

第百九十六回国
参議院国土交通委員会會議録第五号

平成三十年三月二十九日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

三月二十七日

辞任

補欠選任

今井絵理子君

金子原二郎君

三月二十八日

辞任

補欠選任

山添 拓君

小池 晃君

三月二十九日

辞任

補欠選任

小池 晃君

山添 拓君

出席者は左のとおり。

委員長 野田 国義君
理事 阿達 雅志君
井上 義行君
酒井 庸行君
羽田雄一郎君
山本 博司君

委員

足立 敏之君
青木 一彦君
朝日健太郎君
石井 正弘君
金子原二郎君
末松 信介君
高橋 克法君
中野 正志君
牧野たかお君
吉田 博美君
鉢呂 吉雄君
増子 輝彦君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

国土交通副大臣
国土交通副大臣
国土交通大臣政務官

国土交通大臣
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

資源エネルギー庁電力・ガス事業部長
国土交通省道路局長

参考人

東日本高速道路株式会社取締役兼常務執行役員

高瀬 弘美君
竹内 真二君
山添 拓君
室井 邦彦君
青木 愛君
行田 邦子君
平山佐知子君

石井 啓一君

牧野たかお君
あきもと司君

高橋 克法君

篠 和生君

田中 利幸君

村瀬 佳史君

石川 雄一君

荒川 真君

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

○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)

○外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による

国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(野田国義君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
去る二十七日、今井絵理子君が委員を辞任され、その補欠として金子原二郎君が選任されました。

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

道路法等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石川雄一君外一名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(野田国義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(野田国義君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に東日本高速道路株式会社取締役兼常務執行役員荒川真君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(野田国義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(野田国義君) 道路法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○足立敏之君 皆さん、おはようございます。自由民主党の足立敏之でございます。

本日は、道路法の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。野田委員長始め理事の皆様には、先週の委嘱審査に引き続き質問の機会を与えていただきまして、感謝を申し上げます。

私は、何度も申し上げておりますが、建設省、国土交通省で三十五年にわたり勤務をしてまいりまして、インフラ整備や防災に取り組んでまいりました。そうした経験を踏まえまして質問をさせていただきます。よろしく願います。

まず、先日、三月二十五日の日曜日ですけれども、宮城県気仙沼市で三陸沿岸道路の本吉気仙沼道路の開通式が開催されました。本日御出席の高橋克法国土交通政務官、石川道路局長、地元の小野寺五典防衛大臣と共に私も出席をさせていただきました。

今回は気仙沼市内の大谷海岸インターチェンジから気仙沼中央インターチェンジに至る七・一キロが開通したものでございますが、一緒に出席された地域の皆さんの喜びは大変大きなものでございました。お手元の資料一にそのときの様子をお示ししております。

私は、その日、朝早く気仙沼の市内を歩きまして、気仙沼中央インターの付近では津波防潮堤の整備が進み、地盤のかさ上げ、地上げ工事も順調に進んでおりまして、水産工場など産業用地の企業の各種施設の整備も順次進んでいる状況でございます。

しかし、その勢いを加速するためには、アクセス道路をしつかり整備していくことが不可欠だというふうに現地でも感じました。

今回開通した区間の南側の南三陸町との間、あるいは北の陸前高田市との間はまだ現在工事中でありまして、今後の整備が待たれるところであります。

ます。特に気仙沼湾の湾奥の横断橋、これにつきましては、資料一の右側が工事中の状況でございますけれども、現地に橋脚が建ち並びまして、地元の大島と結ぶ大島架橋とともに早期開通が期待されております。地域の皆様からは、平成三十二年までに何とか全線開通してほしいという御要望もいただきました。この道路の開通の効果は大変大きなものがありますけれども、東北全体の復興道路、復興支援道路と相まって、三陸のみならず東北全体の復興に拍車を掛けていただきたいというふうに考えます。是非とも、国土交通省の総力を挙げて、その実現を図っていただくようにお願いしたいと思います。

御一緒に開通式典に出席して地域の声をじかにお聞きになられました高橋政務官から、三陸沿岸道路、さらには復興道路、復興支援道路の重要性について伺いますとともに、平成三十二年度全線開通に向け御決意を承りたいと思います。よろしくお願いいたします。

○大臣政務官(高橋克法君) 三陸沿岸道路を含めました復興道路、復興支援道路につきましては、東日本大震災からの復興の基本方針に位置付けられた道路でありまして、復興を支援する重要な道路ネットワークであります。

これらの道路につきましては、早期にネットワークとしてつなげることにによりまして、地元から期待される効果を発揮できますように、地域の御協力の下、異例のスピードで事業が進められております。

私自身も、先月、三月二十五日に三陸沿岸道路本吉気仙沼道路の大谷海岸インターチェンジ・気仙沼中央インターチェンジの開通式典に委員と共に出席をいたしました。現地で関係者の喜びの声を聞きまして、改めて本道路の重要性について実感したところであります。

これまでに、国土交通省が中心となりまして整備している路線全長約五百五十キロメートルのうち、約六割に当たります三百二十キロメートルが開通をしております。さらに、残り二百三十キロ

メートルのうち、二〇二〇年度、平成三十二年までに開通予定を公表済みの区間は百八十三キロメートルに達しております。

国土交通省としては、復興・創生期間内である二〇二〇年度までの全線開通を目指し、引き続き地域の皆様の御協力を得て事業を推進してまいります。

以上でございます。

○足立敏之君 ありがとうございます。

高橋政務官には、現地でも心温まる御挨拶をいただきまして、ありがとうございます。道路はやはり地域の皆さんにとって希望です。是非ともしっかりと進めていただくようお願いしたいというふうに思います。

それでは、道路法の一部改正案についての質問に移らせていただきたいと思います。

まず、今年度末で期限が切れます道路特措法に基づく国費率のかさ上げ措置の十年間の延長についてです。

本当にたくさん自治体の皆さんが議員会館の私の部屋まで御要望に来ていただきました。民主党政権下で大きく削減されました公共事業予算ですが、その影響もありまして、道路予算が大幅に削減されています。お手元に資料二を配付しましたが、これが公共事業予算全体です。資料三が道路予算のうちの自治体分、補助金及び交付金ということになっておりますが、こういう状況からしますと、道路特措法の国費率のかさ上げは、遅れている地方の道路整備を進めていくためには欠かすことのできない制度でございます。これについては全く議論の余地はないというふうに思います。是非とも延長をお願いしたいと思っております。

なお、今回の道路法の一部改正に伴いまして、改築に加えて新たに補助国道の修繕についても国費率のかさ上げ措置を講ずることとしております。高度成長期に整備を進めました幹線道路などにつきましては、橋梁やトンネルなどの構造物等の老朽化が大変進んでおります。資料四に日本の橋梁の経過年数をお示しをしていますが、先日の笹

子トンネルの事故などもその老朽化の象徴であつたというふうに言えると思います。

補助国道において老朽化が進んでいる施設の適正な維持、補修を行うためには自治体の財政負担が必要ですが、現下の自治体の財政状況は非常に厳しいことから、補助国道の修繕を新たにかさ上げの対象に加えることは大変意義のあることだというふうに考えます。補助国道の修繕を新たにかさ上げの対象に加えることによってどのような効果が予測されるか、伺います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。今後加速的に増加する老朽化した道路インフラに対応するために、予防保全を前提としたメンテナンスに計画的に取り組むことが必要でございます。

橋梁等の道路インフラにつきましては、地方公共団体が管理する道路のメンテナンスを計画的に実施するため、これまでかさ上げ措置の対象となっていないでした補助国道の修繕を新たに対象とし、老朽化対策に係る予算面での支援の充実を図ります。これによりまして、地方公共団体に置きまして予防保全を前提としたメンテナンスへの計画的かつ着実な取組を充実させることが期待できますとともに、この取組を進めることで、構造物の長寿命化やライフサイクルコストの縮減が期待できます。

○足立敏之君 ありがとうございます。しっかりと進めていただくようお願いしたいと思います。

なお、補助国道以外でも、大規模な構造物などにつきまして、国が直接診断をしたり、代行して修繕を行う制度も設けられております。高知県の仁淀川町では、直轄のダムである大渡ダムの付け替え道路として、お手元の写真、資料五でございますけれども、一九八三年に設置された延長四百四十四メートルの大規模なつり橋の湖水横断橋、大渡ダム大橋といえますけれども、これが事業完了後、地元の町に移管をされておりました。これが老朽化によって問題が生じてお

りましたけれども、道路管理者である町には診断能力も修繕能力もありません。また、地元の建設業者さんでも対応しきれぬような大変技術的にも難しい補修になります。

国土交通省四国地方整備局が代行して、橋梁の専門の大手の施工で整備が終わっておりますけれども、この制度がなければ対応できなかったんではないかというふうに思います。地元の皆さんからは感謝の言葉もいただいておりますし、是非今後も、先ほどの補助国道の修繕に新たにかさ上げ対処するのみならず、こうした制度も併せて効果的に活用していただければ有り難いというふうに思っております。よろしく申し上げます。

次に、老朽化対策の技術開発について伺いたいと思います。

道路の老朽化対策に当たりましては、技術力を有する企業や点検・診断ができる人材の不足が懸念されてございます。そうした課題を克服するために、新技術の活用や技術開発が必要というふうに考えられます。国土交通省では、大臣主導で i-Construction という新技術の開発を進めておられますけれども、建設現場の生産性革命を推進し、具体的には、橋やトンネル、ダムなどの現場で測量にドローンを用いて、施工、検査に至るプロセスを三次元データでつなぐような新たな建設手法の導入にも努めているというふうにも伺いました。

また、老朽化対策分野においても、点検データの三次元化を進め、今後 AI を活用した点検、診断まで行えるように検討中だというふうにも伺っております。

道路の老朽化対策における技術開発の具体的な事例、そして今後の見通しについて伺います。よろしく申し上げます。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。道路の老朽化対策に関しましては、政府全体で進めております戦略的イノベーション創造プログラムなどの場で、橋梁やトンネル等の点検支援を目的とした技術開発が活発に進められていると認

識しております。

具体的には、ドローンや車両にカメラを搭載しまして損傷写真を撮影するロボット技術、画像解析技術を用いて、通常は目視で確認をするひび割れなどの損傷を自動で検出する技術、赤外線やレーダーなどを用いて、通常は打音で確認するコンクリートの浮きや剥離等の損傷を自動で検出する技術などにつきまして、民間企業等による技術開発が進められております。

国土交通省では、この中から道路の老朽化対策に資するものとして、損傷写真を撮影する技術、コンクリートの浮き、剥離を検出する技術につきまして、実際の現場で検証する取組を実施しているところでございます。具体的には、ドローンを用いて、橋梁の桁や橋脚の遠望目視では死角となる箇所状況を把握する技術につきまして、今年度から十五橋で試行的に導入をしております。

今後も、引き続き新技術の検証を進め、効率化に資する技術について積極的に活用してまいります。

○足立敏之君 ありがとうございます。

是非、AIの分野も積極的に研究に取り組んでいただきたいというふうに思います。AIによりまして、人の手でしかできないというふうに今考えている点検や診断などができるようにすれば、それは大変素晴らしいことだというふうに思いますので、是非ともよろしくお願いしたいと思っております。

次に、道路区域外からの落石や土砂崩れへの対応の強化について伺いたいと思います。

道路を管理している者にとりましては、落石ほど恐ろしいものはありません。私は、国土交通省の四国地方整備局長のときに、高知県の越知町の国道三十三号で巨大な落石がありまして、肝を冷やした経験がございます。このときは、国道の維持工事で舗装を行っていました地元の建設業の現場の代理人の方が、のり面の異常に気が付きまして、主任技術者に連絡して現場を確認したところ、

のり面がもう崩れかかっていたものですから、通行止めの措置を彼らの判断でしていただきました。その直後に大きく崩れて土砂が道路を塞いでしまいましたけれども、地元の建設業者さんのこうした地元で精通した対応がなければ大変なことになっていたんだというふうに思います。

先ほど大規模なつり橋の話をしましたけれども、ああいった補修は大手の方々にお任せをしないといけないと思いますが、こうした地元の土砂災害のような、地域に精通した人たちにしっかりと任せをしなければならぬ、こういったテーマもあるかと思っております。今後とも建設業界の健全な発展にしっかりと対応していただければ有り難いと思います。

なお、昨年の九州北部豪雨でも至る所で道路が寸断されました、孤立する集落がたくさん発生しました。資料六がそれでございます。猛烈な雨によりまして土砂崩れや流水などが大量にのり面や溪流から道路に流入しまして、至る所で道路の通行止めが発生しました。こうしたところについては、今回の二十メートルの道路沿道区域の中で、落石や土砂、場合によっては樹木などを対象として、落石や土砂崩れを未然に防ぐ対策を講じることが重要ではないかというふうに考えておりますが、是非とも活用いただければというふうに思います。

道路区域外から落石や土砂崩れなどへの対応を強化する今回の制度について、効果を伺います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

国が管理いたします直轄国道における状況といまして、平成十六年度から二十六年までの十一年間で、道路区域内外からの災害原因とした全ての通行止めの発生件数は二百四十一件となっておりまして、このうち道路区域外からの発生件数は百七十二件となっておりまして、これは災害原因とした全ての通行止めの発生件数の約七割を占めているところでございます。

これまでは、点検などにより防災上の要対策箇所を抽出し、そのうち特に危険な箇所につきまし

て、道路区域に編入した上で、道路管理者が落石防護柵やロックシェッド等の構造物の設置を行ってきたところですが、道路区域外からの災害の発生状況等を踏まえ、今般、道路に隣接する区域におきましても、防災対策の実効性を高めるための措置を法案に盛り込ませていただいたところでございます。

具体的には、現行の沿道区域制度を拡充いたしまして、沿道の土地管理者に対して損失補償を前提とした損害予防措置を命ずることができるよう、所要の規定を盛り込んだ内容としたところでございます。

○足立敏之君 ありがとうございます。道路の寸断による孤立集落の発生とかそういうことをできるだけ少なくするためにも、しっかりと運用をしていただきたいというふうに思います。

次に、重要物流道路について伺います。

東日本大震災や熊本地震など大規模災害発生時を考えると、幹線道路について国が道路啓開や災害復旧を代行できるようにしておくことは非常に重要なことだというふうに認識しております。東日本大震災の緊急対応に当たりましては、くしの歯作戦という国土交通省の東北地方整備局による道路啓開が大きな効果を上げたのは御存じのとおりであります。お手元の資料七にくしの歯作戦について紹介してございます。また、道路啓開の状況を右側に写真を載せてございますけれども。

先週、国土交通委員会の委嘱審査でも申し上げましたけれども、重要な道路については四車線化が必要というふうに考えます。災害時の対応の観点から、さらには物流の観点からも、二車線ではやっぱり脆弱過ぎるというふうに思います。私も、トラック協会の皆さんからも、物流の効率化の観点から、例えば道東自動車道とか京都縦貫自動車道とか四国の徳島道とか、高速道路の四車線の要望もいただいております。また、直轄国道でも各地で四車線化の要望もいただいております。

重要物流道路に期待する効果について伺いますとともに、重要物流道路については積極的に四車線化を進めるべきと考えますが、見解を伺います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

重要物流道路は、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流において基幹的な役割を担っている高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道をベースとして主要な物流拠点を連絡するネットワークを基本に検討することとしております。

重要物流道路制度による効果につきましては、四十フィート背高国際海上コンテナ車の特車通行許可を不要とすることにより、近年利用が急増しています当該車両の機動的な輸送が可能となることに加えまして、渋滞や事故等の交通状況を踏まえた経路選択の自由が拡大し、円滑な輸送も可能となるなどの効果が見込まれるところでございます。

また、現在、大規模災害等に限定されております地方管理道路の国による災害復旧等の代行につきましては、災害の規模によらず、地方からの要請に応じ国が代行できるよう拡充することによりまして、災害時の迅速な啓開による救助救援活動への支援や緊急支援物資の輸送などに大きく貢献することが期待されます。

一方、我が国におきましては、物流の基幹的な役割を担う高速道路が、限られた財源の中でネットワークをつなげることを優先として整備を進めてきました結果、約四割が暫定二車線の供用でございまして、国際的にもまれな構造となっております。安全、円滑な交通を確保する観点から、四車線化を進めることは重要であると認識をしております。

このため、渋滞や事故の発生などの各路線の交通状況等を踏まえまして必要な四車線化を順次進めるとともに、ビッグデータを活用いたしまして速度低下箇所を特定するなど、交通状況をきめ細やかに把握した上で、付加車線の設置等の対策を

計画的に進めてまいります。

○足立敏之君 ありがとうございます。

国際的にもまれな構造というふうには、やはり早く解消していただきたいというふうに思います。毎回毎回申し訳ありませんけれども、今回の重要物流道路につきましても、その役割をしっかりと考えた上で、是非四車線化を進めていっていただきたいというふうに思います。

最後に、道路の舗装の実情について伺いたいと思います。

先日、石井大臣には、日本のインフラは世界的に見て残念ながらもはや一流とは言えない、二流、三流ではないかと質問をさせていただきました。これは、海外諸国の高速道路を対象に、延長面や車線数を取り上げて指摘をさせていただいたものであります。私も三十五年間、国土交通省、建設省で勤務をいたしまして、日本のインフラ整備のために全力で頑張ってきた、そういう立場です。で、認めたくないという気持ちはございませうけれども、やはり今や、一流というふうなそういう座、そういう領域にはないのではないかとこのように思っております。

舗装の観点から今日はお話をさせていただきました。と思いますけれども、選挙の折に全国くまなく回らせていただきましたけれども、資料八に準備させていただきました。直轄国道などの主要な国道、一桁国道などにつきましては、舗装の傷みが激しくて目を覆うばかりの状況のところ各地にありました。地方の道路につきましては、それに輪をかけたような状況のところもございします。道路の維持管理予算が大幅に削減された後遺症というふうにも考えられます。以前ならしつかり舗装の打ち替えをしてきれいに舗装を仕上げるというふうなところも、お手元の資料にあるような、パッチワークのような補修で済ませていたり、亀裂をアスファルト乳剤のようなもので埋めて簡単な補修しかしていない、そういうようなところも目立っております。

また、舗装だけでなく、もう一つ資料、一番最後のページですけれども、中央分離帯に雑草が繁茂して伐採や除草もできていない状況が目につきます。道路標識などもさびついて見えなくなっているようなところもたくさんあります。三十年ほど前に、荒廃するアメリカが話題になりました。荒廃する日本になる前に、何とか手を打たねばならないというふうに考えています。

舗装など日本の道路の実情を踏まえると、日本の道路インフラを恥ずかしくない水準であるために、公共投資をしつかり進めていく必要があると考えますが、石井大臣のお考えをお聞かせください。よろしく願います。

○国務大臣(石井啓二君) 我が国の道路整備の歴史は浅く、戦後の荒廃から脱却するため、国道を始めとする幹線道路の舗装から始まりまして、急激なモータリゼーションの進展に対し、高速道路の整備を推進するなどにより日本の高度経済成長を支えてまいりました。その後も、都市、地方を問わない道路整備に対する多くの要望を踏まえまして、国土交通省といたしましては、重点化や効率化を図りつつ、必要な道路整備を着実に進めているところでありますが、現在のところ、全国の高規格幹線道路の整備延長は約八割であり、そのうち約四割が暫定二車線となっております。

また、道路の舗装につきましては、サービス水準が十分に確保されていない状況にありましたが、平成二十五年度の道路法改正によるメンテナンスサイクルの確立に合わせまして、まずは橋梁、トンネルの点検から開始をし、舗装にも拡大するなど、長寿命化やライフサイクルコストの削減などを図りつつ、計画的に舗装、修繕が行えるよう取り組んでいるところであります。

いずれにいたしましても、我が国の経済成長や国民の安全、安心の確保といった役割を担う道路の重要性を鑑みまして、今後とも、必要な予算の確保に努めながら、道路ネットワークの整備や適切な維持管理に取り組んでまいりたいと考えております。

○足立敏之君 ありがとうございます。

日本が経済で一流を目指すのであれば、インフラも一流でなければならぬというふうに考えます。そのためには、公共投資をしつかり行つて、先進国並みに整備水準を引き上げていく必要があるというふうに考えております。

是非、先日申し上げましたが、次年度も大型の補正予算を編成していただきまして、インフラ整備がしつかり進められるようお願いを申し上げまして、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○増子輝彦君 おはようございます。民進党の増子輝彦でございます。

国土交通委員会でも久しぶりに質問させていただきますので、よろしく願いを申し上げます。

今回の道路法一部改正法案についてでございますが、御案内のとおり、我が国は百万キロ以上の道路を有しております。大臣の提案説明理由にもあるとおり、近年の道路を取り巻く社会情勢に鑑みて、国民の安全、安心の確保や生産性向上の観点から必要な道路の整備を引き続き進めていく必要は当然のことです。また、災害や占有物件に起因する道路閉塞の発生を踏まえてしつかりやっつけなければいけない。

私も、それぞれ地方自治体始めいろいろな方々から陳情、要請がございしますが、その八割は道路と言つても過言でないほど、地域社会の発展あるいは経済、様々な分野、防災も含めて、道路の整備は極めて重要でありますから、これらを踏まえて、これからも皆さんと一緒に道路整備についてやっていきたい。

先ほど足立先生から公共事業を減らしたのは民主党政権ということでございましたが、実はこれは小泉政権から減つたことを是非御認識をいただきたいと。(発言する者あり) 中野さんの時々不規則発言には大変励まされておりますが、いずれ

にしても、皆さんしつかり道路の整備をやつていきたいというところは共通の我々認識でございますので、よろしく願います。

まず最初に、大臣、道路財特法によるかさ上げ特例措置の期間延長について、これ先ほどもありましたとおり、今回、道路財特法に基づく補助金、交付金における国費負担のかさ上げ特例が十年の延長、修繕も新たにかさ上げ特例の対象としているわけでありまして。

しかし、修繕については、一部の地方道において、道路の修繕に関する法律の施行に関する政令に基づき既にかさ上げが行われていることもあります。道路財特法に基づくかさ上げ特例法も実はもう六十年継続されており、今回の特例の延長により七十年の継続となります。

大臣、これこそ、その都度その都度継続ではなくて、もう恒久法を考えた方がいいんじゃないかと、私はそんな認識を強く持っています。この恒久法についてのお考えを、大臣の所見をお伺いしたいと思っております。

○国務大臣(石井啓二君) 道路財特法によります国費率のかさ上げ措置につきましては、必要な道路の整備、機能強化を図るため、地域の意見も踏まえつつ、道路を取り巻く政策課題への対応や地域の財政状況等を考慮しつつ、当該道路の原則となる国費率に対して特例的に措置をしているものでございます。このため、かさ上げ措置の適用に当たりましては期限を設けておりまして、今回の改正におきましても、必要な見直しを行った上で現行と同様に十年間とするものであります。

かさ上げ措置につきましては、今回延長する期間におきまして、その効果を確認しつつ、今後におきましても、社会経済情勢等を踏まえて適宜見直しを行いながら、必要な措置を講じていくことを考えているところでございます。

○増子輝彦君 大臣の御答弁、よく理解できます。と同時に、是非、様々な、この租特というものの含めながら、その都度その都度延長等の陳情や活動や、あるいは役所もやるということは大変

なエネルギーが必要でありますし、必要なものについてはもう恒久法という考え方も是非頭のと真ん中に入れていただけて検討して、その実現のために御努力をいただければ有り難いと思いますし、私どももしっかり応援団として支援をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

次に、重要物流道路制度の創設についてお尋ねをしたいと思います。

今回、重要物流道路の指定、延長を、指定に向けた、延長の、指定に向けたスケジュールについてどのように入定をされているのか、そしてまた、復興道路、復興支援道路は重要物流道路として指定されるのか。

この特に復興道路、復興支援道路、これ、先ほど足立先生からもお話がありましたが、先般、福島でも、相馬福島のこの復興支援道路の開通に当たっては、大臣にも大変お忙しい中御出席をいただきました。寒い中、安倍総理が大分遅れまして、寒かったですね。

そういうことも含めながら、是非、この復興道路、復興支援道路は重要物流道路として指定されるのか、また、先ほど申し上げたとおり、スケジュール感についてお尋ねをしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 重要物流道路は、平時時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流において基幹的な役割を担っております。高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道の開通区間である約三万四千キロメートルをベースといたしまして、主要な物流拠点を連絡するネットワークを基本に検討することとしております。

今後の具体的な検討につきましては、各地域におきまして有識者等の意見をお伺いをしながら、効果的なネットワークを検討いたしまして、関係する道路管理者と協議をした上で国土交通大臣が指定する予定でございます。地域での検討につきましてはおおむね一年程度を要すると考えておりますが、早期の指定ができるように努めてまいりたいと思っております。

また、復興道路、復興支援道路は、東日本大震災からの復興の基本方針に位置付けられた道路であり、復興を支援する重要な道路ネットワークであります。例えば、相馬港におきましては、平成三十年三月よりLNG基地が操業を開始をしまして、内陸部へのタンクローリー車による輸送が計画されているところであります。復興支援道路である相馬福島道路の整備によりまして、内陸部への安定確実なLNGの供給や流通エリアの拡大などの効果が期待をされているところでございます。

このように、復興道路、復興支援道路は、被災地の復興はもちろんであります。物流の面から東北地方全体の経済を支えていく上で大きな効果が期待をされることから、重要物流道路の指定はこれからであります。その趣旨にふさわしい道路であると認識をしております。

いずれにいたしまして、今後、地域や有識者等の御意見を伺いながら、具体の検討を進めてまいりたいと考えております。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

福島あるいは岩手、宮城、この東日本大震災と同時に、熊本を始め全国各地で様々な大きな災害が起きておりますので、それらを踏まえてしっかりと対応していただければ大変有り難いと思っております。

この東日本大震災の中でも、御案内のとおり、福島県は放射能災害という大変厳しい環境に置かれていることはもう御案内でありまして、全国各地からの御支援をいただいていることに改めて感謝を申し上げます。ところでありますけれども、そういう状況の中でも、やはり依然として、フレコンバッグの中に入っている汚染土壌というのが極めて膨大な量がありまして、県内各地からこれをどのように処理をするかということ、極めて重要な課題、風化と風評被害に苦しみというこの福島の現状の中で、この解決の大きな方法、手段の一つとして、中間貯蔵施設という施設をいわゆる大熊、双葉町にまたがる地域に今建設をしているところではあります。なかなか大変な状況であります。

す。

いずれにしても、二千三百万立米と言われていた膨大な量のこの汚染土壌や指定廃棄物等をどのような形で安全に、安心に輸送をするかというところが極めて重要な実点でございます。是非この中間貯蔵施設に汚染土壌等を仮置場から輸送する輸送ルートを重要物流道路として指定をして、大量のこの先ほど申し上げた二千三百万立米に及ぶフレコンバッグが運搬できる特殊車両を通行許可申請なしに運行できるように、運搬を加速させる必要があると思っております。

これ、やはり道路の整備、今県内各地でそれぞれまだ被害があり復旧していない状況もございますが、これについても、整備を含めて、このような形で運搬を加速させる必要があると思っております。この件について、道路局長、どのようにお考えか、見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(石川雄一君) 答えたいと思います。

汚染土壌等の中間貯蔵施設までの輸送につきましては、中間貯蔵施設への汚染土壌等の輸送に係る基本計画、及びこれに基づき平成二十七年三月より開始いたしましたパイロット輸送の検証を踏まえまして、平成二十八年三月に中間貯蔵施設への汚染土壌等の輸送に係る実施計画が環境省において策定をされております。

同計画におきまして、土壌等の輸送計画については、効率的な輸送や輸送量のピーク時での大量の車両調達可能性を踏まえ、十トンダンプトラックを基本とするとしていただいております。具体的には、パイロット輸送の開始以降に使用されました車両は、十トンダンプトラック約十一万七千台及び総重量二十トン未満の平ボディ車両約一千二百台となっております。いずれも特車通行許可を要さない車両となっております。

委員御指摘の大量のフレキシブルコンテナを一度に運搬可能な大型の平ボディ車やセミトレーラーなどの特殊車両の活用や輸送ルートの機能強化につきましては、環境省における今後の検討も踏まえまして、国土交通省においても必要な検討

を行ってまいりたいと考えております。

なお、大熊町及び双葉町における常磐自動車道へのインターチェンジの追加につきまして、汚染土壌等の中間貯蔵施設への輸送を支えるとの観点も含め、復興の加速化を支援するため、それぞれ平成三十年度、三十一年度の完成を目指して整備を進めているところでございます。

○増子輝彦君 もう御案内のとおり、この中間貯蔵施設の後には、三十年以内に法律で最終処分場を設置してそこに運ばなければいけないという状況があります。しかし、なかなかこれ全国各地どこも受けてくれないんだらうという極めて大きな課題がこれから待っているわけであります。当然、これは濃縮をしますから、放射線度が高まることは御案内のとおりであります。

いずれにしても、まずは中間貯蔵施設に運び込むということが極めて重要ですから、是非このことについては、今のお話のとおり、速やかに運搬、搬入ができるようしっかりと対応していく体制を、環境省はもちろんのこと、自治体、福島県や沿線自治体とも連携もしっかりとやっていただきたい、それらを含めてこのことをお願い申し上げます。

さらに、今回の改正案では、重要物流道路を全国的な貨物輸送網の形成を図るために、貨物積載車両の能率的な運行の確保を図ることが特に重要と認められた道路としているが、東日本大震災の復興を加速する点からも、弾力的に重要物流道路を指定していくことが必要であろうというふうに思っているわけであります。

これ、先ほど申し上げましたとおり、東日本大震災のみならず、熊本を始め全国各地で大変大きな災害の中で復旧に取り組んでいるところも含めながら、これらについてのお考えを大臣、お願いを申し上げます。

○国務大臣(石井啓一君) 重要物流道路は、平時時、災害時を問わない安定的な輸送を確保することを目的としております。したがって、今後、地域において新たに生じた物流の課題や大規

模災害の発生に対応した復興への取組など、地域の実情を踏まえて検討を行っていくことが重要と考えております。

○増子輝彦君 あわせて、重要物流道路の災害時の道路の啓開あるいは復旧を迅速化するとして、地方管理道路が重要物流道路である場合に災害復旧等代行制度を創設するとしておりますが、その費用は都道府県の負担とされているわけでありま

す。全国的な貨物輸送網の形成を図ることが目的でありますから、その費用は国が応分の負担をすることも十分考えていく必要があるのではないかと、そういうふう

道路局長、このことについてのお考えをお伺いしたいと思

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。今般の法改正案におきまして、物流上重要なネットワークである重要物流道路及びその代替路、補完路を対象といたしまして、災害の規模によらず、地方公共団体からの要請を受け、道路の災害復旧等を国が代行できる制度を創設することとしたところでござ

災害復旧等を国が代行する場合の費用につきましては、道路法の規定では道路の管理に関する費用として当該道路管理者の負担となりますが、災害復旧につきましては、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に基づきまして、地方負担を軽減する措置などが適用されます。具体的には、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法が適用される場合、災害復旧事業費の国の負担分は三分の二以上となることとなつております。

いずれにいたしましても、代行制度の一層の機動的、迅速な活用を図ることを通じて、被災した地方公共団体の災害復旧活動を支援し、早急な交通の確保に努めてまいります。

○増子輝彦君 しっかり対応していただきたいと思

それでは次に、無電柱化について少し質問をさせていただきますかと思

御案内のとおり、二十八年の十二月に議員立法で無電柱化を推進する法律案が成立をいたしました。このことについては、超党派の議員連盟を結成をいたしまして、私もその共同代表の一人としてこの法律の成立に取り組んでまいったところでござ

特に、無電柱化、かつては電柱の地中化という表現をしながらこのことに、昭和五十八年、私が初めて福島県議会議員に当選したときからこの問題に取り組んでまいりまして、当時はほとんどこのことについては関心がなかったわけでありま

が、やはり私も、日本の道路形成上の中で、これは、災害対策、交通安全、美観等々を含めて、極めて重要な私は道路整備の大きな柱になると。と同時に、地域にとつても、大きなものではな

いけれども、地元の業者の皆さんにとつても大変有効な公共事業として、地元のそういう業界の皆さんがしっかりとこの仕事に関わることができるというメリットがあるということで、ずっとそれ以来三十五年にわたつてこの無電柱化についてはしっかりと対応してきたという私の個人的な思いも含めて、この議員立法を成立させるために超党派でしっかりとした対応をしてまいって、先ほど申し上げたとおり、議員立法で、委員長提案で成立したことは大変良かったと思つていま

し、これについては国交省の大変なお力添えもあったことを改めて御礼を申し上げます。

そこで、無電柱化推進計画においては、防災の観点から、今回、都市部内の第一次緊急輸送道路の無電柱化を推進、促進するとしております。第一次緊急輸送道路だけで五万六千キロもありま

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。現在策定を進めております無電柱化推進計画案におきましては、都市部、DID内の第一次緊急輸送道路など、無電柱化の必要性の高い道路につ

きまして重点的に推進することとしておりまして、二〇一八年度からの三年間で約一千四百キロメートルの新たな無電柱化の着手を目標としております。

委員お尋ねの都市部、DID内の第一次緊急輸送道路は、二〇一六年度末現在、高速道路を除く上下線別の延長で約一万四千キロメートルござ

ます。このうち、今般の計画案におきましては新たに約九百キロメートルの無電柱化の工事に着手することとしております。

○増子輝彦君 今の答弁のとおり、一万四千キロで九百キロに着手する予定だということ。是非、私は、大変費用も掛かるかと思

無電柱化のこの大事なメリット、そして地域における様々な問題も含めながら促進を是非してほしいというふう

に、無電柱化推進計画において、国土強靱化の観点から都市部内の無電柱化を推進すると同時に、無電柱化推進計画において、国土強靱化の観点からも地方部の無電柱化を推進すべきだと私は考えております。

当然、これ、国土強靱化という名前はこれ何と特定の人のためではなくて国全体に関わつてくることでありますから、東京オリンピックが二〇二〇年にある、東京周辺も極めて私もそれはそれとして大事だと思つていますが、やはり全国的な規模の中で、むしろ地方の方が、こういうことを進めることによって定住人口を増やし、あるいは職業的にもこの工事に

増えてくるということも含めて、様々な観点から地方の方にもこのことを進めていくということとは極めて重要だということに思つておりますので、このことについてのお考えを、道路局長、お伺いしたいと思

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。防災の観点からの無電柱化は、無電柱化の推進

に関する法律におきましても目的の最初に位置付けられておりまして、また、阪神・淡路大震災や東日本大震災を始め一昨年発生した熊本地震におきましても、電柱の倒壊や傾斜により救急活動や救援物資の輸送、復旧活動に支障を来したこと

から、重要な施策と認識をしております。現在策定を進めております無電柱化推進計画案におきましては、特に市街地内においては、人口密度とともに電柱、電線の密度が高く、より被害が甚大となりやすいため早急に無電柱化を推進するとしておりますが、これは大都市部に限られず地方部

さらには、計画案における無電柱化の対象道路は、緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等、災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路としておりまして、地方部も対象となっております。

なお、世界文化遺産周辺の地区を代表する道路などは都市部、地方部を問わず対象となつておりまして、このような景観形成、観光振興を目的とした無電柱化につきましても防災性向上の効果も見られると考えております。

今後、無電柱化を実施する具体の区間につきましては、地域の実情を踏まえまして、道路管理者、電線管理者、関係行政機関等から成る地方ブロック無電柱化協議会におきまして調整を行い事業を行うこととしております。

○増子輝彦君 まさに、災害対応にとつて、この無電柱化エリアについては本当にスムーズに物流の運搬あるいは消防救急車等を含めてスムーズに対応ができたということが実証されているわけですから、都市部に限らず地方でも様々な災害が、先ほど来申し上げているとおり、東日本大震災、熊本始め全国各地でこのようなことが起きています。是非地方部の方にも一層私は推進するための力添えをお願いをしたいと思つていま

す。また、大臣におかれても是非そういう観点から推進をしていただきたいというふうに思つております。

このことについては先ほど重要物流道路の点も申し上げましたが、むしろそういう意味では重要物流道路の無電柱化こそがある意味では極めて重要な私は課題だと思っておりますので、この重要物流道路における無電柱化の推進について無電柱化推進計画に盛り込む必要があるのではないかと考えています。大臣、どのようにお考えでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 重要物流道路は、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定するものでありまして、高規格幹線道路や直轄国道など、緊急輸送道路においても基幹的な役割を担うネットワークをベースに指定を行う予定であります。

緊急輸送道路につきましては、防災の観点から無電柱化が重要であるため、直轄国道のほぼ全線について新設電柱の占用禁止措置を導入するとともに、地方公共団体が緊急輸送道路において実施する無電柱化事業に対しまして、防災・安全交付金を重点配分をしております。また、現在策定を進めております無電柱化推進計画におきましても、緊急輸送道路を無電柱化の対象道路に位置付けるなど、無電柱化を積極的に推進をしているところでございます。

したがって、緊急輸送道路の無電柱化の重点整備と相まって、その重要な部分を占めます重要物流道路の無電柱化も推進されることになるわけですが、今後、重要物流道路の無電柱化につきましても推進してまいりたいと存じます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。しっかりと対応をお願い申し上げておきたいと思っております。

と同時に、やはり無電柱化を進めていくためにも、費用というものがどうしてもこれ生ずるわけでありまして。そういう意味では、費用負担についての様々な対応も今後は必要になってくるわけでありまして。このことについては、私も議員立法でやろうということの超党派の中でも大きな課題となったわけでありまして、特に国交省においてもこの費用負担についての対応が極めて今後の

大きな課題だと思っております。

そこで、無電柱化の推進に関する法律の附則第二条において、無電柱化の費用の縮減を図るための方策を検討していく旨が規定されました。これは我々、与野党の中でいろいろ協議をして、これを実現は改正というか、附則を入れることによって、議員立法で委員長提案でやろうということも大変大きな要因になったことはもう御案内のとおりであります。

ですから、これらを含めて、今後の無電柱化の費用の縮減を図るための方策はどのような形で検討して取り組んでいくのか、まさに附則の第二条における考え方を具体的にどのように進めていくか、御見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(石川雄二君) お答えいたします。無電柱化の推進に当たりましては費用の縮減が重要であると認識をしております。無電柱化の推進に関する法律におきましても、国、地方公共団体、電線管理者等が連携して取り組むこととされております。

このうち、建設コストの縮減につきましては、昨年三月に低コスト手法導入の手引きを策定いたしました。管路を浅く埋設する浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の普及促進を図っているところでございます。さらに、ケーブルを直接地下に埋設する直接埋設方式につきましては、今年度、京都市などの実際の道路において実証実験を行っております。早期に実用化できるよう努めてまいります。

また、財政的支援につきましましては、地方公共団体に對して防災・安全交付金等による支援を行うとともに、電線管理者に對しましては、電線等に係る固定資産税の特例措置や占用料の減免措置などを行っているところでございます。

これらの取組に加えまして、占用制限の拡大や地方公共団体への技術的支援など様々な施策に取り組み、着実に無電柱化を推進してまいります。

○増子輝彦君 しっかりと推進のための対策を具体的にお願いを申し上げておきたいと思っております。

それでは、問題を変えます。

落石対策等についてお伺いしたいと思います。これまで損失補償がなされてこなかった沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務に對して、今回、損失補償が行われることが新たに加えられることになりました。この損失補償については、地方道で落石対策が行われた場合、地方公共団体に對して国から具体的に補助、その他財政的支援は行われるのでしょうか。道路局長、お答え願います。

○政府参考人(石川雄二君) 道路区域外からの落石等の防災対策の実効性を高めるため、今般の法案におきまして、現行の沿道区域制度を拡充し、沿道の土地管理者に對して損失補償を前提とした損害予防措置を命ずることができるよう、所要の規定を盛り込んだところでございます。

立ち木の枝払いなどの軽微な措置につきましましては、受忍の限度内と考えられるため、沿道の土地管理者の負担によつて対策をいただくこととなります。一方で、浮き石の撤去、落石防護ネットの設置などの沿道の土地管理者の受忍の限度を超える措置につきましましては、沿道の土地管理者に對する補償の対象となりますが、地方道等の管理者の維持的な行為であることから、地方公共団体が地方単独費で実施するものと考えております。

しかしながら、斜面の安全対策として構造物を構築するような大掛かりな対策につきましましては、道路区域に編入した上で防災対策事業として道路管理者が対策を実施すべきものと考えております。このような対策に係る経費につきましましては、地方公共団体の要望を踏まえまして、防災・安全交付金等により支援をしてまいります。

○増子輝彦君 しっかりと対応をお願い申し上げます。

と同時に、今回の道路法改正においては、狭い歩道における電柱などの占用の禁止、制限、落石対策などの措置命令に對する土地管理者への損失補償制度、下水管など老朽化した場合の道路占用者への是正措置命令などの道路管理者の権限を強

化する内容となっております。これらの措置を含め、道路法若しくは道路法に基づく命令の規定による許可などを受けた者に対して報告や立入検査をする権限を与えて、法の実効性を担保しております。

市町村を中心に技術系職員が大変不足している現状において、法の規定の整備だけではなく、権限が強化された分、市町村にとってはこの人員確保等を含めて様々な点において重荷になるおそれがあるのではないかと心配しております。

道路管理者の権限を強化する法改正に当たつて、地方公共自治体の人的支援や財政的支援を充実させることが大変今回の道路法改正の考え方にも重要だと思っておりますので、大臣、この件についての所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 道路行政の適切な実施を図るために、これまでも地方公共団体の状況やニーズを踏まえまして、地方公共団体への支援を行ってきたところであります。

例えば、平成二十五年の道路法改正におきましては、橋梁やトンネルの点検を義務化をいたしました。この改正に伴いまして地方公共団体が施設の点検を行うこととなりましたため、地方公共団体に對しまして、研修の実施やメンテナンスに関する技術的助言、防災・安全交付金を活用した点検費用の財政的な支援等を行ってきたところでございます。

今般、法改正に盛り込んでおります電柱の占用制限や落石対策、道路占用者への措置命令等の実施につきましましては道路管理者が判断することとなりますので、地方公共団体に對してガイドライン等を策定をいたしまして、これを地方公共団体などの道路管理者に周知すること等により、技術的支援を行うことを検討しております。

今般の法改正につきましまして、現場での運用に支障がないよう、地方公共団体からの御要望を踏まえつつ適切に支援をしてまいりたいと存じます。

○増子輝彦君 道路は本場に重要な整備というこ

と、是非、私たちも、冒頭申し上げたとおり、しっかりと皆さんと一緒に対応していきたいと思っておりますし、支援もさせていただきたいと思っておりますので、自治体に対する支援を含め、よろしくお願いを申し上げます。

間もなく時間ですので最後の質問として、先般の豪雪について、福井県の方に実は現地視察に行っていました。その際、道路等も現場を拝見させていただきまして、西川知事と県当局からも強い要望を受けさせていただきました。

国道八号線バイパスを含む道路の整備を大変私は重要性を感じてまいりましたし、高速道路と一般道路のこの連携というものは極めて大事だと。今日、朝のNHKニュースでも、高速道路を開めるということについての、今回、国交省もいろんな対策を講じることが報じられておりましたが、いずれにしても、この豪雪、様々な災害等、極めて重要なこれからの対策が必要だと思います。

是非、この福井県の一千五百台の車両がスタック発生を起こしたということも踏まえて、やはり福井県でも強いバイパスの整備等の要望もございまして、これらを含めて、今年には福井県は国体も控えておりますので、それらを踏まえて、道路の整備に対して格段の私は支援をすることが必要ではないかと思っておりますので、是非、早急な対策を講じていただきたいということをお願いを申し上げます。ながら、道路局長の決意のほどをお伺いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○委員長(野田国義君) 短めにお願いたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。今般の国道八号による滞留、こういった立ち往生を防ぐためには、道路の拡幅は一つの有効な手段であると認識をしております。委員御指摘の福井バイパス、これは既に四車線分の用地を確保しておりますので、早期効果発現の観点から、平成三十年の福井国体まで暫定二車線で開通をする予定でございます。

本区間は既に必要な用地が確保されており、事

業が進めやすいということから、四車線化に着手することも考えられるわけですが、他方で、その以北の二車線区間につきまして、今回の豪雪時に立ち往生が発生したことも総合的に勘案し、ネットワークの強化に向けて必要な対策を検討することが必要であると考えております。

○増子輝彦君 終わります。

○竹内真二君 公明党の竹内真二です。

道路法等の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

本題に入る前に、私も、東日本大震災から七年というところで、今月十日に被災地の岩手の状況を見てまいりました。現地ではインフラ整備は政府の取組によってかなり進んでおりまして、復興道路についても整備が進んでおりまして、地元で大変に喜ばれ、全線開通への期待も大変高いものになっておりました。例えば、既に整備が終わった区間を利用している方からは、この時期は、例えば毎朝、旧道であれば山道のために非常に曲がっているわけですから、路面凍結をして、ある意味では命懸けで朝例え仕事に行くとか、そういう思いをしていただければ、やはり整備されて道が真つすぐになったことによつて、そういう怖い思いをすることがなくなつたと、そういうようなお話しも伺いました。

一本の道路が日々の車の安全を守り、人々の暮らしやなりわいを支えている、そして、いざ災害が発生したときには命を守る役割も果たすと、こういうことを改めて痛感をして帰ってまいりました。これは被災地に限らず全国の道路に言えることとでありまして、今、災害が激甚化して、また日本を取り巻く経済環境等も様々に変化をしております。道路について地域の特有の事情もありまして、こうしたことをしっかりと踏まえまして、是非とも法制面それから財政支援を含めて政府には対応していただきたいと、まずはこのことをお願い申し上げます。質問に入らせていただきます。

それから、先ほども足立委員と増子委員の方が

ら様々な質問いただいておりますので、ちょっと重なる部分もあるかと思いますが、まず御了承願いたいと思っております。

まず、老朽化の課題ですけれども、高度経済成長期に建設されたインフラの施設、もう本当に老朽化が課題となつておりますけれども、道路施設でも他のインフラと同様に、橋梁を始め、老朽化への対策がまさに待ったなしの課題となつてい

ところであります。

このような中で、二〇一三年の道路法改正では、道路管理者においては五年に一度の点検が義務付けられており、例えば、橋梁においては二〇一六年度末までの約三年間で全橋梁七十三万のうち五四％で点検が完了したと伺っております。国土交通省として、これまでの点検結果を受けて、橋梁などの老朽化対策にはどのような課題があるかと認識されているか、お伺いしたいと思

います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。橋梁、トンネル等の点検につきましては、平成二十五年年度に道路法改正をし、平成二十六年七月から、国が定める統一的な基準によつて、地方公共団体が管理するこれらの施設も五年に一回の頻度で近接目視による点検を行い、この点検結果に応じて必要な修繕を実施していただくことと

なっております。

中でも、地方公共団体が管理する橋梁は約六十六万橋、トンネルは約七千六百本となつております。特に市町村が管理する橋梁は全橋梁の約七割に当たる約四十八万橋となつておりまして、市町村にとつて橋梁への対応が大きな課題となつております。

地方公共団体が管理する約六十六万橋の点検につきましては、平成二十八年度末までの約三年間で約三十六万橋の点検が完了するなど、おおむね計画どおり進捗しているものと認識をしております。一方、点検が完了した約三十六万橋について、早期又は緊急に修繕が必要と判断された約四万橋のうち、修繕に着手した橋梁は平成二十八年

度末の段階で約三千四百橋にとどまつておりまして、修繕を着実に進めていくことが課題となっております。

また、地方公共団体が管理する約七千六百本のトンネルにつきましては、平成二十八年度末までの約三年間で約三千本となつておりまして、引き続き点検を計画的に実施するとともに、点検結果に基づき着実に修繕を行うことが課題となつてお

ると認識をしております。

○竹内真二君 今、答弁にございましたように、緊急のものに対してはまだまだ整備が進んでいない面もあるかと思っておりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

次に、道路の老朽化対策については、直轄国道のみならず、地方自治体が管理する道路においても、やはり地方自治体に任せる、地方任せにすることなく、計画的に修繕を実施できるよう国としてもしっかりと支援をすべきと考えておりますが、この地方自治体の道路施設の老朽化対策について国としてこれまでどのような支援を実施してきたか、また今後どのような支援を進めていくことを考えていらっしゃるのか、石井大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 道路の老朽化対策の推進に当たりましては、全橋梁の約九割に当たる約六十六万橋を管理をし、財政面や技術面で厳しい状況にあります地方公共団体に対する支援が重要と考えております。

このため、財政面では、地方公共団体が行います老朽化対策に必要な経費につきまして、防災・安全交付金や大規模修繕・更新補助制度を活用して支援をしているところであります。さらに、今回の道路法等の改正におきましては、補助事業、交付金事業における国費率のかさ上げ措置につきまして、喫緊の課題である老朽化への対応のため、これまで措置されていなかった補助国道の修繕につきましても新たにかさ上げ対象に追加することとしております。

国土交通省といたしましては、各道路管理者が

計画的に老朽化対策を進めていただけるよう、引き続き財政面等で地方公共団体を支援してまいりたいと考えております。

○竹内真二君 やはり道路にしても橋にしても速やかな対応が必要なのが各地域で多くなっておりますので、今御答弁にありましたように、各自自治体への支援を含めまして、国民の安全、安心を守るためにもしっかりとした政府の取組を引き続きよろしくお願い申し上げます。

次に、無電柱化について伺います。

二〇一六年十二月に、先ほどもありましたように、無電柱化推進法が議員立法として成立し、それに基づく推進計画が策定が今進められております。また、今回の道路法改正案においても、無電柱化に関する項目が盛り込まれております。これまで国土交通省として様々な取組を行い、努力をされてきておりますが、それでも現状は、よく言われるように、全国の無電柱化率というのは一％と、こういう現状であります。また、これもよく言われますが、比較的進んでいる東京二十三区でも八％、大阪市でも六％と。海外の都市、一〇〇％のロンドンやパリ、それからソウルの四六％という数字と比べてもかなり低いという現状にあります。

そこでまず、国土交通省として、この無電柱化について、どのような要因、原因で進んでいないと考えているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

諸外国におきましては、ロンドンやパリなどの欧米の都市を始め、アジアの主要都市であります香港、シンガポールでも無電柱化率は一〇〇％となっております。日本では、戦後の復興に当たりまして、電力の安定供給を低コストで実現することが優先されたことなどによりまして、配電線が地中化に向かわず、電柱と架空線による方式が基本となったと承知をしております。

そのため、近年、無電柱化に取り組んでおりますけれども、委員御指摘のとおり、無電柱化率は東京二十三区に限っても八％と著しく遅れている

ところでございます。その主な原因は、コストが高い、電力会社等との調整が困難である、トランスの置場がない、道路が狭く事業ができないなどの要因があると認識をしておりますのでござい

ます。このため、国土交通省では、関係者と連携をいたしまして、幅員の狭い道路におきましても地中化が可能でコスト削減にも資する小型ボックス活用埋設方式等の技術開発を行い、普及促進を図っているところでございます。また、無電柱化の推進に係る調整を円滑に行うために、道路管理者、電線管理者、関係行政機関等から成ります地方ブロック無電柱化協議会等を活用することとしております。

今後とも、地方公共団体や電線管理者等と連携をし、無電柱化の着実な推進に向け取り組んでまいります。

○竹内真二君 是非よろしくお願い申し上げます。

それから、この改正案では、無電柱化を更に推進するべく、幅が非常に狭い道路においても歩行者や車椅子の安全や円滑な通行を確保するため、占用制限の対象に幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合を追加されております。歩行者のためのバリアフリー化を進める上でも、新設の電柱に限らず、既存の電柱などを減らすための占用を禁止したり制限したりすることも重要であると考えます。

しかしながら、幅が狭い道路というものは、例えば私の地元の神奈川県横浜ですけれども、それから都内などを見ても、商店街、住宅地など密集市街地では結構至る所にあるわけですね。そうした道路で非常に多いのは、例えば車道の幅が約五メートル程度の狭い道路でもバス通りになっていると。そこに電柱がずっと並んでいるものから、歩行者が白線の内側の路側帯を歩くことと電柱が通行の邪魔になると。これを避けようと、やむを得ず車道側にもはみ出すというようなことにもなると。さらに、その車道を今度路線バスや大型

車両というのが行き交っているわけですから、この車両も道路の中央線をはみ出しながら通行せざるを得ないと、こういう場所が非常に多いわけですね。また、上を見れば、景観上も、電線がクモの巣のように張り巡らされていて、著しく見た目も悪くなっている。

そうした地域では、道路が狭いだけでなく、建物の敷地も余裕がない場所が多くて、その場合、電線等の地中化を実施しようとしても、やはり先ほどの答弁にもありましたけれども、トランスを地上に設置する場所の確保に困難を来してしまうと、こういうふうになっているわけですね。

今回の法改正の趣旨は非常に良いと思うんですが、けれども、この電線の地中化の推進に当たって、そのような密集市街地や商店街におけるトランスの設置といった地元で合意形成が必要な事項に関して、道路管理者が地方自治体である場合、事業計画を策定してもなかなか積極的には動けないというところもあると思います。そのようなケースに対して、国、地方自治体、電線管理者等の関係者でどのように取り組んでいくのか、教えていただきたいと思っております。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。密集市街地などの幅員が狭い道路におきましては、無電柱化のための電柱の撤去について合意が得られても、トランス等の地上機器の設置場所について合意が得られないことによりまして無電柱化が進まないという場合がございます。このため、トランスのコンパクト化に係る技術開発や形状の工夫、照明柱に設置される柱上トランスの活用などを進めるとともに、沿道の協力による民地の活用や学校等の公有地の活用について、事例の共有や地元協議会の設置などによりまして地域の合意形成を円滑に進めることとしております。

国土交通省といたしましては、これらの取組によりまして、幅員が狭い道路における無電柱化につきましても円滑に進むよう、関係者と連携し、積極的に取り組んでまいります。

○竹内真二君 あと、無電柱化には様々なメリッ

トがあります。二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックが約二年後に迫る中で、ユニバーサルデザインの観点、それから防災・減災の観点など、無電柱化を進めることは非常に重要な課題であると、そういう声が多く聞かれております。

道路というのは、子供、高齢者、障害を抱える人々など交通弱者と呼ばれる皆さんの安全確保が最優先されなければなりません。歩行者の安全を確保していく観点から、石井大臣のリーダーシップでこの無電柱化の取組を一層強力に進めていくべきであると考えますけれども、大臣の御決意をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 無電柱化は、災害の防止や良好な景観の形成に加えて、歩行者や車椅子利用者、ベビーカー等の安全かつ円滑な交通を確保する観点からも大変重要な政策であると考えておりまして、今般の法改正もそうした観点から提案をしたものであります。

今後の無電柱化の推進に当たりましては、平成二十八年十二月に成立、施行されました無電柱化の推進に関する法律に基づきまして、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため無電柱化推進計画を策定することとされており、現在その策定を進めているところであります。計画案におきましては、安全、円滑な交通確保の観点から、バリアフリー化の必要な特定道路など無電柱化の必要の高い道路について重点的に推進することとしております。

国土交通省といたしましては、今般の占用制限の拡大に加えて、コスト削減の促進や財政的措置等様々な施策に取り組みつつ、現在策定を進めております無電柱化推進計画を着実に実行できるよう、地方公共団体及び関係事業者とも連携をいたしまして、積極的に取り組んでまいりたいと存じます。

○竹内真二君 大臣、本当よろしくお願い申し上げます。

次のテーマに移ります。今回の法改正にも盛り込まれました道路区域外

からの落石などを防ぐための措置についてお伺いをいたします。

集中豪雨などが頻発しておりまして、道路区域外からの落石や土砂崩れなどにより痛ましい交通事故も毎年のように起こっております。このような事故を防ぐためにも、道路区域外への対策を講じることは大変に重要であると考えております。

今回の改正の具体的な内容と狙い、特にどのようなエリアを対象に災害予防の措置を講じるのかをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。国が管理します直轄国道における状況といたしまして、平成十六年度から二十六年までの十一年間で、道路区域内外からの災害を起因とした全ての通行止めの発生件数は二百四十一件となっております。このうち道路区域外からの発生件数は百七十二件となっております。全ての通行止めの発生件数の約七割を占めているところでございます。このため、道路に隣接する区域も含めた防災対策が重要であると認識しております。

また、平成二十八年五月には、島根県邑南町の主要地方道浜田作木線におきまして、道路区域外からの斜面から直径一メートルほどの岩が落下し、走行中の軽自動車に直撃して一名が死亡する事故が発生しております。道路区域外の対策がますます求められているところでございます。

このような状況を踏まえまして、道路区域外からの落石等の防災対策の実効性を高めるため、今般、道路法等の一部を改正する法律案におきまして、現行の沿道区域制度を拡充し、沿道の土地管理者に対し損失補償を前提とした予防措置を命ずることができるよう所要の規定を盛り込んだ内容としたところでございます。

この沿道区域制度を適用することが想定されるエリアといたしましては、落石、土砂崩れなどによって災害の発生するおそれのある場所であり、具体的には、過去に落石等の事象が発生した場所や、巡視や点検等により落石等のおそれがある場

所であると道路管理者が判断した区域が考えられます。

国土交通省といたしましては、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路に隣接する区域も含めた道路の防災対策の推進に努めてまいります。

○竹内真二君 災害の発生状況を考えると、沿道区域に指定ができる範囲を二十メートル以上に広げることも今後検討していただければと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

そのほか、今回の道路法改正においては道路利用の安全性の向上に関するものが様々に盛り込まれておるわけですが、この道路利用の安全性の向上に関して、国土交通省としての決意、意気込みをお聞かせ願ひたいと思います。

○副大臣(あきもと司君) お答えします。

近年の道路利用の安全性を確保するに当たつての課題といたしましては、先ほど委員御指摘の道路の老朽化や、また、道路区域外からの落石等によって災害が発生すること以外にも、災害時に重要な輸送路の道路閉鎖や復旧作業に時間を要すること、下水道の管路など占用物件の損壊によりまして道路の陥没が発生していること、幅員が狭い歩道の電柱等により歩行者等の安全、円滑な通行が阻害されていることなどがあると考えております。

そのため、今回の改正法において、かさ上げ措置の対象に補助国道の修繕を追加、又は沿道区域内の土地管理者に対する損失補償を前提とした措置命令権限の創設、重要物流道路及びその代替・補完路について災害時の道路閉鎖や災害復旧を国が代行可能とする制度の創設、占用者による占用物件の維持管理義務や義務違反者への措置命令権限の創設、占用制限の対象に幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合を追加することといたしております。

今度とも、国土交通省といたしましては、平時又は災害時問わず安定的かつ安全な道路利用を更に目指していきながら、安全性の更なる向上につ

いてしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○竹内真二君 あきもと副大臣、ありがとうございます。最後に、新たに設けられる重要物流道路制度についてお伺いをいたします。

今回の法案で指定された重要物流道路を走る大型の国際海上コンテナ車といった特殊車両は、通行許可の審査手続が必要となります。これまでは走行するたびに許可申請が必要だったわけですが、これも、このコンテナ車というのは年々大型化が進んでおりまして、この新しい制度によって国際競争力や物流生産性の向上が期待をされております。

重要物流道路の指定時期や延長等の具体的な内容については今後検討するとされておりますが、どのようなプロセスを踏んで指定が決定されるのか、特に地域や事業者の声を反映することが重要だと思われませんが、いかがでしょうか。お聞きします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

重要物流道路は、平時時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流において基幹的な役割を担っている高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道をベースとして、主要な物流拠点を連絡するネットワークを基本に検討することとしております。

具体的な検討プロセスにつきましては、まずは各地域において道路管理者による協議会等を活用し、有識者等の意見も伺いながら、地域の物流に関する課題や今後の方向性を整理した上で、他の交通との連携や沿道の土地利用状況、災害時の対応等を踏まえた効果的なネットワークとなるよう検討を行う予定でございます。その上で、国土交通省におきまして広域的な観点からネットワークを整理し、関係する道路管理者に協議した上で、国土交通大臣が重要物流道路として指定することと想定をしております。

○竹内真二君 首都圏においては、昨年二月の圏

央道の開通によって六つの放射道路がつながっておりまして、物流の効率化の観点からも大きな効果があつたところで。

全国には、ただ、ミッシングリンクや環状道路、空港港湾アクセス道路など、今までは計画区間として取り残されている区間もあります。重要物流道路については、国際競争力や物流生産性の向上のみならず、災害時の観点からも計画路線を含めて指定することが重要と考えております。

既存の路線だけでなく、この計画路線についても含めて指定することの意義について、最後にお伺いいたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。昨年二月の圏央道茨城県区間の開通によりまして六つの放射道路が圏央道を通じてつながり、都心を通過せずに地方間を結ぶとともに、首都圏から各地への物流効率化につながることから、圏央道沿線における物流施設の年間立地件数が二十年前と比較して四・六倍に増加しております。

このように、深刻なドライバー不足が進行し、物流の危機的な状況が顕在化する中で、生産性向上に資する広域的な幹線道路ネットワークの強化を図ることが重要でございます。

さらに、地震や台風などの災害が頻発化、激甚化する中で、地域の孤立を防ぎ、救助救援活動の支援や緊急支援助物資の輸送などに大きく貢献する広域的な幹線道路ネットワークの強化を進めることも一層重要となっております。

以上を踏まえまして、平時時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するためには、今後発揮することが想定されます広域的なネットワーク効果を考慮することが重要であるため、重要物流道路につきましましては、開通区間をベースとした上で必要な計画路線も含めて検討してまいります。

○竹内真二君 是非、検討をよろしくお願ひしたいと思ひます。

時間が来ましたので、終わります。ありがとうございます。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。

まず、法案について伺います。新たに重要物流道路という仕組みを設ける内容です。

平常時のことについてですが、今、竹内委員からもありました、一定の重量や寸法を超える特殊車両は道路の通行に許可を必要としています。中でも、四十フィート背高国際海上コンテナの台数が増えているといい、重要物流道路のうち、道路構造を強化した区間では通行許可を不要とするものです。許可に時間が掛かるので規制緩和してほしいという業界団体の要請に応えようということです。

資料をお配りしておりますが、一方で、国交省は、二〇一三年の道路法改正で、道路の老朽化対策を主な目的として大型車の通行の適正化を図っています。国交大臣が大型車誘導区間を指定し、この区間のみを通行する大型車両は国交省が一元的に審査するので許可までの期間を短縮する、こういう狙いの下でつくられました。高速道路や直轄国道のほか、物流拠点を結ぶような全国約三万五千キロが既に指定をされて追加や見直しも行われています。

国交省はこの制度をつくった際に、平均二十日程度の審査期間を三日程度に短縮するとしていました。現状どうなったのかといいますと、資料の二枚目めくっていただきますと、ちょっと調べていただきますと、大きな港湾が近い横浜、名古屋、兵庫の国道事務所が数字を挙げていたんですが、まだいろいろばらつきがありますけれども、特に件数の多い名古屋でいいますと、許可件数二百四十八件、平均審査日数三・四日ということ、制と目標どおりの数字になっているところもあります。もちろん長いところもあります。

今、全体の平均審査日数が約四十五日ぐらいだと伺いました。ですから、これ挙げているのは、件数は多いとは言えないんですけれども、大型車誘導区間で完結する場合には、これは大幅に縮減をしているわけです。ですから、許可制度を維持した上で審査を迅速化するということが可能で、またその方向で今まで制度を進めてきた、政

策進めてきたわけです。恐らくこちらにいらっしゃる委員の皆さんの中にも、五年前ですから審議に関わったという方もいらっしゃるかと思います。

大臣に伺いますが、この大型車誘導区間というのは国際海上コンテナ車も利用できます。ほんの五年前にスタートした制度で、当時、特殊車両の通行の約八割をカバー可能だったというんですが、ここにありますように、必ずしも広がっておりません。先日、国交省に尋ねましたら、効果についての検証もまだ余りなされていないということでした。こういう中で、なぜあえて許可を不要とする仕組みをつくるんですか。

○国務大臣(石井啓一) 大型車誘導区間は、全体的に特殊車両を対象といたしまして、特車通行許可手続を行うことを前提といたしまして、審査の国の一元化によりまして審査日数の短縮を図るものであります。

一方、重要物流道路は、世界的にも増加しており、車両の諸元が一定である四十フィート背高国際海上コンテナ車等に対応した道路構造の強化を図る措置を講じた上で、特車許可手続を不要とするものであります。

大型車誘導区間では特車許可手続そのものは必要であるため、特車許可申請に係る準備やコストが掛かり、また通行経路が限定をされておりまして、更なる機動的な輸送を可能とするため、重要物流道路では特車許可手続そのものを不要とすることとしたところであります。

また、イギリスやフランスなど諸外国におきましても、四十フィート背高国際海上コンテナ車の特車許可が不要となっていることを踏まえ、国際競争力の観点から、当該車両の特車許可を不要とすることが必要と考えております。

○山添拓君 大型車誘導区間についても範囲を追加する中で、国際競争力強化のためと言っている中で、同じ政策目的なんですよ。その中で新たに許可を不要とする仕組みをつくるのは、今大臣もおっしゃったように、結局、運送事業者の、許

可を取るの面倒だと、こういう要望に応えただけで、そうなりますと今後、同様の要望が新たに提出されればどんどん広がりがねないということになります。

今回許可を不要とするのは、法案によるものではなく、車両制限令という政令によるものです。が、法案を解説しましたポンチ絵見ますと、「国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする」とあるんですね。ですから、これ、政令を改正すれば国際海上コンテナ車以外についても許可を不要にすることは可能だと、こういうことですね。

○政府参考人(石川雄一) お答えいたします。

今回対象としている四十フィート背高国際海上コンテナ車については、四十フィート背高国際コンテナが世界の海上コンテナの半数以上を占め、我が国における利用についても十五年間で約九倍に増加するなど、国際競争力の強化の観点から機動的な輸送を確保する必要があることや、コンテナの規格が標準化されており、海上人命安全条約、SOLAS条約の改正により事前の総重量の確認が義務付けられるなど、車両の諸元が一定であり、道路構造の観点から対応がしやすい車両、車種であるということも踏まえて、特殊車両通行許可を不要とすることとさせていただきます。

(発言する者あり) はい。政令において対応することが可能ということになっております。

○山添拓君 つまり、法改正要らないということなんです。

わざわざこのポンチ絵でも「等」と書いているのは、将来拡大することを想定したものなんです。これでは許可制度が骨抜きにされかねません。

現在、通行許可は国交省が行っています。許可制度の適用除外を認めれば、許可申請するかどうかは事業者側の判断ということになります。今でも違反車両はあるんですよ。にもかかわらず、申請するかどうかを事業者任せにするということになれば、本来許可が必要な道路まで許可なしに通

行する車両が増える可能性が高まります。チェックする体制もありません。交通政策審議会でも、許可なく通行を可能とすること自体の是非についてはほとんど議論されていません。これは極めて無責任だと思えます。

道路の保全や交通の安全のためにも、この許可不要という仕組みは今からでもやめるべきだということを指摘したいと思えます。

次の話題に行きます。

この重要物流道路は、東京外環道の東名・湾岸間のような計画路線も含めて指定が可能です。既に建設中の外環道の関越―東名間では、大深度地下を利用するからということで、地権者に断りなく、補償もなく工事が進められています。昨年十二月には、大深度地下の使用認可の無効確認を求めて十三名が東京地裁に提訴するという裁判にもなっています。住民に意見を聞かない事業に国が更にお墨付きを与えて後押しするのはもったいなかだと指摘しなければなりません。

この外環道をめぐって重大な談合疑惑が生じて、工事の契約手続が停止をしています。中央道とのジャンクションで本線とランプが分岐、合流する地中掘削部と呼ばれる部分です。世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事と言われていますが、資料の三ページ、NEXCO東日本と中日本が発注するこの工事で、大成建設、清水建設、鹿島建設、大林組の四社が幹事社となったJVが四つの工事を分け合い、受注していることになっていないのか、こういう談合情報も寄せられて、昨年二月二十六日のしんぶん赤旗日曜版が報じ、三月三十日には我が党の宮本徹衆院議員が国会でも取り上げまして、その後、両者は契約手続を中止をいたしました。

今日は、NEXCO東日本に参考人として御出席をいただいております。昨年の九月一日に、談合等の不正行為の疑義を払拭できず、契約手続の公正性を確保できないおそれがあることから、契約手続を取りやめることとしたと、こう発表されております。

現在もこの契約手続は再開されておりませんね。その事実だけ確認させていただきます。

○参考人 荒川真君 お答えいたします。

現在もその手続は再開されておりません。

○山添拓君 今後、NEXCOが地中拡幅部の工事契約の入札を再開する場合、談合の疑義が払拭されない会社について契約相手から排除をするのでしょうか。新たな談合は許されないと考えますけれども、何をどのように検討しているか御説明いただけますか。

○参考人 荒川真君 お答えいたします。

東京外郭環状道路の中央ジャンクション地中拡幅工事につきましては、市街化された地下部の地下水を有する地盤内において非開削で大規模な構造物を構築するものでございます。したがって、本工事につきましては、複雑な工程を伴う非常に高度な技術を要するものでございます。

しかしながら、本線トンネルとランプトンネルをつなぐ本事業に不可欠な工事であることから、現在、新たな発注に向け、透明性、競争性等の確保に留意しつつ検討を行っているところでございます。本工事の発注に係る情報につきましては、決定いたしましたら速やかに公表をさせていただきます。

当然のことながら、新たな工事の契約手続につきましても、引き続き適切に対応してまいる所存でございます。

○山添拓君 高度な技術であるから談合が許されるということにはもちろんなりません。

談合疑惑を受けて、NEXCOにおいて調査委員会を設置をされて、そしてその結果を公正取引委員会と警察庁にも通報したと伺っております。調査や捜査の結果が明らかになるまで工事契約を再開すべきではありませんし、ましてや、先ほど挙げた四社が中心となったJVなどが入札に加わることも許すべきではないと考えます。

外環道では、本線のトンネル工事も四つの事業区間に分けられて、同じくスーパーゼネコン四社が筆頭を務めるJVが工事を分け合っており受注して

います。しかも、一抜け方式と呼ばれて、四件を順に開札して総合評価方式で落札するんですが、一件落札をしたJVはそれ以後の入札では無効になります。四つのJVで四つの工事、確実に一つずつ取れると、こういう方式になっているわけですね。二〇一四年五月の当委員会、我が党の辰巳孝太郎議員がこういう発注方法自体の問題も指摘をしています。

地中拡幅部の工事では、技術提案・交渉方式というやり方を採用されました。技術提案で選んだ優先交渉権者と発注者が価格交渉を行って契約をする。前回やりましたリニアで、JR東海が発注をしたその方式と近いんですね。そしてこちら、外環道においては一つの工事で優先交渉権を得ると別の工事は受注できないという一抜け方式を取っています。

NEXCOに改めて伺いますが、こういう発注方法自体を見直すことも含めて検討されているということでしょうか。

○参考人(荒川真君) 現在、NEXCOにおきましては、この発注に向けまして、先ほども申し上げましたように、新たな発注に向けて、透明性、競争性等の確保に留意しつつ検討を行っているところでございます。

○山添拓君 確認ですが、発注方法も含めてということですね。

○参考人(荒川真君) 新たな発注に向けて、競争性、透明性を確保すべく検討をしているということでございます。

○山添拓君 はつきりおっしゃらないんですけれども、発注方法も含めて見直さないとまた同じことが起こるということを指摘したいと思えます。事業費の七五％が国費です。NEXCOも一〇〇％国が出資をする特殊法人です。疑惑の対象となりました四社というのは、言うまでもなく、先般告発し、起訴をされたリニア談合と同じメンバーです。二〇一四年の四月から二〇一五年八月頃にかけて談合が、あのリニアの件では起訴をされています。

外環道の本線トンネル、こちらは二〇一四年四月に落札をしています。時期も顔ぶれも同じなんです。談合があった可能性は十分にあり得ます。

大臣に伺いますけれども、大臣は、NEXCOが、つまり発注者が適切に対応するんだと答弁されてきたんですが、今お聞きになったように、NEXCOにおいては検討中だとおっしゃいますが、発注方法を含めて見直すと言明をされませんか。国交省として、調査の徹底やあるいは発注方法を改めるように指導するべきではありませんか。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省はこれまで、高速道路会社に対して談合情報対応マニュアルに基づき対応するよう指導してきたところでありますが、高速道路会社は、公正入札調査委員会による調査審議や公正取引委員会等への通報など、このマニュアルに基づき適切に対応してきました。

地中拡幅工事に係る入札手続は、発注者である高速道路会社において適切に決定されるものであるとして、高速道路会社においては、地中拡幅工事の再発注手続も含め、今後、東京外環の工事発注において透明性、競争性等が確保されるよう、しっかりと取り組んでいただきたいと考えております。

○山添拓君 時間ですから終わりますけれども、今回の件は、地中拡幅部については、談合マニュアルの先なんですよ。その後、工事の契約を再開する場面での問題ですので、是非徹底した説明と調査が必要だと思えますし、談合の疑いが拭えないというのであれば本線工事についても中断をし徹底説明するべきだ、国もそのための指導をするべきだということを強調して申し上げたいと思えます。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井邦彦です。私は、重要物流道路についてお尋ねをいたします。平成二十八年の四月、熊本地震では、この熊本

県内の緊急輸送道路約二千キロメートルにおいて、何と五十か所で通行止めが発生したと、こういうことをお聞きしております。こういう状況の中で、近年、集中豪雨の発生件数が増大をしておると、こういうことを考えますと、これはただ事じゃないという感想であります。この全面通行止めとなる事前通行規制区間、直轄国道だけで全国に二百か所存在すると聞いておるわけでありますが、こういう中で首都直下地震、またさらには南海トラフ巨大地震等が、減災、またさらに防災対策、こういうことを考えると、急務な大変重要なことである、このように私は認識をしております。

そこで、この国内貨物の輸送の約九割がトラック輸送と、こういうことであります。ここでお尋ねをしたいことは、災害に強く安全性、信頼性の高い道路を確保する、そういう意味においてこの重要物流道路制度を新設されると、まさにタイミングを得たというか、もともと早くこういう発想をしてはしかなかったという期待感と思えます。

そこで、また改めて、この新たな制度の趣旨について国交省のお考えをお聞かせをいただきます。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。電子商取引の拡大等により物流需要が増加する一方、深刻なドライバー不足が進行するなど物流の危機的な状況が顕在化しております。車両の大型化への対応など、物流の生産性を高めるための取組を強化していく必要がございます。また、委員御指摘のとおり、近年、災害の頻発化や激甚化が進んでおりまして、災害発生時における救助救援活動の支援や救急支援物資などの安定的な輸送を速やかに確保する必要があります。

これらを踏まえまして、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として指定する制度を創設するものでございます。

重要物流道路につきましては、第一点目とし

て、トラックの大型化に対応した道路構造の強化。具体的には、車両の諸元が一定であります国際海上コンテナ車等に対応した特別の構造基準を設定するとともに、特車通行許可を不要とするものでございます。

二点目といたしまして、災害時における道路の啓開、復旧の迅速化。現在、大規模災害等に限定されております地方管理道路の国による災害復旧等の代行につきまして、全ての災害に対して地方からの要請に応じ国が代行できるよう拡充するものでございます。

三点目といたしまして、民間施設直結スマートインターチェンジの整備に係る無利子貸付制度の創設でございます。

これらの機能強化や重点支援を実施していくものでございます。

○室井邦彦君 今のスマートインターチェンジはまた後ほど質問いたしますのでね。

そこで、こういう重要物流道路、こういう必要性は理解できます。

また、ここで新たに神戸港の話になるわけでありまして、この国際コンテナの取扱量が阪神・淡路震災の前のレベルを超えたと。兵庫県、我々地元議員にとりまして非常に有難い、喜ばしい話でありまして、阪神・淡路大震災の前の神戸港の物流というのは世界に冠たる物流であった。阪神・淡路大震災後、なかなか物流を回復せずという、非常に我々地元議員にいたしましても心配をしておったわけでありまして、まさにこれ、神戸、これは経済新聞でありますけれども、阪神・淡路大震災前の最高だった物流が、二百九十一万六千TEU、これを四％も最高更新したという、神戸港が。本当に有難い話であり、この国土交通省の国際コンテナ戦略港湾の政策がまさに効いたんじゃないかな、このように皆さん方に敬意を表したいと思っております。

そこで、この部分で、やはり港湾で大切な部分でお願いしたいというか、ここにも書いておりますが、まず高速道路の計画、特に進行中の大阪湾

岸道路の西伸部と阪神高へのアクセス強化、これがまさに物流ネットワークの整備という観点で非常にこの物流の重要な道路と我々も位置付けておるところであります。

この高速道路の整備促進を更に図っていくべきだと、我々は地元民としてはそう思っておるわけでありまして、その辺のところの大臣の見解、お考えを、勢い付いて更にお願いをしたい、このように思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 重要物流道路は、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流において基幹的な役割を担っております。高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道をベースといたしまして、これらと主要な物流拠点とを連絡するネットワークを基本に検討することとしております。

大阪湾岸道路西伸部は、人口や産業が集積する大阪、神戸の沿岸部における重要な路線であり、阪神港を始めとした物流拠点へのアクセス向上による物流の効率化などの効果が大きく期待されることから、重要物流道路の趣旨にふさわしい道路であると認識をしております。

この事業につきましては、平成二十八年度に直轄事業として事業化をいたしまして、阪神高速道路会社への事業許可を経て、平成二十九年度からは直轄事業と有料道路事業で事業を進めており、現在、地質調査や設計を実施しているところであり、早期開通を目指して事業の進捗を図ってまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 大臣、ひとつよろしく、東京一極集中ということをよく口にされるわけでありまして、我々関西にとりまして、二極分散型の国土の形成ということで頑張っておるところであります。是非、力を発揮していただきたいというふうに期待をしております。

続いて、もう一点、港湾関係のお願いでありますけれども、この港湾関係という臨港道路、こういうことになるわけでありまして、重要道路だけでなく、この港湾の臨港道路についても、構造、

また災害時の措置を強化しておかなければ、せっかく物流の流れが加速したという状況でありまして、まさに平常時、また災害時を問わない安定的な輸送の確保という面においても、この臨港道路についても非常に重要な部分だと考えておるところであります。是非、この臨港道路についての整備の御見解もお聞かせをください。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。重要物流道路が連絡する主要な物流拠点につきましましては、他の交通との連携強化や災害時における緊急物資輸送などの観点から、拠点として機能する空港や港湾、鉄道貨物駅などを想定しております。特に、今回の構造強化の対象車両として、四十フィート背高国際海上コンテナ車と主たる発着地が港湾となっておりまして、高速道路等の幹線道路と臨港道路との連携が重要であると認識をしております。

一方、国際海上コンテナを扱う埠頭に接続する臨港道路は、当該車両の走行に対応した構造となっておりまして、また、災害時の対応につきましても、既に港湾管理者からの要請に基づく国による啓開等が可能となっております。

今回の重要物流道路制度の運用に当たりましては、道路と港湾が更なる連携強化を図り、平常時、災害時を問わない安定的な輸送が確保できるよう、港湾管理者等とも連携しながら検討を進めてまいります。

○室井邦彦君 よろしくお願いをしております。続いての質問は、スマートインターチェンジに

関わる質問であります。生産性の向上を推進していく、また経済成長を実現していく、これについては、もちろん物流拠点、工業団地、さらには大規模商業施設等から高速道路へのアクセス、これを向上させるということが非常に重要ではないか、このように考えております。

そこで、人、物の流れの安定的な確保を図っていくためには、これまでの整備の重視から利用重視に転換を図るべきであると、こう思っております。

す。そこで、物流、人流のネットワークのこのマネジメントや拠点接続の再構築を図る、これが一つの重要な鍵になってくるというふうに思っております。

そこで、今回のこの法改正で創設の民間施設直結のスマートインターチェンジの整備に係る、ここで無利子貸付けの意義について、まずお聞きをいたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。国土交通省では、物流拠点や商業施設等の民間施設と高速道路を直結する民間施設直結スマートインターチェンジにつきまして、民間事業者の発意と負担により整備する制度を昨年七月に具体化し、募集を開始いたしました。

国土交通省は、このインターチェンジによりまして、周辺道路の交通の円滑化、一般交通の高速道路へのアクセス性向上と併せまして、民間事業者の生産性向上、当該民間施設の利用者の利便性等を向上させ、地域の活性化に寄与することを期待をしております。

この民間施設直結スマートインターチェンジの整備を促進するため、今般の道路法等の一部を改正する法律案におきまして、国と地方公共団体が民間事業者に対して、インターチェンジ整備に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける制度を創設することとしております。また、民間事業者がインターチェンジ用地を取得した場合には、登録免許税を非課税とする措置の創設も予定をしております。

これらによりまして、国土交通省といたしましては、民間施設直結スマートインターチェンジの整備に向けて、関係機関と連携しつつ、民間事業者の取組に対し適切に支援を行ってまいります。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

そこで、この特定の民間施設にとつて利となる道路の整備に国が支援するという、この理由はどこにあるのか、お聞かせ願えませんか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。民間施設直結スマートインターチェンジにおき

ましては、高速道路と直結する施設は地元の地方公共団体の定める地域活性化のための計画等に位置付けられた民間施設としております。

また、国におきましては、地方公共団体が民間事業者に無利子貸付けを行う場合に、その資金の一部を当該地方公共団体に対して貸し付けることとしておりまして、無利子貸付けの対象とするか否かは、まず地方公共団体が判断することとなります。

民間施設直結スマートインターチェンジにつきましては、民間事業者の発意と負担により整備をされますが、民間事業者の生産性向上に加えまして、高速道路の渋滞緩和や一般交通の高速道路へのアクセス性を向上させるなど、地域の活性化に寄与する効果も期待をしております。このように、地方公共団体が取り組む地域の活性化にも資すると見込まれるとともに、特定の民間企業に限らず広く地域に効果が及ぶことから、国としてそのインターチェンジ整備について支援を行うものでございます。

○室井邦彦君 最後の質問になります。

国が支援する理由としてはよく理解をいたしました。

そこで、民間施設への直結の必要性和妥当性をどのように判断し、民間施設直結スマートインターチェンジ制度をどう発展させていこうかという最後の質問、いいですか。

○副大臣（あきもと司君） お答えいたします。

民間施設直結スマートインターチェンジにおいて高速道路と直結する施設は、今御答弁させていただきまして、地元、地方公共団体の定める地域活性化のための計画等に位置付けられた民間施設としております。

その設置に当たりましては、国土交通省、地方公共団体、民間事業者、高速道路会社等から構成される協議会を設置し、その中でインターチェンジの設置位置、構造や整備方法、整備に要する費用や期間、利用交通量、高速道路本線や周辺の一

般道路の混雑緩和や安全性の向上などの効果などについて確認することといたしております。民間施設直結のスマートインターチェンジの整備は、周辺の道路の交通円滑化や一般交通の高速道路へのアクセスを向上させ、地域の活性化に寄与するものであります。

国土交通省としても、この効果を最大限発揮できるよう、先ほどお答えした無利子貸付制度を含め、関係機関と連携しつつ、民間事業者がインターチェンジ制度を利用しやすい環境を整えてまいります。

○室井邦彦君 ありがとうございます。終わります。

○青木愛君 希望の会、自由党の青木愛です。日本では、戦後、国土の均衡ある発展を目指し、地域と地域を結ぶ幹線道路網、そして地域内の道路網、その双方を整備充実しながら国を発展させ、国民生活を豊かにしてきました。また、災害時には、道路は被災地に物資を届け、復旧復興に大きく貢献しております。

本日は、防災、災害時の対応という観点から質問をいたします。

この度、重要物流道路制度、これには災害時の対応も含むということですが、既に緊急輸送道路がある中で新しく取り組むことになったその意義について伺いをいたします。

また、法案提出理由の中で、道路の機能強化により物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題だと、大臣、説明されておられました。どれだけの喫緊の状況なのか併せて御説明をお願いいたします。

○国務大臣（石井啓一君） 電子商取引の拡大等によりまして物流需要が増加する一方で、深刻なドライバー不足が進行するなど、物流の危機的な状況が顕在化しております。車両の大型化への対応など、物流の生産性を高めるための取組を強化していく必要がございます。また、近年、災害の頻発化や激甚化が進んでおり、災害発生時における救助救済活動の支援や緊急支援物資などの安定的な輸送を速やかに確保する必要があります。

これを踏まえまして、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として指定する制度を創設するものであります。

また、あわせて、トラックの大型化に対応いたしました道路構造の強化や災害時における道路啓開、復旧の迅速化等の機能強化や重点支援を実施することとしております。

なお、重要物流道路は、既に緊急輸送道路として指定されております高規格幹線道路、直轄国道など緊急輸送道路の枢要となるネットワークを担う予定であります。これによりまして、既存の緊急輸送道路が持つ機能に重要物流道路の新たな機能が加わり、地域の物流生産性の向上や災害時の対応強化に大きく貢献するものと考えております。

○青木愛君 その災害対応の際にどのような今度の制度改正でメリットがあるのかなというところなんですけれども、これまで比較的規模の大きな災害の場合、例えば平成十六年の新潟県中越地震、また平成二十三年の東日本大震災、また平成二十八年の熊本地震、こうした災害時には、その地方の管理をする道路について国による災害復旧等の代行が行われております。

既に代行が行われている状況にございますが、この度の法律改正でこの代行制度については何が新しくできるようになるのか、そのところを具体的に説明をお願いしたいと思っております。

○政府参考人（石川雄一君） お答えいたします。

近年、自然災害が頻発、激甚化する中で、被災した道路を迅速に復旧することは被災地の復旧復興に欠かせないものでございます。しかしながら、被災した地方公共団体が行う災害復旧工事や道路啓開の多くは時間を要しております。迅速に行うのは難しい状況でございます。

現在、災害復旧工事を都道府県や市町村に代わって国が行う代行制度がございます。具体的には、都道府県が管理する国道につきまして、道路法に基づき、損傷の規模が大きく、高度な機械

力、技術力が必要な場合、災害復旧工事を代行できる制度がございます。また、都道府県道、市町村道につきまして、大規模災害復興法によって非常災害として政令指定がなされた場合、災害復旧工事を代行する制度がございます。

また、道路啓開につきましては、災害対策基本法によりまして、自治体の行政機能が喪失するほどの大規模災害の場合に限り、国が都道府県や市町村に代わって代行できる制度となっております。

このように、代行が可能な対象といたしましては、大規模な工事や災害に限定されていくところでございます。

このため、今般の法案におきましては、物流上重要なネットワークである重要物流道路及びその代替・補完路を対象として、災害の規模によらず、地方公共団体からの要請を受け、道路の災害復旧を国が代行できる制度を創設することとしたものでございます。

国土交通省といたしましては、代行制度の一層の機動的、迅速な活用を図ることを通じて、被災した地方公共団体の災害復旧活動を支援し、早急な交通の確保に努めてまいります。

○青木愛君 ありがとうございます。

今回の制度によって、災害の大小にかかわらず、より小さな災害であっても国が代行をできるようにするというふうな理解でよろしいかというふうに思います。それは大変結構なことだと思ふんですけれども、問題は、この重要物流道路の指定でございます。コンテナの荷降ろしをする空港ですとか港湾ですとか、これは重要な拠点となり、これらと結ぶ道路は指定されるであろう、また、高速道路についてもこの重要物流道路の指定の対象になるであろうと言われております。

私が、一点というか、懸念をいたしますのは、半島の道路の啓開、災害復旧がどうなるのか、そのところを大変憂慮しております。

半島は、被害によつては島のように全く孤立をしてしまうということで、災害の復旧が遅れるこ

とが懸念をされております。全国各地の半島におきましては、コンテナを荷降ろしするような大きな港が余り存在をしておられません。また、南海トラフ地震の津波の襲来が予想される、また房総沖の地震も予想されておりますけれども、房総半島の特に太平洋側、また、神奈川県、三浦半島、愛知県の渥美半島、知多半島、三重県の志摩半島、鹿児島県の大隅半島や薩摩半島などでも高速道路がほとんど計画がされておられません。また、静岡県、伊豆半島、伊豆縦貫自動車道の建設は予定されておりますけれども、まだ進んでいないという状況と聞いております。

しかしながら、こうした太平洋側の半島は、歴史的に見ても、巨大地震による津波の襲来を何度も経験をしてきました。もしも災害時に重要物流道路を優先的に啓開、復旧するということがなると、重要物流道路となるべき高速道路がほとんどないこうした半島の道路啓開あるいは災害復旧、これが後回しになるのではないかということが懸念される点でございます。この点について、是非、どのようにお考えか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。重要物流道路は、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流において基幹的な役割を担っている高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道をベースとして、主要な物流拠点を連絡するネットワークを基本に検討することとしております。

具体的には、半島地域を含め、各地域におきましても、道路管理者による協議会等を活用し、有識者の意見や地域の特性、実情を十分踏まえながら、物流に関する課題や今後の方向性を整理した上で、沿道の土地利用状況や災害時の対応等を考慮した効果的なネットワークとなるよう検討をしております。

なお、仮に重要物流道路に指定されない緊急輸送道路につきましても、現在、被災後速やかに機能を回復させることを目指した橋梁の耐震補強を

推進するなど、災害時における機能強化を図っているところでございます。また、重要物流道路と相互の連携を高めながら地域の災害時の対応の強化も図ってまいります。

○青木愛君 半島におきましては、被害がひどいと島のように孤立してしまう。救援が届かず、更に災害による被害が深刻化し、長引くおそれがございます。

先ほど大臣の御答弁で、一年程度を掛けてこの指定の取組を行っていくということでございますが、この半島地域の特殊性というものは是非御配慮いただいて、まずは、重要物流道路あるいは代替・補完路のまた指定の際には、是非地元の見解も聞いていただきまして取り組んでいただきたいということをお願いをしたいというふうに思っています。まずは、この半島の孤立解消という部分を最優先に考えていただきたいと思っておりますけれども、よろしくお願いいたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。先ほど申し上げましたように、この具体の指定に当たりましては、有識者等の意見や地域の特性、実情を踏まえながら検討ということでございますので、その災害対応の観点も考慮して検討されるものと理解をしております。

○青木愛君 是非地元の声をきちんと聞いていただまして、この半島という特殊性について格別の御配慮をいただきたいということを重ねてお願いをさせていただきます。

次に、災害が生じた後の対策ももちろん大事なことでございますが、やはり事前の備えが大切だということもふうに考えております。先ほど御答弁の中にも多少ございましたけれども、橋梁、橋が破壊されましても、やはり地域が分断をされます。この橋梁等の耐震対策について、今の現状の、どのような進められているか、御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震時においては、救急救命活動や復旧活動を支える

幹線道路等の果たす役割は重要であると認識しております。

特に、災害時のネットワーク機能を確保するためには、委員御指摘のとおり、橋梁の耐震補強が重要となっております。例えば、平成二十八年に発生いたしました熊本地震におきましても、橋梁の被災によりまして、災害復旧や救援物資等の緊急輸送に支障を及ぼしたところでございます。

このため、高速道路や直轄国道をまたぐ地方公共団体が管理する橋梁につきましては、少なくとも落橋、倒壊の防止を満たすための耐震化を平成三十三年度までに完了することを目標に、防災・安全交付金によって優先的な支援を行っているとところでございます。

さらに、高速道路や国道、主要地方道から成る緊急輸送道路の橋梁の耐震化につきましては、これまで落橋、倒壊の防止対策はほぼ完了しております。現在、被災をしても速やかに機能を回復させることを目指した耐震補強を推進しております。約七七％の進捗となっているところでございます。

このうち、高速道路と直轄国道についての橋梁につきましては、特に大規模地震の発生確率が高い地域におきまして、平成三十三年度までに完了することを目標に耐震補強を行っております。また、高速道路の橋梁の耐震補強を加速化するため、平成三十年度の財政投融资計画において所要額を計上しているところでございます。

引き続き、関係機関とも連携しながら、来るべき大規模地震に備えまして、幹線道路等について必要な対策を進めてまいります。

○青木愛君 また、高度成長期に急速に整備をしたこのインフラが今一斉に更新時期を迎えております。人手不足、また財源不足の地方におきまして、こうしたインフラの点検、また修繕というものがしっかりと行えるよう国からの支援が必要だと思っておりますが、その点について最後お聞かせください。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

道路の老朽化対策としては、特に橋梁、トンネルへの対応が重要でございます。橋梁、トンネルの点検につきましては、国土交通省において平成二十五年度に必要な法改正を行い、二十六年七月より、国が定める統一的な基準に基づきまして、市町村が管理する橋梁やトンネルにつきましても、五年に一回の頻度で近接目視による点検を行っているところでございます。

国土交通省としては、市町村が計画的に老朽化対策を進めていただけますよう、自治体に対する交付金や個別補助の実施、都道府県等による市町村の点検業務の一括発注、地方公共団体向けの研修、国や研究所による技術的に難易度の高い橋梁等の診断、国による技術的に難易度の高い修繕工事の代行などの支援を実施しているところでございます。

引き続き、財政面、技術面で特に市町村を支援をしてまいりたいと考えております。

○青木愛君 しっかりとした支援をよろしくお願いいたします。

質問を終わります。ありがとうございました。

○行田邦子君 希望の党 行田邦子です。よろしくお願いたします。

私は、まず高速道路について何点か伺いたいと思います。

私がおります埼玉県を東西に横断しているのが圏央道ですけれども、首都圏の三つの環状道路のうち一番外側に位置しているものであります。延長が今約三百キロメートルのうち二百七十キロメートルまで開通しています。圏央道を利用しやすくすることによって、首都圏の渋滞の解消とか、また移動時間の短縮が期待できると思っております。

そんな中、平成二十八年四月に首都圏の新たな高速道路料金導入されました。圏央道が料金的に利用しやすくなったと思われましても、大臣に伺います、どのような効果をもたらしていますでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 首都圏の高速道路につ

きましては、平成二十八年四月一日より新たな料金を開始をいたしました。

圏央道につきましては、料金水準について、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に整理、統一をいたしました。また、起終点が同じであれば圏央道経由、圏央道経由になると距離が長くなりますけれども、圏央道経由が首都高経由より不利にならない料金といたしました。また、圏央道をより賢く使うため、ETC二・〇搭載車を対象とした料金割引を追加をいたしました。これ以外にも高速道路を賢く使う利用重視の料金体系に移行しております。

このような新たな料金の導入と圏央道の整備が相まちまして、都心を通過していた交通が外側の環状道路に転換をいたしました。首都高速道路における都心通過交通が約一割減少いたしました。中でも大型車の減少率が高く、都心の交通環境の改善に寄与するなどの効果を確認をしております。特に、東名高速と東北道とを行き来する交通におきましては八割以上の交通が圏央道の利用を選択するなど、圏央道の利用が促進をされております。

六月の二日には東京外環の千葉区間の開通が予定されるなど、首都圏のネットワーク整備が今後も進んでいくことから、引き続き新たな料金の導入の効果についても検証してまいりたいと考えております。

○行田邦子君 圏央道を賢く使っていたくことによって、首都圏全体の交通の円滑化が図れると思っております。

渋滞なんですけど、渋滞について幾つか伺いたいと思います。

日本における渋滞損失、道路が渋滞していることによって交通の移動に余計に掛かる時間、この渋滞損失というのが移動時間の全体の約四割を占めるという推計を見ました。欧米はどうかというところ、欧米の主要都市は約二割なんだそうです。非常にこの日本は渋滞損失が多い国ということが言えるかと思えます。

とりわけ、日本の経済活動に大きな影響を与える首都圏における渋滞対策というのは非常に重要だというふうに思っております。渋滞対策ということ、今までは幅幅によっての車線を増やすということが一般的だったと思いますが、ところが、もっと機動的で、そして低コストな手法で成功している事例がお手元にお配りされている配付資料一海老名ジャンクションというふうに言われています。

この海老名ジャンクションのピンポイントの渋滞対策についてなんですけれども、費用が非常に安く収まっているというふうに聞いていますけれども、費用が安い理由と、それからどういふ効果もたらされているのかということ、それからこういういった合流部における渋滞対策としてはかの道路にも展開していく予定があるのかどうか、お聞かせいただきたいと思えます。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

高速道路を活用した人流、物流はあらゆる生産活動の根幹でございまして、高速道路の効果的な渋滞対策によりまして生産性の向上を推進していくことが重要でございまして。このため、高速道路については、抜本的な渋滞対策として必要なネットワーク整備を進めるとともに、ETC二・〇等の情報も活用し、データ分析を行いながら、早期の効果発現に向けたピンポイントの渋滞対策を進めているところでございます。

委員御指摘の海老名ジャンクションでは、東名高速から圏央道北向きへ向かうランプについて、平成二十七年十月より、一車線だったランプ合流部において既存の幅員の中で二車線運用を開始し、その後、この合流部を先頭にした渋滞は発生をしております。また、圏央道南向きから東名高速へ向かうランプにつきましては、平成二十八年七月より、一車線だった圏央道本線からランプへの分流部において既存幅員の中で二車線の運用を開始いたしました。これによりまして、渋滞の回数が約四割減少する等の効果が発現をしているところでございます。

このように、既存の幅員の中で車線の引き方を見直し車線を追加する対策は、道路幅に比べて用地買収や大規模な工事を必要としないことから、低コストで短期間で整備が可能でございまして。この対策につきましては、実施に当たっては、車線追加のための十分な幅員が確保されている等の条件がございまして、交通集中による渋滞箇所における対策として有効であると考えております。

今後とも、必要なネットワーク強化を図っていくとともに、ETC二・〇等の情報も活用し、データ分析を行いながら効果的なピンポイント渋滞対策を進めてまいります。

○行田邦子君 海老名ジャンクション付近には新東名高速の工事が進んでおりますので、これができれば海老名ジャンクションの渋滞というのは今ほどではないという状況の中で、できるだけコストを掛けずに今の渋滞を、暫定的にということとしようか、できるだけ解消するというところで、お金を掛けずにという非常に合理的な判断をされたと思えますし、またとても創意工夫をされているのではないかなと思っております。

人口減少が進むわけですので、必要なところは四車線化など進めていくべきと思えますけれども、できるだけお金を掛けないピンポイント対策、渋滞対策というのを、これからは技術開発なども進めていっていただきたいと思えます。

それからもう一つ、渋滞対策について伺いたいと思えます。

私がおります埼玉県を走っている関越道、この関越道、お手元に配付資料お配りしておりますけれども、関越道でも渋滞ポイントというのが幾つかあります。花園インターチェンジ、これはもう既に渋滞ポイントの一つですけれども、またアウトレットなどができますので、より一層交通量の増加が見込まれます。ただ、それだけじゃなくて、高坂サービスエリア付近というのもこれも有名な渋滞ポイントでして、この渋滞ポイントに対する対策についてお聞かせいただけますでしょうか。

か。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。埼玉県内の関越自動車道では、花園インターチェンジや高坂サービスエリア付近におきまして、下り坂から上り坂に変わるいわゆるサグ部での速度低下によりまして実質的な交通容量が前後の区間よりも小さくなるため渋滞が発生し、休日を中心に上下線で激しい渋滞となっております。

このサグ部付近におきましては、車線数を増加することで実質的な交通容量が増加し交通の流れがスムーズとなり、渋滞の発生を防ぐことができることから、局所的な対策であるピンポイント渋滞対策を実施しております。

花園インターチェンジ付近では、上り線で約五キロメートル、下り線で約二キロメートルにおいて用地買収をして付加車線を設置する対策を進めているところでございまして、上り線の一部区間で工事を完了したほか、残りの区間において工事を進めておるところでございます。

また、高坂サービスエリア付近におきましては、平成二十八年九月に、国、県、警察、高速道路会社等で構成されます埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおきまして、高坂サービスエリア付近の上り線で延長約五キロメートル、下り線で延長約一キロメートルの区間で用地買収をして付加車線を設置する対策を決定をしたところでございます。

これまでに、東日本高速道路会社が測量や地質調査、道路設計、地元への計画説明等を進めてまいりました。現在、東日本高速道路会社が河川協議等について関係機関との調整を進めるとともに、用地買収や工事着手に向け用地測量や工事の発注手続を進めているところでございます。

国土交通省といたしましても、激しい渋滞が発生している現状を踏まえ、高速道路会社と連携して早期に対策を進めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 高速道路、特に首都圏の高速道路の渋滞というのは物流にも支障を来しますので、

これからのこのピンポイント渋滞対策、よろしく
お願いしたいと思います。

それでは、先ほどから質疑がなされていますが
ど、無電柱化について私も伺いたいと思います。

この度の改正法案の中に無電柱化推進に資する
内容を盛り込んでいただきました、ありがとうございます。
三十七条であります。幅員が著しく狭
い歩道について、歩行者の安全かつ円滑な通行を
図るために、占用の禁止また制限をすることがで
きるという規定を盛り込まれています。

ただ、これでどのぐらい占用制限の指定が進む
のかなというところをお聞きしたいんですけれど
も、そもそもは、安全、円滑な交通の確保が必要
な道路というのは幅員が狭くて、それがゆえにト
ランスの設置場所の確保とか既存の地下占用物件
がある場合にはその移設が困難とか、こういった
地中化の工事が技術的に困難なのではないかなと
いうふうに思っております。

それがゆえに、現行法の下では安全、円滑な交
通の確保目的の占用制限の指定実績というのはな
いわけでありまして、今回の法改正によって
どの程度占用制限が指定が進むとお考えでしょ
うか。

○国務大臣(石井啓一君) 今般の法改正は、通学
路や福祉施設周辺の道路、にぎわいのある商店街
などにおきまして、電柱が歩行者や車椅子利用者
の安全、円滑な通行の支障となつていている場合が
あるにもかかわらず、現行規定ではこれらの占用を
制限できないという課題を踏まえまして、占用制
限ができる場合の要件を拡大するものでありま
す。

幅員の狭い道路における無電柱化の技術的な課
題に対しましては、従来の電線共同溝よりも小さ
な断面で埋設が可能となります小型ボックス活用
埋設方式等の技術開発を行い、普及促進を図つて
いるところであります。

また、トランスの設置場所の確保につきまして
は、トランスのコンパクト化に係る技術開発や形
状の工夫、また照明柱に設置をすることができ

柱上のトランスの活用等を進めるとともに、沿道
の協力による民地の活用、学校等の公有地の活用
につきまして、事例の共有や地元協議会の設置等
により地域の合意形成を円滑に進めることとして
おります。

改正法の具体的な運用につきましては、有識者
会議を開催して検討をし、ガイドラインを策定
するとともに、改正法については、主として地方
公共団体の道路での活用が見込まれることを踏ま
えまして、当該ガイドラインを地方公共団体に周
知するなどして改正法の活用を積極的に促進をし
てまいります。

国土交通省といたしましては、これらの取組に
よりまして、幅員の狭い歩道における無電柱化を
推進をし、歩行者の安全、円滑な通行の確保に努
めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 確かに、電柱があると、自動車
の交通の妨げになるだけじゃなくて、歩行者にとつ
ても非常に妨げになるということでもあります。こ
の三十七条の改正を機に、やればできるというこ
とで更に無電柱化進めていただきたいと思いま
す。

最後、今日は経産省、エネ庁さんにも来ていた
だいていますので、伺いたいと思います。

そもそも無電柱化は、国や地方自治体だけでは
なくて、電線管理者が主体性を持って取り組まな
ければ進まないというふうに思っております。議
員立法で全会一致で成立した無電柱化推進法の第
五条にはその責務が明確に規定されていますし、
第十二条、十三条、十四条を見ても、その役割と
いうのは明確であります。

電線管理者である電力会社に対して、積極的に
無電柱化に取り組むように働きかけるべきではな
いでしょうか。

○政府参考人(村瀬佳史君) お答え申し上げます。
無電柱化につきましては、現在、国土交通省を
中心にいたしまして、電力会社を含む関係事業者
とも連携をしながら無電柱化推進計画策定に向け

た取組を進めているところでございますけれども、
先月よりパブリックコメントにかけられまし
た推進計画案におきましては、これまでの無電柱
化の実績を上回る三年間で約千四百キロメートル
という高い目標を掲げているところでございま
す。

今後、各地方の協議会等におきまして具体的に
無電柱化を実施する区間の検討が進められていく
ことになると承知しておりますけれども、電力会
社に対しましては計画に基づいた着実な無電柱化
の実施を求めてまいりたいと、このように考えて
ございます。

○行田邦子君 国土交通省だけでは無電柱化進み
ません。是非とも、経産省、エネ庁さんでも電力
会社に対してしっかりと後押しをしていただきま
すようお願いを申し上げます。

○平山佐知子君 国民の声の平山佐知子です。よ
ろしくお願いいたします。

確かに、私も特に都内では歩くことが多いです
けれども、もう人と人が擦れ違ひのやととい
う狭い歩道もありますし、子供さん、それから車
椅子の方など、安全な歩行を守るという観点から
も、電柱をなくしていくことは私もこれは重要な
ことだと認識をしております。

今回の道路法等改正案では、道路占用制限の対
象追加ということで、第三十七条において、幅員
が著しく狭い歩道について歩行者の安全かつ円滑
な通行の確保を図るために特に必要があると認め
る場合の文面が追加となりました。この幅員が著
しく狭いという基準ですけれども、どのように設
定するつもりなのか、また、そのような歩道は国
交省として全国に何キロあると認識されているの
か、まずは伺います。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。
今般の改正では、占用制限の対象に、幅員が著
しく狭い歩道で、歩行者の安全かつ円滑な通行を
図るために特に必要があると認める場合を追加す
ることとしたしております。

このうち、幅員が著しく狭い歩道につきまして
は、主として電柱によって十分な有効幅員が確保
されていない歩道などを想定しております。十分

な有効幅員は原則として二メートルを想定してお
ります。

また、歩行者の安全かつ円滑な通行を図るため
に特に必要があると認める場合につきましては、
例えば、福祉施設等に通じる経路や通学路、にぎ
わいのある商店街などであつて、通行量が多く、
歩行者や車椅子、ベビーカーの擦れ違ひが問題と
なっている場合などが想定をされておりますが、
一定の数値を基準として判断することは考えてお
りません。

対象道路の延長でございまして、今後、
有識者会議を開催してガイドラインを策定いたし
ます。それを踏まえて、各道路管理者が個別に占
用制限の適否を判断することとしておりますの
で、現時点で明確に具体的な数字を申し上げるの
は困難でございまして。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

確かに、私も特に都内では歩くことが多いです
けれども、もう人と人が擦れ違ひのやととい
う狭い歩道もありますし、子供さん、それから車
椅子の方など、安全な歩行を守るという観点から
も、電柱をなくしていくことは私もこれは重要な
ことだと認識をしております。

ただ、一方で、先ほどからもありましたけれど
も、無電柱化で電線類を地中化するとあります
と、トランスなどの地上機器の設置が必要になつ
てきます。ただ、この著しく狭い歩道となります
と、変圧器などの機器を地上に設置するのは、大
きさとしては恐らく電柱よりも大きくなる可能性
もありまして、大変難しくなってくるのではない
かなというふうな感覚もあります。さらに、それ
ほど狭い歩道を占用制限する際には、電力や通信
などのインフラ環境に支障とならないように無理
に電柱を撤去するというのではなくて、まずは新
設からの適用とするなど既存の利益に配慮した運
用が必要ではないかと思いますが、その点につい
てはどうでしょうか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。
幅員が著しく狭い歩道におきましては、電柱等

の占用物件により安全で円滑な通行が妨げられている場合があることから、特に必要と認められる場合において、電柱等のいわゆる義務占用物件についても占用の禁止又は制限ができるよう措置するものでございます。

一方、電力、通信の供給も重要であることから、国土交通省といたしましては、占用制限の実施に当たりましては、関係省庁、電線管理者等との調整を丁寧に行うことが重要と認識をしております。

このため、改正法の運用開始に当たりましては、占用制限の対象とすべき道路の考え方などについてガイドラインを策定し、地方公共団体など道路管理者に周知することを想定しておりますが、策定に当たりましては、事前に関係省庁、電線管理者等と十分調整を行っていきたいと考えております。

また、各道路管理者が占用制限の区域を指定する際には、地方ブロック無電柱化協議会を活用するなどにより、あらかじめ電線管理者等の意見を聴取することも想定をしております。

○平山佐知子 ありがとうございます。

あくまでもやはりそこに暮らす人々の支障とならないように、丁寧に進めていただきたいというふうにお願いを申し上げます。

やはり、地上機器ですが、従来でいいですと電柱よりも大きいので、この設置といいますと幅員が著しく狭い道路にはやはりネックになってくるのかなというふうに思います。

そこで、地上機器の設置が困難となるようなところでは、歩行者の安全と円滑な通行の確保を図るために、民地などを活用しての設置がやはり必要になってくるのではないかとこのように思います。その点についてのお考えをお願いいたします。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。委員御指摘のとおり、幅員が著しく狭い歩道におきましては、無電柱化のための電柱を撤去いたしましたとしても、歩道上にトランス等の地上機器を設

置いた場合は必要な幅員の確保が困難となる場合がございまして、このため、トランスのコンパクト化に係る技術開発や形状の工夫、照明柱に設置される柱上トランスの活用などを進めるとともに、御指摘のとおり、沿道の協力による民地の活用、学校等の公有地の活用、これらにつきまして事例の共有や地元協議会の設置などによりまして、地域の合意形成を円滑に進めることが重要でございまして。

国土交通省といたしましては、これらの取組によりまして、幅員が狭い歩道における無電柱化についても、関係者と連携をして積極的に取り組んでまいります。

○平山佐知子 ありがとうございます。

連携をしてというお話もありました。やはり、民地の活用というふうになりますと、これまで以上に地元の皆さんの合意それから協力が不可欠になると思いますし、むしろそれに尽きるのかなというふうに思います。そうしますと、ここからこれを無電柱化しますよという道路区域の指定に当たっては、あらかじめ電線管理者、それから道路管理者など、それぞれの関係者がしっかりと協議を行って合意を得ることが大切だということになります。それについてはいかががでしょうか。

また、そうした場合、地域に住む人などからは、無電柱化について、総論としては景観のこともありますし賛成ですが、いざとなると、あなただけのところに、じゃ、民地に利用して地上機器設置させてくださいと言いますと、急に、それは私のところはちょっと無理だということとで反対に回ったという、そういう声も聞きます。

そういうことも考えて、周辺住民への説明、それから協力要請を民間任せにするだけではなくて、無電柱化の推進の必要性を説明して市民の理解を得るのは行政の仕事だとも考えますけれども、これについてはいかがでしょうか。大臣に伺います。

○国務大臣(石井啓一君) これまで緊急輸送道路等において、新設の電柱の占用を禁止する道路の

区域の指定を行っておりますが、その際には、道路管理者、電線管理者、関係行政機関等から成る地方ブロック無電柱化協議会を活用するなどによりまして、あらかじめ電線管理者等の意見を聴取することとしております。

今般の改正法の運用開始に当たりましては、まず、占用制限の対象とすべき道路の考え方などにつきまして、関係省庁、電線管理者と調整の上ガイドラインを策定をいたしまして、地方公共団体など道路管理者に周知することを想定をしております。

さらに、改正法に基づく占用を禁止する道路の区域の指定に当たりましては、緊急輸送道路と同様に、電線管理者等の意見を聴取することを想定をしております。

また、無電柱化事業の実施に際しましては、地上機器の設置場所や工事時期等に関しまして、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、地方公共団体、電線管理者等による協議の場を設けるなどによりまして、円滑な合意形成を図ることとしております。

国土交通省といたしましては、これらの取組によりまして、幅員が狭い道路における無電柱化につきましても円滑に進むよう、関係者と連携をし、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○平山佐知子 ありがとうございます。是非そのような形で、国交省としても丁寧に進めていただきたいというふうに思います。

次に、先週に引き続き、浅層埋設に当たつての安全対策について伺ってまいりたいと思っております。

道路法第二十八条第一項には、道路管理者は、その管理する道路の台帳を調製し、それを保管しなければならぬとあり、施行規則の第四条には、主要な占用物件の記載義務というのがあります。しかし、この道路台帳が、直轄国道には占用埋設物件が平面図などとして記載されていますけれども、地方自治体管理の場合は記載されていない

い場合が多いということなんです。水道だけは別の台帳があつて管理されていることが多いものの、これから無電柱化の推進によって電線の地中化が進めば、地下は更に混雑をして複雑になってくるのが考えられます。そうなりますと、布設替え、それから家屋の建て替え等による各ライフラインの引込み時にも事故が起きる可能性が増えるおそれも出てくるのではないかと懸念もあります。

こうしたことを防ぐためにも、安全対策として、道路台帳の管理の徹底を図るべきではないかと考えますが、その点についてはいかがでしょう。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。

電線等の地下埋設物件を含め主要な占用物件については、適切な道路管理を実現する観点から、法令上、道路管理者が調製する道路台帳にその概要を記載することとされております。これに基づき、直轄国道におきましては、埋設された電線類を含め主要な占用物件の概要が道路台帳に記載されておりますが、委員御指摘のように、一部の地方公共団体の道路におきましては十分に記載をされていない例も見られるものと承知をしております。

国土交通省といたしましては、昨年八月の無電柱化推進のあり方検討委員会中間取りまとめにおきまして、地下埋設物の埋設位置データの共有を進めるべきであるとの提言をいただいていることも踏まえまして、地方公共団体の道路における主要な占用物件の道路台帳への記載を徹底するとともに、そのデータベース化を促進するなど、地下埋設物件の管理の適正化、高度化に引き続きしっかりと取り組んでまいります。

○平山佐知子 ありがとうございます。是非お願いいたします。

もう一つ、保安上で御検討いただきたい点があるんですけども、現在、地下の占用物埋設の位置については全国的なルールがありません。地方によってはルールがあるところもあるというふう

に伺っているんですが、この地方における電線の地中化、これからスタートと言えるこの時期こそ、ある程度この占用物の埋設の位置について基準を決めてはどうかというふうに思います。

もちろん、地域事情様々でございますし、一概には言えない難しい部分もあるとは思いますが、それでも、今後、水道やガスですとか下水管の布設替え等の際、ある程度の基準があるのとなっていては大きく違ってくると思います。とりわけ、新規の道路などについては基準を示すべきではないかと考えるのですが、その点についていかがでしょうか。

○政府参考人(石川雄一君) お答えいたします。道路の地下に埋設される占用物件につきましては、道路の構造保全や交通の危険防止の観点から、基本的な占用の場所や深さが法令上規定をされております。一方、横断的な埋設位置につきましては、埋設される各地域におきまして、道路の幅員、占用物件の種類や数、沿道利用の状況など大きく異なることから、全国統一のルール化というのはなかなか困難であるというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、地下占用物件ができるだけふくそうしないよう、引き続き各地域において関係者の密接な連携、合意形成を促進するなど、地下占用物件の適切な設置の実現に努めてまいります。

○平山佐知子君 ありがとうございます。もちろん現場がめめないようにということが一番で、現場の声をしっかりと聞いていただきたいというふうに思いますけれども、指針でも何でも結構ですので、御検討はいただきたいなというふうに思います。

次に、特に都市部では、電線の地中化をする際の工事について、恐らく夜間が中心になるかと思えます。そうしますと、夜間ですと、より作業員の方々の安全、それから通行する歩行者や車などの安全確保なども大変になってきます。また、夜一度穴を掘って、もう一度朝埋めて戻して、また

夜になって穴を掘るといって、かなり作業も大変になってくるというふうに思います。その結果、建設コストが多額となる一因とも考えられますので、例えば、道路管理者、自治体と警察の協力を仰いで、通行止めにした上での集中的な施工をするなどの選択も必要になってくるのではないかと、いうふうに考えますが、その点についてお願いいたします。

○副大臣(あきもと司君) お答えします。

電線等の地中化工事に当たりましては、工事を安全に進めることがまず重要であると考えております。主要幹線道路や繁華街など交通量の多い道路路上における地中化工事は、昼間に工事を行う場合は、歩行者などの通行や沿道の店舗や、また施設の出入りなどに与える影響が大きいことから、警察と協議して夜間工事となる場合もあると認識をしております。また、夜間工事は、昼間工事に比べ作業時間が限定されたり照明や保安整備が必要となることから、コスト高になることもあると認識をしております。

そのため、現在策定を進めている無電柱化推進計画案において、小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法の活用によりコスト削減や工事期間の短縮を図るとともに、国、地方公共団体及び電線管理者は、昼間工事の拡大や、仮埋め戻しが不要又は低コストになる施工方法等について検討することとしております。

無電柱化の推進に当たりましては、コスト削減が重要な課題であると認識しており、地方公共団体及び電線管理者とともに連携し、積極的に推進してまいります。

○平山佐知子君 終わります。ありがとうございます。

○委員長(野田国義君) 他に御発言もないようです。これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○山添拓君 日本共産党を代表して、道路法等の

一部を改正する法律案に反対の討論を行います。本法案のうち、道路の改築に加えて老朽化した補助国道の修繕にも補助率のかさ上げを適用し、道路区域外からの落石や道路の陥没等への対策を拡充するなどの内容は、必要な措置であり、改善される点と考えます。

反対理由の第一は、重要物流道路の創設によって、四十フット背高の国際海上コンテナ車が港湾などから物流拠点へ直通できるよう道路構造を強化し、特別の構造基準を満たした区間について特殊車両通行許可を不要とする点です。

本来、道路管理者が審査する通行の可否を、事実上、事業者がいし運転者の自己判断に委ねるもので、国際競争力強化を口実に、許可制度によって担保してきた道路の構造保全や交通の安全を後退させるものです。今後は法改正を経ず、車両制限令の改定のみで許可不要の車種を無限定に拡大し得ることも重大です。二〇一三年改正法による大型車誘導区間により通行許可の審査期間の短縮を図ることは可能であり、従来の政策の検証もなく、運送事業者の求めるままに許可制度の適用除外を認める合理性はありません。

また、重要物流道路は計画路線も対象としており、国際海上コンテナの大型化に無批判に追従し、国土の狭い日本で車両や施設の大規模化を進め、港湾や物流施設などの拠点を結ぶ新規の高速道路建設を加速、推進することになりかねません。

現在優先すべきは、災害復旧や老朽化した橋梁や上下水道の修繕など、暮らしに密接に関わるインフラの整備であり、新規の道路建設ありきの政治は改めるべきです。

反対理由の第二は、特定連絡道路への無利子貸付制度の新設により、民間企業が建設する大型商業施設等への道路整備を優遇し、公共の道路を特定の企業の利益のために整備、利用させようとする点です。

特定連絡道路は、民間企業のインフラ整備で整備するため、国や地方自治体が整備する場合と

異なり、公共工事入札契約適正化法や情報公開法が適用されず、入札価格など工事に関わる情報が非公開とされるおそれがあります。さらに、整備後は地方自治体に無償譲渡し、維持管理を地方自治体任せとする点も、民間企業を殊更優遇するものです。

以上の理由から本法案には反対とする旨を申し上げ、討論いたします。

○委員長(野田国義君) 他に御意見もないようです。これより採決に入ります。

道路法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(野田国義君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(野田国義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(野田国義君) 外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。政府から趣旨説明を聴取いたします。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) ただいま議題となりました外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年の外国人観光旅客を取り巻く状況は、昨年の訪日外国人旅行者数が二千八百六十九万人に達するとともに、旅行手配方法が団体旅行から個人手配型旅行へ急速に移行するなど、量と質の両面から大きな変化が生じております。観光は、我が

第三条の次に次の章名、一節及び節名を加える。

第三章 外国人観光旅客の来訪を促進するための措置

第一節 協議会

第四条 次に掲げる者は、一又は二以上の都道府県の区域を単位とする地域ごとに、当該地域における外国人観光旅客の来訪の促進に必要となる協議並びに次条第一項に規定する外客来訪促進計画の策定及び当該外客来訪促進計画の実施に係る連絡調整を行うため、共同で協議会を組織することができる。

一 地方運輸局（運輸監理部を含む。）

二 関係都道府県

三 当該地域の観光の振興の推進を目的とする観光関係団体

2 前項の規定により同項の協議会（以下単に「協議会」という。）を組織する同項各号に掲げる者は、必要があると認めるときは、協議会に次掲げる者を構成員として加えることができる。

一 一の関係地方行政機関（前項第一号に掲げる者を除く。）

二 関係市町村

三 関係事業者

四 その他前項各号に掲げる者が必要と認めるときは、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に關し必要な事項は、協議会が定める。

第二節 外客来訪促進計画等

第七条の見出しを「外国人観光旅客の利便の増進」に改め、同条中「外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要と認められる外国語等による情報の提供を促進するための措置（以下「情報提供促進措置」を「外国語等による情報の提供、インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置、座便式の水

洗面所の設置その他の外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置（以下「外国人観光客利便増進措置」に改める。

第八条の見出しを「情報提供促進措置」を「外国人観光客利便増進措置」に改め、同条第一項中「円滑な利用を確保するため、外国語等による情報の提供の促進」を「利便の増進」に、「情報提供促進措置」を「外国人観光客利便増進措置」に改め、同条第三項中「公共交通事業者等」の下に「協議会が組織されているときは、関係する公共交通事業者等及び当該協議会」を加える。

第九条の見出しを「外国人観光客利便増進措置の実施」に改め、同条第一項中「情報提供促進措置」を「外国人観光客利便増進措置」に、「次項」を「以下この条に、「情報提供促進実施計画」を「外国人観光客利便増進実施計画」に改め、同条第二項中「情報提供促進実施計画」を「外国人観光客利便増進実施計画」に改め、同項各号中「情報提供促進措置」を「外国人観光客利便増進措置」に改め、同条第三項中「第一項の計画」を「外国人観光客利便増進実施計画」に改める。

第十条の見出し及び同条第一項中「情報提供促進措置」を「外国人観光客利便増進措置」に改める。

第十一条に見出しとして「（独立行政法人国際観光振興機構が講ずべき措置）」を付し、同条中「機構」という。）に改める。

第十四条中「旅行の容易化等」を「来訪」、「外客来訪促進地域の整備及び海外における宣伝、国内における交通、宿泊その他の旅行に要する費用の低廉化並びに」を「外客来訪促進計画の実施及び外国人観光旅客に対する」に改め、同条を第十五条とする。

第十三条中「旅行の容易化等」を「来訪」、「外客来訪促進計画に係る外客来訪促進地域を」計画区域」に改め、同条を第十四条とする。

第十二条を第十三条とする。

第十三条の次に次の一章を加える。

第四章 国際観光振興施策に必要な経費の財源

第十二条 政府は、国際観光旅客税（国際観光旅客税法（平成三十年法律第 号）に規定する国際観光旅客税をいう。第三項第一号において同じ。）の収入見込額に相当する金額を、国際観光振興施策（国際観光旅客の円滑かつ快適な旅行のための環境の整備に関する施策、我が国の多様な観光の魅力に関する情報の入手の容易化に関する施策並びに地域固有の文化、自然その他の特性を活用した観光資源の開発及び活用による当該地域における体験及び滞在の質の向上に関する施策をいう。）に必要な経費に充てるものとする。

2 前項の規定の適用については、金額の算出は、各年度において、その年度の予算金額によるものとする。

3 第一項の国際観光振興施策として行われる施策は、次に掲げる要件に該当するものを基本とするものとする。

一 国際観光旅客税の納税者の理解を得られるものであること。

二 先進的なもので、かつ、費用に比してその効果が高いものであること。

三 地域経済の活性化その他の我が国における政策課題の解決に資するものであること。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、平成三十年四月一日から施行する。ただし、第七条（見出しを含む。）の改正規定、第八条（見出しを含む。）の改正規定、第九条（見出しを含む。）の改正規定及び第十条（見出しを含む。）の改正規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（準備行為）

第二条 観光庁長官は、前条ただし書の政令で定める日から施行する。

める日前においても、この法律による改正後の外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（次項及び附則第七条において「新法」という。）第八条第一項から第三項までの規定の例により、外国人観光客利便増進措置を講ずべき区間を指定することができる。

2 前項の規定により指定された区間は、前条ただし書の政令で定める日において新法第八条第一項の規定により指定されたものとみなす。

（国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律の一部改正）

第三条 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律（平成六年法律第七十九号）の一部を次のように改正する。

第三条第七項中「第五項」を「第六項」に改め、同項を同条第八項とし、同条中第六項を第七項とし、第三項から第五項までを一項ずつ繰り下げ、第二項の次に次の一項を加える。

3 基本方針は、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成九年法律第九十一号）第三条第一項に規定する基本方針との調和が保たれたものでなければならない。

第十二条を削り、第十三条を第十二条とする。

（独立行政法人国際観光振興機構法の一部改正）

第四条 独立行政法人国際観光振興機構法（平成十四年法律第八十一号）の一部を次のように改正する。

目次中「第十条」を「第十一条」に、「第十一条」を「第十二条」に改める。

第十二条を削り、第十一条を第十二条とする。

第十条第三項中「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律第十二条に規定する国際会議等の開催についての寄附金の募集及び管理並びに交付金の

交付に係る業務（これに附帯する業務を含む。）」を「前条第二号に掲げる業務」に改め、第三章中同条を第十一号とする。

第九号の次に次の一条を加える。

（区分経理）

第十号 機構は、次に掲げる業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

一 前条各号の業務（外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成九年法律第九十一号）第十二条の規定により国際観光旅客税の収入見込額に相当する金額を当該業務に必要な費用に充てるもの）に限り、次号に掲げるものを除く。）

二 前条第七号の業務（国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律第二条に規定する国際会議等の開催についての寄附金の募集及び管理並びに交付金の交付に係るものに限る。）及びこれに附帯する業務

三 前二号に掲げる業務以外の業務

第十六条第二号中「第十条第一項」を「第十一条第一項」に改める。

（国土交通省設置法の一部改正）

第五条 国土交通省設置法（平成十一年法律第百号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第二十号の次に次の二号を加える。

二十の二 国際観光の振興に資する施策に関する基本的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。

二十の三 国際観光の振興に資する施策に関する関係行政機関の事務の調整に関すること。

第四十四条中「第四条第一項第二十一号」を「第四条第一項第二十号の二」に改める。

（政令への委任）

第六条 附則第二条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定め

る。

（検討）

第七条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、新法の規定について、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。

平成三十年四月十二日印刷

平成三十年四月十三日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇