



鬼木 誠

Oniki Makoto



鬼木 誠

Oniki Makoto



◎第210回国会 参議院 国土交通委員会 2022年11月10日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。若干とは立っておりますが、七月参議院選挙初当選、新人の議員でございます。本日が初質問となります。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本題に入ります前に、一言だけ、昨日の法務大臣の発言についてでございます。死刑という極めて大きな問題と申しますか事象に対する発言、あるいは社会的な問題になっております旧統一教会に関する発言、極めて問題があるのではないかと申しております。陳謝をなさったということではございませんけれども、政府として、あるいは大臣として昨日の発言をどのようにお捉えになっているのか、通告をしていなくて大変恐縮でございますが、是非お答えいただければというふうに思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

私も、報道に接しているだけで、全体を聞いているわけではございませんけれども、少なくとも報道で、報道にある限り、命の重さと法の厳正さの象徴である法務大臣として、その覚悟に欠ける発言だったと私は思います。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。誠実な御回答をいただいたというふうに思います。同様の問題意識を持っておりますので、これからやっぱり発言については注意いただきたいというようなことを改めて喚起をしておきたいというふうに思います。

それでは、本題に入らせていただきます。

法案でございますけれども、本法案につきましては、世界的に進みつつある脱炭素化の取組の一環として、海運、港湾施設等の脱炭素化を進め、世界に後れを取ることのない環境をつくることに主眼があるというふうに捉えているところでございます。日本の港湾がその競争力を高める、国際的な港湾としての地位を回復するための必要な先行投資という意味を持ち、世界から選ばれる港湾となることを目指す法案であると理解をしているところでございますけれども、ただ、果たしてその実効性がどこまで確実なものなのかという点についてはまだまだ不明瞭だなというふうに感じざるを得ません。

その点を含めまして、なお不明な点、あるいは更に検討が必要と思われる点について幾つか御質問させていただきたいというふうに思います。

まずは、法案の基本方針の部分についてお

尋ねをいたします。

第三条の二第三項では、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定めるに当たって、地球温暖化の防止及び気候の変動への適応のため果たすべき港湾等の役割に配慮するものとされております。

この文末の配慮するという文言なんです。確かに、今までの法案のそのとおりの文言が使われてあるというふうには思うんですけども、ただ、政府としてカーボンニュートラルを方針として高く掲げている、さらには、そのことを強く打ち出していくGXの取組を推し進めていくというのであれば、そのような国としての強い姿勢や構えというものを強調する、より強く打ち出すというような観点から表現の工夫も必要だったのではないかというふうに思っています。

あえて配慮という表現にとどめられたその理由等があればお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

鬼木委員の国土交通委員会の初質問ということで、先ほどの答弁のときにちょっと言いそびれたものですから、ここで答弁させていただくこと、大変光栄に存じます。

この港湾法第三条の二に、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針、以下基本方針とすると書いてありますが、その基本方針に、いろいろ文章があつて、配慮するものとするのと、このようになっております。

この基本方針は、国の港湾行政の基本的な指針として、また、港湾管理者が港湾計画等

を策定する場合の指針として定められるものでございます。このため、国土交通省としては、地球温暖化の防止のため果たすべき港湾の役割を基本方針に位置付け、その役割を港湾行政に適切に反映していきたいと考えております。

また、港湾管理者が新たに作成する港湾脱炭素化推進計画について基本方針との適合を求めることとしており、国土交通省としては、港湾の脱炭素化に向けた取組をしっかりと進めていきたいと考えております。この、配慮するという言葉だから弱いということでは決してございません。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

決して弱いということではないということでございますけれども、やはりカーボンニュートラルを強い姿勢で進めていく、港湾においてもその実効性を高めていく、その姿勢がより感じられるような表現としての工夫があつてもよかつたのではないかということを重ねて指摘をしておきたいというふうに思っています。

続きまして、ゼロエミッション船の開発、導入についてでございます。

国交省が目標とする、温室効果ガス排出量二〇五〇年までに実質ゼロにするということを実現するためには、ゼロエミッション船の開発の加速化、さらに、既存船のエンジンのローカーボンのものにするリプレースということが重要、必要であろうというふうに思っています。

ただ、アンモニア燃料船については、二六年に実証実験、二八年に本格導入の見込み、

水素燃料船については、二七年に実証実験、本格導入は三〇年以降の見込み。さらに、これらの次世代船舶の導入見込みの数については、二〇三〇年に十隻という形で衆議院の審議の際に大臣が答弁をなさっていらっしゃいます。果たして、このスピード感で大丈夫なのかというふうに思えてなりません。ゼロエミッション船の開発や導入が進まなければ、本改正案で進めようとしているカーボンニュートラルポートで整備をする船舶燃料補給施設や関連する構造物も飾りとなりかねない、そのような問題意識を持っております。

そこで、幾つかお尋ねをいたしたいというふうに思いますが、ゼロエミッション船の開発につきましては、この間の議論の中で、水素やアンモニアといったそれぞれの燃料の特性を踏まえた燃焼制御技術の開発など高度な技術開発が必要ということでございますけれども、乗り越えなければならない技術的困難さの克服、そのめどについて現状でどのようにお考えになっているのか、お聞かせをいただきたいというふうに思います。

◆ 政府参考人 高橋一郎君 (国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

国際海運からの抜本的な温室効果ガス排出削減を図る上で、委員御指摘のとおり、ゼロエミッション船の開発が重要かつ不可欠でございます。水素やアンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実用化には、委員御指摘のとおり、それぞれの燃料の特性を踏まえた燃焼制御技術の開発など高度な技術開発が必要でございますため、グリーンイノベーション基金を用いまして、十年間で三百五十億円

の予算を確保して支援を行っております。

具体的には、水素燃料は大変燃えやすい、燃焼の制御が困難であるとの課題がございますため、水素燃料を高圧で噴射することにより安定した燃焼を実現するエンジン開発等を行っております。また、アンモニア燃料は逆に大変燃えにくいとの課題を持っておりますため、高度な燃料噴射技術を用いまして、アンモニア燃料と燃焼補助燃料を層状に、層状に混合して噴射することで燃焼性を高めるよう取り組んでいるところでございます。

水素・アンモニア燃料船の実現に向けまして、このような技術的課題を克服すべく、グリーンイノベーション基金を活用して、必要な技術開発に全力で取り組んでまいり所存でございます。

ありがとうございます。

◆ 鬼木誠君

今、分かりやすく説明をいただいたところでございますけれども、やっぱりゼロエミッション船の開発と燃料供給施設の整備、これはやっぱり車の両輪だと思うんですね。したがって、ゼロエミッション船の技術開発と導入が進んでいくことと併せて、供給施設の設備も、設置も進んでいく、そのような関係にあるというふうに思っています。

したがって、まず、やっぱり船の開発と導入に関する明確なロードマップや数値目標というものを示していく必要があるのではないかというふうに思っています。それらロードマップや数値目標をどのように今の段階で想定をいらっしゃるのか、国としてのカーボンニュートラル全体の影響も大きいと思

ますし、先ほど大臣答弁にもございました港湾の脱炭素化推進計画の検討と作成にも関係をするところであるというふうに思いますので、その辺についてもう一度聞かせていただければと思います。

◆ **政府参考人 高橋一郎君**
(国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

国土交通省では、国際海運二〇五〇年カーボンニュートラルを目指すことを昨年十月に公表いたしまして、これを世界共通の目標とすべく、国際海事機関 I M O における検討をリードしておるところでございます。

カーボンニュートラルの実現は、我が国にとって国際的、社会的課題の解決に向けた責任ある貢献でありますとともに、我が国海事産業が世界に先駆けた技術開発によりまして国際競争力を強化するために逃してはならない好機であると考えてございます。このカーボンニュートラルの実現には、先ほど委員の御指摘にお答え申し上げましたゼロエミッション船を普及させるための技術開発がまず必要でございます。それとともに、ゼロエミッション船を普及させるための国際ルール作りが不可欠でございます。

国際ルール作りにつきましては、現在、I M O において、温室効果ガス削減目標の議論を急ぎますとともに、排出削減のための具体的方策の検討が行われてございます。経済的手法と規制的手法を車の両輪として組み合わせまして、国際海運からの温室効果ガス排出を段階的かつ意欲的に削減するよう、我が国が国際ルール作りを主導してまいります。世界に先駆けた技術開発とそれを生かす国際

ルール作りに取り組むことで、二〇五〇年カーボンニュートラルの達成を図ってまいりたいと存じております。

委員御指摘のように、アンモニア燃料船は二〇二六年からの実証運航開始、二〇二八年までのできるだけ早期に商業運航実現、また、水素燃料船は二〇二七年からの実証運航開始、二〇三〇年以降の商業運航を実現を目指してございます。現在、このような取組を通じまして、二〇三〇年時点でゼロエミッション船、まず十隻の就航を目標として開発に取り組んでおるところでございますが、私どもといたしましては、各事業の開発状況あるいは諸外国における開発動向も踏まえまして、開発を行っている事業者などと緊密に連携して適切な進捗管理を行い、プロジェクトを加速して進められるように全力で努めてまいります。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございます。

数値目標として既に示されている部分についてお答えをいただいたところでございますけれども、ございましたように、技術開発あるいは国際的なルール作り、その進捗に合わせてより詳細な数値目標等が今後必要になってくるだろうというふうに思います。あわせて、しっかりした技術開発にも注力をいただきたいと思いますが、その数値目標やロードマップ、より明確なものの作成に向けても御努力をいただきたいというふうに思います。

次に、脱炭素化推進計画についてお伺いをしたいというふうに思います。

カーボンニュートラルポート形成計画の策定マニュアルを拝見をいたしますと、計画へ

の記載事項として、C N Pの形成計画の期間、それから目標年次、温室効果ガス排出量削減目標、水素、燃料アンモニア等の需要推計あるいは供給目標などが提示をされています。

しかし、港湾管理者ごとに策定をする計画が全体として国の目標に合致するものになるのかどうかということについては、現時点ではなかなか判断することができない。何より、まずは港湾管理者の皆さんが策定をするその目標がそれぞれの港湾の実態を踏まえた適切なものとなっていなければならないというふうに思っています。

港湾管理者の皆さんの自主性や主体性を尊重することを大前提とした上で、協議会において策定される計画が実効性あるものとなるような策定マニュアルの例えばアップデートなどを含めて、国としての積極的な助言やより具体的な支援が必要と考えておりますが、その点についていかがお考えか、お聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 堀田治君 (国土交通省港湾局長)

お答え申し上げます。

国土交通省では、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素等の受入れ環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成に向けて、まず、二つの目標を定めております。

一つ目でございますが、港湾荷役の脱炭素化に関しましては、コンテナを取り扱う低炭素化荷役機械の導入割合を二〇三〇年度に七五%とする目標を定めております。また、水素等の供給に関しましては、港湾におけ

る水素、燃料アンモニア等の取扱貨物量を二〇三〇年に水素換算で百万トンとする目標を定めております。

これらの目標につきましては、港湾管理者が脱炭素化推進計画を作成する際の参考となりますようにマニュアルに示すこととしております。また、管理者が目標を含む計画の検討を行う際には、地方整備局等の職員が港湾脱炭素化推進協議会の構成員に加わりまして必要な助言を行うなど、しっかりと支援をしてまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

ちょっと具体的なことを重ねてお尋ねをしたいと思っておりますけれども、例えば策定マニュアルの中では、公共ターミナルに出入りする船舶、車両等の物流活動、あるいは周辺に立地をする事業者のエネルギーの使用量を調査をしてCO₂排出推計を算出をする、そして、これに対して目標年次におけるCO₂削減目標を記載するということになっている。これ、大変難しい作業だというふうに思うんですね。港湾管理者の皆さんにとっても大きな負担になる、技術的にもかなり困難性が高い作業ではないかというふうに思っています。

御承知のように、自治体の職員、特に技術系の職員、今どんどんどんどん減っていています。そのような中で、関係者の皆さんの広範な意見を聞きつつ、港湾管理者がK P IやK G Iに基づいたロードマップあるいは計画を立てるためには、やっぱり技術的な支援というのがどうしても欠かせないというふうに思っています。

整備局の皆さんが協議会の中に入るということをございますけれども、以降求められる、例えば港湾管理者から具体的な支援要請等あった場合についてしっかりそれにお応えいただきたいと思いますが、その点いかがでございましょうか。

◆ **政府参考人 堀田治君**
(国土交通省港湾局長)

お答え申し上げます。

具体的な要請が出てきた場合につきまして、しっかりと支援できるように検討してまいります。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございます。

港湾管理者が具体的な計画策定の段階でやっぱり困ることがないように、引き続き継続をした十分な支援というものをお願いをしたいというふうに思います。

それでは、次に推進協議会についてお尋ねをしたいというふうに思います。

協議会の構成員について、衆議院における審議の中で、港湾で荷役作業等を行う港湾労働者の代表を入れるべきではないかという質疑に対しまして、労働者の代表を含むことが可能だが、最終的には港湾管理者が適切に判断するものという大臣の御答弁がございました。

脱炭素化に向けた取組については、長期にわたる事業であるということ、港湾に極めて大きな変化をもたらすということ、計画の推進に向けては、船社や荷主はもちろん、運送事業者や港湾で働く人々など、関係する多くの皆さんの理解と協力というものが絶対に欠

かせないだろうというふうに思っています。

港湾労働者の方とお話をさせていただくと、港湾の在り方が大きく変わっていく、その大きな変化の中で働き方という観点から悪い影響が出るのではないかと、さらには最悪の場合は雇用がなくなってしまうのではないかと、そのような懸念や不安をお持ちだというふうにお聞きをしました。そのような懸念や不安というものがやっぱり払拭をされなければ、大きな事業を円滑に進めることはできないのではないかとこのように思っています。

やはり、計画策定の早い段階、できれば初期の段階から多方面の意見を包摂をする議論が協議会の中で必要ではないかというふうに思っています。したがって、働く者の代表の協議会への参加について、やっぱり配慮の必要があるというような国の問題意識を是非表明をしていただければ、そして、でき得れば、通知の発出、あるいはマニュアルへの追加記載など必要な措置についても御検討いただければというふうに思っておりますが、その点いかがでございましょうか。

◆ **国務大臣 斉藤鉄夫君 (国土交通大臣)**

この港湾脱炭素化推進協議会の構成員は、港湾管理者を中心に、脱炭素化の取組を行う民間事業者、関係する地方公共団体のほか、当該港湾の利用者、学識経験者その他の当該港湾管理者が必要と認める者と、このように規定されております。協議会の構成員には港湾労働者の代表を含めることも可能であり、各港湾の事情に応じて港湾管理者が適切に判断いただくこととしております。

なお、協議会の構成員については、要望等があれば必要に応じて港湾管理者にこれを国

として伝えていきたいと、このように思っております。

◆ 鬼木誠君

衆議院での同様の回答をいただいたものというふうに思います。

先ほど申し上げましたように、やっぱり働く者の代表、より多くの皆さんの声が反映できる計画作りに向けて、国としては引き続き、先ほども言いましたが、全体の声が包摂をされる議論というものの、そのことを求めていっていただきたいというふうに思いますし、これもまた先ほど同様に、港湾管理者からの問合せ等あったときには適切に御回答いただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、港湾の管理、利用等の効率化と質の向上という観点からお伺いをしたいというふうに思います。

本改正案の第四十八条の四関係、電子情報処理組織の設置及び管理等により、いわゆるサイバーポートの実施が法に位置付けられることになるというふうに理解をしています。国土交通省が二〇一八年にまとめた港湾の中長期政策、PORT二〇三〇では、サイバーポート、AIターミナルなど港湾の完全電子化の形成が目指されている。AIターミナルの図説の中では、遠隔操作化、自動化によるクレーン能力の最大化、あるいはオペレーター労働環境の改善、自動運航船舶及び遠隔タグボートなど、AIやIoT技術を活用したイメージというものが例示をされているところでございます。

港湾作業は非常に重労働、常に危険と隣り合わせという状況でございまして、このよう

な作業関連機器の自動化、省力化が現場の安全と安心に寄与することになる、そのことについては大いに歓迎するものでございますが、例えば、遠隔操作クレーンなどの導入を進めるとして、既存の労働者の権利や職域の確保が前提とならなければならないというふうに思っています。過度な規制緩和あるいは合理化につながることは絶対にあってはならないというふうに考えているところでございますけれども、この点についていかがお考えか、お聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

港湾が繁栄するには荷主や船社から選ばれる港湾にならなければならない。選ばれる港湾を目指して、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する、人を支援するAIターミナルの実現などに向け様々な取組を進めております。

一方で、ターミナルへの新技術の導入には、労使間の適切な合意形成が前提であると認識しております。国土交通省といたしましては、例えば、コンテナを積み降ろす大型の門形クレーンである遠隔操作RTGの導入に対する補助制度において、労働組合を含む関係者間で遠隔操作RTGの導入に関する合意形成がなされることを事業の採択審査の観点の一つとしております。

AIターミナルの実現には、港湾労働者を含む関係者の御理解と御協力が重要と考えており、丁寧な関係者調整の下、引き続き必要な取組を推進してまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

明快な答弁、ありがとうございました。

脱炭素化の取組の進展によって、先ほど申し上げましたように、港湾労働者の仕事が変わる事態が生じることはあり得ると思います。ただ、そのような場合には、労働者の配置転換あるいは職業訓練の実施など、労働者保護の観点からの取組ということについても、しっかり御支援をいただきたいというふうに思っています。

例えば、先ほど言った遠隔操作クレーンの操作研修でございませうとか、事業者や労働者が今後必要となる技術等について習得をするための支援、これらについても、既にお考えだと思いますけれども引き続き御検討いただきたいというふうに思っておりますし、職業訓練は厚生労働省の所管だというふうに思いますが、厚生労働省と十分に連携をしていただきながら、港湾で働く皆さんが安心して働くことができる、そして働き続けることができる、そのような職場環境の保全に向けて国としても御尽力を賜りたいというふうに思います。

改めて、大臣からその旨のお話を、御決意なりお聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

職業訓練や研修等については厚生労働省の所管ではございますが、国土交通省においても、このような新技術の導入に伴う研修や職業訓練などに積極的に取り組んでいる事業者の先進的事例を収集し全国の事業者に展開するなど、厚生労働省と連携しつつ、港湾労働者が安心して働けるよう取り組んでまいり所存でございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。是非よろしくお願ひ申し上げます。

最後に、緑地開発についてお尋ねをしたいというふうに思います。

港湾緑地につきましては、老朽化、陳腐化が進展をしているということでございますけれども、それらの現状を、全国的な現状をどのように今の段階で把握をしていらっしゃるのか、そして、そのような現状を招いた理由や背景というものをどう捉えていらっしゃるのか、お尋ねをしたいというふうに思います。また、今回の法改正によって港湾緑地がどの程度再生をされるのか、あるいは、先ほど御紹介をしたPORT二〇三〇で示された空間の再編等によるぎわい拠点の形成というものについてどの程度前に進むのか、それらの見通しなどがあればお聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 堀田治君

（国土交通省港湾局長）

お答え申し上げます。

まず、港湾における緑地や広場でございますが、港湾労働者の労働環境の向上の場となるとともに、災害時における復旧復興活動の拠点や避難場所など様々な機能を果たしております。近年は、港湾管理者の厳しい財政制約等により十分な維持管理や更新がなされず、ベンチや休憩所等が劣化や汚損により使用禁止のまんまになっているケースが生じております。このような認識の下、老朽化、陳腐化した緑地等を適切に更新しつつ、より魅力的な空間を形成するためには、民間活力を最大限活用していくことが重要だと考えてお

ります。

今般の制度改正による効果といたしましては、本制度が港湾管理者及び民間事業者の自主的、主体的な発意により実施されるものであるため現時点で具体的な数字はお示しできませんけれども、港湾管理者や民間事業者へのヒアリングを通じて高い関心が寄せられているところでございます。

本法案が成立した際には、この制度が積極的に活用されるよう、港湾管理者や民間事業者に対して周知してまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

具体的な数値がなかなか示しにくいというのは分かるんです。ただ、ただ一方で、例えば、民間事業者でございまして、カフェなどを設置をする、一時的にはにぎわう、ただ、一時的なにぎわいを取り戻したとしてもだんだん集客が落ちていく、収益も落ちる、民間事業者は撤退をする、するとまた港湾緑地が寂れてしまう、荒れてしまうと、そういうマイナスの側面もひよっとしたら出てくるかもしれない、そのような懸念をどうしても抱いてしまう。

そのようなことについて、いわゆるその点についてはいかがお考えか、お聞かせいただけますか。

◆ 政府参考人 堀田治君 (国土交通省港湾局長)

お答え申し上げます。

本制度は、民間活力を最大限活用して地域のにぎわい創出を図ることを目的とした制度でございまして、緑地等の機能が損なわれて港湾の良好な環境形成に支障を来さぬよう、

適切に制度を運用することが重要だというふうに考えております。

港湾管理者が民間事業者の計画を認定するに当たりましては、資金計画それから収支計画等の提出を求めまして、事業の確実性や事業者の適格性を厳正に審査することとしております。また、自然災害など民間事業者に責任を問うことが難しいリスクの発生時に備えまして、港湾管理者と民間事業者との間でリスク発生時の対応についてあらかじめ協定等で取り決めていただくことを想定しております。

国土交通省といたしましては、緑地等の本来の機能を損なうことのないよう、にぎわいがまた維持できますように適切な制度運用に努めてまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

今、適切などというようにございましてたけれども、併せまして懸念をしておりますのは、緑地整備が集客に力点を置く余りに、例えば周辺道路の渋滞を招くなど、港湾が本来持つべき役割に対する悪い影響が出てくるのではないかというようなことについても懸念の声をお聞かせいただいているところでございます。

本来の港湾業務に支障を来すようなことがあってはならない、そして港湾で働く人々の安全な作業環境が損なわれるような事態を招いてはならない、このことは言うまでもございません。そのような事態を招かないためにも、是非大臣の方からその決意についてお聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

今回のこの制度は、民間の活力を最大限生かして緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進するためのものであり、地域のにぎわい創出を図る手段として既に港湾関係者から高い関心が寄せられているところです。一方、委員御指摘のとおり、この制度を活用することによって、港湾の役割として重要な物流や災害拠点の機能に支障を来すことはあってはならないと考えております。

私の地元広島、宇品港にもフェリーターミナルの横には広い広場がございまして、出店も出たり、また平日にはイベントが開催されます。選挙のときにはそこで街頭演説をやったりしてですね。そして、その周辺道路には国際コンテナを運ぶ物流車両が多く行き交っており、こうした機能をしっかり確保することが重要と考えております。

国土交通省としましては、引き続き、港湾における物流、防災等の機能をしっかり確保することを前提としながら、地域のにぎわい創出を両立させる方針で取り組んでまいりたいと決意しております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

最後に、港湾施設全体をめぐる課題について意見を申し上げたいというふうに思います。

港湾施設の老朽化、深刻な課題でございますし、先ほどありましたように、自治体の財政状況、極めて厳しい状況が続いている、国の支援がなければ施設の維持管理もままならないという現状になっています。例えば施設の安全確保や予防保全の観点から極めて重要

な定期点検、五年以内ということになっておりますけれども、この実施にすら苦慮をしているというような実態をお聞きをしている。さらには、港湾における高潮、津波対策等々の防災・減災に関する事業についても、新たな制度創設も含めたやっぱり国からの支援というものが必要だという強い声をいただいています。

財政面だけではなくて人員の面についての不安という声もあります。災害対応時の初期初動、緊急措置の実施においては、即応性や機動性を持つ現業職員も含めた体制の確保が重要なことは御承知のとおりでございますけれども、先ほどお話をしましたように、自治体職員減少が続いている、さらに技術系の職員についての確保が難しい、培ってきた経験や知識というものをしっかり継承していくということが大きな課題になっている、そのような課題もございます。

繰り返しになりますけれども、先進的な自治体、できる自治体はいいんです、そこについては是非支援いただきたいと思っておりますけれども、やりたくてもやれない、頑張りたくても頑張れない自治体がある、港湾管理者がある、そのような状況があるということは是非御承知おきをいただきたいというふうに思いますし、それぞれの港湾管理者の皆さんから寄せられる声について真摯に耳を傾けていただきながら、必要な御支援、継続的な御支援を国として行っていただくことを最後にお願ひ申し上げまして、質問を終えたいと思えます。

どうもありがとうございました。

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。質問の機会をいただき、ありがとうございます。

私は、昨年三月、東日本大震災の被災県、被災自治体を訪問をして、今なお努力が続く復旧復興の現場を拝見をさせていただき、そして、その現場最前線で働く職員の皆さん、多くの皆さんの率直な気持ち、思いというものを伺いをしてまいりました。

また、今年一月には、当調査会所属でございます岸真紀子理事とともに、福島、とりわけ被災自治体を視察をさせていただきながら復旧復興の最前線を拝見をさせていただき、そして、帰還等の状況等を拝見をさせていただきながら、ここでもまた現地の皆さんと多くの意見交換をさせていただいたところでございます。

とりわけ強く印象に残っているのは、現地の皆さんから、とりわけ自治体職員の皆さんなんですけれども、から、十年を節目として、被災地以外の方々の大震災の記憶が薄れている、そのように感じるが多々ある、さらには被災地の現状に対する受け止め方に変化を感じる、そのようなことを多くの方がおっしゃっていたという点でございます。

現地の皆さんが被災地以外の方とお話をすると、口に出してあからさまに言われることはないけれども、まだやっているのか、あるいはまだそんなことを言っているのかと、そういう態度を言葉尻から、あるいは対応から感じてしまう、そのようにおっしゃってあった。災害の記憶の風化、そして被災地の視線

の変化を、現地で努力をされている方は如実に感じていらっしゃる。

確かに、十年に及ぶ復旧復興のたゆまぬ努力の中で確実に進んでいる、前に進んでいるというふうには思います。ただ、これも確実に、復旧復興は終わっていない、完遂をしていない。その意味で、あの災害はまだ途上にある、途中なんだという認識を共有する必要があるのではないかと。そして、その現実と日々向き合っている多くの皆さんが、先ほど言ったように、災害の記憶の風化を感じる、あるいは意識のずれを感じる、そう指摘をされたことについて、私たちは重く受け止める必要があるのではないかとこのように感じています。

とりわけ福島においては、当初の予定から大きく遅れて復旧すらまだまだ道半ば、将来の展望を描き切れない、そうおっしゃる方がたくさんいらっしゃいました。帰還ができるようになったとはいえ、事故前の町とは変わり果てている、戻ることにはちゅうちょをする。人や車が通るところは除染が終わっているけれども、除染されていない森林から放射性物質が流れてくる、そのことが怖いと。あるいは、帰還を進めるとして、元のにぎわいを取り戻すためには、どこから何を手を着ければいいのか分からない。そのような声がたくさん聞かれました。まさに、深刻な課題がまだまだ山積をしている状況、国の政策がふるさとを奪う、そして人々の人生を大きく変えてしまう、そのことを改めて再認識、再確認をしてまいりました。

本日、山中委員長、初めてのこの調査会へ

の御出席だというふうに思います。委員長になられてからも被災地を訪問され、今日の現状については様々思いをお持ちのことというふうに思いますので、まずは第一原発事故、その影響、そして教訓など、委員長御自身はどう捉えていらっしゃるのか、そこをお尋ねをしたいと思います。

◆ **政府特別補佐人 山中伸介君**
(原子力規制委員会委員長)

私自身、昨年、福島第一原子力発電所事故調査分析のために福島を五回訪れております。私自身が直接原子炉建屋、一号機から四号機の建屋の中に入り、事故分析を直接行ってまいりました。様々な事故の状況をきちっと私の目で確認することができたと思います。また、今後も、私、このような立場になりましたけれども、必ず事故調査分析には参加し、福島を訪れたいというふうに考えております。

その上で申し上げます。国会事故調査委員会は、事故の根源的な原因として、規制当局が専門性において事業者に劣後していたことから原子力安全についての監視・監督機能が崩壊していた、規制のとりこを挙げているものと承知しております。このような反省を踏まえまして、原子力規制委員会は、原子力利用の安全の確保に関する事務を推進当局から独立した規制当局として一元的に担うべく設置をされました。

原子力規制委員会が発足した際の初心を忘れることなく、専門的な知見に基づき中立公正な立場で独立して職権を行使し、厳正な規制を行うことが原子力規制委員会の役割であると考えております。また、私、委員長と

しては、東京電力福島第一原子力発電所事故の最も大きな教訓、反省の一つは、規制の継続的な改善が欠けていたことだと認識しております。原子力規制委員会として、規制の継続的な改善を進めてまいりたいと考えています。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございました。

問い二で規制委員会の役割、任務についてお尋ねをしたいというふうに思っておりますが、今ほど多くの部分触れられたところでございますので、改めまして、今御回答いただいた中身について少しお尋ねをしたいと思います。

今日も御回答の中で、あるいは活動状況の報告の中で発信ございましたように、この間、委員長は就任の会見においても、二度とあのような原子力事故を起こさないために、国民の安全を最優先に活動続ける、福島を決して忘れないという強い気持ちを持って独立性、透明性を堅持をして厳正な原子力規制をしていくと、国内外から更に信頼される規制機関となるよう努力をしていくなど述べられており、高い倫理観、そして責任感を持って職責に当たっているというふうに捉えているところでございます。

ただ、だからこそ、私は今回の規制委員会の議論の在り方について大きな違和感を持っている、さらには疑問、疑念を抱いているということを率直にお伝えをしておきたいというふうに思います。

二月の十三日の規制委員会臨時会合において、原発の運転期間について、現行の原則四十年、延長して最長六十年というルールを

外してしまう原子炉等規制法改正の方針が決定をされた。その際、石渡委員が反対をされましたが、最終的には多数決で決定をされた。報道機関では異例の事態だというふうな報道のされ方がされていました。石渡委員は特に、規制委員会が新規制基準の適合性審査を行っている期間を運転期間から除外する点について、経年劣化は進むと、これを変えれば規制が緩められる、そのようにおっしゃって異議を唱えられたというふうに報じられています。

高経年化による劣化のおそれは以前から指摘をされている。そして、高経年化の評価はそもそも十分にできないのではないかというような指摘もある。最後まで反対をされた石渡委員の意見を押し切って多数決で決めてしまった。なぜ議論を尽くさなかったのか、なぜ拙速に多数決という手段を取ってしまったのかという批判がある。

この点について、委員長としてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

お答えいたします。

原子力規制委員会では、高経年化した発電用原子炉の新たな安全規制について、四か月以上の期間を掛けて九回にわたり五人の委員で議論を行ってまいりました。

本年二月八日の規制委員会で、新たな制度を取りまとめるに当たって一部の委員が反対意見を表明いたしました。その結果、議論を行った結果としてその場での採決はいたしませんでした。その上で、二月十三日の規制委員会で、再度新たな制度や条文案について

議論をいたしました。新たな安全規制の科学的、技術的な論点ではなく、運転期間の定めについて規制委員会が意見を述べるべき事柄ではないとした令和二年の見解について根本的な考え方の相違があることが分かりました。このため、私としては、合議制の下、多数決により今回の新制度案を決定することといたしました。

また、一部の委員から技術的詳細についてもっと議論をしたかったという意見もございましたが、そうした技術的詳細については、法律ではなく規則やガイド等に委ねているのが一般的であり、そのため、十五日の規制委員会において新たに検討チームを立ち上げ、委員会、委員の皆様参加の下、公開の場で引き続き丁寧に議論を続けていきたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

規制委員会が運転期間について意見を述べるべきではないという決定について、これは後ほど触れさせていただきたいと思いますが、まずは今回の決定の在り方について国民の皆さんが納得をしているのかどうかという点について御指摘をさせていただきたいというふうに思います。

規制委員会の任務と役割に照らせば、私はやはり、科学的見地から議論を尽くした上で、多数決ではなくて委員の総意により決定をすべきだった、全員一致で決めていくべきだったというふうに今でも思っていますし、そのことが、国民が納得できる、あるいは信頼する規制であり続けることにつながるというふうに考えています。

今回の見直しに関するパブリックコメント

二千十六件、その多くが反対であったというようにも聞いています。国民の皆さんはやっぱり危機感を持っているんです、大丈夫かというふうに思っている。

委員長はこの間、委員会として情報発信と対話が重要だというふうにおっしゃってきました。しかし、今回それが十分だったかという、必ずしも十分ではなかった。国民の皆さんの不安はその情報発信が不十分だったことにも一つ起因をしているのではないかというふうにも思っています。そして、その国民の皆さんの不安は、まさに規制そのものに対する信頼を損ねることになりかねない。

その懸念について委員長はどのようにお受け止めになっているのか、そこをお聞かせいただきたいと思えます。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

お答えいたします。

多数決そのものは原子力規制委員会設置法に定められた決定方式であります。私としては、公開の場で透明性を確保した上で、各委員がその専門的な立場から、反対意見を含めて、独立し意思表示を行うことが原子力規制委員会の独立性や信頼性の観点から重要であると考えております。

今回、二月十三日に行いました決定におきましてお一人の委員が反対であったということは極めて残念ではございますけれども、皆さん率直な意見を公開の場で述べ、様々な意見が出ましたことは私ども原子力規制委員会の独立性をまさしく示すものであり、それぞれの委員が独立して科学的、技術的な意見を述べる、またその様子を皆様に見ていただく

ということがまさしく透明性の確保であると考えております。

その上で、今回、新たに二月十五日に立ち上げることになりました検討チームにおいて、委員皆様に参加をいただき、公開の場で引き続き丁寧に議論を続けていきたいというふうに思っておりますし、高経年化に関しまず技術情報の分かりやすい発信、国民の皆様方に、高経年化した原子力発電所の劣化あるいはその劣化の評価、安全規制における審査の基準等について、これも分かりやすく議論を進め、説明をしてまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

それぞれの委員の皆さんが自由闊達に意見を述べる、これはあるべき姿だというふうに思っています。そして、多数決についても、定められたルールの範疇だということについても理解をする。ただ、これまで多数決という決定方法は取られていなかった。全会一致で進められてきたはずなんです。だからこそ、マスコミをもってしても違和感がある決め方だと、拙速ではないかという批判が出てきている、そのことは是非お受け止めをいただきたいというふうに思います。

なぜ結論を急がなければならなかったのか。石渡委員以外の委員の皆さんも、例えば杉山委員については、外から定められた締切りを守らないといけないとせかされて議論をしてきた、あるいは、伴委員からは、制度論が先行して、六十年超えをどうするか議論が後回しになっていることに違和感がある、そのようなことが述べられたというふうに報じられているところでございます。

こうした日程感あるいは拙速さは、政府の基本方針に関わる閣議決定の前に規制委員会が原子炉等規制法の改正を了承することで政府方針に言わばお墨付きを与える、そのことが必要だったからではないかというふうに思えてならないんです。委員会の独立性は担保をされているというふうにおっしゃいましたが、本当に委員会の独立性が担保をされているのだろうか、その疑念を抱かざるを得ないというふうに思っています。

世界的に見ても、最長のもので五十二年程度の運転期間と言われている。国内においても、近々に四十年、六十年のルールを超すというものは見当たらない。だとしたら、そこまで議論を急ぐ必要はなかったのではないか。急がなければならない理由があるとするれば、申しあげましたように、政府の原発の高経年化、そして新しい原発の建設、開発を盛り込んだ基本方針の閣議決定前に委員会としても結論を出すことが迫られていた、そのことが既定路線となっていたのではないかと。

規制委員会は、事務方の原子力規制庁から結論を出す期限を示されていた、あるいは強く求められていたのではないかと、そのように思うわけですが、その点についてお答えをいただきたいと思えます。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

お答えいたします。

運転期間に関する利用政策の判断がどうあれ、原子力規制委員会としては、高経年化した発電用原子炉の安全規制を継続して行うことができるよう、今国会に法案を提出することを目標として昨年十月から議論を進めてま

いりました。

その上で、原子力規制委員会では、高経年化した発電用原子炉の新たな安全規制について、九回にわたり五人の委員で議論を行ってまいりました。公開の場で議論を行う中で、科学的、技術的な観点のみならず、それぞれの委員から反対を含む様々な意見をいただき、議論を行った結果として規制委員会として決定をさせていただきました。

今後とも、新たに立ち上げました検討チームにおいて、具体的な制度の運用や技術的な詳細な検討につぎまして、委員皆様が参加の下、公開の場で国民の皆様にも分かりやすい丁寧な議論を進めてまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

四か月、九回に及ぶ議論、その結論がそれぞれの委員の皆さんが違和感を感じるような出し方になっていました。この事実はやっぱり消えないと思うんです。

拙速、急がされた、やっぱり違和感があるというふうに委員の皆さんがそれぞれお感じになりながらも、その二月の十三日にはやっぱり多数決という方法を取って結論を出さざるを得なかった、議論を急がされたというようなことについて、繰り返し私はその疑念をお伝えをしておきたいというふうに思っています。

経済産業省から独立した機関であらなければならない、独立性、透明性を担保しなければならない、これは先ほど来、委員長が繰り返しおっしゃってあることとございます。しかし、今般、規制委員会の事務方である規制庁と経産省が事前に情報交換をしてきたとい

うことについても判明をしています。委員長はこれに関して、担当者間の頭の体操であって、特段の問題は感じていませんというふうに記者会見でおっしゃったというふうに言われています。

ただ、今回のような大きな改正が、私からすると拙速に行われた、その前段に情報交換がなされていた、規制側と推進側が様々な意見交換をしていたということに対して、そのこと自体に不信感を持つ方は絶対にいるはずですし、少なくないというふうに私は思うんです。

私は、やはり、政府の日程に合わせて、政府の都合で委員会としての結論を得ることの要請がなされたのではないか、その疑念、重ねてお尋ねをしたいというふうに思いますし、規制の独立性、規制委員会の独立性が脅かされる事態が生じているのではないかということ懸念をいたしております。いま一度、その点について規制委員長の方から御見解をお伺いしたいと思います。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

御指摘の事前の情報交換につきまして、規制庁が資源エネルギー庁の検討状況の伝達を受けたものにすぎず、原子力に関する安全規制の内容について双方調整を行っていたものではないと認識しております。

原子力規制委員会としては、公開の委員会の場で、五人の委員が科学的、技術的な見地から議論の上、独立して意思決定を行うことといたしております。今回の新しい制度につきましても、議論の上で独立性に問題があったと考えてはおりません。

加えまして、原子力規制委員会が透明性を確保することは、意思決定の上での独立性を示す意味でも極めて重要であると考えております。そのため、今回、新たに原子力推進部局との面談に関わる透明性確保のためのルールを設けたところでございます。

◆ 鬼木誠君

今のお答えを聞いても、やっぱり、私は、先ほど来お話をしております、議論をせかさされた、そして、そのせかさされたがゆえに拙速な結論を出さざるを得ない、そういう決定の在り方になってしまった、そういう思いが変わらない、違和感が払拭できないというところでございます。

東京電力福島第一原発の事故を受けて、原子炉の安全性を確保をするための重要な規定として、運転期間のルールが原子炉等規制法の中に定められた。原子炉は運転停止中でも劣化をする、経年劣化が進むことは、山中委員長もお認めになっているところでございます。

物質の脆化の程度を正確に把握をするということは極めて難しいというふうに素人の私は思うんですね。そう簡単に大丈夫だというふうに判定できるものではないのではないかというふうにも思うんです。科学的ではないというふうに言われるかもしれませんが、もろくなったものはいきなり崩れることだってあり得る、いつ崩れるか、いつ機能不全を来すかは正確には分からない、多くの国民が恐らく原子力発電所についてそういう思いを持っている。だからこそ不安がある、だからこそしっかり規制をしてほしいというふうに思っている。

その原子炉の危険性の検知あるいは安全性の判断について、現在の科学的知見や技術では限界があるのではないかというふうに考えている人たちが納得をしてもらう、安心してもらうような回答あるいは一連の経過になっていたかどうかということについては、是非改めて指摘をしておきたいというふうに思っています。

私自身は、国民の皆さんが本当に安心する、あるいは安全性が担保をできたというふうに納得をする、そのためには、運転期間の設定の在り方については、現行ルールを短くすることはあっても、長くすることはないというふうに思うんですね。

規制委員会の運転期間に対する考え方は、先ほども御回答の中にありましたように、利用する側の政策判断というもので、運転期間について規制委員会として物申すことはないということ、あるいは、運転期間は安全規制ではないということについてもこの間の会見の中で委員長がおっしゃっている。

そもそも、そこが国民の皆さんとの理解あるいは意識とのずれがあると思うんです。運転期間が安全規制と関係ないんだよということについて、国民の皆さんが、えっ、そうなのかというふうに疑問をお持ちになっている。そこが一番大きな乖離の原因でありますし、そのことに対して、今回の規制委員会の議論の在り方、結論の在り方については、その国民の皆さんの疑問を払拭をする明快なお答えになっていないのではないかというふうに私は思っています。

そもそも、物の劣化と直接関係が深い運転期間について、規制委員会はもう関与しないというそもそもの考え方についても私納得

していないんです、実は。利用する側の政策で決めていいというふうに言ってしまうと本当にいいのかというようなことを、大きな疑問を持っているということをおきかえておきたいというふうに思います。

その上で、法の立て付けのところでございますけども、法の立て付けは必ずしも利用する側だけで政策で勝手に決めていいよというふうにはなっていないかというふうに思うんです。

法案提出を合わせなければならなかった、今回のことというですね、そのデッドライン、法案提出締切りのデッドラインを意識せざるを得なかった、これもこの間の会見の中で委員長おっしゃってあるところでございます。

電気事業法だけが先に行くと、高経年化した原子炉の安全規制に支障が出る可能性があった。だから結論を急ぐ必要があった。そしてそのことが委員会の議論の進め方、結論の出し方にまで大きな影響を及ぼした。利用政策の側と規制する側の議論を同一のスピード感あるいは日程感にしなければならなかったことで委員会の議論が窮屈になった。そういう側面があったのではないかというふうに思うんです。そして、最終的には、同一のスピード感では本来あるべき姿で結論を出すことができなかった、議論を調わすことができなかった。

だとしたら、同一のスピード感はやっぱり難しい、規制委員会としての議論はどうしても、十分に、四か月、九回やったけども、もっと丁寧な、もっと時間を掛けた議論が必要だというふうに言うことはできなかったか。規制する側として、推進する側に先に決

めるなというふうに言うことはできなかつたか。そのことは、私自身大きな疑問としてあります。そして、それは運転期間に対して規制委員会が口出しをすることではないはずなんです、先に決めるなと言うことは。その点について、是非改めてお尋ねをしたいというふうに思っています。

大きな方針転換であるからこそ、規制委員会としてより丁寧に、慎重に議論を進める、国民の皆さんに不安を抱かせることなく、誰もが納得する中で結論を得る必要があった。しかし、推進する側の都合と日程感に引きずられたために、逆に不信と不安が生まれている、増大をしているのではないかと。

その点についての受け止めも含めまして、推進側にそのような働きかけを行った事実がまずはあるかどうか、そしてなぜ行わなかったかという点についてお答えをいただければというふうに思います。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

お答えいたします。

基本方針が検討されたGX実行会議は原子力を含めたエネルギー利用の在り方について議論を行うための会議であることから、私が構成員として議論に参画したり何か働きかけを行うことは、原子力規制委員会の独立性、中立性を確保する上で適当でないと考えております。

一方で、GX実行会議等での検討結果、原子力発電所の運転期間に関する定めがどのようなものになろうとも、原子力規制委員会としては高経年化した発電用原子炉に関する安全規制を厳格に実施できるように必要な検討

を進めてきたところでございます。

◆ 鬼木誠君

やっぱり今の点が擦れ違うんですね。おっしゃっていただいたように、独立性、相互の独立性を担保をしていくために、働きかけることは、行うのは適当ではないというふうにおっしゃいますけども、先ほど来お話をしておりますように、規制する側、そして推進する側の同一的な歩調の中で拙速感ある議論になってしまったのではないかという意見あるいは疑念に対するお答えには私はなっていないなというふうに思っています。

今般の原発政策あるいは規制の大転換というものを、冒頭申し上げました、ふるさとを奪われながらも歯を食いしばって今なお復旧復興に努力をしている福島の方々がどういう気持ちでお受け止めになっているか、そのことに対して政府も規制委員会も是非思いを寄せていただきたいというふうに思っています。

繰り返しになりますけども、規制委員会の今回の議論経過と結論は、規制委員会の在り方、そして規制そのものへの信頼を大きく損ねるものになりかねないと、そのような懸念を抱いています。委員長自身にそのような御認識があるのかどうかということをお尋ねをしたい。そして、一旦生じた不信を払拭をする、信頼を回復するためには相当な時間が掛かる、努力は必要だというふうに思います。そのことも含めまして、いま一度委員長から御発信をいただければと思います。

◆ 政府特別補佐人 山中伸介君 (原子力規制委員会委員長)

繰り返しにはなりますが、原子力規制委員

会の役割は、東京電力福島第一原子力発電所事故の教訓を踏まえまして規制の継続的な改善を図ること、具体的には、科学的、技術的な観点から基準を定め、個々の施設がその基準に適合しているか否かを審査し、検査を通じた監視等を行うことに尽きると考えております。

そのため、今回、GX実行会議等で検討された結果、原子力発電所の運転期間に関する定めがどのようなものになりましようとも、高経年化した発電用原子炉の安全規制を厳格に実施することができるよう、原子力規制委員会において、四か月以上の期間を掛けて九回にわたり五人の委員で議論を行い、法律に定める制度について決定をいたしました。その過程において、公開の場で議論を行う中で、科学的、技術的な観点のみならず、それぞれの委員から反対を含む様々な意見をいただきました。議論を行った結果として原子力規制委員会は決定をさせていただきました。

今後とも、繰り返しにはなりますが、新たに立ち上げた検討チームにおいて、具体的な新しい制度の運用方法、あるいは劣化についての技術的な詳細について、また高経年化した原子力発電所についての劣化の審査基準について、委員皆参加の下、公開の場で国民に分かりやすく丁寧に議論を継続してまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

最後におっしゃった、高経年化した原子炉をどういうふうに今後チェックをしていくのかと、そのことの議論が十分に調っていないということに対する違和感というのが、先ほ

ど委員の言葉として紹介をさせていただいたものでございますし、設計の古さということについて今後どうやって判定をし、基準の中に盛り込んでいくのかと、そのような課題についても、この間、委員長の方からも発信をいただいているところでございます。

改めまして、福島を絶対に忘れないという強い決意の下、規制に臨んでいращやる、あの原発事故を風化させないためにも、そして復旧復興に向けて努力を続ける皆さんに伝えるためにも、国民の意識との乖離があるということについては十分に留意をいただき、独立性、そして透明性を堅持をして、厳正な原子力規制を続けるという規制委員会の任務を全ういただくことを切にお願いをしたいというふうに思います。

最後に、原子力発電の研究開発についてお尋ねをしたいというふうに思います。

先ほど来、GX実現に向けた基本方針の関係の御発信いただいているところでございますが、新たな安全メカニズムを組み込んだ次世代革新炉の開発、建設に取り組むというようなことが基本方針に盛り込まれている。そして、次世代革新炉として革新軽水炉、小型軽水炉等々の名前が挙げられている。一番実用化に近いものとしては革新軽水炉、二〇四〇年頃までにはというような記載もある。

ただ、この革新軽水炉につきましては、昨年十二月六日の日経新聞においては、革新や次世代という言葉の位置付けが曖昧というような指摘がなされている。国際大学副学長の、次世代革新炉と呼ぶものの中には既に実用段階にある技術も含まれている、本当に次世代と言えるかどうか疑わしい、言葉のお化

粧ではないかというコメントが紹介をされ、さらには、次世代というふうな呼び方あるいは革新軽水炉と、とりわけ革新軽水炉と呼ぶことについて、経産省の幹部の方が三菱重工の言葉をそのまま使っているというふうにお答えになった、東京新聞の報道にあるとおりでございます。

この革新軽水炉について、まあ革新と呼ぶほどのものではない、単に安全性を高めた軽水炉でしかないのではないかというふうに私は捉えているところでございますけれども、この革新軽水炉の革新とは一体何を指しているのか、あるいは次世代と呼ぶほどの時代を画す、そのような新しい技術なのか、その点についてお答えをいただければというふうに思います。

◆ 政府参考人 山田仁君

(資源エネルギー庁長官官房資源エネルギー政策統括調整官)

お答えいたします。

革新軽水炉につきましては、耐震性を向上させる半地下構造や、万一の際に炉心溶融を自然冷却させるコアキャッチャー、人や電力を介在させずに燃料冷却が可能な受動的安全システム、万一のときに放射性ガスを分離、貯留する機能など、これまでの軽水炉にはない新たな安全メカニズムを盛り込んだものと整理をいたしております。

今委員御指摘のございました、海外でこうした機能の一部の要素が先駆的に導入されているものもあるというふうに承知をしておりますけれども、開発中の次世代革新炉では、こうした知見も踏まえながら、安全メカニズムをより先進的で幅広い事象に適用されるも

のとすべく、技術的な検討を進めているものと承知をいたしております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

従前の軽水炉よりは安全を高めているというようなことについては理解をしました。ただ、それが本当に革新的あるいは次世代というふうに呼べるものなのかということについては、まだ疑念があるということはお伝えをしておきたいというふうに思います。

私が心配をするのは、この革新という言葉あるいは次世代という言葉を使うことによって、何か画期的な新技術に基づく新たな原子炉による新時代の原子力発電所が幕開けをすると、そういうイメージを国民の皆さんが抱いてしまうこと、あるいは、バラ色の未来がもうすぐそこまで来ているというふうに誤った未来を想起してしまうこと、そのことが怖いんです。逆に言うと、そういう狙いがあったえて次世代あるいは革新という言葉を使っているのではないかと、国民をミスリードする、そういうことも狙いの一つにあるのではないかというふうに思えてならない。そのことをお伝えをしておきたいというふうに思います。

そして、その先には新たな原発安全神話という虚構の再構築というものにつながっていくおそれがある、そのような強い疑念と懸念を持っているということを重ねお伝えをして、私の質問を終わらせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

七日の大臣所信におきまして、今後の多くの課題について触れられ、その前進と克服に向けた方向性、方針が示されたところでございます。いずれも極めて重要な課題というふうに考えているわけですが、その着実な前進、克服に向けては、何よりそれを実行する国や地方自治体の体制の充実強化というものが肝要ではないかというふうに思っています。

そこで、定員の確保あるいは育成という観点から幾つかお尋ねをしたいというふうに思っています。

先日、国家公務員の労働組合の皆さんと意見交換を行いました。その際、やっぱり職場がきついというお話が率直に出されました。不払残業という違法な状況まで残存をしている、超過勤務は恒常化をしている、何より圧倒的に人が足りていないというのが率直な御意見でございましたし、強く訴えられたところでございます。あえて申し上げますと、国会対応、とりわけ質問に対する対応大変なんですよというようなお話もされておりました。

国家公務員の定員削減につきましては、ここ数年は鈍化をしているというふうに聞いておりますし、一部増加に転じているものの、これまで長期にわたって削減が続けられてきた。申し上げましたように、職場の状況というのはかなり厳しい状況に国交省もなっているのではないかとこのように思っています。

とりわけ本省だけではなくて地方整備局の体制について、常勤職員の削減により一人一人の皆さんに業務負荷が高まってきているのではないかと。本省もそうだと思いますけれども、職員の皆さんが何とか踏ん張って、職場、現場を支えて、公共サービスを支えて、そして地域の生活を支えていらっしゃる。人員の確保、育成について今以上の効果的な取組が必要ではないかというふうに思っています。

そこで、申し上げました地方整備局につきまして、今後の定員の在り方、あるいは人材の確保や育成に向けての課題、そしてその課題克服に向けた方向性など、まずお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 政府参考人 宇野善昌君
(国土交通省大臣官房長)

お答え申し上げます。

近年、自然災害が激甚化、頻発化し、インフラの老朽化が進む中で、国民の皆様方の命と暮らしを守る地方整備局及び北海道開発局の役割や、これらに対する地域からの期待はますます大きくなっているところでございます。

このため、地方整備局等において必要な人員体制を確保することは極めて重要であり、令和五年度予算案においても、昨年度に引き続き増員を行うこととし、合計で百名の純増を見込んでおります。その結果、四年連続の純増というふうになっております。

国家公務員の定員を取り巻く情勢は引き続き厳しい状況にありますが、国土交通省とい

たしましては、防災・減災、国土強靱化の最前線を担う地方整備局等について必要な人員体制を確保すべく、今後とも最大限努力してまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

四年連続純増ということでございますので、体制は少し楽にはなってきたんだというふうに思いますが、是非、おっしゃっていただいたように、これからの確保、そして育成に向けて御努力いただきたいというふうに思います。

圧倒的に人が足りていないという状況は、国だけではなくて地方公共団体においても同様でございます。人材の確保、育成が極めて困難になっている。中でも、土木あるいは建築、機械、技術職の採用、確保、育成というのは本当にきついのが今の自治体の状況でございます。

地域によって濃淡はございますけれども、例えば、新規採用者を募集してももう応募がないという状況が、合格をしても辞退して来てくれない、採用されて来てくれても中途退職をなさる。この中途退職は、若年の方だけではなくて中堅層の職員ももう途中でお辞めになる方がいらっしゃる。本当にもう体制組めなくなってきたんです。このような状況がほぼ全国共通している。

調べたところによりますと、市町村、自治体の中に土木技術職が一人もいない、そういう自治体も少なくないというふうに聞いています。継続した技術職員の確保ができていない自治体においては日常業務においても支障を来す、そのような事態が生じている。

なぜ来てくれないのかというふうなことについて考えると、種々原因は考えられるというふうに思うんですけれども、やっぱり勤務労働条件、ここが民間に劣っているということが一番に考えられるのではないかというふうに思います。働く側にとってその働く環境というのは重要な要素なんですね。そこをどうにか変えていかないといけないというふうに強い問題意識を持っています。

七日の所信の表明の中でも、所管分野における担い手の確保が重要だというような御発信がありました。さらには、そのために賃金の引上げについて取り組むというようなことについても触れていただきました。大臣には、足下の職員の皆さんの賃金、労働条件についても是非御留意をいただきたい、御努力をいただきたいということをお願いをしておきたいというふうに思います。

さて、申し上げました自治体の技術職員の不足の関係ですけれども、本来技術職が担う業務を一般職が担わなければならないという状況が出てきている。加えて、先ほど申しましたように、国家公務員と同様に、もう超勤、残業が恒常的な状況になってきている。

職員の任用について、これはもう総務省が所管だということは承知をしておるところでございますけれども、自治体の技術職員の確保と育成ということに関しては、やっぱり国交省としても大きな課題である、そのような問題意識を持って今後取組を進めていただきたいというふうに思っています。そのためには、総務省と認識の共有や課題解決に向けた意見交換なども必要ではないかというふうに思いますが、この人材確保、育成という観点につきまして、あるいは申し上げましたよう

な国交省との連携というようなことまで含めまして、総務省そして国交省双方から現状認識や問題意識についてお伺いをしたいと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

それでは、まず国交省からお答えさせていただきます。

自然災害、激甚化、頻発化しております。その対応も大変だと。また、老朽化するインフラへの対応、そういうものが求められる中で、技術職員を募集しても応募がほとんどない状況などによりまして地方公共団体の技術職員が不足していることは重要な課題と認識しております。私も建設会社の出身ですが、その建設会社は、来ても、定年過ぎてももう引き続き残って働いてほしいというぐらい今土木技術職員が社会全体で不足していると、こういう状況だと思います。

こういった状況を踏まえ、国土交通省では、災害時におけるテックフォースの派遣や平時のインフラメンテナンスの支援など、様々な技術的支援を行っているところでございます。

国土交通省としては、地方公共団体の技術職員不足という課題の解消に向けて、引き続き総務省ともしっかりと連携しながら対応してまいりたいと思います。

◆ 政府参考人 大沢博君

（総務省自治行政局公務員部長）

お答えいたします。

地方公共団体の技術職員につきましては、我々もヒアリング等の場で、大量採用世代の退職であるとか民間との競合による採用難等

によってその確保が非常に困難となっているという声を多く伺っております。今後、公共施設の老朽化対策であるとか大規模災害に備えるためにも、その確保が非常に重要な課題だと認識しております。

総務省としては、技術職員の充実確保のために、令和五年度から定年引上げが始まることも踏まえまして、各都道府県に対し、令和十年度までの技術職員確保の具体的な数値目標を盛り込んだ技術職員確保計画の策定を要請しております。この計画の中で技術職員確保に係る具体的な取組についても記載するように要請してまいりまして、体制の強化であるとか試験方法の見直し、PRの強化など、自治体の取組事例の情報共有等も行っております。また、この計画の中では、特に技術職員の確保が非常に困難と考えられます市町村に対する支援、こういったことに従事する職員数の目標についても盛り込んでいただくように要請をしております。

また、この計画の策定の要請に当たりましては、国土交通省等の事業関係省庁とも連携をしております。当該省庁から各都道府県の事業担当部局の方にも周知をしていただくようお願いをし、また、そのようにしていただいているところでございます。

今後とも、技術職員の確保に向けて、国土交通省等とも認識を共有しながら、自治体の取組の支援を行ってまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

国土交通省、総務省とも問題意識を持って、強い問題意識を持って取組を進めていらっしゃるの理解できました。

職員確保と育成は一朝一夕には進まないんですね。すぐということにはなりにくい。だからこそ、早期、早めに手を打つことが必要だと、重要だというふうに思っておりますし、有効な手だて、とりわけ現地の皆さんが、ああ、これなら助かるという、思っただけのような具体的な手だてが必要だというふうに思っています。

改めまして、おっしゃっていただいたような強い問題意識を共有をしていただきながら、国土交通省、総務省、それぞれの連携の下で、現場に人が来た、来るという実態を是非生んでいただくことを心よりお願いをしておきたいというふうに思っています。

さて、先ほど大臣の御答弁の中で、自治体に対する支援ということで、災害時、テックフォースなどの取組を行っているということの御回答をいただきました。所信の中でも触れられたところでございますけれども、かつては十年に一回、二十年に一回と言われるような大きな規模の災害が毎年どこかで起こる、頻発をするという事態になってまいりました。

災害発生時、とりわけ初動時、初めの段階でしっかりどう動くのかというのが極めて重要ではないかというふうに思っておりますし、自治体によっては自治体間協定を結んでお互いに助け合いましょうねというようなことも進んでいるんですけれども、これもやっぱりもう余裕がなくなってきていますから、限界が来ているんですね。

したがって、国土交通省として、災害発生時、特に初動時の対応、そこに向けた支援というのは極めて重要ではないかというふうに思っているところでございますけれども、先

ほど御回答いただきましたテックフォースなどの具体的な支援、その内容等についてお聞かせをいただければというふうに思います。

◆ **政府参考人 岡村次郎君**
(国土交通省水管理・国土保全局長)

お答え申し上げます。

近年の自然災害の激甚化、頻発化に加えまして、委員御指摘のとおり、被災自治体の技術職員の不足などから、自治体からの支援ニーズが高まっており、地方整備局などの技術的支援を進めていくことが重要であるというふうに認識しております。

そのため、災害発生時には、地方整備局等からテックフォースを被災自治体に派遣し、例えば、リエゾンによる情報収集や助言、道路や河川などの被災状況調査、ポンプ車による浸水排除、緊急車両等の通行の確保のための道路啓開、断水地域への給水活動などの様々な支援を行っているところでございます。

今後とも、国土交通省の有する技術力や現場力を最大限活用し、被災地に寄り添った支援をしっかりと取り組んでまいります。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございました。

今おっしゃっていただいたように、様々な支援を行っていただいている、まさにお持ちの現場の力を、相互の現場の力をどううまく使っていくのか、連結をさせていくのかということが早い復旧復興につながるというふうに考えています。改めまして、今後とも御支援いただきますことをお願い申し上げたいというふうに思います。

また、災害時に限らず、平時の業務対応においても、国交省として自治体に対する支援、僕は必要だというふうに思っているんです。先ほどのお話の中でも、例えば国が行う研修によって技術力を高めていく必要があるんだというようなことでございますとか、自治体の好事例の紹介、共有などということについても総務省からお答えがあったというふうに思います。

どうやればいいのか分からないと、この状況の克服に向けて、どう、どこから手を着けていいのか分からないというような自治体が多い中、その解決策を見出すことに苦労している自治体にとっては、申しあげましたような、あるいは御回答いただきましたような研修であるとか好事例の共有というのは大変参考になるというふうに思います。

また、自治体によっては、先ほど言った自治体間協定だけではなくて、各県にございます建設技術センター、建技センターとの連携をより強化をしていきながら、具体的な業務運営あるいは連携の在り方というのを見直していこうという機運もあるというふうにお伺いしているところがございますけれども、それぞれの取組が、では十分に機能しているかという、まだまだその状況ではないというふうに思うんですね。

是非、改めまして、具体的なあるいは効果的な支援というものをお願いをしたいというふうに思っておりますし、何よりやっぱり人が足りていない状況をどういうふうに克服をしていくのかということは、中長期的な射程を持った議論と腰を据えた取組が必要だろうというふうに思います。是非そのようなことにつきまして国土交通省として強い問題意識

を持って取組を講じていただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

人員の確保、育成ということに関連をしまして、もう一点、インフラの老朽化対策ということについてお尋ねをしたいと思います。

これも所信の中で、極めて強い問題意識を持って、深刻な状況にあるインフラの老朽化対策というような表現もなされたところがございますが、老朽化の現状、あるいは今後の取組の方針について改めてお聞かせをいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

高度経済成長期以降に集中的に整備された施設、インフラ、この老朽化が加速度的に進行しております。インフラ老朽化対策が極めて重要であると認識しておりまして、省を挙げて取り組んでまいります。

インフラ老朽化対策を計画的かつ適切に進めるためには、施設に不具合が生じてから対策を行う事後保全型から、損傷が軽微な早期の段階での手当てによって施設を長寿命化させる予防保全型に転換することで、将来必要となる費用を縮減すること、また、多くの地方公共団体で財政面や人的資源の制約から取組が十分に進んでいないため、国として支援をしっかりと行っていくことが必要であると考えております。

このため、国土交通省では、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策も最大限活用しながら、各インフラについて予防保全型への本格転換を進めるとともに、地方公共団体に対して財政面、技術面での支援や新技術導入の促進を行っているところがございます。

ます。

今後とも、これらの施策を通じ、国土交通省が所管するインフラの老朽化対策に全力で取り組んでまいりたいと思っております。広域的に対応しなければいけないと、各市町村に任せていたのではなかなかうまくいかないところもあるという認識でございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。本当にそうだというふうに思っています。

特に道路の関係取り上げたいんですけれども、道路法四十二条に基づいて自治体は道路管理者として適切な道路管理を行っている。重大事故を回避をする、先ほど予防保全というような考え方、切り替えていくんだというようなお話ありましたけれども、重大事故を回避する観点からも、日常的な点検あるいは維持管理というものが極めて重要だろうというふうに考えています。

自治体によっては、即時的な対応を行うという観点から、日常的にパトロール、道路点検を行って、軽微な補修、修繕についてはその場で対応するというようなことも行われている。ただ、その業務を担っていらっしゃる現業の職員の皆さんも、どんどんどんどん定員が減らされていって体制維持が難しくなっているというふうにお話をお伺いしています。

道路管理者として自治体、公共団体がその責務を果たすためにも、この間の経験と技術の蓄積がしっかりと継承をされなければならない。そのためには、技術職員そして現業職員を含めた体制の確立、強化というものが老朽化対策を行う上でもますます重要だという

ことについてお伝えをしておきたいというふうに思っています。

業務委託というのも確かに進んではいるんですけれども、昨今お伺いをすると、受け手の企業でも人の確保がやっぱりうまくいかないと、あるいは、資材の高騰等で経営が悪化をしていて委託契約そのものがもう結べなくなっているというようなことも発生をしているというふうにも聞いています。

公共団体が道路管理者と、その責任に基づいて適切にそして確実に管理を実施をしていくために、体制確立、事業実施について御支援いただけるということでございますけれども、改めまして、国としての積極的な具体的な御支援をお願いをしたいと思います。是非もう一度、御見解いただければと思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

今委員御指摘のとおり、道路法第四十二条には、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」、このように記されております。各道路管理者において必要な体制を確保し、維持管理や修繕を実施する必要がございます。

一方、特に小規模の市町村においては、技術職員が少ない若しくはいない場合もあることから、国土交通省としては、これまで、橋梁などの道路施設の点検に関し、地方公共団体の職員を対象とした研修を実施してきております。また、点検業務の効率化が図られるよう、ドローンやロボットを活用した新技術の導入を地方公共団体に促しているところです。さらに、都道府県ごとに全ての道路管理

者が参加する会議などにおきまして、市町村からの技術的な相談に対応しているところでございます。

今後とも、地方公共団体において道路の維持管理や修繕が適切に実施されるよう、必要な技術的支援をしっかりと行ってまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

どうもありがとうございます。是非ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、宅配便を中心とする規制緩和に関連をしてお尋ねをしたいというふうに思います。

新型コロナウイルス感染症の拡大以降、通販の利用増加などもございまして、宅配便などの利用が急増をしている。配送サービスについては、これまでトラック運送事業者が中心でございましたけれども、最近では軽貨物事業者、いわゆる黒ナンバーですね、が増えてきているというふうに承知をしています。

軽自動車による宅配便等の運送については、個人事業主の届出だけで事業を始めることができる、新規参入がしやすいということで拡大傾向にある。黒ナンバー車の登録は二〇一六年の約二十五万台から二二年末で約三十二万台、六年間で七万台も増加をしているというふうに聞いています。

そのことに伴って、黒ナンバー車が原因で死者あるいは重傷者が出る重大事故についても、二〇二一年まで、一六年から二一年までの五年間で八割増えたというようなことが、昨年の六月、読売新聞に掲載をされていたところです。警察の交通事故データを分析をしたところ、事故総数は減る中で黒ナンバー車

による事故が目立って増えているのではないかというような分析もなされておりました。

国土交通省の資料、最近の交通事故発生状況の中でも、軽トラックによる交通事故全体の件数が増加傾向というような明記もされているところでもございますけれども、黒ナンバー車による交通事故の発生件数の動向について、警察庁の方からお聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 小林豊君

(警察庁長官官房審議官)

お答えいたします。

事業用の軽貨物自動車が第一当事者となった交通事故件数を過去五年間について申し上げます。平成三十年三千九百六十八件、令和元年三千九百七十七件、令和二年四千五十一件、令和三年四千六百十六件、令和四年五千十二件となっております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。やっぱり増加傾向にあるということでもございますよね。

今御紹介いただいた事故件数の推移でございましてけれども、先ほどお話をした六月の読売新聞の記事の中では、二一年です、四千六百十六件の事故のうち、その一二・四%のドライバーが運転免許取得後三年未満というようなこと、そして、三年未満の方の事故の割合が年々増えているというような記事記載もなされておりました。

運転経験の浅さということが事故の原因ではないかというような分析だろうというふうに思うんですけれども、ほかにも、例えば配送を請け負う荷物が多過ぎるとか、あるいは

休憩時間の取得や労働時間など労務管理がなかなか適正になされていないということも事故の原因として考えられるのではないかとこのように思っています。

運送会社に雇用されたドライバーの皆さんは、労基法に基づいた運転時間、拘束時間の上限、改善基準告示として定められている。ただ、運送会社と業務委託契約を結んで配送する個人事業主の場合は、そこがやっぱり定められていない。雇用契約ではないために労基法の適用にならないというような事情があります。

また、軽貨物事業者の場合は、運行管理者の選任や運輸局への事故の報告義務というものもない。乗務の記録業務がない、記録義務がないということは、乗務時間が適正に管理されているかどうかというのが分からないんですよね。自主的な管理になっている。

個人事業主であっても、運転者は運転時間等基準告示は守らなければならないはずなんです。黒ナンバー事業者も、貨物自動車運送事業法や貨物自動車運送事業輸送安全規則によって一般の事業者とほぼ同様の責任が課せられているはずなんですけれども、なかなかその周知が進んでいないのではないかと、あるいは曖昧になっているのではないかとこのように思っています。

加えて、緑ナンバーで営業をする事業者の皆さんには、法で定められた事項に違反をした場合には業務停止処分というような処分も受ける。当然、黒ナンバー事業者にも同様な法令遵守が求められているんですけれども、申し上げましたように、そこら辺が本当に事業者の皆さんに正確に理解されているかどうかというようなことに疑問を持たざるを得な

いというふうに思っています。

改めまして、このような法令の周知あるいは監査や指導の徹底が図られるべきではないかとこのように思いますが、国交省としてその方針についてお考えがあればお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 政府参考人 堀内丈太郎君 (国土交通省自動車局長)

お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、コロナ禍の中でのEコマースの利用増加などによって急速に貨物軽自動車運送事業者の数が増えております。これに伴いまして、事業用軽貨物自動車の事故も増加をしておることを認識しております。非常に大きな問題だと考えております。

そのため、国土交通省といたしましては、昨年十月、貨物軽自動車運送事業者に対し、一つは、個人事業主の場合であっても自ら運行管理を実施することは必要であること、二つ目に、運転者の過労運転を防止するため、運転者の適切な労務管理、そして健康管理を行うこと、三つ目に、道路交通法の規定を確実に遵守し、運転を運転者に行わせることなどを徹底するよう改めて周知を図ったところであります。

さらに、本年一月、関係省庁、そして貨物軽自動車運送事業に運送を依頼する荷主や元請運送事業者などから成る協議会を初めて開催いたしました。荷主や元請運送事業者からも貨物軽自動車運送事業者に対し、輸送の安全や労働時間のルールなどに関する法令遵守を徹底するよう周知徹底の協力を依頼したところあります。

引き続き、貨物軽自動車運送事業者に対す

る指導などを通じて、事業用軽貨物自動車に係る事故防止を図ってまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

様々取組いただいているというふうに思いますけれども、やっぱり運行管理資格がない従業員でもいいよ、対面点呼が必要な部分についてもですね、というようなことが黒ナンバーについてはなされている。国家資格ですから、運行管理資格の取得を義務付けるということ、事業者の方に、これなかなかかなりにくいと思うんです。ただ、例えば、少なくとも事業開始をする際に初任の運転者の適性診断を行うであるとか、あるいは年に一回の研修についてこれを受けることを義務付けるであるとか、更にその徹底をしていくための新たな方策ということについても御検討をいただきたいと思うんですけれども、その点いかがでございましょうか。

◆ 政府参考人 堀内丈太郎君 (国土交通省自動車局長)

お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたとおり、事業用軽貨物自動車の事故が大分増加しているということ踏まえまして、現在、事業の状況や運行管理の実施状況などの実態調査を行っているところであります。この調査結果や事業用軽貨物自動車の事故原因の分析などを踏まえ、貨物軽自動車運送事業者の安全を確保するため、初任運転者への適性診断の実施あるいは運行管理者講習への参加なども含め、必要な対策について検討してまいります。

◆ 鬼木誠君

どうもありがとうございます。是非よろしくお願い申し上げます。

様々課題がある中で、昨年十月、軽乗用車について、貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とするという通達が発出をされた。つまり、自家用の軽乗用車で宅配サービスを行うことが可能になったというふうに理解をしています。参入のハードルが低くなったことにより、副業やアルバイトというのもっと増えていくんではないか、新規参入増えていくんではないかというふうに思いますし、今以上にありますような懸念というのが拡大をしていくんではないかということも心配をしているところでございます。

軽乗用車による宅配サービス参入を求めたのは、政府の規制改革会議。この規制改革会議の中では、将来的には個人のマイカー、いわゆる白ナンバー乗用車ですね、この個人のマイカーによる貨物配達を可能とすることにに関して議論が始まっているというふうに聞き及んでいるところでございます。

確かに、フードデリバリーサービス、宅配サービスにおいて今後も需要は増えるだろうというふうには思うんですけれども、ギグワーカーとして宅配便等のラストワンマイル配送を個人のマイカーで行うことができるようになる、やっぱりこれ、事故増えると思うんです。あるいは、いろんな課題がまた惹起されると思うんです。この点についてやっぱりしっかり留意をした上で、とりわけ労働面の問題、安全面の問題について留意した取組が必要になってくる。安全、安心を置き去りにした規制緩和の在り方ということについては、やっぱり大きな問題だというふうに指摘

をせざるを得ない。

このような規制改革会議の議論のありようについて、あるいは方向性について、大臣としてどのような所感をお持ちか、是非お聞かせをいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

運送事業におきましては、輸送の安全を確保することが大前提であるということは言うまでもございません。

現在、他人の需要に応じて有償で自動車を使用して貨物を運送する場合には、貨物自動車運送事業法に基づき、輸送の安全を確保する観点から、審査を行った上で許可しており、自家用車で他人の荷物を有償で運送することは原則として認めておりません。

一方、運送需要が極端に増大する年末年始、夏期等の繁忙期に限っては、道路運送法の規定に基づく自家用有償運送の許可を行い、安全を確保した上で自家用車の活用を例外的に認めております。そして、この例外的な許可の在り方については、昨年六月に閣議決定された規制改革実施計画において、ニーズ等を踏まえ、必要な措置について検討し、結論を得ることとされたところでございます。

国土交通省としましては、輸送の安全を確保することを大前提に関係者と適切な制度運用のための議論を行ってまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

最後お答えをいただいたように、安全が大前提だというふうに思うんですね。

この間の事故の状況等については、先ほど警察庁からも御報告をいただいたところでございますけれども、分析等をしっかり行っていく、あるいは現状の中での課題が何なのか、そしてこの課題の解決に向けてはどのような方策が必要なのかということの検討の上で、おっしゃっていただいたような、では安全性を最大確保するためには何が 필요한のかということの引き続きの検討を是非ともお願い申し上げたいというふうに思っています。

私自身は、先ほども申し上げましたように、効率性のみを追求をする、そしてそのことが安全、安心をないがしろにしてしまう、そのような規制緩和の在り方ということは認めるべきではないというふうに思っています。そのことも改めてお伝えをしておきたいというふうに思っています。

さらに、この流れが、もう一つ強く懸念をしているのは、現在のトラックドライバーの皆さんにどんな影響を与えることになるのかという点なんです。配達個数を多くして長く働いてより稼ごうとする個人事業主のドライバーの方が増えていくかもしれない。そうなってくると、競争が激しくなる。一般のトラックドライバーの皆さんの労働時間がまた増えていたり、あるいは価格競争によって定価が下がる、運賃が下がる。それが賃金の低下、削減ということにつながっていく。そのような懸念も持っているところでございます。

トラック運送業者で働くドライバーの皆さんについては来年の四月から時間外労働の上限が年九百六十時間までとなるなど、労働環境の改善が進められてまいりました。運賃についても、改正貨物自動車運送事業法により来年度末まで標準的な運賃告示制度が時限的に行われ、

適正な運賃収受に向けた改善がトラックドライバーの皆さんの賃金に反映される、そのことが期待をされるというような状況になってきています。このようなトラックドライバーの皆さんの中での働き方改革というものが、新しい個人事業主のドライバーの皆さんの参入によってマイナスの影響になってはいけないというふうに強く思っています。

国土交通省におかれましては、先ほどお話し、御回答いただいたように、安全こそまず第一に必要なんだというようなことを大前提に押さえていただいた上で、安定した物流の確保のためにも、賃金、労働条件の改善、人手不足の解消に向けて是非御尽力を賜りたいというふうに思いますし、そのためにも、規制改革に安易に追従せずに規制すべきところはしっかりと規制をしていくんだという強い決意を持った取組もお願いをしたいというふうに思っています。

そのことが、そういう職場環境の改善というものをこれからも進めていくこと、あるいは守っていくことが、大変心配をされております二〇二四年問題、あるいは物流クライシスを回避することにもつながる、そのように考えているところでございますけれども、是非、大臣、もう一度、お考えありましたらお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

いわゆる二〇二四年問題により物流への影響が懸念されていることから、取引環境の適正化などを通じた担い手の確保、生産性の向上が喫緊の課題となっております。

特に、物流の担い手であるトラックドライバーは、労働時間が長い上、低賃金にあるこ

とから担い手不足となっており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等による労働条件の改善が急務であると認識しております。

このため、国土交通省としては、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主等に対する働きかけや要請などに取り組むとともに、ホワイト物流推進運動の展開や、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援などの働き方改革に関する取組を推進し、労働条件の改善、そして業界の魅力の向上を図っております。加えて、物流DXやモーダルシフトなどによる輸送の効率化にも取り組んでおり、物流の生産性の向上を図っております。

国土交通省としては、引き続きこうした取組を強力に推進することによりまして、二〇二四年問題にしっかりと対応していきたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

力強い決意も込めた今後の取組への意思だというふうに思っています。おっしゃっていただいたように、担い手不足について労働条件を改善をしていくことが急務だというふうに私自身も思っておりますし、そのために、今まさに国土交通省として総力を挙げて様々な取組をいただいていることというふうに思います。

引き続き強い決意を持ってこの取組進めていただきますことを、是非、職場環境の改善や安全な輸送、運送というものを確保していくために最大の努力を行っていただきますことを重ねお願い申し上げまして、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

先ほど来触れられておりますように、十一日で発災から十二年経過をいたしました。私からも改めて、お亡くなりになられた皆さんに哀悼の意を表しますとともに、被災された皆さんにお見舞いを申し上げたいというふうに思います。

さて、十日の大臣所信において大臣から、被災者に寄り添うという言葉が繰り返し発せられました。今日の御答弁の中にも被災者に寄り添うという言葉がございました。また、福島の復興なくして東北の復興なし、東北の復興なくして日本の再生なしという強い決意、そして、一日も早い復興に全力で取り組む、そのことも表明をされました。

通常国会の施政方針演説の中で岸田首相も、福島の復興を政権の最重要課題とした上で、責任を持って福島の復興再生に取り組む、そのことが表明をされています。

政府の復旧復興に向けた私自身は強い決意だというふうにお聞きをしているわけですが、ただ、被災地の皆さん、とりわけ福島の皆さんがこのような政府の発信、発言、あるいは決意というものをどんなふうに見受け止めているだろうかということについて考えると、必ずしも前向きに、あるいは信頼感を持って受け止めていないのではないか、懐疑的にお聞きになっている方も多いいのではないかとこのように思うわけなんです。

私も、昨年三月、そして今年一月、三月と、被災地を中心に自治体を回らせてい

ただきました。とりわけ福島県内においては、原発事故被災地の皆さんから様々なお話をお聞きをした。まさに最前線で御尽力、御努力をされている方から様々なお話をお伺いをしてまいりました。

十年に及ぶ現地の皆さんを始めとする多くの皆さんのたゆまぬ努力によって、御発言、御回答の中にもありましたけども、復旧復興は私も着実に進んでいるというふうには思います。ただ、まだやっぱり道半ばである、とりわけ福島においては復旧すら道半ば、そのような状況があるのではないかとこのように思います。このような状況を見て、福島原発事故というのは過去の出来事ではなくて、今も続く現在進行形の災害だということを再確認をしてまいりました。

また、先ほど申しましたように、様々な皆さんからお話をお伺いすると、多くの不安の声というのを聞かせていただいた。復旧復興が現地の人からするとやっぱり遅いんじゃないかというふうに思われている。政府のあらゆるポジションの方が繰り返し、先ほど言ったように、復旧復興に全力を尽くす、被災者に寄り添うという発信をしていただきながら、なお、そのことが現地の不安を払拭することになかなかつながっていない、そのような現状についても聞き及んだ、聞いて帰ってきたところでございます。

その復旧復興の遅さ、遅れの象徴が、僕は廃炉と除染だと思うんです。そこで、まず廃炉についてお伺いをしたいというふうに思います。

廃炉につきましては、中長期ロードマッ

プにのっとった作業が行われているというふうに承知をしているところでございますけれども、その進捗の状況について今どようになっているのか、まずお答えをいただきたいと思ひます。

◆ **大臣政務官 里見隆治君**
(経済産業大臣政務官)

御答弁申し上げます。

東京電力福島第一原子力発電所の廃炉は、福島復興の大前提であり、また経済産業省の最重要課題の一つでございます。国が定めました御指摘の中長期ロードマップに基づきまして取組が進められております。

具体的な取組状況といたしましては、汚染水対策について、二〇一四年五月時点では一日当たり約五百四十立米の汚染水が発生しておりましたが、対策の進捗によりまして、二〇二一年度の平均では一日当たり約百三十立米に低減をしておりまして、中長期ロードマップのマイルストーンを達成したところがあります。更なる発生量の抑制に向けて、建屋周辺の舗装や建屋の補修等に取り組んでおります。

また、使用済燃料プールからの燃料取り出しについては、既に三号機と四号機で完了しておりまして、現在、一号機、二号機における取り出しに向けて、大型カバーの設置等の準備を行っております。

さらに、燃料デブリの取り出しにつきましては、二号機における試験的取り出しに向けたロボットアームの開発を進めております。

引き続き、安全かつ着実な廃炉の実現に向けて、国も前面に立って取り組んでまいります。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございます。

丁寧にお答えいただきましたように、一年十二月に中長期ロードマップが策定をされたと、そのロードマップにのっとって、あるいは基づいて着実な作業が進められているというようなこと、御回答にあったというふうに思ひます。

この間、五回の改訂がなされたと。その五回の改訂の中で、進捗に応じて年次の組替えでありますとか、あるいは項目の追加でありますとか、このロードマップそのものについても廃炉の着実な前進に向けた進化がされているというふうには理解をしています。

ただ、最後の方にお答えになった燃料デブリの取り出し、ここがやっぱり肝のところなんですよね。この燃料デブリの取り出しについては、今のところ残念ながら先行きが見通せているととても言えない状況ではないかというふうに思ひます。

当初の見込みが甘過ぎたのではないかという御意見も聞いているところでございますけれども、この燃料デブリ取り出しの遅れの原因についてどこにあるのか、さらには、その克服や解決に向けて、廃炉全体の様々残る課題の解決や克服に向けての今後の見通しというものをお尋ねしたいと思ひます。

◆ **政府参考人 湯本啓市君**

(経済産業省大臣官房原子力事故災害対処審議官)

お答え申し上げます。

御指摘のございました廃炉作業のうち、燃料デブリの取り出しにつきましては、まずは

二号機における試験的取り出しを実施することとしております。二〇二一年内に着手するという予定でございましたけれども、取り出し作業の安全性、それから確実性を高めるという観点からロボットアームの改良などを行うため、昨年夏に計画を見直しまして、取り出し着手の時期を二〇二三年度後半目途としたところでございます。

試験的取り出しの後、二〇二〇年代中頃からは、次は段階的に取り出し規模を拡大することとしておりますが、今回のロボットアームの改良等で得られました知見は次のステップにも生かされるものと考えております。したがって、廃炉全体の工程には今のところ影響は生じないというふうに考えてございます。

福島第一原発の廃炉では、世界的にも前例がなく、技術的難易度が高い取組ということから、作業を進める中で新たに判明した事象というのでも出てまいりますけれども、こうした事象に応じて柔軟に対応をしてきているところでございます。

引き続き、中長期ロードマップに定めました二〇四一年から五一年までの廃止措置完了を目指しまして、世界の英知を結集し、国も前面に立って安全かつ着実に進めてまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

最後、回答ありましたように、中長期ロードマップの最終の年次については、ここは堅持をするんだと、様々あるし、遅れている要因もあるけれども、最終的には、おっしゃっていただいたように、三十年、四十年後とい

うところについては、この間の改訂の中でもここは堅持をするということが政府の決意として述べられているというふうに思っています。

ただ、おっしゃっていただいたロボットアームの改良も含めまして、燃料デブリの取り出しについてはまだまだ課題が多い、果たして取り出しが実際に始まってから何年掛かるかということについても今段階では明確な想定ができないというのが実情だろうというふうに思います。

是非、改めてそのことをお伝えをした上で、堅持をするということでございますから、中長期ロードマップに示された年次が後ろに下がることがないように、引き続きの努力を求めたいというふうに思います。

現地の皆さんは、何よりも一日も早い廃炉作業が終了することを強く願っていらっしゃる。ロードマップどおりに作業が進むことを願っていらっしゃる。ただ、本当にそのとおりいくのかということについては、繰り返しになりますけれども、やっぱり疑念の声が強いんです。私は、この疑念の声が強いということの根本には、東京電力、東電に対する根強い不信があるというふうに思っています。

昨年十一月、いわき市長が東京電力に申入れ書を提出なさいました。そのことが端的に、いわゆる現地の不信ということがこの申入れ書の中に端的に示されているというふうに思っています。

少し御紹介をいたしますと、令和三年二月及び令和四年三月には震度六弱の地震が発生をし、原子炉の水位が低下をするなど、事故から十年以上が経過した今もなお、原発に対する市民の不安は払拭されることなくくすぶ

り続けている。また別の箇所では、柏崎刈羽原発においては、核物質防護上における不適切事象が立て続けに発覚するなど、原発事故を起こした事業者とは思えないほど企業の風土、体質が全く変わっておらず、市民からの信用は際限なく失われていると言わざるを得ない。極めて強い口調で市長が指弾をなさっている。これは恐らく、現地の皆さん、多くの皆さんの偽らざる心情だと思うんですね。

そして、現地の不信は、東電だけではなくて、やはり政府に対しても向いているのではないかというふうに思っています。先ほども申しましたように、示された中長期ロードマップが本当にこのとおり終わるのかということに対して、悔しいけれども、残念けれども、やっぱり何年掛かるか分からない、先が見通せないと思っている方が多いのではないかと。今、現地では出口のない不安に覆われている、というか、この間ずっとそういう出口のない不安に覆われているというふうに私は受け止めて帰ってまいりました。

にもかかわらずです。この場合はエネルギー政策を議論する場ではありませんけれども、にもかかわらず、例えば原発事故とかなかったかのように、原子炉の使用年限を実質延長するであるとか、あるいは原発を増設するであるとかいう政府の方針が今度打ち出された。福島を忘れたのか、あの事故を忘れたのかというふうに政府の方針転換を受け止めていらっしゃる方もたくさんいらっしゃる。そのことが今ある不安を増加をさせていることにつながっているんだということ、そのことはこの場で指摘をしておきたいというふうに思います。

その上で、改めて現地の皆さんの不安等払

拭に向けて、適切で丁寧な現地への、例えば説明、あるいは報告、あるいは情報の共有などなど、一日も早い廃炉完了に向けた、真摯な政府としての御対応をお願いをしたいと思いますけれども、改めまして、大臣としてのお考え、決意をお聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

先生の御指摘、本当にしっかりと受け止めていかなければならないと思っております。

その上で、東京電力福島第一原子力発電所の廃炉の安全かつ着実な実施は福島復興の大前提であると、そのように認識をしているわけであります。このため、国が定めております、先ほど説明ありましたけれども、中長期的ロードマップに基づきまして、国が前面に立って必要な対応を安全かつ着実に進めていくこととしております。

また、御指摘のとおり、廃炉への取組の進捗について大変重要なことは、関係者の皆様へ情報を提供すること、これが大変重要だというふうに思っております。したがって、着実に正確な情報を丁寧に発信することが必要だと、そのように思っております。

引き続き、政府は一丸となって、しっかりと必要な取組を進めてまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。是非よろしくお願ひ申し上げます。

次に、除去土壌についてお尋ねをしたいというふうに思います。

この間の取組によって、帰還困難区域以

外においてはおおむね除染が完了した、終了したと。発生した除去土壌のうち、約千三百四十万立方メートルについては中間貯蔵施設に輸送が完了したというふうになっています。今後、帰還困難区域内に設定をされた特定復興再生拠点区域の全域で除染を行った場合には、試算では百六十万から二百万立方メートル、廃棄物、除去土壌が発生するのではないかというふうに言われている。加えて、今国会に提出をされています特措法改正案で提案をされています、拠点区域外において帰還希望住民の皆さんが日常の生活圏を特定帰還地域内に設定をして、その部分の除染を始めていく。こうなると更に上乗せされるわけですね。

今の時点でなかなか総量を想定をするというのは難しいだろうというふうに思うわけですが、ただ、中間貯蔵施設の関係や最終処分との関係からいくと、一定、今の段階での総量の考え方とかが、あるいは、その想定に基づいて、例えば中間貯蔵施設の容量との関連で大丈夫なのかであるとか、仮に収容できない場合については仮置場に置き続けることになる、そういう不安もあると思いますので、そのような点について、考え方、お聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 土居健太郎君

(環境省環境再生・資源循環局長)

今回、今国会に提出されております福島復興再生特別措置法の改正法案が成立した後、環境省といたしましては、特定帰還居住区域での除染を実施していきたいというふうに考えておりますが、この発生する除去土壌につ

きましても中間貯蔵施設への搬入を想定しております。

ただ、今、現時点でいきますと、当該区域の範囲などが明確ではないということですので、現時点で発生量を含めました総量の試算というのは困難であるということではございます。

二〇二三年二月末現在では、先ほど御指摘いただきましたように、中間貯蔵施設への搬入量につきましては千三百四十三万立米ということになっておりますが、このうち、異物などを取り除いて、除去土壌の貯蔵量につきましては、貯蔵施設の容量自体が千三百十萬立方メートルに対しまして、貯蔵量は千百五十四万立米ということになっております。

今後、この特定帰還居住区域で発生します土壌につきましては、その発生状況であるとか施設の貯蔵の状況もよく注視いたしまして、仮置場に除去土壌が滞留して復興の妨げになることがないように、必要な対応を行っていきたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

仮置場に滞留することがないように必要な措置を行うということではございますので、是非そのような御対応をいただきたいというふうに思っています。

千三百十の容量に対して現行千百五十四ということではございますので、そんなに大きな余裕はないということでもあろうというふうに思いますし、状況を勘案をしてというふうにおっしゃっていただいておりますけれども、悠長に構えることはできないというふう

にも思いますので、是非そのことについては重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、廃棄物、除去土壌のうち、国の基準で高線量と分類をされているものについてのお尋ねでございます。

八千ベクレル以上、そしてそれ以下に分けると、八千ベクレル以下が全体の四分之三、大体千七十万立方メートルでしょうか、と推計をされているというふうに聞いています。この八千ベクレル以下の低線量の廃棄物、除去土壌については、焼却あるいは埋立ても可能というふうになっている。さらには、除去土壌の再利用化も検討をされていると。

環境省のホームページを拝見させていただきますと、再利用化の方法として、土木工事現場の盛土あるいは公共事業等の盛土、その一部に使用するということが検討をされているところでございますけれども、一方で、盛土については土木工事で出た残土で足りているよというような見方もございまして、実際に有効な再利用の方法というのがどういうふうに今検討されているのかというのがなかなか分かりにくいというふうに思っています。

先ほども中間貯蔵施設のお話出ましたけれども、ここに置いておけるのは三十年、これもう決まりですよ、法によって定められている。そうすると、先ほども言いましたけれども、余り時間的な余裕はないと思うんです。この再利用の関係について、とにかく中間貯蔵施設から少しでも早く除去土壌を減らすことが復旧や復興を前に進めることになるし、それから、チョウカンチョゾウソソツから、言いにくいですが、中間貯蔵施設から最終処分場へ移送する量の減容、ここが大切だと思

うんです。

この再利用の方法について、今の検討状況、あるいは、いつまでに具体的で実現可能な方法を確立をする、そういう見通しについて、今お持ちであればお聞かせをいただきたいと思います。

◆ 政府参考人 土居健太郎君 (環境省環境再生・資源循環局長)

今お話ございましたように、中間貯蔵開始後三十年以内に福島県外最終処分という方針につきましては、国としてのお約束であるとともに、法律に規定された国の責務でございます。

環境省におきましては、二〇一六年に、県外最終処分に向けまして、最終処分場の必要面積や構造の検討、減容化に関する技術開発、除去土壌の再生利用の実証事業、全国での理解醸成等を進めていくという方針を定めております。この方針に従いまして、現在、福島県飯舘村長泥地区での農地造成や、中間貯蔵施設の中での盛土、道路盛土における実証事業等を実施し、本格的な再生利用に向けまして、放射線による影響に加えまして、構造の安定性や維持管理を含めた技術検討を今行っているところでございます。

加えまして、除去土壌の減容化などにつきまして技術的な開発を具体的に進めておりまして、セシウムが粘土など細かい粒子に付きやすいということに着目しまして、粒子の大きなものを分離して濃縮するような技術、また高温で焼成することによりましてセシウムを取り出す技術、焼却灰を洗浄してセシウムを取り出す技術などの開発を行っております。

今後、二〇二四年度を目途にこれらの成果

を取りまとめまして、二〇二五年度以降、本格的な再生利用の実施や最終処分具体的な検討につなげていきたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。是非、おっしゃった年次を目標にしてこれからも努力をいただきたいというふうに思います。

時間がございませんので、最後でございませぬ。

被災自治体の皆さんと意見交換をすると、十年を節目として、被災地以外の皆さん、被災地以外の皆さんですね、と話をすると、何となく大震災の記憶が薄れているなというふうに感じるということがあると。被災地の現状に対する理解、状況の受け止めに変化を感じるという、おっしゃる方がたくさんいらっしゃいます。十年を節目として、まだやっているのとか、まだそんなこと言っているのとか、あからさまにそう言わないまでも、そういう

気持ちを感じるということがあるというふうにおっしゃる方、たくさんいらっしゃるんです。

思い過ぎだよというふうに言いたいんですけども、僕はやっぱり、現地の方が被災地以外の人たちの意識のずれであるとか視線の変化というものを敏感に感じているということについては、真摯に私たちは受け止めにやいかぬと思うんですね。そういうやっぱり真摯な受け止めから、もう一度被災地に寄り添うということ、本当の意味で被災地に寄り添うということをお願いをししていかなければならないというふうに私は思っています。

元の町を取り戻す、元の暮らしを取り戻す、元のにぎわいを取り戻すためには、まだまだ多くの時間と労力が必要でございませぬ。改めまして、今後とも、国として必要な、そして適切な、そして被災地に真の意味で寄り添った御対応を賜りますことを心よりお願い申し上げます、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

◎第211回国会 参議院 決算委員会 2023年4月5日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず最初に、総務省に、地方公共団体が制度活用しております指定管理者制度の運用の在り方、あるいはこの間の適正運用に向けた取組についてお尋ねをしたいというふうに思います。

指定管理者制度につきましては、御承知のように、制度発足、導入から今年で二十年で

すかね、制度を活用する施設数についても、昨年の総務省の調査では七万七千を超える施設で導入がされている。この二十年間の間に導入施設数もかなり増えてきたというふうに思っています。

ただ一方で、この制度運用をめぐっては、この間、様々な課題が指摘をされてきたのも事実でございまして、そのような状況を捉えて、二〇一〇年には総務省から通知が発出をされて、地方公共団体に対して八項目の留

意事項、こういう点に注意をして制度利用をすべきだ、運用をすべきだというようなことが発出をされた。その通知から十年をもう過ぎたわけですけれども、今日なお、まだまだ課題が残っている、解消されていないというふうに思っていますし、ケースによってはより深刻さを増しているというふうにも捉えています。そのような制度運用の実態を踏まえて、この制度の在り方について、あるいは適正な運用について幾つかお尋ねをしたいというふうに思います。

まずは、指定期間についてでございます。指定期間については、法には定められていない、地方公共団体が決定をする、それぞれ決めていいということになっています。先ほど言いました総務省が三年ごとに行っている導入状況等の調査の昨年の調査結果によれば、最も多い指定期間は五年、全体の七二・七％、五年以上というものを累計すると全体の八〇・三％ということになる。三年前の一九年調査と比較をすると、五年の指定期間の割合も、累計五年以上の割合も増えているんですね。

つまり、地方公共団体における指定管理者制度の指定期間は長期化、長くなる傾向にあるというふうに捉えているわけですけれども、その長期化の要因について総務省としてはどのように捉えていらっしゃるか、お考えか、お聞かせをいただきたいと思えます。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

お答えいたします。

御指摘のとおり、指定管理者の指定期間につきましては、令和三年四月一日現在で、五

年以上とするケースが全体の八〇・三％となっておりまして、前回調査と比べて二・三ポイントの増となっております。

この点につきまして幾つかの地方自治体にヒアリングをいたしましたところ、短期間では事業見通しが立てづらいという指定管理者からの声を受けて指定期間を長くしたケースがございました。一方で、前回の指定期間が施設の改修計画との関係で短く設定された結果、新たな指定期間が長くなったというケースもございまして、各施設の事情によって指定期間の変更状況やその要因は異なるものと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

様々な要因の中で長期化の傾向にあるということでございますけれども、例えば公立病院の指定期間等を考えると、恐らく十年以上というところが多いのではないかとこのように思います。患者さん、通われる方の立場からすると、命を預かる場所でございますので、その経営、運営の主体がころころ変わっていくということであると、安心して通院できない、あるいは入院できないというような不安をお持ちになる方もいらっしゃるのではないか。

病院に限らず、公の施設でございますので、やっぱり安定的に運営をされている、あるいは住民福祉の増進をするための公の施設の在り方として、短期で運営主体がころころ変わるのではなくて、やっぱり長期、一定の期間、同じ指定管理者の方がその施設を運営するということが私はいい姿ではないかというふうに思っています。

長期の運営を任されることで、先ほど言いましたように、安定的な施設運営、あるいは計画的に実施をすることができる。短い指定期間では、日々の施設運営の中で、例えば経験を積むとか技術を獲得をするとか、そのことがやっぱり生かされにくいんですね。そういう実態もあるというふうに思っています。

改善あるいはサービスの向上のために工夫が積み上げられる、そのことが指定管理者制度の目的である施設の設置の目的を効果的に達成をすることにつながるというふうに考えているわけですがけれども、短期の指定期間ではそのことが難しい、そのことも含めて、指定期間の在り方について総務省としてはどうお考えか、お聞かせください。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

お答えいたします。

指定管理者制度は、住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設であります公の施設について、民間事業者等が有するノウハウを活用することにより住民サービスの質の向上を図っていくことで施設の設置の目的を効果的に達成するために設けられた制度でございます。

指定期間についてでございますが、指定管理者による管理が適切に行われているかどうかを地方自治体が定期的に見直す機会を設けるなどの観点から期間を定めて指定するものでございます。

◆ 鬼木誠君

おっしゃっていただいたように、地方公共団体が決めることなんです。その適切さとい

うことについても判断することだということだとは私も思っているんですけども、ただ、例えばこの施設の指定期間について、三年が適当なのか、五年が適当なのか、あるいは七年、十年、長期にわたって同じ指定管理者が運用することが適当なのか、そういう検証であるとか検討であるとかというところが、なかなか地方公共団体行っていないんじゃないかというふうに思うんですね。機械的に、前回五年だったから今度も五年というようになっているケースも少なくないのではないかなというふうに私は捉えています。

繰り返しになりますけども、やっぱり継続的で安定的な運営というものがそこで働く人たちの雇用の安定ももたらす。それは、職員の皆さん、そこで働く皆さんの意欲の向上にもつながっていく、そういう効果もあると思うんです。そして、そのことは、必ずより良い施設運営に還元をされていく、職員の皆さんの工夫が生かされる施設運営に必ずつながっていくというふうに思うわけです。

先ほどもお答えありましたけども、指定管理者の方とお話をすると、やっぱり指定期間が短いと、指定期間が短いと長期的なあるいは中期的な事業計画立てにくい、保守計画すら立てられないというふうなお話をお聞きしました。また、人材育成ですね、この施設運用に必要な人材をどう確保して育成をしていこうかと、そのことについても、やっぱり短い指定期間ではなし得ないというふうなお話もお聞きをしました。そういう事情もあって、あるいはそういうこともあって、私は、地方公共団体が実際に行っている指定期間は長期化をする傾向にあるのではないかなというふうにも思っています。

この指定期間については、地方自治法の第二百四十四条二の第五項、「指定管理者の指定は、期間を定めて行うものとする。」、こういう条文があつて、この条文にのっつて先ほど来の対応がなされているわけですけども、私はやっぱり、短い指定期間では施設の安定的な運営は難しいですよというような観点から、この条文の加筆なり修正なりということを行つて、なるべく安定的に運営をしていくために長期化をしていく、そのようなことを総務省として地方公共団体に助言をするなり促すなりということが必要ではないか、そういう法律の改正や制度の改正、見直しが必要ではないかというふうに考えているわけですけども、その点について是非お考えをお聞かせをいただきたいと思ひます。

◆ 国務大臣 松本剛明君（総務大臣）

委員からも御指摘をいただいておりますのでございますが、指定管理者の指定期間については法令上具体の定めはございませんが、指定管理者による管理が適切に行われているかどうかを定期的に見直す機会を設ける観点、公の施設を適切かつ安定的に運営できるようにする観点から、各地方自治体において施設の設置目的や実情等を踏まえて指定期間を定めるべきものと認識しております、その旨を助言通知させていただいております。

各地方自治体において、その趣旨を踏まえ、施設の設置目的や実情等を踏まえて適切に期間を設定していただくべきものと考えているところでございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

まさに、地方公共団体が適切にこの制度を理解をしてその運用を図っていくことが必要だろうというふうに思ひますけども、ただ、残念ながら、総務省としてもこの間、先ほど言ったように、二〇一〇年通知で留意を促されたように、地方公共団体がこの制度を正しく理解をして運営、運用を図っているかということについて、今段階でもまだまだ十分じゃないなと思へるところがたくさんあるというのは事実なんですね。

例えば、指定管理者制度については、単なる価格競争による入札とは異なる制度だということが二〇一〇通知の中でも強調をされている。安ければいいというものじゃないんだよ、住民福祉の向上ということも含めて、先ほど御回答ありましたけども、やっぱりその施設の目的が効果的に達成をされなければならない、それがこの指定管理者制度の目的なんだというようなことがなかなか地方公共団体の中で共有をされていない、あるいは下敷きになっていないようなところがやっぱり感じられるんですね。ただただ効率性ということが求められてはいないか、安く上げるということが主な目的が置かれていないか、そのような運用の在り方についてやっぱり私は警鐘を鳴らす必要があるというふうに思ひます。

この指定管理者制度が、その制度の理念を、あるいは趣旨を正しく地方公共団体の皆さんと共有をしていく、そして、まさに住民福祉の向上につながる制度として発展をさせていく、そのことが、少し危ないぞ、注意が必要だぞと、そういう問題意識で僕は

二〇一〇年の通知が発出をされたものというふうに理解をしているところでございますけれども、申し上げました、一番肝要な、単なる価格競争による入札ではない、そのような地方公共団体の制度の理解というものが、発出以降、通知の発出以降涵養されたのか、進んでいったのかということについて今総務省としてどう判断をされているか、そういう判断に至った根拠等もあればお示しをいただきたいと思っております。

◆ **政府参考人 吉川浩民君**
(総務省自治行政局長)

お答えいたします。

平成二十二年の通知についてでございますが、指定管理者制度が多様化する住民ニーズへの効果的、効率的な対応に寄与してきたという認識をその時点で示しつつ、地方自治体において様々な取組がなされる中で留意すべき点も明らかになってきたということをお答えを踏まえまして、改めて制度の適切な運用に努めていただくよう、この平成二十二年の通知で助言をしたという経緯がございます。

当該通知におきましては、指定管理者制度は、公共サービスの水準の確保という要請を果たす最も適切なサービスの提供者を議会の議決を経て指定するものであり、単なる価格競争による入札とは異なるものである旨を盛り込んでいることは委員御指摘のとおりでございます。

当該通知の内容につきましては各地方自治体において御理解いただいているものと考えておりますけれども、引き続きこの趣旨が徹底されますように、都道府県や指定都市を対象に毎年行っておりますヒアリング等の機会

などを捉まえまして、自治体に対し働きかけを続けてまいりたいと考えております。

◆ **鬼木誠君**

是非強い働きかけをお願いをしたいというふうに思いますが、価格重視というような姿勢になっているのではないかとというようなことについて幾つか触れたいというふうに思っています。

例えば、通知の中では、利用者や住民からの評価等を踏まえて同一事業者を再び指定している例もあるということが記載をされています。つまり、利用者の方がやっぱりどう評価をされているのかと、そういうことについてもしっかりと検証していく必要があるのではないかとすることを促されたものというふうに思っています。

私も、その施設がどのように運営をされているかを利用者の方がどう評価をしているのか、ああ、いい運営だ、いい施設だというふうに思っていらっしゃるのか、もう少し変わればいいのにというふうに思っていらっしゃるのか、この観点は大体重要だというふうに思うんですね。その利用者の皆さんの評価ということも次の指定につながるような、そういう選定の在り方、なければならないというふうに思っているんです。

ただ、残念ながら、その実績であるとか評価であるとかいうところが次の選定につながらないというようなケースがたくさんあるというのも多くの皆さんからお聞きをいたしました。選定基準に実績項目が設定をされていない、あるいは設定をされていたとしても配分が極めて小さくなっている。例えば百点満点で選定を決めるとして、価格が九十五点、

実績が五点だったら、もうほぼほぼ価格で決まっちゃうんです。実績を考慮をするというのは、僕はそういうことじゃないと思うんですね。そういう選定の在り方になってしまうと、繰り返しになって申し訳ないですけども、やっぱり価格偏重というようなところが見えてしまうと。

これは、単なる価格競争ではないよという制度の趣旨、通知の趣旨というものを踏まえていないというふうに思うんですけども、総務省としてはこういう実態についてはどのようにお捉えになっているか、お聞かせをいただきたいと思います。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

お答えいたします。

二十二年の通知にもございますように、指定管理者制度は、単なる価格競争による入札とは異なり、地方自治体が公の施設に求める公共サービスを最も適切に提供できる者を指定する仕組みでございます。

定期的に行っております指定管理者制度の導入状況等に関する調査によれば、指定管理者の選定基準として多くの自治体が、施設の管理経費の節減に関するのみならず、施設のサービス向上に関する事、団体の業務遂行能力に関する事などを定めているところでございます。

なお、利用者等からの評価なども踏まえ、同一事業者を再び指定している例もあると承知しております。

いずれにいたしましても、こうした選定基準も踏まえ、各自治体において施設の態様等に応じて適切に選定を行うことが肝要と考え

ております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

おっしゃっていただいたように、選定時に、様々な項目であるとか選定の要素を加味をした選定をいただいているというのはそうなんです。ただ、先ほども言ったように、では、実際に配点配分がどうなっているかということ、それについてはこの三年ごとの調査だけでは見えてこないところもあるということは是非御承知おきをいただきながら、より良い選定に向けた総務省としての助言ということについても御検討をいただければというふうに思っています。

それからもう一つ、労働法令の遵守についてお尋ねをしたいというふうに思います。

これも、総務省の調査、直近の調査によれば、例えば、労働法令の遵守あるいは雇用労働条件への配慮規定の協定等への記載の状況について、選定時に示し、かつ協定にも記載というのが全体の五五%、約半数ですね。逆に、選定時には示してません、協定にも書いてませんというのが二七%、三割近く。これ極めて不十分だというふうに思っています。

実際に、指定管理職場の皆さんとお話すると、労働条件が一方的に解約をされる、あるいは不当に解雇をされる、そのような事案が後を絶たないという御報告を受けました。地方公共団体が設置をする施設において、労働者の権利が侵害をされる、あるいは不当労働行為というものが行われる、そういう実態もある。そして、そのような事態を当該の地方公共団体が正しく把握をしていない、そういうケースもございます。やっぱり問題だと

思うんです。指定公共、ごめんなさい、地方公共団体が設置をする施設ですから、やっぱり労働者の権利というのがしっかり保護をされなければならない。

訴えたいのは、個人の問題ではないということなんですね。不当労働行為をしたその人が悪いのではない。やっぱり、組織の問題として、あるいは制度の不備としてこのような実態を捉え直す必要がある。そして、制度運用上の課題として全体で共有をする必要があるというふうに思っています。

先ほど調査の件について触れましたけども、労働法令の遵守状況については、やっぱり今の調査だけでは見えてこないですね。協定に書き込んだとかいうのは分かりますけども、実態が見えてこない。このような実態をやっぱり正確に把握をしていただく、そしてその把握を踏まえて助言を更に行っていただく、そのような必要があるというふうに思いますけれども、総務省としてのお考え、いかがでございましょうか。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

まず、指定管理者が労働法令を遵守することは、これは当然のことであると考えております。

これまで総務省としては、地方自治体に対し、指定管理者が労働法令の遵守や雇用労働条件への適切な配慮を行うことを選定の際やあるいは協定等の締結時に提示するよう助言をしてきたところでございます。令和三年四月現在では、都道府県及び政令指定都市におきましては、自治会等を除く指定管理者の九割以上が、また、指定都市を除く市区町村に

おきましては、同様に七割近くが提示をしているという状況でございます。

その上で、この指定管理者制度の導入状況調査の実施に当たりましては、これまでも、平成二十二年の通知などを踏まえまして、その都度調査項目の検討を行ってきたところでございまして、今後同様の調査を行う際には改めて調査項目等の検討を行うこととしております。

今度とも、あらゆる機会を通じて、自治体に対し労働法令の遵守等の趣旨を徹底してまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

調査項目の在り方については後ほども少し触れたいというふうに思っているんですけども、経年で変化を見ることが必要なので、変えられない調査項目あると思うんです、全体のトレンドを見るために。ただ、やっぱり、今の状況の中で何を聞くべきか、あるいはこの部分については詳細把握をする必要があるという課題については、やっぱり調査項目、臨機応変に変えていく必要があるというふうに思いますので、御回答いただいた中身について是非前向きな御検討をいただきたいというふうに思います。

労働者への配慮の欠如と言ったら地方公共団体に厳しいかもしれませんが、その点について関連でもう一点触れたいというふうに思います。指定料の切下げ、あるいは指定料の固定化というような観点からの問いでございまして。

地方公共団体が、一方的な理由と申しますか、で指定管理料を引き下げていくと、その

ようなことがやっぱりある。公共団体もやっぱり財政厳しいですから、なるべくこの施設運営について、少ない財政でそのことをなし得たいという思いがあるのは分かります。ただ、受ける指定管理者にしてみれば、何も悪いことしていないのに、あるいは利用者は喜んでくれているのに一方的に管理料が引き下げられる、このようなことがやっぱり実態として行われている。

あるいは、指定期間中の指定管理料については固定化をされる。五年間で指定受けたとしたら、毎年の指定管理料について、例えば百万円なら、もうそれが五年間続く。その間に何があろうと百万円という金額は変わらない。そういう指定の在り方をしているところもあるんですね。

もっと言うと、例えば、指定管理者の皆さんが経営努力をする、工夫をして経費の削減を行った、利用者も増えた、指定管理料を決めたときに比べるとかなり経営が上向いた、そういう状況になったときに、じゃ、管理料下げていいよねというようなことが公共団体から言われる。つまり、経営努力を行えば行うほど管理料が下げられるというような実態があるところまであるんです。極めて不当だというふうに私は思います。もちろん少ないですよ、そんなところは。少ないですけども、実態としてある。

取り巻く状況の変化、管理者の責によらない部分まで指定管理者が負担をしなければならぬ。負担をしなければならぬということは、経費の削減をせないかぬのです。無理にでも経費の削減をしなければならぬ。そうすると、労働者にしわ寄せが来るんです。申し訳ないけれども一時金を減らしたい、申

し訳ないけれども月額賃金を減らしたい、申し訳ないけれども正規職員から非正規職員に切替えを行いたい。総人件費を抑制することで人件費コストを下げ、経費の削減をすることでやっとなら指定管理料に見合うような経営に追い付くことができる。

構造的にそこで働く人たちの労働条件が向上しないどころか、切り下げられるような指定管理の在り方というものが地方公共団体によって決められている。あるいは、地方公共団体はそこまで意識をしていないのかもしれないけれども、実態としてそういうことが生じている。このことについては、是非実態をお受け止めをいただきたいというふうに思っています。

とりわけ、今日、賃上げというものは政府の重要な課題として議論をされておりますし、具体的な政策として進められている。岸田首相自らが、価格転嫁をやるんだと、中小においても賃上げ絶対やっていくんだという強い決意を何度も答弁の中で触れられているところ。そういう意味では、今申し上げましたような、構造的に賃上げができないような、その構造をやっぱり指定管理者制度の中で打破していく必要があると思うんですね。指定管理職場においてもしっかりと賃金を上げることができる、そのような状況を是非つくり上げていただきたいというふうに思っています。

今、指定管理料の設定の際に、例えば人件費の積算根拠が示されないというところがあります。どういう根拠でこの人件費になったのかと、そういうことが示されないところもあるんです。ちょっとやっぱり無理なやり方、進め方をしているところが多いというこ

とを、繰り返しになりますけれども、是非そういう実態を受け止めていただいた上で、構造的な賃上げを指定管理職場においても実現をしていくべく、総務省としての更なる助言をお願いをしたい。

さらには、昨今の物価高騰、資材の高騰など、施設運営に大きな影響を与える事態に、事業者ではなく地方公共団体が責任を持って対応する、そのことも具体的に推し進めていただきたいというふうに思っています。

これらの点について、是非総務省のお考え、お聞きをしたいと思えます。

◆ 国務大臣 松本剛明君（総務大臣）

賃上げにつきましては、政府全体として環境整備に取り組んでおり、広く御理解をいただけるよう努めているところでございます。

指定管理料の設定に当たっては、地方自治体が公の施設に求める公共サービスの水準の確保という観点が必要でありまして、地方自治体と指定管理者との間で十分に協議した上で、委託料について適切な積算に基づくことが求められます。

地方公共団体と指定管理者との協定においてリスク分担に関する事項等をあらかじめ盛り込むことが望ましく、これまでその旨助言通知してきたところでございます。昨年十月には、人件費も含め、今般の原材料価格、エネルギーコスト等の上昇により指定管理者が負担する経費の増加については、指定管理者と適切に協議を行うよう地方自治体に助言通知させていただきました。

実際に、本年一月に各地方自治体における原材料価格等の上昇への対応状況について調査を実施したところ、都道府県及び指定都市

の九割近くの団体が指定管理料に上乘せ等の対応済み又は実施予定と回答しており、引き続きその趣旨が徹底されるよう周知してまいりたいと考えております。

なお、委員既に御案内のことかと思えますが、物価高騰の中の地方の財政措置として、地方団体の福祉施設、文化施設等の光熱費高騰への対応として、総務省では令和五年度の地方財政計画において一般行政経費を七百億円増額したところでございます。また、物価高騰の影響を受けた生活者や事業者に対し地方団体が必要な支援をきめ細やかに実施できるよう、電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金の増額も行われたところであり、当該交付金は指定管理者への支援に充当することが可能とされております。

各地方団体においては、こうした措置を活用して、物価高騰等による影響が指定管理者の賃上げの圧迫とならないよう対応していただく必要があると認識しており、総務省としても適切に対応いたしたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

昨年発出をしていただいた通知については拝見をさせていただきましたし、その内容について、それから予算措置についても評価をさせていただきたいというふうに思います。

ただ、通知のところではいきますと、僕はやっぱり十分とは言えないなというふうに思うところがある。リスク分担の考え方については大臣からも御答弁をいただいたところでございますけれども、例えば、経費の増加について地方公共団体と指定管理者でリスク分

担の考え方が示されている場合は当該考え方に基づいて対応というような内容ですよね。

例えば、今日的な物価高騰であるとか資材の高騰というのが予見される前に結んでいる協定においては、果たして指定管理者負担ではなくて地方公共団体負担というようなことでリスク分担なされていたかどうか、これよく分かんないですよ。いや、もういいですよと、少々の部分についてはうちの方で請け負いますんでというようなことで協定が結ばれているケースもあるのではないかと。そういうケースについては、今申し上げましたような既にあるリスク分担の考え方がありますんで、そこを変えるということになかなかなりにくい。

通知でもう一押ししていただきたいというのが本当の本音でございます。例えば、指定管理者負担になっている協定においても、今日的な状況を踏まえて改めて再協議を行うこと、このような通知の内容になっていたら、お互いにもう一回集まりましょう、話し合いをしましょうというような契機になる、きっかけになるんです。そういうことまで是非踏み込んでいただきたいというようなこと、それが総務省の積極的な姿勢ということではないかというふうに思っています。

僕は、やっぱり通知だけで補完をしていくということは無理があるなというふうに思うんです。やっぱり、制度、しっかり制度そのものを変えていく、そのような抜本的な議論が必要だというふうに思いますし、先ほど来繰り返しておりますけども、やっぱり賃金を上げていくというようなことにつながり得るような制度の再構築というものが必要だというふうな問題意識を持っているところでござ

いますけども、是非、政府の政策を総務省としてもしっかりと後押しをしていくんだと、実現をしていくんだという観点を、そういう立場を踏まえて、いま一度お考えがあればお聞かせをいただきたいと思えます。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

お答えいたします。

指定管理者制度につきましては、委員も御承知のことと存じますが、公の施設の設置目的を効果的に達成するため必要があると認めるときに活用できる制度ということでありまして、導入の可否も含めて幅広く地方自治体の自主性に委ねる仕組みとなっております。

その上で、これまで、地方自治体と指定管理者との間で締結する協定等にはリスク分担に関する事項などをあらかじめ盛り込むことが望ましい旨、助言通知してきたところでございます。仮に協定等において取扱いが明確でない場合につきましては、自治体と指定管理者との間で協議を行い、取扱いを決定することが必要であると考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

自治体の自主性を損なうことにつながってはならないと私も思います。ただ、そこだけに任せていては十分な運用、しっかりした運用になっていない側面がある、あるいは実態がある、そのことをどう捉え直しをしていくのかということをお尋ねをしているつもりでございます。是非、そのような実態があることについては改めて今日受け止め直しをしていただきたいというふうに思います。

引き続きこの点については求めさせていただきたいというふうに思いますが、先ほど来お話をさせていただいておりますように、通知は出ただけじゃやっぱり変わらぬのですよ。通知を出して、その通知がどう地方公共団体の皆さん、指定管理者の皆さんに浸透をしていっているのか、理解が醸成をされていっているのか、変わっていっているのか、そのようなことを、どう言うんでしょうね、追いかけていく進捗の管理というものが必要ではないかというふうに思っています。

改めて、先ほど、十月に発出をされた通知についてお尋ねをしますけども、半年を経過した現在の状況、先ほど一月の段階で調査を行ったというような御回答もあったところでございますけども、その点について、いま一度どういう状況なのかというようなことについてお答えをいただければと思います。

◆ 政府参考人 吉川浩民君 (総務省自治行政局長)

お答えいたします。

御指摘の昨年十二月の通知についてでございますが、本年一月三十一日時点で、都道府県及び指定都市の原材料価格、エネルギーコスト等の上昇への対応状況について調査を実施したところでございまして、九割近くの団体が補正予算で指定管理料の上乗せ等の対応済み若しくは実施予定と回答しております。残りの団体も実施方法は検討中としておりまして、実施しないと回答した団体はなかったところでございます。

今後とも各自治体において物価の動向等を踏まえ適切に対応されるものと認識をしておりますが、総務省といたしましても、きちん

とこれからフォローをしてまいりたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。しっかりフォローしていくということでございますので、御対応方よろしくお願いをしたいというふうに思っています。

先ほども申しあげましたように、通知の発出をただけではしっかりした対応に至らないケースがあるというのはもうるる述べたところでございます。また、通知の発出以降、三年ごとの調査を行って実態をなるべくつかもうとしている総務省の努力については評価をするところでございますけども、先ほどもお話をしたように、あの調査だけでは、全体的なトレンドはつかめても、詳細な中身というところになるとなかなかつかみ切れないというような調査になっているのではないかとこのように思っています。

調査の在り方については、先ほどもお話をしましたが、是非工夫をいただきたいというふうに思いますが、改めまして、この制度が地方公共団体によって正しく理解をされる、そしてその上で正しく制度運用される、そのために総務省として必要な助言についてしっかり行っていただくことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思っています。

賃上げについて先ほども少し触れさせていただきました。この間、幾つかの自治体の皆さんとも私もお話をさせていただいたところでございますけども、ああ、いいなと思ったのが一つあります。

総務省ももう御存じだと思いますけども、ある政令市でございますけども、近年の最低賃

金の上昇も含めた民間賃金の上昇という実態を捉えて、雇用労働条件の改善、あるいは事業者の健全経営を通じた公の施設の適切な運営管理を目指すために、賃金水準の変動に応じて二年目以降の指定管理料を変更する仕組みを導入する、賃金スライド方式というふうに呼んでいただいているようです。世間相場の賃金が上がったら、その相場を捉えて指定管理料を上乗せをしていきますよと、簡単に言うとそういう制度ですよ。

複数の自治体で同様の趣旨の制度が導入をされているというふうにも聞いておりまして、効果的にしっかりこの制度が機能していけば、運用されれば賃上げの担保にもなるというふうに私としても思っているところがございますけども、総務省として、申し上げましたようなこのような制度についてどのように捉えていらっしゃるか、評価をなさっているかという点について是非お聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 松本剛明君（総務大臣）

先ほども申し上げてまいりましたが、地方公共団体と指定管理者との協定においては、社会、経済、雇用の情勢などに係る様々なリスクを分担する、これに関する事項等についてあらかじめ盛り込むことが望ましく、これまで総務省としてその旨を助言通知してきたところがございます。各地方自治体においては、物価水準に加え、賃金水準の変動に対して指定管理者と協議等を行う旨を協定にあらかじめ盛り込み、指定管理料を変更している団体があると聞いておりまして、今お取上げをいただいた事例もその一つではないかというふうに受け止めておるところでございます。

◆ 鬼木誠君

あらかじめ盛り込むというのがやっぱり難しいんですね。難しいというよりも、実態としてまだなかなか浸透していない。特に小規模自治体においてそのことがなかなか浸透していないというようなことがございますので、是非そのような趣旨についても引き続き地方公共団体に対する助言いただければというふうに思います。

もう一点、雇用を守るという観点から、指定期間の終期が近づくと、そこで働いている皆さんは雇用不安に襲われます。

例えば、五年間、指定管理職場で働くということが約束をされるわけですね、五年前に。ただ、次の指定を受けられるかどうか、その職場の方は分からないんです、次の指定を受けられるかどうか。そうすると、四年目あるいは五年目の年度当初になると、もう次の職場、自分が働く次の職場を探さないかぬではないかと、そういうこと、本当にここで働き続けることはできるかと、そういう不安に陥ってしまうというような状況になっています。その指定管理者の方が、よそにも職場、働く場所を持っていればそこに異動するというのは可能かもしれませんが、その施設の運営しか請け負っていないというところであれば、指定を受けられなかったら直ちに働く場所がなくなる、そういうことになっているんです。

会社分割の際には、労働契約の承継等に関する法律ということで、経営者が替わっても雇用が継続をされますよというような法制度が整備をされている。指定管理職場においても同様の趣旨の法の整備というのが検討できないかというふうに思うんです。指定管理

者制度において、新しい、例えば指定管理者の方が替わったとして、そこで働いている職員の皆さんの技術や経験というものを是非生かしたい、そこで働いている皆さんについては原則引き続いて働いてもらっていいですよと、そういう制度が検討できないかというふうに思うんです。

雇用をしっかり守る、そしてそのことが施設の効果的な施設運用につながっていく、そういう観点からの制度検討というのができないかということについて、総務省として今お考えがありましたらお聞かせをいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 松本剛明君（総務大臣）

指定管理者制度は、多様化する住民ニーズに効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ住民サービスの向上を図ることを目的とするものであるとの制度趣旨、言わば住民の側から見た住民のためのという趣旨を踏まえれば、指定管理者の変更は制度上生じ得ると考えているところでございますが、一方、総務省として、地方自治体に対し、指定管理者が労働法令の遵守や雇用労働条件への適切な配慮を行うことを選定時又は協定等の締結時に提示するよう助言をいたしてきているところでございまして、実際、指定管理者が交代した場合における労働者の継続雇用について、指定管理者を公募する際に、希望する労働者の継続雇用を要請する事例や、継続雇用の考慮がなされているかを選定の審査項目の一つとする事例等があると承知をしております。各地方自治体において、施設の実情に応じ、助言の趣旨を踏まえて適切に判断をしていただきたいと

考えているところでございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

そうなんです。継続雇用の事例あるんです。そういう協定を結んでいるところもあるし、選定基準に盛り込んでいるところもあるんです。そういう先進的な事例であるとか労働者保護の事例について、やっぱり共有をしていただきたいと思っております。なかなか地方公共団体や自治体に行き渡っていない。ですから、通知だけで不十分なところは、本当は制度を変えてほしいけども、制度を変えることがすぐできない、一朝一夕にできないとしたら、まずは今申し上げたような事例を共有をするというようなことについて是非お願いをしたいというふうに思っています。

二〇一〇年通知からもう既に十三年経過をいたしました。制度発足から二十年という節目でもございます。そして、先ほど来お話をしておりますように、政府も賃上げということに対してしっかり取り組んでいく、そういう契機のある年でもあるというふうに思います。いいタイミングだと思うんです。二〇一〇年通知から十三年、そして制度発足から十年、賃上げに向けて政府が明確にその姿勢を打ち出す、そういう観点からも、僕は、制度の見直しということについて是非前向きに御検討がいただきたいということ。

繰り返しになりますけれども、それが直ちにできなければ、やっぱり新たな通知というものを発出をしていきながら、今までやり取りの中で御回答いただいたような様々な事例も含めて、いい事例、こんな事例があるよと

いうこと、逆に悪い事例だってたくさんあると思うんで、いや、こういうことはやっぱり駄目だよねというようなことも含めて通知の発出をいただけないかというふうに思っています。

御承知のように、地方公共団体の担当の職員というのは、ほぼほぼ三年から五年で異動をして担当が替わっていくということになります。したがって、一〇年通知から十三年経過をしていますんで、もう一〇年通知そのものを知らない職員の方が指定管理者制度を当該の地方公共団体で担当しているケースだって多いというふうに思うんです。繰り返しになりますけれども、このタイミングを捉えて、この時期を捉えて、いま一度新たな通知の発出という点について是非前向きな御答弁をいただければと思います。

◆ 国務大臣 松本剛明君（総務大臣）

既に申し上げてきているところでございますけど、昨年十月、人件費も含め、今般の原材料価格、エネルギーコスト等の上昇により指定管理者が負担する経費の増加については、指定管理者と適切に協議を行うよう地方自治体に助言通知をさせていただいたところでございまして、実際に通知の趣旨を踏まえて、各地方自治体において、原材料価格等の上昇を踏まえ指定管理料の上乗せがなされているほか、人件費等の最新の実勢価格を指定管理者との協議等を踏まえて反映している事例もあると承知をいたしております。

まずは、今後とも各地方自治体において通知の趣旨を踏まえ適切に対応をされるものと認識をしているところでございますが、各地方自治体の取組の参考となるよう事例を把握

し、その周知に取り組んでまいりたいと考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。好事例の共有という点については前向きな御答弁をいただいたというふうに思います。本当にありがとうございます。

ただ、先ほど言いましたように、事例の共有ということだけではなくて、制度そのものの理解を促進をしていく、改めてこの時期に促進をしていくということ、その観点が重要だというふうにも思っておりますので、新たな好事例の共有に当たって、文書出されると思っていますので、その文書の発出に当たっては様々御検討を総務省内部でいただければということをつけ加えておきたいというふうに思います。

それでは、少し時間が足りなくなってきましたけども、復興庁、環境省に対しまして、済みません、お待たせしました、除染の関係を中心にお尋ねをさせていただこうというふうに思います。

決算委員会が二〇一九年の六月に会計検査院に要請を行いまして、二一年五月に検査院からその報告がなされました。放射性物質に汚染された廃棄物の除染土壌の処理状況についての検査でございすけども、その際に、除染の在り方ということについての報告があったわけですね。

今は作業開始、除染の作業開始前と作業終了後、同一箇所、同一位置で空間線量等を測定をすることが決められている。さらには、除染後の効果が一定期間以上維持されているのかを確認をするために、大体半年から一年

の間にもう一回同じところで測定すると、いわゆる事後モニタリングというものが行われている。

この事後モニタリングあるいは事前、事後の測定の結果、二・二％、全体でいうと二・二％ではあるけども、一万二千八百九十四か所で事後測定結果が事前の測定を下回っていない、つまり余り変わっていないというような状況であるとか、事後モニタリングの結果が事後測定を下回っていない、つまり維持されていないというような結果というものが五万か所ぐらいあったというような報告になっている。

このような状況を捉えて、例えば測定環境の影響であるとか雨垂れ等の地形的要因による局所的な空間線量率の変動の影響が考えられるというふうに言われているところでございますけども、やっぱり会計検査院としては、除染の効果、また効果の維持がなかなか難しい、確認できなかったというようなことで指摘をされている。

その際に、測定期間を可能な限り一定にして速やかに測定を実施するなどの手法を検討することを求められているというふうになっているところでございますけども、環境省の方でこの除染効果の確認する手法について、期間の問題が主になると思いますけども、どのような検討が加えられているのか、教えていただければと思います。

◆ 政府参考人 土居健太郎君

(環境省環境再生・資源循環局長)

環境省におきましては、空間線量が低減しているか、また除染の効果が維持されているかということを確認することを目的とした

しまして事後モニタリング等を行っております。

この事後モニタリング等の測定につきましては、測定や除染の作業を効率的に進めるという観点で、まとまったエリアで除染が終わった段階で実施してきたという実例がございまして、結果として除染前の測定と間隔が空いてしまったということが見られました。

しかしながら、二〇一七年から行っております特定復興再生拠点におけます除染におきましては、拠点区域を幾つかのブロックに区切りまして、そのブロックごとに除染及び測定を実施する等の取組によりまして、適切な範囲で測定間隔の短縮を行ってきたところでございます。

引き続き、除染の効果が適切に把握できるよう、また着実な事業が実施できるよう努めてまいりたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

広範な除染を行って、その期間を一定行っていたんで、最初に行ったところと最後の方に行ったところではどうしても期間が空いてしまうということですよ。そのことの指摘を受けて、おっしゃっていただいたようなブロックというのを、はい、了解でございます。

是非、事後効果というものの、やっぱり不安になると思うんです。本当に除染作業、これだけ努力をしていただいているのに、数値としてやっぱり出てしまうと住民の皆さん不安になるというふうに思いますので、是非、その効果維持に向けての取組であるとか、効果がはっきり確認できるような取組について、

これからも工夫ある取組をいただきたいというふうに思っています。

次は、済みません、一問飛ばさせていただきます、復興庁に対して問いを立てたいというふうに思いますが、特定復興再生拠点区域での除染について、これ低線量になったことで避難指示解除が進んでいるというふうに理解をしているところでございます。

拠点区域については、帰還困難区域の中のほんの一部ですけれども、大体中心街ですね。中心街においてしっかりとした除染が行われて指定が解除をされていって、帰還をする。帰還を希望する住民の皆さんからすると、やっぱり安心して帰ることができるような環境を整えていただきたいというのが本音だろうというふうに思いますし、そういう意味では、居住可能な区域の周囲が未除染であるということに対する不安感というのもまだまだあるのではないかなというふうに思っています。

そういう中で、今回の国会で、今国会で福島復興再生特措法の改定の提案がなされている。これについては、拠点区域外において特定帰還居住区域を設定をします、復興再生計画を作成をします、その計画に基づいて除染、道路等のインフラ整備を行っていきますということになっている。区域の設定の際には、住民の帰還意向というものを個別に丁寧に確認をした上で、帰還意向のある住民の生活拠点を対象にするというふうにされています。

先日の新聞報道では、二七%ですかね、帰還の意向が示されたということでございますけど、まだまだ悩まれている方いらっしゃると思うんですね。それは、先ほど言ったよう

に、除染が本当にしっかり行われるのかどうかということに対する不安ではないかというふうに私は捉えています。

今までの除染に比べると、今回の除染はやっぱり点での除染ということになる、面ではなくて、点での除染になっていく。自分が住む周辺インフラも含めて整備をされるかもしれないけれども、先ほど言いましたように、例えば雨が降って未除染のところから放射性物質が流れてくる、まだ除染が済んでいない土壌が流れ込んでいく、そういうこともあり得るとすれば、その除染の効果について大変危機意識を持っている、不安を持っている方もいらっしゃるというふうに思います。

そういうことに対して、あるいは、点での除染やるにしても一定広域での除染がやっぱり必要だよというような指摘に対して、今段階で復興庁としてどのようにお考えがあるのか、是非お聞かせをいただきたいと思えます。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

今委員御指摘のとおり、今国会において、福島復興再生特措法の中で特定居住区域を設定することになっておりますが、その区域においては、帰還する住民が安全、安心に日常生活を営むために必要な宅地、道路、集会所、墓地などを区域に含めた上で、除染を始めとする生活再建に向けた環境整備に取り組んでいくことを想定しているところでございます。

具体的に申し上げるならば、各市町村において、帰還意向確認の結果を地図上に整理しながら、帰還意向のある住民の方々の住居の隣接状況、地形、放射線量の状況、日常生活

を営む上で必要となる施設等を考慮した上で特定帰還居住区域とする場所等を定めていくこととなります。

復興庁といたしましては、特定帰還居住区域の設定に当たって、帰還する住民が安全、安心に日常生活を営めることが、営むことができるよう、十分に地元自治体と協議してまいりたいと存じております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

おっしゃっていただいたように、安心、安全な日常生活をどう取り戻すかということが一番肝要だろうというふうに思っています。

私はやっぱり、福島ของ皆さんとお話をする、福島の復旧復興、再生の一番のポイントは、僕は廃炉と除染だと思っているんですね。この廃炉と除染をどういうふうに安心、安全に進めていくのか。ああ、戻りたいという日常を住民の皆さんが感じていただけるような再生復興につなげるのが重要だろうというふうに思っています。

その際に、やっぱり皆さんおっしゃるのは、町村内全域での面的除染というものがやっぱり最終的な目標なんですというふうにおっしゃいます。このことに向けた努力というものを是非お願いをしたいというふうに思っておりますし、恐らく今段階ではその計画について詳細に定めることは難しいのかもしれませんが、やっぱり、一部ずつ徐々にでの除染ではなくて、一旦ロードマップ等を示して、こういう計画性を持って全域除染やっていきますよということが安心感につながっていくというふうに思います。

そのことを是非心よりお願い申し上げます

て、済みません、持ち時間なくなったので、御回答はいただけますか。済みません、ありがとうございます。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

先ほど申し上げましたとおり、福島復興再生特別措置法の改正案、まずこれを一日も早く成立させていくことが、成立することが大変重要だというふうに思っております。帰還意向のある住民の方々の帰還を目指していくためには、残された、先ほどの、お話ししましたけれども、土地、家屋等の取扱い、残された土地、家屋の取扱いについて、引き続き重要な課題だと認識しておりますので、今後も地元自治体と協議を重ねてまいりたいと思っております。

そして、将来的には帰還困難区域の全てを避難指示解除し、そして復興再生に責任を持って取り組むという決意は揺るぎのないものでございます。引き続き、それぞれの自治体と、課題や要望を丁寧に伺いながら、避難指示解除に向けた取組を全力で取り組んでまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

御丁寧な御答弁、ありがとうございました。

これで質問を終わります。

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

まず、私からも、国交省OBによる人事介入問題について一言だけ触れさせていただきたいと思います。実はもう触れるつもりなかったんです。ただ、今日、大臣の御答弁お聞きをして、まだ危機感足りないんじゃないかなというふうに、申し訳ないけれども、受け止めました。

最初の報道がなされたときに、氷山の一角ではないかというような疑念が持たれた、報道でもそのような形の報道をされた。その氷山の一角ではないかという疑念が出たにもかかわらず、調査やっぱり行わないというようなことで答弁なされたし、実際に調査も行われなかった。それでまた違う報道、今回の報道が出たわけですね。

いよいよ国民の皆さんは、国交省関係ないとは言いながら、あるいは、そんなことないよと、本当に氷山の一角がぽつぽつぽつぽつぽつぽつ出てきているというふうに受け止められている。そして、それはOBの皆さんの人事介入というだけではなくて、国交省が行うあらゆる施策に対して疑念の目あるいは疑惑の目が向けられかねない、そのような強い問題意識を持ってこの問題捉え直しをしていくべきだというふうに私は思います。

是非、そのような観点で、調査あるいは公表ということについて適切にというふうにおっしゃいましたけれども、森屋委員御指摘あったように、適切な対応とは何なのかということをもっともって問題意識を持って御検討いただきますことを強く要請をしておきた

いというふうに思います。

で、リデザインの関係についてまずはお尋ねをしたいというふうに思います。

有識者検討会の提言の中では、地域交通、住民の豊かな暮らしの実現あるいは地域の社会活動に不可欠であると、そして、生活の不安を解消する、暮らしやすく魅力あふれる地域をつくり上げるための必要な基盤的なサービスであるというふうに位置付けられている。その上で、その地域公共サービス、いわゆる基盤的なサービスが、長期的な人口構造、地域構造の変化により、厳しさが増している、そしてそこにコロナがやってきた。いよいよその厳しさに拍車が掛けられたというような時代認識、あるいは状況の認識がなされている。そして、アフターコロナ時代の地域交通を共創型交通へと転換をしていくんだ、危機的状況に置かれたローカル鉄道をコンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築をしていくんだなどということが書かれている。

ただ、私は、このアフターコロナ時代という設定の在り方、言葉の選び方といいますかね、そこが少し違和感があるんです。検討会の中にもあったように、今触れたとおり、地域交通をめぐる課題というのは今まで万全であったわけでは全くないですね。どんどん厳しさが増してきた、その厳しい状況がコロナウイルス感染症によって拍車が掛けられた、あるいは厳しい状況がより明確に浮き彫りになったということだと思えます。それが、このアフターコロナ時代というような言葉を使ってしまうと、今まで万全で

あったけれども、コロナがそのことを打撃をしたんだ、壊してしまったんだというような誤った時代認識ということ、そういう誤った認識の拡大につながっていくのではないかと懸念があるということ、そのことを一つお伝えをしておきたいというふうに思います。コロナが地域公共交通をめぐる状況を一変させたのではないというようなこと。

そして、その上で、アフターコロナ時代という、今申し上げましたように、コロナによって打撃を受けた地域交通を何とか回復をしていこうというような受け止めになるのではないかと。つまり、射程の短い当面する対応というような形で受け止められかねないのではないかとということも心配をしています。

まず、今回、このアフターコロナ時代というような言葉についてどのような意味合いを持って受け止めていらっしゃるのか、あるいはお使いになっているのか。そして、今回の方策がどの程度の年数、いわゆる射程をどういうふうに構えていらっしゃるのか。その辺についてお聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

コロナの存在にかかわらず、長期的に大変厳しい状況、地域公共交通はあったと。長期的な人口減少、少子高齢化、また首都圏への一極集中というような状況の中で、大変、そういう大きな方向性があったと。その中でコロナが起きてそのスピードが十年速く進んだと、こう言われております。そのように位置付けております。

したがって、この根本的にある長期的なその大きな問題に対してしっかりとした対

応を取っていかなければならないと。時間軸ですけれども、そういう意味では、まさに五十年、百年と、そういう長期的な見通しを持って、今回、地域と地方自治体と国、事業者が問題意識を共有して、どうしたら地域公共交通を守っていけるのか、そういう話し合いをしていこうと、このように考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

おっしゃっていただいたとおり、根本的な大きな課題、中長期的なというよりもかなり長い射程でこの課題を捉えていく必要があるというのはまさに大臣の答弁のとおりだというふうに思うんです。

ただ、そういう根本的で大きな課題である、あるいは長射程でこの課題についてしっかり捉え直しをしていかなければならないというようなこと、そういう観点に立てば、少し今回のリデザインというような考え方については構えが小さいのではないかと。ううううに私は思っているんですね。やっぱり、変化への対応、あるいは五十年、百年という長い射程でこの課題を捉えていく上では、交通分野においても、鉄道、バス、タクシー、公共交通だけではなくて、例えば道路であるとか高速道路もそうですけれども、いろいろな意味での交通政策あるいは総合的な観点からのリデザインというものをもっと大きな視点と構えで議論していく必要があるのではないかと。そしてその構えの中で、では地域公共交通どうやっていくのかというような議論の展開といいますか、広がりといいますかが必要ではないかというふうに思っています。

先ほど、先日の委員会、森参考人の御意見ということでのお話もありましたけれども、例えば、少子高齢化や人口減少社会における大都市と地方都市との機能を考慮をした都市政策の在り方、さらには産業構造の変化に伴う就業者の変化や人口移動の問題、あるいは情報通信やデジタル技術の発展によるリモートワーク、就業形態の変化、人の移動にも変化が生じる、そのような大きな社会像といえますか、今後起こり得るであろう変化も踏まえた社会像というものを検討の要素にしていく必要があるのではないかと。そのような検討を行うためには、国交省、旧運輸省であるとか国土庁であるとかということではなくて、省庁横断的なしっかりした議論を形作る、そういう取組が必要ではないかというふうに思っていますが、今回の法案はそこまでの構えの広さがないというふうに私には見えて仕方がありません。

今申し上げましたような問題意識につきましては、昨年十月、財政制度審議会歳出改革部会で財務省が提出した資料においても、地域公共交通の構造的な課題の解決に向けた方向性として、自治体、国土交通省において、地域公共交通政策単独ではなく、まちづくりや国土政策、道路政策など、縦割りを排し、国土交通政策を総動員して取り組むべきというような提案もなされている。

先ほど社会の変化というふうなお話をしましたけれども、例えば、自動運転車両というのがもうすぐ現実のものになりつつある、空飛ぶ車というようなことについても官民共同の中で開発をされている。想定をしなければならぬ変化の要素というのはたくさんあるので難しいとは思っています。ただ、難しい

けれども、それらを踏まえたグランドデザインというものをしっかり描く、その上で、繰り返しになりますけれども、鉄道をどうするか、バスをどうするか、道はどうか、地域をどうするか、そのような中長期的あるいは総合的な視座からの交通全般のリデザイン、そのような議論が必要ではないかというふうに思っています。

このような、ある意味、長期的、そして大きな構え、そして視座といえますかね、高い視座からの総合的なリデザインということについて、その必要性について大臣としてどうお考えか、お聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

問題意識は鬼木委員と全く同じでございます。

今回、ちょっとそういう意味では、視野といたしましょうか、小さいんではないかというお話でございましたが、もちろん国土交通省の中だけでも、先ほどございました都市政策やまちづくり、道路政策、そのほか総合政策的なものがござります。また、社会資本総合交付金の使い方を抜本的に改めると、大きく改めるという意味では、財務省や総務省とも連携しながら行っておりまして、そういう非常に広い視野で、総合的な新しい地域づくり、まちづくり、その根幹を成す地域公共交通をどうしていけばいいのか、こういう広い視野で取り組んでいきたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

是非よろしくお願ひしたいというふうに思

います。

次に、今度は、自治体段階での総合的な政策策定という観点から、クロスセクター効果ということについて少しお尋ねをしたいというふうに思います。

これも先日の参考人質疑の中で触れられていました。例えば、地域公共交通が充実をすると高齢者の方が外に出る機会が増える、外出の機会が増えることで生活機能あるいは運動能力の低下を防ぐというような効果が現れる。逆に、地域公共交通というものが衰退をしていくと外出の機会が減ってしまう、そのことが医療機関へのアクセスコストを増やす、あるいは商業的な損失、地価の下落など、副作用的にいろんな効果、マイナスの効果をもたらすことになっていく。

地域公共交通の維持発展がもたらす効果は単に人や物の移動が便利になるということだけではないということ、そのことは国交省としても十分に踏まえられた上で様々な施策が議論されているというふうに思うんですけども、このクロスセクター効果、とりわけ地域公共交通のクロスセクター効果ということについて、大臣としてどのように捉えていらっしゃるのか、是非お聞かせをいただきたいとしたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

先ほどの御質問に対しての答えの中にこのクロスセクター効果という言葉も入れるべきではなかったかと今思ったんですが、非常に、いわゆる医療、商業、教育、観光、福祉、幅広い分野と連携して、それらが発展する、それとともに地域公共交通も基盤を整備、発展していく、こういう形になっていか

なくてはならないと思っております。地域における公共交通の利便性が高まり高齢者の外出機会が増えることにより高齢者の健康増進や就労機会が増加し、その結果、税収が増加する、医療費が減少するなど、公的セクターや社会全体における収支の改善が期待されます。

国土交通省では、令和二年の地域公共交通活性化再生法の改正を受け、国が定める基本方針において、クロスセクター効果に着目した地域の取組を地域公共交通計画に位置付けることが望ましい旨を盛り込んでおります。今般の改正法案と予算では地域の連携、協働の促進策を強化したところでございまして、今後は、クロスセクター効果に着目した取組、すなわち外部効果を取り込んで地域公共交通の持続可能性の向上を図っていく取組について支援を重点的に行ってまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

まさに御答弁あったとおりでと思うんです。ただ、残念ながら、なかなか地方公共団体はまだそのことを受け止め切っていない。クロスセクター効果というものをしっかり真ん中に据えてまちづくりを行っていくんだと、あるいは都市交通の機能の在り方について転換も含めて議論していくんだということになかなか得ていない。そのなり得ていない一つあるいは二つの原因が人とお金ですね、人材と財政だというふうに思っています。

その上で、まずは人材についてお聞きをしたいというふうに思うんですけれども、これもこの間様々議論がなされてきたところでご

ございますけれども、自治体、地方公共団体には当該分野の専門人材あるいは専任の配置者というものがなかなか不足をしている、小規模な市町村を始めとして、自治体には組織体制がやっぱり極めて弱い状況があるというふうに私は捉えています。

少し古い調査ですけれども、国交省が行われた二〇一六年の調査によれば、地域公共交通の専任担当者が不在となっている市町村が約八割というふうになっている。恐らく、このような状況を踏まえて、国交省としても自治体に対する支援であるとかあるいは人材育成のための様々な取組を行っていらっしゃるというふうには思うんですけれども、それらの検証を踏まえて、是非、財政的な支援、僕は必要だと思うんです、人づくりには。より効果的な支援策というものを改めて検討する必要がありますのではないかというふうに思っておりますけれども、この点についていかがお考えでしょうか。

◆ 政府参考人 鶴田浩久君

(国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官)

お答え申し上げます。

自治体における地域公共交通の専門人材が不足しております。その育成は大変重要な課題だと思っております。このため、令和四年度の補正予算におきまして、地域公共交通やまちづくりに関する実践的な人材確保のために、こういったことに知見を有する団体や有識者のお力も借りまして、セミナー、それからワークショップ、さらにはフィールドワークを開催する、こういったことを支援するための支援メニューを計上してございます。

また、従来から、自治体の人材育成、確保のために、国土交通大学校、東京にございますが、ここに自治体の方来ていただいて泊まり込みで今研修、毎年やっております。また、地域公共交通計画の作成のガイドラインを逐次改訂して提供しています。

こういったことについても引き続き取り組んでまいりたいと思います。地域の声もよくお聞きしながらしっかりと支援してまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

是非、おっしゃっていただいたように地域の声をよく聞いていただいて、それから、今おっしゃっていただいたような重要な取組たくさんあると思うんですけれども、検証を是非していただきたいというふうに、どのような効果を現実自治体が発揮できているのかということについての検証を是非お願いをしたいというふうに思います。

財政的な課題について幾つかお尋ねをしたいと思います。

今、乗り合いバスの事業者の運行経費の赤字欠損に対する補填、それを自治体が行った場合に、国からの補助が二分の一、自治体が残りの二分の一を負担する、その負担分の八割を特交、特別交付税として措置をされると、そのような形になっている。

ただ、これもしリデザインの有識者検討会の提言でも指摘をされておりますけれども、単年度で系統単位の実績に応じた欠損額の補填を行うものであるがゆえに、事業改善を行っても欠損額が減るのみで、交通事業者がサービス水準の向上や運行の効率化等を行うインセンティブとなりづらいというようなことが

指摘をされている。自治体に対する交付税措置、いわゆる特別交付税措置ということですが、これ単年度なんですよね。単年度の措置であるために、複数年にわたる支援が保証をされるということにもなっていない。そういう意味では、提言の中でも、事業改善インセンティブや融資担保性の観点から、複数年にわたる予算補助制度を求める意見があり、検討に値するということが記されています。

直ちに利用者が増えていくということとはなかなか見込みにくいというのが自治体の現状であるとすれば、バス路線、区画での赤字というものについてはやっぱりまだしばらく続くというふうに想定をしておかなければならない。

そういう中で、継続性あるいは安定性のある財政の補填ということについて自治体は強く求めていらっしゃるというふうに思います。この不安の声にしっかり応えていただくことが重要だというふうに思いますけれども、継続的で安定的な財源の措置とその必要性、あるいは今後の考え方等について是非お聞かせをいただきたいとします。

◆ 政府参考人 鶴田浩久君

(国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官)

現行のバスの運行経費補助、いわゆる赤字補助でございますが、これは、御指摘ありましたように、個別の路線ごとで単年度ごとに赤字を事後的に埋めるという制度でございますので、事業性を改善するという面でインセンティブ効きにくいという課題がございました。

これも先ほど御紹介あった提言も受けまし

て、まさに来年度予算、それから今般の改正法案におきまして、交通事業者が自治体と協定を締結してエリア内の路線を一括して複数年にわたって運行するエリア一括協定運行事業、この事業を創設することとしております。これによって、路線の再編による需要の集約化ですとか運行の効率化など、長期的視点に立った改善を促していきたいと思っております。この制度、予算でも支援してまいります。そこに特別交付税の措置も連動するという立て付けになってございます。

◆ 鬼木誠君

特別交付税がいいのか普通がいいのかというのは様々な議論があるというふうに思います。ただ、やっぱり自治体が求めているのは、先ほど言いましたように、継続的で安定的な財政ということだと思いますので、是非、これも地域の声を十分に踏まえていただいた上で、必要な部分について検討いただきたいというふうに思います。

また、今御回答の中であったエリア一括の関係ですけれども、これについて具体的な検討状況でございますとか、今こういうことを実は検討しているんだというようなことございましたら、少し教えていただきたいというふうに思うんですが。

◆ 政府参考人 鶴田浩久君

(国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官)

お答え申し上げます。

これは、先ほど御説明した事業でございますが、これは初年度において最長五年間の支援額をあらかじめ明示すると。その五年間の

協定の期間に赤字が減っていった場合でも補助金の金額は減らさないと、その五年間は減らさないとすることで事業改善を促していきたいと思っています。

また、いろんな調査ですね、路線再編の検討ですとか住民のニーズの調査、そういった調査ですとか、それから計画策定にやっぱりお金も掛かりますので、そこも支援していきたいと思っています。

さらに、各種の支援メニューございますが、それをこのエリア一括協定運行事業をやる地域においてはほかの支援についても優先的に採択するといったような形でしっかりと進めていきたいと思っています。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。是非よろしくお願ひ申し上げます。

次に、鉄道事業に関する支援についてでございます。

バス事業と鉄道事業に関する補助の在り方については、メニューに差があるというような状況になっている。確かに、鉄道については、固定費であるとか設備投資に非常にお金がかかるというようなことで、そこに対する補助というのがなされているわけですが、事業運営そのもの、いわゆる赤字そのものについての支援ということがなかなかできていない、制度としてないというようなことになっています。

今回の再構築協議会等をつくって計画ができる、あるいは計画を前に進める中で少しずつ回復をしていくことはあるかもしれませんが、なかなか計画の方向性見出せないところであるとか、あるいは一気に右肩上が

りに利用者が増加するということがないということになると、やっぱり事業収益に対する赤字ということにどう補填をしていくのかというようなことが必要になってくると思います。是非、その点についてお考えがあればお聞かせをいただきたいと思っています。

◆ 政府参考人 上原淳君 (国土交通省鉄道局長)

鉄道事業は、その安全性を保つためにも、利便性を向上させるためにも、先ほど御指摘のとおり、多額の資本的な支出を要する装置産業であります。

地域鉄道事業者九十五社におきましても、コロナ禍前の令和元年度の収支状況におきまして、全体の約八割の事業者が赤字となっております。ただ、これを施設保有に係る経費を除いて計算をいたしますと全体の約八割が黒字となるという、そういう試算もございます。このため、地域鉄道事業者に対しては、鉄道事業のこうした特性に着目して、資本的支出に要する費用への支援を重点的に行った上で、自治体と連携しながら経営改善に向けた事業者の不断の努力を促すことが効果的な路線維持方策であるというふうに考えておりまして、現に、過去十年間、この地域鉄道事業者、路線廃止は行われていないということでございます。

あわせて、今回、法改正を受けた再構築方針に基づいて行う社会資本整備総合交付金による支援の拡充もこうした考え方に沿って準備をしているというものでございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

ちょっと時間が参りました。本当は交通税の関係についてもお尋ねをしたかったんですけども、いわゆる事業者や地方公共団体以外の負担の在り方というようなことについても今後真剣に受け止め直しをしていく必要があるのではないかという問題意識を先日の

参考人の意見聴取の中でも私も感じたところでございますので、また機会を捉えてやり取りをさせていただければというふうに思います。

ありがとうございました。終わります。

◎第211回国会 参議院 国土交通委員会 2023年4月27日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

知床遊覧船事故で亡くなられた皆さん、そして御家族の皆さんに私からも心からお悔やみを申し上げたいと思いますし、事故に遭われた皆さんの御家族の皆さんにお見舞いを申し上げたいというふうに思います。

今回の事故に限らず、先ほど軽井沢のバスの事故のお話ございました、痛ましい事故を受けて既存の制度やルールを見直しをしていく、不具や不具合について再認識、再確認をし規制を強化をする、あるいは新たな規制を設ける、その事後の対応というのは大変重要だというふうに思っていますけれども、一方で、本当に事後にしか分からなかったことなのかと、事前に防ぐことができなかったのかと、そのようにも思います。恐らく皆さん方も同じような思いでこの事故を捉えられているというふうに思いますが、そのじくじたる思いを持って、しっかりと実効性ある対策となるために議論をさせていただきたいというふうに思います。

さて、対策検討委員会における安心、安全対策提言では、五十八項目、六十六の講ずべき措置が掲げられています。事故を踏まえ

て安全のためになすべきことを検討した上でこれだけの数になった、六十六項目あったということだと思えるんですけども、逆に言うと、これまでこの六十六にも及ぶ項目について安全対策が十分に確認されていなかった、その可能性があるということでもあると思うんです。

これまでの安全対策、あるいは検査、監査が、事業者、あるいは先ほどもお話がありましたJ C Iがきちんとやってくれる、あるいはやってくれているという担保のない期待を前提としていたとしたら、それでは事故が防げなかったわけですから、やっぱり期待だけでは不十分だったという反省の上に立って施策を講じていく取組を進めていくことが重要ではないかというふうに思います。

その上で、安全対策の強化により、事業者に新たな負担が生じることになる。多くの事業者の方は中小零細というふうにも言われています。この間、コロナ禍や燃油価格の高騰などで経営的にも厳しい状況にあった。新たな負担により体力がなくなる事業者の方については、廃業せざるを得ない状況も想定をされるのではないかというふうに思っています。

衆議院の質疑の中では、安全に責任を持っていない不適格な事業者には退出をしてもらうというような趣旨の御答弁もあったところでございますけれども、新たに生じる負担に対する補助又は経営に対する助成など、私は検討が必要だと思いますけれども、その点について御見解をお伺いしたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

今回の安全対策の強化に当たりましては、中小事業者においても円滑に実施できるよう、改良型救命いかだ、業務用無線設備、非常用位置等発信装置などの購入につきまして、予算面で手厚い補助を講じております。補助率最大三分の二ということでございます。

また、今般の改正法案の策定に当たりましては、中小事業者の意見も幅広く伺った上で、小規模事業者についてはその運航形態を踏まえた運航管理体制を求めること、事業者への制度の周知期間や事業者が新制度に適合するための準備期間などを考慮し施行日や経過措置を定めていることなど、中小事業者も適切に対応できるように配慮をして今回の改正案作った次第でございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

それでは、具体的なところを少しだけお聞きをしたいと思います。

提言の中では、船舶の安全基準の強化の中で、水密性の確保というのがうたわれている。この点についてお尋ねをしたいと思いますんですが、水密性の隔壁の設置が義務付けられている。既存の船や五トン未満の船舶につい

ては、その工事が困難なことから、浸水警報装置と排水設備の設置が求められている。

この装置について、作動点検、故障の有無など、その確認は事業者が自ら行うことになるというふうに思っているんですけども、やはり、先ほどもお話をしましたように、事業者自らが行う点検ということていくと十分な点検がなされるかどうかということがやっぱり不安として残るのではないかとこのように思っています。そういう意味では、この点検の在り方についてお考えがあればお聞かせをいただきたいというふうに思います。

さらに、浸水警報装置、それから排水設備を新たに設置する事業者負担の関係について、ここについても何か補助、予算措置の検討がなされていないのかということについて併せてお尋ねをしたいと思います。

◆ 政府参考人 高橋一郎君 （国土交通省海事局長）

お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、隔壁の水密化について検討いたしました際、新たな水密隔壁の設置が困難な既存船や五トン未満の小型船に対しましては、御指摘のとおり、浸水警報装置並びに排水設備の設置等を求めることとしてございます。こうした浸水警報装置や排水設備等を含みます船体、機関、設備等につきまして、事業者においては、安全管理規程に基づき船長が原則として毎日一回以上の点検を実施することとなっております。

国土交通省といたしましては、実行すべき点検内容を安全管理規程において明確化しその点検の確実な実施を求めますとともに、国土交通省による監査におきまして事業者によ

る点検の未実施が確認された場合には、厳格に処分、指導を実施してまいりたいと考えてございます。

また、委員御指摘の第二点でございますが、御指摘の浸水警報装置や排水設備の設置等につきましては、支援策の要否を含め、その制度の具体化に向けまして更に詳細を検討してまいります。

こうした取組を通じまして、事業者の安全性向上のための取組をしっかりと支援してまいりたいと存じております。

◆ 鬼木誠君

是非よろしくお願いをしたいというふうに思います。

次に、対策の実効性確保として、必要な体制の整備という項目がございます。国の監査能力の向上、そして監査体制の強化が必要不可欠というふうにされているところでございます。体制の整備につきましては、関係者の十分な理解を得つつ、それぞれ必要な措置を講ずるというふうになっているところでございますけれども、財政当局との協議とか難しい側面もあるのではないかなというふうに思うんです。

現状は全国で約百八十人の体制でございますけれども、今後どのような体制整備をされようとしているのか。この間の体制整備に向けた取組状況、そして今後の実効性確保に向けた取組の方向性についてお尋ねをしたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

監査、検査を行いながら事故を防げなかったことについては大変重く受け止めておりま

す。

国の監査体制の整備につきましては、令和五年度に運航労務監理官を増員して必要な人員の確保に努めております。先ほど百八十名ということではございましたけれども、これを二十七名増員いたしまして、百八十一から二百八名に増員をいたします。

また、監査の実効性確保につきましては、運航労務監理官の意識改革や能力向上に取り組んでいるところであり、具体的には、まず、昨年六月と本年一月に、海事局幹部が現場に足を運び、地方運輸局の現場職員に対し、人命最優先、安全第一で厳格に監査を行うよう意識改革の徹底に取り組んでおります。さらに、自動車の監査部門との人事交流を行うとともに、他の運送事業の監査の知見を活用するなど、運航労務監理官の能力を向上させるための取組を進めているところでございます。

これに加えて、通報窓口に寄せられる情報も活用しつつ、抜き打ちやリモートでの監査を行うなど、効果的かつ効率的な監査を実施してまいりたいと決意しております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

体制整備、大変御苦勞されているというふうに思いますけれども、加えて、様々な方向性についてもお示しをいただきました。是非、御回答いただいた、御答弁いただいたように、厳格な監査の実施に向けて引き続きの努力を求めたいというふうに思います。

次に、知床の事故後に緊急安全点検を国土交通省が行われたと。昨年の七月にその結果が公表され、七百九十の事業者のうち

百六十二の事業者で不備があったというふう
に報告を受けています。その内容は、運航管
理者が船舶の運航中にいなかった、あるい
は運航記録等の記載が不備であったなどな
どとなっておりますが、これらをなくすため
には、これまでも意見あるいは御答弁の中
にもありました、資質の向上ということが求
められるのではないかとこのように思っ
ています。

そこで、本法では、義務化をされる初任
教育訓練というものがあると。この初任
教育訓練についてですけれども、その海
域の特性を熟知をしているベテラン船長
による訓練として事業者が自ら行うとい
うふうになっていきます。そのベテラン
船長がいないときは当該海域で運航す
るほかの事業者のベテラン船長を招く
などして、教育訓練内容等についての
ガイドラインも策定をしていると、その
ような予定であるというふうにお聞きを
しています。

この資質向上につながる初任教育訓練
というのは大変重要だというふうに思
うわけですが、申し上げましたような
この訓練というものもしっかり適切に
行われる、そのための確認が必要だ
というふうにも思います。その点につ
いてどのようなことを今想定をされて
いるのか、検討されているのか、お聞
かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 高橋一郎君 (国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

初任教育訓練の実施の在り方につきまして
は、まさに委員御指摘のことを想定して
ございます。それに加えて、当該訓練の修了

前に社内のベテラン船長等による効果測定
を実施することなども想定してございま
す。

また、これに加えて、初任教育訓練を
実施をしました事業者に対して教育訓練の
実施記録の作成と保存を義務付けますと
ともに、運航労務監理官による監査を通
じ、今後、省令や告示で定めます教育訓
練の具体的な項目や内容に即して初任
教育訓練が適切に実施されているか否
かの確認を行いますことにより、初任
教育訓練の確実な実施を担保すること
を予定してございます。

これらの対応を講じますことにより、あ
らゆる事業者が初任教育訓練を適切に
実施できるよう、しっかりと対応してま
いります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

ガイドラインの策定、是非しっかりした
ものをお作りいただくことをお願いを
しておきたいというふうに思います。

次に、安全統括管理者及び運航管理者
に対して試験制度を創設をする、二五
年度から実施をするというふうになっ
ています。そして、その指定試験機
関につきましては一つだけを指定する
というふうなところになってございま
す。衆議院の質疑の中では、一定の
要件に適合する民間機関を指定する
というふうに御答弁をなさっています。

ただ、この資格試験というのは、試験
内容あるいは合否判定を統一的にあり
あるいは一元的に実施をして管理をし
ていく必要がある、その公平性を担保
をするという必要性が高い、そういう
意味合いもあって一つだというふう
におっしゃってあるんだろうという
ふうに思いますけれども、私は国が行
うということが

一番いいのではないかというふうにも思うんですね。

ですから、国が行うことについて御検討はなされなかったのかということについてまずお聞きをしたいというふうに思います。その上で、法案では指定基準というものが示されてはいますけれども、なかなかこれ具体的にまだなっていないように私には受け止められました。現時点でどのような基準をお考えなのか。この二点についてお答えをいただきたいと思います。

◆ 政府参考人 高橋一郎君 (国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

当該事務は本来国が行うべきではないかとの御指摘だと拝聴いたしました。国が直接試験等事務を実施いたす場合には、事務量が大量に増加する一方で、国家予算でございますので、必要な組織、人員や予算を確保することが困難であることから、民間機関を指定試験機関として指定し、当該指定試験機関に試験を実施させることを想定してございます。

指定試験機関につきましては、安全統括管理者並びに運航管理者の業務遂行に必要な海事法令や船舶の安全運航に関する知見を有する機関を想定してございますが、御指摘の指定試験機関の指定の基準につきましては、本法律案で規定してございますほか、国土交通省令におきまして定めることといたしてございます。現段階では、例えば、特定の者を差別的に取り扱うものでない、あるいは試験を受ける者との取引関係やその他の利害関係の影響を受けないことといった内容を含めます規定を設けることを想定してございますが、

いずれにしても、その基準は公表されます。指定の際は、民間機関から申請がなされ、この基準に基づいて指定を行うこととなると存じてございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

必要な予算や人員を確保することができないので国ではなかなか難しいというような御回答であったというふうに思いますけれども、これからの制度でございますので、運用の状況等しっかりチェックをしていただく必要があるというふうに思いますが、やっぱりそれでも必要であれば僕は予算も人員も確保すべきだというふうにも思いますし、また、民間でなかなかこれを受けてくれるところ、難しいんじゃないかなと思うんですね、探すのに。そのような御苦労もあるというふうに思います。是非改めてしっかりした法の施行についてお願いをしておきたいというふうに思います。

一つ懸念があるのは、申し上げましたような指定試験機関の指定であるとか、さらには安全統括管理者講習機関、それから運航管理者講習機関、それから船員法の改正の中では特定操縦免許講習機関、大臣による認可、登録を受けることになるということになるわけですよ。国土交通省による許認可の権限が強くなるというふうに受け止めています。

指定を受ける試験機関あるいは講習機関については、国土交通省の天下りになるんやないかというようなことについても御懸念になる国民の皆さんもいらっしゃるんじゃないかというふうにも思っているんです。とりわけ、昨今、空港施設への人事介入についての

対応が十分ではないという批判もある中で、国民から新たな不信を招くことがないように対応が強く求められているというふうに思います。

この点について、大臣としての御見解あれば是非お聞かせをいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

指定試験機関及び登録講習機関として民間機関を活用するに当たりましては、民間機関から申請がなされ、法令で定める客観的な基準に基づきまして指定及び登録を行うこととなります。指定試験機関の指定並びに登録講習機関の登録に当たりましては、公正かつ透明なプロセスが厳に確保されるよう努めてまいりたいと思います。

また、OBの天下り先の温床になるのではないかという御指摘がございましたが、国家公務員の再就職につきましては、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がなされているところでございます。

国土交通省においては、先日、OBから働きかけを受けた場合の届出義務など、再就職規制全般について、地方支分部局を含む全ての国土交通省職員に周知をしたところでございまして、引き続き再就職等規制の遵守の徹底を図ってまいりたいと決意しております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

国交省というのはやっぱり所掌が多いところですよ。関連する団体、企業も多い。そして、国民の皆さんの暮らしに直結をするところでもございます。そういう意味では、一旦そこで生まれた不信、信頼を損ねてしまう

と、その不信は一か所であってもやっぱり多方面に及ぶということは十分にやっぱり頭に入れておく必要があるというふうに思いますし、一旦生まれた不信について払拭をするためには相当の時間と努力が必要になってくるというふうにも思います。是非厳しく御対応いただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

さらに、指定民間機関につきましても、先ほど来お話ありましたように、公的機関並みの厳しい講習を行う、そのことでその機関に対する信頼も醸成をされるというふうに思いますので、その点についても併せて、重ねてとはなりますが、お願いをしておきたいというふうに思います。

最後の質問になります。

法案の第十条の七第二項についてでございます。この条文の中では、運航管理者が職務中に船舶に乗り組むことを禁じている。ただ、同条文のただし書の中で、事業者の規模が著しく小さい場合は陸上要員を配置することで例外が認められるというふうになっています。

対策検討委員会が行った意見募集の中では、百九十の意見が寄せられたというふうにお伺いしておりますけれども、その中には、例えば離島航路では経営者、船長及び運航管理者をもう一人で行っていますと、兼務をしていますと、生活航路を維持するためにはそれでもうやっていかないと駄目なんだというような厳しい実態等についても意見として寄せられたというふうにお聞きをしているところでございます。

国土交通省は、一定の要件の下、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課す

ことになると認められる場合であって同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては兼務の禁止の例外を認めるというふうに想定をしている、そのような御回答もいただいているところでございますけれども、具体的な中身は先ほどと同じように今回省令に書き込まれていくことになるんだろうというふうに思うんですけれども、この省令の中で示す一定の要件というものについて現時点ではどのような内容を想定をされているのか、あるいはどのような事業者が例外の対象になるというふうに予定をされているのか。厳しい経営の中でそのことを心配をしている中小の皆さんたくさんいらっしゃると思いますので、是非明らかにしていただければと思います。

◆ **政府参考人 高橋一郎君**
(国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

御指摘の改正後の海上運送法第十条の七第二項におきましては、事業者は運航管理者がその職務を行っている間は当該運航管理者を船舶に乗り組ませてもらえない旨を規定してございますが、一方で、同項ただし書におきましては、その例外として、事業の規模が著しく小さい場合その他の国土交通省で定める場合であって、当該一般旅客定期航路事業者が、国土交通省令で定めるところにより、当該運航管理者と常時連絡を取ることができる従業者であって船舶に乗り組んでいない者を配置しているときはこの限りでない旨を規定してございます。

このうち、事業の規模が著しく小さい場合その他の国土交通省令で定める場合につきま

しては、具体的には、同時に運航している船舶が常時一隻で、かつ当該船舶の総トン数が二十トン未満かつ旅客定員が十三人未満の小規模事業者を想定してございます。

また、国土交通省令で定めるところにより、当該運航管理者と常時連絡を取ることができる従業者であって船舶に乗り組んでいない者を配置につきましては、船舶に乗り組んだ運航管理者と常時連絡を取ることができ、かつ船舶の運航管理に関する補助的業務を行うことができる一定の知識及び能力を有する者を陸上の事務所に配置しているときを想定してございます。これは、同時に運航している船舶がほかになく、また船舶が小さいことから、運航管理の業務量は限定的であり、こうした運航形態の事業者におきましては、一定の知識と能力を有する者が陸上において補助的業務を行うことで安全管理体制を確保することが可能であると考えられることによるものでございます。

いずれの事項につきましても、今後省令で具体的な基準を明確に定めてまいります所存でございます。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございます。

私からの質問、これで終わります。

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

今ほど野田委員の方から、エネルギー政策に関する質問ございました。私からも、関連をして幾つかエネルギー政策についてお尋ねをさせていただきたいというふうに思っています。

本日午前中の本会議においても、我が会派の田島議員の方から、規制庁、規制委員会に対する経産省の働きかけについて問いがあったところがございますが、今年二月の十三日、原子力規制委員会の臨時会合において、原発運転期間について、現行の原則四十年、延長して最長六十年というルールを変えると、そのことが決定をされた、原子炉等規制法の改正方針が決定をされたというふうになっています。その際、委員の一人が反対をされた、石渡委員という方が反対をされた。しかし、これまで少なかった多数決での決定という方法をあえて取って、異例というふうに報道されておりましたけれども、異例とも言える多数決での決定をしながら、今申しましたように法改正がなされていった、決定がなされていった。その際、賛成をされた委員の方からも、議論をせかされた、急がされたというような発信、発言があった、そのような報道もなされたというふうに報道されています。

僕は、やっぱり今回のこの規制委員会の議論の進め方というのは、かなり拙速に進められたのではないかというふうな印象を持っている。そして、この拙速さの裏側には経産省からの強い働きかけがあった、これ当初から

そういう報道、取り沙汰されていたわけですね。国内において四十年、六十年というものを近々迎える原子炉というのはありません。つまり、規制委員会としては、この四十年、六十年ルールを急いで議論をしてルール変更する必要は僕はなかったと思っているんです。

では、なぜ拙速とも言える日程感、スケジュール感の中で規制委員会が議論を急がなければならなかったのか。それは、政府の原発の高経年化、そして、新たな原発の建設開発を盛り込んだ基本方針、それを閣議決定をする、その閣議決定の前に規制委員会としても結論を出してほしかった、炉規法の改正をしてほしかった、そういう日程感、スケジュール感で経産省が規制庁、規制委員会に対して働きかけを行ったのではないか。政府方針に言わば規制委員会としてもお墨付きを与えてほしかった、そのように思えてならないわけです。

規制委員会の事務方である規制庁、そして経産省が、これまでの間複数回、いわゆる情報交換していたというような報道も繰り返しなされているところがございますけれども、一連の経緯、経過を踏まえまして、このような情報交換の場でどのようなやり取りがなされたのか、そのことをまずお答えをいただきたいというふうに思います。

◆ 政府参考人 松山泰浩君

(資源エネルギー庁電力・ガス事業部長)

お答え申し上げます。

今国会に、今原子力、既存の原子力の運転

期間に関する規律の在り方を含めましたGX電源法、脱炭素電源法の提出をさせていただきまして、今御審議頂戴しているところでございますけれども、これは脱炭素を実現することが結局どう実現するかという観点から、昨年七月二十七日、第一回のGX実行会議というのがございました。その際に岸田総理から、原子力発電所の再稼働とその先の展開策など、具体的な方策について政治の決断が求められる項目を明確に示してもらいたいという御指示を頂戴したところでございます。

これを受けまして、経済産業省といたしましては、この総理の御指示を速やかに具体化していかなければならないということから、原子力をめぐる関係省庁というのは多岐に、多くのところにまたがるものですから、関係省庁に対して情報の提供と連携を進めてまいったところでございます。

今委員の方から御指摘のございました、原子力規制委員会の事務局であります規制庁とのやり取りでございしますが、盛んにいろいろなところで御指摘頂戴しておりますけれども、恐らくこの具体化の中でのやり取りのことだと認識して申し上げてまいりますと、昨年の七月二十七日以降十月五日までの間に、規制庁と資源エネルギー庁の双方の事務方間で計七回の面談を行っているところでございますけれども、私ども経済産業省としましては、総理の御指示を頂戴しました検討の項目の一つに、原子力発電所の運転期間をどうするかという議論がございましたので、令和二年七月に原子力規制委員会がお示しになった、運転期間の定めは利用の在り方に関する政策判断との見解がございましたので、これ

を踏まえたものとして、利用政策の観点から原子力発電所の運転期間について私どもとしては検討していこうということを考えたところでございます。

それに際しましては、現行の原子炉等規制法に基づく規制との間での整理が必要になってくるわけでございますので、私ども、これを検討を進めていくに当たりまして、令和二年七月の原子力規制委員会が出した見解の内容等の確認、運転期間に係る利用政策の観点からの私どもの方の検討状況の情報提供、こういったものについて規制庁の事務方との間で情報の共有を行ったものでございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

その際に、四月十日の共同通信の記事では、この情報交換や面談の際、今おっしゃっていただいたような意見交換がなされたというふうに思うんですけれども、例えば、規制委員会が提案者とならない法構成が必要というようなメモであるとか、安全規制が緩んだように見えないことも大事というようなメモであるとか、いわゆる経産省の論点を記録したメモがあったというふうにも記事の中にはあるところでございます。

今おっしゃっていただいた、御回答いただいたように、利用する側としての観点から議論をしていく、あるいは意見をすり合わせをする、そして炉規法との整理が必要だということについては理解をするわけですが、ただ、それでもやっぱり、申し上げましたようなメモの存在も含めまして、やっぱり経産省としては早い段階から炉規法改正を、規制庁、規制委員会としてもゴーサインを出

すような働きかけを積極的に行っていたのではないかと、そのような疑念が生じるわけです。

この点についてもう一度お答えをいただけますでしょうか。

◆ 政府参考人 松山泰浩君

(資源エネルギー庁電力・ガス事業部長)

お答え申し上げます。

先ほど御答弁申し上げましたとおり、運転期間をめぐる規制の在り方ということについての新しい形での制度の設計ということについて、今回法案として作成し、提出しているわけがございます。これは、第一回のGX実行会議の総理の指示を踏まえた上での検討、この中で、委員から御質問頂戴しているような、お尻を切っていくまでということと両者の間でお話をしていることは一切ございませんし、そういうものには踏み込んだことは一切我々もやるものでもございません。

他方で、現行の規制の中では、原子炉等規制法の中で規制がなされています。今回、運転期間というものを、新規制基準への適用と、適合審査という観点と、その審査がなされた上でどこまで使っていくかと、発電所の利用としてのエネルギー政策としての観点と、これを原子炉等規制法と電気事業法に再度整理し直すというのが今回の法制度の御提案の内容なわけですが、そうなりますと、現行の原子炉等規制法の中においてどのような形で検討することが必要になるだろうかということについて、これは規制当局である規制委員会、規制庁との間で問題意識を共有して検討を進めていただくことが必要なのではないかと私どもは思っていたわけ

でございます。御指摘頂戴しましたメモの類い、これは大臣の方からも、書き方について、提示の仕方についてはもっとしっかりと考えた上で対応するよという指示を頂戴しておりますけれども、私どもとしては、この総理からの指示を踏まえた検討を担当省庁の下でしっかりと進めていく必要がある、この問題意識を共有するという観点から、甚だその時点においては生煮えの段階ではございましたけれども、私どもの中で検討している課題のようなものを共有しているものでございます。

ただ、改めて申し上げますが、そのことが規制当局における規制の内容について、若しくはその規制についての検討の時間軸について、私どもの方から御意見、若しくは申し入れていることは一切ございません。

◆ 鬼木誠君

やっぱり時期とタイミングというのが国民の皆さんにどう映っているかということなんですよね。

原発政策、僕はやっぱり大転換だというふうに思っていますけれども、その法改正の前段に規制する側の規制庁と利用する側の経産省が少なくない頻度で情報交換をしていた。もちろん、中身については、おっしゃったように、一切、規制委員会の、あるいは規制庁の判断を経産省としてコントロールをするものではないというふうにはおっしゃいますけれども、ただ、これも報道ですけれども、利用する側が改正条文案まで作成をして、それを示したこともあると、そのようなところまで報道されている。

そうすると、先ほどお話をしましたよう

に、その一連の経緯、経過、中身が国民の皆さんの規制そのものに対する不信、疑念というところにつながったのではないか。そこはやっぱり十分に経産省として、あるいは資源エネルギー庁として受け止める必要があるのではないかというふうに思っています。恐らく、先ほども申しましたように、規制委員会が通常にはないスケジュール感と決定方法の中で今回の炉規法改正を大きく踏み込んで変えていったということが、その結果に一連の経緯、経過につながった、そこに関係性はないというふうに思う国民の皆さんの方が少ないんじゃないかと思うんです。そこは繰り返しになりますけれども、十分に受け止めていただきたいというふうに思っています。

何より、この間御指摘をさせていただいておりますように、やっぱり東電の福島第一原発事故そのものを受けて、その反省と教訓の上に立って運転期間のルールというものが炉規法の中に定められた、そして二度とあのような大きな事故を起こさない、そのような決意に向けて、原発の利用政策側である経産省から独立をした機関として規制委員会、規制庁というのが設けられたと、そこがやっぱりどう今回の一連の経緯、経過の中で、やっぱりそのことに対して疑義が生じたわけです。本当に反省していたのか、本当にあの大事故を二度と起こさないという覚悟、決意の下に規制委員会の規制というのがこの間行われてきたのか、そこまで疑念が広がっているということも踏まえて考えていただきたいというふうに思っています。そういうことが規制委員会の独立性が毀損をされたというようにおっしゃる方を生んでいるということ、そういう発信があるということについてもあえて

付け加え、御指摘をしておきたいというふうに思います。

その上で、申しあげましたように、規制委員会の独立性に対する疑念と不信、あるいは規制そのものに対する不信と疑念ということについて、改めてそのような疑念を抱いていらっしゃる国民の皆さんに対して、大臣としての御見解、さらには利用と規制の分離の在り方についてどのようにお考えになっているのか、是非お聞かせをいただきたいと思えます。

◆ 国務大臣 西村康稔君（経済産業大臣）

御指摘の原子力の利用と規制の分離でありますけれども、これはまさに東京電力福島第一原子力発電所の事故を教訓として、当時民主党政権でありましたけれども、利用と規制を完全に分離しようということでございました。それまでは、経済産業省において、通産省時代も含めて利用も規制も一緒に行っていましたので、やはり甘えがあった、厳格な規制ができなかったという面があったものというふうに思いますし、その反省の上に立って原子力規制委員会、独立した規制委員会を設置をし、利用と規制を分けるという法制を取ったわけであります。

そして、その後、令和二年七月に、原子力規制委員会から、この運転期間の話は、期間の話については、利用政策の観点であって、規制委員会が物を言うべき趣旨のものではないという、そういう内容の見解が示されました。そのとき以降、法律上に、法律上でどうこの利用と規制をもう一度しっかり整理をするのか、つまり、きちんと利用と規制を整理するということを法制上やらなきゃいけない

んじゃないかということがある意味で課題であったわけでありませぬ。

この間、様々な議論をしてまいりましたけれども、経済産業省においても、この規制委員会のそうした見解が公表されたことを踏まえて検討を進めている中で、御指摘のように不用意なメモや生煮えの案を提示をしたり、私からも指導したところでもありますけれども、そうしたことで御指摘のような誤解を招くようなこともあったかというふうに思います。

その意味で、事務的にはいろいろやり取りはやっていきますし、そして経産省の法律を変えるときに、その炉規法、規制委員会の持っている法律にも影響を与えてまいりますので、こういう影響があるよという趣旨で、相互の参考として私どもの考えていることの検討状況を情報共有したものということになります。

したがって、何か具体的にその規制の在り方について意見を言ったり、何か申入れをやったようなことは、これは一切ございません。このため、御指摘のような法改正を指導したということには、御指摘は当たらないわけでありまして、むしろ令和二年の規制委員会の見解が起点となって今回の法改正につながっているということでございます。是非この点御理解をいただければ有り難いというふうに思います。

◆ 鬼木誠君

御丁寧にいただきまして、ありがとうございます。

僕は、やっぱりその最後におっしゃった令和二年の規制委員会の見解そのものがおかし

いというふうに思っているんです。いわゆる規制する側が運転期間については利用する側で決めていいよということそのものがやっぱり国民の感覚からするとずれているというのがあるんですね。ただ、そのことは今日は指摘をしません。ここへ置いておきます。ただ、先ほど来お話をいただいたように、やっぱり生煮えであったり、あるいは不用意であったりということ、今回の一連の経緯、経過の中で、まさに大臣御答弁いただいたような点が国民の皆さんに対して不信や疑念ということにつながっていった。

僕は、情報交換必要なときはしていいと思うんです。一切会うなと言うつもりはありません。ただ、先ほどもお話、御指摘をしたように、規制する側と利用する側という双方の立場があるわけですから、そこは十分に踏まえた情報交換の一定のルールが必要ではないか、あるいは何をどう話したのかというようなことがオープンにならなければならないのではないか。とりわけ利用する側にはそのような問題意識を持った慎重な面談、意見交換ということが必要ではないかというふうに思いますので、そのことはあえて御指摘をしておきたいというふうに思います。

その上で、申し上げました運転期間の今度は利用する側としての考え方についてございます。

四十年、六十年ルール、近々超えるものはないというふうにお話をしましたけれども、この間の各種委員会の議論の中では、原子炉については運転停止中でも劣化をしていくというようなことが答弁でなされている。脆化、もろくなったり、劣化、劣っていくということについては、原子炉止まっても起

こるんだというようなこと、これ山中委員長もたしかお答えになっていたというふうに思っています。

そもそも物質の脆化、もろくなるということについてのその程度を正確に把握をすることは難しい、どれが、この物質がどの程度もろくなっているのか、どの程度劣化をしているのかというのを正確に測るということが難しい、そのように言われている。もろくなったものはいきなり崩れることだってあり得る。いつ崩れるのか、いつ機能不全を来すのかは正確に分からない。現在の科学的な知見や技術では、高経年化した原子炉の危険性の検知や安全性の判断には私は限界があるのではないかというふうに思っています。

規制委員会、山中委員長も、規制について、リスクゼロではない、事故を完全に防ぐものではないというような趣旨の御答弁もなさっている。そういう意味では、このような科学的なといいますか、あるいはこの間の経験知にのっとして、経産省としても運転期間についての認可については、やっぱり慎重の上にも慎重を期して判断をしていく必要があるのではないかというふうに思っています。

この運転期間の四十年、六十年を超えるものに対する認可について、経産省としてどのような点に留意をしながら御判断をされると考えていらっしゃるのか、是非その点についての御見解をいただきたいと思えます。

◆ 政府参考人 松山泰浩君

(資源エネルギー庁電力・ガス事業部長)

お答え申し上げます。

今回御提案申し上げております運転期間についてをめぐり関係諸制度の再整理の御提案

でございますけれども、今回は、現行の原子炉等規制法における運転期間に係る規定というものを利用という観点と規制という観点から改めて峻別し、前者を電気事業法で、そして後者について原子炉等規制法という形で再整理するものでございます。

今委員から御指摘いただいたようなこの安全性に係るものに関するものは、一義的にはこの原子炉等規制法の中で規定がされていくわけでございますが、ですので、そういう意味で申し上げますと、先ほど御指摘頂戴しましたように、私ども、その利用の政策の観点から、安全規制の在り方そのものについてここでコメントすることは控えさせていただきたいと存じますけれども、いずれにいたしましても、今回御提案している法案の中では、高経年化炉に関する安全性の技術的観点に関しては、原子力規制委員会において別途検討がなされた結果、原子炉等規制法において、運転開始から三十年を超えて運転しようとする場合には十年以内ごとに設備の劣化に関する技術的評価を行い、長期施設管理計画の認可を要するという、今までに比べますとより厳格な確認を行う制度が創設されるものと承知しているところでございます。

その上で、この原子炉等規制法に基づく規制をクリアした、それで審査で認可が下りたものについてどこまで使っていくかというのが利用政策の観点で、電気事業法の認可の中で審査するものになるわけでございますが、その際には、事業者の法令遵守の体制など、利用政策の観点から審査を行うことを想定しているわけでございますが、委員御指摘のように、厳格にその事業者がしっかり実施できていくかどうか、この法令の、この法案が成

立いたしますれば、その施行に向けて基準をしっかりと定めて審査体制を整え、しっかりとした審査を行っていきたいと考えてございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

やっぱり事故に対する認識の甘さあるいは不十分さというものが重大事故を引き起こしていく、これは原発に限らずですというのが共通の経験知だろうというふうに思っています。

そういう意味では、やっぱり原子力発電所に関して、私は、安全神話というものを再構築をしていくということにつながりかねないような議論というのはやっぱり危機感を持って捉えているということ、そのような観点から、GX電源法や原子力基本法の見直しについてはやっぱり、法の改正についてはやっぱり反対をするという立場をお伝えをしておきたいというふうに思います。

次に、福島第一原発の燃料デブリの取り出しについてお尋ねをしたいというふうに思います。

今年の三月の三十日、福島一号機の原子炉の真下にロボットを入れた調査というものが事故後初めて行われました。内部の詳細な状況が明らかになったと。

これまでもデブリの取り出しについては技術的にかなり難しいということが言われてきたところでございますけれども、内部の状況がより鮮明になったことで、今までの想定よりも困難さ、より困難ではないかというような声も上がっている。

三月の三十一日、朝日新聞では、原子炉設計

工学の東京都市大学の高木教授という方がコメントを寄せていらっしゃいます。大きな塊は小さく分けないとデブリ取り出せない、溶けた核燃料と混じった金属の割合や硬さによって切断方法を変える必要がある、燃料デブリと見られる物体の情報は限られているためにどんな方法を採用するか検討も難しい、このようなことが記載をされている。加えて、圧力容器を支える台座の損傷も深刻であるというような報道もございました。今後大きな地震が来たときには本当に耐えられるのかというようなことも記事の中にはあった。

この調査結果について、もう一か月以上たっております。東電での分析、解析等も進んでいるというふうに思いますけれども、それらに対しましての現状の把握、どうなさっているのか、あるいは、今段階での経産省としての御見解があればお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 政府参考人 湯本啓市君

(経済産業省大臣官房原子力事故災害対処審議官)

お答え申し上げます。

御指摘のありました東京電力福島第一原子力発電所一号機の原子炉格納容器の内部調査でございますが、東京電力におきまして昨年の二月から開始をし、同年五月に、圧力容器を支える土台、いわゆるペDESTALと申しておりますが、こちらの部位の開口部付近で損傷が確認されております。加えまして、御指摘のありました本年三月の再調査におきまして、こちらはペDESTALの内部の調査を行ったものですけれども、この内部の壁においても損傷が確認されております。

東京電力では、昨年時点で、調査結果を踏まえて、地震により大規模な損壊に至る可能性を確認しておりまして、その可能性は低いという一方で、万が一にも周辺に対して著しい放射線被曝のリスクがあるかという評価をいたしまして、その時点ではリスクを与えることはないと考えられるとの考察を原子力規制委員会に示しているところでございます。

その上で、東京電力では、今般の調査結果を踏まえまして改めて耐震評価を行うとともに、原子力規制委員会からも指示を受けておりまして、周辺環境に対するダストの影響、こちらをできる限り小さくする方策をただいま検討しているところでございます。

引き続き安全確保と情報提供に万全を期すよう、経済産業省としても東京電力を指導してまいります。

また、デブリの取り出しにつきましては、ペDESTAL内底部全域にわたりまして高さ約一メートル未満の堆積物が今回確認されております。また、一部脱落した炉内構造物の状況も初めて確認されました。今後、この調査結果を踏まえまして、これまでに得られた知見も踏まえて、デブリの取り出しに向けた準備を進めていくこととなります。

いずれにせよ、引き続き安全かつ着実に廃炉作業を進めてまいります。

◆ 鬼木誠君

まだ全ての分析、解析が終わったわけではないというふうに思いますので、これから進んでいくであろう分析結果あるいは解析の結果等については十分踏まえていただきながら、デブリの取り出しに向けての経産省としての御努力というものを重ねてお願いをして

おきたいというふうに思います。

そのデブリの取り出しについてでございますけれども、試験的取り出しの着手が二度にわたって延期をされた。現在は二〇二三年度後半目途の着工、これ二号機からですよ、という工程が示されているところでございますけれども、この着工に向けた現在の進捗状況等についてお伺いしたいと思っております。

◆ 政府参考人 湯本啓市君

(経済産業省大臣官房原子力事故災害対処審議官)

お答え申し上げます。

燃料デブリの取り出しにつきましては、ただいま御指摘ありましたとおり、まずは二号機におきまして試験的取り出し、こちらを行うこととしておりまして、二〇二三年度後半目途に着手をするという予定で現在作業を進めております。

具体的には、取り出しに使用しますロボットアームの開発を行ってきておりますが、一部ロボットアームの開発中に出てまいりました課題、こちらの方をしっかりと対策を練っていくということで、現在、楢葉町にあります施設におきまして実証試験を継続中でございます。

また、内部調査行いました一号機については、二号機での試験的取り出し作業から得られた知見、あるいは今回の内部調査で得られた経験等踏まえまして、取り出しの対応方針を検討していくこととしております。

いずれにしましても、中長期ロードマップに基づきまして、二〇四一年から五一年までの廃止措置完了に向けまして、国も前面に立って着実に進めてまいります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

四一年から五一年の終了ということでございますけども、ただ、やっぱり今の状況でいくと、特に現地の方は全く先が見えないというふうに捉えていらっしゃるのではないかと、いうふうに思っているんです。

中長期ロードマップについても何度か年次の見直し等されているというような状況でもございますし、そういう意味で、僕は、いつも福島の問題、課題についてお話をさせていただくときに、復旧復興、そして再生の一番のポイントは除染と廃炉だと思っているんですね。この除染と廃炉がある意味計画的にしっかり前に進んでいっているということが福島の皆さんに見えて初めて安心してというような状況になっていく、ああ、このとおり進んでいくんだなというようなことが希望にもつながっていく。

残念ながら、今それがまだまだ先の話になっていて、果たしてそこに書き込まれている年次にしっかり終わっていくのかどうか、とりわけデブリについては極めて難しい状況にあるというふうになっている。もちろん早急に行くことが一番の希望なんです。ただ、現状が厳しいということであれば、しっかりと僕は、現状を報告をする、進捗状況を報告をする、そして、その報告によって、少し先になるということも含めて、県民の皆さんに、当該の皆さんに御理解をいただく、そのような努力も怠ってはならないというふうに思うんです。いや、やっていきますよ、ここまでには終わらせますよというのが、今、福島の皆さんからすると、単に希望を、政府が希望を言っているだけだというふうに受け

止められているのではないかと、いうふうに懸念をします。希望ではなくて、覚悟と決意であったと、あってもいいんです。ただ、そのことがかなわなかったときにしっかり現状の報告をする、説明をする、そこを是非、重ねてではなりませんけども、お願いをしたいというふうに、経産省の方にはお願いをしたいというふうに思っています。

そのことを踏まえた上で、二三年度目途の着工というのがもう目の前に来ている状況でございます。ただ、先ほどお話があったロボットアームの開発の問題も含めまして、果たして、一号機、三号機のデブリ取り出しも含めて、今、中長期ロードマップで想定をされる終了年次までに本当に終わることができるとかという不安を福島の皆さんお持ちです。先ほど御回答いただきました一号機の内部状況についてもこれから分析、解析が進んでいく中で、より一層の困難さというものも明らかになるかもしれません。

そのような現状を踏まえて、ロードマップの見直しについて今どのように考えていらっしゃるのか。誠実に履行していくための僕は約束事だというふうに思っていますが、その点も踏まえまして、中長期ロードマップの考え方、見直しの必要性について是非お答えをいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 西村康稔君（経済産業大臣）

ロードマップについての御質問でございます。

今御議論がございましたとおり、福島第一原発の廃炉、これは世界的にも前例がなく、技術的難易度も極めて高い取組であります。国が定めました中長期のロードマップに基づ

いて取組が進められているところであります。特にこの燃料デブリの取り出しにつきましては、これまでの内部調査で得られた情報とか今後進める燃料デブリの試験的取り出しの経験なども踏まえ、柔軟に方向性を調整する、いわゆるステップ・バイ・ステップのアプローチで進めるということにしております。

私もこのロボットアームの開発の現場も視察もさせていただきましたが、皆さん本当に必死な思いで進めておられています。着実にやっていこうという真摯な取組が感じられたところではありますが、その上で、中長期のロードマップでは、二〇四一年から二〇五一年までの廃止措置完了を目標としているところでありますけれども、現時点でこの目標を見直すことは考えておりません。引き続き、世界の英知を結集しながら、国も前面に立って地域の皆様への丁寧な説明を行いながら、安全かつ着実に進めてまいりたいというふうに考えております。

御指摘のように、いろんな思いを地域の皆さん、地元の皆さんお持ちだと思っておりますので、できる限り丁寧に分かりやすい説明をしてまいりたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。是非よろしく願い申し上げます。

大きな二つ目、人権デューデリジェンスについてお尋ねをしたいというふうに思います。これ、言いにくいので、人権DDと約させていただきます。

人権DDにつきましては、企業が取引先を含めた人権侵害というものを把握をする、そ

して予防策を講じる仕組みというふうに言われている、サプライチェーン全体での対応が求められているというふうになっています。経営リスクの抑制あるいは企業価値向上につながるということ、逆に、この人権DDの考え方あるいは人権への配慮がない企業の場合は取引先や顧客を失うという可能性も出てくる。

資源が乏しく、原材料等を輸入をし、加工、製造、輸出をする貿易立国である我が国では、この人権DDという言葉、考え方は極めて重要な課題だというふうに思っているところでございますけれども、まず、この人権DDに対しまして大臣の所見をお伺いしたいと思います。

◆ 国務大臣 西村康稔君（経済産業大臣）

サプライチェーンにおけますまさに人権尊重、この重要性が高まる中、我が国も支持いたしております国連のビジネスと人権に関する指導原則が示しておりますとおり、企業には人権を尊重する責任があります。また、企業がサプライチェーンも含めた人権尊重の取組をしっかりと行うことで、企業の経営リスクの低減及び企業価値向上を通じて、我が国企業の国際競争力強化にもつながるものというふうに認識をしております。

このため、政府では、昨年、責任あるサプライチェーンにおける人権尊重のためのガイドライン、いわゆる人権デューデリジェンスガイドライン、DDガイドラインですね、これを策定したところであります。さらに、そのガイドラインに加えて、先月、多くの中小企業を始め、これまで本格的に人権尊重の取組を行ったことのない企業がガイドラインに

沿った取組を進めやすくするように、なるようにですね、詳細な解説や多くの事例を盛り込んだ企業実務者のための参照資料も公表したところでもあります。

経産省においては、関係省庁とも連携しながら、各企業がガイドラインにのっとり、しっかり自社のサプライチェーンリスクを把握し、総点検してもらえるよう、このガイドラインの普及をしっかりと進めていきたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

まだ人権DDということ、考え方そのものがまだまだ新しい考え方でございますし、そのような中で経産省としてガイドラインを作っているということ、ただ、ガイドライン

の中身についてもいろいろ問題が指摘をされているところでございますので、そのことについては、また後の機会の中で御指摘をさせていただこうというふうに思います。

最後に、もう時間ないんですけども、この人権DDも含めまして、人権擁護の考え方というのは、今まさに我が国のその姿勢が求められているというふうに思っています。広島サミット目前でございます。我が国の人権課題に対する姿勢示す好機だというふうにも考えておりますので、その点も含めまして、改めて、大臣としてのお考えありましたら、簡潔でいいので……（発言する者あり）では、最後にそのことを指摘をさせていただいて、質問を終わらせていただきたいと、本当だ、なかった、思います。

ありがとうございました。

◎第211回国会 参議院 本会議 2023年5月15日

◆ 鬼木誠君

憲民主・社民の鬼木誠です。

ただいま議題となりました法律案につきまして、会派を代表して質問をいたします。

まず、国交省OBによる空港施設株式会社への人事介入問題についてです。

四月二十八日、同社が外部有識者で構成した役員指名等ガバナンスに関する独立検証委員会による報告書が公表され、国交省職員が、国交省OBで当時副社長に対し、国交省幹部との面談調整や人事に関わる内部調整について、複数回にわたってメールで連絡していたことが明らかになりました。

大臣はこの間、この案件について、省とし

て調査を行った結果として、現役職員は関与していないと繰り返し答弁なさってきましたが、その答弁が虚偽だったこととなります。

衆参国交委員会での、この案件の調査は第三者が厳格に行うべきとの声に応えず、内部調査にとどめた結果がこれです。大臣の調査指示が曖昧で緩いものだったのか、大臣の指示が省内で軽んじられたのか、どちらなのでしょう。

五月十日、そして十二日の衆議院国土交通委員会において、我が党の城井議員を始め複数の議員がこの件について問いただしたところ、空港施設だけでなく他の外部の者にも人事情報が送信されていることが答弁されたも

の、その詳細は明らかにされず、全省における詳細な調査や再就職等監視委員会への申出については行わないという信じ難い答弁がなされています。これはまさに、省として全容を究明するつもりはない、省を挙げて隠蔽を図るという意思表示にほかならないのではないですか。

大臣官房総務課から送付された人事情報は、どのような意図を持ってどこに送付されたのか、直ちに明らかにすべきと考えますが、いかがですか。

その中には百七十三件の非政府系アドレスが含まれており、この間、慣習的に情報提供がなされてきた旨が答弁されていますが、問題は、退職者などの人事情報を国交省OB個人にもメールをしていることです。このような情報が、今回以外にも他の民間会社の人事介入に使われていた例はないのですか。違法性はないのか、そして、なぜ公表前の人事情報を民間団体や個人、OBに送付する必要があるのか、その合理的な理由をお答えください。また、少なくとも送付した全てのアドレスの属性は明らかにすべきと考えますが、いかがでしょうか。

加えて、送付された人事情報には退職予定者も含まれており、再就職あっせんと関連を疑わざるを得ません。否定されるのであれば、その根拠をお示しください。

さらに、官製パソコンを使い、国交省のアドレスから発信し、省内各部署、出先機関が宛先となっている文書を、何と国交省は、公文書ではないと強弁しています。大臣は、この公文書ではないという国交省の説明を妥当だと本気でお考えですか。政治家の矜持に懸けて御答弁ください。

また、公文書ではないので国会に示さないというのなら、これまで国交省において公文書以外の文書は何一つ国会に示したことはないと言い切れるのか、お答えをいただきたいと思います。

これら以外にも明らかにすべき課題は数多くあります。OBも含めた組織的な再就職あっせん等の疑念がある中、国交省として再調査を否定されるのはなぜですか。改めて第三者による厳格かつ徹底的な調査を全省的に行い、全貌を明らかにしていただきたいと考えますが、国土交通大臣の見解を求めます。

それでは、法案についてお尋ねをいたします。

高速道路は、国民生活や社会経済活動を支える基幹的インフラであり、共有の財産です。したがって、その整備、適切かつ計画的な補修、更新等を行うことで、高速道路の機能を将来にわたり維持、継続し、良好な状態で次世代に継承していかなければなりません。そして、それを進めるに当たっては、利用者である国民の声を聞くことが肝要です。

この点、高速道路政策に対する政府の基本認識を問うとともに、国民の声にしっかりと耳を傾ける必要性について、国土交通大臣の見解を伺います。

戦後、我が国の高速道路は、建設等に要した費用を料金収入により賄う償還制度の下で整備が行われてきました。そして、建設等に要した債務の完済後に料金徴収を終了し、無料開放するとされてきました。

しかし、実際には、道路公団時代から現在に至るまで、幾度も料金徴収期間が延長されてきました。二〇一四年には、高速道路の更新財源を確保するため、料金徴収期限を十五

年延長する法改正が行われ、そして今回、更新、進化の財源を確保するためとして、料金徴収期限を更に五十年延長し、無料開放の期限を二一五年とする法案が提出をされています。二一五年といえば九十二年後です。ほとんどの国民にとって、今回の法案は永久有料化の宣言にほかなりません。

抜本的な解決策を示すことなく、ただただ料金期限を九十二年後まで延長するという今回の法案は、国民に対して極めて不誠実です。二一五年までに高速道路を無料開放するとの説明を国民は誰も信じないと考えますが、国土交通大臣の見解を求めます。

本法律案では、料金徴収期限までの間、債務返済期間を五十年以内で設定しつつ、逐次、必要な事業を追加する仕組みとされています。つまり、債務返済期間の末日が二一五年九月三十日に達するまでの間は、法改正を経ずに料金徴収を継続することが可能となります。

つまり、本法律案は、法改正を通じた国会の高速道路事業への関与を逃れる作りとなっています。なぜ、二〇一四年の法改正時のように、追加する事業の費用を確保するために必要な期間について、国会での審議を経て、料金徴収を延長する形としなかったのか、国土交通大臣の説明を求めます。

高速道路の更新事業について伺います。

二〇一四年の法改正時の国会審議において、政府は、今回の対応以降、次々と更新需要が生じることはないかと答弁していました。しかし、それから十年とたたず、計一・五兆円の新たな更新需要が明らかとなりました。そして、現在の料金徴収期限が四十年以上先であるにもかかわらず、これを更に

五十年延長する法案が提出されました。次々と更新需要が生じることはないとの政府答弁はその場しのぎの言い逃れだったと思えません。あるいは、政府自らが次々と更新需要をつくり出しているようにしか見えません。

前回の法改正から十年とたたず、再度料金徴収期限の延長を求めることの責任は誰にあるとお考えですか。国土交通大臣に伺います。

また、二〇一四年の法改正時に政府は、法改正の理由を、高速道路の更新に必要な財源を確保するためであり、料金徴収期間を延長して確保した財源は、新規建設事業に充てることなく、更新事業のみに充てると答弁していました。

しかし、実際には、NEXCO三社などの全国路線網や阪神高速道路において、十五年延長した追加的な料金負担分を活用して、更新事業以外の新規建設等の追加事業が実施されています。

これは、新規建設事業に充てることなく、更新事業のみに充てるとの政府答弁や、道路建設の歯止めの観点から料金徴収期限を法定し、民営化から四十五年以内に新規建設などによる債務を完済するとした道路公団民営化の趣旨に反するものです。このような事業を行うことについて、国民に対し十分な説明もなされていないと考えますが、国土交通大臣の説明を求めます。

あわせて、NEXCO三社の追加事業について、事業費の大きい事業をその金額とともに具体的にお示しください。

次に、機構が作成する償還計画の根拠となる将来調達金利の見通しと将来交通量の推計

についてお尋ねします。

まず、将来調達金利の見通しについて、機構は、二〇二二年度で一・一八％、二三年度で一・六一％、二四年度二・二四％、二五年度三・一二％、二六年度以降四％と設定をしています。民営化以降、償還計画の更新のたびに、およそ五年で四％に駆け上がる見通しを繰り返しています。機構はその理由を、過去の金利水準を参考に金利上昇リスクを勘案をしたと言いますが、そのような金利の急上昇は、民営化以降、生じていません。

内閣府が今年一月に経済財政諮問会議に提出をした中長期の経済財政に関する試算によれば、名目長期金利は成長実現ケースでも二〇二六年で一・一％、推計最終年度の二〇三二年度でも三・六％にすぎません。

なぜこの成長実現ケースですら想定し得ない速度で機構の調達金利が上昇するのか、全く分かりません。機構を所管する国土交通大臣にその理由をお伺いします。

また、調達金利が四％に達するという事態が現実となった場合、国民生活に大きな影響が生じると思いますが、経済財政政策担当大臣の見解をお伺いします。

機構は何十兆円もの債務を抱えており、将来金利の見通しが高速道路の債務返済へと直結し、国民の料金負担に多大な影響を与えます。にもかかわらず、機構の将来調達金利の見通しは、その根拠に乏しく、非常に雑に設定されているとしか見えません。

将来金利の上昇速度は、実勢を踏まえた水準、明確な根拠に基づく水準に見直すべきだと思いますが、国土交通大臣の見解をお伺いします。

また、機構による将来交通量の推計は、国

土交通省が算出をした総交通需要予測に基づき各高速道路の利用割合を加味して作成をされており、将来調達金利と同様、債務返済の見通しの根拠となる重要な指標です。

しかし、その実績値は十分に公表されておらず、なぜ公表していないのかの理由も不明です。実績値が分からなければ、国や機構の将来交通量の見通しが正しかったのか検証することもできず、償還計画の妥当性の評価もできません。全国路線網、地域路線網、一の路線の、それぞれの走行台キロベースの交通量の実績値は国民に対する説明として毎年公表すべきと思いますが、国土交通大臣の見解をお伺いします。

橋梁、トンネル等の道路の構造物については、二〇一四年度から、五年に一回の頻度で定期点検が義務化をされました。同時に、高速道路整備の費用負担の仕組みや料金制度、追加する事業の妥当性、債務返済の状況などについても定期点検が必要です。そして、それは、国土交通省、機構、高速道路会社や有識者だけが行うのではなく、行政監視の機能を担う国会においても行われるべきだと考えます。

本法律案が成立した場合、料金徴収や債務返済の期間の在り方について直接国会が関与する機会が少なくなります。したがって、改正を行うのであれば、国会において高速道路事業や制度の定期点検を行うため、政府は国会に対し高速道路事業の実情に関する情報を定期的に報告すべきではないでしょうか。国土交通大臣の見解を求めます。

今後、我が国では、道路の老朽化の進行に加え、人口の減少なども見込まれており、高速道路を含む道路ネットワーク全体の維持管

理、更新等に関し、社会経済情勢の変化を踏まえた持続可能な整備の在り方について議論を深め、国の考え方を明確に示すことが必要です。

しかし、償還主義など、費用負担の基本的な考え方は、今回の法律案では何も変わっていません。この仕組みが二十二世紀まで持続できるとは思えません。構造物に基礎から造り替える更新が必要なように、その制度や仕組みについても抜本的な見直しが必要ではないでしょうか。

将来世代に議論を先送りすることなく、今、私たちが、これからの時代に合った真に国民のためになる新たなスキームをつくり出すことが求められていると考えます。未来を見据え、高速道路制度の抜本的な見直しを行う必要性について、国土交通大臣の御認識をお伺いをいたします。

高速道路の開通から約六十年。取り巻く環境は大きく変化してきました。より遠くへ、より早くの実現により獲得をした利便は成長と豊かさをもたらしましたが、その果実は全ての人には行き渡らず、格差を生み、社会のひずみを明らかにしました。

一方で、与え続けた環境への負荷は閾値を超えつつあり、脱炭素という重たい課題が提起をされています。カーボンニュートラルの課題とは、私たちが何をしてきたのかという問いであり、高速道路もその文脈の中で在り方が問われています。

過去との向き合いから目を背け、安易に課題を先に送るだけの本法案は、まさに岸田政権の本質を表しており、未来への責任を放棄するものであることを重ねて指摘をし、私の質問を終わります。

御清聴ありがとうございました。（拍手）

〔国務大臣齊藤鉄夫君登壇、拍手〕

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

鬼木誠議員にお答えいたします。

現役職員の関与に関するこれまでの私の答弁の正確性についてお尋ねがありました。

まず、現役職員の異動情報が、内示後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。直ちに事務方に対して厳しく注意するとともに、二度とこのようなことを起こさないよう、異動情報の管理について是正を指示いたしました。

これまで私からは、現役職員による空港施設株式会社への再就職のあっせん等について確認できなかったと答弁しているところです。

今回の事案について、新聞報道がなされた段階、空港施設株式会社の外部検証委員会報告書が公表された段階、それぞれにおいて、私が主導して速やかに事実関係の確認等を行ってまいりましたが、現役職員が再就職等規制に違反した行為を行ったと疑わせる事実の確認できておらず、これまでの私の答弁が虚偽であったとは考えておりません。

次に、全省調査や再就職等監視委員会への申出についてお尋ねがありました。

四月二十八日に公表された報告書を踏まえ、国土交通省において事実関係の確認を行った結果、現役職員から山口氏に対し異動情報の送付があった事実が確認されました。このうち、いわゆる線引きには、退職予定者

を含む内示対象者の異動情報が記されておりましたが、これは、再就職をあっせんし得るような地位にない若手職員が、内示を受けた者から開示された情報を基に異動前後における業務の円滑化等を目的として作成したものであり、省内職員を中心に慣習的に広く共有されてきたものであります。また、作成者は、あっせんを目的としたものではなく、上司から指示を受けたものでもないと明言しております。

以上のことから、今回の異動情報の送付は、あっせん規制違反の要件である営利企業等の地位に就かせることを目的とした情報提供ではないため、再就職等規制違反には当たらないと認識しております。なお、この点については弁護士等にも速やかに確認することとしております。

国家公務員法において、任命権者は、現役職員や職員OBに再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料するときは、その旨を再就職等規制監視委員会に報告するものとされています。山口氏への異動情報の送付は、疑いがあると思料するときには当たらないことから、同委員会に報告すべき状況にはないと考えております。

今後、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料すべき事実が明らかになった場合には、適切に対処してまいりたいと思っております。

次に、人事情報の送付の意図及び送付先についてお尋ねがありました。

いわゆる線引きは、内示後の異動情報であり、異動前後における業務の円滑化等を目的として作成、送付されているものと聞いております。

令和五年四月時点のメールの送付先を確認したところ、総数は千五十八件であり、このうち百七十三件が非政府系アドレスでした。非政府系アドレスについては、念のため、まずは政府のパソコンから直ちに削除させた上で確認を行っているところですが、現在、そのうち百四十件は現役職員のアドレスであると確認されており、残り約三十件の特定を急いでいるところでございます。

次に、異動情報が民間会社の人事介入に使われていたのではないかという点についてのお尋ねがありました。

異動情報が民間企業の人事介入に使われていた例は、今回も含めて承知しておりません。

次に、異動情報の提供の違法性についてお尋ねがありました。

再就職等規制については、先ほど申し上げたとおり、いわゆる線引きの送付が営利企業等の地位に就かせることを目的として行われたものではないため、違法性はないと考えております。

守秘義務につきましては、国家公務員法では、職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならないと規定されております。内示情報は機密扱いではなく、また、内示を受けた本人が伝えている時点で秘密性は失われており、プライバシーの侵害にも当たらないため、秘密には該当せず、違法性はないと考えております。なお、この点については弁護士等にも速やかに確認することとしております。

次に、公表前の人事情報を民間団体等に送付する必要性についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げたとおり、いわゆる線引き

は、異動前後における業務の円滑化等を目的として作成されたもので、外部への提供を目的としたものではないと承知しております。

一方で、現役職員の異動情報が、内示後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。直ちに事務方に対して厳しく注意するとともに、二度とこのようなことを起こさないよう、異動情報の管理について是正を指示いたしました。

次に、異動情報を送付したアドレスの属性の公表についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げましたとおり、現在受信者の特定作業を進めているところであり、現役職員やOBの区分など、その属性について速やかに明らかにしたいと考えております。

再就職あっせんと関連についてお尋ねがありました。

先ほど申し上げましたとおり、いわゆる線引きの送付が営利企業等の地位に就かせることを目的として行われたのではないため、再就職のあっせんには当たらないと考えております。

国土交通省職員がメールで送った文書の位置付けについてお尋ねがありました。

公文書等の管理に関する法律第二条第四項によれば、行政文書とは、行政機関の職員が職務上作成し、又は取得した文書であって、当該行政機関の職員が組織的に用いるものとして、当該行政機関が保有しているものをいうとされております。

いわゆる線引きは、人事を職務としていない若手職員が事務系総合職職員の内示後の異動情報を収集して作成した文書であるため、

行政文書には該当しないものと考えております。

国土交通省が過去に国会にお示しした文書についてお尋ねがありました。

過去に行政文書以外の文書を国会にお示ししたことが一度もないかとの点につきましては、直ちに確認できませんが、一般論として申し上げれば、行政文書でない文書は政府として職務上作成、保有しているものではなく、国会に責任を持ってお示しすることは困難であると承知しております。このため、政府としては、国会からの資料要求については、その対象が行政文書であることを前提として対応しているものと承知しております。

第三者による全省的な調査についてお尋ねがありました。

第三者による全省的な調査については、申し上げてきたとおり、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料すべき事実が確認されていないことから、そのような調査を行う状況ではないと考えております。

これまで、今回の事案について、新聞報道がなされた段階、空港施設株式会社の外部検証委員会報告書が公表された段階、それぞれにおいて、私が主導して速やかに事実関係の確認等を行ってきております。

今後においても、こういった事案が発生した場合にはしっかりと調査してまいります。その上で、再就職等規制違反行為を行った疑いがあると思料すべき事実が明らかとなった場合には、再就職等監視委員会へ報告するなど適切に対処してまいります。

次に、高速道路政策の基本認識と国民意見の聴取の必要性についてお尋ねがありました。

高速道路については、我が国の経済活動や国民生活を支える重要なインフラであり、その機能を将来にわたって維持するとともに、社会的要請を踏まえて進化する必要があります。

また、高速道路に関する政策を実行する際、利用者などの国民意見の聴取は重要です。高速道路会社では、料金改定時のパブリックコメント、窓口への問合せなどで意見を把握し、必要な改善を行っており、引き続き国民意見を聴取してまいりたいと思っております。

次に、高速道路の無料開放についてお尋ねがありました。

今般の改正法案は、今後更新が必要となる蓋然性の高い箇所を含めた更新需要を賄うため、料金徴収期限を二〇一五年とし、従来と同様に債務完済後に無料公開する仕組みです。国民の皆様には、法改正案の目的や料金徴収期限の設定の考え方などについて、引き続き丁寧に説明してまいりたいと思っております。

次に、国会審議を経て料金徴収を延長することとしない理由についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正においては、その当時明らかとなった更新需要に対応するため、国会審議を経て、料金徴収期限を二〇六五年としました。その後、新たに更新が必要な箇所が判明したことを踏まえ、今後更新が必要となる蓋然性が高い箇所を含む財源を確保できるよう、今般の改正法案で料金徴収期限を二〇一五年とすることなどを御審議いただいているところでございます。

次に、料金徴収期限の延長に対する責任に

ついてお尋ねがございました。

高速道路の整備や管理などについては、関係法令に基づき、国、高速道路機構、高速道路会社がそれぞれの役割に応じ、その責任を果たしています。

今般、平成二十六年から開始した詳細な点検により新たに更新が必要な箇所が判明したことを受け、料金徴収期限を延長するものでございます。この新たに判明した更新需要を見通すことは、平成二十六年当時の老朽化などに関する知見では困難であった、このように認識しております。

次に、追加事業と過去の答弁などとの整合性及び追加事業の内容についてお尋ねがありました。

平成二十六年の法改正時には、その時点の償還計画に含まれる新設、改築に係る債務は二〇五〇年までに返済するという民営化の方針を堅持することとしました。その後、地方自治体の提案を踏まえ、有識者委員会で御議論いただきつつ、料金徴収期限までの追加的な料金収入などを活用してネットワークの強化などを推進したものです。この委員会での議論や追加事業を含む事業許可の内容については公表されており、引き続き、国民の皆様には御理解をいただけるよう、丁寧に説明してまいります。

また、NEXCOにおいて、料金徴収期限の延長により生じる収入の一部を、追加事業のうち事業費の大きいものとして、約七千六百億円を東京外環道の新設事業に、約一千億円を秋田道の一部区間の四車線化事業などに充当しているところでございます。

次に、高速道路機構における将来の調達金利の設定理由についてお尋ねがありました。

高速道路機構は、債務の早期の確実な返済を行うことなどにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図ることを目的としています。その中で、将来の調達金利は、過去には調達金利が一年で％以上上昇した実績もあることから、債務を確実に返済するために安全側に設定しているものと承知しております。

次に、将来金利の上昇速度の見直しと交通量の実績値の公開についてお尋ねがありました。

将来の調達金利については、先ほど申し上げたとおり、安全側に設定されており、妥当なものと考えています。

また、御指摘の走行台キロの実績については、中央道など料金所が設定されていない出入口がある路線では走行距離を把握できないことから、正確な算出は困難です。一方、例えば交通量については、毎月、高速道路会社などのホームページにおいて通行台数の実績値を公表しており、引き続き透明性の確保に努めてまいります。

次に、高速道路に関する情報の国会報告についてお尋ねがありました。

国土交通省では、有識者委員会で高速道路の制度などについて議論し、資料や議事録をホームページで公表しています。また、高速道路機構や高速道路会社では、毎年度の決算や事業追加に伴う許認可などの事業に関する情報をホームページなどで広く公開しています。今般の改正法案においては国会報告の規定は設けていませんが、引き続き国民の皆様へ広く情報を公開してまいります。

最後に、制度の抜本的な見直しについてお尋ねがありました。

今般の改正法案については、人口減少など

に伴う交通量減少や今後更新が必要となる蓋然性の高い更新需要など、現時点の見直しを踏まえた制度です。一方、現時点において具体的に見通すことができない革新的な技術開発などが見込まれる場合には、必要な制度の見直しを行う必要があると認識しております。

以上でございます。（拍手）

〔国務大臣後藤茂之君登壇、拍手〕

◆ 国務大臣 後藤茂之君

（内閣府特命担当大臣《経済財政政策》）

鬼木議員から、高速道路機構の調達金利が国民生活へ与える影響についてお尋ねがありました。

特定の企業等の調達金利の変動が国民生活にどのように影響を与えるかをお示しするのは困難であると考えます。また、一般論として市場金利が上昇した場合についてお答えしますと、その時々々の経済状況の違いなどを考慮する必要がありますが、利払いの増加等を通じて投資を抑制するほか、利子収入の増加が所得、収益の増加に寄与するなど、様々な経路を通じて実体経済に影響を及ぼすことが考えられます。（拍手）

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日は、大きく二点について御質問させていただきたいと思ひます。

まずは、経産大臣に、先日の決算委員会でも取り上げさせていただきました人権デューデリジェンス、人権DDの取組につきましてお尋ねをしたいというふうに思ひます。

先日の委員会では、人権DDについての所見をお伺ひをし、大臣からは、企業には人権を尊重する責任があり、サプライチェーンも含めた人権尊重の取組をしっかりと行うことで、企業の経営リスクの低減及び企業価値向上を通じて我が国企業の国際競争力強化にもつながるといふ御回答をいただきました。さらに、政府として、ガイドラインの作成と企業実務者のための参照資料の作成、公表を行ったということについての御報告もいただいたところでございます。

政府として、人権課題の重要性について十分に留意をいただいた上で取組が今後も行われるものというふうに期待をしたいというふうに思ひますが、前回回答いただきましたガイドラインについて少しお尋ねをしたいというふうに思ひます。

昨年九月、責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドラインというものを策定をしていただきました。ただ、このガイドラインについては、自動車、電機、機械、金属などの産業が集まった労働団体、金属労協という労働団体でございます。この金属労協の皆さんが、問題点、課題につい

て指摘をなさっています。例えば、ガイドラインに記載がある、企業が、製品やサービスを発注するに当たり、その契約上の立場を利用して取引先に対し一方的に過大な負担を負わせる形で人権尊重の取組を要求した場合、下請法や独禁法に抵触する可能性がある、こういう記載があるわけですがけれども、このような記載に対しては、国際的に認められた人権を確保する取組は過大な負担ではない、企業が市場経済に参加するための最低限の条件である、下請法や独禁法の抵触について過度に強調することは、人権尊重の取組を取引先に求めない口実に用いられる危険性がある、国際スタンダードに則した人権DDの取組にブレーキを掛ける危険性があるのではないか、このような指摘がなされている。

また、国際指導原則では、人権を尊重する責任は、人権を保護する国内法及び規則の遵守を超えるもので、それらの上位にあるというふうにされている、ガイドラインにおいても、国際的に認められた人権は国内法よりも優先されることについて記載すべきではないかと、このようなことについても金属労協の皆さんは御指摘をいただいた。私は、これらの御指摘については正鵠を射た指摘だというふうに思っています。

政府のガイドラインについて、国際スタンダードとやっぱり相入れない、あるいは劣っている点があるのではないか、さらには、人権DDの取組そのものにブレーキを掛ける危険性もあるのではないか。このような指摘に対しまして、日本企業の人権に対する取組は不十分というような評価を他国の企業から

受けないためにも、もっともっと人権DDの取組を進める必要がある、あるいはガイドラインについても、指摘を踏まえてというよりも、より一層ブラッシュアップをしていく必要があるのではないかというふうに考えておりますが、この点につきましての御見解、さらにはガイドラインのブラッシュアップ、見直しということについてお考えがあればお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 政府参考人 柏原恭子君

(経済産業省通商政策局通商機構部長)

お答え申し上げます。

昨年策定いたしましたいわゆる人権デューデリジェンスのガイドラインは、具体的な取組方法が分からないという企業の声に応えるとともに、国際連合ビジネスと人権に関する指導原則等の国際的なスタンダードにのっとったものとなるよう、経済産業省に設置した検討会におきまして国連ビジネスと人権作業部会の委員や経済協力開発機構、OECDとの意見交換も行いつつ政府として策定したものであり、国際機関等からも評価されているものでございます。ガイドラインの対象も国際的なスタンダードに沿って、中小企業を含む日本で事業活動を行う全ての企業としております。

その上で、企業がその契約上の立場を利用して取引先に対し一方的に過大な負担を負わせる形で人権尊重の取組を要求した場合、下請法や独占禁止法に抵触する可能性があるということを指摘しているものでございます。また、国連指導原則が求める内容に沿って、ある国の法令やその執行によって国際的に認められた人権が適切に保護されていない場合

においては、国際的に認められた人権を可能な限り最大限尊重する方法を追求する必要があるとガイドラインには記述しております。

このように、ガイドラインは国際スタンダードにのっとって策定したものでございます。また、国際スタンダードの今後の発展等に応じて本ガイドラインの見直しも行ってまいりたいと存じます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

国際スタンダードにはのっとっているんだというような御回答でございますけれども、先ほど御指摘をさせていただいたように、一方で国際スタンダードという観点から疑義の声が上がっているところでもございまして、その点については改めて指摘をしておきたいというふうに思いますし、お答えいただきましたように、更なる見直しでございますとかブラッシュアップをしていくことが、いわゆるそういう作業を政府が行っていくことが人権課題に対するそれぞれの企業の皆さんの受け止めの重さにもつながっていくものというふうに私としては考えているところでございますので、改めましてそのことについても御指摘をしておきたいというふうに思っています。

やっぱり、人権DDに限らず、人権課題に対する政府の受け止めあるいは構えというものについて諸外国の皆さんからのいろいろな御意見があるというところもございまして、そういう意味では十分さという点についてまだまだ課題が残っているのではないかなというふうに私は捉えています。ある意味、世界各国は人権侵害を排除をするという固い決

意で動いている。そのような中、この間、日本政府の、日本国政府の人権意識に対する取組あるいは人権擁護の取組の遅れ等について様々な場面で指摘がなされてきている。人権DDについても、より強い政府の意思と姿勢が求められているというふうに私としては捉えています。

その上で、今国会において、立憲民主、日本共産党、れいわ新選組、社会民主党、沖縄の風の四党四会派で参院に法案を提出させていただきました。難民等保護法あるいは入管法改正案、そして昨年六月に立憲民主党が法案提出をしたLGBT差別解消法について、世界から遅れているという指摘がなされている人権擁護に関する政府の姿勢というものがその議論の中で改めて問われることになるのではないかというふうに思っています。

そこで、LGBTの関係についてお尋ねをしたいというふうに思っています。

これまで繰り返し指摘がされてきた、あるいは今日の冒頭の話の中でもお話ございましたけれども、G7の中では日本以外が何らかの形で性的指向、性自認に基づく差別を禁止する法令、あるいは同性婚又はパートナーシップ制を制定をしている。我が国に対しても国連の人権規約委員会から性的指向や性自認等による差別禁止の法整備が求められている。G7各国からも日本に対して様々な意見が寄せられているところでございます。さらには、経済界から、国内の経済界からも法整備の遅れでございましてか与党取りまとめ法案の不十分さというような指摘もなされているものと承知をしております。

先ほど来お話をしておりますように、貿易における人権DDの取組の重要性という点を

鑑みても、同性婚を含めましてLGBTに関する法制化というのは必須の課題であり、広島サミットというのは本来なら我が国の人権課題に対する姿勢の変化というものを示すまさに好機であったというふうに思っているところでございますが、残念ながらサミット前の法改正というふうには至りませんでした。

経産省から岸田総理の大臣秘書官に就任をされていた荒井さんがLGBTQに対する差別的な発言により更迭をされた際に、西村大臣は閣議後の記者会見で、言語道断の発言だというような発信、それから、経産省としてもまさに包摂的な社会の実現に向けて取り組んでいきたいというようなことを述べていらっしゃいました。関連した質問に対しましても、もう全ての人がお互いの人権あるいは尊厳を大切にしながら生き生きとした人生を享受できる、そうした環境、共生社会を実現していくことが重要だと、それが政治あるいは行政の役割だというふうに認識をしている、このようにも大臣から御答弁と申しますか発信があったところでございます。まさに私もそのとおりだというふうに思っています。

冒頭御紹介したように、人権DDの取組につきましても、人権尊重の取組が我が国企業の国際競争力強化につながる、資するというような御回答をいただいた西村大臣でございます。海外との貿易をつかさどる経産省として、国際的に共通の認識である多様性と人権を尊重することは重要である、このことは十分に共有できるものというふうに思っています。

改めまして、人権課題について、あるいはLGBT課題について大臣としていかがお考

えか、また、同性婚の法制化等についてもお考えがあれば是非お聞かせをいただきたいというふうに思います。

◆ 国務大臣 西村康稔君（経済産業大臣）

御指摘のように、性的指向、性自認を理由とする不当な差別、偏見はあってはならないものというふうに思います。政府として、多様性が尊重され、全ての人々が、方々がお互いの人権や尊厳を大切にして生き生きとした人生享受できる共生社会の実現に向けて、引き続き様々な国民の声を受け止めながら取り組んでいきたいというふうに考えております。

こうした考えの下、経産省では、例えば、誰もが使える多目的トイレの設置を進めております。現在、本館で十八か所設置済みでありまして、夏までに本館、別館共に全てのフロアにセットを完了する予定にしておりますし、また、全省職員を対象としてLGBTQに関する内容を含んだeラーニング研修を実施するなど、理解を深める取組を進めているところであります。

こうした取組を通じまして、省内外にかかわらず、我が国の多様性を尊重し包摂的な社会の実現に向けて引き続き努力していく考えであります。

そして、サプライチェーンにおける人権尊重のお話もございました。各国が取り組むべき共通の課題だと認識をしております。

まずは、昨年策定をしたガイドライン、先ほど御議論ありましたけれども、策定いたしましたガイドライン等の普及を通じて、企業による人権尊重の取組を促していきたいというふうに考えております。また、企業が各国

の制度の運用を正しく理解し、予見可能性を持って人権尊重に取り組めるよう、各国との情報共有など国際協調も進めていきたいと考えております。

こうした観点から、日米間では、今年一月に訪米した際に、サプライチェーンにおける人権及び国際労働基準の促進に関する日米タスクフォースに係る協力覚書を署名をいたしました。また、私が議長を務めましたG7貿易大臣会合、これは四月にオンラインで開催をしたんですが、その共同声明におきまして、専門家のネットワークを通じた規制や政策に係る情報交換の加速で一致をしたところであります。

サプライチェーンにおける人権尊重の取組を促進させるため、関係省庁とも協力しながら、同志国とも議論を深めてまいりたいというふうに考えております。

また、先ほども答弁ございましたけれども、ガイドラインは国際スタンダードにのっとり策定したものであります。また、今後、国際スタンダードが様々また議論で発展をしていくこともあります。そうした発展などに応じてガイドラインも適切に見直していきたいというふうに考えているところであります。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。御丁寧な御答弁いただきました。

お話の中、御答弁の中にもありましたけれども、やっぱり世界がどンドンどンドン動いていっている中で日本が遅れることがあってはならないというふうに思いますし、遅れているという認識を他国の皆さんに持たれるこ

と、見られることで日本の経済に影響が出てはならないというふうに思っています。情報の共有も含めまして、改めてしっかりした情報の入手、それから分析、それからそれに基づく取組ということについて世界に先駆けて取組が行われるような、そのような政策展開を切にお願いをしておきたいというふうに思っています。ありがとうございました。

経産大臣にはこの後、質問ございませんので、御退席をいただいて構いません。ありがとうございました。

◆ 委員長 佐藤信秋君

経済産業大臣、御退出されて結構です。

◆ 鬼木誠君

引き続き、医療現場における課題について厚生労働大臣にお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

地域医療体制の安定的な確保については、コロナウイルス感染症の蔓延という事態を受けて、これまで以上にその重要性、必要性ということが認識をされた、課題認識をされた。そのような認識の中で、政府としても様々な援助、支援が行われてきたものと理解をしているところでございます。

ただ、医療現場の職員の皆さんと直接意見交換をすると、経営の安定化あるいは人材の確保、育成、定着の観点から、まだまだ国としての支援が必要だというようなことを痛切に感じます。

最も御意見としてお伺いしたのは、物価高騰対策なんです。私は、公立病院の皆さんと意見交換をさせていただきましたけれども、物価高騰が経営への影響極めて大きい中

で、それでもやっぱり医療機関においては、例えば食材であるとか医療資材であるとか、そこら辺の質を落とすことはできない、そういう環境の中で長期にわたり物価高騰が継続をしている、もはや一つの医療機関、自分たちの病院だけでは対応が難しい、もうこれ以上無理ですというようなお話をお伺いしました。

物価高騰については、この間、地方創生臨時交付金について、医療機関も対象とされているということで交付金の対応を行っているところもあるんですけども、ただ、これ、自治体ごとばらばらなんです。自治体ごとでばらばらで、ぶっちゃけて言うとやっているところとやっていないところ、いわゆる交付金の対象として支援しているところと支援行き届いていないところがある。

支援の公平さを担保していく、あるいはどの病院でもやっぱり物価高騰についてしっかりした対応がなされているというような状況をつくるためには、この交付金、地方創生臨時交付金だけではなくて、新たな財政支援の枠組み、仕組みというものが需要ではないかというふうにも思うわけですけども、その点、御見解をお伺いしたいと思います。

◆ 国務大臣 加藤勝信君（厚生労働大臣）

まずは今お話があった電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金、これ、各自治体において昨年来積極的な活用を図っていただいて、多くの自治体で医療機関等における光熱費の増加に対応した給付など実施をしていただいているところではあります。ただ、今委員もお話のように、各都道府県でかなりばらつきがあるのも事実であります。

また、この三月二十八日に増額がなされたことを踏まえて、翌日に自治体に対し事務連絡を発出し、物価高騰における医療機関等の負担の軽減に向けた交付金を更に積極的に活用していただくよう依頼をし、実際こういう事例がありますよといったこともお示しをさせていただきました。ただ、これ基本的にこの交付金の性格からいって、それぞれの地方の裁量に委ねられているという下ではあります。

更にこうした交付金を活用していただいて、地域の実情に応じたきめ細かい支援が行き渡るよう積極的な活用を促していきたいと思っておりますし、根本的な意味における物価や賃金、あるいは様々な医療に係る費用の増加、こういったものは最終的には診療報酬改定の中で議論していくべきものだと思っております。

令和六年度の診療報酬改定が、年末に向けてこれから議論させていただくわけでありますので、それに向けて物価の動向、医療機関の収支の状況、こういったものをしっかり注視していきたいと考えています。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

最後にお答えいただいた診療報酬体系の中でというようなことについて、少しその点にも触れながら医療現場の処遇改善について触れさせていただきたいというふうにも思っています。

看護職員の処遇改善につきましては、二〇二一年の十一月の閣議決定に基づいて、地域でコロナ医療など一定の役割を担う医療機関に勤務する看護職員を対象に、賃上げ効

果が継続をされる取組を行うことを前提に、収入を一部引き上げるための措置として、二二年二月から九月までは賃上げ分の補助金事業として、そして十月以降はまさに診療報酬において看護職員処遇改善評価料というのが新設をされるということになりました。人材確保、定着という観点から、僕は意義のある措置だったというふうに思っています。

ただ、これも現場の皆さんとお話をする、必ずしも十分じゃないよねという声も聞こえてくるんです。要件として、この評価料の対象となる施設基準については、救急搬送件数が年間で二百件以上、そして救命救急センター、高度救命救急センター又は小児救命救急センターを設置をしている保険医療機関であることというふうにされている。したがって、例えば精神科の医療機関、そしてがんセンター、慢性期医療機関の半数程度は対象とならないというような調査結果がある。加えて、小規模のところ、診療所あるいは訪問看護等も対象にはならない。

職種についても、医師、歯科医師、薬剤師、それから事務の方、給食等の調理をされる方などなどが対象から外れている。また、処遇改善の対象となる職種であっても、該当区分を算出をする際の計算式においてはもう除外されている職種も多い。つまり、それらの職種の皆さんの処遇改善の財源確保ということについてもやっぱり課題だというふうに現場の皆さんはおっしゃっている。

僕は、人材の確保、育成、定着を図ることが安定的な医療提供体制の確立に不可欠ということであるならば、申し上げましたように対象から外れる職種があるべきではないというふうに思いますし、そもそも全ての医療機

関がその対象となるべきではないか、全ての病院で働く全ての職種において実現されなければならないのではないかというふうに思っているんです。

その上で、特にお尋ねをしたいのは薬剤師さんです。薬剤師さんの確保、病院薬剤師さんの確保については、第八次医療計画においても病院薬剤師の不足は喫緊の課題というふうにされている。この診療報酬評定の中で外されたということについては、制度の検討時からいろいろな議論があったというふうには聞いているところでございますけども、やっぱりこの点について何らかの措置が必要ではないかというふうに思っています。

医療提供体制、地域における医療提供体制の恒常的な、あるいは恒久的な処遇改善に下支えされた、そのような医療機関を是非追求をしていただきたいというふうに思っているところでございますけども、現行の制度の更なる拡充について、検討の必要性についてお考え等あればお尋ねをしたいというふうに思います。

また、薬剤師の関係について、追加的な措置の必要性等々ですね、お感じになっているかどうか。もし、いや、当面薬剤師は必要ないというふうにも思っているらっしゃるとしたら、その理由も含めて御回答いただければというふうに思います。

◆ 国務大臣 加藤勝信君（厚生労働大臣）

まず、今お話がありました看護職員処遇改善評価料については、令和三年に閣議決定された経済対策、また公的価格評価検討委員会の中間整理に基づいて、昨年十月からは介護職員等の給与を恒久的に三%引き上げるとい

う診療報酬上の評価を行っているところでございます。

ただ、このときに看護職員の賃金水準が全産業平均と比べて高い状況の中で、コロナ医療など地域において一定の役割を担っていると評価できる医療機関の看護職員の方を対象とし、そして、その評価料については看護職員のほか各医療機関の判断で、看護補助者、理学療養士、作業療養士等のコメディカルの処遇改善にも充てることを可能としたところでございます。

一方で、今薬剤師のお話がありました。

薬剤師の仕事先、地域や業態でいろいろ偏在がありますが、病院薬剤師の確保も大変大事なことだと認識をしております。厚労省においては、地域医療介護総合確保基金を活用し、地域包括ケアの拠点となる医療機関等における薬剤師の確保支援、例えば都道府県が指定する病院への薬剤師派遣を行うための経費の支援などを行っているところでございます。

薬剤師についても、この看護職員処遇改善評価料の対象外となっておりますが、これは、やはり看護職員よりも賃金水準が平均的には高いといったこと、そうしたことから対象外とさせていただいたところでございます。

今回の評価料の在り方については、今後職員の給与にどのように反映されているかについて検証していくこととされておりますが、先ほど申し上げました令和六年度の診療報酬改定がございまして。そうした中で、そうした検証結果、また現場で働く方々の処遇改善、あるいは薬剤師の確保における課題、こういったことについても検討しながら改定の議

論を深めていきたいというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

是非、十分な、そしてしっかりした検証を行っていただいて、申しあげましたように恒久的な処遇改善につなげていただきたい。そして、先ほどもお話をさせていただきましたが、病院薬剤師の不足が喫緊の課題、いわゆる確保が喫緊の課題というふうに医療計画でも触れられているところでございますので、この点につきましても是非併せての御検討をいただきたいというふうに思います。

最後の質問に恐らく時間的になると思いません。

処遇改善という観点から、コロナ関連の補助金でございます病床確保料についてお尋ねをしたいというふうに思います。病床確保料の、今日お尋ねをしているのは、その使われ方なんです。

確保料については処遇改善に使うことが要件とされているというふうに理解をしています。防疫等作業手当の支給、あるいは一部の医療機関では一時金として支給をされているという例はあるものの、多くの医療機関においてはなかなか処遇改善には使われていないんじゃないか、その多くは経営の赤字補填に使われたんじゃないか、まあ現場職員の方はそう感じていらっしゃるんですね、実感がないと、実態として処遇改善に使われたという実感が湧いていないと。

この病床確保料の関係について、実態を、どういうふうに使われたかということも含めて、どう実態を把握をしていらっしゃるの

か。病床確保料の総額、そのうち処遇改善にはどのような方法で幾ら使われたのか、把握をしていらっしゃるれば教えていただきたいというふうに思います。

◆ 政府参考人 榎本健太郎君 (厚生労働省医政局長)

お答え申し上げます。

今委員御指摘ございました病床確保料でございますが、令和四年の一月からその一部を用いて新型コロナ患者等の対応を行う医療従事者の処遇改善を行うということを補助要件としてきたところでございます。

お尋ねの支給総額につきましては、令和二年度で約一・一兆円、それから令和三年度で約一・九兆円となっているところでございます。

そのうちどのように処遇改善に活用されたかということでございますが、都道府県に対して、私どもの方から、各医療機関から都道府県に病床確保料の交付申請をしていただくとき、また実績評価をいただく、実績報告をいただくときに医療従事者の処遇改善の計画及び実績を把握するよう依頼をしているところでございます。

この報告でございますが、活用額の総額を報告していない医療機関もございますことから、具体的な活用額の総額自体をお答えすることはなかなか難しいところでございますけれども、幾つかその事例を見てまいりますと、基本給のベースアップのほか、一時金や特別手当の支給にも活用されているところがあるというふうに承知しているところでございます。

私どもとしても、引き続き都道府県におき

まして実態の把握に努めていただくとともに、厚労省といたしましても、活用額の総額の報告が行われますように都道府県に促してまいりまして、引き続き医療従事者に対する処遇改善が行われますよう適切な執行に努めていきたいと考えているところでございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

なかなか現状の正確な把握ができず、それから検証、分析ができていないということも含めて分かりましたが、ありましたように、これ、処遇改善しっかり進めていくための一つの考え方が提起をされている。それが実態としてしっかり病院職場の職員の皆さんが、処遇改善に使われているということ、あるいはこの病院で長く働きたいという意欲であ

るとかやりがいであるとかいうところにつながってっていないとしたら、それはやっぱり目的の半分も達成できていないということにつながるのではないかというふうに思いますし、政府としても、この考え方を提起をしたことが具体的な病院での実績につながっていないということについてはやはりしっかり検証を行っていただきたいというふうに思っています。

改めまして、病院職場における処遇改善、職員の皆さんが長く働けることがやっぱり地域における安定した医療提供体制の確保につながっていくということ、そのことについて今後とも政府としてしっかり御対応いただきますことを切にお願い申し上げまして、時間参りました、私からの質問とさせていただきます。

ありがとうございました。

◎第211回国会 参議院 国土交通委員会 2023年5月30日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

法案の質問に入ります前に、先週の本委員会で集中的に議論をされましたいわゆる国交省OBの皆さんの人事介入問題について一言だけ、一点だけお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

先週の質問、そして答弁をお聞きをして率直に思ったのは、やっぱり大臣、それから政府参考人の方の答弁、そして問題の受け止め、あるいは疑念や疑惑に対して、そのことを明らかにしようとする、さらには信頼回復に向けたというふうに言ってもいいかもしれ

ません、それらの省としての姿勢や構えなど、やっぱりまだまだ不十分だなというふうに思いましたし、残念だなというふうに率直に感じました。大臣も、途中の答弁の中では、ちょっとこれ苦しいな、厳しいなというような答弁があったというふうに御自分でもお感じになったところあったのではないかと、いうふうに思うんです。

実は私、こう見えて福岡県庁で働いておりました行政職員でございまして、行政職員が自分の所掌事務以外のことを勤務時間内にボランティアで行うというのは、これは本来ないです。あり得ないと思いますし、できな

いと思います。職務専念義務という観点からいっても、それはなしてはいけないというふうになっているはず。

しかし、今回の答弁の中では、あるいはこの間の答弁の中では、やっぱりそこはずうつと踏襲をされる。しかも、その文書については実質的に長きにわたって引き継がれていたということも御答弁になっていらっしゃるにもかかわらず、業務である、そして行政文書である、このことについてはかたくなにお認めにならない。

省として組織的な関与というところにつながってはならないという思いがあって、この業務であることや行政文書であることは絶対に認めないと、そのように今御判断をいただいている、なさっているのではないかと。どんなに無理筋であっても、そのことを押し通していきながら、組織的関与だけは認めてはならない、認めない、ここを守り切れなければ、これまで退職された方について迷惑が及ぶ、あるいはこれから退職をする自分たちの天下りにも影響する、そんなこと考えているんじゃないかと、国民の皆さんはそう思っていると思います。

そのことを是非改めていただきたい。そして、事実の解明にやっぱり近づいている、真実を明らかにする姿勢や構えというものを国民の皆さんが感じられるような、そのような答弁ややり取り、あるいは今後の対応というものを是非お願いをしたいというふうに思うんです。

そこで、一点です。線引きについて。

この線引きについては、この間の答弁の中で、異動前後における業務の円滑化のためにボランティアとして作成をされている、さら

に、再就職の検討に一般に必要と考えられる生年月日や経歴等の重要な情報は記載されていない、作成者はあつせん目的に作成していない、このことが繰り返し答弁をされています。

ただ、先ほどもお話ししましたように、線引きは長年にわたって作成をされてきた。長年にわたって作成されてきた線引きをずうつと持っている人は、例えば鬼木誠がどのような形で異動していったかというのは分かるわけですよ。さらには、入庁年月日であるとか生年月日というのは別なところからも入手可能な情報ではないかというふうに思っています。また、質問の中では、あつせんが目的ではなかったとしても、あつせんに利用される可能性もあるじゃないか、そのような指摘もなされている。やっぱり、この間の答弁、僕は厳しいし苦しいと思うんです。

そこで、この線引きについて、今後の対応として、外部への送付及び発令前の送付を禁止するとか、退職者が分かる情報は載せないとかいうことの指示をなされたということでございますけれども、業務でもない、ボランティアが作成したものだというなら、もう今後一切作らないということを省としてお決めになったらどうだろうか。作らないし作らせない、そのようなことを是非お決めになっていただきたいと思うんです。異動前後の業務の円滑化ということについては、この線引きなくても僕はできると思います。

したがって、いろんな工夫を検討いただくことで、このあつせんに利用され得るかもしれない、あるいは国民の皆さんに疑念を持たれているこの資料については、今後一切省としては作らないということを是非御決定をい

ただけないか。ボランティアで作成担当していた職員も助かると思います。そして、線引きの在り方について調査をして改革をしていく、この作業も必要なくなります。

この点について、作らない、作らせない、この点について大臣の御所見いただきたいと思っています。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

今回の事案に関しまして、国土交通省として、国民の信頼を揺るがすような事態になったということにつきましては深く反省をしておりますし、鬼木先生の御指摘、また前回のこの委員会における御指摘を踏まえ、今、信頼回復に向けて全力で取り組んでおります。また、それをスタートさせたところでございます。

その上で、線引きについての鬼木委員の御指摘でございますが、今回のいわゆる線引きの送付は、あっせん規制違反の要件である営利企業等の地位に就かせることを目的とした情報提供ではないため、再就職等規制違反には当たらないと認識しております。この点につきましては、裁判官経験を有する弁護士に確認し、同様の見解を得ているところでございます。

一方で、現役職員の異動情報が、本人への通知後ではあるものの、公表前に外部の者に共有されていたことは遺憾であり、国民の目から見ても疑惑を招きかねず、国土交通大臣として大変重く受け止めております。

異動情報の管理を徹底するため、線引きについては、外部への送付及び発令前の送付は一切禁止するとともに、退職者が分かる情報は載せないこととするなど、是正を指示した

ところでございます。また、情報管理の観点から、省全体において、外部アドレスの存在をチェックさせ、宛先が不明であったり不適切なものは即座に削除させることといたしました。今申し上げたことにつきましては速やかに実行してまいりたいと、このように考えております。

◆ 鬼木誠君

その答弁は先週も聞いたんです。作る、作らないということについてどうお考えかというのをお聞きをしたつもりです。もう線引きは作らせない、作らないということで、一旦この課題について整理をするということについてのお考えをお聞きをしたい。

もう一度答弁お願いします。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

線引きにつきましては、異動の円滑化、業務の円滑化を目的に作られているものと、このように思っております。線引きそのものが非常に問題であるとは、私、また規制違反等の法律に触れるものであるとは思っておりません。

そういう意味で、今後、どのように異動を円滑化させるかということについては今後検討させていただきたいと思っておりますけれども、この線引きそのものをもうなくすということは今ここで私が言うということは、政府全体にも関わることでございまして、控えさせていただきたいと思っております。

◆ 委員長 蓮舫君

大臣、線引きは続けて、ボランティアから業務にするということでしょうか。大臣、斉

藤国土交通大臣、委員長から一言、確認させていただきます。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

線引きの在り方についてきちんと、これからどういう形で異動時の引継ぎ等についての円滑化を行うか検討させていただきたいと思っています。

◆ 鬼木誠君

ここでもう時間余り使いたくないんですね。線引きについて即断できない、作らないあるいは作らせないということを即断できない、ここがやっぱり不信を膨らませているというふうに私は思うんです。簡単に即断できるはずなんです。

これだけ大きな課題が問題になって、線引きという文書そのものに対する国民の皆さんの不信が募っている、そしてそのことが天下りあっせんに利用、活用されたのではないかということまで疑惑や疑念が広がっている。だったら、国交省として、しっかりこの線引きという文書について、そのような疑念を払拭をするためにも今後一切作りませんと。業務の円滑、異動の前後の業務の円滑化に向けては様々な工夫ができます。そのことによって職員の皆さんに御苦勞いただくかもしれないけれども、その疑惑、疑念を抱く文書については今後一切作らないということをまず宣言してこそ、まずしてこそ、疑惑に対する、あるいは信頼回復に対する国交省の姿勢というものが国民の皆さんに明らかになるというふうに私は思います。

改めてそのことをしっかりお受け止めをいただきたいというふうに思いますし、先ほど

委員長からもありましたけれども、業務の円滑化に必要なものなら、行政文書として業務として今後その内容あるいは取扱いについて定める、そのようなことも含めて御判断いただければというふうに思いますし、行政文書であれば当然私どもにも情報提供はいただけるというふうに思いますし、うかつに、あるいは安易に外に出すこともないだろうというふうにも思っています。いずれにしても、今日段階での回答、僕は不十分だということを改めてお伝えをしておきたいというふうに思います。

それでは、法案の質問に入らせていただきます。

五月十五日本会議でも登壇をさせていただいて、御質問をさせていただきました。当日、大臣答弁から御答弁いただいたところでございますけれども、なお不明な点、あるいはより詳しく御答弁いただきたいと思う点を中心に幾つかお尋ねをさせていただきたいと思っています。本会議での質問と重複をする中身があるかもしれませんが、御容赦をいただきたいというふうに思います。

まずは、二〇一四年の法改正時の政府答弁、そして実態との乖離といいますかね、そごといいますかね、違いといいますかね、についてでございます。一四年の国会審議で、期間延長して確保した財源は更新事業のみに充てるというような答弁があった。ただ、実際には、追加的な料金負担分を活用して更新事業以外の新規建設等の追加事業が実施されているということについて質問をさせていただきました。本会議では、地方自治体の提案を踏まえ、有識者委員会で議論をいただき、ネットワークの強化などを推進をしたと、ま

た、有識者委員会の議論や追加事業を含む事業許可内容については公表をしていると、そのような答弁がなされていたところでございます。

ただ、私自身は、やっぱりこれ何となく不誠実だというふうに思うんです。法案審議の際には、料金負担分で生じる財源の用途というものをある程度更新というようなことで必要だというふうに言っていた、期間延長を図る上の前提がそれだというような説明があった。国民の皆さんも、あっ、そのためなら仕方がないねというふうに御判断なさった方もいらっしゃる。ただ、法案が通ってしまうと、いや、実際には使い方、こんなことにも使いましたよというようなことになっていくということになれば、自治体からの提案があった、有識者会議の議論があったというふうには思いますけれども、国会答弁と離れた実態になっていくことについて国民の皆さんにしっかりした説明がなされたのかということについては、まだまだやはり疑問があるというふうに思います。

免罪符にはならない、いわゆる国会答弁と乖離が生じる、そごが生じることの免罪符に有識者会議の議論や自治体からの提案はならないというふうに思いますし、国会審議や国会での答弁を軽んじているという批判が起こるのではないかとことも思っています。

その点について本会議の中では十分な言及がなかったというふうに考えているところでございまして、この点も含めまして、改めて、新規建設を行った、いわゆる更新事業以外のことにこの費用を使ったということに対する御見解、お尋ねをしたいと思えます。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

本会議の答弁では、少し舌足らずといいましようか、本会議の答弁って短くしなきゃいけないということもございまして、説明不足のところがあったと思いますので、ちょっと今回きちっと御答弁させていただきたいと思えます。

前回の法改正におきましては、債務を確実に返済するという方針を堅持しつつ、その時点で明らかとなった更新事業を確実に実施するため、料金徴収期限を十五年間延長したところでございます。その際、新設、改築に係る債務については、民営化の趣旨を踏まえて、引き続き二〇五〇年、令和三十二年までに返済する方針は堅持すること、また二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入は新規建設事業に充てることなく更新事業のみに充てるとの趣旨の答弁があったと認識しております。今おっしゃるとおりでございます。

その後、阪神高速において、二〇一七年、平成二十九年の近畿圏の新たな高速道路料金の導入時に、地方自治体から、追加的な料金負担分などについてはネットワーク整備に充当すべきとの意見をいただきました。

また、二〇一六年、平成二十八年の熊本地震を始めとした災害の頻発化、激甚化を踏まえた高速道路の機能強化を求める社会的要請の高まりから、NEXCOにおいて、令和二年に地方自治体から、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入の一部をネットワーク強化に活用すべきとの意見をいただいたところでございます。

これらの地方自治体の意見を踏まえて国土幹線道路部会で御議論いただいた結果、受益

のある世代間の負担の公平性などの観点から、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入について、更新事業を優先した上でその一部を追加事業に充当することといたしました。

このようなことから、二〇五〇年、令和三十二年以降の料金収入を更新事業のみに充当するという方針につきましては、新たな料金の導入や災害の頻発化、激甚化による社会的要請の高まりを踏まえ変更したものでございまして、適切な対応であったと認識しております。

一方、債務の確実な返済や更新事業の確実な実施という方針については今般の改正法案においても引き継がれていると認識しており、矛盾しているものではないと、このように理解しております。

◆ 鬼木誠君

適切な対応かどうかを判断するのは、僕はやっぱり国民の皆さんだと思います。一四年当時の国会審議での議論状況を踏まえて、おっしゃっていただいたような新たな需要であるとか新たな要請というものを勘案をして判断をなさるといふことについて、先ほども言いました、国民の皆さんに十分な事前の説明があった上でその対応が適切かどうかというようなことを審議、議論する場面を持つことができなかつたというのは事実だと思うんです。そこに対してやっぱり不信がある、あるいは疑念があるというようなことについては、是非お受け止めをいただきたいというふうに思っています。

その上で、今回の法改正について、期間延長の目的については更新、進化とされてい

て、新規建設、ここも余り含まれていないですよね。その認識でいいのかどうか。衆議院の国土交通委員会においてもこれ質疑がなされていますけれども、何となく明快な答弁になっていないように思います。

新規建設については今回の期間延長に伴って行うあるいは行わないということについて、分かりやすく御説明いただければと思います。

◆ 政府参考人 丹羽克彦君

(国土交通省道路局長)

お答え申し上げます。

二〇一四年の高速道路の料金徴収期間が十五年延長されたところでございますが、その後の点検強化などによりまして重大損傷の発見が相次いだため、更新事業を行うことは喫緊の課題でございます。

また、国土強靱化などの社会的要請を踏まえまして、交通事故が集中する区間、また災害時の通行止めリスクが高い区間の四車線化、また耐震補強などの高速道路の機能向上を実現するための進化事業を行うことも必要でございます。

このため、今般の改正法案につきましては、更新事業の財源を優先して確保した上で、必要性の高い進化事業を順次実施できるよう料金徴収期間を延長することとしたものでございます。

御指摘のネットワーク整備につきましては、渋滞緩和、災害時の人流、物流の確保など、高速道路の機能向上を実現することを目的としているため、進化事業に概念としては含まれ得るものと認識しております。

なお、ネットワークの新規整備に当たりま

しては、個別の事業箇所ごとに地元の自治体の費用負担の意思、また客観的な事業評価などで判断されるものでございまして、その手続の中で必要性や財源などが検討されることとなります。

◆ 鬼木誠君

ネットワークについてはいわゆる進化事業の中に含まれる、一般的に新規建設というふうに見えるものであっても、それはネットワーク推進に係る進化事業なんだというようなことでの御答弁なんですかね。もう一度お願いします。

◆ 政府参考人 丹羽克彦君 (国土交通省道路局長)

お答え申し上げます。

ネットワーク整備については、概念としてはこの進化事業に含まれる概念だというふうに思っております。

◆ 鬼木誠君

ここのそごですよね。新規建設と、いわゆるネットワーク整備ということについて新規建設ではないのかと、あるいはネットワーク整備というのは進化事業なんだと、ここでやっぱり少し僕は受け止めの擦れ違いが出てきているように思いますし、国民の皆さんに分かりにくいというふうに思いますので、言葉の問題ということではないんですけれども、少しそういうそごについて今後やっぱりより丁寧に説明をしていくというようなことが姿勢として必要ではないかというようなことについては是非お伝えをしておきたいというふうに思いますし、それが、先ほど言っ

たように、国会での審議というのが一体どうなっているのかというような疑念や疑問を抱くことにもつながっている、あるいは国会の答弁ってそんなに軽いものなのというような国民の皆さんの受け止めにもつながっている、そのことも重ねて指摘をしておきたいというふうに思います。

次に、更新事業、更新以外の追加事業の関係、今回答いただいた部分でございまして、事業費の大きいものとして、NEXCOにおいては七千六百億円を東京外環道の新設事業に充当したというのが、これ本会議の答弁の中で御発信いただいた、御答弁いただいたものでございまして。総額を見ますと、全国路線網の場合は、最新の協定に基づく高速道路機構の債務引受額ベースでは、更新事業が四兆六千六百億円、そして追加事業が三兆二千五百億円という、本来の目的である更新事業と追加事業にそこまで大きな差がないといいますかね、かなり近接した数字になっているというのがこの間の実態ではないかというふうに思っています。

当初の想定より更新事業費というものは増加をしていっている、更新事業はずうっとあるんだけど、追加事業を行う財源というのはやっぱりその中から捻出をしてくている、ここもやっぱり分かりにくいと思うんです。まず更新だろうというふうに、二〇一四年の法改正時の議論からするとそう受け止める方たくさんいらっしゃると思う。まず更新で、一定更新の目途が立っていく中で追加的な事業というのがなされるということなら分かるし、あるいはそこの説明というのを十分な必要があるというふうに思うんですけれども、そこら辺がやっぱり分かりにくい

なというふうに思っています。

そこで、先ほども少しお話あったところですけれども、この十五年延長した追加的な料金負担分の使い方についてどのような議論がなされてきたのか、その経過や内容について、有識者委員会での議論というのもありましたけれども、その内容等についても少し具体的に教えていただければと。そして、具体の追加事業については最終的に誰がどのような基準に基づいてその妥当性を判断をされて決定をしてきたのか、この点についてもお聞かせいただきたいと思えます。

◆ 政府参考人 丹羽克彦君 (国土交通省道路局長)

お答え申し上げます。

二〇一四年の法改正において、更新事業の財源を確保するため、高速道路の料金徴収期間を十五年延長いたしました。その後、近畿圏の新たな高速道路料金の検討に際しまして、二〇一六年三月から国土幹線道路部会二回開催いたしまして、大阪府などの地方自治体にヒアリングなどを行ったところ、料金設定の見直し、また料金徴収期間までの料金収入の活用により整備財源を確保すべきという意見がございました。

さらに、二〇一六年の十二月には、近畿圏の五つの自治体、大阪府、兵庫県、大阪市、堺市、神戸市から、料金徴収期間までの追加的な料金負担分については、負担の公平性を考慮し、大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備のためにも充当すべきという提案をいただいたところでございます。

この御提案を踏まえまして、二〇一六年の十二月の国土幹線道路部会の基本方針におき

まして、有識者より、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、新規建設の債務償還のため、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を活用することを検討することとの御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、二〇一七年の三月の阪神高速に関する事業許可におきまして、料金徴収期限の延長により生じる財源の一部を大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部のネットワーク整備に活用しているところでございます。

その後、二〇二〇年八月から国土幹線道路部会二回開催いたしまして、東京都などの地方公共団体からヒアリングを行ったところ、四車線化などの整備に料金徴収期間までの料金収入を活用すべき、また建設債務の償還期間の延伸などの検討が必要という御意見がございました。

この御提案を踏まえまして、二〇二〇年九月の国土幹線道路部会の中間取りまとめにおきまして、受益のある世代間の公平な負担、また追加的な料金負担の軽減の観点から、料金徴収期間までの追加的な料金負担分を限定的に活用することを検討すべきであるとの意見をいただいているところでございます。

これらを踏まえまして、受益のある世代間の公平の、負担の公平性、また追加的な料金負担の軽減の観点で合理的であると考えられることから、二〇二〇年十月のNEXCOにおける事業許可などにおきまして、料金徴収期限の延長により生じる期限、財源を更新に優先して充当した上で、その一部を四車線化事業、また東京外環事業の事業費増などに活用しているところでございます。

◆ 鬼木誠君

様々な自治体からの要請がある、意見がある。恐らくそれぞれの自治体、おっしゃっていただいたような事実だけではなくて、いろんな自治体がいろんなお気持ちを持っていらっしゃる、要請も持っていらっしゃる。それが寄せられてきて、先ほども言いましたけれども、多くの要請がある中で、どのような基準でその要請についての合理的な判断といますか、妥当性の判断といますか、そこを決定をしていくのかというようなことについても、やはり国民の皆さんからなかなか見えにくいということになっている。しかも、決定以降もそのことについての追加的な説明がなかなかされない、あるいは聞く機会がないというようなこともある。

是非、そういう見えにくい事業になっていること、あるいはどう使われているのかが分かりにくいということについても是非声として受け止めていただいて、合理的、妥当的、妥当性というように十分に踏まえた上で説明責任をどう果たしていくのかというようにことについても御検討いただければというふうに思います。

済みません、ちょっと時間の関係で一問飛ばさせていただきますして、更新、進化の関係で、順次繰延べ可能になっているよねという点について少しお話をさせていただきたいというふうに思います。

先ほど来、国土幹線道路部会のお話をいただいているところでございますけれども、料金徴収の期間について、債務返済計画を策定をした上で、その期間において料金徴収を継続することについての検討も必要だというようにことが発信を、委員会の中で発信をさ

れている。この点、法案では、更新、進化から新たな事業を協定に追加する場合には、当該協定の締結変更の時点で既存債務に新たな事業の債務を加えたものを当該協定の締結変更の日から五十年以内に設定する貸付期間内に償還することとなっている、その期間が二〇一五年九月三十日。

本会議でも、この点、御質問をさせていただいて、順次期間の繰延べができるというのは現行よりもかなり緩いのではないかとというようなことをお尋ねをさせていただきました。期間内であれば順次繰延べ可能ということになれば、事業規模というのが膨らみますということが容易にできるんじゃないか、そして、それは全体的なコスト増にもつながっていくことになるのではないかと、さらには、当初の事業計画や償還計画、そしてその妥当性の判断というものについても意味が希薄化するのではないかとというような疑問や疑念を持っています。

そして、何より、一四年法改正時の附帯決議、特定更新等工事を追加する場合には、コスト削減に努めるとともに、大規模修繕については、その内容を精査し、安易な将来世代への負担の先送りをしないようにすること、あるいは、高速道路の利用の実態の把握に努め、その債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることと、このような内容と大きく異なるのではないかとというふうにも捉えているところでございますけれども、この点について御見解お聞かせいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

前回、平成二十六年の法改正では、料金徴収期限を十五年延長いたしました。その際、

参議院におきまして、安易な将来世代への負担を先送りしないようにすること、債務償還状況に応じて償還の繰上げに努めることなどの附帯決議が付されたところでございます。

その後開始した法定点検におきまして、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことで、新たに更新が必要な箇所が判明をいたしました。この更新需要などに必要な財源確保策につきましては、有識者により構成される国土幹線道路部会において議論され、令和三年八月に中間答申を取りまとめたいただいたところでございます。

この中間答申を踏まえ、具体の財源確保策を検討し、更新により将来世代も受益することなどを踏まえ、料金徴収期間の延長によって財源を確保することが適切と判断した上で、改めて今般の改正法案を今国会に提出し、御審議いただいているところでございます。

このようなことから、安易に将来世代への負担の先送りや債務返済時期を延長するものではないと、このように認識しております。

◆ 鬼木誠君

安易かどうかということについては、これからの妥当性、納得性というところが国民の皆さんにどう受け止められるかということにも関わってくるだろうというふうに思いますので、今の回答で私は納得はできないんですけれどもということをお伝えをしておきたいというふうに思います。

ちょっと時間がなくなってまいりましたので、次に進化する事業についてお尋ねをしたいというふうに思います。

これまでの今日の御質疑の中でも、進化する

業について、例えば中間答申においては、今後集中的に取り組むべき施策として、暫定二車線区間の四車線化、耐震補強、EV充電器、水素ステーションの設置、環状道路のネットワーク機能の強化などなど、進化する事業の例示がされている。これって性質が異なるんですよね。更新事業って危ないところからやっていくという優先順位が付きやすいと思うんですけれども、進化する事業と性質が異なるので、どの事業を優先していくのかということについて判断するのが難しいと思うんです。

客観的あるいは透明性のある事業評価というものの仕組み、あるいは検証可能な費用対効果等の判断基準、あるいは第三者チェックであるとか国民の声を聞くプロセス、この関係について、いわゆる納得性の高い優先順位の決定の在り方について今段階どうお考えか、お聞かせください。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

進化する事業の優先の付け方、透明化ということで、大変大事な点だと思います。

これまで高速道路の四車線化に着手する際には、渋滞状況などの客観的な事実や指標を基に有識者委員会で必要性や優先順位について御審議いただくとともに、追加事業を含む事業許可の情報を高速道路会社のホームページで公表してまいりました。また、高速道路会社では、窓口への問合せやアンケートなどによって高速道路利用者などの意見を把握し、それを踏まえ、逆走対策など必要な機能強化を行っているところでございます。

今後、四車線化などの進化する事業を追加する際には、これまでと同様に高速道路会社と連

携して客観性や透明性を確保するものと考えておきまして、事業許可時においても追加される事業の内容が適切なものかどうか個別事業ごとに確認してまいりたいと、このように思っております。

◆ 鬼木誠君

繰り返しになりますけれども、やっぱり客観性、透明性、妥当性ということがしっかり判断できるような仕組みの構築に向けて、引き続き御努力をいただきたいというふうに思います。

時間がありませんので、最後の質問に移らせていただきます。

これまでのやり取りの中でも、足立委員や森屋委員とのやり取りの中でも、無料開放の関係についてのお尋ねがございました。私も、もうこの無料開放という考え方について、改めて、根本的なあるいは抜本的な議論、整理が必要ではないかというふうに考えているところでございます。

これも先ほど来御紹介があっていますが、二十三日の参考人質疑の中では、敬愛大学根本教授の方から、二〇三五年から二一一五年までの間、年間八百億円ぐらいの更新費用が必要ではないかというようなお話がされました。国土幹線道路部会の中間答申では、将来、高速道路は無料になるという説明に不信感が高まっている、これ森屋委員も御指摘いただきましたけれども、そのような指摘がなされている。さらには、債務完済後も、維持管理等について必要となる費用については、引き続き利用者負担を基本とすることを明確にすべき、このような指摘もある。これ、永久有料化を示唆したものというふうに私自身

は読み取りました。

この点について改めて大臣としてのお受け止めというものをお聞きをしたい。そして、今後この課題について、先ほども御答弁をいただいたところでございますけれども、行うとすれば、どのように、いつまでにこの検討をお進めになるつもりなのか、今お考えがあればお聞かせをいただきたい。そして最後に、利用者負担の考え方、もう利用者負担の抑制というのは、やっぱり観点必要だと思います。その点についてのお考えについても併せてお聞かせをいただければと思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

先ほど森屋委員の御質問にもお答えいたしました。いろいろなこの道路の負担の在り方については考え方があろうかと思えます。

今回の法案は、私も議論をいたしましたけれども、国土交通大臣として私決断し、これまでの枠組み、すなわち建設時のコストを有料で債務を完済した後には道路の原則に従って無料公開にすると、こういう原則に立った法案。そして、その進化、進化ではない、更新等について、必要なものについては、その必要な額を明確にして、これだけの額が必要だからここまで料金を徴収させてくださいということを明確にして、コストと負担のバランスを取って行う。そして、原則は、天下の公道、無料という原則を保ちながらやるということにさせていただいたわけでございますが。

で、先ほども答弁いたしましたけれども、いろいろな考え方がございます。五年後にこの法案の見直しをすることになっておきまして、それに向けて、有識者会議等、また幅

広く国民の皆様としっかり議論をしながら、今後の高速道路料金の在り方について議論をしてみたいと、このように思っております。

◆ 鬼木誠君

更新、進化については、これからも必要だということであれば、どこかで費用捻出をしていかなければならないということだと思

ます。その意味で、先の大臣にその責任を、判断を送るのではなくて、是非、斉藤大臣の前向きな姿勢と、この法案の改正と併せてその議論に踏み込んでいくというような構えや姿勢、お見せいただければと思いますので、そのことを申し添えて、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

◎第211回国会 参議院 東日本大震災復興特別委員会 2023年5月31日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

今国会、本会議、そして本委員会又は予算委員会、決算委員会、多くの委員会で東日本大震災からの復旧復興に関する質疑が行われたと。そして、その質問に対して、そのたびに、政府、それぞれの大臣の皆さんからは、被災者に寄り添う、あるいは、福島復興なくして東北復興なし、東北復興なくして日本の再生なし、まさに復旧復興に向けた基本的な姿勢あるいは決意の答弁がなされたように感じます。

今国会でこの答弁を頻繁に耳にしたのは、今国会の中で、やっぱり東日本大震災からの復旧復興、とりわけ福島原発事故からの復旧復興に関連をする重要な法案が数多く提出をされていたから、加えて、それらの法案が福島の復旧復興にとって極めて大きな意味を持つものであったからではないかというふうに思っています。

そして、あえて付け加えれば、それらの法

案が、十年以上復旧復興に向けたたゆまぬ努力を続けてこられた福島の皆さんにとって受け止め難い、あるいは許し難い、そのような内容を多く含むものであった、それがゆえに、政府の姿勢をもう一度聞きたい、質問の数が増えたのではないかと、そして、私自身がそうであったように、そのような福島の皆さんの心情あるいは問題意識を共有させていただきながら質問をさせていただいたのではないかとこのふうにも思っています。

復旧復興がいまだ道半ばであることについては、ここにいらっしゃる委員の皆さんは全員、その思い、共有だというふうに思っています。その意味で、あの震災、そして原発事故は、過去の災害ではなくて現在進行形の災害である、このこともまた共有できるのではないかとこのふうに思いますし、私自身も現地に行くたびにその思いを強くいたします。

にもかかわらず、例えば、今日の午前中の本会議でも議論をされましたけれども、原子炉の使用年限を実質延長する、あるいは原発の新增設を推進をする、あるいは復興所得

税に関する課題などなど、発災から十年を過ぎたことを契機とするように、一気に法律が変えられる、あるいは取り巻く環境や制度が変えられようとしている。そのことに対して、現地の皆さん、政府はあの震災や原発事故を現在進行形の災害として捉えてないんじゃないか、過去の出来事として一区切りを打とうとしているのではないか、そのような思いで今回の動きを捉えていらっしゃる方たくさんいらっしゃるんじゃないかというふうに思うんです。口では寄り添うと言いつつ、本当は、もう忘れていいんじゃないかと、そのように思っはいいないか、そんな不信や不安を感じていらっしゃる現地の皆さんがいらっしゃる、是非そのことは改めてお伝えをしておきたいというふうに思いますし、不安を払拭するためには、真摯に今ある課題と向き合う必要がある、そして更なる努力を続けていく必要がある、その姿勢を現地の皆さんに見ていただく必要がある、そのことも付け加えておきたいというふうに思います。

福島の復旧復興に向けては、廃炉、そして除染が私は大きなポイントだと、極めて重要であるということ、この間、様々な場面で訴えさせていただきました。その廃炉について一点お尋ねをしたいというふうに思います。

先日、福島第一原発の一号機の内部の様子が水中ロボットのカメラ映像によって明らかになりました。想定でしかなかった内部の状況が鮮明に明らかになったことによって、廃炉作業、とりわけ燃料デブリの取り出しについて、これまで以上に、やっぱり難しいんじゃないか、困難じゃないかというような見方ということも意見として出されたところで

ございます。

加えて、この調査によって、原子炉を支えるコンクリート製の台座が著しく損傷している、そのような実態も明らかになりました。もし今のような状態の中で大きな地震が起こったら放射性物質が外部に流出する事態になりかねない、そのような指摘もなされました。ただ、このような指摘に対し、東電からは、耐震性を含めて、原子炉格納容器が損傷するおそれは低いという見解が出され、恐らく決算委員会でも同様の趣旨の答弁がなされたんじゃないかというふうに記憶をしているところでございます。

しかし、この問題に対して、五月の二十四日、原子力規制委員会で議論がなされ、敷地外に放射性物質が飛散するケースも想定し対策を検討するように、そのような指示を東電に出すと方針が決められたということが報道をされています。二十五日の東京新聞の記事によれば、規制委員会の山中委員長は、周辺環境や住民に影響があるかもしれないことについては事故を起こした東電に素早くやってもらうことが責務だとおっしゃった。さらに、規制委員会の杉山委員からは、東電の見解は楽観的、それなら大丈夫とは考えられない、このようなコメントの紹介もなされているところでございます。

これ、僕、杉山委員のおっしゃるとおりだと思うんです。この問題に対して決して楽観的になってはならない。より厳しく言うと、原発事故に起因する課題について、そしてとりわけ廃炉に関する課題について、楽観的になれる気が知れないというふうに私は思っています。

この規制委員会からの指示というものを踏

まえて、今後どのようなスケジュールで検討と対策がなされるのか、今段階でのお考えがあればお聞かせをいただきたいというふうに思います。とりわけ、昨今、大きな地震が日本中で続いています。対策や検討が遅れば遅れるほど危機的な状況につながりかねない、そのような強い危機意識を持って素早い御対応をいただきたいというふうに思いますけれども、改めましてその日程感等についてお答えをいただければと思います。

◆ 参考人 山口裕之君

(東京電力ホールディングス株式会社代表
執行役副社長)

東京電力ホールディングスの山口でございます。

福島第一原子力発電所から十二年が経過してございますけれども、今もなお広く社会の皆様に変な御心配、御迷惑をお掛けいたしましたこと、改めましておわびを申し上げます。

お答えを申し上げます。

五月二十四日の原子力規制委員会における御議論を踏まえ、原子炉格納容器に開口部が生じた場合の周囲への影響などについて評価するよう、原子力規制庁より御指示を受けてございます。現在、敷地境界におけるダスト飛散の影響の評価や対策について検討を進めておりますが、次回の技術会合等において速やかに原子力規制庁に御報告をしたいと考えてございます。

三つ御指示をいただいておりますけれども、もう一つ、ペDESTALの支持機能が喪失したとして、圧力容器、格納容器の構造上の影響がないか検討すること、こちらの指示に

つきましては、評価が完了次第報告することが求められてございますので、そのようにさせていただきますと考えてございます。

以上でございます。

◆ 鬼木誠君

次回の委員会はちなみにいつ予定されているのか、教えてください。

◆ 参考人 山口裕之君

(東京電力ホールディングス株式会社代表
執行役副社長)

六月五日の予定でございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

日が余りない中での御苦勞もあるかというふうに思いますけれども、先ほど申しましたように、やっぱりこれ急がにやいかぬと思うんです。遅れば遅れるほど危険が高まるというふうに不安を感じていらっしゃる、たくさんいらっしゃる。是非取り急ぎの検討、そして十分な対策打っていただくことを心よりお願いをしておきたいというふうに思います。

山口参考人にはこれ以降質問ございませんので、出席のお取り計らいについては、委員長、お願いしたいと思います。

◆ 委員長 古賀之士君

山口参考人におかれましては御退室いただいて結構でございます。

◆ 鬼木誠君

それでは、法案に関する質問、とりわけ移

住期間に関する質問について移らさせていただきたいというふうに思います。

私たち立憲民主党の東日本大震災復興対策本部は、今年三月に福島県の被災地視察を行いました。その際に、現地の首長の皆さんとも意見交換を行った、様々な御意見をお伺いしたところでございますけれども、その際、浪江町長からは、福島十二市町の将来像を踏まえた復興についての御要望というものをお受けをしました。その中に、交流人口を拡大する施策、交流人口から定住人口につなげる施策をソフト、ハード面で実施できるよう十分な予算の確保と柔軟な支援制度を構築をすること、このような内容がございました。

交流人口を拡大する施策とは、二地域居住あるいは交流居住などを指すものと捉えておるところでございますけれども、若い層の皆さんの中では二地域居住を検討する人が増えているというふうに聞いています。その際、考慮する条件としては、交通整備等のアクセシビリティの向上、医療、介護の充実、先ほど御意見ございました、そして仕事があることが挙げられており、生活環境の充実と仕事という条件がクリアをされなければ交流人口というのはなかなか増えないというふうに私自身は受け止めました。

また、大熊、双葉の皆さんからは、避難指示解除になっても、医療機関、商業施設を含む衣食住の環境や就労環境が整っていないために生活の再建には程遠いというような御意見、お声もお聞きをしました。復旧復興の途上にある被災地の皆さんはやっぱりほぼ同様のことを求めているという、同じ苦労をなさっているというのを改めて学ば

させていただきました。

そこで、まず福島再生加速化交付金についてお尋ねをしたいというふうに思います。

原発事故被災十二市町に移住をして五年以上居住をする、就業又は起業をする人を対象に、一世帯に対し最高二百万円の支援金を支給する制度など、福島県や市町村が行う取組にこの再生加速交付金を活用できる仕組みがつくられ、二一年度に、移住希望者への情報発信、あるいはコミュニティービジネスの起業支援などを対象として、五十億円の予算が計上をされている。

これを受けて、福島県は、移住支援金あるいは起業支援金というものを創設をしている。二一年度中には約三百人の移住を見込むということが言われておりましたが、この点、その後、実績はどのようになっているのか、お教えいただければと思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

お答えいたします。

原子力災害被災十二市町村の移住、定住の促進につきましては、令和三年度から福島再生加速化交付金に移住・定住促進事業を創設したところであり、移住支援金を始め、各自治体、移住、定住の促進に向けた取組を支援しているところでございます。

移住支援金は、令和三年度から福島県が実施しております世帯員を含めた交付対象者数については、令和三年度は九十九人、令和四年度は三百二十六人となっております。

復興庁としては、引き続き、被災十二市町村及び関係機関と連携しながら、移住、定住の促進にもしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。是非継続した取組
いただきたいというふうに思います。

次に、この加速化交付金を活用した地域情
報発信交付金についてお伺いをしたいという
ふうに思います。

これは、福島定住等緊急支援の地域魅力向
上・発信支援事業として、復興庁から福島県
と各市町村へ交付をされて行われている。
事業の内容としては、風評動向調査、体験等
企画、情報発信のコンテンツ作成、ポータル
サイトの構築などなど。外部人材の活用や地
域の語り部の育成、人材活用事業もございま
す。さらに、これらを一体的に行うための関
連施設の改修などとなっており、復興庁や福
島県のホームページなどでこの交付金を活用
した取組の事例を見ることができると。

福島県による行政事業レビューシートに
は、事業の一定の評価が記載をされていると
ころです。一例を挙げれば、風評・風化対策
に対する情報発信分析事業において、福島県
のイメージ調査の結果として、震災発災以
降、福島県のイメージは徐々に回復傾向に
あったものの、ALPS処理水の処分方針決
定後にイメージが低下したなどが記載をされ
ている。しかし、これ、国としての行政事業
レビューシートには詳細な記載がない。国と
してこの事業をどのように評価をしているの
かというのがいま一つ分からないんです。

そこで、これらの交付金を活用した事業の
成果、そしてその評価についてお尋ねをし
たいというふうに思っています。

特に、コロナ禍から抜け出しつつある中、
インバウンドの皆さんが増えてきている。海
外からお見えになる方に福島の復旧復興の現

状を見ていただく、あの地震と原発事故から
何を学ぶのか、教訓とするのか、そして、安
全に安心して日常を送ることに必要なことと
は何かと、それを学び合うというのは、とっ
ても僕はいい機会だというふうに思うんで
す。そして、そのような積み重ねが帰還者や
移住者の増加にもつながるといふふうにも考
えています。

改めまして、この交付金による事業がどの
ような状況なのか、そのように捉えていらっ
しゃるのか、是非お聞かせをいただければと
思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

原子力災害に伴う風評の払拭、影響を払拭
して更に復興を進めていくためには、まず
は、科学的根拠に基づく正しい情報を発信す
ることだけではなく、地域の魅力を発信して
いくことが大変重要だというふうに思ってお
ります。

こうした地域の魅力発信につきましては、
地元自治体を始めとする地域の方々にも担い
手になっていただくことが効果的であること
から、福島県内の自治体が創意工夫によって
企画、実施する取組を支援するため、令和三
年度に御指摘の地域情報発信交付金を創設し
たところでございます。

現在、各自治体では、この交付金を活用し
て、例えば、道の駅でのイベントを動画で全
国に配信する取組や、首都圏、関西圏などで
のイベントに複数の自治体が共同で参画する
取組など、新しい特徴的な取組を進めていた
だいており、それぞれ成果を上げているもの
と認識をしています。また、その活用は、令
和三年度、二十一自治体、三十九事業から、

令和四年度、三十九自治体、八十三事業へ着実に広がっており、その必要性や有効性について各自治体からも広く評価されているものと認識をしているところでございます。

復興庁としましては、この交付金による支援が福島イメージの向上や帰還、移住の促進に大きく寄与することを期待しており、更に有効に活用されるよう、地域のニーズにきめ細かく対応してまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

先ほどもお話をしましたし、御回答にもいただいたところでございますけれども、福島の今を知る、今、福島の現状を多くの皆さんに見ていただく、これ、移住をされる方だけではなくて、避難をされている方、もう全国にいらっしゃいますんで、全国に避難をされている皆さんに福島の現状を見ていただくということも帰還につながっていく、あるいは帰還を判断する上で非常に重要な材料になっていくのではないかとこのように思っています。そのことについてはまた後ほど少し触れさせていただきたいというふうに思います。

移住の方なんですけれども、衆議院の質疑でもこの新規移住者の目標についてのやり取りがなされている。双葉町の移住者目標については六百、大熊町は千百、浪江町二百、飯舘二人、五町村で約二千人の新規移住者という目標が立てられている。ただ、想定よりも帰還や移住はやっぱりまだまだ進んでいないというような現状、実態ではないかというふうに思います。これは、福島の今後がどうなっていくのかということについて、もちろん復旧復興は進んではいますけれども、やっ

ぱり全体像がなかなか見えにくいということに一つの大きな原因があるのではないかとこのように思うんです。

福島の復興再生拠点区域を除いた帰還困難区域は全体の九二%、逆に言うと、帰還困難区域の全体の中で拠点区域が占める割合は八%でしかない。この拠点区域外の周辺部であるその九二%、今後、避難指示の解除に向けた工程がやっぱりまだまだ不明瞭、不明確。したがって、先ほど言ったように、帰還や移住の判断についてなかなか付きづらい、付けづらいというような実態があるのではないかとこのように思っています。

除染の問題も含めまして、決算委員会でも同様の質問をさせていただきました。渡辺大臣からは、将来的には帰還困難区域の全てを避難指示解除をする、そして復興再生に責任を持って取り組むという決意は揺るぎない、被災、あっ、ごめんなさい、避難指示解除に向けた取組を全力で取り組んでまいりたいという答弁をいただいた。非常に心強くお聞きをしたところでございますけれども、この帰還困難区域の全てを避難指示解除するための今後の工程について、現時点でどのようになるのか、改めてお聞かせをいただければというふうに思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

現時点といっても、先ほど、先般私が委員にお答えした内容と時間的に、そうありません。したがって、お答えする内容については前回同様のお答えになってしまうことをお許しをいただきたいというふうに思っております。

先ほど申し上げましたけれども、将来的に

帰還困難区域の全ては避難指示を解除し、復興再生に責任を持って取り組む、この決意は揺らぎがありません。

その上で、特定復興再生拠点区域外については、地元住民の皆様方から、拠点区域外にある自宅に帰りたい、元いた場所で生活を再開したいとの切実なお声があり、受け止めております。まずは、二〇二〇年代をかけて、帰還意向のある住民の方々が全員帰還できるよう、まずはこの法律を提出したところでございます。

このため、まず本法案を成立させて、帰還意向のある住民の方々が一日でも早くお戻りいただけるよう、各地元自治体において設定される特定帰還居住区域について、除染を始めとする避難指示解除に向けた取組をしっかりと進めてまいりたいと思います。

また、いわゆる残された土地、家屋等の取扱いについては引き続き重要な課題でありまして、地元自治体との協議を重ねながら、冒頭申し上げた決意の下、しっかりと検討してまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

おっしゃっていただいたように、決意は揺るぎないということについては改めてお答えをいただいたところでございます。

その上で、今回の法改正で触れられている特定帰還居住区域についての考え方についてもお答えを述べていただいたところでございますが、その点について改めてお聞かせをいただきたいというふうに思っています。

この帰還に応える、帰還したいという声に応えるために、今回このような法改正を行って、特定帰還居住区域として除染など必要な

事業を行うこととなっている。そして、この居住区域の要件については、放射線量を一定基準以下に低減できる、一体的な日常生活を構成をしていた、かつ、事故前の住居で生活の再建を図ることができる、それから、計画的かつ効率的な公共施設等の整備ができる、拠点区域と一体的に復興再生できる、この四つが要件として挙げられている。日常生活に必要な範囲として、宅地、道路、集会所、墓地などを含む範囲で設定するというふうになっている。

そこで、この一体的な日常生活圏を構成をしていた、かつ、事故前の住居で生活の再建を図ることということについて確認をしたいと思います。

例えば、帰還を希望する人が一定の人数ある、複数人集まっていくということになると、これ、集落になり得るというんですかね、隣近所の方も含めて一定帰ってくるということになると生活圏が広がりますので、そういう集落としての整備というのがイメージできるんですけども、例えば、ぽつんと一軒離れたところにある、その一軒離れたところにお住まいの方が帰還したいというような御意向をお持ちのときには、この区域の設定ということについてはどうなっていくのか。あるいは、対象となる、これも当然対象にならにゃいかぬと思うんですけども、そのことについて少し明快にお答えいただければと思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

特定帰還居住区域については、一体的な日常生活圏を構成していた、かつ、事故前の住居で生活の再建を図ることができることとい

う要件に該当することが必要であります、委員御指摘の点については、住民の方々の帰還に関する御意向を個別に丁寧に把握した上で、拠点区域から地理的な距離にかかわらず、その帰還に必要な箇所を特定帰還居住区域に指定できることとしておりまして、ぽつんと一軒家だから対象にならないということはありません。

◆ 鬼木誠君

よく分かりました。

次に、同じく要件の二、事故前の住居で生活の再建を図ることができるという点についてお尋ねをしたいと思います。

原発事故から十二年、避難した方々が元々住まわれていた住居というのは、放置をせざるを得ない状況だったと。先ほど、三月に視察を行ったということをお話をさせていただきましたけれども、実はその際に、町長の元の住居というのを見せていただいて、中に入らせていただいたんです。野生動物がどんどん入ってくるそうですね。物すごい屋内の状況でございました。とてもこの家で、この場所でこのまんま生活をする、暮らすというのは想定できないというような状況だった。帰還の意向をお持ちの方についても、同様な状況の方いらっしゃると思うんです。その方々の住居の確保をどうするのかということについては、これ大きな課題だというふうに思っています。

個人資産である住居の取得に対して国費を投入をするということについては基本的には難しいとしながらも、政府としても、支援の必要性についてはお認めになっているというふうに思います。

一昨年八月に政府の復興推進会議がまとめた特定復興再生拠点区域外への帰還、住居に対する避難指示解除に関する考え方の中でも、拠点区域外への帰還実現、居住人口の回復を通じて自治体全体の復興を後押しする措置であることから、国の責任において行うと、残された土地、家屋等の取扱いについては、地元自治体との協議を重ねつつ検討を進める、先ほど御回答いただきましたけれども、とされています。ただ、これまで、支援を行うということであるとか、その方法をこれから検討しますということについて、なかなか明確に、あるいは明快にお答えいただけていないのかなというふうにも思うんです。

改めて、帰還を希望する避難住民の皆さんが、安心して帰還できる、そのように捉えるために、思えるように、是非前向きな、そして明快な御回答をいただきたいというふうに思いますが、是非よろしく願いいたします。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

委員御指摘のように、住居については個人資産的な要素があるということをおっしゃっております。この点が大変私どもは一番課題となる部分だというふうにまず認識をしているところでございます。

御自宅の再建費用を国が公的に負担することには、そういった意味ではなかなか制約があるのではないかなと思います。拠点区域と同様、建て替える方が負担することを原則とした上で、様々な対応が考えられるのではないかな、そのように思っております。この点を今後検討してまいりたい、そのように思っております。

◆ 鬼木誠君

いま一つ、まだ残念ながら明快ではないというふうに思いますけれども、何らかの検討を行っていただくというようなことで、本日段階、受け止めさせていただきたいというふうに思いますが、これ、やっぱり大きいと思うんです、帰還を判断する上で。住まいがないことには帰りたくても帰れないというのが本音といたしますか、皆さんの気持ちだろうというふうに思いますので、是非前向きな御検討をいただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、先ほど離れた一軒家のお話をさせていただきましたけれども、拠点区域と一体的に復興再生できるという点での整合についてお尋ねをしたいというふうに思いますが、当然、離れた一軒家の場合であってもこれは該当するんだよというようなことでお答えをいただきました。

ただ、住居地域が拠点区域から離れていればいるほど、例えば買物に行くとか通勤するとか通学をするとか病院に行くとか、日常生活を営む上で、その区域と家とのアクセスをどうしていくのか、その間、この区間の除染も含めてですね、というものが課題になっていくだろうというふうに思います。ここがやっぱり判明しないと、帰れるのか帰れないのかということをお迷いになる住民の方もいらっしゃる。

是非、この日常生活を営むことができるような除染、整備というものについても、これは必ず行うんだというようなことについて、いま一度お答えをいただければというふうに思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

先ほど一軒家の話につながるわけでありましてけれども、住民の方々の帰還に関する御意向を個別に丁寧に把握した上で、拠点区域からの地理的な距離にかかわらず、その帰還に必要な箇所を特定帰還居住区域に指定していただいた上で、除染等を含めた所要の避難指示解除に向けた取組を行うこととなります。

なお、御指摘の要件は、帰還する住民の方々が日常生活を営むことができるよう、特定帰還居住区域と特定復興再生拠点区域、両方ございしますが、のアクセスを確保することにより、両区域における日常生活、事業活動のつながりが必要であることを求めたものであり、拠点区域から遠方にある区域を除外することをその趣旨とするものではありません。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。よく分かりました。

今のような説明、丁寧な説明であるとか、あるいはこの法律が目指すもの、あるいは疑問や不審に思われていることについて、やっぱり、先ほど来個別に丁寧というふうな発信、御回答あっていましたけれども、そういう説明を繰り返し繰り返し行うことで意向調査というものの精度が増していくんではないかというふうに私は思っています。

その意向確認、意向調査の在り方についてなんです。

この間、意向調査の在り方について、すぐに帰還について判断できない住民にも配慮をして、複数回実施をするというふうな考え方が示されている。二〇二一年八月の政府方針

では、二〇二〇年代をかけて、帰還意向のある住民が帰還できるよう、帰還意向を個別に丁寧把握をすることが盛り込まれています。

先ほども少しお話をしましたが、避難されている方というのは、県内、福島県内だけではなくて、全国、広範囲に避難をされていらっしゃる。そうすると、この個別に丁寧というのは結構難しい、容易ではないなというふうに思っています。

この帰還意向の確認について、まずどのような方法で行われるのかという点についてお聞かせをいただきたい、お教えいただきたいと思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

帰還意向の確認につきましては、昨年夏以降、各地元自治体と共同で進めているところでございます。

具体的には、双葉町、大熊町、浪江町、富岡町において、対象となる世帯の世帯主の方等に帰還意向調査を個別に郵送し、返送していただく形で実施してきているところでございます。

これに加えて、帰還意向調査の実施に当たっては、各自治体と共同で、自治体の行政区ごとに住民同士の対話も含めた意見交換会や座談会などを開催するなどして、地域別に住民の御疑問、それから御懸念を丁寧にお伺いするような取組も実施しているところでございます。

こうした取組を含めて、引き続き、自治体と連携しながら、御帰還を希望する住民の方全員が安心して帰還できるように取り組んでまいりたいと思います。

◆ 鬼木誠君

意見交換会等も含めて丁寧な取組を行っていくということでございますけれども、先ほど言ったように、県外に避難をされている方等々についてどれだけやっぱり丁寧にそのことを行うことができるのかというのは重要な課題だというふうに思っています。それぞれの自治体でも苦労があるというふうに思いますし、工夫ある取組も行われるんじゃないかというふうに思いますけれども、是非、引き続きこの丁寧な意向確認ということについて追求をいただくことをお願いをしておきたいというふうに思っています。

僕が一番感じているのは、特にやっぱり、県内にいらっしゃる方もそうなんですけれども、先ほど来繰り返しておりますように、県外にいらっしゃる方が、復旧復興の状態を知る機会がそう多くない方もいらっしゃるんじゃないかと思うんですね。ニュース等でこんなことがあったよということを知る機会はあったとして、日々の復旧復興がどのように進んでいっているのか、そういう、出会う機会が少ない、最初の方で情報発信事業等についてのお話もさせていただきましたけれども、あらゆるツールやあらゆる施策を通じて、やっぱりしっかり情報を共有できるような工夫というのにも要るんじゃないか。とりわけ、県外に避難をされている皆さんについて、そういう今言った帰還の希望の判断という観点からもしっかりフォローをしていただくということ、これも重ねてお願いをしておきたいというふうに思っています。

一番悩まれているのは、恐らく、もう避難から十二年たつと、避難先でもう新たな自分の生活拠点ができている方が多いと思うん

です。その生活拠点を、元の家に戻るということはその生活拠点を廃棄をする、捨てるでも、あるいは二重拠点という方いらっしゃるかもしれませんが、とつても大きな判断をしなければならないということ、もう十分御承知おきだというふうに思いますが、是非そういう点にも、その点も考慮をいただいた上で、この丁寧なという部分をごりほど厚くできるのかということについて、是非、今まで以上の、今までの取組を踏まえて、そこから導き出された教訓や成果というものを踏まえて取組を進めていただきたいというふうに思っているところでごりいますけれども、いま一度、この丁寧な意向確認ということについて、御回答、お考えがあればお聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 由良英雄君（復興庁統括官）

大臣からも答弁させていただいておりますけれども、各自治体の行政の方と住民の方の間のつながり、大変濃うごりいます。私ども、お供する機会として、例えば東京での住民懇談会、仙台あるいは新潟、こういってところで住民懇談会をやっておられる自治体もごりいます。こういって機会にもできるだけ行政、国の側も参加できる機会をつくっていただいて、意見交換を重ねられればと思っております。

そういってことも含めて、帰還意向の確認については複数回行うということも考えてごりいますので、しっかりやっていきたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

今最後にあつた複数回ということについて今度はお聞きをしたいというふうに思っています。

避難住民の皆さんから帰還意向確認を行った上で特定帰還居住区域の範囲を設定をする、公共施設の整備等の事項を含む特定帰還居住区域復興再生計画を策定をする、それを総理大臣が認定をする、国費負担によって除染等が実施をする、流れとしてはこういう流れだろうというふうに理解をしているんですけども、この意向調査、意向確認については、御回答あつたように、複数回行うということになっている。

この複数回の意向調査なんですけれども、例えば、答弁の中、御回答の中であつたように、各町村で住民説明会などが行われている、このサイクルというか、意向確認、除染、避難指示解除のサイクルを二〇二〇年代をかけて複数回行うことを想定をしている、このような説明が説明会の中でなされているのではないかとこのように思っています。

住民の皆さんの中には、帰還する、帰るかどうか迷っている皆さんの中には、最初はちょっと不安だけれども、例えば、復旧復興がどんどん進捗をしている、あるいは、ほかの皆さん、近所の皆さんが帰る方が増えていく、そのような状況の変化、あるいは進行の変化の中で、ああ、やっぱり帰還してみよう、やっぱり元の家に住みたい、帰りたいというふうに心情の変化というものではないかというふうに思うんです。

そのような意向の変化、帰還意向の増加、それらを反映をして、特定帰還居住区域の設定範囲などを修正をする、あるいは復興再生計画を上書きをする、更新をする、そのよう

な形で理解をしていいのか、それとも、一定回数意向確認をしたら、もうそこで、もう一旦終わりですと、もう再生計画については、これ以降の意向確認、帰りたいと言ってもなかなか難しいですというようなことで考えていらっしゃるのか、その点少しお聞かせをいただければと思うんですが。

◆ 政府参考人 由良英雄君（復興庁統括官）

帰還意向調査につきましては複数回実施をするということにいたしておりますが、その手続としては、仮に、計画策定後に帰還の御意向が新たに確認された場合において、こうした住民の方々の生活の再建が図られるよう、新たに特定帰還居住区域の設定を検討をし、計画の変更や新たな計画の追加ということを行っていただくことは可能であるというふうに制度上考えてございます。

また、御指摘いただきました、何回か行った後ということでもございましたけれども、二〇二〇年代をかけて帰還をいただくという時間軸で考えてございますので、おおむねそういう時間軸の中で帰還希望のある方は皆さん戻っていただけるように具体化を図っていきたいというふうに考えてございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

今の答弁、御回答で、やっぱり少し迷っていらっしゃる方、あっ、何回かチャンスがある、あるいは、帰還をしたいという意向について、もう少しじっくり考えていいんだ、いろんな情報や現状等を把握をした上でというふうに思われる方いらっしゃるというふうに思いますので、それらについてもやっぱり情

報発信していただきたいなというふうに思っています。

総じて、今回変わる法律について、不明な点、あるいはよく分からない点、あるいはもう少し詳しい説明をした方が理解が進む点、結構多いと思うんですね。そこを、先ほど丁寧なというようなお話ししましたがけれども、丁寧にどういうふうな形で説明をしていくのか、度重なる説明になって、自治体の皆さん、国の皆さん、もう大変だというふうに思いますけれども、ここはやっぱり手を抜くことはできないというふうに思いますので、しっかり行っていただければというふうに思っています。

それからもう一つ、この間の答弁の中で気になっているのは、地元自治体と今後協議しながら検討していくというのが多い。もちろん、地元自治体の方の意向というのは大変重要、大切でございますから、その協議をしっかりと行っていただくことは必要だというふうに思うんですけれども、この法案が今まさに議論をされている段階で、まだ先のことよく分からない、これからの検討なんですというようなことについてもまだ残っているような気がするんですね。

ですから、ある意味、今の時点で不明瞭なところ、あるいはかちっと固まっていないところについても、しっかりした内容や方向性についてなるべく早期に固めて、意向調査、意向確認、複数回行われる意向確認の中で、そのことが正しい情報としての的確に、できれば早く伝わるように、引き続きの努力というものもお願いをしたいというふうに思いますし、そのことが避難住民の皆さんに寄り添うということだろうというふうに思います。

最後の、時間的に最後の質問になります。

今回の改正案を閣議決定をした今年の二月七日の閣議決定後の記者会見において、今回の帰還スキームの位置付けに対する記者の問いかけございました。拠点外について今後どうするかということでこの法律を改正するわけである、これは、位置付けとしては最後の位置付けという形になる、このような答弁がなされたものというふうに理解をしています。帰還スキームとしての最後ということは、今回の改正案による除染、帰還の枠組みを繰り返し継続をすることで帰還希望者全員の帰還を行うというふうに理解ができるところなんです。

ただ、今回の改正案は、まさに帰還意向のある方の日常生活圏の範囲を除染ということになっているわけですから、あくまでも面の除染ではなくて点の除染だというふうに私は捉えています。帰還される方が増加をしていったとしても、場所によっては重ならない部分がある。つまり、表現は適切ではないかもしれませんが、帰還困難区域がこうぽつぽつと虫食いのように広がっていくことはあっても、全部が除染されること、このスキームではないというふうに理解をしています。ただ、そうなると、帰還困難区域の全てを避難指示解除をするという元々ある方針、揺るぎない方針と、全ての帰還希望者が帰還できるように行っていくためのスキームとして今回行う方針、あるいは除染のスキームと違いますかね、がどうもうまくかみ合わないような気がするんですね。

この点について、是非、先ほど来お話をしているように、やっぱり帰還希望をされる、あるいは帰るか帰らないか迷っている方につ

いて、その不整合がすっと落ちないと最終の判断に至らないんじゃないかということも思いますので、是非この点について、決意も含めてといたしますか、お答えをいただければと思います。

◆ 国務大臣 渡辺博道君（復興大臣）

私は、復興を成し遂げるという、先ほど自分の決意は申し上げたとおりでありまして、復興を成し遂げるためには、やはり全体の帰還困難区域を最終的に解除していく、これはもう我々の仕事だと、そういうふうに思っておりますが、まずは、帰還したい、でも帰れない、こういう人たちのまず意向にしっかりと沿うことが必要だということで拠点外の創設を今回の法律でしたわけでありまして。

したがって、先ほどの私の答弁の中で、前回の記者会見の中で、最後のスキームだというようなお話は出されました。この点については、二月七日の会見での、私の会見でのことを指しているというふうに思っておりますけれども、その会見の場では、記者の方から、最後の帰還スキームであるかとのお尋ねであったので、帰還を希望する住民の方々の全員の帰還を実現する、実現することを目指すんだという私の意気込みを込めて述べたつもりであります。

帰還意向については、すぐに帰還について判断できない住民、先ほども委員が申し上げたとおりであります。こういった住民にも配慮しまして、複数回にわたって帰還意向の調査をしていくということがまず第一点でございます。現時点で意向を示されない方も、二〇二〇年代をかけて、帰還意向のある住民の方々が全員が帰還できるように、避難指示

の解除の取組を進めていく、そのようにしていきたいというふうに思っております。

また、こうした取組を進めていった中において、それでもなお残された土地や家屋、当然あります。こういった土地や建物の扱いについては引き続き重要な課題として取り組んでまいりたいというふうに思っておりますが、この際も、地元の自治体との関係、やはり協議を重ねてしていかなければならない点がございますので、引き続き丁寧に進めてまいりたい、そのように思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

今の答弁で少し分かって少し分かんなかったんですけども、ただ、心配するのは、最後のスキームという言葉が独り歩きをして、もうこれ以外に帰還ということについてのすべがないんだというふうな受け止めに仮につながっているとしたら、少し判断する際のバイアスが掛かってしまうかなというような気持ちもございますので、今御答弁をいただいたことも含めまして、改めて、先ほども言いましたように、情報が正確に伝わるように、そしてしっかりした理解につながるように、引き続きの努力というものをお願い申し上げまして、私の質疑を終わらせていただきたいと思います。

◎第211回国会 参議院 国土交通委員会 2023年6月1日

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

本日は、トラック運輸産業におけるGXの推進という観点から幾つかお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

政府は、本年二月の十日、GX実現に向けた基本方針を閣議決定をいたしました。この基本方針に、我が国の産業構造、社会構造を変革するための今後十年間の取組の方針が記されているところでございます。

そのエネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組の今後の対応の中で、家庭、業務、産業、運輸の各分野において、改正省エネ法を活用し、規制・支援一体型で大胆な省エネの取組を進める旨が記載をされているところでございます。

で、運輸分野が特出しをされているのは、

この分野は特に石油系燃料の利用が多い、CO₂の排出量も多いというふうに思われているからだというふうに捉えているところでございますけれども、この今後の対応の中の運輸部門のGX、①次世代自動車という項目の中で、輸送事業者や荷主に対して改正省エネ法で新たに制度化される非石油エネルギー転換目標を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、燃料電池自動車、電気自動車等の野心的な導入目標を策定した事業者に対して車両導入等を重点的に支援するという旨が記されているところでございます。

一方で、二〇二一年の六月の経産省、二〇五〇年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略では、商用車について、八トン以下の小型車は、新車販売で、二〇三〇年、電動車二〇から三〇%、二〇四〇年、電

動車、脱炭素燃料車一〇〇%を目指す。それから、八トン超えの大型車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発、利用促進に向けた技術実証を進めつつ、二〇二〇年代に五千台の先行導入、そして、二〇三〇年までに二〇四〇年の電動車の普及目標を設定をするというふうに記載をされている。つまり、次世代のトラック、いわゆる大型車については、まだまだこの技術開発が追い付いていない、遅れているという状況なのだろうというふうに思っています。

そのような中で、GX基本方針にあるような燃料電池自動車、電気自動車の野心的な導入目標というものを設定することは本当に難しいのではないかとこのふうにも考えているところがございますし、本当に可能かという疑問も抱いております。

昨年三月には、トヨタ、いすゞが相互出資をして、小型トラックの電気自動車や燃料電池自動車の共同開発をすると発表がされました。また、いすゞとホンダも大型燃料電池自動車の開発に取り組んでいる、このような報道もなされているところがございますけれども、この次世代トラックの開発の現状、特に燃料電池自動車あるいは電気自動車についての開発状況について国交省としてどのように把握をなさっているのか、お尋ねをしたいというふうに思います。

◆ 政府参考人 堀内丈太郎君 (国土交通省自動車局長)

お答えいたします。

電気自動車や燃料電池自動車を始めとする次世代トラックにつきましては、航続距離や充電、そして充填時間などに関する電動車ごとの

特性を踏まえ、小型トラックについては電気トラック、大型トラックについては燃料電池トラックといった使用実態に合わせた技術開発がなされているものと認識しております。

小型の電気トラックにつきましては、委員御指摘のとおり、国内の大手自動車メーカーなどにより既に市場投入がされ始めております。また、大型燃料電池トラックにつきましては、今年度より、国内メーカーの車両を用いたトラック運送事業者による公道における走行実証が既に開始をされたところであり、ただし、これらの車両につきましては、従来車、従来のトラックに比べまして価格差がいまだ大変大きいことから、国土交通省としましては、関係省庁とも連携して、電動車の導入支援などを通じて自動車メーカーの技術開発を促進しているところがございます。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございます。

価格差について、まさにおっしゃったとおりなんですね。私もお話を聞いたところ、次世代トラックについては車体価格がエンジン車の一・五倍から二倍というふうに言われているというふうにお聞きをしました。小型EVトラックで大体一千万から一千四百万。一方、耐用年数について、エンジン車が平均十五年であるのに対し、電動トラックの場合は蓄電池の寿命が約五年、五年しかもたないということがございます。エンジントラックと同様、十五年乗るとすれば、最低でも二回この蓄電池交換をしなければならない。その蓄電池の価格が車体価格の三割ほど掛かる。そうすると六割ですよ。十五年一緒の乗ろうとしたらもう一・五倍、元々高いのに一・

五倍、その車両価格の一・五倍の年数が、あつ、ごめんなさい、価格が掛かると。これ、やっぱりちよつときついなという気が正直しているところがございます。

故障や事故についてもお尋ねをしたところ、例えばエンジン車がエンジン壊れたら、もうエンジン取り替えるだけでいいというふうになるんですけれども、電動トラックの場合は部品交換ではなくて車ごと替えなければならないというような事態もあるというお話もお伺いをしました。

新車購入や維持に掛かるコストが共に高い。業界の約九割が中小企業、そして約半数が経営赤字とも言われているトラック運送事業者にとっては、これ大変な負担になるというふうに思っています。したがって、積極的に導入をする、いわゆる野心的な目標ということについてはちよつと厳しいというのが率直な私自身の感想でございます。

カーボンニュートラルの実現を目指す、そのためにGXを推進する、この目標を掲げることは極めて重要だというふうに思いますけれども、具体を進めていくには、こうした現状についてもやっぱり把握をしていきながら、その現状にのつとつた具体的な目標設定であるとかあるいは進捗管理であるとかあるいは支援というものが必要ではないかというふうに考えているところがございます。

次世代トラックの導入に関しましては、国土交通省として地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業による購入費の補助、環境省ではトラック、タクシーの電動化を集中的に支援をする商用車の電動化促進事業などが設けられている。エコカー減税、自動車税のグリーン化特例、環境性能割

など、車両取得に対する税制優遇措置は行われているところがございますけれども、やはり先ほど来お話をしておりますように、車両価格、それから部品交換といたしますか、蓄電池交換等に掛かる費用が多い、大きいということを見ると、やっぱり負担感が高い。

そのようなふうは今捉えているところがございますので、改めまして、今現在のトラック事業者における次世代トラックの導入状況、どの程度進んでいるのかということについてお聞かせをいただければと思います。

◆ 政府参考人 堀内丈太郎君 (国土交通省自動車局長)

次世代トラック、まず定義としては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車と天然ガス自動車と定義されております。

こちらにつきましては、今年三月の時点で、トラック全体の、ディーゼルとか含めた保有台数ベース全体、一千四百万台、約、ございます、このうち次世代トラックは約十万台ということで、一％行っておりません、〇・七、八％となっております。ただ、令和四年度におけるトラックの新車ですね、この一年間の販売台数が約七十一万台あるうちの次世代トラックの台数は約三万一千台、全体の約四・三％を占めるまでになっておりますので、まだ全体の保有台数ベースだと一％行っておりませんが、直近の一年間でいうと五％に近い状況まで増えてきております。

以上です。

◆ 鬼木誠君

やっぱりまだまだ普及が進んでいないとい

うようなこと、さらには、先ほど言った大型については、実証実験が始まったとはいえ、まだこれからの技術開発だろうというふうに思いますので、しっかりその進捗を見極めていただきながら、申しましたように、具体的な支援の在り方等についてもより具体的に御検討いただければというふうに思っています。

そこで、蓄電池の交換でございます。先ほど言ったように、こういうのかなり価格高いんですね。この蓄電池の交換の費用について、事業者負担の軽減をするための補助などについて現在検討なさっている部分があれば是非お聞かせをいただきたいと思いますが。

◆ 政府参考人 堀内丈太郎君 (国土交通省自動車局長)

確かに先生御指摘のとおりでございます。この電気トラックのランニングコストの軽減、それにこの蓄電池、非常に大きなウエートを占めておると思っています。

現在、関係省庁と連携しまして、エネルギーマネジメントと運行管理の最適化に向けた実証事業に取り組んでおります。全体のランニングコストを下げていくと。その中で、電気料金の削減に資する効率的な充電方法、それをやることによってコストダウンにつなげていくということもありますし、中長期的課題としては、先生御指摘のとおり、バッテリー、通常五年以上たつと徐々に劣化していくということですので、そのバッテリーの劣化の状況、まだ五年たっているものが余りないものですから、それを、五年ようやく過ぎていく、それについての、どれぐらいの劣化していくかということの調査検討、これも進

めておるところでございます。

バッテリーの交換に係るこの負担軽減につきましては、こうした実証事業の結果、それから市場におけるバッテリー交換の頻度、コスト等の実態を踏まえ、まだそのバッテリー交換するもの余り出てきていないんですけども、これから関係省庁とともに検討して、そのメニューを考えていく必要があると考えております。それを通じて電気トラック等の普及促進に向けて進めてまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

実証効果、あるいはこれから起こり得るであろうことについてしっかり把握をしていただくというのは必要だというふうに思いますけれども、ただ、やっぱり遅れちゃいかぬと思うんです。それを見極めることで、その次に費用の軽減に向けたということの検討になってはいけないというふうに思いますので、是非、実証効果でございますとか効率的な充電でありますとかということの検討はいただきたいと思っておりますけれども、それと併せて、並行して費用負担の軽減の在り方についても御検討いただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

この次世代トラックの導入についてですけども、ただ一方で、性急かつ強制的にこの導入が指導されるということがあってはならないというふうにも思うんです。先ほど言ったように、事業者の皆さん、中小の皆さんが多い、経営も厳しい状況の中で、もうこれしかないんだと、次世代トラックに一斉に切り替えなさいというようなことになっていくと、業界全体が混乱をするのではないかとい

うふうにも心配をしています。

一九九九年、東京都がディーゼル車NO作戦というものを行ったと。ディーゼル車が、排ガス規制が行われてその対応に業界が追われた、まるでトラックが社会悪のように言われた、そういう社会風潮ができた。これ、やっぱり苦い経験として業者の皆さんはお持ちになっているんですね。

したがって、社会的な混乱が生じることがないように、あるいは性急に、強制的に導入が促される、遅れているのは業者が悪いんだというような方向に至らないように、その点について是非具体的な、規制と支援も含めて、過度な負担とならないようなことを業界の意見を踏まえて検討すべきというふうを考えておりますけれども、是非大臣の見解をお願いしたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

二〇五〇年カーボンニュートラルに向けて、野心的な目標、もうこれは、その目標に向かって進めていかなければならないと思っております。そういう目標を掲げる以上、しっかりとした支援も必要でございます。

まず、導入目標につきましては、本年四月、省エネ法に基づき、小型トラックについては、二〇三〇年度における保有台数の五％を電気自動車や燃料電池自動車等の非化石エネルギー自動車とする目標を設定いたしました。

この目標につきましては、トラック運送業界からの意見も聴取しつつ策定したものでございまして、この業界における努力と一定の支援を組み合わせることによりまして実現可能な水準であると思っております。

それから、トラック運送事業者を対象とした電気自動車や燃料電池自動車の購入支援につきましては、令和五年度予算において約百三十六億円を確保するなど、昨年度までと比較して支援を大幅に拡充しております。

この支援と、そして一体となった努力によりまして、是非この野心的な目標を達成していきたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

先ほども申し上げましたけれども、是非進捗の状況等をしっかり把握をしていただいて、そして業界団体の皆さんの声や意見というものを十分踏まえていただいて、目標に向けて双方で努力をしていくことは構いませんというか、それがあるべきだというふうに思いますけれども、それが過度な努力を求めることにならないようなことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

それからもう一点、炭素に対する賦課金、カーボンプライシングが導入をされていくことになると。化石燃料の輸入業者を対象にというふうにされていきますけれども、トラック事業者の皆さんの中で、やっぱりこれ対象となった場合は大変なことになるというふうに御心配をなさっていらっしゃる方がいらっしゃいます。ひょっとしたら、経営に与える影響が極めて大きいことになるんじゃないか、企業倒産の増加につながるんじゃないか、そして物流クライシスが一層深刻化するんじゃないかと、もうそこまで御心配になっている方がいらっしゃる。

まだ、このカーボンプライシングの関係について、あるいは炭素賦課金の関係については具体的な内容というのが分かっていない状

況でもございますけれども、これについても運輸業者あるいは産業への過度な負担増となることがないように慎重に検討を進めていただきたいというふうに思います。

この点につきましても、大臣の御対応、御所見をお願いいたします。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君 (国土交通大臣)

五月十二日に成立しました脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律によりまして、化石燃料賦課金が導入されることとなりました。

具体的には、化石燃料の輸入事業者などを対象として、令和十年度から、輸入などを行う化石燃料に由来するCO₂の量に応じて化石燃料賦課金が徴収されることとなっております。この化石燃料賦課金の水準につきましては、今後、経済界への影響などの観点も踏まえて決定されるものと、このように承知しております。

このように、国土交通省が所管するトラック運送事業者は、現在のところ、化石燃料賦課金の徴収の直接の対象とはなっていませんが、賦課金の導入に伴う間接的な影響も考えられることから、国土交通省としては、トラック運送事業者にとって過度な負担増となることがないように、しっかりと注視してまいりたいと思っております。

◆ 鬼木誠君

是非よろしくお願いをいたします。

次に、軽貨物運送業の現状と今後の考え方についてお尋ねをしたいと思っております。

今年の三月、この貨物軽自動車運送業者のことについて取り上げさせていただきました

た。その際、堀内自動車局長から、事業の状況、運行管理の実施状況など実態調査を行っているというような御回答をいただいたと。

今月の十六日に開催をされました適正化協議会で、その調査結果が報告をされたということの報道がなされています。中身を見ると、運行管理を行っていないというのが全体の二五%、それから、改善基準告示など法令に基づく労働時間等の定めについても、遵守をしていないというのが全体の三九%、それから、その改善基準告示について、遵守をしていない事業者のうち一四%が基準を知らなかったというような実態が明らかになっている。これ、やっぱり心配したように、かなりずさんな状況だというふうに私自身は捉えています。

この関係で、これも局長の答弁の中で、運行管理や労務管理、健康管理を実施するように改めて周知を図ったというふうにございましたけれども、残念ながら、余り実効性、あつてはないんでないかというふうにこの調査結果からは見えるというふうに思いますし、三月も申し述べましたけれども、届出だけで事業が実施できるものですから、その気軽さの分、法令遵守というところがおろそかになっている。

調査結果からはそういう実態がやっぱり見えてきたのではないかというふうに思いますし、それからもう一点、荷主との力関係で相当量の荷物数を引き受けざるを得ない、いわゆる荷主による違反原因行為があるという回答が五四%になっている。こうした荷主への働きかけの強化ということについても一層強めていただきたいというふうに思います。

改めまして、申し上げましたような実態調

査の結果を踏まえて、国土交通省としてその結果をどのように分析をなさっているのか、そして今後の対応をどう考えていらっしゃるのか、お尋ねをしたいと思います。

◆ **政府参考人 堀内丈太郎君**
(国土交通省自動車局長)

委員御指摘のとおり、今年の一月に、軽を含めたトラック業界の団体、そして荷主団体などから構成されます貨物軽自動車運送事業適正協議会、こうした場合は過去初めてかと思ひます、で議論を始めたところでございます。

これも御指摘のとおり、この協議会の中の一環として、軽貨物運送事業の状況、そして運行管理の実施状況、これも恐らく初めて実態調査を行いました。本年三月に行った調査の結果を先月十六日に御提示をいたしました。その結果、先生御指摘のとおり、運行管理を実施していない事業者二五%、拘束期間や休息期間を遵守していない事業者も約三九%いる、安全運行に係る法令を遵守していないこうした事業者、一定程度、相当程度いるということが明らかとなりました。

これを踏まえて、事業用軽貨物自動車の安全を確保するため、まず本年度は軽貨物事業者向けの運転者への指導監督マニュアルの作成や運行管理者講習の受講を促すなどの必要な対策を実施する方向で検討しておりますが、更にもう少し踏み込んだ措置が何かとれないか、これについても検討してまいります。

◆ **鬼木誠君**

是非、踏み込んだ措置ということについて具体的な検討をお願いをしたいというふうに

思いますけれども、報道では法改正も視野に入れているというようなことも少し出てきたところがございます。やっぱり一定の規制の強化ということを考えていく、踏み込んだということであるならば、この法改正ということについても当然御検討になるのではないかとこのように思います。

僕が一番心配しているのは、一般の貨物自動車運送業者の方々は法律をしっかりと守っている、そのために努力をされている。一方で、この軽貨物の方々は、さっき言った、気軽に事業展開をしている、このバランスが取れていないというふうに思うんですね。ここをやっぱり十分に留意をしていただいて、仮に法改正あるいは規制を強めるということであれば、当該者の皆さんの意見を聞く、あるいは荷主の意見を聞くということも必要とは思いますが、一般の貨物自動車運送業者の意見も十分に聞いていただきながらその制度化を図っていただきたいというふうに思います。その点について改めて御回答あればお願いします。

◆ **国務大臣 齊藤鉄夫君 (国土交通大臣)**

これまでよりも、これまでよりもと言ったらちょっと語弊があるかな、しっかり小さい事業者の方の声を聞くという方向に大きく進んでいきたいと思っております。しっかり現場の声を聞いて法改正等を検討させていただきたいと思ひます。

◆ **鬼木誠君**

ありがとうございました。是非よろしくお願いします。

終わります。

◆ 鬼木誠君

立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

私からも、まずは空家の今後の推移、それから空家全体に対する取組の在り方について質問させていただきたいというふうに思います。

空家総数、それから今後の推移につきましては、永井委員からも、それから三上委員からも御指摘があったところでございます。管理不全となるおそれが比較的高いと考えられるその他空家が二〇一八年時点で三百四十九万戸、この二十年で約一・九倍増加。そして、このまま推移をすれば、二〇三〇年までに四百七十万戸まで増加すると、そのような見込みがされている。一方で、二〇二一年に策定をされた住生活基本計画においては、空家の状況に応じた適切な管理、除却、利活用の一体的推進の成果目標として、居住目的のない空家数を二〇三〇年時点で四百万戸に抑えることが定められています。したがって、一八年時点での推測をベースとすると、二〇三〇年までに七十万戸の居住目的のない空家に何らかの対応を行わなければならないこととなります。

今回の法案に関する国土交通省の説明資料では、法案の目標、そして効果として、市区町村の取組により除却等される管理不全空家及び特定空家数は法施行後五年間で十五万件というふうになっている。つまり、単純計算でいくと一年間に三万件、二三年から三〇年まで七年ありますから、三、七、二十一万件については順調に進めば何らかの措置がとられることになる。

ただ、先ほど言ったように七十万件ありますから、二十一万件との差が四十九万件になっている。この四十九万件について、もちろん利活用等あるんでしょうけれども、この四十九万件、残る四十九万件という数字の捉え方、そしてこの四十九万件の解消に向けて、つまり、住生活基本計画に定められた七十万戸の居住目的のない空家に何らかの対応を行っていく、その取組の進め方、対応についてまずお聞きをしたいというふうに思います。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

今、鬼木委員おっしゃったように、二十一万と七十万と差があるではないかということ、この二十一万はこの法案のKPIですけれども、これは市区町村の取組により除却等がなされるものでございます。これに対して、七十万件の方は、それにプラスして住生活基本計画で挙げられた数字ですが、居住目的のない空家であって、管理が良くまた周囲に悪影響を及ぼしていない空家も含め居住の目的とされていない空家を含んでいる。この四十九万戸の差はまさにここになるわけでございます。

この住生活基本計画に掲げた目標を達成するため、管理不全空家等に対し指導、勧告を行うほかにも、今後、施策の充実を図ってまいりたい、この四十九万戸に対しての施策を行っていきたいと思います。例えば、空家等活用促進区域において空家の重点的な活用を図ること、それから、空家等管理活用支援法人が所有者に活用を働きかけ、支援法人自ら

も活用を図ること、市町村が財産管理制度を活用して空家を処分すること、本法案以外に予算や税制などを総動員して活用や処分に係る施策を講ずることなどでございます。

こういう施策を行ってこの四十九万戸をできるだけ少なくしていきたいと、このように思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。予算や施策を総動員するというところでございます。

七年間の中でこの七十万ということ達成をしていくためには、今回の法改正にのっとった取組も含めまして、まさにおっしゃっていただいたように、様々な観点からの取組が必要になってくるというふうに思います。是非、引き続き、その予算と施策の総動員に向けた総体的な、総論的な御検討についても継続して行っていただくことをまず冒頭お願いをしておきたいというふうに思います。

その上で、今回の法改正でございますけれども、福岡県のある自治体で空家の持ち主の方にアンケート調査を実施をしたと。その概要についてお尋ねをし、お聞きをすることができました。なぜ空家を取り壊さないのかという問いに対しては、これも先ほど来それぞれの委員の皆さんから御指摘があつているところでございしますが、やっぱり固定資産税が大きいというような回答であつたというふうに聞いています。空家を取り壊して更地にすると六分の一に減免をされている固定資産税が本来の税率に戻ってしまう、家屋の解体にも費用が掛かる上に税金も高くなる、それなら税金の安い宅地所有を続けるため家屋を残そうとなる。金銭的な面で家屋の解体に踏み

切らない方が予想以上に、役場の想定以上に多かつたというのがアンケート結果を見た職員の皆さんの率直な感想でございました。

相続をした方の中には、もう建屋は実はいいと、取り壊してもいいんだというふうに思っている方もいらっしゃると思うんです。ただ、土地は持ち続けたい、建屋は要らないけれどもその土地は持ち続けたいと。あるいは、地方や過疎地域に行くと、もう土地も売りたいけれども売りようがない、売れないという方もいらっしゃると思います。つまり、いろんな理由の中で、土地はとにかく持つておかないかぬ、持ち続けないといけないという状況になれば、それなら税金は安い方がいいということでやっぱり家屋を取り壊さないという方が、ことが多いというのが永井委員それから三上委員の指摘の中でもされたとおりでらうというふうに思います。

今回は、特定空家等の所有者、必要な措置をとるように勧告をした場合にこの固定資産税の特例の措置対象から除外をする、つまりせき立てるといふような、むち的な政策だというふうに思うんです。倒壊等の危険がある、もう直ちに何かやってもらわな困る、緊急性を要すると、そういう場合にはこのようなむち的な政策というの、いわゆる厳しい対応も必要だろつというふうに思いますけれども、ただ、そういう制度、政策をつくるだけで今申し上げましたようになるべく安い税金でと考えていらっしゃる方の家屋解体のインセンティブとして高いものになるかなというのは、少し疑問を持っています。

自治体が勧告を行う手前の段階、管理不全空家や特定空家とならないように、所有者が家屋を取り壊すことをもう前向きに検討でき

るような言わばあめ的な政策、そのインセンティブを与えるような、そういう政策の検討というものがなされなかったのか、そのことについてお尋ねをしたいと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

一定の空家を除却した後の土地に係る固定資産税の負担軽減のため、市町村によりましては、地域の実情に応じて、条例などによりまして税制や予算上の措置を講じているところもあると承知しております。

国土交通省としては、関係省庁とも連携し、こうした市町村独自の取組事例を整理して、横展開を図ってまいりたいと思っております。また、相続により空家を取得した所有者がその空家を一定の条件で譲渡した場合に譲渡所得から三千万円を特別控除する特例措置を講じて、空家の早期活用を支援しております。さらに、周囲に著しい悪影響を与える特定空家の除却や跡地を地域のために利用する予定の空家の除却に対しては、市町村が除却費を支援する場合に国もその一部を支援することとしております。

これなどは、まああめという言葉が的確かどうか知りませんが、むちとあめということであれば、あめの方ではないかと思っております。

◆ 鬼木誠君

ありがとうございました。

今おっしゃっていただいた地域の実情に応じた独自の自治体の施策の関係についてなんですけれども、これも福岡県の方からお聞きをしました。ある町では、空家を解体した後の五年間、その間に譲渡等により建物、新たな建物を建てるということを条件として、そ

の期間は固定資産税を減免する、これ自治体独自の制度なんですね。そういう制度を設けていらっしゃる、いるところもあるというふうにお聞きをしました。

先ほど来お話をしておりますように、家屋を解体しない大きな理由になっている固定資産税について、家屋解体後も本来の税、納税額、税率に戻すことを猶予する、そういうことで解体へのインセンティブを高めていくと。そこに住む意思のない方に対して解体を、家屋の解体を促すには僕は一定の効果があるというふうに思っています。

大臣から御答弁あったように、同様にいろんなことを自治体としても考えて、何とかこの空家対策を国の法律だけではなくて自治体独自としても進めていこう、そういう努力や工夫というものが多くなされているんじゃないかというふうに思います。

事例を集めて共有をしながら横展開というふうに御回答をいただいたところでございますけれども、そのことについては是非お進めをいただきたいというふうに思いますし、さらに、国としても、自治体の、まあ自治体の施策ですから国としてこうやりなさいと言うのは難しいんだろうというふうに思いますけれども、やっぱり自治体がより積極的に独自の空家対策の確立に向けて動きを取ることができるような支援というものを是非お願いをしたい、何とか後押しができないかというふうに思いますけれども、改めてその点について御回答いただければと思います。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

各自治体のそういう創意工夫につきましては、国としてもしっかりと支援し、横展開をし

ていきたいと思ひます。

その上で、今、鬼木委員の御質問が、いわゆる固定資産税の減免についてこれ国で後押しできないかという御質問であるとすれば、これはまた非常に大きな問題でございます。固定資産税の住宅用地特例は居住の用に供する住宅用地の税負担軽減を図るものです。このため、その性質を失った更地には特例が適用されないのが原則でございます。独自に固定資産税を減免している自治体では、公平性やモラルハザードなどの事情を個別に考慮して対象となる空家を選定するなど、地域の実情に応じて判断を行い、減免を措置されているものと理解しております。

このような自治体独自の判断に対して国から支援することは難しいものがありますが、除却後の土地が活用され、結果的に税収が増加したとの自治体の声もあることから、こうした声を参考に各自治体において措置を検討いただきたいと、このように考えております。

◆ 鬼木誠君

国としての税率を扱うことの難しさということについては御回答あったわけですが、先ほどもお話をしましたように、やっぱりここが一番家屋解体のネックになっているとしたら、いわゆる家屋を解体をすることによって税率が六倍に跳ね上がるのがちゅうちょにつながっているとしたら、そこはやっぱり自治体に任せるだけではなくて、国としてもやっぱり積極的な検討をいただきながら、家屋解体のインセンティブを高めていくことに対してもっと前向きな検討あっていいんじゃないかなというふうに思ひます。改め

てそのことをお願いをしていきたいというふうに思ひます。

次に、特定空家、管理不全空家の認定について、これも永井委員からも御指摘があったところでございますけれども、自治体の方とお話をする、やっぱりいろんな問題やトラブルがあっているんですね。特定空家に認定をした所有者の方から連絡が入る、あるいは役場に来られる。周りに同じような空家があるのに、何で自分のところだけ指定するんだ、認定するんだということ、やっぱり物すごく多いそうです。自治体、人が足りていないですから、順番に認定をしていっているかもしれない。そうすると、先に認定された人と後から認定された人の時間差が出てきてしまう。ここを先にすると、何でうちだけがというような話になっていく。あるいは、順番の話だけではなくて、程度についても、やっぱり、あそこここ、どっちが程度が悪いのか、悪いっておかしいけれども、というのがやっぱり分かりにくいという話がある。

そういうことでいくと、ガイドラインというものはあるものの、市町村としてはそのガイドラインにのっとった認定作業にどうしてもちゅうちょが生まれるという話をお聞きをしました。ガイドラインにもこういう記載が、そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれ、これについて幾つか個別の課題が載っている、あるいは著しく衛生上有害となるおそれというのが幾つか載っている。ただ、どうしても客観的な判断に幅ができてしまうんですね、がちとしたものではありませんから。

そうすると、先ほど言ったように、その幅の中で、当該の方からすると、何であそこが

オーケーでうちが駄目なんだということになってしまう。基準というふうに言いつつ、あくまでも基準的なものというふうな運用になっている。住民にとっても分かりにくいし、市町村の職員にとっても判断しづらい。

今回の法改正では、さらに管理不全空家としての対応が求められる。この管理不全空家を認定するというのもガイドラインで示されることになる。より一層分かりにくくなると思うんです。特定空家ですら市町村の皆さんは認定に苦慮している。そこに、このまま放置したら特定空家になりますよという、その手前の段階の空家をどう認定すりゃいいのかわかるのは本当に難しい。御苦労が増えるんじゃないかというふうに思っています。

先ほど言ったように、既にトラブルが起きている実態がある、そのような中でその手前の段階と言われても、自治体は本当に困る、困惑をするし、いよいよ手が出せない、あるいはちゅうちょをするんじゃないかというのを心配をしています。したがって、先ほど来御指摘あるように、ガイドラインについてはより明確で判断しやすい、分かりやすいものにしてもらいたいというふうに思いますけれども、管理不全空家のガイドラインと特定空家のガイドラインというのは、僕は一体的なものでないといかぬと思うんです。

したがって、管理不全空家のガイドラインを今回定めるのであれば、特定空家、今ある特定空家のガイドラインについても併せて見直しをする、あるいは一体的に整理をする、そして、それを住民の皆さんに提示をしたときに、住民の皆さんも、ああ、これなら分かります、これなら分かりやすい、納得しやすい

いというものにしていく必要があるというふうに思っております、是非そのような形でのガイドラインの策定あるいは見直し、一体的な基準の設定ということを求めたいというふうに思いますが、この点について御見解をお尋ねをしたいと思います。

◆ 政府参考人 塩見英之君
(国土交通省住宅局長)

お答えを申し上げます。

まず、このガイドライン等の目的としましては、先生から御指摘がございまして、市町村がまず適切に判断をしていただくということが大きな目的でございまして、あわせて、所有者の方に対しましても、この管理不全空家になるかどうかで、その後、指導や勧告の対象になるかどうかということが変わってまいりますから、その予見可能性を持たせるという意味におきましても、できるだけ具体的にガイドラインをお示しをするという必要性は高いというふうに存じます。

定め方でございまして、今回の管理不全空家は、特定空家になるおそれがあるという空家が対象でございまして、つまり、特定空家よりも状態がまだ幾らか良い状態ということでございまして、管理不全空家と特定空家とは連続している関係にあるというふうに理解をしております。

したがって、特定空家についての基準がもう既に今あるわけでも、その基準をベースにしながら、それよりも状態が幾らかいい、だけれども、このまま放置をすると特定空家になってしまうおそれがあるような状態、これを今の特定空家のガ

イドラインをベースにしながら管理不全空家のガイドラインを検討はまずしていきたいというふうに思います。したがって、両者は一体的に検討され、ちょっと、形式的に文書の一つにするか二つにするかはちょっとまた考えたいと思いますけれども、概念的には一体的に検討されるべきものだというふうに思います。

さらに、その内容をより具体的にしていくという観点からは、これは自治体の御意見も是非いろいろお聞かせいただいた上で、どこまで具体的にできるかは考えたいというふうに思います。

そういう管理不全空家のガイドラインの検討の中で、既にある特定空家のガイドラインの見直しも、当然、連続するものということでございますから、全体の見直し、検討の中で特定空家のガイドラインについても直す必要があるところが出てくれば、これは必要な修正をしなければいけないというふうに考えております。

◆ 鬼木誠君

是非よろしくお願いをいたします。

それから、あわせて、今度は代執行の費用についてお尋ねをしたいというふうに思っています。

代執行後の費用の回収の難しさについては、この間も自治体の多くの皆さんから声が寄せられていたものと理解をしています。代執行費用については国から二分の一の補助がある、ただ、残りを所有者から取らないと、徴収しなければならない、これが非常に難しいというようなことなんですね。徴収できない分は実質的には自治体の負担となってしまう

う。過疎地域あるいは条件不利地域を抱える財政力の弱い自治体からすると、代執行で除却は進めたいけども、徴収できなかったら自分たちの負担になってしまう、このジレンマがあるというのは、これ以前から指摘がされていた、あるいは自治体の声としてはお聞きをしてきたことをございまして、今回の法改正に併せてこの問題も整理できないかというふうに思います。

自治体が除却費用の回収に努める、これは当然です。最善の努力をしていただかならない。でも、どうしても回収ができない場合に、特に財政力の弱い自治体に対して二分の一補助以外の何らかの支援ができないだろうか。例えば特別交付税措置など、特交措置ができないかというようなことについて是非検討いただけないかというふうに思うわけですが、今日は総務省からも来ていただいておりますので、国土交通省、総務省それぞれからお考えあればお聞かせをいただきたいと思っております。

◆ 国務大臣 齊藤鉄夫君（国土交通大臣）

では、まず私の方から答弁させていただきます。

このように所有者からの回収が困難な代執行費用につきましては国から市町村に対して補助を行っており、令和五年度予算においては補助率を五分の二から二分の一に引き上げ、支援をしているところでございます。さらに、残りの市町村負担分についても特別交付税による措置を講じております。措置率五〇%。したがって、全体、四分の一の市町村の負担でということになります。

今後市町村による代執行の取組について

支援してまいりたいと思っております。

◆ **政府参考人 足達雅英君**
(総務省大臣官房審議官)

御指摘があったように、所有者が不明の理由から代執行費用の回収が見込めないような場合については、国から市町村に補助が行われるとともに、残りの市町村負担分については特別交付税措置を講じているところでございます。

加えて、空き家バンクの設置など空家の利活用を始めとした自治体の空家対策の取組についても特別交付税による措置を講じているところでございまして、総務省といたしましては、各自治体において地域の実情を踏まえた空家対策が推進されるよう、引き続き関係省庁と連携して取り組んでまいります。

◆ **鬼木誠君**

特交措置、先ほど来御回答あつているところでございますので御努力はいただいているというふうに思いますが、やっぱり、先ほど言ったように、財政規模が特に小さいところについては残る四分の一についても何らかの支援ということで、本気になって、やっぱり、先ほど予算と施策を総動員するというふうに御回答いただいたわけですから、改めて追加的な措置についての御検討をいただければというふうに思います。

それから、自治体職員の支援ということについて、最後になるかな、お尋ねをしたいというふうに思います。

この間の議論の中で、今日の御回答の中でもありましたけれども、市区町村の積極的な対応を可能とする取組という項目の中に、こ

れ小委員会の取りまとめですね、中に具体的な取組の例示がなされている。その中に、ノウハウ、専門的知識が不足する小規模な自治体に対して、先行自治体の対策計画、事例、ノウハウを共有するとともに、職員への指導が可能な人材を紹介するなどにより人材育成の機会を設ける。これ、先ほど大臣からも同様の答弁をいただいたところでございます。

僕はこれ本当に重要で必要な取組だというふうに思うんですけども、ただ、やっぱり十分ではないなというふうに思っています。先ほどもお話をさせていただいたとおり、特定空家の認定に悩みやちゅうちょがある、実際にトラブルも起きているということを考えて、より実践的な、あるいはより実態に即したような支援であるとか、あるいは人材育成というものについて考えていただけないかというふうに思うんです。

例えば、実際に空家をみんなで見て、あつ、この程度の空家ならもう管理不全空家として認定をしてもいいんじゃないかとか、あるいは、ここから更に進むと特定空家になるので、こういう空家についてはここから先、特定空家にならないように早急に対応が必要だと。実際に実物を見てその評価、認定の基準について一体的に共有をするなどということができれば、もつともつと自信を持って、あるいは確信を持って管理不全、特定空家の認定について自治体の皆さんも積極的になれるんじゃないかと。そういう研修を、県単位が難しければせめてブロック単位で実際に行っていただく、国交省から出向いていただいて。そのようなことも僕は検討が必要ではないかというふうに思っています。

一番思うのは、やっぱり自治体総じて人が

少ないんです。これ永井委員からも本当に御指摘いただきましたけれども、ずっと人員不足で悩んでいる。やりたくてもやれない、体制が整っていない、そういうケースがほとんどで、とりわけ小規模自治体の厳しさというのは、もう御承知のとおり、一人の職員が幾つもの職務を担っていきながら、その一つとして空家対策をやっている。余裕がなかったり、どうしてもその職員の中の優先順位を考えなければならなかったり。そういう小規模自治体、人員が特に少ないところについても、先ほど言ったように、実地的な研修だけではないいろんな形での支援というものを是非御検討をいただきたいというふうに思っています。

踏み込んだ検討についてお願いをしたいというふうに思いますが、この自治体職員への支援という観点について、最後に大臣の御見解をお聞かせください。

◆ 国務大臣 斉藤鉄夫君（国土交通大臣）

今回の法改正が成功するかどうかは、もうまさにこの、それを担っていただく地方自治体の職員の方々が今回このガイドラインを十分に習得していただいて実行していただけるかに懸かっているかと、このように思っております。

市町村が空家対策を今後も息長く続けていくには、その職員に専門的な知識を習得していただくだけでなく、実践的なノウハウを身に付け、モチベーションを高めていただくことも重要です。このため、国土交通省においては、自治体職員などを対象とした研修を毎年度実施しております。この中で、学識経験者などによる空家対策についての講義に加

え、空家対策の経験が豊富な自治体職員を講師とした事例研究なども行っているところがございます。

今後は、座学による研修の充実を図るとともに、実地の空家を対象に特定空家の基準を当てはめてみるなど、現場感覚を養える研修につきましても、御提案がございましたので検討させていただきたいと、このように思います。

◆ 鬼木誠君

是非よろしく願いいたします。

終わります。

