

参議院国土交通委員会會議録第二号

平成二十八年三月十日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

三月十日

辞任

辰巳孝太郎君

補欠選任

大門実紀史君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

金子 洋一君

豊田 俊郎君

渡辺 猛之君

広田 一君

増子 輝彦君

河野 義博君

阿達 雅志君

青木 一彦君

江島 潔君

大野 泰正君

金子原二郎君

北川イツセイ君

小泉 昭男君

末松 信介君

山本 順三君

田城 郁君

前田 武志君

谷合 正明君

辰巳孝太郎君

室井 邦彦君

中野 正志君

吉田 忠智君

行田 邦子君

脇 雅史君

国務大臣

国土交通大臣

石井 啓一君

副大臣

国土交通副大臣

土井 亨君

国土交通副大臣

山本 順三君

大臣政務官

国土交通大臣政務官

宮内 秀樹君

国土交通大臣政務官

江島 潔君

国土交通大臣政務官

津島 淳君

事務局側

常任委員会専門員

田中 利幸君

政府参考人

内閣府地方創生推進室長

佐々木 基君

内閣府地方創生推進室長代理

川上 尚貴君

国土交通省総合政策局長

毛利 信二君

国土交通省国土政策局長

本東 信君

国土交通省土地・建設産業局長

谷脇 暁君

国土交通省水管理・国土保全局長

金尾 健司君

国土交通省道路局長

森 昌文君

国土交通省住宅局長

由木 文彦君

国土交通省鉄道局長

藤田 耕三君

国土交通省自動車局長

藤井 直樹君

国土交通省海事局長

坂下 広朗君

国土交通省港湾局長

菊地身智雄君

国土交通省航空局長

佐藤 善信君

観光庁長官

田村明比古君

海上保安庁長官

佐藤 雄二君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(国土交通行政の基本施策に関する件)

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、内閣府地方創生推進室長佐々木基君外十四名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金子洋一君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、国土交通行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○阿達雅志君 おはようございます。自由民主党の阿達雅志でございます。

今日は、国土の整備、交通政策の推進等に関する調査ということで、国土交通行政全般について質問させていただきたいと思っております。

まず、社会インフラのストック効果ということについて質問させていただきたいと思っております。

二十八年度予算において、戦略的、計画的な社会資本整備を通じて民間企業の生産性向上と投資拡大を図るため、ストック効果を重視し、インフラに賢く投資するとされております。また、先般の大臣所信でも、生産性革命のため、ストック効果の高い事業への重点投資を行うと大臣は述べられました。

需要創造に注目するフロー効果よりも生産性向上、生活の安全向上に注目する社会資本整備のストック効果に注目するのであれば、その効果を出すためには完成を加速させるべきではないかというふうに思うのですが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 社会資本の整備には、生産性の向上や民間投資の誘発、雇用の増加など、地域において中長期にわたり経済を成長させるいわゆるストック効果がござります。一方、社会資本整備は、加速するインフラの老朽化、激甚化する気象災害等、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争といった構造的課題にも直面をしております。財政制約が強まる中、こうした課題に対処していくには、限られた予算を最も効果的に活用する知恵が求められているところでございます。

そこで、「賢く投資・賢く使う」インフラマネジメント戦略に転換をいたしまして、事業の優先度や、あるいは委員が御主張されるような、なるべく事業の完成を早くするというような時間軸を明確化するというも行いながらストック効果を最大化するよう選択と集中を強めていく考えでございます。

これからも、我が国のインフラが生産性の向上などのストック効果を最大限發揮していけますように戦略的に社会資本整備に取り組んでまいりたいと存じます。

○阿達雅志君 どうもありがとうございます。

財源問題という非常に難しい問題はあると思うんですが、やはりこの社会資本整備をしっかりとやっていくというのは日本のこれからの成長にとっても不可欠であると思いますし、いつとき、何かインフラ、公共事業は悪だというような風潮があった中で、やはりこのストック効果ということでしたらこれからは社会資本整備に取り組んでいただきたいというふうに思います。

それでは、ちょっと今度は個別の問題に移らせていただきますと思います。

社会資本整備という中で、整備新幹線が非常に有効であるということは、今回、北陸新幹線の開通でも示されたものと思います。この北陸新幹線によって、北陸地域、金沢、地方経済の非常に活性化が起きているということでもありますから、やはりこういう高速鉄道、新幹線というものをこれからもしっかりと考えていくというのが大事なのではないかとこのように思います。特に日本の場合には、人口密集度から考えても、高速鉄道のメリットが非常に得やすい国であるというふうに思います。

そういう中で、今、新規に着工する函館—札幌、金沢—敦賀、武雄—長崎というのがありますけれども、ただ、この中で函館—札幌を考えたときに、十五年もこれから掛かるというのはやはり余りにも長過ぎるのではないかと。先ほどのストック効果をいかに早く発揮するかということも考えると、これはもちろん財源の問題はあるにしても、また物理的な制約はあるにしても、一日でも早く完成をさせないと、その間、工事の間というのはそのストック効果が出ないわけですから、やはりそういう観点からも早期完成を目指していくべきではないかと。

また、北陸新幹線の大坂延伸についても、いまだルートが決まっていけないという問題がありますけれども、やはりルートを早く決めて、事業化に向けてしっかりと財源を手当てして早急に着手していく、これがやはりストック効果を最も発揮することになるのではないかと思いますけれども、こ

ういう新幹線の早期着工についてお考えをお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(藤田耕三君) お答えいたします。整備新幹線につきましては、昨年の北陸新幹線長野—金沢間に続きまして、本年三月二十六日に新青森—新函館北斗間に開業いたします。今御指摘の北海道新幹線の函館—札幌間、それから北陸新幹線金沢—敦賀間、九州新幹線武雄温泉—長崎間、これにつきましてはなるべく早く整備するということが大事なことでござっておりますけれども、まずは昨年の一月に政府・与党合意で定められました開業目標を指して着実に進めてまいりたいと思っております。

それから、未着工区間であります北陸新幹線の敦賀—大坂間につきましては、昭和四十八年に決定された整備計画におきまして主要な経路が小浜市付近とされております。ただ、ルートに関して関係者に様々な考え方がござります。こうした状況を踏まえまして、与党に設置された北陸新幹線敦賀—大坂間整備検討委員会におきまして、これまで関係者から意見聴取が行われ、今後ルートに関する議論が行われていくことになるかと承知しております。

この着工に向けましては財源の確保を始めとする様々な課題がござりますが、現時点におきましては、ルートに関する議論を整理することが重要であると考えております。こうした観点から、国土交通省としまして、まずは与党の議論を踏まえつつ、ルート選定に係る調査を行うなど、必要な対応を行ってまいりたいと考えております。

○阿達雅志君 やはり、ここでも財源の問題というものが大事だということでございますが、財源についても、今もう既にいろんな工夫もされていると思いますけれども、やはりこういう新幹線というのは開通させて初めて意味があるということである、できる限り早く開通させるために更に工夫を凝らしていただきたいなというふうに思います。同様に、やはりこういうストック効果が高い事業ということでは港湾整備というのもあると思

います。

この港湾整備は、T P Pの経済効果を実現する上でも不可欠ではないかと。例えば、昨年末に内閣府がT P Pの経済効果をG D P十四兆円の底上げというふうに試算をいたしました。ただ、実際にそれを実現するためには、物流の円滑化だとか港湾整備というのがもう不可欠であると思います。

また、平成二十七年八月に策定された新たな国土形成計画においても、対流型国土形成ということが提唱されております。この対流というのは、日本と海外、グローバルの中でいろんな人流、物流の流れをつくっていくということだと思っておりますが、これらの点からも、T P Pが国会承認を受け、発効した場合のT P Pによる交易拡大に対応する港湾整備を始めとして、新たな国土形成を図っていくための港湾整備というのをしっかりと積極的に進めていくべきではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(菊地身智雄君) お答えいたします。昨年八月に閣議決定されました国土形成計画におきまして、グローバルな対流促進の強化が柱の一つとなっております。

具体的には、企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテンツ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る、こうしたことなどが位置付けられております。また、T P Pなどの動きの中で、製品あるいは部品などの貿易の拠点である港湾が果たす役割はますます大きなものになっていくと考えております。

このような点も踏まえまして、必要な港湾整備をしっかりと進めることで、委員御指摘のT P Pを契機とした貿易の拡大をしっかりと支えるとともに、国土形成計画の推進を図ってまいりたいと考えております。

○阿達雅志君 ありがとうございます。

やはり、いかに日本の製造業が頑張ったとしても、マーケットがアジア全体に広がったとしても、これを実際に効果を出すためには、やはり日本から持っていくかなといういけない。実はこれ一月に参議院の予算委員会でも総理にも言わせていただいたんですけれども、今の景気循環を全国津々浦々に広げていく、この津も浦も港湾です、港のことですね。やはり、これは港から、日本というのはこれ海洋国家ですから、いろんなものが広がっていくという意味で、この港湾整備、更に加速し、そして規模も大きく、T P Pで日本の経済が伸びる、これに合わせた整備を是非行なっていただきたいというふうに思います。

次に、社会インフラ整備に関する民間資金の活用ということで、今このストック効果のお話をさせていただいたときにどうしても財源の問題というのが出てきたものですから、ちょっとこういう民間資金の活用について質問をさせていただきます。

現在、但馬空港、関西空港、仙台空港などでコンセッションが進められております。空港コンセッションでは、整備は国が行った上で運営をコンセッションによって民間委託をしていっているわけですが、その狙いは何なのか。その結果、例えば空港整備費用の回収が前倒しになったということなのか、あるいは空港整備勘定の歳入歳入への影響はどういうものがあるのか。その辺り、このコンセッションの狙い、この点について御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

空港政策につきましては、空港の建設整備が概成したことを受けて、整備から運営へとその重点をシフトさせ、空港経営の改善を進めているところであります。空港運営の民間委託は、コンセッションということでござりますけれども、こうした空港経営の改善のための一つの手段であり、滑走路とターミナルビルを民間事業者が一体

的に経営させることによりまして、民間のノウハウを生かして空港や地域の活性化を図るということを狙いとしております。

空港整備勘定の歳入歳出への影響という点につきましては、空港運営の民間委託によりまして、国は着陸料の收受や維持管理費用の負担を行わないということになります。その一方で、国は、民間事業者から将来の収支の見込みを基に算出をいたしました適正な運営権の対価を收受し、これを国が管理するその他の空港の整備、維持運営に充てるということにしております。

また、空港整備の財源との関係という点につきましては、現在、空港運営の民間委託の検討を進めております福岡空港におきまして、空港運営の民間委託により国が民間事業者から收受する運営権の対価を国が行います滑走路の増設事業の財源に充当することとしていただいております。

○阿達雅志君 どうもありがとうございます。これ、それぞれのコンセッション契約の内容によつてまた異なるパターンもあるかと思うんですけども、やはり運営権の対価、これをしっかりと確保する中で、そしてまたそれぞれの地方の経済の活性化という観点からもこういう民間の力を使った取組というのは更に進めていただきたいなというふうに思います。

こういう民間資金を使うということを考えた場合に、単にこれ空港のみならず、その他の社会インフラについても、運営をコンセッションに出すことにより、運営権を売却して、先ほどお話あったように、運営権を売却して既存債務を削減することができる場合もあるか、あるいはPPP、PFIなどで民間資金を活用することによって国の財政負担を最小化できる、こういういろんな場合があると思うんですけども、やはりこれから国がもつと社会資本整備のために資金を投入して、積極的にストック効果のある社会インフラ整備、これを進めるためには、今申し上げたようなコンセッション、PPP、PFIというのをもつと積極的に進めていくべきではないかと思っております。

が、いかがでしょうか。

○政府参考人毛利信三君 人口減少、災害の激甚化、国際競争の激化、加えて財政制約が強まる中で、今後の我が国のインフラ整備の在り方というのを考えますと、限られた予算を最も効果的に活用するという視点が大変重要だと思います。このため、民間の資金や経営力などを活用して効率的にインフラ整備、管理を進める視点もまたこれ非常に重要だと考えます。

例えば、コンセッション方式の活用につきましては、政府で策定したアクションプランに基づきまして、集中強化期間でございます平成二十六年から三年間におきまして、空港六件、下水道六件、道路一件という目標の達成に向けて今取り組んでいるところでございます。また、PPP、PFIにつきましても、生活に密着した下水道、公営住宅、都市公園などを中心にいたしまして、その効率的な整備、管理等を行うための活用を積極的に進めているところでございます。

今後、限られた予算を最も効果的に活用するという視点に立ちまして、こうした民間資金、ノウハウの活用を図りながら、あわせて、生産性を向上させるなど、ストック効果の高いインフラの整備に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○阿達雅志君 ありがとうございます。

今の経済状況というか金融情勢見ると、金利がもうほとんどゼロという、長期金利がほとんどゼロに近いということで、これは国にとつても地方にとつても国債、地方債あるいは公営企業債で資金調達をしてみた方が楽だと、こういうことで、どんなにこういう債務の問題というのは出てくるのではないかと。

ただ、長期的に見た場合に、やはりこれから長期金利がどういふふうに変動するか分からない、また、地方公共団体の財政がどうなるか分からない、そういう中で、やはりできる限りそれぞれが経営的にもしつかりやっていけるようにするという意味では、こういう民間資金を入れて、そして

民間のガバナンスによつてしつかりとしたこういう事業に取り組んでいくという視点はやはり欠かせないのではないかなというふうに思っております。

そういう意味でも、PPP、PFIあるいは今言ったようなそういう取組についても、それぞれの地方はどうしても地方債で何とか回してしまおうというようなことが起こりがちだと思いますけれども、その辺は是非国の方でもしつかり見ていただいて、いかに民間資金を活用するかということとを御検討いただきたいなというふうに思います。

ちよつと次のテーマに移らせていただきます。今回、今、国家戦略特区法の改正による自家用有償旅客運送制度の拡大という話が出てきております。その一方で、今規制改革会議においてライドシェアの議論が出ております。

私は、こういうウーバーとかリフトのようなライドシェア、いわゆるライドシェアですけれども、これは確かにインターネットを使っているような新しいビジネスをつくっていく、インベーションというところはあるとは思いますが、その一方で、個人ドライバーと利用者がインターネット上でマッチングサービスを提供するプラットフォームで運送契約を結ぶというのは、何かITの名の下で白タク行為を認めることになりかねないのではないかと。今までやはりこういうハイヤー、タクシーをしつかり国が管理する、そのために二種免許があり、そしてまた運行主体に対してしっかりとした管理をし、安心、安全というのを維持してきたと思うんですね。

ところが、これを、こういうライドシェアというものを認めてしまうと、個人ドライバーとその利用者の評価、レーティングというふうに出てくる評価、レーティングと、これに運行管理や車両整備、安心、安全を委ねるとするのは私は極めて問題なのではないかと。やはり車両整備一つ取っても、本当に自動車の車検をしつかり受けているのか、そういうサービスを提供するための車両整備をでき

ているのか、そして何かあったときに責任をしつかり主体として取れるのか、この辺りというのはやはり譲れない一線なんだと思うんです。ITによる規制改革という何となくそれだけでいいように思いますけれども、やはり私は安心、安全のところについては、安易な規制改革というのは極めてリスクが大きいというふうに思うんですけれども。

今回の国家戦略特区法の改正による自家用有償旅客運送制度の拡大というのは、今私が申し上げたようなライドシェア、これは違うものではないかというふうにも読めるんですけども、その点についての確認をお願いいたします。

○政府参考人藤井直樹君 お答えいたします。

委員御指摘のウーバー社やリフト社が他国で行っておりますいわゆるライドシェア、こちらは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態です。この点につきましては、安全の確保、利用者の保護等の観点から大きな問題があると考えております。

一方、今回国家戦略特区におきまして導入を検討しております自家用自動車の活用拡大につきましては、現行の地域住民を対象とした自家用有償旅客運送制度と同様に安全な運行についての運送責任を負う主体を置く、これを前提としていただいております。この点において、今回導入を予定しているものはいわゆるライドシェアとは異なるものであると考えているところでございます。

○阿達雅志君 ありがとうございます。

ただ一方で、今回のこの法律がライドシェアへのアリの一穴になるのではないかと、こういう見方もあるわけですし、ただ今回、自家用有償旅客運送制度の拡大ということで、地域との協議、それをしつかりとやる、その中で国土交通大臣が同意し、さらに総理大臣が最終的に承認をしないと、こういう歯止めは掛かっているわけですから、この今回の中でタクシー同様の安心、安全と

いうのはどのように確保されるのでしょうか、その点を明確にしたいだけますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

自家用自動車の活用拡大については、具体的には、過疎地等において運行管理や車両整備等、事故を未然に防止するための措置や、万が一の事故の際に金銭面での補償にとどまらない責任ある対応が取れる体制が不可欠の前提と考えております。現行の制度の下では、このような体制を整えているものを国土交通大臣が登録をした上で自家用車による有償運送を認めているところでございます。

今回の自家用車の活用拡大につきましても、国土交通大臣あるいはそれから委任を受けました市町村が登録を行い、タクシーと同様に安全運行についての事業の参入前後のチェックをしつかりと行うことで安全、安心を確保してまいりたいと考えているところでございます。

○阿達雅志君 こういう公共輸送については、先般、バスの非常に不幸な事故もございましたけれども、この安心、安全の問題というのはやはり絶対に譲れない一線だと思います。この点については、いろんな規制改革があるにしても、安心、安全の部分については国がやはりしつかりとした仕組みの中で目を光らせていく、これは引き続き是非お願いをしたいところでございます。

一方で、こういう業界については、これからどんどんこういうIT化という中でITを是非活用してもっと更に効率を高める、こういう努力も業界としても取り組んでほしいわけですし、それについても是非国交省の方での御支援もお願いをしたいと思うところでございます。

次に、ちよつと海事関係ということで質問をさせていただきます。

現在、中国経済の減速などの影響を受けて、海外発で、非常に今、海運業界全体、厳しい状況にあるのではないかと。特に、例えばバルチック海運指数見たときに、これ、リーマン・ショックのときよりもはるかに低い数字が、今二九〇ぐらい

の数字が出たりというちよつと歴史的にもないぐうの状況が起きている。

こういう今足下で海運市況が非常に低迷して、そうすると、この海運の業界というのはもう本当にグローバルな競争にさらされた業界です。し、こういう、海外で何かあった、その結果、船の建設一つを取っても、船の建設の場合は大体こういうシップファイナンスという形でなされていきますから、この足下でこういうフレートが非常に下がっているということになると、ファイナンスも組めない、そうすると発注がなされない、そういうことで非常に厳しい状況に今足下の海運市況というのはいあるのではないかと、いふに思っています。

ただ、その一方で、これ中長期的に考えると、世界経済の拡大、これはいづれ世界経済回復してくると必ず起こるわけですし、そういう中で海上輸送及び船舶の需要というのは必ず増えていくだろうと。そういう中で、日本の海運・造船業というのは、世界を見渡したときに、相当今はしつかり頑張っているのではないかと、いふに思っています。

そういう意味では、これ成長産業であると思えますし、また、造船業というのを考えた場合に、自動車以上に国内で部品を調達している、資材を調達している、日本の本場に基幹産業と言ってもいいと思います。しかも、それが今まで何とか中国、韓国の追撃を受けながらも頑張ってきたという、こういう状況にあるわけですし、またこの海洋国家日本にとって、こういう海運・造船業をしつかりと日本の企業によって維持していく、日本をベースにして維持していくということは、これは安全保障という観点からも極めて重要な問題ではないかというふうに思います。

こういう今の海運、造船の分野において、現在の非常に低迷してそれ苦しくなってきたという、これを乗り越えて、さらに世界経済の成長に対応していくためには、この機会に我が国海運産業の国際競争力を更に強化していく、逆に、こう

いう危機をチャンスに変えていくことも大事ではないかと思うんですが、国土交通省としてどのように取り組んでいくのか、御意見を伺いたただけますでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 世界の海運市況は、委員今御指摘いただきましたように、リーマン・ショック前に大量に建造発注された船舶が就航したことによりまして現在船腹過剰という状況でございます。現在ばら積み船の運賃指数が過去最低水準を推移するなど、低迷をしております。この過剰の解消にはしばらく時間が掛かると見られておりますが、中長期的には、世界経済の拡大に伴いまして、海上輸送及び船舶の需要は増大するものと見込まれております。こういった需要の増大に適切に対応ができるように、外航海運につきましては、船員の養成を図りつつ、トン数標準税制を始めとする税制特例措置を活用いたしまして、日本商船隊の国際競争力の確保を図ってまいりたいと思っております。

また、造船につきましては、省エネ性能に優れた日本建造船のシェアが、円安傾向になったということもありまして、このところ回復しております。そういった中にありまして、設計、生産現場などの生産性革命を通じて、国際競争力を更に高め、輸出及び雇用の拡大に結び付けていきたいと、このように考えております。

○阿達雅志君 ありがとうございます。今大臣がおっしゃられたとおり、やはり日本のこの日本商船隊、これをしつかり維持していく、これはもう不可欠であると思えますし、また海外との関係でも、特に税制面、これでイコールフットディングをいかに維持していくか、この辺りはこれから日本の海運、造船が競争力を更に維持し発展させていく上でも不可欠だと思いますので、引き続き是非よろしくお願ひをしたいと思います。それでは、ちよつと最後の質問に行かせていただきます。

日本の場合、今海上輸送というのは我が国内の人流、物流を支える大動脈になっていると思

ます。我が国の経済、産業の成長を支えるために非常に大事な部分ではないかと。実際に物流ということを考えても、いつときは自動車ということが非常に言われたわけですが、今現実問題として、トラックドライバーの不足あるいはCO2問題というのを考えたときに、キロトンベールでいった場合には、やはりこういう海上輸送というのが非常に大事な部分になってきているわけです。そしてこれは、鉄道、それからこういう海運、これがモーダルシフトという議論の中でもしつかりこれから伸ばしていかなければ、やはりちよつと日本の中の物流を更に活性化するのは難しいのではないかと、いふに思っている次第です。そういう中で今後も安定的な海上輸送サービスを日本がしつかり維持していくことはもうこれ不可欠であろうと。

また、人流ということにおいても、最近では特に利用者減等によって航路事業の収支悪化ということが深刻化をしております。特に離島に関しては、非常に経営的にも苦しい。こういう中で、辛うじて今燃料費が安くなったせいでも何とかつないでいますけれども、ただ、やはりいろんなところで今苦しんでおられる方々がいらっしゃる。ただ、一方で、離島航路というのは離島に住んでおられる方々にとってはもう生活のために本当に欠かせない部分でありますし、もしこの離島航路、これがサービスを提供し続けられないということになったら、そこに住んでおられる方々の生活そのものが揺さぶられる。こういう中で、やはりこの離島航路補助金の維持というのも必要であるというふうに思います。

また、この人流、物流共通して、フェリーあるいはジェットfoil、貨物船といった船舶の老朽化、これも今課題となつてきております。こういう中で、今、フェリー、ジェットfoil、貨物船、じゃ、新造をしようと思ったときに、なかなか、今、新造船に入れ替えるだけの費用負担をできるかどうか、こういう問題もありますし、また、ジェットfoilの場合には実際に造っている

ところ自体が非常に限られてしまい、そういう中で更新をしようと思ったら非常に高いものになってしまふ、こういう問題も出てきているわけです。

こういういろんな課題がある中で、国土交通省として、国内の海上輸送を安定的サービスとしてこれからどのように支援していくのか、それについてお聞かせいただきたいと思っています。

○政府参考人(坂下広朗君) お答え申し上げます。

国内の海上輸送につきましては、委員御指摘のように、離島を始めとする地域の方々の生活や経済を支える非常に重要な役割を担っております。また、物流といったしましても、臨海部に産業が集積します我が国におきまして、鉄鋼、石油、セメント、こういった産業の基礎物資の輸送の約八割を担う重要な大動脈となっておりますところでございます。

御指摘ございました、まず離島航路でございます。離島航路につきましては、唯一の航路で生じております運営費の赤字について補助を行いまして、これをしっかりと支えてまいりたいというふうに考えております。

また、もう一つ御指摘がございました、国内の海上輸送を担う船舶の老朽化でございます。この点につきましては、船舶共有建造制度や税の特例措置によりまして、航路事業者の投資負担、これを軽減をして、新しい船への代替を促進をしてまいりたいというふうに考えております。

国交省といたしましては、このような方策によりまして、国民の生活と産業を支える海上輸送サービスが良質で安定的に確保できるように取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○阿達雅志君 どうもありがとうございます。是非、やはりこの国内海上輸送を安定的サービスとして維持するために引き続きの御支援をお願いしたいと思っています。

今日いろいろ質問させていただきまして、是非、やはりこの社会インフラの整備というのは非

常に重要などころだと思えます。また、京都大学の藤井聡先生なんかがおっしゃるのには、社会インフラにしっかりと投資をしなかった国で豊かになった国はないんだ、だから、社会インフラの投資というのはしっかりとやっていくことがやはり国を成長させていく大きな原動力になるんだというようなことをおっしゃっております。この国土交通委員会においても、是非その社会インフラをしっかりと整備して、そしてまた日本の産業全体を支えていく、そういう取組を是非お願いをしていきたいと思っています。

以上で質問を終わります。

○増子輝彦君 おはようございます。民主党の増子輝彦でございます。

今日は、国土交通大臣所信表明に対する質疑の時間を頂戴いたしました。大臣、政務御苦労さまでございます。公務も併せて励んでおられることを心から敬意を表したいと思えます。

まず初めに、これはこの後同僚議員も詳しく質問をすることになっていとお聞きしておりますので、私の方からは少し簡明に質問をしながら、お答えをいただければ有り難いと思えます。

軽井沢スキーバス事故については、改めてお亡くなりになられた方々に心から御冥福をお祈り申し上げると同時に、一日も早い事故防止を今後ともしていただくことが何よりも肝要だと思っております。そういう状況の中で、大臣も所信の中で最初にこの軽井沢スキーバス事故等についても触れられておりますが、今、事故対策検討委員会において議論がされておられるわけでありまして、四月下旬ぐらいまでには何とか方向性を打ち出して、夏にはきちっとしたものをしたいということも伺っておりますし、検討委員会も五回既に済んだとお聞きいたしております。

こういう状況の中で、まだ十分なる検討、そして再発防止等もなかなか出せないかもしれないが、これまでの事故対策検討委員会における議論を踏まえて再発防止策のどのような方向性が今打ち出されているのか、このことをお聞きして、そ

の後、少し質問させていただきたいと思えます。○国務大臣(石井啓一君) 貸切りバスにつきましては、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、今般の事故の原因究明を進めるとともに、貸切りバスの抜本的な安全対策を検討し実施することが重要と考えてございます。

国土交通省といたしましては、有識者から成ります軽井沢スキーバス事故対策検討委員会を設置をして今議論を進めておりますが、その方向性としていたしましては、事業参入の際の安全確保に関するチェックを強化していくこと、また監査の実効性を向上させていくこと、そして運転者の運転技術のチェックを強化すること、さらに運賃制度の遵守等、旅行業者を含めた安全確保のための対策を強化していくこと、また衝突被害軽減ブレーキ等ハード面での安全対策を強化すること、こういった観点から議論を進めているところでございます。

この検討委員会での議論を踏まえて、今年度末をめどに中間整理を行いまして実施可能な施策については直ちに実施するとともに、本年夏までには総合的な対策を取りまとめ、実施に移してまいりたいと存じます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

今大臣の方から御答弁がありましたとおり、大変重要な課題があるわけでありまして、実は、私の地元のパス業者からいろいろな私なりにお話を伺っておりますと、やはり一つには、監査をしつかりと徹底してもらいたい。なぜならば、善良なバス会社があつたりとやっているにもかかわらず、そこにしつかりとした監査体制がどうも行われていない節があるのではないかと。この監査をしつかり徹底的にやってもらうことは、業者としても何ら問題はないと。むしろ悪質な業者と善良な業者との差がはつきり付いて差別化できていいんだというような意見が強くあることが第一点であります。

第二点は、運転者の問題もそうなんですが、人

手不足ということで人がなかなか、運転手が集まらないという課題も確かにあるわけでありまして、このことにつきましては、やはり旅行業者が適正な料金できちつと仕事を発注してくれば、しかるべき利益が出れば、それによって、その利益をまさに人材に還元することによって運転手の確保は決して難しいものではないというふうに自分たちは認識をしているし、そういう努力もしていかなければならないと、今大臣の御答弁の中にそれらの問題が織り込まれておりました。

是非、この監査体制の問題あるいは旅行業者との料金体系の問題、もちろん運転者の確保による、技術がしつかりとした運転手の確保の問題あるいは向上の問題、様々な課題がある。今現場で事業をやっている業者はしつかりと認識をしておりますので、これらの点も踏まえて、是非検討委員会でも速やかにこれらの問題にしっかりと対応しながら、やはりこれからますます外国人観光客が大量に日本にインバウンドとして入ってきてくれるわけでありまして、日本のバスは安全だ、日本の運送体系は安全だという安心感を与えることもまたこれ極めて大事なことで思っておりますので、これらを、しっかりと体制を組織的にも運行上あらゆる分野で高めていただきたいというふうに思っておりますので、大臣の決意のほどをひとつお聞かせをいただければ有り難いと思えます。

○国務大臣(石井啓一君) 軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないように、現在検討しております軽井沢スキーバス事故対策検討委員会での議論を踏まえて、抜本的な再発防止策をしつかりと講じてまいりたいと存じます。

○増子輝彦君 よろしくお願いを申し上げます。

それでは次に、大臣の所信の中でも東日本大震災からの復興ということが本当に大変しつかりと据えられていることを私ども被災県の議員としては大変有り難く思っておりますし、また、インフ

ラの整備等を含めて様々な課題がこの被災地にはあるわけでありますので、これらに対しての促進もまた進めていただかなければならないと思っておるわけであります。

先週、安倍総理も福島に入っていたさまた。その際、いろいろ具体的な指示も各大臣にされたとお聞きをいたしております。道路を含めたこのインフラの整備は、極めて復興には欠かすことのできない大変重要な課題でございます。

そういう意味で、一つ具体的ににお聞きしたいと思っておりますが、総理の方から、JＲ常磐線の全線開通と、併せて常磐道の四車線化の具体策を指示をしておつたと、指示をしたので具体策を早急に提示するようにというふうに報道も受けておりますし、またそれが大変重要だと思っております。このJＲ常磐線の全線開通と常磐道の四車線化の今後の具体的なものをいつどのような形で示すのか、御答弁いただきたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) まず、JＲ常磐線でございますが、浜通りの復興の加速化を図る上でJＲ常磐線の復旧は大変重要であると認識をしております。

三月の五日に全線開通の時期を早急に示すよう総理から御指示がございました。これを受けてまして、現在、開通時期が明らかにされておられません浪江駅と富岡駅間につきまして、除染に伴い発生する土砂などの仮置場の確保を始めとする課題について関係者間で最終的な検討、調整を行っているところでございます。これを踏まえまして、検討結果を本日も中に総理に御報告したいと考えております。

引き続き、関係省庁とも緊密に連携し、JＲ常磐線の一日も早い全線開通の実現に向けて取り組んでまいりたいと思ひます。

続いて、常磐自動車道の四車線化でございますが、全線開通から一年を経過しました常磐自動車道につきましては、いわき中央インターチェンジから岩沼インターチェンジまでの区間について暫定二車線となっております。全線開通後、交通量

が一万台を超える区間も多くなっております。また、復興事業の本格化に合わせ、並行する国道六号とともに渋滞が発生している区間もあり、復興に影響を及ぼしかねない状況でございます。

このような中、三月五日に現地を視察した安倍総理より、常磐自動車道につきまして課題のある箇所を四車線化する具体策を早急にまとめるよう御指示があったところでございます。

常磐自動車道の暫定二車線の区間については、総理の指示を踏まえ、本日開催しております社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会において有識者の意見を聞いているところでございます。その結果も踏まえまして、課題のある箇所を四車線化する具体策を本日も中に総理に報告をしたいと考えております。その上で、効果的な対策をしつかりと進めてまいります。

○増子輝彦君 本日も中ということでありますので、より具体的な話を期待をいたしておきたいと思ひます。

なお、JＲ常磐線の全線開通に伴って放射線量の高い区間がありますので、ここに関わる作業員の皆さんの放射能対策をしつかりとこれはやっていただかなければなりません。このことはもう私が言うまでもありません。実験的にいろいろJＲ東日本も環境省もそれぞれすみ分けをしながらやっているということとはもう既に私も承知しておりますが、この作業員の皆さん、そして運行された後のそれぞれの運転手の皆さんや乗客の皆さんに対する放射能対策も万全なことをしつかりとやってほしいということも併せてお願いを申し上げておきたいと思ひます。

なお、常磐道の四車線化は前太田大臣とも何度かこの委員会でもやり取りをさせていただいております。これはやるということも明言もしていただいておりますので、より具体的なことが必要であります。このことについては本日それを示すということでありまして、できるだけ早急に具体的な形でお示しをいただければ大変有り難いと思ひます。

随分混んでいるんですよ。私もあえて相馬とか南相馬から郡山に戻るのに、常磐自動車道を通らなくても戻れるんですが、高い高速道路料金を払ってあえてそこを通るんですよ。夜、昼、そういうことを、時間帯も区切ってそこをあえて通るんですよ。そうしますと、やっぱりすごい交通量なんです。特にトラック、ダンプ、この通行量がすごく多いんですね。それはやはりそれだけ工事が進んでいるということの一つの証明でもあるかもしれないんですが、非常にそういう意味では運行上片側一車線ということとはなかなか工事や生活環境にも決している状況ではありませんで、このこともよろしくお願いを申し上げておきたいと思ひます。

それでは次に、東北地方の広域観光周遊ルートの形成を行うということも大臣所信の中でこれはちゃんと表明されているわけでありまして。やはり東北地方における観光客、特に私の問題意識はインバウンドの観光客が極めてここ少ないんです。もう間もなく二十万人に到達しようという、昨年度も一千九百数十万人の方が日本においでになった。このうち東北には極めて少ない数なんです。

私は、この東北にインバウンドと呼び込むということは、観光の産業の振興だけではなくて、やはり風評対策、特に福島県に外国人の方がたくさんおいでになることは非常に風評対策になるんです。外国人の方々は、私もしよつちゅう海外に行きますが、福島の人間だと言うと目の色を変えて、人が住んでいるのかとか、そんなことまで聞かれるんですよ。

ですから、そういう意味では、農産物を含め観光資源に対する風評被害等も非常に深刻な問題であることは言うまでもありませんが、外国人の方が直接福島や東北に入ってきてくれるというところは風評被害対策にも極めて絶大な効果があるんです。何とかこの東北にしっかりとインバウンドと呼び込むかという問題意識の中で、是非大臣にお答え願ひたいのは、この広域観光周遊ルー

トの形成の具体策をお聞きしたいと思ひます。○副大臣(土井亨君) 広域観光周遊ルートにつきましては、昨年六月に全国七つのルートを認定したところでございます。その中の一つとして、東北地方の日本の奥の院・東北探訪ルートが含まれております。

このルートのコンセプトは、色彩鮮やかな四季を奏で、多くの文人を魅了した美しい自然と風土が育んだ歴史文化と食を探索する旅ということがコンセプトになっております。

今年度は、このコンセプトの下、国の支援により、地域においてマーケティング調査等を進め、訪日外国人旅行者が歴史、文化や食など、テーマやストーリーに基づいて周遊できる具体的なモデルコースを三月までに、目途に策定することといたしております。

来年度は、これを踏まえ、地域が行うコース上の観光資源の磨き上げや受入れ環境の整備、ターゲットとなる海外市場へのプロモーションの強化などについて観光地域づくり専門家チームとして派遣をし、地域の実情に即した助言を行うことにより重点的な支援を実施してまいります。

これにより、訪日外国人旅行者の東北地方の更なる誘客を促進してまいりたいと思ひますし、特に福島におきましては、先生御指摘のいろいろな問題をはらんでおります。そういう意味では、空間放射線量などについて正確な情報発信をしつかりと行いながら、海外におけるイベントの開催等による東北のプロモーション等を引き続き実施してまいりたいと思ひます。

○増子輝彦君 余り具体的ではなかったんですが、意欲は感じられますので、しつかりとやっていただきたいということ。

そこで、これは細かい数字なんです政務の方にお答えいただくかどうかは別として、これまでの東北地方へのインバウンドの比率はどの程度であったのかと、それからもう一つは、東北地方におけるインバウンドと呼び込むための具体策をどのように考えているのかについてお聞かせ願ひたいと思ひます。

います。

○政府参考人(田村明比古君) お答え申し上げます。

観光庁で実施しております宿泊旅行統計調査、この平成二十七年の速報値というのがございますけれども、これによりますと、外国人延べ宿泊者数というのは全国で六千六百三十七万人泊でございますけれども、これに對しまして東北六県では五十九万人泊にとどまっております。割合で申しますと〇・八九％ということで、これは、日本人の延べ宿泊者数における東北の割合というのは九・五％ぐらいありますし、GDPに占める東北の割合も六％あるわけですので、異常に低い数字ということになります。

これにつきまして、具体的な方策としましては、やはりなぜ低いかということでございますけれども、どうしても風評被害で外国人の方の数が減ってしまったということと、それから東北の魅力の発信というのがこれまで非常に弱かったというふうに考えております。十分に伝わっていないということ。それから、県でありますとか市町村を超えた連携というものが十分でなかったということがございますので、そういったところの課題に對應できるようなプロモーションの強化、あるいは自治体同士の連携の強化、こういったものをやっていく必要があるというふうに考えております。

○増子輝彦君 今の御答弁のとおり、極めて低い外国人観光客の東北への足なんですね。是非、これについては、私は一〇％から場合によっては一五％まで何とか引き上げていくような具体策を是非講じていただきたいと、まあ私自身もいろいろと今やっております。

まず一つには、大臣、具体的には、様々な国際会議も東北地方、特に、もちろん仙台という大きな都市もありますが、私ども福島県にも三千人収容のコンベンションホールもありますし、いろいろな国際会議とか日本の会議も含めてたくさん来ていただければ、これはどんどんどんどん増えてく

るような状況、環境も整っておりますので、これを更に深めていただきたいということ。

そして、観光資源としては東北はやっぱりかなり魅力ある観光資源がたくさんありますので、これらを総合的にもう少し具体的に、観光庁も含めて、あらゆる交通機関あるいは観光事業者等も含めて総合的な対策も講じていただきたい。いよいよ函館新幹線も間もなく開通になりますので、是非、陸海空含めてこの対策を講じていただきたい。

先日、東経連の会長さんから、クルーズ船がやっぱり日本にたくさん来ている、東北の港湾がクルーズ船をしっかりと受け入れるための体制が十分でないので港湾の整備もよろしく願いたいという陳情もされておりますので、総合的なハード、ソフト両面でしっかりとした対策を講じて、東北に一〇％ぐらいインバウンドを最低でも呼び込むという目標数値を掲げてこのことについて對應していただきたいと思っております。よろしくお願いを申し上げます。

次に、電柱のいわゆる無電柱化について質問をさせていただきますかと思っております。

これは非常にまちづくりを含めて様々な観点から、防災上、あるいは安全、快適、景観、そして今申し上げたまちづくりと、極めて重要な課題であるかと思っております。

実は、このことについては、手前みそになります。昭和五十八年、私が福島の県会議員に初めて当選したときの最初の一般質問が一つ、この無電柱化があつたんです。昭和五十八年に取り上げました。当時、赤坂で少し、昔は電柱地中化と言ったんですが、これが行われたと。これについて今後ますます日本では大きな事業になっていくと、そしてこれは公共事業としても非常に大きな柱になっていくというこの考え方の中からこの質問をさせていただいたんですが、一時的に大分伸びたんですが、またトーンダウンしてきたというように踏まえて、今新たな、やはり先ほど申し上げた四つの観点から無電柱化というのが極

めて今後とも推進すべきだと。自民党さんにもその議論があるようだし、私どもも、今日おいでの前田先生を会長として、私が代行ということ、民主党の中にも無電柱化議員連盟をつくって、しっかりとこれはオールジャパンの体制で進めていこうということで、今我々も推進をしていきたいと思っております。

この無電柱化の推進について、具体的にどのよう推進をしていかれるのか、御見解をお伺いしたいと思います。

○大臣政務官(江島潔君) 増子先生が無電柱化に関して大変に熱心にお取組まれていると伺いすることはよく存じ上げております。

改めて、この無電柱化が大変重要だということから、次に挙げる三つの観点から積極的に重要な施策として位置付けております。すなわち、まず一番目に道路の防災性の向上、それから二番目が安全性、快適性の確保、そして三つ目が良好な景観と、この三点でございます。

また、現状を申し上げますと、ロンドンやパリなどの欧米の主要都市は一〇〇％無電柱化しておりますし、またアジアの主要都市でも無電柱化が進展をしているのですが、翻りまして我が国はどうかといえますと、東京二十三区に限っても七％と大変に遅れている現状でございます。

また、当該自治体のアンケートによりますと、無電柱化が進まない主な原因は、まず一番にコストが高いこと、そして二番目に関係者との調整がなかなか進まないということが挙げられております。

そこで、国土交通省といたしましては、まず、関係機関と連携をして、管路を浅く埋設すること、ケーブルの直接埋設など、低コスト手法の導入に向けて現在取り組んでおります。

また、防災の観点からも、本年の四月から、まずは直轄の国道の緊急輸送道路におきまして電柱の新設を禁止するということとしております。また、加えて、電力会社等の負担軽減を図ることを目的として、地中化したケーブルなど

の固定資産税を減免する特例措置の準備を現在進めております。

国土交通省としては、関係者のより一層の理解をいただきながら、更なる無電柱化の推進に努めてまいりたいと思っております。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

問題点は今指摘されたとおりであることは共通認識であります。しっかりと具体的に今後進めていくように、国交省としても、あるいはこれについては電気事業者とかNTTとか、あるいは自治体の関係の協力も極めて重要ですから、横連携をしっかりと取りながらこれを進めていただきたいと思っております。

それでは、次に藻類バイオ燃料について少しお聞きしたいと思っております。

大臣、藻類バイオ燃料、既に御存じかと思いますが、藻のバイオ燃料化というのは非常に有望でありまして、このことについても、今年度、微細藻類への予算を二億五千万円やうやく確保することができました。これについても超党派の議論をつくりました。二階先生を会長として、私が幹事長、赤羽さんが事務局長、そして副会長は自公民のそれぞれの大臣経験者に就いていただいて、今、五十名前後ですが、この微細藻類のバイオ燃料化を進めていきたいと思います。二〇二〇年の東京オリンピックには、バイオ燃料でジェット燃料の半分ぐらいを目標にしっかりとバイオ化をしていこうということで今頑張っているところでありまして、CO₂を吸収するという、そしてその吸収したCO₂で実は繁殖を進めていくということ、非常にCO₂対策にも有効であります。

それで、今までの石油とか石炭とか、様々な取る実は資源、燃料ですよ。これは作ることもないです。藻からバイオ燃料を作れるという、私は日本のシェールオイルになる可能性が極めて高いと思っています。耕作放棄地にも水を張って、そこに藻を入れて繁殖することが可能なんですね。ただ、若干まだ生産性が低くてコストが高いという

問題がありますが、これはそのうち解消できる可能性が極めて高いと思っていますので、これは国交省と実は経産省と道筋検討委員会というものをつくっております、しっかりと進めていこうというところで少しずつ動き出しています。

是非、大臣にはこの藻類バイオ燃料に強い関心を持っていただいて、国交省としてもしっかりとこのことについて進めていくようなお力を貸していただきたいと、このことについて大臣の見解をお伺いしたいと思います。

○大臣政務官(津島淳君) 増子輝彦委員にお答えを申し上げます。

増子先生が超党派の議連を立ち上げられ、また幹事長としてこの藻類バイオ燃料の生産推進に大変強い御関心と御尽力をいただいていることを承知しております。藻類を含む様々な原材料から精製されるバイオジェット燃料については、国連の専門機関である国際民間航空機関、ICAOにおいて、二〇二〇年以降、温室効果ガスの排出を増加させないという目標の下、加盟国に対してその導入促進に向けた取組が要請されているところでございます。このため、国土交通省においては、一部もう御紹介もございましたけれども、次に申し上げます二つの取組を行っております。

まず、昨年十二月に、航空機に搭載できる燃料として国際規格に適合するバイオジェット燃料を明確に位置付けたところでございます。また、二〇二〇年のオリンピック・パラリンピックでの利用を見据え、経済産業省とともに、昨年七月以来、実用化に向けた諸課題を検討する委員会を立ち上げ、事業者、石油精製元売事業者ですね、燃料生産事業者等の参画の下、供給可能量の精査やサプライチェーンの精査などについて検討を行っております。

今後とも、引き続き実用化に向けた検討を進めてまいりますので、議連を通じた御指導、御支援をよろしくお願い申し上げます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

大臣、是非入会していただいて、最高顧問になつていただいて、議連の、よろしくお願い申し上げます。

最後に、実は十一日閣議決定と、明日ですが、予定されている外国人観光客有償運送法案、先ほども少し出しましたが、私の方から幾つかの点を確認しておきたいと思っております。

このことについては、いわゆる運送主体は民間会社には絶対認めないという点、あるいは区域会議にバス・タクシー事業者が参加はできないが、事前協議が調わない場合には計画策定に至らないと、三点目に、国交大臣の同意も必要だというような法案の内容とお聞きしております。やはり観光客という大義の中でこれが変な形で今後活用されないことを私は願っているわけでありまして、是非、今申し上げた三点について、これで行うかどうか。

そして、このことがしっかりと、変な形のライドライシアという形に展開しないように、やはりタクシー業界、バス業界も行ってきた規制緩和の中で大変厳しい環境にあり、その上で、超党派でのタクシー特措法も仕上げたわけでありまして、このことについてはしっかりと国交省としても心して取り組んでいただきたいと思います。この三点の確認をさせていただきませんが、これでよろしいですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 現在、閣議決定に向けて準備をしております法案の概要でございますので、私の方からお答えさせていただきます。

委員御指摘の三点でございますけれども、まず、今検討しております内容におきましては、新しい自家用車の活用拡大の実施主体は市町村及びNPOその他の非営利の法人ということでございます。民間企業に対して認めるものではございません。

それから、二点目でございますけれども、これを行うに当たりましては、市町村、それから新しい事業を行う主体、さらにはこれと関係するその地域の既存の交通事業者、こういった方々の協議

を行う、お互いの連携について協議を行うということを行法に明記をしております。その上で、協議を行った上でなければこの国家戦略特区の計画の認定はできないという仕組みにしているところでございます。

三点目、計画認定につきましては内閣総理大臣の権限でございますけれども、これにつきましては国土交通大臣があらかじめ同意をするという仕組みとしております。この事業自体は、タクシー事業者あるいはバス事業者、そういった道路運送事業において行うことが困難であるという場合において認めるということが法律上の要件となっておりますので、その辺りにつきましても私どもの方で確認をした上で同意をするということになると考えているところでございます。

○増子輝彦君 ありがとうございます。

会議の中で変な方向に行かないようにだけ十分注意をしていただくことをお願いして、質問を終わります。

ありがとうございます。

○広田一君 民主党・新緑風会の広田一でございます。どうかよろしくお願いを申し上げます。

まず、先ほど増子理事の方からも御質問がございました軽井沢スキーバス事故について御質問をいたします。

改めて、亡くなられた皆様方に衷心より哀悼の意を表します。また、負傷された皆様方におかれましては、一日も早い回復を御祈念を申し上げます。

今回の事故は、本当に前途有望な大学生の未来、そしてまた一家の大黒柱を一時にして亡くしました。痛恨の極み、断腸の思いでございます。今度こそ実効性のある再発防止策、これを講じていかなければなりません。

返す返す思いますが、今回の事故は本当に未然に防ぐことができなかったのかということであります。そこで、まず脳裏に浮かびますが、平成二十四年四月二十九日に発生しました関越自動車道における高速バスツアーの大変痛ましい事故

の教訓が本当に十分に生かされていたのかということでございます。

平成二十五年四月二日に公表されましたバス事業のあり方検討会の報告書、これを見ますと、資料としても配らせてもらっておりますが、この関越道の高速ツアーバスの事故によりまして、構造的な問題が七つあるというふうなことでございます。例えば、監査等の事後チェックが不十分である、さらには安全確保への取組意識や法令遵守意識が低い事業者が存在している。先ほど大臣の方からも御答弁がございました、今回の軽井沢スキーバス事故でも指摘をされている事柄でございます。

このバス事業のあり方検討会の報告書でも指摘をされているわけですが、いわゆる貸切りバス事業全般において、需給調整廃止後、つまり規制緩和後でありますけれども、事業者の皆さんの安全管理や法令遵守状況に対する行政のチェックの在り方が事業者の増加やこれに伴う事業者の質的变化に対応できていない、結果として、先ほど申し上げたような構造的な問題について、その当時の知見を最大限活用して対策を講じて一つ一つ実施してきた、これは評価するところでございますが、しかし残念ながら、実効性を持ってこれらの問題がいまだに克服されていないというふうに言わざるを得ないというふうに思っております。こういったことを踏まえて、これらの構造的な問題について具体的にしていきたいと思っております。

まず、藤井局長にお聞きしますが、株式会社イーエスピーが事業者としての許可をもらったのは一体いつでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。株式会社イーエスピーに対しては、平成二十六年四月十八日付けで一般貸切旅客自動車運送事業の許可を行っているところでございます。

○広田一君 平成二十六年の四月ということでございますが、これは、バス事業のあり方検討会や高速・貸切バスの安全・安心プランが出た一年後

に参入をしているわけでございます。しかも、参入した僅か一年九か月後に今回の事故を引き起こしております。

我々はこのことを深刻に考えていかなければならないと思います。どうしても参入規制とか事後監査の在り方、この双方に問題があるというふうには言わざるを得ません。そこで、まず事後チェックについて質問をいたします。具体的に、この度のイーエスピーに関する監査についてお伺いをしたいと思います。

藤井局長、まず、関東運輸局での最近一年間の車両の使用停止処分以上の行政処分を行った件数は一体何件でしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。

関東運輸局において平成二十六年十月から平成二十七年九月までに監査を実施した貸切りバス事業者のうち、車両の使用停止処分以上の行政処分を行った件数は本日現在で十七件でございます。

○広田一君 十七件ということでございます。

次に、このイーエスピーに対して平成二十七年の二月二十日に実施されたいわゆる一般監査での指摘事項は、具体的に一体何でしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

貸切りバスを運行しておりましたイーエスピーについては、平成二十七年二月二十日に東京運輸支局が監査を実施しているところでございます。監査の結果、運転者の健康状態の把握が不適切、点呼の実施とその記録が不適切、さらに、運転者に対して適正な診断を受けさせていなかったという法令違反事項を指摘し、監査当日に改善指示書を交付したところでございます。

○広田一君 加えて、このイーエスピーの監査開始から行政処分の決定までの処理期間は一体何か月掛かっていますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 処分を行いましたのが二十八年一月十三日ということでございますので、十一か月掛かっているということでございます。

○広田一君 これは十七件のうち何番目に長い処理期間が掛かっているのでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 十七件の中のどれだけ長い期間かということについては、現在手元に持ち合わせておりませんので、改めて確認して申し上げます。

ちなみに、関東運輸局における平均の処理期間は八か月ということでございますので、それよりは長かったということでございます。

○広田一君 以前頂戴した資料によりますと、そのときはまだ十四件ということございましたが、そのときには二番目に長い処理期間が掛かっております。そして、その平均の掛かった月というのは、八か月というのは今御答弁があったわけでございます。

つまり、ほかより三か月も長くこの監査が掛かっております。それについて主な理由は何でしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 処分に必要となる書類の把握、その収集に他のケースに比べて時間が掛かったというところを確保をしております。

○広田一君 もうちょっと詳しく御答弁をいただきたいんですけども、つまり、監査、調査期間が長く掛かったということ、さらに、必要な書類確認をする際にイーエスピー側からの提出までに時間が掛かったこと、さらには弁明書の提出があったというふうに思いますけれども、その内容を勘案するのに時間を要したというふうに理解しておりますけれども、それでよろしいでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。不利益処分を行う際に弁明の手続が必要になりますので、それについては一定の期間が掛かるということでございます。

これにつきましては、ある意味で共通の期間でございますので、今回の案件について特に時間が掛かったことの主な理由としては、先ほど申し上げましたように、処分に必要となる書類収集

にふだんよりも時間が掛かったということを御説明申し上げたところでございます。

○広田一君 そうしたら、まずイーエスピー側の必要な書類提出、これは一体どれぐらいの時間が掛かっていますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 具体的にどれだけの期間が掛かって収集されたというところについては、今手元に資料を持ち合わせませんので、後日御説明申し上げたいと思います。

○広田一君 局長、昨日これについての質問をするというふうに通告をさせていただいてるところでございます。

平成二十七年の二月二十日に監査をした際に、健康診断及び適性診断の受診状況の資料の提出がなかったため、イーエスピー側から改めて確認して提出をしたというふうな申出があったというふうに理解をしております。これに一体どれぐら

い掛かったのかということの質問でございますので、是非御答弁をいただきたいと思っております。

○政府参考人(藤井直樹君) 大変申し訳ありませんけれども、その期間について、今、現実、私把握をできておりません。大変申し訳ありませんけれども、それについては後日御説明を申し上げます。

○委員長(金子洋一君) 速記を止めてください。

(速記中止)

○委員長(金子洋一君) 速記を起こしてください。

○政府参考人(藤井直樹君) 大変失礼を申し上げます。

健康診断の資料につきまして、提出を命じてからそれを提出するまでに一か月掛かったというのを承っております。

○広田一君 一か月ということでございますが、これはちょっと政務三役にお聞きしたいんですが、これも、健康診断及び適性診断の受診をしたかしないかというふうな事柄の性質上考えたときに、この確認に一か月も要するというのは到底理解することができませんけれども、この点について

御所見をお伺いします。

○副大臣(山本順三君) お答えいたします。

通常の観点からいいますと、健康診断云々で一か月掛かるということは私も考えにくいことだと思っております。今回という経緯で一か月掛かったのかということについては、私も精査をして、局長の方から答えさせていただきたいと思っております。

○広田一君 今回、監査が長く掛かったというふうなことの検証をする際に、イーエスピー側が受診したかしないかというふうな事柄について、これは結論はやっていないという報告だけだったと思います。一か月も掛かって、しかも受診をしていませんでしたという報告をするのに約一か月掛かっている。これに対して、国交省として何か問題意識は持っていないんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、健康診断につきましては法令上の義務でもございますし、それを受診しているかしていないかと、そういった資料については速やかに提出ができるべきものであり、それができなかったことについては非常に遺憾だと思っております。

○広田一君 これについて、政務としてどのような所見を持っているんでしょうか。

○副大臣(山本順三君) 個別の案件については精査をしなければなりませんけれども、一か月以上、健康診断を受けたかどうか確認できなかったということは極めて残念なことだと思っております。

○広田一君 この基本的な事柄について、政務も含めて国交省としてしっかりとまだ検証していないということ自体が非常に問題だというふうには言わざるを得ませんので、これについて、一体どうしてこんな事態になったのかということをしつかり把握をして御報告をしていただきたいというふうに思います。

そうした中で、これは確認なんですけれども、こういうことに一か月も掛かっていることに対し

て督促をしなかったというふうな理解でよろしいんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) 督促を特にしたということではないというふうに聞いております。

○広田一君 これは政務に聞きますけれども、これは督促をすべきではなかったでしょうか。御所見をお伺いします。

○副大臣(山本順三君) そのときの状況というのを私把握しておりませんから、ここで安易に答えることはできません。

○広田一君 無論、状況把握をしなければなりません、しかしながら、この問題というのは非常に社会的な常識としてやはり督促をすべきだったというふうに私は考えておりますので、この点についての検証も是非ともよろしくお願いいたします。

また、先ほど藤井局長の方から、必要な書類等々の確認に時間を要したということでございますけれども、この必要な書類の確認に一体何か月要したんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

資料の確認につきましては、二十七年六月の二日から十月二十日までということですので、四か月強ということかと存じます。

○広田一君 済みません。その前に、二月二十日に監査を実施したときに、給与簿等を確認をして労働保険とか社会保険料の保険料の徴収、これについての監査等もしたいと思いますけれども、これに一体、確認にどれぐらい要したんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。

先ほど私申し上げましたのは、いわゆる運輸局側での資料の確認でありますけれども、今委員から御指摘がありましたとおり、必要な書類につきましては、関係の地方のブロック機関、他のブロック機関にも照会を掛けているところでございます。

これにつきましては、五月十八日に照会を運輸局の方からいたしましたして、六月の二十九日、七月

三日にそれぞれ労働局あるいは年金機構から返事をいただいているということでございますので、二か月弱ということかと存じます。

○広田一君 いやいや、二月二十日に監査を実施して、労働保険と社会保険の保険料が徴収されていないということは監査で明らかになったわけでございますので、それを踏まえて五月十八日に東京労働局と日本年金機構へ照会をしたということでありまして、三か月これに期間を要したというふうなことでございます。

そこで、これは政務にお伺いをしたいというふうに思いますが、先ほど申し上げたように、これ二月二十日時点で給与簿を確認して、労働保険及び社会保険の保険料が徴収されていないということとは既に判明をしているわけでありまして、よって、東京労働局や年金機構への照会といったものは念のための作業であります。そのような事務作業をするのになぜ三か月も空白期間があるのか、それについての理由について御説明をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、二月二十日の監査の際に、労働保険、社会保険料の保険料徴収がされていないということを確認したことは把握しております。それを事実であるかどうかという照会を関係部局に掛けておるわけですが、それについて、先ほど申し上げたようにそれを行ったのが五月ということ、三か月間の期間が経過をしております。

このことを、どれだけ早くそういった照会ができるかということについては、私どもも検証の必要があると思っております。案件の件数との関係で一定の期間が掛かるということであるというふうな聞いておりますけれども、その辺りについては改めてしっかりと検証したいと考えております。

○広田一君 そうすると、こういった事務作業をするのに三か月も要した、これは誰が見ても非常に疑問が出るところでございます。

これについて、事故が発生をして今月十五日で

二か月たとうとしているわけですが、こういったことについてもいまだに検証されていない、こういった理解でよろしいんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) このイーエスピーに関する一連のそういった手続の状況、これにつきましまして、今御説明を申し上げましたとおり、私もとして把握を進めつつあるわけでありまして、けれども、それを踏まえてどういった形で短縮を図れるかということにつきましては今後速やかに行っていくかと思っております。

なお、これは私どもが今検討を重ねておりますスキーバスの検討会においても、監査の実効性の向上という中で、監査のスピードをいかに上げるかということの論点の中で検討を進めている最中でございます。

○広田一君 監査の短縮をしなければならぬというのは問題意識を共有するところでございまして。しかし、そのためには、今回の具体的な事案について、それぞれどういった理由のためにこれほどまでの時間が掛かったのかというふうな検証が前提になければなりません。その検証をしないというふうなことでございます。これは非常にゆゆしき問題というふうに言わざるを得ません。先ほど、地方運輸局の監査内容の審査にも四か月以上も要しているわけでございます。こういったことももう考えたときに、なぜこれほどまでに監査に対して時間が掛かっていたのか、しかもその検証さえしていないというふうなことでございます。

今回、これについて私がこれほど質問をする一番の理由は、実は、今回の軽井沢のスキーバス事故は、行政処分が始まった一月十五日、その日に事故が発生をしているわけでありまして、これがもつと適時適切に、そして迅速に監査ができていわゆるフォローアップ監査まで含めても実施をすることができたのであれば、今回の事故は防げたかもしれない。このことを思ったときに、非常に私はこの監査の在り方というのは問題があらう

かというふうに思う。そういう問題意識から質問をさせていただいているわけでありまして。

この点については石井大臣にお聞きをしたいと思ひますけれども、今ある御答弁があつて、非常に基本的なこと、大事なことに付いて、今、監査の短縮について検討しているというふうな言っているにもかかわらず、この具体的な事例についてなぜこれほどまでに監査に時間が掛かったのかという検証が全くなされていない。こういうことについて、大臣としてどのような御所見をお持ちでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 今回のイーエスピーの監査から処分まで十一月掛かったと、平均八か月より長いじゃないかという御指摘かと存じます。

このイーエスピーに対する監査の期間が長かったことも検証しなければいけないと思ひますが、私の問題意識としては、そもそも平均八か月というのが長いんじゃないのか。これをやはり短縮していくということがより重要だというふうに私は認識をしております。そこでございまして、全体的にこの監査から処分まで期間を短縮するには改善指導を行っていたのですが、事故後の特別監査を行いますと、その指導してきたこともきちんと守られていなかったということがございまして、監査の実効性をどう高めていくのか、こういったことも併せてやっていかなきゃいけない。軽井沢スキーバス事故対策検討委員会が今申し上げたようなことを今検討させていただいているところでございます。

○広田一君 大臣、無論、今、監査平均八か月掛かっている、これを短縮しなければならぬというふうな問題意識はそのとおりでありますけれども、大臣の今の御答弁は、非常に私違和感がございます。

今回のこの具体的なイーエスピーの監査を本当に検証せずして監査の短縮だけを事務的にやるということは、これは論理的に不可能じゃないで

しょうか。じゃ、具体的に何が監査でもっと縮めなければならぬのかという、そういう具体的な検証、検討をせずしてどうやって短縮というものを図っていくんでしょうか。私は、非常に今の御答弁はなかなか理解に苦しむわけであります。

そうすると、大臣、今回のイーエスピーの、先ほど言いましたようなイーエスピー側の資料提出に時間を要したこと、また運輸局のそれぞれの監査の調査に時間が要したこと、さらには弁明書の精査に時間が要したこと、これらについての検証なくして監査の時間短縮を合理的に進める根拠を示してください。

○国務大臣(石井啓一君) 私細かいことはよく承知をしておりますけれども、一般的にやるといふことは当然個別の事例にも当たるわけですから、平均的に監査を短縮化していくということは当然個別それぞれの事例においても短縮化していくということになるかと思えます。

例えば、今回のイーエスピーが書類がなかなか出るが遅かったと。それをいかに短縮化していくかということとは当然考えてやっているわけでございます。

○広田一君 大臣、是非、今回のこのイーエスピーの事案について、それぞれやっぱ、今日はちよつと論点についてお示しをさせていただきましたので、具体的になぜこれだけの時間が掛かったのかというふうな検証を大臣の御指示でいただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。(発言する者あり)

○国務大臣(石井啓一君) 実情をちよつと答弁させていただきます。

○委員長(金子洋一君) じゃ、藤井自動車局長。○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

特に、本日、経緯の御説明につきまして私どもの不手際で説明迅速にできなかったことをまずおわびを申し上げたいと思います。

今委員の御指摘のありましたイーエスピー自体の検証、監査の経過の検証、これについては私も責任を持ってやらせていただきたいというふう

に思います。特に、委員の御指摘のありました、監査が早く行われ、それによって改善の措置がされていけばこういつた事故についてもまた違った結果が出たのではないかとということについては非常に重く受け止めておりますので、そういったことをしっかりと捉えまして検討を進めたいと思っております。

○委員長(金子洋一君) 続きまして、石井大臣、お願いいたします。

○国務大臣(石井啓一君) イーエスピーについてもしっかり検証させていきたいと思えます。

○広田一君 是非ともお願いを申し上げます。

今回、まだ監査の在り方についても質問をしたと思っております。あと、参入規制についても、これ非常に問題があるという問題意識を持っております。是非、委員長におかれましては、この軽井沢スキーバス事故について集中審議をしていただきますように要請を申し上げまして、質問を終わります。

どうもありがとうございます。

○委員長(金子洋一君) ただいまの件につきましては、後刻理事会において協議いたします。

○田城郁君 こんにちは。民主党・新緑風会の田城郁です。どうぞよろしくお願いをいたします。

私からも石井大臣の所信に対する質疑をさせていただきます。私も、軽井沢スキーバス事故、そしてライドシェアを中心に質問をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

問われているのは命か金かということだろうと思っております。大臣の所信にも冒頭で軽井沢事故が触れられているということからして、相当重い問題意識を持っておられると思います。

私も、自らハンドルを握りまして、確水峠、四十八のカーブがあると言われておりますけれども、登って、バス事故の現場で花を手向け、お線香を上げさせていただき、二度とこのような悲惨な事故が起きないようにしっかりと対策を立て、それを確実に実践していきますということをお誓いを申し上げてきたところであります。

峠を登り切って、三つ下りの坂があつて、最後の坂、ここを何とか乗り切れれば、あとは緩い下りの直線に入りますから、何とか最後持ちこたえてくれれば、若い命あるいは運転手さん二名の命、失われることはなかったんだろうなと現場で思ひまして、やるせない気持ちにもなったわけでありまして、改めて、犠牲者の皆さんの御冥福をお祈りするとともに、まだ負傷されて完治していない方もいらつしやると思ひますが、お見舞いを申し上げます。

そういう上で、やはりこの失われた命を無駄にしないためにも、真剣な議論と十分な対策と、それを確実に実践していくということが私たちに求められているんだろうと思ひます。そういう立場でしっかりと質問をさせていただきます。

まず、関越高速ツアーバス事故によって、平成二十五年四月の高速・貸切バスの安全・安心回復プランを始めとして、数多くの貸切りバスの安全対策が打ち出されてきましたけれども、軽井沢スキーバス事故を防ぐことはできませんでした。

まず、これまでの数多くの対策を打ったにもかかわらず、軽井沢スキーバス事故を防げなかった原因についてお伺いをいたします。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

事故の原因につきましては、現在警察において究明のための捜査を行っているところであり、その捜査の状況を注視しております。引き続き、警察及び国土交通省から調査を要請した事業用事故調査委員会とも密に連携をしながら、バス事業者への特別監査の結果等も踏まえ、原因究明を進めてまいりたいと考えているところでございます。

委員御指摘のとおり、平成二十四年の関越ツアーバス事故を受けまして、私ども様々な改善策を講じたところでございます。それにもかかわらず、今回の事故が起きたことは非常に重く受け止めているところでございます。

先ほど、原因についてはまだ調査中ということをお申し上げしましたが、今回の事故につきましては、事故発生前に実施した監査や処分では正

を指示したにもかかわらず、事故発生後に安全管理上の問題が確認されたこと、あるいは長年大型バスの乗務経験が乏しい運転手が乗務していたこと、あるいは届出運賃の下限を割った運賃による運行が行われていたこと、あるいはドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両により運行が行われていた、そういった事実、これにつきましては明らかにしているところでございます。

私どもとしましては、これらの点を踏まえて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的な対策の検討を開始をしているところでございます。

○田城郁君 構造上の問題があるから起こるべくして起こったということは、関越道高速ツアーバス事故のときも指摘をされておりましたし、今、広田委員の方からも指摘をされておりましたので、公示下限運賃は二十七万円とされておりましたけれども、実際イーエスピー社は十九万円で請け負っていたと報道をされております。また、旅行会社とバス会社の上下関係あるいは主従の関係が存在するんだということも指摘をされておりますし、私も関越道高速ツアーバス事故のときからそのことを指摘をしております。そのような下限割れ運賃がまかり通る過当競争を誘発する構造そのものを克服をしない限り事故は防げないと考えております。

業界を挙げての安全教育の徹底、十分な安全対策、車両整備や車両の更新がされ、バス運転手を始めとした業界で働く労働者の体調の管理や生活が保障される賃金や労働条件、労働環境が確立されなければ同種事故は繰り返されると考えますが、国交大臣、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

下限割れ運賃についての御指摘がございました。現行の貸切りバスの運賃・料金制度は平成二十六年四月に導入をされており、人件費や車両更新

など安全運行に必要なコストを適正に運賃・料金に反映した制度となっております。

国土交通省としては、貸切りバスの安全運行の確保のために、この運賃・料金制度に従って、貸切りバス事業者による適正な運賃・料金収受が徹底されることが極めて重要であると考えているところでございます。現在、先ほども申し上げました検討委員会におきまして、この届出運賃・料金違反に対する通報の窓口を設けるなどの具体的な方策について検討しているところでございます。

今後、検討結果を踏まえて、バス業界、旅行業界双方の協力の下に、貸切りバス事業者及び旅行者双方に届出運賃・料金の遵守の徹底を図ってまいりたいと考えております。

さらに、労働条件の遵守、これらにつきまして、道路運送法におきまして事業者の責務とされております。これにつきまして、監査の実効性の向上を図ることにより、しっかりとその遵守に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○田城郁君 事故を起こしたイーエスピー社は、平成二十六年四月に貸切りバス事業に新規参入しました。この時点では既に新規参入時の審査は厳格化されていたはずですが、事故後の特別監査の結果、三十三項目に上る違反事項が認められたと、先月、取消処分となったわけでありました。関越道高速ツアーバス事故後の安全対策の一環として運転者の配置基準見直しなどが行われて、人手不足などが指摘されておりますけれども、安全規制の強化が諸悪の根源にされてはならないと考えております。イーエスピーのように、安全規制を守る体力がないバス会社が参入してくることこそが事故の原因だと考えるわけでありました。

例えば、今年一月二十八日の神戸新聞では、岡山の間備グループの小嶋代表が、インタビュの中で、安全の確保には、良い乗務員、確かな労務管理と運行管理、安全な車両管理と整備の三要件が必要で、二、三十台以上のバスを持つ規模の会社でない要件を満たす体制はつくれないと指摘

をしているわけです。

また、関西大学の安部誠治教授も、二月二十六日の毎日新聞で、安全管理に十分なコストを掛けられる会社に限って門戸を開くべきだとして、バス五台を保有していれば参入できる参入規制の基準を十五台に引き上げるべきだとしております。小嶋代表は免許制度を復活すべきだとしておりますし、安部教授は復活までの必要はないというふうに、この点では意見は分かれておりますけれども、交通分野の大家である両識者とも参入規制台数の引上げということについては一致をしているわけでありました。

軽井沢スキーバス事故後に実施された街頭検査でも、百六十五台中、三分の一を上回る六十六台で違反が確認をされています。これも安全規制を守る体力のない事業者が多数存在をしている証拠であると言えます。

貸切りバス事業への参入に当たっては、バスの保有台数を大幅に引き上げるとともに、既存の事業者についても、タクシードライバーのように、事業者の合併、譲渡を促進する何らかの仕組みをつくるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 貸切りバスの安全運行を確保する観点から、事業者が安全に事業を遂行する能力が備わっているかどうかを参入時にチェックすることは大変重要であります。

平成二十四年の関越道高速ツアーバス事故の後にも参入時におけるチェックの強化を行ったところですが、それにもかかわらず、今回の軽井沢の事故が起きたことは大変遺憾に思っているところでございます。

そこで、省内に置きました軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきまして、更なる参入時の安全チェックの強化も検討しているところでございますが、今御指摘がございました保有台数に係る要件を大幅に引き上げるとの御提案につきましては、既存事業者に適用した場合の影響等について十分な検討が必要であるというふうに考えております。この点も含め、事故対策検討委員会にお

いて総合的に検討を行ってまいりたいと思っております。

なお、事業者の合併、譲渡につきましては、企業の集約化による経営基盤の強化という観点から有効かどうか等について、まずは実態を十分に把握することが重要と考えております。

○田城郁君 今回の軽井沢のスキーバス事故において、国土交通省は貸切りバスの安全確保の徹底やシートベルトの着用徹底などについても様々な指示を日本バス協会宛てに出しておりますが、バス協会に未加盟のバス事業者にはこうした指示をどのように行き届かせているのでしょうか。

こうした指示を有効に機能させるためには、全バス事業者がバス協会への加盟を義務付けるなど理想ですけれども、取りあえず未加盟のバス事業者への監査の厳格化を安全対策の一つとして考えておくべきではないかと思われまします。いかがでしょうか。時間も迫ってきましたので短くお願いします。

○政府参考人(藤井直樹君) 私ども、軽井沢スキーバスの事故を受けて様々な指示をバス業界に対して行っているところでありますけれども、これはバス事業者の方々全体に伝わるということが非常に重要なことと考えております。

そのため、私ども、バス協会に加盟をしていない事業者の方に対しては、それぞれ各地の運輸支局を通じて個別にそういった通知をお渡しするということを進めているところでございます。

さらに、事故情報についてはメール配信を私どもの方から毎週行うということで、安全に関する情報も広く発信をするよう努めているところでございます。

なお、監査につきまして、バス協会加入の方、加入でない方を差付けて行うことにつきましては、公平性の観点から慎重な検討が必要になるのではないかと考えております。

○田城郁君 バスに関する最後の質問、ちよっと時間なくなってきましたので、要請ということ

タクシードライバーなどで適用されております旅客自動車運送適正化事業実施機関、東京ハイ・タク協会一件のみということになっておりますけれども、これをしっかりと全国的に整備をして、民間委託ということで、三百六十五人ですか、監査員、とてもとても手が回らないと思いますので、そういうところの整備も必要ではないかということと提案をいたしまして、ライドシェアの問題に移っていききたいと思います。

まず、本年二月五日に開催された国家戦略特区諮問会議で民間議員から提出された「集中取組期間の最終局面に当たって」という資料があります。その中で、その他、今国会で実現すべき規制改革課題などとして、なお、自家用ライドシェアの拡大に関する議論に関連して、安全確保のために従来より行われてきた諸規制が必ずしも有効に機能していない中で、むしろ、保険を介した監視機能を高めることが期待されるところであります。また、この点は、規制・制度の在り方に関わる横断的課題として留意されるべきであるとしております。

私は、監査官の増員や監査の民間委託などにより監査体制を確実に充実させていくこと、規制緩和で増加し過ぎた事業者数を監査が十分に引き届く数にまで減少させていくことが安全確保への着実な取組であると考えますが、保険を介して監視体制とは一体何を指しているのでしょうか。そして、それが従来の安全対策に代わってどのように有効に機能できるのか、私には到底理解できません。

多くの関係者の懸念、疑念が寄せられております。お答えください。

○政府参考人(川上尚貴君) お答え申し上げます。

国家戦略特区諮問会議におきましては、経済社会の構造改革を推進する観点から、識見を有される有識者議員の方々から御自由に御意見を頂戴しているところでございますけれども、政府としてその個々の御意見についてその真意を御説明すると

いうことは困難であるということを御理解賜りたいと思います。

いずれにいたしましても、内閣府としては、従来の安全対策に代わって保険だけで安全が守れるという考えは持っておりませんし、検討中の新たな制度におきましても、現行の自家用有償旅客運送制度で求められている安全規制を緩めるということは考えていないと考えています。

以上でございます。

○田城郁君 保険というのは物事が起こった後に機能するものですから、けがや不幸にして命を失ってから幾らお金がたかさん出ても何の解決にもならない。今その前でどうしようかという議論をしている中で、なぜそんなようなことが出てくるのか私は理解できませんから、そんな意見が通るようなものではないかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、国家戦略特区の一部改正によって自家用有償運送制度の特例制度を導入するとして今国会に法案を提出する予定であるとお伺いしております。特区においてどのような特例制度を導入しようとしているのかお伺いするとともに、それは新経済連盟などが提案している白タクによるライドシェア制度と異なるものであるか、何度か出ておりますが、もう一度確認をいたします。どうぞお願いいたします。大臣、お願いします。

○国務大臣(石井啓一君) まず、特区で導入しようとしている制度につきましては、現行の自家用有償旅客運送制度を活用いたしまして、バス・タクシー事業者による運送が困難である地域におきまして外国人観光客等の交通手段の提供を主たる目的として行うものでございます。これにつきましては、現行の自家用有償旅客運送制度と同様に運行管理や車両整備等、事故を未然に防ぐための措置や、万一の事故の際に金銭面での補償にとどまらない責任ある対応が取れるよう体制を整備をし、安全、安心を確保することとしております。

一方で、一部民間の方が御提案をされているライドシェアにつきましては、運行管理や車両整備

等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としております。事故の未然防止という面では、運行や車両整備等の管理者が置かれない、事故時の賠償という面では責任はドライバー個人が全て負うというものでございまして、これにつきましては、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えているところでございます。

○田城郁君 国家戦略特区における自家用有償旅客運送制度の特例制度を導入するという特区法の改正案が提出されておりますが、二点ほど確認をさせていただきます。

いろいろ問われておるんですけども、国交省が旅客の範囲について、観光客としてビジネス客を排除するものではないかというふうにも回答しているというふうなことでありますけれども、そうすると、これまでの自家用有償旅客運送とタクシーやバスなどの他の旅客運送との関係を補充から競争の關係に一変させるのではないかと考えますが、いかがお考えでしょうか。

それともう一つは、養父市の提案で区域会議なるものを設置して、地域の交通事業者が排除されたとしても、地域住民が必要と判断しさえすれば自家用有償旅客運送の特例制度を拡大してもよいなどとするものでないようにはすべきだということに思っています。交通事業者の意見が排除されるような制度であつてはならないと思いますが、この二点についてお答えください。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。今回の改正制度は、バス・タクシー事業によることが困難な旅客運送に限って認められるものであり、バス・タクシー事業者の今回の事業者との関係というものはあくまで競争関係ではなく補完関係であるというふうに考えているところでございます。

また、今回の制度におきましては、市町村、事業実施予定者、それから地元のバス・タクシー事業者が今回の事業に関わる相互の連携についてあ

らかじめ協議を行い、協議を踏まえた後、国家戦略特区の認定を行うと、そういった制度にしているところでございます。この中で、既存の交通事業者の方々におかれては、事業の運行の委託、あるいは乗り継ぎの利便改善など、当事者相互の利益にかなう解決策を見出すべく、徹底的に協議を行っていただきたいと考えているところでございます。

○田城郁君 最後に、養父市は地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画を策定していないと思うんですが、そういうものをしっかりと策定をして、そういうところにいるいろいろな関係者を集めて計画を立てて、それから建設的にこういう提案をしていけばよいのではないかと

思っているわけですか。そして、たとえ協議の事実だけが前提として、関係者から意見を聞いたということ、集まっただけでそれを認めてしまうというふうなことも含めて許されることでは私はないと思っております。

私は、国家戦略特区だからといっても、地域で地域公共交通の話し合いが十分にされた上でないと自家用有償旅客運送の特例制度を軽々に認めるべきではないと考えますが、いかがですか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。先ほど申し上げました市町村、新しい事業の事業者、さらには既存の交通事業者、この協議につきましましては、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成、輸送の安全性及び旅客の利便を図る観点から行わなければならないとしているところでございます。この考え方は、委員御指摘の地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画を作成する際の考え方と同一であると考えているところでございます。

この協議の機会を積極的に生かしていただいで、今申し上げました持続可能性、安全性、利便性の観点から前向きな協議を行っていただき、是非建設的な合意がなされるよう、私どももそれぞれの当事者にしつかり働きかけを行ってまいりたいと考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。

命か金かが問われている中で、一足飛びに何でも金になればということで特区がどんなに認められるようなことがあつてはならないということを最後に念を押しまして、私の質問を終わりにいたします。ありがとうございます。

○委員長(金子洋一君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時五十六分休憩

午後一時開会

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、国土交通行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○河野義博君 公明党の河野義博です。

私は、まずタクシー業界を取り巻く環境に関して質問いたします。

タクシーの供給過剰の解消は現在も十分に進んでおらず、運転手の長時間低賃金労働、また高齢化、全体を取り巻く担い手不足など、様々な労働環境面での問題が生じております。供給過剰の解消を目指してタクシー特措法が改正をされまして、公定幅運賃の導入が進んでおります。また、供給過剰地域では特定地域に指定をして減車の方向を協議し、また、準特定地域では増車を回避するといった業者にとっては苦渋の決断を強いられるわけでございます。また、それに関連して、適正化も徐々に徐々に今進み始めているといった印象を持っております。

一方で、過疎地域では、公共交通機関が確保できないためにバスやタクシーが利用できずに地域住民の足が奪われている、そういった状況を回避するために、地域住民を輸送する目的に限って自家用車両によって有償運送が可能であるというふう

うに従来されてきたわけですが、今般、国家戦略特区改正におきまして、訪日外国人を始めとする観光客にも適用が拡大されるという運びになっておりまして、既存のハイヤー・タクシー事業者からは大きな不安の声が寄せられているわけでございます。一昨日には、日比谷公会堂におきまして大規模な白タク合法化阻止集会も開かれたというふうに承っております。

そこで、昨年十月末に新経済連盟より規制改革会議に提出されたいわゆるライドシェア、それから今回の特区法の改正、これはやや経緯が錯綜して捉えられて誤解を招いている部分も多いんじゃないかというふうに考えるんですけども、今回の議論とシェアタクシーの議論、違うものではないことを明確にしておくべきだと思っております。改めて背景と経緯を教えてください。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

新経済連盟によるライドシェアの提案は、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としています。すなわち、事故の未然防止という面では運行や車両整備の管理者が置かれ、あるいは、事故時の賠償という面では責任はドライバー個人が負うというものでございます。この点については、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えているところでございます。

一方で、国家戦略特区の関係では、昨年十月二十日の国家戦略特区諮問会議におきまして、安倍総理から、過疎地等での観光客の交通手段として自家用自動車の活用を拡大するとの御発言がございました。これを踏まえる形で、今回、国家戦略特区法の改正に自家用車を用いた運送サービスに関する特例措置を盛り込むこととしているところでございます。

この新しい制度は、バス・タクシー事業による輸送が困難な場合に、外国人を始めとする観光客を輸送することを主たる目的とする事業でございます。現行の自家用有償旅客運送制度と同様に、

運行管理や車両整備等、事故を未然に防ぐための措置や、万が一の事故の際には金銭面での補償にとどまらない責任ある対応が取れるように体制を整備し、安全、安心を確保した上で、過疎地等において事業運送が十分でない地域における足を確保する、そういった目的での法案の準備というふうに御理解いただければと存じます。

○河野義博君 改めて、今回の特区法改正によって新たに認められる自家用自動車の活用内容、そして自家用車を用いる、自家用車ですとか様々な規制を設けておくべきなんですか、その際の規制、また責任の所在というのをいまだ一度お願いいたします。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。国家戦略特区法の改正により新たに認められる輸送形態は、安全の確保、利用者の保護等を十分に図りつつ、訪日外国人を含む観光客の移動手段としての自家用車の活用を図るものでござい

ます。この特例は、現行の自家用有償旅客運送制度の規制の枠組みを前提としております。具体的には、当該運送に使用する車両については六か月ごとの定期点検整備を求めるとしてござい

ます。これは、通常の自家用車が一年ごとというのに比べると規制が強化をされているものでござい

ます。さらには、車両整備あるいは運行管理を行う者を選任をした上で事業を行うということも求めていると、これを全て法令によって義務付けているところでございます。また、責任の主体とし

ては、市町村又はNPOその他の非営利団体が運行の責任者となることを事業の前提としております。これらの責任主体が事故の未然防止や万が一の際の対応をしっかり行うことで安全、安心を確保することとしているところでございます。

○河野義博君 現行制度のあくまで枠内ですというところでした。車検もちゃんとやらせます、整備管理の責任者も置きます、かつ、主体はあくまで自治体かNPOで民間にはやらせません、従来どおりですということでございます。また、それに

よって責任の所在も明確になりますし、保険も現行のタクシーと同じ基準で付保していなければ走らせることもできませんということで、新経済連盟が提案しているようなライドシェアとは根本的に考え方が異なるものだということに私は今理解することができました。

一方で、業界は、そうはいってもこれがアリの一穴になっていくんじゃないかということを懸念をしておるわけで、これを払拭しておく必要というのはあるんだろうと考えております。

また、そもそも論として、タクシーが多過ぎて減車させましようとか増車を避けましようといった地域に対して、いわゆるタクシー供給過剰地域に対して、またその近郊においても、これが過疎地というふうになされる可能性はないと私は思っております。したがって、供給過剰地域では当然、本件をやらうとすれば国交大臣の同意が必要ですから、本件、当然に供給過剰地域では大臣の同意もなされないというふうに承知をしておりますけれども、大臣の方針を改めてお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 国家戦略特区区内の特例措置として新たに導入しようとしております自家用自動車の活用の拡大は、バスやタクシー事業によることが困難である場合に限り認められることとされておまして、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行われることとなるものと考えております。このため、この特例に係る運送の実施に必要な国土交通大臣等の登録は、バスやタクシー事業によることが困難である場合に限り行われるものでございます。

○河野義博君 バスやタクシーの利用が困難な場合に限りという明確な御答弁をいただきました。このほかにも、ライドシェアのほかにも懸念

は、いわゆる今ネットでは相乗りサービスというのが注目を浴びておまして、旅行や帰省、高速道路を使って長時間車に乗る際に、自家用車の空き席ですね、空き席をネット上で募集して高速代やガソリン代を割り勘にするといったサービス

があるんですけども、ホームページで内容を確認してみますと、保険責任の所在も明確ではありませんし、サービスを提供する、いわゆるマッチングサービスを提供している方は一切何があっても責任持ちませんというふうに書かれたりしてあるわけございまして、国交省に伺いますと、これは反復継続して業として成り立っているものではなくてあくまで割り勘で車に乗っているものですので、運送業には当たらずに法の規制すべき対象じゃないといった御見解をいただいております。

一方で、こういったサービスがどんどんどんどん広まっていきましたと、万が一何か事故が起きたときにどうするんだということにもなりかねませんので、是非、法の枠には入っていないとはいえ、しっかりとこれは注視をしていただいて、問題が起きる前に是非とも何かルールを整えていくべきじゃないかなというふうに考えているんですが、これは御要望でございまして、通告しておりますので、要望だけさせていただきます。しっかりと後手後手にならないように先手を打った対応をお願いしたいというふうに思っております。

続きまして、海事産業に関連をして質問をいたします。

大臣所信の中に、ICT活用により造船業の生産性を向上させる、処遇改善、教育訓練の充実強化などにより担い手を確保していく、育成に向けた取組を進めるという力強いお言葉を頂戴しております。

私は先日、東京三鷹にあります国立研究開発法人の海上技術安全研究所、いわゆる海技研を視察させていただきました。四百メートルプールと

言われていますが、巨大な水槽がございまして、そこでモデルをつくって実証実験をやったりですとか、海域の波の高さを正確に再現することができるとまたこれも別のプールなど、非常に巨大な設備がたまたございまして、海技研は我が国唯一の国の研究機関として造船業を技術面からしっかりと支えていただいているんだということを勉強

させていただきました。

大臣所信の中で造船業の生産性向上に向けて取組を進めるといふふうにあるんですけれども、具体的にどういふふうに進めていけるのか、その取組方針をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 我が国の造船業は、九割以上の部品を国内で調達し、また九割以上の船舶を地方圏で生産する、地域の経済と雇用を支える重要な産業であります。

建造量では中国、韓国に次ぐ第三位、約二割のシェアですが、近年は円高は正にも支えられまして、高い性能と品質の日本建造船舶への回帰が進んでおり、日本の受注量のシェアは上昇傾向にあります。この流れを確かなものにすべく、国際競争力を更に強化するため、先進的な情報技術を活用し、船舶の設計から生産、運航に至る生産性革命を推進してまいります。

具体的には、三次元の設計データと運動した溶接などの生産工程の自動化、また設計を現場作業者の手元で例えばタブレット等で立体映像化して配管などの複雑な作業を効率化、またIoTやビッグデータを活用したエンジンの故障予知などによる船舶の高付加価値化などの取組を推進し、造船日本の復活を通じた強い経済と地方創生の実現を図ってまいります。

○河野義博君 大臣のお言葉にもありました。造船所の多くは地方に存在をしておりますので、多数の雇用を支えていただいている、地方創生にも大きく貢献する産業でございます。しっかりと技術面での下支えを引き続きお願いしたいと思っております。

また、昨年審査をいたしましたけれども、独法改革の一環で海技研はこの四月にもほかの二つの研究所と統合されて、海上・港湾・航空技術研究所というふうに通合を迎えるわけでございます。引き続き、統合後も国交省の施策と一体となつて造船業を技術的に支えていただきたいというふうに思いますし、当面は予算は減らさないという方針と伺っておりますが、引き続き人と予算

を確保していただいて、困ったようなことが起きないようには是非これからもサポートしていただきたいというふうに思っております。

また、これも要望ですけれども、海技研の四百メートルプールは日本でここしかなくて、やはり造船業はみんなここを使わせてほしいという依頼が殺到しております。なかなか予約が取りづらいつつ状況も伺っておりますので、運用面での改善ということになるかと思っておりますけれども、しっかりとそういった要望にもお応えいただきたいというふうに思っております。

また、関連をいたしまして、先月、私の地元福岡市で海事振興連盟のタウンミーティングが開催をされまして、宮内政務官とともに参加をさせていただきました。海運、造船、物流倉庫、そして船員、はたまた教育機関と、一堂に関係者が会しまして活発に意見交換をさせていただいたんですが、全ての関係者から意見が出されたのが担い手の確保でございます。大学の造船学科も減つていく中で、船舶の設計技術者の確保は困難になっていっている、また実際に造船所で働く労働力も高齢化をし、なかなか若い方たちの確保が難しくなっている、そして船員も内航、外航共に高齢化をしており、船員の確保も大きな課題ということで、担い手確保が海事産業全体にとつての大きな課題であるというふうに認識を新たにいたしました。

所信の中でも担い手確保という言葉が出てきていますので、具体的なこの海事産業に関連する担い手の確保、どのように取り組んでいけるのか、方針をお聞かせください。

○政府参考人(坂下広朗君) お答えいたします。まず、造船業についてでございますけれども、近年の受注量の増加に対応しまして、現在、現場は増産局面にございます。したがって、この増産に伴つて人材確保が非常に重要な課題になってございます。この点につきましては、昨年四月から技能実習を修了された外国人の方々を現場の即戦力として二年ないし三年間受け入れる事業を二〇

二〇年度末までの緊急措置として開始をしておるところでございます。

また、中長期的な成長を支えていきます設計や現場の国内の人材の確保も非常に重要な課題でございます。

このため、産学官連携の下、高校生と大学生に對して造船に對する認知度や関心を高めていただくためのインターンシップの実施、あるいは地域の学校の先生方と企業の協議会を開催するなどの取組を進めておるところでございます。また、工業高校における造船教育の強化のための新たな教材作り、企業と教育機関の連携による地域の共同研修拠点の構築など、こういった取組を現在推進しておるところでございます。

また、船員につきましては、内航船員のうち五十歳以上が約五割と高い割合を占めております。新人船員を増やす取組を進めることが極めて重要になってございます。

このため、国交省といたしましては、まず、主要な船員の供給源であります海技教育機構の海上技術学校・短大の養成定員の拡大に取り組んでまいりまして、来年度も定員の拡大を予定しているところでございます。また、これに加えて、新人船員の供給源の拡大を図るという観点から、海洋系高校生を対象としたインターンシップの実施、一般高校卒業生など船員養成機関を卒業していない方を対象とした短期の船員養成などに取り組んでおるところでございます。

今後とも、こうした施策を着実に進めまして、海事関連産業の担い手確保にしっかりと取り組んでまいります。

○河野義博君 様々、施策御説明をいただきました。私も、唐津の高校、高校生で内航船員を養成する学校も視察をさせていただきました。定員の二倍を超えておりまして、大変人気と聞いております。クラスを一遍に増やすことは難しいかもしれませんが、長期的な課題でございます。若い人たちが育てなければなりませんので、引き続きのサポートをお願いしたいと思つて

おります。

海事産業は、産業の裾野が非常に広く、急激な円高で近年本当に苦しんでいたんですけれども、ここ数年は、円安局面で皆一息つき、やと力も蓄えつつあるという状況になりましたが、またちよつと為替が不安定になってきましたし、用船料も下げ止まっておりまして、なかなか明るい見通しを必ずしも持っていないという状況でございますが、やっぱりこの新三本の矢、六百兆円にも大きく資する産業なんだろうな、また地方創生にも大きく資する産業なんだろうなというふうに考えておりますので、しっかりと国交省の方からも引き続きのサポートをお願いをいたしまして、次の話題に入らせていただきます。

民間資金を活用して公共工事を進めていくべきだと私は常々申し上げておりまして、所信の中でも、民間資金の活用を図るため、公共施設などへのコンセッション方式の積極的な活用を進めるといふふうにお言葉ございました。

コンセッションを含むPFI、広義のPPPの中に含まれると思いますけれども、これまでの取組、教えていただけたらと思います。

○政府参考人(毛利信二君) 社会資本整備や管理を進めるに当たりまして、民間の資金、ノウハウを活用していただくことは重要でございます。国交省所管のPFIの実績でございますが、平成十一年のPFI法の制定以降で、平成二十七年一月現在でございますが、累積で百三十九件、国関係三十件、公共団体百九件となっております。内容的には、公営住宅、庁舎、都市公園、下水道の整備など各分野に及んでおります。

例えば、大阪府などにおきましては、府営住宅の建て替えに伴いまして、余剰敷地を活用して高齢者住宅を提供する。あるいは、神戸市におきましては、下水道の余剰地、敷地の一部とそれから下水処理場から発生する消化ガスを民間に提供して、これを民間が利用して発電するような事業、こういったことを行っております。また、コンセッション方式の活用につきまして

は、政府で策定しましたアクションプランに基づきまして、集中強化期間の平成二十六年から三年間におきまして、空港六件、下水道六件、道路一件の目標の達成に向けて今取り組んでおりますけれども、現在までに、空港が四件、下水道で二件、道路一件において手続が進んでいるところでございます。

○河野義博君 平成十三年から十五年近く取り組んでいただいている、実績積み上がっているというのには承知をしているんですが、残念ながら箱物が多いと。PFIというよりは延べ払い、割賦販売といった事業がメインで、ここはひとつ残念じゃないかなというふうに思っております。下水、空港、道路などにも広げていくんだと、これは非常にすばらしいことだと思っております。

今後は、やっぱり橋やトンネル、港湾、キャッシュフローがあるところであればPFIというのはやれますので、長期的に安定したキャッシュフローが見える案件というのは積極的に民間の知恵とそして資金を取り込んでいって、何でもかんでも国が全部やらなきゃいけないんだと、財政的な制約も多い中でそういうことはいけませんので、橋、トンネル、港湾、広げていくべきと考えますが、当局、お考えをお聞かせください。

○政府参考人(毛利信二君) 人口減少や災害の激甚化ですとか国際競争の激化、加えて財政制約が強まる中で、我が国のインフラが本来の役割を果たしていくために、その整備を進めるに当たって、限られた予算を最も効果的に活用する戦略というものが重要だと思っております。

このため、民間の資金や経営力などを活用して効率的にインフラ整備、管理を進めることが重要な視点でございまして、御指摘のとおり、PPP、PFIやコンセッション手法につきまして、民間の意向やプロジェクトの特性に応じまして、より幅広いインフラ分野に導入を検討していくことは重要と考えております。

このため、民間資金、ノウハウの活用が効率的、効果的だと思われる事業につきましては、私

ども、国が率先して各ブロックでプラットホームを形成いたしまして、公共団体等に情報提供や優れた事例の横展開を促すといったことによりまして、PPP、PFI手法の導入を更に広げていきたいというふうに考えております。

○河野義博君 是非とも進めていただきたいと思えますし、何か事業をやるときに、これ民間の知恵と資金が入らないのか、まずPFIでやれないのかという、そもそも全てをPFIチェックのようなものを掛けていただく必要もあるんじゃないかなというふうに個人的には考えておりまして、関連するんですけれども、海峡横断道路の件で伺います。

平成二十年以降、国としては海峡横断道路、様々な案件があつたんですけど、調査しないと結論を出されておりましたので、一方で、江島政務官の御地元山口県と、私の地元、宮内先生の地元でもあります、地元九州を結ぶ下関―北九州道路、これは山口県、福岡県が、国はやらなと言つていますんで、それぞれ地元で調査を進めていまして、平成二十五年度から調査費を出して研究を進めているところでございまして、財界も非常に盛り上がり上がつておまして、やれやれという機運になつております。

本州と九州を結ぶ陸路というのは二つしかありませんで、トンネルと橋が二本あるんですが、慢性的な渋滞、また通行止めも多くて、非常に経済活性化に支障を来している。山口県、広島県、そして福岡県は大変な自動車一大生産地でございますが、ここを結ぶ道路が二本しかないということ、何としてももう一本、たつた三キロの海を隔てた場所でございますので、推進を、下関―北九州道路の創設を望む声というのは非常に大きいんですが。

国の立場としては、海峡横断道路でございせんというふうな、そういう結論付け、まあしょうがないんだらうなというふうに思っておりますけれども、何とか民間の知恵と力と資金を使って、できない

理由を並べるのは簡単だと思うんですけれども、どうやったらできるかという視点も大事じゃないかなというふうに思っています。例えば、コンセッション、PFIだけれども、そこに命名権付けるとか、橋に名前付けるから財界もお金出してくださいとか、広告出せるようにしますから民間からも資金の捻出をと、合わせ技でコンセッションもやりますし、足りない部分は国の予算で橋を架けますといった取組も是非とも進めていくべきじゃないのかなというふうに考えておりますが、当局の認識を教えてください。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

今御要望いただきました山口県下関市と福岡県北九州市を結ぶプロジェクト、この地域自身は非常に一体感を持って地域振興を起こせるということもあつて、是非ともそこを架ける橋あるいはトンネルといったようなプロジェクトを実現してほしいという御要請、確かにいただいているところでございます。

とはいいいながらも、先ほど委員から御紹介ございましたけれども、平成二十年三月に、個別プロジェクト、特にこの関門海峡道路を含めました海峡横断プロジェクトについては国として調査は行わないということとされておまして、今その中におきましても、今後のその方針につきまして、国会の場での議論を経て具体的な先の先を考えていくというふうなことでされております。

今、山口県あるいは福岡県でそういったような調査を行つておられるということ自身、私どもとしても認識しておりますし、また、民間資金の活用を含めた御提案といったものも、まずは地域の方である御検討いただいて、それをもつて私どもとしては見守つてまいりたいというふうに思う次第でございます。

命名権の議論もございました。今実際に様々な構造物に対して命名ということではあるんですが、実際に年間に、まあ今回このプロジェクトをもし実現できれば非常に大きなプロジェクトですので、金額はよく分かりませんが、今、実

態的に行われております命名のところは年間で約数十万というオーダーの命名の費用ということでございますので、プロジェクトとしては桁が大幅違うようなプロジェクトであるということもござい

ます。そういった様々な民間資金の御活用もいただくような幅広い御検討の中で、私どもとしても必要な知恵がありましたらお貸しさせていただければというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

○河野義博君 命名権でございますが、数十万といたことはいただろうと私は思っています。一日十何万台通る道路で命名権やりますと、年間十何万しか集まらない、そんなことはないわけで、それはやりようでございますので、しっかりと民間にも協力をさせていただいて進めていけばやりようはあるんじゃないかなと思っております。地元でも議論を含めて改めて御相談をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

終わります。ありがとうございました。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

一月十五日の未明、乗員乗客四十一名中十五人が亡くなった軽井沢のバスの事故、私も現場に行つてまいりましたけれども、亡くなられた方々に心からの哀悼の意を表すとともに、御遺族の方にはお悔やみを申し上げたいというふうに思います。

未来ある若者の命がなぜ奪われてしまったのか、政府のこれまでの政策を取り上げながら質問をいたします。

まず、大臣、なぜ事故は起こったんでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 事故の原因につきましては、現在、警察において究明のための捜査を行つておられるところであります。その捜査の状況を注視していただいております。

引き続き、警察及び国土交通省から調査を要請

いたしました事業用事故調査委員会とも密接に連携しつつ、バス事業者への特別監査の結果等も踏まえ、原因究明を進めてまいります。

○辰巳孝太郎君 大臣は、この事故を受けて、どのように御自身お感じになれますか。

○国務大臣(石井啓一君) 平成二十四年に関越道のバス事故が起きました。その後いろいろな対策を講じている中でまたこのような悲惨な事故が起きたことは、私としては大変遺憾に思っているところでございます。

しかも、今委員御指摘がございましたとおり、将来ある若い方がたくさん亡くなられたということとでございます。こういった悲惨な事故を二度と起こさないように、原因究明と併せて再発防止策、徹底的に講じてまいりたいと存じます。

○辰巳孝太郎君 大臣、今、遺憾という言葉を使っておられますが、遺憾というのは、辞書で調べますと、自らの責任はないけれども思ったようにいかに残念だ、こういう意味なんですね。私はそれでは駄目だと思ふんです。規制緩和への反省というのが私は国土交通行政に携わる責任者として必要だと思っております。

一九九九年以降、貸切りバス事業の参入を免許制から許可制にいたしました。需給調整をなくしました。この規制緩和を皮切りに、事業所数は、九八年度の二千二百二十者から二〇一四年には事業所数四千四百七十七者と二倍になりました。

当時の規制緩和の議論の中では、競争を持ち込むことで悪い業者は市場から淘汰されて、そして需給のバランスは保たれるんだという主張があったと思っております。

大臣、悪い業者は規制緩和で淘汰されたんでしょか。

○国務大臣(石井啓一君) 需給調整を廃止した中で悪質な事業者が淘汰されるようにするためには、事後チェックをしつかり行うことが不可欠と考えております。

国土交通省といたしましては、バス事業者に対して

する各種監査を行いまして、法令違反の事実が判明した場合には、改善の指示や行政処分を行うことにより安全運行の確保に努めてきたところでございますが、今回、行政処分を受けた事業者が指摘事項を改善しないまま運行し事故を起こしたことは極めて遺憾であり、事後チェックの強化が急務であると考えております。

省内に設置をいたしました軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきまして、例えば複数回にわたり法令違反の状況を是正、改善しない事業者に対し、事業許可取消し等の厳しい処分を行うことができるとするなどの検討を行っているところであります。検討結果を踏まえ、事後チェックの見直しに早急に取り組んでまいります。

○辰巳孝太郎君 参入規制を緩めたその結果、悪い業者は淘汰をされなかったというのがこの事業者数を見ても明らかだと思ふんですね。

関越の事故であれだけの死傷者を出しました。国交省は規制を強めたんだと、こういう話も委員会でもされておりますね。

それでは、関越道の事故以降、この許可が取り消された事業者数というのは一体幾つあるんですか、国交省。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。関越の平成二十四年の事故以降の取消し件数につきましては、合計で三件ということかと把握をしております。

○辰巳孝太郎君 たった三件なんです。たった三件なんです。これが実態です。

私は、二〇一四年の国交委員会の質疑でも、労働条件の問題、改善基準告示の問題というのを取り上げました。余りにも長時間労働、労働が規制緩和をされてバスの運転手さんに過大な負担が来ていると、そのことが事故の原因にもなっているんじゃないかということで取り上げて追及をいたしました。

改めて、大臣、規制緩和によって今回の事故は招かれたのではないか、規制緩和によってもたら

された事故なのではないですか。

○国務大臣(石井啓一君) 貸切りバスにつきましては、平成十二年の道路運送法の改正により、需給調整規制の廃止を行ったところでございます。

規制緩和の結果、サービスの多様化など利用者の利便向上という点で成果を上げているものと考えております。一方で、安全、安心なサービスの確保は需給調整規制の廃止後においても最重要の課題であります。

平成二十四年の関越道高速ツアーバス事故の後にも参入時におけるチェックの強化を行ったところでありますが、それにもかかわらず、今回の事故が起きたことについては誠に遺憾でございます。

今回の軽井沢でのバス事故を受けて、安全運行を確保する観点から、関越道事故以降の参入時のチェックの在り方が十分であったかどうかの検証も含め、改めて安全に事業を遂行する能力の事前チェックの在り方について、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的に検討を行ってまいります。

○辰巳孝太郎君 私は、サービスの多様化とか利用者の利便性向上とか、そんなことは絶対言えるはずではないと、言ったら駄目だと思ふんです。よ。人の命を預かって運ぶのが旅客運送事業ですから、安全が一番のサービスだと、この位置付けをしなければ駄目だと思ふんです。

一九九八年六月の運輸政策審議会は、貸切りバスは、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待し得る事業分野であると考えられると、こう書いております。また同時に、抜本的に事業活動の効率化、活性化を進め、利用者利便の向上を目指すためには、需給調整規制を廃止して、競争を促進することとが適当であると、こう記しているんですね。良質なサービスを低廉な価格で提供することが期待できます。まさに規制緩和と万端でやっているわけですよ。もちろん、ここには安全についても言及

はされていすけれども、一般的な質的規制と言っているだけなんです。私はこの規制緩和路線、ここを反省しなければ、あのような事故をまた起こしてしまうというふうに思っています。

市場競争優先、安全、公共性の軽視、規制緩和は、免許制から許可制にして、需給調整なくして競争原理を導入をいたしました。労働法制の規制緩和とも相まって、バス運転手の低賃金化、非正規派遣、教育経験不足など、安上がりな労働力の供給が可能になりました。結局、今回の事故で明らかになっているのも、運転手の経験、技量不足、高齢化、運転手不足です。この大本には規制緩和があったということを私は大臣として認めるべきだと思います。

規制緩和が許されないのはタクシー業界も同様であります。タクシー業界の規制緩和について聞いていきます。

国交省、白タク行為、これは一体何なのか、なぜ禁止をされているのかお述べください。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。道路運送法は、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ることを目的としております。

白タク行為は、民間企業が事業の許可を得ることなく白ナンバーの自家用車を用いて旅客運送を営利事業として行うものであり、輸送の安全、安心が確保されない運送行為であります。よって、白タク行為は道路運送法の目的である輸送の安全の確保、利用者の保護等に反する行為であることから、同法により禁止されているところでございます。

○辰巳孝太郎君 白タクは認めない、当然のことだと思ひます。

三月二日、国家戦略特別区域諮問会議において、「国家戦略特区における追加の規制改革事項等について」では、過疎地域等での自家用自動車の活用拡大について驚愕の提案がされております。これ、その部分、全文紹介いただけますか。

○政府参考人(佐々木基君) お答え申し上げます。

ただいま御指摘の点でございますけれども、全文を読み上げさせていただきます。

タイトルは「過疎地域等での自家用自動車の活用拡大」でございます。過疎地域等における訪日外国人を始めとする観光客を中心とした運送需要に対応するため、地域住民の運送を主とした現行の自家用有償旅客運送制度を拡充し、主として観光客を運送するための新たな制度を創設する。また、関係市町村、上記制度を活用した自家用有償旅客運送を行う者及び一般旅客自動車運送事業者が、あらかじめ、持続可能な地域公共交通網の形成や旅客の利便、輸送の安全の確保を図る観点から、新たな自家用有償旅客運送に関する相互の連携について協議した上で、国家戦略特別区域会議が、運送の区域等を迅速に決定できるようにする。」。

以上でございます。

○辰巳孝太郎君 大臣、まさに規制撤廃してのライドシェアの解禁じゃないですか。

○国務大臣(石井啓一君) 国家戦略特区内の特例措置として新たに導入しようとしております自家用自動車の活用拡大は、現行の自家用自動車有償運送制度を拡充するものでございまして、いわゆるライドシェアとは全く異なるものと認識をしております。

○辰巳孝太郎君 では、例外を広げるということでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 今説明があつたように、従来、主として地域住民を対象としていたものを、外国人観光客等の交通手段の提供を主たる目的とする、そういった意味で拡充をされているわけでありまして。

○辰巳孝太郎君 では、そもそも自家用有償旅客運送とは何なのかということを確認していきたいと思うんですね。

国交省、自家用有償旅客運送とはどのような条件で認められているんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

人口減少や高齢化が進む中で、バスやタクシーのサービスが十分に提供されない地域における移動手段の確保の方法として、平成十八年より自家用有償運送制度が新たに認められているところでございます。これにつきましては、今申し上げましたとおり、バス、タクシー、その他の公共交通機関によるサービスがない、あるいは不十分である、そういった地域であることが前提となっているところでございます。

○辰巳孝太郎君 この趣旨は、一般旅客運送では事業者がいけないので困難である、そして地域住民の生活に必要な輸送を確保するということ、だから例外的に安全要件を緩和してこの自家用有償旅客運送を認めていると、こういうことですね。

確認しますけど、地域住民に必要な輸送を確保するためにこれをやるということですね。これだけ確認します。

○政府参考人(藤井直樹君) 現行の制度は、委員御指摘のとおり、地域住民の移動ということを念頭につくられた制度でございます。

○辰巳孝太郎君 それでは、今回の特区の方向性ですね、先ほど文言を紹介していただきましたけれども、こうあります。「訪日外国人を始めとする観光客を中心とした運送需要に対応するため」と、こうあるわけですね。

これ、対象は観光客に限るということなんですか。まず、ここを確認しましょう。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えをいたします。

今回検討しております制度は、訪日外国人を始めとする観光客の移動を主たる目的とするという事業でございますので、輸送の対象を観光客だけに限るという制度ではございません。主たる目的ということになっております。

○辰巳孝太郎君 ビジネス客でもいいということですね。

○政府参考人(藤井直樹君) 先ほど申し上げましたとおり、観光客以外の者についても乗ることを

排除しているものではございませんね。

○辰巳孝太郎君 誰でもいいということですね。「過疎地域等」とありますが、この「等」には何が入るんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回準備しております法案の中では、タクシー、バス、そういった道路運送事業によることが困難であるということとが要件となっているところでございます。これにつきましては、過疎地域あるいは公共交通輸送が不便な地域、そういったところが対象になる、それを「等」と表しているというふうに理解をしております。

○辰巳孝太郎君 つまり、都市部でも交通の供給がなければできると、こういう話ですね。そうなりますと、どこがどのような必要性をもって区域を決めてこの自家用有償旅客運送の登録を行っていくのかということが大事になってまいります。

確認しますが、この自家用有償旅客運送の活用拡大に当たっては、最終的な登録の意思決定は誰が、若しくはどこが行うんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 現行の道路運送法上、登録の主体は国土交通大臣ということになっております。その上で、地方分権の一環として、この権限を、手挙げ方式と言っておりますけれども、希望する市町村には権限を移譲しているところでございます。

○辰巳孝太郎君 登録の申請はどこが行うんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 登録の申請は、自家用有償運送事業を行うとするその主体が行うこととなっております。

○辰巳孝太郎君 運営協議会は意思決定にこの特区の制度の下で関わるんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回の制度は国家戦略特区における特例でございますので、道路運送法におきます運営協議会あるいは地域公共交通会議、それに代わるものとして国家戦略特区の区域会議が置かれておるところでございます。

○辰巳孝太郎君 先ほど紹介していただいた文言

の中に、関係市町村、上記制度を活用した自家用有償旅客運送を行う者及び一般旅客自動車運送事業者が協議した上で、こうあるんですが、これは運営協議会ではないということですね。

○政府参考人(藤井直樹君) 先ほど申し上げましたとおり、今回、特区の制度ということでございますので、道路運送法の原則であります運営協議会、地域公共交通会議の仕組みを使うのではなく、特区においては国家戦略特区の区域会議というところが意思決定主体になります。その意思決定を行う際に、今委員御指摘ありましたけれども、市町村、この新しい事業を行う主体、さらに関係の既存の交通事業者、こういった方々の協議を行った上で区域会議で決定するという仕組みを考えているところでございます。

○辰巳孝太郎君 確認します。現行の自家用有償旅客運送、これ申請を行うのは、運営協議会で審議をして、そして申請をして大臣等が認可をする、こういうことでよろしかったですね。

○政府参考人(藤井直樹君) 現在の道路運送法によりまして自家用有償運送制度につきましては、運営協議会の協議が必要となっております。

○辰巳孝太郎君 ということは、今の御説明だと、協議するのも運営協議会ではない、別のところである、そしてそこが協議をしたとしても、最終的に自家用自動車の活用拡大を決めるのは区域会議だということですね。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回の新しい特例におきまして、その事業を決めるのは区域会議でございます。

○辰巳孝太郎君 これ規制撤廃じゃないですか。規制撤廃ですよ、これ。むしろちゃんとした制度ですよ。現行の自家用有償旅客運送は、先ほど答弁していただきました、地域の住民のニーズがあつて供給がない場合にできるということになってしまったね、地域のニーズ。しかし、今回の特区では、観光客を輸送するための新たな制度なんですよ。これ、地域のニーズというのは関係ないとい

うことになりませんか。

○政府参考人(藤井直樹君) 今委員がおっしゃられた地域のニーズというのが、地域住民の輸送ニーズということであれば、それは現行の道路運送法に基づく自家用有償運送制度が対応するべきものであると考えております。

今回、新しい制度を構想しておりますのは、従来、地域の住民を主たる対象として認識をし、自家用車の活用を行ってきたところでございますけれども、外国人観光客の急激な増加、そういったことを踏まえまして、そういった方々が地域を訪問する際の足の確保を図るために自家用車の活用拡大ということが図れないかと、そういった輸送を、安全、安心をしつかり担保した上で、しかも要件としては、タクシー、バス、そういった公共交通機関がないところにおいて、すなわちそれが必要なお所において、そういうことをどのような形で認めるかということで今の提案が考えられていると御理解いただければと思います。

○辰巳孝太郎君 地域のニーズじゃないんですよ。しかも、運営協議会もない、最終的に決めるのは全部区域会議だと、特区だ。

大臣、これのどこが自家用有償旅客運送の拡大ですか。これももう撤廃ですよ。規制崩壊ですよ。

○国務大臣(石井啓一君) 今回の国家戦略特区の特例措置は、現行の自家用自動車の活用拡大という認識でございます。

○辰巳孝太郎君 全く理解できません。規制崩壊であります。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針の前文ではこうあります。「地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通のあり方についての主体的な検討と、それに基づく持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進するための基本的な方針として定めるものである」と。ところが、国家戦略特区の方針では、区域会議が運送の区域等を迅速に決定できると。最後決めるのは、これ区域会議なん

すよ。

もう一点確認します。「区域等」とありますが、区域以外にこの区域会議は何を決めることになるんですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 先ほど申し上げましたとおり、特区の区域会議において新しい事業を認定しようとする場合には、市町村、新しい事業を行おうとする者、それから地域の既存の交通事業者、その協議を前置する、それを経た上で決定するというものを法律上明文化を考えているところでございます。その協議の中で、今委員が御指摘になりましたような、その地域における、今回であればどのような形で観光のニーズを取り入れるか、そういったことについての地域のインシアチブが十分発揮されるものと考えているところでございます。

それから、この「区域等」と言っておりますのは、区域、路線、あと事業の実施者、そういったものを考えているところでございます。

○辰巳孝太郎君 事業の実施主体も区域会議が決めるんですか。これ、NPOとか市町村とかいう話がありますね。それ以外でもいいということですか、区域会議が決めれば。

○政府参考人(藤井直樹君) 事業の主体は、今回準備をしております法案の中では市町村及び非営利のNPOその他の非営利の団体ということに限定をされておりますので、民間事業は含まれません。

○辰巳孝太郎君 NPOだって別に利益出したらかんことじゃないですからね。これだつて緩いですよ。

そして、あくまで、あくまで協議した上でですよ、仮にこの協議した結果、結果ですよ、これ、やらないと決めた場合、区域会議は逆の決定下すことできるんですか、確認します。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回の制度では、まず協議を行った上で決定を行うということにしてありますので、協議の中で十分、先ほど申し上げましたような地域のニーズあるいは既存の事業者

との連携、そういったことについての議論が尽くされた上で合意がなされ、その上で計画の決定がなされるものと考えております。

○辰巳孝太郎君 最終的に決めるのは区域会議であります。こんな規制撤廃は絶対にやるべきじゃないというふうに申し上げて、私の質問を終わります。

○室井邦彦君 維新の会の室井でございます。

それでは質問させていただきますが、平成二十七年国勢調査結果が出ました。二月二十六日に公表されたんですが、東京都、そして七つの県が人口増ということでありました。そのうち東京都、神奈川、埼玉、千葉、この人口は、この一都三県で三千六百十三万人であります。全国の四分の一以上、二八・四%を占めておるわけであります。まさに東京の一極集中が続いているということはこの数値を見ても明らかであります。

また他方、経済、文化の中心として発展をしてきた関西、二府四県であります。人口は総じて減少をしておるところであります。特に大阪府も人口減少という時代の潮流に飲み込まれてしまったのかというように思っております。五年間で二万六千三百三十七人口が減少しておると。これは六十八年ぶりの人口減に転じております。関西のこの地盤沈下を象徴する現象であります。一方、中部圏の中核となっている愛知県、福岡県は、愛知県は七万三千人口増、福岡は三万一千人の人口増ということであります。

この現状を踏まえて質問をいたしますが、広域地方計画の策定に向けた方針というところで質問をさせていただいたんですが、昨年に閣議決定した国土形成計画、その全国計画を受けて、稼げる国土、住み続けられる国土を実現していくために広域地方計画を策定されておられますが、三大都市圏の近畿圏が地盤沈下を続けていることをどう分析、また見ておられるか、評価しておられるか。広域地方計画をどう反映させようとしているのか、石井大臣の御所見を是非お聞きをしたい。

○国務大臣(石井啓一君) 近畿圏は我が国第二位の経済圏域ですが、域内総生産の伸びや企業の本社のシェア等に見られるように、その相対的地位は低下してきております。しかしながら、近畿圏は、長きにわたり培われてきた文化や歴史、アジア有数の商業機能、健康・医療分野の産業や大学研究機関の集積等、豊かな個性を持っております。このため、現在策定中の近畿圏の広域地方計画においては、この近畿圏の強みを生かした歴史とイノベーションによるアジアとの対流拠点という将来像を検討中でございます。

具体的には、健康・医療産業、エネルギー関連産業等の成長エンジンとなる新たな産業の創出、歴史や伝統文化を生かした広域的な観光周遊ルートの形成によるインバウンドの拡大を図ろうとしているところでございます。

今年度中の計画の決定に向けて、更に検討を進めてまいりたいと存じます。

○室井邦彦君 引き続き、関連であります。先日、総理が高らかにアドバリンを上げられました。二〇二〇年までにGDP六百兆円と、このようなことを言っておられます。これはまさにすばらしいことであります。ただし、実現がすればであります。

これを実現させるために、また我々関西人といたしましても、どうもリニアの中央新幹線の整備の部分について非常にいろいろと思いがあられるわけでありまして、このリニア中央新幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特色を生かしながら、大臣がおっしゃいましたように、東京圏は国際的機能を持つておる、そして名古屋は先端物づくりという特徴があります。そして、関西は、文化、歴史、商業を蓄積した特色のある経済圏といううか、そういうところであります。この六千万人圏、これは世界に類はありませんが、このスリーパーメカリージョンが形成されるという、こういう二〇五〇年の国土交通省のグランドデザインに基本戦略として示されております。これは、東京と関西、大阪が一つのリニアで連結された時点

で、世界最大の、世界が注目すべきメガリージョンが完成するというものでありまして、途中で抜けちゃうわけでありまして、名古屋までということ。このことについて非常に私も期待外れなところがありまして、この六百兆円GDPも実現させる一つの助走として、この新幹線の問題を是非前向きに、また何かの手だてがないのかなと、JR東海が資金力とかいろんな問題点があつて駄目だと、ああそうですかと、それだけじゃなく、何か工夫をする部分がないのかなという、私も今勉強して研究中でありますけれども、そのような思いを持っております。

そこで、長々申し上げましたけれども、このリニア中央新幹線については、今申し上げたように大阪まで開業を一気に同時開業することが世界中に大きなインパクトを与えると。また、東京一極集中を是正する効果にもなる。我が国のこのGDP六百兆円を達成する経済の成長のきっかけにもなります。そういうところで、大臣のその部分の御所見、お考え、思いをちょっと聞かせていただけないか。

○国務大臣(石井啓一君) リニア中央新幹線は、最速ですと東京―名古屋間を四十分程度、東京―大阪間を一時間強で結ぶことによりまして、三大都市圏間の人の流れを劇的に変え、国民生活や経済活動にも大きなインパクトをもたらす重要な事業であります。

本事業につきましては、JR東海が、民間企業として経営の自由や投資の自主性の確保が原則であるとの前提の下、全額自己負担で整備する意向を示したことを受けて、平成二十三年に建設主体、営業主体の指名及び建設の指示を行ったところでありまして。

JR東海は、このような前提に基づきまして、同社の財務や現場の工事の見通しを踏まえ、東京―名古屋間の開業目標を平成三十九年、二〇二七年、大阪まで平成五十七年、二〇四五年と設定しております。大阪まで早期に開業すべきとの御要望があることは承知をしておりますが、国

土交通省としては、まずはJR東海の事業が着実に進められるよう支援をしてまいりたいというふうに考えておりまして、建設主体であるJR東海の考え方をよく踏まえながら検討していく必要があるというふうに考えております。

○室井邦彦君 そういうお答えというのは分かっておりましてけれども、十一年後に開通して、大阪までその後二十九年後にということになりますと、もちろん私なんかはもうこの世におりませんが、やはり一挙につながるということが、これが大きなスーパーメガリージョン、世界が目をつくという、人口六千万人の保有するそういうものが実現するということは世界中に大きなインパクトを与える、私はそのように、今世紀最大の事業というふうにも思っております、期待を掛けております。是非、しつこく積極的いろいろな御研究されて、同時開通できるように是非お願いをしたいと思ひます。

もう一点、これで東京と名古屋までということ、余計に東京に一極集中が持続してそのままた一極集中の異常現象がでるんじゃないかという、素人ながらそのような心配もしております。どうにかよろしくお願いをしたいと思ひます。

続きまして質問をさせていただきますが、公共事業に對して、予算の確保、中長期的な考え方、御質問をしたいわけですが、国土交通省が所管するインフラ、高速道路と鉄道は除きまして、このインフラの維持管理、また更新費、この財源、二十年後に約四・六兆円から五・五兆円に上ると試算をされておるようであります。

また、現在の公共事業費は約五兆円強でありまして、二十年後もほぼ同じような推移であると仮定をした場合、社会資本整備計画の目標を達成させつつ、二十年後においてもインフラ老朽化対策に必要な予算を確保していくのがこれは非常に困難になるのではないかと、このような心配をしておるところであります。インフラ老朽化対策は引き続き急務の課題でもありますし、大臣所信の

中でも大臣がおっしゃっておりますが、この中長期的な視点に立った公共事業費の必要な予算の見通しについて、是非お考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○副大臣(山本順三君) お答えを申し上げます。今、室井議員からお話があったように、将来の維持管理、それから更新費の推計結果、これを国土交通省が出力しております、地方公共団体のこれは実は負担分なども加えた事業費ということで試算したものでございます。

一方、今ほどお話しになった公共事業関係の約五兆円というのは、これは国費のみの額でありまして、実は県単事業であったり市単事業であったり、そういう単独事業も全て集計をできたら、正確な答えが出たらそれをまたお示したいところでありまして、まだ具体的に正確な数字は出ておりませんが、恐らくこの公共事業関係費の五兆円の三倍ぐらいはあるだろうということでございまして、一概にこれを比較することはできないかというふうに思っております。

しかしながら、このままでは相当な額を維持管理・更新費に充てなければならぬという深刻な事態が想定されることから、新たに予防保全の考え方を導入するなど、計画的な維持管理を行うことにより、できるだけその費用の縮減、それから平準化に取り組んでまいりたいと考えております。

また、昨年九月に閣議決定いたしましたけれども、第四次社会資本整備重点計画、この中で明記されておりますが、一つは、社会資本整備は一定の期間を要するとともに長期にわたってストック効果を発揮するものであること、それから、社会資本整備を支える現場の担い手、技能人材を安定的に確保、育成する必要があること等から、公共投資については安定的、持続的な見通しが極めて重要になると思っております。

引き続き、急務であるインフラ老朽化対策に計画的に取り組むとともに、必要な社会資本整備のための財源確保、ここが一番重要でございます

で、この財源確保と、それから要望との調整がなかなかできないということでございますが、恐らく今日のこの国土交通委員会の委員の皆さんは全員賛成していただけたと思ひますし、またいづれ予算獲得に向けてその財源の確保に御支援、御尽力を賜りますように心からお願ひ申し上げます。

○室井邦彦君 ひとつしっかりと努力をして頑張つていただき、我々も協力できるところはしっかりとまた御支援をさせていただきたいと思ひます。

引き続き、社会インフラの今計画が粛々と進んでおります、計画的な管理。しかしながら、その推進するに当たって、現場の地方自治体、そして国との支援強化のこの関係を質問したいと思っております。阿達雅志先生と重複いたしますけれども、お許しをいただきたいと思います。

国においては、平成二十五年十一月、インフラ長寿命化基本計画が策定されました。地域のインフラを管理する地方自治体は、国の動きと歩調を合わせながら、速やかに社会インフラの総合的、計画的な管理を推進するための計画を策定していかなければなりません。その中で、石井大臣は、ストック効果の高い事業への重点投資を行いたい、行っていくんだと、社会資本整備のあらゆるプロセスにICT等を導入し生産性を高めていくと、このようにおっしゃっております。インフラマネジメント戦略へ転換していく、大臣所信の中で述べておられます。

地方自治体が行うインフラの管理において、地方の財政状況が非常に厳しい状況や技術職員の不足等により、公共施設等の計画的な管理が追い付いていけないという現状はあります。そういう中で、生産性を向上させるインフラマネジメント戦略を効果的に進めていくためには、国の支援体制の強化は喫緊の無難課題であります。どのような体制で国交省としてどう取り組んでいくかとされているのか、お聞きをしたいと思ひます。

○政府参考人(毛利信二君) 地方公共団体がイン

フラマネジメント戦略を効果的に推進していく上で、公共団体の技術職員が不足するといった実態は私どもも承知をいたしております。

このため、国土交通省におきましては、マネジメントの中で、例えば人口減少に対応して都市公園や下水道など公共施設の集約、再編を行う、こういうケースが出てまいります。これを円滑に行うためのガイドラインを作ったり、あるいは民間を活用するという観点で、包括管理委託契約を始めとして効率的な整備管理を推進するために、自治体、有識者から成るプラットフォームをつくって情報共有や優れた事例を横展開する支援、あるいは、そもそも発注事務自体を第三者に委託する仕組みの活用を推進すとか、複雑な契約にはアドバイザーを活用する場合モデル的にこれを支援する取組、さらに御指摘のインフラ老朽化についても予防保全の観点を取り入れた点検、補修等の基準類を整備するなど、こういった様々なことを通じて公共団体に対する支援の充実に努めているところでございます。

また、厳しい財政状況にありますのは多くの公共団体でも同様であろうと思います。このため、公共団体の財政負担の軽減を図るためには、引き続き、社会整備総合交付金ですとか防災・安全交付金による支援に努めますほか、今年度創設しました道路の大規模修繕、更新に関する補助制度を活用してまいります。

引き続き、インフラ老朽化対策等を含め、インフラマネジメント戦略を効果的に全国で推進していく観点から、国と地方の適切な役割分担の下に国土交通省として可能な支援を行ってまいりたいと思います。

○室井邦彦君 このインフラ整備というのは、非常に快適な国民の生活にも関係してきますし、また経済、産業の成長にもつながってくる、非常に地味であり、しかしながら巨費を投じなくてはならないという事業であります。是非、力を入れてしっかりと対応していただきたい。要望をしておきます。

最後の質問になりますが、地域公共交通のネットワークの再構築に向けた取組状況についてお伺いをしたいと思います。

地域公共交通ネットワークの再構築を図る取組を推進すると大臣所信がございました。平成二十六年改正並びに平成二十七年改正の地域公共交通活性化法の制定によってその支援制度が新たに整備をされておるところであります。将来にわたり、地域公共交通の維持活性化や地域住民が安心、安全に生活圏での移動手段が確保されることの期待をそれぞれしているところであります。人口減少、高齢化が進み、地方創生が叫ばれる中で、地方においても安心して生活をしていける持続可能な社会を構築していくために、各自治体において再編実施計画の作成を着手しております。この計画を円滑に実行に移していくことがまず無論大切なことであります。団塊の世代が七十五歳以上となる二〇二五年、私も団塊の世代の代表で、団塊の世代は約五百万人近くいるわけであって、こういう状況が七十五歳を迎えたときに高齢化社会に当然ピークになっておるわけでありますけれども、そのときまでに見えぬ形でこの計画の実現を是非スピード感を持ってやっていただきたいと、そういうふう願っているところであります。

今現在、国土交通省は、この取組、自治体のどのような取組状況になっておるのか、またどう現状を評価し、今後の自治体に対する支援、また計画はどのようなようになっておるのか、お聞かせをください。

○政府参考人毛利信三君 高齢化が急激に進む中で地域公共交通の役割は一層増大していくと、もう先生御指摘のとおりだと思います。近年、運転免許を持たない高齢者の数が増えている傾向にございまして、こうした高齢者の方々の円滑な移動、この確保というのはもう待たなしの課題と認識いたしております。

御指摘ありましたように、一昨年そして昨年と続けて地域公共交通活性化再生法の改正を行わ

せていただきましたけれども、現在までに全国で六十七件の地域公共交通網形成計画が作成されております。それは大臣に送付されておりますし、また、三件、地域公共交通再編の実施計画が国の認定を受けております。また、二月末の時点でございしますが、その形成計画の作成につきましては二百四十件、さらに再編実施計画の方の作成につきましても六十三件と、具体的な検討意向がそれぞれ示されております。

こうした現状につきましては我々の想定をある意味で大幅に上回るペースでございまして、まさに待たなしという我々の認識を自治体も共有されて、地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組が加速しているというふうに考えております。

こうした取組に対しまして、国交省としましては、自治体に対する人材、ノウハウ面での支援といたしまして、計画作成のための手引、あるいは自治体職員向けの研修、各種運輸局におきましてセミナー、シンポジウムの開催等を行いますが、また実施段階では、地域公共交通確保維持改善事業による予算面での支援を行っているところであります。

また、今後、こうした取組と併せまして、例えば、関東運輸局を中心に実は今行っておりますが、がんばる地域応援プロジェクトといった、こういったきめ細かい応援を運輸局がより能動的に案件形成に取り組んでいくことが重要じゃないかと思っております。

超高齢社会と言われますけれども、活力に満ちた地域社会の実現を目指しますように、今後ともこれらの施策を通じて地域公共交通ネットワークの再構築に向けた地域の取組をしっかりと支援してまいりたいと思っております。

○室井邦彦君 終わります。

○委員長(金子洋一君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、辰巳孝太郎君が委員を辞任され、その補

欠として大門実紀史君が選任されました。

○中野正志君 日本のこの中野正志でございます。

言うまでもなく、税金は政治そのものであります。国土交通政策を有効に進めるためにも、何としても経済を上向かせなければならぬ。あえて石井大臣にお伺いをいたしますけれども、日本経済の現状認識と、この頃やと議論になっております消費税増税問題についてお伺いをいたしたいと思います。

内閣府がこの間八日に発表した二〇一五年十月から十二月期の国内総生産、GDP改定値は、前期比で実質マイナス〇・三％でありました。年率に換算するとマイナス一・一％ということになります。しかし、GDPの六割を占めます個人消費でありますけれども、速報値のマイナス〇・八％から〇・九％に下方修正されまして、消費マインドは足踏みをいたしておりますのが現状であります。

五月に公表される予定の一月―三月期GDPがマイナスということであれば、二四半期連続のマイナス成長となり、景気後退を意味することになります。中国経済の急減速、あるいはロシアを始めとする新興国の経済の混乱など、世界経済の先行き不安が広がる中、我が国の景気情勢からしても、あるいは税収上も、来年四月の消費税一〇％増税をあえてそのタイミングでしない方がいいと、私は去年も安倍総理に幾たびも公で進言をさせていただきました。

消費税はやっぱり再延期すべきであると思っております。私自身、もちろんうちの党でありますけれども、消費税については賛成であります。また、アベノミクスの成功こそが日本経済の再生、新生につながる、そういう確信もあります。石井大臣、安倍内閣の一員として、総理にこの消費税一〇％増税は再延期すべきだと進言をされるお立場ではないかなと、石井大臣の強い立場を私は認識

をいたしておるのではありませんが、いかがでありますでしょうか。

また同時に、現状の日本経済、認識をお伺いをいたしておきたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) まず、我が国の経済の現状におきましては、二月の月例経済報告において、個人消費は総じて見れば底堅い動きとなっている、設備投資はおおむね横ばいとなっているというふうにされてきて、基調判断をいたしましては、このところ一部に弱さも見られるが、緩やかな回復基調が続いていると、こういうふうになされております。

引き続き、地方の状況も含めまして経済状況を注視していきたいと思ひますが、我が国の経済状況については、ファンダメンタルズは良好であるというのが政府の基本認識だと思ひております。

消費税増税の再延期につきましては、国土交通大臣としてはお答えする立場にはございませんけれども、あえて申し上げれば、総理が再三申し上げているとおり、リーマン・ショックや大震災のような重大な事態が発生しない限り来年四月に一〇%に引き上げることを実施するというのが政府の考え方だと認識をしております。

○中野正志君 石井大臣の立場でありますから、そういう答弁しかないのは承知をしつつ、あえて質問をいたしました。

御存じのように、経済は生き物なんでありまして。いろいろ国会の議論で、公党間の約束でありますから断固覚悟を持って実行すべしという議論もありましたが、一理はありますけれども、何よりも何よりも増税という大きなテーマはタイミングが肝要だと思ひます。このタイミングを間違ふとまたデフレに落ち込んでしまう、そのことは、内閣の一員として重々ひとつ御心配をいたさながら、閣議の場でそういう議論があられたときには是非御意見開陳をいただきたいなと、そういう気持ちであえてお話を申し上げました。今、日本経済、とにかくにも内需拡大です。

個人消費です。個人消費を上昇せしめない限り、日本のよみがえりというのはここ当面なかなか大変だと思ひております。私たちは、予算委員会で申し上げましても、消費税積立貯蓄制度という新しい考え方を提案をいたしたいと思ひております。通称で消費税マイレージ制度であります。

表現で何となく御理解をいただけるだろうと思ひますけれども、とにかくにもアベノミクスを成功させるのだ、それが日本経済のためなのだ、その確信で共に歩んでまいりたいと思ひております。

はてさて、先ほど来お話がありました軽井沢町でのスキーバス、この問題についてお伺いをいたしたいと思ひます。

国交省として貸切りバス事業者に対する集中的な監査を実施し事業許可を取り消したということでありましても、今まさに貸切りバス事業者に対する監査の実効性をいかに確保するか、いかに強めるか、それが問われているのだと思ひます。

監査実務は、各地方の運輸局ですね、自動車監査指導部ということなんでしょうか、行っていることと承知をいたしておりますけれども、人手は具体的に足りていないんでしょうか。もし足りていないのであれば、例えば行政書士会、それぞれの都道府県行政書士会がありますけれども、協力を得て、車両の登録実務等に精通している行政書士を監査実務の補助者として活用するのはどうでありましようか。例えば、いわゆる運輸省OBの人で行政書士の資格を持っている、あるいは労働省だ、あるいは警察庁だ、あるいはプロパーでも優秀な行政書士さんがたくさんいるわけでありましても、そういうまさにプロのお力をお借りする、このことは大変大事なのではないだろうかと思ひます。

この点について、国土交通大臣としていかがお考えになりますでしょうか。

追っかけ質問いたしますが、この事件の背景には、やっぱり平成十二年二月の法改正によって、

それまでの免許制による需給調整が廃止されて、条件を満たせば誰でも参入できる、言葉は悪いのでありますけれども、許可制に変更されたことがあるのかと思ひます。

この規制緩和によって、調べましたら登録事業者が倍増したと。平成十一年には二千三百三十六名が、平成二十六年は四千四百七十七名。ちなみに、車両数でありますけれども、平成十一年で三万七千六百六十一台、平成二十六年は四万八千九百九十五台、競争環境がまさに激化であります。保有車両十台以下の小規模事業者が全体の七割を占めるに至っております。コスト削減の強い圧力が安全確保コストのカットにつながったのではないかと、規制緩和のまさに負の側面が如実に表れたのが今回の事件なのではないかと思ひます。

このまま許可制を維持して、登録事業者の数が過剰なまま放置していることがいいのかどうか、国交大臣はいかに考えになられますか。

また、三つ目、今回の事故原因の究明の障害となったのが、バスにドライブレコーダーが装着されていなかったことでもあります。国交省としては、貸切りバス事業者に対して運行状況を動画で記録するドライブレコーダーの装着を義務付ける方針だと伺っておりますけれども、費用負担のしわ寄せがまた安全確保コストカットにつながらないように、装着作業代も含めた費用を幾分なりとも国庫から補助をする必要があると思ひますけれども、いかがお考えになりますか。

以上、三点について御質問申し上げます。

○大臣政務官(宮内秀樹君) お答えをいたします。

まず、最初に御質問がありました監査の問題について、私の方から御答弁させていただきますと思ひます。

国土交通省におきましては、監査担当職員の増員には努めてきております。規制緩和直後、平成十四年七月には百八名ということであったのですが、その後、現在は三倍強の三百六十五名の体制で業務を行っております。

一方、先生御指摘のとおり、貸切りバス事業者の数が、規制緩和前が二千二百二十二名、それから平成二十七年には、十六年後には二倍強の四千四百七十七名に増加をいたしております。監査の実効性の向上が急務となっておりますわけでありま

す。民間機関を活用するという監査体制について大変有効だということに認識をいたしております。今回の事故を踏まえました軽井沢スキーバス事故対策検討委員会におきまして、民間団体等の活用により監査業務を補完する仕組みの導入について積極的に検討を行っているところでございます。監査の実効性の向上のための具体的方策を速やかに講じてまいりたいというふうに思ひております。

また、先生御指摘の行政書士の方々にサポートしていただいておりますことについてでございますけれども、事業所等の現場で車両の整備管理状況等の法令違反を確認する監査業務ということでございますから、これがなじむのかなじまないのか、広い観点から検討してまいりたいというふうに思ひております。

○国務大臣(石井啓一君) 中野先生から御質問いただいた二点目でありましても、このまま許可制を維持し、事業者を過剰なまま放置しておいていいのかという御質問でございますが、貸切りバスについては、御指摘のとおり、平成十二年の道路運送法の改正により需給調整規制の廃止を行ったところでございます。規制緩和の結果、サービスの多様化など利用者の利便性向上という点で成果を上げていますものと考えております。需給調整を再導入し免許制を復活させるのは適当ではないというふうに考えております。

一方で、安全、安心なサービスの確保は、需給調整規制の廃止後においても最重要の課題でございます。事業者の安全に事業を遂行する能力が備わっていることを許可制の下で参入時にチェックをすることは重要であります。今回の事故を踏まえて、この事業参入の際の安全確保に関する

チェックの強化につきまして、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的に検討を進めているところでございます。

また、安全のコストにつきましては、これは平成二十六年四月に導入されました現行の運賃・料金制度に従って貸切りバス事業者による適正な運賃・料金収受が徹底されることが極めて重要というふうに考えておられまして、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会においては、このことを旅行業者の方それからバス事業者の方、双方がきちんと遵守できるようにという方策について検討しているところでございます。

○大臣政務官(宮内秀樹君) 三つ目の質問のドライブレコーダーにつきまして御答弁をさせていただきます。

衝突や急ブレーキ等の衝撃を受けた場合にその前後の映像を記録する機器ということでございますから、まさに事後の原因の究明には大変必要な機械、機器だというふうに認識をいたしておられまして、非常に効果的な安全運転指導に活用されるばかりではなくて、極めて有効な措置であるというふうに考えております。

このようなドライブレコーダーの特性を踏まえまして、検討委員会におきまして、運転者の技術監督の徹底や事故究明の容易化を図るために、貸切りバス事業者に対しまして、ドライブレコーダーによる映像の記録、保存とこれを活用した指導監督を義務付けるということについて積極的に検討を行っ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、事業用自動車の更なる安全対策を図る観点から、平成二十二年よりドライブレコーダーに対する補助制度を創設いたしておられます。一、事業者に対して上限八十万円ということで、現在、貸切りバスの事業者の中の約二〇〇ぐらい今装置をしていただいているというところでございますが、このドライブレコーダーの普及を図っているところでございますが、平成二十八年度についても所要の予算要求を行っておりまして、今後とも一層の普及促進を図るた

めの方策につきまして引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

○中野正志君 是非、大臣、副大臣、大臣政務官、頑張ってください。

次に、踏切事故の問題について伺いをいたします。

残念ながら、今なお踏切事故は多発しております。平成二十六年の数値では一年間で二百四十八件の事故が発生、九十二人もの尊い命が失われております。

この点について、去る三月一日に最高裁で注目すべき判決が下りました。二〇〇七年、愛知県に住む認知症の男性が線路内に入り、列車にはねられ死亡した事故がありました。その後、JR東海が、妻や長男など御遺族に対して振替輸送の費用など七百二十万円を請求されました。これに対して最高裁は、裁判官五人全員一致でJR東海の請求を棄却し、遺族の賠償責任を否定したというものであります。

事故発生から八年以上にわたってJR東海の請求と闘ってこられた遺族の方々の心情に思いを致しながら、そもそもなぜ認知症がゆえに亡くなった方の遺族に対して七百二十万円の費用をJR東海が請求したのかという点が釈然といたしません。

鉄道の安全確保は、本来的には鉄道事業者が主体となつて取り組むべき課題であります。ホームや線路内に入り込む可能性のあるエリアの監視体制の強化など、事故防止のための多面的な体制構築が求められております。にもかかわらず、不幸にして事故が起こってしまった場合は、まず鉄道事業者自らの防止体制構築に抜かりはなかったのかを自省し、その上で事故原因を個別具体的に検証してから費用を遺族に負担するかどうかを決めるべきであろうと思っております。もちろん、前提として十分な話し合いも必要であります。そのような考慮をせずに、もう十把一からげに原則として費用を遺族に請求する、こういう姿勢は国民の皆様への理解を得られるものでは到底ない、このことが今回

のJR東海の最高裁判決の背景にあるのではないかと思います。

鉄道事業者の安全確保、そして事故が起きた場合の損害賠償について、大臣の御所見をお伺いします。

○国務大臣(石井啓一君) 鉄道事業におきましては、輸送の安全の確保が何よりも重要でございます。線路内への立入防止につきましても、鉄道に関する技術基準におきまして、必要に応じ、相当の防護設備の設置や、危険である旨の表示をしなければならぬこととされております。

一方、こうした安全対策を講じていたにもかかわらず不幸にも事故が起きてしまった場合の損害賠償請求につきましては、各鉄道事業者が個別の事情を踏まえて企業として判断すべき問題であると考えております。

○中野正志君 そういうことでしか答弁できないとは思っています。

ただ、あえて、完全民営化された鉄道会社であるJR東海の葛西代表取締役名誉会長は、平成七年に代表取締役社長に就任して以来、実に二十年以上にわたって会社を、括弧付きであります。指導していると聞いております。人事の停滞とそれに伴う無責任体質がないことを祈るばかりであります。

私は、かつて運輸大臣をされました三塚博代議士の当時は部下でございまして、県議会議員でございまして。国鉄民営化、一生懸命体を張って頑張られた人です。この民営化の作業の中で一人の実力者が長きにわたって会社の実権を持たれたということは、恐らくその当時全く予想だにいたしておられません。

あえて言わせてもらいますけれども、本州三社に引き続き、JR九州も完全民営化への一歩を歩み出しておるわけでありまして、やっぱりが国が株主としてこういつたことを、例えばもしJR九州もありとしたならば、国は完全民営化の前の株主として民営会社になったりと御指導をいただきたいものだと思えて私にはそう申し上げ

たいと思います。

ちよつと前後いたしました恐縮でありますけれども、もう一点だけ、洋上風力発電の問題について伺いをいたします。港湾水域を長期に占用する施設の設置に関してお伺いします。

港湾法の一部改正案によれば、港湾区域内の水域を有効に活用するために、長期にわたって水域を占用するための許可申請を行うことができる者を公募によって決定することとあります。この新しい手続において、公募における選定の基準をどう考えるかがこれから重要だと思っております。例えば、港湾に洋上風力発電を導入する場合、風力発電の設備を最長で二十年という長期にわたって設置すると、良好な魚礁、まあ今たくさん魚礁があつて釣り人に愛されておりますけれども、有効な魚礁になるなど漁場生態関係に変化を与える可能性があり、従来の地域漁業に様々な影響を与えることが考えられます。

そこで、設置業者の選定に当たっては、出資等の点でその地域の漁業組合の関与を促したり、あるいは適切な協力関係、共存協力関係を構築したりできるかといった点を加味した総合評価の観点から選定基準を設けるべきだと思います。ただ単に占用料が高いからこの会社を選ぶということではなくして、地元のそういった漁協あるいはその他の利害関係人と友好な関係を持ちながら、ウィン・ウィンで両者が共にいいのだ、それが地域社会のためだという形の中でこの法律が運用されていくことが大事だと私は考えております。

時間がありますから答弁は要りませんけれども、是非その点を御考慮をいただきながらこの政策展開を図っていただきたいと、こう思っております。

以上です。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智でございます。重複をいたしますけれども、緊急で重要な課題ということで、私も、軽井沢スキーバス事故の再発防止について、そして国家戦略特区における白

タク合法化問題、この二点について質問をさせていただきます。

まず、軽井沢スキーバス事故の再発防止についてでございます。

このスキーバス事故に関し、改めて亡くなられた方々の御冥福をお祈り申し上げますとともに、負傷された方々、御家族の皆様にご見舞いを申し上げます。

国交省は、事故対策検討委員会を設置をして、夏までに総合的な再発防止策を取りまとめると承知しております。先ほど来お話がありますように、この貸切りバス事業は、二〇〇〇年の免許制から許可制への規制緩和によって、事業者数は緩和前の二倍に達した。特に、車両数十両までが七〇％、従業員数三十人までが九〇％、資本金一千万円までが五一％超と、小規模零細事業者が増加しております。現状は、安全基準を満たし、安全対策コストを反映した新運賃・料金、いわゆる基準運賃を守ることのできる中堅以上の事業者と、安全対策にコストを掛ける体力のない零細事業者とに二極化しており、零細事業者では、激しい価格切下げ競争によって基準運賃を下回る低い価格での受注が繰り返され、結果として安全を後回しにするような経営が横行しているわけでございます。

本件事故におきましても、事故を起こしたイエスピー社の運転者の健康管理が不十分であり、運転者も大型バスの運転には不慣れであったこと、基準運賃を下回る低価格での運行受注を繰り返していたこと等々が事故原因として指摘をされております。

まず大臣に伺いますが、多くの尊い犠牲者を生んでしまった以上、貸切りバス事業の規制緩和の失敗を認めるべきであります。免許制を復活することも検討すべきだと考えますが、大臣の御認識をまず伺います。

○国務大臣(石井啓一君) 貸切りバスにつきましては、平成十二年の道路運送法の改正により需給調整規制の廃止を行ったところでございます。規

制緩和の結果、サービスの多様化など利用者の利便性向上という点で成果を上げているものと考えております。一方で、安全、安心なサービスの確保は需給調整規制の廃止後においても最重要の課題でありまして、事業者の安全に事業を遂行する能力が備わっているかどうかを許可制の下で参入時にチェックすることは重要であります。

今回の事故を踏まえて、この事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化については、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において総合的に検討を進めているところでございます。これは安全規制の見直しの検討でございますし、需給調整を再導入し免許制を復活させることは別物でございます。

○吉田忠智君 大臣、先ほどから利用者の利便性が向上したと、そのように何回も言われるわけですが、利用者の利便性が向上したというのは一体どういうことですか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。規制緩和によりまして、一定の条件を満たす、安全基準を満たした方は事業に参入できることになりました。その中で、貸切りバスにおきまして多種多様なサービスが提供され、利用者の選択の幅が広がった、こういったことが需給調整廃止の一つのメリットであるというふうに考えております。

○吉田忠智君 利便性が向上したといいますが、これも、これほどの安全が脅かされて、それが本当に正当化できるんですか。

大臣は免許制の復活はしないということを言っておりますけれども、例えば、貸切りバス事業者の参入のハードルを高くして、少なくとも安全規制を守れない事業者には場合によっては退出していただく、整理統合もやむを得ないのではないかと、いうふうに考えるんです。現行五台以上となっている大型バス保有台数の引上げや車両制限、運行管理体制、特に運転者の技術訓練や講習などの実施体制の義務付けなど、参入時の要件を厳格化する必要が少なくともあるのではないかと考えま

すが、いかがですか。

○政府参考人(藤井直樹君) 事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化についてお尋ねがございました。

まず、車両の台数の引上げでございますけれども、これにつきましては既存の事業者への影響も十分に踏まえる必要があると考えております。参入時における安全確保のチェックの強化につきましては、今後、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において今申し上げたような論点も含めて総合的に検討してまいりたいと考えているところでございます。

なお、もう一つ御指摘のございました運転者の技術訓練、これにつきましては、先ほど申し上げました検討会において初任運転者あるいは事故を起こした運転者、こういった者に対する実車訓練の義務化について検討を行っているところでございます。

検討結果を踏まえて適切に対処したいと考えているところでございます。

○吉田忠智君 是非、参入時の要件の厳格化について目に見える形で検討していただきたいと思っております。

イエスピー社に対しては二〇一五年二月に運輸局の立入り監査が実施され、事故二日前には保有する一台の運行停止処分が下されたにもかかわらず事故を防げなかったわけでありまして。運輸局の監査の信頼性も大きく揺らいでおります。午前中の広田委員の質問にも、監査をしてその後のフォローアップが十分できていなかったということもお話がございました。

現在、監査要員は三百六十五人まで増員したと、そのように聞いておりますけれども、しかしこれはトラック、タクシーも合わせた十二万人もの事業者を対象とするものでありまして、とても十分に監査することは不可能であります。監査体制が不十分だったのではないかとすることは当然もうお互いの認識であるわけでありましてけれども、監査要員的大幅な増員や、先ほどお話があり

ました様々な形での監査体制の充実についてどのようにお考えか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。国土交通省では、地方運輸局の監査担当職員の増員に努めてきておるところでありまして、先ほど委員からも御指摘ありましたけれども、現在は規制緩和直後の三倍強、三百六十五人の体制というところでございます。

一方で、貸切りバスの事業者の数は規制緩和前から二倍強に増えているというところでございまして、監査の実効性の向上が急務となっております。認識をしております。

この件につきましては、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、民間団体等の活用により監査業務を補完する仕組みの導入について検討を行っているところでございます。これにつきましては、既にトラックにおいて同様の考え方に基きまして民間団体が監査の補完をしているというところでございますので、こういった例も踏まえながら検討を深めてまいりたいと考えているところでございます。

監査の要員体制の充実とともに、今申し上げた監査の実効性を向上させると、そういった具体策を速やかに検討結果を出して講じてまいりたいと考えているところでございます。

○吉田忠智君 今自動車局長が言われたトラックにおける取組のことをいうんでしょうか、その確認も含めてですが、監査要員の拡充がもちろん原則でありますけれども、現行制度の下でできる方策として、二〇一四年一月の改正道路運送法における、指定する民間団体等による事業者への法令遵守に関する指導等を実施する旅客自動車運送適正化事業というのがあるんですね。この事業により、対象事業者をスクリーニングしていただいで監査の実効性を高めるということが考えられます。これをバス事業にも拡大をします。

旅客自動車運送適正化事業は現状どのような状況になっていきますか。そして、実施機関の指定は進んでいるのか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。
今委員御指摘の旅客自動車運送適正化事業、これは現行の道路運送法において認められているものでございます。民間団体を指定して監査業務の補完を行わせるということを目的としております。

現在、これにつきましては、トラックにおきまして、全日本トラック協会及び都道府県トラック協会がこの適正化事業の指定を受けているところでございます。こちらにつきましては、巡回指導員四百七十七名をもってこの指導業務を行っているということでございます。さらには、ハイヤー、タクシードライバーにおきまして、これは東京のハイヤー・タクシードライバー協会が同じく指定され、同様の業務を行っているところでございます。

○吉田忠智君 この旅客自動車運送適正化事業の利用につきましては、必ずしも国土交通省は積極的ではなかったというふうな受け止めておりますけれども、是非積極活用していただきたいと思っております。

最後に、この事故の再発防止に対する大臣の決意を改めてお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 貸切りバス事業者がこのような悲惨な事故を二度と起こさないよう、一般の事故の原因究明を進めるとともに、貸切りバスの抜本的な安全対策を検討し、再発防止策を講じてまいりたいと存じます。

○吉田忠智君 このような痛ましい事件が起きてしまいい大変残念でございますけれども、貸切りバス事業の規制緩和の見直しも含めた抜本的な再発防止策を強く求めます。

次に、国家戦略特区における白タク合法化問題について質問いたします。

いわゆる自家用車ライドシェアの解禁の動きについてお聞きをいたします。

三月二日の第二十回国家戦略特区諮問会議で、「国家戦略特区における追加の規制改革事項等について」が取りまとめられて、あした十一日に特区法改正案が閣議決定をされると言われております。

す、先ほど議論されております。改正案に盛り込まれた自家用車ライドシェアについての説明については先ほどございました。

法案が公表されておられないので、諮問会議の取りまとめを前提にして何点か質問をさせていただきます。

まず、過疎地域等とされる実施地域は、自家用有償旅客運送を定めた道路運送法第七十九条の四第一項五号の一般旅客自動車運送事業者によることが困難と同一と理解してよいのでしょうか。誰がどのように困難と判断するか、お答えください。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回の国家戦略特区内における自家用車の活用の拡大の特例措置、これは現行の道路運送法の自家用有償旅客運送制度と同様に、バスやタクシー事業者が困難である場合に限って認められるということになっております。すなわち、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行われるという認識をしているところでございます。

ちなみに、この困難であるかということにつきましては、国家戦略特区における区域計画の認定に先立って行われる市町村、事業実施の予定者及び関係する既存の交通事業者間の協議の中でしっかりと議論されるものと考えております。

○吉田忠智君 仮に、ある地域で何らかの要因で一時的に需要が増加し、既存のタクシー等による供給では応えられない、事業者等による何らかの調整対応が必要という場合は、困難との要件から除外されるのか、その点、確認させていただきます。

○政府参考人(藤井直樹君) まだ実績があるわけではございませんので、あくまでも一般論でございますけれども、例えば、イベントなどによって一時的に多数の観光客の来訪が予想されるような場合があるかと存じます。こういったものは、国家戦略特区というものにはなかなかなじみにくいものであると考えておられます。こういった場合には貸切りバス事業者による臨時の乗り合い運送、こう

いったことによつて対応されることになるんじゃないかと考えております。

○吉田忠智君 自家用有償旅客運送の運送者は、道路運送法第七十八条二号の市町村、NPO法人その他国土交通省令で定める者とされ、営利を目的としない団体に限定をされております。主として観光客を運送するための自家用有償旅客運送を行おうとする者についても、同様に営利を目的としない団体に限定されていると理解してよろしいでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。今回の国家戦略特区における自家用車の拡大におきましても、その主体は市町村及びNPOその他の非営利の団体ということとしております。

○吉田忠智君 特区会議に上げる前に、あらかじめ市町村、運送者、一般旅客自動車運送事業者が協議することを規定しています。協議の目的である持続可能な地域公共交通網の形成、旅客の利便、輸送の安全確保を図るためにも運輸局が協議に加わることが望ましいと考えます。この協議には地方運輸局も入るのでしょうか、伺います。

○政府参考人(藤井直樹君) 今回の制度におきまして、国家戦略特区の認定に先立って行われる協議の主体は、市町村、事業実施予定者及び関係するバス・タクシー事業者ということに限定をされているところでございます。

この協議は、先ほど委員御指摘のとおり、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成、輸送の安全性及び旅客の利便を図る観点から行わなければならないと定められているところでございます。

地方運輸局は、地域公共交通活性化法に基づく公共交通網の形成計画の策定等を通じて、今申し上げました地域公共交通ネットワークの形成に大きな責任と知見を有していると考えております。そういった立場を生かしまして、今申し上げました持続性、安全性、利便性の観点から、先ほど申し上げました三者における議論が徹底的に尽くされるように、その結果、建設的な合意が得ら

れるように、それぞれの当事者に対する必要な指導助言等を適切に運輸局の方で行ってまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 運輸局入るのかどうか、確認をお願いいたします。

○政府参考人(藤井直樹君) 協議のメンバーに入るかということについては、それは入らないということでございます。

○吉田忠智君 是非入るべきだと思っておりますので、そのことも検討していただきたいと思っております。

それから、一般の自家用有償旅客輸送に係る道路運送法七十九条の四第一項五号では、合意がないことは登録拒否事由です。一方、この観光客等の自家用有償旅客輸送では、協議において合意が成立しなくても、強引に特区会議に持ち込まれるようなことが危惧されます。協議で合意が成立しない場合について、国交省としてどう対処するのでしょうか。特に、持続可能な地域公共交通網の形成を図るという観点からは、合意が形成されて初めて特区会議に上げられるとすべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

この三者の協議におきましては、市町村が主体的に地域の訪日外国人を始めとする観光客の移動についての取組を行うということを前提としまして、それを実際に行う場合の既存のバス・タクシー事業者への運行の委託、あるいは既存サービスと新たなサービスの乗り継ぎ改善など、当事者相互の利益にかなう解決策を見出すということがこの協議の大きな目的であろうと思っております。

この協議がしっかりと行われることが地域における公共交通というものを持続的に維持をする、それが地域の住民の方々の利便性の向上につながる、生活の確保につながる、そういったことを前提とした規定であると考えております。そういった精神を踏まえまして、この協議をしっかりと行っていたく、その結果、建設的なそれぞれとって意味のある合意をしていただければ

に、私どもはしっかりと各当事者に向けて働きかけを行っていきたいと考えているところでございます。

○吉田忠智君 道路運送法を所管をする国土交通省として、これにしっかりと関与していただくようにしていただきたいと思ひます。

大臣に伺いますが、この自家用車ライドシェアについては、ここまでやり取りしてきました特区法改正案の自家用有償旅客運送のスキームと経済団体から提案が上がっております白タク合法化の二つがあったと思うんですが、それぞれについて大臣の御所見をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 自家用車の活用の拡大に当たりましては、運行管理や車両整備等事故を未然に防止するための措置や、万一の事故の際に金銭面での補償にとどまらない責任ある対応が取れる体制が不可欠の前提と考えております。現行制度の下では、このような体制を整えているものを国土交通大臣が登録した上で、自家用車による有償運送を認めているところでございます。今回の国家戦略特区における自家用車の活用拡大につきましてこの枠組みを前提としているところでありまして、安全、安心の確保を十分図りつつ、地域における訪日外国人を始めとする観光客の移動ニーズに添えていきたいと考えております。

なお、民間団体から提案をされているいわゆるライドシェアにつきましては、今申し上げたような運行管理や車両整備等事故を未然防止するための措置や、あるいは万一の事故の際に金銭面の補償にとどまらない責任ある対応が取れる体制にはなっていないというふうに認識をしております。課題が多い提案でございます。慎重な検討が必要だというふうに考えております。

○吉田忠智君 もう一点、これは自動車局長にお伺いしたいんですが、先般新聞報道されました富山県南砺市における社会実験、ウーバーと南砺市が社会実験の協定を結んだということで、五月の連休前にも社会実験を行いたいという報道がございました。

このことについて、この間の経過と国土交通省の対応について御説明をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(藤井直樹君) 南砺市におきましては、地域の足を確保する、さらには外から来られた方にも足を提供しようと、そういった観点から、今委員御指摘のウーバー、これは世界各国でライドシェアのマッチングのサービスを提供している会社ですけれども、そちらとの提携の下に自家用車を活用した運送を実証実験を始めようというところを検討しておられると認識をしております。

これにつきましては、私どもが今把握している限りにおきましては、まず、有償ではないと、無償で行うということをお聞きしております。このことについて特段の国からの規制というものはございせん。ただ、実際に無償かどうか、実質的に有償になつていないかという点については、私どもは、これまで他の例もありましたけれども、しっかりと検証が必要であるというふうに考えているところでございます。

○吉田忠智君 聞いたところでは、二月の十二日から十四日まで南砺市では祭りが行われて、そのときにウーバーが車の無償提供で協力したと。いや、この話を聞いて、やっぱり執拗に様々な形でウーバーも自治体やほかのところに営業を掛けられているんじゃないかというふうに聞いておりますし、楽天の三木谷社長は、もう一つ有名なリフトという会社ですか、ここに三百数十億円投資をされておられるというふうに聞いておまして、これからやっぱりかなり執拗な働きかけや圧力が掛かってくるのではないかと思っておりますが、先ほど国土交通大臣が答弁されたとおりで結構でありますけれども。

それと、三月八日に、これはテレビのニュースにも出ましたけれども、私も出席をしましたが、全国からタクシィやハイヤーの運転手およそ二千五百名の方々が集まって、安全破壊の白タク合法

化阻止、三・八ハイタク労働者総決起集会が開かれたということで、経営者の代表の方も出席されておられました。

白タク解禁には事業者、運転者共々強い懸念を抱いております。是非、白タク合法化、断じて認められないという立場で国土交通省としても毅然たる対応をしていただきますように強く強く要請をしまして、私からの質問を終わりたいと思ひます。

ありがとうございます。

○行田邦子君 無所属の行田邦子です。よろしくお願ひします。

私は国土交通委員会では初めての質問となりますので、どうぞよろしくお願いいたします。また、今日の最後の質問者となりました。私は、今日は、まず建設労働者の適正な賃金の確保、そしてまた担い手の確保について質問させていただきます。

まず、大臣に伺いたいと思っております。

建設労働者は、平成九年には六百八十五万人でしたけれども、それが平成二十七年には五百万人に減少と。そしてまた、そのうち技能労働者は四百五十五万人だったものが三百三十一万人に減つてしまつていくという状況です。そしてまた、さらには世代別に見ますと、五十五歳以上が三四％を占めると、一方で二十九歳以下が約一％と、建設業は他の産業と比べても高齢化が進んでいるという状況であります。

これ以上若年者の入職が増えなければ、高齢化は更に進んで、そしてまた技能労働者の数も減つていくということになつてしまふわけでありますけれども、大臣の御見解を伺いたいと思ひます。

若年者の建設業入職者がなかなか増えない要因についての御見解を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 建設産業は、現場で直接施工を担う技能労働者によって工事の品質が大きく左右されるという、言わば人材で成り立っている産業であります。しかし、少子高齢化の進展に伴ひまして、建設産業も高齢化や若年入職者の減少という構造的な課題に直面をしております。

業界団体が過去に行ったアンケート調査等によりますと、建設業は他産業と比べて収入が低いこと、休日が少ないこと、社会保険等の福利が整備されていないことなどが若年者が建設業に入職、定着しない大きな要因とされております。

このため、適切な賃金水準の確保や社会保険への加入の促進などの技能労働者の処遇の改善、休日の確保などの働きやすい職場づくり、地域の元請団体や専門工事業団体等が連携した教育体制の整備などの教育訓練の充実、業界、行政等と共に学校を訪問して建設産業の魅力を直接伝えるキャリアバンの実施などについて取り組んでいくところでございます。こういった取組もございまして、建設産業への若年者の入職者数は近年は回復傾向にございます。

今後とも、若者にとって建設産業が将来に希望を持てるような産業となるよう、しっかりと取り組んでまいります。

○行田邦子君 今大臣の御答弁にもありましたけれども、若年者の入職が増えない、そしてまたなかなか定着しない、その一つの大きな要因というのが、アンケートによりますと、賃金が安いというところであります。

こうした中で、四年連続で設計労働単価が引き上げられているわけでございます。平成二十八年度の設計労働単価が、これも昨年、一昨年と続きまして前倒しで二月に発表されたということで、そして、平成二十八年の設計労働単価は平成二十四年度と比較しまして三四・七％引上げということになっております。

これについては、建設業の様々な立場の方から非常に歓迎の声とまた感謝の声が上がっているわけでありまして、しかしながら、その一方でなんですけれども、現場で働く建設職人の皆様のお声を聞きますと、自分の賃金がなかなか反映していない、上がっていないよという声が聞こえてきます。

お手元に資料を配付しておりますけれども、資料一を御覧いただきたいと思ひます。資料一の二のところですけれども、全建総連が昨年調査をいたしました結果なんですけれども、全建総連は一人親方などの現場で働く職人さんたちの集まりですけれども、この調査によりまして、三年間で全職平均で三・六％しか賃金が伸びていないという結果です。そしてまた、私がおります埼玉で、建設埼玉さんというやはり一人親方などの建設職人の集まる組合がありますけれども、ここでも昨年同じような調査をしているんですけれども、やはり三年の間で、設計労務単価が上がったにもかかわらず、二・七％しか賃金が上がっていないという結果でした。

この二つの調査はあくまでもアンケートです、自己申告ですので、公共工事設計労務単価の調査のような精緻なものではありませんけれども、現場の声として受け止めていただきたいと思ひます。そしてまた、このアンケート結果につきまして、賃金水準が設計労務単価に反映できていないという声につきまして御所見を伺いたいと思ひます。

○政府参考人(谷脇暁君) お答え申し上げます。

今お話ししましたように、処遇の改善を図ること、その中でも適正な賃金水準を確保することが非常に重要だということでございます。お話しございましたように、公共工事設計労務単価、四年続けて引上げを行ったところでございます。この設計労務単価の引上げが現場の技能労働者の賃金水準の上昇という好循環につながるように、建設業団体に対しまして繰り返し適正な賃金水準の確保を要請をしているところでございます。こういう様々な取組によりまして、厚生労働省の調査でも技能労働者の賃金水準は上昇してきているところでございます。

今御指摘のございました建設埼玉の平均賃金等の数字、今委員の御指摘にもございましたように、対象となっております職種といえますか、建設業は非常にとくさんの職種がございますので、

公共工事を主としてやっております職種と民間の建築を主としてやっております職種ということではないかと数字の性格も違うところはあろうかと思ひますけれども、そういうことで業界の団体に要請をしてきているところでございます。

今年の二月の引上げも受けまして、先月にも改めて国土交通省から建設業団体に対し適切な賃金水準の確保を要請したところでございまして、引き続き賃金上昇の動きが現場の技能労働者にも行き渡るように取り組んでいきたいと考えております。

○行田邦子君 民間も含めた業界団体にこの設計労務単価の引上げが適切に現場の建設労働者の賃金に反映するようにという要請を国土交通省としてもしていただいているということでありましてけれども、決して現場のいわゆる職人の賃金が上がっていないわけではないけれども、まだ設計労務単価の引上げほどには全く追いついていないという状況だと思っております。

そこで、国土交通省が、建設労働者、技能労働者の賃金がどのぐらい上がっているのかを定量的にどのように把握をしているか教えていただきたいんですが、二月十八日に平成二十七年賃金構造基本統計調査が厚生労働省から発表されております。ここでは建設技能労働者の賃金水準はどのように変化していますでしょうか。

○政府参考人(谷脇暁君) 今御指摘ございました二月の十八日に厚生労働省から公表されました平成二十七年賃金構造基本統計調査に基づいて試算をいたしました年間賃金総支給額の伸び率でございますけれども、大工、型枠、とび、鉄筋、左官、板金、塗装等の職別工事の男性生産労働者についてでございますけれども、前の年と比べましてプラス二・一％でございます。これ、製造業の男性生産労働者がある間マイナス〇・一％ということでございますので、製造業と比較いたしますと、一定の伸びを示しております。

年間の賃金総支給額の水準について見てみますと、建設業が四百十七万円に對しまして、製造業

は四百六十一万円と、製造業よりも依然一〇％程度低い水準にございます。

それと、さらにもう一点、設計労務単価の引上げの前の平成二十四年度と平成二十七年年度について、先ほどの厚生労働省のこの賃金水準を比較いたしますと、その間、二・一％の上昇ということでございます。その間、製造業は三％の上昇と、そういったような数字になってございます。

○行田邦子君 厚生労働省が行っている賃金構造基本統計調査によりまして、三年間で建設技能労働者の賃金は二・一％伸びているという、これは非常にいい結果、いい傾向だと思ひます。

ただ、私が気になりますのは、この賃金構造基本統計調査というのは、これは対象者があくまでも十人以上の常用雇用している民間事業所に勤める方たちが対象になっています。つまり、十人以上常用雇用の建設会社社に勤める会社員といったことが対象になっています。雇用される人のみ、つまり一人親方とかあるいは個人事業主は除外されている調査であります。

そこで、国土交通省にお伺いしたいんですけれども、今、大体三百三十万人いると言われていて技能労働者のうち、一人親方や個人事業主がどのぐらいの割合いるのか、また雇用されて働く技能労働者がどのぐらいの割合なのか、どのように把握をされていますでしょうか。

○政府参考人(谷脇暁君) 建設業の技能労働者につきましては、今御指摘ございましたように、総務省の労働力調査によれば、平成二十七年三百三十一万人となっておりますけれども、この技能労働者について自営業者と雇用者を分類しているという、そういう統計がございまして、その割合を正確に把握するというのは難しい状況でございます。

ただ、いろいろな数字がございしますのでちょっと紹介をさせていただきますと、事務職員とか技術者なども含めた建設業の就業者全体についての数字でございます。平成二十七年におきまして、建設業の就業者五百万人でございまして、

そのうち個人経営の事業を営んでいる自営業主の方が八十万人、その自営業主の家族でその自営業主の営む事業に無給で従事している家族従事者という方が十三万人、雇用される労働者が四百七万人ということになってございます。

さらに、これ、厚生労働省の調査でございますけれども、労災保険に特別加入している建設業の一人親方というデータがございまして、このデータでは四十二万人という数字になってございます。

○行田邦子君 個人事業主が約八十万人ということと、労災の特別加入が四十二万人ということだと、これが恐らく一人親方なのかなと思うんですけれども、そうすると、ざっくりですけれども、百万人以上は一人親方や個人事業主、つまり雇用されていない形態で働く技能労働者がいるのではないかなと思っておりますけれども、是非、こちら辺、もう少し定量的に把握を国土交通省としていただけたらなと思っております。

といいますのは、先ほど冒頭に大臣もおっしゃいましたけれども、建設業界の将来を見据えたときに、若者の入職者がなかなか増えない、そして定着しない、その一つの大きな要因というのが賃金が安いとされているわけでありまして、これ、国土交通省としても、建設業の将来を見据えて、どのように技能労働者の賃金を上げていくのかということをしつかりと取り組む上でも把握をしていただきたいと思います。

次の質問に行きたいと思ひますが、こうした中で待遇改善ということも必要だと思ひます。国土交通省におきましては社会保険未加入対策をずっと強化してまいりました。今は未加入が随分減っている状況でありますけれども、そこでなんですけれども、じゃ、その社会保険料、法定福利費をどのようにどこに負担していただくのかということとすけれども、労働者負担につきましては、これは設計労務単価に反映をさせていただいています。そして、事業主負担についてなんですけれども、これは見積りに的確に反映するようにという

ことで、平成二十五年九月から標準見積書の一斉活用が開始されました。そしてまた、昨年の四月からは国土交通省の下請指導ガイドラインにも盛り込まれたという状況です。

では、じゃ、どのぐらいその標準見積書が活用されているのかなんですが、資料三を見ていただきたいと思うんですが、法定福利費が内訳明示された見積書の提示に係る下請人への働きかけが、したことがあるというのが全体で三三・二％、そして、下請側からしますと使ったことがあるというのが三五・九％と、まだまだ低い状況にあります。

私は、この標準見積書、法定福利費の内訳が明示されたこの見積書をもっと使っていたら、よりよい更なる取組が必要と考えられますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(谷脇暁君) 今御指摘ございました法定福利費を内訳明示した見積書の普及を促進をしているところでございます。

昨年一月に、元請企業から下請企業に対して法定福利費を内訳明示した見積書の提出を求めるという申合せをいたしました。これがスタートでございます。今御指摘ございましたガイドラインを作り、あるいは見積書を作成する際のポイントというふうなものもまとめて公表しております。さらに、昨年の十月から十二月にかけては、全国の十か所で、この見積書の作成方法をどういうふうに進めるのかというふうな研修会というふうなものも行ってきておるところでございます。

一方、今御指摘ございましたように、進んでいない部分があるところでございますが、これも今委員御指摘ございました資料の三に私どものこの調査の結果が載っているわけでございますけれども、この中でも、小規模な建設事業者ほど見積書の活用が進んでいない。そういうことに加えまして、中を見てみますと、注文者が提出を求めてこなかった、あるいは、そもそも法定福利費を内訳明示した見積書のことを知らなかったといっ

たような理由が挙げられているわけでござい

ます。こういうことを踏まえまして、取組が遅れております中小の建設企業に対して重点的に対策を講じるといふこと、さらに、業界団体とも連携して更なる周知の徹底というふうなことを行いまして、見積書の活用が広く行き渡るように努めてまいりたいと思っております。

○行田邦子君 今局長から御答弁いただきましたように、そもそもこの標準見積書の存在を知らないという方も結構いらっしゃるわけでありまして、どうぞ周知徹底を引き続きお願いしたいと思

います。そして、設計労務単価の引上げが現場の賃金、労働者の賃金に適切に反映されない、その理由の一つとよく言われておりますのが、これが建設業の重層下請構造にあると、このような指摘がなされて

います。資料二をお配りさせていただきましたので御覧いただきたいと思いますが、平成二十七年

度の下請取引等実態調査の結果でございます。この結果によりますと、賃金を引き上げたかとい

うことを立場別に聞いていますけれども、全体では六八・六％が引き上げましたと答えている。これは明らかに上昇傾向にあると思えますけれども、ただ、立場別に見ますと、三次下請以降は賃金を

引き上げたと答えた業者が四三・八％にすぎない。そしてまた、下請の立場に聞きますと、三次以下の下請業者は賃金が上がったといった答えが九・七％にすぎないという状況であります。

そこで伺いたいと思いますが、国土交通省の重層下請構造に対する問題意識、そしてまた国交省の取組についてお聞かせいただけます

でしょうか。

○政府参考人(谷脇暁君) 建設工事におきましては、工事の内容が専門化しているというところでござい

ます。忙しいとき、あるいは受注する工事が増減する、忙しいとき、多少暇なときがあるという、そ

ういったようなことに対応するために、元請と専

門工事業の皆さんが適切な役割分担の下に施工体制を構築していくということ自体は合理的である

というふうな考えております。ただ一方で、行き過ぎた下請構造、重層構造につきましては様々な弊害があるというふうな考えているところでござ

います。重層構造の改善でございますとか、あるいは請負契約の適正化等、建設業の構造的な課題につ

きまして、これ、先般の基礎固め工事問題の中間取りまとめというふうなことも受けまして、現在、中央建設業審議会に設置されております小委員会

において議論をしておりますところでございます。委員会におきましては、実質的に施工に携わらない

企業を施工体制から排除するというところによ

りまして、行き過ぎた重層化を回避するというところ

でございます。また、あるいは受注者間や元請、下請間の役割分担の明確化と、こういったようなことにつ

いて対策を検討しているところでございます。

○行田邦子君 建設業界は様々な職種によつて成り立っており、そしてまた人手を確保するとい

った必要性もあつてこのような重層的な下請構造といったものが積み重なつてきているということも

あろうかと思えますけれども、過度な重層下請構造が弊害があるのであれば、しっかりとそれは分

析をして、そして解消するように取り組んでいただきたいと思つております。これは大臣も所信で

おっしゃられていました生産性の向上ということ

にもつながると思つております。

そこで、ちょっと質問を飛ばさせていただきます。

建設業が若い皆さんにとつて魅力ある業種とな

つて、そして担い手確保に取り組むことはこれ

はもう当然でありますけれども、他方、これは建

設業だけではなくて、今後労働力人口の減少が見

込まれる中で、やはり建設業界にとつても労働者

が確保できない、減つていくということも、これ

も覚悟していかなければいけないと思つておりま

す。

ただただ建設労働者の数を確保するというだけ

ではなくて、建設業界の明るい将来のために、健

全な業界の発展のためにどのような取組をお考え

でしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 建設業は社会資本の整

備を支える不可欠の存在であり、防災・減災対

策、老朽化対策、メンテナンス、耐震化など、地

域の守り手としての役割も担つております。加

えて、都市再生や地方創生など我が国の活力ある未

来を築く上でも大きな役割がござい

ます。建設業がしっかりと役割を果たしていくためには、将来

を見据え、産業全体の力を高めていくことが必要

です。

建設業の構造的な課題につきましては、先ほど

委員の方から御指摘ございましたが、先般の基礎

固め工事問題の中間取りまとめを受けまして、中

央建設業審議会等に設置をされました基本問題小

委員会において議論を開始しているところでござ

います。

先ほど局長も答弁をいたしました

が、元請、下請の施工体制上の役割、責任の明確化など建設生

産システムの適正化、また建設生産を支える優秀

な技術者の育成や技能者の処遇改善などの担い手

の確保、育成等は特に重要な課題と考えておりま

して、六月めどの中間取りまとめに向けてしつ

かりと議論してまいりたいと思

います。

また、委員の方から生産性の向上も必要だと御

指摘がございました。私は、本年を生産性革命元年

と位置付けておりまして、i-Constructionの取組をスタートいたしました。施工

時期等の平準化も進めまして、技能労働者の方々が

できる限り年間を通じて安定して仕事ができる

環境整備等も図つてまいりたいと思つておりま

す。

さらに、企業が将来の見通しを持てるように、

インフラの整備や維持等の仕事について、持統

的、安定的な仕事量の確保に努めてまいりたいと

思つております。

今後、こういった取組によりまして産業全体

の力を高め、希望や誇りを持って仕事に取り組め

る。

建設業が若い皆さんにとつて魅力ある業種とな

つて、そして担い手確保に取り組むことはこれ

はもう当然でありますけれども、他方、これは建

設業だけではなくて、今後労働力人口の減少が見

込まれる中で、やはり建設業界にとつても労働者

が確保できない、減つていくということも、これ

も覚悟していかなければいけないと思つておりま

す。

ただただ建設労働者の数を確保するというだけ

ではなくて、建設業界の明るい将来のために、健

全な業界の発展のためにどのような取組をお考え

でしょうか。

る建設業を目指しまして、しっかりと取り組んでまいりたいと存じます。

○行田邦子君 建設労働者の賃金アップだけではなく、やはり将来の見通しが立てる、そしてまた希望が持てる建設業であってほしいと思いますし、また大臣には御尽力をよろしくお願いしたいと思ひます。

最後、大臣に一問伺いたいと思ひます。

伝統的木造住宅の省エネ基準適合についてなんですけれども、平成二十五年の省エネ法改正のときにも議論になり、また附帯決議も付いたわけでありまして、伝統的木造住宅について、今の省エネ基準、外皮基準が断熱性、気密性を求めるものでありますので、これに適合しろ、義務化だというと、伝統的木造住宅というのは建てられなくなってしまう。

そこで、大臣に伺いたいんですけれども、省エネの推進と、そしてまた日本の風土、文化、知恵に根付いた伝統的構法の継承と、この二つをどのように両立をさせていくか、御所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 伝統的な構法の継承という課題、また省エネの推進という二つの課題に対処をするためには三つのことが必要と考えています。

一つには、伝統的な構法に対応した省エネ性能の評価、二つ目には、双方の課題を同時に解決する技術の開発普及、三つ目には、伝統的な住まいの継承ということでございます。

まず一点目の省エネ性能の評価につきましては、土塗り壁などを用いた伝統的な構法の住宅には高い断熱性を確保する上で難しい面がございますので、所管行政庁が認定した住宅に対して省エネ基準を一部緩和できることとしてございます。この認定を円滑に行うためのガイドラインを年度内に策定をしております。

二点目の技術の開発普及につきましては、伝統的な構法や材料を用い、かつ省エネ性を高めた住宅の普及に向けまして、平成二十八年度の予算案

において、こうした住宅を整備する先導的な取組に対する補助事業の創設を盛り込んでいくところでございます。

三点目の伝統的な住まいの継承、承継につきましては、関係省庁と連携をしてPRのための冊子、「和の住まいのすすめ」を取りまとめ、各地域でシンポジウムを展開する等、日本の住まいの知恵や良さの普及を図っているところでございます。

これらの施策により、伝統的な構法の継承と省エネの推進を両立する取組を進めてまいりたいと存じます。

○行田邦子君 ありがとうございます。終わります。

○委員長(金子洋一君) 本日の調査はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時三十三分散会

平成二十八年三月二十四日印刷

平成二十八年三月二十五日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F