

第百八十三回国会

参議院国土交通委員会會議録第六号

平成二十五年五月二十八日(火曜日)

午前十時四分開会

委員の異動

五月二十三日

辞任

大河原雅子君

岩井 茂樹君

宇都 隆史君

五月二十四日

辞任

松浦 大悟君

五月二十八日

辞任

佐藤 信秋君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

石井 準一君
田中 直紀君
前田 武志君
小泉 昭男君
渡辺 猛之君
西田 実仁君
大河原雅子君
奥石 東君
田城 郁君
羽田雄一郎君
宇都 隆史君
鶴保 庸介君
松下 新平君
山崎 力君
吉田 博美君
秋野 公造君

補欠選任

松浦 大悟君

吉田 博美君

佐藤 信秋君

補欠選任

大河原雅子君

補欠選任

宇都 隆史君

国土交通大臣

副大臣

内閣府副大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣官房内閣審議官

国土交通大臣官房技術総括審議官

国土交通大臣官房技術審議官

国土交通省総合政策局長

国土交通省土地・建設産業局長

国土交通省都市局長

国土交通省水路・国土保全局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

藤巻 幸夫君

藤原 良信君

吉田 忠智君

水戸 将史君

太田 昭宏君

西村 康稔君

梶山 弘志君

鶴保 庸介君

赤澤 亮正君

松下 新平君

櫛原 利明君

澁谷 和久君

難波 喬司君

深澤 淳志君

西脇 隆俊君

佐々木 基君

川本正一郎君

足立 敏之君

前川 秀和君

瀧口 敬二君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(石井準一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告をいたします。

去る二十三日、岩井茂樹君及び宇都隆史君が委員を辞任され、その補欠として吉田博美君及び佐藤信秋君が選任をされました。

○委員長(石井準一君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

道路法等の一部を改正する法律案及び港湾法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省道路局長前川秀和君外九名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんでしょうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石井準一君) 御異議ないものと認め、さよう決定をいたします。

○委員長(石井準一君) 道路法等の一部を改正する法律案及び港湾法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

両案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

国土交通省港湾局長 山縣 宣彦君

○大河原雅子君 おはようございます。民主党の大河原雅子でございます。

今日は道路法等の一部改正をする法律案について質疑をさせていただきます。

高度経済成長期を中心にして半世紀、道路の整備というのは着々と進められてきました。私も横浜で育って東京で成人後暮らししておりますので、そういう意味では東京の道路というものはオリンピックのときのぴかぴかの時代から知っておりますので、最近の耐震化のためにもう一度チェックをしてみるとか、様々なところで老朽化、劣化というものをチェックをする、そういったものが顕在化してきたという現実を実際に見ております。急増するこうした社会資本の劣化に対して合理的に、そして効率的に、安全に管理をしていく、そして迅速に更新を進めるといのが国民のための、国民の命を守る、安心、安全のためだということ、こうした視点が欠けていてはならないということふうに思います。

そこで、まず伺っていきなさいと思いますが、道路の傷みというのは、年度末によく舗装工事が繰り返され繰り返され行われて、うんざりしているよという都民の声も聞くわけですが、東京でも年間一千か所、道路陥没があります。道路の下で水管が老朽化をしているというようなことも相まって、非常にその更新というのは重大な課題になってきております。

道路構造物の老朽化ということに加えて、重量制限違反の車両が通行することによって更に劣化が進むようなんですけれども、こうした大型車両の適正化ということが今回の改正でかなり進むように思います。まず、こうした違反車両の取締り状況とか違反の実態、これを伺いたいと思います。

○政府参考人(前川秀和君) 大型車両の違反通行

の実態についてお答えを申し上げます。

道路法及び車両制限令におきまして、道路構造の保全と交通の危険防止のため、道路を通行する車両の重量等の制限を定めております。重量制限の遵守状況を把握するため、直轄国道に全国で三十九か所設置いたしました大型車両の重量を自動的に計測する装置によりまして、大型車両の軸重並びに総重量を把握しているところでございます。平成二十三年度に計測した結果でございますが、全体で車両約五百八十万台のうち三割強に当たる約百九十二万台が重量制限を超過して通行をしていたというような結果が出ております。

○大河原雅子君 五百八十万台中三分の一の百九十二万台が違反車というのは、ちょっと聞くと本当にびっくりするわけなんですけれども、こうした違反車がこれだけあるんですが、言わばこれまではそれがそのまま、まあ道路が良くなれば大きな自動車も本当に通るようになったと思いますが、違反が言わば今三分の一、違反のままで通過しているわけなんですけれども、これはなかなか取り締まれないということなんでしょうか。放置してきたとは言いたくありませんけれども、この状況に至ったということについて、何が、どういことが原因なんでしょう。

○政府参考人(前川秀和君) お答えを申し上げます。

これまで、先ほど申し上げました車両重量自動計測装置により違反を把握した車両に対しては、事業主に対して警告書を出発をしております。しかしながら、違反が減っていないというところからいいますと、違反車への是正指導が不十分であったというふうに考えております。このため、特殊車両の通行に関する指導取締要領を本年一月に改正をいたしまして、今年の三月から、直轄国道の管理を担当する事務所において違反者と呼び出し直接指導して改善を求めるなど、違反者に対する指導の徹底を開始したところでございまして、関係業界にも協力を要請しているところでございます。

○大河原雅子君 違反をする方の問題というのは非常に取締り難しいのかもしれないんですが、先ほど御紹介のありました自動計測装置が付いている、そういうものが全国に三十九か所というふうにお聞きしたわけなんですけど、何か三十九か所って少な過ぎるんじゃないかなというふうにも思うわけなんですけれども、この自動計測装置だと何が測ることができて、これ、一か所の費用はお高いものなんでしょうか。全国で三十九か所ということですから、場所も公表されておられません。その理由は何かでしょうか。もったいない場所を増やしていくというふうなお考えはないんでしょうか。いかがですか。

○政府参考人(前川秀和君) 車両重量自動計測装置につきましては、直轄国道で全国で三十九か所設置しておりますけれども、これまでのいろんなデータによりまして、特に大型車の通行が多い箇所を重点的に設置をしております。大型車の約六割は三十九か所で捕捉をできるというふうに考えております。

一か所当たりの整備費用は約一・六億円。これは建設、整備に必要な金額でございますが、そのほかに毎年の維持管理費もございまして、そんなに大きな金額ではないと思っております。三十九か所を今のところは増やす予定はございませんけれども、必要があれば予算措置をして増やしていきたいというふうに思っております。

また、三十九か所の場所について公表をしていないということでございますが、確かに取締りの効率を上げるために積極的な公表は控えさせていただいておりますけれども、必要があれば資料はお出ししたいというふうに思います。

○大河原雅子君 三十九か所の場所がどこかというふうなことを公表すると、そこを通らないで逃げ道という、抜け道というふうな方たちが、不届きな方たちが増えるんじゃないかということも確かにあるんですけれども、こういうものがきちんと付いているよということがあれば、むしろそれが抑止力になってきさんと、逃げおせない

と、ごまかし切れないということが私はあるんじゃないかと思うんですね。

三十九か所です六割の通行量をカバーするというところでございますけれども、やはり残り四割をしつかりチェックをしていくためには、大きな事業者さんならそういう計測のものには既に持っている、そもそも積み込むときにそういう流通の基地ですとか、そういう周辺ではきちんとした対応がむしろ取りやすいんじゃないかというふうに思います。それを承知で通行させている事業者というのはかなり確信犯だというふうに私は思いますので、今回の改正で違反者に対して報告徴収、立入検査ができるようになりますと、また罰金も三十万円ということなんですけれども、これはなかなかの考え方だと思うんですが、厳罰だよねというふうなこともあつてしかるべきだと思っております。

まず、こうした大型車両の適正化ということについて、調査によっても、過重な分、さつき御紹介のありました軸重というんですか、国土交通省の資料に出ていたが、過載をしたトラック一台分、それを二つに分けたものよりも、過剰に積んでいるトラックの方が四百倍道路に対する荷重が掛かる、荷重というか負担が掛かるというふうな資料も出てきておまして、そういうこと自体を余りにも軽く考え過ぎているんじゃないかなというふうに思います。

道路の老朽化と、こうした違反車両による道路への負担、劣化ということ、かなりこういつたことをきちんと進めなければならぬと思っております。この大型車両の適正化ということについて、これ、命にもかかわる問題だと私は思いますが、大臣の御所見と決意を伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 高度成長期で造った構造物が劣化をしてきて、冒頭に先生御指摘のように、東京のオリンピック、昭和三十九年直前に造られた高速道路、これが劣化をしてきていると。特に、阪神大震災の後に橋脚の帯鉄筋を巻くという作業が行われているんですが、上に乗せている床版という部分は、相当、自動車が走行しますと

そこで床版がやられるというような事態がございまして、特に、弱点それぞれありまして、その橋脚と床版との間の支承というんですけれども、そのこのところの点検というのが非常に大事だと思います。

一般道は、特に首都圏の中では穴がいつぱい地下にありまして、ここは本当に走行しながら調査をして埋めていかなくてはならないということが一番大きな問題なんです。その中にこの大型車両通行という問題がございまして。そういう意味では、今回の措置は、老朽化しているということの老朽化対策をやるのと同時に、その原因ともなる大型車両というものへの制限をしていくということですから、今先生から御指摘のありました、三十九か所という、足りないんじゃないかというふうなことも含めて、これ、どこどこというふうな指定はできませんけれども、この法改正をするわけですから、それがしっかりと機能できるようにという措置をとっていききたいと、何よりも安全ということに留意してやっていきたいと思います。

○大河原雅子君 是非、この法の改正を生かしていただきたいというふうに思います。

次に、工事代行について伺いたいと思います。平成十九年からは、長寿命化修繕計画の策定費用、この補助も実施されておりますし、二十年からは点検費用に対する補助も実施されております。これらの実績はどうなっているのでしょうか。

○政府参考人(前川秀和君) 地方公共団体が管理する橋梁につきまして点検を行い、更に長寿命化修繕計画の策定を促す観点から、委員御指摘のとおり、平成十九年度から点検費用を補助する制度を創設いたしました。二十年度からは点検に関する費用、それから長寿命化修繕計画の策定に関する費用も補助対象としております。

また、平成二十二年度以降は、社会資本整備総合交付金でありますとか防災・安全交付金により地方公共団体に対する財政的支援を行ってきたところでございます。これによりまして、長寿命化

修繕計画の中で橋梁の長寿命化修繕計画の策定率でございますが、平成二十年の四月時点では一％、内訳を申し上げますと、都道府県、政令市が二六％、市区町村は一％という大変低い状況でありましたが、平成二十四年の四月時点では、計画の策定率六九％、内訳は、都道府県、政令市が九八％で市区町村が一％というところまで上昇をしてきたところでございます。

国土交通省としては、地方自治体が管理する橋梁の維持、修繕が適切に実施されるよう必要な財政的支援を行うとともに、いろんな技術的なアドバイスといったようなことも含めて、引き続き支援をしてまいりたいと考えています。

○大河原雅子君 今御紹介いただきましたように、修繕計画の策定状況は、都道府県で九八％、市町村で一％、これは昨年の時点ですから、既の実施済みというものの数は、パーセントはすくなく低いわけですね。都道府県では一七％、市町村では三％ということなので、まさしくこれからということ、特別な措置ということの三年間の成果というものがこれから求められてくるというふうに思います。

それで、今回の改正で、国土交通大臣は、都道府県道又は市町村道などを構成する橋梁、トンネルなど、修繕、改築工事に高度な技術、機械力を要する大型構造物については、要請に基づいて国土交通大臣が工事を代行することになります。まず、このイメージが私は余り湧かなかつたんですね。市町村道の一部で大規模な構造物、高度な技術力、機械力が必要というようなものを応援をする、支援をしていくと。費用負担はこれまでと変わらないということですが、その辺のイメージがよくまだ分かりません。

それで、これを、工事を代行するということがなれば、各地から要請がたくさん上がってきて、まさに熾烈な陳情合戦が再び起こるんじゃないかという危惧を持っております。ですから、国土交通大臣としては、その要請をされた特別の地域の皆さんだけではなくて、全国民に対しての説明責

任が発生するわけですから、公平公正な判断を求められるということで、どのような透明性を担保しようとしておられるのか、その点についてお伺いしたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 今回は、御指摘のように、新設をするということでは、トンネル等でも今回も代行でやるというふうなことも行っていますが、修繕において代行というものをするというのが今回初めてでございます。

長いトンネルや橋、そうしたことで、現在あるものを直すときに、また別のところに置いておいて、そして橋梁ですと、日常的に使ったり、下に船が通ったり、いろんなことがあつたりしまして、相当の技術力が必要な橋、あるいはトンネル等でもございます。それでまた、東京とかそういうところでは、どういうこれからこれが展開になるかはまだよく吟味しておりませんが、物すごく交通渋滞というのか、狭いところで、河川のところなんかで非常に伝統のある太鼓橋みたいなものがあつたりしますと、それはかなり工事にも大変ですし、かわつてやつていかなくちゃいけないと、長さはもう短くてもそういうものが出てまいります。

そうしたことを要請を受けて国が代行してやっていくということが必要な場面が出てきます。その際、工法などについて技術的なアドバイスをいただくために、委員会を必要に応じて設置するようになしまして、国の中に有識者の委員会を設置して、そこで個々のことについても検討をしていくという作業を真ん中にかませるといふふうにしたというふうなふうに思っています。

いっばい私のところに言ってきたもので、優先順位はその意識の強さというふうなことにはなつてはならないと思えますから、よく地元の人々の納得できるもの、そして緊急なもの、その上に技術的な水準を保たなくてはならないもの、総合的に我々も判断したいというふうな思っています。そこには有識者によります委員会というふうなもの、これは整備局の方に置いて、よく吟味をさせて

いただきたいというふうな思っておるところでございます。

○大河原雅子君 イメージ、多少湧いてまいりますが、

大型、大規模というだけでなく、小さくても技術力が必要というものはあるわけですね。そういうものがある地域というのは町の中とかではなくて、むしろ人口が本場に減つて過疎化をしたようなところの実質的な橋であったり命のトンネルであつたりするんじゃないかなと思います。

ただ、大規模なものですく高度なものが地方にできているもので、それがメンテナンス、修繕ができなくなっている状況というの、恐らく造るときにも大変な御要望が強く、まあ声が強いところ、たくさん造られたということもあるかもしませんが、そういったものが国から移管をされて、自治体の所有になった途端にそれがなかなか持ち切れなくなるといふような状況もあると思えますので、先ほどの、東北の震災のことを考えれば、やはりそういう命につながる優先順位というものが私はあるんじゃないかなというふうに思っていますので、その点は是非御配慮いただきたいというふうに思います。

白書によれば、国土交通省の所管する社会資本については今後五十年に更新費として約百九十兆円を要するといふふうになされています。つまり、所管の社会資本としては道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸などといふことでございすけれども、同時に白書には、この中でも約三十兆円分は更新ができないという試算をされているわけなんです。

ですから、今回の改正は今後三年間にわたつて当面講ずべき措置の一端ということでございますけれども、人口減少時代でございますし、更新できないものについて変更とか代替案とか縮小案とかあるいは廃止というふうな、こういった議論をどのように行っていくんでしようか、伺いたしたいと思います。

○大臣政務官(赤澤亮正君) 高度成長期以降に整

備されたインフラが今後急速に老朽化をすると、そしてそのインフラの維持管理・更新に戦略的に取り組まなければならないということは、委員全く御指摘のとおりでございます。その際、維持管理・更新に多くの費用を要すると見込まれますので、新技術の開発や施設の長寿命化による更新の平準化などいろいろ工夫を凝らして効率的に進めると、全体の必要な費用もできるだけ抑えて、なおかつその必要性がならされて出てくるように工夫をするところでございます。

今後、人口減少が進む中でございますので、今委員が御指摘になった点も含めて、インフラの維持管理・更新にどう対応するかについては、各々の自治体が地域づくり、まちづくりと一体として考えていくものであり、国としては地域の判断を尊重しながら支援をしていくという考え方でございます。具体的には、地方公共団体に対してより効率的に維持管理をしていただくために技術の開発をして提供したり、あるいはマニュアルの提供や研修などを実施するほか、財政的にも防災・安全交付金などで積極的に支援をしていこうという考え方でございます。

○大河原雅子君 今御答弁いただいたように、国土交通省所管の社会資本は今出してきたものですが、地域には更に生活密着型の医療関連の施設、介護関連の施設、学校、公共施設、様々なタイプがあります。

ですから、やはりこれらも老朽化が進んでいて、人口減少でその町がこれからどういふビジョンを持ってまちづくりをしていくかということがまず第一に来るだろうというふうに思いますので、今御答弁いただいた、地域を主体にした支援の方法を必ずやっていただきたい。そのためにも、データの出し方ですとか、それから議論の方法ですとか、そういったものも含めて是非オールジャパンに向けてこうした地域の思いを実現するためのものになりますよということも啓発していただきたいというふうに思うわけでござい

最後になりますけれども、それでは、こうしたことをしながら、今後の課題について大臣に伺いたいと思います。

将来に備えては、このように財政的にも厳しい中で、老朽化を、とにかく長寿命化をするということからいっても、安定的な予算の確保というのがもちろん必要になります。

それから、維持管理にかかわるこれは行政職員
の人員確保、それから技術力の確保、これは国も
地方もその職員の方々の確保というのはある程度
きちんとしなければならないというふうに思いま
すし、さらには現場ですね。やっぱりどんな事業
もその地域地域でビジョンを持つならば、そこに
安定的に持続可能な仕事として、一定程度の建設
を中心にする産業が健全に育成されなければなり
ません。

その建設産業の人材確保、育成というのは、先
日来、非常に委員会でも議論されてまいりました
けれども、これらの方針について大臣から所見を
伺いたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 私の考えていることと同じ質問をしていただいて感謝をしています。予算を一定で、急に落としたり急に上げたりということになりますとなかなか、老朽化対策も含めて、防災・減災も含めてやらなくてはならないとなりますと、これは目安がなくなります。私は、予算というのは持続的に安定的にと、安定的というふうに今指摘がありました。安定的にやっていくということはずっと国としては必要だと。

地域が老朽化を始めたというところでやめていかなくちやいけないとしたら、ここは確かにおっしゃるとおり、人に技術力を持つ。点検をするといつても、そこで点検できるという人が必要である。物すごく学者みたいな知識じゃなくても、目視をするという、足で稼ぐ点検ということもあるわけで、そうしたことの技術を若干なりとも蓄積できるというような職員をきちんと配置をするということも必要になってくると。

こうした土木建設関係に若い人が入職していない。技術はアルバイトというような形では身に付かない。そこでその人たちが仕事をし続けていく、それには、一つは、その企業がこれも安定的に仕事があるというところを持っているということがあって初めて企業は人を採用することができると。

もう一つは、働く側にとつてみると、誇りというものが必要だというふうに思うんです。現場の中で働いている俺たちにはこういう誇りがあると。震災のときでも、田城先生のところもそうなると。震災のときでも、本当に現場の中で、駅を俺たちが守つたんだと、僕はビデオを見せていただきましたが、そういうようなことが物すごく大事で、一番最前線の現場の人たちが誇りを持つて、我が町は、我が企業というよりは、俺たち

が、老朽化、いろんなことでは守るんだというような誇りというもの、安定的な仕事量と、そしてその誇りというもの、を両面持つて初めてこの人たちはいい働きを日本の中で最前線ですていた。だからだと私は思っています。

そういう観点では、今回、公共事業設計労務単価を引き上げるといふことをさせていたいだたり、保険に入るようにしなさいよといふことを企業にも私の方から言わせていただいて、それはアルバイトといふことで使い捨てにならないようにといふことを意味しているわけでありますけれども、あわせて、富士教育訓練センターというのがございますけれども、企業だけで教育訓練するん

じやなくて、そこに行つて訓練ができるというようなそういうシステム、教育施設、現場の作業がそこでできるといふようなことや、あるいは専門学校との連携、様々な意味で若い人が誇りを持つて仕事ができるようにというバックグラウンドをしっかりとつくつていきたいというふうに強く思つております。

○大河原雅子君 人材育成は本当に大事だと思います。そして、必要とされる社会資本整備は時代によって変わってきましたし、地域によっても異

なるということがあると思います。でも、第一はやはり公共事業としての信頼性だというふうに思っていますので、誰からも納得され必要とされる公共事業をしつかりと進めていただきたい、無駄なものはいきちんとチェックをするということをお願いしたいと思います。

終わります。

○田城郁君 民主党の田城郁です。
私は、港湾法の一部を改正する法律案について
今日は質問をさせていただきます。よろしくお願
いいたします。

本改正案は、平成二十三年三月十一日に発生した東日本震災を受けて、災害の膨大な検証作業と、そこから導き出された教訓を検討した結果として今国会に提出をされたというふうに、私は認識をしております。

財政状況が厳しい中で、ばらまきあるいは目的外など指摘を受けないよう精査をしながら、しかし一方で、確實で有効性、実効性ある対策が今求められていると思います。東日本大震災では、地震と津波によって、青森県の沿岸から千葉県沿岸の広範囲にわたって港湾施設等に甚大な被害をもたらしました。いち早く復旧した被災地がある一方、一部では港湾施設の復旧も思うように進んでいない、そういう地域もございます。

本改正案を審議するに当たって、被災地域の港湾施設の復旧状況に対する太田国土交通大臣の御認識をまずお伺いをいたします。よろしくお願ひします。

○國務大臣(太田昭宏君) 東日本大震災によりまして、八戸港から鹿島港までの地方港湾を含めまして三十二の港湾が被災をしました。そして、船舶が接岸するために必要な岸壁につきましては、平成二十四年度末三月までに九一%が利用可能ということで、使えることになりました。そしてまた、復旧に時間を要します湾口防波堤、湾の中にと、防波堤を置いて船を守るといふこの湾口防波堤につきましては、平成二十七年までの集中復興期間内に復旧が完了といふことの目標に向けまして

今全力で取り組んでおりまして、状況的には半分以上のところまで来たというふうに思っています。それができ上がったというよりは、仕事自体が半分のところまで進んできたということでございます。

また海岸堤防、陸の上にあります海岸堤防であるいは防潮堤、こうしたことにつきましては、背後のまちづくりとの関連もありますし、昨今はコンクリートだけ高くしてどうするんだというような声もあります。私は、それはそのとおりで、緑の防災・減災、緑の防波堤、こういうものを必ず加味しなくてはいけないという強い私は意思を持って、自分でも六月には木を植えるに行こうというふうに思っているところなんです、ここは用地の取得等に時間を要したこともありまして遅れています。全体的には、平成二十四年度末、今の

ところ着工率が四二％というわけですから、かなり遅れている状況にございますが、まちづくりの調整に係るマネジメント強化等を行ひまして復興を強化していきたいというふうに思っています。

したがって、その湾口防波堤と海岸堤防、そして港湾自体という三つに分けて復興状況を報告させていただきますが、それぞれ違いがあるんですが、いずれにしても全てが前進するようになっています。今、鋭意力を注いでいるところでございます。

○田城郁君　ありがとうございます。
ちよつと質問からずれますが、私も、ドングリ
ポットといって、ドングリを小さなポットに植え

てブナやカシなどの苗を事務所でも育てておりまして、南相馬市の防潮堤に一千万本かな、必要だと言われているので、寄附しようと育てておりますけれども、確かに、防潮堤などコンクリートだけ延々とつながるなどという殺風景な復興の仕方では、藤巻先生いつもおっしゃってありますデザインというところが欠け落ちていると思いますので、その緑を生かした防潮堤造りなども是非積極的に進めていただければと思いますが、ちよつと質問からそれましたけれども。

では、質問に戻らせていただきますが、今後の緊急確保航路の予定数、予定区域などについてちょっと、少し質問させていただきます。

東日本大震災では、救援物資の運搬や人員輸送に当たり、船舶を利用して海上から被災地に直接アクセスすることにより救助活動や復旧活動に大きな役割を果たしました。今回の法改正で新設される緊急確保航路とは、つまり非常災害においては船舶の往來をスムーズにするために、国土交通大臣が所有者等の承諾を得ることなく漂流物の除去等を行うことができることとなる航路とされておりま

す。

緊急確保航路において所有者等の承諾を得ることなく船舶、船舶物の物件の処分等を行う権限を発動する非常災害の具体的な規模や基準についてどのようにお考えでしょうか。国土交通省にお伺いいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

非常災害とは、災害対策基本法に基づきまして政府に非常災害対策本部が設置されますような大規模な災害を示す用語でございます。災害対策基本法あるいは港湾法等の法律で広く用いられて

ございます。

これらの法律ではその具体的な規模あるいは基準は定めておりませんが、首都直下地震あるいは南海トラフ巨大地震等、港湾の機能に重大な影響を及ぼすおそれのある大規模地震や津波を非常災害として想定しております。被害状況などを踏まえまして個別に判断をさせていただくことになろうかと思っております。

最近の港湾に直接関係した非常災害といたしましては、今回の平成二十三年の東日本大震災あるいは平成十六年の新潟県中越地震等がございます。

以上でございます。

○田城郁君 では次に、緊急確保航路の指定は、災害時における港湾物流機能の維持と早期復旧の観点から重要な課題であると考えます。既に東京湾での指定がされると聞いておりますが、今後、

大阪湾や伊勢湾においても同様の予定はあるのでしょうか。また、非常災害時において緊急確保航路がその機能を十分に発揮するため、国は平時においてどのような対策を講ずるのでしょうか。国交省にお聞きいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

緊急確保航路についての御質問でございますが、東京湾、伊勢湾、大阪湾といった三大湾地域は湾内が狭隘でございます。船舶の交通量が多いということに加えて、産業、物流、エネルギー供給上の重要な拠点が集積しており、震災時に港湾機能を停止すると影響が非常に甚大でございます。

このため、一般の港湾法の改正を踏まえまして、航路上の障害物を迅速に除去できることができれば、いわゆる緊急確保航路につきましては、東京湾のほか伊勢湾、大阪湾についても指定する予定でございます。これらの緊急確保航路は、今後発生が懸念されます首都直下地震あるいは南海トラフ地震等に備えるため、今年度中の指定を目指して取組を進めてまいりたいと考えております。

それから、平時における対応ということでございます。この緊急確保航路は非常災害時に緊急輸送船などの航行ルートとなるため、関係者が連携して協力して迅速に障害物を除去し、その機能が最大限に発揮されるようにする必要があります。このため、国の機関あるいは複数の港湾管理者等が災害時の対応について協議をする港湾広域防災協議会というものを法律で位置付けてございまして、広域的な港湾のBCP、いわゆる事業継続計画、これについて協議を行うなど、平時から災害時の連携体制を強化し、非常災害時にも迅速な対応が取れるように取り組んでまいりたいと考えております。

○田城郁君 協議体をつくりながら、いろいろな想定をして災害に備えるということですが、形式は整うと。ただ、内容を付けていくには、やはり実践というものも必要であろうと思っております。いろいろな場合が想定されますから難しいとは思いま

すが、いろいろマニュアルだけで終わるのではなく、訓練というものも意識しながら備えた方がよいのではないかと、ふうにも思いますので、そこら辺も是非御検討いただければと思います。

次に、今後の開発保全航路の泊地機能の整備方針と財源確保ということで、東日本大震災の発生直後、東京湾では各港から待避する船舶による相当なふくそうが見られました。船舶の衝突事故の危険性や大型船舶の避泊地の不足が顕在化したいたしました。こうした事態を踏まえて、津波等の災害時における大型船舶の待避所として機能する施設として開発保全航路に泊地機能を整備することが必要とされたのだというふうに思います。

泊地については、現在のところ東京湾において整備する予定と聞いております。今年度の予算としては五億円ほど確保しているとのことですが、今後、南海トラフの巨大地震など発生も予想される中で、大阪湾あるいは伊勢湾への整備の必要性について国交省としてどのような方向性をお持ちなのかをお聞きいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

今回の東日本大震災の教訓を踏まえまして、船舶の避難用の泊地については、地形が狭隘であって、大型船舶の交通量が多く、その待避場所が不足しております東京湾において整備を実施することとしております。

一方、大阪湾あるいは伊勢湾ですけれども、現状の分析によりまして船舶の待避に必要な泊地を確保可能と考えておりまして、まずは湾内における船舶の避難ルールの策定などのソフト対策を進めて、その上で大型船舶の待避用の泊地を整備する必要がありますかどうかにつきまして引き続き精査をさせていただきたいと考えております。

○田城郁君 十分な想定をしながら対策を打っていただければと思います。

次に、技術基準対象施設の点検の方法や点検の基準の具体的な内容についてお伺いをいたします。

現在、現行の港湾法の第五十六条の二の二第一

項により技術基準対象施設、水域施設、外郭施設、係留施設その他の政令で定める港湾の施設の維持義務は規定されておりますが、その方法は規定をされておられません。本法律案では、技術基準対象施設の維持について、定期的に点検を行うことその他の一定の方法により行わなければならないこととされております。定期点検の方法がこれまで規定されず今回規定されたのはなぜか。また、点検の方法や点検の基準等の具体的な事項については、今後国土交通省内に専門家による検討会等の設置も検討されているとお聞きしますが、どのような日程で検討会を設置して具体的な基準を定めていくのか、なるべく早期の基準等の策定が求められていると思いますが、国交省にお伺いをいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

現行の港湾法では、防波堤、岸壁等の設計は耐震性や耐波性等の当該施設に求められる性能に關しまして技術上の基準に適合するように建設、改良又は維持しなければならないとされてございまして、省令により具体的な基準を定めているところでございます。

しかしながら、維持に当たって必要となります点検に関する具体的な頻度あるいは手法等につきましては法律に基準が定められておりませんが、その結果、これまでは各管理者の判断に委ねていたというのが実情でございます。

このような状況下におきまして、整備後五十年を経過する岸壁の割合が、現在八%ぐらいあるんですけれども、二十年後には五八%に増加するといったようなこともございまして、港湾の老朽化対策が喫緊の課題となっております。効率的かつ適切な点検の実施が求められているというふうに考えてございます。

このため、現在実施中の緊急点検等の結果を踏まえまして、専門家による検討を実施し、本法公布後半年以内に新たに港湾の施設の点検に係る基準等を策定する予定と考えてございます。

以上です。

○田城郁君 次に、特定技術基準対象施設を管理する者に対する港湾管理者の勧告等ということでお聞きいたしますが、本法律案では、大規模地震時に港湾の機能を確保するため、特定技術基準対象施設を管理する民間事業者等に対して港湾管理者が維持管理の状況について報告を求めるとともに、事務所に立入検査することができると聞いております。

今回の改正では、民間事業者等の特定技術基準対象施設の実態把握については一義的には港湾管理者が行い、国土交通大臣はその報告を求めることとなっておりますが、両者が連携協力して老朽化の現状把握などに努めるべきではないでしょうか。国交省にお伺いいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) 今回の港湾法改正案に盛り込んでございます民有港湾施設への報告徴収、立入検査は、非常災害時における港湾内の船舶の交通の確保を目的としたものでございまして、港湾管理者が主体となって行うこととしてございます。

国といたしましては、港湾管理者からの報告を踏まえまして要点検箇所の注意喚起等を行うとともに、耐震診断に必要となりますソフトウェアの提供など技術的な援助を行うことで港湾管理者の取組に協力してまいりたいと考えております。

○田城郁君 次に、港湾管理者や民間事業者が港湾施設の防災・減災及び老朽化対策を適切に実施できるように負担軽減や財政支援も含めた支援を行うべきと考えますが、いかがでしょうか。また、国有港湾施設及び港湾管理者が所有する港湾施設の維持管理費、あるいは港湾維持管理費が港湾管理者の負担となっている中で、港湾管理者の負担軽減や財政支援のための措置などは必要ないのでしょうか。国交省にお伺いいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。民間事業者が管理する施設につきましては、今回の港湾法の改正を踏まえまして、その維持管理の実態を把握するとともに、施設管理者に対する勧告、命令を通じて今後必要な対策が取れる

よう促してまいりたいと考えております。また、港湾管理者が管理する施設につきましては、防災・安全交付金といったものを活用しながら施設の改修あるいは改良を支援してまいりたいと思っております。

また、国有施設の維持管理等につきましても、私どもとして、必要な技術的な支援だけではなく、いろんなアドバイスをしなが港湾管理者と一緒に考えていきたいと、このように考えてございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

次に、いわゆる臨海鉄道についての維持策、強化策、防災・減災対策についてお伺いしますが、その前段でいいますか、太田大臣、是非震災に際しての鉄道ということでもう一度お伺いしたいんですが、三月十一日の震災以来、被災地を中心に全国的に深刻な燃料不足に陥り、被災者の生活は脅かされ、警察や消防活動まで制限されるという非常事態となりました。

そういう状況下で、震災の一週間後、三月十八日、横浜市臨海部の根岸貨物ターミナル駅から岩手県の盛岡貨物ターミナル駅に、タンク貨車、JRのタンク貨車ですけれども、十八回、タンクローリーにして四十台分の石油列車が発車をいたしました。東北本線は多くの区間が不通となつていたため、日本海沿岸を北上し、青森から盛岡へと回り込むルートで、三月十九日、第一便が盛岡に到着いたしました。私もちょうどそのとき、またまたなんですが、釜石ですね、現地入りしていったときにタンク車が到着したという連絡を受けましてはっとしたということ覚えておりますが、以降、一日平均タンクローリー七十台分の石油を輸送をしたというところであります。

また、三月二十五日からは、根岸から上越線、磐越西線を回って郡山へ一日平均タンクローリー六十台分の石油を輸送したということで、JR貨物の有用性が改めて、貨物鉄道の有用性が改めて確認をされたということでもあります。太田国交大臣に改めてお伺いをいたしますが、

鉄道貨物の効率性、環境負荷の優秀性など、鉄道の震災に果たした役割と今後の国土設計上での鉄道の役割について、お考えなどを聞かせたいだけだと思います。よろしくお願いいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 災害時におきましては、緊急輸送を確保するために多重的な輸送ルート、リダンダンシーが必要だというふうに思っています。

当時、油が本当になくて、私も、やつと高速道路が動くという、凸凹でありましたけれども、油を持って新潟から来てもらつたという、途中でドッキングして相馬の方に入つたようなときもありましたが、命綱である油をJR貨物で、東北地方へ石油供給を確保するために、今御指摘がありましたように、通常、貨物鉄道が運行していないルートである磐越西線を経由して郡山へ行つたり、通常の東北方面への輸送ルートではない日本海沿岸路線を通過して盛岡へ行つたりというように、それぞれ緊急輸送を実施して、被災地への物資輸送に大きな役割を果たしていただいたというふうに思っています。

鉄道は、環境に対しても非常に大事ですし、平時においての物流の効率化ということでも大事だというふうに認識しております。同時に、鉄道が走るというのは、明治の「汽笛一声新橋を」じゃないんですけれども、今NHKテレビで「あまちゃん」なんというのをやっていますけど、この間、その南の方で走つたときに町の人々がどれだけ喜んだかというのは、復興の実感というものと鉄道が走るというのはこれ別の大きなインパクトがあるんだなということを私も感じているところでありまして、それら様々な重要性を念頭に置きながらリダンダンシー確保などの所要の施策を講じていきたいというふうに思っているところであります。

それから、まさにそうした港と、それから引込線のそういうところの鉄道ということもございいますから、そうしたこともきちっとしておればどれ

だけ助かるか分からないので、鉄路というものの重要性をよく再認識をしていくという段階ではないかというふうに思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

鉄道が一本でつながっていることの重要性が証明されたと思いますし、今大臣おっしゃられたように、被災者は心の穴がぽっかり空いているんですよ。家族を失つたり住宅を失つたり、そういう中でいろいろなその心を埋めていかないと復興への意欲というのが湧いてこないと思うんですが、その埋められる一つに鉄道の復旧復興というものもあると思いますので、是非今後ともお力添えをよろしくお願いいたします。

震災では、東京湾内においても津波が観測をされ、液状化も生じました。東京貨物ターミナル駅の構内で液状化、駅本屋の地盤沈下なども被害がありました。また、根岸貨物ターミナルが不測の事態に陥つたとなれば、前述したような鉄道貨物の活躍もままならなかったかもしれません。仙台港湾地区と東北本線とを結ぶ仙台臨海鉄道では、線路や貨物車両、コンテナも甚大な被害を受けたということでもあります。

船舶輸送と鉄道輸送をつなぐための臨海鉄道は、環境負荷が少ない輸送を目指すモーダルシフトの重要な一端を担うことに加えて、物流の多重性、おっしゃつたように、リダンダンシーの観点からも重要であると考えます。臨海鉄道の機能強化、機能維持強化についてどのようなお考えをお持ちか、また、港湾内の臨海鉄道は港湾施設と同様、津波や液状化などの被害を受けるわけですが、臨海鉄道の防災・減災の観点からも一層の対策が不可欠であると思いますが、国交省のお考えをお聞かせください。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘のように、臨海鉄道株式会社というものが現在全国で十社ございまして、JR貨物グループの一員として全国各地の臨海工業地帯からのコンテナ貨物や、あるいは石油などの産業物資を最寄りの貨物ターミナル駅まで輸送するといったような機能を果た

しております。

これらの貨物というのは、JＲ貨物が運行いたします長距離幹線列車に接続されまして全国に輸送されております、そういう意味で、臨海鉄道というのは貨物鉄道輸送サービスの一翼を担う重要な役割を担っているというふうに考えているところでございます。

このような臨海鉄道が担う大量輸送貨物については、鉄道輸送の特性を発揮し得るものであるわけですが、しかしながら、物流市場におきまして鉄道が選択されるためには、臨海鉄道の在り方とともに、全国的なネットワークを有するJＲ貨物において競争力の高いサービスを提供し、臨海鉄道と合わせて全体として鉄道の利用の促進につなげることが必要であるというふうに考えております。

このような観点から、国土交通省におきましては、JＲ貨物に対して平成二十三年度から七年間で七百億円の無利子貸付けといったような支援策を講じてきておりまして、より高性能な機関車あるいは効率的な貨物ターミナル駅での荷役方式ができるといったような、そういったような競争力の向上を支援しているところでございます。

一方、委員御指摘のように、臨海鉄道というのは、立地環境からいまして大震災時には被害を受けやすいといったことがございます。現に東日本大震災では、臨海部に路線を持ちます貨物鉄道につきまして、御指摘にございましたようにJＲ貨物の一部の路線、あるいは臨海鉄道も五社が被災をいたしました。これに対しまして、平成二十三年度の三次補正によりまして、JＲ貨物を含めまして被害の大きかった五社につきまして助成策を講じております。この結果、平成二十四年十月までに被災をした臨海鉄道を含む全ての貨物鉄道の路線が復旧をいたしております。

一方で、臨海鉄道というのは経営状況が厳しく、小さな事業者も非常に多くございます。このため、日々の日常的な維持管理を適切に行えるよう技術上のアドバイスをを行うといったこと、ある

いは、要件に合致する場合には鉄道施設総合安全対策事業費補助金制度を適用し老朽化対策を進めるといったようなこと、こういったようなことを進めまして、それぞれが持つ機能が万全に発揮できるように、そうした対策を講じてまいりたいと思っております。

○田城郁君 この間、いろいろと国の御支援もいただきながら経営をしているという状況であります。ダイヤなど、やはりどうしても旅客に影響されて、北海道で五分の遅れが東京で十四時間の遅れまで増えてしまうなどという中で顧客を逃してしまふなどという状況もありますので、ハード、ハードというソフト面でいろいろな貨物を伸ばす状況づくり、環境づくりが必要なのはなにかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

ちよつと時間になりましたから質問を飛ばします。今後の耐震強化岸壁の整備について伺いをいたします。

耐震強化岸壁は、震災直後から緊急物資の輸送や地域の物流拠点の確保、初期段階の救助、救援活動など被災地の復旧復興に大きな役割を果たしたとお聞きをしております。

耐震強化岸壁とはそもそもどのような岸壁なのか。今回の震災では、どのような効果、役割を果たしたのか。また、今後、港湾整備、防災対策について、財政状況から見ても真に必要な事業に絞って進めていかざるを得ないというふうには思いますが、その辺りも含めて大臣の意気込みなどをお伺いできればと思います。よろしく願います。

○国務大臣(太田昭宏君) 直下型地震あるいは南海トラフの地震等を考えますと、相当強いものにしていかなくてはいけないというふうに思っています。一つは耐震岸壁を造っていく、もう一つは代替輸送ルートを確保していくことを常に考える、第三にその港湾がそのまま継続して使えていけるように速やかにいけるという、そうした

協働体制を取るという三つを軸にして、更にこれらについて鋭意進めていきたいというふうに考えております。

○田城郁君 最後に、港湾は我が国の経済を支える産業、物流の拠点であり、地域の人々の生活の拠点でもあります。特に臨海部に人口や企業、施設が集中している我が国の現状においては、近い将来に高い確率で発生が予想される東海・東南海地震と津波からの防護、減災の観点と災害時の救援や早期復旧のためにもより実効性のある対策がなされることを期待をいたします。間違っても不要不急の無駄な公共事業となつては取り返しが付かないということを強く訴えまして、質問を終わりとさせていただきます。

ありがとうございます。

○小泉昭男君 大臣始め副大臣、政務官、大変御多忙の中、御尽力いただいていることにまずもって感謝申し上げます。

私、道路法も港湾法ももちろん賛成でございますが、その意味をもつて質問を申し上げたいと思います。

まず、道路法なんですけれども、我が国において高度経済成長期に造られた社会インフラ、この老朽化が進んでいるということはもう報道でも大分国民も目にされ、私たちも承知しているところでありまして、この対策、もちろん急務でありますし、国、自治体、民間事業者の管理運営の、これは道路ですね、どのくらいの比率でこれを管理されているか、それらはどう対策を考えていられるか、これをまず伺っておきたいと思っております。

○政府参考人(前川秀和君) お答え申し上げます。

全国の道路延長約百二十万キロございますが、民営化された高速道路会社が管理しておりますのが約一万キロ、率にして約一％でございます。また、国が自ら直轄国道として管理をしておりますのが約二万キロございまして、率にいたしまして約二％でございます。残り百十八万キロが地方公共団体の管理となつていただいております。

委員御指摘のように、これらの道路インフラが急速に老朽化していくことを踏まえまして、維持管理・更新並びに老朽化対策にしっかりと取り組む必要がございます。このため、事前の備えといったしまして、適切に点検、診断を行いまして、その結果に基づきまして修繕計画を策定し、計画的な修繕を実施していくことが重要だと考えております。

高速道路会社や国が管理する橋梁の修繕につきましては、五年ごとの定期点検に基づき修繕計画を策定をし、次の点検時までには計画的な修繕を実施しているところでございますが、地方公共団体の取組が遅れておりまして、地方公共団体におきましても同様の取組が図られますよう、総点検実施要領を提供し、現在、総点検の実施を要請しているところでございます。加えまして、防災・安全交付金を重点的に配分するなど、財政的な支援も実施しているところでございます。

引き続き、老朽化する道路のインフラ、橋梁のほかにトンネルやいろんな施設、構造物もございまして、総点検を行いまして、計画的な修繕に努めてまいりたいと考えております。

○小泉昭男君 全国に百二十万キロ、国が管理するのが二％、そしてまた民間事業者が一％、そのほか百十八万キロが自治体が管理している。この自治体が管理している部分について、国の方が、国から指導をこれからも続けていくし、その対応策も併せて取っていくか、今、五年に一度点検されることとございまして、今、五年に一度点検されるというお話を聞きましたけれども、本当に重量物を積んだ車両が通つたり、様々な道路の条件も違いますが、そういう意味で、この点検の時期が五年に一度でいいものかどうか、場所によつては多分これ以上短縮して絶えずチェックしているところもあるんだと思っております。

考えてみますと、一九六四年に新幹線が走り始めて、首都高速が走ってから五十一年。それと、東名高速道路、私が住んでいる上にも、上といふよりもすぐそばに東京料金所という大きな料金

所がありまして、そこも、最近ではETCが普及しましたから、音がまるつきり違いましたね。その代わり、今まで止まって発進していく車、交差点で止まる場合にも、止まると必ずその止まったところに重量が掛かって、特に顕著なのはバス停ですね。バス停のところを見ますと、バスが止まったときには必ずそこに重量が掛かるから、乾いている路面では分らないけれども、雨が降ると水たまりができる、また、そこを自転車走行する人はハンドルを取られやすいと、こんな事実もあるようございまして、様々考えてみますと、橋やトンネルも含めて、二〇三〇年には五十年以上経過するものが五〇%以上になるといふ、こういう話も聞いておりますが、これらの対策として、これを、道路だとか橋だとかそういうものを新しく造り替えてしまうのか、それとも補修をして、補強してそれを使っていくのがあるのか。この考え方について、かなりいろいろな問題があると思うんですが、どういう方法がこれから安全に使っていけるか、つながるのか、この辺のところも具体的に示しをいただきたいと思いますが。

改正案では、先ほども委員の中で、大型車両の道路に与える影響がかなり大きいということ、指摘がございました。私もそのことを本当に気にしておりました。私もそのことを本当に気にしております。幹線道路もそうですが、積載オーバの車両が道路を損傷させて重大事故につながるという、こういうふうな事例も耳にいたします。

私は持つておりませんが、あのフェラーリという車ですね、あの車は車幅が日本の道路に合わないというんです、使っている方聞きましたからね。これはどういふことかという、わだち拾っちゃうんです。高速道路なんかでも、大型車両が付けたわだち、これにハンドルが取られて走りにくいというんです。ペントの方をもっと走りやすいと言っていましたね。私は両方とも持っています。道路のわだちというのがかなり影響するというのが、交通量だけでなくやはり事故に対する安全性にも直結してくるんだ

と、こういうふうに思います。それと、道路が傷みますと振動が激しくなりまして、付近住民の方々に騒音と振動のダブルパンチで健康被害にまで影響するといふ、こういうことが言われておまして、この対策が急務だということも論をまたないところであります。

これは、重量オーバの車両については、先ほど委員の質問の中でも、これは厳しく指導していくんだと、立入検査も辞さない、こういうふうなお話ございました。指導と強制力ですね。これは併せて必要だと思いますが、これから各事業者に対しての指導、それとその対策、協力方をしてもらうためのスケジュールですね、これはどういふふうに考えておられるのか、この点もちょっとお聞きしたいと思っておりますので、お願いいたします。

○政府参考人(前川秀和君) 我が国の特に高速道路でございまして、高度経済成長期に集中的に整備をいたしましたため、橋、トンネル等の道路構造物の老朽化が急速に進行しております。委員御指摘のように舗装のわだち掘れもひどくなっております。わだち掘れが起きますと、大型車が通ったときに振動だとか騒音の原因にもなるということでございます。

また、大型車両の影響でございますが、特に橋梁において顕著に影響が出ております。委員御指摘の首都高速道路におきましては、構造的に橋梁の構造が約八割を占めておりますけれども、重量車両の繰り返し荷重によりまして老朽化が進行させる一つの原因となっております。このため、道路の維持、修繕といったハード対策のみならず、大型車両の通行を適正化するためのソフト対策も大変重要なものと考えております。

本法案におきましては、大型車両の通行を誘導すべき経路を指定し、これらの道路にかかわる大型車両の通行許可手続の迅速化を図ることとしております。これによりまして、大型車両については、構造強度や維持管理水準の高い高速道路等を

継続的に利用する可能性が高まることで道路保全に寄与すると考えております。

一方で、違反者に対しては、道路管理者が、今回の法律の改正によりまして、報告の徴収並びに立入検査を行うことができることとしておりまして、こういった手段も活用しながら、大型車両の通行の適正化に向けて一層取り組んでまいりたいと考えております。

スケジュールでございまして、この規定につきましては、公布の日から起算して一年を超えない範囲内で政令で施行日を定めることとしております。今後、省令等、所要の規定を整備した上で、改正法の規定に基づき、一層の取締りの強化を図ってまいりたいと考えております。

○小泉昭男君 物流が必要な時代からやはりかなり今変わってきているんだと思うんですね。ただ、重量物を運ぶ積載オーバの車、これはまだまだ見受けましますし、先ほどお話しした東名の東京料金所のところでは重量を量る場所がありまして、大分あそこでチェックされて違反切符を切られる車両が目につきます。これはやはり一回になるべく運んじゃおうという、こういうこともあるんだと思うんですが、その事業者の考え方と、また発注側ですね、そういう考え方がやはりそうさせるんだと思いますが、これからこれをしっかりとやっていただきたいなど。

それと、道路の舗装について、最近、透水性と云うんです、アスファルトに水がたまらないで下に抜けていく、あれは大分効果があるといひますね。車の騒音というのは大体車体の下から出るというんです。舗装が終わると、あれ、車の台数減ったなと思うぐらい近隣の方は感じるらしいですよ。

そういう意味からして、これから、ただ、あの舗装は結構料金が、工事費が高いということを知っていますから、なかなかこれを全部普及していくのは大変だと思いますけれども、これから高規格道路を含めて、やはり道路の安全性、また道路を利用する方々の利用しやすい道路、将来的には

車も電気自動車の時代を迎えてくるかもしれないですね。そうなったときに、同じところをずっとみんな車が通ると思うんですよ、自動運転の車が出てくると思います。そういうことも踏まえて、将来を考えて様々検討を進めていただきたい、これは今要望をしておきます。

また、私、以前、一九九五年の一月十七日という、皆さん、ああ、あの日だということを思い出されると思うんですが、阪神・淡路大震災が発生した日でありまして、それからもう十八年経過をしております。東日本大震災、起きてはならない大きな災害が起きてしまっていて、もう二年を既に経過をしております。そういう中で、最近言われることは、日本列島はもう火山と地震の活動期に入つた、こゝまで言い切る専門家の方々がいるようでありまして、私どもは、いつ起きるか分からない、そういう状況をなるべく被害を少なく抑えなきゃいけない、こういうふうなことを考えていかなきゃいけないと思っております。

その阪神・淡路大震災のとき、私、現地に間もなく入らせていただきました。あのときには京都南インターから向こうは動いていませんで、そこまでライトバンでバイクを積んでいて、バイク屋さんに一緒に行つてももらつて、バイクの後ろに乗つて、大阪の十三からずつと中に入つていったんですけれども、行つて物すごくショックだったのが、緊急車両ですね、自衛隊の車も救急車も赤灯を回してずつと渋滞の中に並んでいるんですよ。これじゃ大変だと。そして、友人のところまで行つて、それから帰つてきてからまた数日後に用があつて入りました。そうしましたら、緊急車両の通り道ができていまして、ああ、これはもういい対応していただいたと、こういうふうに感じました。

こういうことが必要だということを、これからやはりどういふことを先にやらなきゃいけないかと。人命救助最優先でございすけれども、東日本大震災が発生したときには、くしの歯作戦というところで、大分御努力いただいて、現地の国交

省の事務所の方も懸命に努力いただいたということに改めて感謝申し上げますが、これから特に高速道路、新幹線、都市計画道路、このミッシングリンクですね、よく大臣おっしゃれますけれども、ぶつぷつと切れている部分、これをなるべく早くつながなくちゃいけないと思うんですね。

そういうことと併せて、地上にある電柱、これを地下化することはかなり効果があると思うんですね。私の住んでいる川崎の、臨海部の方ですね、臨海部の方には住んでいないんですが、臨海部の方を見ますと、川崎縦貫道というのが今途中まで、殿町のところまでできています、この途中のところ、共同溝ができていますよね。見せていただきました。ガスも水道も電線も全部入っているんです、電話線も。ああ、これはすごいものだなということ、中、きちっと危なくないようにももちろんできているんですが、こういう共同溝を造るということはかなり大掛かりでございませうけれども、電柱の地中化、これはできれば早めに進めていった方がいいと思います。どこを先に手を着けるかというのが優先順位として問題だと思うんですが。

あとは、無利子貸付制度の創設、これも当然のこととございまして、このことについては広範に有効利用されることを要望しておきたいと思えます。

それと、物流を最優先にした社会インフラの構築からかなり経過しておりますから、今までは歩道の整備が少し遅れてきた感があるんですよ。それと、今までは歩行者と自転車は歩道でいいという、こういうことがずっと長く続きました、このところ、歩行者が歩道、自転車は車道にというところで、最近ではお巡りさんも車道を走っていますから、今までお巡りさん走っていないところがありましたからね、ちよつと心配していたんですが、恐る恐る走っている自転車をよく見ます。そういう状況は、どういうことかという、いきなり車道に出されますと、歩道を走っているときに

は自転車は加害者側になるんですね、見られるんです。そして、車道を走ると一気に今度被害者側になるんですよ、弱者になるんです。

そういうことで、これから大型車両が行き交ったり、幹線道路も含めて危険な状態にありますので、この点についてはこれからこういう問題を、急に今日、明日というわけにいきませんので、大臣の将来にわたるお考えも聞いておきたいと思えますし、当然、老朽化対策を進める中で、車の総量規制、これも重点に計画を進めていくことが大事だと思いますし、道路の長寿命化にもつながっていくと、こういうふうな思いがあります。あわせて、二酸化炭素の排出量も減るわけですから、車と自転車と歩行者、共存できる社会、道路状況、国土形成を考えていかななくちゃいけないと、こういうふうに思いますが、御所見を伺っておきたいと思えます。

○国務大臣(太田昭宏君) 私もすごく心配をしております、自転車が一昨年、車道を走りなさいと、こう言われたときに、その後どう展開するかと調べさせていただきました。

それで、去年一年間ということを考えますと、自転車関連の事故件数は初めてと言っているほど減りまして、二千八百六十六件が二千六百二十五件、これは自転車対歩行者の事故でございませう。今度のは自転車対自動車の事故件数、これは九千五百九十三件減少しまして八%減ということになっていきます。そういう意味では、自転車の交通安全対策としては、平成二十三年十月の警察庁交通局長通達の発出以後、事故の件数は一定の効果、減ってきているという現状にございませう。

なかなか混在をしようというところ、このところ、歩行者が歩道、自転車は車道にという方式もあれば、自転車専用通行帯というのを造るという場合もある、あるいは自動車との混在というところ、ラインを引いて印を付けるというふうなこともさせていただいたりしております、また自動車と歩行者との分離ということの措置もある。いろいろな意味で事故が多いというところは地元で

よく分かっているという状況だと思えますものから、自転車は歩行者あるいは車とぶつかるということがないようにと、いろんな道路整備の在り方というものに更に力を注いでいかななくてはならないというふうに思っております。

あわせて、自転車は非常に大事なツールであるというふうな思いがあります。その辺の自転車専用レーンを増やすを始めとして、ルールの周知と、そうした専用レーンの整備を始めとして、そうしたことに鋭意努めていきたいと思っております。

○小泉昭男君 大変前向きに御検討いただいている大臣の御所見を伺いまして、希望が持てるようになってまいりました。

実は私、自転車議論というのが超党派でございませうが、その中に今度、自転車活用プロジェクトチームというのがございまして、座長に一応指名されました。と申しますのは、何か自転車に乗っているというだけなんですね。鶴保副大臣も自転車人間でございませうが、私は鶴保副大臣ほどの能力はございませうけれども、全国、袋へ入れて自転車担いでよく出かけるんですよ。

それで、東日本大震災のときに、現地には自転車担いで十七回入っております。これは現地に連絡はしません。私も自己完結型で、仙台から自転車走ったこともありますが、三陸鉄道の途中から走ったこともありましたが、最初、自転車走って、ああ、なるほど、この自転車の効果というのはあるなと思ったのは、排水溝が落ちてるところなんか、がたんが入っちゃうんですね。道路を車で走ると分らないです。そういうふうな損傷箇所が分かったり、それからまた、魚の腐ったにおいが物すごい鼻をついたり、様々現地に入って体験をして、現地の方々の話も聞いてまいりました。

それと、今まで、全国走っていませんけど、一番走りやすかった道路は豊田市ですね。豊田市の道路は、車両と自転車は別になっていませんけど、なかなか走りやすかったなと。全国にこうい

う道ができたらいいなという部分が随分見受けられました。

これから自転車活用プロジェクトチームとしても、超党派ですからね、各先生方の意見聞いて、もっと安全に若いお母さんでも使えるような環境づくりを大臣の下で私も微力を尽くさせていただきます、こういうふうに思っております。

それと、あとは、道路の利用に関する朝夕の七・九という制度がありますね、制度というよりは、七・九は七・九でも、車線の数、日本と違いますが、七・九は七・九でも、二人以上乗っている車は通っていいレーンがあるんですよ。それで、一人だけ乗っているのが大渋滞の中へ入るんです。それで、どうしても二人以上乗るように努力しますね。ある方が人形を乗せて捕まったという話聞きましたけれども、こういうふうなことは日本になじむかというとなかなか難しいと思うんですね、車線が少のうございませう。

ただ、アメリカで見た、一つはこれ取り入れられるんじゃないかなと思うのは、真ん中の中央分離帯ですね、これは重いもので車が多少ぶつかったんじゃ動かない程度の重量感があるんですが、それが朝夕のラッシュ時に変わるんですよ。というのは、両側またいで走る車がありまして、作業車が、それがレールでずっと上へ持ち上げて、もう一つ車線ずらして下ろしていくんです。そうすると、朝夕のラッシュ時の通行方向によって車の量が流れやすいことができるんです。だから、日本は道路を広げるというのはすぐに議論しますけれども、道路を広げないでもっと効率よく使える方法が幾らでもあると思うんですね。

今日、少し御質問しようと思っていたんですが、時間的に厳しくなってきましたのですけれども、車の小型化、モビリティ、こういう車が考えられたり、それと、あとは名古屋に走っているガイドウエーバスも、あれも、できたてに乗りましたけれども、なかなかいいですね。一般の道路を走っているときにはバスで、ガイドウエーに入

と両側にガイドする車輪が出て自動運転の電車と同じように走るんですね。定期に走りますから、上走りますから。

それと、広島にありましたね、ロープウェイ。これは急勾配のところに都市開発したんですね。

そこに、つづら折りに上がっていくとバスは通れるんですが、真つすぐにロープウェイ上がついてるんです。このロープウェイがすごいのは、JRの電車が嵐で止まったときにロープウェイは動いてたんです。これはなぜかという、ロープは引つ張るだけですね、がっちりくわえているんですよ、車輪で。これに乗ってみましたが、これもなかなかいいですね。

これから様々な研究が、工夫が進んでくればいいことになると思いますが、これも大臣、ちよつと所見伺いたいと思いますが、どうお考えか、短くで結構でございます。

○国務大臣(太田昭宏君) いや、勉強させていただいて、ちよつと乗らせてもらわなくちゃなと思つたところです。

それは交通ということもあるし、夢ということもあるかと思ひます。超小型モビリティを始めたとして、先生御指摘の様々な移動手段というものについてしつかり国交省としても、研究開発、協力したいというふうに思つておりますし、トヨタ、ホンダ、日産、ダイハツ、スズキ、それぞれ技術開発をして小型モビリティやつているようでありますので、一遍私も研究させていただきたいというふうに思つております。

○小泉昭男君 大臣の前向きな姿勢に敬意を表します。

道路のことでもう一点、これは要望になりますけれども、ロータリー式の交差点が注目されているんですよ。これ、私の近くでは、川崎市の鷺沼というところにこのぐらゐのロータリーがありまして、そこ一回も事故ないですね。それと、場所では、欧米ではシャルル・ドゴールという広場の環状交差点ですね。これはもう有名だそうでございまして、あと、日本では釧路、旭川、豊田、代表的なものがあるようでございまして、これはスピードをみんな落としますから、一方通行ですから、何本道路が重なつてきても対応できるんですよ。

信号ですと、五差路なると、いつ信号が変わるのか分からないくらい短時間で信号を変えないといけないようなところあります。これは、ロータリーにしますと、五差路だろうが六差路だろうが、これ可能ですからね、信号なしで。ただ、事故率が落ちるということも大分研究されているようでございまして。あと、Uターンをしないといけないという交差点、よくありますね。これは誰でもUターンしていいんですよ、ぐるぐる回れるんですよ。

これは国内で大分この議論が高まっているようでございまして、是非、国交省として、大臣先頭に様々研究いただいて、信号の維持費掛かりませんからね、そういう意味で取り入れることができるところは試験的にでも進めていただきたいなと、こういうふうにこれは要望を申し上げておきます。

それでは、港湾法につきまして、これももちろん賛成でございますので、老朽化、先ほどから叫ばれておりますが、この老朽化の中で、時間を少し短くさせていただきまして、ちよつと質問の内容をまとめてさせていただきます。

これから大型の輸送が、バルク港湾とかバルクカーゴとか、ばら積みですね、これがどんどん普及してくることは間違いないですね。喫水がこれからもつと必要になると。それに合わせて耐震性の高い高品質な岸壁が必要になってくる、こういうふうに思っております。こういう部分で、これから、先ほども泊地の問題もありました。これから船の安全、それからまた効率、様々ございまして、これから港湾施設の点検、これをどういうふうにされていくのか、その対策伺つておきたいと思ひますが、よろしくお願ひいたします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

高度成長期以降に整備されました港湾施設につきましては、現在、急速に老朽化を迎えてございます。国民の命を守るという観点から、港湾施設の老朽化対策に可及的速やかに対応していくことが重要だと考えてございます。

このため、今年の一月二十一日に国土交通省内に設置いたしました老朽化対策会議の検討結果等を踏まえまして緊急点検を現在行っているところとございまして、老朽化が進む港湾施設の点検を、国が施設につきましては今年の六月末までに、港湾管理者が所有しております施設につきましては本年度末までに実施することとしてございます。

今後、この点検結果により明らかにしました不具合につきましては順次対策を講じるということとございまして、特に緊急性の高い箇所につきましては、防災・安全交付金等を活用いたしまして今年度中に優先的に対応してまいりたいと考えてございます。

○小泉昭男君 港湾施設、日本の物流はほとんど海外からの船でございまして、この辺のところはしつかりと国交省として取り組んでいただきたい、こういうふうに思ひます。

今日、ちよつと時間を押してずっときていますので、ちよつとこの辺でまとめに入らせていただきますが、川崎の状況を見ますと、日本鋼管というのがあります。あそこは川崎側から原料が入つて横浜に製品が出ていくんです。あそこ鉄鉱石の降ろすところの喫水は二十二メートル以上あると聞いているんですが、こういうふうなところがほとんどきてくると、あそこは会社の持ち物ですけども、こういうものがきてくると大分日本も物流の拠点になってくるんじゃないかな、こういうふうに思ひます。

川崎でも、調査したり、改修費用、十分に対応できないということも行つて聞いているので、これから様々、各自自治体に対する支援体制ですね、民有の港湾施設、これも健全性を確保していくことも大事でございまして、国による支援制

度を創設すべきじゃないかなと、こういう対応についてですね、これ要望をしておきたいと思ひます。

それと、川崎は冷凍冷蔵倉庫が大分海側にありまして、これはもし万が一、大災害が発生した場合、そこが救援物資の中にあるものももちろん救援物資に使えるはずでありますし、その岸壁は救援物資の積卸し等に大活躍できるような場所じゃないかなと、こういうふうに思ひますので、これも国としてこれからどういう対策を講じられていくのか、これをお考えをまとめて自治体の要望に沿うような御努力もいただきたい、これは要望にさせていただきます。

今日は質問の内容がちよつとほかにも走つてしまひまして、申し訳ありませんでした。

以上で終わらせていただきます。ありがとうございます。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でございます。早速でございますけれども、時間の限りもありますので、道路法の改正について御質問させていただきます。

今回の法改正の第四十二条でございまして、道路の維持又は修繕に関する技術的基準の政令に、その基準の中に点検に関する基準というのものを新たに含めてございます。これまでは、政令で定めるとされていながら、その政令そのものの中身がなかったというのがずっと続いてきたわけでございまして、私もかつて、もう六年前になりますが、平成十九年の委員会においてこのことを御質問した際には、政府答弁としては、個別具体的な状況があつて政令で画一的にはできない、あるいは政令に代わつて道路の維持修繕管理要領で対応できるという答弁だったわけでございまして、今回それを改めて、点検も含めた基準並びに政令の中身そのものを詰めるということにした理由はどこにあるんでしょうか。

○政府参考人(前川秀和君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、道路の維持管理については、個別具体の道路の状況でありますとか、その地域の地形、気候等の問題を細かく考慮することが必要でございまして、一般的な法規範として定めにくいことから、これまで御指摘の政令は制定されておりました。

しかしながら、道路構造物の老朽化の進行により、適切な維持管理をより徹底して確保することが喫緊の課題となっておりますし、これまで行ってきた道路構造物の管理を通じて技術的な知見についてもある程度蓄積をされてきたというふうに考えております。このため、今回の道路法改正に伴いまして、これまで未制定の政令についても制定をしたいというふうに考えております。

○西田実仁君　そういう意味では大変に、定めるべきであるとは思っておりますので、今回の法改正でそれがきちんと中身が詰まるということ歓迎をさせていただきたいと思っております。

我が党は昨年、国会に、私自身が議案の提案者として防災・減災基本法というのをこの参議院に提出をさせていただいたわけでございますけれども、今回新たに点検ということを技術的基準の中に含めましてそれを定めるということになったわけでありまして、まさにこの総点検ということを通じて法定をするという我が党の議員立法になつておりました。それは、いわゆる無駄な公共事業をばらまくことにならない防波堤にするという意味でも総点検が必要であり、その上での本当に地域に根差した防災・減災投資をすべきであるという考え方からであります。

この総点検ということについては、イギリスあるいはアメリカにおきましても脆弱性の評価として既に幅広く実践されているというふうに仄聞をいたします。だとすれば、この総点検によって防災・減災対策を講じることは、先進国における世界標準ともいべき一つのプロセスであるとも思いますが、この総点検ということに関する大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君)　防災・減災ニューディールという、公明党が言っていることについては、西田先生と私がこの一年間ずっとやってきたことだと思っております。

その中で、まず総点検ということを行った中には、御指摘もありましたが、幾つかの大きな柱があります。第一は、何といたしても、総点検をして、危ないところ、緊急に手を打たなくちゃならないところを探し出していくということが一つ。二番目には、今ございましたように、無駄な公共事業というところにこれはしないということ、二つ。三番目に、これが非常に私は大きいと思うんですが、人間でいいますと一年に一回人間ドックを受けるというふうなことで全部調べます。それをデータ化して、去年と今年はどういうふうに変ったかということが見られるようにコンピュータに入っているという、そして映像で画面で分かれるというのが医者の最近のシステムでありますけれども、今度、その総点検をしたそのデータをしっかりと蓄積する。そして、そのやったデータというものも蓄積した中で、これから分析したりフォローアップをするということになっていく。そして、その亀裂の箇所等が年々どういうふうに加大していくかというふうなことで、これは危ない、修理というふうな段階になるということで、今までその辺のきめ細かなことがなかったというふうに思っています。

そういう点では、総点検に今日三つ申し上げましたが大きな柱があつて、これが全てにわたって先行することが大事だということで、六月までに全てについて緊急点検をする、来年の三月までに全ての総点検を完了する、こういうスケジュール感で今動いているところでございます。

○西田実仁君　今大臣から総点検に関する三つの意義ということについて御指摘をいただきました。現在また、イギリス、アメリカでも脆弱性評価ということで同様な点検が行われているということでございます。

さて、法案の第二十二条の二のところには、道路管理協定の締結という、新たに法律の中に新設されたところがございまして。ここで、この法二十二条の二で言うところの道路の維持又は修繕に関する工事を行う者、すなわち維持修繕実施者ということでありまけれども、この維持修繕実施者ということは具体的にどのような者を想定されているのでしょうか。国交省にお聞きします。

○政府参考人(前川秀和君)　道路啓開を行うことは、東日本大震災発生直後も大変大きな役割を果たしたというふうに考えております。東日本大震災におきましては道路管理者と建設業者の間で協定を締結しております。今回法律の改正によりまして、災害協定を法定化することによりまして、あらかじめ、災害発生後、個別の建設業者が道路管理者の承認がなくても直ちに道路啓開等の工事に着手することを可能にしたところでございます。

本制度の普及、活用を広く図ることによりまして、大規模災害時においてより一層迅速な道路啓開が行われるよう努めてまいりたいと考えております。

○西田実仁君　ここでお願いしたいんですけども、さきの委員会でも私からも質問させていただきまして、今回の東日本大震災で道路の啓開に大変活躍をされたレッカーの業者の方々がいらっしゃいます。こうした被災車両の排除ということも、当然、この道路の維持又は修繕に関する工事という中に含まれるんじゃないかというふうにお考えいただけますけれども、鶴保副大臣はどのようにお考えでしょうか。

○副大臣(梶山弘志君)　担務です。私の方からお答えをさせていただきます。

被災車両の排除は、災害時において緊急車両の通行が可能となるよう道路としての機能の維持を図るものでありまして、今委員御指摘のレッカー事業者による被災車両の迅速な排除というものは、この改正案の第二十二条の二の道路の維持又は修理に関する工事ということに含まれると考え

ております。東日本大震災におきましては、道路管理者が関係機関と連携をして、建設業者とともに瓦れきのみならず被災車両の撤去も行ったところであります。

今回の道路法改正におきましては、迅速な道路啓開など円滑な道路管理を促進するために、道路管理者とレッカー事業者を含む民間の団体との協定制度を創設することとしております。このような制度の普及を図りまして、被災車両の撤去、災害時の迅速な対応に万全を期してまいります。

○西田実仁君　御担当を間違えまして失礼いたしました。申し訳ございません。

今、政府におきましては、ナショナル・レジリエンス(防災・減災)懇談会におきまして、専門家による当面の対応ということが検討されているやに聞いております。そこでは、起こってはならない事態として四十五の事態を挙げ、それぞれの事態を回避するために必要な各省庁の施策のパッケージをプログラムとして整理をされておられます。

迅速な復旧復興のために起こってはならない事態の一つとして、道路啓開等の復旧復興を担う人材等の不足により復旧復興が大幅に遅れる事態というのを挙げておられると承知しております。この道路啓開等の復旧復興を担う人材というのは、いわゆる専門家、コーディネーター、あるいは労働者、そして地域に精通した技術者等であるというふうにも思いますけれども、今回こうした起こってはならない事態を避けるためにも、この法案改正では道路管理協定の締結があるものと認識をしております。

そこでお聞きいたしますけれども、現在、政府におきましては、道路啓開等の復旧復興を担う人材等の育成にどのような手が打たれておられるのでしょうか。内閣官房の方にお聞きしたいと思います。

○政府参考人(渡谷和久君)　お答えいたします。本年の一月、内閣官房に国土強靱化推進室が設

置されまして、防災・減災等に資する国土強靱化に向けた取組を進めておるところでございますが、その一環として、まさに先ほど御指摘がございました各都道府県の取組を総点検するというところで、脆弱性評価というものを今年の四月から一か月間、短い時間ではございますが実施をしたところでございます。

先生御指摘のとおり、起きてはならない事態というものを四十五、想定しておるわけでございます。五月二十日に国会に御提出いただいた防災・減災等に資する国土強靱化基本法案におきましても、特に人材についての脆弱性評価というものを実施するようにという、そういう御指摘もございまして、四十五のプログラムの中で、御指摘のとおり、起きてはならない事態の中に道路啓開等の復旧復興を担う人材等の不足により復旧復興が大幅に遅れる事態というものを想定をいたしまして、それに対処する各都道府県の施策を点検したところでございます。

結果といたしましては、各都道府県それぞれ取組はございますが、復旧復興を担う人材不足に対応する施策についてはまだまだ不十分ではないか、あるいは専門家、労働者等の人材の育成の観点に基づく横断的な取組が十分行われていないのではないかと評価結果を取りまとめたところでございます。今後、七月末を目途にいたしまして、関係都道府県で対応方針を具体化させるということにしてございます。

今後、今回の脆弱性評価に対する対応方針も踏まえまして、人材の育成も含めた防災・減災等に資する国土強靱化の推進に向けて、政府横断的な取組を進めてまいりたいと思っております。

○西田実仁君 ただいま御指摘をいただきましたが、まだまだ人材の育成ということについては十分な取組がなされていないという、そういうことでございました。

そこで、大臣にお聞きしたいと思いますけれども、今、道路啓開だけではなくありますけれども、復旧復興を担う人材の育成ということ、

こうした人材育成こそ災害に強くてしなやかな国づくりには大変大事ではないかというふうに思われるわけでありまして、大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 若い技術者、技能者が急速に今、日本からいなくなってきたという、先ほど深刻な事態だと思っております。そのためには、先ほどもありましたが、この仕事は持続的に安定して行われるものだというのを建設業界始めとする方たちが感じていただけるように、しっかりと国としてはハンドリングをする。若い人が入ってくる、そこに誇りが持てるというような仕事をしっかりとできるようにしていく。

この間、渋谷で夜中に作業が行われて、朝一番でそのまま東横線等が走ったといいますが、私は、ああいうところに携わった人たちは恐らく、やったあというものがあつたと思っております。そして、それは何年も、俺はあの仕事を夜中にやり切ったぞというものがあつたと思っております。

私も土木出身でありますけれども、そうした胸の中に誇りというものがあるということがすごく大事で、単なる公共事業、これ無駄はいけませんけれども、悪玉というようなレッテル張りをしていくと、人はだんだんだんだんいなくなっていくことだと思います。誇りを持たせる、そして同時に訓練的ないろいろな作業をしていくために、育成する機関というもの、教育機関というものをつかりバックアップしようと思っております。

そう、そういう意味からいいますと、富士教育訓練センターのような、そうしたものをとって活用していただけるようにということは大いに宣伝をしたいというふうに思っております。

なお、労働単位の引上げあるいは社会保険への加入、こうしたことは、若者にしっかりと入っていただくようにという、そうした思いがあるというところで、今、建設業界の方たちにもその趣旨をよく理解するように、対応するようにということを示しているところでございます。

○西田実仁君 大変に積極的な取組をいただ

けるといふことで、ありがとうございます。

もうお昼になりましたので最後の質問にさせていただきます。先ほど、被災車両の排除に努めていただきましたレッカーの方々が東日本大震災で経験されたことをお聞きしますと、例えば、排除した被災車両をどこに置かうという置場が決まっていなくて、確保されてない、あるいは、その積載車あるいはレッカー車の支援車両はどこで待機するかという待機場所も決まっていなくて、休憩地も当然確保されていないというような実態があつたというふうに聞きました。

ほかの事業者の方々ももちろん同様だと思いますけれども、今後、例えば先ほど来から話になっている道路啓開等ということに絞って申し上げると、その迅速な復旧復興のために、まず被災地と予測される地域の調査を行って、災害発生時に出勤できる車両とか人員がどのぐらいあるのか、あるいは今申し上げたその置場あるいは待機場所等をどこにするのかといった迅速な復旧復興をスムーズに行うために、事前の調査というものをきちんとかやりしておかなければ、万が一のときに、結局その場対応、行つたところ勝負というように感じになりかねないというふうに思います。

そういう事前調査についても早急には予算化をして万が一に備えておく必要があるのではないかとこのように思いますけれども、いかがでございましょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 災害は現場で起きている、災害対策は実務であるということをお私にたたき込まれてこれまで来ましたが、現場には思いも寄らないことがいっぱい起きます。そのときに、臨機応変に対応できるという、現場の指揮官が自分の意思でやるということが大事だと思っております。今回の地震で、現場で、道路はこうだ、あるいは車はここに寄せていくべきだというようなことはなかなか通用しない、応援部隊が実際はなかなか入れないというようなことがあつたんだと思っております。そういうことから、今

御指摘のように、改めて、活動拠点とか応援部隊はこうなるぞというようなことの協定を結んでおくということが大事だというふうに思います。

今回の道路法の改正では、国と県と市町村とNEXCO等の道路管理者間の協議会を設置、設立するというのがそうした趣旨の一つの反映でございまして、そして、民間事業者との間で事前の協定を締結することを新たに盛り込むということをしていただいております。

今後は、道路管理者間の協議会で御指摘のあつたような事項を検討するとともに、建設業者のみならず、レッカー事業者団体も含めて協定を締結することを検討したいと、私はこのように考えています。その検討に必要な予算を確保しながら事前の備えをしっかりと進めたいと、このように考えております。

○西田実仁君 終わります。

○委員長(石井準一君) 午後一時三十分再開することとし、休憩いたします。

正午休憩

午後一時三十分開会

○委員長(石井準一君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告をいたします。本日、佐藤信秋君が委員を辞任され、その補欠として宇都隆史君が選任をされました。

○委員長(石井準一君) 休憩前に引き続き、道路法等の一部を改正する法律案及び港湾法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○藤巻幸夫君 みんなの党、藤巻幸夫でございます。さて、現在、高度成長期に整備された道路や橋、トンネル等の老朽化対策が求められていて、

道路や港湾、空港、都市公園、治水、それから海岸、公共賃貸、下水道について、実は今後五十年に更新費として約百九十兆円を要すると言われていて、そのうち三十兆円分はまだ更新ができないと試算されていると聞いております。

そこでなんですけれども、まず、今回の港湾法の一部改正が提出された目的の一つは港湾における震災対策ということなんでしょうけれども、これは私は、当然、東日本大震災の教訓ということも当たり前ですが、そうではなく、やはり日ごろの事前防災、日ごろの減災対策を行うべきであると私は考えます。今回の改正で、首都直下型地震や、もちろん東海それから東南海それから南海地震等に対して、どのくらいの予算でどのくらいの効果が期待されているのかをまずお答えいただければと思います。よろしくお願いします。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

今回の法の改正で、特に防災・減災関係、どういう効果かということでございますけれども、今回、この法律案の中で特に東京湾におけます避泊用の泊地の整備、そういったことをお願いしてございます。特に東京湾におきましては船舶の避泊用の泊地が必要でございます。ここで五億円計上させていただいております。この泊地を確保することによりまして、いわゆる直下型地震あるいは東海・東南海・南海、いわゆる南海トラフの地震あるいは津波、そういった場合が発生した場合でも大型船舶の待避場所が確保されまして、大型船舶の円滑な避難が可能となっております。この予算を執行するというところで今回法律を上げさせていただいております。

○藤巻幸夫君 次に、今回の改正の二番目の目的は、産業競争力強化のために、海上輸送の効率化として石炭等のばら積み貨物の輸入拠点となるまさに港湾を指定することとなっておりますが、この予算規模とそれからやはり効果をお伺いしたいんですが、港湾関係予算といえ、実は平成二十四年度の港湾局が出しています国際バルク戦略港

湾における総合的な対策という一枚のぺらがあるんですが、国際バルク戦略港湾の予算も実は事業費として七十七億円計上されております。また、平成二十三年度の国際コンテナ戦略港湾の政策としても、既に三百二十七億円を計上しております。これは、ハブ機能の強化であるとかフィーター機能強化事業、それから荷役機械整備等への支援などがこの三百二十七億円に計上されております。そのときの実は経済効果が約四千億円、年率四千億円の効果、そして雇用増が一万人となっておりますが、実際、これについての検証と、先ほど申しました予算規模と効果についてお答えいただければと思います。

○政府参考人(山縣宣彦君) ばら積みの貨物の関係の御質問でございますけれども、まず、予算の規模ということでございます。国際バルク戦略港湾、十港あります。その総事業費は、この選定時におきます各港からの提案がございまして、民間企業が負担する設備投資を合わせまして二〇二〇年までに約四千億というふうに見込まれてございます。一方、この選定されました十港ですけれども、大型船への対応が進んだ場合の物流コストの削減効果、これは各港からの提案ですけれども、年間約四百億円程度となっております。この事業費及び削減効果でございますけれども、各港からの提案のあった数値を単純に合計したものでございまして、今後の貨物需要の見直し、あるいは民間の企業投資の動向、事業の進捗、優先度などを踏まえまして精査する必要があるかと思っております。

それから、コンテナ戦略港湾につきましの事業費及びその雇用効果等々の御質問がございました。あくまでもコンテナ戦略港湾でコストが削減されて、それによる波及効果をいわゆる産業連関的に出したものがこの数字でございますが、先ほど年間四百億円というふうの説明いたしました。これはあくまでもコストの削減分だけでございます。これに加えて波及的な効果も更に加わっていくものだろうというふうに考えてござい

ます。また、バルク戦略港湾とコンテナ戦略港湾、重複投資ということにつきましては、元々対象となる港あるいは貨物が異なっております。特に重複ということはございません。

以上でございます。

○藤巻幸夫君 分かりました。是非、精査して継続していただけたらと思います。

三番目の質問をさせていただきます。

国民の安全、安心を確保する上で国土の修繕、改築はもちろん重要であります。しかし、今後、人口減少そして少子高齢化社会、厳しい財政の中、事業執行に当たり、私は民間にずつと長くおりましたが、民間ではこういうことを考える際には、当然その限られた予算の中で選択と集中を図り、そしてどの期間でどれぐらいの効果を上げることができるかという、いわゆる当たり前の経営では必要な考え方だと思っておりますが、そしてまた予防保全を含めた戦略的な維持管理が私は求められると思っております。

予算を使うために修繕、改築する箇所に実際優先順位というものはあるのか、お答えいただければと思います。

○政府参考人(前川秀和君) 社会資本整備の老朽化対策ということでありますが、私の方から道路を例に取って御説明をさせていただきます。

我が国の道路につきましては、委員御指摘のとおり、高度経済成長期に集中的に整備されてきておりまして、国、地方を通じて財政制約の下でこれらの道路構造物を効率的に維持管理していくことが求められております。

このため、損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う事後保全から、適切に点検、診断を行い、その結果に基づいて計画的に修繕を行う予防保全に転換すること、施設の更新を抑制しライフサイクルコストを縮減するとともに道路ストックの長寿命化を図ることが重要と考えております。このことから、今般の道路法の改正では、予防保全のための点検を行うことを明確化し、政令でこれ

らの基準を定めることにより、各道路管理者により一層適切な維持管理の促進を図ろうとするものでございます。

なお、個別の実施に当たりましては、厳しい財政制約がございしますので、重要なネットワークを構成する路線については、その重要性、損傷の度合いなどを総合的に勘案して計画的な修繕、更新が必要でございますが、代替ルートが確保されている例えば生活道路といったところについては、修繕、更新をするのではなく、例えば重量制限などにより通行規制を行うことにより損傷の進行を防ぐことも一つの方法だと考えております。

いずれにしても、限られた予算の範囲内で、優先順位を考慮しつつ、効率的な維持更新を進めてまいりたいと考えております。

○藤巻幸夫君 まさにそのような中で、私はもつと民間の活用をすべきじゃないかというふうに考えます。実際、民間の活力を利用した公共インフラの修繕、改築の方策、こういったものは実際、国土交通省さんとしては検討しているかどうか、お答えいただければと思います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答え申し上げます。

まず、限られた予算を有効に使うという観点で、ただいま道路局長から道路の例で答弁ございましたが、これは公共インフラ全体についても全く同じ考え方できちとやっていくということだと思っております。

それからもう一つは、今委員御指摘の民間活力でございます。確かに、民間部門にはかなり資金とかノウハウが蓄積されておりますので、必要な社会資本を整備するという観点からは、財政資金に頼るだけではなくて、こうした民間の活力を活用していくというのが重要だと思っております。

今、具体的なお話ということでございましたが、老朽化が非常に進行してきまして、これからますます修繕とか更新についての民間の活力の活用が必要が高まってくると思っておりますけれども、例えば現時点におきましては、修繕というのは一

つずつの工事の規模が非常に小さいものでございますので、例えば単独の業務ではなくて複数の業務を包括して委託するとか、あと単年度ではなくて複数年度にわたって委託するというようなことで、何とか民間の知恵とか創意工夫を活用するような方策、様々な工夫を行って、なるべく進むように努力をしております。

また、更新というのは新設に通ずるところもございますので、これは知恵とか創意工夫だけでなく、資金面も活用するPFIの推進についても努力してまいりたいということで、いずれにしても、限られた財政資金でございますので、民間活力の活用というのは最大限頑張っていきたいというふうに思っております。

○藤巻幸夫君 さて、BID方式というのがありますが、御存じだと思いますが、BIDはまさにビジネス・インブルーメント・ディストリクト、法定外目的税のようなものでありまして、アメリカではかなり各州で導入されているというふうに聞いております。まさに地域自助型まちづくりということで、例えばニューヨークのマンハッタン事例でございます、約三百億円を民間から集めています。これは、満遍なく課税するというよりも、地域を区切って地権者に特別固定資産税、まあ住民税のようなものを課税し、その税でそのエリアの警備や公園整備、イベントなどに使用しています。税の徴収はニューヨーク市が行い、運営は民間の事業者が行う、まさに地権者が町を支えている仕組みであります。

まさにこういうBID方式みたいなものを、日本国流な新しい方策を考えて、まちづくりや地域活性化にすると、もちろん港湾、道路も含めて、よく大臣おっしゃっていただいていますけど、やっぱりまちづくりに生かしていくような方法が考えられないかなと思っています。

今日もちょうと写真で一部を出させていただきましたが、このニューヨークのハイラインという、参考資料一にあります。これはまさに、これによってできた一つの成功事例であります。一九

三四年に開業されておまして、マンハッタンの中でもローワーウエストサイドというまさにダウンタウンなんですが、路線は道路の上ではなく街区の中央を通り抜けていた。これにより、直接工場や倉庫に接続し、建物の中に列車が入って、牛肉や肉、農作物などを道路の交通を妨げなく輸送していたと。

これで、実はこのハイラインで最後に列車が行われたのは一九八〇年ということで、この後の路線の撤去の動きもあつたんですが、実はフレインズ・オブ・ハイラインというNPOが公園化のアイデアで寄附金を集め、二〇〇二年にブルームバーグ市長が取壊しを撤回し、このNPO、フレインズ・オブ・ハイラインというのが公園計画を進めた。こういうようなことをやりまして、十か月で二百万人が訪れたり、あるいはこのハイラインの近郊にホテルやアートギャラリー、レストラン、プティックなども創業し、多くの観光客も訪れたり、新しい周辺地域の開発ということにもなりました。実際、支援者には投資家やデザイナーがいり、三百三十七室のスタンダードホテルというものも建設できたという、全く新しいランドスケープデザイン含めた、防災であり、そしてランドスケープデザインもしていくと、こういう新しい方法を国として考えられる可能性があるかどうか、お答えいただければと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) まちづくりにつきましても、民間活力を利用する、これは非常に大事なことでと思っております。

BID制度については、話としては出ているんですが、日本としては具体化は全くされていないという状況でございます。今、見ますと、アメリカ等において、荒廃した町を安全で清潔という状態に戻すことを目的として、エリア内の負担によって財源を確保するという制度であるというふうに承知しているところですが、これらも含めて、まちづくりに係る支援の在り方について、住民の声が入る、お金も税金だけでやるんじゃないくて、そういうことでやっていく。町をつくるとき

にみんな、どこか天から降ってきてやるんじゃないで、みんなやっていって、お金もある程度集めてやっていくということは極めて重要だというふうに思っております。そういう点では、東京の空間を利用するとかいろんな都市というのがありますけれども、地方の中でもまちづくりにこうしたことが少しでも活用できればという思いでいっぱいでございます。

○藤巻幸夫君 まさに時間が来ましたので、まず、我が国の二十年後は、我が国の社会資本の半分以上が本当に建設後五十年以上経過するということで、本年を社会資本メンテナンス元年と大臣もおっしゃられております。今後三か年にわたり当面講ずべき措置が取りまとめられておりますが、今こそ本当に国土形成にデザイン的視点と民間の活力を生かした安全、安心かつ美しいデザインのインフラ造りというものを是非御提案申し上げて終わりにさせていただきます。

最後に、もう一枚、資料を参考二で出させていたきました。特に、この左側のはマジョルカ島というところにある新しいポート・アドリアーノ・マリナーナというものなんです。できたのは実際はもう二十年近くたっています。一九九二年なんです。やはりフィリップ・スタルクというフランスの非常に有名なデザイナーが招致されて造ったということで、もう大変ラグジュアリーな商業施設を伴い、日々の生活の中では町の人たちもこのラグジュアリーで楽しい空間を喜んでいて。しかも、八百台の駐車場もできたということ。まさに観光日本、本当に新しいビジット・ジャパンをつくる上におきましても面白いアイデアかなと思います。是非こういう美しいまちづくりというものを考えていただければと思います。質疑を終わらせていただきます。

○藤原良信君 よろしくお願いを申し上げます。今回の道路法と港湾法の改正につきましては、ただいままでの御審議も通じてお分かりのごとく、大規模災害あるいは老朽化対策、それから世

界の変化、世界の潮流に対応していくことで、この法律が成立した後のそういう対策の成果ということとは期待をされます。改めてそのことについて御見解を賜っていきたいと思っております。

それに先立ちまして、これ全て関係するから申し上げますけれども、東日本の大災害というのは、大きな教訓といえます。様々な題材を明らかにされました。これからの全国防災の大きな教科書といえます。教訓にすべきことがたくさん明示をされております。

道路関係から触れますと、何度もこの場所でもお話をさせていただきましたけれども、岩手県の釜石市で、鶴住居地域で五百七十名の生徒が助かった命の道路、やはり社会資本の整備で被害の差があつたということが明らかになりまして、これが、三陸自動車道に子供たちが逃げて助かったわけですが、全線開通していたら何千人と僕は助かったんじゃないかなというふうに推察をいたします。

また、港湾についても大きく明示されて、私も初めて気付いたんですけれども、今まで知らなかったということは大変お粗末なんですけど、世界中の生産工場を止めてしまうというサプライチェーンの崩壊、港湾が機能を果たさなくなってしまうからそういう事例が起きました。ですから、港湾というのはすごいんだということ、改めてその重要性和必要性を感じました。入ってくるものも途絶えて、鶏の話をしますけど、百万羽、私の近所では亡くなりまして、これは餌でございいますが、配合飼料が止まったものですから餓死をしたということでございます。

そういうことを考えてみますと、今回のこの二法案は、有効な手だてということにつながっていくこと、少しでもあれば願うものでありまして、その成果が期待されるというわけでございます。

ただ、大臣、その前に、私は言葉で、日本全国の中で言葉の中で表日本、裏日本という言葉がございます。私は岩手県大船渡市で、太平洋側です

から表日本側なんですが、日本海側を裏日本という言葉遣いをしてまいりました。これは太平洋戦争前、第二次世界大戦前はなかった言語でございまして、と言われております。その後に生まれた言語だと言われておりますけれども、いわゆるいろんな分野が、裏日本と言われる方がいろんな環境整備が遅れております。私は少なくとも、人間であれば動脈、自動車道、高速道路体系の自動車道と新幹線等は、これは日本全国どこで生まれてどこで育とうと私は国民は平等だと思っておりますが、これはもう早急に、日本全国は私は、九州も含めまして、津々浦々、日本全国は平等に整備すべきである、そして防災対策というのがあるんだと思えます。そういうことから鑑みて、大臣、まず所見を、今の話を総括して、お示しをいただきたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 今回の地震を受けまして、道路というものは、物流ということで、都市部を中心にして、まず便利で大勢、人が走る、車が走るところということで来たのだと思えます。しかし、今回の地震での教訓は、幾つもの選択肢があるというように、そして、命の道路ということが大事であるということ。そして、港湾を取ってみると、東日本大震災に、山形とか秋田とかあちらの方に船を着けて、それが回ってくるというようにあったこと。全国、こちらは富んで、どうかというんじゃない、まずネットワークとしてより選択肢の多い、そしてリダンダンシーというものをよく考えた、そうした道路網の整備というものを考えてやっていかななくてはいいないと思っております。

私は東京の北区というところに住んで、北という字は何か冷たいような感じがするものですから、地元で言うときには喜び多い北区である、こういう表現をするんですが、表とか裏という言葉ではなくて、やはり日本海側が私は大事なことだと思っております。

○藤原良信君 ありがとうございます。

道路局長さんと港湾局長さんに続けてお尋ねを

いたしますが、今回の法改正によりまして、震災対策等を含めましてどのような効果が改めて出てくるのかを道路局長さんからお尋ねをしたいと思えますし、それから継続して港湾局長さんからお尋ねしたいんですけれども、今回のこの法律改正によりまして、海外輸送コストの軽減を図るためのいわゆるばら積み船等、これが対策が望まれるわけではございますけれども、大型化が潮流でございまして、どんな効果が期待できるのか。それから、防災・減災対策としての進め方ですね、これが、今まで取り組んでいると思えますけれども、これらを併せてお示しを賜りたいと思えます。

○政府参考人(前川秀和君) お答え申し上げます。

東日本大震災におきましては、いわゆるくしの歯作戦と呼ばれる緊急の道路啓開を実施し、これにより、災害初期の救命救急活動、その後の救援物資輸送や応援部隊の派遣に大きな役割を果たしたと認識しております。

今回の道路法改正は、委員御指摘のとおり、震災における経験の教訓として、被災後の迅速な救命救急活動の展開の観点から、一つには、緊急輸送道路等の一定の区域について道路の占用の禁止又は制限を行うことができる制度を設けております。二つ目といたしまして、民間団体が災害時に迅速な修繕工事等を可能とする協定制度を設けているところでございます。

これらの制度改正によりまして、あらかじめ道路管理者と建設業者など民間事業者との間で協定を締結することによりまして、通信が途絶した場合においても即時に啓開工事に着手することが可能となります。

大規模災害時の緊急輸送道路における通行の確保、道路啓開の迅速な実施に向け、より一層取組を進めてまいりたいと考えております。

○政府参考人(山縣宣彦君) まず、ばら積み貨物の効果についてのお話をさせていただきたいと思えます。

我が国は、資源、エネルギー等のほぼ一〇〇％を海外に依存しておりまして、港湾を通じましてこれらの物資の安定的かつ安価な輸入の実現を図ることが重要な課題だというふうに考えてございます。

一方、我が国におきましては、ばら積み貨物を取り扱う個々の企業の需要が分散しておりまして、自らの需要に対応した中型船での輸入が中心となっております。海上輸送コストがかさむ状況にございます。産業の国際競争力の低下が懸念されているところでございます。

このため、今般の法律改正を通じまして、ばら積み貨物の輸入拠点となります港湾に整備の重点化を図りつつ、当該港湾を核として、荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送を促進するための施策を講じてまいりたいと考えてございいます。

効果の一例でございしますが、石炭の主要な調達先でございしますオーストラリアから日本へ七万トン級の中型船から十五万トン級の大型船に満載で輸送が可能になるわけですが、この場合、石炭の海上輸送コストが従来と比較して約三割ほど低減されるという推計もございします。また、従来と同じ海上輸送コストでより遠方からの資源調達も可能になりますので、資源の調達先の多様化を図られ、世界各国からより安価な資源調達を行うことが可能になるというふうに考えてございいます。

それからもう一つ、防災の関係でございします。今回の東日本大震災では、津波により多数の漂流物が港湾内に流出いたしました。地方整備局が中心となりまして啓開作業を行い、被災後二週間、例えば大船渡港等におきまして、主要な港湾での船舶の入港が可能となっております。また、釜石、大船渡等では防波堤が越流を許しましたけれども、背後地への到着時間を遅らせ、浸水域あるいは過上高の低減に寄与したところでございいます。

このような教訓を踏まえまして、まずハード対

策としては、独立行政法人港湾空港技術研究所の研究成果も踏まえつつ、岸壁の耐震化あるいは防波堤の粘り強さ化というものを進めてまいりたいと思えますし、ソフト面では、この法改正を踏まえまして、非常災害時におけます国土交通大臣が障害物を迅速に除去できるような航路の指定あるいはBCPの策定を通じて早期復旧の対策を進めてまいりたいと考えてございいます。

以上です。

○藤原良信君 ありがとうございます。

ところで、私、角度を少し変えまして、これ関連はしているんですけれども、ちよつと内閣府にお尋ねします。

今日は副大臣、ありがとうございます。想定される大規模災害のハザード、これは内閣府が把握を当然されているわけではございます。これは午前中の審議でもございましたけど、大臣から総点検をして、これは大事なことでございします。人間の間ドックの話もありましたけれども、それを把握をしていて対策が初めてこれは打てるわけではございます。ですから、これは、資料はいただいておりますけれども、この中で、時間がないのでちよつと私の方から申し上げますけれども、副大臣、まとめてお答えいただきたいんですけど、例えば、南海トラフ地震、首都直下地震、中部、近畿、それから日本海溝等、それから首都圏大規模水害、富士山の噴火等々を取りまとめてございしますが、この中で被害想定額もまだこれ数字は表されてないのもございします。それから、年次の古いのもあるんですよ、これを調べた年次が、作成年次が。

ですから、これらを近々に私は新しいものを策定すべきだと思うんです。これはデータを見ますと、これで六百兆を超えているんです、六百兆。これは数字が入っていないのがありますから、これは調査し直すというのがありますから、これは調査し直すのか。そういうようなことを前提として被害軽減の方策の立案をしていかなきゃならぬと思うんです。被害軽減の方策を立案してい

かなきゃならぬと思うんです。ですから、これは社会資本重点化計画の私は防災費用分の大宗を占めていくと思いますよ。そういう認識を持つんですよ。

ですから、副大臣、かいつまんで結構ですから、私、十五分しか時間なかったものだから、とてもこれはその間でこなせる内容の話じゃないんですが、とても大事なことです。今、これは、この道路も港湾も大災害対応策ということの中身に入っている法案でございます。内閣府が正確な私、数字を持っておくこと、調べ方をどうするかということでございます。

お答えをいただきたいと思ひます。

○副大臣(西村康稔君) 御指摘のとおり、内閣府で大規模な災害についていろいろ被害想定を検討しております。既に御指摘のありました幾つか、南海トラフであるとか首都直下とか、幾つか被害総額も出しておりますけれども、御指摘ありましたとおり、首都直下も平成十六年にまとめたもので、日本海溝は平成十八年にまとめたもので、実は今回の東日本のこれだけの大規模なことは想定をしていなかったわけでありまして、今回の東日本大震災の教訓を踏まえて、できるだけ最新のデータに変えていく。特に社会構造、経済構造は五年、十年でがらりと変わりますので、その被害の額というのはまたがらりと変わりますから、そういう意味で一定の年限ごとには新しい数値を新しいデータに更新して被害額を想定すると。

それから、いろんな知見も、様々な科学的な知見も集積をされてきますので、そうしたことを踏まえて、ある意味、一定期間ごとにはそうした被害額の想定を見直しを行っているところでもあります。

○藤原良信君 ありがとうございます。

都道府県もこれは一義的に、副大臣、都道府県の活用の仕方、この算定のこれ活用すべきだと思いますし、大臣、国土交通省は出先を持っています。内閣府は持っていないので、そういう専門的な見地から、そういう知識というデータと

いうものは国土交通省の整備局は持っていると思います。よって、これ、その応援ということは絶対必要だと思ひますが、それを踏まえてよろしくお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(太田昭宏君) おっしゃるとおりで、私も数か月前までは内閣府に言ったり文科省に言ったり、もうばらばらで、一体どうなっているかということ、地震対策をやったことがありますが、けれども、被害想定を同じ時期に全部統一してやる、それがそのまま県と共有できるというような形を、我が省としては内閣府とよく連携取って主導的に取り組みたいと思ひます。

○藤原良信君 ありがとうございます。

またこれは取り上げさせていただきますので、その節はよろしくお願いいたします。

以上です。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智でございます。

道路法等改正案、港湾法改正案、いずれも賛成でありますけれども、提出された改正案、補強をするという立場で質問をさせていただきます。

まず、港湾法改正案についてでございます。

港湾の津波対策について、昨年三月五日の衆議院予算委員会第八分科会におきまして、我が党の服部良一議員が名古屋港を例にこういう質問をしております。一つの港湾においても複数の行政主体があり、連携が取れていないと指摘したところ、国交省から、情報連絡体制の構築や、津波避難施設の配置などの指針を策定し、港湾管理者の避難対策を支援するとの答弁をいただきました。

港湾局長にまずお尋ねしますが、この答弁と今回の法改正との関係についてお聞かせください。

また、改正案の第五十条の四で港湾広域防災協議会を組織するということになりましたけれども、この協議会が津波対策においてどのように機能するのか、説明をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

国土交通省では、昨年三月の国会におけます御指摘、先ほど先生御指摘のとおりでございます。

が、これを踏まえまして、港湾管理者による津波からの避難対策を支援してまいりました。

具体的には、本年二月に有識者、民間事業者等から成ります委員会を設置いたしました。港湾労働者を始めとした港湾利用者の避難対策につきまして検討を進めております。夏ごろまでにはその結果をガイドラインとしてまとめまして、公表、周知を図っていくこととしてございます。

また、防災・安全交付金等によりまして港湾管理者によります津波避難施設の整備を支援するなど、港湾利用者の安全確保に資する対策をハード、ソフト両面から総合的に進めております。

一つの港湾内に複数の市町村の区域が存在するなどの場合でございますけれども、津波からの避難対策に係る行政上の連携上の課題につきまして、この御指摘を受けたところでございますけれども、今回の改正では港湾広域防災協議会を規定してございまして、この協議会に国や港湾管理者に加えて港湾が所在します各市町村にも幅広く参加いただくことで、こうした課題にも対応できるといふふうに期待しているところでございます。

以上です。

○吉田忠智君 今回の改正案に昨年の服部議員の意見も取り入れていただきました。ありがとうございます。

東海地震では五分後にも津波が到達すると予測されておりました。港湾の津波対策は緊急の課題です。港湾広域防災協議会について、また第五十条の七では同様に特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会が組織されますが、ここについても私は、港湾管理者等々のみならず、港湾や港湾等の構造を熟知しており、とりわけ災害時には直接影響を受ける港湾で働く労働者の皆さんの意見が反映されるべきだと考えています。両協議会に港湾で働く労働者の皆さんの参加を求め、意見反映に努めるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(山縣宣彦君) 御指摘の協議会での議論に際しましては、各地域の実情に応じて多様な

な主体の声を反映させる必要があるというふうに考えております。

まず、港湾広域防災協議会でございますけれども、これは国土交通大臣や複数の港湾管理者などの行政機関により構成される協議会でございます。協議会の定めに基づきまして、必要に応じて参考人として港湾労働者の意見を求めることができることになってございます。

また、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会でございますが、特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者が組織する協議会でございます。港湾労働者は、当該港湾管理者が必要と認める場合には構成員として参加できることになってございます。

港湾労働者の皆様の御意見につきましては、必要に応じて、こうした協議会を活用しながら適切に反映させるように努めてまいりたいと思ひております。

以上です。

○吉田忠智君 これまでも、埠頭施設の陥没などにより荷役装置が傾くなどの事故がありました。港湾で働く労働者の皆さんは、自らの安全の問題としてこうした施設等を日常的に観察をしております。こうした現場の指摘で不具合や異常が発見されることも少なくないと聞いております。

第五十六条の二の二第二項により、技術基準対象施設の維持について、定期的な点検義務が新たに規定をされました。点検方法や項目については今後専門家による検討会で議論するようでありまして、限定された項目を技術的に確認するだけではなくて、指摘や意見を受けて点検箇所を柔軟に拡大するなど、現場の疑問や不安にこたえるような点検も必要ではないかと考えますが、いかがですか。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

今回の港湾法の改正では、技術基準対象施設につきまして、点検方法や項目の明確化を図るというようにしてございます。具体的な内容につきましては、省令等を定める過程で専門家等の意見を伺いながら、各施設の老朽化状況を的確に把握で

きる方法や項目等を定めてまいりたいと考えております。

個々の港湾におきます点検箇所を選定におきましては、委員御指摘のように、現場の声につきましても施設の状況を把握する上で大変重要な情報でございますので、こうした現場の情報を踏まえて柔軟に点検箇所を選定するような運用を行ってまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 いずれにしても、港湾はハードだけではなくソフトが有効に機能しなければなりません。港湾広域防災協議会、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会に港湾労働者の皆さんの意見が十分反映されること、また、輸入ばら積み貨物共同化によって港湾労働者の労働条件が損なわれることのないよう、強く要望をいたします。

続いて、道路法改正案について質問をいたします。

道路財特法四条の無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け、道路法七十七条の道路の維持、修繕に関する調査費用、法五十一条の都道府県道、市町村道の一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕、改築の代行について、これら制度の円滑な施行のためにも地方公共団体の負担軽減が不可欠であると考えます。

そこで道路局長にお尋ねしますが、全国知事会からも要望が出されておりますけれども、これらの地方公共団体の負担軽減について、国交省の見解を伺います。

○政府参考人(前川秀和君) 委員御指摘の道路法等の改正に係る地方公共団体の負担軽減のための財政的支援につきまして、全国知事会よりも御意見をちょうだいいたしておりまして、現在検討を進めておるところでございます。

具体的に申し上げますと、まず無電柱化に係る無利子貸付けでございますが、これについては、地方の防災上重要な緊急輸送道路等に限定をいたしまして電線管理者の負担軽減のために利用できる制度でございますので、是非、地方公共団体の

皆様についても必要な対応をお願いをしたいと考えております。

また、道路の維持、修繕に関する調査につきましては、道路の点検、診断、修繕の信頼性向上でありますとか効率化に資する技術開発等のために国土交通大臣が費用を負担して実施するものでございまして、調査の際には地方公共団体の皆様には必要な御協力をいただければよろしいかと思っております。

それから、都道府県・市町村道について、国土交通大臣によります修繕、改築の代行でございますが、これは、この際の費用負担は補助事業として地方公共団体が実施した場合と地方公共団体の負担割合は同じとしておりまして、特に地方公共団体の負担が増えるわけではございませんので、これについても御理解をいただければと思っております。

なお、地方公共団体におきます老朽化対策でありますとか防災・減災対策につきましては、引き続き、防災・安全交付金による財政的支援や様々な技術的な支援に努めてまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 全国知事会、全国市長会を始めとして地方団体からの要望が出されているわけでありまして、地方団体に対しては国交省からどのような形で見解を示すようになっておられるんですか。

○政府参考人(前川秀和君) 現在御審議いただいている道路法につきまして、施行になったときには通達等でこの趣旨をきちんと説明するのと同時に、地方六団体に対しまして、改正の内容、また御指摘の地方負担がどの程度生じるかといったことについても説明をするようにしたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 是非、制度の趣旨、そしてしっかり国からの財政支援が行われるということ徹底していただきたいと思っておりますし、更に更に地方の負担が軽減されるようにまた検討をしていただきたいと思っております。

最後に、道路法に関連して、東九州自動車道について質問します。

私も地元ですが、松下政務官も地元でございまして。

私は、東西格差とよく呼んでいるのでありますが、西九州の方は御案内のとおり新幹線の具体化もされておりますし、高速道路もずっと延びています。また、中央の部分では鹿児島まで新幹線が延伸されました。しかし、東九州は大部分以南が鉄道も単線でありまして。総合交通という点でいうと、東西格差が著しい、そのように言わざるを得ません。そして、東九州道もまだ全線完成しておりませんから、やっぱり全国で幾つかあるミッシングリンクの一つでございまして。

そういうことも、国交省、この間、私も何回か質問をさせていただきましたので、その点、国交省もよく趣旨を御理解していただきまして、昨年度の補正予算、本予算、予算を増額をさせていただきました、そのように思っております。いよいよ平成二十六年度の供用開始も部分的には見えてまいりました。

そこで、最後、大臣に、こういう東西格差ということも踏まえて、東九州道を早期に供用開始ができるように是非予算の増額も含めてしっかりとやっていただきたいと思っておりますが、見解を伺いたいと思っております。

○国務大臣(太田昭宏君) 東九州自動車道は極めて重要だという認識をしております。東西の格差ということも当然あるうと思っておりますし、九州は真ん中のところで昨年七月には大変な大水害があったりしましたが、東海・東南海・南海地震の上に日向灘の方の四連動地震という中で、津波があそこは対応しなくてはならないという課題もあるうというふうに思います。

先ほど、東北で三陸道の話がありました、高速道路は極めてリダンダンシーとか災害対策の上でも大事だというふうに思っておりますが、あわせて、昨今、医療機器メーカー等が東九州道を中心に立地する等の効果があるとか、様々な経済的

なお話も聞いております。あと二か所、佐伯と蒲江の間、北浦と須美江の間と、今年二月には供用した大分、宮崎の県境というのはあるわけですが、何年と、こういうふうに言うのは、なかなか今ちょっと言えなくて申し訳ないですけれども、予算をしっかりと確保して、できる限りの早期供用を目指して頑張ります。よろしく申し上げます。

○吉田忠智君 松下政務官もせっかく座っておられますので、国交省の中で御努力をいただくといいことで決意を一言お願いします。

○大臣政務官(松下新平君) ありがとうございます。

ミッシングリンクは最小の投資で最大の効果が現れると、先生御指摘のとおりだと思います。一緒に頑張ってくださいと思います。ありがとうございます。

○吉田忠智君 どうもありがとうございます。

○水戸将史君 日本維新の会の水戸将史でございます。最後になりました。もうしばらくお付き合いください。

今までも改正法の法案に関しての質疑が出ておりました。この改正法案を拝見しますと、御案内のとおり、一つの港湾に関しまして、その復旧に向けて役割分担や行動計画を定めたBCP、ビジネス・コンティニューイティ・プランニングというんですか、こういうものを策定していこうという話で、もう既に四港ぐらいが策定済みであるというふうになっていくわけですが、今後、これ二つ以上の港湾について連携を促していくという形で、先ほどから何度も出てくるように、港湾広域防災協議会を組織するということができるとしておりますけれども、この行動計画であるBCPとこの協議会との関係というのはどういうような位置付けなんでしょうか。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。災害時の港湾の機能継続には、幅広い関係者の協働体制を構築するとともに、あらかじめ復旧に向けた役割分担や行動計画を定めた、先生御指摘

のBCPを策定することが重要だというふうに考
えてございます。既に、東日本大震災を踏まえま
すと、広域的な災害におきましては、各港のBC
Pだけではなくて、港湾相互間の連携、あるいは
機能の補完等の検討が必要だというふうな認識を
してございます。

このため、今回の港湾法の改正におきまして
は、国の機関のほかに連携が求められる複数の港
湾管理者が、災害時の対応について協議を行う場
といたしまして港湾広域防災協議会を設立するこ
とができる制度を盛り込んだところでございま
す。この協議会を活用いたしまして、他港との連
携体制も盛り込んだ、より広範囲、広域的な港湾
のBCPの策定に取り組んでまいりたいと考えて
おります。

以上です。

○水戸将史君 このBCP、特にBCPに関して
は、どちらかといえば近港の、ある程度隣接する
ような、それぞれの港湾の連携ということになる
んですけど、もっと幅広いんですね。例えば、私
のいる横浜港と神戸港とかですね。もっと広域的
な、日本全体の港湾を見渡しながらの連携とい
うのも、こういう形で今後進めていくべきだと思
うんですが、それについてはいかがでしようか。

○政府参考人(山縣宣彦君) まさに今御指摘のと
おり、例えば東京湾ですと横浜港、東京港だけ
ではなくて、東京の港全部が入ったような、ある
いはその関係する自治体も入ったような、そ
ういう広域的なBCPを作りたいと考えてござ
います。

○水戸将史君 狭義と広義、いろいろとありま
すものですが、いろいろな意味での連携を、日本
全体として、オールジャパンとして、万が一の
場合に、その役割分担や行動計画は定めていた
だきたいと思っております。

しては育成プログラムが作成されているというこ
とで、今回は改正の中においても、更に一層これ
を、何というのかな、グレードアップするとい
うのかな、そういう中で、特定貨物輸出入拠点港
というのをつくっていくことと、それで、特定利
用推進計画というものをまた積み上げていくとい
う話なので、僕とすれば結構な、一つのものをベ
ースにして上に積み上げるということではないん
でしようけれども、何か屋上屋的に、今まで十港
を港湾として選定して更にその上にまた積み重
ねるというの、何かどういう意図があったところ
で、ちよつといまいちよく分からないところで、
この立て付けというのはどうなっているんで
しょうか。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

国際バルク戦略港湾育成プログラムでございま
すけれども、これは平成二十三年五月に選定され
ました国際バルク戦略港湾の港湾管理者が荷主
などの民間事業者と協働で、ばら積み貨物の輸
入拠点の形成に向けたソフト、ハードの取組をま
とめてございます。

一方、今回の法律改正におきまして新たに規定
いたします特定利用推進計画、これは特定貨物輸
入拠点港湾の港湾管理者が荷主間の連携によ
って大型船を活用した共同輸送等の促進に資する
港湾の効果的な利用の推進を図るための取組を
取りまとめたものでございまして、これに基づ
きまして法律上の支援措置が講じられるという
ものでございます。

したがって、国際バルク戦略港湾が特定貨物輸
入拠点港湾として指定された場合には、この育
成プログラムの一部がこの特定利用推進計画に
定められるということでございます。

○水戸将史君 そうすると、位置付けとしては、
もうちよつと分かりやすく説明していただくと
結局、国際バルク戦略港湾というものはもう既
に指定されていて、そこから更にグレードアップ
したものの拠点港湾というのをつくって、そして、

そういう中で推進計画を作るといふような、そ
ういうイメージでよろしいですか。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

国際バルク戦略港湾ということで指定をしてき
たわけですから、今後、この法律に基づく指
定の要件としては、大型船が可能な水深を有する
埠頭があるかどうかとか、あるいは対象貨物に一
定量が見込まれるかどうか、あるいは先ほど申し
ましたように荷主間の連携ができるような、そ
ういった共同輸送の促進体制ができていくかど
うかと、そういったことで指定をしていくという
ことを考えてございまして、それで指定された港
ににつきましては、そこで元々ございましてプロ
グラムの一部をこの法律に基づく計画として位置
付け、そして法的な支援、税法的な支援、そ
ういった形で民間のインセンティブも入れなが
ら拠点港化を図っていくことと、こういうことで
ございまして。

○水戸将史君 今までずっと戦後の来し方を今顧
みると、この港湾の政策が随分といろいろな形
で、手を替え品を替え塗り替えられてきている
わけですから、それは別に全て間違っているとい
うわけではないですけれども、

これは、国際コンテナ港湾もそうなんですけ
れども、今までは重要港湾とか特定重要港湾が
あり、またスーパー中枢港湾があつて、それが
だからといってまた新たに、これは民主党政権
下でありましたけれども、国際戦略港湾という
形でコンテナ港湾をつくったんですね。非常に何
かずつとやっていることが首尾一貫しなくて、何
かもうととと塗り替えて、もつともつと良くな
るんじゃないかなというふうな、そういうよう
なイメージがどうしても印象として拭えないん
ですね。

この国際コンテナ港湾も、もう既に三年前、京
浜港と阪神港が選定をされております。このとき
も私も取り上げたんですけれども、二〇一五年ま
でに、あと二年後ですとね、二〇一五年までに
この京浜港と阪神港を更に一層グレードアップ
させ

て、民営化も図りながらということもあるん
で、しょうけれども。それで、本来、これな
ぜつたかという、御案内のとおり、釜山とか上海
とか、日本を取り巻くもつともつと大規模な、そ
して利用料金も安いところに随分と日本の国内
フェリー船が取られていってしまつと、それ
を取り返していこうじゃないかと。やはり、日本
の内航のフェリー船は日本のいわゆるハブ港で
トランシップできるようにという形で、結局そ
ういうことを含めてこの国際コンテナ戦略港
を指定されてきた経過がありました。

二年後なんですけれども、このトランシップ
率を半減させていこうと。要するに、日本の中
にもつともつと日本船は呼び込んでいこうと、取
り返していこうということを今目途として計画
済みでありますけれども、果たして二年後にこの
トランシップ率を半減することは可能でし
ょうか。

○政府参考人(山縣宣彦君) コンテナ戦略港に
ついての御質問でございます。

国土交通省では、我が国港湾の国際競争力
強化を図るために、京浜港、阪神港を国際コン
テナ戦略港湾に指定をいたしまして、その機能
強化に取り組んでいこうとございます。

この国際コンテナ戦略港湾政策におきま
しては、国際基幹航路の維持拡大を図ることを
目標といたしまして、二〇一五年には釜山等東
アジア主要港でのトランシップ率を半減させ
ると、そして二〇二〇年には東アジア主要港
として選択される港湾となることを目指して
ございます。この目標達成に向けましては、現
在、内航フェリーによります広域からの集荷を
進めるなど取組を進めていこうとございま
す。

具体的な効果でございますが、二〇一三年五
月から、北米航路が神戸港に新たに寄港を
開始するなど、我が国への国際基幹航路の寄
港拡大が進み始めてございます。今後につ
きましても、我が国への国際基幹航路の維持
拡大に向けまして取組を強化してまいりたい
と考えてございます。

○水戸将史君 取組による推移をこれから見極

めていく必要があると思います。今数値を出して
もなかなか、今現時点の数値が分らないんで、
二年後の数値というものを期待をしております
けれども。

そもそも、日本の国家戦略というものが非常に
腰が定まっていないうような気がしてなら
ない一面があります。というのも、今言ったよう
に、フィッダー船が安い国際港を求めて行つてし
まうわけですね。それを日本の京浜港、阪神港が
グレードアップさせてそこに取り戻していこうと
いう政策を今やっているわけでございますけれど
も、他方では地方自治体が、おらが町の港は国際
港だという形で、いわゆる釜山向けに行くフィー
ダー船に対して補助金を出しているんですね、日
本の船を。日本はそういう船を呼び込むという
国家戦略をやっているにもかかわらず、地方自治
体は自分の町は国際港だということを言いたい
ために補助金まで出して外に出そうとしている。
これ、矛盾しているんじゃないですか。

○政府参考人(山縣宣彦君) お答えいたします。

我が国の地方の港湾では、今先生御指摘のよう
に、国際航路を誘致するために、外貿コンテナ航
路を運航する船会社あるいは同航路を利用し輸出
入を行っている荷主企業に対して補助を与える
地方自治体が存在していることは認識している
ところでございます。これは、内航海運あるいは
鉄道、トラック等の国内フィーダー輸送網が、釜
山航路等外貿コンテナ航路に比べましてコストあ
るいは利便性の面で相対的に劣っているというこ
とも要因の一つというふうに認識してございま
す。

このため、国際戦略港湾におきましては、コス
ト低減や利便性の向上に努めていただくことに
、地方の港湾から国際戦略港湾への国内フィー
ダー網の強化をする方策につきまして各自自治体か
らの協力を得ていくことが必要だというふうに考
えてございます。具体的には、京浜港あるいは阪
神港に、外貿コンテナ航路に接続する内貿フィー
ダー航路に対しまして、釜山航路等外貿コンテナ

航路と同等あるいはそれ以上の補助を与えていた
だくなど、各地方自治体におきましても国家戦略
として進めている政策に協調し、京浜港、阪神港
を活用していただくよう要請してまいりたいと考
えております。

○水戸将史君 端的に具体的に言えば、補助金の
給付をやめた方がいいというふうに地方自治体に
指導したりということはできないんでしょうか。

○政府参考人(山縣宣彦君) そういったことも含
めて要請をしていきたいと思っておりますが、基本
的に地方自治法の中で地方自治体の判断でやられ
るところもございまして。私どもとしては、国家戦
略として進めておる政策に協調してやっていただ
きたいというお願いを引き続きやっていきたいと
思っております。

○水戸将史君 最後になりますけれども、大臣、
ちよつとお聞き留めいただきたいんですが、結
局、今言ったように、非常に国としては歯がゆい
思いもしているわけで、地方自治体のことに関し
まして何でそこまでやるのという話はあるわけ
ですね。

これは、そもそも昭和二十五年度の港湾法は、一
義的にはこれは港湾というの地方自治体が管理
するに、管理責任者は地方自治体になっているわ
けです、港湾法そのものの立て付けがですね。だ
から、今言ったように、おらが町の港は国際船が
来る、行くということで、地方自治体任せに今ま
で運営がされてきたという経過がありました。

ですから、国家戦略として日本の港湾をもつと
もつと、例えば京浜港や阪神港もそうですけれど
も、グレードアップしていくんだと、そこにいつ
ぱいいつぱい日本の船を引き込んでいくんだとい
うことになる、やっぱり国家戦略として港湾法
の立て付けも見直さなければ、今言ったようにい
ろいろなことがなってくるわけですね、地方自
治体レベルの話になってくる。

だから、港湾法の改正も含めて、やっぱり戦略
という形で日本の国益というのを考えるなら
ば、やっぱりこういうことを含めて、全体的な視

野で日本の港湾がどうあるべきかということを含
めての私は法改正を求めていきたいと思うん
だけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 私も横浜に行ったりい
ろんな港に行きまして、答弁も何回かございま
したが、国家戦略でやらなくちゃならないとい
うことを言っても、本当に管理者はこれ地方自治
体ということですから来ている。そこに歴史的に
ずっと業者もそういうような意識の下でこうなっ
てくる。今度は港全体を考えると、その管理者が
ある上に、民間のものがある。災害ということ
を考えると、その後背地は液化化するけれども、こ
れまた別建てになる。こういうようなことがあ
つて、港湾と港湾地域全体を、国家戦略としてこ
を強くするぞという構えがどうも地方自治体とい
うものを中心にしていくがゆえに一つになれない
と。京浜というのを考えても、横浜があり川崎
があり東京。東京に聞いてみますと、東京は東京
の考えがあつたりする。そういうことを痛いほど
感じた数か月でした。

私は、そういうことで、法改正どうかというこ
とにまでまだ考えが及んでおりませんが、少なく
ともここは国が力を入れて、国家の戦略としてま
ず京浜と阪神、その次に伊勢湾という、こういう
ところには特に国が力を入れてやるんだという構
えを見せて、そこで地方自治体とそこにいる企業
等を巻き込んでいくという体制を取っていかなく
てはならないということを私は強く思っている
ところで。

○水戸将史君 今後の御努力に期待を申し上げ、
私の質問を終わります。
ありがとうございます。

○委員長(石井準一君) 他に御発言もないよう
ですから、両案に対する質疑は結局したものものと認
めます。

これより両案について討論に入ります。――別
に御意見もないようですから、これより直ちに採
決に入ります。

まず、道路法等の一部を改正する法律案の採決

を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(石井準一君) 全会一致と認めます。

よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決
すべきものと決定いたしました。

この際、大河原君から発言を求められておりま
すので、これを許します。大河原雅子君。

○大河原雅子君 私は、ただいま可決されました
道路法等の一部を改正する法律案に対し、民主
党・新緑風会、自由民主党、公明党、みんなの
党、生活の党、社会民主党・護憲連合及び日本維
新の会の各派共同提案による附帯決議案を提出し
たします。

案文を朗読いたします。

道路法等の一部を改正する法律案に対す
る附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点につ
いて適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを
期すべきである。

一 社会資本の老朽化が今後急速に進行するこ
とに鑑み、道路構造物等の公共施設の現状を
適確かつ迅速に把握すること。特に、防災上
重要な施設等への点検・修繕等、真に必要な
対策に重点化して、早急に対応するよう努め
ること。

二 道路の効率的かつ効果的な維持管理を実施
できるよう、道路の維持・修繕に関する技術
的基準に係る政令を早期に制定するとともに
、点検を含めた維持・修繕が適確に実施で
きるよう、通達、点検要領、マニュアル等につ
いては見直し・拡充を行い、その周知徹底
を図ること。あわせて、高規格幹線道路等の
重要な幹線道路等について、点検の実施や長
寿命化修繕計画の策定及び実施の状況を、国
においても定期的に把握するよう努めること
。また、国による施設管理データの一元的
な把握・蓄積により、各道路管理者の実施す
る点検に係る情報や不具合情報等を国及び地

方公共団体が共有し、効率的な維持管理を推進すること。

三 効率的な維持管理・更新を図る上で技術開発の促進が重要であることに鑑み、国等の研究機関の機能を強化するとともに、民間で開発された新技術や新材料等について、その普及が促進されるよう、国による評価や認証制度を充実すること。

四 道路の維持管理・更新を適切に実施するため、地方公共団体に対する財政的及び技術的支援を講ずるとともに、維持管理等に係る行政職員の人員、技術力の確保に加え、現場作業に従事する建設産業の人材確保・育成等を進めること。また、地方道における国による代行工事を実施するに当たり、地元建設企業に対する受注機会の確保に努めること。

五 緊急輸送道路だけでなく避難路等においても、必要に応じ、電柱等に係る道路占用の禁止又は制限区域の指定や電線管理者への無利子貸付け等により無電柱化を積極的に推進し、歩道の整備やバリアフリー化と併せて、災害時の円滑な輸送・避難を確保すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(石井準一君) ただいま大河原君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(石井準一君) 全会一致と認めます。

よって、大河原君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定をいたしました。

ただいまの決議に対し、太田国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) 道路法等の一部を改正

する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様、また委員の皆様、御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。

○委員長(石井準一君) 次に、港湾法の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(石井準一君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、大河原君から発言を求められておりますので、これを許します。大河原雅子君。

○大河原雅子君 私は、ただいま可決されました港湾法の一部を改正する法律案に対し、民主党・新緑風会、自由民主党、公明党、みんなの党、生活の党、社会民主党・護憲連合及び日本維新の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

港湾法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一 東北地方太平洋沖地震の被害が港湾において甚大であったことを踏まえ、首都直下地震、南海トラフの巨大地震等が発生した場合における市民生活や産業活動に与える影響を最小限に留めることができるよう、港湾において防災・減災のための措置に万全を期すること。

二 被災港湾において関係者間の連携が十分に行われず物流機能の復旧に時間を要したという東日本大震災の教訓を踏まえ、関係者の意見を十分聴くなど、その協働により港湾事業継続計画の策定を全国的に進め、非常災害時における港湾物流機能の維持と早期復旧が図られるよう最善を尽くすこと。また、港湾広域防災協議会の活用等により港湾事業継続計画に他港との連携体制が盛り込まれるようにする等、広域的な視点に立った港湾間のバックアップ体制の構築・強化に努めること。

三 港湾施設の適切な維持管理・更新が、国民の生命や財産を守るとともに、我が国を支える臨海部立地産業の競争力強化にも資することと鑑み、老朽化の現状把握に一層努めることととも、港湾管理者及びコンピュータ等において港湾施設を管理する民間事業者が港湾施設の老朽化対策を適切に実施できるよう必要な支援を行うこと。

四 輸入ばら積み貨物の海上輸送の共同化の推進が港湾の秩序の確立に混乱を生じさせないよう特定港湾管理者への助言に努めるとともに、問題が生じた場合には、関係者の意見を十分聴いた上、必要に応じ、適切に対処すること。また、港湾の秩序ある運営と安全確保のために、適正な料金設定、雇用の安定、職域の確保、福利厚生等の増進等を図り、良好な労働条件が確保されるよう努めること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(石井準一君) ただいま大河原君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(石井準一君) 全会一致と認めます。

よって、大河原君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定をいたしました。

ただいまの決議に対し、太田国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) 港湾法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様、また委員の皆様、御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。

○委員長(石井準一君) なお、両案の審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんでしょうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石井準一君) 御異議ないものと認め、さよう決定をいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時四十分散会

五月二十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用に関する請願(第八八二号)

一、大都市環状道路など無駄な大型公共事業をやめることに関する請願(第九三一号)(第九三二号)(第九六五号)

第八八二号 平成二十五年五月十三日受理

精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用に関する請願

請願者 東京都板橋区 伊澤秀男 外四百

九十九名

紹介議員 吉田 忠智君

この請願の趣旨は、第七九七号と同じである。

第九三一号 平成二十五年五月十三日受理

大都市環状道路など無駄な大型公共事業をやめる
ことに関する請願

請願者 札幌市 春日志津子 外千六百二

十九名

紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第二一七号と同じである。

第九三二号 平成二十五年五月十三日受理

大都市環状道路など無駄な大型公共事業をやめる
ことに関する請願

請願者 東京都豊島区 土屋郁子 外千六

百二十九名

紹介議員 田村 智子君

この請願の趣旨は、第二一七号と同じである。

第九六五号 平成二十五年五月十四日受理

大都市環状道路など無駄な大型公共事業をやめる
ことに関する請願

請願者 神奈川県茅ヶ崎市 牧米美 外三

十三名

紹介議員 田村 智子君

この請願の趣旨は、第二一七号と同じである。

平成二十五年六月十一日印刷

平成二十五年六月十二日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F