

発言表

国土交通委員会

白石しら洋よう一いち君きみ（立憲）

齊藤さいとう鉄夫てつお 国土交通大臣

政府参考人

国土交通省

廣瀬ひろせ水管理・国土保全局長

石坂いしか住宅局長

村田むらた鐵道局長

海谷かいや海事局長

稲田いなだ港灣局長

気象庁 森もり長官

1. 2024/4/17豊後水道の地震と南海トラフ地震との関連性精査を！

◇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 白石洋一です。

齊藤大臣、よろしくお願ひします。
まず、四月十七日に発災しました豊後水道の地
震についてですけれども、被害は、死者が出ない
ということ、本日に不幸中の幸いでありました
が、懸念するのは、これが巨大地震と関連がある
んじゃないかということなんです。

それで、巨大地震との関連性については、今政
府である仕組みとしては、マグニチュード六・八
以上の地震があった場合は、評価検討委員会、南
海トラフ大地震との関連性を評価するということ
ろに特化した委員会があつて、それを開催するこ
うなことになっています。

今回の豊後水道の地震はマグニチュード六・六
ということ、ですから、先ほど申し上げた六・
八と六・六、〇・二の違いでしかないわけです。
小さいことは小さい。でも、非常に、〇・二の差
です。念のためにこれは精査して、その評

価を公表すべきではないか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 四月十七日の地震と南海
トラフ地震との関連性につきまして、地震の翌
日に臨時に開催された政府の地震調査委員会にお
きまして、今回の地震活動により南海トラフ沿い
の大規模地震の発生の可能性が非常時と比べて相
対的に高まったと考えられる特段の変化は観測さ
れていない、このように評価されたところでござ
います。

その上で、気象庁では、二十四時間体制で南海
トラフ沿いの地震活動等を監視するとともに、有
識者による南海トラフ沿いの地震に関する評価検
討会を毎月開催し、大規模地震発生の可能性の高
まりを評価しております。

今回の地震に関しましては、五月九日の定例の
評価検討会において、地震調査委員会の評価や、
より詳細に解析されたデータを基に、しっかりと
検討を行い、結果について直ちに公表してまいり
たいと思います。毎月行われております。六・六
ということでございますので、毎月の委員会にか
けるということでございます。

今、私、委員会の報告書を、平常時と比べて相
対的に高まったと考えられる特段の変化は観測さ
れていないと述べるところを非常時と答えたよう
でございます。平常時と比べて相対的に高まった
と考えられる特段の変化は観測されていないとい
うことでございます。済みません。

○白石委員 平常時と比べて相対的に高まったと
考えられる特段の変化は観測されていないという

2. JR四国の経営支援、四国新幹線について

翌日に出された地震調査委員会、これは文科省の
管轄で、日本全体の地震のことは見ています。私が
お願ひしているのは、南海トラフに特化した国交
省さんの評価検討委員会、これを念のためにして
ほしいということなんですけれども、それは、直
後にはしていないけれども、五月の九日、毎月行
っている、そこでしっかりと見て、その結果は公表
していただくという答弁、確認させていただきま
した。よろしくお願ひします。

次の質問です。JR四国の将来についてです。
私が、このJR四国、もちろんこれは四国の公
共交通の担い手の柱であります。しかし、その経
営の見通しがなかなかつかないということが原因
だと思ふんですね。で、自己都合退職者が増えて
いるということなんです。

これから六年間でリタイアする年齢の方が多く
なるのに対して採用しないといけない。でも一方、
自己都合退職者が非常に増えているということ、
これはやはり、経営の見通しをちゃんとつけてあ
げないと、働いている人にとつても不安で、やは
り別の道を選んでしまう、こういうことにつなが
っているんじゃないかと思ふんです。

今走っている経営計画、そして、その前提と
なる支援パッケージというのは、令和三年、二〇
二一年からのものです。これが作られたのは、そ
の前、コロナ前に議論して作られたわけですが、
やはり、今、コロナ明けとはいえず、コロナ前と比
べて八割の収入しか戻っていないですということ
なんです。その八割ということで、営業収益、
営業損益、つまり、本業のところでは状況が悪いと

JR四国の経営支援

いうところになっていきます。

お願い、質問なんですけれども、政府としても、地域公共交通の担い手であるJR四国に対しての、経営安定資金であるとか、あるいは税制であるとかで、持続可能な、見通しのつく経営支援をしていただきたいんですけども、大臣、いかがでしょうか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 JR四国は、経営自立に向けて、長期経営ビジョンと中期経営計画を策定し、それらに基づく取組を進めているところでございます。

国においては、これらの取組を促進するため、令和三年に改正された国鉄債務等処理法などに基きまして、鉄道・運輸機構の借入れによる経営安定基金の下支えや、実質的な基金の積み増し、それから省力化、省人化に資する設備投資に必要な資金の出資などの支援を行っているところでございます。

加えて、JR四国に対する固定資産税の軽減等の税制特例についても、継続して措置しております。

国土交通省としては、JR四国の経営自立化に向けて、引き続き必要な支援を行うとともに、適切に指導監督してまいりたいと思います。

○白石委員 今大臣がおっしゃった支援は、決まっているものですね。決まっているものにかかわらず、必要と見れば追加的に支援を是非柔軟に検討して、支えていただきたいと思えます。

そして、見通しがないということの原因の一つは、新幹線のこともあると思うんですね。

次の新幹線

次の新幹線、四国に誘致するというところで、いろんな誘致活動が行われております。この四国新幹線を質問の前に、この三年間の直近の新幹線整備の事業資金というのはどういう推移だったでしょうか。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。

ここ三年間の整備新幹線の事業につきましましては、まず、令和四年九月に、九州新幹線西九州ルート、武雄温泉―長崎間が開業し、また、先月、三月十六日には、北陸新幹線金沢―敦賀間が開業したところでありまして、現在、北海道新幹線新函館北斗―札幌間について工事を進めております。

これらの事業費と国費につきましては、令和四年度から令和六年度の予算におきまして、国費については毎年約八百四億円が計上されており、また、事業費については、令和四年度は二千四百億円、令和五年度は千九百四十億円、令和六年度は二千二百七十五億円が計上されております。

さらに、現在、北陸新幹線敦賀―新大阪間及び九州新幹線西九州ルートの新鳥栖―武雄温泉間については、議論、検討を行っているところでございます。

○白石委員 国費としては八百四億円で、そして、全体としては、これは地方負担とか貸付料の整備への充当というのがあると思うんですけども、それらを加えたものでいうと二千億円で推移しているということだと思えます。

それを四国の目で見ると、この調子でいって、先ほどおっしゃった北海道、北陸、九州が終わるのを待っていたら、社会の状況は相当変わっているんじゃないかということなんです。それが完成するのを待ってられない。

次の整備新幹線路線を決めるのであれば、早く決めて、早く着工して、国費だとか事業費は、それは前倒しになるわけですから、この金額は増えると思いますけれども、そうでなければ意味がない。早く着工し、そして使えるようにしなければ、社会が変わってしまう、地域社会が変わってしまうということを懸念しているんですけども、大臣、その点いかがでしょうか。

○齊藤（鉄） 国務大臣 私も、地方出身でございますので、そのお気持ち、白石議員の気持ちはよく理解できるところでございますが、四国における新幹線につきましては、四国新幹線及び四国横断新幹線が基本計画路線として位置づけられております。この基本計画路線は全国にございます。全国から御要望をいただいているほか、各地域において様々な調査が行われ、四国におかれても熱心な議論が行われている、そのように承知しております。最近では、四国知事の意見がまとまったというようなニュースも聞いていらっしゃるところでございます。

一方で、今後の新幹線整備につきましては、まずは、北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線、まだ整備を進めているところでございます。各整備計画路線の計画な整備にめどを立てることをまず優先させていきたい、この方が優先すべき課題である、このように考えております。

国土交通省としても、幹線鉄道ネットワーク等に関して調査を行ってきており、全国の各地域か

エレベーターや構内踏切設置支援を

ら御要望をいただいている基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後の方向性について、引き続き調査検討に取り組んでまいりたいと思えます。

○白石委員 今やっている北海道の工事をやり上げて、北陸、九州のめどをつけてからと。このめどをつけてから、このめどのところの基準をもっと下げていただいて、せめてもう一、二年のうちに決めていただかないと、四国だけじゃない、ほかのところからも要望が出ている、そのBバイCもずんずん変わっていったらと思うんですね。ずれていっていると思います、多分、下の方に。だから、社会が変わらないうちに見直しをつけて、そして、ここで生活していく将来像がイメージできるうちに決めて、着工していただきたいと改めてお願い申し上げます。

次の質問です。
これは、JRのエレベーターの設置から端を発しているんですけども、バリアフリー化です。駅の乗り降りに階段を使わないといけないというところが全国にまだたくさんあると思いますけれども、それがやはり障害者の合理的配慮からして問題ですし、年配者が増えてきている地方にとっては、電車に乗りたくないということになりかねません。

そこで質問なんですけれども、このバリアフリー化のために、例えば、エレベーターじゃなくても駅の改良によって、スロープなどを使って、構内踏切も一つの解消手段としてあるんじゃないかと思うんですけども、それに対する政府の支援も

同時にやはりするべきだと思うんですけども、政府、いかがでしょうか。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。鉄道駅のバリアフリー化でございませうけれども、全ての人が安心、安全に鉄道を利用できるようにするために大変重要な施策でございませう。

バリアフリー化の推進のため、国土交通省では、鉄道駅のバリアフリー施設の整備に対しまして補助を行っております、補助率は事業費の最大三分の一が基本となっており、バリアフリー法に基づく基本構想を作成した市町村の鉄道駅に対しましては、最大二分の一まで拡充しているところでございます。

今先生御指摘の、地域の実情に合いましたバリアフリー対策、これは様々ございますので、こういったものについても現在支援の対象としておりまして、まずは地域の関係者間で協議をいただくことが重要と考えております。

国土交通省としても、その検討状況を踏まえつつ、必要な協力や助言を行っているところでございます。

○白石委員 ちょっと明確にしたいんですけども、バリアフリー法で対象としている、すぐエレベーターというふうに結びついてしまっているんですけども、私が申し上げた構内踏切も、先ほどおっしゃった、上限三分の一、基本構想があれば二分の一、この対象になるというふうに捉えていいんでしょうか。確認です。

○村田政府参考人 お答え申し上げます。先ほど、ちょっと不十分なお答えだったかもし

れませんが、今先生御指摘の構内踏切、こういったものによる段差解消につきましても支援の対象ということで私どもも取り組ませさせていただいております。

○白石委員 承知しました。よろしくお願ひします。

だんだん高齢者が増えてきて、でも、やはり電車に乗って遠くに行くことはありますので、そういった配慮、加えて障害者の社会活動にも資する形で駅というのを改良する支援をお願いしたいと思えます。

次の質問です。海運についてです。

トラックの代替手段として、モーダルシフト、海運を活用する、あとはJR貨物も含まれますけれども、このモーダルシフトによって今後十年間で倍増をするんだという目標を政府は掲げていますし、そもそも、内航海運というのは、カボタージュ、つまり、自国船籍によって内航海運は賄うんだ、運航するんだという方針があります。

一方、それが不安視されるその一つは、内航海の船員不足です。この内航海の船員不足に対して、政府はどのような打ち手をもって実行されていませうでしょうか。

○海谷政府参考人 委員御指摘のとおり、物流二〇二四年問題への対応といたしまして、内航海運にはモーダルシフトの受皿としての役割が期待されていると認識してございます。

国土交通省におきましては、令和三年に、海上運送法等の一部改正法、いわゆる海事産業強化法によりまして、より内航海運を入職しやすい職場

にすると、この観点から、船員の働き方改革、あるいは、内航海運の生産性向上等を図る、こういった観点から、船員の労務管理の適正化、荷主への勧告、公表制度の創設、引継ぎや操練の時間を労働時間の上限規制の例外としないこととする等の措置を講じたところでございます。

最近十年間を見ますと、若年船員は、数、割合とも増えています。全体として内航船員の数も増加しているというところでございます。

ただ、この船員の働き方改革等の影響もありまして、また、船員がより労働環境の整った事業者への就労を志向する、こういった傾向も相まちなして、個別には内航船員の不足感を感じている事業者も存在しているものと受け止めております。

ただ、内航海運全体の輸送需要は全体としては現在のところ漸減傾向にありまして、現時点においては国内物流に大きな支障が生じる状況にあるとは認識しておりません。

しかしながら、今後、一層の生産年齢人口の減少が見込まれる中で、内航海運が、安定的な国内物流の確保のためにその機能を十分に発揮し、モーターシフトの受皿としての役割を果たすためには、内航船員を確保するための対策にこれまで以上にしっかりと取り組んでいくことが重要であると考えておりまして、国土交通省といたしましては、独立行政法人海技教育機構などの船員養成機関におきまして安定的な内航海運の船員の養成の推進、それから内航海運事業者における船員の雇用、育成に対する支援、これは今までも講じておりますけれども、これを着実に実施していくこと

4.砂防ダムの土砂取り除きを！

に加えまして、通信環境の改善、あるいは作業の効率化等の労働環境の改善、荷主との関係改善を通じた内航海運事業者における船員の雇用や労働環境改善の原資を確保するための対策、これらを一層進めること等を通じまして内航海運の船員の確保に取り組んでまいりたい、以上のように考えさせていただきます。

○白石委員 局長、今のところは足りている、これからも着実にということですが、先ほど冒頭申し上げたように、モーターシフトをこの十年間で倍増させるんですよね。それに足りないんじゃないかということも申し上げているんです。それを倍増させるんだとしたら、うちでも相当力を入れないといけないというふうに思っていますね。

先ほどおっしゃった内航船員確保事業、これは年間三千七百万円ということなんですけれども、非常に少ないと思います。やはりここを充実させて働きやすい環境にするということと、あとは、やはり船員の資格を持つて卒業する大学、専門学校への支援、授業料無償化、これは一般の大学以上に無償化、あるいはその生活費とか、そういったところも含めて支援していった方がいいんじゃないかなど。でなければ、十年間で倍増できないんじゃないかということも申し上げさせていただきます。

次の質問です。
砂防堰堤ですね。大雨が頻発していますから、そのときに土砂崩れを防ぐのが砂防堰堤です。砂防堰堤というのは、住民の人がなかなか見づらい。これが川だったら、堤防から見ると、川底が

上がっているとか、草が生えている、ぼうぼうだ、木まであるぞということでは通報しやすいんですけど、砂防堰堤はやはり住宅地からちょっと山の方にあるから見づらいということで。でも、私も、住民の方からの相談があつて行ったところは、砂防堰堤が満杯になっていたところがありました。

そこで、私は質問するんですけども、政府の方でこの砂防堰堤をどのように管理しているのか、管理システムといったものは機能しているのか、確認させていただきます。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。
国土交通省では、砂防堰堤の維持管理を効率的かつ計画的に行うため、国土交通省河川砂防技術基準維持管理編、砂防編を策定し、定期点検等において砂防設備の堆砂状況の把握を行い、施設の機能を確保するために必要な場合は除石を行うこととしております。

また、堰堤の堆砂状況や施設の損傷状況などの点検で確認すべきポイントをまとめた、砂防関係施設点検要領案を策定し、都道府県に通知しております。この点検要領では、堆砂が進んでいる堰堤について定期点検の頻度を上げて実施することを記載しております。これらを基に、管理者である都道府県が適切に施設管理を行っていることを承知しております。

また、豪雨により多数の土砂災害が確認された場合には、その都度、土砂災害警戒情報が発令された都道府県などに臨時の点検を実施するように通知をしております。

今後とも、これらの取組を徹底してまいりたいと思います。

○白石委員 この定期点検と臨時点検があつて、それでパトロールしてもらっているということなんでしょうけれども、実際、この前の豊後水道地震でも点検していただきました。

私がお願したいのは、この点検のトリガー条項、トリガーとなるものを明らかにして、先ほど土砂災害警戒情報などというふうにおっしゃいましたけれども、もっと明確な累積雨量であるとかで、一定以上になったら必ず見るというふうにして、そのハードルを下げて、パトロールの頻度を上げていただいて、そして土砂災害を防ぐということを徹底していただきたいと思えます。多分、この点検要領というのでも昔作ったんだと思えますけれども、この大雨が頻発する時代に合わせて、その強化というのを図っていただきたいと思えます。

次は、愛媛県なんかは、特殊土壌と云って崩れやすい土砂で覆われているんですね。そういった地域、まだほかにもあります。主に西日本を中心にあるんですけども、そういったところに対しての予算等の配慮というのはあるんでしょうか。

○廣瀬政府参考人 お答え申し上げます。特殊土壌地帯で砂防堰堤等を新設する場合には、後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律の対象となり、事業費に対する国の負担割合を引き上げるところでございます。

堰堤の除石については、管理者である都道府県が実施する際に、緊急浚渫推進事業債を活用する

5. 所有者が廃屋化を防ぐ意思と多少の資金があるうちに老朽危険空家除却を！

ことが可能です。また、大規模な自然災害が発生した場合には、緊急災害対策派遣隊、いわゆるT E C—F O R C E が堰堤の臨時点検を行うなどの支援を行っているところでございます。

国土交通省としては、崩れやすい特殊土壌地帯を有する地域における堰堤の整備や管理にしっかりと取り組んでいく必要があると認識しており、引き続き、各県に対して土砂災害を防止するための必要な支援を行ってまいりたいと思えます。

○白石委員 造るときは特別扱いがあるということなんですけれども、特に私が心配している維持管理ですね、満杯になったらちゃんと採石するところについては配慮を予算づけのときにしていただきたいと思えます。これは制度になっていなくても、それは政府の方で毎年予算を策定するときにできるでしょうから、お願いしたいと思います。

次の質問は、老朽危険空家です。老朽危険空家、廃屋が出て、どうしようもないときになってから相談する、慌てふためいて、どうしようかということになって。でも、そのときには、相続人がもう何十人にもなっていて、居場所も分からないし、彼らはやる気もないということ、ずっと放置されてしまっているということになって。じゃ、特定空家に指定して、行政代執行をするかという、なかなかそこまで踏み切れないというのが現実だと思えます。

それで、除去に対して所有者が、これを除去しよう、意思と能力、意思と多少の資金負担ができるという人に対しては、積極的に除去、更地化

を進めていくべきだと思うんですね。それに対しての国交省としての予算づけ、そして、もうキャンペーンにして、あらかじめ空家を防ぐために除去、除却、更地化を進めましょうということを進めるべきだと思うんですけども、政府はいかがでしょうか。最後の質問になります。

○長坂委員長 石坂住宅局長、答弁は簡潔に願います。

○石坂政府参考人 お答えいたします。昨年改正されました空き家対策特別措置法のほか、空き家対策総合支援事業、あるいは税制によって空き家の除却等に対して支援を行っているところでございます。

こうした取組により、空き家の除却や修繕等の実績は、平成二十七年から令和五年三月までの累計で、十七万件となっております。

税制、空き家対策特別措置法、支援事業、こうしたことを総合的に行うことによって、地方公共団体と協力しながら、引き続き、空き家所有者に対する除却等の取組を促してまいりたいと考えているところでございます。

○白石委員 予算増を是非お願いします。終わります。