

発言表

国土交通委員会

白石洋一君（立憲）

齋藤 国土交通大臣

政府参考人

国土交通省

石原 大臣官房公共交通政策審議官

〃

村田 鉄道局長

〃

海谷 海事局長

〃

稲田 港湾局長

エネルギー庁

久米 電力・ガス事業部長

1 二種免許の取得費相当を、二種免許取得して、実際に路線バスなど公共交通部門に従事したら全額支給する制度が必要では？

◇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。

○長坂委員長 次に、白石洋一君。

○白石委員 立憲民主党の白石洋一です。

齊藤大臣、よろしくお願ひします。

まずは、路線バスの維持についてです。

今、私の活動地域、愛媛県なんですけれども、
路線バスを維持するのが大変だと。これは、お客
さんがいるんだけれども運転手がいなくてというこ
ろが今課題になっています。具体的に言えば、
路線バスを線引きしても、そこで運転手がいなか
ったら減便しないといけないということとか、あ
るいは、私が労働組合の事務所に行つて、そこで
専従の方は、運転手がいなくてというこ
とで駆り出されている、こういう具合になって、
本当に運転手さんが少なくなっている。

実際、全国的に、日本バス協会の数字によつて
も、今でさえ一万人足らなくて、それが、来月か
ら始まる二〇二四問題によつてそれがぐんと広が
って、そして二〇三〇年には三万六千人が不足す
る、こういう予測が出ております。
ついでには、運転手さんを増やしていくためには、

これはやはり二種免許が一つのネックになってい
るんですね。バスの運転手さんであれば五十万円
必要だ、二種免許を取るのに五十万円必要だと。
これを、私、すつ飛ばすというのは非常に慎重で
す。やはり五十万円の価値はあると思うんです。
そこで安全に関するスキルと経験を身につけて、
お客さんに乗せることができる。だから、さっき
の話もありましたけれども、ライドシェアという
のは、これは本当に最後の最後の手段で、やはり
二種免許を持つている方に運転していただく。ま
してや路線バスはなおさらです。

それで、もう直接的に提案なんですけれども、
この二種免許を取るということは、ほかのところ
で見たら、例えば自衛官がありますよね。自衛官
は、防衛大学に行つて、そこでは授業料免除、さ
らには給料をもらえて、それで、卒業したら防衛
省なりあるいは自衛隊に勤務する。これに匹敵す
るぐらいの公共性があるんだから、この五十万円
という二種免許費用というのは全額支給する、そ
して、路線バスに従事したならば、それはもう返
さなくていい、そのまま勤務してください、これ
ぐらいのことをしなければならぬんじゃないか
なと思うんですけれども、大臣、いかがでしょう
か。

○齊藤（鉄） 国務大臣 令和四年度の補正予算に
よりまして、二種免許取得に要した費用について
バス会社に対して支援を行つております。この支
援制度を通じましてバス会社も支援するというこ
とで、運転者個人の負担なく、国の支援とバス会
社の負担により二種免許を取得することが可能と

なりました。こういう制度を使つて、個人として
は負担がないという、このことをよくPRしてい
きたいと思ひます。

○白石委員 それで間に合うんでしょうか。

令和四年から始めましたということなんですけ
れども、それは、加えて、バス会社に対する支援
ですよ。だから、まずバス会社に就職するとい
うことが一つの条件です。その上で、免許を取る
んだつたら、大臣がおっしゃった支援で、国から
は二分の一補助しますよと。

私が想定しているのは、そうじゃなくて、ハロ
ーワークに行つて、そして、やはりバスの運転手
をしたいと思つたら、その時点で個人が申請して、
個人が全額免除で二種免許を取ることができる。
個人に注目して支援をしていくということが必要
なんじゃないかなと。そうするとちょっと広がりま
すし、新卒とか、今バス会社の勤務していないと
ころからも二種免許を持った人が出てくると思
うんですけれども、それはいかがでしょうか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 まさに、個人に着目すれ
ば負担はないということなんです、支援が、個
人に直接支援するか、会社を通して支援するかと
いう違いかと思ひます。
今、白石委員のそういう御提案につきまして、
今それについてすぐ実行しますということではな
いわけですが、今の国の制度は、そういう形でバ
ス会社を支援することになっておりますが、御提
案としてちよつと受け止めさせていただきます。

○白石委員 そのペースで間に合えばいいんです
けれども、相当このペースだとまずいんじゃない

2 路線バスの補助対象を例えばハイエースワゴン10人乗りまでも補助の対象をするべきではないか？

かなと思つて。

それで、五十万円で、三万六千人を掛けたら百八十億です。だから、百八十億かけて、この三万六千人を国としても確保する、路線バスの維持のために。あるいは、日本バス協会ですから、それ以外のチャーターバスとか、そういったバス運手さんも含めた形で三万六千人確保する。もう今までにない大胆なやり方で支援していくと。もういろいろな条件をつけないで採ってください。さつき言った、防衛大学に入ったら、授業料はなしで、むしろ給料がもらえる、それに近い形を想定した制度を作っていたらどうか、また再度お願いします。

次の質問に参ります。

よく言われることなんですけれども、バスが大きい過ぎるんじゃないか、バスが大き過ぎるからバスの便が少なくなるんじゃないかということ、バスをもっと小ぶりにしてマイクロバスみたいにしたら、そうしたらバス会社としても費用が抑えられるし、燃料代も節約できるわけだから、便数が増えるんじゃないかということを言われます。それで、バス会社さんにちよつと聞くと、いや、補助の対象としてバスのカタログに載っている、それは大型バスなんだということも言われるわけです。

ここではっきりしたいんですけども、マイクロバスや、あるいはそれよりも小さな十人乗りぐらいのバスに対しても、国として補助の対象とするべきではないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 バス車両の購入費補助につきましては、厳しい経営状況にあるバス事業者が老朽更新などを行う際の負担軽減の観点から、車両価格が高額となる定員十一人以上の中・大型バス車両を対象に、購入費の一部を国において支援しております。

委員御指摘の、定員十人以下の小型車両についても、地方公共団体が主体となって地域の利用者の利便性を高めるためにバス路線を再編する計画を策定するなど、一定の要件を満たせば補助対象と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、地域の実情に合わせた移動の足の確保に努めてまいりたいと思っております。

○白石委員 やはり、買えるんだけれども条件がつくよ、地域公共団体の計画に載っていればということなんですけれども、そこはもう緩和してもいいんじゃないかな。バス会社の経営判断で小ぶりのバスにします、それでちゃんと補助が出ますというふうにしていたきたい。地域交通協議会というのが確かにあって年に何回か開かれる、それは承知していただけますけれども、それをすつ飛ばしてでも買おうと思つたら買えるというふうにしていたきたいということをお願い申し上げます。そして、次なんですけれども、路線バスの運手さんが不足する、これはやはり給与が低いというところがあると思うんですね。給与は低いけれども、これを、じゃ、もっと給与を上げるためにはどうすればいいか。それに似たような形態なのが介護分野だと思

3 介護職員には、介護職員処遇改善手当の支給や処遇改善加算がなされているが、公的役割にかんがみてそれらと同様に路線バスの運転手など公共交通の担い手には、処遇改善手当の制度を設けるべきではないか？

うんです。介護というのを介護報酬で、公定価格で運営しているけれども、それでもやはり介護士さんの報酬、給与が低いというところで、処遇改善手当というのを今やっているわけですね。

これと同様に、特に路線バス、地域公共交通を担っているところについては、路線バスの運手手当を、処遇改善手当を支援するという制度があってもいいんじゃないかなと思うんですけれども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 今、白石委員、介護職員の処遇改善の例を引き合いに出されました。

介護職員の処遇改善については、保険料と公費で五割ずつ負担している介護保険制度の枠組みの下、国が定める介護職員処遇改善加算等により対応していると承知しております。一方、バス運手者の処遇改善につきましては、各バス事業者が毎年の事業実績等を踏まえて、原則として経営努力の中で対応していただいているところでございます。

しかしながら、バス運手手の処遇改善、必要です。このため、国土交通省としては、処遇改善につながる運賃改定を促進するため、運賃改定時における運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化を行うほか、来年度からは、運行費補助について、賃上げに資する運賃改定を行った事業者への支援強化を行うこととしております。このような処遇改善のための努力、支援も進めていきたいと思っております。

○白石委員 大臣、直接的な支援じゃなくても、そういう間接的な支援ということをおっしゃいま

II. GXの「公正な移行」で港湾事業者の労働者はどうなる？

1. 2020年にだされた二酸化炭素を多く排出する非効率な石炭火力発電所を、2030年度までに段階的に休廃止する方針について現在の状況如何？

した。

そうであるならば、今、交通確保維持事業があつて、そこで補助対象経費というのは予測費用を基に計算しているんですね。予測費用というのは何かというと、事業者キロ当たりの経常費用見込み、この見込みの中に積算があつて、人件費もあるんだと思います。その人件費のところ、ちゃんと一般の産業並みの給与をベースにすること、これを是非指導して、これは多分何か計算の手引があるんだと思います、その計算の手引も改定していただきたいと思ひます。

次に参ります。

GX、グリーントランスフォーメーションでフェードアウトをされようとしている石炭火力発電所なんですけれども、この石炭火力発電所がフェードアウトしていくことによつて影響を受けるのは港湾運航事業者、そしてそこで働いている労働者です。

それで、私がフェードアウトと申し上げました。それは、二〇二〇年に経産省は、二〇三〇年度までに非効率な石炭火力発電所を段階的に休廃止すると。その当時、百四十基ある石炭火力発電所のうち、非効率とされているのは百十四基あつて、それらについて、休廃止する方向で進めていくというふうに言っている、これが一つの大きな転機になつていくわけですね。

そこで、港湾で働いている人としては、今どうなつていくのか、現在の状況はどうか、検索してもよく出てこない、報道もされない。これは今どうなつていくのでしょうか。

○久米政府参考人 お答え申し上げます。

石炭火力につきましては、二酸化炭素の排出量が多いため、安定供給を大前提に、その発電比率を引き下げていくことが基本でありまして、二〇三〇年に向けて、非効率な石炭火力のフェードアウトを進めていく方針であります。

その一環として、省エネ法に基づく火力発電ベンチマーク制度において、発電事業者に対して発電効率の目標を提示し、その達成を促しております。具体的には、石炭火力の発電効率目標について、最新鋭のUSC、超超臨界の水準に設定してございます。この制度の中で、既に目標を達成している事業者名等を毎年度公表してございます。

他方で、個別の石炭火力の休廃止につきまして、フェードアウトの選択肢の一つとして、各社の経営判断として行われるものでありまして、政府として網羅的に把握してお示しすることは困難でございますが、発電所の休廃止等につきましては、発電事業者が関係者へ丁寧な説明を行うことが重要でありまして、その旨は政府としても各社にお伝えしているところでございます。

○白石委員 ベンチマークの実績については公表してありますということでありました。それを基に働いている人は、自分の関与している発電所はどうか、実際のところは丁寧な説明をそれぞれの事業者がやってください、発電所がやってくださいということなんですかけれども、これで十分なのかというふうに思うわけですね。

先ほどおっしゃったベンチマーク指標の実績で

2. 石炭火力発電休廃止にともなう雇用についての政府の取り組みは？ドイツのように補償について具体化するべきではないか？

クリアしているところは確かに公表している。そこで会社名が載っているのであれば、そこはもうこれ以上休廃止というのはないのかなど。ここに載っていないのであれば、まだベンチマークを達成していないわけですから、休廃止があり得る、こういうふう読み込まないといけないということですよ。うなずいていただきました。

こういうことではないのかなど。港湾で働いている人にとつては本当に生活がかかっているわけですから、こういうぐらゐの情報は不安で仕方がないというのが実際のところだと思ひます。

それで、このGX法を通過させるときに、GX推進法の附帯決議として「公正な移行」ということがうたわれ、そこでは「円滑な労働移動や新たな雇用の創出」という文言を入れ、「悪影響を可能な限り軽減する」というふうにされております。

この「公正な移行」というのはドイツの例を念頭に置いています。ドイツではやはり同じようにGXを進めていく、そのためには石炭火力発電所を休廃止していくと。そこで、二〇二〇年の八月には、ドイツは法律で、その休廃止の計画と、そして、そこで働く方々に対する補償というの法律で決めております。

こういった形で、日本もちゃんと計画を立てて補償をしていくべきだと思ひますけれども、いかがでしょうか。

○久米政府参考人 お答え申し上げます。

今委員から御紹介いただきました、ドイツにおける取組でございます。二〇二〇年八月に施行された脱石炭法におきまして、二〇三八年までの石

3 直接悪影響を受ける労働者の組合を含めた関係者の協議の場を設けるべきではないか？

炭火力発電所の全廃を規定すると同時に、同法に基づき、廃止に際しての補償を実施しているというふうに認識をしております。

このように、ドイツ政府は、この脱石炭法において二〇三八年までの石炭火力発電所の全廃を規定しているということでございますけれども、我が国におきましては、必要な供給力が必ずしも十分に確保されていない段階で直ちに急激な石炭火力の抑制策を講じることになれば電力の安定供給に支障を及ぼしかねないということから、ドイツとは異なりまして、石炭火力の廃止期限を定めることは想定しておりません。

このため、我が国におきましては、個別の石炭火力の休廃止は各社の経営判断に基づき行われておりまして、こうした状況の下で、政府としては、石炭火力の廃止に対する補償を実施することは考えてございません。

○白石委員 補償のところは考えていませんということなんですけれども、本当に、それで一体いいのだろうかということですね。

その補償もどうするか。やはり実情を訴える場というのが必要だと思うんです。その場というのは、火力発電所を運営している事業者と、そして港湾事業者。港湾事業者というのは主に会社経営ということになりますけれども、加えて、港湾事業者というのは、会社として存続すればいいという判断に傾きかねない。一番の悪影響を受けるであろう労働者、その労働者の団体である労働組合、労働者の代表も含めた協議の場を設けるべきだと思うんですけれども、港湾労働を所管している国

交省、斉藤大臣、いかがでしょうか。

○斉藤（鉄）国務大臣 カーボンニュートラルの実現に向けた石炭火力発電所の段階的な休廃止により、石炭荷役をなりわいとしている港湾労働者の雇用及び就労への影響につきましては、港湾労働組合より懸念の声が上がっているということは承知しております。

港湾運送事業を所管する国土交通省といたしましても、港湾労働者の雇用及び就労への影響の最小化に十分留意する必要があると認識しております。このため、石炭火力発電所の休廃止に伴う港湾労働者への影響について調査を行い、それを踏まえて、国土交通省として、対応について検討してまいりたいと思っております。

○白石委員 国土交通省としても対応を検討してまいりたいということなんですけれども、そもそも、このGX法というのを所管しているのは経産省、エネ庁ですから、そちらがやはり旗を振って、まだ港湾労働者以外にも悪い影響、悪影響を受けるところがあるかもしれない、そういう声を受け止める、そういう協議の場というのをつくっていくべきだと思うんですけれども、エネ庁としてはいかがでしょうか。

○久米政府参考人 お答え申し上げます。火力発電は、電力供給を支える重要な電源でありますとともに、地元雇用や地域経済に貢献していた中で、休廃止による影響を懸念する声があることは十分承知いたしております。

こうした中で、関係者がしっかりとコミュニケーションを重ねていくことは重要だと認識してお

りまして、資源エネルギー庁といたしましても、港湾労働組合とはこれまでも意見交換を重ねてきているところでありまして、引き続き、足下の政策動向などについて丁寧な御説明を続けていきたいというふうに思っております。

発電事業者に対しても、発電所の休廃止等に対して、地域の関係者への丁寧な説明を行うよう伝えております。

引き続き、関係者のお声も伺いながら、港湾運送事業を所管する国交省を始め、関係省庁とも連携して対応してまいりたいと思っております。

○白石委員 丁寧なこととは言っているんですけども、結局、バイの関係でやっていくようにも聞こえます。バイじゃなくてもマルチで、関係者が一堂にこうやって集まって懸念点を話し合う、解決策を話し合う、そういう場をやはりエネ庁さんが旗を振って、場を提供していくべきだと思うんですけれども、そのところをはつきりと答弁をお願いします。

○長坂委員長 資源エネルギー庁久米電力・ガス事業部長、答弁は簡潔に願います。

○久米政府参考人 引き続き、港湾運送事業を所管する国交省を始め関係省庁と連携して、しっかりと対応してまいりたいと思っております。

○白石委員 相談して、是非マルチの協議の場をつくらせていただくことをお願いしまして、私の質問とさせていただきます。