

令和二年五月二十八日（木曜日）（未定稿）

午前十時開会

○委員長（田名部匡代君） ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、山田太郎さんが委員を辞任され、その補欠として末松信介さんが選任されました。

○委員長（田名部匡代君） 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、警察庁長官官房審議官高田陽介さん外十六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（田名部匡代君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（田名部匡代君） 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、本日の委員会にライフステーションワンステップかたつむり共同代表・全国公的介護保障要求者組合委員長三井絹子さんを参考人として出席を求め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（田名部匡代君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（田名部匡代君） 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。

○小沢雅仁君 立憲・国民、新緑風会・社民の小沢雅仁でございます。皆さん、おはようございます。

本日は一般質疑の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。限られた時間ですので、早速質問に入りたいと思います。

まず、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、宿泊、旅行、航空、鉄道、貸切りバス、タクシー、旅客、乗合バスなどに大変大きな影響を与えております。国土交通省が四月三十日時点でまとめた関係業界の影響の資料を見させていただきましたが、本当に深刻な状況であると言わざるを得ません。

その取りまとめから更に約一か月を迎えようとしておりますが、関係業界の現時点での影響等について大臣にお伺いをしたいと思います。認識も含めてお願いしたいと思います。

また、第二次補正予算が昨日閣議決定されまし

たが、国土交通省としての具体的な支援策、そして様々な要望が寄せられていると思えますけれども、これからの具体的な支援策の考え方についても、大臣の決意を含めてお願いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今の御質問、国交省全般というより運輸業界中心ということですのでよろしいでしょうか。（発言する者あり）全般でいいと言われるともうめちやくちや多岐になるのでなかなか、建設業界とかも含めるという意味じゃなくてよろしいですか。はい。

運輸業界につきましては、今回の基本的対処方針におきましても、様々な感染リスク等それぞれの大きな不安がある中で、国民の皆様方の最低の暮らしと生活の基本の物流という大変重要な使命と任務を本当に果たしていただいている、大変貴重な社会的なインフラだという認識がございます。

しかし、他方で、移動を自粛するという中で、当然営業的には、業務的には大変状況は厳しい。ヒアリングをしても、運輸業界全般、それぞれの業界、押しなべて前年同期比でいくと九割減前後というか、ほとんど今回は厳しい状況が続いているということの中だというふうに承知をしております。

全ての業界から様々な御要望をいただいております、これは何回か繰り返しをさせていただいておりますが、三つの支援方針ということで、一

つ目には早期の終息を目指す、これは最大の支援だと。二つ目には、この間の事業を継続するために資金繰りの支援と雇用の確保、こうしたことを関係省庁連携してやっていくと。そして三つ目は需要の喚起ということでありますが、今回の二次補正につきましては、需要の喚起ということと同時に、公共交通機関につきましては地方創生の臨時交付金の中で、一次補正から入っておりますが、公共交通応援事業という事業メニューが入っておりますので、これ地方公共団体にとっては、最初にはどうしても医療の確保とか、あと事業、商売をやめていただいているための応援金とかということが第一義にあると思うんですが、こうしたメニューもあるということで、今地方の、全国の運輸局から各地方自治体を通してこうした公共交通を応援することができずよということは徹底させていただいております。

具体的には、例えば、いい例だったと思うんですが、熊本市の交通局では路面電車を走らせておりますが、三密を回避するというところで、この交付金を使って市バスを貸切りのように走らせて、三密を回避しながら市バスの有効利用ということをこの交付金を使ってフルにやっていたかと思えるということは大変いい事例じゃないかと思えますので、こうしたこともそれぞれの地方自治体で横展開していただければというふうにも思っ

ております。

昨日閣議決定をいたしました第二次補正予算につきましては、利用者と従業員双方が感染防止をするという意味で、感染防止対策の様々な、何とか、対策費、昨日、実は関東バスの現場にも行かせていただきましたが、運転席を防護するネットとか、様々なそうしたことについても使っていただけのような予算を全体で約百三十八億円を計上したところでございまして、こうしたことをしながら、現場の皆さんが安心して業務に専念できるように、そして利用者も安心して利用できるように、これ難しいんですが、三密を回避しながら業務を継続できるような、大変難しい二つの柱を何とか切り盛りできるような、そういう交通政策、公共交通政策を再度つくっていくかなければいけないんじゃないかと、こう思っているところでございます。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。

農水省の方では農家に対する持続化給付金制度というのも設けておりまして、是非とも国土交通省も、今本場に極めて厳しい、とりわけ宿泊、ホテルなどにそういった制度を是非設けていただけたら有り難いという要望を申し上げておきたいというふうに思っております。

そして、少し郵便局のことをちょっと触れたいなど。これは質問じゃございません。

今ここに持ってきましたが、アベノマスクと言われているものでございます。これ、実はタウンプラスという商品で今全国の御家庭に配達を郵便局が担っていたいておりますが、皆さん、これ一通の引受けの郵便料金、御存じでしょうか。四十二円です。四十二円で引受けをしております。大体二十六億円、郵便局にこの郵便料金が入ってくるということでございますけれど、正直言ってそれほど利益が生まれませんが、こういった事情を鑑みて、私、郵便局出身ですけど、私たちの仲間が今全力でマスクの配達を全国で行っているところでございます。

しかし、残念ながら、検品をした関係で郵便局への持込みが遅れて、配達も遅れて、報道にもありますとおり、五月中の配達が非常に厳しいと。こういうときにどこに苦情が来るかというと、郵便局に苦情が来ちゃうんですね、いつ届くんかという苦情が。感染防止対策を行いながら懸命に郵便局の方では、これ今ちょうど、特定給付金ですね、十万円の、その郵便物も重なった配達業務になっておりますので、大変苦労しながら郵便局の方で対応しているということも是非与野党の先生にも御理解を賜りたいというふうに思います。そのことを一点申し上げておきたいと思えます。

時間の関係上ちょっと順番を変えまして、貨物自動車運送事業法の関係で少し質問させていただきます。

きたいというふうに思います。

貨物自動車運送事業法は、運行管理者の選任を事業者に義務付けております。この運行管理者は、事業用自動車の運転者の業務割の作成や休憩、睡眠などを含めまして、安全確保のため重要な役割を果たしていると認識しております。

また、警察庁が所管する道路交通法は、自動車の使用者に対して、一定以上の台数の自動車を保有する事業所において安全運転管理者の選任を義務付けております。この安全運転管理者は、運行計画や運転日誌の作成など、安全運転の指導を行う重要な役割を果たしております。

そこで、警察庁にお伺いしたいと思いますが、道路交通法では、安全運転管理者に対して年一回の安全運転管理者講習会の参加を義務付けておりますが、この講習についてはどのような形で事業者に対し連絡又は通知しているのか、教えてください。

○政府参考人（高田陽介君） お答え申し上げます。

道路交通法におきましては、都道府県公安委員会は安全運転管理者等に対する講習を行うということが定められております。この講習につきましては、道路交通法上、自動車の使用者が都道府県公安委員会から講習を行う旨の通知を受けたときに安全運転管理者等に受けさせなければならない

という規定になっているところでございます。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。

警察庁では各都道府県の公安委員会からきちんと通知をされているということでございますけれども、貨物自動車運送事業法は、選任する運行管理者については運行管理者講習を基本的には二年に一回受講させなければならない。同じような講習でありますけれど、平成二十四年四月の法改正で運輸支局長から講習の開催を通知することが廃止をされました。

そこで国土交通省にお伺いしたいんですが、この運行管理者講習を受けさせなかった場合、事業者に対して行政処分等が課せられることになっておりますが、事業者の責任において定められた講習を受けさせることになった考え方や、これまで特段の支障がなかったのかどうか、お答えいただけますか。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。

委員御指摘のように、平成二十四年に制度を変えまして、先ほど警察庁からお答えをされた安全運転管理者講習につきましては通知があつて受講するというところでございますけれども、私どもの貨物自動車運送事業法に基づくものにつきまして、これは通知をしなくても、それまでは通知をしなきゃいけなかった、通知をしなくても、きち

んと事業者の方で把握をしていたら、講習を受けていただくということにしております。

確かに、監査に入りましてこの講習を受けていないということになりますと、これは問題でございまして、なぜならば業務に必要な最新の法令等の知識を定期的に行うべきは非常に大事な業務の扇の要でございますので、したがってこれは処分ということになります。

特段、処分を今までやっておりますけれども、これについて問題があるということは聞いておりません。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。

是非、遅滞なく事業者の責任において講習を受けさせるように、引き続き指導していただくことをお願いさせていただきます。

そして次に、ゴー・ツー・キャンペーン事業について質問をしたいと思っております。皆さんのお手元に資料が配付されているというふうに思います。

まず、経済産業省にお伺いをしたいというふうに思いますが、この国が委託をする民間事業者等の具体的な考え方や選定の方法について、考え方をお伺いします。

○政府参考人（島田勘資君） お答え申し上げます。

委員御指摘の需要喚起キャンペーンにつきまして

ては、新型コロナウイルスの感染症により特に甚大な影響を受けた観光業、飲食業、イベント・エンターテインメント業の方々から是非雇用を維持するための希望になるので実施してほしいということ、地域の需要喚起や地域経済の活性化のために補正予算に盛り込んだものでございますけれども、本事業の実施に当たっては、一定の準備期間が必要であることも踏まえまして、コロナ感染症の終息状況にも十分留意しながら、五月の二十六日でございますが、事務局の公募を開始することとしたところでございます。

この事務局の選定につきましては、事業の円滑な執行の観点から、本事業の実施方法やスケジュールは妥当か、あるいは本事業の関連分野に関する知見を有しているかといったような審査基準に基づきまして、第三者の有識者で構成される委員会で審査を行い、客観性を確保した上で決定することとしてございます。(発言する者あり)

○小沢雅仁君 既に公募が始まりました、経済産業省などの関係省庁のホームページにアップされているのを、資料を印刷してみました。

びっくりしたのが、事務委託費が三千九十五億円、三千九十五億円という巨額な事務委託費になっております。今も変な業者に任せるなよという声が飛んでいましたけど、全くそのとおりだというふうに思っています、しっかりと業者選定を行っ

ていただきたいというふうに思っています。

そして、今度は国土交通省、観光庁になるでしょうか、最後にお聞きしたいのですが、この旅行商品を購入した消費者の定義、それと宿泊割引クーポンと地域クーポンとの割合について、最後お答えをお願いしたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

まず、対象ということですけど、購入する者ですが、国内在住者を想定しております。この対象商品を取り扱う旅行会社等の協力を得ながら、適切にこの執行をしていきたいと考えております。

また、割引の、旅行代金などの割引部分と地域共通部分の割合というところではありますが、七割程度を旅行宿泊料金の割引というものに充て、三割程度を地域共通クーポンとしてこれは付与するというような方向で調整を行っております。

例えば、一泊二日で二万円というような旅行商品でありましたら、その半分の一万円を国費で支援をいたしますが、そのうち七割部分ということ、残り三千円は共通クーポンとして、地域共通クーポンとして付与すると、こんなようなイメージになるように今調整をしております。

○小沢雅仁君 このゴー・ツー・キャンペーン事業、業者が選定をされてから実施までにそれ相応の期間が掛かると思っています。是非とも、一日も早

く旅行に行ける、そして飲食などに使えるという環境を整えてあげることが、今苦勞、大変な状況に置かれている皆さんにとっても大変有効であるというふうに思いますので、一日も早いこの事業の実施を強くお願いしまして、私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございました。

○森屋隆君 共同会派の森屋隆でございます。質問の機会をいただきましてありがとうございます。質問の機会をいただきまして、早速ですが、質問に入らせていただきました。緊急事態宣言が解除をされまして、いよいよ感染防止の中で新たな社会活動が始まったなど、こういうふうに思います。この間、本当に、赤羽国交大臣始め国交省の皆さんに本当に現場対応、現場の目線で対応していただいたことにまずは本当に感謝を申し上げます。昨日も関東バスの方へ視察行かれたということで、本当にありがとうございます。

それで、新たな習慣というか、社会的習慣というか、一つはこのマスクだと思っております。マスクが、今はこの夏に向けてしているということ、大分、少し息苦しかったり、外ではちよつと気を付けないと危ないということ、そういった注意喚起も厚労省の方からも出ているのかなと思えますけれども、私はバスの運転手の経験をしていたということ、実はこのバスの運転席というのは

非常に暑いんですね、この首から上がというか、まあ暑くてですね。それで今回、感染防止でビニールのカーテンなどもやりましたから、実は、少し極端に言いますとビニールハウスにいるような形で、ゴールデンウィーク中、すごい、三十度ぐらいあったときに、まあちよつと先輩から、この夏本当に帽子をかぶって乗り越えられるか心配だという話が幾つかあったんです。

そして今、クールビズ、スーパークールビズで、帽子を取ってこの期間だけは運行しているというのが公営も民営も含めて全国的には六割から七割ぐらいかなと思っているんですけども、今回このコロナの関係で、新たな社会的な常識というか認識という中でいろんなものが変わってくると思います。是非、健康管理と安全輸送の観点から、いろんな昔のバスの運転手さんのイメージというのはあるんだと思うんですけども、まずは健康と安全を重視していただいて、国交省の方からも是非、注意喚起とそれを促すような状況をつくっていただきたいと、こういうふうに思います。そして、もう一つありました。このビニールカーテン、この各事業者で感染防止のために緊急的に作りましたから、これ少しお金掛かりましたけれども、是非、予算取れたということで、この作ったときの予算の支援もしていただきたいんですけど、この夏の感染力が弱いときに、このアクリ

ル板でしつかりとしたものを私は作った方がいいんだらうなと思います。ここも是非検討していただきたいと思います。いかがでしょうか。  
○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。

私ども国土交通省では、今年の一月以降、バス事業者の皆さんに対しまして、新型コロナウイルスの感染防止のために、外気導入による車内換気の実施や、あるいは運転席への感染防止スクリーン、この感染予防対策を要請してきたところでございます。

御指摘のように、これから夏を迎えるに当たりますして、昨日も大臣に視察をいただきましたが、非常に暑くなってくるだろうと思います。運転手の健康管理、重要でございます。熱中症の対策が重要になってくるということで、これは新しい生活様式の一つであろうと思っております。

道路運送法では、実は平成十八年まで法律の規定で制服の着用を義務付けておりましたが、これは廃止をされております。私ども調べてみますと、クールビズ期間中、シャツは半袖でもいい、ネクタイはなしでいいというのはほとんどのバス会社であります。実は制帽、大手の十社調べてみましたが、七社では着用しなきゃいけないと、こういうふうになっております。必ずしもそういうことでなくてもいいのではないかと、こういうふうに思

っておりますので、私どもから、脱帽を始めとするクールビズの取組をやっていただければいかがでしょうかというのを、これも新しい生活様式の一環として通知をさせていただければというふうに考えておるところでございます。

また、運転席への感染防止スクリーンあるいはアクリル板、アクリル板の方がよいのではないかというのは、昨日、大臣にバスを視察いただいたときもそういう話も出ておりました。これにつきましては、先般の一次補正にその支援について盛り込んでおりますし、昨日閣議決定をされました二次補正予算でも盛り込んでおるところでございます。

こういったことを通じまして、私ども支援をしつかりやっていきたいというふうに思っております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

本当にこの夏も猛暑になるということですから、本当に有り難い御答弁だと思います。

次に、今インバウンド需要がない中で、国内の需要喚起、本当に大事だと思います。先ほどもありました、一泊二日で旅行をしていただいて、需要を喚起していただく期待をしています。その中で、私が思うには、なかなかこの休みも取れない方もやっぱりいると思いますから、是非この地域の鉄道やバスを利用していただいて、そして地域

の中での食事だったりとか、そういった日帰りのメニューというんでしょうか、そういうパッケージも是非多くつくっていただきたいと思っております。

それで、今日の午前中に国交の部会もありまして、やはりその準備には少しこれ時間掛かると、これは当然だと思えますけれども、これは検討していただけるかちょっと分からないんですけども、私は、例えば年配者の方がふだん買物にも行けないような状況が田舎にはあります、都会にもあるかもしれませんが。例えば、タクシーに、二万円自分がタクシー券を買って、そこにそのものを補填して、普通の生活の中で買物とかそういう移動に使うことができないのか、あるいは、PASMOやSuicaや地元の交通系のカードの中に、二万円チャージすればそのプラスアルファの国からのものを足し込んでいただいて、地元の公共交通を利用して、地元のところで食事だったり、地元のホテルでもいいですよ、そういったところに使えないか。満遍なく、お金があつて休みが取れる人だけが何回も何回も使うようなことがないように是非してもらいたいと思います。

前々回だと思いましたが、浜口先生の方から修学旅行にも使えるかというようなお話があつたものですから、それは大丈夫だろうという御答弁だつたと思います。是非、大きな感覚の中で

いろんなメニューをそろえていただければ有り難いと思えます。どうでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) このゴー・ツー・トラベル事業ということで、いろいろ地域で消費をしていただいて地域経済活性化、需要喚起をしていくということの目的、政策意図でございます。

それで、ゴー・ツー・トラベル事業、休みを取って旅行に行くという旅行商品なんかの場合の割引と、先ほども申し上げました地域共通クーポンというところでいろいろな地域での消費を喚起しよう、こういうようなことであります。また、御指摘いろいろございましたが、日帰りの旅行というものの、貸切りバスなどを使って行く、こういうものも対象にしておりますし、修学旅行も対象にということで、幅広くいろいろ対象としては考えていきたいと思っております。

それで、地域共通クーポンを使う場合がございますけれども、この場合は、この使用が可能になるメニューの中に、公共交通機関もメニューの中に入りますので、是非登録をして、ここは幅広く募集をしたいと思えます。

また、バスや鉄道などの各地域の、各地域でのこの公共交通機関につきましては、周遊切符とかフリー切符などがここは宿泊とセットされている商品なんかが多いと思いますが、こういう場合は当然そこを使われるということとともに、今申し

上げました地域の共通クーポン、先ほど申し上げた三割ぐらい、ここの分行くというところの使用対象にどんどんなっていただいて支援の対象を広げていきたい、こう思っております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

鉄道、特に鉄道が多いんですけども、観光だけをメインにしているような鉄道も割と多いんですね。大井川鐵道さんなんかもそうですけれどもこの期間、本当に通学通勤というのはないものですから、ほとんどゼロに近いような状況でしたから、やっぱりそういったところにもやっぱり活用できるようにしたいなと、期待をしております。よろしくお願いします。

そして、もう先日の本会議でも大臣の方から本当に力強い御答弁いただきました。この間、地方の公共交通が本当に大変な状況になりました。自粛の中でも、やはりある一定程度の輸送量を確保して安定的な輸送をしていかなければならないという、そうでなければ更に地域がやっぱり疲弊してしまうということもあつて、その社会的使命を背負ってまた働いている人も、自分たちも医療従事者と同じように感染の危険もありながらエッセンシャルワーカーだというその誇りを持ってやってきたということが、本当に私もその現場で働いていた一人として、本当にみんなのこの間の努力

が本当に誇りに思っています。本当に、大臣始め  
国交省の皆さんに本当に支えていただきました。

そんな中で、今回、第二次の補正予算が閣議決  
定された中で、いよいよそこにこの予算を充てて  
いただくということで期待をしておりますし、何  
としても、このコロナの状況で地域の鉄道やバス  
が倒れてしまつては元も子もありませんから、是  
非ここに力を入れていただくことをよろしくお願  
いしたいと思います。

そして、もう一つですけれども、今回、私は、  
飛行機や都市鉄道、JRさんも私鉄大手もありま  
すけれども、こういうところも大分影響を受けま  
した。大きなインパクトがあったわけでありま  
す。当然ではありますけれども。そして、今後新た  
な社会というのはテレワークなどを中心にしてい  
こうというような動きもありますから、今までのよ  
うな輸送力というのは多分ないんだと思うんです。  
そしてまた、いつこのウイルスでこういう状況が  
発生するか分からないということを考えれば、私  
は、社会基盤を支えるこの交通というものを、一  
つこの安定輸送を図るために基金みたいなものを  
中長期的には考えていった方がいいんじゃないか  
など思っているんです。これは、検討していた  
けるかどうか分からないですけれども、そうい  
ったものが必要だと思えます。これは、国民のコ  
ンセンサスも私は取れるんじゃないかなと、こう

いうふうにも思っています。

こういったところを是非、赤羽国交大臣の見解  
があればお聞きをしたいと思えます。どうぞよ  
しくお願ひします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 先ほどの御質問のと  
きの答弁もさせていただきましたが、ある意味で  
は、この感染症の対策、問題があつてそうしたこ  
とが顕在化したと、このまま行つても少子高齢化  
人口減少化が続くと、将来的にはその公共交通機  
関の在り方、維持の仕方というのがやっぱり大き  
なテーマになつたと思えますが、それが相当この  
コロナウイルスのことで前倒し、目の前に突き付  
けられているんだと思えます。

先ほど申し上げましたように、今後のいわゆる  
ニューノーマルでどうなるかというのはまだ定か  
ではありません。テレワークは多分増えるんだと  
思いますが、学校はテレワークというわけにはな  
かなかいかない部分もあると思えますし、多くの  
中小企業は、また製造業はなかなかテレワークと  
いうわけにはいかないので、どのぐらい減るのか。  
実は、近々、経済産業大臣と厚労大臣と西村担  
当大臣とともに、経団連、日本商工会議所、また  
連合、経済同友会、それぞれの御代表の皆さんに、  
時差出勤とテレワークというのは三密を回避する  
ために継続をお願いするというのを近々また依  
頼に行こうと思っておりますが、いずれにしても、

三密を回避するというのと、このビジネスとし  
ての維持するというのは非常に難しいわけであ  
り、今言われた基金のことがすぐお答えはできませ  
んが、いずれにしても、交通政策基本法に基づいて  
交通政策基本計画というのを五年ごとにおおむね  
作っておりますので、これ来年度からのおおむね  
五年間の次期計画を策定するべく、交通政策審議  
会について、今後の公共交通機関の維持の仕方と  
いうのはやはり検討をさせていただこうというふう  
になつておりますので、今、基金云々ということ  
じゃなくて、その運賃の在り方とかそうしたこと  
も含めて、やっぱり成り立たないとその大きな使  
命と責任を果たしていただけないことになりま  
すので、そうしたことを、大変重い課題でありま  
すけれども、しっかりと検討をさせていただきたい  
と思えます。

○政府参考人（瓦林康人君） 私の方から、地域  
公共交通に対する対応につきまして御答弁申し上  
げます。

国土交通省におきましては、地域の公共交通サ  
ービスが引き続き社会の重要インフラとして機能  
をしっかりと発揮していくことができるよう、各事  
業者に政府の各種支援策、これを最大限活用して  
いただくための働きかけや調整に省を挙げて取り  
組んでいるところでございます。

特に新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨

時交付金につきましては、地方公共団体向けの活用事例集の中で公共交通応援事業ということで具体的な活用方法をお示ししております、これを活用した地方公共団体による交通事業者に対する支援が円滑かつ幅広く行われるように、現在、地方運輸局等を通じて、都道府県、市町村等へ積極的な情報共有あるいは働きかけをしているところでございます。

また、先ほど自動車局長からの答弁にもございましたが、これに加えまして、今般の令和二年度第二次補正予算案におきまして、地域鉄道、地域バス、生活航路、地域航空の各事業者を対象にいたしまして、十分な感染拡大防止対策の下での運行を確保していくことができるよう、駅、車両等の設備の衛生対策でありますとか、車内などで密度を上げないように配慮をした運行等の実証事業これに要する経費に対する支援として約百三十八億円を計上したところでございます。

今後におきましては、これらの支援策を各事業者の実情に合わせて積極的に御活用いただけるよう働きかけるとともに、需要の回復動向でありますとか、それによる経営への影響等をきめ細かく把握しながら、各種の公共交通サービスの確保、維持が図られるようしっかりと取り組んでまいります。

○委員長（田名部匡代君） 森屋隆さん、申合せ

の時間です。

○森屋隆君 ありがとうございます。

終わります。ありがとうございます。

○浜口誠君 立憲・国民・新緑風会・社民の浜口誠でございます。今日はよろしく願いたいと思います。

まず、冒頭、事前に通告していないんですけど、今日、今朝、先ほど来同僚の先生方からお話ありましたけれども、会派の国土交通部会がございまして、その中でゴー・ツー・キャンペーンについてヒアリングをさせていただきました。二点、少し私自身感じたことありますので、大臣の御所見があれば、後ほど御所見をお伺いしたいというふうふうに思っております。

一点目は、小沢委員の方からありました、要は、全体事務局の経費がやっぱり余りにも掛かり過ぎじゃないかと。全体のゴー・ツー・キャンペーンの前算は一兆六千七百九十四億円あるんですけども、今日の説明ですと、全体事務局の計上されている予算は三千九十五億円。これ、上限とは言うていましたけれども……（発言する者あり）ええ、一八・四％です。もう二割近いんですね。

実際、補正予算の中でどれぐらいの、ほかの三千億円近い予算でどれぐらいあるのかなと見たら、アビガンとかワクチンとかの開発費、アビガンの確保、これで六百五十五億円ですね。さらに、

人工呼吸器ですとか、あるいは病床の確保、そしてPCR検査、これをもっとしっかりやっていくと、この予算が一千四百九十億円です。それよりも更に高い。第二次補正で見ると、一人親の御家庭の低所得の親御さんを支援する、これの予算が第二次補正では一千三百六十五億円計上されていますけど、もう今言ったやつ全部足してほぼ三千九十五億円。ちよつと超えますけれども。

こんなに多くの予算をその事務局だけに投入するというのは、やっぱりいろいろ考えなきゃいけないんじゃないかなというのを正直感じました。その事務局に渡すんだったら、それぞれの旅行者さんに手数料という形で実際に委託をして、観光業に関わる皆さんにそういった予算が行き渡るようなスキームを考えていくべきじゃないかなというの一点です。

もう一点、二点目は、先ほどもありましたけれども、これからゴー・ツー・キャンペーン、大事な要素はあると思います。早くやってほしいという意見も多いと思います。ただ、今日の御説明ですと、やっぱり準備に二か月ぐらい掛かると、だから早くて八月ぐらいじゃないかという御説明がありました。政府の今後の移動の緩和基準は、六月の十九日から県をまたぐ移動はオーケーということになりますので、やっぱりそのぐらいのタイミングで、本来であれば一気呵成に観光需要を盛



り上げるといったこともやっぱり考えた方がいいと思います。

でも、今のタイミングでいうと、二か月掛かるという、その時点ではまだこのキャンペーンについてはスタートできないということになりますし、消費者の心理からすると、今日の部会でも指摘ありましたけれども、ゴー・ツー・キャンペーンがあるんだったらそこまで旅行行くのやめておこうと、県をまたぐ移動はできるだけ今は控えておこうという逆に消費をpushさえ込む逆のバイアスが掛かる可能性もありますので、是非この準備期間というのは極力前倒しをして、本来のこの政策の目的が実行できるように対応していく必要があると。

この二点を今日の部会の中で感じましたので、大臣、御所見がありましたら是非お聞かせください。

○国務大臣（赤羽一嘉君） ちよつと済みません、私の三千九十五億円ということ、詳細は伺っておりません。これは、ゴー・ツー・キャンペーンというのは全体で経産省が取りまとめられておいてその立ち上げの事務局の人とか相当雇うことについて経産省だと思いますので、ちよつと経産省があれば、私の所管じゃありませんので。

国交省について、ゴー・ツー・トラベルの件において、旅行代理店、国交省的に言う旅行代

理店が全部関わってコミッションで取るのはおかしいんじゃないかという話は、これは実は現場から随分いただきました。ですから、今回の仕組みの中で、旅館が直接予約をされているケースの方が随分多いので、それはそのことを侵食しないように、この仕組みの中で、従来旅館に直接契約をしているというスタイルも残してこのクーポンは使えらる。もちろん、大手の、大手というか、大手も中小も一緒ですけど、旅行代理店経由のパッケージの部分も従来ある、それはそれで使えるということですので、我々の中ではそこはそういうことがないようにということも思ったわけでございますが。

多分この三千九十億というのは、ちよつと精査、僕もしていませんけれども、人を雇って新しい専門の事務局を立ち上げるということの経費だと思いますので、ちよつと詳細は経産省に聞いていただければと思います。

もう一つは、このゴー・ツー・トラベルについては、予算委員会でははっきり言って各野党の皆さんからは、時期尚早だと、こんな計上するなというふうに言われていたのに、今早くやれと言われても若干戸惑いがあるんですが、当初から相当期間掛かるといふのは、これは大きな仕組みですので、ですからその空間というような懸念は当然あります。八月とか七月とかいろいろ言われてお

りますが、私は準備ができ次第速やかに始めたいと思っておりますので、これは八月にするのか七月にできるのか六月中にできるのかというのは定かではなくて、粛々と準備に入って、もちろん専門家の皆さんがその時点で都道府県をまたぐような環境だということをゴーサインが出れば、それは発動させるということでございます。

同時に、その間何も、じゃ、できないのか。おっしゃるように、夏以降の方が、半額というか、このゴー・ツー・キャンペーンがあるから待とうというような動きが出ないように、地方創生の臨時交付金の中で、もう実はいろんな地方自治体でその間を埋めるような形で、一百万円のクーポンだったら三割、地方自治体を、この臨時交付金を使って出すという、こうしたことも認められて、実際に掛けられているところもありますので、そうしたことで、旅行、旅行という雰囲気が出てくれば、そうしたことを地方自治体の獨創性でこの交付金を活用していただけてやっていただけるというのが対策なのではないかと。

今聞かれたこと、私のお答えできることはそういうことだと思います。

○浜口誠君 是非、旅行業界あるいは観光業界の方からの期待値は高いという御説明はこれまでも大臣からお伺いしておりますので、しっかりとこの予算を執行するのであればより早いタイミング

で対応していただくことをお願いしておきたいと思えます。

じゃ、通告してある質問の方に入らせていただきます。

まず最初に、雇調金の関係について、今日は厚労省の方にお見えいただいていますので。

依然として、雇用調整助成金、雇調金については、申請の手続あるいは申請書類等の簡素化に対する要望は強いです。実務レベルでも、休業の実績だとか教育研修の実績を提出しないといけない、そういうフォーマットがエクセルシートであるんですけれども、そのエクセルシートに企業が持っているデータがそのままコピーできなくて入力作業に大変時間掛かるとか、そういう実務的な要望であったり、あるいは、マニュアル自体が休業用と教育研修用で一緒になっていて非常に分かりづらいつと、もつと分けて分かりやすいマニュアルを提供してほしいですとか、さらには、いろいろ相談をハローワーク等に電話で掛けたりするんですけども、やっぱり分かる方がいらつしやらなく聞きたいことがタイムリーに聞けないと、ワンストップで相談を受け付けるような窓口をつくってほしいとか、いろんな要望が現場からも上がってきていますので、是非、厚生労働省においては、そういった現場の皆さんの困り事に対してしつ

りと向き合っていたら、常に改善をしていたきたいなというふうに思っておりますけれども、厚労省の見解をお願いします。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。

雇用調整助成金の申請におきまして、事業主の皆様から申請書類の書き方が難しい等の御意見があることは承知してございまして、これまでも申請手続の簡素化等を進めるなど事業主の皆様への負担の軽減に努めてきたところでございまして。

今委員御指摘がございました休業や職業訓練に係る所定の様式がございまして、その中で、実績一覧表にエクセルシートで提出いただくというのがございまして、そのまま事業所で作られたものの貼付けができないという御指摘がございまして。この貼り付けられるその元データがちょっと事業所によって違うものですから、そのように貼り付けられないというケースもあるというふうに承知してございまして、そもそも、その所定の様式で私ども定めておりますが、所定の様式に記載されている事項が載っている書類であれば、その所定の様式にこだわらずに、その各事業所でお持ちの書類をお出しただければ、それで私ども受理させていただくということでございますので、この点についてはしつかり周知してまいりたいというふうに考えてございます。

あと、マニュアルにつきましてもお話をいただきました。私ども、雇調金のマニュアルにつきましては、休業や教育訓練など網羅的なマニュアルで非常に大部であるという御意見がございましたので、最も活用される休業という形で最も御活用、雇調金、いただいているんですが、これにつきましては簡易なマニュアルを作成しているところでございます。

あと、ワンストップの相談につきましては、私ども、コールセンターを今設けてございまして、事業主の皆様からの相談に対応しているところでございますが、ワンストップとしてしつかり対応できるように、そのコールセンターの機能の向上に努めてまいりたいというふうに考えてござい

す。いずれにいたしましても、引き続き、事業主の皆様からの御意見、御要望をお聞きしながら、申請手続に係る負担の軽減に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○浜口誠君 是非、現場の声をしつかり受け止めていただいで対応いただきたいと思えます。

野党の共同会派でも今度、新型コロナウイルスの支援に関する手続等の迅速化を図る法律案を今国会で提出しようということ準備もしておりますので、しつかりと取り組んでいただくことを重ねてお願い申し上げます。

では、続きまして、航空業界に関してお伺いしたいと思います。

冒頭、赤羽大臣の方からも、運輸業界、もう九割以上の減収、非常に大きな影響が出ているという御説明ありましたけれども、航空業界も、まさにリーマン・ショックのときは二千八百億円ぐらいの減収だったようですけれども、今回は二兆円を超える減収になるとい、もう過去にない危機的な状況に陥っているというふうにも伺っております。

そんな中で、今政府としても、空港の利用料ですとか、あるいは航空機燃料税等の支払の猶予と、あるいはしていただいていますけれども、やはり足下を見ても非常に危機的な状況ですし、これから中長期にわたって今回の影響が長引く可能性もありますので、今の対応ではやっぱり不十分という声も多くいただいております。

海外においては、アリアリア航空、イタリアの航空会社を国有化するとか、あるいはエールフランスだとかルフトハンザは、もう政府が八千億円だとか一兆円近い公的資金を投入してサポートしようとか、こういうそれぞれの国のまさにナショナルフラッグを、自分たちの国の航空会社を守ろうという取組が加速しております。

是非、日本においても、いろんな今やられておる一時的な猶予ということではなくて、先ほど申

し上げた空港使用料ですとか、あるいは航空機燃料税、こういったものをもう減免していく、免除していく、更に踏み込んだ対応を是非御検討いただきたいというふうに思っておりますけれども、赤羽大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 現在、各航空会社の便数も旅客数も当然こうした政策の中でありますので大幅に減少しております、我々が認知、ヒアリングしているのは、二月から五月の中で業界全体で約五千億円の減収を見込んで、経営状況、大変悪化しているというふうに承知をしております。

もうよく御存じのように、これまでも、着陸料、航空機燃料税の支払猶予、また日本政策投資銀行の危機対応融資の活用をいただいで、当面の資金繰りは回っているものというふうに承知をしております。

これ、我々も日本の航空会社とは綿密に連携を取りながら、大事な機関でありますし、経済再生のときになくてはならない重要なインフラでありますので、しっかりと当事者の話を聞きながら最大限の対応をしていくと、これに尽きるわけであります。

国策、国有化してほしいなんて多分思っていないと思いますし、外国との比較をよくされる方多いんですけど、それぞれ国の事情も違いますし、

国が踏み込んで投融资みたいなことというのは、必ずしも航空会社、本邦の航空会社が望んでいるというふうには承知もしておりません。

そうしたことの中で、これからの状況がどう推移していくのか、悪化していく場合にはどう踏み込まなければいけないのかというのは、これももう適時適切にという表現になりますけれども、しっかりと前向きに検討していくことはお約束したいと思っております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、事業者の皆さんの意見も聞きながら御対応いただきたいと思いますが、とりわけ航空機燃料税については、もう日本の航空会社のみが払っている税になりますので、やはり今後、国際的な競争が厳しくなる中において、日本の航空会社にとってはやっぱり重い負担に、足かせになる、日本の航空会社しか課されていない税というところがありますので、とりわけこの航空機燃料税についても、減免等の御対応については、事業者の皆さんからの意見も踏まえつつしっかり対応いただきたいというふうに思っております。

続きまして、固定資産の関係についてちょっとお伺いしたいと思います。

今、もう既に中小の事業主の方に対しては、固定資産、そのうちの償却資産、設備とかの償却資産とか、あと事業用の家屋、これについては令和

三年度の固定資産税とか都市計画税が、今年の二月から十月までの収益状況によりますけれども、三か月間の収益が対前年でもう五〇%を超えるようなときはもう全額免除、三割から五割のときには半額免除というような、そういう施策が打ち出されております。

これは、やっぱり中小だけではなくて、これだけ経済の影響が広がってきているの中では、企業規模を問わず、この固定資産税、都市計画税の償却資産に対する対応、減免というのはやっていく必要があるんじゃないかなというふうに思いますけれども、政府の見解をお聞かせください。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

公共交通と物流の分野での対応ということで申し上げますが、公共交通につきましては、先ほども申しましたが、この基本的対処方針に基づきまして、国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービスとして位置付けられている中で、いずれも、事業も厳しい経営環境に置かれているということでございます。また、物流でございますが、物流につきましては、業種による濃淡はあるものの、企業間の物流を担う事業者を中心に、物流業界の収支状況は全般的に悪化傾向にあるということでございます。こうした状況を受けまして、国土交通省におき

ましては、関係省庁と共同いたしまして、雇用調整助成金の拡大措置、日本政策金融公庫の特別貸付け等の資金繰り対策の活用によりまして、全ての公共交通そして物流事業者を対象として、雇用の維持と事業の継続に取り組んでいるところでございます。

先ほど御説明申し上げました新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金の地方公共団体向けの活用事例集の中での公共交通応援事業でありますとか、あるいは一般の補正予算の、先ほど御紹介申し上げました、この十分な感染拡大防止対策の下での運行を確保していくことができるようにするための様々な取組に対する支援としての百三十八億円、こういったものを活用しております。

税金につきましては、私ども、特に今回、中小企業ではなくてというお話でございませぬ。そういう形での御要望は承っておりますけれども、引き続き、この困難な状況に直面している事業者を中心に関係業界の状況をきめ細かく把握しながら、政府そして国土交通省の支援措置が幅広く活用され、公共交通、物流の機能の維持が確保されるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

○浜口誠君 税の管轄は財務省なり総務省になると思えますけれども、今回、固定資産、償却資産

は中小企業において減免になっていきますけれども、これなせ、自動車は償却資産と同等になると思うんですけれども、自動車税ですとか軽自動車税、あるいは自動車重量税、自動車に掛かる税金についてはこれ対象になっていないと伺っておりますけれども、タクシー業界もバス業界も大変厳しいです。一般の企業においても、家用の車を営業車両としてたくさん保有して使っておられるところもあると思います。そういったところからすると、自動車に掛かる税金何とかしてくれと、こういう声も多くいただいておりますけれども、是非この自動車についても償却資産と位置付けて減免をするべきではないかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人（稲岡伸哉君） お答え申し上げます。

今回講じました固定資産税等の軽減措置でございませぬが、中小事業者などの事業継続を支援するため、厳しい経営環境にある中小事業者などに対して、令和三年度の固定資産税等の負担を軽減するものがございます。

他方、タクシーやバス事業者に対する支援という面で見れば、自動車税種別割それから軽自動車税種別割においては、営業用の車両について既に相当程度の負担軽減がなされ、税率が低くなっているということ等を踏まえまして、固定資産税等

で講じたような形で軽減措置を講じるということはしていない点、御理解を賜りたいと存じます。

○浜口誠君 営業車両だから今多少税の面では減免されていますけれども、負担は生じているのはこれ事実なんですよ。厳しい状況にある中で、やっぱり税負担というのは重い。

これ、やはり猶予だけではもう立ち行かないというのが実際のそれぞれの企業が今置かれている状況だというふうに思っておりますので、これ、赤羽大臣、国交省からも、所管大臣として、是非そういった自動車、バス等を使っておられる事業者の今の実態を踏まえて、財務省あるいは総務省に対して、こういったところの減免も対象に——じゃ、もう一回聞きますけれども、自動車は償却資産じゃないんですか。

○政府参考人（稲岡伸哉君） お答えを申し上げます。償却資産ではございますが、税に関して言えば、自動車については自動車税が課されるということになっておりまして、固定資産税の償却資産課税は行われない、こういう立て付けになっております。

○浜口誠君 もう本当矛盾だらけですよ、より重い負担を自動車持っている人だけ課されているということですから。

これは、やっぱり大臣、国交省として、やっぱり

りしっかりと産業を守るという観点からも、各関係省庁に働きかけをお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 税務当局とはこれまでも交渉はしておりますし、今後も、先ほど似たような答弁になってしましますが、この感染症による影響の推移を見ながら、業界団体からもしっかりヒアリングをして、適切な対応をしたいと思っております。

○浜口誠君 あわせて、鉄道の皆さんですとか、あと旅館とかホテルの皆さんからすると、今回の減免されている固定資産税は、先ほど申し上げたように、償却資産だとか事業用家屋に限られているんですね。土地は入っていないんですね。やっぱり、土地の固定資産税も何とか、もう限定でいから、ワンショットでいいから本当に厳しいときだけは免除してくれないかと、こういう声も上がっておりますけれども、そういったことに対して総務省、どのような御見解があるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（稲岡伸哉君） お答え申し上げます。

今回の固定資産税等の特例措置は極めて異例の措置といたしまして、一定の場合、令和三年度の固定資産税等を軽減するものでございますが、対象につきましては、今回は、事業用資産として、

減価償却費が法人税や所得税において損金や経費に参入される償却資産及び事業用家屋を対象とすることとしたものでございます。

固定資産税が地方の行政サービスを支える基幹税であり、その安定的確保が重要であることから、対象資産は必要な範囲に限定すべきものと考えておりまして、こういった形で措置を講じていることを御理解を賜りたいと存じます。

○浜口誠君 総務省的にはそういう答弁しかできないというのは現時点では受け止めますけれども、やはり実態は非常に深刻だというのはもう改めて政府には認識していただく必要があると思っておりますので、重ねてその点は指摘しておきたいと思えます。

続きまして、一問飛ばさせていただきます、高速道路の関係についてお伺いしたいと思います。

今後、経済を、段階的にコロナをコントロールしながら経済回復をしていくということに当たっては、必要なことは、人の流れ、人流と、物流、物の流れをより一層加速させていく、盛り上げていくというのが重要だと思います。公共交通機関も、これはしっかり支えていかないといけないですし、一方で、道路を使った移動も、これ非常に有効な手段の一つだというふうに認識しておりますので、高速道路をもっと活用しやすくしていく方策を考えていかないといけないというふうに思

っております。

その大きな高速道路を活用していただくためには、高速道路料金をぐんと引き下げる、下げていくということが極めて有効だというふうに思っておりますけれども、赤羽大臣の御所見を是非お伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 浜口委員の御所見、御持論というか、はよく承知をしておりますが、通告であったあれですかね、いろんなフェーズがあると思うんですが、通勤において、ちよつと事前に聞いているのは、高速道路料金を下げると、三密を回避して車の利用が増えるのではないかとというような、そこについてでもよろしいですか。

ただ、そういう方もいらつしやるかと思いますが、率直に言つて、着いた後、駐車料をどうするのかとか、駐車場をどうするのかとか、駐車代金も掛かりますし、毎日通勤で高速を使われる方というのは、ただになるわけじゃないので、料金は掛かるわけですから、そういうことはどれだけの効果があるのかなというのにはちよつとよく分かりません、確定的には申し上げられませんが、これよく御承知だと思いますが、首都圏や京阪神の大都市部を除く地方部においては平日の朝夕割引、五割引を実施しておりますので、ここは引き続き継続をしていきたいと思っております。

また、先ほどのゴー・ツー・トラベルの事業の

中にもこの地場の交通機関に対する割引というのもメニューに入っていれば、それをしっかりと使って裨益をしていきたいと思っておりますので、そうしたことを具体的にやっていけるんじゃないかなど。

ただ、高速料金の値下げということを見ると、それに見合う、そのことによって起こる収入で道路整備とか維持管理、また全国から今たくさん来られていますが、暫定二車線、暫定二車線を四車線化するといった喫緊の課題をこなしていかなければいけないので、そうしたことを考えると、なかなかにわかには、今回のゴー・ツー・トラベル事業とかそうしたことの中のセットメニューとしてはやらせていただきますが、全面的に料金を激減させるというのはなかなか難しいんじゃないかと思っております。道路局長、来ているはずですから、何か補足があれば付け加えてください。

○浜口誠君 この件は、こういう事態ですので、私もこの委員会では余り取り上げていませんけれども、少し落ち着いたら、しっかりと高速道路料金の今後の在り方というのは大臣とは議論したいなというふうに思っております。本日は予算委員会ですら時間がかかったんですけれども、ちよつと時間がなかったのでやれませんでしたので、この件は次回以降に譲りたいなというふうに思っております。

では、最後、一問だけ。

これから、公共交通機関を利用していただくためには、各事業者の方がガイドラインに沿って感染防止策取っていただくというのが非常に重要だというふうに思っていますが、その一方で、政府も、専門的知見あるいは科学的見地に基づいて、公共交通機関の安全を担保するようなメッセージ、見解を是非積極的に発信していただいて、利用者の方が、ああ、公共交通機関は安全だなと、受け止めていただいて利用促進を促すようなやっぱり取組、積極的に政府もやっていくべきだと思いますけれども、その点に対しての見解を最後にお伺いして終わりたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今回の新型コロナウイルスの感染症を受けて、各団体、国土交通省関係でいいますと、四十五の関係団体が三十五のガイドラインをそれぞれ作成していただきました。これは勝手に作ったわけではなくて、国土交通省それぞれの所管の局からアドバイスも行わせていただき、また専門家の皆さんからの御助言もいただいているのでございます。ですから、このガイドラインをまずそれぞれが徹底をしていただくと、そして、そうしたことを励行しているんだということから自らホームページ等々で使って発信をしていただく。

我々も、国交省としても、所管のところはこう

したガイドラインを守っているのです、決して油断させるわけじゃありませんけど、安全な公共交通機関として頑張っているんだということは報道にも発信をしていきたいと。

その一環というわけでもございませんけど、昨日の関東バス訪問は、そうした思いも込めて、現場で頑張っていたでいるバス事業者の皆さんが私が足を運ぶことでニュースになって、多くの皆さんに知っていただくといいのもそうした一環のつもりでやらせていただいているところでございます。

二次補正予算も、先ほど申し上げましたように、感染防止対策関係の百三十八億円という結構大きな額ですので、これもしっかりと、使っていたでいて、ニューノーマル、新しい生活様式についての公共交通機関としての、先ほど制服の問題もありましたけど、そうしたことも踏まえて、国交省と民間事業団体それぞれが世の中に発信をし、安全、安心な公共交通機関、守られているんだということもしっかり努めていきたいと、こう決意をしております。

○浜口誠君 終わります。ありがとうございます。

○室井邦彦君 維新の会の室井でございます。よろしく願います。

私は、大臣に確認をしておきたいことというか、

ございまして、それは今回の感染症の拡大、要するに、こういうものが国内にパンデミックの兆候が現れ、非常に国民、命を、安否を、そういう命をです、生命が恐ろしいこういう感染症のことで、まずは、やはり一番間違っはいけない最初の出だし、水際作戦といえますか、この対応が非常に大きく、この対応の仕方が誤れば、小さく済むものが大きく拡大してしまうということも十分考えられるわけでありまして、国交省としても、空、海、鉄軌道、陸、かなり広範囲にあるわけがありますけれども。

そういう中で、ちよつと三月の話になるんですけども、三月六日に閣議決定をされたという、要するに到着空港をまず関空と成田に集約しようと、このように決定されたわけでありまして。もちろん、この船舶、旅客運送、こういうものを停止する、止めるということ、それぞれの業者に協力を求めて、国土交通省も頑張っておられるという事は、当時私も皆さん方に敬意を表しておりますし、今もそういうことは続いておりますけれども。

ただ、ここで確認しておきたいことは、まあマスクも根拠があつて報道されているのかさされていないのか、もちろん根拠があるからこそ報道するんでしようけれども。この新型コロナウイルスの感染の拡大に伴う水際対策について、当時、中

国の習近平国家主席の来日を春に迎えているという日本の国内事情がありました。この判断も難しい判断でありましたし、我々もどのようになっていくのかという非常に心配をしておりますし、中国は特に香港の問題も抱えておりましたので。そういう一点と、二〇二〇年頃はその日本の国を国際観光都市にするという計画が上昇気流に、右肩上がりにぐんぐんぐん伸びていくという、我々にとつても本当にうれしいというか、思いでありますけれども。

マスクミでは、この対応が遅れたという原因はここにあるんだというような報道が幾つかされておりましたけれども、実際、大臣が担当されていて、どういうように、当時、まあそれは非常に複雑な心境であつたと思えますけれども、どういふこのマスクミの反応に対してどうだったのか、これをちよつとお聞きしておきたい、知っておきたいことと、あわせて、もう一点、この成田と関空に集約をしたことによかつたのかどうか。ここ、海外から帰国者が二時間以上も待たされ、そして空港で待機を余儀なくされ、また自宅までは特に公共交通機関を利用しないようにという、そういう指示まで出されたわけでありましてけれども、当然かも分かりませんが、こういう、今回これよかつたのかどうか、また今回の経験を生かして今後どのような対策を考えようとしておられるのか、

その点をちょっと大臣、御所見をお聞きしたいと思えます。

○国務大臣（赤羽一嘉君） まず、今回の水際対策を始めとした政府の対策について必ず総括を行わなければならないと思っております。加えまして、水際対策と申しましても、基本的には検疫の問題でありますので、国土交通大臣が国交省として決めたということではない、政府として検疫という立場から決められたことを国土交通省として対応してきたということでございます。

様々なことがありますけど、まず最初の、はっきりと申し上げておきたいのは、その習近平国家主席の御訪日についても、また二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックの開催についても、それは国家的な大変大きな行事であることは間違ございませんが、東京オリンピック・パラリンピックの開催については政府が決めることではありませんで、IOCの委員会で決められることでもありますし、外交の日程も先方のあることでもありますが、私は、常識的に、国民の命をさらしてそうしたことを考慮をするということはあり得ない。また、全くうがった無責任な報道、まあ報道があったのかどうか承知しておりませんが、そうした報道があったとするならば、全く無責任な報道だというふうには思っております。そんな思いでやっていた政府の人間は一人もいないという

ふうんに思っております。

集約をなぜしたかという点、当時、これ集約したのは韓国と中国からの便でございます。実は中国、これ香港、マカオも含む中国からの到着便というのは全国で計十六空港、毎週約四百四十便飛んできているんですね、平時時はですね。韓国からの到着便につきましても、地方空港を含めると全国で十七空港で、これは週六百二十便ございまして、それぞれの空港で検疫をしてしつかり水際対策を取れるかという点、そういう現状にはなかった。そうしたことで、成田空港と関西空港に集約をして、そこで水際対策を集中したというのは、私は、評価は委ねたいと思いますが、現場においてそれは合理性がある判断だったと思えます。

その中で、公共交通機関を使わせないということ、なかなかどうやって家に帰るんだとかという御不便を感じた方もいらっしゃると思います。これは感染拡大を防止するという観点ではやはりやむを得なかった措置ではなかったのかなというふうには思っております。

いずれにしても、様々な御指摘とか御意見があると思えますし、水際対策というのは、ちょっとこれは個人の感想みたいですが、今となつてはいろんなことがありますけど、最初にフアーアクションを起こした一月の末、武漢の在留

邦人を帰国していただいたという段階では、こうした世界的な広がりになるという予測があったわけじゃありませんし、また、正しい情報我が国にもたらされてきたかどうかということも、これも確認しなければいけないと思います。その当時にもう既に実は感染をされていた外国の方が日本に入られていたという状況も、これは想定、推測はできる話であって、いずれにしても、やっぱり事実に基づいた総括というのがなされるべきだということ、謙虚に総括をしなければいけないと思っております。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

やはりスタートというか水際というのは非常に大事なことでありまして、この総括をされて、今後、第二波、第三波、また新たな感染の発生がするかも分かりません。その点はしっかりと国土交通省の大臣として、トップとしてこの教訓を更生かしていただけるように、更にお願いをしておきたいと思えます。

時間がございませんので、続けます。

今度はこの緊急事態宣言が全面解除になりました。その後の公共交通機関の利用に当たる感染防止の対策をどのように国土交通省は考え、捉えられておられるのか、この点をお聞きをしておきたいと思えます。

緊急事態宣言が全面解除される一方では、公共



交通機関の利用に当たって、やはり利用者の、事業者に対して引き続き時差出勤という、そしてまたテレワーク等の推進を徹底的に持続させる、させていく、これが賢明な策というふうには思っておるわけでありませうけれども、国交省としてどういうお考えをされておられるのか。

まず、国交省だけでなく、各省庁との連携も非常に大切だというふうに思っております。ここまでの一応は成果を上げられましたので、これが継続、持続し、消滅というか、できるようにお願いをしたいわけでありませうけれども、これから最後の、満員電車の解消にどう取り組んでいくか。先ほど申し上げたことにつながるかも分かりませんが、その点を御質問をしたいと。政府参考人の方、お願いします。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

緊急事態宣言が解除されて今後公共交通機関の利用者の増加が見込まれます中で、主要な通勤通学手段である鉄道における感染リスクを低減していくということは極めて重要であるというふうにご認識をしております。その際、車内の混雑緩和は有効な対策の一つであると認識をしております。また、鉄道事業者の皆さんにおける努力とともに企業の皆様にも御協力をいただきまして、需要の抑制、分散を図ることが不可欠であると考えてお

ります。

このため、まず鉄道事業者の皆さんに対しては、オフピーク通勤の判断に資するよう利用者への混雑状況の情報提供などの新たな取組を推進していただきますとともに、テレワーク、時差出勤を利用者に呼びかけるということを要請しているところでございます。

さらに、雇用主でございませう企業の皆様に対しても、これまでから二月と四月の二度にわたり、テレワークや時差出勤の取組につきまして赤羽国土交通大臣からも日本経済団体連合会等のトップの方々に直接要請を行ったところでございませうけれども、緊急事態解除宣言後における継続的な取組が重要でございませうので、引き続き関係省庁とも連携して、ハイレベルで経済界などへの協力を呼びかけてまいりたいと考えておるところでございます。

また、これらに加え、鉄道における感染防止対策という観点からは、空調装置などの使用や窓開けによる適切な換気をするともに、利用者に対して換気の実施状況等を周知すること、また、密接した会話などを避けるため、利用者に対してマスク着用、車内での会話を控えめにさせていただくことを呼びかけることなどにつきまして、鉄道事業者の皆様にも御協力をお願いをいたしたいところでございます。これらの取組により

まして、引き続き感染拡大防止に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

確かに、鉄道、バス、タクシーの乗車がかなりという意味におきましては抑制がされてきたと、そういうところで非常に皆さん方の努力を敬意を表したいと思っております。新幹線にしましても、特別な移動をしなくちゃいけないときに新幹線で私一人しか乗っていないとか、東海道本線とか、またそういう鉄道はそういう状況でありましたので、これは皆さん方がかなり努力されて頑張っておるんだという、そういうところで感心というか、敬意を表しております。

これを安心せずに、油断せずに行き続けることができるようにお願いを、もちろん経済も大事でありますけれども、お願いを申し上げたいと思っております。

済みません、皆さん方にこのゴー・ツー・キャンペーンの質問と感染症の情報伝達の取組について二問用意していたんですけれども、私の質問は七分というところで時間が過ぎておりますので、また後ほど、皆さん方にまた機会があればお聞きしたいと思っております。

これで質問を終わります。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

今日は新型コロナの建設業への影響に関わって

質問をさせていただきたいというふうに思っております。若干通告と順番変わったかと思えますけれども、よろしく願います。

建設の現場は、皆さん十分御承知のとおりだと思いますけれども、感染のリスクと隣り合わせの職場であるというふうに思いますし、かつ、一、二日幾らというような状況で働いておられるいわゆる一人親方と言われるような方たちもいらっしゃる、下請構造の下で働かれている方がたくさんいらっしゃる、そういう業種であります。

やっぱりそういうことを考えますと、自粛と補償は一体にということを考えてまいりましたけれども、この建設業の問題を考えるとこれも非常に重要だと。宣言解除されても新しい生活様式ということが呼びかけられ、あるいはその影響が長期化する、もつと言えば二波、三波ということも懸念されるということを踏まえれば、引き続き重要な姿勢ではないかなというふうに思っております。

具体的に質問に入りたいと思いますが、まず、現場での感染防止策について聞かせていただきましたというふうに思います。

資料も付けましたけれども、現場では作業員の皆さんが休憩したり食事をしたりするいわゆる詰所ですね、ここが三密状態になっているんじゃないかという指摘がございます。資料にはA工区、

B工区というふうに付けておりますけれども、これ、大手ゼネコンがJVを組んでいる都心の現場ということでありまして、五月の二十六日の写真ということで、私も紹介をいただきました。このA工区の方は机の間隔が空いていて、そもそも人が少ないようにも見えますけれども、余り密ではないように見えますけれども、B工区の方が人が密集もしているのかなというふうにも見えます。

ただ、私この資料をもつてどこの現場だとか、どこの工区が対策できていないからこれではならないということだけを言いたいわけではなくて、現場の実態としてこういうことが報告も、報告もどうか、私のところにも情報提供がありましたので紹介をさせていただいております。

まず、国交省に確認をしたいと思うんですけども、建設現場のこの詰所の実態を国交省どのよう把握されているのか、把握している現状について御説明いただければと思います。

○政府参考人（青木由行君） お答えいたします。今御指摘ございましたように、建設工事の現場の中には、例えば、場面で申し上げますと朝礼であるとか、それから現場事務所での打合せ、それから御指摘ございました休憩室、そういったところがありますし、また、特に民間の建築工事ですと、内装の工事とか屋内でやる工事、こういったのが、やはりいわゆる三つの密が生じやすい場

面があるということ、場所の問題、場面の問題、両方認識してございます。

それで、これまで国土交通省では、この三つの密の回避のために取組事例を作成をいたしまして、業界団体に周知をしてきたところでございます。今月十四日には、特にこの三つの密が発生しやすい、申し上げました内装工事の対策を拡充しまして、ガイドラインとして業界団体にも周知をするという取組を、こういった形で繰り返しやっているとあります。業界団体でもそれに応じて対策をいろいろ工夫をいただいているところですので、一部事業者団体では、自ら独自のガイドラインを作成する、そしてそれを指示する、こんな取組も進めていただいているところでもあります。

私ども、こういった通知も出したりあるいは現場の状況を把握したりということで、不断に取組を進めてまいりたいと思っております。

○武田良介君 このB工区の方も、労働組合の方に聞いたら、先ほど答弁いただいたようなガイドラインだとか一連の通知なども示しながら改善してほしいということも事業者の方にお願いをいたして、改善しようということでもう約束をいただいているというお話でありましたので、引き続き改善は重要だということで取り組んでいただきたいというふうに私も思っております。

今答弁の中にありました、五月十四日の国土交通省で出していただきました建設業の分野でのガイドライン、これは、やはり私もいろんなところからお話聞きましたけれども、具体的な対策として、現場の従事者の方、建設労働者の皆さんの声が、要望が反映されたものということでも重要なものだというふうに私も思っております。問題は、これが実効性あるものになるのかどうかということだと思っております。

そこで、提案させていただければというふうに思うんですけども、例えばこの現場の環境を整えていく上で、やっぱり元請の業者の責任というのはあるのかというふうに思うんです。このガイドラインを私も見ましたけれども、これを実行する上で、その現場でのコロナ担当者のような方を置くというようなことも、これ必要になってくるんじゃないだろうか。日々その状況も変わったりするでしょうし、日々その状況を確認して、健康の担当者といえますか、衛生の担当者、コロナの担当者ということを元請の企業に置いていただくと、そういうこともガイドラインに盛り込んだらどうかというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

○政府参考人（青木由行君） お答えいたします。今御指摘もございましたけれども、建設業の現場というのは複数の事業者が混在をして、元請、

下請一体となって作業を行うということになってございます。そこで、労働安全衛生法の規定によりまして、統括安全衛生責任者など、この工事の規模によっていろいろなんです。工事現場における労働災害防止を推進する者を配置するということが法律上義務化されてございます。

この新型コロナウイルス感染症対策につきましても、この者を中心といたしまして、さらには、これも労働安全衛生法の中で設置する必要がある協議組織というのがございまして、いろんな元請とか下請の方々、全ての事業者が参加する協議組織、こういったものも活用して工事現場全体で感染拡大防止に向けての取組を行うことになってございます。

一方、御指摘がございましたガイドラインにおきましても、例えば経営トップが率先して対策の策定、変更を検討する体制を整えることでありますとか、あるいは今申し上げたような労働安全衛生法の中にあるその衛生委員会、それから産業医ですね、こういった方々のスタッフの活用を図るというようなことでもございまして、あるいは申し上げました、その総括安全衛生管理者とそれから保健所などの連絡体制を確立すると、こういった防止対策の体制整備の留意点も記載をして注意喚起を行っているところでございます。

こういった体制の構築にも十分留意をしながら、

ガイドラインの実が上がるようにしっかりと取組を進めてまいりたいと思っております。

○武田良介君 是非お願いしたいと思います。

もう一点、このガイドラインの関係で提案させていただきたいと思ったのは、これ読んで私が思ったのは、工事の一時中止をするということに関わっての記載が特にないんですね。しかし、工事現場で感染者の方が出てしまったという事実もありまして、現場の方からは、命より大切な仕事はないだとか、家族としては心配しかないとか、業界全体が休む流れにならないと設備屋も出せないんだというような、いろんな声を私も見ております。

やっぱり、このガイドラインも感染予防のガイドラインということですので、一時中止に関わって、国交省としても関わる通知出していますから、そういったものをガイドラインに書いていく。一時中止をする場合の判断基準ですとか、あるいはそれを行った場合に行われる計画の変更だとか、追加費用の考え方だとか下請保護の原則、そういったことも含めてこのガイドラインに記載するということも提案したいと思うんですけども、いかがでしょうか。

○政府参考人（青木由行君） お答え申し上げます。この公共工事につきましては、緊急事態宣言時

においても継続を求められる事業者として位置付けられているということもございますし、また、その整備効果で地域経済を支えて、あるいは防災など国民の、住民の安全、安心な暮らしを確保する、こういったことから着実に工事は執行するべきという基本的な性格がございます。そこで、先ほど御説明申し上げましたけれども、密を回避する措置、これを具体的にお示しながら、特に内装工事などにも配慮をしてというガイドライン、こういったものを徹底に努めているところでございます。

ただ、一方で、現場におきまして、その当該建設工事の状況、これを勘案をいたしまして、受発注者の間で協議をされて一時中止をするということにされた場合には、その御判断を私ども尊重することといたしております。一方で、一時中止とされた建設工事が再開される場合、これにつきましては、先ほども申し上げましたガイドラインに沿いました三つの密の対策をしっかりとした上で順次再開していただいているものというふうに承知をしております。

また、もう一つ御指摘ございました、一時中止に伴って工期を変更するあるいは請負代金を変更する、こういった場合には、特にこういったケースでややもすると下請の方々弱い立場に置かれてしわ寄せを受けるといふことが起きやすいと、

こういったことを私ども認識をいたしまして、そういったことが起こらないように、また下請の皆さんのなりわいにも配慮するように、こういった趣旨の通知、ガイドラインではございませんが、別途通知をさせていただいたところでございます。○武田良介君 是非、徹底を重ねてお願いしたいと思うんです。

その一時中止にも関わって一つ考えておりますのは、PCR検査あるいは抗体検査なんですけれども、これを全ての現場従業員、建設労働者に受けてもらうということが必要になってくるんじゃないだろうかということ、私思っております。先ほどの答弁の中でもありましたけれども、国の基本的対処方針で、社会の安定の維持の観点から必要な事業を継続すべき業ということで継続してきたわけなんです。一方で、感染リスクということが言われているわけですから、やはりこれは国の責任でPCR検査とか抗体検査とか受けてもらうということ、これやったらどうかというふうに思っております。

これ、大臣にお伺いしたいと思うんですけれども、検査そのものは国交省の所管ではないということかもしれませんが、建設の現場でそうやって働かれています労働者の健康だとか暮らし、しっかり守っていくために検査をやってほしいということ、是非調整を願えないかというふうに

思うんですけれども、いかがでしょうか。○国務大臣（赤羽一嘉君） よく御承知だと思いますけれども、PCR検査につきましては、厚生労働省において、ドクターが必要と判断した方がPCR検査を確実に受けることができるようその取組を進めている、そういうルールでやっているわけでございます。

現場、公共交通機関ですとか公共工事の現場、大変な使命を受けてやっていらっしゃる方の感染防止という意味で、それぞれの業界団体が、我々国土交通省の助言の下で作成をしていただきましたガイドライン、策定したこのガイドラインをしっかり守っていただくということが、感染防止、現場での身を守るということに通じるというふうに思っておりますので、そうしたことを励行するというのが基本的な考え方だと思っております。

○武田良介君 その基本的な考え方は理解をした上で、是非検討、調整いただきたいと思うんです。私も調べた限りでは、イギリス、イギリスとかイングランドと言った方が正確なのかもしれないかもしれませんが、の方では、建設現場の労働者に対してPCR検査やるというふうにしてきているようなんですね。最初は医療だとか介護の従事者の検査ということを急ぎ、その後、社会的な機能を果たすために必要な業種、あるいは高齢で六十五歳以上と聞いていますけれども、症状が出

ている方だとか、併せて出勤をどうしてもしなればならないような労働者の方には検査を受けてもらうということで拡充してきたということもあるようですので、こういうものに大いに学んでいくべきではないだろうかというふうに思っております。

その検査と併せてセットで私提案させていたいただきたいと思つたのは、その一時中止ということは感染リスクを考えれば非常に切実な願いなんですけれども、それ決断するのは、これ、要は、その発注者と元請の間で協議がされてということだというふうに理解しておりますが、その協議をする際に、下請を含め、まあできれば一人親方も含めてということなんですけれども、そういった皆さんの声も反映させて、一時中止するのかどうか、こういう協議できる仕組みというのを是非検討いただけないかというのを思っております。

仮にPCR検査がされている、抗体検査が一定されているということになれば、その現場でどれだけの労働者がどういう抗体を持っているとかどの程度持っているだとかということが一定分かってくる。工事止めるにしても、全面的に止めるのか一部止めるのか、あるいはそのときに出てくる労働者はどうするのか。個別具体のこの対応を取ることも可能になってくるんじゃないだろうかというふうに思いますので、PCR検査、抗体検

査、これ行っていたことと一体に、そういう判断するときには是非下請の皆さんの声をしっかりと聞いていく仕組み、これも必要になってくるんじゃないかというふうに思うんですけど、国交省いかがでしょうか。

○政府参考人（青木由行君） お答えいたします。

基本的に工事を止めるか否かというのは、御指摘ありましたように、最終的には発注者と元請の方できちんと決めていくことになると思っておりますが、先ほど御紹介申し上げましたように、その現場の状況を、これをしっかりと協議をしていくその仕組みとして衛生委員会というのがありまして、これ、下請も含めて全ての方々が協議に参加できる、こういった仕組みも整えておりますので、そういったことを通しながら現場の状況を把握して、最終的には元請さんの方で発注者の方と責任持って協議していくということで進めていくことになるのかなと思います。

○武田良介君 労働安全衛生法の紹介も二度ほど今日の質疑の中でも紹介いただきましたので、そういうしたものも含めてよく徹底をしていただいて、下請保護やっていたきたいというふうに思います。

時間が来てしましまして、補償の問題ももう少し触れたかったですけれども、済みません、最後まで質問行けませんでしたけれども、これで終

わらせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。本日は、委員長並びに理事の皆様にご配慮いただき、参考人の方をお招きすることができました。ありがとうございます。

今日は、ここにお越しいただいた三井絹子さんの重度障害者としての経験に基づいた現状を心のバリアフリーの観点からお聞きしたいと思います。三井絹子さんに質問いたします。

最近受けた差別の事例についてお聞かせください。

○参考人（三井絹子君）（陳述補佐） こんにちは。三井絹子です。

私は、ふだんは文字盤を指してそれを介護者が読んで話をしますが、今日ここでそれをやると何時間も掛かってしまうので、文書を用意してきました。議員さんの中に発言に時間の掛かる人がいたら、その時間の保障はあるのでしょうか、私は参考人なので書いてきました。介護者に読んでもらおうと思います。

私は、現在七十五歳になる重度障害者です。二十歳で施設に入れられ、非人間的な扱いに耐えられず、都庁前に一年九か月の座込みを経て地域に出ました。地域でどんな障害を持つ人も生きていけるように様々な闘いをやってきました。ライブ

ステーションワンステップかたつむりという障害者の自立支援を行っている団体の共同代表と全国的な公的介護保障要求者組合の委員長をやっています。私が最近受けた差別事例は、緊急事態宣言の中で起きた銭湯での出来事です。私は、団地住まいでお風呂場は狭くて段差もあり、私と介護者三人ではとても入れません。そして、お風呂に入れないと毛穴が詰まって熱が出てしまうんです。

私は、ふだん市内の温泉に行っています。でも、その温泉が休業になってしまったのです。唯一開いている銭湯がありました。私は二週間お風呂に入っていないので喜び勇んで入りに行きました。しかし、入口で入店拒否をされました。その銭湯の店主の主張はこうでした。店内の床が電動カーの重さに耐えられるか分からないため、電動カーのまま入らないでほしい、ここは営利目的の施設であって障害者のためのバリアフリーの設備はない、介護者は衣服を着たまま入るのではない、か、そういった形での入浴は許可できない、営業時間外なら対応する、今店内にいるお客さんに車椅子の人が入ってもいいかという確認をしていますが、車椅子の人がいるとほかのお客様がリラクゼーションできない、このように様々な理由を並べられ、入店を拒否されました。

私は、車椅子でなければ姿勢を維持することができません。浴室では浴室用の手動車椅子が必要

脱衣所では電動車椅子の上で着替えをしたり、その上で水分補給をするため、電動車椅子が不可欠なんです。それに、店主は介護者が服を着て入ると勘違いしていましたが、そんなことはありません。私も一人の客。一般の客と同じ対応をしないということは差別に当たります。

その日は、今日は時間がなかったため入らせてほしいと話して入れることになりました。しかし、お風呂から上がった後、やはり外で使った電動車椅子を店内に入れることはできない、電動を外に置いて入ってくださいと言われてしまいました。それでは私はお風呂に入れません。

翌日、国立市職員にこのことを報告しました。その後、市と銭湯側、私と市、市と銭湯側と私など様々な形で話し合いを重ねていきました。そして、電動車椅子のタイヤにカバーを付けるということに入れることになりました。晴れて入れた後もいろいろ言われましたが、市職員の対応で、今はほかの地域のみならず一緒に入ることが実現しています。

でも、ここまでしないと入れないのも事実です。地方の温泉に行っても必ず入店拒否を受けます。差別解消法の話をして、そんなものは通用しないと幾度となく言われてきました。そんなに通用しない法律って何なんでしょう。

私は、いつも、どこでも、どんなときでも地域

のみんなと同じように権利が守られていくことを常に希望しています。これは決して大それたわがままな要求ではないと皆さんに分かっていただきたいのです。

○木村英子君 三井絹子さん、ありがとうございます。

お話しいただいたように、バリアフリー法が施行されて十四年が経過しましたが、建物のトイレやスロープ、手すりなどのハードのバリアは解消に向かっていますが、偏見や差別意識など心のバリアフリーについては理解が遅れていて、ハードのバリアだけを整えても意味はありません。

三井絹子さんのお話を聞いて、国土交通省において心のバリアフリーを徹底していただきたいのですが、赤羽大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 国土交通大臣の赤羽でございます。

三井さん、今日は大変お出にくいところ御足労いただきました。また、なかなか健常者では分からない視点の貴重なお話を聞かせていただきました。ありがとうございます。まず国交省を代表して心から感謝を申し上げます。ありがとうございます。

バリアフリーの社会を目指すということは大変崇高なことだと思いますが、その時間も掛かるし、大変な努力とかをしてこななければなかなか現実には変えてこれない、現実と理想のギャップをどう

埋めていくのかということの闘いをこの二十年間、交通バリアフリー法を作ってからしてきたというのが私の率直な思いでございます。

一つ一つ重ねながら、最初は駅、駅という点からバリアフリー化を始めて、それが公共の建物、また面的な整備というの、まあまだ、この前もちよつと御答弁しましたが、道半ばというのか、まだまだやらなければいけない課題があるのは事実です。

それに加えて、ハードのバリアフリーだけではなくてソフト面のバリアフリーというのは物すごく大事だということは全く御指摘のとおりだと思っておりますが、これもなかなか言うはやすくで簡単な話ではなくて、バリアフリー法の法改正の中でも心のバリアフリーというものを明示して国会に提出をさせていただいて、議論の中、成立もさせていただきました。

今回の法改正で、文部科学省も一緒になって心のバリアフリーの教育を進めていくということも国の、何とというか、課題として明確にしながら、そこを進めていこうということでございます。

そうしたことで、多分、様々な立場で、差別をしたという意識がなくて結果的として差別を、差別的な行為をしてしまったというケースも多々あるかと思えますし、それがやっぱり、障害を持たれている方の立場を理解している人がどれだけい

るのかということがバリアフリーの真の共生社会が実現できるかどうかにか懸かっているというふうな思っておりますので、障害を持たれている方の立場に立てる国民を一人でも多くやっばり育成していくというのが、これは教育の範疇の仕事かもしれませんが、バリアフリーを所管する国土交通省としてもしっかりと心のバリアフリー教育はしっかり取り組んでいきたいと、こう決意をしております。

○木村英子君 赤羽大臣、ありがとうございます。  
三井絹子さんにまたお伺いします。

社会の中で障害者への差別がなくなる原因というのは一体何なんだと思いますか。また、差別をなくすためにどのようなことが必要なのかをお聞かせください。

○参考人（三井絹子君）（陳述補佐） 就学猶予の悲しい経験。私は学校へ行ったことがありません。私はみんなと学校に行きたかった。みんなと一緒に勉強がしたかった。私が学齢児になったのは一九五一年頃でした。母親が学校側から、おたくのお子さんは自分の身の回りのことはできない、自分で通ってこれないと言われ、就学猶予の手紙が来たのです。猶予とは、分かりやすく言うと、ぐずぐず先延ばしにすること。七十五歳になった今でも猶予です。

小さい頃の私の家は学校が近くにあつて、毎日、

子供たちの行ってきますの声を聞き、私も行きたいという気持ちが募っていました。運動会の日、会の進行の曲が流れ、もうたまらなく気持ちをかき立てられました。家のそばでござを敷いて遊んでいた近所の子供たちが数人寄ってきて、おまえ、しゃべれないのか、歩けないのか、何も言えないのか、変な子、変な子と口々に言ってきたのです。悔しかった。一緒に学校に行つて一緒に遊んでいたら、もっと理解は進んでいただろうと思います。その後、家庭の事情で施設に入りました。ますます障害を負った。私は社会から引き離され、隔離された。義務教育といいながら、私の教育を受ける権利は奪われたままになっています。

今の学生たちは、私のような重度障害者がそばを通ろうがよけようとしないうし、見ようもしない、無視の状態です。声を掛けようとしてそばに行くと、するりと行つてしまいます。これは一緒の場で育たなかったことの弊害だと思います。要するに、私とあの人は違う、関わる必要がないと認識してしまっているんです。私は大学の講演を依頼されます。しかし、終わればさっさと学生は帰っていつてしまいます。

やはり生まれたときから、幼児期、少年期、青年期まで一緒に学校で育ち、成人期、熟年期、老年期、社会の中で共に生きて共に泣き笑いをして考えをぶつけ合つてこそ、相手の存在を互いに受

け入れられるというものです。学校は子供たちが育っていく一つの社会です。社会にはいろいろな人が生きていて、そのことを知らせていくべきです。分けていくのではなく、また少しの交流でもなく、生まれたときから一緒に育っていくことが必要なんです。目に見えない心の交流が育っていくんです。

私は今、参考人としてここに立っていますが、なぜこの場に立とうとしたか。私は、ここまで差別され、排除され、隙あらば社会から外されてきました。外されないように闘ってきました。そのことを皆さんに知ってほしかったんです。

学齢期が来てでも通知一つで大事な成長期を奪われ、その後施設に入れられ、差別され、人間扱いされず、日夜泣き明かしてきました。地域に飛び出しても重度障害者が生きられる介護保障はなく、全てが闘って勝ち取ってきました。こんなに苦しまなくても、生まれたときから同じ地域社会で生きていけば理解はみんなにされるんです。

そして、道を、店を、駅を、乗り物を、全てバリアフリーになるには、心のバリアフリーが重要です。フルインクルーシブ教育で共に生きてきた人たちが必要なんです。一緒にいた経験があれば、障害を持つ人が困っていたら助ける方法も想像付くし、何を困っているのか、自然に本人に聞くことができるんです。

心のバリアフリーはどのようにつくられていくか。これは先ほども言いましたが、共に学び、遊び、育ち合うフルインクルーシブ教育をしていくことが大変重要だと考えています。あえてフルインクルーシブ教育という表現を使っているのは、現在のインクルーシブ教育では、まだどんな障害を持つについても共に学ぶことが実現していないからです。当たり前前にクラスにいる子は、障害を持ついてもいなくてもクラスメートになります。違う学校に行ったり違う学級にいと、自分たちと違うと子供たちは認識してしまいます。これが心のバリアになってしまっているのです。

次のような研修を提案します。

例えば、車椅子で町に出ようという企画の中で、子供たちに障害者になる体験してもらいます。私を見ていただければ分かると思いますが、しゃべれないから文字盤でしゃべっています。そして、どこもかしこも動けないという経験をしながら、車椅子で町に出てもらいます。押している子はその文字盤を正確に読み、行く方向をしっかり聞いて進んでいくのです。指示を出すのは車椅子に乗った子です。車椅子に乗りながら、公共交通機関、電車やバスなどにも乗っていきます。道や電車、バスなどで、車椅子で乗ってみて何か困ったことはなかったか考えてもらうことが必要です。介護をされる体験と介護をする体験と、バリアフリー

点検を兼ねて研修することで、今まで持っていた若しくは知らなかった心のバリアに気付く、相手の気持ちになって考えるきっかけになると思いますが。

交通機関一つ取っても、現在、ハード面を充実させる取組は行われようとしています。しかし、ハード面のバリアだけが整っても重度障害者はバリアフリーにはならないんです。障害者の意見を聞くとき、重度の障害者に意見を聞くのは必須です。なぜなら、重度の障害者が言うバリアフリーが誰でも利用できるバリアフリーになるからです。そして、重度障害者にとってハード面の充実だけではバリアフリーとは言えません。小さいときに車椅子でどうやって町を歩くの、バスに乗るの、電車に乗るのといった疑問を自分たちで体験し、様々な方法を当事者から学ぶことで、困っている人がいる、じゃ、何を困っているのか尋ねて一緒に解決しようと考えられるようになるのです。

是非、心のバリアフリーの学習を実のあるものにしてください。

○木村英子君 三井絹子さん、ありがとうございます。お話ししていただいたように、三井絹子さんの時代は就学猶予で、私は養護学校に通いました。政策によって分けられる現状は、まだに変わらず、それが地域で生きるときの弊害になっています。



そこで、文科省の亀岡副大臣と赤羽大臣にお聞きいたします。

障害者の人生が政策によって左右されてしまう現状を踏まえ、フルインクルーシブ教育の推進や心のバリアフリー教育の充実についてどのようにお考えかをお聞かせください。

○副大臣（亀岡偉民君） 木村委員には、いつもインクルーシブ教育、また心のバリアフリー化に対して御指導いただくこと、ありがとうございます。また、三井参考人からは、いろんな貴重な体験をいただきました、ありがとうございます。

まさに、今、インクルーシブ教育、そして学校の中で障害者と健常者、共に学ぶ環境をいかにつくっていくかということは我々も大事なことだということ、今、授業の中でも取り入れて体験をしていただいております。

できる限り、いつも委員が言われているように、心のバリアフリー、しっかりと学校の中で、小さいときから教育が、共に学び、共に活動し、共に生活ができる、そういう学習、学び舎の環境づくりのためにしっかりと取り組んでまいりますので、今後とも徹底して我々頑張りたいと思いますので、また御指導いただきますよう、よろしくお願いいたします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 重ねてになりますが、三井参考人の、当時の我が国の時代状況、大変バ

リアフリーについては無理解な中で、御自身が頑張られて勝ち取ってこられたことに対して、改めて敬意を表したいと思います。

今、亀岡副大臣からのお話のとおりなんですが、共に学ぶという経験をする、その経験がある子は、やっぱりバリアフリーに對すること、また障害を保持している方に対する接し方というのは自然に身に付いているというのは、以前の委員会でも、私、御答弁させていただいたとおりでございます。具体的な御提案もございましたので、その御提案を實行できるように文部科学省と相談をしながら、しっかりと前に進めていきたいと、こう思います。

○委員長（田名部匡代君） 申合せの時間来ておりますので、おまとめください。  
○木村英子君 大臣、ありがとうございます。三井絹子さんも、今日は貴重な体験のお話を聞かせていただいております。ありがとうございました。

質問を終わります。  
○上田清司君 重い話の後ですので、なかなかつらい思いをしております。

現場の体験がないと一種の感性は育たないというふうに私は思っております。同じように、国土交通省の行政の中でもできるだけ現場を踏まえた政策づくりに邁進していただければ、まさしく地方、困難な地域の感性というものを理解できるの

ではないかというふうに思っております。

私は、たまたま全国知事会の会長などをさせていただき、国と地方との協議の場で、六団体を代表して総理を始め主たる閣僚の皆さんたちの前で申し上げたことがあります。この五年間で六キロのバス路線がなくなっているんです、四国を除いて、北海道から九州まで、海岸線沿いに日本海側、太平洋側回る距離ですと。総理始め皆さんが、えっ、という感じで受け止めていただきましたが、しかし、それが形できつちり国土交通行政の中で十分受け止められているかどうかということに関しては若干疑念があります。

戦後一貫して、国土庁時代にも含めて、五次にわたって全国総合計画が立てられて、課題は常に、もうまさにこの国土の均衡ある発展、過密、過疎がどんどん進んでいく、何とか地方に活力をもたらしたい、こういう問題意識がずっと続いています。その枠組みの中で今回もまさしく法案改正があったわけでありますが、平成十九年、二〇〇七年に地域公共交通活性化及び再生に関する法律が作られて、総合連携計画、またその後、平成二十六年、二〇一四年に地域公共交通網形成計画、二次にわたって、まさに地方のバス路線を何とか維持していきたい、あるいは、やむを得ず事業者が撤退する場合も代替機能を持たせたいということ、御尽力をいただいていることも評価することこ

るでありませんが、実際、これを本当に深追いしているかどうかということについては私は確認をさせていただきたいと思っております。

それぞれの計画期間中にどれだけのキロ数がなくなり、路線の数が減り、それをカバーする代替機能がどれだけでできて、そして残念だけれども言わば廃止後、その枠組みがなかなかできないままにいて、これをきちっと整理ができていくかどうか確認したいと思っておりますので、事務方の方からお願いいたします。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

御指摘のございました、まず地域公共交通活性化再生法につきましては、二〇〇七年に制定され、市町村が主体となった幅広い関係者の参加による協議会制度とともに、地域公共交通の維持や確保、利便性向上に取り組むための地域公共交通総合連携計画が創設されました。

その上で、二〇一四年の改正で、町づくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するための地域公共交通網形成計画とともにバス路線の再編等を実施する地域公共交通再編事業が創設されて、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編を後押しすることとしたところでございます。

それで、この間の網形成計画の策定件数につき

ましては前回のあの御審議の際にも御説明して、

五百八十五の地域でできたということでございますが、このバス路線の廃止キロ数との関係で申しますと、これは平成二十六年以降になりますと、二十六年度が、これは高速バス等を除きまして、いわゆる地域の路線バス、これが、しかも、前回も申しましたとおり、一旦廃止されて、地域でいろいろな協議が行われて何らかの形で輸送サービスが残されたものではなくて、完全に廃止された区間ということでも申し上げさせていただきますと、二十六年度が千五百九十キロ、二十七年度が千三百十二キロ、二十八年度が八百八十三キロ、二十九年度が千九十九キロとなっております。

今後におきましても、私どもといたしましては、今回の法改正、先日御審議いただき、可決、成立させていただきました改正法におきましては、地域における移動ニーズに対しましてきめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心になりまして、地域交通に関するマスタープランとなる計画を策定し、交通事業者を始めとする地域の関係者と協議しながら、この路線バスなどの公共交通の維持改善、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保等に取り組んでいける、できる仕組みができたところでございます。

是非、この制度、新しい制度の下で、市町村等による取組に対して財政面やノウハウ面でしっか

り支援してまいりたいと考えてございます。

○上田清司君 本当は年度ごとに確認したかったんですが、うまく伝わっていなかったみたいですが、それぞれ、二〇〇七年、二〇一四年、計画を立てて努力をされているんですが、結果としては一千前後ですね、やっぱりバス路線が消えていく。そして、その代替機能を何らかの形でつくってきただいた、市町村と関係者の御努力で、そしてまた国土交通省の努力ですね。しかし、現実には完全廃止が三三・四％、三分の一はうまくできていないと。これが何らかの形で残っているんじゃないかということを事務方に確認したんですが、掌握していないと。私は何らかの形で残っているんじゃないかというふうに思っているんですが、それは十分確認していないと。

しかし、やっぱりこの三三％の路線がやはり復活する、何らかの形で復活する、バス路線としては復活しなくても何らかの形で代替機能を持つということが重要だと思っておりますが、そもそも確認をしたいんですけれども、バス事業者などが廃業を決意されて何らかの形で撤退される、このときにどういう枠組みをまず国土交通省としては考えられるのか、その手順を教えてください。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

御質問の件につきましては、まさに先日御審議

いただきまして、可決、成立させていただきました、地域公共交通活性化再生法の改正法におきまして新たに盛り込まれたこの地域旅客運送サービス継続事業に関するものでございます。

この事業におきましては、路線バスの廃止届出が提出する前の段階から、将来的にもう維持が困難であるという、そういう見通しをバス事業者等から市町村等にお示しいただいた場合、当該市町村等におきまして、まずそのバスが仮になくなったとした場合にその地域では輸送サービスを継続する必要があるかどうか、これを判断いたします。そして、その判断をした上で必要とされた場合には、地方運輸局も参加する検討作業を経まして、地域の関係者の合意に基づいて、一つには他のバス事業者で路線を維持することはできないかあるいは路線バスとしての維持が困難である、これは人口減少等が進んでそういうこともあると思いますが、その場合には、コミュニティバスでありますとかデマンド交通等の選択肢の中から公募により新たな旅客運送サービスを選択して導入することができるといふ制度でございます。

が、完全廃止されてしまったこの距離でございますけれども、こういった形で、六千キロのようにこのバス路線が完全に廃止されて交通空白地域が生じる地域、これを可能な限り減らしていきたいというふうに考えてございます。

○上田清司君 廃業を決意されて何らかの形で連絡をされると。茨城県とか福島県であれば、みちのりホールディングスみたいなところに相談をして、何とか代替していただけないかとか、吸収合併とか含めてやっていただけないか。埼玉であれば、西部方面であれば、西部、北部方面であればイーグルバスという非常に優れたバス会社がいるんな企画を持っていますので、そういったところで引き受けてもらうとか、まずそこが一番だと思っているんですが、なかなか全国的にはそういった優れた形態ができていくわけではありませんので、今、この一次、二次、こうして今回は三次にわたって新しい仕組み、とりわけ今回はまさに総動員という、何か地域の資源全部動員しなくちゃいけないと、そこまで追い込まれていると、こういうふうに考えているわけですが。

ですという形ですけれども、やっていたただかなかったところをどんなふうな形で追っかけるかということについて、私は三三・四もあるというこの事実というのはやっぱり重いと思うんですね。こういうことを追っかけるだけのやはり仕組みをつくらなくちゃいけないと思うんです。

例えば、都道府県に市町村ごとに路線をきちっと掌握させて、陸運局と相談しながら、その後、代替機能を持たせることが可能なかどうかどうかを追っかけて、極力この三三・四を一〇%にしていくようなそういう仕掛けができていない、それが非常に残念に思っております。

赤羽大臣、私は、何らかの形で復活させていかないと、先日も申し上げました、ずっと国の政策として国土の均衡ある発展のためにいろんな形で努力はしているんですね、一貫して。これももう間違いのない事実なんです。しかし、やっぱり雇用吸収力のところに人口が移動していくという現実があります。したがって、雇用吸収力のある地域をできるだけつくっていくかなくちゃいけないし、業として成り立つような仕組みをつくらざるを得ない。そして、その地域において足がきちつとあるところでもまた改めて定住されるという側面を持っているので、ただ、追っかけが弱いので、大臣に、最後に、時間になりますので、お聞きしたいんです。

やはり、四十七都道府県ごとに路線数、廃止数、あるいは代替機能を持つているところ、あるいは復活のパターンとかをきちっと整理して、そして復活させるためにはどのパターンだったらここは可能なのかとかを整理して、やっぱり県や市町村と一緒にやってやる必要があると思っております。これで全部カバーできるような仕組みをつくられたら、これはやっぱり赤羽大臣は歴史に残る国土交通大臣として、しっかりと日本のまさに地方の救世主になれるのだと思っておりますが、こうした提案について本気でやっておりますが、こうした指示をいただければ幸いです。いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 先日御審議をいただき成立した地域公共交通活性化再生法の改正案は、まさに上田委員の御指摘を反映させていただいている内容となっております。

今までは、率直に言うと、じゃ地域公共交通を誰が担うのかというのは曖昧だった部分を、これはもう全地方自治体にこのマスタープランを作らせるのを、まあ努力義務とはいえ義務化を求めていると。それで、これについてそれで終わらせるのではなくて、その達成目標もしっかり明示する。そこについては、現場の今専門家がいないという現実の中で、地方運輸局が責任を持ちながら、都道府県と連携を取りながら、人的な、またアイデ

ア等々の支援を行い、そして、多分上田先生が言われるのは、そこに責任を持って関わっていけという御指示だと思っております。

そうしたことをしないと本当にもう相当切迫した状況でありますし、コロナウィルスで、今日何回か答弁しておりますが、公共交通機関という公共性の役割と民間企業であるというプライベートセクターのビジネス面のこの両立というのは非常に難しい局面になるがゆえに、今回の法改正、成立していただいたことをしっかりと受け止めて、魂が入るようにしっかりと指示をしていきたいと、こう決意をしております。

○上田清司君 大臣、ありがとうございます。

浜口議員や小沢議員も言われましたが、ゴー・ツー・キャンペーン、一兆六千七百九十四億。真水で、多くの方々にこれが入るように、ほとんど手数料程度で、銀行の手数料程度で済むような仕掛けを今度は御提案しますので、メモで出しますから、ほとんど一億円以内で済むと思いますので、間違っても、また電通かパソナかというようなことにならないようによろしくお願いいたします。終わります。

○委員長（田名部匡代君） 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長（田名部匡代君） 都市再生特別措置法

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。赤羽国土交通大臣。

○国務大臣（赤羽一嘉君） ただいま議題となりました都市再生特別措置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。近年の頻発、激甚化する自然災害に対応するためには、堤防や避難路等の整備を推進するとともに、開発規制、立地誘導、移転の促進等の土地利用方策等を効果的に組み合わせ、総合的な防災・減災対策を講じる必要があります。また、駅前等の町中における歩行者空間の不足や、商店街のシッター街化等の課題に対応するため、多様な人々が集い、交流する、居心地が良く歩きたくなる空間を官民一体となって形成し、都市の魅力を向上させるとともに、住民にとって暮らしやすい環境を整備する必要があります。

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させていただきます。

第一に、災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくりを推進するため、災害危険区域等における自己業務用施設の開発を原則禁止し、市街化調整区域の浸水ハザードエリア等における住宅等の開発を厳格化するとともに、立地適正化計画の記

載事項として居住誘導区域内で行う防災対策、安全確保策を定めた防災指針を追加するほか、災害危険区域等からの移転について市町村が主体となって移転者等のコーディネートを行い、移転に関する具体的な計画を作成する新たな制度を創設する等の措置を講ずることとしております。

第二に、居心地が良く歩きたくなる町中を創出するため、市町村による街路の広場化と民間事業者によるオープンスペースの提供を一体的に行うなど、官民が連携して交流・滞在空間を形成する取組を都市再生整備計画に位置付けるとともに、民間事業者が公園内でカフェ、売店等を設置するための協定制度の創設、にぎわい空間となるメーンストリートに駐車場の出入口を設けさせない規制の導入等の措置を講ずることとしております。また、エリア価値の向上に資する民間都市開発プロジェクトについて、国土交通大臣の認定を申請することができる期限の延長等を行うこととしております。

第三に、居住誘導区域において日常生活に必要な施設について用途制限の緩和等を行うとともに、居住誘導区域内の老朽化した都市計画施設の改修を促進するための措置等を講ず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、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ございます。この法律案が速やかに成立いたしますよう、何とぞ御審議をよろしくお願ひ申し上げます。

○委員長（田名部匡代君） 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。

午後零時九分散会