

官報

号外 令和五年四月十二日

○第二百一十二回 参議院会議録第十四号

令和五年四月十二日(水曜日)

午前十時一分開議

○議事日程 第十四号

令和五年四月十二日

午前十時 本会議

第一 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(趣旨説明)

○本日の会議に付した案件

議事日程のとおり

○議長(尾辻秀久君) これより会議を開きます。

日程第一 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(趣旨説明)

本案について提出者の趣旨説明を求めます。斉藤鉄夫国土交通大臣。

(国土大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)

○国土大臣(斉藤鉄夫君) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案につきまして、その趣旨を御説明申し上げます。

令和五年四月十二日 参議院会議録第十四号

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(趣旨説明)

地域公共交通は、住民生活や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤ですが、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。特に、大規模な設備を要する鉄道については、一部のローカル線区において、利用者的大幅な減少により、こうした設備を生かした大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況が出てきています。

こうした状況を踏まえ、地域の関係者が共創、すなわち連携と協働を通じて、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を進めるための仕組みを構築することが急務となっております。

このような趣旨から、この度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、法律の目的に、地域の関係者の連携と協働の推進を規定することとしております。また、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するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項として、地域の関係者相互間の連携に関する事項を追加することとしております。

第二に、ローカル鉄道の再構築を図るため、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない区間について、地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に再構築協議会の組織を要請できることとし、国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、基準に合致すると認める場合には、再構築協議会を組織し、同協議会が再構築方針を策定することとする等の措置を講ずることとしております。

第三に、バス、タクシー等の地域公共交通のリデザインを図るため、地方公共団体と交通事業者が、一定の区域、期間について、交通サービス水準と費用負担に関する協定を締結し、交通サービスの提供を行う事業と、交通分野におけるDX、デジタルトランスフォーメーションやGX、グリーントランスフォーメーションを推進する事業を、それぞれ法律に位置付けることとしております。

第四に、鉄道とタクシーにおいて、地域の関係者の連携と協働の一層の推進や地域に根差した輸送サービスの充実を図るため、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣による認可に代えて、届出により運賃設定が可能となる協議運賃制度を創設することとしております。

そのほか、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。以上が、この法律案の趣旨でございます(拍手)

○議長(尾辻秀久君) ただいまの趣旨説明に対し、質疑の通告がございます。順次発言を許します。三上えり君。

(三上えり君登壇、拍手)

○三上えり君 会派、立憲民主・市民の三上えりです。

ただいま議題となりました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案につきまして、会派を代表し、質問いたします。

最初に、報道によって明らかになりました国土交通省元事務次官が利害関係のある民間企業の人事へ介入した件についてお尋ねいたします。

当該の元事務次官は、国土交通省による聞き取りに対して、民間企業を訪問し、人事に関する話をしたことを認めました。許認可権限を有する官庁のOBが省の権限や権威を振りかざして圧力を掛けたのみならず、あらゆる形でサポートするという言葉からも、利益誘導的行為まで行われていた可能性があり、国土交通省としての構造的な関与までが疑われております。

国土交通省は、建設、土木、陸海空の運輸、運送などの業界への許認可権限を持つ巨大な官庁です。影響力を持つ民間企業は多岐にわたります。影響力が強いだけに、OBの行為とはいえず、これは当然です。OBがやったこと、現役職員は関与していないとしても、国民から疑念を持たれた問題は許せません。国土交通省全体の猛省を求めます。

斉藤国土交通大臣の指示で、官房長、人事課長

による聞き取りが行われ、その結果が公表されています。身内で、かつ後輩である国土交通省職員による聞き取りでは十分な調査が行われたとは思えません。第三者である再就職等監視委員会による調査が必要であると考えますが、国土交通大臣の見解を求めます。

また、今回の件は、現職であれば国家公務員の再就職等規制違反となる事案であることから、許可権限を持つ各省庁において、OBに関しても人事介入に類する行為が行われていないかについて調査等を行うとともに、同様な事案の再発防止に向けた新たな規制の検討を行うべきであると考えます。河野国家公務員制度担当大臣の見解をお尋ねします。

我が国は、人口減少、少子高齢化が加速度的に進み、特に地方部では人口流出が著しく、全国の過疎地域の面積は国土のおよそ六割に及び、市町村数の半数近くを占めています。地域公共交通の経営は、こうした長期的な人口構造、地域構造の変化等により厳しさを増し、コロナ禍の影響も相まって、大手、中小にかかわらず深刻な状況に陥っています。

ローカル鉄道を始め地域公共交通を取り巻く現状について、政府としてどのように認識されているのでしょうか。この間の政府における地域公共交通に対する支援の状況及びその成果を含め、国土交通大臣の答弁を求めます。

また、アフターコロナにおける地域公共交通の経営環境をどのように見直し、交通事業者や自治体を始めとする地域の関係者は、どのような観点に留意し、地域公共交通の維持、活性化を図っていくべきと考えているのか、国土交通大臣の見解

を伺います。

ローカル鉄道の在り方等に関し、地方から様々な意見、要望が示されています。本法律案の立案に当たり、自治体や交通事業者などの地域の当事者の意見を丁寧に酌み取っているのでしょうか。国土交通大臣の答弁を求めます。

本法律案では、地活法の目的規定に地域の関係者の連携と協働の推進を追加するとともに、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加えるなどとしています。地域の関係者の連携と協働による地域公共交通の再構築とは、具体的にどのような姿を想定し、どのような効果を期待しているのか、国土交通大臣の説明を求めます。また、国は、関係者相互間の連携と協働を具体的にどのように促進していくのか、併せて説明を求めます。

本法律案は、国土交通大臣が組織する再構築協議会の創設など、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設、拡充が大きな柱となっています。一方で、現在も、地活法に基づく法定協議会を始めローカル鉄道を含む地域公共交通の在り方に関して地域の関係者で協議する仕組みは存在しています。本法律案において再構築協議会を創設するに至った背景、理由、再構築協議会と既存の法定協議会等とのすみ分け、役割分担について、国土交通大臣の明確な説明を求めます。

JRなどは、ローカル線区に係る収支状況を公表するとともに、鉄道特性が発揮できていない路線の在り方について、当該地域との協議を進める姿勢を鮮明にしています。しかし、沿線自治体からは、こうした協議の申出に対し、廃止ありきであるとして警戒感が示されるなど、ローカル鉄道

の再構築に向けた協議が進展しづらい状況にあると理解しています。

再構築協議会の対象となる具体的な路線、線区について、本法律案では定量的な要件等は規定されていません。地活法に基づく基本方針等において、対象となる路線、線区の具体的な考え方や基準について明確に示す必要があるのではないのでしょうか。加えて、JR東日本、西日本、九州などの上場四社を含むJR各社のローカル線区は再構築協議会の対象線区となるのか、国土交通大臣の説明を求めます。

国土交通省の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の提言では、JRのローカル線区について、JR会社法に係るいわゆる大臣指針の考え方を基本としつつ、現状を踏まえ、国が主体的に関与しながら、沿線自治体とともにその在り方を検討していくべきとしています。

大臣指針において、JR上場四社は、国鉄改革後の輸送需要の動向等を踏まえ、現に営業する路線の適切な維持に努めるなどとされています。JR各社のローカル線区が再構築協議会の対象となり得るのであれば、大臣指針の考え方とJR上場四社のローカル線区に係る再構築に向けた取組との関係を明確に示す必要があるのではないのでしょうか。国土交通大臣の見解を伺います。また、この点を地活法に基づく基本方針に盛り込む必要があると考えますが、併せて大臣の答弁を求めます。

再構築協議会では、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かずに議論するとしています。が、廃線に対する警戒感をあらわにする自治体が協議

に参加するためには、結論ありきの前提を置かないという点をいかに担保するのが重要で。この点について、具体的にどのように対応されるのか、再構築協議会の立ち上げに向けた国土交通大臣の取組方針と併せて、国土交通大臣の説明を伺います。

また、再構築協議会の円滑な運営や地域の関係者の合意に基づく交通手段再構築の実施に向けては、鉄道事業者と自治体を始め地域の関係者との信頼関係の構築が不可欠と考えます。信頼関係を構築するため、双方にどのような対応が求められるのか、国土交通省の果たすべき役割と併せて、国土交通大臣の見解を伺います。

鉄道事業再構築事業では、上下分離等の事業構造の変更を法定しています。同事業により、自治体が鉄道施設等を保有する公有民営の上下分離に移行了事例も複数件あります。私の地元広島では、この鉄道の上下分離方式をバスで行う、いわゆる広島モデルと呼ばれるバスの上下分離方式によって、事業の生き残りを懸け再構築していく全国初の試みがあります。しかし、公有民営の上下分離では、鉄道施設等の保有主体となる自治体に大きな負担が生じます。政府においては、自治体の意見、要望を丁寧に伺って、必要な支援を講じていただきたいと考えます。鉄道の上下分離に係る支援の具体的な方向性を含め、国土交通大臣に見解を伺います。

立憲民主党は、昨年、地域公共交通課題検討ワーキングチームを設け、様々な課題の対応策を検討し、本年三月に中間取りまとめを行いました。この取りまとめでも提言されていますが、再構築協議会で合意された事項について、国は、自治体や交通事業者の立場に寄り添い、財政的負担

や人的負担の軽減のため十分な措置を講じることが大変重要と考えます。

国の財政支援に関し、令和五年度予算において、社会資本整備総合交付金の基幹事業として地域公共交通再構築事業の創設が措置されるなど、地域公共交通関係予算が拡充されています。こうした予算が必要などころで十分に活用されるよう、国土交通省において具体的な支援対象、支援額を計画的かつ分かりやすく示すことが重要と考えます。

政府においては、今後とも、地域の状況を注視し、個別補助の創設等財政支援の更なる充実、効果的な支援策の検討を行っていくべきと考えます。地域公共交通関係予算は、道路関係予算に比べ、予算額が圧倒的に少ないと言っても過言ではありません。過度なマイカー依存にもつながりかねない道路関係予算偏重から、地域の移動手段を守るという観点へのバランスを考慮した予算への転換を図ることが今こそ求められているのではないのでしょうか。国土交通大臣の見解を伺います。

ローカル鉄道を始めとする地域公共交通の再構築に当たり、国土交通省においては、再構築協議会を始め本法律により講ずる措置を的確に運用するとともに、地活法に基づく法定協議会等の各地域の取組をきめ細やかにフォローしていく必要があると考えています。国土交通省の検討会の提言では、国土交通省鉄道局や地方運輸局鉄道部においては、自治体が自ら積極的に地活法に基づく法定協議会等を通じローカル鉄道の在り方を検討するに当たり、ノウハウの共有や鉄道事業者等の関係事業者との調整を含め、様々な形でのサポートを総合的に行う体制を整備すべきとしています。

ます。

以上を踏まえ、自治体のみならず、国土交通省においても万全の体制を整備することが求められていると考えますが、国土交通大臣の認識と具体的な対応について答弁を求めます。

人口減少、高齢化等が加速していく中、地域によつては、民間企業が公的支援を受け、地域の公共サービスを維持する形態が存続し得ないことも想定され、公共交通をどのように位置付け、どのような方法、手段で維持、活性化していくのか、国の関与の在り方を求め、抜本的な検討を速やかに開始する必要があると考えます。今後の具体的な検討の方向性を求め、国土交通大臣の見解を伺います。

地域公共交通の再構築に当たっては、自治体を始め地域の財政的、人的負担等を可能な限り軽減するといった観点に特に留意し、法律、予算、税のあらゆる政策ツールを総動員して地域に寄り添ったきめ細やかな対応を取ることが重要です。地域公共交通の再構築に向けた国土交通大臣の強い決意を伺います。

ローカル鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通は、地域住民の通勤通学等の日常生活の足、そして観光等の地域経済の礎として地域に欠かすことのできない存在であります。引き続き、地域公共交通の現状、これに対する政府の対応状況を注視し、地域の関係者の皆様に丁寧に取り組み、必要な施策を不断に検討し、積極的に提案するなど、地域公共交通の維持、活性化に向け全力を尽くしていくことを最後にお誓い申し上げ、私からの質問を終わりとさせていただきます。（拍手）

〔国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手〕

○国務大臣（斉藤鉄夫君） 三上えり議員にお答えいたします。

まず、元国土交通事務次官に関する事案についてお尋ねがありました。

国家公務員ＯＢは再就職のあつせん規制の対象外ですが、国土交通省が民間企業の役員人事に関与しているという誤解を招きかねない発言があつたという報道がなされたことから、私の指示の下、具体的かつ詳細な聞き取りを行ったところです。その結果、聞き取り前には報道されていなかった事実が判明するなど、事実関係を確認することができたと考えておりますが、現役職員の関与が疑われる事実は確認されませんでした。

あわせて、国土交通省として関係する部門の幹部職員に対して確認を行いました。現役職員による空港施設株式会社への再就職のあつせん、ＯＢから国土交通省に対する働きかけのいずれについても確認されませんでした。

このような経緯を踏まえ、国土交通省としては、再就職等監視委員会への報告を行う予定はございません。

地域公共交通を取り巻く現状と支援の状況、成果についてお尋ねがありました。

地域公共交通は、従前より、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、多くの事業者が厳しい状況にあるものと認識しております。

国土交通省としては、これまで、地域公共交通活性化再生法に基づき、自治体を中心となりその維持等に向けた取組を進めてきたほか、国においても必要な予算を確保してきたところです。また、

た、昨今の新型コロナウイルスの影響を踏まえ、運行維持や感染防止対策について、これまでにない手厚い支援を行ってきたところです。

国土交通省としては、これらの取組により、地域公共交通の維持等に向けて適切に役割を果たしてきたものと認識しています。

次に、地域公共交通の経営環境の見直し、地域の関係者の取組の方向性、関係者の連携と協働による再構築についてお尋ねがありました。

地域公共交通は、長期的な需要減に加え、新型コロナウイルスの影響等により、一気に十年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況にあり、このまま放置すると更なる悪化が懸念されます。こうした状況は交通事業者の経営努力のみでは避けられないため、地域の関係者が連携、協働する必要があることに留意し、地域公共交通の維持、活性化に取り組んでいくことが重要と認識しております。

再構築の具体的な姿としては、国が関与しつつ、自治体、交通事業者、福祉、教育などの幅広い関係者が連携、協働した取組を想定しており、その効果としては、地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性が高まることを期待しています。

国としては、これらを促進するため、今般の予算において、連携、協働の促進に力点を置いて、総額約千三百億円を確保するとともに、今般の改正法案においても連携、協働を明確に位置付けているところです。

次に、今般の改正法案の検討に当たつての地域の関係者の意見の反映についてお尋ねがありました。

今般の改正法案は、国土交通省に設置した有識

者検討会や交通政策審議会において、自治体、交通事業者など地域の関係者からヒアリングを行うなど、地域の意見も丁寧にお聞きしながら検討を進めてまいりました。今後の予算、法律の執行に当たっても、地域の関係者の声を丁寧に聞きながら、地域の実情に合わせた取組が進むように取り組んでまいります。

次に、再構築協議会を設置するに至った背景や既存の法定協議会等との関係についてお尋ねがありました。

一部のローカル鉄道では、鉄道事業者のみの努力で地域公共交通としての機能を維持していくことが難しい状況にあることから、既に、複数の地域において、現行法に基づく法定協議会等を活用して、町づくり等と連携した鉄道再生の事例が見られるところです。他方、鉄道は、一般的に広域的な交通ネットワークを形成しており、多くの関係者にまたがる調整が必要となることなどから、自治体主導の協議が立ち上がらない実態も見られます。

今般の改正法案においては、自治体主導の既存の法定協議会等を原則としつつ、関係者の連携、協働が急務である場合には、関係者の要請を受けて国が再構築協議会を設置できることとしたものです。

次に、再構築協議会の対象線区の考え方やJRの上場四社に関する大臣指針との関係等についてお尋ねがありました。

どのような線区を対象に再構築協議会を開催するかについての具体的な考え方や基準については、昨年七月の地域モビリティ検討会の提言に盛り込まれた考え方を中心に一定の目安を基本方針

に盛り込んでいくこととしております。

また、JRの線区についても再構築協議会の議論の対象となり得ますが、JRの上場四社については、JR会社法に基づく大臣指針に基づき、現に営業する路線を適切に維持するとともに、路線を廃止しようとするときは地域に対して事情の変化を十分に説明することとされており、このような大臣指針の考え方を前提として新たな制度を運用してまいります。こうした運用の方針についても基本方針に盛り込む予定であります。

次に、再構築の協議に当たって、国の役割と鉄道事業者及び自治体に求められる対応についてお尋ねがありました。

今般の改正法案においては、国が再構築協議会を設置する際にはあらかじめ関係自治体の意見を聞かなければならないこととしております。また、協議会において、再構築方針は自治体を含む関係者の協議が調うことが前提であり、地域の了解なく廃止の方針が決定されることはありません。

国としては、こうした制度的担保を自治体にしっかりと説明し、中立的な立場を堅持しながら、ファクトとデータに基づき議論を進めてまいります。そのため、調査事業や実証事業も活用して、鉄道事業者には必要な情報の開示を求め、自治体には客観的な議論を促すことなどにより、関係者間の信頼関係の構築を図ってまいります。

次に、鉄道の上下分離に係る支援の方向性についてお尋ねがありました。

上下分離方式の導入は、事業者の固定費負担の軽減のみならず、町づくり、観光等の自治体事業との連携拡大が期待できることから、ローカル鉄

道の維持、高度化策として有効な選択肢になると考えております。

今般の改正法案では、新たに国が再構築協議会を設置できることとし、事業者と自治体の連携、協働を促すとともに、予算面においても、社会資本整備総合交付金の活用により、上下分離方式の導入等を始め鉄道の維持、高度化に主体的に取り組む自治体への支援を可能にしたところです。こうした新たな支援等も活用しながら、自治体の意見、要望を丁寧に伺い、負担の軽減を図ってまいります。

次に、地域の移動手段を守るという観点へのバランスを考慮した予算への転換についてお尋ねがありました。

各分野の予算については、社会経済情勢や政策ニーズ等を踏まえ、適切に判断する必要があると考えています。地域公共交通については、長期的な需要減に加え、新型コロナウイルスの影響等により深刻な状況にあり、従来どおりの予算、法律では地域の課題に十分対応することが困難な状況にあります。

このため、国としては、令和四年度補正予算及び令和五年度予算において、社会資本整備総合交付金等の新たな枠組みを含め総額約千三百億円を確保するなど、財政支援を強化し、実効性のある支援を講じています。国土交通省としては、今後とも、中長期的な視点も踏まえ、地域公共交通のデザインを図るため、必要な予算をしっかりと確保してまいります。

次に、地域公共交通の再構築を進めるに当たっての体制整備についてお尋ねがありました。

踏まえ、関係者間で協議して進めていくことが重要であるため、国土交通省としては、自治体の人材育成等を支援するとともに、地域に寄り添った支援ができるよう、自らの体制整備もしっかりと行なってまいります。

具体的には、全国組織である強みを生かして全国の先進事例やノウハウを収集、提供するとともに、省内の研修の充実等により、地方運輸局等が各地域の困り事をしっかりと受け止められるようにしてまいります。また、町づくり、地域づくりと一体となった地域公共交通の再構築の取組が進むよう、地方運輸局と地方整備局との連携を一層深めるなど、必要な体制の整備に努めてまいります。

最後に、公共交通の位置付け、国の関与を含めた方向性、地域公共交通の再構築に向けた決意についてお尋ねがありました。

地域公共交通は、維持、活性化するために当たって民間の活力を生かすという考え方を前提としつつ、公共性の高いインフラとしての性格等を踏まえ、自治体を含む地域の多様な関係者の連携を強化することが重要であると位置付けており、この考え方に基づいて取組をしっかりと進めてまいります。

具体的には、今般の改正法案、予算などにおいて、国の関与の在り方を含め、政策ツールを大幅に強化したほか、地方財政措置など、自治体の負担軽減にも配慮しています。

国としては、これまで御答弁した取組により、本年を地域公共交通再構築元年とすべく、地域に寄り添って全力で取り組んでいく決意です。

以上です。(拍手)

〔国務大臣河野太郎君登壇、拍手〕

○国務大臣 河野太郎君 各省庁における〇Ｂの人事介入に関する調査及び再発防止に向けた新たな規制についてのお尋ねがありました。

再就職等規制の趣旨は、公務の公正性やそれに対する国民の信頼を損ないかねない、予算や権限を背景とした現役職員による再就職のあっせん等を禁止することです。職員〇Ｂが現役職員の関与なく行う知人への仕事の紹介や採用活動などは、既に公務を離れた、予算や権限を有していない民間人としての活動であり、これに関してどういった調査、規制ができるかということについては極めて慎重であるべきと考えております。

いずれにしても、公務の公正性やそれに対する国民の信頼を確保することは重要であり、引き続き、政府としては、第三者機関である再就職等監視委員会による厳格な監視の下、再就職等規制の遵守の徹底を図ってまいります。(拍手)

○議長〔尾辻秀久君 石井苗子君。〕

〔石井苗子君登壇、拍手〕

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。

会派を代表して、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案について、国土交通大臣に質問をいたします。

人口減少による利用者の落ち込みや三年に及ぶコロナ禍の影響により過疎地域の交通状況は年々悪化の一途をたどり、特にローカル鉄道は大量輸送機関としての能力を発揮できない状況まで落ち込みました。今後の地域の公共交通機関を持続可能な形にどう変えていくかの判断は、まさしく瀬戸際に来ていると言えます。今回の改正案には衆

議院からも多くの附帯決議も提出されておりますところから、私も今日は改正案の細部にわたって質問をさせていただきます。

まず、共創による地域公共交通の再構築とは何かについて伺います。

共創とは共に創るという意味です。これまで地域関係者と連携して国交省は共創をしてきたはずですが、今後の地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性の向上に向けての新たな取組とは従来とどこが違ってくるのかについて御見解を伺います。

次に、再構築協議会の在り方について質問いたします。

改正案では、地域の関係者と国と事業者で構成する再構築協議会を新たに創設しています。その下部組織として有識者による検討会があり、調査・実証事業など支援することとなっています。

検討会は、大臣指針の考え方を基本とし、現状を踏まえながら、沿線地方公共団体と地域交通の在り方を検討するとしています。一部の例外を除いて平常時の輸送密度が千人を下回っている場合、ローカル線鉄道検討会の提言において示された再構築協議会の設置の目安として、存続か又は廃線の協議をすることとしています。

協議対象になる線区の考え方、再構築協議会の設置の基準について御説明をしてください。

次に、検討会の協議期間について質問します。昨年の七月には、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティ刷新に関する検討会が開かれ、特定線区の再構築協議会における検討は、その利便性と持続可能性を早急に改善する必要があることから、検討には合理的な期限を設けるべきとの

指摘がありました。実証事業も含め、協議開始から三年以内に沿線地方公共団体、鉄道事業者と合意した対策を決定すべきとありますが、協議期間の上限に関わる規定も措置されていません。

できるだけ短期間に協議が調うよう、国交省は合意形成に積極的に取り組むべきと考えますが、この点について大臣の見解を伺います。

次に、クロスセクター評価手法の活用について説明を伺います。

地域交通を交通事情の収支だけに頼り現状評価するのではなく、ほかの様々な分野の費用や効果に地域交通が及ぼす影響を調査し、データとしてまとめ、地域の生活と交通網の相關関係を明らかにする方法をクロスセクター評価といいますが、この手法を使って現状を明らかにした上で、協議会が沿線地方公共団体や鉄道事業者などの関係者とデータを基に共通認識を形成していくことの重要性を検討会から指摘されています。

クロスセクター評価等の手法を実際どのように活用していくかについて、大臣の方針を伺います。

次に、自動車運転業務の運転手不足について質問します。

乗り合いバスやタクシーなどによる輸送への転換を今後行うと結論付けたとしても、運転業務の運転手不足の問題が解決されていません。交通手段のモード転換後の受皿となる輸送手段の確保について、直近の具体的な対応策を大臣に伺います。

再構築協議会の場などで地域の声を聞くことは良いことですが、既得権益の意図が反映されやす

くなるため、うのみにすることが良い結果を生むとは限りません。地域の特性を生かした共創を実現するためには、専門知識や企画力も必要です。全国の改善事例に精通した専門家を養成することに力を入れ、日本全国で生まれた知恵をそれぞれの地域の創造に活用すべきと考えますが、見解を伺います。

次に、鉄道の上下分離について質問します。

列車の運行を担う主体と鉄道インフラ維持管理を担う主体を別にする仕組みを鉄道の上下分離といい、一九八七年の国鉄民営化を機に上下分離が増え、第三セクターに対しては公的補助制度を適用する枠組みもつくられました。採算が合わず存続に苦しむローカル鉄道にも上下分離方式が導入されることもありましたが、地方公共団体が鉄道施設等を保有することが原則と考えられてきたものが、上下とも鉄道事業者が担う形も考えられます。

改正案による鉄道事業再構築事業の拡充に關し、本州三社を含むＪＲローカル線区における上下分離方式をどのように活用するのか、大臣の考えを伺うとともに、効率的かつ合理的な上下分離の在り方に関して検討し、法規制等の見直しに柔軟な取組の姿勢が望まれています。大臣の御見解を伺います。

次に、社会資本整備総合交付金について質問します。

令和五年度当初予算には社会資本整備総合交付金が含まれています。財政支援を積極化させ、国が投資に財政支援をする仕組みとなつていますが、交付金は自治体で作成した整備計画の内容に

従って使われます。より自治体の主体性や自由な発想を求めるために、自治体の人口や地域の実情に応じた配分が行われるということが原則とされていますが、実際には政令都市に多くの交付金が行くなど、偏る傾向が危惧されています。御見解を伺います。

もとより、社会資本の整備だけで過疎地の問題が解決するわけでもなく、地域の経済力の強化、人口減少の対策なども必要です。社会資本整備総合交付金だけで解決するということは限定的であると言えますが、この点について御見解をお聞かせください。

最後に、協議運賃制度について質問します。

改正案では、国交省が協議会を設置できる制度を新設したため、鉄道やタクシーの運賃についても、地元の合意があれば国の許可なくして協議運賃なるものが創設できることになりました。この取決めは運送業者と利用者が自由に協議をして運賃を決定することができるため、政府が介入することが難しくなり、消費者はどのような基準で運賃を設定されていくか把握することができません。運賃の設定が不透明になり、運賃制度の崩壊につながる危険性があります。消費者保護の観点から見ればマイナスが生じる制度ではないかと思われるが、大臣の御見解をお聞かせください。

協議運賃制度によって、地域住民のためにならない不適切な運賃制度が導入された場合に適正化しにくくなるということも考えられますが、御見解をお聞かせいただきたいと思います。

以上で質問を終わります。(拍手)

(国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 石井苗子議員にお答えいたします。

まず、地域公共交通の利便性等の向上に向けた今後の取組と従来の取組との違いについてお尋ねがありました。

地域公共交通が置かれた現在の厳しい状況を踏まえ、地域公共交通をリデザインするためには、これまでよりも国の関与を強化するとともに、地域のより幅広い関係者が連携、協働する取組を継続的かつ全国的に展開することが必要と考えています。

国土交通省においては、こうした取組を共に創る共創と呼び、予算面、制度面の拡充を図っています。具体的には、予算面では、社会資本整備総合交付金や、地域の幅広い関係者が連携、協働する取組への支援など、質、量共に大幅に拡充し、総額約千三百億円を確保しています。また、一般の改正法案においても、地域の関係者による連携、協働の促進を明確に位置付けており、こうした取組を通じて地域公共交通のリデザインを実現してまいります。

再構築協議会での協議対象線区、協議期間、クロスセクター評価等の活用方針についてお尋ねがありました。

昨年七月の地域モビリティ検討会の提言では、再構築協議会設置の一つの目安として、JR線区について輸送密度千人未満という考え方が示されました。また、同提言では、基幹的鉄道ネットワークを形成する、特急が走る線区、貨物列車が走る線区、そういう線区については、当面、再構築協議会の対象としないことが適当との考え方が

示されたところであり、これらを踏まえて新たな制度を運用してまいります。

また、協議期間については、同提言において、協議開始後三年以内という考え方が示されており、実際の運用においても、これを一つの目安として、できるだけ速やかに関係者の合意が調うよう、円滑な協議の進行に努めてまいります。

ローカル鉄道の評価については、線区ごとの収支のみではなく、地域全体の中でその意義や役割を総合的に評価することが適当であり、その点でクロスセクター評価は有効な評価手法の一つと考えており、国としても、調査事業を活用しながら実施を促してまいります。

以上のような考え方を地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針に盛り込むこととしております。

次に、バス等の運転手不足についてお尋ねがありました。

国土交通省では、バス、タクシー業界における人材確保に向け、事業者からの運賃改定申請に迅速に対応して早期に賃上げを実現するとともに、事業者が快適で魅力的な職場環境の整備を促すなど、バス、タクシー運転手の職業としての魅力を高める取組を行っています。また、令和四年度補正予算において、二種免許の取得に対する支援など、事業者による人材確保、養成の取組を支援する制度を創設したところです。

国土交通省としては、各事業者に対して、こうした制度を活用しながら今以上に効果的な採用活動に取り組むことを強く促すことなどにより、バス、タクシー業界における人材確保に向けてしっかりと取り組んでまいります。

次に、地域の特性を生かした共創の実現のための専門家の養成についてお尋ねがありました。

自治体においては、既に地域公共交通と町づくりとの連携など、知見の蓄積が進んでいると認識しておりますが、一般の改正法案による鉄道の再構築について知見を持つ自治体担当者は不足しており、その育成は重要な課題です。

このため、セミナーの開催や国土交通大学校における研修等により、自治体の人材育成、確保を支援してまいります。また、学識経験者に参加を求めるとともに、日本全国の先進的な取組を紹介しつつ、地域の実情に応じてこれを活用してまいります。

次に、JRローカル線区における上下分離方式の活用策と鉄道事業再構築事業における上下分離の在り方についてお尋ねがありました。

一般の改正法案では、鉄道事業再構築事業の定義を見直し、大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できない線区については黒字会社の線区であっても対象にすることとしており、本州三社を含むJRのローカル線区も対象になり得ます。

JR会社法に基づく大臣指針においては、JR上場四社は現に営業する路線を適切に維持することとしておりますが、これには、新たな鉄道事業再構築事業を活用して自治体と連携、協働しながら維持を図っていくことも含まれると、このように考えております。

また、ローカル鉄道の再構築においては、公設民営方式にとどまらず、地域や線区の実況に応じ、最適な事業構造を実現させることが重要と認識しております。地域鉄道事業者の中には、上下分離に際し、既存の鉄道事業者が鉄道用地、施設

等を引き続き保有し、異業種から参入した別の事業者が運行を行うことで斬新な利用者サービスを提供し、効果を上げている例があります。

国土交通省としては、最適な事業構造の実現が可能となるよう、今回の新たな制度の柔軟な運用に努めてまいります。

次に、社会資本整備総合交付金の自治体への配分についてお尋ねがありました。

社会資本整備総合交付金は、自治体が作成する社会資本総合整備計画に基づいて交付されるものであり、自治体の自由度が高く、創意工夫を生かせる制度です。その上で、地域公共交通再構築事業の配分については、人口に応じて行われるものではなく、地域の実情や要望、事業の必要性や緊急性等を勘案して適正に行うこととしています。

このため、御指摘のような、政令市であることをもって多くの交付金が交付されることはないことを認識しております。

社会資本整備総合交付金だけで解決することは限定的ではないか、社会資本整備総合交付金だけで課題を解決することは限定的ではないかとのお尋ねがありました。

地域公共交通のデザインを進めるに当たっては、各地域が地域の実情を踏まえ、幅広い関係者が連携、協働して、社会資本整備に限らず、地域課題の解決に向けた取組を行うことが重要であると考えています。このため、今般の予算においても、御指摘の社会資本整備総合交付金だけでなく、交通事業者が幅広い関係者と連携して地域課題の解決を目指す取組の支援など、支援メニューを質、量共に強化しています。

国土交通省としては、今般の改正法案や予算等において強化した政策ツールの活用に加え、関係省庁とも連携し、地域公共交通の課題解決を目指してまいります。

最後に、協議運賃制度についてお尋ねがありました。

今般の制度による運賃協議に当たっては、適切な運賃設定がなされるよう各地方運輸局長等が協議の場に参画することとされており、御指摘のような事態が生じないよう適切に対応してまいります。また、運賃の決定に当たっては、利用者への説明の機会を設けるなど、利用者等の意見を反映させるために必要な措置を講ずることを求めています。加えて、協議により決定された運賃が特定の旅客に対して不当な差別的取扱いをするものである場合等には、関係法令に基づき運賃の変更命令を出すことができることとしています。

国土交通省としては、御指摘のような懸念が生じることがないよう、協議運賃制度を適切に運用してまいります。

以上です。(拍手)

○議長(尾辻秀久君) 嘉田由紀子君。

(嘉田由紀子君登壇、拍手)

○嘉田由紀子君 国民民主党・新緑風会の嘉田由紀子でございます。

ただいま議題となりました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案につきまして、会派を代表して、国土交通大臣、総務大臣、また財務大臣に質問させていただきます。

本法律案につきましては、参議院予算委員会でも、地域公共交通のマクロな面、ミクロな面、両方から議論がなされました。

少し振り返りますと、三月二日の予算委員会では、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を指摘し、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。

また、予算委員会では、京大名誉教授、富山大学特別研究教授の中川大氏が作られた資料を基に、舟山議員がEUと日本の公共交通政策の比較をなされ、道路整備予算と比較していかにか日本の地域公共交通予算が軽視されてきたかということを示されました。日本が目先の採算性だけを強調して民間、地方に任せ過ぎたため、地方の公共交通がまさに負のスパイラルに陥っていると分析されています。これは皆さんの実感に近いことだと思います。EUでは、交通を取り巻く福祉、教育あるいは環境問題など、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が作られ、利用者の増加を目指して成果を上げております。

斉藤鉄夫大臣は、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、デザインの場を設けてまいりますと答弁なされました。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して、反省というお言葉をお使いになりました。地方の立場からは大変心強く思っております。

そこで、質問一です。国土交通大臣にお聞きします。

地域公共交通ネットワーク構築に向けた財政支援の在り方に関する反省に基づき、財政支援を強化していくつもりだと思いますが、その場合、どのような規模や期間を念頭に置かれているのでしょうか、基準となる考え方を示してください。

また、予算委員会では、スイスと日本の公共交通分担率の比較が示されました。日本の公共交通分担率の低さは、私たちの実感に大変合うものでございます。人口が減少すると、どうしても地域の公共交通を維持することが難しくなります。しかし、スイスの場合には、公共交通が維持され、逆に小さな町の人口が維持される、これ、逆ではないんですね。田舎に住みたくても交通が不便だと転出せざるを得ないんです。ですから、人口減少が先ではない、公共交通を整備することが先だということなんです。

それで、質問二です。国土交通大臣にお聞きします。

快適で、誰もが安心して利用することができる地域公共交通ネットワークを国、自治体、地域や事業者が共に創り上げていく共創ができるよう、国としてどのような支援を行えるとお考えでしょうか。それぞれの役割分担に関するお考えと、国土交通省の御見解をお願いいたします。

一人の旅客を一キロメートル運ぶ際に、二酸化炭素の平均的な排出量の値を示すCO₂排出原単位とありますが、二〇一九年のデータでは、鉄道を一とした場合、バスはその三・四倍になります。また、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、つまり運転

手六十五人分の貨物を運べます。トラックの運転手不足が今深刻な課題となっておりますが、鉄道は大量貨物輸送機関としても重要な役割を果たすものだとして評価しております。

そこで、質問三です。国土交通大臣にお聞きします。

グリーン・トランスフォーメーションの実現が今重要な政策課題となっております。日本の物流を支える重要な柱として鉄道貨物が果たす役割、どのように評価なさっておられるでしょうか。また、鉄道事業者が役割を果たすにはどのような支援が必要とお考えでしょうか。国土交通大臣の御見解をお示しください。

ここで、少し滋賀県のローカルな実践について紹介させていただきます。

一つ目は、信楽高原鉄道です。タヌキのあの信楽で有名な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ございます。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てしまいました。毎年五月十四日には県としても追悼慰霊祭をさせていただいております。

そして、私が知事になった二〇〇六年当時、十億円を超える補償費用が赤字で蓄積されておりました。加えて、過疎化による人口減少もあり、県と市で被災補償金の債権放棄を含む特定調停、言わば借金をチャラにするということです。同時に、鉄道は公有民営、全国で二番目の上下分離を實現いたしました。その際、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。

当時、県立の信楽高校の再編、縮小の計画がございましたが、鉄道利用者を増やすために、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び込むなど、教育、地域活性化、そして鉄道の経営改善、セツトとする方針を知事として実行させていただきました。地元の甲賀市とも協力をしながら、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、かなりの黒字化を達成をしました。

しかし、コロナの影響もあり、令和二年度以降は赤字に転落し、現在の鉄道事業再建等実施計画もこの三月三十一日をもって計画が終了しました。今後も国からの継続的な支援をいただくことができるか、課題となっております。

また、二つ目は近江鉄道です。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百二十五年の歴史ある鉄道を造りました。長い間、地域住民の足となっていました。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、近江鉄道沿線地域公共交通計画を作り、ちょうど令和五年、今年と来年、計画の内実を作っていく予定です。これ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します。

しかし、経営形態としては様々な困難がございます。具体的には、事業資産の取得、保有、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税など税制の問題がございます。この鉄道事業の再構築については、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。そこで、質問四です。国土交通大臣にお聞きします。

上下分離を採用し、地方自治体等が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、管理には不安も伴います。国による人的あるいは物的支援が求められます。国土交通大臣の見解をお示しください。

また、滋賀県では、地域公共交通ネットワークの維持のための財源として、三日月大造知事が全国で初めて自治体としての交通税を提案しております。今後、県民や県議会での議論がなされることとなりますが、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。選挙の中で住民の負担増を表明することは大変決意の要ることです。

そこで、質問五です。総務大臣にお聞きします。

地域公共交通ネットワークを維持するための財源確保に向けて行われている自治体や事業者、地域の皆様の努力に対して、国としてどのような支援を行っていくお考えでしょうか。

また、これは最後の質問です。財務大臣にお伺いします。

地域公共交通ネットワークを全国的に維持するため、国民一人一人が広く浅く負担をするというような税制を導入することは考えられませんが、本日より中というところでございしますので、財務大臣の御見解をお聞きしたいのですが、本日より中というところでございしますので、議事録に残すために代理でお願いしたいと思っております。

以上六つの質問とさせていただきますが、それぞれ明確に分かりやすい御答弁をお願いいたします。御清聴ありがとうございます。(拍手)

(「国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手」)
○国務大臣(斉藤鉄夫君) 嘉田由紀子議員にお答えいたします。

まず、地域公共交通ネットワーク構築に向けた財政支援の在り方、規模、期間についてお尋ねがありました。

地域公共交通については、長期的な需要減に加え、新型コロナウイルスの影響等により多くの事業者が厳しい状況にありますが、こうした状況は交通事業者の経営努力だけでは避けられないものであるため、地域の関係者が共に創る共創を通じてそのデザインを進めていくことが必要との考えに至りました。

こうした考え方にに基づき、令和四年度補正予算及び令和五年度予算におきまして、社会資本整備総合交付金等の新たな枠組みを含め総額約千三百億円を確保するなど、財政支援を強化し、実効性のある支援を講じています。

今後とも、中長期的な視点も踏まえ、ただいま申し上げたデザインを図るために必要な予算を確保してまいります。

次に、地域公共交通ネットワークを、国、自治体、地域や事業者が共につくり上げていくための国の支援と役割分担についてお尋ねがありました。

我が国においては、多くの場合、民間事業者が地域公共交通の運営を担っており、地域公共交通のデザインに当たっても、民間の活力を生かすという考え方を前提としつつ、自治体を含む地域の多様な関係者の連携を強化することが重要であります。

国は、法律、予算などあらゆる政策ツールを活

用してこうした取組をしつかり支援していくこととしており、今般の改正法案及び予算において、地域の関係者が共に創る共創により、地域公共交通のデザインを推進するための仕組みを大幅に強化しております。

次に、貨物鉄道の役割と求められる支援についてお尋ねがありました。

貨物鉄道は、環境に優しい大量輸送機関であり、また、ドライバー不足が課題となっているトラック輸送の受皿としてもますます大きな役割を担っていくことが期待されます。

昨年、国土交通省に設置した地域モビリティ検討会では、貨物列車が現に走行している線区等については、赤字線区も含め、全国一元的な基幹的鉄道ネットワークの一部として引き続き維持を図っていくべきと提言されています。

今後、こうした考え方を地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針に盛り込むとともに、貨物鉄道がその機能を十分に発揮できるよう、ネットワークの強化やトラック輸送との連携強化等に向け、国として必要な支援を行ってまいります。

最後に、地域鉄道が公設民営方式を採用した場合の国の支援についてお尋ねがありました。

公設民営方式の導入は、事業者の固定費負担の軽減のみならず、町づくり、観光等の地方自治体事業との連携拡大が期待できることから、地域鉄道の維持、高度化策として有効な選択肢になると考えています。既に信楽高原鉄道を始め全国で約二十の導入事例があり、今後も近江鉄道などの導入が見込まれています。

今般の改正法案では、新たに国が再構築協議会を設置できることとし、事業者と自治体の連携、

協働を促すとともに、予算面においても、社会資本整備総合交付金の活用により、公設民営方式の導入等を始め鉄道の維持、高度化に主体的に取り組む自治体への支援を可能にしたところです。

こうした新たな支援等の活用も念頭に置きながら、信楽高原鉄道や近江鉄道についても、鉄道施設の保有、管理に対してどのような支援が可能か、滋賀県等関係自治体とも連携し、引き続き検討してまいります。

以上です。(拍手)

(国務大臣松本剛明君登壇、拍手)

○国務大臣(松本剛明君) 嘉田由紀子議員からの御質問にお答えいたします。

地域公共交通ネットワークの維持に対する財政支援について御質問いただきました。

地域公共交通は、地域住民の暮らしを支える重要な役割を担っていると認識しております。地域公共交通の確保、維持に要する経費については、国土交通省による支援に加え、総務省としても、地域の実情に応じて地方財政措置を講じております。また、今回の改正法案を踏まえ、国土交通省が創設するローカル鉄道の再構築に係る補助事業の地方負担についても、新たに地方財政措置を講じることとしております。

今後とも、地域公共交通の確保、維持のため、国土交通省と連携しながら適切に対応してまいります。

続いて、財務大臣臨時代理としてお答えをいたします。

地域公共交通ネットワークを維持するための新たな税制の導入について御質問いただきました。地域公共交通ネットワークを全国的に維持する

ことは重要な課題であると認識しております。そのための財源の在り方については、将来世代に負担を先送りしないという考えの下、公平、中立、簡素といった租税原則や応能応益課税の原則、そして経済社会情勢等を踏まえて検討していく必要があると考えております。(拍手)

○議長(尾辻秀久君) 田村智子君。

(田村智子君登壇、拍手)

○田村智子君 私は、日本共産党を代表して、ただいま議題となりました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正法案について、斉藤国交大臣に質問いたします。

本法案の最大の焦点は、ローカル鉄道の再構築の名の下に、赤字を理由としたローカル線の廃止、バス等への転換が大規模に進みかねないことです。

昨年、JR各社は、輸送密度一日一キロ当たり乗客数千人未満の路線及び区間を相次いで公表しました。さらに、国交省の検討会では、輸送密度千人未満の路線、区間について、バス転換等の選択肢を示し、関係自治体と鉄道事業者による再構築協議会を設置し、ローカル鉄道の在り方について三年以内に結論を出すよう求めました。この提言を受けて、本法案では、鉄道事業者、自治体どちらかの要請により、国交大臣が再構築協議会を組織するとしています。

提言が指標とした輸送密度千人未満の路線、区間はどれだけのものでしょうか。政府は、この路線、区間全てを再構築協議会の対象と考えるのか、更に広がる可能性はあるのか、併せてお答えください。

今年三月、JR東日本が、初めて赤字を理由として、千葉県の久留里線、久留里―上総亀山間のバス転換を検討すると発表しました。

大臣は、国としては、廃線ありき、存続ありきの前提を置かず、あくまで中立的な立場で議論を促すとしていますが、では、事業者がバス転換という方向性をあらかじめ示して再構築協議会の設置を要請した場合、自治体は拒否することができのでしょうか。

大臣は、協議会の組織に反対している自治体があった場合、国として粘り強く調整すると述べていますが、これは何を指すのですか。協議会を組織しないという結論はあり得ないということですか。お答えください。

衆議院で我が党議員の質問に、斉藤大臣は、再構築協議会の結果、鉄道として存続する線区が一定数出てくる可能性があるのではないかと答弁しました。つまりは、相当数の線区がバス等に転換されることを想定しているのでしょうか。

地域の合意なしに鉄道を廃止した路線はないと大臣は断言していますが、自治体との協議で五年前に廃線となった三江線について、島根県知事は、大きな会社と小さな自治体が、協議するとはいいながらも、事実上はもう抗し切れない構図の下で廃線が決まっていたと述べています。

これまで廃線に追い込まれたローカル線の多くを見ても、事業者であるJRが赤字を理由にバス転換を主張すれば、自治体は住民の足を確保するためにやむなく廃線を受け入れざるを得なかったというのが実態ではないでしょうか。このように、再構築協議会での合意が事業者の廃線ありきの方針を受け入れることにならない保証がどこに

あるのか、お答えください。

また、再構築協議会には利用者を必ず入れるべきではないですか。国交省は、公聴会等で住民や利用者の意見を反映すると説明していますが、ＪＲ北海道の運賃値上げの際、公述人全員が値上げ反対であったにもかかわらず、当時の国交大臣は値上げを認可したではありませんか。公聴会が意見を聞いたという形式的なものにならない保証はどこにあるのか、答弁を求めます。

協議会が再構築方針として鉄道の維持、高度化を選択するに当たって、国はその指標を示すのですか。大量輸送機関としての鉄道の特性を発揮することが困難であっても、鉄道の維持を選択することは可能か、お答えください。

協議運賃制度の創設についてお聞きします。

法案では、鉄道事業者、地方自治体、地方運輸局の協議で定め、国の認可の例外として届出だけでよしとしています。主にどのような路線での活用を想定しているのですか。赤字ローカル線で活用されれば、認可運賃の上限を超えた値上げが可能ということでしょうか。

タクシートの協議運賃制度では、認可運賃よりも低くなる下限割れが危惧されますが、そうならないという条文上の歯止めはありますか。国交省は、不当な競争を引き起こす運賃が認定、設定された場合は変更命令を出すことができると胸を張りますが、現に運賃を引き下げる事業者がいる下で、一度でも変更命令を出したことがあるのでしょうか。また、協議運賃は交通空白や交通不便地域が対象といいますが、タクシー特措法に基づく特定地域、準特定地域から外れば、東京や大阪でも協議運賃が可能となるではありませんか。

そもそも、本法案の策定に当たって、政府として、ローカル線を含む鉄道網を国土計画、国策にどう位置付けたのでしょうか。

衆議院の参考人質疑では、関西大学の宇都宮淳人教授が、ヨーロッパでは地域公共交通は独立採算のビジネスではない、地域公共サービスとしての公的資金で支える仕組みになっている、イギリスはグリーン産業革命で鉄道路線の拡大、復活ということを言っていると指摘し、オーストリアやドイツでの鉄道シフトの事例も紹介されました。

大臣は、温暖化対策として鉄道は重要であると繰り返し述べていますが、ならば、自動車から鉄道へのシフトを数値目標を持ち、ローカル線、貨物を含めた鉄道網の活用を国策として早急に示すべきではないでしょうか。

同じく参考人質疑で、北海道教育大学の武田泉准教授は、バス転換の問題として、自治体ごとにぶつ切りで運行していることで、鉄道が有していた広域性とかネットワーク性が大きく損なわれていると指摘しました。

北海道の深川と名寄を結ぶ深名線は、九五年に廃線、ＪＲ北海道がバスを運行していますが、深川―幌加内、幌加内―名寄など分断された路線となり、本数も減少。さきに紹介した三江線も、中国新聞の記者が広島県三次から島根県江津までバス移動した記事を掲載していますが、六つの路線バス、乗り継ぎの待ち時間も三時間など、広域移動が著しく損なわれたことは明らかです。

地域のバス路線は、日常的な暮らしの足として大切です。しかし、鉄道網はバス路線とは異なる役割を担っています。誰もが広域に移動できる、全国に移動できる、全国から地域に人を呼び込

む、この鉄道網があつてこそ、地域活性化の可能性が広がるのではないのでしょうか。

北海道など、鉄道の廃線、駅舎の廃止が地域にどのような影響を与えたか、バス転換は地域活性化につながったか、まず国として検証を行うべきではないでしょうか。また、過疎化に苦しむ地方の活性化として、鉄道網であるローカル線の維持と活用の抜本的な政策こそ必要ではありませんか。

鉄道を存続させる方策として、上下分離方式が示されています。我が党は、国が鉄路と駅施設を保有し、運行を事業者が行う国有民営方式への転換を提言しています。

只見線など、広域に自治体が議論し、連携し、上下分離で自治体がインフラを保有し、バス路線への転換を許さず鉄道を存続させた努力は、国こそ学ぶべきものです。

国交省は、自治体の上下分離方式に補助金を出していると言いますが、これも含め地域鉄道の維持、活用のための今年度予算は総額幾らか、他方、自動車道路の建設、保守管理の予算は総額幾らか、併せてお答えください。

国鉄分割・民営化によって地域鉄道は民間任せ、一方で、国は自動車道路、空港、港湾建設に巨額の予算を投じる政策を続けてきました。国民の財産である鉄道網を衰退させ、地域の過疎化に拍車を掛けてきたと言わざるを得ません。その反省に立ち、鉄道網を守り生かす政策への転換を求め、質問を終わります。(拍手)

(国務大臣斉藤鉄夫君登壇、拍手)
○国務大臣(斉藤鉄夫君) 田村智子議員にお答えいたします。

まず、再構築協議会の対象についてお尋ねがありました。

地域モビリティ検討会の提言に基づく輸送密度千人未満の線区は、ＪＲ各社の公表資料によりみると、令和元年度の実績で六十二路線の百三線区となります。ただし、この基準については、国が協議の場の設置を判断するに際しての一つの目安として示されたものであります。ローカル鉄道が各地域で果たしている意義、役割は様々であり、再構築協議会の設置の判断に当たっては、自治体や鉄道事業者等の関係者の意見をよく聞いて、個別具体的に判断してまいります。

次に、再構築協議会の設置に係る議論の前提について、ＪＲ東日本の久留里線を例にお尋ねがありました。

まず、ＪＲ東日本の久留里線、久留里―上総亀山間について、ＪＲ東日本は、自治体への協議の申入れに当たって、バス転換を議論の前提にはしていないと承知しております。仮に事業者がバス転換を前提に再構築協議会の開催を要請してきた場合には、当該事業者に対し、前提を置くことなく協議に臨むよう指導することとなります。

また、御指摘の答弁は、御指摘の私の答弁ですけれども、国として再構築協議会の設置が必要と判断した場合においては、協議会の設置に反対している自治体に対して粘り強く調整していくことを述べたものでございます。

次に、先日の答弁を踏まえ、再構築協議会の結果、相当数の線区がバス等に転換されることを想定しているかについてお尋ねがございました。先日の私の答弁は、これまでの上下分離方式の

実績及び各地の鉄道維持、高度化に向けた熱意を踏まえれば、再構築協議会の関係者による議論の結果、鉄道として存続する線区が一定数出てくるのではないかとすることを答弁したものです。

他方で、再構築協議会は、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず議論するものであるため、地域での議論の結果、バス等に転換される場合もあるものと考えております。

次に、再構築協議会での合意が廃線ありきの方針を受け入れることにならない保証についてお尋ねがありました。

協議会において、再構築方針は、自治体を含む関係者の協議が調うことが前提であり、地域の了解なく廃止の方針が決定されることはありません。その上で、国としては、中立的な立場を堅持しながら、調査事業や実証事業も活用して鉄道事業者に必要な情報の開示を求めるなど、ファクトとデータに基づき議論を進めてまいります。

再構築協議会の構成員と公聴会の運営についてお尋ねがありました。

再構築協議会においては、自治体、事業者、関係する公共交通事業者のほか、利用者を始めとする国土交通大臣が必要と認める者についても構成員として協議会への参加を求めることができることとしております。

地域にとつてあるべき公共交通の姿を協議していく上では、利用者を含め幅広い御意見をお聞きして丁寧に議論をしていくことが必要と考えており、公聴会やヒアリング等の実施に当たっては形式的な意見聴取に終わることのないように努めてまいります。

次に、大量輸送機関としての鉄道特性を発揮す

ることが困難な路線の維持についてお尋ねがありました。

輸送需要の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況にあるローカル鉄道について、自治体が、地域における町づくりや観光振興の取組と連携しながら、利用者の利便を確保し、利用者を回復させつつ鉄道の維持を図っていくことは十分あり得ると考えています。こうした判断は個々の地域、線区の状況に応じて個別に行われるべきと考えており、国として何らかの指標を示すことは考えておりません。

次に、協議運賃制度についてお尋ねがありました。

鉄道については、赤字路線での適用を想定しており、例えば並行するバスとの共通運賃化を実現する等、利用者利便を確保するため、認可運賃の上限を超える運賃設定を含め地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を可能としています。

タクシードについては、御指摘の認可運賃よりも低い運賃を設定することを禁じる規定はありません。また、タクシードの運賃について過去に変更命令を発動したことはありませんが、運賃協議に当たっては、自治体、交通事業者、地方運輸局長等により適切な運賃が設定されるよう協議されるものと考えています。

今般の制度では、運賃を一定の範囲に規制することによって過当競争を防ぐ必要がある、いわゆる特定地域、準特定地域を対象としています。現在の需給状況においては、東京や大阪などの都市部が直ちにこれらの地域の指定から外れることはないと考えています。いずれにせよ、協議運賃制度の適切な運用を図ってまいります。

次に、自動車から鉄道へのシフトの数値目標の設定と鉄道路網の活用についてお尋ねがありました。

国土交通省においては、令和三年十二月に国土交通省環境行動計画を策定し、自動車から鉄道を含む公共交通機関へのシフトに関する数値目標を設定しています。

旅客については、自家用自動車からの乗換輸送量を二〇一三年度の三十八億人キロから二〇三〇年度に百六十三億人キロに増やす目標、また、貨物については、鉄道貨物による輸送量を二〇一三年度百九十三・四億トンキロから二〇三〇年度に二百五十六・四億トンキロに増やす目標をそれぞれ設定しています。

この目標の達成に向け、鉄道路網を活用しつつ、旅客については、MaaSの社会実装、駅前広場等の交通結節点の整備等を通じて公共交通機関の利用促進、貨物については災害時の代替輸送を円滑に行うための施設整備等を行うことで、自動車から鉄道を含む公共交通機関へのシフトに取り組んでまいります。

次に、鉄道路網による地域活性化の可能性、鉄道廃線による地域への影響、ローカル線の維持と活用の抜本的な政策についてお尋ねがありました。

御指摘のとおり、鉄道の特性の一つとして、ネットワークの存在により、広域的な人の移動が促され、地域活性化につながる点が考えられます。他方で、こうした移動需要が期待できず、廃線が選択される場合もあります。その影響について、例えばＪＲ北海道の日高線では、新たな交通体系に移行後のアンケート調査において、実際に

利用している方の多くから運行頻度やアクセスなどについて利便性が向上したとの評価が得られたと聞いております。

このように、地域活性化の取組においてどのような公共交通機関が適当かについては、地域、線区の事情に応じて個々に判断されるべきであり、国としても関係者の協議を促してまいります。

最後に、ローカル鉄道の維持、活用のための予算額及び道路建設、保守管理の予算額についてお尋ねがありました。

今回のローカル鉄道の再構築に向けた制度面、予算面での枠組みは、バス、タクシードも含めた地域にとつて最適な公共交通を実現させるための枠組みとなっております。これらの地域公共交通全体に関する予算の合計として、令和四年度補正予算では約八百億円、令和五年度当初予算では約五百億円を計上しております。また、道路関係予算は、令和四年度補正予算では三千七百四十五億円、令和五年度当初予算では二兆一千八百十三億円となっております。

なお、民間事業者が運賃収入を前提として運営する地域公共交通と公的主体が公物として整備している道路とでは、事業構造も大きく異なっており、予算規模を単純比較することは適当でないと考えております。

以上です。(拍手)
○議長(尾辻秀久君) これにて質疑は終了いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時三十三分散会

出席者は左のとおり。

議長 尾辻 秀久君
副議長 長浜 博行君

議員
伊藤 岳君 吉良よし子君
松野 明美君 山添 拓君
岩瀬 友君 猪瀬 直樹君
倉林 明子君 音喜多 駿君
梅村みずほ君 紙 智子君
仁比 聡平君 串田 誠一君
高木かおり君 田村 智子君
井上 哲士君 石井 苗子君
浅田 均君 山下 芳生君
小池 晃君 清水 貴之君
東 徹君 石井 章君
金子 道仁君 伊藤 孝江君
青島 健太君 里見 隆治君
窪田 哲也君 安江 伸夫君
高橋 光男君 柳ヶ瀬裕文君
下野 六太君 塩田 博昭君
片山 大介君 竹内 真二君
三浦 信祐君 宮崎 勝君
梅村 聡君 河野 義博君
杉 久武君 矢倉 克夫君
柴田 巧君 平木 大作君
新妻 秀規君 高橋 克法君
松沢 成文君 上田 勇君
若松 謙維君 石川 博崇君
鈴木 宗男君 秋野 公造君
竹谷とし子君 佐々木さやか君
山本 博司君 羽生田 俊君
横山 信一君 谷合 正明君
山本 香苗君 西田 実仁君

山口那津男君 磯崎 仁彦君
堂込麻紀子君 清水 真人君
ながえ孝子君 平山佐知子君
自見はなこ君 藤木 真也君
小野田紀美君 山本佐知子君
山本 啓介君 星 北斗君
三浦 靖君 岩本 剛人君
加田 裕之君 高橋はるみ君
船橋 利実君 比嘉奈津美君
山田 太郎君 松川 るい君
滝沢 求君 滝波 宏文君
堂故 茂君 堀井 巖君
高野光二郎君 島村 大君
酒井 庸行君 上月 良祐君
猪口 邦子君 福岡 資麿君
片山さつき君 浅尾慶一郎君
佐藤 信秋君 大家 敏志君
豊田 俊郎君 柘植 芳文君
太田 房江君 松下 新平君
松村 祥史君 末松 信介君
石井 浩郎君 岡田 直樹君
神谷 宗幣君 大島九州男君
寺田 静君 須藤 元気君
吉川ゆうみ君 宮本 周司君
長峯 誠君 広瀬めぐみ君
藤井 一博君 長谷川英晴君
宮崎 雅夫君 赤松 健君
生稲 晃子君 白井 正一君
進藤金日子君 石田 昌宏君
佐藤 啓君 こやり隆史君
舞立 昇治君 馬場 成志君
三宅 伸吾君 森屋 宏君
古賀友一郎君 渡辺 猛之君

北村 経夫君 大野 泰正君
西田 昌司君 牧野たかお君
石井 準一君 野上浩太郎君
佐藤 正久君 藤川 政人君
松山 政司君 丸川 珠代君
世耕 弘成君 関口 昌一君
武見 敬三君 山本 順三君
齊藤健一郎君 高良 鉄美君
山本 太郎君 浜田 聡君
伊波 洋一君 吉井 章君
若林 洋平君 田中 昌史君
友納 理緒君 永井 学君
古庄 玄知君 越智 俊之君
加藤 明良君 梶原 大介君
神谷 政幸君 今井絵理子君
朝日健太郎君 青山 繁晴君
足立 敏之君 山下 雄平君
阿達 雅志君 山田 宏君
和田 政宗君 石井 正弘君
中田 宏君 赤池 誠章君
江島 潔君 古川 俊治君
山田 俊男君 森 まさこ君
青木 一彦君 中西 祐介君
上野 通子君 有村 治子君
宮沢 洋一君 鶴保 庸介君
櫻井 充君 山崎 正昭君
衛藤 晟一君 山東 昭子君
中曽根弘文君 村田 享子君
大椿ゆうこ君 水野 素子君
三上 えり君 古賀 千景君
高木 真理君 横沢 高徳君
柴 慎一君 小沼 巧君
羽田 次郎君

小林 一大君 田島麻衣子君
岸 真紀子君 石垣のりこ君
井上 義行君 森屋 隆君
勝部 賢志君 小沢 雅仁君
杉尾 秀哉君 森本 真治君
斎藤 嘉隆君 石橋 通宏君
三原じゅん子君 野田 国義君
田名部匡代君 吉川 沙織君
長谷川 岳君 川田 龍平君
牧山ひろえ君 水岡 俊一君
青木 愛君 木村 英子君
橋本 聖子君 蓮 舫君
辻元 清美君 福山 哲郎君
福島みずほ君 竹詰 仁君
田村 まみ君 芳賀 道也君
宮口 治子君 嘉田由紀子君
伊藤 孝恵君 塩村あやか君
上田 清司君 浜口 誠君
石川 大我君 打越さく良君
浜野 喜史君 磯崎 哲史君
熊谷 裕人君 古賀 之土君
川合 孝典君 舟山 康江君
小西 洋之君 徳永 エリ君
榛葉賀津也君 大塚 耕平君
天畠 大輔君 船後 靖彦君

総務大臣 松本 剛明君
財務大臣臨時代理 齊藤 鉄夫君
国土交通大臣 河野 太郎君
副大臣 国土交通副大臣 豊田 俊郎君

議長の報告事項

去る七日議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

内閣委員

辞任

越智 俊之君

補欠

衛藤 晟一君

古賀 千景君

杉尾 秀哉君

財政金融委員

辞任

三浦 靖君

補欠

岡田 直樹君

文教科科学委員

辞任

杉尾 秀哉君

補欠

古賀 千景君

経済産業委員

辞任

衛藤 晟一君

補欠

越智 俊之君

決算委員

辞任

鬼木 誠君

補欠

宮口 治子君

高橋 光男君

平木 大作君

柳ヶ瀬裕文君

高木かおり君

竹詰 仁君

浜口 誠君

行政監視委員

辞任

岡田 直樹君

補欠

三浦 靖君

宮口 治子君

鬼木 誠君

平木 大作君

高橋 光男君

同日議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

政府開発援助等及び沖縄・北方問題に関する特別委員

辞任

今井絵理子君

補欠

田中 昌史君

酒井 庸行君

上月 良祐君

広瀬めぐみ君

大家 敏志君

森屋 隆君

勝部 賢志君

秋野 公造君

塩田 博昭君

同日議長は、衆議院送付の次の内閣提出案を内閣委員会に付託した。
新型インフルエンザ等対策特別措置法及び内閣法の一部を改正する法律案(閣法第六号)

同日次の内閣提出案を衆議院に送付した。
気象業務法及び水防法の一部を改正する法律案
配偶者からの暴力の防止及び被害者の保護等に関する法律の一部を改正する法律案

同日本院は、衆議院送付の次の内閣提出案を可決した旨衆議院に通知した。
株式会社国際協力銀行法の一部を改正する法律案

国際通貨基金及び国際復興開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律の一部を改正する法律案
裁判所職員定員法の一部を改正する法律案

同日議員から次の質問主意書が提出された。
日本政府の半導体政策に関する質問主意書(神谷宗幣君提出)(第五一号)
予備費に関する質問主意書(齊藤健一郎君提出)(第五二号)

束ね法案及び新規制定の法律案に関する第三回質問主意書(吉川沙織君提出)(第五三号)

同日内閣から次の答弁書を受領した。

参議院議員高良鉄美君提出陸上自衛隊勝連分屯地への地对艦ミサイル配備に関する質問に対する答弁書(第四三三号)

参議院議員神谷宗幣君提出自然公園法と太陽光発電設備に関する質問に対する答弁書(第四四号)

参議院議員浜田聡君提出インフルエンザ脳症を発症する要因等や研究に関する質問に対する答弁書(第四五号)

参議院議員神谷宗幣君提出歴史認識に関わる我が国の政策に関する質問に対する答弁書(第四六号)

同日次の法律の公布を奏上し、その旨衆議院に通知した。
株式会社国際協力銀行法の一部を改正する法律
国際通貨基金及び国際復興開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律の一部を改正する法律
裁判所職員定員法の一部を改正する法律

同日内閣を経由して経済産業大臣から、再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法第二条の二第六項、第二条の三第九項、第三条第十項、第四条第四項、第五条第九項において準用する同条第八項、第十五条の六第七項及び第十五条の七第四項において準用する第二条の三第九項の規定に基づく調達価格等に関する報告を受領した。

一昨十日議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。
内閣委員

辞任

山谷えり子君

補欠

友納 理緒君

大島九州男君

天畠 大輔君

総務委員

辞任

岸 真紀子君

補欠

鬼木 誠君

法務委員

辞任

古庄 玄知君

補欠

越智 俊之君

世耕 弘成君

こやり隆史君

谷合 正明君

下野 六太君

外交防衛委員

辞任

猪口 邦子君

補欠

小林 一大君

文教科科学委員

辞任

白井 正一君

補欠

若林 洋平君

厚生労働委員

辞任

中条きよし君

補欠

串田 誠一君

神谷 政幸君

補欠

鶴保 庸介君

こやり隆史君

世耕 弘成君

友納 理緒君

山谷えり子君

農林水産委員

辞任

若林 洋平君

補欠

白井 正一君

下野 六太君

谷合 正明君

安江 伸夫君

山口那津男君

串田 誠一君

中条きよし君

経済産業委員

辞任

越智 俊之君

補欠

古庄 玄知君

小林 一大君

猪口 邦子君

国土交通委員	鶴保 庸介君	補欠	特定先端大型研究施設の共用の促進に関する法律の一部を改正する法律案(閣法第三五号)	鬼木 誠君	神谷 政幸君	同日議長は、衆議院送付の次の内閣提出案を外交防衛委員会に付託した。	予算委員	宮崎 勝君	補欠	同日次の質問主意書を内閣に転送した。	決算委員	宮口 治子君	補欠	東京都若年被害女性等支援事業の補助制度化に伴う効果等に関する質問主意書(浜田聡君提出(第四九号))	辞任	平木 大作君	鬼木 誠君	非営利型一般財団法人に対する課税の在り方に	三浦 信祐君	高橋 光男君	閣する質問主意書(村田亨子君提出(第五〇号))	高木かおり君	柳ヶ瀬裕文君	昨十一日議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	浜口 誠君	竹詰 仁君	内閣委員	行政監視委員	鬼木 誠君	補欠	友納 理緒君	高橋 光男君	宮口 治子君	山谷えり子君	同日議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	平木 大作君	大島九州男君	柴 慎一君	政府開発援助等及び沖縄・北方問題に関する特別委員	上野 良祐君	補欠	鬼木 誠君	辞任	田中 昌史君	酒井 庸行君	岸 真紀子君	同日議長は、次の内閣提出案を委員会に付託した。	塩田 博昭君	秋野 公造君	越智 俊之君	外交防衛委員	小林 一大君	補欠	古庄 玄知君	辞任	安江 伸夫君	山口那津男君	猪口 邦子君	財政金融委員	柴 慎一君	補欠	杉尾 秀哉君	文教科学委員	若林 洋平君	補欠	白井 正一君	厚生労働委員	串田 誠一君	中条きよし君	中条きよし君	辞任	世耕 弘成君	補欠	こやり隆史君	農林水産委員	白井 正一君	補欠	鶴保 庸介君
財政金融委員	柴 慎一君	補欠	同日議長において、次のとおり調査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	若林 洋平君	補欠	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	串田 誠一君	中条きよし君	同日議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	世耕 弘成君	補欠	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	鶴保 庸介君	補欠	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	山谷えり子君	友納 理緒君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	大島九州男君	天畠 大輔君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	農林水産委員	白井 正一君	補欠	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	谷合 正明君	下野 六太君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	山口那津男君	安江 伸夫君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	中条きよし君	室井 邦彦君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	経済産業委員	猪口 邦子君	小林 一大君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	古庄 玄知君	越智 俊之君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	国土交通委員	神谷 政幸君	若林 洋平君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	岸 真紀子君	鬼木 誠君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	予算委員	室井 邦彦君	串田 誠一君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	三浦 信祐君	宮崎 勝君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	小林 一大君	猪口 邦子君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	安江 伸夫君	山口那津男君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	三浦 信祐君	宮崎 勝君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	辞任	三浦 信祐君	宮崎 勝君	同日議長において、次のとおり憲法審査会委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

陸上自衛隊勝連分屯地への地対艦ミサイル配備に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

令和五年三月二十七日

参議院議長 尾辻 秀久殿
高良 鉄美

陸上自衛隊勝連分屯地への地対艦ミサイル配備に関する質問主意書

防衛省は二〇二三年度をめどに沖縄県うるま市にある陸上自衛隊勝連分屯地(以下「勝連分屯地」という。)に地対艦ミサイル部隊を配備する方針を固め、沖縄県うるま市の市長を訪ね、政府方針について説明したと報道された。これについて以下、質問する。

一 勝連分屯地への地対艦ミサイル配備計画について、自治体への説明は行つたか。行つたのであれば、その日付と内容を示されたい。

二 勝連分屯地に配備予定の部隊の名称、隊員数とその役割、施設名、防衛装備品名と台数をそれぞれ詳細に示されたい。

三 地対艦ミサイルの勝連分屯地への搬入予定日を示されたい。

四 勝連分屯地内の県指定「保安林」が違法に伐採されているという報道があるが、これについて政府の承知しているところを明らかにした上で、今後の対応について示されたい。

五 勝連分屯地内の工事に関連し、複数の運搬車両やクレーン車の利用に法令違反があったと市民団体から指摘があるが、政府の承知しているところを明らかにした上で、政府の対応を示されたい。

令和五年四月十二日 参議院会議録第十四号

質問主意書及び答弁書

六 勝連分屯地への地対艦ミサイル配備計画について、沖縄防衛局は「周辺住民に新たな負担や安心安全にかかる影響を与えるものではない」とし、現時点では説明会は予定していないと回答したとの報道があるが、事実か。住民は説明会を求めているが、説明会を行う予定はないのか。政府の見解を示されたい。

七 勝連分屯地には学校施設が近接しているが、有事の際に標的となる可能性があるミサイル施設を学校の近隣に設置することは子どもたちの安心、安全な学校生活を脅かすものではないか。子どもたちや周辺住民の安全をどのように保障するのか。沖縄防衛局は「周辺住民に新たな負担や安心安全にかかる影響を与えるものではない」と述べているが、有事の際の勝連分屯地周辺の住民の避難について、住民保護計画を策定すべきと考えるが、政府の見解を示されたい。

右質問する。

令和五年四月七日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員高良鉄美君提出陸上自衛隊勝連分屯地への地対艦ミサイル配備に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員高良鉄美君提出陸上自衛隊勝連分屯地への地対艦ミサイル配備に関する質問に対する答弁書

一について

防衛省は、陸上自衛隊那覇駐屯地勝連分屯地

(以下「勝連分屯地」という。)が所在するうるま市との間で、令和三年八月、令和四年八月及び同年十二月に、地対艦誘導弾部隊等の配備や、施設整備に関する予算案について説明を行っているほか、平素から様々なやり取りを行っているところであるが、その詳細については、相手方との関係もあることから、お答えすることは差し控えたい。

二について

防衛省では、島嶼部等への侵攻に対処するため、令和五年度に勝連分屯地において、第七地対艦ミサイル連隊(仮称)本部及び本部管理中隊に加え、一二式地対艦誘導弾を保持する一個地対艦ミサイル中隊等を含む合計二百人程度の部隊の配置を計画しており、そのために必要となる隊庁舎、車両整備場等の施設を整備中である。なお、お尋ねの「台数」については、その意味するところが必ずしも明らかではないが、当該部隊が保持することとなる誘導弾の数については、国の安全を害するおそれがあることから、お答えすることは差し控えたい。

三について

地対艦誘導弾の搬入時期については、国の安全を害するおそれがあることから、お答えすることは差し控えたい。

四について

御指摘の報道については承知しており、現在、沖縄県と協力して事実関係の調査を行っているところであり、その結果を踏まえて、必要な対応を検討してまいりたい。

五について

勝連分屯地で行われている建設工事について

て、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)及び道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)に違反する疑いがある旨の令和五年一月二十六日及び二十七日の報道を受け、受注者に事実関係を確認したところ、下請業者が貨物自動車運送事業法第三条に基づく一般貨物自動車運送事業に係る国土交通大臣の許可を受けずに、有償で土砂の搬出を行っていたことが同条に、事業用自動車の外側に使用者の名称が表示されていない又は表示されていたが判読し難い状態であったことが道路運送法第九十五条に、それぞれ抵触するおそれがある旨の報告を受け、沖縄防衛局から当該受注者に対し、関係法令の遵守を徹底するよう指導し、現在では是正されていることを確認している。

また、強風のため、移動式クレーンに係る作業の実施について危険が予想されているにもかかわらず、当該受注者が当該作業を中止していなかったことが労働安全衛生法(昭和四十七年法律第五十七号)に違反する疑いがある旨の報道があったことから、同局は当該受注者に対し風速計を設置し、作業を行う際には風速を確認するよう指導した。令和五年二月六日、当該作業について沖縄労働基準監督署から受注者及び下請業者に対し同法第九十一条第一項に基づく検査の結果を踏まえた勧告等が行われ、同月十六日、当該受注者及び下請業者よりは是正した旨の報告がされていると承知している。

六について

御指摘の報道については、令和五年二月二十四日、市民団体から沖縄防衛局に対し、住民説明会の開催について要請があり、同局から、現

時点において開催する予定はない旨を回答したものである。その上で、これまで、同局からうる各市に対し、地対艦誘導弾部隊等の配備等について丁寧な説明を行ってきたところであり、御指摘の説明会について、現時点で開催する予定はないが、引き続き、同市に対し、様々な形で情報提供してまいりたい。

七について
防衛省では、二について述べたとおり、令和五年度に勝連分屯地に地対艦誘導弾部隊を配置する予定であり、これらの部隊配置は、我が国への攻撃を抑止する効果を高めるものであり、御指摘の「子どもたちの安心、安全な学校生活」及び「子どもたちや周辺住民の安全」にもつながるものと考えている。

また、お尋ねの「住民保護計画」の意味するところが必ずしも明らかではないが、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律(平成十六年法律第百二十二号)第五十四条第一項の規定に基づき、都道府県知事が、要避難地域を管轄する市町村長を経由して、当該要避難地域の住民に対し避難すべき旨を指示したときは、同法第六十一条第一項の規定に基づき、当該市町村長が、同法第三十五条第一項に規定する国民の保護に関する計画(以下「国民保護計画」という。)で定めるところにより、住民の避難の方法に関する事項等について定める避難実施要領を定めなければならないこととされており、さらに、同法第三十二条第一項の規定に基づき定められている「国民の保護に関する基本指針」(平成十七年三月二十五日閣議決定)において、「避難実施要領のパターンをあらかじめ

作成しておくよう努めるものとする。」とされているところであり、うる各市においては、国民保護計画及びこの「避難実施要領のパターン」が作成されていると承知している。

自然公園法と太陽光発電設備に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年三月二十七日

神谷 宗幣

参議院議長 尾辻 秀久殿

自然公園法と太陽光発電設備に関する質問主意書

我が国の自然の風景地を保護し、その利用の増進を図ることにより国民の保健、休養及び教化に資するとともに、生物の多様性の確保に寄与するため、自然公園法が昭和三十二年十月一日から施行されている。同法が規定する自然公園のうち、国立公園及び国定公園は環境大臣が指定する。

釧路湿原は、東西二十五キロメートル、南北三十六キロメートル、面積二万二千七百七十六ヘクタールの日本最大の湿原である。昭和五十五年十月に我が国最初のラムサール条約湿地として登録(登録面積七千八百六十三ヘクタール)され、昭和六十二年に国立公園に指定されている。国指定特別天然記念物タンチョウや水河期の遺存種であるキタサンショウウオなど、数多くの貴重な動植物の生息地であり、天然記念物、国設鳥獣保護区、国立公園特別保護地域として、厳重に保護されなければ

ならない。

ところが、近年釧路市内の釧路湿原国立公園内や周辺の市街化調整区域周辺で太陽光発電施設の建設ラッシュが続いており、これらの建設が無秩序に進むことで自然環境や社会活動等、多方面に重大な影響が及ぶことが懸念される状況にある。

絶滅危惧種であるキタサンショウウオの生息地は、釧路市内の広範囲に及んでいるが、釧路市内における太陽光発電所の大半は、環境影響評価法及び北海道環境影響評価条例における対象事業となっており、工事や設置による影響が調査もされず懸念されるものとなっている。

市街化調整区域は、「市街地の拡大を抑制し自然環境に配慮した形で土地利用を図る」とされる場所であり、大半の地目が原野である。基本的には開発が規制されているはずだが、太陽光発電設備は「建築物」とはみなされないため、出力四万キロワット以上の巨大メガソーラー以外は、環境アセスメント(環境影響評価)の対象になっていない。このため、アセス図書の縦覧や住民説明会等により事前に国民が計画について知ることなく、大規模な土地の改変が計画実施されている。

釧路湿原国立公園内には、平成二十九年四月に運転を開始した釧路町トリトウシ原野太陽光発電所がある。同発電所の道の向かい側にあるわずらん釧路町太陽光発電所には、二百四十万平方メートルの広大な敷地に三十万二千五百枚もの太陽光パネルが敷き詰められている。

さらに、釧路市内の釧路湿原国立公園周辺では、約四百万平方メートルの巨大なメガソーラーの建設計画が水面下で進められていることが報道されている。北海道新聞によれば、資源エネルギー

ギ一庁が公表している昨年十二月末時点の釧路市内の出力千キロワット超の太陽光発電所二十七施設の所在地と、釧路市立博物館の調査で特定されたキタサンショウウオの生息適地を照合したところ、十二施設が生息適地内に建設されている。

太陽光発電所の建設ラッシュは、種の保存法による国内希少野生動植物種や希少鳥類及び希少生物の生息環境を悪化させ、その悪化・消失が懸念される。釧路湿原国立公園や釧路市周辺の市街化調整区域では、タンチョウやチュウヒ、オジロワシ、シマクイナ、オオジシギ、キタサンショウウオ等の絶滅危惧種に深刻な悪影響を与えている可能性が危惧される。

そこで、以下質問する。

一 自然保護法の背景には、我が国の自然の風景地を保護し、その利用の増進を図ることにより、国民の保健、休養及び教化に資するとともに、生物の多様性の確保に寄与することがあるが、この趣旨に反する具体的な事例として、政府はどのようなものがあることを想定しているか。

二 釧路市や釧路町の市街化調整区域は、平成三年に釧路市総合計画において「都市的土地利用の北限を水際線より六キロメートル程度」と規定し、都市計画法に基づく市街化調整区域として開発が抑制されてきた。令和四年に制定された「第二次釧路市都市計画マスタープラン」では、釧路湿原国立公園と同じ「自然環境の維持保全に努めるエリア」と規定されている。しかしながら、太陽光発電所の無秩序な建設により、森林や草原、湿原などへの大規模開発が行われると、希少な動植物だけではなく、釧路湿

原及びその周辺の生態系全体に悪影響を及ぼす可能性がある。政府としては自然公園の生態系を護るために具体的にどのような対策を検討しているか。

三 太陽光発電施設は建築基準法に基づく建築物でないため開発規制の対象にならないことが、大規模太陽光発電所の無秩序な建設につながっており、政府としては自然公園周辺の生態系を守るために建築基準法に太陽光発電所を追加するか、それ以外に新たな規制、設置ルールや制限を実態に沿って設けることを検討すべきと考えるが、政府の認識を示されたい。

四 太陽光発電設備は「建築物」とはみなされないため、環境アセスメント（環境影響評価）の対象になっていないのは、出力四万キロワット以上の巨大メガソーラーに限られている。このため、アセス図書の縦覧や住民説明会等により事前に国民が計画について知ることなく、大規模な土地の改変が計画実施されている。現行の環境アセスメント（環境影響評価）の基準を変え、その対象を少なくとも千キロワット以上の太陽光発電所にするなどで、国民が計画について知り、周辺に住む住民の意見が反映されることとなることにより、我が国の宝である自然公園やそこに生息する希少種が保護されていくことにつながるかと考えるが、政府の認識を示されたい。

五 再生可能エネルギーを進めることで自然環境を破壊してしまうことは本末転倒であり、太陽光発電施設の開発が無秩序に進められることを抑制するためにも、法的拘束力を伴う立法措置が必要である。それは、①違反者への公表措置等の罰則による計画外開発の抑制効果、②計画

見直し時期を明文化することで常に状況に見合った区域設定が期待されること、③固定価格買取制度・フィードインプレミアム認定要件の一つに法律順守があること、の三点に鑑みても有効である。自然環境の保全と再生可能エネルギーの推進を両立させるために、ガイドラインから法的拘束力を持つ具体的方策への移行を検討すべきであると考え、政府の認識を示されたい。

令和五年四月七日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員神谷宗幣君提出自然公園法と太陽光発電設備に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員神谷宗幣君提出自然公園法と太陽光発電設備に関する質問に対する答弁書
一について

御指摘の「自然保護法」とは、自然公園法（昭和三十二年法律第六十一号）を指すものと考えられるが、例えば、同法第二十条第一項に規定する特別地域における太陽光発電施設の新築については、同条第四項の規定に基づいて定められた自然公園法施行規則（昭和三十三年厚生省令第四十一号）第十一条第十二項において、支障木の伐採が僅少であること等の基準を定めており、これに適合しない太陽光発電施設の新築は、同法の「趣旨に反する」ものであると考えられている。

二について

御指摘の「釧路湿原国立公園」を含め、我が国の自然公園内における太陽光発電施設の設置については、当該設置が行われる地域の周辺地域の景観や動植物に対する影響に係る配慮及び当該周辺地域における自然環境との調和が図られるよう、これまで、令和四年三月に「国立・国定公園内における太陽光発電施設の審査に関する技術的ガイドライン」（令和四年三月環境省策定）を取りまとめ、自然公園法第二十条第三項の規定による許可及び同法第二十一条第三項の規定による許可に係る基準の運用方針の明確化等を行うなどしてきたところであり、引き続きこれらの取組を進めるとともに、更なる対応については、今後、必要に応じて検討していく考えである。

三について

御指摘の「自然公園周辺」を含め、我が国における「大規模太陽光発電所の無秩序な建設」の防止に向けて、お尋ねの「新たな規制、設置ルールや制限」については、令和五年二月に、再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法（平成二十二年法律第八号）第九条第四項に規定する再生可能エネルギー発電事業計画の認定（以下「認定」という。）に当たって発電設備を設置する場所の周辺地域の住民に対して再生可能エネルギー発電事業の実施に関する内容の事前周知が実施されたこと等をその要件とするを含む脱炭素社会の実現に向けた電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律案（以下「改正法案」という。）を第二百十一回国会に提出したところである。

四について

太陽光発電施設の設置については、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）第二条第二項第一号ホに規定する環境影響評価を実施すべき「事業用電気工作物であって発電用のものの設置又は変更の工事の事業」として、環境影響評価法施行令（平成九年政令第三百四十六号）別表第一の五の項のルの第二欄において「出力が四万キロワット以上である太陽電池発電所の設置の工事の事業」に該当することと要件（以下「規模要件」という。）を定めているが、これについては、中央環境審議会が平成三十一年四月に答申した「太陽光発電事業に係る環境影響評価の在り方について（答申）」において示された「法は第一条で、「規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業」について環境影響評価を行うものと定めている。規模要件の水準については、これを踏まえて設定する必要がある」、「太陽光発電事業において、特に環境影響が大きいのは土地の面的な改変による影響であるが、法における土地区画整理事業などの面整備事業の規模要件をみると、施行区域の面積が百ヘクタール以上を第一種事業、また、その七十五パーセントに相当する七十五ヘクタール以上を第二種事業とすることを基本として「といった考え方を踏まえて設定したものであり、また、制度が適切に運用されてきたと認識している。このため、現時点において、御指摘のように規模要件を「少なくとも千キロワット以上」に変更する必要はないと考えているが、今後、制度の運用状況等を注視してまいりたい。

五について

御指摘の「ガイドライン」とは、「太陽光発電の環境配慮ガイドライン」(令和二年三月環境省策定)を指すものと考えられるが、これは、環境影響評価法や地方公共団体が定める環境影響評価条例による環境影響評価手続が義務付けられていない規模の太陽光発電施設の設置に際して、当該設置の実施主体等による自主的な環境配慮の取組を促すものであるところ、当該設置に係る「法的拘束力を持つ具体的方策」については、四について述べたとおり、同法における規模要件を現時点では変更する必要はないと考えているが、三について述べたとおり、令和五年二月に第二百十一回国会に提出した改正法案において、認定に当たって発電設備を設置する場所の周辺地域の住民に対して再生可能エネルギー発電事業の実施に関する事前周知が実施されたこと等をその要件とすることを盛り込んだところである。

インフルエンザ脳症を発症する要因等や研究に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

令和五年三月二十七日

参議院議長 尾辻 秀久殿
浜田 聡

インフルエンザ脳症を発症する要因等や研究に関する質問主意書

インフルエンザ関連脳症(以下「インフルエンザ

質問主意書及び答弁書

脳症」という。)について、平成二十一年九月に厚生労働省において公表されている「インフルエンザ脳症ガイドライン(改訂版)」(以下「インフルエンザ脳症ガイドライン」という。)によると「平成十七年十一月、インフルエンザ脳症のガイドラインを公表してから、約四年が経過しました。(中略)無治療では約三十%であった致死率がこの数年八〇%と改善しました。しかし、その一方、後遺症を残す子どもは約二十五%と変化はなく、相変わらず重篤な疾患であることには変わりはありません。」との記載がある。さらに、厚生労働省の厚生労働科学研究「インフルエンザ脳症の発症因子の解明と治療及び予防方法の確立に関する研究(二〇〇五年度)の「専門的・学術的観点からの成果」では、「インフルエンザ脳症は、ウイルスが脳で増殖して起きるのではなく、感染を引き金としてサイトカインストーム及び血管内皮細胞の障害が生じ、全身の諸臓器でapoptosisが進行する。一部の小児に発症するのは、ウイルス側の要因ではなく、宿主側の遺伝的要因(遺伝子多型の存在)に起因することが、SNPs解析の結果から示唆された。感染症の重症化について、それに関連するSNPsが明らかにしたのは極めて重要な知見と思われる。」との記載がある。他方、国立感染症研究所ホームページ「インフルエンザ脳症について」には、「インフルエンザ脳症に関しては、日本からの報告が多く、また、小児例が報告の中心である」との記載があるものの、発症要因について、または危険性等の判断・見解について、明確な見解は示されていない。インフルエンザ脳症に関する研究の進捗について、デマなどの情報に惑わされないよう国民へ正確な情報を示す

必要性があるものと考え、以下質問する。
一 インフルエンザ脳症を発症する要因等について、現時点での政府見解如何。

二 インフルエンザ脳症ガイドラインは平成二十一年九月に公表されており、公表から約十四年経過しているが、公表後から現在まで研究等により明らかとなったインフルエンザ脳症に関する新たな情報があれば示されたい。

三 SNS等のインターネット上の情報では、インフルエンザ脳症を発症する要因として、インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤服用が直接の要因となるとの主張が見受けられるが、現時点での政府見解如何。

四 前記三について、インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤の服用とインフルエンザ脳症との因果関係が認められる、または認められないという研究資料等があれば、詳細を示されたい。

五 前記三について、SNS等のインターネット上の情報では、インフルエンザ脳症に限らず、ワクチン接種あるいは解熱剤の服用が、髄膜炎や脳炎、脳症等脳へ重篤なダメージをもたらす疾患等との直接の要因となるとの主張があるが、現時点での政府見解如何。

六 前記五について、インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤の服用と髄膜炎や脳炎、脳症等脳へ重篤なダメージをもたらす疾患等との因果関係が認められる、または認められないという研究資料等があれば、詳細を示されたい。

質問主意書については、答弁書作成にかかる官僚の負担に鑑み、転送から七日以内での答弁は求めない。国会法第七十五条第二項の規定に従い答

弁を延期した上で、転送から二十一日以内には答弁されたい。

右質問する。

令和五年四月七日

内閣総理大臣 岸田 文雄
参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員浜田聡君提出インフルエンザ脳症を発症する要因等や研究に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員浜田聡君提出インフルエンザ脳症を発症する要因等や研究に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「インフルエンザ脳症を発症する要因等」については、平成十五年度から平成十七年度までの間に行われた厚生労働科学研究費補助金による「インフルエンザ脳症の発症因子の解明と治療及び予防方法の確立に関する研究」において、「インフルエンザ脳症は、ウイルスが脳で増殖して起きるのではなく、感染を引き金としてサイトカインストーム及び血管内皮細胞の障害が生じ、全身の諸臓器でapoptosisが進行する。一部の小児に発症するのは、ウイルス側の要因ではなく、宿主側の遺伝的要因(遺伝子多型の存在)に起因することが、SNPs解析の結果から示唆された」ことが報告されており、政府としても同様に認識している。

二について
お尋ねの「インフルエンザ脳症に関する新たな情報」については、平成三十年二月に、国立

研究開発法人日本医療研究開発機構の新興・再興感染症に対する革新的医薬品等開発推進研究事業の「新型インフルエンザ等」への対応に関する研究において、御指摘の「インフルエンザ脳症ガイドライン」を改訂したものととして、その時点までに報告されたインフルエンザ脳症の治療法等を追記した「インフルエンザ脳症の診療戦略」が作成されている。

三及び四について

お尋ねの「SNS等のインターネット上の情報」における「インフルエンザ脳症を発症する要因として、インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤服用が直接の要因となる」との主張が具体的にとのよう主張を指しているのか明らかではないため、お答えすることは困難である。また、お尋ねの「インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤の服用とインフルエンザ脳症との因果関係が認められる、または認められない」という研究資料等の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、季節性インフルエンザワクチンの接種又は解熱鎮痛剤の服用がインフルエンザ脳症を発症する直接の要因となるとの研究の結果については、政府として承知していない。

五及び六について

お尋ねの「SNS等のインターネット上の情報」における「インフルエンザ脳症に限らず、ワクチン接種あるいは解熱剤の服用が、髄膜炎や脳炎、脳症等脳へ重篤なダメージをもたらす疾患等との直接の要因となる」という主張が具体的にどのような主張を指しているのか明らかではないため、お答えすることは困難である。ま

た、お尋ねの「インフルエンザワクチン接種あるいは解熱剤の服用と髄膜炎や脳炎、脳症等脳へ重篤なダメージをもたらす疾患等との因果関係が認められる、または認められない」という研究資料等の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、例えば、季節性インフルエンザワクチンのうちフルービックHAの添付文書においては、「脳炎・脳症」の副反応が、解熱鎮痛剤のジクロフェナクナトリウム製剤のうちボルタレン錠二十五ミリグラムの添付文書においては、「無菌性髄膜炎」や「急性脳症」の副作用が現れることがある旨がそれぞれ記載されている。

歴史認識に関わる我が国の政策に関する質問
主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年三月二十八日

参議院議長 尾辻 秀久殿

神谷 宗幣

歴史認識に関わる我が国の政策に関する質問主意書

我が国が関係する歴史について、異なる理解から議論が生じる例がある。特に、歴史的な事実に関する誤った情報に基づいて歴史認識や主張がなされている。この状況を、「歴史戦」と表現する向きもあるのは周知のとおりである。

このような誤った事実認識を発端として、国際社会において、我が国に対する理解が歪んだもの

になり、日本のイメージが損なわれるのは望ましい状態ではない。

日本に関する誤った情報や認識が国際社会に広まるのを座視すべきでなく、その是正を図るために先を見越して積極的（プロアクティブ）に行動すべきである。

また、技術の発展により、様々な情報通信手段が生み出されている。従来からの広報手法に加えて、これら様々な手段を駆使して総合的かつ戦略的に対外発信を行うことが重要である。

かかる状況とを考えを背景として、次のとおり質問する。

一 我が国が関係する歴史の認識（以下「本件歴史認識」という。）について、国際社会で様々な情報広がっている。その中で、誤った事実認識により歪んだ本件歴史認識が流布されているかについて、政府の捉え方や現状評価を明らかにしたい。特に国際社会全般、特定国、国際機関等に関して具体的に回答されたい。

二 次の各問について、総合的かつ戦略的な観点から具体的に明らかにされたい。

1 誤った情報に基づき本件歴史認識が歪められ、日本のイメージが損なわれている場合に、政府としていかなる対応を行っている、又は対応するための体制をとっているか示されたい。

2 かかる対応策は、問題が生じた際に初めて採る措置に限られているか。個別に問題が発生する前から正しい本件歴史認識を発信し定着させるために施策を実施しているか。また、そのための体制をとっているか示されたい。

三 組織・個人等との連携・協力に係る次の各問について回答されたい。

1 正しい本件歴史認識を発信するためには、政府のみならず、オピニオンリーダー、学識経験者等を含む非政府組織や個人とも連携することが重要と考えるが、この点について政府の考えを示されたい。また、これまでいかなる官民連携、協力を行っているか、具体的に説明されたい。

2 国内に限らず、国外において、本件歴史認識を正確な事実を基に取り扱う組織や個人が存在する。これら国外の団体、個人との協力について、政府の考えを示されたい。また、どのような協力を行っているのか、その具体例を示されたい。

令和五年四月七日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員神谷宗幣君提出歴史認識に関わる我が国の政策に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員神谷宗幣君提出歴史認識に関わる我が国の政策に関する質問に対する答弁書

一から三までについて
御指摘の「我が国が関係する歴史の認識」の具体的な範囲が明らかではなく、また、御指摘の「誤った事実認識により歪んだ本件歴史認識が流布されている」、「誤った情報に基づき本件歴

史認識が歪められ、日本のイメージが損なわれている」、「正しい本件歴史認識を発信」及び「本件歴史認識を正確な事実を基に取り扱う組織や個人」の具体的に意味するところが明らかではないため、お答えすることは困難であるが、いずれにせよ、政府としては、国際社会において我が国の立場等が理解されるよう積極的かつ戦略的に対外発信に取り組むこととしており、国際会議等の場や在外公館において我が国の立場等について発信するとともに、外国報道機関により事実誤認に基づく報道が行われた場合には在外公館や外務本省から速やかに申入れや反論の投稿を実施しているほか、外務本省や在外公館のウェブサイト等による情報発信に努めている。

閣税法に定める公安を害すべき物品に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

令和五年三月三十一日

参議院議長 尾辻 秀久殿
浜田 聡

閣税法に定める公安を害すべき物品に関する質問主意書

閣税法第六十九条の十一第一項第七号は、「公安又は風俗を害すべき書籍、図画、彫刻物その他の物品」の輸入を禁止している。このうち「公安を害すべき」の文言については、昭和三十三年七月十日の衆議院大蔵委員会において、清水晶参考人が法制局の見解として、「破防法第四条第一項第一

号に言うところの刑法第七十七条、第八十一条、第八十二条、これを読みますれば、内乱、外患誘致、外患援助、そういうものである」と紹介した。

また、公安調査庁は革命的共産主義者同盟全国委員会(以下「中核派」という。)等の「共産主義革命を起こすことを究極の目的としている極左暴力集団」を破壊活動防止法(昭和二十七年法律第二四〇号)に基づき、暴力主義的破壊活動に係る調査を行っている。

このことについて、以下質問する。

一 閣税法における「公安を害すべき物品」とは「破壊活動防止法第四条第一項第一号二に掲げる文書又は図画」がこれに当たるという見解は、当時の政府見解であるとの認識で良いか。また、この見解は現在においても変わらないという理解で良いか。

二 公安調査庁は、日本共産党が暴力革命の可能性を否定していないことを理由に同党を破壊活動防止法に基づく調査対象団体としているが、ここでの「暴力革命」とは共産主義革命のうち暴力を伴うものを指すか。「暴力革命」について具体的に示されたい。

三 公安調査庁は、中核派等の極左暴力集団が究極の目的としている「共産主義革命」を「刑法第七十七条、第八十一条又は第八十二条に規定する行為」に該当するものとして調査を行っているか。

四 公安調査庁において、暴力を伴う「共産主義革命」を実行させる目的をもって、「実行の正当性又は必要性を主張した文書又は図画を印刷し、頒布し、又は公然掲示すること」は暴力主義的破壊活動に該当すると捉えているか。

五 税関において、暴力を伴う「共産主義革命」の「実行の正当性又は必要性を主張した文書又は図画」は閣税法の「公安を害すべき物品」に該当するとしてその輸入を禁止しているか。

六 税関において、「公安を害すべき物品」の摘発又はその問題となる事案がこれまで発生しているか。発生している場合、どのような事案があるか。

質問主意書については、答弁書作成にかかる官僚の負担に鑑み、転送から七日以内での答弁は求めない。国会法第七十五条第二項の規定に従い答弁を延期した上で、転送から二十一日以内には答弁されたい。

右質問する。

令和五年四月十一日

内閣総理大臣 岸田 文雄

参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員浜田聡君提出閣税法に定める公安を害すべき物品に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員浜田聡君提出閣税法に定める公安を害すべき物品に関する質問に対する答弁書

一について

昭和三十三年七月十日の衆議院大蔵委員会における清水晶参考人の「法制局の見解は、公安を害すべき」というのは、破防法第四条第一項第一号に言うところの刑法第七十七条、第八十一条、第八十二条、これを読みますれば、内乱、外患誘致、外患援助、そういうものである」との発言の基となった事情を政府として承知して

おらず、御指摘の「閣税法における「公安を害すべき物品」とは「破壊活動防止法第四条第一項第一号二に掲げる文書又は図画」がこれに当たるという見解」が「当時の政府見解であるとの認識で良いか」及び「この見解は現在においても変わらないという理解で良いか」とのお尋ねについてお答えすることは困難であるが、閣税法(昭和二十九年法律第六十一号)第六十九条の十一第一項第七号に掲げる公安を害すべき書籍等(以下「公安を害すべき書籍等」という。)については、刑法(明治四十年法律第四十五号)第七十七条、第八十一条又は第八十二条に規定する行為の実行の正当性又は必要性を主張した文書等がこれに当たると考えている。

二について

お尋ねの「暴力革命」とは、非平和的、すなわち暴力的な革命を指している。

三について

御指摘の「共産主義革命」を「刑法第七十七条、第八十一条又は第八十二条に規定する行為」に該当するものとして調査の意味するところが明らかではなく、また、御指摘の「共産主義革命」を目的とした行為が刑法第七十七条、第八十一条又は第八十二条に規定する行為に該当するか否かは、個別具体的な事実関係に即して判断されるべきものであり、一概にお答えすることは困難である。

四について

御指摘の「暴力を伴う「共産主義革命」」の具体的に意味するところが明らかではなく、また、お尋ねのような行為が破壊活動防止法(昭和二十七年法律第二百四十号)第四条第一項に規定

する暴力主義的破壊活動に該当するか否かは、個別具体的な事実関係に即して判断されるべきものであり、一概にお答えすることは困難である。

五について

御指摘の「暴力を伴う『共産主義革命』」の具体的に意味するところが明らかではなく、また、輸入されようとする貨物が公安を害すべき書籍等に該当するか否かは、個別具体的な事実関係に即して判断されるべきものであり、一概にお答えすることは困難である。

六について

お尋ねの「公安を害すべき物品」の摘発又はその問題となる事案」の意味するところが必ずしも明らかではないが、令和二年四月一日から令和五年三月三十一日までの間、関税法第六十九条の十一第三項の規定に基づき、税関長が、輸入されようとする貨物のうちに公安を害すべき書籍等に該当すると認めるのに相当の理由がある貨物があるとして、当該貨物を輸入しようとする者に対し、その旨を通知した実績はない。

環境省の広報活動等の改善に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

令和五年三月三十一日

舟山 康江

参議院議長 尾辻 秀久殿

環境省の広報活動等の改善に関する質問主意書

令和五年二月二十七日、山形県酒田市に本社を置く株式会社チェンジ・ザ・ワールド(以下「チェンジ社」という。)が東京地方裁判所に対して、負債総額三十八億円超、債権者約一万二千人に上る破産手続の申立てを行い、開始決定が下された。

チェンジ社が運営していた「ワットストア」事業は、太陽光を中心とする再生エネルギー発電設備を小口に分けて販売し、売電収入を還元するというビジネスモデルであり、預託等取引に関する法律(以下「預託法」という。)で規制される販売を伴う預託等取引、いわゆる販売預託に該当する疑いが指摘されている。仮に、販売預託に該当すれば、一昨年の法改正を経て、預託法が施行された昨年六月一日以降、消費者庁による確認を経ずになされた勧誘や契約の締結は原則違法であり、重い行政処分及び罰則の対象になりうる。なお、預託法の改正・施行に向けた政府の動きとしては、販売預託による被害が続出していることを受けて、消費者庁が設置した「特定商取引法及び預託法の制度の在り方に関する検討委員会」が令和二年八月に、販売預託の原則禁止との大枠の改正方向を示す報告書を決定している。

しかしながら、令和二年十一月に環境省が主催する第八回グッドライフアワードにおいてチェンジ社に対して実行委員会特別賞のサステナブルデザイン賞を授与するとともに、環境省が提供するポータルサイト「再生エネ スタート」はじめてみませんか 再生エネ活用(以下「再生エネ スタート」という。)にも、チェンジ社のワットストア事業の紹介記事を掲載していた。さらには、チェンジ社

が販促資料の中で、信頼できる会社であることの裏付けとして、前記の賞の受賞実績を記載していたこともあいまって、環境省の姿勢に対して、重大な責任を問う声が寄せられている。

そこで、環境省によるこれまでの広報活動の在り方を検証し、環境行政への信頼回復を図る観点から、以下質問する。

一 「再生エネ スタート」は、個人、事業者、地方自治体を対象とした再生可能エネルギーの導入・設置・調達の推進を目的として、地方自治体、非営利団体、事業者等における再生可能エネルギーの導入、電力切替えなど、推進の後押しとなる取組を公募し、内容を確認した上、ウェブサイトに掲載するとしている。環境省は、掲載申込みの利用規約における注意事項として、ウェブサイトに掲載しない、又は掲載を取りやめる場合を列挙しているが、このうち注意事項(三)「法令や公序良俗に反する行為、不当な利益を得ることを目的とする行為をした場合」に該当するかどうかを判断するため、事業者提出を求めている証明書類、事業者や関係省庁からの聞き取り、当該事業者のホームページ等の公開情報の確認など、具体的にどのような調査を行っているのか、その方法及び内容について明らかにされたい。さらに、掲載の適正さを担保するために、どのような資格や経験を審査担当者の要件としているかを具体的に明らかにされたい。

二 環境省は、「再生エネ スタート」に掲載されたチェンジ社のワットストア事業の紹介記事(<https://ondankataisaku.env.go.jp/re-start/interview/32/>)を削除したと承知しているが、

掲載年月日、削除年月日、利用規約における注意事項のどの項目にどのような理由で該当したために削除したのか、具体的に明らかにされたい。

三 「再生エネ スタート」に掲載されていた株式会社二〇五〇エナジーが運営している「パネシア」事業の紹介記事(<https://ondankataisaku.env.go.jp/re-start/interview/58/>)が削除されたことと承知しているが、掲載年月日、削除年月日、利用規約における注意事項のどの項目にどのような理由で該当したために削除したのか、具体的に明らかにされたい。

四 令和二年五月の第三回特定商取引法及び預託法の制度の在り方に関する検討委員会の事務局作成資料「販売を伴う預託取引などの現状について」の中で、販売預託の事例として、太陽光発電に関するケースが紹介されていたことを、環境省はいつの時点で、どのような形で知ったか、また、「再生エネ スタート」へのワットストア事業、パネシア事業の掲載判断時に販売預託の問題性などをどのように勘案したのかを、具体的に明らかにされたい。

五 本年三月十六日の参議院消費者問題に関する特別委員会において、前記のパネシア事業が販売預託に該当するかどうかを尋ねた質問に対して、消費者庁は「個別の事案ですので、(中略)お答えは差し控えていた」と答弁している。仮に、預託法違反の懸念が掲載取りやめの理由である場合、同法の所管省庁である消費者庁が同法への違反の有無を明確にしていらない状況にある中、環境省による掲載取りやめは同社の事業活動を不当に害していないの

か、政府の見解を明らかにされたい。

六 前記五の参議院消費者問題に関する特別委員会において、前記のパネシア事業を掲載した理由を尋ねた質問に対して、環境省は「掲載を取りやめることがあることを規定してございませうので、今後、その事実の進捗に即して判断をしてまいりたい」旨の答弁をしたが、具体的にはどのような事実の進捗に即して、掲載取りやめを決定したのか、明らかにされたい。

七 「再エネ スタート」には開設当初は存在しなかった免責事項に関するページが設けられ、掲載情報の正確さについては万全を期しているが、環境省は利用者が当ホームページの情報を用いて行う一切の行為について、何ら責任を負うものではないとの考えが示されている。免責事項の掲載年月日、掲載背景及び理由を明らかにされたい。また、仮に、「再エネ スタート」への掲載を動機として、各種法令に違反している商品・サービスを購入して損失を被った場合においても、環境省及び同省職員が法的責任を負うことは一切ないのか、明らかにされたい。

八 環境省が主催するグッドライフアワードの選考過程及び選考後に、選考対象者又は受賞者が法令や公序良俗に反する行為、不当な利益を得ることを目的とする行為を行っていないかを確認しているのか明らかにされたい。また、確認している場合は、事業者に提出を求めている証明書類、事業者や関係省庁からの聞き取り、当該事業者のホームページ等の公開情報の確認など、具体的な調査方法及び内容について明らかにされたい。さらに、適正な審査を担保するために、どのような資格や経験を審査員の選考要

件としているのかについても具体的に明らかにされたい。

九 環境省は、事業者が自身の信頼性を高めるために販促資料にグッドライフアワード賞の受賞実績を記載する販売手法を容認しているのか、容認していない場合、受賞者によるそうした販売手法を防止するためにいかなる対策を講じていたのかについて明らかにされたい。

十 第八回グッドライフアワード受賞者紹介ページ (<https://www.env.go.jp/policy/khon-keikaku/goodlifeaward/winner-vol8.html>) から、チェンジ社に関する記載を削除した年月日、削除理由を具体的に明らかにされたい。

十一 第八回グッドライフアワード受賞者紹介ページでは、一時期はチェンジ社に関する記載を一切削除し、現在は「他一件」と記述している。新たに「他一件」と記述した年月日、記述理由、また、注意書きを付さなかった理由を具体的に明らかにされたい。

十二 前記五の参議院消費者問題に関する特別委員会において、チェンジ社のワットストア事業が販売預託に該当するかどうかを尋ねた質問に対して、消費者庁は「個別の事案ですので、(中略)お答えは差し控えていただきたい」と答弁している。仮に、預託法違反の懸念が第八回グッドライフアワード受賞者紹介ページからの削除の理由である場合、預託法の所管省庁である消費者庁が預託法違反の有無を明確にしている状況で、削除する合理的な理由があると言えるか。また、仮に、チェンジ社が破産申請に至ったことが削除の主たる理由である場合、結果として、新たな事業分野を開拓し、果敢に創

業に挑もうとする他の事業者の意欲をそぐことになり不適切ではないのか、政府の見解を明らかにされたい。
右質問する。

令和五年四月十一日

内閣総理大臣 岸田 文雄
参議院議長 尾辻 秀久殿

参議院議員舟山康江君提出環境省の広報活動等の改善に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員舟山康江君提出環境省の広報活動等の改善に関する質問に対する答弁書
一について

御指摘の「再エネ スタート」事業(以下「再エネ事業」という。)における公募に応募した事業者等による取組が「法令や公序良俗に反する行為、不当な利益を得ることを目的とする行為」に該当するかどうかを判断するに当たっては、当該事業者等からの聞き取りや当該事業者等のウェブサイトの閲覧といった方法により必要な情報を入手している。また、お尋ねの「審査担当者」については、特定の「資格や経験」をその配置に当たった要件とはしていないが、職務経験等を踏まえて、応募した事業者等による取組の内容を適切に確認できると判断した者を環境省職員の中から配置している。

二について

御指摘の「ワットストア事業の紹介記事」については、令和四年七月十二日に「再エネ スタート」のポータルサイト(以下「ポータルサイ

ト」という。)に掲載したものであるが、株式会社チェンジ・ザ・ワールドの取組については、同社が破産したことが御指摘の「利用規約」における「再生可能エネルギー関連のサービス等を行っていない場合」に該当すると判断したため、令和五年三月三日にポータルサイトから削除したものである。

三、五及び六について

御指摘の「パネシア」事業の紹介記事については、令和四年十二月十四日にポータルサイトに掲載したものであるが、令和五年三月十六日に同事業を実施する事業者から掲載の取下げを希望する旨の申出があったため、御指摘の「利用規約」の「注意事項」に掲げる事項に該当するものではないが、同日にポータルサイトから削除したものである。

四について

環境省としては、御指摘の「太陽光発電に関するケースが紹介されていたこと」について、令和五年三月十五日に、同月十六日の参議院消費者問題に関する特別委員会への対応を準備する中で承知したところである。また、御指摘の「ワットストア事業及び「パネシア事業」を紹介する記事をポータルサイトに掲載するに当たって、これらの取組が再エネ事業の利用規約に違反するかどうかについては、一についてで述べたような情報収集を踏まえて確認を行っていたが、御指摘の「販売預託の問題性」については、把握しておらず、勘案していない。

七について

前段のお尋ねについては、従前より、ポータルサイトを含む環境省が運営するウェブサイト

全体を対象とする免責に関する説明を同省のウェブサイトに於いて掲載していたが、株式会社チエンジ・ザ・ワールドの破産に伴い、同社に関する問合せが同省に寄せられたことを受けて、令和五年三月八日に、ポータルサイトにおいても同様の説明を掲載したものである。

後段のお尋ねについては、「再エネ スタート」への掲載を動機として、各種法令に違反している商品・サービスを購入して損失を被った場合」の具体的に意味するところが明らかではなく、また、仮定に基づくお尋ねであり、お答えすることは差し控えたい。

八について

グッドライフアワード(以下「アワード」という。)の受賞者の選考過程において、環境省の各地方環境事務所による日常の業務を通じた情報収集やアワードの運営事務を受注している請負事業者によるインターネット上の公開情報の収集等を通じて得た情報を踏まえ、受賞候補者となる事業者等がアワードの受賞者としてふさわしくない行為を行っていないかを確認しているが、選考後には、このような確認を行っていない。また、アワードの選考を行う実行委員会の委員については、特定の「資格」を有することをその選定の要件とはしていないが、環境基本計画(平成三十年四月十七日閣議決定)で目指すこととしている「環境・経済・社会の統合的向上」の具体化に資する取組に関わる分野で活躍し、当該分野に知見を有していることなどをその要件としている。

九について

環境省としては、アワードの受賞者に対し

て、当該受賞者が第三者に対して自身がアワードを受賞したことを伝えることを控えるように求めている。

十及び十二について

株式会社チエンジ・ザ・ワールドの取組が同社の破産によって事業として継続できなくなり、「環境・経済・社会の統合的向上」の具体化に資する取組の好事例を紹介することを目的とするアワードの受賞者として同社を紹介することは適切ではないと判断したため、令和五年三月三日に、環境省のウェブサイトに於ける第八回グッドライフアワードの受賞者を紹介するページ(以下「紹介ページ」という。)から同社に関する記載を削除したところであり、「新たな事業分野を開拓し、果敢に創業に挑もうとする他の事業者の意欲をそぐことになり不適切」であるとの御指摘は当たらないと考えている。

十一について

十及び十二について述べた理由により、令和五年三月三日に、紹介ページから株式会社チエンジ・ザ・ワールドに関する記載を削除したところ、同社が第八回グッドライフアワードを受賞した事実が変わりはないため、同月十四日に、御指摘の「他一件」の記載を追加したところである。また、お尋ねの「注意書き」の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、環境省のウェブサイトに於ける記載の削除や変更に当たり、同ウェブサイトに於いて必ずしも常にその理由を記載することはしておらず、御指摘の「他一件」の記載を追加した理由については、これを説明すべき特段の事由が認められなかったことから、記載していない。

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

発行所	
〒一〇五―八四四五 東京都港区虎ノ門二丁目 二番五号 独立行政法人国立印刷局	
電 話	
03 (3587) 4294	
定 価	
(配本送料別)	本号一部 一〇〇円