

○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。

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。

委嘱審査のため、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小林豊君外十九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） 去る十三日、予算委員会から、本日一日間、令和五年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管について審査の委嘱がございました。

この際、本件を議題といたします。
政府から説明を聴取いたします。齊藤国土交通大臣。

○国務大臣（齊藤鉄夫君） おはようございます。国土交通省関係の令和五年度予算につきまして、その概要を御説明申し上げます。

まず、一般会計予算の国費総額は、五兆八千七百十四億円です。

また、復興庁の東日本大震災復興特別会計に一

括計上されている国土交通省関係予算の国費総額は、四百一億円です。このほか、自動車安全特別会計及び財政投融資特別会計に所要の予算を計上しております。

北海道、離島及び奄美群島に係る公共事業予算につきましては、他省関係予算を含め、国土交通省予算に所要額を一括計上しております。

財政投融资計画には、二兆三千二百七十五億円を計上しております。

次に、令和五年度予算の基本的な考え方を御説明申し上げます。

我が国は、豪雨や大雪等の自然災害の激甚化、頻発化や資源価格高騰等、内外の難局に直面しています。また、ウイズコロナへの移行を進めているところですが、交通、観光事業は引き続き厳しい状況にあります。一方で、GX、DXへの投資の加速や経済安全保障の強化等、新たな時代の課題にも適切に対応することが求められています。

このような状況の中、国民の命と暮らしを守り抜き、現在の難局を乗り越え、デジタル田園都市国家構想の実現等により新しい資本主義を加速させることが急務となっております。

こうした認識の下、令和五年度予算では、国民の安全、安心の確保、経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速、拡大及び豊かで活力ある地方づくりと分散型国づくりを三本柱として、令和

四年度第二次補正予算と合わせて、切れ目なく取組を進めてまいります。

この際、公共事業を的確に推進するため、資材価格の高騰等を踏まえて、必要な事業量を確保するとともに、新担い手三法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格、工期での契約、必要な変更契約等による適切な価格転嫁等を進めてまいります。

それでは、各分野の主要事項を御説明申し上げます。

第一に、国民の安全、安心の確保についてです。東日本大震災や大規模自然災害からの復旧復興を図るとともに、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策を始め、国土強靱化の取組を計画的に進めることとし、流域治水の本格的実践、健全な水循環の維持、回復、総合的な土砂災害対策の加速化、強化、災害時における物流、人流の確保のための交通ネットワーク整備、盛土の安全確保対策の推進、線状降水帯等の観測・予測体制の強化、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現などに取り組み、防災・減災が主流となる安全、安心な社会を構築します。加えて、通学路等の交通安全の確保、知床遊覧船事故を受けた小型船舶における安全対策、新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等を進めてまいります。

第二に、経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速、拡大についてです。

厳しい状況にある交通、観光の確保、維持に万全を期しつつ、ポストコロナを見据え、利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークへのリデザイン、観光立国の復活等に取り組みます。また、住宅、建築物の省エネ対策や木材利用の促進、自動車の電動化等の促進、国土交通分野のDX、造船、海運業の競争力強化、生産性の向上等に資する社会資本の重点整備、インフラシステム海外展開等を積極的に進めてまいります。加えて、公的統計の不適切な取扱いを繰り返さぬよう、集中的な統計改革を行ってまいります。

第三に、豊かで活力ある地方づくりと分散型国づくりについてです。

共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成、二拠点居住等住生活環境の充実、条件不利地域の振興、スマートシティーの社会実装、次世代モビリティの普及促進、コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくり、孤独・孤立対策等を推進してまいります。

以上をもちまして、国土交通省関係の令和五年度予算の説明を終わります。

よろしく御審議のほどお願い申し上げます。
○委員長（蓮舫君） 以上で予算の説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山本佐知子君 自由民主党、三重県選出の山本佐知子です。本日は、質問の機会をいただきまして、感謝を申し上げます。

まず、観光政策について、日本の地方における観光政策という大きなテーマと、そして観光産業の三つの課題について質問いたします。

この一月、アメリカの大手メディア、ニューヨーク・タイムズ紙が選んだ二〇二三年に行くべき世界の五十二か所、この中に盛岡市が世界第二位に選ばれました。ちなみに、一位はロンドンです。なぜ盛岡が選ばれたのか、私はそこに日本の目指す普遍的な観光の在り方があるような気がしてなりません。

盛岡市は、有名な何か建物とかランドマークとか、そういったものがとりわけあるわけではない。でも、普通の人々の暮らしがあります。歩くと、明治の人たちの息遣いが聞こえてくるような重厚な建物があります。地方都市としては珍しく町中に歩行者も割と多くて、当然バスも他の都市に比べてにぎわっているような印象を私も先般行きまして受けました。

観光を考える上で、私は歩くということ是非常重要的な要素だと思っています。歩くと、よりその地域を見ることが出来る。足を止め、店に入り、

地元の人と交流してちょっとした買物をする。決して高価な買物ではないかもしれないけれども、ふだん着の地元民の気持ちになって地域に愛着を持ってもらってリピーターになってもらう、こうしたちょっと背伸びを余りしないにぎわい、そして地域に根差した文化を大切に作る姿勢が、私は日本の地方の町にとっては、日本人、外国人、旅行者による関係人口を増加させることにつながっていくのではないかと考えております。

さて、旅行予約サイトの大手じゃらんが、最近宿泊旅行調査を行いました。二〇二二年度の総合的な旅行満足度の高い都道府県ランキングが発表されました。一位が和歌山県、そして二位が沖縄県、そして三位が我が地元の三重県でした、まあ私はこれが言いたかったんですけども。

なぜ三重県が三位になったのかなと分析してみると、いろんな項目のポイントがあるんですが、地元ならではのおいしい食べ物があるということと子供が楽しめる体験施設が多いということがちよつと突出した要素でありました。これは、やっぱりいつも一緒にいる人と居心地のいい空間にいるという旅行の動機が導き出されると思います。

こうした傾向を踏まえた上で、改めて観光立国推進基本計画素案を拝見すると、国内交流拡大とインバウンド回復を訴えつつ、日本の隅々まで光を当てるきめ細かな観光地域づくり戦略が展開さ

れています。高付加価値というキーワードが今回の素案の一番大きなキーワードでありますけれども、これは施設のことだけではなくて、日本の文化や歴史や景観や季節感、そうしたものを内包する高付加価値な時間と空間も指すと私自身は解釈しています。

そのような中で全国旅行支援を四月以降も継続いただけることは、関係者にとっても大変な朗報であり、感謝を申し上げます。

観光業が日本の成長戦略の柱、そして地域活性化の切り札になるためには、国内需要の喚起、地方誘客、私はこれは最も重要な政策の一つだと考えています。

観光は、非日常を体験するという側面と、そしてその真逆で、地域の素の姿を観光客に日常として体験してもらおうという側面があります。後者の場合には、地域が強い気持ちを持ってありのままの姿を皆さんに受け入れてもらう。その際に必要なのは、住民の理解と参加です。そして、それが私はその地域の高付加価値につながるものと考えています。

そこで、地方における観光の在り方、そして観光基本計画における地方誘客政策の在り方、方向性を伺います。よろしくお願いたします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 今年のG7交通大臣会合は三重県で開催させていただきます。そうい

う意味で、どうかよろしくお願いをいたします。

地方誘客の推進についてお尋ねございました。まず、国内旅行でございませうけれども、近年の働き方や住まいのニーズの多様化を踏まえ、何度地域に通う旅、帰る旅という第二のふるさとづくりやテレワークを活用したワーケーションを推進することにより、国内における新たな交流市場の開拓と地方への誘客促進に取り組んでまいりたいと思っております。

そして、いわゆる外国の方に来てもらうインバウンドのお客様をいかに地方に誘客するかでございますが、地方を中心に全国各地での特別な体験など、日本各地の魅力を生全世界に発信する観光再始動事業や、観光消費の旺盛な高付加価値旅行者層、いわゆる外国人富裕層の地方への誘客に向けた高付加価値なインバウンド観光地づくりなどの取組を進めてまいりたいと思っております。

国土交通省としては、今月末までに策定する新たな観光立国推進基本計画におきまして、持続可能な観光や地方誘客促進を重要なキーワードとして位置付けまして、関係省庁とも連携しながらしっかりと取組を進めてまいります。

○山本佐知子君 力強いお話をいただきました。ありがとうございます。

こうした日本の良さを付加価値を高めることができるインタープリター、つまり地元の人と観光

客をつなげる人材とかDMOが積極的に活動することができ環境を整えるということも国や自治体の役目ではないかと思えます。

次に、三つの課題について質問します。

まず、観光需要が戻りつつある今、現場が最も頭を悩ませているのが人材不足です。有効求人倍率を見ますと、全国平均一・二七に対して、観光業従事者を含む接客、給仕の職業では三・二七、およそ三倍の多さです。また、雇用動向調査を見ると、宿泊、飲食サービス業は、入職率、これは二〇%と全業種で最も多いんですけども、反面離職率も一五%と最も多くて、人材の定着が非常に厳しい、難しい業種と言えます。

せっかく問い合わせせても、稼働率を抑えているホテル、旅館も少なくありません。また、リネン業者も回らない、タクシーも激減、バスの運転手さんもない。観光産業は裾野が広い分、人材不足感幅広い範囲で、特に地方で大変厳しい状況が見られます。

地方のそうした旅館、ホテルの経営者の皆さんは、とにかく雇用条件を良くしなアカンということとで、空き家とか空いている市営住宅を活用して社員寮をつくったり、あと、令和元年に法律施行されましたけれども、特定地域づくり事業協同組合、これをつくって、季節ごとに、例えば農業とか漁業とかそういうった、で働く方が閑散期に今度

は宿泊の方に応援に行くと、そういったような働く仕組みも活用できないかと試行錯誤をしています。

また、中長期的視野に立って観光業に従事する人材育成も非常に重要と考えます。例えば沖縄県では、いわゆる観光業、地場産業ですので、地域学習の授業で理解を深める努力もしています。深刻化する旅行業界の人手不足について政府はどのような取組をされるのか、お聞かせください。お願いします。

○政府参考人（秋川直也君） 御指摘いただきましたとおり、宿泊業を始めとする観光業では、観光需要の回復に伴って人手不足が顕著になっているというふうに認識しています。こうした人手不足に対しては、何よりも賃金水準など従業員の方々の待遇の向上、あと業務の効率化を図って改善するということが重要だというふうに考えています。

観光庁では、観光地の再生、高付加価値化とか観光のDXの推進による生産性、収益性の向上に取り組んでおりまして、例えば、ベッド付きの客室へ部屋を改修することでベッドメーカーの作業を効率化するか、あと、お客さんが食事をする場所を、食事どころを整備して、部屋ごとに食べていただくということを廃止するということで配膳作業を効率化するなど、従業員の業務の効率化と

か負担軽減に資するような高付加価値化改修というのを支援しております。

さらに、今後は、こうした支援に際して賃金水準の引上げを要件として求めるというようなことで、従業員の方々の待遇向上がより一層具体的に図られるように取り組んでいきたいというふうに考えております。

○山本佐知子君 高付加価値という言葉が、これは施設のグレードアップだけではなくて働く人にとっても高付加価値ということで、そこを私もしっかり捉えていきたいと思えますし、業界の皆さんもそういったことを理解していただくようにできればなど思っております。

さて、次に資金繰り支援です。特にホテルや旅館は、どうしても装置産業として設備投資、これが非常に大事になってきますが、借入依存度がこのコロナでも大変高くなってきました。ここに来て借入返済が始まり、新たな経営不安を抱えています。特に、自己資本とみなすことができ、金融機関から融資を受けやすくなる劣後ローンについては、旅館、ホテル業の期待感を引き続き顕著であります。

観光産業の足下の資金繰り支援について、政府としての取組を伺います。

○政府参考人（飯田健太君） お答えいたします。今御指摘ございました新型コロナの影響の長期

化でございますとか物価の高騰といったものに加えまして、今後コロナ融資が返済を本格化を迎えるということでございまして、御指摘のありました宿泊業者、それから観光事業者を含めまして、多くの中小企業は引き続き厳しい状況にあると認識をしております。

こうした状況を踏まえまして、政府といたしましては、官民の金融機関などに対しまして、事業者の実情に応じた迅速かつ柔軟な対応を継続していただきたいという、それとともに、事業者に寄り添った対応を徹底していただきたいということで、三月七日にも官民の民間金融機関に対する要請を行ってございます。この中で、資本性劣後ローンの積極的な活用についても要請をしております。

それから、日本政策金融公庫のコロナ融資につきまして、本年六月に約三万件の返済開始期限が到来いたします。借換えの円滑化の観点から、スーパー低利融資でございまして、あるいは御指摘のありました資本性劣後ローンの申請期限を本年九月の末まで延長するというコロナ資金繰り支援継続プログラムを、これも三月七日に公表したところでございます。

民間金融機関の関係でございまして、民間ゼロゼロ融資というのがございます。これの返済につきまして、借換えについて、返済期間を長期化し

ながらその間に収益力の改善を支援するコロナ借換え保証制度、これを一月十日から開始しております。既に約一万四千件の借換え申込みを承諾するなど、多くの事業者に御利用いただいているところでございます。

御指摘のありました宿泊業を含めた観光業向けには、中小企業の活性化協議会、それから全国の日本公庫の支店に相談窓口も設置したところでございます。引き続き、こうした取組を通じまして、観光業への支援をきめ細かく取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○山本佐知子君 ありがとうございます。

自立した足腰の強い経営体質に将来的には改善すると、これが観光業の業界としての強さにつながっていくと思いますので、まずは資金繰りの支援等をお願いを申し上げます。

さて、三つ目の質問に入ります。

先日、漁港漁場整備法の改正案が閣議決定されました。これ、何かといいますと、水産業振興あるいは水産物消費拡大のために漁港施設を民間事業者に貸し付けて、宿泊とか飲食とか、もちろん陸上養殖とか、本来の水産業にも利するわけなんですけれども、そうした人を呼び込むための漁港の活用を積極的に行っていくとするものです。海業の推進ということで、今水産の方でも積極的に取り組んでおります。

ほかにも、青少年の自然体験活動を促進しようとか、そうした取組を積極的に行っているわけなんですけれども、特に今、冒頭申し上げました水産の方は法律を改正してまでもやっぱり水産業と観光を融合させて、そして地域活性化を図ってきたい、こういった本気の取組であります。

私の地元三重県でも、元々は東京で飲食業をしていたんですけれども、三重県に来ていただいて漁業をして、そして例えば定置網漁を子供たちに体験してもらおうとか教育旅行を誘致するとか、あるいは空き家を利用して旅館にするとか、かなり地域の活性化に大いに貢献していただいている方もお見えです。子供たちがコロナのときにオンライン漁業を体験しまして、地方を初めて知ることができましたと、改めて自分の住む東京を見詰めた直したいと、こういうコメントもいただきました。やっぱり、成功の秘訣は何ですかと聞くと、お客さん扱いしないと、これはすごく目からうろこだなという気がするんですけれども、印象的でありました。

観光のフィールドは、何もみんながよく行く観光地だけではありません。特に地方ではこういった第一次産業を通じてありのままの姿を見て体験してもらいたい、こういったことも求められています。

多様な観光政策の実施を目指すのであれば、観

光庁内部だけではなくて他省庁との連携も必須だと考えますが、観光庁の見解を伺います。

○政府参考人（萩川直也君） 今お話がありました海や漁村の価値や魅力を活用する海業とか、あと農業、食文化体験は非常に魅力的な観光コンテンツだと考えていまして、他省庁との連携が必要不可欠だというふうに認識しています。

観光庁では、これまでも地域独自の観光資源を活用した稼げる看板商品の創出を支援しておりまして、例えば漁業関係者等との交流や漁師体験等の観光コンテンツを作っていたりとか、伝統的な酒造り体験を通じて滞在型観光コンテンツを作るといったことを支援をさせていただきました。

今後とも、関係省庁との情報共有や連携を深めながらこうした取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

○山本佐知子君 ありがとうございます。

例えば、今、デジタル田園都市構想交付金とか、観光のポータルサイトをつくらったりとか、観光のデジタル化に取り組む自治体もたくさんあります。観光庁としても、是非、他庁の事業とはいえ、アテナを高くしていただきまして、情報共有をしていただければと思います。

国が観光立国として力を入れたのはいいけれども、気付いたら地方がそれを支えられなくなってしまう、こんなことにならないように私たちも

積極的に観光政策、推し進めていきたいと思っております。そのためにも、日本の観光の多様性を支えている地方の観光地に引き続き光を当てていただきますようお願いいたします。

そして、それと同時に、やっぱり将来を見据えての人材育成、DXを活用しての業務の効率化、先ほどもおっしゃっていただきましたけれども、こうした業界の経営改善をするともに、景観や文化、歴史など日本の観光の普遍的な価値をしっかり私たちも理解をして裾野を広げることも、一見遠回りですけども、日本の観光の礎を築くことにほかならないと考えております。

さて、次は空き家の問題についてです。単に空き家は物理的に除去すればいいということだけではなくて、これからは民間と連携したまちづくりの視点、地域活性化の視点から対策を進めていくべきという考え方から議論をしたいと思えます。

今国会では、空家等対策の推進に関する特別措置法の改正案がこれから議論されます。そして、令和五年度当初予算にも空き家対策総合支援事業として五十四億円計上して、空き家対策を加速化しています。市町村が策定する空家等対策計画の下、空き家の活用、除去に対する補助金が拡充され、それを判断するための調査費用の補助金も拡充されます。中には、廃墟になったホテルとか、

離島で運搬コストが掛かるのでそのままになってきた空き家の除去も含まれています。運搬コストも補助の対象なんですね。ただ、こういった活用についての補助金は、移住や定住促進のため、あるいは地域活性化のためという条件が付与されております。また、法改正では、活用促進区域を設定して、地域のにぎわいにつなげるような用途規制緩和も行います。

つまり、今後の空き家対策は、民間を巻き込んで地域で空き家対策をやっていく仕組みをつくっていく、そしてまた、地域活性化を進めていく中で、その中で空き家対策を位置付けていく、今までの空き家対策に地域再生という視点を明確にもたらしただと私は考えます。

また、これまで空き家対策の中で大きな課題が二点ありました。

一つは、空き家の所有者に情報が非常に不足をしていた。例えば、相続した人が受けられる様々な税特例も知らない人も中にはいたわけですね。あと、空き家を放置していると、社会的リスクだけじゃなくて自分自身のリスクにもなるというこの認識が余りありません。売却するにしても、除去するにしても、リノベーションするにしても、固定資産税が六分の一になるからといって家を放置していたら後々非常に大変なことになるんだと、そうならないために補助や税制優遇措置があるん

だよということをやったりきっちり行政は空き家所有者に啓発すべきであるというところが一点。

二つ目は、市町村に、特定空き家の場合、代執行ができるなど一定の権限が与えられていますけれども、実際には、行政が財産処分を踏み出すことはまあなかなか難しいのが現状です。これについて、今回の法改正では、市町村が財産管理人の選定を請求できる制度を創設をして、また、活用支援法人が市町村長にそうした制度の利用を提案することができるようになります。このため、市町村が空き家に対するアクションをより起こしやすい環境になったと言えると思います。

空き家対策の次のステージに向けて、この法案いかに活用していくのか。また、来年度の支援事業をいかに活用して空き家対策並びに地域活性化を促していくのか、所見を伺います。

○政府参考人（塩見英之君） お答えを申し上げます。

空き家対策を強化をし、これを地域の活性化につなげていくと、そのためには、空き家法の今回の改正案に基づく措置、様々な御指摘をいただきました措置をきちんと実行していく、的確な運用を図ることが非常に大事だと思います。また、予算措置についても、適切に、効果的に活用していくということも非常に大事だと存じます。まず、この空き家の事務の中心は市区町村でこ

ざいますので、マンパワーでありますとかノウハウが不足しております市区町村をきちんとサポートしていくということが実効を確保していく上では非常に大事だと存じます。法案に盛り込んでおります民間法人を指定する制度、これが円滑に運用されますように、具体的な指定の手続でありましてか市町村との効果的な連携方法とか、そういったことを市区町村の皆様にお伝えできるように参考となる手引きを是非作成をして周知を図ってまいりたいと思います。

また、今回の法案では、空き家の状態が悪くならないうちに、民間も巻き込みながら有効活用する、集客施設の立地でありますとか子育て世帯の定住、こういう地域の活性化につなげていくという視点を非常に重要視しております。

空き家の活用に向けては、所有者に対する情報提供、これを更に充実をしていかなければなりません。また、法案に盛り込みました空き家の重点活用区域の制度、これが円滑に運用されますように、区域の中で規制の合理化を行います際の具体的な事例をお示しをしたり、市町村の皆様ができるだけお困りにならないような具体的なアドバイスをさせていただきたいと思っております。

また、区域の中で空き家の活用、非常に優良な取組をされることもあろうかと思っております。こういうものに対しては予算で積極的に支援をする

ことで、実効ある空き家対策を進めてまいりたいと存じます。

○山本佐知子君 先般のこの委員会の理事の皆様は、私の地元の伊賀の方に空き家対策の、御覧になっていただきまして、誠にありがとうございます。古民家を活用したりとかですね、積極的に取り組んでおられます。

また、空き家バンクも、今、各自治体で取組が非常に増えております。そして、中古住宅再生市場も育っています。今回の法改正及び支援事業で空き家がマーケットに流通しやすくなること、これを期待をしています。

次に、地籍調査について伺います。
地籍調査は、余り私たちの会話に出てこない仕事なんですけれども、ただ、やっぱり災害時の早期復旧や土地の有効活用などの観点からは、土地の境界線を明確にして、そして地図に落とし込む、この地籍調査は非常に重要です。

豊田副大臣におかれましては土地家屋調査士の資格を持たれておりまして大変見識が深くいらっしやるんですけれども、そんな副大臣の前で質問させていただくのは大変お恥ずかしいんですが、実は、私の地元の三重県も地籍調査が全国的に見てもかなり進んでいない方として、これ県議会にいたときも、毎年毎年どうするんだと、百年掛かるじゃないかということをいつもみんなで言っ

いたんですけれども、そういった地籍調査の重要性、なぜ進んでいないのかという問題意識を持ちながら、公告制度一点に絞って質問させていただきます。

地籍調査時には、基本的には自治体は所有者の立会いを求めます。所有者不明の土地があるために周辺の土地も筆界未定になって、不動産の価格の下落であったり、あるいは売買ができなくなる場合というのが出てきます。したがって、そうならないようにするため、つまり筆界未定にしないために何とかまず所有者を見付けなきゃいけないということ、時間がまずそこで掛かってくるわけですね。中には元々所有者が不明な場合と、所有者がやっと見付かったけど立会いに来ない場合があります。

そこで、ここを何とかしなきゃいけないということで、所有者不明の場合には筆界案を公告して調査を進めることができるように、令和二年、国土調査法を改正いたしました。この国土調査法は昭和二十六年に施行されましたけれども、それ以来初めての抜本的改正だったそうであります。また同時に、所有者が分かっても現地に立会いしてくれない場合は郵送で対応できるようにになりました。

こうしたような法律改正にもかかわらず、果たしてこれが活発に活用されているのか、まだまだ

認知度が低いのではないかなというのが、私の周りの現場感であります。また、自治体が土地トラブルのおそれについての懸念から、地籍調査の主体である市町村、これが公告制度を活用することに、つまり、所有者が不明だけれども話をどんどんどんどん前へ進めていくことにちゅうちょがあるのではないかなと考えます。こうした現状認識と改善策について、当局の見解、教えてください。

○政府参考人（井上誠君） お答え申し上げます。

地籍調査、今委員からお話ございましたとおり、土地に関する最も基礎的な情報である境界、面積等を明確化することで、土地取引の円滑化はもとより、災害発生時の早期の復旧復興、社会資本整備、まちづくりの効率化など、様々な効果を創出する大変重要な施策と認識してございます。一方、地籍調査におきましては、高齢化の進展、あと所有者の所在不明などにより、所有者の探索、あるいは現地における境界の確認に多くの時間を要する状況になってございます。

このため、令和二年の国土調査法改正等によりまして、土地所有者の探索に当たって固定資産課税台帳等の利用を可能とする措置、現地立会いによらず郵送や集会所等で境界確認ができるようにする手法の導入に加えまして、委員御指摘の所有者が不明な場合でも筆界案の公告手続により調査を進めることができる手法など、新たな調査手法

を導入したところでございます。

この所有者が不明な場合における公告手続は、筆ベースで申しますと、令和二年度約四〇%、令和三年度約五六%で活用されている状況でございます。そういった意味では市町村に浸透しつつあるところでありますけれども、地籍調査の円滑化、迅速化に向けてこの公告手続の更なる活用促進が大変重要であると考えてございます。

このため、国土交通省としましては、市町村が公告手続を積極的に活用できるように、公告する資料である筆界案作成のノウハウや留意点、また、所在不明の所有者が明らかになった場合、公告後に意見を申し出る機会を付与するなど、権利保護がなされている点、こういった点につきましても研修会等において周知徹底するとともに、優良事例の横展開、あるいは地籍アドバイザーや国職員の派遣等により市町村の取組を促進、支援申し上げます。公告手続の更なる活用を図り、地籍調査の円滑化、迅速化を推進してまいりたいと考えてございます。

○山本佐知子君 ありがとうございます。

地籍調査自体をすることが目的ではなくて、地籍図を、地図を整備することが最終的な目的です。この令和二年度の改正で、航空レーザーとか山村部でできるようになりました。これも非常に、地方の方では山村部だけじゃなくてももう少し範囲広

げてもいいんじゃないかというなお声があったりいたします。制度がどこまで必要なのか、そういうことも地籍調査のスピードをアップする要素になってくると思いますが、これからの研究引き続きしていただきたいと思っております。さて、次の質問に伺います。

先日の質疑では、物流業界の働き方改革についての質問が多くありました。この二〇二四年問題、これは建設業も同様であります。残業の上限、週休二日、罰則規定が二〇二四年四月から適用されます。そうすると、労務単価が高くなるということ、そして工期に余裕をもつと持たせなければなりません。公共事業の場合には、当然そうした変更を受け入れる余裕を持って発注を掛けなければならず、契約書にも明記されてまいります。

しかし、発注者が民間の場合はどうか。例えば、製造業の皆さんが工場を建てるので、あるいは本社ビルを建てますと、ショッピングモール大きいのを建てますと、そういう場合どうなのかということ、これを今日は議論したいと思えます。

こういった場合、やっぱり工場のラインを止められないから平日の工事はできないんだとか、だから土日ですてくれとかですね、あるいは、建設資金、これは、工事資金というのは通常市中銀行から借りるわけですけども、工期が遅れば遅れるほど金利が掛かってくる、だから一日でも早

く終わらせてくれということと言われるわけですね。そうすると、発注元にそう言われたら従わざるを得ないのが現状であります。そして、不適格な会社を優遇することになってしまつて、品質自体が悪くなる。受注者と発注者がどうしても対等にならない、この請負契約の片務性を解消するのが永遠の課題であります。

確かに、建設業法十九条の三と五では、不当に低い請負代金の禁止と著しく短い工期の禁止が規定されています。しかし、民民契約の場合、先ほども申し上げましたように、発注者は建設業ではないんですね。したがって、その人たちは建設業法のことを余りよく知らない。建設業法を遵守しなければならぬということ、建設業界にも働き方改革の波が押し寄せているということ、そしてそのためには請負契約、金額にきちんと反映されなければならぬんだということ、こういうことを発注者ももっと理解をしていかなければいけません。

適切な労務単価と工期について、民間建設工事の標準契約約款、この中に反映をさせ、それをひな形として使うように行政指導をもっと厳しくしてもらおう、守れない発注者は、先般価格転嫁がされてない企業の名前が公表されましたけれども、こうした何らかのペナルティーの実施など、急に難しいかもしれませんが、やっぱり運用面での

工夫はできるのではないのでしょうか。そして、発注者が適正な工期の設定及び適正な請負代金額で工事を発注すべきことを厳しく指導すべきだと考えます。

こうした建設業界の、とりわけ民民工事契約において、工期や労務単価が適正に反映されるための国交省の取組を伺います。

○政府参考人（長橋和久君） お答え申し上げます。

建設業におきましては、先生御指摘のとおり、来年四月からの罰則付時間外労働規制の適用を見据え、さらには若い人の担い手を確保するためにも、実効性ある働き方改革を強力に推進することは急務だと認識しております。そのためには、まず、今御指摘ありました適正な工期の設定が重要となりますが、これは令和元年に建設業法改正し、注文者に対し、著しく短い工期による請負契約の締結を禁止し、違反した場合は勧告、公表できることとしました。

この改正を受けまして、中央建設審議会、これは建設業界だけじゃなくて発注者の方の団体も入っていたいただいておりますけれども、その審議会におきまして、適正な工期を設定するための工期に関する基準や、先生今約款の御指摘もございましたけれども、著しく短い工期の禁止規定を追加した民間建設工事の標準請負契約約款を作成し、そ

の実施を勧告したところであります。あらゆる機会を通じまして、発注者団体などへ対しても周知徹底を行っているところであります。

また、工期延長等に伴って請負代金の変更、これはしなければいけないということがございますけれども、そうした請負代金の変更に応じない場合、これは今御指摘もありましたように、不当に低い請負代金の規定に違反するというおそれがあることも十分あるということも含めて周知しているところであります。

さらに、令和四年度、今年度からは民間の発注者を含めてモニタリング調査を実施し、今まで、これまで申し上げたような工期の設定方法について実態把握に努めるとともに、適切に請負代金が設定されているかどうか、そうした働きかけを始めたところでございます。

今後とも、特に民間工事において請負契約の適正化に向けた取組が進むよう、関係業界とも連携し、推進してまいりたいと考えております。

○山本佐知子君 ありがとうございます。

建設業界の賃金であったり人材不足の解消は、これが守られないとできません。民民契約の中での建設業法の実効性を高めて、そしてその規定を周知するために取組を引き続きお願いをしたいと思います。

次に、バリアフリーについて伺います。

今、国交省では、当事者目線のバリアフリー環境について調査検討を行っています。今国会が次元の異なる子育て政策を最重要課題として捉えていますけれども、バリアフリーの推進にも子育て支援の視点を入れることも必要と考えますが、当局の見解をお願いいたします。

例えば、思いやり駐車場というのがあります。

これは、私たちいろんな駐車場に行くと、車椅子のマークがあるところがありますけれども、それだけではなくて、赤ちゃん、子供のマークだったり乳母車のマークをしているようなちよつと複合的なマークを付けているところがあるんですね。

これは、多胎児、例えばたくさん、双子ちゃんとか三つ子ちゃんとかたくさん赤ちゃんがいらつしやるようなお母さんとか、あるいは乳母車のお子さんを抱えていらつしやるお母さんとか、そういった方も優先的に止めることができる空間なんですけれども、三重県ではこの思いやり駐車場の利用期限を生後一年半から二年に、多胎児の場合には三年に、来月一日から延長します。これは全国でも長い方があります。この延長は、市民の声を受けた市議や町議の皆さん、県議会議員の皆さんがまず各議会に働きかけて、そして県が動いて、市や町も動いて実現をしたものなんです。

公共交通の混雑時にベビーカーの是非が論争になったりとか、そういったこともありますけれども、

も、やっぱりこうした現代だからこそ、もう一度高齢者や障害者の方、小さい子供さん連れ、複数の子供さんを連れた保護者に対する理解を事業者や国民に促す取組は重要だと考えます。こうした気持ちにならないと他者に寛容な子育てしやすい環境をつくることはできませんので、国交省さんも是非そうした視点からもバリアフリー政策、進めていただきたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

バリアフリー政策における子育て支援の観点につきましても、バリアフリー法では、基本理念として、全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することと定めており、また移動等円滑化を図るべき対象といたしまして、高齢者、障害者とともに妊産婦も位置付けております。

こうしたことなどを踏まえ、共生社会の実現のためのバリアフリー政策を推進していく上では、子育てをされている方々の負担の軽減や利便性の向上にも資するよう取り組んでいくことが重要であるというふうに考えております。

このような考え方の下、国土交通省では、ハード面では、鉄道駅におけるエレベーターの設置やノンステップバスの導入などを国費で支援すると

ともに、公共交通事業者や建築物などの施設管理者向けのガイドラインによりまして、車両への車椅子にもベビーカーにも使えるフリースペースの設定、トイレへの乳幼児設備の設置などを促進しております。

加えまして、バリアフリーのための設備につきましては、全ての人が相互に理解を深め支え合うといういわゆる心のバリアフリーの観点から、必要とする方々が優先的に使用できることを確保することが重要であると考えております。

このため、国土交通省では、各事業者と連携しながら、障害者、高齢者、妊産婦の方々はもとよる優先的な利用への理解や配慮を求めるキャンペーン等を行っておりまして、御指摘のありました優先駐車区画の適正利用につきましても、一般の方々向けの啓発でありますとか、あるいは御紹介いただきました三重県のような優良事例に関する民間も含めた情報共有などに取り組んでおります。

国土交通省におきましては、今後とも、子育て支援の観点も十分に考慮しながら、ハード、ソフト両面から公共交通機関や建築物等のバリアフリー化を推進してまいります。

○山本佐知子君 ありがとうございます。是非よろしくお願いいたします。

残り時間本日に僅かになってしまったんですけ

れども、私の手元にこの五つ要望書があります。

この八か月で、これ全部同じ案件なんですけれども、五つ来ました。これは、名神名阪連絡道路という、私の地元である三重県とそして滋賀県をつなぐ道路であります。これはまだ事業化されておられません。ただ、これ開通しますと、日本海と太平洋、海を結ぶ最短距離の高規格道路になります。そして、近畿と北陸も含めてですけれども、いろんな物流の範囲が広がってきて、我が地元の四日市港にもそうした工業団地からの立地を、工業団地からのいろんな物流を運び込むことができるような、非常に可能性の大きな道路であります。

産業の活性化、重層化、そして関係人口の増加など、私たちの地域においても非常に注目をしている道路なんですけれども、まだまだこれから、これからの話なんです。国交省ではどのようなお考えを伺いたいと思います。

○委員長（蓮舫君） 時間が来ております。短めに答弁願います。

○政府参考人（丹羽克彦君） はい。

お答え申し上げます。
名神名阪連絡道路でございますけれども、東近江地域と伊賀地域を結ぶ、また、名神高速道路、新名神、名阪国道の三路線をつなぐ高規格道路でございます。この道路の整備によりまして、名

神高速道路、新名神、名阪国道のこの三つの高規格道路が相互に結ばれることによる物流の効率化、また災害時の代替機能の確保、また琵琶湖、伊勢湾周辺と伊賀、甲賀エリアの観光施設を結ぶ周遊ルートの形成ができるなどの効果が期待されております。

この名神名阪連絡道路につきましては、令和四年の十一月、滋賀県と三重県が有識者の委員会を開催いたしました。概略ルート、構造の検討に着手をいたしました。今年の一月から二月にかけて、両県が、地域や交通の課題につきまして、地元の住民の方々を対象とした説明会、また意見聴取を実施したものと承知をいたしております。

国土交通省といたしましては、引き続き両県が進める調査に対しまして必要な支援をしっかりと行ってまいりたいと思っております。

○山本佐知子君 地元の機運も高まっております。どうもありがとうございます。

○森屋隆君 立憲民主・社民の森屋隆でございます。よろしくお願いをいたします。

今日は、予算の、大臣、委嘱、そして年度末というところで、これまで私が質問をさせていただいた課題等々について、大臣や各局長から、参考人の方から鋭意検討していくというような回答いろいろありました。そういったところの進捗状況を含めて聞いていきたいと、こういうふうに思っ

ています。よろしくお願いをいたします。

まず、鉄道関係で伺いたいと思います。

JRや大手民鉄、そして地下鉄などにおける総括原価方式の中のヤードステイックについて、私は、当時、二年前ですけれども、このヤードステイックを導入したときから二十四年がもうたっていますから、少し時代背景も変わっていると、制度が少しいびつになつていないんじゃないかということ、質問をさせていただきました。

もう二十六年たちますけれども、その後このヤードステイックについて検証はされているんでしょうか。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。
鉄道運賃・料金制度における運賃原価の基準となる営業費の一部につきまして標準的なコストを定める、いわゆるヤードステイック方式につきましては、平成九年の制度導入後、本格的な運賃改定が実施されなかったこともあって、これまで具体的な検証は行われておりませんでした。

一方で、現行の鉄道運賃・料金制度が導入されてから委員御指摘のとおり二十六年が経過しようとする中で、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、国土交通省では昨年二月に鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会を設置し、七月に中間とりまとめをいただいております。この中間とりまとめにつきましては、

ヤードステイック方式の運用を含めた総括原価の算定方法の見直しの検討が盛り込まれたことを受けまして、現在、国土交通省において具体的な検討を行っているところでございます。

引き続き、鉄道事業者の意見も伺いながら、ヤードステイック方式の運用を含めた鉄道運賃・料金制度の見直しにつきまして適切に対応してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 検証がされ始めているということで、確認をさせていただきます。

二月の十五日に資源エネルギー調査会の中で参考人質疑がありまして、東京大学の公共政策大学院教授であります大橋弘教授にこのヤードステイックのことを、実は私、質問をさせていただきます。

この大橋先生は、規制改革と競争政策のこの事後的な検証、評価の専門家でありますし、加えて交通関係にも精通されているということで、私が大橋先生に質問したのは、このヤードステイックですよね、今お答えいただいたヤードステイックが今や制度的に副作用が起きていると、こういった質問をさせていただきます。

大橋先生からは答弁として、比較的、このヤードステイック、項目によっては比重の置き方によって人件費、あるいは削りやすいところにひずみがいく、こういう可能性が強いだろうと、こうい

うふうに答弁をいただきました。そして、この総括原価方式、ヤードステイックもそうなんですけれども、やはりこの人口や需要が伸びているときには成立はしていくんだろうと、人口が減ってやっぱり需要が減っているときにはなかなかその制度的にも見直す必要があるだろうと、こういうふうな答弁だったかと思えます。

これを受けて、国交省の方としてどういったお考えがあるでしょうか。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

人件費につきましても見直しをしていく必要があると思っております。国土交通省としても、鉄道事業に従事される方々の賃金上昇が適切に図られ、鉄道事業が安定的に維持される環境の整備は重要な課題と認識いたしております。このため、近年、運賃改定の申請のあった鉄道事業者につきましては、適切に人件費の伸びが算定されるよう制度を運用しているところでございます。

現在検討を進めているヤードステイック方式の運用を含む鉄道運賃・料金制度の見直しの中でも、この人件費を始めとしたしまして、様々な点につきまして鉄道事業者の意見も伺いながら対応して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。この大橋先生からの指摘、重要な指摘だと思いますので、よろしくお願いをいたします。

次に、昨年の九月の二十八日に、あっ、二十三日ですね、済みません、台風十五号で被災しました大井川鉄道の復旧なんですけれども、なかなか動きが見えていないようでありますけど、今現状どうなっているでしょうか。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

昨年の台風十五号により被災した大井川鉄道の大井川本線のうち金谷駅―家山駅間につきまして、昨年十二月に運転を再開いたしました。当該区間の運転再開に当たりましては、大井川鉄道による災害復旧事業を支援するため、国及び島田市におきまして所要の額を令和五年度予算案に盛り込んでおります。

一方で、復旧のめどが立っていない家山駅―千頭駅間につきましては、国、静岡県等の地元自治体及び大井川鉄道による意見交換会におきまして復旧に向けた検討を行いました。これまでの議論を踏まえ、沿線における公共交通の在り方についても検討を行うため、三月二十二日に関係者間において新たな検討会を立ち上げる予定となっております。

国土交通省といたしましては、復旧の方策と併せて、復旧後の公共交通の在り方についても円滑な協議が進むよう、しっかりと支援してまいります。

○森屋隆君 ありがとうございます。着実に進めていただきたいと、こういうふうに思います。

次に、先ほども山本委員の方からもありました、二月に蓮舫委員長始め理事の皆さんと地方視察させていただきました。感じたのは、地方のこの基幹産業に対する国の支援の拡充のやっぱり必要性ですよね、改めて感じたところであります。

先ほど大臣がありました、地方が元気を取り戻すだけの予算となっているんでしょうか。これ、教えていただきたいと思えます。

○政府参考人（秋川直也君） 観光産業に対する支援策ですけれども、国土交通省では、観光地、観光産業の再生、高付加価値化とか、観光DXの推進、観光産業の人材育成確保支援などの各種施策を総合的に講じているところでございます。

特に、再生・高付加価値化事業につきましては、予算規模を昨年度の一十億円から一十五億円に拡充いたしました、複数年度にわたって事業実施を可能とするなどの制度拡充を図りました。あと、投資余力の乏しい事業者に対する補助率の引上げ等の措置も講ずることで、多くの地域や事業者を計画的、継続的に支援することとしております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

活用しながら今運営をしているというところも意見を聞きました。その中で、やはりその二分の一は自分のところで出さなきゃいけないということも言われていましたから、これが大きな負担にならないように、是非、稼働率を落とさない、旅

館等々では稼働率を落とさない、こういったことが大事だということでありまして、二十年、三十年掛けてやっぱり返していくんだと思いますから、こういったところ、両方から支援をしていただきたい、こういうふうに思います。

次に、東京メトロ有楽町線と南北線が延伸されますが、コロナ禍の影響や人口減少など、更なる事業負担は、については働く者への負担や不安につながります。国としての支援が強化されているのか、ここについて教えていただきたい、こういうふうに思います。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

東京メトロ有楽町線の延伸につきましては、国際競争力の強化の拠点である臨海副都心へのアクセス向上、東京メトロ南北線の延伸につきましては、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅へのアクセス向上が図られるなど、意義が大きい事業であると考えております。

これらの事業につきましては、本年度から、地下高速鉄道整備事業費補助によりまして整備費用の二五・七％に対する補助を行っており、令和五年度予算案におきましても所要額を盛り込んでいくところでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

す。

○森屋隆君 二五・七％の支援があるということでありまして、その借入金も逆にその二五・七％あるわけでありまして、そしてまた、地方出資金、これについても発生してくると思えます。南北線については、人の流れなどから見れば、割と、四十年の中で返していくことですが、けれども、返せるようなそういった力が出てくると思うんですけど、この有楽町線の方がやはり考えればきついのかなと、こんなふうに思っています。

そこで、今電氣代が相当上がっていますけれども、電氣にも低圧、高圧あります。鉄道などに使うのは特別高圧という電氣でありますから、ここは、東京地下鉄、東京メトロぐらいのクラスになりますと、電氣代、これ一日多分一億円近く多分掛かるんだと思います。そういったところが、今電氣代上がっている中で、この特別高圧、特高にはそういった補助的なものありませんから、そういったところも今後少し考えていく必要性が私はあるんじゃないかと、こんなふうに思っています。よろしくお願いをいたします。

次に、バスやトラックについて伺いたいと思います。

二〇一四年の四月より、現在の貸切りバスの運賃・料金制度が導入されました。九年が経過しています。八割以上の事業者が年間を通して基準運

賃以下で契約をしている、こういった実態があるようです。コロナ禍や導入当時とはこれもやはり社会環境大分変わっています。私はこれ改正が必要だと、こういうふうに考えています。そしてあわせて、ガイド職が別建て料金になりましたけども、このガイド職についても料金制度の見直し及び方向性についてお聞かせをいただきたいと、こういうふうに思います。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたします。

貸切りバスの運賃・料金制度につきましては、平成二十六年に委員の御指摘のとおり、現在の制度が導入されて以降、有識者や貸切りバス事業者などで組織されるフォローアップ会合、こちらにおきまして実態の把握などのフォローアップをしております。

今般、このフォローアップ会合の中で、物価高などの社会経済情勢やコロナ後の利用環境の変化などを踏まえまして、貸切りバス事業の環境改善を後押しする観点から、各運輸局で公示しております運賃・料金額につきまして見直しに向けた検討を始めたところでございます。本年六月を目的に新たな公示運賃を策定すべく検討を進めていくこととしております。また、御指摘のバスガイドの経費の在り方につきましても、フォローアップ会合の中で改めて検討をしておりますと考えて

おります。

○森屋隆君 是非ですね、九年がたっています、あのコロナで三年とうとう止まっていますので、やはり大きく当時の状況と変わっていますから、ここは慎重に判断していただいて、もう一度、貸切りバスの運賃が正常なものになっていくように重ねてお願いをしたいと、こういうふうに思っています。

次に、これも視察で少しお話を聞かせていただきましたけれども、日本国内で販売されていますEVバスですけれども、一部、有害化学物質六価クロムが使用されているというような報道がありました。対応はされたのでしょうか。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答えいたします。

先月二十三日、ビーワイデージーパンが日本国内で販売しておりますEVバスのボルトやナットなどの一部に六価クロムを使用している旨発表されたことは承知しております。

我が国では、自動車部品を含め、製品への同物質の使用を禁止する法規制はございませんが、日本自動車工業会では、同物質を使用しないことにより使用済自動車の適正処理が円滑に行われるようになるなどの観点から、自主的に同物質の使用を規制しております。

国土交通省としましては、ビーワイデージー

パンに対し、バス事業者の不安を払拭するため、正確かつ丁寧な情報提供を行うよう指示をしたところであります。

ビーワイデージーパンでは、現在、車両の運用において人体への影響はないことについてバス事業者に対して情報提供をするとともに、利用者に御安心していただくため、順次、同物質を含まない部品への交換を実施しておりますと聞いております。さらにまた、BYD製EVバスを運行されていたバス事業者の御対応としましては、今回の報道を受けBYD製EVバスの運行を見合わせた事業者と運行を継続されている事業者の両方がございますが、見合わせた事業者につきましても部品の交換完了後に順次運行を再開される方向と聞いております。

国土交通省としましては、引き続き、ビーワイデージーパンのバス事業者への対応状況を注視してまいります。

○森屋隆君 六価クロムの使われているボルト等々を交換をしていただいていると、まあ自主的に運行していなかった事業者もいるみたいでありますし、この春のダイヤ改正からスタートしていくという事業者が大変多いというふうに聞いています。このEVバスをスタートしていく元年でありますから、本当に安全を確認ができていくというところで、今本当安心をいたしました。

そういった状況の中で、そういう六価クロムがあつたけれどもしっかり交換ができているんだと、安全が保たれているんだということでスタートを切りたいと、私もこういうふうに思っていますので、大臣、本当によろしくお願いいたします。

次に、二〇二五年に向けて、空飛ぶ車、これがありますけれども、これも中国製、中国企業が力あるみたいでイーハンというところが、そして運航事業者も内定したというふうに承知をしています。これ、二五年の実用に向けて考えられる課題についてお聞かせいただきたいと思えます。

○政府参考人（久保田雅晴君） お答えをいたします。

大阪・関西万博におけます空飛ぶ車の商用飛行を実現するためには、機体や運航の安全性を確保していくための制度整備などが重要となります。

空飛ぶ車の機体につきましては、現在、国内外のメーカー三社から型式証明の申請を私も受理しております、各社の開発状況の進捗に合わせて安全性審査というものを進めているところでございます。

また、機体や運航の安全性に係る制度整備に關しましては、関係省庁や機体メーカーなどから構成される官民協議会の下にワーキンググループを設置しております、官民一体となって現在検討を進めております。空飛ぶ車の機体や運航の安全

性を確認するための基準につきましては、私ども、今月中に方向性をお示ししたいと思っております、来々三月末までには基準を策定すべく、現在引き続き検討を進めているところでございます。

このほか、空飛ぶ車の商用飛行の実現には、社会受容性の向上でございますとかビジネスモデルの確立なども重要でございます。これらを含めまして、万博協会、関係省庁、地元自治体等と連携してしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。

来々三月、少し、その一年後にスタートするって少し時間的にも厳しいのかなというような感じもしないでもないんですけども、やっぱり随時そういった情報を出していただきたいと思えますし、余り情報があるようでないですよね、調べてみると意外とないようですから。そして、スピードは百三十キロぐらい出るといふようなことも聞いていますし、距離は今のところ三十キロぐらい飛べるようなというふうにも聞いていますから、そういった割と情報を出していくというの私も大事なかなと、まあ出せるもの、出せないものあると思うんですけども、よろしくお願いをしたいと思えます。

次に、これもやっぱりドローンの関係でありますけれども、一等無人航空機の操縦士試験のこの

結果と今後の見通しについてお聞かせください。
○政府参考人（久保田雅晴君） お答えをいたします。

無人航空機の操縦者につきましては、国によります技能証明制度がこれ昨年の十二月五日からスタートしておるところでございます。

この制度におきまして、委員今御指摘の一等無人航空機操縦士とは、有人地帯で補助者なしに目視外飛行、いわゆるレベル4飛行、これに対応する技能についての資格ということでございます。技能証明を取得するには、学科試験に合格をいたしましたということと、それから実技の技能をいたしました、国の指定を受けた試験機関の実地試験に合格するか、国の登録を受けた講習機関の講習を修了していただく、そういう必要がございます。

この一等無人航空機操縦士の資格に係る学科試験につきましては、現時点におきましては、約六百名の方が受験されて約四百五十名が合格をされているという状況でございます。この学科試験の合格者のうち、現在までに約九十名が先ほど申しました実技の技能の資格を持たれているというところでございまして、この数は今後順次増えていくというふうに思っております。

いずれにいたしましても、昨年十二月五日からこの制度をスタートして約三か月でございます。

今後、この一等無人航空士、操縦士の資格保有者、これ増加が確実に見込めると考えておりまして、私どもとしましては、技能証明の普及を進めることでこの無人航空機の安全な社会実装というものを進めてまいりたいというふうに思っております。

○森屋隆君 まだ始まって時間たつていませんから、でも、意外と取っているなというふうに私感じました。当初四名ぐらいだというふうなことも聞いていましたので、意外と、割と取っているんだなというふうに率直に感じました。

次に、これも大臣、以前私、少し今こういう状況にあるんだということで質問をしました。資料を提出させていただきました盗撮についてなんですけれども、飛行機等々乗務員の盗撮問題について以前質問をして、国の積極的な指導や啓蒙、これ求めました。

航空関係で働く仲間の調査でありますけれども、以前より増えているというんですよね。増加傾向にあるようでございます。大変残念な状況なんですけれども、これについて今後どうしていくのか、今どういう現状にあるのか、これについて聞かせてください。

○政府参考人（久保田雅晴君） お答えをいたします。

まず制度的なものでございますが、航空法第七十三条の三におきまして、航空機の安全を害し、

他の旅客等若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序を乱し、又は航空機内の規律に違反する行為、こういったものを安全阻害行為等と規定してこれを禁止をしておりますのでございます。盗撮行為によりまして乗務員が対応を余儀なくされるなどによりましてその職務を行うことが妨げられる場合などは、この安全阻害行為等に該当することになります。

こうした場合におきましては、航空法第七十三条の四の規定によりまして、機長は、必要な限度で拘束、降機等の措置を講じること、当該行為の反復、継続を禁止する旨の命令を出すことができるとされているところでございます。

私どもとしましては、航空業界とも協力しながら、航空機内での撮影ルールについてポスター等によって旅客への注意喚起を行ってきているところでございますけれども、今後、業界とも連携してしっかり対応していきたいというふうに思っておりますところでございます。

○政府参考人（保坂和人君） 法務省におきましては、性犯罪に適切に対処するための法整備として、先日、三月十四日でございますが、法律案を二本提出させていただきました。そのうちの新たな法であります性的な姿態を撮影する行為等の処罰及び押収物に記録された性的な姿態の影像に係る電磁的記録の消去等に関する法律案におきましては、

御指摘の盗撮に関しまして、性的な部位や身に付けている下着などの性的姿態等をひそかに撮影する罪を新設するなどしているところでございます。性犯罪への適切な対処は、お尋ねの点も含めまして喫緊の課題でございますので、国会において十分に御審議いただいて速やかに法案を成立させていただけるよう対応して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。

ようやくそこまで来たかなというふうに感じています。こういったものを一つでもなくしていく、安心して働ける、そういった職場づくりが大事だと思っておりますので、私も努力していきたいと、こういうふうに思います。

次に、港湾の関係について質問をさせていただきます。

実は、昨日、局の方にも要請に行かせていただいたんですけれども、この港湾の業種についてもやはり人手が足りていない状況なんです。この港湾労働者の不足対策アクションプラン、ここに少し問題があるということで、若干説明させていただきます。

この港湾労働者の不足の実態を踏まえて今後講ずるべき施策として、四本の柱を立てています。一つは、港の仕事を知ってもらうこと、二つ目には、働きやすく、働きがいのある職場の確保、三

つ目が、事業者間の協業の、協力しながら仕事を
 する、そういった促進、四つ目が、適正な取引環
 境の実現ということなんですけれども、昨日、特
 に要請で、やはりここはそもそも港湾法のとこ
 ろの根底を覆してしまうんじゃないかという話で
 要請もさせていただいたんですけど、三項目めに
 挙げたこの事業者間の協業の促進というところな
 んです。要は人が足りていないところにお手伝
 いに特例として行けるという、こういったものであ
 りまして、いろいろ努力はしているんですけど
 も、小さい港に大きなところの企業が入ってきて
 やってしまつて、結果的には自分たちの仕事がな
 くなってしまふんじゃないかという不安もあつた
 りとか、正式な契約が、まあ正式な契約がないと
 いうことではないんでしょうけれども、そういった
 ところが不安があると。

ただ人が足りないからといってお手伝いなんだ
 ということでは、やっぱりそこで働いている人の
 職場を守れない、こういうことでありますから、
 ここについて少し、説明も含めて、状況教えてい
 ただきたいと思えます。

○政府参考人（堀田治君） お答え申し上げます。
 現在検討中の港湾運送事業法の省令改正につい
 て、御指摘のような御懸念の声があることは承知
 をしております。

本特例は、労働者の不足により自社では荷役を

行うことができず、同じ港の他の事業者も下請が
 できない場合に限り、近隣港の事業者との一時的
 な協業を許可するものであります。また、本特例
 の対象は既存の港湾運送事業者のみとし、協業が
 行われる港とその近隣港の事業者双方の合意があ
 ることを確認するなど、適用の可否につきまして
 は厳正に審査を行うこととしております。さらに、
 協業の期間を最大でも一年とするなど、毎年事業
 の実態を踏まえた審査を行つてまいります。

このようなことから、御懸念のような問題は生
 じないものと考えておりますが、本特例につきま
 して、引き続き関係する皆様に対しまして丁寧な
 説明をしてまいりたいというふうに考えておりま
 す。

○森屋隆君 ある程度ルールがあつて、限定をし
 て、そしてお手伝いに行くといつても一年だと、
 そして、そういった関係の、全然関係ないところ
 から入ってくるわけじゃないよということだった
 と思えますけれども、やはり資本力の差というん
 ですか、そういったものもあつたりとか、そもそ
 もの大きな港湾のところの仕事が人手が足りない
 という問題は、これ交通産業と全く同じでありま
 して、二〇〇〇年の規制緩和以降、やっぱりその
 料金、運賃がしっかりとしたものが取れていない。
 そのことよつて若い人が港湾事業に勤めなくな
 ってしまった。したがつて、二十年たつて今人が

足りない。もうこの繰り返しなんです。

こういう状況でありますから、拙速にこれをす
 ぐ入れるんだよということじゃなくて、もう少し
 知恵を絞つていただいて、そこで働いている人が
 しっかりと納得をする。今の状況では、これ私、納
 得しないと思つています。そして、納得いかない
 ことよつて何が起こるかという、同じ現場で
 やはりコミュニケーションがしっかりと取れていな
 いと、私はこの安全というものが脅かされてしま
 うんだと思つていんです。しっかりとコミュニケ
 ーションが取れるような、納得されるようなこと
 ろまでしっかりと詰めてもらつて、そしてスタート
 していかないと、やはりうまくいかないと思つて
 います。

いろいろ説明していただいて、昨日も説明して
 いただいて、かなり丁寧になつていとは思つて
 いるんですけども、最低でもこの事前のチェッ
 ク、労使でこういうふうにしていこうという、そ
 ういったチェックをする、これがぎりぎりの私は
 ラインだとも思いますから、こういったことがな
 いと、これは、ただこのまま、はい、スタートだ
 よということではないと思つています。

大臣、今こういった状況があります。人が足り
 ないのでそこに手伝い行つてやるということ、
 それは間違つていないんだと思うんですけども
 しっかりとその辺の、港湾法の元々のスタートのと

きの原点のところを余り変えてしまつては、これ
おかしくなりますし、先ほど言ったように、やは
り職場、同じ現場で働く者がうまくコミュニケー
ション取れていなければ、これお手伝いに逆にな
りませんから、そういったところをしっかりと私
はやつてもらいたい。またこれ納得全然いつて
いませんし、現場も納得がいつていませんから、
ここは丁寧によつてもらいたいと思います。

大臣、答弁お願いしたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） ただいま港湾局長か
ら答弁させていただいたとおり、今回の特例につ
いては、労働者不足により荷役を行うことができ
ない場合において限定的に適用されるものであり、
適用の可否に関する審査は厳正に行うこととして
おります。

このため、御懸念の問題は生じないものと考え
ておりますけれども、今御指摘がございました、
しっかりと関係する皆様に対して丁寧の説明をして、
原点を忘れないようにしたいと思います。

○森屋隆君 大臣、よろしく申し上げます。これ
は本当に大事なことだと思つています。よろし
くお願いします。

次に、自動車関係でございます。

昨年四月十二日の内閣委員会でこれも質問をさ
せていただきました。無車検、無保険の車、私、
四百台に一台ぐらいいるんじゃないかと、こうい

うふうな指摘させていただきました。答弁では、
千台に一台の割合、〇・一％ぐらいは実態として
あるということでありまして。いろんなところで一
年間無車検で走っていたなんというニュースが出
ています。行政関係でもそんなのが時々ニュース
で流れます。その後の対策、対応、どういうふう
になったんでしょうか。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げ
ます。

車の適切なメンテナンスは、安全な車社会の維
持のため、大変重要であると考えております。そ
のため、国土交通省におきましては、これまで、
警察と連携した街頭検査におきまして、ナンバー
プレート自動読み取り装置を活用して、車検時期
を過ぎて走行している車両のユーザーに車検を受
けるよう指導するとともに、車検が切れた車両の
ユーザーに対してはがきの送付による注意喚起を
するなどの無車検車対策を行つておるところでござ
います。また、本年一月から開始しております
車検証の電子化に併せて導入された車検証閲覧ア
プリにおきまして、車検時期が近くなったユーザ
ーに次回車検時期をお知らせする機能も導入した
ところでございます。

国土交通省といたしましては、これらの取組を
通じて、今後とも無車検車を撲滅すべく取り組ん
でまいります。

○森屋隆君 是非これ撲滅していただきたいと思
います。車検を通つてないということは、自賠責
も当然入つてないということになると思うんです
ね。当然、事故を起こしたら、自分も加害者です
けど、被害者の方も当然大変なことになりますし、
やつてしまった方も、うっかり車検が入つてない
ままに事故を起こしてしまう、これ大変なことに、
両方が本当に悲惨な状況になると思いますので、
是非これ撲滅をしていただきたいと思います。一
年間も無車検、無保険で走っているなんというこ
とがですね、本当危ないですから、よろしくお願
いしたいと思います。

次に、自動車基準調和世界フォーラム、WP6
で世界統一排ガスの測定法が、国際規定の改正が
合意、決定されたこと、こういうふうに通つてい
るんですけども、これによつて私たちユーザーは
何か影響というんですかね、これはあるんですよ
うか。

○政府参考人（堀内丈太郎君） 自動車の国際基
準につきましては、国連の自動車基準調和世界フ
ォーラム、WP6におきまして、社会や技術の
動向を踏まえた国際調和活動が行われております。

自動車から排出されます粒子状物質、PMの国
際基準につきましては、更なる大気環境保全対策
として、昨年三月に、三・五トン以下のディーゼ
ル車などを対象に、従来の質量基準に加えて、粒

子数の基準を追加する改正が合意されました。また、国内では、このPMの粒子数の基準について、環境省の審議会における令和二年度の答申でも新たに導入することが適当であるとされており、

これらを踏まえまして、国土交通省では、メーカーの技術開発期間なども考慮の上、昨年十月にこの粒子数の基準を国内の車両基準に導入したところであり、この新たな基準の導入は、メーカーによれば、既存技術で対応できるものとお聞きしており、新車を購入されるユーザーへの影響はないものと考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。影響ないということ、安心をしました。

なぜ私こういうことを、大臣、聞かかという、実は今、旧車というんですか、昔のスカイラインとか、こういう、ハコスカとかありますよね、結構、五百万円、一千万円で、あるいは海外の方へ持っていけばもっと高く売れるんじゃないの、あるんですけれども、こういう排ガス規制的なもの変わって、実はもう来年から乗れなくなるよみたいな、今出した方がいいよみたいなことで、まあある意味、詐欺まがいの、そういうことが横行しているみたいでして、実はこの規定の前ものについては、今あったように、規定に当てはまらないわけですからそういうことはないと思いませんけれども、あえてですね、そういうユーザー

がいますから、そういったユーザーが、そういった詐欺的誘導によって自分の大事にしているものを、やっぱりそういった間違った中で、判断の中で取られてはいけないなど、そんな意味合いもあつてちよつと質問をさせていただきました。

次に、道路環境整備について伺います。

需要が大分多くなってきました宅配事業なんですから、どうしても駐車場がなくてやむを得ず駐車したところ、狙っていたかのように駐車違反を取られてしまうというケースが後を絶ちません。罰金や免許の点数が引かれることによって、収入や生活も支障を及ぼしています。

以前にも、この荷さばきスペースの増設、本当に要請していただきました。進んでいるんでしょうか。よろしく願います。

○政府参考人（小林豊君） お答えいたします。

委員御指摘のとおり、警察庁としても、貨物集配に伴う駐車需要への対応は重要であると認識しております。

これまでも各都道府県警察に対しまして、貨物自動車運送事業者団体等からの要望を踏まえながら、貨物の集配に時間を要する集合住宅の付近等において駐車禁止規制の対象から集配中の貨物車を除外するなど、きめ細かく駐車規制を見直すよう指導してきたところでございます。本年二月にも、改めて駐車規制が必要最小限のものとなるよ

うに都道府県警察に指示をするなど、警察としては駐車規制の見直しに継続して取り組んでおります。また、地方公共団体等に対しまして、路外駐車場の整備についても働きかけをしておるところでございます。

一方、違法駐車は、交通渋滞を悪化させ、歩行者や車両の通行の妨害となることから、警察におきましては、地域住民の意見、要望等を踏まえた上で、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを実施しております。

警察としましては、引き続き、交通の安全と円滑を図るため、道路管理者を始めとする関係機関と連携しながら総合的な駐車対策を推進してまいります。

○森屋隆君 ありがとうございます。着実に進んでいるということで確認をさせていただきました。よろしく願います。

大臣、最後の質問になります。

いよいよ五月八日からマスクが取れて五類になるんですけど、ようやく観光も動き出してきて東京や浅草等々に観光バスが出てきたんですけど、やはりこれも駐車場がないようでした、高速バスもそうなんですけれども、東京や新宿のバスタに来てから次の便に行くまでバス会社同士で協力しながらやっているんですけれども、駐車場がないようです。

大臣、ここ把握しているでしょうか。そして、改善に努めていただきたいと思いますが、よろしくお願ひします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 観光需要の回復とともに観光バスが増えてきた、そのこと自体は非常に喜ばしいことだと思っております。しかし、今委員御指摘のとおり、観光バスなどの大型車両の駐車場不足の問題を抱えている地域がございます。

国土交通省では、地方公共団体や地域の関係者等が観光バス駐車場を整備する際にこれを支援することができるとして、地方公共団体や地域の関係者等が観光バス駐車場の整備につぎましては、観光施設の立地や交通事情など、地域の実情に精通した地方公共団体などにおいて進められることが適切と考えており、こうした支援制度の活用も含め、地域において必要な観光バス駐車場の整備について、国土交通省として地方公共団体等へしっかりと働きかけてまいりたいと思ひます。

○森屋隆君 大臣、よろしくお願ひします。終わります。ありがとうございます。

○矢倉克夫君 公明党の矢倉克夫です。よろしくお願ひします。

まず、大臣に若者と住まいについてお伺ひをいたします。

国立社会保障・人口問題研究所の二〇二二年の出生動向基本調査では、理想の数の子供を持たな

い理由のうち、家が狭いから、これが若い世代で二一・四％。財務省の二〇二一年の研究でも、第一子出生時点での住居が狭いほど第二子出生数が制限をされております。背景には、広い家ほど住居費が高くなるという、で、手が出せなくなるという事情もあるかというふうに思っております。

まず、住居費負担が若者世代の子供を持ちたいという思いへの妨げになっていると云える、これに対する見解と、子供を持ちたいという若者世代、若年夫婦への住居支援を国土交通省としてどう進めるか、大臣にお伺ひをいたします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 住宅の広さは子育て世帯が重要と考えている項目の比較的上位に挙げられております。家が狭いことは理想の子供数を持たない理由の一つになっている、このように認識しております。このため、希望する広さの住まいの確保を支援できるよう、取得費用に係る負担軽減策として、省エネ性能の高い住宅を取得する際の補助や長期固定ローンにおける金利の引下げなどの支援を行ってまいります。

また、新築に比べて価格が低い既存住宅の供給が拡大するよう、空き家の有効活用など既存住宅市場の活性化についても積極的に進めてまいりたいと思っております。

今後とも、子育て世帯や若年世代の住まいに対する多様な希望がかなうよう取り組んでまいりま

す。

○矢倉克夫君 今、空き家の有効活用というお話がありました。若者を含めた住居支援のためには、既存住宅の利活用、重要だと思っております。一方で、既存住宅の流通なかなか進まない現状がありまして、例えば原因としては、売主が個人の場合の保証の短さ、中には売主が全く責任を負わないという条件の取引もあつたりもします。

まず、国土交通省にお伺ひしたいと思います。が、既存住宅の流通が進まない原因と解決策について国土交通省としてどのように認識をしているか、お伺ひをいたします。

○政府参考人（塩見英之君） お答え申し上げます。

既存の住宅の流通が進まない理由、幾つか考えられるところでございますけれども、まず一つは、売買の対象になりますような良質なストックが少ない、耐震性能を満たさない住宅でありますとか、省エネ、バリアフリーの性能が不十分な住宅等が多数あるということでございます。こういう住宅の質に関わります問題につきましては、リフォームへの支援を強化することによりまして、取引される対象にふさわしい良質なストックの形成を図ってまいりたいと思ひます。

それから、消費者の皆様方の中には、既存の住宅の質や不具合に対する不安感が相当あるという

お話も伺ってございます。こういった消費者の方の不安に対しましては、こういったところにその不具合があるかどうかということも明らかにするようなインスペクションでありますとか、万一瑕疵があった場合のその補填をする瑕疵担保の保険、こういうものの加入の促進などを図ってまいりたいと思います。

更に申し上げますと、既存の住宅の質が適正に評価をされない、適正に評価される市場環境が十分に整っていない、こういう御指摘もいただいているところでございます。既存の住宅の価格の査定が適正に行われますようなマニュアルの作成も行っておりまして、こういったものの普及にも努めてまいりたいと存じます。

○矢倉克夫君 既存の住宅、先ほど、不安感、安心感というところがありました。保証の話もしたわけですけど、そういうのを解決するためにもインスペクションなどをしっかりと拡充していくということも是非御検討いただきたいと思えます。

あわせて、流通の進まない理由としてローンの問題もあるというふうに言われております。金融庁さん、今日来ていただいておられますが、特に築年数がたっている中古住宅ではローンを組めない金融機関もあるというふうに伺います。これは、金融機関が建物の耐用年数に応じた担保評価基準を採用しているからであるとも言われております。

木造住宅の耐用年数は一般に二十二年間で、例えば築三十年の木造住宅は耐用年数を超えているため無価値となって金融機関は融資しないというふうなことも事実としてあるようであります。改めて、それに対する対応を金融庁にお伺いをいたしたいと思います。

○政府参考人（三好敏之君） お答え申し上げます。

金融機関が採用する担保評価の基準につきましては、基本的には各金融機関の判断により決定されるものと認識しております。しかしながら、金融機関による融資審査において、中古住宅を含みます担保の適切な評価がなされることは重要であるというふうに考えてございます。

金融庁といたしましては、国土交通省を中心に中古住宅流通市場における課題への対応に向けた取組が行われる中で、必要に応じ国土交通省とも連携しつつ、金融機関と対話していく所存でございます。

○矢倉克夫君 是非、引き続き対話をするということ、課題の認識は共有はいただいたと思えますので、よろしくお願ひしたいと思います。適切にまた対応をいただければというふうに思います。あわせて、また先ほど、今、国交省の方からもこの既存住宅の流通が進まない理由として、住宅の質の向上、維持向上が適正に評価される市場環

境が不十分というようなお話がありました。

これに関連してになりますけど、そのためにもやっぱり空き家バンクの取組というのは非常に重要だというふうに思っております。それぞれの情報の共有し合う環境整備という意味合いでもですね。

例えば、私の地元の埼玉県とかでも、先ほどの質疑の中でも、こういったものに対しての市町村のノウハウの不足というようなお話も一部出たわけでありますが、それぞれ小さな団体、自治体だとノウハウが少ないのであれば広域にやっつけていかなければいけないという中で、秩父市とか横瀬町とか皆野町とか長瀬町とか小鹿野町が広域でちび空き家バンクというようなものもつくったりもしております。こういった取組も是非参考にいただきたいながら国交省としては空き家バンクの拡充を進めていただきたいと思うんですが、空き家バンクを拡充するに当たったっての課題について、そして解決策についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人（長橋和久君） お答え申し上げます。

国土交通省では、各自治体が設置する空き家バンクの情報を横断的に検索できるように、全国版の空き家・空き地バンクを整備しております。今年の二月末現在で九百四十九の自治体、これは参加率で見ると五三％になりますけれども、が参加す

るなど、各地域での取組が進んでいると認識しております。

一方、今御指摘もございましたけれども、空き家バンクを設置していない自治体のうち、特に規模の小さい自治体ではそもそも人員とかノウハウが不足しているという課題があると認識してございまして、こうした自治体を含め、空き家バンクの設置を更に促進していくことが必要であると考えております。

このため、昨年六月に空き家・空き地バンク導入のポイント集というものを作成し公表したところであります。そのポイント集の中では、先行自治体における空き家バンクの設置要綱の例を示すとか、あるいは、今委員御指摘ありましたちちぶ空き家バンクのように、先進的に自治体と地域の宅建業者の団体などが連携して空き家バンクの運営に取り組んでいるような事例も掲載するなど、今後設置を考える自治体が空き家バンクを設置しやすくなるような支援を行っております。

また、そのポイント集の内容あるいは先行自治体の取組例などを、オンラインの説明会をもちまして、複数回、昨年十二月から今年の二月にかけて開催しております。合わせて三百を超える自治体に御参加いただいたというところでございます。

国土交通省としましては、引き続き、こうした

取組を通じまして、空き家バンクの充実を図り、空き家の流通の一層促進をしてまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 是非よろしくお願いいたします。

先日の予算委員会の中央公聴会でも、公述の方がこの子育て支援の障害として住まいという観点を強調されておりました。是非、国交省としても、今、政府全体で子育て支援ということを言っているわけでありまして、対策強化を進めていただきたいというふうに思います。

また、ちよつと大臣にお伺いをしたいというふうに思いますが、今、子育て支援という観点でしたけど、より若者一般というところも含めてもやっぱり住居支援というのは非常に重要で、例えば、国会図書館でも調査していただいたんですけど、住居費負担が、例えば可処分所得に対しての割合で三十歳未満というのは一七％、固定費に占める住居費の負担というのは非常に大きいと思います。そういう点での賃料負担、支援一般というのが非常に重要であります。その関係も含めて大臣にお伺いしたいというふうに思いますけど。

今月三日の予算委員会で、私、総理に、横浜市旭区の左近山団地や埼玉県春日部市のUR武里団地の例を挙げまして、若者の賃料負担軽減と高齢者の安心確保を両立する仕組み、これを評価をお尋ねしました。配付資料一枚目にそのときの資料

も書いてあるわけでありまして、総理からは意義のある取組としての評価をいただいたところであります。

これを、総理の答弁も受けまして、改めて国交省として、このURでの事例の横展開を図るとともに、これら事業はUR、U²、U³割などを活用したものであるところ、更なる推進を図るために、地方自治体との連携を含め、是非進めていただきたいと思いますが、大臣の御所見をお伺いいたします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） URにおきましては、地域の関係者と連携、協力しながら、団地を活用して多様な世帯が安心して住み続けられる住環境の整備を進めているところでございます。

先日、委員が予算委員会で総理に質問されておりました左近山団地、武里団地、若い人たちがその団地に安い家賃で住んで、その代わり地域の活動にしっかり参加していただくと、こういう取組でございますけれども、こういう取組は、参加している若者や高齢者からも、外出、交流機会の増加や地域コミュニティの活性化等を歓迎する声があると聞いておりました。私としても大変意義が大きいと、このように考えております。

このため、地域と連携したこうした取組が横展開されていくよう、URから団地周辺の大学や自治体に対して、事例や家賃の割引制度に関する情

報発信をより強化してまいりたいと、このように思っております。

○矢倉克夫君 是非よろしく願います。

この異世代が交流し合うということそのものの価値もやっぱり大きいと思いますし、例えばほかのURとかでも、今、高齢者の方、買物について非常に困難を抱えていると。この買手、家賃を安い形で入っていただいた若者に、例えば買物支援を高齢者のためにしていただくとか、そういういろんな相乗効果がやっぱり生まれてくると思うんですよね。一つの課題解決、賃料に対しての高騰の抑制というところが切り口としてあるかもしれないけど、そこからいろいろと、住まいということをキーワードにして異世代の交流をつくっていくことで複数の課題解決ができるというふうに思います。

あわせて、これはまた別の機会だと思うんですけど、外国では、異世代ホームシェアといって、郊外とかで独り暮らしをされているお年寄りの方に対して若い人が入っていったって、見回りとかも含めて、しっかりサポートもしながら安い家賃で住むとか、そういう環境もありますので、そこ辺りの取組、また今後また検討したいと思っております。是非御検討いただければというふうに思います。

次に、あわせてですけど、視点を変えて、これは今度は異業種の共創、共に創るについてであり

ますが、あわせて、先日の三日の予算委員会で私も総理に、高知県の大豊町や国交省の共創モデル実証プロジェクトなどで推進されているさいたま市のAIデマンドタクシーの取組を紹介しながら、交通分野など介護以外が将来の介護を支える可能性を訴えまして、若者の賃料負担軽減と、失礼、取組への支援とこの高齢者の安心確保を両立するに値する評価を尋ねたところ、総理から重要だという、関係府省との緊密な連携を図りたいとの答弁もいただきました。

AIデマンドタクシーなどを支える国土交通省の共創モデル実証プロジェクトの更なる予算拡充を求めるとともに、特に介護と交通分野の共創を図るため、国交省と厚労省の連携、これを求めたいと思っておりますが、大臣の所見を求めたいと思いません。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 地域公共交通が、いろいろな分野、今、介護をおっしゃいましたけれども、医療とかその他の分野と協働して進めていくということが非常に重要だと思っております。

このため、令和四年度補正予算におきまして、御指摘の共創モデル実証プロジェクトに関する予算を大幅に拡充したところです。今後とも、交通と介護分野を始め、地域の連携と協働の取組をしっかり支えることができるよう、必要な予算の確保に取り組んでまいります。

また、今国会に提出しております地域公共交通活性化再生法改正法案におきましては、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加しているところでございます。

国土交通省では、地域交通が介護分野など異業種を含む関係者との共創を進めるため、従来から厚生労働省始め関係省庁と連携をしてきたところですが、改正法案の趣旨も踏まえ、引き続き、関係省庁間の連携を深めてまいりたいと思っております。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

その厚労省との連携の状況なども是非、関係の所管されている業界とかにもお伝えをいただく、こういう分野に参入があるんだということを理解することで新しいビジネスもやっぱり生まれてくると思えますから、そういう観点も踏まえて、是非、引き続き、この共創、共に創るのプロジェクト、推進をよろしくお願いを申し上げます。

最後、もう一つ、資料ですね、これまたお伺いしたいと思っておりますが、資料二と三で今日配らせていただいております。さいたま市のスマートホーム・コミュニティの取組に関係してになります。こちら、我が党の山口代表も視察をされたのですが、特に太陽光発電設備とか蓄電池などの分散型エネルギー源を組み合わせてこの街区内においてはエネルギーを共有する、そしてあわせて、例

えばCO²削減という目的観も共有していく取組として非常に先進的なものであるなというふうに理解もしております。

まず、経産省に、そして環境省にこのスマートホーム・コミュニティの取組についての評価を伺いたいというふうに思います。

○政府参考人（南亮君） お答え申し上げます。

先生御指摘のさいたま市におけるスマートホーム・コミュニティ街区の取組ですが、太陽光発電設備や蓄電池などの分散型エネルギー源を有効的に活用しており、分散型エネルギーシステムの観点から、電力の安定供給や災害時のレジリエンスの向上に寄与するものとして重要な取組と私たち認識しているところでございます。また、ダイナミックプライシングも取り入れておりまして、これらは、再生可能エネルギーの最大限の活用、さらには需要家の行動変容を促すと、そういった観点からも非常に有用な仕組みと考えております。

私たち経済産業省におきまして、例えば、既存の電力系統を活用し、地域にある太陽光発電設備や蓄電池などを組み合わせることで大規模停電時においても電力供給を可能にするような仕組みに対して支援などを行っているところでございます。

引き続き、関係省庁や自治体と連携しながら、導入支援策等を通じて分散型エネルギーシステム

の構築を推進してまいりたいと思っております。

○政府参考人（小森繁君） 浦和美園における取組につきましては、住宅開発に併せて太陽光発電と蓄電池を導入してエネルギーマネジメントを行うことで、街区内で再エネを融通し、地域における再エネ最大化を活用するという優れた取組であると認識しております。

昨年四月に脱炭素先行地域にさいたま市の計画が選定されましたけれども、このような面的なエネルギーマネジメントを浦和美園の街区にとどまらず市内の全公共施設や大学などにも展開するものでございます。地域での再エネを最大限活用するモデルとして評価しているところでございます。

環境省としましては、こうした脱炭素先行地域に対して、地域脱炭素の推進のための交付金を始め各府省庁の支援策も活用して重点的に支援を行いたいと思っております。

以上でございます。

○矢倉克夫君 環境省、改めて、また追加でですけど、今まさに地方でそれぞれで取組もしておりますので、地方環境事務所などにもしつかりした伴走型の支援をお願いしたいというふうに思います。その点、一言だけお願いできますか。

○政府参考人（小森繁君） 今御指摘いただいたとおりでございます。地方環境事務所には、今年度創設した地域脱炭素創生室、これによりまし

てきめ細やかに自治体等と伴走支援を行っているところでございます。脱炭素先行地域の実現とその横展開を図っていききたいと思っております。でございます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

今ほど両省からお話があったこちらの街区ですけれど、こうした取組を構築することで消費電力の半分以上は太陽光発電でカバーできるようになって、不足分も再エネ由来の電力で購入することで、同街区では再エネ使用率実質一〇〇%と。これはみんなで共有し合う仕組みをつくったからでき得るところであるというふうに思っております。

あわせて、環境省からも話があったように、資料三にあるように、全体にこう広げていこうというこのさいたま市のコンセプトというのも非常に重要な点だと思います。

最後に大臣にお伺いをしたいというふうに思いますが、こちらの取組、エネルギーの共有と併せて、CO²削減という目的の共有もそうなんです。とりわけ街区としてコミュニティの形成共有というところが非常にできているというのも大きいかなというふうに思いました。

私も、例えば感銘を受けたのは、例えば建物の前の土地とかも含めて、住民同士で合意を合せて、共有し合っている。地役権を設定し合って、共有して、コモンスペースとしてつくっていくわけな

んですよね。そのコモンスペースの中、車両も通るわけですけど、一般車両は通りませんから、そのコモンスペースにしたことで、例えば電線なども浅く埋設すればいいだけであるから、無電柱化なども進むなど副次効果もあるわけですけど、コモンスペースが多くできることで、例えば朝玄関に出たら隣の方もそのコモンスペースにいて挨拶ができるとか、そういうような触れ合いの場というの也非常にできてきている。人と家庭がつながり合うコンセプトというのが非常に実現できているなどというのは、私も現地に視察は行かせていただいたんですけど、実感もしたところであります。

こちらのさいたま市の取組は、良好な住宅環境を創出したスマートホーム・コミュニティ街区として、本年の住まいのまちなみコンクールで住まいのまちなみ賞、これを受賞したというふうに理解もしております。

改めて、大臣に、こういった個々の住宅がスペースを共有して、それを通じてエネルギーだけじゃなくて人や家庭がつながっていく、こういった町をつくるというこの理念、これに対しての大臣の評価と、環境省が言うようにそれを更にさいたま市などは地域全体に広げようとしているわけでありますが、こういう取組そのものを横展開を是非図っていただきたいというふうに思いますが、

最後に大臣の御答弁を求めたいと思います。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） このスマートホーム・コミュニティのように、皆さんが少しずつ自分の土地を出し合って共有スペースをつくって、まあそれを、エネルギーとかそういう実利的なものもあるし、かつ地域のコミュニティ、触れ合いの一つの大きな場所にするということ、大変面白い試みだと思えます。

このような共益的な空間は、電線類やエネルギーマネジメントに関する設備等の収容スペースとなり、良好な景観の形成に資するとともに、コミュニティ活動の拠点となることで町の価値を高めることになると考えております。この点から、スマートホーム・コミュニティの取組、これを地域に広げようとするさいたま市の姿勢は大変素晴らしいものであると考えております。

国土交通省におきましては、このように空間を地域で管理し育てる、いわゆるエリアマネジメント活動を積極的に支援しております。スマートホーム・コミュニティの取組につきましては、関係各省の施策も有効に活用したエリアマネジメント活動のモデル的な事例として、今後積極的に周知していきたい、横展開を図っていきたい、このように考えております。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

私も現地に行つて思ったのは、若い世代の人が

非常に多くいらっしやいました。通常よりも実は少し割高になるかもしれないですけど、みんなが目的を共有し、割高はこの建物がですね、共有し合つて一つの目的を達成する、触れ合っていくということに価値を置く若い世代って非常に多いんだ、それが若い世代の住居率の高さになっているなというふうに思いました。

今日は、若者の住居支援とともにいろんな場面でいろんな者が支え合うことの価値の増幅ということも、話もテーマとしてさせていただいたところでもあります。住まいなどはそういう部分の一つの軸になるというふうに思いますが、是非今後もうこういう部分を共有し合つて、政策論議を深めていきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○室井邦彦君 維新の室井でございます。

早速質問に入らせていただきますが、私もこの国土交通委員会に所属をさせていただいて随分長い月日が流れ、十七年から十六年かなと、ちょっと振り返るときもあるわけでありませうけれども、時間がたてばといたしますか、奥の深い、もちろん小松左京さんが「日本沈没」という恐ろしいあいう小説も発表され、何だこの男はというふうに私一瞬思いましたけれども、こういう委員会に配属をされて、日本の国、これ、原発問題も直接大臣、

国交省には直接は、まあ関係はないことはないです、国の幹部の方ですから。その原発の問題、我々維新もフェードアウト、こういうことを言っておき、そしてウクライナ、ロシアのあの戦いを見たときに、これはいかぬ、もう一度電力を、国民に負担を掛ける、これはいかぬ、方向性を変える、まあこれにはいろんな意見があるわけでありますけれども。

そういう流れの中で、私は非常に心配しておるのは、もう先生方、同じ共通の意識を持つておられると思いますが、この南海トラフ、首都直下地震、日本海溝、そして千島海溝、そしてここに新たに南西諸島の三十年以内に地震があると、このようにささやかれております。また、そういう中で、日本の国土には活断層が二千又は二千五百走っておると。この例として、阪神・淡路大震災のあの活断層がずれただけであれだけの自然のパワーがある。そういう問題もこれから抱えておるわけであります。

もう一つ、二つ心配なことは、この中国という国、もうあと数年で原発百基に到達して、アメリカをしのぐ原発の保有量になる、こういうことでもある。

そうすると、これからの時期は、ゴビ砂漠、タクラマカン砂漠ですか、その黄砂が、この東京も結構黄砂が関係してくると思いますが、二・二、

PM、こういう有害なものも上空から降り注ぐというか、こういう日本の国の環境を考えたときに、本当に若い人たちがこの日本の国で夢と希望を持って、私の子供、孫、本当に住もうかなと思う気持ちになるのかなという、そういう心配もしておりますが、これはしっかりと野党、与党を問わず、時間を余り掛けては駄目。激論はいい、丁寧な説明もいい、だけど、ある程度区切りを付けて国民の防災・減災を考えていく。

これには一つ私もいろいろと考えがございませけれども、二極分散型、これはもう関西と東京に分ける。そこに大地震が起きててもそこに犠牲者が出る可能性が十分ある。それを中核都市にも分散していくということによって、多くの国民の次なる世代のそういうまちづくりが夢と希望を持ってやっていただけるように、国、都道府県、そして市が、企業が全力を皆挙げて、若い人たちを、そういう二十万中核都市を形成していく方が、もちろん三陸沖のあの防潮堤、防波堤ですか、すごい数百億を掛けて、国交省も、国民の一人の命は地球よりも重い、こういうことわざが、言葉があります、確かにそのとおり。

しかしながら、やはり貴重な国民の税金には限られております。そして、百億、二百億とつぎ込む、そして安心、安全を確保する。そこにもっと夢と希望を持たせるような策はないのかなと、こ

んな気持ちでありまして、今、女川だったかな、結構若い人たちの海産関係の加工産業をしている会社ですけれども、若い女性が、夫婦が殺到して、殺到というか面接に来られていると。それまでは人手不足で困っていた社長が、隣に保育所を併設すれば、大きく、こちらが募集しなくてもそれを見て若い世帯が来てくれると、こんな話を聞いて、もちろん大臣も御承知でしょうけども、釈迦に説法で申し訳ない。

そういう観点から少し、二、三質問をさせていただきます。ただきたいんですけども、もちろん、今申し上げた中に、自然界の短時間豪雨、これは御承知のとおり拡大をしております、近年の三十年、四十年間の間に一・四倍拡大をしておると。

そういう厳しい中で、今申し上げたように、大臣としては、こういう環境の中で、今後、この災害時の人流、物流の機能、どのように確保をしようか。特に激論交わしてどうこうというところを聞かせていただきたいなど、よろしくお願ひしたい。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 大災害時における物流をどのように確保するかという御質問だと思います。

国土交通省では、大規模、広域的な災害を念頭

に、地震、風水害、雪害などのあらゆる自然災害への対策として、防災・減災対策本部を設置いたしまして、総力戦で挑む防災・減災プロジェクトを取りまとめております。

そのプロジェクトでは、先ほど室井議員おっしゃった交通、物流の機能確保のための事前対策、災害発生時における人流、物流コントロールなど十の施策をパッケージとして取りまとめ、対策を推進しております。具体的には、過去の災害時の課題も考慮いたしまして、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強の推進、長期間鉄道が不通となった場合のバス事業者との連携による代替輸送の確保などの対策を実施しております。

国土交通省としては、引き続き、災害時の人流、物流機能の確保の観点も含めた防災・減災対策にしっかりと取り組んでまいります。

○室井邦彦君 私も阪神・淡路大震災の被災者でありますけれども、阪神間、神戸、ここはもう、六甲とベイエリア、大阪湾、瀬戸内海に囲まれたところで、細長い町に政令都市ということで繁栄してきております。

この阪神・淡路大震災で、その出身の先生方もいらっしやると思えますけども、国道二号線が寸断され、四十三号線も阪神高速道路も湾岸道路も全て、東西、これが通行できなくなりました。

我々は、私は尼崎でしたので、逆に北に上がって

伊丹、中部方面部隊、そこからヘリコプターに乗せてもらって王子競技場まで行つたと、こういう時間と不自由と手間暇を掛けたことがあります。これをやはり教訓にしなくちゃいけないなど、こんなことを思っているうちに、十三年後、十二年後ですか、東日本大震災が起きました。

これは、その当時、私が国土交通大臣政務官を拝命しております、徳山さんという方、くしの歯作戦ということで、海岸沿いのそういう物流が非常に、受け取るというか、困ったことがありまして、それが、内陸からくしの歯作戦である程度それが解消できたと。ひどいのは、日本海から、青森から、津軽海峡からそういうこともやりましたけども。こういうことじゃ、後手後手に回り、震災大国日本、いろんなことを経験しているんですから、その辺はやはりしっかりとした実効力のある答えを出して進めていただきたい。このようにお願いをしておきます。

続いて、これは道路局長の質問が出てしまったんか。じゃ、一問お願いします。

○政府参考人（丹羽克彦君） お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、東日本大震災では、災害初動期にくしの歯作戦と呼ばれる道路啓開を実施いたしました。救命救急活動や応援部隊の派遣に大きな役割を果たしてきたところでございます。

こうした経験を踏まえまして、国が災害の規模などを想定しております大規模地震に対しましては、地方整備局又は地方公共団体などで構成される協議会において、例えば、南海トラフ地震に備えた中部版のくしの歯作戦、また、日本海溝・千島海溝地震に備えた北海道道路啓開計画など、各地域でこの道路啓開の計画を策定するとともに、訓練なども行っております、その実効性を高めているところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも災害の直後から復旧に至るまで、道路に求められる機能が発揮されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 まあある程度想定されると思いますが、優秀な皆さん方が頑張つて知恵を絞つていただいています。想定しながら、ここは寸断されるということに困るなとか、こうだということはどういうことか、こうだということはどういうことか、安心のためにしっかりと事業を進めていただきたい、このようにお願いをしておきます。

先ほども出ておりました、山本先生かな、自民党の、御自分の町のコマーシャル、上手にやっておられましたけれども。いやいや、いいことですよ、もう暗い話ばかりでね。私も、尼崎の自慢をといつてもなかなか出てきません。冬柴先生が

頑張っておられたけどな。

やはり、本当にこれ、訪問先、インバウンドのゴールデンルート、もう先生方聞き飽きておられますけれども、東京、富士山、大阪、京都等に集中する傾向というか、集中するはずであります、すばらしい町でありますから。ただ、やはり日本のいいところは、アメリカに行けば、セスナ機に乗ってグランドキャニオンを上空から見学したり、ラスベガスに行ったり、いろんな、国土が、観光は広いです。日本の場合は、山本先生がおっしゃったように、歩きながら日本の細々とした町の良さ、そして、その道を歩きながら数百年前の歴史を思い出しながらそれぞれが楽しむという、こういう日本の国は細々したところなんですよね。

そういうところで、もう何回も、大臣、無電柱化は、進捗状況はどうなって、各省庁がどれだけの予算を取って本気でやろうとしているのか。そういう日本の良さを分かった外国人、外国人というかインバウンドの、上を見ると電柱がクモの巣のように垂れ下がっているの、ここは珍しいものじゃない、これも観光名物の一つかなという皮肉を言いたいような、そこにまたトランスがあると。そこにぐらっときたときに、随分観光客に被害を与える。そうなったときに、観光立国日本日本と騒いでいる前に、やはり皆さん方が日本から逃げていくと、もうしよつちゅう国が揺れるとそう

いうことがある。

そういうことにならないようにしてほしいんですけども、その辺の状況の、今現在どのようなになっているのか、また、各省庁が、予算は幾らだとは言いませんけれども、本当に観光立国日本として総力を挙げてやろうとおるのか、その辺のことをお聞かせいただきたい。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 無電柱化、例えば私の地元の近くでは、倉敷のいわゆる中心部、昔の景観が残っている地域で無電柱化したら、本当に魅力が増して多くのお客さんが来られるようになった。観光地の無電柱化というのは本当に大事だと思います。

無電柱化は、防災、安全、円滑な交通の確保、景観形成、観光振興を目的に推進している大変重要な施策でございます。この無電柱化を加速させるためには、経済産業省や総務省などの関係省庁との連携が重要であると考えております。このため、局長級の連絡会議を始めとする推進体制を構築するとともに、電線管理者とも一体となってコスト削減や事業のスピードアップに向けた取組を進めているところでです。

また、委員御指摘の京都では、京都市が策定した無電柱化推進計画に基づき、景観の保全や防災機能の向上に資する道路などにおいて優先的に無電柱化を推進していると承知しております。

国土交通省としては、今申し上げた取組を通じた技術的支援や財政的支援によりまして、観光立国の推進に向けて、京都を始めとする各地の無電柱化を進めてまいりたいと思っております。

○室井邦彦君 観光庁次長は。あなたの出番をつくってあるんだけど、あなたは補足か何かはないの。大臣がおっしゃった以外に特はない。

○政府参考人（萩川直也君） 御指名いただきましてありがとうございます。

訪問先の土地に観光客というのは不慣れですので、災害時の安全、安心が確保されるように、自治体や観光事業者で災害に備えた取組というのが非常に重要だと考えています。

そのためには自治体や事業者が連絡体制とか情報提供方法などをまとめた計画をあらかじめ準備しておくことが有効だと考えておりまして、観光庁では、令和四年三月に観光危機管理計画等の作成の手引きというものを策定しまして、自治体や事業者の計画作成の促進を取り組んでおります。

また、円滑な避難誘導を実現するための多言語翻訳機器の整備とか避難所の機能強化のための非常用電源の整備などの支援も行っています。あと、インバウンドの方を意識しまして、JNTOのホームページとかSNSで災害情報の周知だとか、災害が起こった場合にいろんな情報をプッシュ的にお知らせすることが可能なアプリを普及させる

といった取組も行っております。

これらの取組を通じて、訪日外国人も含めた観光客の安全、安心な環境整備というのを図っていきたく思っています。

○室井邦彦君 順序が逆になって済みませんでした。

最後の、十四分までということ聞いておりますので、これも大臣所信の中で大臣に冒頭答えていただきましたので、私からの要望というか、国交省もこういう事業計画か制度を考えておるというのをちよつとお聞きしました。

というのは、私も先ほど申し上げたように、大都市から遊休地化したとか、随分ペンペン草の生えている土地があるとか、有効利用されていないとか、もう本当に数多くあるわけでありまして、若い人たちがもつともつと、それはインターネットで情報は十分取っておられるけれども、そこに二度になってしまいますけれども、国や事業者とか都道府県とか市町村が協力して、この大都市から中核都市を、この国土分散型というのは、東京と大阪の二極分散、これはもちろんのことですけれども、そこからまた大都市に集中しないように国づくりをしていかないと、いつまたミサイルが飛んでくるかも分からないとかですね、日本の国はこの十年間、中国、ロシア、北、そういうところをよく見て進めていかないと大変に、一つに人

口を固めてしまうと、そこへぼおんとミサイルでも撃ち込まれたり原発にミサイル撃ち込まれると、これも同じこと言っておるんですけれども、関西の琵琶湖に汚染された放射能がというようなことを考えるとぞつとするんですね。

そういうことも十分に、この若い役人の方々がおられるから、十分そういうこと、先も考えて、国土を、しっかりとした強靱な国土づくりに頑張っていたきたいと思います。もうこれ返答は要りません。よろしくお願いします。

終わります。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。国民民主党・新緑風会の嘉田由紀子でございます。

質問の時間確保いただき、感謝申し上げます。

私は、地域公共交通のマクロな面、またミクロな面、両方から質問をさせていただきます。

まず、少し振り返りまして、三月二日の予算委員会、国民民主党・新緑風会の舟山康江議員が地域公共交通を取り巻く厳しい現状についてお伺いをし、岸田総理は、地域の関係者が連携、協働し、地域公共交通のリデザインを進め、地域の連携を国としてもしっかりと後押ししていくと約束くださいました。

資料一として、京大名誉教授の中川氏が作られた資料、それを基に舟山議員がEUと日本の比較を出していただきました。大変分かりやすいもの

になっております。それから、資料二には、道路整備予算と比較して、いかに地域公共交通予算が軽視されてきたかということも示しております。

日本が目先の採算性を強調して民間、地方に任せ過ぎて、地方の公共交通はある意味で負のスパイラルに陥っているということを総括的に分析をしておられます。そして、EUでは、交通を取り巻く環境、福祉、教育など、社会全体の公益の最大化を目指して全体のネットワーク計画を作り、利用者増を目指して成果を上げております。

そのとき齊藤鉄夫大臣は、新しい国土形成計画には、地域のローカル鉄道の維持など、地域公共交通と、その団体と事業者、国が協議会の場をつくり、リデザインの間を設けてまいりますと、そのときに、これまでの国による財政支援についてはある意味で反省がございますと、反省というお言葉をお使いいただきました。地方としては大変心強く思っております。少しここから財政支援が強化されるのではないかと期待をしております。

具体的には、また資料三、スイスと日本の公共交通分担率のグラフ、これも私たちの実感に大変合うものがございます。

どうしても人口が減ると公共交通がなくなるということなんですけど、このスイスの場合には、かなり小さな人口の小さな町でも公共交通の分担率が高いということ。これは、具体的にデータと

して京大の中川先生が分析をしていただいております。

そういうところで、資料四、これは、アフターコロナ時代に向けて地域交通の共創、共に創り上げていく、共創に関する研究データからの図ですが、共創に関する研究データからの図ですけれども、まさに幹と枝とそして葉の交通まで樹木が生きているように公共交通が生きているというイメージで、私はこれ大変分かりやすいなと思っております。このイメージの下には是非とも葉の部分を増やしていくということ、今後国の方からもお力をいただきたいと思っております。

その方針を立てる上で二つの質問させていただきます。一つは、GX事業から見た鉄道事業の比較優位性ですね、同じ旅客を運ぶのに鉄道交通とバス交通ではCO₂排出量にどのような違いがあるのでしょうか。概算で結構です。国土交通省さん、お願いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。輸送量当たり、これは一人の旅客を一キロメートル運ぶ際ということですが、この輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量の値を示すCO₂排出原単位は、二〇一九年度のデータにおきまして、鉄道を一とした場合、バスはその三・四倍となっております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

一対三・四倍ということは、鉄道を増やすことによつて同じ旅客を確保するのに大変効果があるということだと思います。

同じように、今人口減少、二〇二四年働き方改革の中でトラックドライバーの不足が問題になっておりますが、この点について、同じ物量を例えれば五百トンこなすのに、鉄道輸送とトラック輸送ではドライバーの数はどれくらい変わりますでしょうか。比較できる数値ありましたらお願いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

貨物鉄道輸送は、貨物列車一編成で最大で営業用十トントラック六十五台分、すなわち六百五十トンの貨物を輸送することが可能であり、トラックドライバー不足に対応する観点からも、大量輸送機関として重要な役割を果たすべきものと考えております。

委員からお尋ねのありました五百トンの物量を輸送する場合には、鉄道輸送であれば運転士一人、トラック輸送であれば十トントラック五十台分のドライバー五十人が必要になるかと考えております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

ドライバー五十人分を一人で運転手が確保できる、この数値は大変重要だと思えます。今、農産物でもトラック輸送が足らなくてということ

実際に問題が起きておりますので、CO₂の数値と併せてこのドライバー不足に対しても鉄道の価値は大変大きいと思えます。

そういうところで、国土交通大臣にお伺いしたいんですが、資料五には、今、全国各地で地域公共交通再構築に向けた新しい動きが出ております。地域公共交通活性化再生法、今回お出しいただいておりますけれども、この強化に向けて、国土交通大臣の御決意をお願いいたします。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 委員御指摘のとおり、全国各地のローカル鉄道の現場におきまして、鉄道事業者と沿線自治体が連携、協働し、地域のまちづくりや観光振興の取組と併せて、鉄道の維持高度化のための取組が様々な形で進みつつあることは大いに歓迎したいと思っております。

例えば、平成二十三年七月の豪雨により被災した只見線は全国有数の風光明媚な路線ですが、福島県を始め地元自治体では、今後の地域振興において鉄道の存在が不可欠との認識の下、被災区間を公有民営方式を導入しつつ復旧させるとともに、JR東日本及び地域の観光協会等と協力して新たな観光需要を創出すべく、様々な取組を行い成果を上げております。

こうした官民連携を促進していくため、今般の改正法案において新たに国が再構築協議会を設置することができることとしたほか、予算面におき

ましても、再構築に取り組み自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えました。

国土交通省としては、本年を地域公共交通再構築元年と位置付けまして、一つでも多くのローカル鉄道において再構築の取組が進み、人口減少の中でも地域に安心と未来への展望を提供できるよう全力で取り組んでまいりたいと思っております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。
地域交通再構築元年と宣言をいただきました。地域交通担う自治体の皆さん、大変心強いと思います。

では、具体的に滋賀県の例を二つ紹介させていただきます。ただきたいと思えます。

一つは、資料六にあります。信楽高原鉄道というところ。信楽焼、あのタヌキの信楽焼で有名です、観光地でもあります。実はここはかなり多様な苦悩を抱えた鉄道でもあります。具体的には、一九九一年にJRと正面衝突の列車事故で四十二名の方が亡くなられました。毎年五月十四日には追悼慰霊祭をさせていただいております。

そして、私は知事になった二〇〇六年ですけど、その当時、十億円を超える補償の費用が赤字で蓄積されておりました。そういうところで、過疎化による人口減少の問題もあり、県と市で被災補償

金の債権放棄を含む特定調停をさせていただきまして、同時に、鉄道は公有民営、上下分離を実現いたしました。全国で二例目の上下分離だったと記憶しております。そのとき、国から鉄道事業再構築実施計画の支援をいただきました。

同時に、自治体としては、実は県立の信楽高校の再編、縮小の計画があったんですが、せっかくだから信楽焼のデザイン科を新しくつくって県外から高校生を呼ぼうということで、教育、地域活性化、そして鉄道のコストというセットの決断を知事としてさせていただき、地元の甲賀市と協力をしながら、結果的には、その後、朝ドラの「スカーレット」の誘致などもございまして、資料六にありますように、かなり黒字化を達成したんですが、コロナの影響です。

それで、令和二年以降は赤字に転落をし、そして、今、この鉄道事業再構築実施計画も今年度この三月三十一日をもって終わってしまうんですが、こういう段階で、今後更に国からの継続支援をいただくための条件など、どういうところになっているか、国交省さんの、鉄道局さんの御意見をお願いいたします。

○政府参考人(上原淳君) 答えいたします。

国土交通省では、信楽高原鉄道を始めといたします地域鉄道事業者を対象に、安全性の向上に必要な施設設備の更新等に対して支援を行っております。

ます。特に、鉄道事業再構築事業の実施期間中におきましては、予算の優先配分等重点的な支援を行ってまいります。同社につきましては、令和四年度末で再構築事業の実施期間は終了いたしますが、引き続き必要な支援は行ってまいります。

さらに、国土交通省では、こうしたこれまでの支援に加えまして、今般の改正法案による改正後の再構築事業の認定を新たに受けた場合には、事業者と連携、協働しながら、鉄道インフラ整備に取り組み沿線自治体に対しまして社会資本整備総合交付金による支援を新たに行う予定にしているところでございます。

信楽高原鉄道は、これまで鉄道事業再構築事業として様々な取組に努力されてきておりますので、これから県あるいは鉄道会社とよく相談してまいりたいと考えております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。これ以上、まさに地域鉄道再構築元年らしく投資をしていただけたらということ、今日、この質問を滋賀県の方はみんな必死に見せていただいておりますので、大変有り難く思います。

二つ目の例は、近江鉄道です。実は、近江鉄道は百二十五年もの歴史があります。明治時代、近江商人たちが自分たちで多賀大社と伊勢神宮を結ぶ御代参街道沿いに造った鉄道でございます。長い間地域住民の足となってきましたが、近年の経

営難の中で、沿線の十市町と県が一緒になって議論をしてマスタープランを作りました。近江鉄道沿線地域公共交通計画です。

資料七に出させていたideしておりますが、ちょうど令和五年、六年の計画を、内実を作っていく予定です。ここも上下分離にいたしまして、市町が第三種鉄道事業者となり保有管理、そして近江鉄道株式会社は第二種鉄道事業者として具体的な運営を行うという方向でございます。ただ、一般社団法人という経営形態は、かなり様々な困難がございます。地方自治体とは異なり、事業資産の取得、保有、免許登録税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税、様々でございます。

そこで、国土交通省さんに伺いたいんですが、この鉄道事業再構築、持続可能な鉄道として再生を図るため、地元は本当に努力をしておりますが、国として、この上下分離の中で第三種鉄道事業者となった場合、輸送の安全の確保、鉄道施設の保有、管理に不安が伴いますが、ここに人的あるいは物的支援など必要です。国土交通省さんの見解をお願いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

近江鉄道につきましては、滋賀県ほか沿線自治体との間で令和六年度から公有民営方式による上下分離を行うことで合意しており、現在、今般の法改正による改正後の鉄道事業再構築計画の認定

を申請する方向で準備を進めておられると承知をいたしております。

国土交通省では、この認定を受けた場合には、委員御指摘の安全の確保や施設の管理ということに関しましては、安全性の向上に必要な施設設備の更新等に対する支援、またこれに加えまして、沿線自治体に対しまして、先ほど申し上げました社会資本整備総合交付金による支援も行うことといたしております。

他方、近江鉄道及び沿線自治体からは、委員御指摘のとおり、上下分離に伴い発生する様々な課題につきまして相談をいただいておりますところでございます。ローカル鉄道の再構築を一層円滑に進める観点から、どのような課題があるのか、引き続き事業者あるいは自治体の皆さんの声を丁寧に聞いて、必要な対応策について検討してまいりたいと考えております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。大変心強い御答弁いただきました。ここも地元の市、町、そして、実は近江鉄道は観光的には余り今までは注目されていないんですが、高校生、あるいは通勤、そして高齢者にとってはなくてはならない足でございますので、地元もそれゆえ百二十五年の伝統の火を消さないということで議論を積み重ねております。

国土交通大臣、全体としては応援をいただいで

いるんですが、地元に対して一言、まとめの応援をお願いできるでしょうか。

○国務大臣（齊藤鉄夫君） 地域公共交通が置かれている状況につきましては、委員の皆様方、共通認識だと思います。

しかし、地域公共交通はなくすわけにはいきません。地域の活性化、再生のためにも地域公共交通をしっかり確保していかなければならない。そのためには、今までどちらかという事業者任せでありましたけれども、地方公共団体、地域、そして国も一緒に現状を認識し、どのようにしたら地域公共交通を守っていくことができるのか、そして活性化に結び付いていくのか、そのスタートを切らなくてはならないと思います。

そのための今回の法案提出でございます。しっかりとこの地域公共交通の再生に向けて、国土交通省、先頭を切って頑張っていきたいと思っております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

これは答弁は要らないんですが、紹介をさせていただきます。

資料八に、地域交通維持のために滋賀県の三日月知事が全国で初めての自治体としての交通税を提案しております。三日月知事は、去年の七月に三期目の知事選挙に臨むに当たってマニフェストに交通税を入れました。実は、選挙の中で負担

を増やすということは大変決意の要ることですが、彼自身はJR西日本出身で、自ら運転手をしてきたということを、多分運転手の知事は僕一人ですと言っておられるように、交通に対しては大変力を入れていただいておりますので、今日は特に御質問申し上げますが、総務省さんなり様々、地方税についての相談も今後させていただけたらと思います。

あわせて、先ほど只見線の御紹介がありました。私は河川政策が専門で、災害の後、現場を見に行くんですけど、風光明媚なところほど鉄道やられてしまいうんですね。ですから、くま川鉄道もそうですし、只見線もそうですけど、災害復旧、また山形の米坂線とか風光明媚なところの鉄道を、先ほど山本委員も言っていたらっしゃいました、観光これからの日本の観光のかなり目玉としても、鉄道再生を何としてもお願いしたいと思えます。

この件につきましては、また次回質問させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

家賃債務保証について質問いたします。アパートなどを借りる際に、連帯保証人がいないという方にNPO法人などが家賃債務保証を行うという支援がリーマン・ショック後に取り組みられてきました。近年、この家賃債務保証が事業と

して急拡大し、今では保証会社との契約が借借契約の条件とされるのがほとんどになっていて、国交省の調査でも利用率は八割に及んでいます。

昨年十二月十二日、家賃保証会社フォーシーズの契約条項について、消費者契約法十条違反という最高裁判決が出されました。

資料の一を御覧ください。

三か月の家賃滞納で借主に通知せずに賃貸借契約を解除できるという追い出し条項。二か月以上の滞納で、本人と連絡が取れず、電気、ガス、水道、郵便物などの確認から、部屋を利用していない、今後も利用する意思がないと保証会社が判断したときは明け渡したとみなす明渡し条項。これらが消費者の利益を一方的に害するとして、この条項による契約の禁止、条項が記載された契約書用紙の廃棄が命じられました。鍵を取り替えられて部屋に入れないとか所有物を勝手に処分されるなど、不動産所有者でもない保証会社が法的手続も取らずに追い出しをしていたことが厳しく断罪されたこととなります。

これは個別案件にとどめてはならないと考えます。全ての家賃債務保証契約から違法な条項を排除する必要があると考えますが、国交省はどう対応されますか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 委員御指摘の最高裁判決では、家賃債務保証会社が使用していた契約

条項の一部が無効と判断され、今後、当該条項を含む契約書の使用が禁じられたものと承知しております。

これを受け、国土交通省では、現在、業界団体等を通じ、他の家賃債務保証事業者に対して、同様の契約条項を使用していないかや、使用している場合の見直し方針などについて調査をしているところです。この調査によりまして今般の最高裁判決で禁じられた契約条項を使用していることが判明した業者に対しては、当該契約条項の使用をしないよう是正を促してまいります。

○田村智子君 是正しなければならぬんですが、問題は、法的な仕組みがあるかどうかということころを問題にしたいんです。

二〇一七年に住宅セーフティネット法の改正が行われ、家賃債務保証事業者の登録制度がつくられました。衆議院での法案審議の際、我が党の清水忠史議員が、フォーシーズによる人権侵害の取立て、これを幾つも事例を挙げて指摘をいたしました。しかし、フォーシーズは、二〇一七年十月に何事もなく登録事業者となったと。で、今回の最高裁判決なんですよ。

事業の適正化を図るということを目的としたはずの登録制度は、違法な条項、違法行為、人権侵害、これらを排除できる仕組みになっているのでしょうか。

○政府参考人（塩見英之君） お答えを申し上げます。

国土交通省が定めております委員御指摘の家賃債務保証業者登録規程でございますけれども、これは業務の適正な運営を確保することを目的に掲げますとともに、家賃債務保証業者によります法令遵守を確保することとさせていただきます。

具体的には、国土交通大臣が家賃債務保証業者を登録するに当たりまして、法令遵守に関する内部規則等が整備されていることを求めますとともに、家賃債務保証の実施に関する法令等を遵守させるために必要な措置が講じられていることについても求めているところでございます。また、登録後におきまして、最終的には登録の取消しも背景としながら、登録事業者に対して必要な指導、助言、勧告を行うことができる仕組みとしておりまして、この仕組みによりまして、登録事業者によります違法な条項の使用でありますとか違法行為につきまして未然の防止や必要な是正を図るということにしているところでございます。

○田村智子君 その登録事業者だったフォーシーズが最高裁で断罪されたんですよ。ここ、どう考えるかだと私は思いますね。

私の事務所から消費者庁に依頼をして、家賃債務保証、家賃保証というキーワードで全国消費者ネットワークシステムでの検索をしてもらいま

た。資料の二枚目です。

家賃保証制度がつくられたのは二〇一七年の十二月なので、この二〇一七年度の件数見ると八百六十四件、まあこれがまだ登録制度が普及していないときですよ。で、二〇二〇年度、二一年度は九百九十五件、昨年度も八百三十一件と、高止まりという状況です。実際の相談件数は減っているんだという資料もあるんですけども、こういうキーワードで全国のネットワークシステムで調べれば決して減っていない。

資料の三枚目、全国借地借家人組合連合会が昨年秋、三週間という短期間でしたが、ウェブ調査を行って百四十二人の方から回答を得ています。人権侵害と思われる事例が幾つもあります。朝方車で来て駅までずっと付いてきて、その間支払いしろよと大声を出していた。一時間から二時間玄関のドアをどんとたたき、ドアホンを何度も鳴らされた。家賃支払が一日でも遅れると家賃プラス三千円の請求が来る。一分に十回の電話も掛かってきた。退去時に高額請求され、納得いかずサインもしていないのに勝手に立替えが行われ、代位弁済ですね、で、保証会社から高額請求を受けた。これらの事例がいっぱい出てくるんですよ。

家賃滞納というのは生活困窮、収入減少などが主な原因ですから、これ払う約束しても払えないということが繰り返されるといって危険性はあるわ

けですね。そうすると、人権侵害の取立てが大変生じやすいと思います。法規制をしなければ命に関わる深刻な事態が起きかねません。

貸金業というのは法律によって事業者の登録が義務付けられ、行政による指導監督の対象となっています。家賃の求償として借金の取立てをする事業者には法的な規制がない、登録は義務付けられてもいない、それでよいのかと考えますが、大臣の認識はいかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 家賃債務保証業者登録制度では、貸金業法で規制されているような取立て行為を禁ずる内部規則等が設けられていることを登録要件としております。

具体的には、不適当な時間帯における電話や訪問の禁止、勤務先への電話や訪問の禁止、退去を求められた場合に居座ることの禁止などを内部規制として、内部規則として定めることを求めています。また、登録事業者に対しては指導等を行うことができますこととしており、具体的には、国土交通省において、賃借人等から求償権の行使に関する相談をいただいた際には、その内容に応じて当該業者に対する確認や注意喚起などを行っております。今後は、さらに、消費者から寄せられた相談事項を踏まえ、登録事業者に対する指導等をより積極的に行ってまいります。

国土交通省としましては、登録事業者を活用す

るよう広く国民に周知を図るとともに、消費者庁とも連携しながら、登録制度に基づき家賃債務保証業の適正な運営を確保してまいりたいと思っております。

○田村智子君 だったらなぜ登録を義務付けないのかという問題が出てくるんですよ、なぜ義務付けないのか。

そしてまた、先ほど、例えば貸金業法、上限金利定めています。だけでも、この家賃の保証の場合同内部規定なんですよ。家賃保証会社への支払い滞った場合の利率について法的な規制ってあるんでしょうか。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。

家賃債務保証業者登録規程におきましては、保証委託契約におきまして、消費者契約法第九条の規定によりその一部が無効となる違約金条項等を定めてはならないということとしてございます。

ここで消費者契約法第九条と申しますのは、消費者が支払期日までに支払うべき金銭を支払わないという場合における損害賠償の額の予定や違約金の定め条項につきまして、支払期日の翌日から実際の支払日までの期間に応じまして年一四・六%を乗じて計算した額を超える定めにつきましては、その超える部分については規定が無効であるというのが消費者契約法の第九条でございます。

したがって、家賃債務保証業者登録規程では、こうした無効となる契約条項、すなわち年一四・六%を超える違約金条項等を定めてはならないということはこの登録規程では定めているところでございます。

○田村智子君 ならば、法律で明示すべきじゃないでしょうか。今、自主ルールとして書かれているんですよ。年利一四・六%を超える遅延損害金、損害賠償、違約金等を請求することを許してはならないと。これ、自主ルールに任せる、あるいは今みたいに直接の法規制ではないやり方にそのまましていくのかということなんです。

一番私問題にしたいのは、先ほど来言っているとおり、登録制度に、つまり登録事業者にならなくともこの事業が可能になってしまうということなんです。ここはせめて義務付けをすべきじゃないでしょうか。

あわせて、今すぐにはできることとしては、宅地建物取引業法、宅建法ですね、三十五条、重要事項説明に、保証会社が登録事業者か否か、登録事業者でないというところを使う場合には、なぜその事業者を使うのか、その理由の説明を義務付けるべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（長橋和久君） 宅地建物取引業法に基づく重要事項説明は、取引の対象となる宅地

や建物に関して説明すべき必要な事項、これは例えば登記上の権利関係あるいは法令に基づく権利の制限の内容など当たりますが、それを宅地建物取引業者に説明することを義務付けているものであり、その説明対象とする事項は法令上明記しております。

家賃債務の保証契約に関する事項については重要事項説明の今対象となっておりますが、保証会社に関する情報が提供されることは借主にとつて判断材料になると考えられることから、関係業界と協力を得ながら、例えば登録制度の内容ですとかその登録されている会社の情報など、そうした情報の提供に努めてはまいりたいと思います。

○田村智子君 是非やっていただきたいんです。法改正も是非検討いただきたいんです。

そもそも、家賃債務保証って何を目的としているのかなんです。始まりは、高齢者、障害者、低所得者の方にも住まいを保障するための制度で、家賃滞納があれば支援策につなげるということが求められるはずなんです。ところが、今の家賃保証はまさにビジネスになっていて、借り手の権利が極めて弱い。

例えばなんですけど、保証会社が事前審査を行って、これ賃貸借契約の事前審査なんです。その審査基準も分からない。支払能力が問題視されれば、住宅確保が困難な人、低所得な人が審査

に落とされて賃貸借契約ができないという事態にもなりかねません。保証会社との契約に連帯保証人を必要とするという事例も増えています。連帯保証人が必要ないから保証会社だって言われているのに、その保証会社を使うのに、契約するのに連帯保証人が必要と言われちゃう。何のための制度かなんですね。それから、保証会社がもう物件に付いているんですよ。だから、ほかの保証会社を選べない。また、私は連帯保証人が確保できるから使いたいと言っても認められない。また、保証会社との契約金というのは、多くの場合、家賃一か月分を必要としていて、更新料も一年ごとに徴収されるため、借り手の負担がより重くなっている。

これらは、私は借り手の権利が余りにもないがしろにされているというふうに思えるんですけど、これも、いかがでしょうか。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 家賃債務保証は、賃貸借契約を締結するに当たり、連帯保証人を見付けることができない賃借人がこれを利用することにより賃貸借契約が締結可能となるため、賃借人の居住の安定を図る上で一定の役割を果たしているとの認識しております。ただ、賃借人が十分な情報を与えられないまま不適切な保証業者と契約を結ぶことのないようにしなければならぬと考えます。このため、賃借人の権利が保護されるよう、

保証契約前の書面交付や説明を徹底させ、家賃債務保証業の適正な運営を確保してまいります。

また、何らかの事情で家賃債務保証を受けられない賃借人について、居住の安定確保に努めることも必要です。この点については、居住支援法人が関わることで入居が円滑化する事例もあることから、財政支援等を通じ、こうした取組を推進してまいります。

○田村智子君 これ、二〇一七年の住宅セーフティネット法に位置付けるときに日弁連からも厳しい意見が付いています。是非見直しをしていただきたい。

せめて、保証業者を選択、変更できる、保証会社ではなく連帯保証人での賃貸借契約を認めるなど、こういう改善はすぐにも行っていたいただきたい、貸し手の側の家賃収入保証というのは保険なども考え得ると思いますので、こういった制度の改正求めまして、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、二〇二〇年十一月二十六日の私の質疑に取り上げましたUDタクシーについて再び質問させていただきたいと思えます。

障害者にとって、健常者と同じように社会参加するためには、移動の足となる公共交通機関は欠かすことのできないインフラです。しかし、電車やバス、タクシーなどの公共交通機関が十分に利

用できない現状があり、障害者にとって交通のバリアはまだたくさんあります。

首都圏では、誰もが利用できるユニバーサルデザインタクシーとして、ジャパンタクシーを中心にUDタクシーが増えています。しかし、大型の車椅子の人が乗れるタクシーはほとんどなく、その上、予約しないと乗れないのが現状です。私自身も大型の電動車椅子を使用しておりますが、利用したいときに自由にUDタクシーを利用することができません。

このような状況を改善するために、前回の質問では、誰もが利用しやすいUDタクシーを改善していただき、介護者がそばに乗れるUDタクシーを走らせてほしいという要望をさせていただきました。

これに対しての答弁では、大型の車椅子使用者や高齢者などを含めて誰もが利用できるタクシーとしてユニバーサルデザインタクシーに改善すべき点がないかについて、今後も、障害者、車両メーカー、タクシー事業者と意見交換を継続していきたいと言われましたが、その後、現在までに障害者団体とはどのような意見交換がなされたのか、お答えください。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げます。

国土交通省では、大型の車椅子利用者の方々な

ども含めて誰もが利用できるUDタクシー、ユニバーサルデザインタクシーの実現に向けて、障害者団体の皆様との意見交換を近年は毎年複数回実施してきております。意見交換におきましては、大型車椅子が乗車できる車両や、後ろから乗車できる車両の開発、導入に関する御要望を伺っております。

引き続き、UDタクシーの利便性向上のため、障害者団体の皆様との意見交換を行ってまいりたいと考えております。

○木村英子君 障害者団体との意見交換をしているということですが、移動等円滑化会議資料によれば、障害者団体から、大型の車椅子の使用者がきちんと乗れるようになって初めて本当のユニバーサルデザインタクシーと呼べるのではないかと、また、後ろから乗れる車、タクシーの導入や大型の車椅子が乗れるタクシーの開発をしてほしいなどの要望が、意見が出されています。

資料二の一を御覧ください。元々、国交省はホームページで、ユニバーサルデザインタクシーは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車椅子利用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなに優しい新しいタクシー車両とうたっており、資料二の二では、後ろから乗車できるUDタクシーをひな形として宣伝しています。

資料一を御覧ください。令和四年時点でユニバーサルデザインタクシーは約三万台ありますが、そのうち大型の車椅子でも乗れて、かつ後ろから乗車するタイプのUDタクシーは約千六百台しかありません。

国交省は、UDタクシーの認定を始めてから十年以上がたち、オリンピック、パラリンピックに向けてUDタクシーを増やしていくために、タクシー事業者がUDタクシーを購入する際の補助金も創設され、現在首都圏を中心に増えています。

しかし、導入されているUDタクシーのほとんどが車椅子の人が横から乗車するタイプとなっています。私が視察して乗ったバネットのような後ろから乗車するタクシーについては、そもそも台数が少なく、流しでは走っておらず、予約しないと利用することができません。また、そのバネットというUDタクシーは、二〇二一年三月に生産中止となってしまいました。

また、タクシーは三年から五年で買い換えられると言われていきますので、このままでは、数年後には私のような大型の車椅子を利用する人が乗れる流しのタクシーはなくなってしまいます。大型の車椅子の人たちは、タクシーが必要ときに利用することができず、交通機関の足の確保がされていないために社会参加が妨げられている現状です。

大型の車椅子や電動車椅子の場合、横からの乗

車だと車内で回転できず、前向きに乗れないことで固定ベルトやシートベルトなどの装着もできず、危険を覚悟して乗らなければなりません。また、特に介護が必要な障害者の場合、ジャパンタクシーには介護者が横に乗れる座席がなく、障害者の人の体が倒れたりしたときに介護をすることができなくて、とても不安でタクシーに乗ることを諦めてしまう人もいます。このような大型の車椅子の人がUDタクシーに乗れない現状は、誰でも乗れるユニバーサルデザインタクシーとは言えないと思います。

前回の質疑では車両メーカーとも意見交換を継続すると言っていました。その後、大型の車椅子でも乗れて介護者が隣に座れる車両の改良、開発について、どのような意見交換が今までなされていたのでしょうか。お答えください。

○政府参考人（堀内丈太郎君） お答え申し上げます。

国土交通省では、自動車メーカーとの意見交換を通じて、大型車椅子利用の実態も含めて、障害者団体の皆様の御要望の共有、そしてニーズを踏まえた車両の開発の働きかけを行ってまいりました。この意見交換の中で、自動車メーカーとしては、コスト面の課題などがあるため車両の開発が進んでいないということをお伺っております。

○木村英子君 そうですか。

しかし、UDタクシーの認定を始めてから十年以上がたっていますし、私が質疑で提起してからも二年がたっています。大型の車椅子の人が後ろから乗車できるタクシーは今ほとんど見かけませんし、車両が全く増えているとは思えません。

大型の車椅子の人たちが皆さんと同じようにタクシーに乗れるように国交省から車両メーカーに開発を進めるように働きかけていただき、大型車椅子の人でも乗れるUDタクシーの開発、導入につながるように車両購入に当たっての補助金を増額することなど、スピード感を持って進めていただきたいと思いますが、大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） ユニバーサルデザインタクシーを利用される障害者の方の中には、車椅子の形態によっては利用したくても利用できない方がいらっしやるなど、依然として様々な課題や改善すべき点があるものと承知しております。

これまで行ってきた障害者団体との意見交換の中で、大型の車椅子でも乗車でき、かつ後ろから乗車できるユニバーサルデザインタクシー車両の導入に関するニーズは伺っておりますので、引き続き、国土交通省からメーカーに対して車両開発の働きかけを行ってまいります。

また、大型の車椅子利用者も含めて全ての人が利用できるユニバーサルデザインタクシーの普及

に向け、予算、税制面などの様々なメニューを活用するとともに、関係省庁と連携しながらしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

○木村英子君 そうですね。車両の開発は一刻も早くしていただきたいなと思っておりますし、それに向けての補助金も考えていただきたいというふうに思っています。

今まで当事者との意見交換をしてきてもらっていますけれども、大型の車椅子で後ろから乗れるタクシーを希望している人はたくさんいます。そういう人たちの意見も聞いていると思えますけれども、やっぱり意見を聞くだけではなくて、やっぱりいま一度危機感を持って、誰もが取り残されない公共交通機関を実現していくためにも、これまでの当事者との意見交換の内容を踏まえた上で、大型の車椅子の人の利用実態を調査して、そして把握した上で、国交省が中心となって当事者、車両メーカー、そしてタクシー事業者の意見交換や検討の会議体というものを早速につくっていただきたい。

継続していく意味でも、この会議体がきちっと提起されて継続されていくということが大事だと私は思っていますけれども、大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣（斉藤鉄夫君） バリアフリー法の全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によつ

て分け隔てられることなく共生する社会を実現するという理念にのっとり、全ての方がユニバーサルデザインタクシーを利用できるようにすることが重要と考えております。

これまで障害者団体、自動車メーカー、タクシー事業者それぞれと意見交換をしてまいりましたが、大型の車椅子も含めたユーザーの利用の実態を踏まえたより効果的な意見交換を実施すべく、スピード感を持って検討してまいりたいと考えております。

○木村英子君 ありがとうございます。是非、大臣もUDタクシーの方に車椅子に座ったままで乗っていただくような試乗をしていただけるといいのかなというふうに思います。

今後もUDタクシーの開発、導入に向けて一刻も早く実現していただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

質問を以上で終わります。

○委員長（蓮舂君） 以上をもちまして、令和五年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、国土交通省所管についての委嘱審査は終了いたしました。

なお、委嘱審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、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。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時四分散会