

衆議院 第二百四回国会 予算委員会第八分科会議録(国土交通省所管) 第一号

本分科会は令和三年二月二十二日(月曜日)委員会において、設置することに決した。

二月二十五日
本分科員は委員長の指名で、次のとおり選任された。

二月二十五日
濱地雅一君が委員長の指名で、主査に選任された。

令和三年二月二十五日(木曜日)

午後一時開議

出席分科員

Table with 2 columns: Name and Position. Includes 濱地雅一君, 秋本真利君, 今枝宗一郎君, etc.

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 山本 史君

政府参考人 (中小企業庁事業環境部長) 飯田 健太君

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 (国土交通省国土政策局長) 中原 淳君

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 (国土交通省住宅局長) 和田 信貴君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 上原 淳君

政府参考人 (国土交通省自動車局長) 秋川 直也君

政府参考人 (国土交通省港湾局長) 高田 昌行君

政府参考人 (国土交通省航空局長) 和田 浩一君

政府参考人 (観光庁長官) 蒲生 篤史君

政府参考人 (海上保安庁長官) 奥島 高弘君

国土交通委員会専門員 武藤 裕良君

予算委員会専門員 小池 章子君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

辞任 今枝宗一郎君 補欠選任 今村 雅弘君

辞任 和生君 補欠選任 繁本 護君

辞任 城井 崇君 補欠選任 末松 義規君

辞任 浅野 哲君 補欠選任 玉木雄一郎君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

○赤羽国務大臣 国土交通省関係の令和三年度予算につきまして、その概要を御説明申し上げます。

まず、一般会計予算の国費総額は、五兆八千九百八十一億円です。

また、復興庁の東日本大震災復興特別会計に一括計上されている国土交通省関係予算の国費総額は、三百九十八億円です。

このほか、自動車安全特別会計及び財政投融資特別会計に所要の予算を計上しております。

北海道、離島及び奄美群島に係る公共事業予算につきましては、他省関係予算を含め、国土交通省予算に所要額を一括計上しております。

財政投融資計画には、二兆八十七億円を計上しております。

次に、令和三年度予算の基本的な考え方を御説明申し上げます。

今、我が国は、新型コロナウイルスの感染拡大、そして、昨年令和二年七月豪雨災害などの相次ぐ大規模自然災害という未曾有の危機に直面をしております。

こうした危機から国民の命と暮らしを守り抜くことは国土交通省の最重要の使命であり、とりわけ、激甚化、頻発化する自然災害に屈しない、強靱な国土づくりが不可欠であると考えております。

また、一日も早く感染を収束させ、国民の皆様が安心して暮らせる日常を取り戻した上で、持続的な経済成長に向けて、落ち込んだ民間投資の喚起、デジタル改革やグリーン社会の実現、生産性の向上や国際競争力の強化に取り組むことも重要です。

さらに、感染症による生活様式の変化を踏まえ、東京一極集中から多核連携型の国づくりを転換し、豊かで活力ある地方をつくり上げる必要がありま。

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

ます。

海上保安庁としては、海警法が施行される二月一日も見据えまして、様々な事象が発生した場合に備え、尖閣諸島周辺海域の領海警備体制を強化してきておりますが、これまでのところ、現場海域において、中国海警局に所属する船舶の動きに大きな変化はございません。

今後とも、中国海警局に所属する船舶の動きについては、僅かな変化も見逃すことがないように、引き続き緊張感を持って警戒監視に努めますと、中国海警局に所属する船舶への対応に当たっては、常に相手隻数より多い巡視船を配備するなど、領海警備に万全を期すとともに、関係省庁と緊密に連携し、冷静に、かつ毅然として対応を続けてまいります。

○篠分科員 この中国海警局という組織は、皆さん御案内のとおり、中国の軍の組織の傘下に転属をされたわけであり、海上保安庁法第二十条にある警察官職務執行法七条を準用する形での対応、つまりは正当防衛などにおける武器使用でなければならず、こういったもののみで対処し切れるのかということですが、

事態に応じ合理的に必要と判断される範囲内においてという警察比例の原則に基づく対応が、実際にそうした事態が生じているか否かという議論ではなく、そうした事態が起こり得るということをご想定した場合に、あるべき法制度として十分なものであるかどうか、あるいは現行の法制度の運用が適切なものであるかどうかということ、は、よく議論をして対応していかねばいけないというふうな思っております。

次の質問、最後の質問になりますが、今後の我が国の対応については、論点は二つあると考えております。

第一類第十四号(附属の九)

第一類第十四号(附属の九) 予算委員会第八分科会議録(国土交通省所管)第一号 令和三年二月二十五日

様々なシミュレーションに基づく我が国法制度の所要の整備についてであります。

そしてもう一つが、中国の狙いが、自国の領土のごとく中国海警局が振る舞うことを常態化させ、それを我が国が阻止できない状況を固定化させることで、我が国や国際社会に対し、それを既成事実化させていくことにその狙いがあるとすれば、領海侵入に対する外交による抗議が有効に機能をしていないという状況の中で、それに代わる実効性ある手段、方策とはいかなるものかということを検討し、それを遅滞なく実行していかねばならないということだと思っております。

中国は、一九九二年に制定した領海及び接続水域法なるもので尖閣諸島を自国領土と位置づけ、領海侵入を繰り返しています。政府、外務省は、無害ではない通航であり、領海侵入や日本漁船への接近などの中国海警局の活動は国際法違反と明言しているわけですから、こうした行為を阻止する、領海侵入を排除しなければいけないというふうに思っています。

排他的権限を有する我が国の領海内において、他国による不法行動、主権侵害が起きているにもかかわらず、それを止める実効性のある対処ができない状況が続くということは、必ず我が国の将来にとつて取り返しのつかない禍根を残すことになると思えますが、外務省の見解を伺います。

○石月政府参考人 お答え申し上げます。中国海警局が累次にわたり尖閣諸島周辺の我が国領海に侵入し、日本漁船に接近しようとする動きを見ていることは誠に遺憾であり、断じて容認できません。尖閣諸島周辺の我が国領海で独自の主張をする海警船舶の活動は国際法違反であり、これまで中国側に厳重に抗議してきております。

こうした中で、二月一日に中国海警法が制定されたことを深刻に懸念しております。中国海警法により我が国を含む関係国の正当な権益を損なうことがあってはならないと考えており、こうした我が国の懸念を中国側に対し、引き続きしっかりと

伝えてまいります。

また、外務省としては、先般行われた日英2プラス2、日豪外相電話会談、日米外相電話会談や日米豪印外相電話会談の中で中国について取り上げ、茂木大臣から、中国海警法を含め、東シナ海や南シナ海における一方的な現状変更の試みについての懸念を共有し、引き続き連携していくことで一致しております。

外務省としては、今後とも、我が国の領土、領海、領空を断固として守り抜くとの決意の下、米国を含む関係諸国とも連携し、主張すべきは主張しつつ、冷静かつ毅然と対応していく考えです。

○篠分科員 外務省の答弁としては、ここまでが限界だと思えますが、これは、主権というものの対する国家としての意思が今まさに問われている、そういう場面だと思えます。

引き続き、政府一体となつてこの問題にしっかりと対応して、そうした中国の横暴に対してはしっかりとそれを阻止していく、それをお願いしたいというふうに思っています。

時間がまだあるようですが、全部質問させていただきますので、これで終わりにさせていただきます。

○濱地主査 これにて築和生君の質疑は終了いたしました。

次に、浅野哲君。

で、本日は、コロナ禍の中、いろいろな課題がありますが、防災・減災、国土強靱化に集中して、中心に質疑を行わせていただきたいと思っております。まず、河川の治水対策、そして港湾整備について取り上げたいと思っております。

自然災害が、最近、地震以外にも豪雨災害など頻発しております。こうした状況を受けて、河川の治水対策の重要性が高まっていると思えます。

河川や港湾のしゅんせつ作業や堤防の建築などの治水事業、また河川氾濫に備えた避難タワーの建設に向けた補助事業について、国の事業概要を確認してまいりたいと思っておりますが、特に河川、そして築堤に関して、これから質問させていただきます。

鹿児島県にある羽月川では、築堤と河道掘削によつて、令和二年七月豪雨の際の浸水被害を防ぐことができたというふうに聞いております。

国土省の予算要求の資料の中でもこの事例が取り上げられておりまして、平成十八年の洪水の際には実に七十戸という世帯が浸水被害を受けたんですけれども、そこでの教訓を生かして、築堤、そして河川掘削を計画的に進めた結果、平成十八年の降水量を上回る令和二年七月豪雨の際も、浸水被害はゼロに抑えることができたということが書いてありました。

こうした実績もありますので、今後も豪雨災害が頻発する可能性が高いことを踏まえれば、治水事業に対してより一層力を入れていく必要性があるのではないかと、そのように思っています。

伺いたいと思います。

○井上政府参考人 お答えいたします。

近年の頻発、激甚化する水災害に対応していくためには、築堤や河道掘削等の事前防災を着実に進めていくことが重要です。

平成三十年七月豪雨を踏まえ、樹木繁茂、土砂堆積などの危険箇所等の緊急点検を全国で行い、これを三年間で集中的に対処するため、防災・減災、国土強靭化のための三か年緊急対策を取りまとめました。これにより、河川、砂防、海岸事業等の予算で、年間約千九百億円の追加予算を措置し、河道掘削等を行ってきたところです。

その結果、委員御指摘のとおり、鹿児島県の羽月川では、観測史上最大の十二時間雨量を観測した令和二年七月豪雨でも、河道掘削等を実施した箇所では、観測史上最大の十二時間雨量を観測した箇所でも、河道掘削等を実施した箇所でも、河道掘削等の効果が早急発揮されたところでございます。

さらに、今後の気候変動の影響等も踏まえ、中長期的な視点に立つて抜本的な治水対策を実施するため、昨年末、防災・減災、国土強靭化のための五か年加速化対策を取りまとめ、これによる約四千億円の令和二年度補正予算に令和三年度当初予算を合わせた十五か月予算により、加速化の取組をスタートさせることとしたところです。

この五か年加速化対策も活用し、一級河川では、戦後最大洪水等に対応するための河川整備の完了を、令和三十一年度頃から五年間前倒しして、令和二十七年頃とすることを目標に進めてまいります。

引き続き、五か年加速化対策に基づき、必要な治水予算等の確保に努めてまいります。

○浅野分科員 どうもありがとうございます。

今答弁いただきましたが、令和二年度の三次補正で約四千億、そして令和三年の当初予算では、緊急治水プロジェクトの推進等に関して約八千四百億という予算が計上されているということも事前に確認をしておりますが、後で大臣にも見解をいただきたいと思います。やはりこの予算規模をどう見るかということも少し議論させていただ

きたいと思っております。

その前に、今、緊急治水プロジェクトに触れていただきました。私の地元の話に少し触れさせていただきますと、茨城県北部に久慈川という川があります。令和元年の台風十九号、十月に訪れたこの台風十九号による豪雨災害で、実はこの河川が氾濫をしまして、それ以降、緊急治水プロジェクトが適用され、今、築堤や河川掘削などの対策が取られているんです。これは、地元でも早く作業を進めてほしいという要望が多くあります。

国としてもこうしたプロジェクトを推進していくということなんですが、この久慈川水系の緊急治水プロジェクトの状況について伺いたいと思っております。

○井上政府参考人 お答えいたします。久慈川においては、令和元年東日本台風で、国管理区間、茨城県管理区間を合わせ七か所の堤防が決壊し、約千五百ヘクタールが浸水するなど、甚大な被害が発生しました。これを受け、国、県、市町等が連携し、令和元年東日本台風と同じ豪雨であっても家屋の浸水被害を防止できるよう、昨年一月、ハード、ソフト一体となった久慈川緊急治水プロジェクトを取りまとめ、対策に着手しました。

これまでに、決壊した七か所全ての堤防の復旧が完了しました。また、より水位を下げて洪水を流下させるための対策にも取り組んでおり、日立市や東海村では河道掘削を進めているほか、常陸大宮市や那珂市などでは遊水機能を有する霞堤の保全、整備や、高さ、厚みが不足する箇所の堤防整備を進めており、令和六年度の対策完了を目指してまいります。

さらに、こうしたハード対策が完了するまでの間も、住民の命を守ることでできるよう警戒避難体制の強化が重要であり、住民によるマイ・タイムライン作成を促すために講習会を実施する常陸大宮市や常陸大田市に対して技術的支援などを

行っているところです。

こうした取組を円滑かつ効果的に進めるには、流域にお住まいの皆様のご理解が重要と認識しており、このため、取組内容や最新の進捗状況について、現地河川事務所のホームページに掲載するとともに、情報誌「久慈川だより」を毎月発行しているところです。

今後引き続き、県、市町とも連携し、住民理解を得ながら、本プロジェクトを着実に進めてまいります。

○浅野分科員 詳細な状況を教えてください、ありがとうございます。令和六年度の完了を目指しているように、住民理解も得ながら進めていただきたいと思います。

私の手元にも、今回の久慈川緊急治水対策プロジェクトの資料をいただきました。今後の工程表のようなものも拝見をいたしました。これは是非改善をさせていただきたいんですが、この資料の中に、ある工程表を見ますと、一年後、五年後、それ以降、みたいな形で、ざっくりとしか書いてないんです。今みたいな、令和六年度ですか、そういう目標もある程度決まったのであれば、是非これを市民の皆さんにも見える形で、進捗を見える化して、住民の理解を得ながら、協力も得ながら進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

次の質問ですが、次は、港湾での防災・減災対策に少し触れていきたいと思います。

今年度の概略 予算要求書の中では、港湾施設の耐震、耐波性能の強化という言葉が、防災・減災、国土強靭化の取組の中で書かれておりました。これは大変大事だと思っております。なぜかという点、やはり、十年前の東日本大震災のときに、沖から大きな津波がやってきて、それが海岸に直撃をし、甚大な被害が出ております。波のエネルギーを分散させる、減衰させる効果を持つているのが沖防波堤などを始めとする港湾設備なんですけれども、実は、十年前にその必

要性が認識をされてから、様々な地域でこの沖防波堤の建設、補強工事というのが進められていますが、実際にはやはり、相当な金額がかかるものから、自治体としては国の予算頼みという状況がこの十年続いておりました。

つい先日、またあの大きな地震があった。今回は震源が深かったから津波が起きませんでしたけれども、もし浅いところで地震が起これたらまた津波が来るような恐怖を地元の方々は感じました。ですから、港湾の防災・減災対策の加速、推進というのは、改めて今、注目されているというふうに認識をしております。

そこでお願がりますが、港湾周辺の被害を防ぐ沖防波堤の耐波性能の向上、これを今日は取り上げたいと思います。

予算概略に書いてあるのは、幾らこれにかけるのかというのがよく分かりません。事務方に聞いても、具体的にどのくらいの予算をこの事業に割り当てられるのかというのは現時点では分からない、回答が難しいということですので、是非、予算措置の具体化、これから進めていただいで、防災・減災、国土強靭化に大変重要な設備になりますから、推進を図っていただきたい。要望ですけれども、これに対して政府の見解を求めたいと思っております。

○高田政府参考人 お答えいたします。国土交通省では、これまでも、港湾における減災効果の発揮や被災後の地域の早期復旧を目的に、津波に対して倒壊しにくい粘り強い構造の防波堤の整備を進めてきたところであります。

昨年十二月に閣議決定されました防災・減災、国土強靭化のための五か年加速化対策におきましても、重点的に取り組むべき対策の一つとして、港湾における津波対策が位置づけられ、重点的かつ集中的に対策を講じることとしております。委員御指摘の茨城県日立立港区におきまして、港湾管理者である茨城県が行う沖防波堤の改良につきまして、防災・減災、国土強靭化五か年加速化対策を受けまして、令和二年度の第三次補正予

算の防災・安全交付金により支援をしているところであります。

引き続き、港湾における減災効果の発揮等に資する沖防波堤の耐波性能の向上に向けまして、予算確保、措置に努めてまいります。

○浅野分科員 是非よろしくお願ひいたします。

陸上の防災・減災対策というのは、目に見え、例えば耐震、免震工事したりだとか、あるいは備蓄倉庫を造ったりだとか避難に資するような設備を整備をする、目に見えて分かりやすいし、それがどう機能するかが分かりやすいんです。ですから安心感につながりやすいんですけれども、港湾設備とかというのは、ともすると、漁業関係者にとつてはとも身近な存在かもしれないが、一般の市民、国民の皆さんにとつてはなかなか目にする機会がないし、それがどういふふうに作用するのかが分かりづらいという部分もございまして、是非それは、先ほどの話と通じますが、こういう効果があるものをこういうふうに進めていくというのを、是非国民にも分かりやすく今後示していただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひいたします。

では、次は大臣に伺いたいと思います。

これまでの議論の中で、予算の話も触れられました。特に、防災・減災、国土強靱化に関する予算、先ほどの繰り返しになりますが、令和二年度の三次補正では四千億確保しておりますが、令和三年の当初予算は従前と余り変わらない八千四百億前後という予算規模になっております。

私は、今この議論の中で、これだけ防災・減災の重要性が高まっている中で、例年どおりでいいのかというのには是非問題提起をしたい。できまして、集中的に取り組んで、国民の皆さんの安心感につながるようにスピード感を持って進めていただきたいと思っております。

○赤羽国務大臣 まず、近年の激甚化、頻発化する自然災害に対して、防災・減災の緊急三か年対

策というのを予算を計上してございました。これは、従来の公共事業の予算とはちよつと発射台が違つていうか、これこそまさに集中的な、大きな予算でありました。

全国でこの間、久慈川も含めてありますが、大変大きな災害が出て、一昨年の台風十九号ですとか昨年の七月豪雨災害等々、私も被災地に行きまして、首長の皆さんからは、三か年対策があつたからこそ何とか頑張れる、しかしこれが終わつた後はどうなるのかということは大変心配もされ、強い要望を、もうほとんど全員の首長さんからいただいたところで。

この三か年対策は、そもそもでございますと、これは河川対策だけではありませんけれども、全体でございますと、三か年で総事業費約七兆円、今度の五か年の方は総事業費でございますと十五兆円です。相当ボリュームも大きくなつておると思つております。この五年間で十五兆円で、まず初年度ということで、補正予算で、国交省として、事業費一兆九千八百二十三億円、国費では一兆三千六百八十五億円計上させていただいております。

これはやはり、当初にするのか補正予算にするのかという議論があつて、やはり当初予算の方が確実に毎年計上できるというよい面もありますけれども、今年については十五か月予算であり、また、一部野党の方はそれが補正予算に入つておるということで反対をされましたけれども、私たちがの理解は、補正予算は早く成立をいたしましたので、今年の出水期に対しては、この一兆三千六百八十五億円というのはいく執行できるという意味では、私はそういう意味では大きなメリツトがあつたのではないかとこのように思つております。

三か年と五か年で違つておることは、三か年の中にはインフラの老朽化対策というのが入つていませんでしたので、実はインフラの老朽化対策は大変喫緊の課題でありまして、鉄道とか道路の橋脚、随分今回、一連の大規模洪水災害で流されました。水

郡線のところも見に行かせていただきましたけれども、一度流されてしまつて復旧復興に時間が大変かかりますので、橋梁の老朽化というのは実は惨たんたる状況でありますので、こうしたことは入れなければいけないかと。

治水対策につきましては、先ほど話が出ていまして、河川といつても、上流から下流まで、また本川だけじゃなくて支川も含めて、やはり俯瞰しながら中長期的な対策を取らなければいけないというのが我々の一つの反省でありまして、これは関わる県も一つだけじゃなくて、長い川は、千曲川なんかは長野県とか新潟県、阿武隈川は福島県とか宮城県とか複数にわたる、市町村はもつと多いわけでありまして。

その河川管理者全部が協議会を立ち上げて、河川ごとの緊急プロジェクト、先ほどの久慈川もそうですけれども、緊急治水対策プロジェクトというのを立ち上げて、協議会を挙げて、関係者が全部協働しながら、中長期的な治水対策が取れるようにするというのは、私はやはり意味があるのではないかと。

それを実行させていただくという意味で、今回、国交省としてしっかりとやっていこう、こう思つておるところでございます。

加えて、ハード面だけではなくて、やはりハードだけではなく、より大きな災害が来るとやられてしまいますので、ソフト面で、協議会に地域住民の皆さんにも入つていただき、企業の方々にも参加していただけて、できればハザードマップ等々を利用しながら、マイ・タイムラインですとかコミュニティタイムラインといったソフトの対策も取つていくことが大事だということに思つております。

いづれにしても、この五年間の十五兆円というのは、大変私たちが大きな予算だということに思つておりますので、これは無駄遣いしないように、より効果的に、国民の皆さんの命と暮らしを守るような、まさに防災・減災が主流となる社会がつくれるように全力で取り組んでいきたい。

こう思つております。

○浅野分科員 御答弁ありがとうございます。五か年計画にして、かなり大規模な予算を積んで今やろうとしているんだという状況が分かりました。

確かに、当初予算なのか補正予算なのかというところは、やはりこれまでもずっとその議論はありました。一番大切なのは、国民の皆様、目に見える形で、しっかりと計画が見える化されていく、進捗が確実に刈り取れていることだと思つたので、是非そこは今後も進めていただきたいと思ひます。

次は、少し話題を変えまして、道路整備の話もさせていただきたいと思ひます。

予算概略要求の中では、これも災害関係ですけれども、迅速な復旧復興のためのミッシングリンク解消や道路の四車線化、ダブルネットワーク強化を推進するというような項目がありまして、予算がつけられております。

少しこれもまた地元の話を出して恐縮なんですけれども、ちよつと定量的な話をさせていただきます。私の地元の日立市は、長年交通渋滞に悩んでおる。どうすればその悩みがうまく伝えられるかということを考えて、一つ、最近よく出しているデータは、道路の平均車速がほかの地域と比べてどうなんだというところを客観的にグラフに出しているんですね。これを見ますと、日立市内の国道六号線の平均旅行速度は十六・七キロなんですけれども、これは県内を南北に貫く国道の中で一番遅いスピードなんです。つくばとか取手とか水戸がありますけれども、いづれの地域ももう少し速いスピードで車が移動できています。たまた日立市内だけはこんなに遅いんだということも定量的に示しております。

やはり、地方に行けば行くほど国道が担う役割というのは大きくて、通常の生活道路でもあり、緊急輸送道路としても使われるということなんです。ですから、やはりそこを早く改善しないと、いざというときに、国民の命と健康、暮らしが守れないと

いうことにつながります。

是非、緊急輸送道路の機能強化あるいはダブルネットワーク化、この重要性は高いと思います。現在、日立都市圏において進められている国道六号そして二百四十五号という幹線道路もありますが、この機能強化に向けた事業の更なる加速を求めたいと思っております。

定量的に課題が明確化されていますから、やはりそこはしっかりと対応をすべきだと思っております。思っておりますが、それに対する政府の見解を伺いたいと思っております。

○吉岡政府参考人 お答えいたします。

茨城県内の国道六号及び国道二百四十五号は、緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時において広域的な救援ルートとして大きな役割を果たす重要な道路でございます。

日立都市圏の国道六号については、国において現道拡幅事業やバイパス事業として、日立バイパスの二期、大和田拡幅、東海拡幅を推進中であり、今年度は、調査設計、用地買収、改良工事などを実施しているところでございます。

また、日立都市圏の国道二百四十五号については、茨城県において個別補助事業を活用して日立港区北拡幅や久慈大橋、社会資本整備総合交付金を活用して勝田拡幅の現道拡幅事業を推進中であり、今年度は、用地買収、改良工事を実施していることと茨城県より聞いてございます。

引き続き、地元の方々の御協力を得ながら、防災機能強化や地域活性化に向けて、日立都市圏の国道六号の整備を推進するとともに、国道二百四十五号について、引き続き必要な支援を実施してまいります。

○浅野分科員 どうもありがとうございます。是非進めて、推進をしていただきたいと思っておりますが、やはり、今日お伝えしたいのは、定量的なデータがあります。しっかりと現在の課題が見える化されておりますので、そのファクトベースな政策判断というのを是非行っていただきたいということをお願いいたします。

では、次のテーマに移りたいと思っております。

次は、昨年の国交委員会で道路法の改正が行われましたが、それに関して質問させていただきま

す。この道路法の改正の中で一つあったのは、特殊車両の通行許可制度の見直しというのをこれから行っていくよというところがあった。何度も出しておりますが、今年の概算要求書の中でも、そういったことを進めていくということが書かれております。

昨年、法改正がされて、今後二年、向こう二年間で環境整備を行うということでしたが、現在の状況についてちよつと確認をさせていただきたいと思っております。

その上で、昨年私、国交委員会でも指摘をさせていただきましたが、やはり、コロナ禍ということで、かなり人の流れ、車の流れが変わっている状況があるということ。そして、一方で、輸送業の皆さんの働き方改革も進めなければいけないという課題があります。

そういった観点から、特殊車両の通行時間帯をいま一度見直すべきではないか。今、夜間だけしか通ってはいけないというような時間帯もあるわけですが、やはりもう少し柔軟な運用にできないものか。

更に言えば、特殊車両も様々な形があります。ある一定以上の大きさ、あるいは一定の要件を満たす車両については、伴走車をつけなければ、先導車ですか、先導車をつけなければいけないとか、あるいは、重さとか軸重に応じて、通っている道路、悪い道路がある。これは、その基準が、聞いた話によると、もうかなり前につくられた基準だそうで、特殊車両の形状や重さはもちろんなんです。荷重のかり方が随分昔と変わっているものも多々あります。やはりこちらについても見直すべきではないかという課題提起をさせていただいて、これらに対する政府の見解をお伺いしたいと思います。是非大臣から御答弁いただければと思っております。

○赤羽国務大臣 細かい点がもしあれば、また補足をさせていただければと思っております。

まず、昨年の国会で、特殊車両の通行に関し、制度的に非常に、手間のかかるというか前時代的な、手続のかかるという、これは党派を超えて様々な御指摘をいただいて、法改正させていただいたわけでございます。

ただ、今、公布から二年間で何をやったのかと申しますと、これはよく御存じだと思いますが、高速道路や国道などの全国約六万の橋梁ですとか約二千のトンネルについての通行ができるかどうかというのを、個々の車両の重量、幅、長さ等に

応じて、即時に判定するシステム、これをしなければいけない。このプログラムというのは結構、ちよつと私は、聞いた話ですけれども、それに時間がかかっている。改正道路法の公布は令和二年五月二十七日ですが、一応、公布後二年以内に施行する、これができるだけ早く施行するよう

にというところが時代の要請だと思っております。また、通行可能な時間帯につきましても、今御指摘のあるように、昔のままでいいということではなくて、今考えているのは、例えば、交通への影響が少ない区間では時間帯を拡大するなど、個々の道路の事情に応じて対応できるように、今勉強会を立ち上げて検討を行っているところであります。これは、大型の特殊車両がほとんど走り、一般の別の車の安全ということも多分議論されるのではないかと、素人ながら思っておりますので、しかし、これも一定の結論を出させていただきたいと思っております。

また、通行の可否や条件を決定する基準となり、また、特殊車両通行可限度算定要領等の審査基準につきましても、令和二年十二月に誘導車の配置台数を二台から一台に緩和するというのもやらせていただきましたが、引き続き、今委員からの御指摘を踏まえて、車両の性能なども踏まえて、実態に即するものではないか意味がありま

せんので、不断の見直しを行っていきたい、こう

考えております。

○浅野分科員 どうもありがとうございます。勉強会も立ち上げたということで、その内容も私は後ほど拝見していきたいと思っております。是非、現場が生産性が高まり、そして働き方改革が進むような、実態に即したのものになるように、引き続きお取組をお願いいたします。

もう時間が僅かとなりました。これで最後の質問にいたします。

高速道路の料金、今様々なETC割引制度がございますが、ピンポイントで、大口・多頻度割引制度というのがございます。ただ、これを使うためには、専用のクレジットカード、コーポレートカードをつくらなければこれは使えないようなんですが、これからキャッシュレス化ですとか決済手段の多様化が進む中で、コーポレートカードがないと使えませんかという制度のままで、ちよつと利便性が高まらないんじゃないかと思

うんです。これに関して政府の見解を伺って質問を終わりたいと思っております。

○濱地主査 簡潔に御答弁をお願いします。

○吉岡政府参考人 お答えいたします。大口・多頻度割引でございますけれども、事業者が割引を適切に利用していただくために、高速道路会社が発行したETCコーポレートカードを、事前に登録した車両とひもつけるようにしていただくということで、御指摘のあったとおりでございます。これは、不正行為が、過去、別納カード制度のときにあったということがありまして、こういう制度にさせていただいてます。

御質問があったように変えていくためには様々な課題がございますけれども、こうした課題も踏まえながら、今後の新たな決済方法の導入の必要性について高速道路会社と勉強していきたいというふうに思っています。

○浅野分科員 終わります。ありがとうございます。○濱地主査 これにて浅野哲君の質疑は終了いたしました。