

## 大臣所信に対する質疑

○江崎孝 残りの時間をいただいて質問しますが、まず大臣にお聞きします。

前回の代表質問で、僕、マイナンバーのお話を大臣にさせていただきました。マイナンバー制度についてはそれぞれ賛否いろいろあったんですけども、給付付き税額控除を入れると、そのためには所得の捕捉も含めてやらなきゃいけないということもあって、マイナンバー制度を民主党政権のときに導入決めるわけですけども。

財務省は番号を全部振られたわけですから後はもうマイナンバーカードはどうしてもよくて、振られたから、もう所得の捕捉が今前に進むし、昨年の一月から預金との関連付けが進めていますから、これは日がたつにつれて所得の捕捉というのはもう国民全員がされていくわけにありますから、それは動きはもう止まらないわけで。だとすると、マイナンバー制度を入れた、入れたその何というかな、利益というか、背番号を振られたわけですからその恩恵も国民が受けてもらわないとやっぱり駄目でしょうということで、私は、マイナンバーカード、マイナンバー制度の普及率が上がらない、カードの普及率が上がらないのはマイナンバー制度そのものの利便性が上がらないんじゃないかと、こういう質問をしたんですね。

大臣は、マイナンバー制度の利活用を促進し、より一層国民に制度のメリットを実感していただけるよう取り組んでまいりたいと言われましたけれども、実は僕はその質問の回答を欲しいんじゃないじゃなくて、内閣府のホームページの話をしたんですね。そこには、内閣府のホームページには、マイナンバーのメリットとして一番目に来るのが行政事務の効率化なんですよ。二番目が国民の利便性の向上なんです。三番目が公正公平な社会の実現なんです。

指摘したとおり、マイナンバーカードを国民が取得するという、そういうインセンティブを出すためには、さすがにこのホームページの一番目に行政事務の効率化ってやばいんじゃないですかと、誰も行政事務の効率化のためにマイナンバーカードをわざわざ取りませんよと。それよりも、まず、二番目にある国民の利便性の向上、これを一番目にきちっと掲げて、内閣府も含めてやっぱり国全体で国民の利便性を上

げていくんだという一つの意思統一といいますかね、そういうことをやるべきじゃないですかという意味の趣旨だったんですね。

だから、内閣府のホームページの今のマイナンバーのメリット、一番目、二番目、三番目、これもう一回質問しますけれども、国民の利便性の向上というのをまず第一に掲げるという、そういう入替えをしていただけませんか。再質問になりますけれども、場所を変えた。

**○石田真敏総務大臣** 内閣府のマイナンバー制度に関するホームページでは、今議員御指摘ありましたように、行政の効率化の説明が前に出ていると、そういうのがあるわけですがけれども、このマイナンバーカードの普及を図っていくためには委員御指摘のような観点は非常に重要だというふうに思っております。今後、国民の視点で周知広報を図ることはもちろん、制度の利活用を一層促進していくということから、議員御指摘の箇所も含めましてホームページの内容を適切に見直していくとともに、引き続き、マイナンバーカードの普及策やマイナンバーの更なる利活用の促進を図り、国民に制度のメリットを実感していただけるようにしっかり取り組んでいきたいと思っております。

**○江崎孝** 本当、ささいなことだと思われそうですが、まず国が何を一番ベストに考えているのかという表れなので、行政事務の効率化が一番目じゃ、これ、国民誰も納得しないわけですから。もう一回聞きますけど、見直していただけますか。大臣。

**○石田真敏総務大臣** そのように取り組みたいと思います。

**○江崎孝** 是非、お願いします。

そして、マイナンバー制度が入ったわけですから、やはり、カードを使って国民の利便性がやっぱり上がっていくという、相互のウイン・ウインの関係をつくっていくというのを是非、大臣の手で是非是非早めに進めていただきたいというふうに思います。

それでは、大臣の所信の表明についてですけれども、初めにのところで、大臣、人々が地域で支え合う持続可能な社会を構築する必要があり、こうした社会を目指すに当たっては、働く場の確保と生活支援サービスの提供、そして担い手の確保が不可欠ですと、こう述べられました。そして、その中で、これをめぐる二つの明るい兆しをということで、一つ目が例のふるさと回帰支援センター、これを挙げられました。

実はこれは、私どもの先輩が始めた、二〇〇二年に始めたので、当初はやっぱり何だろうという雰囲気だったんですがけれども、やはり大臣御指摘のとおり、本当にありがとうございました、大臣の所信の中でこれが出るということは、本当に先見性があったと思うんですね。本当に、

我々の先輩もやってきてよかったというふうに思っていると思います。もともと活用するようにお願いしたいんですけども、相談件数が飛躍的に上がっている、それも二十歳代、三十歳代五〇%になっているということなので、これ、僕は、まだまだ小さな流れですけども、少しずつ逆流が始まっているという感じはしているんですね。

今日、中西委員もおっしゃったとおり、この徳島の事例だって、ふるさと回帰が関係していると関係なく、やっぱりそういう思いの皆さんたちが増えていっていると。ただ、中西さんの資料を借りて質問するのは申し訳ないんだけど、ここでも町長を中心とする町のスタッフの活躍が、活躍と言っては言葉は悪いですけども、が必ず必要なんですね。

この美波町でも、要するに町内には四百五十戸の空き家があるが、持ち主が貸してもいいという物件は二十戸しかない。所有者が県外に出ていて仏壇や家具を処分できないケースも多い。役場の担当者が間に入って地道に交渉していくという、こういうことをやっているわけですよ。やっぱりどう考えても、ふるさと回帰するにしても移住を受け入れるにしても、基礎自治体の基礎体力がないとやっぱりできないんです、自治体の。

そこで、今回問題にしたいのは、やっぱり地域公共交通ということを私は問題に取り上げて、大臣と最後にちょっと意見交換したいんですけども。さて、国土交通省、お見えになっていると思いますが、現在というか、地域公共交通活性化再生法、略称なんですけど、これは二〇一四年に改正されているいろいろ動いていらっしゃると思うんですけども、まず私が疑問に思っていたのは、これ、地域の路線バス、全てが、全部の情報が国交省に上がるようになっていきます、これ、システムの。それで、市町村の公共交通を支えているバス事業者の経営状況ですね、こういう経営状況って、自治体がいざコミュニティバスを走らせるにしても何するにしても、やっぱりその地域の路線バスの民間でやっていたらいらっしゃる皆さんたちの経営状況が分からないと、あるいはどれだけの乗降客がいらっしゃるかという基礎データが分からないと、なかなか自治体も入っていけないと。

実は、なぜこんな質問したかという、そういう情報を国交省が余り公開してくれないんだと、公開ですね、公開してくれないという、そういう話があったものなので実はこの質問をするんですけども、公開しているという、ヒアリングでは公開をしているという、もう既に、ということでした。

それで、国交省が報告を受け把握しているデータは、今自治体にちゃ

んと共有されるようになってきているのかどうか、それが十分に活用されているのかどうかというのをまずお聞きしたいと思います。

○城福健陽国土交通省公共交通政策部長 お答え申し上げます。

バス事業者等の経営データなどにつきましては、道路運送法などに基づきまして、国交省として報告を受けているところでございます。

この個別事業者のデータにつきましては、民間企業の企業経営に関わる部分も含むということもあり、国交省としては原則として公開はしておりませんが、各個別の事業者の報告内容を集計いたしましたデータにつきましてはホームページ等で公開しております。しかしながら、委員御指摘のとおり、地方公共団体が主体となって地域の公共交通の維持、確保に取り組む場合など、地域のバス事業者のデータを踏まえることは大変重要と認識しております。この点につきましては、今年の地方分権改革における地方公共団体からの提案募集においても提案があったところでございます。

これも踏まえまして、国交省では、本年度中に把握いたしますバス事業者等の情報につきまして、提供可能な情報を整理した上で、地方公共団体からの求めがあった場合には、地方運輸局などを通じて提供する仕組みを整えたいと考えております。

引き続きまして、私どもが保有する交通事業のデータにつきまして、より地域の取組に活用していただけるよう、事業者の理解も得ながら、その手法などの検討を続けてまいりたいと考えております。

○江崎孝 大臣、要するに、今年度中からなんですよ、公開が始まったというのは。それも全て公開するとかというよりも、国交省の中である程度精査しながらやるということなんです。

これ、もう一回聞きますけど、自治体が国交省に問合せをすると公開していただけるんです。

○城福健陽国土交通省公共交通政策部長 お答えいたします。

先ほど申し上げましたように、一定程度情報を開示できる部分、整理いたしまして、提供可能な情報ということを経験局を通じて提供させていただきたいと思っております。

○江崎孝 その辺の中身の問題も今後出てくると思います。何回も言うように、僕は今回の問題、議論は、縦割りを、ちょっと弊害はなくしてほしいという僕は趣旨の説明をしているんです。国交省がやっていらっしゃることも非常に重要です。やっぱり自治体は、これから法律が変わって、もう御存じだと思いますけれども、地方公共交通というのは自治体の責任になりつつあるんです、今、どうするかというのは。

だから、国交省がずっと情報管理しているばかりじゃどうしようもないんですよ。そこはしっかりと議論をしてもらって、やはりしかるべき対応ができるようにまずしていただきたいというのが一つと、情報、交通空白区という言葉があるんですよ。これは、定義が僕知らなくて、公共交通空白地域が拡大しているというふうに私は認識していたんですけども、逆に縮小しているらしいんですね。それはなぜなんですか。ちょっとお聞きしたいの、まず。

**○城福健陽国土交通省公共交通政策部長** 公共交通空白地域が縮小している点につきましては、路線バスなどを廃止されている一方で、コミュニティバス等が新たに運行していると。あるいはデマンド交通等も新たに運行されているということもございまして、面積的には縮小しているということだと思います。

**○江崎孝** 言われたとおり、自治体が始まったので空白地域が今少しずつなくなっている、これも、空白地域というのは一路線走らせればいわけですよ。だから、一日何便とか利便性関係なくて、まあ一日に一本でも走れば空白地域じゃなくなるという、非常にこれも統計上の問題が僕はあるんじゃないかと思うんだけど、一応国交省が規定する公共交通空白地域ではなくなるということで、実際に地域が縮小しているとは言っているんだけど、それは自治体はその分カバーし始めていると。民間の路線バスからいったら、もう完全に空白地は拡大していつているということですよ。

**○城福健陽国土交通省公共交通政策部長** 平成十九年度から二十八年度までの十年間におきまして、民間の乗り合いバス事業、全国で約一万四千キロという路線が廃止されておるのは事実でございます。こういった下で、私どもも地域の生活交通の維持、確保として大変国としても重要な課題と認識しております。

**○江崎孝** なぜそうなったかという、これも小泉さんの規制、小泉さんと言っちゃいけない、小泉時代の規制緩和が引き金になっているわけですけども、道路交通法が二〇〇二年に改正されて、不採算路線からの撤退が簡単になったという、要するに、需給調整を国がやっていたのを、参入、退出が楽になったと、そこからがと減っていくわけですね。実際は、既にこの二〇〇二年のこの改正で民間事業依存から自治体依存に転嫁されているわけですよ。しかし、地方自治体はそのことをそれまで何もやってこなかったというか、やらなくてもよかったところだから、ノウハウも持っていないし専門性もない。だから後手後手に回っていて、経営が悪化する路線はどんどん廃線、廃止していく、空白

地がどんどん広がっていくという、こういう、やはり政策の僕は後手後手に回った部分がすごくあっている。御存じのように、限界集落が発生するというのは路線バスがなくなってからというふうに言われています。やっぱりそこで公共交通というのがなくなることによって限界集落の発生スタートになっていくというふうに言われていたりするので、大臣が言われているような地域の活性化という、こういうことを目指すには、本当は地域の公共交通ってすごい大事なことだと思います。

一つ国交省に地域公共交通形成網の質問もしたかったですけれども、ちょっと時間がもうなくなったので。これはすごく、国交大臣の表彰されたりなんかしていますからいいと思うんですけども、ただ一つだけ、この地域公共交通網形成計画は基礎自治体単位ですよ。自治体単位でよろしいですか。

○城福健陽国土交通省公共交通政策部長 お答えいたします。

地域公共交通活性化法に基づきます法定計画につきましては、作成主体は、基礎自治体である市町村及び都道府県も加味してあらゆる自治体というふうになっております。

○江崎孝 そこで、大臣にお聞きしますが、連携中枢都市圏というのがもう数年前から始まっています、まず、質問通告していないんですけども、この連携中枢都市圏というのは新たな合併を目指すものではないということは断言できますよね、大臣。

○北崎秀一総務省自治行政局長 お答えいたします。

連携中枢都市圏は、地方圏の中核となる指定都市又は中核市が近隣市町村と行政サービスの共有と役割分担を図りまして、圏域全体の経済を牽引し、住民全体の暮らしを支えることで、人口減少下においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するため拠点を形成することを目的としておりますので、それぞれのサービスの共有と役割分担を図っておるという観点から御理解を賜りたいと思っております。

○江崎孝 いや、だから、合併を目的として、これは町村会とか地方団体に、政府ってそれもくろんでいるんじゃないかと、こういう不安感があるわけですから、その辺はしっかり否定していただきたいんですが。

○北崎秀一総務省自治行政局長 平成二十六年に連携中枢都市圏の構想を作らせていただきました。連携協約を基にして形成するものでございます。これにつきましては、まさに合併とは全く異なる観点でつくった制度でございます。

以上であります。

○江崎孝 ということで、総務省は連携中枢都市圏という、これは複数

の自治体にまとまっているものでありますから、御存じだと思いますね。

先ほどの言った地域公共交通というのは、今言っているとおり、単独の自治体でやるという前提で考えていくと、非常にそれって広がっていかない部分がある。例えば、自治体と自治体がある、隣の市町村、境界って何もないわけですから、当然地域で行ったり来たりをするという。連携中枢都市圏だったら、その連携中枢都市という域内で移動が必要になってくるわけなので、これ、連携中枢都市というのは、それぞれに自治体の役割を決めて無駄をなくそうという、そういう趣旨もあるわけですから、そうすると、この連携中枢都市内での公共交通というのをイメージしていかないとやっぱりいけない部分が僕出てくると思うんですね。

先ほど言った国交省の計画は、基礎自治体なんです。ここが、私が言っている最大の問題は、やっぱり自治体、総務省で考える連携中枢都市と国交省が言っている地域公共交通網形成計画というのは、これがリンクしていかないとうまく使われていかないわけですね。

そのこととして大臣にお願いしたいのは、もう結論言って申し訳ないんですけど、もう一、二分しかないので。やはり総務省が、この地域の公共交通の在り方あるいはこれ公共サービス全てが今後出てくると思います、例えば介護の問題も含めて。自治体だけではなかなか効率悪くやっているんだったら、隣の市町村との関係とかいっぱい出てきます。公共サービスの利便というのは、様々な県で自治体を越えた部分が僕出てくる、必要性が迫られていると思うんですね。

そういう意味で、その最たるものが地域公共交通なので、これをやっぱり総務大臣の所管の中で、例えば国交省と総務省が何か一体的に事業運営できるような何かシステムを、事業をやれるようなそういうことを何か考えていただけませんか。例えば地制調とかで議論をしていただいても結構だと思うんですよ。その中で意見を聞いていただいて、垣根を越えてやるという、非常に大事なところだと私は強く思っているんですけども、その辺の大臣の考え方をお聞きしたいと思います。

**○石田真敏総務大臣** 地域公共交通は非常に大事でありまして、実は私が市長時代にもコミュニティーバスを創設をしました。住民の皆さんの本当に声を聞かせていただく中で実施させていただいたわけでありまして、今議員御指摘のような課題もあります。現在、地方制度調査会におきまして、圏域における地方公共団体の協力体制という中に、地域の公共サービスを確保するための広域的な連携、そういうこ

とも諮問事項に入っておりますので、そういう中でしっかり御議論いただけるものと考えております。

○江崎孝 是非、大臣の強いリーダーシップで広げていただきたい。今、地域交通が成功しているところというのは、意外とスーパー公務員がいたり、何か一人が頑張るところがあって、それじゃなかなか難しい部分が僕出てくると思います。それで、もう一つは、やっぱり交通に対する自治体の職員が育っていないというこの現実もあります、交通体系について。

時間が来ました。最後、統計やりたかったんですが、一つだけ御指摘だけしておきたいと思うんですが、今回の統計調査不正、統計不正で、自治体が依頼をする調査員が拒否される、こういう問題が今出てきています。大変な問題が今この統計不正で広がっています。日本の統計を本当に揺るがす、自治体の現場の統計の話は今後、次の機会にさせていただきますというふうに思います。

ありがとうございました。