

衆議院国土交通委員会ニュース

【第211回国会】令和5年5月31日（水）、第16回の委員会が開かれました。

1 国土交通行政の基本施策に関する件

・齊藤国土交通大臣、豊田国土交通副大臣、尾崎内閣府大臣政務官、中川総務大臣政務官、長峯経済産業大臣政務官及び政府参考人に対し質疑を行いました。

（質疑者）小熊慎司君（立憲）、神津たけし君（立憲）、山本剛正君（維新）、長友慎治君（国民）、高橋千鶴子君（共産）、緒方林太郎君（有志）

（質疑者及び主な質疑事項）

小熊慎司君（立憲）

（1） 産業遺産及び文化遺産としての価値がある旧車の維持に対する支援

ア 旧車の価値についての大臣の認識

イ 脱炭素化の流れの中で旧車を維持する取組に対する経済産業省の考え方及び旧車の優遇税制の在り方

ウ 旧車に対する自動車税の重課を見直す必要性

（2） 東京一極集中の是正

ア 東京一極集中の是正のため国際競争の中で東京の競争力を強化すると大臣の当委員会における答弁に係る具体的な取組内容

イ 人口減少下では、東京の国際競争力強化のために東京圏の人口を維持することで、逆に地方の人口が減少する懸念

ウ 安全といった観点から首都機能移転について再度の国民的議論を行う必要性

神津たけし君（立憲）

（1） 車内への幼児の置き去り防止

ア 自動車安全性能評価において幼児置き去り防止装置を評価対象に追加することの検討状況及び当該装置の設置に係る考え方

イ 乳幼児の車内への置き去り件数、救急搬送件数及び死者数について把握することの検討状況

（2） 人口規模が小さい地方自治体ほど将来人口の減少が見込まれる中で、新たな国土形成計画の策定に当たり、中長期的に地方活性化を図る観点の有無

（3） 自動車の自動運転

ア 自動運転の実用化に向けた特に過疎地域における取組の進捗状況及びレベル5達成までの中長期的な目標

イ 運転免許を返納した者が利用可能な自動運転のレベル

ウ 自動車メーカーが自ら製造した自動運転車両に係るサイバーセキュリティを提供すべき期間

エ 海外から輸入した自動車について製造物責任法に基づく損害賠償請求訴訟を日本の裁判所に提起することの可否

山本剛正君（維新）

（1） コロナ禍後における航空業界への追加の支援措置及び省エネ航空機材の導入における航空会社への支援の必要性

（2） 航空分野における脱炭素化

ア 航空分野における我が国の経済成長や安全保障の観点からの脱炭素化の重要性についての大臣の

見解

- イ 2030年の航空燃料消費量の10%をSAFに置き換えるとした政府目標に対する確実な供給の確保や価格安定等に向けた支援策の策定についての認識
- ウ SAFの原料の安定調達のための資源エネルギー庁の取組状況及び関係省庁との連携状況
- エ 欧米によるSAFの安定供給及び価格低廉化のための取組についての把握状況
- オ 「持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進に向けた官民協議会」で検討されている支援内容及びその内容によって従来のジェット機燃料並みの価格が実現し、十分な国際競争力を確保することの可否
- カ 同官民協議会における進捗状況及び継続して検討すべき課題についての認識
- キ 国産SAFの開発について予算を集中する等によって進めていく必要性

長友慎司君（国民）

宮崎県延岡市の長浜・方財海岸の浸食問題

- ア 砂利採取と海岸浸食
 - a 我が国の河川、河口及び海岸における砂の採掘に対する規制の有無
 - b 砂利採取と海岸浸食の因果関係が判明するまで採取を中断するよう求める地元の要望に対し国土交通省の河川事務所が対策を取らない理由
 - c 区長らによる河川事務所に対してなされた土砂採取、地元の意見交換会、根本的な海岸保全対策に関する要望についての見解
 - d 方財海岸における砂利採取を国と県が認めないよう要望する地元紙の意見広告に対する認知の有無
 - e 宮崎県の調査により砂利採取が海岸浸食の原因であったと判明した場合の国の対応方針及び因果関係が判明しない間は砂利採取を中止させる必要性
 - f 民間事業者による砂利採取の許可を令和5年度も継続する見通しの有無
 - g 長浜・方財海岸の護岸崩落等に県が対策をとらないことが海岸法に抵触することについての見解
- イ 国と地方自治体との連携強化
 - a 河川国道事務所が区長らの現場視察の要望に応えるよう国が指導を行う必要性
 - b 令和2年に県知事が区長らと約束した現地視察を実現するよう国が県知事に指導を行うこと可否
- ウ 浸食が激しく進む海岸の近くで利益目的の民間事業者による砂利採取を引き続き国が許可する理由
- エ 県が長浜・方財海岸の浸食を認めず国が砂利採取を許可している現状についての対応方針

高橋千鶴子君（共産）

トラックドライバーの労働環境改善

- ア 元請が告示に基づく標準的な運賃を荷主から提示されたとしても、下請は中抜きにより低廉な水準の運賃しか収受できなくなる懸念に対する国土交通省の見解
- イ 建設業法を参考に一括下請を禁止する規定の導入を検討することについて国土交通省の見解
- ウ 需給調整規制の廃止により過当競争が生じ運賃が下がり事業環境の悪化を招いたことについての大臣の見解
- エ 他産業と比較しトラックドライバーに過労死が多いことについての大臣の認識及びいわゆる2024年問題は働き方改革として法に基づく上限規制の適用によるものなので、まずは過労死をなくし労働環境の改善を図るために奮闘することについての大臣の見解

- オ 一般の労働者に比べトラックドライバーに関して改善基準告示における時間外労働の上限が過労死ラインを超えていることについての認識
- カ 長距離運送の場合、週2回まで最大16時間の拘束を認める理由及びその場合でも最低の休憩時間の確保ができることとする理由
- キ 改善基準告示で休憩時間とはせずに運転の中断という言葉を使っている理由及び確実に休憩をとれるようにする必要性
- ク トラックドライバーの労働環境についての大臣の所見

緒方林太郎君（有志）

- (1) 住宅団地内の公園の在り方について、都市計画法の開発許可の基準において、公園が環境保全、防災、安全上支障がないような規模及び構造で配置されるよう規定されているが、荒れ放題な事例が出ないよう何らかの指針を出す必要性
- (2) コンパクトシティを進めるに当たって、公営住宅を町の中心に移って欲しい人の受け皿として活用するため目的外使用を認める場合の明確なルール等を作成する必要性
- (3) クレーンを装備したトラックであるユニック車の最大積載量について、8トン未満の車両であっても性能が向上してきている現状を踏まえ、積載荷物の重量の基準を引き上げる必要性
- (4) 国土交通省と金融庁の縦割りを排して、事故の際に十分な補償能力のないことが多いとされる民間保険に加入しない車両を劇的に減らす努力をする必性
- (5) 昭和48年の保険会社による自動車事故の示談代行制度導入時に日本損害保険協会と日本弁護士連合会が交わした覚書の遵守状況に対する国の認識
- (6) バイオディーゼルの活用
 - ア 国土交通省、経済産業省、消防庁それぞれが所管する法令におけるバイオディーゼルと軽油を混合して自動車の燃料として使用する際の規制の有無
 - イ 地方税法における軽油引取税関連の承認申請において、同法の施行規則がバイオディーゼルの活用を妨げているのではないかとの指摘に対する見解

2 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案起草の件

- ・木原委員長から趣旨説明を聴取しました。
 - ・採決を行った結果、全会一致をもって起草案を成案とし、これを委員会提出の法律案とすることに決しました。
- (賛成一自民、立憲、維新、公明、国民、共産、有志 欠席一れ新)