

衆議院 第二百四回国会 国土交通委員会 議 録 第十三号

令和三年四月二十一日(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 加藤 鮎子君
- 理事 金子万寿夫君
- 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 山本 拓君
- 理事 伊藤 俊輔君
- 理事 辻元 清美君
- 理事 松田 功君
- 理事 山花 郁夫君
- 理事 北側 一雄君
- 理事 高橋千鶴子君
- 理事 浅野 哲君

- 谷 公一君
- 平口 洋君
- 城井 崇君
- 岡本 三成君
- 井上 貴博君
- 小里 泰弘君
- 門 博文君
- 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
- 村井 英樹君
- 荒井 聰君
- 岡本 充功君
- 広田 一君
- 道下 大樹君
- 山本和嘉子君
- 吉田 宣弘君
- 井上 英孝君
- 古川 元久君

- 国土交通大臣 赤羽 一嘉君
- 国土交通副大臣 大西 英男君
- 国土交通大臣政務官 小林 茂樹君
- 国土交通大臣政務官 朝日健太郎君
- 国土交通大臣政務官 鳩山 二郎君
- 政府参考人 新田 慎二君
- (警察庁長官官房審議官)

- 政府参考人 (出入国在留管理庁出入国管理部長) 丸山 秀治君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房生活衛生・食品安全審議官) 浅沼 一成君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房高齢・障害者雇用開発審議官) 達谷窟庸野君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 宮崎 敦文君
- 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 (国土交通省大臣官房土地政策審議官) 里見 晋君
- 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) 萩川 直也君
- 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 篤実君
- 参考人 (独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長) 水嶋 智君
- 国土交通委員会専門員 武藤 裕良君

委員の異動  
四月二十一日  
辞任 岩田 和親君 補欠選任 金子万寿夫君  
岡本 充功君 山花 郁夫君  
古川 元久君 浅野 哲君  
同日 辞任 金子万寿夫君 補欠選任 村井 英樹君  
山花 郁夫君 岡本 充功君  
浅野 哲君 古川 元久君  
同日 辞任 村井 英樹君 補欠選任 岩田 和親君

四月二十日  
住宅の質の向上及び円滑な取引環境の整備のための長期優良住宅の普及の促進に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)  
は本委員会に付託された。

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  
参考人出頭要求に関する件  
住宅の質の向上及び円滑な取引環境の整備のための長期優良住宅の普及の促進に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)  
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、参考人として独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長水嶋智君の出席を求め、意見を聴取することとし、また、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、大臣官房土地政策審議官里見晋君、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、自動車局長萩川直也君、航空局長和田浩一君、観光庁長官蒲生篤実君、警察庁長官官房審議官新田慎二君、出入国在留管理庁出入国管理部長丸山秀治君、厚生労働省大臣官房生活衛生・食品安全審議官浅沼一成君、大臣官房高齢・障害者雇用開発審議官達谷窟庸野君、大臣官房審議官宮崎敦文君及び経済産業省大臣官房審議官福永哲郎君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、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。よって、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。田中英之君。  
○田中英之委員 おはようございます。自民党の田中英之でございます。  
今日は、こういった機会を与えていただきまして、ありがとうございます。限られた時間でありまして、早速お伺いしていきたいと思っております。  
この国交委員会でも、先般から、流域治水の関連法案の議論があったわけでありまして。衆議院の方では可決をして、今、参議院でこれから審議、議論がなされていくものだと思いますが、一点だけ少し確認したいこともありまして、まずそのことからお伺いしたいと思います。  
治水の方法などというのは本当にいろいろな

る立場から、関係省庁と連携して、きめ細やかな対応をしているところでございます。

例えばですけれども、トラック運送業であれば、地方運輸局や各県の運輸支局に窓口を設置しまして、いろいろな疑問等に御相談できる体制を整えてございます。

引き続き、関係省庁や運送事業者と連携を取りながら、輸送力の確保に万全を期していきたいというふうに考えております。

○高橋(千)委員 細かな契約は、それはファイザーとの関係でお話しできないことが多いとは思いますが、今のお話、厚労省と国交省それぞれ答えていただいたように、大変な、ワクチンを守り届けるということは極めて緊張を強いられる重要な仕事だと思えますので、それに従事する方たちをしっかりと支えていくことは国交省の役割かなと思えますので、よろしく願います。

ありがとうございます。

○あかま委員長 次に、浅野哲君。

○浅野委員 国民民主党の浅野哲でございます。

本日は質疑の機会をいただきまして、ありがとうございます。

これから質問させていただきますが、本日は、大きく三つのテーマで質疑をさせていただきますと思います。一つ目は建築物の省エネ化、二つ目がドローンのレベル4飛行、三つ目が特殊車両向けの新制度の検討状況、こういった順番でやらせていただきますと思いますが、まず、建築物の省エネ促進に関する施策の在り方について、政府の方の見解を確認させていただきたいと思えます。

まず、本日お配りした資料の一枚目には、規模別の省エネ基準適合率の推移ということで、グラフを掲載させていただきました。これを見ますと、特に右側にあります住宅分野、近年、省エネ基準適合率が上昇傾向にあることが見て取れるかと思えます。

ただし、まだ一〇〇%ではないということで、これからカーボンニュートラル社会を目指す中に

おいて、やはり住宅分野のエネルギー消費が占める割合というのは相当程度ございますので、こういったところをしっかりと詰めていく必要はあるかと思えます。

まず一問目、政府に伺いたいと思えますが、建設に関わる中小事業者の省エネ性能を評価する能力の現状、そして、そこから見出す課題について御見解を伺いたいと思えます。

○和田(信)政府参考人 先ほど委員の御指摘のとおり、住宅分野は、こうやって省エネ基準の適合率、まだまだ一〇〇というまでにまいりませんが、少しずつ頑張ってきているところでございます。

この住宅分野、我が国の新築戸建て注文住宅でいいますと、約四割が中小事業者により供給されています。このため、住宅における省エネ対策を進めていくためには、中小事業者を始めとする事業者の技術力の向上、これが非常に大事なことだと思っております。

国土交通省では、本年の二月に中小事業者等にアンケートを実施しましたところ、省エネルギーの計算が可能、あるいは仕様基準を用いて確認をすることができると回答した事業者は約六割となっておりまして。このため、更なる省エネ関連の技術力の向上ということが課題となっておりまして。

国土交通省としましては、これまでも、中小事業者を始めとする事業者が省エネ基準を満たす住宅の設計、施工が十分にできるように、講習会等の実施を通じて技術力の向上に努めているところであります。住宅における更なる省エネ対策の強化にも対応できるよう、実地訓練も含めて関連事業者の技術力の向上に取り組んでまいります。

○浅野委員 ありがとうございます。

訓練制度の充実というのはもう間違いなく必要な施策になるかと思えますし、その実効性、効果を高める工夫というものは、是非、まだまだ検討代があると思えますので、現場の声も聞きながら改善を続けていただきたいということを申

し上げたいと思えます。

次の質問なんですが、今答弁いただきましたように、いわゆる省エネ適合の住宅を建てるためには設計と建設というものがあまして、やはり現場の皆さんの声を聞く、設計士の方がしっかりとその技能を身につけることが大事なんだということでありまして。

ただ、先日、私、ちょっと現場の方の意見を聞いてきたんですが、建築士の方々からすると、今の規制の現状からするとそれでも十分な仕事量があるから、この中で複雑な省エネ評価の計算方法を勉強したりだとか、それを適用することによって手続が煩雑になり、受けられる案件数が減ってしまうことに対する懸念もまた一方であるようでありまして。

そういった中で、政府は、ちょうど今月、四月から、省エネ性能を評価するための方法として、モデル住宅法というものを適用を開始したということを伺いました。

従来、標準計算法と呼ばれる従来型の評価方法では、非常にたくさん項目について計算をして、この住宅の設計図面ではしっかりとこの基準を満たせるかどうかというものをかなりの労力をかけて計算をしていたものを、今月からは比較的簡易な計算でこの評価ができるような仕組みも導入されたということでありまして、問題は、その精度がどうかという話にとどまらず、これがしっかりとこれから浸透していくのかどうかかわりです。

従来の計算方法と比べれば、確かに入力する項目数は大幅に減ったような印象を私も受けているんですけども、現場の方からすると、それでも多いという意見もあるんですね。ですから、この簡易的な評価方法というのは今後住宅の省エネ性能を計算するに当たっての標準的な評価方法となるのか、そうなるためにはどういった工夫、対策が必要なのか、こういったところの課題意識をお伺いしたいと思います。

○和田(信)政府参考人 建築物の省エネ法におき

ましては、供給する住宅の規模に応じまして、省エネルギー計算の結果の届出義務、あるいは説明義務を事業者に課しております。国土交通省では、このため、モデル住宅法など複数の評価方法を用意してございます。簡易な評価方法でありますモデル住宅法につきましては、先ほど委員おっしゃられましたように、説明義務制度、この四月に施行になったのですが、この施行に合わせ、中小の事業者が評価を十分にできるよう用意したものでございます。

モデル住宅法は、住宅の断熱性能等について、断熱材のカタログ値から手計算でも評価できるよう簡素化したものでありまして、従来の表計算ソフトを利用した詳細な計算に比べてかなり取り扱いやすくなっており、数多くの中小事業者に利用いただけるものと見込んでございます。

国土交通省としましては、昨年度、建築士や中小工務店を始めとする事業者の方々に、省エネ基準を満たす住宅の設計、施工が十分できるよう、モデル住宅を含む断熱性能などの省エネ性能の計算方法について、コロナ禍のこういう影響下でもありますので、オンライン講座を開設し、受講いただいております。

今後も、こういったオンライン講座をしっかりとやるとともに、技術的な課題については、専用の窓口で相談を受け付けて、引き続き必要なサポートを行ってまいりたいと思えますし、評価方法につきましても、もちろん正確なものでなければならぬということに留意しつつ、使い勝手、そういったようなことについても随時しっかりと見てまいりたいと思っております。

○浅野委員 ありがとうございます。

先ほど申し上げましたが、やはり、設計をされる方、建設をする事業者の方がしっかりとこの技能を身につけて、活用することが何より大事だと思いますので、その点でいうと、少し議論の繰り返しになってしまいかもありませんが、本日準備した資料の二の方には、先ほど答弁の中でも話されておりましたが、中小工務店や建築士の省エネ基

準への習熟状況の調査結果のグラフを掲載させていただきました。

御覧のように、計算ができないと答えた方が約半分いるという現状。先ほど六割ぐらいという数字を出されておりましたが、このグラフでいうと、約半分の方が計算できないという現状があるということでもあります。

今回の、今のモデル住宅法の習熟支援についても、オンライン講座を実施しているということをおっしゃっていましたが、現場からは、実践的な研修プログラムの実施や、あるいは建築士の方が地域で集まって勉強会や研修会を行うような事例もあるそうなんですけれども、こういった行為に対する支援を受けられないかという声も出てきております。

ですから、実践的なトレーニング、そして自主的な研修会に対する支援、オンラインでの研修機会の提供のみならず、こういった現場に足を踏み込んで支援をするような形の在り方も是非検討いただきたいと思います。ちよつと通告しておりませんが、この件について何か御見解ありましたら、よろしくお願いたします。

○和田(信)政府参考人 おっしゃるように、こういった新しいことをやっていく上で、中小の方々、やはり一番、手に手を取ってというのが分かりやすく身につくものだと思います。先ほどオンライン講座で申しましたのは、この一年間、やはりちよつとコロナの影響もあったものですが、少しそれに配慮してオンラインという形を取っております。

今後、こういったコロナがどうなっていくかということもござりますが、そういった中でも、どんなことをしたら一番丁寧に分かりやすく習得できるようにするのか、こんなことも考えて、習得に至る過程といえますか、講習といえますか、そういったことを丁寧に行っていくかと思っております。

○浅野委員 是非よろしくお願いたします。続いては、今、これから新しい家を建てる方は

かりではなく、既にある住宅を利用、省エネ性能を上げるといっても中には出てくると思えますが、その関連した質問をさせていただきます。

資料の三を御覧いただきたいんですが、こちらでも国交省の資料の抜粋になりますが、円グラフがござります。右側の円グラフを見ていただきますと、住宅のストック、今、約五千万戸あるそうですけれども、この断熱性能の内訳というのがグラフ化されておまして、現行基準に適合しているものが全体の二一%、そして、平成四年以前の基準に適合しているものが合わせて大体六〇%ですか、それ以前の無断熱の住宅が全体の約三割という状況だそうですね。

今、全国各地で空き家の問題も出ておりますし、その中で、住宅の省エネ性能の改善ということを考えていった場合に、こうしたストックされている住宅を利用するというのは当然選択肢に含まれるわけでありまして、少し私の方で国交省から情報をいただいたところ、省エネ基準に既存の住宅を適合させるために一体どのくらいのお金がかかるのかというのを確認させていただきました。平成四年の基準に適合した住宅を今の基準に適合させるために必要な費用がおおよそ二百三十一万円だそうですね。

ただ、既存の住宅を二百三十一万円かけて改修して住み続けるのか、新しい家を建てて住むのかということ、二百三十万円も払うぐらいだったらいっそのこと新しい家を建てようというふうなニーズもある程度あるそうですね。やはり、こういった既存住宅をいかに利用してもらうのか、こういったところで、是非政府の見解を伺いたいと思います。今使える支援の内容ですとかも踏まえながら御答弁いただければと思います。

○和田(信)政府参考人 たいま委員御指摘のとおり、そういった省エネ基準が十分でないものについてリフォームしますと、二百万を超える形のお金もかかりますし、また、多くの場合、新しく中古既存住宅を購入して住まわれようという場合には、水回り、例えばシステムキッチンなどが、

トイレだとか、あるいはバス、こういったものも併せて新しいものにされることが多いと思えます。そうしますと、合計五百万を超えるようなお金というのはすぐいってしまうことがござります。またさらに、旧耐震とかそういったことであれば、リフォームも更に大変になってまいります。

こういったストックの中でも、割と、ただ古いというだけではないんですが、耐震性も伴わない、あるいは省エネ性能も余り十分でない、かなり十分でないものにつきます。これは、もちろん既存住宅を有効に活用していくというのは非常に大事なことでござりますし、そのためにリフォームの補助制度等々も用意してござります。その選択肢とともに、今のようにかなりストックの性能が低いものについては、思い切った建て替えるということも一つの重要な選択肢だと思っております。

また、このために、もちろん建て替えますから、一般住宅に建て替えるということで、耐震性は義務になっていきますから確保されますが、これにとどまらず、省エネ性能の高い住宅に建て替えることを誘導していくというために、長期優良住宅やあるいはZEHについての支援、こういったものもござりますし、また、住宅ローン減税や住宅金融支援機構のフラット35において、省エネ性能の高い住宅の新築に対する支援、こういったものを行っております。

ストックのその状況によって、リフォームというのがある場合もござりますし、また、これについてもしっかりと支援していきたいと思えます。一方で、ストックの状況によっては、建て替えるという選択肢も一つの大事な選択肢かなと思っております。

○浅野委員 ありがとうございます。今言ったように、建て替える場合の支援策も少し紹介をいただきましたが、これについてはちよつと要望にとどめさせていただきますけれども、事前に確認したところ、今、耐震性のない住

宅を、古い住宅というのはおよそ最新の耐震基準を満たしていませんので、古い住宅をリノベーションして新しい基準に適合させようとする中で、耐震補強をする必要がありまして、いろいろそこら辺の費用も含めると、本当に、五百万どころか一千万近くまでいってしまうんですね。

ですから、今政府が設けている支援策の一つに、一旦、今ある家を解体して、更地にしてから新しい家を建てる場合には、元々あった古い家に耐震補強をするために必要なお金の部分を、一回更地にして新しく建てる場合には補助してあげるよという制度があるそうですね。

ですけれども、一回壊して、取り壊し部分の費用にそれを充てることができるわけなんです。ただ問題は、じゃ、その支援策を適用した上でZEHを建てましたよといった場合に、ZEHを建てるときに本来もらえるはずの支援金、大体今百数十万円のお金が出るんですけども、両方の支援策を同時併用ができないという問題があるようでありまして。

ですから、是非これは、これからストック住宅を建て替えて、新しいZEHとかLCCMを建てようとする方もこれから出てくると思えますが、せめてこうした支援策の同時併用というのは柔軟に活用できるようにすべきではないか、このことは是非国交省の中で御議論をいただきたいと思えますので、よろしくお願いたします。

では、次のテーマに移りたいと思えますが、次は、ドローンのレベル4飛行について伺いたいと思えます。

今回の国会では航空法の改正案が出されておりましたが、その内容にも含まれている内容であります。まず、ドローンのレベル4飛行というのがどういふものなのかというのを少し簡単に教えていただけますでしょうか。

○和田(信)政府参考人 お答えいたします。レベル4飛行というものでござりますけれども、これは、無人航空機を有人地帯で補助者なしで目視外の飛行を行うものを指しております。

○浅野委員 ありがとうございます。

有人地帯の上空を目視外飛行をすることということで、非常に、ですから、町中の上空を遠隔操作でドローンを飛ばす場合はこのレベル4に相当するという理解であります。今回、ドローンのレベル4飛行を検討するに当たって、操縦ライセンスの取得要件というのが国土交通省で議論をされてきたものであります。年齢制限や身体的要件について、本日はまず確認させていただきたいと思っております。お願いします。

○和田(造)政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のありましたライセンスに関してでございますが、技能証明というものを取得する際には、諸外国における無人航空機の操縦ライセンス制度であります。ほかのモードにおける免許制度も参考にいたしまして、十六歳以上という年齢制限を設けることとしております。

それから、身体的要件の方でございますけれども、技能証明に当たりまして、無人航空機の安全な飛行を確保するために必要な最低限の身体の状態を確認することとしております。

例えば、視力が弱い場合には眼鏡等を着用したり、身体に障害がある場合には操縦を補助する機器を装着するなど、無人航空機の操縦に際しての条件を付すことによりまして、技能証明を取得することができる制度としております。

いずれにいたしましても、様々な無人航空機の利用者利便を考慮いたしまして、関係者の御意見等も踏まえながら、技能証明制度の適切な運用に努めてまいります。

○浅野委員 ありがとうございます。

是非これは今後の検討に加えていただければと思うんですが、この身体的要件の部分、今御答弁いただきましたように、例えば、身体的に障害をお持ちで手が動かせない方ですとか足が不自由な方ですとか、いろいろな立場の方がいらっしゃると思いますけれども、そういった方々が社会参画をしていく、その際の手段として、このドローンの操縦ライセンスを活用した新たな仕事ということも、

も、今実際には議論がされております。

是非、この身体的要件を議論する場合には、安全確保は大前提なんですけれども、様々な立場の方々が社会参画することを念頭に置いて、包摂的な制度としていただきたいと思っております。これは要望をさせていただきたいと思っております。

続いて、じゃ、この操縦ライセンスを取得する機関について質問させていただきたいと思っております。今回、今検討されている中で、全国で民間機関一つのみを指定するという方向性で議論がされている中で、一者だけを指定して、その一者に操縦ライセンスの指定試験機関になってもらうということ、これは非常に公平性、透明性が求められる部分だと思っております。そこについて、考え、妥当性を御説明いただきたいと思っております。

○和田(造)政府参考人 お答え申し上げます。

指定試験機関についてのお尋ねでございますけれども、技能証明に係る試験を実施する機関につきましては、民間能力活用の観点から、一定の要件に適合する民間主体を指定し、国に代わって当該試験を実施させることができることとしております。

試験の実施に当たりましては、試験内容や合否判定の基準の統一性でありまして公平性を確保する必要があります。そのために、他の国家試験の実施例も踏まえて、全国で一者のみを指定することを想定しているものでございます。

一方で、試験の実施に当たっての詳細につきましては今後検討していくこととなりますので、既存のドローンスクールなど関係者の御意見を踏まえながら、技能証明制度の適切な運用に努めてまいります。

○浅野委員 ありがとうございます。

ここは是非国土交通省には今後丁寧に説明をいただきたいと思うんですが、私も事前のレクチャーを受けたときに、今、いわゆる自動車の運転免許センターのように、一つの法人が全国にあって、そ

ここで免許を交付するというようなイメージなんですけれども、実際には、今、全国に様々なドローンスクールがあつて、このドローンスクールで実地講習をして一定の試験に合格した場合でも、ライセンスを受け、交付を受けることができるというふうな説明を受けたんです。

ですから、これはどうすると、免許を取るためにはこの指定試験機関で受講するしか方法がないというふうな理解をされてしまうおそれがありまして、でも、実際には、全国のドローンスクールで講習を受ければ、試験で合格すればライセンスが交付されるというルールなのであれば、しっかりと、その二つの手段があるんだよというのを分かりやすく説明する必要があると思っております。ですから、ここは是非今後の議論の中でも改善をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

そして、次の質問に入りますが、ドローンはやはり空を飛びます。安全対策、どう考えていくのか、大変重要な課題であります。

車の場合は、全ての機能が失われても、地上にありますから、そこに停止をするということになります。ドローンの場合は、上空を飛んでおりますので、万が一全ての機能が停止した場合に、地球の重力に従って落下することになります。落下をした先に人がいたら、当然ながら事故が起る可能性があるわけで、こういったフェールセーフ機能というのは是非重要視していくべきだと思っております。この辺り、どのように今対策を打とうとしているのか、お聞かせください。

○和田(造)政府参考人 お答えを申し上げます。

レベル4飛行を行う無人航空機につきましては、第三者上空を飛行することとなりますので、高度な機体の安全性を求めるとともに、万一不具合などが発生した場合に備えて、あらゆる事態を想定した対策を講じることが重要であるというふうな考えをしております。

このため、航空法の改正案におきましては、機体の安全性を認証する制度と操縦者の技能を証明

する制度、この両方を創設することとしております。

その上で、レベル4飛行に關しましては、技能証明を受けた者が認証を受けた機体を飛行させることを必須とし、さらに、非常時を想定した対処方針でありますとか緊急着陸場所の設定等について飛行ごとに国が審査することによりまして、飛行の安全を担保するということとしております。

機体の方でございますけれども、具体的要件については、例えば、不具合発生時でも安全に制御できる機能、いわゆるフェールセーフ機能、これが正常に作動することや、衝突を緩和するためのプロペラガードでありますとかパッシブト等を装備することなどを含め、ハード、ソフト両面から技術的な検討を進めていく必要があると考えております。

それから、済みませんが、先ほどの指定試験機関の方でございますけれども、全国にドローンスクールが多数ございますが、それは登録講習機関になり得ます。この登録講習機関での講習を受けた場合には、実際の試験の全部又は一部を免除することができるというふうに予定しているところでございます。

したがって、実際にライセンスを取っていただくには、やはりその指定試験機関の試験を受けていただく必要がありますので、念のために補足させていただきます。

○浅野委員 ありがとうございます。

パッシブトの装備も含めた検討をしているということなんですが、やはりドローンは電子機器ですから、電子機器に絶対対はあります。何が起るかわからない。完全に機能を喪失した場合に備えたハード的な安全装置の搭載というの、これは是非御検討いただきたいと思っております。また、ドローンの試験機関についての説明もありがとうございます。是非、今後、そういったところを併せて説明をいただければと思います。よろしくお願いたします。

では、時間が限られてまいりましたので、テ

マを移りまして、最後、特殊車両の通行制度の検討状況について伺いたいと思います。

二問通告しておりますが、ちよつとまとめて質問させていただきます。

まず一つ目は、大型特殊車両の通行時間帯の見直しについて。今年の二月の分科会で、赤羽大臣からは、一定の結論を出していきたい、検討していきたいというような発言もいただきましたが、現状どのような状況なのか、教えていただきたいと思ひます。

二問目は、新たな通行許可制度に向けた道路情報データの現状について教えていただきたいと思ひますので、二問、よろしくお願ひいたします。

○吉岡政府参考人 お答え申し上げます。

特殊車両の通行条件の在り方を検討するため、事業者からの要望を踏まえまして、昨年二月に事業者や有識者から成る特殊車両の通行条件の在り方に関する勉強会を立ち上げまして、誘導車の配置条件や夜間通行条件の在り方について検討を進めてきているという状況でございます。

このうち、誘導車の配置条件につきましては、昨年十二月に、二台から一台に緩和するなど見直しを行ったところでございまして、あと、御指摘の通行時間の見直しにつきましては、市街地の交通や通勤時の混雑への影響等がありますので、一律に拡大することは困難でございますけれども、昨年十二月に、運送事業者それから道路管理者に對しまして、見直しが可能と考えられる地域や箇所などについてアンケート調査を実施しました。現在、そのアンケート調査を踏まえまして、具体的な見直しの考え方について整理してございまして、近く勉強会を開催いたしまして、交通への影響なども考慮しつつ、実証、検証など、今後の進め方について検討を進める予定でございます。

また、データ化の進捗状況でございますけれども、既に高速道路、直轄国道では電子化が完了しております。地方道、つまり都道府県道、市町村道についてどうするかというのが一番の課題で

あるというふうに思っております。

平成二十八年度に許可の申請がありました都道府県道や市町村道の約八割はもう既に電子化を昨年五月までに完了しているということでございます。これは、二十八年時点で年間五件以上の申請があった道路を優先して進めた結果でございます。

残りの電子化に当たりましては、国において、物流拠点等のラストマイルを中心に利用者のニーズを把握して効率的に電子化を推進するというところと、それから、地方自治体に対しても、自ら管理する道路の電子化の取組を要請していきたいというふうに考えています。

今後、御指摘がありました新たな制度をできるだけ多くの特殊車両の通行に適用できるように、引き続き電子データ化を進めてまいりたいというふうに考えております。

○浅野委員 ありがとうございます。引き続きよろしくお願ひいたします。

終わりです。

○あかま委員長 次に、吉田宣弘君。

○吉田(宣)委員 公明党の吉田宣弘でございます。

本日も質疑の機会をいただきましたことに御礼を申し上げます。また、今日は様々な調整をさせていただきました委員長、理事各位始め委員の皆様にも重ねて御礼を申し上げます。

それでは、質疑に入らせていただきます。先般審議させていただいた流域治水関連法においては、私の地元であります筑後川水系を例に数点質疑をさせていただいたところでございますけれども、今日は、関連して堤防について質問をさせていただきますと存じます。

浸水被害がどのように起きたかについては、これは様々な形態があるかと思ひます。河川の水位が堤防の高さを越えてあふれてくる越水、これは視覚的に確認が、あくまで比較的ですから、容易なので、避難などの対応というものは取りやすいのかなと思われまふ。一方で、堤防が決壊し

たとき、この決壊というものは突然やってくると思われまふので、対応は急を要します。

そこで、堤防の決壊について研究していくことは、人命を守る意味でも極めて重要だと私は認識しております。そこでまず、堤防の決壊について、どのような要因があるかについてお教えいただきたいと存じます。

○井上政府参考人 お答えいたします。河川堤防の決壊要因には、越水、浸食、浸透の三つがあります。

越水による決壊は、河川の水位が上がり、川の水が堤防を乗り越え、住宅地側に流れ落ちる際の水の流れにより、堤防の斜面や斜面底部が削り取られることにより、堤防が崩れるものです。浸食による決壊は、洪水時の水流によって、堤防の川側が削り取られて堤防が崩れるものです。浸透による決壊は、更に二つに分けられ、堤防本体に河川水等が大量に浸透し、強度を失った結果、堤防全体が崩壊するものと、堤防本体の下にある基礎地盤の砂の層に水が浸透し、ここに水の通り道ができて、住宅地側に砂混じりの水が噴出するパイピングによって基礎地盤に空洞ができ、堤防が沈下、陥没するパイピング破壊の二種類がございまして。

○吉田(宣)委員 御説明ありがとうございます。では、ちよつと具体的にお聞きします。

平成二十四年の七月、九州北部豪雨で矢部川が決壊をいたしました。昨年の七月豪雨でも筑後川で漏水が発生しております。この要因は何であつたかについて、国土交通省の認識をお聞きしたいと思ひます。

○井上政府参考人 平成二十四年七月の九州北部豪雨では、矢部川右岸の福岡県柳川市西津留地先の堤防が決壊し、甚大な浸水被害が発生いたしました。

決壊後に九州地方整備局の有識者委員会が調査したところによると、決壊の要因は、先ほど御説明した浸透による決壊の一類型であるパイピング破壊と推定されました。具体的には、水を通しや

すい砂の層が堤防の下を横断する形で存在していたこと、河川水位の高い状態が長時間継続し、砂の層に高い水圧がかかり続けたことにより砂の層が流出し、堤防の下に空洞ができて堤防が崩壊しました。

また、昨年七月の豪雨の際、筑後川右岸の福岡県久留米市北野町金島地先において、堤防の決壊までは至りませんでした。有識者委員会の調査によれば、矢部川と同様の現象により、基礎地盤を構成する砂の層が流出するパイピングが生じたことと推定されております。

○吉田(宣)委員 御説明ありがとうございます。それでは、国土交通省では、このパイピングに関する調査をどのように進めてきたかについてお聞かせいただきたいと思ひます。

○井上政府参考人 連続する長大な河川堤防全体の安全性を確保するためには、局所的な弱部をきめ細かく把握した上で、弱部の特性に応じた強化策を的確に行う必要があります。

パイピングの危険性を把握するためには、堤防本体や基礎地盤の土質特性を詳細に把握する必要があります。また、堤防は、歴史的にかさ上げや拡幅等が繰り返されてきており、堤防本体の内部の土質が均質でないことに加え、基礎地盤の土質についても、粘土層や砂の層が複雑に混じるなど、不均一であるという性格を有しております。

そういうことを踏まえ、これまで、百メートルから二キロメートルの間隔で、ボーリングによる土質調査等によって、堤防本体や基礎地盤の土質特性を把握してきましたが、調査地点間の土質特性を把握することができないため、発見できない弱部が残されている可能性があります。

そこで、それらを補完するために、これまでのボーリングによる詳細な土質調査に加え、三次元的に連続して土の種類や層の厚さを推定することが可能な電気探査等を積極的に活用することにより、パイピングを含む浸透に対する弱部の把握を着実に進めているところでございます。

○吉田(宣)委員 丁寧な御説明、本当にありがとうございます。