

第二百十回国
参議院国土交通委員会會議録第三号

令和四年十一月八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

十月三十一日

辞任

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

十一月一日

辞任

宮本 周司君

高橋 光男君

鈴木 宗男君

十一月二日

辞任

山口那津男君

補欠選任

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

補欠選任

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

補欠選任

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

国務大臣

国土交通大臣

内閣官房副長官

内閣官房副長官

副大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣官房内閣審議官

内閣官房内閣参事官

総務省総合通信基盤局電気通信事業部長

厚生労働省大臣官房審議官

厚生労働省労働基準局安全衛生部長

山本佐知子君

吉井 章君

鬼木 誠君

三上 えり君

竹谷とし子君

矢倉 克夫君

室井 邦彦君

嘉田由紀子君

浜口 誠君

田村 智子君

木村 英子君

斉藤 鉄夫君

磯崎 仁彦君

豊田 俊郎君

石井 浩郎君

古川 康君

清水 真人君

清野 和彦君

齋藤 秀生君

井関 至康君

木村 公彦君

大坪 寛子君

美濃 芳郎君

農林水産省大臣官房審議官

農林水産省農村振興局整備部長

経済産業省大臣官房審議官

資源エネルギー庁資源・燃料部長

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

国土交通省国土政策局長

国土交通省国土・建設経済局長

国土交通省水管理・国土保全局長

国土交通省道路局長

国土交通省住宅局長

国土交通省鉄道局長

国土交通省海事局長

観光庁次長

海上保安庁長官

松尾 浩則君

青山 健治君

田中 哲也君

定光 裕樹君

佐藤 寿延君

瓦林 康人君

木村 実君

長橋 和久君

岡村 次郎君

丹羽 克彦君

塩見 英之君

上原 淳君

高橋 一郎君

秋川 直也君

石井 昌平君

(地方鉄道路線の存続に関する件)

(北朝鮮によるミサイル発射に係る情報発信の在り方に関する件)

(流域治水対策に関する件)

(東京外かく環状道路の事業再評価に関する件)

(障害者の鉄道利用に関する件)

(港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付))

○委員長(蓮舫君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が二名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(蓮舫君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に高橋光男君及び石井苗子君を指名いたします。

○委員長(蓮舫君) 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、内閣官房内閣審議官齋藤秀生君外十九名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(蓮舫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(蓮舫君) 国土の整備、交通政策の推進

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

宮本 周司君

山口那津男君

鈴木 宗男君

山本佐知子君

矢倉 克夫君

石井 苗子君

高橋 光男君

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

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。

○大野泰正君 おはようございます。自由民主党の大野泰正でございます。

今日は、委員長を始め理事の皆様にご理解を賜り質問の機会をいただきましたこと、まずもって感謝を申し上げます。

どうか大臣におかれまして、本場に激務ではあります、何かしつかりとした御答弁をいただいて、前へ前へと進んでいきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

昨年の五月、私が本会議で、初めて国会でSAFを取り上げさせていただきました。SAFをそのとき言ったときには、誰も、SAFって何という感じで分かっていないというのが現状でありました。簡単に言えば、持続可能な航空燃料ということであります。この一年で非常に皆さんが御努力いただいた、どんどんどんどん前進して、議論が前進し、非常に前向きな形になってきております。

今日は、まずはその問題についてお話をさせていただき、現状とそしてこれからについて伺っていききたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

簡単に言えば、二〇五〇年のカーボンニュートラルというのが今もう一番何としても達成しなきゃならない、そういうところに来ているわけがあります。その中で、このSAFの国内内製化は我が国の経済安全保障上も欠かせない課題であり、オールジャパンで取り組むべきテーマであることは皆さん御存じだと思います。国産SAFは今後需要の急拡大が見込まれ、十分な供給能力を備え国際競争力を確保するためには、具体的戦略の策定がもう今急務となってきたというわけであります。

国際競争力を有する国産SAFを、実現へ向けたロードマップの策定については、以下の三点、具体化、明確化をお願いしたいと思いますので、よろしく、今から、是非いいお答えをお待ちして

おります。

まずは、SAFの供給計画の具体化であります。

現状、国土交通省が発表している二〇三〇年のSAFの総需要量は約四百四十万から百七十一万キロリットルであります。これに対して、エネルギー各社の供給計画を合算しても、現在、国内のSAFの総供給量は約百十八万キロリットルと、総需要量とのギャップは既に明らかになっています。このギャップをいかにして埋めていくのか、オールジャパンとしての具体的な計画が急務であります。

ただし、この総需要量については、昨日、第三回のSAF官民協議会が開催されて、そこですり合わせがされているとも存じてはおりますが、様々な変動要因があることも皆さんも御存じだと思います。常にアップデートしてそれに対応していかなきゃいけない、そういうものであることも事実であります。

特に、今年の十月八日に行われました第四十一回のICAの総会においても、二〇二四年以降のCO₂排出量を二〇一九年の八五％に抑えるというより厳しい目標が採択されました。これにより、二〇三〇年のジェット燃料の消費量の割をSAFに置き換える目標に基づき、石油元売企業が検討してきた国産SAFの製造計画を抜本的に見直さな限りは、この厳しい目標に対して十分に対応できるだけのSAFの製造、供給が実現されないのではないかと大変危惧しております。

将来的に欧州が主導するルールの厳格化が進むと、外国の航空会社は日本に来なくなる可能性、そして、日本発の航空機は多くの国々において着陸を拒否されるというような事態も想定されるわけであります。更に言えば、このルールはほぼ欧州を中心に既に供給能力を有している国々が主導しているということは皆さんも御存じのとおりです。日本には大変厳しいルールが、ルール変更が今後いつあっても不思議ではないということも事実です。

このように厳しい外圧を考えると、必要量の内製化はもとより、東南アジア等への輸出も考え、しっかりとした生産計画を国として策定し、オールジャパンの取組をリードし、日本がエネルギー輸出国になるという強い覚悟で臨まなくては、日本の競争力と経済安全保障を維持することは厳しいと思います。

最低ラインとして我が国における必要供給能力から逆算して計画を立てることで、国産SAFの競争力の予測を可能にし、企業同士の協業、必要性もより明確化になるのではないのでしょうか。お考えをお伺いします。

そして、もう一点、SAFの供給設備における重点技術の明確化の重要性に対する認識もここで一緒に伺いたいと思います。

現状七つあるSAFの製造技術のうち、一つは廃食用油由来のもの、これは既に開発されておるわけでありますが、また二つ目にエタノール由来のもの、また、CO₂と水素由来といいますが、これを今一生懸命努力しているわけですが、この三つが今実現可能性の観点から研究開発が進んでおります。

各製法ごとに原材料の過不足、技術の難易度、コスト等一長一短があり、全体生産数量における各技術の比重について将来計画を時系列で明確化する必要があります。そして、その将来計画を踏まえた上で、国家の効率的な予算、リソース配分を明示することで各組織がより協業しやすい環境をつくり出すことができるのではないのでしょうか。明確なお考えを資源エネルギー庁に伺います。

○政府参考人(定光裕樹君) お答え申し上げます。

まず、前段のSAFの供給計画についてでございますが、御指摘のとおり、先月のICAの総会におきまして従来よりも野心的な目標が決定されておまして、SAFの製造、供給体制の確立に向けた取組を加速させていくことが急務となっております。現在、国土交通省と共同でSAF官

民協議会立ち上げておりますが、この場で、SAFの技術開発支援に加えまして、原料の確保を含めたサプライチェーンの構築に向けた課題解決に取り組んでおります。

これらの取組通じまして、国内の石油元売事業者と商社、エアラインさんなどの連携が進んでおりまして、現時点では二〇三〇年時点で百万キロリットル以上のSAFの供給計画が出てきているという状況でございます。ただし、御指摘のとおり、まだ必要な量にはギャップがございます。

したがって、更なるSAFの供給の拡大を目指すため、委員御指摘の海外需要も含めた将来的なSAFの需要見通しを示していくということで、より積極的な投資判断が行いやすい環境を整備していきたいと考えておりますし、また、加えて、東南アジアなど海外での需要獲得を目的に、海外でSAFを製造、供給するという日本勢の事業者も出てきておりますので、こうした事業者に対する支援の在り方なども検討してまいりたいと考えております。

また、後段のSAFの技術ごとの見通しでございます。大まかに申し上げますと、足下では、廃食用油などを原料にSAFを製造するいわゆるHEFA技術というものが確立されております。これ、先行しています。ただし、廃食用油がどこまでたくさん集まるかという課題がございます。

したがって、今後は、二〇三〇年までに、エタノールから、これサトウキビとかいろいろなトウモロコシから作れますので、SAFを製造するアルコール・ツー・ジェット技術、あるいは廃棄物からSAFを製造するガス化FT合成技術などの確立を目指していく考えでございます。さらに、もう少し先、二〇三〇年代以降になります。CO₂と水素を合成して製造される合成燃料についても導入拡大を進めてまいりたいと考えてございます。

こうしたSAFの製造技術につきましては、様々な形で、当初予算事業でありますとか、グリーンイノベーション基金を活用した国際競争力

ある製造技術の開発、あるいは、来年度からは事業者による大型なその設備投資が始まっていく見込みでありまして、こうした取組への支援策についても、今その技術のステージに合わせて検討を進めているところでございます。

現時点ではどの技術が明確にどの比重を占めるというところまではまだクリアにお示しすることは困難であります。当面は、様々な選択肢をなるべく前広に広く持つて、かつ諸外国の政策動向も注視しながら、遅れることなく国産S A Fの早期導入及び内外の市場の獲得を目指していきたいというふうに考えてございます。

○大野泰正君　ありがとうございます。

先ほど申し上げましたが、既に欧州においては確立しちやつていくわけですね。そこがルールを決めていくわけですから。まあ、以前、非常に萩原健司選手が強くなったときにノルディック複合のルールが変更されたり、いろんなことがありました。やはり何があってもいいように私たちは対応していかなければならない。それが本当に国をしつかりと守っていくことですので、よろしくお願いしたいと思えます。

もう一点、S A Fについて伺います。CO₂に対する貢献価値のルールの整備化の必要性について伺います。

S A Fは、消費段階であるスコープ3のCO₂削減には貢献しますが、S A Fを製造する過程での事業活動、スコープ1、スコープ2においてはCO₂が増加することになります。

このような事象は、S A Fに限らず、スコープ3のCO₂削減に貢献する製品、サービスを提供する事業者が生ずる共通の課題と考えられますが、国産S A Fのように安全保障上必要なものを国策的に製造する場合は、事業者による事業活動が積極的に行われるようにするために、スコープ1、2の事業活動におけるCO₂が増えてもスコープ3への削減貢献を含めて総合的に評価される仕組みづくりが必要でないかと考えますが、経済産業省に伺いたいと思えます。

○政府参考人(田中哲也君)　お答え申し上げます。

カーボンニュートラルの実現に向けましては、素材、部品、製品といった川上から川下のサプライチェーン全体で脱炭素化を進めていくことが必要だと考えています。また、E S G資金の呼び込みの要請が高まる中で、こうした削減に貢献する事業者、事業活動を行っている者が適切に評価される環境を整備することが重要だと考えております。

そのため、経済産業省では、カーボンニュートラルに向けた移行にいち早く取り組む約五百社の企業群から構成されるGXリーグにおきまして、自らの排出削減だけでなくサプライチェーンでの削減についての取組をGXリーグの参画の要件としておりまして、削減貢献を含むGXに向けた企業が有するビジネス機会を適切に評価する枠組みについてGXリーグに参画する金融機関と事業会社とで議論を開始したところでございます。

さらに、経済産業省におきましては、先月には国際GX会合を主催し、削減貢献に関する取組の重要性について産官学を交えながら議論したほか、現在開催中のC O P 27におきましても、削減貢献度の適切な評価に関するセミナーを開催し、更なる議論の深化と国際発信を行う予定にしております。

経済産業省としては、こうした様々な取組を通じて、サプライチェーン全体での脱炭素化に貢献する企業の取組が資本主義を、あつ、資本市場を含めた社会全体から適切に評価される環境整備を進めてまいりたいと考えております。

○大野泰正君　ありがとうございます。

それでは、次に早速移らせていただきますが、ちよつと時間がなくて、本当に、局長さんたち申し訳ありません。この後大臣に質問しなきゃならないので、お許しをいただきたいと思えます。本当に、改めておわびに伺いたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

そして、大臣、済みません、これも大分は

しよつた質問になってしましますが、国土強靭化についてであります。

先日、私は、足立先生とともに、災害特で静岡に行つてまいりました。本当に強靭化の力で相当な被害が軽減されている。浸水被害に関しては七夕豪雨、昭和四十九年ですね、これから比べて八割から九割減っている。また、本当にぎりぎりのところで堰堤が全て止めてくれたおかげで下の川に流れ込まないで、そこも本当に助かつている。この堰堤も実は昨年できた。これは、強靭化計画の五か年があつたから前倒ししてできたということでありまして。やっぱり本当に効果が出ているんです。

しかしながら、この五か年の計画が全て終わつても、川にしても道路にしても、まだ七〇%そこそこか実際には整備率はありません。これをしっかりとした国土強靭化、本当の真の強靭化に向かうために、大臣の決意を伺いたいと思えます。よろしくお願いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君)　防災・減災、国土強靭化につきましては、これまで三か年緊急対策、それから五か年加速化対策などを進めてまいりました。これにより河道掘削や道路のり面対策等を実施した箇所では、先ほど先生御指摘のように、例えば本年九月の台風十四号、十五号における浸水、土砂災害等による大規模な被害を未然に防止することができました。

一方、今後実施予定の箇所もたくさん残っております。激甚化、頻発化する自然災害から国民の皆様への命と暮らしを守るため、これらの事業を確実に実施できるよう取組の強化が必要でございます。このため、五か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的、安定的に国土強靭化の取組を進めていくことが重要だと考えております。

このような認識の下、政府において国土強靭化基本計画の改定に向けた検討を開始いたしました。国土交通省としても、関係府省と連携しつつ、しっかりと取り組んでまいります。

○大野泰正君　大臣、よろしくお願いいたします。

続いて質問させていただきます。インバウンドのお話であります。先日、岸田首相が、インバウンド五兆円の効果を、五兆円超えということを達成するんだという強い意思を示されました。やはりこれは国土交通省がしっかりと対応していかなきゃいけない。特にこの水際対策は、もちろんいろんな省庁が関わるわけですが、やはりこれから、今まだ開かれていない地方の空港そしてクルーズなどを本当にもう一度しっかりと復活させなきゃなりません。

どうかその点をしっかりとやっていただくことをお願いして、いかにしてこの五兆円を目指すのかという政府のお考えを大臣に伺いたいと思えます。よろしくお願いいたします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君)　このインバウンドの本格的な回復に向けて、そしてインバウンド消費五兆円を目指して、今全国で総動員をして、関係省庁とも連携して取組を進めております。地方空港における国際線再開、増便等の促進、それから国際クルーズの早期再開、そして消費額増に向けては、これまで取り込めていない消費単価の高い旅行者層の誘客、海外の富裕層層の誘客を図ることが課題でございます。

このため、具体的には、訪日旅行の促進に向けた日本政府観光局、J N T Oと航空会社との共同広告を通じた増便ニーズの拡大、地方空港の活用、そして、国際クルーズの運航再開に向けた業界団体による国際クルーズの運航に関するガイドラインの早期整備、それから、観光消費の旺盛な高付加価値旅行者、いわゆる外国人富裕層の誘客に向けた、旅行者層のニーズをしつかりと踏まえた高付加価値なインバウンド観光地づくり等を具体的に実行してまいりたいと思っております。

○大野泰正君　ありがとうございます。

特にクルーズにおいては、この十二月までに水際対策等をしつかりと明示していかなくては、来

年のクルーズが、もう既に東南アジアが非常に狙っています。韓国始め各地がそういう動きをしておりますので、十二月までに何としてもこの明確化をして、日本にしっかりとした国際クルーズが来るようにしていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

最後の質問になりますが、良かった、間に合った。あつ、ちょっと間に合わないかもしれないですね。KAZUIであります。

半年がたちました。本当に、まだあの冷たい水の中で眠っていらつしやる方がいる、何とかして一日も早く見付け出して、助け出してあげたいと、そんな思いでいっぱいですが、今後、こういうことが絶対に起こらないようにしなきゃいけない。そのためには、私はこの半年間、国土交通省といろんなお話をしてきました。しかしながら、まだ対症療法が多過ぎる。本当に根本的に、参入の段階、また事業継承の段階、いろんな段階でしっかりとした国土交通省として国を守る政策、国じゃない、申し訳ありません、本当に人命を守る、そのための体制を取っていただきたい。それが何より大切だと思っています。

有識者会議も大切かもしれませんが、しかしながら、あの漁師さんもない海に出ていったこと、事実、が事実です。一番海を知っている人たちにもっと話を聞いてしっかりと対策を立てなくては、そして本当に入口で参入させないようにしなくては、二度とこういう事件が起こらないとは言えません。

どうか大臣の強いリーダーシップで、二度とKAZUIのような事故を起こさないようにお願いをしたいと思っております。是非一言いただければ有り難いと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 大野先生には、この件に関しましていろいろ御指導をありがとうございます。

海を知る関係者の声をしっかりと聞いて、根本的なところで新しい体制で安心して船に乗っていただけのような体制をつくっていきたくて決意して

おります。

○大野泰正君 大臣、ありがとうございます。委員長、ありがとうございます。

○永井学君 自由民主党、山梨県選出の永井学です。

今回の質問に当たり、このような機会をいただきましたことを、委員長を始め、先輩、同僚議員の皆様方に心より感謝を申し上げます、このように思います。

七月当選したばかりでありまして、しかも先日、コロナ感染で前回の委員会も欠席をさせていただきました。不慣れな点があるかもしれませんが、全力で質問をさせていただきますので、どうぞよろしく願います。

まず、高速道路のミッシングリンクの早期整備と暫定二車線区間の早期解消について伺います。全国の高速度道路の整備が着実に進められているところがありますが、残るミッシングリンクとして、例えば全国では、日本海沿岸東北自動車道路、山陰自動車道路、そして私の地元の中中部横断自動車道の北部区間である長坂から八千穂間などが存在します。

昨年八月に開通したこの中部横断自動車道の南部区間、双葉から静岡間については、山梨県内の沿線部を中心に大型ショッピングセンターや大規模物流拠点などが進出、また、山梨県の情報では、事業用地の問合せ件数が昨年は一昨年から倍増したなど、整備効果が顕著に表れています。

全国各地で頻発する自然災害では高速道路が救助や緊急輸送の大きな役割を果たし、東海・東南海地震や富士山噴火などの重大な災害発生が危惧されている昨今に、中部横断自動車道は防災、住民の安心、安全に不可欠な命の道であり、高速道路の整備の重要性はますます増してきております。

今後とも、我が国の地域産業の活性化や国土の更なる強靱化に向け、中部横断自動車道北部区間

などの高速道路のミッシングリンクの解消、早期整備が重要であると考えますが、国土交通省の御所見を伺います。

また、暫定二車線区間の早期解消について、国土交通省では、全国的に二車線で暫定的に供用されている高速道路の四車線化を進めています。山梨県でも、先ほどお話しした中部横断自動車道の南部区間が暫定二車線の整備のため、事故などの通行止めも頻発しております。

そこで、全国における暫定二車線の高速道路の四車線化についてどのようにお考えなのか、併せて御所見を伺います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 永井委員の国土交通委員会初質問にお答えさせていただきます。光栄でございます。

いまだネットワークがつながっていない、いわゆるミッシングリンクが残っていること、それから、つながっていても暫定二車線では災害時の通行止めリスクが高いといった課題があるということ、おっしゃるとおりだと思います。このため、地方創生や国土強靱化に向け、ミッシングリンクの解消や暫定二車線区間の四車線化等による道路ネットワークの機能強化が重要と考えております。

例えば、先ほど永井委員お話ございました中部横断自動車道においては、昨年、山梨県から静岡県が全線開通したことにより、山梨県では県外から観光地への来訪者数が約六割増加した、それから企業間取引の拡大により製造業の売上高が約四割増加する、地域の経済活性化、経済活動が活性化してきている、その如き実例が報告されております。

また、令和三年八月の大雨により中央自動車道岡谷・伊北インターチェンジ間が被災し、全面通行止めとなりましたが、四車線区間であったことから、早期復旧した上り線の二車線を活用することで約五日後には一般車両の上下通行を確保いたしました。

今後、防災・減災、国土強靱化のための五か

年加速化対策の予算等も活用し、ミッシングリンクの早期解消、それから暫定二車線区間の四車線化を着実に推進していきたいと思っております。

○永井学君 大臣、ありがとうございます。

高速道路は、やはりつながって何ほだというふうに思います。ミッシングリンクを解消しつつ、暫定二車線を四車線に改良していく。高速道路の利便性が向上することは地域経済を大きく飛躍させます。山梨県も、中部横断自動車道北部区間以外に新山梨環状道路の北部区間もござります。是非、早期事業化に向けて格別の御厚情をお願いしつつ、次の質問に移ります。

次に、渋滞対策について伺います。

先ほど質問を行った高速道路のミッシングリンクの解消などと併せて、今ある高速道路ネットワークにおいては引き続き渋滞が発生をいたしています。渋滞対策を進めていくことは非常に重要なことであると考えています。

私の地元山梨県と東京都を結ぶ中央道については、コロナ禍で若干の交通量が減ったところではありますが、全国旅行支援などの観光支援効果もあって、人の流れが復活してきているところで

しかしながら、中央道上りの小仏トンネル付近においては休日を中心とした激しい渋滞が発生しており、渋滞を避けるために早めに東京方面に帰ってしまう方がいるなど、十分な観光支援効果が発揮されていない可能性があります。

私も先日、身をもってこの渋滞に巻き込まれましたが、完全に車が停車して動かない時間が相当ありました。東京に着いて本当にへとへとになってしまつて、動く気力もなくなつたくらいでございます。これでは、どんなにすばらしい旅行支援があつても、山梨県がどんなに苦勞しておもてなしをしても、その効果は間違いなく半減してしまいます。

全国においても、東名の大和トンネル付近や関越道の高坂サービスエリア付近において、小仏トンネル同様に、交通が集中する時間帯に激しい渋

滞が発生しているところです。 渋滞対策の実施により高速道路を通行する車両の定時性が確保され、観光や経済面における効果が期待されることから、渋滞対策を推進していくことが重要であると考えておりますが、国土交通省の御所見を伺います。 ○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。 高速道路は、国民の安全、安心を確保することにも、人、物の往来を支援するなど、国民生活に不可欠な施設だと考えております。しかしながら、これまでに整備された高速道路においては、大都市圏を中心に渋滞が発生しておりまして、高速道路の機能が十分発揮されていない状況も見られるところでございます。	渋滞対策、非常に重要であるというふうに思いますが、せっかくのこの新型コロナの後の観光需要や人々の往来に、渋滞をしているから敬遠したとならないように、しっかりとした対策、御答弁いただいたような対策を行っていただきたいと思っております。 次に、富士川の治水対策について伺います。 今年も全国各地で前線や台風の影響により災害が発生しました。お亡くなりになられた方々に哀悼の意を表するとともに、被災された全ての皆様によりお見舞いを申し上げます。 私の地元である山梨県に隣接する静岡県においては、今年の台風十五号による猛烈な雨により、大規模な浸水被害が発生するとともに、道路の通行止めや断水など、国民生活に大きな影響を及ぼす水害が発生しています。	の御見解を伺います。 ○政府参考人（岡村次郎君） お答え申し上げます。 近年、気候変動の影響により水害が激甚化、頻発化していることから、国土交通省では、河川整備を強力に推進するとともに、流域のあらゆる関係者が協働して治水対策に取り組む流域治水を進めているところでございます。 富士川水系では、流域治水を計画的に推進するため、国、県、市、町などの関係者が一堂に会する富士川流域治水協議会を設置し、流域全体で実施すべき対策の全体像でございまして富士川水系流域治水プロジェクトを令和三年三月に作成いたしました。	す。私も県議時代何度か試乗させていただきましたが、そのスピード感と浮上するときの離陸するような感覚は、開通への大きな期待を高ぶらせてました。二〇二七年開業に向けて用地買収や工事も着々と進み、山梨県でも南アルプストンネルの工事が開始されました。 現在、静岡県との県境まであと一キロというところまでその工事は進んでいます。そんな中、静岡県の川勝知事さんが大井川の水資源問題と周辺の環境保全問題を懸念し、静岡工区八・九キロメートルの工事、工事許可を出しておらず、二〇二七年の開業は困難な見通しとなっております。 これまで国土交通省はＪＲ東海と静岡県の間に立ち、様々な調整を行ってきました。水資源問題については中間報告も出て一定の結論は出たと考えております。あとは、生態系を含めた周辺の環境保全問題についての議論です。この問題を有識者会議等を行いながらしっかりと着実に前に進め、この静岡工区の早期着工に向けて取り組まなければならないと考えますが、国土交通省の御見解を伺います。
このため、高速道路につきましては、抜本的な渋滞対策として、必要なネットワークの整備を進めるとともに、早期の効果発現に向けたいわゆるピンポイント渋滞対策を進めているところでございます。 委員御指摘の中央道上りの小仏トンネル付近では、観光需要によりまして交通が集中することに加えまして、上り坂、また登坂車線の減少、トンネルの心理的圧迫による速度低下などが原因となりまして、主に休日の夕方において激しい渋滞が発生しているところでございます。	また、関係機関におきまして対策の検討を行いました。平成二十七年よりNEXCO中日本において新たなトンネル整備を含む付加車線の設置を進めてきているところでございまして、今年の五月、新たにトンネルの掘削に着手をしたところでございます。 引き続き、国土交通省といたしまして、高速道路会社と連携し、中央道を始めとした高速道路の渋滞対策に取り組んでまいりたいと考えております。	これまでの治水対策、とりわけ防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策等によつて着実に効果が出ていることは承知しています。一方で、気候変動の影響により水害はより激甚化、頻発化しており、近年、洪水の少ない富士川においても、いつ大規模な水害が発生しないとも限りません。 一たび水害が発生すると、国民の生命、財産に甚大な被害が発生するとともに、復旧復興に多大な時間と費用を要し、社会経済活動にも大きな影響を与えることから、水害を未然に防ぐ事前防災対策を強力に推進し、国民の生命と財産を守り抜くことこそが政治の使命です。	このため、未着工である静岡工区につきましては、まず、大井川の水資源への影響に関しまして、科学的、工学的な観点から議論を行うため、国土交通省が有識者会議を設置し、一年八か月に及ぶ専門家の議論を経て、昨年十二月、中間報告が取りまとめられました。この中間報告においては、トンネルの工事期間中、約十か月において想定されるトンネル湧水量が山梨県側に流出した場合におきましても、結果として大井川中下流域の河川流量は維持されるとの専門的判断がなされました。また、南アルプスの生態系などの環境保全につきましても、本年六月、国土交通省が有識者会議を立ち上げ、科学的、客観的な観点に基づい
○永井学君 ありがとうございます。 車両が多くなれば当然渋滞が発生する可能性が高くなりますけれども、やはり観光面や経済面で	そこで、迫りくる気候変動のスピードに負けないため、今後、富士川においてどのように治水対策を加速化していくおつもりなのか、国土交通省	次に、リニア中央新幹線早期開業に向けての取組について伺います。 品川―名古屋間を四十分、品川―大阪間を六十七分でつなぐ夢の超特急リニア中央新幹線。私の地元山梨県には、本営業でも使われる四十二・八キロメートルの山梨リニア実験線があります。 駅の周辺整備や新たな交通体系、そして産業誘致など地域活性化に資する議論が、今、山梨県のみならず、駅建設予定の各地域で行われていま	○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。 リニア中央新幹線は、東京―大阪間の移動時間が一時間強に短縮され、デジタル田園都市国家構想の実現のための重要な基幹インフラでござい
第十部 国土交通委員会会議録第三号 令和四年十一月八日 【参議院】			

て専門家による議論が行われております。国土交通省といたしましては、水資源や環境保全等の課題解決に向けたこうした取組を着実に進めることにより、早期整備を促進してまいります。

さらに、国土交通省としては、リニア中央新幹線への輸送需要の転移に伴う東海道新幹線の静岡県内の列車本数の増加など、静岡県そして東海地方の発展に資する交通利便性の向上や地域の活性化につきましても、関係自治体やＪＲ東海と連携して対応してまいります。

○永井学君 ありがとうございます。

本当に、ＪＲ東海と静岡県の間に立つて国交省がいろいろなことを行司役となつてやっていただいていることはもう十分承知をいたしております。しかし、是非、また更なる積極的な関与をして、二〇二七年に限りなく近い時期での名古屋までの開業に結び付くような、そんな積極的な関与をお願いして、次の質問に移りたいと思います。次に、建設資材の高騰に対する対応について伺います。

新型コロナウイルスの感染拡大やロシアのウクライナ侵攻、さらには円安などにより、物価の高騰は、スーパーやコンビニでの買物を始め、身近なところで商品、サービスの値上がりを実感されているというお話をよく伺います。

建設業界においても、資材価格の高騰が建設工事額にも影響しております。国交省の発表する建設工事費デフレーターでは、二〇一五年を基準とする昨年度の二〇二一年度は一・三・二と右肩上がりで上昇しており、建設物価調査会の推計では、二〇二一年一月と比較すると建設資材物価は二三％上昇していると発表しています。公共工事については、契約後の工事ではスライド制度での対応となりますが、アップ分の一％あるいは一・五％は受注者負担となること、また、手続が煩雑などの理由により制度の申請を見送る業者が多いとの声を聞いています。

そこで、公共工事のスライド条項の適用に関し、受注者負担分の緩和と手続の簡素化について

国土交通省の御所見を伺います。

また、民間工事については、契約後の工事費の増額は施主が応じてくれるケースは極めてまれであり、ほとんどの工事で増額分は受注者が負担せざるを得ない状況で、赤字となる工事も多いと伺っております。

そこで、民間工事においても価格高騰分について受注者負担が軽減されるような仕組みの構築が必要と考えますが、併せて御所見を伺います。

○政府参考人（長橋和久君） お答え申し上げます。

国土交通省において、建設資材の高騰への対応として、直轄工事では、今先生から御指摘もありましたが、最新の実勢価格を予定価格に反映するとともに、契約後の価格変動に對しましては、スライド条項の適切な運用に今努めているところでございます。

地方公共団体に對しましても同様の対応を要請して行っているところでございまして、御指摘の、スライド条項を適用する際の受注者の負担についての御質問ございましたけれども、全体スライドにつきましては、公共工事標準請負契約約款において、変動前の残工事代金額の千分の十五、いわゆる一・五％分、単品スライド及びインフレスライドについては国や自治体等がそれぞれ定めているところですが、例えば国の直轄工事におきましては、単品スライドは対象工事費の一％というふうに定められているところでです。

この受注者の負担を緩和するという、これは御要望あることは承知しておりますけれども、この受注者負担分については、例えば物価が下落する局面においては発注者から受注者に減額スライドを請求する形で適用もなるということを踏まえますと、この受注者負担分の緩和については慎重に検討が必要であるとは考えてございます。

一方で、手続の簡素化という点について御指摘ございましたけれども、直轄工事におきましては、本年六月に実際の購入価格が迅速に適用できるように一部規定の運用ルールを改定するとともに

に、これは業界向けあるいは自治体向けの説明会も全国各地で開催したというところでございします。

また、民間工事の御指摘ございました。公共工事と同様に、建設業法に基づく中央建設業審議会が民間建設工事の標準請負契約約款を作成し、その実施を勧告しているところでございます。

国土交通省としては、その標準請負約款のおり契約変更条項が適切に設定されるということ、当該条項に基づいて適切に協議が応じることにについて民間発注者等に対して要請を行っていただくところでございまして、今後いろんなモニタリングの調査とかによりましてその実態についても十分留意していきたいと思っております。

引き続き、原材料費等の価格上昇を反映した請負代金の設定が図られるよう、環境整備を進めてまいりたいと考えてございます。

○永井学君 ありがとうございます。

今後も国土交通省としては是非、資材価格高騰に留意して、公共工事に関して、先ほど手続の件に関しては各地で説明会も行っていると同つております。手続を簡素化して、きちんと建設事業者が制度を利用できるように是非お願いしたいと思ひます。

民間工事においても御答弁いただきましたが、国が積極的な関与なかなか難しいとは思いますが、けれども、適正な価格で取り組んでいけるように是非指導をしていただきたいと思います。建設事業者が泣き寝入りし、さらには従業員の賃金にしろ寄せが行く、最悪の場合は倒産となるような悪循環に陥らないように是非対策をお願いしたいと思ひます。

最後に、担い手不足の観点での建設業界広報の取組について伺います。

建設業界の担い手不足は、年々深刻な問題となっております。令和三年で見ると、六十歳以上の建設技能者は二五・七％、十年後には大半が引退すると予想される中で、二十九歳以下の技能者は一二％程度です。担い手不足対策については、国

を始め各都道府県や建設業協会でも様々な対策を打っていることは承知をいたしておりますが、しかし、なかなか若手の心に刺さる対策が少ないと地方議員をやっているときから感じておりました。

もつと建設業界の重要性や地域貢献など活躍していることをしっかりと広報し、若い人たちに届けられないだろうか。例えば、山梨県では、二〇一四年二月十四日未明に降った雪の影響で積雪百十四センチを記録して、一八九四年からの観測史上最大の積雪量となりました。このときも、各建設業者が昼夜を問わず作業を行ってくれたおかげで早期の交通インフラ開通につながりましたが、その様子が報道されることはほとんどありませんでした。そのような災害の現場で日常生活を取り戻すために働いていることを知っている若い人は多くありません。

また、大型インフラ工事現場などを積極的に活用して、近年では見学会やインフラツーリズムなどを行いその活躍を周知していますが、もつと積極的な広報が重要ではないかと考えます。

そこで、担い手を確保すべきという観点で建設業界の活躍をしつかり広報すべきと考えますが、国土交通省の御所見を伺います。

○政府参考人（長橋和久君） 建設産業は、社会資本整備の担い手であると同時に、災害時には最前線で地域社会の安全、安心の確保を担うなど、地域の守り手として国民生活や社会経済を支える役割を担っておりますが、一方で、今先生御指摘のあったように、高齢化がかなり進展して、若い人の入職確保ということが喫緊の課題となつてございます。こうした建設産業を担う役割、特に地域の守り手としてかけがえのない存在であることを若者や子供たちに向けて積極的に情報発信することが、将来の担い手確保という観点からも非常に重要だと認識してございます。

このため、これまで、建設業振興基金やあるいは建設業協会等と連携しまして、ポータルサイトを通じた地域を守る建設業の取組の発信ですと

か、あるいは小中学校や高校での出前授業、現場見学会の開催などを努めてございましたけれども、引き続き、建設業の魅力発信に様々な取組を進めていく中で、特に今後、進路とかあるいは進学を考える中学生のタイミング、そういったことで効果的なタイミングを捉えて戦略的に広報活動を進めていきたいというふうに考えてございます。

○永井孝君 ありがとうございます。

是非、積極的な取組を要望して、質問を終わります。どうもありがとうございます。

○三上えり君 おはようございます。

会派、立憲民主・社民を代表して、私、三上えりが質問に立たせていただきます。本日が初めての質問になります。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、質疑に入る前に、この七月に広島から多くの皆様のお力添えをいただきまして国会にお送りいただきました。また今回、このような形で質問に立たせていただくこと、国土交通大臣を始め、委員長、そして関係者の皆様、感謝を申し上げます。

国交関連の課題はたくさんございます。環境変化による災害の激甚化、河川の砂防問題、港湾、航空運輸事業、そしてＪＲのローカル鉄道関連や観光、地元を含め各県で抱える山積したこのような課題を国民の皆様の声とともに掘り下げて委員会で議論させていただきたいと思っております。

本日は一般質疑ということで、まずは国民を災害から守る課題から取り上げさせていただきます。

斉藤国交大臣も広島御出身ということで、既にしつかりと御承知だと思えます。広島土砂災害の警戒区域、指定数が全国で最も多く、実におよそ四万八千か所、これ、二位の島根県およそ三万二千か所に比べても一・五倍。この理由ですけれども、土砂災害に弱い真砂土を含む花崗岩類が県の四八％を占めていること、そして、平野部が少ないため山裾まで宅地開発が進んだ結果だとも言

われています。

実際は、広島に過去に数多くの災害が起きています。中でも、七十七名の方が亡くなられた平成二十六年八月の広島市の豪雨災害、そして平成三十年七月、百名を超える方が犠牲になりました西日本豪雨災害はまだ記憶に新しいところです。

議員の先生方からも既にあつた質問と重複するかもしれませんが、令和二年十二月に、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策について改めて御質問いたしました。閣議決定されました。国交省、地方自治体、気象庁などが連携し、これ災害が起きる前に避難を確実にできる体制を構築すべきだと考えております。五か年加速化対策の進捗状況も踏まえ、大臣の見解をお聞かせください。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 三上委員の国土交通委員会初質問にお答えさせていただきます。光栄でございます。

委員御指摘のとおり、広島県は土砂災害警戒区域の指定数が全国で最も多く、過去にも土砂災害により多数の犠牲者が出ております。土砂災害から命を守るためには、砂防施設の整備と併せて、事前に避難する体制を構築することが重要と考えております。

このために、次のような施策、土砂災害警戒区域の指定による警戒すべき箇所の特定、それから、ハザードマップの配布による住民への周知、避難指示の発令判断の目安となる土砂災害警戒情報発表などについて内閣府や気象庁等と連携して取り組んでおります。

今後このような取組を通じて、土砂災害そのものは防止できないかもしれませんが、亡くなる、被害に遭われる方はいない、いなくなる、そういうソフトとハード、両面併せて頑張っていきたいと思っております。

○三上えり君 ありがとうございます。確実に五か年加速化対策を進めるという大臣の意見に賛同いたします。一方で、被災地の復旧復興はまだ道半ばです。大臣にも現地を訪れていただいて、そ

の確認も併せてこの復旧作業を迅速化するように願いたいと存じます。

その詳しい取組についてですが、国交省は、まちづくりなどの観点から特に重要な箇所について、砂防関係の施設を整備する割合を令和七年度におよそ三五％、そして令和二十七年度に一〇〇％を目標にしています。

砂防分野では、地域の社会経済活動を支える基礎インフラが大切です。砂防関係の防災について、政府の取組をお聞かせください。

○政府参考人（岡村次郎君） お答え申し上げます。

防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策において、砂防事業では、まちづくり等の観点から特に重要な箇所が砂防事業等の実施により保全される割合を指標として、施設整備による事前防災対策を推進しているところでございます。

中長期の目標としては、本指標を一〇〇％達成できる年次を令和三十二年度から令和二十七年まで前倒しし、五か年加速化対策の期間内に約二〇％から三五％にすることとしております。五か年加速化対策の一年目の取組となります令和三年度の数字では、約二二％となっております。

引き続き、五か年加速化予算を活用しながら施設整備を推進してまいります。

○三上えり君 この水の流れが特に災害において激甚化につながります。地域住民そして自治体との連携を強化して進めていた、ただたらないと思います。

お伺いしたような気候変動の影響による水災害、この激甚化、頻発化などから、流域に関わるあらゆる関係者が協働して防災対策を行う流域治水、この流域治水の施策が今進められています。この現状についてお聞かせください。

○政府参考人（岡村次郎君） お答え申し上げます。

委員御指摘のように、気候変動による水害の更なる激甚化に対応するため、あらゆる関係者が協働する流域治水を推進しているところでございま

す。具体的には、河道掘削や堤防、ダムなどの整備、利水ダムの事前放流、官民による雨水貯留の実施などに加え、住まいの方の工夫、高齢者の避難の実効性の確保などを図っているところでございます。

御指摘のございました五か年加速化対策における河川整備に関する目標でございます戦後最大洪水等に対応した河川の整備率につきましては、五か年対策、加速化対策の一年目の取組までを集計をした令和三年度の数字では、一級河川では約六七％、二級河川では約六四％などとなっております。

順調に進捗しているものと考えております。

○三上えり君 順調に進捗しているというお話でしたけれども、河川分野では、令和七年までに一級水系でおよそ七三％の整備率、そして二級水系で七一％の整備率を目指すとしています。

しかし、近年のこの災害の現状を踏まえると、少しでも、本当に一日でも早く前倒ししたいというのが国民を含めての思いだと思いますけれども、この前倒しするということに関してはいかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） まさに今、今年も大きな大雨、台風、ございました。昔は五十年に一度、二十年に一度と言われていたような大雨が今は毎年降る、そういう状況の中で、この流域治水を更に推進して前倒しでやるべきだ、そういう御意見、本当にまさに国民の皆様が気持ちだと思

います。

具体的には、氾濫をできるだけ防ぐため、堤防等の整備を更に加速化していくことに加え、利水ダムの事前放流、官民による雨水貯留など、地域との連携を図りながら対策を充実強化している、ということも必要でございます。

気候変動に対応し、これらの対策の効果を早期に発現するため、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策も活用して、引き続き河川整備等の加速化を図っていききたいと思っております。

○三上えり君 引き続き、前倒しの推進を推し進

めていただけたらと思います。よろしく願いいたします。

改めて、水に関する被害の質問をさせていただきます。

水路から排出し切れない雨水があふれる、続いて内水氾濫の対策について伺います。

国交省が進めている巨大クラスの降雨に対応した浸水想定区域図、これを作成した地方公共団体などは、令和四年の三月末時点で千九十七団体のうち百五団体、これ九・五％に僅かどまっています。ちなみに、東京は最も進んでいて六五・五％、私の地元である広島県は一六・九％、そして、ここから御指摘したいのが、新潟、高知、鹿児島など十四県がゼロとなっています。

進捗状況にはかなりの地域差が見られ、地域住民の避難を確実にするために、この浸水想定区域図の作成を推進すべきと考えます。国交省は作成を促していくためにどのような取組を行っているか、そう思っています。よろしく教えてください。

○政府参考人(岡村次郎君) お答え申し上げます。

浸水被害の軽減を図るためには、潜在的な水害リスク情報をあらかじめ分かりやすくお示しするということが重要でございます。このため、昨年の水防法改正により、原則、下水道で浸水対策を実施する全ての市町村に対して内水浸水想定区域図の作成を義務付けをいたしました。

これに合わせて、国土交通省では、市町村における早期作成を技術的に支援するため、簡易的なシミュレーションで浸水想定を行う手法、これを示したマニュアルですとか、浸水想定の手順を簡潔に示した手順書を作成して周知をしているところでございます。

また、こうした取組を防災・安全交付金により支援するため、今年度、内水浸水リスクマネジメント推進事業を創設して支援をしているところでございます。

さらに、国と都道府県等が一体となって市町村

向けの勉強会を開催するなど、周知徹底を図っているところでございます。

引き続き、これらの取組により内水浸水想定区域図の作成を一層促進してまいります。

○三上えり君 こうした地図の作成が被害を事前

に防ぐための対策に直結すると考えられます。スピード感を持って進めてください。よろしく願いします。

また、ため池の問題です。

西日本豪雨災害でも、ため池に土砂が流入し、そのため池が決壊しました。そして、下流にあった家が押し流され、三歳の女の子が亡くなりました。その後、法整備もされましたが、現在どれだけの数のため池が日本にあるのか、その後の経過を教えてください。

○政府参考人(青山健治君) お答え申し上げます。

まず、ため池の数でございますが、今全国で約十五万ほどになっております。この平成三十年七月の西日本豪雨により多くのため池が被災いたしました。これを踏まえまして、農林水産省としましては、令和元年七月に施行されたため池管理保全法に基づき、ため池の所有者等の届出を義務付けするほか、適正管理の義務を明確化するとともに、令和二年十月に施行されましたため池工事特措法に基づきまして、防災重点農業用ため池の防災工事等を推進しているところでございます。

また、緊急時の迅速な避難行動につなげるという観点から、ハザードマップの作成等も進めております。

農林水産省といたしましては、引き続き、ハード、ソフトを組み合わせた取組を進めるため、予算の確保や技術的支援に努めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○三上えり君 ため池に関しては、災害のみならず、ふだん、特に子供が過って池に落ちるとい

次いでいるということから、お伺いします。

今年四月五日、宮城県で小学校一年生の男の子がため池に転落し、亡くなりました。現場のため池には、水面から土手に続く斜面に、陸に上がろうと頑張った跡が残されていました。

国として、今後のため池の調査方法、対策をお聞かせください。

○政府参考人(青山健治君) お答え申し上げます。

これまで、農林水産省といたしましては、ため池等の安全施設の整備に係る補助制度を令和元年度に創設するとともに、安全対策に関する事例集を作成することなどにより転落事故の防止に取り組んできたところでございますが、ただいま委員から御指摘ありましたとおり、残念ながら依然として転落等による水難事故が発生しているという状況でございます。

転落事故の発生をできる限り防止するため、農林水産省といたしましては、引き続き、必要な対策が十分に講じられますよう、地方公共団体、また、ため池の管理者等に働きかけてまいります。

○三上えり君 ありがとうございました。迅速かつ的確な指導をお願いいたします。

災害関連に関して最後に、国交省が進める自動的に避難の通知を受け取れるスマートフォンアプリの普及を進めるデジタル・マイ・タイムライン、この取組について御説明をお願いします。

○政府参考人(岡村次郎君) お答え申し上げます。

住民の適切な避難行動を後押しするためには、台風の接近時などにいつ何をするのかということ

を時系列に整理した住民一人一人の避難行動計画であるマイ・タイムラインの普及が重要でござ

います。

国土交通省では、このマイ・タイムラインを、紙で作成するだけではなく、スマートフォンに避難のタイミングがブッシュ型で配信される、こ

ういう機能もございますデジタル・マイ・タイムラインの取組を民間企業などと連携して進めている

ところでございます。この取組につきましては、講習会など地域の防災を議論するような場を活用して広く周知を進めているところでございます。

また、スマートフォンを使用されない方に対しましても、地域内での声掛けにより確実に避難行動につながるということを期待をして、自治会等の単位でデジタル・マイ・タイムラインの普及を進めるよう周知しているところでございます。

引き続き、このアプリを開発しております民間企業などとも連携しながら、情報通信技術を活用することで、住民の適切な避難につながる取組、これを充実を図ってまいります。

○三上えり君 確かに大変期待できる取組だとは思いますが、私の母、八十一歳は、スマートフォンも持っていないですし、パソコンもございません。こういった方々に対する縦のつながり、自治体等との連携をしっかりとしたい。ただ、この取組進めていただきたいと思えます。ありがとうございます。

では、次に伺います。ローカル鉄道関連の質問です。

この度、長崎新幹線が一部開業いたしました。また、来年度以降、北陸、北海道新幹線が順次開通してまいります。こうして華々しく開通式が行われる一方で、地方ローカル線の存続は大変厳しい状況に陥っています。

今年には鉄道開業百五十周年です。華々しくイベントが周知されておりますけれども、一方で、鹿児島、北九州から北海道の稚内までこの二万キロ、一本、いや二本のレールでつながっていること、この先人の偉業を守っていかれたらと思っております。

地方公共交通の維持、確保は極めて厳しい状況があります。広島でいえば、低迷が続いているJR芸備線の存続について議論が続いています。斉藤大臣、いかが御見解でしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) ローカル鉄道につきましては、例えばJR線区の一部ではJR発足時と比較して九割以上も利用者が減少するなど、人口

減少やマイカーへの転移等を背景に大変厳しい状況に置かれています。その結果、減便や投資の先送りも行われ、民間事業者任せにしているのは利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあると言えます。そのため、単なる現状維持ではなく、どうすれば真に地域の発展に貢献し、地域住民や観光客が利用したくなる公共交通に再構築できるか、沿線自治体を含む関係者が一丸となって主体的に真剣に考えなければならぬ時期に来ていると思います。

国土交通省に設置した有識者検討会においては、こうした取組が円滑に進むように、必要な場合には国の主体的な関与により新たな協議の場を設置することや、協議の結論に基づき、再構築の実現に向けて必要な制度面、財政面での支援を行うべき等の提言がなされました。

今後、公共交通再構築に主体的に真剣に取り組む地域にしっかりと支援できるよう、関係省庁と調整を進めてまいりたいと思っております。

○三上えり君 例えば、先ほど話をさせていただいた芸備線、参考まで、二〇一九年のデータではありますが、一番経費が掛かる区間で百円稼ごうとしますと二万五千四百十六円掛かることになりました。

大臣の先ほどの答弁に対して、ＪＲのローカル線の現状と課題についてどうお考えか、よろしくお願いたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

まず、具体的な取組といたしまして、先般閣議決定された経済対策に基づきまして、協議会の開催や調査、実証事業の実施などを通じて、関係者の合意形成に取り組む地域を支援するための措置を講じてまいりたいと考えております。また、地域における合意に基づき、公共交通再構築の実現に向けた具体的な事業に取り組もうとする地域に対する国の支援の在り方についても政府部内で調整を進めているところであります。さらに、有識者検討会での提言にもございました、国が主体的に関与する新たな協議の仕組み等について、法制化に向けた検討を進めているところでございます。

○三上えり君 また、近年、災害を受けてローカル線が突然、地元住民も驚くことに廃止されることがあります。九州の高千穂線、そして日田彦山線など、災害を受けて復旧せずに廃止になりました。

今後、災害が起きた場合、ローカル線の災害対策、どのようにお考えか、お聞かせください。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

ローカル鉄道は、地形の厳しいところに敷設され、歴史の古いものも多く、近年、自然災害の激甚化、頻発化により施設が被災するケースが相次いでおります。

こうした状況を踏まえまして、まず災害復旧対策といたしましては、平成三十年に議員立法によりまして鉄道軌道整備法が改正され、黒字の鉄道事業者のローカル線であっても、赤字路線であるなど一定の要件を満たした場合には国として復旧費を補助することが可能となっております。また、道路や河川などのほかの事業との連携、調整による復旧工事の円滑化などによって早期復旧に取り組んでいくところでございます。

さらに、ローカル鉄道については、御指摘のとおり、被災前から利用者の大幅な減少により危機的な状況に置かれているところも多いことから、先ほど申し上げました有識者会議の提言も踏まえまして、利便性と持続可能性の高い地域公共交通の再構築に向けた協議が円滑に進むよう、国としてもしっかりと支援してまいりたいと考えております。

○三上えり君 地元住民の声もしっかりと酌み取って進めていただけたらと思います。

鉄道は、災害時の代替輸送と、ルートとしてもまた重要な役割を担っています。

貨物鉄道網の維持の観点から、またこの不安定な国政情勢の中、国がローカル線の維持費用を負担すべきで、その財源は防衛関係予算から捻出、こういったことも考えられないのではないかと

思います、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

鉄道貨物輸送を担うＪＲ貨物は、いわゆる事態対処法に基づく指定公共機関として、有事の際の緊急物資の運送を行う役割を担っております。

このため、本年三月に国土交通省に設置いたしました今後の鉄道物流のあり方に関する検討会におきましては、防衛省からもヒアリングを行いまして、現下の安全保障環境を踏まえた自衛隊の装備品や補給品の鉄道輸送に関する現状、課題について報告をいただきました。

これを踏まえまして、この検討会の中間取りまとめにおきましては、自衛隊の物資輸送につきまして、関係者による定期的な意見交換、輸送シミュレーションの実施、輸送実績の積み上げ、技術的課題の整理とその克服などにより、平時から備えを進めることの重要性が指摘されております。

さらに、先ほど申し上げましたローカル鉄道に関する有識者の検討会の提言におきましても、貨物列車が走行するなど我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区につきましては、安全保障の観点から、ＪＲ各社において引き続き鉄道の維持を図っていくことが強く期待されるとされたところでございます。

○三上えり君 昨今、ロシアによるウクライナ侵攻、そして北朝鮮のミサイル発射、台湾有事など、今安全保障上の懸念が高まっている中で、鉄道のネットワーク、そして輸送力のメリットを生かして、例えば防衛整備品などの輸送など、更なる活用も期待されています。

今の政府参考人の話を受けて、大臣の御見解、お願いたします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 貨物鉄道は、全国的、基幹的な鉄道ネットワークを生かして効率的に物資を輸送できる重要な輸送機関と認識しております。特に、これから今カールポニニュートラルに向けて脱炭素化を進めていく上でも、私は、貨物輸送というのは非常に重要な役割を担っていると

思っております。

貨物鉄道がこうした特性を生かし、事態対処法に基づく指定公共機関としての役割を果たしているよう、まずは緊急物資等の輸送に関し、防衛省やＪＲ貨物などの関係者が議論を進めていくことが重要と考えております。

それから、三上委員との今この鉄道等の議論、質問にはございませんでしたが、このローカル鉄道につきましては、私も四年前に廃止になった三江線沿線で育った人間として、その鉄道が廃止になったそのさみしさというのは想像していた以上でございました。しかしながら、地域の方と事業者、そして我々国も議論させていただきましたが、今、代替輸送がバスでされているわけですが、非常に便利な、例えば病院に行くとかショッピングセンターにも回るとか、それから、江の川の片一方しか走っていないかつたんですけれども、片一方の側しか走っていませんでした。が非常に利便性が向上したという住民の声もございました。

どうやら地域公共交通を守っているかという観点でみんなが情報を共有しながら真剣に話し合うということが大事ではないかと、このように考えております。

○三上えり君 是非、その大臣の熱い思いと存続に向けての模索を重ねてよろしくお願いたします。

次に、今国会で議論されると見られる離島振興法の改正案についての質問です。

離島に住む人にとって、橋が架かって便利になりたいけれども、橋が架かると逆にいづれ国からの補助が受けられなくなってしまう。本土に繋がったと言いつつ、地元住民に経済的な負担が増してしまう。私が直接伺う声としては、特に橋の通行料が高いという声も、日々の生活の中で苦しいという声も聞いております。

この現状を大臣、どう思われるでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 離島は、我が国の領域、排他的経済水域等の保全、それから食料の安

定的な供給等の重要な役割を担う一方、人口の減少が長期にわたり継続し、かつ、高齢化が急速に進展するなど、他の地域に比較して厳しい状況に置かれております。こういう認識でございます。

このような中、離島振興に当たっては、関係省庁一体となって、インフラ整備はもとより、医療や介護、教育、交通、通信の確保等の施策を通じて、定住促進に取り組んでいるところでございます。特に、持続可能な医療体制の構築やデジタルインフラの充実、離島に住む住民の方々の安全、安心を確保し、条件不利性を克服するためにも大変重要な課題であると認識しております。

国土交通省としては、厚生労働省や総務省を始め関係省庁と連携を密にしながら、離島振興施策の推進に努力してまいりたいと決意しております。

○三上えり君 人口減少そして超高齢化が進む離島地域におきましては、医療施設の運営や医療従事者の確保、これが喫緊の課題です。今大臣から御指摘がありました医療を取り巻く状況、これが特に厳しい状況になつています。

この点について、詳しい現在の状況を教えてください。お願いします。

○政府参考人(大坪寛子君) お答え申し上げます。

離島等のへき地におきましても、必要な医療提供体制、確保されることは重要だと考えております。その確保に当たりましては、まず各都道府県が地域の実情を踏まえながら医療計画を策定をし、医療従事者の派遣などの取組を行っていた、だいております。

厚生労働省といたしましては、こうした各都道府県の取組、これを御支援するものとしたしまして、へき地の診療所に対する医師、看護師等の派遣調整を行うなど、へき地の医療対策の総合的な企画調整を行っているへき地医療支援機構、この運営、また、へき地医療拠点病院によるへき地診療所への医療従事者の派遣、また、そもそも、へき地の診療所の運営本体、施設設備の整備、こ

ういったものに対して財政支援を行っております。

また、令和六年度から第八次医療計画が始まりますので、今まさにそれに向かって議論を行っているところであります。今後とも、厚生労働省といたしましては、医療従事者の確保など、離島における医療提供体制の確保、努めてまいりたいと考えております。

○三上えり君 例えば広島県の百島ですとか佐木島という離島におきまして、医師一人が、この島々の間約十五キロを自らヘリコプターを操縦し、そして小型船において住民に必要な医療を提供しています。なかなかこのような状況では持続可能な医療体制とは言えません。

今、リモートでの活用が期待されていると聞きましたが、その辺りいかがでしょうか。

○政府参考人(大坪寛子君) お答えいたします。先生から御指摘のように、オンライン診療、こういったものを活用したへき地における医療の確保、これをやっていただいているところもございまして、こういった御意見を踏まえながら、好事例の展開など検討させていただいているところでもあります。

○三上えり君 また離島についての振興法の改正案については、来週にかけても話し合いが続くものと思われまして、引き続きよろしくお願いいたします。

次に、全国旅行支援についてお尋ねいたします。

十月十一日から全国旅行支援が開始されましたが、現場では様々な混乱が起きました。実質起き続けています。

これ、肝煎りで始まりましたこの全国旅行支援ですが、残念ながら東京と我が広島、これ大きく出遅れました。ネットでも予約ができる大手旅行代理店の予約サイトにおきまして十月十一日から販売開始でしたが、広島は一番早い楽天トラベルさんでさえ、九日後の十月二十日から販売開始になりました。

以前行われましたGOTOトラベルは国が実施主体となっていました。今回の全国旅行支援の実施主体は都道府県にしました。この理由をお聞かせください。

○政府参考人(菰川直也君) 全国旅行支援なんですけれども、新型コロナウイルスの感染状況に地域差があるということを勘案しまして、各都道府県におきまして感染状況を踏まえながら地域における需要喚起の取組を進めていただくということが重要だと考えています。このため、全国旅行支援の制度の骨格につきましては、国が一律に定めます。具体的運用については、都道府県において地域の感染状況や需要動向に応じて柔軟に対応できる仕組みとしております。

国土交通省としては、全国旅行支援の円滑な実施が図られるよう、引き続き、都道府県と十分に連携をして、必要なサポートを行うなど対応してまいりたいというふうに考えております。

○三上えり君 その前回のGOTOトラベルの反省を生かしたこの度の都道府県にしたという理由ですけれども、大臣は、御承知のことかと思えますけれども、確認され次第厳正に対処すると十月十八日の記者会見でお話をされました。国交省として実態調査を行っていますでしょうか。

○政府参考人(菰川直也君) 一般論として、必要な人の確保などの観点で値上げが必要な場合もありますので、必ずしも値上げの全てが不適切とは言えないと考えております。

一方で、全国旅行支援の開始を契機に、需要動向や物価上昇などの影響を超えて合理的な範囲を著しく上回るような高額な価格設定をしていることが明らかにするような場合には、不当な価格設定と考えるというふうに考えております。

観光庁では、関係者から情報収集を行うなどの対応を行ってはおりまして、そうした事実が確認された場合には、都道府県とも連携して厳正に対処してまいりたいと考えております。

○三上えり君 この十月十一日に始まりました旅

行支援、十二月下旬には終わることが見込まれていると聞いています。これに関して、延長、そして新しい旅行支援などのお考えはありますでしょうか。今後想定される動きについて大臣にお伺いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 全国旅行支援の実施により、現在、多くの観光地において昨年同時期よりも多くの旅行者でにぎわっており、高い需要喚起の効果が現れているものと認識しております。効果があつたと、あると、今。

他方で、事業開始直後に現場で様々な事態が生じたということも認識しており、これまでも、都道府県に対して随時運用を見直すよう通知するなど、必要な対応を行ってまいりました。

需要喚起の取組の円滑な実施は非常に重要であると考えております。本支援の年明け以降の取扱いについては、感染状況や需要動向のほか、これまでの制度実施で明らかになった課題も踏まえて適切に対応してまいりたいと思っております。

○三上えり君 改めて政府参考人の方に伺います。

これ、予算的には今どのような状況なんですか。実際に余裕があるのかないか、教えてください。

○政府参考人(菰川直也君) 全国旅行支援は、補正予算五千六百億円というので今やらさせていただきました。それで、事前のGOTOトラベルというのがありました。あれも大体同額の予算で実施をしておりまして、大体その補助の幅がGOTOトラベルに比べて半分ぐらいということな

んです。ですから、予算的には余裕があるものというふうに考えております。

○三上えり君 その自治体からの声も、余裕があるというのか、対応についてはどのような声が聞かれますでしょうか。

○政府参考人(菰川直也君) 実際の予算は、GOTOトラベルなんかの実績も踏まえて各都道府県に御利用いただいているということです。

各都道府県では、旅行会社もありますし、地場

の旅館だとかホテルにそれぞれの実情に応じてその枠を割り振っているということでありまして、実際の予算がどうなっているかというのは都道府県の実況によるというふうに考えております。

○三上えり君 これからの課題としては、先ほどのGoToトラベルにもありましたように、コロナ禍、今第八波が来ているというふうな話もありますけれども、こういったところが課題でしょうか。また、そのほかにある課題がありましたら教えてください。

○政府参考人(菰川直也君) GoToトラベルのときの経験で、今回の全国旅行支援を実際にやって、いろいろ今問題提起いただいていることもあります。あと、コロナの感染状況も踏まえながらやっていくということで、その状況に応じて適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

○三上えり君 大臣に伺います。

最後に、このコロナ禍、ウイズコロナの中で経済効果が期待されます。国としてこの事業に対する思いを、期待感をいま一度聞かせてください。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) コロナ、満三年になろうとしております。そういう中で、観光、交通、そしてその周辺産業の方々、大変お苦しみになりました。

観光はこれからの日本の支えていく経済の大きな柱になる、これは、国内旅行も含め、またインバウンドも含め、そのように私たちは考えております。日本の観光産業の比率はGDPの五%程度。ヨーロッパでは、欧米では一〇%近いところが多いという中で、日本はまだまだこの観光産業の伸び代があると思っております。

そういう中で、この観光産業で、コロナで苦しんだ観光産業をしっかり支え、また新たな経済の柱として成長していくためにも、しっかりとこれをいろいろな面で支援していかなくてはならない、このように考えておりまして、その一つの大きな柱としてこの全国旅行支援あると思っております。

このほかにも、先ほど申し上げました高付加価値の旅行者を、を求める旅行者に対応するこちらの受入れ体制を整えるということにも力を入れていかなければならないと思っております。

それらの施策を総動員して、しっかりと日本、観光業が日本の一つの大きな柱となるように頑張っていきたいと思っております。

○三上えり君 ありがとうございます。

時間の関係で、事前に質問通告をさせていただいておりましたが、今回は質問ができない部分も多々ありました。大変失礼いたしました。また改めておわびに伺いたいと思います。

引き続き、次回また質問させていただきたいと思っております。以上で質問を終わります。

どうもありがとうございます。

○高橋光男君 公明党の高橋光男です。おはようございます。本日もよろしく願っています。まず、北朝鮮のミサイル発射への対応についてお伺いしたいと思っております。

今年に入り、北朝鮮は異例の頻度でミサイルを発射しています。巡航ミサイルを含め既に三十回、このうち日本の上空を通過したのは七回にも及びます。国連安保理決議にも反し、決して容認できない暴挙であり、強く非難いたします。

Jアラート等の課題もございしますが、本日は特に海上保安庁の情報発信、情報提供についてお伺いしたいと思っております。

先週三日の午前七時四十分頃からの一連のミサイル発射では、一回目は防衛省から太平洋へ通過したと当初発表がございました。その約一時間後ですが、二回目、三回目の発射がなされた旨、防衛省からの情報として海保庁が発表しました。しかし、その際に、今後の情報に注意してくださいとしながらも、政府の発表は一発目の修正情報にとどまりまして、二発目、三発目の情報につきましては、防衛省、官邸を含め、どの政府機関からもしばらくの間発表がなされませんでした。結局、全ての発射に関する情報が防衛省から発出されたのは午前十一時過ぎになってからでした。

ミサイル発射が続く中において、情報分析に時間がかかるのはやむを得ない側面はあるのかというふうに思います。しかしながら、国民の間の混乱を避けるには、省庁間で連携して、もう少しきめ細やかな発信が必要ではなかったでしょうか。すなわち、防衛省からの提供情報の機械的な発表にとどめず、特に国民への発信を念頭に、政府一体となった適時適切な情報発信が不可欠と考えます。また、航行中の船舶の安全確保は海上保安庁の重大な責任です。

こうした異常事態が続く中での航行中の船舶保護の在り方について海保庁長官、そして政府全体の今後の取組につきまして官房副長官に御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(石井昌平君) お答え申し上げます。

北朝鮮による弾道ミサイルの可能性のあるものが発射された場合、海上保安庁におきましては、船舶、海域利用者などに対して、ミサイルの発射や落下推定に関し航行警報及び海の安全情報を発出し、注意喚起を行っているところであります。具体的には、迅速な情報発信を行うため、防衛省からのミサイルの発射や落下推定に関する情報を内閣官房経由で受信した場合には、航行警報及び海の安全情報を発出するまでの手続を自動化し、瞬時にこれらの情報を発出するシステムを導入しております。

航行警報はその受信が可能な設備を有する船舶を対象にしておりますが、海の安全情報につきましてはインターネットや登録いただいたメールアドレスに情報発信を行い、多くの海域利用者などの方々に注意喚起を実施しているところであります。

また、北朝鮮による弾道ミサイルの可能性があらものの発射に際しては、巡視船艇、航空機を直ちに発動させるなどにより船舶の安全確認などを実施し、速やかに関係省庁へ情報共有を図っております。

御指摘の国民に対して迅速、的確な情報提供を

行うことについては政府全体で取り組むべき重要な課題であると認識しており、海上保安庁においても、特に航行する船舶への注意喚起や安全の確認といった観点から取り組んでいるところであります。

いずれにせよ、政府が一体となって適時適切な情報発信が行われるよう、内閣官房を始め関係省庁と緊密に連携して対応してまいります。

○内閣官房副長官(磯崎仁彦君) 北朝鮮は今年に入りましてからかつてない頻度でミサイル発射を繰り返しており、地域の緊張を著しく高めております。北朝鮮のこうした軍事的動向、我が国の安全に対する重大かつ差し迫った脅威であり、地域及び国際社会の平和と安全、著しく損なうものと認識をしております。

こうした中で、委員御指摘のとおり、国民の皆様に対して迅速かつ的確な情報提供を行うことは、海上保安庁のみならず、政府全体で取り組むべき重要な課題であるという認識でございします。

これまで、今海上保安庁長官から御答弁申し上げましたとおり、海上保安庁の取組を始め政府として国民に対する情報提供には努めているところではございますけれども、今後とも、政府として不断の改善に努めていく、このことは当然であり、関係省庁の緊密な連携の下で、政府が一体となって適時適切な情報発信が行われるよう努めてまいりたい、そのように考えております。

○高橋光男君 力強い御答弁ありがとうございます。

本日に国民の安全、安心を守っていかねければなりません。その発射情報そのもの自体は国防に関する安全情報と言えるかもしれませんが、国民の安心につながるやはり情報としていくためには、そうした政府一体となった取組、情報発信、極めて重要でございまして、是非きめ細やかにそうした発信にも努めていただきますように、よろしく願いたいと思います。

続きまして、全然話は変わりますが、年度をまたいだ観光再生支援についてお伺いしたい

と思います。

本日お配りしている資料一を御覧ください。
先週の大臣所信質疑で要望させていただいたとおり、総合経済対策には、観光地、観光産業の再生、とりわけ高付加価値化に向けた取組を計画的、継続的に支援する旨記載をいただき、感謝をいたします。是非、補正予算の早期成立を期してまいりたいと思います。

一方で、現場の方々が見通しを持って取り組めるようにすることが何より重要だというふうに私は考えます。補正予算が年内に成立することが前提となりますが、その場合、次回募集は早くても年始以降になります。毎日営業している旅館の関係者からは、チェックアウト大体十時ぐらいです、で、チェックインの三時ぐらいまで、この間しか工事ができない、資材も品薄になっている、なかなか手に入らない、そのようなお声をいただいている中でございまして、つきましては、是非、年度をまたいで例えば二年から三年を掛けて事業が実施できるような、そうした支援を行っていくことが大変重要だというふうに考えますが、どのように行っていくかにつきまして御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(菰川直也君) 御指摘をいただきました高付加価値化事業なんですけれども、これは、宿泊施設のみならず、観光地の面的な再生を可能として、地域全体への波及効果が大きいというところで各地で大いに活用されているという制度でございます。

本事業については、一方、事業の実施に長期間を要する場合が少なくないため、地域や事業者から計画的、継続的な支援という御要望を多くいただいております。このため、政府としては、先ほど御指摘いただきました経済対策におきまして、計画的、継続的に支援をするということを盛り込んでおります。

国交省としては、これを踏まえまして、年度をまたいだ事業実施を可能とすべく、必要な措置を一般の第二次補正予算に盛り込んでしっかりと取り

組んでまいりたいというふうに考えております。
○高橋光男君 続きまして、インバウンドの本格的回復に向けて集めた集中的な取組支援につきまして、斉藤大臣にお伺いしたいと思えます。

総合経済対策には、インバウンドの本格的回復に向けた集中的な取組等も反映されました。そのためには、インバウンド回復の起爆剤となるような特別な体験型、滞在型の観光コンテンツ、これを形成していく、そのための支援をしていく必要があると考えます。

この取組に当たっては、昨年度から実施しているいわゆる経済対策の看板商品創出事業、これを更に発展させていくこと、そうした取組を積極的に推進をする観光地を是非しっかりと応援していただきたいというふうに考えます。具体的には、特にインバウンド回復を目指した看板商品創出事業で造成されたコンテンツに対して、プロモーション活用などソフト支援を行うのに加えて、受入れ環境整備などハード面も併せて支援していく必要があるかというふうに考えますが、大臣の御所見をお願いいたします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) インバウンドの本格的な回復に向けては、地方への誘客や観光消費の拡大を促進するための取組を集中的に実施することが必要です。委員から御指摘のありました、いわゆる看板商品、看板商品創出事業は、各地の観光コンテンツの造成のために広く活用されているところでございます。

このような地域の観光資源は、インバウンドの地方誘客や消費拡大を促進するため、更なる磨き上げを行うことが重要であり、そのプロモーションの費用を含め、引き続き地域を支援できるようにしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。また、ハード面での受入れ環境整備も重要であり、多言語対応等の取組をしっかりと支援してまいりたいと思っております。

○高橋光男君 是非、ハード、ソフト両面において、そうしたインバウンド回復に向けて積極的に取り組む観光地を支援していただくように重ねて

お願い申し上げます。

続きまして、磯崎官房副長官には、今日もお忙しい中、本当にありがとうございます。

水際対策についてお伺いしたいと思います。
副長官とは、今年の通常国会時に、外交防衛委員会になりますけれども、水際対策の緩和について度々議論をさせていただきました。

先月十一日からの規制の完全撤廃以来、個人観光も認められることになり、短期滞在の訪日外国人は一日当たり四倍以上になっているというふうにもお聞きします。円安の利点も生かし、インバウンドのV字回復を目指すのであれば、この流れを止めるべきではないと私は考えます。したがって、たとえ第八波が来たとしても、この規制を課していくようなそうした局面になったとしても、外国人観光客から入国制限をするといったようなことは私はすべきではないというふうに考えます。ましてや、昨年末のように、外国人の入国を何の前触れもなく完全に禁止するような措置をとるべきではありません。

水際対策の在り方につきましては、お配りした資料の二にございますように、これまで政府として表明されてきていると承知いたしますが、是非これまでの教訓、今年得られた教訓を踏まえて、単に内々で検討するだけでは十分ではないというところ、そして政府として国民に対し透明性を持つて説明責任を果たしていただきたいと考えますが、この点に関して政府の基本的な考え方及び対策をお伺いしたいと思います。

○内閣官房副長官(磯崎仁彦君) 今委員御指摘のインバウンド観光でございますけれども、御指摘のとおり、十月の十一日から個人旅行の再開、またビザなし渡航、上限の撤廃等々、インバウンド観光を復活をさせて、円安のメリット、これを最大限引き出すべく本格的な回復に向けた集中的な取組を実施をしております。さらに、外国、訪日外国人旅行消費の年間五兆円超、この達成を目指しているところでございます。このため、G7並みの円滑な入国を維持することによって、国際的

な交流、これを一層活発化させまして我が国の社会経済活動に資するものとすることは非常に重要であるというふうに認識をしております。

したがいまして、今後の水際対策の在り方につきましても、これは総理が何度も申し上げておりますとおり、感染拡大防止、これと社会経済活動のバランス、これを取りながら、これまでの水際対策の経験、あるいは外国人観光客を含む様々な往来のニーズ、内外の感染状況、主要国の水際措置の状況等を踏まえながら、きめ細かく適切に判断をしていく考え方でございます。

その際、委員御指摘のとおり、内外に対する説明責任、これを果たす観点から、丁寧な説明が必要というふうに考えておりまして、引き続き政府全体として適切な周知に努めてまいりたい、そのように考えております。
○高橋光男君 丁寧な御答弁ありがとうございます。

まさに、様々な局面、これから感染状況が第八波になって増えていく、そうしたようなことも考えられるわけでございすけれども、特に新たなそうした変異株等が発生しない限りにおいては、やはりこの水際対策というものによって国内における感染を食い止める、そうした出入国の規制自体はWHO、世界保健機関等も特にこれは推奨していないというような政策になりますので、やはり私は効果の面におきましても乏しいというふうに考えますので、是非そうした観点から、今のこの流れを是非止めるべきではないというふうに思いますし、今この経済対策におきましても、是非、この今お配りした資料にありますように、観光立国の実現、これがもう本場に一丁目一番地として書かれているわけでございまして、インバウンドを止めることになれば、それを本場に腰倒れさせてしまう、そうしたようなことになるうかというふうに思いますので、是非その点十分に配慮をしていただいた上での御対応をお願い申し上げます。磯崎副長官におかれましては、委員長の御了承を得られるようであれば、以上で御退席い

ただければと思います。

○委員長(運輸君) 磯崎内閣官房副長官、御退室
いただいて結構です。

○高橋光男君 続きまして、二輪車関係で二問お
伺いしたいと思います。

一点目は、二輪車向けのETC車載器購入に関
する助成金の支給につきまして伺いします。

高速道路会社が本年行っておられますこのET
C車載器の購入助成につきまして、四輪、二輪を
含めて二十四万台の予定に對しまして約五十万台
の申込みがなされました。このうち二輪は約六万
台が助成、購入されるなど、大変好評です。

一方、二輪の全体保有台数は約三百七十万台
でございます。このうち、現在、車載器が装着され
ているのは百二十万台と聞いておりまして、四輪
に比べてまだまだ十分とは言えません。今後の高
速道路行政には、スマートインターチェンジや、
首都高で今進んでいますETC限定の入口など、
ETCの利用が必須でございます。特に、二輪車
のETC車載器は、雨やほこり、振動対策のため、
四輪用に比べて高額なものとなっております。大
体二万円以上掛かるというふうにも聞いてお
ります。

つきましては、来年度につきましても購入助成
を是非実施していただきたく、国交省としても推
進していくべきと考えますが、いかがでしょう
か。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げま
す。

高速道路利用におけるETCの利用率でありま
すが、全車種で約九四％となっているのに對しま
して、二輪車では約八三％にとどまっております
で、二輪車の利用率、やや低いということは承知
しております。このため、この二輪車のETC
利用率を更に向上させまして二輪車ユーザーの利
便性を更に高めることは重要であるというふう
に認識いたしております。

ETCの利用率の向上につきましては、高速道
路会社では、ETC専用化の導入に伴いまして、

ETCをお持ちでない方への普及の一環といたし
まして、本年一月から六月までの間、二輪車も含
め、ETC車載器購入助成キャンペーンを実施い
たしたところでございます。

来年のETC車載器購入助成につきましては高
速道路会社において検討を進めていくものと認識
をしておりますが、国土交通省といたしまして
も、本年の助成の効果も見極めつつ、高速道路会
社と連携をいたしまして、ETC利用率の低い二
輪車を含め、ETCの利用率の向上に取り組んで
まいりたいと考えております。

○高橋光男君 もう一点、二輪車に関しまして、
定率割引に関しまして伺いしたいと思います。
これも是非継続実施していただきたいという趣旨
の質問でございます。

本年度から、史上初の試みとして、ETC
を利用する二輪車への定率割引が全国で開始しま
した。具体的には、最低走行距離を百キロとし
て、土日祝日について一律三七・五％引きになっ
ています。定率割引は、これまで実施してきまし
たいわゆる一定エリアにおける周遊割引、これ
ツリーングプランというふうにいいますけれど
も、この利用件数と比べましても、実はこれ三倍
以上の今実績がございます。

例えば、ゴールデンウィークを含む五月は一日
当たり約五千四百件の利用があるというふう
に、かつてないほどの大好評でございます。是非こ
の定率割引ですね、今月二十七日までというこの
期間となっておりすけれども、来年度におきま
しても、ツリーングプランに加えて、ETC
の利用促進、また地域観光促進という観点からも
継続実施していただきたいというふうに考えま
すが、いかがでございますでしょうか。

○副大臣(石井浩郎君) お答えいたします。

二輪車定率割引につきましては、二輪車の更な
る利用促進や地域の活性化を目的といたしまし
て、ETCを搭載した二輪車が土日祝日に百キロ
メートルを超えて高速道路を走る場合には、全
ての時間帯で一律三七・五％割引になるものでござ

いまして、NEXCO三社が本年四月から十一月
まで実施しているところでございます。

委員御指摘のとおり、大変好評いただいております
まして、九月末の時点で約十九万件の利用がござ
いました。二輪車定率割引を来年も実施するか否
かにつきましては、本年の利用状況や利用者から
の御意見等を踏まえまして、NEXCO三社と連
携しながら検討を進めていきたいと考えておりま
す。

○高橋光男君 ありがとうございます。是非、国
としても主体的、積極的に推進を進めていただき
たいというふうに思いますので、NEXCO三社
さんとの協議、進めていただくようにお願いし
たいと思います。

業界の関係者からは、この大型の連休合間の平
日、これを含めて是非割引を適用していただき
たいということで、いわゆる飛び石を接続していく
という、こうしたような御要望もいただいている
ところでございまして、今日は要望までにとどめ
させていただきますけれども、是非現場のお声に
寄り添った御対応をお願いしたいというふうに思
います。

話題を変えまして、てんかんのある方が安心し
て社会参加できるための支援策の充実について大
臣にお伺いしたいと思います。

先日、公明党として、日本てんかん協会ほか関
係者の方々と懇談をいたしました。その際、最
近、特に駅などのホームで発作が起り駅員との
トラブルになるケースが多く報告されているとい
うふうにお伺いしました。具体的には、駅員の方
が押さえようとするのに対して、振り払おうとす
る暴力を振るっているように間違えられまして
警察に通報されるというようなケースもあるそう
でして、団体の方々には日弁連等に対応方、対応
方を相談されているというふうにもお伺いしてい
るところでございます。私は、こうした事態を行
政として放置すべきではないというふうに考えま
す。

いずれにしても、ホームドア、今、これ

ハード面で駅ホームでの安全を確保するために、
様々、今促進、整備促進をしていただいていると
ころでございますけれども、こうしたハード面の
安全対策強化に加えまして、是非、こうしたトラ
ブル解消のために、交通機関に對しまして、きめ
細やかな通達や研修、啓発等も心のバリアフリー
推進の観点から取り組むべきと考えますが、いか
がでございますでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) てんかんのある方を含
む精神障害者の皆様が安全に安心して鉄道を利用
できる環境を整備することが望ましいと考えてお
ります。

国土交通省で定めている公共交通事業者に向け
た接遇のガイドラインにおいては、丁寧な繰り返
しの対応を心掛けることなど、てんかんのある方
を含む精神障害者への基本的な接遇の方法等を記
載しており、鉄道事業者に対しても、研修の実施
等を通じてガイドラインに基づく適切な対応を働
きかけてまいりました。

国土交通省としましては、御指摘の事例におい
ては、無理に行動を制限せずに見守る等、てんか
んの発作時に症状を踏まえ適切な対応が行われ
るよう、委員の御指摘の心のバリアフリーの推進
の観点から、ハード面の対策に加え、現場の駅員
等に対する研修、啓発等の実施を鉄道事業者に改
めて求めてまいりたいと思っております。

○高橋光男君 ありがとうございます。是非丁寧
な御対応をお願いいたします。

恐らく最後になるのかというふうに思います
が、精神障害者の方々へのJRを始めとする公共
交通機関への割引、運賃割引についてお伺いた
したいと思います。

先日、地元姫路の当事者団体の方々からも御要
望をいただきました。令和元年に採択されました
請願、そして昨年六月の国交大臣指示なども踏ま
えまして、この割引導入につきましては国が事業
者に対し理解と協力を求めていると承知いたしま
す。

現在、国交省は厚労省や事業者との間で実務的

な検討を進めているという中において、特にＪＲや大手民鉄十五社に対しては、国交省から、導入を目指す時期、割引適用の範囲等の考え方を提示しまして具体的な検討を要請していると承知しますが、いつまでに検討結果を吸い上げるのかは示されていません。是非、精神障害者保健福祉手帳を持っている方々にも他の障害者同様の運賃割引制度にしたいだきたいというふうに考えます。

最後に国交省の答弁をお願いいたします。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

障害者の方々に対する公共交通機関の運賃割引につきましては、最終的には事業者各社の経営判断とならざるを得ない中で、身体障害者や知的障害者の方への割引については導入が相当程度進んでおります。御指摘の精神障害者の方への割引につきましても、一定の進捗は見られますものの、交通モードによるばらつきもあるなど、更に導入促進していくことが大きな課題となっております。

このため、国土交通省におきましては、請願でありますとか、御指摘の令和三年六月の私ども事務方への指示等も踏まえまして、ＪＲや大手民鉄を始めとする幅広い公共交通事業者に対しまして、精神障害者割引の導入につきまして改めて理解と協力を求めているところでございます。特に、ＪＲなど主要な鉄道事業者に対しましては、あらゆる機会を捉えて具体的な検討の要請を行っているほか、他のモードの公共交通事業者につきましても、導入促進に向け、それぞれ担当部局から働きかけを行っております。

国土交通省といたしましては、精神障害者割引の導入の拡大は御本人や介護者の方の公共交通利用に伴う負担の軽減のために極めて重要であると考えておりまして、今後もこれらの方々の声に寄り添い、事業者に対して導入の必要性あるいは先行する他社の事例等につきまして詳細かつ丁寧に説明していくなど、更なる導入促進に向け引き続き対応を進めてまいります。

○高橋光男君 時間が参りましたので、以上で終わります。

ありがとうございました。

○委員長（蓮舫君） 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時五十分休憩

午後一時開会

○委員長（蓮舫君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

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。

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。

本日は、国土の整備に焦点を当てて質問させていただきます。まずＪアラート関連の質問をさせていただきます。

北朝鮮からの弾道ミサイルは、二〇二二年に四十一発と過去最高、最多でございます。三日前の十一月五日の午前に四発発射されています。いつ何発発射されるのか分からず、どこの上空を飛ぶ危険性があるのかも分からないのでは、北朝鮮のミサイルは自然災害より避難対策が立てにくいことになりました。これが今、日本の国民が置かれている状況です。

先ほど午前中に、デジタル・マイ・タイムライン、スマートフォンという言葉がありましたけれども、この北朝鮮からのミサイルに対してマイタイムというラインを持てるかどうかということにつながっていると思います。

唯一の情報源と言われておりますＪアラートですけれども、日本維新の会の浅田均参議院議員が、十月七日の本会議で総理に対して質問をいたしました。中距離弾道ミサイルは七分で着弾する、Ｊアラートが出されるまで数分掛かる、地下などに避難しろと言われても間に合わない、どうするののか。

このように避難の時間に余裕がないことも問題ですが、Ｊアラートが発令されたけれど、結局上空を通過しませんでしたという情報も後から流れたり、中には地域を間違えてＪアラートの発令があったり、Ｊアラート発令そのものの正確性に不信感を持つようになり、最悪の場合、また誤報なのではないかといった避難行動に関心を示さなくなるのではないかと、これが一番恐ろしいことだと思います。

避難行動に関心を示さなくなつてはシステムそのものが無意味になってしまいます。Ｊアラートの発令ですね、発令は正確であつてほしい、これが国民の皆様の気持ちです。ミサイルが発射されても、Ｊアラートが出て何もしなくていいと国民の皆様に思われては、システムそのものの役割が果たされていないことになります。

十一月三日午前七時五十分のミサイルは、日本上空を通過する危険性があるとＪアラートが発令されました。結果は、通過しませんでした。上空通過をするおそれがある場合に念のため発令するのであれば、そのように国民の皆様に説明しなくてはならないと思います。

先ほどの維新の浅田均参議院議員の総理の御答弁は、Ｊアラートは、落下のおそれがなくても、上空通過の可能性がある場合は落下物に備えてＪアラートを発令する、ミサイルが国土に着弾するおそれがなく、かつ上空を通過する可能性がない場合はＪアラートは発令しないでした。Ｊアラートを正確に発令するには、私はかなり優秀なレーダーが必要になるのではないかと思うのですが、内閣官房、政府参考人の方にお答えいただきたいと思っています。

Ｊアラートの精度、今後精密に改善されていくのでしょうか。それとも、万が一の場合を考えてＪアラートは頻繁に発令されていくことになり、私たちは避難体制を日常の中で個々に考え、避難行動に慣れていくことを期待されているのでしょうか。二つお答えください。

○政府参考人（齋藤秀生君） お答えを申し上げます。

十一月三日の事案につきましては、日本列島を越えて飛翔する可能性があるものを探知した旨、防衛省から伝達がありましたことからＪアラートを送信したところでありましたが、その後、結果的に日本列島を越えていないことが確認されたところであります。

今回、探知したものににつきましては、様々な情報もたらされる中で可能な限り速やかにＪアラートの送信を行ったところでありますが、いずれにせよ、Ｊアラートの送信の迅速化などについて様々な御意見もいただいていることも踏まえ、関係省庁が連携し、改善策を検討してまいりたいと考えております。

今後とも、国民の安全、安心のため、より迅速かつよりの確な情報提供に努めてまいります。

○石井苗子君 レーダーの精度については今後改善されていくのでしょうかという質問に対してのお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人（齋藤秀生君） レーダーの精度につきましては、所管しております防衛省において適切に対処されていくものと考えております。

○石井苗子君 現在のところでは、現状より良くなるという情報がないというふうに判断します。国民保護情報、Ｊアラートは、建物の中又は地下に避難してくださいと発令されます。内閣官房国民保護ポータルサイトには、弾道ミサイル落下時の行動に対するＱアンドＡというのがあります。読みますと、建物がない場合は物陰に隠れ、物陰がない場合は地面に伏して身を守ってくださいと書いてあるところもあります。これではとても安心しては暮らせません。外よりは建物の中、できれば地下と、ミサイル避難場所の優先順位が付いていると書いてありますが、家や建物にいてＪアラートを聞いたなら、なるべくそこから出たくないと思うのが人間の心理です、怖いですから。

つまり、弾道ミサイルが今後も日常生活の心配の種になるなら、国として、国土強靱化の政策の

一つとして、国民の暮らし方、住まい方の将来設計を考えてほしいと思います。国民の皆様が自分の生活の中でその日一日の行動パターンをもう一度把握し、Ｊアラートが出たらどうするかふだんから考えて安心して暮らせるようにならなくては、Ｊアラートだけ発令しても意味がないわけですから。

危険がいつ襲ってくるのか分からないのであれば、いつ来ても大丈夫なようなインフラが身近にあることが安心につながります。つまり、日常生活の中でミサイル攻撃に合わせた避難所を確保していくことです。

日本核シエルト協会というところが二〇一四年に発表した資料によりますと、核爆弾に備えたシエルトの設備、これは人口当たりのシエルト設備の普及率ですが、スイス、イスラエル、一〇〇％、ノルウェー、アメリカ、イギリスがそれぞれ九八、八二、六七％となっております。日本はどうかと調べましたら、〇・〇二％、ほとんど何も考えていない状態です。Ｊアラートが鳴ったら建物の中から地下を自分で探して逃げてくださという状態だということです。

例えば、今後新しい家を建設するときに、シエルトに限らず、地下室を設けるなど何か工夫がある家屋に対しては住宅ローンを特別に払う。グリーンボンドにシエルト構想を入れるというのは全く計画には入っていないようだけれども。グリーンボンドというのは地球温暖化対策として掲げられておりますが、地下というのは冬は暖かく夏は涼しいというところでありまして、日本人の地下を掘る技術というのはロシアに次いで二番目に優れているという情報も、あつ、データもあります。

是非、この避難、弾道ミサイルに合わせて危機管理としての避難設備に国交省が何かお考えがあるのかどうか、将来の計画について、大臣にお願いをいたします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 住宅を新築するに当たり、爆風等からの直接的な被害の軽減可能性があ

る地下室を設ける場合には、住宅金融支援機構が提供している長期固定金利融資のフラット35において、住宅設備の一部として融資の対象とすることで支援を行っているところでございます。まあ、ですから、あくまでも住宅の一部ということでございます。

また、耐震対策が主目的ではありませんが、家屋が倒壊しても崩壊することのない空間を確保してくれるシエルトの設置に対しても、同じ融資制度や防災・安全交付金等による予算措置によって支援を行い、設置の促進を図ってまいります。

武力攻撃からの国民の保護等を目的に政府が策定している国民の保護に関する基本方針では、爆風等からの直接の被害を軽減する堅牢な建築物や地下施設を知事が避難施設として指定し、国は、内閣官房等がそのデータベース化を図るよう努めるとされております。

国土交通省としては、御指摘の点も踏まえ、関係省庁とも連携しながら、政府が定めた指針と国土交通省・観光庁国民保護計画に従って国民保護措置の適切な実施に努めてまいりたいと思っております。

○石井苗子君 東日本大震災の支援活動をずっと続けておりまして、今後の不安材料としては、有事になったり自然災害が起きたり、まあ弾道ミサイルもそうですが、そのときになってどこだどこだとおろろするものではなくて、毎日の生活の中で日頃使えるものが有事に使えるという方向で国土の強靱化を図ってもらいたいという意見がたくさんありますので、積極的にお願いしたいと思っております。

最後になりましたが、配付しました資料について、このＪアラートについての最後の質問です。内閣官房と消防庁が十月二十五日に都道府県国民保護担当部局に出した住民アンケート調査です。十月四日の上空を通過した北海道と青森県の住民に對しまして、Ｊアラートが出たことについての意識調査をするもので、二百十九市町村の市は男女十人、町村は男女六人と年齢に隔たりがな

いように調査してくださいということなんです。が、ちょっと母数が足りないのではないかなと思うんですね。皆さんもこれを見たことがない方が多いと思うんですが、今日が締切りでございます。

で、よくこの質問見ますと、Ｊアラートが出たとき何をしていましたかということにも答えなきゃならなくて、テレビを見ていたとか、テレビ、新聞などを見ていたとかと、そういうようなことにも丸をしてくださいということになっていきますけれども、なかなかこれに協力してくれる人がいなかったのかいたのか、今日が締切り厳守と書いてありますが、状況はどうで、結果はいつ出て、国民の皆様は、先ほどの住宅のことも考えて、どのような公表をして結果を生かしていくのかを教えてください。

○政府参考人(齋藤秀生君) お答えを申し上げます。

Ｊアラートによる情報伝達につきましては、住民の方々の実際の避難につながるものが重要と認識しております。

このため、政府としては、十月四日の事案について、Ｊアラートによる情報伝達が行われた地域の住民の方々を対象として、我が国上空を通過した弾道ミサイル発射当日の意識、行動等についてアンケート調査を行うこととし、去る十月二十五日に北海道及び青森県に対して、十一月八日を回答の期限として調査を依頼しているところであります。また、インターネットを通じて調査も十一月九日から十一日までの間、併せて実施することとしており、これらの結果を速やかに取りまとめた上で公表する予定としております。

調査結果の公表時期につきましては現時点で未定であります。政府としては、この調査結果を踏まえつつ、少しでも実際の避難行動につながるよう、国民保護ポータルサイトやツイッターを活用したミサイル落下時にどのような行動を取るべきかの周知、また避難場所の周知、さらには弾道ミサイルを想定した住民避難訓練の実施などに

しっかりと取り組んでまいります。

○石井苗子君 大事なものは、アンケートをしたときに、最後に、どのような避難所があったらいいか、Ｊアラートが発令されたときに何に困ったか、何に困惑したかという意見を取りまとめて、それをこのように生かしていきますということを計画していただくのが大事なことで、調査をやりました、結果はこうでした、だけにならないようにお願いを申し上げます。

ここからは、物価高騰など経済再生のための総合経済対策に関して、国土交通省の国土の整備関連の質問をさせていただきます。

建物の新築、国土の整備、耐震工事、それからグリーントランスフォーメーションを控えた建物だとか、個々の家の新築、建て直し、メンテナンスと、このようにたくさん計画が出ておりますが、私は、国土の整備をするためには、現場で働く建設職人の皆様への働く意欲とそれから安全の対策、これが大変重要だと考えております。

先ほど申し上げました総合経済対策の二十五ページの(2)にあります多様な働き方などの推進、人的資本に関する企業統治改革、この項目のところに、人に投資の強化と労働移動の円滑化を支える基盤を強化するため、働く人のエンゲージメントと生産性を高める働き方改革、多様な柔軟な働き方を選べる国土の環境整備を行う。

これは多分、職場の環境整備が含まれると思うんですが、ここは実は内閣府の管轄の文章だとレクでお聞きしましたが、中にありますエンゲージメントとは何を指しているかについて調べますと、エンゲージメントというのは、働き手にとつて、組織目標の達成、仕事へのやりがい、働きがいなどを、仕事を主体的にする、貢献するといった意欲や姿勢を示すことができることをエンゲージメントというらしいですね。これが、エンゲージメントというのは、働く人の意欲や姿勢をいい方向に持っていくように環境を整備するという意味だそうです。

この(2)にあります文章を国交省の管轄の建設業

に当てはめるとどうなるかについて、斉藤大臣にお伺いします。

国交省は厚労省とともに魅力ある職場づくりの推進をしていると伺っております。仕事に主体的に貢献する意欲、姿勢、つまりエンゲージメントを高めることができるような環境を建設業界で変えた、このように変えたというのがないかあるか、斉藤大臣にお聞きしたいと思います。

平成二十九年六月に建設職人基本法が閣議決定されて五年を迎えます。現行の基本計画において、実施する、実効のある対策を講じるなど、具体策の実施が確定しているのですが、現時点まで具現化されておられません。

働く人のエンゲージメントを高める改革の一つとして安全衛生面に経費を掛けることが考えられますが、その建設現場で周りを囲んでいる足場の経費なども含めて、適切でかつ明確な積算がされ、安全衛生経費について元請から下請に対して経費を確実に支払う義務を課すとか、実効性のある施策を検討することが長い間求められておりましたが、資金供給の強化、これは見直される予定がありますでしょうか。具体的な支援の内容を大臣に伺いたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 建設業におけるエンゲージメント、自分たちが今働いて造っている構造物がこれだけ社会に役立つんだということをつかっていたら、その取組、また、その中で自分の技能を高めていくことが社会に役立つということ意識を持っていただくことが非常に重要だと思っております。

そのための施策の一例として、技能者の資格や経験を蓄積し、客観的な評価と処遇改善につなげることができる建設キャリアアップシステムを業界団体と一体で推進しております。現在、登録技能者が百万人に迫っていますが、この建設キャリアアップシステムの普及により、技能者が技能、経験を客観的な形で示すことができ、仮に現場や勤務先が替わっても、ふさわしい処遇が受けやすくなることが期待されます。

国土交通省としては、建設キャリアアップシステムによる処遇改善に向けて、またエンゲージメントの意識付けに向けて、技能者の能力評価を手段の支給に反映する企業独自の取組の水平展開などを進めております。

さらに、今年度には、技能、経験に応じた賃金実態を把握し、レベル別に賃金目安を示すことにより、能力評価が労務費に反映される方策について検討することとしておりまして、働き方改革を進めてまいります。

そして、石井委員、二点目のいわゆる安全衛生経費についてでございますが、人材で成り立つ建設業において、建設工事従事者の安全及び健康の確保は建設工事の大前提となる重要な事項でございます。安全衛生経費は労働災害防止対策を適切に実施する上で必要な経費であり、この安全衛生経費が下請負人まで適切に支払われることが重要です。

このため、国土交通省では、安全衛生経費が下請負人まで適切に支払われるための実効性ある施策を実施するため、実務者検討会を開催し、本年六月に提言がまとめられたところでございます。現在、この提言を踏まえ、学識経験者や業界団体等にも御協力をいただき、安全衛生経費の見える化等に向けた検討を開始したところです。

安全衛生経費が下請負人に確実に支払われ、技能者の方々が建設現場で安全に安心して働くことができるよう、引き続きしっかりと検討を進めていきたいと思っております。

○委員長(蓮舫君) 時間が来ております。○石井苗子君 御丁寧な御答弁ありがとうございます。安心しました。頑張ってくださいと思います。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。国民民主党・新緑風会の嘉田由紀子でございます。前回に引き続きまして、災害対策、特に今国が取り組み始めております流域治水に関して、まずは前回の積み残しの質問からさせていただきます。

す。

どうしても、この流域治水、これまで氾濫原と言われるところの氾濫を織り込み済みとするためには、私有地が雨水貯留機能を果たすということがございます。その一つが霞堤です。霞堤の氾濫で水害による被害を被っても、収入が減少した農家に対しての支援、やはり何らかの必要があると思えます。

資料一と資料二をお出ししておりますが、ここでは、収入保険による収入減少への対応が資料一、資料二に図示されております。農水省の資料では、基準収入の計算に当たって、実質的に自然災害年の収入減少が影響しないようになる仕組みを準備とございます。具体的には収入上昇特例と言われますが、この準備はどこまで進んでいるのでしょうか。

特に、先回も御指摘させていただきましたけれども、滋賀県の高時川というところで霞堤が機能を果たした、これ全国的にも関心を持っていたいた事例なんですから、その農家ではかなりの被害が被っておりますので、ここへの適用は可能かどうか、政府参考人の方にお問い合わせいたします。

○政府参考人(松尾浩則君) お答えいたします。先ほどございました収入保険、これの補填の基準となる基準収入につきましては、過去五年間の平均収入を基本として設定することで、毎年の収入の変動をならして農業者ごとの経営の実態に即した補償を行うようにしております。

その上で、御指摘ございました収入上昇特例ということで、過去五年間の単位面積当たりの収入が上昇傾向にある場合の特例として、例えば一時的に収入が大幅に減少し、その翌年の収入が平年並みに回復した場合などは基準収入の補正をすることも可能となっております。

本年八月の滋賀県高時川の霞堤における被害を受けた加入者におきまして、このような要件に合致する場合には特例を活用していただくことは可能となっております。

いずれにしても、収入保険制度につきましては、今後ともいろいろな意見を聞きながら必要な対応を取ってまいりたいと、こういうふうに通っております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

高時川の例もこの要件に適用できる条件があったら可能という答弁をいただきました。この後、今被害の積み上げをしておりますので、また相談させていただくことになると思います。

この農業保険でカバーしていただいても、やはり最後、一割は個人の負担ということになります。それで、私も流域治水を現場で進めてきた立場からいたしますと、やはり地域のために自分たちが犠牲になったのに、この一割の負担でもつらいという声が聞こえております。

今日は、資料提供として、熊本県が緑の流域治水を進めておりますが、この自己負担分を県が負担をするという制度をつくられました。資料三として、それを提案しております。熊本県、田んぼダム協力支援事業、農家収入補填事業。ここは、九割を農業保険でカバーして、残り一割のところも県として、市区町村を通じて、市町村通じてですが、カバーするという仕組みです。これは答弁をお求めするものでもなく、こういう事例があるということ全国で是非広げていただけたらと思います。

次に、公共事業の費用便益分析についてお伺いしております。

税金で賄われる公共事業については計画段階で費用便益分析を行うことになっておりますが、この制度の法的根拠はどこにあるのでしょうか。政府参考人の方にお問い合わせいたします。

○政府参考人(佐藤寿延君) 国土交通省が行う個別公共事業評価につきましては、行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき策定する国土交通省政策評価基本計画に位置付け実施しております。

当該基本計画に位置付ける個別公共事業の新規事業採択評価においては、費用便益分析も含め総

合的に実施しております。

○嘉田由紀子君　ありがとうございます。

文章としてはそういうことで、そういう、特に国交省では、その実施要綱に、目的として、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る、効率性、透明性の一層の向上を図るとなります。

さて、では具体的にお伺いしたいんですが、球磨川、熊本県の球磨川水系ですが、緑の流域治水事業を進めておりまして、これは二〇二〇年の七月四日に大変な水害がございました。溺死者だけでも五十人、二人がまだ行方不明です。

そういう状態を踏まえて、川辺川ダム建設事業が、今年の八月に制定された河川整備計画に位置付けられました。これは、ダムの高さ百七メートル、総貯水容量が一億三千万トン、大変、数字で分らないかもしませんが、大変巨大なダムです。それも、流水型という、水を下部で、川の水を流しながらという治水専用ダムですが、ここでは、令和四年度第一回事業評価監視委員会、九州地方整備局が川辺川ダムの費用便益効果、つまりB・P・A・Cを策定しておりますけれども、どう位置付けておられるでしょうか、お願いいたします。

○政府参考人(岡村次郎君)　お答え申し上げます。

川辺川ダム建設事業につきましては、昭和四十四年に建設事業として採択されているということから、現在、事業再評価の対象として事業評価を実施しているところでございます。

直近では、令和四年の六月に、川辺川ダム建設事業について、学識経験者等から構成される球磨川水系学識者懇談会において継続との審議結果を得ており、八月に事業継続の対応方針として個別公共事業評価書を公表しているところでございます。

第十部

国土交通委員会会議録第三号　令和四年十一月八日【参議院】

本的に事業継続とされているところでございます。

具体的に、川辺川ダム建設事業につきまして、昭和四十四年に事業着手しからのこれまでの費用も含めた事業全体に対するB・P・A・C、これは〇・四でございますけれども、これから先の費用、残事業に関するB・P・A・Cは一・九でございます。

この費用便益分析を含めた総合的な評価を行い、事業継続となったものでございます。

○嘉田由紀子君　ありがとうございます。

今、今までの投資は〇・四、残事業が一・九。全体として事業というのは捉えるのが国民感覚だと思います。

ですから、具体的には、昭和四十一年から計画されて、そして、私ももうかなり、平成初期から川辺川何度も通っておりますけれども、道路ができて、そして五百戸の五木村の世帯が高台移転をして、その事業に二千二百億円掛かっているわけです。この後ダムの本体工事に二千七百、両方で四千九百億円掛かる。その全体が〇・四であるということとは変わりはないのに、なぜ残事業で一・九だからこれは必要性があるんだというのかどうか。

今日は国土交通大臣には質問出しておりませんが、私は、これは税金の使い方という意味では予算委員会マターだと思っております。財務大臣なり総理大臣、内閣としてお返事いただきたいと思っておりますので、今日国交大臣には質問出しておりますが、まずは事実関係をここで共有させていただきますかと思っております。

さらに、流水型ダムで、川辺川については蒲島知事が、命と、緑と命と環境を守ることということで、水をためないから環境が守られるんだということで、日本一の清流川辺川を守り、そしてアユなどの魚類を守る、それがこの流水型ダムの目的ということなんです。ここは事前通告させていただいております。国土交通大臣、この流水型ダムでいかにアユを含めて河川生態系を守ることが

できるんでしょうか。もちろん、これからの事業ですけれども、見通しを聞かせていただきたいと思っております。

○国務大臣(斉藤鉄夫君)　球磨川の治水対策につきましては、令和二年の豪雨災害を踏まえ、熊本県や流域市町村からの命と環境を両立する流水型ダムの要望を受けました。川辺川の流水型ダムを整備することとしております。

一般的に、流水型ダムは、通常時はダムに水をためず通常の川が流れている状態となることから、水質や魚類等の遡上や土砂の流下などの河川の連続性があり、貯留型ダムと比べて環境負荷が少ない特徴がございます。

川辺川の流水型ダムについては、環境影響評価法に基づくものと同等の環境影響評価を実施しており、その手続の中で有識者に助言を受けながら環境への影響をできる限り軽減する環境保全措置について決定していきたいと思っております。

○嘉田由紀子君　ありがとうございます。

実は、私もちよくちよく川辺川に、あるいは球磨川に行っておりますが、既に今年の九月十八日の台風十四号で上流の砂防ダムから大変な土砂が継続して出ております。それから、それ以前にも、二〇〇五年にも土砂流出がずっと止まらず、地元のアユの漁師さんは本当に困っております。そういうこともまたよく知っていたかと思っております。

最後の質問なんです。実は、ダムを造ったら命が守れるということをよく言われるんですが、それはダムの雨量の条件なりあるいは気象条件ですね、地形によつて全然違うんです。

川辺川から球磨川というのは、溪流河川といつて、本流が一番下を流れているわけです。ですから、しかも、人吉から下流が山岳地帯になつておりますので、言うまでもなく最上流の川辺川にダムを造つても、まずは下流の山の渓谷部分の災害は防げません。それから、中流の人吉のところ

も、やはり本流は町の一番下を流れております。それで、私どもは地元の皆さんと二〇二〇年の

七月四日直後から二百人に聞き取りをしました。そして、五十名の溺死者の方が何時何分頃どういう状態で、二階家だったのか一階家だったのか、独り住まいだったのか、お年はどうだったのか、それを全部調べさせていただいて、そして、当時、今もそうですけれども、川辺川ダムができていたときの浸水減少の地図を出していただいておりますけれども、それには六割浸水面積が減るとあるんです。それで、浸水面積が減る時間と五十人の溺死した一人ずつを調べさせていただき、本一冊にまとめております。二千枚の資料を、写真とやらせていただきました。

今のところの推定ですが、五十人の溺死者のうち本流の直横で亡くなった方は二人です。残り四十八人は山懐あるいは支流ですね。人吉市のかなり浅いところ、それこそ五十センチの水量でも水路に流されて亡くなった方がおられます。先ほど三上さんが、広島で内水氾濫が大事だと。本当に内水氾濫で亡くなる方が結構多いんです。ということで、川辺川ダムがもしできていたとしても、二〇二〇年七月四日の降雨パターンでは、直接水位低下効果のダムによる効果が出て亡くなられたと推測できる方は二名だろうと、残り四十八名はダムができていても命は救えなかっただろうというデータを出して、本にも出しました。それで、国土交通省さんにも熊本県さんにも出しました。

その回答は特にはないんですが、ここは是非国土交通大臣に、ダムを造つても命を救う効果が少ない場合に、例えばB・P・A・C・四のダムを造ることの説明ですね、これ、納税者、皆さん、本当に額に汗して苦勞して税金納めているんです。その納税者、国民にどう説明をしていたか、けるんでしょうか。これを通告させていただいておりますので、国土交通大臣、お願いいたします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君)　令和二年七月の豪雨、これは、先ほどおっしゃいましたように、内水氾濫というものが非常に大きな要因になっております。

ダムがあつた場合は、今回の内水氾濫は、本川の水位が上がりますからバックウオーターを防止するために門を閉める、そういう、また本川の水位が上がっているからいわゆる内水氾濫が起こるということでございます。今回、もしダムがあれば、本川の水位が下がりますのでバックウオーターそのものがないということで、非常に定性的に申し上げますと、死者は減るものと我々は考えております。

この災害を受けて、令和二年七月に国と熊本県が合同で被害状況や治水対策の効果の検証を行い、仮に川辺川ダムが整備されていた場合、浸水面積が約六割減少し、さらに浸水の深さが家屋の二階の高さに相当する三・〇メートルを超えることとなる浸水面積は約九割程度減少するなどの大きな効果があつたと推計しております。

その後、今年八月に公表した球磨川水系河川整備計画の策定に当たって、想定死者数の軽減効果を一定の条件で算定したところ、百二十人から一人に減少することに加え、残事業の費用便益効果が一・九となつたことから、事業再評価において事業継続とされたところでございます。この費用便益効果、この便益の中には人命は入っておりますが、お金に換算できるものだけでございますが、お金に換算できるものでも一・九ということになつたところでございます。

国土交通省としては、引き続き、令和二年七月豪雨災害からの復旧と創造的復興に向けて、流水型ダムを含めた流域治水の取組を熊本県とともに全力で進めてまいりたいと思っております。

○嘉田由紀子君 お時間が来ましたので。

その川辺川ダムができていたら百二十人の命、そのうち一人だけはどうしても失つてしまうけれども、じゃ百十九人が助かつたということを公表なさつていられるんですか。そこをまた後からでも、今日もう時間がないので。一人ずつの死者の状況というのはもう今更申し上げませんが、私専門的にずっとやつてまいりましたので、降雨のパターン、住居の状態、それからそれぞれの人の体

の移動能力、そして家族の状態、それからまさにマイ・タイムラインのような防災体制がどうできているかですごく複雑な社会的な要素がありま

す。そここのところも含めて、この議論、もう時間がありま

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

前回に続いて、まず東京外環自動車道についてお聞きします。

調布市での陥没、空洞事故を受けて、東京地裁は、東名ジャンクションから北へ約九・二キロの区間について工事差止めの仮処分決定をしております。東京外環は約十六・二キロ、その二分の一を超える区間で工事差止めです。しかも、再び陥没の危険性があるとして、事故以前と同じ工法による工事の中止も命じられています。

大泉ジャンクションからの本線工事も、掘削を始めた途端にシールドマシンが故障をして止まり、地上から大きな穴を掘つてシールドマシンの補修をするしかなかったんですね。こちらは、修理が完了したとして十一月一日に工事が再開されました。しかし、トンネルはつながるめどが立ちません。今や東京外環道は深刻な行き詰まり状態で、やるべきは事業再評価です。

そこで、まず確認をいたします。調布の大規模な地盤補修、この事業費についてはどれくらいを見込んでいるんでしょうか。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答えを申し上げます。調布市での陥没事故を受けまして、陥没、空洞

地域で影響を受けた家屋への補修、また地盤補修への対応、また有識者委員会を取りまとめられた再発防止対策の実施、これには事業費の増加要因になるという可能性があるというふうに認識をいたしております。

一方で、今後ともコスト縮減に努めることとしておりまして、現段階で総事業費を見通せる状況にはなつてございません。今後、この事業を進める中で、現場状況の変化によりまして事業費の変更が見込まれる場合には、適切に事業評価を実施してまいりたいというふうに考えております。

○田村智子君 大変な地盤補修工事をやるのに、事業費が増大する可能性がある、こんな説明です。まあ、二週間前に求めた調布市への提出資料についても、一切提出がないどころか、私のところに説明さえ一言もないと。本当にね、こんな状況で事業を進められるのかということもちょっと指摘しなければなりませんね。

今後、難工事は更に続くと思込まれています。一体、僅か十六キロの東京都内の自動車道に幾ら掛けるつもりなのかということが問われてきます。

六月十日、参議院本会議で我が党の吉良よし子議員が、二〇二〇年九月の事業評価で、事業費は当初の一・八倍、費用便益比、Bバ

いということになるんでしょうか。

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。事業評価におきましては、この費用便益比というのは重要な要素の一つでございます。で、事業評価というのは、これに限らず、災害時における人の、人や物資の輸送の確保といった、貨幣換

算、これが困難な多様な評価も、効果も含めて総合的に評価するものでございまして、事業継続の方針等の対応に当たつては、こういった評価の結果を踏まえて対応するものと考えております。

○田村智子君 答えていないです。大臣の答弁で聞きました。

Bバ

○政府参考人(丹羽克彦君) お答え申し上げます。

繰り返しになりますけれども、これからコスト縮減を努めることとなつておりまして、総事業費、費用便益比を見通せる状況では現在なつておりません。

○田村智子君 答えていない。

Bバ

○政府参考人(丹羽克彦君) 事業を継続するかどうかというのはBバ

○田村智子君 それは、Bバ

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 費用便益効果比、Bバ

うものもございまして。総合的に考えて、その掛かるコスト、そして得られる社会的な利益等も考えて総合的に判断するものと思つております。また、コストについてはこれからコスト削減について努力をするところでございます。

○田村智子君 これはとんでもない答弁ですね。こんなことが成り立つてしまつたらね、特定事業者の利益の奉仕をするような恣意的なやり方が公共事業でまかり通ることになつてしまひます。

公共事業でまかり通ることになつてしまひます。

東京外環道というのは、長年の住民の反対運動があつて、地上部には影響を与えないと何度も国会答弁が繰り返されて工事中されました。ところが、地上も地中も壊されているんですよ。BバICももう一割つてもいいかのような答弁だ。こうなると、建設の大前提は次々と破綻しています。少なくとも今は立ち止まるべきです。大泉ジャンクション、北側からの掘削はやめて、まず事業の再評価、再検証する、それが必要だと思ひますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 東京外郭環状道路は、先ほど道路局長が答弁したとおり、開通時期や総事業費、費用便益比について現段階で見通せる状況にはございません。

いずれにいたしましても、首都圏三環状の一翼を担う東京外郭環状道路は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路と認識しており、引き続き、地域住民に対して丁寧な説明するとともに、安全に注意しながら工事を進めてまいります。

○田村智子君 つながる見込みもないんですから、まずは一旦止める、検証する、このこと強く求めます。

残る時間で、統一協会の問題で古川政務官にお聞きします。

自民党の点検で、統一協会関連団体の会合に議員本人出席、挨拶と回答されていますが、いつどういう会合に出席をされ、挨拶をしたのですか。

○大臣政務官(古川康君) 日韓トンネル推進佐賀県民会議や日韓トンネル推進フォーラムなどの会合に参加、あつ、出席をしてメッセージの送付や講演をしたり、メッセージを送付したということがございました。

具体的に申し上げますと、日韓トンネル推進唐津フォーラム、日韓トンネル実現九州・山口連絡協議会結成式、日韓トンネル推進佐賀県民会議総会になります。なお、日韓トンネル推進唐津フォーラムでは講演をいたしました。

○田村智子君 日韓トンネル、これ、佐賀県唐津

から長崎県の杵岐、対馬を渡り、通り、韓国釜山に至る約二百三十キロメートルの海底トンネルの構想ですね。そもそもは戦前の日本が提唱したものであることや、将来構想として日韓首脳でも話が出されていたことなど、歴史的に経緯があるということは私も知っています。しかし、今言われた古川政務官が会合に参加をしたという時期は、実現性は極めて低く、国際ハイウェイ財団が推進する事業になっていたと思われまふ。国際ハイウェイ財団のホームページには、沿革の冒頭で、一九八一年十一月、文鮮明師、国際ハイウェイ構想を提唱とあります。

統一協会が深く関わっているということを認識しながら、日韓トンネルについて会合に出、講演も行ったということでしょうか。

○大臣政務官(古川康君) 統一、旧統一教会が社会的な問題があつたということについては、一九八〇年から九〇年代頃にかけて大きく報道されたこともあり、知っておりました。一方で、私が関連団体の会合に出席した時点におきましては、こうした問題を耳にする機会も私自身はなく、大きく報道された頃から大分月日もたつているということから、いまだに大きな問題を抱えているとの思いに至りませんでした。

ここは、深く考えることなく私が誤解をしていたということでございます。当該団体の現状についての正確な認識を欠いたものであり、申し訳なく存じます。

○田村智子君 反省の弁というのが政治家の方から聞いたのは私は初めてではないかというふうにも思いながら答弁を聞いていたんですけれども、それでもやはり指摘をしなければなりません。

日韓トンネルは統一協会が寄附金を集める重要な手段の一つだったんですね。なんですよね、今もそうですね。古川政務官のまさにその地元の唐津で国際ハイウェイ財団の土地が五百四十メートル掘られて、これが試掘だ、トンネルができるんだと思わせる手口にも使われてきた。日韓トンネ

ルの建設現場とされるところに連れていかれ、完成させるために資金が要ると寄附を求められて、約一億四千万円の土地を売却し、その利益のほとんどを寄附したという広島の方もおられます。

佐賀県知事も務められた。実は、知事時代の答弁を見ますと、日韓トンネルから距離を置く答弁をされていた。ところが、国政に転じた途端にいいましようか、日韓トンネルへの期待を述べるような講演ということになってしまう。これは、本当に統一協会の寄附金集めに手を貸したというふうに言われても仕方がないと思うんです。

その認識について、いかがでしょうか。

○大臣政務官(古川康君) 委員からの御指摘、まづ重く受け止めてさせていただきます。

もう繰り返しますが、こうした会合に出席をした、あるいは講演をした時点におきましては、今議員から御指摘があつたことも踏まえて、今もなお大きな問題を抱えている団体であるという認識が足りませんでした。地元で確かに関係のあることでございまして、地元選出の国会議員としてどうしても一定の関心を持たざるを得ないと私は思っておりましたが、それ以上に大切にしなければならぬものがあつたことだと思ひます。

改めまして、申し訳なく存じます。

○田村智子君 この問題は、もちろん古川政務官だけの問題ではなくて、やはり自民党自身が選挙でも統一協会をやつぱり利用してきたという経緯がありますのでね、国政に転じられたときに、なぜ知事時代には距離を置いていたのに期待を述べるといふような方向に古川政務官、変わられてしまったのかということも、これは自民党の組織的な問題として私は深く検証がされなければならぬと思つています。

今の答弁も受けて、前回質問いたしました豊田副大臣にもう一度質問いたします。

速記録を読み返したんですけれども、豊田副大臣は、今回の一連の事件で様々にこの統一協会がクローズアップをされてきて問題になっていると

いう認識しか示されていないわけですよ、統一協会そのものの集会に出席されて挨拶をされたにもかかわらず。

もう一度お聞きします。統一協会が社会的な問題がある団体だと分かっている出席をされたのか。そして、あなたが出席をして期待を述べたしまったということについてどのように今認識をされておられるのか、答弁を求めます。

○副大臣(豊田俊郎君) 今の御質問でございましてけれども、私も国会議員になって十年目を迎えておりますけれども、統一教会の主催の会合には一度も出たこともございませぬし、御案内をいただいたこともございませぬ。

ただ、五年前に一度あつたということは、前回の質問でもお答えしたとおりでございまして。まあいわゆる、千葉県で行われたフェスティバルです、ピアスラビングフェスティバル神奈川という大会に御案内をいただいて挨拶したというのみでございまして。それ以外のお付き合いもないわけですよ、それ以外の会合に御案内をいただいたこともないということでございます。

○田村智子君 済みません、時間が来ちゃったんですけど、その答弁は駄目ですよ。

私は、我が党は旧統一協会のことを統一協会と呼んでいます、名前変えたつて同じだから。だけど、その旧統一協会の集会そのものなんです、ピアスラビングフェスティバルっていうのは。だからね、その認識からして、私、非常に重大で、反省もないのかと。これは、引き続き質問も含めて取り上げさせていただきたいと思ひます。

以上で終わります。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。本日は、前回に引き続き、障害者が鉄道を利用する際のバリアについて質問いたします。

鉄道は社会生活を送る上で誰にとつても重要なインフラですが、障害者はそれぞれ違う障害があるように、必要な配慮が違います。例えば、医療的行為が必要な障害者の方の場合、人工呼吸器の電源確保は生命を維持していくために欠かすこと

のできないインフラの一つです。

現在、新幹線には電源が設置されていますが、それらはお客さんへのサービスとしてパソコンやスマホの充電に使えるようになっていきます。人工呼吸器を使用している障害者の方の場合、電源が切れることは人工呼吸器が止まるということであり、即命を失う危険性があります。そのために、外出する際には常に非常時のための予備バッテリーを持って出かけています。新幹線に乗ったときには既存のバッテリーが切れないように車内の電源を使わせてもらいますが、駅員から車内の電源を使うなら同意書を書かないと乗車させないなどと言われ、新幹線を利用できない状況がありました。

その後、二〇〇九年に障害者団体が国交省に対して改善を求め、資料一のとおり、国交省がＪＲに誓約書等の提出は不要であるということを確認し、その旨を障害者団体に回答しました。しかし、その確認を交わした後もこのような対応は続き、二〇一七年には、人工呼吸器を使用している障害者の方がＪＲ西日本のお客様相談センターに新幹線の予約の電話をしたところ、電源を使うなら一切の責任を問わないことに同意いたしますという内容の同意書を書くように言われました。

このような対応は駅員によって異なることから、人工呼吸器を使用している障害者は新幹線を利用するたびに不安を感じています。ですから、健常者のお客さんがスマホなどを利用するのと同じように、人工呼吸器の電源も当たり前使えるようにしていただきたい、その上で、国交省が障害者団体に対して示した回答書を遵守し、人工呼吸器等を使用している障害者が安心して乗車できるようにＪＲ各社に対して改めて周知徹底を図っていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

ＪＲ各社に改めて確認をいたしましたところ、現在、電源を用いる人工呼吸器等を利用する方が新幹線を乗車する際に同意書、誓約書の提出は不

要とのことでありました。

ＪＲ各社には、その方針どおりに適切に対応するよう、改めて周知徹底してまいります。

○木村英子君 余り時間を掛けずに指導の徹底を今後もお願いしたいと思います。

次に、障害者が鉄道を利用する際、改札からホームに行き、そこから電車に乗って降車駅までの間、幾つものバリアに遭遇します。特に、介助の必要な障害者にとっては、駅員などの人的支援がなければ乗車することはできません。

私たち車椅子ユーザーが電車を利用するとき、必ずと言っていいほど遭遇する最大のバリアは、改札で駅員に介助をお願いしても十分以上は必ず待たされるということと、私鉄からＪＲの乗換えに至っては三十分から一時間近く待たされるということが当たり前になっているということです。

さらに、全国のＪＲでは、降車駅に連絡が付くまで車椅子の人は電車に乗せないという原則になっていることで、車椅子のお客さんを案内する際、駅員が降車駅への連絡が取れない限り、たとえ目の前に電車が止まっても駅員は決まりを盾に乗せてはくれません。結局、そのせいで何本も電車を見送るしかなく、予定があっても目的地に一時間近く遅れるのは当たり前になっている現状です。これでは、車椅子を使用する障害者は社会生活を円滑に送ることはできません。

資料二を御覧ください。

国交省は、平成三十年三月に、鉄道における車椅子利用環境改善に向けた調査において、鉄道における障害者の困り事についての実態調査が実施されています。そこでは、八割の障害者の方が駅で乗車までの対応に時間が掛かって困ったと回答しており、その半分以上の方が予定に変更やキャンセルが生じたと回答しています。

また、資料三のとおり、この調査では当事者からの苦情が多数書かれています。

さらに、資料四では、駅員から、人の手を借りないといけいない人は外に出ないでほしいという差別的発言を受けた人もいます。

私の経験ですが、人手が少ないので車椅子から降りて階段をはっていただく駅員から言われたり、降車駅で待っていた駅員から、夜は対応できる駅員が少ないんだから終電なんかに乗るなと言われたこともあります。

このようなＪＲの対応は国鉄時代から全く変わっていません。既に二〇一八年には調査報告書が出され実態把握がされているはずですが、それから五年も近づくたっているのに、報告書に書かれている課題はいっ解消されるのでしょうか。障害者差別解消法において合理的配慮の提供が義務化されようとしている中で、国交省として十分な指導を行っていないこの結果だと思えます。

二〇一八年の調査を踏まえて今まで国交省が鉄道事業者に対してどのような指導を行ってきたのでしょうか、お答えください。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

車椅子利用者などが駅を利用する際、乗車駅と降車駅の両方におきまして介助を行う人員を確保するために時間を要し、乗車までお待たせしている事例が依然としてあることを改めて認識いたしました。

御指摘のとおり、平成三十年三月に障害者団体、鉄道事業者等から成る会議体におきまして、車椅子利用環境の改善に向けた方向性を取りまとめたところでございます。乗車までに時間を要していることに対しては、携帯端末へのアプリケーションの導入などによる情報共有体制の確立等を改善方策として示しております。

この取りまとめ以降、利用者の乗車位置等を降車駅にリアルタイムで共有する駅係員用のアプリ、あるいはトランシーバー、簡易無線等の導入が進んでおります。現在、大手民鉄等におきましては、こうしたリアルタイムで情報共有するシステムが活用されているところでございます。

国土交通省としましては、乗車までの待ち時間の短縮に向けまして、各鉄道事業者において実施しているこうした好事例を共有することなどにより、鉄道事業者に対応を促してまいります。

○木村英子君 この待たせられる問題を解決するためには、アプリやトランシーバーなどのハードのバリアの改善だけではなく、駅員不足の解消が最も必要だと思っております。介助の必要な私たち障害者にとっては、人の支援があつて初めて安心して駅を利用できるのです。

日本は、二〇一四年に国連の障害者権利条約に批准し、障害者差別解消法では合理的配慮の提供が義務化されるという時代を迎えながらも、何十年もいまだに障害者が安心して交通機関が使える現状ですから、障害者の社会参加も進まないはずで

資料五を御覧ください。当事者がＪＲに対して改善を求めて四万二千人以上のネット署名が集まっています。

斉藤大臣は、先月、このネット署名を当事者から直接受け取ったと聞いています。国交大臣として、障害者の社会参加を少しでも前進させるために、駅で待たされることなく電車に乗れるように早急に改善していただきたいと思いますが、大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 木村委員の資料五にございますこの署名簿、先日受け取りました。そのときにもこの資料五の写真が使われておりまして

これは広島市の市電の写真で、大変、いわゆる乗務員の方が本当に親切にいろいろな対応をしてくれたということで、この写真を使って、本当に待たずに乗れて、降りるときにもきちんとした対応があったということで、この写真を使ったというふうに私も聞いております。そのときに署名を受け取りました。

車椅子利用者の方が安心して電車に乗れ、かつ待ち時間もないという、そういう、そうするためには、利用の多い主要な駅では介助のための要員を配置すること、また、イベント等に伴い一時的に利用者の増加が見込まれる駅では対応者を増員することなどの対応が考えられます。

国土交通省としては、各社の取組の共有や改善

方法の具体化等を議論するため、年度内にも検討会を開催いたします。このことも含めましてしっかり対応を考えてまいりたいと思います。

○木村英子君 今日も多くの障害者の人たちが電車を利用して待たされているという方がたくさんいらっしやると思います。

ですから、今年度中に必ず検討会を開いていただきたいと思います。よろしく願います。

○委員長(運輸君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(運輸君) 港湾法の一部を改正する法律案を議題とします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。斉藤国土交通大臣。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) ただいま議題となりました港湾法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。

港湾は、輸出入貨物の九九・六％が經由する国際サプライチェーンの拠点であり、その周辺地域を含めれば、我が国の二酸化炭素排出量の約六割を占める産業の多くが立地する地域であります。

二〇五〇年カーボンニュートラル及び二〇三〇年度温室効果ガス四六％排出削減の実現に向けた動きが加速する中、我が国の港湾及び臨海部産業の競争力の強化並びに脱炭素社会の実現に貢献するため、官民の関係者が連携して計画的かつ効果的に港湾における脱炭素化に取り組む必要があります。

また、一昨年の国際クルーズ船内における感染症の感染拡大により、港湾機能に大きな支障が生じました。この教訓を踏まえ、感染症の感染拡大等の新たなリスクが発生した場合においても港湾機能を確実に維持するため、国が港湾管理者を支援する体制を強化する必要があります。

さらに、地域の交流拠点としての役割を担う港湾の緑地等の老朽化や魅力の低下等に対応するため、民間の活力を最大限生かして、緑地等の再整

備と魅力向上とを効果的に推進する必要があります。

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、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用を推進するため、港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成することができることとともに、同計画の目標を達成するため、港湾管理者が定める区域内における構造物の用途規制を柔軟に設定することができることとする等の措置を講ずることとしております。

第二に、非常災害時に、港湾管理者からの要請に基づいて国が港湾施設の管理を行うことができる制度について、その対象となる事象の範囲を、世界的規模の感染症の流行その他の港湾の機能を著しく損なうおそれのある事象に拡大することとしております。

第三に、港湾の緑地等において、カフェ、レストラン等の収益施設を整備するとともに、当該施設から得られる収益を還元して当該緑地等の再整備を行う民間事業者に対し、港湾管理者が行政財産である緑地等の貸付けを行うことを可能とする認定制度を創設することとしております。

そのほか、これらに関連いたしまして、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あります。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。

○委員長(運輸君) 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。

午後二時十三分散会

十一月七日本委員会に左の案件が付託された。

一、港湾法の一部を改正する法律案

港湾法の一部を改正する法律案

港湾法の一部を改正する法律

第一条 港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

第八章 港湾の適正な管理運営等に関する措

第一節 港湾の利用に関する料金（第四十

第二節 滞船の場合における要請（第四十

第三節 特定港湾情報提供施設協定（第四

第四節 港湾管理者の業務に関する国の関

第五節 港湾に関する情報の管理等（第四

第六節 協議会（第四十九条―第五十条）

第九章 港湾の効果的な利用に関する計画

第一節 港湾脱炭素化推進計画（第五十条

第二節 特定利用推進計画（第五十条の

第三節 国際旅客船拠点形成計画（第五十

目次中「第八章 雑則（第四十四条―第六十六条）」を 第四節 港湾環境整備計画（第五十一条―

第十章 港湾等の機能の維持及び増進を図る

第一節 国土交通大臣がする港湾工事等

第二節 埠頭を構成する行政財産の貸付け

第三節 公用負担及び非常災害等の場合に

第四節 港湾工事の費用の負担の特例（第

第五節 港湾施設の建設等に係る資金の貸

第六節 港湾区域の定めのない港湾（第五

第十一章 港湾の施設に関する技術上の基準

第一節 技術基準対象施設の適合義務（第

第二節 登録確認機関（第五十六条の二の

第三節 特定技術基準対象施設等に関する

第十二章 雑則（第五十六条の三の二―第六

第十三章 罰則（第六十一条―第六十六条）

置

四条―第四十五条）

五条の二）

十五条の三―第四十五条の五）

与（第四十六条・第四十七条）

十八条―第四十八条の四）

の二―第五十条の五）

六―第五十条の十五）

条の十六―第五十条の二十二）

第五十一条の五）

ための措置

（第五十二条―第五十四条の二）

（第五十四条の三―第五十五条の二）

おける措置（第五十五条の二の二―第五十五条の四）

五十五条の五・第五十五条の六）

付け（第五十五条の七―第五十五条の九）

十六条・第五十六条の二）

五十六条の二の二）

三―第五十六条の二の二十）

措置（第五十六条の二の二十一―第五十六条の三）

十条の五）

第二条第五項第八号の二中「給油施設及び給炭施設」を「及び動力源の供給の用に供する施設」に改め、同項第十三号中「船舶」を「並びに船舶」に、「給油及び給炭の用に供する船舶及び車両」を「及び動力源の供給」に改め、同条第七項中「汚でい」を「汚泥」に、「たい積」を「堆積」に、「行なう」を「行う」に改め、同条第九項中「てい泊する」を「停泊する」に、「積卸」を「積卸し」に改める。

第三条の二第三項中「ともに、」の下に「地球温暖化の防止及び気候の変動への適応並びに」を加える。

第二十三条第一項中「第四十五条の二」を「第五十六条の三の二」に、「属せしめられた」を「属させられた」に改める。

第八章の章名を次のように改める。

第八章 港湾の適正な管理運営等に関する措置

第八章中第四十四条の前に次の節名を付する。

第一節 港湾の利用に関する料金

に改める。

第四十五条の二を削る。

第四十五条の三の見出しを削り、同条を第四十五条の二とし、同条の前に次の節名を付する。

第二節 滞船の場合における要請

第四十五条の四第一項中「第四十五条の六」を「第四十五条の五」に改め、同条を第四十五条の三とし、同条の前に次の節名を付する。

第三節 特定港湾情報提供施設協定

第四十五条の五を第四十五条の四とし、第四十五条の六を第四十五条の五とし、同条の次に次の節名を付する。

第四節 港湾管理者の業務に関する国の関与

第四十八条を削り、第四十九条を第四十八条とし、同条の前に次の節名を付する。

第五節 港湾に関する情報の管理等

第四十九条の二を第四十八条の二とし、第五十条を第四十八条の三とし、第五十条の二を第四十八条の四とする。

第五十条の第三項中「且つ」を「かつ」に改め、同条を第四十九条とし、同条の前に次の節名を付する。

第六節 協議会

第五十条の四第三項中「第一項の協議を行うための会議」を「協議会」に改め、同条を第四十九条の二とする。

第五十条の五第二項中「同条第三項中「第一項」とあるのは「次条第一項」と、同条第四項中「前三項」とあるのは」を「同項中「前三項」とあるのは、」に改め、同条を第五十条とし、同条の次に次の章名、一節及び節名を加える。

第九章 港湾の効果的な利用に関する計画

第一節 港湾脱炭素化推進計画

(港湾脱炭素化推進計画の作成)

第五十条の二 港湾管理者は、官民の連携による脱炭素化（地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十一年法律第百十七号）第二条の二に規定する脱炭素社会の実現に寄与することを旨として、社会経済活動

その他の活動に伴って発生する温室効果ガス（同法第二条第三項に規定する温室効果ガスをいう。）の排出の量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を行うことをいう。次項において同じ。）の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るための計画（以下「港湾脱炭素化推進計画」という。）を作成することができる。

2 港湾脱炭素化推進計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

一 官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

二 港湾脱炭素化推進計画の目標

三 前号の目標を達成するために行う港湾における脱炭素化の促進に資する事業（以下「港湾脱炭素化促進事業」という。）及びその実施主体に関する事項

四 港湾脱炭素化推進計画の達成状況の評価に関する事項

五 計画期間

六 前各号に掲げるもののほか、港湾脱炭素化推進計画の実施に關し当該港湾管理者が必要と認める事項

3 前項第三号に掲げる事項には、港湾脱炭素化促進事業の実施に係る次に掲げる事項を定めることができる。

一 第二条第六項の規定による認定の申請を行おうとする施設に関する事項

二 第三十七条第一項の許可を要する行為に関する事項

三 第三十八条の二第一項又は第四項の規定による届出を要する行為に関する事項

四 第五十四条の三第二項の認定を受けるために必要な同条第一項に規定する特定埠頭の運営の事業に関する事項

五 第五十五条の七第一項の規定による同項の政令で定める基準に適合する者である旨の認定を受けるために必要な同条第二項に規定する特定用途港湾施設の建設又は改良を行う者に関する事項

4 港湾脱炭素化推進計画は、基本方針に適合したものでなければならない。

5 港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画に第二項第三号に掲げる事項を定めるときは、あらかじめ、同号の実施主体として定めようとする者の同意を得なければならない。

6 港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画に第三項第一号又は第五号に掲げる事項を定めるときは、あら

はじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。

7 港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画に第三項第四号に掲げる事項を定める場合において、当該事項に係る第五十四条の三第一項に規定する特定埠頭が次に掲げる港湾施設を含むものであるときは、あらかじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。

一 国有財産法第三条第二項に規定する行政財産である港湾施設

二 その工事の費用を国が負担し、又は補助した地方自治法第二百三十八条第四項に規定する行政財産である港湾施設

8 前項に定めるもののほか、港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画に第三項第四号に掲げる事項を定めるときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、当該事項について第五十四条の三第四項に規定する措置を講じなければならない。

9 港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、国土交通大臣及び第二項第三号の実施主体に送付しなければならない。

10 国土交通大臣は、前項の規定により港湾脱炭素化推進計画の送付を受けたときは、当該港湾管理者に対し、必要な助言をすることができる。

11 第五項から前項までの規定は、港湾脱炭素化推進計画の変更について準用する。

(港湾脱炭素化推進協議会)

第五十条の三 港湾脱炭素化推進計画を作成しようとする港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、港湾脱炭素化推進協議会（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。

一 港湾脱炭素化推進計画を作成しようとする港湾管理者

二 港湾脱炭素化推進計画に定めようとする港湾脱炭素化促進事業を実施すると見込まれる者

三 関係する地方公共団体

四 当該港湾の利用者、学識経験者その他の当該港湾管理者が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する港湾管理者は、協議会において協議を行うときは、あらかじめ、前項第二号に掲げる者であつて協議会の構成員であるものに、当該協議を行う事項を通知しなければ

ならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る事項の協議に応じなければならない。

5 国土交通大臣は、港湾脱炭素化推進計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

6 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。

7 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。

(港湾脱炭素化推進計画に係る港湾施設等の認定等の特例)

第五十条の四 第五十条の二第三項第一号に掲げる事項が定められた港湾脱炭素化推進計画が同条第九項（同条第十一項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）の規定により公表されたときは、当該公表の日当該事項に係る施設についての第二条第六項の規定による認定があつたものとみなす。

2 第五十条の二第三項第二号、第四号又は第五号に掲げる事項が定められた港湾脱炭素化推進計画が同条第九項の規定により公表されたときは、当該公表の日当該事項に係る港湾脱炭素化促進事業の実施主体に対する第三十七条第一項の許可、第五十四条の三第二項の認定又は第五十五条の七第一項の規定による同項の政令で定める基準に適合する者である旨の認定があつたものとみなす。

3 第五十条の二第三項第三号に掲げる事項が定められた港湾脱炭素化推進計画が同条第九項の規定により公表されたときは、第三十八条の二第一項又は第四項の規定による届出があつたものとみなす。

(脱炭素化推進地区)

第五十条の五 港湾脱炭素化推進計画を作成した港湾管理者は、当該港湾脱炭素化推進計画の目標を達成するために必要があると認めるときは、第三十九条の規定により指定した分区の区域内において、当該目標の達成に資する土地利用の増進を図ることを目的とする一又は二以上の区域（次項において「脱炭素化推進地区」という。）を定めることができる。

2 脱炭素化推進地区の区域内における第四十条から第四十一条までの規定の適用については、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句とする。

第四十条第一項	ものを	もの（第五十条の五第一項に規定する脱炭素化推進地区の区域内においては、当該脱炭素化推進地区に係る第五十条の二第一項に規定する港湾脱炭素化推進計画の目標の達成に資するものとして当該地方公共団体の条例で定めるものを除き、当該脱炭素化推進地区の目的を著しく阻害する建築物その他の建築物であつて当該条例で定めるものを含む。以下「特定建築物」という。）を
第四十条の二第一項	当該条例で定める建築物	特定建築物
第四十一条第一項	同項の条例で定める建築物 その条例に定められたもの 当該分区	特定建築物 特定建築物 当該分区又は当該脱炭素化推進地区

第二節 特定利用推進計画

第五十条の六の見出しを「（特定利用推進計画の作成）」に改め、同条第三項第三号中「第五十四条の三第七項の規定による貸付けを受けて行う」を「第五十四条の三第二項の認定を受けるために必要な」に改め、同条第五項から第七項までの規定中「を定めようとする」を「を定める」に改め、同条第八項中「特定港湾管理者」を「前項に定めるもののほか、特定港湾管理者」に、「定めようとするときは」を「定めるときは、あらかじめ」に、「の内容を公衆の縦覧に供することその他の第五十四条の三第七項の規定による貸付けが公正な手続に従つて行われることを確保するために必要な」を「について第五十四条の三第四項に規定する」に改め、同条第九項中「港湾管理者に、特定利用推進計画を」を「港湾管理者に」に改め、同条第十項中「特定港湾管理者」を「当該特定港湾管理者」に改める。

第五十条の七第二項第三号中「及び当該特定貨物輸入拠点港湾の利用者、学識経験者その他の当該特定港湾管理者が必要と認める者」を削り、同項に次の一号を加える。

四 当該特定貨物輸入拠点港湾の利用者、学識経験者その他の当該特定港湾管理者が必要と認める者
第五十条の七第三項中「同項に規定する協議を行う旨を」を「協議会において協議を行うときは、あら

かじめ、」に、「者に」を「者であつて協議会の構成員であるものに、当該協議を行う事項を」に改め、同条第四項中「係る」の下に「事項の」を加え、同条第六項中「第五十条の四第三項」を「第四十九条の二第三項」に、「同条第三項中「第一項」とあるのは「第五十条の七第一項」と、同条第四項中「前三項」とあるのは」を「同項中「前三項」とあるのは、」に改める。

第五十条の八の見出し中「港湾区域」を「特定利用推進計画に係る港湾区域」に改める。

第五十条の十五の次に次の節名を付する。

第三節 国際旅客船拠点形成計画

第五十条の十六の見出しを「（国際旅客船拠点形成計画の作成）」に改め、同条第三項第一号中「を要する」を「の申請を行おうとする」に改め、同項第四号中「国の貸付けに係る国際旅客船港湾管理者の貸付けを受けて行う」を「規定による同項の政令で定める基準に適合する者である旨の認定を受けるために必要な」に、「改良」を「改良を行う者」に改め、同条第五項及び第六項中「を定めようとする」を「を定める」に改め、同条第七項中「実施主体に、国際旅客船拠点形成計画を」を「実施主体に」に改め、同条第八項中「国際旅客船港湾管理者」を「当該国際旅客船港湾管理者」に改める。

第五十条の十七の見出し中「港湾施設等」を「国際旅客船拠点形成計画に係る港湾施設等」に改め、同条第二項中「による」の下に「同項の政令で定める基準に適合する者である旨の」を加える。

第五十条の二十二の次に次の節名を付する。

第四節 港湾環境整備計画

第五十一条を次のように改める。

（港湾環境整備計画の作成及び認定の申請）

第五十一条 港湾において、港湾の環境の整備に関する事業を実施するため、緑地又は広場（国有財産法第三條第二項又は地方自治法第二百三十八條第四項に規定する行政財産であるものに限る。以下「緑地等」という。）について第五十一条の三第一項の規定による貸付け（次項及び次条第三項において単に「貸付け」という。）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、港湾の環境の整備に関する事業の実施に関する計画（以下「港湾環境整備計画」という。）を作成し、当該港湾の港湾管理者（以下この節において単に「港湾管理者」という。）の認定を申請することができる。
2 港湾環境整備計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 貸付けを受けようとする緑地等の区域

二 緑地等の貸付けを受けようとする期間

三 第一号の区域において整備する飲食店、売店その他の施設であつて、当該施設から生ずる収益の一部を次号に規定する港湾施設の整備に要する費用の全部又は一部に充てることができるものと認められるものに関する事項

四 第一号の区域において整備する休憩所、案内施設その他の港湾の環境の向上に資する港湾施設に関する事項

五 前二号に掲げるもののほか、第一号の区域において行う緑地等の維持その他の港湾の環境の整備に関する事業に関する事項

六 資金計画及び収支計画

3 前項第三号及び第四号に掲げる事項には、同項第三号又は第四号に規定する施設の整備の実施に係る第三十七条第一項の許可を要する行為に関する事項を記載することができる。

第五十一条の次に次の四条並びに章名及び節名を加える。

(港湾環境整備計画の認定等)

第五十一条の二 港湾管理者は、前条第一項の規定による認定の申請があつた場合において、当該申請に係る港湾環境整備計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 当該港湾環境整備計画の内容が当該港湾の港湾計画に適合するものであること。

二 当該港湾環境整備計画の実施が港湾の環境の向上に資すると認められるものであること。

三 当該港湾環境整備計画の内容が当該港湾の利用又は保全に著しく支障を与えるおそれがないものであること。

四 当該港湾環境整備計画が円滑かつ確実に実施されると見込まれるものであること。

2 港湾管理者は、前条第一項の規定による認定の申請に係る港湾環境整備計画に記載された同条第二項第一号の区域に次に掲げる緑地又は広場が含まれる場合において、前項の認定をするときは、あらかじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。

一 国有財産法第三条第二項に規定する行政財産である緑地又は広場

二 その工事の費用を国が負担し、又は補助した地方自治法第二百三十八条第四項に規定する行政財産である緑地又は広場

3 前項に定めるもののほか、港湾管理者は、第一項の認定をするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、当該認定を申請した者の氏名又は名称及び前条第二項第一号から第五号までに掲げる事項の概要を公衆の縦覧に供することその他の緑地等の貸付けが公正な手続に従つて行われることを確保するために必要な措置を講じなければならない。

4 港湾管理者は、第一項の認定をしたときは、遅滞なく、当該認定を受けた者の氏名又は名称、前条第二項第一号から第五号までに掲げる事項の概要その他国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

5 第一項の認定を受けた者（以下「認定計画実施者」という。）は、当該認定を受けた港湾環境整備計画を変更しようとする場合においては、港湾管理者の認定を受けなければならない。

6 第一項から第四項までの規定は、前項の規定による港湾環境整備計画の変更の認定について準用する。

(港湾環境整備計画に係る行政財産の貸付け等の特例)

第五十一条の三 港湾管理者は、国有財産法第十八条第一項又は地方自治法第二百三十八条の四第一項の規定にかかわらず、前条第一項の認定を受けた港湾環境整備計画（同条第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。次条第一項において「認定計画」という。）に記載された第五十一条第二項第一号に規定する緑地等を認定計画実施者に貸し付けることができる。

2 前項の規定による貸付けについては、民法（明治二十九年法律第八十九号）第六百四条並びに借地借家法（平成三年法律第九十号）第三条及び第四条の規定は、適用しない。

3 国有財産法第二十一条（第一項第二号に係る部分を除く。）、第二十三条及び第二十四条並びに地方自治法第二百三十八条の二第二項及び第二百三十八条の五第四項から第六項までの規定は、第一項の規定による貸付けについて準用する。

4 第一項の規定により港湾管理者が緑地等を認定計画実施者に貸し付ける場合における第四十六条第一項の規定の適用については、同項ただし書中「又は貸付け」とあるのは、「貸付け」と、「場合は」とあるのは「場合又は第五十一条の三第一項の規定により貸付けをする場合は」とする。

5 第五十一条第三項に規定する事項が記載された港湾環境整備計画が前条第一項又は第五項の認定を受けたときは、当該認定の日当該事項に係る認定計画実施者に対する第三十七条第一項の許可があつたものとみなす。

(港湾環境整備計画に係る勧告及び認定の取消し)

第五十一条の四 港湾管理者は、認定計画が第五十一条の二第一項各号のいずれかに適合しないものとなつたと認めるときは、認定計画実施者に対し、必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

2 港湾管理者は、前項の規定による勧告を受けた者が当該勧告に従い必要な措置をとらなかつたときは、第五十一条の二第一項又は第五項の認定を取り消すことができる。

3 港湾管理者は、第五十一条の二第二項の規定により国土交通大臣の同意を得た港湾環境整備計画について前項の規定による認定の取消しをしたときは、速やかに、国土交通大臣にその旨を通知しなければならない。

(国土交通省令への委任)

第五十一条の五 この節に定めるもののほか、第五十一条の三第一項の規定による貸付けに関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

第十章 港湾等の機能の維持及び増進を図るための措置

第一節 国土交通大臣がする港湾工事等

第五十四条の二の次に次の節名を付する。

第二節 埠頭を構成する行政財産の貸付け

第五十四条の三第八項中「(明治二十九年法律第八十九号)」及び「(平成三年法律第九十号)」を削る。

第五十五条の二の次に次の節名を付する。

第三節 公用負担及び非常災害等の場合における措置

第五十五条の二の二第一項及び第二項中「職員」の下に「又はその委任した者」を加え、同条第四項中の職員は、同項」を削り、「立ち入る場合には」を「立ち入ろうとする者は」に改める。

第五十五条の三の三の見出し中「非常災害」を「非常災害等」に改め、同条第一項中「非常災害」の下に「世界的規模の感染症の流行その他の港湾の機能を著しく損なうおそれのある事象(以下この項に

おいて「非常災害等」という。)」を加え、「非常災害の」を「非常災害等の」に改める。

第五十五条の四の次に次の節名を付する。

第四節 港湾工事の費用の負担の特例

第五十五条の六の次に次の節名を付する。

第五節 港湾施設の建設等に係る資金の貸付け

第五十五条の九の次に次の節名を付する。

第六節 港湾区域の定めのない港湾

第五十六条の前の見出しを削り、同条に見出しとして「(港湾区域の定めのない港湾に係る水域の占用等の許可)」を付する。

第五十六条の二に見出しとして「(港湾区域の定めのない港湾に係る水域内の禁止行為)」を付し、同条の次に次の章名及び節名を付する。

第十一章 港湾の施設に関する技術上の基準

第一節 技術基準対象施設の適合義務

第五十六条の二の二の見出しを削り、同条の次に次の節名を付する。

第二節 登録確認機関

第五十六条の二の二十の次に次の節名を付する。

第三節 特定技術基準対象施設等に関する措置

第五十六条の三の次に次の章名及び二条を加える。

第十二章 雑則

(地方公共団体の事務の委任)

第五十六条の三の二 港務局を組織する地方公共団体は、港湾の開発、利用、保全及び管理に関する事務(法律又は政令により当該地方公共団体が処理することとされる事務を除く。)を港務局の委員会の委員長に委任することができる。ただし、義務を課し、又は権利を制限する事務を委任するには、条例によらなければならない。

(港湾管理者の設立に係る勧告)

第五十六条の三の三 国土交通大臣は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾において、港湾の開

発、利用又は保全に関し特に必要があるときは、港湾管理者を設けるべきことを関係地方公共団体に対し勧告することができる。

第五十六条の四第二項中「、第四十一条第一項」を「若しくは第四十一条第一項（これらの規定を第五十条の五第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。第五十九条第二項において同じ。）」に改める。

第五十九条第三項中「第四十五条の二」を「第五十六条の三の二」に改める。

第六十条第五号中「第五十一条」を「第五十六条の三の三」に、「設くべき」を「設けるべき」に改める。

第六十条の五の次に次の章名を付する。

第十三章 罰則

第六十一条の前の見出しを削る。

第二条 港湾法の一部を次のように改正する。

第四十八条の四第一項に次の二号を加える。

四 港湾において取り扱われる貨物に係る情報であつて国土交通省令で定めるもの（第六項第四号において「港湾取扱貨物情報」という。）の授受を迅速かつ的確に行うことにより港湾における当該貨物の運送の効率化を促進するためのもの

五 港湾施設の位置、種類及び構造に関する情報その他の港湾の開発、保全及び管理に必要な情報であつて国土交通省令で定めるもの（以下この条において「港湾施設等情報」という。）の収集、整理及び提供により港湾の開発、保全及び管理を効率的に実施するためのもの

第四十八条の四第二項中「除く。」又は「を」を「除く。」に改め、「照合を受ける者」の下に、「同項第四号の電子情報処理組織を使用する者又は同項第五号の電子情報処理組織による港湾施設等情報の提供を受ける者（国及び港湾管理者を除く。）」を加え、同条第六項中「それぞれ」を削り、同項に次の二号を加える。

四 第一項第四号に掲げるもの 国土交通大臣の指定する電子計算機と港湾取扱貨物情報を授受する者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織

五 第一項第五号に掲げるもの 国土交通大臣の指定する電子計算機と港湾施設等情報の提供を受ける

者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して一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 次条の規定 公布の日

二 第二条の規定 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（政令への委任）

第二条 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）

第三条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の規定について、その施行の状況等を勘案しつつ検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

（地方交付税法の一部改正）

第四条 地方交付税法（昭和二十五年法律第二百一十一号）の一部を次のように改正する。

第十二条第三項の表第七号中「第四十九条の二第一項」を「第四十八条の二第一項」に改める。

（地方税法の一部改正）

第五条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

附則第十五条第二十一項中「令和二年四月一日」を「港湾法の一部を改正する法律（令和四年法律第 号）の施行の日」に、「償却資産で」を「償却資産（同項第六号に掲げる荷さばき施設のうち軌道走行式荷役機械及び同項第十二号に掲げる移動式施設のうち移動式荷役機械にあつては、同法第五十条の二第二項第三号に規定する港湾脱炭素化促進事業により取得されたものに限る。）で」に改め、同条第二十八項中「港湾法の一部を改正する法律（平成二十五年法律第三十一号）附則第一条第一号に掲げる規定」を「港湾法の一部を改正する法律（令和四年法律第 号）」に、「償却資産で」を「償却資産（同項第六号に掲げる荷さばき施設のうち固定式荷役機械及び軌道走行式荷役機械にあつては、同法第五十条の二第二項第三号に規定する港湾脱炭素化促進事業により取得されたものに限る。）で」に改め、同条に次

の二項を加える。

45 港灣法第四十三条の十一第十二項に規定する港灣運営会社が同法第二条第二項に規定する国際戦略港湾又は同項に規定する国際拠点港湾で政令で定めるものにおいて、政府の補助で総務省令で定めるものを受けて港灣法の一部を改正する法律（令和四年法律第 〇 号）の施行の日から令和五年三月三十一日までの間に港灣法第五十条の二第二項第三号に規定する港灣脱炭素化促進事業により取得した同法第二条第五項第八号の二に掲げる船舶役務用施設のうち船舶のための動力源の供給の用に供する施設の用に供する償却資産で総務省令で定めるものに対して課する固定資産税の課税標準は、第三百四十九条の二の規定にかかわらず、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度から三年度分の固定資産税に限り、当該償却資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の三分の二の額とする。

（地方税法の一部改正に伴う経過措置）

第六条 前条の規定による改正後の地方税法（以下この条において「新地方税法」という。）附則第十五条第二十一項の規定は、この法律の施行の日（以下この条において「施行日」という。）以後に取得される同項に規定する家屋及び償却資産に対して課する施行日の属する年の翌年の一月一日（施行日が一月一日である場合には、同日。以下この条において同じ。）を賦課期日とする年度以後の年度分の固定資産税及び都市計画税について適用し、令和二年四月一日から施行日の前日までの間に取得された前条の規定による改正前の地方税法（次項において「旧地方税法」という。）附則第十五条第二十一項に規定する家屋及び償却資産に対して課する固定資産税及び都市計画税については、なお従前の例による。

2 新地方税法附則第十五条第二十八項の規定は、施行日以後に取得される同項に規定する家屋及び償却資産に対して課する施行日の属する年の翌年の一月一日を賦課期日とする年度以後の年度分の固定資産税及び都市計画税について適用し、港灣法の一部を改正する法律（平成二十五年法律第三十一号）附則第一条第一号に掲げる規定の施行の日から施行日の前日までの間に取得された旧地方税法附則第十五条第二十八項に規定する家屋及び償却資産に対して課する固定資産税及び都市計画税については、なお従前の例による。

3 新地方税法附則第十五条第四十五項の規定は、施行日以後に取得される同項に規定する償却資産に対して課する施行日の属する年の翌年の一月一日を賦課期日とする年度以後の年度分の固定資産税について適

用する。

（自衛隊法及び都市計画法の一部改正）

第七条 次に掲げる法律の規定中「第四十条第一項」の下に「（同法第五十条の五第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）」を加える。

一 自衛隊法（昭和二十九年法律第百六十五号）第百十五条の八第四項

二 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第三十三条第一項第一号イ

（電子情報処理組織による輸出入等関連業務の処理等に関する法律の一部改正）

第八条 電子情報処理組織による輸出入等関連業務の処理等に関する法律（昭和五十二年法律第五十四号）の一部を次のように改正する。

第二条第二号ト中「第五十条第一項」を「第四十八条の三第一項」に、「第五十条の二第一項第一号」を「第四十八条の四第一項第一号」に改める。

第九条第一項第一号中「第五十条の二第六項第一号」を「第四十八条の四第六項第一号」に改める。