

◇この議事速報（未定稿）は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○西村委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山委員 希望の党の小宮山泰子でございます。

本日は、大臣におかれましては、参議院の予算委員会が開かれる可能性があつては呼ばれたり、衆参を行ったり来たりと、大変お疲れさまでございます。

なぜこんなことになつたのかと思えば、森友問題で公文書が改ざんされたのではないかというところがまだ払拭されない、また、本日も財務省から残念ながら資料が提出されなかったことに端を発しているわけでありますけれども、私自身、正直、なぜこんなことが起きるんだろう、二階自民党幹事長も、どうも国会に提出されないのはというような疑問も呈されたという報道もございました。官庁の中のことには残念ながら私もよくわかりません。

大臣、質問は通告しておりませんが、大臣はさまざまな御経験を積んで今国会議員として活動も

されておりますが、官庁の公式文書が同じ文書番号のまま書きかえられているということは、本当はあつてはならないことではあるんですが、一般論で構いません、同じ文書番号のままそういう決裁等をされることというのはあるんでしょうか。そんな経験があつたのかなつたのかぐらいよつと参考に教えていただき、早くこの問題が解決すればなという思いでありますので、大臣、よろしければお答えいただけますでしょうか。

気象庁によりますと、温暖化などの影響もあつて基本的には全国的に降雪量は減少傾向にあるものの、日本海側など寒冷地においては、いわゆるどか雪は今後も起こり得るものと聞いております。すなわち、大雪、豪雪を想定した政策、対策は引き続きしっかりと進めていかなければならないというふうに考えます。

○石井国務大臣 私の乏しい経験ではなかなかお答えをしかねますので、よろしくお願いいたします。

福井県の国道八号線では、長時間にわたり、およそ千五百台もの車両の立ち往生がされました。これでも被害も出ましたし、報道でも多く出されたので、皆様方にも記憶に新しいものと思ひます。

○小宮山委員 いや、大臣の経験は乏しくないと申いますけれども、やはりそこに関して言えば、できれば同じ番号で何回も判こを押すというのは、前の文書と新しい同じ番号の文書が違うというところは、やはりない方が好ましいというか、あつてはならないんだと思ひます。この問題の解決更にされるべきと思ひますし、また、大臣が乏しいと言われずに、ありませんと明確に、やつたことではないと明確に言つていただけるような環境が国会でも整うことを心から願ひ、質問に入らせていただきたいと思います。

福井県坂井市丸岡町からあわら市笹岡間においては、バイパス事業が現在進められておる中で、その先の区間となります石川県加賀市までの区間、加賀インターの方までの区間も複線化を実現することが必要であるという要望を承つてまいりました。これを受けまして、両党におきまして菅官房長官への要望も行わせていただいたところであります。

さて、近年、記録的な大雨や豪雪など、各地でさまざまな自然災害が頻発しております。ことしに入つても、一月後半以降、北陸、信越、東北、日本海側沿岸、さらには北海道内でも、さまざまなところで、過去に経験したことがないほどの大雪に見舞われております。被害に遭われた皆様には改めてお悔やみとお見舞いを申し上げますと思

まだまだ今後、これだけの雪の被害と、また、それを防ぐためにも、あわせて言えば、この国道の八号線は物流の大動脈でもあり、物資の輸送の場でもあります。この近くには、燃料タンクとい

うんでしょうか、そういった石油の備蓄等の場所もございました。やはり国道の八号線は、複線化を図ることが今後の防災にもつながると感じております。そして、早くの復旧にもつながると感じております。

ここで、国道八号線の拡充について国土交通省の見解を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 今回の国道八号におけます滞留の原因は、一つには、並行する高速道路が通行どめとなったこと、二つ目には、国道八号に車両が集中する中、トラックの脱輪事故等による激しい渋滞が発生したこと、三つ目には、降雪が継続する中、車両間にたまった除雪を人力で行う必要がある、時間がかかったこと等の複数の要因が関連して発生したのではないかと考えております。

こうした立ち往生を防ぐためには、道路の拡幅は一つの有効な手段であると認識をしております。このため、四車線化につきましては、今後の交通状況や周辺ネットワークの進捗状況などを踏まえながら、必要な調査を進めてまいります。

なお、四車線化やバイパス整備には時間と費用を要することから、短期的な対策といたしまして、立ち往生車両の退避所の設置などの対策が考えられます。そのため、このような施設が設置できる地点等につきましても必要な調査を進めてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ぜひ、必要な対策、そして必要な調査、そして、できれば、もう用地買収等さまざまなものが進んでいるとも伺っておりますので、実現をし、そして二度とこのような悲劇、また、

事故、被害が拡大するようなことがないように、対策、対応をお願いしたいと思います。

さて、豪雪のエリアですらこれだけの被害が出ました。ふだん雪が降らない地区、首都圏などにおいてはいささま影響もありました。

首都圏においては、鉄道が間引きされるなどかなりの混雑、また、ホームから人があふれる、非常に厳しい状況もあったというふうに記憶しております。特に、一月二十二日十四時三十分大雪警報が発令されたのを機に、早目に帰宅する方々が大量に駅に向かわれる、集中することでもありました。

大雪時には、間引かずにむしろ増発すべきとの意見や、また、ひたすら発車させればいいのではないんだという、本当の大雪が降った場合は潔く全面的にとめる、これによって事故を防げることができるといような意見も散見されます。大雪、大雨などの際の過度の鉄道減便は、より混乱を拡大させてしまう原因となってしまうのではないのでしょうか。安全上の配慮は当然でありますけれども、可能な範囲で極力走らせる方がいいとの見解も大雪のときにはあります。

国交省としての見解を伺わせていただき、あわせて、鉄道各社への指導をどのようにされているのか。今回のような大雪によつての影響、そういったものをきちんと把握をされているのかも含めて、これをまた次に生かしていくというような体制がとれているのかもあわせて伺わせていただきたいと思います。

○藤井政府参考人 お答えをいたします。

首都圏の鉄道におきましては、本年一月二十二日の降雪の際、通常ダイヤよりも運転本数を減らす、いわゆる間引き運転が行われたところでございます。

降積雪時の列車の運行については、車両への着雪によつてブレーキのききが悪くなる、あるいは信号の見通しも悪くなる、こういったことがありまして、安全確保のために、通常より速度を落とす必要がございます。これに伴つて列車同士の間隔も狭まることになり、万一トラブルが発生した場合には、列車が駅間に停止をするということもふえてまいります。

こういった駅間の停車におきましては、旅客の救済が課題となります。旅客が長時間車内に閉じ込められる、先日信越線で非常に問題になりましたけれども、こういった問題も起こる可能性もあることから、鉄道事業者においては間引き運転を行うということもございます。

これは、安全の面からやむを得ない、あるいは必要なことだと思っております。国土交通省では機会があるごとに、積雪の状況に応じた適切な運転体制をとること、具体的には運転休止、速度規制を実施すること、これを鉄道事業者に対して指導を行っているところであります。

特に、先ほど申し上げました信越線、これは本年一月十一日の事案でございましたけれども、雪の中で列車が十五時間半とまってしまうということ、一晩立ったまま夜を明かす方が二百人に及んだ。大変申しわけないことでございました。こういったことも踏まえて、降積雪の状況に応

じて、列車が駅間に停止することがないように、必要な場合には列車の運転を見合わせる等の適切な措置をとることを鉄道事業者に対して指導したところでございます。

なお、先ほど委員から途中御指摘がございましたけれども、そういった場合に、間引きをしている、あるいはとまっている、そういった情報を利用者の方にしっかりとお伝えする、そのことが非常に重要なことだと思っております。それがうまくいかない、これも先日首都圏で問題になりましたが、駅での滞留、皆さんが集まってしま、そういったことも起こるかということでございます。

これについても鉄道事業者の方々に、特にリアルタイムで、ホームページ、あるいはスマホなどに今の状況をそのまま伝えてください、それによってそれぞれが個人で判断をして無用なそういった混乱を避けることができるといったことについても、今指導を行っているところであります。これについては早速、それに呼応した形での対応がとられつつあるということでございます。

いずれにしても、安全を最優先に、なおかつ、いざというときの混乱を最小限にということを引き続き取り組んでまいりたいと存じます。

○小宮山委員 リアルタイムでももちろん情報は得るんですけども、だからこそ、急いで帰ろうという心理が働いたのも確かだと思います。

やはり、気象庁の情報の出し方、また、急いで動くのではないという判断の仕方など、さまざまな情報に錯綜されることのないように、立法府と

いたしましたは、もしかすると台湾の立法のような形で、学校が休みにできるようにするか、防災担当大臣はよく言うんですけれども、勇気を持って動かないとか、そういったことをするべきである、無駄になっても事故に遭うよりかはその方がいいというような言葉を思い出すところではありますが、そのような対策も今後必要なのかというふうに考えております。

それでは続きまして、日本版のDMOに関して質問させていただきたいと思えます。

大臣所信からは、地域の土地や建物の有効活用を行うという意思というものが、大変、今回の提出された法案やさまざまなところに散見されます。これはやはり、昨今でいえば、地域の独自性というものを生かすことがその地域の経済に資することであるということの意味しているのではないかと、いうふうに思いますし、観光地域振興への取組としてのDMO、DESTINATION・マネジメント・マーケティング・オーガナイゼーションといった法人組織の活用があり、観光庁からは、特に諸外国で先進成功事例が見受けられ、日本でもそのような事例が出てきたということが根底にあるのではないかと、背景にあるのではないかと感じているところであります。

DMOは、地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う法人組織のことで、地域資源を最大限に活用し、効果的、効率的な集客を図る、稼げる観光地域づくりを推進する取組を行うものとなっております。

観光庁は、こうした法人の日本版、すなわち日本版DMOを各地域で形成、確立していくことを目指して登録制度を運営しております。日本版DMOとして、平成二十九年十一月二十八日時点までには百七十四法人が登録若しくは登録候補となっており、内訳として、地域DMOは九十二法人、地域連携DMOが七十五法人、そして広域連携DMOが七法人となっております。

未カバーの地区があるわけですが、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックの中心となる一都十県が入っていないのは気になることでもありますけれども、現時点ではさまざまな施策をされていると聞いております。また、九州全域での広域連携DMOについても、設立に向けて進展中というふうに伺っております。

そこで、日本版DMOの推進に対する観光庁の取組、広域連携DMOの意義についてどのように捉えているか、簡潔にお答えいただければと思います。

○田村（明）政府参考人 お答えいたします。

訪日外国人旅行者の地方誘客を進め、その経済効果を全国に波及させていくためには、各地域において、広域連携DMO、地域単位のDMO、そして、地方公共団体等の多様な関係者が広域的に連携した上で取組を進めることが重要であるというふうに考えております。

その取組の中で、主に地方ブロック単位の広域的なエリアを対象区域とする広域連携DMOにつきましましては、エリア全体の外国人旅行者の誘客に関する戦略を策定するとともに、地域単位のDMO

○の取組の成果や、魅力的な観光資源を集約し、効果的な情報発信やプロモーションを行うことが期待されているところでございます。

例えば、瀬戸内地域の七県で構成される広域連携DMOであるせとうち観光推進機構では、瀬戸内海を周遊するクルーズ船や瀬戸内しまなみ海道でのサイクリングなど、瀬戸内ならではの観光資源をクルーズ、サイクリング、アート等のテーマに沿って集約し、国外のターゲット層に向けて戦略的な情報発信やプロモーションを実施しているところでございます。

このような広域連携の取組を進める観点から、観光庁におきましては広域連携DMOの形成を促進しているところでございまして、委員御指摘の、現在カバーされていない地域を対象とする広域連携DMOの登録につきましても、既に申請書が提出されたり、あるいは、一都十県も含めまして、申請に向けた具体的な相談が行われたりしているところでございます。

観光庁といたしましては、訪日外国人旅行者の地方誘客が促進されるよう、DMOを中心とした広域連携を推進するため、全国各地のDMOに対しまして、関係省庁とも連携しながら、情報、人材、財政の各側面から引き続き支援を行ってまいりたいと考えております。

○小宮山委員 日本がこうやって広域で移動ができるというのは、それだけ安全である、これが何ととっても日本の観光の魅力、また、日本の魅力の一つだと思っております。

昨年、通常国会で住宅宿泊事業法、いわゆる民

泊新法も成立し、間もなく登録、そして運用になっていきます。しかし、残念ながら、違法民泊というところでの殺人事件など、痛ましい事故も起こっているのも現実であります。

住宅宿泊事業法に基づいて民泊について安全、安心をいかに確保していくのか、この点に関しましてぜひ観光庁に取組を聞かせていただきたいと思っております。特に予算の関係においては、地方自治体負担の事業もございます。この点の支援も、決まっていることがありましたら、お伝えいただければと思います。

○田村（明）政府参考人 お答えいたします。

住宅宿泊事業法は、急速に拡大するいわゆる民泊サービスにつきまして、必ずしも安全面、衛生面の確保がなされていないこと、それから、騒音やごみ出しなどによる近隣トラブルが発生していることなどに対応するために、一定のルールを定め、健全な民泊の普及を図るものとして制定されました。

本法では、届出制を導入するとともに、届出住宅への標識の掲示を義務づけることで、匿名性を排除しております。

また、住宅宿泊事業者又は住宅宿泊管理業者に對し、宿泊者名簿の備付けや本人確認を行うことを義務づけるなど、安全面の確保に関して規定をしております。

このほかにも同法は、宿泊者の衛生の確保のための規定や、周辺地域の生活環境への悪化の防止に関し、必要な事項の宿泊者への説明、苦情等へ適切かつ迅速に対応すること等を義務づけており

ます。

また、住宅宿泊事業法の手続に関する電子的なシステムを構築し、自治体、警察、国税庁等も含め、関係行政機関で情報を共有することとしております。

さらに、民泊仲介サイトを運営する事業者について、海外の事業者を含め、住宅宿泊仲介業者として観光庁長官の登録を義務づけており、仲介業者に対しては、同法に基づく届出の有無等を確認することなく仲介行為を行うことを禁止し、これに違反した場合には、登録の取消し等ができることとしております。

さらに、ちよつと今お尋ねのありました地方自治体に対する措置ということでもありますけれども、現在、保健所の要員等につきまして普通交付税で措置することについて、関係省庁で調整を進めているところでございます。

これらの取組によりまして、関係行政機関と緊密に連携しつつ、民間サービスの安全と安心をしっかりと確保してまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ぜひその点、特に地方自治体、大変厳しい中で現場を守ってまいりますので、支援の方、お願いいたします。

住宅宿泊事業法は、地域の特性を生かす、地域の自主性を生かすというところで法案のゼロ泊というのを認めてきたかと思えます。残念ながら、ここところ、長官の発言の中で、ゼロ泊は余り好ましくないような発言が相次いでおります。ぜひその点に関しましては、地域が自治体ごとで独自の判断ができる、それによって地域の魅力をつ

くる、DMOもそうです、やはり、個性あるまちづくりを尊重する姿勢を大切にしていただきたいと思えます。

この点に関しまして、観光庁長官、一言いただきまして質問を終わらせたいと思えます。

○田村（明）政府参考人 先ほど申し上げましたように、住宅宿泊事業法は一定のルールのもとで健全な民泊の普及を図るものでございまして、この法の第十八条におきましては、地域の実情に応じ、生活環境の悪化を防止することが必要な際に、合理的に必要と認められる限度で、区域を定めて、期間を制限することができると規定されております。

委員御指摘のとおり、地域の特性に応じて個性あるまちづくりを進めることは重要でありますし、それぞれの地域が抱えている課題というのも異なるわけでございます。その中で地域の実情に応じた民泊に関するルールのあり方についても検討いただき、結果として、本法に基づく条例の内容が多様なものとなることは自然なことと考えております。

一方で、法の趣旨に照らした場合には、一般的に申し上げれば、広範な区域で年間を通じて全面的に住宅宿泊事業を禁止するといったような、事実上の営業ができなくなるような過度な規制は適切ではないということも考えております。

条例の制定に際しましては、法の趣旨等も十分に踏まえた上できめ細やかに検討を行っていただくことが、地域にとってもよい結果につながるものと考えております。

○小宮山委員 法の趣旨としてはゼロ泊も認めているわけですから、また、条例によって決めることを認めているわけですから、そこを尊重するべきであると思えます。

ぜひこの点に関しましては、今後、長官には改めて、その地域の実情を、そして、地域が条例を組んでまでの決意というものを尊重することを求めまして、質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。