

第二百四回国会 国土交通委員会 議 録 第十五号

令和三年五月十二日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 あかま二郎君

理事 古賀 篤君 理事 谷 公一君

理事 土井 亨君 理事 平口 洋君

理事 築 和生君 理事 城井 崇君

理事 小宮山泰子君 理事 岡本 三成君

理事 秋本 真利君 井出 庸生君

井上 貴博君 泉田 裕彦君

岩田 和親君 小里 泰弘君

加藤 鮎子君 門 博文君

金子 恭之君 菅家 一郎君

工藤 彰三君 小林 茂樹君

佐々木 紀君 田中 英之君

田中 良生君 高木 啓君

中谷 真一君 中村 裕之君

鳩山 二郎君 深澤 陽一君

堀井 学君 三ツ矢憲生君

山本 拓君 荒井 聰君

伊藤 俊輔君 江田 憲司君

岡本 充功君 辻元 清美君

広田 一君 松田 功君

道下 大樹君 山本和嘉子君

北側 一雄君 吉田 宣弘君

高橋千鶴子君 井上 英孝君

古川 元久君

国土交通大臣 赤羽 一嘉君

国土交通副大臣 大西 英男君

国土交通副大臣 兼内閣府副大臣 渡辺 猛之君

国土交通大臣政務官 小林 茂樹君

国土交通大臣政務官 鳩山 二郎君

政府参考人 (特定複合観光施設区域整備推進本部事務局次長) 高田 陽介君

政府参考人 (人事院事務局職員福祉局次長) 練合 聡君

政府参考人 (内閣府大臣官房審議官) 村手 聡君

政府参考人 (警察庁交通局長) 高木 勇人君

政府参考人 (力シノ管理委員会事務局監督調査部長) 坂口 拓也君

政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 川窪 俊広君

政府参考人 (法務省大臣官房審議官) 堂蘭幹一郎君

政府参考人 (出入国在留管理庁出入国管理部長) 丸山 秀治君

政府参考人 (財務省主税局国際租税総括官) 武藤 功哉君

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 宮崎 敦文君

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 小林 高明君

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 堀内 斉君

政府参考人 (林野庁林政部長) 前島 明成君

政府参考人 (資源エネルギー庁長官官房資源エネルギー政策統括調整官) 小野 洋太君

政府参考人 (国土交通省大臣官房長) 瓦林 康人君

政府参考人 (国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官) 久保田雅晴君

政府参考人 (国土交通省大臣官房官庁営繕部長) 下野 浩史君

政府参考人 (国土交通省国土政策局長) 中原 淳君

政府参考人 (国土交通省道路局長) 吉岡 幹夫君

政府参考人 (国土交通省住宅局長) 和田 信貴君

政府参考人 (観光庁長官) 蒲生 篤実君

政府参考人 (環境省大臣官房審議官) 土居健太郎君

国土交通委員会専門員 武藤 裕良君

委員の異動

五月十二日

辞任

井上 貴博君

辻元 清美君

同日

辞任

井出 庸生君

江田 憲司君

同日

辞任

佐々木 紀君

補欠選任

井上 貴博君

五月十一日

航空法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六〇号)

は本委員会に付託された。

四月二十八日

四国8の字ネットワークの早期実現等に関する陳情書(高知市本町五の一の四五 和田勝美)

(第一二二号)

五月十二日

下水道未普及対策事業に係る国庫補助の継続に関する陳情書(岡山市北区大供一の一の一 浦上雅彦(第一一八号))

四月二十六日

安全で安心な自転車の利用環境の確保についての意見書(愛知県議会(第一八八九号))

駅ホームにおける転落防止対策の推進についての意見書(愛知県議会(第一八九〇号))

観光対策の抜本的強化を求める意見書(岐阜県議会(第一八九一号))

漁業者の安全操業に向けた外国漁船の違法操業に対する取締りの強化を求める意見書(山形県議会(第一八九二号))

公共交通維持のための財政支援を求める意見書(岡山県津山市議会(第一八九三号))

航空機産業に対する支援の強化についての意見書(愛知県議会(第一八九四号))

降雪地において安心した交通輸送に関する意見書(新潟県小千谷市議会(第一八九五号))

J R北海道「留萌本線」の存続と財源支援を求める意見書(北海道沼田町議会(第一八九六号))

持続的な汚水処理システム構築における国の支援を求める意見書(静岡県浜松市議会(第一八九七号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(北海道倶知安町議会(第一八九八号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(北海道白老町議会(第一八九九号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(岩手県議会(第一九〇〇号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇一号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇二号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇三号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇四号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇五号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇六号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇七号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇八号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九〇九号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一〇号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一一号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一二号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一三号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一四号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一五号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一六号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一七号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一八号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九一九号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九二〇号))

住まいと暮らしの安心を確保する居住支援の強化を求める意見書(埼玉県議会(第一九二一号))

積雪寒冷地域における万全な道路除雪の実施に関する意見書(新潟県議会)(第一九〇二号)

尖閣諸島の実効支配を確実にすることを求める意見書(東京都町田市議会)(第一九〇三三号)

尖閣諸島周辺海域での中国艦艇による漁船追尾などに関する意見書(神奈川県大和市議会)(第一九〇四号)

尖閣諸島周辺海域での中国公船による漁船追尾等に関する意見書(石川県議会)(第一九〇五号)

尖閣諸島をはじめとする領域警備に関する法整備と海上保安庁の権限強化を求める意見書(金沢市議会)(第一九〇六号)

尖閣諸島周辺海域での中国公船による漁船追尾等に関する意見書(石川県輪島市議会)(第一九〇七号)

尖閣諸島周辺海域での中国公船による漁船追尾等に関する意見書(石川県加賀市議会)(第一九〇八号)

尖閣諸島周辺海域における安全確保を求める意見書(大阪府議会)(第一九〇九号)

尖閣諸島をはじめ我が国の領土・領海等における安全確保を求める意見書(徳島県議会)(第一九一〇号)

尖閣諸島周辺海域における安全確保を求める意見書(佐賀県議会)(第一九一一号)

大戸川ダム早期建設を求める意見書(大津市議会)(第一九一二号)

地域公共交通維持のための財政支援の拡充を求める意見書(福岡県大牟田市議会)(第一九一三三号)

地域鉄道への支援等を求める意見書(三重県議会)(第一九一四号)

中華人民共和国海警法に深刻な懸念を表明し、必要な措置を講じることを求める意見書(高知県議会)(第一九一五号)

中華人民共和国の海警法施行に対する適切な対応を政府に求める意見書(那覇市議会)(第一九一六号)

中部横断自動車道(長坂八千穂)の早期実現を

求める意見書(山梨県北杜市議会)(第一九一七号)

調査基準価格の引上げを求める意見書(埼玉県議会)(第一九一八号)

物流DX実現に向けて物流業界の労働環境改善を求める意見書(岩手県議会)(第一九一九号)

歩行者利便増進道路制度の推進を求める意見書(埼玉県議会)(第一九二〇号)

大和堆及び尖閣諸島における安全確保を求める意見書(富山県滑川市議会)(第一九二二二号)

我が国の領土及び領海・排他的経済水域を断固として守り抜くことを求める意見書(富山県議会)(第一九二三号)

我が国の領土及び領海・排他的経済水域を断固として守り抜くための体制強化を求める意見書(富山県魚津市議会)(第一九二四号)

我が国の領海・排他的経済水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(宮崎県議会)(第一九二五号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

我が国の領海・排他的水域内での安全な漁業活動の実現を求める意見書(鹿児島県議会)(第一九二六号)

あかま委員長を始め理事、委員の先生方の格段の御指導を賜りますように、どうぞよろしくお願ひいたします。(拍手)

あかま委員長 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瓦林康人君、大臣官房公共交通・物流政策審議官久保田雅晴君、大臣官房官庁営繕部長下野浩史君、国土政策局長中原淳君、道路局長吉岡幹夫君、住宅局長和田信貴君、観光庁長官蒲生篤実君、特定複合観光施設区域整備推進本部事務局次長高田陽介君、人事院事務局総局職員福祉局長長練合聡君、内閣府大臣官房審議官村手聡君、警察庁交通局長高木勇人君、カジノ管理委員会事務局監督調査部長坂口拓也君、総務省大臣官房審議官川窪俊広君、法務省大臣官房審議官室蘭幹一郎君、出入国在留管理庁出入国管理部長丸山秀治君、財務省主税局国際租税総括官武藤功哉君、厚生労働省大臣官房審議官宮崎教文君、大臣官房審議官小林高明君、大臣官房審議官堀内斉君、林野庁林政部長前島明成君、資源エネルギー庁長官官房資源エネルギー政策統括調整官小野洋太君及び環境省大臣官房審議官土居健太郎君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

あかま委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

あかま委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。中谷真一君。

中谷真一委員 自民党の中谷真一です。本日は、質問の機会をいただきまして、委員長を始め先生方には心から感謝申し上げます。

それでは、早速質問に移りたいと思います。まずは、私の地元のことです。一君は太

平洋を見たか 僕は日本海を見た、これは中部横断道のキャッチフレーズであります。中部横断道は、一九八七年に第四次総合開発計画が閣議決定をされ、高規格道路として構想された道路であります。本年九月に、私の地元、双葉から新清水、これは念願の道路でありましたが、これが開通する見込みというふうになっております。非常に難工事でございますが、本日に、関係者の御努力でこれがつながるといことは、地域発展には大きく寄与していただけたというふうに確信をしております。非常に喜んでおります。

ただ、やはり道路というのは、これはつながらないう駄目でありまして、この中部横断道は新潟から静岡までつながる、そういった道路であります。そう考えますと、私の地元、長坂八千穂間がまだ事業化されておられません。この間を事業化し、この高規格道路を通さなければ、新潟から静岡までつながらないというものであります。これをできる限り早く事業化していただきたいというところであります。

この今の現状について、国土交通省にお伺いしたいと思っております。

○赤羽国務大臣 中部横断自動車道につきましては、全線約百三十キロメートルのうち、御承知のように、八十三キロメートルが開通をいたしました。また十三キロが現在事業中でございます。この事業中區間であります南部インターチェンジから下部温泉早川インターチェンジまでにつきましては、本年九月の開通を目指し、現在工事を推進しているところでございます。

そして、残るミッシングリンクは、未事業區間であります。御指摘の長坂から八千穂間までの区間のみとなるわけでございます。この未事業化區間につきましては、令和元年八月に環境影響評価方法書を公表いたしました。地元の山梨県及び長野県において都市計画及び環境影響評価の手続を開始したところでございます。

国土交通省といたしましては、今お話ございました

ように、中部横断自動車道のミッシングリンクの解消に向けて、引き続き、山梨県等の関係自治体と連携いたしまして、事業の必要性に対する地域の理解が得られるように取り組むとともに、山梨県、長野県が行うこれら手続が円滑に進むよう必要な協力を行ってまいり、しっかりと事業を促進してまいりたい、こう考えておるところでございます。

○中谷(真)委員 大臣から、事業を促進するという力強いお言葉をいただきましたので、私も、地元としてもしっかりと努力していきたいというふうに思います。

それでは、次の質問に移ります。

今現在、コロナ禍であります。私、山梨から永田町に出てくるときは電車を使うんですが、新宿までは特急「あずさ」、そして新宿からは丸ノ内線に乗って朝参ります。そうすると、電車の混雑、満員電車が非常に気になるところであります。これはみんなそうじゃないかなというふうに思います。

また、東京は非常に人が集まっていますので、通勤時間も非常に長くなっているというふうなところでもあります。これはどれぐらいの通勤時間がかかっているのかということもあります。また、車両渋滞等々ございます。

こういった通勤時間とか満員電車とか車両渋滞というのは、私、非常に東京は過密になっているので、非常にそれが強くなっているのではないかなというふうな思っているところでもあります。

電車の過密、これは、インドの電車なんか、人がいっぱい群がって乗っていますけれども、それに近いぐらい、私も秘書時代、千葉県の市川から永田町に通うときは総武線というのを使っていたんですけれども、これなんて、もうすごい状況でありました。すし詰めの電車でありまして、これはやはり解消しなきゃいけないとか、この間、フィリピンに行きましたら、フィリピンの大使館の方が言っていたのは、渋滞が余りにすご過ぎて、フィリピンに赴任してから一番長い時間を過

ぎしているのは車の中だとか、こういうことではなかなか生産性が上がらないのではないかとこのように思うところでもあります。

そういった通勤時間とか満員電車とか車両渋滞とか、こういったものは、集め過ぎているがゆえにこういうことが起きているのではないかとこの問題意識を持っているところでありまして、そういう意味では、この今申し上げた三つの事項は、他の先進国に対してどういう状況なのかということも教えていただきたいと思います。

○久保田政府参考人 お答えいたします。通勤時間につきまして、我が国の鉄道利用者の通勤時間の平均所要時間、直近のデータでは二〇一五年でございますが、首都圏が六十七・七分、中京圏が六十一・一分、近畿圏が六十二・二分で、首都圏が最も長くなっているところでございます。

それから、満員電車につきまして、これは三大都市圏におけます都市鉄道の混雑率、これは最も混雑している時間帯一時間の平均でございますが、二〇一九年の調査では、東京圏が六三％、大阪圏が一六％、名古屋圏が一三％でございます。また、東京圏が最も高くなっております。

なお、この二つにつきまして、ちよつと海外との比較は、なかなかデータがございません。それから、車両渋滞につきましては、これは海外の民間企業が二〇一九年に公表しております世界主要都市の渋滞ランキング、これは対象が五十

七か国で対象都市が四百十六都市でございますが、東京はその中で三十二番目に渋滞が激しいとされております。なお、この調査では日本は五都市が対象となつてございまして、東京はその中で一番渋滞が激しいとされてございます。

以上でございます。○中谷(真)委員 これをどう捉えるかというところでありまして、六十七分、片道ですからね。一日二時間以上みんな電車に乗っている。これは生産性が下がっているんじゃないんですかと

言いたいわけがあります。

私、地元は山梨であります。私の地元だと、大体車での通勤でありますけれども、二十分乗って会社に行くといった結構遠いですよね。まあ大体二十分以内で車で通勤をするというところでありまして、そう考えますと、やはりもう少し私は分散していく必要があるんじゃないかというふうに思うところであります。

また、電車の乗車率も、これはかなり改善をしてくているというふうには言っておりますが、一六三％ですからね。これも、過密した電車、非常に混雑した電車の中に二時間も乗っている、一日二時間も乗っているというの、これは私は、生産性を下げているというふうに思うところでありまして、もっと広く国土を使うべきじゃないかというふうに思うところであります。

そう考えますと、これは私は、東京一極集中が問題というふうな考えているわけでありまして、日本の生産性に対して極めて大きな影響が出ているんじゃないかというふうに思っているところでもあります。これは、別に東京に対していろいろ言うということではなくて、東京に住んでいる人も幸せじゃないですから。ですから、もっと広く国土を使うということも、もっと推進をしていく必要があるというふうに思います。

また、国土を広く使わなくて集中させてしまうと、今まで全国に準備してきたインフラも無駄になつてしましますから、このインフラを使つてどのように広い国土を使つていくか、こういうことも考えていく必要があるんだというふうに思うところでもあります。

そう考えますと、やはり空間デザイン、グランドデザインをどうしていくかということが重要になつてくるというふうに思います。その基本的デザインは、この日本の国土をどういうふうにするのか。東京一極集中というのか、集めることを企図しているのか、それとも、日本の国土を広く使おうとしているのか、これについて国土交通省の見解をお伺いします。

○中原政府参考人 お答え申し上げます。現行の第二次の国土形成計画においては、東京一極集中の是正を重要な課題と位置づけておりまして、地域の個性と連携を重視する対流促進型国土の形成を推進することとしております。

諸機能の東京への一極集中は、特に昨今では、首都直下地震等の巨大災害が切迫する中で、災害時の被害拡大のリスクを高めることが懸念されております。また、今回の新型コロナウイルスの感染拡大では、東京の過密が抱える課題を、実感を持って再認識しているところでございます。

このため、東京一極集中の是正に向けて、例えば、接触機会の軽減のためのデジタル化の推進やテレワークの拡大等による新しい働き方や暮らし方の推進、豊かな自然、特色ある産業、固有の歴史、文化、伝統など個性ある地域づくりや二地域居住の推進など、将来世代を含めて、誰もが安全で豊かさを実感できる国土づくりを進めていくべきと考えております。

○中谷(真)委員 今の回答では、国土を広く使おうとしているということよりよいんですね。それだったら、やはりそういったことをしっかりと打ち出してやっていかなければいけないと思ふんです。それを言いながらも東京一極集中は

ずっと続いてきたわけでありまして、このコロナ禍でちよつと今止まつておりますけれども、今後どうしていくのかということも考えたときにも、それを分散させていくとかということも考えるという意味では、やはり、空間デザインや国土形成をどういうふうにしていくか、これをしっかりと国民に分かるように打ち出す必要があるというふうに考えております。

空間デザイン、国土形成の構想はどのように作成されているか、お伺いしたいと思います。○中原政府参考人 お答え申し上げます。国土の利用、開発及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画でございます国土形成計画は、国土の自然的条件を考慮しながら、社会情勢の変化や人口等の将来予測に基づき、経済、社

会、文化を始め、総合的見地から策定するものでございます。現行の国土形成計画は、国土審議会の調査審議を経て、平成二十七年八月に、おおむね十年間を目標とする計画として閣議決定されております。

国土形成計画は、策定後の状況の変化に的確に対応するために、おおむね十年から十五年程度を目標としておりますけれども、計画の策定に当たっては、三十年から五十年程度の長期間を展望しつつ検討しているところでございます。

○中谷(真)委員 先ほどの国土形成計画というのはここにあるんですが、これは大体十年ということとあります。その三十年とかを考えたものの、その計画を、むしろそっちの方をもっと国民に広く知らしめなければいけないのではないかとというふうに思うところであります。何か東京一極集中を排すといながら東京一極集中になっていきますし、また、十年ということですので、場当たり的なになっているんじゃないかというふうに思うところなんです。

ですから、こういうふうな拠点をつくって、それをどうつないでいくんだという大きな構想、人口動態をどうしていくんだとか、こういったことを明確にするということと、また、もつと長期的な、三十年、四十年、先ほどの中部横断道だつて三十五年かかっているわけですから、五年かかってもまだできていないんだから、そう考えますと、もつと長期的な視野に立ったものを作成すべき、これは国土交通省だけじゃないんです、ほかの分野も関わってくることでありますけれども、そういうものが必要と考えますが、国土交通省の見解を伺いたいと思います。

○小林大臣政務官 お答えいたします。

現在、国土審議会というところで、御指摘の東京一極集中の問題も含めて、二〇五〇年を見据えた国土づくりの方向性、そして課題を整理するための「国土の長期展望」の検討を行っております。間もなく、今年の六月中にも最終取りまとめを行う予定であります。

この中では、地域においてデジタル技術等を活用することで、利便性が高く、安心して暮らし続けることができる地域生活圏を形成していくなど、新たな視点からの議論を行っているところであります。

国土計画は、国の将来像を明らかにするブランドデザインでありまして、長期的な視点に立つことは、お述べのとおり、大変重要であります。今後、このような計画を策定する際には、この点を踏まえて検討を進めてまいります。

○中谷(真)委員 長期的展望に立った、具体的ないうか、これをしっかりと国民に明確に示せるようなものを是非作って、そしてみんなでそれを目指していくというふうな姿を是非つくり出していただきたいというふうに思うところであります。それでは、次の質問に移ります。

済みません、時間がないので急ぎますが、高齢者の免許返納について伺います。

池袋の事件以降、非常に進んでいるというふうな感じにいます。私の地元でも、みんな何か返していつていうような、返していつていう人の数が増えているような気がします。私の支持者で、七十歳の方で免許返納した方が、移動するためにタクシーを呼んだら、タクシーの運転手の方は七十五歳だったとか、こんなこともあるわけでありまして。本当に正しいのかという、一つの事象を捉えてやるのではなくて、しっかりとデータを見ながら進めているのかというところを非常に疑問に思うわけであります。

私は、この免許返納を強力に推進していくということとはよくないというふうに思っているところでありまして、私の地元、山梨大学教授の伊藤安海先生は、免許を返す人の方が正常だと言うんです、ひやつとするから。返してない人の方が危ないと言っている、もう気づかなくなっているから。というふうな状況もありますし、高齢者の免許返納よりも、免許の空間的、例えば、私の地元でいけば甲府市しか駄目だとか、あとは時

間、六時以降は駄目だとか、そういう、免許を制限した方がいいというふうにも言っております。

このことについてどう考えているのか、警察庁にお伺いしたいと思います。

○高木政府参考人 高齢運転者の交通事故情勢についてまず申し上げさせていただきますと、過去十年間における七十五歳以上の高齢運転者による死亡事故発生件数は、平成二十三年から三十年まではおおむね横ばいで推移しておりましたけれども、令和元年及び二年は減少しております。

いわゆる運転免許証の自主返納によって高齢運転者の事故がどれだけ減少しているかについては、一概に申し上げることは困難でございますけれども、運転免許証の自主返納制度の周知等を含めて、関係機関、団体が一体となって交通事故防止対策に取り組んできたことが、高齢運転者による事故減少に寄与しているものと認識しております。

他方、令和二年の免許人口十万人当たりの死亡事故件数を年齢層別に見ますと、七十五歳以上の高齢運転者は七十五歳未満と比較して約二・一倍となっております。したがって、客観的に、運転リスクが高まっている方等に対して運転免許証の自主返納制度の周知をさせていただくことも、交通事故防止の観点からは必要なことと考えております。

また、各都道府県警察に安全運転相談窓口を設けて、高齢運転者等からの相談に応じて、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言、指導を行うなど、運転の継続を希望する高齢運転者の支援にも取り組んでいるところでございます。

さらに、令和二年の道路交通法改正において、申請により運転することができる自動車を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度を導入したところであり、同制度により、運転に不安を覚える高齢運転者などに対して、自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運

転を継続するという中間的な選択肢が設けられることによりまして、高齢者の安全運転やモビリティの確保にもつながるものと考えております。

○中谷(真)委員 自主返納をどんどん進めていくのではなくて、やはり継続して運転できるためのサポート、これをしっかりと準備していく方が私は正しい方向だというふうに思っております。

それはなぜかという、やはり運転中止と健康の関係もあるんですね。私の地元のようなところでは、車を失ったら本当に移動しないんですよ、家の中にずっといますから。そうすると、非常に健康に悪いんです。これについて、厚生労働省は、この運転中止と健康の関係について、どういう見解か、お伺いしたいと思います。

○堀内政府参考人 お答え申し上げます。厚生労働省といたしまして、運転に特化したました高齢者の健康への影響に関する研究というものも行っておりますが、高齢者が集まるサロンに参加している人は虚弱の割合が低い、他者との交流などの社会参加の機会が多い人は、その機会が少ない人と比べて要介護認定に至りにくい、そうした研究結果があることは承知しております。

このため、これまでも、介護予防の観点から、外出機会や社会参加の機会などを確保するために、地域の高齢者が集まり、体を動かしたり交流を行う通いの場などの取組を推進しているところでございます。

現在、コロナ禍という状況にはございますが、引き続きこうした取組が着実に進められるよう、新型コロナウイルス感染症の感染防止への配慮も含め、自治体の取組を支援してまいります。

○中谷(真)委員 これは国民の幸に物すごく影響がありますので、しっかりとそういう、本当に今やっていることが正しいのかどうかというエビデンスの下、こういった施策を進めていくべきというふうに思っているところでありまして、是非よろしく願いたいと思います。

平成二十二年に施行されました公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律におきまして、木材の利用を促進することは、地球温暖化の

か、またお示しいただければと思います。

から国産材の供給も含めて、このような現状の

○吉田(宣)委員 国際的な情勢を踏まえた、本当

に、国内におけるサプライチェーンの構築、これは非常に大切だと思います。どうかよろしくお願いいたします。

次に、今度は国土交通省にお聞きをしたいと思っております。住宅の構造についてちよつとお聞きします。

木造住宅、これはもちろんのこと、例えばSRC、鉄筋鉄骨コンクリート造、それからRC、鉄筋コンクリート造、鉄骨造、また軽量鉄骨造、様々な構造で建築物にはあるというふうに承知をしております。

この中で、住宅製造時のCO₂排出量、これは当然のことながら木造が一番少ないというふうには思われます。ただ、建築物の種類によつては、例えば高層マンションなど、これを全部木造で造るというのは、これは事実上不可能なんだろうな、困難であろうなというふうに思いますけれども、例えば部分的に、SRCの高層マンションであつても木材を利用することは可能ではないか、そのように思います。

そこで、これまで建築基準法を改正して木造の利用範囲を広げてきた取組について、国土交通省からお聞かせいただければと思います。

○和田政府参考人 木造建築物、これを内訳で少し見ますと、三階以下の住宅、これは約八割が木造であります。その一方で、住宅でない建築物や四階以上の住宅では木造の割合は低くなつておりまして、木造建築の拡大を図っていく上では、これらの建築物における木材利用を促進していくことが特に重要だと考えております。

このため、木造建築物について、個別の実験等により安全性を確認した上で、建築基準法に基づく構造、防火関係の基準の合理化に取り組んできたところでございます。

具体的には、平成二十八年には、CLTの活用促進に向け、CLTパネル工法に関する構造基準を整備して大臣認定を不要にしている。あるいは、平成三十年には防火基準を見直しまして、木のよさを実感できるように、木材がそのまま見え

る「あらわし」で設計可能とするなどの取組を進めています。また、例えば令和元年の政令改正におきましては、一定の天井高を確保することなどによつて、天井の仕上げを含めて木材とすることができるようになるという合理的な図つてまいりました。

更なる木材利用の推進のために、こうした取組の普及に加え、引き続き、安全性を確認した上で、建築基準の更なる合理化について積極的に取り組んでいきたいと考えております。

○吉田(宣)委員 できるだけ限りの木材利用を、是非推し進めていただきたいと思います。

間もなく時間が参りますので、最後の質問にいたしますけれども、国産材の利用の促進というものは、健康な森林を保全することと私は表裏の関係にあると思っております。すなわち、健康な森林の維持には、植林、それから間伐、伐採、こういったサイクルが必要であり、間伐と主伐のそれぞれの場面で木材が供給されるということでございます。健康な森林は、CO₂を吸収するだけでなく、国土を保全する機能も果たすことになると思います。また、水源を涵養する機能も果たすことになる。

平成二十九年九州北部豪雨災害、これは、福岡県の朝倉市というところで、大量の濁流に、大量の木材が、流木が住居地を直撃して大変な被害が出ました。命を落とされた方もおられました。海に流れ着いた、これは有明海ですけれども、この流木は漁業者にも大変な打撃を与えたところでございます。

このような事態も、健康な森林を保全すること、一定程度防止することができないのではないのかな、そのようにも思います。私は、山を守ることは川を守つて、川を守ることがそのまま海を守ることにつながるというふうに思っております。ですので、私は、山から遠く離れた海辺にいるときでもしつかり山に思いをはせること、そういったことをある意味意識づけるようにしております。このような意味においても、国産材の利用促進

は非常に意義が大きいと思いますし、先ほどおっしゃったような木材のサプライチェーンとしての機能もあります。また、九州は山が大変多いところでございまして、地場産業の振興という地域活性化にもつながると存じます。

そこで、最後に赤羽大臣にお聞きしますが、国産材を含めた木材の利用の促進を図るため、住宅・建築物における木材利用促進について、大臣の御所見をお伺いできればと思います。

○赤羽国務大臣 今、吉田委員のお話がございましたように、近年の激甚災害の頻発化、私も、今お話がございました、かつての九州北部豪雨の朝倉地区も視察に行かせていただきました。昨年七月の球磨川一帯を襲つた豪雨災害におきましても、大変な流木で厳しい状況でございました。

まさに御指摘のように、こうした豪雨災害から被害を最小化するためにも、国土の保全という観点から、地球温暖化の防止という観点からも、森林資源を、本格的な利用期を迎える中で、特に国産材を含めた木材需要の拡大を図っていくということ、様々な面で意味があるものだと思つておるところでございまして。

そうした観点から、国交省といたしまして、まず、自ら整備する公共建築物における木造化ですとか木質化の推進を行っていること、また、河川の護岸ですとか公園の休息、休憩施設などの公共施設において木材の利用を推進させていただいております。また、先導的な木造建築物のプロジェクトですとか、林業事業者と工務店等が連携したプロジェクトに対する支援も行いつつ、木造建築物等における構造、防火関係基準の合理化の推進、また、こうした中高層の木造建築物を担うことのできる設計者等の育成への支援も行つていくところでございます。

今後とも、国交省としても、農林水産省を始めとする関係省庁と連携しながら、木材の利用促進をしつかり進めていきたい、こう考えております。

○吉田(宣)委員 ありがとうございます。

質問を終わります。

○あかま委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山委員 立憲民主党の小宮山泰子でございます。

本日より、対象地域が拡大しての緊急事態宣言、また蔓延防止等重点措置が取られております。まだまだ収束の見込み、また人流というのが止まらない状況というのは続くかとは思いますが、早くの収束を改めて願うとともに、新型コロナウイルスに罹患された皆様方にお悔やみとお見舞いを申し上げ、そして、しっかりと政策につなげていきたいと思っております。

さて、おとといであります。月曜日の衆参予算委員会において、いわゆる水際対策の甘さが指摘されました。海外で顕著になった変異株は必ず日本に入ってきているというの、いろいろな水際対策をしていると伺っている割にはずいぶん入ってきているということにも、いろいろな疑問がございました。

そこで、まず最初にお伺いいたします。

変異株ウィルス始め、日本に入ってきたルート、経路について、政府として具体的に把握しているのか。また、入国制限が課された中で、特段の理由を持つている者として入国した方々の中に外国人技能実習生としての入国者が含まれているのか。その点に関しましてお聞かせください。

○宮崎政府参考人 まず、前段の御質問について、厚生労働省よりお答えさせていただきます。変異株につきまして、その経路でございましてけれども、これを網羅的に把握しているわけではございません。

現在、急速に置き換わりが進んでおります英国で報告された変異株を例に取りますと、昨年十二月十九日に英国政府から公式発表がなされた後、速やかに政府として水際対策の強化を図つてきたところではございますけれども、その後の報告によりますと、当該変異株につきましては、昨年の九月から英国で発生していたということが確認をされております。それ以降の国際的な人の往来と

ともに我が国にも入ってきたものと考えているところでございます。

○丸山政府参考人 それでは、御質問の後段の部分について、法務省よりお答えいたします。

現在の水際対策でございますが、入管法五条一項十四号に基づきまして、特段の事情がない限り、上陸拒否の対象地域に滞在歴がある外国人につきましては、上陸拒否の措置を講じているところでございます。

この特段の事情により新規入国を認めている事例としては、日本人や永住者の配偶者等の身分関係のある方、外交、公用の在留資格の方、例えばワクチン開発の技術者やオリパラの準備、運営上必要不可欠な方など公益性のある方、例えば親族の危篤に伴い訪問する方など人道上の配慮の必要性のある方といった方に限られているところでございまして、御質問がございました技能実習生につきましては、これらのいずれにも該当しないため、原則として新規の入国はできないこととなっております。

他方、再入国者、日本に住んでいる方、再入国者につきましては特段の事情を認めているため、技能実習生を含め、在留資格を有し、再入国許可を受けて出国した者であれば再入国ができるという取扱いになってございます。

○小宮山委員 在留資格を持った外国籍のプロアスリートなど、なかなかできる事例がなかったり、また足止めをされたりと、様々であります。競技によつては入国できない事例というのもあるという意味においては、特段の事情の妥当性の判断というのにも疑問が生じております。

レクるときには、またそのほかのときでも、特段の理由の中に武器等の整備というものがあつたようであります。この点も明確にしていただきたいと思ひますし、予算委員会での田村厚生労働大臣の答弁も釈然としないものがありました。国民の納得が得られる、きちんとした水際対策を行うことを改めて要請させていただきます。

さて、三度目の緊急事態宣言、蔓延防止の措置

の中であります。GoToトラベルは、現在停止をされており、GoToトラベル事業の対象が変更されたのではないかと。ことに、

昨年、事業計画当初の説明では、感染収束後に、ビジネス、個人など、幅広い旅行を対象として、観光産業の浮揚策として発表されており、昨年十一月、仕事での出張など企業負担の旅行が対象から除外となり、これに伴って、昨年十二月頃には、法人による団体旅行、研修旅行なども対象とならない旨が明確にされており、GoToトラベル事業が、当初の支援対象、支援目的から変わっているのではないのか。また、GoToトラベル事業の目的と、対象の変更された目的に変更がされたのではないかと。変更されるに至った経緯も簡潔に御説明ください。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。GoToトラベル事業は、国民の命と暮らしを守り抜くとともに、新たな旅のスタイルの普及、定着を目指しての支援事業と位置づけ、コロナ禍により失われた旅行需要を取り戻すため、旅行代金の割引による旅行需要の喚起に加えまして、地域共通クーポンの利用を通じて、観光地周辺における消費を喚起し、厳しい経営環境に直面する土産物店、飲食店等の事業者の皆様も含めまして、幅広く地域経済を支えることを目的としております。

一方で、本事業の開始以降、旅行商品の販売実績や内容の実情なども明らかになっていく中で、本事業の本来の趣旨にそぐわないと判断されるものにつきましては本事業の支援の対象から外す措置を取らせていただくことといたしまして、事業の支援の対象とする旅行商品の基準、考え方、例えば、観光を主たる目的としているかどうか、感染拡大防止の観点から問題がないかどうか、そういったものについての基準を明確化いたしました。昨年十月二十九日に本事業の公式サイトによりまして、旅行者及び事業者の皆様へ周知をさせていただいたところでございます。

委員御指摘のいわゆるビジネス関係の出張について、は、事業開始当初、観光、ビジネスの別を問わず、人の動きが激減していたことから支援の対象としておりました。他方、人の動きが回復してきている中、ビジネス出張については、企業の業務の必要性に基づいて行われ、企業において経費として支払われることが一般的であることから、本事業は企業の負担軽減を目的としたものではないとともに、より多くの旅行者に御利用いただく観点から、本事業の支援の対象外とさせていただいたところでございます。

きましては、事業開始当初、観光、ビジネスの別を問わず、人の動きが激減していたことから支援の対象としておりました。

他方、人の動きが回復してきている中、ビジネス出張については、企業の業務の必要性に基づいて行われ、企業において経費として支払われることが一般的であることから、本事業は企業の負担軽減を目的としたものではないとともに、より多くの旅行者に御利用いただく観点から、本事業の支援の対象外とさせていただいたところでございます。

○小宮山委員 GoToトラベル事業を扱うに際して、旅行者の所在地の都道府県に本支店がある旅行会社であることが求められるといった認識が小規模旅行会社の中に広がっているようです。周知不足や誤認に基づいているのか分かりませんが、けれども、現実には、他県にいる顧客の旅行を扱えなかった事例が生じています。その結果、各地に支店を持つ大手旅行業者に顧客が流れている。小規模旅行会社にとっては支援策となっておりません。

観光庁、国土交通省は、全体で二兆円を超える事業であるGoToトラベル事業が、例えばどのような規模の旅行会社、手数料を払う予約サイト等へどのような経済効果につながっているのか、効果が観光産業のどこまで、どのように行き渡っているか把握、認識をしているのか、伺いたいと思います。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。GoToトラベル事業におきましては、事業の効果年全国に及ぼすために、大手であるか中小であるかを問わず、事業者の皆様は平等に事業に参加できる機会をつくっており、現在、三万四千を超える非常に多くの事業者に参加いただいているところでございます。

また、大手の事業者に限らず、中小規模の旅行会社を含めた全ての事業者に対しまして、同じように販売状況を丁寧に関心取りながら、随時必要な予算枠を追加いたしまして配分するなどの対応を行っているところにより、事業者からの御要望

に応じて、幅広く事業の効果が行き渡るよう努力したところでございます。

今委員の御指摘にありました事業の効果につきましましては、観光庁内でも分析を並行して進めておりますが、GoToトラベルの事務局との委託契約におきましても、本事業の実施結果や経済への波及効果を整理、分析、報告するよう求めておりますので、この中で議員の御指摘の中小規模の事業者に対する効果につきましても分析、把握をするよう求めたいと考えているところでございます。

○小宮山委員 GoToトラベル事業、短期間で実施をされていたんですが、この間で報道で流されるのは、旅行関係、大変もうかつていいよねと言われていることが多かったんです。しかし、実際には、先ほども指摘したとおり、小規模あるいは零細の旅行会社への恩恵は届いておりません。GoToトラベルはもう廃止して、直接給付など支援をしてほしいといった切実な声が小規模旅行代理店から伝わっております。緊急事態宣言、蔓延防止措置が五月末まで期間延長となる中、観光関連の事業者などへ新たな支援策が必要と考えます。

立憲民主党では、損失額の約二割をめどに給付することで事業継続をしてみたいという、観光関連産業給付金法案を提出をさせていただきました。また、雇用調整助成金の特例の継続も強く要請したい。緊急事態宣言の延長から解除に至った後も、顧客や市場が戻るのに例えれば三か月程度は見込まなければならぬんじゃないでしょうか。事業計画、雇用計画がしっかりと組み続けられるように、雇調金の特例の継続も更に三か月など、可能なようにするべきだと考えます。

直接支援並びに雇用調整助成金特例の継続の要請について、国土交通大臣の御見解を求めます。○赤羽国務大臣 これまで私も、全国ちようど五十の観光地の皆さんと、毎回二時間から二時間半、三時間近くかかるときもありましたが、意見交換をさせていただいておりまして、現場の状況を聞かせていただいております。

今、小宮山委員おっしゃられるように、このGOTトラベル事業、大変大きな需要喚起策だということ、あの事業で何とか今倒産せずに済んだというような肯定的な意見も多いんですけども、他方で、いわゆる小規模の旅行代理店ですとか貸切りバス事業者、やはり団体旅行が冷え切っておりますので、そうしたところには十分裨益されていらないというのも、現場で、歩いていて、私も感じるところでございます。

直接支給の議員立法のことににつきまして、これは国会で御判断いただければと思いますので、私の方からコメントいたしません、私は、基本的には、経済効果等々からいえば、現場の皆さんの切実な声は、やはり需要喚起策で応援をしていただきたいという声が多くございまして、今、全国のGOTトラベル事業、再開をできないという状況下の中で、もう四月一日から、発表させていただいておりますが、県単位でそれぞれ、県の県民割的なキャンペーン等々をやられているとか準備をされている県が多くございまして、そうしたことについて国交省として財政支援をする、これは発表しているとおりでございます。

また、雇用調整助成金につきましても、これがあるから何とか従業員の皆さんの雇用が確保できているという切実な声がございまして、何度私も表明させていただいておりますが、厚労省に對しまして、今の拡充した形で更なる延長ということを求めているところでございますし、私の決意としては、やはり観光関連、交通事業者共に人手を多くかけている産業でございますので、雇用調整助成金の最後の最後まで対象の業界として死守しなければいけない、こう思っておりますところでございます。

それで、あと加えて、直接支給と少し似ているかもしれないですが、なかなか、需要喚起といっても、こうした感染状況だと観光を展開しにくい環境の中でございますので、やはりこうした状況が長く続いていることに対して支援をしなければいけないということで、昨年、感染拡大防止対策、様々な費用をかけて現場では頑張っていた

策、様々な費用をかけて現場では頑張っていたいておりますので、こうしたかけられた費用、またこれからかかる感染対策、防止に対する費用に対する助成ということで、一件当たり最大五百万円の支給もさせていただくことは、先日、二十三日の記者会見で発表させていただいて、今周知徹底をさせていただいているところでございます。

いずれにいたしましても、観光関連、交通事業は、これからの我が国における地方創生、また経済成長、また国民生活の足という大変重要な基本的なインフラ、大事な産業だというふうに思っておりますので、しっかりと、皆様方の御指導も聞きながら、お知らせを拝借させていただきながら、国交省としても万全の対策で支援をしていきたい、こう考えておるところでございます。

○小宮山委員 是非、直接的な支援、またしていただきたいと思っておりますし、雇調金に関しましては、昨日、海事産業の各種団体から御意見を伺いました。この中でも非常に要望の多い制度でありました。ここで少し下げていくということではありますけれども、是非この点に関しまして、閣内での発言もいただければと思います。

さて、地域で観光や人流というものを結局止めないということになります。そうなってくると、やはり、今後、ワクチン接種が進展してきて、高齢者など接種済みの方から市中に出かけ始めるようになるかと思っております。これに対して、飲食店などで働く側はワクチン未接種となる。ワクチン接種が行き渡るまでは、PCR検査、抗原検査を広く無料など可能とするので、ワクチン接種に関しましての格差というものの状態をなるべく抑えること、また、各地域経済振興のために、無症状の陽性者の人流防止にもつながるのではないかと考えております。

また、場合によっては、全域でなければ、下水道を使い、地域を絞っての重点的な検査ということも検討されるべきだと思いますが、観光産業支援にもつながることであります。

観光庁として、政府内でも声を上げ続けていただきたいと思っておりますが、この点についての御意見をお願いいたします。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

この四月から、地域観光事業支援といたしまして、感染状況が落ち着いているステージ2相当以下と判断した都道府県が、県内旅行の割引事業を行う場合や前売り宿泊券の販売を行う場合におきまして、国が当該都道府県の取組を財政的に支援しているところでございます。この支援の中では、委員御指摘のような旅行前のPCR検査等につきましても、各都道府県が地域の実情を踏まえて支援対象に含めることが可能となっておりますのでございます。

また、GOTトラベル事業におきましては、その再開につきまして当面難しい状況であると判断しておりますが、国民の皆様が安心して本事業を利用して旅行を楽しんでいただく環境を整備する観点から、その再開に当たりましては、PCR検査等につきましてもどのような活用が可能か、知見を有する厚生労働省や内閣官房とも連携いたしまして、現場の負担なども考慮しつつ検討を進めているところでございます。

いづれにいたしましても、感染拡大防止の観点も踏まえつつ、関係省庁や各都道府県と連携して、観光関連産業を適切に支援してまいりたいと考えております。

○小宮山委員 続きまして、狭隘道路解消並びに無電柱化への取組について伺いたいと思っております。

五年に一度行われます、総務省統計局、住宅・土地統計調査によりまして、約三割の住宅が幅四メートル以下の狭隘道路のみに接して建てております。国は狭隘道路整備事業に予算計上し、取り組んでおりますが、狭隘道路への接続割合は増加をしている状況です。

この狭隘道路に面した住宅の戸数、比率が減少していかない理由はどこにあるのでしょうか、お聞かせください。

○和田政府参考人 お答えいたします。

狭隘道路に接道した住宅の解消を進めるため、建築基準法では、建築物の建て替えの機会を捉えて、セツトバック、少し道路側から後ろへ引き下がっていただくことを求めています。

委員御指摘のように、例えば平成三十年の住宅・土地統計調査によりまして、四メートル未満の道路にしか接道できていない住宅、これは全国ベースで約三割でございます。

その理由としましては、セツトバック、道路の両側でして初めてその四メートルが解消されるということが一般的でございますが、道路の片側の敷地でセツトバックしても反対側の敷地がそのままである場合があること、また、敷地分割が行われている場合があること、あるいは、そもそも建築物の建て替えが行われていないで、長期にわたって使用され続けている状況にある場合があることなどが考えられます。

国土交通省としましては、そのような原因の把握も含めまして、今後、狭隘道路等の現状分析をしかりと行っていきたいと考えております。

○小宮山委員 狭隘道路に面した住宅など、新築、建て替えのときはセツトバックをいたします。セツトバックした土地は、地方自治体へ寄附するか、そのまま所有を続けることになりました。皆様は配付させていただいた資料の方も御覧いただければと思います。

地方自治体への、セツトバック、後退用地の寄附制度は約八割の自治体で設けられておりますが、実際に制度を活用した寄附は三割にとどまっています。新築等により後退した用地が分筆されないまま、建物敷地とともに抵当権設定がかかっている場合など、民間所有の土地のまま道路として使用することは、維持管理、地下埋設物等の設置、さらには固定資産税の課税においても問題が生じていることがあるそうです。

セツトバック、後退用地の自治体への寄附が進んでいない理由についてどのように捉えているのか。また、適切に分筆や寄附が行われるため、国

交省の取組をお聞かせください。

○和田政府参考人 国土交通省では、令和元年度に狭あい道路整備等促進事業を活用している二百八十三の地方公共団体を対象に、狭あい道路の拡幅整備に係る実態調査を行いました。

その結果ですと、約八割の地方公共団体が、一定の条件を付して後退用地の寄附を受ける制度を設けております。一方で、寄附する側の土地所有者の意向と、条件を付す側の地方公共団体の意向が必ずしも合致していない場合もあると考えられております。

なお、委員御指摘のように、分筆や寄附が行われる場合につきましては、権利関係を明確にするための測量、分筆、登記、拡幅整備のための舗装、こういったものが必要になります。国土交通省におきましては、社会資本整備総合交付金等によりまして、これらに要する費用に対する支援を行っております。

○小宮山委員 今局長が指摘されましたけれども、狭隘道路の解消に当たって、社会資本整備交付金の活用がなされない場合があると伺います。道路拡幅工事などに伴い、路線の全体がセトリバックする場合、社会資本整備交付金を活用して事業を推進することはできるとなっておりますが、住宅などの新築、建て替え、増築や、塀の築造などが行われる際に、路線の一部である当該住宅に面する区間だけがセトリバックされていくことになってしまふ。こうした自主後退は計画性に乏しく、社会資本整備交付金の活用がなみにくいのではないかとこの声があるわけです。

新築、建て替えなどにより路線内の一部だけが自主後退となる場合についても支援ができる補助金制度を新設するべきではないでしょうか。

○和田政府参考人 建築基準法に基づきまして、建築物の建て替えでセトリバックする機会を捉えて行われる狭隘道路の用地の買収とか舗装等に対して、社会資本整備総合交付金等の中の狭あい道路整備等促進事業というものがございまして、普通の道路の事業とは違いますが、こういった

たものによって支援を行っています。

この事業では、道路事業として路線整備を行う場合に限らず、路線内の一部の住宅がセトリバックする場合においても、そのセトリバックに係る費用を支援対象としておりまして、公共団体の方でこれを用いていただこうということであれば、狭隘道路の解消に向けて、その公共団体を支援しているところでございます。

公共団体の中には、数もたくさんございます、必ずしも私どもの情報ともいいますか、あれが丁寧に行き届いていない場合もあると思いますので、しっかりと公共団体と丁寧に見え交換しながら理解を進めていくよう努力したいと思っております。

○小宮山委員 愛知県岡崎市では、平成十七年に条例を制定した上で、狭あい道路整備係という専門の部署を設けて取り組まれているそうです。セトリバックが行われる際の取扱いについて分かりやすくフローチャートに示すなど、周知広報にも、また、登記の費用等、様々なところで支援をするという優れた取組をしております。これは是非参考にする点があると思っております。周知徹底も含めて活用していただければと思います。

狭隘道路について読み取れるのは、法制上は建築基準法第四十二条二項くらいだと聞いております。防災・減災のための狭隘道路の解消に向けて、より積極的に取り組むには、よりどころとなる、根拠法となる新たな指針の類いが示されるべきではないでしょうか。この点に關しまして、狭隘道路に関する新たな指針の作成又は狭隘道路解消推進法といったような法制化もするべきかと考えますが、この点につきまして、国交大臣の見解をお聞かせください。

○赤羽国務大臣 今小宮山委員からお話ございましたように、この狭隘道路の問題というのは、古い都市住宅地域というか、たくさん見られると思っております。いわゆる高度経済成長期に急激な都市化が進む中で、狭隘な道路と、ちよつと言葉は悪いですが、無秩序な住宅地が形成さ

れた結果、私の地元でも、とても緊急車両が入れないのではないかと、災害時の避難確保ですとか、日照とか採光の問題とか、余り、どうなのかと思っておりますが、地元で聞いても様々な人がいらつしやうて、いや、車が入ってこれないからいいんだと、閑静な住宅地というような価値観を持たれている方も結構多いとか、他方で、いや、万が一と言つと、それは万が一で、毎日生活するのどつちが価値が重いんだみたいな話というのは結構根深くて、やはり私権の制限というのは非常に難しいわけでございます。

最近、ハザードマップで、浸水想定区域等々で、この前法改正させていただきましたが、その開発について相当抑制的なことがようやくできたという段階なので、なかなか、ここにいきなり新しい制度化というのはそんな簡単ではないと思っております。残念ながら、今国交省ができるのは、小宮山委員が言われたような建築基準法を使つてですとか、先ほど局長から答弁ありましたように、地方自治体に対する、地方公共団体が行う狭隘道路への用地買収ですとか舗装に対する支援、また、これは岡崎市の、非常に、モデルケースとして、全国にホームページを使って展開をさせていただいているというようなことが今の現状でございます。ですから、なかなか遅々として進まないというのは、率直に言つて認めざるを得ない。

ですから、今回の、今、住生活基本計画、作成しておりますが、これまでそうしたこと盛り返してありませんでしたが、より安全な住宅、住宅地の形成に向けた基本的な施策としてこの狭隘道路等の現状分析を行つて、それぞれの地域の防災・まちづくり部局と連携しながら、重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策を推進するということを住生活基本計画にも位置づけて、地方公共団体と意見交換をしながら、遅々ではないように、できるだけ着実に成功事例ができるようにしっかりと取り組んでいきたい。強い問題意識を国交省も各部局の中で持つて臨んでいきたい、こ

う考えております。

○小宮山委員 狭隘道路を是非なくすべきかと思っておりますが、そのためにもしつかりまず調べられなければならない、対応できなければなりません。

所有者不明土地の対応、隣接地が所有者不明であると、それを調べるのに土地家屋調査士の方々も一軒一軒聞き込み調査をやつていくという、非常に手間と時間と努力、費用もかかることになつてしまふ、これがまた狭隘道路や所有者不明土地を解消できない原因になつていて、一因でもあるかと思っております。

そこで、固定資産税課税台帳内の一部の情報で構いません、住所と氏名だけでも、連絡先が分かるように、土地家屋調査士等にも見られるように、所有者不明土地の境界確定などへの対応がより迅速に可能になる可能性が高いと考える施策について、政府の対応を簡潔にお聞かせください。

○川窪政府参考人 まず、総務省からお答え申し上げます。

地方税法では守秘義務の規定がございまして、固定資産税課税台帳の情報につきましても、原則として、本人以外の第三者にお知らせすることはできないものでございます。このため、相続等によりまして登記名義人以外の方が土地の所有者となつている場合における固定資産税の課税情報としての所有者の氏名や住所につきましては、それを税務当局から土地家屋調査士さんに提供することはできないという仕組みになっているところでございます。

○堂園政府参考人 それでは、お答えいたします。法務省では、所有者不明土地の発生を予防するため、これまで任意とされてきた相続登記や住所等の変更登記の申請を義務づけることなどを内容とする民法等の一部を改正する法律案を今国会に提出し、この法案は本年四月二十一日に成立したところでございます。この法改正は所有者不明土地問題の抜本的な解

決に向けた大きな意義を有するものであり、御指摘のケースを含めて問題の解決に直接つながるものであることから、その施行に向けた準備をしつかりと進めてまいりたいと考えているところでございます。

また、分筆や地積更正などの登記申請をする場合には、土地家屋調査士において、隣地所有者との間で、双方立会いの下、公法上の境界である筆界の現地における位置を確認した上で、その確認結果を登記官に提供し、登記官はこれを筆界認定の有力な証拠として取り扱うという実務が行われているところでございますが、現に、隣地が所有者不明の状態であるために所有者による筆界確認ができず、登記申請に困難を生じている例があることは承知しているところでございます。

そこで、法務省としては、所有者による筆界確認が困難なケースを念頭に、地積測量図などの法務局に保管された既存の資料等を活用することによって、筆界確認がされていない場合にも適切に筆界認定を行うための方策について、この分野の実務家や有識者を交えた検討を行っているところでございます。法務省としては、筆界認定の在り方に関する検討の結果をできる限り速やかに取りまとめ、必要な登記実務の見直しを図ってまいりたいと考えているところでございます。

○小宮山委員 問題解決するしつかりとした検討をしていただければと思います。

さて、最後になりましたけれども、順番等を少し変えさせていただきます。

無電柱化、二〇一六年に法律を制定させていただきまして、そのときにもお世話になりましたけれども、松原隆一郎教授は、最近、記事において、無電柱化が全ての道路に及ぶのに推進法制定から千五百年かかると指摘されるほど、毎年七万本ほど電柱がいまだに増え続けておりまして、様々な法改正もしてきました。低コストの手法等も進めたり、やっています。しかし、開発に取り組んでいるという説明を聞くものの、実際に事業として十分に進まないのはなぜなのでしょう

か。無電柱化が進まないのは、電力会社を所管する資源エネルギー庁としての本気度が問われていると思います。議員立法を資源エネルギー庁は軽視しているのではないかとこの声さえも聞こえてきております。

唯一の立法府で作られた無電柱化推進法にのっとり、本気で無電柱化するために資源エネルギー庁は具体的に何をしているのか、所見をお伺いします。

○小野政府参考人 お答え申し上げます。

無電柱化につきましては、委員御指摘の無電柱化推進法がございまして、これに基づき着実に推進する、これは当然のことでございますけれども、強風による飛来物等を原因とする電柱倒壊を抑制できるという利点がございまして、エネルギー政策上、電力安定供給の観点からもこの無電柱化を推進すべき、こういうふうにご認識しているところでございます。

まず、無電柱化せずに電柱を設置することが選択される理由をいたしましては、無電柱化するためには必要となるコストが高い、これが原因の一つというふうにご認識いただいております。このため、経済産業省といたしましては、無電柱化に必要となるコストを大幅に下げていくということが重要であると考えておりまして、各送配電事業者のケーブルや変圧器といった器材の仕様の統一を推進しているところでございます。

具体的には、ケーブルにつきましては、二〇二〇年度までに仕様の統一が完了しております。変圧器につきましても、仕様の統一化と同時に小型化も進めるべく、電力十社から電力中央研究所へ昨年度から二年間の委託研究を実施しております。その成果を電力大で今後統一的に展開する予定でございます。

また、無電柱化を推進するための具体的な仕組みでございますけれども、二〇二〇年六月に改正電気事業法が成立いたしました。この中で、送配電事業者が必要な送配電投資計画を計画的かつ着実に実施することとしておりまして、この計画

には無電柱化の推進も含まれます。また、無電柱化に必要なコスト、これは電力消費者たる国民に電気料金として転嫁されることになるわけでございますけれども、送配電事業者が無電柱化を含む計画の実施に必要な投資、これを着実に進めつつ、同時に国民負担を抑制するため、送送料金制度の見直し、これは具体的には配電事業者の収入上限を定めるという制度でございますけれども、これを定めているところでございます。

無電柱化の推進に関する法律の趣旨や今後策定される次期無電柱化推進計画の基本的な方針を踏まえまして、引き続き、関係省庁とも連携しながら、電柱の新設の抑制に向けた取組を進めていきたいと考えているところでございます。

○小宮山委員 電力会社が徴収する電気料金のうち、送送料、ネットワーク利用料により送電費用と配電費用を回収しており、無電柱化費用は配電費用にも含まれることとなります。この点に關して、是非、今後、やはりもっと進めるべきであります。

地方自治体は、費用がかかるからといって、まづもって無電柱化すること自体を諦めているという事例も多々あるかと思っております。是非、新規の電柱設置、新規の電柱をしないよう、また、義務化あるいは推奨するように、助成制度を充実させる対応が必要だと思っております。このことを提案させていただきます。質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○あかま委員長 次に、江田憲司君。

○江田(憲)委員 おはようございます。立憲民主党、江田憲司でございます。

実は国土交通委員会で質疑するのは初めてでございます。この場を設けていただいた委員長を始め、与野党の理事の皆さんには特に感謝を申し上げます。本日は、カジノ、IR問題一本に絞って、担当の赤羽大臣に質疑をさせていただきます。

このコロナ禍の下でつくづく諦めたと思っていたカジノ、IR、私の地元の横浜でも着々と手続を進めておりまして、これは言わずもがなであります。当然これは菅義偉総理大臣のお膝元ということで、安倍前首相の肝煎りでもあります。菅総理の肝煎りでもある。

このプロジェクトにつきましては、もう横浜市民の大多数が、いつ何とき、どういうタイミングで調査をしても反対だ。これは全国もそうなんです。見てみても、全党派、自民党の支持者、公明党の支持者も反対多数。それから、男女双方とも反対。年代別に見ても、全ての年代で反対多数。

こういう状況で、しかもこのコロナで、カジノ事業者も利益が激減、最大手のラスベガス・サンズも日本から撤退表明、ウイン・リゾーツ、シーザーズ、こういった米系のカジノ業者も全部撤退と。そして、何と驚くべきことに、あのラスベガスで、ラスベガス・サンズがカジノを売却というニュースも飛び交っている。

そういう中で、カジノというのは民間賭博です。これまで、競輪、競馬があるじゃないかとよく言われるんですが、あれは公営ギャンブルというふうに分けられるように、戦後、地方財政が逼迫したその穴埋めのために、やむを得ず、公設、公営、公益という極めて厳しい限定をかけた上で、刑法上の賭博罪の違法性を阻却した。

しかし、この民間賭博解禁というのは、本当に、持統天皇がすぐろく禁止令というものを制定して以来、日本の歴史や伝統にはなかった、この民間賭博。しかも、この民間賭博を経営するノウハウは、もう外国の企業しか持っていないんですね。今、一部、日本のゲームメーカーが参入しておりますけれども、まだ研修段階、独りで経営するノウハウはありませんから、結局、民間賭博、かつ、外資系の企業が初めて日本に乗り込んでくるというような解禁だったわけでありまして、当時、安倍政権、自公政権に比較的温かいまなざしで記事を書く全国紙の社説ですら、人の不幸

を踏み合にして経済成長なのか、人の不幸を踏み合にして観光立国なのか、嘆かわしいという社説を書き、全紙がこの民間賭博の解禁に対して疑問や問題点を指摘した社説を出した、こういう経緯もございいます。

今日は、政府が主張されるカジノ、I Rは、やれ観光立国なんだ、経済成長の目玉なんだと言われることがいかに説得力がないものなのか、それどころか、ギャンブル依存症の飛躍的増大、治安や風紀の乱れ、子供の教育上も極めてよくありませんね、そういったマイナス効果ははるかに大きいということを、質疑を通じて明らかにしてまいりたいというふうに思います。

さて、その前に、ちよつと赤羽大臣に端的にお聞きしたいのは、I R推進法、二〇一六年十二月十五日、衆議院本会議で採決して成立しているんですけれども、当時の赤羽大臣の投票行動を端的にお答えいただけませんか。

○赤羽国務大臣 当時は、当然、大臣ではありませんでしたので、一政治家でございますので、政治家として、御質問ですからお答えさせていただきますと、このI R推進法の本会議採決は棄権をさせていただきました。

○江田憲委員 その理由を教えてください。

○赤羽国務大臣 それは余り、国交大臣として答えるのはどうかと思いますが、せつかく御質問ですから。

当時は私も、多くの国民の皆さん、多くかどうかは分かりませんが、国民の皆さんが持たれていた、I Rという初めての施設、特にカジノの導入ということについて懸念を持っている一人でございますが、I R推進法自体は、私の当時の記憶では、そうしたものに對する懸念を払拭するような具体的な内容が盛り込まれている法案ではなかったということで、賛否を明らかにする、明確に判断することができなかったということで、本会議の採決は欠席とさせていただきます。

○江田憲委員 当時を思い出しますと、衆議

院の内閣委でしたね、担当委員会は。たつた五時間三十三分、強行採決でした。まあ、強行採決自体は安倍政権で乱発されましたから、別に驚くことではないんですけれども、しかし、私、本心に驚いたのは、連立与党のパートナーである公明党さんが党議決定をする前に強行採決をした。

私も行政官、政治家として、もう四十年以上この世界におりますけれども、普通、生命倫理とか、党というよりも政治家個人の考え方を尊重するような案件ではありますよ、自主投票というのは。しかし、もろにこれ、経済政策、観光政策に関わるこの政策について、連立与党の公明党さんすら置き去りにして強行採決をする。それで、山口代表は反対票。当時の井上幹事長も反対票じゃないですか。そして、赤羽当時議員は棄権された。

当時、本当に率直にお伺いしたいんですけれども、そういう事態に直面して、赤羽当時議員、どういう受け止めをされましたか。

○赤羽国務大臣 まあ、党議拘束を外したというのは党の当時の判断でございましたので、私、党を代表する立場ではないので、そのことについてはコメントはしておりませんが、そうした党議拘束が外れたという中で、政治家として、先ほど申し上げたような態度決定をしたということでございます。

その結果としてはI R推進法が可決して成立をしたわけでありまして、いわゆる整備法をつくるまでの期間の中で、与党の中で、私はメンバーではありませんでした、プロジェクトチームが立ち上げられ、専門家の皆さんから成るI R推進会議が、その後つくった政府原案に対して、特に重要な論点について与党の中で様々議論するというふうに承知をしておりましたので、そこで我々の思い、懸念を払拭できるような内容にしていくべきだというふうに、私はその当時そう思ったと記憶をしております。

○江田憲委員 異常なことといえは、このI R推進法を採決するために再延長したんです

よ、会期を。これは政治家なら誰しも分かるんですが、何でもこんなに急いで、連立与党のパートナーまで置き去りにしてやったかというのは、もう御推察のとおり、翌年二月、安倍総理がトランプ大統領と初の日米首脳会談に臨むからです。そのお土産に持つていったわけです。私は推測で言っているんじゃないです、これは安倍総理も認められました、初め首脳会談で、朝食会の場で、全米商工会議所云々の朝食会の場にアデルソンさんというサンズの会長もおられ、ほかのアメリカ系の企業の社長さんもおられ、I R推進法が成立したという説明を安倍総理からしましたというのは、予算委員会での私への答弁です。

当時、調査報道で有名なアメリカのプロパブリカ、ニューズウィークの日本版も後追いしていましたが、トランプ大統領が、大口献金者、これは二十億円以上大統領選のときに献金していただいたアデルソンさん、さつきのお話に出た、にカジノの免許を与えるよう口利きをしたと。これが、一七、翌年の二月十日の話です。日本の日経新聞も報道していました、トランプさんがそのとき安倍さんに伝えた企業には、ラスベガス・サンズだけではなく、MGMが含まれていたと。

これは、長年この政界にいれば当然分かることですけれども、そこまで異様な手続を踏んで強行採決をした、それは二月の首脳会談に間に合わせるためであり、そしてこの問題が本場に、日本人の犠牲の下に、アメリカのために働いたという、私は本場に大問題だと思っております。

それで、ちよつともう少しだけ、赤羽大臣。私は、大臣は非常に誠実なお人柄だといろんな方から聞いております。今の投票行動も、本場にそのとおりだと思えますよ、懸念を持たれたというのは。当たり前の感情だと思えますね。

そこで、一年半前に内閣委員会でも赤羽大臣と長時間議論をさせていただいたときに、大臣が私にこういう答弁をされたのを覚えておいでですかね。一九年十一月二十九日の内閣委員会、私が質問の中で、皆さん方は、カジノ推進派はと言っ

たところを捉えたんでしょうか、私、別にカジノ推進派という立場でこの役職に就いているわけではございません。この役職というのはI R担当。基本的には中立な立場でございいます、江田先生と、多分私、考えはよく似ていると思うというふうな答弁されましたけれども、この答弁の御趣旨をちよつと私はお聞きしたいんです。

○赤羽国務大臣 ちよつと率直に申し上げて、江田委員、私は一方的によく存じ上げていたと思いますが、江田委員が私のことをよく知っているとは思えない、初めて答弁に立たせていただきました。しかし、それにもかかわらず、私のことを推進派だとレッテルを貼られたように感じまして、よく分かっていないんじゃないかなと。

私は、一回、本会議で棄権しましたし、特に、I Rという、観光政策は別ですけれども、カジノに、何か推進派だという意識もありませんでしたし、当時、担当大臣でありましたから、中立的な立場で、立法府で成立したI R整備法に基づいて、行政府の責任者として肅々と行政を進め、また、その過程で国会で答弁させていたと思いますが、国民の皆様が持たれている懸念ですとか懸念をなるべく払拭できるようなI R施設を造らなければいけないという立場、そういう意味では、行政の責任者でありますので、中立派だというふうに申し上げました。

しかし、江田委員からは、いや、それなら設置派というふうな答えましようと言われて、かなりしつこい人だなと、こう思いましたが、私は、個人的に言うと、ここだけ、あえて言いますと、余り人にレッテルを貼ることが好きじゃなかったのと、ややむつとして、私は推進派ではありませんとお答えした。ここだけ、ここだけの話で、議事録が残って、ここだけの話ではあります。

そうしたことを記憶しております。ただ、その後、江田先生と多分私はよく似ていると思うというのは、これは、頭のよさも男前ぶりも随分違うので、そうしたことを何で言ったのか、よく記憶が定かではありませんが、江田委員

はカジノについては否定的な立場で質疑をされていたので、どちらかといえば、私は、本質的にはそうじゃないかというように言ったのではないかなと。

ただ、今、大臣、担当の大臣でございまして、で、繰り返しになりますが、立法府で成立をいただいた法律に基づいてそれを執行するというのが、それは中立的にしっかりと務めなければいけないということで、答弁させていただいたと思います。

○江田(憲)委員 よく分かりました。

ですから、これはカジノにかかわらず、国土交通省ですとか、いろいろな公共事業のプロジェクトをするときに、当然、費用便益分析というのをやりますよね、ゴーサインを出すときに。それと同じなんです。これから私が質疑したいこともそれなんです。

いや、カジノ、I Rを造れば、それは私だつて、プラス効果は一時的にあると思いますよ、もう莫大な建設投資が一時的に落ちますから。ホテルだ、ショッピングセンターだ、カジノだよね。だけれども、それが本当に持続可能なのか。

それから、さっき申し上げた、ギャンブル依存症の社会的コストや、治安や風紀が乱れる、そういったものの対応コストとか、いろいろなどところでも試算があるわけですよ、諸外国だって、国内だって。そういうものを全部ひくくると、今度、整備計画が十月から上がつてきますよね。

そういうところを、赤羽大臣のお気持ちとしては、しっかりと審査して、ゆめゆめ、政治的圧力とか、菅さんの、総理の意向とかを付度するんじゃないで、しっかりと費用便益効果を分析して、プラスであれば担当大臣としては認可する、こういうことで理解しましたけれども、それでうなずいておられますが、結構ですね。はいと言っていただけ。

○赤羽国務大臣 前回の内閣委員会の質疑でも同様のことがあったと思いますが、江田委員からは、今回のレベルというか、が相当高くて、都市

部でなければできないんじゃないかというような御指摘もありました。そうした傾向はあるかもしれないですが、我々の思いというか、私の考えは、やはりI Rとかカジノというのは、世界中を見ても、うまくいっているところと、やはり失敗しているところはあると思います。レベルの余り低いものでは、本当に賭博場みたいなことになって、私は、他方で、やはりシンガポールの例などというの、非常にうまくいっている例だというふうな思っております。I Rという整備計画に基づいて展開するのであれば、オンリーワンというか良質な、観光立国政策にやはり資するものでなければ意味がないと思いますし、そうした責任でやるのが私自身の任務だというふうに思っております。

○江田(憲)委員 そこで、観光立国という政府が推進する大きな柱というか、二つの理由の一つをまずちょっと聞いたいただきたいんです。

前も聞きましてけれども、インバウンドの増加だ、外国人観光客を呼び寄せるんだというて、どこの国の人から来られるんでしょうか。もうそれは明らかなんです。想定される、もし来るとしたら中国人、しかも富裕層ですよ。だって、高い旅費を払って、高い宿泊費を払って、わざわざカジノ目当てに来る人がいるとしたら中国人の富裕層ですけれども、しかし、これは常識で考えてください。中国人でカジノをやりたい人は、マカオにいったいカジノがあるんですから、しかも中国語が通じるんですから、そっちに行きますよ。わざわざ横浜や大阪に来ません。もっと言えば、韓国に十七のカジノがあるんですよ、もっと近場の、陸続きの。そこに行くでしょう。

本間に私、率直な疑問は、インバウンドの増加だ、観光立国だといって、外国の人、来ないじゃないですか。その点、大臣は率直にどうお思いになりますか。

○赤羽国務大臣 これもお答えしたかというふうな記憶をしておりますが、我が国の観光立国政策を推進するに当たって、振り返ると、やはり一つ

は、長期的な滞在の観光が非常に少ない、また、大型の国際的なエンターテインメントですとか会議の誘致も非常に弱い、そうしたことを何とかしなければいけないというのは大変大きな課題だったと思います。

もう一つは、インバウンド政策を一生懸命やってきて、そして、コロナの関係で今ゼロになっている。そうすると、私はやはり、別に中国とか、韓国がというわけじゃありませんが、近隣のアジアのインバウンドに頼り切っていた観光政策があったのではないかと。オーバーツーリズムの問題も若干の観光都市で出てきている。そうしたことを、一つは、この一年間で、国内旅行の回復を始めて、観光立国に対する見直しの期間という意味ではいい点もあった。

そうした中で、私は、この前もお答えしましたが、これはカジノのためにI Rというふうによく御指摘をされますが、私どもは、どちらかというと、やはり長期滞在型の観光、できれば大変良質なM I C Eの施設を整備して、大型の国際会議ですとか国際イベントを開催し、御家族が来て宿泊する、またエンターテインメントがある、そうした施設を造りながら、加えて、そこにどまらずに、長期滞在期間において、ラグビーワールドカップのときに一時そういう傾向が随分出ていたできましたが、全国各地の誇るべき観光地にも足を運んでいただけるような、そうした新しい観光モデルをつくる、一つの新しいビジネスモデル、観光モデルをつくりたいというふうに考えているところでございます。

ですから、これは、このI Rだけで観光立国が実現するというようなことを私は考えていませんが、これまでになかった観光のビジネスモデルにも寄与してもらえよう施設にしたいな、こう考えておるところでございます。

○江田(憲)委員 いや、その限りにおいては全く同じ考えですよ、私も。しかし、安倍総理も菅総理もなぜカジノつきのI Rを、言っておきますけれども、私はカジノ抜きでI R、それは民間ペー

スでペイするのは大賛成ですよ。今おっしゃった長期滞在型の観光客を呼び入れたい、大賛成ですよ。こういう、従来、賭博罪で禁止されたような、しかも負の効果があるような、そういった問題つきでやるから僕は反対しているわけですよ。ですから、カジノ抜きのM I C EだとかI Rというものをやられるんなら、それは私は何も文句は言いません。

だから、このカジノを何ででは入れるんですかと聞いたんですよ。それは何で、これは皆さんも分かると思いますが。要は、このカジノつきのI Rを、カジノを解禁したら観光立国だという趣旨は、安倍さんや菅さんの、いや、カジノ目当てに外国人観光客がもっと増えるんだ、そういう口ジョクでしょう。カジノを解禁しなくても増えるんだつたら、カジノをする必要はないじゃないですか、負の、マイナス効果もあるんですから。

だから、ちよつとかみ合なかつたのは、その点なんです。大臣。その点、どうお考えですか。

○赤羽国務大臣 僕は江田委員の言われていることはよく分かりますが、現実には世界のI R施設を見ておきますと、その回せていける財源というのは、例えば、私の記憶では、シンガポールの二か所とも、その全体の七割近くがカジノで上げられる収益だと。アメリカは多分二五％ぐらいだったというふうに承知していますが、ある意味では、そうした大型のM I C Eは、今でも造ろうと思えば造れるけれども、現実には造れていないんですね。国際展示場なんかも、上海やドイツですか、その三分の一というか五分の一ぐらいの大きさが一番の、日本で最大の展示場だとか、明らかにそうしたものの誘致力というのが弱い。そうした中で、I Rという施設を造り、それをサステナブルというか継続的にやっていくための手法としてカジノということが位置づけられたんだろうと。

ただ、おっしゃる通りに、私も冒頭申し上げましたし、個人でも持っていると言っていた懸念、法律的にどうなのかということにつきましては、

八つの公益的な目的等々で、今回それは賭博としてということも特例的なことで認められるということも位置づけられたこととか、依存症対策についても織り込んでいけるし、そうしたオペレーションはしっかりと、I R整備計画、出てくるものについては、当然のことながら、そこはしっかりと審査されるものだというふうに認識をしております。

○江田(憲)委員 いみじくも認められたように、このI R構想というのは、やはりカジノ抜きでは語れないですね。だから、私の地元でも、もう自民党や公明党の議員が、いやいや、カジノはI Rの面積のたった三%なんだ、I Rというのは、ホテルもありまっせ、国際会議場も展示場もレストランもショッピングセンターもすばらしい施設なんだ、三%なんだと。しかし、いみじくも大臣が認められたように、もう最近では、I Rの収益の八割、九割はカジノがもうける、そのお金で展示場や会議場を運営するというビジネスモデルなんですよ。ですから、だからこそ、それを問題にしているわけです。

それで、これは日本政策投資銀行とJTBが一九年に調査した。日本でI Rを造つたら、外国の皆さん、何に関心がありますかと訪日客に聞いたんです、調査で。その調査によると、トップはショッピングですよ、四二%。あと、アミューズメント、温泉、温浴と続きまして、カジノに行きたいという人はたった九%で最下位ですよ。でも、九%もいたということが、まあ私はあれですけれども。

いずれにせよ、何度も言いますが、カジノ目当てで来るのは、せいぜいそれは、今のマレーシアだフィリピンだシンガポールのカジノを見たって、中国人客ですよ。だけれども、その中国人客でカジノをやりたい人は、わざわざ横浜や大阪に来ません。

これはもう釈迦に説法ですけど、これはもう自公政権の一つの成果でもありますけれども、カジノなんか造らなくても、コロナ禍前はほとんど

ん、倍々ゲームで観光客は増えていたじゃないですか、外国人。二〇一二年は八百三十六万人だった外国人観光客が、二〇一八年には三千百十九万人ですよ。順調に増えていた。これは何で増えていたか。日本特有のパチンコをしたいからじゃないでしょうか。風光明媚な自然、温泉、食、これはもう観光庁の調査でも明らかです。そういう日本らしい魅力、エキゾチックな魅力、そういうものに引かれて外国人客がどんどん増えているのに、何でわざわざこんなもう時代遅れの、古びた、後で言いますけれども、カジノ、しかも弊害の多いものを導入するのか、本当に私は情けなくてたまりませんですよ。

とにかく、まず一つ、カジノで観光立国だというのが大それたということは今証明されたと思います。だって、まともに答えられないんだから、どこの国の人がどのぐらいと。大体、需要予測というのを普通するんですよ。大体、これは初めて、しかも賭博罪を解禁しようというときには、より大きな理由で、ここまで波及効果が高いんだ、プラスがあるんだ、ここまで外国人客が増えるんだと証明しないと、そんなこともなく強行採決したというのが実態だということを指摘しておきたいと思います。

それから、二つ目の大きな論点。

安倍さんも、さっき出たシンガポールを見て、経済成長の目玉だ、成長戦略の目玉だと、小一時間見て。

私も行きましたよ、シンガポール、予算委員会での正式派遣で。自民党、公明党の皆さん、委員長も含めて行きましたよ。それで、よく分かった、シンガポールが、ある意味で成功例だというのが。あそこは島国、都市国家、五百七十万。しかも、私は初めてそこで現地の大使に聞きましたけれども、シンガポールというのは明るい北朝鮮と呼ばれていると。その意味は、厳しい取締り、監視国家です、植栽の陰には全部監視カメラがあつて。

私、ちようどラッキーなことに、二つありまし

たよね、シンガポール、セントーサ島と、マリナー・ベイ・サンズですか、つべんにブルがあの豪華な。あそこを両方所轄していた警察署長出身の国会議員とも会えたんですよ。それで、聞いてみた。そうしたら、もうあそこは、ガムを捨てても、たばこを吸っても、すぐ重罪ですよ。それで、彼がこう言っていました、うちではタクシーを乗り逃げしただけで即逮捕なんですよ。何ですかって言ったら、監視カメラが全部映している。それから、指紋認証、顔認証は当たり前。

今、日本で、マイナンバーカード、いろいろ言われているんですけど、シンガポールなんて個人情報徹底的に国が管理している。それで、カジノの出入りを全部チェックしているんですよ。そこまでして、それで、これが決定的な理由。

大体、古今東西、歴史が教えるのとおり、賭博、ばくちと暴力団は結びつくんですよ。これは理屈じゃないんですよ。暴力団の資金源となつて、それで闇金やサラ金や風俗店ができる、これが韓国で江原ランドです。これは私も直接見ました。

江原ランドというのは、御承知のように、炭鉱の町ですよ。日本もありました。炭鉱が閉鎖された、地域の振興に目玉の、雇用増や収益金が必要、夢と希望を持ってカジノを誘致した。今はどうなつたか。韓国で自殺率トップ、飲酒、喫煙率トップ、風俗店が建ち並ぶ、闇金、質屋が建ち並ぶ。奇怪な風景の町として韓国中で有名になりましたと地方自治体の職員の方が嘆いておられた。もう青少年に顔向けできない、夢と希望を持って誘致した結果が風紀、治安の乱れだ、人口も半減した、小学校までが隣町に移転してしまう、そういう町になり果ててしまったね。

だから、私が言いたいことは、シンガポールは例外中の例外。しかし、今はシンガポールはよく反論で言うんですよ、依存症患者が減っている。それはよく調べたら、ほとんど個人情報に基づく人口チェックで、出入りチェックで、ほとんど国内人をもう入れないようにしているんですよ。シンガポールは。ほば外国人専用のところにして

いるんですね。それが依存症患者が減っている理由です。

ですから、とにかくカジノ推進議連のメンバーも安倍さんも、こういうシンガポールを小一時間駆け足で見ただけで、すばらしいと。私は違うと思います。

そこで、これは根本的な問題なんですけれども、カジノはもう百三十か国で解禁をされ、過当競争、飽和状態、コロナ禍以前から倒産続出ですよ。アトランティックシティなんか三分の一、トランプさんが経営するカジノも含めて、三分の一以上倒産した。ミシシッピ州のデュニカというところも、最大のカジノは倒産しました。その後、コロナが襲つて、それで続々、倒産が続出して、さっき言ったように、ラスベガス・サンズですらカジノを売却した、パンデミックで。

それから、コロナ禍はデジタル化を進めている。今、菅政権もデジタル化を進めている、これはいいことでしょう。MICEだって、カジノだって、どんどんオンライン化、デジタル化が進んでいる。だから、コロナ禍以前からオンラインカジノの普及で、カジノというビジネスモデルがもう成り立たなくなっている。

そして、大臣、これは順調に政権のめぐろみどおりいっても、どんなに早くたって二〇年代後半、三〇年近い開業でしょう。そういう時代がどうなっているかというと、もう5Gどころか6G、バーチャルリアリティの世界、今スポーツですらeスポーツ。

こんなでつかい建物を建てて、そこに集客して三密状態でギャンブルを延々と続けさせるビジネスモデル、こんなものが通用すると思ひですか、大臣。こんなものが、もう今や既に廃れているビジネスモデル。どんどんこれからデジタル化、オンライン化が進んでいく、そうした中で、こういうビジネスモデルが、いや、通用すると思う方が僕はおかしいと思ひますよ。これが根本的な問題だと思ひますけれども、大臣のお考えをお聞きたいと思ひます。

○赤羽国務大臣 私も総合商社マンで仕事をしてまいりまして、十年後の見通しというのはなかなか、何をやるにつけても難しい。しかし、それは、ある意味では、大きなプロジェクトであればあるほど、それなりの会社として、企業としての責任で調査をし、決断をするわけですね。当然、ビジネスリスクというのはあるんですけども、それを乗り越えてやってくる。

ですから、十年後、正確なことを見通すということは、私はできるわけではありませんが、今言えることは、特に十年前に、このコロナがこんな長期間、世界で拡大するなんていうことは、なかなか想定しなかったことが現実起きていて、このコロナの後、社会の変化というものも相応しいろんなことが起こるだろうというふうには思っております。

ただ、私は、コロナがずっと永遠に続くわけではなくて、終結を、ある程度収まってくる。そのときに、私がまず申し上げたいのは、観光ということは必ず復活をする。やはり観光産業というのは、経済的、雇用的な側面だけではなくて、私はよく言うんですけども、人がその地を訪れる、新しいことを知る、人生を豊かにするという意味で大変すばらしい産業だからこそ、我が国の主要産業として育てなければいけないと思うし、私も育てたいと思っております。

そうした中で、IRというのは、やはり先ほどから繰り返し申し上げているんですが、その中で、長期的な滞在型の、大型のMICEを造って、そういう誘致をして新たな展開をするという一つの選択肢を増やすということでありまして、私は、その基本的な考え方というのは、十年後でもそれは価値がなくなるというふうには私自身は思っておりません。

○江田(憲)委員 私は、常識で考えれば、今既にもう破綻をしているビジネスモデルが十年後に生き返るなんていうことは常識では考えられないと思いますよ。それから、もう一つ問題点は、カジノというの

は、さつき名前を出したラスベガス・サンズがぎりぎり、スタンダード・アンド・プアーズの、格付会社の評価によると、ぎりぎり投資してもいい会社、トリプルBマイナス。あとのカジノ会社というのは全部投機案件、要は、投資するにはリスクが高いというものに全部分類されているんですよ。こういうことも知らずにやっていると思いませんよ、皆さん。

そういう投機案件だと格付されているようなものを中核にして、さつき言ったように、その利益、IRの利益の八割、九割をそこで稼ぎ出して展示場や会議場を運営をするというビジネスモデルがもう通用しないんですよ、大臣。こういう、投機案件だ、投資にはリスクがあるという会社を、地域の中核企業、IRで地域振興だ、経済成長だなんて、ちよっと矛盾しているでしょう。大臣、いかがですか。

○赤羽国務大臣 それは、よく御存じだと思いますが、IR整備法の法律のたてつけとしては、それぞれの地方自治体がパートナーの事業者を見つけ、そうしたことで様々な具体的なものをつくりIR整備計画を提出する、私たちはそれを審査するという立場でありますので、私は、一義的には、そうしたリスクということは、それぞれの地方自治体がどう評価し、どう勘案するかということだというふうに思っております。

○江田(憲)委員 だから、それは逃げなんですよ。何度もそういう答弁をされる。しかし、間口を開いたのは政府でしよう、国でしよう。当然、カジノを中核としたIRを解禁すれば、外国から観光客もいっぱい来るし、成長戦略の目玉になるという判断があったから解禁されたんでしよう。だから、御見識があるはずですよ、そこについて。

もう一つ言いますよ。最近、ESG投資とか社会的貢献投資とか、これも通告してありますが、ダボス会議というのがありますね、時々、総理も行かれる。ダボス会議の報告書で、カジノというのはやはりネガティブ

スクリーニングの対象になっているんですよ。具体的に言うと、ギャンブルの売上げが5%以上を占める企業は、いわゆる今流れになっている、もう日本も含めて世界的な潮流、ESG投資や社会的責任投資においてネガティブスクリーニングの対象とする。すなわち、もう投資を控えるべき、これからはカジノの会社については、そのリストに載っていないわけですね。

菅政権だってSDGsというのを推進しているじゃないですか、SDGsというのを国策として。にもかかわらず、カジノというのが、こういうふうにならぬスクリーニングの対象になっているような企業、これを中核にして成長戦略の目玉だとか、いや、申し訳ないけれども、私は恥ずかしくて言えないんですけども、大臣、いかがですか。

○赤羽国務大臣 この件、いつぞやは立憲民主党のどなたからも通告がありましたので、国交省からも世界経済フォーラムに直接確認させていただきまして、御指摘の調査というのは、世界経済フォーラムの正式な見解ではありません。カナダの民間会社が独自に実施したものだという答弁をいただいております。それはそれでいいんですけども。

それと、他方、私たち、このIRの整備というのは、持続可能性の観点を重視したものだということ、基本的な方針を考えておりますし、具体的には、国が地方自治体の区域整備計画を審査、認定する際には、基本方針に基づきまして、審査する有識者委員会において、IR事業を安定的、継続的かつ安全に運営できる能力、体制があるのかどうか、また、IR区域における環境負荷低減、ユニバーサルデザインや多文化共生への配慮があるかどうかといったものも評価項目の一つとして審査をされるものというふうに承知をしているところでございます。

○江田(憲)委員 いずれにせよ、もう本当に、いや、赤羽大臣は中立で、しっかりと審査もする、是非そうしてほしいですけども、こういう世界的

ないろいろな、最近欧米を中心に採用しているような投資基準にも反する、投資案件でリスク案件の多い企業として位置づけられているカジノ、そういったものを中核に日本が解禁した。その背景には、さつき申し上げたような、トランプ大統領と安倍総理の関係がある。外国人は来ない。結局、日本人から金を巻き上げて外国に送金するシステムじゃありませんか。

本来であれば、これは、保守政治家を称する皆さん、反対していいですよ。だって、法令国家以来、もうとにかく賭博は御法度、持統天皇以来。その歴史、まあ、安倍さんだって、昔、何か、美しい国がどうした、どうしたと。歴史、伝統を守るんだ、これは美風じゃないんですか、日本の、賭博は御法度。

しかも、それを解禁して日本人のためにねばいいけれども、結局、横浜でいえば、横浜市から、市民から金を巻き上げて、アメリカや中国に送金をするシステムだ。本当に、こんなものが成長戦略だ、観光立国だと言う方がおかしいと思えますけれども、まあ、赤羽大臣の責任というよりも、これは官邸の責任なので。

そこで、象徴的案件が、昨年末の与党税制大綱で、何と、外国人が日本のカジノでもうけたお金は非課税にすると。それで、国土交通省はやはり立派ですよ、税制改正要望を出したときには、当然課税にすると。それは、だって、公営ギャンブルはみんな課税なんだから、競輪、競馬は。しかも、外国人というのは一過性ですよ。来て、そこで税金を取らなきゃ、どこで、例えばマネーロンドリングとか金の流れを捕捉する、日本でいうと調査能力があるのはやはり税務当局ですからね。非課税にしちゃったらマネーロンドリングはやりた放題、幾ら規制したって。

だから、至極真っ当な要望を国土交通省は去年の秋にして、財務省もそうだった。それをひっくり返したのが菅首相と和泉補佐官。与党の税調のメンバーですら困惑している。だって、こんな二〇年代後半に開業する話を何で今決めにやいかぬ

の。公明党の幹部は、GOTOキャンペーンだけでも押しつけられて、こんなカジノまで押し切られて、何だというのが、一部、これは報道ですね、事実かどうかは分かりません。

何で、大臣、責任を持って要望を出されて、課税するという方針をひっくり返したんですかね、与党は。

○高田政府参考人 御指摘の、税制改正要望の経緯についてでございますけれども、昨年十月にコロナ禍における各自治体の準備状況を踏まえまして、区域整備計画の認定申請期間を、令和三年十月から令和四年四月までの間とする案を明らかにいたしました。この申請期間前にIRに関する税制上の取扱いを明確化し、IR事業の円滑な実施に向けて、参画しようとする事業者が適切に投資判断を行えるようにするために、申請期間を明らかにした後に、令和三年度税制改正要望を国土交通省から提出いたしました。

この国土交通省から提出したものににつきましては、非居住者、外国人のカジノ所得につきましては、IR区域の国際競争力を確保する観点や公営競技における課税の状況を踏まえ、少なくとも国内の公営ギャンブルの勝ち金と等しく、源泉徴収を行わないように要望したというものでござい

○江田(憲)委員 よくうそを言いますね、もう。本当に官僚の劣化が速いこと。私はこれを持っていますよ、あなたの方の要望。カジノの勝ち金への課税について、国内の公営ギャンブルの勝ち金と等しい扱いと要望しているじゃないですか。公営ギャンブルは課税でしょう。ちゃんと答えて。

○高田政府参考人 お答え申し上げます。

今申し上げましたように、国内の公営ギャンブルの勝ち金と等しく、源泉徴収を行わないように要望するというところでございまして、今お手元の資料につきましても、源泉徴収なしとするということとを要望として書かせていただいているものがございます。

○江田(憲)委員 あなたは日本語が分からないで

すね、本当。これは全部裏を取っているんですよ、私は、財務省やあなたの方の幹部と。何を、詭弁だよ。公営ギャンブルと同じように課税を要望しているんですよ。財務省はその前の年から課税を前提に動いているんですよ。大臣、本当に官僚、私も元官僚だけれども、こんなうそはつかない。もう時間がないので、最後、もう本当に重要なものを聞きますよ。これは大臣は何度も聞かれています。

ハマのドン藤本前横浜港運協会会長は、山下埠頭をばくち場にはさせない、死んでも阻止する、もうずっと一貫して訴えていますよ。港運協会の建物に風呂まで作って俺は立てこもると。これは本気で、命懸け、もう九十歳。元々、菅義偉さんの大後援者。その後援者の藤本会長が、カジノを推進する自民党の議員は俺の力で全て落とすまでと、もうとにかく公に言っちゃっています。それぐらいの事態になっている。住民投票は、どこかの都市と違つて偽造一つなく、一人一人真摯に、このコロナの下で、署名捺印、生年月日、全部押して、二十万近く、法定必要数の三倍以上集まった。それを市長が意義がないといつて否決、否定的な発言をし、自民党、公明党の市会議員が葬り去る、たった数時間の審議で。横浜市民は激怒していますから。この激怒は市長選にぶつきます、八月の。

しかし、最後にもう一回確認しますよ。赤羽大臣、私、前の内閣委員会の答弁で、整備計画の認可には、当然、カジノ業者がしっかりと土地の権原を持つていっていることが確定でなければならぬ、そうじゃなきゃ、こういう立ち退かない人がある中では認可はできないという御答弁をされましたが、それは大臣の答弁ですから、当然これは内閣の方針だと思えますけれども、念のため確認をいたします。

○赤羽国務大臣 私、審査をする立場でありますので、一つの自治体のことを云々ということとは、全くコメントする立場ではございませんが、昨年

十二月末に策定をさせていただきました基本方針の中に、区域整備計画の審査に際しましては、IR区域の土地の使用の権原をIR事業者が既に有しているか、又はその権原をIR事業者が取得する見込みが明らかにされていることについて、審査では確認を行うことが明記をされております。以上です。

○江田(憲)委員 そのときには、大臣は、立ち退かない限り認可できないと答弁していますよ。それでいいですね。

○赤羽国務大臣 ですから、個別のことをコメントするというのは差し控えますが、基本方針に書かれていとおりでございます。

○江田(憲)委員 だって、内閣委員会で答えた、じゃないですか。内閣委員会で、立ち退かない限り認可しないと答弁されているんですよ。撤回されるんですか。撤回されるなら重大な問題ですよ。

○赤羽国務大臣 いや、同じことだと思えますけれども、昨年十二月に正式に策定をした基本方針で、区域整備計画の審査に際して、恐らく今御指摘の件に関しては、先ほど申し上げましたとおり、IR区域の土地の使用の権原をIR事業者が既に有しているか、又はその権原をIR事業者が取得する見込みが明らかにされていること、これが確認を行うことと明記されているところでございます。

○江田(憲)委員 よく議事録を読んでいただくことをお願いして、立ち退かない限り認可できないとおっしゃっているんですから、そのとおりやっていたらだかんと困りますよ。厳重に中立的な立場から審査するとおっしゃっているんですからね、大臣は。それを信頼して、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○あかま委員長 次に、高橋千鶴子君。

○高橋(千)委員 日本共産党の高橋千鶴子です。本日から、福岡、愛知を加えた六都府県に緊急事態宣言が拡大、延長されました。コロナ禍に

よってレストランや営業自粛、閉店など生活苦が広がることも、先の見えない閉塞感によるコロナうつや自殺なども増えています。重症者でもベッドがないなど逼迫する医療現場、多忙化の続く保健所、ワクチン接種をめぐる混乱も各地で起こっています。

こうした中、国家公務員も多忙を極め、心と体を病む人も増えているのではないのでしょうか。資料の①を見てください。この間進めてきた定員合理化の下、一般職の国家公務員は、約五十万人だった一九九六年度から、二〇一九年度には二十七万七千人と、四五％も減っています。一方、精神行動障害による長期病休者数は、九六年度千五百人から、二〇一九年度四千八百八十六人と、四倍にも増えています。

国交省でいえばこの職員数と長期病休の関係、どうなるのか、お答えください。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。国土交通省における精神行動障害による長期病休者数につきましては、国土交通省発足直後の平成十三年度は二百四十二人、令和元年度は六百九十七人でございました。

○高橋(千)委員 ちゃんと質問に答えていただきたいんですけども、私が質問したのは、職員が四五％も減っているのに病休者が四倍にもなっている、要するに逆転現象なわけですよね。母数が減っているのに何でこんなに増えているのよという点で、国交省も同様の傾向があるのじゃないか、それを聞いております。

○瓦林政府参考人 失礼いたしました。お答え申し上げます。

年度末の定員で申しますと、外局を除きます国土交通省の定員は、平成十三年度末で四万七千三百八十九人、そして令和元年度末は三万八千八百九十五人でございました。

○高橋(千)委員 関係性で言えば、数字だけを答えられる。ぱっと聞いて皆さんも分からなかつたかと思うんですが、今ざくっと聞きますと、定員が一万八千人減ったのに対して、長期病休者は、二

百四十二人から今六百四十二人ですから、三倍近くなっている。ですから、全体の減り方、増え方に比べれば若干少ないかもしれないけれども、逆転現象が起きていることは間違いないということが指摘されるかなと思います。

じゃ、同時に、直近五年間で、国交省における公務災害の発生件数及び認定件数、そのうち死亡事故、自殺の発生件数を年ごとにお答えください。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

令和元年度までの五年間の国土交通省における公務又は通勤災害の発生件数及び認定件数につきましては、順次年度別に申し上げますと、平成二十七年は発生件数が百八十六件、認定件数が百八十四件、二十八年は発生件数が二百五十一件、認定件数が二百四十七件、二十九年は発生件数が二百七十七件、認定件数が二百四十四件、三十年は発生件数が二百一十一件、認定件数が二百七件、令和元年度は発生件数が二百一十二件、認定件数が二百三十三件、五年間の合計で申し上げますと、発生件数が一千七十七件、認定件数が一千五十五件でございます。

認定された件数のうち、死亡事故の件数及びそのうちの自殺の件数につきましては、平成二十七年は死亡事故、自殺共にゼロ件、二十八年は死亡事故一件、自殺がゼロ件、二十九年は死亡事故二件、自殺が二件、三十年は死亡事故二件、自殺が二件、令和元年度は死亡事故、自殺共にゼロ件となっております。

○高橋千一委員 きちんと通告していただきますので、通告したとおりに答えてください。発生と認定は、全部しゃべっていただければ時間がかかるからトータルでいいと言ったんです。これは資料をつけております。資料の二番目を見てください。それから、死亡事故と自殺の発生件数を聞いています。認定じゃありません。認定は今争っているし、タイムラグもあるんです。発生件数でお答えくださいと述べました。

自殺件数については、七件のうち五件が自殺な

わけですよ。そうすると、毎年一人ないしは二人、ゼロの年も一年だけありますけれども、そういうことだということですよ。これは確認をさせていただきます。ちよつと時間がもつたいないので、どうして丁寧に通告したのにそういう答弁になるのか、指摘をしておきたいと思ひます。

それを踏まえて、もう一回資料を見ていただきたい、七件死亡事故が発生して、そのうち五件は、五年間で五件は、実際は自殺であるということなんです。

それで、大臣に伺いますけれども、国交省の中でも、やはり、最初に言ったように、職員数が減っている中で長期病休が増えているということ、そして、公務災害の発生及び認定が多く、毎年のように自殺もある、こうした現状をどのように見てどのように改善を図っていくお考えか、伺います。

○赤羽国務大臣 職員の数が減っているというのは、もうこれは行政改革という大きな流れの中で減っている。ですから、その中で過剰な労働があつたりとか、あつてはいけないの、残業時間等々の管理はしなければいけないし、休暇をちゃんと取っているかということも、それはやっていると取ればいけないというふうな思ひしております。それはしつかりやっているとこのように承知をしております。

他方で、こうした事故の件数が出て、余り、ちよつと、プライベートのことでありますので、私も承知している範囲の中では、公務とは全く関係のないプライベートなところで命を絶たれたという大変残念な事例もあつたりと承知しております。今この答弁で、総括的にどんな関係性があるのかというのは、そこは、そうしたやや乱暴な結論は言えないので、まず、職員が減っていることによつてこうしたことが起こらないようにしなければいけない、そうした懸念を持つて、もう一度労働の在り方について確認しなければいけないです、世代も随分違うので、若い世代の人たちがどう思われているのか。職場環境等々についても

しつかりと働きやすい職場をつくっていく、健康なことが維持できるようなというのは当たり前だと思ひますが、そうしたことも細心の心配りをもつて改善をしていかなければいけないというふうに私は思つております。

○高橋千一委員 中にはプライベートの問題でというのもあるかもしれないけれども、正直、ちよつと残念な答弁かなと思ひます。

行革の中で、母数がなくなっているけれども、長期病休者が起つてきているというのは、ある意味、大臣がお認めになつたように、その分労働が過重になつてきているということで、いろいろなしわ寄せが来ているという中でやはり起つてきていることだと思ひますので、そこ自体を率直に、深刻なんだ、変えていかなきゃという思ひがもう少し出てくるのかなという気がいたしました、申し訳ないですが、そのことをまた、次の答弁の機会もありますので、お聞きしたいと思ひます。

今日は、具体的な案件を大臣に直接聞いていただきたいと思ひます。

昨年の五月十日、西日本の国交省の出先機関、これは出先ですので、地方整備局の更に出先、それも新設された事務所です。そこに四月に入職したばかりの男性職員が、わずか一か月で自殺をしました。

五月の連休には自宅に帰省し、友人とバイクでツーリングに行つたりしましたが、友人や両親に職場でパワハラのような扱いを受けていると打ち明けていました。連休が明けて、五月六日から三日間勤務した後で、十一日の月曜日には出勤せず、連絡がつかないと両親に連絡があり、遺体が見つかったのはその日の十七時でした。ダムの上から飛び込んだのです。絶対に助からない方法を選んだのだということ、それほどまでに固い決意をさせたのは何だったのか、勤め始めてわずか一か月しかない中で何があつたのかと思ひました。複数の友人とLINEトークで悩みを打ち明け、辞めたいとも話しておるし、また、友人からは、パワハラ相談窓口もあるんだらうから話して

みればと説得してくれた、そういう方もいます。スマホの中に遺書らしきものが残されていたこと、実行する場所も書かれていたこと、その前数日間、スマホの閲覧履歴を見ると、いじめ、自殺、転職などという言葉が繰り返し残つておりました。

私は、昨年十月にこの件について本省の人事課からヒアリングをしておりますが、大臣はこの件について報告を受けていたでしょうか。

○赤羽国務大臣 その時点では受けておりません。

○高橋千一委員 受けてはもらえないということでありました。ただ、もう既に資料は御覧になつていただいていると思ひます。

代理人弁護士から調査依頼を受けて、担当する地方整備局は、昨年七月、御連絡と題するすつけない返事を出しました。調査結果に該当する部分は、A4用紙で四ページのうちわずか一ページです。そこには、全職員から事情聴取を行い、関係資料を確認したとあり、あとは丸めて、事実はいし、本人からの相談もなかつたと書かれております。

八月二十七日に再度の要請書を、要するに再調査を求める要望を代理人として提出をしました。これには、遺書と、三人の友人による陳述書と、一人のメモを添付をしています。五月の時点で遺書の存在を実は事務所は知つておりましたが、代理人が八月に提出して初めてその遺書を確認をしています。ところが、これをもつて、つまり、遺書があるからといって、既に当局が実施した調査に追加して調査すべき内容はないと考えますと結論づけています。二週間以内の回答を求めたにもかかわらず、回答が来たのは一月半後の十月九日、しかも、A4一枚のみでありました。血の気が引くような冷たい回答だと思ひました。

こうした経過を本省とやり取りする中で、人事課として、弁護士を立てた第三者委員会を立ち上げて調査を行つていただきました。そこまで持つてくることができたことは、人事課の御尽力に大

変感謝をしております。

しかし、今年三月にいただいた調査結果は、地方整備局の最初の調査を問題ない、パワハラ、嫌がらせなどの事実はなかったと追認するだけでありました。じゃ、なぜ自ら命を絶つたのか、しかも絶対助からない方法でと叫びたくなるわけです。お父様は、このままじゃ息子は浮かばれません、残された家族はどん底のままですと悲痛な訴えをしています。これで終わりにはどうしてもできません。

まず、人事院に確認します。国交省にはまた後で聞きますけれども。

国家公務員災害補償事務のフローでいいますと、災害が発生した場合、当事者若しくは遺族の申出があった場合、補償事務主任者から実施機関、人事課に当たると思いますが、報告を行います。申出がなくても補償事務主任者は探知しなければなりません。まずは公務災害を疑って、本人や遺族からの申出がなくても調査をするという意味だと思えますが、いかがでしょうか。

○練合政府参考人 お答えいたします。

国家公務員災害補償制度におきましては、御指摘の職権探知主義を取っているのは、国が使用者責任に基づいて補償を行うものであることに鑑み、被災職員や遺族の請求を待つことなく、実施機関が自ら災害の発生を職権で探知し、公務災害であるかどうかの認定を行い、公務災害と認定した場合には、被災職員等に対して速やかに通知する義務を負うという考え方に基づくものであります。

○高橋千一委員 国の使用者責任に基づいて、遺族からの請求を待つことなく職権で探知をするということがあるかと思うんです。

やはり、調査の自身が、遺族がこう言っている、こう言っている、どうか、どうか、聞いていない、聞いていない、知らない、知らない、そういう調査では本来おかしいと思うんですね。だから、あえてこれを聞かせていただきました。昨年五月十一日、先ほど言いましたけれども、

まず本省に行方不明との一報がありました。そして、本件の場合、国交省としてはそのような調査がやられたのかなと思うんですけれども、一報があったその日のうちに遺体が発見されて、再度、本省に連絡がありまして、これは地方整備局を通してですけれども、自殺の可能性が高い案件、公務災害か否かは調査中と述べています。

発見された状況から見て自殺を疑うのは当然だと思いましたが、公務災害かどうかを調査するのは、今人事院からも報告があったとおりです。しかし、長い連休明けの朝、出勤してこないだけで、事務所では警察に捜索願を出しているんですね、その日のうちに。心当たりがなければ、いきなり出すものかな、出さないんじゃないかな、そう思うんですね。

やはり、その点についても含めて、国交省にお答えいただきたいと思えます。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

職員の死亡事案につきましては、各任命権者において、事実関係の確認を始め、適切に対応することが必要でございます。

本件につきましても、任命権者である中国地方整備局長においてそのように対応してきたというふうに考えてございます。

○高橋千一委員 じゃ、済みません、はっきり聞きますけれども、出勤してこなかったら、その日のうちに捜索願を出すことになっているんですか。

○瓦林政府参考人 今回のケースにつきまして、そのような捜索願を出したということにつきましては、当時の状況に即して対応して、まだ寮に入つたばかりであるとかといった状況も含めて判断した結果だということに認識しております。

○高橋千一委員 そういう解釈もできますよね。入ったばかりであって、いろいろな不安もあるだろうということでも心配される、当然だと思えます。

ただ、それと同時に、やはり何か、相談も誰一人受けていなかったと言っているんですよ。それ

が逆に言うところ不自然だと思うから、別にそれが何か物すごく悪いことだと言っているわけじゃなく、捜索願をすぐ出そうと思うほどの状況が何かしらあったんじゃないのか、そういう視点での調査があつてもよいのではないかと、このことを指摘をしたかったわけでありました。

それで、資料の③を見ていただきましたんですけども、一昨年成立して、昨年六月から施行されたパワハラ防止法に基づいて、厚労省は昨年の五月二十九日に、心理的負荷による精神障害の労災認定基準の改正を行い、心理的負荷の出来事の類型にパワハラスメントを追加しました。この趣旨と期待される効果について伺います。

○小林政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、改正労働施策総合推進法が施行され、パワハラスメントの定義が規定されたことから、昨年五月に精神障害の労災認定基準の改正を行ったところでございます。

この中で、従来、業務による心理的負荷評価表の中の嫌がらせ、いじめに類するものとして評価していたものを、パワハラスメントとして別途明記したものでございます。

これにより、パワハラスメントによる精神障害について労災請求がしやすくなるとともに、企業においては、精神障害を発生させないよう、職場におけるパワハラスメントの防止に実効ある取組がなされることを期待したものでございます。

○高橋千一委員 簡単な確認をさせていただいたんですけども、今まではパワハラスメントの類型がありませんでした。なので、今のお答えにあつたように、労災請求はしやすくなるとおっしゃったんですけども、やはり、じゃ、何に当ってはまるかな、身体的な暴行がはつきりしたときは暴行だというのでなるんだけれども、いじめかな、嫌がらせかな、でも、ちよつと違うよねと。要するに、言葉だけの問題もあるわけだし、この資料に書いているように、ちよつと真ん中ら辺なんですよね、相談しても適切な対応がなく、改

善されなかった場合、こういうものも入るわけなんですよね。

そういう意味では、やはり、明確な規定がないがためにはらばらに出していたので全体像が見えなかった、あるいは、結局認めてもらえなかった、そういう弊害があつたのかなという意味で請求がしやすくなるというふうな理解でよろしいでしょうか。簡単な確認です。

○小林政府参考人 お答えいたします。

具体的にどういう場合がこれに該当するかというの、個別の判断が必要になるわけでございますが、この評価表の中で、心理的負荷が強、中、弱というような類型化をいたしまして、できるだけ具体的な記述に努めているところでございます。具体的な判断につきましましては、現場における協議といたしますが調査に十分な力を注いでまいりたいと思えます。

以上でございます。

○高橋千一委員 ありがとうございます。何か、一回目の答弁の方がよかつたような気がいたしましたけれども。

そういう、要するに、今まではばらばらに、これがちよつと近いかなというふうな形であつたものが明確になつて、もちろん、実際それが認められるかどうかは個別の審査によるわけですけども、最初の御答弁にあつたように、しやすくなるというのは間違いのないのかなと思っております。

また、同時に、優位性という関係に着目しているのがパワハラなわけですけども、とはいえず、同僚などからも受けた場合も、きちつとこれは別な意味で評価するということがこの資料の中には明記されているというのも大事なところかなと思っております。

同じことを人事院に伺いますけれども、人事院も、パワハラ防止法に基づくパワハラ指針並びに精神疾患の労災認定基準の見直しを受けて、どのように周知徹底をしてきたでしょうか。

○練合政府参考人 お答えいたします。人事院では、パワハラスメントの防止等の措

置を講ずるため、人事院規則一〇一六を令和二年四月一日に制定し、同年六月一日から施行しました。

この規則では、パワーハラスメントの防止等のための各省庁の長の責務、パワーハラスメントの禁止、研修の実施、苦情相談への対応等を規定しています。さらに、規則に基づいて、職員に対する指針と苦情相談に関する指針を含めた通達を発出してあります。

これらに基づき、パワーハラスメントの防止等が各府省において円滑かつ効果的に実施されるよう、職員向け周知用リーフレットや研修教材を作成し、各府省に提供してあります。

公務災害につきましては、精神疾患等の公務上災害の認定指針を定めた人事院職員福祉局長通知を改正し、別表の公務に関する負荷の分析表の業務負荷の類型にパワーハラスメントを掲げ、これに該当する出来事例や、過重な負荷となる可能性のある業務例、認定において着眼する要素を追加しました。この内容について各府省に周知を行ったところでございます。

○高橋千子委員 ありがとうございます。

資料の②にちよつと戻っていただきたいんですが、けれども、この中の米印のところに「人事院協議による件数」という表現があるんですね。これについてちよつと簡単に説明していただきたいんですね。

公務災害において、精神疾患や自殺などの場合、所属省庁が、公務上外、公務上のものかどうかというのを認定する前に、必ず人事院と協議をすることになっております。その理由をお答えください。

○練合政府参考人 お答えいたします。

精神疾患等の事案に係る公務上外の認定など、実施機関限りでは判断が難しいものについては、処理の統一性を担保する観点等から、実施機関が人事行政の専門機関である人事院に事前協議を行うこととなっております。

○高橋千子委員 それだけの重みがあるということ

とを踏まえた上で、もう一度議論をしたいと思うんですが、先ほどの西日本の件について質問したいと思います。

先ほど紹介した第三者調査報告では、元職員のスマホの中に残されていた遺書について、当委員会は、元職員がこの遺書を作成したこと自体は事実であると考えたと述べております。ただ、その内容は、当委員会の調査の結果明らかとなった事実とは乖離しているというのが結論なんです。

何でそうだったかといいますと、書いているのは、遺書だったらすぐ見つけてもらおうようにしておくのが常識じゃないか、誰にも見つけられないままスマホを廃棄される可能性だってある、手書きなりプリントするとか、メールやSNSで発信するなり、ほかの方法を取るのが通常だということをする述べているわけなんです。

しかし、自殺にルールがあるわけではありませんが、すぐ見つけてほしい方、誰かにだけ読んでもらいたい場合、時間がたつてから見つければいい、そう思う場合、様々だと思うんです。まして、今や、事件であればスマホの履歴を調べるのは常識です。

遺書はとても短い文章ですが、その中でも職場へ向けた言葉だけが、同じ人とは思えないくらい、大変荒々しい言葉になっていきます。そこはあえて言いません。

もちろん御遺族の許可を受けて今日はお話をしてきましたけれども、最後の部分だけを紹介いたします。二十二年の短い人生でしたが色々なことを経験させていただき、楽しく充実した一生でした。ありがとうございます。それでは先に行つてバイクでも乗り回すことにします。皆さんはすぐには来ないでください。すぐに来ても追い返すし、入店拒否します。それではさようなら」という言葉で締めくくっているんです。

つまり、残された人への思いやり、優しさがにじみ出ていると思うんですね。これを本人が書いたものだということを認めながらも、何もなかったとなぜ決めつけることができるんでしょうか。

第三者調査報告は、昨年七月の当該地方整備局による内部調査についても、客観的資料として遺漏がなく、かつ中立的な調査であり、信用できると結論づけています。しかし、調査の詳細を代理人弁護士が求めても、存否すら明らかにされません。結局、いじめやパワーハラをした者はいないし、見た者はいないし、相談を受けた者もいなかったと。それで納得できるはずがありません。人事院規則には、特にパワーハラの場合、行為者、第三者からのヒアリングに人事当局とともに対応し、聴取記録の作成及び確認を行うことを定めています。少なくともその記録を開示するべきです。

丸めて、いろいろ聞いたけれども認めた人はないかという答弁ではなくて、答弁というのはここじやなくて報告書のことですが、いついつ、Aさん、Bさんでいいから、こういう話があった、そういう答え方をするべきなんです。できることはもう何もありません。再度、大臣に伺います。

○赤羽国務大臣 済みません、ちよつと、事の一つ一つ、まず、六月二十三日、御遺族から委託された弁護士さんから国交省の地方整備局に、中国整備局に、第三者によつて行われる再調査について御要請をいただいて、全く第三者の弁護士さんお二人から成る委員会を立ち上げていただいたというところでございます。

そのことについてなんですが、私は、他方で、入省一か月で命を落とされるというのは、大変、本当に痛ましい話でありますし、広く言えば私の部下でもあるというか、直接はもちろん存じ上げませんけれども、そうしたことが起こったということはやはり軽く見ることはとてもできませんし、御遺族、御両親の立場に立てば、納得できる説明を知りたいというのは、それは本当に当然だと思えますし、そうしたことは寄り添ってやっていかなければいけないというふうに思っております。

ただ、ちよつと、こういうことを言うとなかなか、ちよつと、情報公開法という法律もありますので、できること、できないことというふうにあると思いますが、やはり、満足がいかない、納得がいかない点については寄り添って、できる範囲のことで誠意を持って対応させていただく、それが今後同じようなことが起きないことにもつながるんだというふうに思っておりますので、昨日の通告で、ばたばたと私も夜に資料を読んだところでありまして、当事者には話を聞いておりませんが、しっかりと国交省としても誠意を持って対応したい、こう考えています。

○瓦林政府参考人 情報公開請求への対応につきまして、私からお答え申し上げます。

ハラスメントの有無に関する行政文書につきましては、その存否自体が個人情報に該当するため、その存否を明らかにすることができなかったという事情がございます。これは情報公開審査会の御判断に基づいて、そのような運用となっております。

○高橋千子委員 昨日の通告の話し合いの中で、その答えは要らないよということだったつもりですが、けれども、存否を否定する、答えられないというのは、それによつて、請求した遺族以外の一般の人も見たりするときに個人情報に触れる場合があるからというお話だったと思うんですね。

だけれども、別にそれは特定できないんですよ、全員に聞いているわけですから。だからAさん、Bさんでいいという話をしていて、それはやはり方はいっぱいあります。私も、情報公開、個人が行つた請求で出てきた資料を見たことがありますが。例えばカルテですとか、個人のカルテだつて個人情報だからといって出してくれない、そういう中を乗り越えて様々な裁判とかやられてきたわけなんです。だから、それをもう絶対できないものなんだと決めることはやはり違う、これは指摘しておきたいと思えます。

それで、最後になりますが、国土交通省の管理職ユニオンが二年に一回行っているアンケートで

は、コロナ禍の中で千三百六十二名から回答がありました。通院とか、今にも壊れそうなど、心身の健康に問題を抱えている人は二四%にもなります。また、パワハラを過去に受けた、六百七名。今も受けている、二十六名。管理職だけでですよ。周りでパワハラを見たという方が三百三十六名、答えているんです。職場実態で最大の問題は、職員が少ない、増員してほしい、七三%にもなっています。

赤羽大臣が就任して以降、台風十九号など甚大な災害もあって、地方整備局の純増など、定員を増やしてきたことは承知をしております。だけれども、一方では、河川や道路事務所など、出先機関によっては一人出張所もまだまだ多数残されているんじゃないか。これは一刻も早く解消して現場から声が上がっています。このことを答弁の中で一言触れていただきたい。

今日話してきた元職員は、コロナ禍の中で研修期間もなく、いきなり四月一日からの職場勤務で用地係になったわけですね。勉強しなければと専門書も頼んでいました。仕事に慣れる機会も奪われ、同期の者がいない小さな出張所で、研修機会を通して同期で励まし合うことや相談することもできていたかもしれない、通常であればそうだったかもしれないという思いもありました。第二、第三の犠牲者が出るのを何としても防いでほしい。

そういう意味でも、やはり人員増、ハラスメントを未然に防ぐ環境づくりについて、大臣、一言お願いします。

○赤羽国務大臣 まず、コロナ禍で新人の研修ができないというのは大変大きな問題だというふうに認識をしております。であればこそ、そうした現場に派遣とか赴任するケース、これは避けられないので、そうしたことをどう対応していくのか、フォローアップをしていくのかというのはいくらと省を挙げて考えていかなければいけない、こう思っております。

人員ですけれども、これはやはり、相当行革で

ずっと純減していました。平成十三年、国土省の発足当時から令和元年で二三%、七千名減少しましたが、近年、大変な激甚災害の頻発で、現場から、国土省の現場はよくやっていただいているというのを首長さんからも随分応援をいただいで、令和二年度では五十七名の純増、そして令和三年度で百三十四名の純増でございます。これは厳しい中でしっかりと純増していただいているので、そこをしっかりと効果的に配置しながら、できるだけ、一人事務所というのはいろいろな面で問題があるというのを心配もしておりますので、そうしたことを避けられるような重層的な体制をつくれるように、しっかりと政府内部でも人員要求は続けていきたい、こう考えています。

○高橋(千)委員 ありがとうございます。

一人事務所、まだ四十五もあるということですので、一刻も早く解消していただきたいなと思っています。

今日は、個別事案という中で、非常に条件があつたと思いますが、その中で誠意ある答弁をいただいたと思います。是非、何かできることがあんじゃないかという問題意識で質問させていただきました。まだ終わりはできないということもありましたので、誠意ある対応ということを重ねてお願いをして、終わりたいと思います。

○あかま委員長 次に、井上英孝君。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上です。

今日は、一般質疑ということで入らせていただきましたと思います。

今日は、国土交通省の和田住宅局長、よろしくをお願いします。また、内閣府、環境省、それぞれ、村手、土居大臣官房審議官、お越しいただいて、お忙しいのにありがとうございます。よろしくお願ひしたいというふうに思いますが、通告をさせていただいているんですけれども、和田局長、三問目をちよつと先にやりたいなと思います。

まず、今日は、空き家対策、空き家問題に対す

る質疑をちよつとさせていただこうと思つていらっしゃるんですけれども、空き家対策は、当然、空き家の売買だとか賃貸だとかも含め、それからまた新築もそうですけれども、売買状況、賃貸状況なんかも含めて、今、コロナウイルスでの、このコロナ禍で、拡大によって、様々な業種、業態方面に大きな影響を与えているんですけれども、この空き家対策に関わる不動産事業だとかその辺に対する影響なんかはどのように今思つておられるのか、ちよつと局長の所見というか、お伺いしたいと思います。

○和田政府参考人 答えたいします。

割とこの直近の短い時間ですと、統計、調査等、限られてございますが、例えば、既存住宅流通の動向につきましては、所有権の移転登記の数で見ることができると思っています。緊急事態宣言が発令されていた昨年の五月あるいは本年一月には、前年比で約一、二割減の一時的な落ち込みが見られましたものの、令和二年、暦年ですが、年間を通じて見ますと、対前年並みとなつてございます。

また、特に、東日本レインズによりますと、神奈川県、千葉、埼玉県における令和二年暦年の既存戸建て住宅の成約件数が前年比で増加するなど、首都圏のいわば郊外とも言えるようなところ、こういうところは今までと多少傾向が違つて数が出ていたというように見受けられるかと思ひます。

また、ちよつと視点が変わりますが、不動産売買におけるオンラインによる重要事項説明、いわゆるIT重説と言っているものですが、これは令和元年十月に開始した社会実験をやっておりますが、その参加事業者がコロナの影響を受けて急増するといった動きも見られております。これは新築と既存と両方のものでございますが、そして、本年三月末より本格運用を始めております。

また、リフォームの方でございます。リフォームの件数につきましても、昨年の緊急事態宣言後は一時的に前年比で約一割減の水準

となりました。当初は、やはり、お住まいでいらつしやるところに、リフォームでほかの方が家庭内に入られるということを結構嫌がつたという声も聞かれました。また、そういった中で、在宅時間が長くなつてくることで、バス、トイレ、キッチンなどの改修が増えたほか、新たな日常に対応した自動水栓の導入などの動きも見られてきておりまして、令和二年を通じましては対前年並みとなつてございます。

また、こういった中で特徴的なこととしてしましては、大手の住宅設備会社の中には、オンラインでのショールームを立ち上げまして、3D画面上で完成予想とかこういったイメージをできるようにして、それを基にリフォームの打合せをして、最終的には契約ということにももちろんなるんですが、そんなオンラインを使つたいろいろな動きが出てきているということがございます。

コロナ禍におけるこういったいろいろな影響、関係、これが、既存住宅とかリフォームとか、こういった商取引にどう関わっていくか、作用していくか、これからまだまだしっかり見なければならなと思っていますが、現状感じておりますのは以上でございます。

○井上(英)委員 今の住宅局長のお話では、そんなに大きく、当初、ちよつと一時期低迷していたけれどもそれほどあはないということ、逆に、オンラインなどを含めて今のこの状況に対応してやっていただいているということ、ひとつ胸をなで下ろすような状況かなというふうに思ひます。

家時間、今この緊急事態宣言下で、家にいて、在宅される時間がやはり増えてきているので、リフォームなんか非常にそれなりに進んでいて、やられているというようにも聞いていますので、それは経済状況には非常にいいことなのかなというふうには思ひます。

それでは早速、空き家についてちよつとお伺ひしたいと思うんですが、空き家等対策の推進に関する特措法が、六年前、二〇一五年に施行

されました。間もなく六年を迎えて、空き家対策の着実な推進というのが期待されるところではあります。また、逆に言うところ六年しかたつていませんし、総務省の統計局が出している五年に一回の住宅・土地統計調査、これは、平成三十年に行われていたので三年前ですね。

ですから、二〇一八年に行われた調査です。で、二〇一五年に施行して、一八年の数字になかなかちよつと反映は難しいのかなというふうには思っていますが、全体的にはやはり空き家が増えているんじゃないかな、数もそうだし、率もそうですけれども、増えているんじゃないかなと思うんですけれども、まず、現在の空き家の状況について、和田局長にお伺いしたいというふうに思います。

○和田政府参考人 平成三十年の住宅・土地統計調査によりますと、空き家の総数、これは八百四十九万戸、空き家率にしますと一三・六％となっております。空き家の総数は、十年前、平成二十年時点と比べますと一・一二倍ということになってございます。

また、空き家の種類別の内訳としまして、これから賃貸に回そうとか売却しようとして空いているもの、こういったものを除いた居住目的のないう空き家は、先ほどの八百四十九万戸のうち三百四十九万戸でございます。住宅総数の五・六％となっております。こういった数字の状況でございます。

○井上(英)委員 この空き家対策特措法によって、管理不全の空き家、すなわち特定空き家等への対応の手段というのが整備をされたわけであります。

市区町村は、特定空き家等について、除却や修繕などの必要な措置を行うよう所有者等に助言又は指導を行うことができ、それでも改善しない場合は必要な措置を取るよう勧告ができます。この勧告を受けた場合には、固定資産税の住宅用地特例の対象から除外をされとか、また、当該土地に係る固定資産税が最大六倍になるなどのペナル

ティー、制裁を受けることになります。さらに、勧告に従わなかった場合には、勧告に係る措置を取るよう命令することがあります。この命令に違反したときには、五十万円の過料というのが科される、また、その上に、行政代執行されるという場合もある。

このように、空き家対策の特措法は、助言指導、それから勧告、命令、行政代執行と、段階を踏んで措置を講じる仕組みになっております。

そこで、先ほどのどくつと全体的な数字というより、今回は、現在までに何件の空き家がこの特定空き家等として把握をされて、るる申し上げたような助言や指導などの具体的な対応が取られて、どれぐらいの件数になっているのか、あわせて、法施行による空き家対策への効果はどういうに認識しておられるのか、和田局長にお伺いしたいと思ひます。

○和田政府参考人 お答えいたします。

平成二十七年の空き家法の施行以降、令和二年三月までに、そのまま放置すれば倒壊等著しく危険となるおそれのある空き家等、これを特定空き家と呼んでいますが、特定空き家等に対する措置の実績としましては、助言指導が一萬九千件ほど、勧告が一萬三千五百一十一件、命令が百五十件、行政代執行六十九件、略式代執行が百九十一件となっております。

また、空き家法に基づく市町村の働きかけや補助制度の活用などによりまして、除却等がなされました空き家は年々増加してきておりまして、空き家法施行から令和二年三月までの累計で約九万件となっております。また、この結果、現存する特定空き家等につきましては一萬八千件弱となっております。

このようになってございまして、市町村によって取組まないは実績といたしまして、数に差は見られるものですが、特定空き家等を始めとする管理が適切になされてない空き家、こういったものへの対策というのは、法施行以降、着実に進んではきていると考えてございます。

○井上(英)委員 局長、ありがとうございます。先ほども言われたように、助言指導、また、勧告、命令、代執行と、それぞれの数字があつて、適切に対応していただいている。

本当に前までは、もう壊れそうな、壊れそうとか倒れてきそうな建築物がそのままちよつと放置されていて、自治体なんかでも、所有者を特定しに行つてもなかなかし切れないものに關して言うところ、ずつと放置されていて、黄色い線なんか引かれていてとかというふうなことも、まあ、よくじゃないですけれども、私の地元でもありましたけれども、そういったものをしっかりと対応できるようにしたという意味で、非常にこの法律、特措法はよかったと思ひます。是非、今後もしつかりと進めていただけたらというふうに思ひます。

その中で、先ほど局長の答弁にもあつた行政代執行についての問題点という課題を少し聞かせていただきたいと思いますけれども、この特措法には、いわば最終手段として行政代執行が位置づけられていますが、その実施については、幾つか実務上の問題点があると思ひます。

行政代執行で空き家を除去する場合、まずは行政側で建物を解体した後、そのかつた費用を所有者に請求することになります。しかし、現実には、今現状では、費用が支払われていないケースというのが少なくないというふうにお聞きをしています。市町村がなかなか積極的に動けない一つの要因ではないかなというふうに思ひます。

そこで、行政代執行の実施に要した費用について、所有者などからどれぐらい回収できているのか、今の現状をお聞かせいただけたらと思ひます。

○和田政府参考人 市町村が空き家法に基づく行政代執行に要した費用については、行政代執行法が定めるところに従ひまして、所有者等への強制徴収を行うことができるようになってございます。

平成三十年度末までの約四年間に市町村が実施

した行政代執行、全部で四十一件、先ほど申し上げた数字ですが、令和元年十月時点で見ますと、空き家の所有者等から費用を全額徴収できたものが七件、約二割になります。それ以外のケースにつきましては、市町村によって督促や差押えといった徴収のための手続が継続しているものが多くあります。

やはり、先ほど申しましたのは、平成三十年度末までの四年間の数字、四十一件のうちです。から、どうしてもこういった督促をして差押えをしてというのは時間がかかるプロセスになりますので、現時点においては、二割が全額徴収できておりますが、それ以外のケースについての多くは徴収の手続の途中であるということでございます。

○井上(英)委員 局長、結構です、それで、二割しつかりと取れているんですけれども、まだ継続手続中というところで、ですから、別にそれでいいのかな。もう仕方ないですから、取りあえずその手続をやはり徹底してお願いするしかないという、今の現状ではですね、それは続けていただけたらいいと思ひます。

ただ、やはり、そういう継続手続が結局できてしまつて、それに係る実務負担、そういったものもろのこを結局考えていくと、先ほど申し上げたように、積極的に行政代執行がなかなかしにくくなつてしまつていくというふうなこともありますので、是非、その辺のいい具体策があれば、またよろしく願ひしたい。我々も考えていきたいと思ひますので、お願ひしたいと思ひます。

次には、また、所有者等に十分な資力がある場合でも、請求できるのは実際に代執行に要した費用のみだ。代執行に至るまでには、事前の調査だとか、手続に従事する職員の人件費だとか、まあ様々なコストがかかるんですけれども、これらについては所有者等に請求することができない。これらの代執行に關連する費用についても所有者に負担させるべきではないかという意見がありますけれども、現状での国土交通省の見解をお聞かせいただけますでしょうか。

○和田政府参考人 委員の御指摘のように、実際に代執行に要した費用のみが空き家の所有者等から強制徴収することができることとなってございます。

また、行政代執行に至る前には、市町村において、所有者の特定とか、あるいは空き家の現況等の調査といったような業務等を行うことが一般的と考えられておりますが、これらの業務に要する費用は、いわば行政本来の実務といえますか、行政本来の負担で行う業務というふうに扱っているというものが一般的かと考えております。

また、こうしたことを踏まえまして、国土交通省としましては、こういった所有者の特定のために市町村が負担する費用等につきましては、補助制度を設けて支援を行っているところでござい

ます。

○井上英委員 いずれにしても、業務としてやる場合には職員も、それは仕方ないというか、でも新たな業務をつくられているという意味では請求したいなという気持ちも分かりますし、そういう要望があるのもあるんですけれども、一定、そういうものも含めて、先ほど補助もあるということなので、様々な弊害はなるべく消していくって、実効性のある特措法として有効に使えるように是非お願いしたいなというふうに思います。

特定空き家等の所有者が分かっている場合は、先ほども言いました、行政代執行なんですけれども、所有者等が分からない場合は、助言指導などの段階を経ずに、これはもう助言指導する相手が分からないということですから、略式代執行により特定空き家等の除却等を行うことができるというところであります。

しかし、略式代執行の場合は費用を負担させるべき者が存在せず、行政代執行と比較しても費用の回収というのはより困難だ。それはそうですね、所有者が分からぬわけですから。さらに、略式代執行に至る前段階の、所有者やその相続人の存否を確認するためには、また事務負担も大きな課題となります。

空き家対策特措法には、所有者等を特定するために固定資産税情報を行政内部で利用できる旨の規定が設けられているとか、更なる所有者等の特定の負担軽減の仕組みがやはり必要ではないかと思えます。例えば、相続人はほかの市町村に居住していることが多くて、その場合に、戸籍情報をはかの市町村から入手するための事務負担というのも、これも決して小さくありません。所有者などの特定に係る自治体の事務負担の軽減に向けて何か具体策があるのか、国交省に、和田局長に伺いたいと思います。

○和田政府参考人 委員御指摘のように、略式代執行の実施、この前提となるといいますか、その前には、空き家等の所有者、この特定に係る様々な事務作業、こういったものが発生してくるかと存じます。私どもとしては、まずこういったことについて市町村が少しでも取り組みやすいように、本年六月をめどに、空き家法に基づく特定空き家等に関する措置のガイドライン、これを改正しまして、先ほど委員おっしゃられたような固定資産税情報等々、こういったものを活用することや、これらの情報によっても所有者等の所在を特定できない場合に、略式代執行や財産管理制度の活用等を行うことが考えられます。財産管理制度ということも併せて考えられるということを確認にしております。

また、いずれにしても、こういった作業にはお金、経費がかかるものでございまして、こういった所有者の特定のために市町村が要する費用等につきましては、補助金による支援を通じて市町村の負担軽減を図っております。

○井上英委員 是非お願いをしたいと思えます。

次に、空き家等の対策特措法が対象とするこの空き家等というのは、建物全体が使用されていないものに限られる、要は一棟丸ごとが使われていないというのにだけ適用されるということで、長屋などの一部が空き住宅になっているというような住戸については、この空き家等には該当しない

というふうに解釈をされているということになっております。

長屋などの一部の空き住戸が著しい管理不全だったとしても、今の現状のこの特措法に基づく助言指導という措置の扱いにはなっていないということなんですね。条例を制定してそういった指導等を行っている自治体もあるというふうにも聞いていますし、法律に基づく措置をやはり適用できるようにということで、各自自治体からの要望があるというふうにもお聞きをしています。

そこで、これを改正して、長屋などの一部が空き住戸になっている場合でも法の対象とする必要があるのではないかと思うんですけれども、局長、いかがでしょうか。

○和田政府参考人 委員御指摘のとおり、空き家法では、建物全体として居住等の使用がなされていないことが常態であるものを、これを「空き家等」と定義しておりますので、長屋の一部だけ住戸の使用がなされていないという場合については、この空き家法の適用には、対象となつてございませ

ん。

こういったことから、少しでも何か改善すべきことはないかということでまずやっておりますのが、六月をめどに、特定空き家等に係る措置のガイドラインを改正しようと思っておりますが、外見上はいわゆる長屋状のものであったとしても、隣接する住戸との間の界壁、これが二重構造となつていような場合には空き家法の対象となり

ますというようなことを明確化する、こんなガイドラインをまずは出そうかと思っております。

また、空き家法そのものではございませんけれども、長屋の空き住戸、全ての長屋の中の一部が空いているという状態のものについて、所有者自らが当該住戸を除却しようとする場合には、先ほど申し上げました補助制度により支援ができることとなっております。

また、そのまま放置すれば著しく保安上危険なおそれがあるというような場合には、これは空き家法ではございませんが、建築基準法に基づいて

勧告、命令を行って、除却に向けていくということができるようになってございます。

また、若干ですが、こういったことに対応した事例もございまして、この事例集を作りまして、他の市町村の取組の参考となるよう、公表、周知しているところでございます。

長屋につきましては、区分所有法制、こういった普通の戸建てとは違った法律上の取扱いになっていきますので、その性格に応じた法的な検討ということがなされなければならぬんですけれども、長屋の空き住戸に関するこういった法制上の特殊性もありまして、実務上の課題とか対応策についてはいろいろ御相談を受けているところではございます。また一方で、区分所有法制に関する議論、こういったものが政府部内で始まってきておりますので、公共団体の要望等踏まえながら、引き続き考えていきたいと考えております。

○井上英委員 是非、また改正する必要があると判断したときにはまた速やかにお願ひしたいと思ひますし、また、今の現行の中でも、先ほど御説明いただいたように、知恵とかいうか、ガイドラインも含めて、また補助の制度とか様々なことを考え、また建築基準法なども使つて、的確にやっていたらというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今日は、先ほども冒頭申し上げた、環境省、土居審議官、お越しをいただいております。ありがとうございます。

それじゃ、この空き家とか空き地と言われるものに不法投棄があります。そのごみの件についてですけれども、これは当然、環境省としてしっかりと課題認識を持っていただいていると思ひます。

私の方からは、やはり、その空き家とか、また特に空き地なんかには不法投棄をされて、その不法投棄が一般廃棄物であれば直接その自治体の処理等になりますし、産業廃棄物になると都道府県になったりとか、また、国が関わらなければならぬというふうな状況になったときに、当然、当該の皆さんはもう課題意識を共通にされている

と思いますので、一丸とやってくれているとは思
うんですけれども、改めて、スピード感を持っ
て、市町村、都道府県、そして国がしっかりと連
携して、包括的にそういった不法投棄に対応して
いくように是非お願いしたいと思いますが、審議
官、お答えいただけたらと思います。

○土居政府参考人 廃棄物処理法では、一般廃棄
物の指導監督権限は市町村長に、また、産業廃棄
物に関しては都道府県知事、政令市市長にござ
います。

このような案件につきましては、都道府県と市
町村は必要に応じて連絡を取り合い、原因者
の確認であるとか指導、こういった対応をしてき
ております。

また、環境省におきましては、日頃より都道府
県、市町村と連携をしまして、監視活動を行うと
ともに、不法投棄ホットラインというものを設け
まして、市民から不法投棄に関します通報を常時
受け付けるという体制を整えるなど、個々の不法
投棄事案に関しても、相談対応しながら緊密
に連携を取っているというところでございます。
こういった取組によりまして、新たに判明して
おります不法投棄案件は、ピークに比べますと大
きく減少しております。

環境省といたしましては、不法投棄の撲滅に向
けてまして、今後とも、状況の把握に努めまして、
都道府県、市町村と適切な連携体制を更に強化を
いたしまして、必要な対応を引き続き行ってい
きたいというふうに考えております。

○井上英委員 審議官、ありがとうございます。
いつもそれはやっておられることだとは思
うんですけれども、やはり管轄とか所管が違つた
りすると、たまに風通しの悪いときもありま
すので、そういうことが起きないように、こうい
う事案が発生したときには是非一丸となつてや
っていただけたらというふうに思います。

空き家は、対処すべき課題であると同時に、活
用することが可能な資産でもあるというふうに思

います。

そこで、内閣府の村手審議官にお聞きをした
と思いますけれども、今後、また様々な、南海ト
ラフ地震といった大きな地震の想定もあります
し、また、毎年、やはり様々な災害が起きたりす
るというようなことがあります。

それによつて、応急の仮設住宅が必要になつた
場合なんかに、是非この空き家を地方公共団体が
借り上げて、みなしの仮設住宅として供与する
ということも重要だと思ひます。民間賃貸住宅は
もちろん、ふだんは賃貸に供されていない個人所有
の空き家についても、そういった活用できるポテ
ンシャルがあるのではないかなというふうに考え
ます。

そういったときに、もちろん今の現時点で、内
閣府は一生懸命マッチングも含めてやってくれて
いるとは思ひますが、よくあるのは、仮
設の建設の住宅、仮設住宅を後々造つたりするよ
うなことがあります。もちろんそれも必要です
し、ただ、緊急の有事ですから、災害に遭われた
方がなるべく生活再建をいち早くリスタートする
ためには、今の既存の住宅に入れると非常に生活
再建が楽だということも一理あるのかなというふ
うに思ひます。

大臣もそうですし、私も阪神・淡路大震災とい
う大きな震災も経験しましたし、様々な後に大
きな災害もあるので、そういったことに関する、
改めて内閣府として、そういった仮設住宅の活用
について、これは数字の見える化はなかなかし
くいたとは思ひますが、今の見解をお聞かせ
いただけたらと思ひます。

○村手政府参考人 お答え申し上げます。
「救助法に基づく応急仮設住宅」として既存の住宅
を活用することは可能でございますし、また、
おっしゃる通りに、迅速に提供できるという利点
もあると考えてございます。この場合、民間賃貸
住宅として利用されている住宅のみならず、個人
所有の空き家を活用することも可能だということ
でございます。

ただ、個人所有の空き家などの既存ストックを
災害時に円滑に活用するためには、平時より関係
者間で必要な調整、準備を行っていくことが肝要
と考えてございます。このため、内閣府では、国
土交通省さんと連携して、各自自治体の保有する
空き家情報等を集約した全国版空き家・空き地パ
ンクなどを活用して、空き家の物件情報や周辺地
域の情報などを平時から確認していくことなど
について周知を行っているところでございます。

引き続き、各自自治体に対し、空き家等既存
ストックが災害時における応急仮設住宅として活
用されるよう、平時から調整、準備を進めていた
だくように助言を行つてまいりたいと考えてござ
います。

以上でございます。

○井上英委員 最後の質問もあつたんですけ
れども、時間が来ましたので終わります。本日に両
審議員、ありがとうございます。和田局長もあ
りがとうございました。

○あかま委員長 次に、内閣提出、航空法等の一
部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣赤
羽一嘉君。

航空法等の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○赤羽国務大臣 ただいま議題となりました航空
法等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。

現在、新型コロナウイルス感染症の流行によ
り、過去に例を見ない規模で航空需要の減少が続
いており、航空業界は大変厳しい経営状況にござ
います。こうした状況下においても、航空ネット
ワークを維持、確保していくため、国と航空会社
等が連携し、航空運送事業の基盤強化を図つてい
く必要がございます。

また、今後の航空需要の回復や国際的なイベ
ントの開催も見据え、航空機や空港を標的としたテ
ロ、ハイジャック等の危害行為の発生を防ぎ、航
空機の旅客等の安全を確保するために、航空機に
搭乗する旅客に確実に保安検査を受検させるため
の仕組み等を設ける必要があります。

さらに、ドローンなどの無人航空機は、近年、
その利活用が急速に進展しており、人手不足等の
社会課題の解決や新たな付加価値の創造に資する
技術として、将来に向けてその役割の拡大が期待
されております。今後、都市部上空での荷物配送
や広域巡回警備、災害対応、インフラ点検等の幅
広い用途に無人航空機を有効活用し、多くの人が
利便性を享受できるようにするためには、現在飛
行を認めていない有人地帯上空での補助者なし目
視外飛行、いわゆるレベル4飛行の実現が必要不
可欠です。このため、無人航空機が有人地帯の上
空を飛行する場合の安全を厳格に担保するための
仕組みを整備する必要があります。

このような趣旨から、この度、この法律案を提
案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申
し上げます。

第一に、世界的規模の感染症の流行等により本
邦航空会社の経営に甚大な影響が生じ、安全かつ
安定的な航空ネットワークの維持、確保が必要な
場合における、国土交通大臣による航空運送事業
基盤強化方針の策定や、定期航空旅客運送事業者
による航空運送事業基盤強化計画の作成及び届
出、その実施状況等の報告等と内容とする制度を
構築することとし、あわせて、令和三年度におい
て航空会社等への支援措置を講じていることを踏ま
えた所要の規定を整備することとしております。
第二に、航空機や空港等に対するテロ、ハイ
ジャック等の危害行為の防止のため、航空機に搭
乗する旅客等に対し保安検査の受検を義務づける
とともに、保安職員が職務遂行のため必要な指
示を出す権限を明確化することといたします。ま
た、国土交通大臣が危害行為防止基本方針を策定

し、関係者の役割分担や連携強化について定めるとともに、保安対策全体を主体的にマネジメントすることにより、国のリーダーシップを強めることとしております。さらに、検査会社に対する監督の強化等について規定することとしております。

第三に、無人航空機のレベル4飛行の実現に向け、国土交通大臣による無人航空機の機体の安全性を認証する制度と操縦者の技能を証明する制度を創設することとしております。これにより、技能証明を有する者が、機体認証を受けた無人航空機を、運航管理の方法等を確認するための許可、承認を受けた上で飛行させる場合には、レベル4飛行で想定されている第三者の上空を飛行できるようにいたします。あわせて、これまで国土交通大臣による許可、承認を必要としていた飛行について手続の合理化を進めるとともに、無人航空機を飛行させる者に対する飛行計画の通報や事故等が発生した場合の報告の義務づけなど、運航ルールも整備することとしております。さらに、無人航空機に係る事故等の防止に寄与するため、運輸安全委員会の調査対象となる航空事故に無人航空機に係る事故のうち重大なものを追加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たして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

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

○あかま委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十四日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十分散会

航空法等の一部を改正する法律案 航空法等の一部を改正する法律 (航空法の一部改正)

第一条 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

目次中「第九章 無人航空機(第三百三十二条

第三百三十二条の三)」を
第二章 危害行為の防
第十節 保安検査等

第十章 無人航空機

止基本方針等(第三百三十一条の二の二)第三百三
(第三百三十一条の二の五・第三百三十一条の二の
百三十二条(第三百三十二条の三))

十一(二)の四)に、「第十章」を「第十一章」
に、「第十一章」を「第十二章」に改める。

第五十五条の二第三項中「第五十条並びに」を
「第五十条、」に改め、「第五項」の下に「並びに第
百三十一条の二の五を加える。

百三十一条の六の次に次の四条を加える。

(航空運送事業基盤強化方針)
百三十一条の七 国土交通大臣は、世界的規模
の感染症の流行その他の本邦航空運送事業者
を取り巻く環境の著しい変化により、本邦航
空運送事業者が経営する航空運送事業に甚大
な影響が生じ、我が国の国際航空輸送網及び
国内航空輸送網の形成に支障を来すおそれ
があると認められる事態(以下「甚大影響事態」
という。)が発生した場合においては、利用者
の利便に対する重大な影響を回避するととも
に、安全かつ安定的な輸送を確保するため、
当該甚大影響事態に対処するための航空運送
事業の基盤強化に関する方針(以下「航空運送
事業基盤強化方針」という。)を定めなければ
ならない。

2 航空運送事業基盤強化方針においては、当
該甚大影響事態に対処するため、定期航空旅
客運送事業者(本邦航空運送事業者であつ
て、路線を定めて一定の日時により航行する

航空機により旅客の運送を行う航空運送事業
を営むものをいう。以下同じ。)が経営す
る航空運送事業に関し、次に掲げる事項を定
めるものとする。

一 航空運送事業の基盤強化の意義及び目標
に関する事項

二 航空運送事業の基盤強化のために政府が
実施すべき施策に関する基本的な事項

三 航空運送事業の実施に関連して必要とな
る空港の機能の確保のために政府が実施す
べき施策に関する基本的な事項

四 航空運送事業の基盤強化のために定期航
空旅客運送事業者が講ずべき措置に関する
基本的な事項

五 前各号に掲げるもののほか、政府が実施
する具体的施策その他の定期航空旅客運送
事業者が経営する航空運送事業の基盤強化
のために必要な事項

3 国土交通大臣は、航空運送事業基盤強化方
針を定めようとするときは、財務大臣に協議
しなければならない。

4 国土交通大臣は、航空運送事業基盤強化方
針を定めたときは、遅滞なく、これを公表し
なければならない。

5 国土交通大臣は、当該甚大影響事態の推移
により必要が生じたときは、航空運送事業基
盤強化方針を変更するものとする。

6 第三項及び第四項の規定は、航空運送事業
基盤強化方針を変更し、又は廃止する場合に
ついて準用する。

(航空運送事業基盤強化計画)
百三十一条の八 定期航空旅客運送事業者は、
前条第一項の規定により航空運送事業基盤強
化方針が定められたときは、国土交通省令で
定めるところにより、当該航空運送事業基盤
強化方針を踏まえ、当該定期航空旅客運送事
業者が経営する航空運送事業の基盤強化に
関する計画(以下「航空運送事業基盤強化計画」
という。)を作成し、国土交通大臣に届け出な

ければならない。同条第五項の規定により航
空運送事業基盤強化方針が変更されたときそ
の他必要があると認める場合にこれを変更す
るときも、同様とする。

2 航空運送事業基盤強化計画には、次に掲げ
る事項を記載するものとする。

一 当該定期航空旅客運送事業者が経営する
航空運送事業の基盤強化の目標

二 当該定期航空旅客運送事業者による航空
機の運航に関し必要な事項

三 当該定期航空旅客運送事業者が経営する
航空運送事業の甚大影響事態における経営
の状況を踏まえ、その継続を図るために必
要な事項

四 当該定期航空旅客運送事業者による輸送
の安全の確保に関し必要な事項

五 前各号に掲げるもののほか、当該定期航
空旅客運送事業者が講ずる具体的措置その
他の当該定期航空旅客運送事業者が経営す
る航空運送事業の基盤強化のために必要な
事項

3 国土交通大臣は、第一項の規定による届出
があつた航空運送事業基盤強化計画が航空運
送事業基盤強化方針に適合していないと認め
るときは、当該定期航空旅客運送事業者に対
し、これを変更すべきことを求めることがで
きる。

(航空運送事業基盤強化計画の実施状況の報
告等)
百三十一条の九 定期航空旅客運送事業者は、
前条第一項の規定による届出をしたときは、
国土交通省令で定めるところにより、定期的
に、当該届出に係る航空運送事業基盤強化計
画の実施状況について、国土交通大臣に報告
しなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による報告を
受けた場合において、航空運送事業基盤強化
方針に照らして必要があると認めるときは、
当該定期航空旅客運送事業者に対し、当該定

期航空旅客運送事業者が経営する航空運送事業の基盤強化のために必要な助言又は勧告をすることができる。

(運航計画等の変更の特例)

第百三十一條の十 定期航空旅客運送事業者が、第百三十一條の八第一項の規定による届出をしたときは、同条第二項第二号及び第三号に掲げる事項のうち、第百七條の二第二項並びに第百九條第三項及び第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

第百四十九條の二の次に次の一条を加える。

(航空機内に爆発物等を持ち込む罪)

第百四十九條の三 第八十六條第二項の規定に違反して、航空機内に同条第一項の物件を持ち込んだときは、その違反行為をした者は、二年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

第百五十條中第六号を削り、第七号を第六号とし、第八号から第十号までを一号ずつ繰り上げる。

第百五十七條の三の次に次の見出し及び二条を加える。

(危害行為の防止に関する罪)

第百五十七條の三の二 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第百三十一條の二の五第九項 第五十五條の二第三項において準用する場合を含む。の規定による命令に違反したとき。

二 第百三十一條の二の六第四項の規定による命令に違反したとき。

第百五十七條の三の三 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第百三十一條の二の五第六項(第五十五條の二第三項において準用する場合を含む。)の規定に違反して、保安検査を受けずに危険物等所持制限区域内に立ち入つたとき。

二 第百三十一條の二の五第六項(第五十五條の二第三項において準用する場合を含む。)の規定に違反して、保安検査を受けずに航空機に搭乗したとき。

第百五十九條第二号中「第百四十八條の二までの下に」、第百四十九條の三を加え、「第百五十七條の三」を「第百五十七條の三の三」に改める。

第十一章を第十二章とする。

第百三十四條第一項中「航空機使用事業の下に」、危害行為の防止を加え、同項中第十号を第十七号とし、第九号を第十六号とし、第八号の次に次の七号を加える。

九 航空旅客取扱施設の管理者

十 第百三十一條の二の二第二項第六号の国土交通省令で定める者

十一 危険物等所持制限区域の管理者

十二 保安検査を行う者

十三 保安検査業務受託者

十四 預入手荷物検査を行う者

十五 預入手荷物検査業務受託者

第百三十四條に次の一項を加える。

5 国土交通大臣は、第一項第十三号又は第十五号に掲げる者に対し、同項の規定による報告を求め、又は第二項の規定による立入検査をするときは、あらかじめ、関係する都道府県公安委員会に協議しなければならない。

第十章を第十一章とし、第九章を第十章とし、第八章の次に次の一章を加える。

第九章 危害行為の防止

第一節 危害行為の防止基本方針等

(危害行為防止基本方針)

第百三十一條の二の二 国土交通大臣は、航空機の強取、航空機若しくは空港等の破壊その他の航空機若しくは空港等の保安又は旅客の安全の確保に支障を及ぼし、又は及ぼすおそ

れがある行為(以下「危害行為」という。)の防止に関する施策の基本となるべき方針(以下「危害行為防止基本方針」という。)を策定するものとする。

2 危害行為防止基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 危害行為の防止の意義及び目標に関する事項

二 危害行為の防止のために政府が実施すべき施策に関する基本的な事項

三 第百三十一條の二の五第七項に規定する保安検査に関する基本的な事項

四 第百三十一條の二の六第二項に規定する預入手荷物検査に関する基本的な事項

五 前二号の検査の実施体制の強化及び検査能力の向上に関する基本的な事項

六 前三号に掲げるもののほか、危害行為の防止のために、空港等の設置者、航空旅客取扱施設の管理者、航空運送事業者、経営する者、第百三十一條の二の五第七項に規定する保安検査を行う者、同条第八項に規定する保安検査業務受託者、第百三十一條の二の六第二項に規定する預入手荷物検査を行う者、同条第三項に規定する預入手荷物検査業務受託者その他航空機若しくは空港等の保安又は旅客の安全を確保するための業務を行う者として国土交通省令で定めるもの(以下「空港等の設置者等」という。)が講ずべき措置に関する基本的な事項

七 危害行為の防止に関する施策に係る国と空港等の設置者等との適切な役割分担及び相互の連携協力の確保に関する基本的な事項

八 前各号に掲げるもののほか、危害行為の防止に関する基本的な事項

3 国土交通大臣は、危害行為防止基本方針を定めようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

4 国土交通大臣は、危害行為防止基本方針を

定めたときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

5 前二項の規定は、危害行為防止基本方針の変更について準用する。

(危害行為の防止のための措置)

第百三十一條の二の三 空港等の設置者等は、危害行為防止基本方針に基づき、危害行為を防止するために必要な措置を講じなければならない。

2 空港等の設置者等の職員(空港等の設置者その他国土交通省令で定める者が国土交通省令で定めるところにより指定した職員であつて、危害行為の防止に関連する職務に従事する者に限る。次項及び第四項において同じ。)は、前項に規定する措置を適確に実施するため必要があると認めるときは、旅客その他の者に対し、当該措置の実施のために必要な行為をすること又は当該措置の実施を妨げる行為をしないことを指示することができる。

3 空港等の設置者等の職員は、その身分を示す証明書を携帯し、旅客その他の者の請求があつたときは、これを提示することその他の国土交通省令で定める措置をとらなければならない。

4 旅客その他の者は、空港等の設置者等の職員から第二項の規定による指示があつたときは、正当な理由がない限り、その指示に従わなければならない。

(指導及び助言)

第百三十一條の二の四 国土交通大臣は、危害行為防止基本方針に照らして、危害行為の防止に関する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、空港等の設置者等に対し、危害行為の防止に関する措置の実施について必要な指導及び助言をすることができる。

第二節 保安検査等

(保安検査)

第百三十一條の二の五 空港等の設置者は、航

空機の強取、破壊その他の航空機を利用した犯罪行為及び航空機の正常な運航を妨げる行為（以下「航空機強取行為等」という。）の防止を図るため、当該空港等の区域のうち、第八十六条第一項の物件（航空機強取行為等のために使用されるおそれがあるものに限る。第四項において同じ。）その他の航空機強取行為等の防止のために航空機内への持込みを制限することが必要な物件の所持を制限する必要があるものを、危険物等所持制限区域として指定することができる。この場合において、

空港等の設置者は、併せて当該区域の管理者（第五項及び第二百三十四条第一項第十一号において「危険物等所持制限区域の管理者」という。）を指定するものとする。

2 空港等の設置者は、前項の規定により危険物等所持制限区域を指定するときは、あらかじめ、危険物等所持制限区域が存することとなる施設を管理する者、航空運送事業を営業者その他の関係者の意見を聴くとともに、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。

3 前二項の規定は、危険物等所持制限区域の変更について準用する。

4 何人も、第八十六条第一項の物件その他の航空機強取行為等の防止のために危険物等所持制限区域内及び航空機内への持込みを制限することが必要な物件として国土交通省令で定める物件を所持していいことについて、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査を受けた後でなければ、危険物等所持制限区域内に立ち入ってはならない。ただし、航空機強取行為等を行うおそれがないものとして国土交通省令で定める者が危険物等所持制限区域内に立ち入る場合は、この限りでない。

5 危険物等所持制限区域の管理者は、前項の検査を受けた後でなければ、危険物等所持制限区域内に立ち入ってはならない旨を、当該危険物等所持制限区域の入口に表示しなければならない。

6 何人も、第四項の物件を所持していいことについて、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査を受けた後でなければ、航空機に搭乗してはならない。ただし、同項の検査を受けた者又は航空機強取行為等を行うおそれがないものとして国土交通省令で定める者が航空機に搭乗する場合は、この限りでない。

7 第四項又は前項の検査（以下「保安検査」という。）を行う者は、当該保安検査に関する業務を他の者に委託するときは、国土交通省令で定める基準に従い、当該委託する業務の適正な遂行を確保するために必要な措置を講じなければならない。

8 前項の規定により業務の委託を受けた者（次項及び第二百三十四条第一項第十三号において「保安検査業務受託者」という。）は、国土交通省令で定める基準に従い、当該委託を受けた業務の適正な遂行を確保するために必要な措置を講じなければならない。

9 国土交通大臣は、危害行為防止基本方針及び前二項の基準に照らして、保安検査を行う者又は保安検査業務受託者の保安検査に関する業務の運営に関し改善が必要であると認めるときは、関係する都道府県公安委員会と協議の上、当該保安検査を行う者又は当該保安検査業務受託者に対し、その改善に必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

（預入手荷物検査）
第二百三十一条の二の六 航空運送事業を営業者又は第二百三十条の二の許可を受けた者は、旅客の手荷物携行品その他航空機の客室内に持ち込まれるものを除く。以下この項において「預入手荷物」という。）に前条第四項

の物件（爆発性又は易燃性を有する物件として国土交通省令で定めるものに限る。）が含まれていないことについて、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査がなされた後でなければ、当該預入手荷物を航空機内に積載してはならない。ただし、航空機強取行為等を行うおそれがないものとして国土交通省令で定める者の預入手荷物を航空機内に積載する場合は、この限りでない。

2 前項の検査（以下この項、第四項及び第二百三十四条第一項第十四号において「預入手荷物検査」という。）を行う者は、当該預入手荷物検査に関する業務を他の者に委託するときは、国土交通省令で定める基準に従い、当該委託する業務の適正な遂行を確保するために必要な措置を講じなければならない。

3 前項の規定により業務の委託を受けた者（次項及び第二百三十四条第一項第十五号において「預入手荷物検査業務受託者」という。）は、国土交通省令で定める基準に従い、当該委託を受けた業務の適正な遂行を確保するために必要な措置を講じなければならない。

4 国土交通大臣は、危害行為防止基本方針及び前二項の基準に照らして、預入手荷物検査を行う者又は預入手荷物検査業務受託者の預入手荷物検査に関する業務の運営に関し改善が必要であると認めるときは、関係する都道府県公安委員会と協議の上、当該預入手荷物検査を行う者又は当該預入手荷物検査業務受託者に対し、その改善に必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

附則第一項を附則第一条とし、附則第二項の前の見出しを削り、同項を附則第二条とし、同条の前の見出しとして「（経過規定）」を付し、附則第三項から第七項までを削り、附則第八項ただし書中「但し」を「ただし」に改め、同項を附則第三条とし、附則第九項から第十一項まで、附

則第十二項の前の見出し及び同項から附則第十六項までを削り、附則第十七項ただし書中「但し」を「ただし」に改め、同項を附則第四条とし、附則に次の二条、見出し及び三条を加える。

（令和四年三月三十一日までの間における航空運送事業基盤強化方針等の特例）

第五条 国土交通大臣は、新型コロナウイルス感染症（病原体がベータコロナウイルス属のコロナウイルス（令和二年一月に、中華人民共和国から世界保健機関に対して、人に伝染する能力を有することが新たに報告されたものに限る。）である感染症をいう。）及びそのまん延防止のための措置の影響に対応するため、令和四年三月三十一日までの間に航空保安施設の使用料金及び着陸料その他の滑走路等（空港法第六条第一項に規定する滑走路等をいう。）の使用に係る料金の軽減又は免除（第一号及び第二号において「令和三年年度の料金減免」という。）を行う場合において、当該影響が甚大影響事象として認められ、同日までに第二百三十一条の七第一項の規定により航空運送事業基盤強化方針を定めるときは、当該航空運送事業基盤強化方針において、同条第二項各号に掲げるもののほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 令和三年年度の料金減免の内容に関する事項

二 令和三年年度の料金減免による自動車安全特別会計の空港整備勘定における歳入の減少を長期的に均衡させるための方針に関する事項

2 前項の場合における第二百三十一条の八第二項の規定の適用については、同項中「次に掲げる事項」とあるのは、「次に掲げる事項及び附則第五条第一項に規定する新型コロナウイルス感染症及びそのまん延防止のための措置の影響に対応するため必要とされる設備投資に

関する事項」とする。

検査

第六條 第三百三十一條の二の五の規定は、當分の間、空港法附則第二條第一項に規定する共用空港について準用する。この場合において、第三百三十一條の二の五第一項及び第二項中、空港等の設置者とあるのは、「国土交通大臣」と読み替へるものとする。

(罰則)

第七條 前条において準用する第三百三十一條の二の五第九項の規定による命令に違反したときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第八條 次の各号のいづれかに該当する場合に
は、その違反行為をした者は、一年以下の懲
役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 附則第六條において準用する第百三十一條の二の五第四項の規定に違反して、保安検査を受けずに危険物等所持制限区域内に立ち入ったとき。

二 附則第六條において準用する第三百三十一條の二の五第六項の規定に違反して、保安検査を受けずに航空機に搭乗したとき。

第九條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関して、前二條の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、各本條の罰金刑を科する。

第二条 航空法の一部を次のように改正する。

目次中「第三百三十一条の三―第三百三十一条の十四」を「第三百三十二条―第三百三十二条の十二」に、「第二節 無人航空機の飛行（第三百三十二

「第二節 無人航空機体認
第一款 無人航空機登録検査
第三款 無人航空機登録検査」を
条―第三百三十二条の三」を

第四節 無人航空

(十三)
の三十九

機的安全性
証等(第百三十二条の十三—第百三十二条の二)
査機関(第百三十二条の二十四—第百三十二条
機操縦者技能証明等
空機操縦者技能証明(第百三十二条の四十一—第
習機関等)(第百三十二条の六十九—第百三十二
機の飛行)(第百三十二条の八十五—第百三十二

に、「第一百六十二条を
百三十二条の五十五）
第一百三十二条の六十八
条の八十四）
条の九十二）」

第一条中「図ること等」を「図り、あわせて無人航空機の飛行における遵守事項等を定めてその飛行の安全の確保を図ること」に改める。

第十三条の四中「航空事故等」を削り、「をい
う」を「(航空機に係るものに限る)」に改める。

第二十二條及び第二十三條中「以下」の下に「この章、第六章及び第八章において」を加える。

第百三十二条の三中「第百三十二条及び前条（第一項第一号から第四号までに係る部分を除く。）」を「第百三十二条の八十五、第百三十二条の八十六（第一項を除く。）及び第百三十二条の八十七から第百三十二条の八十九まで」に改め、第十章第二節中同条を第百三十二条の九十二とする。

第三百三十二条の二第一項第五号から第十号までを削り、同条第二項を次のように改める。

2 無人航空機を飛行させる者は、技能証明を受けた者が機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合（立入管理措置を講ずることなく無人航空機を飛行させるときは、一等無人航空機操縦士の技能証明を受けた者が第一種機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合に限る。）を除き、次に掲げる方法により、これを飛行させなければならない。

一 日出から日没までの間において飛行させ

২০১৮

二 当該無人航空機及びその周囲の状況を目視により常時監視して飛行させること。

三 当該無人航空機と地上又は水上の人又は物件との間に国土交通省令で定める距離を保つて飛行させること。

四 祭祀、縁日、展示会その他の多数の者の集合する催しが行われている場所の上空以外の空域において飛行させること。

五 当該無人航空機により爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれがある物件で国土交通省令で定めるものを輸送しないこと。

六 地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定める場合を除き、当該無人航空機から物件を投下しないこと。

前項に規定する場合において、同項各号に

掲げる方法のいずれか（立入管理措置を講じた上で無人航空機（国土交通省令で定める総重量を超えるものを除く。）を飛行させる場合にあつては、同項第四号から第六号までに掲げる方法のいずれか）によらずに無人航空機を飛行させる者は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その運航の管理が適切に行われることについて国土交通大臣の承認を受けて、その承認を受けたところに従い、これを飛行させなければならない。

第二項に規定する場合において、立入管理

措置を講じた上で同項第一号から第三号までに掲げる方法のいずれかによらずに無人航空機(国土交通省令で定める総重量を超えるものを除く。)を飛行させる者は、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を確保するために必要なものとして国土交通省令で定める措置を講じなければならない。

5 前三項の規定は、次の各号のいずれかに該当する場合には、適用しない。

一 係留することにより無人航空機の飛行の範囲を制限した上で行う飛行その他の航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を確保することができるものとして国土交通省令で定める方法による飛行を行う場合

二 前号に掲げるもののほか、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、第二項各号に掲げる方法のいずれかによらずに無人航空機を飛行させることが航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないことについて国土交通大臣の承認を受けて、その承認を受けたところに従い、これを飛行させる場合

第三百三十二条の二を第三百三十二条の八十六とし、同条の次に次の三条、見出し及び二条を加える。

(第三者が立ち入った場合の措置)

第三百三十二條の八十七 無人航空機を飛行させる者は、第三百三十二條の八十五第一項各号に掲げる空域における飛行又は前条第二項各号に掲げる方法のいづれかによらない飛行（以下「特定飛行」という。）を行う場合（立入管理措置を講ずることなく飛行を行う場合を除く。）において、当該特定飛行中の無人航空機の下に人の立入り又はそのおそれのあることを確認したときは、直ちに当該無人航空機の飛行を停止し、飛行経路の変更、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人の及び物件の安全を損なうおそれがない場所への着陸その他の必要な措置を講じなければならない。

(飛行計画)

第三百三十二条の八十八 無人航空機を飛行させる者は、特定飛行を行う場合には、あらかじめ、当該特定飛行の日時、経路その他国土交通省令で定める事項を記載した飛行計画を国

国土交通大臣に通報しなければならない。ただし、あらかじめ飛行計画を通報することが困難な場合として国土交通省令で定める場合には、特定飛行を開始した後でも、国土交通大臣に飛行計画を通報することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により通報された飛行計画に従い無人航空機を飛行させることが航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがあると認める場合には、無人航空機を飛行させる者に対して、特定飛行の日時又は経路の変更その他の必要な措置を講ずべきことを指示することができる。

3 第一項の規定により飛行計画を通報した無人航空機を飛行させる者は、前項に規定する国土交通大臣の指示に従うほか、飛行計画に従って特定飛行を行わなければならない。ただし、航空機の航行の安全又は地上若しくは水上の人若しくは物件の安全を確保するため、にやむを得ない場合は、この限りでない。

(飛行日誌)
第百三十二条の八十九 無人航空機を飛行させる者は、特定飛行を行う場合には、飛行日誌を備えなければならない。

2 特定飛行を行う者は、無人航空機を航空の用に供し、又は整備し、若しくは改造した場合には、遅滞なく飛行日誌に国土交通省令で定める事項を記載しなければならない。

(事故等の場合の措置)

第百三十二条の九十 次に掲げる無人航空機に関する事故が発生した場合には、当該無人航空機を飛行させる者は、直ちに当該無人航空機の飛行を中止し、負傷者を救護することその他の危険を防止するために必要な措置を講じなければならない。

- 一 無人航空機による人の死傷又は物件の損壊
- 二 航空機との衝突又は接触
- 三 その他国土交通省令で定める無人航空機

に関する事故

2 前項各号に掲げる事故が発生した場合に、当該無人航空機を飛行させる者は、当該事故が発生した日時及び場所その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に報告しなければならない。

第百三十二条の九十一 無人航空機を飛行させる者は、飛行中航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めたときその他前条第一項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態が発生したと認めたときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。

第百三十二条第一項中「においては」の下に「技能証明を受けた者が機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合(立入管理措置(無人航空機の飛行経路下において無人航空機を飛行させる者及びこれを補助する者以外の者の立入りを管理する措置であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。)を講ずることなく無人航空機を飛行させるときは、一等無人航空機操縦士の技能証明を受けた者が第一種機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合に限り。）」でなければ」を加え、同条第二項を次のように改める。

2 何人も、前項第一号の空域又は同項第二号の空域(立入管理措置を講ずることなく無人航空機を飛行させる場合又は立入管理措置を講じた上で国土交通省令で定める総重量を超える無人航空機を飛行させる場合に限り。)においては、同項に規定する場合に該当し、かつ、国土交通大臣がその運航の管理が適切に行われるものと認めて許可した場合でなければ、無人航空機を飛行させてはならない。

第百三十二条に次の二項を加える。
3 第一項に規定する場合において、立入管理措置を講じた上で同項第二号の空域において無人航空機(国土交通省令で定める総重量を

超えるものを除く。)を飛行させる者は、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を確保するために必要なものとして国土交通省令で定める措置を講じなければならない。

4 前三項の規定は、次の各号のいずれかに該当する場合には、適用しない。

一 係留することにより無人航空機の飛行の範囲を制限した上で行う飛行その他の航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を確保することができるものとして国土交通省令で定める方法による飛行を行う場合

二 前号に掲げるもののほか、国土交通大臣がその飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないと認めて許可した場合
第百三十二条を第百三十一条の八十五とする。

第十章第二節を同章第四節とする。
第十章第一節中第百三十一条の十四を第百三十二条の十二とし、同節の次に次の二節を加える。

第二節 無人航空機の安全性

第一款 機体認証等

(機体認証)

第百三十二条の十三 国土交通大臣は、申請により、無人航空機について機体認証を行う。

2 前項の機体認証(以下単に「機体認証」という。)は、次の各号に掲げる認証の区分に応じ、当該各号に定める飛行を行うことを目的とする無人航空機について行う。

- 一 第一種機体認証 第百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講ずることなく行う第百三十二条の八十七に規定する特定飛行
- 二 第二種機体認証 第百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講じた上で行う第百三十二条の八十七に規定する特

定飛行

3 国土交通大臣は、機体認証を行うときは、当該機体認証に係る無人航空機の使用の条件を、国土交通省令で定めるところにより指定する。

4 国土交通大臣は、第一項の申請があつたときは、当該無人航空機が国土交通省令で定める安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準(以下「安全基準」という。)に適合するかどうかを設計、製造過程及び現状について検査し、安全基準に適合すると認めるときは、機体認証をしなければならない。

5 前項の規定にかかわらず、国土交通大臣は、次に掲げる無人航空機については、第一種機体認証に係る同項の検査の一部を行わないことができる。

一 第百三十二条の十六第二項第一号の第一種型式認証を受けた型式の無人航空機(初めて第一種機体認証を受けようとするものに限り。)

二 第一種機体認証を受けたことのある無人航空機

6 第四項の規定にかかわらず、国土交通大臣は、次に掲げる無人航空機については、第二種機体認証に係る同項の検査の全部又は一部を行わないことができる。

一 第百三十二条の十六第二項第二号の第二種型式認証を受けた型式の無人航空機(初めて第二種機体認証を受けようとするものに限り。)

二 第二種機体認証を受けたことのある無人航空機

7 機体認証は、申請者に機体認証書を交付することによつて行う。

8 国土交通大臣は、機体認証を行つたときは、当該無人航空機に国土交通省令で定める表示を付さなければならない。ただし、国土交通省令で定めるところにより当該無人航空

機が機体認証を受けたことを識別するための措置が講じられる場合には、この限りでない。

9 何人も、前項の規定により表示を付する場合を除くほか、無人航空機に同項の表示又はこれと紛らわしい表示を付してはならない。

10 国土交通大臣は、機体認証の有効期間を定めるものとする。

(機体認証を受けた無人航空機を飛行させる者等の義務)
 第百三十二条の十四 機体認証を受けた無人航空機を飛行させる者は、前条第三項の規定により指定された使用の条件(次条第二項の規定により変更された場合にあつては、その変更後の条件)の範囲内でなければ、第百三十二条の八十七に規定する特定飛行を行つてはならない。ただし、第百三十二条の八十五第四項及び第百三十二条の八十六第五項に該当する場合は、この限りでない。

2 機体認証を受けた無人航空機の使用者は、必要な整備をすることにより、当該無人航空機を安全基準に適合するように維持しなければならない。

(整備命令、機体認証の効力の停止等)
 第百三十二条の十五 国土交通大臣は、機体認証を受けた無人航空機が安全基準に適合せず、又は第百三十二条の十三第十項の有効期間を経過する前に安全基準に適合しなくなるおそれがあるとき、当該無人航空機の使用者に対し、安全基準に適合させるため、又は安全基準に適合しなくなるおそれをなくするために必要な整備その他の措置を講ずべきことを命ずることができる。

2 国土交通大臣は、機体認証を受けた無人航空機が安全基準に適合せず、又は第百三十二条の十三第十項の有効期間を経過する前に安全基準に適合しなくなるおそれがあると認めるとき、その他無人航空機の安全性が確保されないとき、当該無人航空機の機

体認証の効力を停止し、その有効期間を短縮し、又は第百三十二条の十三第三項の規定により指定した使用の条件を変更することができる。

(型式認証)
 第百三十二条の十六 国土交通大臣は、申請により、無人航空機の型式の設計及び製造過程について型式認証を行う。

2 前項の型式認証(以下単に「型式認証」という。)は、次の各号に掲げる認証の区分に応じ、当該各号に定める飛行に資することを目指すとする無人航空機の型式について行う。

一 第一種型式認証 第百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講ずることなく行う第百三十二条の八十七に規定する特定飛行

二 第二種型式認証 第百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講じた上で行う第百三十二条の八十七に規定する特定飛行

3 国土交通大臣は、第一項の申請があつたときは、その申請に係る型式の無人航空機が安全基準及び均一性を確保するために必要なものとして国土交通省令で定める基準(以下「均一性基準」という。)に適合することとなることを認めるときは、型式認証をしなければならない。

4 型式認証は、申請者に型式認証書を交付することによつて行う。

5 国土交通大臣は、型式認証をするときは、あらかじめ、経済産業大臣の意見を聴かなければならない。

6 国土交通大臣は、型式認証の有効期間を定めるものとする。

(設計又は製造過程の変更の承認)
 第百三十二条の十七 型式認証を受けた者は、当該型式の無人航空機の設計又は製造過程の変更をしようとするときは、国土交通大臣の承認を受けなければならない。安全基準又は

均一性基準の変更があつた場合において、型式認証を受けた型式の無人航空機が安全基準又は均一性基準に適合しなくなつたことにより当該型式の無人航空機の設計又は製造過程を変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の承認の申請があつたときは、当該申請に係る設計又は製造過程の変更後の型式の無人航空機が安全基準及び均一性基準に適合することとなることを認めるときは、その承認をしなければならない。

3 前条第五項の規定は、国土交通大臣が第一項の承認をしようとする場合に準用する。

(無人航空機の製造、検査等)
 第百三十二条の十八 型式認証又は前条第一項の承認(以下「型式認証等」という。)を受けた者は、当該型式認証等を受けた型式の無人航空機の製造をする場合においては、当該無人航空機がその型式認証等に係る型式に適合するようにしなければならない。

2 型式認証等を受けた者は、国土交通省令で定めるところにより、その製造に係る個別の無人航空機について検査を行い、その検査記録を作成し、これを保存しなければならない。

(表示)
 第百三十二条の十九 型式認証等を受けた者は、型式認証等を受けた型式の無人航空機について、前条第二項の規定による義務を履行したときは、当該無人航空機に国土交通省令で定める表示を付さなければならない。

2 何人も、前項の規定により表示を付する場合を除くほか、無人航空機に同項の表示又はこれと紛らわしい表示を付してはならない。

(情報の提供)
 第百三十二条の二十 型式認証等を受けた者は、国土交通省令で定めるところにより、当該型式認証等を受けた型式の無人航空機の使用者に対し、当該無人航空機の整備をするに当たつて必要となる技術上の情報であつて国

土交通省令で定めるものを提供しなければならない。

(報告の義務)
 第百三十二条の二十一 型式認証等を受けた者は、当該型式認証等を受けた型式の無人航空機について、国土交通省令で定めるところにより、運輸安全委員会設置法第二条第二項に規定する航空事故等(無人航空機に係るものに限る。)その他の無人航空機が安全基準に適合せず、又は安全基準に適合しなくなるおそれがあるものとして国土交通省令で定める事態に関する情報を収集し、国土交通大臣にこれを報告しなければならない。

(変更命令、型式認証等の取消し)
 第百三十二条の二十二 国土交通大臣は、型式認証等を受けた型式の無人航空機が安全基準又は均一性基準に適合しないと認めるときは、当該型式認証等を受けた者に対し、安全基準又は均一性基準に適合させるために必要な設計又は製造過程の変更を命ずることができる。

2 国土交通大臣は、型式認証等を受けた者が前項の規定による命令に違反したときは、当該型式認証等を取り消すことができる。

(国土交通省令への委任)
 第百三十二条の二十三 機体認証書及び型式認証書の様式、交付、再交付及び返納に関する事項その他機体認証及び型式認証の実施細目は、国土交通省令で定める。

第二款 登録検査機関
 (登録検査機関による無人航空機検査事務の実施)
 第百三十二条の二十四 国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、その登録を受けた者(以下「登録検査機関」という。)に、機体認証及び型式認証等に関する国土交通大臣の事務のうち、無人航空機が安全基準に適合するかどうかの検査及び型式認証等を受けようとする型式の無人航空機が均一性基準に

適合するかどうかの検査(以下「無人航空機検査」という。)の実施に関する事務(以下「無人航空機検査事務」という。)の全部又は一部を行わせることができる。

(登録)

第三百三十二条の二十五 前条の登録は、無人航空機検査事務を行うとする者の申請により行う。

(登録の要件等)

第三百三十二条の二十六 国土交通大臣は、前条の規定により登録の申請をした者(以下「登録申請者」という。)が次の各号に掲げる要件の全てに適合しているときは、その登録をしなければならぬ。この場合において、登録に關して必要な手続は、国土交通省令で定める。

一 無人航空機検査事務を実施する者が、学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)に基づく大学若しくは高等専門学校において工学に関する学科その他無人航空機に関する学科を修得して卒業した者(当該学科を修得して同法による専門職大学の前期課程を修了した者を含む。)(又はこれと同等以上の学力を有する者であつて、通算して三年以上無人航空機の設計、製造過程及び検査に関する実務の経験を有するものであり、かつ、その人数が二名以上であること。

二 登録申請者が、無人航空機の製造又は輸入を業とする者(以下「無人航空機製造等事業者」という。)(に支配されているものとして次のイからハまでのいずれかに該当するものでないこと。

イ 登録申請者が株式会社である場合にあっては、無人航空機製造等事業者がその親法人(会社法(平成十七年法律第八十六号)第八百七十九条第一項に規定する親法人をいう。)であること。

ロ 登録申請者の役員(持分会社(会社法第五百七十五条第一項に規定する持分会社

第一類第十号 国土交通委員會議録第十五号

令和三年五月十二日

をいう。)にあつては、業務を執行する社員に占める無人航空機製造等事業者の役員又は職員(過去二年間に当該無人航空機製造等事業者の役員又は職員であつた者を含む。)の割合が二分の一を超えていること。

ハ 登録申請者(法人にあつては、その代表権を有する役員)が、無人航空機製造等事業者の役員又は職員(過去二年間に当該無人航空機製造等事業者の役員又は職員であつた者を含む。)であること。

2 国土交通大臣は、登録申請者が、次の各号のいずれかに該当するときは、第三百三十二条の二十四の登録をしてはならない。

一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者

二 第三百三十二条の三十六の規定により第三百三十二条の二十四の登録を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者

三 法人であつて、その業務を行う役員のうち前二号のいずれかに該当する者があるもの

3 第三百三十二条の二十四の登録は、登録検査機関登録簿に次に掲げる事項を記載してするものとする。

一 登録年月日及び登録番号
二 登録を受けた者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録を受けた者が無人航空機検査事務を実施する事業所の名称及び所在地
四 前三号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の二十七 第三百三十二条の二十四の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 前二条の規定は、前項の登録の更新について準用する。

(検査の義務)

第三百三十二条の二十八 登録検査機関は、無人航空機検査を実施することを求められたときは、正当な理由がある場合を除き、遅滞なく、無人航空機検査を実施しなければならない。

2 登録検査機関は、公正に、かつ、国土交通省令で定める基準に適合する方法により無人航空機検査を実施しなければならない。

(登録事項の変更の届出)
第三百三十二条の二十九 登録検査機関は、第三百三十二条の二十六第三項第二号から第四号までに掲げる事項の変更をしようとするときは、その二週間前までに、国土交通大臣に届け出なければならない。

(無人航空機検査事務規程)
第三百三十二条の三十 登録検査機関は、無人航空機検査事務の開始前に、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機検査事務の実施に関する規程(次項、第三百三十二条の三十五第二項及び第三百三十二条の三十六第二項第二号において「無人航空機検査事務規程」という。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 無人航空機検査事務規程には、無人航空機検査の実施方法、無人航空機検査に関する料金の算定方法その他の国土交通省令で定める事項を定めておかなければならない。

(無人航空機検査事務の休廃止)
第三百三十二条の三十一 登録検査機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、無人航空機検査事務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

(財務諸表等の備付け及び閲覧等)

第三百三十二条の三十二 登録検査機関は、毎事業年度経過後三月以内に、当該事業年度の財産目録、貸借対照表及び損益計算書又は収支計算書並びに事業報告書(その作成に代えて電磁的記録(電子的方式、磁気的方式その他の人の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。以下同じ。)の作成がされている場合における当該電磁的記録を含む。以下「財務諸表等」という。)を作成し、五年間事業所に備えて置かなければならない。

2 無人航空機製造等事業者その他の利害関係人は、登録検査機関の業務時間内は、いつでも、次に掲げる請求をすることができる。ただし、第二号又は第四号の請求をするには、登録検査機関の定めた費用を支払わなければならない。

一 財務諸表等が書面をもつて作成されているときは、当該書面の閲覧又は謄写の請求
二 前号の書面の謄本又は抄本の請求
三 財務諸表等が電磁的記録をもつて作成されているときは、当該電磁的記録に記録された事項を国土交通省令で定める方法により表示したものの閲覧又は謄写の請求
四 前号の電磁的記録に記録された事項を電磁的方法であつて国土交通省令で定めるものにより提供することの請求又は当該事項を記載した書面の交付の請求

(秘密保持義務等)
第三百三十二条の三十三 登録検査機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、その無人航空機検査事務に關し知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 無人航空機検査事務に従事する登録検査機関の役員又は職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(適合命令)

第三百三十二条の三十四 国土交通大臣は、登録検査機関が第三百三十二条の二十六第一項各号に掲げる要件のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、当該登録検査機関に対し、当該要件に適合するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(改善命令)

第三百三十二条の三十五 国土交通大臣は、登録検査機関が第三百三十二条の二十八の規定に違反していると認めるときは、当該登録検査機関に対し、無人航空機検査を実施すべきこと又は無人航空機検査の方法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。

2 国土交通大臣は、第三百三十二条の三十一第一項の認可をした無人航空機検査事務規程が無
人航空機検査事務の公正な実施上不相当となつたと認めるときは、当該無人航空機検査事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

(登録の取消し等)

第三百三十二条の三十六 国土交通大臣は、登録検査機関が第三百三十二条の二十六第二項第一号又は第三号に該当するに至つたときは、第三百三十二条の二十四の登録を取り消さなければならない。

2 国土交通大臣は、登録検査機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消し、又は期間を定めて無人航空機検査事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 第三百三十二条の二十九から第三百三十二条の三十一まで、第三百三十二条の三十二第一項、第三百三十二条の三十三第一項又は次条の規定に違反したとき。

二 第三百三十二条の三十一第一項の規定により認可を受けた無人航空機検査事務規程によらないで無人航空機検査事務を実施したと

き。

三 正当な理由がないのに第三百三十二条の三十二第二項の規定による請求を拒んだとき。

四 前二条の規定による命令に違反したとき。

五 不正の手段により第三百三十二条の二十四の登録を受けたとき。

(帳簿の記載)

第三百三十二条の三十七 登録検査機関は、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機検査事務に関し国土交通省令で定める事項を帳簿に記載し、これを保存しなければならない。

(国土交通大臣による無人航空機検査事務の実施等)

第三百三十二条の三十八 国土交通大臣は、登録検査機関が第三百三十二条の三十一の許可を受けてその無人航空機検査事務の全部若しくは一部を休止したとき、第三百三十二条の三十六第二項の規定により登録検査機関に対し無人航空機検査事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は登録検査機関が天災その他の事由によりその無人航空機検査事務の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、その無人航空機検査事務の全部又は一部を自ら行うことができる。

2 国土交通大臣が前項の規定により無人航空機検査事務の全部若しくは一部を自ら行う場合、登録検査機関が第三百三十二条の三十一の許可を受けてその無人航空機検査事務の全部若しくは一部を廃止する場合又は国土交通大臣が第三百三十二条の三十六の規定により登録を取り消した場合における無人航空機検査事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

(公示)

第三百三十二条の三十九 国土交通大臣は、次に

掲げる場合には、その旨を官報に公示しなければならない。

一 第三百三十二条の二十四の登録をしたとき。

二 第三百三十二条の二十九の規定による届出があつたとき。

三 第三百三十二条の三十一の許可をしたとき。

四 第三百三十二条の三十六の規定により登録を取り消し、又は同条第二項の規定により無人航空機検査事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき。

五 前条第一項の規定により国土交通大臣が無人航空機検査事務の全部若しくは一部を自ら行うこととするとき、又は自ら行つていた無人航空機検査事務の全部若しくは一部を行わないこととするとき。

第三節 無人航空機操縦者技能証明等

第一款 無人航空機操縦者技能証明

(技能証明の実施)

第三百三十二条の四十 国土交通大臣は、申請により、無人航空機を飛行させるのに必要な技能に関し、無人航空機操縦者技能証明(以下この章において「技能証明」という。)を行う。

(技能証明書)

第三百三十二条の四十一 技能証明は、前条の申請をした者に無人航空機操縦者技能証明書(第三百三十二条の五十四及び第三百三十二条の五十五において「技能証明書」という。)を交付することによつて行う。

(資格)

第三百三十二条の四十二 技能証明は、次の各号に掲げる資格の区分に応じ、当該各号に定める無人航空機の飛行に必要な技能について行う。

一 一等無人航空機操縦士 第三百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講ずることなく行う第三百三十二条の八十七に規定する特定飛行

二 二等無人航空機操縦士 第三百三十二条の八十五第一項に規定する立入管理措置を講じた上で行う第三百三十二条の八十七に規定する特定飛行

(技能証明の限定)

第三百三十二条の四十三 国土交通大臣は、技能証明につき、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機の種類又は飛行の方法についての限定をすることができる。

2 前項の限定(以下この節において単に「限定」という。)をされた技能証明を受けた者は、その限定(第三百三十二条の五十二第一項の規定により変更された場合にあつては、その変更後の限定)をされた種類の無人航空機又は飛行の方法でなければ、第三百三十二条の八十七に規定する特定飛行を行つてはならない。ただし、第三百三十二条の八十五第四項及び第三百三十二条の八十六第五項に該当する場合は、この限りでない。

(技能証明の条件)

第三百三十二条の四十四 国土交通大臣は、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を確保するため必要があると認めるときは、必要な限度において、技能証明に、その技能証明に係る者の身体の状態に応じ、無人航空機を飛行させるについて必要な条件を付し、及びこれを変更することができる。

2 前項の規定により条件を付された技能証明を受けた者は、その条件の範囲内でなければ、第三百三十二条の八十七に規定する特定飛行を行つてはならない。ただし、第三百三十二条の八十五第四項及び第三百三十二条の八十六第五項に該当する場合は、この限りでない。

(欠格事由)

第三百三十二条の四十五 次の各号のいずれかに該当する者は、技能証明の申請をすることができない。

一 十六歳に満たない者

二 次条第一項ただし書(第一号から第三号までに係る部分を除く。以下この号において同じ。)の規定により技能証明を拒否された日から起算して一年を経過していない者若しくは同項ただし書の規定により技能証明を保留されている者又は同条第三項の規定により技能証明を取り消された日から起算して一年を経過していない者若しくは同項の規定により技能証明の効力を停止されている者

三 第三百三十二条の五十三(第一号から第三号までに係る部分を除く。)の規定により技能証明を取り消された日から起算して二年を経過していない者又は同条の規定により技能証明の効力を停止されている者
(技能証明の拒否等)

第三百三十二条の四十六 国土交通大臣は、次条第一項の試験に合格した者(当該試験に係る身体検査を受けた日から起算して国土交通省令で定める期間を経過していない者に限る。)に対し、技能証明を行わなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する者により、技能証明を行わず、又は六月以内において期間を定めて技能証明を保留することができ、

- 一 次に掲げる病気にかかっている者
- イ 幻覚の症状を伴う精神病であつて国土交通省令で定めるもの
- ロ 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気であつて国土交通省令で定めるもの
- ハ イ又はロに掲げるもののほか、無人航空機の飛行に支障を及ぼすおそれがある病気として国土交通省令で定めるもの
- ニ アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者
- 三 第五項の規定による命令に違反した者
- 四 この法律若しくはこの法律に基づく命令

の規定又はこれらに基づく処分違反する行為をした者

五 無人航空機を飛行させるに当たり、非行又は重大な過失があつた者

2 国土交通大臣は、前項ただし書の規定により技能証明を拒否し、又は保留するときは、当該試験に合格した者に対し、あらかじめ、弁明をなすべき日時、場所及び当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。

3 国土交通大臣は、技能証明を与えた後において、当該技能証明を受けた者が当該技能証明を受ける前に第一項第四号又は第五号に該当していたことが判明したときは、国土交通省令で定めるところにより、その者の技能証明を取り消し、又は六月以内において期間を定めて技能証明の効力を停止することができる。

4 第二項の規定は、前項の規定による処分について準用する。この場合において、第二項中「前項ただし書」とあるのは、「次項」と、「拒否し、又は保留する」とあるのは、「取り消し、又は効力を停止する」と読み替へるものとする。

5 国土交通大臣は、第一項第一号又は第二号に該当することを理由として同項ただし書の規定により技能証明を保留する場合において、必要があると認めるときは、当該処分の際に、その者に対し、国土交通大臣が指定する期日及び場所において身体検査を受け、又は国土交通大臣が指定する期限までに国土交通省令で定める要件を満たす医師の診断書を提出すべき旨を命ずることができる。

(試験の実施)
第三百三十二条の四十七 国土交通大臣は、技能証明を行う場合には、第三百三十二条の四十の申請をした者が、その申請に係る資格について無人航空機を飛行させるのに必要な知識及

び能力を有するかどうかを判定するために、試験を行わなければならない。

2 前項の試験は、身体検査、学科試験及び実地試験とする。

3 学科試験に合格した者でなければ、実地試験を受けることができない。

(臨時身体検査等)
第三百三十二条の四十八 国土交通大臣は、前条第一項の試験に合格した者が第三百三十二条の四十六第一項第一号若しくは第二号のいずれかに該当する者であり、又は技能証明を受けた者が第三百三十二条の五十三第一号から第三号までのいずれかに該当することとなつたと疑う理由があるときは、当該試験に合格した者又は技能証明を受けた者につき、臨時に身体検査を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により身体検査を行う場合は、あらかじめ、身体検査を行う期日、場所その他必要な事項を当該身体検査の対象者に通知しなければならない。

3 前項の規定により通知を受けた者は、通知された期日に通知された場所に出頭して身体検査を受けなければならない。ただし、当該通知を受けた者が、当該通知された期日まで国土交通省令で定める要件を満たす医師の診断書を提出した場合は、この限りでない。

4 前三項に定めるもののほか、第一項の規定による身体検査について必要な事項は、国土交通省令で定める。

(不正受験者の処分)
第三百三十二条の四十九 第三百三十二条の四十七第一項の試験に關して不正の行為があるとき又はあつたときは、国土交通大臣は、当該不正行為に係る者について、その試験を停止し、又はその合格を無効とすることができる。

2 前項の場合において、国土交通大臣は、その者について二年以内において期間を定めて第三百三十二条の四十七第一項の試験を受けさせないことができる。

せないことができる。

(試験の免除)
第三百三十二条の五十 国土交通大臣は、無人航空機を飛行させる者に対する講習(以下「無人航空機講習」という。)であつて第三百三十二条の六十九の規定により国土交通大臣の登録を受けた者(以下「登録講習機関」という。)が行うものを修了した者について技能証明を行う場合には、第三百三十二条の四十七の規定にかかわらず、国土交通省令で定めるところにより、学科試験又は実地試験の全部又は一部を行わないことができる。

(技能証明の有効期間)
第三百三十二条の五十一 技能証明の有効期間は、三年とする。

2 前項の有効期間は、その満了の際、申請により更新することができる。

3 国土交通大臣は、前項の規定による技能証明の有効期間の更新の申請があつた場合には、その者が国土交通省令で定める身体適性に関する基準を満たし、かつ、その資格に應じ無人航空機を飛行させるのに必要な事項に関する最新の知識及び能力を習得させるための講習(第三百三十二条の八十二及び第三百三十二条の八十三において「無人航空機更新講習」という。)であつて第三百三十二条の八十二の規定により国土交通大臣の登録を受けた者(第三百三十二条の八十三、第三百三十二条の八十四第一項及び第三百三十四条第一項第十九号において「登録更新講習機関」という。)が実施するものを修了したと認めるときでなければ、技能証明の有効期間の更新をしてはならない。

(技能証明の限定の変更)
第三百三十二条の五十二 国土交通大臣は、限定に係る技能証明については、当該技能証明に係る無人航空機を飛行させる者の申請により、当該限定を変更することができる。

変更を行う場合について準用する。

(技能証明の取消し等)

第三百三十二条の五十三 国土交通大臣は、技能証明を受けた者が次の各号のいずれかに該当するときは、その技能証明を取り消し、又は一年以内において期間を定めてその技能証明の効力を停止することができる。

一 次に掲げる病気にかかっている者であることが判明したとき。

イ 幻覚の症状を伴う精神病であつて国土交通省令で定めるもの

ロ 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気であつて国土交通省令で定めるもの

ハ イ又はロに掲げるもののほか、無人航空機の飛行に支障を及ぼすおそれがある病気として国土交通省令で定めるもの

二 無人航空機の安全な飛行に支障を及ぼすおそれがある身体障害として国土交通省令で定めるものが生じている者であることが判明したとき。

三 アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者であることが判明したとき。

四 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらに基づく処分に違反したとき。

五 無人航空機を飛行させるに当たり、非行又は重大な過失があつたとき。

(技能証明書の携帯義務)

第三百三十二条の五十四 技能証明を受けた者は、第三百三十二条の八十七に規定する特定飛行を行う場合には、技能証明書を携帯しなければならない。

(国土交通省令への委任)

第三百三十二条の五十五 技能証明書の様式、交付、再交付及び返納に関する事項その他技能証明に関する細目的事項並びに第三百三十二条の四十七第一項(第三百三十二条の五十二第二項において準用する場合を含む。)の試験の科

目、受験手続その他の試験に関する実施細目は、国土交通省令で定める。

第二款 無人航空機操縦士試験機関(指定試験機関の指定)

第三百三十二条の五十六 国土交通大臣は、申請により指定する者に、第三百三十二条の四十七第一項(第三百三十二条の五十二第二項において準用する場合を含む。)の試験の実施に関する事務(以下「試験事務」という。)を行わせることができる。

2 前項の規定による指定(以下この款において単に「指定」という。)を受けた者(以下「指定試験機関」という。)は、試験事務の実施に関し第三百三十二条の四十九第一項(第三百三十二条の五十二第二項において準用する場合を含む。)に規定する国土交通大臣の職権を行うことができる。

3 国土交通大臣は、指定試験機関に試験事務を行わせるときは、試験事務を行わないものとする。

(指定の基準)

第三百三十二条の五十七 国土交通大臣は、指定をしようとするときは、指定の申請が次の各号に掲げる基準のいずれにも適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 職員、設備、試験事務の実施の方法その他の事項についての試験事務の実施に関する計画が定められ、かつ、当該計画が試験事務の適正かつ確実な実施に適合したものであること。

二 前号の計画の適正かつ確実な実施に必要な経理的及び技術的な基礎を有するものであること。

三 法人にあつては、その役員又は法人の種類に応じた国土交通省令で定める構成員の構成が試験事務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。

四 前号に定めるもののほか、試験事務が公正になるおそれがないものとし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。

五 その指定をすることによつて指定試験機関の当該申請に係る試験事務の適正かつ確実な実施を阻害することとならないこと。

2 国土交通大臣は、指定の申請が次の各号のいずれかに該当するときは、指定をしてはならない。

一 申請者が第三百三十二条の六十六第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

二 法人にあつては、その役員のうちこの法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は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があること。

(指定の公示等)

第三百三十二条の五十八 国土交通大臣は、指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、試験事務を行う事務所の所在地並びに試験事務の開始の日を官報で公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は試験事務を行う事務所の所在地の変更をしようとするときは、その二週間前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の更新)

第三百三十二条の五十九 指定試験機関の指定は、五年以上十年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 第三百三十二条の五十六及び第三百三十二条の五十七の規定は、前項の指定の更新について準用する。

通省令で定める基準に適合するものであること。

五 その指定をすることによつて指定試験機関の当該申請に係る試験事務の適正かつ確実な実施を阻害することとならないこと。

2 国土交通大臣は、指定の申請が次の各号のいずれかに該当するときは、指定をしてはならない。

一 申請者が第三百三十二条の六十六第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

二 法人にあつては、その役員のうちこの法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は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があること。

(指定の公示等)

第三百三十二条の五十八 国土交通大臣は、指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、試験事務を行う事務所の所在地並びに試験事務の開始の日を官報で公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は試験事務を行う事務所の所在地の変更をしようとするときは、その二週間前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の更新)

第三百三十二条の五十九 指定試験機関の指定は、五年以上十年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 第三百三十二条の五十六及び第三百三十二条の五十七の規定は、前項の指定の更新について準用する。

(無人航空機操縦士試験員)

第三百三十二条の六十 指定試験機関は、試験事務を行う場合において、無人航空機操縦士と判定的な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、無人航空機操縦士試験員に行わせなければならない。

2 指定試験機関は、無人航空機操縦士試験員を国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任しなければならない。

3 指定試験機関は、無人航空機操縦士試験員を選任したときは、その日から二週間以内に、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも、同様とする。

4 国土交通大臣は、無人航空機操縦士試験員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは試験事務の実施に関する規程(以下「試験事務規程」という。)に違反する行為をしたとき、又は試験事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、指定試験機関に対し、無人航空機操縦士試験員の解任を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により無人航空機操縦士試験員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、無人航空機操縦士試験員となることができない。

6 指定試験機関は、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機操縦士試験員に対し、その職務の遂行に必要な研修を実施しなければならない。

(試験事務規程)

第三百三十二条の六十一 指定試験機関は、試験事務の開始前に、試験事務規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をした試験事務規程が試験事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その試験事務

規程を変更すべきことを命ずることができる。

3 試験事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

(予算等の提出)

第百三十二条の六十二 指定試験機関は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、国土交通大臣に提出しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、決算報告書及び事業報告書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に国土交通大臣に提出しなければならない。

(秘密保持義務等)

第百三十二条の六十三 試験事務に従事する指定試験機関の役員若しくは職員(無人航空機操縦士試験員を含む。次項において同じ。)又はこれらの職にあつた者は、試験事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 前項に規定する指定試験機関の役員又は職員は、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(監督命令)

第百三十二条の六十四 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、試験事務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(試験事務の休廃止)

第百三十二条の六十五 指定試験機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、試験事務に関する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 国土交通大臣は、指定試験機関の試験事務の全部又は一部の休止又は廃止により試験事務の適正かつ確実な実施が損なわれるおそれ

がないと認めるときでなければ、前項の許可をしてはならない。

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第百三十二条の六十六 国土交通大臣は、指定試験機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて試験事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 第百三十二条の五十七第一項第一号から第四号までのいずれかに適合しなくなつたと認められるとき。

二 第百三十二条の五十七第二項第二号に該当するに至つたとき。

三 第百三十二条の五十八第二項、第百三十二条の六十第一項から第三項まで若しくは第六項、第百三十二条の六十二又は第百三十二条の六十三第一項の規定に違反したとき。

四 第百三十二条の六十第四項、第百三十二条の六十一第二項又は第百三十二条の六十四の規定による命令に違反したとき。

五 第百三十二条の六十一第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで試験事務を行つたとき。

六 不正の手段により指定を受けたとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は試験事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(国土交通大臣による試験事務の実施)

第百三十二条の六十七 国土交通大臣は、指定試験機関が第百三十二条の六十五第一項の規定により試験事務に関する業務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第一項の規定により指定試験機関に対し試験事務に関する業

務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により試験事務を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、試験事務を自ら行うものとする。

2 国土交通大臣は、前項の規定により試験事務を行うものとし、又は同項の規定により行つてゐる試験事務を行わないものとするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

3 国土交通大臣が、第一項の規定により試験事務を行うものとし、第百三十二条の六十五第一項の規定により試験事務に関する業務の廃止を許可し、又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における試験事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

(指定試験機関がした処分等に係る審査請求)
第百三十二条の六十八 指定試験機関が行う試験事務に係る処分又はその不作為については、国土交通大臣に対し審査請求をすること

ができる。この場合において、国土交通大臣は、行政不服審査法(平成二十六年法律第六十八号)第二十五条第二項及び第三項、第四十六条第一項及び第二項、第四十七条並びに第四十九条第三項の規定の適用については、指定試験機関の上級行政庁とみなす。

第三款 登録講習機関等

(登録講習機関の登録)

第百三十二条の六十九 無人航空機講習を行う者は、申請により、国土交通大臣の登録を受けることができる。

(登録の要件等)

第百三十二条の七十 国土交通大臣は、前条の規定による登録の申請に係る無人航空機講習が、次の表の上欄に掲げる講習機関の種類に応じ、それぞれ同表の中欄に掲げる施設及び設備を用いて、それぞれ同表の下欄に掲げる講師の条件に適合する者により行われるものであるときは、その登録をしなければならない。この場合において、登録に関して必要な手続は、国土交通省令で定める。

講習機関	施設及び設備	講師の条件
一 一等無人航空機操縦士の講習を行うための講習機関	一 実習空域(実習期間中において、原則として占有することができ、原則として占有するの項中欄第一号において同じ。) 二 実習用無人航空機(その講習を修了することにより受けることができる技能証明に応じたものに限る。二の項中欄第二号において同じ。) 三 講習を行うため必要な建物その他の設備 四 講習に必要な書籍その他の教材	一 十八歳以上であること。 二 過去二年間に第三項第四号に規定する無人航空機講習事務に関し不正な行為を行つた者又はこの法律若しくはこの法律に基づき命令に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、若しくは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ないこと。 三 一等無人航空機操縦士の資格について技能証明(無人航空機の飛行の方法について限定がされていないものに限る。)を有する者であつて一年以上無人航空機を飛行させた経験を有するもの又はこれと同等以上の能力を有する者であること。

二 二等無人
航空機操縦
士の講習を
行うための
講習機関

一 実習空域
二 実習用無人航空機
三 講習を行うために必要な建物
その他の設備
四 講習に必要な書籍その他の
教材

一 一の項下欄第一号及び第二号に掲げる講師の条件に適合する者であること。
二 二等無人航空機操縦士の資格についての技能証明(無人航空機の飛行の方法について限定がされていないものに限る。)を有する者であつて六月以上無人航空機を飛行させた経験を有するもの又はこれと同等以上の能力を有する者であること。

2 国土交通大臣は、前条の規定により登録の申請をした者が、次の各号のいずれかに該当するときは、その登録をしてはならない。
一 この法律又はこの法律に基づく命令に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は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
二 第三百三十二条の七十九の規定により登録を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者
三 法人であつて、その役員のうちに前二号のいずれかに該当する者があるもの

問ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。
2 前二条の規定は、前項の登録の更新について準用する。
(無人航空機講習事務の実施に係る義務)
第三百三十二条の七十二 登録講習機関は、公正に、かつ、第三百三十二条の七十一項に規定する要件及び国土交通省令で定める基準に適合する方法により無人航空機講習事務を行わなければならない。
(登録事項の変更の届出)
第三百三十二条の七十三 登録講習機関は、第三百三十二条の七十第三項第二号から第五号までに掲げる事項の変更をしようとするときは、その二週間前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 第三百三十二条の六十九の登録は、登録講習機関登録簿に次に掲げる事項を記載してするものとする。
一 登録年月日及び登録番号
二 無人航空機講習を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録講習機関の種類
四 無人航空機講習の実施に関する事務(以下「無人航空機講習事務」という。)を行う事務所の所在地
五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の七十一 第三百三十二条の六十九の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

二 無人航空機講習事務規程には、無人航空機講習の実施方法、無人航空機講習に関する料金その他の国土交通省令で定める事項を定めておかなければならない。
(無人航空機講習事務の休廃止)
第三百三十二条の七十四 登録講習機関は、無人航空機講習事務の開始前に、無人航空機講習事務の実施に関する規程(次項において「無人航空機講習事務規程」という。)を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
2 無人航空機講習事務規程には、無人航空機講習の実施方法、無人航空機講習に関する料金その他の国土交通省令で定める事項を定めておかなければならない。

二 無人航空機講習を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録講習機関の種類
四 無人航空機講習の実施に関する事務(以下「無人航空機講習事務」という。)を行う事務所の所在地
五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の七十一 第三百三十二条の六十九の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

二 無人航空機講習を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録講習機関の種類
四 無人航空機講習の実施に関する事務(以下「無人航空機講習事務」という。)を行う事務所の所在地
五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の七十一 第三百三十二条の六十九の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

二 無人航空機講習を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録講習機関の種類
四 無人航空機講習の実施に関する事務(以下「無人航空機講習事務」という。)を行う事務所の所在地
五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の七十一 第三百三十二条の六十九の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

二 無人航空機講習を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
三 登録講習機関の種類
四 無人航空機講習の実施に関する事務(以下「無人航空機講習事務」という。)を行う事務所の所在地
五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
(登録の更新)
第三百三十二条の七十一 第三百三十二条の六十九の登録は、三年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

第三百三十二条の七十五 登録講習機関は、無人航空機講習事務に関する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止するときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

(財務諸表等の備付け及び閲覧等)
第三百三十二条の七十六 登録講習機関(国又は地方公共団体を除く。次項において同じ。)は、毎事業年度経過後三月以内に、当該事業年度の財務諸表等を作成し、五年間事務所に備えて置かなければならない。
2 無人航空機講習を受講しようとする者その他の利害関係人は、登録講習機関の業務時間内は、いつでも、次に掲げる請求をすることができる。ただし、第二号又は第四号の請求をするには、登録講習機関の定めた費用を支払わなければならない。
一 財務諸表等が書面をもつて作成されているときは、当該書面の閲覧又は謄写の請求
二 前号の書面の謄本又は抄本の請求
三 財務諸表等が電磁的記録をもつて作成されているときは、当該電磁的記録に記録された事項を国土交通省令で定める方法により表示したものの閲覧又は謄写の請求
四 前号の電磁的記録に記録された事項を電磁的方法であつて国土交通省令で定めるものにより提供することの請求又は当該事項を記載した書面の交付の請求
(適合命令)
第三百三十二条の七十七 国土交通大臣は、無人航空機講習が第三百三十二条の七十一項に規定する要件に適合しなくなつたと認めるときは、当該登録講習機関に対し、当該要件に適合するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(改善命令)
第三百三十二条の七十八 国土交通大臣は、登録講習機関が第三百三十二条の七十二の規定に違反しているとき、当該登録講習機関に対し、同条の規定による無人航空機講習を行うべきこと又は無人航空機講習事務の改善に關し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(登録の取消し等)
第三百三十二条の七十九 国土交通大臣は、登録講習機関が次の各号のいずれかに該当するときは、第三百三十二条の六十九の登録を取り消し、又は期間を定めて無人航空機講習事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。
一 第三百三十二条の七十第二項第一号又は第三号に該当するに至つたとき。
二 第三百三十二条の七十三から第三百三十二条の七十五まで、第三百三十二条の七十六第一項又は次条の規定に違反したとき。
三 正当な理由がないのに第三百三十二条の七十六第二項の規定による請求を拒んだとき。
四 前二条の規定による命令に違反したとき。
五 不正の手段により第三百三十二条の六十九の登録を受けたとき。

(帳簿の記載)
第三百三十二条の八十 登録講習機関は、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機講習事務に關し国土交通省令で定める事項を帳簿に記載し、これを保存しなければならない。
(公示)
第三百三十二条の八十一 国土交通大臣は、次に掲げる場合には、その旨を官報に公示しなければならない。
一 第三百三十二条の六十九の登録をしたとき。
二 第三百三十二条の七十三の規定による届出があつたとき。
三 第三百三十二条の七十五の規定による届出

(改善命令)
第三百三十二条の七十八 国土交通大臣は、登録講習機関が第三百三十二条の七十二の規定に違反しているとき、当該登録講習機関に対し、当該要件に適合するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(登録の取消し等)
第三百三十二条の七十九 国土交通大臣は、登録講習機関が次の各号のいずれかに該当するときは、第三百三十二条の六十九の登録を取り消し、又は期間を定めて無人航空機講習事務に関する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。
一 第三百三十二条の七十第二項第一号又は第三号に該当するに至つたとき。
二 第三百三十二条の七十三から第三百三十二条の七十五まで、第三百三十二条の七十六第一項又は次条の規定に違反したとき。
三 正当な理由がないのに第三百三十二条の七十六第二項の規定による請求を拒んだとき。
四 前二条の規定による命令に違反したとき。
五 不正の手段により第三百三十二条の六十九の登録を受けたとき。

(帳簿の記載)
第三百三十二条の八十 登録講習機関は、国土交通省令で定めるところにより、無人航空機講習事務に關し国土交通省令で定める事項を帳簿に記載し、これを保存しなければならない。
(公示)
第三百三十二条の八十一 国土交通大臣は、次に掲げる場合には、その旨を官報に公示しなければならない。
一 第三百三十二条の六十九の登録をしたとき。
二 第三百三十二条の七十三の規定による届出があつたとき。
三 第三百三十二条の七十五の規定による届出

があつたとき。

四 第三百三十二条の七十九の規定により第三百三十二条の六十九の登録を取り消し、又は業務の停止を命じたとき。

(登録更新講習機関の登録)

第三百三十二条の八十二 無人航空機更新講習を行ふ者は、申請により、国土交通大臣の登録を受けることができる。

(準用)

第三百三十二条の八十三 第三百三十二条の七十九から第三百三十二条の八十一までの規定は、前条の登録、無人航空機更新講習及び登録更新講習機関に関する事務について準用する。

(国土交通大臣による無人航空機更新講習事務の実施等)

第三百三十二条の八十四 国土交通大臣は、登録更新講習機関がないとき、前条において準用する第三百三十二条の七十五の規定による無人航空機更新講習事務に関する業務の全部又は一部の休止又は廃止の届出があつたとき、前条において準用する第三百三十二条の七十九の規定により第三百三十二条の八十二の登録を取り消し、又は登録更新講習機関に対し当該登録に係る業務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、登録更新講習機関が天災その他の事由により無人航空機更新講習事務に関する業務の全部又は一部を実施することが困難となつたとき、その他必要があると認めるときは、無人航空機更新講習事務に関する業務の全部又は一部を自ら行うことができる。

2 国土交通大臣が前項の規定により無人航空機更新講習事務に関する業務の全部又は一部を自ら行う場合における無人航空機更新講習事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

第三百三十二条の十三第二項中「第三百三十一条の八第一項」を「第三百三十二条の六第一項」に改め、同条を第三百三十二条の十一とする。

第三百三十一条の十二第二号中「第三百三十一条

の六第一項」を「第三百三十二条の四第一項」に、「第三百三十一条の八第一項」を「第三百三十二条の六第一項」に改め、同条を第三百三十二条の十とする。

第三百三十一条の十一第一号中「第三百三十一条の五」を「第三百三十二条の三」に改め、同条第二号中「第三百三十一条の七第一項」を「第三百三十二条の五第一項」に改め、同条を第三百三十二条の九とする。

第三百三十一条の十第一項中「第三百三十一条の六第一項第五号」を「第三百三十二条の四第一項第五号」に改め、同条を第三百三十二条の八とする。

第三百三十一条の九中「第三百三十一条の五」を「第三百三十二条の三」に、「第三百三十一条の七第一項」を「第三百三十二条の五第一項」に改め、同条を第三百三十二条の七とする。

第三百三十一条の八第一項中「第三百三十一条の六第一項」を「第三百三十二条の四第一項」に改め、同条第二項中「第三百三十一条の六第二項」を「第三百三十二条の四第二項」に改め、同条を第三百三十二条の六とする。

第三百三十一条の七第二項ただし書中「第三百三十一条の四ただし書」を「第三百三十二条の二ただし書」に改め、同条を第三百三十二条の五とする。

第三百三十一条の六を第三百三十二条の四とし、第三百三十一条の五を第三百三十二条の三とし、第三百三十一条の四を第三百三十二条の二とし、第三百三十一条の三を第三百三十二条とする。

第三百三十四条第一項中「若しくは改造又は」を「改造若しくは検査、無人航空機の整備品若しくは部品の設計、製造、整備若しくは改造、無人航空機操縦者の講習若しくは知識及び能力の判定又は」に改め、同項第十六号中「若しくは」を「若しくは」に改め、「整備」の下に「改造若しくは検査をする者又は無人航空機の整備品若しくは部品の設計、製造、整備を加え、同項中第十七号を第二十号とし、第十六号の次に次の三号

を加える。

十七 指定試験機関

十八 登録講習機関

十九 登録更新講習機関

第三百三十五条中「手数料を」の下に「国(指定試験機関が試験事務を行う場合にあつては、指定試験機関)に」を加え、同条第七号及び第八号中「技能証明」を「航空従事者技能証明」に改め、同条第十二号中「技能証明書」を「航空従事者技能証明書」に改め、同条第二十三号中「第三百三十一条の六第一項」を「第三百三十二条の四第一項」に改め、同条第二十四号中「第三百三十一条の八第一項」を「第三百三十二条の六第一項」に改め、同条に次の九号を加える。

二十五 第三百三十二条の十三第一項の機体認証(国土交通大臣が検査を行う場合に限る。)を申請する者

二十六 機体認証書又は型式認証書の再交付を申請する者

二十七 第三百三十二条の十六第一項の型式認証(国土交通大臣が検査を行う場合に限る。)を申請する者

二十八 第三百三十二条の十七第一項の承認(国土交通大臣が検査を行う場合に限る。)を申請する者

二十九 第三百三十二条の四十の無人航空機操縦者技能証明を申請する者

三十 無人航空機操縦者技能証明書の再交付を申請する者

三十一 第三百三十二条の五十一第二項の無人航空機操縦者技能証明の有効期間の更新を申請する者

三十二 第三百三十二条の五十一第三項の規定による無人航空機操縦者技能証明の有効期間の更新のための講習(国土交通大臣が行うものに限る。)を受ける者

第三百三十五条に次の一項を加える。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、指定試験機関の収入とする。

第三百三十五条の二第二項中「前条を」前条第一項に改める。

第三百五十条の見出し及び同条第四号中「技能証明書」を「航空従事者技能証明書」に改める。第三百五十七条の七中「第三百三十四条の三第三項の規定に違反して、無人航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で同項の国土交通省令で定めるものをした」を「次の各号のいずれかに該当する」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第三百三十二条の十三第九項の規定に違反して、表示を付したとき。

二 第三百三十二条の十八第二項の規定に違反して、記録を作成せず、若しくは虚偽の記録を作成し、又は記録を保存しなかつたとき。

三 第三百三十二条の十九第一項の規定に違反して、表示を付さなかつたとき。

四 第三百三十二条の十九第二項の規定に違反して、表示を付したとき。

五 第三百三十二条の三十一の規定に違反して、許可を受けずに無人航空機検査事務の全部を廃止したとき。

六 第三百三十二条の三十七の規定に違反して、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつたとき。

七 第三百三十二条の六十五第一項の規定に違反して、許可を受けずに試験事務の全部を廃止したとき。

八 第三百三十二条の七十五(第三百三十二条の八十三において準用する場合を含む。)の規定による届出をしない無人航空機講習事務に関する業務の全部若しくは一部を休止し、若しくは廃止し、又は虚偽の届出をしたとき。

九 第三百三十二条の八十(第三百三十二条の八十三において準用する場合を含む。)の規定に違反して、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつたとき。

十 第三百三十二条の八十八第一項の規定に違反して、通報をしないで、特定飛行を行つたとき。

十一 第三百三十二条の八十八第二項の規定による指示に従わないで、無人航空機を飛行させたとき。

十二 第三百三十四条の第三項の規定に違反して、無人航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で同項の国土交通省令で定めるものをしたとき。

2 第三百三十二条の九十二第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。

第三百三十七条の七を第三百三十七条の十とし、同条の次に次の一条を加える。

第三百三十七条の十一 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第三百三十二条の五十四の規定に違反して、無人航空機操縦者技能証明書を携帯しないで特定飛行を行つたとき。

二 第三百三十二条の八十九第一項の規定に違反して、飛行日誌を備えなかつたとき。

三 第三百三十二条の八十九第二項の規定に違反して、飛行日誌に記載すべき事項を記載せず、又は虚偽の記載をしたとき。

第三百五十七條の六第一号中「第三百三十一條の七第二項を」を「第三百三十二條の五第二項」に改め、同条第二号中「第三百三十一條の十一」を「第三百三十二條の九」に改め、同条第七号中「第三百三十二條の二第一項第十号」を「第三百三十二條の八十六第二項第六号」に改め、同号を同条第十六号とし、同条第六号中「第三百三十二條の二第一

項第九号」を「第三百三十二條の八十六第二項第五号」に改め、同号を同条第十五号とし、同条第五号中「第三百三十二條の二第一項第四号」を「第三百三十二條の八十六第一項第四号」に改め、同号を同条第十三号とし、同号の次に次の一号を加える。

十四 第三百三十二条の八十六第二項第一号から第四号までの規定に違反して、無人航空機を飛行させたとき。

第三百五十七條の六第四号中「第三百三十二條の二第一項第二号」を「第三百三十二條の八十六第一項第二号又は」に改め、「又は第五号から第八号まで」を削り、同号を同条第十二号とし、同条第三号中「第三百三十二條第一項」を「第三百三十二條の八十五第一項」に改め、同号を同条第九号とし、同号の次に次の二号を加える。

十 第三百三十二条の八十五第二項の規定に違反して、無人航空機を飛行させたとき。

十一 第三百三十二条の八十五第三項の規定に違反して、無人航空機を飛行させたとき。

第三百五十七條の六第二号の次に次の六号を加える。

三 第三百三十二条の十四第一項の規定に違反して、指定された使用の条件の範囲を超えて、特定飛行を行つたとき。

四 第三百三十二条の十五第一項の規定による命令に違反して、特定飛行を行つたとき

(第三百三十二條の八十五第四項及び第三百三十二條の八十六第五項に該当する場合を除く。)

五 第三百三十二条の二十の規定に違反して、情報の提供をせず、又は虚偽の情報を提供したとき。

六 第三百三十二条の二十二第一項の規定による命令に違反したとき。

七 第三百三十二条の四十三第二項の規定に違反して、特定飛行を行つたとき。

八 第三百三十二条の四十四第二項の規定に違反して、特定飛行を行つたとき。

第三百五十七條の六に次の三号を加える。

十七 第三百三十二条の八十六第三項の規定に違反して、無人航空機を飛行させたとき。

十八 第三百三十二条の八十六第四項の規定に違反して、無人航空機を飛行させたとき。

十九 第三百三十二条の八十七の規定に違反して、必要な措置を講じなかつたとき。

第三百五十七條の六を第三百五十七條の九とする。

第三百五十七條の五中「第三百三十二條の二第一項第一号」を「第三百三十二條の八十六第一項第一号」に改め、同条を第三百五十七條の八とする。

第三百五十七條の四の前の見出しを削り、同条中「第三百三十一條の四の規定に違反して、無人航空機を航空の用に供した」を「次の各号のいずれかに該当する」に改め、同条に次の各号を加える。

一 第三百三十二条の二の規定に違反して、無人航空機を航空の用に供したとき。

二 第三百三十二条の三十六第二項の規定による命令に違反したとき。

三 第三百三十二条の六十六第一項の規定による命令に違反したとき。

四 第三百三十二条の七十九(第三百三十二条の八十三において準用する場合を含む。)の規定による命令に違反したとき。

2 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

(無人航空機の飛行等に関する罪)

第三百五十七條の六 第三百三十二条の九十一第一項の規定に違反して、危険を防止するために必要な措置を講じなかつた者は、二年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

第三百五十七條の三の二の前の見出しを削り、同条を第三百五十七條の四とし、同条の前に見出しとして「(危害行為の防止に関する罪)」を付する。

第三百五十九條第二号中「第三百五十七條の四まで及び第三百五十七條の六から前条まで」を「第三百五十七條の五まで、第三百五十七條の七第一項、第三百五十七條の九、第三百五十七條の十第一項、第三百五十七條の十一及び前条」に改める。

第六十一條第四号中「第三百三十一條の十第一項」を「第三百三十二條の八第一項」に改め、同条第五号中「第三百三十一條の十三第一項」を「第三百三十二條の十一第一項」に改め、同条に次の一号を加える。

六 第三百三十二条の二十一の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第三百六十二條を第三百六十三條とし、第三百六十一條の次に次の一条を加える。

第三百六十二條 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の過料に処する。

一 第三百三十二条の三十二第一項又は第三百三十二條の七十六第一項(第三百三十二條の八十三において準用する場合を含む。)の規定に違反して、財務諸表等を備えて置かず、財務諸表等に記載すべき事項を記載せず、又は虚偽の記載をした者

二 正当な理由がないのに第三百三十二條の三十二第二項又は第三百三十二條の七十六第二項(第三百三十二條の八十三において準用する場合を含む。)の規定による請求を拒んだ者

(運輸安全委員会設置法の一部改正)

第三條 運輸安全委員会設置法(昭和四十八年法律第十三号)の一部を次のように改正する。

第三條 運輸安全委員会設置法(昭和四十八年法律第十三号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第七十六条第一項各号」を「次に改め、同項に次の各号を加える。」

一 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第七十六条第一項各号に掲げる事故
二 航空法第二百三十二条の九十第一項各号に掲げる事故であつて、国土交通省令で定める重大なもの

第八条第四項第三号中「航空機」を「無人航空機(以下この号並びに第十八条第二項第一号及び第四号において「航空機等」という。)若しくは航空機等の」に改める。

第十八条第二項第一号中「航空機の使用者、航空機設計者等(航空機又は航空機等)を「航空機等の使用者、航空機等設計者等(航空機等又は航空機等)」に改め、「乗り組んでいた者」の下に「無人航空機の飛行を行った者」を加え、「人命又は航空機」を「人命又は航空機等」に改め、同項第四号中「航空機」を「航空機等の」に、「航空機設計者等」を「航空機等設計者等」に、「航空機」を「航空機等」に改める。

第二十條中「若しくは第七十六條の二」を「第七十六條の二、第二百三十二條の二十一、第二百三十二條の九十第二項若しくは第二百三十二條の九十一」に改める。

(民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律の一部改正)

第四条 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(平成二十五年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第九条」を「第九条の二」に、「第二十条」を「第二十二條」に改める。

第七條第一項中、「第四十九條の下に」、第五十條を加え、「「第四十九條」を「第四十九條、第五十條並びに」と、「第五項並びに」第三百三十一條の二の五」とあるのは「第五項」に改め、同条第二項中「第四十七條の三まで」の下に「及び第三百三十一條の二の五」を、「国管理空港運営権者が遵守すべき」の下に」と、同法第百

三十一條の二の五第一項及び第二項中「空港等の設置者」とあるのは「国管理空港運営権者」と、同条第一項中「当該空港等」とあるのは「当該空港」を加え、同条第四項及び第五項中「までの規定及び」を「まで及び第三百三十一條の二の五の規定並びに」に改める。

第二章中第九條の次に次の一條を加える。
(空港整備事業に係る資金の貸付け)

第九條の二 国土交通大臣は、航空運送事業基盤強化方針(航空法第百十一條の七第一項に規定する航空運送事業基盤強化方針をいう)を定めた場合においては、当該航空運送事業基盤強化方針に基づき、予算の範囲内において、民間資金法第七十二條第一項の規定により、国管理空港運営権者に対し、当該国管理空港運営権者が実施する特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)附則第二百五十九條の三第二項に規定する空港整備事業(空港の設置、改良及び災害復旧並びに維持その他の管理に関する事業並びに空港の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止その他の措置に関する事業に限る。)に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付けるものとする。

第十二條第一項中「講すべきこと」の下に「同法第百三十一條の二の五第一項及び第二項中「空港等の設置者」とあるのは「地方管理空港運営権者」と、同条第一項中「当該空港等」とあるのは「当該空港」とを加える。

第二十條を第二十二條とする。
第十九條中「国管理空港運営権者の役員又は職員がその国管理空港運営権者を「法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人」に、「前二條」を「第十七條から前條まで」に、「国管理空港運営権者に」を「法人又は人」に、「刑」を「罰金刑」に改め、同条第二十一條とし、第十八條を第二十條とし、第十七條を第十九條とし、第五章中同條の前に次の二條を加える。

第十七條 第七條第二項において準用する航空法第百三十一條の二の五第九項の規定による命令に違反したときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第十八條 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第七條第二項において準用する航空法第百三十一條の二の五第四項の規定に違反して、同項の検査を受けずに同条第一項に規定する危険物等所持制限区域内に立ち入ったとき。

二 第七條第二項において準用する航空法第百三十一條の二の五第六項の規定に違反して、同項の検査を受けずに航空機に搭乗したとき。

附則第六條第六項中「第四項」を「第五項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第五項を同条第六項とし、同条第四項中「第一項を「第二項」に、「及び第四十七條の三」を、「第四十七條の三及び第百三十一條の二の五」に、「第二項」を「第三項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「第一項」を「第二項」に、「及び第四十七條の三」を、「第四十七條の三及び第百三十一條の二の五」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項を同条第三項とし、同条第一項中「及び第四十七條の三」を、「第四十七條の三及び第百三十一條の二の五」に改め、「当該民間航空専用施設」との下に、「同法第百三十一條の二の五第一項及び第二項中「空港等の設置者」とあるのは「共用空港運営権者」と、同条第一項中「当該空港等」とあるのは「当該民間航空専用施設」とを加え、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

航空法附則第六條の規定は、共用空港運営権者が共用空港特定運営事業を実施する場合については、適用しない。
附則第十九條を削り、附則第十八條を附則第二十條とする。

附則第十七條中「附則第十四條第十二項」を「附則第十六條第十二項」に改め、同条を附則第十九條とする。

附則第十六條中「附則第十四條第二項第三号」を「附則第十六條第二項第三号」に改め、同条を附則第十八條とする。

附則第十五條第一項中「附則第十四條第二項第三号」を「附則第十六條第二項第三号」に改め、「講すべきこと」との下に、「同法第百三十一條の二の五第一項及び第二項中「空港等の設置者」とあるのは「特定地方管理空港運営権者」と、同条第一項中「当該空港等」とあるのは「当該空港」とを加え、同条を附則第十七條とし、

附則第十四條を附則第十六條とし、附則第十三條を附則第十五條とし、附則第十二條を附則第十四條とする。

附則第十一條中「共用空港運営権者の役員又は職員がその共用空港運営権者を「法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人」に、「前二條」を「附則第九條から前條まで」に、「共用空港運営権者に」を「法人又は人」に、「刑」を「罰金刑」に改め、同条を附則第十三條とする。

附則第十條中「共用空港運営権者の役員又は職員」を「者」に改め、同条第一号及び第二号中「附則第六條第二項」を「附則第六條第三項」に改め、同条を附則第十二條とする。

附則第九條の前の見出しを削り、同条中「共用空港運営権者の役員又は職員」を「者」に改め、同条第一号中「附則第六條第一項」を「附則第六條第二項」に改め、同条第二号及び第三号中「附則第六條第一項」を「附則第六條第二項」に改め、同条第四号中「附則第六條第三項」を「附則第六條第四項」に改め、同条第五号中「附則第六條第四項」を「附則第六條第五項」に改め、同条を附則第十一條とする。

附則第八條の次に次の見出し及び二條を加え

る。

(罰則)

第九条 附則第六条第二項において準用する航空法第三十一条の二の五第九項の規定による命令に違反したときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第十条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 附則第六条第二項において準用する航空法第三十一条の二の五第四項の規定に違反して、同項の検査を受けずに同条第一項に規定する危険物等所持制限区域内に立ち入ったとき。

二 附則第六条第二項において準用する航空法第三十一条の二の五第六項の規定に違反して、同項の検査を受けずに航空機に搭乗したとき。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して九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 第一条中航空法第一百一十一条の六の次に四条を加える改正規定及び同法附則の改正規定(同法附則に二条、見出し及び三条を加える部分(同法附則第六条から第九条までに係る部分に限る。)を除く。)並びに第四条のうち民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律目次の改正規定(「第九条」を「第九条の二」に改める部分に限る。)及び同法第二章中第九条の次に一条を加える改正規定並びに附則第十条、第十九条及び第二十条 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律(平成二十三年法律第五十四号。次条第二項において「設置管理法」という。)第三十一条第一項の改正

規定中「第二条第一項」を「第三条第一項に改める部分に限る。」の規定 公布の日

二 次条の規定 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

三 附則第三条から第九条まで及び第十六条の規定 公布の日から起算して一年三月を超えない範囲内において政令で定める日

四 第二条及び第三条並びに附則第十三条、第十五条、第十七条、第十八条及び第二十一条の規定 公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日

(危害行為の防止に関する準備行為)

第二条 国土交通大臣は、この法律の施行の日(以下この条において「施行日」という。)前において、第一条の規定(前条第一号に掲げる改正規定を除く。)による改正後の航空法(以下この条において「第一条改正後航空法」という。)第三十一条の二の二第三項の規定の例により、同条第一項に規定する危害行為防止基本方針の案について関係行政機関の長に協議することができる。

2 空港等の設置者(航空法第四十一条第一項に規定する空港等の設置者をいう。)、地方管理空港運営権者(民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(以下この項において「民活空港法」という。)第十一条第二項に規定する地方管理空港運営権者をいう。)、特定地方管理空港運営権者(民活空港法附則第十四条第二項第三号に規定する特定地方管理空港運営権者をいう。))又は空港運営権者(設置管理法第二十九条第二項に規定する空港運営権者をいう。))は、施行日前においても、第一条改正後航空法第三十一条の二の五第二項(第四条の規定(前条第一号に掲げる改正規定を除く。))による改正後の民活空港法(第四項において「新民活空港法」という。))第十二条第一項若しくは附則第十七条第一項の規定又は附則第二十条の規定による改正後の設置管理法第三十一条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。次項において同

じ。の規定の例により、その指定しようとする第一条改正後航空法第三十一条の二の五第一項に規定する危険物等所持制限区域について関係者の意見を聴き、及び国土交通大臣に協議しその同意を求めることができる。

3 国土交通大臣は、前項の規定による協議があった場合は、施行日前においても、第一条改正後航空法第三十一条の二の五第二項の規定の例により、その同意をすることができ。この場合において、当該同意は、施行日以後は、同項の同意とみなす。

4 前二項の規定は、第一条改正後航空法第五十五条の二第三項若しくは附則第六条又は新民活空港法第七条第二項の規定において第一条改正後航空法第三十一条の二の五第二項の規定を準用する場合について準用する。

(登録検査機関の登録に関する準備行為)

第三条 第二条の規定による改正後の航空法(以下「第二条改正後航空法」という。)第三十二条の二十四の登録を受けようとする者は、附則第一条第四号に掲げる規定の施行の日(以下「第四条施行日」という。)前においても、第二条改正後航空法第三十二条の二十五の規定の例により、その申請を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により登録の申請があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第三十二条の二十四及び第三十二条の二十六並びに第三十二条の三十九(第一号に係る部分に限る。以下この項において同じ。)の規定の例により、その登録及び公示をすることができ。この場合において、当該登録及び公示は、第四号施行日以後は、それぞれ第二条改正後航空法第三十二条の二十四の登録及び第二条改正後航空法第三十二条の三十九の規定による公示とみなす。(登録検査機関の無人航空機検査事務規程に関する準備行為)

航空法第三十二条の三十の規定の例により、同条第一項に規定する無人航空機検査事務規程の認可の申請を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により認可の申請があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第三十二条の三十の規定の例により、認可をすることができ。この場合において、当該認可は、第四号施行日以後は、同条第一項の認可とみなす。

(指定試験機関の指定に関する準備行為)

第五条 第二条改正後航空法第三十二条の五十六第一項の規定による指定を受けようとする者は、第四号施行日前においても、同項の規定の例により、その申請を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により指定の申請があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第三十二条の五十六第一項及び第三十二条の五十七並びに第三十二条の五十八第一項の規定の例により、その指定及び公示をすることができ。この場合において、当該指定及び公示は、第四号施行日以後は、それぞれ第二条改正後航空法第三十二条の五十六第一項の規定による指定及び第二条改正後航空法第三十二条の五十八第一項の規定による公示とみなす。

(指定試験機関の試験事務規程に関する準備行為)

第六条 前条第二項の規定により指定を受けた者は、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第三十二条の六十一の規定の例により、同条第一項に規定する試験事務規程の認可の申請を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により認可の申請があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第三十二条の六十一の規定の例により、認可をすることができ。この場合において、当該認可は、第四号施行日以後は、同条第一項の認可とみなす。

(登録講習機関の登録に関する準備行為)

第七条 第二条改正後航空法第百三十二条の六十九の登録を受けようとする者は、第四号施行日前においても、同条の規定の例により、その申請を行うことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定により登録の申請があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第百三十二条の六十九及び第百三十二条の七十並びに第百三十二条の八十一(第一号に係る部分に限る。以下この項において同じ。)の規定の例により、その登録及び公示をすることができる。この場合において、当該登録及び公示は、第四号施行日以後は、それぞれ第二条改正後航空法第百三十二条の六十九の登録及び第二条改正後航空法第百三十二条の八十一の規定による公示とみなす。(登録講習機関の無人航空機講習事務規程に関する準備行為)

第八条 前条第二項の規定により登録を受けた者は、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第百三十二条の七十四の規定の例により、同条第一項に規定する無人航空機講習事務規程の届出を行うことができる。この場合において、当該届出は、第四号施行日以後は、同項の規定による届出とみなす。(飛行計画の通報に関する準備行為)

第九条 無人航空機を第四号施行日以後に飛行させる者は、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第百三十二条の八十八第一項の規定の例により、同項に規定する飛行計画の通報をすることができる。この場合において、当該通報は、第四号施行日以後は、同項の規定による通報とみなす。

2 国土交通大臣は、前項の規定により通報があつた場合には、第四号施行日前においても、第二条改正後航空法第百三十二条の八十八第二項の例により、同項の規定による指示をすることができる。この場合において、当該指示は、第四号施行日以後は、同項の規定による指示と

みなす。

(政令への委任)

第十条 この附則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(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(検討)

第十一条 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それぞれの法律の規定について、その施行の状況等を勘案しつつ検討を加え、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。

(日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律の一部改正)

第十二条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律(昭和二十七年法律第二百三十二号)の一部を次のように改正する。

第二項中「従事する者」の下に「及び同乗する者」を、「第百三十一条の下に」「第百三十一条の二の五第四項及び第六項(これらの規定を同法第五十五条の二第三項及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(平成二十五年法律第六十七号)第七條第二項において準用する場合を含む。)」を加える。

附則を附則第一項とし、附則に次の一項を加える。

2 航空法附則第六條及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律附則第六條第二項において準用する航空法第百三十一条の二の五第四項及び第六項の規定は、第二項の航空機並びにその航空機に乗り組んで

運航に従事する者及び同乗する者については、適用しない。

第十三条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律の一部を次のように改正する。

第二項中「第百三十一条の四、第百三十一条の七、第百三十二条、第百三十二条の二」を「第百三十二条の二、第百三十二条の五、第百三十二条の八十五から第百三十二条の九十一まで」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

第十四条 自衛隊法(昭和二十九年法律第百六十五号)の一部を次のように改正する。

第百七条第一項中「第九十条」の下に、「第百三十一条の二の五第四項及び第六項(これらの規定を同法第五十五条の二第三項及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(平成二十五年法律第六十七号)第七條第二項において準用する場合を含む。)」を加え、「及びそのを」並びにその「に改め、「従事する者」の下に「及び同乗する者」を加える。

附則第十四項を第十五項とし、第十項から

第十三項までを一項ずつ繰り下げ、第九項の次に次の一項を加える。

10 航空法附則第六條及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律附則第六條第二項において準用する航空法第百三十一条の二の五第四項及び第六項の規定は、自衛隊の使用する航空機並びにその航空機に乗り組んで運航に従事する者及び同乗する者については、適用しない。

第十五条 自衛隊法の一部を次のように改正する。

第百七条第一項中「第百三十一条の四、第百三十一条の七、第百三十二条、第百三十二条の二第一項第五号から第十号まで」を「第百三十二条の二、第百三十二条の五、第百三十二条の八十五、第百三十二条の八十六(第一項を除く。)」から第百三十二条の八十九まで」に改め、同条第三項中「第六章」の下に「及び第十章」を加え、同条第四項中「限る。」の下に「第百三十二条の九十、第百三十二条の九十一」を加える。

(登録免許税法の一部改正)

第十六条 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。

百三十八の二 無人航空機検査に係る登録検査機関の登録又は無人航空機操縦者技能証明に係る登録講習機関の登録		
(一) 航空法等の一部を改正する法律(令和三年法律第 号)附則第三條第二段(登録検査機関の登録)の登録		登録件数
第 号		一件につき九万円
(二) 航空法等の一部を改正する法律(令和三年法律第 号)附則第七條第二段前段(登録講習機関の登録)の登録		登録件数
第 号		一件につき九万円

第十七条 登録免許税法の一部を次のように改正する。

別表第一第三十二号(三十)中「の航空従事者技能証明」の下に、「同法第百三十二条の四十(技能証明の実施)の無人航空機操縦者技能証明」を加え、同号(三十)中力をヨとし、ワを力とし、ヲの次に次のように加える。

ワ 一等無人航空機操縦士の技能証明(更新の技能証明を除く。) 技能証明 一件につき三千円

別表第一第三百三十八号の二を次のように改める。

百三十八の二 無人航空機検査に係る登録検査機関の登録又は無人航空機操縦者技能証明に係る登録講習機関若しくは登録更新講習機関の登録

(一) 航空法第三百三十二条の二十四(登録検査機関の登録)の登録(更新の登録を除く。)	登録件数	一件につき九万円
(二) 航空法第三百三十二条の六十九(登録講習機関の登録)の登録講習機関の登録(更新の登録を除く。)	登録件数	一件につき九万円
(三) 航空法第三百三十二条の八十二(登録更新講習機関の登録)の登録更新講習機関の登録(更新の登録を除く。)	登録件数	一件につき九万円

(住民基本台帳法の一部改正)

第十八条 住民基本台帳法(昭和四十二年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

別表第一の百十八の項中「第三百三十一條の六第一項」を「第三百三十二條の四第一項」に、「第三百三十一條の八第一項」を「第三百三十二條の六第一項」に、「第三百三十一條の十第一項」を「第三百三十二條の八第一項」に、「第三百三十一條の十三第一項」を「第三百三十二條の十一第一項」に改め、同項の次に次のように加える。

百十八の二 国土交通省又は航空法第三百三十二條の五十六第三十二條の五十二第二項において準用する場合を含む。)の二項に規定する指定試験機関	航空法による同法第三百三十二條の四十七第一項(同法第三百三十二條の五十二第二項において準用する場合を含む。)の試験の実施に関する事務であつて総務省令で定めるもの
--	--

(特別会計に関する法律の一部改正)

第十九条 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

附則第二百五十九條の三第五項第一号ト中「第九條」の下に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律第七十二條第一項」を加える。

(関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の一部改正)

第二十条 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の一部を次のように改正する。

第三十一条第一項中「第二條第一項」を「第三條第一項」に改め、「講すべきこと」との下に

「同法第三百三十一條の二の五第一項及び第二項中「空港等の設置者」とあるのは「空港運営権者」と、同条第一項中「当該空港等」とあるのは「当該空港」と」を加える。

(国家戦略特別区域法の一部改正)

第二十一条 国家戦略特別区域法(平成二十五年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第二十五条の二第二項第三号ハ中「第三百三十二條第一項各号」を「第三百三十二條の八十五第一項各号」に改め、同号ニ中「第三百三十二條の八十六第二項各号」に改める。

第二十五条の五第一項中「第三百三十二條第二項第二号」を「第三百三十二條の八十五第四項第二号」に改め、同条第二項中「第三百三十二條の二第

二項第二号」を「第三百三十二條の八十六第五項第二号」に改める。

(無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法及び重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律の一部を改正する法律の一部改正)

第二十二條 無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法及び重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律の一部を改正する法律(令和二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

第一条のうち、航空法目次の改正規定並びに同法第九章中第三百三十二條の前に一節及び節名を加える改正規定中「第九章」を「第十章」に改め、同法第三百三十四條第一項の改正規定中「航空機使用事業」を「危害行為の防止」に、「同項第九号」を「同項第十六号」に改め、同法第三百五十七條の三の次に見出し及び一條を加える改正規定並びに同法第三百五十九條第二号の改正規定中「第三百五十七條の三」を「第三百五十七條の三の三」に改める。

附則第七條のうち日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六條に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律第二項の改正規定中「第三百三十一條」を「含む。」に改める。

附則第八條のうち自衛隊法第七條第一項の改正規定中「第九十條」を「含む。」に改める。

理由

最近における航空輸送及び無人航空機をめぐる状況に鑑み、航空機の航行の安全及び無人航空機の飛行の安全並びに航空運送事業の利用者の利便の確保を一層推進するため、国土交通大臣による航空運送事業の基盤強化に関する方針の策定及び必要な支援の実施、危険物等所持制限区域に立ち

入る旅客等に対する保安検査の受検の義務付け、無人航空機の機体の安全性の確保及び操縦を行おうとする者について行う技能証明に係る制度の創設、運輸安全委員会による無人航空機に係る事故等の原因を究明するための調査の実施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。