発言表　国土交通委員会

白石洋一君（立憲）

中野洋昌（ひろまさ）　国土交通大臣

鰐淵洋子（わにぶち）　厚生労働副大臣

政府参考人

国土交通省	山本巧　道路局長
〃	楠田幹人　住宅局長
内閣府	貫名功二　大臣官房審議官
法務省	内野京輝　大臣官房審議官
厚生労働省	尾田進　大臣官房審議官

(1) 山林火災で、火の手の所在をライブ映像２４時間ネットで流すようにすべき！

◇この議事速報（未定稿）は、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。
◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。
◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○井上委員長　休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。白石洋一君。

○白石委員　立憲民主党の白石洋一です。

この春、山林火災、山火事が多発しました。岩手県大船渡市、そして岡山県岡山市、そして私の地元の愛媛県今治市、本当に、被害に遭われた方に大変お見舞い申し上げます。そして、多くの方々が応援に来てくださいました。本当に、二十四時間、昼夜を分かたず消火作業に当たられた方々に、心から感謝申し上げたいと思います。

そして、私、ずっと、今、鎮圧されたということで回っていて、振り返りの教訓として、これを改善してほしいということがありまして、この国会の場で申し述べたいことがあります。

それは、山火事で、火の手を二十四時間ライブで見ておきたいということなんですね。それは、その近隣の住民の方もそうですし、消防に当たられている消防団の方々もそうです。時々、報道のヘリが回っているんですけれども、それだけではよく分からない。避難指示は大規模に早く出されています。でも、その避難指示を出された人々が、実際に避難するスペースの避難所でもないですし、ビジネスホテル、親戚のところに実際に行くのは、やはり、火の手を見ながらになっているのが現実です。そのときに、できれば上空から映像ライブを二十四時間流してほしい。さもなくば、たくさんの固定カメラからその火の状況を伝えてほしい。そこを見れば必ず分かるというふうにしていただきたいという要望があります。そのことによって、自分や、あるいは自分の家族がいつのタイミングで逃げるのか。避難指示が出ても、会社に行って勤務している人もいるわけです。その人たちが常に情報を見て判断することができるし、消防団の人も、もっと的確に火の手のところに行くことができるということです。

これについて、内閣府防災、いかがでしょうか。

○貫名政府参考人　お答えさせていただきます。

国の防災基本計画におきましては、国及び地方公共団体は、必要に応じ、画像や映像情報による情報収集、また被害規模の把握を行うとともに、被災者に対しまして、災害の状況など、ニーズに応じた情報を積極的に伝達するということになっております。

委員御指摘のような映像の共有を含め、林野火災における延焼状況の映像を活用することは、避難や消火活動を始めとする災害応急対策を的確に行う上で有効な方法の一つだと考えております。

引き続き、関係機関、連携いたしまして、ヘリ、ドローン、高所監視カメラなど、様々な手段による映像情報も効果的に活用しながら、林野火災を含む各種災害対応に臨んでまいりたいと思います。

○白石委員　是非、次の山火事が起きたときは、お願いしたいなというふうに思います。

そして、次は、道路情報。高速道路、国道、県道、市道、これらの道が頻繁に通行止めになって、それが解除になったりするということがあります。

ＳＮＳでそういった情報は出るんですけれども、それは、今そうなっているとは限らない。常にこもライブで、最新情報は、そこに行けば総合して、それら全ての道路情報について確認することができる、ほぼライブで、五分置きでも十分置きでもいいんですけれども、そのままになっていることはなく、常に、山火事の地域だけでいいから、二十四時間更新した情報が欲しい。

そうすると、無用な渋滞を起こさなくて済む。それは、避難、そこに住んでいる住民の方々や、あるいは助けに行っている外からの親戚の人、さらには消防活動をしている人にとってもその情報は大切なものであると思うんです。

そこで、私もずっとＳＮＳを見て、そういった情報がなかなかなかったんですけれども、レクで聞いたら、ＪＡＲＴＩＣというところがあって、そこはそれに近いものを出しているということなんですけれども、ＪＡＲＴＩＣ、日本道路交通情報センター、今回の山火事、特に、サンプルとしては愛媛県今治市の山火事で、どういった情報を流していましたでしょうか。

○山本政府参考人　お答え申し上げます。

日本道路交通情報センター、ＪＡＲＴＩＣでございますけれども、平常時、災害時を問わず、ホ

ームページなどを通じまして、基本的に都道府県道以上を対象といたしまして、道路管理者や警察から提供された通行止めなどの情報を提供しております。

委員御指摘のこの今治市の林野火災では、例えば、三月二十六日十一時時点では、県道以上を対象に、高速道路一区間、直轄国道一区間、愛媛県道四区間、合わせて六区間の通行止めの情報を提供していたというところでございます。

○白石委員　県道以上じゃないといけない、つまり、市役所道は除外されているということですけれども、それで、更新頻度はどういったものだったんでしょうか。

○山本政府参考人　通行止めの道路交通情報は、おおむね五分ごとに更新をしております。

○白石委員　分かりました。

大臣、このＪＡＲＴＩＣを機能を拡充するなり、ほかのところでもいいんですけれども、是非市役所道まで広げて、そして、五分ごとの更新であればこれは十分です。もうその地域だけでいいので、消防隊や、あるいは住民の人は、もう二十四時間、長丁場でずっと外に出たり、外に出て活動したり、あるいは逃げたり戻ったりしていますので、山火事が発生したら、その地域について、市役所道もカバーした形で、更新頻度五分程度、これで十分だと思います、といった情報を公開で出していただきたいんですけれども、いかがでしょうか。

○中野国務大臣　お答え申し上げます。

一般に、例えば、大規模災害が発生をしたときに、道路の通行、できるかできないかということについて速やかに情報提供するというのは大変重要な情報だというふうに考えております。

例えば、能登半島地震のときにどうしたかといいますと、応急復旧の活動に資するために、例えば、官民で収集した車両の走行履歴の情報などを活用いたしまして、幹線道路を中心として通行実績を公表しましたり、ＳＮＳを活用して現地の交通情報の提供などを実施をさせていただいたということはございます。

加えて、災害時は、限られた道路に交通が集中をして大規模な渋滞が発生するということもございますので、交通事業者等で構成をされる災害時交通マネジメント会議というのを開催をさせていただいて、関係の機関と連携して情報提供、こうした情報の共有、提供、こうしたことをさせていただいたということでございます。

委員御指摘の市町村道を含むリアルタイムの一元的な情報提供ということは、幾つか検討する点があると思っていまして、例えば、幹線道路以外の道路について情報提供することの効果がどうなのかということですとか、あるいは、市町村道を含む多くの道路の交通情報を一元的に取りまとめようとしますと、それだけ労力というかマンパワー等もかなりかかってくるというところもございますので、こうした点を踏まえて検討する必要があるのかなというふうには考えております。

いずれにしても、国土交通省としましては、災害時により効果的で、迅速で、リアルタイム、迅速な情報提供ということも求められておりますので、こうした交通情報の提供ということができるように、情報提供の在り方については検討してまいりたいというふうに考えております。

○白石委員　大臣、やはり市役所道が大事なんですよ。やはり網目になっていますからね。そこも結構通行止めになっております。

マンパワーのことをおっしゃいましたけれども、渋滞に巻き込まれて、そこで費やす無駄な時間、それは避難だけじゃない、消防団の方々、消防隊の方々も、サイレンを鳴らして行ってもなかなかそこを通り抜けないわけです。そのロスのことを考えたら、情報交換している場所がある、そこですぐ打ち込んで、ＪＡＲＴＩＣの方に依頼して、市役所道についても、そこは、このエリアについては発信してください、こういうふうにすることによって、より的確に避難と消火活動ができるんだと思います。

ここはポイントだと思いますので、どこがやってもいいですよ、警察の協力もないといけないし、市役所の道路課の協力もないといけない。でも、やはり旗を振って、大臣、ここは振り返りの教訓として進めていただきたいんです。大臣、もう一回お願いします。

○中野国務大臣　先ほども申し上げたとおり、例えば、災害の規模ですとか状況によって、どういう情報提供をさせていただくかというのは、様々、当然、現地の状況を踏まえて、いろいろな情報を提供しているんだというふうには思っておりますけれども。

例えば、先ほど申し上げた災害時の交通マネジメント会議等は、やはり、そうしたいろいろな関

(2)地方の長距離トラック運転手の働き方改革について:1)運送業の430休憩について

係者の方で構成をしていただいて、地元のいろいろな機関と連携をした情報提供等を行ったりということもしてまいっておりますので、効果的で、迅速で、交通情報提供というのがどういうふうにしていけるのかというのは、当然、いろいろな災害の状況も踏まえながら検討してまいりたいと思いますし、それぞれの地域の関係機関等との連携というのも当然させていただきたいということは改めて申し上げたいというふうに思います。

○白石委員　公務の人だけじゃなくて、一般の方、住民の方や、あるいは消防団の方も、夜中作業しているときに自分のスマホで確認できる、こういった情報の提供の仕方を是非お願いしたいと思います。

次に、二〇二四運送業者働き方改革なんですけれども、今回は、地方の長距離トラック運転手の観点から質問させていただきます。

運送業の、特に、この二〇二四規制の中でも、四三〇休憩の規制があります。四時間三十分のうち、三十分以上の休憩を取ってくださいということなんですけれども、四国の長距離トラック運転手にとって、これが、中途半端な休憩を取って拘束時間が長くなっており、また、中途半端に休まされるので余計疲れが取れない、自由度を持たせてくれた方がいい、一日の運転時間や拘束時間の諸規制は既にあるので、この四三〇休憩規制は見直してほしいという意見があります。つまり、この規制は、都市部の運送業者の方々も、そして地方の長距離トラック運転手の方々も同じ規制だというところがひっかかっているというふうに私は見ております。

なので、この二〇二四規制の見直し、これは三年をめどに行うということなんですけれども、今一年たちましたが、その三年、あと二年を待つのではなくて、もう今から見直しの検討を始め、そして、そのときには、特に長距離トラックで、地方の声、恐らく四国だけではない、北海道や九州ではまた別の見方があるのかもしれません。そういった方々、実際に運転している方々、その運転している人を雇っている会社だけではなくて、実際に運転しているトラック運転手の御意見をじっくり聞きながら、見直ししていただきたいんですけれども、いかがでしょうか。

○鰐淵副大臣　お答え申し上げます。

委員御指摘のいわゆる四三〇休憩を含む改善基準告示につきましては、昨年の四月からの自動車運転者に対する時間外労働の上限時間、年九百六十時間の適用開始に合わせて見直しを行いました。この見直しに当たっては、トラック運送事業の関係労使を構成員に含む労働政策審議会で御議論いただいたところでございます。

この審議会におきましては、現場のドライバーや事業者の皆様の意見をよくお聞きするなど、現場の実情を踏まえた上で検討を行わせていただきました。このため、運送事業者の皆様には、まずはこの告示を遵守していただき、労働条件の改善に努めていただきたいと考えております。

なお、改善基準告示の改正に当たって取りまとめられた報告書には、今委員からも御指摘がございました、適用後三年をめどに、実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当とされております。これを踏まえまして、改正後の告示の運用状況やトラック運転者の勤務実態等を丁寧に把握しつつ、委員御指摘の連続運転時間の規制も含めまして、今後の対応を検討させていただきたいと思います。

○白石委員　是非早めに着手していただきたいと思います。

そして、次の質問は、休めと言われるけれども、休む場所がないということなんですね。トラックドライバー長距離運転手の休憩駐車場不足が深刻化しており、現場の実情にこの規制がついてきていないということで、働き方改革といっても、より現場は疲弊して、離職をするといった危機に直面しているということであります。

2) トラックドライバーの休憩・駐車場不足問題

そこで質問です。高速道路の休憩所、サービスエリア、パーキングエリアにおける大型車の止めるところ、大型升の拡充方針は、国交大臣、どのようなものになっていますでしょうか。

○中野国務大臣　お答え申し上げます。

委員御指摘の高速道路における休憩環境の整備ということは、大型車ドライバーの労働環境改善の観点などから、私もそれは大変重要であるというふうに考えております。その上で、特に平日の深夜などにおきましては、長時間駐車をする車両の影響などもありまして、大型車の駐車升が不足をすると言われるような休憩施設もあるということが課題であるということも認識をしております。

これまで、高速道路の休憩施設におきましては、大型車駐車升を、平成二十九年度末時点では約二

万七千台でございました、これを令和五年度末までに約三千七百台を拡充したところであります。昨年度も約四百八十台拡充をさせていただいたところでございます。

引き続き、この大型駐車升の拡充というのは取り組んでまいるとともに、加えて、駐車場の例えば立体構造化の整備に向けた検討ですとか、あるいは、六十分以内の短時間利用に限定をした大型車駐車升を整備するなどの取組を鋭意進めていくこととしております。

国土交通省としましては、特に大型車ドライバーを含めました利用者の御意見もしっかりと伺いながら、確実な休憩機会の確保に向けまして、高速道路会社と連携をしてしっかり取り組んでまいりたい、このように考えております。

○白石委員　大臣、ＳＡ、ＰＡを拡充する、これはもう是非進めていただきたいんですけれども、私の提案は、インターチェンジを降りて、コンビニもあるわけですから、あるいは空き地もあるかもしれない、そういったところで休めるようにするということを選択肢としてもっと増やすべきだというふうに思うんですね。

高速道路のインターチェンジの一時退出、つまり、インターチェンジを通るだけで払わないといけないターミナルチャージ百五十円を免除する、そういった制度がありますけれども、この制度の条件を緩和して、そして、その数を増やして、そして、ＳＡ、ＰＡがなければ、下に降りて休めるというふうにしていただきたいんですけれども、大臣、いかがですか。

○中野国務大臣　高速道路から道の駅への一時退出を可能とする社会実験を行っております。これについて、高速道路の休憩施設の不足を解消して、良好な運転環境の実現を図ろうということで、休憩施設間隔がおおむね二十五キロ以上、インターチェンジからの距離が二キロ以内の道の駅二十八か所を対象として、今実施をさせていただいているところであります。

この社会実験の対象となる道の駅に、ＥＴＣ二・〇の車載器を搭載している車両で一時退出をして二時間以内に再進入した場合は、高速道路を降りないで利用した料金のままという形にさせていただいております。

今、社会実験をやっておりまして、休憩機会の増加などの効果がある一方で、他方でちょっと、課題としては、休憩以外の目的で一時退出をする方もいらっしゃるという、こうした課題も確認をされておりまして、引き続き、社会実験を通して効果や課題の把握に努めてまいりたいと思いますし、また、高速道路の休憩施設以外の休憩環境ということで、例えば、今撤去されている本線料金所の跡地を活用した大型車の駐車升の整備に向けた検討でございますとか、あと、ダブル連結トラックを対象として高速道路外の駐車場の運用なども進めているところでございますので、いずれにしても、しっかり大型車ドライバーを含めた利用者の皆様の御意見はしっかりと伺いながら、確実な休憩機会の確保を取り組んでまいりたいと思っております。

○白石委員　大臣、その条件で言っている、ＳＡ、

1) セットバックの建築確認後に、寄付せず、自主管理であることをよいことに、構造物を設置。
それに対し市役所は何も対抗手段がないのはおかしいのではないか？代執行も含めた措置も可能とすべき

(3) ２項道路の実効性強化を！

ＰＡがそのインターチェンジの周囲にある一定の距離にないというのを条件に挙げられていますけれども、このターミナルチャージ免除ですね。今私が申し上げているように、ＳＡ、ＰＡがあっても使えないということですから。ですから、そこの条件はもうなくてもいいと思いますよ。それで、また見直して、もっと全国的に数を増やしていただきたいと思います。

そして、次の質問です。二項道路について。

建築基準法四十二条第二項、いわゆる二項道路なんですけれども、四メーター確保するための制度なんですけれども、一つ目は、セットバックします、セットバックして、四メーター確保しました、ただ、自分の所有地は市役所に寄附しないで自分の所有のままでいて、そこに構造物を設置する、ブロックを置いて、コンクリートで固めたりする、ひどい場合ですけれども。これについて、あるいはまた、そこまでいかなくても物を置いているという場合でも、市役所に行ってこれは何とかしてほしいと言っても、何もできないということになっている。

ここはやはり、二項道路の実効性、四メーターを確保して通行ができるようにするという趣旨からして、そのような支障物を置いている場合は行政代執行も含めてその実効性を高めるべきだと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○中野国務大臣　委員御指摘のいわゆる二項道路につきましては、その沿道の建築物の建て替えなどの機会を捉えてセットバックを進めていくことによりまして、緊急車両の通行などに支障が生じ

2) 中古住宅の購入をセットバックなしでも行えるのでは狭隘道路が維持継続される。
売買時に行政措置としてセットバックを促す措置を講じるべきではないか？

ないようにするということが重要であると考えております。

このため、セットバックした道路の部分につきましては、建築基準法に基づいては、建築物の建築や擁壁の造築等を禁止をするということになっております。

委員御指摘の建築基準法の適用対象ではない構造物につきましては、一部の地方公共団体においては、任意に条例を制定をして設置を規制をしているというところでございます。

例えば、杉並区の例でございますと、条例で支障物件の除却の勧告や命令等を行えるような措置もしているところでございまして、こうした取組事例を地方公共団体向けのガイドラインの中で紹介をし、横展開を進めていくということで、セットバック後の道路空間の確保というものを徹底をしてまいりたいと考えております。

○白石委員　杉並区でそういった、区が命令、勧告できると。都市部でもそうだ、私のような田舎でもやはりこういう問題がある。これは、大臣、全国的にそういった制度にすべきだというふうに思います。条例、横展開を待つのではなく、是非、国の制度として、強制力を持った、二項道路の実効性を高めるようにしていただきたいと思います。

そして、次に、二項道路だけれどもまだセットバックしていない、そういった建物は、建築確認がないからそういう状況になっているんですね。建築確認するような建築物ができていない。でも、中古住宅として所有者が替わっても同じままであるということなんですね。これはおかしいんじゃないか。中古住宅の出入口がその二項道路ではなくて、そして、隣の家がその二項道路に接していて、そこの二項道路を使っている場合があると思うんです。でも、中古住宅を購入した人は、自分はそこの二項道路を出入口に使っていないから痛くもかゆくもないという状況があるわけですね。

そこで、私のお願いなんですけれども、二項道路の実効性を高めるために、中古住宅の売買のときには二項道路のセットバックをするようにするとか、あるいは、そこまでいかなくても、時差が多少できてもいいから、二項道路のセットバックを促すような制度を考えていただきたいんですけれども、大臣、いかがですか。

○中野国務大臣　お答え申し上げます。

狭隘道路の拡幅を進めていくということで、委員御指摘のとおり、様々な機会を捉えて、地権者の方にセットバックが必要であるということを理解をしていただくということと、セットバックの実施を働きかけていくということが重要であるというふうに考えております。

地方公共団体において、重点的に拡幅整備をすべき地域や路線を指定をして、整備方針を策定をしたり、あるいは専門家を派遣して地権者の皆さんにセットバックを働きかけていく、こうした取組に対して現在支援を行っている、こういう状況でございます。

委員御指摘の不動産業界におきましても、宅地建物取引に係る重要事項説明の際に、前面道路が二項道路であるかどうか等については説明をする取組というのは自主的に行っていただいているというものと承知をしております。

こうした取組を通じましてセットバックがより円滑に進められるように、引き続き、地方公共団体や関係の業界と連携をいたしまして、様々な機会を捉えましてセットバックの働きかけなどが促進できるようにしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

○白石委員　そういう説得に応じない人がたくさんいるから困っているので。

中古住宅の売買という機会、一生の買物をするときに、何百万、何千万を使って買おうとしている、その機会を捉えて、この際、セットバック、元々義務なんだから、ちゃんと履行してくださいということが言えるチャンスだと思うんですね。そこを捉えた制度を是非考えていただきたいと思います。

3) 所有地を市に道路地として寄付して後退させた場合、登録免許税免除を！

そして、セットバックするということは、やはり、自分の屋敷の一部を使えないようにする、屋敷としては使えないようにするわけですから、痛みを伴うわけです。そういうときに、市に道路用地として寄附した場合は、登録免許税ぐらいは免除をしてあげたらいいんじゃないかと思いますけれども、今はそうなっていないんですね。

これは所管は財務省でしょうけれども、国土を所管する国交省、国交大臣として、それは財務省に税制改正を働きかけていただきたいんですけれども、いかがでしょうか。

○中野国務大臣　所有地を市に道路用地として寄附する場合ということで御指摘をいただいたと思っております。

(4) 相続土地国庫帰属制度を使いやすく！

二項道路などの狭隘道路の沿道におきましては、建て替えに伴いまして建物をセットバックをするという場合に、土地の所有者が道路の部分の土地を分筆をして自治体に寄附をする、こういうケースだと承知をしております。

この場合、分筆のための例えば調査や測量、あるいは登記に要する費用などについては、土地の所有者の負担ということに今なっております。このため、現在、土地所有者が負担する費用、この大半を占めるのは調査、測量費がかなり占めているということでございまして、これに要する費用を助成をするという地方公共団体に対して支援を行っているところでございます。

引き続き、地方公共団体に対しましては、こうした支援制度、積極的に活用を働きかけていただくなど、狭隘道路の解消ということで取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○白石委員　地方公共団体頼みということですけれども、それはやるところもあればやらないところもある、でも、狭隘道路の問題は全国的な問題ですから、制度として、道路として寄附する場合は登録税免除、これをお願いしたいと思います。

最後に、相続土地国庫帰属制度なんですけれども、これは名前はよくて飛びついて検討するんですけれども結局使えないという声があります。そして、実際、今まで二年たってどれだけ件数があったかというと、一千四百三十件、私のところ、愛媛県、一％の人口ですから、大体二年間で十四件、二十市町ありますから、一つの市で一件あるかどうか、これぐらい数が少ないわけです。でも、もう使わない土地、もう国庫に帰属して、国庫で、国で管理してほしい、こういったニーズは非常に高いと思います。

そこで、なぜこれが普及しないかというと、いろいろな条件づけをされているわけですね。この条件づけを緩和していただきたいんですけれども、いかがでしょうか。単に緩和して、それで管理を国でというだけじゃなくて、これはやはり、どういう状況になっているかというと、田舎では年老いた両親がいて、でも金銭的な財産はもうゼロに近い、あるのは土地建物だけ。ですから、その子供たちが相続放棄したら、結局は国庫帰属になるわけですね。国にそれが、所有権が移るわけです。

こういった状況がある中で、この相続土地国庫帰属制度の条件が厳しければ、そっちの方にどんどん行って管理ができなくなってくるということを危惧します。もう最後の答弁になります。お願いします。

○内野政府参考人　お答え申し上げます。

相続土地国庫帰属制度におきましては、過度な管理コストの国への転嫁やモラルハザードを防止するため、相続等により取得した土地について、一定の要件を満たす場合に限って制度を利用できることとされております。

具体的には、建物の存する土地など、通常の管理又は処分をするに当たり過分な費用又は労力を要する土地として法令で定められたものは、制度を利用することができないこととされております。

この要件を緩和することにつきましては、ただいま述べました趣旨に照らしまして慎重な検討を要するものと考えられるところでありますけれども、法務省としては、まずは法務局における事前相談や申請の手引等によって利用者にしっかりと情報提供を行うよう努めつつ、必要に応じて関係省庁等とも連携をいたしまして、今後の運用状況、これをよくよく見てまいりたいと考えております。

○白石委員　よろしくお願いします。

終わります。ありがとうございました。