

○委員長（青木愛君） た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、法務省大臣官房審議官松井信憲君外八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（青木愛君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（青木愛君） 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・社民の森屋隆でございます。

前回の委員会では二地域居住の法案を審議をして、昨日、本会議で可決、成立をして上がったわけでありすけれども、今日は一般質疑ということで、何か毎日やっているような感じもちょっとするんですけども、よろしくお願ひしたいと思います。

二地域居住の審議でそれぞれの、我が党からで

は三上委員から質問があった、またそれぞれの会派の委員からも質問があったと思うんですけど、その中で、私、印象に残った大臣の言葉というか発言というか、答弁があったんですね。

それ何かというと、地方創生、二地域居住を成功させるためにも、あるいは地方から人口流出させないためにも、やっぱり大臣の思いというかこだわりというか、その発言の中であって、自分はある意味うれしかったんですけども、一つは地域交通をしつかりする、していくんだと、そして、医療だとかあるいは買物がやっぱり地域の中である一定程度インフラとしてしつかりしていないとやっぱりその人口は流出してしまっているんだろう、二地域居住を法案を作ってもうまく回っていかないんだろうという、そういった思いというか大臣の決意が二回、三回ほど発言の中に、答弁の中にあつたかなと私記憶しているんですけども。本日にそのとおりだと思いますし、私も、私も一応東京なんですけれども、田舎の方に住んでいまして、やっぱり流出してしまおう、やっぱりその地域の中でお店がなくなったり、やっぱり移動手段がなかなか細くなったりして、若者が都心部へ出ていってしまうというのの一人でもありますから、感じて一人でもありませんから、本当にそういった意味では地域交通をどうしていくかという問題が大事なんだと改めて思ったと

ころであります。

それと、ゴールデンウィーク前には物流の問題、これを委員会で議論をさせていただいて、これも今日的な課題というか社会的な課題というか、二〇二四年問題、この問題という言い方がななものかというのもありましたけれども、そういった物流の問題を、ドライバーさんの不足ですよね、処遇の関係、このことをしましたし、さらには、この後まだ法案ありますけれども、建設関係の法案もまだあります。これも今新しい、オリンピック以降、いろんなビルが建ったり、その建て替えが今割と多いんだと思うんですけども、建設関係もやっぱり処遇だとか人手不足だとかいろんな課題があつて、法案となつているんだと思います。また、昨年なんですけれども、昨年は、今日鉄道局長にも来ていただいていますけれども、地活化法の改正ということで地方鉄道をどうしていくのかと。一年間に八十三万人も人が、人口が減っているわけでありすから、そこをどうしていくのかということで議論がされて、この後、その地活化法、地方鉄道のことについてもお聞きはしたいんですけども、そういった法案の議論があつたと思います。

そんな中で、もう委員の皆さんも御承知のとおりなんですけど、昨年の三月の予算委員会では大臣や総理に、地方のこの路線バスですね、地方

だけではないですけども、この路線バスの問題、私、二〇一九年に国会に送っていただいて仕事をさせていただいているわけでありませけれども、この問題ずつとしいつこいぐらいに大臣に求めていますし、政府にも求めている問題なんですけれども、去年の三月の予算委員会にはいよいよ大変なことになりますよと、こういったやり取りをさせてもらったと思うんです。

そして、実際には報道関係でも割と毎日のように、どこどこのバスが減便した、どこどこが減便した、こういったニュースが流れていますし、四月以降はとりわけダイヤ改正があつて更にそれが加速しているなど思っています。報道でも、皆さんも御承知のように、横浜の公営交通ですら四月の一日に、これ今ちよつと、平日二百九十本を減便したと。大幅な減便をして、さらに、その月の三週間後の二十二日にこれまた七十七本を減便した、せざるを得なかったということなんだと思うんですけれども、大変な事態にやはりなっているんだと思うんですね。

一事業者の問題というか個別の事業者の問題では私これもうないと思つていまして、なぜこのようないことが起こっているのか。これ、私だけではないと思ひますし、まず冒頭は大臣に、この状況をどういうふうに受け止めているのか、そういったところを聞きたいと思つていいます。

路線バスがあつて、路線バスだけじゃありませんから、貸切りバスもあるでしょうし、コロナがありましたから貸切りバスもあるでしょうし、あるいは高速バス、これもコロナで大変な状況になつて、今どうなっているのかということも踏まえて、モードごといろいろありますけれども、全体含めて、あるいはモードを含めて大臣の受け止めをまずお聞きしたいなと、こういうふうに思つています。よろしくお願ひします。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） おはようございます。今日もよろしくお願ひいたします。

森屋委員の御質問にお答えさせていただきます。バス事業全体、これは路線バス、高速バス、また貸切りバスを含めまして、バス事業全体で大変な運転者不足、深刻な状態というふうに認識しております。コロナ禍前と後でバス運転者数は二・五万人減少いたしました。また、現状の運転者の年齢構成比率や新規運転者の採用状況を考えますと、今後更にこの不足が加速するおそれがあると考えております。

こうした中、路線バスについては、運転者不足に起因するバスの減便、廃止が全国で相次いでおりまして、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から危機感を持つて受け止めております。また、高速バス及び貸切りバスについては、コロナ禍による生活様式の変化などにより運送収入などがい

まだコロナ前の水準を下回つておりまして、厳しい状況が続いていると認識しております。

国土交通省としては、バス事業全体の活性化に向けて、運賃改定を原資とした賃上げや二種免許の取得支援などによる運転者確保を始めとして、必要な施策を遅れることのないようにちゃんと講じていきたいと、このように思つております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。

大変な状況だということは共有できています。と思つているんです、当然のことながらですね。そして、コロナというのが一つの今の状況に、何と云うんですかね、影響したというのもあると思つてはいますけれども、それだけではないんだろつとも思つていまして、そういった、今日は、何かを詰めるというよりも、実態を私は正確に知りたいのと、そして委員会の中で共有ができれば、全国的な問題だと思つていますから、共有ができれば、ちよつと厚かましいのかもしれないけれども、いいのかなと、こんなふうには思つています。

そこで、大臣の受け止めは本当に有り難いし、これまでも施策は打つていただいていることも承知しているんですけども、やはりその施策も五年後、十年後に効いてくるのか、あるいはそれよりももつと今の状況が加速していつてしまつていくから、更にスピードを持つて何かを打たなきゃいけないのかということはこの後ちよつと聞きた

いんですけれども、実態として具体的にどうか、数字的にどうなのか、そのことをちよっとお聞きをしたいと思います。モードごとでこれでもできればお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○政府参考人（石原大君） お答え申し上げます。具体的な数値ということでございますけれども、日本バス協会の調べになりますが、一般路線バスにおきましては、令和五年度の運送収入、輸送人員は、コロナ前の平成三十一年度と比較してそれぞれ六・九%減、それから輸送人員の方は一二・七%減となっております、コロナ禍を除くと過去十年間で最も厳しい状況になっているというところでございます。

また、令和五年度に廃止されたこの路線バスの路線キロですけれども、二千四百九十六キロとなっております、これも過去十年の年平均と比較しますと六九%増となっております。

また、高速バスにつきましては、令和五年度の運送収入、輸送人員が、それぞれコロナ前の平成三十一年度と比較して三八・一%減、三三・〇%減となっております。

また、貸切りバスでございますが、こちらは令和五年度の運送収入、実働率が、コロナ前の平成三十一年度と比較してそれぞれ二七・八%減、一二・六%減となっております、こちらもコロナ

禍を除きますと過去十年間で最も厳しい状況になっている、こういうことでございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。

コロナを除いて十年内で過去最高だということですね、まあ最高というか最悪なんですよね。二ユースでも地域の人がもう利便性がないというところまで減ってしまった、この二千五百キロが令和五年ということだったと思うんですけど、二千四百九十六キロがなくなっているというんでしょかね。令和六年四月一日以降は、さつき公営交通なんかも言った、四月一日以降のものが入っていないわけでありますから、更に減っているということだと思っんですね。

何か手を打たなきゃいけないんですけれども、まずしっかりと確認をしていって、じゃ、どういうことが本当に有効なのかということだと思えますから、まだ少し実態を聞いてみたいと思うんですね。一部じゃなくて全国的にです、このような状況になっているのは、これはなぜなんですか。お願いします。

○政府参考人（石原大君） 先ほど来委員からも御指摘ございますけれども、一番の大きな原因は、やはりバスの運転手、これがコロナ禍を通して多くの離職を余儀なくされたという結果、この運転者不足で今この路線の維持ができないと、ここが一番大きな要因だというふうに考えてございます。

○森屋隆君 これ、数字的にも分かるんですか。

○政府参考人（石原大君） 運転者不足についての数値でございますけれども、コロナ禍前までは、大体、運転者の数、十三万人前後で推移をしてございました。平成三十一年度の数字、十三・二万人という数字ございますけれども、これが令和四年度で十・八万人ということで、先ほど大臣からも御答弁申し上げましたけれども、この僅かの期間の間に二・五万人も減ってしまった、こういうことでございます。

○森屋隆君 運転手が減っているということが最大の原因だということなんだと思うんですけども、そのやり取りも、なぜ減っているかということも今までも議論をさせていただいてきたと思っております。先ほど言った公営交通でも、二十代、三十代の、これからある一定程度経験が、今、何年かやつてもらって中堅、先輩になっていく人が一月に九人ぐらい辞めちゃって、運行ができないから減便したんだというような報道だったと思っっているんですけども、これから伸びていく人が辞めていってしまうような状況が公営交通で起きているという、大変な状況なんですけど。

時代が違うといえは違うんでしょうけども、私バス会社に、私は工業高校を卒業して、これ何回も言っておりますけれども、バスの整備士をして、二十一歳から運転手をしていたわけですけども、

バス会社にいたから、二十一歳で二種免許を持っていたからできたんですけれども、最初は企業輸送というような、大きな企業、企業の中に三つぐらい停留所があるような大きな企業、駅から企業の人を輸送する。あと、あるいは養護学校の生徒さんを運ぶようなことを少し経験させていただいて、その後、路線バスとか観光バスとか、そういうのに行っただけですけれども。

当時は、時代は確かに違うんだと思うんですけど、履歴書こんなあったんですよ。毎回この会社にも、バス会社にも履歴書がもう要らないというぐらいあって、なかなか順番が来ないと。そして、誰々営業所の誰々さんが定年だからなんという、やっぱり何とか入れてくれないかねんという、紹介してくれないかねんというのがいっぱいあって、募集をしなくても向こうから来た。それだけ地域で、地域から通える職場だったし、どこの地域にもあった職業だったと思っっているんです。

さらには、今そんなことはいけないんでしょうけども、年齢制限なんか今当然ないですけども、当時はやっぱり、バスですから、二十三歳から大型経験を一年以上した人で、トラックなんかやっていた人ですよ、二十三歳から、うちですけれども、四十三歳まで、そういう傾向だったんです。それで、バスの運転手さんというのは大卒の人

と同じ本給、初任給というんですかね、あとはある程度年功的な部分ありますから、それと、あとは整備士さんや事務員さんも、私も十八で入りましたから、整備士の初任給、事務員さんの初任給十八歳の初任給ですけども、四年たてば、二十二歳になれば大卒の人とほぼ同じになる、四年後にですね、本給にあつて、その後、賃金カーブでは当然大卒の人のがこの賃金カーブがこういうふうに行きますけども、運転手さんはそれと同じように、大卒と同じような形でやってきた。

確かに人がいたからかもしれないですね、利用してくれる人がいたかもしれないんですけども、そんなようなのが全国的にやっぱりそれがバス会社だったと思っっているんですよ。そういうような実態から、今は本来に求めていただけなくなっている時代がもう五年、十年だと思っんです。

ここで聞きたいのは、今政府の、大臣の受け止めや実態も聞きましたから、トラックの問題では協会の人たちがかなり一生懸命、この問題を何とかしてやるんだという私も思いが通じましたし、バスも協会がありますから、やっぱりこれを何とかしなきゃいけないというふうな思いで多分やってきていると思うんですけども、この協会は今の状況のところをどういうふうに捉えて、分かる範囲かと思っんですけども、改善に向けてどんな国に対しての要請があるのか、この辺もちょっと

お聞きしたいと思っっています。よろしくお願ひします。

○政府参考人(鶴田浩久君) 日本バス協会ですけれども、これは常に意見交換もろんしているわけですけども、特に昨年からは、この運転者不足でバス路線の減便、廃止を余儀なくされている。経営環境が悪化して、これ、特にドライバーが足りないのが、路線バスの赤字を貸切りバスで埋めていたのが、貸切りバスの方の運転手を路線バスにもう回さざるを得ないと。なので、赤字を埋めるのも難しくなってきたり、そういうことで更にドライバー不足が進むという、そういう悪循環に陥っているというのを非常に今意見交換しているところです。

それを受けまして、協会からの要請としては、やはり生活交通を支える路線を維持するための予算の確保ですとか、それから採用活動とか、大型二種免許の取得費用のような担い手確保の支援、それから省人化ということで、キャッシュレス化などデジタル化の予算と、それから運賃改定も、その経営環境を持続可能にするということで運賃改定というような要請を受けています。

また、今、緒に就いたところでありまして、予算の確保に今取り組んでいるのと併せまして、運賃につきましては、四月、先月に制度を見直しまして、賃上げですとか、それからDX、G

X投資、将来の投資に必要な費用も必要コストとして算入できるというふうにして、バス事業者の費用負担を運賃に適切に転嫁できるように措置するということのようなことを始めているところでございます。

○森屋隆君 局長、ありがとうございます。

やっぱり協会からもこの危機的状況の中で国に對してお訴えはされているんだなと思いましたし、当然、経営ですから、中長期的に見て、やっぱり入れていくものは入れて、設備投資していかなきゃいけないものもあるでしょうし、まあそういうことなんだろうなと理解をさせていただきました。ありがとうございます。

私も労働組合の出身ですけども、労働組合も今交通政策ということで、ただ、春闘で、これも非常に大事ですし、今回の二四春闘も、本当にそれぞれの業種の労働組合、本当に頑張っていた結果が出ているんだと思うんですけども、それだけじゃなくて、労働組合自らも最近は大きな方針の柱の一つとして交通政策、共にやっていかなきゃいけないんだなという観点で取り組んでいるんだと思うんです。

この労働組合の関係、要請等、もしありましたらお聞きをしたいと思います。

○政府参考人（鶴田浩久君） 労働組合からも非常に切実なお声をお聞きしております。具体的に

は、内容はバス協会から寄せられているものと相当似通っておりますけれども、特に、これトラックとも似ていますが、労働時間が全産業よりも、平均よりも一割長くて、給料が大体二割低いと。ここのこの状況を改善しないとやっぱり担い手が集まらないというお声を強く聞いております。

今まさに御指摘あったように、共に取り組んでいくと、力を合わせてということだと思えます。先ほど申し上げた運賃改定の制度変更なんかも、ずっと、事業者もちろんですけども、労働組合とも意見交換しながら進めているところでございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。

労働組合からもいろいろ要請が来ているということでありますから、是非前向きな答弁で進めていただきたいなと、こういうふうには思っています。よろしくお願いします。

そして、基本的には、大臣、地域の移動は地域でというのは私も理解はしているんです。地域も必ず努力をしていると思うんですね。地域行政も努力はしてくれていると思うんです。そういった好事例なんか、もしあれば聞かせていただきたいと思えます。よろしくお願いします。

○政府参考人（石原大君） 好事例ということでございますけれども、地方公共団体が主導してこの路線バスネットワークの維持などに向けて前向

きな取組を行っているところ、幾つかございますので紹介させていただきます。

広島市ですけれども、広島市では、市とバス事業者が連携してバス協調・共創プラットフォームひろしまというものを設置しまして、官民共同で路線再編計画の立案等を行う取組、これを行っております。岡山市では、市内のバス路線を幹線と支線、これに再編をした上で、幹線については引き続き民間事業者が自ら運営する一方、支線については公設民営方式を導入して、市が施設整備、運行に対する支援を行う取組、こうしたことを行っております。あともう一つ、常陸太田でございます。茨城県常陸太田市では、市とバス事業者が連携をして、運行ルートがそれまで重複していた市民バス、患者輸送バス、スクールバス、これを路線バスに統合する交通再編の取組、こういうことを行っております。

国土交通省におきましては、地域の移動の足を確保するため、地域の多様な関係者の連携、協働、こういう取組を進めて、このような好事例、一つでも多くつくっていき、また横展開なども通じて、各自自治体、積極的にこのような取組進むよう、必要な施策を講じてまいります。

○森屋隆君 ありがとうございます。

地域もやはり努力をしているということが分かりました。でも、なかなか改善がされていないと

いうのも実態というか、なかなか難しい問題なんだと思うんです、実態としてはですね。

大臣、要請もあって施策もしていただいている、なかなか改善がされない、それ以上に路線バスがなくなってしまうっている、貸切りを動かしたくても、需要があるんだけれども路線を動かすために貸切りも止めなきゃいけない、こういう悪循環になつていると。

大臣、大きな、大なたではないですけども、思い切ったこの緊急避難的な処置というか、できないでしょうか、大臣、お考え、どうでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今議論を通じて大変深刻な状況にあると、こういうお話、そして人員が、運転手不足の一つの大きな要因で待遇が正直言つて悪いと、お給料が他産業に比べても低い。最近、同じ交通モードでお給料のいい他のモードに運転士さんがバスから移つていっているというような話も聞いております。ですから、この処遇改善というのがやはり何よりも一番だと、このように思つております。

そういう意味で、採用活動や、まず賃上げの促進のために運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化等を行っているところがございます。それから、二種、先ほど申し上げましたけど、二種免許取得に係る費用の対する支援などいろいろな支援を行つております。

そして、より根本的には、先ほど広島事例が出ました。広島は3Bの街と言われておりまして、Bはブリッジ、それからブランチンなんですが、三番目のBは、まあ三番目かどうか分かりませんが、三つのBのうちの一つはバスなんです。で、バスが公共交通の基幹を担っている町です。地下鉄もありませんし。ですから、バスと路面電車ですね、そういう意味で、七社ありまして、今回広島市と、国もこれに関与、中国運輸局も関与させていたでいて、市とそしてこのバス会社七社が連携して、公正取引委員会の関係もありますので公取法関係の独占禁止法の法改正まで行つて、この七社が共同して、市と連携してこの地域公共交通を担うというような試みをしております。

非常に、市民もこのバスの新しい形態について大きな期待があつて、バスに乗ろうと、こういう機運も出てきているところでございます。現在私が議長を務めております地域の公共交通リ・デザイン実現会議におきまして、こういう地域での取組、地方自治体と連携して、そして事業者の皆さんと連携して、どのようにこの地域公共交通を守っていくかということを行うこと、その中でも地域の輸送資源を効率的、効果的に活用する観点から、学校や企業などが個別に送迎バスを運転するのではなくて、路線の再編などを通じてバス交通への利用者を集約していく取組、これらも路線

バスの再編とともに行つていく、こういう形でバスの利用者を増やしていく、そしてお給料を上げていくと、で、運転者不足に対応していく、こういう試みが必要なのではないかと思つておりまして、このリ・デザイン実現会議におきまして、いわゆる抜本的なその地域公共交通の、また処遇改善に向けての方策を打ち出していきたく、このように思つております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。

今後も、これ議論させていただきたいと思いますし、是非補正予算等々で、できる範囲のやつぱりバックアップしていただきたいなど、こういうふうにも思っています。

少しバスの話になり過ぎましたから、ちょっと地方鉄道の話させてください。

昨年の地活化法以降かなり進んできていると思つています。大臣も忙しい中で式典等々に、出発式でしょうかね、行つていると思います。感想とか評価ですね、あればちょっと聞かせてください。○国務大臣（斉藤鉄夫君） 災害の後の鉄道の再開の式典でありますとか、また新たな、新しい形でこの地方鉄道を運営する、そういう式典に何か所か参加させていただきました。

その際感じるのは、本当に地域の皆さんが大変喜んでいらっしゃる、やっぱり地方鉄道は地域の皆さんとともにあるというのをまさに、その一番

電車に乗せていただくこともありましたが、そういうことを実感しております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。

私もニュース等々で大臣がテープ切っているのを見ますけれども、やはりああいうふうには、もう一度これやっぱり地域の移動をしっかりとやっていくという雰囲気、いい雰囲気だと、こういうふうにも思っていますし、本当に期待もしています。

これもちよつと実態を知りたいと思います。鉄道局長にも来ていただいています。

地活化法の中で、鉄道事業再構築事業と再構築協議会はこれ物が違うと思うんですけども、時間の関係で、済みません、一つずつ聞こうと思っているんですけども、簡潔に再構築事業、再構築協議会、これ実態今どうなっているか、手短かにお願いしたいと思います。済みません、よろしくお願ひします。

○政府参考人(村田茂樹君) 答え申し上げます。

一部のローカル鉄道におきましては輸送人員が減少しております、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が見られますことから、沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取組が急務となっております。

そのため、昨年十月より施行されましたこの改

正地域交通法におきましては、鉄道事業再構築事業の対象を大幅に拡充いたしまして、またさらに地域がそういったものに取り組み場合には社会資本整備総合交付金による支援する仕組みを整えております。

この新しい制度に基づきまして、各地域では鉄道事業再構築事業のための協議が進められておりまして、これまで八件の鉄道事業再構築実施計画について認定を行っているところでございます。

また、もう一つの法律の改正の柱であります再構築協議会でございますけれども、こちらにつきましては、国が主体となってローカル鉄道の再構築のための新たな協議の場を設置する制度でございます、こちらにつきましては、昨年の施行後でありますけれども、JR西日本から芸備線の一部区間につきまして再構築協議会設置の要請がございました。これにつきましては、地方自治体の意見の聴取、また要件の確認などいたしまして、三月二十六日から第一回目の協議会を開催しているところでございます。

今後は、この協議会におきましては、客観的なファクトとデータに基づきまして、地域にとつてあるべき公共交通とは何かなどにつきまして多面的な観点から議論を行い、三年以内目安に再構築方針を策定するということしております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

動き出してきているのかなと思っております。引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

そんな中で、これ大臣も式典行ったと思うんですけど、滋賀県の近江鉄道の関係なんですね。大変興味深く思っていますし、県の判断も、ある程度厳しい中でも大変な判断をしているなど思っていますし、これ政務官に、こやり政務官に、地元ということもありますから、受け止めと国としての考え方含めて、ちよつとお聞きたいと思えます。よろしくお願ひします。

○大臣政務官(こやり隆史君) 近江鉄道の再編のお話ございました。

委員御承知のとおり、本年四月に近江鉄道線鉄道事業再構築実施計画について承認をいたしました、滋賀県あるいは沿線五市五町が出資する一般社団法人近江鉄道線管理機構が鉄道施設や車両を保有する上下分離の実施、あるいはキャッシュレス決済の導入等の利便性、サービスの向上施策が盛り込まれています。

元々、滋賀県というのは、昔から交通の要衝として栄えてきたところでございます。したがって、住民の皆さんもやっぱりこの公共交通についての関心は高いと思います。交通税を含めた議論をしていて、そうしたところで多様な皆さんを巻き込んだ形で議論がなされると。これ、そういう意味では日本全体のモデルにもなり得るものかな

アと言っちゃいけないですかね、自家用車活用事業、正確に言えばですね、始まっています。一方では、総理は急いで論点整理しろとか、昨日も何か規制改革推進会議の方で少し急いでいるような意見も出ているのかなと、こんなふうに乗っていますけれども、大臣の腹は私決まっていますと思いますけれども、ここをしっかりと、始まって一か月で物事を決めるって、これはあり得ないと思いますし、もう大臣の思いは分かっていますけれども、あえてですね、ここ聞きたいなど、こんなふうに乗っていますので、よろしく願います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） まず、大井川鉄道の件でございますが、大井川鉄道、ちょうど真ん中に当たる川根温泉笹間渡と千頭間がまだ開通しておりません。この復旧に当たっては、二十二億から二十八億円程度の費用が見込まれております。この大井川鉄道の復旧に当たっては、令和五年三月より大井川鉄道本線沿線における公共交通のあり方検討会が開催されており、この検討会には国土交通省中部運輸局も入らせていただいております。この検討会におきまして、大井川鉄道の観光資源としての重要性や地元住民などからの期待を踏まえ、早期の運行再開を目指した検討を今年度も継続して議論していくことを確認したところでございます。

今後の復旧に向けては、復旧費用の負担の在り

方が課題となっていると認識しております。国土交通省としても、引き続きこの検討会において必要な助言等を行ってまいりたいと思っております。

それから二点目のライドシェア、いわゆるライドシェアに関しての御質問でございますが、日本版ライドシェアと呼んでもいい自家用車活用事業は、四月に東京、京都、横浜、名古屋、軽井沢の五地域で運行が開始され、全国のほかの多くの地域でも準備が進められております。現在、総理の御指示を踏まえ、安全、安心を大前提に、六月に向けて論点整理を丁寧に進めているところですが、六月までに結論を得ると決まっているわけではありませぬ。

国土交通省としては、今般導入した新たな制度について配車アプリ等のデータを十分に蓄積、検証して、総合的な交通政策の観点から、移動の不足解消の状況を確認し、制度改善を不断に行うことが重要であり、議論を進める上での大前提となると考えております。

したがって、これまで行った自家用車活用事業の創設、自家用有償旅客運送制度の改善、タクシーの規制緩和による移動の足の不足解消、これがどういう、どのように改善されているか、データによりしっかりと検証しなければ次の段階に進むことはできないと考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。時間が過ぎましたので、終わります。ありがとうございます。

○藤巻健史君 日本維新の会・教育無償化を実現する会の藤巻健史です。よろしく願いいたします。

ちょっと、質疑に入る前に一言だけちょっと申し上げておきたいんですけども、先日、高速道路の渋滞緩和として、特定の時間帯や区間で料金を変動させるロードプライシングを二〇二五年から順次全国で拡大する方針を固めたというニュースが流れておりました。これ、アメリカではあらゆる分野で当たり前のまさにダイナミックプライシングであり、非常にすばらしいというふうに思いました。日本って、とかく需要と供給のギャップを規制によって埋めようとしていますけれども、もうアメリカ式に価格で決めようという、これはまさに資本主義の基本のキでございますので、非常にうれしく思いました。すばらしいと思えました。

一例だけ申しますと、二〇二二年に私、アメリカで数か月いたんですけども、そのときに突然大雨が降ってきました、これどうしようかな、傘も持っていないし、ずぶぬれになっちゃうし、次の約束のところ歩いて八分ぐらいなんですけど、これ、ずぶぬれになっちゃったらどうしようと思つてライドシェアを頼んだんですけど、約二十五

ドルに跳ね上がっていましたよね。その後は快晴になりました、うちに、借りていたアパートに帰るために五十分ぐらいの高速道路乗ったら大体五十ドルか六十ドルと。そのぐらいのプライスがボラタイルしているわけで、これこそアメリカだというふうに思いました。まさに、需要と供給の差を、ギャップを埋めるのをプライシングするという概念がどんどん広まっていくことを私は切に望んでおります。

質問に入ります。

まず、地籍調査、これは土地の境界や面積等を調査する仕事で、土地家屋調査士へ委託され、土地所有者への立入り等により境界線の確認をした後、土地家屋調査士がその成果を認証、登記の手続をすると理解しております。国民の財産の中でも大きなウエートを占めます土地に関する権利関係に関する業務ですから、極めて重要な仕事だと思っております。

ここにおいて土地家屋士の責任は極めて大きいわけですが、その土地家屋士が信頼を裏切るようなこと、例えば土地所有者の立会いがなかったにもかかわらず立会いがあったとの虚偽の報告で登記をしたり、隣接地も知らないうちに勝手に新しい境界線が入っていたり、又は逆に境界線を勝手に抜いちゃうというようなことをした場合に、その罰則は、どんな罰則があるのか、そし

てその罰則はどのような手続を経て実施されるのかを教えてください。お願いします。

○政府参考人（中田裕人君） お答え申し上げます。

地籍調査におきましては、原則として土地所有者の立会いを得ながら、一筆ごとの土地についてその所有者、地番、地目、境界等の調査を行っております。地籍調査の主体は主に市区町村になりますが、境界等の確認に際し、土地家屋調査士に業務委託をする場合がございます。そうした場合、地籍調査の業務委託を受けた土地家屋調査士が土地所有者等の立会いがあったとの虚偽の報告等を行い、誤った調査成果となったようなケースにおきましては、国土調査法第三十六条第一号の規定に基づき、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に該当する可能性があります。

また、国土調査法違反に関する罰則の適用手続につきましては、一般的な罰則の適用手続と同様に刑事訴訟法に基づき実施されるものと承知してございます。

なお、罰則に関しましては、土地家屋調査士法におきましても、土地家屋調査士による虚偽の調査又は測量が禁止されております。同法に基づく罰則に該当する可能性もあるということでございます。

○藤巻健史君 済みません。ちょっといろいろ聞

きたいことがあるんで、二番、申し訳ありませんが、最初、カットさせていただいて、もし時間があれば戻ってまいります。申し訳ありません。

次に、法務省の担当者にお聞きしますけれども、これ、ちよつと、三番、四番、質問を一緒にさせていただけますか。

地籍調査だけでなく、国民の境界線決定で、土地家屋士が今まで述べてきたような不正を起こすことがあると思います。特に地籍調査ですと、やっぱり国交省は監督官庁がいますからなかなかやりにくいかもしれませんが、国民だとかかり起こるのではないかなと思っております。もし、このようなことがもし頻繁に起こっているのであるならば、この土地家屋士のこの制度自身に疑問を持つてしまいますし、もし頻繁に起こっているのだとすると、これ土地調査士が違反はやり得と思っている可能性もあるわけで、非常にその信頼を失うわけで、真面目に働いていらっしゃる土地家屋士や登記の信頼を大いに傷つけるものだと思います。

この土地家屋調査士の不正ですけれども、過去十年間にどのくらいあったのか、そしてその不正に関してどういう罰則が適用されていたのか、そして、四番一緒に質問いたしますけれども、そのような不正に基づいて決まった境界線とかその入れた石とか、これを事後的にどう処理するのかを

お聞かせ願えればと思います。

○政府参考人（松井信憲君） お答え申し上げます。

お尋ねのように、土地家屋調査士が土地家屋調査士法等に違反した事実があると疑われる場合には、一般に、申出によりその土地家屋調査士に対する懲戒手続が開始され、必要な調査を行った結果、その土地家屋調査士が土地家屋調査士法等に違反したと認められるときは、法務大臣は懲戒処分をすることができるとされております。

土地家屋調査士に対する懲戒処分には、法律上、戒告、二年以内の業務の停止及び業務の禁止があり、土地家屋調査士法人に対する懲戒処分には、戒告、二年以内の業務の全部又は一部の停止及び解散がございます。

平成二十六年から令和五年度までの十年間の土地家屋調査士等に対する懲戒処分の総数は合計で二百二十七件でございます。内訳は、戒告が百四件、二年以内の業務の停止が百十四件、業務の禁止が九件でございます。

そして、土地家屋調査士が不正な方法により筆界の確認を行い、誤った筆界を基に登記申請が行われた場合には、例えば土地の登記記録上の地積に誤った面積が記録されたり、誤った分筆の登記がされたりするおそれがございます。このような場合の対応方法としては、地積に関する更正の登

記を行うことや、錯誤による分筆の登記の抹消を行うことが考えられます。

○藤巻健史君 分かりました。

今日は事情聴取ということだけで、後でもしちよつと疑問があれば、また後日質問させていただきますかと思っております。

次の論点に入ります。

先日の本委員会、八十年前に計画決定されたから八十年間事業決定されていない道路が、都内の第一京浜、第二京浜、青梅街道でも約十五キロメートルあることに関して質問いたしました。都内の第一京浜、第二京浜、青梅街道など、きつと恐らく十階以上建てられる建物が原則二階までしか建てられないと。十階以上建つところが二階までしか建てられないのであるならば、尋常なる逸失利益が生じていたと思うんですね。それにもかかわらず、補償もされていなければ計画見直しもされていない。それも八十年です、数年の話じゃない、八十年の話ですけれども。これは明らかに行政と政治の怠慢の象徴だと思いますし、ひょっとすると憲法違反で、憲法で定められている私有財産権を大破りしているんじゃないかとの、こういうことに関して質問をしてみました。

今日は、続きを行いたいんですが、繰り返し申し上げますけれども、この問題に対して、二〇一四年四月二十一日、参議院決算委員会、当時の国土交通

大臣であられた太田昭宏大臣は私の質問に対し、そうしたことをよく踏まえて、どうしたらいいのかということについて考えなくてはいけないというふうに思っていますと答弁されました。私がその一年後の二〇一五年五月十一日の参議院決算委員会と同じ質問を繰り返したときに、当時の太田大臣は再び、私は去年質問を受けたときのことが頭にこびりついていまして、これはいかなものかということを通じておりました、私は、そういうことからいって、国土交通省としては、整備すべきものは着実に整備を進め、見直すべきものについては適切な見直しを行うことが重要であるというふうに考えておりました、今後とも地方公共団体が適切に対応するよう様々な機会を通じて働きかけてまいります、このようにおっしゃったんですが、それからまだほとんど何も起きていないと。これほどの真摯な答弁をいただいたことはすばらしいんですけども、それに対して国土交通省は無視していると私は思っております。

そこで質問に入ります。

今年の四月二日の本委員会、政府参考人はこの件に対し、八十年以上巨大な逸失利益が発生しても一般的に受忍すべき範囲内で、特別な犠牲を被っていないし逸失利益も存在していないとの趣旨を答弁をされました。八十年も十階建てが建つところを二階建てしか建てられないことに対して、

所有者が一般的に受忍すべき範囲であり、逸失利益も存在していない、私はまあよく答弁できるなと思いましたがすけれども、大臣も同じようにお考えなのか、お聞かせ願います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 藤巻委員からは前回の一般質疑でもこの御質問されました。私どももこの藤巻委員の質問の御趣旨は非常によく理解ができるものと思っております。しかしながら、我々行政として司法の判断に従っていくしかないというのが、最終的な結論といえは結論ですが、これにつきましてちよつと御答弁させていただきます。

都市計画による制限については、一般的に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということができる場合には、憲法第二十九条第三項に基づき損失補償を行う必要があるものと認識しております。

一方、これまでの判例において、長期未着手の都市計画道路について損失補償が憲法上必要とされたものではなく、実際に補償した事例もない旨、政府参考人からは先日答弁させていただいたとおりでございます。

行政としては、最高裁の示した司法判断ののちとつて事務を執行していることを御理解いただきたいと思いますが、委員が問題意識を持たれることについては非常に理解できるところでございます。

す。

実際に、都市計画決定後、長期間が経過し、社会経済上の必要性に変化が生じつつある道路もあることは認識しております。このため、都市計画道路については、国土交通省から地方公共団体に對し、都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など見直しを行うことを助言しているところでございます。

具体的には、前回議員から御指摘いただいた後、本年度当初に、都市計画決定権者である地方公共団体の都市計画部局の幹部に對して、適時適切な都市計画の見直しの必要性について説明するとともに、毎年度実施している地方公共団体の職員が参加する研修等においても、改めて情報提供を予定しております。また、東京都に對しても、個別に改めて都市計画道路について、社会経済情勢に照らし、必要があれば見直すべきことを説明させていただいております。

何も国土交通省はしていないわけではありませぬ。この都市計画の決定権者は東京都でございます。この東京都に對して、こういう国会での御議論があること、それを踏まえて都市計画を見直すという方策もあるのではないかとすることは東京都に對しても言わせていただいております。

国土交通省としては、地方公共団体に對し、適切な見直し等の取組を促すべく、引き続き様々な

機会を通じて働きかけてまいりたいと思っております。

○藤巻健史君 東京都等に働きかけていただいたりというのは非常に感謝いたしますけれども。

ただ、大臣のおっしゃった司法判断ですけれども、この司法判断というのは平成十七年十一月一日の最高裁第三小法廷の判決だと思っておりますけれども、この判決は第一種住専の土地に關してのものであつて、元々二階建てしか、ものしか建てられないところにこの判決が出たわけですし、しかし、今申し上げたその都内の区に關して言いますと、高度商業地域で制限がなければ十階の建物が建つわけですよ。

二階までしか建てられないところの事例をこれを行政の指針にして、これを憲法判断だというのはちよつとおかしいんじゃないかな、これは事例判断じゃないのかなと私は思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） ちよつと繰り返しになります。都市計画による制限については、一般的に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということができるところには、憲法第二十九条第三項に基づき損失補償を行う必要があるものと認識しております。

都市計画道路につきましても、これまでの裁判例では、その公益性に鑑みて受忍の限度内であるとされ、逸失利益も存在しないとされておられ、実

際に憲法第二十九条第三項に基づいて損失補償を行った事例はありません。

行政としては、最高裁の示した司法判断のつとつて事務を執行していることを御理解いただきたいと思えます。

○藤巻健史君 その最高裁判決ですけれども、この判決の中で藤田裁判官は、しかしながら、記録及び弁論の全趣旨によれば、本件土地の所在する地域は、都市計画により、第一種住専地域とされ、容積率十分の二、建蔽率十分の六と定められていることがうかがわれ、高度な土地利用が従来行われていた地域ではなく、また、現にそれが予想されている地域でもないというべきであると述べていらつしやるわけです。

すなわち、この判決には、建設省が、失礼しました、国交省、国土交通省がそのよりどころとしている司法判断ですけれども、これは第一種住専地域であるということがかなり配慮された判決であるということをお願いしたいと思います。次の質問ですけれども、この最高裁第三小法廷の判決では、藤田裁判官が補足意見で、そして、当該制限に関するこの意味での受忍制度を、限度を超えるかどうかを考えるに当たっては、制度の内容と、あつ、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならないとおっしゃっています。

要するに、ちよつと中を中略、省きますけど、途中省きますけれども、これが六十年をも超える長さにわたつて課せられている場合に、この期間をおよそ考慮することなく、単に建設制限の限度が上記のようなものであるということから損失補償の必要はないとする考えは大いに疑問があるとおつしやつているわけです、裁判官自身です。ね。要は、六十年間も生殺しにしておいて、その巨大な逸失利益があるのに損失補償がないのは大いに疑問だと裁判官自身が述べられているわけです、補足説明としてですね。

当時は六年でしたが、今八十年たっているわけです。このまま九十年、百年たつてもほつたらかし、生殺しになる可能性は十分あると思うんですが、その逸失利益は極めて大きい。

それでも国交省は、不動産所有者の当然受忍すべき範囲であり逸失利益も存在しない、補償なしで当然という考え方を貫くのか。余りにもちよつと無理筋な御答弁かと思えますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） この最高裁第三小法廷での藤田裁判官の補足意見についても、我々承知しております。

しかし、繰り返しになりますが、結果としてのその最高裁の判断など、これまでの判例において長期未着手の都市計画道路について損失補償が憲

法上必要とされたものではなく、実際に補償した事例はございません。行政としては、最高裁の示した司法判断のつとつて事務を執行していることを御理解いただきたいと思います。

繰り返しになりますが、国土交通省としては、平成十二年から累次にわたり、地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行う等を徹底しているところでございます。この委員会での御議論も踏まえて、東京都に対しても、しつかりこの都市計画道路の見直しを行うよう助言をさせていただいているところでございます。

○藤巻健史君 岡田正則早稲田大学教授ですけれども、法学セミナー二〇〇六の五、ナンバー百十七ですね。計画事業着手されないまま数十年にわたつて制限が課され続けている生殺し区域が少なからず存在する、近隣の土地利用に比べ一般的な犠牲とは言えないし、長期にわたる土地利用の制限の犠牲の程度は決して軽くはないと考える。

このように、学者の間でも疑問が生じているわけです。何せ八十年間ですからね、その生殺し、逸失利益が莫大ということ、ということをお願いいたします。

また次の質問に入ります。

第一京浜、第二京浜及び青梅街道については、昭和二十一年三月に東京戦災復興都市計画、戦災復興都市計画で計画が決定されたとの答弁を今年

四月二日の本委員会で得ております。戦災復興都市計画ですよね、前回、原図があるかとお聞きしましたところ、図面はないと。参考資料を今渡ししているのとおり、これに沿って作った計画。その後八十年たつて豊洲とか海岸沿いの高速もできましたし、それから都内中に高速道路もできていますわけですけども、いろいろ車の流れも変わったと思うんですよ。

終戦直後に作った、東京の理想的な都市計画に沿って作った計画道路を金科玉条にして土地所有者に八十年間も補償なしで巨大逸失利益を強いているわけですが、これを行政や政府の怠慢だと私は思います、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 藤巻委員おっしゃるように、都市計画決定後、長期間が経過し、社会経済上の必要性に変化が生じつつある道路もあると、このように我々も認識をいたします。

都市計画決定権者である全国の地方公共団体に對する適時適切な都市計画の見直しの必要性について説明するとともに、社会経済情勢に照らし、必要があれば見直すべきことについて東京都へ改めて説明をさせていただいているところでございます。

○藤巻健史君 先ほど来、話題上つています最高裁第三小法廷の判決では、藤田裁判官が、しかし、公共の利益を理由としてそのような制限が損失補

償を伴うことなく認められるのは、あくまでも、その制限が都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、地権者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることを前提とした上でのことというべきであるから、そのような前提を欠く事態になった場合には、都市計画制限であることを理由に補償を拒むことは許されないものというべきであると藤田裁判官がおっしゃっているわけです。

都市計画の実現を担保するために必要な不可欠なものであるならば、普通は八十年間もほっとかないですよ、やっぱり。先ほどのその岡田早稲田教授は、計画の必要性、合理性を厳格に審査することによって補償を求める余地があり得るだろう、こうおっしゃっているわけです。

補償もなしなど、生殺し状況を八十年間も放置するということをやはり大臣は憲法違反だと思わないでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） この第三小法廷における藤田裁判官の御意見についても、我々承知をしております。

しかし、繰り返しになりますが、これまでの判例において、長期未着手の都市計画道路について損失補償が憲法上必要とされたものはなく、また実際に補償した事例はございません。行政としては、最高裁の示した司法判断ののちとつて事務を

執行していることを是非御理解いただきたいと思えます。

ただし、都市計画決定後、長期間が経過し、社会経済上の必要性に変化が生じつつある道路もあると先ほど申し上げました。このため、都市計画道路については、国土交通省から地方公共団体に対し、都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など見直しを行うことを助言しているところでございます。

具体的には、先ほど答弁いたしましたけれども、都市計画決定権者である全国の地方公共団体に対し、適時適切な都市計画の見直しの必要性について説明するとともに、社会経済情勢に照らし、必要があれば見直すべきことについて東京都へ改めて説明しております。前回の御質問の後、東京都に對して、こういう質問があったという、議論があったということ、そして適時適切な都市計画の見直しを行うべきであるということは東京都の方にも伝えております。

○藤巻健史君 東京都の方等にいろいろおっしゃっていただいたことは非常に有り難く思っております。

最後に、質問をちよつとする時間ないと思いますので一言だけ申し上げておきますと、この戦災復興計画基本方針の中には、道路の設置に美観を、ことも書いてあるわけです、その周りの美観を考

えろと、美しいかどうかと。大臣がその計画道路に定められている区域を走ったことが、見たことがあるかどうかは知りませんが、かなり周りに比べて発展が遅れていて、何かみずばらしい地域になっていきますよ。ですから、この基本方針にも反しちやうっているわけですよ。ということもありますので、大臣には強くこの問題を考慮していただきたいというふうに要望して、質問を終わります。

ありがとうございます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日も質問させていただきますので、大臣始め丹羽局長もよろしくお願いしたいと思います。

まず、今日は高速道路に絞って質問させていただきたいというふうに思っております。

まずは高速道路の現状を確認をさせていただきますと思います。これ道路局長にお伺いしますが、今、日本の高速道路、NEXCO三社と言われる高速道路会社がございます。NEXCO西日本、中日本、東日本というこのNEXCO三社で、年間の高速道路の利用台数と料金収入、そして一台当たりの平均の料金額、直近の最新の数字でどのような実態になっているのか、まずはお伺いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

NEXCO三社の令和四年度の通行台数であります。約二十八億台、それから料金収入については約二・四兆円でございます。また、一台当たりの平均の料金でありますけれども、料金収入をこの通行台数で機械的に割ったものであります。約八百四十円となっております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

今、一台当たり平均で割り戻すと八百四十円ということですが、この八百四十円の中にはいわゆるターミナルチャージという初乗り料金が含まれているというふうに認識しています。このターミナルチャージは高速を利用することに加算される、課金されるということで、一日に四回高速を利用すれば、その都度百五十円の初乗り料、ターミナルチャージが課金されるということだと思います。この百五十円のターミナルチャージの算出根拠、どういった根拠で百五十円というのが出てきているのかということと、このターミナルチャージだけの料金収入が二兆四千億円のうちどの程度を占めるのか、この二点についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答えいたします。

ターミナルチャージにつきましては、利用者負担の公平性を図る観点から、インターチェンジの建設費、また料金徴収経費などについては、車両や利用距離に関係なくインターチェンジを出入り

する都度負担すべきだというふうに考えまして、利用距離に応じた料金に加えてこのターミナルチャージというものを導入しているところでございます。

具体的には、高速道路を利用する距離に関係なく、利用一回につき、かつ固定額として、昭和五十年の料金改定時より一回当たり百円として導入をしてきておりまして、その後、平成の元年に現在の百五十円に引き上げてきております。

なお、このターミナルチャージの金額であります。インターチェンジや料金徴収施設の建設費、それと料金徴収経費などと高速道路利用台数を用いて算出した額を基準として設定しているところでございます。

また、なお、このNEXCO三社の合計のターミナルチャージによる料金収入について、この対距離になっております高速自動車国道の取扱台数にターミナルチャージの金額の百五十円を機械的に掛けて算出したしますと、約二千三百億円となっております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

今ターミナルチャージだけで約二千三百億円と推計されるということだと思いますが、平成元年からこの百五十円変わっていないということですが、かなり期間もたっていますし、いろんなETCなんかが増えてきて、今まで、過去は、

昔は有人の料金所もあったりして、そういった経費も含めての算出だったと思いますけれども、平成元年からこれまで百五十円というのを変えてきていない、その背景と理由について確認をさせていただきますか。

○政府参考人（丹羽克彦君） このターミナルチャージ、百五十円とした平成元年以降、インターチェンジの数が増えてきているのと、あと、この高速道路の利用台数が同程度に増加してきているというところで、ターミナルチャージの金額についての見直しは現在のところありませんけれども、今後、ETCの専用化、これを進めてまいりますので、その状況を踏まえてこの料金徴収経費、著しく変わってくる場合には議論が必要であるというふうに考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。
 不断の見直しはしっかりと検証していただいて、必要に応じて対応していただきたいというふうに思います。

一方で、高速道路は非常に割引制度が多いと資料をお手元二枚目の方に、ちよつと割引制度の幾つかを、二枚目です、二枚目の資料ですが、書き出しています。これ見るといろんな割引制度が高速は適用されておりまして、本当に数多いというふうの実態としては感じます。

今、高速道路のこういった割引制度、幾つ実際

に実施されているのか、また割引でどの程度の割引額、年間でやっているのか、その割引いた部分分は誰が負担しているというふうに考えればいいのか、この三点についてお伺いしたいと思います。
 ○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

現在、このNEXCO三社が管理する高速道路におきましては、例えば一般道路の沿道環境を改善するための深夜割引、あるいは観光需要を喚起するための休日割引など様々な政策課題を解決するために約三十種類の割引制度が導入をされているところでございます。

また、NEXCO三社におきまして令和四年度にこの料金割引に要した費用でございすけれども、約八千億円という額でございす。割引策に応じまして高速道路会社、また国費で負担しているところでございす。

○浜口誠君 ありがとうございます。
 八千億円も割り引いているんですね、年間で。企業で八千億円の売上げを出す企業はそう日本にも多くないと思います。かなりの額をこの割引制度で割り引いているということだと思います。

今、高速道路会社と国費で割引分を負担しているということですが、そこをもつと掘り下げると、利用されている皆さんがこの部分は負担しているというふうにご考慮すべきではないかなと

思うんですけれども、その辺の考え方はいかがですか。

○政府参考人（丹羽克彦君） 委員御指摘のとおり、料金収入ということになると思います。

○浜口誠君 したがって、ここで大臣にお伺いたいんですけれども、なぜこんなに、三十種類も割引制度を導入しながら、今の対距離制料金というのを実施しているのか。どのようにそんな割引をたくさんしているのか。どう、大臣としてですね、その理由とか背景をお考えになられているのか。私は非常に多過ぎると思うんですね。もうここまで多くの割引をするんだしたら、もう最初からその分もう料金に反映して低い料金で対応すればいいだけであって、後から割引くということではないのではないかなというふうに思うんですけれども、その割引制度が多い理由について、大臣としての御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣（齊藤鉄夫君） 高速道路料金につきましては、これまでも、有識者の意見などを伺いながら、対距離制を基本としております。

で、割引ですけれども、先ほど局長から答弁いたしましたように、個々の政策課題、また地域の課題に応じて、まあ三十種類ありますけれども、それぞれの課題を解決するためにこの割引制度を設けているわけでございます。

この割引を廃止して一律に料金を引き下げた場

合には、こうした政策課題が十分に解決されないということに加えて、現在起きている高速道路の渋滞の助長や他の交通機関への影響などのデメリットが生じる懸念があると考えておりまして、一律に料金を引き下げるということにつきまして、そうした割引制度を廃止して一律に料金を引き下げることについては、慎重に検討する必要がありますのではないかと考えております。

○浜口誠君 その政策課題に対して割引をいろいろやっているということですが、具体的にどういった政策課題にどの割引を対応させているのか、この辺の考え方と、実際のその政策と割引との関係について、補足説明をお願いしたいと思います。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。
例えば、物流事業者など高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するための大口・多頻度割引であるとか、また、公共交通の利用を促進するための路線バス割引、高速バスの割引であります。それと、あと、地域的ないろんな課題を解決するものといえば、例えば、この都心部の渋滞緩和を目的とした、東京外環であるとか、あるいは名古屋環状二号線、これの迂回利用割引、迂回しても直接行っても料金は変わらないと、こういった割引など、例えばであります、そういった目

的に対して割引をしているということでございます。

○浜口誠君 大口・多頻度割引についてはトラック事業者の方が対象になると思います。これ、今の制度では必要な制度だというふうに思っていますけれども、この道路の毀損ということを考えれば、重量の重いトラックはやはり道路を傷めるので、本来であれば、高い料金を負担していただくのが本来の考え方なんです。にもかかわらず、今回の大口・多頻度割引というのはその負担を下げているということなので、考え方とすれば本来にそれでいいのかというところはやっぱり課題点としてあると思います。今の対距離制料金の中ではそれは仕方ないというふうに思っていますけれども。

だから、根本的に、トラックも含めて、料金が高いからそういう割引をして物流業者さんのちゃんとメリットを出していかうということではやっています。そこは理解しますけれども、抜本的には料金の制度を見直していく、このことが非常に重要ではないかなというふうに思っています。その中で、今の利用状況をもう一回これ見ると、これはNEXCO三社の皆さんに御協力いただいて、生データを出していただきました。

資料のページ目がその生データを分析した結果です。これ、実際、乗用車系と、トラック系と

書いてあるのは、これ中型車とか大型車とか特大車という、いわゆる高速道路料金が五つのカテゴリーに分かれて、いわゆる大型の皆さんはこのトラック系に入っています。

これ見ると、やはり短い距離しか走っていないんですね。多くの車は二十五キロ以下という短い距離にもう六割ぐらいがもう集中していると。三百キロを超えるような長距離を走っている台数がトラックであつても二・七%しかない。これは裏返せば、長い距離走するのに今の対距離制料金というのはやっぱり課題が大きい。

よく聞くのは、高速使いたいけれども料金が高いかからもう下道を選択せざるを得ないと、こういう実態にあるということは物流業者の皆さんからもそういう声聞きます。だからこそ、大口・多頻度割引というのが有り難いんだという、こういう今実態になっているというふうに思っていますので、なぜ、この今の対距離制料金という料金体系の中で長距離の利用が進まないのか。この点のやはり理由、原因、これをどう国交省として分析されているのか、この点を確認したいと思います。
○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

移動に当たっては、それぞれの利用者、また事業者などが、移動時間などを勘案して、自動車に加えて、鉄道とか船舶、空港などの交通モー

ドを選択しております。例えば、短距離の移動に当たりましては、乗用車、幹線バスなどの道路を利用する交通モードを選択する利用者が多く、長距離になりますと、鉄道、また飛行機を選択する利用者が多くなるというふうに考えております。また、移動の需要を見ますと、短距離の移動に対して長距離の移動の需要というものは低くなっています。

このため、この高速道路における距離別利用状況といたしましては、相対的に短距離に比べまして長距離が少なくなっているのではないかとこのように考えております。

○浜口誠君 今いろいろ御答弁いただきましたけれども、根本的な要因はやはり今の対距離制と、距離に応じて、一キロ走るごとにどんどん料金が上がっていく、この料金制度に根本的な要因がやっぱりあるのではないかとこのように感じますし、実際聞いていただきたいですね、ユーザーの皆さんの声を。

その上で、やっぱりどういう料金があるべき姿なのかというのは、今日時間がないんでもうこれ以上深く議論できませんけれども、また時間を取ってこの議論はさせていただきたいと思いますが、やっぱり道路は全国の国民の皆さんの財産ですから、全国の国民の皆さんがやっぱり利用しやすい料金体系を導入していくというのは、これは非常

に重要な視点だというふうに思っていますので、その点について引き続き議論させていただくことをお願い申し上げて、本日の質問は終わりたいと思います。

ありがとうございました。

○吉良よし子君 日本共産党の吉良よし子です。本日は、鉄道、バスなどの公共交通の子供料金の負担軽減について伺いたいと思うんです。

現在、どこの鉄道、バスであっても大体、六歳未満の未就学児は無料、十二歳未満、小学生の子は大人の半額、十二歳以上は大人料金というふうになっているわけです。しかし、十二歳以上の中高生、小学生よりも行動範囲も広がるわけで、その中高生にとって交通費の負担というのは決して軽くはないと思うわけです。特に、高校生の多くは、学校に通う際、電車、バスを利用して通学しているわけですが、その通学の費用負担というのが家計に重くのしかかっている実態があるわけです。

資料を御覧いただければと思います。

文科省、令和三年度、二〇二一年の子供の学習費調査によれば、公立高校の学校教育費、学校に通う、学ぶために必要な経費なわけですけど、の支出のうち一番大きな金額占めるのが通学関係費九万一千六百九十九円。私立の場合は、一番大きな金額占めるのは授業料になっていますが、二番目

がやっぱり通学関係費で十二万九千五百五十九円となっていると。

多くは通学定期を利用して、その定期代というのは通常の運賃とか通勤定期なんかよりは安く設定されていると思うんです。それでもこれだけの負担になっていると、高校生を持つ家庭への大きな負担になっているのは明らかだと思うわけです。

現在、政府は挙げて、子ども・子育て支援を進めるんだと、加速化プランでも教育費の負担軽減ということを掲げているわけですが、高校生の学校教育費の家計負担の状況、これ考えれば、この通学費用、定期代の値下げを進めるというのは、若しくは無償を目指すということを進めるというのは、本当に大きな負担軽減になると私は思うわけです。

大臣、是非、国交省としても子ども・子育て支援進めていくんだと、それこそこの高校生、中学生の通学定期代の負担軽減に踏み出す、こういうこと必要だと思うんですけど、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 子ども・子育て支援の観点から、高校生を始めとする学生が公共交通機関を使用して通学する際の経済的な負担を軽くしていくことは必要な取組の一つであると認識しております。

公共交通機関の運賃は、基本的には交通事業者

の経営判断によって設定されておりますが、現状におきましても、例えば東京都内の大手鉄道事業者における通学定期券の割引率はおおむね七割から八割程度で設定されておりまして、相当程度割引されているところでございます。

いずれにいたしましても、今後とも、利用者にとつて利用しやすい運賃が設定されるよう、適切に対応してまいりたいと思っております。

○吉良よし子君 一応八割引き、七割、八割引きになっているんだという話がありました。けれども、実態として、先ほど御紹介したとおり、家計には重い負担になっているわけで、実際には、この定期代の金額を見て、やっぱりこれは無理だと、鉄道とかバスとかも利用すると本当かなりの金額になるのもう片道一時間自転車通学を子供にお願いしているとか、若しくは、交通費負担を考えるともうやっぱり最寄りの学校を選ぶしかないんだとか、その進路選択の自由を狭めるような事態も起きているという声もあるわけで、やはり通常料金、通勤定期より安いから問題ないということではないわけで、国交省として子ども・子育て支援に踏み出すんだと、通学定期の負担軽減に踏み出すんだということを是非検討していただきたいと思うんです。

そもそも、この子供の公共交通料金、先ほど申し上げたとおり、未就学児が無料で十二歳未満が

半額とされているのはなぜかといえ、これ、国交省の鉄道運輸規程が根拠になっている。だから、やっぱりこの値下げというところでいくと国交省も責任があるということだと思っております。この鉄道運輸規程というのは、昭和十七年、一九四二年の鉄道省令なんです、で出された鉄道運輸規程なんですけど、つまり八十二年前、戦前の省令で定められたものなんです。

その第十条の一項で、「鉄道ハ旅客ノ同伴スル六年未満ノ小兒ヲ旅客一人ニ付少クトモ一人迄無賃ヲ以テ運送スベシ」と。第三項で、「鉄道ハ十二年未満ノ小兒ヲ」「大人ノ運賃ノ半額ヲ以テ運送スベシ」としているわけです。

相当古い、戦前の規程になるわけですが、この鉄道運輸規程で十二年未満の小児が半額、いわゆる小兒運賃だとしているわけですが、国交省に確認をいたします。この運輸規程において小兒と出てくるわけですが、これは何なのか、国交省において小兒をどう定義付けているのか、お答えください。

○政府参考人(村田茂樹君) お答え申し上げます。

一般的に小兒という言葉の意味といたしましては、広辞苑によりますと、小さな子供、幼児とされておりまして、明確に年齢で定義付けされておられませんけれども、鉄道運輸規程におきましては、

半額運賃又は無賃の対象となる旅客を明確化する観点から、鉄道運輸規程第十条におきまして、今委員御指摘のように年齢を規定しているところでございます。

○吉良よし子君 いや、だから、国交省として定義付けしていないと、広辞苑を引かれてちよつとびっくりしたんですけれども、国交省としての定義は、小兒の定義はないということだと思っております。

先ほど、じゃ、年齢、これ、鉄道運輸規程ではその小兒の年齢が十二年未満となっているわけですが、じゃ、その十二年未満、十二歳未満としているのはなぜなのかということも聞きたいわけです。

いや、今や子供といえれば未成年、つまりおおよそ高校生、十八歳までを示すというのが一般的だと思うんですけど、この鉄道運輸規程ではなぜ十二歳未満という年齢で区切ったのか、当初どういう議論があったのか。いかがですか。

○政府参考人(村田茂樹君) お答え申し上げます。

これはかなり経緯のある議論であるというふうな考えておりまして、我が国の鉄道が明治五年に開業しておりますけれども、その以来ずっとこの十二歳未満の子供を小さい子供といたしまして大人の半額運賃とする制度がなっております、現

在に至るまでこれが一般社会でも根付いており、定着をしているというふうな認識をしております。その後定められました鉄道運輸規程におきまして、そのように制度化されているものであると考えております。

○吉良よし子君 明治五年に開通して以来、鉄道会社がそう定めたから、十二歳未満と定めたから、運輸規程でも、鉄道運輸規程でもそのようにしているということ、経緯とおっしゃいますけど、要するに明確なそのなぜということについての御回答ではないと思うんですね。言わば各社が決めたいという程度の根拠だということだと思っておりますけれども。

それでは、運賃の方はどうかと。小児運賃自身は大人の運賃の半額というふうに鉄道運輸規程では定めているわけですけど、例えば、鉄道会社が小児運賃の金額設定を半額以下に下げること、又は小児運賃を無償にするということはできるのでしょうか。あわせて、その年齢についても、各鉄道会社で十二歳を十八歳とかいうふうに引き上げることも可能なのか、お答えいただければと思います。

○政府参考人（村田茂樹君） お答え申し上げます。

鉄道の実際の旅客運賃につきましては、鉄道事業者は、鉄道事業法に基づき、運賃の上限につ

て、国土交通大臣の認可を受け、その上限の範囲内で届出により実際に適用する運賃を定めているところでございます。

このため、今委員御指摘の、十二歳未満の小児運賃について半額以下とすることでありませうと、また十八歳未満の方の運賃を半額にするというところは、鉄道事業者の経営判断により、届出によりまして実施できるということになっております。

○吉良よし子君 鉄道会社が判断すればできるということだと思っております。

つまり、この鉄道運輸規程というのの料金設定、若しくは年齢設定というのは最低基準であって、その上乗せは各社の判断でできるということであると思います。再度お願いします。

○政府参考人（村田茂樹君） 鉄道運輸規程の各規定につきましては、鉄道事業者が旅客の便益を増進するなどのために遵守すべき事項を定めたものであり、鉄道事業者が運賃を鉄道運輸規程の規定よりも低廉なものとするのを妨げるものではないと考えております。

○吉良よし子君 要するに、やっぱり各社の判断だということだということだと思っております。これ本当に大事なことだと思っております。

事実、小田急電鉄は、二〇二二年三月から、この首都圏で小児用のICカード利用時の子供運賃を小田急線内一律五十円に引き下げたという事例

もあるわけです。

ただ、一社が値下げしたとしても全体の負担軽減とはならないわけで、やっぱり全ての子育て世代の負担軽減ということでいえば、この鉄道運輸規程そのものを改めていくべきじゃないかと思っております。何より八十二年前、戦前の規程いまだにそのままということはやっぱり私はおかしいし改めたいと、改めていくべきだと思っておりますけれども、とりわけ、子供の年齢については、我が国が三十年前から批准している子どもの権利条約は、児童とは十八歳未満の全ての者であります。

児童福祉法では、児童とは満十八歳に満たない者と定義しているわけで、やはり大臣、この時代遅れの鉄道運輸規程、もう変えていく、小児を子供に変え、また年齢についても十八歳基準にしていくべきだと思っておりますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（齊藤鉄夫君） 我が国の鉄道開業以来、十二歳未満の子供を小さい子供として大人の半額運賃とする制度となっておりますが、これが一般社会でも根付き、定着していると認識しております。

各鉄道事業者は、この規程を前提の一つとして各社ごとの運賃体系を定めているため、御指摘のように、規程の改正により一律に小児運賃の年齢を引き上げるとは、事業者の定める運賃体系全体に大きく影響を及ぼすことから、慎重に検討

すべきと考えております。なお、先ほど局長が答弁したとおり、十八歳未満の運賃を半額にすることは鉄道事業者の経営判断により実施できることとなっております。

これらを踏まえ、現時点では、鉄道運輸規程の十二年未満の小児の規定を改正する状況には必ずしもないのではないかと、このように考えております。

○吉良よし子君 慎重に判断と、非常に後ろ向きな御答弁だったと思うんですけども、十二歳未満が小児というのは根付き、定着しているというふうにもおっしゃいました。

でも、本当にそうなのかと。小田急が子供運賃を引き下げたところ、子育て世帯からは、あつ、その手があったかと、そういう歓迎の声が上がったと聞いているわけです。やっぱりここが負担軽減されると本当に助かるよねというのは多くの認識なんです。更に言うと、海外見えますと、公共交通の子供料金の年齢設定、カナダのトロントでいえば十二歳までが無料で十九歳までは割引と、イギリスのロンドンでは十歳までが無料で十七歳まで半額と、そういうふうな事例というのが既にあるわけです。

やっぱり公共交通の料金を中学生、高校生も子供として半額にする、あるいは無償にしていくということは、子ども・子育て支援としても、そし

てやっぱり子供たちの移動する権利、子供の権利を保障していく上でも大変大事な取組だと思うわけで、既に子供料金値下げしている企業も、鉄道会社もあるわけですから、そうした取組を各社に広げる。何だったら、子供料金の対象年齢を引き上げることも、是非国交省として広げていくべきじゃないかと思うんです。

子供の交通料金の値下げ、負担軽減へイニシアチブ是非發揮していただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣（斎藤鉄夫君） 繰り返しになります、子ども・子育て支援の観点から、子育て世帯の経済的な負担を軽くしていくことは必要な取組の一つであると認識しております。

我が国の鉄道開業以来、十二歳未満の子供を小児として半額運賃とする制度が一般社会に根付き、定着していると認識しております。また、交通事業者の経営判断により対象年齢の引上げや割引率の設定ができることとなっており、一律に小児運賃の年齢の引上げや割引率の拡大を図ることは事業者の定める運賃体系全体に大きく影響を及ぼすことから、慎重に検討すべきと考えております。

いずれにいたしましても、今後とも利用者にとって利用しやすい運賃が設定されるよう、適切に対応してまいりたいと思います。

○吉良よし子君 負担軽減は必要だとおっしゃる

のであれば、やはり鉄道運輸規程の見直しを含め、子供料金設定、やはり新たな、今の時代に合わせ見直していくべきじゃないかという検討を是非進めていただきたいと思うんですよ。

これは、やっぱり先ほど来言っているように、負担軽減だけではなくて、子供の権利保障、移動の権利の保障だと思うんです。それを保障することにより、子供たちが遠方で様々な活動や体験をする機会、これを保障することにもつながるわけで、是非国交省としてそういう取組こそ進めていただきたいということをお願いしまして、質問を終わります。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。

本日は、小規模店舗のバリアフリー化について質問します。

今年の四月から障害者の合理的配慮の提供については民間事業者も義務となりましたが、様々なバリアの中でも、小規模店舗のバリアの解消はかなり遅れています。例えば、車椅子を利用して人が町中のお店に入りたくてもデパートやファミリーレストランなどの大きな店舗しか利用できず、ほかのお客さんのように行きたいお店で好きなものを食べるという当たり前の楽しみは実現できない環境にあります。

資料一を御覧ください。これは、障害当事者団体であるNPO法人DPI日本会議の行ったアン

ケートです。このアンケートによると、車椅子で明らかに入れるお店で、お客も少なく席も空いているのに、これから客が増えるから無理だと断られたり、カフェに簡易電動車椅子の友達と入ろうとすると、最初は満席と断られ、席が空くまで待ちますと伝えましたが、今度は、店内が狭いからテーブルの高さが車椅子に合わないから、ほかのお客さんがいて危ないからなどの様々な理由で店内に入れてもらえなかったり、盲導犬利用者と数名で回転ずし店に食事に行ったとき、うちは生ものを扱っているのでちょっと困ると来店を拒否されたらといった飲食店での入店拒否の差別事例が示されています。私自身の体験では、喫茶店に入ろうとしたとき、車椅子の方がいるとほかのお客さんが入らなくなるのでという理由で入店拒否をされたことがあります。

私たち障害者は、普通に食事をしたいただけなのに、お店に入るたびに、入店拒否に遭うのではないかと、周りに白い目で見られるのではないかと構えてしまい、そのたびに大きな勇気が必要とします。このような周囲との心のバリアは、建物などのハードのバリアの改善が進むことで障害者が入れるお店が増えていき、心のバリアの解消も進んでいくと思います。

しかし、ハードのバリアの解消についてはバリアフリー法によって二千平米以上の大きな店舗し

か義務化されておらず、町中の飲食店などの小さなお店では、階段や段差があったり床に固定された椅子が多いために、ハードのバリアによって入店できないお店がほとんどです。また、喫茶店などの小規模店舗に入りたくても、車椅子用のトイレがないため行くことすら諦めてしまう人や、車椅子の人が複数人で利用できるお店がほとんどない中で、どうしても複数でお店に入りたい場合はあらかじめ予約するしかなく、ふらっとお店に入れないことに疎外感や差別を感じることは日常茶飯事です。

国土交通省では、令和二年に小規模店舗のバリアフリー化についてワーキンググループを立ち上げ、令和三年に小規模店舗のガイドラインを作り、令和四年からは国交省のバリアフリー環境整備促進事業の中に小規模店舗等のバリアフリー改修の支援制度を創設しました。しかし、実際にはガイドラインや補助金は余り活用されておらず、バリアフリー化されたお店が増えているようには実感できません。

そこで質問しますが、資料二では、国交省は令和五年七月に、日本ビルディング協会連合会などの業界団体に対して事務連絡を發出しています。その事務連絡にはバリアフリーの補助金の記載が全く書かれておらず、これでは、せっかくつくった補助金が事業者には知られることも活用されること

もありませんから、小規模店舗のバリアフリー改修は進みません。

ですから、改めて業界団体に対し、補助金を周知徹底するための事務連絡を發出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（石坂聡君） お答えいたします。

バリアフリー環境整備促進事業は、地方公共団体において支援制度を設けていただくことが前提となりますが、令和四年度から、小規模店舗等の既存建築物のバリアフリー改修を支援できるようになっております。本事業について、日本ビルディング協会連合会等の関係団体を通じ、会員各企業やテナント等に情報提供がなされるよう改めて事務連絡を發出し、周知してまいりたいと思います。

○木村英子君 すぐに事務連絡を出していただきたいと思えます。

また、国交省の小規模店舗の補助金を事業者が使うためには、自治体がバリアフリー環境整備促進事業を活用した補助事業をつくるのが前提とされています。各自治体では、小規模店舗のバリアフリー化を進めているところもありますが、補助金の周知も不十分なことから、バリアフリー化の補助事業をつくっていない自治体が多い状況です。

ですから、自治体に対して事務連絡の發出や市長会などの会議体での周知を改めて行っていただ

きたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(石坂聡君) 国土交通省では、これまで毎年、研修や説明会等の様々な機会を捉えて地方公共団体の担当者の方に周知してきたところではありますけれども、特に小規模店舗のバリアフリー改修についてもバリアフリー環境整備促進事業で支援できる旨を、事務連絡の発出や説明会等での情報発信を通じて、こちらにつきましても改めて周知してまいります。

○木村英子君 この件についても早急に周知していただきたいと思えます。

しかし、この補助事業は、五万人未満の市や町村はバリアフリー基本構想や条例などを作っていないなければ使えないという仕組みになっています。五万人未満の自治体が条例や基本構想を作るにしても、手続きが煩雑なために自治体によっては対応が難しく、結局補助事業を利用できないことで小規模店舗のバリアフリー化が進まない状況にあります。

食事や買物は日常生活を送る上で生きていくために欠かせない営みであり、小規模店舗のバリアフリー化は自治体の大きさに関係なく必要不可欠だと思います。ですから、五万人未満の小さな市や町村でも小規模店舗のバリアフリー化が進むように、全ての自治体がこの補助金制度を利用できるように対象を拡大していただきたいと思えます。

が、いかがでしょうか。

○政府参考人(石坂聡君) バリアフリー環境整備促進事業の補助対象の区域は、令和四年度に、バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針、基本構想又はバリアフリー条例の区域まで拡大したところでございます。

まずは、障害者の方の社会参加を促進する観点から、地方公共団体においてバリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針や基本構想等を定めていただき、本事業を活用していただくことが望ましいものと考えているところでございます。

なお、今後、基本方針等を定めていない地方公共団体に対しても補助対象地域に関する御意見を伺うなど、実態把握に努めるとともに、その結果を踏まえて必要な検討を行ってまいりたいと考えているところでございます。

○木村英子君 これについては、実態把握を早急に行ってもらい、改善を進めていただきたいと思っております。

既存の店舗のバリアフリー化を進めるということとはもちろんのことですけれども、新設の店舗についてもバリアフリー化を進めなければ、障害者の人が小規模店舗に入れない状況は変わりません。資料三を御覧ください。DPI日本会議が国交省に対し、令和四年と令和五年続けて、小規模店舗のバリアフリーの義務化の要望を出しています。

私も令和二年に国交省の質疑で、小規模店舗のバリアフリーの義務化や合理的配慮について取り上げさせていただきましたが、それから四年たった今でも小規模店舗のバリアフリーの義務化は実現していません。

海外では法律によって小規模店舗でも車椅子の人が入れるようにバリアフリー化されているところもありますけれども、日本においてはガイドラインしかなく、まだまだ安心して小規模店舗を利用できる状況ではありません。今後新設される小規模店舗については、早急にバリアフリーを義務化するべきだと思います。

今年度、バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会を行うと聞いておりますので、その検討会の中で小規模店舗のバリアフリーを義務化することについて、障害当事者の参画の下、検討していただきたいと思っておりますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 高齢者、障害者を含む全ての人が住みよい町づくりを進める上で、小規模店舗も含めた建築物などのバリアフリー化を進めることは重要な課題と認識しております。

国土交通省では、令和三年に建築物のバリアフリー化のガイドラインである建築設計標準の見直しを行い、小規模店舗を効果的にバリアフリー化するための知見などを取りまとめ、周知を行って

きたところでございます。

その上で、国土交通省としては、現行のバリアフリー整備目標の期限が令和七年度までとなっております。今後、その後の目標を定めなくてはなりません。今後、障害当事者団体、関係事業者、有識者等からなるバリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会を開催いたしまして、令和八年度を初年度とする次期バリアフリー整備目標やバリアフリー法及びその関連施策について、幅広く検討を行っていくこととしております。五月中にこの第一回のキックオフの会合を開きたいと思っております。

この検討会におきまして、小規模店舗のバリアフリーを義務化するべきとの委員の御指摘も含めた様々な御意見を踏まえ、関連施策の在り方について検討してまいりたいと思っております。

○木村英子君 大臣、私たちは一刻も早く町のバリアが解消されて、安心して生きていける地域を強く望んでいます。親しい人で行きたいお店に行つて、食べたいものを食べる、そんなお店を増やしていくためにも、当事者の意見を踏まえて、小規模店舗のバリアフリー化の義務化と、それから補助金の改善について、早急な検討をお願いしたいと思っております。

以上です。

○委員長（青木愛君） 本日の調査はこの程度に

とどめます。

○委員長（青木愛君） 都市緑地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都市緑地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、気候変動対策や生物多様性の確保、幸福度の向上等の課題解決に向けて、緑地の持つ機能への期待が高まっております。これらの課題については、国際約束が合意されるなど世界規模でも取組が行われており、我が国においても、温室効果ガス削減等の目標を掲げております。我が国は世界と比較して都市における緑地の充実度が低く、また減少傾向にあるとの課題もある中、これらの目標を達成し、良好な都市環境を実現するためには、緑地の質、量両面での確保やエネルギーの効率的な利用等の取組を強力に進めるべく、地方公共団体や民間事業者における取組を後押しする仕組みを早急に構築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申し上げます。

第一に、都市における緑地の保全等の取組を国家的な観点からより一層推進するため、国土交通大臣が全国的な目標や官民の取組の方向性を示した基本方針を策定することとし、また、市町村をまたがるような広域性、ネットワーク性を有する緑地を総合的、計画的に保全する等の観点から、都道府県が広域計画を策定することができることとしております。また、都市計画を定めるに当たり、自然的環境の整備や保全の重要性を考慮すべきこととしております。

第二に、地方公共団体における貴重な都市緑地の保全、更新を支援するため、緑地の機能の維持増進を図るために行う樹木の伐採等を機能維持増進事業として位置付け、地方公共団体が当該事業を行う際に必要な都市計画関係手続を簡素化するための特例を創設するほか、当該事業の実施に対し都市計画税を充当可能とするともに、地方公共団体に代わって緑地の買入れや機能維持増進事業を行う指定法人制度を創設する等の措置を講ずることとしております。

第三に、緑と調和した都市環境の整備に民間投資を呼び込むため、民間事業者等による緑地確保の取組を国土交通大臣が認定する制度を創設することとしております。また、都市の脱炭素化に資する民間都市開発事業を国土交通大臣が認定し、認定を受けた事業に対し民間都市開発推進機構に

よる金融支援措置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（青木愛君） 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。

午前十一時五十六分散会