

○委員長（蓮舫君） ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

議事に先立ち、一言申し上げます。

去る二十三日で、知床遊覧船事故の発生から一年が経過いたしました。犠牲になられた方々から弔意を表し、御遺族にお悔やみを申し上げます。また、いまだ行方の分からない方々の一日も早い安否確認を心よりお祈りいたします。

ここに、犠牲になられた方々に対し、深く哀悼の意を表し、黙禱をさせていただきます。

どうぞ御起立願います。黙禱。

〔総員起立、黙禱〕

○委員長（蓮舫君） 黙禱を終わります。御着席願います。

○委員長（蓮舫君） 委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、清水貴之君が委員を辞任され、その補欠として青島健太君が選任されました。

○委員長（蓮舫君） 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、子ども家庭庁長官官房審議官黒瀬敏文君外九名を政

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（蓮舫君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（蓮舫君） 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○森屋隆君 おはようございます。立憲民主・市民の森屋隆でございます。

今、知床の遊覧船の事故からちょうど一年がたったということと黙禱がありましたけれども、実は、鉄道の大きな事故が十八年前にありました。

私は常々この委員会ですらうんだけれども、やはり、人の命を預かる、そういったところに関係する産業が多い中で、点検や整備、そして運行管理、こういったものをつかりしていくということとはもう非常に大事なことであり、言うまでもないんですけれども、その中で一点、やっぱりそこに就く者の、従事者ですよ、そういった、そこで働く人の過度なプレッシャーだったりとか無理をしてしまういろんな要因が、そういったことも私は取り除いていきたい、こういった意味で常々質問をさせていただいているんですけれども、

その一点として、昨年十月に、これは大臣の方

に質問させていただいて、大臣から本当に前向きな、しっかりそれは検討させてもらって実現をさせていただくというような答弁をいただいたかと思っております。

バスやタクシーにおける車内の名刺というか名札というか、森屋隆なら森屋隆というものを出しながら、そういったルールがあるわけですから、運行していたんですけれども、やはり先ほど申し上げたように、いろんな意味でのプレッシャーだったりとか個人情報関係だったりとか、そういった観点から、今日はその車内名刺について、これはお礼しかありませんけれども、報道なんかでももう出ていますけれども、大臣から今の状況と、そして、質問を昨年させていただいたのがいつ頃に現実的なものになるのか、そのスケジュール感を少し聞きたいのと、もう一点は、車内にどこの誰べえというのを出していたんですけど、それを、割と反響も大きくて、いろんなところから、こういった場合どうですか、こういった場合どうですかというのをうちの事務所にもかなり問合せが来まして、実は、車内に名前を出すということはルールで決まっていたわけなんですけれども、車外にもマグネットでこう、まあ森屋隆なら森屋隆、車外にも貼ったりしていこうというのが実は地域によってはあるようでして、それは少し、今回の改正に当たって、大臣が進めてくれたことに当た

って、個人情報だったりとか、あるいは過度なプレッシャーに少し触れてしまうのかなというふうなことも感じまして、そういった車外に出すものも、もし今回のことを機に変えていければ有り難いなど、こんなふうにも思っています、それも含めて、これは大臣から、私はもうお礼しかないんですけれども、答弁をいただきたいと、こういうふうに思っています。よろしくお願いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） バス、タクシークラスとしては、事業者名、運転手の氏名、自動車登録番号の車内への掲示を義務付けております。加えて、タクシーについては、運転手の写真を掲載した乗務員証を旅客に表示することが求められております。昨今、氏名や写真の車内掲示について、運転手が安心して働くための環境を実現する観点から見直しを求める御意見をいただいていたところでございます。昨年十月に森屋委員からも御質問をいただきました。

国土交通省では、バス、タクシー業界などの関係者と意見交換をしながら検討を進めており、氏名や写真について車内掲示の義務付けを廃止すると、こういう方針を立てました。その廃止する方針に対するパブリックコメントを開始するなど、六月下旬の制度変更を目指して検討を行っているところでございます。

今般の制度変更によりまして氏名等の車内掲示

は事業者の判断になりますが、国土交通省としては、運転手の方々が安心して働ける職場環境を実現するための制度変更であることを各事業者にしっかりとお伝えしてまいりたいと思っております。先ほど御質問にありました車外表示につきましても、ここに示しました基本的な考え方、すなわち、運転手の方々が安心して働ける職場環境を実現する、そういう趣旨をしっかりとこの事業者の方に国土交通省からもお話をしてまいりたいと思っております。

○森屋隆君 大臣、本当にこれありがとうございます。

多くの乗務員から本当にお礼の電話等々、手紙も来しました。特に女性の方から、有り難いという、本当に、今までなかなかそういった問題に、変えられるということがあるんだということを本当に喜んでいました。今パブコメをして、六月下旬からということでありましたので、本当に今回、こういった現場からの意見だったわけでありましたけれども、六十六年前のルールが改正されたというところで、本当にありがとうございます。お礼申し上げます。と思います。

もう一点は、四月から学校が始まり、新たな学生、あるいは、コロナも少し下火になってきたわけですから大学に通う方も大分増えました。そんな中で、昨年の四月に私は、道交法の一部改正、

これ内閣委員会でもちよつと質問をさせていただいたんですけれども、キックボード、シェアリングエコノミーでありますよね、この辺も乗っている方も大分いると思えますけれども、このいよいよ改正が七月に施行されるわけでありましてけれども、実は、これも御承知のとおりでありますけれども、海外でも先行して入っておりますけれども、これフランスの方で、今月の二日ですけれども、住民投票があったと、こういうふう聞いています。それは、ルールが少し、秩序が乱れてしまつて、それを讀むと、少し危険だったりとかそういったことで、拘束力はないのかもしれないけれども、住民から、皆さんどういふふうに感じているのかという、そういった住民投票があったさうであります。大多数の人がやめた方がいいんじゃないかというふうに、入ったんですけれども、やっぱりいよいよやってみたらちよつと危険だということもあるようです。

私は、この内閣委員会でのやり取りの中ではやっぱりプロドライバーから見た感覚で私は質問をさせていたんですけれども、やはりトラックだったりとかバスだったり、タクシーもそうですけれども、やっぱりそのむき出しで走ってきて、やっぱり倒れちゃったりするらしいんです、タイヤが小さいものですから。ブレーキしたときに、自分ではそんな危険なブレーキングじゃなかった

つもりが、ばあんと倒れてしまう、こういうことがやっぱり今でもあります。

そして、私はそういう職業ドライバーの方といろんな意見交換、常にさせてもらっていますから聞きますと、ヒヤリ・ハットでやっぱりそういったことが一番多いらしいです。慎重に運転しているのはこれ当たり前ですけれども、本当に、前に走っていると本当怖いというのが常にある。実際に接触もあるらしいですけれども。

そんなことから、この海外の事例でありますけれども、その住民投票でありますけれども、これ、大臣、受け止めを聞かせていただければ有り難いと思います。よろしく願います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 電動キックボードに關しまして、フランスの事例や、それから事故等の報道については承知をしているところでございます。電動キックボードなどの新たなモビリティーにつきましては、自動車よりも手軽に利用できる便利な乗り物であるとの意見がある一方、安全な車両を交通ルールを守って使用することが何よりも重要であると、このように認識しております。このため、国土交通省では、昨年四月に成立した改正道路交通法を踏まえ、昨年十二月、電動キックボードなどに関する安全基準を策定するとともに、その基準適合性を確認する制度を創設いたしました。また、基準に適合しない不適合品の流

通を防止するため、今年度より市販の電動キックボードなどを抽出して基準の適合性を確認する取組を開始する予定でございます。

国土交通省としましては、引き続き、交通ルールを所管する警察庁を始めとする関係省庁とも連携しつつ、これらの安全対策にしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。フランスでは、二二年、二〇二二年のデータだと思ふんですけど、二十四人の方が亡くなっているというふうに聞いています。日本でも残念ながら亡くなった方がいました。

四月から自転車の方はヘルメットを努力義務でかぶっていますけど、これはあれですかね、キックボードはどうでしょうか、ヘルメットはこれどうなっていますか。もし分かれば教えていただきたいと思ふんですけど。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げます。電動キックボードにつきましては、ヘルメットについては義務化はされない予定と聞いております。

○森屋隆君 まあこれも、やはり頭を守ることがやっぱり大事なからですから、今後これ検討していただければと、こんなふうに思っています。よろしく願います。シェアリングエコノミーで

すからね、ヘルメットを持ち歩いているというのもなかなかこれ難しいのかもしれないけど、それ、課題かなとも思っています。よろしく願います。

これも働く者の立場から質問をさせていただきたいと思ふます。二〇二四年問題、これ大きな問題として、国交省だけの当然問題ではないんですけれども、働く者の立場から少し質問をさせていただきたいと思ふます。

それ、何かといいますと、高速道路なんです。高速道路の深夜割引ですよね。今ある深夜割引が、これ確かに割引があつて、そして利用したいというところで、トラックについては深夜割引になるまで待機していて、それから高速に乗るということで渋滞が少し問題になったりもしましたけれども、これが今年の一月に公表があつた見直しがされるということ、時間帯は少し長くなるらしいですけれども、一方で、これもトラックドライバーからいろいろ意見を聞くと、夜間走行専門になってしまつと、そして高速に乗っている時間帯だけが割り引かれるので、やはりドライバーとしては、どんどんその時間帯だけ走れ、走れ、走れというところで、労働強化になつてしまふんじゃないか、これ不安に思っているんですよ。

まず、この点についてどのように捉えているか、お聞きをしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

高速道路料金の深夜割引につきましては、一般道路の沿道環境の改善を目的で導入されたところでございますが、料金所前のスペースなどに車両が滞留するといった課題が生じていることから、割引が適用される時間帯の走行分のみを対象といたしまして、またあわせて、割引適用時間帯を拡大するなどの見直しの方針を一月に公表したところでございます。

この見直しに対しまして、深夜割引をできるだけ多く享受するため休憩を取らずに走行することなどに伴う労働環境の悪化、また速度超過の助長などを懸念する御意見があることは承知をいたしております。このような懸念に対しまして、現在NEXCOにおいて、深夜割引の対象となる距離に上限を設定するなど、安全に高速道路を利用いただけるよう、具体的な制度について検討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も、NEXCOとともに、深夜割引の適切な運用を含め、トラック運転者等の労働環境の改善につままして、関係者の御意見を踏まえながら取り組んでまいりたいと考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。是非、やっぱり運転している方の健康、それがなかったら安

全保たれません。

それで、もう一方は、今局長言われたように、距離でやっていくという一つ案があるらしいです。という、今もう意見が出ているのは、トラックドライバーの高速のスピードを上げたかどうかと、こういう意見出ているんですよ。今、八十キロを百キロ、百十キロにしているけれども、それはほとんど走れますから。でもこれは、私は大きな事故につながると思いますし、少し慎重にここはいかないといけないので、もうやはり業界そして労働者、その意見をしっかりと聞いてやっていただきたいと思えます。ただ単に距離で決めた、で、距離で決めれば、スピード上げれば早く目的地に着くからというこの労働強化、絶対にさせないでください。お願いします。

それともう一点、この料金なんですけれども、企業によっては、あとは荷主さんによってはその高速料金を持つというところもありますけれども、聞くと、とりわけ小さい運送会社さんなんかではやはりなかなかそれ負担ですから、企業が出すの負担ですから、聞くと、ドライバーが出している、こういうようにも聞きます。これ、把握しているのかどうなのか。そして、この高速料金についてどこが持つべきなのか。考え方、少し示してください。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げます。

ます。

ちよつとその前に一点だけ。先ほど電動キックボードのヘルメットでございますけれども、七月一日から自転車と同様に努力義務が課される方向となっております。

お答え申し上げます。

トラック運送業につきましては、コストに見合った適正な運賃、料金の収受ができておらず、高速道路料金も含めた適正な運賃、料金を収受できない環境を整備することが重要と考えております。

高速道路料金の収受の実態につきまして、令和三年度末に国土交通省が実施しましたアンケート調査では、約四割の運送事業者が荷主や元請運送事業者から収受できているとの結果がある一方、一部収受できていない運送事業者が約四割、全く収受できていない運送事業者が約二割との結果が出ており、必ずしも十分な料金を収受できていない状況にございます。

高速道路料金につきましては、令和二年四月に国土交通省が告示いたしました標準的な運賃において、運賃とは別に実費として収受することとしており、荷主などが高速道路の利用を前提とした運送を依頼しながら高速道路料金の負担を拒んだ場合は、貨物自動車運送事業法に基づく働きかけや要請などの是正措置を講じているところでございます。

さらに、先月、関係閣僚会議におきまして、総理から六月上旬を目途とした政策パッケージの取りまとめの指示がございました。この政策パッケージの中に委員御指摘の適正な運賃、料金の收受を含め実効性のある具体策を盛り込めるよう、スピード感を持って関係省庁と議論を深めてまいります。

○森屋隆君 ありがとうございます。

まあ四割ができています。まあ逆を返せば六割できていないということですから、ここもしっかりと、もうこのままでずっと続いたら私いけないと思います。これ、変えないといけないと思いますから、この慣例みたいなものを変えていく、そして二〇二四年問題についても、そういったところからやっぱり変えていってもらいたいと思うんです。小さなことだと思うんですけども、やっぱりそこ見えていないんですよ。そこをしっかりとやっていたらいいと思います。個人で運んでいる運送業者さんなんか本当にこれ大変みたいですから、よろしくお願いします。

それで、高速の料金のことを少し聞きましたけれども、もう一点、これは要望ですからちよっと調べていただきたいんですけども、空港リムジン、高速バスですね、空港に入っている高速バス、これ、お客さんに乗ったときにはETCカードでETCゲートで通るんですね。しかし、回送の

ときが、今まで通れたらしいんですけども、割引が当然ないんですけども、今後は、今はもう実際そうなっているらしいんですけども、有人のところに行つてそのカードを出して払うらしいんですけど、割引がないからですね。それが今は有人のところがないんで、自動のところに行くところ、人を事務所からピットボタンを押して呼んで、人が出てきてそれで処理するらしいんです。すごい渋滞しちゃうらしいんですけども、それちよっと調べていただきたいと思えます。これは要望で結構であります。

それと、もう一点、高速の部分で、高速道路のSA、PAのこのパーキングの関係ですね。これ、有料にするという話聞いていますけれども、これどうなんでしょうか。お願いします。

○政府参考人(丹羽克彦君) 答え申し上げます。

高速道路の駐車升の予約につきましては、現在、NEXC O中日本において、中型車以上を対象とした無料の駐車場予約システムの社会実験、これを東名高速道路下り線の豊橋パーキングエリアにおいて平成三十一年四月より実施しております。その実験におきまして、深夜時間帯で予約上限に達し、その前後の時間帯は比較的すいていると、そういった傾向が把握できたことから、分散駐車を促すために令和三年の五月より混雑時間帯にお

いて予約を有料化したしております。

また、NEXC O中日本におきましては、ダブル連結トラックを対象とした駐車場予約システムのこれも社会実験を、新東名高速道路の浜松いなさインターチェンジ近傍の路外駐車場にて令和三年の四月から実施しております。現在、合計六か所まで拡大しているところでございます。

これらの駐車場の予約に関する社会実験におきまして、確実に駐車できるため利用しやすい、また、駐車升が限られる特大車などの特殊車両においては特に便利であるといった意見、一方で、予約したい時間に空きがなく利用しにくいといった意見などをいただいているところでございます。

一方、空予約だとか予約が入らない時間帯が生じていることによりまして駐車升が十分に活用されないといった課題も確認され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、高速道路会社と連携いたしましたして、社会実験の実施状況、また関係者の御意見を踏まえながら、駐車場の予約また有料化についての検討を含め、サービスエリアの休憩施設の利便性向上に取り組んでまいりたいと考えております。

○森屋隆君 時間なくなりました。

まとめますけれども、もう一点、コンテナの偏荷重、積荷が偏って積まれているという問題もま

でありますし、これも大きな事故につながります。それともう一点は、ゴールデンウィーク迎えます。空港の問題ですけれども、保安検査員等々が少なくて空港も本当に大変な状況ですから、これ含めてしっかりと正常な形になるようにお願いを申し上げます。終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○三上えり君 党派、立憲民主・社民を代表して、三上えりが質問をさせていただきます。

三月三十一日、令和五年度から七年度までの三年間を計画基本期間とした新たな観光立国推進基本計画が閣議決定されました。観光の持続可能な形での復活に向けて、観光質的向上を象徴する持続可能な観光、消費額拡大、そして地方誘客促進の三つをキーワードに観光政策を推進します。この新たな基本計画の考え方や目標について、斉藤大臣にお伺いします。

キーワードの一つ、地方誘客促進です。

広島について考えますと、G7広島サミットまで一か月を切りました。世界の注目が広島に集まっております。これは、観光地としての広島の魅力を世界に発信する絶好の機会です。広島には、厳島神社と原爆ドームという二つの世界遺産があります。お好み焼きもございます。また、豊かな自然、多彩でおいしい山海の幸、観光資源を生かした観光振興を図る。これは、新たな基本計画で

第一のキーワードとされた持続可能な観光にもつながるものと考えます。

是非、G7広島サミットの機会を捉えて、官民挙げて観光地としての広島の魅力を世界に発信していただきたいと考えますけれども、政府としてはどのように取り組まれるか、方針をお伺いします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 御質問ありがとうございます。

私も広島出身ですので、余り広島のことを私の立場で言うのは良くないと思いますので、ちょっと、全国の地方の誘客、これを是非進めたいという立場で答弁をさせていただきますと思います。

先ほど、三つのキーワードに基づきまして、三つの総合的な戦略を立てております。一つが、観光地や宿の再生、高付加価値化の計画的、継続的支援や自然、文化の保全と観光の両立などによる持続可能な観光地域づくり、そして、全国各地で特別な体験の提供やいわゆる外国人富裕層の誘致促進などによるインバウンド回復、そして三番目が、国内需要喚起や第二のふるさとづくりなどによる国内交流拡大、この三つで地方誘客をしっかり進めていきたいと、このように思います。

また、目標のお話もございました。二〇二五年に向けた目標としては、観光の質の向上を強調することなどに留意いたしまして、具体的には、訪

日外国人旅行者一人当たりの旅行消費額をコロナ禍前から二五%増の二十万円に増やすこと、それから、訪日外国人旅行者数についてコロナ禍前の二〇一九年水準を超えることなどを設定しております。

先月三十一日に開催された観光立国推進閣僚会議での総理からの御指示も踏まえ、二〇二五年に向けて観光のV字回復を図るとともに、観光が地域社会、経済に好循環を生む持続可能な観光地域づくりを全国各地で推進していきたいと思っております。

○三上えり君 ありがとうございます。日本を盛り上げられたらと思っております。

このサミットの開催に当たりまして、G7の首脳などが宮島を訪問する場合、宮島への観光客の入島が制限される可能性があるかと聞きました。広島サミット県民会議事務局は、三月に、島内の宿泊施設に対して、五月の十八日そして十九日、この両日、新規予約の受付を停止して、既に入っている予約はキャンセルするよう要請したと報じられています。一方で、休業補償はないとされております。

この点について、現状を伺います。もし休業補償がないという事実であれば、何らかの補償を求める声がありますけれども、この点いかがでしょうか。

○政府参考人（中村和彦君） お答えいたします。御質問いただきましたG7広島サミットにつき

ましては、地元の企業、個人の皆様にサミットの成功に向けて様々な形で御協力をいただいております。大変感謝しておりますのでございます。

お尋ねの点も含めまして、その一つ一つに補償を行うことは困難でございますけれども、政府といたしましては、G7広島サミット開催を通じて、食や伝統文化、産業、先生おっしゃった点に至るまで、幅広い広島の魅力の世界に発信することにつなげていければと、このように考えておるところでございます。

サミット本番に向けてまして、地元の皆様の経済活動や日常に御不便をお掛けすること、想定されます。この点につきましては何とぞ御理解をいただきますまして、皆様とともに歴史に残るサミットをつくり上げていきたいと、このように考えておるところでございます。

○委員長（蓮舫君） 中村審議官、補償はしないということですね。

○政府参考人（中村和彦君） はい。お答えいたしましたとおり、一つ一つについて補償を行うことは困難であるということでございます。

○三上えり君 コロナ禍で宮島の旅館、本当に皆さん大変だと私も直接お話を伺って、ようやくここにきて、少しずつなんですけれども、元には戻

っていないんですけれども、回復してきたという現状があります。

例えば、検討していただくであるとか、過去、こういった対応、ほかにあったサミットの現場であったりだとか、なかったんでしょうか。お願いします。

○政府参考人（中村和彦君） お答えいたします。

大変恐縮でございますが、お答えいたしましたとおり、御協力いただいている点の一つ一つに補償を行うことは困難であるというのが現状でございます。御質問いただいた点、また御指摘いただいた点も踏まえまして、その制約の中でどういう御協力ができるかということ引き続き検討してまいりたいと思います。

申し上げましたとおり、皆様とともにサミットの成功に向けて御協力していきたいということでございます。

○三上えり君 大臣、済みません、このやり取りを受けて一言お願いいたします、受け止めを。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） G7広島サミットの成功に向けて、本当に御不便をお掛けする方もいらっしゃるかと思います。どうかG7サミットの成功に向けて御協力をいただきたい。そして、広島地域振興また観光振興についても、またしっかり我々サポートして考えていきたいと、このように思っております。

○三上えり君 今は難しいというお答えでしたんですけれども、自治体に私も帰って、何か少しでも補償ができるのではないかと、伺ってまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

続いての質問に移ります。

国土交通大臣によって、大阪府が申請しておりましたIR、この区域整備計画が認定されて、長崎県の区域整備計画については審査を継続するとされました。賭博性が高く治安の悪化が懸念されるカジノ事業は中止すべきであり、IR推進法、整備法も廃止すべきだと思いますが、この区域整備計画の認定について質問いたします。

令和四年四月に大阪府及び長崎県からIRの区域整備計画の認定が申請され、これまで一年余りにわたって、国土交通省に設置された外部有識者から成る審査委員会において計画の審査が行われてまいりました。しかし、審査委員会における率直な意見の交換及び意思決定の中立性を確保するためとして、これまで会議は非公開として、具体的な審査内容も公開されてまいりませんでした。なぜ会議は非公開だったんでしょうか。

○政府参考人（萩川直也君） 御指摘いただきました審査委員会の審査なんですけれども、これはIR推進本部、これは全閣僚がメンバーのIRの本部なんですけれども、そこで決定したIR整備のための基本方針というのがございまして、この

中で、委員の率直な意見の交換、意思決定の中立性を確保するため、審査委員会の会議は公開しないということが定められております。また、同じ基本方針で、審査委員会における審査の結果及び評価の過程については認定後速やかに公表するということも定められておりまして、今観光庁で公表に向けた調整を行っているというところでございます。

○三上えり君 もし隠すことがなければ公開すべきであると思うんですけど、いかがでしょうか。

○政府参考人（秋川直也君） 隠すことはないんですけども、認定に至るまでの過程ですね、今回、大阪は認定をされましたけれども、長崎は引き続き今継続審査になっています。ですから、認定の過程によるその途中経過的なものを公表するのはどうかという議論の中で今申し上げました基本方針の方針が決まったということなので、認定という結果が出た後には速やかに公表するというところでございます。

○三上えり君 公表していただけたら、少しずつ地元の住民から、方からも、共有できるというところ、その方がいいのではないかなと思っておりますけれども、どのように、じゃ、具体的に審査を行ってきたのか、そのプロセスについて御説明ください。

○政府参考人（秋川直也君） 審査は、先ほど申

し上げた基本方針の中に審査項目というのが詳細に決まっています、評価基準というのは二十五項目あります。

主なところ申し上げますと、IRの目的にかなっているかということなんですけど、国際競争力の高い滞在型観光の実現へどれだけ寄与するかとか、経済的、社会的効果があるのか、あとは、その事業を安定的、継続的に運営できるのかとか、あと、カジノ事業の収益をどのように活用するか、あと、カジノ施設の設置、その運営に伴う有害な影響の排除、依存症とかそういうことも含めてですね、そういった審査項目について、ヒアリングを行ったり海外のIRの先進事例の調査を踏まえたり、いろんな議論を進めて認定に至ったということでございます。

○三上えり君 この大阪府の区域整備計画を認定しました、長崎県の区域整備計画を継続審査と判断しました、この理由、このポイントをお伺いしたいです。

○政府参考人（秋川直也君） 長崎も大阪も同じ審査評価基準で審査は行っているんです。大阪については審査が終了したので認定の判断をしたということ、長崎から申請された区域整備計画については引き続き審査すべき事項がありますので継続して審査をするという報告があったところでございます。

○三上えり君 そこで、お配りした資料を御覧ください。

認定審査では、合計の千点中六百点以上が認定の条件とされました。大阪府の区域整備計画の審査結果、六百五十七・九点で、認定し得る計画との評価が下されました。しかし、この配点なんですけれども、観光や経済効果に主眼が置かれておりまして、最も、これも最も懸念されている住民への理解の促進ですとかギャンブル依存症対策の配点が非常に少ないんですね。その上に、得点の付け方の基準も不明確だと思うんですけども、認定ありきの審査ではないかと疑わざるを得ません。認定審査に当たり、配点は誰がどのように検討して、こういった理由をもって定めたのでしょうか。

○政府参考人（秋川直也君） まずはその配点については、これは審査委員会の審議を経て、申請期間の前の令和三年の九月三十日に公表しています。

評価基準そのものについてはこの基本方針に定められているんですけども、その二十五項目について、まあ全て重要な点なんですけど、特にその中でも重要度に応じて配点を、やっぱり全部その二十五点均等ということではなくて、やっぱり重いものというのはあると思います。それを審査委員会で議論をしていただいて、大事な項目の中

でも軽重が付いているということです。特に、依存症の部分なんかは一項目で百五十点ということ で非常に大きな点を配置したということでございます。

○三上えり君 そういった議論も公開するべきなのではないでしょうか。いかがでしょうか。

○政府参考人（秋川直也君） 大阪の認定まで二十七回審査委員会やっていますけれども、申請の前にその配点についての議論というのも審査委員会です。やっていますので、そういうものはこれから審査の議事概要ということで公開をさせていただく予定でございます。

○三上えり君 そもそもこの質問事項であるとか点数なんですけれども、何かこれベースがあるんでしょうか。

○政府参考人（秋川直也君） ベース、全体を今回千点にしているのは全体を分かりやすくということと千点ということにして、その中で細かく配点を決めているということです。一個一個のその評価については、審査委員会七人いるんですけれども、七人の先生がそれぞれに審査をした点数を平均したものを審査委員会の点数にしています。

そこで、先ほど先生もおっしゃった六十点ということとは、ちよつと一般、普通、百点満点で六十点といったらいいか悪いかあれですけども、これ積み上げ型で考えていまして、審査委員会の中

では、六十点というのは優れているという評価が六十点になっています。なので、六十点、全体でも六〇％を取って六百点以上が優れている認定だということでは基準にしております。

○三上えり君 ベースがないので比較のしようがなくて、私もこれをどう理解していいのか分からなくて済みません。なので、いろいろなその論点をきちんと公開していただけたら理解につながるのではないかなと思っております。

その各委員が、極めて優れている、非常に優れている、優れている、やや優れているというこの原則六段階の評価で採点されました。平均点を審査委員会の得点とすることなんですけれども、各評価段階の違いが不明確で、得点の付け方の基準について、これ政府の見解をお願いいたします。

○政府参考人（秋川直也君） 今言っていたように、優れているとかいろいろと段階があるんです。それで、その二十五項目の項目について、その二十七回の委員会の中で議論をしております。七人の審査委員というのはそれぞれ専門があつて、その専門の先生のその意見を聞きつつ、七人の委員全員でいろいろ議論しながら自分がそれぞれ採点していただくということなので、その議論の過程で大体それぞれの論点についてのその基本的な考え方というのは共有されながら進められてき

たということでございます。

○三上えり君 この中のギャンブル依存症対策について伺います。

大阪府は条例を制定して取組を行っていくことにしていますけれども、カジノには大阪府外からの来訪者も多数想定されます。実効性のある十分な対策が担保されているのか。ギャンブル依存症対策の取組について、早期発見、早期介入の取組の記載が余り見られません。ギャンブル依存症対策、万全なものなのか、政府に伺います。

○政府参考人（秋川直也君） 大阪の依存症対策なんですけれども、審査委員会の審査においては、大阪はその大阪独自の取組として大阪依存症センターというのを設置する予定です。これは、カジノだけではなくて全ての依存症の方を対象にケアしていくというセンターを、これも全国で初めてですけど、こういうものを設置するとか、あと、これはMGMというのは、まず、世界でいろいろな経験を踏まえて、例えばICTを活用した厳格な入退場管理をするとか、様々な対策を計画の中に盛り込んでいまして、そういうものを審査委員から肯定的に評価をいただいたということです。一部指摘も出された上で、計画全体としては認定し得る計画だということが評価をされました。

この認定に当たっては、条件として、IR整備

法の制度の趣旨を踏まえて、日本人の依存症対策を始めとした実効性を持って取り組む、計画はすばらしいんだけど、それを実施するに当たってはしっかりとその内容を実施してくださいということ添えた上で認定をしております。

○三上えり君 このIR政策については、いま一度立ち止まり、政策について見直すべきではないかと思っております。

以上です。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。質問の順番に御配慮いただき、ありがとうございます。サブリース大手のレオパレス21の欠陥住宅問題について質問いたします。

レオパレス21は、屋根裏の壁である界壁のない集合住宅を建築し、二〇一八年にオーナーの皆さんからの告発によって社会問題化しました。隣の部屋の音が響いてくるなど、防音だけでなく、防火、耐火上も重大な建築基準法違反の欠陥住宅で、国会でも何人もの議員の方が取り上げてきた問題です。

この問題で、国交省が現時点で把握している建築基準法違反の物件数、また改修が必要な物件のうち改修済みはどれだけか、示してください。

○政府参考人（塩見英之君） お答え申し上げます。

株式会社レオパレスが二〇一八年に建築基準法

上の不備が発覚するまでに供給してきた共同住宅は、全部で三万九千八十五棟ございます。のうち、二〇一八年と二〇一九年に小屋裏の界壁などに不備があるとして同社が確認したものに付きましては、当該共同住宅が立地する地域の特定行政庁にその旨の報告がされております。各特定行政庁におきましては、同社からの報告に基づきまして建築基準法に違反する事実がないかの確認を行いました上で、違反が認められた物件につきましてはその旨の報告が国土交通省へされているところでございます。その件数は、二〇二二年十二月末の現在で一万五千七百七十九棟となっております。

また、先生お尋ねの改修済みでございますけれども、これはレオパレス21社の方で改修済みの戸数の集計、把握をしておりますが、令和五年三月三十一日時点で五万七千二百八十八、これは住戸の戸数でございます、戸となっております。

○田村智子君 一つの会社で分かっているだけで約一万六千棟なんです。しかも、いまだ調査も不十分で、被害者のオーナー会からは独自調査をすれば必ず欠陥が見付かるというふうにもお聞きしています。問題発覚から五年が経過しています。調査も改修も遅い。レオパレスが真摯に対応しているとは到底思えません。

大臣、違法建築、欠陥住宅、これは当然修繕に

よって解消されるべきで、レオパレスが責任を持って全ての物件を修繕するよう指導監督するということよろしいでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 国土交通省では、レオパレス21に対して、同社が施工した小屋裏界壁などに不備のある共同住宅の全てについて改修等を行うよう指導しております。

界壁などの準耐火性能が建築基準法に定める基準に適合しているとするためには、国土交通大臣が指定した性能評価機関が大臣認可を受けた方法により試験を行い、これに合格の上で大臣認定を取得する必要があります。したがって、これによらない調査結果があったとしても、改修をしなくてよいということにはなりません。

○田村智子君 レオパレス21は二〇二四年末までに修繕するというふうに言っているんですけども、今も欠陥住宅の状態で居住している方がおられるんです。オーナーからは、修繕済みの部屋に転居してもらおうということも含めて、もっと早く修繕してほしいという声が上がっています。

これは居住者の安全確保からも一刻も早い修繕が必要ではないかということをまず一点確認したいのと、今、少なくともオーナーが二〇二四年末までにレオパレス21との建物賃貸借契約の期限が到来をいたします。レオパレス21は、未修繕のまま契約期限が切れる物件のオーナーに他の不

動産業者との新たなサブリース契約をと勧めているということも聞いているんです。これは法令違反の勧めに当たらないのかということふうに考えます。この二点、確認したいと思います。

○政府参考人（塩見英之君） お答え申し上げます。

国土交通省におきましては、株式会社レオパレスⅡが施工いたしました共同住宅のうち、小屋裏の壁などに不備が認められるものにつきまして、現在お住まいの方がおられる物件も含めまして、同社において建築基準法に適合させるための改修等を行うよう指導しております。この改修につきましては、二〇二四年末までの完了、明らかな不備があるものについての改修完了を目標に進めるように指導しておりますが、この目標についてもできるだけ早く実現できないかということについても併せて指導をさせていただいております。

この改修がまだ終わっていない物件につきましては、その管理の業務を株式会社レオパレスⅡから別の不動産業者に引き継がせるということにつきましては、この引継ぎが行われました場合であります。これまで国土交通省が指導をしてきた改修等、これは引き続き株式会社レオパレスⅡが行うことを求めることとなります。このため、管理業務を引き継ぐこと自体に特段法令上の問題は

ないものと考えますけれども、後々、建物所有者と管理会社との間でトラブル等が生じないようにする必要がございます。

株式会社レオパレスⅡにおいては、新たに管理業務を引き継ぐ場合には、引継ぎ先となります不動産業者に対しまして、必要な改修等が未了であるということについて丁寧な説明を行うておくことが求められるものと考えます。

○田村智子君 通常、欠陥住宅のまま新たな業者とサブリース契約結ぶというのはあり得ないことですからね。ここは厳しくレオパレスⅡに対しては指導監督をやっていたきたいというふうに思っています。これは、法令遵守のためにはやっぱり契約期間内に修繕するように強い指導が必要だと思えますので、これ重ねて求めます。

また、今年五月、六月にも契約期限が切れるオーナーもおられます。これは、修繕が終わるまでレオパレスⅡとの契約延長をしないと、賃貸事業に利用することのできない違法物件をただ押し付けられてしまうということになってしまっています。そうすると、緊急策として修繕終了までレオパレスⅡとの契約、これを延長するようレオパレスⅡに対して指導すべきではないかというふうに思います。いかがでしょうか。

○政府参考人（塩見英之君） お答え申し上げます。

サブリースの契約は、共同住宅の建物所有者の方と株式会社レオパレスⅡとの間で締結をされているものがございます。これを変更しようとする場合につきましても、両当事者でこれは合意をするということが必要になります。

このため、国土交通省がサブリース契約の期間を延長させるということは困難ではございますけれども、株式会社レオパレスⅡには、建物所有者等の不安を解消するために丁寧な説明、対応するようこれまでも指導を行っておりまして、その際は個別物件のサブリース契約の状況など、それぞれの建物所有者が置かれている個別の事情についてもよく踏まえる必要があるものと考えてございます。

個々の物件ごとの改修時期につきましても、建物所有者への丁寧な説明、対応を行う中で、同社において適切に設定すべきものと認識してございます。

○田村智子君 とてもレオパレスⅡの対応はひどいですよ。今レオパレスⅡは、修繕を約束せずにサブリース契約の終了を示した承継合意書という書面をオーナーに提示し、サインせよと迫っています。資料の一枚目を見せてください。この特約事項には、施工不備対応を中断している、防耐火性の検証を行い、居住に特段の支障がないことを確認していると書かれています。つまり、物件に

問題がないので修繕しないということへの了承を求めているんです。

この耐火火性の検証というのは、物件一つ一つを検証したものではありません。レオパレスが一級建築士事務所の立会いの下、燃焼試験なるものを行い、安全性は確保されているものと言えるという監査結果報告書を作らせているんですよ。それが資料の二枚目です。

確認いたしますが、この監査結果報告書はレオパレス側の一方的な主張にすぎないと考えますが、いかがでしょうか。これによって、違法建築物が違法でなくなるとか、修繕の必要ありとされた物件がその必要がなくなるといったことにはならないと思いますが、いかがですか。

○政府参考人（塩見英之君） お答えを申し上げます。

委員がお示しになられた承継合意書の中に、この乙、乙というのは、このレオパレス社が耐火火性の検証を行い、居住に特段の支障がないことを確認しているという記載があることは承知をしております。

ただ、この記載は、レオパレス社が独自に調査を行ったことをお示しになられているものと思われ、先ほど大臣からも答弁がありましたとおり、建築基準法に基づいてこれが適合しているというふうに言うためには、国土交通大臣が指定を

した性能評価機関が大臣認可を受けた方法によって試験を行って、これに合格の上で大臣認定を取得しなければなりません。したがって、これによらない今御指摘のような調査結果があっても、その改修をしなくていいということには全くならないということでございます。

○田村智子君 今、レオパレスはこの監査結果報告書を示して、おたくのアパートは修繕しないという宣告が始まっているんですよ。オーナーが修繕しないと判断したのは誰かというふうに聞くと、会社の判断という回答だということです。社として建築基準法違反のアパートを修繕しなくて構わないという方針を出したということにもなります。大臣、これ、レオパレス社に対して事情聴取を直ちに行い、オーナーへの対応を是正させる、全戸修繕の計画を改めて出させることが必要だと思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 先ほど来申し上げます、レオパレス社に対して、同社が施工した小屋裏界壁などに不備のある共同住宅について改修等を行うよう指導しているところです。

このため、仮に修繕しないとの方針が同社にあるのだとすれば、国土交通省が行ってきた指導とは異なる方針と考えられますので、同社に対し修繕しないとの説明をした事実があるか確認を行

った上で、同社において改修等を着実に進めるよう、厳しく指導してまいります。

○田村智子君 是非お願いしたいと思います。これ、不動産事業が信頼揺らぎかねないことになりまますので、厳しい対応をお願いしたいと思います。オーナーとの賃料支払の契約についてもトラブルが多発しています。レオパレス社が一方的にオーナーへの支払賃料の減額を決め、オーナーとの合意がないまま減額賃料しか振り込まないという事案が起きています。

借地借家法は、三十二条第一項で賃料減額請求権を認めています。その上で、第三項で、建物の借賃の減額については、当事者間に協議が調わないときは、その請求を受けた者は減額を正当とする裁判が確定するまでは相当と認める額の建物の借賃の支払を請求することができるとしています。

賃料減額請求は、第一項にある経済事情の変動などによって賃借人の居住権を守るために必要な権利です。しかし、協議が調わないときは、裁判確定まで減額前の額での請求権があるので、協議なく一方的な減額賃料を押し付けることまで法律で認めてはいないという理解でよろしいか、確認したいと思います。

○大臣政務官（高見康裕君） 個別事案についてはお答えを差し控えますが、その上で、一般論としてお答えをいたしますと、借地借家法上、建物

の賃借人が賃貸人に対して賃料の減額を請求した場合において、賃料の減額について当事者間で協議が調わないときは、賃貸人は、減額を正当とする裁判が確定するまでは相当と認める額の賃料の支払を請求することができるとされています。

そのため、賃貸人は、賃料減額請求を受けたとしても、減額を正当とする裁判が確定するまでは賃借人に対し相当と認める額の賃料の支払を請求することができるのであり、賃借人がその額を支払わない場合には債務不履行に当たり得るものと考えられます。

○田村智子君 この件も、是非国交省として、少なくとも協議のないままの減額賃料の振り込み、これはさせないよう指導監督すべきだと思いますが、いかがですか。

○政府参考人（長橋和久君） お答え申し上げます。

国土交通省として、賃貸住宅管理業法の観点から御答弁申し上げますが、賃貸住宅管理業法の観点からすると、賃貸人への事前の説明がなく一方的に契約変更となる賃料の減額を行うということは、これは法律で定めました重要事項の説明等の義務に違反するというふうに該当いたします。

レオパレスE1については、一方的な減額を行った事実が確認されたため、国土交通省としては重要事項説明を丁寧に行うよう指導してきたこと

ろでございまして、現時点においては、一方的な減額を行っておらず、契約の相手方の状況に応じて必要な対応を行っているものと認識しておりますが、今後、違法な行為が確認された場合には賃貸住宅管理業法に基づき適切に対応したいと思っております。

○田村智子君 終わります。

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。

今日は、斉藤大臣に、会派を代表いたしましたとして、一つ質問に入る前に御意見を伺いします。よろしくお願ひします。

財務省の報告によりますと、現在の日本人の国民負担率、赤字財政を加えますと、将来五三・九%になる見通しだとされております。国民からすると、稼いだ収入の半分以上を国に払っているという感覚になります。

今後、防衛費の財源も増税、少子化対策の財源は社会保険料値上げと更に負担が増えていくという中で、日本維新の会は、今以上の負担を国民の皆様にも強いる前にやるべきことがあると考えております。歳出削減や規制改革による増収で経済成長を、政策を出していくこともそうなんです。それが、それ以前に、財源が必要なら増税をするという姿勢を改めるべきではないかと考えております。これは、取りやすいところから取っていく、自分たちの身を守り、既得権を守るという姿勢で

ありまして、こういうことは到底容認できないとしております。

国民に負担を強いる前にまず国会議員が襟を正すという考え方から、昨年の国会中に、月百万、旧文通費ですね、現在の調査研究広報滞在費の日割計算の実施及び使途の公開を義務付けるところまでということで、昨年の国会中に結論を出すところまで与野党と約束を取り付けましたが、その後、一向に議論が進んでいない。

このことについて日本維新の会は、約束した調査研究広報滞在費の改革ですか、改革ぐらいがでさなくて政治家が国民の皆様にも負担をお願いするという資格はないのではないかと主張をしております。昨年の国会で結論を得るといふ与野党の約束を、自民党が、真摯な議論によって一定の結論を得ることはできたが、まだやり残したことがあり、引き続き議論すると言ったきり現在まで引き延ばしている。協議を引き延ばしているという意味です。

これに関しまして、日本維新の会は約束は一方的にはごにされたらと受け止めておりまして、そこで斉藤大臣なんです。大臣は、政権与党の大臣として国民の増税の負担をお願いする立場ではございませんが、一人の政治家として約束したことを延長して放置したままであるということがよいとお考えかどうかという点について、率直なお考え、

御意見をいただきたいと。衆議院で同じ質問のような、質問があったこと重々承知しておりますけれども、私には違う答えがいただける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。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 調査研究広報滞在費についての御質問でございますが、議会政治や議員活動の在り方に関わる重要な課題でございます。各党派において議論いただくべき事柄であると認識しております。

このため、国土交通大臣の立場からコメントすることは差し控えさせていただきますと思います。御理解よろしくお願いいたします。

○石井苗子君 私、文通費、文書通信というだけじゃなくて、この調査、広報、研究というところに滞在が入って、そこに交通費があると、こういうふうに分かりやすくなったと思っております。そこにどういうふうに使ったんですかという公表ができればいいというのが我々の、日本維新の会の意見だということだけを申し上げておきます。それでは、ライドシェアの質問に移りたいと思います。

ライドシェアなんですけれども、今質疑していただくもかみ合っていないなという私の直感なんです。ちょっと調べましたところ、ライドシェアというのは手段の呼び方でございまして、受け

取る側の受け止め方が大分違う。ライドシェアというのは、乗り合って一つの目的地に着くまでにその料金を分け合うというのもライドシェアなんじゃないかと思っております。一般の国民の方に多いんですが、実はそうではなくて、プロの運転手がいるかどうかということがとても重要なのでございまして、タクシーに何人か乗って目的地までの料金を分け合う、これライドシェアとは言わないだそうございまして、何人乗っても運転手さんがプロだったらライドシェアじゃないということ、したがって、運転をしている人がどんな人であるかというのが大変大事なのでライドシェアは認めていませんということなんだというのがやつと頭の中で整理されてきました。

斉藤大臣が、自家用車を用いたいいわゆるライドシェア、運行管理、車両整備、責任を負う主体を置かないままで自家用車のドライバーのみが運送責任を負うという形態を前提としているのであれば、国土交通省としては、このような旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護などの観点から問題があるため、認めるわけにはいきませんと考えております。このように述べられているので、いや、その今言った、どういう形態のことを言っているのかなと。

日本維新の会は、ライドシェアを地域の活性化や再生ということであれば認めるべきだという意

見がすごく強いので、そこで、何がかみ合っていないのかなと思っただけで一生懸命探したら、日本にライドシェアはないのかということなんです。ありまして、この資料にあります自家用有償、自家用です。自家用有償旅客運送制度というのがあります。

まず、これが二種の免許を持っていないドライバーのライドシェアとどこが違うのかを御説明してください。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたします。

いわゆるライドシェアにつきましては、先ほど委員御指摘のとおり、運行管理や車両整備など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して、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護などの観点から問題があると考えております。

一方、自家用有償旅客運送は、道路運送法による登録を受け、市町村などが運行管理や車両整備の責任体制の明確化、さらに事故の際の賠償等を行う体制の整備を行った上で、一定の講習を受けたドライバーが有償で旅客を運ぶことができる制度でありまして、利用者の安全、安心を確保する点でライドシェアとは全く異なるものと認識しております。

○石井苗子君 つまり、ライドシェアというのはやり方の名称だということですね。

今の御説明でもやっぱり何となく規制されているような感じがするんですが、この自家用有償旅客ということですね、自家用車を使って有償でということになりますと、今の一定の訓練と講習というのは二種免許ではないですよ。元々免許を持つていらつしやる人が講習と訓練を受けるわけですけれども。

日本にもライドシェアというのの形でこういうものがありますよというふうには、より広く利用してもらえばいいと思って、どのくらいあるのかというと、六百七十個もあるんですね。全く私は、都会で何かいろいろとサービスありますよね、G Oアプリとか。流しのタクシーをつかまえるのにより早くつかまえられるかというそのライドシェアじゃなくて、こっち側からアクセスするというんじゃない、タクシーがない、二〇二四年問題とか、ドライバーも高齢になってきた、それで地域でモビリティの再構築ということであれば、これ、もう少し自由度が高い利用方法があるんじゃないかと思うんですね。

どこが違うかということなんです、運転されることが許可されて有償になれるというのはどういふふうな方々なんでしょうか。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げます。

ます。

先ほど申し上げましたとおり、一定の講習を受けたドライバーが有償で旅客を運ぶということでございますが、その際に、市町村等が運行管理や車両整備の責任体制の明確化等を行うということが前提とされております。

○石井苗子君 どういう方かという、普通の免許を持つていて暇な方なんです。私、今、暇ですけれども誰か私の運転で乗っていく人いませんかという方法と、今から三十分以内に急に腰が痛くなったんで行きたいんですけれどもという両者のマッチングを見るといところで、ライドシェアという乗り方のやり方の方法があると思うんですね。

一番、地域によって御高齢の方が多くてモビリティが悪いところの方々は、どうやって、時間があるけれども、訓練も受けたし講習も受けたんだけど、その車も管理、自治体で登録もした、登録しているんです、登録しているのが大事なんですが、登録もしている車なんですというところのマッチングを見るかという問題なんですけど。高齢の方というのは、一番分かりますのは電話なんです、スマホじゃなくて電話なんです。電話を掛けて誰か暇な人いませんかといったら、そこで受付係というのがいなきやならないので、これまた人が必要になってしまってますが、そこ

のところをシステム化して、それこそAIか何か使って、今お電話いただけましたでしょうかというふうな、ライドシェアの、その人たちが、私、何丁目何番地の何々で登録しております運転手でございますというふうな、こういう自由度が高い利用方法というのを今後お考えでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 基本的なちよつと考え方をお話しさせていただきたいと思えます。

国土交通省としては、交通不便地域における住民、来訪者の移動手段の確保に関しては、安全性及びサービスの安定的な提供の観点から、まずはタクシーやデマンド交通を活用いただき、それでも公共交通が不十分な地域においては自家用有償旅客運送も組み合わせさせて交通サービスを確保していく、このことが重要だと考えております。

その上で、委員御指摘の自家用有償旅客運送については、地域公共交通会議等での議論を経た上で、地域における創意工夫により、例えば利用者としてドライバーをマッチングするアプリの導入またその電話システムという、そういうシステムを導入することによって柔軟なサービス提供が可能になると、このように考えております。

国土交通省としては、こうした制度も活用しながら、交通サービスを確保することができるよう、引き続き取り組んでまいりたいと思えます。

○石井苗子君 タクシーの運転手さんに聞いたら、

六十五歳で定年、七十までできるといことなんですね。それで、七十で定年になった人が、この間までタクシートの運転手やっていたという人が、こういうライドシェアの在り方、自家用有償旅客運送制度というのを使得ってその地域で活躍すること、リカレント教育をして、講習を受けて登録して訓練受けて、で、リカレント教育を受けて、地域の交通システムのリデザインして、その言葉どおりにいくと思うんですよね。リスクリングですか。全部当てはまると思うんです。

なので、確かにタクシーを先に優先してという考え方は分かるんですが、呼んでも今予約いっぱいですか、タクシーというか、タクシーはあるんですが運転手がいらないというような状態であれば、こういう活用の、地域限定でやっていただければいいと思いますので、是非これからマッチングのシステムについていろいろなAIのものを活用していくようになっていただきたいと、再構築協議会ですか、の人たちの英知を集めてAIのことをやっていただきたいと思っております。ライドシェアはそのくらいにいたしまして、今日は厚労の方に来ていただいていると思うので、厚労の方、よろしいでしょうか。

私は、奈良県の、一つ視察に行つてまいりました、外国人留学生の中で介護に特化した留学生の方々を、日本語学校、介護福祉士養成ですね、養

成学校、そして寮、隣に施設、高齢化施設を置いて働いていると、だけど介護福祉士の資格を取る前にも働いているというような一つコンパクトな地域づくりを見てきたんですが、なぜこんなになったかといいますと、その隣が、一戸建てブームのときにディベロッパーが建てた家がざあつとありまして、そこに小学校まで造つたんですが、今廃校になりました、その家には若い人は住んでおらずほとんど御高齢の方という。まあ資源がそろっているといえはそろっているんですけれども、そこに高齢施設を建てました。

それはいいんですが、その経営されている方からこういう意見があつたんですね。このままいきますとASEANの諸国で介護人材は取り合ひになつていきますと、もう何とかしないと、もう少し、この介護の人たちが日本で就労したいと思わなくなつてしまいますという御意見をいただきました。

そこで調べたところ、外国人の介護人材受入れの仕組みというのは四種類ありまして、皆さんプロだから御存じだと思つてんですが、EPAと在留資格を持った介護と技能実習生と特定技能一号と、そのほかに海外留学生というのがあるんですが、この留学生の制度をちよつと見ていただきますと、この資料の二枚目、あつ、一枚目でしたつけ、外国人留学生及び一号特定技能外国人の受入れ環境

整備事業についてというところなんですが、外国人留学生というような呼び方はおかしいと思うんですね。留学生で外国の方というのを見ますと、相当いろいろ、相当いろいろあるんです。だけれども、介護だけ卒業したら必ずここで勤めてねになつていて、ほかの例えば芸術だとかそういう人は、必ずこのプロダクションで勤めてねなんというのはいないんですね、ないんです。

なので、外国の方で、介護福祉士の資格を取るまでの間に、この資料の二番目ですけれども、特定一号になつて五年でお帰りいただくとか、どう考えても介護が今大変で人手がいないので、何とかして確保しようとする立て付けをやっているわけなんです。だけど、このままでいくと人材の取り合ひになつてしまうから何とかしなければならぬ。私は、もう今日は時間がないからやりませんが、根本的に外国の方に日本で働いてもらうというのをどう考えるか。

施設に行つたときに、あなた方、日本がいいと日本で働きたいと思つたというのは何がありませんかと言つたときに、留学生の方が、日本は殺されることがないと言つていました。安全だ。なので、いろんな、日本語じゃないと駄目だとか、N2までの日本語の能力がなきゃ駄目だとか、いろいろバリアはあるんだけど、安全で安心して暮らせるから日本を選ぶと。まあ有り難いとは思つた

んですが、それでも今後のことをちょっと聞いておきたいと思ひまして、介護における外国の方の費用面についてですけれども、学費が月五万、居住費が月三万と、こんな少なくとも、で、終わったら日本で働いてねはないと思うんですが。

日本語の教育費用、介護福祉士の養成学校の費用、安定的に支給すること、それからASEANの諸国で人材が取り合いになっていくということ、近い将来に、こちらからその国に出かけて行って、そこで日本語学校をつくったり介護養成学校をつくったりして、そこまでして日本に来てもらうというぐらいの環境整備をするおつもりがあるかどうか、あと少しなんでお答えいただけますでしょうか。まとめてお願いします。

○政府参考人（本多則惠君） お答え申し上げます。

介護人材の確保については、非常に重要な問題として総合的に取り組んでおりまして、外国人留学生に対する経済的な支援も重要と考えております。このため、介護福祉士国家試験、国家資格の取得を目指す日本語学校在学生及び介護福祉士養成施設に在学する留学生の方を支援するために受入れ介護施設や受入れ事業所が奨学金を支給する場合等につきまして、例えば学費として年額六十万、居住費として年額三十六万の範囲内で助成をしております、こういったことで外国人留学生

の経済的負担の軽減に取り組んでおります。現在、令和四年度で三・六億円の執行額となっております。

さらに、外国人材を受け入れるに当たっては、おっしゃいましたように、安全、安心ということ、不安の解消や支援体制の整備も重要ということで、介護福祉士養成施設を対象として、留学生に適切な教育指導を行うための教員の研修に係る経費の助成も行っております。また、来日前の介護分野の外国人留学生をできるだけ来ていただくための支援ということで、海外現地においてそのマッチングのための合同説明会などの経費の助成を行っております。

また加えて、令和五年度から、海外に向けて日本の介護に関するPRを積極的に行うために、ウェブサイトを通じた広報を拡充をしております。

また、実際に働き始めて……

○委員長（蓮舂君） 端的におまとめください。

○政府参考人（本多則惠君） 円滑に修学、就労できることも重要と思っておりますので、多言語翻訳機の導入ですとか様々な支援を行っております、こういった様々な施策のために必要な予算を確保して、今後とも介護分野の外国人材の確保に努めてまいりたいと考えております。

○石井苗子君 もうちょっと力を入れて予算確保

してやってくください。

ありがとうございます。終わります。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日は、大臣始めよろしくお願いしたいと思ひます。

まず最初に、自動車整備士の人材確保に向けた取組についてお伺いしたいと思います。

政府も自動車整備の高度化に対応した人材確保のためのワーキンググループというのを開いていただいて、三月末に中間の取りまとめが行われたというふうに承知をしております。この中間の取りまとめの中には、人材の募集、そして人材の定着と、人材の育成、この三本柱で人材確保策取りまとめられているというふうに承知をしておりますが、大臣として、今回の中間取りまとめ、どのような評価をされているのか、アピールしたい政策も含めて、是非大臣としての受け止めをまずはお伺いしたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 昨年来、総理も入りまして車座対話等を行い、この自動車整備士不足に対して政府を挙げて頑張らなくてはいけないということ、自動車整備の高度化に対応する人材確保に関するワーキンググループ、議論させていただきます。中間取りまとめがあったところでございます。その中では、先ほど委員から御指摘のあったこの三つの柱を中心にやっていきたいと思つて

おります。

今回、その中間取りまとめで記載された対策のうち、新たな取組としては、例えば高校生等を対象とした整備工場における仕事体験、それから事業者による職場環境の改善に向けた取組の達成状況を評価する取組などがございます。

国土交通省としては、中間取りまとめに記載された施策を着実に実施し、自動車整備士の人材確保に向けてこれからも全力で取り組んでまいりたいと思っております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

高校生には、夏休みを使って三日間程度実際に整備士の皆さんの職場に入らせていただいて職場体験していただくと、整備士という仕事を若い皆さんに知っていただくというような新たな制度も全国的にやっていたかどうかというのは承知しております。是非しっかりとやっていただきたいと思っております。

また、それと併せて、この中間取りまとめの中には、若い整備士の給料アップにつながるような評価制度の導入とか、評価制度を構築していくこと、こういったことも指摘をされております。自動車整備士の皆さんのこの魅力を高める、そして若い自動車整備士の皆さんの定着をしっかりと図っていくという観点からは、若手整備士の給料を大幅に上げていくというのは大変重要な要素だとい

うふうに思っております。

そこでお伺いしますが、この中間取りまとめの中で指摘をされている給料アップにつながる評価制度、体制の構築、具体的に委員の皆さんからどのような制度があつたらいいんじゃないかというような提言も含めて、どういう内容を想定されているのか、確認をさせていただきたいと思っております。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたします。

自動車整備業における人材不足に対応するためには、若手自動車整備士のスキルアップに応じた処遇の改善といった定着を促進する取組が大変重要であると認識をしております。具体的には、それぞれの整備事業者において、整備士の保有する資格と連動した処遇がしやすくなる環境整備が、中間取りまとめに向けての委員からの御指摘もございましたし、それについて国土交通省としても必要であると考えております。

具体的には、今後自動車整備士の働きやすい職場についてのガイドラインを策定をすることとしておりまして、そのガイドラインにおきまして、スキルアップに応じて自動車整備士の処遇が改善されることを促すとともに、国の支援制度の運用におきましても、レベルの高い整備士の在籍している整備事業所に対するインセンティブ、これを検討するなど、整備事業者における処遇改善が進

むよう、着実に取り組んでまいります。

○浜口誠君 ガイドラインを作ることですけれども、今日も実は傍聴席に自動車整備士の皆さんも来ておられます。政府の取組を非常に關心持って注視していただいておりますので、是非、現場の整備士の皆さんあるいは事業者の皆さんからガイドライン策定に当たってはどのような評価制度が現場の皆さんのやる気や意欲につながっていくのか、そういった面も含めてしっかりとガイドラインを作り込んでいただきたいというふうに思っております。

これ、入れ替わりますけど、また来ますので。（発言する者あり）ええ、そうです。これで終わりじゃないですので、しっかりと答えていただきたいと思っております。

それを要望しておきたいと思っております。また、あわせて、中間取りまとめの中には、自動車整備士の未来の整備士を育てていくために、自動車整備の専門学校の入学生を増やしていくということも大変重要な要素だと思っております。

この自動車整備の専門学校に入学する生徒を増やしていくためには、やはり学費等の負担の軽減、学びに関する金銭的な負担というのはやっぱり下げたあげるとそのハードルが低くなって、高校生たちが自動車整備の専門学校に行こうかなというマインドもこれ後押しすることができるというふ

うに思っております。

取りまとめの中には、奨学金活用等の充実を考
えていった方がいいんじゃないかと、こういう指
摘も織り込まれておりますが、じゃ、具体的にこ
の学びの金銭的な負担軽減、どういった形で応援
していくのか、具体的な今後の支援策について確
認をさせていただきたいと思えます。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたしま
す。

若手自動車整備士を確保するためには、学費が
障害となり学生がその道を諦めることがないよう、
金銭的負担を軽減する取組が重要であると認識を
しております。

自動車整備士を目指す学生の方々の金銭的負担
を軽減する支援としては、現在、日本学生支援機
構や整備事業者による各種の奨学金制度があり、
国土交通省としましては、これらの奨学金制度が
有効に活用されるよう、高校生や保護者などに周
知をしております。

また、来年度からは、文部科学省における高等
教育の修学支援新制度において、授業料減免や給
付型奨学金の支援を受けられる対象の要件がこれ
までの世帯年収約三百八十万円から約六百万円
中間層まで拡大される方針と承知しており、この
ような新たな制度の活用状況を見つつ、引き続き
更なる負担軽減の必要性について検討してまいり

たいと考えております。

○浜口誠君 しつかりと、学生の皆さんの学びの
金銭的な負担の軽減策、政府挙げて検討してい
たいと思えますし、実際に自動車整備の専門
学校に二年行くときの学費と、大学、四年制の大
学に行くと、工学部とかに行くと二年間で必要に
なる学費を比べると、整備士の専門学校に通う学
生の学費の方が高いんですね。そうなんです。二
年間同士で比べてですよ、二年同士で比べると。

そういう実態もありますので、やはりこの自動
車整備の将来の担い手、今、整備業界、人手不足
で有効求人倍率四・七とか、地域によってはもう
八を超えているような地域もありますので、全国
平均でそのぐらいの人手不足がずっと続いてお
りますので、未来の自動車整備士をいかに育てて
いくのか、本場に国挙げてこういった点の支援を
お願いをしておきたいというふうに思えます。

あわせて、車もどんどん高度化してきておりま
す。自動運転の車もこれから開発が進んでいくと
思えますし、また、電動車、電気自動車、EV、
FCVと言われる燃料電池車、新たな車の高度化
に学生の皆さんもしっかり対応していかないと
いけないし、現役の整備士の皆さんもしっかりそ
ういう技術にキャッチアップしていくような講習会
もこれから国としてしっかりとやっていただきたい
と思えます。そういったときには、新しい車をし

つかり導入して、専門学校においてもEVで実際
の実習をしていただく、そういうカリキュラムを
これから増やしていく必要があると思えます。

そのような最新の車を導入をしやすくしていく
ために、国としてもしっかりとした支援を是非お
願いしたいなというふうに思っておりますが、こ
ういった支援策について具体的にどのようにお考
えなのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたしま
す。

整備専門学校の子生や整備士が最新車両を用い
て学習することは大変重要であると認識してお
り、自動車整備の高度化に対応する人材確保に係
る検討ワーキンググループの中間取りまとめにお
きまして、自動車メーカーとの連携による最新
車両を用いた授業の充実化が盛り込まれておりま
す。

国土交通省におきましては、関係省庁とも連携
し、事業再構築補助金の活用を促進した結果、新
型の電気自動車の導入が実現した整備専門学校も
出てきております。国土交通省としましては、引
き続き整備専門学校などのニーズを把握しつつ、
必要に応じて自動車メーカーとも連携の上で、支
援制度の有効な活用を含めて、整備専門学校など
における授業の充実化を図ってまいります。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、最新の、高度化された最新技術を織り込んだ車で授業であったり講習会を開いていただけた環境整備を進めていただきたいと思います。

そして、今回の中間取りまとめ、いろんなメニューが、いろんな提言がなされています。これが本当に現場でどこまで実行できているのか、またその効果が着実にあるのかといったことを定期的にやっぱり確認、評価をしていく、そして何か課題があればその課題策を考えていく、いわゆるP D C Aという、プラン・ドゥー・チェック・アクションというのを定期的に回していくことが大変重要だというふうに思っております。

こうしたこの中間取りまとめをより実効性を高めるための仕組みづくりというのは、国土交通省としてもしっかりと対応していただきたいと思いますが、この点について大臣のお考えがありましたらお伺いしたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今回の中間取りまとめに記載されたいろいろな事項につきましては、これからそのワーキンググループの、中間取りまとめを行ったワーキンググループのメンバーの方々が進捗状況を継続的にフォローアップし、必要に応じて改善策を検討することとしております。また、施策の実効性を高めるためには、現場で働いておられる自動車整備士などの御意見を伺いながら取組を進めていくことが重要であると認識

しております。これからも、様々な機会を見つけて現場の声を把握した上で、必要な予算の確保にも取り組みつつ、自動車整備士不足の解消に向けて全力で取り組んでまいりたいと考えております。

私、昔、党の青年局長をやっているときに若い人たちの政策要望を聞いたとき、自動車、車に関しての要望が非常に多かった。それはやっぱり、車が夢を与える、そういうものであったというその反映だと思えます。今が夢を与えていないということじゃないんですが、今、青年局、青年層の政策要望の中に車に関しての要望が少なくなってきたと聞きます。是非、我々も頑張りますが、車を造っていらつしやる方も我々に夢を与えてくださるような車を造っていただいて、官民双方で魅力を、車ということについての魅力をアップしていくことが自動車整備士不足の根本的な解決につながるのではないかと思っておりますので、そこをしっかりと我々も頑張っていきたいと、このように思います。

○浜口誠君 大臣からもメーカー側に対しての要望をいただきましたので、しっかりとお伝えしておきたいと思えますし、本当にいろんな商品ありますけれども、よく言われますけれども、愛が付く商品は、愛車とか、やっぱり思い出も車の中には非常にありますし、皆さん大事に乗っていただいている車もたくさんありますので、こういった車

が故障したり何かあったときにすぐ整備士の皆さんが修理して動けるようにしていく、やっぱりこういう体制を日本においてもしっかり維持していくことは大変重要だというふうに思っておりますので、魅力ある、夢のある車造りも含めて、我々の立場でも対応をしていきたいなというふうに思います。

しっかりと、この自動車整備士の問題まだまだ課題ありますし、継続した対策を、政府には財源面も含めて是非とも引き続きの御支援をお願い申し上げます。

続きまして、高速道路、先ほど森屋野党筆頭理事からも高速の件についてのお話ありましたが、私も少し、問題意識持っている高速のETC化について確認をしたいと思います。

今、政府は、二〇二五年度までに都市部は全てETCに替えていく、二〇三〇年度までに地方も含めて全てETC化していく方針が示されております。しかしながら、ETCを付けたくても付けない車、ユーザーもたくさんいるというのも、これもまた事実です。

例えばですけれども、仮ナンバーを付けて自走で走るような車はETC付けようと思っても付けれないんですね。こういった車は、首都高で年間四十万台、首都高利用しています。それだけあるんですよ。皆さん、もう全部ETC付いているん

じゃないかと思っているかもしれませんけれども、そうじゃないんですね。現実はそのではありません。

こうしたETCを付けないユーザーの方が、自動車ユーザーの方がやっぱり高速を利用できるような環境整備というのをしっかり整えた上でETC化というのをやっけていかないと、そうした皆さんが高速を利用から排除されてしまうということになりますので、社会的な公共インフラを利用できないということにもつながっていくので、こうしたETC化を進めるのであれば、そうした皆さんへのしつかりとした対策、配慮というのを同時並行で進めていくというのが極めて重要だというふうに思っておりますが、この点に関して大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 現在、料金所のETC専用化を進めております。御指摘のあった仮ナンバー車両につきましては、ETCの搭載に必要な車検証を備えておらず、現行の運用においてはETCを搭載できないことから、ETC専用の料金所では係員の指示に従って通行いただき、後日の支払などにより料金を精算していただく必要がございます。

仮ナンバー車両以外にも料金所で車両などの確認を要するためETC通行できない車両があることから、これらの車両についてもETC専用の料

金を円滑に通行できるように、ETCの運用上の工夫やナンバープレートの活用を含め、引き続き高速道路会社とともに運用方法を検討してまいりたいと思っております。

○浜口誠君 これからいろんな検討を高速道路会社の皆さんとやっていたかどうかということになります。と思いますが、今、首都高の料金所がどんどんETC化されています。

で、何が起きているかというと、この仮ナンバー付きの自走で走っている方が無人のもうETC化された料金所に行ったときには、いわゆる申請書みたいなのを取って、いろんな手続をして、それで一旦は入れるんですけども、またその後の手続がめちゃくちゃ面倒なんですよね。事後処理が物すごく大変で、そういう無人の料金所はもう使えないと、使いたくないということでわざわざ、ルート上はそこが一番いいんですけども、有人の料金所にわざわざ回って有人の料金所から入っていくというような、非常に不効率な運用が今行われております。

こういったところをやっぱり改善していかないと今後更に問題は大きくなっていくというふうに思っていますので、例えばですけども、仮ナンバーで自走するような車でも付けられるようなポータブル式のETCの開発を国としても支援していくのですか、あるいは自動精算機というのを無

人のところにもしつかり設置して、もうそこで簡単に料金精算ができるような体制を整えていくかどうか、いろんなことがまだまだできるといふふうに思っていますので、そうしないと、本当にETCを付けたくても付けれない、こういった車の利用を大幅に制限することになるといふふうに思っております。

それができないんだつたらもうETC化やめてくださいというふうに正直思いますので、先ほど申し上げたように、首都高であっても年間で四十万台の車がそういった対象になっておりますので、是非そうした対策を国挙げて進めていただきたいと思っております、これはもう丹羽道路局長から御答弁いただきたいと思っております。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。先ほど大臣から申し上げましたとおり、仮ナンバー車両はETC搭載に必要な車検証を備えておらず、現行の運用においてはETCを搭載できないことから、このETCの専用の料金所の運用に当たっては配慮していく必要があるかと思っております。

このため、仮ナンバー車両がETCの専用料金所を通行する際の運用につきまして、御指摘いただいたような特別な車載器の開発を含め様々な選択肢について検討するため、国、関係団体、高速

道路会社が意見交換をする場を設けることとした
しました。

運用に当たっては、例えば車種の判別が適正に
行えるような仕組みづくり、こういったものも必
要になると考えておきまして、こうした観点も踏
まえて、関係者の意見を聞きながら検討を進めて
まいりたいと考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

検討会を実施していただくということですので、
そこで本場にしっかりと聞いてくださいよ。いろん
な要望を関係者の皆さん持つておられますので、
より円滑に高速を利用できる体制を整えていただ
くことは大変重要だというふうに思っております
ので、私の立場からもその点を強く求めて、質問
を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○委員長（蓮舫君） 本日の調査はこの程度にと
どめます。

○委員長（蓮舫君） 海上運送法等の一部を改正
する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。斉藤国土
交通大臣。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） ただいま議題となり
ました海上運送法等の一部を改正する法律案の提
案理由につきまして御説明申し上げます。

昨年四月に発生した知床遊覧船事故では、二十
六名の方々がお亡くなりになり又は行方不明になりま
した。輸送の安全の確保は旅客船事業の大前提で
ありながら、今回の事故によりかけがえのない命
が失われてしまったことを重く受け止め、このよ
うな痛ましい事故を二度と起こしてはならないと
の決意の下、事業者の安全管理体制の強化、船員
の資質の向上、行政処分の強化等により、旅客船
の安全・安心対策に万全を期する必要があります。

また、輸出入のほとんどを外航海運が担う我が
国において、船舶の保有・維持管理、船員の配乗
等を担う船主は、経済安全保障上、極めて重要な
存在です。我が国の船主が熾烈な国際競争にさら
される中、安定的な国際海上輸送を確保するため、
我が国の船主による外航船舶の計画的な確保等を
図る必要があります。

このような趣旨から、この度この法律案を提案
することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申
上げます。

第一に、事業者の安全管理体制を強化するため、
安全統括管理者や運航管理者に係る試験制度等を
創設するとともに、小型船舶のみを使用する旅客
不定期航路事業に係る許可について更新制を導入
するほか、事業許可の欠格期間を現行の二年から
五年に延長することとしております。また、事業

への参入が事前届出制となっている人の運送をす
る船舶運航事業について登録制を導入することと
しております。

第二に、船員の資質の向上を図るため、事業用
小型船舶の船長となるために必要な特定操縦免許
の取得に係る講習課程の内容を拡充するとともに、
当該免許について、乗船履歴に応じた航行区域の
限定制度を創設するほか、船舶所有者に対し、船
長等の乗組員への海域の特性等に関する教育訓練
の実施を義務付けることとしております。

第三に、法令違反があつた事業者に対する船舶
等の使用停止命令に係る制度を創設するとともに、
輸送の安全確保命令に従わない事業者に対する罰
則を強化することとしております。

第四に、我が国の船主による外航船舶の確保等
を図るための計画認定制度を創設することとして
おります。

そのほか、これらに関連いたしましたして、所要の
規定の整備を行うこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。
この法律案が速やかに成立いたしますよう、御
審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長（蓮舫君） 以上で趣旨説明の聴取は終
わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日
はこれにて散会いたします。

午前十一時四十二分散会