

◇この議事速報（未定稿）は、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。

○木原委員長 次に、小宮山泰子君。
○小宮山委員 立憲民主党の小宮山泰子でござい
ます。

本日は一般質疑ということで、質問させていた
だきます。
先般というか先週ですが、山口へ行く途中で広
島に降りましたら、本当に外国人の観光客が多く
いらつしやいました。もちろん、私の住んでいる
地元川越も観光客が大勢来られているし、その中
の割合も、外国の方が多く見受けられるようにな
りました。改めて、インバウンドがすぐく日本に
来ているんだなというのを実感しております。
昨年十月の水際対策緩和以降の状況でありまし
て、円安状況の中で日本経済が世界から遅れて、
安く安全に楽しめる旅行先として、訪日客数の回
復は顕著であります。新型コロナ禍以前の水準ま
で取り戻していくとの予測も出されておりますし、
二〇二四年と野村総研の方では予測をされていま
す。

訪日観光客の一日当たりの消費額は、コロナ前

の平均は十五・九万円、それを今は既に上回って
二十一万二千円で、いわゆるインバウンド需要と
いうのは五千九百四十九億円に上っております。
これも野村総研の試算でもあります。今のは観光
庁の三月三十一日の発表でもありますが、野村総
研の試算でいきますと、インバウンドの需要は、
二〇二三年、本年は五兆九千四百五十八億円、G
DPの1%を超えて押し上げる規模に達するとい
うことが発表されております。

地元の川越で一月に大火事がありました。川越
市の指定文化財の店舗が全焼しました。この焼失
した建物は、明治時代に川越大火を教訓に大谷石
など不燃性素材を使って建造されておりました、
今回の火事において、夜の九時ぐらいから消火が
始まり朝の四時までかかるという本当に大きな火
災ではありますが、隣接する建物への延焼を免れ
ております。

このことから、明治時代に丁寧に造られたこ
の建築方法というのは理にかなった優れたものだ
ったというふうに考えますけれども、この建物自
体を再興するのだと億単位のお金がかかるという
ことが言われております。

川越市や建物の所有者など、また多くの方々が
やはり再建に向けて動いております。私も情報提
供などをさせていただきましたが、文科省や国交
省など様々な補助制度も検討しているとは聞いて
おりますけれども、なかなか、個人所有のもので
あったり、火災保険の問題であったり、住民の間
題など、非常に障壁があるものが山積しておりま
して、復元のめどというのは現在ついていないと

ころであります。

今国会での空き家法改正で相続登記の義務化な
ども進められていくことで、また所有者不明や放
置が軽減されていくことにも期待しておりますけ
れども、観光地に建つ歴史的建造物の再建とい
うのは非常に難しいということが、今回は実感をし
ております。

そこで、町並みの保存や再興は観光政策に資す
るのか、この点に關しまして観光庁の考えをお聞
かせください。

○菟川政府参考人 我が国が有する良好な景観と
か歴史的な町並みは、国内外の観光者を魅了する
すばらしい観光資源の一つだというふうに考えて
います。

また、これらを保存して活用していくことは、
住民が地域に誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地
域社会の持続的な発展を可能にするということ
で、観光立国の実現には不可欠な取組というふう
に認識しております。

観光庁としては、歴史的な資源を活用した観光
まちづくりの取組を推進しております。引き続
き、地域における特色ある取組を支援していき
たいというふうに考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

そうはいいまでも、景観というのは継続性が
あって、歴まちなどにおいてもそこを認めていた
だいているのは理解をしているんですけども、
なかなか、居住していない方とか、新しい方とか
古いものを維持するというのは難しく、不動産の
フが負債のフとなりかねないところもあります。

住んでいる方も、住み心地が必ずしもいいわけじゃないけれども、代々引き受けた建物だから、自分の代は何かこの景観を守って頑張るんだという個人のある意味努力と、もしかすると犠牲とか奉仕の気持ちとか、そういったもので何とか成り立っているのが今の日本の状況ではないかと思っております。

歴史的価値や町並みの連続性が結果として壊されたりしても、やはり個人で維持するのは厳しく、その場所が、川越の町でも何か所も、維持をしてみたいと言いましたけれども、所有者の方が維持ができないで、結果として、更地にして、駐車場需要、観光地はありますので、なるということももう幾つも起きています。

国交省として、町並みの維持、再興、復元というのは価値あるものと考えているのか。現状のままでは観光資源となる町並みが維持できなくなる。日本はそこがやはり、多くの方が外国から来て、町並みを見る。私たちも恐らく、海外に行つて、その歴史的な町並みというのを楽しみ、そのためにそこまで行つてお金を落とすとしてくる。海外の方も同じです。この点はやはりしっかりと守るために、ある意味、それによって、先ほど言ったとおり、五兆以上の、一年ですけれども、入るインバウンドのそういった経済の利益を考えれば、しっかりと支援をするということが必要だと思います、経済的にも。

その点に関して、施策など、支援策などありません。是非お聞かせいただきたいと思えます。

○齊藤（鉄） 国務大臣 歴史的町並みは、地域固有の

風情や情緒を醸し出してあります。各地域のアイデンティティーの確立に寄与し、大きな観光資源でございます。後世に継承すべき資産である、このように考えております。

そのため、国交省では、平成二十年にいわゆる歴史まちづくり法を制定いたしました。市町村は、この法律に基づきまして計画を策定し、国の認定を受けることによりまして、街なみ環境整備事業など様々な事業により、重点的な、財政的な面も含めまして支援を受けることが可能となっております。具体的には、歴史的建造物の修理、伝統的な意匠形態を有する新築建築物の外観の整備等について支援を実施しております。また、歴史的資源を活用した観光まちづくり推進事業においても、歴史的建造物の改修などへの支援が可能となっております。

国土交通省としては、地方公共団体の意向や地域の実情を踏まえながら、引き続き、歴史的な町並みの維持向上に向けた支援をしっかりと進めていきたいと思っております。

○小宮山委員 ありがとうございます。是非しっかりとやっていただきたいと思えますが、なかなか、試算上、見ていると、新しい建築物を造るときは、予算規模でしかないのかなど。古いものというものは、構造の問題とか、また、職人もいなくなる、その人たちのことも考えると、もう少し手厚くすることも含めて是非検討していただき、今後、インバウンドや、復興するということ、六千万人、多くの方々が日本に来て、どうやったら日本を楽しんでいただくのか、長い歴史があるから

そこをすばらしい国だと言っていただけのように、その点は手厚く支援策を考えていただければと思います。

それでは、新しい資本主義実現会議でのライドシェアの議論について、伺わせていただきます。

おとし十月二十六日の第一回の開催以降、これまで十六回開催されている会議であります。今年三月二十九日の第十五回開催において、委員の一人が、ライドシェアの拡充に努めるべきであるとした資料を提出されております。同委員会委員の発言では、提出資料内の説明や意見表明は資料を御一読いただきたいだけでほとんど触れられておりませんが、既存の事業者に対しては政治が補償し、圧倒的多数の国民にライドシェアのメリットを提供すべきだなど補足されておりました。政府内に設置された新しい資本主義実現会議において、ライドシェア拡充についての資料提出や意見表明が行われることで、なし崩しに、いつの間にか政府として進めていく政策の中に位置づけられていくということのおそれがあると思えます。各委員からの資料提出や意見表明だけで、ほかの委員の意見に対しての意見表明などはほとんど行われない会議のまとめとして、否定的な意見は出なかつたことがほかの参加者が同意したというまとめにされるのではないかと、大変危惧をしております。

そこで、国土交通省では、安全、安心を担保しにくいライドシェアに対して、慎重な姿勢で対応していただいていると思えますが、改めて、ライドシェアについての御所見を求めます。また、新

しい資本主義実現会議にてライドシェア拡充の意見が出されたことに対して、どのように受け止めるのか、どのように対応していくのか、お聞かせください。

○齊藤（鉄）国務大臣 いわゆるライドシェアにつきましては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があると考えておりました。この考えは従来から変わっておりません。

また、新しい資本主義実現会議でライドシェア拡充についての御意見がありました。国土交通省としましては、住民、来訪者の移動手段の確保に関しては、安全性及びサービスの安定的な提供の観点から、まずはタクシーやデマンド交通を御活用いただき、それでも不十分な地域では、自家用有償旅客運送も組み合わせて交通サービスを確保していくことが重要だと考えております。

このため、先般、交通不便地域を念頭に、タクシーやデマンド交通の供給力を高めるとともに、自家用有償旅客運送を安定的に運営するための制度、運用の改善に関する検討会を開始したところでございます。

加えて、喫緊の課題となっているタクシーの運転手の人材確保に向け、運賃改定への迅速な対応や必要な財政支援にしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○小宮山委員 是非、今国会では、地域公共交通の法案とか地活法とか、いろんな法案がございました。地域において、また移動の権利というの

をしっかりと認めた上で、例えば自動運転もそうだし、電動車椅子であったりとか、様々なツールを国交省としても使えるようにしていただきたいと思えますし、また、ライドシェアという不安定などうか、余り安全性や、働き方としても、海外ではかなり訴訟も起きています。日本でもやっています。こういったものではなく、きちんとした、権利が守られるように、またしっかりと声を上げていただきたいと思います。

次の質問では電動キックボードについて伺いますけれども、今年四月に道路交通法が改正され、今年七月一日から、特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボード等の交通方法に関する規定が施行となりますが、これなども、事業者の要請とともに、内閣府の規制改革推進会議での議論を通じて導入に向けての道筋が敷かれた上で、何となく、私の印象ではございますが、国土交通省と警察に押しつけられたような側面があったのではないかと思います。導入に伴う事故や問題が出てきたとしても、それは国土交通省や警察庁の問題であって、規制緩和、導入を求めた立場の人たちは我関せずと責任放棄をしてしまうような状況さえ生まれかねないのではないのでしょうか。

ライドシェアに関しては、安全、安心の担保の観点から問題を指摘できるのは国土交通省のみだと思っております。しっかりと対応していただきたいと思っております。

そこで伺いますけれども、この点に関して、四月から自転車のヘルメット着用が努力義務となり、また、七月から電動キックボード等の利用が始ま

るといって、本年の今の時期から夏にかけては、自転車並びに電動キックボード等のほぼ同じとなる交通法制につきまして周知徹底、教育指導などに努めるべきだと考えますが、警察庁での取組の進捗状況について御説明ください。

○小林政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘の自転車及び本年七月からの改正道路交通法の施行が予定されている特定小型原動機付自転車に関する交通秩序と安全性の確保は、警察として大変重要な課題と認識しております。

まず、自転車につきましては、本年四月一日から全ての自転車利用者について努力義務化されたヘルメットの着用向上のため、関係機関、団体等と連携して広報啓発に取り組んでいるところであります。また、交通ルールの徹底を図るため、都道府県警察において、全国約千九百か所が選定されている自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、広報啓発活動、交通指導取締り等に取り組んでいるところであります。

次に、特定小型原動機付自転車につきましては、本年三月、関係省庁や事業者で組織した官民協議会において、関係事業者が取り組むべき交通安全対策を内容とするガイドラインが作成されたところであり、警察では、本ガイドラインに基づいた、販売事業者やシェアリング事業者による利用者への安全教育が的確に行われるよう働きかけをするとともに、警察としても、広報啓発、安全教育、そして、的確な交通指導取締りに努めてまいります。

○小宮山委員 事業者の方たちなど、今でも、自

転車やキックボードなどは非常に小回りが利いて、細いところへ入っていったら、事故や、接触事故など心配もたくさんあります。その方たちは事業をやっております、生活がかかっています。キックボードや、使いやすいかもしれないけれども、ルールが分からない、また、無謀な運転というんでしょうか、走行をするということで、事故が起こらないことを願いますし、また、そういった事業者の方々がもらい事故のようなことにならないように、周知徹底、そして、それを見てのまた対策を警察庁には求めたいと思います。

さて、毎度と言ってはあれなんですけれども、どうしても、埼玉県民でございまして、空港の方に行くのには非常にアクセスが難しいということには常に考えております。しかし、多くの、私の町、地元川越も、五百五十万人ほど昨年は観光客が戻ってきておりまして、一大観光地でもあります、なかなか空港から来るのは難しいという面もあります。

そこで、現在、休止されている大汐線というんでしょうか、活用や、東京貨物ターミナル内の改良とともに、一部に新線工事を行って、東京駅などから羽田空港へ乗換えなく移動できる羽田空港アクセス線の東山ルートが本年六月から工事着工されるという報道がございました。

東山ルートでは、宇都宮線、高崎線などから直通運転も実現可能となり、私の地元の埼玉県下からも、大宮駅などから乗換えなしで羽田空港まで行けるということになりそうです。予定では、二〇三一年の開業を目指すとされていますから、

八年から九年先となるんでしょうけれども、今から大いに期待をしているところでもあります。

そこで、二点聞かせていただきます。

西山ルートについてはどう見込まれるのか。

大宮―川越駅間の川越線の複線化に関しても、観光客を、先ほど言った、経済効果を考えれば、誘致、大変重要かと思っておりますので、この点に関してお聞かせください。

○上原政府参考人 お答えいたします。

御指摘のございました羽田空港アクセス線西山ルートにつきましては、今後、事業化に向けて、JR東日本、東京都を始めとする関係者間において、具体的な事業計画の検討を深めていくことが必要であるというふうに認識をいたしております。先ほど御指摘のございました東山ルートによりまして、羽田空港へのアクセス新線は、共通して整備が行われると思っております。

国土交通省といたしましては、地域における検討状況を踏まえつつ、制度面や技術面の観点から必要な協力や助言を行ってまいりたいと考えております。

また、川越線大宮駅―川越駅間における複線化につきましましては、荒川橋梁の架け替えに向けた埼玉県における協議会におきまして、現在線の上流線に単線で架け替え、複線化時には現在線位置に単線構造の橋梁を架ける案が、総合評価として最も高い結果であることが示されたと承知いたしております。

こうした検討結果を踏まえまして、本年三月に新たにJR川越線の利便性向上に向けた埼玉県に

よる協議会が設置され、複線化に向けた環境の整備、あるいは利便性の更なる向上に向けた取組の検討が進められたところとございまして、まずは、地元自治体とJR東日本との間で十分な協議が行われていくことが重要であると考えております。

○小宮山委員 是非、バリアフリーも、また、ホームドアの設置なども、いろいろな線が入りませんが、難しいと思いますが、しっかりと検討をしていただきたいこと。

そして、時間となりまして残念ながら伺えなかったんですけども、国交省のOBの再就職先要請問題につきましては、大臣につきましては、何となく、非常に消極的な答弁が続いております。現役の職員の方たちにも本当に御苦労もかけられていますので、この点に関してはしっかりと対応していただくこと。

そして、OBが何と言ってもそれはOBの話でありますので、予算だったり、様々なところでは、今ちゃんと第三者機関をしているんだからということ、その点を是非肝に銘じ、そして、しっかりと多く発言をしていただいて、しっかりと線引きをしていただけるように、大臣にはお願いいたします。ありがとうございます。