

◇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。

○河西主査 これにて北神圭朗君の質疑は終了いた
しました。

次に、白石洋一君。
○白石分科員 立憲民主党、白石洋一です。よろ
しくお願いします。

私の地元、愛媛県の東予地域というところで、
愛媛県の東の方ですね、そこでいろいろなインフ
ラ事業があるんですけども、なかなか進まない
んです、国道十一号線バイパス、ずっと待ってい
る。これが終わらないと次の事業もできないと言
われ、さらに、県道や市道についても、やはり国
の補助金があつて、遅々として進まない。これか
ら、道路の下に埋まっている水道管とか、こうい
ったもののメンテナンスが控えているということ
であります。

私のところだけじゃない、恐らく地方はそうで
しょう、どうして進まないのかということですが、
お手元にお配りしました資料を見ていただきたい
んですけれども、令和六年度の国交省の公共事業、
インフラ投資の箇所づけの都道府県別の分析です

けれども、これで、もう一目見て、東京が飛び抜
けているわけですね。東京都が飛び抜けて多い、
五千億円。ほかの府県はどうかというと、北海道
と大阪府が二千五百億円。その他はほぼ並びであ
つて、中央値のところであつたら六百二十七億円。
東京都の五千億円に比べたら五分の一なわけです
よ。愛媛県もその程度のものということですよ。

これだけ東京都に国費を集中してインフラ投資
をする時代なのかというのが、まず大臣にお伺い
したいところなんです。東京都は、財政的にも自
立していますし、東京都庁という意味ですね、で
すから、国がこれだけの投資、国費を投入するこ
うい時代、これはもう去つていくんじゃないか。

加えて、民間だって、東京だったら喜んで投資
するわけですね、デイベロップパーはたくさんあり
ますし。そして、民間投資といつても、協力を求
めて、その周囲の環境整備をしてもらつたらいい
と思うんです。そんな嫌な返事はしなないと思うん
です。

これまでは、公共投資というのは、BバイCと
いうことで、コストに対して、経費に対して、ど
れだけのベネフィット、見返りがあるか。この比
率で、物差しを使って、箇所づけの具体的な採択
というのをしてきたと思うんです。

私は、これだけ東京一極集中が進んで、そして、
地方のとりわけ防災、減災のところが遅れている
ところがあるということを考えれば、国の投資、
その物差しというのは、地方のインフラ整備とい
うところに、役割分担ということをやつたらいい
んじゃないかと思うんですけれども、まず大臣、

その点はいかがですか。

○中野国務大臣 御質問にお答え申し上げます。
東京一極集中の是正、そういう観点からの御質
問かというふうに思います。

まず、東京都におきましては、首都直下地震等
による被害を最小限に抑えるために、事前防災・
減災対策、あるいは老朽化対策、生活空間の安全
確保を始めとした防災・減災、国土強靱化対策を
進められているところもござります。国としても
これは必要な支援を行っているところであります。
さらに、世界有数の国際都市として、世界から
人、物、金、情報を引きつけるために、東京都の
市、ビジネス環境を整備し、我が国の成長を牽引
する国際競争力の強化を図ることもまた必要なこ
とではないかというふうに考えております。

このように、東京の強靱化であるとか国際競争
力強化に必要な投資というのは行いつつも、やは
り同時に、委員の問題意識にもあろうかと思いま
すけれども、やはり国土全体にわたり人口や諸機
能の広域的な分散を図り、東京への人口や諸機能
の過度な集中を是正をするということもまた喫緊
の課題であるかというふうに考えております。

このため、現在、地方創生二・〇を強力に推し
進め、地方への人の流れの創出、拡大や若者世代
や女性に開かれた魅力的な地域づくり、こうした
ことに関わる取組もしっかり支援をしていきたい
というふうに考えております。

○白石分科員 首都圏が大事だということとは分か
つてはいるんです。大臣のおっしゃるとおりです。
それに対して国費を投入するのはどうか。これだ

けの多額の、それは、ある程度はいいでしょう、でも、飛び抜けて東京都に対して国費を投入している。

確かに、一人当たりにしたら、東京都民一人当たりにしたら、他府県と大体同じぐらいなんです、平均値程度なんですけれども。でも、金額にしてこれだけの金額。しかも、代替性がある。都庁だつてやつてくれるんじゃないですか。民間だつてお願いすればやつてくれる。そんな中で国費をこれだけ投入するということは控えて、むしろ遅れているところの目配りをしていく、それが均衡ある発展というものじゃないかと思うんですけれども、その役割分担というところなんです。

大臣、いかがですか。

○中野国務大臣 様々、いろいろな事業が東京にも行われている、やはりその緊急性、必要性等々も含めて考えていかなければいけないということかと思っております。

例えば、市街地再開発事業等、御指摘のような事業もございます。しかし、これは他方で、老朽化した建築物が大変に密集しているような、そういった区域において、やはり市街地の防災性を向上させるというふうな取組もあろうかと思えますし、あるいは、雨水貯留管の設置等々、都市の防災・減災対策、国のこうした政策上、緊急かつ重要な課題にも必要な事業もあろうかと思えます。こうした緊急性、必要性の高い事業につきまして、やはり円滑な実施ということに向けまして、国としても適切に支援を行っていく必要はあるのではないかと考えております。

○白石分科員 東京都への投資が無駄だと言っているんじゃないかと、全体的なところの優先順位づけなんですけれども、財務省の方の税制制度分科会というところが、お手元にあります資料を出しております。

適切な優先順位ができていくかということ、先ほど大臣もおっしゃった東京都周辺地区に対して国費が三百五十三億円、合計すれば投入されている。一方、右側を見たら、能登半島における下水道の被害やあるいは地震対策としてどうか。首都圏というのは進んでいるのに対して、全国平均は下だし、さらに、秋田県、岡山県、高知県、随分下だというようなことが出てきて、これは見直すべきだというような、財務省の分科会のこういう意見も出ています。

財務省から来られていますけれども、私の問題意識、どのように見ているのかわかりませんが、

○土田大臣政務官 御質問を賜りまして、ありがとうございます。

先ほど国交大臣の方からお話るございましたけれども、国交省による東京都への補助事業については、国際競争力の強化の観点も含めて、様々な観点から実施されているというふうに承知しております。

ただ一方で、先生本当におっしゃるとおりでございますまして、東京一極集中を是正することも、日本の社会が持続的に、安定的に発展していく上で大変重要な課題だというふうに思います。また、近年、地震や大雨などの自然災害が頻発化、激甚

化するとともに、インフラの老朽化が進む中において、防災・減災、国土強靱化の取組を進めることも、緊急性の高い国の重大な責務であるというふうに存じております。

こうした観点から、公共事業に関しては、優先順位づけにおいて不断に見直して、柔軟に対応していくことが大事だというふうに考えております。

○白石分科員 財務省の政務官も問題意識は共有してくださったというふうに捉えております。

そこで、大臣、これまで箇所づけをする際の主な物差しというのは、BバイC、あとは防災・減災というのがあったと思うんですけども、それに加えて、事業主体の非代替性。つまり、ここは国がやらないと誰もやってくれないのかという物差しも入れて、東京都であつたら都庁がやってくれる、あるいは、民間に、ディベロップメントにお願したらそれに近いことをやってくれる。だったら、任せて、限りあるリソースですから、それは地方で遅れている防災・減災や生活の向上、これが遅れているのであればそこに投じる、そういう役割を果たす物差し、事業主体の非代替性というのを入れたらいいんじゃないかと思えますけれども、大臣、いかがですか。

○中野国務大臣 公共事業の箇所づけ、先ほど財務省からも答弁もありましたとおり、やはり、これは当然、不断に考えて見直していかないといけないものであるということはそのとおりだということに思います。

その上で、こういったことを尺度に検討していくかということは、やはりこれも、何が本当に必

②【島民全体】の生活のため通行する橋の通行料割引制度を、ETCカードを使つての「通勤パス」制度の拡充を ～本四高速も2025年度から社会実験を！～

要なのか、何が本当に緊急に求められているのか、そういったところを一つ一つしっかり検証していく必要があるというふうに思いますが、いずれにしても、様々な要素があると思いますので、適切な事業の箇所づけとはどういうことであるのかというのは、しっかりと考えていきたいというふうに思います。

○白石分科員 箇所づけの際に、是非、その要素も加味していただいて、国交省で割り振られた国費を適切に分配していただきたいと思えます。次の質問です。

しまなみ海道なんですけれども、西瀬戸大橋とも言われていますが中国地域と四国を結ぶ架橋の西側のところなんですけれども、この料金が高いということなんです。

今治市があつて、陸地部があつて、そして、大島があつて、伯方島があつて、大三島がある。大三島インターチェンジから陸地部、同じ市なんです、同じ今治市の中で、陸地部に行くのに片道ETCで千五百十円ということ、往復三千円払う。

私が申し上げた三つの島というのは、それぞれ五千人ぐらいの人口なんです。ですから、主要な病院であるとか学校であるとか、あるいは買物もやはり選択肢がだんだん限られてきて、陸地部に依存するということで、じゃ、もうこの通行料金を払って陸地部に行くしかないという状況になつてきておまして、同じ市でどうしてこれだけの行き来、市役所に、本庁に行くだけで往復三千円払わないといけないのか。

加えて、ほかの、病院とか必須のことであるということ、市や、それに県も含めて、見かねて弱者に対して、いわゆる生活する上でハンディを負っていらつしやる方々に対しては福祉的な助成をやっていますけれども、まだまだ足りないんですね。

それで、私も何度も、前の大臣から、島民割引というものを導入してくださいというふうに申し上げてきたんですけれども、それに一番近いものが平日朝夕割引の見直しで、通勤パスというものを、来年度、令和八年度中には全国展開しようというものがあります。

平日朝夕割引に比べて、この通勤パスというのは、区間を登録して、そして、その区間の中であれば、まず十回分の料金を一括当初払って、後は二十回以上になったら半額になるということ、サブスクリプションというのになかなか近い考え方なんじゃないかなとも思うんですけれども、そういう形で、たくさん使う人にとっては得な制度なんです。これを、今、全国五道県で試行している、社会実験をしているということなんです。

それで、大臣、しまなみ海道については、並行する一般道がありません。並行する一般道がないところについても、令和七年度から、二〇二五年から社会実験に加えていただきたいんですけれども、いかがでしょうか。

○中野国務大臣 お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、現在、NEXCOが管理する地方部の高速道路におきましては、これは並行する一般道の混雑緩和のためということであり

ますが、平日の朝六時から九時及び夕方十七時から二十時に多頻度利用する車両を対象に料金を割引する平日朝夕割引を適用しているところがございます。

この割引では、多様な働き方へ対応できないことや、朝夕時間帯の高速道路の混雑、逆に朝夕が混雑する、これが課題であったことから、利用者が事前登録した区間の通行料金を、時間帯や曜日を限定せずに最大五割引きとする通勤パスの試行を実施していると伺っています。

NEXCOのこの試行につきまして、令和五年四月に石川県で開始をし、令和六年四月からは全国六か所で実施をさせていただいております。現在、高速道路を利用する時間帯の分散や利用回数の増加など、通勤パスの効果分析を行っているところでございまして、この結果を踏まえて、令和七年度の試行の箇所を含めて、NEXCOのこの本格展開に向けて検討するということが現状でございます。

一方、しまなみ海道における御指摘の通勤パスの導入については決まっておりますが、NEXCOにおける本格展開ということを検討してまいりますので、併せて今後検討していくものというふうに考えております。

○白石分科員 二年後の本格展開に備えて、今、五道県で、五つのところで社会実験をやっているということなんですけれども、本格展開から、しまなみ海道、本四高速も入った形にするためには、やはり試行して、練習して、状況を見る。頻度がどういうふうに変わっているのかとか、シフトし

た時間帯というのはどういふものかというものを見る必要があると思うんですね。いきなり導入するということはやはり何事も難しいですから。

ですから、令和七年度、今年から、四月からじやなくてもいいかもしれません、多少遅れても本四高速にも入ってもらって、NEXCOだけじゃない、そこで試してみてもらう。加えて、先ほど申し上げた同じ市の中で行き来が今不自由だ、そういうところ、これはちよつと私も手前みそになるかもしれませんが、そういう区間を是非入れた形で本四高速に参加していただきたいんです。大臣、いかがですか。

○中野国務大臣 済みません、ちよつと繰り返しになるところもあるかもしれませんが、NEXCOにおける通勤パスの試行につきましては、今、高速道路を利用する時間帯の分散であるとか利用回数の増加などの効果の分析に加えて、利用する区間を事前に登録をして、利用回数に応じて割引を適用させる料金のシステムの構築などの検証もございまして、こうした様々な課題があることもありますので、先行してこれを実施をしているNEXCOにおける試行の検証結果というものを踏まえた上で、今後検討をしていくものだというふうに考えております。

○白石分科員 当然、本格展開のときには本四高速も入るといふふうに捉えておりまして、それは、前の大臣の斉藤大臣のときも、当然、個人的にはそういうふうに見ているという答弁もいただいているんですけれども。

やはり、いきなりじゃなくて、今年から、四月

③建設技能人材機構（JAC）について～競争原理を機能させるため、「特定技能外国人受入事業実施法人」は複数あるべき！

から、その五つが始まるのであれば、同時というのはちよつと難しいにしても、ずらして、先ほど大臣がおっしゃったシステムの作動具合も見ていかないといけない、こういうこともあるでしょう。ですから、NEXCOは大きな会社です、本四高速さんにも慣れてもらうということ、区間は、尾道側もありますけれども、今治側もあります。そういつたところを選んで、間違いがないように、二年後の全国展開に備えるということを是非検討していただきたいんですけれども、もう一度、大臣、お願いします。

○中野国務大臣 済みません、ちよつともう一度繰り返しになってしまつて恐縮ですけれども、通勤パスにつきましては、平日朝夕割引に代えて、本格展開をすることを目指して、現在、NEXCOにおいて、ここは様々なことを試行をし、検証していくということであろうかというふうに思います。

ちよつと何度も恐縮なんです、その結果を踏まえて、今後の展開を判断していくということ、今後検討していくことになろうかというふうに考えております。

○白石分科員 是非検討を、なるべく早いうちに社会実験という形でやっていただいで、二年後に備えていただきたいというふうに重ねてお願い申し上げます。

次の質問ですけれども、建設技能人材機構というところがありまして、略称JACというところですね。

私は、ここの機構に対して別に特段悪い気持ち

は全くありませんけれども、ただ、ここは、建設業に対して、特定技能の外国人に働いてもらう場合には、ここに加入して、そして、そこで会社は、別に入会金を払って、年会費を払って、加えて、一人当たり月額一万二千五百円、必ず義務的に払わないといけないということなんです。つまり、建設現場で働く特定技能の外国人一人当たり年間十五万円追加的に必要だ、それも義務でなんですよ。

そのサービスに対して余りにもこれは負担が大きいのじゃないか、特に中小零細の建設業に対してはこの負担が重過ぎるということなんですけれども、まず、大臣、このJAC、どういうサービス、機能を果たしていますか。

○中野国務大臣 JACにつきましてはの御質問をいただきました。

今、建設業は大変に人手不足でもございますので、やはり外国人の活用というところも今行つているところでございますけれども。

経緯を申し上げますと、建設分野の特定技能制度におきまして、かつて、技能実習制度におきましては、ほかの産業に比べまして、例えば大変失踪をするという発生の割合が高いであるとか、労働関係法令の違反が多く認められた等のございます。こうした反省に立ちまして、外国人材の適正な就労環境を確保しないといけないということで、これは独自の措置として、入管法に基づく告示によりまして、受入れ計画の認定制度というものを設けているところでございます。

この認定の要件として、外国人材の受入れ企業

に対して、御指摘の特定技能外国人受入事業実施法人ということで、これは元請、下請団体から構成をされる国土交通大臣の登録を受けた非営利の法人への加入を求める。その上で、ハラスメントであるとか賃金未払い抑止などを盛り込んだこの法人の行動規範の遵守を求めているというのが、建設分野の特定技能制度でございます。

現時点で登録を受けている一般社団法人は、建設技能人材機構、JACでございます。これは、外国人材が適正に処遇をされるように、受入れ企業に対する巡回指導の徹底を図るとともに、個社では困難な育成事業、具体的には、無料の日本語講座でありますとか技能講習、研修の支援、母国語での安全衛生教育を実施しており、これらにより、外国人材の適切な育成や適正な処遇の確保を図っているとございます。

○白石分科員 大臣のおっしゃるところで、二つ。一つは、外国人で、特に建設業は失踪も多いから、法令遵守とかあるいは教育をやっていますよというのと、もう一つは、この特定技能外国人受入事業実施法人というのはJAC一つに限らないんですよ、登録しているのが今たまたま一つだけだから、そういう含意だったと思いますけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。特に二つ目。○中野国務大臣 御指摘のとおり、特定技能外国人受入事業実施法人の登録要件につきまして、これは入管法等に基づく告示におきまして、三点あります。一つは、特定技能外国人に対する講習、訓練又は研修を実施すること、全ての試験区分での建設分野特定技能評価試験を実施すること、

非営利かつ元請団体及び下請団体を構成員に含むこと等を定めておりまして、これらの要件を満たす法人からの申請がありますれば、現在登録されている法人だけに限らず、登録をされることは可能でございます。

○白石分科員 ほかのところで手を挙げて、それが国交省で認められたら、この事業をしていいということですよ。

それで、加えて、今度は、技能実習制度が育成就労に変わっていきますよね。発展的解消のように移行しますよね。その育成就労で、建設業についても、この特定技能外国人受入事業実施法人の先ほどおっしゃったサービスを提供する、そういうった、この会に加入してそのサービスを受けないといけないというふうになるうとしている、ここをまず確認させていただきます。

○平田政府参考人 育成就労につきましては、御案内のとおり令和九年度からということで、政府全体において、また、建設業の分野については国土交通省において、今後、受入れの方針等あるいは育成の方針等について決めていくことになりまして、JACと同じような形、現在の特定技能の受入れと同じような形になるかどうか、そういうったことにつきましては、まだこれからの検討課題であるというふうに考えております。

○白石分科員 これからの検討課題かもしれませんけれども、これまで技能実習だったのが、育成就労になったら本当にダイレクトに労働者としてやってもらうということであれば、建設業について、先ほどのロジックであれば、こういった実施

法人が必要だということになるかもしれません。

そして、今、建設業の技能実習生は七万人ぐらいいなんです。特定技能が三万七千人、その倍になるわけですね。それに対してこういった機能を果たす法人が一つだけというのは、余りにも競争原理が働かない、こういうことが危惧されます。

なので、大臣、お願いしたいのは、国交省として、実施法人、今は一法人だけですけれども、さらに、ほかの法人も参入するように促していただきたいんですけども。そうすれば、競争原理が働いて、一人当たり月額一万二千五百円じゃないかもしれない。もつと金額、同じサービスを低負担で提供してくれるかもしれない。そういう構図に持っていくっていただきたいんですけども、大臣、いかがですか。

○河西主査 中野大臣、質疑時間が迫っておりますので、簡潔に御答弁をお願い申し上げます。

○中野国務大臣 先ほど申し上げましたとおり、要件を満たせば登録の申請を行うことは可能でございます。他の団体組織からの申請があった場合には適切に対応してまいりたいと思っております。

いずれにしても、外国人材の適切な育成や適正な処遇改善がなされることが大変重要でございますので、現在登録されているJACに関しましては、適切な運営については引き続きしっかり指導を行ってまいりたいと思っております。

○白石分科員 よろしくお願いたします。ありがとうございました。

発言表

予算委員会第八分科会

白石洋一君（立憲）

○

中野の洋昌
国土交通大臣

高橋の克法
国土交通副大臣

高見の康裕
国土交通大臣政務官

○

土田の慎
財務大臣政務官

政府参考人

国土交通省
黒田の昌義
国土政策局長

〃
平田の研
不動産・建設経済局長

〃
山本の巧
道路局長