

○委員長（田名部匡代君） ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、岸真紀子さん、古賀友一郎さん、清水真人さん及び鶴保庸介さんが委員を辞任され、その補欠として野田国義さん、石井正弘さん、滝波宏文さん及び柘植芳文さんが選任されました。

○委員長（田名部匡代君） 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっております。その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長（田名部匡代君） 御異議ないと認めます。

それでは、理事に朝日健太郎さんを指名いたします。

○委員長（田名部匡代君） 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査の

ため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、財務省大臣官房審議官小野平八郎さん外十二名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長（田名部匡代君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（田名部匡代君） 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○岩本剛人君 おはようございます。北海道選挙区の岩本剛人でございます。この度、初めて質問になりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

まず、道内の高規格道路等につきまして質問させていただきます。

初めに、この度、台風十五号、十九号で被災された皆様方、またお亡くなりになられた方々に心からの御冥福とお見舞いを申し上げます。

私の地元であります北海道におきましても、昨年の九月六日、胆振東部大震災がありました。大変大きな被害を受けたところであります。ちなみに、私の家は震度六強でありました。毎日ニュー

スで流れておりました札幌市清田区の里塚という地域の液化化現象の起きた地区であります。

また、さらに、その前に、平成二十八年に十勝に一週間に三回台風が来て、八月の十七日から二十三日の一週間のうちに三個の台風が来て、さらに、その後、台風十号が参りまして、大変大きな大雨、豪雨災害があったところであります。

そのときに、札幌―帯広間、また苫小牧―帯広間の道東自動車道が唯一の交通手段となりまして、皆様方に資料を出させていたいております資料一番と二番でありますけれども、大変大きな災害を受けたところであります。そのときに、物流、商流、様々な災害対策の支援について、代替のネットワークになったのが高規格道路であります。

また、我々が思っていた以上に大きな被害の中で、国土交通省の皆様方の御尽力をいただきまして、この札幌から帯広に向かう日勝峠という道路があったんですけれども、約一年半で復旧に入るところであります。そのことに関しましては国土交通省の皆様方に本当に心から感謝を申し上げます。

ただ、また、胆振東部地震のときに、日高道という高規格道路があるんですけれども、ほとんどの道路、一般国道が通行ができない状況にありまして、そのときも自衛隊等の災害支援の車が高規格道路を使って現場に入っていたのが現状

であります。

そのとき、この資料三でありますけれども、ちようど、なかなか、皆様北海道お越しにいたっているかと思うんですが、国土の二二%に及ぶ北海道であります。一枚の地図になかなか収め切れないところでもありますけれども、当時、胆振東部のときに、北見赤十字病院からこの厚真地域まで避難場所における段ボールを提供していただいたわけでありますけれども、実はこの距離、約三百キロ以上あります。車で走ると約六時間から七時間掛かるのがこの北海道の広さでございます。そうした中で、やはり交通ネットワーク、いわゆる高規格道路、大変改めて重要性を災害において感じたところでもあります。

ただ一方で、本州におきましては高規格道路というのは約八〇%を超える整備率になっておりますけれども、北海道内におきましては六四%しかまだ整備はされていない状況であります。地元事でありますけれども、例えば札幌圏、道央圏から網走、釧路、函館の都市間、まだネットワークさされていない状況であります。札幌―網走というのは約四時間、札幌―釧路というのは約三時間半、札幌―函館も約四時間掛かるような地域であります。

さらに、この資料三の北見赤十字病院の上に網走というところがありまして、その地域に近くに

女満別空港があるんですけども、この女満別空港から網走などはまだ高規格道路は開通されておられません。またさらに、ちようど資料三の帯広市というのが真ん中にあるんですけども、その下に十勝港というのがございます。この十勝港は、今、十勝の農作物等を輸出している地域、港でありますけれども、この十勝港までの、豊似、十勝港までの高規格道路もまだ整備されていない実は状況であります。

道内、大変、移動することを考えると、北海道の広さ、今また御案内のとおり、冬期間を迎えて道路状況等も大変厳しい状況であります。このような状況の中で、改めて、都市間、空港、港湾それぞれネットワークの必要性というのを痛感するところでもありますけれども、この北海道の高規格幹線道路のネットワークについて、また重要性について、政府はどういうふうにお考えなのか、まず最初にお伺いしたいと思います。

○政府参考人（池田豊人君） 高規格幹線道路の整備によりまして物流の効率化や観光交流が促進されますけれども、そのほかに、今委員御指摘のように、三年前の北海道の水害、また昨年の胆振東部地震の際にも、道東道が強い構造であることから無事であり、大きな災害時での力を発揮したということがあります。今年の災害でも同様な事例が見られました。このように、地震時を含めた

災害に非常に強い高速道路におきまして、これからも整備の促進が急がれるというふうに認識しております。

北海道の高規格幹線道路の整備率は、今御指摘のとおり、現在いまだ六四%にとどまっております。御指摘の女満別空港へのアクセスについては、今年度、北海道横断自動車道網走線の北見インターチェンジから美幌町高野間の約十四キロの新規事業化をいたしましたところです。また、今御指摘ありました未事業化区間である女満別空港インターチェンジから網走の間についても今後取り組んでまいりたいと考えております。

また、十勝港へのアクセスにつきましては、帯広広尾自動車道の豊似インターチェンジから広尾間の約十三キロにつきまして、事業着手に必要な環境調査に現在取り組んでおります。

引き続き、北海道の地理的条件や気候の厳しさなども踏まえまして、高速道路の整備について着実に進めてまいりたいと考えております。

○岩本剛人君 ありがとうございます。  
是非、整備の方を、地域の要望も大変強いわけでありますので、お願いを申し上げたいと思っております。

また、北海道の場合は、都市間の距離が六十キロ、七十キロ、隣の町に行くまで一時間も二時間も掛かるような地域が大変多い状況であります。

御案内のとおり、広域分散型の地域であります。さらに、我々、命の道路と言っておりますけれども、町によっては救急医療がない、様々な医療が偏在をしております、大変、高齢化、少子化の中で、高度な医療を受けるに對しても何時間も掛けて移動しなければならぬ状況であります。そうした地域要望の強い高規格道路の整備をしていく上で、やはり北海道も予算がない中で、老朽化も含めて、道路整備も含めて多額の予算が必要になってくる状況であります。是非その予算確保、必要性は私自身ももちろん認識しておりますけれども、その財源確保やこれからの取組状況についての考え方についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人（池田豊人君） ただいま委員御指摘がありましたように、高速道路を始めとする道路インフラは救急医療のアクセス道路としての意味合いも大きいものがございます。このようなことから、高速道路を始めとする幹線道路のミッシングリンクの解消や四車線化、これは一日も早く解消すべき課題であります。

一方で、全国の橋梁やトンネルなどの老朽化に對し、点検が一巡いたしましたけれども、この点検の結果、約、全体、橋梁七十万橋ございますけれども、一割の七万橋が修繕の措置をする必要があるということ、このように維持管理・更新

費の増大が見込まれる中、新設の道路とともに老朽化対策を計画的に行っていくことも重要な課題であります。

このように、道路を含むインフラの整備や管理について着実に進める必要があるというふうに考えておまして、今後とも、この新設、修繕、両方に必要な予算の確保を全力で取り組みまして、社会資本整備に取り組んでまいりたいと考えております。

○岩本剛人君 ありがとうございます。

御案内のとおり、修繕費となりますとそれぞれの地域の単独予算になるような状況になりますので、是非計画性を持って老朽化の対策も含めて進めていただければというふうに思います。

また、先ほど、北海道の整備率が約六四％というところであります。是非、可能であれば、今後、高規格道路等の高速ネットワーク施設について、今後の見直しも含めた大きな整備計画というようなことも考えていただければ、北海道、地域としてもこれからの町づくりに対して大きな希望が持てる形になると思っております、そのことも是非お願いしたいというふうに思います。

続きまして、JR北海道のことについてお伺いをさせていただきます。

過去の資料を見ましたら、この国会の中でも大変たくさん議論があるというのは承知をしてい

るところであります。かいつまんで言いますと、御案内のとおり、昭和六十二年四月にJRが国鉄から分割・民営化をされたわけでありまして、その中で、北海道JRは、約、当初から五百億から六百億の負債、債務があったわけでありましてけれども、いわゆる経営安定基金ということで六千八百二十二億円の基金をいただいて、その運用益で財政負担をするようにするという当初スタートさせていただいたところでありまして。当時は六千八百億の基金に対して約七・三％の運用利回り、運用利益で活動させていただいて、当初は約、運用益で五百億近い運用益があったわけでありましてけれども、最近のいわゆる金利政策におきまして、今の運用益というのは約二百二十八億円から九億円であります。

北海道も、高齢化含めて、またモータリゼーション、様々な環境の中でJR自体が大変運営が厳しい状況にあるのは御承知のとおりかと思っております。ただ、そうした中で、国会の中でもいわゆる債務等処理法で一部改正をしていただいて、たくさんの方の支援をJR北海道に対してしていただいたのはもう感謝に堪えないわけでありましてけれども、それでも大変厳しい状況があると。

平成二十八年には、単線の路線で維持困難な線区が出てきたということを発表されたわけでありまして。先ほど申し上げました債務等処理法の期限

というのが令和二年度で切れる状況になってまいりました。来年度いっぱい国の方から改善監督命令という状況の中です。そうした場合、このJR北海道に対して国の方から改善監督命令が出て、今、長期計画、中期ビジョン、事業計画等を今改めてJRの方が国に提出をされてきたわけです。

その中で、地元の自治体におきまして、JR北海道に対しては地域と協力してということでも様々な協力をさせていただいているわけでありまして、なかなかJR北海道が経営努力というのは地域の皆さんに伝わってこないという指摘も大変大きくあります。

今回、国土交通省が監督命令を出されたわけです。このJR北海道に徹底した経営努力を行うことと、このJR北海道の経営努力の取組状況ということに対してはどういうふうな認識をされているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、JR北海道におきましては、昨年七月に国土交通省が発出した監督命令に基づきまして、今年四月、長期経営ビジョン、中期経営計画及び事業計画を策定、公表したところでございます。

現在、JR北海道は、これらのビジョンなどに基づきまして、本年十月に四十億円程度の増収につながる運賃値上げを行いましたほか、新千歳空港アクセス輸送の強化、札幌駅新幹線口の開発事業の実施、ホテル事業の拡大などの増収策と、資材調達コストの低減、保線工事の効率化などのコスト削減策など、様々な増収策、コスト削減策に取り組んでいるものと承知をしているところでございます。

また、国土交通省といたしましても、JR北海道の経営改善の状況につきまして、各種のKPIに基づきまして四半期ごとに検証を実施しているところでございます。

また、昨年七月に私どもが発出いたしました監督命令におきましては、外部の厳しい意見、アドバイスを経営に反映させる仕組みを構築することとを求めておりますことから、JR北海道におきましては外部有識者から成る経営改善委員会を立ち上げておられまして、先週開催された第一回委員会におきましては、同社のより一層の経営努力を求める様々な意見があったというふうに承知をしているところでございます。

JR北海道においては、ビジョンなどに盛り込まれました取組の更なる充実を図っていただきますとともに、この経営改善委員会における厳しい意見、アドバイスを経営に反映させるよう対応し

ていただきたいと思います。国土交通省といたしましても、四半期ごとの検証などを通じて、同社の経営自立に向け適切に指導監督を行ってまいりたいと考えておるところでございます。

○岩本剛人 是非、その経営改善委員会ですか、その中でしっかりと議論をしていただければというふうに思います。

ただ、やはり単独では維持困難な線区ということで、たくさん地域に関わるエリアでありますけれども、その中で、先ほど経営改善委員会の話があったんですけれども、各線区の経営状況について、やはり地域の声に応えて、しっかりと丁寧に情報提供を始め説明をするべきだと思っております。けれども、それについて改めて政府の見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

委員御指摘の、地域にちゃんと情報を提供するという御指摘は大変重要な御指摘だというふうに考えてございます。

昨年、国土交通省が発出した監督命令におきまして、特に利用が少なく、鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、JR北海道と地域の方々が一体となって利用促進やコスト削減などの取組を行い、持続的な鉄道網の確立

に向けて徹底的に検討を行うように求めておるところでございます。このように地域において議論を進めていただくためには、JR北海道から積極的かつ丁寧な経営に関する情報の提供が行われる必要があるというふうに考えておるところでございます。

これまでJR北海道におきましては、各線区の線区別収支などについては情報提供を行ってまいりましたが、線区ごとに設置された協議会におきまして、詳細なコスト構造など、議論を進めるために地域が必要とする情報が必ずしも十分に提供されてきていない部分もあったものというふうに認識をしております。

このように積極的かつ丁寧な情報提供に努めることによりまして、JR北海道と地域の間に関係が築かれ、持続的な鉄道網の確立に向けた建設的な議論を行っていくことが可能になるものと考えております。

国土交通省といたしましても、JR北海道に対し、地域に対する積極的かつ丁寧な情報提供に努めるよう、必要に応じて指導してまいりたいと考えておるところでございます。

○岩本剛人君 時間がなくなりましたので、最後に。

今回の国の経営改善、国の監督命令の中で、地元との関係、協力ということ、地方自治体等か

ら同水準の支援が行わなければならないというのが、一言が実はございます。ただ、今年度と来年度で、国の支援は二年間限りで決定されているわけでありまして。今、地元の北海道議会でも議論がされているわけでありまして、JR北海道と同等の、地方自治体等の地元の同水準の支援というのは、今、実態は大変厳しい状況にあるのは御承知のとおりかと思えます。

ただ、いずれにしましても、今、二〇三〇年、北海道新幹線を何とか札幌まで延伸ということもあります。そうした中で、これからのJR北海道、二〇三〇年の自立に向けた考え方の中で、来年度以降、国の支援を続けていかなければ二〇三〇年までもたないような状況であるのが今のJR北海道の実態かと思えます。

このことに対して、二〇二一年度以降、令和三年度以降も、国土交通省の、国の支援をしっかりといただけるということがJR北海道の今大変重要なことであります。

最後に、大臣の見解をお伺いしたいと思います。○委員長（田名部匡代君） 時間が来ておりますので、簡潔にお願いします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 困るんですけどね。いや、済みません。じゃ、ちょっと丁寧に思いました。

ルールは、これ法律改正を伴うわけでありまして、

ので、JR北海道が置かれた困難な状況ですとか、あれだけ広大な地域の生活の足として頑張らなければいけないということの状況はよくよく分かっておりますが、その分かった上で、全て何の制約もなく支援をするということもモラルハザードにつながるわけでありまして、この二年間精いっぱい頑張っていたいて、しっかりと我々も二〇三〇年に向けて、思いは同じ方向だと思っておりますので、我々もやるべきことはやりますので、この二年間しっかりと結果を出していただきたいと強くお願いをしたいと思います。

○岩本剛人君 終わります。ありがとうございます。

○浜口誠君 おはようございます。立憲・国民・新緑風会・社民の浜口誠でございます。今日は、赤羽大臣始めよろしくお願ひしたいと思います。

まず、今月、来年度の税制改正並びに予算の調整の大詰めを迎えることになると思います。今日は、財務省の皆さんにもお越しいただいておりますので、少し税制並びに予算関連でまず質問をさせていただきます。

まず一点目が、自動車安全特別会計への一般会計からの繰戻し。これは大臣にも所信の質疑のときに議論させていただきましたけれども、この自動車安全特別会計にある積立金というのは、これ税ではないんですね、税金ではありません。

車ユーザーの皆さんが自賠償保険料を払っていただくんですけども、この自賠償保険料の中から自動車事故で被害に遭われた被害者の方を救済するための事業に使うということで積み立ててきておるものであります。この積立金から一般会計の方に一兆一千二百億円程度が貸し出されて、まだ約六千億円、すごい金額が返済されていないと、こういう実態にあります。

その一方で、被害者の皆さんの救済事業というのは積立金を取り崩しながら今事業を継続していると、こういう実態にあるところを、これ財務省の皆さんにしっかりと御認識いただく必要があるというふうに思っております。ここ数年、一昨年は約二十三億円、昨年度は約三十七億円返済されてきているんですが、それでも積立金の切り崩しが止まっていけないと、こういう状況にあります。

是非今後も、この被害者救済事業というのを安定的に、そして継続的に、将来にわたって被害者の方あるいはその御家族の安心感につなげていくために、少なくとも積立金の取崩しがなくなるレベルの返済額をやっていたかどうかが必要かと思いません。これまでの水準よりもやっぱり増やしているだけか、と取崩しが止まりませんので、是非増額を、取崩しが行わなくても済むような増額を財務省にはお願いをしたいというふうに思っております。

ますが、現時点でどのようなお考えを財務省としてお持ちなのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(角田隆君) 自動車安全特別会計の繰戻しについてお尋ねをいただきました。

ただいま御紹介いただきましたとおり、平成三十年年度に、平成十五年年度以来十五年ぶりというところでお恥ずかしい話ではございますけれども、再開させていただいております。元年度におきましても繰戻しを継続したところでございます。

今のお尋ねは二年度のお話ということでございますけれども、繰戻しの具体的な額につきましては、平成二十九年に大臣間合意がございます、それに基づきまして、被害者保護に係る事業が安定的、継続的に実施されるよう留意しながら、他方で一般会計の財政事情ということも踏まえながら、引き続き予算の政府案の決定に向けまして真摯に協議してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○浜口誠君 是非、今日の時点では金額言えないというふうに思っておりますけれども、しっかりと増額していただきたいよ、これ。今の水準だと積立金の切り崩しが止まっていけないという、その実態がありますから、被害者の方あるいは御家族の方はやっぱり将来に向けて今のままだと不安だということ、大変強い声もいただいておりますので、赤羽大臣、所信のときにしっかりと麻生大臣ともやっていき

たいということを言っていたので、是非もう一度、この点しっかりとやるということを言っていたきたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 財務省が借りたものを返さないということはあり得ないと思っておりますが、先日、交通事故の被害を受けた家族の方とお会いさせていただいて、改めて様々なことを教えていただきました。

私、以前、公明党の部会として千葉県の療護センターにも視察をしていたわけでありますが、その療護センターそのものもやっぱり数が限られておって、少しずつ改善はしておりますけれども、相当遠方のところ家族ごと移らなければいけないというような実態があるとか、そもそも介護をされている親御さんの年齢が高くなって介護が難しくなっているということでもありますので、財務省が返還しやすいように私たちも新たなちよつとその政策の要望を出していかなければいけないかと。使わないんだったら、多分、そんな余計なことと言わない方がいいと思うんですけど、やっぱり必要なことはちよつとちやんと、財務省と折衝する中で、無駄な予算、財源じゃないんだということを示すのもやっぱり我々の責務であるというふうにこの前ちよつと改めて認識をしたところです。

○浜口誠君 ありがとうございます。是非、赤羽大臣、その強い思いで財務省と向き合っていた

いて、来年度は更に繰戻し額を増やしていただくということを是非お願いをしたいというふうに思っております。

では、続きまして、航空機燃料税についてお伺いしたいと思います。

この航空機燃料税も、そもそもは空港を緊急に整備したりあるいは拡張するために四十七年前に創設された税です。もう既に日本の空港も整備されて、今の実態考えればもうこの税の役割は終わっているというふうに思っております。さらに、この航空機燃料税は日本の航空会社だけ課されていて海外の航空会社には課されていないと。航空会社間の公平な競争環境をつくるという意味でも、航空機燃料税はもう早急に廃止すべきだというふうに思っております。

そんな中で、少なくとも今はその航空機燃料税の軽減措置というのが行われております。この軽減措置も、観光振興につながる地方空港のネットワークの拡大、維持、これには大変寄与していますし、さらには、今後の日本が観光先進国になるあるいは地方創生と、こういう観点からは、今行われている航空機燃料税の軽減措置については少なくとも廃止するまでは今後も継続していく必要があるんじゃないかというふうに思っておりますけれども、財務省の見解をお聞かせいただきたいと思えます。

○政府参考人（小野平八郎君） お答え申し上げます。

御指摘のとおり、航空機燃料税につきましては、平成二十三年度に航空会社の国際競争力強化のために軽減の措置がとられておりまして、その後、国内ローカル路線の維持強化の観点から延長を重ねてきておりまして、今年度末に期限を迎えるということになっております。

この特例措置の取扱いにつきましては、航空会社の業績や国内ローカル路線の回復状況に加えまして、インバウンドの地方誘客や利用者利便の向上といった観点から今まさに与党の税制調査会で議論が行われているということでございます。

財務省としては、この与党における議論をまずは見守ってまいりたいと考えております。

○浜口誠君 是非、与党の先生方、航空機燃料税の軽減措置、少なくとも継続していただけるように与党の中でも取りまとめいただいて、財務省さんは与党の論議状況を見守るといって御答弁でしたので、非常に重要なこれ軽減措置だということに思っておりますので、引き続き地方空港のネットワーク、これをしっかり守っていくという意味合いから是非お願いをしたいなというふうに思っております。財務省さん、是非よろしく願います。国交省も是非頑張ってください。軽減措置が継続できるようにお願いしたいと思います。

ありがとうございます。もうここで財務省さんは終わりましたので、もしあれでしたら。いいですか、はい。じゃ、継続させていただきます。

続きまして、高速道路料金の見直しに関してお話しさせていただきます。

高速道路料金の議論は私も今年も何回か委員会でさせていただいております。先回も大臣所信のときに少しだけ触れさせていただきましたけれども、四月二十三日の決算委員会で、当時、石井大臣とも議論させていただいたんですけれども、高速道路をやっぱ使いやすくしていく、もっと使ってもらうためには料金の引下げが必要だというふうに思っております。その決算委員会でも二つの重要な観点が国土交通省さんの答弁の中からあったというふうに思っております。

一つが償還主義の見直しです。高速道路、現時点の計画だと、二〇六五年には建設で掛かった費用等を全て返済をして、二〇六五年以降は無料にするということになっておりますが、この償還主義を見直して恒久有料にすることによって、そのときの委員会でも、二〇六五年から二一〇〇年まで返済期間を延ばせばどれぐらい料金が引き下がるんですかという質問をさせていただいたら、約一割は料金を低減することができるといって御答弁をいただいております。

高速道路、やはり一回造ったらメンテナンスも

必要ですし、さらに、片側一車線の対面通行の高速道路であれば道幅を四面通行に変えていくとか、そういった高速道路の強化もこれからやっていく必要が出てくるというふうに思っておりますので、二〇六五年に無料にするという今計画ですけれども、多分それが二〇七〇年とか二〇八〇年に延びていく可能性も十分あるというふうに思っておりますので、恒久有料化という、永久有料化という考え方に切り替えることによって今の料金水準を下げることはできるのではないかとというのが一点目です。

二点目が金利負担ですね。今の金利、二〇六五年までにどれぐらいの金利負担が生じるかと。今の金利の前提が四%で置かれています。二〇六五年までの金利負担は二十兆円と言われているんですね。でも、足下はもうゼロ金利政策で、実際の金利は物すごく低いです。

そのときも、一・一六%が直近の金利だったので、それで二〇六五年までの金利負担を計算し直すといくらになるんだかという確認をしたら、八兆円で済みますと、十二兆円も金利水準を見直すだけ変えることができると。その分、料金も下げることができるというふうに思っておりますので、今申し上げた償還主義を見直したり、あるいは金利を実態水準に見直すだけでも高速道路料金の引下げは十分実施できるんじゃないかな

というふうに思っておりますので、この点について大臣から御所見をお伺いしたいと思います。○国務大臣（赤羽一嘉君） 浜口委員におかれましては、この委員会というか、国会の中で同じような御主張をされておまして、そのたびに一応議事録も読ませていただいておりますので、御主張はよく分かりますし、高速道路を造った以上はより利用しやすくするということは、私も基本的にはそういう方向性はおっしゃるとおりだと思います。

特に、トラックですとか大型の車両、事業者車両については、高速を利用してもらった方が環境にも交通安全対策にとってもプラスがあるというふうなことで、私もそう思っておりますが、ここから先は余りいい答弁ができないんですけど、この償還主義という原則につきましては、もうよく分かっていらっしやると思いますが、その建設や維持管理に要する費用を利用者からの料金収入で賄い、債務の償還満了後は無料開放することを原則としていると。

このことについて、これも石井大臣が答弁したことでもありますが、平成二十六年の国会の道法改正の審議がされたときに、附帯決議で、これは民主党会派の方も御賛成をいただいたんですが、償還期間の短縮というのを検討せよということも出ておまして、浜口委員の主張は主張とし

て別に否定するわけじゃありませんけど、国会でも逆の、何というか、附帯決議が付されたということは重く受け止めているということが一つです。もう一つは、金利については、私なんかもう六十一ですので、私の感覚でいうと、今の低金利って極めて最近の話で、我々が社会人なんかやってきた頃は八%とか九%ぐらいのことが長かったという人生を送ってきて、そういう意味で、三十年のスパンでこれから想定すると、この低金利がどれだけ続くのかということとはなかなか予見し難いというふうに思っております。そうした観点から、多分、ちょっと細かいことは分かりませんが、様々なことで四%でということを設定しているのではないかと思います。

確かに、今の金利で何十年間続けば十二兆円のプラスが出るという計算式はそれとおりかと思えますけれども、これは、じゃ、逆に、金利は別に固定じゃありませんから、高金利になったときに逆のリスクもあるわけでありまして、そうしたことを勘案して今の設定がされているものだというふうに思っております。

ただ、そうした制約の中でも、なかなか、償還主義ですと金利の見直しというのはそんな簡単ではないんだと思うんですが、一方で、これも御承知だと思いますが、物流関係の冒頭申し上げました事業者に対しての支援としては、高速道路の大



口・多頻度割引、これ業界からも大変な要望をいただいで拡充は続けておりますし、また明年もしっかりとそれは実施していけるように頑張ってくださいと、こう考えておるところでございます。

○委員長（田名部匡代君） ここで、財務省の皆さん、御退席いただいで結構でございます。

○浜口誠君 大臣の今の御答弁は、石井大臣の時代から基本的に国土交通省さんの基本的なスタンスということで私も受け止めておりますけれども、やはり高速道路をもっと使っていたりするためのいろんな工夫とかアイデアは出し合っていていきたいなというふうに思っております。

この前の委員会でもデータの提供をお願いしたら、来年の三月末までには御提供いただけるという事で御努力していただくということも確認しておりますので、またそういったデータもいろいろ見ながら具体的な御提案もさせていただければというふうに思っておりますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

その一方で、今お手元の資料二枚目に定額制という、こういう料金も最近増えております、定額料金。これは期間限定、夏休みとか、あるいは地域、北海道だ、先ほども岩本先生から北海道のお話ありましたけれども、九州だ、エリア限定の高速道路の定額制料金というのも各高速道路会社さんの方で提案されて実施されてきておると。

そもそも、この定額制料金というのを導入しているその理由だとか背景について御説明をしていただきたいと思ひます。

○政府参考人（池田豊人君） 高速道路の各社におきましては、今御指摘のように、期間や区間を限定して周遊パスを販売しております。

この周遊パスは、区間内での移動を多頻度で行う観光客などにとりまして、高速道路を利用しやすく、また潜在的な観光需要も喚起するということを目的にしております、言わば地域活性化や観光振興に資する観点から販売しているものでございます。

○浜口誠君 その一方で、名古屋高速とか名古屋第二環状道路というのが今あるんですけれども、この名古屋高速とか名古屋第二環状道の方が今、定額制入れているんですね。名古屋高速は、一部除きますけれども七百八十円、普通車はですね。第二環状道の方は、三十キロまでは五百十円で、三十キロ超えると六百二十円という定額料金に今しているんですけれども、そもそも当初からこれは定額料金をこの二つの道路については入れているんですけど、まず確認したいのが、なぜ最初から定額料金にこの道路はしているのかということ。二点目は、今見直しの議論があつて、定額制から距離制に変えようという議論が行われているというの承知しているんですけれども、その定額

制から距離制に変える理由、どんな、じゃ、メリット、デメリットが距離制に変えることによってあるのかというのを二点目に聞きたいと思ひます。

三点目は、この名古屋高速等の料金体系が変わることで、東海環状道という、ちよつとローカルな話で申し訳ないんですけども、この東海環状道の内側に走っている各高速道路料金を引き上げる、こんな議論も、今二十四・六円が、一キロ当たりですね、それを二十九・五二円まで一キロ当たりの料金をこの環状道の内側だけ上げるといふような議論になつているというふうに承知しておりますけれども、なぜ東海環状道の内側だけ料金を上げないといけないのか。その三点をお伺ひしたいと思ひます。

○政府参考人（池田豊人君） 今二つ御質問いただきました。まず一点目、名古屋高速や名古屋環状二号線が均一の料金体系になつている、当初からそうした理由でございます。

高速道路の料金は、利用度合いに応じて公平な料金体系ということ、均一ということがそれにはふさわしいと思つております。一方で、名古屋高速や名古屋環状二号線などの都市部の高速道路については、大量に円滑に処理することが極めて重要な要請になりますので、対距離を取れば料金徴収事務が非常に負担が掛かつて費用が増加して、

また利用者が料金所で待たされて時間的損失を与えるということ。それと、対距離を採用すると、料金所のスペースがそれだけ大きくなりまして、非常に都市部ではそういう場所の確保が困難だということ、均一料金が採用されたということでございます。

一方で、現在、社会資本整備審議会の小委員会で名古屋圏の料金体系についての議論の最中でございますけれども、その中で提案されておりますのは、このような都市部の制約があるんですけれども、現在、ETCの利用率が全国で見ますと九二%の利用になりました。このETCの利用を前提に考えますと、先ほど申し上げましたような、都市部の高速道路においても対距離採用をしたときに、先ほど申し上げましたような課題の対応が可能になってきているんじゃないかというような議論がされてきておりまして、そのような状況を踏まえて、その小委員会の中で、名古屋高速や名古屋第二環状自動車道についても対距離制の導入をしたかどうかということが提案されているところでございます。

仮にその対距離制を導入したときのメリット、デメリットでございますけれども、メリットとしては、冒頭申しましたように、利用に応じてということで公平性が担保されるということでございますけれども、それと、短距離利用がやはり均一

だとちゅうちよされる場合がありますけれども、短距離利用が促進されて、並行する一般道の渋滞解消の促進が期待されるということがメリットでございます。デメリットとしては、対距離制を導入する場合に、距離の把握をするためにフリーローのアンテナのようなもので距離を測定するというところで、その設置が伴ってくるということがございます。

いずれにしても、今はまだ小委員会で検討中ですので、関係機関とも調整しつつ、新たな料金制度の導入に向けて具体的な内容を検討してまいります。

○浜口誠君 三点目は答えていただいていませんけど、もう時間がないので、後で教えてください。大臣、そういう定額制、定額プランというのは、やっぱり高速道路の利用を進めていくためには非常に有効な手段じゃないかなというふうに思っています。利用台数とか利用の距離、これを増やしていくための一つの方策として定額料金というものもあるんじゃないかなというふうに思っていますけれども、その点に関して大臣の御所見、伺いたいと思います。

○国務大臣(赤羽一嘉君) 浜口委員、随分長い期間にわたって研究されているんでしょうし、余り軽々には言えないんですけど、私の直感的なことを言いますと、定額料金、私の地元なんかはど

ちらかというのと、定額料金から対距離制に変わって何が起きたかというのと、結構短い距離の利用者が増えたというメリットもあります。

最初、定額制から対距離制に変えるときは、やっぱり高くなるんじゃないかというような話もあつたりとか、様々な意見があつたのは事実ですけれども、定額制ということに決めると、長距離はメリットが出るんでしょうけれども、短距離のところではいささかどうなのかなということがありますので、ちよつとそれは具体的に、私自身分析しているわけじゃありませんので、ちよつと詳しくはまた局長の方から答弁していただければと思います。

○浜口誠君 是非また具体的な提案もしたいと思えますけれども、今のNEXCO三社、中日本、西日本、東日本で、今、平成二十九年度のこれ実績ですけれども、二十八億台、高速道路利用されています。料金収入は二兆三千億円、すごい額ですね。ただ、これ一台当たり割り戻すと大体八百四十円なんです。八百四十円なんです。八百四十円最初にチャージすればどこまででも走れちゃう。これはすごくメリットあると思いますよ。魅力ある料金制度に十分なり得るというふうに思っていますので、もう一回私も具体的な提案いたしますけれども、是非、与党の先生方も、そういう大きな改革を是非やっていく必要があると思

います。従来の考え方にとられることなく、本来に高速道路は国民の財産ですから、この財産を活用していただくための方策として何があるのかというの、これお互い知恵を出し合っていきたいですよ。従来の考え方に縛られることなく、何ができるのか、こういった面でもやっぱりチャレンジしていく必要があるんじゃないかというふうに思っておりますので、またこれは次回に議論させていただきますというふうに思っております。

——いや、いいです、いいです。局長、いいです（発言する者あり）いや、いいです、時間ないです、ちよつと。後でいいです。

続きまして、整備士の問題についてお話しさせていただきます。自動車の整備士です。

自動車整備士も非常に、若い人たちが整備士になつてくれない。整備士養成学校も若い人たちの入学者が減ってきていると。一方で、整備士の方は国家資格ですし、自動車の安全を守るために本来に大事な仕事を担っていただいているというふうに思っております。

整備士の方がこれどんどん少なくなっていくと、やっぱり自動車の安全を誰が守るのかということにこれはなっていくというふうに思っておりますので、非常にこの整備士不足への対応というのは重要な課題、テーマだというふうに思っております。

すが、まずは大臣の、整備士不足に対して、あるいは整備士の重要性に対して、大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 将来にわたります安全、安心な車社会を維持していくためには、もちろん自動車整備士を継続して確保、育成するというのは大変重要だと思っております。

ただ他方、私の地元、自動車整備振興会とも随分お付き合いしておりますが、家族経営みたいな形の小規模のところが大半で、なかなか先行き厳しい状況がある。若い人が入ってこない。イメージとしては、やっぱり油まみれになるといようなことがあつて、いわゆる、ちよつと表現が正しいかどうか分かりませんが、従来の3K的なところのイメージが強いのではないかと思います。

他方、私、実は十一月九日にお台場で開催されました第二十二回の全日本自動車整備技能競技大会に出席させていただきました、目からうろこが落ちたというか、本当にプロの意識を持つて真剣に競技に取り組まれている姿ですとか、昔は車の下に入って整備するものだというふうに思っていましたけど、そうじゃなくて、もうまさにコンピューター、パソコンでいろんなことを対応しているということ、多くの若い人たちが想像している状況と、本当に今の自動車の技術が進歩している中に、変わりつつ、変革しつつある整備士の実

態が随分違うんじゃないかと。そうしたことをやっぱり広く告知していくということと同時に、やっぱり大変難しい仕事になっていると思えますので、そうしたことの人たちが、やっぱり収入が、所得がしっかりと向上して、誇りが持てるような働き方改革も進めなければいけないではないかというふうに思っているところでございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりだと思います。

整備士不足解消に向けて大事な点は二つあると思っております。一つは大臣も触れていただきましたけれども、処遇水準をどう底上げしていくか。今でも整備士の皆さん、国家資格なんですけれども、全職種の平均の年間の収入は五十万円ぐらい低いです。そういう今実態にあると。だから、この処遇水準をどう引き上げていくか、改善していくかというのが一点目。

二点目は、整備士の皆さんのやっぱりイメージなんです。3Kイメージが若い人たちの中にはあるので、その3Kイメージを払拭して、整備士って格好いいとか整備士の仕事やりたいなど、こういう若い人たち、子供たちを増やしていくというのが物すごく大事じゃないかというふうに思っています。

この二点について国土交通省としてどのような取組をされてきているのか、お伺いしたいと思います。

ます。

○政府参考人（二見勝之君） お答え申し上げます。

自動車整備士、平均給与でございますけれども、六年連続で増加しているものの、全労働者の平均を下回っている状況でございます。そのために経営者の方々の意識改革が非常に重要だと考えておりますので、私ども、業界と連携をしまして、人材確保のセミナーで働き方改革それから賃金を変えていただくということをお願いしております。

3Kのイメージは先ほど大臣答弁されたとおりでございますけれども、今、整備士の職場環境は大変変わってきております。それをしっかりと訴えていくことが重要だと思っておりますので、引き続き人材確保にしっかりと取り組んでいく所存でございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

国土交通省さんもここ数年、整備士不足、予算も増やしていただいて鋭意取り組んでいただいていると。もう是非引き続き頑張っていたいただきたいというふうに思っておりますが、来年度の予算についてどのような今状況なのか、それと、どういう点に力を入れて来年度やっていこうと思われているのか、この二点お伺いしたいと思います。

○政府参考人（二見勝之君） お答え申し上げます。

す。

予算につきましては大きく二つのポイントがあると思っております。

一つは、やはり自動車整備士がどんなに頑張っている職業なのかというのを分かっていただくPRの部分と、それから、やはり小さな事業者が多いものですから、連携をさせていただくと、そこに力を入れていきたいと思っております。

PRにしましては、例えばアニメのキャラクターを使いましたポスターやパンフレットを私ども作成をしていくことのお手伝いをしたりとか、あるいは連携で申し上げますと、いい事例について、好事例を広く周知をしていく、あるいは人材確保セミナーなど、共同の採用活動をやっていくというようなことを私どもやらせていただきたいと思っております。現在、六千四百万円の要求をさせていただいています。これは、今年度に比べると二・三倍でございますので、しっかりと確保に努めてまいりたいと思っております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非引き続き、自動車整備士不足、これはもう省を挙げて取り組んでいただくをお願い申し上げます。

時間が参りましたので、今日は航空関係、また次回にさせていただいて、申し訳ございません。ありがとうございます。

最後、池田局長、どうぞ。

○政府参考人（池田豊人君） ありがとうございます。申し訳ありません。先ほどの私の回答の、一点だけ訂正をお願いいたします。

浜口委員の御質問のお答えで、高速道路の料金は利用度合いに応じた公平な料金体系を取ることから均一を基本と、と申し上げましたけれども、対距離を基本と考えておりますという答弁に訂正させていただきます。よろしくお願いいたします。

○委員長（田名部匡代君） よろしいですか。

○浜口誠君 じゃ、以上で終わります。ありがとうございます。

○森屋隆君 立憲・国民・新緑風会・社民の森屋隆でございます。

まず、質問の機会をいただいたことに感謝申し上げます。

台風十九号により被災をした阿武隈鉄道の復旧について質問をさせていただきたいと思っております。

今般の台風十九号により、福島、宮城、この両県をまたいで運行しております阿武隈急行が被災をしました。阿武隈急行は、現在、富野から宮城側の槻木まで、この区間が台風による被害のため運休となっております。阿武隈急行は、現在この運休区間のうち、福島、宮城両県をまたぐ富野―丸森間について、復旧方法もいまだに決定がされておられません。

阿武隈急行は、福島、宮城両県を始め沿線自治体などが出資をするいわゆる第三セクター鉄道となっており、東日本大震災の際も全線にわたって被害を受けたわけであり、すけれども、このときには約二か月後に全線が運行を再開をし、地域の足あるいは観光客の足として大変重要な役割を担っています。一方で、阿武隈急行の経営については、沿線の人口減少に伴い、平成三十年でこれは三年連続の赤字が続くなど、大変厳しい状況が続いています。

こうした状況を受け、村井宮城県知事からは、今般の富野―丸森間の復旧について、鉄路以外の形も含めて検討するという、そういった趣旨の発言が報じられています。しかしながら、仮にこの富野―丸森区間を鉄路以外の例えばBRTだったりバス等に転換することになれば、路線の中央部でやはり乗換えが発生するなど、利用者の利便性が著しく低下がされます。こういった懸念されることもありますので、鉄路としての復旧が必要だと考えますし、これが望ましいんだろうと思えます。そこで、まず鉄道局長にお尋ねをしたいと思います。

阿武隈急行は、地域の足としての役割に加え、鉄道沿線は大変美しい自然景観が魅力の路線でもあり、重要な観光資源ともなっておりますから、

そうした観光客の足でもある阿武隈急行をもう一度鉄道として復旧させることについて国交省はどのようにお考えか、お聞きをしたいと思います。  
○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

阿武隈急行でございますが、委員御指摘のとおり、通勤通学などの住民の足として沿線地域の人々の暮らしを支えるとともに、観光客の皆様など、地域間の輸送を担う基盤としての役割を果たしているものと認識をしているところでございます。

同路線の復旧工事に当たりましては、阿武隈急行、東北地方整備局、東北運輸局、東北森林管理局、あるいは宮城県、福島県などといった沿線自治体から成る連絡調整会議を開催をいたしながら早期の復旧を図る取組を進めてきたところでございます。

その線区の具体的な状況でございますが、これは先生が御紹介してくださいましたとおり、福島県側の福島―富野間は十月二十三日までに既に運転を再開しております。宮城県側の丸森―槻木間は十二月六日の運転再開を予定しておるといっておりますが、県境付近の富野―丸森間につきましては、阿武隈急行の株主でもありません宮城県知事が、先日、需要は必ずしも多くないんじ

やないかということで、鉄道による復旧以外も選択肢となる旨発言されたというふうに承知をしておるところでございます。

国土交通省といたしましては、御地元の皆様の御意向を十分に踏まえた上で、御地元の関係者の皆様、当事者の皆様、当該区間について鉄道による復旧を望まれる場合には必要な支援と協力を行うってまいりたいと考えているところでございます。  
○森屋隆君 ありがとうございます。

阿武隈急行の鉄道としての大変重要な役割については今ほどの答弁のとおりだと、こういうふうには思いますし、阿武隈急行が地域の足として、また観光資源としての重要性を踏まえて、今回、この富野―丸森間について何としても私は鉄路での復旧をすべきだと、こういうふうには思っています。この点、同じく今回の台風十九号で被災した三陸鉄道、この復旧ですけれども、この三陸鉄道の復旧については今回特例的に手厚い支援を行う旨をお聞きしておりますし、この特例的な支援については、国交省において上下分離方式、これを条件にするかどうかというのは今調整中であると、こういったことも聞いております。

台風十九号により甚大な被害を受けたのは阿武隈急行も三陸鉄道も全く状況が同じなんだろうと、こういうふうには思いますから、三陸鉄道と同様に、この三セク鉄道である阿武隈急行の復旧に対して

も国からの手厚い支援を求めたいと、こういうふう  
に思いますけれども、その点についてお聞かせ  
をいただきたいと思えます。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

阿武隈急行の復旧に対する財政的な支援に関し  
ましては、経営基盤が脆弱な鉄道事業者が行う災  
害復旧事業に対しまして、一定の要件を満たす場  
合には東日本大震災の際における三陸鉄道への支  
援などと同程度に国の支援を手厚くする制度がご  
ざいまして、その適用を検討しておりますのでご  
ざいます。

国土交通省としては、地元の御意向を踏まえま  
して、阿武隈急行の一日も早い復旧が図られるよ  
うに必要な支援と協力を行ってまいりたいと考え  
ておるところでございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。是非後押し  
をお願いしたいと、こういうふうに思います。

次に、鉄道を含む地域公共交通施策に対する国  
の姿勢についてお尋ねをしたいと思えます。

国の立場として、地域の交通については、今も  
答弁でありましたけれども、当然、地域が主体と  
なってその在り方を検討していくと、こういうふ  
うに言われています。

一方で、交通政策基本法第十六条では、国は、  
国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必

要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の  
移動に円滑に行うことができるようにするため、  
離島に係る交通事情その他地域における自然的経  
済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保

その他必要な施策を講ずるものとする、こうい  
うふうに規定がなされております。地域の取組だ  
けでなく、国の積極的な関与、施策の実施が大変  
重要であるということだと思えます。

しかしながら、地方の鉄道の存廃や地域の交通  
網の再編等を、個別にそういった事例を見ると、  
地域のどうしても財政状況だったり、その取組に  
個々に温度差がある、こういうふうに思うわけで  
ありますから、国は地域が主体とっております  
けれども、実態としては、私は、地域に任せっき  
りで、交通政策基本法のこの第十六条で規定され  
た必要な役割を果たしていないと言わざるを得な  
いと、こういうふうに思うわけであります。

交通政策基本法に掲げる理念と現状が懸け離れ  
ており、地域に任せるだけではなくて、どうか国  
として地域の交通手段の確保について積極的な施  
策、支援等を講じるべきと考えますが、いかがで  
しょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今の御質問にありま  
したように、この公共交通の維持、また確保とい  
うのは大変重要な課題でもありますし、少子高齢  
化、人口減少化が進む中で大変難しい問題である

ということには森屋議員もよく御承知のことだと思  
います。

私の理解では、交通政策基本法第十六条の規定  
というのは、これは主語が国ですから、国として  
は、何というか、必要不可欠な公共交通並びに、  
特に離島についても責任を持つということの理念  
が訴えられ、その中で、その下で、地方公共交通  
活性化再生法の枠組みの中で、それはそうはいっ  
ても全ての全国のそれぞれの地域の地域事情とい  
うのがいろいろあると思えますので、そこが国が  
出張って、今回この宮城県の場合も、宮城は違ふこ  
とを考えているのに国がどうしてもやれというよ  
うなことは、なかなか継続は、持続的な継続はで  
きないんじゃないかというふうにも思っております。

ただ、ということ、どちらかというところし  
ても地方が主体ということになっているのが現状  
だと思えますので、今先生の御指摘は、そうはい  
っても地方自体が大変な状況にあるのだから国と  
してももう少し積極的な関与をとという趣旨だとい  
うふうに受け止めて、そうしたことはしっかりと  
考えていかなければいけないと思えます。

ちよつと繰り返しになりますが、人口減少化と  
いうことの時代状況と、加えて高齢者の皆さんの  
自動車事故が顕発化して、運転免許の返  
還をするに当たっても、その受皿となる公共交通

機関というのの確保というのが非常に重要だとい

うことは我々も認識しております。そうした時代状況の中で、地域公共交通活性化再生法の見直しを視野に入れながら一層効果的な対策を講じていく必要があるという我々の認識の下に、現在、交通政策審議会を開催して具体的な検討を進めているところでございますので、この検討の結果を待つわけでありますが、委員の御指摘の趣旨も反映できるようにしっかりと頑張っていきたいと思っております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。本当に難しい立場の中で本当に前向きな御発言をいただきまして、本当にありがとうございます。

質問を変えたいと思います。オリンピック・パラリンピック東京大会の交通政策についてお尋ねをしたいと思います。

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会によりますと、大会関係輸送バスについて、九月末でありますけれども、この時点で仮契約済みのバスの台数約二千二百台、それに対応する乗務員数が二千六百二十人確保されていると、こういうふうに向っています。一方、組織委員会が、必要なバス台数の確保というのはおおむねめどが立ったものの、深夜から早朝にかけて輸送もありませんから、関係法令に基づいて運行するためには更なる乗務員の確保が必要だと、こういった

認識を示しております。

当然、今でもこの人手不足にあるバス業界、バス運転手の確保が更に私は困難になるだけではない、実は路線バスや営業所の運営自体にも少し支障が出るんだろうと少し懸念をしていますし、何としても、過労を始めとする様々な法令違反、これが発生しないようにお願いしたいなど、こういうふうに思っています。

この点について、国は何らかのできるべき施策、こういったことを考えているかどうか、少しお尋ねをしたいと思います。よろしく願います。

○政府参考人（一見勝之君） 国交省では、東京オリンピック・パラリンピック大会の成功に向けてまして、組織委員会やバス事業者などの関係者との調整を今進めているところでございます。運転者の、御指摘いただきました長時間労働等の安全を揺るがす問題につきましては、いわゆる改善基準告示で規制が行われているところでございます。

私どもといたしましては、バス事業者に対してこれらの法令遵守の徹底を働きかけることは当然といたしまして、大会開催中にも安全が揺らぐことがないよう、また利用者の利便の確保にも意を用いまして、不適切な事案、例えば法律違反の事案がありましたら直ちに対応するべく、関係者と連携して進めていきたいと思います。

○森屋隆君 ありがとうございます。よろしくお願ひしたいと思います。

もう一点は、東京オリンピック・パラリンピック中の交通機関の混雑状況の情報提供についてお尋ねをしたいと思ひます。

東京オリパラ準備局によつては大会輸送影響度マップというのが公表されるというふう聞いていますし、例えば民間でも、東京メトロさんでは競技会会場の最寄り駅の混雑予想がインターネット上で公表されていると、こういうふうに向っていますけれども、しかし、これだけではまだ十分でないかなと、こういうふうに向ひたいと思ひます。

なかなか、東京に出てきた人が、オリンピックですから混雑をしているときに、やはりそういった情報が欲しいわけでありまして、当然駅員さんに尋ねることが多くなるかと思ひますから、本当に、駅がオリンピックで混雑している中で駅員さんにまた多くの質問だとか問合せがあるということでありまして、大変負担が掛かると思ひます。安全輸送ができるために、国としての更なる企業であったり、あるいは国としての支援をお願ひしたいと思ひます。

○政府参考人（水嶋智君） お答え申し上げます。東京オリパラ大会におきましては、多数の観客の方々が見込まれるというところが見込まれ

ておりますので、駅における混雑対応、またそのための混雑情報の適切な情報提供、そういった事柄が重要な課題であるというふうに認識をしているところでございます。

このため、国土交通省におきましては、関係する鉄道事業者、組織委員会、東京都などとの間でオリパラ大会時の鉄道の円滑な輸送確保に係る会議を定期的に開催をしておるところでございます。また、鉄道事業者の方々と一緒になって、混雑情報の提供の問題でございますとか駅における駅員の増配置や利用者の案内、誘導について、過去の大規模イベントでの実績も踏まえた対応の検討を進めてきておるところでございます。

国土交通省といたしましては、関係機関とも緊密に連携しつつ、鉄道事業者に対しまして東京オリパラ大会に向けた駅における対応体制の一層の強化、充実を図るように引き続き対応してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○委員長（田名部匡代君） 申合せの時間ですので、おまとめください。

○森屋隆君 はい。

ありがとうございます。

非常時でも大変な状況になるかと思えますから、その点についてもよろしくお願いしたいと思います。

質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

いました。

○小沢雅仁君 立憲・国民・新緑風会・社民の小沢雅仁でございます。先週に引き続き質問をさせていただきますというふうに思います。

私は柘植先生と同じ郵便局の出身でございます。七月の……。ありがとうございます。先輩、どうぞよろしく申し上げます。七月の参議院選挙の前は、おおむね二年掛けまして、北海道から沖縄の離島まで、全国津々浦々、郵便局の視察を含めまして、各地域の現状や課題なども見てまいりました。

冒頭、岩本先生が北海道の課題も御質問されておりましたが、全く同じ、共感をしておりまして、あの広大な広い北海道も延べ三十日以上訪問させていただいて、襟裳岬以外はほぼ全道一周させていただいたところでございます。

今年の五月には、震源地でありました厚真町にも訪問させていただきました。まだ崩れた斜面、押し潰された家、農機具なども見てまいりました。私どもの郵便局の仲間も家族を失って避難をしているという状況の中で、まだ復旧復興に向けて道半ばと思っておりますけれど、お見舞いを申し上げますというふうに思います。

本日に、北海道、広大でございます。今もう冬に入りましたけれど、高速道路を始め、高速道路では、道ですね、それと鉄道、北海道の皆さん

にとつては極めて重要な公共インフラだと思えますので、私の立場からも、是非、国土交通省の方にしつかりとした整備をお願いをしておきたいというふうに思います。

今日私は、質問は、特にこの台風十九号を含めた水災害について質問させていただきたいというふうに思っております。

冒頭、今回の台風十九号を中心とした被害状況の質問しようと思いましたが、今日、資料をもう既に配付をさせていただいておりますので、これで十分分かったところでありますので、その次の質問から入りたいというふうに思います。

今回のこの台風を中心とした浸水被害は、本当に私たちにとつては予期せぬ事態になったと思っております。台風の巨大化や記録的短時間による大雨など、今後の気象変動に対して様々な減災対応や対策が急務になると思えますけれど、国土交通省の治水対策に対する基本的な考え方をまず大臣にお伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 質問ありがとうございます。

私も、大臣就任直後から、台風十五号、十七号、十九号を始め、先ほどお話に出ました日高幌内川、厚真町も視察をさせていただきました。改めて、いずれの被災地も被害規模が甚大化して大変深刻な状況だと。近年の気候変動による災害の顕発化、



激甚化、それに伴う被害の甚大化というのは本当に深刻だということで、改めて、この気候変動に対応できる抜本的な防災・減災、国土強靱化対策が必要だというふうに考えております。

また、今回の一連の水災害の教訓として、中小河川を含む河川の上流、下流や本川、支川の流域全体を見通した堤防の強化ですとか河道掘削の推進が必要だと。国だけのところとか一級河川だけやっていますが、そういった、何とかいうかな、対策にはならない。やっぱり流域全体を見通さなければいけないということ。

もう一つは、今回は利根川の上流部のダム群で随分洪水を貯留することができたり、また遊水地も何か所も効果を発揮しましたので、簡単に言うると、やっぱり上流部分でできるだけ水をためて下流になるべく水を流さないようにすると。下流は下流でしっかりと堤防を計画的に強化をしていくということが大事だと思いますし、ダムについていえば、利水ダムを含めた既存ダムの事前放流がしっかりとできるような日頃からのやっぱり制度をつくらなければいけないですとか、また、公共の世界だけではなくて、企業に協力いただいで、建物の中の貯留施設を設備しているところなんかも大変有効だということなので、そうした整備の促進ですとか、また、ハードの面だけではなくてソフトの面も随分、情報の発信ですとかその共有に

についても指摘、教訓が残ったところでございますので、この在り方。

また、公助だけではなくて、自助、共助の取組としては、やっぱり随分いろいろ御指摘もいただいておりますが、ハザードマップを活用した実効性のあるマイ・タイムラインの避難体制づくり。そして、リスクのより低い地域への居住ですとかまちづくりそのものも、本当にこの危険な地域に対する規制がなしでいいのかといったことも多分検討課題として浮き彫りになったと私は思っております。

そうしたことの解決のために、十月十八日に社会資本整備審議会に諮問させていただきました、十一月二十二日から気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会でも今申し上げたような今回の災害で教訓となった諸事項について検討を進めているところでございます。可及的速やかに取りまとめていただいで、抜本的な治水対策を講じられるようにしっかりと取り組んでいきたいと、こう決意をしております。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。  
自治体によっては国が管理をしている下流域の整備が進まないと上流域の整備がなかなかできないという声も出ています。是非ともそういったところを踏まえて積極的にお取組をしていただけたら有り難いと思います。

また、次の質問も今ほば大臣答えていただいたというふうに思っておりますので、その次の質問に入りたいと思えますが。

平成二十七年九月の関東・東北豪雨災害を踏まえて、平成二十七年十二月に水防災意識社会再構築ビジョンが策定をされました。その中には、優先的整備が必要な区間における堤防整備等、洪水氾濫を未然に防ぐ対策に加え、氾濫発生時の堤防決壊を防ぐための堤防の天端や裏のり尻の保護等、危機管理型ハード対策について令和二年度を目途におおむね五年間で実施するとしております。

この優先的整備が必要な区間約千二百キロというところについて具体的に教えていただきたいのと、その対策を実施する区間は天端の保護が約千三百キロ、裏のり尻の補強が約六百三十キロとしておりますけれど、現在の具体的な進捗状況についてお伺いをしたいと思います。  
○政府参考人（五道仁実君） お答え申し上げます。

平成二十七年九月の関東・東北豪雨災害では、鬼怒川における堤防決壊等、甚大な被害が発生したところでございます。国土交通省では、この災害を踏まえて、施設的能力には限界があり、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するものというように意識を変革し、社会全体で洪水へ備える水防災意識社会再構築ビジョンを策定したところ

でございます。

この再構築ビジョンでは、国管理河川のうち、洪水氾濫を未然に防ぐ対策が優先的に必要な区間として、過去に堤防から漏水があつた箇所など浸透により堤防が崩壊するおそれのある箇所、堤防が低いなど流下能力が不足している箇所、河床が深掘れしているなど堤防浸食に対する安全性が確保されていない箇所から、上下流バランス等を勘案の上、合計千二百キロの区間を選定したところでございます。

また、委員御指摘の越水が発生した場合でも、決壊までの時間を少しでも引き延ばして被害を軽減する対策として、堤防天端を保護することについて約千三百十キロ、堤防裏の尻を補強することについて約六百三十キロ、両方の対策を重複する区間を除きまして約千八百キロにおいて実施するということにしております。

これらの対策につきましては、平成三十年度末までに、堤防天端の保護が約八百二十五キロ、裏の尻の補強が約二百十五キロというところで完成しているところでございます。

○小沢雅仁君 ありがとうございます。

今進捗状況をお伺いしましたが、まだ全て終わっていないということだろうというふうに思いますが、今回、国の河川、国が管理している河川又は都道府県が管理している河川でおおむね七十

河川百四十か所ほど決壊があつたというふうに今日の被害状況にも報告されているわけでありまして、ひとまず国管理の部分だけで結構でありますけれども、今回決壊した堤防の中でこの保護等の整備対象に含まれていた堤防があつたのかどうか、また、既に先ほどの保護等の整備を終えていた堤防が決壊に至つたのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（五道仁実君） お答え申し上げます。

台風第十九号で堤防が決壊した国管理河川十二か所のうち、堤防天端の保護につきましては、再構築ビジョン策定前に実施済みであつた五か所を除く七か所のうち三か所が再構築ビジョンで対策を行うこととしており、うち二か所は整備済みというところでございます。また、裏の尻の補強については、二か所が再構築ビジョンで対策を行うこととしており、現時点では未整備ということでございます。

このようなことでございますので、堤防天端の保護を終えていた国管理河川のうち、保護を終えていたものうち決壊したのは七か所ということになります。

○小沢雅仁君 実際にあつたということでございますけれども、是非とも、それが整備を終えて、その越水をして決壊するまでに避難をする時間が十

分に確保できたのかどうか、是非しっかり検証をして次の対策に反映をしていただけたら有り難いというふうに思います。

時間も参りましたので、もう一点、越水対策について大臣の所見を伺いたいと思いますが、一九九五年一月の阪神・淡路大震災を契機に、壊滅的被害の回避や危険管理について議論が盛んになりました。

当時、一九九六年の建設白書に、求められる壊滅的被害の回避に、計画規模を超えた洪水による被害を最小限に抑え、危機的状況を回避するため、越水や長時間の浸透に対しても耐えることができ、破堤しにくい質の高い堤防、フロンティア堤防の整備が求められると記載がされておりました。そして、その後、二〇〇〇年三月には、越水に対する耐久性の高い堤防の設計が盛り込まれた堤防設計指針第三稿が河川堤防設計研究会によって取りまとめられ、同年六月一日に各地方の整備局河川調査官宛てに通知がされましたけれども、残念ながら、その二年後の二〇〇二年七月十二日に、この通知が廃止をされる旨が通知をされまして、フロンティア堤防は中止になりました。

当時の状況を見ると、ダム建設の妨げになるという意向もあつたために中止になつたという報道も当時されておりますけれども、計画どおりこの間

この堤防の強化対策工事が全国の河川で進められていれば、今日までの豪雨災害による堤防の決壊は防げていたところもあったのではないのかというふうに思っております。

その上で、今回の台風で、千曲川は越水が主な要因と国交省が推察をして、調査委員会がこれを了承しておりますけれど、今回の数多くの堤防の決壊は、この越水が原因となったケースは少なくないと思っております。頻繁する台風の大規模化や大雨特別警報などがどんどん発令される中で、この自然災害はもう別次元に入ってきたというふうに認識をしております。是非とも、限りある予算でありますけれど、気象変動に合わせた河川整備を早急に進めるべきと考えますけれど、今回の検証をしっかりと行い、反省や教訓を次に生かすため、まずは必要な事業費を耐水化に充てていただくことを強くお願いしたいと思います。大臣のお考えとお受け止めをお伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今御指摘のように、甚大な浸水被害が生じているということで、堤防強化の重要性というのは年々高まっております。

そのことも受けまして、これまで国土交通省といたしましても、堤防の整備、浸食を防ぐための護岸の設置ですとか、今議員御指摘の、越水しても決壊までの時間を少しでも引き延ばす粘り強い

という堤防の強化をこの三か年の緊急対策を活用して進めてきたわけでありますが、しかし、結果として、この台風第十九号、大変大きな台風だったということで、全国で百四十か所の堤防が決壊したというのも事実でございますので、こうした事実を踏まえて、今、堤防調査委員会ですとか国の専門家等により決壊の原因等について調査、分析を進めておりますので、こうした原因分析の結果も踏まえて、今委員御指摘のような形で、これ冒頭御答弁したこととも重なりますけれども、本当に国民の皆様への命と暮らしを守るためにどうあるべきかという観点で、抜本的な治水対策、行っていくたいと考えております。

○小沢雅仁君 終わります。

○里見隆治君 今国会初めての質問の機会をいただきました。公明党の里見隆治でございます。どうぞよろしくお願いいたします。国土交通委員会では、本年三月、奄美群島特別振興法の改正案の質疑で立たせていただいて以来の機会でございます。

本日は、まず、防災・減災、国土強靱化について赤羽大臣にお伺いしたいと思います。

本年の一連の台風、風水害に対応して、大臣を始め国土交通省幹部の皆様挙げて被災地各地を回り精力的に御対応いただいているところ、大変感謝を申し上げます。

私、地元が愛知県でございますけれども、愛知県は日本最大級のゼロメートル地帯であります濃尾平野を擁しております、常に台風、高潮等の水害の危機と隣り合わせという地域でございます。ちょうど今から六十年前、昭和の三大台風と言われまして室戸台風、枕崎台風と並んで三大台風の一つと言われている伊勢湾台風、これがちょうど今から六十年前、昭和三十四年に、この濃尾平野地域を含め、日本列島、中部地域を襲ったわけでございます。当時、死者、行方不明者合わせて犠牲者が五千人をも上回る大災害を経験をし、当時被災をされた皆様は今でもその経験を生々しく語られております。

以来、六十年たったわけですけれども、国の方でも、河川の氾濫や洪水の対策、相当程度進めていただき、大きな効果ももたらしていると思えます。また、特に現在は、昨年取りまとめられました防災・減災、国土強靱化のための三か年緊急対策を進めていただいております。

本年の台風十五号や十九号などの被害を経験して、その三か年緊急対策の前倒しの実施や拡充、そしてこの三か年後の緊急対策の終了後も継続して対策が必要ではないかと、そのように認識をしております。

そこで、大臣にお伺いをいたしますけれども、本年の一連の台風、水害などの被害を踏まえて、

更なる防災・減災、国土強靱化の必要性についての御認識、そして、その御認識の下で、今回の補正予算を念頭に置いた経済対策、そして令和二年度の予算編成に向けたお考え、さらにはこの緊急三か年計画の後も見据えた今後の方針について伺いをいたします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今お話ございました防災・減災、国土強靱化のための緊急三か年対策につきましては、近年発生した激甚災害を踏まえてその総点検を行い、再発防止を目指して総事業費七兆円の対策を講じているわけでございます。

この中には、これまでになかった、例えば国、県、市が連携して河川流域全体の治水対策を行うかどうか、特に緊急に実施すべきハード、ソフト対策を集中的に実施しているところでございます。

このことは大変、被災自治体の首長の皆さんと話していると、有り難いということではありますが、それは箇所としても相当限られたところでもございますので、今後、本当にこの気候変動による災害の激甚化、頻発化、また被害の甚大化という現実を目の当たりにしながら、それぞれの地方自治体の首長の皆さんは中長期的な抜本的な防災・減災対策が必要だと、そのための予算確保を何とかしっかりと頑張ってくれという声を聞いておるところでございます。

そうした中で、十一月八日の閣議で、総理大臣

から今回の経済対策につきましては三つの柱が示されて、その一番目の柱として、災害からの復旧復興と安全、安心の確保だという御指示がございました。

国交省としましては、この総理の御指示を踏まえて、被災者の生活、なりわいの再建に向けた対策パッケージ、これはもうお示しをして、相当ボリュームがあるわけでありますが、これの切れ目のない実行が一つ。もう一つは、防災・減災、国土強靱化のための三か年緊急対策の着実な推進とそれに加えて、今回の台風被害を踏まえた更なる施策の実施など、災害からの復旧復興と安全、安心の確保を相当しっかりと、現場の声を聞かせていただきながら、今盛り込んでいるところでございます。

そうしたことを講じつつ、これはやっぱり三か年とかこの補正予算で終わるのではなくて、全国の地方自治体が防災・減災、国土強靱化基本計画に基づいて必要な予算を確保して、オールジャパンで対策が進められるように、ちよつと言葉は大げさかもしれませんが、国家百年の大計として災害に屈しない国土づくりを傾けてまいりたいと、こういう決意をしているところでございます。

○里見隆治君 力強い御答弁、ありがとうございます。

今大臣が御答弁をいただいた、まさに三か年で終わりにせずにというところが大事だと思いますし、自治体の首長の皆様も中長期的な計画ということもおっしゃっていました。したがって、これは国家百年の大計という中長期のビジョンの上、しかしながら、台風、水害はこれは毎年やってくる、そういう思いで言いますと、必要なものはなるべく前倒しをして拡充をしてやっていくと、そういった姿勢で臨んでいただきたいと思えます。

それに加えて、今、社会的インフラ、ちょうど高度成長期に様々なインフラ整備をされたものが老朽化をするピークの時期を迎えておりまして、例えば下水道施設など老朽化が進んでおります。こうしたインフラの老朽化対策という観点も含めて対策を進めていくべきと考えますが、国土交通省のお考えをお聞かせください。

○政府参考人（蒲生篤実君） お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、高度経済成長期以降に整備されたインフラは老朽化が進行しております。例えば委員御指摘の下水道につきましては、標準的な耐用年数五十年を超える管路施設が十五年後には約十キロとなる見込みであるなど、計画的な維持管理、更新を進めていくことが重要であります。

このため、国土交通省といたしましては、各イ

インフラの長寿命化を図るため、そのための計画的な維持管理、更新や、いわゆる予防保全の取組と、新技術の開発、導入等によるトータルコストの縮減、平準化を図っているとございます。あわせて、地方自治体が事業ごとに確実かつ集中的に予算を充てることのできる個別補助制度も活用しながら、できる限り効率的なインフラの維持管理、更新に取り組んでいるところでございます。

インフラ老朽化対策は喫緊の課題でございます。引き続き、全力で取り組んでまいります。

以上でございます。

○里見隆治君 この老朽化対策だけでも、今の水準を維持するだけでも大変な予算の掛かる事業だと思えます。その上で、気候変動等様々な構造的に必要となってくる予算、その確保に国土交通省を挙げて、また政府全体としてお取組をいただきたいと思えます。

それでは、続きまして、今のは災害という観点でございますけれども、平時の生活について、全く次元は異なりますけれども、歩行や運転、移動など交通面において困難を持つ障害者や御高齢の皆様の交通手段についてお伺いをしてまいりたいと思えます。

本日は、お手元に車椅子についての資料も二枚御用意しております。

車椅子を利用されている方が町の中をどのように移動されるか。そのために、バスあるいは電車、タクシー等々お使いになられると思えますけれども、実は、私も地元で車椅子の利用についてお伺いしている中で、困った点があるということをお伺いしております。

この一枚目の四点方式というのが現行の方式であります、二枚目のワンタッチ方式というのが、今様々な規格を御提案するその一例でございますけれども、まず、この四点方式についてどのようなお声が上がっているかということを紹介したいと思います。

具体的には時間が掛かるということでありまして、例えばこの車椅子を利用されている方が路線バスを利用するとしますと、バス停でバスがやってまいりますと、まず運転手の方が降車をされ、そして車高を下げ、さらにスロープの板をセットして、そして車椅子を乗車させ、そしてその車椅子を固定させる。その固定をする様子がこの資料にも掲載しておりますけれども、その上でシートベルトを装着し、スロープ板を収納し、車高を上げて、運転手が乗車すると。これだけで六分掛かるということであります。これは、定期バス、路線バスでありますと定時運行の妨げになる、あるいは、そうでなくても非常に冷たい視線を浴びるということ、非常に町の中に出ていくことに気

が引けるといいますか、消極的にならざるを得ないと、そんなお声も聞いております。

これ、どうしても時間が掛かる部分がありますけれども、何とか短縮することができないかという工夫の中で、この車椅子の固定の部分、これも少し短縮できるのではないかと、そんなお声をいただいております。

これ、今現時点の話を申し上げましたけれども、今後、将来、もし路線バスが定期的な同ルートを走るということで、これは自動運転の一つの候補にも挙げられておりますが、もし運転手さんがいないバスであれば、運転手さんがそうした身の回りのことをしていただくということもできないわけでありまして、そのネックをどのように取り除いていくかということも大事な観点であります。できれば、車椅子に乗っておられる方、あるいはその周辺の方が簡単にできるような方法が考えられないかと、そうした視点も重要でないかと思えます。

そうした中で、これは一つの事例、例示でありますので、これにこだわることはありませんけれども、例えばということ、こうしたことが考えられるのではないかとというのが二枚目の資料のワンタッチ方式についてでございます。

これ、ちょっと見にくいんですけども、車椅子の下に黄色く記しておりますけれども、バー、

棒が用意されています、そして車の側にこれをロックする機械を設けて、このアンカーバーがロックされることで固定をされる。補助的なものも必要かもしれませんが、これによって時間が短縮され、これはもちろん安全性をきちんと確保してということですから、これがしっかりと普及をすれば、先ほどの六分掛かるところが例えば二分短縮されるといった、そして、これは車だけではなくて、あらゆる公共交通機関などにも応用ができるのではないかと、そうした御提案でございませう。これは、チャイルドシートについてはアンカーバーが規格化をされておりまして既に普及をしているということで、前例もあるわけでございます。

こうした中で、今、実はこれは単なる民間のアイデアということではなくて、経済産業省の方で調査を進めていただいているということでございます。経産省で車椅子の自動車への固定方法の標準化、これが実現すれば、車の利用者が極力手間や時間を減らして、福祉車両、タクシー、バス等を利用して移動を可能にするということが考えられるわけですが、その固定方法の標準化についてどのような調査を行っておられるか、経済産業省にお伺いしたいと思います。

○政府参考人（江崎禎英君） お答えをいたします。

委員御指摘のとおり、現在、高齢化の進展に伴いまして車椅子の利用者が増加する中、そうした方々が社会参画を続けるための移動手段の確保は重要な課題と認識しております。特に、今後、車椅子のまま車両に乗り込んで移動する機会が増加すると考えられますことから、車椅子の固定方法に関する利便性の向上や安全性の確保について、より一層配慮する必要があると考えております。

このため、現在、経済産業省におきましては、これらの点について、福祉用具の業界団体、日本福祉用具・生活支援用具協会と、移動車の製造団体、自動車工業会に参画していただきながら検討を進めているところでございます。具体的には、車椅子を自動車、バス、タクシーなどに固定する際の固定方法に関して、安全性、利便性などの実態を整理しつつ、国際規格、これの現状や標準化の可能性について調査を進めているところでございます。

本検討会は年度内に報告書をまとめて一定の方向性を示す予定でございますけれども、自動車業界及び車椅子業界双方に技術開発や設備投資、こうした対応が必要となる可能性がありますので、利用者である高齢者や障害者の方々に加えまして、介助する方々の安全性や利便性も十分考慮しながら、対応の方向性について検討を進めているところでございます。

○里見隆治君 ありがとうございます。  
是非この調査、スピード感を持って進めていただきたいと思ひますし、また調査結果についても期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

今のお話にもありましたように、これは国際的には既に規格化も進んでいるということでございます。国土交通省におかれては、今の調査の観点も含め、バリアフリーの更なる推進という観点から、赤羽大臣には、こうした調査、さらに調査後に実用化する場合に是非御協力をいただきたいと考えておりますけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 共生社会の実現に向けては、言わずもがなであります。障害をお持ちされている皆さんや高齢者の皆さんが健常者と同じように移動できることが大前提であると考えています。

そうした思いの中で、国交省としましては、誰でも利用しやすいUDタクシーの普及促進を図っておりますが、これは先日、ちよつと一部報道がございましたが、UDタクシーで乗車拒否が随分あるという報道がありました。

この中で、ちよつと詳細な分析はこれからなんです。恐らく、一つは運転手さんの心のバリアフリーみたいな話。これはしっかりとタクシー業界、またそれぞれの会社にドライバーに対する教

育を徹底してほしいということを通達すると同時に、もう一つはやっぱり、今、里見さんが言われたような物理的な御苦労というか、時間が掛かるですとか大変だとかというようなことがあるのではないかというようなことも今検討しているところでございまして、そうした意味では、このワンタッチ方式が今、今年度末を目指しての議論をされているということでございますので、一定使えるということがクリアになれば、国交省としてもしっかり関係省庁と連携しながら、その実用化に向けて御協力をしていきたいと、こう考えております。

○里見隆治君 ありがとうございます。非常に前向きな御答弁いただいたと思います。

まさにこの車周りの安全というのは、これ所管も入り組んでおりまして、国土交通省、経済産業省、また交通規制という意味では警察庁と、様々なこの縦割りの中で、ともするとうまく調整されないということもあるわけでございます。各省庁がそれぞれに主体的に取り組み、その中で国土交通省におかれても是非、この件はどの組織、どの課室が担当だということまで具体的に決めてお取組をいただきますようお願いいたします。

次に、高齢ドライバーの安全運転、また交通事故対策についてお伺いをしたいと思います。

高齢運転者による交通事故が相次いでおりま

て、政府においても御対応を進めていただいております。その中で、自動車の予防安全装置の一つであります衝突被害軽減ブレーキにつきましては、日本が主導して検討した結果、本年六月に一層の安全性向上を求める国際基準が策定をされ、来年一月に発効がされるというふうに承知をしております。

安全性向上の観点に加えて、技術開発促進の観点からも早期の義務付けが重要と考えますけれども、国土交通省における検討状況についてお伺いいたします。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。

御指摘の衝突被害軽減ブレーキの国際基準でございますが、一昨年の一月、日本の提案で国連のパネルで国際基準の検討が開始されたものでございます。

また、本年六月に決定しました交通安全緊急対策におきましても、義務付けの検討を加速し、本年内目途で結論を得るようというふうに決められておるものでございます。

具体的な基準といたしましては、例えば、高さ百十五センチですが、六歳児相当のダミーが五キロで道を横断するとき三十メートル前からそれを察知してブレーキを掛けるという、かなり高度な技術を要するものでございますが、御指摘いた

できましたように、安全性の向上には非常に期待がされるものでございます。

車両安全対策を強化するという、こういう観点とか、あるいは技術開発のために必要となる期間これも検討しなければいけません、今月内に義務付け対象となる車種やその適用日などについて結論を得るべく検討を進めてまいります予定でございます。

○里見隆治君 今月内ということですので、速やかに、またその実行を円滑に進められるようお願いをいたします。

さて、この衝突被害軽減ブレーキ、またペダル踏み間違い急発進抑制装置など、様々な技術開発が進んでおりますけれども、これらを搭載したサポートカーSの更なる普及促進を図るべきと考えます。

このための安全サポート車の購入、さらに、新車だけではなくて、後付けのペダル踏み間違い加速抑制装置を導入する際の購入支援などを実施するべきと考えますけれども、大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 先ほどちょっと答弁をしましたが、私、十一月の二十日に関東交通犯罪被害遺族の会、あいの会の皆様方、また十一月二十二日に自動車損害賠償保障制度を考える会の被害家族の皆様、併せてお会いいたしまして、まさにあらゆる施策を総動員して交通事故を撲滅し

ていかなければいけないと強く決意したところ  
でございます。

そうした観点からも、高齢者の皆さんが安全で  
安心して運転することができるようということ  
で、今、里見さん言われるように、衝突被害軽減  
ブレーキ、またペダル踏み間違い急発進抑制装置  
を搭載したサポートSの普及、また後付けのペダ  
ル踏み間違い急発進抑制装置について、これまで  
以上の普及加速化に向けた取組を具体的に検討し  
ているところでございます。具体的には、衝突被  
害軽減ブレーキの義務付けですとか、後付けのペ  
ダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の  
創設について検討しているところでございます。

恐らく新車につきましてはこうした装備とい  
うのは随分装備されていますけれども、一番問題な  
のは、既存車というか、そこについてどう後付け  
をしていくかということだと思っておりますので、こ  
うしたことは、これらに加えて、十月二十九日  
の未来投資会議で、これも安倍総理からの指示で、  
サポートSの市場導入加速化に向けた具体的な措置  
内容について指示がございましたので、関係省庁  
と連携してしっかり検討してまいりたいと思いま  
す。

これは、早急に具体的な結論を得るべく、政府  
を挙げて取り組んでいくように推進していきたい  
と、こう考えております。

先ほどの、済みません、バリアフリーにつきま  
しても、省庁の縦割り、車はそうなんですけれど  
も、私自身は、来年、二〇二〇年は東京オリンピ  
ック・パラリンピックで、共生社会というのをレ  
ガシーにということでありますので、そういった  
意味で、省庁を超えて政府一丸となって加速をし  
ていくということが我々共通の思いだと思ってい  
ますので、しっかりと前に進めていきたいと思  
います。

○里見隆治君 大臣、よろしくお願いいたします。  
それでは、続きまして、高速道路料金について、  
私からもお伺いをしたいと思います。私からも一  
点、先ほど一般的な議論ございましたので、一点  
だけ追加してお話をしたいと思います。

中京圏の高速道路料金については、現在国土交  
通省において協議を進めていただいているとい  
ふうに承知をしております。

私がお聞きしたいのは、先ほど、対距離制料金  
にしていくと、そうすると短距離利用が促される  
のではないかと、そういう御答弁だったわけ  
ですけれども、実は、この短距離利用が促される  
というところに反しているといえますか、なか  
なそうはいかないという部分がございます。

それは、伊勢湾岸道路、要は、港湾、海湾に面  
した部分にある伊勢湾岸道路の海峡部、いわゆる  
トリトンについてございまして、この料金につ

いてはその掛かったコスト見合いでということだ  
と思えますけれども、通行料金というのは、普通  
普通車が一キロ当たり、これは調べによりますと  
二十四・六円だということでありますが、トリト  
ンについては、その四倍以上の一キロ当たり百  
八・一円という料金になっておりまして、地元で  
もその軽減策を求める声が大変強いということ  
でございます。

これは、料金というのは、経済性、道路のコス  
トだけではなくて、名古屋周辺の港湾機能の強化  
ですとか国際競争力の確保、また物流の効率化、  
あるいはトラック運転手の働き方改革といった  
様々な社会的な側面、環境を含めて考慮いただく  
必要があると思えます。

その上で、その料金体系、割引方法を御検討い  
ただきたいと考えておりますけれども、国土交通  
省の御見解をお伺いいたします。

○政府参考人（池田豊人君） 伊勢湾岸道路を含  
みます中京圏の新たな料金体系については、御指  
摘のとおり、社会資本整備審議会の小委員会  
で現在議論をしているところでございます。

この小委員会の議論におきましては、伊勢湾岸  
道路は長大の橋梁でありますので多額の建設費が  
掛かったこと、それと、海に隔てられたところを  
短時間で横断できるという、通常の区間に比べて  
利用者便益が大きいということから、料金水準は



他に比べて高く設定することは妥当ではないかというふうはこの議論、委員会ではされてきております。一方で、当該道路が物流の重要なネットワークを構成しておりますことから、渋滞発生回避には留意が要りますけれども、物流車両に配慮した料金割引について検討すべきということについても併せて議論をされているところでございます。

今後、名古屋二環の開通に合わせて新しい料金体制を導入すべく、具体的内容を検討してまいりたいと考えております。

○里見隆治君 御答弁のありました物流車両についても配慮ということで、これは地域の経済、産業にも関わる大事なポイントだと思いますので、よろしく願います。

本日はほかに質問を御用意しておりましたけれども、また次の機会に譲らせていただきます。

どうもありがとうございました。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井邦彦です。

私の方から資料を一枚配付させていただきました。住宅関係、将来、未来のその関係の質問をさせていただきますので、この資料を入れさせていただきます。ドイツという国は、もう六十年前から都市づくりのためにマイカーをシャットアウトしているという、そういう政策を取っていた。ド

イツらしいなというような思いとともに、こういう中で、ドイツの中で医療費が非常に削減されたという、そして商店街の売上げが四倍伸びたという、こういう実績が上がったという、これはドイツのフライブルク市の資料でございますので、お目通しをいただければ幸いです。

それでは質問させていただきますが、この超スマート社会における国土交通省の政策について、在り方について幾つか質問させていただきます。

我が国は、御承知のとおり、少子高齢化、人口減少が進行している中で、情報通信技術等が急速に社会に浸透し、そういう中で、さらには、未来につながる新技術としてIoT、ビッグデータ、人工知能、AI等が大きく進展しており、現在も進歩を続けている現状であります。

そこで、このAIの国内の市場規模については、二〇一五年には三兆七千四百五十億と聞いておるわけですが、二〇三〇年には八十六兆九千六百二十億円と、約二十三倍に拡大することが予想をされておることでもあります。

このデジタル技術が進歩をもたらす未来の社会像として、この超スマート社会、ソサエティ5・0という概念が提唱されておるわけですが、そこで大臣に御見解を、所見をお聞きしたいんですが、このデジタル技術が進歩をもたらす超スマート社会に備え、国土交通省としてどのよ

うな国土交通施策を目指し、どう取り組もうとしておられるか、若い国土交通大臣の所見をお聞かせをいただきたい。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 我が国は少子高齢化人口減少がどの地域も進んでおります。そうした中で超スマート社会を実現していくというのは大変重要な視点だというふうに思っております。

この超スマート社会は、もう室井委員よく御承知だと思いますが、第五期の科学技術基本計画において提唱されていた概念でございます。国交省としましては、その実現に向けて、今御指摘のあらゆる新技術を活用しながら、まちづくりやモビリティなど、国土交通分野における利便性や安全性の向上、生産性の向上を図る取組を推進しているところでございます。

具体的には、様々な分野がありますが、一つ目に、時間的、場所的な制約からの解放につながるリニア中央新幹線の整備促進ですとか、また、複数の公共交通の検索、予約、決済などの一括化により移動の利便性を高めるMaaSの実現、これら外国のお客さんや高齢者、障害を持たれている方にも大変有効だというふうに考えております。

また、大変人手が不足をしている、現場がいろいろ不足をしているわけでございますが、その中でも建設現場の生産性を向上させるということでもi-Constructionの推進も取り組ん

でまいりましたし、また、より豊かで快適な市民生活の実現を図るためのスマートシティーの実現ということも進めているところでございます。

これはもうまさに環境対策待ったなしでございますので、こうしたことを推進し、このスマートシティーというのは東南アジア等々にも非常に導入したいということで引き合いも強いところでございます。また、こうした項目の実現を支える国土交通データプラットフォームの構築なども推進をしております。

また、加えまして、近年頻発をしております激甚災害に対応して、災害時の情報提供の高度化ですとか、また無人化施工、どうしても人が入れないような大型災害ですとか、また、そうしたことを可能にするために無人化施工による迅速で安全な災害対応等々、これも実践を始めているところでございます。このように情報通信技術を最大限活用した施策の高度化にも間断なく取り組んでまいりたいと、こう考えております。

今後とも、デジタル技術の進歩による新技術の活用や官民のデータ連携を積極的に進めまして、超スマート社会の実現に向けて国土交通省としてしっかりと取り組んでまいり所存でございます。

以上でございます。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

人類は、狩猟社会から農耕社会、農耕社会から

工業社会、工業社会から情報社会に続く人類史上五番目の新しい社会、それがソサエティー五・〇だということになるんでしょうか。これからの先のしっかりとした、見据えた指導をよろしくお願いをしておきたいと思っております。

続きまして、リニアに向けた国土交通省としての取組をお伺いするわけでありませうけれども、リニアに、ことを申し上げますと、いろいろと想定外の出来事がいるところで起きています。あります。スムーズに予定どおりの開業に至るのかなという思いもございませうし、これについては幾つか御質問をしたいと思います。

このリニア中央新幹線、東京と大阪と新たに結ぶ次世代の新幹線鉄道でありますけれども、このリニアの開通によって人口七千万人の巨大な都市圏、スーパーメガリージョンが誕生するというところであります。時間軸を中心とした、形成した表現であります。リニアの開通がもたらす効果としてやはり大きく期待されるのが、東京一極集中を解消できると、こういう希望、期待も持つておるわけでありませう。

地方をよみがえらせる起爆剤に期待をしておりますが、この二〇三七年の開通を目指し、現在JRが建設を進めている中で、静岡、今日に限り私は静岡に関して御質問をいたしますが、待ったを掛けた形になっておりますが、これまでの経緯、

予定されている開業時期に合わせるべく国土交通省の、静岡の待ったを掛けた形になっておりますが、これまでのその経緯ですね、そして、予定されている開業時期に合わせるべく、国土交通省としてはそういう考え方を基にどのように支援を強化しようとされておるのか、その点をお聞かせを願えませうか。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

リニア中央新幹線の工事に関しましては、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づきましてJR東海を建設主体として指名をしているところでございまして、JR東海が地元自治体等の関係機関と協議をしながらこの事業を進めてきておるところでございます。国土交通省といたしましては、私も鉄道局を中心に、環境影響評価法や全国新幹線鉄道整備法に基づいて、所管省庁として必要な手続を進めてきたところでございます。

御指摘の静岡工区につきましては、静岡県が権限を有する許認可の手続を進めるに当たりまして、水資源の確保や自然環境の保全等の観点から、JR東海と静岡県との間で協議が進められてきたところでございます。

こうした中、本年八月五日に静岡県知事から国土交通大臣に行われました申入れなどを踏まえまして、本事業を円滑に進めていくため、本年八月

九日に「リニア中央新幹線静岡工区の当面の進め方について」という文章を国土交通省、静岡県及びJR東海の三者で合意をいたしまして、国土交通省は、関係者間の会議への出席などを通じてその検討を見守ってきたとございます。

しかしながら、その後、JR東海と静岡県との間の議論が必ずしもかみ合っていない状況が見受けられております。国土交通省といたしましては、リニアの早期実現と、その建設工事に伴う環境、水資源の影響の回避、軽減という二つの課題を解決していくことが重要であると考えておりまして、JR東海と静岡県との間の議論の整理を行い、協議の促進に努めたいと考えておるところでございます。

リニア中央新幹線は、国民生活や経済活動に大きなインパクトをもたらす重要な事業でございます。まして、予定どおりの開業への期待も大きいことから、国土交通省といたしまして、本件工事を含む事業全体が円滑に進むよう、引き続き必要な調整や協力などを行ってまいりたいと考えておるところでございます。

○室井邦彦君 非常に大きな事業であります。しっかりと、現地、また納得できるように説明を丁寧にしていかなくちゃいけないとともに、アクセルを踏んでもらわぬといけないという、非常に難しいことでもありますけれども、全力を挙げて頑張

っていただかないといけない、このようにお願いをさせていただきます。

最後の質問にさせていただきます。もう一問残りますけれども、またある機会に議論をさせていただきますかと思っております。

この三問目は、中山間地域における公共交通の質問に入りますけれども、先ほどの里見議員と多少重複するかも分かりませんが、御理解をいただきたいと思います。

もちろん、人口減少、少子高齢化が進んでおるわけでありまして、特に地方、過疎化を特に進行させているというこの現状でありまして、こういう中で公共交通の衰退が非常に問題になっておるわけでありまして。

これはもうそれぞれが承知の上であります。例えば二〇〇〇年以降のバスの輸送人員を見ると、三大都市圏はほぼ横ばいであると、こういう数値が出てくるようであります。それ以外の地域では二五%も減少すると、これも大きな数値が出ておるわけでありまして。

高齢化社会の進む地域では、自家用車、運転できない人も増えておる状況の中で、日常の足、物流の確保、これは喫緊の課題でありますけれども、中山間地域において交通課題の解決に対して、国、また自治体、国土交通省、特に国土交通省でありますけれども、どのように取り組んでいくのか、

お聞きをしておき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。

委員御指摘のとおり、中山間地域におきましては、人口減少や高齢化が特に著しく進んでいることから、地域の暮らしとなりわいや産業を支える人、物の移動手段の確保は極めて重要な課題であると認識しております。

このような地域におきましては、将来的には自動運転によるサービスの提供が効果的な対策の一つになると考えられ、このため、国土交通省におきましては、平成二十九年より、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を全国十八か所において実施しております。この実験では、自動運転サービスの普及に必要な走行空間等の技術的課題やビジネスモデルの検証を行っております。今年度から、秋田県の道の駅かみこあにおきまして実験結果を踏まえた社会実装を開始したところでございます。

一方におきまして、自動運転を活用した移動サービスが本格的に普及するまでの間は、いわゆるMaas等の新たな技術によるサービスも活用しながら地域公共交通の確保、充実を図っていくことが極めて重要であると考えております。

このため、現在、国土交通省におきましては、地域公共交通活性化再生法の見直しも視野に入れ

つつ、地方公共団体が中心となって、地域のバス路線等の維持充実、自家用有償旅客運送の円滑な実施、物流サービスとの連携等に積極的に取り組んでいけるよう、効果的な対策の検討を進めていくところでございます。また、Maasにつきましても、早期の全国への普及を実現するため、今年度から過疎地を含む全国十九地域でMaasの実証実験に取り組んでおります。

これらの取組を通じまして移動手段の確保を図ることで、中山間地域におきましても住民の方々が自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に努めてまいります。

○室井邦彦君 終わります。

○委員長（田名部匡代君） この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、柘植芳文さんが委員を辞任され、その補欠として高階恵美子さんが選任されました。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

中部横断自動車道についてお伺いをいたします。中部横断自動車道は、中央自動車道の山梨県長坂インターチェンジから長野県八穂高原インターチェンジまでをつなぐ約三十四キロの高速道路というふうにされております。資料の一に概略位置の図を付けておきました。

この事業は、従来の公共事業の進め方とは異なる計画段階評価、これを実施する事業であります。計画段階評価は、その目的に公共事業の実施過程の透明性の一層の向上を図るといふふうに明記をされております。しかし、この事業をめぐっては、沿線住民の方あるいは別荘所有者の方などから、町の分断や環境破壊、農業破壊に対する不安、国の進め方に対する疑問や不信の声が今沸き起こっております。

初めに、大臣に確認をさせていただきたいと思えますけれども、この事業を進めるに当たっては、地方自治体だけではなくて住民の理解が得られることが前提だといふふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 高速道路を始め、社会資本の整備につきましては、用地の提供をいただくこととすとか、整備に当たって周辺地域への影響を与えることなどから、地元の理解を得ることが重要でございます。

このため、この中部横断自動車道につきましても、地域住民の皆様とのコミュニケーションとして、平成二十二年の計画段階評価の着手以降、環境影響評価の手續に着手するまでに、アンケートの実施に加え、地元説明会を七十回以上開催し、延べ約四千三百人の皆様に対して計画の概要等を説明してまいったところでございます。

○武田良介君 住民がこの事業への不安や疑問、不信、こういうものを抱いてしまっている最大の原因は、国が説明責任を果たさずに強引に事業を進めようとしていることにあるといふふうに思います。

資料の二を御覧いただきたいと思うんですが、これは山梨県の沿線住民の皆さんでつくっております中部横断自動車道八ヶ岳南麓ルート沿線住民の会が二〇一八年十二月十一日に国交省に回答を求めた質問事項の文書なんです。これ四ページ、二十一項目にわたって詳細に質問をされております。

例えば一番ですけれども、山梨、長野を縦断する建設計画の進め方の実態と問題点として、（一）山梨側、計画段階評価の問題点、一、山梨側ルート案を発表する際、このルート案は、それまで示された三キロ幅のルート帯の案から一キロ幅のルート案に絞り込んだ、二つのルート案を示して絞り込んだそのことを指しておりますけれども、国交省は須玉インターチェンジ分岐案、双葉インターチェンジ分岐案を検討していたことが開示請求で明らかとなった、この案に関し、いつ策定し、どういう取扱いを行ったのか、どうして新ルート案との比較検討対象のルート案として発表しなかったのかということを質問されております。資料の三番を見ていただきますと、これがその

国交省の回答の文書なんですね。これ見ていただければ分かるように、一、計画段階評価等についてとして、一、山梨県側、中部横断自動車道長坂―八千穂間については、二〇一〇年十二月に計画段階評価に着手し、全区間で新たに道路を整備する案を含め四つの対策案を設定し、有識者等から成る関東地方小委員会で審議いただきながら検討を進めてきたところです。

こうあるわけですが、今私が読み上げた質問に対して、これがどこが回答になっているのか全く分からない。これでは沿線住民の皆さんが反発するのは当然だと思うんですね。大体これ、沿線住民の皆さんは二十一項目で質問を出している。しかし、これは二十一項目に全くなっておられません。

なぜ項目ごとに回答しないのでしょうか。池田局長、いかがですか。

○政府参考人（池田豊人君） 御指摘の二十一項目の質問事項に關しましては、今お示しありました資料二にもありますように、平成三十年の十二月十一日に東京で行われたヒアリングにおきまして、本省の担当職員が出席しまして、その二十一項目、項目ごとに回答をいたしました。その後、文書での回答を求められましたけれども、国交省としては、その質問内容について十分に御理解いただける回答をするためにお会いして説明した方

がよいと考えておりまして、関東地方整備局からも再面談の申入れを行っているところでございます。

また、先ほど御指摘ありました資料三ですけれども、二十一項目、質問全般に關わる国交省のスタンスとして、平成三十一年の二月五日に文書にて回答を行ったところでございます。

○武田良介君 二十一項目に対応する形で回答しない、その理由には全然なっていないと思えますよ。今の答弁ではならないというふうに思えますし、そもそも沿線住民の皆さんは、対面で説明してくれと。もちろん、会う日程の調整というのももちろんありました。しかし、この話は、二十一項目について文書で回答してほしいと言っているわけでありまして、今の答弁では絶対に許されないとこのように思うんです。やっぱり住民の皆さんの疑問に答えていない。

具体的に聞きますけど、じゃ、この質問項目の中に、いつ策定したのかと、二つの、一キロルート帯をね。いつ策定したのかと書いてありますけど、この資料三で示したここに分かるんですか、この中で、いつ策定したのか。池田局長、いかがですか。

○政府参考人（池田豊人君） 先ほどお答えしたとおり、平成三十年十二月十一日の時点で、項目ごとに本省の職員より一つ一つ回答をしたところ

でございます。

○武田良介君 回答をしたとあなたたちは思っている、住民の会の皆さんは回答をもらっていないと思っているから。まず二十一項目の回答を出して、それで会ったらいよいよいいですか。何でそれができないのか、私、全く理解できません。

委員長、二十一項目の回答文書、是非出したいだきたいと、お取り計らいをお願いしたいと思います。

○委員長（田名部匡代君） 後刻理事会で協議いたします。

○武田良介君 重要な決定に關して、事業が妥当だったかどうか検証するための文書が残されていないんじゃないかと、こういう疑念が沿線住民の皆さんから噴出をしております。三キロ帯から一キロ帯に絞られていくのは、山梨側でいいますと二〇一二年、長野県側は昨年なんですけれども、この絞られた決定過程、決定された一キロルート帯が最適とする根拠について、これも示されていないわけなんです。

資料の四番見ていただきますと、これは国土交通省の行政文書管理規則でありますけれども、この文書の文書主義の原則ということで、九条のところに、「職員は、文書管理者の指示に従い、法第四条の規定に基づき、法第一条の目的の達成に

資するため、国土交通省における経緯も含めた意思決定に至る過程並びに国土交通省の事務及び事業の実績を合理的に跡付け、又は検証することができるように、処理に係る事案が軽微なものである場合を除き、文書を作成しなければならない。」というふうに書いてあります。

三キロから一キロに絞ったというこの事案、これ、九条に当たる事案だということでもよろしいですね、池田局長。

○政府参考人（池田豊人君） 今、資料四で御指摘になりました国土交通省行政管理文書規則にのっとって、事務に関する文書の作成及び管理をしているところでございます。

公共事業の実施に関する事項についてはこれに該当するというふうに考えており、これに乗って適切に文書管理を行っているというふうに認識をしております。

○武田良介君 これにのっとって対応しなければならぬものだと、だから、これに該当するということですよ。確認をしたいというふうに思います。

そうであれば、文書規則第九条に該当するのであれば、この一キロルート帯の決定過程及び決定されたそのルート帯が最適であるということを根拠として示している文書、それを作成しているのかどうか、池田局長。

○政府参考人（池田豊人君） この一キロのルート帯が最適とするに至るまでの過程において、有識者委員会やワーキンググループ等様々な局面がございました。その際に審議をした資料及びその議事録等については作成し、ホームページにも公表して適切に対応していると考えております。

○武田良介君 あたかもホームページに全部ありますというように話ですが、沿線住民の会の皆さんが求めているのは違うんです。

今も小委員会の話とか少し出てきましたけれども、第六回の小委員会というのがありました。そのときに、三キロ帯から南側に多少振ってでもルート取ることもあり得るんだという話があつて、山梨側については、じゃ、ワーキンググループを開くことにしましょうということになりました。だから、第六回の小委員会が終わってその後ワーキンググループが始まりますが、ワーキンググループ第一回に早速二つのルート帯案が出てきているわけですね。

ですから、住民の会の皆さんが求めているのは、この二つの一キロ帯がいったんな議論を経て作成されたのかと、そのことを出してほしいと言っているわけがあります。作成したことは否定はされませんが、ありません。

一方で、資料の五を見ていただきますと、これ、沿線住民の会の皆さんが情報公開法に基づいて、

新ルート帯案、先ほどから議論しております一キロに絞り込んだそのことを指しておりますけれども、その決定に至る過程とその内容を記録した文書の開示を求めた。それに対して、国土交通省関東地方整備局の行政文書開示決定通知書なんです、決定は不開示ということなんです、その理由としては、赤線のところですけども、「文書が存在しないことから」というふうになっている。文書が残っていないのか、必要な文書を残していないんですか。池田局長、いかがですか。

○政府参考人（池田豊人君） 先ほどお答えいたしましたように、ルート帯の決定の過程において局面となりました委員会やワーキンググループ、こういったところでの審議資料及び議事録については今も残っております、ホームページにも公表しているところでございます。

○武田良介君 いや、そういうことじゃないんですよ。文書残っていないって書いてあるから残っていないんですかって聞いたんです。さっき私が議論で話詰めたときには、文書作成していると言いましたよね。今計画中のものです。まだできていないものでもありません。文書なくなっているなんて到底思えません。あるんだかないんだか、どっちだか全然分からないわけです。残っているんだしたら、この不開示ってどういうことなんですよ。残っていないんだしたらこれ不開示という

ことになりませんが、あるんですよ。あるんだっ  
たら、これ、沿線住民の会の皆さんに回答でき  
たんじゃないですか。回答できたんじゃないですか、  
池田局長。

○政府参考人(池田豊人君) 今御指摘ありまし  
た資料五のところでございますけれども、ここに  
書かれておりますものについての文書は存在しな  
いということ、この非開示の通知文書でもお示  
しているということでございます。

○武田良介君 いや、ちよつと理解できないです。  
これが別の文書になるんですか。

私、是非求めたいと思います。その第六回の小  
委員会から第一回目のワーキンググループとい  
うところに入るわけですが、そのときにどうい  
う過程を経て二つの一キロ帯案を出したのか、当委員  
会に是非資料を提出求めたいと思います。

委員長、お取り計らいお願いします。

○委員長(田名部匡代君) 後刻理事会で協議い  
たします。

○武田良介君 もう時間がなくてちよつとやり切  
れないんですけれども、指摘しておきます。

六月二十六日、関東地方整備局が沿線住民の会  
に対して、二十一項目の質問の、説明を、先ほど  
答弁にもちらつとありました、説明を七月中行  
いたいということで日程調整していた、六月二十  
六。しかし、二日後の二十八日、環境影響評価の

方法書を山梨、長野両県の知事に送付をした。で  
すから、住民の会の皆さんは、日程調整をしてい  
るさなかに環境影響評価の方法書を送付するとい  
う、その対応に不信を持たれているわけでありま  
す。

是非、方法書の送付、意思決定をした日付、会  
議名、どのような議論がなされたのか資料を出し  
ていただきたいと、これも求めておきたいとい  
ふふうに思います。

最後に大臣にお伺いをしたいというふうに思  
いますけれども、最初に確認しましたけれども、事  
業の賛否にかかわらず、住民の理解が大前提だ  
というふうに思います。住民の疑問、不安に誠実に  
答え切つて、国民に対する不信を払拭することに  
全力を尽くすべきだと思えますけれども、大臣、  
いかがでしょうか。

○国務大臣(赤羽一嘉君) おつしやるとおりだ  
と思います。

くどいようですけれども、先ほど答弁しました  
ように、この中部横断自動車道につきましては、  
国土交通省で定める実施要綱等に基づきまして、  
まず計画段階評価を実施しておりまして、これま  
でに、先ほど言ったように、二回のアンケートの  
実施ですとか七十回以上の地元説明会を開催する  
など地元の住民の皆様にコミュニケーションを図  
りつつ、また、有識者等から成る第三者委員会

も計十回にわたり議論しながら丁寧に進めてまい  
りました。

こうしたことを受けて、この計画段階評価が完  
了したことを受けて、本年五月に山梨県及び  
長野県では都市計画決定の手続と併せて環境影響  
評価の手続を進めることとして、国土交通省に対  
して協力依頼があったわけでございます。

このため、今、国土交通省といたしましては、  
両県と協力して環境影響評価の方法書に関する手  
続を進めているところでございます、私どもは  
この件につきましては一定のプロセスをしつかり  
踏んでいるというふうに認識をしております。

○武田良介君 この中部横断自動車道は、長野県  
側では開通を求める住民が多数という、そういう  
意見が多数だということもかつてはありましたけ  
れども、例えば、先日、十一月十日投票で行わ  
れました南牧村の村長選、そこは沿線なんですけ  
れども、信濃毎日新聞という地元紙が行った出口  
調査見ますと、国が示した一キロ幅のルート帯を  
変更して開通を求める人が二六%、延伸について  
そもそも反対という方も二二%、その見直し、反  
対という意見が半数近くを占めるといふふうにな  
っております、早期延伸開通を望む人は三六%  
にとどまっております。

また、昨年十一月一日にその南牧村で行われた  
住民説明会ですけれども、レタスを始めとして高

原野菜の産地ですけれども、その畑が壊されるんじゃないかということで、農家の方が不安の声あるいは環境破壊を心配する声も多数出されておりました。

住民の理解と納得抜きに強引に進めることは許されないということを指摘をして、質問を終わりたいと思います。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。会派れいわ新選組を代表いたしまして、質問いたします。

私たち障害者にとって、社会的障壁の一つに通アクセスのバリアがあります。今回は、障害者の社会参加を促進するために必要な鉄道の問題を当事者の目線から質問させていただきまます。

まず、資料一を御覧ください。

この写真は、新幹線の車内の車椅子スペースの写真です。現在、一列車の新幹線のうち、一つ若しくは二つしか車椅子スペースが用意されておりません。新幹線の車椅子スペースを利用する場合、資料一の赤矢印の座席を購入することによって隣の車椅子スペースも使用することができます。

しかし、私の場合、座席には座れないのに、車椅子スペースを使うためには必要のない隣の座席をわざわざ買わなければなりません。その上、JRのホームページでは、車椅子の方が車椅子スペースを予約する場合は二日前までに切符を購入す

るようにお願いしますと書かれており、前日や当日では購入ができないような案内がされています。このことについて問合せをしたところ、新幹線に乗る前日までは優先的に車椅子スペースを予約できるとの回答がありました。しかし、当日には一般の方にも販売されるようになってきているようです。

一列車の新幹線には一から二席しか車椅子スペースがありませんので、当日に車椅子の方が新幹線の座席を購入したくても、既に一般の方に買われてしまつて、本来そのスペースしか使うことのできない車椅子の方は利用することができなくなつてしまつてということが多いのです。

ネット上では、車椅子スペースについて、ベビーカーや大きな荷物を置くことができる席というように紹介しているサイトなどもあり、先日、実際に車椅子スペースを利用して見たところ、ベビーカーを置いて使っている人もいました。

車椅子スペースはたった二席しかないにもかかわらず、当日に一般の方に販売してしまつたのでは、車椅子の方が身内の不幸などで緊急に新幹線を利用したいときに車椅子スペースを使えなくなつてしまうことになります。これでは正確には車椅子スペースとは言えないのではないのでしょうか。なぜ車椅子の方が優先的に購入できるのは前日までとされているのでしょうか。車椅子スペース

だというのであれば、そもそも二つしか席がないのですから、当日まで車椅子の方のみ購入できるようにするべきだと思います。

大臣にお伺いします。

この状況を大臣は御存じでしょうか。また、バリアフリー法はバリアをなくすための法律ですが、当日車椅子スペースを使えないのではバリアはなくなりません。この状況は、バリアフリー法に基づく省令や、鉄道会社向けに書かれたガイドラインの車椅子スペースを一列車ごとに二以上設けなければならぬと書かれている部分にも実質的に反していると思えますが、どのようにお考えでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 今、木村委員の御指摘はもうほとんどもつともだというふうに思っております。

まず、そもそも、私、党の部会長のときから、バリアフリー社会を進めるために、これだけ、移動のこととこの議論の中で、JR、特に新幹線は、十六両編成で一席しか車椅子対応がなかったんですね。そのことについて、相当、随分申入れをしたんですけど、それが、去年からかな、去年からようやく二席になったということで、私は大変このJRの対応については残念に思っています。その、たった二席しかないスペースをこういうふうに関制を入れているということは、私は



大変、個人的ではありませんけど、けしからぬ話だ  
というふうには、もう率直に言って、申し上げてお  
きたいと思っております。

省令、ガイドラインにおきまして車椅子スペー  
スを確保するよう義務付けているという目的は、  
車椅子利用者が確実に車椅子スペースを利用でき  
るようにすることを意図しているものでありまし  
て、このような車椅子利用者の皆様のニーズに可  
能な限り応えることが必要であるというふうと思  
っております。

まさに、我が国は二〇二〇年東京オリンピック  
・パラリンピックを目指して、そのレガシーと  
して共生社会の実現ということで、バリアフリー  
の社会というか、ユニバーサルデザインの社会を  
強かに推し進めるといふ政府の強い意思をJR各  
社はしっかりと受け止めてほしいと、あえてこの  
委員会の場で議事録にしっかりと残したいと、こ  
う思っております。

そのことをしない限り、私は、大勢の外国人の  
お客さんから、既に相当ひんしゆくを買っている  
のではないかと。車椅子のスペースだけではなく  
て、あれだけ大きなスーツケースを置く場合ほと  
んどない。収納するスペースって限られています  
ので、これ本当、私、事故が起こってからは遅  
いですし、また、ベビーカーについても大変皆さ  
ん御苦労されていて、そのことによって通行がま

た支障しているというようなことは抜本的な対策  
を講じてほしいと、御質問いただきましたので、  
あえて本委員会で大臣としての発言として申し上  
げたいと思えます。

○木村英子君 ありがとうございます。しっかり  
その辺はやっていただけたらと思います。

次に、新幹線「のぞみ」の例ですが、一つの列  
車に千三百人以上が乗車できるようになっていま  
す。しかし、そのうち車椅子スペースはたった一  
二席しかありません。差別解消法が施行された現  
在において、余りにも車椅子スペースが少ない、  
少な過ぎます。このような状況では、障害者の社  
会参加が妨げられる一方です。

再び大臣にお伺いしたいのですが、来年にはオ  
リンピック、パラリンピックが開催されることにな  
っており、国内の車椅子の方はもとより、海外  
からも車椅子の方がたくさん訪れる予想がされま  
す。例えば、十台以上の車椅子の方が来た場合に  
はまたどのような対応をすることになるのですよ  
うか。教えてください。

○政府参考人（水嶋智君） お答えを申し上げます。

委員御指摘の、例えば十人以上の車椅子の利用  
者が乗車をされるというケースでございますけれ  
ども、これ、まず事例を調べてまいりました。記  
録が残っておりますのが、JR東海とJR東日

本の新幹線ということでございます。その記録  
によりますと、両社合わせまして、合計で、平成  
二十九年度に三件、平成三十年年度に三件、十人以  
上の御利用が一度にあったということございま  
す。

ちなみに、その際にどういう対応をしたかとい  
うことでございますけれども、その場合には、車  
椅子利用者の方々に対して、事前に折り畳み式  
の車椅子で乗車をしていただけるようお願いをし  
た上で、利用者の方には普通席に移動していただ  
いて着席をしていただいて、車椅子は折り畳んだ  
上で車両の後方などに収納したということござ  
いますとか、折り畳み式車椅子での対応が困難な  
方につきましては車椅子スペースや多目的室を御  
利用いただいたということでございます。また、  
このような対応が円滑に行われるように、車内の  
係員の数を増やして対応をさせていただいたとい  
うことでございます。

委員御指摘の、来年の東京、特にパラリンピッ  
クにおける輸送にしましては、選手団、観客で  
車椅子利用の方々がたくさんお見えになるとい  
うことが考えられ得るわけでございますけれども、  
まず、選手団の皆さんにつきましては、これは現  
在、大会組織委員会の方で、バスを中心とした輸  
送計画を検討中でいらっしゃるというふう聞いて  
おります。一方で、観客の皆様などにつきましては

ては、現在、大会の組織委員会からJRに対して、対応方法に関して具体的な御相談を行っていたらいているところであるというふうに承知をしております。

国土交通省としても、必要な協力をしっかりと行つてまいりたいと考えておるところでございます。

○木村英子君 ありがとうございます。

座席に座れる方も多いとは思いますが、私のように車椅子から降りることができない乗客にとつては、スペースの確保というのはとても重要な問題になります。

次に、資料二を御覧ください。この写真は、私が東海道新幹線に試しに乗つてみた際の写真です。私の車椅子が通路の半分を塞いでいるのが分かると思いますが、そのために通行人が横向きにならないと通路を通ることができなくなっています。そこにはお土産などのカートとかも多分通れないというふうに思いますが、再び大臣に今後の改善をお願いしたいと思います。

一つは、車椅子スペースの購入について、当日でも車椅子の方が優先して購入できるようにしていただきたいです。二つ目には、席の数についても、現状の数では足りないのです、省令を見直して数を増やしていただきたい。最後に、大型の電動車椅子など、多様な車椅子に対応できるようにス

ペースも含めての改善をお願いしたいと思います。お答えをお願いします。

○政府参考人（水嶋智君） まず、通路の事実関係だけ、私の方から先にお答えをさせていただきます。

委員からいただきました、この通路を塞いでしまふということ、ちよつと私ども調べさせていただきます。

恐らく、この写真から推察するに、この新幹線の車両がN700のAという現行の車両でございます、この車椅子が入つて、恐らく推定で三十二センチぐらいの隙間しか確保できていないんじゃないかなというふうに思われます。これ、今のルールでは車椅子スペースで七十五センチを車両の中に確保するようにということをしておるんですが、実際こういうふうな形で通路の幅が三十センチぐらいになってしまいますと、普通の方も横を向いて通つたりとか、非常に通りにくい状態になってしまつていくということだと思います。

このため、私もガイドラインを改正をしております、令和二年四月以降の新造の車両につきましてはこの幅が四十センチ以上確保できるようにしなければいけないというふうにガイドラインを改正をしたところでございまして、来年の四月以降に新たに導入される車両につきましては少な

くともその部分は改善をされる予定になつておるところでございます。

事実関係だけ、まず申し上げたところでございます。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 私、かつて障害を持たれている知人からこのバリアフリー法の作成をしたときに御指摘をされて今でも忘れられないことがございまして、新幹線を利用するときには、前日に新幹線あした何時に利用するという連絡をしなければいけない。そうすると、屈強な駅員さんが四人から六人いて、車椅子を両脇に抱えられて階段を上つたと、当時はエレベーターとかエスカレーターが完備していない時代でしたから。そのときに何が一番困るかという、周りのお客さんからじろじろ見られるんだと。障害を持つている我々でも人格とか基本的な人権とかということはあるって、そういうことを本当に政治家は分かっているのかという指摘を受けたことは生漕忘れられない指摘でありました。

そういった観点がやっぱり一番大事なのであつて、バリアフリー政策というのは、この前も言ったかと思いますが、福祉的な施してみたいな感覚でやっていたらずつとこういう問題、課題は解決しないというふうに私は思っておりますので、このことは、本当にJRについてはもう一度抜本的にしっかりと見直すように、その見直しの際には

障害者の団体の皆さんの声を直接聞くようにということを強く求めるといふふうに決意をしております。興奮し過ぎてちよつと、ほか何か答えてないのかな、ということですね。それで大丈夫ですか、ほかは。

ですから、ユニバーサルデザインというのは障害者の方も健常者の方も皆同じだということであり、我々だっていつその立場になるか分からないという、そういった角度で物事を進めていかなければいけないと。思い違いをしている業界団体はもう一度考え方を一掃していただきたいと思っておりますし、そう指導したいと思っております。

以上です。

○木村英子君 ありがとうございます。

障害を持つて車椅子を利用している人たちは、やはり心のバリアの面でもありますし、やっぱり人に迷惑を掛けてしまうんじゃないかと思つて利用を控えてしまうような方も増えておりますので、やはり早急に合理的配慮を進めていただけたらと思います。

無事にやつぱりパラリンピックが事故がなく、そして安全に行われるように思っておりますので、是非大臣には一度視察に行つていただいて、実際に車椅子に乗られてやつていただけると、かなり揺れもひどいですし、そういうのをしていただ

たらと思つております。

質問を終わります。以上です。

○上田清司君 今回は、河川災害対策について絞つて大臣を中心に御質疑をさせていただきたいと思ひます。

まず、秋口の十五号、十九号を始めとする災害に関して、多くの国民が被害に遭われ、大変な苦しい思いをされました。心からお悔やみを申し上げ、また、頑張つていただきたいと激励したいと思います。

まず、十九号に限つて申し上げたいと思ひますが、新聞報道などでは、百四十か所、七十一河川、そのうち百十二か所の六十二河川で、まさに支流と本流が合流するところで決壊をしたというものがございましたが、この事実関係について確認したいと思ひます。

○政府参考人(五道仁実君) お答え申し上げます。

今回の台風十九号では、国管理河川十二か所、国管理河川百二十八か所の合計百四十か所で堤防が決壊するなど、広範囲で浸水被害が発生したところでございます。国管理河川の堤防が決壊した十二か所については、現在、各堤防調査委員会で決壊要因を究明しており、荒川水系越辺川、都幾川、那珂川、久慈川、阿武隈川の十か所において、越水が堤防決壊の主要因であり、うち二か所は、

併せて浸透による影響も排除できないとの見解を受けているところでございます。

また、その他の堤防決壊箇所についても、現在、国土技術政策総合研究所等の専門家と連携して調査、分析を進めているところでございます。百四十か所の堤防決壊のうち約三割、四十四か所で支川が本川のバックウォーターの影響を受けて、背水の影響を受けて決壊した可能性があるというふうに考えられます。また、その他の箇所についても、合流の形状や河道の湾曲など、堤防決壊メカニズムについて更に調査、検討を、分析を進めてまいりたいと考えてございます。

国土交通省といたしましては、これらの分析、調査の結果も踏まえ、更なる堤防強化策等を検討し、その整備を着実に進めてまいりたいというふうに考えてございます。

一部報道との違いということでございますけれども、新聞報道では、堤防の合流点の上下流一キロとかという形の分析でございますけれども、今お話をさせていただいたのは、背水の計算をしたりと、か、そういうことで詳細に検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○上田清司君 基本的には、こうした堤防の決壊のメカニズムというのは学術的にも経験的にも一定程度はもう分かっていると、更にそれを専門的に検証していくということだといふふうに承りま

したが、これ、幾ら検証しても限りがない部分がありますよね。

一定程度の決壊のメカニズムを確認していれば、今後はむしろその手当てをどうするかということに力点を置かないと検証ばかりして終わってしまうという形になりかねないんですが、この点については、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 実は、昨年の西日本豪雨災害で岡山県倉敷市の真備町の災害の例がまさに上田委員御指摘のとおりでして、国管轄の小田川と高梁川が合流をする、これ大変大きな川の合流でして、私が承知しているのは、当時からこの合流地点というのはやっぱり危険度が高いと。

そのところの近くに県河川の三本ぐらい支流があって、結局そこからバックウオーターであの大災害が起こってしまったということでございます。当時から、その合流の、結局、今その合流を河口で付け替えているんですね。大変大きな工事なんですけれども、こうした工事は予定をされていたと承知していますが、その予定が去年の秋口だったというふうに聞いておりますが、その前にこの災害が起きてしまったと。

ですから、なかなか河川の工事というのは一朝一夕でいくような簡単な工事じゃないということとか、また、それまでは国の予算に県や地方自治体の予算が追いつかないとか財政的な問題もあつ

たかと思いますが、この緊急三か年対策では、国、県、市一体となって、計画的にどこが一番重点的なのかということを集約して順序をもってやっていくということも相当意図していると思っております。そうしたことができるだけのように、集中投下をしてリスクを取り除いていくということが賢明かというふうに思っております。

○上田清司君 大臣もこの席でもしばしば言っておられますが、気候変動、異常気象がますます激化する可能性が高いんじゃないかと思わざるを得ないと、そういう認識でスタートしていかざるを得ないというふうに私は思っておりますが、この考え方には変わりはありませんか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） これはもう押しなべて、一連の災害現場も二十数か所行っておりますが、全てにおいて気候変動によって災害の激甚化、頻発化、そしてその結果の被害の甚大化ということももう共通しておりますし、誰もが気候変動によつて、これまでは一年分の雨量が一晩で降るとか、また台風の風速が五十メートル以上本州で吹くというのとはなかなか経験のなかったことですが、それが当たり前に起きてしまっても誰も不思議に思わないという状況になっておりますので、そうした気候変動によつて、例えば降水量がどれだけ増えると洪水の確率がどうなるかということをやつぱり河川ごとに分析をしながら、それに対応でき

る防災・減災対策をつくらなければいけないし、それを目標にやっていきたいと、こう考えています。

○上田清司君 御案内のとおり、関東平野は、利根川、荒川を中心に、大きな川とその支流とか、あるいは農業用水も含めた形で縦横無尽に河川が配置されております。こうした比較的小さな河川は県や市町村が管理をしているところですが、大雨が降るとこの排水を大きな川の方に受け止めていなくなっちゃいけないわけですが、大きな川そのものがもう増水して受け止めることができないと。そうすると、まさに小さな河川は耐え切れずに越水する、あるいはまた合流地点などがえぐられて決壊していくという、こういう枠組みになつてきております。

そこで、いろんな考え方をに入れていかざるを得ないんじゃないかと。私は、例えば建築基準法の災害危険区域あるいは立地適正化計画などを活用して浸水想定区域に適用して、より、何というんですか、安全弁を増やしていくような仕組みを思い切つてやっていかなきゃいけないんじゃないかと。これはまた制度の運用あるいは法改正が必要なのか、そこまで詳しく私も見ておりませんが、実は、埼玉県の県土整備の事務方の責任者が、この点を踏み込んでいただくとまた一歩災害対策が進めることができるというような提案を私にして

おりますので、この点について国土交通省としての考え方を、事務方で結構ですので、教えていただきたいと思います。

○政府参考人（北村知久君） 近年の自然災害を踏まえ、増大する災害リスクに対応するためには、委員御指摘のとおり、都市計画による開発規制、立地誘導等をハード対策と併せて行っていく必要があると考えてございます。

委員御指摘の建築基準法の災害危険区域でございますが、こういった浸水に危険の著しい区域とすることを地方公共団体が条例で指定してございますけれども、こういった区域につきましては、都市計画法に基づく開発許可制度において原則として宅地開発を禁止しているところでございます。また、いわゆるコンパクトシティーのための立地適正化計画におきましては、国が定める運用指針で、浸水想定区域等については災害リスクや警戒避難体制の整備状況等を総合的に勘案し、適当でない判断される場合には原則として居住誘導区域に指定しない、要はそちらで居住することを誘導しないというような取組を行っているところでございます。

こういった考え方に基づいて、例えば兵庫県の西脇市等では、居住誘導区域の設定において一定以上の深さで浸水する、そういった区域についてはこの居住誘導区域から除外するというようなや

り方で土地利用の観点からの取組を進めているところでございます。

○上田清司君 ここで二番目のところにまた戻りますが、検証も大事なんです、手当てがもつと大事だと。丁寧な検証もしていただきたい部分もあります、手当てが必要だと。そしてまた、予算にも限りがあると。そして、全国各地域、全て少しずつ整備をしていくと、時間が掛かって全てが駄目になるというふうに私は思っています。

埼玉県などでは、大変恐縮ですが、私、道路などについては全部点数付けをしまして、地域の発展につながるかとスピード化が可能になるとか、そういう幾つかの項目を全部点数化して、上位三分の一に道路予算の三分の二をつぎ込む。したがって、上位の三分の一は六年掛かるものが三年で片が付くと。残りの三分の二は、申し訳ありませんが、残った三分の一でやりますので、今度は六分の一のスピードになるんですね。本当はゼロにしたいぐらいなんです、そういうわけにはいきませんので、市町村長の顔もありますし、議員の顔もありますので。しかし、確実にスピード感を持って完成が、急いでいくという形になります。同じように、道路だけではなくて、いわゆる危険橋梁、耐震改修のための点数付けをして、より重要なところ、より危険なところから早くやるという仕組みをやって、もう終わったところだけ

れども、同じように、この河川の整備、危険箇所はもう一定程度分かっていくわけですから、それは更に丁寧な検証も必要かもしれませんが、予算にも限りがありますので、そうした予算を重点化して点数化しながら、一定程度、上位のところにより早く整備をしていくというような手法を大臣のイニシアチブでやっていったらより安全な国土ができる、こんなふうに私は思っているところですが、大臣の考え方を伺いたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 上田先生おっしゃられるとおりだと思いますが、なかなかその実行においては、その先ほどの三分の一、三分の二、三分の二の地域の納得をさせるのは大変難しかったんじゃないかなと。さすが名知事を何年もやられた上田先生の発想だなということだと思います。

今回、一連の被災地を視察しながら、元々危ないと言われている地域が大半やられているんですね。やっぱり本当に地元でいた人たちはあそこには住まない。ちよつと言葉は難しいんですが、そういうところが宅地開発されていたり、商業地になっていたりと、結局そこが浸水してしまつた。それはハザードマップでも結構明らかに立証されているわけで、本当に危ない地域というのはまあある意味では相当分かる。

ただ、そこに対して、局長から答弁がありました

たけれども、規制が掛かっていない状況のところをどう規制していくのかということは、これは現実に住まわれている方がいらつしやる中で大変ですけれども、大変大きな災害から国民の皆さんの命と暮らしを守るためには、これまでではない相当踏み込んだ制度改革をしなければいけないのではないかと、そういう思いで様々な検討会を立ち上げたところでございますので、しっかりとそうした議論を進めていきたいと思っております。

限られた、なるべく限られたというのを大きな財源にしなければいかぬと思っておりますが、しっかり予算を確保しながら、各地方地方が中長期的に責任を持って、その地方でどこが一番危ないのかどうなのかという重点を決めて対応ができるように、国として精いっぱい予算獲得に目指して頑張りたいと、こう思います。

○上田清司君 地方にその順位付けを振られたところですけれども、しかし、最終的にやはり国の責任の中で一定程度の枠をしていただかないと、なかなかその辺はつらいとありますので、より規模の大きいところが決めたという話だと地元的には納得しやすい、余り近いところで決めたという話は非常にづらいですね。まさによく言うところの迷惑施設とかそういうところが、本当は迷惑でもない、本当に必要なものなんです。たまたまそういう言い方をされたら、決定者が小

さければ小さいほどなかなか決定ができないというところがありますので、この点は是非踏まえていただきまして、リーダーシップを取っていただきたいと思っております。

終わります。ありがとうございました。

○委員長（田名部匡代君） 本日の調査はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後零時五十七分散会