

わせて八兆円強、確保されているにすぎません。この限られた予算の中での日本全国に必要な公共事業に優先順位をつけ、取捨選択しているのが現状です。

限られた予算の中から事業を採択するに当たつて、ある程度の基準により線引きが必要なのは理解ができます。公共事業を採択する基準の一つとして、BバイCというのがございます。この基準によれば、費用対効果を見て、整備する費用に対して効果が低いと採択されません。例えば、道路を造るに当たり、利用者が少ないから意味がないと切り捨てられる傾向も見受けられます。しかし、私は、この基準にこだわり、重きを置き過ぎることは大きな誤りであると考えております。

半島、離島地域は人口減少が著しく、費用対効果の基準で公共事業を評価するならば、いつまでも事業が採択されません。条件不利地域の特性を生かし、事前防災の観点からも公共事業を評価しなくてはならないという声が多数上がっております。

具体的には、離島、半島などの条件不利地域で、火山や活断層があり、地震発生のリスクが将来にわたって高い地域では、防災面を重視すべきであると思います。さらに、そういう地域では、国防や食料供給などの観点からも事前防災対策が極めて重要であります。見方を変え、人口に重きを置き過ぎず、現在の費用対効果に表れない価値を再認識する必要があるんだろうと思います。

地方にとっては、その道路があるからこそ、住民の命が守られると同時に、産業が成り立ちます。地方に道路があるからこそ、都市部に新鮮な農産物が届き、都市部の皆様方の生活を支えることができます。都市での生活を支えている地方の住民の生活の安全を確保することは、国民全体の利益となることは明らかであります。

そこで、条件不利地の公共事業、特に道路事業の評価、採択に当たつて、費用対効果の面ではなく、地理的条件、活断層の有無等、事前防災の観

点を重視するべきではないのか。この点について、国土交通省の御所見をお伺いいたします。

○尾崎大臣政務官

お答えをいたします。

ネットワークとしてつながることによりまして、移動時間短縮だけではなくて、災害時における避難や救命救急、復旧活動を支えるなど、防災面の効果など多様な効果が期待されるところだと、そのように認識をいたしております。

このような多様な効果について、いわゆるBバイCで評価する手法が確立していない、そういうものもあるわけでございまして、このBバイC以外の手法と併せて、総合的に評価をしていくといふことが重要である、そのように考えているところです。

こうしたことから、例えば防災面の効果につきましては、東日本大震災以降、道路を整備することによる災害時の地域の孤立や迂回が解消する度合いを計測する手法を導入するなどして、評価手法を充実してきたところではあります。

御指摘のとおり、半島、離島部などの条件不利地の厳しさというのは、私も同じ条件不利地の出身でありますから、よく理解をいたしておりますつもりでございます。ネットワークの多重性など、防災機能の効果を評価、現行でもいたしているところでありますけれども、今後とも、地域の実情に応じた道路の多様な効果を適切に評価できますようになります。

半島振興法の改正に臨むに当たりまして、能登半島地震の教訓を生かし、国土強靭化や防災の観点を改正に取り入れ、半島地域に暮らす住民の暮らしを守るために、実効性の高い法律にすべきであると思いますが、所管省庁としての御所見をお伺いいたします。

○黒田政府参考人

お答えいたします。

能登半島を含みます半島地域は、三方を海に囲まれまして、平地に恵まれないなど、地理的条件に不利性を抱えており、特に災害時には交通や情報の途絶の危険性が高く、風水害や大規模地震に伴う津波の被害も懸念されております。

今回の地震では、地震の揺れや津波による被害に加えまして、山がちな半島の先という特性からくる、インフラの大規模な損壊、代替ルートの少なさ、これによりますライフラインの寸断、途絶など、甚大な被害が生じているところでござります。

公共事業の評価だけではなく、今後の法改正に

向けても、条件不利地の住民の暮らしを守る観点が必要です。例えば、半島振興法は令和七年三月

三十一日に期限を迎えます。半島振興法は、産業

基盤や生活環境の整備等について、他の地域と比較して低位にある半島地域の住民の生活向上、国土の均衡ある発展を実現する観点から、昭和六十年に制定されました。十年ごとに半島地域の状況を見直し、地域産業の振興による雇用機会の創出のため、財政、金融、税制等、様々な側面からの支援措置が講じられております。半島周遊道路の整備への国の支援も努力義務として法に記載されております。

しかし、現行法では、半島地域の暮らしの安全や防災についての観点が不足していると思います。半島地域での住民の暮らしの安全性が確保されなければ、半島振興法の本来の目的である半島地域の振興は達成できません。半島地域の振興のためには、住民の暮らしの安全性が担保されていることが大前提でありますから、災害に強いインフラ整備等の大仕事を加筆、変更することを検討する必要があろうかと思います。道路整備についても、災害に強い規格の道路整備を法令上義務づけるような条文に変えることも検討しなくてはならないと思います。

半島振興法の改正に臨むに当たりまして、能登半島振興法の改正に臨むに当たりまして、能登半島地震の教訓を生かし、国土強靭化や防災の観点を改正に取り入れ、半島地域に暮らす住民の暮らしを守るために、実効性の高い法律にすべきであると思いますが、所管省庁としての御所見をお伺いいたします。

○加藤(竜)分科員

ありがとうございます。

御指摘のとおり、半島振興法につきましては令和七年三月三十日に法期限を迎えるけれども、制定及び改正につきましては、これまで議員立法により措置されてきていたと認識をしております。

国土交通省といたしましても、現在、国土審議会におきまして議論を重ねていただいているところでございます。委員御指摘の点も踏まえまして、引き続きしっかりと検討を進めてまいります。

○加藤(竜)分科員

ありがとうございます。

御指摘のとおり、半島振興法につきましては令和七年三月三十日に法期限を迎えるけれども、制定及び改正につきましては、これまで議員立法により措置されてきていたと認識をしております。

国土交通省といたしましても、現在、国土審議会におきまして議論を重ねていただいているところでございます。委員御指摘の点も踏まえまして、引き続きしっかりと検討を進めてまいります。

○加藤(竜)分科員

ありがとうございます。

御指摘のとおり、半島振興法につきましては令和七年三月三十日に法期限を迎えるけれども、制定及び改正につきましては、これまで議員立法により措置されてきていたと認識をしております。

○加藤(竜)分科員

ありがとうございます。

に対する、昨今の物価高騰や建造費の高騰によ
り、現在、更新に必要な価格は七十億円を超えて
いると言われております。新型コロナにより利用
者の大幅な減少の影響を大きく受けた航路事業者
単独での更新は困難な状況になつております。自
治体にも財政的な余裕はなく、支援に踏み切れな
い状況です。

一方で、新たな建造計画の見通しがなければ、
部品供給網と建造体制の維持が困難となり、更新
に係る新たな支援制度を早急に創設することが急
務です。

現在、国と自治体と事業者が七対二対一で十五
年間共有し、事業者が十五年間国と県に対して利
用料を支払いながら費用を償還する船舶共有建造
制度がありますが、国境離島の国家的役割や、離
島にとってジェットフォイルが離島住民の暮らし
を支えており、また交流人口の増加に不可欠なこ
とを鑑みれば、ジェットフォイル船更新への特別
な支援が必要なのは明らかです。

一昨年施行された改正離島振興法十二条には、
高速安定期航行が可能な船舶などの更新に対する支
援を配慮規定として明記されておりますが、具体
的にどのような支援ができるかについて議論の余
地を残しております。

離島の生活維持、離島振興のため、ジェット
フォイル船更新に対する国の支援が必要と考えま
すが、国交省の所見をお聞かせください。

○海谷政府参考人 お答え申し上げます。

ジェットフォイルにつきましては、高速性、乗
り心地、あるいは就航率に優れまして、離島の住
民の生活や地域経済の活性化に大変重要な役割を
果たしております。また、その一方で、現在国内
で就航するジェットフォイルの平均船齢は、御指
摘のとおり三十年を超えております。後継船の建
造の必要性が高まりつつあるものと認識しております。

こうした中、国土交通省におきましては、御指
摘の離島振興法改正の趣旨も踏まえまして、
ジェットフォイルの更新に向けて、関係自治体、

旅客船事業者や造船事業者と、費用負担の在り方でございますとか更新スケジュールなどについて意見交換を重ねるとともに、後継船を建造した場合の効果を分析するための調査を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、このような取組の結果を踏まえながら、関係自治体とも緊密に連携しつつ、後継船の建造が円滑に進むよう努めてまいりたい、このように考えてございます。

○加藤(竜)分科員 ありがとうございました。

離島の皆様方の命、そして産業、暮らしを守るのがジエットフォイルの役割でございますので、引き続き前向きな御支援のほどをよろしくお願いを申し上げます。

続きまして、観光業の地域と一体となつた高付加価値化事業についてお伺いをいたします。

私の地元は、日本で初めての国立公園や、世界遺産、有明海、橘湾・対馬・壱岐といった風光明媚な海、また、雲仙、小浜といった全国的な知名度の高い温泉にも恵まれております。さらに、伝統文化や、海の幸、山の幸も豊かにあり、世界に誇れる観光資源がございます。

また、観光業は、宿泊、飲食、航空、鉄道、小売、一次産業などにも影響が及ぶ大変幅広が広い産業であり、地方創生の鍵となつておりますが、コロナ禍により地方の観光業が疲弊した状況であり、この観光資源をいかに磨き上げていくのかが地域の大きな課題でございます。

こういった観光地の問題を観光庁が把握され、地域計画の構築、磨き上げ及び宿泊、観光施設の改修、廃屋の撤去、面的DXなど、地域・産業の稼ぐ力を回復、強化するための取組を支援していくただいている高付加価値化事業は、地方において大変好評でございます。

地域が一体となつて地域の観光資源の価値を高め、地域をブランディングし、団体旅行から個人旅行への転換、ワーケーション等の新たな旅のスタイルの普及など、旧来の観光地が対応し切れなかつた二一ツをつかみ、柔軟に時代に合った観光

事業へと変えていくには、国の強い支援が大きな励みになつております。

また、円安の影響もありインバウンドが戻りつつある中、少子高齢化の影響により伸び悩んでいます。積極的に訪日客を取り込み、日本の観光資源を訪日客に再発見してもらう形で、持続的な高付加価値化に取り組んでいくことも重要であると思います。さらに、訪日客に地方での観光資源を知つてもらえば、地方に人の流れを更に誘導していくことも可能となります。それは、地方経済活性化にもつながり、日本経済全体への好影響も期待できます。

観光業から地方創生を成し遂げるためには、いまだ道半ばであると思います。日本のすばらしい観光資源を更に磨き上げ、持続可能な観光地域づくりに向けて、観光庁はどのように取り組んでいくのか、御所見をお伺いをいたします。

○加藤政府参考人 お答え申し上げます。

現在、国内外の観光需要は急速に回復し、多くの観光地がにぎわいを取り戻しているところでございます。

一方で、インバウンドの宿泊先は三大都市圏に全体の七割が集中するなど、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向が見られるところであります。して、地方部への誘客をより一層強力に推進することが必要だと考えております。

また、コロナ禍により極めて大きな影響を受けた観光地、観光産業は、稼ぐ力を回復、さらには強化する必要があります。そのためには、観光地、観光産業の再生、高付加価値化事業や、各地域における特別なコンテンツの創出による地方の観光地の魅力向上などに取り組んでいるところでございま

力の回復、強化を図り、収益力を高めるとともに、地方への誘客を促進することで、持続可能な観光の実現に向けてしっかりと取り組んでまいります。

○加藤(竜)分科員 ありがとうございました。
地方の端々まで観光客が行き渡るような施策を、引き続きどうぞよろしくお願いを申し上げます。

最後に、港湾整備についてお伺いをいたしました。

日本の最西端に位置し、離島、半島を多く有する本県、長崎県においては、港湾が地域の拠点となり、人流、物流を支え、発展をいたしております。活力ある地域を創出するためには、地域の基幹産業としっかりと連携をして、新たな雇用や経済を支える港湾の整備促進が必要です。また、離島にとっては、本土とのつながり、物流の拠点である港湾の防災機能の強化が大変大事になつています。

そこで、国土交通省として、離島や地方港湾の果たす役割と昨今の自然災害の状況等を鑑みて、今後の整備方針についての御所見をお伺いいたします。

○稲田政府参考人 今般の能登半島地震を見ても明らかなどおり、地理的制約の厳しい離島、半島におきましては、災害時に港湾機能が停止した場合、人命救助活動や緊急物資輸送に支障を来すおそれがあり、港湾の果たす役割は大きなものであると認識をしてございます。

このため、地理的制約の厳しい離島、半島におきましても、住民の避難ルートの確保及び緊急物資輸送等の観点から、既存ストックを最大限活用しつつ、耐震強化岸壁を適正に配備すべきであると考えてございます。

例えば、長崎県の壱岐、対馬地域でございますけれども、壱岐の郷ノ浦港、そして対馬の厳原港で耐震強化岸壁を整備済みでございますし、現在、対馬の比田勝港でも整備を進めているところでございます。

旅客船事業者や造船事業者と、費用負担の在り方でござりますとか更新スケジュールなどについて意見交換を重ねるとともに、後継船を建造した場合の効果を分析するための調査を進めているところです。

事業へと変えていくには、国の強い支援が大きな励みになつております。

力の回復、強化を図り、収益力を高めるとともに、地方への誘客を促進することで、持続可能な観光の実現に向けてしっかりと取り組んでまいります。

国土交通省といたしましては、離島、半島における岸壁の耐震化など、港湾における必要な防災・減災対策、そして地域の経済基盤の整備をしっかりと推進してまいりたいと考えております。

○加藤(竜)分科員 ありがとうございました。

引き続き、港湾の整備と暮らし、そして生命、産業を守るために、しっかりと御支援のほど、よろしくお願いを申し上げます。

今回は、条件不利地における課題を中心的に質疑をさせていただきました。国民の安心、安全な暮らしを支えるとともに、地方創生の鍵ともなるのが国土交通行政であると私自身も確信をいたしているところでございます。どうか、国土交通省の皆様におかれましては、引き続き地方の声に耳を傾けていただきごとく切にお願いを申し上げまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○佐藤主査 これにて加藤竜祥君の質疑は終了いたしました。

○林(佑)分科員 日本維新の会・教育の無償を実現する会の林佑美です。今日は、質問の機会を与えてくださいり、ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

早速質問に入らせていただきます。

まず、国土強靭化対策についてお伺いいたします。

近年、全国各地で大規模な災害が発生しています。ですが、今年は、年明けとともに能登半島地震が発生し、大変大きな被害が発生いたしました。今回の地震では、土砂崩れや陥没で道路が寸断され、救助や復旧、支援にも大きな足かせとなつております。

今回の災害で再認識いたしましたのは、半島における道路的重要性です。災害から速やかに復旧復興するためには、道路ネットワークの機能を強化しておくことが必要不可欠です。その一つとして、高規格道路のミッシングリンクを早期に解消

する必要があると考えます。

私の地元になります紀伊半島には、高規格道路である近畿自動車道紀勢線があります。現在、道路整備が進められておりますが、いまだミッシングリンクの解消には至つておりません。半島における道路の寸断は、国民の命に直結いたします。

災害直後から、避難、救助を始め、物資供給等の緊急活動を行う緊急車両の通行を確保するための解消を図る必要があります。

紀伊半島における高規格道路のミッシングリンクの早期解消に向けた見通しをお伺いいたします。委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるというふうに認識をいたしております。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるというふうに認識をいたしております。

全長三百三十五キロのうち、これまで約八割が開通いたしまして、ミッシングリンクとして残る区間につきましても、全ての区間で事業を現在進めているところでございます。このうち、新宮紀宝道路につきましては令和六年秋頃の開通に向けて、また、さきみ串本道路につきましては令和七年春頃の開通に向けて、それぞれ工事を進めてい

るところでございます。

その他の事業中区間も含め、引き続き地域の皆様の御協力をいただきながら、一日も早いミッシングリンクの解消を目指して整備を進めてまいりたいと考えております。

八割のミッシングリンクが解消されているといふことで、あと、残りの一割も事業化しているといふことで、早期の全線開通が待たれるところであります。

ミッシングリンクの解消は、従来では行き来ができるようになります。

不便だった地域が直接結ばれることになりますので、産業の集積や観光地へのアクセス、観光周遊ルートの形成など、新たな発展がもたらされ、地域経済の強化や地域の自立支援につながります。

また、地震や台風などの自然災害が多い日本において速やかな復旧復興をするためには、耐災害性を備えた幹線道路ネットワーク機能の強化が必要です。被災地への人流、物流を途絶えさせるとなく確保し、人命や経済の損失を最小化するおいて速やかな復旧復興をするためには、耐災害性を備えた幹線道路ネットワーク機能の強化が必要です。被災地への人流、物流を途絶えさせることなく確保し、人命や経済の損失を最小化するためにも、暫定二車線区間の四車線化も視野に入れなくてはなりません。そのためには、必要な予算を確保し、一日でも早くミッシングリンクの解消を図る必要があります。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるといふうに認識をいたしております。

大規模地震の発生が懸念されている南海トラフ地震は、今後三十年以内に発生する確率が七〇%から八〇%とされており、切迫性が高まっているところであります。また、最悪の場合、経済被害額が、直接被害、間接被害、合わせて約二百兆円と想定されています。

政府において、国土強靭化基本計画に加えて、組織等により、南海トラフ地震対策等が進められています。

大規模地震の発生が懸念されている南海トラフ地震は、今後三十年以内に発生する確率が七〇%から八〇%とされており、切迫性が高まっているところであります。また、最悪の場合、経済被害額が、直接被害、間接被害、合わせて約二百兆円と想定されています。

政府において、国土強靭化基本計画に加えて、組織等により、南海トラフ地震対策等が進められています。

○林(佑)分科員 ありがとうございます。

委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるといふうに認識をいたしております。

全長三百三十五キロのうち、これまで約八割が開通いたしまして、ミッシングリンクとして残る区間につきましても、全ての区間で事業を現在進めているところでございます。このうち、新宮紀宝道路につきましては令和六年秋頃の開通に向けて、また、さきみ串本道路につきましては令和七年春頃の開通に向けて、それぞれ工事を進めてい

るところでございます。

その他の事業中区間も含め、引き続き地域の皆様の御協力をいただきながら、一日も早いミッシングリンクの解消を目指して整備を進めてまいりたいと考えております。

八割のミッシングリンクが解消されているといふことで、あと、残りの一割も事業化しているといふことで、早期の全線開通が待たれるところであります。

ミッシングリンクの解消は、従来では行き来ができるようになります。

フ地震などの大規模災害のおそれが切迫する中、国民の生命財産を守り、災害の被害に遭う方を一人でも減らすことは、我々の使命であると考えております。

このため、委員からもお話をございましたが、政府におきましては、五か年加速化対策を着実に推進するとともに、昨年七月には新たな国土強靭化基本計画を策定し、国土強靭化の取組を積極的に、計画的に進めているところでございます。

また、昨年六月の国土強靭化基本法の改正により、国土強靭化実施中期計画が法定化され、中長期的な施策と事業規模の見通しを持つて進めて

います。

○林(佑)分科員 ありがとうございます。

委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるといふうに認識をいたしております。

大規模地震の発生が懸念されている南海トラフ地震は、今後三十年以内に発生する確率が七〇%から八〇%とされており、切迫性が高まっているところであります。また、最悪の場合、経済被害額が、直接被害、間接被害、合わせて約二百兆円と想定されています。

政府において、国土強靭化基本計画に加えて、組織等により、南海トラフ地震対策等が進められています。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員から御指摘のありました紀伊半島の高規格道路であります近畿自動車道紀勢線につきましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えとして、大変重要な道路であるといふうに認識をいたしております。

全長三百三十五キロのうち、これまで約八割が開通いたしまして、ミッシングリンクとして残る区間につきましても、全ての区間で事業を現在進めています。

その他の事業中区間も含め、引き続き地域の皆様の御協力をいただきながら、一日も早いミッシングリンクの解消を目指して整備を進めてまいりたいと考えております。

八割のミッシングリンクが解消されているといふことで、あと、残りの一割も事業化しているといふことで、早期の全線開通が待たれるところであります。

ミッシングリンクの解消は、従来では行き来ができるようになります。

地震、津波対策を実施してきました。

同プログラムに基づき、津波避難タワー等の避難施設の整備が進められており、県内の津波避難困難地域は減少しつつあります。国としても、こうした地域への整備支援を積極的に行なうことが、まさに地域の防災力の向上につながるのではないかでしょうか。

そこで、津波避難タワー等の避難施設への財政支援の在り方について、国土交通省の見解をお伺いいたします。

○天河政府参考人 お答えいたします。
津波避難タワーなどの津波避難施設への整備につきましては、その施設が災害対策基本法に基づきます指定緊急避難場所に指定されるなどの条件を満たす場合に、防災・安全交付金により支援を行つております。

特に、和歌山県の沿岸部など、南海トラフ地震対策特別措置法等に基づきます特別強化地域に指定されております市町村におきましては、同法に基づきます津波避難対策緊急事業計画に位置づけられました津波避難施設などの整備に対しまして、国庫補助率を三分の二にかさ上げをして支援ををしているところでございます。

国土交通省といしましては、津波による被害を軽減し、地域の防災力をより一層向上する一環として、津波避難タワーなどの津波避難施設の整備に対しまして、今後とも積極的に支援してまいります。

以上でございます。

○林(佑)分科員 ありがとうございました。

地震発生から津波が押し寄せる時間が早いと予想されている地域は、比較的、津波避難対策緊急事業計画が策定されていますが、そうでない地域でも、車の渋滞による移動制限なども考えられるため、命を守る行動として、津波避難タワーは必要であると考えております。自治体とも連携して、しっかりと整備を進めていただきたいと思います。また、避難設備の維持管理については予算措置

がされていないと承知しておりますので、いつあるか分からぬ地震への備えのためには、是非、支援の在り方について、国土交通省の見解をお伺いいたします。

JR東海を除くJR各社は、利用者が基準より少ない赤字ローカル線の経営状況を開示しています。

JRの情報開示は、一日当たりの輸送密度二千人未満の利用者が少ない線区における、利用が少ない区間の収支や営業係数、そして輸送密度という内容となっています。

機に、赤字解消に向けた利用促進策の議論が行われたりすることも多いと思います。

ただ、このような協議が行われる場合でも、今述べたJRの情報開示が議論の発端となるため、利用者の減少や収支の悪さといったことが焦点となることがあります。

利用者の多寡や、その結果としての収支採算性は、鉄道の持つ大量輸送という特性に根差した問題だと考えます。しかし、その一方で、これ以外の鉄道の特性、例えば環境負荷が少ないと、広域な移動を容易にするといった側面は、今まで余り重視されてこなかつたのではないかという思いがあります。

言うまでもなく、鉄道は環境特性に優れた交通機関です。例えば、国土交通省のホームページにあります、二〇二一年度の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、自家用車は鉄道の五・三倍、バスは鉄道の三・六倍となっています。

また、鉄道の影響や価値は広く行き渡るもので、例えば紀勢線は、世界遺産である熊野古道への全国からのアクセス等、広域的な地域振興等にも効果を有しているものだと思います。鉄道の持つ、利用の多寡だけではない、カーボンニュートラルに資する面や、広域的な活動に資する面にも、もう少し目を向けるべきだと思つております。

政府においては、環境に優しい鉄道という移動手段の更なる利用促進を行うことや、全国各地で協議されている利用促進の取組についても、もつと様々な面から検討が可能となるよう、鉄道の持つ環境や広域的な効果についてのデータの積極的な提供をお願いしたいと考えますが、国土交通大臣の見解を伺います。

○齊藤(鉄)國務大臣 今、林委員おっしゃるとおり、鉄道は、大量輸送機関として、環境に優しいという特性を有しております。旅客鉄道の輸送量当たりのCO₂排出量は自家用乗用車の約八分の一となるなど、運輸分野のカーボンニュートラル化にも大きな貢献をしているところでございま

す。

他方で、一部のローカル鉄道におきましては、人口減少や少子化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化などによりまして、輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に發揮できていない状況が見られております。このような、大量輸送機関としての鉄道の特性が生かされていない路線につきましては、鉄道事業者や地方公共団体など、地域の関係者が十分に議論を行いまして、地域や利用者にとって最適な形で、交通手段の維持、確保を図ることが重要です。そのときの議論として、採算性だけでなく、いろいろな側面から議論することが必要だ、これはもう林委員おっしゃるとおりだと思います。

国土交通省としても、昨年、地域交通法を改正するなど、ローカル鉄道の再構築に向けた制度面、予算面の仕組みを整えたところでありまして、現在、複数の地域において、ローカル鉄道の再構築の検討が進められております。廃線ありきで、多くの鉄道が環境に優しいという特性を發揮するための議論にはなっておりません。

鉄道が環境に優しいという特性を発揮するためには、大量輸送機関として多くの方に利用していないことが必要であり、引き続き、一つでも多くのローカル鉄道において再構築の取組が進むよう、全力で取り組んでまいりたいと思つております。

○林(佑)分科員 ありがとうございました。

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言により、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国が再構築協議会を設置する枠組みを創設しておりますが、鉄道の維持が前提ではないことが地域住民にも大きな不安を抱かせることになっていると思っております。昨今の高齢者の運転事故の多発などが報道されておりますが、地域の安心、安全の交通手段を公共交通機関に切り替えていく必要性を感じておりますので、どうぞその辺をよろしくお願いいたします。

先ほど、JR各社の赤字ローカル線の情報開示について述べました。

私の地元和歌山県でいえば、昨年十一月にJR西日本が公表した二〇二〇年から二〇二二年度の平均数字では、紀勢線の新宮ー白浜間では、三年間の平均の収入が三・九億円、一方で平均の費用は三十二・四億円であり、収入では費用の約一二%しか賄うことができず、百円稼ぐために八百三十円以上かかるとされています。輸送密度も、二〇二二年は一日当たり七百九十三人と、JR西日本が大量輸送という鉄道の特性が發揮していないとして経営状況の開示の基準としている一日二千人を大きく下回り、国土交通省が地域公共交通活性化再生法の再構築協議会の対象とする、早急な改善が求められる区間として例示した一日千人という基準も下回っています。

このような数字だけを見ると、紀勢線はかなり営業成績が悪い路線のように思えます。しかし、この数字は紀勢線の一部の区間の状況を切り出したものであり、紀勢本線の新宮から和歌山市間の輸送密度では一日四千人近くの利用があります。このように、一部の区間を、恣意的に設定不採算の問題を提起することは、当該沿線地域に対しても、将来の交通への不安をあおるものではないかと大変懸念しております。

先ほど、鉄道の効果は広域的に及ぶことを申し上げましたが、そのような鉄道の性格を考えるな

らば、路線の一部の区間だけの数字を取り出して利用状況や収支性を判断することは果たしてふさわしいと言えるのか、疑問であります。

もちろん、JRにも、一般に開示できる情報と

開示できない情報があるということは承知してお

ります。しかし、少なくとも鉄道存廃の議論につ

ながりかねない収支採算性に関しては、沿線自治

体等の関係者限定でも構わないの、もつと詳細な情報、例えば今申し上げた路線全体の収支や營業費用の内訳等を明らかにさせる制度を創設する必要があると考えております。

そのような制度があつて初めて収支採算性の詳

細な分析や具体的な改善策の協議が可能となると思ふのですが、JRの情報開示の在り方や詳細な情報を開示させる仕組みの創設について、国土交

通省の考え方伺います。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。

現在、複数の地域におきまして、ローカル鉄道の再構築に向けた検討が進められているところでありますが、鉄道事業者が対象線区に関する利用状況や経営状況を積極的に情報公開していくことは、地域にとってあるべき公共交通の姿を考えていく上で、また、関係者の合意形成を図つていく上でも重要であると考えております。

一方で、鉄道事業者がどの範囲で路線別収支を公表すべきかにつきましては、各社の事情に応じて、地域との対話の過程で鉄道事業者が適切に判断していくべき事柄と考えております。

いずれにいたしましても、関係者による公共交通の再構築に関する協議が行われる場合には、協

議が円滑に進むよう、国土交通省としても適切に関与してまいりますとともに、JR各社に対しても必要な情報公開を求めてまいります。

○林(佑)分科員 ありがとうございました。
鉄道は全国で公平に安定して確保されるべきユーバーサルサービスであり、国から重要なインフラを引き継いだ鉄道事業者は、不採算路線を含めて事業全体で採算を確保し、全ネットワークを維持する方向で事業を行う責任があると思っており

ます。是非、今後ともどうぞよろしくお願ひいたします。

先ほど、鉄道の効果は広域に及ぶことを述べましたが、これは、鉄道が全国津々浦々までつながつており、ネットワークとして機能していることが前提である必要があると考えております。

しかし、最近では、新幹線開業に伴い、並行在

來線となつた路線が県ごとに第三セクターに分割され、譲渡されたり、経営状況が芳しくない地方

路線が廃線の危機に直面する等、このままでは地

方の鉄道ネットワークの維持がおぼつかなくなる

状態になつています。歴史的にも鉄道とともに発

展した我が国においては、国土強靭化や国土の均

衡ある発展などの観点からも、現在の鉄道ネット

ワークは維持するべきものであると考えます。

鉄道ネットワークの根幹となつている路線や国

策上重要な路線については、経営状況が芳しくな

くなつた場合の維持について、沿線自治体と鉄道

事業者の協議に委ねるのではなく、例え、その

ような路線を上下分離して下の部分を国が受け持

つ等、国として積極的に維持に関与する姿勢を明

確にすべきだと思いますが、国土交通大臣の見解

を伺います。

○齊藤(鉄)国務大臣 まず、基本的には、上場後

のJR各社に対しましては、JR会社法に基づく

大臣指針がござります。この大臣指針に基づきま

して、路線の適切な維持に努めること、そして、

鉄道施設の整備に当たつて利用者の利便の確保に

配慮すること、これを求めているところでござい

ます。

また、地域公共交通を担うローカル鉄道におい

ては、地方自治体が主体的に関与する第三セク

ター方式で運営されている鉄道や、上下分離方式

を採用して、地方自治体等が鉄道施設を保有し、運営を行つてゐる鉄道もござります。

このほか、我が国における鉄道の保有形態とし

て、全国的な高速鉄道ネットワークを形成する整

備新幹線につきましては、独立行政法人である鉄

上下分離方式が取られております。
このように、国、鉄道事業者、地方自治体等

が、路線や地域の実情等に応じて適切に役割分担

を行うことが必要であると認識しております。

今回も、我々いろいろな仕組みを変えまし

て、国が積極的に関与してこのネットワークを維

持していく、そのためには、地域、そして地方

自治体も一緒になつて話し合つていこう、そういう

仕組みを構築したところでございまして、しつ

かりとした議論をやつていきたいと思つております。

○林(佑)分科員 ありがとうございました。

なかなか難しいことだと思いますが、これま

でないカーボンニュートラルといった環境面か

らの視点も加味される時代になり、地域住民の行

動変容や、現在、新宮と和歌山駅の間で運行して

いる、自転車をそのまま電車に積み込めるサイク

ルトレインの導入など、様々な利用方法もあると

思います。是非、公共交通の再構築についても、

地域の要望があれば、地方自治体からの要望があ

れば、国としてもバックアップをよろしくお願ひ

いたします。

次は、自動車分野のGXについてお伺いいたし

ます。

我が国では、二〇三〇年度に温室効果ガス排

量を二〇一三年度比で四六%削減することを目指

し、更に五〇%の高みに向けて挑戦を続けていく

ことが目標と掲げられ、カーボンニュートラル、

脱炭素社会の実現に向け、更なる取組の強化が求

められています。

特に、自動車については、二〇二一年度における

日本の二酸化炭素排出量のうち、輸送部門から

の排出量は一七・四%、そのうち、自動車は八

六・八%、日本全体にしますと一五・一%を占め

ていることから、自動車分野におけるGXを加速させが必要があります。

商用車における電動化はまだまだ課題も多いと

思いますが、我が国が世界に向けて宣言したカーボンニュートラルの実現、そのための自動車分野

におけるGXの実現に向けた国交省の決意をお願いいたします。

○鶴田政府参考人 御指摘のとおり、自動車分野は我が国のCO₂排出量の一割近くを占めており、自動車分野のGXの実現は重要と考えております。

このため、国土交通省では、野心的な燃費基準の策定、電気自動車等の基準の国際調和、商用電動車の導入支援などを通じて、電動車の技術開発や普及を後押ししています。

特に、商用電動車の導入支援につきましては、環境省等の関係省庁とも連携して、令和六年度予

算案では、活用可能な予算を大幅に拡充していま

す。具体的には、電気自動車等を購入するトラック、バス、タクシーの運送事業者に対する補助と

して、令和五年度予算の約三倍となる四百九億円を確保するとともに、運送事業における再生可能エネルギーの活用に関する予算も充実させていま

す。

国土交通省としまして、商用電動車の普及を通じて、自動車分野におけるGXの実現に向けて全力で取り組んでまいります。

国土交通省としまして、商用電動車の普及を通じて、自動車分野におけるGXの実現に向けて全力で取り組んでまいります。

○林(佑)分科員 ありがとうございました。

電気自動車の普及がカーボンニュートラル対策につながり、電気自動車の予算措置もしっかりと対応していただいていることが分かりました。

一方、トラックやバスなど重い車両は、なかなか電動化が難しいという課題もあると思います。

そこで、未來の燃料ではありますが、そのための選択肢として注目されている合成燃料があります。

特に、電動化のハードルが高い商用車などにつながり、電気自動車の予算措置もしっかりと対応していただいていることが分かりました。

一方、トラックやバスなど重い車両は、なかなか電動化が難しいという課題もあると思います。

そこで、未來の燃料ではありますが、そのための選択肢として注目されている合成燃料があります。

ました。脱炭素燃料対応車の実用化を図つていく必要があります。ためには、合成燃料の開発に加えて、内燃機関の技術開発も行つてていく必要があります。

そこで、まず、カーボンニュートラルの実現に大きな貢献が期待できる自動車向け合成燃料の開発や、その実用化を加速させる国の取組についてお伺いするとともに、合成燃料を利用した車両の実用化を早期に図つていくことについて、国土交通省の今後の取組をお伺いします。

○鶴田政府参考人 御指摘の合成燃料の利用、これは、既に使用されている自動車のエンジンやガソリンスタンドなどのインフラが活用できることから、二〇五〇年のカーボンニュートラルの実現に向けて、重要なテーマであると考えております。

このため、国土交通省では、令和四年度から、合成燃料の既存車両への影響について技術検証を行っています。具体的には、これまで、合成燃料と同じ組成の燃料を用いて部品単位での影響に関する評価を行ったところであり、今後は、実車を用いて車両全体への影響、安全性や排出ガスへの影響に関する評価を行うこととしています。

国土交通省としましては、このような取組を通り、合成燃料を利用した車両の安全、安心の早期実現に向けて、積極的に対応してまいります。

○林(佑)分科員 ありがとうございます。

私の地元和歌山では、ENEOSの製油所跡地が、持続可能な航空燃料、SAFを製造する拠点として再出発することになつており、二〇三〇年一度までに合成燃料の生産を始める計画を打ち出しております。是非、国交省といたしましても、電気自動車だけに頼らない、未来の燃料を社会に実装できるよう後押しをお願いしたいと思います。

それでは、時間になりましたので、質問を終りました。どうありがとうございました。

○佐藤主査 これにて林佑美君の質疑は終了いたしました。

次に、堤かなめさん。

○堤防科員 皆様、おはようございます。また、インターネットで視聴してくださっている皆様もおはようございます。立憲民主党の堤かなめでございます。

では、初めに、水害対策の強化についてお聞きいたします。

私の地元、福岡県では、昨年の梅雨前線豪雨におきましても、筑後川、そして筑後川の支流で、内水氾濫の被害が拡大いたしました。住宅、ビニールハウスなど多数浸水し、甚大な被害が発生いたしました。毎年のように起る水害に、住民の方々からは、もう疲れ切った、あるいは、もう農業を続けていけない、そういう悲鳴に近いような声も聞いております。

御案内のように、内水氾濫を防ぐためには、遊水地を造る、田んぼに水をためる田んぼダムの設置、そして、雨水をためるタンクをそれぞれの御家庭に設置するなど、様々な流域全体の対策、流域治水対策が必要となつてまいります。

福岡県で被害が特に多かつた久留米では、住民や市職員、学生ボランティアの方々などが、道路脇の排水路にたまつた泥やごみをスコップでかき出し、水路の深さを確保することなどにも取り組んでいます。しかし、まだまだ対策はこれからだと思います。流域治水対策の中でも、今回は、被害者の方から要望が多かつたことに絞つてお聞きしたいと思いますが、川底にたまつた土砂を取り除くこと、いわゆるしゅんせつでございます。

そこでまず、このしゅんせつの徹底により、筑後川及び支流の内水氾濫対策をどの程度低減できると考えているのか、お聞きいたします。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

筑後川やその支川では、河道の流下能力を向上させるための河道削堀や堤防整備等の計画的な河川改修を行いつつ、定期的な測量などにより河川の状態を確認し、土砂の堆積等が発生した場合は洪水時の水位が上昇することのないよう、随時、これらの撤去を行うなどの河道の維持に取り組んでいるところでございます。

これらの対策により、大雨時における河川の水位を下げることは、河川の氾濫を防ぐことはもちろんのこと、流入する水路などのスマートな排水にも効果的であり、委員御指摘の内水氾濫の防止、軽減にも大きな効果が期待できます。

引き続き、防災・減災・国土強靭化のための五か年加速化対策などにより、安全、安心な国土づくりを推進してまいります。

○堤分科員 ただいま廣瀬局長から、大きな効果が見込めるというお話をございました。やはり、早期の対策として、すぐにできる対策として、しゅんせつを行つて流量を拡大すること、確保することが重要だということは明らかだと思います。しかし、必要性を認めていながら、しゅんせつがなかなか進んでいないのではないかという声もお聞きしております。その原因の一つには、やはり費用の問題があるかと思います。

筑後川の国直轄区間の河川維持管理修繕費は、平成三十一年から令和五年の五年間でおよそ百八十億円と聞いております。この中には、堤防や水門を維持管理する費用ですとか監視員の人事費などなどが含まれておりますので、毎年のようく水害が起こっている筑後川水系でこれで十分なのかといふのは疑問が残るところでございます。限られた予算の中で、抑えられる費用はできる限り抑えが必要があるかと思います。

そこで、しゅんせつの予算を抑える方法の一つとして、民間の事業者に川の砂を採取していたたく方法があると聞いております。これは、河川法第二十五条の規定により認められております。民間事業者へのしゅんせつの委託には、民間の事業者にも建設工事などに使いやすい川砂を入手できるメリットがある、その上、公共事業費の削減にもつながるかと考えますけれども、認識をお聞きしたいと思います。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

民間の事業者の方による河川の砂利採取に関する内容では、高度成長期に土木、建築工事が増加ましては、高度成長期に土木、建築工事が増加し、砂利の需要が急速に増大してきたことに伴うメリットがある、その上、公共事業費の削減にもつながるかと考えますけれども、認識をお聞きしたいと思います。

い、護岸や橋梁などの構造物に支障を与えるなどの砂利採取災害が各地で発生いたしました。このため、国が管理する河川では、河川管理上支障のない範囲で適正な採取となるよう、影響の生じ得る箇所での採取等を規制するための砂利等の採取に関する規制計画を対象期間を定めて策定することとし、定期的に更新をしております。この計画の規制のかからない範囲で砂利採取を現在認めているところでござります。

近年、自然災害の激甚化、頻発化が懸念される中、民間企業の方々の活力を利用して、治水安全度の向上が見込める砂利採取の利点が見直されているところでもあると思っており、引き続き、河川管理に支障のない範囲で民間による砂利採取を認めさせてまいります。

○堤分科員 ただいま、支障のない範囲で民間事業者による砂利採取を認めるというお答えをいたしました。

そこで、九州地方で、国が管理する河川区域内の砂利・土砂を採取することが認められている事例はどのくらいあるのか、近年の採取実績を教えていただきたいと思います。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

九州地方の国管理河川においては、令和三年度から七年度を期間とする第十七次砂利等の採取に関する規制計画により、二十水系のうち十二水系で年間約四十六万立方メートルの砂利採取を可能としているところです。

この規制計画に基づき、民間企業・民間事業者の方から申請を受けた場合に許可を行うこととしており、令和四年度の実績では、遠賀川水系・球磨川水系・五ヶ瀬川水系、川内川水系で合計約八万立方メートルの砂利が民間事業者により採取されております。

○堤分科員 ただいま廣瀬局長から、九州では二十水系のうち十二水系で民間事業者による砂利の採取が行われている、また、八万立方メートル実績があるというお答えがございました。

そこで、この問い合わせの最後に、筑後川でも、生態

系に配慮しながら民間事業者による砂の採取を行つてはいかがかと思いますが、御見解をお願いいたします。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

筑後川では、委員御指摘のとおり、有明湾の生態系等にも配慮し、令和三年に策定した第十七次砂利等の採取に関する規制計画により採取可能としている量は、計画期間の五年間で約十一万立方メートル、年間平均二から三万立方メートルとなつております。

現在、筑後川では、この規制計画に対しまして、民間事業者からの砂利採取の希望がなかつたため、現時点では実績がございませんけれども、平成二十年代後半には実績もあることから、改めて関係者の意見もお聞きして、適切に対応してまいりたいと思います。

○堤分科員 お答え申し上げます。

同僚の議員がいたしまして、県は何か、できないような回答だったんですけれども、今、廣瀬局長の方から、できる、可能であるというお答えをいたきました。改めてこのことを県の方にもお伝えいただきまして、民間事業者のお力をかりながら、早期に、土砂を取つていただいて、住民の皆さんのが安心できるような状況にしていただきたいと思つておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは次に、針摺交差点の安全対策についてお聞かせいたします。

故の防止に努めてまいります。」との答弁をいたしました。

もちろん道路の安全対策がすぐに完成するとは思つておりませんけれども、残念ながら二〇二二年も福岡県ワースト三位という結果でした。この二年間、二〇二〇年のワースト一位からほんの少し順位が下がつたとはいましても、やはり、依然として危険度が高い交差点のままとなつているということです。

つきましては、早期の安全対策が必要であるのは明らかであります。この二年間どのような取組を行つてこられたのか、安全対策の進捗状況についてお聞かせください。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の福岡県筑紫野市の針摺交差点でございますけれども、福岡県が管理する県道と国道三号が立体交差する五差路の交差点であることに加えまして、県道の東側からの右折車線が三車線ある複雑な形状となつております。

委員御指摘のとおり、この交差点では、令和元年から令和三年までの三年間に三十八件の人身事故が発生いたしまして、令和四年に十件、令和五年には十三件の人身事故が発生している、非常に事故の多い交差点であるというふうに認識をいたしております。

このような状況を踏まえまして、先ほど委員が御指摘のありました二〇二二年二月以降の話でございますが、二〇二二年の八月に針摺交差点安全対策検討会、これを設置いたしまして、福岡県が中心になりますて、国、これは九州地方整備局でございますが、最近の新聞記事を同僚議員から教えていたのですが、京都新聞でございます。福岡ではないんですけど、近畿で唯一残る大津の交差点と並んで、全国で最も人身事故が多い交差点ということでした。地元では魔の交差点と呼ばれており、二年前、二〇二二年の二月十六日に、この針摺交差点の安全対策について、同じくこの分科会で質問させていただきました。

お答えいたしましたが、通つたことがないという方が多いと思うんですねけれども、これをやはり、下線を引いておられます。時間が経つたことでございます。私の地元の福岡の県道三十一号線ですが、ここでもやはり、通るのが怖い、通りたくない、そんな声をたくさん聞いております。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

ハード対策はやはり時間かかるということ

で、ソフト対策でやつていくことになろうかと思

います。ということで、警察によります取締り、そ

ういったソフト対策をまずはやっていく、そ

うことで実効性を上げていく。その後、ハード

対策、どんなものができるのかというのを考えて

いくことになろうかと思います。

○堤分科員 二年前にお聞きしたときも、ソフト

対策をいろいろやつてくださつてあるということ

でした。もちろん頑張つてくださつてあると思う

んですけれども、ハード対策、もちろん時間がか

かると思うんですが、二年間ずっと検討してい

るんですけれども、ハード対策、もちろん時間がか

間により中央線の位置が分かりづらいとの声があることは承知しているところでございます。

そこで、その実施に当たりましては、道路標識等により中央線の位置を分かりやすく示すような措置を取っているほか、中央線が変わる区間に至る前の地点で規制の予告を行うなどの対策を行つてゐるところであります。

こうした対策を適切に実施し、道路交通の安全が確保されるよう、引き続き、都道府県警察を指導してまいります。

○堤分科員 ありがとうございます。

では、資料二を御覧いただけますでしょうか。

これは地元の春日警察署に作つていただいた資料でございます。

やはり、人身事故発生件数、多いときは九十六件、令和四年は六十六件、毎年、結構、かなり多いかと思います。そして、時間別の人身事故発生件数、やはり、ラッシュアワーの時間帯、例えば、十六時から十七時が五十五件、十六時から十九時が五十一件となつていています。また、曜日別に見ましても、平日も多いんですが、例えば土曜日、六十七件とかというふうになつております。そして、事故件数では、追突ですとか出会い頭といふものが多くなっております。この二キロでこれだけの事故が起きている、五年間で計三百七十四件の人身事故が起きているということが分かります。

また、表には載っていないんですけど、警察署から、令和二年と令和三年には正面衝突事故がそれぞれ一件あつたというふうにも聞いています。実際に地元の方からは、間違つて逆走して対向車が慌てて逃げるといったようなヒヤリ・ハット事例を目撃したという声もいただいております。このような危険性から、資料一に戻つていただきたいんですけども、この③では、分かりやすい交通規制が全国的に求められる中で、このシステムは全国的にも縮小、廃止の傾向にあるとうふうに書いてございます。

そこで、全国において、また、そのうち福岡県

において、どのくらいの区間で動く中央線が設置されているのか、お聞きます。

○小林政府参考人 お答えいたします。

時間帯等によつて道路の中央線を変更する交通規制につきましては、都道府県警察からの報告によりますと、令和四年三月末現在の数字であります。ですが、全国で三十三区間、距離で約二十六キロメートルにおいて実施されております。

また、福岡県におきましては、現在、先ほど委員御指摘の春日市の一か所のみで実施されております。

ところどころでございます。

○堤分科員 全国で三十三か所、福岡県では一か所ということで、ここは本当に幹線道路なのでたくさんの方が通られますけれども、やはり、ドライバーの方の中には、県内の人、県外の人もいらっしゃるしやると思うんですけれども、動く中央線の

ある道路は初めて通るという方が多くおられます。初めて遭遇するドライバーの方にどうして特にやはり分かりづらくて戸惑つてしまふという、まだ減つていくという、そういう状況ではないにやはり分かりづらくて戸惑つてしまふという、瞬の戸惑いがやはり事故につながるのではないかと思います。中央線が動いてしまうのですか

ら、逆走する人がいて正面衝突の危険が高くなる

というの自明の理かと思います。

そこで、また、資料一の新聞記事では、滋賀県

内の動く中央線の更新に、②のところですが、およそ五億円かかるというふうにあります。このシステムは渋滞緩和策として一九七〇年代頃から導入されてきた、つまり五十年前ぐらいですね、高度成長期に導入されたということです。今、更

度新の時期にかかるといふのではないかと思います。

そこで、また、資料一の新聞記事では、滋賀県

内の動く中央線の更新に、②のところですが、およそ五億円かかるというふうにあります。このシ

ステムは渋滞緩和策として一九七〇年代頃から導入されてきた、つまり五十年前ぐらいですね、高

度成長期に導入されたということです。今、更

度新の時期にかかるといふのではないかと思います。

そこで、また、資料一の新聞記事では、滋賀県

内の動く中央線の更新に、②のところですが、およそ五億円かかるというふうにあります。このシ

ステムは渋滞緩和策として一九七〇年代頃から導入されてきた、つまり五十年前ぐらいですね、高

度成長期に導入されたということです。今、更

度新の時期にかかるといふのではないかと思います。

そこで、また、資料一の新聞記事では、滋賀県

内の動く中央線の更新に、②のところですが、およそ五億円かかるというふうにあります。このシ

ステムは渋滞緩和策として一九七〇年代頃から導入されてきた、つまり五十年前ぐらいですね、高

度成長期に導入されたということです。今、更

度新の時期にかかるといふのではないかと思います。

資料一、先ほど滋賀県の事例では、危険な動く中央線をなくす、廃止するということも検討されています。したがつて、廃止するという状況、バイパスがでけて減つたということですけれども、福岡県の県道三十一号線の場合は、非常に混雑が激しくて、まだまだ周辺にはマンションがどんどん建つていて、周辺にはマンションがどんどん建つていて、いうような状況ですので、こちらのケースではバイパスがでけて減つたということですけれども、まだ減つていくという、そういう状況ではないと思います。したがつて、廃止するという状況、選択肢は今は取れないというのが現状です。つまり、現在の三車線を四車線に拡幅できなければ、この危険な動く中央線を廃止することはできない

ということになります。

もちろん、この地域の渋滞対策が全くされていません。福岡市、春日市、大野城市、太宰府市を結ぶ都市計画道路長浜太宰府線が昭和四十七年、一九七二年に計画されています。既に五十年

もの歳月が経過しているんですけども、いまだ

完成していません。未整備区間、まだ整備されていない区間はおよそ一・四キロ。あと一・四キロ

なんですかね。今からようやく用地買収にかかるということで、まだまだ十年かかるかも

しない、まだまだ完了できないと聞いておりま

す。

また、もしこの長浜太宰府線が完成したとして

安全性を高めるためには、三車線のままとなつて、陸上自衛隊福岡駐屯地になつています。もう一方は、令和四年度に可変式の道路標識等の更新を行つた新潟県警察において約四千万円を要したと承知しております。これは、区間に三百七十メートルといふことありました。

○堤分科員 ありがとうございます。

さして、これまで福岡県などから何らかの要請があつたか、お聞かせください。

そこで、これまで、道路の拡幅などを理由に自衛隊が所有する敷地を県や市町村に割譲した事例があるのか、教えてください。また、その上で、陸上自衛隊福岡駐屯地のセットバックについて、これまで福岡県などから何らかの要請があつたか、お聞かせください。

○扇谷政府参考人 お答え申し上げます。

自衛隊の駐屯地や演習場等の用地を県道や市町

村道とした事例につきましては、令和四年度に鳥

取県に所在する陸上自衛隊日光演習場の一一部用地

を用途廃止した事例がございまして、これを含めまして、過去五年間におきまして五件の事例がございました。

また、福岡県道三十一号線を拡幅するために陸

上自衛隊福岡駐屯地の一部用地を道路用地として

割譲することについて、これまで福岡県等から御

要望等を受けたことがございません。

○堤分科員 ありがとうございます。

扇谷施設監から、過去五年で五件の割譲、自衛

隊の用地の一部をセットバックしていただきたと

いう事例についてお話しをいただきまして、御紹介いただきました。

この動く中央線とから、その要請はなかつたということです。

この動く中央線とから、その要請はなかつたということです。

この動く中央線とから、その要請はなかつたということです。

この動く中央線とから、その要請はなかつた

ということです。

この動く中央線とから、その要請はなかつた

ということです。

この動く中央線とから、その要請はなかつた

ということです。

いくためには、自衛隊をセットバックしていただいく、こういう事例があつて、可能性があるというふうに思つてありますので、今後とも是非御協力いただきますようによろしくお願ひいたします。

本日は、ありがとうございました。

○島尻主査代理 これにて堤かなめ君の質疑は終了いたしました。

次に、中野洋昌君。

○中野(洋)分科員 公明党の中野洋昌でございます。

通告に従いまして質問をさせていただきます。この第八分科会での質問も久しづぶりとなりますので、どうかよろしくお願ひを申し上げます。

今日は、齊藤大臣始め政務の皆様にも、本当に、お越しをいただきありがとうございます。

早速質問をさせていただきます。

まず冒頭、奄美群島振興開発特別措置法の改正に関連をして、何問か質問させていただきます。

私も選挙区が兵庫八区の尼崎市で、奄美と余り関係がないのに何でそんな質問をということとも思われる方もいらっしゃるかもしれませんけれども、実は、奄美群島出身者が大変に多い、そういう地域でございまして、関西奄美会ですか、奄美出身の方のいわゆる郷友会というか、そういうで、出身者の方も多いということは、奄美的島唄ですとか、いろいろな民謡芸能も含めて、本当にそういうことに取り組まれている方も大変に多い地域ということで、いつも皆様のふるさとを思う大変に強い気持ち、本当に敬意を表している次第であります。

私の選挙区の大先輩でもあります冬柴鉄三代議士も、この奄美振興には長年取り組まれておられました。昨年は奄美群島の本土復帰の七十周年の式典がありまして、齊藤大臣も、式典、當時御一

緒させていただきましたけれども、尼崎市長を始め、多くの県議会や尼崎の市議会の議員も参加をいたしまして、やはりふるさととの交流を活性化しよう、大変こういう思いで活動をしております。

今年は、五年に一回、この奄美群島振興開発特別措置法、これが議論をされる大事な年だということでありますので、これをやはりしっかりと延長をして、引き続き奄美の振興をやっていかないといけないと思っておりましたし、また、世界自然遺産の登録というのをずっと長年、悲願ということで活動をしてこられました。これも実現をいよいよよしたということ踏まえまして、奄美的振興に取り組んでいくということは非常に大事であると思います。

今回、定住や移住の促進、観光などの交流人口を増やすというのは、離島ですので大変、産業の観点からも大事でありますけれども、いわゆる移住も含めてそういう促進もしていこう、これも大きなテーマになつていて、ふうにも、地元からも要望が出ていると伺っております。新しい人を呼び込むということは非常に大事であります。

最近私も、ふるさとの奄美に戻りますというふうなお話を地元で聞くことも増えてまいりました。やはり、出身者、地縁や血縁のある方というのは、戻つてみようかなというふうに思われる方も多いらっしゃいますし、また、今は、こうした、直接自分が出身で尼崎の方に来たという方でなくとも、いわゆる島のそういう、文化であるとか、島が好きだと、奄美に関心を持たれている方がかなり郷土会に来られているというふうな現状も感覚であります。

そこで、仕事にしても住むところにしても様々あるところではあるとは思つんですけども、住まいに関する情報でありますとかそういうコストの問題でありますとか、やはりそういうところ、しつかり情報提供をしていただければ、そういう関心とであれば、元々そういう関心があるというふうな自治体であるとか、あるいはそういうふうに思つておりますので、これは是非お願いをしたいと思います。

あわせまして、私も、地元の関西と奄美的交流の活性化というところで、一つどうしてもハードルとなりますのが、離島ですので、移動のコスト、特に、飛行機で行くしかないという、船もあ

い地域との連携ということも非常に大事ではないかというふうに思いますけれども、これについて、国土交通省、どうお考えか、答弁いただけますか。

○黒田政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、奄美群島への移住の促進に当たりましては、Jターンを想定をいたしまして、奄美出身の方々が多い地域との連携、これを深めることは大変重要であるというふうに認識をしております。

実際、奄美群島への移住者のうち、直近のデータでは、二割近く、これは委員御地元の関西からの移住者が占めているというデータがございました。また、関西には、御紹介がございました奄美出身の方々による親睦会、郷友会が各地域にあるというふうに伺っております。

国土交通省といたしましては、これまで、関西におきまして、奄美出身者を対象とした移住フェア、また、空き家活用の相談会などを実施をしております。このようなイベントを通じまして、郷友会を通じた情報発信も、これもまたさせています。

恐らく、離島ですので、奄美はそれでもいろいろな、仕事にしても住むところにしても様々あるところではあるとは思つんですけども、住まいに関する情報でありますとかそういうコストの問題でありますとか、やはりそういうところ、しつかり情報提供をしていただければ、そういう関心

がある方とマッチングがうまくいくのではないか

と思います。

○黒田政府参考人 お答えいたします。

奄美群島は鹿児島本土から遠く離れた外海にございますので、住民生活の利便性の観点から、本土との往来に係る高い航空運賃、これは委員御指摘のとおり、かねてから課題となつております。

そのため、御案内のとおりでござりますけれども、現在は、住民とその扶養に入つていらっしゃるようなどころとの連携というのが非常に大事ではないか

こと、で、やはり航空運賃の費用が非常に高いといふところは今までずっとと言われていたことではあります。

世界自然遺産登録という一つの大きな流れを契機に、LCC、ローコストキャリア、こういうもので就航していくということも、私も、鹿児島県や国に対して、あるいは航空会社に対してもこうしたことも提言してきましたけれども、成田

空港から奄美大島へのLCCの就航、こういったことは非常に大事ではないかと思います。

ありました。

世界自然遺産登録という一つの大きな流れを契

機に、

りますけれども、主に飛行機で移動されるという

ことで、やはり航空運賃の費用が非常に高いとい

うところは今までずっとと言われていたことでは

あります。

こと、で、やはり航空運賃の費用が非常に高いとい

うところは今までずっとと言われていたことでは

あります。

ようということでやつてまいりました。これも多
重構造で、下請に行くにつれて、上がつたはずの
設計労務単価、一番下で働く人は何か全然、そん
なにもらっていないよというふうなことが、この
十年以上ずっと設計労務単価を引き上げてかなり
上がっていく中でも、まだあるということで、ま
してや民間工事はということあります。

今回、建設業法の改正では標準労務費という概
念を設定しますので、これも非常に期待のあると
ころではありますけれども、どうやって賃金を行
き渡らせるのかということは同じ構造、同じ課
題だと思います。ここがやはり大きな肝になると
思いますけれども、これについてどのように取り
組んでいかれるのか、最後にお伺いをしたいと思
います。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

建設業における賃金の行き渡りの御指摘でござ
いますけれども、その前段階として、建設業の受
発注の段階できちんと適正な労務費を前提にした
請負契約が行われるということがまず大事でござ
います。その上でその労務費を下請負人まで行き
渡らせるという、二段階での取組が重要だという
ふうに思います。

今般の建設業法の改正で予定しておりますの
は、まずは資材高騰分の転嫁対策を強化すること
で、労務費へのしわ寄せを防止して、賃金原資を
確保するということをまず一つの柱といたしま
す。

その上で、適正な労務費の基準をあらかじめ示
した上で、個々の工事において、これを著しく下
回るような労務費での積算見積りや請負契約は下
請取引も含めて禁止をする、こういう新しいルー
ルを導入してまいります。

これによりまして、多くの技能者を雇用されて
いる下請業者まで適正な労務費が行き渡るよう
に、契約の当事者同士の円滑な協議を、まず円滑
にしていただけるよう促してまいりたいというふ
うに思います。

これに加えまして、行政庁におきましても実地

○ 塩見政府参考人 お答え申し上げます

建設業においし資金の行き渡りの徹地打つことを
いますけれども、その前段階として、建設業の受
発注の段階できちんと適正な労務費を前提にした
請負契約が行われるということがまず大事でござ
います。その上でその労務費を下請負人まで行き
渡らせるという、二段階での取組が重要だといふ
ふうに思います。

○田嶋分科員 田嶋要でござります。立憲民主党です。よろしくお願ひします。

斎藤大臣とは、本当は三時間ぐらいいろいろなテーマを議論させていただきたいというふうに思いますが、今日は三十分、よろしくお願ひしま

今般の建設業法の改正で予定しておりますのは、まずは資材高騰分の転嫁対策を強化することで、労務費へのしわ寄せを防止して、賃金原資を確保することをまず一つの柱といたします。

今もお話をありました人口減少に関わる話と、本当に課題山積の国土交通省だと思います。くれぐれも健康に留意して、大臣、副大臣ももちろんですが、政務官、頑張っていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

それで、今日は、精神障害者の移動に関わる権利の話をまず取り上げたい。後半、京葉線の関係で、どうぞお聞きください。

請取引も含めて禁止をする、こういう新しいルールを導入してまいります。

これによりまして、多くの技能者を雇用されている下請業者まで適正な労務費が行き渡るようになり、契約の当事者同士の円滑な協議を、まず円滑にしていただけるよう促してまいりたいというふうに思います。

調査あるいは改善指導のための体制を強化いたしました。先ほどトラックのGメンのお話もございましたけれども、建設Gメン、こちらも体制の強化をいたしまして、例えば、注文側が大幅な減額を見積りの調整の段階で求めていないか、こういうことを確認をし、不適正な見積書の変更などを行われている場合にはその改善指導を求める、こういうことを徹底いたしまして、今後、改正ようといったします法律の内容の実効性が確保されるように努めてまいりたいというふうに存じます。

○中野(洋)分科員 ありがとうございました。
以上で質問を終わらせていただきます。

○島尻主査代理 これにて中野洋昌さんの質疑は終了いたしました。

次に、田嶋要君。

○田嶋分科員 田嶋要でございます。立憲民主党です。よろしくお願いします。

斎藤大臣とは、本当は三時間ぐらいいろいろなテーマを議論させていただきたいというふうに思いますが、今日は三十分、よろしくお願ひします。

それで、今日は、精神障害者の移動に関する権利の話をまず取り上げたい。後半、京葉線の関係でも取り上げたいと思います。

これは、長らく放置をされています。これは、身体、知的と精神の扱いが違う状況が統いていいということはないと当然思うわけですし、斎藤大臣もそのように御認識されていると思います。

前赤羽国土交通大臣、大変いい置き土産をしていただきだと私は感謝申し上げております。眞の共生社会実現に向けた新たなパリアフリーの取組、大臣指針ですね。資料の二を御覧いただきた

いです。この四項目というところに下線を引いています、ここからが今日のポイントでございますが、精神障害者に関して、身体、知的と違つますが、割引がない、これに関して、赤羽大臣が問題提起を持って、この四項目に入れていただきました。そして、交通事業者における取組の具体的な方向性や目標等を早期に定めというふうにあるわけでございます。

今日は、特にその中で鉄道、そして、その中でリーダーとも言えるJRに関して大臣にお尋ねしたいと思いますが、西日本鉄道を始め、かなり進んできているのも事実であります、やはり、今日、多くの方がネットで聞いていらっしゃいます、が、当事者の方々は、JRが動かないからほかがなかなか進まないという声もございます。

そこで大臣にお尋ねしますが、赤羽国土交通大臣からこうした置き土産や申し送りがあつたかと思いますが、実現の目標というふうに書いてありますけれども、この実現の目標というのは定めたのでしょうか。お尋ねをいたします。

○斎藤(鉄)国務大臣 精神障害者割引は、鉄道事業者の経営判断により実施されるものでございますが、これまでも、JRを含め、鉄道事業者に対してはその導入を強く求めきていたところでございます。

令和三年六月の新たなバリアフリーの取組に関する大臣指示を踏まえ、これは先ほどお話をあつたとおりでございまして、私、赤羽大臣から引継ぎを受けるときも特に強調された面でございました。この大臣指示を踏まえ、国土交通省としては、鉄道事業者と意見交換を行うなど、改めて、精神障害者割引の早期の導入に向けて働きかけを行つて來ております。

さらに、令和五年二月には、精神障害者に対する割引の考え方や、運賃改定時に障害者割引に伴う減収分を考慮することなど、実施に際して整理が必要な事項を鉄道事業者に示すなど、導入に向かって環境整備も行つております。

なお、実現目標は今示しておりませんけれども

も、精神障害者割引についても約六割の鉄道事業者が導入するなど、実施事業者が着実に増加しております。これからもしっかりと働きかけを行っていきたいと思っております。

○田嶋分科員 何もしてないわけではないですし、今斎藤大臣の御答弁は、昨年の我が党の横沢委員の質問にも同じ答弁を繰り返されておりますけれども、聞いていると、経営判断だという何か話に終始をしますね。

今、いみじくもおっしゃいました。目標を定めていないとおっしゃっていますけれども、赤羽大臣からの申し送りは「目標等を早期に定め」と書いてあるんですよ。何年たつていますか、これらら。もう随分と古い話になつてていると思いますよ。

だから、これは、詰合いをやつていますのままで、最終判断は経営側かもしませんが、何か政府が一步引いていいのかという気持ちがあります。まず、国連の憲章に関わる問題でもあるし、憲法にも関わる問題でもあるし、障害者基本法にも関わる問題もあります。そして、障害者の差別解消法というのもございます。

大臣に一言申し上げますけれども、差別解消法がこの四月一日にいよいよ施行される。改正部分の特定の施行がございまして、合理的配慮の提供が義務化されるんですね。今まで努力義務だった民間企業が、この四月一日から合理的配慮が義務化される。もちろんそこには条件がついています。して、過重な負担の判断というのがありますね。やはり負担が過重過ぎちゃ駄目だと。だけれども、まず基本原則、義務化になるということは、これは物すごく私は大きいことだと思います。いいですね。これは事前に通知しておりますので。そして、もう一つは、昨年ICカードの割引の導人が実現、JR東も実現した。これまで西側だけだつたところが、ようやくJRさんもそれの導入を決断していただいた。これも赤羽大臣の四項目の一つに入っていたんですが、去年実現しているんです、これは。

ただ、JCカードの割引が実現するということことは、割引がそもそもない精神障害者は関係ない話なんですよ。つまり、二重の意味で置いてけぼりになっちゃっている。こういう状況を、今、これだけ包摂社会とかいろいろなことを言つている中で、JRの経営判断です、それでいいんですか。もはや外堀は完全に私は埋まっていると思いますよ。もうそろそろちゃんととした判断をして、国際社会に恥じない国としてのメッセージを私は出していただきたいと思います。

そういう意味で、大臣、改めて、JRの判断ですとおっしゃるんですねけれども、もう一步踏み込んだ御答弁を私はいただきたいと思いますが、いかがですか。期限の目標を切つていないので約束違反ですよ。どうですか。

○斎藤(鉄)国務大臣 まず、障害者差別解消法のお話を今されたわけでござりますけれども、障害者割引は、障害者を障害者でない方と比べて優遇する取扱い、いわゆる積極的改善措置となることなどから、障害者差別解消法の合理的配慮の提供義務違反になるものではないと認識しておりますが、いずれにいたしましても、国土交通省としては、誰もが便利に安心して利用できる鉄道の実現に向けて、引き続き鉄道事業者に対し、精神障害者割引の導入に向けた働きかけを行つてまいります。

目標ということでございますけれども、しっかりと我々も問題意識を持つて、まだ残っている四割、特にJRがリーダー的存在であるから、JRに対して働きかけを行つていくべきだという今の田嶋委員の御意見を十分受け止めまして、頑張っていきたいと思います。

○田嶋分科員 大臣、今日からお尻に火がついたと思ってください、本当に。目標を定めないと実現するするするするやつたら、ずっと実現しませんよ。

そして、合理的配慮の違反には当たらないとおっしゃいますけれども、知的、身体と精神の差別ですよ。知的、身体と精神の間で扱いが変わること

ということは、それは差別じゃないですか。おかしいでしよう、それは。なぜそういう差別を放置しているんだということをJRに聞いていますか。言えないと思いますよ、それは。やつちやい不可以ことなんだから、本来。それが放置されている現状は、国が真剣に解消に向かつて努力をするべきです。

そこで、私は次の提案があるんですけれども、二番ですけれども、過去に、昭和の時代に身体、そして、平成の時代に知的障害もこうした割引が導入された。そのときに、実は値上げされていないんですよ、運賃の。運賃値上げは消費税の引上げのときしかやっていないんです。つまり、吸収できているんですね、経営努力の中でね。感謝を申し上げたいと思います。

同じようなことが精神だってできるかもしれないじゃないですか。人数は精神が六百万ぐらいで一番多いけれども、手帳を持っている人に限れば五割ぐらいなんですよ。ということは、身体、知的を合わせた人数よりも少ないんです。

そういう状況の中で、本当に定量的に何ができるのか。それは減収の心配もあるでしょ。だからこそ、任せるんじゃなくて、国土交通省、政府と一緒にやって、まさに、料金値上げするときは認可なんですから、ちゃんと査定しますよね、同じように定量的にしっかりと査定していただきたいというふうに私は思いますよ。

鉄道事業法の十六条の二、適正な原価を見て、そして適正な利潤を乗っけるわけですから、だから、障害者を半額にした場合にどういうことになるのか。価格彈力性によっては売上げは上がるかもしれませんね。そうしたこと全体の分析をやつていただきたいと思いますが、いかがですか。

○斉藤(鉄)國務大臣 まず、基本的には、我々国土交通省としてできることは、運賃を決めるJR各社、運輸事業者に対して要請をする、そのためには、決断しやすいように、例えば、次の運賃改定のときに、そういうものについて我々は十分配慮する環境をつくつて、こういう意味合いでご

ざいます。
鉄道事業者の経営判断により実施されるもの、この点は、この原則は分かっていた上で、その上で、我々としても最大限の努力をしていくたいと思っております。
運賃改定の必要性の有無にかかわらず、精神障害者割引について導入を検討していただけるように、我々としても、このことが定量的にどの程度の大きな影響を与えるのかということについてもしっかりと把握をしていきたい、このように思いました。
○田嶋分科員 把握をしていきたいということは、一緒にちゃんとやつていただきたいというふうに理解いたしました。
今までには結論だけ待っているような感じがします。お願いします、お願いします、彼らは経営判断でやりません、ああ、そうですか、その繰り返しですよ。どこにもいきませんよ、それじゃ。
そうじやなくて、今おっしゃったように、一緒になって膝詰めで、本当にこれはできないのかと。ひょっとしたら値上げもすることなく、今日もいろいろ人件費の問題とかで、やはり給料の、上がるということで、値上げの空気が広がつておりますけれども、本当に精神障害者の方々の割り引きを実現したら大きな値上げが伴うのかどうか、そうしたことも、私は、これはもう事業者任せはできないと思いますよ。公共交通機関の役割は極めてでかいと私は思います。
是非、今踏み込んだ発言をしていただいた、そういう認識でいいですよね。いいですよね、大丈夫ですね、じゃ、期待したいと思います。
○斎藤(鉄)国務大臣 もちろん、我々もただお願いしているだけではありません。我々なりの、我々が持っているデータでこういうことだからと、いうことで交渉している、そのことをもつとより定量的にやるべきだということですので、その御意見をしっかりとわきまえた上でやつていただきたいと思います。

上げておる齊藤先生ですから、期待したいと思います。定量的のこともおっしゃついていただきました、お願いしますだけじゃないということです。

ただ、ICカードのときはいつまでにやると赤羽大臣のペーパーには書いてあるんです。ところが、三番と四番、これは四番ですね、は期限が書いてないんですよ。やる気がないというふうに私は感じていますね。

是非、速やかにJRと相談して、期限を確定していただきたいと思います。もうお尻は切られていますから、こういうふうに障害者の、どんどんどんどん拡充している中で、是非お願いしたい。そして、資料の三ですが、大臣からおっしゃついていただいた減収分に關しても、運賃改定時に收入原価算定を考慮する、ここまで言つているんですから。値上げしてもいいよということです。ある意味では、もちろん、程度の問題もあると思ひますけれども。だから、そこは是非、これはJRにとってだつて悪い話じゃないと思いますよ。西日本鉄道が六年前ぐらいに実現した、だけれどもまだJRがやれていない、余り聞こえはよくないと思います。

そして、三点目にお尋ねしたいのは、百キロ以上と百キロ以下でまたこれは制限がある。同伴者がいるか、一人で行くかといふことも制限がある。本当は、生活圏の中で短距離移動に關しても割り引いてもらわなきゃいけないけれども、それをやつってくれているのが唯一西日本鉄道だけというふうに私は理解をしております。

その意味で、まずは、そうした理想型に近づくためには、情報の整理をきちんとやつてほしいと思います。どこの鉄道会社がどこまでやれているのか、そのことぐらいはまずきちんと約束していただきたいと思いますが、大臣、いかがですか。

○齊藤(鉄)国務大臣 今の御質問は、百一キロ制限について各鉄道会社がどういう状況なのか、そちら辺をしっかりと把握すべきだ、こういう御趣旨かと思います。

御指摘の障害者割引における単独移動の百キロ
制限につきましては、第一種障害者及び第二種障
害者の方が片道百一キロ以上乗車する場合には、
負担軽減の観点から、単独で乗車する場合であつ
ても二分の一の割引を適用される、このように承
知しております。

このように、現状の割引の要件は縦縛があるものと承知しておりますが、障害者割引の拡大につきましては、引き続き、障害者の方の要望も踏まえ、鉄道事業者に理解と協力を求めてまいりたいと考えております。

御指摘の各社の割引制度の現状につきましては、国土交通省として整理を行つておりますが、先ほどお答えいたしましたけれども、例えば精神障害者割引については、令和五年四月時点で全事業者の約六割に当たる百六者において導入されております。

こういふ、今後大分ついて、少しおりの成り立つ

○田嶋分科員 特に、やはり団体の皆さんがあつても情報を集め整理をしているところでござります。これはしっかりとやつていきたいと思います。

しやるのはJRですよ。JRはやはり大事ですよ。そこがやはり決断していただきないと、多くのほかの企業は見ていくと思います、様子を。これは言うまでもなく、請願まで国の方でちゃんと採択されているということでございまして、御存じだと思いますが、そうした状況は進展していくます。これは、申し上げたとおり、いろいろな条約や憲法、国連の障害者権利条約、それから基本法、そして差別解消法、いろいろなことに関わる。精神障害者だけどんどん置いてきぼりになるような現状は、JRや鉄道事業者の話じゃないでありますよ、これは日本国の話ですから。是非強い危機感を持つてやつていただきたいと思います。よろしくお願いします。

次に、後半は、今のとも無関係ではありませんけれども、JRの運行計画ということに関しても、JRの運行計画ということにお尋ねをしたい。

先ほどの中野先生からは、過疎地域の路線の廢止ということ、私の千葉県も、南の方は半島でもござります、いろいろな意味でそうした存廃の議論なんかもこれから更に高まってこようかと思ひますが、今日は、私の地元の京葉線に関わる話として、これは非常にある意味分かりやすい話でもあるんですが、いきなり通勤時間帯の上りの快速を全部なくすという、ちょっと目を疑うようなニュースを見て、地元はみんなひっくり返つておるということをございますが、新年会でもその話題で持ち切りでございまして、経済界、政界、ありとあらゆるところがある意味ではびっくりして、ショックを受けて、そして不安に感じているという現状でございます。

「お尋ねは 鉄道事業法に事業改善命令というものが、二十三条にございますけれども、この事業改善命令というのは、もちろん安全運行といふのが一番大事なのは言うまでもありませんが、そうではなくて利用者の利便性を損なうような問題、一ミリも損なつちやいけないか、そういう問題じやなくして、非常に大きな変更で利用者の利便性が大きく損なわれるようなおそれがある場合に発出する事と理解していいのでしょうか。」

○**村田政府参考人** お答え申し上げます。
御質問がございました鉄道事業法第二十三条规定で
定めます事業改善命令につきましては、同条第一項に、国土交通大臣は、利用者の利便その他公益の
利益を阻害している事実があると認めるときには、列車の運行計画を変更することを命じることができます。
○**田嶋分科員** 安全性だけではなくて、やはり利便性についても重要な点だというふうに理解いたしました
わけであります。

そこで、私は、今回、改善命令どうのこうのと、いうことはなくして、やはり、JRという特に四社、六社のうちの四社、東西、東海、九州、そうした会社がいわゆる会社法の枠から出た。配付資料の四でございますね。政府からいただきました。いわゆる法律の対象からは除外をされました。

が、言うまでもなく、鉄道事業法の規制の中には当然残るわけでございますが、公益性というのは一体何なのかなということを、先ほどの精神障害者の差別が続いている問題、そして今回のこの都市部でありますが、これから出てくるであろう過疎地域の問題も含めて、公共の事業というのは何とか。

し、社会の暮らしと産業を支える公共性というのはどういうものなのかなという感じをずっと考へておるわけでござりますが、このような指針を出していただいたということは、今は持ち株比率はゼロ%、北海道とか四国とは違うわけであります。が、その四社に関しては、やはり高い公共性を求められるということではないのかなというふうに感ずる次第でございます。

そういう意味では、国における鉄道事業者の公益性という観点はやはり変わらず続いているという認識で、大臣、ここは間違いないですよね。

○村田政府参考人　お答え申し上げます。

て沿線住民の暮らしを支えるとともに、輸送や物流を含め、我が国の経済産業活動を支える公共交通機関の一つとして大きな役割を担っており、公益性があるものと認識しております。

さらに、御指摘のございましたJR東日本を含みます上場後のJR各社につきましては、今御質問いただきましたように、JR会社法に基づく大手私鉄によりまして、路線の適切な維持に努める

ことや、鉄道施設の整備に当たって利用者の利便の確保に配慮することなどを求めているというふうに認識しております。

○田嶋分科員 今御指摘のこの資料四の二のことろに、路線の適切な維持というのがござりますでしよう。これは、路線を廃止するような話をメイシにイメージなさっているんだろうと思うんです。

しかし、今回、私の地元で突然起つた問題ね。

私は、改めて、今の鉄道事業法のありようを見
ては、廃止どころか、千葉市も人口は増えている。
そういう意味では、メッセもあるし、ある意味で
は都市ですよ、都市。都市近郊からのたくさんの方
人が東京にも通勤で利用されている。だから、いわ
ゆる過疎とか路線の廃止という話とはちょっと
縁がない地域でもあるんですね。そういうところ
で今回出てきた問題ですね。

ると、運賃改定に関しては、引上げの場合に、十二条の一、認可の対象なんですね、認可の対象。ところが、ダイヤの改正というのは、これは運行計画というんですか、十七条、ここは届出のみで可能というふうになつておるんですけども、私は、こんなにきれいに分けられるのかなということを改めて思つたんですよ。つまり、運賃の引上げ以上に深刻なダイヤの改正というのもあるんじゃないとか。

だから、余りそういう想定がなかつたから、規制の強度として、運賃は、値上げは特に厳しいから、認可。だけれども、ダイヤを変えるのは、もうちょっと自由度が高い形で、認可ではなくて届出でいいよ。そういう仕切りになつていてと思うんですねが、私も想定外の今回勃発した事件は、ちよつとそういうふうに分けられないんじゃないかなと。

極論すれば、快速はなくさないけれども十円値上げしますだつたら、どういう住民の反応だつたのかなと私は思うんですね。つまり、値上げの方方が受け入れやすい場合だつてあるんじやないかと。通勤時間帯の快速が全部なくなるなんて、私も、長らくこの関東圏で暮らしてて、聞いたことがないですよ。例えば小田急線とか東横線とか、いろいろ私も利用していましたけれども、そういうことがある日突然起きたことの衝撃を想像している人もあるし、工場の誘致だって、あるいはメツセだつて、みんなそれを前提に、この前提がある日突然覆るなんてことは考えてもいないと私は思いますよ。私もその一人だと思います。

も、本当は。

足りない足りないと言つてゐるだけれども、特定の地域、特定の時間、あるいは特別な気象条件、要するに、これによつて全く状況は変わつてくるということだと思います。

ドライバーの問題はちょっと次の質問なんですが、タクシーが足りない足りないという、余りにもミスリードをされてゐるんではないかということと私は懸念しております。これが、ですか

ら、このライドシェア議論のベースになる、私はそのエビデンスとしてのデータはそういうことなんだと。全国で実車率が昨年の十月時点で四・二%、東京は四八・六%であるということから考えを進めていかなければいけないということだと思います。

タクシーのドライバー、運転従事者だけではなくて、今はどの業界も人手不足であります。運転をされているドライバーの皆さんの平均年齢を考えると、今のうちからドライバーの確保ということは当然考えておくべきことであるんですけれども、一気に一般のドライバーをライドシェアのような形でこの業界に入れることに仮になるとすれば、普通に考えて、ドライバーの賃金は下がることにならないのかという懸念を私は持っています。

現在のドライバーに対する影響をどう見ているのか、見解を伺います。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます。
過去におきまして、これは平成二十一年ですけれども、タクシーの供給過剰による収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化などの問題が生じまして、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に發揮することが困難な状況となつて、これを解決するためにタクシー特措法が制定されたという経緯がござります。

今年の四月から開始しようとしております、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する新たな運送サービスにつきましては、道路運送法に基づいて許可を受けたタクシー事業者がタクシーの不

足を補完する範囲内で実施するものとしておりま

して、タクシー運転者の労働条件に悪影響が出ないように、慎重に制度設計をしてまいります。

○高木(啓)分科員 是非慎重に制度設計をしていただきたいし、普通に、常識的に考えれば、当然、働く人が増えれば、それは賃金の問題に直結をしていく。

経済では高圧経済という言い方がありますが、高圧経済は、やはり人手不足から人件費を上げていくという、そして、需要をしっかりと喚起をする中で、全体の、要するに、経済的な底上げを図つていく、こういう考え方だと思うんですけども、今回のこの話は逆のことをやろうとしている

というふうに私は思うんですね。

ですから、当然賃金が下がつてしまふ可能性があるの、そこは現在の状況、そして、将来どういう制度設計をするかとも含めて、運転従事者、ドライバーの皆さんの待遇に対してもしっかりとこれは考えていただきたい、このように思つています。

いわゆるライドシェア事業には、デジタルプラットフォーマーの役割が大きい。日本版ライドシェアが解禁をされるに当たつて、配車アプリ事業者がどのような法規制の下に置かれるのかといふことが一つ論点になると思います。

現在、配車アプリは広く国民に浸透しつつあるわけでありまして、今後、新規の事業者の参入も予測をされる中、配車アプリ事業者は交通事業者と並んで運営することになるのかどうか、この点をお伺いしたいと思います。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます。

まず、これを考へる際に参考となります話とし

まして、欧州司法裁判所で二〇一七年に出された判決がございます。これは、ウーバーのマッチングサービスにつきまして、ドライバーと乗客の間で予約情報の仲介を行うにとどまるサービスではなくて、都市交通として輸送を主な要素とするサービスというふうに分類をされまして、EU労働基本条約における運輸に関する規定の適用を

ウーバーが受ける旨の判決が示されていると承知しております。

現在、我が国において、配車アプリ事業者は、タクシー事業者のように運送責任を負うのではないかと、利用者とタクシーサービスを仲介するということで、旅行業法における旅行業者として位置づけられています。少くとも、いわゆるデジタルプラットフォーマーだけが収益を上げるということを本年四月から開始しようとしている新たな運送サービスにおきましても、配車アプリ事業者の位置づけは同様に旅行業者と位置づけられることを考えおりまして、他方で、運送責任は、交通事業者としての規制が適用されるタクシー事業者が運送責任を負うということを考えております。

○高木(啓)分科員 これは考え方を一回原点に戻つて整理をする必要があるのでないかなというふうな気がしてます。つまり、アプリ事業者は利用者とタクシーのマッチングサービスをする、それはそれで私は意味があるし便利にもなるからいいんですけども、それが、要は、全く交通事業をやつていてるにもかかわらず、交通事業者でなくて観光業なんだというのもちょっと違和感があるんですよね。

ですから、どの法規制の中でタクシーの配車サービスというものの、特にアプリ事業者、デジタルプラットフォーマーに対する要するにルール作りといふものをしていくのか。これから始まるこのサービスとしての規制が適用されることになるのかどうか、この点をお伺いしたいと思います。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます。

その上で、新たなサービスによる収益は、タクシー事業者がタクシー運賃をしっかりと受け取れるため、利用者に運賃であるとの誤解を与えることがないよう、運賃と手数料の内訳が利用者に適切に明示される措置を講じてまいりたいと考えております。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます。

アブリ事業者による配車手数料につきましては、タクシー運賃と一緒に支払われるというものであるため、利用者に運賃であるとの誤解を与えることがないよう、運賃と手数料の内訳が利用者に適切に明示される措置を講じてまいりたいと考えております。

○高木(啓)分科員 ということは、結局、手数料は自由でいいよということをおっしゃっているんだろうと思いますが、本当にそれでいいのかなと、私はそういう疑問をちょっと呈しておきたいと思います。

一方では、それはデジタルプラットフォーマーのやることについては、それは知恵の世界で、どんどん自由化をしてやつたらいいじゃないかといふ議論もあると思います。あると思うけれども、それを道路運送事業者の範疇に入れれない、そして、どんどん自由化をしていくことが果たされるのが、現状の交通政策の中でも正しいことなのかなうかということは疑問を呈しておきたいと思います。

いろいろな、例えは何々を手配します、旅館を手配します、あるいは交通手段を手配します、その手数料については自由ということになるんでしょうけれども、タクシーという事業において配車手数料というものが全くそういうものと同じでいいのかどうのを私は非常に疑問を持つていてるところあります。少なくとも、いわゆるデジタルプラットフォーマーだけが収益を上げるということを本当にいいのかと思います。

ライドシェアの最後の質問になりますが、ライドシェアといわゆる白タク行為の違いについてお伺いをしたいと思います。

いわゆる白タクというのは、どういう定義に基づいて白タクと言っているのか、これがまず第一点。

の高度化につきましては、引き続き工夫、研究をしてまいりたいと考えております。

ですが、見解を伺いたいと思います。

また、今後とも、関係機関と連携して、いわゆる白タクの未然防止を図るとともに、積極的な捜査、取締りを進めてまいります。

国土交通省といたしましては、首都圏空港の国際競争力の維持強化を図る観点から、羽田空港は、都心に近接し、充実した国内航空ネットワークを有し、深夜、早朝時間帯の対応が可能という

○高木(啓) 分科員 私は、昨年の九月まで外務大臣政務官をやつっていましたので、世界の空港を随分回らせていただいたて、成田や羽田が努力をしていないとは言わない、一生懸命頑張つていらっしゃると思いますが、じゃ、戦略的にやつているかと言わると、もう少し頑張つてほしいなどい

その上で、空港や観光地などで横行していると言われているいわゆる白タク行為をしっかりと取り締まらないと、私は、日本版ライドシェアの健全な議論はできないと思いますし、何よりも国民にとってこれは不利益をもたらすというふうに思います。

空港や特定の観光地での白タク行為は、今の技術であれば監視カメラなどを使って、車の車種やナンバー、ドライバーの顔などから、高確率で、ああ、それは白タク行為をやっていますよねといふことを割り出せるんじゃないでしょうか。

そういうことを考えたときに、まさにこういうことこそ、AIなどのデジタル技術が活用され、そして、白タク行為の取締り、防止に対しても有効な手立てを講じることができるのではないかと思いますが、その点についての御見解を伺います。

○鶴田政府参考人 私からは、一点目につきましてお答えを申し上げます。

いわゆる白タク行為とは、道路運送法の許可、登録を受けずに、有償で自動車を使用して旅客を運送する違法行為であります。

○小林政府参考人 二点目についてお答えいたします。

警察では、いわゆる白タクと呼ばれる道路運送法違反について、国土交通省等の関係機関と連携し、実態把握に努めるとともに、積極的に捜査を行つており、令和五年には三十三件を検挙しております。

その捜査に当たりましては、御指摘のとおり、防犯カメラの画像やドライブレコーダー等の客観的証拠を収集し、その分析を行い、被疑者の特定等に活用しております。委員御指摘の更なる捜査

東京でいえば、例えば羽田空港などでこういう白タク行為などは散見をされるわけでありまして、毎日毎日同じ車で同じ人が、お友達を迎えていたとか、お友達を送りに来たとかということであつて、やつてはいるという話も聞いています。だから、是非、集中的に取り締まる期間などもつくつら、いただいて、白タク行為防止のために頑張っていただきたいと思う。

外国人の方が白タク行為を利用しているという話をも聞いているんです。例えば、ドライバーの方にきちんと、要するに、あなたは何のために来ておられるんですか、どうも見ていると毎日のようになっていますが、なたは来ているけれども、そんなに友達が多いのかというような話も是非聞いたらいと思いますよ。同じ車で来ている場合もあるでしょうし、その車は何で毎日来ているんだと。

そういうことも含めて、ライドシェアの議論をする前提に当たつて、白タク行為の防止というの私は非常に必要だと思いますから、是非これからも厳しく取り締まつていただきたい、このように思います。

次に、航空政策についてお伺いをさせていただきます。

日本には九十七の空港があるわけでありますが、アジアの拠点となるようなハブ空港は、残念ながら他国の後塵を拝していると言わざるを得ないと思つています。首都東京の至近には羽田空港、成田空港があるわけでありますけれども、国際線の本数と乗り入れ都市数、乗換時の滞在時間など、快適性、国際線と国内線の乗り継ぎの利便性など、一層の改善を戦略的に行うべきと私は思うんです。

特徴、成田空港は、国際ハブ空港としての豊富な国際航空ネットワークを有するという特徴といったそれぞれの特徴を生かし、その機能が最大限発揮されるよう、空港機能の一層の強化、拡充を進めています。

具体的には、まず、羽田空港の国際線につきましては、令和二年三月より新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約四万回拡大し、四十九都市への就航に拡大とともに、從来、国内線専用であつた第二ターミナルに国際線施設を設置し、乗換えの利便性向上を図るなどの取組を行つておられます。

また、成田空港の国際線につきましては、現在九十七都市に就航しておりますが、新規路線の開設等に対して着陸料を軽減し、更なる就航先の拡大を図っているところであります。さらに、国際線の本数や乗り入れ都市の大幅な増加を可能とするため、C滑走路の新設とB滑走路の延伸等による発着容量の大幅な拡大に取り組んでおられるところでございます。

加えまして、成田空港会社におきまして、より一層の乗換時の滞在時間の快適性や、国際線と国際線、国際線と国内線との乗り継ぎの利便性の向上に向けまして、旅客ターミナルビルの再編等の検討が行われているところでございます。

国土交通省いたしましては、こうした取組を強力に推進することにより、首都圏空港の一層の国際競争力の強化に努めてまいりたいと考えております。

我が国とどこの国の都市を結ぶかというのは我が国にとってとても大事なことなんですねけれども、国際線の本数と乗り入れ都市に関して、私の経験から一つ申し上げるんですが、例えば、米国のマイアミは我が国との直行便がないんですね。私は、昨年の夏、中米カリブのセントビンセント・アンド・グレナディーン諸島というところに行つて、日本に帰ってきたときに、マイアミを経由して帰ってきたんですね。マイアミからは直行便がないので、グラスを経由して日本まで帰つてきました。

そのときに、アメリカにいる日本のビジネスマンやあるいは領事官などいろいろな話をすると中で、実は、マイアミというところは、今、全米で最も投資が集まっているというふうに言われています。しかも、なおかつ、中南米各国へのアクセス上のゲートウェーになっていると。つまり、中南米でビジネスをするためには、基本的にはマイアミ経由が一番早いし、一番近いし、マイアミから飛んでいくことが、まあほとんどそうなんですよというような、先方に居住をされているビジネスマンから聞きました。

航空路線の設定というのは、最終的に各航空会社の経営上の判断でもあるとは思いますが、我が国の国益を考えたときに、じゃ、中南米諸国とのアクセスをどうするのかとかということを考えたときに、やはり、私は、国会での議論なども参考にしながら、我が国とどの都市を結ぶかということにしなが、路線増加を含めて、是非、航空会社と国土交通省とまあ外務省も含めてかもしれませんが、国益上どうなんだ、どこを結ぶことが

警察では、いわゆる白タクと呼ばれる道路運送法違反について、国土交通省等の関係機関と連携し、実態把握に努めるとともに、積極的に捜査を行つており、令和五年には三十三件を検挙しております。

その捜査に当たりましては、御指摘のとおり、防犯カメラの画像やドライブレコーダー等の客観的証拠を収集し、その分析を行い、被疑者の特定等に活用しております。委員御指摘の更なる捜査等に活用しております。

日本には九十七の空港があるわけであります
が、アジアの拠点となるようなハブ空港は、残念
ながら他の国々の後塵を擧していると言わざるを得な
いと思つています。首都東京の近隣には羽田空
港、成田空港があるわけでありますけれども、国
際線の本数と乗り入れ都市数、乗換時の滞在時間
の快適性、国際線と国内線の乗り継ぎの利便性な
ど、一層の改善を戦略的に行うべきと私は思うん
きます。

特徴、成田空港は、国際ハブ空港としての豊富な国際航空ネットワークを有するという特徴といったそれぞれの特徴を生かし、その機能が最大限発揮されるよう、空港機能の一層の強化、拡充を進めています。

具体的には、まず、羽田空港の国際線につきましては、令和二年三月より新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約四万回拡大し、四十九都市への就航に拡大とともに、従来、国内線専用であつた第二ターミナルに国際線施設を設置し、乗換えの利便性向上を図るなどの取組を行つておられます。

また、成田空港の国際線につきましては、現在九十七都市に就航しておりますが、新規路線の開設等に対して着陸料を軽減し、更なる就航先の拡大を図っているところであります。さらに、国際線の本数や乗り入れ都市の大幅な増加を可能とするため、C滑走路の新設とB滑走路の延伸等による発着容量の大幅な拡大に取り組んでおられるところでございます。

加えまして、成田空港会社におきまして、より一層の乗換時の滞在時間の快適性や、国際線と国際線、国際線と国内線との乗り継ぎの利便性の向上に向けまして、旅客ターミナルビルの再編等の検討が行われているところでございます。

国土交通省いたしましては、こうした取組を強力に推進することにより、首都圏空港の一層の国際競争力の強化に努めてまいりたいと考えております。

我が国とどこの国の都市を結ぶかというのは我が国にとってとても大事なことなんですねけれども、国際線の本数と乗り入れ都市に関して、私の経験から一つ申し上げるんですが、例えば、米国のマイアミは我が国との直行便がないんですね。私は、昨年の夏、中米カリブのセントビンセント・アンド・グレナディーン諸島というところに行つて、日本に帰ってきたときに、マイアミを経由して帰ってきたんですね。マイアミからは直行便がないので、グラスを経由して日本まで帰つてきました。

そのときに、アメリカにいる日本のビジネスマンやあるいは領事官などいろいろな話を聞く中で、実は、マイアミというところは、今、全米で最も投資が集まっているというふうに言われています。しかも、なつかつ、中南米各国へのアクセス上のゲートウェーになっていると。つまり、中南米でビジネスをするためには、基本的にはマイアミ経由が一番早いし、一番近いし、マイアミから飛んでいくことが、まあほとんどそうなんですよというような、先方に居住をされているビジネスマンから聞きました。

航空路線の設定というのは、最終的に各航空会社の経営上の判断でもあるとは思いますが、我が国の国益を考えたときに、じゃ、中南米諸国とのアクセスをどうするのかとかということを考えたときに、やはり、私は、国会での議論なども参考にしながら、我が国とどの都市を結ぶかということにしなが、路線増加を含めて、是非、航空会社と国土交通省とまあ外務省も含めてかもしれませんが、国益上どうなんだ、どこを結ぶことが

必要なんだということに対し意見交換や協議というものが少しあつてかかるべきと思うんですけど、その点ご対応への見解をお伺いします。

○堂故副大臣 お答えいたします。

国際線の就航に際しては、我が国の航空政策に基づいて、外交上の配慮等も含めた総合的な判断に基づいて相手国との交渉を行い、航空協定を締結することにより、どの国の航空会社がどこに飛べるかなどを決めていきます。

特に、往来を発展させるべき国との間では、雷要に応じて弾力的に路線の開設や増便を行うことができる航空の自由化、いわゆるオープンスカイ化を推進しております。これまでに三十五の国、地域との間で自由化が実現しています。

個別の路線開設は、様々なことを考慮の上、最終的には航空会社の経営判断により決定されるものでありますけれども、国土交通省といたしましても、高木委員御指摘のように、国際航空ネットワークの拡充については非常に重要な課題であると認識しています。御指摘については、各社にしっかりとお伝えしたいと思います。

センターという組織がありまして、あんしん居住制度というのを持つてはいるんですが、こういうものも含めて、国としても、住宅セーフティーネット法の趣旨に基づいて、こうした自治体の制度を利用するような住宅に困っている高齢者に対して、必要な支援を行う仕組みを構築すべきではないのかというふうに思っています。見解を伺います。

○石坂政府参考人 お答えいたします。

国土交通省では、これまで、住宅セーフティーネット法に基づき、高齢者や低額所得者の入居を拒まない住宅の普及や居住支援を進めてきました。

一方で、孤独死や残置物処理などへの懸念から、単身高齢者に対する大家さんの不安は大きいことから、国交省、厚労省、法務省で設置した有識者検討会において、昨年十二月に中間取りまとめ案を取りまとめたところでございます。その中でも、大家さんが住宅を提供しやすい市場環境の整備の施策を検討する必要があるとの提言をいたしました。

この取りまとめ案を踏まえ、現在、住宅セーフティーネット法等の改正も視野に入れ、具体的な施策の検討を行つてあるところでございます。御指摘ございました東京都防災・建築まちづくりセンターのあんしん居住制度の制度も参考にさせていただきたいというふうに思つていろいろとござります。

この中では、緩やかな見守りなどのサポートを行なう住宅や残置物処理を円滑に推進する仕組みも含めまして、大家さんが賃貸住宅を提供しやすく、また、要配慮者が円滑に入居できる市場環境の整備に向けて、しつかり取り組んでまいりたいと思つていろいろとところでございます。

○高木(啓)分科員 ありがとうございます。

東京都のやつてあるあんしん居住制度は、一つ問題は、やはりその料金が高いところがあります。それで、そういうところの支援も含めて、是非お願いをして、頑張っていただきたい、このよう

高齢者の住宅確保については、国はやはりURを所管をしていると思いますので、UR住宅の積極活用ということでも必要ではないかなというふうに思います。

空き戸は高齢者住宅として、低廉な家賃設定を可能とする仕組みを新たに私はつくるべきじゃないか、これは一つの質問であります。もう一つは、UR住宅は居住者の高齢化がもう年々進んでおりまして、高齢化率が高くなればなるほど経済的な負担能力が下がってきます。ですから、URが持っている様々なストックを、たくさん持つていると思いますので、その活用も試みながら、現在居住している高齢者の家賃負担を軽減する取組はできないのかどうか。この点について伺います。

○石坂政府参考人 民間賃貸住宅への入居を拒ま
れやすい高齢者世帯の居住の安定を図るため、UR賃貸住宅を積極的に活用していくことは重要だと考えていらっしゃるところでございます。

このため、URにおいて、一定の収入以下の高齢者世帯等に対する取組として、バリアフリー工

また、高齢者世帯の居住の安定に向けて、適切な対策を備えた健康寿命サポート住宅の供給と入居者の家賃減額措置や、建て替え時や家賃改定時の家賃上昇を抑制するための継続居住者への家賃減額措置などを実施しているところでございます。

応が図られるよう、URに取組を促してまいりたいと思っていろいろところでございます。

最後の質問になりますが、緑に関する、都市の緑化に関する質問であります。

先般、都市緑地法の一部改正が閣議決定をされまして、都市における緑地の重要性を改めて提起をされることを、私は非常にうれしく思っている

一人であります

緑地の重要性は論をまたないわけであります
が、しかしながら、都市部においては、その風格

や景観の向上のためにもう一段是非努力をしていただきたいと思っていまして、今日問題提起をしますが、その一つは、路面電車の軌道あるいは沿道の緑化ということに対しても是非取り組んでい

ただきたいと私は思うわけであります。
路面電車については、東京にも、都電荒川線、
私の地元ですけれども、走っておりますし、全国
では十七の都市で路面電車が走っています。実

は、この路面電車の軌道というのは、車が走れない専用軌道と車の走れる併用軌道とあるんですね。が、専用軌道は路面電車しか走りませんから、そこは人も入ってこないので、ここは緑化をするには適切な場所だというふうに私は思っています。

ですから、都市景観、これはやると変わりますので、そして観光にも資するし、そして町の美観にも私は資すると思うので、今まででも社会資本整備総合交付金で国として支援をしてきた。しかし、今後一層支援を充実をしていただいて、路面

電車の軌道緑化を進めていただけないでしようか。是非、路面電車を持つてゐる都市の石橋政務官にお答えをいただきたいと思います。

委員御指摘のとおり、都市における緑というものは、都市の風格や景観を向上させるなど、良好な都市環境の形成に貢献をするものであります。御指摘の路面電車の軌道を緑化化するといふとともに、都市の緑化を促進する上での一つの方策で

あるというふうに認識をしております。
私の地元広島県広島市こおきまでも、市内こ

和の地方で電気自動車が走る時代へ、路面電車の一部区間ではあります軌道緑化の導入を行っておりますし、また、先ほどお話をされました、先生の御地元東京の都電荒川線におきましても、先生の御尽力によって、社会実験を実施するなど軌道緑化の導入に向けた検討を行つたことがあるというふうに承知をしております。

耐震化を進めていくことは重要と考えております。

水道施設の整備に要する経費については、耐震化を含め、御指摘のよう、水道料金収入により賄うことを原則としておりますけれども、地形や水源等の条件により施設整備費が割高になるなど、経営条件が厳しい水道事業者につきまして

は、耐震化等に係る施設整備に要する費用について、国が必要な経費を一部交付することとしたしております。

では国土交通省及び環境省に移管されることになりますけれども、こうした水道施設整備に関する国の財政支援につきましては、引き続き継続でき

○山口(晋) 分科員 ありがとうございます。
国土交通省で多管をされて、引き続き同様に
業務の円滑な移管に取り組んでまいります。

国二交通省に利害を計りて、もう少し納得して、うな、また更に手厚い支援をお願いできればとうふうに思つております。

次に、日本農業遺産として認定をされた、丘陵の天水を利用した谷津沼農業システムに代表されるように、滑川町を中心にも数のため池が存在しております。方策一観点から改善

在をしております。防災・減災の視点からの修繕の必要性に加え、子供たちの通学路にもなつている場所もあり、危険との声が地域の方々から聞こえておりました。今後の日は多謝お世話になります。

えております。今後の早急な整備対応をお願いしたいと思いますが、御見解をお聞かせください。

農林水産省では、ため池管理保全法に基いて、農業用ため池の適正な管理、保全に取り組んでおり、特に、防災重点農業用ため池については、た

三三、二二四の二二五の支障を行二二四の技術指導やハザードマップの作成等を支援しています。

また、ため池の決壊による被害を防止するため、ため池工事特措法に基づき、防災重点農業用ため池の防災工事等を集中的かつ計画的に推進しています。

さらに、ため池への転落事故を未然に防止すべく、転落防止用の安全柵等の整備を支援するとともに、安全対策に係る事例集を作成し、ホームページ

ページ等を通じて周知しています。
引き続き、ソフト、ハード両面から、ため池の
防災・減災対策と安全対策を推進してまいりま

○山口(晋) 分科員 ありがとうございます。す。
今おつしやられたように、是非、ソフト、ハー

ドの両面から支援をしていただければというふうに思いますので、よろしくお願ひをいたします。次に、荒川本川の改修事業について伺いたいと

私の地域は荒川本川のちょうど上流の方に位置しております。特に吉見町は、約十キロのうち

七・六キロが暫定的な整備であり、平成二十五年度から、堤防未完成区間においては、築堤などの盛土工事、堤防天端や坂路の舗装工事などを実施

をしているところであると承知をしておりますが、近年の豪雨により、近隣住民は大きな不安を感じております。改めて、荒川本川の改修事業の

進捗、今後の見通しについて、国土交通省の見解をお聞かせください。

が、平成三十年から平成四十二年、令和十二年までの十三年間、約一千六百七十億円をかけて進んでいるものと承知をしております。一方で、近年

の豪雨による発災可能性を不安視する近隣住民としては、整備計画にある第四調節池の早期事業化を望む声が多く聞こえてまいります。今後の見通

○貴頼改府参考人 お答え申上げます。
しや事業化する際の留意点など、国土交通省の見
解をお聞かせください。

○開港政事
荒川の改修につきましては、平成二十八年に策定された荒川水系河川整備計画に基づき、上下流のバランスを確保しつつ、基本的には下流から順

のハニシソを確保して、其の上には丁寧に川次整備を進めているところです。

けられておりますので、これまでに一部区間に置いて下流に負荷がかからない範囲で、堤防の拡幅や、堤防の上面、天端の舗装などを実施してまいりました。

また、荒川の調節池につきましては、第二、第三調節池に平成三十年度から事業着手しているところであり、これまでに堤防や排水門の整備を行なうなど、令和十二年度完成に向けて鋭意工事を進めているところです。

国土交通省といたしましては、目標とする治水安全度を早期に確保できるよう、荒川第一、第二、第三調節池等の整備を促進し、荒川第四調節池の早期事業化や上流の堤防整備着手に向けて取組を進めています。

○山口(晋) 分科員 ありがとうございます。

余り第四調節池についての言及がなかつたわけでありますけれども、これは本当に地域の方々からすると一刻も早く造つていただきたい、逆に、土地はもう既に確保されているような状況でもありますので、是非、予算がしつかりと、めどがついたら進めていただければと思います。

さて、越辺川上流左岸部においては、平成十五年度、入間川・越辺川等緊急対策事業により、治水事業を進めてきていただいているものと承知をしております。

ただ、この場所は、県の管理区間である鳩川との合流部付近が依然未整備区間となつており、大雨のたびに浸水被害が多発している地域となつております。早期の事業化を進めるべきというふうに地元の方々からも声をいただいておりますし、地元の首長さんからも、そのような声をいただいております。国土交通省としても是非前向きに捉えていただきたいと思いますが、見解をお願いいたします。

○廣瀬政府参考人 お答えを申し上げます。

埼玉県鳩山町を流れる鳩川の越辺川合流点付近では、令和四年七月に鳩川の洪水が氾濫し、浸水被害が発生したことも踏まえ、国、埼玉県、鳩山町を構成員とした連携促進協議会を設立し、当該

地区の整備内容の検討を進めているところであります。国土交通省としましては、入間川流域緊急治水対策プロジェクトなどの下流の整備状況を踏まえつつ、協議会での議論を進め、当該地区の具体的な対策の検討を進めてまいります。

○山口(晋)分科員 ありがとうございます。是非、ここは本当に毎回、鳩山町で雨が降ると、この場所が浸水被害に遭うというような場所になってしまっておりますので、一刻も早く、様々な県との調整とかあるとは思いますけれども、早急に事業化していただければと思いますので、どうかよろしくお願ひいたします。

次に、先ほどの入間川流域緊急治水対策プロジェクトにおいて、避難所として、高台整備を市町が実施主体として事業が進められることとなっております。

ただ一方で、当該事業整備に関する地元自治体の経験や知見が十分とは言えないこともありますて、課題だと認識をしております。私の地元の川島町の町長さんからも同じような御要望をいただいているところでありますけれども、やはり国がより前面に出て関与すべきだと考えますが、国土交通省の見解をお聞かせください。

○廣瀬政府参考人 委員御指摘のとおり、川島町では、入間川流域治水対策プロジェクトに高台整備を位置づけておられまして、国が実施する河道掘削により発生した土砂を盛土材として提供するとともに、防災・安全交付金による支援を行うこととしております。

国土交通省といたしましては、流域治水の旗振り役として、こうした多重防御対策としての川島町の取組を丁寧に伺いながら、引き続き支援をしてまいりたいと思います。

○山口(晋)分科員 ありがとうございます。引き続き、本当にマンパワーが、どうしても地元の役所ですと限られているところがありますので、国土交通省が主体的にまた進めていただければといふふうに思っています。

多重防護治水においてやはり重要なことは、遊水地の建設だというふうに思つております。私の地域でも、東松山市と坂戸市、二か所でこれから遊水地の建設が進められるところでありますけれども、整備事業を進める際の補償については様々な議論があると承知をしております。今、ルール上、河川管理地は土地を取得、要は国が買い取る形、そして、それ以外に関しては地役権補償となつていると理解をしております。

たたかえに、流域治水をしきりと進める一方で、御協力いただけた農業従事者の方々への支援というものが非常に重要だというふうに思っておりまます。この点に関しては、国土交通省の御見解をお願いできればと思います。

整備する遊水地については、遊水地内の掘削を行わなくても必要な調節地容量を確保できることか

ら、用地買収方式ではなく地役権方式で進める」ととしており、引き続き遊水地内で農業従事者は営農していくことができる」と考えております。

このようない遊水地の整備を推進する方策の一つとして、遊水地内に洪水が流入した際の負担を軽減するため、流木や土砂などが堆積した場合に国が災害復旧として堆積土砂を撤去できるようになります。

国土交通省としましては、農業従事者などの関係者にこのような制度の説明もしながら、引き続き御意見や御要望を丁寧に伺い、事業を進めてまいります。

私も少しまだ勉強不足ではあるんですけど、それとも、遊水地は地役権で買い取らない、ただ、その一方で、県がやるような調整池、そこは掘削が必要だからだということもありますけれども、その場合は買い取るといったところを、やはり農業従事者の方々も非常にその辺は混乱をしているところ

ろもありますし、不公平感というものは変な言い方ですけれども、そういうたとえ生まれている

また、今年は食料・農業・農村基本法の見直し
のが正直なところであります。

ということで、非常に農地の重要性というものを訴えているところでありますので、その辺も是非御理解をいただきながら、ただ、その一方で、しっかりと国民の生活を守つていただければとうふうに思います。よろしくお願ひいたします。

次に、ときがわ町では、令和元年の災害にとり、山間部において小規模な土砂災害が多数発生し、いまだに原状復帰をしていないところが散見をされております。いまだにビニールシートで、本当に応急処置だけされているところが多数あるわけでありますけれども、この辺の対応につきまして、国の御見解を伺えればと思います。

○小坂政府参考人 お答えいたします。

風十九号に伴う豪雨により多数の山腹崩壊等の被害が発生し、このような山腹崩壊等につきまして、更なる被害が発生しないように、治山事業等により、緊急度の高いところから順次復旧を進め

ているところでございます。
具体的には、町から要望があつた箇所のうち、大字大野字舟ノ沢など三か所については、既に治山事業等により復旧が完了しております。現在、大野字上ミニなど二か所について、治山事業による復旧を埼玉県により実施中というふうになつておられます。これ以外の箇所につきましても町から要望が来ておりまして、埼玉県が地元市町村と連携して被災状況の調査を行い、必要な対策を検討するというふうに聞いております。

して、地元の意向等をよくお聞きしながら必要な支援を行い、地域の安全、安心の確保に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○山口(晋)分科員 ありがとうございます。

埼玉県、なかなか治山事業に力が、入れていないうといふのは変な言い方でありますけれども、じ

うしても優先順位が低いところがありまして、予算の獲得も、予算の比率も低いところがあります

ので是非国が主導する形でまた町と連携をして進めていただければというふうに思います。

以上、様々、地域について質問をさせていただきま
きましたけれども、やはり、スマートな実行にや
っては、国と県と地元市町村がしっかりと連携を
していくことが非常に重要だというふうに思つて
おりますので、これからも密なコミュニケーションを
していただけて、一刻も早く復旧復興に向か
て進めていただけるように、よろしくお願いをいた
します。

次のテーマに移らせていただきます。

岸田政権は、施政方針演説において、三十年ご
りの水準となつた賃上げについても言及をされ
て、物価上昇を上回る賃上げが重要な
政権として、

テーマであるということは言うまでもあります。

国土交通省建設工事受注動態調査の統計を見ると、手持ち工事量は、令和五年六月では約十か月と好調であることがうかがえる一方で、地盤改良の一人親方や小規模で事業を営んでいる方々は、

人手不足もあり、工事が受注できず、賃上げの循環にはつながっていないというのが現状であります。

しかし、災害の際に一番頼りになるのは、やはり地場の建設業に従事される方々だと認識をしております。地元の小規模事業者の皆さんのが会社運営を継続できるために、国土交通省として地域の建設業に対してどのような取組ができるのか、任せ上げ支援なども含め、お考えや支援の方向性をお聞かせください。

地元の、地域の建設業者の方の活用あるいはは上げの支援ということござりますが、まず、地域の建設業というのは、国民生活、社会経済を考えておられます。また、災害のときには災害復旧の最前線を担う大変重要な存在であるということは、先生と全く認識を共通にしております。

このため、地域の建設業者の活用という観点からは、工事の性質、建設労働者の確保、資材の

達などを考慮いたしまして、地域の建設業者の用によりまして円滑かつ効率的な施工が期待で

る、そういう工事につきましては、委員御指
の、中小・中堅建設業者の育成でありますとか
営の安定化といった観点から、地域要件を適切
活用することとしておりまして、その旨を指針
して閣議決定をいたしまして、公共工事を発注
する国の各機関、それから地方公共団体に対し
て、底方を働きかけているところでございます。
また、賃上げの関係でござりますけれども、
月公表しました公共工事の設計労務単価の引上
が、それぞれの現場で活躍されている技能者の
上げに結びついて、それが更なる次の労務単価
引上げにつながるという、こういう循環を実現

きますように、現場の技能者に賃金を支払いま
建設各社に対し、賃上げの働きかけをまず行

てまいりたいというふうに思います。
それから、賃上げの原資となります労務費が
一切に確保されますように、実勢に即した価格で
契約締結、資材高騰分の転嫁、ダンピング対策

どについても進めてまいります。
その上で、確保した労務費が、下請も含めまして労務者労働者に適切に届きますように、般、建設業法の改正をする中で、国が適正な労務費の基準をあらかじめ示し、個々の工事においてこれを著しく下回る、そういう労務費で積算見りをしてり請負契約を行うことは下請取引も含て禁止をする、こういう新しいルールを導入することにしております。これによりまして、賃金資の行き渡りにつきましても確保を図つてしまないと考えております。

これらの取組によりまして、地域の建設業が続可能となります。よう、引き続き取り組んでいます。

上げを実感できるような形で進めていただけます。これからもそういう目配り、よろしくお願いをいたします。

最後に、社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金についてお伺いをしたいと思います。

社会資本整備総合交付金については、地方自治体の創意工夫が生かせる交付金として、計画策定から実行まで、自由度を持つて社会資本整備に取り組めるという、使い勝手のいい交付金であると聞いております。

また、防災・安全交付金については、例えば、近年、線状降水帯などの豪雨による甚大な被害が出ていたところなどを踏まえ、令和三年の水防法改正において、内水氾濫についても防災・安全交付金を活用して、通常の下水管路の整備と同等の補助率二分の一で、浸水想定区域図やハザードマップの作成に向けた財政的な支援を行っていたなどと聞いております。災害に備える最前線にある地方自治体においても、非常に手厚い国の支援としての交付金であるということを聞いております。

ただ一方で、近年、この両予算の総額は減少傾向でありまして、当該事業における国の負担割合が、実際に要望額をはるかに下回る交付額となり、自治体の財政負担が大きくなる傾向があると切実な声を聞いております。災害の防災・減災の点でも、また、限られた予算の中ではありますが、この分野は、命を守るという観点で非常に重要になってきております。必要な事業に対しまして本交付金をより行き渡らせるために、どのような考え方で配分をされているのか、見解をお聞かせください。

○寺田政府参考人 交付金についてお尋ねをいたしました。

社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金は、議員も御指摘になりましたとおり、地方の創意工夫を生かした取組に対する総合的な支援を行うことを目的とした、自由度の高い交付金でござ

います。道路、港湾、河川、まちづくり事業など、各種の社会資本整備を対象としております。

交付金の考え方についてでございます。

が、例えば、御指摘もありましたけれども、下水道事業の内水氾濫対策など、国として、地方公共団体において重点的に取り組んでいただきたい事業を、毎年度、重点配分対象として明確化をし、地方公共団体と共有をしております。

それから、これらの交付金の予算額が減少しているという御指摘もございました。地方公共団体に対する支援といったましては、交付金制度のほかに、個別の補助制度がございます。必要に応じまして、この個別の補助制度の充実を図ってきているというところでございます。

更なる改善をという御指摘もいただきました。私どもいたしましては、今後とも、交付金制度について、重点配分対象を適切に地方公共団体に示すとともに、交付金制度と個別の補助制度を組み合わせて支援することによって、地域の実情に応じた様々なニーズに的確に対応してまいりたいというふうに考えてございます。

○山口(晋)分科員

ありがとうございました。

国土交通省が所管する課題というのは、本当に我々の生活に密着をしておりますので、是非これからも、防災・減災、国土強靭化、しっかりと進めさせていただきますことをお願いを申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○佐藤主査

これにて山口晋君の質疑は終了いたしました。

次に、五十嵐清君。

○五十嵐分科員

ありがとうございます。自民党

の栃木二区の五十嵐清です。

今日は、国土交通省関係の質問を初めてさせていただきますので、非常にうれしく思つております。そのため、どのようにうれしく思つております。そこで、どうぞお聞かせください。

○寺田政府参考人

交付金についてお尋ねをいたしました。

社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金は、議員も御指摘になりましたとおり、地方の創意工夫を生かした取組に対する総合的な支援を行ったことを目的とした、自由度の高い交付金でござ

ていることを心から感謝を申し上げたいと思います。

それでは、質問通告に従いまして、順次、質問させていただきます。

まず最初に、令和六年度予算と国土強靭化、そして、実施中期計画についてお伺いをいたします。

令和六年度当初予算案には、国土強靭化関係予算としまして、約五・二兆円が計上されております。

予算編成の基本方針では、令和五年度補正予算と一体として編成をし、国土強靭化などの重要な政策課題に必要な予算措置を講ずるほか、五ヵ年加速化対策後の国土強靭化の着実な推進に向け、改正国土強靭化基本法に基づいて、実施中期計画の策定に向けた検討を進めるとされております。

今回の、昨年の法改正のポイントは、法律に根拠を規定をして、切れ目なく策定するようになんに政府に義務づけること、そして、特に推進が必要となる施策の内容、事業規模等を定めることにあると思つております。これによって、今後の具体的な投資額の見通しが国民の皆様に対しても示すことができるということだと思います。

昨年の七月には、新たな国土強靭化基本計画が策定されたところですが、令和六年度予算にどのよう反映されているのか、伺いたいと思います。また、実施中期計画の策定については、地域の声もしっかりと反映させる必要がありますが、実施中期計画の策定を今後どのように進めていくのか、併せてお伺いいたします。

○笠尾政府参考人

お答えいたします。

自然灾害が激甚化、頻発化する中、国民の生命財産を守り、災害の被害に遭う方を一人でも減らすことは我々の使命であると考えております。このため、政府におきましては、五か年加速化対策を着実に推進するとともに、昨年七月に、ハードの充実のみならず、新たに、デジタルなど的新技術の活用と地域力の発揮といったソフト対策を盛り込んだ国土強靭化基本計画を策定したと

ここでございます。

令和六年度予算案におきましては、防災インフラの整備管理などと併せて、線状降水帯の予測精度向上ですとか、防災人材の育成、防災訓練の充実など、基本計画に基づく施策が強靭化関係予算としてしっかりと盛り込まれておりますので、災害に届しない国土づくりに取り組んでまいります。

また、実施中期計画の策定に向けては、施策の実施状況の評価を行うなど必要な検討をしつかりと進めてまいりますが、国土強靭化基本法においては、実施中期計画の案の作成に当たつては、あらかじめ、都道府県や市町村の意見を聞かなければならぬとされているところでございます。

令和六年度当初予算案には、国土強靭化関係予算としまして、約五・二兆円が計上されております。予算編成の基本方針では、令和五年度補正予算と一体として編成をし、国土強靭化などの重要な政策課題に必要な予算措置を講ずるほか、五ヵ年加速化対策後の国土強靭化の着実な推進に向け、改正国土強靭化基本法に基づいて、実施中期計画の策定に向けた検討を進めるとされております。

今回、昨年の法改正のポイントは、法律に根拠を規定をして、切れ目なく策定するようになんに政府に義務づけること、そして、特に推進が必要となる施策の内容、事業規模等を定めることにあると思つております。これによって、今後の具体的な投資額の見通しが国民の皆様に対しても示すことができるということだと思います。

地域の声を丁寧にお聞きしながら、実施中期計画を検討してまいりたいと考えております。

○五十嵐分科員

ありがとうございます。

今現在は、恐らく、実施状況の評価ということで確認作業をしているのだと思うんですけども、私は、中期実施計画の一番やはり肝は、地域の声を聞くことにあるというふうに思つております。法律の中にしっかりと、都道府県や市町村の意見を聞かなければならないというふうに記載をされているようになりますが、実際に声を聞くことを考へると、やはり、地方自治体が地域の方々から意見を吸い上げるのに一定の時間を要するというふうに思つております。

また、気候変動も進んでおりますので、そういう意味で、地域の生の声を聞いて、そして、それを整理した上で市町村あるいは都道府県がしっかりと国に届けていくには、一定の時間が必要だと思つておりますので、是非今後、取組を進めていただいて、スケジュールであるとか、国の具体的な動きについてもしっかりと発信をしていただこうとお願いをさせていただきたいと思います。

次に、河川整備の基本方針についてお伺いをし

たいと思います。

近年、豪雨災害が頻発をしており、気候変動の影響が懸念をされております。このような状況の中、治水計画が目標とする安全度を確保するためには、どれほど流量を目標とするべきかについて、流域の関係者で認識を共有していくことが重要であり、まずは、河川管理者が長期的な河川整備の目標を定める河川整備基本方針について、気候変動を踏まえた見直しを速やかに進める必要があると認識しております。

これらの進捗状況について、国交省にお問い合わせをいたします。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。
気候変動の影響により、世界の平均気温が二度上昇した場合には、我が国では、治水計画の目標とする降雨量が約一・一倍に増大すると推計されています。
これに対応するため、河川整備の長期的な目標を定める河川整備基本方針について、現行の方針に定めた治水安全度を将来にわたって確保できるように、水系ごとに河川整備の目標とする流量などを見直すこととしております。
国土交通省では、全国の百九の一級水系について、近年、大規模な洪水が発生した水系などから順次河川整備基本方針の見直しを進めており、これまで十五水系において見直しを終えたところであります。

ただきます。

気候変動で降雨量が増大する中、河川整備基本方針の見直しを進めるに加えて、速やかに治水安全度を維持、確保する取組は、極めて重要なつまづきであります。

令和二年に国土交通省社会資本整備審議会が流域治水への転換を提言をし、これまでに全国の百九の水系において、河川整備、雨水貯留浸透施設、土地利用規制等、あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像について、流域治水プロジェクトが策定されております。

さらに、令和三年十一月には特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律が全面施行されました。が、今後どのように流域治水の実効性を高めていくのか、また、どのように地方自治体への支援を行っていくのか、お伺いいたします。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

〇五十嵐分科員　ありがとうございます。
プロジェクトも二・〇にバージョンアップして
いただくということです。

この過程で、あらゆる関係者がしっかりと流域
治水というその概念というか考え方を共有をする
こと、国民一人一人が自分事として捉えられる、
そういうふうにすることが重要だと思いますが、
あるアンケートでは、流域治水についてよく知っ
ているか、あるいは内容が分かるかというような
問いには、二割の方しか国民は理解を示していな
いということですので、必要な予算を確保すると
同時に、是非、国主導での普及啓蒙、啓発、この
ことについても力を入れていただきたいと思つて
おります。

続いて、インフラの老朽化対策についてお伺い
をさせていただきます。

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本

そして、昨年の十二月には、十一件、四十の自治体をモデル地域として選定しまして、地域ごとの課題の洗い出しなどを進めております。今後、地域の特性に応じた適切なインフラメンテナンスの進め方を検討するなど、更なる具体化、これを図つてまいりたいと考えております。国土交通省としては、各モデル地域での検討で得られた知見を踏まえて、これをまた検討会で議論いただきまして、今後、群マネに取り組むための手引などを取りまとめるとともに、新技術の導入などによる効率化も支援しながら、群マネの取組を全国的に広め、必要なインフラを次世代に引き継ぐよう取り組んでまいりたいと考えております。

も、地方公共団体としては、その後には、河道掘削であつたり、堤防の強化であつたり、ダムの新設であつたり、このような仕事が当然入つてくるものということで、予算について非常に心配している声がありますので、ちょっとと先の話になりますけれども、先を見据えた財政支援についてもしつかりと検討していくただくことをお願いしたいと思います。

また、令和三年に一部改正された特定都市河川浸水被害対策法に基づき、現在までに、全国十九水系二百五十六河川において特定都市河川に指定し、河川への流出を抑制する取組等を推進しております。

これらの地方公共団体が流域治水のメニューとして行う流出抑制等の取組は、流域の安全度向上に極めて重要であり、防災・安全交付金等で重点的に支援していくこととしております。

そういうふた市區町村の課題の解決に向けまして、国土交通省では、広域的な視点で、複数、多分野のインフラを群として効果的にマネジメントする地域インフラ群再生戦略マネジメント、いわ御指摘がありましたように、多くのインフラを管理する重要な資産でありますけれども、ただいま委員御指摘などによってインフラメンテナンスの課題が深刻化していると認識しております。

また、都道府県においても、気候変動を踏まえて、これまで、和歌山県の周参見川や大分県の安岐川などで気候変動を踏まえた河川整備基本方針が策定されたところであります。

引き続き、全国でスピード感を持つて順次見直しを進め、治水対策の強化を図ってまいります。

〇五十五嵐分科員 ありがとうございます。

百九の一級水系のうち十五が既に計画ができるとしているということです。これをしっかりとスケーリング感を持って取り組んでいただきたいと思いますし、同時に、都道府県において二級水系の計画の見直しが今後予定されているわけですねけれど

気候変動による水害の激甚化、頻発化に対応するためには、河川管理者が実施する堤防整備等の加速化に加え、土地利用、住まい方の工夫や河川への流出を抑制する雨水貯留浸透施設の整備など、あらゆる関係者が協働して流域治水の取組を進めしていくことが重要です。

この流域治水の実効性を高めるために、各流域で関係機関による協議会を組織し、それぞれの役割分担を定めた、委員も言及いただきましたけれども、流域治水プロジェクトを策定し、流域治水の取組を進めているところであり、今後、気候変動の影響を考慮した流域治水プロジェクト二・〇に順次更新していくこととしております。

が今後一気に老朽化することが懸念されており、国土強靭化の観点からも、予防保全型インフラメントナンスへの転換が重要視されております。国交省は、人員や予算の不足等によりインフラメントナンスの課題が深刻化している市町村については、既存の行政区域にこだわらない広域的な視点で、複数、多分野のインフラを群として捉え、更新や集約、再編、新設も組み合わせる地域インフラ群再生戦略マネジメントを提唱していくますが、具体的にどのように進めていくのか、お伺いさせていただきます。

○長橋政府参考人 お答え申し上げます。

インフラは国民の安全、安心、経済活動を支え

○五十嵐分科員　ありがとうございます。
この群マネの考え方方は私は最近まで知りません
で、栃木県でもやつてない、関東でもお取組が
ないようですので、この四十のモデル地域、これ
から得たものをしつかりと横展開できるように、
また、手引も作っていただけるということですの
で、一日も早くこの群マネの考え方方が全国に波及
するよう期待をしたいと思います。

続いて、具体的部分で、橋梁のことをちょっと
聞きたいんですけども、修繕等の措置を講ずべ
きとされている橋梁について、地方公共団体の着
手率が低水準となつております。地方公共団体へ
の財政支援等について、国の対応を伺います。

〇五十嵐分科員　ありがとうございます。
プロジェクトも二・〇にバージョンアップして
いただくということです。

この過程で、あらゆる関係者がしっかりと流域
治水というその概念というか考え方を共有をする
こと、国民一人一人が自分事として捉えられる、
そういうふうにすることが重要だと思いますが、
あるアンケートでは、流域治水についてよく知っ
ているか、あるいは内容が分かるかというような
問いには、二割の方しか国民は理解を示していな
いということですので、必要な予算を確保すると
同時に、是非、国主導での普及啓蒙、啓発、この
ことについても力を入れていただきたいと思つて
おります。

続いて、インフラの老朽化対策についてお伺い
をさせていただきます。

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本

そして、昨年の十二月には、十一件、四十の自治体をモデル地域として選定しまして、地域ごとの課題の洗い出しなどを進めております。今後、地域の特性に応じた適切なインフラメンテナンスの進め方を検討するなど、更なる具体化、これを図つてまいりたいと考えております。国土交通省としては、各モデル地域での検討で得られた知見を踏まえて、これをまた検討会で議論いただきまして、今後、群マネに取り組むための手引などを取りまとめるとともに、新技術の導入などによる効率化も支援しながら、群マネの取組を全国的に広め、必要なインフラを次世代に引き継ぐよう取り組んでまいりたいと考えております。

また、令和三年に一部改正された特定都市河川浸水被害対策法に基づき、現在までに、全国十九水系二百五十六河川において特定都市河川に指定し、河川への流出を抑制する取組等を推進しております。

○五十嵐分科員 ありがとうございます。

これらの地方公共団体が流域治水のメニューとして行う流出抑制等の取組は、流域の安全度向上に極めて重要であり、防災・安全交付金等で重点的に支援していくこととしております。

プロジェクトも二・〇にバージョンアップして

重要な資産でありますけれども、ただいま委員御指摘がありましたように、多くのインフラを管理する市区町村におきましては、人員や予算の不足などによってインフラメンテナンスの課題が深刻化していると認識しております。そういう市町村の課題の解決に向けまして、国土交通省では、広域的な視点で、複数、多分野のインフラを群として効果的にマネジメントする地域インフラ群再生戦略マネジメント、いわゆる群マネを提唱し、これを全国で展開すべく、昨年八月に有識者から成る検討会を立ち上げたと

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

各道路管理者は、平成二十六年度以降、管理する橋梁またトンネルなどにつきまして、点検要領に基づき、五年に一回の頻度で点検を行うこととしております。

令和四年度末時点であります、点検から五年

以上経過した橋梁で修繕などの措置を講ずべきとされた橋梁のうち、修繕などについて着手したもののは地方公共団体で約七七%となつております。残る二三%の橋梁が未着手となつてている状況でございます。

その理由といたしましては、主として財政的な要因と、それと、技術者不足などの技術的な要因があると認識をいたしております。

国土交通省といたしましては、財政的な支援としては、道路メンテナンス事業補助制度などにより支援を行つておまりまして、防災・減災、国土強靭化のための五か年加速化対策の予算も最大限活用いたしまして、修繕や更新が必要な橋梁などの対策を集中的に支援しているところでござります。

また、技術的な支援といたしましては、国土交通省において、地方公共団体の職員向けの研修を実施しているほか、都道府県ごとに設置した道路メンテナンス会議というものがございまして、これを活用して、維持管理に関する情報共有等を行つておられるところでございます。

こうした取組を通じまして、地方公共団体における老朽化対策が着実に進められるよう、引き続き支援してまいりたいと考えております。

○五十嵐分科員 今の数字、七〇%が済んでいて、残る二三%の橋梁が未着手ということですけれども、これは一回目の点検での整備、修繕が必要な箇所ですので、これからどんどん増えていくことを考へると、この残っている二三%も早期に対応することが必要なんだと思います。

地方公共団体も早期に事後保全から予防保全に転換を図りたいという思いはあるようですがれども、その転換をしつかりと進めるには、ある程度

まとまつた予算というのが前もって必要なのかな

と思いますので、そのことについても意を用いていただぐのと、あとは、必要に応じて國の方で修繕代行みたいなものも考えていただけるとありがたいと思つておりますので、要望させていただきたいと思います。

続いて、建設産業政策、あるいは、働き方改革

対応、価格転嫁、この辺について伺わせていただきます。

建設業に関しては、建設技能者の高齢化が進んでおりまして、処遇改善や将来の扱い手の確保が従来から政策課題となつております。また、近年は資材価格高騰が経営に影響を与えており、このような価格変動等が生じた場合のリスクの負担の在り方が課題となつております。今年四月から適用される罰則つきの時間外労働規制への対応も改めて求められております。

国は、これまで、公共工事設計労務単価の引上げ、建設技能者の資格や現場での就業履歴を反映させた処遇改善、新担当手三法を踏まえての適正な工期設定による請負契約の締結や、公共工事の施工時期の平準化に取り組んできましたが、昨年九月の中央建設業審議会で中間とりまとめとして公表されました。その公表を受けて、賃金支払いの原資となる適切な労務費の確保や適正な工期設定などの働き方改革、資材価格の適切な価格転嫁対策に取り組んでいくことが必要と考えております。

こうした問題認識の下に、特に二点について具體にお伺いさせていただきます。まず、どのようにして適正な労務費を下請業者にまで確保できるようになりますか、お伺いさせていただきます。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

労務費を下請業者まで行き渡らせるという御指摘でございますけれども、これは、現場で働いている方々の賃上げのための原資を下請業者まで届けるためには、二段階の取組が必要だと思っております。一つ目には、まず労務費を適切に確保す

る、こういう二段階でございます。

これまでも、先生御指摘のとおり、公共工事に付きまして、設計労務単価の引上げでありますといただくのと、あとは、必要に応じて國の方で修繕代行みたいなものも考えていただけるとありがたいと思つておりますので、要望させていただきたいと思つおります。

資材価格の転嫁対策ということでございますけれども、近年、資材価格が上昇し続けております。その上昇分を、労務費にしわ寄せをすることなく、サプライチェーン全体で適切に転嫁していくことが、実勢に合つた予定価格の積算、こういったことを推進してまいりました。これによって賃金原資となる労務費の適正な確保を発注段階から進めましたところでございます。

また、民間工事につきましても、設計労務単価の水準等を踏まえた適切な金額での契約締結の要請を行いますとともに、実地を含む元請、下請間の契約状況の調査を行いまして、これに基づいた改善指導を行うなどの取組を行つてまいりました。

これらに加えまして、今般、建設業法等の改正案を提出する予定としておりますが、その中では、国が適正な労務費の基準をあらかじめ示した上で、個々の工事においてこれを著しく下回る労務費で積算見積りを行つたり請負契約を行うというふうに存じます。

こうした問題認識の下に、特に二点について具

体にお伺いさせていただきます。まず、どのようにして適正な労務費を下請業者にまで確保できる

ことになりますか、お伺いさせていただきます。

○五十嵐分科員 今回の新ルールは本当に画期的大なというふうに思つています。

契約が下がつてることによつて、発注者から元請、元請から下請であつたり孫請に移動するに当たつて、今までだつたら当然労務費がだんだん削られていくような考え方があつたと思いますが、それをしつかりと法で規制をしていただけ

る、そしてダンピングも禁止ということで、非常に画期的な新ルールであると思いますので、今後もしつかりと取り組んでいただければありがたい

というふうに思ひます。

もう一つ伺いたいのが、賃金原資にしわ寄せが及ばないようにするために、資材価格が変動した際の請負代金の変更協議、これをどのように担保

していくのか、お伺いさせていただきます。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

道府県で導入いただいていると思ひますし、ま

た、月一で価格も確認していただけるようになつていますけれども、全国の市町村ではまだ導入されていないところが半数以上というふうに聞いておりますので、ここについても、しっかりと手当をしていただきことを要望させていただきます。

それでは、次に、観光関係の質問をさせていただきます。観光地高付加価値化事業、あるいは、高付加価値ガイドの育成についてお伺いをさせていただきます。

国は、昨年三月に観光立国推進基本計画を策定し、訪日外国人旅行消費額の早期の五兆円達成や、訪日外国人旅行者数を令和七年までに三千二百万人を超える水準にするなどの目標に向けて、様々な施策を開展しております。

新型コロナウイルス感染症の五類への移行以来の観光需要の急速な回復に伴うオーバーツーリズムへの対応として、観光客が集中する地域における交通手段や観光インフラの充実、実情に応じた入域管理が異なる需要に対応した運賃設定の促進などの対策を進めながら、平成二十八年に策定をした、明日の日本を支える観光ビジョンの目標である二〇三〇年訪日外国人旅行者数六千万人をいま一度視野に入れながら、高付加価値な観光サービスを提供できる、時代に即した新たな観光地の整備と人材育成が必要になってきております。

そこで、世界中の高付加価値旅行者を引きつけるための取組、これまで実施してきた再生・高付加価値化事業の成果と今後の展望、高付加価値ガイドの育成について、三点、お伺いさせていただきます。

○加藤政府参考人

お答え申し上げます。

高付加価値旅行者の誘致は、昨年三月に閣議決定された観光立国推進基本計画において、今後のインバウンド戦略における重要な柱と位置づけられています。

高付加価値旅行者を誘客するためには、旅行者の二つを満たす滞在価値や、上質かつ地域のストーリーを感じられる宿泊施設、地域において質

の高いサービスを提供できるガイドなどが必要となります。

このため、観光庁では、地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり、モデル観光地、これを十一地域選定し、高付加価値旅行者の誘客に向けた課題の洗い出しや課題解決に向けた取組を総合的に支援しております。

また、宿泊施設につきましては、委員御指摘の宿泊施設を核とした面的な取組を支援する、地域化事業を活用して、例えば、二つの部屋を一つの部屋に統合し、さらに、露天風呂つき客室に改修するなど、富裕層の利用も念頭に、プライバシーにも配慮しつつ客室スペースを十分確保する取組などを支援してきましたところでございます。

さらに、ガイドにつきましては、高付加価値な観光コンテンツの磨き上げと併せて、その魅力の伝え方など、よりよいガイディングの在り方に対し支援を行なうとともに、日本政府観光局、JNTOにおいて、高付加価値旅行者の価値観の理解や研修、さらには、高付加価値旅行者を想定したガイドィングの模擬ツアーや、高付加価値な観光サービスを提供するためのガイディングに関するセミナーなど目線に立ったガイディングを実施しております。

今後も引き続き、高付加価値旅行者の誘客に向けた取組をしっかりと進めてまいります。

○五十嵐分科員 ありがとうございます。

最後に、具体的な地方の声として質問させていただきたいと思います。

国は、オーバーツーリズム対策として、ゴールデンルート以外の地方への誘客促進に取り組んでいます。地方においては、現状、高付加価値旅行者のニーズに応え切れていないコンテンツであつたり宿泊施設があります。また、高付加価値旅行者への観光商品販売につながるコネクションがな

いという問題もござります。

国は、こうした課題についても地方を積極的に支援すべきと考えますが、今後どのように取り組みます。

○佐藤主査 これにて五十嵐清君の質疑は終了いたしました。

次に、山田勝彦君。

〔主査退席、島尻主査代理着席〕

○山田(勝)分科員 立憲民主党の山田勝彦です。

どうぞよろしくお願ひいたします。

昨日、予算委員会で岸田総理にも質問をしましました。離島航路の低料金化、これは全国の島民の皆様の願いです。しかし、残念ながら、総理の答弁には全くそのやる気を感じることはできませんでした。総理は島の声を聞く力が全くなくて、とても残念です。

そこで、齊藤大臣に伺います。

○齊藤鉄國務大臣 離島航路につきましては、JR運賃並みの手配をコーディネートできる体制、こういったことも必要になつてまいります。

このため、日本政府観光局において、高付加価値旅行推進室という専門部署を設置して、海外セールスや国内の各地域の関係者との連携を強化する体制を整えるとともに、高付加価値旅行者を顧客とする海外の旅行会社を招請し、地方の観光資源の視察、体験ツアーの実施、国内の宿泊施設など観光関係者との商談会の開催などの取組を行なっているところでございます。

また、先ほど申し上げた十一のモデル観光地において、滞在価値、宿泊施設、販路形成などに関する課題を洗い出すとともに、課題の解決に向けた取組について検証を行い、その成果やノウハウを他の地域とも共有することなどにより、各地域における取組を支援してまいります。

○五十嵐分科員 ありがとうございます。

終わります。

○佐藤主査 これにて五十嵐清君の質疑は終了いたしました。

次に、山田勝彦君。

○山田(勝)分科員 今、この答弁だと、昨日の総理の答弁と変わらないのかなと。

離島の魅力を発信するコンテンツ、それは分かれます。それも大事なことです。しかし、そのままであれば、私は特に、長崎県の島で、この間、島民の皆様の声をたくさん聞いてきたんですけれ

ども、週末、五島や壱岐や対馬の人は島外に出て買物をされるんです。結局、島民の方だけが安いということは、島外に行つてそして消費をしてしまいます。それは島の経済にとって必ずしもプラスにならないので、やはり離島航路の低料金化は完全実施をして、島に来る人も安くないと島に消費が上がつていかない。島で暮らす人たちの所得があるといふことにはまらず、是非、その低料金化、検討いただきたいと思っているんです。検討してあるのかどうか、その辺りも大変重要なことなので確認していきたいんですが、まず、財源についてです。

これは長崎県の担当者の方が、本当に画期的な試算をしていただきました。長崎県の国境の島では、島民限定で今行われていて、全体では、島民が四、島外の方が六、四対六の割合で離島航路を利用いただいているという状況です。

その割合に乘じて、試算をしてもらつたんです。今、島民限定では約十四億円の財源を必要としている。それを島外の人まで対象にすれば、あと二十二億円程度でできる。長崎県の島では三十六億円で完全実施、低料金化ができるということなんです。

長崎県でできて、全国の離島航路、国交省が試算できないわけがないですね、大臣。まず、この離島航路の低料金化、検討するに当たつて大切な試算、一体どれくらいの財源を必要とするのか、試算をしていただけないですか。

○海谷政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省として、離島航路一般を対象にして実施している運賃割引補助は、先ほど御答弁ありましたけれども、地域公共交通確保維持改善事業のメニューとして、ナショナルミニマムを確保する観点から、唯一かつ赤字の生活航路について、離島住民を対象として行つてあるものでござります。

有人国境離島地域に関しては、継続的な居住が可能となる環境の整備を図るため、内閣府の交付金の中で、準住民向けの航路運賃についても、住民同様にJR運賃並みへの引下げに対する支援が実施されているものと承知しております。

このような状況にありますので、現状として、いかしながら、事業所管部局であります、私、海事局でございますけれども、これに対しまして、条件不利地域に係る振興策の制度設計において、そのような試算が必要という御要請が関係府省や関係部局からあれば、必要な対応はしてまいりたいと思います。

○山田(勝)分科員 もう間違ひなく全国各地の島の自治体からこういう要望は毎年上がっているわけで、必要であればじやなくて、今必要だからそういう声は既に上がっているわけです。是非、試算、まずは検討してください、大臣。

大臣に聞いていたんですけども、まあいいですか、時間がないので、次の質問に入ります。

ジェットフォイルの老朽化の問題についてです。資料一を御覧ください。

こういう形でニュースにもなっているんですねが、「離島高速船新造に壁費用高騰老朽化でも計画なし」と。これは大変な問題。島の皆さん、すごく不安を感じていらっしゃいます。

このジェットフォイルというのは、島民の皆様の足の確保においてとても重要な役割を果たしています。いるということで、一昨年の法改正の中でもかなり主要なテーマでありました。だからこそ、新たに進めているところでございます。

本事業は、日常生活に不可欠な足の確保の観点から、住民を対象とした制度になつておりますので、島民以外に対象の拡大を予定していることはございません。

一方で、いわゆる有人国境離島法に基づく特定有人国境離島地域に関しては、継続的な居住が可能となる環境の整備を図るため、内閣府の交付金の中で、準住民向けの航路運賃についても、住民同様にJR運賃並みへの引下げに対する支援が実施されているものと承知しております。

このような状況にありますので、現状として、いかしながら、事業所管部局であります、私、海事局でございますけれども、これに対しまして、条件不利地域に係る振興策の制度設計において、そのような試算が必要という御要請が関係府省や関係部局からあれば、必要な対応はしてまいりたいと思います。

○山田(勝)分科員 もう間違ひなく全国各地の島の自治体からこういう要望は毎年上がっているわけで、必要であればじやなくて、今必要だからそういう声は既に上がっているわけです。是非、試算、まずは検討してください、大臣。

大臣に聞いていたんですけども、まあいいですか、時間がないので、次の質問に入ります。

ジェットフォイルの老朽化の問題についてです。資料一を御覧ください。

一方で、現在国内で就航するジェットフォイルの平均船齢は三十年を超えており、後継船建造の必要性が高まりつつある、このように国土交通省としても認識しております。

こうした中、国土交通省においては、離島振興法改正の趣旨も踏まえまして、ジェットフォイルの更新に向けて、関係自治体、旅客船事業者や造船事業者と費用負担の在り方や更新スケジュールなどについて意見交換を重ねるとともに、後継船を建造した場合の効果を分析するための調査を新たに進めているところでございます。

一方で、我々立法院は法律を作りました。しかし、行政はここまで間、この必要な離島航路の新造そして更新、こういったことの実務、どうやってきているのでしょうか。まず、この辺について大臣に聞きたいということです。

あわせて、実際に壱岐で本当に怖い思いを島民の皆さんはされました。昨年十二月十二日、高速船が、エンジンが緊急停止してしまって、漂流してしまった。そして、乗客の人たちは救助を待つていたわけですよね、救命胴衣まで着て。すごく怖い思いをされています。それに当たつて、全国のジェットフォイルがもう老朽化、三十年以上経過しているという状況で、島民の皆さんはすごく不安を感じている。

だからこそ、大臣からメッセージとして、島の皆様に対して、この老朽化の問題、島民の皆様の不安を払拭するように、少しでも安心していただけるよう、今の考え方、国の対策、いつまでに更新されるのか、メッセージをお願いします。

○斎藤(鉄)国務大臣 今、山田委員おっしゃいましたとおり、ジェットフォイルは住民の生活や地域経済の活性化に大変重要な役割を果たしております。

一方で、現在国内で就航するジェットフォイルの平均船齢は三十年を超えており、後継船建造の必要性が高まりつつある、このように国土交通省としても認識しております。

そこで、大臣に伺いたいんですけれども、島のための学校を維持していくためにやはり問題なのは、小規模な学校というの、従来の学校の法律では児童数に応じて学校の先生の定数が決まっていくので、小規模な学校であれば先生の負担がすごく増える。専門以外の授業もしないといけない、教頭先生が毎日子供たちに教室で教えないといけない、相当な負担があるわけです。

そこで、離島振興法の中では、改正案でも、教育の充実というのをうたつて、十五条の二で、「離島振興対策実施地域に係る公立学校の教職員の配置について特別の配慮をするもの」としてあります。国の方は、こういった島の事情を踏まえて、この小規模学校、島や過疎地域において、先生の配置、どういうふうに考えているんでしょうか。お答えください。

○安江大臣政務官 お答え申し上げます。全国的な教育の機会均等や教育水準の維持向上を図る観点から、離島にある小規模校など、通常の学校と比べて厳しい教育条件になつてゐる学校における教育上の課題を解消することは大変重要なであるというふうに認識をしております。このため、これまでも、累次の定数改善計画により、複式学級の学級編制標準の引下げや、多学年の中の複式学級を解消してきたほか、近年では、複式学級を解消するための教員加配、教員配置など、小規模校支援のための加配定数を措置しているところであります。

そして、令和六年度の予算案におきましても小規模校支援のための加配定数の改善を盛り込ませ

ていたいたところでもあります。文部科学省としては、引き続き小規模学校における教育充実に向けた支援を取り組んでまいります。

○山田(勝)分科員 ありがとうございます。

本当に大事なことだと思います。是非、現場

の、特に過疎や島の地域の先生方の声を聞いてい

ただいて、より一層、加配、手厚くしていただけ

ればと思います。

その上で、今、複式学級という言葉が出来まし

た。これもまた島の学校ならではなんですかね

も、要は、通常であれば同じ学年の子供と教室で

授業を受けるんですが、小規模な学校であれば違

う学年の子供たちが一つのクラスで学ぶという状況、それがよく島の学校では見られる光景であると。

この複式学級、いろいろ、よい面も当然ある

し、また、懸念される点もあるうと思いますが、

文部科学省として、この複式学級、好ましい環境

であると考えているのか、早急に改善が必要だと

それとも思つていてるのか。また、同学年と一緒に

学ぶ教育と比較してどのような影響があると思わ

れているでしょうか。お答えください。

○安江大臣政務官 お答えを申し上げます。

一般的に、複式学級においては、教師が同時に

複数の学年を指導するため、特別な指導技術が求

められることや、あるいは、実験、観察など、長時間の直接指導が必要となる活動に制約が生じてしまったなどの困難性が指摘されております。

一方で、こうした困難を克服するための様々な

指導上の工夫も現場では行われているところであります。

そして、実際に、委員御指摘のように、子供があ

りまして、地域や児童生徒の実態等の、学校

が置かれた状況等によって異なるということもあ

るため、一概に申し上げることは困難であるとい

うふうに考えております。

○山田(勝)分科員 複式学級は解消していくべきだというふうに思われていますか。そこだけ明確にお願いします。

○安江大臣政務官 お答え申し上げます。

繰り返しになって恐縮でありますけれども、やは

り、困難な面、また、そのほかの様々な影響と

いうことについては何とも一概に申し上げられな

いということが実情ではありますけれども、委員

御指摘の、どのように考えるかという点について

は、しっかりとまた、学級の在り方の効果などを

検証していく必要性があるというふうには考えて

おります。

○山田(勝)分科員 続いて、島の医療についてで

これもまた、島民の皆様にとって、地域医療、

この医療が確保されるということが、もちろん命

に関わることなので、とても重要であります。

だからこそ、前回の法改正でも、大臣への附帯

決議、私も読み上げさせていただきましたが、そ

の附帯決議の中で、医療提供体制の確保は島民が

離島で安心して生活していく上で必要不可欠であ

ることを踏まえ、医師等の確保に努めつつ、看護

師等の待遇改善、検討すること、このような内容

を書き込みさせていただきました。

今、島では、医師の確保、もちろん重要なことで

すけれども、実際のところ深刻なのは、むしろ看

護師さんが不足しているということです。この看

護師の不足に当たつてどういう対策が政府の方で

行われていくのか。特にこの附帯決議、明確に、

看護師等の処遇改善というふうに政府が努力義務

を負っているわけです。この辺りの対策について

聞かせてください。

○塩崎大臣政務官 山田委員の御質問にお答えい

たします。

私の地元にも離島がございますので、委員御指

摘のとおり、離島や僻地などにおける住民に必要

な医療を確保すること、これは非常に重要なこと

だというふうに思っております。

この点、医療法上の看護師等の配置基準、これ

は医療機関がその運営に当たつて有すべき最低限

の人員を示したものでございますので、その緩和

については慎重な検討が必要であるというふうに

考えております。一方で、診療報酬上の評価、こ

ちらにつきましては、医療資源の少ない地域に配

置の要件を緩和するといった工夫、これを取り入

れているところでございます。

また、看護職員を含む医療関係職種、この賃上

げが重要である中、今年の令和六年度診療報酬

改定においては、賃上げに係る評価料の新設等を

行つております。そのほかにも、僻地診療所、僻

地医療拠点病院の整備、運営に対する支援などを

行つております。厚生労働省としては、引き続

き、離島や僻地などで必要な医療が確保できるよ

うに取り組んでまいりたいと考えております。

○山田(勝)分科員 学校の先生とかであれば、

島手当などというような制度があります。是非、島に

</

と認識してございます。

昨今の原油高、これは国際的に生じているものでございますけれども、これに対する激変緩和対策としての補助事業というのを一昨年の一月から実施しているところでございます。引き続き継続しているところでございます。

その上で、委員から今御指摘ございましたよう

に、特に離島の場合、これは離島に限るわけではないんですけども、ガソリンを製油所からSSまで運ぶための流通費、このコストが地域地域によつて相当違つてゐるという実情がございます。

特に離島の場合は、海上輸送でございますので、タンクローリーでなくドライバ缶輸送でございましたり、そのローリー自体をフエリーで運ぶといつたようなコストが大きく上振れするということが生じるところでございます。

それで、先ほど委員御指摘ございましたように、ガソリン流通コスト対策事業というのを実施してございます。これによつて、それぞれの島ごとに、輸送形態と本土からの距離に応じて、その差額分といいますか、補助を行う制度を実施しております。最大で七十円の補助がなされてござります。

先ほど御紹介いただきましたように、一昨年の法改正、それに伴う附帯決議で、価格の低廉化という決議がなされたことはよく承知してござります。

私どもいたしましては、本土と離島との格差、価格差というものをしっかりとモニタリングをして、その実態に応じた形で補助を実施していくということが何より重要だと認識いたしまして、一リットル当たりの補助単価の見直しを行いました。昨年四月から適用したところでございます。

具体的に申し上げますと、過去三年間、離島価格が本土価格より五円以上高い場合には、その流通コスト差を上限として、補助単価の引上げといふものを行つたところでございます。先生の御地

に、また、江島、平島では二十円を二十六円に引き上げたところでございます。

いずれにいたしましても、今後とも離島と本土との価格差のモニタリングというのは重要でござりますので、これをしっかりと行つた上で、流通コストの実態を踏まえて、適時適切な単価の見直しを行つていただきたい、このように考えてございます。

○山田(勝)分科員 ありがとうございます。

既に補助金単価の引上げを実施している島もあるということです。是非、この支援の強化、引き続き実行していただきたいと思っております。

次に、島の交通、地域交通の問題についてです。

本当にバスの運転手さんは不足していく大変で

す。五島や壱岐では、バスの運転手さんの平均年齢が五十代後半になつてきていて、もう若い運転手さんが入つてくれないと、いう深刻な事態を招いています。この、地域交通を支えるバスの運転手さんの処遇改善、これも重要な問題です。

賃上げをどうするのかという議論の中で、担当

者の方とも何度も話すんですが、まずは運賃を引き上げてほしいと。それはそうだと思ひます。適正な価格転嫁、これが働く人たちの賃上げにつながつていくこととは確かです。

しかし、それでは、この状態を改善するに当たつて、強力な後押しには十分なり得ないと。なぜなら、島の人たちの中、バスの運賃を上げる、そして、それを賃上げにつなげていくという循環も大事なんですけれども、そもそも、島では人口減少で、客数も減つてゐるわけです。そこに運賃を上げていくことは、客数が更に減つてしまふかも知れない。

そういうことですから、私が求めたいのは真水の支援。より具体的に国が財政的に支援をして、地域交通を支える運転手さんの賃金が引き上がるような政策が必要だというふうに思つております。

その中で、國も様々な事業を行つていただけておりますけれども、時間が来たようです。

いるんですけども、例えば、地域交通が一年間の事業計画を立てて、どうしても赤字になつてしまします。その中で、赤字を補填する事業があります。その赤字の補填率が、実は、各自治体で、一〇〇%補填してくれる自治体もあれば、七〇%しか補填してくれない自治体もあると。

そうすれば、その会社の事業計画には、当然、働く運転手さんたちの人工費も乗つかつてゐるわけです。一〇〇%赤字を補填していただけないのであれば、三〇%もカットされるのであれば、当然、働く人たちの賃上げが行きづらいという環境になつてしまします。

なので、この対策、國の方で、極力一〇〇%になるような仕組み、支援をお願いしたいと思つてゐるのですが、いかがでしようか。

○石原政府参考人 お答え申し上げます。国土交通省では、地域における必要不可欠な移動手段でありますバスの路線維持のため、これは地方自治体とともに、一定の要件を満たすバス路線について運行費の補助を行つてゐるところでございます。

委員御指摘のとおり、地方自治体とともに、いうことなんですけれども、地方自治体によつては、それぞれの自治体によって、バスに対する欠損補助の割合、現実には様々異なつてゐる、こういう現実があるのも確かでございます。

ここは、ある意味、地方自治体それぞれのお考えに基づくこととすることとありますので、国から一律にといふところはいろいろ難しい点もござりますけれども、しっかりと、補助が十分になされない、そういう地域については、引き続き國の方からも実態をよく調べた上で必要な働きかけを行つてまいりたい、このように考えております。

○山田(勝)分科員 ありがとうございます。

大変重要な事業ですので、是非ともお願ひしたいと思います。

残念です、漂着ごみについても質問をしたかつたんですけれども、時間が来たようです。

引き続き、島の現場の声を、必要な予算や必要な政策を訴えていきたいと思います。

○島尻主査代理 これにて山田勝彦さんの質疑は終了いたしました。

次に、緑川貴士さん。

○緑川分科員 皆さん、お疲れさまです。

最初に、地域の公共交通についてお尋ねをいたします。齊藤大臣、よろしくお願ひします。

人口減少下の今、日本では、長期に輸送需要、利用者が減つてゐること、そして、供給の面からも、交通事業の担い手である人手が不足してい

る、さらに、この間のコロナ禍でそれに拍車をかけて、交通事業経営が厳しさを増してゐるところでございます。

しかし、それがその流れのまま、この路線の減少あるいは撤退という形になつて、利便性が下がつてしまえば、それで更に利用者が減つてしまふというやはり悪循環を繰り返してしまふのみであります。地域の交通のネットワークというものがやはり弱まつてしまふ懸念がでございます。

この地域公共交通を輸送の面の効果からだけを評価、再編するのではなくて、道路や上下水道など同じように、やはり暮らしを支える社会基盤であるということを改めて捉えて、この行政、交通事業者、住民が協力をしながら、地域にとってどういう形が一番いいのか、この最適な公共交通の全像を描き直していく、それによって計画的なまちづくりにつなげるといった取組が非常に重要な要素であるというふうに思いますけれども、この辺りの御認識、大臣、まずはお伺いしたいと思います。

○齊藤(鉄)国務大臣 地域公共交通は、人口減少による需要減に加え、新型コロナウイルス感染症による急激な利用者の落ち込みや運転者の人手不足等により、深刻な状況にあると認識しております。

こうした状況を踏まえ、国土交通省としては、

地域の多様な関係者が連携、協働して、利便性、生産性、持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへのリデザインを進めていくことが重要であると考えております。

また、委員御指摘のとおり、公共交通とまちづくりを一体的に捉えることは重要であり、地域交通法に基づき、自治体が地域の関係者と協議し、まちづくりと連携した形で地域の交通計画を作成する制度を構築しております。

昨年も、このような問題意識でリデザインの法律を作ったところでございまして、今年をその元年と決めております。

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成、これは国もあり、そして、地域、自治体、一緒になって考えていく、そういうふうに話し合いの場をつくって、また、お金も入るようにならました。そういう形で進めていきたいと思っております。

○緑川分科員 様々な協議の場があるという

ふうに思います。道路運送法を根拠とした地域公

共交通会議であつたり、あるいは地域公共交通活

性化再生法を根拠とした法定協議会、あるいは、

大臣、今触れていたいた再生法が昨年改正され

て、鉄道に対して、その再編に対し関係者が議論するという再構築協議会の設置も可能になつて

います。

いろいろな議論の場、様々な協議の場というの

を、しっかりとその機会をつくって話し合いを充実を

させていくということ、その機会を設けるとい

うことは非常に大事だというふうに思つたんですけれ

ども、他方で、例えばやはり鉄道を廃止した場合

に、じゃ、どうなるんだ、これからは代わりにど

ういう交通になるんだということについて、これ

は冷静に考えていくことも必要だというふうに思

います。

例えば、鉄道を利用していた子供たち、

学生が、じゃ、どういうふうに通学すればいいの

かということだったらスクールバスを用意しなけ

ればいけない、あるいは、お年寄りの方の通院、

お買物の支援などもやはりこれは交通手段を用意

しなきやいけないということになりますし、こ

の追加的な支援で自治体の財政の負担はやはり増

える方向にはなつていきます。

そしてまた、鉄道がなくなることで、その周辺のこれまで土地の価格というものがありますけれども、その周辺の価値がやはり下がってしまう。結果としてその自治体の税収が下がってしまうということが果たしていいのかどうかということとも踏まえて、このコストの面も含めて冷静な議論をすることが非常に重要なだというふうに思つています。

この辺りは、大臣、御認識はいかがでしょう。

○齊藤鉄 国務大臣 まさしくその問題意識で地

域公共交通、また、鉄道に関連しては再構築協議

会という会議体をつくって、先ほど申し上げまし

たように、国も入って、そして地方自治体、地域

住民、そしてそれに関係するいろいろな諸団体の

方々、これは学校関係、福祉関係も入ります、そ

ういう方々でしっかりと議論してまいります。

と。そこで出た結論については国も責任を持つて

支援する。

これまで、いわゆる税金を例えれば鉄道等には使

えないというようなことでしたけれども、しか

し、社会資本整備交付金というこれまで公共事業

にしか使えなかつた交付金をそちらの方にも使え

るというような仕組みの変更も行いました。

そういう形で、しっかりと地域で話し合つた、そ

して出した結論については、しっかりとそれを実行

していく体制をつくっていこう、こういうこと

で頑張つていただきたいと思います。

○緑川分科員 やはりこれまでの負担とこれから

どうするのかということを話し合う会合も初めて

開かれたところでございます。

そして、今月は、秋田県と岩手県の沿線の自治

体が集まって、その意思統一を図ろう、これから

どうするのかということを話し合う会合も初めて

開かれたところでございます。

路線の維持のために、これまで以上に、利用促

進に向けてやはり意気込んでいるところがござい

ますし、その動きを強めていることに対する、今

の政府の御認識、また今後の対応、どのようなこ

とをお考へでしようか。

○齊藤鉄 国務大臣 花輪線については、私も全

線乗つたことがございまして、すばらしい路線だ

な、美しい路線だなと思っております。

この花輪線につきましては、これまで、沿線

自治体やJR東日本などを構成員とする花輪線利

用促進協議会が開催され、利用促進のための取組

が行われてきました。

そのような中、本年二月六日、岩手県、秋田県、そして沿線五市によりまして、JR花輪線活性化対策自治体会議が開催されたと承知しております。この自治体会議は、花輪線の維持に向け、国への要望やJR東日本への対応、沿線住民の意識醸成や利用促進活動等について協議、検討するため設置されたものと聞いております。

花輪線は二〇二二年度の輸送密度が二百九十四人となっており、大変厳しい状況にあるものと認識しておりますが、こうした路線については、地方公共団体や鉄道事業者など地域の関係者が十分に議論を行い、地域や利用者にとって最適な形で支援する。

これまで、いわゆる税金を例えれば鉄道等には使えないというようなことでしたけれども、しかし、社会資本整備交付金というこれまで公共事業にしか使えなかつた交付金をそちらの方にも使えるというような仕組みの変更も行いました。

そういう形で、しっかりと地域で話し合つた、そして出した結論については、しっかりとそれを実行していく体制をつくっていこう、こういうこと

で頑張つていただきたいと思います。

○緑川分科員 やはり、学校の関係者にお話を伺つても、新しい高校に通うようになる学生が、もしこれから沿線で縮小になつたりとか廃止になつたりした場合にはもちろん通えなくなるといふことがあります。この春から新たに開校する高校に隣町からこの花輪線を利用して通うようになる、そういう学生の需要というのも見込まれるところでござい

ます。

今年の花輪線の沿線では、新たに隣の町との広域で学校の再編というものの、新しい高校がこの沿線には生まれたという経緯もございます。そうして、この春から新たに開校する高校に隣町からこの花輪線を利用して通うようになる、そういう学生の需要というのも見込まれるところでござい

ます。

そして、今月は、秋田県と岩手県の沿線の自治体が集まって、その意思統一を図ろう、これからどうするのかということを話し合う会合も初めて開かれたところでございます。

路線の維持のために、これまで以上に、利用促進に向けてやはり意気込んでいるところがございまますし、その動きを強めていることに対する、今

の政府の御認識、また今後の対応、どのようなこ

とをお考へでしようか。

特に、秋田県の北部は、自転車のロードレースの大会も、広域で市町村をまたいで開いている大きなイベントもありまして、それも市町村をまたいで開かれる地域なので、サイクリストを対象とした電車内への自転車の持込みの実証実験を行つたりとか、輪行をどういうふうにスムーズにできるかということ、また、写真撮影のスポットを、やはり観光スポットでもありますので、そこを整備して撮影会を開いていこう

といったことも話してあります。

観光の面でいうと、沿線は、世界遺産に登録されているものが複数ございます。紹介しますと、花輪線の花輪の名前を冠した屋台行事、花輪ばやし、そして、沿線の地域に伝わる風流踊りである毛馬内盆踊り、昨今登録をされたんすけれども、これはユネスコの無形文化遺産です。そして、北海道・北東北の縄文遺跡群の一つの大湯環状列石もユネスコの世界文化遺産。沿線にはこの世界遺産が三つあるというのがこの花輪線の大きな特徴ではないかと思います。

日常利用、たとえ少なくとも、厳しい状況の中でも、それをカバーして余りある豊富な観光資源があるという地域であるということを、潜在力があるということを、改めて、これを引き出せるよう、それをこにして、様々な工夫を凝らしながら、やはりイベントということを改めて考えていく、それによって効果的な利用促進を図るという視点を持つていくことも必要ではないかというふうに思っていますけれども、斎藤大臣、この辺り、いかがでしょうか。乗られて、大変ありがたいことで、その辺りの御認識もお伺いできればと思います。

○斎藤(鉄)国務大臣 鉄道の議論をするときに、最も経営上大事なのはやはり日常の乗車だ、このように聞いておりますが、今委員お話しのようないくつかの観光という観点からも、イベント開催、そして多くの人が日本中から来てもらうという観点も含めて、我々国も一緒にいろいろな協議をしていきたいと思つております。

○緑川分科員 ありがとうございます。

一時的な利用増にとどまらないやはり流れをつくるということを、私も当然、地元に暮らしている人間の一人として知恵を絞りながら、そしてまた対応を考えいくといった、今後、頻繁にまた協議会が開かれるということになると 思います

ので、その際、機会を捉えながら改めて議論をさせていただきたいというふうに思っています。

今後、ローカル線の議論の中で、仮に再編が決まった場合には国が路線バスへの転換も支援をしていくということなんですが、先ほど山田議員のお話もございましたように、やはり今、日本においてはバス運転手の不足というものが大きな課題などを促進しているほか、二種免許取得費用の支援、それからキャッシュレスなどのデジタル化による業務効率化、省人化の取組への支援などを進めてきたところでございます。

日本バス協会の調べでは、昨年の時点で、路線バスだけでも一万人の運転手が足りない、そして、二〇三〇年には三万六千人の不足が見込まれているということです。運転手として必要な大型二種免許の保有者が全国で八十万通りますけれども、このうちの六割が六十歳以上、つまり五年後、二〇三〇年前後では退職する方がこれから急激にまた増えていくという年代になつていきました。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

このバスやタクシーなどの交通事業者への人手不足対策として二種免許の取得費用の支援なども含まれているんですが、例えば、バスで大型二種免許を取る場合には五十万円から六十万円という高額な費用がやはりかかります。一時的な補助、一部の補助だけではなくて、経費についても改めて手厚い支援というものを考えていかなければなりません。

○斎藤(鉄)国務大臣 御指摘のとおり、バスの運転者不足につきましては、地域住民や観光客の移動手段確保の観点からも危機感を持って受け止めております。

このため、国土交通省としては、運賃算定基準の見直しや運賃改定の迅速化により早期の賃上げなどを促進しているほか、二種免許取得費用の支援、それからキャッシュレスなどのデジタル化による業務効率化、省人化の取組への支援などを進めています。

国土交通省としては、こうした取組をしっかりと進め、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいりたいと思います。

○緑川分科員 やはり歴史的には、この公共といふふうに冠している公共交通機関ではあるんですけども、こういう公益性の高い分野であつても、やはりこれは独立採算制を取つてきたという経緯がございます。

そういう中で、予算をやはり見ると、来年度の地域公共交通に係る関連予算、前年度よりも増額しているものもあるんですけども、今年度の補正と合わせても、鉄道とバス、タクシー、あるいは航路、全ての交通関係の予算というものが、全体で見ると九百億円足らずなんですね。冒頭で申し上げた、道路とか上下水道、こうした、本当に公共交通が担っているものと同じようにやはり捉えています。

このため、公共交通も暮らしを支えているインフラなんだと、社会基盤なんだという、行政が、やはり、予算があつてこそのまちづくりの一環といふうに捉えられる、計画的に整備を進めることができます。けれども、こういう公益性の高い分野であつても、やはりこれは独立採算制を取つてきたという経緯がございます。

国土交通省としては、こうした取組をしっかりと進め、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいりたいと思います。

○緑川分科員 やはり歴史的には、この公共といふふうに冠している公共交通機関ではあるんですけども、こういう公益性の高い分野であつても、やはりこれは独立採算制を取つてきたという経緯がございます。

国が改めて協議の場といふこともいろいろ御検討いただきたいというふうに思っていますし、昨年氾濫したこの米代川支流の、能代市なんですかれども、悪土川が百棟近くの半壊、流域の床上浸水の被害というものがやはりございました。

それは、昨年だけではなくておとしも同じように氾濫をして、浸水の規模は違うんですけれども、同じような浸水被害がおとしも悪土川によつて発生をしております。

確かに県の管理であります、おつしやついていたいたように、悪土川と米代川の合流地点の水門が閉じたときに稼働する排水機というものも国が管理をしています。ですので、これは、氾濫が頻繁に起きている河川に対しての、ポンプ能力の検証であつたりとか、水害防止に向けた抜本的な対策ということを是非ともお願いをしたいと思いますし、先ほどお答えをいただいたところでございます。

○島尻主査代理 これにて緑川貴士さんの質疑は終了いたしました。

○大島分科員 次に、大島敦さん。

○大島分科員 よろしくお願ひします。

荒川水系河川整備について、大臣伺いたいと思います。

一九四七年九月十五日のカスリーン台風では、鴻巣市で左岸約六十五メートル、熊谷市久下で左岸約百メートルにわたり相次ぎ破堤し、利根川の氾濫と合流した濁流は、沿川の市町村をのみ込みながら、九月二十日には東京湾に達しました。荒川の河川整備は、カスリーン台風の被害を踏まえ、長期的な計画の下で整備されて今日に至っていると考えます。

二〇一九年台風十九号の被害は、大宮台地の北

側で、台地が終わり堤防で守られている旧吹上地区ではなく、大宮台地の荒川側斜面での越水や床下浸水など、そして床上浸水なども起きたことは、河川整備が進んだことで、予想を超えた降水量では対応が追いつかなくなっているのではないかと思います。

まず、荒川上流河川事務所職員の皆様、荒川調節池工事事務所職員の皆様には、日々、真摯に河川整備に取り組んでいただいている、心より敬意を表します。

さいたま市から上尾市平方の開平橋付近までの築堤の終了が近いと承知しております。堤内に調整池のための堤防が築堤されますので、調整池が完成すると荒川の川幅は狭くなります。調整池完成により下流への水量は調整されますが、調整池の上に位置する開平橋から上流の水位は更に上がることになります。

二〇一九年の台風十九号では、大宮台地の荒川側斜面に位置する多くの住宅や事業所が床上、床下の浸水被害を受けました。特に上尾市平方地区での被害は甚大で、これまで八十年以上ここに住んで、ここで生活してきた方が、こんなに水位は上がつたことがなく、これまでの経験を超えた水位であったと伺いました。

また、被害はほとんどありませんでしたが、鴻巣市の旧吹上地区は、大宮台地の北端にあり、堤防で治水しています。二〇一九年の台風十九号の際には、カスリーン台風の経験から、台風が上陸する前に御飯を炊いて、自主的に自宅の二階で垂直避難をしていた方々もありました。

今後、調整池完成により水位が上がると被害のおそれも増すと考えます。調整池上流の対策が急務であると考えますが、国土交通省の説明をお願いします。

○齊藤(鉄)国務大臣 上尾市の平方、畔吉、領家地区につきましては、荒川の堤防整備が一部で完了してしまったため、令和元年東日本台風により台風十九号、すなわち令和元年東日本台風によりまして、床上浸水四十四戸、床下浸水十戸などの被害が発生しました。

この地区の堤防整備につきましては、その下流で事業中である荒川第二、第三調節池の整備と一緒に着手する予定でございます。

○大島分科員 大臣、ありがとうございます。

台風の十九号の際は、破堤するのではないかと危惧をしておりまして、朝の七時には地元の四市一町の首長の皆さんには電話をして、相当身構えて対応を取つております。令和十二年度完了を目標とし、順次、上流部の畔吉、領家地区の整備に着手する予定でございます。

○大島分科員 大臣、ありがとうございます。

台風十九号の際は、河川が直角に曲がりまして、堤防への負荷が極めて大きく、地域からも鴻巣市を通じて要望が国土交通省に寄せられています。早期の対応をお願いいたします。大臣の御答弁を受けて、是非、対応を取つていただけることに心より感謝申し上げます。

○齊藤(鉄)国務大臣 荒川中流部の堤防整備に当たりましては、令和元年東日本台風において浸水被害のあつた上尾市平方地区等の整備を優先しておますが、鴻巣市荘原地区などにおいても引き続き計画的な整備を進めるために、糠田地区の埋蔵文化財調査を行つております。

○大島分科員 大臣、ありがとうございます。

国土交通省としましては、荒川流域の治水安全度向上のため、荘原地区を始めとした荒川中流部の治水対策の早期完成に向け、引き続き、必要な予算を確保して、事業を推進してまいります。

○大島分科員 大臣、ありがとうございます。

統きました、首都直下地震の発生確率について答弁をお願いいたします。

首都直下地震を含む南関東エリアでの今後の発災のおそれについて伺います。南関東での発災の確率は今後三十年で七割と聞いていますが、その理解でよろしいでしょうか。御説明ください。

○永井政府参考人 お答えいたします。

この地区についても堤防整備に着手するため、整備内容や用地地補償などについて、来月十六日に地元説明会を開催する予定であり、まず土地所有者などとの調整を迅速に進めてまいります。しっかりと対応してまいりたいと思います。

これまででも、地元の国道の整備を考えますと、お墓が当たるところは結構大変でして、それぞれの地権者が何代にもわたつて分からなくなつているものですから、国土交通省の皆さんの方道な努力によって道路が開通したり、うまく地元の合意形成ができるいくと思いますので、大臣の御答弁を受けて、是非、対応を取つていただけることに心より感謝申し上げます。

これまででも、地元の国道の整備を考えますと、お墓が当たるところは結構大変でして、それぞれの地権者が何代にもわたつて分からなくなつているものですから、国土交通省の皆さんの方道な努力によって道路が開通したり、うまく地元の合意形成ができるいくと思いますので、大臣の御答弁を受けて、是非、対応を取つていただけることに心より感謝申し上げます。

率について長期評価を実施しております。

この長期評価では、首都圏で発生する可能性のある地震の評価を行っており、例えば、南関東地域直下における相模トラフ沿いのブレートの沈み込みに伴うマグニチュード七程度の地震については、今後三十年以内に七〇%程度の確率で発生すると評価されております。

○大島分科員 三十年で七割の確率であれば、毎年一%ずつ上昇すると考えられますか。御答弁をお願いします。

○永井政府参考人 お答えいたしました。

地震調査委員会で公表している地震発生確率は、基本的に同じ場所で同じような地震がほぼ一定の間隔で繰り返すという仮定の下、新たな地震が発生しない限り、時間の経過とともに増加するモデルを使用しております。

一方で、お尋ねのございました南関東地域直下における相模トラフ沿いのブレート沈み込みに伴うマグニチュード七程度の地震につきましては、過去の地震の発生履歴を見ますと、発生場所や発生間隔にばらつきがありまして、同じ場所で一定の間隔で繰り返し発生しているわけではないことから、年数経過によらず、地震発生確率が一定となるモデルを使用しております。

このため、お尋ねの地震の発生確率は、毎年上昇するわけではなく、七〇%で一定となります。

○大島分科員 ありがとうございます。首都直下地震発生時の対応について伺います。東日本大震災の発生は金曜日の午後で、参議院での決算委員会がNHKで中継されていました。霞が関、大手町の気象庁、地方支分部局も機能しておりましたので、初動体制が組めたと考えます。

映画の「シン・ゴジラ」を見るによく描かれてるんですけども、首相が中央に座り、大臣が囲んで名前の入ったビーブス、チヨツキを着た職員が、情報を集約して、役所間の調整を行い、資料

をまとめ、首相に判断を仰ぎます。

官邸を機能させるためには、まず、地方支分部局、役所の地方出先機関を含めて、各府省が機能していることが前提となると考えます。夜間や休日に発災した場合、それでも首都機能の交通網が寸断されなければ、翌日には、霞が関、市ヶ谷の自衛隊、大手町の気象庁など、各役所に職員が駆けつけて対応できると思います。しかし、首都直下地震では難しいのではないかと危惧をしております。

そこで、首都直下地震が夜間や休日に起きた際の初動体制について伺います。

まず、政務三役の緊急対応の体制はどうなっているのか、御説明をお願いします。

○上村政府参考人 お答えいたしました。

首都直下地震などの緊急事態の備えについては、平成十五年十一月に閣議了解されました「緊急事態発生時における閣僚の参考等の対応について」におきまして、各閣僚が東京を離れる場合に是、あらかじめ副大臣又は大臣政務官が代理で対応できるよう、各省庁等において調整しておくこととされてございます。

これに基づきまして、内閣府の場合と、内閣府防災担当におきましては、平日、夜間、休日

にかかるわらず、防災担当大臣が不在となるときは、防災を担当する副大臣又は政務官のいずれかが在京することとしており、首都直下地震が発生した場合には、当該政務官が官邸に緊急参考を行うこととしてございます。

○大島分科員 同じく各府省の緊急対応、体制についても同じという理解でよろしいですね。

○上村政府参考人 関議了解でございますので、難しい場合の体制は考えておりますか。

これに基づきまして、各省、適切に対応されていの、東日本大震災、熊本地震、今回の能登半島の地震、パックアップが十分取れたと思います。南海トラフで災害を受ける地域についても、しっかりと機能は生きていましたので、できなんですか。

特に、通信網については、私も、ちょうど、これまで、首都直下が起きた場合の対応というのれども、首都直下が起きた場合の対応といふのが、しっかり考えておかないといけないのかなと。○上村政府参考人 内閣府防災の担当の話で申し上げますと、幹部三名のほか、職員のうち四十四名を、非常災害対策要員として庁舎近傍の宿舎に入居させるなどして、発災後速やかに参集する非常時の参集体制を構築してございます。

首都直下地震が発生し、交通網が寸断された場合にありますと、直ちに徒步又は自転車なども含めたあらゆる手段を用いて官邸等に参集し、必ず対応を行うこととしております。

○大島分科員 そして、首都直下地震の首相官邸及び各府省の体制について、現状でも対応可能な対応を行なうこととしております。

○上村政府参考人 首都直下地震が発災した場合に備えまして、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化することを目的としました政府業務継続計画などをあらかじめ作成しております。

また、災害発生時には、警察、消防、自衛隊の救助部隊の活動拠点や進出ルートなどをあらかじめ明確にし、大量の帰宅困難者の移動を抑制しながら、速やかに救助活動等を実施できるよう、人命救助のために重要な七十二時間を意識したタイ

ムラインを明示しました、具体的な応急対策活動

に関する計画というものを策定し、それに基づき、初動対応として迅速に対応することとしており

ます。

○大島分科員 ありがとうございます。

私も防災担当副大臣を仰せつかつたことがありますて、結構緊張の毎日でした。必ず近くにある携帯電話を見たりしながら、自宅の家には衛星携帯電話を置いたりして対応を取つております。

これまで首都機能がまだ生きている状態での東日本大震災、熊本地震、今回の能登半島の地震、パックアップが十分取れたと思います。南海トラフで災害を受ける地域についても、しっかりと機能は生きていましたので、できなんですか。

○上村政府参考人 交通が寸断されて、職員の出勤が難しい場合の体制は考えておりますか。

これに基づきまして、各省、適切に対応されていの、東日本大震災、熊本地震、今回の能登半島の地震、パックアップが十分取れたと思います。南海トラフで災害を受ける地域についても、しっかりと機能は生きていましたので、できなんですか。

二、三十キロが限界なんです。唯一頼りになるのが国土交通省の通信網ですよね。二回線持つてい

て、一つがマイクロ波、もう一つが光。恐らく内閣府防災もそれを、内閣府防災は元々国土交通省の分駐みたいなところで、一体化しながらやっているので、多分そういう機能を生かしながらだと思うんです。

ただ、今後の対応として、当時検討したのは、中央官庁の役所の課長以上の方には衛星携帯電話を持たせていいのかなと思つた。そんなに大きな金額じゃないです。

今、スターリングを使うのがいいかどうかはともかくとして、衛星携帯電話も大分安価になつて

きて、今の衛星携帯電話だと、衛星というのは地平線ぎりぎりに浮いているものですから、なかなか電波が、見晴らしのいいところじゃないと届かないというのがありますて、今後、直接宇宙と携帯電話がつながるようになると、そういう体制を組んでおくことが、今後被災したとしても、指揮命令が生きていれば対応が可能になるのかなとな

ど思つてゐるものですから、是非そういうことを、大臣含めて皆さんに考えていただきたいなと思つています。

私の地元には綾瀬川断層がありまして、埼玉県の中央部に位置する大宮台地、水害に強く、地震の震度も他の地域と比べて低いと言われております。ハザードマップを参考にして、引っ越しする御家族もおります。

しかし、念のために、分かる範囲で伺います。

大宮台地の東側に位置する綾瀬川断層のリスク評価について御説明ください。

○永井政府参考人 お答えいたしました。

綾瀬川断層は、埼玉県鴻巣市から川口市に至る、おおむね北西から南東方向に延びる、長さ約三十八キロメートルの断層とされており、地震調査委員会において、過去の調査研究結果に基づき評価を行い、平成二十七年四月、評価の結果を公表いたしました。

その結果、綾瀬川断層で発生する地震の規模やその発生確率につきましては、鴻巣・伊奈区間につきましては、マグニチュード七・〇程度の地震が発生する可能性があり、今後三十年以内の発生確率はほぼゼロ%、伊奈川口区間については、マグニチュード七・〇程度の地震が発生する可能性があり、その確率は不明と評価されておりま

なお、活断層は、過去に繰り返し活動し、今後も再び活動すると考えられる断層であり、一定期間内での発生確率にかかわらず、活断層が存在していること 자체、当該地域で大きな地震が発生する可能性を示すものであることに留意する必要がございます。

また、綾瀬川断層付近の地域については、断層で発生する地震だけでなく、海溝型地震などにより強い揺れに見舞われる可能性もございます。

さらに、発生確率が不明と評価された場合であっても、すぐに地震が起きることが否定できないともされてございます。

地震は国内どこでも発生し得るということを念

頭に、いざれにしても防災対策をしつかり行つていただけるよう、今後も地震調査研究推進本部において、丁寧な情報発信に努めてまいります。

○大島分科員 私の議員会館の部屋には、文部科学省の防災研究所が作成した二〇一九年の日本列島の地図、防災マップが掲示してあります。最新版が二〇一九年だと思います。能登半島はノーマークなんです。実は。ですから、今審議官おつしやられたとおり、どこで起きてもおかしくないのが震災なので、しつかり準備というのかな、それを念頭にしながら生活した方がいいかなと思つております。

大臣に最後の質問になるんですかけれども。

まず、国土交通省の今の建物について、いつ頃建てられて、いつ頃免震の対応をしたのか、政府参考人、これは営繕部長からの答弁をお願いしま

国土交通省が入居いたしました中央合同庁舎第三号館の建物ですけれども、昭和四十八年に全体が完成しております、平成十四年に免震化改修を実施しております。

防災拠点施設として必要な耐震安全性を有しております。

おり、人命の安全確保に加え、大地震動後においても十分な機能確保が図られたものになつております。

○大島分科員 恐らく、その工事を行うときに何回か増築しているはずなんだけれども、何回ぐらいい増築したか知っていますか。

○秋月政府参考人 一度、上階増設といいまして、上階に増設していると思つておりますが。

○大島分科員 国土交通省に要請活動で伺つて、職員の皆さんが狭いスペースに窓際まで張りついでいて、席を確保しております。私の経験ですと、昭和四十年から五十年代ぐらいの様相で、なかなか今の人人が入社する気になるのは難しいかなとも思うんですよ。

本来であれば予算委員会で首相に聞いた方がいい

いと思うんですけれども、国土交通省の今の建屋については、免震構造は大丈夫だと伺っていますし、地震が起きても大丈夫ですし、四階ぐらいが多分増築してあるので、大丈夫だとは言わざるを得ない立場だと思うんです。ただ、今後の首都直下を考えると、最新鋭の建屋を一つ持つておくことが必要だと思います。

東日本大震災のときも、国土交通省の会議室でスクリーンを介して、東北の整備局の皆さん、全国の皆さんと意見交換をしている風景を見たときに、やはり国土交通省のワーディングが、私も鈴鋼会社ですから、台風が来ることには、必ず昼夜、ずっと夜通し製鉄所にいて危機対応しております、やはり本社と製鉄所の人事異動があるので、言葉が同じなんです。国交省の強みは、やはり職員の皆さんとが同じ言葉を使っていらっしゃることなんですね。やはり、地方支分部局、本省を今まで常にローテーションしているので、大丈夫だ

とか、危険だとか、危ないというのだが、みんな同じ水準で考えられるのが国交省だと思っておりながらして、ですから、地方支分部局を地方にちょっと分離するのは僕は反対な立場ですので。それで、是非大臣、今後、首相官邸だけだとやはり弱いと思う。やはり、寝泊まりしながら一ヶ月間ぐらいいずっとオペレーションしなければいけない。そつすると、着替えるところからシャワーや

ルームから含めて、しっかりとした防災拠点をつ、やはり震が関に持つておくことが必要なものかなと思うんです。ちょうど国交者の前は大きな駅車スペースもありますから、全部を僕は建て替ても、国として建て替えたとしても、国として壊失にはならないと思っていまして、是非そういうことを、なかなか国交省からは言いにくいと思ふますので、野党からだと言いややすいものですから、是非検討してほしいなと思います。一番の目新鋭の、全ての震災に備え。

ですから、地元の構造設計の建築士の方と話をすと、いや、大島さん、タワーマンションは倒れないと、いだけであつて、一回地震が来ると中の配管等は

構築壊れてしまうという話を聞こんです。でもそ
ら、免震で大丈夫なのとそのビルが機能するこ
とは違うので、是非その点も踏まえて、長期の計
画だとは思うんですけれども、働きかけいただけ
ればと思います。

最後に大臣の感想でもいただければ幸いです。
○齊藤(鉄) 国務大臣 國土交通省への温かい御
慮と思想と御提言、本当にありがとうございます。

免震工事をしたということで、財務省と國土立
通省はまず免震工事をした。あれは、この二つの
役所が地震時にしっかりと機能していくべきやい
いということの国の大義かとも思いますが、ま
た、免震工事をしたがゆえに当分建て替えなくて
もいいのかなというような雰囲気もありますけ
ども、しつかり、今の御提言を聞きましてまた空
気をいただきました、頑張らなきやいけないとい
う勇気をいたしました。

環境につきましては、職場環境として狭過ぎるのではないかということにつきましては、執務室のレイアウトの見直しやペーパーレス化による執務スペースの有効活用などの取組を行つて、若い人が是非行きたいと思うような役所にしていきたいと思っております。

○大島分科員 どうもありがとうございました。
終わります。

わゆるスーパー堤防が建設をされております。
先日、斎藤大臣も視察に、わざわざお忙しい中
で来ていただきました。大臣が来ていただいたの
は大阪市の旭区の地域でありまして、守口市の方
では下島地区というところが建設を今されており
ます。
令和九年度に、この地域で義務教育学校を開校
するという予定になつております。これは、二つ
の小学校と一つの中学校が合併されることになる
わけですが、このスーパー堤防の建設にも当たり
まして、先日、この下島小学校、この地域の小学
校、半世紀にわたる小学校の歴史に幕を閉じまし
た。私も式典にも参加をさせていただきました。
この中で、地元の声が幾つか挙がつております。
その一つは、この堤防がかなり、なだらかに
いった途中でそそり立つて、ここが実は学校にな
ります。直前まで学校ですので、また家も、この
そそり立つた壁のすぐ手前まで民家がございます。

ので、非常にこれは圧迫感があつて怖いというふうなお声もいただいております。
そしてまた、この新しくできる義務教育学校のグラウンドは、このスーパー堤防の上に造る予定になつております。国の土地になるわけですが、ただ、その運動場予定地に関西電力の鉄塔が建つております、運動場の端だつたらいいんですけれども、そこそこに寄つております、この辺もざらしてもらえないかというような要望もいただいております。

地域住民の命を守る非常に大事な堤防の事業であるスーパー堤防の事業であります。生活に影響があるのではないかという不安の声もありますので、是非、ここは地元住民の皆さんに丁寧に寄り添つて事業を進めていただきたいというふうに思いますが、大臣、よろしくお願ひします。

な空間を創出するものでございます。
淀川下島地区の高規格堤防の整備に当たりましては、昨年十二月の地元説明会におきまして、高規格堤防の上下流の両端に設置される擁壁の構造について御意見をいただいたことも踏まえ、擁壁の勾配を緩くするなどの見直しを行つてゐるところでございます。

また、関西電力の鉄塔の位置につきましては、私も地図で見ましたけれども、新しくできる校庭構造になつております。守口市からの御意見も踏まえ、二基ある鉄塔のうち、一基は撤去を行い、もう一基についても、義務教育学校のグラウンドの使用に極力支障が出ないように移設場所の変更をすべく、守口市及び関西電力と調整を行つてゐるところでござります。

引き続き、地元住民の御意見を丁寧に聞きながら、守口市とも連携を図って事業を進めてまいります。

まして、ありがとうございます。勾配も緩くする
ようなことも検討していただいている、また鉄塔
についても、支障が極力ないようなどうことを
おっしゃつていただきました。
旭区に来ていただいたときにも、周りの地域住
民の皆さんのお声も大臣も聞いていただいて、非
常に皆さん、喜んでいただいております。この下
島地区の工事においても、国交省としてもしつか
りと耳を傾けながら進めていただきたいというふ
うに思っております。

○島尻主査代理 大臣、御退席いただいて結構です。よろしくお願ひします。

○伊佐分科員 では、齊藤大臣は退席いただいて結構です。

被害でずっと歴史上悩まされてきましたが、今、地下河川の巨大なプロジェクトを国交省に支援をしていただいておりまして、この地域から大阪阪神まで、巨大な川をずっと地下を通していくというものです。

かけに供用開始がなされました。まだ大阪湾まで通じていないんですが、ただ、巨大な空洞ですので、供用を開始することで、いざ豪雨が起つたときには、ここにしつかり水をためることができるということになりました。この決断をして、ただいたおかげで、それ以降、あれだけ歴史上に水に悩んできたこの地域が、浸水被害がびつてしましました。これは本当に画期的なことだと思います。

ただ、まだ、災害の激甚化というののはずつと近年続いておりまして、前回もぎりぎり浸水したかったのは、この地下河川、実はいっぱいいつぱいでした。もうちょっと降っていたらあふれていました。

たということでしたので、引き続き、この地下河川の整備も進めないといけない。もう一つの課題は、この地下河川に水を流すためには、当然、下水管を通って流していくことになるわけですが、この支流に当たります下水管が能力を超えてあるということです。

るところであります。着実に国としての支援をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。

近年、市街地に降った雨を排除できない内水氾濫が全国各地で頻発しており、気候変動による将来の降雨量の増加なども考慮した内水対策の強化が重要と考えております。

そのため、令和六年度政府予算案においては、主に下水道による浸水対策の支援を充てる下水道

主に丁寧な説明があり、海が本筋の文書の中でもう一つの道筋として位置づけられていました。防災事業費補助を前年度比一・二倍で計上するなど、内水対策に係る財政支援の充実を図つてござります。

供用開始を目指していると承知しているところでござります。

国土交通省としては、目標年度に向けて事業が進捗するよう、下水道防災事業費補助等による財政支援など、地方公共団体の取組を適切に支援してまいります。

○伊佐分科員 この件で、もう一点お伺いしたいのは、これは最後、水をためて何とか浸水被害を防ぐ。それで、最後の最後は、これは排水をしな

いといけません。この水を、つまり、ポンプ場で雨水あるいは污水をくみ上げて、幹線あるいは河川に排水する機能が必要になつてまいります。

すが、かなり老朽化しています。守口の例でいえば、大枝ポンプ場、八雲ポンプ場、これは供用開始から五十四年たっておりまして、改築更新が必要になっています。また、寺方ポンプ場、これも供用から五十年。これは建て替えが必要でして、今年の六月から事業が開始されますが、かなりの事業規模一百億円近くかかるというふうに言われております。こうしたものについても着実な国の支援をお願いしたいと思いますが、いかがでしょ
うか。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。
委員御指摘のとおり、下水道施設は今後老朽化の進行が見込まれており、ポンプ施設が老朽化等によりその機能を十分に發揮できない場合には、町中で污水があふれたり浸水が発生するなど、住民の生活に多大な影響が生じることになります。そこで、国土交通省では、ポンプ場も含めた下水道施設の老朽化対策として、下水道ストックマネジメントへ支援制度により、点検調査やその結果

○伊佐分科員 これは、巨大な地下河川のプロジェクトもそうです、増補幹線も、またポンプ場等が進む中でも下水道施設の機能を持続的に確保できるよう、技術的支援も含めて地方公共団体の取組を適切に支援してまいります。

の更新も、基本的には府の事業ではあります。ただ、その大宗は実は国の予算でありまして、府だけではできません。むしろ、国が支援しないと始まらない状況になつておりますので、国としてもしっかりととした支援を引き続きお願ひしたいといふふうに思つております。

次に、舟運活性化の話を伺いたいと思います。

大阪は水の都というふうに長らく言われておりますが、町じゅうにいろいろな、大小様々な河川

がございました、淀川、これはかつて交通の大動脈でありました。大阪と京都を結ぶ間で昔は船が何往復もしております、三十石舟とかというのがございましたが、今は淀川を見ましても砂利の

て、ここをちょっと、やはり地元の安全、安心の観点から、これだけ人通りも増えたので、夜はかなり暗くなってしまうので、ここを何とか安全、安心の観点で整備できないかという御要望もいただいております。例えば、カメラの設置でありますとか、照明を明るくするとか、こうした安全、安心の観点での整備を、これは国道でありますので、是非進めていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のこの地下横断施設につきましては、これまで国土交通省において、安全、安心の利用の観点から対策を講じてきたところでございます。

例えば、この地下横断施設内の照明が暗いといふお話を、地元から御意見がございましたので、関係機関とも連携いたしましてLED化を進めております。今年度中には、この整備が完了する予定となっております。

また、大型商業施設開業に伴いまして利用者の増加が見込まれるということで、地元の御要望を踏まえまして、令和五年の四月から清掃の頻度も増やしているところでございます。

○伊佐分科員 ありがとうございます。かなり前向きなお答えをいただいたいというふうに思つておられます。LEDについても今年度中に全て設置をについて検討していきたいと考えております。

○伊佐分科員 ありがとうございます。かなり前向きなお答えをいただいたいというふうに思つておられます。LEDについても今年度中に全て設置をしていただくことがありますし、カメラについても前向きな検討をしていただけるというふうに思つておられます。この地下道がある国道百六十三号線、これは、大阪の梅田から奈良県の生駒市を通つて、それで三重県の伊賀を通つて、最終的には津市まで行く道路で、まさしくこれは近畿地方の幹線道路、横に走る幹線道路です。

私の地元の門真市を通過しているわけですが、この一六三号線の沿線で、今、電線の共同溝整備というのを進めていただいております。この共同溝整備というのは、緊急避難道路に指定されるようなところについては、例えば電線を全部地下に埋めることで、無電柱化することで促進をして、緊急避難としての機能を維持するというものでございます。

一六三号の沿線では、守口あるいは大阪市の旭区では整備が完了しておりますが、門真のこの地域は、まだ一キロにわたり整備がされておりません。ここは、例えば門真警察というのもあります。市役所もあります。防災拠点があるところで、この一六三号の門真市内の未整備の部分についても、是非着実に事業を進めていただければと思いまます。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

門真市内の国道百六十三号は、その沿線に、先ほどお話をありましたけれども、地域防災拠点となる門真市役所、門真警察署などがございまして、大阪府の地域防災計画において広域緊急交通路に指定されている重要な道路でございます。このため、災害時ににおける緊急輸送道路の確保、また、安全で快適な歩行空間の確保、さらには、良好な都市景観の形成を図ることを目的に、電線共同溝の整備による無電柱化を現在進めているところでございます。

これまで、門真市内の国道百六十三号では、延長一・六キロの電線共同溝の整備が完了しておりまして、現在、門真市の一番町から大池町間の約一キロにつきまして、電線共同溝の本体工事、一部工事に着手するとともに、残る区間についても調査設計、また支障物の移設を進めているところでございます。

引き続き、占用企業者、また地域の皆様の御協力をいただきながら、早期完成を目指してしっかりと整備を進めてまいりたいと考えております。

○伊佐分科員 今回の能登半島の地震のいろいろな報道に接しておりますと、例えば輪島市は、木造の密の地域であります。もう残念ながら、本当にあいう形で延焼が広がってしまったということがあります。これは喫緊の課題だというふうに思つておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

今回の震災のいろいろな教訓がございましたのが、全国で六千ヘクタールございました。うち、大阪は最大面積であります。その中でも、残念ながら、うちの地元は非常に多くて、例えば今、門真の話になりましたので門真で言いますと、小路町、元町、本町、そして石原町とか大倉町とか。こういうところは国の支援がないと、この密集市街地対策が進みませんので、ここもしっかりと支援していただきたい、防災性の向上をお願いしたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○石坂政府参考人 お答えいたします。

地震時に大規模火災が発生する危険性の高い密集中市街地の整備改善を進め、安全性を確保することとは、大変重要な課題であると認識しております。

密集中市街地の安全性を高めるためには、延焼を抑制し、避難路となる道路の整備、避難場所となる公園や空き地の整備、老朽建築物の除却や延焼防止性能の高い建築物への建て替えといったことを推進する必要があり、これまで防災・安全交付金等を活用して、地方公共団体の取組を支援してきたところでございます。

今御指摘の門真市におきましても、この防災・安全交付金を活用しながら、密集市街地の整備改善に取り組んでいただいているところでござります。国交省としても引き続きしっかりと支援させていただきたいと思っているところでございま

いただいています。この防災・安全交付金を活用しながら、密集市街地の整備改善に取り組んでいただいているところでござります。国交省としても引き続きしっかりと支援させていただきたいと思っているところでございま

○小谷政府参考人 お答えをいたします。

委員御指摘の、守口市の防災機能を確保するための改修について、その内容を詳細には存じ上げておりませんが、一般論としてお答えいたしますと、指定避難所における電源設備等のかさ上げなどの防災機能強化、耐震化でありますほか、非

常用電源の整備、それから、避難者の生活環境の改善のための空調の整備などにつきましては、緊急防災・減災事業債の対象として支援しているところでございます。

○伊佐分科員 ありがとうございます。

最後の一問になると思います。これも確認です。

今、門真市庁舎の建て替えを予定しておりますので、令和十四年のグランドオープンを目指しておられます。この建て替えの中で、都市計画公園とか防災機能を有する広場というのも考えられておりました。

具体的には、住宅市街地総合整備事業、この対象として考えられるかどうかを、最後、確認したいと思います。

○石坂政府参考人 今、議員御指摘の、都市計画公園や防災機能を有する広場の整備につきましては、住宅市街地総合整備事業の支援対象となっているところでございます。

引き続き、門真市とも連携しながら、市の取組を支援してまいりたいと考えているところでございます。

○伊佐分科員 ありがとうございました。

今日は、ひたすら地元案件をやらせていただきました。時間になりましたので、終わりたいと思ひます。ありがとうございました。

○島尻主査代理 これにて伊佐進一さんの質疑は終了いたしました。

次に、緒方林太郎さん。

(島尻主査代理退席、主査着席)
○緒方分科員 三十分、よろしくお願ひ申し上げます。

大臣、よろしくお願ひいたしますと言ひながら、余り大臣に当てる予定もございませんので、聞いていていただければと思います。

まず、騒特法について国土交通省にお伺いをした

いと存ります。

成田空港周辺にある成田空港株式会社保有の土地の管理についてですが、これは大丈夫でしょうか。おかしな目的に使われたりしているということはないということ、よろしいでしょうか、国土交通省。

○平岡政府参考人 お答えいたします。

成田空港会社は、事業用地のほか、先ほど御指摘ございました騒特法などに基づく騒音障害の防止などのため、土地の買入れを行つてあるところ

であります。

買い入れた土地につきましては、事業の用に供するほか、例えでございますが、騒特法に基づくものは、成田空港会社において、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、適正かつ合理的な土地利用を図るという法律の趣旨、目的に適合するよう管理をされているものというふうに承知をしているところでございます。

具体的に申し上げますと、例え、騒特法に基づき買い入れられた土地の賃借を希望する方に対しましては、初めて契約する場合には、法令違反の有無等コンプライアンスチェックの上、騒特法に基づく建築規制の対象となる学校や住宅等の用地に供するものでないことや、都市計画法に基づく開発許可など、必要となる行政機関による許認可を取得していることなどを確認の上、取締役会等による審議を経て、適正な対価での貸出しを行うこととしております。

なお、仮に賃借人による関係法令への違反や反社会的勢力への該当が明らかとなつた場合などは、契約上、賃貸借契約を解除し、損害賠償や原状回復の請求を行うこととしており、成田空港会社において適切な対応が取られるものと考えております。

○緒方分科員 確認まではが、法目的にある「適正かつ合理的な土地利用」というのは、なされているという認識でよろしいですね、国土交通省。

大臣、よろしくお願ひいたしますと言ひながら、余り大臣に当てる予定もございませんので、聞いていていただければと思います。

まず、騒特法について国土交通省にお伺いをした

いと存ります。

のつとて適正かつ合理的に管理をしているものというふうに考えております。

○緒方分科員 ちょっと次はタイプの違う質問をさせたいと思いますが、消費者局にお越しをいただきたいと思います。ポンジ・スキームについてお伺いをいたしたいと思います。

ポンジ・スキームというのは、破綻直前まで問題が露見をいたしません。結果として、被害者が資金を取り戻そうとしても、その原資が存在しないことが非常に多くございます。

民事、刑事、行政面で様々な取組がなされることは知っていますが、現状、被害者救済として不十分ではないかと思いますが、消費者局。

○黒木政府参考人 お答え申し上げます。

深刻な消費者被害をもたらす悪質な商法につきましては、委員御指摘のとおり、問題の発覚後、被害者が資金を取り戻そうとしても、その原資が存在しないことが多いということで承知を

しておられます。したがいまして、被害の未然防止でありますとか早期の防止こそが重要であるといふふうに考へているところでございます。

その認識を踏まえまして、過去に大規模な消費者被害を発生させた販売を伴う預託等取引につきましては、令和三年の預託法の改正により、これを原則禁止とされたところでございまして、消費者局では、その厳正な執行に努めているところでございます。

その上でござりますけれども、深刻な消費者被害をもたらす悪質な商法による消費者被害の拡大の早期防止に向けては、実効性の高い手法等に

関しまして、既存の法制度の運用状況も踏まえつつ、調査研究を進めてまいりたいと考えて

いるところでございます。

○緒方分科員 今、早期防止の話があつたんです

が、それはとても重要なことなんですが、もう一つ、ただ、もう話が進んでしまったときに、早期にお金を押さえて、そして利益を吐き出させて、そして取り戻すということ、私は重要じゃないか

と思ふんですね。

○平岡政府参考人 お答えをいたします。

現時点におきましては、法律の目的、趣旨に

ただ、これが憲法で認められる財産権の話とひつかかるということは、これはさすがに私でも分かるわけでありまして、そういう課題があることはよく分かります。ただ、そこで止まつていては、ポンジ・スキームにひつかかった人がほぼ救済されないとすることになると思います。

○黒木政府参考人 お答え申し上げます。

政府全体で真剣に考えていただきたいと思いますが、もう一言。

○緒方分科員 委員御指摘のとおり、様々難しい課題があろうかと思います。

ポンジ・スキームという御指摘がございました。それも、一般にそのような用語を使われているところでございますが、必ずしも定義が確立しているわけではないということをございます。

○黒木政府参考人 お答え申し上げます。

ポンジ・スキームという御指摘がございました。それも、一般にそのような用語を使われていることでございますが、必ずしも定義が確立しているわけではないということをございます。

○緒方分科員 お答え申し上げます。

ポンジ・スキームという御指摘がございました。それも、一般にそのような用語を使われているところでございますが、必ずしも定義が確立しているわけではないということをございます。

また、同じく不動産特定共同事業法の中で契約の締結の勧説に関する規制があり、そこでは、その契約に関する重要な事項につきまして、故意に事実を告げなかつたり、また、不実のことを告げるなどを禁止することになつております。この勧説の規制に抵触するおそれも考えられるところでございます。

それから、利回りの保証という御指摘でございましたけれども、契約の締結に係る勧説におきましては、配当の額が確実であると誤解させる断定的な判断を提供することを禁じております。また、断定的判断を提供するものではないにいたしましても、一定の額の配当が行われるという旨を表示すること又はそのように表示していると誤解されるおそれのある表示をすることにつきましては、それが予想に基づく旨が明示されている場合を除きまして、禁じているところでござります。

これらの規定との関係が、先生御指摘の利回りの保証という点については、問題になり得るものだというふうに認識してございます。

事例の把握の状況ということでございますけれども、不動産特定共同事業に係ります不動産の取引に実態がない場合でありますとか、あるいは、配当を保証しているというような場合についてのこれまでの処分の事例については、承知をしてございません。

○緒方分科員 続きまして、商品間での資金の移動といふのは認められないといふ理解をいたしておりますが、そのような事例がないと言つておられますか。そして、資金移動が商品間で認められないことというのは、どのように担保されておりますでしょうか、局長。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

商品間での資金移動につきましては、いわゆる不動産特定共同事業法におきましては、分別管理ということで、契約に係る財産につきましては、ほかの不動産特定共同事業契約に係ります財産とは分別して管理しなければならないという仕組み

になつてござります。

これを担保する方法でございますけれども、法令によりまして分別管理の方法を定めておりま

す。

一つは、五年間の保存が義務づけられておりまして法定の帳簿といったしまして、対象の不動産が同一である不動産特定共同事業契約ごとに、財産や収益の明細に関する書類を作成しなければいけないということがまず一つございます。

また、二つ目といたしましては、対象不動産が同一である不動産特定事業契約ごとに、口座名義を明らかにした預貯金等で金銭を管理するというることにしております。こうすることで、分別管理の担保を法令上確保しているところでございま

す。

この分別管理規定に違反しているものとして、処分を行つた事例がこれまでにもあるというふうに承知しております。

○緒方分科員 続きまして、これと似たような話なんですが、例えば、出資金を募つて、利回りを保証する行為が行なわれてゐるんだけれども、実際は、運用して利回りを出しているのではなく、出資金の元本から利回り分を払い戻すという手法は、これは利回りと呼んではならないというふうに思うんですけども、この法律上、こういう行為についていかなる対応がなされておりますでしょうか、局長。

○塩見政府参考人 お答えいたします。

不動産特定共同事業法におきましては、委員御指摘の自己資本比率に関する規制あるいは流動資産を基にした比率を規制する規定、これは、直接規制する規定は置いてございません。

一方で、事業者が有しております流動性につきましては、事業者に對しまして、財産の状況を記載した書類というものを作成させまして、これを事務所に備え置かせまして、投資家の求めに応じて閲覧をさせなければならぬということにしております。

○緒方分科員 したがいまして、これによりまして、投資家の方々は、御自身で投資先の事業者の流動性などの財務の状況を把握することが可能な仕組みといふふうに制度上してござります。

このほかでございますけれども、不動産特定事業の許可を出します際の基準としまして、不動産特定事業者といふのは投資家の財産を長期間にわたつて預かる者であるということを踏まえまして、その財務につきまして、最低限の健全性を確保するチェックを行つております。

具体的には、資本金の要件でありますとか純資産の要件というものを課してございまして、これ

いうふうにされております。

したがいまして、本事業において出資を求めた金銭によりまして不動産の取得などを行つていな
いという場合につきましては、投資家との契約条項に違反をするということが一つは考えられると

ころでございます。そしてまた二つ目には、契約の成立前、あるいは契約の成立の際に、事業者が投資家に對して交付して説明する書面の記載義務に違反をするというおそれもあるというふうに考

えられます。

○緒方分科員 続きまして、この不動産特定共同事業において、それぞれの事業者が、自己資本比率とか、流動資産比率とか、あと固定比率とか、そういう指標について、事業者にこの法律上又は関連法令上何らかの規制や指導をする仕組みといふのはあるのでしょうか、局長。

○塩見政府参考人 お答えいたします。

不動産特定共同事業法におきましては、委員御指摘の自己資本比率に関する規制あるいは流動資産を基にした比率を規制する規定、これは、直接規制する規定は置いてございません。

一方で、事業者が有しております流動性につきましては、事業者に對しまして、財産の状況を記載した書類というものを作成させまして、これを事務所に備え置かせまして、投資家の求めに応じて閲覧をさせなければならぬということだと思ふんですけれども、今どきそれでいいのかなというのと、こういったことについて、情報がしっかりと開示されないと投資家保護の観点から問題があると思うんですけども、局長、いかがでしようか。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

政府全体で、書面による閲覧の制度につきましては、事業者に對しまして、財産の状況を記載した書類というものを作成させまして、これを事務所に備え置かせまして、投資家の求めに応じて閲覧をさせなければならぬということだと思ふんですけれども、今どきそれでいいのかなというのと、こういったことについて、情報がしっかりと開示されないと投資家保護の観点から問題があると思うんですけども、局長、いかがでしようか。

○緒方分科員 この仕組み、匿名組合という仕組みと合わせてやることができるようになつていま

す。この場合、事業者側が情報を事実上占有してしまつて出資者が著しく不利になるのではないかという懸念を持つわけであります。その作業の中でも私どもも必要な対応を行つてまいりたいと存じます。

○塩見政府参考人 お答え申し上げます。

一般に、専門の事業者の方と消費者の方との間では、情報の非対称性がありまして、そういうことが多いと思います。先生御指摘の匿名組合を活用しました不動産特定共同事業におきましても、やはり同様の状況にあるというふうに思います。

また、不動産特定共同事業の中でも、匿名組合

は許可の段階だけではございませんで、許可の後も、事業を継続している限り常に満たしていかなければならない。そういう規制として、資本金規制や純資産規制を行つているところでございます。

そして、その確認が毎年度ごとに行ないますように、事業報告書というものを毎年度許可行政庁に提出するよう義務づけているというところでござります。

を活用する方法以外に任意組合を活用する方法と
いうものもございまして、こちらの方法でありま
すと、投資家の方は出資に応じて対象不動産の持
分所有者というふうになるのに対しまして、御指
摘の匿名組合型の場合ですと、投資家は金銭を出
資するのみである、こういう差もあるということ
も一般的に言われていると承知しております。
このような立場にある投資家の方を保護するた
めに、不動産特定共同事業の契約を結びます際
は、事業者から投資家に対して、その投資判断に
必要な重要事項を記載した書面を契約前に交付を
し、説明をしなければならないことといたしまし
て、また、契約の際にも、法定事項を記載した契
約書面を交付しなければならないというふうに、
契約段階での消費者保護を図っているところでござ
ります。

加えて、商品の運用の段階におきましても、商
品の運用状況を投資家に報告をするということを
目的として、財産管理報告書というものを定期的
に投資家に交付することを事業者に義務づけてお
ります。

こういった制度によりまして、投資家に一定の
重要事項の開示というものが行われますように、
制度の的確な運用に努めてまいりたいと存じま
す。

○緒方分科員 今局長が言われたとおりであります
して、対象とする不動産に対する権利を有しない
んですね。かつ、また、自分以外に誰が出資して
いるかということも、この匿名組合方式だと分か
らないんですね。

結果として、出資者保護が極めて弱いのではないか
と思うので、これは制度を見直すべきではな
いかと思いますが、局長、もう一言。

○塙見政府参考人 お答え申し上げます。

不動産特定共同事業法におきましては、投資家
保護を図りますために、契約前に投資家に対して
書面の交付や説明を行うこととしておりますが、
その中で、グループ企業のように、事業者にとつ
て利害関係を有する者が保有をしている資産を、
そういう匿名組合方式の制度の一部を、法令

上、軌道修正するような形で、不動産特定共同事
業法の中では、その事業参加者の名簿というもの
を不動産特定共同事業者が必ず作成しなければな
らないことといたしまして、かつ、それを投資家
の方の求めに応じて閲覧に供するということにも
しておりますので、そういう形で、匿名組合の十
分でないところについては補つていただきたいとい
うふうに存じます。

○緒方分科員 さらに、ちょっとこれは本当に純
粹な質問なんですが、例えば、この不動産

特定共同事業法で、外国にある不動産に対して、
この不動産特定共同事業法で出資を募ることとい
うのは、これは可能でしょうか。局長。

○塙見政府参考人 お答え申し上げます。

不動産特定共同事業法上、対象となる不動産に
ついて特段の限定をしておりませんので、投資家

の方が一定の注意を要しなければいけなくなると
いうことはあるかとは思いますが、制度

上、そこは否定しているものではございません。

○緒方分科員 大臣、聞いて少し変だなと思われ
たと思うのですが、シベリアの土地でこれをやりま
すということがだつて、これは可能なわけですよ。

これはちょっと見直した方がいいと思うことを、
あえて指摘として申し上げさせていただきたいと
思います。

○緒方分科員 本件につきましては、その利害関
係人との取引について、その利害関

係人との取引価格ということについても記載事項

に追加をしているところでございます。

○緒方分科員 価格については、その価格自体と算定方法を、こ
れも書面に明記をして交付しなければいけない、
また、鑑定評価があるかないかということについ
ても必要最低限の記載事項にした上で、さらに、
利害関係人との取引につきましては、その利害関
係人との取引価格ということについても記載事項

に追加をしているところでございます。

○緒方分科員 続きまして、ちょっと質問します
が、この不動産特定共同事業の仕組みで年金商品

を販売することはできないと理解をいたしており
ますが、可能でしょうか、局長。

○塙見政府参考人 委員がおっしゃっておられる

年金商品というものがどういうものかということ

にもよううかと思いますが、まず、年金というそ

の文字を使つていいかとかいうことについて、
特段の制限を設けているものではございません。

ただ、先ほども御答弁を申し上げましたとお

り、契約締結に際しての勧誘をおきまして、配当

の額が確実であると誤解させるような断定的判断

を提供することは禁じているなどの規制があるこ

とを御答弁申し上げました。

実際の公的年金では、一定の金額が将来支払わ
れることは保証されているということといたしま
すと、それと同じように、この商品が将来必ず一
定額の配当が支払われるというふうに表示をして
いる、あるいは、その表示をしていると誤認させ
るおそれがある表示であるという場合には、先ほ
ど申し上げました規制に抵触するおそれも考えら
れるところでございます。

○緒方分科員 金商法においてはかなり厳格な広
告規制が行われていると承知をいたしております
が、先ほどから、局長、結構広告規制についてい
るお話をされておりますが、ちょっと事前のレク
チャードと話が違つたなという感じがしているんで
すけれども、この金商法上の広告規制と、不動産
特定共同事業法上の、局長が言られた様々な広告
規制というのは、同一のものでしようか。それと
も、何かちょっと差があつたりするのかなとか思
うんですけど、いかがでしょうか、局長。

○若原政府参考人 お答え申し上げます。

先ほどお尋ねがございましたとおり、不動産特
定共同事業法の方には幾つか広告規制がございま
すけれども、こちらの広告規制につきましては、
規制というのは、同一のものでしようか。それと
も、何かちょっと差があつたりするのかなとか思
うんですけど、いかがでしょうか、局長。

○緒方分科員 金融商品取引法と同様に、投資判断をゆがめない
ようにする観点から、事業者が広告をするとき
は、一定の事項について著しく事実に相違する表
示をし、又は著しく人を誤認させるような表示を
すること、こういったものを禁止行為としておる
ところでございます。

具体的に申し上げますと、利益の保証などに関
する事項でござりますとか、事業の実績に関する
事項でござりますとか、事業者の資力又は信用に
関する事項、こういったことにつきましては、誇
大広告のことを禁止しているということでござい
ます。

○緒方分科員 大学時代、ゼミが一緒でありま
した若原参事官とこういう形でやり取りをさせてい
ただくというのは、もう本当に時がたつたなとい
うふうに思います。

もう一度、これは、何度か御答弁あつたのかも
しえませんけれども、もう一回確認なんですが、
元本保証のない商品において、この不動産特定共
同事業で、例えば、現在に至るまで固定利回りを
保証してきた事実を殊更に喧伝するとか、あと、
出資後、放置しておいても利回りが確実に得られ
るかのような宣伝をすることは、この法律上問題
があるというふうに理解してよろしゅうございま
すでしょうか。

に思っています。

ちなみに、僕は当時十一歳ですので、余りその時代のことは、小学生でしたから経験がない、記憶には余りないですけれども、でも、勢いのあるときに国鉄を民営化したということが、でも、そこから三十七年たつて、非常に今苦しい状況にJR北海道は置かれているわけです。

ちなみに、民営化というふうなことをよく言われますけれども、僕も実はこの立場になるまで誤解していたんですけど、JR北海道は、でも純粹な民間企業ではなくて、まさに、株主としてはJR TT、鉄道・運輸機構が所有する、完全な民営化とは言えないような状態であり、国交省や国が管轄をしているんだというふうなことを僕も国会議員になって初めて知った事態にあります。

そもそも、それは、民営化するときに経営安定基金の運用益を、それによってまさにJR北海道の運用が成り立つように、国がそう認めて進めてきたんだと思いますが、御承知のように、運用益がどんどん減つてくる中で、非常に苦しい経営をずっとJR北海道はしてきているわけです。この運用益、元々七・三%の利回りで回つていて、よう運用益が設定されているというふうに聞いていますが、これが今急減していてJR北海道の経営難に直結しているわけですから、そもそも、この運用益が急減したというのは、これはJR北海道の経営の責任というふうに言うことはできるんでしようか。政府参考人からお答えください。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。国鉄改革の際に、JR北海道につきましては、御指摘のように、営業損益で赤字が生じることが見込まれる中で、将来にわたって安定的な経営を継続するため必要な収益調整措置といたしまして、運用益が当初の想定よりも下回る状況が続い

ているところでございます。

これはあくまで市場動向等による結果と認識しておりますが、このような状況にあつても、経営とを求めているんでしょうか。上場して完全な民営化というのを実現してほしいというのを引き続いと発揮させることが必要であることから、国においてもこれまで、鉄道・運輸機構による借り入れによる運用益の下支えや実質的な基金の積み増しによる支援を行つてているところです。

これに加えまして、令和三年に改正された国鉄債務等処理法等に基づきまして、生産性向上のための設備投資に必要な資金の出資等による支援も行つてているところでございます。

○荒井分科員 まさに、先ほど申し上げたように、バブルがまだまだ右肩上がりでいくだろうといふ時代に国鉄の民営化というものを、民営化したその五年後にバブルが崩壊するわけですから、その当時には、まさか崩壊する、この利回りがどんどん下がっていくということを予定していましたが、どうなんだとと思うんですね。

北海道に住んで、北海道の人たちと向き合つていると、何だか随分、JR北海道という会社がしっかりとやつていられないんじゃないか、そんな雰囲気の報道であつたり、散見されるわけですから、僕はこの立場で、JR北海道の経営者の皆さん、そして働いている皆さん、従業員の皆さん、また地域の市町村、自治体の首長の皆さんとこうやってお会いしていく中で、誰一人怠けているといふことは全くなくて、運用益が、元々あつたはずのものを、前提としていたものがどんどん減つていく中でこれを、一体どうやって地域を守りながらその事業を続けていくのかというのを、本当に苦労している、そんな状況が見受けられるわけです。

もちろん、だからこそ国も一生懸命向き合つて様々な支援をしてきているんだというふうに思いましたが、ただ、元々この民営化というものを目指していったときに、確かにJR東日本や西日本は上場ということで完全な民営化というのを実現し

たと思いますが、よく三島の鉄道と言われるJR北海道には、今、国としては何を目指すということを求めているんでしょうか。上場して完全な民営化というのを実現してほしいというのを引き続いき目指しているんでしょうか。教えてください。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。国鉄改革でございますけれども、これは、当時の国鉄をJR旅客会社に分割いたしまして民営化するということでございました。その際に、まずは基盤の確立等の条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行するということとされたところでございます。

ただ、JR北海道につきましては、御指摘のような事情、あるいは先ほど申し上げました市場動向、こういつたこともございまして、現在におきましては厳しい経営環境が続いているということでございますので、まずはその経営自立に向けて取組を着実に進めることが重要と認識しておりますが、そのため必要な支援や指導等を引き続き行つていただけます。

○荒井分科員 経営自立ということですね。JR北海道のこの四から十二ヶ月期に関しましては、経営の状況というものは大変いい状況で推移しています。つい先日も発表されましたか、元々定めていたKPI、キー・パフォーマンス・インディケーターに関してはほぼ達成したというふうに報道でも出しておりますし、経常利益でも一億円プラスになるという形で、最終損益も、国の助成金込みでプラス百億円という形で、経営としてはプラスになつてきているということが報道されています。

ただ、これは会社とかを経営してみると分かるわけですが、黒字というのは、出そうと思えば、無理をすれば出せなくはないというふうにも思つてしままして、つまり、無理をすれば、いろいろな投資や若しくは人件費の増など、本来やるべきことを少し遅らせるこつによつても当然黒字化をすれどいうことは実現する。要は、無理をすれば、

することとていうのはできなくはないわけですね。

僕は余りここは、昔のことに関しては分かりませんが、ただ、以前、JR北海道に事故が続いたときには、まさにこういう経営的な黒字化をどうしてもせざるを得ない状況の中では、すべき投資というものを、少しの足を踏んだ。そういうこともあつたんじやなかろうかというふうに想像することができなくはないというふうに思つてますので。やはり、特にこういう安全、安心というものが必要な公共交通の場合には、無理に黒字化をするということを目指すのではなくて、しっかりととした運転、運営というものが必要になります。

そういうのは、多分、国交省もすぐそこは気を配つているところだというふうに思つてます。そういういた意味においても、元々は、つまり、当初の話に戻しますが、バブルの、まだ右肩上がりのときに民営化をしていく、そして上場を目指していく、確かに、もうかつている路線を持つている会社に関しては、それで上場を果たして日本を牽引する会社になつてきたかもしれません、元々上場することが非常に難しい、赤字のままでしか運営ができるないというような会社に関して、本当にこれを独立採算の元々の発想のままやる必要がありますのかどうかというのを僕としては疑問に思うところです。世界では、こういつた鉄道に関する話題に関しては、独立採算するというスタイルの方が珍しいということも勉強してきました。

これから人口の減少とか高齢化、そういうものが続いていく日本の中で、とはいへ北海道といふところに対しての路線を止めるわけにはいかないわけですから、そもそも、JR北海道などへの支援の在り方について、やはりどこかでもう一回大胆に考え直す必要もあるんじゃないかというふうにも思つてますが、そここのところを国交省はどういうふうにお考へなのか、教えてください。

○齊藤(鉄)国務大臣 済みません、非常に重要な問題なので私の方から答えさせていただきます。

JR北海道は、北海道内の基幹的な公共交通

サービスを提供していることから、その持続的な経営の自立は地域の経済や生活の維持発展のため必要不可欠であると認識しております。しかしながら、北海道は広大で、多大な設備投資を要する一方、人口密度が小さいといった特性を有し、大量輸送という鉄道特性が發揮しづらい地域となっています。また、人口減少やモータリゼーションの進展による輸送人員の減少、コロナ禍の影響等により、大変厳しい経営環境に置かれております。

国土交通省としては、今荒井委員御指摘の、いわゆる大変厳しい状況の中にありますて、平成三十年に監督命令を発出し、JR北海道と地域の関係者が一体となって利用促進やコスト削減などの取組を進めていくよう促すとともに、令和三年に改正された国鉄債務等処理法などに基づく支援を行っているところでございます。

現在、JR北海道においては、経営環境や社会経済情勢も踏まえつつ、来年度からの次期中期経

営計画の策定を検討しているところです。

国土交通省としては、今後ともJR北海道の経

営自立化に向けて適切に指導監督してまいりた

い、このように思つております。

○荒井分科員 齋藤大臣、ありがとうございます

まさに、JR北海道の在り方というのは、国交

省が大きな責任があつてやつていくことだといふうに思つております。特に、今お話しいただいたように、次の中期経営計画に向けてJR北海道

も一生懸命頑張つていますし、それに対して国交

省もしっかりと向き合つていただきたいというふうに思います。

ちょっと話が長くなりましたがので、青函トンネ

ルにおけるJR貨物等の在り方に関しては今回は質問を省かせていただきますけれども、それでも、北海道新幹線をどのように高速化していくかということも含めて、JR北海道単体では解決できない問題が今たくさんこれは横たわっているわけですね。是非、そういう意味でも大臣のリー

ダーシップを發揮していただきたいというふうに思つておりますし、それに向けて、斎藤大臣にもリゼーションの進展による輸送人員の減少、コロナ禍の影響等により、大変厳しい経営環境に置かれております。

国土交通省としては、今荒井委員御指摘の、い

わゆる大変厳しい状況の中にありますて、平成三十

年に監督命令を発出し、JR北海道と地域の関

係者が一体となって利用促進やコスト削減などの

取組を進めていくよう促すとともに、令和三年に

改正された国鉄債務等処理法などに基づく支援を

行つているところでございます。

現在、JR北海道においては、経営環境や社会

経済情勢も踏まえつつ、来年度からの次期中期経

営計画の策定を検討しているところです。

国土交通省としては、今後ともJR北海道の経

営自立化に向けて適切に指導監督してまいりた

い、このように思つております。

○荒井分科員 齋藤大臣、ありがとうございます

まさに、JR北海道の在り方というのは、国交

省が大きな責任があつてやつていくことだといふうに思つております。特に、今お話しいただいたように、次の中期経営計画に向けてJR北海道

も一生懸命頑張つていますし、それに対して国交

省もしっかりと向き合つていただきたいというふうに思います。

ちょっと話が長くなりましたがので、青函トンネ

ルにおけるJR貨物等の在り方に関しては今回は質問を省かせていただきますけれども、それでも、北海道新幹線をどのように高速化していくかということも含めて、JR北海道単体では解決できない問題が今たくさんこれは横たわっているわけですね。是非、そういう意味でも大臣のリー

だーシップを發揮していただきたいと思います。

大臣はお忙しいとは思いますが、特にこ

の冬の期間というのは、冒頭に申し上げたよう

に、まさに、働いている人も乗る人も、朝起きた

ば雪かきをして、そこから出社する、そこから学

校に向かうみたいなことをしながら、そういった

雪国特有の生活がある中で、JR北海道の苦しさ

ものをみんな活用したり乗つたりしているわけ

ですね、運営したり活用したりしています。この大

変さという中にも一つ大きなJR北海道の苦しさ

があるというふうに思つてます。前任の赤羽大

臣は多くの路線を乗つていただいたというふうに

も聞いておりますし、是非、斎藤大臣にも実際の

路線を乗つていただいて、JR北海道の今後の在

り方について御検討いただきたいと思つますが、

大臣、いかがでしようか。

○斎藤(鉄)国務大臣 先ほどお話をございました

た。今、JR北海道新幹線、着工して頑張つております。その北海道新幹線をどう生かしていくか、そ

れもこれからJR北海道の大きな一つのプラスの

要因ではないかと思つております。そして、貨物

の問題、これも非常に重要なことです。そういう

う、非常に日本の将来にとって重要な課題を持つ

ているJR北海道でございます。

私も、もちろん蘭室本線等については全線乗り

ました。北海道新幹線にももちろん乗らせてもら

いましたけれども、しっかりと私も、ただ、冬の期

間には乗つたことがないので、是非また行かせて

いただきたいと思います。

○荒井分科員 僕の父も本当にライフワークのよ

うにJR北海道の問題を扱つてきましたが、これ

は元々、JR東日本の会長も務められた北海道御

出身の松田昌士さんが、まさにJR北海道をどう

いうふうに再生していくかというときに、まずと

にかく、JR北海道のことを考えるのであれば、苦しい路線に全部乗つてから、それから考えるべきだというふうに言われたのを父も実行したといふふうに聞いています。

実際、自分もこの立場になつてみると、土日しか動けない中で全ての路線に乗るというのはなかなか難しい時間の使い方だったというふうに思ひます。ですが、でも、そういうふうに思ひます

ます。JR北海道の今後について考えていただきたいと思います。

JR北海道の今後について考えていただきたいと

いうふうに思つております。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

全国にどれぐらい電柱があるかということで、先ほど、三千六百万本の電柱があるということでお

ります。それで、令和四年度のデータでいい

とおもふうに思つてます。

日本には電柱といふと、これは、いろいろな会社

の入社試験で、日本には電柱が何本あるかみたい

な質問がされるケースがあるわけですが、これは

フェルミ推定という、ちょっとしたクイズみたい

な、思考を測る試験みたいなことで言われるわけ

ですけれども、でも、マンホールの数とかそう

いったものが幾つあるかというふうに言われるのがフェルミ推定ですが、外資系コンサルとか、そ

ういったところでよく使われます。

日本は電柱の数を推定することができますけれ

ども、イギリスやフランスなどのヨーロッパでは

そもそも電柱の数を推計することができないんだ

なというのを、今回よく分かりました。ロンドン

やパリを含めて、各国では既に無電柱化が進んで

いますので、そもそも電柱がないわけですね。で

すから、イギリスやフランスで電柱の数が何個あ

るかというふうに言つても、学生たちは答えるこ

とができない、考えることができないんだという

ふうに思ひます。

一方、日本の場合には、電柱は、これはフェル

ミ推定ではなく、既にもう算出されているもので

出しても三千六百万本あるというふうに出てきて

いますが、その中でも、そのほとんどが、別に国

交省のものではなくて、経済産業省のもの、もの

といふか、経済産業省が所管しているもの、そし

て総務省が所管している、それぞれ、つまり、電

気のための電柱と、あと電話のための電柱という

形で、それを道路を所管している国交省が見てい

るということになるんだというふうに伺つていま

す。

国交省にしても、無電柱化推進法というのを作

り、無電柱化を、電柱をなくしていくというのを

進めていくというふうなことが決まつてているとい

うふうに伺つてますが、でも、現実的には、電

柱そのものは逆に増えている現状があるわけです

よね。

そもそも、どうして無電柱化が進んでいないとい

うふうに国交省としては考へてゐるのか、お答

えいただければ思ひます。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

全國にどれぐらい電柱があるかということで、先ほど、三千六百万本の電柱があるということでお

ります。それで、令和四年度のデータでいい

とおもふうに思つてます。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

全国にどれぐらい電柱があるかということで、先ほど、三千六百万本の電柱があるということでお

ります。それで、令和四年度のデータでいい

○佐藤主査 これにて荒井優君の質疑は終了いたしました。

次に、伊藤俊輔君。

○伊藤(俊)分科員 衆議院の伊藤俊輔でござります。立憲民主党の伊藤俊輔でございます。

引き続き、長丁場ですけれども、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

本日、地域公共交通等、特に都市部の課題について議論、お聞きをしたいというふうに思つております。

スの繰上げが実施をされている。大阪府でいえば、富田林市でも事業者の撤退があつたといつても報道を通じて承知をしております。

地方部だけではなくて、いよいよ大都市部においても交通空白地域が生じる可能性があり、本当に待つたなしだというふうに考えております。

そこで、まず、新型コロナウイルス感染症によつてもこの危機は十年早まつたという専門家の指摘もありますけれども、都市部においてさえも、路線バス事業者が経営、その状況にさらされ、また

た運転者の不足となっている現状に対応して、どのように、そしてどのように対応しておるのか、また今後取ろうと思っているのか、大臣の認識をまずお伺いしたいと思います。

しかし、現状は、その継続性に懸念が生じていいことはもう既に御承知のとおりでありますけれども、改めて申し上げれば、近年、減少傾向があつたものが下げ止まりの傾向を示していた路線バスの利用者等も、新型コロナウイルス感染症の拡大、影響により大幅に減少したことを見て、全国の多くの路線バス事業者において収支が赤字となりました。

○斎藤(鉄)國務大臣 今、伊藤委員御指摘のよう
に、人口減少による需要減だけでなく、新型コロ
ナウイルス感染症による激な利用者の落ち込み
というは、地方に限らず、都市部においても深
刻な状況にある、また、運転者の人手不足とい
うことについても、都市部においても深刻な状況に
あると認識しております。

今和四年度を見ても、和月を数えて三ヶ月であります。収支は、全体で八七・一%、大都市部でも六六・二%の事業者が赤字となっており、苦しい現状が続いているかというふうに思っています。さらには、本年四月以降、労働時間の上限規制の強化等、二〇二四年問題ということも懸念をされております。

併せ、三位一体、持続可能な高い地域公共交通へのリデザインを進めていくことが重要である、」
のよう考へております。

とも連携しつつ、利便性、生産性、持続可能性の高い地域公共交通へのリデザインを推進してまいりたいと思っております。

外ではなくて、東京都でいえば、新宿区や渋谷区、あるいは池袋等、相次いで都心バスの廃止、減便と、方向性も更に拡大する可能性が高いといふうに思いますけれども、そしてまた、埼玉県では、浦和駅発着便においても減便あるいは終バス

先進的な技術も含めてですが、自動運転も含めてですが、様々な推進、導入が必要だというふうに思いますけれども、その技術革新も含めて、導入も含めて、その間も、十年早まつたスピードで廃止やあるいは減便ということが急速になつていて

るという現状を、どう維持、要は延命も含めてか
もしれませんが、していくのかということは極めて
重要なんだというふうに思っております。

国交省としまして

は、こうした取組をしつかりスタッフでもしつかり運行がめのキャッシュレスなどのデ
効率化、省人化の取組、こうめてきているところでござい

○伊藤(俊)分科員 赤字等を含めて、経営状況の進めまして、地域住民にとって必要な移動手段の確保、コロナ前に戻すというための施策を講じてまいりたいと思います。

○石原政府参考人 お答え申し上げます。

減った便ですごく不自由を感じていて、戻してほしいという声が多くなってきておりますが、まさに減った便を戻すということも事業者にとつては相当大変な中で、ただ、戻さなければそれなりの利用者で、もっと事業者は厳しくなるというケースもありますので、この維持やあるいは延命や、あるいはコロナ前に復活をするための事業者への後押しというのも必要なのではないかというふうに思っています。欠損補助が二分の一、今でありますけれども、例えば、时限的にでもそういう拡充等を含めて手当てを講じるべきだというふうに思いますけれども、認識をお伺いしたいというふうに思います。

○伊藤(俊)分科員 赤字等を含めて、経営状況の問題と、また運転者の確保を含めて、様々な問題が複数重なっているのだというふうに思つております。経営状況の改善においてまたプラスになる面もあるかと思いますので、そのままにしておけばこのスピード感を持つて廃止になつてしまふというような路線が増えしていく、こういう懸念もありますから、そこを少しでも新たな手立てを講じりますから、そこを少しでも新たな手立てを講じるその間を含めて考えなきやいけないのではないのかというふうにお願い申し上げたいというふうに思つております。

ただいま委員御指摘ございましたけれども、新型コロナウイルス感染症の影響などによりまして非常に利用者が大きく落ち込んでいる、運転手も不足している、こういう中で、都市部でもバスの減便、こういう問題が起きてございます。

そして、大枠な話だけではなくて、各地域を含めて様々な交通機関が地域交通を支えていたていると思いますけれども、例えば、地域には、都道府県、市区町村や自治体、そして社会福祉法人や高齢者支援センターなど様々な方々が主体となつて、高齢化や坂道の多い立地、あるいはバス

ございましたけれども、これは、欠損補助の今お話しございましたけれども、何より必要なことは、この減つてしまつた運転者をいかにやはり増やしていくのか。今、お客様が戻ってきているのに、運転者がいないためにバスのダイヤを元に戻せない、こういう状況がもう全国各地で生じております。

などの運行がしづらい地域、あるいは買物などが困難な地域、様々ありますけれども、そういった交通空白地域等が生じないよう、コミニユニティーバスが運行されていたり、あるいは乗り合いタクシーなど、支え合いの様々な交通機関が今あると思います。

様々な事例があると思いますけれども、現在どういうものが運行、適用されているのか、把握している範囲で簡単に教えていただきたいというふうに思います。

○石原政府参考人 地域の足を支える交通手段、様々なものがございます。民間事業者が行つていてます路線バス、タクシー、これはもちろんでござ

第一類第十四号(附属の八)

いますけれども、それ以外に、今御指摘のありました、自治体が中心になつて運営しているコムニコ二ティーバスですとか、それから、路線を定めないで旅客の需要に応じて運行する乗り合いタクシー、こういうものもござります。

また、こういうバスやタクシー事業が成り立たない地域におきましては、市町村やNPO法人などが自家用車を用いて有償で運行できることとする自家用有償旅客運送というものですとか、あるいは道路運送法上の許可、登録を要しない地域関係者の助け合いによる無償運送、こうしたものがあると承知しております。

○伊藤(俊)分科員 私の地元は東京都町田市なんですが、地元でもコミュニティーバスも運行しておりますし、さらには、自治会、町内会、福祉あるいは高齢者支援センターが中心となって、十個の地域で支え合いの移動支援というものがござります。定数七人から十人ぐらいのワゴン車で移動するという仕組みですけれども、直近でも、様々な、運行状況を含めて、視察をしたりいろいろさせていただいておりますが、先日、地元の町田市のお成瀬というところの鞍掛台地区で行われております、鞍掛台買物・外出支援プロジェクトという実証をされているところで視察をして、課題等も意見交換をさせていただいてまいりました。

このプロジェクト、簡単に概要を申し上げると、鞍掛台地区というのは約三百三十世帯で八五十人ぐらいの居住されている地域でありまして、地形的には急な坂道が多くて、バス等の運用がなかなか難しい地域になつております。小型のバスであつても運行がなかなか難しい。そのために、高齢化が進む中で住民の移動手段として課題となつておりますけれども、二〇一八年に地元の自治会や社福、高齢者支援センターなどが中心となってプロジェクトを発足をして、二〇二〇年四月から本格運用されております。

愛称がありまして、「くらちやん号」というワゴン車で移動しておりますけれども、運行日時は毎週火曜日と金曜日午前十時半から十二時半まで一

日五便、申込みも不要ですし、登録も不要で、先着順に乗車が可能、一便当たり大体七名程度乗車ができる、運行ルートは、地域の中で四つのバス停を作り、スーパーをつなぐ巡回型で、大体一周二キロぐらいを三十分程度で周回をするということで、今、回っております。

地元の町田市からは補助金として一事業について十五万円、今、補助が出てる状況でありますけれども、その補助も、一番使いたい人件費とか運転手の確保のための様々なコスト、あるいは燃料費等には、実際、車両を動かすための経費としては充当が認められていないということもあります

わず利用が可能で、許可や登録の手続も不要なこ
ういう支え合いの移動手段に対し、コミュニニ
ティーバスよりもより安価に導入ができる可能性
が高いということも含めてですけれども、こうし
た地域交通の仕組みをどのように位置づけて、ま
た評価をしていただけているか、お聞きをしたい
というふうに思います。

サービスの提供が困難な地域においては、道路運送法による登録を受け、自治体等が自家用車を用いて有償で運送することができるところとする自家用有償旅客運送制度が設けられているところであります。

通は、住民による助け合いに基づく無償運行であることから、法的な位置づけはなく、許可、登録等の手続も不要ですが、地域の足として重要な役割を果たしているものと高く評価をしておりました。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。評価をいただけているということで認識をいたしました。

所信で、齊藤大臣からも「地域の自家用車、ドライバーを活用する仕組みなどの検討を進めてまいります。」と答弁をしていただいておりまして、まさに評価していくものだというふうに理解をいたします。

一般的に、私たち地元もそうですが、コミュニケーションバスを運用する場合は、約四百万円から六百万円、安くてもそれくらいのコストがかかりて いると思っています。この今例に挙げた地元のところも、もつと安価で、今だと約六十万円ぐらいで運行ができるということですから、多少、もう少しかかったとしても、効果がすごい高いの

ではないかと、私個人的にも思うんですけども。

今のと答弁はかぶりますけれども、私たち地元にあるこのくらちやん号はどういう評価をいただけるか、一言御答弁いただけたらうれしいです。

所、高齢者支援センター、社会福祉協議会など多様な関係者による連携の下、二〇二〇年から現在に至るまで運行が続けられており、伊藤委員のNSやまた東京新聞等の記事でも拝見させていただきましたけれども、病院からの帰りに乗つたが、家の近くに止まる送迎車は助かるなど、利用

者からも大変喜ばれているものと承知をしております。

国土交通省としても、くらちやん号のよう、地域の多様な関係者が連携・協働して地域の足を確保する取組は重要なものと評価をしておりま

○伊藤俊(分科員) 國場副大臣、ありがとうございました。是非こういった交通も注目をしていただきたいということです。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます。
国交省の二〇二三年の三月に提出している高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルのパンフレットの中でも、こうした人件費や燃料費への活用は可能だというふうに書かれております。その認識を、国交省の認識をお伺いしたいというふうに思います。

くらやん号は、先ほどございましたように、自治会、市役所、地域住民、それから社協などが中心となって運行している、道路運送法の許可、登録を要しない無償運送でございます。このため、町田市の補助金の使用の用途につきましては町田市において決定されるものと承知しております。

○鶴田政府参考人 お答え申し上げます

くらやん号は、先ほどおいましたように、自治会、市役所、地域住民、それから社協などが中心となって運行している、道路運送法の許可、登録を要しない無償運送でございます。このため、町田市の補助金の使用の用途につきましては町田市において決定されるものと承知しております。

その上で、一般論として申し上げますと、運送の主体がガソリン代、それから道路料金、また駐車場料金を受け取つても、これは、道路運送法上は無償運送ということです。それで、許可、登録を要しないということになつてございます。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。

この国交省のパンフレットの中でもそついたものに使えるというふうに書かれておりまして、先ほどの答弁も含めてですが、是非自治体の方にもそうした活用の補助の対象としてあるんだということを、できれば周知していただけないとあります。

そして、この補助が出ていて十五万円、やはり拡充が必要だなというふうにも思いますが、それでも、国が一定の評価をしていただき、こうした事業を国としても支援すべきだというふうに思いますが、それでも、その上で、地域の公共交通を担う事業者に対する国交省の、今、支援措置というものは幾つかあると思いますけれども、こうした町田市の事例のような、無料で利用が可能な支え合い型の取組に対して、活用可能なものがあるのか、お聞きをしたいと思いますが、もしなければ、なぜないのか、何が問題となつてているのか。もしあれば、教えていただきたいと思います。

○石原政府参考人 お答え申し上げます。
国土交通省としましては、やはりこの地域の足の確保、特に、交通空白地、地域の足がない、こういう地域、エリヤにつきまして、この移動の足の確保をどうこれから確保していくか、こういうことは極めて大事なことだと思っておりまして、令和五年度の補正予算でございますけれども、地域の多様な関係者と連携、協働の下、移動手段の確保を図る実証事業に対しまして、共創・MaS実証プロジェクトというものでイニシャルコストなどに対する支援措置を講じているところでございます。

御指摘のような支え合い型の取組によって新しくこの地域に足を確保していく、こういうことを新たに実証事業として行う場合につきましては、

地域の多様な関係者の参画、連携が図られていることや持続可能性が高いことなどについての確認も踏まえた上で、こうしたプロジェクト、支援を御活用いただくことが可能となっております。

○伊藤(俊)分科員 登録しているようなものに関してはあるのかなと個人的には承知していたんですけど、もう一度ちょっと、答弁、ちょっと分からなかつたです。こうしたいわゆる、例えばですかね、具体的に言えば、このくらちやん号みたども、どのように運用しようというときに、国からの支援のものを、何らかの措置というものはあるんでしょうか。

○石原政府参考人 既に行われているものに対する経費を支援する、こういう仕組みはございませんけれども、今何も行われていない地域においては、まして何か新しい取組を実証事業として行う、こういう場合には、様々な可能性や選択肢がありますので、それをいろいろその地域で実際に取り組んでいただき、評価をして、足を確保する、こんなで支援する仕組みがある、こういうことでございます。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。

○石原政府参考人 お答え申し上げます。
国土交通省としましては、やはりこの地域の足の確保、特に、交通空白地、地域の足がない、こういう地域、エリヤにつきまして、この移動の足の確保をどうこれから確保していくか、こういうことは極めて大事なことだと思っておりまして、令和五年度の補正予算でございますけれども、地域の多様な関係者と連携、協働の下、移動手段の確保を図る実証事業に対しまして、共創・MaS実証プロジェクトというものでイニシャルコストなどに対する支援措置を講じているところでございます。

それから、同様に、運行ルートについて一問簡単に教えてもらいたいんです。こういう買物以外に、駅まで行つてほしいとかといったときに、そのルートを足そそうとする路線バスやタクシーなどと競合してしまったとか、そういうことで許可をされないケースがあると聞いております。決して競合するものではないとの仕組みとして思っていますけれども、国交省として、何か法的な制約とか、何かできないことがあるのか。認識を

ちょっと簡単に教えていただきたいと思います。

○鶴田政府参考人 先ほども申し上げましたとおり、このくらちやん号の事例ですと、許可、登録を要しない無償運送ということですので、道路運送法上、運行ルートについての制限はございません。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。
まさに、駅まで行きたいと言つて、その運行が駄目だというケースがあると聞いておりますので、こうした制限がないということは、是非、自治体の方にも周知をしていただけないとあります。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。
実態の把握から一步進んだ支援のところまでの非検討していただきたいとお願いを申し上げたいというふうに思つております。

そして、こうした同じような地域交通、いろいろありますけれども、事例としても、横浜市の緑区でも支え合いのバスが運行されてたり、東京の葛飾区ではいわゆるグリースロと言われる、グリーンスローモビリティーの活用で運行していたり、様々なケースがあると承知をしております。

を更に一步進めて、支え合い型のこうした移動支援を地域における移動手段の確保のための制度としてしっかりと位置づけた上で、財政面や、あるいは運転者あるいは運営管理者の確保のための人材育成の面でも、支援の措置を積極的に講じることを検討する必要があると思いますが、改めて大臣に御所見をお伺いしたいと思います。

○齊藤(鉄)国務大臣 地域公共交通の厳しい現状を踏まえますと、町田市で取り組まれているようないわゆる、例えは、このくらちやん号みたども、まずはそれぞれの地域において導入、運用づけについて検討をいただきたいと考えております。

国土交通省としては、地域全体で持続可能な交通体系を確保することが重要だと考えており、地域における支え合い交通についても、地域の実情を踏まえ、まずはそれぞれの地域において導入、位置づけについて検討をいただきたいと考えております。

国土交通省としては、令和五年度補正予算におきまして、地域の多様な関係者と連携した移動手段確保のための実証事業に対する支援措置を講じているほか、各地域で行われている支え合い交通を含む優良な事例の横展開など、地域の足の確保に向けて、必要な措置を講じていきたいと考えております。

是非、本来国が支援をしなきゃいけない部分を、自治体を通じながらですけれども、ほぼ手弁当で、ボランティアで支えていただいているところを、まず、その実態として、どのくらい運用されているのかとか、それがどれだけ機能しているか、どれだけの費用がかかつて、そして利用者がどのくらいいるのかということぐらいは、是非、実態を把握していただきながら、その支援の在り方を検討をしていただきたいというふうにも思つたらあれかもせんが、実情として、自治体に任せることではなくて、これまでの取組

○齊藤(鉄)国務大臣 鉄道における障害者割引につきましては、常時介護者の付添いが必要な重度の障害者である第一種障害者の方を対象に、障害者本人と介護者の方をそれぞれ二分の一の割引として、合わせて一人分の運賃となる割引制度とされたものでございます。

障害者用ICカードにつきましては、このようない第一種障害者の方を対象とした割引を行ふに当たり、第一種障害者の方と介護者の方が同時に使用することを前提に販売されているものでござります。

一方、介護者を必要としない第二種障害者の方につきましては、負担軽減の観点から、百一キロ以上を乗車する場合に限つて二分の一の割引を適用されておりますが、割引対象となる百一キロ以上と対象とならない百一キロ未満とを区別してICカードを使用することは技術的に困難と承知しております。

いずれにいたしましても、障害者割引は鉄道事業者の経営判断でなされるものであり、国土交通省としましては、鉄道事業者に対し、第一種障害者の方への御指摘のような割引適用の御要望があることを伝えてまいりたいと思います。

○伊藤(俊)分科員 ありがとうございます。

様々な当事者の声を大臣も聞いていただいて、今、検討していただいていると思ひますけれども、皆さん、待ち焦がれていますというのもありますけれども、是非対象者が広がるように、二種を含めて検討を進めていただきたいというふうに思つております。

質問が二問程度できなかつた部分があります。また次回、させていただきたいと思います。

質問を終わります。ありがとうございます。

○佐藤(主査) これにて伊藤俊輔君の質疑は終つたしました。

次に、上田英俊君。

○上田分科員 自由民主党、富山県第二区選出の上田英俊です。よろしくお願ひいたします。

本日は、能登半島地震における復旧復興対策及

び今後の防災・減災、国土強靭化対策について質問いたします。

まずもつて、今回の地震で貴い命を落とされた方々、被災された方々に対し、弔意とお見舞いを申し上げます。また、発災直後から被災地に向かい、人命救助、復旧復興に向けて尽力されておられる全ての方々に心から敬意を表します。一日も早く日常生活を取り戻すための復旧復興対策、ま

た、今後、一人一人の生命と財産を守るために防災・減災、国土強靭化対策が必要であり、急務であると考えるものであります。

現在、復旧復興に向けて、自治体、そして様々な現場で着実な取組が行われていると認識しておりますが、いまだに被災地、被災状況の全てが明らかになつてはいないというふうに考えます。まことに、全ての現状把握がスタートラインであります。

具体的には、海の中はどうなつてゐるのか、富山湾の海中、海底の状況、そして、これから春の農作業が本格化する土地改良施設であるとか、現在、雪に覆われているであろう森林、林道、治山・砂防施設等の被災状況の把握といつたものがます必要になつてくると考えますが、今後の調査予定、被災箇所の把握に対する取組についてお伺いいたします。

○松尾政府参考人 お答えいたします。

農林水産関係の被害状況につきましては、現時点で調査中ではござりますけれども、二月二十六日現在ということで、例えば農地や水路、ため池など、こういった農業用施設でござりますと四千五十か所以上、それから、畜産農家の施設損壊、申しますと、漁船の転覆、沈没、座礁、こういったものは二百五十九隻以上、漁港で七十三漁港以上、水産漁業共同利用施設で六十九か所以上、こいつた報告を受けておるところでございます。

例えば農業関係でござりますと、水を引くパイ

ラインが地中にあることなどによりまして、現時点で被害の確認が難しい現場もあると聞いております。しかしながら、本年産の米の作付時期、こういったものを見据えまして、被災自治体と連携して、被害の状況の把握、それから復旧といふことに努めてまいりたいと考えております。

○廣瀬政府参考人 砂防施設等についてお答え申し上げます。

富山県における砂防施設等の被災状況の把握につきましては、地震発生直後より、人工衛星や監視カメラを用いた被災箇所の確認、地方整備局や富山県職員による現地調査など、あらゆる手段を用いて被災状況の把握に努めております。

現時点では、富山県内では十三件の土砂災害と一件の砂防施設の被害が報告されていますが、深刻な被害は確認されおりません。

なお、雪に覆われて現地調査が困難だつた箇所は、雪解けが進み次第、速やかに調査を行う予定にしております。

○上田分科員 まずしっかりと現状を把握するということが、復旧復興に向けてのスタートラインであります。

次に、水産分野についてお伺いしたいというふうに思います。

○松尾政府参考人 お答えいたします。

季節は、寒ブリであるとかベニズワイガニ、バイガイ、そして、三月一日からは春を告げるホタルイカ、またシロエビ等、富山県では、最近、すしといえど富山ということをアピールしております。

富山湾は、天然の藍がめと呼ばれており、冬の季節は、寒ブリであるとかベニズワイガニ、バイガイ、そして、三月一日からは春を告げるホタルイカ、またシロエビ等、富山県では、最近、すしといえど富山ということをアピールしております。

それが、今回の地震で定置網であるとか刺し網が大きく破損し、カニを捕るためのカニ籠であるとかバイガイを捕るためのバイ籠といったものが、地震によつて流されたか、海底の崩壊によつて埋まつてしまつたか、その数多くが行方不明となつてゐます。漁業に携わる方々の心が折れかねない大きな被害となつております。

さて、富山湾というのは、急激に深くなつている湾であります。そのため、水深三百メートルよりも深い地点で、富山県の滑川市とか入善町といつたところにおいて海洋深層水を取水していま

県、市町村等の行政機関、水産関係団体による支援が不可欠ですが、まず、水産分野における支援について確認をさせてください。

○田中政府参考人 お答えをいたします。

委員からお話をございましたように、富山県からは、定置網などの漁具について、破損や流出などの被害の報告を受けているところでございます。

農林水産省としましては、先月の二十五日に決定をされました被災者の生活となりわい支援のためのパッケージにおきまして、被災した漁業者のために漁業協同組合等が行います漁船や漁具の導入を支援するということにしたところでございます。

この事業は、国が三分の一、そして県が三分の五を負担することで、国と県で合わせて四分の三の支援をすることで被災者の負担を軽減する措置を講じたと聞いているところでござります。

農林水産省としましても、富山県としつかり連携し、一日も早いなりわいの再建に向けて取り組んでまいります。

○上田分科員 ありがとうございます。

富山県においては、国の三分の一、プラス富山県独自の上乗せということで四分の三ということです、水産業に携わる方々にとっては大変大きな効みになつているというふうに思います。引き続き、水産府さんの御指導をよろしくお願ひしたいというふうに思います。

さて、富山湾というのは、急激に深くなつている湾であります。そのため、水深三百メートルよりも深い地点で、富山県の滑川市とか入善町といつたところにおいて海洋深層水を取水していま

る、富山湾の海洋深層水は日本海固有冷水とも呼ばれており、その特徴は三つあります。まず一つは、温度が低い、低温性、二つ目には、きれいである、清浄性、そして三つ目には、栄養分に富

む、富栄養性を特徴として、今日に至るまで、水産分野、非水産分野で試験研究であるとかあるいは商業利用が進められておりますが、海洋深層水の実績と評価といったものをまずお伺いしたいと思います。

○田中政府参考人 水産分野における深層水の利用についてのお尋ねでございます。

入善町においては、平成十一年度から、水産府の補助事業を活用しまして海洋深層水の取水施設整備が行われまして、その活用が図られていますところでございます。

具体的には、この施設から供給されます海洋深層水の低温安定性でありますとか清浄性の特性を生かしまして、アワビの養殖の飼育水への利用や、また、近年におきましては、アワビ、カキの蓄養、あるいは荷さばき所の衛生管理対策などに活用されているところでございます。

このように、地元では、海洋深層水が水産分野において有効に活用されているものと考えております。

○上田分科員 今ほど答弁にもありましたように、当然、海の水でありますから、水産分野への活用といったものがあります。入善町では、海洋深層水を、今ほど答弁にありましたように、養殖カキの浄化であるとか、あるいはパック御飯の製造工場での空調施設、熱交換を利用した空調施設等に取り組んでおります。そして、今後、サーモンの陸上養殖にも活用する予定であります。

農産物の輸出という点では、パック御飯というのは一つの大きな武器になると思いますし、また、魚というのは大切な資源でありますので、食料安全保障の視点においても、入善町では二本の取水管があるわけでありますけれども、二本の取水管から取水される海洋深層水に期待される役割というのは、農業の分野においても、また水産業の分野においても特に重要と考えますが、農林水産省の所見を伺いたいというふうに思います。

○田中政府参考人 お答えいたします。

入善町からは、今後とも海洋深層水をアワビや

カキの蓄養等に引き続き活用していくお考えだと思います。

本地域におきましては、海洋深層水は、水産物の生産や安定供給に寄与するとともに、地域水産業の振興を図る上でも重要な役割を果たすことが期待されているものと考えております。

○上田分科員 さて、海洋深層水の実績であるとか期待されている役割といったものを今答弁いたしました。

復旧も簡単ではないと認識しておりますけれども、海洋深層水は地方創生のエンジン役であるといふうにも考えますし、そしてさらに、サーモンの陸上養殖においては、更なる地方創興、地方創生のエンジン役となるというふうに期待がされています。

その海洋深層水の取水管の新たな整備について、今後どのように取り組んでいくのか、水産府と内閣府の所見を伺いたいと思います。

○田中政府参考人 お答えいたします。

水産府の補助事業を活用して整備されました取水施設の復旧につきましては、水産業の共同利用施設の復旧を行う事業の活用を想定いたしまして、富山県を通じて調整を進めてまいりたいと考えております。

○中村政府参考人 お答えいたします。

本事業につきましては、令和六年能登半島地震により被災したことを受け、今後の対応をどのようにしていくかについて、入善町や富山県と個別に相談させていただいているところです。

内閣府としては、地域再生法の趣旨を踏まえつつ、地方公共団体に寄り添った丁寧な対応を行つてまいります。

○上田分科員 海洋深層水につきましては、平成十一年頃であつたでしようか、大変熱狂的なブームになつたということを今思い起こしております。

も、海洋深層水は地方創生のエンジン役であるといふうにも考えますし、そしてさらに、サーモンの陸上養殖においては、更なる地方創興、地方創生のエンジン役となるといふうに期待がされ

ました。

しかししながら、熱狂的なブームは、ブームでありますから、そのブームが落ち着いてきたというふうに認識をしておりますけれども、それは決して、海洋深層水の持つ性質といったもの、その評価が落ちたものではないといふうに考えていま

す。

海洋深層水については、やはり依然として、水

産分野において、あるいは非水産分野において、大変貴重な資源でありますし、有効活用として、地方創生に大きな役割を期待されているといふうに思っておりますので、水産府におかれまして、富山県におかれまして、あるいはまた、内閣府におかれまして、御指導をしっかりとお願いしたいといふうに思っております。

さて、次に、今後の防災・減災、国土強靭化対策について質問をいたします。

速化対策が、一人一人の生命と財産を守るために取り組んでこられたというふうに認識をしております。

そこで、齊藤大臣にお尋ねいたしますけれども、三か年緊急対策、五か年加速化対策が果たして、新たに評価をどう評価しているのか。また、五か年加速化対策の最終期間が、また総額十五兆円が見えてきた今日、当初予算だけではなくて、やはり補正予算も含めて、一人一人の生命財産を守るために、異なる対策に向けて早急に動き出す必要があるとを考えますが、齊藤国土交通大臣の所見をお伺いいたします。

○齊藤(鉄)国務大臣 これまで、年々深刻化する自然災害等に対しまして、三か年緊急対策や五か年加速化対策も踏まえ、事前防災・減災対策を重点かつ集中的に講じ、全国各地で着実に効果を発揮してきた、このように考えております。

一方で、今後、大規模地震の切迫や自然災害の激甚化、頻発化、インフラの老朽化などが懸念されていることから、更に国土強靭化の取組を強化することが必要です。

また、昨年の法律改正で法定化された国土強靭化実施中期計画によりまして、実施計画を切れ目なく策定し、五か年加速化対策後も、継続的、定期的に国土強靭化の取組を進めることができるとなりました。

国土交通省としては、今後とも、関係省庁と連携し、実施中期計画の策定に向け、これまでの施策の実施状況の調査を進めるなど、国土強靭化の取組をしっかりと進めてまいります。

私の地元の話で恐縮ですが、土砂災害が広島はありました。それを受け、国土強靭化施策として、砂防堰堤をしっかりと造りました。一昨年、またその前の大雨のときに、また土砂災害のような大きな土砂崩壊があつたわけですから、しっかりとその堰堤がそれを受け止めて、その後に広がる何百世帯の団地が守られた、こういう例が一つだけではございません。

こういう形で、しっかりと命と暮らしを守るた

めに、国土強靭化三か年緊急対策、そして五か年加

めに、この防災・減災、国土強靭化対策、進めていきたいと思っております。

○上田分科員 大変力強い答弁ありがとうございます。

先ほど述べさせていただきましたとおり、災害はいつでもどこでも発生するというような、大変危険な日本列島になつておられるというふうに認識をしております。国土強靭化政策をしっかりとやついただきますように、よろしくお願ひしたいとうふうに思います。

さて、今回の能登半島地震においても、被災地の広域化といつたものが認められるというふうに思います。能登半島、石川県はもちろんでありますけれども、富山県、そして新潟県においても、大変大きな被災状況となつております。

それぞれ都道府県には県境といつたものが当然あるわけであります。県境になるには、県境となる理由があるというふうに私は考えております。例えば、大きな急流河川によつて陸地が割られてゐるとか、急峻な山が海に迫つてきていたとか、そうした脆弱な、災害が多発しやすい自然環境が多いというふうに思います。一人一人の生命財産を守るために、幾つもの自然環境の厳しい県境を越えて、今回の災害においても、自衛隊であるとか、あるいは国土交通省のTEC-FORCE、D.M.A.T.、そういう方々が、一分一秒でも早く駆けつけて、人の命を救おう、災害復旧に当たるうということで頑張つていただいていることに、改めて敬意を表したいというふうに思いました。

災害が激甚化、そして県境を越えるような広域化している今日の災害だからこそ、移動への時間短縮を図るための道路、広域化している災害時においても緊急車両が安全に、速やかに、そして大量に県境を越えて行ける、移動可能な道路の整備といったものが求められるというふうに思いました。

す。

そこで、道路局長に三点お尋ねしたいというふうに思います。

まず、富山県というのは、県境が幾つも当然あります。

まして、新潟県境、岐阜県境、石川県境、そして長野県境と県境がありまして、それぞれの県境を結ぶ道路、災害が発生した際には、先ほどの自

衛隊であるとか、T.E.C.-F.O.R.C.E.であるとか、D.M.A.T.であるとか、そういうところの方々が大量に、安全に、速やかに移動するため

に、やはり県境を結ぶ道路といったものは大変大切だというふうに思います。

まず、富山県と新潟県境を結ぶ国道八号線、具

体的には、老朽化している狭い、富山県朝日町に

は城山トンネルというトンネルがあります。ま

た、以前、その城山トンネルの前後区間におきま

して、大雪に見舞われたときに、大型のトラック

がスタックして、非常に前後区間で渋滞をして、

動きが取れなくなつたというところであります。

また、片側一車線の、黒部市古御堂から魚津市江

口の間の区間も、今、当初予算、補正予算を駆使

して、着実に整備をされております。改めて感謝

申し上げたいというふうに思います。

そこで、道路局長にお伺いいたしますが、城山

トンネル、あるいはまた、その前後区間の整備、

そして、入善黒部バイパスの黒部市古御堂から魚

津市江口までの進捗状況と今後の取組について伺

います。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員から御指摘のありました、富山県境、新潟

県境に位置する国道八号の富山県の朝日町地区で

ございます。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

委員から御指摘のありました、富山県境、新潟

県境に位置する国道八号の富山県の朝日町地区で

ございます。

委員御指摘のとおり、完成から約六十年経過した老朽化が著しい狭隘なトンネル、また、車両の

スタッフなど冬期交通障害につながる急勾配区間

が存在する区間であるとともに、災害発生リスク

が高い地すべり地形を有する課題があるというふ

うに認識をいたしております。

こうした状況を踏まえまして、今月の二十二日

に北陸地方整備局において防災検討委員会、これを開催いたしまして、課題、また今後の対策範囲などについて検討を行つておるところでございまして。課題の解消に向けて、できるだけ早く対策が講じられるよう、しっかりと検討してまいりたいというふうに考えております。

それから、もう一つの、黒部市古御堂から魚津

市の江口間でございますけれども、暫定二車線で

開通しております。現在、四車線化に向けて橋梁

の下部工事を進めているところでございます。

引き続き、地域の皆様方の御協力をいただきな

がら、早期完成を目指して、しっかりと整備を進

めてまいりたいと考えております。

○上田分科員 大変力強い答弁をいただきまし

た。また、事業が着々と進捗しているということ

は大変ありがたいことだと、改めて感謝申し上げ

たいというふうに思つております。

次に、富山県と岐阜県を結ぶ四十一号線におい

ても、国土交通省さんにおいて力強く事業が進め

られております。

具体的には、猪谷楢原道路、大沢野富山南道路

といつたものが取り組まれておりますけれども、

現在までの進捗状況と今後の取組について、併せ

て道路局長にお伺いしたいというふうに思いま

す。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。

富山高山連絡道路でございますけれども、富山

県から岐阜県にまたがる八十キロの高規格道路で

ございまして、国道四十一号における交通渋滞の

緩和、雨量規制による通行止めの解消などの整備

効果が期待されているところでござります。

この富山高山連絡道路の一部を形成いたします

猪谷楢原道路につきましては、延長が七・四キロ

のバイパス事業でございます。

これまで、富山市から楢原間の三キロが開通いたしまして、現

在、富山市との猪谷から片掛間の一・六キロにおい

て改良工事及び橋梁工事を進めているところでござります。

また、大沢野富山南道路につきましては、延長

十二キロのバイパス事業でございまして、平成二十六年度に事業化いたしまして、現在は、道路設

計、用地買収、改良工事、橋梁工事、これを進め

ているところでございます。

引き続き、地域の皆様方の御協力をいたさ

りながら、一日も早い完成を目指して、しっかりと整備

を進めてまいりたいと考えております。

○上田分科員 そして、最後に、富山県と接して

いる石川県の方は順調に俱利伽羅トンネルもやつ

ていただいておりますので、また、富山県の県西

部でございますので、しっかりとやっていただいて

おるというふうに思つます。

もう一つ富山県と接しているのが長野県であります。

観光のキラーコンテンツとして有名な立山黒部アルペンルートというものが、当然、観光用

道路として、ロープウェーであるとかケーブル

カーであるとかそういうものでつながれており

ますけれども、富山県と長野県というは道路で

は結ばれていないということです。

昨年のこの予算委員会分科会におきまして丹羽

道路局長に質問をさせていただきまして、大変あ

りがたい御示唆をいただきました。当然、富山と

長野を結ぶ道路でありますから、特にここは

フオッサマグナが走っているところでござります

ので、大変地質が脆弱であるということが一つの

大きなネックなんだろうというふうに思つます

し、また、当然その結果として、富山と長野は隣

接している県であるにもかかわらず、道路として

直接結ばれていたなかつたという現実があるんだろ

うというふうに思つます。

昨年、丹羽局長から大変ありがたい御示唆をい

ただきました、富山県では、富山と長野の道路構

想、北アルプス横断道路構想と我々は呼んでおり

ますけれども、富山県では長期構想として広域道

路として位置づけられていますけれども、去年の

段階でも、そして今の段階でも、長野県ではそ

ういった位置づけはされていないということで、ま

ずは長野県の方の御理解をいたくべきではない

かというふうに丹羽局長の答弁から私は推察をい

たしまして、地元の北アルプス横断道路推進構想協議会のメンバーとアクションを起こしました。

構想協議会のメンバーは、富山県東部の首長さん、議長さん、県会議員の方々、そういった方々で、全てで構成されており、私が会長を引き受けさせていただいておるわけでありますけれども、やはりまず、長野県さんはどう考えているんだろうか、長野県には認識があるのかどうかということもまず調べてみようじゃないかということで調べたところ、国会図書館を通じて長野県議会の会議録を平成の頃から調べていただきましたけれども、一行も載っていなかつたということでありま

す。

まずは長野県さんに理解を求めるのが先だよね

ということ、北アルプス横断道路構想協議会のメンバーと、昨年の十一月二十七日の日に、長野県の務台俊介議員の御紹介で阿部長野県知事をお訪ねして意見交換をさせていただく機会を持つことができました。これが昨年の十一月二十七日です。

そして、今年の二月の六日には、長野県の建設部長の新田部長を訪ねさせていただきました。今度は、県会議員、この地域、県東部地域の県会議員の方々と私も含めて十名程度で行つたわけでありますけれども、非常に有意義な意見交換ができるというふうに思つております。

具体的には、意見交換の中で、長野県の飯田市と浜松市を結ぶ脆弱な地帯のトンネル、青崩トンネルですかね、その話も聞かせていただきましたし、非常に勇気のいただける話でありました。

そこで、丹羽局長に去年に引き続き質問いたしましたけれども、富山県と長野県を結ぶ北アルプス横断道路構想の推進を図るべきと考えますが、局長の示唆に富んだ御意見をいただければ大変ありがたいというふうに思います。

○丹羽政府参考人 お答え申し上げます。
北アルプス横断道路 昨年も答弁させていただきました。この道路は、世界水準の山岳観光地を周遊するルートとして期待されるものと認識して

平成二十九年十一月に富山県内の自治体で構成されます。

されるこの組織体が設立されまして、本構想の実現に向けた検討がなされると承知をしております。また、今委員がお話しになつたとおり、長野県との連携というのも図られつつあるというようなことを伺つておるところでございます。

一方、この道路は特殊な地山条件の介在が想定される中で、トンネルの総延長が約二十五キロとから、その実現のためには引き続きこの両県の連携と、あと国民のコンセンサスが得られることが重要であるというふうに考えております。

○上田分科員 ありがとうございます。

今回は、予算委員会分科会におきまして、能登半島地震における復旧復興対策、そして今後の防災・減災、国土強靭化対策について質問をいたしました。

改めて、復旧復興に当たつておられる全ての

方々に心から感謝と敬意を表しますし、何よりも、やはり国土交通行政の一つの大きな柱といふのは住民の生命財産を守ることだというふうに思つています。そのためにはやはり防災・減災対策、国土強靭化といったものが改めて必要である、急務であるということを強く訴えて、質問を終わります。

○佐藤主査 これにて上田英俊君の質疑は終了いたしました。

（令和六年度予算の計上額）

国土交通省関係の令和六年度予算につきまして、その概要を御説明申し上げます。

国土交通省関係の令和六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、五兆九千五百三十七億円です。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、四百六十三億円です。

このほか、自動車安全特別会計及び財政投融资特別会計に、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。

財政投融资計画には、二兆七百八十九億円を計上しております。

第二百十三回国会（常会）

令和六年度国土交通省関係予算概要説明

(令和六年度予算の基本的な考え方)

次に、令和六年度予算の基本的な考え方を御説明申し上げます。

我が国は、気候変動に伴う豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症対策の経験を踏まえた持続可能なフレジリエントな経済社会の構築、世界的な物価高騰や諸外国における金融引締め、地政学的な不確実性等による経済の下振れリスクへの対応、急速に進行する人口減少・少子高齢化への対応等、「時代の転換点」とも言える構造的な課題に直面しています。こうした状況に対応し、国民の命と暮らしを守り抜くとともに、構造的賃上げの実現、GX・DXの推進、デジタル田園都市国家構想の実現等による「新しい資本主義」の加速、こども・子育て政策の抜本的強化や、経済安全保障の推進、そして、国土の将来ビジョンである新たな国土形成計画に基づく「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現を図ることが急務となっています。

こうした認識の下、令和六年度予算では、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」及び「個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」を三本柱として、令和五年度補正予算と合わせて、切れ目なく取組を進めてまいります。

この際、公共事業を適確に推進するため、資材価格の高騰等を踏まえて、必要な事業量を確保するとともに、新・扱い手三法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、必要な変更契約等による適切な価格転嫁等を進めてまいります。

また、令和六年能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くしてまいります。

(令和六年度予算の主要事項)

それでは、各分野の主要事項を御説明申し上げます。

第一に、「国民の安全・安心の確保」についてです。

東日本大震災や令和六年能登半島地震をはじめとする大規模自然災害からの復旧・復興を図るとともに、「5か年加速化対策」をはじめ、国土強靭化の取組を強力に推進します。具体的には、切迫する大規模地震への対応、「流域治水」の加速化・強化と健全な水循環の維持・回復、広域的・戦略的なインフラマネジメントの視点も踏まえたインフラ老朽化対策の加速、災害時における物流・人流確保のための交通ネットワーク整備、線状降水帯、火山噴火等の観測・予測体制の強化に取り組みます。特に、5か年加速化対策後の国土強靭化の着実な推進に向け、改正国土強靭化基本法に基づき、施策の実施状況の調査など、「実施中期計画」の策定に向けた検討を進めます。加えて、令和六年度から厚生労働省より移管される水道行政について、上下水道一体で取り組む体制を構築し、効率化と基盤強化を図ります。このほか、運輸分野の各モードにおける総合的な安全・安心対策、通学路等の交通安全対策、海上保安能力の強化、国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組みます。

第二に、「持続的な経済成長の実現」についてです。

住宅・建築物の省エネ対策や木材利用の促進、まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化、国土交通分野のDX、造船・海運業の競争力強化、持続可能な観光の推進、地方空港の受入環境整備等に取り組むとともに、国内投資拡大・生産性向上等に資する社会資本の重点整備、地籍整備、インフラシステム海外展開等を積極的に進めます。加えて、物流や建設業に関する「二〇二四年問題」や、交通の各分野における人手不足への対応など、持続可能な産業の実現のため、賃上げによる待遇改善や人材育成、生産性の向上に取り組みます。

第三に、「個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」についてです。

バリアフリー化の推進、二地域居住等の促進、離島や半島をはじめとする条件不利地域の振興、スマートシティ等の社会実装、次世代モビリティの普及促進、コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくり、交通のリ・デザイン、多様な世帯が安心して暮らせる住まいの確保等に取り組みます。加えて、「子どもまんなかまちづくり」等を進めます。

(むすび)

以上、国土交通省関係の令和六年度予算について御説明申し上げました。よろしく御審議のほどお願い申し上げます。