

(第一類 第十号)

衆議院

國

土交通委員会

議録

第八号

(一六七)

平成二十六年四月八日(火曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 梶山 弘志君

理事 大塚 高司君

政府参考人
(国土交通省大臣官房審議官)

宣

政府参考人
(国土交通省大臣官房審議官)

同日

タクシード正化及び活性化特措法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二十九号)

一部を改正する法律案(内閣提出第二十九号)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の

改正する法律に基づく厳格な運用並びにその附帯

決議に対する履行に関する請願(近藤昭一君紹

介)(第五四七号)

同(若井康彦君紹介)(第五四八号)

同(吉川元君紹介)(第五八七号)

同(松本剛明君紹介)(第六五六号)

一部を改正する法律案(内閣提出第二十九号)

タクシード正化及び活性化特措法等の一部を改

正する法律に基づく厳格な運用並びにその附帯

決議に対する履行に関する請願(近藤昭一君紹

介)(第五四七号)

同(若井康彦君紹介)(第五四八号)

同(吉川元君紹介)(第五八七号)

同(松本剛明君紹介)(第六五六号)

タクシード正化及び活性化特措法等の一部を改

正する法律に基づく厳格な運用並びにその附帯

決議に対する履行に関する請願(近藤昭一君紹

介)(第五四七号)

同(若井康彦君紹介)(第五四八号)

（内閣提出第二十八号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の

一部を改正する法律案(内閣提出第二十九号)

国土交行政の基本施策に関する件

は本委員会に付託された。

○梶山委員長 質疑の申し出がありますので、順

次これを許します。関芳弘君。

○梶山委員長 質疑の申し出があります。兵庫県第三選挙

区選出の自由民主党、関芳弘でございます。

本日は、私の地元であります神戸と切つても切

り離せない、港湾をめぐる課題につきまして、幅

広くお伺いをしてまいりたいと思います。よろし

くお願い申し上げます。

近年、港湾をめぐっては、国際競争力の強化と

いう点が非常に重要な論点となつております。そ

の代表選手が、国際海上コンテナ輸送を対象とし

ます国際コンテナ戦略港湾の政策となつていて

おります。この点、神戸港も国際コンテナ

戦略港湾となつておりますので、大臣がお見えに

なつてから伺いたいと考えておりますが、我が国

の産業構造やそれを取り巻く環境変化ということ

をいろいろ考えてまいりまして、決してコンテナ

輸送だけが重要ではないということが今は考えら

れると思っています。

具体的に言いますと、ばら積み貨物を安価に輸

送することも重要です。コンテナ船だけではなく

て、ばら積み貨物船の大型化も急速に進んでいる

と聞いております。このような中、昨今、港湾法

を改正するなど、国際バルク戦略港湾の取り組み

が進められているものと認識をいたしております。

東日本大震災以降、化石燃料の輸入が急増して

おり、日本の貿易収支は、二〇一一年では三十一

国土交通大臣	太田 昭宏君	同日	委員の異動
国土交通副大臣	高木 翁君	辞职	四月八日
国土交通副大臣	野上浩太郎君	秋本 真利君	辞职
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	補欠選任
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	杉本かずみ君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	太田 昭宏君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	高木 翁君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	野上浩太郎君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	土井 中原君	秋本 真利君	同日
国土交通大臣政務官	坂井 学君	秋本 真	

年ぶりに赤字に転落をいたしました。また、二〇一三年には過去最大となる十一・五兆円もの貿易赤字を記録いたしました。このままでは、日本の所得はますます海外に流出することとなってしまします。こうした観点からも、エネルギーの安定的かつ安価な供給は喫緊の課題となつております。

加えて、農林水産の成長産業化も我が国において重要な課題でございます。昨年閣議決定されました日本再興戦略におきましては、農業の六次産業の市場規模を現在の一兆円から二〇二〇年に十兆円まで増大させよう、また、農林水産の輸出額を現在の四千五百億円から二〇二〇年には一兆円にするとの目標が掲げられました。

こうした中で、農業の出荷額の約三割を占めます畜産業の競争力強化は重要でございます。畜産業にとって必要不可欠なトウモロコシなどの飼料原料を安定的かつ安価に確保していくことは大変重要な課題でございます。一方、中国などの穀物需要の増加などに伴いまして、世界の穀物価格が上昇していると聞いております。

私の地元の神戸港も、国際バルク拠点港湾と連携を図りまして、安価で安定的な輸入を実現していくための連携港として位置づけられております。これらの動向に非常に关心を持っているところでございまして、この点についてまずお伺いをさせていただきます。

国際バルク戦略港湾が対象とします石炭やトウモロコシを安価に安定的に輸入していくことは重要な課題となつておりますが、その後、この取り組みは進んでいるのか、お伺いをいたしたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

石炭やトウモロコシなどのほぼ一〇〇%を輸入に依存している我が国におきまして、先生御指摘のとおり、安定的かつ安価に輸入することは大変重要でございます。

このため、国際バルク戦略港湾の選定後、昨年港湾法の改正を行いました、企業間連携による大

型船を活用したばら積み貨物の共同輸送の促進に資する新たな支援措置を創設いたしました。

また、石炭の輸入拠点として国際バルク戦略港湾に選定されました小名浜港におきましては、昨年度に企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進に資する水深十八メートルの国際物流ターミナルの整備に着手いたしまして、改正港湾法に基づく全国初の特定貨物輸入拠点港湾として指定をしたところでございます。

小名浜港におきましては、この水深ターミナルの整備によりまして、例えばオーストラリアからの石炭の輸入におきまして、輸送船八万トン級がから十二万トン級に大型化されることによりまして、石炭の海上輸送コストが約四割削減されると見込まれてございます。

また、同港周辺には世界最新鋭の石炭火力発電所の新設が検討されるなど、地域の雇用や所得の創出に大きく貢献することが期待されておりま

一方、北海道、東北地方等の畜産業の競争力の強化に貢献するために、穀物の輸入拠点として国際バルク戦略港湾に選定されました釧路港、これを本年度より企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進に資する水深十四メートルの国際物流ターミナルの整備に着手することとしております。

引き続き、荷主企業や港湾管理者からの要請等

五年に予定されておりますパナマ運河の拡張等を踏まえつつ、LNG船のさらなる大型化の進展を注視しつつ、所要の措置を検討してまいりたいと考えております。

○関委員 引き続き、シェールガス革命、あるいは二〇一五年に予定されておりますパナマ運河の拡張等を踏まえつつ、LNG船のさらなる大型化の進展を注視しつつ、所要の措置を検討してまいりたいと考えております。

○関委員 ありがとうございます。ぜひ、対応が後手後手に回りませんように、よろしくお願ひいたします。

では次に、観光立国と港湾との関係をお伺いしてまいります。

政府は、国家戦略としまして観光立国の推進を重要な成長戦略として掲げているところでございますけれども、近年、世界のクルーズ市場が急速に成長しまして、例えば、私の地元、神戸港にはボイジャー・オブ・ザ・シーズが昨年来五回も寄港しました。当日は、市内の商業施設に商品を求める外国人観光客が多數押し寄せました。また、先月中旬に海の女王とも言われますクイーン・エリザベスが初寄港した際には、大勢の市民が見物に訪れたところでございます。

○関委員 ありがとうございます。

ということを考えられます。その点につきまして、政府の取り組みをお伺いしたいと思います。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

昨今の電力事情を踏まえますと、LNGの安定的かつ安価な輸入は非常に重要であるというふうに認識しております。

LNGの輸入に係る船舶でございますが、二〇〇〇年ぐらいのときには積載量十三万立方メートル未満の船舶が主力でございました。現在はこれが十四万立方以上から二十万立方未満の船舶が主力となってございまして、最大では積載量六万立方米の船舶が就航するなど、大型化が進展しております。

一方、北海道、東北地方等の畜産業の競争力の強化に貢献するために、穀物の輸入拠点として国際バルク戦略港湾に選定されました釧路港、これを本年度より企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進に資する水深十四メートルの国際物流ターミナルの整備に着手することとしております。

引き続き、荷主企業や港湾管理者からの要請等

一方、外国人旅行者が日本訪問で実施しました活動動向を調べた調査結果では、第一位が日本食を食べること、第二位がショッピングとなつております。

一度に多くの旅行者が訪れるクルーズ船の寄港は、地域に大きな経済効果をもたらすものと期待しております。このテーマにつきまして質問をさせていただきます。

まず、近年の世界のクルーズマーケットの動向や、我が国へのクルーズ船の寄港の状況とその経済効果につきまして、国土交通省はどのように捉えていらっしゃるのか、お伺いをしたいと存じます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

世界のクルーズ人口は、二〇〇〇年の約一千万人から、十年後の二〇一〇年には二倍の約二千万人に増加しております。また、世界のクルーズマーケットの約八五%は、カジュアルクルーズと言われております一泊一万円程度のクルーズが一般的となつております。

特に、成長が著しいアジアのクルーズマーケットは、今後急成長すると見込まれております。また、世界の大手クルーズ船社によりますと、二〇二〇年には五百万人にも達するというふうなことも言われております。

我が国へのクルーズ船の寄港も、このクルーズ人口の増加に伴いまして増加しております。二〇一二年には、外航クルーズ船は地方の港も含めまして五十港に寄港しておりますし、内航クルーズ船も含めますと九十七港に寄港しております。

また、経済効果についての御質問ですが、三千人乗りの外航クルーズ大型船が寄港した際のアンケートの調査結果によりますと、乗客一人当たりの平均消費額は三万円から四万円程度となつております。また、一寄港で一億円程度の消費が見込まれているところでございます。

以上です。

○関委員 ありがとうございます。

このようなかつ、韓国などの近隣の諸国は、急成

長するこのクルーズマーケットに注目をいたしまして、国家戦略としてクルーズの振興に取り組んでいると聞いております。

クルーズ船の寄港を通じた地域の活性化に取り組みますことは、我が国の成長戦略としましても極めて重要なことだと私は考えております。国土交通省の取り組みにつきまして、詳しくお伺いしたいと思います。

○野上副大臣　先生御指摘のとおり、急速にこのクルーズ船の需要というのが高まつておりますので、これを取り込むことは地域活性化につきまして大変重要な課題となっております。

このとおり、全国の皆様皆様ですとか地方自治

を結んでいることを踏まえまして、視点を国内から海外に向けまして、アベノミクスの成長戦略で打ち出しました三つのアクションプランの一つでございます国際展開戦略につきましてお伺いをしてまいりたいと存じます。

ながら、トップセールスも含めて川上から川下まで、川上では案件の発掘や形成等のこと、さらに川下では施設の運営、維持管理や、サービスの対価徴収といったこと、こういったことについて官民が連携した取り組みを進めているというところです。

うに考えて いるといふでござります。
三年前 の東日本大震災におきましても、地震に
加えて津波による甚大な被害が発生いたしまし
た。今後、さらに我が国では、南海トラフの巨大
地震や首都直下地震等の発生が懸念されて いると
ころでございます。

○野上副大臣　先生御指摘のとおり、急速にこの
クルーズ船の需要というのが高まつておりますので、これを取り込むことは地域活性化につきまして大変重要な課題となつております。

このため、全国の港湾管理者ですとか地方自治本など五十九団体の長が参加します全国クレーズ会議

活性化会議、これは先生の御地元の神戸市も当然御参加をいただいておりますが、この設立を支援するとともに、同会議と連携をして、外国クルーズ沿岸と全国の皆様等との歴史会を乍年的に

ノ船社と全日本海運業者会議会由全の二月に沖縄で開催いたしました。さらに、本省内に外国クルーズ船社に対するワントップ窓口を設置いたしまして、C.I.Q部局との連携など、ソフト面の取り組みなども進めきているところであります。

は大変大型化してきておりますので、既存の港湾施設の利活用を図りつつ、必要な旅客船ターミナルの整備、これはハード面の強化にも取り組んでいるところであります。

引き続き、関係省庁と連携して、クルーズ船の寄港を通じた地域の活性化に向けて、ハード面、ソフト面、両面から支援してまいりたいというふ

うに思つております。
○関委員 ありがとうございます。
ぜひ、こうしました取り組みを進めていただきまして、クルーズ船の寄港を通じまして外国の需
要を取り込む、そしてそれが地域の経済がよくな
ることにつながっていくことを期待したいと思いま
す。

繰り広げております。

私は、これらの国に対しまして、我が国の港湾開発で培った豊富な知識や技術等を活用しまして支援することができれば、相手国の人々の暮らしが豊かになるとともに、日本企業の受注の拡大にも貢献することができるのではないかと考えております。次第でござります。

そこで同じことを思ひます。

ですが、ODAと連携しつつ日本企業とベトナム企業との合弁でターミナル運営を行うことになります。またほか、本年三月に、日本の港湾の技術基準をもとにしましてベトナムの港湾の設計、施工、維持管理に関する新しい国家基準を協力して策定する、このことを目的として国土交通省とベトナム交通運輸省との間で覚書を締結したところであります。

して神戸港を含む阪神港にどの程度の被害が発生すると予想されているのか、想定されているのかをお聞かせください。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

昨年五月に中央防災会議が発表いたしました我が国全体の被害想定では、マグニチュード八から九クラスの南海トラフ地震の発生確率は今後三十年間に七〇〇%程度とされておりまして、その際、

アベノミクスでは、国際展開戦略の実行によりまして、拡大する国際市場を獲得することを目指しておられます。特に、港湾を中心としました海外展開につきましては、現在、国土交通省が実施しております取り組みはどのようなものか、お聞かせ願いたいと思います。

引き続き、我が国の港湾開発で培つた知見と/or技術等を生かして相手国の経済発展に資するところに、日本企業の受注の拡大につながるう、官民が連携した取り組みを進めてまいりたい、というふうに思います。

阪神港では最大震度は六強、最大津波高は神戸市では三から四メーター、大阪市では四から五メータと発表されています。

これに伴う阪神港の被害内訳は公表されておりませんけれども、我が国全体の被害といたしましては、死者、行方不明者数は最大で三十二万三千

○野上副大臣 政府では、昨年五月にインフレーション輸出戦略を策定いたしました。これは六目録の日本再興戦略にも位置づけられているわけであります。

お願いいたします。
続きまして、少し話をかえたいと思います。溝
湾の災害対策につきましてお伺いをしたいと思
う

人、被害額は最大で約二百一十兆円とされており
ます。
以上です。

ありますが、インフラ輸出を二〇一〇年の約十兆円から二〇二〇年には約三十兆円に拡大する、という受注目標が設定をされたところであります。これを見てましても、国交省としては、今御指摘のありましたように、臨海部の企業立地ですとか港湾インフラをあわせて開発をした、例えは臨海部の開発などいろいろ、うな見でいひか支障等と生じ

私の地元の神戸港では、平成七年の一月十七日
に発生をしました阪神・淡路大震災によりま
で、まさに壊滅的な打撃を受けました。そのよ
が、神戸港の世界の中での地位を低下させること
に大きなきっかけをつくってしまったと考えてお
ります。この災害対策につきましては何として
つかつと進めていかなければならぬ、そりでま
す。

○閔委員 阪神港におきましても被害が大きくなつたことは、生ずるということだと受けとめました。当然のことながら、被害を最小限に食いとめるための対策を講じることが本当に重要になつてくるわけでござります。これだけ想定される被害が甚大でありますことから、ハード、ソフト一体となりました対策が必要になるものと思います。

そこで、南每トラフの巨大地震に対しまして、

阪神港につきましてハード、ソフト一体となつてどのような対策が講じられているのか、伺いたいと存じます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

阪神港における取り組みですけれども、ハード対策といたしましては、岸壁の耐震化や免震ガントリークレーンの整備、堺市にございます基幹的広域防災拠点の運営、津波、高潮対策等、引き続き着実に進めてまいりたいと思つております。

次に、ソフト対策でございますけれども、本年三月に、国及び関係機関が協働して、大阪湾港湾においても緊急確保航路を指定して、発災後の航路の確保体制を整備したところでございます。

これを作成したことに加えまして、昨年の港湾法改正に基づきまして、ことしの一月に、大阪湾においても緊急確保航路を指定して、発災後の航路の確保体制を整備したところでございます。

また、本年三月には、改正港湾法に基づきます大阪湾港湾広域防災協議会を設置いたしまして、

平時から災害時の関係行政機関の連携体制を強化することによりまして、非常災害時にも迅速な対応がとれるように取り組んでいるところでございます。

緊急物資等の輸送や産業にかかる物流を支える港湾機能を維持するため、引き続き、関係機関、都道府県、市町村と連携しながら、ハード、ソフト一体となつた防災・減災対策を講じてまいります。

○関委員 ありがとうございます。しっかりと対策を講じていただきたいと思います。

先般の東日本大震災でも経験いたしましたように、災害時において、港湾は、被災した方々の物資の供給などにおきまして極めて重要な役割を果たしたところでござります。このようなことからも、港湾におきましては、防災対策の重要性は論をまたないところでござります。

また、東日本大震災の際には、千葉県のコンビナートにおきましても、製油所のタンクが炎上しまして大きな被害をもたらしました。神戸港におきましても、コンビナートが立地しております。

て、コンビナートの防災も非常に重要であると考えております。

そこでお尋ねしたいのですが、これまでの阪神湾におけるコンビナートの防災を踏まえまして、港湾における対策が取り組まれているのでしょうか。

○中原大臣政務官 委員御指摘のとおり、阪神・淡路大震災におきましては、神戸港のコンビナートの民有護岸が被災し、危険物が漏出したところ

でござります。また、東日本大震災でも、航路沿いの民有護岸等が被災し、航路に土砂が流出したことで船舶の航行が困難となりました。

このため、昨年の通常国会におきましては、港湾法を改正し、航路沿いの民間保有施設の維持管理状況について港湾管理者が立入検査等を行うことのできる制度を創設したところであります。施設管理者による適切な維持管理を促すこととしております。

さらに、災害時に、特に船舶の交通を確保する必要性があるわけでありますけれども、航路沿いの民有護岸等について民間事業者が改良を行う場合に無利子貸し付けを行う制度を盛り込んだ港湾法の改正案を本通常国会に提出しており、施設の改良を促すこととしております。

一方、資源エネルギー庁におきまして製油所内の耐震化等への対策を講じることとしており、国土交通省いたしましては、資源エネルギー庁における製油所の災害対応力の強化に向けた取り組みと連携し、対策を講じていくこととしております。

○関委員 ありがとうございます。しっかりと対策を講じていただきたいと思います。

引き続き、関係省庁とも連携しつつ、港湾におけるコンビナート防災対策に取り組んでまいりましたところでござります。このようなことからも、港湾におきましては、防災対策の重要性は論をまたないところでござります。

また、東日本大震災の際には、千葉県のコンビナートにおきましても、製油所のタンクが炎上しまして大きな被害をもたらしました。神戸港におきましても、コンビナートが立地しております。

たくさんお伺いしたいことがあるんですが、質問を二つ飛ばさせていただきたいと思います。大臣もお見えになつてくださいましたので、重要な国際コンテナ戦略港湾について質問をしてまいりたいと存じます。

かつては世界第一位のコンテナ取扱量を誇つてお尋ねしたいのですが、これまでの阪神大震災や東日本大震災の教訓を踏まえまして、港湾における対策が取り組まれているのでしょうか。

○中原大臣政務官 委員御指摘のとおり、阪神・淡路大震災におきましては、神戸港のコンビナートの民有護岸が被災し、危険物が漏出したところ

でござります。また、東日本大震災でも、航路沿いの民有護岸等が被災し、航路に土砂が流出したことで船舶の航行が困難となりました。

このため、昨年の通常国会におきましては、港

戸港を核としまして地域全体が発展してきました町でございます。さらには、神戸港は、神戸市の地域のみならず、西日本全体の経済産業インフラとして機能を果たしているとも言えます。

このような中、まずお伺いしたいのは、神戸港がこれまでに果たしてきた歴史的な役割や経緯、それから現在の状況につきましてどのように捉えられているのか、お伺いしたいと存じます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

神戸港は、開港以来、我が国を代表する港湾として大きく発展し、西日本各地の産業や国民生活に必要な貨物の輸出入を行う広域インフラとして機能してまいりました。

神戸港のコンテナ取扱量ですが、一九七〇年代に世界第一位を記録した後、九〇年代前半では六位以内を保持しております。当時は、取扱量

においても、世界最大の港として、世界有数のハブ港として機能しておつたわけでございました。

その後、一九九五年の阪神・淡路大震災によりまして壊滅的な打撃を受け、さらに、アジア主要港の港勢の拡大に伴いまして相対的な地位の低下が進行し、二〇一二年にはコンテナ取扱量で世界第五十二位となつてござります。特に北米、欧州等への基幹航路の寄港数が年々減少しておりますが、その結果、アシア主要の港の港勢の拡大に伴いまして相対的な地位の低下が進行し、二〇一二年にはコンテナ取扱量で世界第五十二位となつてござります。

そこで、今、この国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会でどのような議論がなされたのか、また、今後、国として全体的な施策展開をどのような考

え方に基づいて進めているのか、お伺いをしたいと存じます。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会では、委員として、学識経験者、港湾関係業界に加え、港

湾管理者、港湾運営会社、荷主にも参画いただい

たところであります。委員の皆様からは、我が国への国際基幹航路の寄港の確保、拡大が必要であるこ

と、また、国際コンテナ戦略港湾への貨物の集約

や港湾背後における貨物需要の創出を図ることが必要であること、また、国が前面に立つてスピーダ感を持って取り組むべきといった多数の意見をいただいてきました。

こうした議論の結果を踏まえ、最終取りまとめにおいて、おおむね十年以内に我が國立地企

業のサプライ・チェーン・マネジメントに資する

多方面、多頻度の直航サービスを充実する等の政

○関委員 ありがとうございます。

皆様お聞きのとおり、もう大変厳しい状況に置かれていることがわかります。こういったことは、何も神戸港に限らず、京浜港、阪神港といつてもお見えになつてくださいましたので、重要な国際コンテナ戦略港湾について質問をしてまいりたいと存じます。

かつては世界第一位のコンテナ取扱量を誇つてお尋ねしたいのですが、これまでの阪神大震災や東日本大震災の教訓を踏まえまして、港湾における対策が取り組まれているのでしょうか。

○中原大臣政務官 委員御指摘のとおり、阪神・淡路大震災におきましては、神戸港のコンビナ

ートの民有護岸が被災し、危険物が漏出したところ

でござります。また、東日本大震災でも、航路沿いの民有護岸等が被災し、航路に土砂が流出したことで船舶の航行が困難となりました。

このため、昨年の通常国会におきましては、港

戸港を核としまして地域全体が発展してきました町でございます。さらには、神戸港は、神戸市の地域のみならず、西日本全体の経済産業インフラとして機能を果たしているとも言えます。

このような中、まずお伺いしたいのは、神戸港がこれまでに果たしてきた歴史的な役割や経緯、それから現在の状況につきましてどのように捉えられているのか、お伺いしたいと存じます。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

神戸港は、開港以来、我が国を代表する港湾として大きく発展し、西日本各地の産業や国民生活に必要な貨物の輸出入を行う広域インフラとして機能してまいりました。

神戸港のコンテナ取扱量ですが、一九七〇年代に世界第一位を記録した後、九〇年代前半では六位以内を保持しております。当時は、取扱量

においても、世界最大の港として、世界有数のハブ港として機能しておつたわけでございました。

その後、一九九五年の阪神・淡路大震災によりまして壊滅的な打撃を受け、さらに、アジア主要

港の港勢の拡大に伴いまして相対的な地位の低下が進行し、二〇一二年にはコンテナ取扱量で世界第五十二位となつてござります。特に北米、欧州

等への基幹航路の寄港数が年々減少しておりますが、その結果、アシア主要の港の港勢の拡大に伴いまして相対的な地位の低下が進行し、二〇一二年にはコンテナ取扱量で世界第五十二位となつてござります。

そこで、今、この国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会でどのような議論がなされたのか、また、今後、国として全体的な施策展開をどのような考

え方に基づいて進めているのか、お伺いをしたいと存じます。

○中原大臣政務官 お答えをいたします。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会では、委員として、学識経験者、港湾関係業界に加え、港

湾管理者、港湾運営会社、荷主にも参画いただい

たところであります。委員の皆様からは、我が国への国際基幹航路の寄港の確保、拡大が必要であるこ

と、また、国際コンテナ戦略港湾への貨物の集約

や港湾背後における貨物需要の創出を図ることが必要であること、また、国が前面に立つてスピーダ感を持って取り組むべきといった多数の意見をいただいてきました。

国土交通省といたしましては、港湾運営会社に対する新たな集貢支援制度の創設などによる集貨、戦略港湾の近傍に立地する倉庫の整備に対する無利子貸付制度の創設などによる創貨、港湾運営会社への国の出資制度の創設などによる強化の三本柱の施策を強力に進めてまいる所存でございます。

○関委員 ありがとうございます。

まさに副大臣みずから国際コンテナ戦略港湾の政策の深化と加速に向けまして先頭に立つて取り組まれているということで、大変心強く思つてゐる次第でございます。

しかし一方で、お隣の韓国では、釜山港の競争力を強化にまさに國を挙げて取り組んでいるとお聞きしております。この結果、現時点では、釜山港は日本の港のはるか先を走つて面でございます。私は、これまで國が港湾運営の前面に立たなかつたことが国際競争を行う上で大きな課題であつたと考えております。

神戸港では、平成二十三年に神戸港の埠頭公社を株式会社化しまして、同時に、神戸製鋼所の社長も務められました大伏氏を社長に迎えるとともに、平成二十四年十月には特例港湾運営会社の指定を受けまして、まさに民の視点での港湾運営が始まつてゐるところでございます。国内各地への集貨のための営業や、また東京、大阪でのセミナー開催など、これまで以上に積極的な取り組みが具體化しております。

私は、国際コンテナ戦略港湾を国策として進めるためには、港湾運営会社への國の出資がぜひとも必要なことだと考へております。国際コンテナ戦略港湾政策の推進委員会におきまして、日本港運協会からも、港湾運営会社への國の出資はぜひ行うべきとの意見も出されていると伺つております。

そこで伺います。

国の出資の意義、必要性につきまして、國としてどのようにお考へになつておられるのでしょか。

○山縣政府参考人 お答えいたしました。

近年、コンテナ船の急速な大型化や船会社間の連携の進展等によりまして、北米、欧洲に直行するいわゆる基幹航路の寄港地の絞り込みが進んでございます。

また、近隣諸港にコンテナ船寄港コストの面で減少に歯止めがかからない状況となつております。これを放置すると、我が國の産業立地競争力が低下するおそれがございます。

こうした中、国土交通省では、基幹航路の維持拡大のため、国際コンテナ戦略港湾政策を深化、加速化することといたしまして、その一環として、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国際出資を可能とすることとしております。

委員から御指摘のございました出資の意義と効果についてございますが、まず、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社の財務基盤が強化されまして、コンテナ船の寄港コストの低減に資する設備投資の促進が図られることが挙げられます。

また、国、港湾管理者、そして民間事業者の協働体制を構築することで、基幹航路の維持拡大のための全国からの貨物の集約、あるいは海外の船舶会社誘致のための国際的なセールス活動等に重点的に取り組むことが可能だというふうに考えてございます。

○関委員 ありがとうございます。

まさにオール・ジャパンで取り組むための今回の制度は、国際競争に勝ち抜くための最も大事な要素だと思います。ぜひ、國の出資によりまして基幹航路の維持拡大に向けました取り組みが進むことを期待申し上げたいと思います。

現在、日本からヨーロッパへの航路はインド洋経由が主流でございまして、その航行距離は約二万一千キロメートルでござりますけれども、北極海航路を経由した場合に約一万三千キロメートルとなりまして、約六割に大きく短縮されることになります。輸送距離の短縮によりまして、輸送

に与える影響につきましても、国土交通省としてどのように認識をしておられるのか、聞かせてください。

○山縣政府参考人 お答えいたします。

南北アメリカ大陸の結節点に位置しまして太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河では、二〇一五年の完成を目指して拡張工事が進められております。これまでのパナマ運河は、幅三十三・五メートル、深さ十二・六メーターでございまして、コンテナ船は四千五百TEUクラス、ばら積み貨物船では六万トンから八万トンクラスの船舶しか通航できませんでした。

パナマ運河の拡張後でござりますけれども、幅が五十五メートル、それから深さが十八・三メートルとなりまして、コンテナ船では一万四千TEUクラス、ばら積み船では十二万トンクラスの船舶が通航可能となっております。

このパナマ運河の拡張によりまして、例えば、ニューオーリンズなどアメリカ南部のトウモロコシの我が國への輸送ルートに投入されますばら積み船の大型化が図られ、輸送コストの二割削減が可能となるということを言われております。また、従来パナマ運河を通航できずに米国の東側から大西洋回りとなつてしまつた大型コンテナ船が、拡張後のパナマ運河経由で太平洋回りに変化することが見込まれまして、そうなりますと、日本は北米東岸航路のアジアにおけるファーストポートとしての重要性が高まります。

他方、近年、北極海の海水が減少しております。北極海が国際化をいたしております。最近では、パナマ運河の航路が劇的に変化するとの情報もよく聞くところです。

そこで、パナマ運河の拡張や北極海航路の活用の現状につきましてお伺いしたいと思います。また、これらが実際に動き出した場合の日本の物流

に与える影響につきましても、国土交通省としてどのように認識をしておられるのか、聞かせてください。

○太田国務大臣 お答えいたしました。

さらに、北極海航路が主流となりますと、日本が欧洲航路のアジアにおけるフェアストポートになるわけでございます。

以上のように、今後、世界の物流を取り巻く環境は劇的に変化することが見込まれております。これに対し、我が國としてもおくれをとることなく、先手をとつて戦略的に対応していくことが必要であるというふうに認識しております。

○関委員 ありがとうございます。

私の地元では、阪神港関係者が一丸となりまして、阪神港の統合港湾運営会社の設立に向けまして懸命に協議を進めております。御案内のことより、阪神港においても、これまで神戸そして大阪との間に協議を進めておりました。御案内のことより、阪神港においても、これまで神戸そして大阪とのことで六十年以上にわたつて別々に運営を行つてきたのですから、それを統合するということは生半可なことではございません。

それでも、今回の國の出資を初めとする新たな取り組みを、足並みをそろえて、当初平成二十七年中としておりました経営統合の時期を一年前倒しするなど、危機感を持つて取り組んでいるところでございます。地元神戸におきましても、今回この國のこの対応には非常に強い期待を持つて見ております。

これを踏まえまして、最後に、ぜひ大臣に決意をお伺いしたいと思います。

私は、国際コンテナ戦略港湾政策は国がしっかりとリーダーシップをとりまして、國の出資などの施策を直ちに実行に移していくことが重要と考えております。太田大臣の決意を伺つて終わりにしたいと思います。

ナマ運河の拡張、あるいは北極海航路、今は夏場といいますか数カ月しか通れませんけれども、こそこはかなり有効なものであり、そして、世界の物流は劇的な変化を迎えるとしているところでもありますし、エネルギーというものをどこから得るかということは極めて重要な世界的課題だとうふうに思います。

る。日本のこの状況をこれから世界にまたトップに返り咲かせるのは港湾だと思います。大臣、またよろしくお願ひします。本日はどうもありがとうございました。

○梶山委員長 次に、後藤齋君。

○後藤(齋)委員 大臣、お疲れさまです。おまじないます。

「流」の一番冒頭に記載をしていただいて、これをどう展開するのかというのが、実はまだ骨子を用ただけでは十分その解決の手法というのが見えません。

しかも、私は大変危機感を持つていますが、首都直下や、あるいは南海トラフ地震ということは、国を本当に滅ぼす。南海トラフの地震なんかは二百二十兆円の被害というんですから、こんななことを、本当に二百二十兆円の被害のままで終らういたら、これはもう国は成り立たないというふうにもある。

神戸港の話をずっとされておりましたが、私は本当に、シンガポールや釜山や上海に比べまして、日本の神戸、横浜、大阪、東京、こうしたところが非常に劣後してきている。一九七三年に神

いつもこの委員会で我が党の関係者が大変お世話になつてることを、心から感謝を申し上げたいと思います。この委員会、ちょうど一年ぶりで質問をさせていただきます。

できるだけ少なくしていく方がいいに決まっていきますから、そういうふうなことも含めて、ぜひこのグランドデザインというものが大臣のもとできちっと取りまとめられていくことありますか

「うした」と、さあさまで対応をとらせていた
だく」ということの、今回、骨子と「う」ことを出され
せていたたいたのは、あえてこういうものを出し
て、ぼんぼんにされてもいいから、大きくむしる

今、二〇一二年には五十二位になつてゐる。しかも、八二年のときには四位であつた。そして、阪神大震災というのはかなりの打撃であつたといふふうに思います。

そういう意味では、これから、この阪神港といふことを大きく前進させるためには、港湾は歴史的経過とかがありますけれども、それを乗り越えて、危機感というものを持つて乗り出していかなくてはいけない。全ては、危機感というものの共存の中で、強い港をつくっていくこと、という意識の中で、今回、私どもは、国際コンテナ戦略港湾の政策の推進ために港湾法の改正ということも含めてさせていただいているところでござります。

含めて変わってまいりました。特に、昨年の秋から大臣のもので新しい我が国国土のグランドデザイントいう議論をする場をつくつて、三月の二十八日にその骨格、骨子といいうものがまとめられました。当初、私、もう少し何となくどきどきする思つていたんですが、かなり具体的な施策と関連をして整理されています。

大臣も御案内だと思いますけれども、以前、十年前に、扇大臣のときには國づくりの百年デザイントの提案というのを、これは、当時は有識者ということではなくて、むしろ国交省の若手の役所の皆さん方がいろいろな提案をなさいました。私は

提の中で、改めてこのグランドデザインのこれからの位置づけと、国交省の中の位置づけ、政府の中の位置づけ、そしてさらには、これをどういうふうに具体化していくのか、大臣の御見解を冒頭お伺いしたいというふうに思います。

○太田国務大臣　これまでの国土のグランドデザインというのは、どちらかというと拡張的といいますか、あるいはまた、全国を、東京型の都市をばらまくというのではないといながらも、同じような意味で均衡ある発展というようなことで、あつたと思います。

しかし、現実には全く逆で、この人口減少社会というのもう大変な状況になつて、地域が消滅する

で考えて、この国をどうしていいだらうか、各地域をどうしたらしいのかなどということを、あえて問題提起型に、グランドデザインの骨子といふものを他の省庁や政府に先駆けてやらせていただいたということです。

この後、この煮詰め、そして具体化、それを法律に落としていつたらどういうことになるのか、あるいは、幅広い、これを提起することによつて、ほかのエネルギーあるいは厚生労働、社会保障関係から見たらどうなるのか、財政というところからいつたらどういうふうになるのか。いろいろなことを大きく論議を巻き起こしていく中で、法的には、例えばこの国会においては都市再生特

長い議論の中で、集貿・創貨・競争力強化の三本柱の施策を、国が前面に出て、総動員して、ハード・ソフト一体となつた政策を推進していく。ということに強い意識を持つて臨みたいというふ

こういうイメージかなとちょっと実は思っていたんですが、そうではないんですけど、いわゆる時代の潮流をきちつと捉え、課題を整理し、理念を整理し、そして具体的な施策を整理するということ

○関委員 太田大臣、熱い御決意を聞かせていただきまして、本当にありがとうございました。
私は常々申し上げるんですが、国際機関でござりますI M Dという機関が発表しております日本
の国際競争力、二十年前は世界第一位から今はもう二十六、七位まで落ちております。そして、一
人当たりのG D Pの数値も、世界第三位から今や
二十三位まで落ち、国際貿易における額も一
五・七%から今や八・三%、半分に落ちてきてい

ややもすれば、法律や制度というのは、それぞれの局や課が所管をし、有機的な連携というのがなかなか見えにくい部分があるので、私、この国土のグランドデザインをこれからもっと深化し、より具体的なものに大臣はしていくと思うのですが、やはり人口減少というのは、特に都市部と地方とでは全く違いますし、その辺の時代の潮流というのとは、人口減の時代に入る少子化、高齢化のスピードが速いということが、この「時代の潮流」

の口には、分極とか道筋としあることも当然あります。エネルギーの制約というものもあるんですねが、それぞれの地域が生きていくには、また生活をきちっとしていくにはどうしたらいいか、どうした観点に立つていかなくちゃいけないというふうに思つております。本格的な人口減少社会、そして急速な高齢化、グローバリゼーションの中で、ある意味では、大都市を中心にして、国際経済戦略都市というようなものにもっと高めていかなくてはいけないという課題も一方ではある。

本法というもののことで、政府全体では五月をめどにして基本計画を策定することになつておりますが、全てを包含して、またリード役にならるような基本計画の骨子といふものを、今度のグランダデザインの骨子を出させていただいたものですから、大いに議論をし、そしてまた意見も寄せさせていただきたい。議員間の議論も、党派を超えていこうとしております。

六

て行つていければどうふうに思つていらるところです。

を考えると、やはり地上の部分でも、いわゆる土管でトンネルを結んでいかなければいけないとい

になつています。そういうことをもうもう考えて地方の理解をきちつと得なければ、一〇二七年と

たいというふうに考えております。
それからもう一点、建設主体の問題でございま

○後藤(斎)委員 ゼひ、大臣がおつしやつたように、提案型という形で国民各層の意見も踏まえて

うことであります。
そして、このリニアの問題を今考える際に、地

いう目標を私は前倒ししてほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくて

すが、これは昨年も委員から御指摘をいただいたところです。

最終盤まで持っていくというお話を安心していま
すけれども、実は先ほどちょっと触れてさせていた
だきました、当時の扇大臣のもとでおつくりにな
られた国づくりの百年デザイン、これも実は、将
來の国土づくりに関する国民的な議論が喚起され
ることを期待するという巻頭言があるんですけど
ども、実はなかなかそれ以降、財政の制約や、ま
た、建設業全体が非常に元気がなくなつたという
こともあります、それが語らなくなつてしまつた
しまつたというのも現実だと思います。

そして、このリニアの問題を今考える際に、地元の説明会を、去年、ことし、いろいろな角度でJR東海や各自治体がやっていますけれども、なかなか総論から各論になってくると、やはり地元の反対論も実は非常に多いです。それを解決するには、「一つは、当然、全国新幹線鉄道整備法」という法律に基づいて、このリニアの建設もこれから進めていくわけがありますけれども、その際に、全幹法の目的にもありますように、地域の振興に資する、そして第三条にも目的というものが書いているけれども、全国の中核都市を有機的か

いう目標を私は前倒してほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくとも、まず前提の地域合意という中で用地買収ができないなければ、それがさらにおくれてしまうという可能性もあるわけですから、ぜひ私はこの二つの点について、まず国土交通省の方に確認をさせていただきたいというふうに思います。

○瀧口政府参考人 まず、第一点の、リニア中央新幹線と既存の鉄道網の関係でございます。名古屋、大阪という三大都市圏を一時間強で結ぶというものでございまして、こういった大都市圏

すが、これは昨年も委員から御指摘をいただいたところでございます。

今回の中央リニア新幹線の建設指示に当たりましては、建設主体をJR東海ということにしたところですが、これは、まずもって、JR東海が自己の負担で整備をする意思というものを表明したということが大きなポイントとなつていいわけですが、これを踏まえて、技術力であるとか、あるいは既存の東海道新幹線との関係であるとか、そういうものを踏まえてJR東海というものが建設主体となつたところでございますので、この考え方を維持をしてまいりたいと

それで、大臣がおつしやられたように、法律や既存の制度、また予算も含めて、どういう形で、有機的に、今の課題を、国交省というお立場は大前提ということはありますけれども、やはりやつていただきたいと思いますし、ちょうど先週、関東経産局が、国交省の課題も含めて、関東地域全体の連携で産業競争力を強化するという中の一つに、流通ノンフラー等の整備の方間に、こうは提案をな

そして、このリニアの問題を今考える際に、JR 東海や各自治体がやっていますけれども、なかなか総論から各論になつてくると、やはり地元のかながわ反対論も実は非常に多いです。それを解決するには、一つは、当然、全国新幹線鉄道整備法とう法律に基づいて、このリニアの建設もこれから進めていくわけがありますけれども、その際に、全幹法の目的にもありますように、地域の振興に資する、そして第三条にも目的というものが書いてありますけれども、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結する鉄道網の整備を図るといふ、この二つ、三つの目的というものがやはりひとつと理解をされていかないと、なかなかカリニア、アセスが終わると、用地買収にこれから形が、それと具体的に入つていきますけれども、実は山梨の間中でも、一部の地域では既に反対運動が起つています。

いう目標を私は前倒してほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくとも、まず前提の地域合意という中で用地買収ができないなければ、それがさらにおくれてしまうという可能性もあるわけですから、ぜひ私はこの二つの点について、まず国交省の方に確認をさせていただきたいというふうに思います。

○瀧口政府参考人 まず、第一点の、リニア中央新幹線と既存の鉄道網の関係でございます。

言うまでもなく、リニア中央新幹線は、東京、名古屋、大阪という三大都市圏を一時間強で結ぶというものです。ございまして、こういった大都市圏のみならず、中間駅を含めまして、人の流れを劇的に変えるものであるというふうに考えておりまます。このようなりニア中央新幹線の整備効果を十分に發揮させるためには、委員御指摘のとおり、中間駅を含めて、各駅へのアクセスの強化を図っていくということが非常に重要であるというふうに考えております。

一方、中間駅へのアクセスにつきましては、設

すが、これは昨年も委員から御指摘をいただいたところでございます。
今回の中央リニア新幹線の建設指示に当たりましては、建設主体をJR東海ということにしたところでございますが、これは、まずもって、JR東海が自己の負担で整備をする意思というものを表明したと、いうことが大きなポイントとなつて、いるわけでございます。これを踏まえて、技術力であるとか、あるいは既存の東海道新幹線との関係であるとか、そういうふうに思つております。一方で、委員御指摘のように、円滑な建設を進めめるためには地元の協力というものは不可欠だらうというふうに思つております。環境問題を初め諸々の問題につきまして、JR東海に対しまして、地元との連携を図つていくように指導していくところでございます。

に交換インボン等の整備の方向としあがめをなさ
ざつています。そういう意味では、これから具体的
的に各省ともいろいろな御議論をなさるという前
提の中で、やはり国土のグランドデザインという
ものが、ひいてはそれが国民生活やそれぞれの地域
にとつてプラスになっていくことが前提でないか
ない、なかなか難しくなつてしまふのではな
いかなどといふふうに思います。

そして、このリニアの問題を今考える際に、地元の説明会を、去年、ことし、いろいろな角度でJ.R東海や各自治体がやっていますけれども、なかなか総論から各論になつてくると、やはり地元の反対論も実は非常に多いです。それを解決するには、一つは、当然、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づいて、このリニアの建設もこれから進めていくわけありますけれども、その際に、全幹法の目的にもありますように、地域の振興に資する、そして第三条にも目的というものが書いてありますけれども、全国の中核都市を有機的にかつ効率的に連結する鉄道網の整備を図るという、この二つ、三つの目的というものがやはりきつと理解をされていかないと、なかなかリニア、アクセスが終わると、用地買収にこれから形が、それに具体的に入つていきますけれども、実は山梨の中でも、一部の地域では既に反対運動が起つています。

そういう意味からすると、これからリニアの問題も、実はこのグランドデザインの中にも入つておりますし、また、先ほどちょっと触れさせていただきました経産省の部分でも、いろいろなそれをさせるかということが実は全く今なくて、それ

いう目標を私は前倒ししてほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくとも、まず前提の地域合意という中で用地買収ができないなれば、それがさらにおくれてしまうという可能性もあるわけですから、ぜひ私はこの二つの点について、まず国交省の方に確認をさせていただきたいというふうに思います。

○瀧口政府参考人 まず、第一点の、リニア中央新幹線と既存の鉄道網の関係でございます。

言うまでもなく、リニア中央新幹線は、東京、名古屋、大阪という三大都市圏を一時間強で結ぶというものでございまして、こういった大都市圏のみならず、中間駅を含めまして、人の流れを劇的に変えるものであるというふうに考えております。このようなりニア中央新幹線の整備効果を十分に発揮させるためには、委員御指摘のとおり、中間駅を含めて、各駅へのアクセスの強化を図つていくということが非常に重要であるというふうに考えております。

一方、中間駅へのアクセスにつきましては、設置される位置や既存の交通ネットワークの状況も念頭に置いて、地元自治体が個々の事情を踏まえて検討することが非常に重要だうと思っております。例えば、山梨県の場合でございますが、中央自動車道との連携を重視するということが一つのポイントだったというふうに聞いておりますが、現在の中央自動車道の南側に駅が置かれる

すが、これは昨年も委員から御指摘をいただいたところでございます。

今回の中央リニア新幹線の建設指示に当たりましては、建設主体をJR東海ということにしたところでございますが、これは、まずもって、JR東海が自己の負担で整備をする意思というものを表明したということが大きなポイントとなつていいわけでございます。これを踏まえて、技術力であるとか、あるいは既存の東海道新幹線との関係であるとか、そういうものを踏まえてJR東海というものが建設主体となつたところでございまして、この考え方は維持をしてまいりたいと思つております。

一方で、委員御指摘のように、円滑な建設を進めるためには、地元の協力というものは不可欠だらうというふうに思つております。環境問題を初め諸々の問題につきまして、JR東海に対しまして、地元との連携を図つていくよう指導していくところでございます。

○後藤(斎)委員 今局長がお答えいただいたように、地元の高速道路も含めた連結をすることについては、地元の発意の中で議論をし進めているところでお話でありました。

大臣、一つ、一番私が最近気になるのは、環境アセスの中でも、いろいろな騒音問題を含めて、各自治体からJR東海の方に意見書が出されていきます。その精査を鉄道局の方でなさるというふ

ちょっと質問の順番を変えさせてもらつて恐縮ですが、されども、実は去年も大臣に、リニアモーターカーの問題について、提案と御質問をさせていただきました。

いう目標を私は前倒してほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくとも、まず前提の地域合意という中で用地買収ができないければ、それがさらにおくれてしまうという可能性もあるわけですから、ぜひ私はこの二つの点について、まず国土交通省の方に確認をさせていただきたいと、うふうに思います。

○瀧口政府参考人 まず、第一点の、リニア中央新幹線と既存の鉄道網の関係でございます。

一 言うまでもなく、リニア中央新幹線は、東京、名古屋、大阪という三大都市圏を一時間強で結ぶというものですございまして、こういった大都市圏のみならず、中間駅を含めまして、人の流れを劇的に変えるものであるというふうに考えております。このようなりニア中央新幹線の整備効果を十分に発揮させるためには、委員御指摘のとおり、中間駅を含めて、各駅へのアクセスの強化を図つていくことが非常に重要であるというふうに考えております。

一方、中間駅へのアクセスにつきましては、設置される位置や既存の交通ネットワークの状況も念頭に置いて、地元自治体が個々の事情を踏まえて検討することが非常に重要だらうと思つております。例えば、山梨県の場合でございますが、中央自動車道との連携を重視するといつことが一つのポイントだっただといふうに聞いておりますが、現在の中央自動車道の南側に駅が置かれるといったようなことに実はなつております。

一方、鉄道との関係では、最寄りの甲府駅までは約八キロぐらいの位置になるといふうに考えていますが、現在の山梨県のアクセスあるいはまちづ

当時、新山梨甲府駅も含めて大体こんな感じといふイメージの図がJR東海から出され、それ以降、いろいろなアセスを含めて対応をしていました。そして、一番私が気になったのは、全部土管になつてしまふというのがあって、これがもう既定の事実になりそうです。特に騒音の問題が

そして、このリニアの問題を今考える際に、地元の説明会を、去年、ことし、いろいろな角度でJ R 東海や各自治体がやっていますけれども、なかなか総論から各論になつてくると、やはり地元の反対論も実は非常に多いです。それを解決するには、一つは、当然、全国新幹線鉄道整備法といふ法律に基づいて、このリニアの建設もこれから進めいくわけでありますけれども、その際に、全幹法の目的にもありますように、地域の振興に資する、そして第三条にも目的というものが書いてありますけれども、全国の中核都市を有機的につなぐ効率的に連結する鉄道網の整備を図るという、この二つ、三つの目的というものがやはりきちんと理解をされていかないと、なかなかリニア、アセスが終わると、用地買収にこれから形が、それに具体的に入つてきますけれども、実は山梨の県中でも、一部の地域では既に反対運動が起つています。

そういう意味からすると、これからリニアの問題も、実はこのグランドデザインの中にも入つておりますし、また、先ほどちょっと触れさせていただきました経産省の部分でも、いろいろなそういうアクセスの強化というものがあります。そういうふうに考えると、まずこのリニア中央新幹線を既存の鉄道網とどういうふうに有機的に連携をさせるかということが実は全く今なくて、それと接続の部分というのではなくて、それと接続の部分というのは全く考えられていません。

あわせて言えば、これも指摘をさせてもらいましたけれども、J R 東海一社に一番大きなプロジェクトの一つ、要するに、二十一世紀の中では、ある意味では一番大きなプロジェクトの一つですから、私は、やはり国がもつときちつと関与をすべきだと。これは財源の問題も含めて、少なくともこの全幹法があるのであれば、財政の負担を、国もこの全幹法ではきちつと負担をすること

いう目標を私は前倒してほしいということは再三お願いをしていますけれども、そうでなくとも、まず前提の地域合意という中で用地買収ができないなければ、それがさらにおくれてしまうという可能性もあるのですから、ぜひ私はこの二つの点について、まず国交省の方に確認をさせていただきたいと、いうふうに思います。

○瀧口政府参考人 まず、第一点の、リニア中央新幹線と既存の鉄道網の関係でござります。言うまでもなく、リニア中央新幹線は、東京、名古屋、大阪という三大都市圏を一時間強で結ぶというものでございまして、こういった大都市圏のみならず、中間駅を含めまして、人の流れを劇的に変えるものであるというふうに考えておりまます。このようなりニア中央新幹線の整備効果を十分に發揮させるためには、委員御指摘のとおり、中間駅を含めて、各駅へのアクセスの強化を図つていくということが非常に重要であるというふうに考えております。

一方、中間駅へのアクセスにつきましては、設置される位置や既存の交通ネットワークの状況も念頭に置いて、地元自治体が個々の事情を踏まえて検討することが非常に重要だうと思つております。例えば、山梨県の場合でございますが、中央自動車道との連携を重視するということが一つのポイントだったというふうに聞いておりますが、現在の中央自動車道の南側に駅が置かれることが、現在の中央自動車道の南側に駅が置かれるといったようなことに実はなっております。

一方、鉄道との関係では、最寄りの甲府駅までは約八キロぐらいの位置になるというふうに考えておりますが、山梨県のアクセスあるいはまちづくりの検討の中では、甲府駅までにつきましては、BRTの整備などについて検討を進めていこうではないか、こういったような提案がなされておるというふうに伺っております。それぞれの地域におきまして、地域振興を念頭に置きながら、それぞれの実情に応じたアクセスを検討していく大き

すが、これは昨年も委員から御指摘をいただいたところでございます。

今回の中央リニア新幹線の建設指示に当たりましては、建設主体をJR東海ということにしたところでございますが、これは、まずもって、JR東海が自己の負担で整備をする意思というものを表明したということが大きなポイントとなつてゐるわけでございます。これを踏まえて、技術力であるとか、あるいは既存の東海道新幹線との関係であるとか、そういうものを踏まえてJR東海というものが建設主体となつたところでございますので、この考え方を維持をしてまいりたいと思つております。

一方で、委員御指摘のように、円滑な建設を進めるためには、地元の協力というものは不可欠だらうというふうに思つております。環境問題を初め諸々の問題につきまして、JR東海に対しまして、地元との連携を図つていくよう指導していくところでございます。

○後藤(齋)委員 今局長がお答えいただいたように、地元の高速道路も含めた連絡をすることについては、地元の発意の中で議論をし進めているというお話をされました。

大臣、一つ、一番私が最近気になるのは、環境アセスの中でも、いろいろな騒音問題を含めて、各自治体からJR東海の方に意見書が出されていきます。それの精査を鉄道局の方でなさるといふうに承知をしていますけれども、昔でいえば、電力も、五十ヘルツ、六十ヘルツの壁がいまだにあります。そして、旧来の在来線と新幹線の部分で、鉄道でも今二つの基準が大きく分けてある。線路の幅も広いか狭いかということで対応がなされ、そしてもう一つ、今度はリニアという新しいものがあるという形で、これを鉄道政策、鉄道行政の中でどういうふうな位置づけにするかというのは、この国土のグランドデザインの中には、その点は詳細には現時点では語られておりませんけれども

も、これからリニアというものを、将来、これは二〇五〇年に向けてのグランドデザインですから、やはりそういう中に、リニアというものはJR東海という部分で、例えば閉じた世界でなつていくのか、それとも、ほかのJR東や西日本や九州や、そういうところにもいすれの時点でリニアという形の新幹線が走っていくのか。

それはやはり、今、本格的に建設がスタートをし、少なくとも建設主体はJR東海ということをお決めになつたわけですから、そういう部分で進むことは、私は、当然、できるだけ早く安全につくられてほしいというふうに願う、一人なんですが、その基本的な部分をもう少し、国交省の中まで政府全体できちっと御議論をしていく必要があると思うんですね。

ある方によると、五十、六十ヘルツの次に四十ヘルツの新しい新幹線をつくるみたいなことをおっしゃっている方もいらっしゃいますけれども、そういう分散ではなくて、やはり大臣が先ほどおっしゃられたように、これから人口を前提にするというのは余り考えたくない部分でありますけれども、そういう部分が仮にこのグランドデザインの大前提であるとすれば、そこをもつと底上げしていくということを、先ほど局長がお答えになつたように、東京圏と名古屋圏と大阪圏、圏では確かに全て包含をしますけれども、やはりそれは、主要都市を結ぶだけの手段ということがどうしても強調され過ぎると想うんです。

そういう意味で、国として、政府として、きちんと今まで以上に関与していただく、そして地域の方にとつても、やはり国の関与というのはもちろん、関与し過ぎるとJR東海も嫌がるかもしれないせんけれども、先ほども大臣がお話をしたように、地元の理解を得られていく。リニア中央新幹線が、これから鉄道行政の中で将来的にわかつてどういう位置づけになるかも含めて、やはり、きちっと精査と議論をもう一度、本格的な工事までまだ若干時間がありますから、地元の皆さんの方の合意形成、特に土地収用という部分ではた

くさんの地権者の方に合意形成をしなければいけませんから、そういう部分も含めて、もう一度、大臣の御意思と、そして、地域の振興ということについては、全幹法にあるような趣旨は最大限体としていくんだという御見解を、ぜひこの場でお述べになつていただきたいと思ひますけれども、いかがでしようか。

○太田国務大臣 前段のお話は、全く私もそう思つておりますて、ある意味では、経過の中でも、JR東海がこれを推進するということについて、国民あるいは国会でも認めたということだと思ひます。

それはそれで結構なんですが、おっしゃるとおり、これが日本の國土づくり、あるいは日本國というものを世界にどう発信するかということにもかかわってくるということからいきますと、これでは新幹線が通つたときもそうでしたが、反対運動が相当あつて、そんなものは要らないんだというようなことを言つていましたが、新幹線とは一体何であるかということを歴史的にも振り返つて判断する中で、もう一度、リニアとは一体何であるかという思想性と考え方というものを、強い骨格ながらも、それを包含する思想的考え方、そして今までの大きな事業というものは推進できなかつただくということを経過の中でもしつかり認めながらも、それを包んでいます。

た地域全体がそれを支えなくてはいけないということ、そして、私は、国民にとってリニア新幹線とは何であるかということを明確にすることが大事だと。後藤先生がおっしゃるように、そこは国土交通省がかかわっていくということが大事だとうふうに思います。

あわせて、今度はやる中で、我が国におけるリニアとは何かということと同時に、我が地域において、また、ここに住んでいる私にとってのリニアとは何であるかということを、これは具体的な、あれも心配、これも心配ということがあるの

は事実でしよう。私も、後藤先生とここで向かっていると、もう土管というのが、本当にいまだに、いつも会うたびに黒い土管という、少しでもこれは黒くなくて風景と合つたようなどこまでも技術的にできるかというようなことを含めての合意というものが必要だというふうに私は思つて、JR東海に会うたびに土管という言葉を使いつながらも話をし、今回、環境評価ということについても、もつともつと丁寧に、一人一人のさまで大きな不安というものはないがしろにしないで、自治体の不安、そして一人一人の住んでる人の不安というものを、丁寧に、説得力を持つてお話を

思つてゐます。

きょう御指摘のあつたことは、私は同じ考え方でありますものですから、さらにもこの辺は、全体的な国土の形成の中でのしつかりした骨格と、そして地域の人から見た対応、そして、山梨なら山梨は、今までとは劇的に変わるリニアというものを、駅もあつて迎えるというところからいきますと、この優位性をどういうふうに、山梨県全体の、また住んでいる人にも喜びで迎えられるようなものにするかということの議論と、そして説得力、納得、こういうものを得られるよう私たちも努力をしなくてはいけないということを強く思つてゐるところです。

御答弁いただいたいように、本当に不安というもののは、確かに一部ござります。私も、繰り返し発言をさせていただいていますけれども、できるだけ早く、山梨という地域だけではなくて、日本全体がこのリニアという技術と実用化を通じてもつと元気になつてもらいたいということですから、そのままで前提である地域の方々の不安というものはやはり寧に解消してもらいますように、ぜひ、心から重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

に、山梨だけではありませんで、やはり、日本がこれから、このグランドデザインの中にも入つてきますけれども、日本海、太平洋の二面活用型国土というのが一つの切り口になつています。そういう意味では、太平洋と日本海の連携ということが、災害を考えた場合でも、非常に位置づけが今までよりも強くなつていてると思います。

そういう意味で、昨年も大臣に御確認をさせていただきましたけれども、今まで、縦軸の高速道路網というのはなかなか少なかつたです。そういう意味で、今、建設途上になつております中部断自動車道についても、いわゆる南側の地域は、

としも新直轄の部分で三百九億円の予算を計上していただいて、二十九年度に向けてきつと進んでおりますけれども、日本海とつなげていくといふことを考えますと、今度は北部区間がどうなるのかということも非常に大きな課題になつてくると思います。

この二つの、南部区間、北部区間について、現状について、ぜひ、南部区間については特に二十九年まで確実に整備をしていただきたいという部分と、そして、北部区間については今後どのように形で進んでいくのか、あわせてお答えをいただきたいというふうに思います。

○徳山政府参考人 中部横断自動車道について御質問いただきました。

先生おつしやるとおり、広い意味では太平洋岸側との日本海側の連携を強化する、らる、は災害時の防

また、北の区間、これは長坂一八千穂間と申しまして、長野県と山梨県の県境に当たる区間でござります。南側区間でございますけれども、この区間は中央道と東名、新東名をつなぐ重要な区間でありまして、現在、国及び中日本高速道路株式会社において、平成二十九年度までの開通を目指して、橋やトンネルの工事を進めているところでございます。引き続き、地元の御協力を得ながら、早期開通に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

ざいます。平成二十二年の十二月から、おおむねのルートを決めるための計画段階評価の手続を実施しておりますといふでござります。

このうち、まず長野県側のルートにつきましては、平成二十四年十月四日に社会資本整備審議会道路分科会の関東地方小委員会を開催いたしまして、こちらの意見を踏まえまして、ルートがおもね取りまとまつたというところでございま

一方、山梨県側は「ございません」とお答えになつた。清里高原を通過するルートについて反対意見がございましたことから、同日の小委員会におきましては結論を得るために至りませんでした。結局、ワーキンググループを設置するとともに、これまでのルート案にかわらず、清里高原の南側のルートを含めまして、地域と丁寧なコミュニケーションを行つて、必要があるとの指摘をいただいたところでござります。

これを踏まえまして、ワーキンググループを三回開催いたしました。また、北杜市によりまして、北杜市中部横断自動車道活用検討委員会を五回開催いたしました。地元関係団体との直接の意見交換を行うなど、地域の意見集約を進めてきたところでござります。

今後は、山梨県や北杜市と連携をして、ルート立案に対する意見の集約を図りながら、早期にルートを決定してまいりたいと考えております。

○後藤(斎)委員 今、局長が御答弁いただいたように、ある意味では、この北部区間については、もう四年以上、計画段階評価から議論が進められております。いろいろな地域の事情説明も、北杜市を中心にしているというのを私も承知をしてるんですが、そろそろ一つの結論を出す時期に差しかかっているのかなと。これも、いろいろな多様な意見がありますけれども、やはり遅くすれば遅くするほど、また議論が拡散するということもありますから、大きな課題というものは、当然、決定をした以降の部分でも、それを是正する手段といふものは幾つもあると思うので、南部区間が

二十九年度目途ということは以前からお答えをいたいと存じますけれども、北部区間についても、ただいていますけれども、北部区間についても、連結をしないとこれは意味がないということも当然のことなので、ぜひ早目の意思決定をお願いしたいということになります。

あわせて、リニア新幹線のすぐ北側の方は中央道が走っています。中央道の部分にスマートインターチェンジをつくって、地域によりプラスになる。その時期はできるだけ、地元の方からは、中部横断道路の少なくとも南部区間がきちんと通る平成二十九年度を目途に完成をしてほしいという要望も寄せています。

そういう意味で、地元合意形成が最終盤まで詰まつていいないということは承知の上なんですが、

先ほども、リニアという国家プロジェクトを、特に明かり区间がほとんどである山梨の人たちの理解を得るためにも、ぜひこのスマートインターチェンジの部分は早期にやはり意思決定をしていただきたいというふうに考えておりますけれども、国交省はどうなお考えでしようか。

○徳山政府参考人　スマートインターチェンジにつきましては、既存の高速道路の有効活用あるいは地域の活性化に大変重要な施策でございまして、平成二十五年度末時点で七十カ所で開通済み、なお五十九カ所で事業中となっております。御指摘の甲府中央スマートインターチェンジにつきましては、昨年十二月に、地元の甲府市や山梨県、国、高速道路会社等によりまして地区協議会を設立しております。国交省も参加、協力をさせていただいておりまして、現在、計画的具体化が進められているところでございます。

一方で、これまでスマートインターチェンジの整備で活用してまいりました利便増進事業の財源がなくなりますために、これにかかる補助制度の創設を含む道路法等の一部を改正する法律案を今

国会に提出させていただいております。今後、本法案につきまして国会の御審議をいただくわけでございますけれども、お許しをいただければ、この制度を活用して、引き続き、スマートインターチェンジの整備に取り組んでまいりたいと考えております。

別途、私、最近非常に気になつてゐるの、一年余りで公共事業というのが復興事業も含めて非常に増大をし、あわせて東京五輪といふものが正式に決定をし、いろいろな工夫をしながら、現場の入札がうまくいって事業が執行できるようになります。しかし、工夫はしていただいているのはわかるんですが、やはり、人件費や資材費が高騰しあがんで、ある意味では、公共事業の場合でいえば、人件費、労務単価や資材単価というものが、若干下落するおそれがあるかもしれません。反映される仕組みになつていますけれども、そのあたりを受け取って、民間の資材、人件費も当然大きくなっています。この一週間ほどでは、特に人手不足というところに対応するために、外国人労働者の方の受け入れをお考えになつていて、ふうなお話を聞いています。

ただ、私は、これは緊急避難的、緊急措置だということではありますけれども、もつと本質的に、なぜ今、この間、建設業という部分に携わる方が人材的に減り、そして一方で、円安ということでもあるんでしょうけれども、資材が上がつたか、この二つを上手に工夫していかなければ、先ほどちょっとと具體論でお話をさせていただいた、あらゆる公共事業、民間事業も含めて、やはりコスト増というところにどこまで耐えられていくのかとか、いうことが、大臣、本当に問われていると思うんです。

確かに、たくさん売り上げは伸びているものの、本当にその会社にとって利益になつてしているのか。あわせて、労務単価は引き上げたものの、や

はり入札という行為をして競争するわけですか
ら、結局、競争し過ぎたことで、不落ということ
もありますけれども、事業額が抑えられていくと
いう、当然これは仕組みとしてあります。それを、
どういうふうに今実際の仕事をやり遂げる
かということと、中長期にわたってそれをどうい
うふうに、人という人材の部分と、あわせて民間
といふものを考えた場合、どういうふうに資材の
問題も対応していくのか。
あつて、これはグランドデザインの中には、

まだ細かくは書いてありませんけれども、やはり建設業といふものをどういうふうに、地域では確かに、私の地元もそうですけれども、非常に大きなというか、主要産業の一つでもあります。グランドデザインを実施されるためには、人や機材がなければそれは達成できませんから、それをどういうふうに位置づけるのかということも含めて大臣がどのようにお考えになつてゐるのか、御見解をお伺いしたいというふうに思います。

○太田国務大臣 これも非常に大きな問題で、私の中には、二〇五〇年の国土グランドデザインというものを考へる中に、実は、それを担う人材など、だんだんだんだん、この業界に限らず、運転をする人もそうですし、自動車の整備工もそうですし、機械を扱うという人もそうですし、電気ということで、今も、例えば原発なら原発で必死に汚染水対策やさまざま対応するという現場の人、こういうところに若い人がこれから入らなくなつてきている。しかも、工業高校はなくなつていて、そして大学もそういうものはないということになつてくると、一体どうなんだろうと。ホワイトカラーの若者というのも多い、あるいはサービス業に従事するのは多い。しかし、体を使つて、おでんとうさまのもとで働いていくといふ、この現場力の強さが日本の強さであつたんですが、それが構造的になかなか展望が見えないと、ここのこところに手を打つということが極めて重要だというふうに思つています。

そして、この一年間、私は国土交通行政を担当してきましたけれども、建設業界については、これほど疲弊しているのかというような思いででした。それは、ある意味では、瀕死状態とは言いませんけれども、少なくとも入院しているぐらいの感じで、それを治して普通に働いていけるというようなところまで、業界といえど戻していくといふことが、この一年間、私の課題でもありましたし、また、東北の復興ということに全力を挙げました。そして、南海トラフや巨大地震に対してもどうするかという、防災ということを強化しなくてはならないということもある。それに加えて、二〇〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックが決定しました。

うれしいことではあるし、やらなくてはならないことであるんですけども、そうしたことと、入札不調というものができるだけ抑えながらどういうふうに推進していくかということで、現実には、この一年有余、私は、入札不調や資材の高騰、人材不足、こうしたことに対する、労務単価の引き上げを始めとして、きめ細かな手を打つてきましたつもりでありますけれども、なおこころは、長期的には私は本当に問題意識を持っている上に、直近の課題についても、そうしたしつかり執行できるようについてことを、本当にこれは真剣に取り組んできているところです。

予算といふこととアベノミクスの関連でいつても、執行がちゃんとできるかどうかかというのは大事でありますものですから、それについても機敏に対応できるということをやってきましたが、なつかつ、そうした観点で事態を注視して努力をしたいというふうに思っているところです。

○後藤(彦)委員 大臣、一昨日の報道でも、「五輪競技場の整備費倍増」という報道が載っていました。当時の東京都の招致委員会が昨年の一月のIOCに提出した開催計画というのでは、国立競技場を初め、建てかえの部分で一千五百三十八億という見込みが、少なくとも一千億増加をするさらには、いろいろなもう一つの消費税も含めた

部分で三千八百億、約二倍まで五輪施設の整備がかかるてしまうこと。

これだと、道路が一キロつくられるものが五百メートルしかつくれなくなるというのと同じですから、ぜひ大臣、こういうことをもうもう、資材というものは輸入するものもありますし、国産でつくるものも当然あると思います。そういう資材のきちっとした生産体制の問題も含めて、あわせて、何よりも若い人たちが建設業という中に入つてこられるような、これは高等学校教育や大学教育も含めてだと思いますし、あわせて、働く環境、特に、当然、誰でも生活するために仕事をするという裏返しの部分もありますから、そこできちつとした生活できる所得が取れるという、もちろんの課題が本当にたくさんあると思います。

それについては、大臣がお答えいただいたように、その点も含めて、中長期の視点から担い手確保、育成に努めるというふうなことも、国内人材の確保のパッケージであるようありますから、そういう点については、ぜひ今後詰める段階で、今御指摘したことも含めて対応していただくことを御要請し、時間が来ましたから、質問を終わります。

ありがとうございました。

○梶山委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございました。

きょうは、改正耐震改修促進法の施行の状況について幾つかお尋ねをしたいと思います。

昨年の通常国会で同法律が成立して、十一月二十五日に施行されたわけでございますけれども、この改正法によつて、不特定多数が利用する五千平米以上の大規模建築物、要緊急安全確認大規模建築物について、耐震診断の義務づけがなされましたが、この耐震診断の周知活動の状況というのはどのようになつておりますでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

所有者の方々に行政の方から、あなたの建物は対象になりますよということをお知らせしてい

ただくと、いうのが、この制度の基本ということになります。

一方で、どういう建物が本当に対象になるかといふのは、増築をされておりましたり、あるいは複合ビルで、旅館の用途の面積がどのくらいあるか、こんなことも調べなきゃいかぬ、こういう事情もございまして、作業に少し時間がかかるってございますが、一月十五日現在で、自治体数という単位でございますけれども、八割の所管行政庁において、所有者の方々に、あなたの建物は診断の対象であるということを御通知しているところでございます。

今後とも、引き続き、できるだけ早く周知していただきよう、まだ残りのところがどのくらいになつてあるかということは今調べているところでございますけれども、努めてまいりたいと思います。

○西岡委員 この耐震診断の報告期限ということは平成二十七年末ということになりますけれども、昨年この法律を審議させていただいた際にも、既に、先ほどおつしやられたように、都道府県の担当の部長とか課長とかお話をされていらっしゃるというような答弁があつたと記憶しておりますけれども、この制度を見ると、国の補助というのは比較的充実していると思いますけれども、やはり地方公共団体による支援制度が重要となつてくると思います。

地方公共団体の支援制度の制度化といふのは、地方議会での決議が必要なわけですが、いざから、十一月末の施行後、十二月議会、そしてことしに入つて二月、三月議会というのがあるかと思いますが、これでも、その結果、全国での地方公共団体によるこの支援制度の制度化についてはどのようない状況になつてあるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘をいただきましたように、この耐震診断の義務化に伴いまして、国の予算制度は大幅拡充を図つてございます。従来より補助率を上げると

ともに、場合によつては国だけの補助も可能とする
るような措置をしたところでござります。

一方で、所有者の方々の負担を本当に減らして
いくためには、公共団体にできるだけ充実した補
助制度をつくつていただきたいことが肝要でござ
ります。このため、今御指摘もございました
ように、全国に職員を派遣しまして、プロジェクト別
の課長会議、これは八プロジェクト、五回開催をして
おりますけれども、そこにおいて要請をするであ
りますとか、あるいは個別の、都道府県、市町村
の首長への、幹部への要望ということもさせてい
ただいております。

実は、昨年の当初、旅館、ホテルに限つてでござ
いますけれども、耐震診断の補助制度は十二都
道府県、それから十政令市、市町村はちょっと細
かくなりますのでまだ調べ切れておりませんが、
こういう状況でございましたが、今年度の当初予
算の状況で、四十七都道府県、十八政令市におい
て診断の補助制度は確立をしていただいている
というところまで行つてござります。

あと、市町村は、場合によつては、件数が少な
いので所有者の方の意向を確認してから予算を組
むというようなところもございますが、漏れがな
いようにしっかりと取り組んでまいりたいと思いま
す。

○西岡委員 ありがとうございます。

診断については各地方も理解をいただいている
ようでありますけれども、やはりこれは耐震化し
ないと意味がないわけであつて、診断の結果、耐
震改修工事が必要となつた場合は、診断よりもよ
り多くの費用がかかつてくることが考えられます
し、地方公共団体による耐震改修における支援制
度の創設というのが、やはり働きかけが何より重
要になつてくるというふうに思つております。

もちろん、地域によって、それぞれの背景とか事情が異なることもありますし、施策の優先順位や支援の制度化の判断というのは地域の自主性に委ねるべきであろうというふうに思いますけれども、地方公共団体による耐震改修の支援制度の制度化ということについては、今現在どのような状況になっていますでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。
耐震診断がこの問題の入り口であるとすれば、耐震改修の方は、これは費用的には非常に多額になるケースもございますので、ある意味では、効果をあらしめるためにはここまで行かなければいけないということです。さいまして、御指摘もそういう趣旨で、ちゃんと診断、改修まで補助するようになつていているかどうかということなんだと思います。

改修につきましては、今の数字で申しますと、二十五年当初、旅館、ホテルに関して、五都道府県、七政令市で制度がございました。二十六年度当初は、十五都道府県、十二政令市で制度を確立していただいております。診断に比べますと少し少ないのでですが、実はこれも、管内で診断をしてみて、そしてバツが出て、では本当に改修をするのかどうかということをちゃんと確認してから補助制度をつくりたいといふところが非常に多いといふふうに報告を受けております。これからも、きめ細やかに公共団体と連携を図つて、制度の確立をしていただこうお願いしてまいりたいと思います。

○西岡委員 ありがとうございます。
改修に関してはこれからとすることでありますし、改修工事が必要になれば、国及び地方公共団体の補助を受ける場合に、この補助制度が決定しない段階で、例えば診断の結果、耐震補強が必要な場合にみずからやつた場合に、国のみの補助になるということでありますし、後から地方公共団体が補助制度、支援制度をつくつても、遡及効果もないというわけでありますから、なるべく速やかにこういった作業に取り組んでいただきたい

いというふうに思つております。

それと、ちょっとと通告はしていないんですねけれども、診断結果の公表について、これは所管行政に任せられておりますけれども、この公表時期については、所管行政府からの反応といいますか、国交省はどのような形で指導しているのかと、いうのをお聞かせいただければと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。
この公表の時期につきましては、昨年の法改正案の御審議のときにも、いろいろと御指摘を頂戴したところでございます。

結果としては、公共団体、所管行政府が診断結果を受け取つても直ちに公表するということはしないように、用途ごとに整理をして出していただくなくていい、ある意味の公平性担保のために、早くやつた方が早く公表されるというようなことがないように思つております。

くというような形をとれるようにしてございまして、公共団体の方でいつごろ公表するということは、診断結果もまだまだ出そつておりませんので、これからは状況でござりますけれども、そこ

のところは、御審議の趣旨も踏まえて丁寧に対応していくただくようにお願いをしてまいりたいとうふうに思つております。

○西岡委員 ありがとうございます。

この公表の時期というのは、やはり旅館、ホテルなどの、こうした営業を営むところにとつては非常に死活問題にもかかわってきますので、また引き続き、いろいろ議論をさせていただければと思います。

平成七年の阪神・淡路大震災や平成十六年の中越地震によつて、平成十七年に耐震改修促進法ができる、これは平成二十七年度までに耐震化を九割に図つていいこうというような法律であつたかと思ひますけれども、これは主に建物の倒壊による死者数が予想されていいるところでござります。

○西岡委員 ありがとうございます。
東日本大震災において、建物倒壊における人的被害というのは、これは国交省はどういうふうに把握しているのか。また、今後発生が予想される

南海トラフ地震においては、建物倒壊による人的被害についての予測というのはどのように予測しているのか、お聞かせいただきたいと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。
まず、東日本大震災でござりますけれども、これはちょっとと時点が異なるのでございますが、最新の死者数の情報、三月十一日現在で一万五千八百八十四名ということになつてござります。

一年ほど前になるのですが、岩手、宮城、福島三県で死因の分析をした警察庁の資料がございまして、これによりますと、溺死が一万四千三百八人、九〇・六%、圧死・損壊死・その他、これが六百六十七人、四・二%という内訳になつてござります。

圧死・損壊死・その他については、建物倒壊だけではなくて、例え津波によつて倒されたようになりますけれども、内陸市町村で住家被害が相当発生しておりますので、建物倒壊の被害というのも、この内数にはなると思いますけれども、相当程度に上つてゐるのではないかというふうに思つております。

また、南海トラフ地震における建物倒壊による死者については、中央防災会議のワーキンググループが二十四年の八月二十九日に被害想定を発表しておりますので、これは想定の幅がござりますけれども、震源が海側の基本的な位置での地震動ということで夏の昼の場合、これが一万七千人でござります。それから、震源が陸側の地震動で冬の深夜の場合、これが一番最多でござりますけれども、八万二千人、こういった建物倒壊による死者数が予想されていいるところでござります。

○西岡委員 ありがとうございます。

東日本大震災においては、やはり津波が大きな被害の要因であつたといふふうなことであります。今後の南海トラフにおいても、建物の耐震化

に対しても、しつかり地域性の違いを見ながら、この法律を進めていつていただきたいというふうに思つております。

次に、耐震の義務化の対象になる建物は全国でおよそ四千件というような話でございました。地域によつては、適切な耐震診断を実施できるコンサルタントが不足しているところもございました。さらに改修まで考えると、先ほど来よりお話をありましたが、人員の確保というのは非常に厳しい状況でありますし、先週安倍政権が、外国人労働者の受け入れというようなことも話がありました。これは二〇二〇年までの限定措置として、技能実習修了者に別の在留資格を与えてプラス三年というような報道がありましたけれども、東日本大震災からの復旧復興や、しかも東京オリンピック・パラリンピックという準備もございました。

そこで、こういった中につきましては、耐震診断や改修に当たつて、果たして十分な人員の確保が可能なのであろうか。しかも、人件費や資材の高騰も考えられますけれども、そうした影響について国交省はどういうふうに考えておられるか、お聞かせいただきたいと思います。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。
まず、耐震診断、こちらの方は、専門の技術者がどれだけいるかということに尽くるんだと思います。今回の対象がおおむね四千棟。過去、公共団体が補助し、あるいはみずから実施したものがあります。データがござりますけれども、二十一年度には、学校中心ですが、六千六百棟の診断をした実績がございまして、総数では足りてゐるのではないかなどいうふうに思つておりますし、また、新たに資格といいますか、能力を身につけていただくた学校の講習もやつております。昨年、約二千人が受講していただいたというふうなことございま

す。

御指摘のような地域偏在につきましては、よその地域の事務所に頼むということも多々あることはありますけれども、そういうことがないよ

うに、できるだけ私どもの方でも状況把握をして対応してまいりたいというふうに思つております。

次に、資材でござりますけれども、耐震改修の場合にはそれほど多くの資材を要しませんので、資材についてはそれほど心配することはないのではないかというふうに思つております。

問題は、人員の確保でございまして、これは建設業全体の問題として、公共事業におきます設計労務単価の引き上げなどを行つてきたところでございますけれども、耐震改修の工事をやはりやすくなる、できるだけ経済的にバックアップをするということが最終的には一番のポイントになります。そういう意味で、先ほど御指摘いただきました改修の補助制度の充実、それから、事例集のようないいとこだといふうに思つております。

○西岡委員 ありがとうございます。

私の地元の愛媛県で、耐震診断の義務化の対象施設の一つである、愛媛県市町村職員共済組合が運営する、えひめ共済会館という施設がありまして、ここは、平成十三年に発生した芸予地震を受け、平成十八年にみずからが率先して耐震診断を約五百万ほどの費用をかけて行つた。それで強化不足がわかつて、その後、耐震改修も引き続き行つて、これは約三億の費用がかかつたといふとおりました。

ここに先般訪問させていただいて、診断から改修工事まで、いろいろな話を聞かせていただきましたが、改修工事後は、よく言われるかも知れども、改修工事後は、耐震補強のために、筋交いというふうな話を聞かせていましたが、ああいつたものにつけることによって、もともとの場所は松山城を見渡すことができる部屋、客室というのを売りにしておったわけでござりますけれども、そこの眺望が悪くなつただと

か、そういった筋交い装置をつけることによつて、部屋のスペースが狭くなつたり、ツインをしないかといふふうに思つております。

そこで、これは全体で五部屋分減つたというような話がございました。

そういうふうに思つてお聞きしている中で一番驚いたのは、平成十八年に診断を開始して、改修が終えるまで約四年間かかったということでありました。診断における建築士の確保だと、一般競争入札をしましたから、その準備とか、工期の期間だとか、一年先までの宿泊の予約というものがございましたから、その間の代替施設の確保だと、営業をどうするか等々あつて、想定よりも長く時間がかかつてしまつたということでありました。

こうしたところは、市町村職員の共済組合といふことで後ろ盾があるというようなものでありますけれども、これが民間業者が営む旅館やホテルなどだと思いますので、そういう情報提供もしつかり行つてまいりたいといふうに思つております。

私は、この地元の愛媛県で、耐震診断の義務化の対象施設の一つである、愛媛県市町村職員共済組合が運営する、えひめ共済会館という施設がありまして、ここは、平成十三年に発生した芸予地震を受け、平成十八年にみずからが率先して耐震診断を約五百万ほどの費用をかけて行つた。それで強化不足がわかつて、その後、耐震改修も引き続き行つて、これは約三億の費用がかかつたといふとおりました。

○西岡委員 ありがとうございます。

私の地元の愛媛県で、耐震診断の義務化の対象施設の一つである、愛媛県市町村職員共済組合が運営する、えひめ共済会館という施設がありまして、ここは、平成十三年に発生した芸予地震を受け、平成十八年にみずからが率先して耐震診断を約五百万ほどの費用をかけて行つた。それで強化不足がわかつて、その後、耐震改修も引き続き行つて、これは約三億の費用がかかつたといふとおりました。

るべきではなかろうかというふうに思つておられた点について大臣の御所見をお伺いしたのですが、この点について大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 観光ということを主眼にする旅館、ホテル、道後なんかもそうです、そこでいろいろ改修をしていかなくてはならないという課題もあるうとうに思いますね。昔は置で全部寝てたりしたのに、最近は、足が、何という端くれとして申し上げると、いろいろなやり方が、耐震でも工法というのは物すごくあるわけですね。その辺は十分よく現場と実情に合わせて、我々としては対応したい。

耐震改修をすれば価値が上がるということは間違いないというふうに私は思つています。ただ、そこに至ることについては、予算のこと、いろいろなことでなかなか大変なこともありますと、ななかな同じようなことにはならないというふうに思つております。耐震改修でお金をかけていいものになるのであれば、それは投資する価値はあるのであります。が、眺望が悪くなつたり、部屋を潰したり、施設では、施設の価値が下がつてしまつという側面もあります。松山の道後温泉も、ことしで道後温泉本館が改築百二十周年を迎えるわけでござりますけれども、個々の旅館業を営む方々からも、こういった懸念の声を聞かされておるのあります。

○西岡委員 ありがとうございます。質問を終わらせていただきます。

○梶山委員長 次に、西野弘一君。

○西野委員 日本維新の会の西野弘一でござります。

まず、先ほども議論がありましたけれども、公共事業における労務単価について質問させていたいただいたいと思います。

震災以降、いろいろな入札不調なんかもあつたけれども、耐震診断、改修に対する国の支援は、基本的には地方公共団体における支援制度の状況はさまざまであつて、全国一律ではありませんけれども、全国一律に平成二十七年末までのせんけれども、全国一律に平成二十七年末までの耐震診断を求めるることは、やはり法の趣旨からしては、地域の状況に応じた柔軟な対応が容認され

あつても、では、これで十分なのかといふとまだまだだなというふうに思つておられます。そこで質問させていただきます。

引き上げられた後であつても、ピークの平成二十年に比べると、型枠工であつたりとか鉄筋工であつたりとか、いわゆる技術職の分野では、大体二〇%ぐらい平成十年度よりも少ないとということございます。特に、今、人材難と言われているのは、いわゆる普通の作業をされる方ではなく

るようになくなっちゃいけないとか、いろいろな時代に沿つての対応というのはあるし、私は技術屋の端くれとして申し上げると、いろいろなやり方が、耐震でも工法というのは物すごくあるわけですね。その辺は十分よく現場と実情に合わせて、我々としては対応したい。

耐震改修をすれば価値が上がるということは間違いないというふうに私は思つています。ただ、そこに至ることについては、予算のこと、いろいろなことでなかなか大変なこともありますと、ななかな同じようなことにはならないというふうに思つております。耐震改修でお金をかけていいものになるのであれば、それは投資する価値はあるのであります。が、眺望が悪くなつたり、部屋を潰したり、施設では、施設の価値が下がつてしまつという側面もあります。松山の道後温泉も、ことしで道後温泉本館が改築百二十周年を迎えるわけでござりますけれども、個々の旅館業を営む方々からも、こういった懸念の声を聞かされておるのあります。

○西野委員 ありがとうございます。質問を終わらせていただきます。

○梶山委員長 次に、西野弘一君。

○西野委員 日本維新の会の西野弘一でござります。

まず、先ほども議論がありましたけれども、公共事業における労務単価について質問させていたいただいたいと思います。

震災以降、いろいろな入札不調なんかもあつたけれども、耐震診断、改修に対する国の支援は、基本的には地方公共団体における支援制度の状況はさまざまであつて、全国一律ではありませんけれども、全国一律に平成二十七年末までのせんけれども、全国一律に平成二十七年末までの耐震診断を求めるることは、やはり法の趣旨からしては、地域の状況に応じた柔軟な対応が容認され

ます。

ただ、今の単価、引き上げられた後の単価で

です。

○太田国務大臣 設計労務単価を昨年四月とことしの二月から引き上げさせていただいて、これは

この指導を強化していくいたい、こういうふうに考えております。

○西野委員 一步前進だと思つておりますが、もう本当に能力は絶対あるはずですから、だつて、低い札があつたとき調査されるわけですから、どういうふうな人件費が払われているのか、全部わかるはずですから、ぜひその辺を見ていただきたいといなというふうにお願いをさせていただきたいと思つております。

少し時間がなくなりましたので、次に、厚労省の、労働基準法第六十二条に年少者の労働基準規則というのが決まっておりまして、きょう、せつかく厚労省から審議官までお越しいただいています。それけれども、質問する予定でしたけれども、要するに、年少者、十八歳未満の方には、例えば、五メートル以上の高いところで業務や足場の組み立てとかをやつたらいかぬというような法律があるんですねが、これについて聞こうと思つてたんですけれども、こういうのが実際にあります。私の知り合いで、建設業を営んでおられて、若い方をたくさん雇用しようと思うんですが、実際、十八歳未満の方にはいろいろなそういう制約があつて、いろいろな作業についてもらおうと思うんですけども、できない、だから十八歳未満の人とかは雇えないんだというような御意見もありますので、大臣、これは要望にさせていただきますけれども、厚労省のその規則というのは何かおかしいんですね。

今、高齢化していく、結局、いろいろな事故に遭われる方も、比較的年齢の高い方が多いと言われています。では、どつちが危ないんだ、危険のリスクがあるんだということも踏まえて、このあたりのことも厚労省とぜひいろいろと検討いたいて、実態に見合つたような改正というか、実態に見合つたような状態にしていただきますよう、これは要望させていただきたいと思います。

最後に、一つ質問させていただきますが、亀岡

の痛ましい事故もありました。実際に身内を亡くされた方、私はよく存じ上げておりますが、先般

も事務所に来られて、いろいろな法の不備、被害者の遺族のそいつた思いをまだ反映されたものではないということを訴えられました。

一方で、国交省が先頭を切つて、文科省であつたりとかまた警察であつたりとかと連携して、全国七万四千カ所でしたか、七万五千カ所に近い箇所を一斉に点検して、そいつた通学路で同じようなことが起らぬないようにということで頑張つております。これは被害者の遺族の方も評価をされていました。

実際にいろいろな点検がなされましたけれども、上がつてきたデータをこの前見させていただきましたら、同じような規模の自治体でも、たくさんの箇所、危ないとこが上がつてしまっているところと、上がつていいところがあつたりとか、小さい自治体でたくさん上がつているのに、大きな自治体で全く上がつてないなかつたりとか、いろいろばらつきがあります。これは、今までに安全について取り組んでおらるるの、おられないかという差であれば僕はいざかしたら、数を上げていない自治体は、余りこれを一過性にせず、これからも継続した取り組みが重要であるというふうに認識をいたしております。

このような考え方、文科省さん、警察庁さんとも共有しております。昨年十二月から、こういう学校や警察さんとの、一緒にこういうものを進めていく推進体制、これは解散してしまわないで常設にしていこうというような問題、あるいは、引き続き定期的に合同点検を行つていこうとして、緊急合同点検に基づいて行つておりますのは、特に即効性の高い対策が中心でございまして、これを一過性にせず、これからも継続した取り組みが重要であるというふうに認識をいたしております。

○西野委員 時間が来ましたので、ぜひ、一遍

るでしよう。ですから、今回点検をして、ある程度その対策を打つた、ではこれで終わりということはなくて、しっかりと継続して、通学路の安

全対策というのをやつていかなればいけないと思つてますが、この点について、いかがでしようか。

一方で、國交省が先頭を切つて、文科省であつたりとかまた警察であつたりとかと連携して、全國七万四千カ所でしたか、七万五千カ所に近い箇所を一斉に点検して、そいつた通学路で同じようなことが起らぬないようにということで頑張つております。これは被害者の遺族の方も評価をされていました。

この中で、道路管理者分といたしましては、歩道整備やガードレールの設置というのが担当でございましたけれども、四万五千カ所ございまして、たどりまして、全国で約七万四千カ所の対策を進めております。

○徳山政府参考人 先生御指摘の通学路の安全確保につきましては、まさに御指摘のような経緯をたどりまして、全国で約七万四千カ所の対策を進めております。

ただ、先生まさに御指摘のとおりであります。たゞ、緊急合同点検に基づいて行つておりますのは、特に即効性の高い対策が中心でございまして、これを一過性にせず、これからも継続した取り組みが重要であるというふうに認識をいたしております。

このような考え方、文科省さん、警察庁さんとも共有しております。昨年十二月から、こういう学校や警察さんとの、一緒にこういうものを進めていく推進体制、これは解散してしまわないで常設にしていこうというような問題、あるいは、引き続き定期的に合同点検を行つていこうとしたところがございます。

○梶山委員長 次に、内閣提出、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

○太田国務大臣 ただいま議題となりました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律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上げます。

〔本号末尾に掲載〕

まず、都市再生特別措置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。

我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が見込まれる中で、健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保することが重要な課題となつております。この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、

統して点検して、また対策を打つていただきますようお願い申し上げて、またあわせて、きょうはトネルと橋梁のことについても質問をする予定でしたけれども、時間が切れました。

これは、たくさん全国に問題のあるところもございますので、そういった点も踏まえて、とにかく、こういったものは、インフラは定期的に検査する。虫歯と一緒にですよ。定期的に検査して、できるだけ悪いところが見つかつたらすぐ直すというのが一番だと思っておりますので、ぜひよろしくお願いして、質問とかえさせていただきます。ありがとうございます。

項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。)の立地の適正化を図るための計画(以下「立地適正化計画」という。)を作成することができる。
立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。
一 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
二 都市の居住者の居住を誘導すべき区域(以下「居住誘導区域」という。)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するため市町村が講ずべき施策に関する事項
三 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域(以下「都市機能誘導区域」という。)及び当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設(以下「誘導施設」という。)並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するため市町村が講ずべき施策に関する事項
四 都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項
イ 誘導施設の整備に関する事業
ロ イに掲げる事業の施行に関連して必要な公共公益施設の整備に関する事業、土地区画整理事業その他の国土交通省令で定める事業
ハ イ又はロに掲げる事業と一体となつてその効果を増大させるために必要な事務
又は事業
五 第二号若しくは第三号の施策又は前号の事業等の推進に関連して必要な事項
六 前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項
7 市町村は、立地適正化計画に第五項第三号に掲げる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、都道府県知事(駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。)に協議しなければならない。
8 第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導区域外の区域のうち、住宅が相当数存在し、跡地建築物の敷地であつた土地で現に建築物が存しないものをいう。以下この項において同じ。)の面積が現に増加しつつある区域で、良好な生活環境の確保及び美観風致の維持のために当該区域内の跡地及び跡地に存する樹木(以下「跡地等」という。)の適正な管理が必要となると認められる区域(以下「跡地等管理区域」という。)並びに当該跡地等管理区域における跡地等の適正な管理を図るために指針(第百十一条において「跡地等管理指針」という。)に関する事項を記載することができない。
9 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。
一 都市機能誘導区域内の区域であつて、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域(以下「駐車場配置適正化区域」という。)
二 前号の区域における路外駐車場(駐車場法(昭和三十二年法律第六号)第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。)第一百六十二条において同じ。)の配置及び規模の基準(同条において「路外駐車場配置等基準」という。)に関する事項
10 立地適正化計画は、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画法第六条の二の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、同法第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。
11 第二項第二号の居住誘導区域は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるよう定めるものとし、都市計画法第七条第一項に規定する市街化調整区域(以下「市街化調整区域」といふ。)、建築基準法第三十九条第一項に規定する災害危険区域(同条第二項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。)その他政令で定める区域については定めないものとする。
12 第二項第三号の都市機能誘導区域及び誘導施設は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めるものとする。
13 市町村は、立地適正化計画の作成に当たっては、第二項第二号及び第三号の施策並びに同項第四号の事業等において市町村の所有する土地又は建築物が有效地に活用されることとなるよう努めるものとする。
14 市町村は、立地適正化計画を作成しようとすることは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会(当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれていないとときは、都道府県都市計画審議会。第八十四条において同じ。)の意見を聽かなければならぬ。
15 市町村は、立地適正化計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならない。
16 第二項から前項までの規定は、立地適正化計画の変更(第十四項の規定については、国土交通省令で定める軽微な変更を除く。)について準用する。
(都市計画法の特例)
17 第八十二条 前条第二項第一号に掲げる事項が記載された立地適正化計画が同条第十五項(同条第十六項において準用する場合を含む。)の規定により公表されたときは、当該事項は、都市計画法第十八条の二第一項の規定により定められた市町村の都市計画に関する事項(同条第十六項において準用する場合を含む。)の規定により公表されたときは、当該事項は、都市計画法第十八条の二第一項の規定により定められた市町村の都市計画に関する事項
18 (都市再生整備計画に係る交付金の特例)

第八十三条 市町村は、國土交通省令で定めるところにより、第八十一条第二項第四号に掲げる事項(第四十六条第一項の土地の区域における同条第二項第二号又は第三号に掲げる事業等であつて当該市町村又は特定非営利活動法人等が実施するものに係るものに限る)を記載した立地適正化計画を國土交通大臣に提出することができる。

2 前項の規定により立地適正化計画が提出されたときは、第四十七条第一項の規定による都市再生整備計画の提出があつたものとみなして、同条第二項から第四項まで及び第四十八条から第五十条までの規定を適用する。この場合において、第四十七条第二項中「事業等の実施」とあるのは、「第八十三条第一項に規定する事業等の実施(特定非営利活動法人等が実施する同項に規定する事業等に要する費用の一部の負担を含む。)」とする。(立地適正化計画の評価等)

第八十四条 市町村は、立地適正化計画を作成した場合においては、おおむね五年ごとに、該立地適正化計画の区域における住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとする。

2 市町村は、前項の調査、分析及び評価を行つたときは、速やかに、その結果を市町村都市計画審議会に報告しなければならない。

3 市町村都市計画審議会は、必要に応じ、市町村に対し、立地適正化計画の進捗状況について報告を求めることができる。

4 市町村都市計画審議会は、第二項又は前項の規定による報告を受けたときは、その報告に係る事項について、市町村に対し、意見を述べることができる。

(都市計画における配慮)

第八十五条 都市計画決定権者は、都市計画の

見直しについての検討その他の都市計画についての検討、都市計画の案の作成その他の都市計画の策定の過程において、立地適正化計画が円滑に実施されるよう配慮するものとする。

第二節 居住誘導区域に係る特別の措置

第一款 都市計画の決定等の提案

第八十六条 立地適正化計画に記載された居住誘導区域内における政令で定める戸数以上の住宅の整備に関する事業以下「特定住宅整備事業」という。)を行おうとする者は、都市計画決定権者に対し、当該特定住宅整備事業を行なうために必要な次に掲げる都市計画の決定又は変更をすることを提案することができ。この場合においては、当該提案に係る都市計画を添えなければならない。

一 第三十七条第一項第二号、第三号及び第五号から第七号までに掲げる都市計画

二 都市計画法第十二条の四第一項第一号から第四号までに掲げる計画に関する都市計画

三 その他政令で定める都市計画

2 第三十七条第二項及び第三項並びに第三十一条から第四十条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、第三十七条第二項中「都市再生事業」とあるのは、「第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業」という。

3 市町村都市計画審議会は、必要に応じ、市町村に対し、立地適正化計画の進捗状況について報告を求めることができる。

4 市町村都市計画審議会は、第二項又は前項の規定による報告を受けたときは、その報告に係る事項について、市町村に対し、意見を述べることができる。

(特定住宅整備事業を行おうとする者による景観計画の策定等の提案)

第八十七条 特定住宅整備事業を行おうとする

者は、景観法(平成十六年法律第百十号)第七条第一項に規定する景観行政団体に対し、当該特定住宅整備事業を行うために必要な景観計画(同法第八条第一項に規定する景観計画をいふ。以下この項において同じ。)の策定又是変更を提案することができる。この場合においては、当該提案に係る景観計画の素案を添えなければならない。

2 景観法第十一条第三項及び第十二条から第十四条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、同法第十一条第三項中「当該計画提案」とあるのは、「第八条第一項に規定する土地の区域のうち、一体として良好な景観を形成すべき土地の区域としてふさわしい一団の土地の区域であつて都市再生特別措置法第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業に係る土地の全部又は一部を含むものについて、当該計画提案」と読み替えるものとする。

第二款 建築等の届出等

第八十八条 立地適正化計画の区域のうち当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域内において、都市計画法第四条第十二条に規定する開発行為(以下「開発行為」という。)であつて住宅その他の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの(以下この条において「住宅等」という。)の建築の用に供する目的で行うもの(政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が政令で定める規模以上とのものに限る。)又は住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為(当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものを除く。)を行おうとする者は、これらの行為に着手する日の三十日前までに、國土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定期日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

3 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第三款 居住調整地域等

第八十九条 立地適正化計画の区域(市街化調整区域を除く。)のうち、当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域で、住宅地化を抑制すべき区域については、都市計画に、居住調整地域を定めることができる。

(開発行為等の許可等の特例)

第九十条 居住調整地域に係る特定開発行為(住宅その他の居住の用に供する建築物の

らない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

一 軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準する行為として政令で定める行為

四 その他市町村の条例で定める行為

うち市町村の条例で定めるもの(以下この条例において「住宅等」という。)の建築の用に供する目的で行う開発行為(政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあっては、その規模が政令で定める規模以上のものに限る。)をいう。以下同じ。)については、都市計画法第二十九条第一項第一号の規定は適用せず、特定開発行為及び特定建築等行為(住宅等を新築し、又は建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為(当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものと除く。))をいう。第九十二条においては、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、同法第三十四条及び第四十三条の規定(同条第一項の規定に係る罰則を含む。)を適用する。この場合において、同法第三十四条中「開発行為(王として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。)」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、同法第三十四条中「開発行為(王として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。)」とあるのは「第十号又は第十二号から第十四号まで」と、同法第四十三条第一項中「第一十九条第一項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物を新築し、又は第一種特定工作物を新設しては」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する建築物等(同条の政令で定める戸数未満の住宅等(同条の政令で定める戸数未満の住宅等とするとのは「住宅等」と、同条第一項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する建築物以外の建築物を新築しては」と、「同項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物」とあるのは「住宅等」と、同条第一項中「第三十四条」とする。)

この場合において、これらの規定中「土地区画整理事業」とあるのは「土地区画整理事業(施行区域の土地について施行するものを除く。)」と、「同法第四条第十二項に規定する開発行為が同法第三十四条各号」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為が同条の規定により読み替えて適用する都市計画法第三十四条第十号又は第十二号から第十四号まで」とする。

第九十二条 特定開発行為及び特定建築等行為について、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、大規模災害からの復興に関する法律(平成二十五年法律第五十五号)第十三条规定から第十二項までの規定を適用する。この場合において、同法第十二条に規定する開発行為を同法第十四条から第十二項までの規定により読み替える。この場合において、同法第十項中「開発行為」と、同法第十項から第十二項までの規定を適用する。この場合は、「都市計画法」と、同項及び同条第十一項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、同法第十二条に規定する開発行為を同法第十二条から第十四号までの規定により読み替える。この場合は、「都市計画法」と、同法第十二条から第十四号までの規定を適用する。

第九十二条 特定開発行為及び特定建築等行為について、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、大規模災害からの復興に関する法律(平成二十五年法律第五十五号)第十三条规定から第十二項までの規定を適用する。この場合において、同法第十二条に規定する開発行為を同法第十四条から第十二項までの規定により読み替える。この場合は、「都市計画法」と、同法第十二条から第十四号までの規定を適用する。

3 第一項の規定により開発許可関係事務を処理しようとする市町村長は、その処理を開始する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

4 第一項の規定によりその長が開発許可関係事務を処理する市町村は、都市計画法第三十三条第六項、第三十四条第十一号及び第十二号、第三十四条の二、第三十五条の二第四項、第四十三条第三項並びに第七十八条第一項、第三項、第五項、第六項及び第八項の規定の適用については、同法第二十九条第一項に規定する指定都市等とみなす。この場合において、同法第七十八条第一項中「置く」とあるのは、「置くことができる」とする。

第五十四条 前条第一項の規定により開発許可関係事務を処理する市町村長は、幹線道路の整備のための立地適正化計画に記載された都市機能誘導施設等整備事業(当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)を施行して、当該都市開発事業を施行する土地(水面を含む。)の区域(以下「誘導事業区域」という。)の面積が政令で定める規模以上のもの(以下「誘導施設等整備事業」という。)を作成し、国土交通省令で定めるところにより、当該誘導施設等整備事業に関する計画(以下「民間誘導施設等整備事業計画」という。)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

第五十五条 立地適正化計画に記載された都市機能誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)を施行して、当該都市開発事業を施行する土地(水面を含む。)の区域(以下「誘導事業区域」という。)の面積が政令で定める規模以上のもの(以下「誘導施設等整備事業」という。)を作成し、国土交通省令で定めるところにより、当該誘導施設等整備事業に関する計画(以下「民間誘導施設等整備事業計画」という。)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

第三節 都市機能誘導区域に係る特別措置

第一款 民間誘導施設等整備事業計画の認定

第九十五条 立地適正化計画に記載された都市機能誘導施設区域内における都市開発事業(当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)を施行して、当該都市開発事業を施行する土地(水面を含む。)の区域(以下「誘導事業区域」という。)の面積が政令で定める規模以上のもの(以下「誘導施設等整備事業」という。)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2 前項の認定(以下「誘導事業計画の認定」という。)の申請は、当該申請に係る誘導施設等整備事業に係る立地適正化計画を作成した市町村(以下「計画作成市町村」という。)を経由して行わなければならない。この場合において、計画作成市町村は、当該民間誘導施設等整備事業計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 民間誘導施設等整備事業計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 誘導事業区域の位置及び面積

二 誘導施設の概要

三 建築物及びその敷地の整備に関する事業の概要

四 公共施設の整備に関する事業の概要及び当該公共施設の管理者又は管理者となるべき者

五 工事着手の時期及び事業施行期間

同号の規定の適用については、同号中「といふ。」とあるのは、「と/or。」並びに都市再生特別措置法第二百三十二条第一項第一号の政令で定める公益的施設」とする。

第二款 土地区画整理法の特例

第一百五条 立地適正化計画に記載された土地区画整理事業の施行者(土地区画整理法第二条第三項に規定する施行者をいう。以下この条において同じ。)は、同法第八十六条第一項の換地計画(以下この条において「換地計画」という。)の内容について同法第二条第四項に規定する施行地区内の土地又は物件に関し権利を有する者(施行者が土地区画整理組合である場合にあつては、参加組合員を含む。)の全同意を得たときは、同法第八十九条の規定によらないで、換地計画において換地を定めることができ。この場合においては、同法第八十八条第二項から第七項までの規定は、適用しない。

第三款 駐車場法の特例等

(特定路外駐車場の設置の届出等)

第一百六条 立地適正化計画に記載された路外駐車場配置等基準に関する事項に係る駐車場配置適正化区域内において、路外駐車場で自動車の駐車の用に供する部分の面積が当該駐車場配置適正化区域内的土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上のもの(以下この項において「特定路外駐車場」という。)を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、当該特定路外駐車場の位置、規模その他の国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、そ

の旨を市町村長に届け出なければならない。

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があった場合において、当該届出に係る事項が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な勧告をすることができる。

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(駐車施設の附置に係る駐車場法の特例)

第一百七条 立地適正化計画に記載された集約駐車施設の位置及び規模に関する事項に係る駐車場配置適正化区域(駐車場法第二十条第一項の地区の区域内に限る。)内における同条第一項及び第二項並びに同法第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内」とあるのは「近隣商業地域内に」とある。

域内に」「と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設を設けなければならない旨を」と、駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の駐車場配置適正化区域の区域内」と、同項及び同法第二十条の二第一項中「旨

をとあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車場配置適正化区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内」とする。

第四款 建築等の届出等

第一百八条 立地適正化計画の区域内において、当該立地適正化計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為又は当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為を行おうとする者(当該誘導施設の立地を誘導するものとして当該立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内においてこれらの行為を行おうとする者を除く。)は、これらの行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施工方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

二 軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為

2 特定用途誘導地区に関する都市計画には、

都市計画法第八条第三項第一号及び第三号に掲げる事項のほか、建築物等の誘導すべき用途、その全部又は一部を当該用途に供する建築物の容積率の最高限度及び建築物の高さの最高限度(当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。)を定めるものとする。

2 特定用途誘導地区に関する都市計画には、建築物の容積率の最高限度及び建築物の高さの最高限度(当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。)を定めるものとする。

(跡地等の管理に関する市町村の援助等)

三百十一条 第八十二条第八項の規定により立地適正化計画に跡地等管理区域及び跡地等管理指針に関する事項が記載されているときは、

に、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、当該届出に係る事項が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な勧告をすることができる。

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、当該都市機能誘導区域内における誘導施設の立地を適正化する事項に関して、誘導施設の立地を適正化するため必要な勧告をすることができる。

第五款 特定用途誘導地区

第一百九条 立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域のうち、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を有する建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域(都市計画法第八条第一項第一号に規定する用途地域(同号に掲げる工業専用地域を除く。)が定められている区域に限る。)については、都市計画に、特定用途誘導地区を定めることができる。

2 前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、そ

市町村は、当該跡地等管理指針に即し、当該跡地等管理区域内の跡地等の所有者又は使用及び収益を目的とする権利(一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。)を有する者(以下「所有者等」という。)に対し、当該跡地等の適正な管理を行うために必要な情報の提供、指導、助言その他の援助を行うものとする。

2 市町村長は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等の所有者等が当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行わないため、当該跡地等の周辺の生活環境及び美観風致が著しく損なわれていると認めるときは、当該所有者等に対し、当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行うよう勧告することができる。

(跡地等管理協定の締結等)

第百十一条 市町村又は都市再生推進法人等により指定された跡地等の管理を行うものに規定することができる。

(第百十八条第一項の規定により指定された都市再生推進法人) 都市緑地法(昭和四十八年法律第七十二号)第六十八条第一項の規定により指定された緑地管理機構(第百十五条第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「緑地管理機構」という。)又は景觀法第九十二条第一項の規定により指定された景觀整備機構(第百十六条第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「景觀整備機構」という。)を除く。以下同じ。は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等(緑地管理機構があつては都市緑地法第三条第一項に規定する緑地であるものに限る。)を適正に管理するため、当該跡地等の所有者等と次に掲げる事項を定めた協定(以下「跡地等管理協定」という。)を締結して、当該跡地等の管理を行うことができる。

1 跡地等管理協定の目的となる跡地等(以

下この条において「協定跡地等」という。)

2 協定跡地等の管理の方法に関する事項

3 協定跡地等の管理に必要な施設の整備に関する事項

4 跡地等管理協定の有効期間

5 跡地等管理協定に違反した場合の措置

6 跡地等管理協定については、協定跡地等の所有者等の全員の合意がなければならぬい。

7 跡地等管理協定の内容は、次に掲げる基準のいずれにも適合するものでなければならぬ。

1 立地適正化計画に記載された第八十一条第八項に規定する事項に適合するものであること。

2 協定跡地等の利用を不當に制限するものでないこと。

3 第一項各号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。

4 都市再生推進法人等が跡地等管理協定を締結しようとするときは、あらかじめ、市町村長の認可を受けなければならない。

(跡地等管理協定の認可)

第百十二条 市町村長は、前条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。

1 申請手続が法令に違反しないこと。

2 跡地等管理協定の内容が、前条第三項各号に掲げる基準のいずれにも適合するものであること。

(跡地等管理協定の変更)

第百十三条 第百十一条第二項から第四項まで及び前条の規定は、跡地等管理協定において定めた事項を変更しようとする場合について準用する。

(都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律の特例)

第百十四条 都市再生推進法人等が跡地等管理協定に基づき管理する樹木又は樹木の集團で

都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律第二条第一項の規定に基づき保存樹又は保存樹林として指定されたものについての同法の規定の適用については、同法第五条第一項中「所有者」とあるのは「所有者及び都市再生特別措置法第百十一条第一項に規定する都市再生推進法人等以下「都市再生推進法人等」という。」と、同法第六条第二項及び第八条中「所有者」とあるのは「都市再生推進法人等」と、同法第九条中「所有者」とあるのは「所有者又は都市再生推進法人等」とす

(緑地管理機構の業務の特例)

第百十五条 都市緑地法第六十八条第一項の規定により指定された緑地管理機構(同法第六十九条第一号イに掲げる業務を行うものに限る。)は、同法第六十九条各号に掲げる業務のほか、次に掲げる業務を行うことができる。

1 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うこと。

2 前号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

3 前項の場合は、都市緑地法第七十条中「又は二(1)」とあるのは、「若しくは二(1)又は都市再生特別措置法第百十五条第一項第一号」とする。

(景觀整備機構の業務の特例)

第百十六条 景觀法第九十二条第一項の規定により指定された景觀整備機構は、同法第九十条各号に掲げる業務のほか、跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うことができる。

2 前項の場合においては、景觀法第九十五条第一項及び第二項中「掲げる業務」とあるのは、「掲げる業務及び都市再生特別措置法第百十六条第一項に規定する業務」とする。

3 生整備計画に基づく事業により整備された公共施設の管理並びに立地適正化計画及びその実施に関し必要な協議を行うため、市町村都市再生協議会(以下この条において「市町村協議会」という。)を組織することができる。

1 市町村

2 次条第一項の規定により当該市町村の長が指定した都市再生推進法人

3 密集市街地整備法第三百条第一項の規定により当該市町村の長が指定した防災街区整備推進機構

4 中心市街地の活性化に関する法律(平成十年法律第九十二条号)第六十一条第一項の規定により当該市町村の長が指定した中心市街地整備推進機構

5 景觀法第九十二条第一項の規定により当該市町村の長が指定した景觀整備機構

6 地域歴史的風致法第三十四条第一項の規定により当該市町村の長が指定した歴史的風致維持向上支援法人

7 前各号に掲げる者のほか、第二号から前号までに掲げる者に準ずるものとして国土交通省令で定める特定非営利活動法人等

8 前各号に掲げる者は、必要があると認めるとときは、協議して、市町村協議会に、関係都道府県、独立行政法人都市再生機構、地方住宅供給公社、民間都市機構、当該都市再生整備計画の区域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行い、又は都市開発事業を施行する民間事業者、誘導施設又は誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設の整備に関する事業を施行する民間事業者(次項において「誘導施設等整備民間事業者」という。)その他まちづくりの推進を図る活動を行う者を加えることができる。

3 誘導施設等整備民間事業者であつて市町村協議会の構成員でないものは、第一項の規定により市町村協議会を組織する同項各号に掲げる者に対して、自己を市町村協議会の構成

項中「市街地再開発促進区域」を「居住調整地域」とは市街地再開発促進区域に改める。

第七十三条第五号中「第一百三十九条の三」を「第一百三十九条の四」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三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。

(都市再生特別措置法の一改正に伴う経過措置)

第二条 第一条の規定による改正後の都市再生特別措置法(以下「新都市再生特別措置法」という。)第十四条の規定により都市再生基本方針が定められるまでの間は、この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の都市再生特別措置法(以下「旧都市再生特別措置法」という。)第十四条の規定により定められている都市再生基本方針は、新都市再生特別措置法第十四条の規定により定められた都市再生基本方針とみなす。

第三条 この法律の施行の際現に旧都市再生特別措置法第四十六条の二第一項の規定により組織されている市町村都市再生整備協議会は、新都市再生特別措置法第一百七条第一項の規定により組織された市町村都市再生協議会とみなす。

第四条 この法律の施行の際現に旧都市再生特別措置法第七十三条第一項の規定により指定されている都市再生整備推進法人は、新都市再生特別措置法第一百八条第一項の規定により指定された都市再生推進法人とみなす。

(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(調整規定)

第六条 この法律の施行の日が中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律(平成二十六年法律第 号)の施行の日前である場合には、第一条のうち都市再生特別措置法第七十二条の九を第八十条とし、同条の次に二章及

び章名を加える改正規定(同法第百一十七条第一項第四号に係る部分に限る。)中「第六十一条第一項」とあるのは、「第五十一一条第一項」とする。

前項の場合において、中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律附則第十五条のうち都市再生特別措置法第四十六条の二第一項第四号の改正規定中「第四十六条の二第一項第四号」とあるのは、「第一百十七一条第一項第四号」とする。

(検討)

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、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。

(都市開発資金の貸付けに関する法律の一改正)

第八条 都市開発資金の貸付けに関する法律(昭和四十一年法律第二十号)の一部を次のように改正する。

第一条第六項中「第七十三条第一項」を「第一百八条第一項」に、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に、「第七十四条第三号」を「第一百九条第三号」に改める。

(環境影響評価法の一改正)

第九条 環境影響評価法(平成九年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

第三十九条第二項及び第四十二条第三項中「第八十一条」を「第一百二十六条」に改める。

理由

住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るために、市町村による立地適正化計画の作成について

定めるとともに、当該施設についての容積率及び用途の制限の緩和等の所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)の一部を次のように改正する。

目次中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に、「第二十条」を「第二十二条」に、「第五節 乗継円滑化事業(第二十一条・第二十五条)」に、「第五節 鉄道事業再構築事業(第二十五条の二・第二十五条の四)」を「第五節 鉄道事業再構築事業(第二十三条・第二十五条)」に、「第七節 雑則(第二十八条・第二十九条)」を「第七節 地域公共交通再編事業(第二十七条の二・第二十七条の八)」に、「第四十三条・第四十四条」を「第四十三

条・第四十五条」に改める。

第一条中「低減を図る」の下に「ための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の」を加え、「かんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画」を「鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのつとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画」に改め、「により、の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう」を加え、「総合的、一体的かつ効率的に」を削る。

第二条第五号中「乗継円滑化事業」を削り、「及び鉄道再生事業」を「鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業」に改め、同条第九号を削り、同条第九号の二中「かんがみ」を「鑑み」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同号を同条第九号とし、同条第十号中「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第十二号を同条第十三号とし、同条第十一号を同条第十二号とし、同条第十号の次に次の一号を加える。

十一 地域公共交通再編事業 地域公共交通を再編するための事業であつて、地方公共団体の支援を受けつつ、特定旅客運送事業、旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業を

生を総合的、一体的かつ効率的に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通網形成に資する地域公共交通」を「持続可能な地域公共交通網」に改め、同項第二号及び第三号中「地域公共交通」を「地域公共交通」に改め、同項第二号

<p>域公共交通網形成計画」に改め、同項第五号中「その他」の下に「国土交通省令で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加え、同号を同項第六号とし、同項第四号の次に次の一号を加える。</p> <p>五 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項</p> <p>第三条中第五項を第七項とし、第四項を第六項とし、第三項を第五項とし、第二項の次に次の二項を加える。</p> <p>3 基本方針は、交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めるものとする。</p>
<p>4 基本方針は、交通政策基本法第十五条第一項に規定する交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならない。</p> <p>第四条第一項中「市町村」を「地方公共団体」に改め、「行う」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加え、同条第二項中「が行う」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加え、「行うよう」を「行うことにも、必要がある」と認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよ</p> <p>う」に改め、同条第三項中「主体的に」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加える。</p> <p>第三章の章名及び同章第一節の節名を次のように改める。</p>
<p>第一節 地域公共交通網形成計画の作成及び実施</p>
<p>第五条の見出しを「(地域公共交通網形成計画)」に改め、同条第一項中「市町村」を「地方公共団体」に、「単独で又は共同して」を「市町村にあつては単独で又は共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して」に改</p>
<p>め、「について」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加え、「総合的かつ一体的に」を削り、「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改め、同条第六号中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改め、同条第六号及び第三号中「地域公共交通総合連携計画」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同号を同項第七号とし、同項第五号を同項第六号とし、同項第四号の次に次の一号を加える。</p> <p>五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項</p>
<p>第五条第九項中「第五項」を「第六項」に、「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改め、同項を同条第十項とし、同条第八項</p>
<p>中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改め、「ときは」の下に「主務大臣」にあつては地方公共団体に対し、都道府県にあつてはを加え、同項を同条第九項とし、同条第七項中「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第六項中「都道府県は、地域公共交通総合連携計画」を「都道府県(第一項の規定により協議会を組織する都道府県</p>
<p>に改め、同項第三号及び同条第三項中「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第六項中「都道府県は、地域公共交通総合連携計画」を「都道府県(第一項の規定により協議会を組織する都道府県</p>

施計画に定められた鉄道事業再構築事業」を「認定鉄道事業再構築事業又は認定地域公共交通再編事業」に改め、同条第三項中「認定乗継円滑化実施計画又は認定鉄道事業再構築実施計画」を「認定鉄道事業再構築実施計画又は認定地域公共交通再編実施計画」に改め、同条第四項中「について」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加える。
第三章中第七節を第八節とし、第六節の次に次の二節を加える。
第七節 地域公共交通再編事業
(地域公共交通再編事業の実施)
第二十七条の二 地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画(以下「地域公共交通再編実施計画」という)を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。
二 地域公共交通再編実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
一 地域公共交通再編事業を実施する区域
二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体(次号に掲げるものを除く。)
三 地方公共団体による支援の内容
四 地域公共交通再編事業の実施予定期間
五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
六 地域公共交通再編事業の効果
七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
八 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅
客運送事業者等(その全部又は一部の区間又は区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者及びその全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者その他の国
を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等(特定旅客運送事業者等である者を除く)、道路管理者、港湾管理者及び
公安委員会の意見を聴かなければならない。
5 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。
6 前三項の規定は、地域公共交通再編実施計画の変更について準用する。
(地域公共交通再編実施計画の認定)
第二十七条の三 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。
2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
一 地域公共交通再編実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
二 地域公共交通再編実施計画に定める事項が
八 軌道法第二十二条ノ二の許可 同条の許可の基準
九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該いかんハまでに定める基準に適合すること。
イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準
ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準
十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、次のイからニまでに掲げる基準により認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。
イ 上海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号第三号を除く。ハにおいて同一じ。)に掲げる基準
八 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準
九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであつて、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項のいずれにも該当しないこと。
八 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。
イ 上海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号第三号を除く。ハにおいて同一じ。)に掲げる基準
八 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準
九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについて

は、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二条ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聽くものとする。ただし、

道路管理者の意見を聽く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聽く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通再編実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならぬ。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画(第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。)が第二項の認定を受けたときは、當該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が當該認定地域公共交通再編実施計画に従つて地域公共交通再編事業を実施していないと認めるとときは、その認定を取り消すことができる。

8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し

必要な事項は、国土交通省令で定める。

(鉄道事業法の特例)

第二十七条の四 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について前条第一項(同条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。)の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項、第十七条、第二十八条第一項若しくは第二十八条の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(軌道法の特例)

第二十七条の五 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二条ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(道路運送法の特例)

第二十七条の六 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、當該地域公共交通再編事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業(当該地域公共交通再編事業に係るものを除く。次項において同じ。)について、道路運送法第四十一条の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する。

(海上運送法の特例)

第二十七条の七 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、當該地域公共交通再編事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは第十五条第一項の認可の申請があつた場合には、同法第四条第一項の許可の申請があつては、当該事業の内容が同法第六条各号に掲げる基準に適合しかつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五条第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第六条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるものとみなす。この

ならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九条の七十九条の登録若しくは同法第七十九条の七第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

第二十七条の八 國土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を営業者に對し、相当の期限を定めて、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業を営む者に對し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

5

6

7

8

となるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかるわらず、第二十七条の三第二項の認定を受けた日から開始することができる。

第二十七条の八 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けた場合において、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施しようとする者が当該地域公共交通再編事業として発行する共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引を行おうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、共同で、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることができる。

2 前項の規定による届出をした者は、鉄道事業法第十六条第二項後段、軌道法第十二条第二項、道路運送法第九条第三項後段又は海上運送法第八条第一項後段の規定により届出をしたものとみなす。

第三十条第一項中「新地域旅客運送事業計画」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加える。

第三十七条中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改める。

第三十九条第一項中「第三項から第五項まで」を「第五項から第七項まで」に改め、同条第二項中「第五条第七項及び第八項」を「第五条第八項及び第九項」に改める。

第四十四条中「前条」に、「同条の刑」を「各本条の罰金刑」に改め、同条を第四十五条とする。

第四十三条第一号中「第二十八条第四項」を「第二十七条の六第七項において準用する道路運送法第四十一条第一項又は第二十八条第四項」に改め、同条第二号を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第二十七条の六第七項において準用する道路運送法第四十一条第三項の規定に違反した

第四十三条を第四十四条とし、第六章中同条の前に次の一条を加える。
第三十四条の四

（施行期日）

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

附 則

（経過措置）

第二条 この法律の施行前に、この法律による改正前の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「旧法」という。）第九条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けた旧法第八条第一項に規定する軌道運送高度化実施計画、旧法第二十五条の三第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受けた同条第六項の変更の認定を含む。）を受ける申請を当該同意をした者の当該登記等に係る申請とみなして、前章及びこの章の規定を適用する。

第三十四条の五 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第二十七条の二第一項（地域公共交通再編事業の実施）に規定する地域公共交通再編実施計画の同法第二十七条の三第二項（地域公共交通再編実施計画の認定）（同条第六項において準用する登記等とみなされる場合を含む。）の認定が次の各号に掲げる規定により当該各号に定めた旧法第二十五条の二第一項に規定する鐵道事業再構築実施計画、旧法第二十五条の三第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受ける申請を当該同意をした者の当該登記等に係る申請とみなして、前章及びこの章の規定を適用する。

一 別表第一（百二十号）鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第三条第一項許可の第一種鉄道事業、第一種鉄道事業若しくは第三種鉄道事業の許可又は軌道法（大正十年法律第七十六号）第三条（事業の特許）の軌道事業の特許

二 別表第一（百二十五号）道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第四条第一項（一般旅客自動車運送事業の許可）の一般旅客自動車運送事業の許可又は同法第十五

条第一項（事業計画の変更）の事業計画の変更の認可

三 別表第一（百二十五号）の三 道路運送法第七十九条（登録）の自家用有償旅客運送者の登録又は同法第七十九条の七第一項（変

た場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

第六条 登録免許税法の一部改正

第三十四条の四の次に次の一条を加える。

（認定が鉄道事業の許可等とみなされる場合の取扱い）

四 別表第一（百三十三号）海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第三条第一項（一般旅客定期航路事業の許可）の一般旅客定期航路事業の許可

別表第一（百三十三号）

第五号の一部を次のように改正する。

第三十四条の四の次に次の一条を加える。

（認定が鉄道事業の許可等とみなされる場合の取扱い）

第五条 政府は、この法律の施行後五年を経過し（検討）

百二十五の三 自家用有償旅客運送者の登録

を

(注) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の六第一項(道路運送法の特例)の規定により自家用有償旅客運送者の登録又は変更登録を受けたものとみなされる場合における同法第二十七条の三第二項(地域公共交通再編実施計画の認定)(同条第六項において準用する場合を含む。)の規定による地域公共交通再編実施計画の認定は、当該登録又は変更登録とみなす。

に改め、同表第百三十三号中「第二十条(海上運送法の特例)」の下に「、第二十七条の七(海上運送法の特例)」を、「による海上運送高度化実施計画の認定」の下に「、同法第二十七条の三第二項(地域公共交通再編実施計画の認定)(同条第六項において準用する場合を含む。)の規定による地域公共交通再編実施計画の認定」を加え、同号()中「(昭和二十四年法律第八十七号)」を削る。

(中心市街地の活性化に関する法律の一部改正)
第七条 中心市街地の活性化に関する法律(平成十年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。
第九条第五項中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改める。

理由

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成二十六年五月一日印刷

平成二十六年五月七日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

D