

衆議院 第二百四回国会 国土交通委員会 議事録 第四号

令和三年三月十七日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

- 委員長 あかま二郎君
- 理事 古賀 篤君
- 理事 土井 亨君
- 理事 築 和生君
- 理事 小宮山泰子君
- 理事 秋本 真利君
- 理事 泉田 裕彦君
- 理事 小里 泰弘君
- 理事 門 博文君
- 理事 菅家 一郎君
- 理事 小林 茂樹君
- 理事 田中 英之君
- 理事 高木 啓君
- 理事 中村 裕之君
- 理事 深澤 陽一君
- 理事 三ツ矢憲生君
- 理事 荒井 聰君
- 理事 岡本 充功君
- 理事 広田 一君
- 理事 道下 大樹君
- 理事 山本和嘉子君
- 理事 吉田 宣弘君
- 理事 井上 英孝君

- 赤羽 一嘉君
- 宮内 秀樹君
- 大西 英男君
- 和田 義明君
- 小林 茂樹君
- 鳩山 二郎君
- 宮崎 敦文君
- 谷 公一君
- 平口 洋君
- 城井 崇君
- 岡本 三成君
- 井上 貴博君
- 岩田 和親君
- 加藤 鮎子君
- 金子 恭之君
- 工藤 彰三君
- 鈴木 貴子君
- 田中 良生君
- 中谷 真一君
- 鳩山 二郎君
- 堀井 学君
- 山本 拓君
- 伊藤 俊輔君
- 辻元 清美君
- 松田 功君
- 屋良 朝博君
- 北側 一雄君
- 高橋千鶴子君
- 古川 元久君

- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 度山 徹君
- 政府参考人 (農林水産省農村振興局長) 安部 伸治君
- 政府参考人 (水産庁資源管理部長) 藤田 仁司君
- 政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 福永 哲郎君
- 政府参考人 (国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官) 久保田雅晴君
- 政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 石田 優君
- 政府参考人 (国土交通省都市局長) 榊 真一君
- 政府参考人 (国土交通省水管理・国土保全局長) 井上 智夫君
- 政府参考人 (国土交通省道路局長) 吉岡 幹夫君
- 政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 和田 信貴君
- 政府参考人 (国土交通省航空局長) 和田 浩一君
- 政府参考人 (国土交通省航空局長) 蒲生 篤美君
- 政府参考人 (観光庁長官) 奥島 高弘君
- 政府参考人 (海上保安庁長官) 青木 健至君
- 政府参考人 (防衛省地方協力局長) 武藤 裕良君
- 政府参考人 (国土交通委員会専門員) 松田 功君

委員の異動
三月十七日
辞任
同日

- 補欠選任 屋良 朝博君
- 補欠選任 松田 功君

辞任
屋良 朝博君
補欠選任
松田 功君

三月十六日
踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
(内閣提出第一三三号)
三月十五日
新型コロナウイルス危機打開のため観光業などへの直接支援の実施に関する請願(田村貴昭君紹介)(第二六六号)
同(高橋千鶴子君紹介)(第二六七号)
は本委員会に付託された。

三月十七日
集中降雪時における抜本的な除雪体制の強化と支援等に関する陳情書(福井市大手三の一七の
一 畑孝幸)(第五六号)
鉄軌道を含む公共交通システムの早期導入に
関する陳情書(那覇市泉崎一の一の 久高友
弘)(第五七号)
北陸新幹線の早期整備に関する陳情書(福井市
大手三の一〇の一 見谷喜代三)(第五八号)
同日
集中降雪時における抜本的な除雪体制の強化と
支援を求める意見書(福井県議会)(第一三三三
号)
尖閣諸島周辺海域での中国公船による漁船追尾
等に関する意見書(石川県小松市議会)(第一三
二四号)
類焼被災者に対する貸付制度等の構築を求める
意見書(金沢市議会)(第一三二五号)
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
(内閣提出第一三三号)
国土交通行政の基本施策に関する件

○あかま委員長 これより会議を開きます。
国土交通行政の基本施策に関する件について調
査を進めます。
この際、お諮りいたします。
本件調査のため、本日、政府参考人として国土
交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官久保田
雅晴君、総合政策局長石田優君、都市局長榊真一
君、水管理・国土保全局長井上智夫君、道路局長
吉岡幹夫君、住宅局長和田信貴君、鉄道局長上原
淳君、海上保安庁長官奥島高弘君、厚生労働省大臣
官房審議官宮崎敦文君、大臣官房審議官度山徹
君、農林水産省農村振興局長安部伸治君、
水産庁資源管理部長藤田仁司君、経済産業省大臣
官房審議官福永哲郎君及び防衛省地方協力局長
青木健至君の出席を求め、説明を聴取いたした
と存じますが、御異議ありませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○あかま委員長 御異議なしと認めます。よつ
て、そのように決しました。

○あかま委員長 質疑の申出がありますので、順
次これを許します。城井崇君。

○城井委員 立憲民主党の城井崇です。
本日も質疑の機会をいただき、ありがとうございます。
今回も赤羽国土交通大臣との議論という
ことで、大臣、よろしくお願いをいたします。
さて、今日は、タクシー特措法に関する国会報
告から入りたいと思います。
先日、三月十二日の本委員会の理事会にて国土

国土交通委員会議事録第四号 令和三年三月十七日

交通省から御報告がありました、タクシートの適正化・活性化に関する特措法の施行状況及び効果に関する国会報告についてお伺いをいたします。

「タクシー特措法の運用により、需要が減少する中でも、運転者の労働環境が一定程度改善する効果」との報告がありました。特措法の施行後、全国の日車管収や指定地域での時間当たり賃金で増額をした状況を踏まえ、一定の前進と評価をいたしたいと思っております。

しかし、一方で、他業種と比較した場合に、日車管収や時間当たり賃金を比べましたときに、必ずしも高い状況にはありません。

例えば、今日お手元に資料を一枚お配りをいたしておきます。御参照いただければと思っておりますが、令和元年のタクシードライバー・タクシードライバー連合会の現況、これは全国ハイヤー・タクシードライバー連合会の皆様作成のものでございますが、こちらを見ますと、タクシードライバーと全産業男性労働者の労働時間、賃金比較、令和元年のものでございますが、これにおきまして、賃金の年間推計額で比較すると、タクシードライバーは全産業男性労働者の六四・二％にすぎず、前年より一・八ポイント縮まってはいるものの、依然大きな賃金差があります。実額の差でも二百万五千九百円、前年の二百万一千三百円よりは九万五千四百円縮まっているものの、大きな実額の差であります。

実際に、タクシードライバー現場、皆様もお声を聞くことが多いと思いますが、年金を受給しながら働く方も多く、タクシードライバーの収入だけで暮らしていくことが厳しいという声は絶えません。

報告でも課題として指摘をされているように、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による需要減もありです。タクシードライバーの業態の特質もあって思いますが、待遇改善も含め、タクシードライバーの運用に当たり、国からも一層の取組が必要だと考えますが、大臣はいかに考えてでしょうか。

○赤羽国務大臣 タクシードライバーに基づく様々な効果として、タクシードライバーの皆さんの労働環境の改善が図られているのは今御指摘のとおりでござ

いですが、まだ道半ばだというふうな思っております。引き続き、タクシードライバー特措法を適切に運用しながら、タクシードライバーの需給バランス、供給の過剰という状況を改善するというのは大事なことで、引き続き適切に運用していきたい。

もう一つ、需要を喚起するという点も必要でございまして、配車アプリを通じた新たなサービスの導入、普及、これは始まっておりませんが、しっかりと支援をする。

また、今回のコロナ対策では、感染防止対策、具体的な予算もつけさせていただいております。昨日も国交省の中で、空調、今回の令和二年度三次補正予算で計上してあります、コロナ対策としての空調設備も実地に拝見させていただいたところでございまして、こうしたことをしっかりと取り組んでいく。

また、コロナウイルス対策で急激な需要低下に伴う休車の特例措置、これも期限も延長しているところでございまして。

また他方、タクシードライバー会社が押しなべて同じような状況かという、私も随分業界といろいろな交流がありまして、意識のある会社と違っていろいろ違うかは分かりませんが、そこはやはり、従業員の皆さん、タクシードライバーの皆さんの給与をしっかりと確保する、そうしなければ人材を集めることができない、そういう信念で経営されている方もいらっしゃると思っております。私、そうした姿が本来あるべきであろうと思っております。多くの経営者の皆さんがそうした思いで経営ができるようなサポートをするというのが国交省の役目だというふうな思っております。

○城井委員 大臣おっしゃる通りに、各タクシードライバーの会社での努力もお願いしていかないといいけないというふうな私自身も思っています。ただ、今回のこの施行状況と効果の報告をいただきながら、先ほど資料でお示しした表なども参照いたしますと、タクシードライバーの運転者の方の月間の労働時間が全産業の男性労働者に比べるとかなり多い状況が各都道府県でも見て取れるところがあります。

その意味では、頑張っている会社に引き続き頑張っていたということも大事だと思っております。国がしっかりと目を凝らしながら、支えていくべき、あるいは、正していくべき部分があるならばということについても、引き続き、きちんと目を光らせるということ、この法律の運用を通じて行っていたらいいということ、これを改めてお願いしたいというふうな思っています。

続きまして、内航及び外航における船員確保と育成についてお伺いをいたします。

まず、船員の確保、育成体制の強化における予算について伺います。

令和三年度予算案では一億一千五百万円となっております。補正予算で四千万円の底上げが図られておりますけれども、補正予算は本来イレギュラーなものであります。この予算の傾向を見ますと、通減傾向がようやく下り止まったという数字になっております。船員の確保、育成政策に逆行しているのではないかと現場の声もありません。今後の船員の確保、育成体制の強化における予算の方針について、大臣の見解をお聞かせください。

○赤羽国務大臣 令和三年度の予算案で、前年と比べますと、前年までは入っておりますが、船員の働き方改革の推進という項目がございまして、これは四千万円入っておりますので、これを合計しますと、船員の皆さんの確保、育成に関する予算という意味で、当初予算比ですと、令和二年度は一億二千九百万、今年は一億五千五百万というところでございまして、そういう意味では、この予算が削られているというは正確ではないのではないかとこのように思っております。

いづれにいたしましても、船員の確保、育成については、業界の実情を踏まえながら、必要な予算の確保に努め、そして、しっかりと育成が図られるように取り組む、これが大事だというふうな思っております。

○城井委員 今の大臣のおっしゃった、確保、育成の予算のところ働き方改革のところを足し算するとというのが国土交通省の現在の見解かというふうな私自身も受け止めております。ただ、そこだけ見たときに、本当に船員の数を増やしていくという大目標がある中で、支援の適切な形かというところを少し掘り下げた議論をさせていただきたいというふうな思いますが、次に、船員育成の中心を担う海技教育機構の運営費交付金について伺いたいと思っております。この話をすると少し実態が見えてくるというふうな思っておりますので、取り上げたいと思っております。

お手元に資料もお配りしておりますので、委員の皆様も御覧いただければと思っております。

この二十一年間で運営費交付金は相当に落ち込んでいます。令和三年度予算案では六十九億八千万円となっております。補正予算で約三億円の底上げを図っておりますが、運営費交付金そのものの通減傾向には歯止めがかかっていないというふうな受け止めております。ちなみに、二〇〇一年度は約百五億円という形でした。

この二十一年間で国土交通省が運営費交付金を減らし続けた理由、そして今後の取組について、大臣からお答えいただきたいと思っております。

○赤羽国務大臣 この間、皆様方も賛成されたいと思っておりますが、独立行政法人の整理合理化ということがあって、その計画に従って、組織がこれまで三つ、例えば三法人あったものが一つになったわけでありまして、三法人それぞれの管理費が、これは統合することによって削減されたりですとか、人件費の削減も行われた。そうした効率化によって、全体の予算が、三法人の合計が百五・一億円だったのが、今回、形では七十二・八億円となっておるわけでございまして、これは三割減少している中の、効率化による削減というところが、私はかなりの部分があるのではないかとこのように思っております。

他方で、減ったままかというところではなくて、これは平成十九年八月の閣議決定において受益者負担を求められて以降、この機構としても自己収入についてそれは拡大を続けておりまし

て、ここ五年ほどは、そういう意味では総額八十億程度の予算で安定をしているというふうな承知をしております。

今後引き続き、独立行政法人に求められる業務の改革を進めながら、自己収入の一層の増加を図って安定した船員教育を実施してまいりたい、こう考えておるところでございます。

○城井委員 大臣おっしゃったように、独立行政法人としてのということですが、一定の合理化あるいは自己収入を増やす自主努力を求めるという意味は、私自身も理解をしているつもりです。

ただ、この海技教育機構は教育機関です。教育を施していくときに、人が真ん中で、そこに教育費用をかけていかなきゃいけないときに、そうして減らし続けてきた結果、今も海技教育機構がある意味で絞れる雑巾なのか絞れない雑巾なのかということとはきちんと見なきゃいけないんじゃないか。予算をかけて教育内容を充実したり、あるいは練習船の整備をしたりといったことを更に行うべきところを、国からの交付金を絞り込んだり自主努力ということだけで、肝腎の教育は本当に届くのだろうか、おぼつかない状況にならないかということをお心配しています。

そうしたことも頭に置きながら二つほどお伺いしたいと思いますが、まず、海上技術学校と海上技術短期大学の養成定員の件についてお伺いしたいと思います。

これらの学校の養成定員は、二〇二一年四月から四百人ということになります。小樽の海上技術学校から同短期大学校としての存続、そして定員も十名増やすという形になったことにつきまして、国の努力と協力にお礼を申し上げたいというふうに思います。一方で、平成二十九年発表の内航未来創造プランで示された、この海上技術学校や海上技術短期大学の入学定員の数値目標は五百人でした。この五百人には達していないという状況がございます、船員不足解消に本当の意味で至ったかというところはまだ道半ばだということに受け止めています。

ここ三年は、内航船員の新規就業者数、お手元にも資料を配っておりますが、九百人台まで押し上げてきているということで、官民挙げての努力が一定実ってきている形に見えるんですが、その中身を見ますと、海上技術学校等は、この人数は横ばいですが、押し上げているのは、水産・海洋高校や商船系の高専、そしていわゆる民間新六級に比べると大きい状況が、このグラフからも見て取れます。

大臣、数値目標五百人確保にどのような道筋をつけるのか。先ほどのいわゆる整理合理化ですとか自主努力というところだけではなかなか届かないのではないかとこのふうにおっしゃるのか、この質問をするんですが、大臣、いかがいたしますか。

○赤羽国務大臣 海軍局から私が報告を受けている範囲での答えになりますが、海技教育機構の四級海技士の養成定員につきましては、今お話がございました内航未来創造プランで五百名の数値目標を示しておりますが、これは段階的な拡大を目指している途上だということに承知をしております。ですから、今五百人に届かないからということとは、それはそういう前提でやっているというふうな局長からは報告を受けております。

また、委員御指摘のとおり、本年四月からは小樽海上技術学校を短期大学校化することによりまして定員を十名増やして、機構全体の養成定員を四百名としたところであります。

また、海技教育機構につきましては、教育内容を高度化して、条約改正や技術革新に対応した知識、技能を習得させて、教育の量だけではなく質を重視して、大手や中堅船社の基幹職員を養成することを目指しております。

私が海軍局長から報告を受けているのは、今の一番のニーズ、業界のニーズはこうした基幹職員を養成することだということに報告を受けておりますので、いずれにしても、養成定員につきましては、業界のニーズを綿密に把握しながら、また需給状況を見ながら適切に判断して、見直しを図ってまいりたい、こう考えております。

○城井委員 海軍局からの報告によるという前置きがございましたけれども、大臣、船員不足がどのような状況にあるかというものは、若い世代が選んでもらう職種になつていくかという入り口の部分の議論と、後ほどお伺いいたしますが、六十歳以上の方が、ある意味で動機が続いていただくことと何とかなしのできた現状もあつてということと、両方見ながらやらなきゃいけない。そのときに、現場のニーズ、質の確保、重要なんですけども、でも、頭数の部分がつつと問題として言われてきているところについても、国としての取組できちんと手を届かせなきゃいけないんじゃないかというふうにおっしゃいます。

特に、五百人目標に本当にたどり着こうと思えますと、教育内容や練習船の建造、改善など、それなりの準備が必要だということに私自身も国土交通省から伺いました。だとするならば、海技教育機構に任せられるだけということではなくて、では国がどう後押しするかという、もう一押しが必要なのではないかというふうにおっしゃるわけでありませぬ。

もう一点、人材確保について伺いますが、奨学金についてお伺いしたいと思えます。

海上技術学校は中学校卒業者が対象だと聞きまして、高校の実質無償化が実現されている現在、海上技術学校の学生に授業料の負担を求め、受益者負担の原則を押しつけるんじゃないか。国公私立高校同様に授業料相当を国が負担するのが公平な仕組みの在り方ではないかというふうにお考えませぬ。

また、海技大学校では給付型奨学金事業が行われておりませんが、文部科学省所管の大学、専門学校が対象の高等教育の修学支援と少なくとも同様の仕組みを適用すべきではないかというふうにお考えませぬ。この文科省所管の高等教育の修学支援には、この海技大学校は対象には残念ながら入っておりませぬので、別の対応が必要だということの意味合いでございます。

に、十五歳あるいは十八歳、船員を目指すスタート時点での学生支援を公平にすべきだということに考えませぬ。この海上技術学校の授業料の扱い、そして海上技術短期大学校及び海技大学校の貸与型、給付型奨学金の拡充について、大臣、見直しの検討を行っていただけませんか。

○赤羽国務大臣 海上技術学校の授業料につきましては、公立高校と同水準の授業料となっております。また、無償化に つきましても、これも公立高校と同様の条件で実施をされております。

海上技術短期大学校につきましては、海技教育財団等が貸与型、給付型の奨学金事業を実施していただいております。またさらには、海技教育機構独自で授業料の減免制度を設けております。また、海技大学校につきましては、これは給付型の奨学金はございませんけれども、海技教育財団等が貸与型の奨学金事業を実施しております。さらには、海上技術短期大学校と同様に、独自の授業料の減免制度を設けているところがございます。

今後とも、こうした支援が実施、継続されるように、しっかりと国交省としても努めてまいりたい、こう考えております。

○城井委員 そうした授業料減免、あるいは貸与型、給付型の奨学金が、同じ年代が進路が違ってもしちゃんとスタートラインで同様な取扱いになるようにきちんと確認いただきたいというのがこの質問の趣旨でございますので、この機会に一度、実態に人数なども含めてのチェックの検討を是非、大臣、お願いできませんか。

○赤羽国務大臣 済みません、質問の意味がちょっと定かでないんですけども。今、私が承知しておりますのは、公立高校と同水準の授業料であり、無償化についても同様の条件で実施をしているというふうな承知をしております。今の質問、私、ちょっと済みません、明確に聞いておりませんでした。

○城井委員 分かりました。私の質問趣旨は、スタート地点でそろえていただくことを、きちんと引き続き続けていただきたいということであり、その点を受け止めていただければと思います。引き続きよろしく願います。

続いて、船員不足の件についてお伺いします。これまで内航海運での船員不足は、定年延長などで対応を先送りしてきたとの指摘があります。六十歳以上の船員の人数はこの十年間でどのように変わってきたと認識をされているか、定年延長に関する認識も含めて、大臣の見解をお聞かせください。

○赤羽国務大臣 私、当初、内航海運というのはやはり高齢化が進んで若手がいらないのではないかと、こう思っておりましたが、まず、六十歳以上の内航船員の人数、この十年間で約一・五倍、増加しておりますが、これは、一九八〇年代以降に漁船分野等から内航分野に再雇用された大勢の方々が、年代とともに年を重ねて今六十歳以上になっているところが背景だということに承知しております。

また他方、若年層はいないのかということ、実はこれは私も驚いたんですが、内航船員のうち若年層、三十歳未満の人数はこの十年間で約一・五倍に増加しており、全体に占める割合も増加するなど、内航船員は若返りが進んできておる、こういうふうな承知しております。

船員の定年の延長につきましては、これは各船社の判断によりましますけれども、私が個人的に思うのは、いわゆる定年後、元気な方が働き続けられる社会というのはいいことだと思いますし、船員という意味では、そのスキルという技術も持たれている方が多いでしょうから、そうした方は引き続き活躍いただいて、若手の皆さんにそうした仕事を伝承できるような、そういう環境というのは私は望ましいのではないかと、こういうふうにお伺いしております。

○城井委員 続きまして、外航日本人船員の確保、育成についてお伺いをいたします。二問まとも

めて伺います。

トン数標準税制導入に当たり設定した確保すべき日本船隻数、そして日本人船員の数値目標が何人か、その達成状況についてまずお答えいただけますか、その上で、船舶数は増加していませんが、外航日本人船員は増加していませんという理由も含めて、大臣、お答えいただけますか。

○赤羽国務大臣 今お尋ねの件は、平成十九年の交通政策審議会御議論をいただいた結果、全て日本籍船で輸送しなければならぬ状態が一年程度継続した際、そういった状況になった際に最低限必要な日本籍船の隻数としては、約四百五十隻必要だということに試算をされております。その場合、外航の日本人船員につきまして、船舶職員を全て日本人船員で賄うというふうな計算をした場合は、これは約五千五百名と試算をされているところでございます。

そうした数字から現状どうかという比較をする、まず日本籍船の隻数については、最も減少していた平成十九年の九十二隻から、令和元年には二百七十三隻まで増加をしております。他方、外航日本人船員については、平成二十四年以降二千二百人前後で推移して、この状況、減少傾向に歯止めがかかっているとはいえず、目標にはなかなか、上昇機運には見られない、こういうこととさせていただきます。

その理由というのを分析すると、一つは、日本人船員のコストが割高であって、競争力がなない。他方、外航海運はリーマン・ショック以降まだ影響が続いておりまして、長期にわたる海運不況が続いていて、なかなか日本人船員を雇いにくい状況が続いてしまっている、こういうふうな言いわれております。

○城井委員 外航における日本人船員の確保は、我が国の経済安全保障に大きく関わる問題だということに私自身は認識しております。

コロナ禍における水際対策での船員交代におきましても、寄港船での外航日本人船員の交代は一

定程度円滑に実施されていて、外国人船員に比べる円滑だという現場の報告もあります。自国での船員交代に優位性が期待されることに加えて、日本商船隊の中心的存在として我が国の経済安全保障を支えるとともに、海事産業を下支えする役割を果たす外航日本人船員、安定的な国際海上輸送の確保に不可欠な存在だと考えます。

先ほど、なかなか数字が届いていない現場の御事情の説明もいただきましたけれども、国自体が定めた外航日本人船員の確保の数値目標実現に向けて、国はどのように責任を持って対応するかという点、具体的な取組について改めて大臣からお答えいただけますか。

○赤羽国務大臣 国交省としての取組は、一つは、トン数標準税制を通じた事業者による計画的な外航日本人船員の確保を進めていくということが一つと、また、官労使一体でキャリア形成のための訓練の実施等を通じながら中小の外航船社への若年層の就業をしっかりと支援をしていく。また、三つ目は、これがやはり一番、裾野を広げること、ということが大事だと思っております。ウェブサイトに、SNS等を活用し海や船に関する情報発信、また、小中学生の皆さんに海洋教育の推進などなど、若年層への海への関心の喚起を通じた船員志望者の裾野の拡大の取組を行っているところでございます。

さらに、幅広い分野からの人材確保に向けた海技教育機構における船員養成課程の拡充についても今検討を進めているところでございまして、なかなか、環境自体は非常に難しい、容易でない環境でございまして、しっかりと海運業界のニーズも聞きながら、外航日本人船員の確保を図っていくための不断の取組を行ってまいりたい、こう考えております。

○城井委員 引き続きよろしくお伺いしたいと思います。

続きまして、宅地建物取引についてお伺いします。具体的には、宅地建物取引における心理的瑕疵に係るガイドラインの作成についてお伺いをい

たします。心理的瑕疵となり得る取引等について、国民全体の利益の保護及び適正な宅地建物取引を実現するため、宅地業者が重要事項として説明すべき心理的瑕疵の範囲及び期間を明確にするガイドラインを作成してほしいとの現場からの要望が長らくございます。

令和二年二月から、国土交通省として、宅地建物取引業者と消費者団体、弁護士の方々による不動産取引における心理的瑕疵に関する検討会を立ち上げたことでした。が、この会議自体は非公開で、ウェブサイトなども調べましたが、詳細が伝わってこない状況です。

社会的関心もインパクトも大きい、この心理的瑕疵に関するガイドラインの作成、明確化に向けての検討状況と今後の改善策を大臣から具体的にお示しいただけますか。お願いします。

○赤羽国務大臣 今お話ありましたように、昨年二月、これまで国会でも心理的瑕疵に関するガイドラインの作成についての御意見をいただいたことから、国交省の不動産・建設経済局におきまして、昨年二月から有識者による不動産取引における心理的瑕疵に関する検討会を立ち上げまして、心理的瑕疵に係る告知対象に関するガイドラインの検討を進めているというふうな報告を受けておるところでございます。

ただ、本検討会、人の死に関わる個別具体的な事例を取り扱うという特殊性もありまして、プライバシー、機微情報への配慮のため、非公開で開催をされているというふうな承知をしておるところでございます。

主な論点は、不動産で発生した殺人、自殺等について、宅地建物取引業者がどこまで告知すべきかですとか、告知に当たってどこまで調査すべきかとか、また、告知、調査に当たりましてはプライバシーの配慮をどのように考えるかといったものが主な論点になっていて、このように承知しております。

ここがしっかりしないと、現状、逆に

単身高齢者の入居が困難になる、こうしたことも起きていられるも事実でございますので、そうしたことが起きないようなガイドラインの策定をお願いしているところでございまして、まだちょっと、先は具体的には、私のところにも結果は出ていませんけれども、この夏を目指して報告をまとめるというふうに承知をしているところでございます。

○城井委員 この夏に向けてということで詳細をお話しいただきまして、ありがとうございます。引き続き、慎重ながらも、現場のニーズにかなう検討を是非お願いしたいと思っております。次に、空き家所有者に係る税情報の開示についてお伺いをいたします。

平成二十七年五月に全面施行された空家対策特別措置法により、周囲に危険を及ぼしているような特定空家について、固定資産税情報から空き家の所有者を特定できる仕組みが構築されましたが、開示される固定資産税情報はあくまで自治体内での内部利用に限られていることから、急増する空き家の流通を促進等をするために、住宅ストック流通の担い手である宅建業者に対して、空き家所有者に係る固定資産税情報を開示できる仕組みを構築すべきだとの現場からの要望があります。

ただ、この要望は、個人情報開示になるものですから、民間業者に行うのはなかなか難しいなというのが私自身も考えておられるところであり、少なくとも行政経由で空き家所有者に連絡が取れる仕組みの構築など、工夫ができないかというふうに考えています。

実際に、私の地元北九州市内でも、特定空家になりそうだったところに連絡を取るのに、民間の方との連絡を行政も通じてお手伝いいたしたい、連絡が取れたと取れなかったというところもあつたりいたしましたけれども、こうした空き家所有者の部分での連絡方法などを含めて、大臣、この工夫が何とかできないかと思うわけですが、いかがお考えでしょうか。

○赤羽国務大臣 今御指摘ありました平成二十七年施行の特別措置法によって、そうした、ある意味では規制緩和がなされたわけでございますが、それを受けて国交省において、各市町村の空き家部局は、所有者本人の同意が得られれば、所有者に関する情報を外部の事業者等に提供できるということになっておりますので、平成三十年六月に空き家所有者情報の外部提供に関するガイドラインを策定いたしましたので、これを関係のところに周知徹底をしているところでございます。

地域の実情はあるかと思いますが、こうしたことを地方公共団体が活用していただいで、空き家問題が改善されることを強く期待しております。

○城井委員 時間が参りましたので、終わります。ありがとうございます。

○あかま委員長 次に、荒井聰君。

○荒井委員 前回は、JR問題で、時間が三十分と短かったので、少し積み残しがございました。あの後、私にとつては非常に思い出深い人が説明員として来ていたことがその後分か深いです。一九八〇年代だったかと思えますけれども、ちほく銀河線という百キロ以上の長大路線の廃止に伴う議論をしていて、当時の副知事と一緒に、この廃線予定の線に乗ろうといて、北海道庁の若手と一緒に乗りに行きました。その若手の一人が、この間、旧自治省、総務省の説明員として来ていただいた馬場さんであったことがその後分か深いです。奇妙な縁だと。きつと荒井さんならちほく線の話をするだろうと話をしていたよという話がございます。

鉄道というのは、何かしら心を打つ、ほかの施設と違う何かがあるなというふうには私は思っております。前回、JR貨物についても少し突っ込んだ議論をしたかったんですけども、その時聞がありませんでしたので、今日の一般質疑をかりて少し話をしたいと思っております。と申しますのは、あのとき大臣もおっしゃって

おりましたけれども、釧路からほくれん丸が就航していたという話をちらつとお述べになりましたけれども、実は、ほくれん丸の就航は、私がちょうど道庁時代の企画室長というポスト、政策企画の総括をしていたときに、元々、あれはJR貨物が輸送していたものなんですね。ところが、それがどういふことか、深い事情は知りませんが、あれも、JR貨物から、ホクレンという大きな協同体ですけれども、それが自分自ら船を造って、それで牛乳を輸送するという、大胆な方式に切り替えたんなんです。それは、自分で造るわけですから相当なコストを覚悟したと思うんですけども、それだけのことをやる理由があつたんだろうと思っております。

これは何を物語っているのかというと、もう四十年前ですよ、JR貨物では、高品質の、高価格の、付加価値の高いものを輸送するということが関係しては後れを取っていた。結局、ジャガイモ、だまなげだというふうな、そういうものの輸送、つまり、付加価値の余りかからないものに特化せざるを得なかつたという、私は、経営上の大きな課題がそのときに解決しないまま残っていたのではないかと。

今でもその傾向は、JR貨物グループの長期ビジョン、見させてもらいました、よく書かれていますと思えます。しかし、これで本当にJR貨物の近代化あるいは合理化というものができるといふか。私は、JR貨物というのは、JR東やJR東海並みの、日本を代表するような大きな企業になるポテンシャルはあると思えます。そのポテンシャルが本当にこれで生かされるのかということをお私はまだ疑問に思うところであります。こういう点を踏まえて、鉄道局長、どうでしょうか。

○上原政府参考人 お答えいたします。御指摘のとおり、JR貨物におきましては、様々な経営上の強みというものを持っていますというふうには認識しております。例えば、全国ネットワークの貨物鉄道サービス

を提供する我が国唯一の鉄道会社であること、全国ネットワークを基盤に、全国各地に利便性の高い物流倉庫などの物流拠点を有していること、また、高い輸送効率と定時性を有し、スピーディーな輸送が確実に行われること、こういった強みを持っています。

さらに、カーボンニュートラルの実現に向けて政府一丸となつて取り組んでいく中では、鉄道貨物輸送は、CO₂排出量が営業用トラックに比べて十一分の一でありまして、地球環境に優しいことに加えまして、貨物列車一編成で営業用トラック六十五台分の貨物を輸送できる。近年のトラックドライバー不足にも対応し、物流の生産性向上を図る上でも重要な役割を担っているというふうを考えております。

JR貨物の経営は、最近になりました黒字基調という形になってきております。一方で、様々な国鉄改革の際に取られたJR貨物に対するいわゆる支援措置、こういうものを前提として、やっとな今黒字になってきているところでございます。

その意味で、今回の改正におきましても、今後、JR貨物に対して無利子貸付制度を引き続き行うこととしておりますが、私どもとしましては、カーボンニュートラルの実現に向けたそうした取組の中でも、今後、JR貨物の完全民営化を念頭に置いた支援の在り方ということを検討していきたいと考えております。

○荒井委員 私は、JR貨物というのは、日本唯一の総合貨物輸送というか、それは鉄道をベースにしたですね、そういうものになり得る可能性がある、なぜ船を持たないのか、なぜ航空貨物に関心を示さないのかと。ずっとアポイダブルコスト方式というこの方式、つまり国が支えるというその方式を前提とした経営と比べれば、三十年前に比べれば、どうして経営安定基金をこのJR貨物にだけは適用しなかつたのかというところまで遡るんですけども、民営鉄道、私も随分知り合いが民鉄にいますけれども、民鉄はもう航空貨物に

調査をかけていますよ。それは付加価値が高いからですよ。

それから、JR貨物は、先ほど定時性の話をしましたけれども、これは北海道開発局の調査ですけれども、必ずしも船よりも速いということはないのではないかと疑問を呈されていますよ。

本間に、JR貨物の特殊性、鉄道の特長性、それをベースにしながら、社長さんは船会社の社長さんだったわけですから、そういう点も利用しながら、総合的な、そういうものを展開していく今の時期なのではないかなというふうに思うんですよ。

もう一つ、JR北海道問題というのは、議論していくと、JR貨物との関係というのをしっかり解決していかなければJR北海道問題というのは解決できないということが、この数年間の私の勉強といえますか調査で分かりました。

その中で、一番可能性が高いのは、JR北海道の一番採算、ゴールデンラインと言われているのは札幌ー千歳間なんですね。ここはインバウンドがこれからも膨らみますから、この札幌ー千歳ラインというのがゴールデンラインであることは、これからも高くなると思います。しかし、そのゴールデンラインにJR貨物が、数十本、百本近い本数がここを走っているんですね。

そして、千歳線と並行したように室蘭線が、線路があります。この室蘭線は元々、北空知で産炭、石炭ですね、あるいは北空知の木材を運ぶ貨物の線路として開発されたものであり、この岩盤も、それから基盤も、貨物用ですからがっちり造られているんです。しかし、今ここはほとんど使われていません。せいぜいタマネギのシーズンにここを使うぐらいなんです。

だから、千歳線はもう北海道旅客に明け渡して、貨物は、岩見沢から苫小牧なんですけれども、ここへ行く路線を専用で使う。その代わりに、明け渡すわけですから、恐らくここで百億ぐらいの増収になると思います。その百億の増収の半分をよこせというぐらいの交渉を貨物がやってもいい

んじゃないですかというようにことを私は思うんですけれども、これは大臣、どう思いますか。

○赤羽国務大臣 ちよつと私は、そういう大胆なお話を今初めて聞きましたので、ここで即断するということはありませぬけれども、いずれにしても、これは直感的に、JR北海道を立て直そうとしたときに、貨物とのすみ分けをどうするかというのとは多分大きな話だと思えます。

荒井委員は、この委員会でも、食材の輸送というのの海上でというお話があつて、ほとんど私も随分洗脳されて、現場を見に行くと、確かに、ホクレンの生乳というののはすごい勢いで出ているんですね。私は元々、北海道の牛乳を自分で、単身赴任生活で東京で買っているんですけども、それから、よく見ますと、大体工場は首都圏なんだけれども、元々生乳は釧路とか道東周辺から持ってきていられたら、それも相当な量だということは認識していました。

ただ、ちよつとまだ勉強不足で、そこにほかの食材とかが相積みできるのかどうかとか、船の問題というのには、多分、特殊船だと思えますので、少し、いづれにしても、研究、改善しなければいけないだろうなと思えますし、あえて加えて言うて、十年のうちには新幹線が札幌まで延伸するわけですから、これは、そのときには必ず青函トンネルも、JR貨物と新幹線をどうするかという話は避けて通れない議論ですから。

今、荒井委員の提案というのは、今すぐの話の課題、問題点があるだけども、この数年間に議論をし、一定の方向性というのをはり出さなければいけない問題なんだろうなというふうな、ちよつと感想を申してありますけれども、そういうふうな認識をしております。

○荒井委員 大臣、ありがとうございます。是非検討に着手をしてください。JR貨物、あるいはJR北海道の立て直しという観点だけではなくて、JR貨物が本当に伸びていくのには、今、流通革命とか、そういうものが急速に伸びているんですね。一番付加価値の高いのは、新鮮な

水産物なんですよ。トラック輸送が非常に発達したのは、水槽のまま運ぶ輸送形態、輸送革命みたいなものができ上がったからなんです。それにJR貨物は追いついていけなかった。

その一番最初が、私は牛乳だったと思えますよ。牛乳なんて一番プリミティブなものなんだけれども、一番付加価値の高い水産物、北海道で発生する水産物を輸送できなかったということが、私は、競争として勝てなかった原因なんじゃないか。一番付加価値の低いジャガイモとかタマネギとかしか、輸送する、そういうものが残って

いなかったというところにJR貨物の大きな課題があるのではないだろうか。新幹線で運ぶ、新幹線だけではなくて、普通の列車でも貨物が運べるような、そういう規制改革というものを是非やるべきだというふうに思っています。

それともう一つ、ほくれん丸の件で、あのとき物すごく苦労したのが内航海運の規制なんですね。内航海運の規制ぐらい、これは恐らく日本で一番強い規制なんじゃないかと思うんですけども、新規参入が物すごく厳しかった。しかし、あのときにいろいろな人の知恵をかりて、協力も得て、ほくれん丸の一号、今度二号まで、二号が建設されるみたいですけども、そういうことも踏まえて、是非、JR貨物が海運に関しても関心を持っていくという改革、それが必要なんじゃないかなというふうに思っています。

さて、次にコロナ対策について話をしたいと思えます。コロナ対策は、今の抱える、いや、世界が抱えるかもしれない、最大の安全保障問題であります。コロナにかかわらず、検疫というものの歴史をひもといていきますと、私は歴史が好きなんですから、歴史を調べてみますと、二代目か三代目の衛生局長が後藤新平だったんですね。当時、後藤新平は、衛生局長のときに、精神薄弱の人を、裁判で証人ができるかどうか、あるいは精神薄弱の人たちの人権というものをどう考えるのかということが一番最初に提起した人だった

んですね。そのことが裁判でも問題になって、結局は衛生局長を棒に振ります。牢屋に入っちゃうんですけどもね。それで、役所も辞めてぶらぶらしていたときに児玉源太郎と呼ばれて、日清戦争が終わって二十三日の将兵が中国大陸から戻ってくる、この二十三日の将兵の検疫をしなければならぬ、その責任者になつてくれないうことを頼まれるんですよ。

当時、検疫だとか何だとかといううるさいことをやるのは、陸軍の将兵が戻ってくるわけですから、森鷗外だったんですよ。森鷗外という偉大なるお医者さん兼軍医さんだったけれども、児玉源太郎はこの後藤新平に頼むんです。そのとき、後藤新平は、一切全部自分に任せてくれ、一切余計なことは耳に入れないでくれといって、それを引き受け、三か月で二十三日の検疫をやるんですよ。

一番最初にやったことは、瀬戸内海の離島と言われていた島三つに検疫所を造るんです。大阪だとか神戸だとか東京だとかじゃないんです。検疫をするのは離島じゃないと駄目だ、真つづく港に入れちゃ駄目だといって、そこで検疫施設を造ります。そして、その次に、北里柴三郎を呼んで、どうやってた殺菌あるいは消毒というものができ

るのかということを検討してもらいます。結局、その当時は、熱消毒、熱湯消毒ということになるんですけども、それでどのぐらいの効果があるかということを北里柴三郎に調べてもらいます。

当時、北里柴三郎も、東大病院で東大の教授とけんかして追い出されて、多分、福沢諭吉に支援を受けていたんだと思いますけれども、彼も後藤新平と相通するところがあつたんですよ、分かつたといつて、彼はその消毒の仕方を研究します。結果的には世界水準のポイラーを造るんですけども、そういうことをやって、二十三日、三か月で検疫をいたします。

この検疫の状態を見て、当時最も進んでいると言われていたドイツの皇帝が、日本に負けた、検

疫の技術については我が国を凌駕したと言ったという話が残っており、また、結果的には、それまで、幕末につくられた不平等条約で外国人の検疫はできなかったんですね。外国人から入ってきていたんです。それを平等条約にする機運が高まり、これなら進んでいこうということ、不平等条約の改定に進んでいくんです。

検疫だったんですね。この例に、私は、本当の意味で、今の厚労省なり、あるいは旧内務省と言われている役所がこの事例を本当に学んでいるんだらうかと。政治家も行政官も歴史に学ぶ必要があるし、歴史観を持つ必要があると思うんです。

その意味で、残念ながら、この間のクルーズ船を横浜に着けるなどということの後藤新平が知ったら、烈火のごとく怒ったと思います。あるいは、この話は厚労省だけの話だから厚労省がやっていたらいいやという、結果的にはCOCOAがずっと機能していないのも知らない。それは、厚労省、忙し過ぎますよ。そういう状況で放っておかれたというようなことも、日本全体がコロナの対策のために邁進しているのかということに疑わしめることにつながっていったんじゃないでしょうか。

今、日本は、コロナ対策の水準からいくと、世界全体で四十番目か五十番目くらいだと言われています。そのぐらい、世界的な標準から見れば、技術的にもあるいは政策的にも劣っているというふうに見られているんだらうというふうに思っています。

長々と話をして恐縮だったんですけども、その意味で、私は、国交省も、これは厚生省の仕事だ、これは何とかの仕事だというのではなくて、貢献できることがあれば積極的に貢献していく、積極的に臨んでいくということが今求められているんじゃないでしょうか。

その意味では、下水道というのは、世界各国で、下水道を使ったPCR検査をすることによってある程度の感染の状況というのを把握してい

る。一番成功しているのはオーストラリアです。オーストラリアはこの数か月間、感染者ゼロです。そういう状況をつくり出したのが、下水道のPCR検査だと思います。

私は、この間、昨年十二月に、下水道部長にかなり厳しく、荒っぽい言葉で話をしましたけれども、そのことが効いたのか、あるいは、大臣が引き受けていただきましたので大臣からの話があったのか、下水道の検査についてホームページで掲載をされ、また、委員会も行われるようになりました。

それを見ると、東北大学の教授というのが既にノロウイルス対策で過去に実績を持っているんですね。これ、使わない手はないですね。下水道部長、どうですか。

○井上政府参考人 水管理・国土保全局長で、下水道部長でございませぬが、よろしくお願いいたします。

先生からお話ありましたいろいろな調査研究、民間会社も含め、いろいろな各研究所、大学の先生がやられております。

先ほど先生からお話がありました、国交省の中でも調査検討委員会というのを立ち上げて、検出手法を使ってどのようにこの下水道のデータを活用できるのかとやっております。非常に私たちも前向きにそういうものを取り入れたいと思っておりますので、どういふふうなやり方でやったらいいかも含めてこの検討会の中で考えております。

御紹介のありましたいろいろな研究についても検討させていただきますと考えております。

○荒井委員 参考資料として、札幌市の話を挙げておきました。塩野製薬と北大で一緒にやって下水道の調査をする。札幌市長は、集水地域だけではなくて、マンホールごとで感染の拡大、そういうものもできるのではないかと、ということをおっしゃっていただきましたので、恐らくそういう方向につながっていくんだらうというふうに思っています。

このときに問題なのは、せっかくそういう技術

があるにもかかわらず、ノロウイルスのときには仙台が中心ですけれども、地方自治体が本当にそれをうまく利用するだらうか、あるいはそれをどう使うか、地方自治体はどうか評価するだらうかということが恐らく大きな課題になるだらうか、問題になるんだらうというふうに思っています。

そこで、これは国交省だけでは済まない話であります。衛生部局あるいは地方自治体のそのものに強く働きかけないと駄目だと思っておりますけれども、本来そういう役割をするのは、官房の、まあ、名前を言ったらあれですけども、杉田さんです。各官房にこういうことをやったらどうだというのを伝えていく、全体をまとめるのは官房副長官の仕事です。今、官房副長官やあるいは危機管理監がどこで何をやっているのか、私には見えませんが、これを働きかけるのは、私は大臣しかいないと思うんです。

是非、こういう技術を開発するから、これを使って、どこで地域でどういう感染症が蔓延しているのか。ヨーロッパ、フランスでは、英国型や南アフリカ型の新しいウイルスの形態を、これがとても効果的だということで機能しているようであります。

こんなことを踏まえて、大臣、いかがでしょうか。

○赤羽国務大臣 下水道における新型コロナウイルスに関する調査というの、この当委員会では荒井委員から御提案を受けて、しっかりとその対応をしていこうということを示させていただき、昨年十一月から、感染率の高い九の自治体、十一か所の下水処理場において、流入する下水中のコロナウイルスの濃度分析等々を進めているところでございます。

まだ現時点では下水中のコロナウイルスの濃度が低いということもあります。これは喜ぶべきことなのか、現状は、市中感染状況と下水中のコ

ロナウイルス濃度の明確な相関が見られておりませんが、引き続き、マンホール等での下水も新たに調査の対象として、もう少し深掘りしたことをやっていきたい、こう考えています。もちろんそれは国交省でやりますけれども、関係五閣僚会議という場もありますから、そうした話を共有していけるようにしていきたいと思っております。

○荒井委員 二百時間以上残業しているなどというのは私には信じられないんですけども、そういうことをやらせている管理職が悪いと思えますけれども、二百時間以上やっている人たちにちゃんと残業代を払っているんだらうかという心配もするんですけども、そういう状況の中では、厚労省だけに今のコロナ対策をやらせているところにも無理があったんだらう。

COCOAなんか経産省の方が、マスクを配布するよりもCOCOAのソフトを作る方が経産省にとって絶対得意なはずですよ。そこにやってもらう方がよかつたのであつて、そういう仕事の配分も含めて、是非その五大臣の中で議論をしていただきたいというふうに思います。

政令指定都市ではどこもコロナの市中感染がもう広がっていますから、どこでどういふふうになつていくのか。特に病院だとか、あるいは介護施設、そういうところでの感染経路、感染経緯というものは非常に關心を持っているというふうに思います。

もう一つ、次に、国交省と関係があるのは、GOTOキャンペーンを使って隔離。感染症対策というの、検査というのは、感染症を患っているかどうかという検査、そして隔離、そして消毒という、この三つのプロセスを後藤新平はしっかりとやつたんですね。ある意味ではシンプルじゃないかと思っております。

今、日本は隔離がちゃんとできていない。これは、PCR検査もいかにげんにやっていますから、市中感染がどんどん広がったんですけども、感染が分かって、病院が十分対応できま

ないので、病院のベッドが少ないので、家庭内隔離

をしたんですね。しかし、家庭内隔離したら必ず家族にうつります。私の学校でも何人かの生徒が家庭内感染で感染をいたしました。外で感染しているんじゃないんですね。学校で感染しているんじゃないんですね。家庭内感染なんです。

家庭内感染でウイルスに感染している人を病院に入院させることができないのであれば、感染をしない家庭を逆に隔離をする。隔離をすると言った怒られますけれども、今、ホテルだと旅館だとかというのが、残念ながら、かんからかんです。そういう人たちを引き受けてやる、その経費をGOTOキャンペーンの経費で持つていくというのをやってもいいのではないかとこのように思います。これは観光庁に聞く、いや、その予算の性格は違うから云々かんぬんと言っているので、事務的な話とはちよつと違いますので、大臣からお願します。

○赤羽国務大臣 ます、そもそも、家庭内隔離というのについていろいろ御意見があるかというふうに今拝聴しましたが、これはあくまで保健所の指導どおりやっているとことですから、私たちは、そこは正規の対応だということに思っております。

それとは別に、これまでもベッド数云々ということの御心配の中で、軽症者を、病院で、すぐ入院という方ではなくて、ホテルで対応をできないかという話が当初からありまして、それについては国交省としても協力をさせていただいて、三月十日現在で、全国で三万二千二十五室を宿泊療養施設の部屋数として確保しているところでございます。

ですから、これはまた、その予算は別にGOTOトラベルの予算を使う必要もなく、政府全体としてはそうした予算はちゃんと出しているところで、我々はその協力をしているということでございますので、それは国交省からというのではないんです、コロナ室とか政府全体、西村担当大臣、田村厚労大臣の中で、様々な対応の中でそうした指示があれば国交省としても対応していく、

こうしたことであると思えます。

他方で、あと、GOTOトラベルは今やっておりますけれども、全国で二十以上の県で、県民割引等々でそれなりに観光事業として回しておりますので、全国ががらんとしている状況ではもうないということ、余り言う必要もないかもしれませんが、そうした動きもあるということをお知らせしておきたいと思えます。

○荒井委員 検疫の最後の消毒について質問を用意してきましたけれども、ちよつと時間がなくなりまして、消毒については次に、厚労委員会かあるいは決算委員会で集中してここをやりたいと思えますけれども、室内消毒ということにもつと関心を持っています。特に、いろいろな技術が今出てきていますよね、紫外線を使うとかオゾンを使うとか。そういう開発を民間企業と一緒に、私は国交省を中心にやられたらどうかというふうに思っていますので、次の公共事業の在り方についての中でも少し触れますけれども、次の問題に入りたいと思えます。

次の資料の中で、中国が、「デジタル中国の野望」という新聞記事、これは毎日新聞ですか、公共事業を使つてというか、公共事業の中で様々な新しい技術開発を指向しているという記事であります。

私も、もつと国交省は、道路局にしても、あるいは鉄道局にしても、あるいは下水道局、あるいは河川局、そういうところは、こういう新しい技術開発ということにもつと関心を持つべきではないだろうか。例えば鉄道なんかは自動運転の最もやりやすいものじゃないだろうか、既に東は山手線ですけれども、

そういうことをこれからの公共事業の在り方として、私は流域治水なんというのは、新しい今までは違う技術開発の一環じゃないかと思えますけれども、そういうものをもう少し関心を持って詰めるべきではないかなというふうに思っています。これは大臣、どうでしょうか。

○赤羽国務大臣 公共事業という、一昔前はア

ナログの究極みたいな私もイメージを持っていましたが、就任以来、とにかく災害が多いものから、被災現場に行っております。

そうすると、この前も南阿蘇の阿蘇大橋、開通式ができましたけれども、私はあそこに行つたときには、あの大規模な斜面の崩落で、あれであの大きい、巨大建築物の橋が落橋すること自体驚きだつたわけですが、あそこは状況だと、とても復旧復興というのは難しいのではないかと内心思つておりましたが、当初の予定より一年四か月早く開通ができたというの、これは無人施工ですとか、今どの地域に行つても、まず現地の職員から説明を受けるのはドローンでの撮影なんですね。

ちよつと話が前後しますが、佐賀県の六角川があふれたときも、あそこもボタ山がいつぱいあつて、そこでちよつと可視できない、見えないところというのはドローンで上から撮影して、陥落しそうな場所が分かつたとか、私は、率直に言う、想像以上に現場でそうしたAIを使つた無人施工とかいうことが進んでいることに、ちよつと私自身の認識を新たにしているところでござい

ます。これはやはり、災害が頻発化、激甚化して、そうしたものを使わないとなかなか復旧復興ができないというニーズと、あと人手も、それは当然少なくなっている構造の中で、省力化できるものはないかなければいけないという、そうしたことも相まつてというふうに思っております。

これはしかし日本だけじゃなくて、冒頭、中国のお話がありました。中国も恐らく相当な勢いでやっていますことだというふうに思っておりますので、私は、そうしたことは、たゆみなく断続的にそういう方向で取り組んでいく、技術力と生産性を上げていくということは当然のこれからの基本的な考え方だというふうに思っております。

○荒井委員 私はその中から新しい産業の芽が出てくるんだらうというふうに思いますので、従来のようにコンクリートだけ造つていけばいいというのではなくて、新しい産業をつくっていくん

だ、そういう意識が担当者に必要なんだらうというふうに思っています。

時間がなくなりましたので、最後に、東京上空で頻発する米軍ヘリ低空飛行の問題について。ドローンの規制もしようとしているその状況の中で、米軍の飛行機だけは有視界だから低空飛行してもいいんだ、そういうのは僕はあり得ないんじゃないかと。東京は皇居もありますし、国会もありまして、六本木周辺の羽田に近いところでは、相当トラブルが発生する可能性のあるところですね。

防衛省はしつかりとこの問題をアメリカに対して物申す必要があるんだというふうに思いますが、けれども、ちよつと時間がないんだけれども、防衛省、短く、今の状況をどういうふうに把握をしているのか。

○青木政府参考人 お答え申し上げます。御指摘の米軍機の飛行につきましましては、現在、米側に事実関係を確認中でございます。防衛省といたしましては、事実関係を確認した上で、外務省及び国土交通省等と緊密に連携し、適切に対処してまいります。

○荒井委員 時間が来ましたので、最後に、この問題について、赤羽大臣の。日本の空を所管しているのは赤羽大臣です。その赤羽大臣が知らないというか、あるいは把握ができていないと。防衛省は今把握していると言っていますけれども、こんなの、イタリアやドイツだつたら、すぐさま反発しますよ。すぐアメリカ軍にやめろと言つておきますよ。そのぐらいのことをしなければ、本当の対等の日米関係というのはならないんじゃないですか。

赤羽大臣から最後に見解をお聞きして、終わります。

○赤羽国務大臣 発言を求められない方が本当は気持ちを通じ合うと思つておられます。発言になりまして、やはり、日米地位協定の実施に伴う航空法の特例法というのが厳然とあるということ

は事実です。ですから、これは外務省、防衛省に

任せなければいけない。

他方で、日本の上空の安全を守るというのは国土交通省の役目ですから、その本来与えられた使命はしっかりと責任を果たさなければいけない、こう思っております。

○荒井委員 地位協定の関係では、外務省や防衛省は過去のしがらみがあり過ぎて、なかなか新しいところに踏み込めないのかもしれないけれども、これは民間人としての、そういうセンスで、アメリカもアメリカの基地を守ろうとするならば、日本国民の国民感情というのは大事にしないと駄目だということを誰かが言わなきゃ駄目ですよ。そういう話を最後にして、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○あかま委員長 次に、岡本充功君。

○岡本(充)委員 今日、国土交通委員会での時間をいただきました、理事の皆さん、委員長、ありがとうございます。

また、今日は、私が一番よく知る地元の状況をお話をしながら、翻ってみて、全国に似たような箇所がたくさんあるんじゃないか。もちろん、そういう要望が、国土交通省、今日は農水省にも来ていただいていますけれども、上がっているとします。本日に、そういう意味で、優先順位をつけてやっていかなきゃいけないというのは当然でありますけれども、しかし、極めて重要な課題だと思いたいです、少し地元の課題から説明をしていきたいと思います。

まず、河川整備から行きたいと思えます。

河川整備につきましては、皆様のお手元に資料をお配りしているかと思えますけれども、そこに、カラーでお配りしておられますが、一つ目が、木曾三川と言われる木曾川、長良川、揖斐川のいわゆる堤防の整備計画であります。

昨年の河川整備計画に基づいて新たに工事が行われるということですが、これまで、私は、都市近郊の河川の整備、もちろん木曾川だけではなく、首都圏にも、それから関西にも

あるわけでありませけれども、こうした河川の堤防、それは、降雨であり、高潮であり、そして、近年は地震に伴う液状化で堤防が沈下するのではないかとこのことを取り上げてまいりました。今回、様々な予算をつけていただく中で、木曾川の河川堤防の液状化対策、これは、想定をされる東南海地震、南海地震などによる津波に対して、液状化によって津波が今住民のお住まいの地域に入ることがない、こういう状況ができた、国土交通省分についてはそうなっている、こういう御説明をいただける状況になったと理解をしていますが、それでいいか、事務方に確認をしたいと思えます。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

木曾川の三川の耐震対策でございます。木曾三川につきましては、約三十一キロの区間において、堤防が地震動による液状化等によって沈下するおそれがあることから、そのような状況でも高潮による浸水を防ぐことができるよう、河口部から順次、堤防の天端にあらがじめ約五十七センチの盛土をする工事を実施していく予定です。この工事につきましては、毎年度の当初予算や防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策の活用により、年平均でおおむね六キロ程度進捗させ、令和七年度頃にはこの木曾三川下流の工事を完了させることを目指しております。

○岡本(充)委員 局長、よく聞いてください、それは次の質問です。

今の質問は、液状化対策、津波対策としての、堤防が液状化で沈む、最も高いところは八メートル以上ある堤防が僅か七センチに沈むというところとを、私は、この国土交通委員会だったか、ちよつと災害特だったか忘れまじつたけれども、この国会で、皆さんから資料を見せられ、指摘をしてきたわけですね。この対策として、液状化対策のための工事をやってきました、これは完了したというところですか、こう聞いています。

○井上政府参考人 お答えいたします。

耐震対策の液状化対策については、基本的に

は、堤防の下の地盤の地盤改良ということをする必要が本格的には必要になります。ただし、これにつきましては大量の年数が必然的にかかる。それはなぜかという、非常にコストが高いからです。それはもちろん、これからのやってくるということも考えておりますが、一方で、今でも地震が起きる、発生する可能性がりますので、少しでもそれに対しての安全性を確保するということが、堤防が沈下しても、高潮が入ってきたときに、それをできるだけの抑える盛土ということも並行してやる。これをまず優先的にやった上で、併せて液状化対策の方も続けてやっていきたいと思っております。

○岡本(充)委員 ちよつと事務方、ちゃんと局長に説明した方がいいですよ。

この間の私の質問は、局長、理解されていますか。過去の分、ちゃんとレクを受けられましたか。

私、この河川整備計画の前の河川整備計画に基づいて液状化対策の実行をお願いしてきて、残る場所は、ここにある黒と赤の、木曾川右岸、三重県側のところだけが残っているという今状況なんです。それ以外のところは完了しましたねと聞いているんです。

完了したという答えだと私は理解をしています。完了してないんですか。ちゃんと説明してください。

○井上政府参考人 失礼いたしました。

木曾川の全川のことではなくて、優先対策区間というのがございますので、これは令和二年度の完了を目指して工事を進めていて、これまでに約三・四キロ完成しております。残りの〇・七キロの工事をやっているところなんですけれども、ここは現場の状況がございまして、工事期間を延長して、残り〇・三キロは令和三年六月末、今年六月末、約〇・四キロは令和四年一月末に完了する見込みで進めております。

○岡本(充)委員 木曾川右岸にその僅か残っているところはありますが、木曾川左岸は完了し

た、これでいいですね。いいですよ、ちゃんとそう答えてくださいよ。(発言する者あり)

はい、結構です。議事録にも残りましたかね、今の。大丈夫ですか。

○あかま委員長 それでは、岡本委員の確認に対して、井上水管理・国土保全局長。

○井上政府参考人 失礼いたしました。

そのとおりでございます。

○岡本(充)委員 これは、一問目でやるべき、何か分かったかというこの状況ですね。私、随分説明しているんですよ。でも、この問いを理解してもらおうのこれだけ時間がかかるようでは困ります。ちゃんとレクをしておいてください。お願いします。政府参考人を呼んでもこのような答弁では、やはり困るわけですね。是非そこは、こうした答弁がないようにお願いをしたいと思います。

それで、残っているのは、二枚目の、この赤と黒が残っている鍋田川という方です。これは県管理のところが残っています、ここが残念ながら、耐震工事それから液状化対策が残っています。

赤い部分、鍋田川の新緑風橋から上流側、そして下水門と言われるこの緑のラインのところ、さらに、今日は農水省に来てもらっています、ここから先の、更にこの図で言うところの右側のご船着場があつて、プレジャーボートなどが係留されている。そして、その横は、プレジャーボートも係留されていない、単なるのり面もあります。そこは低いんです。ここを津波が越えてくるんじゃないか。

越えるとは、この図を見ていただくと分かるお、右側には、ちよつとこの写真では赤い字で「水門耐震詳細設計実施中」と書いているこの下には、家が多数ある、団地があるんです。ここに津波が入ってくる。

東南海地震、大きな地震が起こったときに、ここに液状化した堤防を越えて津波が入ってくるという状況が続いているし、この赤い、新緑風橋か

ら上流のこの赤いエリアも、すぐ堤防の内側に住宅が並んでいます。これは三重県になるわけでありませうけれども、まさにこの赤い、新緑風橋から上流は三重県、先ほど言った右側の部分は愛知県ということで、県の境ではありますけれども、どちらでもこれ、現状では津波が地震のとき入ってくる、こういう状況が続いている。

○宮内副大臣 お答えをさせていただきます。愛知県が実施しております木曾川河川部の海岸、農地海岸であります鍋田海岸の耐震化工事につきましては、令和二年度までに、総延長約七千五百メートルのうち六百八十メートル、約八八%の整備が完了する見込みとなっております。今後の見通しにつきましては、液状化防止のための主体であります愛知県からは、液状化防止のための工事と並行いたしまして、先ほどお話しもいたしましたように、船舶の係留施設の利用者等と調整をした上で当該係留施設の耐震化を行い、令和七年度に完了する見込みと伺っております。

○岡本(充)委員 この写真では、住宅が写っているのはこの限りですけれども、この先にはもっとたくさんの方がお住まいであります。そこで、お伺いをするわけですが、これはもう繰り返し、当委員会又は災害対策特別委員会等で質疑をしておりますけれども、この工事は一体いつになったら完了するのか。これについて、国土省及び農水省からお答えをいただきたいと思えます。

○井上政府参考人 はい、先生おっしゃるとおり、この鍋田川のことにつきましては、非常に津波、地震対策、重要でございますので、現在、耐震対策、鋭意進めているところでございます。○岡本(充)委員 この写真では、住宅が写っているのはこの限りですけれども、この先にはもっとたくさんの方がお住まいであります。そこで、お伺いをするわけですが、これはもう繰り返し、当委員会又は災害対策特別委員会等で質疑をしておりますけれども、この工事は一体いつになったら完了するのか。これについて、国土省及び農水省からお答えをいただきたいと思えます。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。まず、配付資料にございますこの赤いところ、緑のところについての状況について、私の方から御説明いたします。三重県が管理している鍋田川の堤防のうち、緑風橋から下流区間約六百メートルの耐震対策につきましては、今年度、完了いたしました。緑風橋から上流約八百メートルの耐震対策につきましては、令和二年九月から工事に着手しており、令和七年頃に完了させることを目標としているというふうに三重県から聞いております。

愛知県と三重県が管理する鍋田川の下水門、この配付資料のちょうど緑色の丸のところでございますが、これにつきましては、現在進めている耐震対策の設計を踏まえ、来年度から工事に着手し、令和七年度頃に完了させることを目指しているというふうに聞いております。

さらに、その下水門の両側の、鍋田川を横断する堤防四百メートル、緑の部分でございますけれども、これについては令和三年度に対策工法等の検討を行う予定で、この検討の中で事業期間を明らかにするとともに、対策工法の決定後、速やかに工事に着手すると両県から聞いております。

○宮内副大臣 お答えをさせていただきます。愛知県が実施しております木曾川河川部の海岸、農地海岸であります鍋田海岸の耐震化工事につきましては、令和二年度までに、総延長約七千五百メートルのうち六百八十メートル、約八八%の整備が完了する見込みとなっております。今後の見通しにつきましては、液状化防止のための主体であります愛知県からは、液状化防止のための工事と並行いたしまして、先ほどお話しもいたしましたように、船舶の係留施設の利用者等と調整をした上で当該係留施設の耐震化を行い、令和七年度に完了する見込みと伺っております。

この地域は南海トラフ地震発生が想定されていることは承知しております。海岸堤防は地域を守る重要な施設であることから、農林水産省と連携、調整を図りつつ、早期に完成を進めてまいりたいというふうに考えております。

○岡本(充)委員 せっかく今日副大臣に来ていただいたのは、是非知っておいていただきたい、事務方にも今日は聞いていただきたいと思っております。船船の利用者との調整をするというのはいささか難しいんです。

○宮内副大臣 先生から御指摘いただきましたので、愛知県の方にはまたコミュニケーションを図っていただきたいというふうに思っております。

○岡本(充)委員 繰り返しになりますけれども、本当に、愛知県がやるんだからと言って、ここのだけ残って、地震が起これば津波がこえてきたら、ほかの国土省が一生懸命やったところも、やったのにここのだけ弱いところが残っている、結局そこを乗り越えて津波が入ってきたら、結果として同じことですからね。

農水省だけ、若しくは愛知県だからといってここのできないようなことにならないように、是非、進捗状況、私も知恵を出せることがあったら出すから、一緒になって進めていきたいと思えます。

予算がかかる話じゃないです。つまり、どういう難い案件があるかというのを早く把握をしないと、七年に国土省の工事が全部終わったときに、農水省だけ残りますよ、これ。

今指摘しておきますから、これは速やかに権利関係をきちっと整理をして、どういう難しい案件があるのかというのをきちっと把握をする、まずこれを速やかに着手。そんなに予算がかかる話じゃないです、堤防にお金をかけるわけじゃないですから。

これを速やかにやるように愛知県にきちっと、国として、指導、要請する、こういったことをお願いをいただきたいと思いますので、今日は政務の方に来ていただいているので、副大臣、御答弁をお願いします。

○宮内副大臣 先生から御指摘いただきましたので、愛知県の方にはまたコミュニケーションを図っていただきたいというふうに思っております。

○岡本(充)委員 繰り返しになりますけれども、本当に、愛知県がやるんだからと言って、ここのだけ残って、地震が起これば津波がこえてきたら、ほかの国土省が一生懸命やったところも、やったのにここのだけ弱いところが残っている、結局そこを乗り越えて津波が入ってきたら、結果として同じことですからね。

農水省だけ、若しくは愛知県だからといってここのできないようなことにならないように、是非、進捗状況、私も知恵を出せることがあったら出すから、一緒になって進めていきたいと思えます。

は国道一号线が走っています。ちょうど皆さんにお配りした木曾川の、木曾三川の絵の右側のところ、緑の線がちょうど切れている辺りに、国道一号线、それからJRの関西線、それから近畿日本鉄道の線路が走っています。

この中でも、国道一号线のところだけ堤防が低いですね。このところを土のうで補強する、いざというときには、愛知県側、三重県側、土のうが一つどのくらいあるのかと聞くと、愛知県側では百九十四個袋を動かす、それから三重県側では九十四個動かして、愛知県側では二百メートル、三重県側では百メートル、この一トンの土のうを持っていて、そのときには堤防を補強する、こういう話です。

これにかかる時間が、設置をするまでに四時間、撤去をするまでに四時間。結局、合計少なくとも八時間、国道一号线はストップをする、こういうことで、この決断をするのには相当程度の、住民、それから自治体、道路管理者、調整が要るんじゃないかということで指摘をいたしました。

二月にこの協議会を開催をしたということを開いては聞いています。関係自治体による協議会を開催したとは聞いています。そこで配られた資料はこの土のうの絵だけありますけれども、実際にどういう協議が行われ、そして今年の出水期までにその基準は決められるんでしょうか。

結局、土のうは確かに置いてあります。全部で二百個を超える、全部でもししたら三百個を超えるのかな、物すごくたくさん土のうが積んであるけれども、一トンの土のうを一体誰が動かすのか、どのぐらい雨が降ったときに動かすのか、こういうことを決めておかないと、そしてそれを周知しないといけないということを指摘をしてきたわけですが、今年の本当に出水期に間に合うのか。

会議でどう議論がなされ、課題がどういうものがあり、そして出水期に間に合うのか、これ

について御答弁をお願いします。

○井上政府参考人 国道一号の尾張大橋を含む下流の堤防は、計画に対して最大二メートル程度不足しており、高潮や洪水が発生したときに氾濫が発生するおそれがあります。

先生今御指摘いただきましたように、この尾張大橋の緊急時の対応につきましては、二月五日に、河川管理者、道路管理者、交通管理者、関係自治体による検討会を開催し、役割分担や実施手順の検討を進めてきているところです。

具体的には、台風の前線や大雨の状況が分かる数日前から関係者間で情報を共有する、河川の氾濫が予測される七時間程度前から道路管理者、交通管理者が通行止めの準備を開始する、通行止めの後、四時間程度かけて水防管理団体が土のうを設置する等をたたき台として、それに関する課題の抽出や解決方法を議論しており、今年の出水期までに結論を得ることとしております。

ただし、先生が御指摘のとおり、四時間もかかるということは私も大きな課題だということふうに考えておりますので、土のうをあらかじめ設置しておいて、緊急的に設置する部分を短くすることかそういうことの工夫、それによって全体の交通への影響をできるだけ縮減するということを考えていきたいと思っております。ただし、できることからやらせていって、順次改善するということが重要だと思っております。

この役割分担や実施手順がまとまった段階で公表して、地域住民の方々にもこの中身を知っていただくとともに、御協力いただけるよう進めてまいりたいと考えております。

○岡本允委員 この道路は、地域の住民が利用する道路だけではないんです、国道一号線ですからね。国道一号線ですから、かなり多くの、しかも広範囲の方が利用することが想定をされている道路ですから、それを止めるんですよ、八時間。どういふ基準になったら止めるのかというのを決めておかないと、いや、行ってみたら止まっていますというんじゃない、困っちゃう人がいっぱい出

るんですから。だからこそ、どういふ基準なのかというのをきちっと周知をする期間も含めてやるとすれば、これはかなり早い段階に取りまとめないと、出水期に間に合いません、そこから周知を始めますというんじゃない、これは間に合わないということになりかねません。

これは、今日ここまでちょっと河川の話をしてきて、私、自分の地元だからよく分かっていて見ているんだけれども、こういうところは全国にたくさんあるんですか。やはり、やらなきゃいけないところ、こういう河川の堤防の高さが足りなくて土のうを積みまなきゃいけないところはほかにもあるんじゃないでしょうか。いや、調べてくれと言って、一日で調べてもらうのはちょっと申し訳ないと思つたから、余り負担をかけてもいいけないのでそれは求めませんでしけれども。

是非、大臣、こうした、今ちょっと聞いていた、いただいたと思つた、答弁は求めなかつたですけども、これはこれからの取組ですから。大臣、全国に同じように広域で主要な道路を止めなければいけないような河川がもしあるのであれば、そこで、今言つたような、どういふ段取りで土のうを積みかままで全然決まっていなかつたんです。この土のうを用意し始めて、もう十年以上ですかね。長きにわたつてずっと決まっていなかつた。

私も、正直言つて、取り上げたのは去年です。遅かつた反省をしています。しかし、これに気づいた以上は、全国でも同じような話があるんじゃないか。今日、皆さん、先生方がそれぞれの選挙区でも、いざというときに土のうで、若しくは陸間などで止めなきゃいけない道路があるなら、きちっとした基準をつくるように推進をするべきだと思つています。

大臣、全国的にこれを、私は地元のことしか分からなかつたけれども、ほかにもあると思うから、是非調べてもらつて、速やかに関係者を集めて協議会をやつていただきたいと思つています、いかがでしょうか。

○赤羽国務大臣 今の御発言で、私の頭にあるのは京成線、鉄道ですけども、あれは荒川ですね、先日もちよつと地元に行きました。これは地元の関係自治体、あそこで行きますと葛飾区ですとか荒川区、江戸川区、ちよつと東京の東部のところですか。ですから、そこは、全国はどうなっているかというのは私はちよつとよく、今明確に答えられませんが、そうした箇所は数多くあると思つています。ただ、当然、地元自治体から、その京成線の件については相当前から要望をいただいております、当然、我々もやることをやる。

ですから、全国総点検ということ、道路局と河川局、水局ですね、ちよつと確認をいたしました、現状どうなつていっているのか、必要であるならば適時適切にしっかりと対応させていきたい、こう思つております。

○岡本允委員 必要ではないはずはないんです。やはりそういう、今私が言つたように、地元で協議をしてこなかつたところもあるわけですよ。結果として、今回、私の指摘もあつて、二月に初めてやりました、今から準備をやりますということですから、是非、きちっとした対策が取られるように、網羅的に見ていただきたいと思つています。

次に、ちよつと別の話題に行きたいと思つています。踏切です。踏切について、ちよつと少し、これまた私の地元のテーマで恐縮なんです、これは全国にやはり同じようなものがあるんじゃないかと思つています。

蟹江町というところに、町道の東郊線という道路が走つていまして、この道路が、JRの関西線と踏切をつくつています。この踏切が、

ちよつと写真を持つてこれなかつたんですけれども、直前までは歩道がある。ところが、踏切のところだけ歩道がない。踏切を越えたとまた歩道がある。ここを子供たちが通つていて、車も通る。大変車の通りも多い。国交省においても、この踏切が課題があるということで、自動車、ボトルネックになつていっている踏切、自動車の交通量が多い、そしてもう一つが、歩道が狭い踏切、こういうことで、改良の計画があるとは聞いています。

町はここに立体交差や道路を架ける予定にしているという理解をしていますが、これまで私も、この問題を取り上げてきたんですけども、近くに蟹江駅がありまして、駅がありまして、駅に入るために、単線の線路が切替ポイントで複数の線路に広がるわけですよ。この切替ポイントの移設がなかなかできないから、町からの要望があつたけれどもなかなかこれは広げられなくて、子供たちが車の中を踏切を渡るという、たくさん車が通るところを子供たちが渡つていっている、近くに公園もあるので、こういう光景を目にしています。

この度、機会があつて、JR東海の幹部の方とお話をする機会もありました。そういった中で、この踏切の問題を改めて、十年ぶりぐらいですけども、もう一度、技術も革新されたこと、しょうし、広げることができないのかということ、ちよつと聞いたところでありました。

ここでちよつと国交省に、事務方で結構です、この踏切は、いわゆるこの踏切の切替ポイントを少し西に動かすということは今の技術では可能であつて、大体その費用は一体幾らぐらいかかるのか、これについてまず御答弁いただきたいと思つています。

○上原政府参考人 答えたいと思います。JR関西本線東郊線踏切の拡張に伴う当該踏切の改良につきましては、現在、JR東海と蟹江町との間で検討が進められているものと承知いたしております。

はなくて、その協議の場をどうやってつくればいいのか、そしてどうやって評価をすればいいのか、こういった知見があるのは圧倒的に国なんですから、きちっと評価ができるところまではお手伝いをいただける、評価の結果によってはやらないうという選択肢はあると思いますけれども、評価ができるところまではしっかりとお手伝いいたいただくというところでいいですね。ここ、確認なんですか。

○上原政府参考人 お答えいたします。

既に、そうした協議会の設置についてお手伝いさせていたいただいている認識でございます。

今後、協議会ができました際には、専門的な知識を生かしまして、お手伝いを続けていきたいというふうに考えております。

○岡本(充)委員 したがって、協議の場を設置をする、そして評価をする、そこまでが一連の流れですからね。お手伝いいただけるということではないか。

前回は、議事録に言葉が残っていないんです。お手伝いしていただく、今してもらっていますよ、今後ともしてもらいたいということではないですか。確認です。ちゃんと答えてください。前回、議事録に残っていないんです。今も手伝わってもらっていますよ、これからも手伝わってもらえるということではないですか。

○上原政府参考人 お答えいたします。

先ほど答弁をしたとおりでございますが、これまで、この協議会の設置につきまして、いろいろ、他の事例を紹介をいたしましたり、あるいは各自治体の意向の確認をして、さらにその情報共有を図ってきているところでございます。

ただ、協議会を設置するしないにつきましては、これは地域の御意向が最大限尊重されるべきだということに考えておりますので、我々といったしましては、情報共有やあるいは専門的な知見を活用して助言ということは、今後ともお手伝いとしてさせていただきたいというふうに思っております。

○岡本(充)委員 是非、じゃ、助言をまずしていただきたいと思えます。設置に向けてもいろいろハードルがあるんですよ。やはりそこも助言が必要だということですね。その上で、こうしたニーズがどのようなものなのか、採算がどうなのかということをしつかり評価していく必要があると思えます。

今日、大臣、GOTOトラベルの議論をしたかったんですが、時間がなくなっちゃいました。いろいろ調査をすると、一点だけ指摘をしておきますけれども、やはりGOTOトラベルが終わったから観光業者の感染者数は伸びなくなったという事実が、いや、旅行者は当然、GOTOトラベルに参加していませんからゼロですよ。でも、GOTOトラベル事業参加登録宿泊施設の従業員におけるコロナ感染症の感染者数は、二月は四十八人、十一月は九十五人でしたから、全国の感染状況が比較的似ていた十一月と、十一月の方がむしろ少なかつたわけでありますけれども、むしろ全国の新規感染者が多かつた二月と比較すると、これは半分なんですね。十一月九十五人、従業員で感染が出ています。

したがって、やはり影響があつた、従業員の感染者数を見ると、全国の感染者数に比べてちよつと多かつたという印象を持ちます。それについて、大臣、最後に感想だけ述べていただいて、終わりたいと思えます。

○赤羽国務大臣 済みません、ちよつと時間がないのであれですけども、そもそも、絶対数が決定的に違いますよね、全国の新規発生者数と今の何十人というのは、(岡本(充)委員「十一月と二月は一緒ですよ、十一月と二月と呼ぶ」)

私は専門家ではありませんので、基本的に、この感染対策については、政府対策本部の感染症の分科会の専門家の方々の御指導をいただいで判断しております。これはもう一貫しております。

このことについて、当初から、昨年の、分科会からは、明確なエビデンスはないという、その認

識は変わっていないというふうに認識をしておりますので、私は、その部分については、私自身もそこについて何かとやかくコメントする立場にはないというふうに思っています。

○岡本(充)委員 数字の事実だけお伝えししました。

終わります。

○あかま委員長 次に、高橋千鶴子君。

○高橋(千)委員 日本共産党の高橋千鶴子です。緊急事態宣言を二十一日どおりに解除をすることが、ほぼ政府の意向を固めたということや、それを明日決定するということが報じられております。

一方、毎日新聞と社会調査研究センターの全国調査で、緊急事態宣言を二十一日以降も延長すべきだと答えた方が五七％いたと十四日付が報じています。ただし、内訳が、四都県の宣言地域では五二％なのに対し、宣言地域外では六二％と、一〇ポイントも高いということです。感染率が低い県においては、高い地域から来てほしくないとか感染を広げてほしくないという気持ちがあると見て取れます。

先週末は、繁華街だけではなく、人も多く、コロナ疲れ、あるいは慣れが指摘をされていると思えます。四知事の意見も分かれている中でありますが、解除に明確な根拠がないのではないかと打つ手が解けてもしくなくても何も変わらないのか打つ手が解けてもしくもないのか、それが理由だつたら困るんですよ。しかし、このまま解除に踏み切ればリバウンドもあるということが言われていますが、どのように考えているのか、内閣府に、政務三役、お願いします。

○和田大臣政務官 お答え申し上げます。

まず、冒頭ですけれども、飲食店を始めとする事業者の方々、そして国民の皆様方の御協力もあり、新規感染者数は一月中旬以降減少が続き、ピーク時から約八割減の効果が見られておりまして、皆様方の御協力に心から感謝を申し上げます。

そして、首都圏の各都県の指標でございますけれども、現在でもステージ3相当を下回っている状況でございます。ステージ4に戻ることはないよう、都県から医療機関に対し、支援策を活用して病床確保の更なる働きかけを行うなど対策の徹底を図るとともに、事業者への営業時間短縮の見回り、呼びかけ、文書による働きかけ、テレワーク七割の要請など、対策の徹底を図っているところでございます。この結果、病床の使用率は現に低下をしております。

あわせて、諮問委員会から感染の再拡大を防ぐための七項目について提言をいただいております。国としては、一都三県と連携をして、モニタリング検査を早期に開始するための準備や保健所の体制整備、見えない感染源を特定していくため、深掘積極的疫学調査などの取組を進めております。

ステージ3相当に確実になっているかどうかを見極めることと併せ、これら七項目についても準備体制が整っているかを見極め、専門家の意見をお聞きしながら、三月二十一日の期限に向けて適切に判断してまいりたいと思えます。

○高橋(千)委員 なかなか一般論でしかお答えできないとは思っています。

一番最初にお話しされた、一月中旬以降減少傾向にあると。それは、逆に言うと、もう下げ止まりであるということが指摘をされていることや、むしろ、一週間単位で見ると、ずっと高くなつて、また増えてきているんじゃないかという指摘もあるという中で、やはり、ここは単純ではないということがありますし、変異株の影響ということも指摘をされている中で、ちよつと、何とかな、同じ解釈でよいのかということが心配されているんじゃないかと思っております。

それで、資料の①は十四日付の日経新聞です。解除をにらみ、感染の再拡大を防止する対策パッケージとして、一つは病床拡充、二つは集中検査、三つはモニタリング検査、四つはワクチン、これは六月までに累計一億回分確保してあると書

いてあります。ワクチンを除いては、解除を待たずとも、もつと前からやっておくべきことではなかったかと思うんですね。

昨年、第一回の緊急事態宣言を解除した五月は、全国で二桁まで落ちておりました。その安定した時期にこそ、医療提供体制の確保とか地域の病院の間での役割分担や連携を決めておく、こうしたことをやるべきだったんじゃないか。これはずっと言ってきたことなんですけれども、そのことを指摘させていただきたい。

その上で、政府としては、新型コロナウイルス感染症の収束状態とはどういう姿を描いているのか、伺います。

○和田大臣政務官 お答え申し上げます。収束の定義は、国内外における感染状況や病原体の性質、社会情勢等の具体的な状況に即して判断すべきものでありまして、一概に定義することは困難でございます。

新型コロナウイルス感染症は、ゼロにすることが困難な感染症であり、今後も流行の波は起こり得るが、小さな波を大きな波にしないことが必要だと考えてございます。

このため、必要な対策を徹底的に講じ、感染者数の減少傾向を継続させ、病床を安定的に確保できる状況にすることが必要であると考えております。

いつかは緊急事態宣言は解除しなければならず、解除するときは緊張感が途切れるため、いつ解除しても感染再拡大の防止が必ず課題になってくると考えております。

その上で、緊急事態宣言解除後に感染を再拡大させないために、これから申し上げる五つの点をステージ2相当以下に下がるまで継続したいと考えております。

一点目は、営業時間短縮要請や当面のテレワークの推進、イベント開催制限などの対策の段階的な緩和、そして二点目は、感染拡大の予兆を早期に探知するための幅広いモニタリング検査、高齢者施設での集中的検査を含めた検査の戦略的拡

充、三点目が、濃厚接触者に積極的疫学調査を行い、その範囲で封じ込めるクラスター対策、四点目が、感染拡大の兆しをつかんだ場合に特措法改正による蔓延防止等重点措置の活用、五点目が、ワクチン接種の着実かつ円滑な実施ということを柱として対策を講じていきたいと考えております。

いずれにしても、こうしたことをしっかりとやることで、感染の再拡大、しっかりと防止してまいりたいと思っております。

○高橋(千)委員 だから、やるべきことは、今、私の方から言っているわけだし、報道もされているし、何回も分科会の資料とかも見ておられます。問題が、政府がどういう姿を描いているかというものが全然メッセージとして伝わっていない、そこが問題だと言っているんです。

宣言を解除したからといって、それで収束じゃないということ、今の答弁で再拡大もあり得るからとおっしゃっていたので、当然のことだと思わなくていいですね。一般的には、国民の六割、七割が免疫を獲得した状態というのはよく言われていることだと思わなくていい。私は、やはり、それが重症化しない程度に弱毒化をして、季節性インフルエンザのようになっていくというのがイメージじゃないのかなと思わなくていい。

参議院の予算委員会で分科会の尾身会長が、それには二、三年くらいかかるという答弁をされておりましたけれども、やはりそのくらいはかかるだろう。けれども、やはりそこがはっきりイメージができていけば、そこに向かって腰の据えた対策をきちっとやっていくんだ、つまり、収束に二、三年かかるからといって何もするなという意味ではなくて、そのために何ができるかという議論ができるんじゃないかと思わなくていい。この考え方、これは一緒でよろしいですか。

○和田大臣政務官 済みません、質問をもう一度、具体的にお願います。

○高橋(千)委員 時間がないのでね。ちゃんと通告しているわけですからね。

六、七割が免疫を獲得する、結果としては季節性インフルエンザのようになっていくことをイメージできるんじゃないか、それには二、三年かかる。尾身会長も言っていますよね、いいですかと言っています。

○和田大臣政務官 お答えします。大変失礼しました。

尾身会長の御意見は、確かにあったと思えます。ただ、専門家の先生の方々の意見、これをお一人お一人、内閣府としてコメントをすることは差し控えていただきます。

いずれにしても、しっかりと諮問会議等で専門家の方々の御意見を承った上で、適切に判断をしていきたいと思えます。

○高橋(千)委員 極めて無責任な答弁だと思えます。内閣府の今日は政務官に来ていただいていますけれども、赤澤副大臣が参議院の国交委員会でも我が党の武田良介参議院議員に、GOTOトラベルの問題を質問して、収束後に本当は開始するというのが閣議決定じゃなかったのかという質問をされたのに対して、収束後は第一回の緊急事態宣言の後だ、だから、そのときは一旦収まっているからという答弁だったんですよ。本当に驚きました。これほどの論弁はないと思わなくていい。

その後、更に高い第二波、第三波が来ても、第一波は終わったからGOTOトラベルをやってもいいんだと、もしそう言うのであれば、これはやはり失策だったと言わなければならぬ。だけれども、今の答弁ではやはりそこが全然見えてこないというところを、あえて指摘をさせていただきたいと思えます。

今日は、そういう中で国交省の所管事業者に対する支援策について伺います。

地方創生臨時交付金の、二次、三次と補正予算を積み上げて、地域公共交通についても予算を積んでください。今、分かっている取組状況を教えてください。また、大臣には、これをどう評価しているのか、伺います。

○久保田政府参考人 お答え申し上げます。新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金につきましては、令和二年度一次補正予算におきまして一兆円計上され、第二次補正予算におきまして二兆円が増額、第三次補正予算におきまして更に一・五兆円が増額されたところでございます。

本交付金につきましては、国土交通省におきまして各地方自治体に聞き取ったところ、これまで約三百六十自治体、約千事業におきまして、公共交通事業者の感染症対策はもとより、運行費支援や利用促進などに活用いただいているものと承知をさせていただきます。

○赤羽国務大臣 この地方創生臨時交付金の一番いい点は、地方独自で、使い勝手がいいことだということに思っています。加えて、メニューが多分百以上あるのではないかと。

ですから、私、全国回っております。これは地方自治体ごとによって千差万別でした。ある地方ではタクシー事業者に対して一台二十万円支給されているけれども、隣の市ではそういうものはないというのが現実であって、ですから、我々は、この地方創生臨時交付金はあるがたいですけれども、医療の件とか感染対策に使うということの方がどうしても優先されるので、我々として、本来、所管省庁である国交省として、公共交通機関の路線維持等々についての予算はしっかりと取らなければいけないということで、二年度の三次補正予算と今審議いただいている三年度当初予算で五百億以上のそうした公共交通に対する支援策を計上させていただいておるところでございます。

○高橋(千)委員 ありがたいです。

資料の②に交通政策課がまとめたものを付けておいたんですけども、今大臣おっしゃってくださるように、やはり交付金、大事なんですけども、それだけじゃなくて、ちゃんと地域経済を支えるために使えるということは、やはり国交省自身もメッセージをしていく必要があると思っております。

資料の②に交通政策課がまとめたものを付けておいたんですけども、今大臣おっしゃってくださるように、やはり交付金、大事なんですけども、それだけじゃなくて、ちゃんと地域経済を支えるために使えるということは、やはり国交省自身もメッセージをしていく必要があると思っております。

わけですけれども、ここは、ですから、三百六十自治体、一千事業が、地域公共交通だけでもこれだけあるということを示している。すごく大事だと思っんですね。

そのうち、運行支援が、下を見て、内訳を見ていただければ分かると思うんですが、一番多い。運行支援そのものに使っているということは、私、すごくいいなと思うんです。それが地域の大変な実情を示していると思うんです。

我が青森県では、広域路線バス、地域鉄道、フェリーに対して、減収補填、線路、船体などの維持費の支援で、事業費総額四億七千五百八十六万円を始め、きめ細かい支援策がほかにもたくさんあります。ほとんどが中小企業である観光バスやタクシー事業者への支援メニューがあること、国の例えば持続化補助金であれば五割減という厳しい要件があるのに対して、三割や二割減という、要件がより受けやすい規模になっているという特徴だと思っんですね。内閣府の予算ではあるけれども、国交省がその各県の取組をつかむということは大変大事なことだと思っんですね。当然のことながら、ただ、予算規模は小さいものが多く、歓迎されている事業やその効果を国として酌み取って、国としての支援策にもつなげていただきたいと思っんですね。

そこで伺いますが、GOTトラベルキャンペーンは、総額二兆七千億円予算がつかました。今どこまで執行され、執行予定を除く残額は幾らでしょうか。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。
GOTトラベル事業の予算のうち、旅行代金の割引支援と地域共通クーポン券のための給付金につきましては、令和二年度第一次補正予算で一兆一千二百四十八億円を計上しており、このうち、昨日、三月十六日までで、本事業の割引支援を受ける旅行商品のために七千二百六十三億円を旅行会社や宿泊業者に配分しており、これに対応する地域共通クーポン券のための予算等を合計いたしますと、一兆三百億円強を事実上使用してい

る形になっております。

また、第一次補正予算の給付金予算額から事実上使用されている額を除きましたら額は九百億円弱でございます。第一次補正予算から予備費、第三次補正予算までの給付金予算額を合計した額から除いた残額は、一兆三千三百億円強となっております。以上でございます。

○高橋(千)委員 要するに、予備費とそれから三次補正で積んできた予算、一兆三千から四千億が残っているということがまず確認できたと思っんですね。それで、大臣は三月十日の本委員会で、GOTトラベル事業はどのような条件がそろえば再開するのとかという小宮山委員の質問に対して、ステージ2相当の地域であれば構わないという見解を述べたのと同時に、これまで四十二の観光地の皆さんと意見交換してきて、直接支給を望んでいる方はほとんど聞かないと答えいらつしやいます。ただ、直接支援の中身を今、いろいろ考え方があると思っんですね。観光は裾野が広いから、観光そのものを回すことが最大の要望であることは当然理解できます。

ただ、一月二十六日の大臣会見で、今私が紹介した地方創生臨時交付金、これを観光関連のところでも活用していただくのが具体的には有用と認めるふうには大臣は述べていらつしやるわけです。そういう意味では、やはり、例えばGOTトラベル事業の県民版、県民割のようなこともやっているわけですけれども、私自身はトラベル交付金がいよいよないかと言ってきた。トラベルの予算は減収補填、そうじゃないところは県内旅行を大いに支援していくとか、そんなこともできるじゃないかと言ってきたつもりなんですけれども、考え方はそんなに違わないのではないかと思っんですが、いかがでしょうか。

○赤羽国務大臣 GOTトラベル事業というのは本来全国一斉にやっていくということで、国の

事業としてやっております。それは原則論は変わらないんですが、他方、今、高橋委員言われたように、地域地域によって感染状況が随分違っております。

現在も実は、全国一斉に止めていますが、近々三十を超える知事から、県単位で観光支援を頑張ってくれという趣旨の要望があるというふうにもちよつと聞いておりました。近々、それに対応するんですが、そうした意味で、西村担当大臣から言われていたこととか、政府の中の共通認識として、県民割引とか市割引、独自でも随分やられています。今、県でも二十以上やっておりますが、現状、もう多くが地方創生臨時交付金で使われているというのが事実です。そのことは使っていたらいいのではないかと思っんですね。

ただ、島根県の知事も来られたときに、同じような話を対面の会話のときにしましたが、島根は島根で地方創生臨時交付金を観光に優先的に回すという心の余裕がない、だから観光庁の予算ですつかりしてくれないかという、そういった御要望もあつたということは申し上げておきます。

○高橋(千)委員 とても大事な答弁だと思っんですね。やはり余裕、その島根の知事の、臨時創生交付金ではなかなかそこまで回す余裕がないんだ。だからトラベル交付金ということを私が言っておりますので、そういうのも含めて、本当に県の要望にちゃんと応えていくという意味でも検討いただきたい、このように思います。

失礼しました。和田政務官、よろしいですの、ありがとうございます。

次に、厚労省に伺います。
二月八日の予算委員会でも取り上げたんですけど、高齢者施設におけるPCR検査の実施について、十都府県の計画がまとまったようであり、基本的に対処方針では、特定都道府県に対して、感染多数地域における高齢者施設の従事者等の検査の集中的実施計画を策定して、三月末までを目途に実施とありました。

この策定した自治体数と施設数、その特徴などを御説明ください。

○度山政府参考人 お答えを申し上げます。
緊急宣言事態の対象区域となりました十都府県の計画策定の主体は保健所を設置している自治体ということで、全部で三十九団体でございます。現状のところ、この全てで計画が策定をされております。

それから、対象の施設ですけれども、高齢者施設を中心に、地域によつてちよつと差はあるんですけれども、およそ三万施設が対象になっているという状況でございます。

○高橋(千)委員 ありがとうございます。
資料の③に、今の私が言った基本的対処方針にはどう書かれているかということ、計画の策定状況というのをつけたんですけれども、めくっていただけて、出していただいた計画の一部抜粋なんですけれども、これを見ますと、あれっと思っんですね。つまり、対象者が、一番上の川口市以外は含まないのかとか、「派遣・委託職員を含む」と書いています。ということは、書いていない施設は派遣や委託職員は検査の対象にならないのかと思っんですね。あるいは越谷は、「事務職員、調理、清掃、運転等の職員を含む」と書いております。ということは、単に「施設従事者」としか書いていないのか市では、こういう現業職員を含んでいないのかと思っんですね。ばらばらな解釈が起きてしまうんですかね。

これはどういふことなんでしょうか。どのように把握されているのでしょうか。

○度山政府参考人 この資料は、自治体から報告のあつたそのままを記述しておりますので、我々の基本的な考え方は、そういう意味でいうと、入所者と直接接している者というのは、これはやはり検査をすることが必須だというふうに思っいたします。
その上で、あとは、地域の感染状況とかいろいろなことを考慮した上で対象範囲を定めてやっ

ほしい、そういうふうにお願いをして上がってきた結果ということでございます。

○高橋(千)委員 ですから、そのままを見たらさっぱり分からないというのでは困るんですよ。もしかしら、従事者という中に当然に含んでいくかもしれないし、含んでいないかもしれない。正職員だけ、それも介護の接するところだけと言うかもしれない。地域によつては、本当に利用者に接する人だけと、同じ職員の中でも限定しているのがあります。

でも、やはりそれじゃ本当の効果が得られないんじゃないか。そこは強く、ちよつと厚労省として考え方を整理してやっていただきたいと思うんです。

それで、資料の⑥に、ワクチンの接種順位の考え方というのがあります。医療従事者に対するワクチン接種はもう始まっていて、一か月で三十五万人がもう接種済みであるということが聞かれています。

四月十二日から高齢者への接種が始まるんですが、三千六百万人を考えられているということ聞いています。その後が基礎疾患を有する者、その後が高齢者施設に従事者ということで、ここでは、従事者に対するワクチンはすくく遅くなるということが分かるんですよ。

聞きたいのは、計画を見ても、三月に何回やるのか、あるいは四月以降何回やるのかというのは全く分からないです。逆に言うと、四月を過ぎたらワクチンの接種が始まるので、後はもう検査しなくてもいいと思ってるんじゃないか。そうではないかと思いたいんですけども、確認をしたいと思えます。

○度山政府参考人 お答えを申し上げます。私どもは従前より、感染の拡大地域における高齢者施設の職員等への検査の実施というのを、保健所が感染状況等を踏まえて判断をして行ってほしいということをやつとつと言いつつ続けてまいりました。今回、今先生御指摘の資料でまとめられている

ものに関しては、緊急事態宣言の発出を受けて、特に集中的に取り組む計画を作つてやつてほしいということの概要でございます。この中では、三月までに、そういう意味でいうと、一通り地域の中での検査を実施するということをお求めしております。それに沿う形で自治体の方が対応してくれたものというふうには思います。

なお、ワクチンの接種との関係をちよつと言及されましたけれども、高齢者から四月にワクチンを接種することになっていくこと、それから、この検査を実施することについては、直接関連はございません。

なので、四月以降も、先ほど申し上げましたように、従前から申し上げているとおり、地域の感染状況を踏まえて、必要があると認める場合には検査の実施をお願いをしていく、そういう立場に変わりはございません。

○高橋(千)委員 社会的検査をしつかりお願いしたいということをお願いしてきて、集中的な、十都府県だけはあるけれども、ここを始めるということは私たちが評価をしているんです。だけれども、実際に見てみるとどうなのかと思う実態であるということで、指摘をさせていただきました。

ワクチンが始まったらそれで要らないという意味ではないということを確認をさせていただきましたので、そうじゃないと、やはり最初の質問に戻すわけですけれども、まだまだ収束というのが見通せない中で、どうやって支援策や経済対策をやつていくのかということが問われると思えますので、改めてそこは徹底をしていただきたいということをお述べて、残念ながら、時間ですので、終わりたいと思えます。

○あかま委員長 次に、井上英孝君。○井上(英)委員 日本維新の会の井上です。それでは、一般質疑に入らせていただきますけれども、今日は、水産庁の藤田資源管理部長、ありがとうございます、お越しをいただいています。

す。また、和田住宅局長、先日は失礼いたしました。今日は先にやらせていただきますし、奥島長官も、ありがとうございます。

それでは、前回の大臣所信のときにできなかったんですけれども、ブロック塀について住宅局にちよつとお聞きをしたいと思えます。

最近も東日本大震災の余震ということで、非常に大きい余震が東北地方を中心になりました。先般も、東日本大震災から今年で十年ということ、また、私の地元、阪神・淡路大震災、これは大臣の今の選挙区の地元でもありますけれども、二十六年ということになっていきます。

阪神大震災時には、僅か十五秒だったんですけども、もつと長く揺れていたような記憶があるんですけども、その強い揺れによつて二千四百六十八か所のブロック塀に被害が発生をした。その倒壊により、神戸市だけで当時十四名の方が亡くなられたというふうにお聞きをしています。

ブロック塀によつて人の命が奪われるという教訓は、実はこの阪神・淡路大震災以前からやはりあったんですね。一九七八年の宮城沖地震、小学生を含む十八名がブロック塀の倒壊で命を亡くされた。その後、宮城県では熱心に対策が講じられました。その後、全国的に見れば、教訓というのは十分にやはり生かされなかったのではないかなというふうには思います。二〇〇五年の福岡県西方沖地震で一名、二〇一六年の熊本地震で一名、そして、私の地元の大阪も二〇一八年、大阪北部地震で二名お亡くなりになりました。

この大阪府北部地震の犠牲者の一人が登校中の小学生女児だったということもあってやはり注目も集まりましたけれども、その後、文科省は、幼稚園等も含む五万一千八十二校園の学校施設を対象とした調査を実施されていますが、昨年の令和二年九月時点の調査なんですけれども、二千二百四十三校に安全性の問題のあるブロック塀がまだ残っている。うち八百五十二校が今年度工事が完了予定だというふう聞いていますので、一定対策、しつかりと進めてくれるというふうには

思っています。ただ、大阪、京都、東京、沖縄というのは、やはりまだ安全性に問題があるブロック塀というのが多いというふう言われていきます。こういったブロック塀の撤去、やり替えといいますが、それがちよつと進みにくくなつていったのはどうい理由があるのか、和田局長にお伺いしたいと思えます。

○和田(信)政府参考人 お答えいたします。委員御指摘のとおり、大規模地震に備えて危険なブロック塀の対策を進めること、これは、住宅・建築物そのものの耐震性向上とともに、非常に重要な課題と思つてございます。

先ほど委員もおっしゃられたように、平成三十年六月の大阪北部地震、このときのブロック塀の倒壊被害、これを踏まえまして、国交省では、ブロック塀の耐震診断あるいは改修、撤去について、防災・安全交付金等を強化して支援してまいりました。また、これに加えまして、耐震改修促進法の政令を改正して、通学路を含む避難路沿道の建築物について、義務づけを可能としてまいりました。

この結果、令和二年の四月現在で、防災・安全交付金等を活用するなどによつて、危険なブロック塀の改修、撤去に係る支援制度を設けている市区町村数が、大阪北部地震当時の百九十九から九百十五に増加してきてございます。

一方で、委員まさにおっしゃられましたように、小中学校あるいは幼稚園、こういった学校施設に比べて、民間の住宅などのブロック塀についてはまだ十分に対策が進んでいないというのは、そのとおりだと存じます。

先ほど申しましたが、取り組んでいる公共団体の数は増えてはきておりますが、地方公共団体の理解あるいは積極的な取組、特に、古いブロック塀について、非常に危険で命にも関わるものだというところについての理解、これを、住民も含めて、その理解がまだ十分でないということが大きな要因ではないかと考えてございます。

○井上(英)委員 局長、ありがとうございます。

やはりこういう災害というのは、そんなに、当然、特に地震も、いつもいつも本場に頻りに、毎日のように別に起きていくわけではないので、ただ、その瞬間に、起きたときに、やはり被害が出たときに初めて、皆さん、必要性というのを物すごい感じるんですけれども、やはりちよつとそれがまた時間がたつてくると、その意識がちよつと低くなってしまふといひますか、それは我々も気をつけなくて駄目です、当然、担当者の皆さん方も気をつけていただかなければなりませんし、不断の努力というのをくれぐれもお願ひしたいなというふうに思ひます。

国土交通省も様々な施策というのを講じています。

ある自治体ではブロック塀撤去費用の九割というのを補助するとか、手厚い支援策を用意している自治体も少なくありません。また、耐震改修法の政令改正によって避難路沿いのブロック塀などの耐震診断が義務づけられ、令和二年春から、東京、大阪、また大阪府の中の茨木市というところで運用が開始されました。

しかし、阪神・淡路大震災から二十六年、さらに、宮城県沖地震からは四十二年というものが経過しましたが、相変わらず、やはりその問題のあるブロック塀という、撤去がまだあるというのが現実であります。

東日本大震災から先日も十年というタイミングでしたけれども、ブロック塀の安全対策について、改めて重要性を広く国民に訴える必要があると思ひますが、どのような方法がいいか、局長、お考えがあれば、お教えいただきたい。

○和田(信)政府参考人 お答えいたします。

まず、地方公共団体に向けて、公共団体と私どもの会議等の場を用ひまして、特に、古いブロック塀が地震時に倒壊する危険性というのを周知していきたいと思ひますし、積極的な取組をしていく事例、これをほかの公共団体にも展開する。

委員おつしやられたように、時間がたつて、どうしてもそのリスクの意識が少し弱くなる、あるいは、ほかの地域のことだと思つてなかなか気が回らない、そういったことが、なるべく、できる限りないように、しっかりと周知し、働きかけを行うい、あるいは、毎年二回、建築物の防災週間というのをごいひます。こういった場で、全国に発信するなどの取組、これをしっかりとやりたいと思ひます。また、住民に對しまして、公共団体が啓発に取り組む、こういったときに、我々、支援を、助成をしていきたいと思つてございます。

このように、公共団体と住民の双方の理解の促進を図るとともに、防災・安全交付金、これらによつて危険なブロック塀の改修、撤去、これらの取組の支援を行つてまいりたいと思ひておられます。

○井上(英)委員 局長、ありがとうございます。

先ほども言ひましたけれども、やはり不断の努力ですね、本当に、やはり課題意識というのをしっかりと持つて、決して緊急性は低くないと思ひます。ただ、予算の問題だとか様々な、それは各自自治体もそうですけれども、様々な問題というものは、課題はあると思ひますが、しっかりと取り組んでいただくように、よろしくお願ひを申し上げたいというふうに思ひます。

それでは、ちよつと時間もなくなつてきて、残り六分なんですけれども、今日はちよつと海警法について触れさせていただきますというところで、保安庁の長官、それから水産庁藤田部長にお越しをいただいております。

昨日、日米両政府で、外務、防衛担当閣僚による日米安全保障協議委員会、通称2プラス2が開かれ、国際秩序を脅かす中国の行動に共同で対処する方針というのを確認しました。中国海警船の武器使用条件を定めた海警法に對して深刻な懸念と、尖閣諸島周辺での一方的な行動に反對するということが改めて強調されました。

中国を名指ししての批判というのはやはり異例で、中国は2プラス2を開催したことについて、

アジア太平洋地域の平和と安定に資するべきものであるべきで、第三国の利益を損ねるべきではないというふうに牽制されているというか、報道されていひます。

今後も日米両政府で協議を進め、国際法に違反する中国の行為に抗議をして、国内法整備を含めて具体策の検討を急ぐことを我々は求めたいといふふうにも思ひていひます。

その中でお聞きしたいんですけれども、まずは日本の漁船の操業状況について水産庁にちよつとお聞きをしたいんですけれども、我が国の領土、領海である尖閣諸島、尖閣海域において、中国の海警局の船舶が日本の漁船の操業を妨害するという事案がよく生じているとお聞きします。現状、尖閣領域において、また、これは海上保安庁でいう九管区ですね、水産庁でいう新潟支部ですね、大和堆の近辺の、これも非常に好漁場でありますけれども、安全に漁業ができるような状況というものがしっかりと確保されているのか、水産庁にお聞きしたいと思ひます。

○藤田政府参考人 お答え申し上げます。

まず、尖閣諸島周辺海域でございひますけれども、沖繩県などの漁船が操業を行つておられます、この海域では、高級魚として知られますアカマチなどのマチ類ですとか、カツオ、マグロ類を目的とする一本釣り漁業及びはえ縄漁業などが行われてございひます。これらの漁船の操業日数につきましては、近年減少傾向にございひます。

また、中国の海警船による我が国漁船への接近事案が繰り返して発生しているというところにつきまことは事実でございひまして、私どもも承知をしてございひます。

次に、大和堆周辺海域でございひます。ここは我が国のイカ釣り漁業等の好漁場ということになっておりまして、イカ釣り漁業で漁獲するスルメイカ資源につきましては全国的に近年減少傾向ということで、昨年の漁獲量は約三・七万吨というところで、非常に低い水準になってございひます。

漁獲量の減少につきましては、水産研究・教育機構の調査によりまして、産卵海域における水温が適していなかったことが主な原因だといふふうにごえられまふけれども、外国漁船による違法漁獲は、資源だけでなく、我が国漁船の安全操業の妨げにもなつておりまして、大きな問題だといふふうにごえつてございひます。

○井上(英)委員 答弁、部長、ありがとうございます。

尖閣においては、やはり今の緊張感のある環境もあつて、漁船自体が減つていひます。これはやはりゆるゆつき事態で、そういうことで、日本の漁船の操業が、出にくくなるといううか、出ていひないといひことは、やはりちよつと考へていひないといひ駄目なんじやないかなといひうに思ひていひます。

それから、大和堆周辺に関しては、これは中国漁船の違法操業といひのがあつて、水揚げ量が減つていひつていひるということですね。ですから、これも非常に危機的な状況で、しっかりと対応をしていひないと駄目だと思ひます。

もう残り二分なので、今日はスタートということで、これから通常国会中ずつと、一般等もありまふので、この問題、しっかりと、我々党としても私としてもやつていひますので、まずは海上保安庁の奥島長官、現状、雰囲気ですね、この現状を見た上での長官としての思いをお聞きさせていただきます。ただ、ただらといひうに思ひます。

○奥島政府参考人 お答えいたします。

尖閣諸島の接続水域におきましては、ほぼ毎日、中国海警局に所属する船舶による活動が確認をされておられます。領海侵入につきましても、領海侵入し、日本漁船に接近しようとする事案、これも繰り返して発生しているところでございひます。

海上保安庁では、中国海警局に所属する船舶が日本漁船へ接近しようとする動きを見せた場合には、日本漁船の周囲に巡視船を配備し、安全確保に万全を期しております。

また、こうした日本漁船への接近事案、これが繰り返して発生していることにつきましては、外交ルートにおける抗議など、政府全体で様々な対応をしております。

現場の状況は引き続き予断を許さない厳しい状況にあると認識しており、海上保安庁におきましては、あらゆる事態を想定いたしまして、万全な警備体制を構築しているところであります。今後とも、水産庁を始めとした関係省庁と不断の検討を行うなど緊密に連携し、日本漁船の安全確保に努めてまいります。

○井上英委員 是非、保安庁、日頃から本当に大変な、特に現場の保安官の皆さん方は大変な思いをされていると思いますので、しっかりと従事していただいているということは改めて敬意を表したい、そして感謝を申し上げたいと思います。ただ、やはり、まだまだ厳しい環境がありますので、是非それをみんなで取り組んでいきたいと思っておりますので、長官、またよろしくお願いいたします。

○あかま委員長 次に、内閣提出、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣赤羽一嘉君。

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○赤羽国務大臣 たいま議題となりまして踏切道改良促進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。

踏切道につきましても、これまで改良対策を進めてきた結果、その数や事故件数等は着実に減少してまいりましたが、依然として事故や渋滞が多数発生しております。また、災害時に長時間の遮断が発生した場合に、緊急救命活動等の大きな支障になるとの課題も明らかになってくることから、災害時における適確な管理も含め、対策を更に促進することが必要です。

この趣旨から、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、国土交通大臣による改良すべき踏切道の指定について、従来の五か年の期限に代えて、交通安全基本計画等の国の五か年計画と連動しつつ、改良を優先的に実施する必要性等を勘案し、機動的に指定できるようにすることとしております。あわせて、踏切道の改良の方法として、踏切道と交通上密接に関連する道路の改良を追加する等の措置を講ずることとしております。

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

○あかま委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十九日金曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午前十時四十分散會

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
踏切道改良促進法の一部改正
（踏切道改良促進法の一部改正）
第一条 踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第百九十五号）の一部を次のように改正する。

「第二項」を「第三項又は第五項」に改め、「都道府県知事」を削り、「当該都道府県知事」を都道府県知事に改め、同項を同条第七項とし、同条第三項中「しよう」とを削り、「道路管理者（前条に規定する）」を「及び道路管理者（二）」及び「を」第十六条第一項の地方踏切道改良協議會が組織されている場合にあっては、当該地方踏切道改良協議會、第六項において同じ。並びに」に改め、同項を同条第四項とし、同項の次に次の二項を加える。

5 市町村長は、当該市町村の区域内に存する踏切道であつて第一項の国土交通省令で定める基準に該当するもののうち、踏切道における移動等円滑化（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）第二条第二号に規定する移動等円滑化をいう。）の促進の必要性その他の地域の事情を考慮して、踏切道改良基準に適合する改良の方法により改良することが必要と認められる踏切道について、同項の規定による指定をすべき旨を、都道府県知事を経由して、国土交通大臣に申し出ることができる。

6 市町村長は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をするときは、あらかじめ、当該指定に係る鉄道事業者及び道路管理者の意見を聴かなければならない。

第三条第二項中「前項」を「第一項」に改め、「平成二十八年年度以降の五箇年間に於いて」を削り、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の規定による指定については、道路又は鉄道に関する国の計画の達成に資するよう行うとともに、踏切道の改良を優先的に実施する必要性、踏切道の周辺の地域の地形及び土地利用の状況その他の事情を勘案して行うものとする。

第四条第一項中「ときは」の下に、「国土交通大臣が指定する期日までに」を加え、「当該」を

「同項の規定による」に、「提出することができ
る」を「提出しなければならない」に改め、同項
に次のただし書を加える。

ただし、保安設備の整備、歩行者と車両と
を分離して通行させるための踏切道の着色そ
の他の比較的短期間に完了する踏切道の改良
の方法として国土交通省令で定めるものによ
り改良する場合にあつては、この限りでな
い。

第四第四項を次のように改める。

4 第二項第二号に掲げる事項には、当該踏切
道に係る他の道路管理者が管理する踏切道密
接関連道路の改良の方法に関する事項を記載
することができる。

第四第四項第十三項及び第十四項を削り、同条第
十二項中「第一項」の下に「又は第十二項」を加
え、同項を同条第十八項とし、同条第十一項中
「第一項」の下に「又は第十二項」を加え、同項を
同条第十七項とし、同条第十項中「第八項」を
「第十四項」に改め、「第一項」の下に「又は第十
二項」を加え、同項を同条第十六項とし、同条
第九項中「第六条第一項」を「第十六条第一項」に
改め、同項を同条第十五項とし、同条第八項中
「第一項」の下に「又は第十二項」を加え、同項を
同条第十四項とし、同条第七項中「第一項」の
下に「又は前項」を加え、「第六条第一項」を「第
十六条第一項」に改め、同項を同条第十三項と
し、同条第六項中「記載しようとする」を「記載
する」に改め、同項を同条第九項とし、同項の
次に次の三項を加える。

10 鉄道事業者及び道路管理者は、立体差化
による踏切道の改良を行おうとする場合であ
つて、第一項本文の規定により同項の国土交
通大臣が指定する期日までに地方踏切道改良
計画を作成することができない特別の事情が
あるときは、第十六条第一項の地方踏切道改
良協議会における協議を経て、当該期日まで
に、国土交通大臣に対し、その旨、当該特別
の事情及び地方踏切道改良計画を提出する期

日(以下この条において「計画提出期日」とい
う)を届け出ることができる。

11 国土交通大臣は、前項の規定による届出が
あつた場合において、その届出に係る計画提
出期日が著しく不当であると認めるとき
は、当該計画提出期日の変更を指示すること
ができる。この場合において、当該指示に係
る鉄道事業者及び道路管理者は、変更後の計
画提出期日を届け出なければならない。

12 鉄道事業者及び道路管理者は、第十項の規
定による届出をしたときは、第一項の規定に
かかわらず、当該届出に係る計画提出期日
(前項の規定による変更の指示があつた場合
には、同項の規定による変更後の計画提出期
日)までに、国土交通省令で定めるところに
より、協議により地方踏切道改良計画を作成
して、国土交通大臣に提出することとするこ
とができる。

第四第五項中「以下」の下に「この項及び次
項並びに第十六条第三項において」を加え、同
項を同条第八項とし、同条第四項の次に次の三
項を加える。

5 鉄道事業者及び道路管理者は、前項の規定
により地方踏切道改良計画に他の道路管理者
が管理する踏切道密接関連道路の改良の方法
に関する事項を記載するときは、当該事項に
ついて、あらかじめ、当該他の道路管理者の
同意を得なければならない。ただし、地方踏
切道改良計画を作成する前に、道路法第二十
八条の二第一項に規定する協議会において、
当該事項の記載について協議が成立したとき
は、この限りでない。

6 第二項第四号に掲げる事項には、踏切道に
接続する道路の構造の改良を行うことにより
歩行者又は自転車利用者の滞留の用に供する
部分を確保することが当該道路の構造又は周
辺の土地利用の状況により困難である場合に
おいて、当該踏切道における安全かつ円滑な
交通の確保を図るために必要であると認めら

れるときは、道路外滞留施設(踏切道に接続
する道路に沿って設けられた通路その他の当
該道路の区域外にある施設であつて歩行者又
は自転車利用者の滞留の用に供することがで
きるものとして国土交通省令で定めるもの
をいう。次項及び第八条第一項において同じ。
の整備又は管理に関する事項を記載すること
ができる。

7 鉄道事業者及び道路管理者は、前項の規定
により地方踏切道改良計画に道路外滞留施設
の整備又は管理に関する事項を記載するときは
は、当該事項について、あらかじめ、道路外
滞留施設所有者等(当該道路外滞留施設の所
有者、その敷地である土地の所有者又は当該
土地の使用及び収益を目的とする権利(臨時
設備その他一時的に使用する施設のため設定
されたことが明らかなるものを除く。)を有する
者をいう。第八条及び第十條において同じ。
の同意を得なければならない。

第五及第六條を次のように改める。
第五條及び第六條を次のように改める。
(地方踏切道改良計画の変更)

第五條 前條第一項又は第十二項の規定により
地方踏切道改良計画を提出した鉄道事業者及
び道路管理者は、当該地方踏切道改良計画に
ついて、協議により同條第二項各号に掲げる
事項の変更をしたときは、その変更後の地方
踏切道改良計画を、国土交通省令で定めると
ころにより、国土交通大臣に提出しなければ
ならない。

2 前條第三項から第九項まで及び第十三項か
ら第十八項までの規定は、前項の規定による
地方踏切道改良計画の変更について準用す
る。この場合において、同條第十三項中「第
一項又は前項」とあり、並びに同條第十四項
及び第十六項から第十八項までの規定中「第
一項又は第十二項」とあるのは、「次條第一
項」と読み替へるものとする。
(国踏切道改良計画)
第六條 国土交通大臣は、第三條第一項の規定

による指定(鉄道と国土交通大臣が道路管理
者である道路とが交差している場合における
踏切道に係るものに限る)をしたときは、当
該指定に係る踏切道の改良に関する計画(以
下「国踏切道改良計画」という)を作成するも
のとする。

2 国踏切道改良計画には、次に掲げる事項を
記載するものとする。

- 一 踏切道の名称
- 二 踏切道の改良の方法
- 三 踏切道の改良に要する期間
- 四 踏切道の改良と一体となつてその効果を
十分に発揮させるための事業があるとき
は、その内容
- 五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省
令で定める事項

3 第四條第三項から第九項までの規定は、国
踏切道改良計画について準用する。この場合
において、同條第三項中「前項第二号」とあ
り、及び同條第四項中「第二項第二号」とあ
るのは「第六條第二項第二号」と、同條第五項、
第七項及び第九項中「鉄道事業者及び道路管
理者」とあるのは「国土交通大臣」と、同條第
六項及び第八項中「第二項第四号」とあるのは
「第六條第二項第四号」と読み替へるものとす
る。

4 国土交通大臣は、第一項の規定により国踏
切道改良計画を作成する場合においては、あ
らかじめ、当該踏切道に係る鉄道事業者の意
見を聴かなければならない。ただし、国土交
通大臣が同項の規定により国踏切道改良計画
を作成する前に、当該鉄道事業者と国土交通
大臣との間に国踏切道改良計画の作成につ
いて協議が成立したときは、この限りでない。

5 国土交通大臣は、第一項の規定により国踏
切道改良計画を作成するときは、鉄道の整備
及び安全の確保並びに鉄道事業の発達、改善
及び調整に特に配慮しなければならない。
6 第二項から前項までの規定は、国踏切道改

良計画の変更について準用する。

第十三条中「国土交通大臣以外の道路管理者」を「道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)」に改め、「状況」の下に「災害が発生した場合における踏切道の管理の実施体制」を加え、同条を第二十二条とする。

第十二条中「改良」の下に「及び災害が発生した場合における踏切道の適確な管理」を加え、同条を第二十一条とする。

第十一条第一項中「第四条第一項(同条第十三項において準用する場合を含む。))の規定により提出された」、「第五条第一項の規定により作成された」及び「当該国踏切道改良計画の変更があつたときは、その変更後のもの」を削り、同条を第二十条とする。

第十条第一項中「保安設備の整備による」を削り、「を実施する」を「又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために保安設備を整備する」に、「その実施」を「その整備」に改め、同条を第十九条とする。

第九条第一項中「第三条第一項」の下に「又は第十三条第一項」を加え、「次項及び」を「以下この条及び」に改め、「改良」の下に「又は災害が発生した場合における指定踏切道の管理を」、「道路管理者」の下に「(特定道路改良に係る他の道路管理者を含む。)」を加え、同条第一項中「保安設備の整備による」を削り、「の実施」を「又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために保安設備の整備」に改め、同条を第十八条とする。

第八条第一項中「前条第一項」を「第十一条第一項(同条第三項の規定により読み替えて適用する場合を含む。)」に、「この条」を「この項及び次項」に、「同項の規定による」を「地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に從つて」に、「期限を定めて、踏切道改良基準に適合する改良の方法により」を「当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に從つて」に改め、同条第二項中「前条第二項」を「第十一条第二項」に、

「なく当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に從つて」をなく踏切道改良基準に適合する改良の方法によりに、「当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に從つて」を、「期限を定めて、踏切道改良基準に適合する改良の方法により」に改め、同条第三項中「前二項を」前各項に、「踏切道の改良」を措置に改め、同項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 国土交通大臣は、第十二条第二項の規定による届出を受けた場合において、第十一条第一項又は第二項の規定による踏切道の改良の完了後においてもなお第三条第一項の国土交通省令で定める基準に該当することとなる踏切道について、安全かつ円滑な交通の確保を図ることが特に必要であると認めるときは、第十二条第二項の鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、当該鉄道事業者及び道路管理者が第十一条第一項の規定により踏切道の改良を実施した場合にあつては地方踏切道改良計画を変更すべきことを、当該鉄道事業者及び道路管理者が同条第二項の規定により踏切道の改良を実施した場合にあつては地方踏切道改良計画の作成その他の必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。

4 国土交通大臣は、第十四条第一項の鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなく同項の規定により地方踏切道災害時管理方法を定めていないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、当該踏切道に係る地方踏切道災害時管理方法を定めるべきことを勧告することができる。

第八条を第十七条とする。
第七条第一項中「同項に規定する期間において、踏切道改良基準に適合する改良の方法により」を「地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に從い」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 前項の規定にかかわらず、第四条第一項ただし書に規定する場合においては、前項の鉄道事業者及び道路管理者は、踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施しなければならない。
第七条に次の一項を加える。

3 第四条第四項及び第五項(これらの規定を第五条第二項又は第六条第三項(同条第六項において準用する場合を含む。))において準用する場合を含む。の規定により特定道路改良に関する事項が記載された地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に係る第一項の規定の適用については、同項中「道路管理者」とあるのは、「道路管理者並びに特定道路改良に係る他の道路管理者」とする。
第七条を第十一条とし、同条の次に次の五条を加える。

(評価)
第十二条 第三条第一項の規定による指定に係る鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項又は第二項の規定による踏切道の改良を完了したときは、国土交通省令で定めるところにより、当該踏切道の改良の完了後の踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の安全かつ円滑な交通の確保に関する状況について、自ら評価をしなければならない。
2 前項の鉄道事業者及び道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。))は、同項の評価を実施したときは、国土交通省令で定めるところにより、当該評価の結果を国土交通大臣に届け出なければならない。
(災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定)

第十三条 国土交通大臣は、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要性、踏切道を通過する列車の運行の状況、踏切道の周辺における鉄道と道路との交差の状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、

踏切道災害時管理基準(災害時において鉄道事業者及び道路管理者がとるべき措置の具体的内容及び手順を定めた対処要領の作成、当該措置に関する訓練の実施その他の災害が発生した場合における踏切道の適確な管理のために必要な事項に関する国土交通省令で定める基準をいう。次項、次条第二項及び第十五条第二項において同じ。))に適合する管理の方法を定めることが必要と認められるものを指定するものとする。

2 都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する踏切道であつて前項の国土交通省令で定める基準に該当するものうち、踏切道災害時管理基準に適合する管理の方法を定めることが必要と認められる踏切道について、同項の規定による指定をすべき旨を国土交通大臣に申し出ることができる。

3 第三条第四項、第七項及び第八項の規定は、第一項の規定による指定について準用する。この場合において、同条第四項中「前項」とあり、及び同条第七項中「第三項又は第五項」とあるのは「第十三条第二項」と、同条第八項中「関係市町村長第五項の規定による申出があつた場合においては、当該関係市町村長及び当該申出をした市町村長」とあるのは「関係市町村長」と読み替えるものとする。
(地方踏切道災害時管理方法)
第十四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定(鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道に係るものを除く。))があつたときは、国土交通大臣が指定する期限までに、国土交通省令で定めるところにより、協議により同項の規定による指定に係る踏切道の管理の方法(以下この条及び第十七条第四項において「地方踏切道災害時管理方法」という。)を定め、国土交通大臣に提出しなければならない。

2 地方踏切道災害時管理方法は、踏切道災害

時管理基準に適合するものでなければならぬ。

3 第一項の協議が成立せず、又は協議をすることができないときは、当該鉄道事業者又は道路管理者は、国土交通大臣に裁定を申請することができる。

4 第四条第十五項の規定は、前項の場合について準用する。

5 第三項の規定により国土交通大臣が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、当該鉄道事業者と道路管理者との協議が成立したものとみなす。

6 鉄道事業者及び道路管理者は、第一項の規定により地方踏切道災害時管理方法を定めようとする場合において、第十六条第一項の地方踏切道改良協議会が組織されているときは、当該地方踏切道改良協議会の意見を聴かなければならない。

7 第一項の規定による国土交通大臣への地方踏切道災害時管理方法の提出(鉄道事業者及び都道府県又は道路法第七条第三項に規定する指定である道路管理者が行うものを除く)は、政令で定めるところにより、都道府県知事を經由して行わなければならない。

8 国土交通大臣は、第一項の規定により提出された地方踏切道災害時管理方法が著しく不適当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

9 第一項の規定により地方踏切道災害時管理方法を国土交通大臣に提出した鉄道事業者及び道路管理者は、当該地方踏切道災害時管理方法については、協議によりその内容の変更をしたときは、その変更後の地方踏切道災害時管理方法を、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に提出しなければならない。

10 第二項から第八項までの規定は、前項の規定による地方踏切道災害時管理方法の変更に準用する。

(国踏切道災害時管理方法)
第十五条 国土交通大臣は、第十三条第一項の規定による指定(鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道に係るものに限る。)をしたときは、当該指定に係る踏切道の管理の方法(以下この条において「国踏切道災害時管理方法」という。)を決定するものとする。

2 国踏切道災害時管理方法は、踏切道災害時管理基準に適合するものでなければならぬ。

3 国土交通大臣は、第一項の規定により国踏切道災害時管理方法を決定する場合においては、あらかじめ、当該踏切道に係る鉄道事業者の意見を聴かなければならない。ただし、国土交通大臣が同項の規定により国踏切道災害時管理方法を決定する前に、当該鉄道事業者と国土交通大臣との間に国踏切道災害時管理方法について協議が成立したときは、この限りでない。

4 国土交通大臣は、第一項の規定により国踏切道災害時管理方法を決定するときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならない。

5 前三項の規定は、国踏切道災害時管理方法の変更について準用する。
(地方踏切道改良協議会)
第十六条 鉄道事業者及び道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条において同じ。)は、地方踏切道改良計画の作成及び実施、災害が発生した場合における踏切道の適確な管理その他の踏切道の改良の促進に関し必要な事項について協議を行うため、地方踏切道改良協議会(以下この条において「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

1 当該鉄道事業者及び道路管理者
2 踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事
3 踏切道の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
4 踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長
5 第一項の規定により協議会を組織する鉄道事業者及び道路管理者は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、協議会に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

一 関係市町村長
二 踏切道密接関連道路の道路管理者
三 道路協力団体
四 その他当該鉄道事業者及び道路管理者が必要と認める者

4 第三項第三項若しくは第五項又は第十三条第二項の規定による申出をしようとする都道府県知事又は市町村長は、当該申出に係る踏切道について第一項の規定による協議会が組織されていない場合にあつては、当該踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者に対して、同項の規定による協議会を組織するよう要請することができる。

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

6 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。
第六条の次に次の四条を加える。
(踏切道密接関連道路の改良の特例)
第七条 第三項第一項の規定による指定に係る道路管理者は、道路法第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条、第十六条及び第十七条第一項から第三項までの規定にかかわらず、第四条第四項(第五条第二項又は前条第三項(同条第六項)において準用する場合を含む。))において準用する場合を含む。))の規定により地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計

画に記載された他の道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)が管理する踏切道密接関連道路の改良(以下この条、第十一条第三項及び第十八条第一項において「特定道路改良」という。)を行うことができる。

2 前項の道路管理者は、同項の規定により特定道路改良を行うおとるとき、及び当該特定道路改良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 第一項の道路管理者は、同項の規定により特定道路改良を行う場合においては、政令で定めるところにより、当該特定道路改良に係る踏切道密接関連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 前項の規定により特定道路改良に係る踏切道密接関連道路の道路管理者に代わつてその権限を行う第一項の道路管理者は、道路法第八章の規定の適用については、当該踏切道密接関連道路の道路管理者とみなす。
(滞留施設協定の締結等)
第八条 第三項第一項の規定による指定に係る鉄道事業者及び道路管理者は、第四条第六項(第五条第二項又は第六条第三項(同条第六項)において準用する場合を含む。))において準用する場合を含む。))の規定により地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に記載された道路外滞留施設の整備又は管理を行うため、道路外滞留施設所有者等との間において、次に掲げる事項を定めた協定(以下この条から第十条までにおいて「滞留施設協定」という。)を締結して、当該道路外滞留施設の整備又は管理を行うことができる。

一 滞留施設協定の目的となる道路外滞留施設(以下この項、次条第三項及び第十条において「協定滞留施設」という。))

二 協定滞留施設の整備又は管理の方法

三 滞留施設協定の有効期間

四 滞留施設協定に違反した場合の措置

五 次条第三項の規定による滞留施設協定の

揭示の方法

六 その他協定滞留施設の整備又は管理に關し必要な事項

2 滞留施設協定については、道路外滞留施設所有者等の全員の合意がなければならぬ。

(滞留施設協定の縦覧等)

第九條 前条第一項の鉄道事業者及び道路管理者は、滞留施設協定を締結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、その旨を公告し、当該滞留施設協定を当該公告の日から二週間利害関係人の縦覧に供さなければならぬ。

2 前項の規定による公告があつたときは、利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、当該滞留施設協定について、当該鉄道事業者及び道路管理者に意見書を提出することができる。

3 鉄道事業者及び道路管理者は、滞留施設協定を締結したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、当該滞留施設協定の写しを当該鉄道事業者及び道路管理者の事務所に備えて一般の縦覧に供するとともに、滞留施設協定において定めるところにより、協定滞留施設又はその敷地内の見やすい場所に、当該鉄道事業者及び道路管理者の事務所においてこれを縦覧に供している旨を揭示しなければならない。

4 前条第二項及び前三項の規定は、滞留施設協定において定めた事項の変更について準用する。

(滞留施設協定の効力)

第十條 前条第三項(同条第四項において準用する場合を含む。)の規定による公示のあつた滞留施設協定は、その公示のあつた後において協定滞留施設の道路外滞留施設所有者等となつた者に対しても、その効力があるものとする。

本則に次の一条を加える。

(事務の区分)

第二十三條 第三條第五項、第四條第十七項

第五條第二項において準用する場合を含む。)及び第十四條第七項(同条第十項において準用する場合を含む。)の規定により都道府県が処理することとされている事務は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二條第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

(道路法の一部改正)

第九條 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。

第九節 歩行者利便増進道路(第四十八條の二) 第九節の二 防 利便増進道路(第四十八條の二) 第四十八條の二 防 災拠点自動車駐車場(第四十八條の二十九の二十九) 第四十八條の二十九の七)に改める。

8 都道府県は、災害が発生した場合において、指定市以外の市町村から要請があり、かつ、当該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、当該市町村が管理する指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道(当該都道府県が管理する道路と交通上密接な関連を有するものに限る。)について維持(道路の啓開のために行うものに限る。)又は災害復旧に関する工事を当該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、前条並びに第二項及び第三項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。

第二十二條 第一項中「鉄道事業者」の下に「(第三十一條及び第三十一條の二において「鉄道事業者等」という。)を加え、同条第三項中「本条を

「この条」に改め、同条第四項を次のように改める。

4 国土交通大臣及び他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事は、前項の規定による申請に基づいて裁定しようとする場合においては、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見を聴かなければならない。この場合において、当該道路の道路管理者は、意見を提出しようとするときは、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

第二十四條 第五項中「第三項及び前項において準用する第七條第六項」を「前二項」に改める。

第二十四條中「第六項若しくは第七項」を「若しくは第六項から第八項まで」に、「まで又は」を「まで」に改め、「第四十八條の十九第一項」の下に「又は第四十八條の二十二第一項」を加える。

第二十四條の二 第二項中「第四十四條の二 第八項を(第四十四條の三 第八項)に改める。

第二十七條 第四項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 都道府県は、第十七條第八項の規定により指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道の維持又は災害復旧に関する工事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。

第二十八條の二 第一項中「道路管理者は、」の下に「踏切道密接関連道路(踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十五号)第三條第一項に規定する踏切道密接関連道路をいう。)その他」を加える。

第三十一條 第一項中「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は」を削り、「鉄道事業者の」を「鉄道事業者等の」に、「道路管理

者は、」を「道路管理者及び」に、「鉄道事業者」とを「鉄道事業者等」に改め、同条第二項中「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者」を「と鉄道事業者等」に、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者」を「又は当該鉄道事業者等」に改め、同条第三項を次のように改める。

3 国土交通大臣は、前項の規定による申請に基づいて裁定しようとする場合においては、当該道路の道路管理者又は当該鉄道事業者等の意見を聴かなければならない。この場合において、当該道路の道路管理者は、意見を提出しようとするときは、指定区間外の国道にあつては当該道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては当該道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

第三十一條 第四項中「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は」を削り、「鉄道事業者等の」を「鉄道事業者等」に改め、同項ただし書中「これらの者」を「当該鉄道事業者等」に改め、第三章第二節中同条の次に次の一条を加える。

(道路と鉄道との交差部分の管理の方法) 第三十一條の二 指定区間外の国道、都道府県道又は市町村道と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差している場合においては、当該道路の道路管理者及び当該鉄道事業者等は、次の各号に掲げる交差の方式の区分に応じ、当該各号に定める管理の方法について協議し、これを成立させるよう努めなければならない。

第一号 第一号の道路と第一号の鉄道とが相互に交差している場合においては、当該道路の道路管理者及び当該鉄道事業者等は、次の各号に掲げる交差の方式の区分に応じ、当該各号に定める管理の方法について協議し、これを成立させるよう努めなければならない。

ただし、第二号に規定する交差部分について踏切道改良促進法第十三条第一項の規定による指定があつたときは、この限りでない。

一 立体交差 当該立体交差に係る道路及び鉄道施設の維持、修繕(当該修繕を効率的に行うための点検を含む。)その他の管理の方法であつて安全かつ円滑な交通の確保に必要なものとして国土交通省令で定める基準に適合するもの

二 立体交差以外の交差 災害が発生した場合における当該交差部分の管理の方法であつて安全かつ円滑な交通の確保に必要なものとして国土交通省令で定める基準に適合するもの

2 道路管理者又は鉄道事業者等の一方が前項の規定による協議を求めたときは、当該協議を求められた者は、正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならない。

3 国土交通大臣は、道路管理者又は鉄道事業者等の一方が第一項の協議を求めたにもかかわらず他の一方が当該協議に応じず、又は当該協議が調わなかつた場合で、当該協議を求めた者から申立てがあつたときは、前項に規定する正当な理由がある場合に該当すると認める場合を除き、当該協議を求められた者に対し、その協議の開始又は再開を命ずることができる。

4 指定区間内の国道と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差している場合においては、国土交通大臣は、当該鉄道事業者等の意見を聴いて、第一項各号に掲げる交差の方式の区分に応じ、当該各号に定める管理の方法を決定するものとする。ただし、国土交通大臣による当該管理の方法の決定前に国土交通大臣と当該鉄道事業者等との間に当該管理の方法について協議が成立したとき、又は同項第二号に規定する交差部分について踏切道改良促進法第十三条第一項の規定による指定があつたときは、この限りでない。

5 国土交通大臣は、前項本文の規定による決定をするときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならない。

第三十三條第二項第五号を同項第六号とし、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 前条第一項第一号、第五号又は第七号に掲げる工作物、物件又は施設のうち、第四十八條の二十九の二第一項に規定する防災拠点自動車駐車場内に設けられる工作物又は施設で、災害応急対策(災害対策基本法(昭和二十六年法律第二百二十三号)第五十条第一項に規定する災害応急対策をいう。第四十八條の二十九の二第一項において同じ。)に資するものとして政令で定めるもの

第四十四條第一項中「道路管理者は、」の下に「道路の沿道区域、竹木又は工作物が」を加え、同項ただし書中「但し」を「ただし」に、「これを「超える」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 前項の規定による指定においては、当該指定に係る沿道区域及び次項の規定による措置の対象となる土地、竹木又は工作物を定めるものとし、道路管理者は、当該指定をしたときは、遅滞なくこれらの事項を公示するものとする。

第四十四條第三項中「沿道区域」の下に「の区域」を加え、「の管理者」を「(前項の規定により公示されたものに限る。以下この項及び次項において同じ。)の管理者」に、「を設け、」を「の設置」に改め、同条第四項中「を設け、」を「の設置」に改める。

第四十四條の二を第四十四條の三とし、第四十四條の次に次の一条を加える。

(届出対象区域内における工作物の設置の届出等)

条第二項の規定により同条第三項の規定による措置の対象となるものとして工作物が公示されたものに限る。)の全部又は一部の区域を、届出対象区域として指定することができる。

2 道路管理者は、前項の規定による届出対象区域の指定をしようとする場合においては、条例(指定区間内の国道にあつては、国土交通省令。以下この条において同じ。)で定めるところにより、あらかじめ、その旨及びその区域を公示しなければならない。

3 届出対象区域の区域内において、工作物(前条第二項の規定により公示されたものに限る。)の設置に関する行為をしようとする者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、条例で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施工方法、着手予定日その他の条例で定める事項を道路管理者に届け出なければならない。

4 次に掲げる行為については、前項の規定は、適用しない。

一 軽易な行為その他の行為で条例で定めるもの

二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三 国又は地方公共団体が行う行為

5 第三項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項のうち条例で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、条例で定めるところにより、その旨を道路管理者に届け出なければならない。

6 道路管理者は、第三項又は前項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が災害が発生した場合において道路の構造に損害を及ぼすおそれ又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し場所又は設計の変更その他の必要な措置を

講ずべきことを勧告することができる。

第四十八條第一項及び第二項中「を設け、」を「の設置」に改める。

第三章第九節の次に次の一節を加える。

第九節の二 防災拠点自動車駐車場(防災拠点自動車駐車場の指定)

第四十八條の二十九の二 国土交通大臣は、道路の附属物である自動車駐車場のうち、その規模、その接する道路の構造及び交通の状況並びにその近傍における災害応急対策に係る施設の立地その他の事情を勘案して、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保を図るため、重要物流道路の維持(道路の啓開のために行うものに限る。)その他の広域災害応急対策(一)の都道府県の区域を越えて行われる緊急輸送の確保その他の災害応急対策であつて国土交通省令で定めるものをいう。次条及び第四十八條の二十九の五第一項において同じ。)の拠点としての機能の確保を図ることが特に必要と認められるものについて、防災拠点自動車駐車場として指定することができる。

2 国土交通大臣は、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、当該指定に係る自動車駐車場の道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)に協議し、その同意を得なければならない。これを變更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

3 国土交通大臣は、第一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。これを變更し、又は廃止したときも、同様とする。

(防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限)

第四十八條の二十九の三 道路管理者は、災害が発生した場合における被害の拡大を防ぎ、又は災害の速やかな復旧を図るため、防災拠点自動車駐車場の広域災害応急対策の拠点と

しての機能を緊急に確保することが特に必要であると認めるときは、当該防災拠点自動車駐車場について、広域災害応急対策の拠点としての利用以外の利用を禁止し、又はその利用を制限することができる。

(防災拠点自動車駐車場の利用の制限等の表示)

第四十八条の二十九の四 道路管理者は、前条の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、又は制限しようとする場合においては、当該防災拠点自動車駐車場の入口その他必要な場所に、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。

(災害応急対策施設管理協定の締結等)

第四十八条の二十九の五 道路管理者は、その管理する防災拠点自動車駐車場について、災害時における広域災害応急対策の拠点としての機能の確保を図るため必要があると認めるときは、あらかじめ、道路外災害応急対策施設所有者等(当該防災拠点自動車駐車場に隣接する土地の区域に存する駐車場、備蓄倉庫、発電施設、通信設備その他災害応急対策に必要なものとして政令で定める工作物又は施設(以下この項において「道路外災害応急対策施設」という。))の所有者又は当該道路外災害応急対策施設の敷地である土地(建築物その他の工作物に道路外災害応急対策施設が設けられている場合にあつては、当該建築物その他の工作物のうち当該道路外災害応急対策施設に係る部分のもの)の所有者若しくは使用及び収益を目的とする権利(臨時設備その他一時的に使用する施設のため設定されたことが明らかなるものを除く。)を有する者をいう。次項及び第四十八条の二十九の七において同じ。)との間において、次に掲げる事項を定めた協定(以下この条から第四十八条の二十九の七までにおいて「災害応急対策施設管理協定」という。)を締結して、当該道路外災害応急対策施設管理協定の管理を行うことができる。

一 災害応急対策施設管理協定の目的となる道路外災害応急対策施設(以下この項、次条第三項及び第四十八条の二十九の七において「協定災害応急対策施設」という。)

二 協定災害応急対策施設管理協定の有効期間

三 災害応急対策施設管理協定の違反した場合の措置

四 災害応急対策施設管理協定に違反した場合の措置

五 次条第三項の規定による災害応急対策施設管理協定の揭示の方法

六 その他協定災害応急対策施設管理に關し必要な事項

2 災害応急対策施設管理協定については、道路外災害応急対策施設所有者等の全員の合意がなければならぬ。

(災害応急対策施設管理協定の縦覧等)

第四十八条の二十九の六 道路管理者は、災害応急対策施設管理協定を締結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、その旨を公告し、当該災害応急対策施設管理協定を当該公告の日から二週間利害関係人の縦覧に供さなければならない。

2 前項の規定による公告があつたときは、利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日まで、当該災害応急対策施設管理協定について、道路管理者に意見書を提出することができる。

3 道路管理者は、災害応急対策施設管理協定を締結したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、当該災害応急対策施設管理協定の写しを道路管理者の事務所に備えて一般の縦覧に供するとともに、災害応急対策施設管理協定において定めるところにより、協定災害応急対策施設又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所においてこれを縦覧に供している旨を揭示しなければならない。

4 前条第二項及び前三項の規定は、災害応急対策施設管理協定において定めた事項の変更

について準用する。

(災害応急対策施設管理協定の効力)

第四十八条の二十九の七 前条第三項(同条第四項において準用する場合を含む。)の規定による公示のあつた災害応急対策施設管理協定は、その公示のあつた後において協定災害応急対策施設の道路外災害応急対策施設所有者等となつた者に対しても、その効力があるものとする。

第四十八条の三十七第一項中「部分」の下に「のもの」を加え、「一時使用」を「一時的に使用する施設」に改める。

第四十八条の五十一中「昭和三十六年法律第百九十五号第四十六条(同条第十三項)を「第二十四条第八項及び第九項(これらの規定を同法第五十二条第二項又は第六項第三項(同条第六項において準用する場合を含む。))に、「規定する同意をした同条第一項」を「の規定により同法第四十一条第一項に、「第五項第三項(同条第六項において準用する場合を含む。))において準用する同法第四十六条第六項に規定する同意をした同法第五十一条第一項」を「第六項第一項」に改め、「(以下この条において「同意地方踏切道改良計画等」という。))を削り、「同意地方踏切道改良計画等」を「地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画」に改める。

第六十三条及び第六十四条第一項中「第四十条の二第七項」を「第四十四条の三第七項」に改める。

第九十一条第二項中「第四十四条の二」を「から第四十四条の三まで」に改め、「第四十八条」の下に「第四十八条の四五第三十二条第一項又は第三項の規定の適用に係る部分に限る。」を加える。

第九十五条の二第一項中「指定をし」の下に「第四十八条の二十九の三の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、若しくは制限し、又は若しくは制限し、又は第四十八条の二十九の三の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、若しくは制限しよう」に改める。

九の三の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、若しくは制限しよう」に改める。

第九十七条第一項第一号中「並びに同条第二項」を「同条第二項」に改め、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 第十七条第八項の規定により国道に關して都道府県が処理することとされている事務

第九十七条の二ただし書中「及び同条第五項本文」を「同条第五項本文及び第三十一条の二第四項本文」に改め、「決定」の下に「並びに同条第三項の規定による命令」を加える。

第一百条第一項中「をした」の下に「ときは、その違反行為をした」を加え、同条第二項中「者」を「ときに改める。

第一百一条中「生じさせた」の下に「ときは、その違反行為をした」を加える。

第一百二条中「該当する」の下に「ときは、その違反行為をした」を加え、同条各号中「者」を「ときに改める。

第一百三十一条中「該当する」の下に「ときは、その違反行為をした」を加え、同条第一号中「者」を「ときに改め、同条第二号中「違反した者」を「違反したとき」に改め、同条第三号から第五号までの規定中「通行した者」を「通行したとき」に改め、同条第六号中「違反した者」を「違反したとき」に改め、同条第九号中「者」を「とき」に改め、同条第十号中「者」を「とき」に改め、同条第七号中「者」を「とき」に改め、同条第八号中「者」を「とき」に改め、同条第六号の次に次の一号を加える。

七 第四十八条の二十九の三の規定による禁止又は制限に違反して防災拠点自動車駐車場の利用したとき。

第一百四十四条中「該当する」の下に「ときは、その違反行為をした」を加え、同条第一号中「通行させた者」を「通行させたとき」に改め、同条第二

号中「者」を「とき」に改め、同条第三号から第五号までの規定中「違反した者」を「違反したとき」に改める。

第百五条中「者は」を「ときは」、その違反行為をした者は「に」、「違反した者に」を「違反したとき」に改める。

第百六条中「該当する」の下に「ときは」、その違反行為をしたを加え、同条第一号中「違反した者」を「違反したとき」に改め、同条第二号中「者」を「とき」に改め、同号を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第四十四条の二第三項又は第五項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をして、同条第三項又は第五項に規定する行為をしたとき。

第百九条中「又は第四十八条の十九第二項」を「第四十八条の十九第二項又は第四十八条の二十二第三項」に改める。

（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。

第八条第一項第二十三号の次に次の一号を加える。

二十三の二 道路法第四十四条の二第六項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきことを勧告すること。

第八条第一項第二十四号中「第四十四条の二第一項」を「第四十四条の三第一項」に、「第四十四条の二第二項」を「第四十四条の三第二項」に、「第四十四条の二第三項」を「第四十四条の三第三項」に、「第四十四条の二第四項」を「第四十四条の三第四項」に、「第四十四条の二第五項」を「第四十四条の三第五項」に改め、同項第二十五号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

の規定により防災拠点自動車駐車場の利用を禁止し、又は制限すること。

第八条第四項中「第三十五号」を「第三十四号の二に改め、同条第五項中「から第三十五号まで」を「第三十四号、第三十五号」に改める。

第九条第一項第十号中「第四十四条の二第一項」を「第四十四条の三第一項」に、「第四十四条の二第二項」を「第四十四条の三第二項」に、「第四十四条の二第三項」を「第四十四条の三第三項」に、「第四十四条の二第四項」を「第四十四条の三第四項」に、「第四十四条の二第五項」を「第四十四条の三第五項」に改め、同項第十一号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同条第五項中「会社は、」を「高速自動車国道と」、「の鉄道とが」を「（以下「鉄道事業者等」という。）の鉄道とが」に、「高速自動車国道の」を「場合において、会社が第三条第一項の許可を受けて当該高速自動車国道の」に改め、「ときは」の下に「会社及び当該鉄道事業者等は」を加え、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、機構又は当該鉄道事業者」とを削り、同条第十一項を同条第十二項とし、同条第十項を同条第十一項とし、同条第九項中「第四十四条の二第一項」を「第四十四条の三第一項」に、「第四十四条の二第四項」を「第四十四条の三第四項」に、「第四十四条の二第五項」を「第四十四条の三第五項」に改め、同項を同条第十項とし、同条第八項中「第六項」を「第七項」に改め、「第五項」の下に「又は第六項」を加え、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、機構又は当該鉄道事業者」を「当該鉄道事業者等」に改め、同項を同条第八項とし、同条第六項中「前項」を「前二項」に、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、機構又は当該鉄道事業者」を「又は当該鉄道事業者」を「又は当該鉄道事業

者等」に改め、同項を同条第七項とし、同条第五項の次に次の一項を加える。

6 会社が第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差している場合においては、会社及び当該鉄道事業者等は、道路法第三十一条の二第四項又は高速自動車国道法第十二条第二項の規定にかかわらず、道路法第三十一条の二第一項各号に掲げる交差の方式の区分に応じ、当該各号に定める管理の方法について協議し、これを成立させなければならない。ただし、同項第二号に規定する交差部分については踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号）第十三条第一項の規定による指定があつたときは、この限りでない。

第十九の二 道路法第四十四条の二第六項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきことを勧告すること。

第十七条第一項第二十号中「第四十四条の二第一項」を「第四十四条の三第一項」に、「第四十四条の二第二項」を「第四十四条の三第二項」に、「第四十四条の二第三項」を「第四十四条の三第三項」に、「第四十四条の二第四項」を「第四十四条の三第四項」に、「第四十四条の二第五項」を「第四十四条の三第五項」に改め、同項第二十一号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十号の次に次の一号を加える。

項を同条第六項とし、同条第一項の次に次の四項を加える。

2 地方道路公社が第十四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、又は第十五条第一項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行う道路と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差している場合においては、地方道路公社及び当該鉄道事業者等は、道路法第三十一条の二第四項の規定にかかわらず、同条第一項各号に掲げる交差の方式の区分に応じ、当該各号に定める管理の方法について協議し、これを成立させなければならない。ただし、同項第二号に規定する交差部分については踏切道改良促進法第十三条第一項の規定による指定があつたときは、この限りでない。

3 前項の規定による協議が成立しないときは、地方道路公社又は当該鉄道事業者等は、国土交通大臣に裁定を申請することができる。

4 国土交通大臣は、前項の規定による申請に基づいて裁定をしようとする場合においては、地方道路公社又は当該鉄道事業者等の意見を聴かなければならない。

5 第三項の規定による申請に基づいて国土交通大臣が裁定をした場合においては、第二項の規定の適用については、地方道路公社と当該鉄道事業者等との協議が成立したものとみなす。

第三十条第一項第五号の次に次の一号を加える。

五の二 道路法第四十四条の二第一項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により沿道区域の全部又は一部の区域を届出対象区域として指定すること。

第三十条第一項第九号の次に次の一号を加える。

項を同条第三項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

第一号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第二十五号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

第二号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

第三号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

第四号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

第五号中「及び第四十八条の十一第二項」を「第四十八条の十一第二項及び第四十八条の二十九の四」に改め、同項第三十四号の次に次の一号を加える。

第三十一条第一項第三号の次に次の一号を加える。

三の二 道路法第四十四条の二第一項(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により沿道区域の全部又は一部の区域を届出対象区域として指定すること。

第三十一条第一項第七号の次に次の一号を加える。
七の二 道路法第四十八条の二十九の二第二項の規定により協議すること。

第三十五条中「第四十四条の二第二項を」第四十二条第三項及び第四項中「第四十四条の二第一項を」第四十四条の三第一項に改める。

第五十六条ただし書中「第九条第六項を」第九条第七項及び第十七条第三項に改める。
(高速自動車国道法の一部改正)
第四条 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。

第十二条第一項中「又は鉄道事業者」の下に「(以下この条において「鉄道事業者等」という。)]を加え、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者を」当該鉄道事業者等に改め、同項ただし書中「これらの者」を「当該鉄道事業者等」に改め、同条第二項中「前項本文」を「第一項本文又は前項本文」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 高速自動車国道と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差している場合においては、国土交通大臣は、当該鉄道事業者等の意見を聴いて、当該交差部分の管理の方法であつて安全かつ円滑な交通の確保に必要なものとして国土交通省令で定める基準に適合するものを決定するものとする。ただし、国土交通大臣の決定前に、国土交通大臣と当該鉄道事業者等

との間に当該管理の方法について協議が成立したときは、この限りでない。

第二十五条第一項中「第四十七条の二第四項」を「第四十四条の二第二項中(条例(指定区間内の国道にあつては、国土交通省令。以下この条において同じ。))とあるのは「国土交通省令」と、同条第三項から第五項までの規定中「条例」とあるのは「国土交通省令」と、同法第四十七条の二第四項に、「又は第四十八条の十九第二項を」第四十八条の十九第二項又は第四十八条の二十二第三項に改める。

第二十五条の二ただし書中「第十二条第一項本文」の下に「及び第二項本文を加える。
(鉄道事業法の一部改正)
第五条 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。

第十九条の三中「第八条第一項及び第二項を」第十七条第一項から第四項まで「に改める。
第二十二條第一項中「一時材置場として」を「次に掲げる目的のため一時的に」に改め、同項に次の各号を加える。

一 材置場の設置
二 天災、事変その他の非常事態が発生した場合における道路運送車両(道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第一項に規定する道路運送車両をいう。)の置場、土石の捨場、作業場又は索道の設置
第二十二條の三を第二十二條の四とする。
第二十二條の二の前の見出しを削り、同条第五項中「前条第六項を」第二十二條第六項に改め、同条を第二十二條の三とし、同条の前に見出しとして「(乗継円滑化措置等)」を付する。
第二十二條の次に次の一項を加える。

(植物等の伐採等)
第二十二條の二 鉄道事業者は、植物若しくは土石が鉄道線路その他の輸送の安全の確保に必要な鉄道施設として国土交通省令で定めるものに障害を及ぼし、若しくは及ぼすおそれがある場合又は植物若しくは土石が当該鉄道

施設に関する測量、実地調査若しくは工事に支障を及ぼす場合において、やむを得ないときは、国土交通大臣の許可を受けて、その植物を伐採し、若しくは移植し、又はその土石を除去することができる。
2 鉄道事業者は、前項の規定により植物を伐採し、若しくは移植し、又は土石を除去するときは、あらかじめ、その植物又は土石の所有者に通知しなければならない。ただし、あらかじめ通知することが困難なときは、伐採若しくは移植又は除去の後、遅滞なく、通知することをもつて足りる。
3 前条第三項から第十一項までの規定は、第一項の規定による植物の伐採若しくは移植又は土石の除去について準用する。
第六十七條中「二に該当する」を「いずれかに該当するときは、その違反行為をした」に改め、同条各号中「者」を「とき」に改める。
第六十八條中「二に該当する」を「いずれかに該当するときは、その違反行為をした」に改め、同条各号中「者」を「とき」に改める。
第六十九條中「該当する」の下に「ときは、その違反行為をした」を加え、同条各号中「者」を「とき」に改める。
第七十條中「者は」を「ときは、その違反行為をした者は」に改め、同条第一号から第七号までの規定中「者」を「とき」に改め、同条第八号中「第二十二條の二第三項を」第二十二條の三第三項に、「者」を「とき」に改め、同条第九号中「選任しなかつた者」を「選任しなかつたとき」に改め、同条第十号中「者」を「とき」に改め、同条第十一号中「違反した者」を「違反したとき」に、「者」を除く。「を」を「場合を除く。」に改め、同条第十二号から第十七号までの規定中「者」を「とき」に改める。
第七十一條中「二に該当する」を「いずれかに該当するときは、その違反行為をした」に改め、同条各号中「者」を「とき」に改める。

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、令和三年四月一日から施行する。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 第二条(道路法第十七條の改正規定、同法第二十四條の改正規定(第六項若しくは第七項を若しくは第六項から第八項まで)に改める部分に限る。)、同法第二十七條の改正規定及び同法第九十七條第一項の改正規定に限る。の規定並びに附則第七條(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)別表第一道路法(昭和二十七年法律第八十号)の項第一号の改正規定に限る。))及び第八條の規定 公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日

二 第二条(道路法の目次の改正規定(第三十一条を、第三十一条の二に改める部分に限る。))、同法第十七條の改正規定、同法第二十条の改正規定、同法第二十四條の改正規定、同法第二十七條の改正規定、同法第三十一条の改正規定、同法第三十一条の改正規定、同法第四十八條の五十一の改正規定、同法第九十七條第一項の改正規定、同法第九十七條の二ただし書の改正規定及び同法第九十九條の改正規定を除く。)、第三條(道路整備特別措置法第九條の改正規定同条第一項第十号及び第十一号の改正規定を除く。)、同法第十七條の改正規定(同条第一項の改正規定を除く。))及び同法第五十六條ただし書の改正規定を除く。及び同法第四條(高速自動車国道法第二十五條第一項の改正規定(又第四十八條の十九第二項を)、第四十八條の十九第二項又は第四十八條の二十二第三項)に改める部分を除く。に限り。の規定並びに附則第十二條(道路法等の一部を改正する法律(令和二年法律第三十一号)附則第八條の改正規定を除く。))の規定 公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で

算して六月を超えない範囲内において政令で

定める日

三 第五条(鉄道事業法第十九条の三の改正規定を除く。)の規定 公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日(踏切道改良促進法の一部改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の日(附則第四条において「施行日」という。)前に第一条の規定による改正前の踏切道改良促進法第三条第一項の規定による指定があつた踏切道の改良については、なお従前の例による。

(道路法の一部改正に伴う経過措置)

第三条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日(次条において「第二号施行日」という。)前に第二条の規定による改正前の道路法第四十四条第一項の規定により指定された沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務については、なお従前の例による。

(道路整備特別措置法の一部改正に伴う経過措置)

第四条 施行日から第二号施行日の前日までの間における第三条の規定による改正後の道路整備特別措置法第九条第十項の規定の適用については、同項中「第四十四条の三第一項」とあるのは「第四十四条の二第一項」と、「第四十四条の三第四項」とあるのは「第四十四条の二第四項」と、「第四十四条の三第五項」とあるのは「第四十四条の二第五項」とする。

(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(検討)

第六条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後のそれぞれの法律の規定について、その施行の状況等を勘案して検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

(地方自治法の一部改正)

第七条 地方自治法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百八十八号)の項第一号イ中「並びに同条第二項」を、「同条第二項」に改め、同号ニを同号ホとし、同号ハの次に次のように加える。

二 第十七条第八項の規定により国道に関する事務

別表第一踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第百九十五号)の項中「第四条第十一項(同条第十三項)を「第三条第五項、第四条第十七項(第五条第二項)において準用する場合を含む。」及び第十四条第七項同条第十項に改める。」(道路法の一部を改正する法律の一部改正)

第八条 道路法の一部を改正する法律(昭和三十九年法律第百六十三号)の一部を次のように改正する。

附則第三項中「第十七条第八項」を「第十七条第九項」に改める。

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正)

第九条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成十四年法律第百八十号)の一部を次のように改正する。

第十三条第二項第二号中「第十条第三項」を「第十九条第三項」に改める。

(構造改革特別区域法の一部改正)

第十条 構造改革特別区域法(平成十四年法律第百八十九号)の一部を次のように改正する。

第二十八条第十三項中「第十七条第三項」を「第十七条第七項」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)

第十一条 日本道路公団等民営化関係法施行法(平成十六年法律第百二二号)の一部を次のように改正する。

第二十六条第二項中「第九項から第十一項まで」を「第十項から第十二項まで」に、「第九条第

九項及び第十項」を「第九条第十項及び第十一項」に改める。

(道路法等の一部を改正する法律の一部改正)

第十二条 道路法等の一部を改正する法律の一部を次のように改正する。

第二条中道路法第百六条の改正規定を次のように改める。

第百六条中第三号を第八号とし、第二号の次に次の五号を加える。

三 第四十七条の七第一項又は第四十七条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とき。

四 第四十八条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とき。

五 第四十八条の五十三第二項の規定に違反したとき。

六 第四十八条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とき。

七 第四十八条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とき。

第四条のうち、道路整備特別措置法第八条第一項の改正規定中「第三十六号とし」の下に「第三十四号の二を第三十五号の二とし」を加え、同条第四項の改正規定中「第三十五号」を「第三十四号の二」に、「第三十六号」を「第三十五号の二」に改め、同条第五項の改正規定中「から第三十五号まで」を、「第三十四号、第三十五号、第三十六号」に改め、同法第十七条第一項の改正規定中「第三十二号とし」の下に、「第三十号の二を第三十一号の二とし」を加え、同条第二項の改正規定中「第十七条第二項」を「第十

七条第六項」に改める。

附則第八条のうち踏切道改良促進法第四条第五項の改正規定中「第四条第五項」を「第四条第八項」に改める。

理由

踏切道の改良等を通じた道路及び鉄道の安全かつ円滑な交通の確保を図るため、改良すべき踏切道の指定方法の見直し、地方踏切道改良計画の作成の義務付け、踏切道の改良の方法への踏切道と密接な関連を有する道路の改良の追加、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設等の措置を講ずるとともに、広域災害応急対策の拠点となる防災拠点自動車駐車場の指定制度の創設、鉄道事業者による災害時の他人の土地の使用等に係る措置の拡充等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

令和三年四月十五日印刷

令和三年四月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

K