

た、今局長から御答弁させていただきましたが、道路管理者として責任を確実に果たすために、運営権者の選定に当たっては、今言いました二つの法、基本的なバリアフリーの考え方についてしっかりとその取組をできるかどうかということを確認した上で選定をしていくということ、契約を締結していくということでお約束をしたいと思いません。

加えて、私が思うには、この旅客特定車両停留施設というのは、このことが実現することによって、障害を持たれている方にとっては非常に、バスへのアクセスというのは非常に不便なことがあるのが現状だと思えますが、そうした利便性の低さというものを、私は、このバスタということができることによって、そうした意味で障害を持たれている方にとってもメリットというのは大変大きなものがあると思えます。

ですから、政策的な意味合いではそうしたものがあるし、実際運営をする運営権者に対してはそういう規定もありますし、実際障害を持たれる方が現場で差別を受けているというような事例がないように最大努力をしていくことをお約束させていただきます。

○木村英子君 赤羽大臣、ありがとうございます。国が障害者の人たちに何かあったときに保障していただける、責任を取っていただけるということ

をお伺いしましたので、安心しております。今後とも、取組の方を推進していただきたいということとで、よろしくお願いいたします。

以上で質問は終わります。

○上田清司君 無所属の上田でございます。

委員長を始め理事の皆様には質問の機会をいつもいただきまして、ありがとうございます。改めて御礼申し上げます。

今日は、道路法の一部改正に係る課題について質疑をさせていただきます。

先ほどからバスタ新宿の話が出ておりますが、なじみがなくてついバスタと言ってしまう可能性もありますが、議事録ではバスタと書いておいていただければと思っております。

このバスタ新宿の利用状況、まさに関係の出資会社が事業体をつくって、大きな枠組みをつくってそれなりに利益を出しておられるというこの形、しかも、利用者の利便性が高いということも統計上様々な形で分かっておりますので、これは大きな成果の一つではないかと思っております。

一方、こうした方式を品川、神戸三宮など可能性の高いところでコンセッション方式も含めて検討していくという、こういう枠組みを法制度の改正につなげておられるのだと理解しているところですが、ここでやはり注意をしていたきたいのは、どうしても運営会社は利益の極大化という

ことを考えなくちゃいけない。そうでなくても、よく俗に言う駅中という言葉がございます。駅の高架や近代化の中で、駅の中を言えば商圏をつくって、地元のまちづくりを壊してしまう、あるいは商圏をなくしてしまうという、言わば駅の中に閉じ込めてしまうという、そういう枠組みがまちづくりを広げなくなってしまう、そういう嫌いがあります。このコンセッション方式の中でもやっぱり利益の極大化を考えざるを得ない、これはもう資本の論理であります。

そういったときに、どうしても商業ターミナル的なものがある程度引つ張り込んでざるを得ない、そうしたときに地元のまちづくりと考えがきちつと合わない可能性があるので、こうした部分については常に配慮をしていくという姿勢が必要だというふうに私は考えておりますが、こうした考え方が法改正の一部の中のいろんな説明の中に全く出てこない、こうした感じでおります。

その部分をどのように考えておられるか、まずお伺いしたいと思います。

○政府参考人（池田豊人君） 今回、法改正で位置付けます特定車両停留施設、この運営をコンセッション方式でもできるということに今回改正で予定するわけですけども、道路管理者がその運営会社にコンセッション契約を結ぶ場合に、公共性の確保ということをきちつとその運営会社との

間で確認をした上で結ぶことに規定上もしております。

その公共性というのは、今委員おっしゃられた地域の周辺のまちづくりや、商業のことも含めたまちづくりとの共生ということもあると思います。また、災害時に優先的に災害車両をそのバスターミナルは開放するんだというような、そういうようなこともあるかと思えます。

様々な観点があるかと思いますが、いずれにしても、その公共性を担保することを前提に運営権者を選ぶことで、町の中で喜ばれるいい施設にすることにしたいと思います。

○上田清司君 明快な答弁ありがとうございます。議事録にきちつと残っているということが非常に大事だと思っております。間違っても、パスタ中なんという言葉が定着しないようにお願いしたいというふうに思っております。あつ、今パスタと言ったような気がしますが、バスタ中ということが定着しないようにお願いしたいと思います。

ところで、国交省として、例えば鉄道だと四時間超えると皆さんつらくて飛行機に変える。かつて私も調査したことがございますが、東海道新幹線から山陽新幹線、福岡までの選出の国会議員の皆さんたちが新幹線なのか飛行機なのかということとを比べていったら、岡山までは新幹線なんです、そこから先は飛行機と。ただし、岡山空港

に近い選挙区を持っておられた村田先生が飛行機だったんですけど、岡山でもですね。それ以外はみんな新幹線、つまり四時間をもって基本的には境目になっていると。

したがって、「こまち」の秋田ミニ新幹線ができたときも、やはり四時間を切っているというイメージを出すため三時間五十七分とか、そういう数値を出していけると。やはり、航空機は四時間、鉄道と比べてこの四時間の境目で勝負と、こんなふうに聞きますし、JRの最高幹部の方に聞くと、北陸新幹線も小松空港との間なので、金沢まで四時間を切った形で着かないと勝負にならないと、こういう競争意識を持っておられますが、事業者はすみ分けをきちつとやっているみたいで。

あと、路線バスに関してどういう位置付けをなされているのか。航空機、鉄道、路線バス、この三つの大きな公共的な乗り物に関してどんなふうに関交省として整理をされているのか、これを伺いたいと思っております。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

我が国の国内旅客輸送量につきまして、日常生活圏を越えるエリアで輸送距離帯別に二〇一五年時点の各交通機関のシェアを見ますと、三百キロ未満では自家用車、バス、タクシー等の自動車交

通が約九割、三百キロから五百キロでは自動車交通が約五割、鉄道が約四割を、五百キロからキロでは鉄道が約六割、航空が約二割を、そしてキロ以上では航空が約九割をそれぞれ占めていると承知しております。

交通機関の間の役割分担につきましては、交通政策基本法第五条におきまして、交通手段の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつ、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担することを旨とする規定されているところでございまして、それぞれの距離帯におきまして、個々の利用者の方々の様々なニーズに対応しながら、所要時間や価格のほか、快適性や運行時間帯などのサービスの特徴等を総合的に勘案して選択されることが適切と考えてございます。

○上田清司君 余り速くてよく分からなかったんですけどね。

私、一つ気になっているのが長距離の夜間バスであります。この新宿バスタでも、方面ランキングで一位が河口湖、二位が大阪、三位が箱根。東京駅の例も見ても、多分、確認してはおりませんが、大阪は夜間バスだというふうに理解しております。

かつて九州方面は熊本までの特急寝台と鹿児島までの特急寝台と二つありましたが、新幹線が博多まで来ることこの寝台車はなくなってしまい

ました。つまり、なかなか寝られない、次の日、疲れて活動がしにくい、そうしたこともあって寝台車に乗る人が少なくなつて、結果的に新幹線との競合の中でこの特急寝台というのはなくなつてしまつたというふうに私は理解しております。

ところが、この新幹線が東京―大阪間が一万円を少し超えるぐらい、そして五千円でこの夜行バスが走るといふ、ニーズを開拓したのか、ニーズがあつたのか、とにかく二分の一だということがこの夜行バスに乗っておられると。

しかし、これは本質的にいいのかと。十五万年前に現生人類、クロマニヨン人種が誕生して、それこそ夜寝て日がある間に活動して、その遺伝子の方がもう圧倒的に多いわけでありまして、夜、運転手の方が運転することの危険性。どんな理由を付けても構いません、三時間置きに替わつていきますよとかいったって、じゃ、その三時間前にはかっと起きて運転するわけじゃありませんし、ほとんどやっぱり夜の時間寝られないはずで、その準備のためにですね。

そういうことも含めて、なぜ五千円なのかという、ニーズを開発したといつたらこれまでですけども、営利性の問題もあります。しかし、夜間バスの必要性というのには、ある意味では安いものに流れざるを得ないような、先般も竹中教授のお話もさせていただきまして、所得が減っている、

したがって安いものに流れるという傾向があると。こういうことも含めて、私は、夜間バスというのが本当にいいものかどうかということを考えなければならぬというふうに思っております。

この長距離夜間バスの路線数、そして便数、国交省としての掌握はどのようになっているか。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。

高速バス全体では、コロナの前ですけれども、全国で約五千系統、一日に約一万四千便が運行をされておりました。

長距離夜間高速バスということでございますが、夜間、何時から何時までとするかなど明確に定義をしているものはございませんで、現時点において全国の路線数、便数を網羅的に調査、計上したものはございませんで。ございませんで、バスタ新宿を二十一時以降に発し、翌朝目的地に到着するといふものにつきましては、これは二月のダイヤで百四十系統四百二十便が運行をされておりました。なお、そのときの一日の総便数は約千六百便ということでございます。

○上田清司君 大臣、お聞きになったように、これはたまたまバスタ新宿。東京駅からは十分置きぐらいに大体八時以降どんどん出ております、二十四時半ぐらいまで。それが大阪や鳥取やいろんなところへ出ております。

私はやっぱり、こうした問題、急になくせという話ではできないと思えますが、何らかの形で、もつと違う形を考えていくべきじゃないかと、公共政策として、私はそんなふうに思っておりますが、大臣の所感だけ伺つて終わらせていただきたいと思ひます。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 尊敬する上田先生の御提言になるべく沿いたいと思つているんですが、個人的な考えでいうと、やっぱり夜間仕事をするということ自体がどんな職業でも無理を生じているので、それはなければいいというふうなことは私は思いますが、他方で、やはり私の子供たちなんかも神戸に帰ってくるときに、新幹線で帰つていいと言ふのにやっぱりバスで帰つてくる。危ないしと、危ないというのは女の子なのでというふうなこともあつて言うんですけど、そういうニーズがあるということ、それに対するビジネスチャンス为国が規制できるのかどうかということ、一に安全性ということにかかってくると思ひます。従来、あの軽井沢のバス等々の事故で相当厳しくしてやっておりますし、この五年間では今のところ、夜間高速バス、死亡事故は一件も起きていませんが、しかし、これは高齢化も進むわけでありまして、そうしたことは不断に見直しながら、あるべき姿というのは検討しなければいけないと思ひます。

○上田清司君 済みません、終わる予定だったんですが、一点だけ。

やはり新幹線との競合になっていきますので、もう少し新幹線なんか競合できるようなサービスの仕組み、とにかくがらであえてそのまま走ることないもので、直前で半額で入れるとか、学割があるとかですね。かつて航空機、学生五〇%引きで空席があれば乗れるというそういう制度、今もあるかどうか分かりませんがありましたので、暇でしたので延々と待ったりしておりました。そういうことも含めて、違うニーズを掘り起こす、そういう形での私は政策誘導というのも考えていいんではないかというふうに思っておりますので、そこも含めてお考えいただければと思っております。

ありがとうございます。終わります。

○委員長（田名部匡代君） 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○武田良介君 私は、日本共産党を代表して、道路法等の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

災害によって被害を受けた地方管理道路の道路啓開、災害復旧の国による代行の拡充については、

迅速な災害復旧と地方自治体の負担軽減に資するものであり、評価できます。しかし、本法案は以下の点で問題があり、賛成できません。

第一は、これまで実施主体も費用負担も民間事業者であったバスターミナルを公共施設として整備できるようにすることで、民間事業者が負担すべき整備費を国などが肩代わりするとともに、特定企業を優先的に優遇する都市再生事業など、バスターを中心とした大規模再開発事業を後押しするものになりかねないからです。

特定車両停留施設は、七百億円もの公費をつぎ込んで二〇一六年に開業したバスター新宿を始め、リニア開業時の二〇二七年の概成を目標としている国道十五号・品川駅西口駅前広場工事業や、総事業費が一千億円を超える国道二号等神戸三宮駅前空間事業、さらに札幌駅、仙台駅、大宮駅、新潟駅、呉駅、長崎駅など、既に事業化、あるいは現在検討されている全国の大規模再開発事業の中心施設として位置付けられており、認めることはできません。

第二は、歩行者利便増進道路の指定制度は、住民と協議する仕組みがなく、大手不動産会社など大規模開発事業を進める特定事業者が公共空間である道路の占用を最長二十年もの期間認めるもので、住民の意向を無視した再開発事業に利用されかねないからです。

社会資本整備審議会道路分科会第六十七回基本政策部会では、国土交通省自身が、住民との協議調整をする仕組み、制度が必要ではないかと述べていたにもかかわらず、本法案には何の規定も盛り込まれていません。

歩行者利便増進道路の人中心の道路空間との理念に反対するものではありませんが、住民合意のない当該道路が特定事業者を優先的に優遇する大規模再開発事業とセットで進められかねず、賛成できません。

以上、反対討論とします。

○委員長（田名部匡代君） 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。これより採決に入ります。

道路法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（田名部匡代君） 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、浜口さんから発言を求められておりますので、これを許します。浜口誠さん。

○浜口誠君 私は、ただいま可決されました道路法等の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・国民の声、立憲・国民、新緑風会・社民、公明党、日本維新の会及びれいわ新選組の各派共同