

衆議院 第二百八回国会 国土交通委員会 議 録 第十十六号

令和四年五月二十五日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 中根 一幸君

理事 柿沢 未途君 理事 小島 敏文君

理事 塚田 一郎君 理事 土井 亨君

理事 城井 崇君 理事 小宮山泰子君

理事 市村浩一郎君 理事 伊藤 渉君

秋本 真利君 伊藤 忠彦君

石原 宏高君 泉田 裕彦君

小里 泰弘君 大串 正樹君

大西 英男君 加藤 鮎子君

金子 俊平君 菅家 一郎君

木村 次郎君 小林 茂樹君

櫻田 義孝君 笹川 博義君

田中 良生君 谷川 とむ君

中川 郁子君 根本 幸典君

宮内 秀樹君 宮崎 政久君

和田 義明君 稲富 修二君

枝野 幸男君 神津たけし君

福田 昭夫君 藤岡 隆雄君

谷田川 元君 渡辺 周君

池下 卓君 高橋 英明君

山本 剛正君 河西 宏一君

北側 一雄君 古川 元久君

高橋千鶴子君 福島 伸享君

たがや 亮君

国土交通大臣 齊藤 鉄夫君

防衛副大臣 鬼木 誠君

経済産業大臣政務官 吉川ゆうみ君

国土交通大臣政務官 加藤 鮎子君

国土交通大臣政務官 木村 次郎君

国土交通大臣政務官 泉田 裕彦君

政府参考人 (内閣府大臣官房審議官) 内田 欽也君
政府参考人 (警察庁長官官房審議官) 新田 慎二君
政府参考人 (経済産業省電力・ガス取引監視等委員会事務局局長) 佐藤 悦緒君

政府参考人 (資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部) 茂木 正君
政府参考人 (国土交通省大臣官房総括審議官) 宮澤 康一君
政府参考人 (国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官) 寺田 吉道君

政府参考人 (国土交通省国土政策局長) 青柳 一郎君
政府参考人 (国土交通省不動産・建設経済局長) 長橋 和久君
政府参考人 (国土交通省都市局長) 宇野 善昌君

政府参考人 (国土交通省水管理・国土保全局長) 井上 智夫君
政府参考人 (国土交通省道路局長) 村山 一弥君
政府参考人 (国土交通省住宅局長) 淡野 博久君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 上原 淳君
政府参考人 (国土交通省自動車局長) 秋川 直也君
政府参考人 (国土交通省海事局長) 高橋 一郎君

政府参考人 (国土交通省港湾局長) 浅輪 宇充君
政府参考人 (観光庁長官) 和田 浩一君
政府参考人 (運輸安全委員会事務局局長) 城福 健陽君

政府参考人 (海上保安庁次長) 石井 昌平君
政府参考人 (防衛省防衛政策局長) 大和 太郎君
政府参考人 (防衛装備庁装備政策部長) 萬浪 学君
国土交通委員会専門員 武藤 裕良君

委員の異動

五月二十五日

辞任 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

辞任 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

同日 秋本 真利君

同日 大串 正樹君

○中根委員長 これより会議を開きます。
国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、お諮りいたします。
本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房総括審議官宮澤康一君、大臣官房公共交通・物流政策審議官寺田吉道君、国土政策局長青柳一郎君、不動産・建設経済局長長橋和久君、都市局長宇野善昌君、水管理・国土保全局長井上智夫君、道路局長村山一弥君、住宅局長淡野博久君、鉄道局長上原淳君、自動車局長秋川直也君、海事局長高橋一郎君、港湾局長浅輪宇充君、観光庁長官和田浩一君、運輸安全委員会事務局局長城福健陽君、海上保安庁次長石井昌平君、内閣府大臣官房審議官内田欽也君、警察庁長官官房審議官新田慎二君、経済産業省電力・ガス取引監視等委員会事務局局長佐藤悦緒君、資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長茂木正君、防衛省防衛政策局長大和太郎君及び防衛装備庁装備政策部長萬浪学君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕
○中根委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○中根委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。金子俊平君。

○金子(俊)委員 おはようございます。自由民主党の金子俊平でございます。

本日、質問の機会をいただきました。委員長を始め理事の皆様方に感謝を申し上げます。委員会でも質問させていただいたのは二度目でありまして、けれども、ちょっとやはりマイクが低いものですから、できましたら、またでかいマイクを準備していただきたいと思いますというふうに思います。

昨日、建築物省エネ法が無事、全会一致で通過しました。理事の皆様方、また住宅局の皆様、本当にお疲れさまでございました。

住宅は、国民生活の基本、基礎となる部分だというふうに私自身は思っております。一番安住を求めるのはどこなのか、どういう住居に住んでもらいたいのか。政府として、人口減少であったりとか、若しくは空き家が増えているとか、若しくはマンションの値段が上がっているとか、そういう社会情勢に合わせてしっかりと誘導をしていく、これがまさに国交省にやっていただく住宅政策の肝なんだろうというふうに思っております。その観点から何問か質問させていただきますので、どうぞ淡野局長よろしく、加藤政務官よろしくどうぞお願いをいたします。

まず、最初に質問をさせていただきたいのが、住宅ローン減税に関しましてであります。

先般、立憲民主党の方からも住宅ローン減税の質問がありました。非常に興味深く拝聴をさせていただいておりますけれども。

令和四年の税制改正において、今までベースは十年、一％、四千万円というのが住宅ローン減税の基礎ベースだったと思います。それが、今回の改正によって、十三年、金利は、実態に合わせて〇・七％に下げるといふような大幅な改正がありました。

ある意味、岸田政権で分厚い中間層ということ掲げている中で、今まで四千万円だ、一％、十年では控除し切れなかった皆さん方も、十三年、〇・七％になった。相当数、控除できる方が増えてきたんだ。そして、引き続き住民税は控除の対象になっておりますので、そういう部分では、手厚く補助ができる体制になったんだ。私はむしろ、少し、住宅議連の事務局長としては、二年連チャンでしたから物すごい大変でありましたけれども。

一方で、もう一点、気になるのが面積要件なんです。今までは、五十平米以上という規制をかけてい

た。これは、住宅ローン減税をつくるときに、やはり理念、良好な住宅ストックを増やすという部分でこの五十平米というものを入れていたんだらうというふうに思います。理解しておりますけれども、今回、二年限定とはいえ、四十平米に下げさせていただきました。

御回答では、いろいろなライフスタイルというふうには淡野局長は御答弁をいたくんだろうと想定していただけます。やはり今の不動産価格、特に、昨年から二〇％ぐらいマンション価格が下がったという情報もありますけれども、それでも五十平米だと六千万近いマンション価格になっている状況を考えると、二十三区で四十平米に下げずに五十平米のままだったらやはり買えないだろう、そういうような議論もあるだろうというふうには認識しております。

マンション価格が、若しくは不動産価格が落ちてきたタイミングでやはり四十平米を五十平米に戻すべきだという議論がありますけれども、その辺はどう住宅局長お考えになられているか、御教示を賜りたいと思います。

○淡野政府参考人 お答えを申し上げます。

住宅ローン残高の一定割合を控除する住宅ローン減税制度は、住宅取得者の初期負担を軽減し、住宅取得を促進すること、住宅建設の促進を通じて内需の拡大等に資することを目的として、昭和六十一年度税制改正で創設がなされました。

令和四年度税制改正による住宅ローン減税の見直しにつきましては、省エネ性能等の高い住宅の普及拡大を通じて、カーボンニュートラルの実現等を推進する観点から、省エネ性能等の高い住宅を取得する場合に借入限度額の上乗せ措置を講じました。

また、御指摘のとおり、控除率を一％から〇・七％とする一方で、新築住宅等について控除期間を十年から十三年に延長することにより、従来の制度では満額控除できておりませんでした中間層の方々への支援の充実も図ったところでございます。

一方で、御指摘の床面積要件につきましては、居住水準の向上を図る必要性がある一方で、様々な御意見があるものと承知しており、現下の経済状況を勘案し、令和四年度税制改正におきまして、時限的に、令和五年末までに建築確認を受けた新築住宅で、合計所得金額一千万円以下の方を四十平米まで適用対象としているところでございます。

御指摘のとおり、今後の住宅建設をめぐる状況等を総合的に勘案して、引き続き検討してまいります。

○金子俊委員 ありがとうございます。

やはり今の不動産価格を考えたら、住宅ローン減税は必要なんだと。しっかりと、また、どうやって今後この制度を維持していくのか、また検討していただきたいというふうに思います。

次に、こどもみらい住宅支援事業に関して質問させていただきます。

この事業は非常に使い勝手がいいと私は思っております。断熱改修かエコ住宅設備の設置は必須になっておりますけれども、それ以外の項目に関しては選択制で、むしろ、それぞれ個々が好きな項目を選んでいける。その内容といい、そしてターゲットとしている部分に関しても、政府が一歩支援したい子育て世帯に対して支援策を設けている、非常にすばらしい政策なんだろうというふうに思います。

ただ、この政策に関しても一点質問させていたいただきたいのは、去年、同じく補正でやられていた次世代住宅ポイント制度というのがありました。あのときは住宅局の皆さん方、これは本当に頑張られたんだと思いますけれども、初めて、自分が住む住宅ではなくて、賃貸用の物件に関しても金額は一戸十万ポイントだったというふうに記憶しておりますけれども、非常に大きな試み、前進を、よく財務省から取ってくれたなというぐらいの成果を出してくれた。

一方で、今回のこどもみらい住宅支援事業に関

しては、賃貸に関しては記載が小さくて、本当に賃貸に対応できているのか、ちょっと最初なかなか理解できませんでしたけれども、リフォームに対しては賃貸物件に関しても対象と。一方で、新築に対しては対象外になっているというふうに認識をしております。

何で今この話をさせていただいたのか。我が国の住宅は、ほかの先進国と違って、公的な賃貸、これは公団であるとか各地方が持っている住宅が非常に少ない。むしろ、低所得者の皆様、住宅確保をするのが困難な皆様方も、多くは民間の賃貸住宅に頼らざるを得ないというのが我が国の実情なんだろうというふうに思っております。

そういう中で、幾ら民間の賃貸住宅で断熱性能がどうのとかいって、それを家賃に反映するのはなかなか厳しい状況でありますので、しっかりと政府として、やはりそういうところにも配慮をしていく必要があるのではないのか。ZEHでは新築にあるのは存じ上げていますけれども、ZEHで賃貸、なかなかなかなかそこまで、ハードルが高いんだろうな。

是非、そういう部分では、新築もリフォームも賃貸住宅に関しては対象になるようにすべきだと私は思いますけれども、その辺、どういうお考えなのか、また御教示を賜りたいと思います。

○淡野政府参考人 お答え申し上げます。

こどもみらい住宅支援事業につきましては、子育て世帯等の住居費負担支援を強化するとともに、省エネ性能の高い住宅ストックの形成を図る観点から、子育て世帯等による新築の省エネ住宅の取得について補助を行うという制度の趣旨に鑑み、賃貸住宅の新築につきましましては、入居者を事前に特定できないこともございまして、対象とはしてございません。

一方、御指摘のとおり、経済産業省、環境省におきまして、高い省エネ性能を有する集合住宅の建設を促進する観点から、賃貸住宅を含め、ZEHに対する補助制度を設けているところでございます。

今後とも、このような省エネ性能を有する賃貸住宅の普及に向け、関係省庁とも連携しつつ取り組んでまいりたいと存じます。

○金子(俊)委員 ありがとうございます。

続きまして、昨年度改正しましたマンション管理適正化法に基づく管理計画認定制度が今年の四月一日から始まりました。マンションは管理で買えと言われるくらい、その後の資産価値にこの管理という部分は影響を与えていくんだらうというふうに思いますが、昨今、老朽化したマンションが増える中で、今後どのように管理がなされているマンションを増やすのか、幼い頃から知己を持たせていただいています加藤鮎子政務官にお答えをいただきたいと思っています。

○加藤大臣政務官 金子委員の御質問にお答えをいたします。

委員御指摘のとおり、今後、全国で約四十年を超える高経年マンションの急増が見込まれる中、マンション管理の適正化は重要な課題だと私も認識をしております。

このため、国土交通省におきましては、一昨年のマンション管理適正化法の改正により、新たな制度を設け、先月一日に施行したところでございます。その新たな制度は、地方公共団体がマンションの管理に主体的に関与する制度でございます。管理が不適切なマンションへの指導、助言、勧告制度、さらには、一定水準以上の管理計画を認定するマンション管理計画の認定制度、こういったものでございます。

このうち、管理計画認定制度は、地方公共団体がその地域におけるマンション管理の適正化に向けた推進計画を作成して初めて動き出す仕組みとなっておりまして、まずは地方公共団体に政策の必要性を御理解いただいた上で、推進計画を作成していただくことが重要であると考えております。

この点につきましてですが、今年一月に国土交通省が各自治体に行った調査によりますと、マンションストック数の比率は大部分ができてござ

います。今年度末で約七割、二三年度末時点では八割超が認定制度の対象となる見込みとなっております。環境が整っていくものと見込んでおります。

また、普及も大事でありますので、普及のための施策も行っておりますし、購入者にとつての見える化も大切でありまして、おっしゃるとおり、マンションは管理を買えという言葉が定着しておりますので、不動産ポータルサイト等との連携を進めていって、購入者が認定の有無を確認しやすい環境を整えたり等も行っていく取組を進めてまいりたいと考えております。

○金子(俊)委員 ありがとうございます。

続きまして、資料一を御覧ください。我が国の、これは住宅ストックの状況であります。少し時間もありますので手短かに質問させていただきます。少し時間もありますので手短かに質問させていただきます。我が国の、これは住宅ストックの状況であります。少し時間もありますので手短かに質問させていただきます。我が国の、これは住宅ストックの状況であります。少し時間もありますので手短かに質問させていただきます。

難しいのが、建て替えしないと、リフォームしたらそこの方が値段が高くなってしまふ昭和五十五年以前の建物の部分なんですけれども、この建物に関して、いろいろな政策、誘導を国交省の方でもやっていただいていると思うんですけれども、なかなか、やはり目で見て、特に七百万戸、建て替えが進んでいるのかという状況が今どうなっているのか、御説明いただきたい。

やはり政策として、昭和五十五年以前の建物に関しては建て替えを誘導するような、魅力に映るような具体的な政策をやはりやっていかなきゃいけないんだらう、私自身はそう思いますけれども、住宅局長、お考えどうなのか、少し時間短めで御答弁いただきたいと思っています。

○淡野政府参考人 お答え申し上げます。今後のまづ見通しでございませうけれども、昨年閣議決定を行いました住生活基本計画におきま

て、令和十二年、二〇三〇年までに耐震性が不十分な住宅ストックをおおむね解消するという目標を掲げているところでございます。

御指摘のとおり、耐震性が不十分な住宅ストックの解消というのは非常に難しいところがございますので、改修のみならず、建て替えや除却を推進することが有効との観点から、そのような耐震性の不足した住宅について建て替えや除却を行う場合も、改修工事相当額を限度として補助の対象とし、支援を進めているところでございます。

今後とも、地方公共団体と連携を図りつつ、耐震性が不十分な住宅ストックが早期に解消されるよう、取り組んでまいりたいと存じます。

○金子(俊)委員 局長、ありがとうございます。

本来、ちよつとセーフティネット住宅に関しても質問させていただいたかたんですが、時間が参りましたので、終わらせていただきたいと思

います。お世話になりました。ありがとうございます。

○中根委員長 次に、伊藤渉君。

○伊藤(渉)委員 公明党の伊藤渉です。

早速質問に入らせていただきます。

今週は、日米及びクアッドの首脳会談、行われております。報道ベースでございますけれども、大変有意義なものになっていまして推察をいたします。最後まで成功裏に終えられよう、政府の取組をお願いを申し上げます。

また、もう一つ、これは残念なことでありまして、現在、北海道知床半島沖で進んでおりますカズワンの引揚げですが、これも報道ですけれども、昨日、曳航中に再び海底へ落下をしてしまったと。この搜索活動を含めて、御家族の皆様、一日千秋の思いでこの船体の引揚げ、見守っておりますので、国交省におかれましては、現場のしつかりとした監督をお願いを申し上げます。

まず初めに、物価高騰に伴う建設資材の値上

りへの対応について確認をいたします。

これは既に、昨年十二月二十一日に「公共工事の円滑な施工確保について」、こういう通知文が国交省から出されております。この中で、賃上げの状況や資材価格の高騰を踏まえた適切な対応をお願いしております。この中で、賃上げの状況や資材価格の高騰を踏まえた適切な対応をお願いしております。この中で、賃上げの状況や資材価格の高騰を踏まえた適切な対応をお願いしております。

一問目は、この予定価格の設定に当たりまして、政府として進める賃金の引上げに資するよう、実態を踏まえて公共工事労務単価及び積算基準の改定を行っているとの承知をしておりますが、直近でどのような改善を行っているのか、答弁をお願いしたいと思います。

○長橋政府参考人 公共工事設計労務単価につきましては、毎年度、労務費調査を適切に行い、その結果に基づいて、実勢を的確に反映した単価を設定しているところでございます。

直近では、本年三月から適用している設計労務単価については、主要十二職種で前年度比プラス三%、全職種でプラス二・五%となり、十年連続で引上げを行ったところでございます。その際、併せまして、地方公共団体に対し、予定価格の積算に当たっては最新の労務単価を活用するよう要請いたしました。

また、国土交通省直轄工事の積算基準に関しましては、例えば、工事の諸経費に含まれる従業員給料手当などを算定する計算式、これは一般管理費等率でございますけれども、これについても、

実態調査を踏まえてプラスの改定をし、本年四月より適用しております。

さらに、本年四月に決定されましたコロナ禍における原油価格・物価高騰等総合緊急対策に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の取引価格を反映した適正な請負代金を設定することなどについて、公共発注者等に対して改めて要請したところです。

引き続き、公共工事の発注者において適正な予定価格の設定が図られるよう、必要な取組を行ってまいります。

○伊藤（渉）委員 まさに今、原油高騰や資材の高騰など、建設現場、大変心配の声が多々ございす。公共工事を中心に適正な価格で取引がなされるように牽引をお願いしていきたいと思ひます。

また、この通知文では更に、「工期の設定に当たっては、資機材の納期を勘案した工期の設定を行うこと。」と。いろいろな資機材が入りづらい状況が現場で発生しておりますので、そのこともお願いをしていきたいと思ひます。

また、「契約後の工事の設計変更の実施に当たっては、必要と認められる工期の延長や契約後の資材や労務費の高騰等の変動に備えたいわゆるスライド条項を適切に設定・適用すること。」ともされていす。

このスライド条項について、三点お伺いをしたいと思ひます。

一つ目は、公共工事におけるスライド条項について、なかなか、現場へ行きますと、確かに、スライド条項で適宜適切に設計変更等が行われておりますという言葉に多く遭遇するかと言われると、ちょっと微妙なところがございまして、公共工事におけるスライド条項についての実施状況、令和元年度以降で結構ですが、適用状況について御答弁をお願いしたいのが一つ。

もう一つは、スライド条項は、公共工事のみならず、民間工事にも適用されると理解をしていいのか。その場合、一、今申し上げた一つ目と同様に、適用事例というのがあるのか、これも御答弁

をお願いしたいと思ひます。

三つ目は、スライド条項は、元請と下請の関係においてはどのようなふうな反映されていくのか、そこをどう考えておられるのかということも御質問をしたいと思います。

以上三点、国交省で把握できている実態についてお伺いしたいと思ひます。

○長橋政府参考人 まず、一点目でございます。

国土交通省の直轄工事における工事請負契約書第二十六条、いわゆるスライド条項の適用状況につきましては、令和元年度以降では年平均約二百七十件程度の適用をしているという実績がございす。

また、地方公共団体については、全ての都道府県あるいは政令市において契約書にスライド条項が設定されており、その運用についても、おおむね国交省の直轄工事に準じた運用がなされていると承知しておりますけれども、今後、市町村についても、その実態の把握には努めてまいりたいと考えております。

さらに、二点目の民間工事につきましては、民間工事についても、公共工事と同様に、物価変動等に備えた請負代金額の変更に關する規定が中央建設業審議会が作成、勧告した標準約款に定められておりますけれども、実態を伺うところでは、民間工事では、請負代金額の変更に關する条項が契約に含まれない場合もあるといった声も伺っているところす。

今年の一月―三月に実施したモニタリングの調査では、これは公共も民間も入っておりますけれども、公共工事ではそういったスライド条項がおりますけれども、民間ではないといった声も伺っているということでございます。

国土交通省としましては、こうしたことから、受発注者間の価格の転嫁が元請、下請間あるいは資材業者等への転嫁に当たっても重要であることを踏まえ、本年四月、受発注者間や元請、下請間の契約においていわゆるスライド条項などを適切に設定、運用することについて、公共、民間発注

者、建設業団体に対して要請したところでございす。

こうした国からの要請を受けて、建設業団体でも、民間発注者に対し、価格転嫁や工期の見直しについての理解を求める動きが進められると承知しておりますが、現場までそうした考え方が伝わることが大事でございますので、引き続き、例えば建設業フォロアアップ相談ダイヤルなども活用して、現場の実態に丁寧な耳を傾けながら、事業者団体とも連携し、価格転嫁が適切に行われるよう、必要な取組を行ってまいりたいと考えております。

○伊藤（渉）委員 是非、特に、まさに今答弁いただいたように、国交省の直轄工事、これが一番適切に運用されているのは私もよく承知しています。順に地方自治体、民間と行くに従って、なかなか反映されていないと言わざるを得ない状況が続いております。

一方で、資材の高騰というのは、仕事をされる側、受注者側からしてもいかんともし難いことでありますので、これはやはり国交省が旗を振って、適切なスライド条項の運用が行われるよう、引き続き現場への周知をお願いしたいと思ひます。

三つ目ですが、原油高騰に伴う影響の激変緩和のため、既に重油、灯油、軽油、ガソリン、タクシーのLPガスについて補助金による激変緩和が行われておりまして、さらに、この委員会でも全てのまさに党派の委員の皆さんからありましたとおり、航空機燃料についても対応することを決定していただいていることに、業界からも感謝の声が届いております。

また、先日の質疑で、これもかなりピンポイントですが、私の方から、ストレートアスファルトが高騰している結果、道路工事を行う皆さんが大変御苦労いただいているということを取り上げさせていたでいて、この点については、やはり適正な価格転嫁を促す方向で国交省から通知を速やかに発出をしていただきました。ありがとうございます。

ます。

その上で、ゴールデンウィーク前にこの通知は出ておりますけれども、その後の取組がどのような現状にあるのか、こちらも御答弁をお願いしたいと思ひます。

○長橋政府参考人 ストレートアスファルトの高騰につきましては、これを原材料とするアスファルト合材の販売価格への転嫁が進んでいないということから、今年四月の総合緊急対策において、アスファルト合材への価格転嫁対策が盛り込まれたところでございす。

国土交通省では、同緊急対策を受けまして、アスファルト合材について原材料費の上昇分を適切に価格に転嫁できるよう、本年四月二十六日付で、経済産業省との連名で、原材料費等の高騰の状況に依じて、当事者間の協議の上適正な取引価格を設定するなど適切な対応を図るよう、公共、民間発注者や建設業者団体、アスファルト合材製造業界などに対して周知したところでございす。

今の状況ですけれども、足下ではアスファルト合材の価格上昇が一部の地域では見られ始めているということでございますが、引き続き、価格動向を注視していくとともに、価格転嫁などが適切に行われるよう、関係省庁とよく連携して、必要な取組を行ってまいりたいと考えております。

○伊藤（渉）委員 ありがとうございます。国交省がちゃんと見ている、これが極めて重要ですので、引き続きのモニタリングをよろしくお願いしたいと思ひます。

もう一つは、電力の安定供給について。これは、経産省の方、お越しいただいていると思ひます。

原油高騰に伴ういわゆる新電力の経営悪化の影響、これは報道等で御存じのとおりかと思ひますが、今の建設関係に關わるところでいくと、鉄骨を造るファブリケーターという人がいて、これはやはり溶接したりいろいろするので、電気を結構使うんですね。電力の自由化のこれまでの流れ

で、工事の発注者からの提案というのも現場ではやはりいろいろありまして、発注者の関連企業が提供している新電力に購入を切り替えたというケースがあるんですね。

しかし、現下の原油高騰の状況を受けてまして、新電力からの値上げの提案があつて、値上げ額は約二割ぐらいだ、これも報道でよく出てきます。新電力からは、旧電力に戻られた方がいいと、実際現場でこんなやり取りがあるんですね、こういう提案があつた。旧電力も、そういうのがいっぱいあるものだから、新たな電力を確保できておらず、残念ながら新規契約を断っているという状況も、これは少し前の話です、こういう状況もありました。

同様な問題が各地で発生をしていることは報道等でも目にしておりますけれども、もちろん、仕組み上、最終的に電力供給が止まることはない、これも理解をしております。

こうした状況を受けてまして、最終保障供給約款に基づいて、全ての電力供給会社と契約ができなかった場合の最終電力保障会社への問合せも殺到をしています。今、もう落ち着いたのかもかもしれませんが、また、新電力が存続している場合はまだいいんですけども、倒産している場合もあるというふうに聞いております。

そこで質問ですが、最終保障供給約款にあるとおり、電力の供給が止まることはないと理解しておりますが、こうした実態を受けて何らかの対策の検討が必要だと考えておりますが、現状認識と対策の検討、対応状況、これを経産省にお伺いしたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

卸電力市場の取引価格高騰に伴いまして、一部の電力における事業撤退や契約を控える動きを受けて、大手電力への新規契約の相談が増加しております。また、大手電力にとつても想定外の需要となることから、一部において法人向けの契約を控える動きがあつたところ、引き続き、そうした状況が残念ながら続いているものと承知をして

おります。

小売電気市場は自由化されており、市場の参入や契約状況等については事業者の判断に委ねられているものの、需要家保護の観点からは、まさに先生御指摘のように、安定供給の確保が極めて重要であります。

こうした観点から、どの小売電気事業者とも契約できない需要家のために、地域の一般送配電事業者が供給義務を負う最終保障制度が電気事業法にあらかじめ措置されておりまして、御指摘のとおり、安定供給はいかなる場合でも確保はされております。

しかしながら、これも御指摘をいただいたところでございますが、最終保障供給の料金が固定的であるため、小売料金よりも安価となる場合があります。この結果、御指摘いただきましたように、小売事業者が需要家の方との契約を打ち切る場合も出てくるということ、また、一般送配電事業者の調達費用が最終保障供給料金を上回り、その経営に影響を与えかねないことを課題として認識をしております。

他方、需要家の方にとりましては、最終保障供給料金はこれまでの契約水準と比較すると割高なものであるため、現に、需要家の方からは高いとの声もあつて、各主体によつて利害関係が相違している状況でございます。

こうしたことから、それぞれのステークホルダーの間での合意形成を図るため、最終保障供給料金の在り方について有識者から成る審議会で議論をいただいているところでございまして、検討を加速してまいりたいと考えております。

○伊藤委員 これから、夏、冬に向けて、電力の安定供給は極めて重要な局面を迎えてくると思ひますので、早期の検討をお願いしたいと思ひます。

時間が来ましたので、これで終わります。二〇二四年に向けての運輸部門の働き方改革、自動車局長にお伺いしようと思ひましたが、またの機会に譲らせていただきます。

以上で終わります。ありがとうございました。

○中根委員長 次に、渡辺周君。

○渡辺(周)委員 立憲民主党の渡辺でございます。早速、知床の遊覧船事故につきましてお尋ねをします。

前回の委員会でもこの問題、取り上げておりますけれども、二十三日で丸一か月がたちました。今も十二名の方が行方不明になっているという大変痛ましい現状に、心から、関係する御家族、御遺族の皆様方に御冥福とお見舞いを申し上げ、一日も早く捜索活動が成就をして行方不明の方が見つかりますように、心から祈るばかりでございます。

昨日から報道されておりますが、この船体が、カズワンが曳航中に再び沈没することになった。海流が非常に速くてつり上げていたベルトが切れたのではないかと、様々な理由については書かれています。なぜこの曳航に失敗したのかということについて、まず冒頭お伺いをしたいと思ひます。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

昨日午前十一時二十分頃、カズワンを曳航中の事業者の作業台船から海上保安庁宛てに、午前十一時頃、台船から海面下の船体を目視で確認できなくなったと連絡がございました。

直ちに事業者において水中カメラで海底を捜索したところ、午前十一時四十二分頃、水深約百八十二メートルの海底で遊覧船船体を発見したとの報告を受けております。

その後、事業者から、つり上げのためにカズワンの船体に装着していたつり上げ用の強靱な帯、いわゆるスリング五本のうち、船尾側に取り付けられていた二本が切断され、船体の落下につながったのではないかと報告を受けております。現在、事業者において、船尾側に取り付けられた二本のスリングが切れた原因について調査を行っているところでございます。

○渡辺(周)委員 原因は分からないということだ

と思ひますが、それでは、当初報道されたときに、八時から十時の間に要は見失つたと。これは、曳航しているということを経誰かは監視していなかったんですか。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

事故が発生した当時は、甲板上で作業している事業者の作業員により、曳航状態に異常がないか、常時、カズワンをつり上げているワイヤの張り具合などで確認しておりました。

午前十時頃に作業員がワイヤの張り具合に異常を認めたため、直ちに水中カメラを投入して確認したところ、該船を確認できなかったものと報告を受けております。

水面下の船体を目視で確認できたのは午前八時頃であり、その後、作業員は午前十時頃までワイヤの張り具合に異常を認めていないことから、落下したと思われる時刻については、午前八時から午前十時の間と考えられると事業者から報告を受けております。

○渡辺(周)委員 これは、国費で一億四千万円の予算をかけて引き揚げる。なぜ公費を投入するなどという世論の指摘もありますけれども、これは今回の事故における物証、証拠品だということ、引き揚げて、運搬をして、そしてこの事故原因を究明するということだと思ひます。ですから、証拠品なんですね。ですから、この証拠品が運ばれていくときに、要は途中で見失う、これはちよつと考え難いことなんです。

しかも、張りを見ていたと言ふんですけれども、これはどう考えても、誰も見ていなかったんじゃないですか。でなければ、気がついたときにはもうなくなつていたなんというところは、これだけ大きなものが、しかも、これは国費で引き揚げた、捜査に必要な物証、証拠品として運び上げているのに、このような形で途中で沈没させてしまふ。この点については、ちよつと考え難いですね。普通、誰かがずつと甲板で見ているべきじゃないんですか。

というのは、海流が大きくて、例えば、実際、

水深二十メートルのところまで引き揚げてきた、これをゆつくりゆつくりだけれども運んでいく中で、当然、ずり落ちたり、ベルトが外れたりしたときには見失うこともあれど、そのときには直ちにその作業をしなきゃいけないんだけど、それは怠つていたということですか。いかがなんですか。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

昨日曳航しておりますカズワンは、海底二十メートルの地点で曳航されておりましたが、二十メートルという海底は、気象、海象等によりまして見えないことも多うございます。したがって、つり上げておられますワイヤの張り具合といったもので常時監視をしていたところでございます。

なお、事業者は、先ほど申し上げましたように、十時頃にワイヤの張り具合に異常を認めたため、直ちに水中カメラを投入して確認し、該船を確認できなかった、したがって水中カメラで海底を探索したということでございますが、ワイヤの張り具合に異常を認めた台船の位置から北東方向に約四百七十五メートル程度離れた地点の海底において該船を発見したというものでござい

ます。

○渡辺(周)委員 この点について、沈んだものに対してもう一回引き揚げるといふ話ですけれども、残念ながら、飽和潜水の作業はもう既に潜水士の方に相当な負担がかかっている、これを今、元に戻している状況だと。ですので、同じ手法ではもう引き揚げることができない。しかも、水深百八十二メートルという、前回沈没したところよりも、発見したところよりも更に深いところだと。水深百八十二メートルというのは大体ビル五十階建て分ぐらいの高さなんです、逆に考える

と。これは相当、機械で、無人潜水機で更なる引揚げを今検討しているというんですけれども、それは技術的にすぐに行けることなんですか。つまり、飽和潜水というこの手法は二度と多分もう使

えないだろうと。これは潜水士の方に対して相当な負担がまたかかる話です。じゃ、今度は無人潜水機で引き揚げるとなったときに、果たして今度失敗したら、これはもう目も当てられない大失態ですよ。

この後何おうと思っているんですけれども、この度重なる沈没によって、相当な損傷が船にもあるだろうと。そのときに、事故原因となった何らかの損傷があるのかどうか、その新旧の、今回の沈没、あるいは最初に百三十メートルのところに沈んでいた沈没のときにできた損傷と、果たして見分けがつくのかどうかということもあり

ます。これはちよつと後で聞きますけれども、まずは、この再度の引き揚げはいつできるのか、いつ引き揚げることができるのか、その点について簡潔にお答えください。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。昨日、事業者により水中カメラで船体の状況を確認したところ、引き揚げが可能であるとの報告を受けております。

今回の船尾側二本のスリングが切れたことによる船体の落下を踏まえ、更に強度の強いスリングの使用、曳航方法の改善、引き揚げ海域の変更など、事業者による再発防止策を十分に講じた上で、引き揚げについて検討してまいります。

なお、現時点においては今後の引き揚げに向けた詳細なスケジュール等は申し上げられませんが、早急な引き揚げに向け、取り組んでまいります。

○渡辺(周)委員 今の申し上げられないというのは、例えば、気象状況などによって作業ができるかどうか、あるいは、海の底の百八十二メートルも水深のところですので、ということと理解してよろしいですか。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

事業者から聞いていられるところによりまして、百八十二メートルの引き揚げは経験を多数持つておりまして、十分、ROV、水中カメラ、マニピュレーターといった腕がついた水中カメラで巻くことができ、引き揚げが可能と聞いておるところで

ございます。

先ほど、詳細なスケジュールは申し上げられませんが、せんとうことは申し上げましたが、それは天候等の関係でございまして、近日中に引き揚げの方向で検討してまいりたいと考えているところでございます。

○渡辺(周)委員 是非、二度と失敗がないように祈るばかりであります。

先ほど申し上げましたが、この船を引き揚げたのは、今回のこの事故における物証、原因究明のための物証である。先日、水難学会の斎藤秀俊会長は、報道の中で、何が分かるのかというふうに聞かれて、これはやはり船体を調べれば、内部に浸水した跡がないか、その浸水の原因を探っていくことができるというふうに答えてお

ります。五月二十三日のNHKの報道で、このカズワンの左の側面の後方付近、左側の後ろの方に穴が空いているということが確認されたと報道されています。これは、船の進行方向を定めるかじの近くの舵機室と呼ばれる付近のことだと。ここに穴が空いていたということが、今回の遊覧船のカズワンの沈没の原因なのか、それとも後から起きたことなのか。

当初、何か、この桂田社長は、鯨に衝突した可能性もあるんじゃないかと言つてもおります。船を引き揚げること、ある程度原因究明がされるんだらうとは思いますが。

今回の、五月二十三日に国土交通省海事局、北海道運輸局が出した知床遊覧船に対する特別監査の結果の中で、「本船の船底に損傷があったとの見解が複数の関係者から得られたが、本船が沈没しているため、確認することができなかった。今後、本船の引き揚げ等により更なる情報が得られる可能性はある。」というふうに記載されています。

今回、百三十メートルのところの最初の沈没と、二回目の今回の沈没で、先ほどもちよつと触れましたけれども、新旧の損傷の違い、つまり、今回のことで原因が余計分からなくなってしまうん

じゃないか、一体、何が、それが原因だったかというところが複雑化してしまうのではないかと指摘もありますが、これは専門家がみれば、いつできた損傷なのかというのは分かるものなんです。その点について、つまり、原因究明の妨げになることはないですねということ伺いたいんですが、いかがですか。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

引き揚げ前に、事業者により、水中カメラ等による搜索に併せて、船体の周囲を調査し、撮影を既に行つているところでございます。このため、今回の落下で傷がついていたとしても、沈没時の傷と判別することは可能であると考えております。

○渡辺(周)委員 是非、早急に引き揚げられて、とにかく船体を確認して、真相の究明に是非つなげていただきたいというふうに思っています。

昨日、大臣が会見で発表されましたけれども、この特別監査の結果とともに処分方針を発表されました。六月中旬に桂田社長の意見を聞く聴聞を行つた上で処分を正式決定すると。もう言われているように、大臣も言及されていますが、とにかく、この知床遊覧船の事業許可を取り消すということですが、そういうことでよろしいですね。

○高橋政府参考人 お答え申し上げます。

有限会社知床遊覧船は、今回の事故を受けて実施した特別監査によりまして、海上運送法への違反事項を多数重ねていたことが確認されました。

具体的には、運航管理者及び船長が発航を中止する指示や措置を行わなかったことを始め、船舶と陸側の連絡方法が設備の故障等により不十分な状態であるにもかかわらず、船舶との通信が可能か十分な確認を行わなかったほか、安全統括管理者及び運航管理者である社長は、その職務を理解せず、会社への常駐義務を果たさないなど、当該事業者の安全管理体制が欠如していたことや、会社は、社長が運航管理の実務経験がほとんどなかったにもかかわらず、社長を運航管理者に選任する虚偽の届出を行つていたこと等、安全管理規程により構築されるべき輸送の安全確保の仕組み

が破綻しております。

これらの違反行為が、今回の乗員乗客二十六名を巻き込んだ重大な事故の発生と被害の拡大の大きな要因となっており、昨年六月の特別監査において指摘された事項の違反を繰り返すなど、安全管理体制の改善意識が見られないことから、事業を継続させることは、再び重大な事故を起こす蓋然性が高いと判断いたしました。

よって、当該事業者に対し、海上運送法に基づく事業許可の取消しを行うことが適当と考えてございます。

○渡辺(周)委員 このまま事業を継続させることは、再び重大な事故を起こす蓋然性が高いことから、事業許可の取消処分が適当と判断し、処分したと。報道されているのと、今おっしゃったことも同じことですけれども。

これは、再び重大な事故を起こす蓋然性の主語は誰ですか。何ですか。つまり、桂田社長なのか、法人のこの知床遊覧船なのか。何を言いたいかといえますと、今回、事業許可が取り消されたけれども、もう二度と、生涯、遊覧船事業をこの桂田社長という人ができないということなのか、それとも、人を替えて申請し直せば、また似たような事業をできるのか。その点はいかがですか。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

先ほど御説明いたしました事業許可の取消処分は、事業者としての有限会社知床遊覧船を名宛て人としておりますが、委員ただいま御指摘の件につきまして、仮に桂田社長が新たな、別途、法人を自ら立ち上げた場合にも、海上運送法五条二号、三号の規定に照らしまして、取消処分から二年間経過するまで事業許可は出せない、出してはならないものと考えてございます。

また、二年経過後どうかということでございますが、海上運送法の許可基準、四条、例えば、二号、事業計画が輸送の安全を確保するために適切なものであること、あるいは四条、当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するもの

であること等に照らし、厳格に、徹底的に審査をするものと考えてございます。

○渡辺(周)委員 今の答弁ですと、二年を過ぎた後は、厳格な審議会の審査の後に、ひよっとしたあまた同じような事業をこの桂田社長ができるかもしれないということですよ。つまり、ここに再び重大な事故を起こす蓋然性が高いから取り消すけれども、再び重大な事故を起こす蓋然性が、二年たつて、例えば、何らかの箇所で厳しい審査の結果、よし、もう再び重大な事故を起こす蓋然性はない、高くないと評価されたら、これは今のままいきますと、できちゃうのかな、そういうふうには思わざるを得ないんです。

その点について、なぜこんなことを聞いたかといひますと、余りにも、聞き取り調査でも恐らく判明したと思います、あの記者会見等の姿を見てもですね。あるいは、そもそもですけれども、運輸管理者として虚偽の申請をして、最初から何か、人の命を扱うビジネスだということに対して、非常に生半可な気持ちでやっていたのではないかと。こういう人が再び人様の命を預かるような仕事をするところがあるのかということについては、やはり正直言つて戦慄を覚えるわけなのであります。そんな、人間、急に変わるのかなと。

その点について、そのところは、やはりしっかりと我々も確認し続けなきゃいけないというふうに思っております。ウォッチし続けなきゃいけないと思っております。

それで、また、この特別監査の結果の中で、一番最後に、なお、会社の事業認可取消し後における、今回の事故で被害に遭った旅客のご家族への対応について、今回の特別監査においては会社は旅客一人あたり一億円を支払限度額とする損害賠償責任保険に加入していることを確認しているが、「私も前回の委員会ではこれは確認しました、」しているが、事業許可の取消後においても、事業者に対して引き続きご家族への真摯な対応を求めていくべきである。「ちよっと異例の書きぶりだと思ふんですね。

この特別監査の結果、比較的、事実を淡々と書いているんですが、最後については「事業者に対して引き続きご家族への真摯な対応を求めていく」、誰に対して求めていくというふうに、聞いていても、ちよっとこれは文法的にも分からないんですが、最後にこうした書きぶりをされた意図は何なのかということとを一点伺いたい。

それから、保険の損害賠償責任保険、これは、亡くなった方も、今まだ行方不明の方も、同等の同じ扱いだというふうに理解してよろしいのかどうか。

その点について、二点伺います。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

委員御指摘のように、昨日、有限会社知床遊覧船に対する特別監査の結果を出してございます。

その中で、なお、会社の事業許可取得後における、今回の事故で被害に遭った旅客の御家族への対応についてということで、「事業許可の取消後においても、事業者に対して引き続きご家族への真摯な対応を求めていくべきである。」と書いてございまして、これは、実際に監査に当たりました者から国土交通省に対して宛てたものでございまして、すなわち、私も国土交通省として、事業許可終了後も、事後対応のために必要な対応はしっかりと取るべきということで書いておるものでございます。

その意味で、当該事業者は事業許可終了後においても御家族への補償に真摯に対応すべきであることから、私どもとして、しっかりと事業者に対してその対応を求めていくということでございまして、

また、二点目の御質問でございますが、損害賠償につきまして、具体の認定手続につきましては、保険契約を締結した保険会社によるものとは考えますが、保険における上限額はいずれも一億円を上限としているものと承知してございます。

○渡辺(周)委員 国土交通省に対して、この特別監査をした、国土交通省が特別監査をしているんですが、その人たちが自らに対して、ある意味、

御家族への真摯な対応を求めていくと。誰に求めるかといったら、この事業者、桂田社長にも、当然、あなた、誠意を持って対応しなさいということだと思ふんですね。これは異例の書きぶりだと。私、何かここだけは非常に意図が、普通は、監査結果ですから事実を書くんでしようけれども、ここには非常に感情的な部分が入っているのかと思ひました。

この点について、実際、今後どのような形で国土交通省が今回のことを取り組んでいくか。いろいろ、二回の、今、国土交通省も、現在、検討会を設けて識者の話を聞いています。

その中で、ここでやはり大臣に是非伺いたいんですけれども、国土交通省としまして小型船舶検査機構にも、当然、正直、手続に抜かりがあった、不備があったとこれは言っているんです。この検査体制に不備があった行政側もまた責任があると感じて、何らかの処分はあるんですか。この点についてはいかがですか。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

事故原因がいまだ明らかになっておりません現状におきまして、国や日本小型船舶検査機構の法的責任についてお答えすることは差し控えさせていただきます。他方、今回のような痛ましい事故を二度と起こさないためにも、御指摘の監査や検査の在り方について、検討委員会の議論も踏まえ、事故の抑止力となりますよう、その実効性を高めるよう、見直しを早期に、徹底的に行つてまいります。

○渡辺(周)委員 いや、だって、これは確かに一番悪いのは、この桂田社長であり、あの船を出した船長ですよ。そんなことはもうみんな分かっている。だけれども、国土交通省の側にも様々な検査に不備があったではないかということとは、これはもう指摘をしてきましたし、実際それも認められている。ですの、その点については何らかの、やはりそこは省みたときに処分が必要なのではないか。そして、二度とこのような、業者をずさんな審査で通してしまつた。

言いたくはないですが、昨日、うちの党でこの沈没船事故のヒアリングを調査チームでやりました。そのときに、ここに出された資料の中で、いわゆるメールのやり取りがあるんです。この改善の部分については、国土交通省の側から、これでどうですか、このように書いてくださいという、ある意味であんちよこというのが台本みたいなものができていて、それを書きなぞった形で、今日の日経新聞にも報道されていますけれども、あくまで参考とはいいながら、この改善報告書の文案を北海道運輸局の担当者が作成したことが分かった。国側の甘い監督体制も浮き彫りになった。

これは、昨年の二回の事故を受けて特別監査を受けた知床遊覧船が、安全管理体制の見直しなどを報告した書類だ。そのときに、運輸局の担当者が事前に、あくまでも参考として報告書の文案を同社にメールで送り、ほぼそのままの内容の書類が提出された。これが、結果、要はこう書いてくださいといった、それをなぞったものが結局、改善報告になっていったということが指摘されて、昨日判明したわけですね。だからこそ、今朝報道されているんですが、やはり、当然、行政側のこの体制に問題はなかったのか。

先ほどそのようなことをおっしゃったけれども、やはり身内に甘いという態度じや駄目ですよ。やはり身内にも調べる側にも確かに専門家が少なかった、あるいは人員が少ない、いろいろな問題が指摘されていますけれども、少なくとも二十六名の人間が、亡くなって、そして行方不明になっている。この現実の中で、この現実を受けて、やはりそこところは謙虚に、反省するべき部分、そしてあるいは処分されるべき部分はいくらと厳しく対応しなきゃいけないと思いますけれども、大臣、いかがですか。大臣に聞いているんです。大臣、いかがですか。

○斉藤国務大臣 先ほどの改善報告書でございませうけれども、これは、監査を行い、指導を行った、その指導の結果を報告するということで、これはあくまでも事業者が書いてくるべきものと

思っております。

しかし、当然、そのことを検査、監査する方は期待したわけでございますけれども、書けない、どのようか書いていいか教えてほしいというような依頼もあったようでございます。その上で、よく向こうとやり取りをして話を聞いて、では、こういうふうに書きなさいと。事実でないことを書きたさいといったことではなくて、向こうが言ってきたことを、そのまま、こういうふうに書けばいいのではないかと、そう指導したけれども、それでもまだなかなか文章というのを書けないという中で指導した。いわゆる小規模事業者に対して、ある意味で小規模事業者への対応の一つの形態であったと思っておりますが。

いずれにいたしましても、今回の、国土交通省とJCI、小型船舶検査機構、ある意味で分担をして、大まかに言うと、大型のものについては国が、小型のものについては検査機構が検査をする。ある意味で協力しながら、情報を交換しながらしっかりと検査をするという中で、いろいろな御批判、小型検査機構、JCIに丸投げしていたのではないかと、そういう御批判はしっかりと受け止めながら、また、検査のやり方についてもしっかりと、我々、反省すべき点があった、このようにも思っておりますし、その点についてはしっかりと我々もこれから見直していきたいと思っております。

今、渡辺委員御指摘の、行政側の責任、処罰という点につきましては、先ほど申し上げましたように、まだ事故原因がまだ明らかにできていない現状において、国や日本小型船舶検査機構の法的責任についてお答えすることは差し控えたいと考えておりますが、先ほどのような真摯な姿勢で臨んでいきたい、このように思っております。

○渡辺(周)委員 ほかの質問もありますので、これで最後にしたいと思っておりますけれども、ある日突然、みんな命を、その船に乗り合わせた方々が、全く違う人生の方々が、みんなそこで同じ最後、運命をたどることになった。もう何という不条理

かというふうに思っています。

結婚の約束をして、その船の上でプロポーズをするつもりでいた人も、あるいは、最後に配偶者に携帯から、沈む船の上から、今までありがとうと電話をした高齢者の方もいらっしゃいました。何よりも、三歳の子供が、こんな冷たい海の中で、家族とばらばらになって命を失った。せめて、この行方不明になった方のことを、何とかしてあげたいと本当に思っています。ですから、二度とこういうことがあつてはならないです。

また、二度と行政が、うつかりしていたとか見落としていたとかそんなような理由で、やはり命を預かるビジネス、仕事をする人に対しては規制を厳しくするべきです。とにかく、当然、どんな形でも念には念を入れるべきだと思います。それが、私たち政治に携わる者の、犠牲になった方々へのやはり答えだというふうに思っていますね。ですから、そのところは引き続き追及をしていきたいと思っております。

もう五分になったけれども、この問題と違つて、観光庁に伺いたいんですが、ちょっと別の質問です。コロナの、昨日から、海外から四つの国、アメリカとオーストラリアとタイとシンガポールですが、パッケージツアーの方々が入国をテスト的にされました。とにかく、観光インバウンドの回復に備えて、基盤の構築を今からしなければいけないと思うんです。

その中で、実は、二〇一九年、三年前、静岡県のエコパスタジアムというところでラグビーワールドカップの予選が行われていたんですね。そのとき、地元の静岡の県立大学が、英語圏の、ほぼ試合が英語を母国語とするチームだったものですから、そこで調査を行ったんです。三百二十二サンプル、回答があった。その中で、地方都市において海外からラグビーワールドカップを見に来た方々に聞いた。これはコロナ前ですから、ある意味、最新、最後の調査だと思っておりますけれども、何が困ったかという点、WiFiの利用で困った

というのが七割。電波が弱い、有料、フリーWiFiが分からない、通信速度が遅かったなどという答えがあつて、あとやはり、キャッシュレスでないということが非常に困った。公共交通の利用に関しても、多言語表示がない、切符の買い方などが分からない、こういうことが具体的な例として挙げられたんです。

例えば、羽田空港だったり横浜だったり大阪だったり、大都市で訪日外国人に聞けば、さほど、そんなないんですけど、地方都市に行くと、まだキャッシュレスになっていないとか、特に公共の乗り物が互換性がない。

これは、実は調べてもらつたんですけども、全国の鉄軌道事業者、鉄道百七十五の事業者のうち、ICカード導入をしているのが百三十三社。いわゆるPASMOとかTOICAとか、こうしたいわゆる互換性のあるカードが利用できるところが大体九十六だ。百七十五のうちの九十六。バスに至つても、導入している事業者、大体、乗り合いバスというのが二百三十二の社がある中で、いわゆるテンカードというんですね、交通系のカードでバスに乗れたりするものが、利用可能なのが百三十五という数字だ。これは、国土交通省にお願いして出していただきました。

つまり、地方に行くと、バスだったり私鉄だったり、JRの例えばデポジットで、海外から来られた長期滞在の方がPASMOを購入する、あるいはSuicaを購入する、これでちょっと地方に行つたときにバスとか私鉄に乗れるかといつたら、まだ乗れないというのが結構あるんですね。これは大変なんです。

私も、地方の空港なんかから、いわゆる空港に着いてそれこそバスターミナルに行くのに、現金しか御利用できません、両替は千円までしかできませんと言われてしまうと、前もって準備しておかないわけですね。ところが、外国から来た人にとってはそんなことは全然分からないです。例えばこういうことについて、是非今のうちに、我々としては、本格的なインバウンドが戻つ

てくる、観光がオープンになる前に、国の方でやっているこのまさに訪日外国人の旅行者受入れ環境整備緊急対策事業、この中で全国共通ＩＣカード、ＱＲコード決済等の導入というのがあるんですけれども、額として、まだまだこれは、ほかのＷｉＦｉ整備やら客室のバリアフリーとかいろいろなのも含めて、まだなかなかないんです。

今現状どうなっているのか。そして、今後、今のうちに、ＷｉＦｉ環境でありますとか、あるいはキャッシュレスでありますとか、こうしたことのインフラを整備することを本格的なインバウンド再開までに準備すべきだと思うんですけれども、今、国の取組はどうなっているのか、伺いたい。

○和田政府参考人 お答え申し上げます。

インバウンドの再開に向けては、地方部に足を延ばす傾向が強いリピーターも含めまして、インバウンド旅行者の満足度を高める観点から、特に地方部における受入れ環境整備をしっかりと進めておくことが重要と認識をしております。

観光庁がこれまで行った調査を見ても、公共交通の利用環境、ＷｉＦｉ等の通信環境、キャッシュレス対応等を含めた旅行環境の整備全般は進捗してきている一方で、地方部では、ＷｉＦｉ環境や公共交通の利用について便利と回答した割合が低いなど、まだ改善の余地があると認識をしております。

観光庁としては、コロナ禍においても引き続き着実に整備を促進してきたところでございますけれども、地方部を重点的に支援するなど、インバウンドの満足度を高めるための受入れ環境整備をしっかりと進めてまいります。

○渡辺（周）委員 これで終わりますけれども、先ほど知床のことにも触れました。やはり我が国が旅行者にとって安全で快適な場所である、国であるということのために、是非、お互い知恵を出して、早急にそうした国づくりをとにかく確立していきたい、そのことを申し上げまして、

質問を終わります。
ありがとうございました。

○中根委員長 次に、谷田川元君。

○谷田川委員 立憲民主党の谷田川元でございます。

先々週、私は東京一極集中の是正の問題と洋上風力発電の問題を取り上げましたが、今日は、その続きと、あと海上保安庁のことに関して質問したいと思っております。

それで、今日は、洋上風力発電の海洋調査の関係で鬼木防衛副大臣にお越しいただいておりますので、今日の朝のニュースの件でちょっと伺いたいと思っております。

朝六時のNHKニュースで、速報で、北朝鮮が飛翔体を発射した、そういうニュースでございました。是非、今把握されている事実関係をおっしゃっていただければと思います。

○鬼木副大臣 お答えいたします。

北朝鮮は、本日、二十五日五時五十九分頃、北朝鮮西岸付近から、一発の弾道ミサイルを東方向に向けて発射しました。詳細については現在分析中ですが、最高高度約五百五十キロメートル程度で、約三百キロメートル程度飛翔し、落下したのは北朝鮮東岸の日本海であり、我が国の排他的経済水域、ＥＥＺ外と推定されます。

またさらに、北朝鮮は、本日六時四十二分頃、北朝鮮西岸付近から、一発の弾道ミサイルを東方向に向けて発射しました。詳細については現在分析中ですが、最高高度約五十キロメートル程度で、約七百五十キロメートル程度を変則軌道で飛翔し、落下したのは北朝鮮東側の日本海であり、我が国の排他的経済水域外と推定されます。

以上の弾道ミサイル二発以外にミサイルを発射した可能性もあり、関連する情報を収集し、分析しているところでです。
今回の発射について、防衛省から政府内及び関係機関に対して、速やかに情報共有を行いました。現在までのところ、航空機や船舶からの被害報告等の情報は確認されておりません。

北朝鮮は、特に今年に入ってから、巡航ミサイルの発射発表も含めれば十六回に及ぶ極めて高い頻度で、かつ、新たな態様での発射を繰り返しております。

昨今の北朝鮮による核、ミサイル関連技術の著しい発展は、我が国及び地域の安全保障にとって看過できないだけでなく、これまでの弾道ミサイル等の度重なる発射も含め、一連の北朝鮮の行動は、我が国、地域及び国際社会の平和と安全を脅かすものであり、断じて容認できません。

また、日米、米韓首脳会談や日米豪印首脳会談が開催された直後におけるこのようなミサイル発射は、明らかに挑発行動であります。

さらに、北朝鮮において新型コロナウイルスが拡大している状況下にあっても、市民の命や暮らしを顧みることなく核・ミサイル開発に注力し続け、断じて許されません。関連する安保理決議に反するものでもあり、強く非難します。

北朝鮮に対して、北京の大使館ルートを通じて抗議を行ったところであります。

防衛省としては、引き続き、関連情報の収集と分析に努めるとともに、警戒監視に万全を期してまいります。米国、韓国を始めとして、関係国と緊密に連携しながら、国民の生命、そして平和な暮らしを断固守り抜く決意であります。

こうした状況を踏まえ、いわゆる敵基地攻撃能力も含め、あらゆる選択肢を検討し、今後とも、防衛力の抜本的な強化に取り組んでまいります。

以上です。
○谷田川委員 詳細な説明をありがとうございました。

先ほど鬼木副大臣からお話がありましたけれども、関係省庁に速やかに連絡した、それはよく分かりました。NHKのニュースで、海上保安庁の話として、防衛省から連絡が入ったと、そのニュースを見たんですね。本当にこれは速やかにやったと思います。それについては非常に評価したいと思います。これからも是非頑張ってください。

それでは、まず、資料一を見ていただきたいんですが、まず、東京一極集中の是正について質問してまいります。

前回は、私は……（発言する者あり）副大臣はまだ必要なんです、申し訳ないです。その後に洋上風力発電のやつがありますので、済みません。だから、今日は質問ができたんです、たまたま。済みません。

それで、タワーマンションがかなり増えているというのはこれを見ていただくと分かると思うんですが、タワーマンションはどんどん増えている一方なんですよね。

ちょうど二年前ほど前にマンション管理適正化法案が成立しまして、そのときの質疑を、私は議事録をしっかりと読みました。今日、古川さんがいらつしやらないのでちょっと残念なんですが、古川さんと赤羽大臣の答弁の内容を資料二に載せました。非常に、赤羽大臣は、政治家としてかなり思いを述べたというような感じがしております。

まず、住宅局長に質問させていただきますが、前回の質問で、私が、地方創生といながらタワーマンションに補助金を使うのは東京一極集中の是正から離れてしまうんじゃないか、そういうことのために、やはり状況を把握する必要がある、予算を幾ら使われたんだという質問をしたら、把握していない、しかし、調査したいということをお答えいただきましたので、その調査結果はいつ頃我々に教えていただけますか。お願いいたします。

○淡野政府参考人 お答え申し上げます。

五月十三日の国土交通委員会では御指摘をいただきました市街地再開発事業等による超高層住宅に対する補助の実態調査につきましては、地方公共団体等の負担を軽減する観点から、効率的な調査方法を検討し、今後、効率的な調査を進めた上で、六月中をめどに調査結果をまとめたいと考えております。

○谷田川委員 それでは、その調査結果をしっかりと

り私も受け取って、分析させていただきたいなど思うんです。

それで、二年前の質疑で、すごく、古川議員が指摘した中で、やはり今、高度経済成長のときにあちこちに建った団地が、空き家が、空き室が多くなって、存続不可能になって廃墟となっているケースが全国に間々ある。それが、あと二十年、三十年もすれば、タワーマンションと同じようなことが起きるんじゃないか。そして、何とタワーマンションを販売している業者が、私はタワーマンションを買いませんと平気で言っている、そんな話を二年前にされていたんですね。

私はそれを聞きまして、ましてや、この間申し上げたけれども、向こう三十年の間に七〇%の確率で大地震が起これと言われているわけですから、東京で、そう考えると、本当にこのタワーマンションの問題は放っておけないと思うんですね。

まず一つ目の質問なんですけれども、国交省は、住生活基本計画において、二十五年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合の割合を平成三十年時で五四%のところ、令和二年度に七五%に引き上げるという目標を示しています。しかし、これが達成されたとしても、あとの二五%は、万が一、大規模地震が起きて甚大な被害がもたらされると、再建の見通しが立ちませんよね。

だとすれば、私は、これは高橋千鶴子議員が指摘されたことなんだけれども、将来的には、建築基準法に基づく建築確認のように、行政が長期的修繕計画等の申告を審査して、建築許可を出すような法の制定を視野に入れるべきじゃないか、プラス、住宅のストックを上限を設けて、それで規制すべきじゃないか、そういうことも指摘されましたけれども、私はそういう方向に向かうべきだと思ふんですけれども、取りあえず、まず建築許可を出すような法制定を視野に入れて考えるべきだと思ふんですが、いかがでしょうか。

○淡野政府参考人 お答え申し上げます。

マンションの修繕積立金は、良好な居住環境を維持するための大規模修繕工事の原資となるほか、万が一の災害時における復旧工事の備えにもなるものであり、御指摘のとおり、適切に確保されることが重要と考えております。

国土交通省といたしましては、高経年マンションの増加を踏まえ、御指摘のとおり、マンション管理適正化法を一昨年改正し、地方公共団体がマンションの管理に主体的に関与する制度を新たに設け、先月の一日から施行したところでございます。

具体的には、地方公共団体が適切なマンション管理計画を認定する管理計画認定制度のほか、管理が適切に行われていないマンションに対し、法律に基づいて助言、指導、勧告を行うことができる制度を新設したところでございます。

この助言、指導、勧告制度の運用に当たりましては、国土交通省として定めた基本方針におきまして判断の目安を示しており、修繕積立金が適切に積み上げられていない場合は助言、指導等の対象となる旨を明示しているほか、ガイドラインを作成し、地方公共団体に周知しているところでございます。

改正マンション管理適正化法の施行と併せ、地方公共団体におきましては、マンション管理の実態調査が進められており、実態調査によって修繕積立金不足などが確認できた管理組合に対しては、適切な指導等が行われることを期待しているところでございます。

許可制といった御指摘もございましたが、国土交通省といたしましては、まずはこれらの実態調査や、管理不全マンションに対して行う専門家派遣などの自治体の取組に対する支援を進めることで、このマンション管理適正化法の効果的な運用を進め、修繕積立金の確保を始めとするマンション管理の適正化を進めてまいりたいと存じます。

○谷田川委員 確かに、法律が一昨年制定されて、今年の四月一日が施行なんですよ。二年ぐらいの猶予を取っていたんですね。自治体の準備があるということは私も理解しておりますけれども、ただ、二年前の質疑で、もう一刻も早くこの問題は前に進めるべきなんだ、そう古川議員も指摘されて、それで赤羽大臣とのやり取りになって、赤羽大臣は、確かにこれはもう大きな問題だと。特に、最後の、資料のところに書いてありますけれども、タワーマンションの抱えている問題というのは、より深刻なものを内在している危険性があるというふうに思っております。ここまではつきりおっしゃったんですよ。

斉藤大臣、赤羽大臣と同じような思いということでしょうか。

○斉藤国務大臣 私自身、マンションの役員になったことがありまして、修繕積立金の状況等を見ると、本当にこれで大丈夫なのかと、これは個人的な話で大変恐縮でございますが、思ったこともございます。

そういう意味で、ましてや修繕積立金そのものがなかなか集まっていけないようなマンションとかということが多くなっているという現状は、大変私も危機感を持っております。

そういう意味でも、一昨年ですか、マンション管理適正化法を一昨年改正しまして、地方自治体も巻き込んで今取組を進めているところでございまして、その状況を見ながらしっかりと対応していきたいと思っております。

危機感は、赤羽前大臣と変わりません。

○谷田川委員 分かりました。危機感を持っていくのは分かりましたので、是非、危機感を全員に伝えるように、国民に伝えるように、国交省の施策を前に進めていただきたいなと思います。それで、前回も指摘したんですが、今、国の有識者会議が、二〇一七年十二月十九日に、三十年以内で七〇%の確率で起きるマグニチュード七以上の地震で、最悪の場合、死者が二万三千人、経済被害が九十五兆円に上るという想定を発表しているんですよ。

それに基づいて、国交省の首都直下型地震対策計画第二版、これを見ますと、国土交通省の総力を

を挙げて対応すべき重要テーマの中に、過密な都市空間における安全を確保するという項目はあるんですけれども、しかし、過密を解消するという項目がないんですよ。

減災を重視するのであれば、私はやはり東京の過密解消こそが重要だと思うんですが、御見解をお示しいただきたいと思います。

○青柳政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、首都圏の過密解消、また、それにつながる東京一極集中の是正というのは、災害リスクの軽減という観点からも重要な課題であると認識をしております。

委員御指摘の国交省の首都直下地震対策計画、こちらは、人命を守る、また首都中枢機能を継続させるために、密集市街地の解消や耐震化、道路啓開計画、緊急輸送道路整備など、直接的に減災効果のある具体的な対策を定めているものでございます。

首都圏の過密解消というのは、災害リスク軽減につながる重要な課題ではございますけれども、具体的にどれだけの過密を解消したらどれだけの効果があるのかというところ、なかなか定量的な評価も難しい課題でございます。計画に過密解消というところはなかなかなじみにくいところがあるかと思います。

一方で、東京一極集中は正に向けた政府の取組として、地方創生のテレワークすとか、地方への移住支援、起業支援、また企業の本社機能の移転等を支援する地方拠点強化税制といった取組を進めておりまして、今後も引き続き東京一極集中の是正に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

○谷田川委員 さんだつても指摘したんですけれども、国交省の技監をお務めになられた大石久和先生が、東京、ロンドン、ニューヨーク、パリ、バルリンの五都市を比較して、東京だけが人口の割合がどんどん増えている、ところが、他の外国の都市はほぼ一定だ、ましてや、日本というのは地震大国なので、建設するに当たっては地震のこ

とを配慮してやらなきゃいけない、ですから、意識してインフラ整備をやっていかないと日本人は救われないんだ、そういうことをおっしゃっているわけですね。

この間、大臣は、新しい国土形成計画を議論していることを明らかにされました。その前の国土形成計画では、簡単に言うと、こういう書き方なんですよね。東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正がうたわれているんですよ。これは、本当にまさに二律背反ですよ。これを両方、両立させるというのは、まさに至難の業だと思います。少なくとも、私は、東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正じゃなくて、一極集中の是正が先に来て、後から東京の機能強化に分かるんだけれども、そういうことも私は必要だと思っております。

それで、先ほど指摘した点なんだけれども、新しい国土形成計画では、東京一極集中の是正が進むような急進的な内容を私は盛り込むべきだと思うんです。先ほど申し上げた住宅ストックの総量を上限を設ける等の開発規制も検討すべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○斉藤国務大臣 現行の国土形成計画においては、先ほど谷田川委員御指摘のように、機能強化と一極集中の是正、その両立ということをうたっております。

しかし、今回の国土形成計画でどのような議論をするか、一極集中の是正ということをどのような形で、今の新しい社会の在り方も踏まえながら、議論を行っていききたいと思っております。

その議論の中で、首都直下地震等で特定のエリアが被災しても、全国的視点から機能を補完し合える強くしなやかな国土を実現するため、産業の再配置や新産業の立地誘導の可能性を検討するなど、東京一極集中は正につながる国土政策の議論を行っているところでございます。

この議論をしつかり進めていきたいと思います。

○谷田川委員 是非、タワーマンションの問題に

ついては、しつかり認識していただきたいなと思っております。

この間、国交省の方に、本当にあれは大地震が起きて倒れないのかと、私は素朴に聞いたんですよ。そうしたら、建築確認に基づいてやっていまして、すくなくとも、断言されたんです。少しはほっとしましたけれども、だけれども、過去には、姉妹事件といって、設計士が偽装するような事件もありましたので、ですから、何とかそうならないことを祈りつつ、国民の安全のためにも、東京一極集中の是正が大事な課題だということを念頭に置いて政策を進めていただきたいと思います。

それでは、洋上風力発電について質問してまいりたいと思います。

この間、私の地元の銚子市が名洗港をメンテナンス港にして洋上風力発電を進めているという話をしましたけれども、実は、拠点港、要は、これから建設資材を組み立てて持つていく拠点港を鹿島港にしたんですよ。

それで、拠点港にした場合、その鹿島港に、電力業者、銚子の場合は三菱商事を始めとする企業連合が落札しましたけれども、鹿島港を拠点港とすることで、貸付料という形で、国に五十五億円、港湾管理者に六十億円、百十億円を事業者に負担させるということなんですよ、百十億円。

ということは、これは、基本的にこの百十億円というのは、鹿島港を拠点港にするための費用が百十億円、ほぼ事業者が一〇〇％を負担させる、そういう理解でよろしいですか。

○浅輪政府参考人 お答えいたします。

洋上風力発電の建設、維持管理に不可欠となる基地港湾の埠頭につきましては、国及び港湾管理者が地耐力強化などの必要な整備を行った上で、国、港湾管理者及び発電事業者の三者契約によりまして、複数の発電事業者に長期、安定的に貸し付けることとしております。

今委員御指摘の点でございますが、基地港湾としての機能に必要な整備を行った部分につきまし

ては、その基地港湾を使用する洋上風力発電事業者に御負担をいただくこととしております。

○谷田川委員 皆さん、お聞きになりましたか。ということは、私の地元の名洗港、当初、拠点港はどうだという話もしたんですよ。そうしたら、いや、これは国と県でお金を持たなきゃいけない、ましてや市の負担もある、だから、とても銚子の名洗港は整備できない、そう銚子市も千葉県も言うわけですよ。だけれども、最初から業者が全額負担するのであれば、千葉県の名洗港だつて、私は誘致してもよかったんじゃないかなと思うんですよ。

これは、最初の段階で、全て事業者に負担させますということには公にされていなかったか。いかがですか。

○浅輪政府参考人 お答えいたします。委員御指摘の基地港湾に係る使用料の負担につきましては、事業者を公募を行う際の公募占用指針に明記させていただいております。金額、考

え方を明記させていただいております。なお、この貸付料の設定につきましては、所要の整備費用を、当該埠頭で利用する各事業者の出力量に応じて按分し、分割で支払うていただくこととしております。先ほど申しましたように、この額は、公募占用指針において公表しているところでございます。

○谷田川委員 確かに公表したと言われども、最初からその話を聞いていれば、各自自治体の取組は違ったと思いますよ。それは、やはり港湾局として私は反省してもらいたいなと思います。

というのは、私が、基地港湾の費用負担はどうなんだと質問したら、最初の回答は、国と港湾管理者で負担しますから、事業者の負担はありませんとというようなことを言っていたんですよ。駄目ですよ、そういう何か隠すようなやり方をしたら、私は、それは猛省を促したいと思っております。

大臣、基本的に、港湾を利用する業者が大体その港湾整備のお金を全て負担するというところで、よ、今の答弁だと。そうすると、事業者の負担が

高くなれば、その分、電気料金はやはり高くなりますよね。皆さん、お分かりになりますよね。そうすると、本当に洋上風力発電を全国に広めていきたいと思うのならば、やはり事業者の負担というのを軽くすればするほど、洋上風力発電は進んでいくと私は思うんですよ。

まして、この間、大臣の答弁で、この洋上風力発電というのは再生可能エネルギーの切り札だ、そこまで大臣はおっしゃったので、事業者の負担というのはもう少し軽減することもあつてもいいんじゃないか、私はそう思うんですが、いかがでしょうか。

○斉藤国務大臣 基地港湾の貸付料につきましては、先ほど港湾局長から答弁があつたとおり、引き続き適切に設定し、長期的、安定的に埠頭を貸し付けることを通じ、洋上風力発電の導入促進に取り組んでまいりたい、このように思っております。

○谷田川委員 いや、ちよつと答えてもらつていないような気がするんですよ。

洋上風力発電を日本全国に広めたいのであれば、事業者のインセンティブを高めるためにも、港湾を使用する事業者の負担は軽減した方が推進されるんじゃないですか、そう聞いたんですよ。大臣にそのお考えがないかどうか、お聞かせください。

○斉藤国務大臣 安い方がいいというのは分かるんですが、持続可能な、長期的、安定的な洋上風力発電の発展を考えたときに、港湾使用に対してしかるべき負担をするというのは、これは必要なことだと思っておりますし、それが適切なレベルであること、これは常に我々は考えていかなくては行けないことだと思っておりますが、負担をいただくということは必要なことだと思っております。

○谷田川委員 もちろん、負担するのは当然ですが、けれども、その負担を軽減させることが必要だと思っておりますよ、私はね。ましてや、大臣が、再生可能エネルギーの切り札だとおっしゃったのであ

れば。もちろん、港湾をしつかり整備する責任者である大臣であるから、立場が苦しいのはお分かりになりますが、是非バランスを取って判断していただきたいなと思います。

じゃ、なかなか時間もないもので。

この間、千葉県が説明会を開いたんですよ、この洋上風力発電の関係に。できるだけ地元業者が関わるようにということで呼びかけたんですけども、一応、三菱商事を始めとする企業連合も、千葉県内の企業を積極的に活用して、洋上風力のサプライチェーンも地域で構築する、そう説明しているんですけども、何せ初めてのことなので、いろいろ戸惑っております。

是非、国として、地元企業を使うようにということを書いていただきたいんですが、いかがでしょうか。

○浅輪政府参考人 お答えいたします。

再エネ海域利用法の促進区域であります……(谷田川委員)短くお願いしますと……はい。千葉県銚子沖につきましては、昨年十二月に事業者を選定したところでございます。

当該選定事業者は、公募占用計画におきまして、洋上風力発電設備の保守管理に、地元で設立された法人、これは漁業協同組合、商工会議所、銚子市により設立された法人でございますが、この法人を活用することや、資機材の調達に地元企業を積極的に活用することを計画しております。

国土交通省としては、選定事業者に対し、この占用公募計画が適切に実施されるよう、引き続き監督してまいります。

○谷田川委員 ひとつ後押しをよろしく願います。

それで、今日、経産政務官の吉川さんにおいていただいたので、一つ質問したいんですが、この間、市村議員も指摘されましたけれども、残念ながら、今や洋上風力発電の施設というのは、ヨーロッパとか中国とか、外国なんですよね。今からでも国産を奨励すべきだと思うんですが、いかがでしょうか。

○吉川大臣政務官 お答え申し上げます。

急成長するアジアの洋上風力市場では、まさにおっしゃるとおり、欧州で育ったグローバル企業の拠点誘致活動、誘致競争、これが過熱しております。

こうした流れを捉えつつ、国内外の投資を呼び込み、部品数が三万点に及ぶこの風力発電のサプライチェーン、これをしっかりと日本に築いていくことが重要であると認識しております。

しかし一方で、産業界からは、この市場拡大の見通しがない中ではなかなか投資をするのが難しい、ちゅうちょしてしまうという声があるのも事実でございます。

そこで、二〇二〇年の十二月、官民で構成する協議会において洋上風力産業ビジョンというものを策定いたしまして、中長期で野心的な目標、こちらを掲げていくところでございます。

具体的には、政府目標として、二〇四〇年までに三千万から四千万キロワットの案件を形成するという大きな国内需要を提示し、インフラ産業を通じて魅力的な国内市場を創出することで国内外の投資を呼び込もうというふうに取り組んでいるところでございます。

このため、予算や税制による設備投資支援、あるいは国内外の企業のマッチング促進、こういったものを通じて、強靱な国内サプライチェーン形成の支援、これに取り組んでいるところでございます。

実際には、サプライチェーン形成に関する補助金に採択された東芝は、GEと連携をいたしまして、国内で風力部品の組立を行い、秋田そして千葉県におきまして百三十四基を納入する予定であるなど、具体的な企業の取組が今進んでいるところでございます。

さらに、グリーンイノベーション基金のうち千九百九十五億円を割り当てて、将来のアジア市場も見据えております。

浮体の技術開発、こういったものの……(谷田川委員)短くお願いしますと……はい。こうした

取組を通じて、委員おっしゃりますような強靱な国内サプライチェーンの構築に向けて、しっかりと国を挙げて取り組んでいるところでございます。

○谷田川委員 どうもありがとうございます。済みません、時間の関係で申し訳ありません。

それで、二〇一九年七月なんですが、秋田沖の洋上風力発電の海洋調査を中国の船がやろうとしたんですよ。これは問題があるということで途中で止まりましたけれども、これについて、五月七日の産経新聞で、元海上幕僚長の藤田幸生氏が、海洋の特性を漏らすことは防衛上ゆゆしきこと、特に沿岸地域は国家機密だと語っているんですが、これに関して、そのとおりなのか、防衛省の見解を伺いたいと思います。

○大和府参考人 お答え申し上げます。

御指摘の発言についての報道は承知しておりますが、既に退職し、現在防衛省職員でない方の発言であり、防衛省としてコメントすることは差し控えたいと存じます。

その上で、一般論として申し上げますと、海底地形や水中における音の伝わり具合等の海洋データは、水上艦艇や潜水艦等による海上作戦の基盤となるものであります。

このため、防衛省・自衛隊においても、海洋観測艦などにより、我が国周辺の海洋の特性の把握に努めているところであり、このような情報は、我が国防衛の観点から重要なものであると認識しているところであります。

○谷田川委員 論点が少しずれて申し訳ないんですが、今日は鬼木副大臣に来ていただいたので質問したいんですが、実は、ウクライナ支援でドローンを供与するというのが報道されました。

私は、今から二年前の国交委員会、ドローンが、中国製をアメリカの政府は禁じているんですよ、そういう中国製というのは日本国内にあるのか、自衛隊は持っているのかと言ったら、持っていることを自衛隊は認めて、それで、安全保障

上問題ないという範囲で使っているという答弁だったんだけど、私は、このウクライナに送るドローンは中国製はやめるべきだと思うんだが、大臣、どうですか。

○鬼木副大臣 今回ウクライナに提供する小型のドローンにつきましては、現在調整中でありまして、かつ、ウクライナ政府との関係もあるため、お答えすることが困難であるということをごまづ御理解賜りたいと思います。

その上で、提供する数量については、最終的に引渡し完了した段階で公示をいたします。

また、今回提供するドローンは、ウクライナ政府とも調整の上、提供するものでございまして、その内容については問題がないものと考えております。

また、谷田川議員の御懸念は、情報が漏れたり伝わったりするんじゃないかという根本的なところには御懸念があると考えますが、そこにつきましては、一昨年、二〇二〇年に事務的に決定された小型無人機の政府調達に関する関係省庁合意というものがございまして、サイバーセキュリティ上の懸念についてしっかりと対応をしているところでございます。

○谷田川委員 アメリカ政府が、中国製のドローンは非常に問題があるということをご各国政府に警告を鳴らしているわけですから、それを考えれば、少なくとも、ウクライナに供与するドローンは中国製はやめるべきだということをはっきり私は申し上げたいと思います。

それで、ちょっと最後、時間がなくて申し訳ないんですが、海上保安庁に来ていただきましたけれども、今、尖閣諸島周辺における、中国海警局に所属する船舶等が我が国の海域に侵入している回数が増えているということですが、現状、どう受け止めているか、お答えいただきたいと思います。

○石井府参考人 お答え申し上げます。

尖閣諸島周辺海域においては、ほぼ毎日、中国

海警局に所属する船舶による活動が確認されており、また、中国海警局に所属する船舶による領海侵入は、令和元年は三十二件、令和二年は二十四件、令和三年は三十四件、本年は、本日時点で八件発生しております。

いづれにいたしましても、海上保安庁では、引き続き、我が国の領土、領海を断固として守り抜くという方針の下、関係機関と緊密に連携し、冷静に、かつ毅然として対応を続け、領海警備に万全を期してまいります。

○谷田川委員 済みません、もう少し海上保安庁について質問したかったんですが、時間が来しましたので、申し訳ありません。

これで質問を終わります。ありがとうございます。

○中根委員長 次に、山本剛正君。

○山本(剛)委員 日本維新の会の山本剛正でございます。

今日は、ちょっと肩の力を抜いて、アウトドアについていろいろとお尋ねをしたいなと思うんですが、私自身が学生時代に、こんな体をしていました。並々ならぬアウトドアに対する思いがあるんです。まあ、人生はアウトサイダーなんですけれども。

この夏にも、私もキャンピングカーとかをレンタルしてちょっといろいろ旅行に行ってみようかななななというのを思っているんですが、今、コロナ禍で、やはりこの二年間、生活環境が大きく変わりました。余暇の過ごし方というのも大分大きく変わってきたというのが言われています。

今日、朝、ちょっとテレビをつけて朝食を取っているときに見ていたんですけれども、やはり軽自動車のキャンピングカーで旅をされる方もすごく増えているということで、RVパークなんかは一か月ぐらい先まで予約が埋まっているというふうな状況だということを言っておられましたね。そういった旅を楽しむ方たちが本当に増えて、

キャンピングカー自体の製造、販売というのも年々増加の傾向でございます。

車旅とか車中泊という新たな旅の考え方がこのが今定着しようとしているわけでありましてけれども、でも、これは、キャンピングカーの先進国であります欧州であつたりとかアメリカであつたりというところに比べて、やはりこのインフラが実は日本は非常に脆弱だということが言えるわけでございます。

例えば、アメリカでは、国立公園や海岸沿い、テマパーク、ゴルフリゾート、フリーウェイ出口付近とか、どんな小さなところにも必ずRVパークがあつて、これは一万五千か所以上あるというんですよね、ちょっと桁が大分違うんですけれども。

一方、我が国のRVパークは、今日、何か朝のテレビでは二百七十か所と言っていたんですけれども、あと、オートキャンプ場が約三百か所、道の駅は、使えるところと使えないところがあるんですが、道の駅も全国大体千二百か所ぐらいあるわけで、こういったものを、特に、道の駅とか河川敷をやはり活用していくのがいいのかなと。

道の駅は休憩場所、車中泊とかにはなじまないというところをおっしゃられるんですけれども、例えば、一か所を有料化にしてRVパークにするというところは考えられるのかな。また、公共施設なんかに、やはり充電設備とか、トイレとか流し台とか、そういった水回りの充実も私は図るべきなのではないかなというふうに思っております。

地方公共団体さんにはいろいろお願いをしなければいけないこともあるかと思うんですが、例えば、そういったものを導入したところの成功事例みたいなものをどんどん国、国土交通省さんから発信をしていただいたり、情報提供をしていただいたり、RVパークの設置用の広報とか説明会等を積極的にやっていただければ、これは地方創生とかにも大きく私はつながるものだと思うふうに考えております。

こういったことの充実について、今、国交省さ

んとしてどのように考えておられるのかをちょっとお尋ねをしたいと思います。

○村山政府参考人 まず、道の駅についてお答えをさせていただきますと思います。

道の駅の駐車場につきましては、キャンピングカーを含めまして、道路利用者が二十四時間無料で利用できる休憩施設でございます。しかしながら、キャンピングカーを含めまして、宿泊目的の長期間駐車については御遠慮いただいているというところでございます。

他方で、道の駅のうち一部の駅におきましては、道路区域外のところで、市町村が、隣接する敷地におきまして、御指摘のRVパークを設置している事例がございます。全国で三十か所あるということでございます。

このRVパークにおきましては宿泊が可能となっておりまして、キャンピングカーの駐車スペース、また充電設備、トイレ、入浴施設などの水回りについて利用が可能となっております。

今後、RVパークの取組事例につきましては、全国の道の駅の関係者がございまして、こちらに紹介するなど、地域の実情に応じまして、道の駅におきますキャンピングカーの利用環境の充実に協力をしてまいりたい、このように考えてございます。

○井上政府参考人 次に、河川敷の利用についてお答えいたします。

地方公共団体等が河川敷地を占用して、キャンピングカーを駐車するRVパークやオートキャンプ場を整備する場合には、土地の占用及び工作物の新築等に関する河川管理者の許可が必要です。

具体的には、RVパークを整備しようとする地方公共団体等から申請を受け、河川管理者は、治水上、利水上、環境上の支障が生じないか、他の者の利用を著しく妨げないかなどの基準に適合するかを審査の上、許可の可否を判断することになります。

国土交通省としましては、ホームページで河川空間のオープン化活用事例集というものを公表し

ておりますが、これを地方公共団体の方々に活用していただくよう推奨するなど、河川敷におけるRVパークやオートキャンプ場の整備を促進してまいります。

○和田政府参考人 お答え申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の拡大による旅行者の意識の変化に伴い、密を避け、自然環境に触れるアウトドアレジャーへの関心が高まっております。

キャンプ等の自然を活用したアクティビティーは、外国人観光客の関心も高く、滞在期間の長期化や消費額の拡大の観点からもその振興は重要と考えております。

そのため、観光庁では、専門家の派遣やモニターツアーの実施などを通じて、観光コンテンツとしての魅力の向上に取り組んでまいりました。

これに加えまして、オートキャンプの振興には、御指摘のとおり、駐車スペースのほか、滞在環境等の確保も重要な課題でございます。各地域のニーズ等を踏まえまして、省内各部署や出先機関、また関係省庁との連携をしっかりと図って取り組んでまいります。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

そういったことをどんどんどんどんやはり地方公共団体さんやその関係者のところに届けていたでいて、積極的に造っていただくように仕向けるというんですか、そういうふうな促すということは私は非常に大事だというふうに思っておりますし、先ほどアメリカの箇所数も桁が二桁違うわけでございますから、やはり積極的に導入をしていっていただきたいというふうに思います。

大臣にちょっとお尋ねをしますけれども、これは地方創生にも本当につながると思いますし、新しい環境、新しい社会を築くに当たって、やはりこういった大きなシフトチェンジというのは私は必要だというふうに考えております。是非、大臣のリーダーシップで、こういった新しい社会、新しい文化の創造を、国土交通省さんがその旗を振って、新たな車旅、車中泊というものを推奨し

ていくようなお考えがあるかどうかをちょっとお尋ねをしたいと思います。

○斉藤国務大臣 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、旅行者の意識が変化しております。密を避け、自然環境に触れるキャンプ等のアクティビティは利用が拡大していると承知しております。

今後、キャンピングカーを活用した旅行を推進していくためには、省内各局はもとより、関係省庁、自治体等ともよく連携する必要があると思います。地域の御要望に可能な限りお応えできるよう、必要な環境整備を総合的に推進してまいります。

非常に大きなうねり、私自身も感じております。キャンプ、それから最近はグランピングとか、いろいろな試みが特に地方の方で行われているので、これは、これからの大きな、旅行、観光、文化の一つの転換のきっかけになるのではないかとこの間も感じておりました。しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

多分、皆さんも高速道路とかを通っていると、昔に比べて随分キャンピングカーが走っているのが増えたなと思われる方もいらっしゃると思います。これは本当に大きな変化でありますし、人の動きがどんどんどん活発化すれば、やはりお金の流れも変わってくるわけでございまして、地方創生にも大きくつながると、再三再四申し上げますけれども、私自身は考えておりますので、是非、大臣のその思いをこのまま形にしていっていただければというふうに思います。

そのキャンピングカーの普及について、具体的なことをちょっとお尋ねをしたいと思います。

まず、排ガス試験についてなんですけれども、今、車両総重量三・五トンを超える自動車の排ガス試験は一台毎の受験が必要なんですけれども、これは一体何でかなというのを、三・五トンを超える重量車でも、排ガスレベルが均一性をもし保てるのであれば、同型の成績表、いわゆる十台枠

で対応できるのではないかなというふうに思っております。

また、排ガスの公的試験機関は国内に四か所あると聞いておりますけれども、申込みから受験までが長くて二か月もかかってしまうところも聞いております。

これを迅速にやはり対応していただくように要請することはできないかどうかというのをお尋ねしたいと思います。

○抜川政府参考人 今お尋ねいただきましたような車両総重量が三・五トンを超えるような大きなキャンピングカーですけれども、現在は、車両の状態がそれぞれ大きく異なる形で輸入されるということが多いということで、一台ごとに排出ガスの試験を行っております。

あと、走行環境の反映とか国際基準の調和というところで新しい試験モードが導入されて、そういうこともあつて試験の時間が増加につながっているんじゃないかというふうに考えています。

ただ、今後、関係業界とも相談しながら、排出ガス試験を迅速に対応ができるように、三・五トンを超える大型車両についても、同一構造であると認められるような場合には、十台に一台の割合で排出ガス試験を行うことができる方法について検討していきたいというふうに思っております。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

非常に前向きな答弁をいただきました。本当にありがとうございます。是非前向きに検討していただいて、実行できるようにしていただければと思います。

次に、アメリカ製のキャンピング車の新規検査等の費用負担についてなんですけれども、平成十一年七月一日以降に生産されたアメリカ製の並行輸入自動車の許容総重量三・五トン超のトラック、バスのブレーキ安全基準、連邦自動車安全基準は、日本の技術基準、試験方法と同等とみなされているために、その適合性を証する書面の提出が必要だということに今なっているそうでございます。

乗用車では、国連の車両等の型式認定相互承認協定の協定期間十三日というものが基準採用されているということで、また、米国製のRVにおいても、総重量三・五トン以下の車両については、連邦自動車安全基準で、日本の基準、試験方法と同等として取り扱われているということでございます。

とするならば、ちょっと中身の話ですけれども、アメリカは、確かに一九五八年の協定には加盟はしていないんですけれども、総重量三・五トンを超える車両について、米国連邦の自動車安全基準ナンバー一〇五を我が国の基準、試験方法と同等とできないものかどうかというのをちょっとお尋ねしたいと思います。

○抜川政府参考人 御指摘いただきました国際基準なんですけれども、日本でキャンピングカーに適用しているブレーキの安全基準というのは、国際基準である国連の規則に完全に準拠している内容になっています。

アメリカのブレーキ安全基準においても、その国際基準と同等のものにつきましましては、日本で改めての試験を求めているという事です。

一方、例えば、エンジンの停止時のブレーキ試験のように、国際基準で必要とされているけれども、アメリカのブレーキ安全基準に規定がないというものについては、国際基準に基づく試験の結果の提出をお願いしているということでござい

○山本(剛)委員 これはちょっとお尋ね、例えばアメリカの基準が国連の基準に合わせてということになれば、そのようになるのかどうかということ

○抜川政府参考人 御指摘いただいたとおり、アメリカの基準が全く国際基準にイコールであれば、もうそのままでオーケーということになります。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

他国の基準のことなので、我々がとかく言えることではないんですけれども、そういうふう

なれば同等ということでございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、トレーラーの重量制限の見直しについて、これは警察庁さんによつとお尋ねをするんですけれども、現行の七百五十キロ規定というのは、実は、そもそも七十年前に、日本の国際免許発行時に、当時の欧州のルールを範としたものでございます。

現在、欧州では、トレーラーが三百万台ぐらいのシェアがあつて、自走式は二百三十万台とか二百四十万台らしいんですけれども、普通免許で牽引できるトレーラー重量から次のステップに行くときには、二、三時間の講習と僅かな受講料のみで可能だということでございます。

一方、我が国では、七百五十キロを超えるトレーラーを牽引するには、レジャー用の車両であるにもかかわらず、牽引免許が実は必要で、非常にハードルが高くなっているわけでございます。普通免許で牽引できるトレーラーの重量制限は現在七百五十キロでございます。七十年前の基準がそのままずっと続いている。

牽引する車両の能力もトレーラー強度も向上している現在、一トンまで普通免許で牽引できるようにしたいのかというふうになつてと私自身は思っています。

これは、例えば、災害などの有事の際にも、より大きなもので被災地に駆けつけることができれば、防災シエルトの役割も担っていけるというところもありますし、利便性の向上にも役立つと思いますけれども、いかがでございませうか。

○新田政府参考人 お答えいたします。

自動車で被牽引車を牽引する場合は、被牽引車の重量や長さのほか、被牽引車によつて生じる死角等を考慮に入れて運転する必要があります。また、後退するときのハンドル操作が大きく異なるという点において、通常の運転とは異なる運転技能が求められることから、現行制度においては、原則として牽引免許を要することとした上で、被牽引車の車両総重量が七百五十キロ以下である場

合は、例外的に牽引免許を要しないこととしております。

これは、我が国が加盟している道路交通に関する条約、いわゆるジュネーブ条約において、重量が七百五十キロを超える被牽引車を牽引免許の対象としていることを踏まえたものでございます。

普通免許で牽引できる被牽引車の車両総重量を千キロまで引き上げることにしましては、被牽引車の重量が増加すると、制動距離が長くなるほか、その大きさも大きくなり、より高度な運転技能が求められることとなることから、交通の安全の観点から慎重な検討を要するものと考えております。

他方で、現行制度におきましては、車両総重量が二千キロ未満の小型トレーラーの牽引に限定した牽引免許につきましては、受験者が持ち込んだキャンピングトレーラーによる技能試験を可能としており、より簡易に牽引免許を取得できる特例を設けておりますので、この制度を活用していただきたいと考えております。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

二トンまででしたかね、要するに、自分でキャンピングトレーラーを持っていった試験を受ければ実は簡単に取れるというのが、改正というか緩和されて今はなあって、それを活用すべきではないかと話でございました。

大事なことは、もちろん、そういつてやっていただくことも非常にありがたいことなんです、やはり皆さん、大体普通自動車の免許を持つておられて、そこでどれぐらい引けるかということ、もちろん、安全性の問題には非常に気を遣わなければいけないと思うんですけども、自動車性能自体が非常に今上がって、当時よりは全くもって上がっているということもありますので、慎重に検討ということでありましたけれども、よろしくお願いしたいというふうに思います。

次に、陸運局の対応や自動車架装業者に対する法整備についてちよっとお尋ねをしたいというふうに思います。

陸運局の検査場というのは、あくまで検査場でありまけれども、実は、架装業者さんに対しては、構造要件の認可といいますが、これでいいです、よみやすい認可も検査官が行っているという事実がございます。

こうなると、やはり立場は、認めてもらう側と認める側みたいになってしまいうわけでありまけれども、製造業者さんからすると、検査で認められるものを造る必要性がありますので、検査官の方と実は結構相談しながら造られているようなんですね。

ただ、一方で、ここで検査官が替わると、法律などの解釈が変わって、今まで認められていた車両が認められないということもあるようでございます。

これを解消するには、架装車両を審査する部署を別に設けてもらうとかということがいいのかもしれないんですが、なかなかそういつたことは難しいと思いますので、やはりそういつた立場の違いの解消というのを考えていかなければならないというのと、架装車両に対する統一見解、一度認めたものは、担当が替わっても何をしてもとにかく変わらないよというような統一見解を出して、これを徹底するべきだというふうに私は思います。

特に、法律の解釈においては、陸運局や担当でその違いが出ないように、法律講習会の開催とか、架装車両に関しての国交省さんに相談窓口みたいなのを一つ設けてもらうことというのはできないのかどうかというのをちよっとお尋ねしたいと思っております。

○秋川政府参考人 キャンピングカー等の構造確認につきましては、道路運送車両法という法律に基づいて、独法の自動車技術総合機構、これは全国に九十三か所事務所があるんですけれども、そこで実施をしております。

この機構では、検査や構造確認の審査方法について規程を当然定めて公表しておりますので、規程ということでは全国で統一的な審査を行うというふうに取り組んでいるところでございます。

ですが、今先生から、検査官に解釈が変わるという御指摘をいただきました、もしそうなのであれば、それは統一すべきだというふうに思っています。

国交省としましては、関係業界から具体的な要望もこれから伺って、機構と協力して、規程類とか相談の窓口等について必要な改善を検討して、行つてまいりたいというふうに思います。

○山本(剛)委員 各陸運局には言いませんので、一か所ぐらい相談窓口を、電話相談窓口みたいなものをつくっていただくことはちよっと是非やっていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いしたいというふうに思います。

やはりキャンピングカーは、災害時の活用というものも、レジャーという部分に大きく光が当たっているんですけども、実は、災害時でも活躍しているのは、多分、大臣も御存じのことだと思えます。いわゆる災害時に機動力のある仮設住宅、シェルターとして使われているわけでありまけれども、こういった災害時の活用も積極的になんぞんぞん考えるべきだというふうに考えております。

例えば、国や地方公共団体で所有をするとか、あとは、キャンピングカーの利用者の方に、災害時にレンタルしてくれませんかみたいな、個人契約みたいなのを結んでみるというのが、可能なのかどうなのか分かりませんが、そういった様々なアイデアを出して、その幅を広げていくということが僕は非常に大事だというふうに考えております。

やはり災害の対策は、一点集中してしまうと、そこがやられたときに全て駄目になってしまいくすので、リスクをしつかりと分散をしていくことも私は非常に大事だというふうに考えております。

是非、災害に対する活用について、まずちよっと内閣府にお伺いをしたいと思います。
○内田政府参考人 お答えいたします。

キャンピングカーやムービングハウス等が移動式仮設住宅として活用され始めて四年程度になります。これまで、平成三十年七月豪雨や令和二年七月豪雨などで合計約百九十戸が活用されております。

こうした移動式仮設住宅の活用は、被災者への住まいの迅速な提供に大変有用なものだと認識をしております。

一方で、災害時の供給体制の構築が課題でありまして、都道府県と移動式仮設住宅を提供する民間団体等との協定の締結などを進めていく必要があると考えております。

引き続き、民間団体や自治体等との意見交換を行いまして、ニーズや課題を踏まえながら、キャンピングカーやムービングハウス等の移動式仮設住宅の活用を推進してまいりたいと考えております。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

是非活用していただきたいというふうに思っています。

大臣、本日に四年ぐらい前から活用されているということ、先ほどレジャーでどんだん進めていってほしいという話と、一方で、やはり災害対策にも大きく活躍できるキャンピングカー、トレーラーハウスみたいなものを国を挙げてやっていくことというのは、災害の多い日本の中では重要だというふうに思います。

二つの視点から今までの議論を聞いていただいで、キャンピングカーの規制緩和みたいなものは、やはりどんだん進めていくべきなのではないかなというふうに思います。そうなる、やはりキャンピングカーの市場も活性化をされるということもありますし、そうなれば、より安価に、そして、より身近に、また、より利便性を向上させるというふうに思われますけれども、大臣の御所見を伺いたいと思います。

○斉藤国務大臣 キャンピングカーそれからムービングハウス等を、平時はいわゆる楽しみに使い、そして、災害時にはそれが仮設住宅になると

いうのは、非常に大切な新しい視点かなど。
 そのためには、じゃ、平時、誰が持つておくのか、持ちやすい体制をつくる、平時には、ある程度経済的にそれが支えられる体制をつくつていくということも必要かと思えます。

そういう新しい視点で、災害と、そしていわゆる観光ということを支えていくということも重要で、その中においてどのような規制緩和が必要なのか、国として、また公としてどのような支援をしていかなければいけないのか、問題提起をいただいたと思えますので、我々もしっかり考えていきたいと思えます。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

これは、観光、地方創生、災害対策、本当に幅広くには活用できる、こういうったものをどんどんどんどん推し進めていっていただきたいというふうに思えますので、よろしくお願いいたします。

ちよつと中身はがらつと変えて、屋外広告物の更新手続についてお尋ねをしたいんです。

いわゆるビルなどにかかつている看板を屋外広告物というんですけれども、現在、これを掲示するときは市町村に申請することになっています。そのときに手数料を支払えば許可できる仕組みになつているんですけれども、その後、管理する仕組みというのが、確立されているところもあるれば、確立されていないところもあつて、これは、平成二十七年に札幌での看板落下事故を受けて、平成二十八年に国交省さんがガイドラインを地方公共団体に示された。各自自治体が、条例などによつて点検などの運用がされているんですけれども、実は、対応はまちまちみたいなのところもござります。

ビル等の実は老朽化が非常に進んでおりまして、屋外広告物の老朽化も並行して進んでいる。今、高さ四メートルを超える広告物は、許可申請が提出してある屋外広告物については、更新時に安全点検を行つて、安全点検報告書の提出が義務づけられているようにござります。しかし、その

許可申請が提出されていない看板には、点検報告書の義務はないようになっています。

実は、看板の高さ制限、四メートルを超えるという、そういったものもあるんですけれども、重さとかいろいろなものに対する細かい規定はないんですよね。近年、看板落下事故というのは実は多発しています、やはりこの安全性の必要性は非常に高まっているというふうに私は考えています。

現在、一定年数、一定規模を超える危険度の高い屋外広告物について有資格者による安全点検が義務づけられているわけでありましてけれども、やはり地震や台風などの被害が甚大化している中で、安全面からより一層の、国交省としての強化を図るべきだというふうに私は考えていますけれども、いかがなものでございましょうか。

○宇野政府参考人 お答え申し上げます。

屋外広告物の安全性の確保や老朽化対策に当たつては、その維持管理と安全点検が特に重要であると認識しております。

先ほど委員からお話がありましたように、このため、国土交通省におきましては、平成二十八年に、屋外広告物の所有者等に対して、屋外広告物の補修、除却を通じて良好な状態に保持する責務の明確化、屋外広告物の劣化、損傷状況の点検の実施、許可の更新時における点検結果の都道府県知事への提出等を求めることとする屋外広告物条例ガイドラインの改正を行ったところであり、これを受けて屋外広告物条例を改正した地方公共団体は九割以上となっております。

また、平成二十九年には、点検の実効性を高めるため、屋外広告物の安全点検に関する指針を作成し、地方公共団体に通知を行っています。

さらに、業界団体においても、国におけるガイドラインの改正に併せ、屋外広告物の統一的な点検基準案等を作成し、事業者に周知を行っている等と承知しております。

このような取組を通じ、屋外広告物の安全対策を一層推進していきたいと考えております。

○山本(剛)委員 やつている感じがすぐ出ているんですけれども、申し訳ないんですけれども、ガイドラインを出せばいいという問題じゃない、人の命が懸かっているわけですから。いわゆる全ての看板にかかつているわけでもないわけですよ。ある程度の基準のものにかかつているだけであつて、私は、それでは、残念ながら、やはり人の命は守れないというふうに思います。

ですから、最後にちよつと伺います。

ちよつと時間が来て申し訳ないんですけれども、大臣、これは本当に人の命が懸かっています。是非これの強化にやはり力を入れていただくことを、最後に決意を述べていただいて、終わりたいと思います。

○斉藤国務大臣 今の山本委員の御指摘について、大変重要な視点があると思っております。

しつかりこは私も勉強させていただきたいと思っておりますし、対応をしつかりやつていきたいと思ひます。

○山本(剛)委員 ありがとうございます。

もう一問あつたんですけれども、ちよつと次回に延ばしたいと思ひます。

ありがとうございます。

○中根委員長 次に、高橋千鶴子君。

○高橋(千)委員 日本共産党の高橋千鶴子です。

昨日、知床遊覧船沈没事故の特別監査を受け、海上運送法違反による事業許可の取消しを行うと発表がありました。当然ではあると思いますが、まず、処分の理由は何か、簡潔にお答えください。

〔委員長退席、塚田委員長代理着席〕

○斉藤国務大臣 有限会社知床遊覧船は、今回の事故を受けて実施した特別監査により、海上運送法の違反事項を多数重ねていたことが確認されました。

具体的な違反事項としては、一つ、安全統括管理者及び運航管理者である社長は、両ポストに求められる職務を理解せず、会社への常駐義務を果たさないなど、当該事業者の安全管理体制が欠如

していたこと。二つ目に、会社は、社長が運航管理の実務経験がほとんどなかったにもかかわらず、社長を運航管理者に選任する虚偽の届出を行つていたこと。三つ目として、事故当日の気象、海象が発航を中止すべき条件に達する状況であつたにもかかわらず、船長は発航中止を行わず、社長も発航中止の指示を行わなかったこと。四つ目でございますが、社長は、船舶と陸側の連絡方法が設備の故障等により不十分な状態であるにもかかわらず、船舶との通信が可能か、十分な確認を行わなかったこと。五つ目として、船長から社長への定点連絡が全く行われず、社長は、事務所を不在にして、船舶の動静の把握を怠つたこと等、安全管理規程により構築されるべき複層的なセーフティネットが機能せず、輸送の安全確保の仕組みを破綻させました。

これらの違反行為が、今回の乗員乗客二十六名を巻き込んだ重大な事故の発生と被害の拡大の大きな要因となつており、昨年六月の特別監査において指摘された事項の違反を繰り返すなど、安全管理体制の改善意識が見られないことが今回の特別監査において確認されました。

当該事業者がこのまま事業を継続させることは、再び重大な事故を起こす蓋然性が高いことから、事業許可の取消しという最も重い行政処分が適当であると判断いたしました。

○高橋(千)委員 再び重大な事故を起こす蓋然性が高いことから、最も重い取消しという処分を行ったという最後のまとめでありましたけれども、私は、本来許可を与えてはいけない人物ではなかったのか、これだけの大きな犠牲を出さなければこまで至らなかったということ、本当に国自身が国自身の責任として認めるべきではないか、このように指摘をしたいと思うんです。

特別監査の中には、今お話がありました安全管理体制の欠如と指摘がありまして、安全統括責任者及び運航管理者に求められる責務は重大であるにもかかわらず、安全統括責任者と運航管理者を兼任する社長は、両ポストに求められる職務を理

解せず云々というくだりがあります。

そもそも、なぜ兼任が認められるのか、このことを伺いたいと思うんですね。経営トップと安全統括と運航管理者が同じ人物だといえ、その届出の時点でガバナンスが全く利かないのは明らかなんです。書類の時点で、もうそういうことが認められないという仕組みにするべきではなかったのでしょうか。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

御指摘の安全統括管理者は、会社全体の安全マネジメント体制の確立などを図る責任者でございます。海上運送法第十条の三によりまして、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者から選任されることとされております。この役割を社長の地位にある者が務めること自体に問題はないものと、制度としては認識してござい

ます。また、運航管理者につきましては、船舶の運航管理に特化して統括を行います責任者でございまして、通常、より実務レベルでの役割を担うものでございしますが、実務経験など海上運送法第十条の三に規定する要件を満たす者でありますれば、社長の地位にある者がこの役割を担うことも可能であると認識しております。

加えまして、安全統括管理者と運航管理者の責務は互いに相反するものではございませんので、小規模な事業者などにおいて、これを兼務することが直ちに安全管理上の問題となると考えてはございません。

しかしながら、有限会社知床遊覧船につきましては、安全統括管理者と運航管理者を兼ねる桂田社長が、両ポストに求められる職務を理解せず、会社への常駐義務を果たさないなど、当該事業者の安全管理体制が欠如する結果となっておりますこと、また、社長が運航管理の実務経験がほとんどなかったにもかかわらず、社長を運航管理者に選任する虚偽の届出を行っていたことなどが特別監査の結果明らかとなっておりますこと、このような実態となったことは大変重大な問題だと考え

てございます。

運航管理者及び安全統括管理者の資質の確保につきまして、関係者への聞き取りや更なる書類の提出要請など、届出書類の裏取り調査も含めた対策を進め、輸送の安全の中核であります安全管理規程の実効性の確保を図ってまいりたいと考えてございます。

（塚田委員長代理退席、委員長着席）

○高橋（千）委員 経営トップだから、ほかに安全統括をやる人がいなかったから兼務はやむを得ないというか、認めず、あり得るという答弁だったと思います。

しかし、それが、運航管理者も同じ人だと、三者が同じ人でガバナンスが利かないというのは事実じゃありませんか。

○高橋政府参考人 当該会社の社長が、社長と安全統括管理者と運航管理者を兼ねる以上は、法律で求められる責務を適切に果たすべきであったと考えてございしますが、当該社長がこの責務を果たしておりませんでしたことが特別監査における処分の大きな要因となっております。

○高橋（千）委員 私が国の責任だと言っているのは、そういうことなんです。そういう基準が間違いだと言っていたら、同じことが起こるんですよ。何にも学んでいないじゃないですか。そこを言わなきゃいけないと思うんです。

しかも、これは本当は、運航管理補助者がありますよね。補助者が、それが船長だったということとはもうみんな知っていること、答弁もあつたことです。それに対して、この違反の事項の説明はこう書いてあります。「運航管理補助者も不在という状態であつた。」と当たり前に書いているわけですから、安全管理規程第十五条第一項違反。当たり前じゃないですか、船長なんでも、船に乗っているんですよ。それを不在という状態であつた。」ということですね。

しかも、その後、第十六条違反、「運航管理補助者は、事故当日の運航において、船舶の運航中、営業所に不在であつた。」と。だから、当たり前でしよう、船を出しているんですから不在に決まっているんですよ。それが分かつていて、なぜ認められるのかということ聞いています。

○高橋政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の事故発生当日の事案におきましては、運航管理者である桂田社長が事務所を離れ、現場には、事前に運航管理補助者を指定して、運航管理補助者が事務所において船舶側と常時連絡を取る体制にしなければならなかった。このことを行ったということが大変問題であつたと思います。

今後、監査の在り方などを厳しく徹底をして、適正化を図ってまいりたいと思います。

○高橋（千）委員 ちよつと、今、大臣に聞きたいです。

この答弁、どう思いますか。私は、運航管理補助者はいないのが当たり前でしよう、船に乗っているんですから。それを、平気で今のお答えです。だから、そういうことが起こらないように基準を見直すべきじゃないかと言っています。

○斉藤国務大臣 今回、監査をしつかり行いまして、今回、どこが、我々国として監査を行う立場から、どういふところに不備があつたかということも含めて、しつかりこれを見て、また今後の新しい体制、しつかり考えていきたいと思つていま

す。

○高橋（千）委員 今、検討委員会の中で、運航管理者の資格とか免許だとか、いろいろなことを検討していますよね、資質を高めると。どんなに資質を高めたと、同じ人が全部やつているんじゃない意味ないんですよ。なぜそこを直そうとしないのか、そのことを指摘をしておきたい。絶対それは見直してほしいと大臣に強く求めたいと思つていま

す。

次に、業務用無線が壊れていて、携帯電話があるから大丈夫というのを真に受けて認めてしまった、実際には船長の携帯は使えない区域が多かつたということが当初から話題になっておりまし

た。それで、衛星携帯電話は昨シーズン末頃から故障して使用できない状態である、業務用無線は業務用の使用が元々認められていなかった、それを使うと書いてあつたし、しかもアンテナも破損している、三日前の中間検査においてau携帯が航路全域で通じるよという申告だけで認めてしまった。

これは本当に、チェックの不十分さは既に認めていることだと思ふんですけども、伺いたいののは、そもそも知床は世界遺産地域であるわけですよ。携帯の基地局をむやみに建てることのできないわけなんです。北海道の、やはり地元の方からは、知床を、世界遺産、せっかく観光客が来るので、携帯を使えるようにしてほしいという観光客の要望も多かったと聞いています。だけれども、だからといって、むやみに基地局を建てられるわけじゃないわけですよ。

auは全国の世界遺産で携帯電話が使えるというPRをして、ホームページでやっていました。また、KDDIが、二〇一五年の真冬の中に、知床五湖に向けて十キロ先から電波を飛ばす携帯基地局を建設したというルポを載せていて、大変な作業だと思ひました。だけれども、そうやってそれぞれの携帯会社が努力をしていて、使えるところもあるよという、あるよという程度なんですよ。

だから、通じなくて当たり前なんだと。携帯各社によつて範囲が広がってきたというのがまず前提にすべき認識であつて、常時通信可能な通信手段に携帯電話は入れるべきではないと思う。あくまでも補助的なものだという位置づけにすべきだと思ひますが、いかがでしょうか。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

小型旅客船につきましては、船舶安全法において、陸上との間で常時通信できる無線設備の搭載を義務づけているところがございます。

この無線設備としては、業務用無線や船舶衛星電話のほか、陸上との間で常時通信できることを条件に、携帯電話についても現行制度では認めら

れております。

しかしながら、今回の事故においては、カズワンの携帯電話では実際には通信できなかったと推測されております。今回の事故の発生を真摯に受け止めて、国土交通省といたしましては、知床遊覧船事故対策検討委員会におきまして、無線設備として携帯電話を認めることの妥当性、また御指摘の業務用無線などを含めまして、船舶にどのような無線設備の搭載を義務づけるべきかについてしっかりと議論をし、必要な対策を講じてまいりたいと考えてございます。

○高橋(千)委員 携帯電話を認めることの妥当性を今検討していくというお答えがありました。大事な答弁だと思えます。やはり認めてはいけない、あくまでも補助的なものだということを指摘をしたいと思います。

次に、運航の管理について監査を行う運航労務監理官は、全国に何人いて、年間どのくらいの監査を行っているのか、一人平均ではどのくらいになるのか、伺います。

○高橋政府参考人 運航労務監理官についてお尋ねがございました。

運航労務監理官におきましては、全国に百八十名おりまして、監査件数につきましては、コロナ禍の影響を受けた令和二年度は約五千件でございましたが、それ以前は年間七千から八千件程度の監査を行ってございました。

監査は通常二名体制で行いますところ、年間の監査件数といたしましては、各人八十から九十件程度となっております。

○高橋(千)委員 今、約五千件とお話していただいたと思うんですが、海上運送法に基づく検査と船員法に基づく検査と、結局それは同じ人たちがやっているということで、合わせての数字だと思ふんですね。だから、そういう中で、一人当たりすると八十件から九十件というのがまずかなりハードではないか。そういう中で手抜きがあつてはならないということを、今考えなきゃいけないわけです。

一九九五年の規制緩和推進五か年計画を受け、同年、海上運送法の改正により、遊覧船などの需給調整が廃止されました。当時と今で事業者数の増減がどうなっているか、また、参入を促す以上、監査の体制がその頃から見てどうなったのか、伺います。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

全国の旅客船事業者の数は、遊覧船を需給調整の対象外といたしました一九九五年度におきましては八百八十八事業者でございます。その後、二〇〇〇年度まで大きな変化はございませんでした。

引き続きまして、二〇〇〇年度に遊覧船以外の旅客船の需給調整を廃止したことに伴います事業者の参入によりまして、二〇〇二年度におきましては九百六十八事業者と若干の増加が見られましたが、以降、約二十年間横ばいで推移しております。二〇二一年度におきましては九百五十三事業者となっております。

一方、その旅客船事業者に対します監査を担う国の人員体制につきましては、地方運輸局全体で人員の合理化が図られる中、その人員数を維持してございまして、二〇二一年度におきましては百八十名となっております。

私ども、抜き打ち、リモートによる監視の強化、あるいは船舶検査情報の監査での活用、労務監理官の専門性向上などによりまして、効率的、効果的な監査を進めてまいりたいと存じております。

○高橋(千)委員 やはり足し算しましたね。私は遊覧船などのと聞きました。一般旅客不定期航路と定期航路では数字が違うと思うんですね。定期航路の方は、いわゆる海峡大橋ができたとか、明石海峡とか、様々な中で、当然、廃止になったところもあるんですね。一時は増えたけれども、減っているわけですよ。だけれども、不定期航路という意味でいえば、九五年四百五十五から二〇一九年五百七十五と、百十増えています。そうじゃありませんか。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。旅客不定期航路事業者数につきましては、一九九五年には四百五十五事業者数であったところ、二〇一九年には五百七十五、二〇二〇年には五百六十五、二〇二一年には五百六十ということで、増加をしているところでございます。

○高橋(千)委員 お認めになったと思います。そういう質問をしているのに、あえて足し算をして、いかにも横ばいだとか増えていないと言う。そういうところが不誠実なんです。

規制緩和五か年計画の目的は、国会答弁などでも、国民生活の向上、経済の活性化及び国際的調和等を図る、一般に企業活動はできるだけ自由にすることが消費者の利益につながる、こういうことが繰り返して説明をされておりました。

だけれども、九八年の運輸政策審議会海上交通部会答申においても、そうはいっても、安全の確保が最も重要な課題であり、安全確保のための方策は、基本的に需給調整規則を廃止した後も講じていくことが適当として、行政の関与の重要性や参入の在り方などを指摘していたはずだと思いますが、大臣、いかがですか。

○齊藤国務大臣 平成十年の運輸政策審議会海上交通部会答申においては、それまでの需給調整規則を前提とした免許制を改め、一定の資格要件を満たせば参入が認められる許可制とすべきとしながらも、運輸分野においては安全の確保が最も重要な課題であり、安全確保のための方策については、基本的に需給調整を廃止した後も講じていくことが適当であるとしております。

輸送を行う事業にとつては安全の確保が最も重要であることは、今も全く変わっておりません。国土交通省では、事故対策検討委員会を設置いたしまして、小型船舶を使用する旅客輸送の安全対策について、法的規制の在り方も含めて、総合的に検討することとしております。

この委員会で精力的に議論を行い、具体の施策にしっかりと反映させ、輸送の安全性を高めてまいります。

○高橋(千)委員 その安全確保の考え方は変わっていないという答弁だったと思えます。

この答申の中に、事業者は、その責任による事故を発生させた場合、被害者に対して損害賠償責任を負うが、保険や司法制度による救済はあくまでも人命の喪失等に対する事後的な補償手段にすぎないというのを書いて、これらのことから、安全の確保については、市場による自律的調整の機能に任せ切ることができないということをやっている。このことは、まさに徹底されなければならない、今の事故の教訓、最大の教訓ではないか、このように指摘をしたいと思えます。

ちよつと時間がなくなつたので、最後の方の質問を一つ行います。

例えば、出航が可能かどうかとか、無線での情報交換とか、航路が互いの営業を邪魔しないようになどという点でも、同業他社や、あと、漁業者との日常的な調整は必要だと思います。立派な安全管理規程を作つたとしても、実際に運用が正しく行われるかどうかは、相互チェックの仕組みが必要であります。

こうした、協議会というような形の、加盟していることを何らかの許可の条件にするなど、そういうことを徹底していく必要があると思えますが、大臣、最後お願いします。

○齊藤国務大臣 相互チェックの必要性ということの御質問でございします。

運航基準の遵守についてですが、何よりも、危険なときには絶対に運航しないという大原則を徹底していくことが重要だと考えています。

この危険なときには絶対に運航しないという大原則を徹底するべく、現在行っている緊急安全点検において、海象条件の厳しい航路を皮切りに、小型船舶を利用した全国の旅客船事業者に対し、特に、出航可否の判断における運航基準の遵守を指導しております。

委員御指摘の協議会を含め、地域の関係者が連携して安全意識を高めたり、知見を共有する取組は、地域全体の安全レベルの向上が期待できるこ

とから、意義のあるものであると考えます。

今、現在行っております事故対策検討委員会におきまして、例えば、港に黄色い旗を揚げたら、一律にその港の全事業者が運航しないこととしてはどうかとのアイデアもこの検討委員会で出ているところでございます。

国土交通省としまして、地域により事情が異なることを踏まえつつ、この検討委員会での議論を踏まえて、どんな仕組みが適切か、検討を進めてまいりたいと思います。

○高橋(千)委員 ありがとうございます。

海をよく知っている人から言われたアドバイスですので、是非これは実行していただきたいと思っています。

終わります。

○中根委員長 福島伸享君。

○福島委員 有志の会の福島伸享でございます。

大臣、今日はよろしくお願いいたします。

私は、四月二十日に、元鉄ちゃんとして、斉藤鉄夫、自他共に認める鉄道マニアの大臣に対して、鉄道政策について質問しましたけれども、今日はちょっと苦い話かもしれないけれども、私が感じるJR東日本が抱える問題について質問をさせていただきたいと思っています。

我々はパスをもらって、ありがたくJRに乗せていただいているんですけども、それで、あるときから、私の乗っている常磐線の特急が全席指定席になっちゃいます、JR東日本は、そのとき、皆さんが全員座れるサービスにしましたと思着せがましく言っているんですけども、私はグリーン車に乗るのが嫌いなので、いつも自由席に乗っていたんですね。それがなくなっちゃって全席指定席になると、当然、指定席料もかかるから、値上げなんですよ。

お客さんが選ぶものを、何か一方的に、全員座れるサービスだからといって実質値上げをするようなサービスを見てちよつと疑問を感じましたし、この資料の二という方を見ていただきたいんですけども、例えば、この一番上、五月二十日

の下野新聞、福田先生の地元ですけれども、高校生の悲鳴、放課後タッシュで毎日だとばたと。

JRのダイヤ改正で日光線が減らされてしまつて、四両編成が三本あつたのが二本になつちやつたらしいんですよ。ぎゅうぎゅう詰めで、乗り切れなくて遅れるし、ただ、JRは、全く乗れないような状況ではないのんきに言っているんですけれども、これは福田先生の地元のことです。

私の地元でも、水戸線という線がワンマン運転になつて、ワンマンだと、当然、五両編成でワンマンですから、ラッシュ時、全部の乗客を見ることができないんですよ。単線ですから、全部乗つたり降りたり安全を確認していくうちに遅れが常態化しまして、一本前の電車に乗らないと学校に間に合わないという悲鳴が聞かれたりとか、夜中、一人で娘さんが帰っていくのに、余り乗っていないところで、運転手さん一人て本場に大丈夫なのという声があつたりとか。

この表の下のところにあるように、消える駅のアナログ時計。駅というのは、時計があるのが情緒もあつていいんですけども、けちくさいことに、経費削減のためにアナログの時計を取っちゃうとか、何か物すごくサービスが低下しているような気がするんですよ。

一ページ目を見ていただけたらと思うんですけども、資料が前後して申し訳ないんですけども、私の地元の新治駅という駅があります。左の駅舎のような趣のある、元々ちゃんとした駅員がいる立派な駅だったんですけども、最近改築されて、右みたいな、青の一見おしゃれな駅なんです、なぜかトイレがないんですよ。

駅前で、タクシー、ずっと客待ちをしている人たちはこの駅のトイレを使っていたのに、トイレが使えませんかとか、トイレのない駅舎を造るといふのも、全くお客さんのことを考えていなくて、一体誰のための会社なんだというのを思うことが多いんですね。

民営化以降、民間会社ですから黒字を出さな

きやならないというのがありますでしようし、コロナ禍や少子高齢化、過疎化とかで経営が困っているのも、大変というのに分かるんですけども、余りにも独占事業というのにあぐらをかいて、乗客サービスを忘れているんじゃないかと思うんですけれども、ちよつと斉藤大臣、感想の方をお聞かせください。

○斉藤国務大臣 少子高齢化、人口減少による利用者の減少に加え、コロナ禍の長期化を受け、利用の低迷と経営状況の悪化に対する対策として、鉄道事業者は様々なコスト削減努力に取り組んでいるところであり、その一環として、御指摘のようなダイヤ改正やワンマン化等の方策が出てきている面もあるものと受け止めております。

しかしながら、鉄道事業者がサービスのレベルをできるだけ維持向上させていくことは、公共交通機関として果たすべき役割であると考えており、仮にコスト削減策を行うとしても、利用者への利便を著しく損なうことのないよう、利用者への丁寧な周知や、沿線自治体等の関係者に対し丁寧かつ十分な説明を行うなどの対応が重要と考えております。

今後とも、こうした観点を踏まえて丁寧な対応を取るよう、鉄道事業者をしっかりと指導してまいりたいと思います。

○福島委員 本場に指導していただきたいんですよ。ちよつと最近の幹部の社員を見てみると、偉そうな人が結構多いんですよ。地元にもちゃんと説明しない、そういう人も多いので、是非そこは指導していただけたらと思います。

もっと重要なのは、安全の問題だと思うんですね。トラブルが多くなつたように感じています。資料の三というのを見ると、ちよつとちよつちよつと恐縮なんですけれども、確かに統計上は、そんなに輸送障害というものは減つておりません。特に、この黄色の部分の部分が部内原因という会社か災害原因は増えていますが、部外原因とこの原因は増えているように見えませんだけ

も、ただ、これも資料の一ページ目ですけれども、様々なものがあります。

一番聞けなのは、おととい私の地元で起きた、水郡線、車掌乗せず発車。那珂、静駅というところで、車掌が乗れなくて徒歩で追いかけるという、笑っていますけれども、重大なことですよ、これは。

もっと深刻なのは、二〇二二年十月十日、JR東、運転見合せ。これは記憶に新しいんですけども、京浜東北線が七時間以上わたつてストップした。これは変電所の火災です。そのちよつと前には、山手線もケーブル損傷の漏電で四時間以上ストップするというのがありますし、その下は、列車同士の衝突とかですね。あと、下の方は、これまた情けないシリーズですけれども、私の地元の常磐線、居眠り相次ぐとか、こういうのが物すごく多いんですよ。かつては、国鉄というのは時計よく正確と言われていたんですけども、ちよつと考えられないような事件が多いと思うんですよ。

先ほど来、知床の遊覧船の話がありましたけれども、確かに法令違反もあると思います。ただ、法令に違反しているか違反していないか以前として、会社の体質として、あの知床の例も、桂田社長が遊覧船の事業を買収して、ベテランの船長を首にしちやつたり、従業員を解雇して、新しい、慣れない人が来たからああいうことが起きた。利益ばかりの経営がああいうことを呼んでいるんですよ。

だから、私は、表面的な統計上の話だけじゃなくて、今起きている事象、さつき笑いが起きるような、車掌さんが置いていかれるような、そういうのは、かつて破れ窓の理論というのがありました。町の中で一軒窓が破られたところがあると、必ずそれは凶悪犯罪が起きている町だと。一つのちよつちよつしるが実は大きな事象を表していることがあるわけですね。

ですから、私は、会社経営上の問題があるんじゃないかと思うんですけども、その点の認識

はいかがでしょうか。

○上原政府参考人 お答えいたします。

委員御提出の資料にもございますけれども、JR東日本においては、昨年十月、藤交流変電所で大変な停電が発生し、首都圏で最大八路線が運転を見合わせる輸送障害が発生いたしました。また、今年二月二日には、水郡線静駅におきまして、先ほど御指摘がございました、車掌を乗車させずに列車を発車させた事象などのトラブルが発生しているところでございます。

このようなトラブルに対しまして、JR東日本からは、まず、交流変電所の火災の輸送障害につきましては、変電所内の変圧器内部の電線がショートしたことや、あるいは、水郡線の事象につきましては、運転士が車掌からの出発合図を受ける前に列車を発車してしまったことが原因であるとの報告がございました。

国土交通省といたしまして、こうした個々のトラブルについて一件一件原因をしっかりと究明し、再発防止を図っていくことが重要であるというふうに考えております。

例えば、先ほどの藤交流変電所の火災による輸送障害に対しましては、国土交通省からJR東日本に対して再発防止策の検討を速やかに指示をいたしまして、その結果、火災の原因となった変圧器と電気回路の接続部の構造変更などの再発防止策を講じさせているところでございます。

いずれにいたしましても、今後も引き続き鉄道事業者の取組をしっかりと確認して、安全、安定輸送が確保されるように、適切に指導してまいります。

○福島委員 長く答弁、お疲れさまでございます。

私が聞きたいのはそういうことじゃなくて、法令とか技術上のものじゃない、会社の体質的なものがあるんじゃないかという問いだったんですね。是非、手短かに端的な答弁をお願いいたします。

その一つの例として、次の資料四というのがあ

るんですけども、会社の風通しが悪いんじゃないかということなんです。

労働組合の加入率というのを挙げております。二〇一八年に、JR東日本は、労働組合の運動方針をめぐる混乱から、最大の労組からの脱退者が相次ぎました。二〇一七年、全部の組合員で四万九千四百六十七人いたのが、二〇二一年には九千八百八十一人、物すごく減っているんですね。社員に対する割合は、九七・八二%が労働組合に加盟していたのが、今や二割を切る状況で、八割近くも減っています。

いろいろ組合に対する評価はあると思いますけれども、しかし、働く人が団結して現場の状況を伝えながら、経営者側と適切な緊張関係を持つ對話が成り立つところに安全が成り立つんだと思うんですね。特に、公益企業だったらなおさらだと思います。

例えば東電、これも様々な問題が指摘されましたが、組合の加盟率は一〇〇%です。東京ガスも一〇〇%、NNTは大体八割、日本郵政、JPは約六割、JALはほぼ一〇〇%、同じ鉄道の、私鉄の東武鉄道も九〇%。やはりしっかりと組合がして、現場の様々な安全上の気づきとかいうものを経営側とやり取りする中で安全文化というものができているのに、これだけ組合がないというのは、私は、安全上、問題があるんじゃないかと思うんですね。

資料五にあるような、これは新聞の記事を持ってまいりましたけれども、二〇一八年には、ジェイアールバス関東の白河支店の従業員に労働組合からの脱退を強要したとして、昨年の七月に、東京都労働委員会が、JR東日本は不当労働行為として敗訴しております。

この都の命令書には、白河のジェイアールの支店長は、佐藤さんというこの問題になった方の行為を会社に報告しないことと引換えにJR東労組の脱退届を出すように佐藤に求め、同人がこれを拒否すると、同人が転勤になる可能性やJR東労組が将来なくなる可能性を示唆するなどして同組

合から脱退するよう働きかけているのであるから、本件行為は、組合の運営に干渉し、組合を弱体化させる行為である、白河支店長の本件行為は、会社の意を体してなされたものであると言っている。会社が組織的に組合潰しをやっているというところが東京都労働委員会の判決で認められているんですね。

私は、国民の安全を預かる公益企業がこのような会社ぐるみで組合潰しをやって、組合のない会社にしてしまっているのは問題であると思いますけれども、どう認識されますか。端的にお答えください。

○上原政府参考人 本件については承知をいたしておりますが、現在、中央労働委員会係争中であることから、コメントについては差し控えさせていただきます。

○福島委員 予想したとおりの答えをありがとうございます。

私が先ほど来一貫して申し上げているのは、法令の遵守だけじゃなくて、会社の体質とか雰囲気、事故を起こす可能性があるというのは、今回、知床の事故でも分かったわけですね。

今日もいっぱい来ておりますけれども、二〇二〇年からジョブローテーションというのを設けて、異なる職種での異動をするような制度を設けて、運転士の六十八人が、電車の運転をする人が車掌になったり、あるいは駅員になったりしているんですね。そのうちの、異動した人の二割が異議を申し立てているんです、不本意だと。

社員からも様々な声が上がっています。例えば、車掌さんを辞めて、不本意ながら別の職場になったから高校の先生になった人は、ちよつと言葉は悪いですが、会社はくそ、会社に夢や希望、将来がない、昨年、音楽の資格を取るために自己都合退職した。あるいは、運転士さんは、管理職の人間味のなさなど、精神的ストレスを感じた、自ら好きなことをしたいといって、造園業に替わりました。女性の方は、これも運転士さん、ダイヤ改正後、泊まり勤務をやるように言われ、家族

と相談したけれども、仕事と育児の両立に家族から理解されず退職したといって、保育士さんになった。こういう声が結構上がっているんですよ。

そして、労働組合法でも、正当な理由なく会社は団体交渉を拒むことができないにもかかわらず、二〇一九年には、十二件の交渉申入れに対して一件交渉しなかった。二〇二〇年には九件、二〇二一年も九件、団体交渉を行わないんですね。そもそも組合側の声も聞かない。私は、これも、提訴されたらどうなるかわからない問題だと思いますよ。

ある幹部社員、高岡さんという経営企画部長ですけれども、何もしない言い訳に安全を使っているじゃない、安全のために今までどうする、安全のために余計なことはしない、安全のために余計な時間は使わないみたいなことは、何もしない言い訳にしかならないといって、要は、安全のために何か交渉するのをやめてくれよみたいなことを言っているわけですよ。私は、ちよつこれは会社の体質として異常なんじゃないかな、国民の安全に関わる重要な問題じゃないかなと思うんです。

思い返してみれば、二〇〇五年に、JR西日本が福知山線で大きな事故を出して、百七人が亡くなりました。このとき問題になったのは日勤教育というやつですよ、懲罰的な人事。おまえ、一日トイレ掃除をしなさい、反省文を一日書いていろ。といって、事故を起こした運転士さんも、三回もこの日勤教育を受けていたんです。どんどん運転士さんが、先ほど言ったように、人事異動で替わっちゃうから、この人はたった十一か月しかやっていない。

今回の知床も同じですよ。やはり会社の体質からこういう大きな事故が起きるので、大臣、これはちよつと問題意識を持ってみませんか。いかがですか。

○斉藤国務大臣 JR東日本が適切に事業を運営する上で必要となる労使関係をいかに構築してい

くかということは、JR東日本の経営上の問題である」と認識しております。

他方、鉄道の安全を確保することは大事なことであり、輸送の安全を支える業務の遂行に当たっては、職場における職員やチームの間での情報共有や意思疎通が円滑になされるということが重要で

です。

国土交通省としては、仮に鉄道の安全、安定輸送に関わる問題が生じてくるのであれば、安全、安定輸送を十分に確保することが必要であるとの観点から、適切に対処していくことになると考えています。

いずれにいたしましても、今後とも鉄道の安全、安定輸送の確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○福島委員 慎重な答弁だとは思いますが、是非答弁以外で、私の言っていることは、今、これは現に起きていることでありますから、是非、鉄道を愛する斉藤大臣にちよっと胸にとどめておいておきたいんですね。

というのは、国土交通省は、鉄道事業法という下に鉄道の所管をして、それを監督する権限があります。ただ、これはいつも、鉄道だけじゃなくて、今回の知床の船もそうですけれども、事故が起きたら規制を強化するということを繰り返すんです。盛土もそうですよね。事故が起きたら規制を強化するというのをこれまでずっと繰り返してきているんですよ。それは、なるべく見ざる言わざる聞かざるじゃないけれども、法令に明確に違反すればそこは言うけれども、そうじゃないことには言わないんです。

先ほどの破れ窓の理論ではないけれども、大きな事故が起きるときには、必ず小さなきつかけがあるんですね。それを気づいて、最初、いきなり厳しい法令でやるかどうかは分からないけれども、でも、そこで注意してあげること、をやらないと、大きく私は間違えていくんだというふうに思っております。

鉄道事業法の二十三条には、業務改善命令が出せるという規定があるんですね。でも、業務改善

命令を出すというのは、これは大きなことだと思います。過去、JR東日本が適用を受けたのは一回だけ。平成十五年に、中央線の三鷹―国分寺間の高架切替工事とか、京浜東北線の大森―大井町間の軌道工事で相次いで事故が起きて、輸送障害が起きたということをきっかけに出されたもので、これが出されるというのは大変なことだと思っております。

ただ、その前にもいろいろできることがあるんですね。鉄道事業法五十五条には報告の徴収、五十六条には立入検査というのがあって、それに基づく鉄道事業等監査規則で、保安監査、業務監査、会計監査というのができるようになっております。

私が今日何度も繰り返しているのは、コンプライアンスとよく言いますよね、法令遵守と訳されます。でも、コンプライアンス、イコール法令遵守、イコール法令を守っていただきたいということじゃないんですね。法令だけじゃなくて、その法令に定められた様々な倫理観とか公序良俗とか社会規範を自ら率先して守っていきましよう、それがコンプライアンスの基礎であると大体教科書に書いてあります。

そういうことから考えれば、最近の、今まで言ったようなJRのサービスの低下、あるいは会社の風通しの悪さ、様々なトラブル、車掌さんが置いてきぼりになる、そんなことを見ると、今度、例えば耐震のために値上げとか、あるいはパリフリーの値上げとか、いろいろ言われています。それも大事だと思えます。しかし、その以前として、会社の在り方として、法令を遵守しているかだけじゃなくて、法令を遵守するような会社の体制になっているのかということ自体も、この鉄道事業法五十六条の監査に基づいてチェックすべきではないかと思っておりますけれども、大臣、御見解はいかがでしょう。

○斉藤国務大臣 事業改善命令の前提となる調査につきましては、事故や輸送障害の発生を端緒として、国土交通省は、鉄道事業者に対して、鉄道事業法五十六条に基づき監査、立入検査を実施

しております。この監査は、定期的に行うものと別に、社会的に影響の大きい事故の発生等により、特に必要があると認める場合に行う特別保安監査です。

さらに、その監査の際、重大な法令違反などが判明した場合には、鉄道事業法第二十三条に基づき、事業改善を命じております。

例えば、JR東日本に対しては、平成十五年九月及び十月に社会的に影響の大きい輸送障害を中央線で発生させたことから、先ほど委員御指摘のとおりです、同年十月に特別保安監査を実施し、同年十二月に事業改善を命じております。

国土交通省としては、今後ともこうした監査を通じて、輸送の安全を確保するための取組が鉄道事業者において適切に行われているかどうかを把握し、必要に応じて改善指導を行ってまいりたいと思います。

○福島委員 大臣、多分、それは答弁書を読むのを間違えている、別の問いの答弁書だと思いを聞かしていただいても、答弁書がなければ、答弁は結構です。

特別監査じゃなくて、一般的な監査のことをお聞きしたんですけれども、答弁書がなければ、定期的な監査の場合でも、今日、私が一貫して申し上げているのは、法令に違反しているかだけじゃないんですよ。法令に違反する状況があるかということ自体も監査で見た方がいいと思うんですよ。そのことを申し上げたいと思います。

最後になりますけれども、やはりこうなるのも、恐らく、国鉄分割・民営化からこれだけ時間が過ぎて、三十年以上が過ぎて、様々なひずみができているんだと思うんですね。国鉄分割・民営化が起きたときは、まさにバブル真っ盛りのときです。右肩上がりが続くと思われていた時代から、人口が減少し、あるいは地球環境問題のような新たな対応も必要になってきた、コロナの影響もある。

先日議論したときも、大臣は、国鉄改革から三十五年経過した、鉄道をとり巻く環境は大きく変化している、今年二月から、鉄道事業者と地域の

協働による地域モビリティの刷新に関する検討会というものを立ち上げて、公共交通、そして地域公共交通の中に鉄道をどう位置づけるか議論していくという答弁をいただいたんですけど、もうちよっと具体的に、これは地域の話だけじゃないと思うんですよ、日本国として、鉄道を公でどう位置づけ、誰が運営するのか。

例えば、駅とか線路とか、トイレのない駅を造るんじゃないかって、駅自体が地域のものなわけですから、JRが勝手にトイレのない駅なんて造っちゃいけないと思うんですね。その上に誰が列車を走らせるのか。駅中や駅前の開発、高輪ゲートウェイとかに随分熱心に取り組んでいる会社はありますけれども、それは誰がどのようにやるのか。その負担は誰がやるのか。税金なのか、料金収入なのか、あるいは公的なものが鉄道会社に補助をするのか。

鉄道事業の在り方そのものを根本から見直す時期に来ていると思うんですけども、この検討会とは別に、国鉄分割・民営化の後を検証した上で、その根本の議論を始める必要があると思うんですけれども、大臣の御見解はいかがでしょう。

○斉藤国務大臣 今行っております検討委員会、これは、地域の鉄道、また地方公共交通をどう維持していくかということ、国がしっかりと関与する形で、地方自治体、事業者、しっかりと体制を構築していこうというものでございます。

今の福島委員の指摘は、その先に、鉄道全体をどのように支えていくか。いわゆるJRが発足してから三十年以上たちました、今、コロナ禍の中で大きな転換点を迎えている、ここについて国民的な議論ということがあってもいいのではないかなという御提案かと思えます。

しっかりとちよっと参考にさせていただき、考えさせていただきたいと思えます。

○福島委員 ありがとうございます。また斉藤大臣とは鉄道談議を行ってまいりたいと思えますので、今後ともよろしくお願ひします。

どうもありがとうございました。

○中根委員長 次に、内閣提出、参議院送付、自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣斎藤鉄夫君。

自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○斉藤国務大臣 ただいま議題となりました自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律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。

自動車事故件数及び死者数は減少傾向にあるものの、引き続き、毎年新たな自動車事故被害者等となる方が発生するとともに、後遺障害者は横ばい傾向にある中、リハビリテーションの機会の充実等による被害者支援の更なる充実や先進的な安全技術の普及等による事故防止の一層の推進が必要不可欠であります。一方で、被害者支援及び事故防止に係る事業は自動車事故対策勘定に置かれる有限の積立金を財源としており、その財源が枯渇した場合、事業の継続が困難となるおそれがあります。このため、被害者支援及び事故防止に係る事業について持続的に実施できる仕組みへの転換を図ることにより、被害者やその御家族などが安心して生活できる社会、自動車事故のない社会の実現に向けた取組を進めることが必要であります。

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、これまで当分の間の措置として位置づけられてきた被害者支援及び事故防止に係る事業について、被害者保護増進等事業として恒久的な

事業に見直した上で、自動車事故対策事業として、被害者支援の観点から目的を同じくする自動車損害賠償保障事業、すなわち無保険車による事故やひき逃げ事故等の被害に遭われた方の損害の填補に係る事業と一体的かつ安定的に実施することとしております。

第二に、保険会社等は、自動車損害賠償保障事業及び被害者保護増進等事業から成る自動車事故対策事業に必要な費用に充てるため、自動車事故対策事業賦課金を政府に納付しなければならないこととしております。

第三に、これまで当分の間設置する勘定として被害者支援及び事故防止に係る事業を経理してきた自動車事故対策勘定について、その事業の恒久化に伴い、恒久的な勘定に見直した上で、保障勘定と統合し、一体的に経理することとしております。

そのほか、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○中根委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○中根委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その日時、人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○中根委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

次回は、来る六月三日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十二分散会

自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案
自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律
(自動車損害賠償保障法の一部改正)

第一条 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。
目次中「第二十三条の二十一」を「第二十三条の二十二」に、「第四章 政府の自動車損害賠償保障

「第四章 自動車事故対策事業

第一節 総則(第七十一条)

事業第七十一条―第八十二条の二)を

第二節 自動車損害賠償保障事業第七十二条―第七十

第三節 被害者保護増進等事業第七十七条の二―第七

第四節 雑則第七十八条―第八十二条の二)

七条) に改める。

十七条の四)

第一条中「確立する」の下に「とともに、これを補完する措置を講ずる」を加える。

第二十三条の五第一項中「係る紛争」の下に「(以下「紛争」という。)」を加える。

第二十三条の六第一項第一号中「保険金等又は共済金等の支払に関する」を削る。

第三章第二節の二中第二十三条の二十一を第二十三条の二十三とし、第二十三条の二十を第二十三条の二十二とする。

第二十三条の十九第一項第二号中「第二十三条の十四又は第二十三条の十五第一項」を「第二十三条の十六又は第二十三条の十七第一項」に改め、同条に次の一項を加える。

3 第一項の規定により指定の取消しの処分を受けた者は、当該処分の日から二週間以内に、当該処分の日に紛争処理が実施されていた紛争の当事者に対し、当該処分があつた旨を通知しなければならない。

第二十三条の十九を第二十三条の二十一とし、第二十三条の十六から第二十三条の十八までを二条ずつ繰り下げる。

第二十三条の十五に次の一項を加える。

4 第一項の規定により紛争処理業務の全部の

廃止の許可を受けた者は、当該許可の日から二週間以内に、当該許可の日に紛争処理が実施されていた紛争の当事者に対し、当該許可を受けた旨及び第二項の規定により指定がその効力を失った旨を通知しなければならない。

第二十三条の十五を第二十三条の十七とし、第二十三条の十四を第二十三条の十六とし、第二十三条の十三に次の二条を加える。

(時効の完成猶予)

第二十三条の十四 紛争処理による解決の見込みがないことを理由に指定紛争処理機関により当該紛争処理が打ち切られた場合において、当該紛争処理の申請をした紛争の当事者がその旨の通知を受けた日から一月以内に当該紛争処理の目的となつた請求について訴えを提起したときは、時効の完成猶予に関しては、当該紛争処理の申請の時に、訴えの提起があつたものとみなす。

2 第二十三条の十七第二項の規定により指定がその効力を失い、かつ、当該指定がその効力を失つた日に紛争処理が実施されていた紛争がある場合において、当該紛争処理の申請

をした紛争の当事者が同条第四項の規定による通知を受けた日又は当該指定がその効力を失ったことを知った日のいずれか早い日から一月以内に当該紛争処理の目的となつた請求について訴えを提起したときも、前項と同様とする。

3 指定が第二十三条の第二十一第一項の規定により取り消され、かつ、その取消しの処分の日以降に紛争処理が実施されていた紛争がある場合において、当該紛争処理の申請をした紛争の当事者が同条第三項の規定による通知を受けた日又は当該処分を知つた日のいずれか早い日から一月以内に当該紛争処理の目的となつた請求について訴えを提起したときも、第一項と同様とする。

(訴訟手続の中止)
第二十三条の十五 紛争について当該紛争の当事者間に訴訟が係属する場合において、次の各号に掲げる事由のいずれかに該当し、かつ、当該紛争の当事者の共同の申立てがあるときは、受訴裁判所は、四月以内の期間を定めて訴訟手続を中止する旨の決定をすることができる。

一 当該紛争について、当該紛争の当事者間において指定紛争処理機関による紛争処理が実施されていること。

二 前号に掲げる事由のほか、当該紛争の当事者間に指定紛争処理機関による紛争処理によつて当該紛争の解決を図る旨の合意があること。

2 受訴裁判所は、いつでも前項の決定を取り消すことができる。

3 第一項の申立てを却下する決定及び前項の規定により第一項の決定を取り消す決定に対しては、不服を申し立てることができない。

「第四章 政府の自動車損害賠償保障事業を」
「第四章 自動車事故対策事業」に改め、第四章第七十一条の前に次の節名を付する。

第一節 総則

第七十一条を次のように改める。

第七十一条 政府は、この法律の規定により、自動車事故対策事業として、次条第一項に規定する自動車損害賠償保障事業及び第七十七条の二第一項に規定する被害者保護増進等事業を行う。

第七十一条の次に次の節名を付する。

第二節 自動車損害賠償保障事業
第七十二条を次のように改める。

(業務)

第七十二条 政府は、自動車損害賠償保障事業として、次の業務を行う。

一 自動車の運行によつて生命又は身体を害された者がある場合において、その自動車の保有者が明らかでないため被害者が第三条の規定による損害賠償の請求をすることができないときに、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害を填補すること。

二 責任保険の被保険者及び責任共済の被共済者以外の者が、第三条の規定によつて損害賠償の責に任ずる場合(その責任が第十条に規定する自動車の運行によつて生ずる場合を除く。)に、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害を填補すること。

三 第十六条第四項又は第十七条第四項(これらの規定を第二十三条の第三項において準用する場合を含む。)の規定による請求により、これらの規定による補償を行うこと。

2 前項各号の請求の手続は、国土交通省令で定める。

第七十三条第一項中「前条第一項」を「前条第一項第一号又は第二号」に、「てん補」を「填補」に、「同項」を「同項第一号又は第二号」に改め、同条第二項中「前条第一項後段の場合」を「前条第一項第二号の場合」に、「前条第一項後段の規定」を「同号の規定に」、「てん補」を「填補」に改める。

める。

第七十三条の二の見出しを「第七十二条第一項第一号又は第二号の規定による損害の填補についての履行期」に改め、同条第一項中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一号又は第二号」に、「てん補」を「填補」に、「てん補すべき」を「填補すべき」に改め、同条第二項中「てん補」を「填補」に改める。

第七十四条の見出しを「差押えの禁止」に改め、同条中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号又は第二号」に、「差し押える」を「差し押さえる」に改める。

第七十五条中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号若しくは第二号」に改める。
第七十六条第一項中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号又は第二号」に、「てん補」を「填補」に改める。

第七十七条第一項中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号又は第二号」に改め、同条の次に次の一節及び節名を加える。

第三節 被害者保護増進等事業
(業務)

第七十七条の二 政府は、被害者保護増進等事業として、次の業務を行う。

一 被害者の療養を行う施設の設置及び運営、被害者の療養生活の援護、被害者の受ける介護の援護その他の被害者の保護の増進を図るために必要な業務

二 道路運送法第二条第二項に規定する自動車運送事業(貨物利用運送事業法平成元年法律第八十二号)第二条第八項に規定する第二種貨物利用運送事業を含む。)に従事する者に対する運行の安全の確保に関する事項の指導、自動車事故の発生防止に資する機器及び装置の導入の促進その他の自動車事故の発生防止を図るために必要な業務

2 政府は、被害者保護増進等事業に係る業務のうち、独立行政法人自動車事故対策機構法

(平成十四年法律第百八十三号)第十三条に掲げるものについては、独立行政法人自動車事故対策機構に行わせるものとする。

(被害者保護増進等計画)

第七十七条の三 国土交通大臣は、被害者保護増進等事業の安定的かつ効果的な実施を図るため、被害者保護増進等事業の実施に関する事項を定めた計画(以下「被害者保護増進等計画」という。)を作成するものとする。

2 被害者保護増進等計画に定める事項は、次のとおりとする。

一 被害者の生活の実態、自動車事故の発生状況その他の被害者保護増進等事業の実施に際し考慮すべき事項
二 被害者保護増進等事業の目標に関する事項

三 前号の目標の達成のため実施すべき被害者保護増進等事業の概要に関する事項
3 国土交通大臣は、被害者保護増進等計画を作成するときは、あらかじめ、被害者その他の関係者の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、財務大臣に協議しなければならない。

4 国土交通大臣は、被害者保護増進等計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5 前二項の規定は、被害者保護増進等計画の変更について準用する。

(助成)

第七十七条の四 政府は、被害者保護増進等計画に基づき、独立行政法人自動車事故対策機構に対する独立行政法人通則法平成十一年法律第百三十三号)第四十六条第一項の交付並びに独立行政法人自動車事故対策機構法第五条第三項の出資及び同法第十八条第一項の貸付け並びに独立行政法人自動車事故対策機構その他の被害者保護増進等計画に規定する事業を実施する者に対する補助を行うものとする。

第四節 雑則

第七十八条の見出しを「(自動車事故対策事業賦課金)」に改め、同条中「者は」の下に「第七十一条に規定する自動車事故対策事業に必要な費用に充てるため」を加え、「自動車損害賠償保障事業賦課金」を「自動車事故対策事業賦課金」に改める。

第七十九条中「第七十二条第一項後段」を「第七十二条第一項第二号」に、「てん補」を「填補」に改める。

第八十条第一項及び第四項並びに第八十一条中「自動車損害賠償保障事業賦課金」を「自動車事故対策事業賦課金」に改める。

第八十二条の見出しを「(自動車事故対策事業に関する費用の繰入れ)」に改め、同条第一項中「自動車損害賠償保障事業賦課金」を「自動車事故対策事業賦課金」に改める。

第八十三条中「自動車損害賠償保障事業」を「自動車事故対策事業」に改める。

第八十六条の三中「該当する」の下に「場合には、その違反行為をした」を加え、同条第一号及び第二号中「者」を「とき」に改め、同条第三号を削り、同条に次の一項を加える。

2 第八十四条の二第二項又は第三項の規定に違反した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第八十七条中「受けたの下に」ときは、その違反行為をしたを加える。

第八十七条の二中「違反した」の下に「ときは、その違反行為をした」を加える。

第八十八条中「該当する」の下に「場合には、その違反行為をした」を加え、同条第一号及び第二号中「者」を「とき」に改め、同条第三号中「者」を「とき」に改め、同条を同条第四号とし、同条第二号の次に次の一号を加える。

三 第二十三条の十七第四項又は第二十三条の二十一第三項の規定による通知をせず、又は虚偽の通知をしたとき。

第八十八条の二中「ときは」を「場合には」に改

め、同条第一号中「第二十三条の十五第一項」を「第二十三条の十七第一項」に改め、同条第二号中「第二十三条の十六」を「第二十三条の十八」に改め、同条第三号中「第二十三条の十七第一項」を「第二十三条の十九第一項」に改める。

第八十九条中「該当する」の下に「場合には、その違反行為をした」を加え、同条各号中「者」を「とき」に改める。

第九十条中「第八十六条の三第一号若しくは第二号」を「第八十六条の三第一項」に改める。

附則第三項中「第二百十三条第一項第一号ロ」を「第二百十三条第一項第一号ハ」に改める。

附則中第四項の前の見出し、同項から第六項まで、第七項の前の見出し、同項及び第八項を削る。

(特別会計に関する法律の一部改正)
第二条 特別会計に関する法律(平成十九年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

第二百十條第一項中「自動車損害賠償保障事業」を「自動車事故対策事業」に改め、同条第二項中「自動車損害賠償保障事業」を「自動車事故対策事業」に、「の規定による」を「第七十一条に規定する」に改める。

第二百十二條中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(自動車事故対策勘定の基金)
第二百十二條の二 自動車事故対策勘定においては、自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律(令和四年法律第 号)附則第三条第四項の規定によりこの勘定に帰属した資産の価額から負債の価額を控除した額(同法第二条の規定による改正前の附則第五十五条第一項に規定する自動車事故対策計画に基づく交付等に係るものに限る。)に相当する金額をもって基金とする。

2 前項の基金の金額は、第二百十八條第二項又は第三項の規定による整理が行われること

により増減するものとする。

第二百十三條第一項中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改め、同項第一号イ中「自動車損害賠償保障事業賦課金」を「自動車事故対策事業賦課金」に改め、同号中ホをリとし、ロからニまでをへからチまでとし、イの次に次のように加える。

ロ 積立金からの受入金
ハ 積立金から生ずる収入
ニ 自賠法第七十七条の四の規定による貸付金の償還金

ホ 独立行政法人自動車事故対策機構法(平成十四年法律第百八十三号)第十五条第二項の規定による納付金

第二百十三條第一項第二号ニをホとし、ハをニとし、ロをハとし、同号イ中「第七十二条第一項及び第二項」を「第七十二条第一項各号」に改め、同号イを同号ロとし、同号にイとして次のように加える。

イ 自賠法第七十七条の四の規定による交付金並びに出資金及び貸付金並びに補助金

第二百十三條第二項第一号ホ中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改め、同項第二号イ中「自動車損害賠償保障事業」を「自動車事故対策事業」に改める。

第二百十四條及び第二百五條第一項中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改める。

第二百十六條の見出し中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改め、同条中「自動車損害賠償保障事業」を「自動車事故対策事業」に、「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改める。

第二百十八條中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改め、同条に次の二項を加える。

2 前項の規定にかかわらず、自動車事故対策勘定において、毎会計年度の被害者保護増進等事業(自賠法第七十七条の二第一項に規定する被害者保護増進等事業をいう。以下この節において同じ。)に係る損益計算上の利益と

して政令で定めるところにより算定した金額がある場合には、同勘定の基金に組み入れて整理するものとする。

3 第一項の規定にかかわらず、自動車事故対策勘定において、毎会計年度の被害者保護増進等事業に係る損益計算上の損失として政令で定めるところにより算定した金額がある場合には、同勘定の基金を減額して整理するものとする。

第二百十八條の次に次の一条を加える。

(積立金)
第二百十八條の二 自動車事故対策勘定において、毎会計年度の歳入歳出の決算上剰余金を生じた場合には、当該剰余金のうち、被害者保護増進等計画(自賠法第七十七条の三第一項に規定する被害者保護増進等計画をいう。以下この節において同じ。)を安定的に実施するために必要な金額を、積立金として積み立てるものとする。

2 前項の積立金は、被害者保護増進等計画を実施するために必要がある場合には、予算で定める金額を限り、自動車事故対策勘定の歳入に繰り入れることができる。

第二百十九條及び第二百二十一条(見出しを含む)中「保障勘定」を「自動車事故対策勘定」に改める。

附則第五十五条の見出し中「及び自動車事故対策計画に基づく交付等」を削り、同条第一項中「(以下「なお効力を有する旧自賠法」という。)」及び「(以下「自動車損害賠償責任再保険事業等」という。))並びに自賠法(第二百十條第二項に規定する自賠法をいう。以下同じ。))附則第四項の自動車事故対策計画(以下「自動車事故対策計画」という。))に基づく自賠法附則第五項の規定による交付並びに出資及び貸付け並びに補助(以下「自動車事故対策計画に基づく交付等」という。))を削り、同条第二項を削る。

附則第五十六條を次のように改める。

(自動車安全特別会計において前条の規定による経理を行う場合における歳入及び歳出の特例等)
第五十六条 前条の規定による経理を自動車安全特別会計で行う場合における第二百一十二条の二、第二百一十三条、第二百一十五条、第二百一十六条、第二百一十八条及び第二百一十八条の二の規定の適用については、第二百一十二条の二第一項中「に係るもの」とあるのは、並びに自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律(平成十三年法律第八十三号)附則第二条第一項の規定によりなおその効力を有することとされる同法第一条の規定による改正前の自動車損害賠償保障法(以下この節において「なお効力を有する旧自賠法」という。)の規定に基づく再保険関係及び保険関係に係る自動車損害賠償責任再保険事業及び自動車損害賠償責任共済保険事業(以下この節において「自動車損害賠償責任再保険事業等」という。)に係るもの」と、第二百一十三条第一項第一号中「リ 附属雑収入」とあるのは、
「リ なお効力を有する旧自賠法第四十六百一十三条第一項第一号中「リ 附属雑収入」とあるのは、
又 附属雑収入
条(なお効力を有する旧自賠法第五十条第一項において準用する場合を含む。)の規定による納付金」と、同項第二号中「二 一時借入金金の利子」とあるのは、
「二 なお効力を有する旧自賠法第四十五条第二項(なお効力を有する旧自賠法第五十条第一項において準用する場合を含む。)の規定による返還金」と、同条第二項第二号イ中「及び自動車検査登録等事務」とあるのは、「自動車検査登録等事務及び自動車損害賠償責任再保険事業等」と、第二百一十五条第一項中「の業務の執行に要する経費」とあるのは「及びなお効力を有する旧自賠法第五十一条の規定に基づく自動車損害賠償責任再保険事業等の業務の執行に要する経費」と、第二百一十六条中「自動車事故対策事業」とあるのは「自動車事故対策事業及び自動車損害賠償責任再保険事業等」と、第二百一十八条第二項及び第三項中「に係るもの」とあるのは「及び自動車損害賠償責任再保険事業等に係るもの」と、第二百一十八条の二第一項中「必要な金額」とあるのは「必要な金額並びに自動車検査登録勘定への繰入金(自動車損害賠償責任再保険事業等に係るものに限り、なお効力を有する旧自賠法第四十条第一項の規定による再保険の再保険金及び同条第二項の規定による保険の保険金(以下この節において「自動車損害賠償責任再保険金等」という。)、なお効力を有する旧自賠法第四十五条第二項なお効力を有する旧自賠法第五十条第一項において準用する場合を含む。)の規定による返還金並びに一時借入金金の利子に充てるために将来に必要な金額」と、同条第二項中「被害者保護増進等計画を実施するために」とあるのは「被害者保護増進等計画を実施するため並びに自動車検査登録勘定への繰入金(自動車損害賠償責任再保険事業等に係るものに限り、なお効力を有する旧自賠法第五十条第一項において準用する場合を含む。)の規定による返還金及び一時借入金金の利子の財源に充てるために」とする。

附則第五十七条から第六十四条までを次のように改める。
第五十七条から第六十四条まで 削除
附則第六十五条を削り、附則第六十五条の二を附則第六十五条とする。
附則第二百五十九條の三第一項中「附則第十五条第一項を、附則第五十五条」に改め、同条第四項中「保障勘定を「自動車事故対策勘定」に改め、「自動車事故対策勘定」を削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、令和五年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
一 附則第四条の規定 公布の日
二 第一条中自動車損害賠償保障法の目次の改正規定(第二十三条の二十一を「第二十三条の二十三」に改める部分に限る。)、同法第二十三条の五第一項及び第二十三条の六第一項第一号の改正規定、同法第三章第二節の二第二十三条の二十一を第二十三条の二十三とし、第二十三条の二十を第二十三条の二十二とする改正規定、同法第二十三条の十九の改正規定、同法第二十三条の二十一とし、同法第二十三条の十六から第二十三条の十八までを二条ずつ繰り下げる改正規定、同法第二十三条の十五に一項を加える改正規定、同条を同法第二十三条の十七とし、同法第二十三条の十四を同法第二十三条の十六とし、同法第二十三条の十三の次に二条を加える改正規定並びに同法第八十六条の三から第九十条までの改正規定並びに次条の規定 公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日

(自動車損害賠償保障法の一部改正に伴う経過措置)
第二条 前条第二号に掲げる規定の施行の際現に指定紛争処理機関に係属している第一条の規定による改正前の自動車損害賠償保障法第二十三

条の六第一項第一号に規定する紛争処理に關し当該紛争処理の目的となつてゐる請求についての第一条の規定による改正後の自動車損害賠償保障法附則第五条において「新自賠法」という。)、第二十三条の十四の規定の適用については、前条第二号に掲げる規定の施行の時に、当該紛争処理の申請がされたものとみなす。
(特別会計に關する法律の一部改正に伴う経過措置)
第三条 第二条の規定による改正後の特別会計に關する法律(以下この項及び第三項において「新特会法」という。)の規定は、令和五年度の予算から適用し、同条の規定による改正前の特別会計に關する法律(以下この項において「旧特会法」という。)に基づく自動車安全特別会計(第三項において「旧自動車安全特会」という。)の保障勘定(以下この条において「旧保障勘定」という。及び自動車事故対策勘定(以下この条において「旧自動車事故対策勘定」という。))の令和四年度の収入及び支出並びに同年度以前の年度の決算に關しては、なお従前の例による。この場合において、この項前段の規定によりなお従前の例によることとされる旧特会法附則第六十一条第一項中「並びに一時借入金金の利子に充てるために」とあるのは、「一時借入金金の利子並びに自動車損害賠償保障法及び特別会計に關する法律の一部を改正する法律(令和四年法律第

号)第一条の規定による改正前の自賠法附則第五項の規定による交付並びに出資及び貸付け並びに補助の財源に充てるために」とし、旧保障勘定及び旧自動車事故対策勘定の令和五年度の歳入に繰り入れるべき金額があるときは、新特会法に基づく自動車安全特別会計の自動車事故対策勘定(以下この条において「新自動車事故対策勘定」という。)の歳入に繰り入れるものとする。
2 旧保障勘定又は旧自動車事故対策勘定の令和四年度の歳出予算の経費の金額のうち財政法(昭和二十二年法律第三十四号)第十四条の第三

一項又は第四十二条ただし書の規定による繰越しを必要とするものは、新自動車事故対策勘定に繰り越して使用することができる。

3 旧自動車安全特会の令和四年度の出納の完結の際、旧保障勘定及び旧自動車事故対策勘定に所属する積立金は、新特会法第二百十八条の二第一項(新特会法附則第五十六条の規定により読み替えて適用する場合を含む。)の規定により、新自動車事故対策勘定に所属する積立金として積み立てられたものとみなす。

4 この法律の施行の際、旧保障勘定又は旧自動車事故対策勘定に所属する権利義務は、新自動車事故対策勘定に帰属するものとする。

5 前項の規定により新自動車事故対策勘定に帰属する権利義務に係る収入及び支出は、新自動車事故対策勘定の歳入及び歳出とする。

(政令への委任)

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に必要の経過措置は、政令で定める。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新自賠法の規定について、その施行の状況等を勘案して検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

(住民基本台帳法の一部改正)

第六条 住民基本台帳法(昭和四十二年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

別表第一の百十四の項中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号又は第二号」に、「てん補」を「填補」に改める。

(消費税法の一部改正)

第七条 消費税法(昭和六十三年法律第百八号)の一部を次のように改正する。

別表第一第六号へ中「第七十二条第一項(定義)」を「第七十二条第一項第一号及び第二号(業務)」に、「てん補する」を「填補する」に改める。
(平成六年度における財政運営のための国債整

理基金に充てるべき資金の繰入れの特例等に関する法律の一部改正)

第八条 平成六年度における財政運営のための国債整理基金に充てるべき資金の繰入れの特例等に関する法律(平成六年法律第四十三号)の一部を次のように改正する。

第七条第二項中「当該勘定、自動車損害賠償保障事業特別会計又は自動車安全特別会計の保障勘定」を「当該各勘定、自動車損害賠償保障事業特別会計の自動車事故対策勘定若しくは保障勘定、自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律(令和四年法律第 号)第二条の規定による改正前の特別会計に関する法律に基づく自動車安全特別会計の自動車事故対策勘定若しくは保障勘定又は自動車安全特別会計の自動車事故対策勘定に、」

「保障勘定に繰り入れる」を「自動車事故対策勘定に繰り入れる」に改め、同条第三項中「保障勘定への」を「自動車事故対策勘定への」に改める。

附則第二項を削り、附則第一項の項番号を削る。

(平成七年度における財政運営のための国債整理基金に充てるべき資金の繰入れの特例等に関する法律の一部改正)

第九条 平成七年度における財政運営のための国債整理基金に充てるべき資金の繰入れの特例等に関する法律(平成七年法律第六十号)の一部を次のように改正する。

第十条第二項中「当該勘定、自動車損害賠償保障事業特別会計又は自動車安全特別会計の保障勘定」を「当該各勘定、自動車損害賠償保障事業特別会計の自動車事故対策勘定若しくは保障勘定、自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律(令和四年法律第 号)第二条の規定による改正前の特別会計に関する法律に基づく自動車安全特別会計の自動車事故対策勘定若しくは保障勘定又は自

動車安全特別会計の自動車事故対策勘定に、」

「保障勘定に繰り入れる」を「自動車事故対策勘定に繰り入れる」に改め、同条第三項中「保障勘定への」を「自動車事故対策勘定への」に改める。

附則第二項を削り、附則第一項の項番号を削る。

(自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律(平成十三年法律第八十三号)の一部を次のように改正する。

附則第二条第二項中「新自賠法附則第三項中「第二百十三条第一項第一号」を「自動車損害賠償保障法附則第三項中「第二百十三条第一項第一号へ」に、」

「附則第六十三条」を「附則第五十六條」に、「第二百十六条の見出し中」を「第二百十六条中」に、「同法第二百十三条第一項第一号」を「同法第二百十三条第一項第一号へ」に改める。

(独立行政法人自動車事故対策機構法の一部改正)

第十一条 独立行政法人自動車事故対策機構法(平成十四年法律第百八十三号)の一部を次のように改正する。

第十三条第六号中「又は損害のてん補」を「又は損害の填補」に改め、同号口中「第四章」を「第四章第二節」に、「てん補」を「填補」に改める。

(保険法の施行に伴う関係法律の整備に関する法律の一部改正)

第十二条 保険法の施行に伴う関係法律の整備に関する法律(平成二十年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項中「第七十二条第一項」を「第七十二条第一項第一号若しくは第二号」に、「てん補」を「填補」に改める。

理由
自動車事故による被害者の保護の増進及び自動車事故の発生防止を一層図るため、当分の間の措置として実施している被害者の保護の増進又は自動車事故の発生防止の対策に関する事業を恒久的かつ安定的に実施する措置を講ずるとともに、指定紛争処理機関による紛争処理の手続の利用を促進するため、調停による時効の完成猶予及び訴訟手続の中止の特例を新設する措置等を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

令和四年七月八日印刷

令和四年七月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

A