

参議院国土交通委員会会議録第八号

平成二十八年十二月八日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

十二月六日

辞任

進藤金日子君
伊藤 孝恵君

補欠選任

吉田 博美君
羽田雄一郎君

十二月七日

辞任

魚住裕一郎君

補欠選任

宮崎 勝君

出席者は左のとおり。

理事

増子 輝彦君

井上 義行君

石井 正弘君

酒井 庸行君

長浜 博行君

新妻 秀規君

委員

足立 敏之君

青木 一彦君

朝日健太郎君

大野 泰正君

金子原二郎君

末松 信介君

長谷川 岳君

福岡 資麿君

吉田 博美君

野田 国義君

羽田雄一郎君

鉢呂 吉雄君

高瀬 弘美君

宮崎 勝君

衆議院議員

国土交通委員長

副大臣

大臣政務官

事務局側

政府参考人

局長

車局長

常任委員会専門員

政府参考人

局長

車局長

山添 拓君

室井 邦彦君

青木 愛君

行田 邦子君

中野 正志君

西銘恒三郎君

石井 啓一君

末松 信介君

大野 泰正君

田中 利幸君

石川 雄一君

藤井 直樹君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(無電柱化の推進に関する件)

(事業用自動車の運転者の健康起因事故対策に関する件)

○無電柱化の推進に関する法律案(衆議院提出)

○自転車活用推進法案(衆議院提出)

○道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○委員長(増子輝彦君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、伊藤孝恵君、進藤金日子君及び魚住裕一郎君が委員を辞任され、その補欠として羽田雄一郎君、吉田博美君及び宮崎勝君が選任されました。

○委員長(増子輝彦君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省道路局長石川雄一君外一名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(増子輝彦君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山添拓君 おはようございます。日本共産党の山添拓です。

いわゆる無電柱化に関わって伺いたいと思っております。委員の皆さんには資料をお配りしております。

無電柱化の整備に係る費用ですが、道路の一キロ当たり電線共同溝の整備の土木工事に大体三・五億円、電気設備の工事に一・五億円とか一・八億円が掛かると。ですから、合計、一キロ当たりですが、五億円以上掛かるとされております。現在、電柱を使用する従来のやり方によれば一千万から二千万のコストでできるとされておりますので、それと比べますと無電柱化というのは相当コストの掛かるものでもあると。

今後、無電柱化を進める上でコストが削減する見通しがあるかどうか、その際、そうした方法を取った場合にですが、懸念される安全性などについての対策についても御紹介、御説明をいただければと思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。無電柱化の推進におきましては、委員御指摘のとおり、コストが高いということが主な課題となっておりまして、国土交通省では、関係省庁、関係事業者と連携をいたしまして、低コスト手法、一つは管路を浅く埋設する方法、二つ目に小型ボックスを活用する方法、三つ目にケーブルを直接地下に埋設する方法の導入に向けて取り組んでいるところでございます。電線共同溝の場合、現場条件によってコストは異なりますが、委員御指摘のとおりでございます。それに対しまして、道路管理者負担分の整備に関する費用につきましては、管路を浅く埋設する方法については約一割程度、小型ボックスを活用する方法については約三割程度、ケーブルを直接埋設する方法については約七割程度のコスト削減が図られるものと見込んでおるところでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、関係省庁、関係事業者と連携をして、低コスト化につながる取組を進めて、更なる無電柱化の推進に努めてまいりたいと考えております。

委員御指摘の安全性という観点でございますけれども、今申し上げました管路を浅く埋設する方法、小型ボックスを活用する方法は従来の電線共同溝と比べまして同程度の安全性を有していることを認識しております。一方、ケーブルを直接埋設する場合は、電力会社によりまして、従来の電線共同溝に比べまして他の占用事業者が道路を掘削する際に感電災害と停電リスク、そういうものが高いという課題があるというふうにとらえております。

ます。

現在、直接埋設につきましては、関係省庁で直接埋設のケーブルの開発に向けて耐久性などの技術的な検証を行っているところでございますが、国土交通省といたしましては、今後、直接埋設方式の導入に際しまして、関係省庁と連携をして、海外の事例も参考にしながら、安全対策についても引き続き検討してまいりたいと考えております。

○山添拓君 安全性は是非確実に担保する形で進めていただければと思います。

それから、コストについても、最も安い方法を取ったとしても現状よりは、つまり電柱の方式よりは数倍にわたるコストになりますので、是非そこは低コスト化を進めるとともに、住民の負担が大きくなる方法が求められるかと思っております。

そういう意味では、今、橋やトンネル、あるいは水道管なども含めて、様々な社会インフラが老朽化をしている、更新時期を迎えると言われております。今後、全国的に無電柱化についても進めていくということになれば、優先順位をどうするかということとともに、コストをどうするか、これも問題になりますし、国民的にも重要な関心事だと考えます。

例えば、国が直轄する国道について無電柱化を行う場合ですが、国と地方公共団体、それから電力会社など事業者の負担割合はどうなるか。あわせて、無電柱化を行う際に、道路上に引かれていくいわゆる本線から各家庭につながる引込線、これは誰が費用を負担することになるのか、個人が負担することは想定されているか、これを御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。電線共同溝事業の実施に際しましては、平成七年に成立いたしました電線共同溝の整備等に関する特別措置法におきまして、国、地方自治体、電力・通信事業者が費用を負担しているところでございますが、具体的には、管や升の電線共同溝本体の整備に関する費用は国、地方自治体が負担し

ておりまして、トランスなどの地上機器や電線等の整備に関する費用は電力・通信事業者が負担しております。

具体的には、一キロ当たりおおむね五・三億円程度、これは委員御指摘のとおりでございますが、それぞれを今説明を申し上げました役割分担に応じて負担をしていると。結果といたしまして、国、地方自治体、電力・通信事業者の費用負担割合はおおむね一対一対一となっているところでございます。

それから、委員御質問の引込線の件でございます。

電線共同溝から民地へ電線を引き込むため、道路区域内に設置される引込み管は道路管理者が、道路区域外に設置される引込み設備は電線管理者がそれぞれ負担しております。また、引込み管及び引込み設備に敷設される電線は電線管理者が負担しております。電線管理者からは、このように、電線共同溝から民地への電線の引込みにおいて、沿道の利用者が費用負担することはないというふうに聞いております。

○山添拓君 国や公共団体が負担する分は税金を使うということですし、それから電線管理者、電力会社などについては電気料金などに転嫁することにもなりますので、その意味では国民負担も増えることになるかと思っております。そういう意味で、国民の納得のいく形で進められる必要があるかと思っております。

ところが、無電柱化が進められる中で、本来この無電柱化によって目指そうとしている趣旨とは反するような事態があり、住民が困惑するという場面も生じています。例えば、トランス、変圧器を地上に設置するために、結局その部分は歩道の幅が変わらない結果となつてしまつたと。そうすると、安全な交通の確保という無電柱化の趣旨とは相入れないわけです。あるいは、東京都の千代田区では、東京オリンピックのマラソンコースに指定された道路で、無電柱化を進めるということでイチョウ並木を切り倒すんだと。こういう計画

に住民の反対運動も起きています。景観の保護とは逆行するような施策になっていると感じます。

大臣はこうした事態をどのように認識をされているでしょうか。また、こういう事態を防ぐために工夫されている方策など、例がありましたら御紹介いただければと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 無電柱化を進めるに当たりましては、ガスや水道等の既存の埋設物を避けて管路や升などを設置する必要があります。限られた道路幅で整備するために、街路樹の位置に管路や升、地上機器を設置せざるを得ないこともあると認識をしております。

このような場合、地元住民との十分な合意形成を図りながら景観への影響を必要最小限とする整備手法が求められております。例えば、金沢市におきましては、地域住民、行政、関係事業者、学識経験者から成る協議会を設置して合意形成を図り、一部の地上機器を歩道以外の民地や公共の空き地に設置をしております。川越市におきましては駐車場の空き地に地上機器を設置したり、品川区の戸越銀座では、歩道のない商店街であることから、道路照明柱とトランスを一体的に整備することなど、地域の実情に応じて様々な工夫をしているところでございます。

また、主に低コスト化の観点から、関係省庁、関係事業者と連携をしながら、管路を浅く埋設する手法や小型ボックスを活用する手法などに取り組んでおりますけれども、これらは工事の影響範囲が小さくなりますので、景観等への影響を軽減するのにも有効だと考えているところでございます。

今委員が御指摘をいただいたところは都道の白山通りかと存じますが、これはイチョウが支障になることから、地元町内会や商店街の方々と時間を掛けて調整をして、伐採を最小限にとどめ、事業完了後はイチョウを植樹する予定と聞いております。

国土交通省といたしましては、地域住民の御協

力をいただくとともに、地方公共団体及び関係事業者とも協力しながら、地上機器の設置場所の工夫や電線共同溝の小型化など、更なる技術開発を進めまして、良好な景観形成に向けて無電柱化を進めてまいりたいと考えております。

○山添拓君 是非、地域の特性に応じて住民の納得のいく進め方をされるのが大事だと思っております。

今度議員立法で目指している法案では、六条にあるんですが、国民が国又は地方公共団体が実施する無電柱化の推進に関する施策に協力するよう努めなければならないと努力義務を定めております。一方で、無電柱化は、まちづくりや道路整備、道路の拡幅工事と一体で行われることも多くございます。地域の実情に即して住民合意を得ながら進めることが求められるかと思っております。

東京都の文京区では、不忍通りを拡幅して電線共同溝を設置する計画があります。歩道の電柱が通行の支障になるということで住民からも要望が出ていることなんですが、ただ、都市計画道路としての事業化はまだの段階です。すぐに用地買収に應じるわけにはいかないと商売を続けている方もおられると聞きます。無電柱化に協力する努力義務が法律として規定されれば、それを根拠に立ち退きを迫られるのではないかと心配をされて居ることを制限されるのではないかと心配をされております。

法案に言っている国民の努力義務について、これは本来は発議者に確認すべきところですが、かたがた申し上げたので、大臣にお伺いしたいと思います。

無電柱化を進めるに当たっては、地域住民の丁寧な合意形成を図りながら進めることが重要だと考えます。大臣も先ほどそのように御答弁されておりました。大臣に伺いたいと思っておりますが、こうした住民合意の形成を図っていくということについて、改めて御認識を伺いたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 無電柱化は、道路の防災性の向上、安全性、快適性の確保、良好な景観

の三つの観点から重要な施策でございます。

無電柱化の推進に当たりましては、工事の実施や地上機器の設置場所について地元の理解と協力が不可欠でございますことから、無電柱化の目的や効果について国民の理解と関心を深めることが重要でございます。このため、国土交通省では、国民の理解と関心を深めるため、関係団体と連携をいたしましてシンポジウムやパネル展などを開催しているところでございます。

無電柱化を進めるに当たりましては、地域住民の意向を踏まえつつ、関係事業者とも調整を図りながら、更なる無電柱化の推進に努めてまいりたいと考えております。

なお、いわゆる無電柱化法案、本来、議員立法でございますので、政府としてお答えする立場にはございませんが、この法案の第二条では、基本理念として、無電柱化の推進が国民の理解と関心を深めつつ行われるものであること、地域住民の意向を踏まえつつ行われなければならないこととされております。また、法案の第六条の国民の責務は、この基本理念の実現のために国民が果たすべき役割を宣言的に規定するものであり、具体的には義務を課してはいないと、その違反に対して罰則が科されるものではないと承知をしております。

○山添拓君 是非、住民の合意が前提となるものであることを徹底しつつ進めていただきたいと思っております。

次に、バスやタクシー、トラックの運転手の体調急変による事故の防止対策に関わって伺います。

パイロットには、航空法に基づいて航空身体検査が義務付けられており、身体検査の証明がなければ乗務ができません。乗客の安全と命を預かる仕事だからだと思います。しかし、同じく乗客の安全と命を預かる、あるいは事故を起こせば他の道路利用者にも危険を及ぼしかねない自動車運転手については、一般の労働者と同様の健康診断を受診する義務があるだけで、厳格な健康管理がさ

れているとは言えないと思えます。

衆法として審議される道路運送法と貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案、ここでは、運転手が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で運転することを防止する措置をとるよう事業者に求めています。

国土交通省として、この法案が成立すれば自動車運転者の健康管理に関わる規制を強化することにつながるかと考えているか、御認識を伺います。また、具体的にどのような施策を行うことが検討されているでしょうか。大臣にお答えいただきたいと思えます。

○国務大臣(石井啓一君) 事業用自動車の運転者の疾病運送防止のために健康管理に関する取組を進めることは重要な課題であると認識をしております。また、本法案が成立した場合には、健康管理に関する取組を更に推進してまいりたいと考えております。

国土交通省では、現在、道路運送法等に基づきまして、運送事業者に対して、点呼による運転者の健康状態の確認の義務付け、運転者の定期健康診断の義務付け、運転者の健康管理マニュアルの遵守の徹底等を行っているところでございます。これらの取組を更に推進することに加えまして、この法案が成立した際には、脳ドック、心臓ドックなど健康起因事故対策に必要なスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえた調査研究を実施をし、事業者として取るべき対応を含んだガイドラインを作成すること等を検討してまいりたいと考えております。

その上で、ガイドラインの活用促進により、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組みとともに、更に必要な措置について検討を進めてまいりたいと考えております。

○山添拓君 乗客の命と安全、また運転手の安全、健康のために是非進めていただきたいと思えます。

以上で終わります。ありがとうございました。

○委員長(増子輝彦君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

とどめます。

○委員長(増子輝彦君) 次に、無電柱化の推進に関する法律案を議題といたします。

提出者衆議院国土交通委員長西銘恒三郎君から趣旨説明を聴取いたします。西銘衆議院国土交通委員長。

○衆議院議員(西銘恒三郎君) たいま議題となりました無電柱化の推進に関する法律案につきまして、提案の趣旨及び内容を御説明申し上げます。

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけでなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなり、地震などの災害時には、電柱が倒れ緊急車両等の通行に支障を来すなど種々の危険があります。

しかし、我が国の無電柱化率は、欧米の主要都市やアジア各国の都市と比べて、極めて低い状況にあります。

本案は、このような現状に鑑み、災害の防止、安全、円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るために、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するよう、所要の措置を講じようとするもので、その主な内容は次のとおりであります。

第一に、基本理念として、無電柱化の推進は、国民の理解と関心を深めつつ、国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担の下、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行われなければならないと定めることとしております。

第二に、無電柱化の推進に関する国、地方公共団体、関係事業者及び国民の責務等を定めることとしております。

第三に、国土交通大臣は、無電柱化推進計画を定めなければならないが、また、都道府県は都道府県無電柱化推進計画を、市町村は市町村無電柱化推進計画をそれぞれ定めるよう努めなければならないこととしております。

第四に、国及び地方公共団体は、無電柱化に関

する広報活動及び啓発活動の充実、無電柱化が特に必要と認められる道路の占用の禁止等必要な施策を講じることとしております。

第五に、関係事業者は、道路整備事業等実施の際、電柱、電線の新設を抑制するとともに、可能な場合は、既存の電柱、電線を撤去することとしております。

以上が、本案の提案の趣旨及びその内容であります。何とぞ、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(増子輝彦君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。別に御発言もないようですから、これより討論に入ります。別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

無電柱化の推進に関する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(増子輝彦君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(増子輝彦君) 次に、自転車活用推進法案を議題といたします。

提出者衆議院国土交通委員長西銘恒三郎君から趣旨説明を聴取いたします。西銘衆議院国土交通委員長。

○衆議院議員(西銘恒三郎君) たいま議題となりました自転車活用推進法案につきまして、提案の趣旨及び内容を御説明申し上げます。

和に寄与する自転車は、東日本大震災など災害時においても、避難の足として、あるいは交通困難時の連絡、移動、輸送手段として有効に活用され、その有用性が改めて見直されております。

本案は、このような現状に鑑み、自転車の活用の推進に關し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に關する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用の推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進しようとするもので、その主な内容は次のとおりであります。

第一に、基本理念として、自転車の活用の推進は、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならないと定めることとしております。

第二に、自転車の活用の推進に關する国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を定めることとしております。

第三に、自転車の活用の推進に關して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、自転車専用道路等の整備、自転車活用による国民の健康の保持増進、自転車と公共交通機関との連携の促進、災害時の自転車の有効活用体制の整備等とすることとしております。

第四に、政府は、自転車活用推進計画を定めなければならないが、また、都道府県は都道府県自転車活用推進計画を、市町村は市町村自転車活用推進計画をそれぞれ定めるよう努めなければならないこととしております。

以上が、本案の提案の趣旨及びその内容であります。何とぞ、速やかに御賛成くださいますようお願いを申し上げます。

○委員長(増子輝彦君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。これより質疑に入ります。別に御発言もございませんから、これより討論に入ります。

別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

自転車活用推進法案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(増子輝彦君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(増子輝彦君) 次に、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

提出者衆議院国土交通委員長西銘恒三郎君から趣旨説明を聴取いたします。西銘衆議院国土交通委員長。

○衆議院議員(西銘恒三郎君) たいま議題となりました道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案につきまして、提案の趣旨及び内容を御説明申し上げます。

近年、バス、トラック等事業用自動車の運転者の運転中の疾病に起因する事故の発生件数は増加傾向にあります。

また、貸切りバス事業者については、旅行社などの不適切な契約等により、運行の安全が確保されず、本年一月の軽井沢スキーバス事故のように多数の旅客に甚大な被害が生じる事案の発生が危惧されております。

本案は、このような現状を踏まえ、バス、トラック等の自動車運送事業に係る輸送の安全の確保に寄与しようとするもので、その主な内容は、次のとおりであります。

第一に、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者が疾病により安全な運転が

できないおそれがある状態でバス、トラック等の事業用自動車運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならないことを法律に明記することとしております。

第二に、不適切な運送契約が締結されること等により貸切りバスの運行の安全が確保されず、多数の旅客に甚大な被害が生じるおそれがある現状に鑑み、政府は、貸切りバス事業者の増加の状況、法令遵守の状況、事故の発生状況等を勘案し、貸切りバスの運行の安全の確保を効果的に行うための方策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こととしております。

以上が、本案の提案の趣旨及びその内容であります。何とぞ、速やかに御賛成くださいますようお願いを申し上げます。

○委員長(増子輝彦君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。これより質疑に入ります。別に御発言もないようですから、これより討論に入ります。

別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(増子輝彦君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。本日はこれにて散会いたします。午前十時二十八分散会

十二月六日日本委員会に左の案件が付託された。
一、無電柱化の推進に關する法律案(衆)
一、自転車活用推進法案(衆)
一、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案(衆)

無電柱化の推進に關する法律案
無電柱化の推進に關する法律

目次
第一章 総則(第一条―第六条)
第二章 無電柱化推進計画等(第七条―第八条)
第三章 無電柱化の推進に關する施策(第九条―第十五条)

附則
第一章 総則
(目的)

第一条 この法律は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化(電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱(鉄道及び軌道の電柱を除く。以下同じ。又は電線(電柱によつて支持されるものに限る。第十三条を除き、以下同じ)の推進に關し、基本理念を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにし、並びに無電柱化の推進に關する計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、無電柱化の推進に關する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進し、もつて公共の福祉の確保並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

(基本理念)
第二条 無電柱化の推進は、無電柱化の重要性に關する国民の理解と関心を深めつつ、行われるものとする。

2 無電柱化の推進は、国、地方公共団体及び第五条に規定する関係事業者の適切な役割分担の下に行われなければならない。

3 無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行われなければならない。

(国の責務)

第三条 国は、前条の基本理念にのっとり、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に策定し、及び実施する責務を有する。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、第二条の基本理念にのっとり、無電柱化の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の地域の状況に応じた施策を総合的、計画的かつ迅速に策定し、及び実施する責務を有する。

(関係事業者の責務)

第五条 道路上の電柱又は電線の設置及び管理を行う事業者(以下「関係事業者」という。)は、第二条の基本理念にのっとり、電柱又は電線の道路上における設置の抑制及び道路上の電柱又は電線の撤去を行い、並びに国及び地方公共団体と連携して無電柱化の推進に資する技術の開発を行う責務を有する。

(国民の努力)

第六条 国民は、無電柱化の重要性に関する理解と関心を深めるとともに、国又は地方公共団体が実施する無電柱化の推進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

第二章 無電柱化推進計画等

(無電柱化推進計画)

第七条 国土交通大臣は、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため、無電柱化の推進に関する計画(以下「無電柱化推進計画」という。)を定めなければならない。

2 無電柱化推進計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 無電柱化の推進に関する基本的な方針
- 二 無電柱化推進計画の期間
- 三 無電柱化の推進に関する目標

四 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

五 前各号に掲げるもののほか、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

3 国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、無電柱化推進計画を変更するものとする。

4 国土交通大臣は、無電柱化推進計画を定め、又は変更しようとするときは、総務大臣、経済産業大臣その他の関係行政機関の長に協議するとともに、電気事業法(昭和三十九年法律第七十号)第二条第一項第九号に規定する一般送配電事業者及び同項第十三号に規定する特定送配電事業者(次条第三項において「関係電気事業者」という。)並びに電気通信事業法(昭和五十九年法律第八十六号)第二十條第一項に規定する認定電気通信事業者(次条第三項において「関係電気通信事業者」という。)(道路上の電柱又は電線を設置し及び管理して同法第二百二十條第一項に規定する認定電気通信事業に係る電気通信役務を提供するものに限る。)の意見を聴かなければならない。

5 国土交通大臣は、無電柱化推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

第八条 都道府県は、無電柱化推進計画を基本として、その都道府県の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画(以下この条において「都道府県無電柱化推進計画」という。)を定めよう努めなければならない。

(都道府県無電柱化推進計画等)

2 市町村(特別区を含む。以下この条において同じ。)は、無電柱化推進計画(都道府県無電柱化推進計画が定められているときは、無電柱化推進計画及び都道府県無電柱化推進計画)を基本として、その市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画(以下この条において「市町村無電柱化推進計画」という。)

を定めるよう努めなければならない。

3 都道府県又は市町村は、都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画を定め、又は変更しようとするときは、関係電気事業者(その供給区域又は供給地点が当該都道府県又は市町村の区域内にあるものに限る。)及び関係電気通信事業者(当該都道府県又は市町村の区域内において道路上の電柱又は電線を設置し及び管理して電気通信事業法第二百二十條第一項に規定する認定電気通信事業に係る電気通信役務を提供するものに限る。)の意見を聴くものとする。

4 都道府県又は市町村は、都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第三章 無電柱化の推進に関する施策

(国民の理解及び関心の増進)

第九条 国及び地方公共団体は、無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深めよう、無電柱化に関する広報活動及び啓発活動の充実その他の必要な施策を講ずるものとする。

(無電柱化の日)

第十条 国民の間に広く無電柱化の重要性についての理解と関心を深めるようにするため、無電柱化の日を設ける。

2 無電柱化の日は、十一月十日とする。

3 国及び地方公共団体は、無電柱化の日には、その趣旨にふさわしい行事が実施されるよう努めるものとする。

(無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等)

第十一条 国及び地方公共団体は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るために無電柱化が特に必要であると認められる道路について、道路法(昭和二十七年法律第八十号)第三十七條第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。

(電柱又は電線の設置の抑制及び撤去)

第十二条 関係事業者は、社会資本整備重点計画(平成十五年法律第二十号)第二条第二項第一号に掲げる事業(道路の維持に関するものを除く)、都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

(調査研究 技術開発等の推進等)

第十三条 国、地方公共団体及び関係事業者は、電線を地下に埋設する簡便な方法その他の無電柱化の迅速な推進及び費用の縮減を図るための方策等に関する調査研究、技術開発等の推進及びその成果の普及に必要な措置を講ずるものとする。

(関係者相互の連携及び協力)

第十四条 国、地方公共団体、関係事業者その他の関係者は、無電柱化に関する工事(道路上の電柱又は電線以外の物件等に係る工事と一体的に行われるものを含む。)の効率的な施工等のため、相互に連携を図りながら協力しなければならない。

(法制上の措置等)

第十五条 政府は、無電柱化の推進に関する施策を実施するため必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を講じなければならない。

附則

(施行期日)

1 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。

2 無電柱化の費用は、無電柱化に係る事業の特性を踏まえた国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担の下、これらの者がその役割

分担に応じて負担するものとする。また、政府は、第十三条に定めるもののほか、無電柱化を円滑かつ迅速に推進する観点から、無電柱化の費用の縮減を図るための方策その他の国、地方公共団体及び関係事業者の負担を軽減するための方策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。

自転車活用推進法案
自転車活用推進法

目次

第一章 総則(第一条―第七条)

第二章 自転車の活用に関する基本方針(第八条)

第三章 自転車活用推進計画等(第九条―第十四条)

第四章 自転車活用推進本部(第十二条・第十三条)

第五章 雑則(第十四条・第十五条)

附則 第一章 総則

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資する

ものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)
第三条 国は、前条に定める基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)
第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の美情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)
第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)
第六条 国民は、基本理念についての理解を深

め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針
方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。)、自転車専用車両通行帯等の整備

二 路外駐車場(駐車場法(昭和三十三年法律第百六号)第一条第二号に規定する路外駐車場をいう。の整備及び時間制限駐車区間(道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。の指定の見直し

三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備

四 自転車競技のための施設の整備

五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
十一 自転車と公共交通機関との連携の促進

十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備

十三 自転車を活用した国際交流の促進
十四 自転車を活用した取組であつて、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等
(自転車活用推進計画)

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関する措置を定めた計画(以下「自転車活用推進計画」という。)を定めなければならない。

2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)
第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画(次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。)を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)
第十一条 市町村(特別区を含む。次項において同じ)は、自転車活用推進計画(都道府県自転

車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画(次項において「市町村自転車活用推進計画」という。)を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部(次項及び次条において「本部」という。)を置く。

2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。
一 自転車活用推進計画の作成及び実施の推進に関すること。
二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)
第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。
3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長
- 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外

外の国務大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者
4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に必要事項は、政令で定める。

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)
第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)
第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に特に顕著な功績があると認められる者に對し、表彰を行うことができる。

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

(法制上の措置)
第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)
第三条 政府は、自転車の運転に關し道路交通法に違反する行為への対応の在り方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。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度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。

(自転車道の整備等に関する法律の一部改正)
第四条 自転車道の整備等に関する法律(昭和四十五年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「市町村である」及び「市町村道であつて」を削り、同条第二項中「市町村である」を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)
第五条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百

第二十七条第二項中「小笠原総合事務所」を「小笠原総合事務所
自転車活用推進本部」に改める。

第三章第三節中第二十九条の二を第二十九条の三とし、第二十九条の次に次の一条を加える。

(自転車活用推進本部)
第二十九条の二 自転車活用推進本部については、自転車活用推進法(これに基づく命令を含む。)の定めるところによる。

道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案
道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案

(道路運送法の一部改正)
第一条 道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)の一部を次のように改正する。

第二十七条第四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、同条第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができな

いおそれがある状態で事業用自動車運転することを防止するために必要な医学的知見に基づき措置を講じなければならない。

第二十九条の二、第九十七條第二号及び第九

号の一部を次のように改正する。
目次中「第二十九条の二」を「第二十九条の三」に改める。

第四條第一項第百十七号の次に次の一号を加える。
百十七の二 自転車活用推進計画(自転車活用推進法(平成二十八年法律第 号)第九條第一項に規定する自転車活用推進計画をいう。)の作成及び推進に関すること。

十八條第十一号中「第二十七條第三項」を「第二十七條第四項」に改める。

(貨物自動車運送事業法の一部改正)
第二条 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第

八十三号)の一部を次のように改正する。
第十七條第四項を同條第五項とし、同條第三項中「前二項」を「前三項」に改め、同項を同條第四項とし、同條第二項を同條第三項とし、同條第一項の次に次の一項を加える。

2 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができな

いおそれがある状態で事業用自動車運転することを防止するために必要な医学的知見に基づき措置を講じなければならない。

第二十二條の二及び第二十三條中「第三項まで」を「第四項まで」に改める。
第三十五條第六項、第三十六條第二項及び第三十七條第三項中「第三項まで」を「第四項まで」に、「第十七條第四項」を「第十七條第五項」に改める。

第六十四條第一項中「第三項」を「第四項」に改める。

附則
(施行期日)
1 この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。ただし、次項の規定

は、公布の日から施行する。

(検討)

2 政府は、一般貸切旅客自動車運送事業者(道路運送法第九条の二第一項に規定する一般貸切旅客自動車運送事業者をいう。以下この項において同じ。)の事業用自動車(同法第二条第八項に規定する事業用自動車をいう。)(以下この項において単に「事業用自動車」という。)(以下この項の申込みが事業用自動車を利用する旅客以外の者により行われる場合において不適切な運送契約が締結されること等により、事業用自動車の運行の安全が確保されず、多数の旅客に甚大な被害が生じるおそれがあることに鑑み、一般貸切旅客自動車運送事業者の増加の状況、一般貸切旅客自動車運送事業者に係る法令の遵守の状況、事業用自動車の運行による事故の発生の状況その他の事情を勘案し、事業用自動車の運行の安全の確保を実効的に行うための方策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。

(タクシー業務適正化特別措置法の一部改正)

3 タクシー業務適正化特別措置法(昭和四十五年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

第七条第一項第二号中「第二十七条第二項」を「第二十七条第三項」に改める。