

第百八十三回国会
衆議院

国土交通委員会會議録 第九号

平成二十五年五月八日(水曜日)

午前九時一分開議

出席委員

委員長 金子 恭之君

理事 大塚 高司君 理事 土井 亨君

理事 西村 明宏君 理事 松本 文明君

理事 望月 義夫君 理事 三日月大造君

理事 井上 英孝君 理事 高木 陽介君

理事 赤澤 亮正君 理事 秋本 真利君

理事 井林 辰憲君 理事 岩田 和親君

理事 大西 英男君 理事 門 博文君

理事 門山 宏哲君 理事 國場幸之助君

理事 齋藤 洋明君 理事 坂井 学君

理事 桜井 宏君 理事 白須賀貴樹君

理事 中川 郁子君 理事 中村 裕之君

理事 長坂 康正君 理事 林 幹雄君

理事 原田 憲治君 理事 平口 洋君

理事 前田 一男君 理事 宮内 秀樹君

理事 宮澤 博行君 理事 務台 俊介君

理事 若宮 健嗣君 理事 大品 章宏君

理事 寺島 義幸君 理事 柚木 道義君

理事 若井 康彦君 理事 上野ひろし君

理事 坂元 大輔君 理事 西岡 新君

理事 三宅 博君 理事 佐藤 茂樹君

理事 樋口 尚也君 理事 佐藤 正夫君

理事 杉本かずみ君 理事 穀田 恵二君

政府参考人
(総務省大臣官房審議官)
諸橋 省明君

政府参考人
(水産庁漁政部長)
柄澤 彰君

政府参考人
(国土交通省大臣官房長)
久保 成人君

政府参考人
(国土交通省大臣官房技術審議官)
深澤 淳志君

政府参考人
(国土交通省大臣官房官庁営繕部長)
鈴木 千輝君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)
西脇 隆俊君

政府参考人
(国土交通省土地・建設産業局長)
佐々木 基君

政府参考人
(国土交通省都市局長)
川本正一郎君

政府参考人
(国土交通省道路局長)
前川 秀和君

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)
瀧口 敬二君

政府参考人
(国土交通省海事局長)
森 雅人君

政府参考人
(国土交通省港務局長)
山縣 宣彦君

政府参考人
(国土交通委員会専門員)
宮部 光君

委員の異動

五月八日

補欠選任

門 博文君

門 宏哲君

辞任

同日

補欠選任

門 博文君

辞任

門 宏哲君

国土交通大臣
内閣府副大臣
国土交通副大臣
国土交通副大臣
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官
国土交通大臣政務官

○金子委員長 これより会議を開きます。

国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長久保成人君、大臣官房技術審議官深澤淳志君、大臣官房官庁営繕部長鈴木千輝君、総合政策局長西脇隆俊君、土地・建設産業局長佐々木基君、都市局長川本正一郎君、道路局長前川秀和君、鉄道局長瀧口敬二君、海事局長森雅

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)

港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出第三四号)

水防法及び河川法の一部を改正する法律案(内閣提出第四七号)

国土交通行政の基本施策に関する件

中川 郁子君 務台 俊介君
宮内 秀樹君 ふくだ峰之君
柚木 道義君 泉 健太君
佐藤 正夫君 杉本かずみ君

五月七日

道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)

港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出第三四号)

水防法及び河川法の一部を改正する法律案(内閣提出第四七号)

国土交通行政の基本施策に関する件

○金子委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井林辰憲君。

○井林委員 おはようございます。自由民主党の井林辰憲です。

本日は、質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

初めての国土交通委員会での質問でございますので、勉強の意味も含めて質問をさせていただきます。

ればというふうにご覧いただいておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

さて、我が国は、国土こそ非常に狭く、全世界で第六十一位という状況でございますが、人口は世界で第十位、そして、領海は世界第六位というふうに確認をしております。こうした国土特性から、海洋国家日本として我が国は成長してまいりました。

我が国の経済は、海外から資源を輸入し、国内で加工し、国内で消費をし、また、海外へ輸出をする、こうしたことで豊かさを保ってまいりました。こうした、世界の海を活用し、そしてまた恵みを得るというところで活動してまいりました。我が国日本は、これからも、海洋国家として、海を上手に使い、そしてまた海の恵みをしっかりと享受していかなければいけない、そう考えてございます。

さて、ふだんは、海を使うという物流、そうすると物流行政から、また、海の恵み、水産とい

人君、港湾局長山縣宣彦君、総務省大臣官房審議官諸橋省明君及び水産庁漁政部長柄澤彰君の出席を求め、説明を聴取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〕

○金子委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○金子委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井林辰憲君。

○井林委員 おはようございます。自由民主党の井林辰憲です。

本日は、質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

初めての国土交通委員会での質問でございますので、勉強の意味も含めて質問をさせていただきます。

ればというふうにご覧いただいておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

さて、我が国は、国土こそ非常に狭く、全世界で第六十一位という状況でございますが、人口は世界で第十位、そして、領海は世界第六位というふうに確認をしております。こうした国土特性から、海洋国家日本として我が国は成長してまいりました。

我が国の経済は、海外から資源を輸入し、国内で加工し、国内で消費をし、また、海外へ輸出をする、こうしたことで豊かさを保ってまいりました。こうした、世界の海を活用し、そしてまた恵みを得るというところで活動してまいりました。我が国日本は、これからも、海洋国家として、海を上手に使い、そしてまた海の恵みをしっかりと享受していかなければいけない、そう考えてございます。

さて、ふだんは、海を使うという物流、そうすると物流行政から、また、海の恵み、水産とい

いますと水産行政から議論をしていますが、しかし、海を使うということで、本日は船舶の分野から議論をさせていただきたいというふうに考えています。

まずは、我が国では、船舶の安全性を確保する観点から、国際条約等に基づき、また準拠する形で、船舶検査が行われているというふうに考えています。そうしたところから、まずは船舶の種類について御説明をお願いします。

○森政府参考人 お答え申し上げます。

船舶の安全確保等に関します国際条約及びこれに準拠します国内法令におきましては、船舶の種類あるいは大きさ等に応じて、船舶の構造や設備、あるいは船員の資格や教育等についての基準が定められております。

外洋を航行する船舶の種類としては、大別しますと、外航クルーズ船のような旅客船、それから二つ目に、タンカーやコンテナ船、あるいは石炭、鉄鉱石等のばら積み船のような、いわゆる貨物船、そして三つ目のジャンルとして、水産業に従事するような遠洋漁船、この三つがござい

ます。

○井林委員 ありがとうございます。船の種類がさまざまあり、そして、いろいろな面で活用されているということがわかりました。

船は、さまざまな国で活動いたしますので、基本的には条約等が大きな枠組みを決めるというふうに思いますが、まず、その条約等の中で、基本的な考え方になります旗国主義と、そしてそれを補完するポर्टステイトコントロールの考え方について、御説明をお願いします。

○森政府参考人 お答えいたします。

先生今御指摘のとおり、外洋を航行する船舶については、国際間を移動します。したがって、国連の専門機関である国際海事機関、いわゆるIMO等において、国際的に統一された基準を定めた各種の国際条約を策定しております。

この条約に定められた基準への適合性でござ

いますと、これらの国際条約に基づきまして、当該船舶が登録された国、いわゆる旗国と呼んでおりますけれども、これが一義的な責任を有しております。

一方で、船舶が外国の港に入港した際には、当該外国の当局が基準適合性の確認を行う権利、いわゆるポर्टステイトコントロールというものが、国際条約に基づき認められております。

すなわち、基準の適合性につきましては、一義的には旗国による検査で詳細かつ完全なチェックを行い、さらに、寄港国のポर्टステイトコントロールによるいわゆる抜き打ち的な検査、チェック、この両輪で船舶の安全性等を確保しておるということでございます。

○井林委員 ありがとうございます。

まずは、第一義的には船籍を有する国、日本船籍であれば、日本国が責任を持つて、船舶の安全性の確認、または航行の安全を約束するということだというふうに思っています。つまり、日本船籍は、条約のルール下であっても、その運用は日本が責任を持つて取り組むということだというふうに考えています。

先般、海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案について、海運を担うタンカーについて議論がされました。今回は、一般質問ということで機会をいただいております。幅広い議論をし、また、私ごとで恐縮ですが、勉強させていただくという意味も含めまして、先ほどおっしゃっていただきました漁船、中でも、遠洋へ出ていく漁船、遠洋漁船の議論をしたいというふうに考えています。

船の種類は非常に多くありますので、議論を簡単にするためにも、遠洋漁船の平均的な例として扱われている遠洋のカツオ・マグロ漁船、二百トンから五百トンぐらいの船を議論していきたいというふうに考えています。

そうした船ですと、大体、水揚げの三分の一が人件費で消えていくというふうに聞いています。そうした人を乗せる際にも、やはりさまざまな基

準やルールがあるというふうに考えています。そうした漁船が安全に航行するために、船長ですとか一等航海士ですとか、そうした求める基準、そしてその数などを原則として教えていただきます。よろしくお願いします。

○森政府参考人 船舶に乗り込ませる有資格の職員の数につきましては、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づきまして、船舶の大きさ、いわゆる総トン数でございまして、それから、エンジンの出力、船舶が航行する海域の範囲等によって、必要最少人数を定めております。

今御質問がございました、総トン数二百トンから五百トンのいわゆる遠洋カツオ・マグロ漁船の場合は、多くの場合は同じ法律に基づくいろいろな特例を受けておるのでございますけれども、特例を受けていない場合には、船長、一等航海士、二等航海士、いわゆる甲板部の三名と、それから、機関出力が七百五十キロワット未満の機関であれば、機関長、一等機関士のいわゆる機関部二名、合計五名の有資格者の職員の乗り組みが必要となります。

○井林委員 ありがとうございます。非常に多くの資格を保持した乗組員が必要だということがわかりました。

しかし、今、特例ということで局長も御答弁をいただきましたが、安全性を担保しつつ、さまざまな緩和措置というものととられていると聞いています。その特例といたしましては緩和措置について、現状を御説明ください。

○森政府参考人 先ほどお答えしました船舶職員及び小型船舶操縦者法におきましては、船舶に乗り込ませるべき有資格の職員の数について原則を定めております。先ほど御説明したとおりでございます。

一方で、船舶の設備や航行の様子は非常に千差万別でございます。乗り組み基準を原則のまま適用することが必ずしも適切でない場合もございますので、航行の安全上支障がないと認める範囲内において、その基準を特例的に緩和することがで

きるような措置をとっております。

先ほど御質問のございました遠洋のカツオ・マグロ漁船の場合は、原則は国際航海なのでございましてけれども、海外の基地港をベースとしていわゆる操業する、こういう特殊な航行形態をとっておりますので、国際航海において原則求めている有資格の船舶職員の数を減少するような特例措置を設けております。

遠洋カツオ・マグロ漁船の場合は、海技士の数を、先ほど御説明した原則五名から、特例措置で三名でよいということにしております。なお、その必要な資格としましては、甲板部については、船長が四級海技士、それから、一等航海士が五級海技士、機関部については、機関長が五級の海技士というふうに定めております。

○井林委員 ありがとうございます。

さまざまな緩和措置を設けられているということでございますが、今、いろいろな資格を持った方、四級海技士ですとか五級海技士という御説明をいただきましたが、例えば四級海技士ですとか五級海技士、こうした方々は大体何人ぐらいいらっしゃるのか。そしてまた、五級海技士というのが一番級数の低い技士だというふうに思いますが、どれぐらい船に乗ればその資格を取ることができるのか。実地期間といいますが、乗船履歴といいますが、そうしたところを御説明ください。

○森政府参考人 お答えいたします。

まず、海技士の数でございまして、御質問のありました四級海技士（航海）の資格の保有者は一万四千二百二十五名おります。それから、五級海技士（航海）の資格の保有者は九千四百八十七名、平成二十四年度末の数字でございまして、おります。

また、五級海技士（航海）の資格の取得に必要な乗船履歴につきましては、原則としては三年間というふうになっておりますけれども、水産系高校の卒業者の場合には、水産高校の在学中に行う乗船実習を含めて、トータル一年六カ月で足りることとなっております。現在、水産高校の在学中に

は三カ月の乗船実習をやっておりますので、卒業後の乗船履歴としては一年三カ月で足りることとなっております。

○井林委員 ありがとうございます。五級というか、一番低いクラスでも、やはり一年を超える乗船履歴が必要だということがわかりました。

一年ぐらいいいじゃないかという声もあるかもしれませんが、遠洋漁業というのは一度漁に出してしまえば数年にわたって帰ってこないというのが現状で、資格を取るためにわざわざ海外から戻ってこなければいけないということはまた時間の無駄でもありますし、コストの面でも問題があるのではないかなというふうに思っています。

また、先ほどの答弁の中でも、四級海技士に比べて五級海技士が五千人ほど少ないということでごさいます。私も、現場の方々から、五級の海技士というのが非常に今不足をしている、困っているということをよく耳にいたします。そうした中から、五級の海技士を、遠洋航行の当直担当者というものが別途設けられていると思いますが、そうした認定航海当直部員にできることができないかということも聞いてございます。

この辺、声も出ていますので、検討状況ですが、当局の考え方を御説明ください。

○森政府参考人 先ほど御答弁をいたしましたように、遠洋カツオ・マグロ漁船につきましては、ほとんどの船舶が特例措置を適用いたしまして、航行の安全上支障がないと認められる最小限の基準として、船長のほか一名の一等航海士を配乗することとしております。

先生今御要望がありましたのは、その一等航海士について、いわゆる資格を有さない部員で代替できないだろうか、こういう御要望だと思いますけれども、実は、特例の見直しにつきましては、船舶のいろいろな技術進歩等も踏まえて逐次行ってきたところでございます。

御要望がありました、一等航海士を資格のない者に代替するというにつきましては、当然、唯一、甲板部の有資格者である船長の負担もふえ

ますし、それから、我が国におきましても、あるいは国際的に見ても、漁船の海難というのは必ずしも顕著な減少が見られないような状況がございますので、こういった現状を十分踏まえまして、学識経験者それから漁業者の関係の団体等と十分調整をして、慎重に検討してまいりたいと思っております。

○井林委員 ありがとうございます。

いろいろな検討をしていただきながらも、やはりなかなか難しい問題もあるということでごさいます。

ところで、根本的な問題の解決といいますと、やはり漁船に乗る日本人の確保、育成ということだと思います。きょうは国土交通委員会でごさいますけれども、水産庁として、こうした新規就労者の政策というものをどのように行っているか、お答えをお願いいたします。

○柄澤政府参考人 お答え申し上げます。

今御指摘のとおり、水産行政上、新規の漁業就業者を確保するというのは重要な政策課題というふうに認識しております。

このため、私どもとしまして、相談会や講習会を開催する、あるいは、漁業現場での長期研修を行う費用を支援する、さらには、漁業に必要な資格、技術、知識の修得を御支援申し上げるというような対策を講じております。

平成二十四年度の当初予算におきましては約四億円を計上したところでございます。この予算につきましましては、厳しい雇用状況の中で、漁業が雇用の場として注目されているというようなこともございまして、実は昨年、二十四年度の補正予算で約二億円、また、二十四年度の補正予算で約五億円を追加計上いたしまして、内容的にも、資格の修得等への支援の拡充などを行ったところでございます。

さらに、今御審議いただいております平成二十五年年度の当初予算案におきましては、昨年度の当初予算のおおむね倍に相当いたします約八億円を計上いたしまして、内容的にも、資格修得を含

め、漁業技術を習得できる漁業学校等で学ぶ若者への給付金を年間百五十万円、最長二年間給付申し上げるというような新たな措置も盛り込んでおります。

今後とも、新規漁業就業者の確保に努めてまいりたいと存じます。

○井林委員 ありがとうございます。

これまでさまざまな取り組みを当局側としてなされているということをお伺いしてまいりました。そうは言っても、現状、なかなか難しいということでもあります。

そうしますと、日本人の船員が確保できなければ、これは私はとるべきではないというふうに考えていますが、日本が船を使い、海洋国家として生きていく以上、日本船舶、日本乗組員の確保は国策として遂行すべきだというふうに考えています。が、やはり外国人船員を船長や一等航海士に充当できないかということも選択肢になるんですが、それはまた、労使という問題の中でなかなか難しいということも聞いています。まあ、労使の問題ですので、当局がどうこうということはないと思います。

つまり、これまでの議論をしていきますと、さまざまな緩和をしながらも、一つ一つの面で今、壁に当たってしまっている。一つ一つの問題について当局でかなり御努力をいただいているということとはわかりますが、しかし、結局のところ、気がつくとう出口がなかなか見つからないというようなことがわかります。結局、一つ一つの理屈は積み木のように非常にきれいなんですが、積み上げていくと崩れてしまうというようなこともあるかと思っております。

また、先ほど答弁いただいた中で、通信長というものを乗せなくてもいいですよ、有資格者じゃなくてもいいですよというふうに聞いています。が、実際には、今、漁船の実際の連航上で同等の人が必要だというような実態もあると聞いています。緩和をしても、やはり実態がなかなかついてこない、実態と乖離をした仕組みになってしまっ

ているんじゃないかというふうに思っています。縦割りという言葉はよくないんですが、そうした弊害ですとか、また実態面での反映、こうした問題について、取り組みについて、安全性を担保しながらの、海事行政から全般的な、包括的な取り組みの方向について、お答えをお願い申し上げます。

○森政府参考人 先ほどから御答弁をさせていただいております船舶に必要な資格の職員の数、あるいはその資格の内容につきましては、船舶の安全の確保に十分留意をしつつ、船舶の航行実態、漁船のいわゆる操業実態等も踏まえて、必要な乗組員の数の緩和を行う、あるいは資格の見直しを適宜行ってきたところでございます。

今後、関係者の御意見を十分踏まえまして、安全の確保に十分留意をしつつ、必要に応じて、海技資格の見直しについて引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

○井林委員 ありがとうございます。

この問題、非常に難しい問題であるかというふうに思いますが、しっかりと取り組みを私も御支援してまいりたいというふうに考えています。

さて、船舶の安全について、乗組員の話をしてみましたが、船舶自体の安全性の確保についてお伺いをしたいというふうに考えています。

これまで議論をしてきました遠洋カツオ・マグロ漁船では、五年ごとの定期検査というものと二年半ごとの中間検査が求められているというふう聞いています。しかし、遠洋漁業では、長きにわたって漁に出ていますので、海外でも検査を受けられる体制の整備というのが必要だというふう考えています。この整備状況について確認をさせていただきます。よろしくお願いたします。

○森政府参考人 IMOの各種国際条約におきましては、旗国の検査は、政府がみずからやるか、あるいは、世界的には船級協会という、これは保険とリンクした仕組みなんですけれども、このいずれかに検査をさせることができるような仕組み

になつてございます。

一般商船の場合は、ほとんどこれは船級に入つておりますので、船級協会の検査を受ければ政府の検査を受ける必要はない、我々はいわゆるみなし規定と言つておりますけれども、これを置いております。

一方で、漁船の場合は、これは船級に入られていない方がほとんどいらっしゃいますので、政府がみずから条約等の基準適合性を確認する必要があると思います。そのために、日本船舶が外国で円滑に船舶検査を受けられるように、例えばベルギーあるいはスペインのラスパルマスのような漁業基地には船舶検査官を常駐させておりまして、その検査を受けられるような体制をしております。

また、船舶所有者が駐在のいない外国で受検を希望する場合には、受検者の受検希望時期に合わせて、国内から船舶検査官が出張をして検査を実施しております。

○井林委員 ありがとうございます。

検査官がいる国の港では、その駐在している検査官の方から検査を受けられる、しかし、例えば隣国で、すぐ隣の国で検査官がいない場合は日本から出張するということですが、当局の努力によつて、検査官の不足ですとか、そうした不満の声は上がっていないというふうに聞いていますが、行政コストの面からいくと、何か非常に極めて不合理といえますか、無駄の多い仕組みなどというふうに感じています。

この問題は質問を通告していないので質問はいたしません、やはり要望という形ですが、行政コストの面からも、もう少し合理的な物の考え方というのができないのかなというのを、ぜひとも御検討いただきたいというふうに思っています。

さて、現代の船舶では、電子機器の塊と言っても過言ではないというふうに思います。その中でも、一九九〇年から新しい通信システムが導入されたというふうに聞いています。この導入によつて、先ほどの緩和措置の中で、通信士は乗らなくてもいい、任意にしたというようなことも聞いて

います。

この新しいシステム、GMDSSというふうに聞いていますが、こうしたものも検査の対象となるというふうに聞いていますが、一部の電子機器では、海外で検査を受ける際に、わざわざ日本に持ち帰つて検査をしなければいけないものもあるというふうに聞いています。

もちろん安全は第一ですが、システム導入からもう十五年たつています。これまでの検査での経験の蓄積ですとか、その後の技術革新や安全性の向上、こうしたもので簡素化できるものは簡素化すべき、特に中間検査などではそうすべきだというふうに考えています。

国内の船舶産業の健全育成という面で、なかなか難しいこともあるかとは思いますが、簡素化できるものは簡素化していく、そうした方向性と検討状況について御説明をお願いします。

○森政府参考人 先生御指摘のあった、船舶に搭載される無線通信機器でございすけれども、国際海事機関が定めるSOLAS条約におきまして、搭載すべき機器の種類と性能の要件あるいは保守の要件が定められております。

これらの無線通信機器は、遭難した場合に、捜索救助機関や付近の船舶に迅速、確実に救助要請を電波を使って行うとともに、陸上からの海上安全情報の入手などを確実に行うことができるように設置されているものであります。

したがって、これらの機器は、万一の際に確実に作動することが非常に重要でございまして、船舶安全法等に基づく定期検査の際には、遭難信号によるいわゆる誤情報というんですか、こういったことがないように配慮しつつ性能の確認を行っております。

御指摘のとおり、平成十一年のGMDSS完全導入から十五年が経過いたしております。安全性の確保に支障が生じないように十分留意しつつ、これまでの検査実績などを踏まえて、簡素化できるところは簡素化を進めたいというふうに思っております。もちろん、電波を発する機器でござい

ますので限界もございすけれども、そこに支障がないような形で、あるいは安全確保ができるという前提で検討をさせていただきたいと思ひます。

○井林委員 ありがとうございます。

最後の質問をさせていただきたいというふうに思います。

ここまでの議論で、非常に船舶については細かなルールが数多く存在するというのを確認してきたというふうに思います。当局はこれまで、そうした難しい中で、安全性を担保しつつ、国内船舶産業の健全育成に配慮しながらさまざまな緩和をしていただいたことも十分評価をしいかなければいけないというふうに思います。

しかし、現実問題として、昨年の五月には、南アフリカのケープタウンの港外で日本の遠洋マグロ漁船が座礁いたしました。船名についても栄発丸ということで報道されていますが、その報道によりますと、この船には現実には日本人が一人も乗っていない、資格保有者も一人もいない、あけく果てに、南アフリカでデリバリビザまで届けていただいたというところ、でかかど新聞記事に載っております。

この船は幸いにも無事に離礁したということでございすけれども、このケープタウンの海域は非常に貴重な生物もいます。また、豊かな漁場であることも事実であります。万々が一、燃料等が流出して海洋事故というふうになりますと、環境に与える影響が大きく、国際的にも大きな問題になるのではなからうかというふうに思っています。

この船は純然たる日本国籍でありますので、船体の安全、それから乗組員の保護、さらには航行の安全ということは一義的に我が国が責任を負うことになるのではないかとこのように思っています。

この船は、免許保有者が乗っていない、全員外国人だったという国内のルール違反、さらには定員オーバーまでしていたという三つのルール違反

をしていたというふうに聞いています。

何よりも、これは船だけではなくて、メード・イン・ジャパンのブランドイメージというのは、品質だけではなくて、我々日本人はどこに行つてもルールを守るんだ、そういうことが国際社会で認知されているからこそ、メード・イン・ジャパンというものの品質が確保されているのではないかとこのように考えています。日本全体のブランドイメージにも大きな影響を与える事件だというふうに考えています。

船舶の世界では、国際機関では事務局長が日本人が務められていたり、日本からの提案文書も、質、量ともに国際社会から高い評価を得ているというふうに聞いています。まさに、世界に冠たる海洋国家の面目を当局がお支えいただいていることに感謝を申し上げます。

だからこそ、こうした問題が起きないように、海洋国家日本を維持発展させていくために、多くの複雑な問題に取り組み、さまざまな規制、これは国内法だけではなくて条約も含めて解決していくんだという決意を最後にお聞かせください。お願いします。

○赤澤大臣政務官 井林委員の場合は焼津港でありますし、私の場合、境港でありますけれども、お互い、地元にも全国有数のマグロ漁を初めとする漁港を抱える身でありますので、本日の御質疑、大変興味深く聞かせていただきました。

御指摘のあった、昨年五月だったかと思ひますが、ケープタウンの件については、我が国も旗国として、しっかりと安全、環境の規制を守る、日本船舶についてしっかりとそのことは再確認をし、きちつと実施をしていかなければならないというふうに思います。

あわせて、今、IMOの事務局長に関水氏が就任をしておられるということで、当然、日本人初というところでありますけれども、大変大きな役割を負っているわけでありまして、委員御指摘のとおり、我が国は世界有数の海洋国家ということ、海運、造船ともに世界のトップレベルでござい

います。その技術力を生かして、国際海運の世界、国際的にルールが決まっていますので、積極的な対応をしてきているところでございます。

例えば、漁船については、昨年十月に、漁船の構造・設備に関する国際条約が採択されました。我が国が、アジア諸国が採択に賛成できるように多数の提案を行い、その多くが反映されたという実績もございますし、あるいは、国際海運のCO₂排出量削減のための国際基準策定に主導的な役割を果たし、その結果、我が国のすぐれた省エネ技術が国際規制に反映をされる、そういった規制が本年一月から始まったところでもあります。

国土交通省としては、今後とも、船舶の安全、環境性能の向上、あるいは船員の資格等も含めて、我が国の海事関連産業の発展に資する観点から、IMOでの国際基準策定に積極的に貢献をしてみたいと考えております。

○井林委員 ありがとうございます。

この問題は非常に多くあるというふうに思います。今後とも、勉強しながらしっかりと当局の取り組みをお支えしたいというふうに思っていますので、今後ともどうぞよろしくお願いを申し上げます。ありがとうございます。

○金子委員長 次に、若井康彦君。

○若井委員 おはようございます。民主党の若井康彦でございます。

本日は、大臣との質疑の時間を五十分ほどいただきました。よろしくお願いたします。

第一に、先般、大臣が所信表明の中でおっしゃられた社会資本メンテナンス元年というこのキーワードについてお聞きをしたいと思えます。大変に重要な御指摘だと思います。

その前に、近年、全国の地方自治体等におきまして、エネルギーの地産地消や安定供給を目指す、そうした動きが目立ってきております。

例えば東京都は、エネルギーの自立、分散化をみずから促進をするということで、低炭素・高度

防災都市の実現、東京湾岸に百万キロワット級の火力発電所を新設するということで実現をしてくんだ、そうした構想をおっしゃっているわけですね。

また、既に全国の大都市の中では、例えば六本木ヒルズ等では大変に大規模なコジェネの導入も進んでおり、先般の三・一一の大震災の際には、このコジェネがすかさず稼働して、平常時と全く変わらない、そうした機能と環境が保たれていた、そういうようなこともございます。

先般、原発の事故もありましたけれども、エネルギーをこれからのように供給していくのかということは国土政策としても大変に重要な課題の一つになっていくと思うわけですが、この大都市圏を中心とした民生部門、エネルギーの需要の三分の一を占めているながら、これまで、福島もそうだけれども、地方のそうした大発電所に供給を依存している、省エネや自給力の面で大変に対策がとられてきたんじゃないかというふうに考えられると思うんです。

一方面的に遠隔の地方部に依存をしなければならぬという大都市圏のエネルギー問題、今回の原発事故も、ある意味でいうと、首都圏が福島に大変に大きな負担をかけたとも言えると思うんですが、そろそろ、大都市自身、都市圏として何とかしなきゃいけないんじゃないかというふうに私も思いますけれども、大臣も恐らくそう思っておられるんじゃないでしょうか。いかがですか。

○太田国務大臣 六本木ヒルズの話が今ありました。この間、十周年ということで、私は非常に大事な働きをしたというふうに思っています。

一つは、ビルを建てる。しかし、六本木ヒルズは、ビルを建てるのではなくて都市をつくる、ビルは都市であるという概念の変更に、さまたげな企業もあり、あるいはシアターもあり、文化もあり、生活ができる。これは一つ、ビルは都市である。そして、今先生がおっしゃいました、その中で

耐震化というものについては大変前進をして、あとそこは長周期地震動というのが予想されたところなんですけれども、都庁が左右に六十五センチずつ動いたというのに対して、全くと言っていいほど動かないという、そうした耐震化ができていたという建物をつくった。同時に、今先生がおっしゃいましたエネルギーの点でも、自立しているところというところをつくったというところは、六本木ヒルズの新しい試みであったというふうに思っています。概念の変更です。

私は、都市における住宅というものは、これはもう変えていかなくては行けない。ただ箱ということとで住むというのではなくて、屋上には太陽光があり発電施設があり、そして壁を含めて外断熱というところで、やわらかな、穏やかな住まいができる。これは、単に発電ができるというんじゃないで、お年寄りにとっては、穏やかな住まい、落ちつく住まいというものをつくることが非常に大事で、その中に、省エネと同時に、外断熱等については、技術的に穏やかな住まいができるというウエルネス住宅というものの志向性があるんだというふうに思っています。

当然、高齢者が、バリアフリーということはそうなんです、バリアフリーも太陽光発電も、そして外断熱で穏やかなウエルネス住宅というように、いわゆるスマート住宅をつくって、そのスマート住宅がスマートシティというものを構成する。そうした中に、このエネルギー問題と高齢化社会の中に住まいを得るということ、そして新しい都市再生、都市づくりというものに向けてスタートを切っていくかなくてはならないということ

を強く思っているところでございます。そういう意味では、これから住宅ということ、未来というものを志向しながら都市をそういうものにつくり直す、スマートシティとして非常に価値のある、高付加価値の町をつくっていくというところで世界の都市間競争に対応できるというところを、私はそういうところでスタートを切りたいなと強く思っております、まだ助走

もできていないような状況ですけれども、そうしたことを今訴えているところでございます。

○若井委員 ありがとうございます。

それに関連いたしまして、昨年の十二月に低炭素まちづくり法が施行されたわけですが、今大臣がおっしゃられたような内容を法律を通じて国土政策、都市政策として実現していくということがこの法律の狙いだと思っております。

ただ、この法律、内容を見てまいりますと、エネルギーが自家発電設備導入促進事業、そうした補助を行っているわけですけれども、国土交通省の政策の中には、未利用の下水熱活用の話でありますとか、太陽光発電を公園に置くとか、蓄電池を配置するということなどはうたわれているわけでございますけれども、今大臣がおっしゃられた、都市そして建物そのものが、そうしたエネルギーのプラントも含めて、一体的にそうしたものをつくっていくという側面がまだまだ薄いのではないかと私はこの法律を見ながら思っているわけでございます。

その意味で、今後、大規模施設や再開発地区において積極的にコジェネを普及していくとか、あるいは、都市圏の中心に、例えば東京湾の真ん中に大規模なそうしたエネルギー発電施設を配置していくというようなことを取り込んでいくべきじゃないかと思うんですけれども、その点について国土交通省の方で御検討なさっているのではありませんか。

○川本政府参考人 お答えを申し上げます。

先生今御指摘のように、都市開発に合わせて熱源の活用をしながらエネルギー利用を効率化していくというのは大変重要な課題であると思っております。低炭素まちづくり法の中でも、当然、公共団体それぞれの地域の実情に合わせてそういった工夫をしていただけるものと考えております。具体的には、例えば都市内の清掃工場でありまして、今お話にありましたコージェネレーションシステム等によりまして未利用熱源の有効活用、さらには、面的に見ますと、商業業務や医療と

いったように建物の用途や規模によってエネルギー需要のピークが変わってまいりますので、これをうまく組み合わせますとエネルギー需要の平準化ということができるので、これも大変有効だと考えております。

こういったことを実現するためには、計画の段階から、地域の実情に応じてエネルギー利用の効率化を図るという方向性を打ち出して、開発に合わせて、熱源とその熱を使う、エネルギーを使う建築物というものをつなぐことによりまして発生するエネルギーというのを面的に融通し合せて効率的に使う、こういったやり方が適切だと考えております。

既に幾つかの地区、先ほどお話にありました湾岸地区、豊洲なんかでも計画がされているところでございまして、国土交通省としては、こういったエネルギーの面的利用を伴う都市開発というものの支援ということについて、計画の段階からいろいろお知恵をおかしし、それから事業の実施に当たっても支援をしていく、こういったことで積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○若井委員 次に、さきの参議院の予算委員会でも話題になっておりましたけれども、火力発電所についても、もう既に全く違う内容に近いというほど技術開発が進んでいる、そうしたプラントがどんどん出てきている。原発五十基全部合わせても四千八百万キロワットぐらいの出力だと思えますけれども、既に、例えば一基で百万キロワットが出るような石油火力もあるし、あるいは、長崎県には石炭火力もある。

先ほどの東京都の話を見ましても、ガスコンバインドサイクル、LNGの火力発電所を想定して構想を進めておられるようでありますが、そもそも、こうした一種のイノベーションの成果をどのように組み込んでいくかということで相当物事は変わっていくだろうと思ふんです。

大臣のおっしゃるメンテナンスの意味でありませうけれども、今後、これまで膨大に蓄積してきた社会資本を単に維持管理をしていくという以上

に、その更新を通じて全く違ったものに変えていく、そうした時代に差しかかってきているんじゃないか、そのように私は考えております。

私の千葉県に富津火力という火力発電所がございしますが、これもガスタービンのコンバインドサイクルを採用して、カ所で五百万キロワット、原発にしたら五つ、六つ、それぐらいの出力のある火力発電所もございしますし、県内だけで大体二千万キロワットぐらいの発電能力がある。一番古い千葉火力というのは、私が少年時代に初めてできた火力発電所だったわけですが、その当時は六十キロワットで、東洋では一番だという話だったわけですが、これも、こうした最新技術で今二百四十万キロワットぐらいの出力になっている。

そういうふうに、大変に、目立たないところまでと言うとちよつと語弊があるかもしれませんが、一般の国民の皆様からすれば同じ火力なわけですが、けれども、全く違うものになっている。

私は、このメンテナンスという言葉にそうした内容を込めていくべきだというふうに思います。同じ更新でも全く違うものになっていく。時速五十キロで走っていた列車が、いつの間にか百三十キロの特急が走っている、そうした状況に今入ってきているというのが国土政策の上においても最も大事なことはないかというふうに思うわけでございます。

まず、大臣、このガスコンバインドサイクルの火力発電所等を例えれば原発にかえる、都市がつくったそうしたエネルギーを例えば地方に供給する、そうした意味での大転換をすべき時期ではないかと思ふますけれども、その辺について御感想をお持ちでしたら、お聞かせください。

○太田国務大臣 原発ということについては、これをなくしていくとかいう論もあれば、縮小していくという論もある、さまざまあると思ふます。ただ、やらなくてはならないことは、省エネという要素と、そして再生エネルギーというものを生み出していくということと同時に、先生が今

おっしゃいました石炭の効率的な利用による発電ということはどういうふうな、これは世界日本が進んでいるわけでありますから、そこを組み合わせるといことが三本の軸になるというふうには思っているところです。

私は、メンテナンス元年というふうに言っておりました、ことは、特に大地震というものが切迫しているということや、建物の老朽化、構造物の老朽化が、成長した時代から五十年で経年劣化をしているということや、食糧とめなくてはならないという、メンテナンス元年というのはそういう意味で使っています。初めて公共事業をそういう角度で捉えるという時代がこしからスタートを切ったんだ。

ただ、今、若井先生がおっしゃいましたように、私はそこでもとまっているんじゃないかと、これから、私が土木工学科でシビルエンジニアリング、こういうふうな言ふんですけれども、メンテナンスエンジニアリングという世界最先端の技術というものの学問が日本の中で樹立されて、それが世界に向けて技術輸出がされるというようなスタートを切りたいというのが括弧の中で私の心の中にはございます。

先生おっしゃるとおり、私は、そういう意味で、このメンテナンスエンジニアリングというべきものをつくり上げるといような意欲を持って、メンテナンス元年という中に内包してスタートを切っていくかなくてはならないと強く思っております。石炭についてのコンバインドサイクルのことについても、私は全く同感でございます。

○若井委員 ありがとうございます。私も、今大臣がおっしゃられた意味でこのメンテナンスという言葉を使つてまいりたいというふうな考えている一人であります。この間の財政状況とかを考えると、そこについても相当重点化をし、いわゆる選択と集中を進めていかなければならない、そういう時代に入ってきているんだ、そんなふうに思います。

に政府の方でも検討を始めていられるようでございますが、例えば、平成二十三年度の国土交通白書によりますと、二〇一一年から六〇年までの五十年間で必要な更新の費用だけで百九十兆円かかる。また、投資総額の水準を横ばいと仮定すると、二〇三七年、これから二十年余りですけれども、維持管理や更新の費用すら賄えぬ可能性があるので、こう言っているわけです。民主党政権の時代ですから、今年度の予算より一五%少ない、そもそも財源がこれから続くかどうかかわからないという状況ですから、どうなるのか難しい面もありませうけれども、いずれにしても、これから新規の投資をする余地が非常に少なくなるということは、もう間違いない事実だと思ふわけです。

ただ、今、平成二十三年度のこの試算においても、投資総額の水準は横ばいだという状況で推計をしているわけですね。今までの社会資本の蓄積に対して今までの対応をしていく、あるいは、その更新費は、耐用年数を経過した後、同一の機能で更新するという仮説になっているわけですが、けれども、それですら二十年余りで維持更新ができなくなる、こういう計算になっている。

私は、維持管理費というものを、同一機能で更新するという、その想定自体が大変に現実離れしているんじゃないか。全く違うものをつくっていくんだけれども、それを更新というコンセプトの中でいかにして実現していくか、そういう時代に入っている。何もなしとばかりはとんとんつくればいい話だけれども、これだけたくさん社会資本を保有しているわけですから、これを全部、一旦ないことにして新しいものをつくる、そういう時代じゃないというふうに思ふわけです。

先ほどの石炭火力も、それをガス化するというような技術も当然採用されていくわけでございますが、極端な言い方をすると、私は、この社会資本のメンテナンスというのは、新しいものをつくるのか、今までのものを今までもどおり維持していくということではなくて、これまでのものを更新していく、技術革新の粋をそこへ集中してリブ

レースをしていくという、全くその一点に尽きるんじゃないかというふうに考えております。

話が重複しておりますけれども、その点一言、大臣、いかがですか。

○太田国務大臣 その白書の試算というのは当時は一生涯計算をしたんだと思いますが、私は、メンテナンス、維持そして更新というのは、まさに先生おっしゃったような、そうした観点でいかなければいけないだろう。技術革新というものをしっかりと組み込んでいかなければ、維持更新の山が高過ぎて、とてもそれはできないだろう。だから、技術革新によって、更新、メンテナンスの山を低くしながら、そして長寿命化を図るというのとでなくてはだめだろう、こういうふうに思っているところでございます。

また、よくメンテナンスだけでも予算が全部食い尽くされていくことを言いますが、この技術革新自体も、例えば、鉄道からいきましたとJR各社の技術研究所の研究成果というのは大変なものがありますし、民間の建設会社の研究所も大変なものがありますし、また、つくばにあります国の土木研究所を初めとして、この間私ずっと見てまいりましたが、一つ一つ相当の技術革新というものについて知見を持っているというふうに思っています。

ですから、もう一遍そういうことも含めて、一体どの程度お金がかかるのであろう、そしてまた新規という中に、全部税金でやるというのではない、その部分は民間というものの力を取り込みながら、税ではなくて、公共的な工事というものをどう進めていくかということも加味して、新しいこれらのスケジュール、戦略というものを立てて、いかなる分野において、そうした道路なら道路、高速道路は一体どのくらいかかるのか、鉄道といった維持更新にどれだけかかるのか、それぞれで、民間の先生方も含めて今研究をしているという途上でございます。

○若井委員 これからのそうした成果にぜひ注目

をさせていただきますと思います。

次に、今後の社会資本整備のあり方に関して、国土強靭化について少しお聞きをしたいと思

大臣自身は、先般の所信表明において、あえて強靭化という用語は使われなかったように記憶しておりますが、近く政府はこの国土強靭化の基本法案を提出すると聞いております。この強靭化という概念もなかなかわかりにくい概念だと思

それと先立ちまして、私は、強靭化というのは、必要な強さというものをきちっと持っていれば、社会資本についてはそれでよいのではないかと論議者でございますが、これまで、そもそも公共事業を行うに当たって、強靭化のレベル、これは強靭化と言っているのかどうか分かりませんが、安全率あるいは安全係数、そういう考え方があると思うんですけれども、それについて少々教えていただきたい。

例えば飛行機なども、基本性能を設計する、ただ、不測のそうしたインパクトもあるかもしれないから、ある程度余裕を持って物をつくる、工学的にはどの世界でもそういう考え方が用いられていると思います。飛行機はたしか一・二ぐらい、二〇％ぐらい一種の余裕を持ってつくる、それ以上になると、重くなり過ぎて幾何級数的にお金がかかるというように、その分徹底的に毎日維持管理をしていく、そういう考え方に基

も、これも、これまでつくってきた公共施設、社会資本、道路にしても、橋梁にしても、港湾にしても、みんなそうですけれども、こういうものをつくるに当たって、安全率、安全係数というものはどういうふうな設定をし、考えられてきたのか、簡潔に教えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。公共工事におきましては、荷重や材料強度のば

らつき、設計施工時の不確実さ、構造物の重要性などを考慮しまして、これまでの構造設計の経験の積み重ねをもとに、委員御指摘のいわゆる安全率等を定めております。

例を申し上げますと、道路橋の設計における安全率については、道路橋示方書に基づきまして、使用する材料に応じて設定しております。例えば、鋼材の許容引張り応力度は、基準降伏点に

また、国の官庁施設につきましては、民間の建築物と同様に建築基準法上の耐震基準を満たすこととしておりますけれども、平成七年の阪神・淡路大震災において、官庁施設が被災して災害応急対策活動に支障が生じたことから、現在では、特に災害対応を行う拠点となる施設につきましては、建築基準法相当の耐力基準に一定の率を掛け

このように、個々の事業におきましては、それぞれの施設ごとの基準に基づく客観的な指標に基づき設計しているところでありまして、今後とも、これらの安全率の考え方に基き設計をしてまいりたいと考えております。

○若井委員 ということでありますから、そもそも、現在世の中に存在をしている社会資本というものは、そのとおりつくられていれば十分な強度を持っているというふうには私は思っておりまして、この強靭化という言葉が、安全係数を上乗せするということのような単純な話じゃないというふうに理解をしております。

あわせて言えば、この安全係数が〇・一上がるだけで自乗倍でコストは高くなるということでありまして、そこで強靭化ということ論じるといことがあつてはならないというふう

ます。そこで議論されている国土強靭化というコンセプト、この内容について簡単に教えていただければと思います。

○西村副大臣 お答えを申し上げます。

東日本大震災を契機といたしまして、国民の生命財産を守るために、想定が困難な低頻度大規模災害、例えば千年に一度かあるいはそれより少ない頻度かもしれないけれども大規模な災害、これを東日本大震災のときも我々経験したわけでありまして、こうしたものに対しても、事前防災・減災の考え方に基きいて我が国全体の強靭化を進めていく、その必要性を我々は認識をしたところでございます。

こうした東日本大震災の教訓も踏まえまして、低頻度ですけれども大規模災害への備えについて、これまでの防災の範囲を超えて、国土政策あるいは産業政策も含めて、そして官民連携によって、今御指摘のあったハードのみならずソフトも含めて総合的な対応を図っていく。そのため、そうしたことをやることによって、致命的な損傷はないとか、被害をできるだけ軽減するとか、あるいは迅速な復旧復興を可能とする、こうした対応を行っている。これを国土強靭化の中で検討しているところでございます。

○若井委員 このレジリエンスというんですか、強靭化という言葉がどこから出てきたのか、私も大変に興味があるところです。イギリス等ではそもそもレジリエンスプログラムという計画があるそうではあります、その中で述べられていることをよく見てみますと、むしろ、これは何かをプラスしていくということよりも、今ある社会資本の中で、どのようにして整備を重点化していくか、そういうプログラムになっているように思

特に、災害はいつ来るかわからないわけですから、とにかく手前から最も大事なところ

いる社会資本のこれからの維持管理、これをアセットマネジメント等を導入しながら進めていく上で、緊急避難といえますか、最も一番手前に手をつけなきゃいけないものは何かということを選択していくということを、このイギリスの計画等では狙いとしてつくっているように思っています。

その意味で、我が国の膨大な社会資本、六百兆円と七百兆円とも聞いておりますが、これも有限の耐用年数のものであり、それを順番に更新していく上で、どこから手をつけていくべきなのか、今すぐやらなきゃいけないのは何なのかということを決めることがこの強靱化の一番の目標だということに私は思います。

その意味で、これからの作業がどのように進んでいくか、私どもも大変に関心を持って見守らせていただきたいと思いますけれども、どのようにこのプログラムをつくっていくかと思っておりますが、その辺、簡単に教えていただければと思います。

○西村副大臣 先生御指摘のとおりでありまして、今、関係省庁、国土交通省が、一番中心になるかと思えますけれども、それ以外の省庁も含めまして、この脆弱度、どこに弱点があるのか、こうした面の調査を行っているところでございまして、これをできるだけ早く取りまとめを行って、その上で優先順位、何から手をつけるべきか、この検討を急ぎたいというふうに思っております。

○若井委員 そうしますと、その前提になるのは、現在の社会資本がどのような状況にあるのか、一種の台帳ですね。つくってから何年たっているのか、あるいは、つくったときに幾らお金がかかったのか、同じものをつくったらどれくらいコストがかかるのか、そうしたことをしっかりと把握していくことがまず前提になると思えますけれども、一種の社会資本台帳というんでしょうか、そうしたものを内閣官房では作業を進めておられるのかどうか。

老朽化の現状という資料を内閣府のホームページで見せていただいておりますが、例えば、道路

橋は十五万七千橋あって、平成四十四年には五三%が五十年を超える、このようなデータがあるんです。

私は、全国にあります社会資本をきっちり、自治体も含めて、そうした台帳を整備し、管理し、その上でアセットマネジメントすべきだ、そしてその中で、今、例えば災害が起きたときに最も重要になる、あるいは危険だ、そういうランクづけをしていくということを進めていくべきだと思うんですけども、この台帳づくりといいますが、社会資本の現状についての把握というのはどの程度進んでおられるのか。あるいは、強靱化計画の中で進めておられるのか。

では、大臣、お願いします。

○太田国務大臣 台帳が本当にないというのが、私は現状だと思うんです。

きのう、三十九年の東京オリンピックの建築とくくりまして、そのお披露目がありました。安藤忠雄さんを初めとして、三宅一平さんとか皆さん来られて、そうしたスタートがきのう切られて、とにかく私が言われたことは、その東京オリンピックのスタジアムとかいろいろなことについて、三十九年です、散乱してそれ自体がもうない、それをかき集めてきて、やっとこの資料をつくった、道具なんというのとはほとんどそういうものがありませんよ、そういうものをきちっとしておかなきゃいけない。

私、メンテナンステキという話を先ほどさせていだいたんですが、この間、私の学生時代の同僚で、京大の副学長をやっていた大西さんというメンテナンステキの人の人が私のところに勇んで来まして、太田、とにかく、今、メンテナンステキ、調べるということも大事だが、データを、台帳をしっかりとつくっておくということが一番のメンテナンステキだよ、データなくして必死に直していくだけじゃだめだよ、調査、点検と言えども、まず一つ一つのデータというものをしっかりとさせるということが大事だと。

それは、一般の建物にもあったりなかったりします履歴、そして建設中のものの履歴、どこまでいったのかというようなことのヒストリシスをしっかりと台帳として残しておくことが実は一番基本的なことになるんだと思っておりますが、それが今本当に欠けているというふうに思っています。

緊急の調査、点検を六月までに全部の建物を終えるということを示して、今急いで全国にやらせているところではありますが、来年の三月までに調査、点検を全て終わらせるというスケジュールの中で、その台帳とか資料とかいうことをしっかりとつくり上げていくという作業を裏ではしていくかなくてはならないというふうに思っているところでございます。

きのうは、国立近代建築資料館というのが立ち上がりまして、そのオープンになったんですけれども、そうしたことがスタートを切り始めたという段階だと思っております。

○若井委員 今のお話はよくわかりました。それで、そうしますと、先ほどの強靱化の計画に戻りますが、台帳に基づいてこれに評価をしていく、色分けをしていくという作業を私は強靱化計画にすべきだと思います。

そのときに、台帳がないのでわかりませんけれども、例えば、初期投資の総額として五百兆なり六百兆使っていて五十年の寿命だとすると、一年間に平均すれば十兆円や十五兆円の更新の費用がかかるわけで、実際のところ、それだけのお金を全ての社会資本にかけていくというのはもう今後ほとんど不可能に近いということで、人口も減り、あるいは、先ほどの最初のお話じゃありませんけれども、コンパクトシティ化をして、残りの部分についてははっきり言う取捨選択をするという、その作業をこれからしていかなくちゃいけない。

そのときに、最も必要なところを選択するというのがこの強靱化の計画の一番の目標だと私は思いますが、そういう方向でぜひ作業を進めていただきたいと思います。西村副大臣、いかがでしょう。

○西村副大臣 まさに御指摘のとおりでありまして、財政的な制約もございまして、今の社会資本の中には、交通インフラのみならず、産業のサプライチェーンとかエネルギーとか通信機とか医療とか、さまざまなものが国土強靱化の中には入ってきますので、今そうしたものの脆弱度をそれぞれ各省において調べていただいているところですので、それを踏まえて、その上で優先順位を決めて、少ない財政的な資源を有効に、効果的に活用していく、投入していくということになると思いますし、また、改修とかそうした面では民間資金もうまく使いながら、ぜひ、限られた資源の中で効果的な強靱化の計画をつくるべく努力をしていきたいというふうに思います。

○若井委員 ありがとうございます。

社会資本を今後どうしていくかという話はなかなかびたつとした答えがない話だとは思いますが、大きな筋道だけはきちっと押さえて、これにたがわないそうした道筋をつけていくべきだと思います。

考えてみますと、戦後、人口が五千万人ぐらいふえている。昭和三十年代から五十年で五千万人ふえている。毎年百万人ふえている。毎年百万人のニュータウンを五十年つくり続けてきたという努力は、私はすばらしい、大変な仕事だったと思うわけですが、その反面、これからの五十年、例えば、人口が四千万人減っていく、毎年八十万ずつ人口が減る、いわゆる政令指定都市が毎年、つずつ消えていくという、この変化もまた想像を絶したことだと思えます。

ある意味でいうと、言葉はちよつと悪いかもしれませんが、一種の撤退作戦、国土政策からいうと、全ての国民が安心、安全に、そしてより快適に暮らしていく、そうした撤退作戦をどうつくっていくかという話に近いんだらうと思えます。八十万減るといふのはすごいことです。よしは二十八万ですけども、もっと加速して

います。

ですから、そのときに、退却とかいうと何か負けるみたいな感じだけれども、そうじゃなくて、そのシナリオをつくるということが今強靱化をするということの一番の意味だと私は考えております。

そういう意味で、予算の使い方も思い切つて変えていかなくちゃいけません、先ほどお話がありましたとおり、一緒に人間の問題を考えていかなきゃいけない。どんなにいいものがあったって、誰も使わないものだったら何の意味もないわけですから、そうしたものに使うべきお金をソフトウェアの方に回すということも大事だと思います。

だから、私自身は、コンクリートから人へとと言うつもりはありませんが、いずれにしても、これまでのつくりかたは時代から、本当の意味で、つまり、土木や建築の時代からシビルエンジニアリングの時代になるべき、そうした大きな変わり目になっていて、そうした意味を込めて、ぜひこの作業を進めていただきたいと思っております。

時間がなくなつてまいりましたので、最後に、これまで積み重ねてきた膨大な社会資本のストック、時代に応じて使う人も変わっていきます。受益者と負担をする人が、これまでどおり、昔どおりでいいのかどうか、そうしたこともござい

ます。これから、誰が今ある社会資本の負担をしていくのか、間もなくPFIの議論も始まると聞いておりますけれども、この点、どんな方向で物事を考えていくべきなのか、ざっくりしたお話ではないんですが、大臣、いかがでしょうか。

○太田国務大臣 大変難しい、広範にわたる質問だと思います。

私は、民間を活用してということで、何でも税でつくつたりするのではなくということから、PFI、PPPという論議がきのうも政府で行われているという実態だろうと思います。そこは進めたいかなんてはなりません。

そして、人口減少社会においてというお話がありまして、これは道州制や地方分権という流れの中で、あるいは市町村の合併という中で、正直言って、整理しなくてはならない箱物というものも出てくるということだと思います。

もう一度、人口減少社会において、しかも災害に強いレジリエンスのあるという、レジリエンス、強靱化というのは、しぶとい、粘り強い、柳に枝折れなしというものと私は思いますが、そうした構造物をつくっていくという技術革新というものも大事だと思います。

もう一つ、この間、コシノジュンコさんが私に、引き算の政治というのも大事じゃないでしょうかというアドバイスをいただきました。

今まで、公共事業も建物も日本の政治も足し算ばかりでやってきたけれども、あそこは要らなくなった、そういう意味では、この空にある高速道路を一遍外そうよ、外して、なくすだけではなくて、それを地下に持っていく、そしてそこを民間にやつてもらおうといううなことで、きょう新聞に出ておりますような空中権ということが模索されたりしています。

一方では、私は、そういう意味では引き算の政治ということも、削るものは削っていくといううな物のつくり方も、足し算ばかりやってきたけれども、実は引き算の政治ということも大事な時代だと思っておりますし、同時に、国家というものを考えると、ネーションステートという、国民国家という中で、強い国土をつくらう、強い国家をつくらうといつて走っていく中で、限界集落と

か過疎地というものがますます弱くなっているのを切り捨てるといふようなことで日本は強くなる、そういうふうには思っています。

そういう点では、限界集落やあるいは過疎地、思想的に言いますと、ネーションではなくてパトリオティズムという、文化そして地域というものを、ナシヨナリズムのネーションステートということ以上にパトリオティズムという、英語でカン

トリー、日本語には国という言葉の中にカントリーに当たる言葉がないんですけれども、私は、郷土、ふるさとというものを限界集落も含めて人が少ない中で強くして、そこで山村を逆に守つていただけるような、高齢者の方々大きな誇りを持つてやっていただくような、そういうことをまた考えなくてはいけない、こう思っております。いろいろな意味で、強靱化という言葉の中には、やらなくてはならないことが具体的に出てくる問題だと思っております。

○若井委員 まさに、大臣が今おっしゃられたことが政治が果たすべき役割だと私も共感をしております。

最後に、今の社会資本を誰が今後も将来にわたつて維持をしていくかという問題で、一つだけ簡単に御報告をしておきます。

私の地元には北総鉄道という私鉄がございますけれども、先般、これが成田の空港に直通をすることになり、全く違ったスキームでその鉄道が使われるようになりました。

しかし、この鉄道の運営については、地元の利用者はその運賃の高さということに長い間苦しんでおり、新たなスキームでこの社会資本が活用される機会に、その運賃の問題がある程度改善をされるのではないかと、そのように期待をしてきたわけでございますが、結局のところ、増収分もあるいは償還の期限を延ばしていただいた分も全て新しいスペックをつくるための投資に回り、あるいは、地元の人たちは、親会社の借金返しに全部回ってしまった、このように感じております。

今、五年間、地元の自治体が半分負担するという形で若干その運賃の軽減が行われているわけですが、あと二年たないうちにそのスペックも期限切れになります。

この行政訴訟がこれからどういう方向をたどるか、わからないわけでございますけれども、時代に合わなくなっているのではないかと、ぜひ政府に改

善の道筋をつけていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○瀧口政府参考人 ただいま委員から御指摘がございましたが、北総線につきましては、沿線人口の伸び悩みなどを背景といたしまして、北総線の沿線住民の方々から、北総線の運賃が他の路線と比較して高額ではないかというような声が上がっていることは承知しております。

一部の北総線の沿線住民からは、北総線の運賃認可等に係る行政訴訟が提起されておりますが、これについては三月二十六日に東京地裁において判決が出されており、この中で、行政サイドの判断過程及び判断内容に問題がないという認定がなされているところでございます。国土交通省の主張が認められたものというふうに理解をしております。

一方、今委員御指摘の運賃の問題につきましては、地元自治体の支援と北総鉄道の自助努力によりまして、平成二十二年の七月から運賃の値下げが実施されてきたところでございます。また、当時の都市公団や千葉県などの支援、あるいは建設を行った鉄道・運輸機構に対します債務の償還期間の延長などによりまして、経営の安定化策というものが講じられてきておるところでございます。

経営自体につきましては、これらの関係者の支援を受けまして安定はしつつありますけれども、なお平成二十三年度末で累積損失は約二百五十七億円、長期債務は約九百九億円となつておるところでございます。

このような経営状況にある中で、直ちに運賃を下げていくということは難しいのではないかとはいふに認識をしております。

いずれにいたしましても、千葉県を初めとした沿線自治体などの関係者において、現在の支援スキームの検討を行いがら十分に御検討をいただきたいというふうなところをござい

○若井委員 社会資本の運営を民営化した場合に

いろいろな問題が起る、そういう意味で、大変に典型的な課題だと思いますが、引き続き御検討をお願いしたいと思います。

レジリエンスにつきましては、先ほど海岸堤防の復旧のあり方について事前通告をさせていただきましたが、時間で、大変に失礼いたしました。大臣、どうもきょうはありがとうございます。

質問を終わります。

○金子委員長 次に、坂元大輔君。

○坂元委員 日本維新の会の坂元大輔でございます。

本日は、質問の機会をいただきましてありがとうございます。よろしくお願いたします。

昨年末に安倍内閣が発足いたしました。太田国土交通大臣が就任をされて四カ月と少しがたちました。所信表明で社会資本メンテナンス元年というふうに本年を位置づけられて国土交通行政を担ってこれましたけれども、この四カ月余りの所感と今後の決意を冒頭に、質問通告していただきましたけれども、改めてお伺いしたいと思っております。お願いたします。

○太田国務大臣 四カ月がたちましたが、一生懸命という以外に私の感想をいっていただいても何か言いようがないんですが、とにかく一生懸命走ってきました。さらに頑張りますとしか言いようがないんです。

日本が、ここにいる全員が、このままの日本では何かしなくちゃいけないということを、円高、デフレということに対しても、東日本大震災の復興ということについても、あるいは外交のさまざまな案件につきましても、領海、領土ということにつきましても、大地震が切迫しているかもしれないというふうなことにきましても、これは今政治家はしっかりしていかなきゃ、ある意味では日本を再建させる最後のチャンスかもしれないということは、全ての政党、政治家にとつて一致したものだというふうに思います。

そういう点では、円高、デフレということを知

めとして、ダッシュを一生懸命して、一生懸命この四カ月走り抜いてきて、安倍内閣全員がそうだと思いますけれども、何とかそうしたことがちゃんと実現できるように、ことし一年終わったときに、政治家全員が少し再建の手がかりをつかんだと言っているように、また東北の方たちが、復興を実感できる年にしたい、こう言っていますから、復興元年じゃなくて復興が実感できた、少しよくなった、次を目指すことができるというふうになる、十二月ごろにそういう年にできればなというふうに思っています。まだスタートしたばかりのよう、一生懸命やっているような状況で、さらに頑張りますとしか言いようがありません。

○坂元委員 ありがとうございます。

先ほどの質疑の中で、引き算の政治というお言葉がありました。そして、以前に所信表明に対する質問の中で私がさせていただいたときに、太田大臣からも、今まで日本の国土交通行政というのは、いわゆるメンテナンスであったり、防災・減災というところに重きを置いてなかなか運営されてこなかった、そういう中で今回大きな方向の転換というものをやっていきたいという趣旨のお話がありました。

私もその趣旨には本心に賛同をしておりますので、これからも国土交通委員会の一員として、しっかりと御協力できる部分はさせていただきます。いなというふうに思っております。

もう一点、報道発表が昨日の夜でしたので、これもちょっと事前に質問通告ができなかったんですけれども、航空行政に関するところでござい

ます。昨日夜のNHKのニュースで、六日午後、ジェイエアが運航していた大分発大坂行きの日本航空のボンバルディアCRJ200型機が着陸後に、エンジン火災を知らせる表示が出ました。表示が出たのは二つあるエンジンのうち右側の一つで、パイロットが消火装置を稼働させ、乗客五十二名と乗員三人にはけがはありませんでした。

この事故について、国の運輸安全委員会は、重

大な事故につながるおそれがあったとして、調査官三人を大阪空港に派遣し、七日から調査を始めましたというニュースがNHKで流れたわけですが、細かいことをお聞きするつもりはございません。ただ、先日やとボーイング787の件で運航再開のめどが立った中で、今回残念ながらまた大阪空港でこういう事故というかエンジン火災が起こったわけでございます。

大臣も、航空行政というものは、安全だけではだめなんだ、安心というものが保障されていなければだめなんだという言葉を何度も繰り返しておっしゃっていただきましたが、この今回の事故の調査も含めて、今後の航空行政に関する決意を改めてお伺いできればと思います。

○太田国務大臣 これは、五月六日の件でございます。十二時十六分ですが、御指摘のように、大分発大阪国際空港行きのJAL二六三二便が、大阪空港の滑走路に着陸した後、地上走行中に、第二エンジンに火災が発生したことを示す計器表示がなされたというところで、これを直ちに停止して、消火ができるという状況をとったという状況でございます。

これは重大インシデントというものに当たるということで、これは大丈夫というのと、これは重大インシデントということに分けて、重大インシデントという、エンジンにかかわることで、発火間際である、焦げたという状況でありますので、昨日朝、すぐ運輸安全委員会を派遣しまして、現在その中身を調査中でございます。

そして、私としては、きのうの朝、同じエンジンを待つ飛行機が全国で十三機ございますものから、そのエンジンを直ちに全部点検しろという指示を出しました。それで、点検が直ちに行われて、きょうを迎えているという状況でございます。

今回のこの件についてのエンジントラブルの原因については、まだ当然究明中で、調査をしているという段階にありますが、直ちにそういうことを指示いたしましたので、とにかく安全ということ

で、万全の体制ができるようにということで、一生懸命これも努めたいというところでござい

ます。

○坂元委員 突然の質問にお答えいただきまして、ありがとうございます。

もう既に全点検の指示も出されたということ、本日に、安全ではなく安心をというお言葉のとおり、迅速な対応をさせていただいているということ、私も安心をいたしました。

それでは、きょうの本題というか、もともとのお伺いさせていただく分野に入っていこうと思

います。

本日は、大きく分けて二点、合併特例債発行期限後のインフラ整備と防災・減災対策についてという点と、大阪府市港湾管理者統合による新港務局に係る法改正を含めた改革について、お伺いをしていきたいというふうに思います。

まず、いわゆる平成の大合併というものを強力に推進するために整備されました合併特例債でございますが、もちろん合併した年によるんですけれども、本来は平成二十七年をもって発行期限を迎える予定でございました。しかしながら、皆様御承知のとおり、東日本大震災の発生を受けて、被災自治体に関しては十年、被災していない自治体に対しても五年間、この特例債の発行期限が延長をされたわけでございますが、改めまして、その経緯と理由を御説明いただきたいと思います。

○諸橋政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、旧合併特例法におきましては、合併特例債は、当該市町村の合併が行われた日の属する年度及びこれに続く十年度に限り、発行ができるというふうになされておるわけでございますけれども、平成二十三年の通常国会におきまして、議員立法によりまして、東日本大震災の被災地に限って発行可能期間を五年延長する法案が成立をしたところでございます。

その際の衆参の総務委員会の決議もございまして、そういったことも踏まえまして、私どもで合

併市町村のいろいろ聞き取りですとか調査をいたしましたところ、被災地以外の合併市町村におきましても、震災時の被害想定見直しを踏まえて施設の建設予定地の再検討を行ったり、あるいは防災関連事業等を優先したりするといったような事情等もございまして、合併特例債活用事業を延期する必要があるというふうな状況が明らかになったところでございます。

このような調査結果も踏まえまして、平成二十四年の通常国会におきまして、被災地以外の合併市町村につきましても合併特例債の発行可能期間を五年延長し、合併後十五年度とする法改正が行われたところでございます。

○坂元委員 特に、被災していない自治体が五年延長されたという点に関してなんですけれども、もう一度確認をさせていただきたいんですが、つまり、東日本大震災の発生を受けて、インフラの整備であったり防災・減災対策を主に考えていることよろしいでしょうか。

○諸橋政府参考人 悉皆ではございませんけれども、私どもでもいろいろ調査を行ったり、それから被災地以外の合併市町村からいろいろお話を伺ったりした中で幾つか出てまいりました例といたしましては、例えば役場をもともと海の近くに建てようという計画をしておったところが、今回のこの東日本大震災の影響等々に鑑みて、やはり場所をもう一回検討した方がいんじゃないかと、あるいは、東日本大震災の影響等々を考えまして、合併促進のための事業、合併推進のための事業よりも、防災関連の事業を先にやるべきじゃないか、そういったような御意見を頂戴いたしました、このような判断をしたわけでございます。

○坂元委員 ありがとうございます。つまり、やはり防災・減災であったりインフラ整備というところに力点を置いて、今回発行期限が延長されたというふうに理解をしております。とはいえ、五年延長されたとはいえ、被災していない自治体に関しても被災している自治体に関しても、もちろん、いつか発行期限が来るわけで

ございます。そして、私もさまざまな自治体の首長さんですとか議員さんですとかからお話を聞いていると、やはり合併特例債にかなり財政的に依存をしている、頼っている自治体が多いことも実情でございまして。また、特例債というものを発行していない合併していない自治体に関しても、財政事情が今後苦しくなっていくところが多いということも皆さん御承知のとおりでございます。

そんな中、インフラのメンテナンスや防災・減災対策というものを推進していかなければならない、推進していくという方針を強く打ち出している、進んでいます今の国土交通省として、その苦しいなる自治体の財政事情等、今後のインフラの整備というものをどのように考え、対策を打たれるおつもりなのでしょうか、お答えをお願いいたします。

○久保政府参考人 大規模災害の懸念やインフラの老朽化の進行の中で、先生御指摘のとおり、インフラの老朽化対策あるいは防災・減災対策等にしっかりと取り組んでいくことが必要だと私ども考えております。

このため、全てのインフラの安全性の徹底調査、総点検、そして老朽化対策、防災・減災対策に予算を重点化して、必要な予算を計上しております。

特に、おっしゃるとおり、インフラの大部分は地方自治体が管理していることがございますので、大規模災害などに備え、地方が自主的に防災・減災対策を実施する、老朽化対策を実施する場合に、これらを重点的に支援する防災・安全交付金を新たに創設したところでございます。

こうした老朽化対策、防災・減災対策は継続的にやっていく必要があります。そのことが重要であります。地方公共団体へのさまざまな支援を含めて、今後とも、国民が納得できる事業について必要な予算の確保に努めてまいりたいというふうに考えております。

以上です。
○坂元委員 ありがとうございます。

以前の所信表明に対する質問でも私質問をさせていただきましたが、今、予算の重点化という話がございました。いわゆる公共事業に対する予算における防災・減災対策もしくはインフラのメンテナンスに充てていく割合というものをふやしていく、数値、パーセントを上げていくという取り組みがこれからは必要なのではないかというふうに私も考えております。

また、これはもちろん国土交通省だけの所管ではございませんが、長期的には、やはり財務省や総務省とも連携をして、先ほどお話がございました、自治体の自主性にある程度任せていかなければならない分野でもありますので、財政的な支援や、もつと言いますと財源の移譲等々も含めた総合的な施策というものが必要になってくるのではないかとこのように考えております。

そして、課題というのは実は財政面だけではございません。正直申し上げて、自治体やもしくは首長さんの姿勢であったり認識によって、自治体間で、インフラの整備であったり、いわゆる公共施設マネジメントというふうに関われまますけれども、長寿化であったり、かかる費用の平準化、そういった分野に関しても取り組みに大きな差が出ているのが現状だというふうに考えております。

国土交通省として、自治体への啓蒙活動や必要な情報提供にもぜひ力を入れてもらいたいというふうに考えておりますが、そこに関しての見解をお伺いしたいと思います。

○西脇政府参考人 お答え申し上げます。委員が御指摘のとおりでございます。財政面の課題だけではなくて、やはり公共団体では、例えばでございますけれども、点検が適切に行われていないために劣化の状況が不明な施設がございまして、それから、やはり管理者間で相当ばらつきがございまして、例えば長寿化計画の策定なんかについても、かなりおくられている団体があるというふうなことで、財政面以外に非常に大きな課題があるというふうにも認識しております。

これらの課題を踏まえまして、私どもとしては、インフラの大部分を管理いたします地方公共団体がそれぞれまさに責任を持ってインフラの戦略的な維持管理、更新が行えるように、必要な支援を行ってまいりたいというふうに思っております。

国土交通省では、ことしの三月に、スケジュールを明確化しております工程表として、今後三年間にわたって当面講ずべき対策というものを取りまとめておりまして、その中で、例えば維持管理に関する基準を改善しますとか、先ほど大臣からも答弁ありましたように、構造物のデータベースをきちんと構築する、しかもその成果を公共団体の方に周知徹底を図るというようなこと、それから体制面では、マニュアルを提供するとか技術講習、それから、非常に重要でございまして、相談窓口の機能を強化いたしまして、公共団体の相談に乗っていくというようなことで、そういう財政面以外の課題につきましても積極的に公共団体を支援してまいりたいというふうに考えております。

○坂元委員 ありがとうございます。ぜひ、国交省としても積極的に推進をしていただけたというふうに思います。

また、そういう取り組みに対して先進的な自治体というものが全国にありますので、もちろん国交省は御存じだと思いますけれども、例えば藤沢市ですとか習志野市ですとか、先ほどのデータベース化等々に関しても先んじて取り組んでいる自治体もいろいろありますので、そういう先進自治体の事例を全国に紹介するとか、そういう情報共有に関してもどんどん国交省も力を入れて推進していただければというふうに思っております。

きょうは、若い学生の皆さんがたくさん見学に来てくださっていますけれども、私自身もまだまだ若い身なんです、自分より若い世代の皆さんに、政治がよくわかりません、どういふものなんですかねという質問をされる場合がございます。

す。

そのときに簡単にお答えをさせてもらうのが、皆さんそれぞれ、自分がやりたいこととか、夢とか、いわゆる志とかあると思います。そういうものを皆さんそれぞれ持っておられるとは思いますが、それというのは、この日本という国がある程度安全であり、そして、働けば収入が得られて、平和でということをお大前提として皆さんはその夢とか目標とかというのを多分持たれているんじゃないですか、その大前提というものをしっかりと守っていくのが政治なんですというふうにお答えをしております。

この国土交通行政、インフラ整備等々というのは、私は、その最たるものだというふうに考えております。

蛇口をひねれば水道が出る、下水道がしっかりと整備されている、車があれば目的地まで道路が整備されていて行くことができる、大きなけがや病気をしたときに近くに病院があるといった、そういう社会資本、インフラの整備というものは、本来にこの国の根幹をなすものだというふうに考えておりますので、今後、地方分権が進んでいく中で、やはり、そのインフラのメンテナンスというところに関して自治体が担っていかなければならない領域というのは今後ふえていくわけでございますから、そういった自治体への情報の提供であったり指導というものを引き続きしっかりと推進していただければというふうに考えております。

それでは、続きまして、次のテーマに移らせていただきます。

大阪府市港湾管理者統合による新港務局に係る法改正についてでございます。

ゴールデンウィーク前ですけれども、大阪府、市の、私たち日本維新の会の大府府議団、市議団の港湾プロジェクトチームというのがございまして、東京に来ていただいて、国土交通省の皆様とも意見交換等々をさせていただきました。

そのやりとりを私も伺っております、思いは

同じなんだけれども、なかなかうまくかみ合っていない部分も見受けられるというのが率直な感想でございます。国土交通省、大阪府、市ともに、港湾物流における国際競争力の強化という大きな方向性としては本筋に一致をしていると思います。

そこで、現在、もしくは過去からの経緯も含めて、国土交通省としてのこの港湾物流における国際競争力の強化という点に関して、強化方針と具体的な計画を簡単に御説明いただきたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

我が国港湾の国際競争力の強化を図るということで、選択と集中という考え方に基きまして、平成二十二年八月に、阪神港それから京浜港を国家戦略として諸施策を集中する国際コンテナ戦略港湾として選定いたしました。

この国際コンテナ戦略港湾政策の推進のために、平成二十三年の通常国会におきまして港湾法等の改正をいたしまして、当該港湾におけます直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ、あるいは港湾の一体運営を行う港湾運営会社制度の創設といったものを行っております。

これによりまして、大型化しますコンテナ船に対応した水深コンテナターミナル等の整備や、港湾運営会社によりまして民の視点での港湾運営の効率化、広域からの貨物集約への支援を実施しているところでございます。

また、平成二十四年十月には大阪港、神戸港におきまして、また同年十二月には横浜港におきまして、国土交通大臣がこの港湾法に基づきます特別港湾運営会社の指定を行ったところでございます。

私も国土交通省といたしましては、国際コンテナ戦略港湾におきまして、引き続き、ハード、ソフト一体となった総合的な施策を集中してまいりたいと考えてございます。

○坂元委員 今お話がございました港湾運営会社

の指定というところなんですけれども、いわゆる埠頭株式会社というものが指定をされたというふうに理解をしておりますが、その埠頭株式会社の歴史的な経緯というところに関しまして、もう少し詳しくお話をいただけますでしょうか。

○山縣政府参考人 東京港、横浜港それから大阪港、神戸港、この四つの港では、実は、コンテナターミナルの整備、管理運営を行う主体といたしまして、各港ごとに財団法人でございまして埠頭公社といったものが設立されておまして、これらが平成二十年から二十四年にかけて、各港の港湾管理者でございまして地方自治体が一〇〇％出資をいたします埠頭株式会社に改組されて現在に至っているというところでございます。

例えば阪神港というものを例にとった場合、もともとは公社の、さらにその前は公団でございまして、阪神埠頭公団というものがその後、大阪港埠頭公社と神戸港埠頭公社に分かれまして、株式会社化されて、今後、また合併という経緯をたどっているわけでございます。

○坂元委員 ありがとうございます。

そういった、以前は公団、公社だったというような歴史的な経緯を考えると、埠頭株式会社というものに関しては、国の関与、影響力が依然として大きいというふうに見えなくもないわけでございます。

いわゆる現場主義、私どもの代表であります橋下徹代表もよく言っている、ニア・イズ・ベター、現場に近いところでの意思決定や判断が迅速になされていくという、現場主義に根差した運営方法が港湾に関しても必要だというふうに考えますが、そういった国の関与や影響力が大きいというふうに見えなくもない中で、そういった現場主義の港湾運営というものが行っているのかどうかという点に関して見解をお願いいたします。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

先ほども申しましたが、平成二十四年に、大阪港、神戸港それから横浜港、この埠頭株式会社というものを特別港湾運営会社として既に指定した

ところでございます。

この特別港湾運営会社の指定に当たりましては、地元の港湾管理者の同意を得ることとしてございまして、また、指定後は、私ども国は監督命令権等最低限の規制権限を有することとしてございます。

また、各埠頭株式会社では、民間からの出資がなされるときにも、民間出身の社長や現場に根差した専門的な知見を有しますスタッフの登用によりまして、コンテナターミナル等の効率的な運営が既に行われている、こういう認識でございます。

私も国土交通省といたしましては、今後とも、現場の意見を十分聴取しながら、民の視点による新しい港湾運営が行われるよう各港の取り組みを促してまいりたいと考えております。

○坂元委員 ありがとうございます。

最低限の関与でという言葉がありましたけれども、その姿勢で現場主義を徹底していただきたというふうに思います。

もう一点、港湾運営会社についてなんですが、現行の港湾というものは自治体管理するということ規定の中では、例えば阪神港というものを例にとった場合、港湾運営会社も、大阪市と神戸市という頭二つの下に港湾運営会社があるというよう形になりますけれども、頭二つの状態でスムーズな運営がなされるかどうかというところが非常に懸念されるわけですが、その点に関しての御見解を伺いたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

大阪市や神戸市といった港湾管理者というものは、港湾を全体として開発、保全し、公共の利用に供することを一元的な責任のもとで管理を行う者でございまして、港湾法上、港務局または地方公共団体がその主体となるものでございます。

他方、港湾運営会社でございまして、港湾運営に関する業務を一元的に担い、民の視点を生かして国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルなどを、一体的に運営する株式会社でございま

して、おのずと港湾管理者とはその役割が異なるものでございます。

現在、大阪港埠頭株式会社それから神戸港埠頭株式会社におきまして、両社の経営統合による港湾運営会社の設立に向けた取り組みが鋭意進められているところでございまして、港湾運営会社と大阪市それから神戸市との密接な連携のもとで、同社によります戦略的かつ効率的な港湾運営がなされるものと期待しているところでございまして、

○坂元委員 物流というものに関してある程度切り分けてという考え方は、大阪府、市が出している新港務局という考え方も私は近いものがあるのかなというふうには理解をしております。

港湾関係の法律を拝読していますと、港湾というものは、先ほど一体的にという言葉がありましてけれども、港であったり、周辺の建物、道路等々を一体的に管理をしていくという方針が貫かれているかなというふうに思うんですが、その根本的な理由というものを伺いできますでしょうか。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

港湾とは、単に港湾施設の集合体ということではなくて、さまざまな施設が有機的、複合的に連携することによって、初めて全体としての機能を発揮することができる社会資本でございます。

具体的には、船舶航行のための航路、あるいは港内を静穏に保つための防波堤、船舶を係留させて貨物の積みおろしをするための岸壁、それから港湾の物流を支える臨港道路、さらには港湾貨物を利用し企業活動を行うための港湾関連用地、そして、港湾労働者あるいは住民の安全を確保するための防潮堤など、こういった施設がござい

す。

このため、港湾法におきましては、港湾を全体として開発、保全し、公共の利用に供するということを一元的な責任のもとに行う、そういう主体として港湾管理者を置きまして、港湾の管理を行っているといるところでございます。

○坂元委員 ありがとうございます。

先ほど申し上げましたが、物流に関してある程度切り分けて、近隣の幾つかの港で複合的に、統合的にやっていくという方向に関しては、国交省も相違はないのかなというふうに思うんですが、大阪府、市が訴えています物流に特化した新港務局というものが複数の港湾物流を管理して、今御説明があった港湾エリアや海岸もしくは建物、道路の管理者のみを自治体とするというふう

に切り分ける場合のデメリットというのがあるば、教えていただきたいと思ひます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

港湾のエリアにおきましては、例えば、防災上の視点という観点で見ますと、防潮堤という海岸保全施設、それから防波堤、これは港湾施設でござい

ますけれども、これが一体となって住民とか港湾労働者の生命財産を守っております。

このため、これらの施設について一元的な整備、管理ができな場合、必要となる性能を満たせないなど十分な防災機能を担保できず、住民や港湾労働者の安全、安心の確保といった観点から支障を生じる懸念がござい

ます。

また、物流という観点で見ますと、岸壁と臨港道路の整備や管理が一元的になされなかった場合、それぞれの施設の供用時期が合わないとか、あるいは処理能力が合わないとか、港湾から背後地への物流や埠頭間の物流が阻害されるという形で円滑な港湾機能の発揮に支障が生じるといったことも懸念されるところでござい

ます。

したがって、港湾におきましては、その機能を十分に発揮させるため、港湾管理者が一元的な責任のもとで管理を行っているところでござい

ます。

○坂元委員 ありがとうございます。

結局 目標というのは、効率的かつ国際競争力のある港湾の運営、そして港湾エリアの安全であつたり、そういったものをしっかり守っていくというところであるというふうに思ひますので、本

当に方向性としては、ずれてはいないのではな

いか。あとは、実務的な、ここをどちらが担当す

るかとかという、この部分に関しては自治体、この部分に関しては港湾の運営会社という具体的な切り分けの問題かというふうに考えております。

そのあたりは私も大阪府、市側にもよく説明をしておきますので、今後、細かい点、いろいろと国交省と詰めていっていただければなというふうに考えております。

何度も繰り返し申し上げますが、大阪側としても、とりあえずは大阪、そして行く行くは神戸港と合わせた阪神港の国際競争力を強化し、釜山、上海、シンガポールなどといったアジアの巨大な港と渡り合っていくような、本

当にアジアのハブとなれるような物流拠点としたいという強い思いがあつて、この新港務局というものの構想を訴えているわけ

でございます。

港湾の国際競争力を高めていくという方向性は、全然変わらな

いと思ひます。国土交通省として、大阪府、大阪府とよく協議しながら、ぜひ、全面的な支援そしてサポートをお願いしたいというふう

に考えておりますが、この点に関して、最後に大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○太田国務大臣 おっしゃるとおり、釜山、上海、シンガポール等々におくれをとっているという現状があります。現場の皆さんも、そこに対しての危機感を非常に持つていらつしやる。

そこ、また一つ、港湾の運営会社と、そして管理する市というものの歴史的経緯というものもいろいろありまして、その中に仕組みがつくられたり、人がそこにあつたり、あるいはまた、その道路や埠頭、それぞれの形ができているというようなことがあるんですが、ここを突破して、強い、そして世界に負けない港湾にしてい

ていくということが大事だというふうに思ひます。

そういう意味では、目標を、にすること

が非常に大事で、私も現場に行つたりして話を聞きますけれども、それぞれが歴史的経緯を話していくん

なということがありまして、私は、目的を、目標を、にすること

で結束して、強い

港にしていこうということが大事だというふうに思ひます。

仕組みと同時に、そこには、国際競争力を強化して

いくためには、水深の岸壁が必要であるとか、あるいは十分な広さを持ったコンテナヤードが整備されなくてはならないとか、あるいは、コンテナターミナルの渋滞というのがある、狭いという

ことがありますから、物流が港の中でさえもなかなかうまくいかない、それから、外に出るとき

てまいりました。なぜかと申しますと、予算委員会でも申し上げましたように、国交省も、この一者必札について問題意識を持っているということから調査を始めたというふうにお聞きをしております。

そこで、その調査についてまずお尋ねをしたいんですが、その前に、エレベーター業界ではいろいろな問題が発生をいたしました。エレベーターのいわゆる大手メーカーの一〇〇%子会社であるメンテナンズ会社、ここが実は、独立保守点検業者というんでしょうか、メーカーではないところが、今、保守点検をやっていますけれども、そこが、Aというオーナーからメンテナンズを請け負い、そうしたところが、メンテナンズをやっていると、どうしてもエレベーターの不都合が出た、部品を交換しなきゃならない。ところが、その部品交換をするためにメーカーに部品を依頼すると、部品を売ってくれない、このような大きな問題が議論をされて、裁判にもなったわけですが、そのときにどういう結論が出たかという、いわゆる独禁法、これに抵触をするという判決が出ました。

いわゆるエレベーターメーカーさんは何を言うかという、安全を担保にして、その部品も含め、工事も一緒にやらないと安全が担保できないんだ、だから、部品は売らないんだということだったそうですが、判決の中身を見ますと、そうではなくて、実は、エレベーターの保守点検をするに当たっても、建築士の一級、二級、さらには国土交通大臣が認めた者に対して保守点検が可能であるという建築基準法にのっとっておりまして、当然、そのメーカー以外のところでも十分安全を確保できる、こういう判断から、部品を売らないというのはまさに独禁法という判決が出たやに聞いておりますが、大臣、この事案は御存じでしょうか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。
事件につきましては承知をしております。
○佐藤(正)委員 あなた、そんなことを答えるた

めに出てこなくていいよ。僕は大臣と言ったんでしょ。何が。何考えているんだ。これから答弁するときは、よく考えて出てよ。

大臣、そういうことなんですよ。そういうことが実はあった。そういう、ある意味では業界の体質があらわれているんですね。

そこで、今回私が質問をさせていただいたのは、先ほど私が申し上げたように、平成二十二年に東京新聞が、一者入札が多い、予定価格が高いのではないかとという問題意識を持って、記事にされたそうです。それをもって、国交省はどういうことを対応したのか。まずそこから教えていただきたいと思ひます。

○太田国務大臣 先般の予算委員会で佐藤委員から指摘がありまして、データも非常に細かく、全貌を見せていただきました。

私は、一者必札が多く発生しているということ、これは競争原理が結局働いていない、そのために落札価格が高くなる、中には、一〇〇というのがデータの中に一つありました。そうしたことで、競争原理が働いていないということがありまして、直ちにそうしたことについて、どういう競争原理というものを持った方がいいのかということ、指示をいたしまして、いろいろな競争原理、技術者の問題とかいろいろなことがありますけれども、そうしたことについての措置を今まとめさせていただきます。

内容については、答えさせていただきます。
○鈴木政府参考人 お答えいたします。

これまでの対策ということでございます。まず、平成二十二年に、エレベーターメーカーへヒアリングをいたしました。現場代理人のような技術者の確保が困難である、あるいは、改修工事では、昇降路等の建物の現状がわからないと元施工業者以外では入札参加が難しい、こういう意見が出されました。

これを受けまして、平成二十三年度には、競争性を高めるための方策として、現場代理人の常駐義務の緩和について、常駐を要しない期間を畫面

により明確に提示すること、改修工事において、元施工以外の者が建物の現状を把握することができるよう、詳細な資料の提示や現地確認を行うこととしたしました。

また、官公庁のエレベーター設置工事の落札価格等の実態を調べて把握をしたところでございます。

○佐藤(正)委員 問題点は、改修工事で部品を取りかえるときに、なかなか他社のメーカーが入りにくいというお答えでよろしいんですか。どうなんでしょうか。そういう考え方でいいんですか。

○鈴木政府参考人 お答えいたします。
国交省のエレベーターの改修、特に老朽化したものにつきましては、老朽化しておりますので、全てを取りかえて、それで、要するに新規といいますが、新しいものを入れられるという状況で発注をするようにいたしまして、そういった点を、競争性を確保するようにしておるところでございます。

あと、御指摘のように、部分的な改修……(発言する者あり)
○金子委員長 はっきり。

○鈴木政府参考人 部分的な改修につきましては、やはり委員の御指摘のように、競争性を確保することはなかなか難しいということはあると考えております。

○佐藤(正)委員 この資料をお配りしましたけれども、実はそうではなくて、全面改築というか、全面取りかえの上でも一者必札が多いんです。だから、基本的にはメーカーの言いなりになっているという事実がここにあるんじゃないですか、現実には。

そして、私は、適正価格で落札するのは当然だと思ひます。当然、利益をとっていただきたいと思ひます。しかし、この一覧表を見る限り、先ほど太田大臣が言われたように、一〇〇%必札の中身もあるんですよ。しかも、その一〇〇%必札の中身を調べてみますと、見積もりが一者しかなく、その、者が入札をしている。

エレベーターの今の予定価格の算定方法は、どのようなやり方をされていますか。

○金子委員長 鈴木官庁営繕部長、しっかりと答えてください。

○鈴木政府参考人 はい。お答えいたします。

予定価格の設定に際しましては、直接工事費については、エレベーターの仕様、図面等を示し、複数のメーカーから見積もりをとった後、査定して算出をしています。経費につきましては、発注者側の積算基準に基づき、直接工事費から算出し、直接工事費に経費を加算して、予定価格を算出しております。

なお、見積もりの査定に当たっては、メーカーにヒアリングを行うとともに、エレベーターの仕様や設置する建物の条件を踏まえつつ、直近の類似工事における見積もりの査定及び予定価格を考慮して行っております。

このように、予定価格を適正に算出していると考えております。
○佐藤(正)委員 今おっしゃったのは、メーカーさんから見積もりをとるよ、見積もりをとった中で、例えば数者見積もりをとった、その中から一番安い価格帯に対して、ある程度の経費等の掛け率を掛けて予定価格を設定していますよということだと思ひます。

だったらお尋ねしますけれども、私は、先ほど冒頭に申しましたように、エレベーターをずっと見てきましたよ。例えば国交省であるならば法務局とか、そういったエレベーターです。このエレベーターが、仕様が華美になるはずはありませんよね。大体どの法務局を見ても、大体同じエレベーターですよ。

例えば、その点を見てみると、先ほど、価格も調査をしたと言われていましたよね。だったら、この表で見て、同じ定員、例えば一番わかりやすいのていしますと、定員が十三名で、速度が一分間に四十五メートル上がる、停止階数が三階。そして、新築のものをみると、仕様はほとんど変わっていませんよね。変わらないのに、なぜか、予定価

格一つを見ても、予定価格が一番低いのが神奈川法務局、これは見てきました。一千百九十五万九千五百円。一番高いのは名古屋法務局です、春日井支局。これもこの目で確かめてきました。一千六百三十万六千五百円。

この価格差がどれだけあると思いますか。四割ですよ、四割。皆さん、これは税金ですよ。自分でもしそういう立場になったら、価格帯を調べたら、これだけ四割高かったら、不思議に思わないんですか。どうなんですか。この四割高いというのは不思議に思わないのかどうか。同じ定員で、かごも一緒で、スピードも一緒で、階高も一緒で、しかも新築で、そして予定価格が四割も高い、どう思われますか。

○鶴保副大臣 委員御指摘の、同じ仕様のエレベーターであるにもかかわらず価格が大幅に異なる原因という御質問にお答えをいたしたいと思えます。

ある程度技術的なことになりましても、エレベーターの扉の遮断性能、身体障害者対応、監視盤の有無等の仕様の違いが見えないところだと思いますか、あるようでございまして、その部分は仕様が違うということで聞いております。

それと、調達価格、これは一般論になりますけれども、時期、季節等々によりまして単体における予定価格そのものの調達費用が変わってくる、変動があるということも聞いております。

これらのことによつて多少の違いが出てきているのではないかと、この点に疑問をしておりますが、四割というものが、実質、本当に合理性のあるものなのか、もう一度私どもの方で精査をさせていただき、しっかりと対応させていただきたいというふうに思います。

○佐藤正委員 今言われた障害者対応といったって、基本的にはスイッチ盤が下にあるだけなんです。僕は見てきましたから。見ていないでしょう。僕はこの目で見てきたんですよ。素人が、見たらわかる、こんなもの。

うのは常識ではない。それが当たり前だと思われる方がいるんだと、我々の常識と違うというだけのことで。国民から見たら、こんなのはあり得ないですよ。

そして、もう一つお尋ねしたいのは、その四割高い名古屋法務局春日井支局、これが一者応札ですよ。予定価格は、何と二千六百三十万を超えている。先ほど申し上げました。落札価格は一千二百五十万です。一者応札ですよ。予定価格を一千六百三十万にして、落札価格は一千四百、これが当たり前だと思いませんか。先ほど大臣は、一者応札だと競争原理が働かないと。そうだと思いますよ。

そしてもう一つ、定員十三名で同じもの、これを新築の部分で、実は落札価格の平均値をとりました。そうすると、大体一千二百五十万くらいなんです。ほかの部分も全部平均値をとると、大体、ほとんど同じ価格帯でございまして。

副大臣、やはりこれはしっかりと調査をしないと、きやいけなと思います。再度お答えを願いたいと思います。

○鶴保副大臣 私に御質問が行われましたので、私の方から。

おっしゃるとおり、ちゃんと精査をさせていただきます。ただ、落札率の乖離等々もございまして、ここに何があつたかの御説明がまたできるように、我々の方もしっかりと皆さんにお答えをさせていただきますというふうに思います。

○佐藤正委員 要は、予定価格なるものが、分離発注していますから、エレベーターというのは、大手でつくっているのは基本的に十四社ぐらいしかありません。その中で、分離発注をしてくるとどういう結果が出るか。実は、その結果がこの一覧表に載っている結果なんです。だから、ある意味、適合性があると疑われてもしょうがない。

先ほど冒頭に言いましたけれども、エレベーター業界は独禁法でも訴えられた、そういう体質を持っているんですよ。それと、現地でずつとお

聞きをしてきました、どういふことがお困りなのか。太田大臣、現地を回つてきて、現地の方々が一番お困りなのは、実は、入札予定価格をとるために見積もりをとりたいていと言つても、業者さんがなかなか来ないんですよ。だから、本来、積算する方に問題があるかどうかは別としても、そういう体質を持っているということをしつかり頭の中に入れていただいているこの問題を解決しないと、先に進まないと思います。

そこで、分離発注についてですが、この分離発注の見直しを考えると、これはありませんか。

○太田国務大臣 分離発注というのは、額が大きい場合、あるいは、ここにありますが、一千万とかいうのもあつたりしますから、それには当然な部分もありますけれども、エレベーターは、一般論からいいますと、同じような箱に見えらるんだけれども、それぞれの建物でそれぞれの中身がそれぞれ違うということ、生産的で、設置する建物ごとの個性が強いという要素は間違いなくあります。同時に、安全性の確保の観点から性能及び品質を確認する必要があります。

そのために、エレベーター設置工事では、技術力と実績等を踏まえて受注者を選定できる分離発注というのをこれまで原則にしている。全体的に建設会社等の中にそれが入ると、逆に見えなくなるといふ要素もあつたりするということがございします。

そうした観点から、分離発注をやめると、今申し上げた観点からの判断を個別にすることが難しくなるといふ観点もあるというふうに私は思っています。再度よく調べてみたいと思います。

○佐藤正委員 国交省のエレベーターに行つても、なかなか担当者は、もうそこに法務省の人が入っているだけですから、わかりません。ところが、各大学に行くと、全部施設を担当している課があるんですね。保守点検もそちらが全部見ていらつしやる。その大学全て聞いてまいりましたが、大体同じなんです。実は、文科省の独立行政法人の大学は、今、一括発注に変えている

んですよ、エレベーターは全て。

なぜそうなったか。先ほど言つたように、メーカーがなかなか対応してくれない。そして、その一括発注をした結果、どういふことが起きているか。それまで予定価格を出していた数字が、実は一括発注することによつて、その一括発注を受けた業者、ゼネコンさんというんですかね、ゼネコンさんから見積書をいただきます。大体二割から三割、予定価格が下がっているんです。これが生の実態なんです。現実なんです。

そして、設計の段階でしっかりと書いておけば僕は問題ないと思ひますね、エレベーターなんていうのは、現実論。ただ、先ほど大臣が、各メーカーによつて多少、いろいろな部分が違うんですよ。しかしながら、やはり現場で歩いて回りますと、こういう意見を聞いてきました。

どこに行つても、大学とか法務局とかにあるエレベーターというのは、つくりが大体一緒なんです。大臣、ドアもステンレスも一緒、モニターもいろいろな部品も一緒。だから、基本的には、公共工事に対するエレベーターについては、民間の知恵もかりながらですよ、今言つたように一括発注をしたら、そういうふうになつてくるという現実があるわけですよ。

そうすると、そういう民間の力もかりながら、僕は、エレベーターというのは、こういう仕様であれば価格帯はこれぐらいですよというものは精査されたらどうでしょうか。もうそういう時期が来ていると思います。

先ほどから何度も申し上げますが、三階建ての法務局、二階建ての法務局もいろいろありますが、ほとんど一緒なんです。大臣、一緒ですよ。現場で聞いても、変わりませんと言っている。こういう現実があります。

だからこそ、国交省として、国交省がやはりリーダーシップをとつて、各省庁の横串をつくつて、文科省も含めて一緒に検討する、いわゆるエレベーターの価格について検討する、そういうチームをつくることは考えられませんか。

○太田国務大臣 まず、国交省として、よく調査をさせていただきたいというふうに思っています。

○佐藤(正)委員 先ほど冒頭に言いましたけれども、実はこういうケースがあるんですね。あの独禁法のとどこになつたかという、部品をかせたいんですといったときに、そのメーカーが部品を出さない。そのメーカーさんが非常に困った。最初頼んだら三カ月かかりますよと言われるわけですね、ましてや部品だけでは出しませんよと。それでメーカーさんが困って、最終的には、それを建てたゼネコンさんに発注したんですよ。発注したら、翌日来たんですよ。部品が在庫が切れていまして、三カ月は待つてくださーいと言ったのが、翌日来て修理するんですよ。大臣、これが現実ですよ。

そして、もう一つ言うならば、例えばエレベーターの保守、メンテナンス契約についても、各大学はどういうふうになっているか。これまでは、やはりメーカーさん、つくったメーカーにそのまま保守点検をお願いしていたそうです。そうすると、いろいろ調べてみると、どうしても高どまりをするというところで、その発注方法を変えたそうです。どういふふうに変えたかという、学校全体のいわゆる管理をする、ビルメンテナンスを全て管理する、そこにエレベーターの保守点検も一緒に含んで発注をしたそうです。そうすると、先ほど申し上げたように価格帯が下がる。

そのビルメンテナンスを総合的にやっているところは、実はそのメーカーさんのメンテナンスをやりますよ、そこに頼むんですよ。例えば、名前を出してどうか、目立なら目立つメンテナンス会社にならねえ、一括発注したところがある。結局一緒なんですね。ところが価格が下がります。なぜか。そのビルメンテナンス会社は、いろいろなエレベーターも管理しているんです、いろいろなビルも管理しているんです。だから、どうしてもそこに対して競争性が働くんです。それでメンテナンス費用も下がったんですね。

我々、思うのは、税金を使って公共工事の調達をする場合においては、やはりもっと真摯にこういう現実があることを踏まえて調査をしていく。さらには、先ほど来から申し上げましたが、公共工事については、エレベーターだけではなくて、いろいろな省庁の公共工事についても、やはり国交省がリーダーシップをとって、プロ集団ですから、価格帯の設定についても省庁横断のチームをつくって、コスト、安全性も含めて調査をし、国民にわかりやすいように、こんな一者応札の、高どまりしている、予定価格もあやふやな、こんな状況をつくらせないように国交省がリーダーシップをとってやるべきだと僕は思いますが、大臣、いかがですか。

○太田国務大臣 御指摘のこともよく踏まえて調査をさせていただきたいというふうに思っています。

○佐藤(正)委員 調査もいいんですが、大臣、もうそろそろそういうチームをつくってやったらどうでしょうか。これはばかにならないんですよ、本当に。先ほど言ったように四割も違うし、普通あり得ないです。価格調査もやられた、調査もやられたが変わっていない現実があるんですよ。だから、大臣、ぜひ調査検討ぐらいいまで言われたらどうでしょうか。どうぞ。

○太田国務大臣 まず調査をさせていただきたいと思ひます。

○佐藤(正)委員 あと二分ほど時間があるみたいですので、これは本当に予算委員会でもずっと申し上げてきたことは、大臣も予算委員会の中で、しっかりとやられるということをお答えいただきました。

そして、何度も言いますが、現地へ行ってみてびっくりしたのは、実は国交省の所管である地方の最先機関のエレベーターを見に行ったときに、国交省の方がよくわかっていなかったんですよ。こういうエレベーターの問題が過去から指摘されていますよね、予算委員会でも私は質問しましたけれども、それで調査に來ました、では、国

交省が私に出してくれた、予算委員会に出してくれた資料のエレベーターはどこにあるんでしょうかと言ったら、わからないんですよ。考えられないですよ。大学へ行ったら、すぐわかりますよ。大学へ行ったら、全て順番に連れていってくださすよ、教えてくれますよ。ということは、実は調査すると言いつたが、実際にそこまでおりていない、そう考えられるんですよ。

だから、今後もこの問題については、どのように経緯が進んでいくのか、それで公共工事の調達について、また問題意識を持ってこれからも質問をさせていただきたいと思ひますので、ぜひ前向きに進めていただくことをお願いして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○金子委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 国土交通省は、四月一日の入札から適用される二〇一三年度公共工事設計労務単価を公表しました。

全国全職種平均では単純平均値の前年度比プラス一・一％、鉄筋工でプラス一・五・四％、型枠工でプラス一・五・六％、普通作業員で一・六・七、大工一・六・一、左官一・六・六など、大体一・五％から一・六％の引き上げを行いました。設計労務単価の公表を開始した一九九七年度以降、初めて二桁の大幅引き上げとなりました。

そこで、国交省は、この設計労務単価の引き上げが建設労働者の賃金引き上げに反映されるよう、建設業界四団体、さらに官民の発注者宛てに要請書を出しています。大臣も、四月十八日、建設業界団体に対して、賃金の引き上げなどを要請したと報道されています。

大臣が建設労働者の賃上げを要請した理由、そして建設業界の反応はどうだったのか、このことをまずお聞きします。

○太田国務大臣 御指摘のように、現在の実勢価格をより適切に反映するということで、なかなか労務単価というものが実勢を反映していない、発表するのにも一回というようにないこともあった

り、タイムラグもあつたりします。できるだけ実勢価格を反映するようにということで、労務単価を上げさせていただきました。それが本場に現場の職人さんを初めとする方々の賃金の上昇になるということがなくてはならないと私は思ひます。それは数度にわたって要請をしたわけでありまして、四月十八日の日に建設業界四団体に集まっていたございまして、そのことを要請したところでございまして。

特に、近年の建設投資の急激な減少に伴って企業の経営環境が悪化する、あるいは、賃金などの労働条件が悪化する、必然的に若い入職者が大幅に減少する、技能労働者の高齢化が進んでいるというようなことがありまして、建設業界全体が弱くなつてきているということもありましたもので、それから、労務単価を上げるということが現場にしっかりとあらわれるようにということで、またあわせて社会保険への加入の徹底が行われるようにということを含めて、現場に徹底するようにということをお願いしたわけでございまして。

社会保険への加入の徹底という、その項目が大事だということに思つておりまして、その辺は、いわゆるアルバイトのような形で使うということのないように、保険に加入することにも要請したところでございまして。

業界は、これの趣旨に賛同いたしまして、業界挙げて取り組んでいくという強い決意を直接伺いました。また、四団体におきまして、適切な賃金水準の確保に向けた決議を行うということで、日建連と全建は、組織として四月末に決議が行われ、ほかの二団体についても、近日中に決議という形で行うということを行つていただいております。

建設業界内で問題意識が共有されるということが私は一番大事だということに思つておりまして、その点についての問題意識は共有されて、取り組みが確実に前進するということを期待し、要請をしているところでございまして。

○穀田委員 大事な点だと思ひますね。

ただ、私も、今、社会保険の未加入問題というのは、もともとそういう金が下におりていないということが問題であって、そこは意見を異にします。

やはり、設計労務単価の引き上げについて言うならば、先ほど大臣もありましたけれども、これまでのやり方というのは、公共工事のコスト削減を事実上最優先して、九七年からずっと下がっているんですね。工事の品質や技能の継承に欠かせない技能労働者を養成する、育成するという点について加味してこなかったという問題点があったと思うんです。したがって、それを今回見ていこうということは当然だと思うんですね。

あわせて、大臣、一番最初にありましたように、本当に現場に、引き上げられた労務単価が建設労働者の賃金の引き上げに正しく反映するよう大臣が建設業界に要請した点は、一定評価できると率直に申し上げたいと思います。

問題はそこからなんです。賃上げの要請をしたら、確かに決議が上がった、賛同してくれた、ではうまくいくか、ここなんです。それはお互いに、その点だけでうまくいくとは思っていないことだと思いませんか。どうやって賃上げを実現させるか。賃上げの実現する確実な保証、担保されるか、ここが問題です。

したがって、大臣は、どうやって要請に応えてもらうつもりか。そして、建設労働者の賃金が引き上がったかどうか、実施状況、また、元請業者や専門工事業業者、下請業者等が建設労働者の賃上げを実施した履行確認はするのか。確認して実施していない場合どうするのか、どういうふうな対策、仕組みを考えておられるのか、そこについてお聞きしたいと思います。

○太田国務大臣 要請をして同意をした、決議もした、その流れが全体的にどう伝わるかということ、まだこれが、契約をし実施するというところの段階というのは、若干おくれるというふうに思いますが、この労務費調査とは別にしまして、

現場技能労働者の賃金水準のきめ細かな実態調査を実施したいと思っています。また、各地方整備局に、設計労務単価の引き上げに伴う相談窓口となる専用ダイヤルの設置をしたいというふうにも思っております。

そうした二つ、調査をする、相談窓口をつくるということ、現場にそれが反映するようにということをしつかり監視していきたいというふうにも思っているところです。

○穀田委員 先ほど調査という話がありましたけれども、私は、現場、それから事務方にもお聞きしたけれども、その意味で年一回やるという程度の話しかまだされておられません。それから、窓口ということなんですけれども、それはそれなんです。

問題は、今私が質問している、どういう対策と仕組みという問題について、やはり応えていないと思うんですね。私はあの文書を見ました。技能労働者への適切な賃金水準の確保という点での要請書を団体に出しています。官民、それから地方自治体にも出しています。その中身はわかっているんです。問題は、その賃上げの要請にどうやって応えてもらうか。それは、末端の技能労働者などに行くまでに重層的な下請構造があるという問題の中で、直ちに應える保証はあるか。

例えば、今始まったばかりだと言いますけれども、現実にはさまざまな発注が行われているわけですから、履行について、やはりすぐ後追いをすべきだし、きちんと提示してやることなどなんかを含めて、やることは何ほどもあるんですね。

だから、私は、何度も言いますが、仕組みが大事じゃないか。調査というのは今までもやっているんです。窓口というものは今までもいいというのじゃなくて、やはり主導的にそれが実行されているかどうかということを確かめる必要がある。その意味では、やはり仕掛けと仕組みが必要だと思っていますが、いかがですか。

○太田国務大臣 年に一回というのは、今までの

労務単価の調査ということでお答えを、きつと穀田先生にしたいなと思います。私は、その賃金水準のきめ細かな実態調査を現場技能労働者について実施するということは、これは別の話で、これからしたいということでございます。

○穀田委員 だから、私は、調査は今までやってきたし、それで上がったことはなかったわけだから、やはり具体的には後追いという形で、随時、しよつちゅうするというのも含めて必要だ、それはそうなんです。だから、私が言っているように、直ちに應えているかどうかということ、例えば、今すぐでもできるはずだ、また、そういうことも含めてやらなければいけないことなんです。

問題は、今私が、仕掛け、仕組みということを言っているのは、つまり、末端の職人、技術・技能労働者への適正な賃金の取り決め、その賃金が支払われるような、そういう元請事業者などに法令で義務づける仕組み、すなわち、公共工事調達適正化法など、公契約法の制定や公契約条例の推進支援などが必要だと私は考えています。

そこで、そもそも設計労務単価の引き上げがなぜ労働者の賃金に正しく反映しないのか、その障壁となっている問題を解明し、取り除く必要があると考えます。そこで、私、幾つか提案したいと思っています。

一つは、重層下請構造であるがゆえの問題、わかりやすく言うと、中抜き常態化というのがあるんじゃないか。

例えば、東日本大震災の被災地の廃棄物処理、瓦れき処理事業では、瓦れき処理法案をつくり、予算もつけ、環境省が所管し、大手ゼネコンを中心に受注して処理に当たりました。当時、現地の労働者は、一日四千円から六千円の低賃金で働かれ、工務店も元請の大企業の言い値でやらされ、放置すれば公共事業の品質にも影響が出かねないという状況にあった。法案に基づく指針、災害廃棄物の処理に係る契約の内容に関する指針に、実際に処理に当たる労働者の適正な賃金確保が盛り

込まれました。このことによって、少しはましになった部分もあります。

しかし、それでも最近賃金不払いの相談が相次いでいると河北新報は報道しています。それによりまして、仙台市内の建設会社で約二カ月間瓦れき処理に従事し、会社の宿で寝泊まりした。日当から宿泊費や食費を引いた計十数万円が支給されるはずだったが、もらえなかった。会社は、当初、日当九千円から一万円と約束したが、その後、一日三千円を仮渡しし、残りは二カ月後にまとめて支払うと変えたなど、いろいろな事例が地元新聞にも紹介されています。労働者の賃金が、引き上げどころか、減額、未払いが後を絶たない、途中で消えてしまう、こういうこともあると報道されています。これが現実です。

ですから、中抜きという状態が横行しているのが実態であります。私は、こうした中抜きの常態化を是正するには、まず発注の方法を変えないといけないんじゃないかと。直接工事を実施する事業者への発注をふやす、大手ゼネコン経由とか大手ゼネコン頼みではなくて、地域の建設業、工務店に直接発注する機会をふやすことが必要だと思いますけれども、そのための対策はとっているのか。大臣の所感、所見をお伺いしたいと思います。(発言する者あり)

○金子委員長 静粛にお願いします。

○深澤政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省の直轄工事におきましては、橋梁の塗装工事あるいは植栽工事など、工事の内容とか現場の状況などを踏まえまして、これまで、可能なものにつきましては分離発注に努めてきたところでございます。一方、型枠工事、鉄筋工事、コンクリート工事などについては、一連の工事として発注した方が施工管理の観点等から合理的であると考えております。

また、公共工事の入札契約におきましては、当然のことながら、品質を確保しつつ、一方で効率的な事業執行を通じてコスト削減も要請されているところであります。したがって、全ての専門

工事を分離して発注するということは必ずしも合理的ではありませんが、今後とも、工事の内容や現場の状況等も勘案しながら、適切に対応してまいりたいと考えております。

○穀田委員 そういつて起こった事態が先ほどのような事態だということを言っているんですよ。この間の、瓦れき処理の問題をめぐって指針までつくったのは、もともとそういうことが起こっちゃならないからとやったんだけど、実は起こっているというのを指摘して、仕掛けをきちんとする必要があるんじゃないかということを言っているわけですよ。だから僕は、事務方の答弁は要らないと最初から言っていたのはそういうことなんです。

だから、大臣がそういう事態を、これは少なくとも何回もお互いに現場へ行つて、出かけているわけだから、事実はひどいことはお互いに知っているわけですよ。瓦れき処理という一番国がやらないきゃならない問題で、でもそこで低価格、労働者に支払われている賃金がひどいという実態をお互いに認識しているから私は言っているわけですよんか。

そこで、フランスなどでは、そういう重層下請化が起きていないと言われているわけですね。だから、フランスなんかでいうと、日本のゼネコンのもとで協力会社のような、そういうグループ形成はもともとないわけですよ。発注者が元請を介さずに、一次下請に下請代金の直接払いが実施されているわけでありまして、だから、フランスだけがうまくいっていないなんていうことはないんですよ。

だから、別に私は全部やれなんて言っているんじゃないで、直接発注する機会をふやすことが必要だと思うけれどもどうかという話をしているわけですよ。だから、とんでもないんですよ、ああいうことを言わせるとね。だから、私は、そういう意味でいいますと、きちんとそのことをやる必要があると。

そこで、建設業界の重層下請構造というのは、

現場の労働者の賃金引き上げにたどり着く前に中抜きは仕組みが存在するという問題なんですね。周知のように、重層下請構造、つまり、例えば第一次から第五次までと言われるところ、六次とか七次とかいろいろありますよね、これは大臣もよく御存じのとおりです。だから、おのおのの利益をその次数ごとに乗せれば、末端では賃金が上がらないことになるわけですね。

だから、これを念頭に置いて、労働単価の引き上げが確実に労働者の賃金の引き上げにつながる仕組みとして、まず最初に末端の職人、技能労働者の適正な賃金の額を取り決め、その取り決められた賃金額が支払われるよう元請事業者などに法令で義務づける制度が必要になるわけでありまして。同時に、直接賃金水準が確保されるならば、そのような中抜きを可能にしている重層下請構造も形成が困難になるという両面があると私は思います。

だから、あれほど法定福利費を強調されるんだつたら、それと同様に、必要な経費として適切な賃金額を決め、支払わせる仕組みが必要ではないかと思うんですが、大臣、いかがですか。

○佐々木政府参考人 失礼します。まず、私の方から答弁させていただきます。(発言する者あり)

○金子委員長 御静粛にお願いします。

○佐々木政府参考人 ただいま先生おっしゃいましたとおり、まず何よりも、技能労働者の方々に適切な水準の賃金が確実に支払われるためには、元下関係の適正化というのが重要だというふうに考えております。

このため、従来から国土交通省におきましては、駆け込みホットラインという通報窓口を設けたり、あるいは定期的に元下間の実態調査を行っておりまして、これに基づきまして指導、立入検査等を各地方整備局において実施することとで、不正な取引に厳正に対応しているところでございます。そういったことを今回の労働単価についてはさらに強化しようということで、先ほど大臣が申し上げましたようなことをしようと思つて

いるわけでございます。

なお、今先生からお話のありました、いわゆる公契約法というものだと思いますけれども、元請に對しまして法的に一定額の賃金の支払いを義務づけることにつきましては、労働者に対する賃金の支払いにつきましては労働者に対する賃金のいくということが我が国では原則でございまして、そういうことで対応すべきかと認識しているところでございます。

○穀田委員 そういつ話の後半はまだしていないです。法定福利費と同様に必要な経費として適切な賃金額を決める、そういう仕組みをやつてもいいじゃないかという話をしているだけなんです。

おっしゃるようなホットラインとかなんとかいつて今までいろいろやってきて、それが何の機能もせずに、一番大事な復興にかかわる瓦れき処理だつてこういう事態が起こっているという話をしているわけじゃないですか。そういうものの中にある困難性を見て、何とかしなきゃならぬという立場で物を言っているんですよ。

もう一つ、行ってみましょう。ダンピング受注の問題です。

国交省も、労働者の賃金低下の原因にダンピング受注を挙げ、その排除を求めています。先ほど指摘した要請書の文書によれば、「近年のダンピング受注により下請企業へのしわ寄せが、技能労働者の賃金水準の低下や社会保険等への未加入といった処遇悪化を招き、これが若年労働者の確保に大きな支障となつていいる事態を改善するために、発注者から元請企業、下請企業を通じて技能労働者に至るまで持続可能性を確保できる資金が適切に支払われることが重要である。」こう述べているんですね。さらに、「このため、工事の品質確保に必要な費用を適切に見込んだ価格による契約締結を徹底し、ダンピング受注を排除することとして、「工事の施工に通常必要と認められる原価に満たない金額での契約を締結してはならない」と建設業法についても指摘しているんですよ。

だから、この「工事の品質確保に必要な費用を適切に見込んだ価格」「工事の施工に通常必要と認められる原価に満たない金額」、これに言うところの「必要な費用」「必要と認められる原価」には労働単価を基準とした労働者の適正な賃金が入っていると思うんですが、どうですか。

そもそも、ダンピングの中心は賃金を含む人件費なんですよ。その賃金を適正に保障するならば、むしろ低価格での受注はあり得ない。つまり、適正な賃金を保障することを義務づければ、ダンピングの受注は排除できるのではないのですか。そういう点からも、大臣の意見をお聞きしたいと思ひます。

○深澤政府参考人 委員御指摘のように、建設会社から技能労働者に適切な水準の賃金が支払われるということにつきましては、これは非常に重要なことだと思つております。そのために、発注者、受注者、専門事業者など、関係者が情報を共有して取り組むことが重要であります。

このため、国土交通省の直轄工事を使用する公共工事設計労働単価については、型枠工、鉄筋工など五十一職種にわたり、また、県単位で詳細に公表するとともに、当該単価を使用して厳密に積算していることにつきましても積算基準として公表しております。また、設計労働単価の改定に際しましては、地方公共団体の発注者と建設業団体の受注者双方に、単価の具体的な数値を周知しているところであります。

さらに、先ほどお話がありました、四月十八日には、大臣から直接、建設業団体に対し、適切な賃金支払い等について業界を挙げた理解と適切な対応を要請したところであります。今後とも、技能労働者へ適切な賃金の支払いが実行されるよう、さまざまな機会を通して働きかけてまいりたいと思ひます。

○穀田委員 答弁というのは、聞いたことに答えてくれなくちゃ。だから僕は、大臣と言っているわけですよ。それを、あなたが言っておられるのは、要請文書の中に書いている話をして

だけなんです。その中にあるダンピングの問題を指摘しているわけです。

だから、欧米ではそういうダンピング受注というのはいりません。それはやはり、EUでもそうなんですけれども、雇用保護、労働条件の遵守について調査するというのを加えている。それから、アメリカでもデール・ベークン法という公契約法があって、建設労働組合の要求する賃金を参考にしている。こういうことがあるから、きちんとできている。だから私は、今言っているのは、賃金を保障することがダンピングを阻止する上でも極めて大事だと言っているわけなんです。

次に、私は、国交大臣が先ほど述べた要請を建設業界にしているわけですが、とすれば、これを実質的なものにするために、国交省が音頭をとって政労使の協議会を立ち上げ、元請業者と下請の工事専門事業者などの事業団体、それと技術・技能労働者を組織する労働組合が対等に交渉し、賃金引き上げ等に関する話し合いの場を設けるべきではないか。先ほど事務方からありましたように、労使間双方で決めるということと合っているわけだから、そういう場を設定してやるというの、ある意味では必要なことじゃありませんか、大臣。

○太田国務大臣 これは、労使が自主的に賃金は決定するということが原則であらうというふうに思います。

ただし、賃金等の労働条件というのは、労働基準法等の関係法令に反しない限りということが大事だというふうに思っています。まずは、労働問題の当事者である労使が十分に議論をすることが私は重要なことだというふうに考えているところです。

○穀田委員 それは大臣、現場をお互いに見ている者として、それでは済まぬのじゃないですか。例えば、労働者と言えども、あなた方、例えば厚労省なんか言っているのは、産業別にそれぞれ賃金を決めてくれたら、産業別労働組合が

いて、それに対応する産業の企業関係があったらばできる、こう言っているわけです。つまり、今の建設業の実態は、単に労働者というふうな実態だけじゃなくて、一人親方がたくさん存在する。そういうものを全体として包括してやろうと思えば、政治が介入をし、事業者も含めた、そういう方々の代表とか含めて、話し合いをつくる場を設定するというイニシアチブが必要だということ。私は述べているわけです。そういう現実について知っていないながら、その程度じゃ困りますわな。最後に、ではもう一つだけ言っておきましょう。グローバル化に対応した仕組みの必要性についても少し言っておきたいと思うんです。

今政府が進めようとしているTTP参加、私ども、これは反対しています。これは、建設業そのものに重大な影響をもたらすことが懸念されています。大臣は、地域の建設業を守る立場からいろいろな発言をしていますが、入札要件として、地元への貢献度などが総合評価方式として実施されている事例がたくさんあります。ところが、TTPでは、これらが非関税障壁として規制の対象となると懸念されています。つまり、入札参加資格として地域要件をつけて地域の建設業を守ることができなくなる可能性がある。ですから、その点は大変、それでいいとお考えですか。

○太田国務大臣 TTP交渉におきましては、政府機関の調達基準額の引き下げ、これが議論の対象となる可能性があるということだと思えます。

現在はWTO案件で十九億四千万円、これが下がるといふ、そうした可能性が、議論の対象となる可能性がある。もし下げられるというふうなことになる場合には、入札参加資格として、御指摘のように地域要件というのを付与するように今まできているわけですが、これを付与することのできる工事が減少するということになりかねない。

そうしたことで、私は、地域の建設企業の受注機会の減少につながらないように、地域の建設産

業の健全な発展ということを念頭に置いて対処していきたい、こう思っています。

○穀田委員 これは、残念ながら、安倍首相が話しになっているように、守るべきものは守るといふような話と大して変わらないんですよ。守れないんですよ、それでは。下がる、そして、その要件は非関税障壁として言われる可能性があるから私は言っているんですよ。

そこで、私が最後に提案しておきたいのは、TTPでは、貿易と投資の奨励のために労働規制を緩和することは不適切であるということで、現行の四カ国の協定で規定されています。つまり、公契約法を制定することになれば、労働者の賃金水準の確保を入札要件とすることは非関税障壁として規制の対象にならないですね。だから、地域産業を守る上でも、私は、公共工事調達適正化法など、公契約法の制定を進めるべきだと。この面からも私は対抗するためには必要だ。

もちろん我々は、この参加交渉に反対です。だけれども、現実にはそういうことを守ろうと思えば、さまざまな要件を付与したらそれでやられるということじゃなくて、法律として制定をすればきちんと守ることができる。ILOの九十四号のそういう勧告にも、それから八十四勧告にもある。そういったことをしっかりとやらなければならない。そうやって、提起しておきたいと思っています。

私は、時間が来ましたが、今のそういう深刻な実態というのをお互いに共有している、その点はいいと思うんです。問題は、それを打開する肝心な問題の一端は、労働者の末端における賃金の上がるかどうか、これをお互いに、それは責任を持とうじゃありませんか。

しかし我々は、その仕組みも必要だ、そういうものをしっかりと見張る仕掛けがなければ、それは、やはり幾ら言っても、窓口をつくった、調査をしたというだけではだめなんです。法令化をする必要がある、このことを改めて主張して、質問

を終わります。

○金子委員長 次に、内閣提出、道路法等の一部を改正する法律案、港湾法の一部を改正する法律案及び水防法及び河川法の一部を改正する法律案の各案を議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣太田昭宏君。

道路法等の一部を改正する法律案
港湾法の一部を改正する法律案
水防法及び河川法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○太田国務大臣 ただいま議題となりました道路法等の一部を改正する法律案、港湾法の一部を改正する法律案及び水防法及び河川法の一部を改正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。

まず、道路法等の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

我が国の道路は、近年、老朽化への適確な対応や、大規模災害時における人命の道の確保など、適正な管理の重要性が強く認識されるようになっており、安全、安心、防災・減災のための道路の機能向上を図るための措置を講ずる必要があります。

このような趣旨から、このたび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、道路構造物の老朽化対策として、予防保全の観点から踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化することとしております。また、地方道の構造物のうち、大規模かつ構造が複雑なものについて、国土交通大臣が地方公共団体にかわって改築及び修繕を行うことができることとしております。

第二に、大型車両の通行を誘導すべき道路を国土交通大臣が指定し、通行許可手続の迅速化を図ることとしております。あわせて、道路管理者が、重量制限違反車両に関して、報告徴収及び立入検査を行うことができることとしております。 第三に、道路管理者は、災害時における被害の拡大を防止するため、区域を指定して道路の占用の禁止または制限を行うことができることとしております。あわせて、当該区域における電線共同溝の整備に関し、占用予定者が要する費用に係る無利子貸付制度を創設することとしております。 第四に、民間団体が災害時に迅速に修繕工事等を行うことを可能とする協定制度や、二以上の道路管理者による効果的な道路管理のための協議会制度を創設することとしております。 そのほか、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。 次に、港湾法の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。 東日本大震災では、被災地域の港湾において、津波により流出したコンテナ等の漂流や老朽化した護岸の損壊によって船舶の入出港が困難となり、被災地域への緊急物資輸送等に支障を来したところです。今後、首都直下地震や南海トラフの巨大地震等の発生が懸念される中、同様の事態が発生することを未然に防止し、被災地への円滑な支援を確保するとともに、震災が市民生活や産業活動に与える影響を最小限にとどめることが重要です。 また、近年、世界的に石炭や鉄鉱石等のばら積み貨物を輸送する船舶の大型化が進んでおります。しかしながら、我が国では、施設的な制約に加え、こうした貨物の輸入を個々の企業が個別に行うことが中心となっているため、船舶の大型化が進んでいない状況にあります。このため、我が国産業の国際競争力の強化を図る上で、船舶の大型化を促進し、物流コストを下げることで喫緊の課題となっています。 このような背景を踏まえ、必要な対策を講ずる	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、国土交通大臣は、大規模地震等の発生時に、緊急物資を輸送する船舶の通航ルートを確保するため、重要な航路において障害物を迅速に除去できることとともに、船舶の待避場所として泊地を整備できることとしております。 第二に、港湾管理者は、港湾施設を管理する民間事業者に対し、当該港湾施設の維持管理状況について報告を求めること等ができることとともに、必要な勧告または命令をできることとしております。 第三に、国土交通大臣が指定するばら積み貨物の輸入拠点港湾において、関係者の連携による共同輸送を通じた船舶の大型化を促進するため、荷さばき等の共同化に必要な施設の整備または管理に関する協定制度を設けることとしております。 そのほか、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。 次に、水防法及び河川法の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。 近年、全国各地で豪雨災害が多発する中で、水防活動及び河川管理をより一層充実させるとともに、その連携を強化することが求められています。また、再生可能エネルギーの普及を促進するため、小水力発電に係る手続の簡素化を図る必要があります。 このような趣旨から、このたび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、河川管理者は、水防計画に基づき、水防管理団体を実施する水防活動に協力しなければならぬこととしております。 第二に、浸水想定区域内の地下街、高齢者等利用施設、大規模工場等について、洪水時に利用者の避難を確保し、浸水を防止する自主的な取り組みを促進するための措置を講ずることとしております。 第三に、河川管理者または許可工作物の管理者は、管理する施設を良好な状態に保つよう維持、修繕することとし、そのために必要な技術的基準を政令で定めることとしております。 第四に、既に水利利用の許可を受けた流水を利用する発電については、河川管理者による許可を不要とし、登録を受けなければならないこととしております。 第五に、河川管理者に協力して河川の工事等を適正かつ確実に行うことができる法人その他の団体を河川協力団体として指定することができることとしております。 そのほか、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、道路法等の一部を改正する法律案、港湾法の一部を改正する法律案及び水防法及び河川法の一部を改正する法律案を提案する理由であります。 これらの法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。 ○金子委員長 これにて各案の趣旨の説明は終わりました。 次回は、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。 午後零時十五分散会	五項の次に次の一項を加える。 6 国土交通大臣は、都道府県又は市町村から要請があり、かつ、当該都道府県又は市町村における道路の改築又は修繕に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該都道府県又は市町村が管理する都道府県道又は市町村道（地域における安全かつ円滑な交通の確保のために適切な管理の必要性が特に高いと認められるものに限る。）を構成する施設又は工作物のうち政令で定めるものの改築又は修繕に関する工事（高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められるものに限る。）を当該都道府県又は市町村に代わって自ら行うことが適当であると認められる場合においては、前二条及び第一項から第三項までの規定にかかわらず、その事務の遂行に支障のない範囲内で、これを行うことができる。 第二十二条の次に次の一条を加える。 （維持修繕協定の締結） 第二十二条の二 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため災害の発生時において道路管理者以外の者が道路の特定の維持又は修繕に関する工事を行うことができることをあらかじめ定めておく必要があると認めるときは、その管理する道路について、道路の維持又は修繕に関する工事を適確に行う能力を有すると認められる者（第二号において「維持修繕実施者」という。）との間において、次に掲げる事項を定めた協定（以下この条において「維持修繕協定」という。）を締結することができる。 一 維持修繕協定の目的となる道路の区域（次号において「協定道路区域」という。） 二 維持修繕実施者が道路の損傷の程度その他の道路の状況に応じて協定道路区域において行う道路の維持又は修繕に関する工事の内容 三 前号の道路の維持又は修繕に関する工事
--	--	---

に要する費用の負担の方法

四 維持修繕協定の有効期間

五 維持修繕協定に違反した場合の措置

六 その他必要な事項

第二十四条中「第十七条第四項の下に」若しくは第六項を加え、「第二十二條を」第二十二條の二に改める。

第二十七條中第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

3 国土交通大臣は、第十七条第六項の規定により都道府県道又は市町村道を構成する施設又は工作物の改築又は修繕に関する工事を行う場合においては、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。

第三章第一節中第二十八條の次に次の一條を加える。

(協議会)

第二十八條の二 交通上密接な関連を有する道路(以下この項において「密接関連道路」という。)の管理を行う二以上の道路管理者は、密接関連道路の管理を効果的に行うために必要な協議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、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。

一 関係地方公共団体

二 道路の構造の保全又は安全かつ円滑な交通の確保に資する措置を講ずることができる者

三 その他協議会が必要と認める者

3 協議会において協議が調つた事項については、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。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

第三十七條第一項中「ふくそうする道路又は

幅員」を「ふくそうする道路若しくは幅員」に改め、「図るため」の下に「又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するため」を加える。

第三十九條第一項ただし書中「政令で定めるもの」を削る。

第四十二條に次の一項を加える。

3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

第四十七條の二に見出しとして「(限度超過車両の通行の許可等)」を付し、同条第一項中附して「を」付して「こえる車両」を超え車両(次条第一項及び第七十二條の二第一項において「限度超過車両」という。)に改める。

第四十七條の十を第四十七條の十一とし、第四十七條の六から第四十七條の九までを一條ずつ繰り下げる。

第三章第四節中第四十七條の五を第四十七條の六とする。

第四十七條の四第一項中「明瞭」を「明瞭」に、「まわり道」を「回り道」に改め、同条を第四十七條の五とする。

第四十七條の三第一項中「こえる」を「超える」に、「前条第一項」を「第四十七條の二第一項」に、「附した」を「付した」に改め、同条を第四十七條の四とする。

第四十七條の二の次に次の一條を加える。

(限度超過車両の通行を誘導すべき道路の指定等)

第四十七條の三 国土交通大臣は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況その他の事情を勘案して、道路の構造の保全と安全かつ円滑な交通の確保を図るため、限度超過車両の通行を特定の経路に誘導することが特に必要であると認められる場合においては、当該経路を構成する道路管理者を異にする二以上の道路(高速自動車国道又は指定区間内の国道を含む場合に限る。第六項及び第

七項において同じ。)について、区間を定め、限度超過車両の通行を誘導すべき道路として指定することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る道路の道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)に協議し、その同意を得なければならない。これを變更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを變更し、又は廃止したときも、同様とする。

4 第二項の同意をした道路管理者は、直ちに、当該道路に係る前条第一項の許可(国土交通省令で定める車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径に関する基準に適合する車両に係るものに限る。以下この条において同じ。)の基準及び当該許可に係る審査のために必要な当該道路の構造に関する情報として国土交通省令で定めるもの(次項及び第六項において「許可基準等」という。)を国土交通大臣に提供しなければならない。

5 前項の道路管理者は、当該道路に係る許可基準等に変更があつたときは、直ちに、これを国土交通大臣に提供しなければならない。

6 前条第二項の規定にかかわらず、同条第一項の申請が第一項の規定により指定された道路管理者を異にする二以上の道路に係るもので政令で定めるものであるときは、同条第一項の許可に関する権限は、国土交通大臣が行うものとする。この場合において、国土交通大臣は、指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道に係る審査については、前二項の規定によりこれらの道路の道路管理者から提供された許可基準等に照らして、これを行わなければならない。

7 前項の規定により道路管理者を異にする二以上の道路について国土交通大臣が行う前条

第一項の許可を受けようとする者は、手数料を国に納めなければならない。

8 前項の手数料の額は、実費を勘案して、政令で定める。

9 国土交通大臣は、第一項の規定により指定された道路の道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)から第六項の規定により行つた当該道路に係る前条第一項の許可に関する情報の提供を求められた場合には、その求めに応じなければならない。

第五十一條を次のように改める。

(国土交通大臣が行う都道府県道又は市町村道に係る工事に關する費用負担)

第五十一條 第十七條第六項の規定により国土交通大臣が行う都道府県道又は市町村道を構成する施設又は工作物の改築に關する工事に要する費用は、国が補助金相当額(都道府県又は市町村が自ら当該工事を行うこととした場合に第五十六條の規定により国が当該都道府県又は市町村に補助することができ金額に相當する額をいう。以下この項において同じ。)を、当該都道府県又は市町村が当該工事に要する費用の額から補助金相当額を控除した額を負担する。

2 第十七條第六項の規定により国土交通大臣が行う都道府県道又は市町村道を構成する施設又は工作物の修繕に關する工事に要する費用は、当該都道府県又は市町村の負担とする。

第五十二條第一項中「第四十九條又は第五十條を」前二條に改める。

第五十三條第一項中「場合又は」を「場合」に改め、「災害復旧を行う場合」の下に「又は都道府県道若しくは市町村道を構成する施設若しくは工作物の改築若しくは修繕に關する工事を行う場合」を、「都道府県」の下に「又は市町村」を加え、「又は第四項」を「若しくは第四項又は第五十一條」に改める。

第五十四條第一項、第五十四條の二第一項及

び第五十五条第一項中「又は第五十条」を「から第五十一条まで」に改める。

第六十四条第二項中「収入の下に」とし、第四十七条の三第七項の規定に基づく手数料は、国の収入を加える。

第七十一条第四項中「第四十七条の三第二項」を「第四十七条の四第二項」に改め、同条第五項中「第四十七条の三第一項」を「第四十七条の四第一項」に改める。

第七十二条の次に次の一条を加える。

（報告及び立入検査）

第七十二条の二 道路管理者は、第四十七条第二項及び第三項並びに第七十条第一項第四十七條第二項若しくは第三項又は第四十七條の二第一項の規定に係る場合に限り、その規定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、限度超過車両を所有し、若しくは通行させる者に対し、道路管理上必要な報告をさせ、又はその職員に、限度超過車両の所在する場所若しくは限度超過車両を所有し、若しくは通行させる者の事務所その他の事業場に立ち入り、限度超過車両の通行経路、通行時間その他の通行の方法の記録その他の物件を検査させることができる。

2 前項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、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

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

第七十七條第一項中「その他道路」を「道路の維持又は修繕の実施状況その他道路又は道路の管理の状況」に改める。

第九十一条第二項中「第四十七條の十」を「第四十七條の十一」に、「から第七十三條まで」を「第七十一條、第七十三條」に改める。

第一百一条第五号中「第四十七條の三第一項」を

「第四十七條の四第一項」に改め、同条第六号中「立入」を「立入り」に改める。

第二百二條第三号中「第四十七條の三第二項」を「第四十七條の四第二項」に改める。

第二百三條中「第四十七條の三第一項」を「第四十七條の四第一項」に改める。

第二百四條を次のように改める。

第百四條 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 第四十四條第四項又は第四十八條第二項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）の規定による道路管理者の命令に違反した者

二 第七十二條の二第一項の規定に違反して、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、若しくは妨げた者

（道路整備特別措置法の一部改正）

第二條 道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）の一部を次のように改正する。

第四條中「第三項まで」の下に「若しくは第六項」を加える。

第八條第七項中「次条第一項第九号又は第十二号」を「次条第一項第十号又は第十三号」に改める。

第九條第一項中第十三号を第十四号とし、第六号から第十二号までを一号ずつ繰り下げ、第五号の次に次の一号を加える。

六 道路法第二十二條の二の規定により維持修繕協定を締結すること。

第九條第九項中「第一項第九号」を「第一項第十号」に、「第一項第十二号」を「第一項第十三号」に、「又は」を「若しくは」に改め、同条第十項中「第六号、第八号から第十号まで又は第十二号」を「第七号、第九号から第十一号まで又は第十三号」に改める。

第十四條中「第三項まで」の下に「若しくは第六項」を加える。

第十七條第一項中第二十七号を第二十八号と

し、第五号から第二十六号までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次の一号を加える。

五 道路法第二十二條の二の規定により維持修繕協定を締結すること。

第十七條第二項中「同項第八号、第九号又は第二十一号」を「同項第九号、第十号又は第二十二号」に改め、同項ただし書中「同項第八号又は第九号」を「同項第九号又は第十号」に改める。

第三十條第一項中第八号を第九号とし、第三号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の一号を加える。

三 道路法第二十八條の二第一項の規定により協議会を組織すること。

第三十一條第一項中第六号を第七号とし、第一号から第五号までを一号ずつ繰り下げ、同項に第一号として次の一号を加える。

一 道路法第二十八條の二第二項の規定により協議会を組織すること。

第三十五條中「第九條第一項第九号又は第七條第一項第十四号」を「第九條第一項第十号又は第七條第一項第十五号」に改める。

第三十六條中「第十七條第一項第十七号」を「第十七條第一項第十八号」に改める。

第四十條第一項中「第九條第一項第八号」を「第九條第一項第九号」に改め、同条第二項中「第十七條第一項第六号」を「第十七條第一項第七号」に、「第十七條第一項第十号」を「第十七條第一項第十一号」に改める。

第四十二條第三項中「第十七條第一項第十四号」を「第十七條第一項第十五号」に改め、同条第四項中「第九條第一項第九号」を「第九條第一項第十号」に改める。

第五十四條第一項中「第十七條第一項第二十号」を「第十七條第一項第二十五号」に改める。

第三條 道路整備特別措置法の一部を次のように改正する。

第八條第一項第二十号中「第四十七條の四」を「第四十七條の五」に改め、同項第三十一号を

第三十三号とし、第三十号を第三十二号とし、第二十九号を第三十号とし、同号の次に次の一号を加える。

三十一 道路法第七十二條の二第一項の規定により必要な報告をさせ、又はその職員に立入検査をさせること。

第八條第一項中第二十八号を第二十九号とし、第二十五号から第二十七号までを一号ずつ繰り下げ、同項第二十四号中「第四十七條の七第一項」を「第四十七條の八第一項」に改め、同号を同項第二十五号とし、同項第二十三号中「第四十七條の三」を「第四十七條の四」に改め、同号を同項第二十四号とし、同項第二十二号の次に次の一号を加える。

二十三 道路法第四十七條の三第二項の規定により協議し、同条第四項又は第五項の規定により許可基準等を提供し、及び同条第九項の規定により情報の提供を求めること。

第八條第二項中「第十四号又は第十五号」を「第十四号、第十五号、第二十三号又は第三十一号」に、「道路」を「道路」に、「限る」を「限り、同項第二十三号に掲げる権限にあつては道路法第四十七條の三第二項の規定により協議することに限る」に改め、同条第三項中「若しくは第二十六号に掲げるもの」を「第二十三号若しくは第二十七号に掲げるもの（同項第二十三号に掲げる権限にあつては、道路法第四十七條の三第二項の規定により協議することに限る。以下この項において同じ。）」に、「都道府県道又は府県道若しくは」に、「又は第二十六号」を「第二十三号若しくは第二十七号」に改め、同条第四項中「第二十二号まで、第二十四号から第二十六号まで又は第二十八号から第三十号まで」を「第二十三号まで、第二十五号から第二十七号まで又は第二十九号から第三十二号まで」に、「第九号から第三十号まで」を「第九号から第三十二号まで」に改め、同条第五項中「第二十

第五十条の二の規定の適用については、この限りでない。

(政令への委任)

第三条 前条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第三条までの規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(道路法の一部を改正する法律の一部改正)

第五条 道路法の一部を改正する法律(昭和三十一年法律第百六十三号)の一部を次のように改正する。

附則第三項中「第十七条第六項」を「第十七条第七項」に改める。

(特別会計に関する法律の一部改正)

第六条 特別会計に関する法律の一部を次のように改正する。

第二百一条第二項第一号ハ中「若しくは第五十条第一項」を「第五十条第一項」に改め、「若しくは第四項の下に」若しくは第五十一條第一項若しくは第二項を、「第二十條第一項」の下に、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(昭和三十三年法律第三十四号)第三条を加え、同号ト中「第二十條第一項」の下に、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第四條第一項」を加える。

附則第十二条中「及び附則第五十条の二第二項の規定による国債整理基金特別会計から道路整備勘定への繰入金」を削る。

附則第五十条の二第三項中「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第三条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金」を第一項に規定する貸付金(以下この条において「旧貸付金」という。)に、「当該貸付金」を当該旧貸付金に改め、同条第四項中「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する

法律第三条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金」を「旧貸付金」に、「翌年度において第一項の規定による国債整理基金特別会計からの繰入金額から減額し、なお残余があるときは、翌々年度を平成二十八年年度」に改め、同条第五項中「第一項の規定により国債整理基金特別会計から道路整備勘定に繰り入れられた繰入金又は道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第三条第一項及び第二項の規定による無利子の貸付金」を「旧貸付金」に改め、「それぞれその繰入れをした年度又は」を削り、「同勘定の歳入」を「道路整備勘定の歳入」に改め、同条第六項を削る。

理由

大規模な災害の発生の可能性及び道路の老朽化を踏まえた道路の適正な管理を図るため、防災上重要な道路において占用を制限できることとするとともに、道路の劣化の要因となる大型車両の通行を特定の道路に誘導する制度を創設する等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。

港湾法の一部を改正する法律案

港湾法の一部を改正する法律

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。

第二条第八項中「及び船舶の航行の安全を」並びに船舶の航行の安全及び待避に改め、同条の次に次の一条を加える。

(特定貨物輸入拠点港湾の指定)

第二条の二 国土交通大臣は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾であつて、主として輸入されるばら積み貨物(以下「輸入ばら積み貨物」という。)の海上運送の用に供され、又は供されることとなる国土交通省令で定める規模その他の要件に該当する埠頭(以下この項及び第五十条の六第二項第三号において「特定貨物取扱埠頭」という。)を有するものうち、輸入ば

ら積み貨物の取扱量その他の国土交通省令で定める事情を勘案し、当該特定貨物取扱埠頭を中核として輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する当該国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の効果的な利用の推進を図ることが我が国産業の国際競争力の強化のために特に重要なものを、特定貨物輸入拠点港湾として指定することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による指定をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の特定貨物輸入拠点港湾(以下単に「特定貨物輸入拠点港湾」という。)について指定の事由がなくなつたと認めるときは、当該特定貨物輸入拠点港湾について指定を取り消すものとする。

4 第二項の規定は、前項の規定による指定の取消しについて準用する。

第五十条の四第一項中「(以下この条において「協議会」という。)」を削り、同条第二項を次のように改める。

2 前条第二項から第四項までの規定は、国際戦略港湾運営効率化協議会について準用する。この場合において、同条第三項中「第一項」とあるのは「次条第一項」と、同条第四項中「前三項」とあるのは「次条第一項及び同条第二項において準用する前二項」と読み替えるものとする。

第五十条の四第三項及び第四項を削り、同条を第五十条の五とし、同条の次に次の十条を加える。

(特定利用推進計画)

第五十条の六 特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者(以下「特定港湾管理者」という。)は、当該特定貨物輸入拠点港湾について、輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する特定貨物輸入拠点港湾の効果的な利用の推進を図るための計画(以下「特定利用推進計画」という。)を作成することができる。

掲げる事項を定めるものとする。

一 輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する特定貨物輸入拠点港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

二 特定利用推進計画の目標

三 前号の目標を達成するために行う特定貨物取扱埠頭の機能の高度化を図る事業、次項及び第五十条の八第一項において「特定貨物取扱埠頭機能高度化事業」という。その他の事業及びその実施主体に関する事項

四 輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する他の港湾との連携に関する事項

五 前各号に掲げるもののほか、特定利用推進計画の実施に関し当該特定港湾管理者が必要と認める事項

3 前項第三号に掲げる事項には、特定貨物取扱埠頭機能高度化事業の実施に係る次に掲げる事項を定めることができる。

一 第三十七条第一項の許可を要する行為に関する事項

二 第三十八条の二第一項又は第四項の規定による届出を要する行為に関する事項

三 第五十四条の三第七項の規定による貸付けを受けて行う同条第一項に規定する特定埠頭の運営の事業に関する事項

4 特定利用推進計画は、基本方針に適合したものでなければならぬ。

5 特定港湾管理者は、特定利用推進計画に第二項第三号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、同号の実施主体として定めようとする者の同意を得なければならない。

6 特定港湾管理者は、特定利用推進計画に第二項第四号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、同号の他の港湾の港湾管理者に協議しなければならない。

7 特定港湾管理者は、特定利用推進計画に第三項第三号に掲げる事項を定めようとする場合において、当該事項に係る第五十四条の三第一項に規定する特定埠頭が次に掲げる港湾施設を含む

むものであるときは、あらかじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。 一 国有財産法第三条第二項に規定する行政財産である港湾施設 二 その工事の費用を国が負担し、又は補助した地方自治法第二百三十八条第四項に規定する行政財産である港湾施設	3 第一項の規定により協議会を組織する特定港湾管理者は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。 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 国土交通大臣は、特定利用推進計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができ、 6 第五十条の四第三項及び第四項の規定は、協議会について準用する。この場合において、同条第三項中「第一項」とあるのは「第五十条の七第一項」と、同条第四項中「前三項」とあるのは「第五十条の七第一項から第五項まで及び同条第六項において準用する前項」と読み替えるものとする。 (港湾区域内の工事等の許可等の特例) 第五十条の八 第五十条の六第三項第一号又は第三号に掲げる事項が定められた特定利用推進計画が同条第九項の規定により公表されたときは、当該公表の日当該事項に係る特定貨物取扱埠頭機能高度化事業の実施主体に対する第三十七条第一項の許可又は第五十四条の三第二項の認定があつたものとみなす。 2 第五十条の六第三項第二号に掲げる事項が定められた特定利用推進計画が同条第九項の規定により公表されたときは、第三十八条の二第一項又は第四項の規定による届出があつたものとみなす。 (共同化促進施設協定の締結等) 第五十条の九 特定利用推進計画に定められた第五十条の六第三項第三号に掲げる事項に係る輸入ばら積み貨物の積卸し、保管又は荷さばきの共同化を促進するために必要な港湾施設として国土交通省令で定めるもの(以下この条において「共同化促進施設」という。)の施設所有者等(当該共同化促進施設の所有者、その敷地である土地の所有者又は当該土地の使用及び収益を	目的とする権利(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なるものを除く。次項において同じ。)を有する者をいう。以下同じ。) は、その全員の合意により、当該共同化促進施設の整備又は管理に関する協定を締結することができる。 2 特定利用推進計画に定められた第五十条の六第二項第三号に掲げる事項に係る建設が予定されている共同化促進施設又は建設中の共同化促進施設の施設所有者等となろうとする者(当該共同化促進施設の敷地である土地の所有者又は当該土地の使用及び収益を目的とする権利を有する者を含む。以下「予定施設所有者等」という。は、その全員の合意により、当該共同化促進施設の整備又は管理に関する協定を締結することができる。 3 第一項又は前項に規定する協定(以下「共同化促進施設協定」という。)においては、次に掲げる事項を定めるものとする。 一 共同化促進施設協定の目的となる共同化促進施設(以下「協定共同化促進施設」という。) 二 次に掲げる協定共同化促進施設の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの イ 協定共同化促進施設を構成する荷さばき施設、保管施設その他の港湾施設の規模、構造又は用途に関する基準 ロ 協定共同化促進施設を構成する荷さばき施設、保管施設その他の港湾施設の整備又は管理に要する費用の負担の方法 ハ その他協定共同化促進施設の整備又は管理に関する事項 三 共同化促進施設協定の有効期間 四 共同化促進施設協定に違反した場合の措置 4 共同化促進施設協定は、特定港湾管理者の認可を受けなければならない。 (認可の申請に係る共同化促進施設協定の縦覧) 第五十条の十 特定港湾管理者は、前条第四項の認可の申請があつたときは、国土交通省令で定	めるところにより、その旨を公告し、当該共同化促進施設協定を当該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、当該共同化促進施設協定について、特定港湾管理者に意見書を提出することができる。 (共同化促進施設協定の認可) 第五十条の十一 特定港湾管理者は、第五十条の九第四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 協定共同化促進施設の利用を不当に制限するものでないこと。 三 第五十条の九第三項第二号から第四号までに掲げる事項について国土交通省令で定める基準に適合するものであること。 2 特定港湾管理者は、第五十条の九第四項の認可をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、かつ、当該共同化促進施設協定を当該特定港湾管理者の事務所に備えて公衆の縦覧に供するとともに、協定共同化促進施設又はその敷地である土地の区域内の見やすい場所に、それぞれ協定共同化促進施設である旨又は協定共同化促進施設が当該区域内に存する旨を明示しなければならない。 (共同化促進施設協定の変更) 第五十条の十二 協定共同化促進施設の施設所有者等又は予定施設所有者等は、共同化促進施設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、特定港湾管理者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。 (共同化促進施設協定の効力) 第五十条の十三 第五十条の十一第二項(前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共同化促進施設協定は、その公告のあつた後において当該協定共同化促進施設の施設所有者等又は予定施設所有者等となつた者に対しても、その効力があるものとする。

(共同化促進施設協定の廃止)

第五十条の十四 協定共同化促進施設の施設所有者等又は予定施設所有者等は、第五十条の九第四項又は第五十条の十二第一項の認可を受けた共同化促進施設協定を廃止しようとする場合において、その過半数の合意をもつてその旨を定め、特定港湾管理者の認可を受けなければならない。

2 特定港湾管理者は、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。

(借主の地位)

第五十条の十五 共同化促進施設協定に定める事項が協定共同化促進施設の借主の権限に係る場合においては、その共同化促進施設協定については、当該協定共同化促進施設の借主を施設所有者等とみなして、第五十条の九から前条までの規定を適用する。

第五十条の三の次に次の一条を加える。

(港湾広域防災協議会)

第五十条の四 国土交通大臣、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は、港湾管理者を異にする二以上の港湾について、これらの港湾相互間の広域的な連携による災害時における港湾の機能の維持に関し必要な協議を行うため、港湾広域防災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、必要があると認めるときは、その構成員以外の関係行政機関及び事業者に対し、資料の提供、意見の表明、説明その他の必要な協力を求めることができる。

3 第一項の協議を行うための会議において協議が調つた事項については、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。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

第五十五条の三の二の次に次の二条を加える。
(国土交通大臣による開発保全航路内の物件の使用等)

第五十五条の三の三 国土交通大臣は、非常災害が発生し、船舶の交通に支障が生じている場合において、緊急輸送の用に供する船舶の交通を確保するためやむを得ない必要があるときは、開発保全航路の区域のうち、非常災害が発生した場合の船舶の交通を確保するために特に必要があるものとして国土交通省令で定めた区域内において、船舶、船舶用品その他の物件を使用し、収用し、又は処分することができる。

(緊急確保航路内の禁止行為等)

第五十五条の三の四 何人も、緊急確保航路(非常災害が発生した場合において、港湾区域、開発保全航路及び河川区域以外の水域における船舶の交通を緊急に確保する必要があるものとして政令でその区域を定めた航路をいう。以下同じ。)内において、みだりに、船舶、土石その他の物件を国土交通省令で定めるものを捨て、又は放置してはならない。

2 緊急確保航路内において、水域を工作物の設置等により占用し、又は土砂を採取しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

3 国土交通大臣は、前項の行為が非常災害が発生した場合における船舶の交通に支障を与えるものであるとき、又は非常災害が発生した場合における沈没物その他の物件の除去に著しく支障を与えるものであるときは、許可をしてはならない。

4 第三十七条第三項の規定は、前二項の場合に準用する。

5 国土交通大臣は、非常災害が発生し、船舶の交通に支障が生じている場合において、緊急輸送の用に供する船舶の交通を確保するためやむを得ない必要があるときは、緊急確保航路内に

において、船舶、船舶用品その他の物件を使用し、収用し、又は処分することができる。

第五十五条の四第一項中「又は前条第七項を」第五十五条の三の二第七項、第五十五条の三の三又は前条第五項に改める。

第五十六条の前の見出し中「定の」を「定め」に改め、同条第一項中「定の」を「定め」に改め、「開発保全航路」の下に「及び緊急確保航路」を加え、「埋立」を「埋立て」に改める。

第五十六条の二第二項中「開発保全航路」の下に「及び緊急確保航路」を加える。

第五十六条の二の二第二項中「この項及び次項において」を削り、同条第四項を同条第五項とし、同条第三項を同条第四項とし、同条第二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 前項の規定による技術基準対象施設の維持は、定期的に点検を行うことその他の国土交通省令で定める方法により行わなければならない。

第五十六条の二の三第一項及び第二項第三号中「前条第二項」を「前条第三項」に改める。

第五十六条の二の二十第一項中「第五十六条の二の二第二項」を「第五十六条の二の二第二項」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(特定技術基準対象施設を管理する者に対する勧告等)

第五十六条の二の二十一 港湾管理者は、技術基準対象施設であつて、外郭施設その他の非常災害により損壊した場合において船舶の交通に支障を及ぼすおそれのあるものとして国土交通省令で定めるもの(以下「特定技術基準対象施設」という。)のうち、港湾管理者以外の者(国及び地方公共団体を除く。第五十六条の五第三項において同じ。)が管理するものが、技術基準に適合しなくなり、かつ、非常災害により損壊した場合において船舶の交通に著しい支障を及ぼすおそれがあると認められるときは、当該特定技術基準対象施設を管理する者に対し、必要な措

置をとるべきことを勧告することができる。

2 港湾管理者は、前項の規定による勧告を受けた者が、正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかつたときは、その者に対し、その勧告に係る措置をとるべきことを命ずることができる。

(国土交通大臣への報告等)

第五十六条の二の二十二 国土交通大臣は、港湾管理者に対し、その管理する港湾における特定技術基準対象施設の維持管理の状況に関し必要な報告を求め、又は技術的な援助をすることができる。

第五十六条の四第一項第一号イ中「又は第二項」を「若しくは第二項又は第五十五条の三の四第一項若しくは第二項」に改め、同項第二号及び第三号中「第四十三号の八第二項」の下に「第五十五条の三の四第二項」を加える。

第五十六条の五第一項中「第四十三号の八第二項」の下に「第五十五条の三の四第二項」を加え、同条第四項中「第一項又は第二項」を「第一項から第三項まで」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「前二項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 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、港湾管理者以外の者で特定技術基準対象施設を管理するものに対し、当該特定技術基準対象施設の維持管理の状況に関し報告を求め、又はその職員に、当該特定技術基準対象施設を管理する者の事務所若しくは事業場に立ち入り、当該特定技術基準対象施設の維持管理の状況若しくは当該特定技術基準対象施設の帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

第五十九条第二項中「第四十一第一項」の下に「第五十六条の二の二十一第二項」を加え、「基く」を「基づく」に改める。

第六十一条第四項第一号中「第四十三号の八第二項」の下に「第五十五条の三の四第二項」を加

え、同項第二号中「第四十三号の八第一項」の下に「第五十五号の三の四第一項」を加え、同条第八項第五号中「第五十六号の五第一項」の下に「若しくは第三項」を加え、「同項」を「これら」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して二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。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 第二条の次に一条を加える改正規定、第五十号の四を第五十号の五とし、同条の次に十号を加える改正規定(第五十号の四を第五十号の五とする部分を除く。)並びに第五十六号の二の二、第五十六号の二の三第一項及び第二項第三号並びに第五十六号の二の二十第一項の改正規定並びに附則第四条の規定 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 第五十六号の二の二十の次に二条を加える改正規定、第五十六号の五の改正規定 同条第一項の改正規定を除く。並びに第五十九号第二項及び第六十一条第八項第五号の改正規定 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

(政令への委任)

第二条 この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第三条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の港湾法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

(登録免許税法の一部改正)

第四条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一、第二百七号の二中「第五十六号の

二の二第二項」を「第五十六号の二の二第三項」に改める。

理 由

非常災害時における船舶の交通の確保に資するよう、障害物の除去を行うことにより啓開できる航路を定めることができることとするとともに、海上運送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点を形成するため、国土交通大臣が指定した港湾における港湾施設の整備等に係る協定制度を創設する等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。

水防法及び河川法の一部を改正する法律案

水防法及び河川法の一部を改正する法律

(水防法の一部改正)

第一条 水防法(昭和二十四年法律第九十三号)の一部を次のように改正する。

第二条第五項中「応援」の下に、「水防のための活動に必要な河川管理者(河川法(昭和三十九年法律第六十七号)第七條(同法第百条第一項において準用する場合を含む。)に規定する河川管理者をいう。第七條第三項において同じ。)及び同法第九條第二項又は第五項の規定により都道府県知事又は地方自治法(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の長が河川法第九條第二項に規定する指定区間内の一級河川(同法第四條第一項に規定する一級河川をいう。以下同じ。)の管理の一部を行う場合における当該都道府県知事又は当該指定都市の長の協力を加える。

第七條中第五項を第六項とし、第四項を第五項とし、第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

3 都道府県知事は、当該都道府県の水防計画に河川管理者(河川法第九條第二項又は第五項の規定により都道府県知事又は地方自治法第二百五十二條の十九第一項の指定都市の長が河川法第九條第二項に規定する指定区間内

の一級河川の管理の一部を行う場合にあつては、当該都道府県知事又は当該指定都市の長。以下この項において同じ。)による河川に関する情報の提供、水防訓練への河川管理者の参加その他の水防管理団体が行う水防のための活動に河川管理者の協力が必要な事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、河川管理者に協議し、その同意を得なければならない。

(関係市町村長への通知)

第十三條の二、第十條第二項若しくは前条第一項の規定により通知をした国土交通大臣又は第十一條第一項若しくは前条第二項の規定により通知をした都道府県知事は、災害対策基本法第六十條第一項の規定による避難のための立退きの勧告又は指示の判断に資するため、関係市町村の長にその通知に係る事項を通知しなければならない。

第十四條第一項中「前条第一項を」第十三條第一項に、「前条第二項を」第十三條第二項に改め、「確保し」の下に、「又は浸水を防止することにより」を加え、「はん濫した」を「氾濫した」に改める。

第十五條の見出し中「を確保する」を「の確保及び浸水の防止」に改め、同条第一項に次のただし書を加える。

ただし、第三号ハに掲げる施設について同号に掲げる事項を定めるのは、当該施設の所有者又は管理者からの申出があつた場合に限る。

第十五條第一項第三号を次のように改める。

三 浸水想定区域内に次に掲げる施設がある場合にあつては、これらの施設の名称及び所在地

イ 地下街等(地下街その他地下に設けら

れた不特定かつ多数の者が利用する施設をいう。次条において同じ。)でその利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止を図る必要があると認められるもの

ロ 要配慮者利用施設(主として高齢者、障害者、乳幼児その他の特に防災上の配慮を要する者が利用する施設をいう。第十五條の三において同じ。)でその利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図る必要があると認められるもの

ハ 大規模な工場その他の施設(イ又はロに掲げるものを除く。)であつて国土交通省令で定める基準を参酌して市町村の条例で定める用途及び規模に該当するもの(第十五條の四において「大規模工場等」という。)でその洪水時の浸水の防止を図る必要があると認められるもの

第十五條第二項を次のように改める。

2 市町村防災会議は、前項の規定により市町村地域防災計画において同項第三号に掲げる事項を定めるときは、当該市町村地域防災計画において、次の各号に掲げる施設の区分に応じ、当該各号に定める者への洪水予報等の伝達方法を定めるものとする。

一 前項第三号イに掲げる施設 当該施設の所有者又は管理者及び次条第七項に規定する自衛水防組織の構成員

二 前項第三号ロに掲げる施設 当該施設の所有者又は管理者(第十五條の三第一項の規定により自衛水防組織が置かれたときは、当該施設の所有者又は管理者及び当該自衛水防組織の構成員)

三 前項第三号ハに掲げる施設 当該施設の所有者又は管理者(第十五條の四第一項の規定により自衛水防組織が置かれたときは、当該施設の所有者又は管理者及び当該自衛水防組織の構成員)

第十五條中第三項を削り、第四項を第三項と

し、第五項を削り、同条の次に次の四条を加える。

(地下街等の利用者の避難の確保及び浸水の防止のための措置に関する計画の作成等)
第十五条の二 前条第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定められた地下街等の所有者又は管理者は、単独で又は共同して、国土交通省令で定めるところにより、当該地下街等の利用者の洪水時の浸水の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止を図るために必要な訓練その他の措置に関する計画を作成しなければならない。

2 前項の地下街等の所有者又は管理者は、同項に規定する計画を作成したときは、遅滞なく、これを市町村長に報告するとともに、公表しなければならない。当該計画を変更したときも、同様とする。

3 市町村長は、第一項の地下街等の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止を図るため必要があると認めるときは、前条第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定められた連続する二以上の地下街等の所有者又は管理者に対し、第一項に規定する計画を共同して作成するよう勧告をすることができる。

4 市町村長は、第一項の地下街等の所有者又は管理者が同項に規定する計画を作成していない場合において、当該地下街等の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止を図るため必要があると認めるときは、当該地下街等の所有者又は管理者に対し、必要な指示をすることができる。

5 市町村長は、前項の規定による指示を受けた第一項の地下街等の所有者又は管理者が、正当な理由がなく、その指示に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

6 第一項の地下街等の所有者又は管理者は、同項に規定する計画で定めるところにより、同項の地下街等の利用者の洪水時の円滑かつ

迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止のための訓練を行わなければならない。

7 第一項の地下街等の所有者又は管理者は、国土交通省令で定めるところにより、同項の地下街等の利用者の洪水時の浸水の円滑かつ迅速な避難の確保及び洪水時の浸水の防止を行う自衛水防組織を置かなければならない。

8 第一項の地下街等の所有者又は管理者は、前項の規定により自衛水防組織を置いたときは、遅滞なく、当該自衛水防組織の構成員その他の国土交通省令で定める事項を市町村長に報告しなければならない。当該事項を変更したときも、同様とする。

(要配慮者利用施設の利用者の避難の確保のための措置に関する計画の作成等)
第十五条の三 第十五条第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定められた要配慮者利用施設の利用者又は管理者は、国土交通省令で定めるところにより、当該要配慮者利用施設の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な訓練その他の措置に関する計画を作成するとともに、当該計画で定めるところにより当該要配慮者利用施設の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を行う自衛水防組織を置くよう努めなければならない。

2 前項の要配慮者利用施設の利用者又は管理者は、同項の規定による計画を作成し、又は自衛水防組織を置いたときは、遅滞なく、当該計画又は当該自衛水防組織の構成員その他の国土交通省令で定める事項を市町村長に報告しなければならない。当該計画又は当該事項を変更したときも、同様とする。

(大規模工場等における浸水の防止のための措置に関する計画の作成等)
第十五条の四 第十五条第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定

められた大規模工場等の所有者又は管理者は、国土交通省令で定めるところにより、当該大規模工場等の洪水時の浸水の防止を図るために必要な訓練その他の措置に関する計画を作成するとともに、当該計画で定めるところにより当該大規模工場等の洪水時の浸水の防止のための訓練を実施するほか、当該大規模工場等の洪水時の浸水の防止を行う自衛水防組織を置くよう努めなければならない。

2 前項の大規模工場等の所有者又は管理者は、同項の規定による計画を作成し、又は自衛水防組織を置いたときは、遅滞なく、当該計画又は当該自衛水防組織の構成員その他の国土交通省令で定める事項を市町村長に報告しなければならない。当該計画又は当該事項を変更したときも、同様とする。

(市町村防災会議の協議会が設置されている場合の準用)
第十五条の五 第十五条から前条までの規定は、災害対策基本法第十七条第一項の規定により水災による被害の軽減を図るため市町村防災会議の協議会が設置されている場合について準用する。この場合において、第十五条

第一項中「市町村防災会議(災害対策基本法第十六条第一項に規定する市町村防災会議をいう)」と、「市町村地域防災計画(同法第四十二条第一項に規定する市町村地域防災計画をいう)」とあるのは「市町村相互間地域防災計画(同法第四十四条第一項に規定する市町村相互間地域防災計画をいう)」と、同条第二項中「市町村防災会議」とあるのは「市町村防災会議の協議会」と、同条第三項、第十五条の二第二項及び第三項、第十五条の三第一項並びに前条第一項中「市町村地域防災計画」とあるのは「市町村相互間地域防災計画」と読

み替えるものとする。

第三十三条第四項中「第七条第二項の下に「及び第三項」を加える。

第三十六条第一項中「一般社団法人若しくは一般財団法人又は特定非営利活動促進法平成十年法律第七号(第二条第二項の特定非営利活動法人であつて)を削り、「もの」を「法人その他これに準ずるものとして国土交通省令で定める団体」に改める。

第三十七条中第五号を第六号とし、第二号から第四号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 水防に必要な器具、資材又は設備を保管し、及び提供すること。

(河川法の一部改正)

第二条 河川法(昭和三十九年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第十五条」を「第十五条の二」に、「第二十二條の二」を「第二十二條の三」に、「第三十七條」を「第三十七條の二」に、「第二章の二 河川立休区域第五十八條の二」第五十八條の七」を「第二章の二 河川立休区域(第五十八條の二)第五十八條の七」に改める。

第一条中「洪水の下に」、津波」を加える。

第十三条第一項中「工作物」の下に「(以下「許可工作物」という。))」を加え、同条第二項中「第二十六條第一項の許可を受けて設置される工作物」を「許可工作物」に改める。

第十五条中「第二十三條」の下に「若しくは第二十四條」を加え、第二章第一節中同条の次に次の一条を加える。

(河川管理施設等の維持又は修繕)

第十五条の二 河川管理者又は許可工作物の管理者は、河川管理施設又は許可工作物を良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて公共の安全が保持されるように努めなければならない。

2 河川管理施設又は許可工作物の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

3 前項の技術的基準は、河川管理施設又は許可工作物の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

第二十二條第一項中「洪水」の下に「津波」を加える。

第二十二條の二第六項中「前條第四項」を「第二十二條第四項」に改め、第二章第二節中同條を第二十二條の三とし、第二十二條の次に次の一條を加える。

(水防管理団体が行う水防への協力)
第二十二條の二 河川管理者は、水防法(昭和二十四年法律第九十三号)第七條第三項(同法第三十三條第四項において準用する場合を含む。)に規定する同意をした水防計画(同法第二條第五項に規定する水防計画をいう。以下この條において同じ。)に河川管理者の協力が必要な事項が定められたときは、当該水防計画に基づき水防管理団体(同法第二條第一項に規定する水防管理団体をいう。第三十七條の二において同じ。)が行う水防に協力するものとする。

第二十三條に次のただし書を加える。

ただし、次條に規定する発電のために河川の流水を占用しようとする場合は、この限りでない。

第二十三條の次に次の三條を加える。

(流水の占用の登録)

第二十三條の二 前條の許可を受けた水利使用(流水の占用又は第二十六條第一項に規定する工作物で流水の占用のためのものの新築若しくは改築をいう。以下同じ。)のために取水した流水その他これに類する流水として政令で定めるもののみを利用する発電のために河川の流水を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の登録を受けなければならない。

(登録の実施)

第二十三條の三 河川管理者は、前條の登録の申請があつたときは、次條の規定により登録を拒否する場合を除き、政令で定める事項を第二十二條第二項の水利台帳に登録しなければならない。

(登録の拒否)

第二十三條の四 河川管理者は、第二十三條の二の登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。

一 申請者がこの法律の規定に違反して罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わし、又はその執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者であるとき。

二 申請者が第七十五條第一項の規定により許可、登録又は承認の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者であるとき。

三 申請者が法人又は団体であつて、その役員が前二号のいずれかに該当する者であるとき。

四 第二十三條の許可を受けた水利使用のために取水した流水を利用する発電のために河川の流水を占用しようとする場合において、申請者と当該許可を受けた者とが異なるときは、当該申請者が当該申請に係る流水の占用について当該許可を受けた者の同意を得ていないとき。

五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める場合に該当するとき。

第二十六條第三項中「第九十五條」を「第三十七條の二、第五十八條の二、第九十五條若しくは第九十九條第二項」に改める。

第二十七條第四項中「前條第一項の許可を受けて設置された工作物」及び「当該工作物を「許可工作物」に、「第九十五條」を「第五十八條の二、第九十五條若しくは第九十九條第二項」に改め、同條第六項中「第九十五條」を「第五十八

條の二、第九十五條若しくは第九十九條第二項」に改める。

第三十二條第一項中「から第二十五條までの許可」を、「第二十四條若しくは第二十五條の許可又は第二十三條の二の登録」に改め、同條第四項中「から第二十五條までの許可」を、「第二十四條若しくは第二十五條の許可又は第二十三條の二の登録」に改め、「当該許可」の下に「又は登録」を加える。

第三十三條の見出し中「許可」を「許可等」に改め、同條第一項中「第二十三條」の下に「若しくは第二十四條」を、「第二十七條までの許可」の下に「又は第二十三條の二の登録」を加え、「から第二十五條までの許可」を、「第二十四條若しくは第二十五條の許可若しくは第二十三條の二の登録」に改め、「による許可」の下に「又は登録」を加える。

第三十四條第一項中「から第二十五條までの許可」を、「第二十四條若しくは第二十五條の許可又は第二十三條の二の登録」に改め、同條第二項中「許可」の下に「又は登録」を加え、同條に次の一項を加える。

3 第二十三條の三及び第二十三條の四の規定は、第一項に規定する登録に係る同項の承認について準用する。

第三十五條第一項中「流水の占用又は第二十六條第一項に規定する工作物で流水の占用のためのものの新築若しくは改築をいう。以下同じ。」「を削り、「第二十三條」の下に「の許可」を、「の許可」の下に「(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する許可を除く。」「を、「前條第一項」の下に「規定する許可(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する第二十四條の許可を除く。)」に係る同項を加える。

第三十六條第一項中「第二十三條」の下に「の許可」を、「の許可」の下に「(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する許可を除く。)」を、「第三十四條第一項」

の下に「に規定する許可(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する第二十四條の許可を除く。)」に係る同項を加え、同條第二項及び第四項中「第二十三條」の下に「の許可」を、「の許可」の下に「(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する許可を除く。)」を加える。

第二章第三節第一款中第二十七條の次に次の一條を加える。

(土地の占用等に関する水防管理団体等の特例)

第三十七條の二 水防管理団体又は水防協力団体(水防法第三十六條第一項の規定により指定された水防協力団体をいう。以下この條において同じ。)が行う水防に必要な器具、資材又は設備を保管するための倉庫その他これに類する施設として国土交通省令で定めるものの設置についての第二十四條、第二十六條第一項及び第三十四條第一項(第二十四條の許可に係る部分に限る。)の規定の適用については、水防管理団体又は水防協力団体と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可又は承認があつたものとみなす。

第三十八條中「第三十三條」の下に「の許可」を、「の許可」の下に「(第二十三條の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する許可を除く。)」を、「を第二十三條」の下に「及び第二十四條」を加え、「及び政令」を「並びに政令」に改める。

第四十一條の見出し中「許可」を「許可等」に改め、同條中「又は」を「若しくは」に改め、「の許可」の下に「又は第二十三條の二の登録」を、「に関する許可」の下に「又は登録」を加える。

第二章の二の次に次の一章を加える。

第二章の三 河川協力団体

(河川協力団体の指定)
第五十八條の八 河川管理者は、次條に規定する業務を適正かつ確実に行うことができる

認められる法人その他これに準ずるものとして国土交通省令で定める団体を、その申請により、河川協力団体として指定することができる。

2 河川管理者は、前項の規定による指定をしたときは、当該河川協力団体の名称、住所及び事務所のある所在地を公示しなければならない。

3 河川協力団体は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を河川管理者に届け出なければならない。

4 河川管理者は、前項の規定による届出があったときは、当該届出に係る事項を公示しなければならない。

(河川協力団体の業務)

第五十八条の九 河川協力団体は、当該河川協力団体を指定した河川管理者が管理する河川について、次に掲げる業務を行うものとする。

一 河川管理者に協力して、河川工事又は河川の維持を行うこと。

二 河川の管理に関する情報又は資料を収集し、及び提供すること。

三 河川の管理に関する調査研究を行うこと。

四 河川の管理に関する知識の普及及び啓発を行うこと。

五 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(監督等)

第五十八条の十 河川管理者は、前条各号に掲げる業務の適正かつ確実な実施を確保するため必要があると認めるときは、河川協力団体に對し、その業務に関し報告をさせることができる。

2 河川管理者は、河川協力団体が前条各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、河川協力団体に對し、その

業務の運営の改善に関し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 河川管理者は、河川協力団体が前項の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

4 河川管理者は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(情報の提供等)

第五十八条の十一 国土交通大臣又は河川管理者は、河川協力団体に對し、その業務の実施に関し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとする。

(河川協力団体に對する河川管理者の許可等の特例)

第五十八条の十二 河川協力団体が第五十八条の九各号に掲げる業務として行う国土交通省令で定める行為についての第二十条、第二十四条、第二十五条後段、第二十六条第一項、第二十七条第一項及び第三十四条第一項、第二十四条及び第二十五条後段の許可に係る部分に限る。の規定の適用については、河川協力団体と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可又は承認があつたものとみなす。

第六十八条第一項中「及び第九十五条を」並びに第三十七条の二、第五十八条の十二、第九十五条及び第九十九条第二項に改める。
第七十五条第一項中「許可若しくは」を「許可、登録若しくは」に改め、同項第二号及び第三号中「許可」の下に「登録」を加え、同条第二項中「許可」の下に「登録」を加え、同項第一号及び第二号中「又は承認を」を「登録若しくは承認」に改め、同項第三号中「洪水」の下に「津波」を、「許可」の下に「登録」を加える。

第七十六条第一項ただし書中「又は第二十六条第一項の許可又は第二十三条の二の登録に改める。第七十七条第一項中「第二十三条」の下に「

第二十三条の二、第二十四条」を加える。
第七十八条第一項中「許可」の下に「登録」を加える。

第七十九条第二項第四号中「第二十四条、第二十六条第一項を削り、」による処分」の下に「若しくは第二十四条若しくは第二十六条第一項の規定による処分(第二十三条の二の登録の対象となる流水の占用に係る水利使用に関する処分を除く。）」を加える。

第七十九条の二中「洪水」の下に「津波」を加える。

第八十七条中「により許可」の下に「若しくは登録」を、「による許可」の下に「又は登録」を加える。

第八十八条の見出し中「許可」を「許可等」に改め、同条中「第二十三条の下に」若しくは第二十四条を、「許可」の下に「又は第二十三条の二の登録」を加える。

第九十条中「許可」の下に「登録」を加える。
第九十五条中「第二十三条の下に」第二十三条の二、第二十四条を、「許可」の下に「登録」を加える。

第九十九条の見出し中「地方公共団体」を「地方公共団体等」に改め、同条中「関係地方公共団体の下に」又は当該事項を適正かつ確実に実施することができる」と認められる者として国土交通省令で定める要件に該当するもの(次項において「地方公共団体等」という。)を加え、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により委託を受けた地方公共団体等が当該委託を受けた事項についての第二十条、第二十四条、第二十五条後段、第二十六条第一項、第二十七条第一項及び第三十四条第一項(第二十四条及び第二十五条後段の許可に係る部分に限る。の規定の適用については、当該地方公共団体等と河川管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による許可又は承認があつたものとみなす。第百条の三第一項第一号中「第十五条」の下に

「第十五条の二第一項」を加え、「第二十三条の二第六項」を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二、第二十三条の三第二項」に、「第二十五条まで」を「第二十三条の三まで、第二十四条、第二十五条」に、「第三十八条を」から第三十八条までに改め、「第五十八条の六第一項及び第二項」の下に「第五十八条の八第一項、第二項及び第四項、第五十八条の十から第五十八条の十二まで」を加え、「並びに第九十五条を」第九十五条並びに第九十九条第二項に改める。

第百二条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第一号中「第二十三条」の下に「又は第二十三条の二」を加える。

第百三条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第一号中「第二十三条の二第四項」を「第二十三条の三第四項」に改める。

第百五条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第四号中「又は」を「若しくは」に改め、「許可」の下に「又は第二十三条の二の登録」を加える。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一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。ただし、第二条(河川法目次の改正規定(第十五条)を、第十五条の二に改める部分に限る。)、同法第十五条の改正規定、同法第二章第一節中同条の次に一条を加える改正規定、同法第二十三条の改正規定、同条の次に三条を加える改正規定、同法第三十二条の改正規定、同法第三十三条見出しを含む。の改正規定、同法第三十四条から第三十六条まで及び第三十八条の改正規定、同法第四十一条見出しを含む。の改正規定、同法第七十五条の改正規定(同条第二項第三号中「洪水」の下に「津波」を加える部分を除く。)、同法第七十六条から第七十九条まで及び第八十七条の改正規定、同法第八十八条(見出しを含む。の改正規定、同法第九十条及び第九十五条の改正規定、同法第百

条の第三項第一号の改正規定(第十五条)の下に、第十五条の二第一項を加える部分及び

「第二十五条まで」を「第二十三条の三まで、第二十四条、第二十五条」に改める部分に限る。並びに同法第二百一条及び第二百五条の改正規定に限る。並びに附則第三条、第七條(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イの改正規定中第十五条)の下に、第十五条の二第二項を加える部分及び「第二十五条まで」を「第二十三条の三まで、第二十四条、第二十五条」に改める部分に限る。第八條、第九條及び第十條から第十五条までの規定は、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。

(罰則の適用に関する経過措置)
第四条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。
(政令への委任)
第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に必要の経過措置は、政令で定める。
(検討)

第六条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新水防法及び新河川法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。
(地方自治法の一部改正)

別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イ中「第十五条」の下に、第十五条の二第一項を加え、「第二十三条の二第六項を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第一項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第三項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第四項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第五項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第六項」を「第二十三条の二」に改め、「第三十八条」を「第三十八條」に改め、「第五十八條の六第一項及び第二項」の下に、「第五十八條の八第一項、第二項及び第四項、第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を加え、「並びに第九十五条」を「第九十五条並びに第九十九条第二項」に改める。
(自衛隊法の一部改正)

第三條 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現に第二條の規定による改正前の河川法(次項において「旧河川法」という。)第二十三条の規定による許可であつて、第二條の規定による改正後の河川法(以下この条及び附則第六条において「新河川法」という。)第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録とみなす。この場合において、新河川法第二十三条の三の規定は、適用しない。
2 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現にされている旧河川法第二十三条の規定による許可の申請であつて、新河川法第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録の申請とみなす。

別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イ中「第十五条」の下に、第十五条の二第一項を加え、「第二十三条の二第六項を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第一項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第三項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第四項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第五項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第六項」を「第二十三条の二」に改め、「第三十八条」を「第三十八條」に改め、「第五十八條の六第一項及び第二項」の下に、「第五十八條の八第一項、第二項及び第四項、第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を加え、「並びに第九十五条」を「第九十五条並びに第九十九条第二項」に改める。
(自衛隊法の一部改正)

第三條 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現に第二條の規定による改正前の河川法(次項において「旧河川法」という。)第二十三条の規定による許可であつて、第二條の規定による改正後の河川法(以下この条及び附則第六条において「新河川法」という。)第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録とみなす。この場合において、新河川法第二十三条の三の規定は、適用しない。
2 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現にされている旧河川法第二十三条の規定による許可の申請であつて、新河川法第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録の申請とみなす。

別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イ中「第十五条」の下に、第十五条の二第一項を加え、「第二十三条の二第六項を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第一項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第三項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第四項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第五項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第六項」を「第二十三条の二」に改め、「第三十八条」を「第三十八條」に改め、「第五十八條の六第一項及び第二項」の下に、「第五十八條の八第一項、第二項及び第四項、第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を加え、「並びに第九十五条」を「第九十五条並びに第九十九条第二項」に改める。
(自衛隊法の一部改正)

第三條 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現に第二條の規定による改正前の河川法(次項において「旧河川法」という。)第二十三条の規定による許可であつて、第二條の規定による改正後の河川法(以下この条及び附則第六条において「新河川法」という。)第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録とみなす。この場合において、新河川法第二十三条の三の規定は、適用しない。
2 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現にされている旧河川法第二十三条の規定による許可の申請であつて、新河川法第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録の申請とみなす。

別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イ中「第十五条」の下に、第十五条の二第一項を加え、「第二十三条の二第六項を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第一項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第三項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第四項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第五項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第六項」を「第二十三条の二」に改め、「第三十八条」を「第三十八條」に改め、「第五十八條の六第一項及び第二項」の下に、「第五十八條の八第一項、第二項及び第四項、第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を加え、「並びに第九十五条」を「第九十五条並びに第九十九条第二項」に改める。
(自衛隊法の一部改正)

第三條 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現に第二條の規定による改正前の河川法(次項において「旧河川法」という。)第二十三条の規定による許可であつて、第二條の規定による改正後の河川法(以下この条及び附則第六条において「新河川法」という。)第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録とみなす。この場合において、新河川法第二十三条の三の規定は、適用しない。
2 附則第一条ただし書に規定する規定の施行の際現にされている旧河川法第二十三条の規定による許可の申請であつて、新河川法第二十三条の二の規定が適用される流水の占用に係るものは、同条の規定によりした登録の申請とみなす。

別表第一河川法(昭和三十一年法律第六十七号)の項第一号イ中「第十五条」の下に、第十五条の二第一項を加え、「第二十三条の二第六項を「第二十三条の三第六項」に、「第二十三条の二第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第一項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第二項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第三項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第四項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第五項」を「第二十三条の二」に、「第二十三条の三第六項」を「第二十三条の二」に改め、「第三十八条」を「第三十八條」に改め、「第五十八條の六第一項及び第二項」の下に、「第五十八條の八第一項、第二項及び第四項、第五十八條の十から第五十八條の十二まで」を加え、「並びに第九十五条」を「第九十五条並びに第九十九条第二項」に改める。
(自衛隊法の一部改正)

第二十四条の前の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同条中「許可」の下に「又は同法第二十三条の二の規定による登録」を加え、「取消」を「取消し」に改める。
第二十五条第一項中「許可」の下に「又は同法第二十三条の二の規定による登録」を加え、同条第二項中「許可」の下に「又は同法第二十三条の二の規定による登録」を加え、「見込」を「見込み」に、「取消」を「取消し」に改める。
(災害対策基本法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第十條 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。
第四十一條第一号中「第四項」を「第五項」に改める。
(電気事業法の一部改正)

第二十三条の二(同法第百条第一項において準用する場合を含む。)の規定による登録」を加える。
(構造改革特別区域法の一部改正)

第十三條 構造改革特別区域法(平成十四年法律第百八十九号)の一部を次のように改正する。
第二條第三項中「及び第二十八條から第三十三條まで」を「第二十八條から第三十三條まで、第三十一條及び第三十三條」に改める。
第三十一條を次のように改める。
第三十一條 削除
別表第二十一号中「協議会を活用した特定水力発電事業」を「削除」に改める。
(総合特別区域法の一部改正)

第十四條 総合特別区域法(平成二十三年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第五十二條」を「第四十八條」に改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
別表第二の七の項中「特定水力発電事業」を「削除」に改める。
(東日本大震災復興特別区域法の一部改正)

第十五條 東日本大震災復興特別区域法(平成二十三年法律第百二十二号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第三十四條まで」を「第二十八條まで、第三十三條及び第三十四條」に、「及び政令」を「並びに政令」に改める。
第二十九條から第三十一條までを次のように改める。
第二十九條から第三十二條まで 削除
第四十八條第三項第十一号中「河川管理者」を「同法第七條同法第百条第一項において準用する場合を含む。」に規定する河川管理者(同法第九條第二項又は第五項の規定により都道府県知事又は指定都市(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第百五十二條の十九第一項の指定

第十四條 総合特別区域法(平成二十三年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第五十二條」を「第四十八條」に改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
別表第二の七の項中「特定水力発電事業」を「削除」に改める。
(東日本大震災復興特別区域法の一部改正)

第十五條 東日本大震災復興特別区域法(平成二十三年法律第百二十二号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第三十四條まで」を「第二十八條まで、第三十三條及び第三十四條」に、「及び政令」を「並びに政令」に改める。
第二十九條から第三十一條までを次のように改める。
第二十九條から第三十二條まで 削除
第四十八條第三項第十一号中「河川管理者」を「同法第七條同法第百条第一項において準用する場合を含む。」に規定する河川管理者(同法第九條第二項又は第五項の規定により都道府県知事又は指定都市(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第百五十二條の十九第一項の指定

第十四條 総合特別区域法(平成二十三年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第五十二條」を「第四十八條」に改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
第四十九條から第五十二條までを次のように改める。
別表第二の七の項中「特定水力発電事業」を「削除」に改める。
(東日本大震災復興特別区域法の一部改正)

第十五條 東日本大震災復興特別区域法(平成二十三年法律第百二十二号)の一部を次のように改正する。
第二條第四項中「第三十四條まで」を「第二十八條まで、第三十三條及び第三十四條」に、「及び政令」を「並びに政令」に改める。
第二十九條から第三十一條までを次のように改める。
第二十九條から第三十二條まで 削除
第四十八條第三項第十一号中「河川管理者」を「同法第七條同法第百条第一項において準用する場合を含む。」に規定する河川管理者(同法第九條第二項又は第五項の規定により都道府県知事又は指定都市(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第百五十二條の十九第一項の指定

都市をいう。以下この号及び第八十五条において同じ。の長が河川法第九条第二項に規定する指定区間内の一級河川の管理の一部を行う場合にあっては、当該都道府県知事又は当該指定都市の長に改める。
別表の十の項中「特定水力発電事業」を「削除」に改める。

理 由

水防活動及び河川管理をより適切なものとするとともに、その連携を強化するほか、再生可能エネルギーの普及の促進を図るため、河川管理者等による水防活動への協力の推進を図るための措置、河川管理施設等の適切な維持及び修繕を促進するための措置、河川協力団体制度の創設、水利使用手続の簡素化のための従属発電に関する登録制度の創設等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。