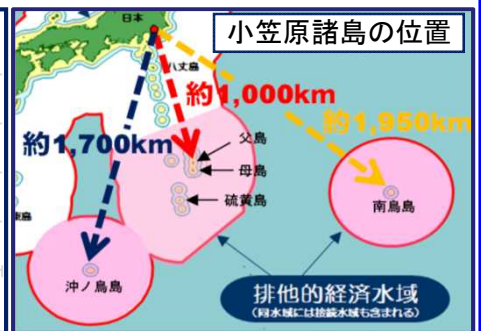
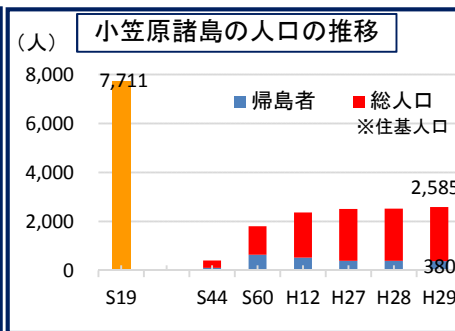
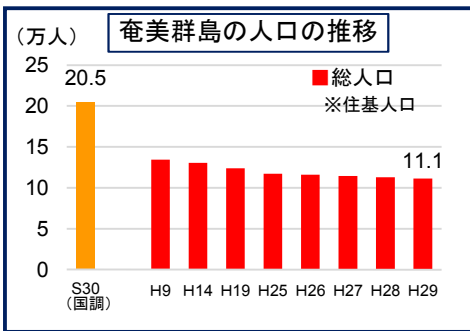


奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案

＜日切れ法律案、予算関連法律案＞

背景・必要性

- ◆奄美群島及び小笠原諸島は、以下の特殊事情が存在。
 - ①米軍軍政下からの復帰(奄美は昭和28年・小笠原は昭和43年)という歴史的特殊性
 - ※小笠原は、昭和19年に強制疎開が行われ、復帰後に本格的な帰島開始
 - ②本土から遠く離れているという地理的特殊性
 - ※小笠原は、我が国の排他的経済水域の約3割を確保
 - ③亜熱帯性気候による病虫害の存在や台風の常襲地という自然的特殊性
- ◆復帰後にそれぞれ特別措置法(奄美は昭和29年、小笠原は昭和44年)を設けて各種の支援策を講じてきており、社会資本の整備が着実に進むなど一定の成果は見られているものの、依然として経済面・生活面で本土との格差が存在。



- ◆特殊事情による不利性で生じている、本土との格差の縮小と諸課題の解決に向けて、引き続き国が支援し、自立的発展及び定住の促進を図る必要。

法案の概要

- ◆奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の有効期限を平成31年3月31日から5年間延長し、以下を継続して実施。
 - ①自治体が行う振興開発計画に基づく事業への支援
 - ハード事業に対する補助率かさ上げ【奄美法・小笠原法】
 - (例)港湾の外郭施設の改良 9/10 (内地 4/10)
 - ソフト事業に対する交付金の交付【奄美法】
 - ※平成26年の前回改正により創設
 - (例)航路・航空路運賃の低減
 - 農林水産物の輸送コストの低廉化
 - ソフト事業に対する補助金の交付【小笠原法】
 - (例)診療所運営
 - 病虫害等防除対策
 - ②(独)奄美群島振興開発基金の存置と同基金による債務保証・融資【奄美法】
 - ③その他の措置
 - 自然環境の保全及び再生等についての配慮【奄美法・小笠原法】
 - 旧島民の帰島の促進【小笠原法】



奄美空港ターミナルビル



小笠原村診療所

【目標・効果】

奄美群島及び小笠原諸島の自立的発展及び定住の促進

(KPI) 奄美群島の総人口: 2017年度 111,469人 → 2023年度 103,558人 ※人口減少率を鹿児島県並に抑えると仮定
小笠原諸島の総人口: 将来的に3,000人(2017年度 2,585人)

●建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律案

＜予算関連法律案＞

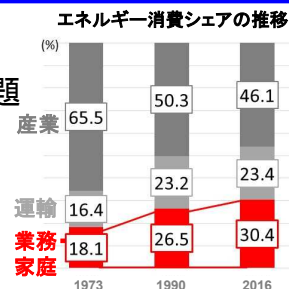
背景・必要性

○ 我が国のエネルギー需給構造の逼迫の解消や、地球温暖化対策に係る「パリ協定」の目標*達成のため、住宅・建築物の省エネ対策の強化が喫緊の課題

*我が国の業務・家庭部門の目標(2030年度)：温室効果ガス排出量約4割削減(2013年度比)

*本法に基づく段階的な措置の強化は、「地球温暖化対策計画(2016.5閣議決定)」「エネルギー基本計画(2018.7閣議決定)」における方針を踏まえたもの

⇒ 住宅・建築物市場を取り巻く環境を踏まえ、規模・用途ごとの特性に応じた実効性の高い総合的な対策を講じることが必要不可欠



法案の概要

オフィスビル等に係る措置の強化

建築確認手続きにおいて省エネ基準への適合を要件化

- 省エネ基準への適合を建築確認の要件とする建築物の対象を拡大
(延べ面積の下限を2000㎡から300㎡に見直すことを想定)

複数の建築物の連携による取組の促進

複数の建築物の省エネ性能を総合的に評価し、高い省エネ性能を実現しようとする取組を促進

- 省エネ性能向上計画の認定(容積率特例)*の対象に、複数の建築物の連携による取組を追加
(高効率熱源(コージェネレーション設備等)の整備費等について支援(※予算関連))
- * 新築等の計画が誘導基準に適合する場合に所管行政庁の認定を受けることができる制度
認定を受けた場合には、省エネ性能向上のための設備について容積率を緩和

オフィスビル等

マンション等に係る計画届出制度の監督体制の強化

監督体制の強化により、省エネ基準への適合を徹底

- 所管行政庁による計画の審査(省エネ基準への適合確認)を合理化(民間審査機関の活用)し、省エネ基準に適合しない新築等の計画に対する監督(指示・命令等)体制を強化

マンション等

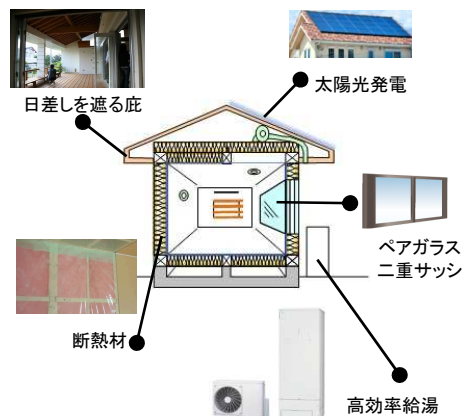
戸建住宅等に係る省エネ性能に関する説明の義務付け

設計者(建築士)から建築主への説明の義務付けにより、省エネ基準への適合を推進

- 小規模(延べ面積300㎡未満を想定)の住宅・建築物の新築等の際に、設計者(建築士)から建築主への省エネ性能に関する説明を義務付けることにより、省エネ基準への適合を推進

戸建住宅等

[省エネ性能向上のための措置例]



大手住宅事業者の供給する戸建住宅等へのトップランナー制度の全面展開

大手ハウスメーカー等の供給する戸建住宅等について、トップランナー基準への適合を徹底

- 建売戸建住宅を供給する大手住宅事業者に加え、注文戸建住宅・賃貸アパートを供給する大手住宅事業者を対象に、トップランナー基準(省エネ基準を上回る基準)に適合する住宅を供給する責務を課し、国による勧告・命令等により実効性を担保

＜その他＞

- 気候・風土の特殊性を踏まえて、地方公共団体が独自に省エネ基準を強化できる仕組みを導入

等

【目標・効果】

○ 各セグメントの特性を踏まえた総合的な枠組みの構築・省エネ対策の強化を通じて、住宅・建築物の省エネ性能の向上を図り、持続的な経済成長及び地球温暖化対策に寄与する。

(KPI)

- ・新築住宅の平均エネルギー消費量：対2013年度比、2025年度▲25%・2030年度▲35%
- ・2013年度から2030年度までに新築された住宅・建築物に係るエネルギー消費量を約647万kL削減(「パリ協定」の目標達成)

●道路運送車両法の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 自動運転車については、高速道路において自動運転を実施する車や、過疎地等の限定地域において無人で移動サービスを提供する車の2020年目途の実用化に向けて技術開発が進められているが、現行法は自動運転車を想定したものとなっていない
- 自動車技術の電子化・高度化により、自動ブレーキ等の先進技術搭載車が急速に普及し、通信を活用したソフトウェアの更新による自動車の性能変更が可能となっている



高速道路における自動運転

<自動ブレーキの新車乗用車搭載率>



自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度整備が必要

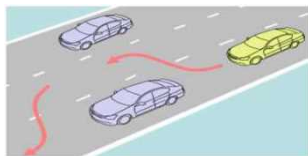
○自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月17日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)

- ①保安基準の段階的な策定 ②保安基準と走行環境条件※により一体的に安全性確保 (※ 走行速度、ルート、天候、時間等の制限等)
- ③使用過程車について、保守管理(点検整備・車検)及びソフトウェア更新に対する審査の在り方を検討し、必要な対策を実施

法案の概要

1. 保安基準対象装置への自動運行装置の追加

- 保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- 自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を国土交通大臣が付すこととする



高速道路における自動車線変更

自動運行装置

- ・プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置
- ・作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を含む

3. 分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲を、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正

新たに対象となる整備・改造の例(カメラ、レーダー等のセンサーの交換・修理)



カメラ

(出典) SUBARU ホームページ



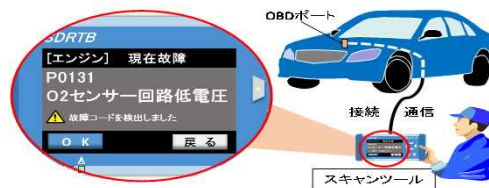
レーダー

(出典) Continental ホームページ

- 自動車製作者等から、特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け

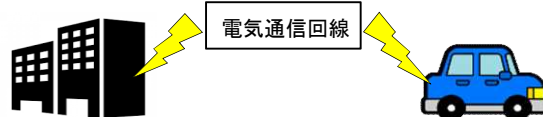
2. 自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理

- 電子的な検査の導入に伴い、自動車の検査における電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を(独)自動車技術総合機構に行わせる



4. 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等

- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、その内容が適切でなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等に係る許可制度を創設
- 許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせる



5. その他

- 自動車の型式指定制度における適切な完成検査を確保するため、完成検査の瑕疵等の是正措置命令等を創設
- 自動車検査証の電子化(ICカード化)、自動車検査証の記録等事務に係る委託制度を創設



【目標・効果】

- 高速道路における自動運転(レベル3)の実用化 : 2020年目途
- 限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)を実用化 : 2020年まで
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率 : 2020年までに9割以上

● 航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案

背景・必要性

1. 航空機輸出国としての体制確保

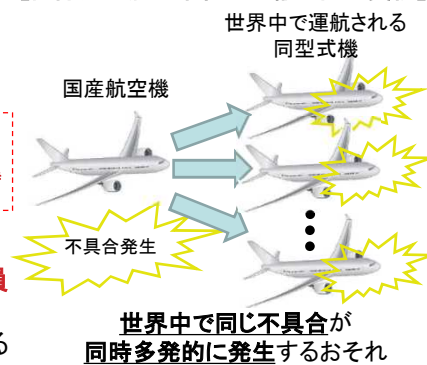
- 新たな国産航空機の開発等、最近の国内の航空機産業の発展・拡大に伴い、**国際民間航空条約における航空機輸出国（設計国）の責務**として国産航空機の**安全運航維持に係る体制を確保**する必要。

「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）

第2 I.3. (3) iv) 航空機産業の拡大

・MRJ（三菱リージョナルジェット）を含む今後の完成機事業については、安全性審査を適確に行いつつ、MRJの就航時期までに、開発完了後の販売支援体制や**真産機の安全運航維持の仕組みを整備**する。

【国際民間航空条約上の輸出国の責務】



国土交通大臣は、航空機メーカーや航空機使用者に適切な処置を指示し、事故等を未然に防止する必要

2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

- 飲酒に起因する不適切な事案が連続して発生したことを踏まえ、**航空機乗組員に対する規律を強化**する必要。
- 無人航空機の急速な普及に対応し、**事故防止のための飛行ルールを強化**する必要。

3. 合理的な航空機の安全確保

- **航空機システムのデジタル化・高度化**を踏まえ、**航空機全体の安全性を合理的に確保**するための制度の見直しが必要。

改正案の概要

1. 国産航空機の安全性維持に係る航空機輸出国としての体制確保

- 国土交通大臣が、**国産航空機メーカーから当該機の不具合情報を入手し、当該メーカーに対して改修等の是正対策の構築を指示**できる仕組みを創設
- **国内外の国産航空機の使用者が迅速かつ適切に修理・改造できるよう、航空機メーカーが作成した修理・改造の手順を国土交通大臣が承認する制度を創設**
- ➡ **国産航空機の安全運航維持の仕組みを整備し、事故防止など安全性を確保**
国産航空機の安全性への信頼を確保し、その円滑な輸出を後押し



【航空機の修理・改造】

2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

- (1) 航空機乗組員に対する規律強化
 - 飲酒等の影響で正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行った場合の**罰則を強化**
- (2) 無人航空機の飛行に係る更なる安全確保
 - 無人航空機が急速に普及していることを踏まえ、その飛行に当たっての**遵守事項を追加**
 - ① 酒精飲料等の摂取時の操縦禁止、② 飛行前点検の遵守、③ 衝突予防の遵守、④ 危険な飛行の禁止
 - 無人航空機を飛行させる者に対する**報告徴収・立入検査制度を新設**
- ➡ **事故等を未然に防止し、万が一事故等が発生した場合に迅速に対応**

3. 技術の進展等を踏まえた合理的な航空機の安全確保

- 航空機の装備品の安全性について、**国土交通大臣による1点毎の検査を廃止し、現行の国土交通大臣（又は外国当局）の認定を受けた装備品メーカー等が確認する制度へ一本化**
- **航空運送事業者以外の航空機使用者であっても、十分な整備能力を有すると認められる場合に、航空機の耐空証明の有効期間（1年）を延長する仕組みを構築**
 - ・ 航空機使用者に航空機の安全性維持のため適切な整備・改造の実施を義務付け
 - ・ 航空機使用者が航空運送事業者と同様に定める整備規程を認定する制度を創設
- ➡ **民間の能力を活用し合理的に航空機の安全を監視**



【高度化した操縦システム】

4. 運輸安全委員会による事故等調査の適確な実施

- ① 国産航空機の就航に伴い、他の設計国と同様に**航空機が航行していない状態で生じた航空事故の兆候も調査**できるよう措置するとともに、② 事故等の再発防止を迅速に図るため、**事故等（※航空、船舶、鉄道の各事故等）の調査を終える前に原因関係者等への勧告を行うことができるよう措置**

【目標・効果】

① 国産航空機の安全性維持に係る体制を構築し、国産航空機の就航後の航空事故の未然防止を図る。

② 無人航空機の飛行に当たっての遵守事項の追加により、無人航空機の事故等の未然防止を図る。

(KPI) ① 国産航空機の機材不具合に起因する航空事故の発生件数：（新規）→ 0件（2020～2029年）

② 無人航空機の事故等発生率（※）：20.2件（2017年）→ 10.1件（2020年）

※ 許可承認1万件当たりの事故等の発生件数

●建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

背景・必要性

1. 建設業の働き方改革の促進

○ 長時間労働が常態化する中、その是正等が急務。

※ 働き方改革関連法(2018年6月29日成立)による改正労働基準法に基づき、建設業では、2024年度から時間外労働の上限規制(罰則付き)が適用開始。

<時間外労働の上限規制>

- ✓原則、月45時間 かつ 年360時間
- ✓特別条項でも上回る事の出来ないもの:
 - ・年720時間(月平均60時間)
 - ・2~6ヶ月の平均でいずれも80時間以内
 - ・単月100時間未満
 - ・月45時間を上回る月は年6回を上限

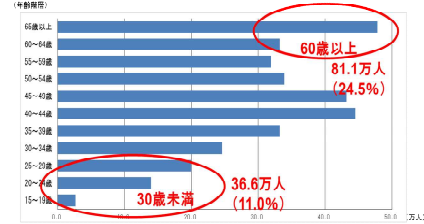
2. 建設現場の生産性の向上

○ 現場の急速な高齢化と若者離れが深刻化する中、限りある人材の有効活用と若者の入職促進による将来の担い手の確保が急務。

3. 持続可能な事業環境の確保

○ 地方部を中心に事業者が減少し、後継者難が重要な経営課題となる中、今後も「守り手」として活躍し続けやすい環境整備が必要。

<年齢構成別の技能者数>



法案の概要

1. 建設業の働き方改革の促進

(1) 長時間労働の是正(工期の適正化等)

- 中央建設業審議会が、工期に関する基準を作成・勧告。また、著しく短い工期による請負契約の締結を禁止し、違反者には国土交通大臣等から勧告等を実施。
- 公共工事の発注者に、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための方策を講ずることを努力義務化。

(2) 現場の処遇改善

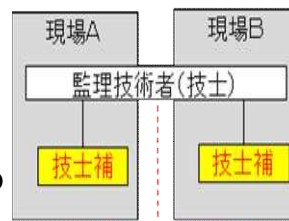
- 建設業許可の基準を見直し、社会保険への加入を要件化。
- 下請代金のうち、労務費相当については現金払い。

2. 建設現場の生産性の向上

(1) 限りある人材の有効活用と若者の入職促進

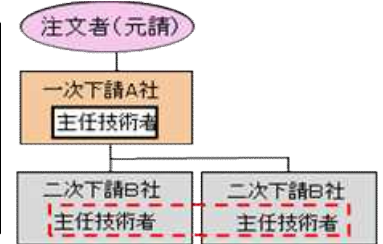
- 工事現場の技術者に関する規制を合理化。
 - (i) 元請の監理技術者に関し、これを補佐する制度を創設し、技士補がいる場合は複数現場の兼任を容認。
 - (ii) 下請の主任技術者に関し、一定未満の工事金額等の要件を満たす場合は設置を不要化。

<元請の監理技術者>



監理技術者は兼務可能

<下請の主任技術者>



主任技術者の設置を不要化

(2) 建設工事の施工の効率化の促進

- 建設業者が工場製品等の資材の積極活用を通じて生産性を向上できるよう、資材の欠陥に伴い施工不良が生じた場合、国土交通大臣等は、製造業者に対して改善勧告・命令できる仕組みを構築。

3. 持続可能な事業環境の確保

- 経營業務に関する多様な人材確保等に資するよう、経營業務管理責任者に関する規制を合理化(※)。
 - ※ 建設業経営に関し過去5年以上の経験者が役員にいないと許可が得られないとする現行の規制を見直し、今後は、事業者全体として適切な経營業務管理責任体制を有することを求めることとする。
- 合併・事業譲渡等に際し、新たな許可を取り直すことなく円滑に事業承継できる仕組みを構築。

【目標・効果】

- 建設業における働き方改革の実現を通じて、女性や若年層など将来における担い手を確保
- (KPI)・建設業入職者数を2017年度4万人から2023年度5.5万人に1.5万人純増
- ・建設現場の生産性を2025年度までに20%向上(2017年度比)

●船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 海難等による汚染等損害から被害者を保護するため、船舶油濁損害賠償保障法では、入港船舶(100トン以上の外航船舶)に対し、損害(燃料油による汚染、座礁船等の撤去費)を賠償するための保険の加入の義務付け等を措置。
- 一方で、近年、海難事故において保険会社から**保険金が支払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例**が発生。

＜日本近海における近年の海難事故で被害者への賠償がなされなかった事例＞

青森県深浦沖における**座礁及び燃料油汚染事故** (カンボジア籍貨物船アンファン8号 2013.3)

- 船舶所有者の保険契約違反(損害拡大防止義務違反)により、保険会社が免責を主張した結果、**保険金が支払われなかった**。その後、船舶所有者による処理ができず**放置**。
- 青森県の負担で油膜の防除措置及び座礁船の撤去を実施。



兵庫県淡路島における**座礁事故** (タイ籍台船ネプチューン号 2016.5)

- 船舶所有者の保険契約違反(出国前の保険会社による検査の際に指摘された事項の修理未実施)により、保険会社が免責を主張した結果、**保険金が支払われなかった**。その後、船舶所有者による処理ができず**放置**。
- 兵庫県の負担で撤去を実施。



国際条約※の国内法制化により、被害者への賠償が確実に実施されるための措置を講ずる必要

(※)2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(燃料油汚染損害の民事責任条約)
2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約(難破物除去ナイロビ条約)

法案の概要

①保険会社への直接請求権の付与

- 海難等により発生した燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に係る損害について、船舶所有者等に責任が発生した際に、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求できる旨を規定
- 保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない(直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容を制限)

②外国の裁判判決の効力

- 燃料油汚染損害の民事責任条約では、条約締約国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を規定。このため同条約に基づく損害賠償請求について、締約国の裁判所が下す判決が、我が国においても効力を有する旨を規定

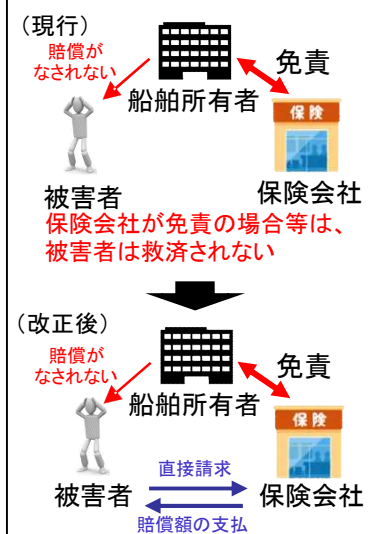
③保険契約締結の義務化

- 総トン数1,000トンを超える船舶について、燃料油による汚染損害に対する**保険契約の締結を義務化**
- 総トン数300トン以上の船舶について、難破物除去等の費用に係る損害に対する**保険契約の締結を義務化**
- ➡ 既に義務化されている100トン以上の外航船舶に加え、条約の規定に基づき一定の内航船舶等についても義務付け対象を拡大

④その他

- 国土交通大臣による保険契約の締結を証する**証明書**の交付、国土交通大臣による報告の徴収及び立入検査等について、義務付け対象を拡大する船舶にも適用 等

直接請求の効果(イメージ)



被害者は保険会社に直接請求を行い、賠償額の支払を受けることができる(保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない)

【目標・効果】

- 保険加入により船舶所有者の賠償義務の履行を担保することで、損害を被った被害者の保護を図る。(KPI)条約に基づく保険対象船舶の燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に係る損害について
 - ・日本籍船の責任限度額以上の保険加入率 90%(2017年度)→100%(2020年度)
 - ・保険契約違反を理由に保険金が支払われず、被害者に賠償がなされないケース 0件(2020年度以降)