局長から、じゃなくて、どこかの出張所の、どこでもいいです、もうとにかく一人ずつ、御家族のどなたかに、大臣である、頑張ってくれてありがとうございます、もうそれだけでいいです、五秒でもいいですから、ぜひきょうから電話をしていただきたいなど、これはお願いでございます。

そこで、時間もないので二つの質問を同時にさせていただきます。高知県建設業協会が技術者五十人、オペレーター五十人、バックホー、クラッシュャーヘッドも数台、ダンプトラックも三十台ということで、いつでも復旧に協力しますよということで、今待機をしております。全国の建設業協会が、今、東北に向けていつでも発

車できますということ、人も機械も、そしてもちろん水も土のうも待っているという状態でござります。

それは、だれにも感謝されなくても、だれにも見られなくても、コンクリートから人へという標語がもしあったとしても、これは日本のために、日本人のために頑張らないかぬというその使命感だけで今待機をしているんですね。

ですので、きょうまた、さつき職員向けにやっていたいただきましたので、全国の五十万事業所、六百万人いるんです、建設業界。その六百万人に向けて、とにかく、この危機だから、建設業界全員で東北、関東の復興をせひなし遂げてもらいたい、協力してもらいたいというメッセージをぜひお願いしたい。

それから、済みません、あと四分だけですからもう時間もないので、関東大震災の直後、内務大臣だった後藤新平が、帝都復興院の総裁になって、復興に当たりました。復旧ではなく復興だというコンセプトで、すけれども、その場合は三千ヘクタールなんです。関東大震災は三千ヘクタール。それから、第二次世界大戦の後の県庁所在都市だけの戦災復興土地画整理事業は二万ヘクタール。今回は、四十万人被災したとして、ヘクタール四十人として、一万ヘクタール整備しないといけないんですね。これは、県事業、市町村事業でももうできません。ですから、復興庁でも復興院でもいいんですけれども、直轄部隊を抱える組織にしてみらわないと、もうとてもじゃないけれども復興はできません。

その事業レベルは、ですから、一万ヘクタールとしても二十兆円かかります、市街地整備だけで。それプラス住宅もありますし、日本が持っている、電力であるとかいろいろなインフラがありますから、ざっと見て、フェルミ推計でいくと、三十兆円ぐらいの投資が必要なんです。ですので、もう直轄部隊で、元道路公団、元住都公団、といった職員はいますから、直轄部隊でまちづくりの計画から企画立案、事業の発注まで、設計し

て発注するところまですべてできます。そういう部隊があるので、それを使っていたら、復興庁でも復興院でもいいんですけれども、それをお願いしたい。

それから、奥尻島で、当時のまちづくり系と水産庁系が実は権限争いをしたんですね。それで、水産庁系の事業名称は防災集団移転促進事業というところで、今回一緒です。ですから、低いところから高いところによいしよと集団で移転する事業、これもあるんですね。元国土庁の、補助率五分の四があるんですけれども、これだけだと、税制もありません。土地画整理事業というのは、もうすべて、登録免許税まですべてだんだんですね。ですので、土地画整理事業とこういう集団移転等の事業を組み合わせる。

ということはどういうことかという、水産庁と農水省の耕地整備と、そして国土交通省の国土基盤づくりのすべての部隊が縦割りを超えてそこに集合して初めて復興の企画立案、事業遂行ができるということなので、これもぜひお願いしたい。

ですから、大臣には、第二の後藤新平におれがなるんだという決意も踏まえて、先ほどの建設業界全体へのいわば感謝をお願いしたいのと、今後の復興に向けての組織体制づくりへの決意を聞かせていただいて、質問を終わらせていただきたいと思ひます。

○大島国務大臣 たいだいま福井議員から、御自分の建設省時代の体験も踏まえて、阪神・淡路の対応という経験も踏まえての御発言をいただきました。

私も、今回の想像を超えるような地震、津波、そして原子力という三つの課題を同時に抱えまして、今後どうするかということで、大変悩みましたけれども、いち早く、建設業関係の皆さんから、全力でやる、ありとあらゆる努力を惜しまないというメッセージをいただきました、大変心強く思いました。

そして、現在もそうでありますが、瓦れきの山

になつておりまして、これをどのようにして対処するかということで、大変苦難の道を行んでおりますが、東北地方整備局の方からも、建設業関係の皆さんがいち早く駆けつけて、一生懸命協力していただいている、こういうお話をいただいております。地域の郷土を愛する方々が駆けつけていただいておりますが、私も心から感謝を申し上げます。

これから私たち国土交通省としてできることは全部やろう、こういうことで決めておりまして、特に、徳山局長には、いろいろ事務次官とか大臣にこれをやっていいでしょうかなんて聞かなくていい、とにかく、私と事務次官に成りかわつて、考えられることは全部やってくれ、こういうふうなお話も申し上げさせていただいたところでありました。その状況の中で、建設業の地元の方々が本当にそこと連携をとってやっていただいていることに対しては、改めて感謝を申し上げます。

そこで、先ほど後藤新平先生のお話が出てまいりましたが、私は、今後の課題については、私も、政府とか各党とかというのを超越して、日本の国をどうつくっていくか、そういう視点に立つて物事を考えていかなければならないときを迎えているような感じがいたします。したがって、この国土交通委員会の中にも、復興に向けてどのようなことを考えたらいいのか、これは福井先生も含めて、この国土交通委員会にはそういう経験をお持ちの方がたくさんおられますから、その英知を結集して、それを一つの形にしていくということをやるときを迎えているような感じを持ちます。

したがって、御提案をいただきましたが、それを踏まえて私どもも頑張つてまいります。ぜひ党派を超えて、このまことに言葉どおり未曾有の災難、あるいはそういう事態に直面して、今、日本の国は、あるいは私たち国会議員は何をすべきかという観点に立つて、ぜひ御理解と御協力を

いただければと思ひます。その下地づくりは私も一生懸命頑張つてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○福井委員 ありがとうございます。終わります。

○古賀委員長 次に、高木陽介君。
○高木陽委員 公明党の高木陽介でございます。

まずは、このたびの東北・関東大震災でお亡くなりになられた方々からお悔やみを申し上げますとともに、被災された皆さん、また原発等で被害に遭われて避難等をされている皆様方に心よりお見舞いを申し上げます。また、国交省の職員の方々を初め、あらゆる形でこの被災に、復旧復興に当たっている皆さん方にも心から感謝を申し上げます。

本日は、踏切道改良促進法の改正案なんですけれども、やはり冒頭は、短い時間ですけれども、この震災の問題について御質問させていただきます。

実は、先週の金曜日にもう質問通告をしております。それから状況が大分変わつてまいりました。さらに、大臣の御配慮等もいただきました。各委員に、交通関係の復旧状況等、こういう資料をいただきました。これによりまして、道路等も大分復旧している、鉄道等も鋭意頑張つておられますし、空港、港湾等も復旧がかなり進んでいる、こういう状況でございます。

当初は現状もお伺いしようと思つたんですが、これらの復旧をしているその課題、ここが今大変だとか、ここが今苦労している、それをちよつとお教え願いたいと思ひまして、これは局長に調べてきていただいたということで、鉄道、道路、港湾局長それぞれ、その復旧状況、この状況、資料をいただいておりますので具体的なものはもう結構でございます。見通しと課題についてお伺いできればと思ひます。

○久保政府参考人 まず、鉄道における震災の復旧状況と課題について御説明させていただきます。

す。

JR東日本会社によりますと、まず新幹線については、施設の点検が終了し、早期復旧に向け、鋭意復旧作業を進めているところでありまして、きょうは東北新幹線の北の方、盛岡―新青森間で運転を再開するなど、順次運転を再開しておりますけれども、南の方、那須塩原までは開通しておりますが、その北、那須塩原から盛岡の間、これの全線の復旧につきましては、被災箇所も多く、少なくとも一月以上かかるのではないかと考えております。

また、在来線についても、順次運転を再開しておりますが、立入調査ができない区間があるなど被害の全容判明にすら至らない区間も残っており、全線の復旧にはまだまだ時間がかかると報告を受けております。

復旧等に当たるJR東日本会社等の点検、復旧作業が円滑に行われるよう、例えば点検、復旧作業には、復旧現場でそれに必要な車両用のガソリンだとか軽油が当然必要でありまして、これが不足がちとも聞いておりますので、円滑な給油が可能となるような対応とか、その辺を含めて適切に今後とも対応してまいる所存であります。

以上です。

○菊川政府参考人 特に、課題でございますが、今回の地震の場合、実は内陸部はそんなに損傷を受けておりませんでした。したがって、東北自動車道とかあるいは国道四号、これはもう翌日から緊急道路として使えるようになっております。

一番被害を受けておりますのは太平洋沿岸で津波の影響を受けたところでございまして、私どもの直轄では国道四十五号と国道六号というのがございまして、ここにおきましては、全部で九つです。橋梁が大きな被害を受けております。ただ、こちらも、やはりこれからの、今行っておりますいろいろな緊急の対応のアクセスとして大変重要な道路でございまして、昨日現在で、国道四十五号につきましても全体の延長の九八%まで通行を確保しているところでございます。

また一方で、並行いたしました三陸自動車道というのを今つくっているわけでございましてけれども、こちらの方は、津波による浸水が予想される区域を回避するルートでつくってありますので、ほとんど損傷を受けておりませんので、今の緊急輸送道路として大きな役割を果たしているところでございます。

引き続き、被災地への緊急物資の輸送に支障が生じないように、幹線道路網の復旧、特に四十五号と六号に全力で取り組んでいきたいというふうに考えております。

○林田政府参考人 港湾施設の復旧状況についてお答えを申し上げます。

現在、青森県から茨城県に至る地域における重要港湾以上の十五の港湾のうち、宮城県石巻港、茨城県茨城港大洗港を除く港湾では、一部の岸壁が利用可能な状態に復旧しております。港湾全体として利用可能な青森港を含め十三港において、喫水制限等を受ける施設があるものの、緊急物資の輸送等が可能となっております。

しかしながら、大船渡港、釜石港の津波防波堤が全壊あるいは大部分が崩壊し、また、仙台塩釜港のコンテナターミナルの岸壁の水際部分が約一メートルほど沈下をする、あるいはまた背後のコンテナヤードの下が完全に空洞化をするといったような、被害が甚大かつ広範囲にわたっております。全面復旧には時間を要すると考えておりますが、今後、災害復旧事業制度などを活用しつつ、できるだけ早期の復旧に努めていきたいと考えております。

○高木陽委員 今三人の局長から現状と課題というところで、鉄道局長からもありましたように、ガソリン、軽油がちよつと大変だと。これはもうざつと言われている、それぞれ東北の整備局また運輸局、現場でいろいろと調達を一生懸命やっているんですが、まさにここは政府を挙げて、多分、官邸の方々はその現場の実態をわかっていないんじゃないかな、こういうふうに思うんですね。我が党の井上幹事長も東北なので、現地に

ざつと入っていました。何度言ってもそれが届かない。タンクローリーで届けるけれども、そこからの先が行かないだとか、マスコミでも報道されていることに対して、一向に現場への手の打ち方が遅いということ、これはちよつと指摘をしておきたいと思えますし、大臣として、閣僚の一人として官邸への現状に対する厳しい指摘をしていただきたいと思えます。

もう一つは、これは東北自動車道が生きているということ、特に緊急車両を通して物資の補給というのはかなり集まってきた。これをちよつと考えてみたいんですけれども、無駄な道路というのはいらないんだらうな。コンクリートから人へ、こういうことを、この間の大臣所信の質疑でも必要なところはしっかりとやるというふうにごも言われていましたし、まさにこの考え方を、こういう震災になって初めてわかった方々も、特に与党の中にはいらつしやるんじゃないか。まさに東北自動車道が生きていなければ大変なことになっていた、そう考えますと、まだつながつていないところも全国各地にはあるということ、この点もしつかりと認識をして、高速道のネットワークというのがどんなに重要なものかというのをもう一度御検討いただきたいと思っております。

続きまして、計画停電というのがざつと行われておりました、特に首都圏の鉄道、これが、大分よくなってきたというんですが、やはりエリアごとの停電がありますと、その鉄道の信号または踏切というものが使えなくなることで、そこをまとめてしまう、これによって大きな混乱を来しているという現状もございまして。例えば、通勤で、朝は行けるんですけども帰りはとまってしまつて帰れないという方、こういう方も現実には二十三日区にいますと、計画停電はほとんどありませんから実感をしていないんですが、こちら辺の現状も踏まえまして、鉄道への影響と今後の課題ということでお伺いをしたいと思います。

○久保政府参考人 計画停電について御説明させていただきます。

ていただきます。

東京電力によります計画停電が開始されました三月十四日当初は、確かに、首都圏の鉄道の大半の路線で運休だとか相当な運行本数の削減が行われ、通勤通学の足に大きな影響が出ました。こうした事態が続いた場合には、社会経済上大きな支障が生ずると考えられますので、私も鉄道局から資源エネルギー庁に対して、鉄道輸送への配慮についての要請を行い、その後、東京電力、鉄道会社と協力しながら、変電所の運用だとかダイヤ編成等の工夫を行つてまいりました。その結果、それぞれの関係者の御努力によりまして、本日までに多数の路線において運行区間とか運行時間の改善が図られてきたところでありまして、けれども、まだまだ先生御指摘のような課題があると思っております。

私どもとしても、遠距離通勤者の足を確保するだとか陸の孤島をつくらぬなど、職場に行かないと収入が確保できないわけでありまして、生活路線の維持という面で鉄道の運行は大変重要なものだと考えておりますので、その運行の確保に今後とも最大限の努力をしていきたいと思っております。

○高木陽委員 まさに、これは鉄道事業者がいろいろと申し入れをしてもなかなか聞いてくれない、こういう現状がありますので、国交省が前面に立つてこれを行っていただきたい。あと、この夏さらに冷房等を使って電力不足が考えられるというところで、こちら辺の通勤の足、特に首都圏は三千万人が移動しておりますので、このことをしっかりと考えないと日本の経済がまさにだめになってしまつて、復興しようと思うその原動力の経済がつぶれてしまつて、こういうこともしっかりと検討していただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

あと、時間が限られて、本日は踏切道もやりたんですけど、せつかく大臣が来られているので、きょうの報道だと、高速道の料金体系の見直しについて、政府・与党に見直していこうという流れ

がある、二千円をストップしようか、こういう話
がございました。

実は、私物すごく考えているんですが、この
間のときに、社会実験はやめた方がいいですよ、
必要なところにお金を出したらどうですか、こ
ういう提案もさせていただきますし、これは一
に、二千円だけじゃなくて、これまでやってい
た千円の高速、これは経済対策で自公政権時代
にやっつて、四月の一日で本当は終わるはず
です、これもやめる。もつと言え、これは法改正
をしてやらなければいけない部分だと思いま
す。十年間にわたって利用者還元をしようとい
うことでも、やはり今財源が厳しいこの復興
予算をつくるためにどうするか。二千円だけ
じゃなくて千円もやめる、社会実験もやめる。
そうしますと、かなりの額が捻出できるわけ
ですね。

こちら辺のところは、与野党、本場に復興に
まづ第一だということで政治決断をしなければ
いけないのではないかと。大臣、先ほど、国会
議員が今何をなすべきかというふうな自民党
の福井議員の質問で答えられておりました
けれども、まさにこの質問を答えておりました
けれども、でもそれもやめる、自公が進めて
きた千円高速かもしれない、それもやめる
ぐらいな決断をしてもいいんじゃないかと思
います、いかがでしょうか。

○大島国務大臣 高木議員の御質問でござ
います、私も基本的には同じ考えを持って
おります。今、私たち国会議員はどういう
考えを中心に行動しなければならぬのか。ま
さに、一人は万人のために、万人は一人の
ために、という言葉があります、電気があ
りませんが、私たちが、確かに東京に今
いて、電気もありません、水道も出ていま
す。ガスも使えます。しかし、東北に住む
方々が、ガスも電気も水道もない、食料
もなかなか乏しい、その中で必死にな
ってあすへの道を模索しているわけであ
りますから、その生活をどう支えるかとい
うことに中心を置いて考えるべきときを
迎えていると思えます。

したがって、今御指摘の高速道路の問題に
つきましても、きょう、与党あるいはその
他の、各党の考え方等もいろいろ把握を
させていたと思いますが、それを踏まえて、
考えるべきときを迎えます。そして、今
御指摘の土日千円の問題については、今
後どうするかということについては、国
土交通委員会の皆さんやさまざまな国民
の皆さんの御意見をいただきながら方針
を決めるべきだ、そう考えているところ
であります。

御質問ありがとうございます。
○高木(陽)委員 本場に土日の千円とい
うのは、経済対策といえながら、また、それは例
えば観光の促進だとか旅行しようとか、
いろいろとそういう考え方があつたと思
います。しかし、今の時期に、とにかく、
復旧復興をしない、自分だけ何か旅行
に行こうとか、そういう人たちもなか
なかな少ないと思うんです。そう考
えますと、この千円高速もやめてしま
うという大きな決断をしていただきたい
な、このようにも思います。

もう時間も参りました。本場に最後に
申し上げたいのは、この震災の問題とい
うのは、今も現在進行形で、まさに
まだ行方不明の方が万単位でいら
つた、そういつた中で、本場に今
できることは何なのか。これは本
場に与野党を超えて考えてい
かなければいけないです、本
場にこれからこの財源のこ
とを考えた場合に、これは国土交通
委員会で今高速道路料金の問題も
言いました。子ども手当も
そうだと思います。本場に、民
主党の皆さんにとつてみれば、
マニフェストを逆にやめてしま
う、またはとめてしまおう、こ
れはつらいことかもしれない。でも、
それは多くの国民から支持され
ることでありますので、そういつ
た点も踏まえて、大臣は国務大
臣でもございまして、国交省だけ
の問題ではなくて、閣僚の一員
としてそういった問題も取り組
んでいただきたい、ということ
を申し上げまして、質問を
終わりたいと思えます。

○古賀委員長 次に、殺田恵二君。
○殺田委員 私、今回の大震災で亡
なられた方々に心から哀悼の意を
表し、被災者の皆さんにお見舞
いを申し上げます。

私は、今回の踏切道改良促進法の
法案については、賛成であるとい
う立場を表明しておきたいと思
います。
今回、震災後初めての国土交通
委員会です、災害対策、被災者
救援で重要な役割を担う国土
交通大臣に、短時間ではあるが、
ただしたいと思えます。

まず、基本姿勢についてお聞き
します。
未曾有の大災害であるというこ
とはもう論をまかせません。それ
だけに、未曾有の災害に
対応すべく、救援、復興につ
いて、現実をよく把握し、ど
うしたら被災者の声にこたえ
ることができるかを中心にして、
知恵と力を総動員しなければ
なりません。今までの法律の
範囲内できちんとやかくでは
到底済まされないと思えます。

今回、地震と津波、原発事故の
影響もあり、そういう中で、ま
ず避難所の確保に万全を期す
ことが大事だと思います。あ
わせて、命からがらで生き延
びた方々が避難所やその周辺
も含めて生活されているわけ
で、せつなく生きたのに、こ
れから避難先で命を失うこと
がないような対処に全力を傾
注すべきだと思いますが、大
臣の決意のほどを伺いたい。

○大島国務大臣 殺田議員の御
質問にお答えを申し上げます。
殺田議員から御指摘いただき
ましたように、私自身も対策本
部におきまして、まず第一に
人命救助を中心に全力を挙げ
ようという話を十一日以降に
してまいりました。国土交通
省、六万人の職員がいるわけ
であります、職員の皆さんも
そういう気持ちで心を一つに
して全力で頑張っていただ
けです。
同時に、現実をよく把握する
こと、現状はどうなっているの
かということをよく把握する
ことは、御指摘のように非常
に大事であります。そう

いう意味では、東京にいたの
ではなかなか現実の状況が
把握できませんから、東北
整備局等々が大変な努力を
して、御自身も被災をしな
がら、家族の心配もありま
したけれども、家族と連絡が
とれないという状況もあり
ましたが、国の、国土交通
省としての責務を果たそう
ということで、全力で地域
における事実の把握に努
めていただきました。

そして、今御指摘のよう
に、まずは避難所というもの
の対策をしようということで、
各所で、自治体の皆さんも
大変な御苦労をされながら、
避難所の確保をし、そこに
避難の方に対してどうい
う形で支援をするか、こ
ういうことで現在まで努力
をしてきたところであります。
先ほどいろいろと御指摘を
賜りましたが、エネルギー、
いわゆる燃料の確保という
意味では大変不十分であり、
申しわけなく思いますが、
さまざまな要因からこ
ういう状況になってお
ります、しかし、燃料ある
いは食料、水、そしてそれ
を運ぶための道路の確保、
それから鉄道、飛行場、
それから港、それぞれ
の物資を運ぶためのル
ートを開こうということで、
全力で今日まで頑張
ってきたところであります。

いざいざしても、命を守る
というのが私たち国土交通
省の一つの大きな使命であ
りますから、そういう視点に
立つて、御指摘の点を踏
まえて今後とも一生懸命
頑張りたいと思えます。

○殺田委員 被災者の避難地
における避難所生活を一日も
早く次のステツプに移行し
てもらうことが、大臣が
おっしゃる通りに、命を守
る上で大切であります。その
基本は住む場所の確保です。
仮設住宅、公営住宅その他、
私は仮住まいということ
と呼称をしたいと思います
が、幾ら必要と考えている
のか、端的にお答えくだ
さい。
○池口副大臣 仮住まいの
戸数ですが、端的にお
答えをします。
基本的には被災県の方で
今必要数を集計して
おりまして、最終的な
数はまだ確定して
おりません。

がありまるといことなんじゃないですか。その前の段取りを聞いていますよ。

○大島国務大臣 なかなか、御指摘の点はわかるわけでありますが、今情報が錯綜しております。私は、確かな情報を明確に出すことがまずは一つ大事だと思っております。

御指摘の点については、検討させていただきたいと思っております。

○殺田委員 くれぐれも言っておきますけれども、もちろん、三十キロ圏内とそれら以外のところについてどういう危険があるかと、それは確かに、正確な情報を出すとすれば、その点ではそうなんです。そうじゃなくて、状況を踏まえてとかいろいろ言うからね。肝心な問題は、現状の原発問題についての状況はそれでいいと思えますよ。あわせて、そういう居住の問題についての支援をしっかりとしてほしい。

最後に、一つ聞きたいと思っております。私、この間、日航問題について何回も質問してきましたよ。先ほど飛行場という話もございました。今、現場は、東北への臨時便対応など、疲労こんばいの状況と言われているそうです。人手不足解消のために、一つは希望退職された方、二つは整理解雇された方々も含め、緊急時なのだから現場復帰を働きかけるべきじゃないのかということについてはいかがでしょうか。

○大島国務大臣 御質問の点であります。いろいろと私も情報を収集させていたんですが、今回の件で、新たに臨時便として三十二便増便をさせていただいたことは事実であります。その一方で、さまざまな理由から欠航便というのもございます。三月二十一日には二十四便、それから三月二十二日には三十二便欠航をするということになりました。全体的には何とかやっておりますが、今御指摘のように、さまざまなことを十分考えなければいけないと思っております。

○殺田委員 最後に、今、欠航したからと言うんですけれども、欠航するときに準備していないんじゃないんです。整備もするし、やるんです。

よ。欠航しているといつて数字を言うと、三十二便ふやして二十便減らしたから、何か八しかふやしていない、そんなことはないんです。そういうときにそういう話をするの自体が、私は、やはり現場の実態を知っているそんなことを言うのはちょっといかがなものかと。うなずいておられますから、はっきり言うと、僕はまずいと思いません、そういうことについては。

国民挙げて被災者を救い、復興のために力を尽くそうというときに、人員や物資輸送に重要な役割を果たす飛行機を安全に、しかも多く運航させるのにちゅうちよがあつてよいものか。私は、企業としての社会的責任を果たしてもらおうべく促す。まして、一〇〇%出資の会社じゃないですか。総動員するのは当たり前というところについて最後に一言だけ聞いておきたいと思えます。

○大島国務大臣 以前から殺田議員からは御質問いただいておりますが、いわゆる航空事業、あるいは鉄道事業もそうでありまして、絶対安全というのがベースになるわけでありまして、したがって、今回の対応について、増便等において安全が損なわれることがないように、十分な対応をするように私の方からも指示をしておきたいと思えます。

○殺田委員 終わります。

○古賀委員長 次に、中島隆利君。

○中島(隆)委員 社会民主党の中島隆利でございます。未曾有の災害で犠牲になられた方々に、まず心から哀悼の意をあらわしたいと思えます。まだ安否が不明な方が一万人以上おられます。一日も早い発見と被災地の復興、一刻も早く進むように、政府並びに国会にも、全力を挙げていくことが必要ではないかというふうに思っております。国土交通省を初め職員の皆さん、連日日夜この復興に向けて大変な努力をされていることに対して、心から労をねぎらい、また、被災地に思いをはせ、さらに頑張っていたいただきますように心からお願いを申し上げておきたいと思えます。

我が党も踏切道改良促進法には賛成であります。冒頭に被災地の問題について質問させていただきました。今、避難地の問題がございまして、私からは、まず被災地への物資輸送についてお尋ねしてみたいと思えます。

今、連日テレビ報道でされておりますように、十三日目を迎えます。まだガソリン、灯油など燃料不足もありますし、食料については、被災地には届いておられますが、それから先にまだ届いていないという状況にもございます。しかし、今御指摘がありました二十キロ三十キロ内の屋内退避の拠点の地域であります。ここが今大変な状況にあります。食料が届かない、あるいは、コンビニあるいはスーパーに物がほとんどない、こういう状況が続いているわけでありまして。これは恐らく、今の原発の放射能の問題で民間の車が入らない、こういう状況があるというふうに言われております。

そこで、今、物資輸送については国土交通省もJRその他民間に協力依頼をされていると思うんですが、特にこの被災地の二十〜三十キロ内の輸送体制、ここに、やはりトラック輸送あるいは民間宅配、こういう方々の団体に、各省市、これはエネルギー庁なり各省またがると思うんですが、やはり輸送確保については国土交通省が関係機関に協力を求めてこれを確実にやらないと、避難した人は支援助資があるけれども、自宅で退避している人、ほとんど避難できない高齢者とか、こういう方々が今、食料も届かないで危機的な状況にあると思うんです。

ですから、そういうところの、今後の業界団体へどのような連携と、そういう地域にどういう輸送体制をとられていくのか、その点について大臣にお尋ねいたします。

○大島国務大臣 中島議員からの御質問にお答えを申し上げます。ただいまの物資輸送に関する御質問でございますが、これまで、全日本トラック協会等々の御協

力をいただいて食料の輸送等をしてまいりました。

後半の原子力発電所の周辺地域に対する対応であります。御指摘の二十キロ圏から三十キロ圏に当たるいわゆる屋内退避の地域に対する物資輸送であります。トラック業者の方々には三十キロ圏外の集積の拠点まで輸送いたしました。その内部については、自衛隊等が二十キロ圏から三十キロ圏内に対して輸送を担当するというところになっております。

しかし、地域の方からは、なかなか物資が届かない、あるいは近所のお店屋さんにも商品がなくなってきた等々のお話も聞いておりますので、きよの御指摘を踏まえて、屋内退避されている方々の生活を支えるための対策をさらに強化するようにしていきたいと思えます。

○中島(隆)委員 特に二十キロ三十キロ圏内、今、自衛隊とかそういう公的な支援の輸送対応がとられていますが、特にコンビニ、スーパー、こういう店等に物が全く届かないという状況にございます。ぜひ関係機関と連携をしていただいて、そういう圏域の退避者の皆さん方に食料が届くような形の輸送体制を、抜本的にひとつ支援をお願いしたいと思えます。

次に、計画停電による中小鉄道会社への影響でございます。先ほど御指摘がありました。特に都心については指摘がありまして、主要の大規模輸送機関については輸送体制がとられておりますが、ここで指摘されているのは中小の鉄道事業ですね。

個々に例を挙げますと、神奈川県江ノ島電鉄というのがありますが、ここが第一グループに入って、既に計画停電が入っている。この計画停電の中で、三時間停電だけれども、前の一時間、踏切の態勢、後の復旧態勢、これをやりますと、三時間でありながら六時間運休しなきゃならぬ、一日に二回停電があつたときは終日休まなきゃならぬ、こういう実態が訴えられております。そこには沿線に三つの高校がある。もう通学が全くで

きない、こういう批判が上がっているという状況です。

そこで、中小鉄道からの要望では、この計画停電を、できればまず変電設備の送電をぜひ確保していただきたいというのが一つと、それから、どうしても計画停電であれば、やはりこの組分けですね、同じグループに変電所が全部、五つも入っている、だからこの組分けをできないか、こういう訴えがあっているわけです。

これは江ノ島電鉄一つの例ですが、中小の計画停電エリア内の交通の確保、このための電源確保、これについてやはり実態を調べていただいて対応が必要ではないかというふうに思います、これについての御回答をお願い申し上げます。

○久保政府参考人 計画停電について御説明申し上げます。

鉄道局より資源エネルギー庁に対しては、鉄道輸送へ配慮をしてほしいという要請を行う一方で、当事者であります東京電力あるいは鉄道会社と調整、協力を続けてまいりまして、変電所の運用の仕方とかダイヤ編成のつくり方など工夫を行ってまいりました。

その結果、毎日の関係者の大変な御努力によりまして、多くの路線においては運行区間や運行時間の改善が図られてきているところでありますけれども、今先生からの御指摘のように、一部の中小鉄道におきましては、依然として計画停電の影響による運休が発生しているところがあります。これらの路線は、生活路線あるいは高校生の通学の足という意味からも非常に大事な問題だと私も認識をしております。引き続き、今後の電力需給も踏まえながらでありますけれども、こういった中小鉄道も含めた可能な限りの運行が確保されるよう努力を続けていきたいと思っております。

○中島(隆)委員 中小の鉄道会社についてはそういう配慮がまだまだ不十分であるというふうに言われています。通勤通学、生活に全く支障を来し

ているわけでありまして、ぜひ、計画停電の内部分けも含めて十分関係機関と協議をしていただいて、輸送確保をお願いしたいと思えます。次に、三点目でありまして、バス事業者への軽油供給の問題であります。

これにつきましては、被災地内、あるいは被災地外も含めて、今、ガソリン、軽油が非常に不足をしているということで、被災地域については、今、関係機関が総力を挙げて輸送をされております。

民間のバス事業者が、今、区域外、被災地外でガソリン、軽油が足りない、公共交通が運行できない、そういう状況に立っている。もう備蓄があつた一日、二日だ、こういう状況になるわけで、これが切れたら公共交通も運行できない、こういう状況にあります。特にこの公共交通機関に対する、被災地内については今抜本化されていると思えますが、被災地外の公共交通の燃料確保については、事業者の連携をして、ぜひこの燃料確保についての対策が必要だと思ふんですが、これについての対策についてお尋ねをいたします。

○中田政府参考人 軽油の確保の問題についてのお尋ねでございますが、東北地方や首都圏の製油所が被災いたしました、バス事業者に対する軽油の安定供給に懸念が生じたため、国土交通省といえども、被災地や首都圏などの事業者の軽油の確保状況を継続的に把握してまいりました。

被災地や首都圏の一部事業者につきまして、軽油不足により、今先生御指摘がございましたような運行の継続が困難になったというふうなものも出てまいりまして、それにつきましては、資源エネルギー庁に依頼をいたしまして、軽油の緊急供給を行う等、個別の対応をしているところでございます。

全般的な燃料油の供給状況に対応するために、三月十七日に経済産業大臣が、ガソリン・軽油等の緊急の供給確保と輸送力強化の抜本対策というのを発表されております。これに基づきまして、今、資源エネルギー庁の方で、軽油、ガソリン等

の安定供給確保対策に取り組んでおられます。首都圏における軽油、ガソリン等の供給量の回復を受け、バス事業者につきましても、輸送能力が徐々に回復傾向にあるというふう聞いてございます。

先生御指摘のように、物資の緊急輸送とともに、地域の足としてのバス輸送の確保も非常に重要でございますので、引き続き、各事業者の軽油確保状況を注視するとともに、必要に応じて関係省庁と連携をして対処してまいりたいというふうな考えでございます。

○中島(隆)委員 特に被災地域については、そういう関係各省庁連携をして、ガソリン、軽油等の確保と輸送については体制がとられていると思えます。しかし、ここを今御指摘したのは、私は、計画停電区域の、エリア以外で公共交通を支えているバス、ここが燃料不足で動かない、こうなつたら、まずまず地域のパンニック状況、生活が破壊をするわけです。被災地はもちろんであります、この計画停電区域内の公共交通のバスの燃料、ぜひこれについても徹底的に実態把握と対応をよろしく願っております。

それでは、あと、ちょっと時間がありませんが、踏切関係の問題で二点ほど質問させていただきます。

一つは、踏切については、十七年、東武伊勢崎線で事故が起きて、全国三万六千力所の踏切の総点検をしてこの事業が始まっていると聞いております。これについて出されました調査、約二千力所ぐらいの問題があるということですが、この点検に基づく改善がどのように進んでいるのかをお尋ねいたします。

○菊川政府参考人 お答え申し上げます。国土交通省では、平成十八年度に、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検というものを実施いたしました。その中で、緊急に対策が必要な踏切、緊急対策踏切と呼んでおりますけれども、千九百六十力所を抽出いたしました。そして、平成十八年度以降、この緊急対策踏切

を対象にいたしました。一つは、連続立体交差事業などの抜本的な踏切除去対策を従前の五力年に比べまして二倍以上のペースで、具体的に言いますと七十力所で、この五力年で完了する見込みでございます。また、歩道が狭隘な踏切など早期の対策が必要な踏切の中から約千百力所、これは対象箇所の約九割になりますけれども、この九割で歩道拡幅などの速効対策というものを完了する見込みになっております。

平成二十三年度以降、抜本的な踏切除去対策について、直近で、今申し上げましたようなペースと同じぐらいのペースで進めてまいりたいと思っております。歩道拡幅などの速効対策も実施することによりまして、事業効果の早期発現を図ってまいりたいというふうな考えております。

○中島(隆)委員 二千力所のうち七十力所解消であとは歩道関係ということで、まだほとんど改良が進んでいない状況ではないかと思えます。今回の法案は、これをさらに促進するという法案だと思えます。

もう一つ、これは要望だけしておきたいと思えますが、あかすの踏切とかポトルネック踏切、ポトルネックというのは、遮断時間が四十分以上のところですね、こういうところが千四百力所ぐらいあるんですね。これはまだほとんど改良が進んでいないんじゃないかなと思ふんです。

これらの課題も残っているわけでありまして、この法案が成立をいたしましたらぜひこれらの解消に全力を尽くしていただきたいというふうな要望をいたしまして、私の質問を終わりにいたします。

○古賀委員長 次に、柿澤末途君。

〔委員長退席、田村(謙)委員長代理着席〕
○柿澤委員 みんなの党の柿澤末途でございます。

今回の大震災に当たって、犠牲になられた多くの皆様方に哀悼の意を表しますと同時に、今も被災地で生活を送っている多くの皆さんにお見舞いを申し上げます。

また、寒い中、現場で献身的な努力を傾けておられる国交省初め自治体ほかの職員の皆さん、関係者の皆さんに、本当に心から敬意を表したい、こういうふうに思います。

私も、党の災害対策本部を預からせていただいた、三月十四日に被災地に行つてまいりました。

緊急車両の通行許可証をいただきまして、物資輸送を兼ねて仙台の方に東北道で北上をいたしました。東北道、その時点で、通行規制がかかっているせいもあって、自衛隊を初めとする車両を除くのががららの状況で、これは物資輸送にもう少し活用できないのかな、こういうふうな感想も抱いたわけでありました。

いずれにしても、東北道を通つたもう一つの感想が、この短期間によくこれだけ通行可能な状態に復旧させたな、こういうことであります。三月十四日でありましたので、発生から三日後であります。報道や写真などを見ると、あの東北道も、もちろん海からは遠くて被害はそれほどではなかったと先ほど何か御答弁でありましたけれども、しかし、そういう中でも路面の亀裂などは大変激しくあつた、写真で見ただけです。それが、三日たつて通行してみると、一部にもちろん段差はありますけれども、しかし、基本的に通れる状況になつていた。この間の懸命な復旧の努力と、また、これだけ迅速に復旧ができるという技術力の高さに、私は大変強い印象を受けたということも申上げたいというふうに思います。

報道によれば、政府がきょう、月例経済報告閣僚会議に、道路、港湾、住宅、生産設備等の震災による直接の被害だけでも十六兆円から二十五兆円に上る、戦後最悪の被害になる、こういう試算を出すのであります。そうした中で復旧復興を進めていかなければならないわけですね。

今も、東北道は通つてはいるわけですが、しかし、場所によっては、恐らく、橋梁などで、安全性が今の時点では確認をされていないものもあるだろうと思つています。そうしたインフラの安全性を早期に点検して、また、復旧に必要な優先順

位をしつかりとつけて対処していかなければいけない。

傷病者に、トリアージといつて、けがの度合いを判定して救急救命の優先順位をつける、こういうことがありますけれども、まさに国交省を初めとする持てる力を総動員して、まず、インフラの総点検、インフラのトリアージを進めなければならぬというふうに思つていますけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

○大島国務大臣 柿澤議員が直接現地に入つて支援をし、状況を確認した上での御質問をいただきました。

私も、亡くなられた皆さんに心から哀悼の意を表しますし、被災をされた皆様方には心からお見舞いを申し上げます。

今御質問いただいた件については、渡辺代表からも電話をいただき、さまざまな観点から御提言等もいただきました。

今御指摘のように、私も国土交通省としては、第一に人命救助ということを掲げて努力をしております。そして、人命救助という意味では、命を守るために生活物資を全力で届けよう、そのルートは道路、鉄道、そして飛行機の飛行場、港ということなんですが、鉄道が被害を非常に多く受けたために、道路をまず復旧させよう、そして道路で支援物資を、生活に必要な物資を届けよう、こういう旗印のもとに努力をしております。

十四日といつてみますと、まだ白河地域はかなりの被害を受けておりまして、四車線の通行は不可能でありましたが、そういう職員の皆さんの大変な努力で、とにかく道路を通れるようにする、こういうことで、聞いたところ、現在は白河地域も四車線の道を通れるようになったということで、物資もかなり強力に現地に届けることができるようになりまして。

いずれにしても、これからどうするかということでありまして、被災者の皆さんに対する生活支援というのとはもとより、これから社会的な

インフラをどういう形で復旧させていくのか、それから、被災を受けた方々の地域をどのような形で復興していくのか、大変大きな視点で物事を考え、対策をしていかなければならないと思つています。

この国土交通委員会でもそのような御指摘をいただきましたが、ぜひ国土交通委員会としても、超党派の、経験を持つ方々の知恵を結集していただいて、そういうものを踏まえて、私どももそれをしつかりと受けとめてやつてまいりたいと思つたので、柿澤議員におかれましては、ぜひそのような観点からの御提言をいただければと考えております。

(田村(謙)委員長代理退席、委員長着席)
○柿澤委員 大変力のこもつた御答弁をいただきましたが、御答弁そのものはちょっと一般論の部分もありましたので、インフラ施設あるいは道路、そういったものに関して早急な安全性の点検をして、また、復旧の優先順位をきちつとつけていくことが大事だということ踏まえて取り組んでいただきたいというふうに思つています。

道路、命を守る、そうした観点から復旧を急いだというお話がありました。まさにそうだと思います。

私も、現地に入りまして、仙台市内を回りまして、たけけれども、基本的に、橋、川や河口のところにかかつている橋は、使えるものでもジョイントの部分に段差ができてしまつて、揺れによつてちよつとジョイントが外れかかつている、こういう状況で、ことごとく、乗る部分とおりる部分と段差ができていくんです。そういう状況でありますので、一つ一つをやはりしつかり点検していかないと、仮に大きな余震等があつた場合、二次被害にもつながりかねません。そういう意味で、こうした点検を、本当に全国のリソースをかき集めて早急に行く必要がある、こういう観点からインフラトリアージの御提案をさせていただいたところでありまして。

先ほど、政府の試算として十六兆から二十五兆

という戦後最悪の数字が本日午後示される、こういう報道を御紹介させていただきました。十六兆、二十五兆、これはもう戦後最悪なわけですが、しかし、これでもなお、民間の家財道具等の被害や、あるいは原発にかかわる農作物に関する被害、計画停電による首都圏の被害、こうしたことはカウントされていない。それでなお、最大で二十五兆円という数字が出てきているわけですね。大変なものだというふうに思つています。

そして、民間の家財道具という点でいえば、今まさに被災している自治体が最も頭を悩ませているのは、津波による膨大な瓦れきの撤去の問題、だというふうに思つています。

私も現地に入りましてけれども、本当に、自衛隊の方が最低限の道を重機でつづつて、横に瓦れきを押しつけて道を通つていただきましたけれども、しかし、そのわきには、大変な量の横転した車や、あるいは家屋の倒壊した残骸や、そうしたものがうずたかく積もつている状況であります。この撤去を早急に進めなければなりませんけれども、しかし、今、法的な問題がその障害になつていまして、こういうふうにも言われています。車などは典型的なケースですけれども、これはそれぞれ私有物で、所有権があるわけですね。津波で押し流されてそこにあるからといって、後から所有権を主張されるということが可能性としてあるので、自治体として勝手な判断で撤去し廃棄するというのがちやうちよされていまして、こういうことが言われております。

また、こうした瓦れきの撤去は、法律上は一般廃棄物ということになりますので、自治体が行うことになるわけですが、しかし、市町村の中には津波で壊滅したところもあるわけですね。そうしたところの瓦れきの撤去をどう進めていくか。そうしたものが撤去されなければ復旧復興はそもそも手がつけられない、こういうことでもありますので、法的な問題のクリア、これは、早急に、もうきょうにでも結論を出して、自治体、都道府県、市町村に指示を出さなければいけない問

題だと思います。

こうした検討は法務省を中心に今チームをつくって進められていると聞いておりますので、この結論の見直しを含めて、大臣政務官に御答弁をいただきたいと思えます。

○黒岩大臣政務官 柿澤委員の御質問に答えさせていただきます。

委員御指摘のように、今回の災害は津波という本当に未曾有の大震災、大災害でございます。確かに、敷地内からその所有者の所有物が漂着して移動している、このことから、所有権と撤去の関係性についてどうかという御指摘があることは承知をいたしております。

ただ、この瓦れきについていいますと、基本的には、これはもう無価値物となっておりますので、この瓦れきの撤去におきましては、これは所有権の侵害に当たらないであろうということ、私どもはそういう評価ができるかと考えております。

そのほか、そもそも敷地内から移動したもので、これはその敷地に戻すことも困難であることから、これもまた無価値物であると評価できると考えております。

そのほか、例えばまだ原形をとどめているものにおいても、これが二次災害や周辺の衛生環境が悪化する要因となると認められる場合は、これを緊急必要に撤去すること自体は所有権の侵害に当たらない、こう考えております。

いずれにせよ、今、政府におきまして、私ども法務省の小川副大臣を座長とする災害廃棄物の処理等に係る法的問題に関する検討会議が立ち上げられまして、きょうもこの後、午後に会議が行われますけれども、本当に、速やかに指針をお示しして、行政、自治体にこの撤去作業を速やかにやっていただくように努める方針でございます。

○柿澤委員 検討チームは検討チームでいいと思えます。しかし、私は、自治体にとっては今の黒岩政務官の答弁で十分だと思うんですよ。遠く離れたものについて、そしてこういう状態の瓦れき

については無価値とみなして撤去をしていいですよ、こういうことを、政務官の答弁をそのまますべての自治体に送れば、ああそうかということになると思いますが、これは、法的な対処を待たずしてそうしたことをぜひ通達されていた方がいい、これを望みたいと思えます。

また、こうした瓦れきの撤去は市町村の手に余る。今、自衛隊の方々もやっていただいておりますけれども、これを何カ月も続けることは自衛隊はできかねると思えます。そういう意味で、国土交通省が持てる総力を發揮して重機を投入し、瓦れきの撤去をやっていくべきだと思いますので、これは答弁を求めていると時間がなくなりまして、国土交通省さんに長期継続的な支援をお願いしたいというふうに思っております。

時間もなくなってきましたので、少し通告の質問ができなくなるかもしれませんが、続きまして、民間ヘリからの物資の空中投下についてお尋ねを申し上げたいと思えます。

今回、道路が通れない、陸上のルートからの物資の輸送ができない、民間の方々も、何とかしたいという思いで、民間のヘリをチャーターして物資の輸送を被災地に直接行おう、こういう方々が多く出てきました。

そういう中で、皆さんの解釈として、民間ヘリが飛行中に物資を空中から下に投げ落とす、投下をするということは法律でも禁じられているんじゃないか、それができない、どうしてそんなことになっているんだ、この非常時にそうした物資の投下ができればもっと助けられるのに、こういう声がいろいろインターネット上で駆けめぐったんです。しかし、法的に見ると、どうもそういうことではないらしい。

これははっきりさせておくことが、やはり今後の物資輸送、支援、あるいは次の、どっちにしても災害がなくなるといふことではないわけですから、場合によって起きる今後の災害のときの活動に資するといふふうに思いますので、明確な御答弁をここで法解釈としていただいております。

うふうに思えます。お願いします。

○大島国務大臣 ただいまのヘリコプターからの物資の投下でございますが、従来は文書で通知をしていたかどうかということにしておりますが、御指摘のように、今回の地震あるいは津波による大被害を受けた地域においてヘリコプターからの物資の投下というのは大変大事な、有力な手段であるということから、十七日でございますけれども、文書による提出ということではなくて、電話によって連絡していただければそれで結構です、こういうふうに弾力的にこの運用を緩和したわけでありました。

したがって、これを通知しておりますが、御指摘でございますので、改めてまたこの内容について関係に通知をして、ヘリコプターからの物資投下ができるということをご案内していただくように努力をしたいと思います。

○柿澤委員 電話一本でヘリからの物資の投下ができるようになった、これは前進だと思えますが、しかし、その通達がなされたのは三月十七日、三月十一日から六日経過をしているわけでありました。私は、これは一つの痛恨事だと個人的には思っております。

今後、仮にこうした災害に近いものが発生した場合にこうしたことがないよう、道が寸断されている中で、ヘリから物資をおろせば、こういう思いで本当に切歯扼腕し悔しい思いをした民間の方々が多くいるということを踏まえて、こうした対応を速やかに政治の決断で行っていくことが大事だといふふうに思っております。

こうした瓦れきの問題、ヘリの問題に限らず、政治の即断即決によって、ある意味では、既成の法体系を踏み越えて緊急時に行わなければいけない判断がたくさんあるはずであります。こうしたことについては、私たちが皆さん信頼して、ぜひ対処していただきたいといふふうに思っておりますので、一人でも多くの命を救うためにこれからは頑張ってくださいことをお願い申し上げます。

ありがとうございます。

○古賀委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○古賀委員長 これより討論に入るのであります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀委員長 起立総員。よって、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報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古賀委員長 次に、内閣提出、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営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。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣大島章宏君。

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

展等を反映して、我が国をめぐる国際海上輸送量は大きく増加しておりますが、東アジア諸国に発着するコンテナ貨物が急増していることにより、我が国港湾の位置づけが相対的に低下することが懸念されております。このような状況において、我が国港湾のサービス水準の向上、コスト低減が東アジア諸国の主要港におかれた場合、欧米基幹航路に就航するコンテナ船の我が国港湾への寄港が減少することも想定され、これが我が国の経済に影響を与えるおそれがあります。

こうした状況を踏まえ、長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であつて、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾を初めとする我が国の港湾について、その運営コストのさらなる低減等を図り、フィーダー輸送網の強化による国内外の貨物の集荷、国際海上コンテナ運送の基幹航路寄港回数の増加を図ること、これら港湾を利用する背後の産業が今後国際競争力を維持することができるようにするため、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、港湾の種類について、特定重要港湾を廃止し、長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であつて、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として国際戦略港湾及び国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として国際拠点港湾を追加します。

第二に、国が行う港湾工事の対象に、国際戦略港湾における一定の国際海上コンテナ埠頭の荷さばき地に係る港湾工事を追加するとともに、国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾工事の費用に係る国の負担割合を定めます。

第三に、国際戦略港湾及び国際拠点港湾におい

て、コンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社を港湾運営会社として指定し、運営計画の変更認可その他所要の監督規制を設けることとします。

第四に、国及び港湾管理者は、港湾運営会社に対して、行政財産である港湾施設を貸し付けることができることとします。

第五に、地方公共団体等以外の者は、港湾運営会社の株式について、保有基準割合以上の数の議決権を取得し、または保有してはならないこととします。

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

以上が、この法律案を提案する理由です。

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。

○古賀委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時三十六分散会

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案

(港湾法の一部改正)

第一条 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第二条 第二項を次のように改める。

2 この法律で「国際戦略港湾」とは、長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であつて、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるものをいい、「国際拠点港湾」とは、国際戦略港湾以外の港湾であつて、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令

で定めるものをいい、「重要港湾」とは、国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であつて、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾をいう。

第二条の二の見出しを「指定港湾の指定」に改め、同条第一項中「特定重要港湾」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾」に、「特定重要港湾」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾」に改め、同条第二項中「特定重要港湾」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾」に改め、同条第四項中「指定重要港湾」を「指定港湾」に改める。

第三条の三第一項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同条第三項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同条第四項、第八項及び第九項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

第四条第四項中「より同項の規定による」を「から同項の」に、「又は同項」を「又は同項」に、「議会」を「議会」に、「左の」を「次に掲げる」に改め、同項第一号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同条第九項中「申出を規定による申出」に、「且つ、重要港湾を」かつ、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

第二十四条の二第一項、第三十五条の二第一項、第四十二条第一項並びに第四十三条第一号及び第二号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

第四十四条の二第二項中「政令で定める重要港湾」を「国際戦略港湾」に改める。

第四十九条中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に、「手続」を「これ」に、「公表し、且つ、その写」を「公表すると

ともに、その写し」に改める。

第五十条の四第一項及び第五十条の五第一項中「指定重要港湾」を「指定港湾」に改める。

第五十一条中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に、「設くべき」を「設けるべき」に改める。

第五十二条第一項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号を同項第四号とし、同項第二号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同号を同項第三号とし、同項第一号中「重要港湾」を「国際海上輸送網又は国内海上輸送網」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾が海上輸送網」に改め、「係留施設」の下に「(前号に規定する係留施設を除く)」を加え、同号を同項第二号とし、同号の前に次の一号を加える。

一 国際戦略港湾が長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点として機能するために必要な係留施設として国土交通省令で定めるもの及びこれに附帯する荷さばき地の港湾工事

第五十二条第二項中「掲げる割合」を「定める割合」に改め、同項第六号中「前項第四号」を「前項第五号」に改め、同号を同項第八号とし、同項第五号を同項第七号とし、同項第四号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同号を同項第六号とし、同項第三号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同号を同項第五号とし、同項第二号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に、「前号及び第六号」を「第一号、前号及び第八号」に改め、同号を同項第四号とし、同項第一号中「特定重要港湾」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾」に、「国際海上輸送網」を「国際海上貨物輸送網」に、「第六号」を「第一号及び第八号」に改め、同号を同項第三号とし、同号の前に次の二

号を加える。

一 国際戦略港湾における係留施設であつて、前項第一号の国土交通省令で定めるもの十分の三

二 前号に掲げる施設に附帯する荷さばき地三分の一

第五十四条の三第一項及び第五十五条の七第一項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

第五十七条第二項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に、「こゝを」を「超える」に改める。

附則第五項中「特定重要港湾」を「国際拠点港湾」に改める。

第二条 港湾法の一部を次のように改正する。

目次中「第三条の三を」「第三条の四」に、

「第七章 雑則(第四十四条―第六十三条)」を「第七章 港湾運営会社

第一節 港湾運営会社の指定等(第四十三条

第二節 港湾運営会社の適正な運営を確保

第八章 雑則(第四十四条―第六十四条)

の十一―第四十三条の二十)

するための議決権の保有制限等(第四十三条の

二十一―第四十三条の二十四)に改める。

第二条に次の一項を加える。

10 この法律で「埠頭」とは、岸壁その他の係留施設及びこれに附帯する荷さばき施設その他の国土交通省令で定める係留施設以外の港湾施設の総体をいう。

第二条の二を削る。

第三条の二第二項に次の一号を加える。

六 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

第三条の三第二項中「且つ」を「かつ」に改め、「保全に関する事項」の下に、「港湾の効率的な運営に関する事項」を加える。

第一章の二中第三条の三の次に次の一条を加える。

(港湾計画の変更の提案)

第三条の四 第四十三条の十一第一項の規定による指定を受けた者は当該指定に係る国際戦略港湾の港湾管理者に対して、同条第六項の規定による指定を受けた者はその指定をした港湾管理者に対して、それぞれ港湾計画を変更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、当該提案に係る港湾計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

2 前項の規定による提案を受けた港湾管理者は、当該提案に基づき港湾計画を変更するかどうかについて、遅滞なく、当該提案をした者に通知しなければならない。この場合においては、港湾計画を変更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。

第十二条第四項を次のように改める。

4 第一項第十三号に規定する料率表においては、港務局が自ら定めた料金に係る料率のほか、第四十五条第一項若しくは第二項の規定により提出を受けた書面に記載された料率又は同条第五項の規定による通知に係る料率を記載しなければならない。

第四十五条第一項中「を徴収しよう」を「港湾運営会社が收受する次項の国土交通省令で定める料金を除く」を收受しよう」に改め、同条第二項中「前項」を「前各項」に改め、同項を同条第六項とし、同条第一項の次に次の四項を加える。

2 港湾運営会社は、その運営する埠頭群の利益に関する料金として国土交通省令で定める料金を收受しようとするときは、料率を定め、その指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者に料率を記載した書面を提出しなければならない。

3 前項の規定により港湾運営会社から書面の提出を受けた国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、当該書面に記載された料率が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該港湾運営会社に対し、期限を定めてその料率を変更すべきことを命ずることができる。

一 特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

二 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者が当該埠頭群を利用することを著しく困難にするおそれがあるものであるとき。

4 第四十三条の十一第十項の規定は、国土交通大臣が前項の規定による命令をしようとする場合について準用する。

5 国土交通大臣は、第二項の規定による書面の提出を受けた場合において、第三項の規定による命令をしないこととしたときは、当該港湾運営会社の指定に係る国際戦略港湾の港湾管理者に当該書面の内容を通知するものとする。

第五十条の四を削る。

第五十条の五の見出しを「(国際戦略港湾運営効率化協議会)」に改め、同条第一項を次のように改める。

国土交通大臣、国際戦略港湾の港湾管理者の長その他の関係行政機関の長又はこれらの指名する職員及び国際戦略港湾の港湾運営会社は、国際戦略港湾(第四十三条の十一第二項の規定による二以上の国際戦略港湾の指定があつた場合にあつては、当該二以上の国際戦略港湾。以下この条において同じ。)ごとに、当該国際戦略港湾に係る埠頭群の一体的な運営による当該国際戦略港湾の運営の効率化に関し必要な協議を行うため、国際戦略港湾運営効率化協議会(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。

第五十条の五中第二項を削り、第三項を第二項とし、第四項を第三項とし、同条第五項中「前各項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とし、同条を第五十条の四とする。

第五十四条第一項中「昭和二十三年法律第七十三号」を削る。

第五十四条の三第一項中「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」を「重要港湾」に、「岸壁その他の係留施設及びこれに附帯する荷さばき施設その他の国土交通省令で定める係留施設以外の港湾施設(特定国際コンテナ埠頭を除く。）」を「埠頭」に改める。

第五十五条の見出し中「特定国際コンテナ埠頭」を「埠頭群」に改め、同条第一項中「特定国際コンテナ埠頭」をその指定を受けた港湾運営会社が運営する埠頭群に、「認定運業者」を「当該港湾運営会社」に改め、同条第二項中「前項の」を「前項の規定による」に、「位置及び名称、貸付けの時期その他の国土交通省令で定める事項」を「貸付けの期間」に、「特定港湾管理者を」を「当該港湾運営会社の指定に係る国際戦略港湾の港湾管理者」に改め、同条第三項中「第一項の」を「第一項の規定による」に改め、同条第四項中「特定港湾管理者を」を「国際戦略港湾の港湾管理者」に、「特定国際コンテナ埠頭」を「第四十三条の十一第一項の規定による指定を受けた港湾運営会社が運営する埠頭群」に、「認定運業者」を「当該港湾運営会社に改め、同条第八項中「特定国際コンテナ埠頭」を「埠頭群」に改め、同項を同条第十項とし、同条第七項中「第四項の」を「第五項の」に、「特定港湾管理者を」を「国際拠点港湾の港湾管理者」に、「認定運業者」を「その指定を受けた港湾運営会社」に、「第五十五条第四項」を「第五十五条第五項」に改め、同項を同条第九項とし、同条第六項中「第一項の貸付けについて」を「第一項の規定による貸付けについて、同法第二十一条、第二十三条及び第二十四条の規定は第五項の規定による貸付けについ

てに、「第四項」を「第四項又は第五項の規定による」に改め、同項を同条第七項とし、同項の次に次の一項を加える。

8 第四項の規定により国際戦略港湾の港湾管理者が同項に規定する行政財産を第四十三条の十一第一項の規定による指定を受けた港湾運営会社に貸し付ける場合における第四十六条第一項の規定の適用については、同項ただし書中「又は貸付を受けた者」とあるのは、貸付を受けた者」と、三年の期間内である場合、又は第五十五条第四項の規定により貸付を受ける場合」とする。

第五十五条第五項中「及び前項を」と、第四項又は前項に、「及び第四条」を、「第四条、第十三条及び第十四条」に改め、同項を同条第六項とし、同条第四項の次に次の一項を加える。

5 国際拠点港湾の港湾管理者は、国有財産法第十八条第一項又は地方自治法第二百三十八条の四第一項の規定にかかわらず、その指定を受けた港湾運営会社が運営する埠頭群を構成する国有財産法第三条第二項又は地方自治法第二百三十八条第四項に規定する行政財産を当該港湾運営会社に貸し付けることができる。

第五十五条の八の見出し中「特定国際コンテナ埠頭」を「埠頭群」に改め、同条第一項中「特定港湾管理者が認定運営者」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾の港湾管理者が港湾運営会社に」、「特定国際コンテナ埠頭」を「埠頭群」に、「特定港湾管理者」を「港湾管理者」に改め、同条第二項中「特定港湾管理者」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾の港湾管理者」に、「認定運営者」を「港湾運営会社」に改める。

第五十六条の二の三第二項中「すべて」を「全て」に改め、同項第三号イ中「平成十七年法律第八十六号」を削る。

第五十六条の二の十一第一項中「第六十三条第一項」を「第六十四条第二項」に改める。

第一類第十号 国土交通委員会議録第四号 平成二十三年三月二十三日

第五十六条の五第一項中「者から」を「者に対して」に、「徴し」を「求め」に、「職員に当該を」を「職員に、当該」に改め、同条第三項中「第一項」の下に「又は第二項」を加え、同項を同条第四項とし、同条第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、その指定を受けた港湾運営会社に対し、その業務若しくは経理の状況に関し報告を求め、又はその職員に、その指定を受けた港湾運営会社の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、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。

第六十一条第五項中「六箇月」を「六月」に、「三十万円」を「三十万円」に改め、同項を同条第十項とし、同条第四項を同条第八項とし、同項の次に次の一項を加える。

9 第五十六条の五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、若しくは同項の規定による質問に対して陳述せず、若しくは虚偽の陳述をした場合には、その違反行為をした港湾運営会社の取締役、執行役、会計参与（会計参与が法人であるときは、その職務を行うべき社員）、監査役又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

第六十一条第三項を第六項とし、同項の次に次の一項を加える。

7 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした港湾運営会社の取締役、執行役、会計参与（会計参与が法人であるときは、その職務を行うべき社員）、監査役又は職員は、五十万円以下の罰金に処する。

一 第四十三条の十七第一項の規定による命令に違反したとき。

二 第四十五条第二項の規定による書面の提出をしない、又は提出した書面に記載された料率によらないで、料金を收受したとき。

三 第四十五条第三項の規定による命令に違反して、料金を收受したとき。

第六十一条第二項を第四項とし、同項の次に次の一項を加える。

5 次の各号のいずれかに該当する者は、六月以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第四十三条の二十一第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第四十三条の二十二第一項の規定による対象議決権保有届出書を提出せず、又は虚偽の記載をした対象議決権保有届出書を提出した者

第六十一条第三項を第三項とし、同項の次に次の二項を加える。

第四十三条の二十三第一項の規定による報告若しくは資料の提出をせず、若しくは虚偽の報告若しくは資料の提出をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、一年以下の懲役若しくは三百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

2 第四十三条の二十一第一項又は第四項の規定に違反した者は、一年以下の懲役若しくは百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第六十一条第二項を第三項とし、第一項を第二項とし、同項の前に次の一項を加える。

次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした港湾運営会社の取締役、執行役、会計参与若しくはその職務を行うべき社員又は監査役は、五十万円以下の過料に処する。

一 第四十三条の十三第一項の規定による認

可を受けないで運営計画の変更をしたとき。

二 第四十三条の十八第一項の規定に違反して、埠頭群の運営の事業の全部を休止し、又は廃止したとき。

第六十三条を第六十四条とする。

第六十二条中「前条第一項から第四項まで」を「第六十一条第三項、第四項、第六項又は第八項」に改め、同条を第六十三条とする。

第六十一条の次に次の一条を加える。

第六十二条 法人（法人でない団体で代表者又は管理人の定めのあるものを含む。以下この項において同じ。）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又は財産に関し、次の各号に掲げる規定の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その法人に対して当該各号に定める罰金刑を、その人に対して各本項の罰金刑を科する。

一 前条第一項 二億円以下の罰金刑

二 前条第二項 一億円以下の罰金刑

三 前条第五項 同項の罰金刑

2 前項の規定により法人でない団体を処罰する場合には、その代表者又は管理人がその訴訟行為につきその団体を代表するほか、法人を被告人又は被疑者とする場合の刑事訴訟に関する法律の規定を準用する。

第七章 港湾運営会社

第一節 港湾運営会社の指定等

（港湾運営会社の指定）
第四十三条の十一 国土交通大臣は、次に掲げる要件を備えていると認められる株式会社を、その申請により、国際戦略港湾ごとに一を限って、当該国際戦略港湾における埠頭群（同一の港湾における二以上の埠頭（これを構成する係留施設及び当該係留施設に附帯する荷さばき地）その他の国土交通省令で定める係

滞なく、その旨をその指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者に届け出なければならぬ。

(臨港地区内における行為の届出の特例)

第四十三条の十四 港湾運営会社が第四十三条の十一第一項若しくは第六項の規定による指定又は前条第一項の認可を受けたときは、当該指定又は認可に係る運営計画に記載された第四十三条の十二第一項第二号の国土交通省令で定める港湾施設の建設又は改良のうち、当該建設又は改良を行うに当たり、第三十八条の二第一項又は第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

(合併及び分割)

第四十三条の十五 港湾運営会社の合併及び分割の決議は、その指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 第四十三条の十一第十項の規定は国土交通大臣が前項の認可をしようとする場合について、第四十三条の十三第四項の規定は国際拠点港湾の港湾管理者が前項の認可をしようとする場合について、それぞれ準用する。

(区分経理)

第四十三条の十六 港湾運営会社は、国土交通省令で定めるところにより、埠頭群の運営の事業に係る経理とその他の事業に係る経理とを区分して整理しなければならない。

(監督命令)

第四十三条の十七 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、埠頭群の運営の事業の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、その指定を受けた港湾運営会社に對し、業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

2 国土交通大臣は、前項の命令をするに当たり、必要があると認めるときは、当該港湾運営会社の指定に係る国際戦略港湾の港湾管理

者に対し、意見を求めることができる。

(事業の休止及び廃止)

第四十三条の十八 港湾運営会社は、埠頭群の運営の事業の全部を休止し、又は廃止しようとするときは、その指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者の許可を受けなければならない。

2 第四十三条の十一第十項の規定は、国土交通大臣が前項の許可をしようとする場合について準用する。

3 国際拠点港湾の港湾管理者は、その指定について第四十三条の十一第一項の規定により国土交通大臣の同意を得た港湾運営会社について第一項の許可をしようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣にその旨を通知しなければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による通知があつたときは、その通知をした国際拠点港湾の港湾管理者に對し、第一項の許可に関し必要と認める意見を述べることができ、(指定の取消)

第四十三条の十九 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、その指定を受けた港湾運営会社が次の各号のいずれかに該当するときは、第四十三条の十一第一項又は第六項の規定による指定を取り消すことができる。

一 埠頭群の運営の事業を適正に行うことができないと認められるとき。
二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反したとき。
三 第四十三条の十七第一項の規定による命令に違反したとき。

2 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、その指定を受けた港湾運営会社が前条第一項の規定による埠頭群の運営の事業の全部の廃止の許可を受けたときは、第四十三条の十一第一項又は第六項の規定による指定を取り消すものとする。

3 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理

者は、前二項の規定により第四十三条の十一第一項又は第六項の規定による指定を取り消したときは、国土交通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。

4 第四十三条の十一第十項の規定は国土交通大臣が第一項の規定による指定の取消しをしようとする場合について、前条第三項及び第四項の規定は国際拠点港湾の港湾管理者が第一項の規定による指定の取消しをしようとする場合について、それぞれ準用する。

(指定を取り消した場合における措置)

第四十三条の二十 国際戦略港湾の港湾運営会社は、前条第一項又は第二項の規定により第四十三条の十一第一項の規定による指定を取り消されたときは、その指定に係る埠頭群の運営の事業の全部を、当該国際戦略港湾の港湾管理者又は当該埠頭群の運営の事業の全部を承継するものとして国土交通大臣が指定する港湾運営会社に引き継がなければならない。

2 国際拠点港湾の港湾運営会社は、前条第一項又は第二項の規定により第四十三条の十一第六項の規定による指定を取り消されたときは、その指定に係る埠頭群の運営の事業の全部を、当該国際拠点港湾の港湾管理者又は当該埠頭群の運営の事業の全部を承継するものとして当該国際拠点港湾の港湾管理者が指定する港湾運営会社に引き継がなければならない。

3 前二項に規定するもののほか、前条第一項又は第二項の規定により第四十三条の十一第一項又は第六項の規定による指定を取り消された場合における埠頭群の運営の事業の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

第二節 港湾運営会社の適正な運営を確保するための議決権の保有制限等

(議決権の保有制限)

第四十三条の二十一 何人も、港湾運営会社の総株主の議決権(株主総会において決議をすることができる事項の全部につき議決権を行使することができない株式についての議決権を除き、会社法(平成十七年法律第八十六号)第八百七十九条第三項の規定により議決権を有するものとみなされる株式についての議決権を含む。以下この章において同じ。)の百分の二十(その者が港湾運営会社の財務及び営業の方針の決定に對して重要な影響を与えることが推測される事実として国土交通省令で定める事実がある場合には、百分の十五。以下この条において「保有基準割合」という。)以上の数の議決権(社債、株式等の振替に関する法律(平成十二年法律第七十五号)第四百七十七条第一項又は第四百八条第一項の規定により発行者に對抗することができない株式に係る議決権を含み、取得又は保有の態様その他の事情を勘案して国土交通省令で定めるものを除く。以下この章において「対象議決権」という。)を取得し、又は保有してはならない。ただし、地方公共団体若しくは港務局又はその総株主の議決権の三分の二以上の数の議決権を地方公共団体が保有している株式会社取得し、又は保有する場合は、この限りでない。

2 前項本文の規定は、保有する対象議決権の数の増加がない場合その他の国土交通省令で定める場合において、港湾運営会社の総株主の議決権の保有基準割合以上の数の対象議決権を取得し、又は保有することとなる場合には、適用しない。

3 前項の場合において、港湾運営会社の総株主の議決権の保有基準割合以上の数の対象議決権を取得し、又は保有することとなつた者(以下この条において「特定保有者」という。)は、国土交通省令で定めるところにより、特定保有者になつた旨その他国土交通省令で定める事項を当該港湾運営会社の指定をした国

土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者に届け出なければならない。

4 第二項の場合において、特定保有者は、特定保有者となつた日から三月以内に、港湾運営会社の保有基準割合未満の数の対象議決権の保有者となるために必要な措置をとらなければならない。

5 次の各号に掲げる場合における前各項の規定の適用については、当該各号に定める対象議決権は、これを取得し、又は保有するものとみなす。
一 金銭の信託契約その他の契約又は法律の規定に基づき、港湾運営会社の対象議決権を行使することができる権限又は当該対象議決権の行使について指図を行うことができる権限を有し、又は有することとなる場合
当該対象議決権

二 株式の所有関係、親族関係その他の国土交通省令で定める特別の関係にある者が港湾運営会社の対象議決権を取得し、又は保有する場合
当該特別の関係にある者が取得し、又は保有する対象議決権

6 前各項の規定の適用に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
(対象議決権保有届出書の提出)
第四十三条の二十二 港湾運営会社の総株主の議決権の百分の五を超える対象議決権の保有者(地方公共団体及び港務局以外の者に限る。以下この項において「対象議決権保有者」という。)となつた者は、国土交通省令で定めるところにより、対象議決権保有割合(対象議決権保有者の保有する当該対象議決権の数で除して得た割合をいう。)、保有の目的その他国土交通省令で定める事項を記載した対象議決権保有届出書を当該港湾運営会社の指定をした国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者に提出しなければならない。

2 前条第五項の規定は、前項の規定を適用する

る場合について準用する。

(対象議決権保有届出書の提出者に対する報告の徴収及び検査)
第四十三条の二十三 前条第一項の規定により対象議決権保有届出書の提出を受けた国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者は、当該対象議決権保有届出書のうちに虚偽の記載があり、又は記載すべき事項の記載が欠けている疑いがあると認めるときは、当該対象議決権保有届出書の提出者に対し参考となるべき報告若しくは資料の提出を命じ、又はその職員に当該提出者の書類その他の物件の検査(当該対象議決権保有届出書の記載に関し必要な検査に限る。)をさせることができる。

2 前項の規定により検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。
(発行済株式の総数等の公表)
第四十三条の二十四 港湾運営会社は、国土交通省令で定めるところにより、その発行済株式の総数、総株主の議決権の数その他の国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

附則中第二項の前の見出し及び同項から第四項までを削り、第五項を第二項とし、第六項の前の見出し及び同項から第十四項までを削り、第十五項を第三項とし、第十六項から第十八項までを十二項ずつ繰り上げる。
附則第十九項中「附則第十五項から第十七項まで」を「附則第三項から第五項まで」に改め、同項を附則第七項とする。
附則第二十項中「附則第十五項」を「附則第三項」に改め、同項を附則第八項とする。
附則第二十一項中「附則第十五項」を「附則第三項」に改め、同項を附則第九項とする。
附則第二十二項中「附則第十六項」を「附則第

四項」に改め、同項を附則第十項とする。
附則第二十三項中「附則第十七項」を「附則第五項」に改め、同項を附則第十一項とする。
附則第二十四項中「附則第十五項から第十七項まで」を「附則第三項から第五項まで」に、「附則第十八項及び第十九項」を「附則第六項及び第七項」に改め、同項を附則第十二項とする。
附則第二十五項中「附則第十五項から第十七項まで」を「附則第三項から第五項まで」に、「沖繩振興開発特別措置法」を「失効前の沖繩振興開発特別措置法」に、「附則第二十一項」を「附則第九項」に、「附則第二十二項若しくは第二十三項」を「附則第十項若しくは第十一項」に改め、同項を附則第十四項とする。
同項を附則第十三項とする。
附則第二十六項中「附則第二十一項」を「附則第九項」に、「沖繩振興開発特別措置法」を「失効前の沖繩振興開発特別措置法」に、「附則第二十二項若しくは第二十三項」を「附則第十項若しくは第十一項」に改め、同項を附則第十四項とする。
同項を附則第十三項とする。
附則第二十七項を第十五項とし、第二十八項を第十六項とし、附則第二十九項中「附則第二十七項」を「附則第十五項」に改め、同項を附則第十七項とする。
附則第三十項中「附則第二十七項」を「附則第十五項」に改め、同項を附則第十八項とする。
附則第三十一項中「附則第二十七項」を「附則第十五項」に改め、同項を附則第十九項とし、同項の次に次の見出し及び十二項を加える。
(特定の国際戦略港湾の港湾運営会社の指定に関する特例)
20 国土交通大臣は、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律(平成二十三年法律第 号 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日から三月以内に国際戦略港湾(第四十三条の十二第二項の規定による二以上の国際戦略港湾の指定があつた場合にあつては、当該二以上の国際戦略港湾。以下この項及び附則第三十項において

同じ。)における第四十三条の十一第一項の申請がなかつた場合又は同日から三月以内に同項の申請をした者の全てについて同項の指定をしないこととした場合であつて、当面同項の指定をする見込みがないと認めるときは、その埠頭の管理運営の状況その他の状況を勘案して国際戦略港湾の埠頭群の区分を指定し、当該埠頭群の区分ごとに、次に掲げる要件を備えていると認められる株式会社を、その申請により、一を限つて、当該区分に係る埠頭群の部分(以下「特定埠頭群」という)を運営する者(以下「特例港湾運営会社」という)として指定することができる。
一 特定埠頭群の運営の事業の内容が国際戦略港湾の港湾計画に適合するものであること。
二 前号に掲げるもののほか、特定埠頭群の運営の事業に関する適正かつ確実な計画を有するものであること。
三 特定埠頭群を運営することについて十分な経理的基礎を有するものであること。
四 国際戦略港湾において特定埠頭群に含まれない埠頭(特定埠頭群の周辺の国土交通大臣が指定する区域内に存するものに限る。)を運営する場合にあつては、当該埠頭と特定埠頭群とを一体的に運営することが国際戦略港湾における特定埠頭群の運営の効率化に資するものであること。
21 国土交通大臣は、前項の規定による埠頭群の区分の指定又は同項第四号の規定による区域の指定をしたときは、国土交通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。
22 第四十三条の十一第四項及び第五項の規定は、附則第二十項の規定による埠頭群の区分の指定について準用する。
23 国土交通大臣は、附則第二十項の規定による埠頭群の区分の指定をしたときは、その日から起算して四年を経過する日までの間(前

項において準用する第四十三条の十一第四項の規定により埠頭群の区分の指定を取り消す場合にあっては、当該取消しを行うまでの間は、同条第一項の規定による指定を行わないものとする。

24 附則第二十項の申請は、同項の規定による埠頭群の区分の指定があつた日から起算して一年を経過する日までの間に限り行うことができる。

25 第四十三条の十一第七項から第十項まで及び第四十三条の十二の規定は、附則第二十項の規定による特例港湾運営会社の指定について準用する。この場合において、同条第一項第二号中「埠頭群」とあるのは、「附則第二十項に規定する特定埠頭群」と、「埠頭を運営する」とあるのは、「埠頭(附則第二十項第四号の国土交通大臣が指定する区域内に存するものに限る。)を運営する」と読み替えるものとする。

26 附則第二十項の規定による指定を受けた特例港湾運営会社については、同項の規定による指定を第四十三条の十一第一項の規定による指定と、当該特例港湾運営会社を同項の規定による指定を受けた港湾運営会社と、特定埠頭群を埠頭群とそれぞれみなして、この法律及び特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の規定を適用する。この場合において、第四十三条の十三第二項中「第四十三条の十一第一項」とあるのは、「附則第二十項」とする。

27 附則第二十項の規定による特例港湾運営会社の指定は、同項の埠頭群の区分の指定があつた日から起算して四年を経過する日限り、その効力を失う。

28 特例港湾運営会社は、前項の規定により附則第二十項の規定による指定の効力が失われたときは、その指定に係る特定埠頭群の運営の事業の全部を、当該特定埠頭群に係る国際戦略港湾の港湾管理者又は当該国際戦略港湾

に係る第四十三条の十一第一項の規定による指定を受けた者に引き継がなければならない。

29 第四十三条の二十第三項の規定は、前項に規定する場合について準用する。

30 附則第二十項の規定による埠頭群の区分の指定があつた日から起算して四年を経過する日において、当該指定に係る国際戦略港湾における特定埠頭群の全てを同一の特例港湾運営会社が同項の規定による指定を受けて運営している場合には、当該特例港湾運営会社については、附則第二十八項の規定は、適用しない。この場合において、当該特例港湾運営会社は、当該四年を経過する日の翌日において、第四十三条の十一第一項の規定による指定を受けたものとみなす。

(特定の国際拠点港湾の港湾運営会社に関する特例)

31 長距離の国際海上コンテナ運送の用に供される国土交通省令で定める規模以上の埠頭を有する国際拠点港湾であつて、コンテナ取扱量その他の国土交通省令で定める事情を勘案し、民間の能力の活用によりその運営の効率化を図ることが国際競争力の強化を図るため特に重要なものとして政令で定めるものについては、当分の間、当該国際拠点港湾を国際戦略港湾とみなして、国際戦略港湾における港湾運営会社及び特例港湾運営会社に関する規定を適用する。この場合において、附則第二十三項及び第二十七項並びに前項中「四年」とあるのは「五年」と、附則第二十四項中「一年」とあるのは「二年」とする。

附則第三十二項を削る。

(特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部改正)

第三条 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(昭和五十六年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

第四条を次のように改める。

(議決権の保有制限)

第四条 何人も、指定会社の総株主の議決権(株主総会において決議をすることができ、事項の全部につき議決権を行使することができる)を有する株式について議決権を除き、会社法(平成十七年法律第八十六号)第八百七十九条第三項の規定により議決権を有するものとみなされる株式についての議決権を含む。以下同じ。の百分の二十(その者が指定会社の財務及び営業の方針の決定に対して重要な影響を与えることが推測される事実として国土交通省令で定める事実がある場合には、百分の十五。以下この条において「保有基準割合」という。)以上の数の議決権(社債、株式等の振替に関する法律(平成十三年法律第七十五号)第四百四十七条第一項又は第四百四十八条第一項の規定により発行者に対抗することができない株式に係る議決権を含み、取得又は保有の態様その他の事情を勘案して国土交通省令で定めるものを除く。以下「対象議決権」という。)を取得し、又は保有してはならない。ただし、地方公共団体若しくは港務局(港湾法第四条第一項の規定による港務局をいう。次条第一項において同じ。)又はその総株主の議決権の三分の二以上の数の議決権を地方公共団体が保有している株式会社が取得し、又は保有する場合は、この限りでない。

2 前項本文の規定は、保有する対象議決権の数が増加がない場合その他の国土交通省令で定める場合において、指定会社の総株主の議決権の保有基準割合以上の数の対象議決権を取得し、又は保有することとなる場合には、適用しない。

3 前項の場合において、指定会社の総株主の議決権の保有基準割合以上の数の対象議決権を取得し、又は保有することとなつた者(以下この条において「特定保有者」という。)は、国土交通省令で定めるところにより、特定保有者になつた旨その他国土交通省令で定める

事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 第二項の場合において、特定保有者は、特定保有者となつた日から三月以内に、指定会社の保有基準割合未満の数の対象議決権の保有者となるために必要な措置をとらなければならない。

5 次の各号に掲げる場合における前各項の規定の適用については、当該各号に定める対象議決権は、これを取得し、又は保有するものとみなす。

一 金銭の信託契約その他の契約又は法律の規定に基づき、指定会社の対象議決権を行使することができる権限又は当該対象議決権の行使について指図を行うことができる権限を有し、又は有することとなる場合
当該対象議決権

二 株式の所有関係、親族関係その他の国土交通省令で定める特別の関係にある者が指定会社の対象議決権を取得し、又は保有する場合
当該特別の関係にある者が取得し、又は保有する対象議決権

6 前各項の規定の適用に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(対象議決権保有届出書の提出)
第四条の二 指定会社の総株主の議決権の百分の五を超える対象議決権の保有者(地方公共団体及び港務局以外の者に限る。以下この項において「対象議決権保有者」という。)となつた者は、国土交通省令で定めるところにより、対象議決権保有割合(対象議決権保有者の保有する当該対象議決権の数を当該指定会社の総株主の議決権の数で除して得た割合をいう。)の保有の目的その他国土交通省令で定める事項を記載した対象議決権保有届出書を国土交通大臣に提出しなければならない。

2 前条第五項の規定は、前項の規定を適用する場合について準用する。

(対象議決権保有届出書の提出者に対する報告の徴収及び検査)

第四条の三 国土交通大臣は、前条第一項の対象議決権保有届出書のうちに虚偽の記載があり、又は記載すべき事項の記載が欠けている疑いがあると認めるときは、当該対象議決権保有届出書の提出者に対し参考となるべき報告若しくは資料の提出を命じ、又はその職員に当該提出者の書類その他の物件の検査(当該対象議決権保有届出書の記載に関し必要な検査に限る。)をさせることができる。

2 前項の規定により検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

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

(発行済株式の総数等の公表)

第四条の四 指定会社は、国土交通省令で定めるところにより、その発行済株式の総数、株主の議決権の数その他の国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

第十三条第二項を次のように改める。

2 第四条の三第二項及び第三項の規定は、前項の規定による立入検査について準用する。

第十三条第三項を削る。

第十八条第五号を削り、同条を第二十三条とし、第十七条の前の見出しを削り、同条を第二十一条とし、同条の次に次の一条を加える。

第二十二條 法人(法人でない団体で代表者又は管理人の定めのあるものを含む。以下この項において同じ。)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又は財産に関し、次の各号に掲げる規定の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その法人に対して当該各号に定める罰金刑を、その人に対して各本条の罰金刑を科する。

一 第十七条 二億円以下の罰金刑

二 第十八条 一億円以下の罰金刑
三 第十九条 同条の罰金刑

2 前項の規定により法人でない団体を処罰する場合については、その代表者又は管理人がその訴訟行為につきその団体を代表するほか、法人を被告人又は被疑者とする場合の刑事訴訟に関する法律の規定を準用する。

第十六条の次に次の見出し及び四条を加える。

(罰則)

第十七条 第四条の三第一項の規定による報告若しくは資料の提出をせず、若しくは虚偽の報告若しくは資料の提出をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、一年以下の懲役若しくは三百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第十八条 第四条第一項又は第四項の規定に違反した者は、一年以下の懲役若しくは三百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第十九条 次の各号のいずれかに該当する者は、六月以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第四条第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者
二 第四条の二第一項の規定による対象議決権保有届出書を提出せず、又は虚偽の記載をした対象議決権保有届出書を提出した者

第二十条 第十二条の規定による命令に違反した場合においては、その違反行為をした指定会社の取締役、執行役、会計参与(会計参与が法人であるときは、その職務を行うべき社員)、監査役又は職員は、百万円以下の罰金に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十三年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第二条中港湾法第三条の二第二項に一号を

加える改正規定及び同法第三条の三第二項の改正規定並びに附則第三条第一項及び第三項の規定 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
二 第二条前号に掲げる改正規定を除く。及び第三条並びに附則第三条第二項及び第四項から第九項まで並びに附則第十七条から第二十一条までの規定 公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日
三 附則第十六条の規定 この法律の公布の日又は地域主権改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(平成二十三年法律第(第一号)の公布の日)のいずれか遅い日

加える改正規定による改正前の港湾法(以下「第一条による改正前の法」という。)第二条の二第一項の規定により指定特定重要港湾として指定された港湾であつて、第一条の規定による改正後の港湾法(以下「第二条による改正後の法」という。)第二条第二項に規定する国際戦略港湾又は国際拠点港湾に該当するものは、第一条による改正後の法第二条の二第一項の規定により指定港湾として指定されたものとみなす。

第一条による改正前の法第五十条の四第二項の規定による認定を受けた者であつて、当該認定が前項の規定により指定港湾として指定されたものとみなされた港湾の港湾管理者によりされたものであるものは、第一条による改正後の法第五十条の四第二項の規定により当該港湾管理者の認定を受けた者とみなす。

3 第一条による改正後の法第五十二条の規定は、平成二十三年年度以降の年度の予算に係る国の負担(当該国の負担に係る港湾管理者の負担を含む。以下この項において同じ。)であつて、平成二十二年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき平成二十三年年度に支出すべきものとされたもの以外のものであつて、平成二十二年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき平成二十三年年度に支出すべきものとされた国の負担及び平成二十二年度以前の年度の歳出予算に係る国の負担で平成二十三年年度以降の年度に繰り越されたものについては、なお従前の例による。

(第一条の規定による改正に伴う経過措置)
第三条 第二条の規定による改正後の港湾法(以下「第二条による改正後の法」という。)第四十三条の十一第一項又は第六項の規定による指定を受けようとする者は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日前においても、第二条による改正後の法第四十三条の十二の規定の例により、その申請をすることができる。

2 国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者が第二条による改正後の法第四十三条の十一第一項若しくは附則第二十項又は同条第六項の規定による指定をする場合において、当該指定に係る国際戦略港湾又は国際拠点港湾における埠頭群又は特定埠頭群に第五項の規定によりなおその効力を有するものとされる第二条の規定による改正前の港湾法(以下「第二条による改正前の法」という。)第五十四条の三第七項の規定により貸し付けられている行政財産又は第七項の規定によりなおその効力を有するものとされる第二条による改正前の法第五十五条第一項若しくは第四項の規定により貸し付けられている行政財産を含む埠頭があるときは、当該埠頭は、当該埠頭に係るこれらの行政財産の貸付けがされている間は、当該埠頭群又は特定埠頭群に含まれないものとする。

3 第二条による改正後の法第四十三条の十一第二項の規定による指定及び同条第三項の規定による公示は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日前においても、第二条による改正後の法第四十三条の十一第二項及び第三項の規定の例により行うことができる。

4 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に国際戦略港湾又は国際拠点港湾において第二条による改正前の法第五十四条の三第七項の規定による行政財産の貸付けを受けている者につ

すべきものとされた国の負担及び平成二十二年度以前の年度の歳出予算に係る国の負担で平成二十三年年度以降の年度に繰り越されたものについては、なお従前の例による。

いては、同条第二項の認定並びに同条第十一項及び第十二項の規定は、当該貸付けに係る契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有する。

5 前項に規定する者に係る同項に規定する行政財産の貸付けについては、第二条による改正前の法第五十四条の三第七項から第九項まで及び第十三項の規定は、当該貸付けに係る契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有する。

6 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に第二条による改正前の法第五十五条第一項又は第四項の規定による行政財産の貸付けを受けている者については、第二条による改正前の法第五十条の四第二項の認定及び同条第七項から第九項までの規定は、当該貸付けに係る契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有する。

7 前項に規定する者に係る同項に規定する行政財産の貸付けについては、第二条による改正前の法第五十五条第一項、第四項から第六項まで及び第八項の規定は、当該貸付けに係る契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有する。

8 附則第一条第二号に掲げる規定の施行前に第二条による改正前の法第五十五条の八第一項の国の貸付けに係る特定港湾管理者の貸付けを受けて行われた港湾施設の建設若しくは改良又は同号に掲げる規定の施行の際現に同項の国の貸付けに係る特定港湾管理者の貸付けを受けて行われている港湾施設の建設若しくは改良に係る同項の国の貸付け及び当該国の貸付けに係る特定港湾管理者の貸付けについては、同条の規定は、同号に掲げる規定の施行後においても、なおその効力を有する。

9 前項の規定によりなおその効力を有するものとされる第二条による改正前の法第五十五条の八第一項の国の貸付けについては、特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)第百九

十八条第七項第十三号の国の貸付けとみなして同法の規定を適用する。この場合において、同法第二百一十条第三項第一号及び第二号並びに第二百三十三条第三項中「第五十五条の八第一項」とあるのは、「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律(平成二十三年法律第 号)附則第三条第八項の規定によりなおその効力を有するものとされる同法第二条の規定による改正前の港湾法第五十五条の八第一項」とする。

(処分、手続等の効力に関する経過措置)
第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の各改正規定の施行前にこの法律による改正前のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。)の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、この法律による改正後のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。)に相当する規定があるものは、これらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

(罰則の適用に関する経過措置)
第五条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)
第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(検討)
第七条 政府は、この法律の施行後十年を経過した場合において、第一条及び第二条の規定による改正後の港湾法並びに第三条の規定による改正後の特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの法律の規定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。

第八条 次に掲げる法律の規定中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

- 一 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)第十七条第一項第三号ハ
- 二 海岸法(昭和三十一年法律第一百一号)第四条第二項
- 三 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第十五条第一項第四号
- 四 環境影響評価法(平成九年法律第八十一号)第四十七条
- 五 原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法(平成十二年法律第百四十八号)別表港湾の項
- 六 駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法(平成十九年法律第六十七号)別表三の項

第九条 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第五条第一項中「あわせて」を「併せて」に、「二」を「いづれかに」に改め、同項第四号中「特定重要港湾を」国際戦略港湾若しくは国際拠点港湾」に改める。

第七条第一項中「且つ、左の各号の一」を「かつ、次の各号のいづれかに」に改め、同項第一号中「重要港湾を」国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾」に改め、同項第五号中「二」に規定する「を」を「いづれかに該当する」に改め、同項第六号中「を除く外を」の「は」に改める。

第十条 離島振興法(昭和二十八年法律第七十二号)の一部を次のように改正する。

別表(一)中第五十二條第二項第一号、第二号、第五号及び第六号を「第五十二條第二項第四号、第七号及び第八号」に改める。

第十一条 港湾整備促進法(昭和二十八年法律第百七十号)の一部を次のように改正する。

第二条中「に規定する重要港湾」を「第二条第二項に規定する国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾」に、「地方港湾」を「同項に規定

する地方港湾」に、「左」を「次に」に改め、同条第二号中「埋立」を「埋立て」に改める。

第十二条 特定港湾施設整備特別措置法(昭和三十四年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

第四条中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、同条第二号中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に、「前号」を「前二号」に改め、同条第三号とし、同条第一号中「特定重要港湾」を「国際戦略港湾又は国際拠点港湾」に、「特定重要港湾を除く」を「国際拠点港湾を除く。次号において同じ」に、「第五十二條第二項第一号」を「第五十二條第二項第三号」に改め、同条第二号とし、同条の前に次の一号を加える。

一 国際戦略港湾(北海道及び沖縄県の国際戦略港湾を除く。次号及び第三号において同じ)において施行する工事(港湾法第五十二條第二項第一号に規定する施設に係る工事に限る。) 十分の四・四

第十三条 港湾法の一部を改正する法律(平成十二年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

附則第三条中「新港湾法第五十二條第一項第四号」を「港湾法第五十二條第一項第五号」に改める。

第十四条 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成十六年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第二十九條第一項中「重要港湾」を「国際戦略港湾等」に改め、「規定する」の下に「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は」を加える。

第三十七條中「重要港湾」を「国際戦略港湾等」に改める。

第十五条 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「重要港湾」を削り、「重要

港湾をいう。)を「に規定する国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改める。

第十六条 地域主権改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の一部を次のように改正する。

第三十一条のうち、港湾法第四条第四項の改正規定中、「関係地方公共団体より同項の規定による」を「関係地方公共団体から同項の」に、「又は同項」を、「又は同項」に、「議会」を「議会」に、「を削り」、「左の」を「次に掲げる」に、「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同条第九項の改正規定中「第七項の」を「第七項」に改め、「の規定による」及び「且つ」を「かつ」に削り、同条第七項に各号を加える改正規定中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾」に改め、同法第六十条第一号の改正規定中「同意」の下に「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は」を加える。

第三十三条のうち道路法第七条の改正規定中「第七条第一項中且つ、左の各号の一」を「かつ、次の各号のいずれか」に改め、同項第五号中「二」に規定する「を」を「いづれかに該当する」に改め、同項第六号中「を除く外」を「のほかに改め、同条第三項を「第七条第三項」に改める。

附則第十三条第一項及び第二項中「重要港湾」を「国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾」に改める。
(第二条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第十七条 道路法の一部を次のように改正する。
第五条第一項第四号中「附則第五項」を「附則第二項」に改める。

第十八条 広域臨海環境整備センター法(昭和五十六年法律第七十六号)の一部を次のように改正する。

附則第三条第一項中「附則第十六項」を「附則第四項」に改め、同条第二項中「附則第二十二項及び第二十四項」を「附則第十項及び第十二項」に改める。

第十九条 地価税法(平成三年法律第六十九号)の一部を次のように改正する。

別表第一第十九号中「附則第二十七項」を「附則第十五項」に改める。
第二十条 特別会計に関する法律の一部を次のように改正する。

第九十八条第七項第十三号中「特定国際コンテナ埠頭」を「埠頭群」に改める。
附則第五十一条第二項から第五項までの規定中「附則第十五項から第十七項まで若しくは第二十七項」を「附則第三項から第五項まで若しくは第十五項」に改める。
(調整規定)

第二十一条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日が地域主権改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律附則第一条第一号に掲げる規定の施行の日前である場合には、附則第三条第二項及び第四項中「第五十四条の三第七項」とあるのは「第五十四条の三第六項」と、同項中「同条第十一項及び第十二項」とあるのは「同条第十項及び第十一項」と、同条第五項中「第五十四条の三第七項から第九項まで及び第十三項」とあるのは「第五十四条の三第六項から第八項まで及び第十二項」とする。

理由

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社等の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。