

第二百一回 参議院国土交通委員会會議録第十二号

令和二年五月十四日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月十二日

辞任 三木 亨君

補欠選任 鶴保 庸介君

五月十三日

辞任 末松 信介君

補欠選任 松川 るい君

五月十四日

辞任 松川 るい君

補欠選任 小野田紀美君

出席者は左のとおり。

委員長 田名部匡代君

理事 朝日健太郎君
酒井 庸行君
増子 輝彦君
伊藤 孝江君
武田 良介君

委員

足立 敏之君
青木 一彦君
岩本 剛人君
小野田紀美君
金子原二郎君
清水 真人君
鶴保 庸介君
豊田 俊郎君
松川 るい君
和田 政宗君
小沢 雅仁君
長浜 博行君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

事務局側

政府参考人

野田 国義君
浜口 誠君
森屋 隆君
里見 隆治君
宮崎 勝君
室井 邦彦君
木村 英子君
上田 清司君
赤羽 一嘉君
亀岡 偉民君
青木 一彦君
自見はなこ君
和田 政宗君
林 浩之君
佐藤 正之君
小平 卓君
小宮大一郎君
蝦名 喜之君
達谷窟庸野君
吉永 和生君
松本 貴久君

資源エネルギー
庁省エネルギー
ギーク・新エネルギー
部長
中小企業庁経営
支援部長
国土交通省大臣
官房長
国土交通省大臣
官房公共交通・
物流政策審議官
国土交通省大臣
官房危機管理・
運輸安全政策審
議官
国土交通省大臣
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
国土交通省水質
管理・国土保全局
長
国土交通省道路
局長
国土交通省鉄道
局長
国土交通省自動
車局長
国土交通省航空
局長
観光庁長官

松山 泰浩君
渡邊 政嘉君
野村 正史君
瓦林 康人君
山上 範芳君
東川 直正君
蒲生 篤実君
青木 由行君
五道 仁実君
池田 豊人君
水嶋 智君
一見 勝之君
和田 浩一君
田端 浩君

○委員長(田名部匡代君) 政府参考人の出席要求
に関する件についてお諮りいたします。
国土の整備、交通政策の推進等に関する調査の
ため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、内
閣官房日本経済再生総合事務局次長佐藤正之さん
外二十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(田名部匡代君) 御異議ないと認め、さ
よう決定いたします。

○委員長(田名部匡代君) 国土の整備、交通政策
の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。
○岩本剛人君 おはようございます。自由民主党
の岩本剛人でございます。
質問をする機会をいただきまして、委員長始め
理事の皆様方、心から感謝を申し上げますと思い
ます。また、赤羽大臣始め政府参考人の皆様、ど
うぞよろしく願いを申し上げます。

本日の会議に付した案件
○政府参考人の出席要求に関する件
○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査
(新型コロナウイルス感染症に係る国土交通省
所管関連産業への影響及び支援策に関する件)
(建設業における働き方改革に関する件)

御承知のとおり、今朝、専門家会議が開かれているというふうにお伺いしております。これまで、一万六千人の方々、また七百人を超える方々が亡くなられて、本当に心から御冥福をお祈り申し上げたいと思いますし、一日でも早い御回復を願っているところであります。

さらに、国民の深い理解と努力、医療関係者の皆様方、各都道府県、市町村、多くの皆様方のおかげで、三十九ですか、と言われておりますけれども、三十九の県が緊急事態宣言の解除という方向に向かったところであります。このことを胸に我々はしっかりと議論をして、一日でも早い終息、また経済の回復に全力を尽くしていかなければならないというふうに思っている一人であります。

まず、これまでの新型コロナウイルス感染症の対策について基本的なことをお伺いをしていきたいと思っております。

新型コロナウイルス感染症対策として、鉄道については車内換気、またアルコールの消毒、また各空港では出口にサーモグラフィーですとか温度検査をしたりして対応してきたところであります。もちろん、感染の経緯、経過については個人情報、航空機内での感染点もあるんですけども、鉄道、航空機内での感染について、発症、また濃厚接触者が搭乗していたということはあったと思いますけれども、その場合の対応についてどういうふうに取り組んできたのか、まずお伺いしたいと思います。

○政府参考人(山上範芳君) お答え申し上げます。

まず、鉄道につきましては、新型コロナウイルスの感染症対策として、定期的な車両清掃、消毒のほか、発症者が乗車した車両が判明した場合には車内の消毒を実施してございます。また、航空機内に発症者等が搭乗していた場合、保健所又は検疫所からその航空会社に連絡が入り、機内座席状況などの必要な情報を提供するとともに、保健所等の指導に基づき機内消毒などの対応を行っ

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、関係事業者等と連携し、引き続き感染拡大防止対策に取り組んできたいと思います。

○岩本剛人君 それぞれ消毒等をされてきたということでもありますけれども、実際乗車するとき、私は北海道ですので航空機を利用するんですけれども、搭乗するときの対応、さらに対策というのは考えているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(山上範芳君) お答えいたします。

国土交通省におきましては、これまで感染拡大防止対策といたしまして、全国の主要空港、新幹線、在来線の主要駅等において、都道府県をまたぐ移動の自粛に向けた呼びかけ、特に発熱等の症状がある方に対する航空便の利用自粛要請、これを実施するとともに、乗車、搭乗前の利用者に対して消毒液の設置、主要空港におけるサーモグラフィーの設置による検温などを実施してきたところでございます。また、これら以外にも、利用者の感染拡大防止対策として、鉄道車両における換気の励行、駅構内、車内や空港ターミナル、機内の放送などを通じた、テレワーク、時差通勤、マスク着用等飛沫を飛ばさないように呼びかけること等の取組を進めてきたところでございます。

引き続き、関係事業者等と連携しまして、乗車、搭乗する前の対応を含め、感染拡大防止対策に全力で取り組んでまいります。

○岩本剛人君 次に、御承知のとおり、今回の新型コロナウイルスの関係で観光業界に対して大変大きな影響が出ているわけでありまして、

御案内のとおり、航空機も減便をされているわけでありまして、鉄道、また航空会社の運行状況について通常と比べてどのような実態になっているのか、またその影響額はどのようになっているのか、またそれに対してどういった支援策を実施しているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(瓦林康人君) お答え申し上げます。

す。

鉄道、航空を含む公共交通につきましては、政府の新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針におきまして事業の継続を図ることが求められている一方で、外出自粛等によりまして需要が大幅に減少するなど、いずれの事業も厳しい経営環境に置かれていると認識しております。

お尋ねの運行状況でございますが、まず鉄道につきましては、需要の大幅な減少等を踏まえまして、例えば東海道新幹線「のぞみ」が対前年比で約五六％の減便となるなど、新幹線、在来線特急の減便が行われております。また、ゴールデンウィーク期間中の新幹線の輸送人員が対前年比で約九五％減となる等、需要が減少しております。

航空につきましては、本邦航空会社は、便数、旅客数共に大幅に減少しております。また、ゴールデンウィーク期間中につきまして、旅客便は、当初計画比で国内線が約七四％減、国際線が約九四％減、旅客数は、対前年比で国内線が約九六％減、国際線が約九八％減と、それぞれとなっております。こうした影響によりまして、二月から五月に限りましても業界全体で五千億円の減収を見込むなど、経営状態が急速に悪化しております。足下では特に資金繰り対策が喫緊の課題となっております。

このような鉄道、航空両業界の状況に対応しまして、国土交通省におきましては、雇用調整助成金の拡大措置や日本政策投資銀行の危機対応融資等の資金繰り対策がこれらの分野でも最大限活用されるよう働きかけや調整を行い、各社の雇用の維持と事業の継続に向けた支援に取り組んでいるところでございます。

さらに、航空につきましては、先般の緊急経済対策に基づきまして、航空会社に対する着陸料等の支払猶予により事業運営を支援してまいります。

また、先般創設されました新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、これを活用いたしまして地方公共団体におきまして事態終息後に

地域内の鉄道や航空の利用促進に取り組むなどの事業が円滑に行われるよう、必要な支援を行ってまいります。

○岩本剛人君 それでは、もう一点、インバウンドにもちよっと関わる話なんですけれども、地域間の路線バスなんですけれども。

今、私の地元では、自粛期間ということもあって、また通常の利用者も少ないということもあって、今、土日の運行ダイヤを使って走らせているような状況なんですけれども、逆に、この土日の運行ダイヤで便数が減ったことによって、かえって車内、大変大きな混雑を催しているというような状況があります。いわゆる三密であります。

ただ、こうした中で、三密にならないようにバス事業者に対してはどのような支援策を検討されてきたのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(見勝之君) お答え申し上げます。

乗合バスは、地域の公共交通として住民の移動を支えるだけではなくて、委員御指摘のように、インバウンドにとっても非常に重要な交通機関でございます。今回の緊急事態宣言の際の基本的対処方針においても、社会の安定のために事業継続が要請される事業というふうになされているところでございます。

そんな中、新型コロナウイルスは乗合バス事業に大きな影響を与えておりまして、外出の自粛などの影響を受けてまして、一般路線バスの四月の運送収入は前年よりも三割以上減少する事業者が全体の約半分と、非常に厳しい経営を強いられいるところでございます。

このような需要の減少に伴いまして、委員御指摘のように、平日でも土日の運行ダイヤへ変更するなどの減便を行っているバス事業者もありまして、私どもは、減便などの運行計画の変更届出の期日について、今まで三十日前の届出だったものを七日前の届出と柔軟な対応を行っているところでございます。一方で、減便することによりまして委員御指摘のように車内が混雑して三密とな

ることを回避するために、バスの利用状況などを踏まえまして、続行便を運行することなどによって感染防止対策を徹底していただきたいということをバス事業者の方に要請しております。

そういった要請をする一方で、支援も必要だと思っておりますので、運行を継続している乗合バス事業者さんの事業継続を支援するため、関係省庁に働きかけまして、補正予算によりまして、持続化給付金を始めとしまして雇用調整助成金の拡大措置、セーフティネット保証の資金繰り対策、これが緊急経済対策に盛り込まれたところでございます。さらには、防菌シートや感染防止の仕切り板、これは運転手のためでございますけど、導入の取組の支援策も緊急経済対策に盛り込んで事業の継続を支えることとしているところでございます。

○岩本剛人君 バス事業者というのは、企業力といいますが、経済的に厳しい会社が大変多い業種でありますので、しっかりと支援をお願いしていきたいと思っております。

続きまして、今回の補正予算の関連でありますけれども、今回の新型コロナウイルス感染の状況を見極めつつ、国内における人の流れと町のにぎわいをつくり出し、地域を活性化するための需要喚起策として約一兆七千億円のゴー・ツー・キャンペーン事業というのが計上されているわけであります。

このことについてはいろんな議論があるのは承知をしておりますけれども、特に観光業ということに関して言いましたら、全国的には約九〇％の収入減ということであります。また、ほぼ開店休業状態になっております。また、私の地元の北海道は二月から先じて緊急事態宣言をしておりますので、他の地域に比べても長期間にわたって休業状態ということであります。

この約一兆七千億のうちの約一兆三千億がゴー・ツー・トラベル事業ということでありまして、各地域の観光業者からは、このトラベル事業に対しては大変大きな実は期待を持っておりま

す。というのは、御案内のとおり旅行商品ですから、基本的には今日明日って、あした泊まれるというものではありませんので、先行的な商品販売という形になります。そうすると、少なくとも多少事前に収入があるというような状況になっておりますので、そのことを、やはり自粛をどこまで頑張っているかということもありますので、大変大きな実は期待と、または是非早く実施をしてほしいという要望をいただいているところでもあります。

今回の、今日会議が開かれて、今日参議院でも議運で報告があるかと思うんですが、緊急事態宣言の解除が行われるというところでもあります。そうした中で、是非早く事業を実施してほしいというような要望、背景を踏まえて、今回の事業の意義や考え方、またいつから開始できるのか、またさらに今後の進め方について、改めて伺いたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) 観光産業、大変裾野が広く、地域経済を支える重要な産業であります。今御指摘のとおり、新型コロナウイルス感染症の発生直後から大変深刻なダメージを受けております。

このため、観光庁としては、まず最大の支援策は感染症の早期の終息、その間、事業継続をしつかりしていただくということで資金繰りの支援、雇用の確保の支援に注力をするということ、そして、今御指摘ございましたゴー・ツー・トラベル事業の実施、これは状況落ち着き次第強力な需要喚起策を進めていく、この三本柱で進めております。

委員御指摘のゴー・ツー・トラベル事業につきましては、旅行代金の二分の一相当、最大一人一泊当たり二万円分の宿泊、日帰り旅行商品の割引ということと、あと、地域の土産物店、飲食店、観光施設、交通機関などで幅広く使用できる地域共通クーポン、これの発行ということによって観光需要を強力に喚起し、地域経済を支援するということでございます。

本事業のスタートということにつきましては、新型コロナウイルスの感染の状況が落ち着き次第開始をするということにしておりますが、全国規模の事業であるとともに、今後、事務局の公募、選定を始め、また全国各地の自治体や観光産業の皆様への丁寧な御説明や、またクーポンなどへの参加事業者の募集、また旅行者への広報などを行っていくということとしておりまして、実際に事業を開始するための準備に相当な時間を要すると認識をしております。

他方、今御指摘ございましたように、観光産業の皆様、大変苦しい状況下にありますので、少しでも早く事業の効果が発現できるようにしっかりと準備を進めるとともに、この地域経済の支援に資する効果的な事業の実施にしっかりと努めてまいりたいと考えております。

○岩本剛人君 今御答弁いただいた、観光事業者の雇用調整助成金は適用になるんですけども、休業協力という協力はほぼもらえないのが状況であります。もうほとんど無収入と、二月以降、三月、四月、ゴールデンウィークもほぼ無収入に近いということでもありますので、これから公募という話があったんで、できるだけ早く全国の観光業者の方々にしっかりと事業の中心を示していただいて、それに合わせて商品造成が各旅行業者で始まりますので、そのことをしっかりと取り組んでいたければと思います。

ちょっとその中身なんですけれども、今お話のありました、その旅行代金最大二万円、二分の一負担ということでもあります。これ、航空券やいわゆる交通機関、ＪＲ等の旅費にも充てられるということでもあります。

平成二十八年、熊本を襲った大きな地震がありました。そのときに九州、熊本、四国に約百四十億円のふっこう割の、観光庁から予算が出ております。一昨年、私ども、北海道胆振東部地震で大変厳しい状況であったんですけども、そのときは八十億円を超える予算を観光庁で、国の皆さん

で付けていただいていた本当に助かったわけでありまして、今回全国が対象地域になるわけがあります。

そうした中で、手前みそで大変恐縮ですが、例えば私ども北海道や沖縄、九州といった航空機を利用するような遠隔地の旅行事業というのは、この近隣の、都市部の近隣の観光地に比べると大変負担が実際大きくなるわけでありまして、いわゆる宿泊制限がないので、一泊二万円分が掛ける宿泊数ということではあるんですけども、更に旅費が掛かると大きなまた負担にもなりますし、また、やはり北海道という、まだ緊急事態宣言が解除されていない地域というのはやっぱり敬遠されがちなことも十分考えられるわけであります。

そうした中で、事業を行っていく上で、是非その地域、地方に対しても、もう予算が限られていきますから、一兆三千億ですから、都市部で二十万人が一斉に宿泊されるとあつという間に予算がなくなるわけでありまして、是非地域のことも考えた中で事業について配慮をいただきたいと思っておりますけれども、見解をお伺いしたいと思っております。

○政府参考人(田端浩君) ゴー・ツー・トラベル事業でございますが、今お話ございましたように、旅行代金の二分の一相当、最大一人一泊当たりの二万円分の宿泊、日帰り旅行商品割引、また地場で使えます地域共通クーポンの発行ということで需要喚起をし、地域経済を支援するということでもあります。

本事業におきましては、この泊数の増加に応じて支援額も増加するということとなりますので、御指摘ありました遠距離のところ、泊数が多くなるという旅行実態が通常多うございますので、この遠隔地の旅行についてもまさに十分な大きなメリットがある制度となっていくと考えております。

また、御指摘ございました地域の問題、今回、新型コロナウイルスの感染症の関係は全国で影響出ています。でございますので、旅行者が特定の

地域へ過度に集中することなく、北海道また沖縄、九州といった遠方も含め、全国の各地を訪れていただけるように適切に方策を検討して実施をしてまいりたいと考えております。

○岩本剛人君 そこは是非、長官、全国的にしっかりと対応できるようにお願いしたいと思っています。

ただ、一点、さっき航空機の減便の話をさせていただいたんですけれども、例えば北海道というのと二泊三日四万九千八百円、そんな商品があるんですけれども、今、航空機が減便されておりますので、当然、航空運賃は高止まりになる可能性がある。さらに、一方では、先ほどの熊本のおつこう割もそうです、我々の北海道のおつこう割もそうだったんですけれども、全て駄目だとは言えないんですけれども、ビジネス客、ビジネスで利用される方がやっぱりいらつしたということもありますので、そういう点も是非注意して事業計画を作成していただきたいというふうに思います。

次、インバウンドのことについて伺いをしたいと思います。

今回、インバウンドの大規模プロモーションということで約九十六億円の補正予算が計上されているわけでありすけれども、御案内のとおり、国は三千万人を超えたということでありす。北海道は三百万人を超えて、今五百万人を目指そうという状況であります。当然、観光消費額も、国内旅行に比べると大変インバウンドの方々は消費額が大きい、いわゆる利益が上がるというような状況でありますけれども。

今回の、まだ渡航解除もされていない地域があるんですけれども、まず、このインバウンドの方々の人数はどれぐらい減少されてきたのか、それによる旅行消費額というのはどれぐらい影響を受けたのか。さらには、いずれ、予算を組んでいるわけでありすから、渡航解除がされた場合、どのような具体的な政策を考えているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(田端浩吉) 新型コロナウイルス感

染症の感染拡大に伴いまして、日本向けに限らず、世界中で旅行控えが発生をしているというところ、また多くの国々で入国制限とか海外旅行禁止という措置がとられている、それとともに、航空便、御指摘ありましたように大幅に減少しているということで、全世界的に旅行者の往来が減少しています。

実績ですと、本年の三月の訪日外国人旅行者数でいきますと、対前年同月比マイナス九三・〇%の十九・四万人という、こういう数字になっております。また、御指摘の消費額でございますが、昨年は四・八兆を計上しました訪日外国人旅行消費額につきましての本年一―三月期については、対前年同月比マイナス四一・六%の六千七百二十七億円となっております。

インバウンド需要の回復に際しましては、まさに、島国であります日本は国際航空路線の大部分、ここに関わっておりますので、ここが大部分が運休をしておりますので、でございますので、誘客の前提となるこの航空便の復活が急務となっております。

このため、我々といったしましては、世界的な終息の状況を見極めつつ、誘客が可能となってきた国、地域において航空会社がキャンペーンを行う、こういうところに連動して大規模な共同プロモーションというものを日本政府観光局、JNTOが行うということなど、航空会社の運航再開に強力に後押しできる、こういうような予算を一般の補正予算に計上しております。

また、あわせて、各市場において、日本の観光地の様子とか魅力など、これを映像等で紹介をして、訪日客の回復にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

○岩本剛人君 やはり、ビジット・ジャパンで四千万人を目指すということでありすし、それぞれの地域目標もあらうかと思ひます。これについて、まだ先の状況にならうかと思ひますけれども、是非、恐らくお話のあったとおり、世界各国に対しての、エアラインに対してのPR含めて取

り組んでいただきたいというふうに思ひます。昨年十二月に、当委員会でもJ北海道のことについて質問をさせていただいたところでありす。四百億円、国からの支援ということであるんですけれども、今、実際、今回のコロナの影響で、鉄道、またさらには、他の事業の収入で約六十二億減収ということでありす。

大変厳しい状況があるわけでありすけれども、来年度なんですけれども、債務等処理法の改正に向けた支援方針、また経営計画を含めて考えていかなければならないということでありすけれども、このことについての状況と考え方、スケジュールについて伺いたいと思ひます。

○政府参考人(水嶋智君) お答えを申し上げます。

J北海道的にしましては、平成三十年の七月に、経営改善に向けた取組を着実に進めていただくよう監督命令を発出するとともに、同社の徹底した経営努力を前提として、令和元年度からの二年間で四百十六億円の支援を行っているところでございます。そうした中で、今回の新型コロナウイルスの感染拡大の影響によりまして大幅に旅客が減少しております、委員御指摘のとおり、J北海道的によりまして、令和元年度決算においてはグループ全体で六十二億円の減収となるなど、より一層厳しい状況に直面しているものと認識をしております。

国土交通省としては、現下の感染拡大により同社の鉄道の運行に影響を及ぼすことがないよう、状況を注視してきたところでございます。その上で、新型コロナウイルスの感染拡大によるJ北海道の経営への影響につきまして、現時点ではその全体像をまだ見通せる状況にはございませんけれども、今後の同社の経営自立に向けた構造的な課題についての議論の際には、その影響も踏まえた議論を行う必要があるというふうに考えておるところでございます。

いずれにいたしましても、現在の政府による支援の期限は現行法令令和二年度末までとなっております。

ります。今後の支援の在り方や法案の提出につきましては、J北海道的による経営改善の取組を評価した上で、法案提出の期限を踏まえて検討を行つてまいらうとしております。

○岩本剛人君 是非、今回の影響も含めてということでありすので、局長、どうぞよろしくお願いをしたいと思います。

コロナウイルス対策等々を含めて質問をさせていただきました。本当に、いよいよ今日、明日から三十九県が恐らく解除されるんであらうというふうに思ひます。さらに、県をまたいで移動は自粛というのはまだ続くのであらうというふうに思ひます。そうした厳しい中で、また観光事業を再開していくというような中でありますので、さらに、今日なのか明日なのか、各業種に対してのガイドラインも示されてくる。また、そのことを徹底していただいて、事業活動を再開をしていただくということがまた大変大切なことなだらうというふうに思ひます。

また、そうした中で、通告はしていないんですけれども、是非、最後に、大臣から事業に向けて一言御決意をいただければ有り難いと思ひます。で、私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(赤羽一嘉君) この新型コロナウイルス、相当拡大もして、様々な大変な影響が出ている。その私は最大の支援は、先ほど観光庁長官からの答弁にもさせていただきましたが、早期の終息、これが最大の支援だというふうに思ひます。

今回、緊急事態宣言が五月三十一日まで延期となりまして、今日どうのこうのというのは全く承知はしていませんけれども、いずれにしても、五月三十一日までに決着を付ける一番重要な期間だということで、一部解除がもしあったとしても、この自粛要請というが外出自粛ということは引き続きお願いしながら、また第二次、第三次みたいな形でずるずる行かないように、何とか決着をしたい。

そうした中で、観光も相当傷んでおりますの

で、観光というのは地域経済そのものでもございますので、そうした意味で、しっかりと本格稼働ができるように機を熟す、そのための準備を怠りなくという思いでやっていきたいと思えます。

また、北海道について一言申し上げれば、ウボポイについてですね、これは国直轄事業として百万人の目標を掲げてやっております。残念ながら今延期をしておりますけれども、これ、環境が落ち着き次第、ゴー・ツー・トラベルの一つの大きな支援策として国を挙げて全力で応援していきたいと、こう考えておりますので、どうかよろしく願います。

○岩本剛人君 ありがとうございます。終わります。

○清水真人君 自民党の清水真人でございます。質問の機会をいただきましたことに感謝を申し上げます。

また、新型コロナウイルスによりお亡くなりになりました方々にお悔やみを申し上げますとともに、感染症と闘っている全ての皆様の早期の回復をお祈りをいたします。そして、その対応に当たっている医療関係者を始めとする関係各位、業界のそれぞれの方々の御尽力に敬意を表したいと思います。

まず初めに、新型コロナウイルスに対して、国交省の現在の感染状況とその対応状況について伺いをいたします。

○政府参考人(野村正史君) 国土交通省における感染者の状況でございますけれども、まず、四月の十四日に北陸地方整備局の職員一名の新型コロナウイルスへの感染が確認されました。また、四月二十日以降二十九日までの間に、本省の自動車局の職員十一名の感染が確認されましたが、先月三十日以降は新たな感染者は確認はされておられません。

国土交通省では、従来から、職員に對しまして、手洗い、マスクの着用などの基本的なマナーのほか、毎日検温を行って、少しでも症状がある場合は出勤を回避するなどの感染防止対策を指示

してまいりましたけれども、職員の感染を受けて、感染者と同じ課に所属していたことにより保健所から濃厚接触者と認定された職員に加えまして、個室で勤務する幹部職員についても自主的に在宅勤務として健康観察を行ってきたところであります。

さらに、本省庁舎の入口にサーモグラフィを設置して体温チェックを行うなど、感染拡大防止対策を強化したところでございます。

また、先月の緊急事態宣言の発出を受けまして、国内それぞれの地域における感染拡大防止に寄与する観点から、国土交通省においても、在宅勤務などによって、特定警戒都道府県においては七割、それ以外の県では五割出勤職員を減らすことを目指してまいりました。その際、職員が複数のグループに分かれて交代で勤務するなど、時間や空間を分けて業務を執行する工夫を行って、省内に感染者が発生した場合でも省の機能が著しく損なわれることのないよう取り組んできたところでございます。

○清水真人君 三十日以降は感染者も出ていないということ、また、出勤についても、七割、五割ということ、そしていただいていると。また、対策についても強化をしているということで、今後もそれをしっかりと継続して、感染者が出ないような対応をしていただければと思います。新型コロナウイルスとの闘いについては、日々環境が、状況が変わっているところであろうと思っております。また、それぞれの自治体のためにも努力を、そして地域にお住まいの方々の努力によりまして、新たな感染者が出ていない地域も増えてきているところでもあります。

先ほど岩本議員からも話がありましたけれども、緊急事態宣言の解除等が三十九県で行われるのではないかとというような報道もされているところではありますが、感染者の出方というのは日本全国において濃淡があるというのも事実であります。

出先機関のテレワークについては、全ての、例

えば、機関で一律に行うのではなくて、それぞれの県や地域の状況によって濃淡を付ける等、地域の実情に対応してほしいと、こんな要望等も建設業界等からも来ているところでありますけれども、これらについてのお考えについて伺いをしたいと思います。

○政府参考人(野村正史君) お答えをいたします。

国土交通省におきましては、行政機関という組織の公的な性格を踏まえまして、先ほどお答えしましたとおり、感染拡大のリスクを最大限減らすという観点から、特定警戒都道府県とそれ以外の地域における対応を区分しながら出勤回避措置を講じております。

一方で、国が取りまとめた新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針においては、河川や道路などの公物管理あるいは公共工事などについては、安全、安心に必要な社会基盤として緊急事態宣言時にも事業継続が求められるものとされております。そのことを踏まえまして、出勤回避措置と行政機能の維持の両立ができるよう、本省及び出先機関共に、在宅勤務実施時においても外部からの問合せ、連絡などにもスムーズに対応できる工夫を行っているところでございます。

今後、仮に地域ごとに逐次緊急事態宣言が解除されることになれば、当該地域の出先機関における出勤回避についても段階的に縮小をしていくということも考えられますが、その際には、国土交通省としましては、政府全体の緊急事態宣言解除に係る方針を的確に踏まえた対応を行うとともに、各地域の実情や、あるいは、例えば知事などにより地域ごとに何らかの方針が打ち出されるようなことがある場合には、それらにも十分配慮しながら対応をしていく必要があると考えております。

○清水真人君 しっかりとそれぞれの地域の実情、これを鑑みていただいて対応をしていただければと思います。

私のところにちよつとあつた話というのは、電

話をしてみたら今日その担当者がいないということ、本来であれば、テレワークですから在宅勤務でいて、そちらの方にちゃんと連絡がつながってすぐにその用件が済めばいいんですが、なかなかそこまで行き着かなかったというような話もお伺いしました。そのようなことがないような体制づくりというのをしっかりとさせていただければと思います。

続いて、建設業のテレワークについて伺いをいたします。

先般公表されたテレワーク人口実態調査によりまして、雇用型テレワークの導入割合において、まず一番となつたのが情報通信系、そして学術研究、専門・技術サービス業、ガス・電気業、金融・保険というふうに並んできたそうであります。次いで、建設業が五番目に入つたということが記載をされておりましたが、それでも僅か数値とすると一九％ということであります。

建設業においては、まさに大手企業が現場での新型コロナウイルスにより工事を停止したように、建設技術者や建設技能工が感染した場合には着工の遅れや工事の一時停止が起るわけであります。テレワークについては現場での施工については行い難いというところもありまして、円滑な施工を確保する観点から、しっかりと、発注した工事現場での状況を勘案しつつ、アルコール消毒液の設置や、不特定人物が触れる箇所の定期清掃を行う、三密にならないよう換気を徹底し感染予防を徹底する等、最大限の対策を取りつつ行ななければならぬというところでもあります。

しかし、現在、i-Constructionでの取組であるICT活用でウェアラブルカメラで監督業務が行われているように、今までは不可能であつたものが現在では実現化されているという面もあるところであります。これまではICT施工が中心でありましたが、テレワークという面においても、そのほかの建設業の各プロセスにおいて、業務の特性に合わせ、例えば在宅勤務、これは通常のテレワークの形だろうと思ひ

ますが、移動中や現場、これはモバイルワークということになると思います。そしてまた、遠隔勤務ではサテライト型ということになるかと思えますけれども、こうした形態でテレワークを活用し、感染予防に期するとともに、通常の業務の効率化をも高める余地というのは建設業においてもあるのではないかとこのように思っております。

しかしながら、地方の中小建設業においてはまだまだテレワークを実施するための機器やソフトといったインフラが整っていないというのが現状であります。日々の移動が付きまとう建設業の感染症対策という点のみならず、働き方改革、そしてまた魅力ある職場づくりの観点からも、ウエブでの打合せ、また遠隔操作等も含め対応できるよう、国交省として、業界のテレワーク導入について独自の取組を考案、サポートする環境整備を進めるべきと思っておりますけれども、見解をお伺いいたします。

○政府参考人（東川直正君） お答え申し上げます。

直轄事業におきまして働き方改革を進めるためには、工事の品質確保のために、受注者、発注者間で行う工事書類のやり取り、あるいは対面での打合せ、また施工段階や完成段階における確認検査など、いかにしてＩＴ技術を用いてテレワークなどによって効率的に実施するかが重要だと考えております。

これについては、今般の新型コロナウイルス感染症発生によりまして、その必要性を改めて強く認識したところでございます。

これまで、工事関係書類のやり取りを電子システム化するとともに、打合せにつきましては、これは受発注者双方のパソコンなどの機器の整備と双方の理解ということが前提になるわけではございますけれども、極力ウエブ会議を導入することを進めてきたところでございます。

また、こうした取組に加えて、施工段階などの確認につきまして、従来現場で行っていた施

工状況や材料などの確認を、映像と音声のデータを活用いたしまして非対面で行う遠隔現場という実施要領案を本年三月に策定したところでございます。

この要領案に基づきまして、今年度、百件程度試行工事を行う予定でございまして、試行工事で得られる知見を基にこの要領案を要領といたしまして、他の工事にも展開することによりまして、施工段階における受発注者双方の負担軽減が図られ、テレワーク環境の整備が一步進むと考えているところでございます。

このように、直轄工事で発注者がこれまでの仕事のやり方を変更いたしまして、どのような方法でこのテレワークを実現するかという要領をきっちり作っていくことがテレワークを進める上で業界への支援の一つになると考えているところでございます。

なお、この試行工事におきまして必要となる機器や通信費などにつきましては発注者が負担することとしておりまして、参加いただいた業者もどのようなものが経験できると考えているところでございます。

今後とも、地域の実情に応じまして、業者の方々の意見を聞きながら、テレワーク導入の取組を更に推進していきたいと考えております。

○清水真人君 ほかの省庁のテレワークのいろいろな助成制度とかであるのはもちろん存じておりますけれども、やはり業界としては、国土交通省の中でしっかりと独自のサポート体制とか、できれば本当は助成制度までつくっていたらいい、そういうテレワークというのを進めていたただけのような環境づくりはしていただきたいというふうに思っております。

やはり建設業というのは裾野が広い産業でもありますし、災害時にもやはりしっかりと対応していただかなければいけない産業であります。今各業界でテレワークが進んできて、これは、例えば建設業でそうしたものが遅れていくとなると、また、その業界としての魅力という部分もやはり

高めていかなければいけないことを考えると、やっぱりしっかりとサポートしていただくことが大切だと思いますので、是非配慮をしていただければと思います。

続いて、専門工事業の働き方改革についてお伺いをいたします。

昨年末の週休二日アンケートの結果によりまして、四週八休以上と四週七休程度を合わせた割合が今回初めて二〇％を超え、二〇・七％となったとのことであります。週休二日を導入できない理由としては、適切な工期を確保できない、これが七〇・九％、日給の労働者の収入が減少する、これが四二％、そのほか、元請企業が休ませてくれない、人手不足のため等が挙げられたということでありまして、定着の条件として挙げられたのが、適正な工期、労働単価アップ、受注量の平準化等が挙げられたということでありまして。

業界の持続可能かつ魅力ある職場の創造のためにも、しっかりとしたバックアップ、環境整備が必要であると思っております。労働単価については毎年アップをしていただいているところでありますし、建設業全体としては、発注の平準化についても大きな自治体等では債務負担行為等を活用したりして進んできているというふうに認識をしているところであります。

そこで、特に先ほど挙げたアンケートで七〇・九％にも上がった適正な工期、これが専門工事業の働き方改革にも重要となってくるところであります。その対策についてお伺いいたします。

○政府参考人（青木由行君） お答えいたします。昨年四月に施行されました働き方改革関連法に伴いまして、建設業でも五年の猶予の後、二〇二四年四月より時間外労働の上限規制が適用されることになってございます。

御指摘ございましたように、適正な工期設定、これを通じまして長時間労働の是正、そして週休二日制を確保していく、これは建設業の将来の担い手を確保する観点から極めて重要なことというふうに考えてございます。一方で、その適正な工

期の実現に向けましては、建設業者による生産性向上などの自助努力と併せまして、各発注者の理解と協力を得ながら取組を進めていくということが大変重要になっております。

このため、政府全体といたしまして、建設工事における適正な工期設定等のためのガイドラインを策定をいたしまして、民間発注者や建設業団体を始め様々な関係機関に対しまして周知徹底を図ってまいりました。

また、私ども国土交通省の直轄工事におきましては、適正な工期を設定するために、具体的にかつ定量的に使える指針を本年三月に策定をいたしまして、これに基づく発注に努めているところであります。

加えて、昨年の新担い手三法、この中の建設業法の改正によりまして、工期に関する基準を作成するとともに、民間工事も含めまして著しく短い工事による契約が禁止されることになりました。これを踏まえまして、本年十月からの施行に向けまして中央建設業審議会の下にワーキンググループを設置いたしまして、具体的な基準の議論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は、関係省庁、そして地方公共団体、関係業界、連携いたしまして適正な工期設定を推進いたしまして、建設業の働き方改革、そして担い手確保につなげてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○清水真人君 しっかりと適正な工期についても取組を進めていただければというふうに思っています。

続いて、浸水被害対策についてお伺いをいたします。

近年、我が国においては毎年のように豪雨災害が発生をしております。特に昨年の台風第十九号では多くの河川が、河川の堤防が決壊するなどにより、関東、東北地方を中心に甚大な被害を受けたところであります。首都圏随一の大河である利根川においては、八ツ場ダムを始めとする上流

ダム群が洪水調節機能をしつかりと發揮してくれ
たおかげで幸い堤防の決壊は免れたものの、氾濫
危険水位を大きく上回る極めて危険な状態であつ
たところであります。

このように、利根川の堤防決壊による壊滅的な
被害を免れた一方で、私の地元である群馬県では
利根川支川の氾濫が度々生じているところであり
まして、特に大泉町というところを流れる休泊
川、この川においては五年間で三回も洪水被害が
発生しているところであります。この洪水被害を
軽減するため、県においても川幅を広げるなどの
改修工事を進めているところですが、抜本的な
安全度の向上には利根川の合流点にある国土
交通省管理の排水機場のポンプの増設が不可欠で
あり、国土交通省でも検討を進めていただいてい
るものと承知をしているところであります。

このような大きな災害というのが毎年のように
起きるというのは、もうこれは異常事態じゃなく
、毎年起こるべきものとして取り組まなければ
いけないと考えているところでありまして、地域
の安全、安心を確保し、経済活動をしつかりと確
保していくためにも一日も早くポンプの増設にも
着手をしていただきたいと考えておりますが、御
見解をお伺いいたします。

○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。
国が管理する休泊川排水機場は、休泊川から分
流する新谷田川放水路が利根川に合流する位置に
あり、利根川の水位が高く自然排水ができな
いときにポンプ排水を行ってございます。先ほど委員
御指摘のとおり、この五年間で三度の洪水被害が
発生したというところを受けて、地元からも排
水機場の機能の増強をしてほしいというところの要
望があることについて承知しているところでござ
います。

このような浸水被害を軽減するためには、排水
機場の機能増強に加えて、利根川本川の水位低下
対策や休泊川の河川改修、また、流域における流
出抑制対策などを一体的に推進することが必要だ
と

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、休泊川を管理す
る群馬県、地元の大泉町、千代田町などと連携し
た新たな検討会を設置するなどして、流域全体で
休泊川排水機場の機能増強を含む浸水対策の検討
を進めてまいります。

○清水真人君 しつかりと地元と調整しながら、
この地域の浸水被害というのがなくなるような対
策が取れるように取り組んでいただきたいと思います。
と思いますので、よろしくお願いいたします。
続いて、インフラツーリズムについてお伺いを
いたします。

先ほど八ッ場ダムに触れましたけれども、この
八ッ場ダムというのは、利根川の洪水調節や新都
市用水の供給など、首都圏の安心、安全の確保を
目的としているものであります。皆様御存じのと
おり、紆余曲折ありましたが、七十年にも
及ぶ時を経てようやく完成を迎えたというところ
であります。また、おとといでありますけれど
も、満水になったというような話も聞いていると
ころであります。現在、新型コロナウイルス感染
症拡大対策のために、やむを得ないことでありま
すが、外出や営業の自粛というのが行われてい
て、この地域においても大きな打撃、経済的に打
撃を受けているところであります。

このような中、地元の生活再建というものを
しつかりとしたいかなければならないわけであり
ますけれども、特に、地域観光振興の核となるこ
とが期待されている八ッ場ダムを活用したインフ
ラツーリズムについては、現在休止となつてい
るところであります。今後、日常生活や経済活動が
再開された折には、全国からの来訪者でにぎわ
う仕組みづくりが必要であると考えております。

そこで、国として、地元の生活再建を支援する
ための八ッ場ダムを活用したインフラツーリズム
の拡大についてのこれまでの取組と今後の予定に
ついて、また、その一端として、建設までの長い
歴史の中で八ッ場ダムを通じて結ばれた水源地域
と首都圏の住民が防災意識の醸成や水資源の重要

性を理解するため、インフラツーリズム拡大の観
点も踏まえた上で、ダム周辺の地域を含めて学習
の場として活用する、こうした手法を確立してい
ただきたいと考えておりますが、見解をお伺い
いたします。

○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。
ダムにつきましては、治水、利水の効果を發揮
させるとともに、ダムとその周辺を魅力ある観光
資源として活用し、地域の活性化につなげていく
ことが重要であるというふうに認識しております。

八ッ場ダムでは、建設段階から官民連携してイ
ンフラツーリズムに取り組んでおり、例えば、平
成二十九年度から開始したダム建設現場の見学ツ
アーであるやんばツアーには約十一万人の方々
が参加していただきました。この取組の中では、
平成三十年度からは地元住民主催のツアーが行わ
れるなど、地元主導の取組も行われているところ
でございます。

こうした中、この四月にはダムが完成し、これ
までインフラツーリズムを継続、発展させるな
ど、ダムを活用した地域の活性化の取組はいよ
よこれから本格化することになるわけございま
す。このため、本年三月には、ダム完成後の八ッ
場ダム及び周辺地域の魅力ある観光資源として活
用して、水源地域の自立的、持続的な発展を目的
とした水源地ビジョンを地元自治体、地元住民、
国土交通省共同で策定したところでございます。

このビジョンでは、吾妻溪谷や川原湯温泉等の観
光資源とともに、運用を開始した八ッ場ダムの湖
面利用、観光放流、堤体ライトアップなどにより
インフラツーリズムを更に磨き上げるなど、地域
の創意工夫によって様々な取組を行うこととして
おり、国土交通省としてもできる限りの支援をし
てまいりたいと考えてございます。

また、委員御指摘の水源地域と首都圏の交流
は、このビジョンでも重要な取組とされていると
ころでございます。水源地域や水源地、水資源、

それから防災の重要性に関する相互理解が深まる
よう、地元自治体による取組とも連携して、国土
交通省としても、ダム管理棟に併設する資料館等
の活用により、多くの方々に交流の場や学習の場
を提供してまいりたいと考えております。

国土交通省といたしましては、新型コロナウイルス
感染症の状況を見極めながら、インフラツー
リズムを更なる拡大を図ることなどにより、ダム
等を活用した地域の活性化を推進してまいりま
す。

○清水真人君 しつかりとインフラツーリズムの
拡大にも取り組んでいただければと思います。

また、通告していないので質問はしませんが、
でも、実は群馬県、今年DCの、デステイネー
ションキャンペーンの地となっております。た
だ、このコロナの感染症で壊滅的にこれが進んで
いないという状況であります。DCについては毎
年場所が変わっていくわけですから、すぐに群馬
県ということはなかなか言えませんが、今
回こうしたことで、ほとんど中止と同じような状
況になったことを鑑みていただいて、または非そ
のチャンスがいただけたらいいな、そんな後押し、
サポートもしていただければと思いますので、是
非よろしくお願いいたします。

続いて、CCUSについてお伺いをいたしま
す。

建設キャリアアップシステムについては、三月
末現在で技能者が二十二万七百人であるという
ことを認識しております。現在、各地においてモ
デル事業を選定し、効果の検証や問題点の洗い出
しを行っているとのことですが、下請企業
からは、効果がなかなか分かりづらい、元請企業
からは、メリットを付けてほしい、簡易なシステ
ムへの改善が課題というような指摘もされている
ところでもあります。

三月十八日の当委員会での私の質疑におきまし
て、建設技能者の建設キャリアアップシステムへ
の登録を更に加速するため、加入した技能者や企
業のメリットを更に高め、業界と連携し、システ

ムのメリットをしっかりと分かりやすく発信してまいりたいと考えておりますとの答弁があったところでありますが、このCCUS制度の普及促進のためには、答弁にありましたとおり、メリットを高めること、その内容を周知すること等、様々な課題への対応が必要であります。対策について伺いをいたします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 建設キャリアアップシステムのちよつと答弁の前に、今、せっかくですから、八ッ場ダムのこと一言申し上げたいと思います。

昨年十一月の台風十九号のときに、十一月です。ね、実は八ッ場ダムの奥の端恋村も大変壊滅的な被害を受けたということで視察をさせていただきました。私は初めて八ッ場ダムの現場に向かわせていただき、改めて、約四百七十世帯の方々が住まいを移転していただいたという尊い犠牲的な協力に改めて感謝をし、そして台風十九号で大きな洪水を守っていただいたという貢献をいただいたことに対して、しっかりと、そうしたことを踏まえて、利活用ができるようにという思いを深くしたわけでございます。

観光についても、実はあそここの道の駅があるんですけれども、大変な盛況で、ダムカラーばんとか様々な特産品もデビューして、地方発のそういうものが出るといのは大変うまくいっていると思いますし、私も、構造上、随分、何というか、出水のところというか、ダムの中も入れるような構造にもなっているというふうに所長から聞いておりましたので、観光ツーリズムとしても非常に、ダムツーリズムと言うんですかね、うまくいくんではないかと。何より、日本で一番有名なダムが八ッ場ダムになりましたので、そうしたことは、大変いろいろ御迷惑を掛けてきた経緯もありますので、しっかりと、観光という側面でも応援していきたいというふうに思っておりますので、ちよつと付言させていただきたいと思います。

キャリアアップシステムにつきましては、まず

建設業というのは、そもそも、我が国の安全、安心な国土、また地域の形成に尊い貢献をいただいておりますし、激甚災害の発生ときには真っ先に地域の建設業の皆さんが地域の守り手として大変な貢献、寄与いただいているということをしっかりと受け止めていかなければいけないと。

他方、この建設業、土木業も含めてであります。が、いわゆる3Kの職場というような形で人手不足が深刻化していると。特に若者の入職が少なく、入職されても定着率が低いということは大変大きな課題だというふうに認識をしております。賃金を上げるとか土日の休みを増やすとか、いわゆる新3Kということで太田元大臣が掲げながら、そうしたことに御努力をいただいたわけですが、その中でもやっぱり経験を積んだキャリアを……

○委員長(田名部匡代君) 大臣、申合せの時間過ぎておりますので、簡潔にお願いします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) あつ、済みません、申し訳ないです。

キャリアアップということを評価しないと、何十年働いても四十歳代が賃金のピークということも少し変えなければいけないということで、このキャリアアップシステムは業界から大変強い要望で、我々も相当、一歩踏み込んだ形で始めたわけでございます。

当然、共通の大変重要なインフラシステムとして使っていきたいと思っておりますので、魅力を発現できるようなことをしっかりと、国直轄では義務化をするとかトライアル的にやっていますので、これ、うまく官民協力の上、成功させてしっかりとしていきたいと思っておりますので、我々も頑張ります。が、日建連始め……

○委員長(田名部匡代君) 大臣、そろそろおまとめください。

○国務大臣(赤羽一嘉君) はい、分かりました。ちよつと、ここだけはしっかり要望を申し上げたいんだけど、日建連も言うだけじゃなくて、ちゃんと自分たちも頑張つてほしいということをあえ

て申し上げたいと、こう思っております。

○委員長(田名部匡代君) 時間ですので、終わつてください。

○清水真人君 時間になりましたので、終了とさせていただきます。

ありがとうございます。

○増子輝彦君 おはようございます。共同会派、国民民主党の増子輝彦でございます。

今日は、コロナを中心として質問をさせていただきます。

大臣、上着脱いでください。前回から上着脱ぎたいというので、我々、酒井さんと一緒に上着脱いでいます。

岩本先生、清水先生と重複するところがあるかと思いますが、ひとつ関係の皆さんには御答弁よろしくお願いをいたしたいと思っております。

コロナ感染症は、大変厄介なこれ感染症だとなと、国民皆さんそれぞれ大変な思いの中から、もう三か月、四か月のこの厳しい生活を強いられること、そして今、医療前線ですっきりと闘っている皆様方に心から感謝と敬意を申し上げますが、また残念ながら、昨日の力士ではありませんが、お亡くなりになった方々を含めて、本当に心からお見舞い申し上げます、お悔やみを申し上げます。

また、この状況の中で、スーパーでレジを打つて本当に頑張っている方々、あるいは宅配業務の中で、今非常に宅配が伸びていますが、本当に感染症と向き合いながら頑張っている方々、そして、子供たちが学校にまだ行けないところもたくさんありますが、そういう状況の中で子供たちの生活やあるいは家庭環境、いろんな形の中で大きな社会の変化があるかと思っております。先ほどもお話がありましたとおり、今日十四日には、予想では三十九県が解除の方向だということも伺っておりますので、これからどういう社会生活にまたなっていくのか。

しかし、油断はしちやいけないと。私たちもしっかりと心して、私も、本当に残念ながらとい

うか当然のことですが、三月下旬から地元には戻らずに、しっかりと自分の移動制限を遵守しながら電話で、地元で電話を掛けながらいろんな状況を把握しながら、やれることはやっていくという生活をしているわけであります。国会議員の皆さんも、それぞれ大変厳しい環境にありながら、地元はもちろんのこと、国全体のことも考えていかなければいけないという状況の中で、国挙げてこの国難を、全員一致して国難を克服していくということが極めて大事だと思っております。

そういう状況の中で、過去の様々な災害、東日本大震災から十年目に入ってきているわけでありますが、あるいは、大臣の政治の原点である阪神・淡路大震災、様々な国難があった中で、それ以上にむしろ今回は厳しいのかもしれない。是非、大臣には先頭に立つて国交省を挙げて国民のために頑張つていただきたいなと、そんな思いを持って質問に入らせていただきたいと思っております。

大臣、これはやっぱり、これまでのこの感染症に対しては、国交省も水際作戦から、対策から、いろんな形で頑張つてこられたこと、本当に国交省の皆さんにも敬意を表したいと思っております。これを検証していきたいながら、そして次につなげていかなければいけない。検証、反省がなければ、私は次へのステップには行かないんだらうというふうに思っているわけです。そういう状況の中で、これまでのこのコロナに対する国交省としての取り組みでできたことを改めて検証しながら、正すべきところは正しながら、そして次へしっかりとつなげていく、そういうことが必要ではないだらうかと。

特に、クルーズ船の問題等についても大変御苦労されたと思っております。クルーズ船の対処を含めて、これまでの国交省として、どんな形の中でこのコロナ感染症に立ち向かって、どういう体制で行ってきたか。そして、その結果どういった問題点があったのか。今後の、こういう感染症のみならず、あらゆる危機管理に国交省としてはこういうふうにしていきたいというようなことを、この時

点で大臣の所見の中では是非見解を教えていただければ有り難いと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) まず冒頭、増子先生から国土交通省の職員に對しまして温かな激励いただきまことに心から感謝申し上げますと思います。また、再び理事として大変お世話になります。また、どうか優しく御指導いただきますよう、よろしく願います。

まず、この新型コロナウイルスの感染症対策について、様々な局面で国土交通省を挙げて全力で対策を取り続けさせていただいておるところでございます。

最終的な総括というのはまだ終息をしてからではないと十分でないということでございますが、例えば、余り知られていないんですが、一月二十九日、中国の武漢からの在留邦人の一次帰国、二次帰国、三次帰国、五回にわたるチャーター便の受入れ、これも実は国交省としては、チャーター便受入れのための駐機場ですとか発着枠の確保、また一番大変だったのは、実はあれだけの多くの人数の方を受け入れる施設の手配、またそこに運送する貸切りバスのアレンジとかこうしたこととか、また当然現地には国交省の職員複数名が派遣してお世話をさせていただくというところから始まり、またクルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号につきましては、あれもすぐよく覚えていらっしゃるんですが、二月三日に、横浜港、接岸したわけじゃありませんが、近くに来たときに、実は香港で下船された香港の方が発症したということがあって、大変だという状況になり、二月の四日、実は真夜中まで、担当大臣、官邸の、官房長官中心に打合せを行って、取りあえずまず船内に入らないと正しい状況も分からないし、とにかく、船籍が英国船で、会社が米国で、船長はイタリアの方で、国籍も五十六か国にわたる乗客乗員がいらっしゃるということで、大変な状況の中で説明をし、そして船長がやっぱり現場の責任者ですから、そこに対して理解をいただいて、我々国交省の医官をトップとした現地スタッフがおペ

レーションできるようにしなければいけないというようなことで、実は二月五日の未明の朝五時に海上保安庁の船でこのクルーズ船に乗り込んで、そうしたことから始めたということでございます。

その中も一貫して、これは検疫の問題もありますので、国交省の検疫官、医官の皆さんの……(発言する者あり) あつ、厚労省の指揮の下に、現地対策本部長は橋本副大臣が本部長を務められて、自見さんとか政務官の皆さんが副本部長の中でオペレーションをしたということでございます。

その中で様々なことをやらせていただき、うまくいったオペレーションもありましたけれども、陰性が二度確認して十四日たつて下船した方の中からはまた陽性に転換するというような、この新型コロナウイルスの特性そのものもまだ今現時点でも解明をされていないようなところの中で、振り返ってみればどうだったのかということが、やっぱり改善をしなければいけないようなオペレーションもあったかというふうに思っております。

こうした中で、我々の公共の部分だけではなくて、関連のバス事業者とか三日月ホテルもそうですけど、相当受け入れたことで風評被害も受けられて、そうしたことに對する補償とかということも未整備であつたりして、その辺も課題としては残っていくんではないかと思ひます。

あとは、公共交通機関として、長引いている中で、公共交通機関と、また物流を支える部門として、この果たすべき使命と責任をしながら、働かれています、従事されている業界の皆さんの感染を防止しながら、そこから拡大をしないという、大変通勤列車で感染拡大のリスクが高いわけでありますが、これは経済団体、また連合の代表の方にも直接お願いをして、時差通勤ですとかテレワーク、そういう意味では、どんな評価も、いろんな評価あると思いますが、相当程度そこからクラスターのなことは随分起こらなかったのではないかと。まあ、これは気を緩めてはいけません、そ

うしたこともあるというふうに思います。

様々なことを経験値としてこれを忘れないで、感染症というのは、考えると、災害、自然災害と同じぐらいの頻度で来るというふうな思いの中で、法制的にも感染症に関する法制というのは非常に未整備だとも思いますし、そうしたことも、これは私一人、国交大臣だけではなくて、政権全体としてそうしたことは総括をしながら、法制度、日頃からの体制、こうしたことは、今回の大変厳しい体験というか経験を無駄にしないようにしっかりと構築しなければいけないんじゃないかと、こう思っておりますのでございます。

ちよつと雑駁ですけど、以上でございます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。まだ本当に途中です。これからが私は正念場が来るんだらうと、第二波、第三波という形の中で。ですから、これまでのやっぱり経験値をどういうふうに生かしていくか、そしてこれをどういうふうにつなげていくか。これはもう国挙げて、与野党は関係ありません、しっかりと我々一致してこのことを克服するために、そして次の世代に、こういうことが過去にあったけどこういうふうな我々は頑張つて処理したぞという教訓も踏まえてつなげていかなければいけないと思ひています。

そういう意味では、国交省所管というのは、陸海空、観光を始め、非常に国土形成の中で最も分野の広い所管の官庁ですから、国土交通省の諸君の皆さんも大変御苦労が多いと思ひますが、どうぞ、国民に寄り添った形の中で国民とともに歩んでいくということも忘れずに引き続き頑張つていただきたいと、改めてお願いと激励を申し上げておきたいと思ひます。

ちよつと個別に入らせていただきますが、先ほども大臣からもあつたとおり、公共交通を始め様々な分野が国交省の管轄としてあるわけです。先ほども若干質問の中に出ましたけれども、改めて、重複はしますが、お答えをいただければ有り難いと思ひます。

何よりも、この感染症の状況の中で、解除になつていくという状況の中で、これまでの休業要請や、あるいは制限等々いろんな、人の移動ができない、集まることができない、会うことができない、いろんな問題の中でどのようにして事業の継続と雇用の維持を図るかということが極めて重要だと思ひているわけであります。

そういう意味では、公共交通機関はまさに国民の足としてそれぞれの分野で頑張つてこられているけれども、どうしても、人が移動しない、人が集まらない、そういう状況の中では本場に厳しい環境に、経営環境にあることは、もうこれ言うまでもありません。

そこで、例えばJRも民営化を経てもう三十年を超えているわけですが、こんなことは経験のないほど減収ですよ。そして、人も乗らない。驚いたことは、ゴールデンウィークには東北新幹線のゼロ乗車率、ゼロ%だったというようなことも私驚くと同時に、やっぱりこういうふうな厳しい状況の中でどうやって国民の足としての役割を果たしていくのかという、その使命感と責任感を公共交通の皆さんお持ちになつていてと思ひます。

JR東日本も二十八日から四〇%減便するといふかつてないことも実はやろうとして、今この国民の足としての使命を果たそうとしているわけであります。

そういう状況の中で、特に私が一番今憂慮しているものは、体力の違いが企業によつてもたくさんあるわけであります。大企業も大変です。しかし、大企業は何とか私はしのいでいくことは可能ではないかと思ひているんですが、特に中小・小規模企業というのは本場に体力もなく、極端なことを言えばあしたの資金繰りをどうするかということでも頑張つておられる事業者がたくさんいるわけですよ。

バス、タクシ―はこの観光の状況も著しくもうゼロに近い状態の中で、様々なこの営業の損失もあるという中で、実は一つ、お手元に資料を出させていただいておりますが、御覧になつていただ

きたい。

これ、ある私の地元のバス会社であります、車両の保有台数が八十台、そして一般貸切りバス認可事業、資本金一千七百万、従業員八十五名。昨年の一月から七月までと今年の一月から七月までの予想のこの収支バランスが出ているわけであります。

大変な実は減少なんです。この状況を見ると、もうやっていけないと。これ本当に、三月から四月にかけては、昨年の三月には七千万、今年は二千万。四月は八千五百万あったのが九百万。五月は一億あったのが九百万。六月は多分、最盛期の観光のシーズンですから、特に地方は、農家が終わって、どんどん農家の方が観光に足を運ぶということで、貸切りバスもここが一番のピークと言っても言い過ぎではない状況なんです。一億五千万のものが一千万ぐらいいきないだろうと。こういう状況の中で、リースの車両のリース代を払わなければいけない、これまでの借入金も返済しなければいけない。ここに書いてあるように、人件費、様々な経費が掛かるわけであります。

特に東北地方は、御案内のとおり、千葉もそうでしたが、あの十月の十九号台風、水害等で大きな打撃を受けたということに加えてのこれダブルパンチ。週れば、東日本大震災からすればトリプルパンチという大変厳しい状況にあるわけであります。

こういうバスの状況ということ、バス業者の、これについて、どのように国交省として認識をしながら、今後どのような対策を講じていくのか、このことについてお答えをいただければ有り難いと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 足らずは局長から答弁させていただきますが、バス、タクシー事業は、特に公共交通機関の中でも国民の皆さんの日々の生活の足そのものでもありますし、緊急のときに本当に貴重な、重要な公共交通機関、重要な社会インフラだというふうに思っております。

【参議院】

他方、今、増子先生言っていたきましたように、首都圏を除くと、地方のバス事業者、タクシー事業者はもうほとんど中小事業でございまして、当初から実は貸切りバスが特に大変な状況だということは認知をしておりました。これ、感染拡大の当初は、やっぱり観光関連事業が相当傷んでいるという、そうした御指摘も当委員会でも数多くの委員の方から指摘をいただいて、それまでは各地方運輸局で御相談には丁寧に応じろということでありましたが、特段、貸切りバスにつきましては全社にこちらからどういう状況になつていくのかということをつツシュ型で問合せをしようということ、約四千三百社、事業者にアプローチをしてアンケート調査もいたしました。残念ながらたしか千八百社ぐらいたしか返事がなかったわけでありますが、そうしたところの中で、事業の継続、雇用の確保のために切実な声が寄せられたわけでございます。

やっぱり一つは、もう何回も言っておりますが、資金繰りと、雇用の確保という意味では雇用調整助成金。なかなかこの資金繰りも、当時は時間も掛かる、また、それまで中小企業ですと大体もう既存に借りているということで、なかなか無料無担保がフルに一〇〇％借りられないような状況もあり、多くの中小企業の皆さんからは、これまでの債務を返済を猶予したり減免してくれないかと、公租公課に対する支払の猶予ですとか、また公共料金、例えばNHKのテレビとかガス、電気代とかそうしたものの猶予、減免についてもお願いできないかと。そうしたことも踏まえながら、具体的に様々対応を取っているところがございます。

特に、バス事業については、小さなところはバスはほとんどリースだということで、このリースについて何とかしてほしいということもございました。リース事業者は経済産業省の主管でもありますので、バス車両のリース料の負担の軽減について、経産省と連携をして取組を始めたところでございます。具体的にはこのリースの支払の猶予

ですとか、そうしたものの実例も届いておりますが、まだまだ十分ではないところもあると思えますので、しっかりと、このリースに対する対策といたのは経産大臣とともにしっかりと取り組んでいかなければいけないと、こう考えております。何とかここを乗り越えて、先ほどから出ておりますが、観光需要政策を打てるように、そのときには貸切りバス事業者、修学旅行なんかも随分影響が出ておりますので、こうしたことも含めて最大の配慮を持って対応していかなければいけないと、こう考えております。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

これ、タクシーも全く同じ状況なんです。もうタクシー事業者全国大会に初めて国交大臣として行かれた赤羽大臣はよく御存じだと思いますが、このタクシー業界もまさに同じ状況であつて、実は大阪の中堅の車両百台ぐらいたかの企業が昨日倒産をするという、大変残念なことに実は相なったわけでございます。

今日のNHK、昨日かな、NHKでも報道されておりましたけれども、タクシーも、やっぱり公共交通としての大きな役割がある、また、これも一生懸命自助努力をしてきた。ウーバー的なこのライドシェアはまかりならぬと。これは、赤羽大臣を始め歴代の大臣とも共に力を合わせて我々もやってきたわけでありますが、その自助努力の中で、今回はもう限界だと。タクシー業者もバス業者も、確かに緊急融資やあるいは繰延べ、金利や元金の後でいいよという猶予も含めても、もう追い付かない状況かもしれないと。雇用調整助成金も微々たるものだということになると、やっぱりここに資金を投入してもらわなきゃいけない。

こんな現状が今もう目の前というか、遅きに失した感があるぐらいの状況がありますから、国交省としても、バスやタクシー業界を含めた、これは航空会社、JALやANAの大きなところだつて資金調達が今大変な状況ですから、何らかの形でそういう資金の投入ということも考えていくこ

とが当然やってくるんだろうというふうに私は思っているわけであります。

特に、働く方々の雇用を維持しなければいけないと。雇用調整助成金は何か第二次補正予算ができれば倍額にするという話も今出ておりますが、これも当然そうしてほしいということを含めて、私、東日本大震災のときにやったみなし失業、これ、実は大変大きな効果があったわけです。今、これも一部政府内部では検討されているということもお聞きしておりますが、ここにやっぱり私は、公的なある意味では資金と、こういう雇用を維持するためにはみなし失業的なものも当然入れていくべきではないかというふうに思っております。

どうぞ、そういう意味では、バス、タクシーを始め公共交通関係、あるいは大きな企業であつても、当然そういう資金調達の面から考えても大変な状況ですから、この辺について、大臣にも、このことに全力で、国交省として経産省やほかとも調整しながらやっていくということも含めての決意を少し述べていただければ有り難いと思えます。

○国務大臣(赤羽一嘉君) まず、先ほどもっと答弁し忘れたんですけど、タクシー事業者に対して、今回、在宅、ステイホームということや新生活様式ということで、食事は宅配やデリバリーをというようなことの中で、やっぱり宅配のニーズですごく出ております。

業界からは、タクシー事業者としても道路運送法の有償貨物の運送の特例として認められる条項があるので、これを発動してほしいということを受けまして、四月二十一日からこの特例措置を認めるということを始めました。これ、実は大変短期間で、全国で今もう約千社のタクシー事業者がこの認可を受けて様々なデリバリーをやっていた、身なりのきつちりした制服のタクシーの運転手さんが丁寧にデリバリーをしていただくということは非常に評判も良くて、これ、九月三十日ま

で延長をしていく。これはもう新しいビジネスモデル、ポストコロナの新しい形態なのかなという思いもしておりますので、それは私どもも期待をしていきたいと、こう考えております。

また、みなしの、今の先生言われたのは多分、東日本震災のときを思い出せば、あれはやっぱり、企業も流され、役所も流されて雇用調整助成金自体が、なかなか書類が整わないというような背景もあってできたことで、その成果というのは非常に大きかったんだというふうに思っております。

そうしたことで、今日の報道しか知りませんが、厚生労働省としても前向きに考えているのかのような報道があります。それは、恐らく私は、個人的ですけど、それを認めた場合の雇用調整助成金との制度の整合性というのを少し整理しなければいけないんじゃないかという思いもあります。が、現実的に、なかなか雇用調整助成金、企業側の負担も生じること自体が大変だという中小零細の事業者も多いことも鑑みて、業界からの要望をしっかりと受けて、厚生労働大臣としっかりと話し、状況を伝えていきたいと、こう考えております。

○増子輝彦君　しっかりとお願いしたいと思えます。次に、公共事業関係なんです、このコロナの関係で、公共事業が全体で約一〇％弱、件数によると千百二十件ほどが一時中止をしたというふうにも聞き及んでいます。この連休明けから徐々に再開をしてきたというこの報道もあるわけであります。

と同時に、これは後での質問も一緒にさせていただきたいと思いますが、昨年のあの台風、大雨水害の中での補正予算を作っていたら、我々も、私はそれに賛成をして、ここをしばらく離れてようやく戻ってきましたけれども、こは、このコロナによってやっぱり中断とか支障があつてはならないわけですね。ですから、災害復旧としてはしっかりとやっていかないと、コロナという感染症と併せて、公共事業、これはやっぱり重要

なんです。

ですから、この、公共事業のこのコロナの中止をしたということも踏まえ、台風災害、大雨災害に対しての補正予算のこの進め具合をしっかりとやっていくのかどうか。特に、河川のしゅんせつ工事というのは大きな予算も取ったわけですから、このところをどういうふうにしていくなか。これを併せて、後の質問も含めて、二問についてお答えいただければ有り難いと思います。

○政府参考人(青木由行君)　お答えを申し上げます。

新型コロナウイルス関係で、御指摘の公共事業を含めて、建設業への影響についてまず御報告をさせていただきますと思います。

一つは、先ほど言われましたように、公共工事の中止ということで申し上げますと、直轄工事が五月八日時点では、一時期四％程度まで行きましたが、現在三％程度ということで、現時点では影響は限定的というふうに思っています。それから、民間事業者の方も含めて見ますと、住宅資材の関係で一時納入の遅れが見られましたけれども、これは今改善の方向にあります。

ただ一方で、一部の事業者において売上げの減少傾向が見られ始めているということもございますし、また今後、民間の設備投資についてはやはり落ち込みを懸念する声というのがあるということでございます。

公共工事を含めて、建設工事、これ実施するに当たりましては、やはり三つの密の対策、これをしっかりとやっていく、業界が徹底していくということが重要でございます。私どもとしても、業界団体と連携をいたしまして、三つの密の回避取組事例などを作成しまして周知をしておりますところでございます。一部で見られたゼネコンの一部の工事の一時中止につきましては、申し上げた三つの密対策を徹底する中で、受発注者協議の上で、多くのゼネコンにおいて工事を再開しているというふうに承知をしております。

加えて、国交省といたしましては、仮に一時中

止等を行う場合、こういった場合には、下請技能労働者の事業、あるいはなりわいの継続に支障が生じることのないようにということで十分配慮していただく、そして、下請契約における工期の見直し、適切な代金の支払、元請、下請の間の取引の適正化を求めてきております。また、政府全体で講じております雇用調整助成金、持続化給付金制度、納税猶予の特例など、支援策について周知をしてきているところでございます。

現時点で建設産業の状況を申し上げますと、先ほどお話しましたような、今後の重要な工事の執行に当たって大きい支障はないのとはなからうかと思っておりますが、やはりこれは、状況の推移しっかりと注視しながら適時適切に対応してまいりたいと、このように考えております。

○増子輝彦君　補正の進捗状況について。

○政府参考人(五道仁実君)　河川のしゅんせつということで御質問がございました。

先ほど委員御指摘のとおり、昨年の令和元年の補正予算におきまして、東日本台風による河川等の災害復旧、また事前防災ということについて予算を計上して、今順次工事に入っているところでございます。

例えば阿武隈川水系でございますけれども、直轄区間においては、令和十年までに、本川の全体の掘削量約三百立方メートルの河道掘削を中心として堤防整備や遊水地整備をメニューとしております総額一千四百四十億のプロジェクト、緊急対策プロジェクトを策定して、計画的に進めるということにしておるところでございます。初年度となる令和元年の補正予算には約七十億円を計上しておりまして、決壊した堤防の復旧や約三十立方メートルの本川での河道掘削を実施することとしております。

先ほど、建設業の状況については青木局長からお話ございましたけれども、しっかりと建設業とも連携をしながら、災害復旧進めてまいりたいというふうに思います。

○増子輝彦君　ありがとうございます。

これは地方の建設業にも大変大きな影響を及ぼしますので、しっかりと対応していただきたいというふうに思っています。

次に、観光。これ、高速道路とも関係してくるんでしようけれども、やっぱり大変な落ち込みである。もうお客さんが行かない。もうお店を閉める。飲食店も駄目。ホテル、旅館も本当に大変な状況ですから、これ旅行業もそうです。インバウンドの話も先ほど出ました。このことについては、是非、大臣、しっかりと力を入れてやっていただきたい。

その上で、ゴー・ツー・キャンペーンも、多分平時ならばすごい予算だったと思うんですが。だけど、こういう状況になると、いつも言われているとおり、ここ、やっぱり今は医療現場の崩壊を防いで、このコロナに特化したものをもっともつとやるべきではないかという声があることも大臣の耳にも入っていると思います。

是非、これはどういうふうに、いつ具体的に実行するのは今後の課題としてまだ残っているわけですが、このインバウンドの消費拡大の需要も大きいわけですから、是非これらも含めて、こはちょっともう質問を省きますが、そういう声もありながら、今後どうしていくんだということをしっかりと考えていついたただかなければいけないと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

そういう状況の中で、物流も、やっぱり今は物流がなかなか状況が良くない中で、宅配がどんどん増えてしまっているということ。ですから、ネット通販業者は今、悪くないんですね。ですから、逆にネット通販が増えれば、宅配業者に対する様々な課題も出てきているということも含めて、こはしっかりと、これは物流関係も含めて対応していただきたいと思えますし、宅配すると感染症の心配もありますから、本当にドア・ツー・ドアでもなかなかそう簡単ではないという部分も十分注意をしていただきたい。

高速道路も、この連休中は大分減りましたけれ

ども、道の駅も再開してきているようですけれども、この高速道路あるいは道の駅等々を含めて、人の交流、物の交流、そして物流を含めた様々な課題あると思いますので、こころししっかりと対応していただきたいと思います。

そこで、一つお聞きしたいのは、今全体的な話を申し上げましたが、道路局長、これは高速道路関係でやっぱり今後大きな課題も今回見えてきたと思うんです、道の駅の対応も含めて。この高速道路のこれまでの問題と今後の対応、簡単にお答えいただければ有り難いと思います。

○政府参考人(池田豊人君) お答えいたします。

高速道路の特に影響が大きいのはサービスエリア、パーキングエリアの営業状況であると思います。

この営業状況ですけれども、四月の売上げにつきまして、高速道路会社六社ございますけれども、その合計で見ますと通常の約半分以上に減少しているということでございます。このような状況を踏まえまして、高速道路会社に対し国土交通省から要請をしまして、現在、サービスエリア、パーキングエリアのテナントの事業者のテナント賃料につきまして、当面の間は猶予するというような措置をとっているところでございます。

引き続き、テナント事業者の声を聞いて、必要な対応を検討して実施していく考えております。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

次に、Maasの件は今回答かせていただきましたが、サプリースの問題をちょっとお話をさせていただきたい、質問をさせていただきたい。これ、後でこの国交委員会でも賃貸住宅等に関する法律の審議をしますけれども、サプリース問題が極めて今大きな問題、社会問題になってきていることはもう御案内のとおりであります。

今日は、頭出しだけといいますか、取りあえず、この問題について国交省としてどういう認識を持つてどういう対策を取っていくか。それが結局今回の法案の改正の提出ということになったと思うんです。現状認識と、この法案を成立させる

ことによつてこういうふうに改善していきたいんだという全体的な考え方を今日はお聞きして、次の法案審査のときはしっかりとやっていきたいと思っています。サプリース問題について御見解をお願いしたいと思います。

○政府参考人(青木由行君) お答え申し上げます。

先ほど委員の方からサプリースの問題についてということでお話ございましたけれども、まずもって、賃貸住宅をめぐる環境というのが近年大きく変わっております。

例えば、平成四年ぐらいですと、賃貸住宅を管理するときに自ら管理される方、これが七五％ぐらいと多数だったんですが、昨年調べますと、これが全く逆になっておりまして、八割を超える方が事業者の方に委託をしているという、こういう状況になってございます。さらには、近年、御指摘のサプリースという形で、必ずしも十分な知識と経験のないオーナーの方がその事業に入つてきて、そして典型的には家賃保証など、こういったことでトラブルになる。こういったことで、賃貸住宅管理業全体の適正化、これが大変重要な課題というふうにまず認識しているところであります。

このため、昨年、その多発しているトラブルの実態、これを正確に把握をいたしますために、賃貸住宅管理者の方、それから家主、オーナーの方、それから入居者の方を対象にいたしまして調査を実施をいたしました。その中で、例えばサプリース事業者の方が契約締結時にオーナーに対して将来の家賃変動の条件であるとか、あるいはそれが減額されるリスク、こういったことを説明している割合が六割程度にとどまっております。また、いろいろあるわけなんです、例示的に申し上げますと、管理者からオーナーの方に管理業務についての報告がなされていないために、適切に対応がなされているか把握できない状況もある等々、様々な問題点、実態が明らかになってまいりました。

国土交通省といたしましては、この調査結果も踏まえまして、関係省庁、具体的に消費者庁、金融庁など、従来から連携してきたわけなんです、こういった省庁とも連携しながら、賃貸住宅に関するサプリース契約におけるトラブル防止でございまして、あるいは賃貸住宅管理業の健全な育成を図るということで、サプリース契約締結時の不当勧誘行為の禁止でございまして、あるいは賃貸住宅管理業の登録制度の創設など、こういったことを内容といたします賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律案を本国会に提出をさせていただいたところでございます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

法案審査のときにしっかりとまお願いしたいと思いますが、多分、ここにおいての議員の皆さんにもそういう関係のいろんな要望があるかと思いますが、我々も問題意識をしっかりと持つてこの問題に対応していくことが必要かと思っております。

最後に、実は、今回のコロナによる国内外の物流ネットワークが分断されたということはよく御存じだと思います。国の重要な不可欠なインフラであるエネルギー供給にも大変大きな支障を来していることも当然であります。国産エネルギーの重要性を我々は改めて認識、確認をしながら、そしてサプライチェーンの国産化もまた推進していかないと大変なことになると。特に、洋上風力とか地熱、これはもう赤羽大臣も一緒になって今日まで議論の中で共にやってまいりましたけれども、こういう地産地消的な国の、国産の再エネが、大きな我々はポテンシャルを持つているわけですから、国産再エネの拡大によりエネルギー自給率を図ることが極めて重要だと思っております。産業政策としてこのエネルギー地産地消と産業集積を推進すべきだと思っておりますが、このこと。

時間がないので、もう一つ併せてお聞きします、コロナの影響による移動制限、交流制限によつてエネルギー開発計画に大きな支障が出てき

ていることも御案内のとおりだと思います。現在開発中、建設中、あるいは運営中の再エネプロジェクトに与える影響は大きなものがあります。例えば洋上風力、地元調整、現地調達、風車メーカー、建設会社との面談ができないとか、海外との交流が大きな支障になっているとか、そして公募準備、建設中断などに大きな影響が出ていることもよく御存じだと思いますが、これらに対する対策や措置が私は必要ではないかというふうに思っています。また、FITによる運転開始制限のあるプロジェクトにも支障があると思われております。

これらについて松山部長の方から御答弁いただければ有り難いと。エネ庁松山部長、お願いいたします。

○政府参考人(松山泰浩君) お答え申し上げます。

大規模の災害ですとか地政学的なリスクですとか、今後起こり得る様々なリスクを考えた場合に、海外からのエネルギーの資源を輸入することに頼ることなく、国内での地産地消的な供給が可能な再生可能エネルギーというものは大変その促進が重要だというふうに認識してございますし、これまでも、一昨年のエネルギー基本計画の中で主力電源化していくということを定めるとともに、この委員会でも御審議頂戴しましたけれども、再エネ海域利用法の整備を始めとして様々な施策を取ってきたわけでございますが、今般の新型コロナの拡大による影響、また最近、近年の自然災害の拡大ということを考えますと、一層その重要性ということを再認識しているところでございます。

今国会には、再エネの主力電源化に向けた課題を対応するためのエネルギー供給強靱化法案というのを提出しているところでございまして、委員から御指摘のありましたように、国内の強い産業を育て、かつそのための基盤を整備していく、この辺りは国交省とともにしっかりと取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

また、併せて御質問を頂戴いたしました今回のこのコロナの影響を受けた国内の影響については、しっかりと注視していく必要があるかと思っております。主力電源化を進める上での課題というのはコストを削減するというところでございます。この観点からは、期限を切って価格を設定する、これは運転開始期限というお話ですとか、認定の価格を決める基準年度ということでございますが、また、入札をやって競争を促していくと、これはやっぱり期限が出てくる。ですので、公平性の観点を考えていった場合には、この方針というのは今後ともこれを基本として考えていかなきゃいけないというふうには考えてございます。一方で、今回の物流ですとか資材の調達、若しくは現地での実施における影響という点とも十分認識して対応していく必要があると考えてございまして、F I T 制度の運用というものが……

○委員長(田名部匡代君) 申合せの時間が過ぎておりますので、簡潔にお願いします。

○政府参考人(松山泰浩君) はい。

F I T 制度の運用が不測の事態を生じ、若しくは足下の感染症防止対策に対して影響が生じるようなことにはならないようにしていかなきゃいけないと考えてございます。

太陽光の入札については、入札のタイミングとしてはもう後に延期することにしたしておりますし、再エネ海域利用法の区域、これは五島沖の方が指定されているわけではございますが、これについても、公募の開始についてはよく国交省と相談しながら、現場をよく踏まえながら対応していきたいと、このように考えてございます。

○増子輝彦君 終わります。

○野田国義君 立憲民主党の野田国義です。よろしくお願いたします。

私、質疑に入る前に一言申し上げたいと思いますが、今、御承知のとおり、衆議院の方、内閣委員会を中心に緊迫した状況になっておるといこうとでございます。

このことは、皆さんも御承知のとおり、検察の幹部の定年延長の法案の扱いでございますけれども、本当に今いろいろな質疑が行われております。特にコロナ禍ということで、この問題、野党もしっかりと協力をしていないわけじゃない、これはもう私から言うまでもないわけでありまして、けれども、こういうときに何でこういう法案が出てくるのか、検察の幹部の定年延長の問題。

本当に、私は、検察というのはちゃんと中立でなくてはならない、それをコントロール下に置くという点も見え見えということでありまして、また、これ後付けでこの法案が出てきたと、昨年からの経緯を見てみますと、私は、非常にこれは憤りを私自身も感じておりますし、また多くの国民からも、私のところにも電話なりメールなりでどうなっているんだと、これ野田さん、ちゃんとやってよというふうなことで声が届いておるといふことです。

今日は与党の皆さんもおいでいただいておりますけれども、本当にこのことを真剣に考えなくてはいけないのではなからうかと思っております。でございまして、こういうときになぜコロナに集中できないんだという点を申し述べさせていただきますと思うところでございます。

大臣も公明党御出身ということでございますので、まさしく良識の府だと私も思っております。公明党さんはですね。だから、そういういけないところにはちゃんといけないというような声も上げていただきたい、このことを述べさせていただき、質疑の方に入らせていただきたいと思います。

私からも、労働者の感染症対策について、先ほどから話があつておりましたように、建設業、何かいろいろ特集もあつておりますけれども、建設業においてはそんな密集することないだろうと思つておりましたら、朝礼とか、あるいは食事をするとともにみんながちよつと集まるといふようなことのようにございます。

また、バス、タクシの労働者、これも非常に

多くの方々に接すると。特に福岡の北九州では、最初の感染者がタクシの運転手だったものですが、非常に影響がまだまだ続いておりますという状況です。それから航空業ですね。これはもうC A とかそういった方々の、本当に多くの方々に接するわけでございますので、マスクなどはされておりますけれども、非常に危ないという状況だと思つています。また、鉄道関連の従事者の方々ですね。こういう方々にとつてもこの感染という大きなリスクを抱えながら仕事をしていたというところではなからうかと。また、ホテルや旅館業の従業員の皆さんもそうであらうと思つているところでございまして、この今の状況、それからP C R 検査、あるいは抗体・抗原検査の状況などについて、国交省、お答えをいただきたいと思つています。

感染者が確認された場合におきましては、保健所等の指示を踏まえまして、濃厚接触者を把握し、自宅待機等の措置をとるなど、事業者において感染拡大防止のため適切な対応が取られることを確認をいたしまして、事業の継続が確保されるよう対応を行っているところでございます。

○野田国義君 今はどういうことないと思つますけれども、最初の方なんか本当にタクシ運転手の方々、もうマスクもないんですよ、非常に危ないと、何とかしてくださいますという話もよく聞いておつたところでございまして、ビニールの仕切りですね、そういうものを活用して今いろいろな対策が講じられているということでもあります。

それと、私、一つの提案と申しますか、したいなと思つておりますのは、こういった、そこで働く方々、その現場で働く方々、非常にこれは大きな不安を持ちながら働いていただいております。今は非常に医療従事者とか福祉関係の従事者、そういう方々、本当に大変だと思つています。そういう方々にスポット当たつておりますけれども、また、こういった公共交通機関等で働く方々もそういったリスクを背負いながら働いていただいておりますというところでありますので、私は、このP C R 検査あるいは抗原・抗体検査、これを頻繁にやつていく必要があるんじゃないかと、そういうことを最初から主張させていただいておりますけれども。

昨日も韓国の話があつておりましたけれども、韓国は一人検査できるところが百か所、百か所あるということございまして、御承知のとおり、感染対策に成功を取めた。またちよつとナイトクラブの方で大ごとにはなつておりますけれども。しかし、またこの後も、何ですか、臨時診療所を千か所つくと、韓国内に。私は非常に、また第二波、第三波も見据えた対策として非常にこれはすごいことだと、そのように思つております。

そしてまた、ノーベル賞受賞の山中教授を始め多くの方が言っているのが、これをとにかくやるだけ、検査はやるだけやらないということ、日本は全くこれが増えてきていない。民間の方はまだ目詰まりしているような状況であるということとでございまして、私は、是非とも国交省にお願いしたいのは、こういう方々を頻繁に私は検査をやるべきじゃないか。PCR検査を始め抗原検査が許可されました。それから、今度は抗体というようなことをうまく組み合わせてやっていけば、そういった不安とか、そういうものも解消できるところでございまして、是非ともこれよろしくお願いをしたいと思いますが、いかがでしょうか、せっかくですので。

○政府参考人(山上範芳君) 現場に従事する方の感染症対策といたしまして、健康状態の把握というのは大変重要でございまして、毎日検温をすること、そして、具合が悪いときにはためらわず医療機関を受診すること等についても業界団体を通じて要請を行っているところでございまして、PCR体制につきましては厚労省の方で、検査体制については厚労省の方で御検討されていると伺っておりますが、厚労省等関係省庁とも連携してしっかりと対応していきたいと考えてございまして、

○野田国義君 PCR検査だけじゃなくて、今後は抗原とか抗体検査ができるようになる、そして、今度は唾液でできるようになったら本当に簡単に短時間でできるようになるんで、是非ともそこで働く皆さん、こういった現場で働く皆さんの健康、安心な暮らしをしっかりと守っていただくように努力をお願いしたいと思います。

それから、これらの各業界の従事者、ここで感染したならば、当然これ労災認定ということになるのかと思いますけれども、この労災認定について非常に問題なのは、本当に仕事上感染したのか、あるいは私的な部分で感染したのかというのが非常に難しいと思いますけれども、こういった緊急的な時期でもございまして、この辺り、当

然、医療関係者もそうでございすけれども、現場で働く皆さんが安心して仕事ができるように、この労災認定というのはどうなっているのか、お聞きしたいと思います。

○政府参考人(松本貴久君) 新型コロナウイルス感染症の労災認定についてのお尋ねをいただきまして。お答えをいたします。

まずは、新型コロナウイルス感染症に係る労災請求につきましては、一昨日でございすますが、五月十二日時点で二十九件受けているというところとでございす。その内訳は、先生今ほどおっしゃいました医療従事者、患者の診療とか看護、介護等とでございす。その方々の申請が二十三件というところでございす。医療従事者等が二十三件。それから、医療従事者等以外の労働者が六件というところでございすけれども、お尋ねの業種につきましては、建設業、バス、タクシー、航空業、鉄道、あるいは旅館という業種につきましては、その六件のうち建設業一件というのを今請求を受けているという状況でございす。

次に、お尋ねの業種も含めまして、医療従事者等以外の労働者に係る新型コロナウイルス感染症に係る労災認定の取扱いでございすけれども、従来は感染経路が業務上のものと特定される場合に労災保険給付の対象とするという取扱いをしてきたというところでございすけれども、今般のコロナウイルス感染症につきましては、現時点における感染状況、それから、症状がなくても感染拡大させるリスクがあるという特性を踏まえまして、従来の取扱いに加えて、当面、感染経路が特定されない場合であっても、業務により感染した蓋然性が高い場合には労災保険の給付の対象とするというようにしたこととでございす。

具体的には、感染リスクが相対的に高いと考えられます。請求人を含む複数の感染者が確認された労働環境下での業務というのが一つ。それからもう一つ、顧客等との近接や接触の機会が多い労働環境下での業務。これが代表的ですが、それら、そのほかにもあろうかと思いますが、従事し

た労働者が感染した場合には、潜伏期間内の業務従事状況、それから、一般生活という可能性もありますので、一般生活の状況等を調査した上で、医学専門家の意見も踏まえて判断をするというものでございす。

いずれにいたしましても、これらの労災補償に關しましては、引き続き、丁寧な相談対応とか周知、さらには、事業主に對しまして労災請求の勸奨というものにも努めていきたいと考えております。

労災請求を受けた事業の調査を的確に行つて、迅速、適正な労災決定を行うよう、今後とも努めてまいりたいと考えております。

○野田国義君 御尽力、また御協力、よろしくお願ひをしたいと思います。

それから、今述べました業界ですね、各業界に對する支援策のことについてお聞きしたいと思いますが、持続化給付金とかいろいろあるわけでありすけれども、この問題ですね。

なかなかこれだけじゃ、本当に、何といひますか、ニューノーマルとか、ウィズコロナで今後ともやっていかなくちゃいけない。そして、先ほどゴー・ツー・キャンペーンの話があつておりましたけれども、これなんかは、いつ終息するか全く分からないと、二、三年掛かるんじゃないかというふうな話も出てきておる。

また、今回収まったとしても、冬場から、秋口から二波、三波とやってくるんじゃないかというふうな話があるわけとでございまして、この各業界への支援というのは、先ほども述べられましたけれども、本当に、大企業も大変ですね。今日ちよつとびつくりする数字が、成田空港ですか、九九・八でしつつけ、マイナス、そんな数字が出ておつたところでございすけれども、本当にそのくらい厳しい、大企業も厳しくなるでしょう、そういうことで。しかし、それ以上に、本当中小企業はもう死ぬか生きるかということ、そういうことをおっしゃいます。

私の関係者の方々、この間電話をいただいて、

息子さんに、バス、レンタカー会社なんですけれども、もう渡していらつしやるんですが、ねえ野田さんと、息子が、お父さん、もうやめてよかやろかという相談をしてきておると。もう本当悲しくなりますね。

しかし、恐らくそういうところがたくさんこれにあると思うんですね。これだけ人が動かなくなれば、当然人を乗せる御商売というのはこれはもう全く行なくなるわけとでございすので、この支援策、私はもつといういろいろなことを考えてもらいたいと思いますが、どういふ支援策があるかをお聞きしたいと思ひます。

○政府参考人(渡邊政喜君) お答えいたします。中小企業に對する支援策ということとでございすけれども、まず資金繰り支援ということとでございす。

新型コロナウイルス感染症の影響を受けた中小・小規模事業者の事業継続のためには、この資金繰り支援というのは極めて重要でございす。このため、売上げが急減した中小・小規模事業者に對しては、三月から政府系金融機関により実質無利子無担保、最長五年間元本返済据置きとの猶予を、返済据置きの融資を実施という強力な資金繰り支援策を講じたところでございす。

日本政策金融公庫や商工中金の融資実績につきましては、五月十一日までに約四十四万件的融資申込みを受け付け、約二十四万件、金額にして四・五兆円を超える融資を決定したところでございす。さらに、融資窓口を拡充するという観点から、地方公共団体の融資制度を活用して、民間金融機関でも同様の実質無利子無担保、かつ最長五年間元本据置きの融資を五月一日から四十七都道府県で申込受付を開始したところでございす。

その際、事業者が市区町村や保証協会などの複数の窓口でのやり取りをすることなく、一切の申込手続を民間金融機関の窓口で完了できる金融機関ワンストップ手続を推進するなど、利用者の利便性の高い仕組みとすることとでございす。

それからあと、持続化給付金がございます。こちらは、戦後最大と言える危機に対応するという理由で、使途に制限のない現金給付という前例のない思い切った手段を初めて講じるものでございます。具体的には、売上げが前年同月比で五〇%以上減少するような経営の特に厳しい事業者を対象に、中堅・中小企業等の法人に対して二百万、フリーランスを含む個人事業者に対して百万円を上限として給付するものでございます。

実績でございますけれども、五月一日より申請受付を開始いたしました。初日に約五万六千件、翌日は約二十万件的申請を受け付け、十一日までの合計で七十万件以上の申請を受け付けているところでございます。このうち、約二万七千件、金額にいたしまして約三百三十億円につきましては既に事業者のお手元にお届けしているところでございます。

○野田国義君 まあとにかく早く早くやらないといけないということでございますし、また、額についても本当に低過ぎるというかな過ぎるというのを再三、我々野党の方でも申し上げておるわけでございますので、よろしくお願いしたいと思えますし、また、こういった意見は恐らく皆さんもお聞きになつていと思えますが、五〇%以上減少のこの要件ですね、これ四〇%だったら駄目ということではねられると。そしてまた、今年一月、二月から起業して事業を始めたというようなところが漏れていると。このことも私のところに何件か問合せが来まして、しかしやっぱり駄目だということになるわけで、あとは、県がやるような三〇%以下というようなところを、あつ、三〇%以上ですね、そういうようなことをやるようなことにはなっておりませんが、非常にその辺りのところも救われないということなので改善ができないかと、そのことを要望をさせていただきたいと思うところでございます。

そして、実を言うと、今日、我々合同会派で朝の部門会議ございました。そうしましたら、その中で出るのが、本当に国交省予算、国交省が直接

支援するのがないじゃないかというようなことで強い意見が出たところでございます。

一・七兆円、分らないことではないですけれども、本当にいつ終息するか分からないわけですよ。二、三年掛かるかも分からない。一波が終わっても、二波、三波として来るかも分からない。ですから、そういったお金を私は直接、こういった中小企業が本当に困っているんですから、しっかりとその辺りのところを支えてやる。そうすることによってまた雇用も守られるということなので、恐らくこれから、アメリカの経済、発表されておりましたけれども、一四・七%ですか、失業率が。二千五十万、恐らく三千万ぐらいいると。そしてまた、五月には二〇%以上になるだろうと、失業率が、そんな状況が予想される。

恐らく日本も、そういう本当に人が移動できない、緩和されてもですね、そして人が集まらないというような状況でございいますので、この辺りのところをしっかりと国交省も直接何か国交省自体が支援できる知恵を出していただければと、先ほどの増子議員の話じゃございませんが、これを要望させていただきたいと思うところでございます。それから、ちよつと話を変えまして、献血を活用した抗体検査の結果、ここにちよつと記事がありますけれども、連休前ですか、加藤厚労大臣が、東京と東北の方ですかね、分けてやるというような、そして五月一日辺り発表するというようなことでございます。ちよつと私もいろいろ調べてみましたけれども、この結果が発表されておられませんけれども、どのようになっているか、お聞きしたいと思えます。

○政府参考人(吉永和生君) お答え申し上げます。御指摘の検査につきましては、現在AMEDの補助を受けた研究班におきまして日本赤十字社の協力を得て行っている抗体検査キットの性能評価に関する研究の一部であるというふうに考えてございます。

この研究は、新型コロナウイルスが流行する前

と後に採取された血液を比較対象として検査を行い、その結果を踏まえ、抗体検査キットの性能について評価を行うものでございます。まだ公表しておりませんが、公表できる準備が整い次第速やかに公表することとしているものでございます。

○野田国義君 結果が分かり次第公表すると大臣おっしゃっているわけでありすけれども、これが出ていないということ。そうすると、要らぬ臆測が出てくるんですね。非常にこれ、抗体検査の非常に高い数値が出ているんじゃないかというようなことを言っておられる方もおられるわけです。

ですから、私、これ進めていく上で一番大切なのは、オープンにやっていくということが、再三私も申し上げておりますけれども、オープンにやっていくことが一番大切なんですね。そして、早くそういった数字というものは国民に向けてちゃんと公表をしていくということ、このことを私は望みたいと思うところでございますので、よろしくお願いをしたいと、早く公表していただきたい。そして、対策を打っていくということですね。検査をする、そして追跡をする、そして隔離をするということのこれ繰り返しだと思えますので、よろしくお願いをいたします。

それから、三密でございいますが、特に今回は通勤通学の三密についてお聞きをしたいと思えます。

ちよつと記事なんですけれども、非常に日本国民は、あるアンケート調査によりますと、感染を恐れているという数字が出ております。日本は八八%というような状況で、本当に世界で一番感染を恐れているような状況でございすけれども、その反面、どうしても通勤しなくてはならないというところで通勤をしているような状況であるということでございますが、これは国交省管轄の電車、地下鉄、そういったバス、公共交通機関をどうするかということが大切だと思いますけれども、どのようになつておるかお聞きした

いと思えます、対策について。

○政府参考人(山上範芳君) お答え申し上げます。国土交通省におきましては、公共交通機関の混雑緩和のためにテレワークや時差出勤を推進をしております。鉄道、バスの利用者の方々に向けて、車両あるいは駅構内、バスターミナル等におけるアナウンス、バスにおける文書の掲示、鉄道事業者のホームページに掲載することなどによりまして利用者の方々に対しましてテレワーク、時差出勤の積極的な取組を呼びかけているところでございます。

また、大臣からも、経済産業大臣、厚生労働大臣とともに、経済三団体と連合の代表の方々に対しましてテレワーク、時差出勤の着実な実施を直接要請をさせていただいてございます。

また、加えまして、五月四日の基本的対処方針の変更を受けまして、職場への出勤等につきまして、引き続き接触機会の削減に向けテレワーク、時差出勤の推進等に取り組むよう、所管事業者、そして関係団体等に国交省から要請をしているところであります。

さらに、鉄道やバスにおいて、いわゆる三つの密を回避するため、車両の換気あるいはマスク着用等のせきエチケットなどを利用者に呼びかけることについても要請をしております、交通事業者において対応を行っているところであります。

引き続き、関係事業者とも連携し、公共交通機関の混雑緩和に向け取り組んでまいります。

○野田国義君 これ、なかなか難しい問題でありますけれども、ニューヨーク辺りがやはり恐らく地下鉄であんなに広がったんじゃないかというように言われているというところでありますので、恐らく日本におきまして、そういった通勤通学の、特にまた学校が始まるということになるわけでもありますけれども、しかし、私思うのは、これニューノーマルになっていくと。恐らく時代が大きく変わっていくということも言えると思えますので、このときにウイズコロナの中でど

う日本社会をパラダイムシフトしていくか、こういうことが非常に重要になっていくのではないかなと思っています。

それから、通告しておりますいわゆる災害、もうすぐ豪雨、梅雨の時期になるわけでありまして、けれども、このコロナウィルスの対策、対応について、災害についての対応をどうされているか、お願いしたいと思います。

○委員長(田名部匡代君) どちらですか。

○政府参考人(小平卓君) 済みません、内閣府でございます。

新型コロナウイルス感染症の感染が拡大している状況の下で大規模な災害が発生した場合に備えて、関係省庁と連携して対応を検討しているところでございます。災害が発生しまして自治体が避難所を開設する場合には、避難所における新型コロナウイルスの感染症対策の徹底を図ることが重要でございます。

そのため、関係省庁と連絡して、連携して対応を取っているところでございますけれども、四月に、新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針を踏まえまして、可能な限り多くの避難所を開設しまして、ホテルや旅館の活用等を検討しよう、避難所内の換気や十分なスペースを確保する、保健所、医療機関等と連携した発熱者、感染者等への対応など、災害発生時における留意事項などについて関係省庁連名で自治体に通知をしているほか、厚労省と観光庁さんから、宿泊団体等に対しまして、受入れ可能なホテルであるとか旅館などのリストをあらかじめ作成しておいていただきたいというお願いをしております。

ただ、災害時には、なお避難所が不足することもあると考えられますので、今後、国の研修施設などを含めまして避難所として活用可能な施設を洗い出し、自治体に提供する準備を進めております。

加えて、災害発生後には、避難所における感染症対策を支援するために必要となるマスクであるとか消毒液など、そういった物資についてのプッシュ型支援など、必要な支援にも努めてまいりたいと思っております。

さらに、災害対応のときには、円滑な災害対応をするために被災自治体への人的応援というのは非常に重要だと考えております。

ただ、そのときにも、一般論としても、いわゆる三密を避ける、人の移動をできるだけ少なくする、個人の予防措置をとるということが非常に重要だと思っておりますので、例えば政府職員を派遣するに当たりまして、マスクなどの携行はもとより、極力公共交通機関は利用しない、出先機関を有する政府機関は地元機関の職員に一層活躍してもらえようように調整をする、派遣職員は検温を徹底するなど、応援を受ける側が安心して支援を受けられるよう対策を講じてまいる所存でございます。

いずれにしても、国と被災自治体の緊密な連携の下、的確な災害対応が図られることが肝要でありまして、引き続き関係省庁とも連携しながら対応してまいりたいと思っております。

○政府参考人(小宮大一郎君) 災害発生を想定した場合の自治体の新型コロナウイルス対策に関しまして、消防庁といたしましては、まず自治体の災害対策本部の運営につきまして、本部の設置場所や座席配置の工夫など、人と人との接触の低減を図ること。また、災害対応に広域的な連携を行う必要がある場合に出動する緊急消防援助隊につきまして、隊員が傷病者と接触する際における感染予防対策、隊員の検温による体調不良者の早期把握などを徹底すること。また、災害が発生した場合の自治体から住民への災害情報の伝達につきまして、戸別受信機などの情報伝達手段を活用し、住民に対して感染症対策を含めた災害情報の提供を行うこと。なお、この戸別受信機につきましては、令和元年度及び令和二年度の補正予算におきまして、国からの無償貸付けにより配備を促進することとしております。また、避難所につきまして、避難者の健康状態を把握すること。これらにつきまして既に地方公共団体に通知をしたところでございます。

今後とも、これらの周知に努め、災害発生時の新型コロナウイルス対策に万全を期してまいります。

○野田国義君 このことは本当にもう待たなしでやってきますので、しっかりとした対策をお願いをしたいと思っております。

私ちょっと考えますと、これ、避難所に行きますと、恐らく多くの議員の皆さんも行かれていて感じる、同じだと思えますけれども、結局密集した中に雑魚寝というような状況ですよ。だから、こういうところをもつと変えていかな、もちろん分散をするとか、友人宅とか親戚のうちにいくとか、いわゆる一人一人が安全を確保するというようなことが大切なので、ある意味では、この災害対策についても、いわゆるニューノーマルというか新しい考え方というか、そういうものが大切になっていくのではなからうかなと思っております。

それから、最後になりますけれども、社会整備総合交付金でございますが、これが何か、一括みたいな形でやっておりましたけれども、ほとんどどんな何か項目ごとに分けられていることとです。私は、やっぱりこれ一括ですと地方は、いわゆる三ゲンとよく言っていますけれども、財源、権限や人間ですか、そういう部分を地方分権の中でしっかりやっていかなくちやいないということ、また国が取り上げているような補助金に全部してしまうというような状況になりつつあるんじゃないかということで心配しておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(野村正史君) 今御紹介しました交付金、私ども、社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金、二つございます。これは、今御指摘がありましたとおり、公共団体にとっては自由度が高くて、そして重要な支援策であるかと思っております。一方で、特定の事業に対して確実かつ集中的に予算を充てるには、制度的観点からは限界もあるものと理解しております。特に、近年、非常に自然災害、激甚化、頻発化

している中で、国とか県とか市とか、行政機関が相互に連携した防災・減災対策を迅速かつ着実に実施するためには、特定の事業について確実かつ集中的に予算を充てることのできる個別補助制度による支援が効果的である場合もあると考えております。

細かく申しませんが、令和二年度予算においても、一定規模の交付金はこれは残しながら、例えば橋梁、トンネルあるいは水門等の老朽化対策、危険性の高い区間における河道掘削など、個別補助制度の創設などを行いました。

特に、令和二年度におきましては、道路の老朽化対策に係る道路メンテナンス事業、これを二千億円規模で個別補助制度を創設したということもあって、今資料もございますけれども、委員御指摘のとおり、見かけは交付金は相応の規模の減額とはなっておりますけれども、一方で、それらの交付金と……

○委員長(田名部匡代君) 申合せの時間が過ぎておりますので、お願いします。

○政府参考人(野村正史君) はい。

個別補助金を合わせた公共団体向けの支援の総額は、臨時特別の措置を除いたベースでありますけれども、昨年を若干上回っております。

公共団体におかれては、是非この両方の制度を、それぞれ使い勝手の良さを生かす、それから確実かつ集中的に充てる個別補助制度、組み合わせたいだいで、着実な地域づくりを図っていただければ、私どももそれをしっかりと支援してまいりたいと考えております。

○委員長(田名部匡代君) 時間ですので、終わってください。

○野田国義君 これは、地方分権に逆行することじゃないかなと、そのことを申し添えさせていたできました。終わりたいと思います。

○委員長(田名部匡代君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午後零時十五分休憩

午後一時開会

○委員長(田名部匡代君) 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いたします。
本日、松川るいさんが委員を辞任され、その補欠として小野田紀美さんが選任されました。

○委員長(田名部匡代君) 休憩前に引き続き、国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○里見隆治君 公明党の里見隆治でございます。質問の機会をいただきましてありがとうございます。

本日は、まず新型コロナウイルス感染症対策に関連した課題から質問させていただきます。

まずは、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになった方々の御冥福を心よりお祈り申し上げます。そして、最前線で頑張っていた医療関係者のみなさん、介護、福祉等の生活関連分野、また、この国土交通分野においても、社会インフラである公共交通機関、そして物流、運送関係など、感染拡大の中で私たちの生活の基盤を支えていただいている皆様、大変多くお見えてございます。心から敬意と感謝を申し上げます。

まず、新型コロナウイルス感染症の影響によるテナント賃料の負担の支援について伺いをしたいと思います。

これまでの感染拡大で収入がないまま家賃の支払が困難を来しているという飲食店等のテナントの皆様から、このままでは営業が継続できないという切実なお声を伺っております。

そこで、まずお伺いをいたしますけれども、こうした新型コロナウイルスの影響を受けたテナント事業者の賃料負担に関して、国土交通省におい

てこれまでどのように対応を行ってこられましたか。また、今までの政府の取組を受けて、テナント事業者とビル賃貸事業者との間で猶予また減免について、そうした取組を促していただいているというふうにも聞いておりますが、その取組の現状についてお伺いをいたします。

○政府参考人(青木由行君) お答えいたします。御指摘のように、新型コロナウイルス感染症に伴う休業要請等によりまして、飲食店を始めとするテナント事業者の中には、事業活動が縮小いたしましたして、入居するビルなどの賃料の支払が大きな負担になっている方おられると認識してございます。

国土交通省といたしましては、ビル賃貸事業者、オーナーの方々に對しまして、三月三十一日に、入居する飲食業等のテナントが新型コロナウイルス感染症の影響によりまして賃料の支払が困難な場合には、賃料の支払猶予などの柔軟な措置を御検討いただくよう、不動産関係団体を通じて要請を行ったところでございます。

また、先月、九月と十七日には、賃料減免や猶予に應じていただいたビル賃貸事業者の方々への支援策といたしまして、賃料減額分の、これを税務上の損算入を認める措置、そして収入減の額に應じまして来年度の固定資産税の全額又は半額免除する措置、国税、地方税、社会保険料の一年猶予、そしてさらには、金融機関に対して既往債務の返済猶予等の要請を金融庁より行っていること、こういった措置を周知をさせていただいたところであります。

こうした中で、大手デベロッパーあるいはショッピングセンターにおいては、既に先行して賃料の猶予、減免を行いましてテナントを支援する動きが見えておりましたけれども、中小や地方都市のビルオーナーの方々を含めまして、例えばその減免要請などがあつた中から資金繰りが特に厳しいテナントについて先行して減免、猶予の対応を行うですとか、あるいはその個々の事情にに応じまして、例えば三か月単位あるいは六か月単位

で減免、猶予を行う動き、そして仲介業者さん、テナントから御相談があつて、それを受けてオーナーと調整をいただいて減免、猶予につなげた、こういった具体的な対応が広がっているものというふうにも思っております。

国土交通省といたしましては、引き続き、現場の状況をしっかりと把握をしながら、オーナーとテナントとの間で円滑に話し合いが行われまして、両者のパートナーシップが維持強化されて、事業継続が確保されるように対応してまいりたいと考えてございます。

○里見隆治君 今、国の方でも御支援をいただいていると。それはもちろん更に進めていただく、引き続き進めていただくとして、今の現場のお声からすると、更なる追加的な対策が必要ではないかと。これは各党でも御検討いただき、また与野党でもしっかりと議論し、速やかにこれを実行に移していこうと。そうした機運で、今、国会でもこれから審議が始まると思いますけれども、政府におれももしっかり御検討いただかなければなりません、そのときに、今の国の施策に加えまして、各地の地方公共団体で既に独自の支援策、取組が進められていると聞いております。例えば、東京都新宿区、また神戸市の支援策のようにテナント事業者とビル賃貸事業者との間で賃料の猶予、減免に向けた取組を支援するという手法は、これまで国が今御答弁ありましたような働きかけを行っていたことと大変整合もいたしますし、

国、地方が連携してこれらを支援するということで期待をしているところでございます。

こうした各自自治体の取組状況についてどのように把握をされているか、お伺いいたします。

○政府参考人(青木由行君) お答えいたします。御指摘のとおり、賃料に関する支援につきましては、各地域においてその実情に応じた様々な取組が現在広がっているものと承知してございます。

報道ですとか自治体のウェブサイトなどを通じて私どもで把握をしたところによりますと、

こういった地域の家賃についての支援につきましては、自治体によって様々でございますけれども、大別をいたしますと、テナントに直接支援をするやり方、それから、御指摘ございましたように賃料の減免を行った不動産オーナーに対する支援、この二つのタイプがございます。

このうち、テナントに対して直接支援をするというやり方につきましては、三十数例の自治体の取組が見られます。また、その中、やや細かいですけれども、例えば中小・小規模事業者を広く対象にするもの、あるいは飲食業など一定の業種に絞って対象にするもの、それから、例えば休業要請に協力した事業者を対象にするもの、こういったものがあるというふうにも承知をしております。

また、不動産オーナーに対する支援ということでも申し上げますと、中小・小規模事業者などがテナントである場合に、賃料を減免したオーナーに対して減免した賃料の一定割合を助成する自治体、こういった取組が数例見受けられるという現状でございます。

○里見隆治君 ありがとうございます。

これ、全国各地域それぞれの事情、また賃料も、家賃も、相場感、相当大都市部とまた地方で異なってくると思います。そうした意味で、国の一律の支援策と、そしてまた各自自治体で独自にされている施策、これが相まってこうしたことへの支援につながるのではないかなというふうに考えております。

そうした意味で、既に地方の様々な取組に対しては補正予算で地方創生臨時交付金が付いて、その中からでも後押しができるということでありますが、これは、もしこれが足りなければ、今予備費もしっかり一・五兆積んでいただいていますし、それで足りなければ更なる追加的な対策というものもこれはしっかり考えていただかなければならない、また与党としても今そうしたことも念頭に様々議論していると承知をしております。

こうした中で、既に各党それぞれの所属におい

でも御議論、御検討いただいていますますが、私ども公明党としても、自民党の皆さんと一緒に、先週与党としてテナントの事業継続のための家賃補助スキームについての提案を取りまとめまして、融資、給付のハイブリッド型の支援策ということでお示しをしたところでございます。

これまで、既に午前中の審議にもありました融資、そして持続化給付金、これらの施策に加えて、今の税制上の措置、様々ございますけれども、あらゆるメニューを、これは単一の何かというのではなく、あらゆるメニューを総動員してこの問題に対応していくべきと考えますけれども、これは国交大臣にお伺いいたします。大臣として今後どのようにこの分野にお取組をいただくか、御決意を、またお考えをお伺いいたします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 小売ですとか飲食業の皆さんにとっては、テナント料というのは大変負担感の高い、大きい固定経費だと思っております。これは平常時からそうであって、特に今回のような特殊な状況の中ではなおさらだと、死活問題だといった切実な声を多くいただいております。

ですから、このことは何とか早くしなければいけないということで、青木局長から御答弁させていただきましたが、当初はオーナーに対する、賃料に対する猶予とか様々な減免とか、それに対して国交省としてバックアップできること、政府としてバックアップできることをしているところでございますが、個人的には、そういう民間と民間の債権債務関係ですから、その法的な関係は崩さないで行った方が私は複雑にならないのではないかと思います。あと、今、里見委員御指摘ありましたように、東京と、例えば相当地方部ですと家賃の水準も随分違いますので、幾ら決めてたときに、東京ではなかなかそれじゃどうにもならない、しかし地方に行けばそれで十分、半分、一年分いけるというようなこともあるので、できればやっぱり地方が、地方の実情に合わせた支援策を取られていますから、そこに対して国が

財政的にバックアップするというのが、一番分かりますくて、多分一番制度的にもシンプルなんではないかというふうに思いますが、ただ、これが全地方自治体がそれを全部やっているような状況じゃないということであって、それをどう加速化させるかということで、先日、自民党と公明党から御提言いただいたような、テナントに対して直接の助成制度というものを加えるということで、全体のこの家賃問題の解決に向けての加速化が図られるというふうに、そう思っております。

今政府部内でそうしたことをベースに、また野党の皆さんからも、多分経済産業委員会で審議されると思いますが、そうした意見を踏まえながら、できるだけ早期、早急に成案をまとめて、制度として早く実行していかなければいけないというふうに思っております。

○里見隆治君 まさにこの関係は国会ももう既にそれぞれで議論をしている、また政府でも、これまさに、行政、また立法一体となって早急に対策を決め、そして速やかに現場にもしっかりとその給付、また支援策が及ぶように、私どももしっかり頑張っていきたいと思っておりますので、大臣におかれてもよろしく願っています。

では、次に、ゴー・ツー・トラベルについてお伺いをいたします。

既にもう午前中幾つか質問されておりましたので、若干順序を変えて、その内容について若干補足的な質問を政府参考人の皆さんにお伺いして、その後に大臣に一言いただければと思います。

まず、内容的な確認ですが、これまさに午前中も審議ありましたように、質疑がありましたように、この交通ですね、飛行機、鉄道、あと、これ先日、高速道路等も含まれるということ。衆議院で議論があったということも聞いておりますけれども、こうした移動、そして移動先での宿泊だけではなくて、まさに大臣がおっしゃるようにこれは観光イコールまさに地域経済そのものであるということからすると、行った観光の先

で、旅先での消費喚起、様々な物品の販売、またローカルのツアー等にもしっかりとその消費喚起につながっていくと、そうしたことで配慮をするべきだと考えますけれども、この事業においてどのようにその点工夫を凝らされているか、お伺いをいたします。

○政府参考人(田端浩君) 委員御指摘の地域経済にもしっかりと裨益させるべきという点については、このゴー・ツー・トラベル事業では、旅行需要を回復するとともに、まさに旅行先での地域での消費も喚起をするという観点から、この旅行商品の割引の形だけでなく、一部を旅行先の土産物店、飲食店、観光施設あるいは交通機関等で使用可能な地域共通クーポンの形で付与するというようにしております。

また、この地域共通クーポンについては、より多くの方々に有効に活用いただけますように、制度の詳細や利用方法について分かりやすく広報していくということのほか、説明会の開催などを通じてできるだけ多くの事業者等にこの事業に参加していただくというように努めるということで、使い勝手を向上して着実な地域消費の拡大につなげてまいりたいと考えております。

○里見隆治君 よろしく願います。

加えて、これは旅行といっても様々なであろうかと思えます。最近団体による旅行というのは非常に昭和の時代から比べると減っておりますが、それでもなお今続いている一つの団体旅行の形態に修学旅行がございます。学校現場もこれだけ時期が相当ずれ込んで、その学習内容をどうするか今様々検討いただいていると思えますけれども、学生、また生徒の皆さんからすると、三年間、六年間の大変な楽しみである修学旅行がもしかしたら様々な都合でなくなるんじゃないか、あるいは、仮に計画ができて経済的な理由で行けなくなるというようなことがあっては非常にかわいそうな思いをしようという。

そういう意味で、これ現場で聞かれていますのは、修学旅行といったこういう団体の旅行ある

いは公的な旅行でも使えるんですかと、そのような疑問点も伺っているところでございます。この点、国交省ではどのようにこれを取り入れることができるのか、対象とできるのか、その点、確認をしておきたいと思えます。

○政府参考人(田端浩君) 修学旅行につきましては、旅行先の歴史や文化などを学ぶ貴重な機会ということだけではなく、旅行先での幅広い活動を通じて地域の活性化にも資するものであると認識をしております。

本事業においては、落ち込んだ観光需要を最大限に喚起し、地域経済を支援する観点から、幅広い旅行を支援の対象とすることとしておりまして、御指摘の修学旅行についても支援の対象とする方向で検討を進めてまいります。

○里見隆治君 ありがとうございます。

これ修学旅行も入るということでありましたので、それを前提に教育現場、また各自自治体でも御検討いただけていると思いますので、是非バックアップをよろしく願いたいと思います。

そして、これ最後、大臣にこの関連でお伺いますけれども、これ様々意見がありまして、なぜこのときにこの補正予算を組む必要があったのかと。これは一昨日も大臣から御答弁いただいている点ではありますが、改めてお伺いをいたします。

私自身は、この間大臣も若干触れておりましたけれども、せっかくこの時期で成立をしましたので、これだけの大規模な規模の予算額であり、かつ全国津々浦々にそれが浸透するようにということであれば、相当な準備、またそのための広報、そして受皿となる各地域の観光協会さん始め地域の関連業者の皆さんとの綿密な打合せが必要だと思えますし、そうしたプロセスを通じて、何とかそこまで頑張つて、旅館、また観光関連の皆さんも何とか、今は大変だけれども、そこまで頑張つて、そしてV字回復と前は言われておりましたが、今はV字回復かどうかというのがありますが、徐々にこの経済活動、復旧していくに当たつ

て、これは本当に夢と希望になるんじゃないかと、そのような期待をしております。

そうした意味で、今後の準備、また今後の再開と同時にどういうようにこの事業を行っていくのか。これ、ちょっと通告はしておりませんけれども、もしかしてこの夕方、夜にも一部この宣言が解除されていくとなりますと、これ全国一斉に始められるのか、あるいは部分的に始めてしまっているのか、スタート時点も非常に難しいかじ取りを要求されるのではないかと。そういったことも含めて、今後この事業、どういうようにこの準備から実施に向けて動かしていくのか。大臣の御決意、お考えをお伺いいたします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) このゴー・ツー・トラベルの事業は、観光業、観光関連産業含めて、支援策の三本柱の、三本目の強力な需要喚起策ということで、昨年の約半年分の、半額の旅行のボリュームから考えて、こういう一兆三千億という大きな補正予算をお願いし、成立をしたわけでございます。

衆参予算委員会が補正予算は賛成いただきましたけれども、反対された御質問も随分いただきましたんですが、それ多分反対理由二つあって、これそのものがまずいという方もいらっしゃるかもしれませんが、この今の時期じゃないという方の反対もあったかと思いますが、その今じゃないというのはちょっと若干こちらからの広報不足、御理解が十分いただいていないのかもしれませんが、実際は今すぐ発動はできないです、準備は相当掛かりますので。

ただ、今、里見さん言われたように、今日の夜の会議がどう展開するか分かりませんが、例えば九州が全部普通に開くと、で、専門家の皆さんからも旅行はいいというお墨付きが出れば九州内ではこれは旅行の需要が始まると。そのときにまだこのゴー・ツー・トラベルが発動できない、物理的にまだ間に合いませんというわけにはなかなかないかと思うんですね。観光事業者、相当厳しいということはこれはもう皆さん衆目の一

致で、様々な御意見をいただいていて、強力な応援をしなければいけないというのは随分皆さんからも御指導いただいて、それに対してレディーゴーができるように準備に入らせていただきたいというのが我々の思いでございます。

ただ、これを、全国をどうするのかとか、それは専門家の会議の先生方の御意見を聞きながら、ある意味ではそのことによって感染が逆に拡大するようなことになってはそれはいけないというふうに思っておりますので、そこは十分、国交省内はもちろんですけど、政府部内の中でしっかりと検討していかなければいけないと。

ただ、準備ができて販売と予約、これは速やかにやるのが観光関連事業者、また地域に裨益するというふうに思っておりますので、なるべく今回の大きな事業の効果になるべく早く発現して、メリットが当事者の皆さんに還元できるように、そういったことは十分に配慮してやらなければいけないと、こう思っております。

○里見隆治君 大臣、よろしくお願いいたします。今も話題に出しましたが、本日、緊急事態宣言が一部で解除されるという見込みのようですが、今後、それでもなお引き続き感染拡大の防止策を講じながら社会経済活動の再開、これをどうバランスさせていくか、非常に大きなチャレンジが、次なるチャレンジが待ち構えております。

今後の社会経済活動の再開に当たって、五月四日の感染症対策本部において取り決められた方針では、事業者又は関係団体は業種や施設ごとにガイドラインを作成するなど、自主的な感染防止のための取組を進めることとされております。総理も今週、週内にもそのガイドラインを策定すると方針を示されたと承知しております。

そういう意味で、観光分野もまさに人と人との接触の多い、まさにツーリズム、人の移動でありますから、非常に配慮いただかなければならない、国民の皆様は安全に旅行いただくために、宿泊業界におけるガイドライン作成、これ大変重要

なことと考えております。その策定状況、内容についてお伺いいたします。

○政府参考人(田端浩君) 新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針において、感染拡大の予防と社会経済活動の両立を図るために、専門家の意見を参考に、ただいま御指摘ございました業種ごとにガイドラインを作成するということとしており、観光分野では、宿泊業界及び旅行業界においても本日の公表に向けて業界団体によりガイドラインが作成されているところと承知しております。観光庁としても、これらの業界団体によるガイドラインの作成に当たって、必要な情報提供や、また助言などを行っております。

ガイドラインの具体的な内容については、チェックイン、客室、大浴場、食事、清掃等の各場面に応じて、例えば、チェックイン時では間隔を空けた待ち位置を表示すること、客室では一定時間ごとに窓を開けて換気することのようにより、実践的な対策が記載されているというふうに承知をしております。

本ガイドラインに基づきまして、宿泊業者及び旅行業者により感染拡大の予防をしつつ事業活動が行われることを期待するということとともに、観光庁として、安心、安全に旅行を行っていただく、こういう環境づくりを進めてまいりたいと考えております。

○里見隆治君 そうした取組を進めていただくに当たって、是非この予算も使えるのではないかとということで、御相談といいますが、確認なんですけれども、補正予算について、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業というものが盛り込まれております。これは来るべき、しかるべきタイミングでインバウンドということを見込んでの話だと思っております。これまたまだ先でありますので、そういう意味で、インバウンドで整備するべき観光の環境整備、これと、もう少したってからの国内で様々な観光需要を喚起していくと。これは結果としては全く作用としては同じものですから、むしろこの予算はしっかりと先取りして、今

から国内観光の環境整備と感染症対策ということでこれをもう使って、目的は若干違いますけれども、結果的にはその目的の達成に資するという意味で、是非この事業を前倒しで今のような目的で使われてはどうかというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) 御指摘のこの緊急対策事業であります。この観光需要の回復に向けて、反転で需要回復をしていくための基盤を整備するために、観光施設における感染症対策を推進することとともに、観光地あるいは公共交通機関における訪日外国人旅行者の受入れ環境整備の取組というものを支援するものでございます。

具体的には、観光施設におけるサーモグラフィによる体温のモニタリング等の感染症対策を支援するということとしております。また、あわせて、交通事業者その他民間事業者が行います多言語表記の強化とか、キャッシュレス決済普及、また観光列車、あるいは魅力のある観光バス、観光地での周遊、観光消費の増加を促す仕組みなど、こういう受入れ環境整備の取組というものを支援することとしております。委員御指摘のとおり、そういう環境整備はインバウンドとともに国内の観光にも資するという点ではまさに御指摘のとおりだと思います。

観光庁といたしましては、こうした取組等により、本格的な観光の再開に向けて、御指摘の感染症対策を始め、観光需要回復に向けての反転攻勢のための基盤整備をしっかり進めてまいりたいと思っております。

○里見隆治君 よろしくお願いいたします。次に、建設技能労働者の労働力需給、また、これ午前中も話題となっておりましたが、建設キャリアアップシステムの普及に関して御質問をさせていただきます。

まず、この労働力需給についてであります。建設業、中長期のスパンでは構造的に人手不足が続いていると、これ特に昨年は、猫の手も借りた

いと、大変だということで、様々な人手不足対策という環境で外国人の受入れ、特定技能の制度の発足ということもあって一旦は海外から受け入れ始めた。しかしながら、また出入国が途絶える中で受入れがストップしている。しかしながら、建設分野においては、技能実習からの移行が一部は認められている。

そうした実績の中で、これマクロで見ると、マクロというか経済全体で見ると、一定程度の建設需要がある中で、先ほどもお話がありましたが大手ゼネコンで感染症発生ということで一時建設がストップしたりと、ちょっとしたプラスの面とマイナスの面、様々な要因が混在していて、今の労働力需給という点で建設分野のようになっているか、もう一度これ整理して御説明いただきたいと思っています。

○政府参考人 青木由行君 お答えをいたします。まず、建設業の施工能力ということで申し上げますと、マクロで見ますと、建設業全体、ピークだったのは平成四年ということなのですが、そこからの事業量の減少と担い手の減少というのを見ますと、マクロで見ると、人手不足で施工できないという状況にはないということをまず申し上げたいと思います。

それから、足下でいろいろ調査を掛けて労働需給状況を把握いたしますと、例えば災害に遭って復旧の事業などが増えたりする、こういった一部の地域あるいは職種におきまして一時的に人手不足感が強くなる、こういったところもございいますが、全国的に見れば工事の施工に支障は生じていないというふうに思っております。

一方で、中長期的な観点で見ますと、我が国の労働人口が全体減少していくという中で、建設業で現在現場を支えている多数の高齢者の方、これが今後五年から十年、これで大量離職される、退職されるということが確実にございますので、そういった中で若年層が入職、定着していくということをしなないと担い手不足が深刻化するという

ことで、喫緊の課題というふうに考えているところがあります。

御指摘の新型コロナウイルスの影響で一部のゼネコンで工事の一時中止ということが確かに報ぜられておりまして、多くは五月六日頃まで、発注者と協議の上、工事を一時中止する方針であったというふうに承知をしておりますけれども、私ども把握しているところでは、七日以降は多くの企業におきまして一時中止していた工事につきましても必要な措置を講じた上で順次再開されつつあるものと承知をしております。

国土交通省としては、仮に一時中止した場合でも下請企業あるいは技能者の事業、なりわいの継続に支障がないように、あるいは下請における工期、適切な代金の支払、こういった取引の適正化、これを一層徹底を求めているところでもあります。

また、御指摘ございました外国人労働者の受入れへの影響についてでありますけれども、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、確かに本来この時期に入国予定であった外国人の入国が遅れているという事例も把握しておりますけれども、これが原因となりまして工事の施工に大きな影響が生じている事実は私どもは把握をしていないところでございます。

以上でございます。

○里見隆治君 時間が迫っておりますので、最後、大臣に一言だけ御決意、お考えをいただきたいと思っております。

今の建設技能労働者の担い手確保、またそのためにも処遇改善が必須だと、そのための環境整備で昨年キャリアアップシステム本格施行されたわけですが。なかなかこれ実績が目録どおりには至っていないと。そういう中で、足下においても、また中長期にも、これは相当しつかり手を打って伸ばしていくべきシステムだというふうに考えますけれども、大臣、この点、お考えをお伺いいたします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 本年の実は三月二十三

日に私と建設業界の各団体のトップの皆さんと会合を行いました。まず平成六年度からあらゆる工事の建設キャリアアップシステムの完全実施と高い目標を掲げて、そのための三つの具体策、道筋を決めさせていただきました。これ、官民施策パッケージと呼んでおりますが。

一つ目は、建設業の退職金の共済、これについてはキャリアアップシステムへ完全に移行するというのが一つ目。二つ目は、社会保険加入の確認、これもキャリアアップシステム活用原則化。三つ目は、国直轄の工事についても、まずモデルケースから始めますが、各地方整備局で必ず指定をしてそうしたものを進めるということでございます。ですから、これ、平成、ごめんなさい、令和五年度、令和五年度からの完全実施に向けて、少しねじを巻いてしつかりやろうと。

これ、先ほど申し上げましたように、建設業界からの強い要望で受けたわけですので、これは国だけに任せないで官民共に努力をしていこうということ約束しましたので、毎年どれだけ増やしていけるのか、しつかりとフォローしていきたいと思っております。

○里見隆治君 ありがとうございます。終わります。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

新型コロナウイルスの影響を受けておりますタクシードライバーについて再び質問させていただきます。

三月の十日に当委員会質疑をさせていただいた際に、タクシードライバーへの影響については三月三日から調査を始めたということでありました。資料も付けましたけれども、そのときの調査票でありますが。その後、国土交通省で行った調査でどのような影響が明らかになったか、御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

三月の初旬に実施をしました調査につきまして、二百三十五社を対象といたしまして、運送収

入でありますとか資金繰りの状況、雇用状況などについてアンケート調査を実施しております。

その結果でございますが、運送収入の前年比では、一月実績で九八・七％、対前年度です、二月実績で九三・四％、この時点では三月は見込みになりますが、三月見込みでは七七・九％、四月の見込みでは七八・七％という回答がございまして、三月以降に大きな影響が出るという見方が読み取れると思っております。

また、資金繰りで困っている状況という問いがございしますが、その回答では、長期化すると影響が出るであろう、あるいは状況を見ながら金融機関からの融資を検討するといった回答がございまして、雇用状況について対応したことはないんではないかと、何であろうかという問いへの回答につきましましては、雇用調整助成金やセーフティネット保証制度を活用する予定であるという回答がございました。

○武田良介君 資料の二に今御説明いただいた内容を付けてあります。

今、説明の中にも三月見込みとありましたけれども、今説明いただいた調査は三月に行われたものであります。国土交通省として四月以降の調査は行っていないのかどうか。その四月以降の調査はどのように行い、どういった結果があるのか、これも御説明いただけますか。

○政府参考人(一見勝之君) お答え申し上げます。

まず、三月上旬に行ったものを先ほど申し上げましたが、もう一度三月中旬に行っております。今後、四月中旬にも行っておりますが、毎月一回調査を行っていく予定にしております。対象者は二百三十五社、全国から抽出しておりますが、四十七の都道府県ごとに大きな会社、中ぐらいの会社、小さな会社、これを選定しまして、各県五社ずつ選定をしましてアンケート調査を実施するということになっておるところでございます。

○武田良介君 中身についてちょっと触れて、直

接触していただきませんでした。資料の三に付けてございます。

私、この調査、極めて不十分なんじゃないだろうかというふうに思っております。まず、国土交通省として直接やったわけではなくて業界にお願いしたというところをお聞きしておりますけれども、それでいいんだろうかということを前提にして、不十分ではないかというふうに思っております。一つは、全国、先ほどお話ありましたけれども、法人タクシー事業者、大体六百四十七社です。最新の数字で、そのうち二百三十五社、都道府県各五社抽出という話ありましたけれども、しかし、福祉輸送限定の事業者ですとか、あるいは個人タクシーの事業者などもいらつやいます。こういう方たち四万社を超えておられるわけですね。全体として見た場合に、この数が少ないんじゃないかというふうに思います。

それから、二百三十五社、それぞれ追跡して調査をしていくというふうに向っております。追跡して変化をつかんでいくことは重要だとももちろん思いますけれども、それ以外の事業者がどういう状況になっていくのか、ここが視野に入っていないのではないだろうかというふうに思います。

それから、調査している項目です。今、資料の三にも付けましたけれども、この項目も少ないんじゃないだろうかというふうに思っています。前回の質問の際にも資料付けさせていただいた、資料一の調査票ですけれども、雇用状況という項目がありましたけれども、今回のその業界団体を通じて行っている調査、ここに、項目に入っていないんです。

政府が緊急事態宣言を発して、様々な分野で自粛を要請されて、全国のタクシー業界でも雇用問題が深刻さを増しているわけですから、この調査ではやっぱり不十分と言わざるを得ないというふうに私は思っておりますが、大臣、この点で、どうでしょうか、不十分だということにお思いにならないでしょうか。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます

す。先ほど御質問の趣旨をちょっと勘違いしております。

まず、四月以降というふうに言われまして、三月下旬で出ております数字を申し上げます。

運送収入につきましては、前年より二〇％以上減少する事業者は、三月以降は六割から七割に急増するという結果が出ています。また、輸送人員も、三月以降は前年に比べて約四〇から五〇％減少すると見込まれる結果となったというふうになっております。また、資金繰り支援の活用状況は六八％が活用に向けて検討中、雇用調整助成金は七二％が活用に向け検討中という結果となっております。四月につきましては、今集計中でございますので、これが出ましたらまた御報告をするということにさせていただきますと思っております。

また、御質問いただきました雇用につきましてでございますけれども、雇用につきましては、雇用対策に関して、雇用に関して何か講じている措置があるかというのがあの質問票でございます。三月の初旬に作りました質問票でございます。これについては、例えば雇用調整助成金を取得すべく対応に入ったというようなことがございまして、雇用状況を直接聞いているわけではございません。この質問項目を御覧いただきますと、雇用状況について講じている措置については何かと聞いているところでございます。

○武田良介君 私、この調査が不十分ではないかというふうに聞かせていただきましたけれども、その点の認識はいかがですか。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます

数についての御指摘をいただきました。法人については六百四十七社ございますけれども、実はこの調査をやるに当たっては、各社結構やはりこういうことは余分な負担なのでやめてほしいということを書いてこられます。その中で、全国で二百三十五社を選んで、それも御指摘いただいた

ように、追跡調査をやっておりますので、ある程度のデータは出てくるんだろうというふうに思っているところでございます。

○武田良介君 不十分だというふうにおっしゃらないわけなんですか。負担掛けるというけれど、二百三十五社なんですよ。それ以外の事業者はむしろ実態つかんでくれというふうに私は聞きますよ。タクシー事業者さんは、国はそういう状況をつかんでいるんだろうかと。大臣、この後質問させていただきますので、大臣、この後質問させていただきますので、ちょっと実情も紹介させていただいた上で大臣、御答弁いただきたいと思うんですけど。

ロイヤリティムジンの話はもう全国的に知られる状況になっていっていると思いますが、緊急事態宣言の翌日である四月の八日に、グループ傘下の五社、六百人の従業員に突然退職強要を通知されました。自交総連の組合がある目黒自交では、退職強要を撤回させて、事業の継続、それから、一部休業して休業補償を支払うということで合意ができています。しかし、その組合のない他社では、退職合意書にサインさせられるということもあるわけです。

同時に、これ、ロイヤリティムジンだけではありません。四月の三十日には、宮城県のセンバ流通が三十五人中約半数の労働者に解雇を通告、そのほかにもたくさん聞いておりますが、東京の龍生自動車というところ、あるいは神奈川の松田合同自動車、兵庫の大成交通、いろんなところで出ているんだという実情を聞いております。

こういう解雇通告が各地で出されておりますので、こういう事態が既に発生してしまっているわけですから、先ほどの調査も私はやっぱり不十分だというふうに思いますし、この調査をもっとしっかりやるべきなんじゃないだろうか。国交省自身が実態を把握するべきなんじゃないだろうかというふうに思います。少なくとも、国交省が三月の時点で雇用状況について聞いているわけですから、こういう調査をしっかりするべきじゃないかというふうに思いますけれども、大臣、よろしく願います。

いかというふうに思いますけれども、大臣、よろしく願います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） あのです。私たちは、ハイヤー・タクシー業界と調査だけでやり取りをしているわけじゃない。この調査自体も、今委員自体も言われていたが、その四十七都道府県の全国ハイヤー・タクシー業界という組織を通して定点調査をしていただいております。当然そのプロセスの中、また日常的にも、私の大臣室にも、この全国ハイヤー・タクシー業界の会長を始め各都道府県の役員の皆さんしよっちゅう足を運んで来ていただいておりますので、我々は、この業界、先ほどから何遍も言っておりますが、公共交通機関として重要な、一番大切なインフラであり、また中小企業、零細企業も多い業種だということで、それを、この紙だけの付き合いをしているというのは全く誤解だということをはっきりと申し上げておきたいと思っております。

しかし、その中で、こうした厳しい状況の中でありますので、我々も、先ほど申し上げました特例措置で宅配等々のデリバリーという新しいことも認めたりとか精いっぱいのことやっておりますが、しかし本当に厳しい状況の中で倒産のやむなきに至っているということも出てくる、これも看過することはできない。このことについてはしっかりとフォローしていかなければいけないと思っております。

また、組合の雇用の問題については、これは我々の所管ではなくて、厚生労働省の所管でありますが、当然我々も業界の維持という面ではフォローをしていきますが、今言われたような組合との訴訟の問題については、一義的には厚生労働省の役割分担だということに認識をしておるところでございます。

何か自動車局長から補足があれば。私、ちょっと、不十分かどうかということについて先ほど回答申し上げたかったので手を挙げたわけでございますので、ちょっとフォローをすることがあれば。

○武田良介君 紙だけではなくて日常的にお付き合いもあるんだというお話だったかと思えますけれども、実際には、タクシー労働者が解雇されるという状況が現実起こっているわけであります。この状況を放置したらタクシー労働者は生きていけない、生活できないという声がどんどん上がっておりますし、業界全体にとっても非常に大きな打撃になるんじゃないかと。

政府は、今厚生労働省という話もありましたけれども、雇用を維持するために雇用調整助成金の制度を設けておりますし、事業者の負担を軽くして、使い勝手が良くなるように助成率の引上げをする、あるいは申請手続の簡素化をする、様々な策を講じておられるわけであります。しかし、現場ではそれでもなお、まだ使えない、手続をもっと簡素化してほしいだとかいう声が出てきておりまして、やっぱり使われなければ、これならないというふうに思っていますね。

先ほど、宮城県のセンバ流通ということに触れましたけれども、この事業者は、労働者の側が雇用金を使って休業したりして雇用を守ってくれというのを事業者の方にお願いをしているわけですが、これも、しかし、それに対して聞く耳を持たずに解雇するというのがやられる、こういうことなんです。

国交省に、今の答弁を受けてもう一回確認しますけれども、タクシー労働者が雇用金使って雇用を維持してほしいと言っているけれども解雇されてしまうと、そういう実態あるということを御存じなんでしょうか。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。報道によりまして、事業者におきましてタクシー運転手が解雇されている状況があることは承知をしております。その場合、私ども運輸局や支局から会社と連絡を取りまして、どういう状況なのかを確認をしているところであります。

なお、先ほど大臣からも答弁ございましたが、個々の雇用契約に関する問題につきましては、私

どもの所管というよりは厚生労働省さんでございまして、そこにおつなぎをして、厚生労働省さんで対応していただくということでございます。私どもは、タクシー事業の継続的な実施ができるかどうか、そのために雇用が維持されているかどうか、こういったところを見ておるところでございします。

○武田良介君 報道を通じて知っているという受け身ではないと思うんですね。

じゃ、厚労省に伺いたいと思うんですけども、一般論で結構ですけども、雇用維持のために設けられたこの雇用金制度ですけども、政府はこの今回のコロナで使い勝手を良くしようということをやってきた。できるだけ使うこと、使ってもらいたいというふうに私も思いますが、政府として今後どういうふうに対応していくのか、御説明いただけますか。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する中で、事業主の皆さんが雇用調整助成金を積極的に活用いただき、働く方々の雇用の維持を図ることは喫緊の課題だということに考えてございます。喫緊の課題だということで考えてございます。

○武田良介君 さらに、手続の簡素化だとか、努力されていることあるんじゃないですか。

○政府参考人（達谷窟庸野君） 失礼いたしました。

私ども、是非活用いただくために、いわゆる使い勝手の良さといいますか、申請手続を簡便にしようということ、例えば、申請書類等の記載事項を半減するとともに、計画届の事後提出を認めるなど、申請手続の簡素化を図っております。また、今般、小規模事業主を対象として実際の休業手当額を用いて助成額を算定するなど、助成金の算定方法を簡略化いたしました。申請手続の更なる簡素化を図ろうとしているところでございます。

さらに、これに加えて、その簡素化の取組

に加えて、雇用調整助成金の申請書類作成を分かりやすく解説した動画を作成、公表しているほか、小規模事業主の皆さんを対象とした分かりやすいパンフレットを作成することとしており、この簡素化と併せまして、事業主の皆さんがより円滑に申請書類を作成できるように努めているところでございます。

こうした取組を通じまして事業主の皆様は雇用調整助成金を活用いただき、働く方々の雇用の維持が図られるよう努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○武田良介君 休業手当を支払わないと助成されない仕組みがハードルになっているという声あると思いますけど、この点は何か変更ありませんか。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。

雇用調整助成金は、経済上の理由で事業が縮小して、その中で労働者の方を休業させて、休業手当を払って雇用を維持をするという場合にお支払いするという助成金でございますので、当然、前提として休業手当をお支払いいただくということになってございます。

○武田良介君 タクシー労働者の皆さんが雇用金を使う場合にも、六割という話が以前ありました、今拡充という話ありますけれども、事業者の方は一〇〇％出すというふうになかなかならないという実態もあるやに聞いておりますけれども、私はやっぱりしっかり補償される、一〇〇％補償されることが望ましいというふうに思いますけれども、その点、厚労省、どういう認識でしょうか。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。雇用調整助成金につきましては、私ども様々な特例措置を設けているところでございますが、特に、支払能力が乏しい企業におきまして、労働基準法上の基準を超える高率の休業手当が支払われ労働者の雇用の維持と生活の安定が図られるよ

う、解雇等を行わずに雇用を維持する中小企業に對しましては、休業手当、これ法律では六〇％と基準法上なっておりますが、それを超えて支給する分につきましては、六〇％を超える分をお支払いいただく分については助成率を一〇〇％ということで、高率の助成制度を特例として講じているところでございます。

私どもといたしましては、このような特例措置を活用していただきまして、できるだけ高率の休業手当をお支払いいただくよう、周知を図るなど取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○武田良介君 そういう拡充をやってきたわけだから、大いに使っていたら、生活保障にも、解雇にもならないようにも、大いに活用していただきたいということだというふうに思います。

確認しますけれども、雇用金の上限の問題もありましたけれども、この点はどうなのか。その一〇〇％の補償が望ましいわけですけども、上限がこれありますと事業者の負担が残る、そうするとなかなか事業者が使わない、タクシー事業者でもどこでもそうだと思いますけれども、この上限についてはどのような見直しをされるんでしょうか。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。

雇用調整助成金、一日の金額の上限が八千三百三十円となっておりますが、これにつきましては、この引上げにつきましてはこれまででも各方面から御要望をいただいているところでございまして、また総理の御発言もあったところでございまして、今後しっかりと検討して具体化を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

○武田良介君 組合の方も、会社と交渉するときには、会社の負担が増えることなく休業手当を引き上げること可能なんだということを説明しながら交渉しているという話も聞いております。本当に、生活できるような制度の拡充を求めたいというふうに思いますし、雇用金の制度の拡充は小

出しにされてきて、私も、社労士の方なんか、その変化に付いていけないという声もたくさん聞いております。もうこれ以上ないという拡充を是非していただきたいというふうに思います。

そういう雇調金の制度を拡充してきたわけなんです、それでもやはり解雇があり、不当解雇も起こっているというのがございます。先ほど紹介しましたセンバ流通ですけれども、これ、四月の三十日に突然、整理解雇通知書、通告書を出してきたということなんです。労働組合は、四月の二十日に団体交渉、さらには交渉に入る前にも雇用調整助成金を活用して、会社も労働者も一体になってこの危機乗り切ろうということで会社側と話し合いを続けてきたわけです。そのさなかでの整理解雇の通告であり、私、これ絶対許されないと思うんですけれども、こういう悪質な解雇を許していたら、今後同様の解雇が続く可能性もあるんだと私思うんです。

直ちにこれ指導すべきだというふうに思いますけれども、厚労省、いかがですか。

○大臣政務官 自見はなこ君 個別の事案についてはお答えを差し控えていただきたいと思いますが、一般論として、労働者の同意を前提としない使用者による一方的な労働契約の解約は解雇に該当するものでございます。

労働者を解雇しようとする場合においては、労働基準法第二十條第一項において、原則として、少なくとも三十日前にその予告をするか、あるいは解雇予告手当を支払わなければならないものとされております。また、解雇の有効性については最終的に司法において個別の事案ごとに判断されるものとなりますが、客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当であるものと認められない場合は無効となりますということとされております。

厚生労働省といたしましては、これらの法令等に照らして問題のある事案を把握した場合には、引き続き、都道府県労働局等において適切に指導を行うってまいりたいと存じます。

○委員長(田名部匡代君) 時間が来ておりますので、おまとめください。

○武田良介君 はい。

しつかり是非指導していただきたいということを重ねてお願いをして、質問を終わります。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。会派を代表して質問いたします。

本日は、心のバリアフリーについて質問いたします。

二〇〇六年にバリアフリー法が施行され、建物や交通のバリアなどハードのバリアを中心とした合理的配慮が進む中で、差別や偏見、そして障害者に対する理解の遅れなど最も難しい心のバリアについて、今国会で改正されたバリアフリー法に心のバリアフリーとして設けられたことで、ハード、ソフト両面の解消に取組が始まることにとても期待しております。

しかし、障害者の現状においては合理的配慮が進んでおらず、交通機関を利用する際に障害者への理解が得られず差別的取扱いをされるなど、社会生活を送る上で生きづらい思いをしている人がたくさんいます。差別や偏見は、障害者と健常者が分けられていくことで、お互いを知らないことが原因で生まれます。

インクルーシブ教育が叫ばれている今日においても、現状は、普通学校に通いたくても、障害を理由に、また建物の設備や専門性を理由に断られることが多く、日頃、分けられていることで、近所の友達と遊ぶ機会がなかったり、障害者への理解が少なくないじめられるのではないかとという不安を感じている家族も多く、養護学校や特別支援学校に通うことを選択している人が多いのも事実です。

私自身も障害を持った幼いときから養護学校に通い、近所の普通学校に通ったことがなく、同い年の友達ができたのは、卒業後に施設に入ること拒否して地域へ出てきた十九歳のときでした。十八年間一人で外に出たこともなく、社会のことを全く知らない私が社会常識や他者とのコミュニケーション

ケーションなど地域で生きていくすべを身に付けていくことは容易ではなく、家を借りるとき、交通機関を使うとき、お店に入るときなど、断られることは日常のありとあらゆる場面であり、差別や偏見にさらされながら生きていくことに耐えられるようになるには長い年月が掛かりました。

でも、そんな中でも、私の生活を支えてくれた多くの人たちは、初めてボランティアに入ってくれたときに、障害を持って人々を初めて知り、最初は戸惑っていましたが、食事やトイレ、入浴などの介護をしながら生活を共にして関係が深まってく中で、障害者と健常者が分けられていることに疑問を持つようになり、体に障害があるだけで、友達になれば障害や健常は関係ないのに、なぜ私たちは分けられているのだろう、もっと早く会っていたらよかったのと言ってくれる人たちがたくさんいました。今こうして私が生きていられるのは、支えてくれる人たちと一緒に過ごしてきた時間がつくってくれた心のバリアフリーの表れなのです。私の地域での生活を支えてくれた人たちの人数は数え切れませんが、その一人一人との出会いにとても感謝しています。

でも、私と一緒に育った友達の多くはいまだに施設にいて、外へ出ることはままならないのです。それだけに、社会の中には障害者にとつたくさんのバリアが存在し、自分の望む生活を選択し実現するのは難しい環境なのです。心のバリアフリーを促進していくには、幼いときから障害者と健常者が分けられることなく、同じ社会の中で日常的なコミュニケーションが保障され、共に生きられる実践を積み重ねていくことが不可欠であって、それが共生社会への実現への近道だと実感しています。

国交省では、バリアフリー法の成立以前から、車椅子体験や障害の疑似体験を行って障害者への理解を深めるバリアフリー教室を各地の学校などで実施しておりますが、障害者と健常者がお互いを理解し、心のバリアフリーを進めていくために、更に改善し、この取組をもっと広めていた

きたいと思っています。

そこでお尋ねしますが、今国会で改正されて取り入れられた心のバリアフリーの教育啓発特定事業を実施する際に、バリアフリー教室の企画から開催まで、障害当事者の参画を地方自治体に対して促してほしいと思いますが、いかがでしょうか。また、運輸局主催のバリアフリー教室は、現時点では障害当事者は加えられていないと聞いておりますが、今後は運営側にも、心のバリアフリーを図るために障害当事者を入れて実施することを国交省として検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。お願いします。

○政府参考人 蒲生篤実君 お答え申し上げます。

移動等円滑化に関する心のバリアフリーを推進するためには、障害当事者の参画を得ながら進めていくことが非常に重要であると考えております。

昨日成立いたしました改正バリアフリー法におきましては、移動等円滑化に関する心のバリアフリーを推進する観点から、市町村が作成する移動等円滑化基本構想の事業メニューに、学校と連携して実施する教育活動や住民等への啓発活動の実施に関する事業を教育啓発特定事業として新たな類型を追加しております。また、当事者参画の下で実施されることが重要であると考えております。

こうした観点を踏まえながら、今後、教育啓発特定事業の実施主体となる市町村等の多様な主体が自らバリアフリー教室を実施する場合に、当該教室の企画運営に役立つよう、そのようなマニュアルを作成することにつきまして検討してまいりたいと考えております。また、このマニュアルの作成に当たりましては、様々な障害当事者団体が参画する検討会におきまして内容等の検討を行うとともに、マニュアルにおきましては、当事者参画の重要性に触れた上で、市町村を始めとする関係者に周知することにつきまして検討したいと

考えております。

また、委員御指摘の国交省において実施しているバリアフリー教室でございしますが、障害当事者の方が実際参画している形態のものもございします。そういった事例を更に増やしていくとともに、先ほど申し上げましたマニュアルの中に好事例として盛り込むことについても検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○木村英子君 ありがとうございます。是非広く実施していただきたいと思っています。

先ほど長々と申し上げたとおり、心のバリアフリーを実践するには障害児と健常児が日常的に交流を深めることが不可欠であって、幼い頃から障害児と健常児を分けない教育が最も重要だと思います。

その上で、学習要領にも心のバリアの記載が加えられましたので、国交省で行っているバリアフリー教室を文科省でも学校の授業の中に取り入れて、障害児と健常児の交流を深めていただくことを考えていただけませんか。

○副大臣(亀岡偉民君) まさに木村委員から、体験に基づいたすばらしい質問をありがとうございます。

障害者の権利に関する条約に基づくインクルーシブ教育システムの理念の實現に向けて取り組むことは最重要と我々も考えております。そのため、文部科学省としては、障害のある子供と障害のない子供が可能な限り共に教育を受けられるよう条件整備を行うとともに、障害のある子供の自立と社会参加を見据えて、一人一人の教育的ニーズに最も的確に応える指導を提供できるよう、通常の学級、通級による指導、特別支援学級、特別支援学校といった連続性のある多様な学びの場の整備を推進しております。

文部科学省としては、今回のバリアフリー法改正に踏まえ、引き続きインクルーシブ教育システムの推進に努め、しっかりと健常者と障害者が共に学べる環境はつくっていききたいと思っております。

○木村英子君 ありがとうございます。

しかし、現状では年に数回の交流及び共同学習を学校で実施しているとお聞きしていますが、それではとても少な過ぎると思います。障害児と健常児が初めて会ったときに緊張してお客さんになつてしまい、人間関係をつくるのが難しいと思います。本来なら同じ学校で一緒に学び合えることが大切ですが、バリアフリー教室を利用しているコミュニケーションを取る回数を増やしたり、疑似体験などを一緒にレクチャーすることで、お互いを理解していくきっかけがつけられると思っております。

そういった意味でも、国交省で実践してきたバリアフリー教室がとても参考になると思いますし、効果的だと思っておりますので、是非、文科省でも取り入れてもらいたいということを、実践していただきたいです。

次に、国交省としても、バリアフリー教室の実践を基に、子供の頃から分けないインクルーシブ教育を推進させるためにも、そしてまた、子供の頃からコミュニケーションを深め合い、次の世代が共生社会を構築していけるように文科省と連携して心のバリアフリーの促進に取り組んでいただきたいと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

○副大臣(亀岡偉民君) 最初に御質問いただいた中で、バリアフリー実践のために学校においてもつという考えは正しいということでありました。

さらに、障害のある子供と障害のない子供が共に学ぶ交流及び共同学習を推進することが非常に重要であると御提案いただきましたので、今もやっている文科省では、新たに学習指導要綱においては交流及び共同学習の機会を設けることを規定しております。また、有識者から成る心のバリアフリー学習推進会議の提言を踏まえた通知を必ず分かるように発出しておりますし、授業等で活用できる心のバリアフリーノートの作成、周知、さらには交流及び共同学習の好事例を取りまとめた交流及び共同学習ガイドの改訂、周知など

にしっかりと取り組んでおります。

交流及び共同学習の実施においては、障害当事者の協力や参画を得つつ、障害のある子供とない子供が共同しながら活動することが有意義であると考えており、御指摘の国土交通省のバリアフリー教室での学習や、バリアフリーマップなどの作成も含め、今後、学校の取組の参考となるよう、各種会議においてこうした事例をしつかりと周知徹底してまいりたいと考えております。

今後とも、国土交通省とともにしっかりと連携をしつつ、心のバリアフリーの推進に努めてまいります。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 私も、かねてより申し上げていると思いますが、共生社会というのはノーマライゼーションですから、障害者の方ということで特別視する、した時点でもう既に実は別の障害が始まってしまっているというふうに、差別が始まってしまっているというふうに思っております。

ですから、やっぱり小さい頃から慣れる環境、また、共同で一つのことを作業する場というのをより多く提供していくということが恐らく学校教育においても、また社会の在り方においても大切なのではないかと思いますので、国土交通省の施策の中で推進していくことはもちろんのことでありますが、文科省とも連携を取りながら、しっかりと本場のノーマライゼーションが実現できるような方向に進めていきたいと、こう思っております。

○木村英子君 ありがとうございます。

文科省に対しては、やはりその共同学習というのが年に、この間レクでお伺いしたときに多いところ、年に七回ぐらいと聞いております。やっぱり、日常的な子供たちの交流が差別をなくしていったり、助け合いということを学びますので、できればもう少し回数を増やしていただいたり、国交省で行っているバリアフリー教室の中でバリアチェックとかも一緒にに行いながらできたらなというふうに希望しておりますので、お願いしたい

ところです。

国交省の企画においても、是非障害者の参画を積極的に進めていただきますようお願いいたします。

私の質問は以上です。

○上田清司君 無所属の上田でございます。

今日は、公共政策におけるコンセンション事業についてお伺いをしたいと思います。

二〇一六年九月に安倍総理の下で成長戦略の司令塔として未来投資会議というものが設置されました。この未来投資会議が成長戦略の司令塔だということであれば、まさにその実施についてどんな成果を上げているのか、私にはさほど成果が上がつていないんじゃないかと、名前からしてちよつと違うかなというふうに思っております。

未来への投資といえば、例えば国立大学の運営補助金を増やして研究費をどんどん増やしていくとか、あるいは教育費にお金を掛けて、未来の子供たち、未来の社会人をつかって育てていくとか、こういったところが未来への投資ではないかというふうに思っておりますが、どうもいろいろ中身を見ていると、今だけ、ここのだけ、お金だけというふうな、そういう世界ではないかというふうに思っておりますが、成果はどうでしょうか。

○政府参考人(佐藤正之君) お答え申し上げます。

今委員御指摘の、未来投資会議は成長戦略の司令塔であるという点でございますけれども、未来投資会議につきましては、構造改革の推進等を加速するというために、特にいわゆるサエティー五・〇の実現、すなわちデジタル経済への変革に向けてまして、各種分野での規制緩和等々、あるいはそういう人材の育成とか、投資の関係でAI人材を育成するとか、あるいは研究開発の話も含めて、様々な分野で改革を進めてまいりました。

その結果、成長戦略の推進を含む七年余りの期間にわたりますアベノミクスの推進によりまして日本のGDPは着実な伸びを示しまして、二〇一

九年には、昨年には名目、実質共に過去最大の水準に達しておるとのことです。加えまして、一国の経済成長率を考えると重要な労働生産性について見ても、二〇一〇年来に比べるとG7諸国との比較で見ただけでは、絶対水準ではまだ低い面がございますけれども、伸び率で見ただけではG7の中でもトップクラスであるということでございます。

○上田清司君　しかし、一六年にはGDPの伸び率が〇・六、一七年が一・九、一八年が〇・三、一九九一年が一・〇、二〇〇一年が〇・七。一を行ったり来たりしているという話で、アメリカの三％前後、ドイツの二％前後と比べてトータルで非常に弱い。ここでもいろいろありますよという話は、観光政策における一千万人が三千万人になったとかですね、そういう話は言えるかもしれませんが、トータルでさほどのことではない。

私は、やっぱりこの未来投資会議というのはもう少し多くの方々にオープンになって、考えていただくかなくてはいけない話だと思っておりますが、ずっと公開されてきたものがなぜか一月十五日には非公開になっている、公開されていまいせんが、なぜ公開されなかったのか、お伺いしたいと思っております。

○政府参考人(佐藤正之君)　お答え申し上げます。

ただいま議員から御指摘ございました本年一月十五日に行われました会合について、なぜ非公開であったかということについて御説明申し上げますと、これは、未来投資会議の下部組織でございます構造改革推進底会合の一つに第四次産業革命会合というのがございまして、この第四次産業革命会合において、PPP、PFI分野における個別フォローアップの議論を行いました。その際、各種分野のコンセンサスの進捗状況等について、関係府省からヒアリングを行ったわけでございます。

その際、ヒアリング対象に含まれておりました空港コンセンサスにおけるいわゆるEBITD

A、EBITDA倍率ですね、これは何かと申しますと、要は空港の民間運営権者が運営権に支払った対価を空港運営を通じて得られるキャッシュフロー何年分で回収できるかということを示す指標でございますけれども、この指標を公開の会議で示した場合には、今後のコンセンサス案件の運営権の対価について、その自由な価格形成に支障を及ぼすおそれがあるかもしれないという国土交通省の見解、御指摘を踏まえて、個別フォローアップ会合を非公開としたものでござい

ます。

○上田清司君　その十五日の会議の中身を情報公開請求で資料として取り寄せた方からいただいたわけですが、要するに、一部空港コンセンサス事業において、場合によっては今後の入札等々に影響を与える可能性もあるので対外的に見ては避けたいという判断ですが、しかし、結構重要な話がたくさん入ってまして、国会議員あるいはアナリストあるいは関係の皆さんたちがこうした文案を読んだりして研究することとは非常にいい話がたくさん出ております。ただ、肝腎なところはやっぱり黒塗りになっている。空港コンセンサス事業あるいは下水道コンセンサス事業と。しかし、不思議なことに会長である竹中さんだけはオーケーと。

この間、実は内部で、いかがなものかという形で、竹中教授は一生懸命これを知りたがっているわけですが、いろんな数字をですね、内部的にはいろいろ課題があるから嫌だというニュアンスのやり取りが、この前の、昨年の十一月十八日の時点でも同じような内容が出ております。

若干読み上げますと、これは航空ネットワーク部長さん、航空局のですね、のお話ですが、仙台空港、高松空港につきましては、事業価値の総額と民間委託前のEBITDAとの比率を整理しましたところ、欧州の水準と比較して特に高い水準ではなかったと、こういうお話で、竹中教授は常にちよつと高いんじゃないかというような認識を持っておられるので、そうじゃないよということ

を申し上げておられます。

具体的な数値につきましては、公表いたしますと、運営対価の期待値を形成し、今後のコンセンサス案件に対する影響が生じかねないと思っておりますので、この場で申し上げることは差し控えていただきますが、御希望ございましたら個別に御説明で対応させていただきますと。

一旦は個別で対応すると言ったんですが、その後、やっぱり竹中教授もしぶといもので、追ってくるんですね、ずっと追ってきましてね。やっぱり、開示を求めていますけれど、具体的な数字をいただいていないと思いますと、具体的な数字を示していただかないと、国際的な水準と比較して特に高い水準になっていないという理解ができないわけですから、数字はどうしても開示できないかと、先ほどもお話がありましたけれども、そうすると予定価格が推進されるのか、あると聞きます、もし法的に予定価格を類推するのでできないということでありましたら、会計法を所管する財務省から正式な解釈を航空局として取つていただいて、一月のフォローアップの場でお示しいただきたいと、財務省の権威も活用しながら竹中教授は迫ってくるわけですね。それでまた、部長さんは、数字を公開の場でお示しするという形になりますと、運営対価の期待値、先ほどと同じことをまた申し上げられたわけですが、今後のコンセンサス案件に対する影響があるのではないかと考えていると、ただ、先生の方から御指摘がございましたので、先生の方には個別に、今度は数字を示してと、先ほどは対応すると言われたんですが、今度は数字を示してと。要するに、この後、この数字の入ったものをお渡しになったということがあります。

御案内のとおり、竹中教授は、関西空港、大阪空港などの運営権をやっておる、コンセンサス事業をやっているオリックスの社外取締役もやっておられますし、今後、その他の空港についての課題についてしっかりとこうした参考資料を持たれるということにはいかがなものかと思っております。

○政府参考人(佐藤正之君)　お答え申し上げます。

竹中会長の立場について若干御説明、補足させていただきますと、竹中会長は……

○上田清司君　質問にだけ答えて。

○政府参考人(佐藤正之君)　はい、分かりました。じゃ、守秘義務の関係だけお答えします。竹中会長は守秘義務は課されておられません。ただし、一月十五日のその会合でございますけれども、ここに国土交通省から提出された資料につきましては、資料を作成した省において、竹中会長に守秘義務がないという前提であっても提供して差し支えない、公開資料を基本に作成した資料を提供しているというふうに承知しております。

いづれにせよ、この資料はコンセンサス政策を議論するための基礎資料であると、何となれば、竹中会長はそのPPP、PFIを進めるという責任ある立場で未来投資会議に参加していますので、そのための基礎資料であって、念のため、念のためですね、非開示としたこの資料の箇所については、公開情報等がベースで、個別情報の内部情報は、個別企業の内部情報等は含まれていないということでございます、したがって、いわゆる利益相反等の問題は生じないのではないかと認識しております。

○上田清司君　そういうことであれば、黒塗りする必要はないじゃないですか。影響があるから黒塗りにしているわけですよ、そもそも。

特定の方だけは信頼して大丈夫だと、そういう判断をなされておられるというふうに私は思いますが、しかし、先ほど御案内のように、この一部には下水道分野のコンセンサス事業の検討が行われている案件という形でもこの黒塗りがありますが、下水道事業でもオリックスは浜松市のコンセンサス事業に参入をされておられます。そのオリックスの社外取締役である竹中平蔵会長と分科会ですね、どうも利益相反じゃないかと。

人材派遣法のときにも、国会でも、西田昌司先生を始め何人かの先生方から、やはりパソナのグループの代表取締役会長として、人材派遣法の改正によって様々な人材派遣会社がいわゆる商売のネタが広がるという意味で、利益相反じゃないかというお話がありました。そういったところになぜかいつも竹中先生がおられる。

人材派遣法の改正で非正規社員が、非正規勤労者が三倍増えているんですよ。GDP一%伸びているんですけど、所得は可処分所得が減っているんですよ、この十年。何よりも、勤労者の賃金の中央値、平均給与はまあ四百十二万とか四百十七万とかで分かるんですけども、一番多く給料をもらっている層はどこのかと。二十年前は四百万から四百五十万が一番多かったんです。これ、中央値といいます。こういうのを。今は三百万から三百五十万です。百万円下がっているんですよ。だから、みんなマルビで消費がないんですよ。だから不景気なんです。株価が上がった、しかし株価の三割は日銀と年金が支えているんじゃないですか。二万円だったら一万四千円じゃないですか、中身は。ずぶずぶじゃないですか。

そういうコンセクション事業についても、やっぱり少し考え直した方がいいかもしれないんです。特定のところがしっかりと取って、その間、公がやるよりも安いかもしれない。しかし、十年から十年という運営権の中で、どうかすると、その間に大規模修繕とかできない、小規模の修繕も余りしない、メンテナンス余りしない。十年たつてやめましたという話になったときには、今度大規模修繕をしなくちゃいけない、大規模なメンテナンスをしなくちゃいけないということで、すごく管理にお金がかかるんです。トータルでやっぱり公が見るということも私は大事だというふうに思っているんですね。このコンセクション事業の今だけという、ここのだけ、まさにお金だけの視点だけで見ていると、必ずしも国民にいい影響を与えるとは私は考えておりません。

そうした意味合いにおいても、国土交通省は最もこのコンセクション事業の関わりの深い省庁でございまして、この利益相反も含めて。

赤羽大臣、非常に良識的な大臣で、日頃から敬愛しているところでございます。私は、この竹中教授がこういったところはいつも出てきます。いかがなものかと思っております。もちろん、人選されたのは大臣じゃありませんから軽々に言えないと思いますが、大臣には是非、今後の民間コンセクションの課題がたくさんこの国土交通省の中でも検討されております。実際やってもいいですよ。こうした部分に関して、特に注意して見ておられる点などがございましたら、大臣の立場から竹中会長が不適格だとしても言えないと思いますので、私、不適格だと言ってほしいんですが、それはまあいいとして、コンセクション事業、国土交通省たくさん抱えていますので、この見方について、しっかりと大臣の見識を、認識を伺いたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) コンセクションは、特に空港運営について、今言われた関西三空港のみならず、北海道の空港もそうしている。これは、もう元々を言うと、私の認識では、これまでなかなか、神戸市なんていうのは市営空港で、先の見通しは全く立たなかった。その中で、民間の知恵と経済的な効果等々を入れるという、そういったことから始まっているんだというふうに認識をしております。

ただ、そうした制度が全てオールマイティーにいかないといえ、そうではなくて、恐らく、今、上田先生が言われたようなマイナスの面も、それ、ちょっと私、そのことについては定かではありませんけど、そうした御指摘もあるかというふうに思っておりますので、コンセクションをやるにしても、まあ最初からコンセクションが駄目だというふうなことはちょっと通らないと思います。コンセクションをやるにしても、指摘されるような点があれば改善ができるかできないかも含めてしっかりと検討していきたいと思っております。

あと、竹中さんの人事につきましては、私、構成員ですらなくて、お呼びが掛かるときだけ出席をするメンバーでありますので、当然のことながらそれを申し上げる立場ではございませんが、利益相反とか、なぜその方がとか、そうしたことは一つ一つ当然内閣官房のこの事務局によって説明責任を果たさなければいけないものだというふうに思っております。

○上田清司君 終わります。

○委員長(田名部匡代君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(田名部匡代君) 道路法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。赤羽国土交通大臣。

○国務大臣(赤羽一嘉君) ただいま議題となりました道路法等の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年、大型車両の通行が増加しており、通行許可手続の長期化が課題となっております。また、バス停留所の散在等による交通の混雑の緩和、歩行者中心のにぎわいのある道路空間の構築、中山間地域等における自動運転による移動サービスへの対応も必要でございます。加えて、昨年の台風十九号を始め、頻発する自然災害への対応強化が急務となっております。

このような趣旨から、この度この法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、車両の重量等が一定限度を超過する大型車両について、あらかじめ国土交通大臣の登録を受け、確認を受けた通行可能経路につきまして、通行許可手続を経ることなく道路を通行できることとしております。あわせて、登録等の事務を行う法人を国土交通大臣が指定することができ

第二に、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設である特定車両停留施設を道路の附属物として位置付け、道路管理者が当該施設への停留料金を徴収できることとしております。あわせて、施設の運営については、公共施設等運営権制度を活用することとしております。

第三に、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図る道路として、道路管理者が歩行者利便増進道路を指定する制度を創設し、特別の構造基準を設定するとともに、公衆占用制度による長期間の占用を可能とするなど占用の基準を緩和することとしております。あわせて、歩行者利便増進道路における無電柱化について、無利子貸付制度を創設することとしております。

第四に、自動車の自動的な運行を補助するための施設である自動運行補助施設を道路の附属物及び占用物件として位置付けることとしております。あわせて、民間による自動運行補助施設の整備について、無利子貸付制度を創設することとしております。

第五に、地方公共団体が管理する道路について、国土交通大臣が道路啓開及び災害復旧を代行することができるよう制度を拡充することとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由でございます。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、どうか御審議のほどよろしくお願い申し上げます。以上です。

○委員長(田名部匡代君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十八分散会

五月十三日本委員会に左の案件が付託された。

一、道路法等の一部を改正する法律案

道路法等の一部を改正する法律案
道路法等の一部を改正する法律

(道路法の一部改正)

第一条 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

〔目次中「第四節の二」を「第五節」に、「第五節」を「第六節」に、「第六節」を「第七節」に、「第六

第九

節の二」を「第八節」に、「第七節 利便施設協定(第四十八条の二十一―第四十八条の二十二)」を

第十

第十

節 歩行者利便増進道路(第四十八条の二十一―第四十八条の二十九)

節 特定車両停留施設(第四十八条の三十―第四十八条の三十六)

一節 利便施設協定(第四十八条の三十七―第四十八条の三十九)

二節 自動車駐車場等運営事業(第四十八条の四十―第四十八条の四十五)」

に、「第八節」を「第十三

節」に、「第四十八条の二十三―第四十八条の二十八」を「第四十八条の四十六―第四十八条の五十一」に改める。

第二条第二項第一号中「さく」を「柵」に、「^{とど}止」を「^{とど}止め」に改め、同項中第八号を第十号とし、第七号を第九号とし、第六号を第七号とし、同号の次に次の一号を加える。

八 特定車両停留施設(旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することを目的として、専ら道路運送

法(昭和二十六年法律第八十三号)による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)による

一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両(以下「特定車両」という。)を同時に二両以上停留させる施設で道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるものをいう。以下同じ。)

第二条第二項中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 自動運行補助施設(電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によつて認識すること

ができない方法により道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第四十一条

第一項第二十号に掲げる自動運行装置を備えている自動車の自動的な運行を補助するための施設その他これに類するものをいう。以下同じ。)で道路上に又は道路の路面

下に第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

第二条第三項中「昭和二十六年法律第八十五号」を削る。

第十七条第七項中「前項を「前二項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第六項の次に次の一項を加える。

7 国土交通大臣は、災害が発生した場合において、都道府県又は市町村から要請があり、かつ、当該都道府県又は市町村における道路の維持又は災害復旧に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該都道府県又は市町村が管理する次の各号に掲げる道路について当該各号に定める管理(高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用しして実施することが適当であると認められるものに限る。)を当該都道府県又は市町村に代わつて自ら行うことが適当であると認められると

きは、第十三条第一項、前二条及び第一項から第三項までの規定にかかわらず、その事務の遂行に支障のない範囲内で、これを行うことができる。

一 指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道 維持(道路の啓開のために行うものに限る。)

二 都道府県道又は市町村道 災害復旧に関する工事

第二十四条中「若しくは第六項を」、「第六項若しくは第七項」に改める。

第二十四条の二第二項中。第三項の下に「第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。」を、「第四十八条の七第一項の下に」、「第四十八条の三十五第一項を加える。

第二十七條第三項中「又はを」若しくはに改め、「場合」の下に「又は同条第七項の規定により指定区間外の国道、都道府県道若しくは市町村道の維持若しくは都道府県道若しくは市町村道の災害復旧に関する工事を行う場合」を加える。

第三十二条第一項第三号中「軌道」の下に、「自動運行補助施設」を加え、同項第七号中「を除く外」を「のほか」に、「虞」を「おそれ」に改める。

第三十三条第二項中「次に掲げる工作物」の下に、「物件」を加え、同項中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 前条第一項第一号又は第四号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、歩行者の利便の増進に資するものとして政令で定めるもの(以下「歩行者利便増進施設等」という。)で、第四十八条の二十第一項に規定する歩行者利便増進道路(第四十八条の二十一の技術的基準に適合するものに限る。第四十八条の二十三第一項、第三項及び第五項、第四十八条の二十四第一項並びに第四十八条の二十七第二項第二号において同じ。)の区域のうち、道路管理者

が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するために指定した区域以下「利便増進誘導区域」という。)内に設けられるもの(道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であつて当該歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。)

第三十三條第二項に次の一号を加える。

五 前条第一項第三号に掲げる自動運行補助施設で、自動車の自動運転に係る技術の活用による地域における持続可能な公共交通網の形成又は物資の流通の確保、自動車技術の発達その他安全かつ円滑な道路の交通の確保を図る活動を行うことを目的とする法人又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める者が設けるもの

第三十三條に次の四項を加える。

3 道路管理者は、利便増進誘導区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該利便増進誘導区域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

4 道路管理者は、利便増進誘導区域を指定しようとするときは、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

5 前二項の規定は、利便増進誘導区域の指定の変更又は解除について準用する。

6 第二項の規定による許可(同項第三号に係るものに限る。)に係る前条第二項及び第八十七條第一項の規定の適用については、前条第二項中「申請書」とあるのは「申請書に、次条第二項第三号の措置を記載した書面を添付して」と、第八十七條第一項中「円滑な交通を確保する」とあるのは「円滑な交通を確保し、又は道路の機能若しくは道路交通環境の維持及び向上を図る」とする。
第四十五條の次に次の一条を加える。
(自動運行補助施設の性能の基準等)
第四十五條の二 道路の附属物である自動運行

補助施設の性能の基準その他自動運行補助施設に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

2 道路管理者は、道路の附属物である自動運行補助施設を設置した場合においては、当該自動運行補助施設の性能、当該自動運行補助施設を設置した道路の場所その他必要な事項を、国土交通省令で定めるところにより、公示しなければならない。公示した事項を変更した場合においても、同様とする。

第三章第八節中第四十八条の二十八を第四十八条の五十一とする。

第四十八条の二十七中「第四十八条の二十四各号」を「第四十八条の四十七各号」に改め、同条を第四十八条の五十とし、第四十八条の二十六を第四十八条の四十九とし、第四十八条の二十三から第四十八条の二十五までを二十三条ずつ繰り下げる。

第三章第八節を同章第十三節とする。

第三章第七節中第四十八条の二十二を第四十八条の三十九とし、第四十八条の二十一を第四十八条の三十八とする。

第四十八条の二十第一項中「第四十八条の二十二」を「第四十八条の三十九」に改め、同条を第四十八条の三十七とする。

第三章第七節を同章第十一節とし、同節の次に次の一節を加える。

第十二節 自動車駐車場等運営事業（自動車駐車場等運営事業に関する料金の徴収の特例）

第四十八条の四十 道路管理者は、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律第百十七号。以下「民間資金法」という。）第十九条第一項の規定により自動車駐車場等運営権（自動車駐車場等運営事業（自動車駐車場等の運営等（民間資金法第二条第六項に規定する運営等をいう。以下この項において同じ。）であつて、当該自動車駐車場等の利用に係る料金（以下「利用料

金」という。）を当該運営等を行う者が自らの収入として収受するもの及びこれに附帯する事業をいう。以下同じ。）に係る公共施設等運営権（民間資金法第二条第七項に規定する公共施設等運営権をいう。）をいう。以下同じ。）を設定する場合には、第二十四条の二第一項及び第四十八条の三十五第一項の規定にかかわらず、当該自動車駐車場等運営権を有する者（以下「自動車駐車場等運営権者」という。）に当該自動車駐車場等運営事業に係る利用料金を自らの収入として収受させるものとする。

2 第二十四条の二第二項及び第三項の規定は道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に係る前項の利用料金について、第四十八条の三十五第二項及び第三項の規定は特定車両停留施設に係る前項の利用料金について、それぞれ準用する。この場合において、第二十四条の二第三項（第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。）中「道路管理者」とあるのは、「第四十八条の四十第一項に規定する自動車駐車場等運営権者」と読み替えるものとする。

（民間資金法の特例）

第四十八条の四十一 道路管理者が民間資金法第五条第一項の規定により自動車駐車場等運営事業（特定車両停留施設に係るものに限る。）に係る実施方針を定める場合における民間資金法第十七条の規定の適用については、同条第二号中「内容」とあるのは、「内容（災害時における緊急輸送の確保その他交通の機能の維持に關し必要な措置を含む。）」とする。

2 道路管理者が民間資金法第二十二條第一項の規定により自動車駐車場等運営事業に係る公共施設等運営権実施契約を締結する場合における同項の規定の適用については、同項第一号中「方法」とあるのは「方法（災害時における緊急輸送の確保その他交通の機能の維持に關し必要な措置を含む。）」と、同項第三号中

「公共施設等の利用に係る約款を定める場合には、その決定手続及び公表方法」とあるのは「供用約款の決定手続及び公表方法並びに利用料金の公表方法」とする。

（利用料金の変更命令及び公示）

第四十八条の四十二 自動車駐車場等運営権を設定した道路管理者（以下「特定道路管理者」という。）は、自動車駐車場等運営権者から民間資金法第二十三条第二項の規定により届け出られた利用料金が第四十八条の四十第二項において準用する第二十四条の二第二項又は第四十八条の三十五第二項の規定に違反すると認めるときは、自動車駐車場等運営権者に對し、期限を定めて、その利用料金を変更すべきことを命ずることができる。

2 特定道路管理者は、自動車駐車場等運営権者から民間資金法第二十三条第二項の規定による届出を受けたときは、前項に規定する場合を除き、当該届出の内容を条例（国道にありつては、国土交通省令で定める方法により公示しなければならない。）

（国土交通大臣への通知）

第四十八条の四十三 指定区間外の国道の道路管理者は、次に掲げる場合には、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に通知するものとする。

一 民間資金法第八条第一項の規定により自動車駐車場等運営事業を実施する民間事業者を選定したとき。

二 自動車駐車場等運営事業に係る民間資金法第二十六条第二項の許可をしたとき。

三 民間資金法第二十九条第一項の規定により自動車駐車場等運営権を取り消し、又はその行使の停止を命じたとき。

四 公共施設等運営権の存続期間の満了に伴い、又は民間資金法第二十九条第四項の規定により自動車駐車場等運営権が消滅したとき。

（自動車駐車場等運営権を設定した場合にお

ける読替え）

第四十八条の四十四 特定道路管理者が民間資金法第十九条第一項の規定により自動車駐車場等運営権を設定した場合における第二十四条の三及び第四十八条の三十六の規定の適用については、これらの規定中「事項」とあるのは「事項（同項に規定する利用料金に関する事項を除く。）」と、第二十四条の三中「前条第一項の規定により駐車料金を徴収する」とあり、及び第四十八条の三十六中「前条第一項の規定により停留料金を徴収する」とあるのは「第四十八条の四十第一項の規定により利用料金を収受させる」と、第二十四条の三の見出し中「駐車料金等」とあるのは「駐車する」と、第四十八条の三十六の見出し中「停留料金等」とあるのは「停留することができ時間等」と、同条中「停留料金、停留する」とあるのは「停留する」とする。

（自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例）

第四十八条の四十五 自動車駐車場等運営権者がその運営する自動車駐車場等について行う国土交通省令で定める行為についての第二十四条本文並びに第三十二条第一項及び第三項の規定の適用については、自動車駐車場等運営権者と特定道路管理者との協議が成立することをもつて、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

第四十八条の四十九第一項中「又は災害復旧に關する工事」を削り、「次の各号に掲げる道路について当該各号に定める管理」を「指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道で次の各号のいずれかに該当するものの維持（道路の啓開のために行うものに限る。）に」、「及び」を「並びに」に改め、「第三項まで」の下に「及び第七項」を加え、同項各号を次のように改める。

一 重要物流道路

二 重要物流道路と交通上密接な関連を有する道路であつて、当該災害により当該重要物流道路の交通に著しい支障が生じた場合における貨物積載車両の運行の確保を図るために当該重要物流道路に代わつて必要となるものとして国土交通大臣が当該道路の道路管理者の同意を得てあらかじめ指定したもの 第四十八条の十九第二項中「又は災害復旧に關する工事」を削る。 第三章第六節の二を同章第八節とし、同節の次に次の二節を加える。 第九節 歩行者利便増進道路 (歩行者利便増進道路の指定) 第四十八条の二十 道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行並びに沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するため、その管理する道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この条において同じ。)のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定め、歩行者利便増進道路として指定することができる。	上で密接な関連を有するものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として併せて指定することができる。 4 指定市以外の市町村は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る道路を管理する都道府県に協議し、その同意を得なければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。 5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。 (歩行者利便増進道路の構造の基準) 第四十八条の二十一 歩行者利便増進道路に係る第三十条第一項及び第三項に規定する道路の構造の技術的基準は、これにより歩行者利便増進道路における歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定められなければならない。 (歩行者利便増進道路の管理の特例) 第四十八条の二十二 第四十八条の二十第三項の規定により都道府県が管理する道路を歩行者利便増進道路として指定した指定市以外の市町村は、当該歩行者利便増進道路の改築、維持若しくは修繕又は当該歩行者利便増進道路に附属する道路の附属物の新設若しくは改築のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保するための歩道の拡幅その他の歩行者の利便の増進に資するものとして政令で定めるもの(第十七条第一項から第四項までの規定により指定市、指定市以外の市又は町村が行うこととされているものを除く。以下この条において「歩行者利便増進改築等」という。)を都道府県に代わつて行うことが適当であると認められる場合においては、第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条並びに第八十五条第一項及び第二項の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、これを	行うことができる。 2 指定市以外の市町村は、前項の規定により歩行者利便増進改築等を行うおうとするとき、及び当該歩行者利便増進改築等の全部又は一部を完了したときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。 3 指定市以外の市町村は、第一項の規定により歩行者利便増進改築等を行う場合においては、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。 4 第一項の場合におけるこの法律の規定の適用についての必要な技術的読替えは、政令で定める。 (公募対象歩行者利便増進施設等の公募占用指針) 第四十八条の二十三 道路管理者は、利便増進誘導区域において第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請を行うことができる者を公募により決定することが、道路占用者の公平な選定を図るとともに、歩行者利便増進道路の歩行者の利便の増進を図る上で特に有効であると認められる歩行者利便増進施設等(以下「公募対象歩行者利便増進施設等」という。)について、道路の占用及び公募の実施に関する指針(以下「公募占用指針」という。)を定めることができる。 2 公募占用指針には、次に掲げる事項を定めなければならない。 一 公募対象歩行者利便増進施設等の種類 二 当該公募対象歩行者利便増進施設等のための道路の占用の場所 三 当該公募対象歩行者利便増進施設等のための道路の占用の開始の時期 四 道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であつて当該公募対象歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となるもの	五 第四十八条の二十六第一項の規定による認定の有効期間 六 占用予定者(公募対象歩行者利便増進施設等に係る第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請を行うことができる者をいう。以下同じ。)を選定するための評価の基準 七 前各号に掲げるもののほか、公募の実施に關する事項その他必要な事項 3 前項第二号の場所は、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請を行うことができる者を公募により決定することが歩行者利便増進道路の管理上適切でない場所として国土交通省令で定める場所については定めないものとする。 4 第二項第五号の有効期間は、二十年を超えないものとする。 5 道路管理者は、公募占用指針を定め、又はこれを変更しようとする場合においては、あらかじめ、当該公募占用指針に係る歩行者利便増進道路の存する市町村を統括する市町村長(当該歩行者利便増進道路の道路管理者が市町村である場合の当該市町村を統括する市町村長を除く。)及び学識経験者の意見を聴かなければならない。 6 道路管理者は、公募占用指針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。 (歩行者利便増進計画の提出) 第四十八条の二十四 歩行者利便増進道路に公募対象歩行者利便増進施設等を設置するため道路を占用しようとする者は、公募対象歩行者利便増進施設等のための道路の占用に關する計画(以下「歩行者利便増進計画」という。)を作成し、第四十八条の二十六第一項の規定によるその歩行者利便増進計画が適当である旨の認定を受けるための選定の手続に参加するため、これを道路管理者に提出することができる。
---	--	---	--

2 歩行者利便増進計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。 一 第三十二条第二項各号に掲げる事項 二 道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であつて公募対象歩行者利便増進施設等の設置に伴い講ずるもの 三 その他国土交通省令で定める事項 3 歩行者利便増進計画の提出は、道路管理者が公示する一月を下らない期間内に行わなければならない。 (占用予定者の選定) 第四十八条の二十五 道路管理者は、前条第一項の規定により公募対象歩行者利便増進施設等を設置するため道路を占用しようとする者から歩行者利便増進計画が提出されたときは、当該歩行者利便増進計画が次に掲げる基準に適合しているかどうかを審査しなければならない。 一 当該歩行者利便増進計画が公募占用指針に照らし適切なものであること。 二 当該歩行者利便増進施設等のための道路の占用が第三十二条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について第三十三条第一項の政令で定める基準に適合するものであること。 三 当該歩行者利便増進施設等のための道路の占用が道路の交通に著しい支障を及ぼすおそれが明らかなものでないこと。 四 当該歩行者利便増進計画を提出した者が不正又は不誠実な行為をするおそれが明らかな者でないこと。 2 道路管理者は、前項の規定により審査した結果、歩行者利便増進計画が同項各号に掲げる基準に適合していると認められるときは、第四十八条の二十三第二項第六号の評価の基準に従つて、その適合していると認められた全ての歩行者利便増進計画について評価を行うものとする。	3 道路管理者は、前項の評価を行おうとする場合において、当該評価に係る歩行者利便増進計画に従つて公募対象歩行者利便増進施設等を設置する行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該歩行者利便増進計画に記載された道路の占用の場所を管轄する警察署長に協議しなければならない。 4 道路管理者は、第二項の評価に従い、道路の機能を損なうことなく当該道路の歩行者の利便の増進を図る上で最も適切であると認められる歩行者利便増進計画を提出した者を占用予定者として選定するものとする。 5 道路管理者は、前項の規定により占用予定者を選定しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、学識経験者の意見を聴かなければならない。 6 道路管理者は、第四項の規定により占用予定者を選定したときは、その者にその旨を通知しなければならない。 (歩行者利便増進計画の認定) 第四十八条の二十六 道路管理者は、前条第六項の規定により通知した占用予定者が提出した歩行者利便増進計画について、道路の場所を指定して、当該歩行者利便増進計画が適当である旨の認定をするものとする。 2 道路管理者は、前項の認定をしたときは、当該認定をした日及び認定の有効期間並びに同項の規定により指定した道路の場所を公示しなければならない。 (歩行者利便増進計画の変更等) 第四十八条の二十七 前条第一項の認定を受けた者(以下「認定計画提出者」という。)は、当該認定を受けた歩行者利便増進計画を変更しようとする場合においては、道路管理者の認定を受けなければならない。 2 道路管理者は、前項の変更の認定の申請があつたときは、次に掲げる基準に適合すると認める場合に限り、その認定をするものとする。	る。 一 変更後の歩行者利便増進計画が第四十八条の二十五第一項第一号から第三号までに掲げる基準を満たしていること。 二 当該歩行者利便増進計画の変更をするに当たつて、歩行者利便増進道路の歩行者の利便の一層の増進に寄与するものであると見込まれること又はやむを得ない事情があること。 3 前条第二項の規定は、第一項の変更の認定をした場合について準用する。 (公募を行つた場合における道路の占用の許可) 第四十八条の二十八 認定計画提出者は、第四十八条の二十六第一項の認定(前条第一項の変更の認定を含む。第四項及び次条において「計画の認定」という。)を受けた歩行者利便増進計画(変更があつたときは、その変更後のもの。次項及び次条第二号において「認定歩行者利便増進計画」という。)に従つて公募対象歩行者利便増進施設等を設置しなければならない。 2 道路管理者は、認定計画提出者から認定歩行者利便増進計画に基づき第三十二条第一項又は第三項の規定による許可の申請があつた場合においては、これらの規定による許可を与えなければならない。 3 前項の規定による許可に係る第三十二条第二項及び第八十七条第一項の規定の適用については、第三十二条第二項中「申請書」とあるのは「申請書に、第四十八条の二十四第二項第二号の措置を記載した書面を添付して」と、第八十七条第一項中「円滑な交通を確保する」とあるのは「円滑な交通を確保し、又は道路の機能若しくは道路交通環境の維持及び向上を図る」とする。 4 計画の認定がされた場合においては、認定計画提出者以外の者は、第四十八条の二十六第一項の道路の場所については、第三十二条	第一項又は第三項の規定による許可の申請をすることができない。 (地位の承継) 第四十八条の二十九 次に掲げる者は、道路管理者の承認を受けて、認定計画提出者が有していた計画の認定に基づく地位を承継することができる。 一 認定計画提出者の一般承継人 二 認定計画提出者から、認定歩行者利便増進計画に基づき設置又は管理が行われる公募対象歩行者利便増進施設等の所有権その他当該公募対象歩行者利便増進施設等の設置又は管理に必要な権原を取得した者 第十節 特定車両停留施設 (車両の種類の指定) 第四十八条の三十 道路管理者は、まだ供用の開始がない特定車両停留施設について、国土交通省令で定めるところにより、特定車両のうち、当該特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定するものとする。 2 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。 (特定車両停留施設の構造等) 第四十八条の三十一 特定車両停留施設の構造及び設備の技術的基準は、特定車両停留施設を利用することができる特定車両の種類ごとに、国土交通省令で定める。 (車両の停留の許可) 第四十八条の三十二 特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。 2 前項の許可を受けようとする者は、停留させる車両に係る事項、当該車両を停留させる日時その他特定車両停留施設を利用する特定
--	---	--	--

車両の種類ごとに国土交通省令で定める事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

3 第一項の許可を受けた者は、当該許可の申請に係る前項に規定する事項を変更しようとする場合においては、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

（特定車両の停留の許可基準）

第四十八条の三十三 道路管理者は、前条第一項又は第三項の許可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

一 当該許可の申請に係る車両が特定車両のうち第四十八条の三十第一項の規定により指定した種類のものであること。

二 当該許可の申請に係る前条第二項に規定する事項が特定車両停留施設の構造の保全及び適正かつ合理的な利用の確保、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他の観点から政令で定める基準に適合するものであること。

（利用の制限等の表示）

第四十八条の三十四 道路管理者は、特定車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

（特定車両停留施設の停留料金及び割増金）

第四十八条の三十五 道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

2 前項の停留料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

一 特定車両を停留させる特定の者に対しし

当な差別的取扱いをするものでないこと。
二 特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。

三 特定車両停留施設を利用することができ、特定車両と同一の種類、車両を同時に二両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

3 第二十四条の二第三項の規定は、第二項の停留料金を不法に免れた者について準用する。

（特定車両停留施設の停留料金等の公示）

第四十八条の三十六 道路管理者は、前条第一項の規定により停留料金を徴収する特定車両停留施設について、条例（国道にあつては、国土交通省令）で定めるところにより、停留料金、停留することができ、時間その他特定車両停留施設の利用に必要事項を公示しなければならない。

第三章第六節を同章第七節とする。

第四十八条の二第三項中「昭和二十六年法律第百八十三号」を削り、「以下次条中」を「次条において」に改める。

第三章第五節を同章第六節とする。

第四十七条の八第一項第三号に次のように加える。

ホ 道路の附属物である自動車駐車場若しくは自転車駐車場又は特定車両停留施設

（以下「自動車駐車場等」という。）と道路一体建物とが一体的な構造となる場合であつて、当該自動車駐車場等と連絡する通路その他の当該道路一体建物の部分を当該自動車駐車場等の多数の利用者が利用すると見込まれるときは、当該部分の整備及び管理に係る措置

第三章第四節の二を同章第五節とする。
第五十条第五項及び第五十一条第三項中「第

四十八条の十九第一項」を「第十七条第七項又は第四十八条の十九第一項」に改める。

第六十四条第一項中「同条第三項の下に」（第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。）を加え、「連結料並びに」を「連結料」に改め、「負担金」の下に、「第四十八条の三十五第一項の規定に基づく停留料金並びに自動車駐車場等運営権の設定の対価」を加える。

第七十三条第一項中「又は連結料」を、「連結料又は停留料金」に改める。

第七十六条中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 道路の附属物である自動運行補助施設の設置状況

第七十六条に次の一項を加える。

2 都道府県知事は、市町村である道路管理者から前項第三号に掲げる事項の報告を受けたときは、その内容を国土交通大臣に報告しなければならない。

第九十五条の二第二項中「若しくは制限し」の下に、「第四十八条の二十第一項若しくは第三項の規定による歩行者利便増進道路の指定をし」を加え、「若しくは道路」を「道路」に改め、「自動車駐車場」の下に「を」を設け、若しくは道路

七に、「第十三節 道路協力団体（第四十八条の四十六―第四十八条の五十九）」に改める。

登録確認機関（第四十八条の四十六―第四十八条の五十九）協力団体（第四十八条の六十―第四十八条の六十五）

第四十七条第一項中「以下本節及び第八章中」を「第四十七条の五第三号及び第四十七条の六第一項第一号を除き、以下この節及び第八章において」に改める。

第四十七条の二第二項中「次条第一項及び第七十二条の二第二項において」を「以下」に改める。

第四十七条の三第一項中「を特定を」（第四十七条の十第三項の回答の内容に従つた通行を除

に接して特定車両停留施設を加える。

第九十七条第一項第一号中「第二十四条の二第一項及び第三項の下に」（第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。）を、「第四十七条の二第三項の下に」、第四十八条の三十五第一項を加え、同項第三号中「第十七条第四項の下に」、第四十八条の二十第三項及び第四十八条の二十二第一項を加える。

第九十九条中「第三十九条の五第一項」の下に「若しくは第四十八条の二十六第一項」を、「係る占用人札」の下に「若しくは公募（以下「占用人札等」という。）を加え、「当該占用人札を」を「当該占用人札等」に改める。

第一百条中「占用人札」を「占用人札等」に改める。

第一百三十三条中第八号を第九号とし、第七号を第八号とし、第六号の次に次の一号を加える。

七 第四十八条の三十二第一項又は第三項の規定に違反して特定車両停留施設に車両を停留させた者

第二条 道路法の一部を次のように改正する。
目次中「第四十七条の六」を「第四十七条の十六」に、「第四十七条の七」を「第四十七条の十

六」に、「第十三節 指定

第十四節 道路

指定

く。以下この項において同じ。）を「特定」に改める。

第四十七条の十一を第四十七条の二十一とし、第四十七条の七から第四十七条の十までを十条ずつ繰り下げ、第三章第四節中第四十七条の六を第四十七条の十六とし、第四十七条の五を第四十七条の十五とする。

第四十七条の四第一項中「違反して」を「違反し、若しくは第四十七条の十第三項の回答の内

容に従わないで」に改め、同条を第四十七条の十四とする。

第四十七条の三の次に次の十条を加える。

(限度超過車両の登録)

第四十七条の四 限度超過車両を通行させようとする者は、当該限度超過車両について、国土交通大臣の登録を受けることができる。

2 前項の登録は、五年ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

3 前項の更新の申請があつた場合において、同項の期間(以下この条において「登録の有効期間」という。)の満了の日までにその申請に対する処分がされないときは、従前の登録は、登録の有効期間の満了後もその処分がされるまでの間は、なおその効力を有する。

4 前項の場合において、登録の更新がされたときは、その登録の有効期間は、従前の登録の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

5 第一項の登録(第二項の登録の更新を含む。以下「登録」という。)を受けようとする者は、第四十八条の五十九第一項に規定する場合を除き、実費を勘案して政令で定める額の手数料を国に納めなければならない。

(登録の申請)

第四十七条の五 登録を受けようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一 道路運送車両法による自動車登録番号
二 限度超過車両を通行させようとする者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

三 車両(人が乗車しておらず、かつ、貨物が積載されていない状態におけるものをいい、他の車両を牽引する場合にあつては当該牽引される車両を含む。次条第一項第一号において同じ。)の幅、重量、高さ、長さ

及び最小回転半径

四 限度超過車両の通行経路に係る記録の保存の方法

五 限度超過車両が貨物を積載する車両(以下「貨物積載車両」という。)である場合にあっては、積載する貨物の重量に係る記録の保存の方法その他国土交通省令で定める事項

(登録の基準等)

第四十七条の六 国土交通大臣は、登録の申請に係る限度超過車両が次の各号のいずれにも該当すると認めるときは、その登録をしなければならない。

一 車両の構造が国土交通省令で定める車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径に関する基準に適合するものであること。
二 限度超過車両の通行経路に係る記録の保存の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

三 限度超過車両が貨物積載車両である場合にあっては、その積載する貨物の重量に係る記録の保存の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

2 国土交通大臣は、登録をしたときは、遅滞なく、その旨を当該登録を受けた者に通知しなければならない。

(変更の届出等)

第四十七条の七 登録を受けた者は、第四十七条の五各号に掲げる事項(次項及び第四十七条の十三第一項第一号において「登録事項」という。)に変更があつたときは、第四十七条の十第一項の規定による求めをする時までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、当該届出に係る登録事項が前条第一項各号の基準に適合しないと認める場合を除き、変更の登録をしなければならない。

(廃止の届出)

第四十七条の八 登録を受けた者は、登録を受けた限度超過車両(以下「登録車両」という。)の使用を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 前項の規定による届出があつたときは、当該届出に係る登録は、その効力を失う。

(登録の取消し)

第四十七条の九 国土交通大臣は、登録を受けた者が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消すことができる。

一 不正な手段により登録を受けたとき。
二 第四十七条の六第一項各号のいずれかに該当しなくなつたと認められるとき。

三 第四十七条の七第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき。

(登録車両の通行に関する確認等)

第四十七条の十 登録車両を通行させようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に対し、当該登録車両を道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないように通行させることができる経路(以下「通行可能経路」という。)の有無について、その確認を求めることができる。

2 前項の規定による求めは、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を明らかにしてしなければならない。

一 道路運送車両法による自動車登録番号
二 出発地及び目的地
三 登録車両が貨物積載車両である場合にあっては、その積載する貨物の幅、重量、高さ及び長さ

3 第一項の規定による求めを受けた国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、直ちに、当該求めに係る通行可能経路の有無を判定し、その結果について回答をするものとする。この場合において、通行可能経路があるときは、併せて、その内容及び当該

通行可能経路の通行に係る通行時間その他の通行方法について回答をするものとする。

4 前項の規定による判定は、判定基準(登録車両の通行が、当該登録車両に係る第四十七条の五第三号及び第二項第三号に掲げる事項並びに第一項の規定による求めに係る出発地から目的地までの経路を構成することとなる道路の構造に関する情報に照らして、当該道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないものであるかどうかを判定するための基準として、国土交通省令で定めるところにより道路管理者が定めるものをいう。以下同じ。)に基づき、これを行うものとする。

5 第一項の規定による求めをしようとする者は、第四十八条の五十九第一項に規定する場合を除き、実費を勘案して政令で定める額の手数料を国に納めなければならない。

6 国土交通大臣は、第三項の回答をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、当該回答の内容を記載した書面を交付しなければならない。

7 前項の規定により書面の交付を受けた者は、当該回答に係る通行可能経路の通行中、当該書面を当該登録車両に備え付けていなければならない。

8 登録車両を第三項の回答の内容に従つて通行させるときは、第四十七条第二項及び第三項の規定は、当該登録車両について適用しない。

(判定基準等の提供等)

第四十七条の十一 国土交通大臣は、前条第三項に規定する判定をするため、あらかじめ、道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条及び次条第三項において同じ。)に協議し、その同意を得て、当該道路管理者の判定基準及び当該判定に係る道路の構造に関する情報として国土交通省令で定めるもの(以下「判定基準等」という。)の提供を受けることができる。

2 前項の同意をした道路管理者は、直ちに、その判定基準等を国土交通大臣に提供しなければならない。 3 前項の道路管理者は、同項の規定により提供した判定基準等に変更があつたときは、直ちに、これを国土交通大臣に提供しなければならない。 4 国土交通大臣は、前二項の規定によりその判定基準等を提供した道路の道路管理者から当該道路に係る前条第三項の回答に関する情報の提供を求められた場合には、その求めに応じなければならない。 （登録車両の通行の記録及び報告） 第四十七条の十二 登録車両を第四十七条の十第三項の回答の内容に従つて通行させる者は、当該登録車両ごとに、第四十七条の六第一項第二号及び第三号に規定する国土交通省令で定める基準に従つて、当該登録車両の通行経路及び当該登録車両に積載する貨物の重量を記録するとともに、当該通行に係る通行時間その他国土交通省令で定める事項を記録し、これらを保存しなければならない。 2 国土交通大臣は、第四十七条の四からこの条までの規定を施行するため必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、前項に規定する者に対し、同項の記録その他必要な事項についての報告を求めることができる。 3 国土交通大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、登録車両が通行した経路を構成する道路の道路管理者に対し、国土交通省令で定める事項を通知しなければならない。 （データベースの整備等） 第四十七条の十三 国土交通大臣は、第四十七条の十第三項の回答を迅速かつ適確に実施するため、次に掲げる情報を記録し、及び保存するデータベース（これらの情報の集合物であつて、特定の登録車両に係る通行可能経路の内容及び当該通行可能経路の通行に係る通	行時間その他の通行方法を電子計算機を用いて容易に検索ができるように体系的に構成したものをいう。次項及び第四十八条の五十第一項第五号において同じ。）を整備することができる。 一 登録事項 二 判定基準等 三 第四十七条の十第三項の回答の実績その他国土交通省令で定める事項に関する情報 2 国土交通大臣は、前項のデータベースを整備した場合にあつては、当該データベースに記録された情報（判定基準その他国土交通省令で定めるものに限る。）をインターネットの利用その他の方法により公表するものとする。 第四十八条の十七第一項中「貨物を積載する車両（以下「及び」という。）を削る。 第三章第十三節中第四十八条の五十一を第四十八条の六十五とする。 第四十八条の五十中「第四十八条の四十七各号を」第四十八条の六十一「各号」に改め、同条を第四十八条の六十四とし、第四十八条の四十九を第四十八条の六十三とし、第四十八条の四十六から第四十八条の四十八までを十四条ずつ繰り下げる。 第三章中第十三節を第十四節とし、第十二節の次に次の一節を加える。 第十三節 指定登録確認機関 （指定） 第四十八条の四十六 国土交通大臣は、道路の交通の適切な管理に資することを目的とする一般社団法人又は一般財団法人であつて、第四十八条の四十九に規定する業務（以下「道路交通管理業務」という。）に関し次に掲げる基準に適合すると認められるものを、その申請により、指定登録確認機関として指定することができる。 一 職員、道路交通管理業務の実施の方法その他の事項についての道路交通管理業務の	実施に関する計画が、道路交通管理業務の適確な実施のために適切なものであること。 二 前号の道路交通管理業務の実施に関する計画を適確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するものであること。 三 道路交通管理業務以外の業務を行つている場合には、その業務を行うことによつて道路交通管理業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。 四 前三号に定めるもののほか、道路交通管理業務を公正かつ適確に行うことができるものであること。 2 前項の規定による指定は、道路交通管理業務の範囲を定めて行うものとする。 （欠格条項） 第四十八条の四十七 国土交通大臣は、前条第一項の申請をした者が次の各号のいずれかに該当するときは、指定登録確認機関の指定をしてはならない。 一 この法律の規定により罰金の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者であること。 二 第四十八条の五十七第一項又は第二項の規定により指定登録確認機関の指定を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者であること。 三 その役員のうちに、禁錮以上の刑に処せられ、又はこの法律の規定により罰金の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者があること。 （指定の公示等） 第四十八条の四十八 国土交通大臣は、第四十八条の四十六第一項の規定による指定（以下この節において「指定」という。）をしたときは、指定登録確認機関の名称及び住所、指定登録確認機関が行う道路交通管理業務の範	囲、道路交通管理業務を行う事務所の所在地並びに道路交通管理業務の開始の日を公示しなければならない。 2 指定登録確認機関は、その名称若しくは住所、指定登録確認機関が行う道路交通管理業務の範囲又は道路交通管理業務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。 3 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。 （指定登録確認機関の業務） 第四十八条の四十九 指定登録確認機関は、次に掲げる業務を行うものとする。 一 次条第一項に規定する事務（以下「登録等事務」という。）を行うこと。 二 道路管理者の委託を受けて、第四十七条の二第一項の許可に係る審査の事務を行うこと。 三 前二号に掲げるもののほか、道路の交通の適切な管理に資する業務を行うこと。 （指定登録確認機関による登録等事務の実施） 第四十八条の五十 国土交通大臣は、指定をしたときは、次に掲げる事務の全部又は一部を行わせることができる。 一 登録の実施に関する事務（第四十七条の九の規定による登録の取消しに関する事務を除く。） 二 第四十七条の十第三項の回答の実施に関する事務 三 第四十七条の十一第二項及び第三項の規定による判定基準等の提供の受理並びに同条第四項の規定による情報の提供に関する事務 四 第四十七条の十二第二項の規定による報告の受理及び同条第三項の規定による通知に関する事務 五 第四十七条の十三第一項の規定による同
---	--	---	---

項各号に掲げる事項のデータベースへの記録及び同条第二項の規定による公表に関する事務

2 国土交通大臣は、指定をしたときは、指定登録確認機関が行う前項第一号及び第二号の事務を行わないものとし、この場合における当該登録等事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

3 指定登録確認機関が登録等事務を行う場合における第四十七条の四から第四十七条の八まで及び第四十七条の十の規定の適用については、これらの規定中「国土交通大臣」とあるのは、「指定登録確認機関」とする。

(秘密保持義務等)

第四十八条の五十一 指定登録確認機関の役員及び職員並びにこれらの者であつた者は、登録等事務に関して知り得た秘密を漏らし、又は自己の利益のために使用してはならない。

2 指定登録確認機関の役員及び職員で登録等事務に従事する者は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(登録等事務規程)

第四十八条の五十二 指定登録確認機関は、国土交通省令で定めるところにより、登録等事務に関する規程(以下「登録等事務規程」という。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 登録等事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

3 国土交通大臣は、第一項の認可をした登録等事務規程が登録等事務の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、その登録等事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

(帳簿の備付け等)

第四十八条の五十三 指定登録確認機関は、国

土交通省令で定めるところにより、登録等事務に関する事項で国土交通省令で定めるものを記載した帳簿を備え付け、これを保存しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、指定登録確認機関は、国土交通省令で定めるところにより、登録等事務に関する書類で国土交通省令で定めるものを保存しなければならない。

(監督命令)

第四十八条の五十四 国土交通大臣は、道路交通管理業務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、指定登録確認機関に対し、道路交通管理業務に関し監督上必要な命令をすることができ。

(報告、検査等)

第四十八条の五十五 国土交通大臣は、道路交通管理業務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、指定登録確認機関に対し道路交通管理業務に関し必要な報告を求め、又はその職員に、指定登録確認機関の事務所に立ち入り、道路交通管理業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(登録等事務の休廃止)

第四十八条の五十六 指定登録確認機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、登録等事務の全部若しくは一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 国土交通大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第四十八条の五十七 国土交通大臣は、指定登

録確認機関が第四十八条の四十七第一号又は第三号に該当するに至つたときは、指定を取り消さなければならない。

2 国土交通大臣は、指定登録確認機関が次の各号のいずれかに該当するときは、指定を取り消し、又は期間を定めて登録等事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 第四十八条の五十第三項の規定により読み替えて適用する第四十七条の六、第四十七条の七第二項又は第四十七条の十第三項、第四項若しくは第六項の規定に違反したとき。

二 第四十八条の五十一第一項、第四十八条の五十三又は前条第一項の規定に違反したとき。

三 第四十八条の五十二第一項の認可を受けた登録等事務規程によらないで業務を行つたとき。

四 第四十八条の五十二第三項又は第四十八条の五十四の規定による命令に違反したとき。

五 第四十八条の四十六第一項各号に掲げる基準に適合していないと認めるとき。

六 登録等事務に関し著しく不適当な行為をしたとき。

七 不正な手段により指定を受けたとき。

3 国土交通大臣は、前二項の規定により指定を取り消し、又は前項の規定により登録等事務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を公示しなければならない。

(国土交通大臣による登録等事務の実施)

第四十八条の五十八 国土交通大臣は、第四十八条の五十六第一項の規定により指定登録確認機関が登録等事務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第二項の規定により指定登録確認機関に対し登録等事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定登録確認機関が天災その他の事由により登録等事務の全部若しくは一部を実施することが困難とな

つた場合において必要があると認めるときは、第四十八条の五十第二項の規定にかかわらず、登録等事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

2 国土交通大臣は、前項の規定により登録等事務を行うこととし、又は同項の規定により行つてゐる登録等事務を行わないこととするときは、その旨を公示しなければならない。

3 国土交通大臣が、第一項の規定により登録等事務を行うこととし、第四十八条の五十六第一項の規定により登録等事務の廃止を許可し、若しくは前条第一項若しくは第二項の規定により指定を取り消し、又は第一項の規定により行つてゐる登録等事務を行わないこととする場合における登録等事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

(手数料)

第四十八条の五十九 指定登録確認機関が登録等事務を行う場合には、次に掲げる者は、実費を勘案して政令で定める額の手料を当該指定登録確認機関に納付しなければならない。

一 登録を受けようとする者

二 第四十七条の十第一項の規定による求めをしようとする者

2 前項の規定により指定登録確認機関に納付された手数料は、当該指定登録確認機関の収入とする。

第六十四条第二項中「第四十七条の三第七項」の下に「、第四十七条の四第五項及び第四十七条の十第五項を加える。

第七十一条第四項中「第四十七条の四第二項」を「第四十七条の十四第二項」に改め、同条第五項中「第四十七条の四第一項」を「第四十七条の十四第一項」に改める。

第九十一条第二項中「第四十七条の十一」を「第四十七条の二十一」に改める。

第二百二条中第四号を第六号とし、第三号の次に次の二号を加える。

第十部 国土交通委員会会議録第十二号 令和二年五月十四日 【参議院】	
四 第四十八条の五十一第一項の規定に違反して、その職務に関し知り得た秘密を漏らし、又は自己の利益のために使用した者 五 第四十八条の五十七第二項の規定による登録等事務の停止の命令に違反した者 第三百三条第六号中「第四十七条の四第一項を「第四十七条の十四第一項」に改める。」 第四百四条中第五号を第八号とし、第四号を第七号とし、同条第三号中「第四十七条の四第二項」を「第四十七条の十四第二項」に改め、同号を同条第六号とし、同条第二号の次に次の三号を加える。 三 第四十七條の十第七項の規定に違反して書面を備え付けなかつた者 四 第四十七條の十二第一項の規定に違反して、記録を作成せず、若しくは虚偽の記録を作成し、又は記録を保存しなかつた者 五 第四十七條の十二第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者 第四百五条中「第四十七條の四第一項」を「第四十七條の十四第一項」に改める。 第四百六条中第二号を第七号とし、第一号の次に次の五号を加える。 二 第四十七條の七第一項又は第四十七條の八第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者 三 第四十八條の五十三第一項の規定に違反して、帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつた者 四 第四十八條の五十三第二項の規定に違反した者 五 第四十八條の五十五第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは同項の規定による質問に対して答弁をせず、若しくは虚偽の答弁をした者 六 第四十八條の五十六第一項の規定による	許可を受けないで登録等事務の全部を廃止した者 第七百七条中「前条まで」の下に「(第百二条第四号を除く。)」を加える。 (道路整備特別措置法の一部改正) 第三条 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。 第四条中「若しくは第六項を」、「第六項若しくは第七項」に改める。 第五条第一項第一号及び第三号中「第八条第一項第二十六号」を「第八条第一項第二十七号」に改める。 第八条第一項第三十九号ただし書中「自動車駐車場」の下に「若しくは特定車両停留施設を加え、同号を同項第四十一号とし、同項第三十八号を第四十号とし、第三十五号から第三十七号までを二号ずつ繰り下げ、同項第三十四号中「第四十八條の二十七」を「第四十八條の五十」に改め、同号を同項第三十六号とし、同項第三十三号を第三十四号とし、同号の次に次の一号を加える。 三十五 道路法第四十八條の三十二第一項又は第三項の規定により許可し、及び同法第八十七條第一項の規定により当該許可に必要な条件を付すること。 第八条第一項中第三十二号を第三十三号とし、第二十六号から第三十一号までを一号ずつ繰り下げ、第二十五号の次に次の一号を加える。 二十六 道路法第四十五條の二第二項の規定により公示すること。 第八条第二項中「第二十八号、第三十四号又は第三十七号」を「第二十九号、第三十六号又は第三十九号」に、「又は第三十四号」を「又は第三十六号」に、「前項第二十八号」を「前項第二十九号」に改め、同条第三項中「第二十八号、第三十二号若しくは第三十四号」を「第二十九号、第三十三号若しくは第三十六号」に、「第一項第二十八号」を「第一項第二十九号」に、「第一項第三十
	七号」を「第一項第三十九号」に改め、同項ただし書中「第三十四号」を「第三十六号」に改め、同条第四項中「第二十八号まで、第三十号から第三十二号まで又は第三十四号から第三十八号まで」を「第二十五号まで、第二十七号から第二十九号まで、第三十一号から第三十三号まで又は第三十五号から第四十号まで」に、「第九号から第三十八号まで」を「第九号から第四十号まで」に改め、同条第五項中「第二十七号、第三十二号、第三十三号及び第三十八号」を「第二十八号、第三十三号から第三十五号まで及び第四十号」に改め、同条第六項中「第三十二号又は第三十三号」を「第三十三号又は第三十四号」に改め、同条第九項中「第三十五号」を「第三十七号」に改める。 第九条第一項第十四号ただし書中「自動車駐車場」の下に「若しくは特定車両停留施設」を加える。 第十四条中「若しくは第六項」を、「第六項若しくは第七項」に改める。 第十七条第一項中第三十六号を第三十八号とし、第三十一号から第三十五号までを二号ずつ繰り下げ、同項第三十号中「第四十八條の二十七」を「第四十八條の五十」に改め、同号を同項第三十二号とし、同項中第二十九号を第三十号とし、同号の次に次の一号を加える。 三十一 道路法第四十八條の三十二第一項又は第三項の規定により許可し、及び同法第八十七條第一項の規定により当該許可に必要な条件を付すること。 第十七条第一項中第二十八号を第二十九号とし、第二十二号から第二十七号までを一号ずつ繰り下げ、第二十一号の次に次の一号を加える。 二十二 道路法第四十五條の二第二項の規定により公示すること。 第十七条第二項中「第二十四号、第二十八号、第三十号又は第三十三号」を「第二十五号、第二十九号、第三十二号又は第三十五号」に、
	「前項第二十四号」を「前項第二十五号」に改め、同項ただし書中「第三十号」を「第三十二号」に改める。 第二十三条第三項中「平成七十七年九月三十日」を「令和四十七年九月三十日」に改める。 第三十条第一項第十三号を同項第十四号とし、同項第十二号中「第四十八條の二十六」を「第四十八條の四十九」に改め、同号を同項第十三号とし、同項第十一号中「第四十八條の二十五第一項」を「第四十八條の四十八第一項」に改め、同号を同項第十二号とし、同項第十号中「第四十八條の二十三第一項」を「第四十八條の四十六第一項」に改め、同号を同項第十一号とし、同項第九号の次に次の一号を加える。 十 道路法第四十八條の三十第一項の規定による指定をすること。 第三十一条第一項第十一号を同項第十二号とし、同項第十号中「第四十八條の二十六」を「第四十八條の四十九」に改め、同号を同項第十一号とし、同項第九号中「第四十八條の二十五第一項」を「第四十八條の四十八第一項」に改め、同号を同項第十号とし、同項第八号中「第四十八條の二十三第一項」を「第四十八條の四十六第一項」に改め、同号を同項第九号とし、同項第七号の次に次の一号を加える。 八 道路法第四十八條の三十第一項の規定による指定をすること。 第三十六条中「第八条第一項第二十七号又は第十七条第一項第二十三号」を「第八条第一項第二十八号又は第十七条第一項第二十四号」に改める。 第五十四条第一項中「第八条第一項第三十六号又は第十七条第一項第三十二号」を「第八条第一項第三十八号又は第十七条第一項第三十四号」に改め、同条第三項中「第二十四條の二の下に」、「第四十八條の三十五」を加える。 第四条 道路整備特別措置法の一部を次のように改正する。 第八条第一項第二十五号中「第四十七條の五」

を「第四十七条の十五」に改め、同項第二十九号中「第四十七条の三第二項」の下に「又は第四十七条の十一第一項」を加え、「同条第四項又は第五項」を「同法第四十七条の三第四項若しくは第五項又は第四十七条の十一第二項若しくは第三項」に改め、「許可基準等」の下に「又は判定基準等」を加え、「同条第九項」を「同法第四十七条の三第九項又は第四十七条の十一第四項」に改め、同項中第四十一号を第四十二号とし、第三十七号から第四十号までを一号ずつ繰り下げ、同項第三十六号中「第四十八条の五十」を「第四十八条の六十四」に改め、同号を同項第三十七号とし、同項中第三十五号を第三十六号とし、第三十二号から第三十四号までを一号ずつ繰り下げ、同項第三十一号中「第四十七条の八第一項」を「第四十七条の十八第一項」に改め、同号を同項第三十二号とし、同項第三十号中「第四十七条の四」を「第四十七条の十四」に改め、同号を同項第三十一号とし、同項第二十九号の次に次の一号を加える。

三十 道路法第四十七条の十第四項の規定により判定基準を定めること。

第八条第二項中「第三十六号又は第三十九号」を「第三十七号又は第四十号」に、「又は第三十六号」を「又は第三十七号」に改め、「第四十七条の三第二項」の下に「又は第四十七条の十一第一項」を加え、同条第三項中「第三十三号若しくは第三十六号」を「第三十四号若しくは第三十七号」に改め、「第四十七条の三第二項」の下に「又は第四十七号の十一第一項」を加え、「第一項第三十九号」を「第一項第四十号」に改め、同項ただし書中「第三十六号」を「第三十七号」に改め、同条第四項中「第二十九号まで、第三十一号から第三十三号まで又は第三十五号から第四十号まで」を「第三十号まで、第三十二号から第三十四号まで又は第三十六号から第四十一号まで」に、「第九号から第四十号まで」を「第九号から第四十一号まで」に改め、同条第五項中「第三十三号から第三十五号まで及び第四十号」を「第三十三号から第三十五号まで及び第四十号」を「第三十三号から第三十五号まで及び第四十号の十一」

十四号から第三十六号まで及び第四十一号」に改め、同条第六項中「第三十三号又は第三十四号」を「第三十四号又は第三十五号」に改め、同条第九項中「第三十七号」を「第三十八号」に改める。

第九条第一項第十一号中「第四十七条の五」を「第四十七条の十五」に改め、同項第十二号中「第四十七条の八第一項後段」を「第四十七条の十八第一項後段」に改める。

第十七条第一項第二十一号中「第四十七条の五」を「第四十七条の十五」に改め、同項第二十五号中「第四十七条の三第二項」の下に「又は第四十七条の十一第一項」を加え、「同条第四項又は第五項」を「同法第四十七条の三第四項若しくは第五項又は第四十七条の十一第二項若しくは第三項」に改め、「許可基準等」の下に「又は判定基準等」を加え、「同条第九項」を「同法第四十七条の三第九項又は第四十七号の十一第四項」に改め、同項中第三十八号を第三十九号とし、第三十三号から第三十七号までを一号ずつ繰り下げ、同項第三十二号中「第四十八条の五十」を「第四十八条の六十四」に改め、同号を同項第三十三号とし、同項中第三十一号を第三十二号とし、第二十八号から第三十号までを一号ずつ繰り下げ、同項第二十七号中「第四十七条の八第一項」を「第四十七条の十八第一項」に改め、同号を同項第二十八号とし、同項第二十六号中「第四十七条の四」を「第四十七条の十四」に改め、同号を同項第二十七号とし、同項第二十五号の次に次の一号を加える。

二十六 道路法第四十七条の十第四項の規定により判定基準を定めること。

第十七条第二項中「第二十九号、第三十二号又は第三十五号」を「第三十号、第三十三号又は第三十六号」に改め、「第四十七条の三第二項」の下に「又は第四十七号の十一第一項」を加え、同項ただし書中「第三十二号」を「第三十三号」に改める。

第三十条第一項第六号中「第四十七条の十一

第一項」を「第四十七条の二十一第一項」に改め、同項第十一号中「第四十八条の四十六第一項」を「第四十八条の六十第一項」に改め、同項第十二号中「第四十八条の四十八第一項」を「第四十八条の六十二第一項」に改め、同項第十三号中「第四十八条の四十九」を「第四十八条の六十三」に改める。

第三十一条第一項第四号中「第四十七条の十一第一項」を「第四十七条の二十一第一項」に改め、同項第九号中「第四十八条の四十六第一項」を「第四十八条の六十第一項」に改め、同項第十号中「第四十八条の四十八第一項」を「第四十八条の六十二第一項」に改め、同項第十一号中「第四十八条の四十九」を「第四十八条の六十三」に改める。

第五十四条第一項中「第五項」の下に「並びに同法第四十七条の十一第二項及び第三項」を加え、「とあり、同条第六項」を「とあり、同法第四十七条の三第六項」に、「並びに同条第九項」を「同条第九項」に、「とあるのは、機構等」と、同条第六項を「とあり、同法第四十七条の十一第一項中「当該道路管理者」とあり、並びに同条第四項中「道路の道路管理者」とあるのは、機構等」と、同法第四十七条の三第六項に、「及び同条第九項」を「並びに同条第九項及び同法第四十七条の十一第四項」に改め、「又は公社管理道路」の下に「と、同法第四十七条の十第四項中「道路管理者」とあるのは「道路管理者（当該道路（高速自動車国道又は指定区間内の国道に限る。）が公社管理高速道路である場合にあっては、機構、公社管理道路である場合にあっては、地方道路公社）」と、同法第四十七条の十一第一項中「道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条及び次条第三項において同じ。）とあるのは「道路（高速自動車国道又は指定区間内の国道に限る。）が公社管理高速道路である場合にあっては、機構に、公社管理道路である場合にあっては、地方道路公社」を加え、同条第二項中「第四十七条の三第二項」の下に「又は

第四十七条の十一第一項」を加える。

（道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正）

第五条 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和三十三年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

第一条中「事業をい、」を「事業（に改め、「含む。」の下に「並びに道路の占用に関する工事（道路法第三十二条第一項第三号に掲げる自動運行補助施設（第五条第一項において単に自動運行補助施設という。）に係るものに限る。）に関する事業をいう。」を加える。

第四条第一項中「区域」の下に「又は同法第四十八条の二十第一項若しくは第三項の規定により指定された歩行者利便増進道路の区域」を加える。

第七条を第八条とし、第六条を第七条とし、第五条を第六条とし、第四条の次に次の一条を加える。

（自動運行補助施設の設置工事に係る資金の貸付け）

第五条 国は、都道府県又は市町村が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を受けて自動運行補助施設を設置しようとする者に対し自動運行補助施設の設置工事に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が次項の政令で定める基準に適合しているときは、当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で当該都道府県又は市町村に貸し付けることができる。

2 前項に規定する国の貸付金及び同項の規定による国の貸付けに係る都道府県又は市町村の貸付金に関する償還方法その他必要な貸付けの条件の基準については、政令で定める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から

施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。 一 第一条中道路法第十七条の改正規定、同法第二十七条第三項の改正規定、同法第四十八条の十九の改正規定並びに同法第五十条第五項及び第五十一条第三項の改正規定並びに第三条中道路整備特別措置法第四条の改正規定及び同法第十四条の改正規定 公布の日 二 第二条及び第四条並びに附則第八条の規定 公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日 (準備行為) 第二条 第二条の規定による改正後の道路法(以下この条において「新道路法」という。)第四十八条の四十六第一項の規定による指定及びこれに関し必要な手続その他の行為は、前条第二号に掲げる規定の施行の日前においても、新道路法第四十八条の四十六、第四十八条の四十七及び第四十八条の四十八第一項の規定の例により行うことができる。 (政令への委任) 第三条 前条に規定するもののほか、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) 第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第四条までの規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、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。 (地方自治法の一部改正) 第五条 地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。 別表第一道路法(昭和二十七年法律第八十号)の項第一号イ中「第二十四条の二第二項及び第三項」の下に「(第四十八条の三十五第三項において準用する場合を含む。)」を、「第四十七条の二第三項」の下に「第四十八条の三十五第一項」を加え、同号ハ中「第十七条第四項」の下に「第四十八条の二十第三項及び第四十八条の	二十二第二項」を加える。 (高速自動車国道法の一部改正) 第六条 高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。 第二十五条第一項中「又は第六号」を「、第五号、第七号又は第八号」に、「又は第六十一条第二項」を「、第四十八条の三十五第一項又は第六十一条第二項」に改める。 (踏切道改良促進法の一部改正) 第七条 踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十五号)の一部を次のように改正する。 第四条第五項中「第四十八条の二十三第一項」を「第四十八条の四十六第一項」に改める。 第八条 踏切道改良促進法の一部を次のように改正する。 第四条第五項中「第四十八条の四十六第一項」を「第四十八条の六十第一項」に改める。 (道路法の一部を改正する法律の一部改正) 第九条 道路法の一部を改正する法律(昭和三十三年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。 附則第三項中「第十七条第七項」を「第十七条第八項」に改める。 (日本道路公団等民営化関係法施行法の一部改正) 第十条 日本道路公団等民営化関係法施行法(平成十六年法律第二百二号)の一部を次のように改正する。 第二十六条第二項中「第二項並びに」を「第三項」に、「第五十九条まで」を「第五十六条まで並びに第五十八条から第六十条まで」に改める。 (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部改正) 第十一条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。 第二条第十一号中「第二条第二項第六号」を「第二条第二項第七号」に改める。		
---	---	--	--