

◇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。

○長島委員長 次に、階猛君。

○階委員 立憲民主党の階猛です。

私は、岩手出身ということもありまして、委員
外ではありますけれども、今日は質問の機会をい
ただきました。誠にありがとうございます。

先ほど、鎌田議員とのやり取りを伺っていて、
私がちよつと疑問に思ったのは、名刺が何十枚か
問題の人に渡っていたところ、きちんとして、
説明していただく必要があるのではないか。その
原因などがどうなっているのかといったことは大
臣も委員会で説明するということができたから、是
非そこはお願いしたいと思います。いかがでしょ
うか。

○渡辺国務大臣 まず、何十枚も持っているとい
うそのお話が、どこから聞いたか、私は存じ上げ
ておりません。

したがって、この問題については、どこにどう
いうふうに行ったかということ、はっきり言っ
て申し上げられないというふうに思います。

○階委員 それでは、その点についてはまた、事

実関係については、我が方でもしつかり調査した
上で、また大臣と議論をさせていただければと思
います。

ところで、三・一一の日、大臣には岩手の釜石
に来ていただきました。ありがとうございます。
私は、その日、久慈市の追悼式典に行つてまい
りました。久慈市といえば、三陸鉄道の「あまち
やん」で有名な場所です。今日は、地方の鉄道の
ことについて最初にお尋ねしたいんですけれども、
昨年七月になります、JR東日本が二〇一九
年度に平均通過人員が二千人未満だった路線や区
間を公表しています。私は、この二千人未満とい
う数字がどういう意味を持つのかというのがよく
分かりませんでした。

国交省の方、来ていただいていると思うんです
が、この二千人未満というのはどういう意味なの
かというのを教えていただけますか。

○石原政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま委員からお尋ねのございました、輸送
密度とも言っていますけれども、輸送密度二千人
ということですから、これはJR東日本など
が利用者の少ない線区の経営情報の開示において
使用している基準でございます。これは、かつて
の国鉄再建特別措置法に基づきまして、鉄道に代
えてバスによる輸送が適当とされた特定地方交通
線、このうち、その中でも他の路線に先立ってま
ず選定すべきとされた路線の基準と同一でござい
ますので、これをJRは用いている、このように
考えてございます。

○階委員 時代が変わりまして、確かに人口減少

が進んできている、鉄道の利用者が少なくなつて
いるというのは事実だと思うんです。ただ、この
輸送密度という考え方、これが果たして正しい唯
一の指標なのかということは、私、疑問を持って
います。

輸送密度というのはどういうふうに計算するか
ということなんです、一日当たりの旅客輸送量
といいますか、要は、客数に移動距離を掛け合
わせたもの、これを足し合わせたものを営業キロ数
で割って導くわけですね。つまりは、最後は営
業キロ数で割るので、長い距離を走る路線であ
ればあるほど、この輸送密度というのは必然的に低
くなるわけですよ。

ただ、一方で、利用者のニーズに立てば、輸送
密度よりも輸送量に着目すべきではないかと思
っています。例えば、私の地元、盛岡と沿岸部の宮
古市、これを結ぶ山田線という路線は百キロある
わけですよ。コロナ前は二百人という輸送密度だ
ったわけですから、仮に輸送密度ではなくて
輸送量という指標で表すとすれば、二百人じゃな
くて二万人になるわけですね。こういう考え方、
この方が地元のニーズに立っていると思うんです
けれども、輸送密度ということとはなぜ大事なん
でしょう、教えてください。

○石原政府参考人 輸送密度と申しますのは、こ
れはあくまでも指標の一つでございまして、輸送
密度の方を特に国が重視して考えている、こうい
うことはございません。

○階委員 それはいい答えだと思えます。

私は、輸送量に着目することによって、客数だ

けではなくて、移動距離を延ばそうというインセンティブが働いてくると思うんですね。つまりは、交流人口、観光人口、こういうことを増やせば輸送量には効果が高い。

それをやることによって、今まではともすれば人数に着目するので、地元、買物とか病院に行くとか、あるいは通学とか、そういう短距離の人数を増やそうということで、狭い範囲で考えているような気がするんです。これを、沿線の自治体が協力して観光客をどんどん引っ張ってくる、こういうふうな発想が変わってくるきっかけになるような気がするんです、輸送量に着目することによって。この点、大臣、いかがでしょうか。

○渡辺国務大臣 前回、私、復興大臣のときに三陸鉄道の開通式にお邪魔をさせていただきました。全線開通、本当にうれしかったです。こういった鉄道の役割というのは、単に輸送をするのみならず、交流人口又は関係人口を増やしていく上で大変重要なものだというふうに感じているところがあります。

被災地における鉄道を始めとする交通インフラというものは、特に沿岸部と内陸部を結ぶ交通ネットワークは復興に必要な重要なインフラであると感じております。これは、鉄道のみならず、復興支援助路、復興道路というものができたことによって、観光のルートもまたいろいろと設定することができると考えています。

今般提出されております地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正案の中にローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設、拡充が含まれ

ており、国土交通省において、今お話がありましたけれども、取組が検討されていると承知しております。復興庁といたしましては、こうした取組を通じて被災地にとって最適な交通ネットワークを確保することが重要であると考えておりますので、これをしっかりと進めていきたいというふうに思っております。

いずれにしても、地域公共交通の確保は、地域の人々の生活交通の確保のみならず、先生も御指摘がありましたとおり、交流人口の拡大やまちづくりと連動した地域経済の活性化などによって大変重要なものと認識をしております、私自身、復興庁として、関係省庁と連携しながら、引き続き被災地の復興に全力で取り組んでまいりたい所存であります。

○階委員 重要性の認識、ありがとうございます。

それで、岩手県では、ちなみに、二千人未満という路線が、先ほど言った盛岡と宮古間だけではなくて、花巻と釜石間、そして一ノ関と気仙沼間、三つあるわけですね。これらが全て対象になってもし廃止されたということになると大変なことになります。是非ここはしっかりと復興庁として、被災地の活性化のためにしかるべく対応をしていただきたいと思います。

指摘だけにとどめますけれども、BRTというのがこの資料の一ページ目の一番右下にありますけれども、被災直後、被害が甚大な地域において鉄道復旧には時間とコストがかかるということ、BRTが導入されたわけですね。先日、ある会合

でJRの方から説明を受けたのは、かえってBRTの方が営業費用がかかるんだみたいな話も出ておりましてですね。なおかつ、さっき言ったような広域を結ぶネットワーク効果もBRTはないわけですし、私、やはり、このBRTに安易に切り替えるのは少し慎重に進めた方がいいんじゃないか、むしろ鉄道を残した方がいいんじゃないかというのを申し添えたいと思います。

さて、話題を移しますけれども、被災地の企業立地や商業施設の整備について、これは復興大臣も所信の中で述べられていました。これは非常に大事です。

ところで、復興の事業の中でやられたことの中に立地補助金というのがありますね。二ページ目にその数字がいろいろと出ています。気になる数字が、この表、細かくて恐縮なんです、真ん中あたりに辞退率、採択を受けてお金が出てくることになったんだけど結局辞退しているということ、この辞退の理由について会計検査院が今年二月の報告書で三つほど述べています。資材価格の高騰等により事業計画を見直す必要が出たこと、用地交渉が不調に終わったこと、あるいは新規地元雇用者確保が難航したこと、こういったことが理由で辞退率が増えてしまったということだそうであります。

大臣に伺いたいんですが、一点目のいわゆる物価の値上がりについては全体で対応すべきことだと思います。これは政府全体で取り組んでいただきたい。二点目、三点目が問題です。

二点目の、用地交渉の不調ということですね。

土地バンクというものを復興庁でもやられて、被災された地域において、土地区画整理でかさ上げされた土地、あるいは防集で移転された後の元地、こうしたところに空き地がたくさんあるところをマッチングして有効活用しようということをやってきたと思います。

先日、土地バンクの実績についても伺ったところ、登録したものに對して実際に成約したのが二三%ぐらいにしか至っていなかった。他方で、さっきのような立地の補助金の辞退率の大きな原因が、用地交渉の不調というところがあるわけですね。ここをしっかりとやることによって、一石二鳥ですよ、土地の活用は進む、そして立地が進んで雇用が増える。これは是非力を入れていただきたいのが一点。

もう一つ、会計検査院が挙げていた理由として、地元雇用の確保が困難だということも挙げていますね。

私、この場で以前申し上げたことがあるんですけど、雇用者を増やすのになぜ地元こだわっているんですか、ほかの地域から引っ張ってきてもいいんじゃないですかと。そうすれば人は集まるわけですよ、条件にもよるけれども。補助金の要件、地元雇用にこだわっていると私が問題はあったのではないかと思っております。

私は、補助金については是非活用していただいで、地元の被災地の雇用をどんどん増やしてほしいと思っておりますので、今言った二点目と三点目に対する、これまでの経過を踏まえた新たな対策、私の提案についてどうお考えになるか、お答えい

ただいてもいいでしょうか。

○渡辺国務大臣 私も、現地に度々お邪魔をして、例えば高台移転した後の元地がなかなか埋まっていけない、こういった現実も見てまいりました。

実際のデータとしては、先ほど先生お示しのとおり、結局、辞退率そのものが岩手県で四七%です、ね、こういった辞退率の要因として、今申し上げたとおり、交渉ができなかったという点もありますよ。こういったところをやはりしっかりとバックアップしていかなければいけないというふうに思っております。

この辞退率の高さについては、まず被災地の人口減少、さらには公共工事の遅れなどによって申請時に予定していた事業の要件である雇用の確保が困難だったという一つの理由があります。土地の取得が円滑に行われなかったということもまた一つあります。採択後の状況の変化に伴って事業計画を変更せざるを得なかったこと、こういった要因があります。この要因で辞退する事業者が多かったというふうに認識をしているところであります。

一方で、採択事業者の辞退により生じた金額分を含めて事業者を公募することにより新たな事業者を採択しており、新規雇用者数については当初予定の六千人程度の水準を達成できる見込みであります。

いづれにしましても、今後、関係省庁と連携しまして、地震、津波被災地域において、被災地の復興に全力を挙げてまいります。

ただ、こういった問題は、やはり、今御議論さ

せていただいておりますけれども、現場の状況をしっかりと見ていったときに、このままでは絶対いけないというふうに私自身も思っておりますので、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

○階委員 確かに、辞退はしたけれども、そこを埋めるために新たに公募して、埋めようとはしていません。ただ、また公募して集まったとしても、その方たちが辞退する可能性もあるわけですね。あと、そもそも、辞退しているということは当初予定の時期よりも遅れちゃうんじゃないですか、雇用の発生時期が。それが被災地の復興の足かせとなっている。だから、急いでこれはやらなくちゃいけない。

さっき言ったように、地域外から人を呼び込むために、災害公営住宅は空き部屋が多くなっています、また、孤独、孤立に苦しんでいる方が御高齢の方を中心に多くなっています。そこで、災害公営住宅に、ほかの地域から、若い、学生でもいいです、あるいはお父さんをお持ちの世帯でもいいです、そういう方々たちをどんどん招き入れて、雇用も増やすことに貢献させ、災害公営住宅の空き部屋解消、孤独、孤立解消にもつなげていく。これも以前提案したことではあるんですけども、大臣にもお伝えして、最後、一言だけ、この点については是非、やるという前向きなことを言っていたきたいと思います。

○渡辺国務大臣 被災地で一番今困っているのは人口減少等。要するに、そこをどうやって受け入れていくかといったときに、移住者をどのように入導していくかということになりますと、当然、

家がなければなりません。こういうことを踏まえて、しっかりと検討してまいりたいと思います。

○階委員

どうもありがとうございます。