

◇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。

○井上委員長 次に、尾辻かな子君。

○尾辻委員 おはようございます。立憲民主党の  
尾辻かな子です。

一般質問の機会を頂戴しまして、ありがとうございます。  
ざいます。時間も限られておりますので、早速質  
問に入ってまいりたいと思います。

まずは、上下水道事業についてお聞きをしてま  
いりたいと思います。

一つは、下水道におけるウォーターPPPの交  
付要件化のことです。

防災・安全交付金等を活用した下水道管の改築  
に当たっては、令和九年度以降、コンセッション  
方式やコンセッション方式への移行を前提とした  
方式によるウォーターPPPが要件化されていま  
す。

二月二十七日の予算委員会第二分科会において、  
国土交通省は、交付要件化は、下水道事業を将来  
にわたって持続可能なものとするためと説明をし、  
ウォーターPPPは、民間の人材や技術力の活用  
により、下水道施設の維持管理や更新を長期的な

観点から効果的に進められるなどのメリットがあ  
り、下水道の基盤強化に向けた有効な施策である  
と説明をされています。

しかし、事業体によっては様々な方法で官民連  
携が行われてきた下水道事業において、官民連携  
の最適な在り方は一律ではないと考えられるにも  
関わらず、コンセッション方式等に限るウォー  
ターPPPを交付要件化した理由、ここをまず明  
確にお答えをいただきたいと思えます。

○松原政府参考人 お答えいたします。

下水道事業においては、施設の老朽化、職員数  
の減少など、様々な課題を抱えているものと認識  
をしております。これらの課題に対応していくた  
めには、ウォーターPPPを始め、広域連携、デ  
ジタル技術の活用などにより、事業の効率化等を  
進めていくことが重要と考えております。

ウォーターPPPの特徴は、原則十年という長  
期で、かつ、施設の維持管理と更新を一体的に進  
める官民連携方式でございますので、老朽化対策  
を効果的に実施することが期待できるほか、性能  
発注により民間の創意工夫やノウハウを最大限生  
かす、デジタル技術の活用などによる効率的な事  
業運営にも寄与する施策であると考えております。

このため、国土交通省としては、ウォーターP  
PPの導入を促進すべく、令和九年度以降、防災  
・安全交付金等を活用した汚水管の改築に当たっ  
て、ウォーターPPPの導入を決定済みであるこ  
とを交付要件としたところでございます。

○尾辻委員 持続可能なものとするために、なぜ  
ウォーターPPPでなくてはならないのかという

ところ、私は、この説明だけではちょっと不十分  
ではないかなというふうに思っております。結局、  
PFI、PPPの推進会議で方針が決まったから、  
もうこれはこのままやるんだというふうなことで  
は、これは私は困るというふうに思っております。  
というのが、ちよつと次の質問につながります  
けれども、やはり、埼玉県八潮市の事故のことを  
どのように踏まえるのかということが非常に大事  
であると思えます。

八潮市の道路陥没事故は、下水道の使用自粛要  
請等により約百二十万人に影響を及ぼし、一部で  
は補償問題に発展していると報じられております。  
これは運営リスクが露呈したとも捉えられ、今後、  
ウォーターPPP事業への応札業者の減少も懸念  
をされるところです。

また、自治体だけではなく、民間事業者におい  
ても技術者が不足しており、官ができないから民  
ができるという状況でもありません。対応できる  
民間事業者が確保できるかは不透明であるのに、  
国が一律にウォーターPPPを交付要件化するこ  
とにより、今後、自治体で改築費用が確保できず  
改築が遅れるようなことがあれば、今回の事故の  
ように人の命に影響する事態も生じかねず、本末  
転倒です。今回の事故を経験した埼玉県において  
も、財政的支援について、ウォーターPPPを前  
提条件としない制度設計を求めていると承知をし  
ております。

そこで、お伺いをいたします。

三月十四日の国土交通委員会における我が党の  
小宮山議員、森山議員の交付要件化の制度設計の

見直しを求める質問に対し、中野大臣は、有識者委員会における議論も踏まえ、地域の実情に即したウォーターPPPの推進が、下水道施設の更新の加速化や事業の持続性の向上につながるよう、自治体の意見等を伺いながら、引き続き、よりよい制度づくりを検討する旨、答弁されていますが、よりよい制度づくりは、交付要件化の方針を撤廃することを含めて検討されているということであるのか、大臣にお聞きします。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。

先ほど上下水道審議官からも答弁差し上げましたとおり、下水道事業においては、老朽化の問題ですとか、委員御指摘の職員数の減少など、いろいろな課題があるということでございます。その中で、ウォーターPPPは、様々な課題を抱える下水道事業の効果的あるいは効率的な事業運営という意味では有効な施策であるというふうに考えているというのは、先ほど審議官の方から答弁させていただきました。

今後の制度づくりは今まだ検討ということでございますが、いずれにしても、国土交通省としては、委員御指摘の老朽化対策の加速化、そして広域連携など、これは事業基盤の強化の取組というものがございます。こうした取組を進めていくとともに、これらの取組とやはりしっかりと相乗効果を発揮できるように、ウォーターPPPの制度づくりというものを引き続き検討してまいりたいというふうに考えております。

○尾辻委員 交付要件化のところは検討されないということでしょうか。

○松原政府参考人 お答えいたします。

今大臣から御答弁ございましたように、ウォーターPPPを進めるといふことと、その上で老朽化対策もしっかり進めなければいけない。国土交通省として、やはり様々な課題にしっかりと対応していかなければいけないという考えでございますので、老朽化対策とウォーターPPPが共にしっかりと進められるように、制度づくりを検討してまいりたいと思います。

○尾辻委員 やはり、国土交通省はウォーターPPP導入ありきで話をされている。私は、ここは一度、やはり八潮の事故もあつたことですから、しっかりと立ち止まらなければいけないときに来ているんだということだと。しかし、今そういうことになっていないわけですが、ちよつとこちら、皆さんからもそのとおりでという声も聞こえてきます。

大臣、この八潮の事故を受けて、ウォーターPPP制度、導入ありきの今の交付要件化、やはりもう少し有識者会議で検討していただく必要があると思えますけれども、もう一度答弁を求めますが、やはり老朽化対策をしっかりとやらないといけないということは一つの課題であります。他方で、下水道事業を効果的に効率的に運営しないといけないというのは、それはそれまた一つの課題であります。

やはり、どちらかということではなく、これが共に進んでいけるような、先ほど、相乗効果を発揮できるようにということで私も申し上げさせて

いただきましたけれども、様々な御意見を伺っていくというのは当然でございますけれども、その上で、やはり多くの課題を抱える下水道事業でございますので、こうした対策がいずれも進んでいけるようなしっかりと制度づくりということを検討していきたいということでございます。

○尾辻委員 自治体の意見をしっかりと伺っていただきたいというふうに思います。その部分です、今うなずいていただきましたので、やはり、現場の自治体、今どういうことになっているのか、その辺りを含めてしっかりと聞いていただきたいと思えます。

そして、大規模な流域下水道は、先進的な取組は東の埼玉、西の大阪と言われておりましたが、まさに埼玉は小宮山議員でございましたけれども、西の大阪というのは、森山議員も私も大阪でございますので、西の大阪として、しっかりと下水道の老朽化対策に取り組んでいただきたいと思っております。

緊急点検のところ、ちよつと質問は次に回したいと思えますが、やはり、ウォーターPPPなどを取り入れたときに、緊急点検等への対応が本当にできるのか、懸念があります。そして、ちよつとこの質問は次に飛ばさせていただきます、今やっておられる下水道管路の全国特別重点調査、こちらの人材確保や財源確保をどうされるのかということについてお伺いをしていきたいというふうに思います。

全国特別重点調査では、五年に一度の法定点検が義務づけられている箇所の一・五倍に当たる五

千キロメートル程度の管路を対象に、大規模で専門的な調査が行われます。また、調査の結果、修繕や改築が必要な箇所もこれまで以上に発見されることが想定され、その対応が必要です。さらに、現在、有識者委員会において上下水道管路の点検等の強化充実などが検討されているところであり、将来的にはその対応が求められます。

これらを実施する中で、事業箇所の優先順位づけや浄化槽の活用を含むダウンサイジングの検討等も必要になると考えられ、事業者任せではない、自治体の技術力の維持が重要です。上下水道の維持管理に関する人材の育成が急務である中、コンセッション方式の導入等により自治体議員の業務が民間事業者に対するモニタリング中心となれば、職員の技術が継承されるとは言えませんし、モチベーションも上がりません。

国土交通省は、好事例として、民間委託の処理区を限定し、実際に職員が事業を行う部分を残す工夫等を紹介されていますが、これはいわば、民間任せになれば自治体内の技術が承継されないことを認めているとも言えるのではないのでしょうか。また、全国特別重点調査では、調査結果を踏まえた改築についても予備費が充てられると承知しておりますが、下水道事業を自治体が責任を持って継続するためには、適切な料金の改定や工事や交付税を含む公費負担など、今後の安定的な財源の確保が重要です。

自治体の人手不足のツケ回しや、交付金を受け取る安易な手段としてのコンセッション方式を導入するのではなく、自治体において技術人材や必

要な財源を確保するため、国においても取り組んでいく必要があると考えますが、国土交通大臣の御見解をお伺いします。

○中野国務大臣 委員御指摘のとおり、上下水道は生活に直結する大変重要なインフラであります。運営を担う地方公共団体において、人材の確保、財源の確保、これは大変に重要であります。

人材の確保につきましても、上下水道の現場をやはり働きやすく魅力的なものにするという意味では、地方公共団体におけるDX技術、今、この導入、実装を支援しております。また、広域連携の推進をしております。人材の確保や技術継承が可能な組織体制づくりということを行っているところでございます。

また、様々、産官学も連携をいたしまして、こうした上下水道の仕事を将来を担う世代に幅広く伝えていくというような取組も行っているところでもございます。

そして、財源につきましては、やはり中長期的な収支見通しに基づく適正な料金、使用料の設定、住民理解の醸成に向けた地方公共団体の取組を促すとともに、そして、国の方では、やはり国土強靱化等に必要な予算の確保ということで、これも努めているところでございます。

引き続き、地方公共団体等とも連携をしながら、持続可能な上下水道の実現に向けた人材の確保、予算の確保にしっかりと取り組んでまいりたいというふうに思います。

○尾辻委員 現場の自治体職員さんの皆さんからは、人もいなければ調査のための機材の確保もな

かなかままならないんだという声がかかってくるおられます。

ですので、やっつけてくださいというだけではなくて、それを担保するものもしっかりと国土交通省としてやっつけていただくことをお願いしてきたいと思います。

それでは次に、社会資本の老朽化対策、道路施設の維持管理についてお伺いをしていきたいと思

います。橋梁やトンネルなど、高度経済成長期に建設された道路施設の老朽化が加速する中、今後、建設から五十年以上経過する施設は増加していきま

す。施設の老朽化に対しては大規模な改修等が必要な場合もありますが、改修には膨大な予算と時間を要するため、日頃からの維持修繕を着実に、予

防保全型に転換していくことで、施設の長寿命化を図っていくことが重要だと考えます。しかし、令和五年年度の道路メンテナンス年報によりますと、例えば、橋梁について、一巡目点検で修繕が必要とされた橋梁のうち、国や高速道路会社管理の施設については、全ての施設において修繕等に着手できていますが、地方公共団体が管理する橋梁については、全体の一七%の施設について必要な修繕等にも着手できていない状況となっており、予防保全段階に移行できていないという状況が見て取れます。安心、安全の観点からも、地方公共団体が管理する道路の老朽化対策は喫緊の課題であります。道路施設を持続的かつ適切に管理していくためには、そのための財源が必要です。道路施設に対

しては、令和二年度に道路メンテナンス事業補助制度が創設され、道路施設の老朽化対策のための財政支援が行われていることは承知しておりますが、必要な修繕にも着手できていない現状も踏まえ、道路施設の多くを管理する地方公共団体の要望に応じた予算を確保し、十分な財政支援を行っていくことが重要だと考えています。

予防保全型への転換により、道路施設の長寿命化を実現することの重要性、また、そのために必要な予算を確保する必要性について、大臣の認識を伺います。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。

まさに委員御指摘のとおりかと思っております。道路施設、建設から五十年が経過する施設の割合は加速度的に増加をしておりますので、委員も御指摘の予防保全型のメンテナンスへの転換、これがまさに重要であります。

平成二十六年以降、各道路管理者におきまして、五年に一度の頻度で点検を行うこととしておりまして、平成二十六年から三十年までの一巡目の点検では、次の点検までに修繕などの措置を講ずべきとされた橋梁につきまして、令和五年度末時点で、確かに、まさに御指摘のとおり、地方公共団体では約一七%の橋梁がまだ未着手であるという状況であります。

財政的な支援としましては、道路メンテナンス事業補助制度、そして防災・安全交付金による支援を行っております。これはまた、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策の予算も最大限に活用させていただき、修繕や更新が必要な

橋梁などの対策を集中的にまさに支援をしているところがございますけれども、委員おっしゃるとおり、地方公共団体における老朽化対策が着実に推進をされるように、やはり予算ということもございますので、必要な予算の確保に国土交通省としてもしっかりと努めてまいりたいというふうに考えております。

○尾辻委員 しつかり取り組んでいただきたいと思えます。

次に、バス運転手等の人手不足対策についてお聞きをしていきたいと思えます。

私は、地元が高槻市、島本町、大阪府なんですけれども、例えば高槻市は、大阪府内で唯一の市営バスがあるところであります。もちろん民間バスもありますし、非常に大事な公共交通として市民の足になっております。

ところが、例えば大阪でいきますと、南の方では、金剛バス、これが事業撤退ということになりまして、これは地域で大きな課題になりました。なぜこういうことが起こるのかというと、まずやはり人手不足だということでありまして、

そこで、バス運転手確保のための取組についてお聞きをしていきたいというふうに思います。

バス運転者の人員不足、本日に、近年その深刻度を増しています。この理由は、バス運転者の長い労働時間、それに対する所得の少なさ、深夜、早朝、夜勤等の不規則運転等が敬遠され、職業として選択されなくなつたものと考えられて、実際、大型二種免許の新規取得者は年々減少傾向である上、免許保有者も四十歳以下が非常に少なくなつ

ています。特に、バスには深夜、早朝勤務が伴うことは仕方がないとして、こういう不規則勤務が伴わざるを得ないということが、運転手確保については大きな課題として存在しているんだと思えます。

そして、バス運転者は、低い賃金を超過勤務で補っていたものの、令和六年四月からの時間外労働の上限規制の適用や、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、いわゆる改善基準告示の改正が適用され、稼げなくなつたとも言われており、バス運転者からの転職が増えているようでもあります。

こういったことが、先ほど私が申し上げた減便であったりとかバス路線の廃止ということが進んでいる原因になるんだと思えます。ただ、公共交通においてバスは最後のとりでと言ってもよくて、バスが廃止されると移動困難となる人も少なくないでしょうし、バスがなくなると住民が流出し、人口減少が進み更にバスがなくなると負のスパイラルに陥るおそれもあります。

このようなことから、運転手をしっかりと確保し、バス路線を維持する必要があります。先ほども触れたとおり、職業としてバス運転者が敬遠されている原因は、長い労働時間や低賃金、不規則な勤務等が原因と考えられます。このうち長い労働時間は、先ほど申し上げた低賃金の裏返しとも考えられるわけです。

これについては、国民の最低限の移動の足の確保という観点から、例えば公共交通、特にバスの運行を確保するための必要な運転手確保に対する

補助や運転者の処遇改善等のための補助など、多様な予算措置を講じていくことが重要であり、今後とも十分な予算を確保していかなければなりません。また、あわせて、新規取得者の減少が続く大型二種免許の取得率向上を図ること、このサポートのために特例講習受講に係る経費も含めて補助していくべきであると考えますが、これも併せて大臣の御答弁をお願いいたします。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。

運転者不足によるバスの減便、廃止、委員御指摘の大阪でもということ、全国各地でこういうこともありまして、やはり運転者の確保、そして処遇の改善、これが大変重要な課題というふうに私も受け止めております。

国土交通省としては、採用活動あるいは二種免許の取得に係る費用に対する支援ですとか、運行費の補助につきましても、賃上げに資する運賃改定を行った事業者へ支援を強化をしていくということもやっております。また、キャッシュレスなど業務の効率化、省力化の取組の支援などの取組を通じまして、運転者の確保、そして処遇の改善、これを努めてきたところでございます。

委員御指摘の受験資格特例教習、これは二種免許の受験資格を緩和をして、多様な人材を運転者として採用する観点から重要でございますので、その受講の経費も補助対象として支援をしているところでございます。

国土交通省としては、引き続き、こうした支援に係る予算をしっかりと確保させていただき

まして、バスの事業者の人材の確保、そして何より処遇の改善に全力で取り組んでまいりたいというふうにも思っております。

○尾辻委員 やはり、この運転手の確保、いろいろな対策が必要かと思えます。これ一つでというよりは、多方面にいろいろなことをやっていかなければいけない。

例えば、質問のところでは、ちよつと時間がないので今指摘だけにしておきますけれども、やはり、どうやって女性のドライバーを増やしていくかといったような観点からの職場環境の整備、こういったところももちろん必要でありますし、そういうところをまた、整備士不足の対応もちよつとお聞きしたいんですが、これは時間があればということ、一旦飛ばして指摘だけしておきたいと思えます。運転手だけじゃなくて今整備士も不足しているというバスの状況、これもやはり対応が国交省としては非常に必要ではないかと思っております。

また、バス事業者、そしてそこで働く皆さんから今聞いていることは、例えば、交通系ICカード、こういったことの新規のところにはしっかりと補助がついていたんですけれども、更新のところではなかなか困難だということ、今回、国交省さんは新しく更新についても補助をつけるということをされています。これも大きな課題でありますので、その部分もしっかりと、補助の率とか、できるようにまた対応いただきたいと思えます。

そして、最後の質問に行きたいと思えますが、ちよつと毛色が変わって、まちづくりにどのよう

にしてジェンダー平等や女性の視点を入れていくかということ、これは非常に大事だと思っております。私、今回、質問通告で、実はマネルについてという質問をさせていただきました。大臣、マネルという言葉は御存じでしょうか。

○中野国務大臣 済みません、私も、今回委員の御指摘をいただきまして、この単語がこういう男性だけに偏ったイベントや会議だという意味ということは今初めて勉強させていただきました。

○尾辻委員 ありがとうございます。

例えば、パネルディスカッションの登壇者が全員男性である、こういうようなイベントを、マネル、マンだけだということ、マネルディスカッションですね、パネルがマネルになるということで、これはマネルと呼ばれるんですね。

特に、やはり国土交通省の皆さんというのは、どうしても技術職とかハード面の整備の方が多くて特に男性の割合が高いということがありまして、実は、二〇二二年に国交省のまちづくり推進主催の公務員アーバニストスクール、これがあつたんですが、これの講師二十五人が全て男性だったということ、つまり、まちづくりをやっているというときの講師二十五人が全員男性だということ、都市計画を作るときはやはりジェンダーバランスの配慮がない状態になったということで、かなりこれはツイッター上でも話題を呼びました。特に国交省はこれからマネルにならない努力をすることが非常に大事だと思えますが、大臣、いろいろな指摘もありましたが、このような事象について、国交省のイベントを今後どのように反省

し、どのように生かされるのか、お聞かせください。

○中野国務大臣 御指摘のとおり、二〇二二年、講師の人選をめぐって多くの御指摘をいただいたということもございました。

これは、主催するシンポジウム等において男女共同参画の視点が反映されるようにということ而努力してまいりましたし、今年の一月中には、改めて省内に、シンポジウムの登壇者、性別の偏りが生じないようにということを周知徹底をさせていただきますました。そして先日、省を挙げて、まさに委員の御指摘のジェンダーの主流化にやはり取り組んでいくべきだということで、私をヘッドとする体制、検討する体制についても構築をさせていただいたところであります。

しつかり、この取組を進めるとともに、登壇者の適切な人選等も含めて徹底をしてまいりたいというふうに思います。

○尾辻委員 まちづくり、しっかりと、ジェンダー平等の視点が必要だということを指摘して、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した。