

○山口委員長 次に、白石洋一君。

○白石委員 立憲民主・国民・社保・無所属フォーラムの白石洋一です。

### 1 用途地域による建築物制限の緩和

まず、地方での住居、建築物をどうつくっていくかということを質問したいと思います。

今、用途地域によって建築物制限があると思います。このことによって町並み、景観の維持をしている。これは首肯できるものですが、その地方の町並みの中で、空き家、廃屋が一番望ましくないということ、逆に言えば、そういう状況の中で建築物、建物を建てる、ましてや、そこを使って事業をしようとする、そういったところは大切にしていけないといけないんじゃないかなと私は思うんです。

そんな中で、この建築物制限というのを見ると、住居地域、特に中高層の住居地域というのは非常に規制が厳しくて、こういったところを緩和してほしい、ここで事業をやるんだと、やる気がある方もいらっしゃるんです。貴重な方々なんです。そういった方々の声に応じて建築物

制限を緩和していく必要も出てきているんじゃないか、時代の流れで。  
ここについて、国交省としての御所見はいかがでしょうか。

○**淡野政府参考人** お答え申し上げます。

建築基準法に基づく用途制限におきましては、地域における住居の環境の保護あるいは業務の利便の増進を図る観点から、市街地の類型に応じた建築規制を行っておりまして、地方公共団体が都市計画で定める用途地域に応じ、建築することのできる建築物の用途、規模等が定められているところでございます。

一方、用途制限上、原則として建築できない場合でありまして、地域の実情に応じまして、特別用途地区内における条例による用途制限の緩和でございますとか、良好な環境等を害するおそれがないと認められる場合の特定行政庁による特例許可などによりまして、いわゆる自治事務として**地方公共団体の判断により建築を可能とすることができ**ることとなっております。

○**白石委員** 自治体の事務として特例とかあるいは適用除外を認めることができるようになってきているということなんですけれども、地方の実際を見てもみますと、そこに、**地方でその分例外を認めていいよと言っても判断に苦慮する**。さらには、やはり専門家、建築主事という方々も人数が限られていますから、なかなか、やる気があって申請しても認められないというのが実態です。

そこをどうやって、国としても、地方創生という観点、ましてや人口減少で空き家が出てくるというのを防ぐ観点からも、後押ししていく必要があると思うんですけれども、その点で国交省はどのようにされていますでしょうか。

○**淡野政府参考人** お答え申し上げます。

用途制限上、原則として建築できない場合でもございましては、建築を可能とする特例許可の運用につきましては、まず、**特例許可の実績について国が調査を行った結果を情報提供**いたしますとともに、特定行政庁等による会議におきまして、国より、参考となる許可の事例を紹介さ

せていただくことなどを通じまして、適切な運用に資する情報の提供、共有により、的確かつ円滑な運用を推進しているところでございます。

さらに、昨年建築基準法改正により、これまでの許可の実績を踏まえまして、日常生活に必要な建築物であって一定の基準に適合するものにつきましては、建築審査会の同意を経ることなく住居系の用途地域への立地を許可することが可能となり、**手続の簡素化、迅速化**が図られたところでございます。

国といたしましては、行政庁において用途制限の的確かつ円滑な運用がなされるよう、引き続き支援をしてまいりたいと存じます。

○**白石委員** 国交省さんも努力しているということなんですけれども、今度、次に北村大臣にお伺いします。

この観点から、つまり、地方で新たに、クリエイティブに、創造的にこんなことをやりたい、でも、今、建築制限があってそれが認められない、こういったことを地方創生の担当大臣として、規制のあり方について

て、方向性についてお伺いさせていただきます。

○北村国務大臣 お答えいたします。

人口減少や少子高齢化が全国的に進行する中で、地方創生の観点からも、委員御指摘のとおり、増加する空き家、空き地等について、時代の要請や地域の実情に応じて、よりふさわしい使い方を柔軟にできるようにすることが重要であると存じます。

例えば、多くの住宅団地では、良好な住居環境を保全するため住居専用地域が指定されていますけれども、住宅団地の再生に向けて必要な生活利便施設など、多様な用途の導入が困難となっている場合が現実にあるようでございます。

そこで、今国会におきまして、住宅団地再生に必要な用途規制の緩和  
手続の創設等を含む地域再生法の改正法案の御審議をお願いいたしているところでございます。

このような取組を進めていくことにより、地域や時代のニーズを捉えて、地方の魅力を一層向上させるように推進してまいりたいと考えておるところでございます。

以上です。

○白石委員 その方向でお願いします。

生活に必要な利便施設と。これはコンビニだけじゃありません。私のところに来ているのは、例えば洗濯代行サービス。コインランドリーのところでやりたいとか、そういうクリエイティブな事業も出てきますので、そういったことも酌み取れるようによろしくお願いします。

## 2 新居浜高専など高専予算の増額要請

次は、高専です。

先ほども別の委員が質問されていましたが、この高等専門学校は、非常に地方にとって貴重な教育機関なんですね。これは、地場産業との連携をしながら研究をしていく、必要な人材を輩出する。そこで、

工場のオペレーターとか、それだけじゃない、製造に関する開発、研究までもできる。最近は、高専の中に、専攻科という更に一段進んだところも付加されてきています。

それが、お手元の配付資料にありますように、**予算が減らされてきて****います**。五十七高専があって、そのうち国立が五十一、これは国立ですからその五十一の部分ですけれども、でも、推して知るべし、もう相当減らされてきて、若干、近年、五年、六年ぐらいは少しふえていますけれども、横ばいと言っていい。一番最後のところは、この棒は概算要求ベース、これが実際どうなるかということが今の注目点です。

やはり、予算があって、そこで教員の数が足りて、それをサポートする職員の数がいて、それでこそ、働きやすく、ゆとりが多少でもあって、よい教育、そしてその学問を社会に還元する学生が輩出されるということになると思います。

そこで、質問です。

国立高等専門学校は、予算、教員数、あるいは、補助をしているその他公立や私立の高専の予算についても、もう減少あるいは横ばいをやめて向上に転換するときだというふうに思うんですね。実際、この委員会でもやりました、きらりと光る地方大学、これは国立の地方大学ですけども、一校当たり七億円で、十校、五年間コミット、その事業を継続しています。ということを考えれば、二年継続したら七百億なわけです。この国立高等専門学校の予算を見たら六百二十五億、それよりも下回るわけですね。もうこの予算を上げるときに来ていると思いますけれども、文科省のお考えを聞かせてください。

○**森政府参考人** 高等専門学校は、五年間の実践的技術者育成を行っておりまして、産業界などから高い評価を受けており、委員御指摘のように、地域産業を支える人材を育成する高等教育機関として、地方創生に貢献するものと考えております。

その高専の機能を支える基盤的経費である運営費交付金につきましては、独立行政法人化した平成十六年度予算に比べると約八十億円減少しているところがございますけれども、近年は、高専への期待の高ま



りとともに増加傾向にございます。

運営費交付金は、高等専門学校を教育を支える教職員の人件費や特色ある教育研究の推進などに充てられており、高専が社会的要請に応えるため、必要な予算を確保することが重要であると考えております。

このため、来年度予算要求では、高等専門学校の機能の高度化、日本型高等専門学校の海外展開と国際化の一体的推進、技術者教育の基盤となる学修環境の整備、特に設備の整備ということでございますけれども、この三点を柱に、**国立高等専門学校運営費交付金について、昨年度比四十一億円増の六百六十七億円を要求**しているところでございます。

文部科学省といたしましては、これらの支援を通じて、引き続き、高専のさらなる高度化に努めてまいりたいと考えております。

○**白石委員** 文科省さんは、当然この重要性を認識し、予算を要求している。それに対しまして、まさに今、予算編成に臨んでいらっしゃる**財**

務省の担当としてはいかがでしょうか。意気込みを聞かせてください。

○**阪田政府参考人** お答え申し上げます。

国立高等専門学校は、一九六二年の制度発足以降、社会があるいは地方が必要とする実践的な技術者を養成する高等教育機関として、その重要な役割を果たしてきたものと、財務省としても理解をさせていただいております。

教育予算については、これまで、少子化が進む中であっても、予算の効率化や重点化を図りつつ、予算を適切に措置させていただいたところでございますが、独立行政法人国立高等専門学校機構に対する運営費交付金等においても、高専教育の高度化や国際化といった新たな課題への対応に必要な予算を措置してきたところでございます。

御質問のあった来年度予算編成でございますけれども、今ほど文部科学省からも答弁がございましたように、その要求内容を私ども、今聞かせていただいているところでございます。内容をよく精査した上で、

効率化、重点化、いろいろなことを含めながら、適切な予算が措置できるように検討してまいりたいと思います。

○白石委員 ぜひよろしくをお願いします。

3 四国の交通ネットワーク維持の為に四国の経営支援、四国新幹線についての要請

次は、四国の交通ネットワークです。

四国の交通ネットワーク、交通と広く捉えて、いろいろな交通手段があるんですけども、その中で、四国の地方をつなぐ鉄道網というのは必須だということは共通認識です。

その必須である鉄道網が今苦しい状況にある。四国の中では、路線、十八の中で、営業係数、つまり、百円を稼ぐために幾らの経費がかかるのかということがこの係数の意味なんですけれども、それでいうと、相当苦しい状況にはなっている。

そんな中で、国としても、この四国の交通ネットワークに必須の鉄道

網をお支えする、その支援の仕方として経営安定基金というのがあって、その運用益によって支えている。ほかにもいろいろな設備投資とか税制上の優遇とかもあるんですけども、メインがこれになっている。

ところが、これは、運用益というのは、景気がよくなったら運用益も上がる、鉄道の収入も上がる、でも、逆になったら逆になるということで、波が、サイクルが同じようにシンクロナイズする、同期してしまっているんですね。つまり、今、低金利時代ですから運用益も少ない、少子高齢化に加えて、今、景気も地方ではよくない、そのことで営業係数も悪いんだと思います。

質問です。支援策の来年度の改正に向けて、そろそろ、どういう策を講ずるべきか検討するときになっていきますけれども、国としての工程、考え方はどうなっていますでしょうか。

○寺田政府参考人 お答えを申し上げます。

J R 四国につきましては、地域の人口減少や高速道路等他の交通イ

インフラの整備の進捗に伴いまして、その鉄道事業の経営が大変厳しい環境下に置かれてございます。

国土交通省といたしましても、このような状況に鑑み、これまで、経営安定基金の運用益の下支え、特別債券の設定による実質的な基金の積み増し、設備投資、修繕に対する支援等、累次にわたる支援を行ってきたところでございます。J R 四国の設備投資等に対しますこうした国の支援につきましては、国鉄清算事業団債務等処理法の規定がございまして、二〇二〇年度までという期限が付されてございます。

一方で、今後の四国の鉄道を含む公共交通ネットワークのあり方につきましては、現在、四国四県とJ R 九州が中心となって検討を進められているところでございまして、地域ごとに、関係者が連携協力して公共交通機関の利便性向上や利用促進に取り組んでおられるものと承知しております。

こうした検討や取組の状況も踏まえつつ、国土交通省といたしましても、J R 四国に対する今後の支援の必要性、それからそのあり方につ

いて、引き続きしっかりと検討してまいりたいと考えてございます。

○**白石委員** しっかり検討そして支援の方をよろしくお願いします。

次ですけれども、今、時代としては、交通というのは、高速化、そして、いずれ自動化の時代になってきている。日本全体を見てみたら、新幹線だけじゃない、もうリニアの時代にも入ってきているということです。

地方のこの四国についても、やはり高速化、自動化の時代に乗っていかなければならない。そのことを、検討会議があつて、四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会などでもそれは議論されているんですけれども、それを考え、**将来の四国の交通ネットワークが高速化、自動化に乗りおくれないようにするためには、どうしても新幹線と**  
**いうのが必要だということが結論になってきております。**

新幹線というものができるためには、基本計画、今現在ですけれども、それが整備計画に格上げされなければならない。その格上げというの

が今不透明な状況で、どうなるんだというところです。

J R 四国さんの経営、将来ビジョンを描くためにも、この新幹線、四国新幹線の有無というのがどうしてもわからない。ぼんやりしたままで、五里霧中のままで、運用改善とかそういったところに議論がとどまっている。将来どういう姿になるのか、それを描くためにも、新幹線というのが必要である。

そこに対して、今、国としてはどのように検討されているのか。お願いします。

○**寺田政府参考人** 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、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、ほかの九路線とともに基本計画路線に位置づけられてございます。

国におきましては、現在、整備新幹線であります北海道新幹線新函館北斗—札幌間、北陸新幹線金沢—敦賀間、九州新幹線武雄温泉—長崎間の三区間の整備を政府・与党申合せに基づいて順次進めているところ

でございます。また、この三区間以外にも、整備新幹線の未着工区間として、北陸新幹線の敦賀—新大阪間の整備などもございまして、課題として残されております。

新幹線につきましては、まず、この整備計画路線の確実な整備にめどを立てることが最優先の課題と考えております。

一方で、近年の整備新幹線の整備の進捗状況などを踏まえまして、各地域から、基本計画路線などの鉄道整備に関するさまざまな御要望をいただいているところでございます。

国土交通省におきましては、平成二十九年度より、**鉄道整備等基礎調査**委託費を活用いたしまして、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークなどのあり方に関する調査に取り組んでいるところでございます。

令和元年度予算におきましても引き続き所要の調査費が盛り込まれておりまして、国土交通省といたしましては、まずは**この調査にしっかり取り組み、我が国における今後の幹線鉄道ネットワークなどのあり**



方について検討を行ってまいりたいと考えてございます。

○白石委員 今、基礎的調査で検討しているということなんですけれども、これで、例えば単線による新幹線、こういったことも調査していただきたいですし、もう少し大きく見たら、年間八百億程度の新幹線整備に対する予算、こういったことも見直さないと、もし新幹線が来るよということになっても、これら今おっしゃったように、整備しているものが全て終わるのを待っていたら、もう三十年先になって、それまで、世の中は相当変わっていると思います。四国の状況も変わっている。そんな中で、時代の高速化、自動化の流れに取り残されてしまいかねないというところがあります。やはり、この予算のところも含めて新幹線とこのことを考えていただきたいなというふうに思います。

ちょうど、質問通告はしていないんですけれども、大臣、新幹線の重要性ですね。長崎が地元と聞いておりますけれども、四国はないんです、日本の中で。十河信二、新幹線の父という人が出た西条、ここにもないんです。新幹線の重要性、地方創生における重要性について、一言感想をいただければと思います。

○北村国務大臣 お答えいたします。

所管外ではございますけれども、地方創生担当大臣としてせっかくお尋ねをいただきましたから、お答えをさせていただきます。

九州新幹線西九州ルートを整備を通じた地方創生に取り組む私ども関係県の者としては、大変、相乗効果等、期待するものが大きくございますので、委員が今申されますように、愛する四国、また、四国の国民の皆様方の将来に備えていく、まさに地方創生の根幹というべきものであろうかと認識をいたします。

ですから、ぜひ、力を合わせて、将来に希望を持って前向きに取り組んでいけるように、可能な後押しをさせていただきたいというふうに存じております。

○白石委員 地方創生の根幹ということで、前向きに取り組むという力強い御所見、ありがとうございます。

#### 4 駅のバリアフリー化支援について（特に伊予三島駅、川之江駅のエレベーター）

次に、同じ鉄道のことなんですけれども、今度はバリアフリーについて質問したいと思います。配付資料でいったら三ページ目。

障害者に対する合理的配慮だけじゃなくて、高齢者はふえています。高齢者がふえて、鉄道が必須の交通手段。そこで、階段というのが非常に負担になっているんですね。バリアフリー化というのを進めていかないといけない。

その中でも、特にやはり優先順位を決めていく上では、お手元にあるように、特急がとまるところはエレベーターを設置すべきじゃないかなと。それがされていないのが、川之江駅、伊予三島駅、そして壬生川駅というところがあります。

これは、地域の要望、地域の負担、地元負担、そして事業者の負担、この二つも必須のところであろうかと思えますけれども、国の補助の基準として、一日の乗降客数が三千人というところが一つのめどと。も

ちろんそれは、口伝えといえますか、書かれたものではないんですけども、そういったことであります。この川之江、伊予三島駅というのは、それに少し足りない。

ただ、駅の構造というものもあると思うんですね。つまり、普通の駅の構造というのは、上りか下りか、どちらかはそのまま乗れて、逆の方の、下りか上りかについては、階段を上がっておりて乗るとというのが普通の構造です。

ただ、この川之江、伊予三島駅のように、上りも下りも両方階段を上らないといけないわけなんです。こういった駅に対しては、補助の一つのめどである三千人が二分の一になるんじゃないかなというふうに私は思うんです。

そこで、国交省さんに質問ですけども、バリアフリーを進める上で、駅の構造も考慮して、地元事業者がここにエレベーターを設置するというふうに決めた場合、その補助の基準としてもそこは柔軟にやっていただきたいんですけども、いかがでしょうか。

○寺田政府参考人 お答えを申し上げます。

鉄道駅のバリアフリー化の推進につきましては、大変重要な課題であるというふうに認識をしております。

具体的な施策といたしましては、バリアフリー化に際しての補助を行ってございますが、バリアフリー法の基本方針、それから交通政策基本計画の中で、二〇二〇年度までに、一日当たりの利用者数が三千人以上の駅については原則全てバリアフリー化を達成するという目標が定められていることから、これを踏まえまして、先ほど委員から御指摘がございましたけれども、三千人以上の駅を優先して補助を実施するという運用をしております。

一方で、利用者数が三千人未満の駅につきましても、地域の実情に鑑み、高齢者、障害者などの利用の実態等を踏まえまして、バリアフリー化を可能な限り実施することとしてございます。地元関係者間での調整なども経た上で、予算の範囲内で、必要に応じて支援を行っている

ころでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、自治体や鉄道事業者などと連携をしながら、鉄道駅のバリアフリー化の推進に努めてまいりたいと考えてございます。

○白石委員 地域の実情という中に、駅の構造も踏まえて、地域が決意した場合は応援の方をよろしくお願いします。

5 水源の森林が外国資本によって買われてないか

次に、水源の森林が外国人に買われていないかということをちょっと質問させていただきます。

歩いていてよく聞きます。特に私のところは、水の都西条とか、あるいは地下水が豊富で、それが工業用水に使われている。あるいは紙パルプではもう本当に水を使う。本当に水に敏感な地域なんですね。そこでよく聞かれるのが、水源地が外国人に買われて、もしそこが買い占められてしまったら、その下流にある我々が利用している水というのもおかしくなるんじゃないか、そういう不安がよく寄せられます。

そこで、質問です。

水源を含む山林が外国人によって買われている、あるいは所有されていることについての把握を、国としてどういうふうにされていますか。

○小坂政府参考人 お答え申し上げます。

外国資本による森林買収の状況につきましては、森林法に基づく届出情報などを参考に、都道府県を通じまして、平成二十二年以降毎年調査を行っております。

直近の平成三十年の実績は、届出の居住地が海外となっている外国人又は外国法人と思われる者による取得として三十件三百七十三ヘクタールの森林買収を把握しており、また、調査開始以降、最初の平成二十二年調査では平成十八年までさかのぼって調査しておりますので、平成十八年以降の累計では二千七十六ヘクタールとなっております。

また、居住地は国内でありますが海外資本による出資や、外国人の役員の比率が過半数以上を占めるいわゆる外国系企業と思われる者の取得として、平成三十年に四十三件三百五十ヘクタール、森林買収を把握しており、同じく累計では四千七百十一ヘクタールとなっております。

これらの取得された件数の多い都道府県は北海道であり、取得目的は資産保有、別荘用地等が多くなっている、そういった結果となっていてるところでございます。

○白石委員 国としても把握していて、それを毎年発表していると。配付資料でも、これは林野庁さんのホームページから出しているもので、一般の方も見られるということですね。

それを一つ一つ見て、一番上のところで、法人で中国（香港）で二十一ヘクタール。これは結構大きいなというふうに思うんですけども、それ以外を見たら、別荘地というその説明も成り立つのかなというようなところがあります。



しかし、これは年間累積していたら相当な面積にもなると思いますし、二番目の質問ですけれども、抜け落ちの可能性ですね。全て本当に把握しているのか。例えばダミーであるとかそういったものを使わないか、あるいは届出をやっていないという可能性があるんじゃないか、こう勘ぐったりするんですけれども、この点については、政府の認識はいかがでしょうか。

○**小坂政府参考人** お答え申し上げます。

外国資本による森林買収の状況につきましては、調査開始当初は、国土利用計画法に基づく届出、こういった情報を参考に把握していたところでございますが、この届出は一定面積以上ということで、全ての土地の売買を把握していたものではございませんでした。

こうした中、平成二十三年の森林法改正におきまして、面積にかかわらず、新たに森林の土地の所有者になった者に対する市町村長への届出制度が措置されましたことから、現在は、全ての森林の移動について

は把握は可能になったのかなというふうに考えているところでございます。

さらに、今年度から、市町村が林地台帳というものを用意するよういたしました。そういう林地台帳のデータと突合することによって、例えば無届けであるとか、そういったこともチェックできるようなことは必要な範囲でできるかなというふうに考えているところでございます。

○白石委員 本当に抜けがないか、いろいろな情報から収集して、目を光らせていただきたいなというふうに思います。

次の質問は、三番と四番をちょっとまとめて質問させていただきます。

所有については先ほどのお話で。所有した後、その利用についての制限に関しての法規制があるのか、そして、その法規制によって利用方法を不許可としたといったようなことはあるのかについてお聞かせくだ

さい。

○小坂政府参考人 お答え申し上げます。

農林水産省におきましては、森林の持つ多面的機能を持続的に発揮させていくため、森林法に基づき、森林の利用に対して、開発行為や伐採の規制措置を講じているところでございます。

具体的には、水源涵養等の目的を達成する上で非常に重要な森林、これにつきましては保安林に指定し、森林として維持することを基本として、伐採や転用の制限を課しているところでございます。

また、保安林以外の森林におきましても、一ヘクタールを超える開発を対象に林地開発許可制度が措置されているほか、一ヘクタール以下の森林の開発等についても伐採届出の義務づけがなされているところでございます。

このような制度の運用におきまして、法令や許可基準等に基づき、場

合によっては保安林の不解除、そういう措置であるとか、林地開発許可に当たって条件を付与するとか、さらには監督処分を行うとか、そういうことが行われているところでございます。

また、これらの措置につきましては、森林所有者が外国人であるか否かにかかわらず適用されるものであり、こういった制度を使って、森林の適切な利用や保全を図ってまいりたいと考えているところでございます。

## 6 点字ブロックのメンテナンス点検の要請

○白石委員 最後の質問です。点字ブロックのメンテナンスについてお伺いします。

点字ブロックというのは、障害者の方にとって外出するときに必要な命綱でありますけれども、その施工の不備であるとか、あるいは、やはり最近大雨とかが多いです。普通の道路であってもだんだんそれが壊れてくる、点字ブロックも壊れてくる。その維持管理に不備があった場合は、利用者さんが、障害者さんとかその御家族がその都度連絡して補修してもらっている。国道か県道か私道かわからない中で、試行錯誤

しながら連絡し、補修してもらっている、そういう状況です。

質問です。

このような問題に対して網羅的に対処するため、全国的に一斉点検をしていただけないか。法的な根拠もバリアフリー法にあるはずです。優先順位を決めて一斉点検していただけないか。そして、それによって、対応した後、定期的にそういう点検をするというサイクルをつくっていただけないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○**長橋政府参考人** 点字ブロックの点検についてのお尋ねでございます。お答え申し上げます。

**国が管理している国道**では、通常、日常業務の中で道路巡回しておりますけれども、そういった中で、道路に異状があるかどうかというのは認識していることと、お尋ねのような点字ブロックのようなケースにも対応するためには、**年に一回程度は、実際、管理区間を歩いて網羅的に見てチェック**をするということを実施して、その中で、点字ブロック

の破損等があれば把握していくということを行ってございます。

地方公共団体が管理する道路についても、先生の御指摘もありましたので、愛媛県等にもちょっと確認はしましたけれども、それぞれやはり道路管理者として、同様に適切な管理に努めているというふうに伺っております。

そう認識をしてございますけれども、委員御指摘のようなことがありまして、確かに、日常的に破損しているような場合に、利用者に御不便をかけるとか使えないということもございますので、点字ブロックの点検を含めて、道路の適切な維持管理の重要性というのを改めて認識したということでございます。

それで、国交省としては、国の管理する道路についても適切に維持管理を再度徹底するようにしたいと思えますし、地方公共団体に対しましても、いろいろな会議とかあらゆる場を通じまして、道路の維持管理を適正に行うべきよう、今回のような御指摘も踏まえて働きかけを行ってまいりたいというふうに考えてございます。

○**白石委員** ぜひ働きかけをよろしくお願いします。

終わります。ありがとうございました。

# 地方創生に関する特別委員会

11月12日(火)

小 寺 裕 雄 君 自 民	梶 屋 敬 悟 君 公 明	今 井 雅 人 君 立 国 社	白 石 洋 一 君 立 国 社	清 水 忠 史 君 共 産	藤 田 文 武 君 維 新
---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

## 大臣、副大臣、大臣政務官

国務大臣	北 村 誠 吾 君	○	○	○	●	○	○
------	-----------	---	---	---	---	---	---

## 政府参考人

内閣官房	内閣審議官	大 西 証 史 君			○			
	内閣審議官	宮 地 俊 明 君			○			○
	まち・ひと・しごと創生本部事務局 地方創生総括官補	多 田 健 一 郎 君		○				
	まち・ひと・しごと創生本部事務局 次長	田 中 由 紀 君			○			
	まち・ひと・しごと創生本部事務局 次長	丸 山 雅 章 君			○			
	まち・ひと・しごと創生本部事務局 次長	菅 家 秀 人 君		○	○		○	○
	まち・ひと・しごと創生本部事務局 次長	岸 本 武 史 君		○				
内閣府	大臣官房長	大 塚 幸 寛 君			○			
	大臣官房総括審議官	渡 邈 清 君						○
	地方創生推進事務局審議官	中 原 淳 君			○	○		
	地方創生推進事務局審議官	木 村 聡 君			○			
	地方創生推進事務局審議官	村 上 敬 亮 君			○			
	地方創生推進事務局審議官	田 口 康 君	○					
	地方創生推進事務局審議官	田 中 由 紀 君			○			
	地方分権改革推進室次長	宮 地 俊 明 君			○			
総務省	自治行政局選挙部長	赤 松 俊 彦 君			○			
財務省	主計局次長	阪 田 涉 君				●		
文部科学省	大臣官房審議官	森 晃 憲 君	○			●		
厚生労働省	大臣官房審議官	井 内 雅 明 君					○	
林野庁	森林整備部長	小 坂 善 太 郎 君				●		
経済産業省	大臣官房審議官	島 田 勘 資 君					○	
国土交通省	大臣官房審議官	淡 野 博 久 君				●		
	道路局次長	長 橋 和 久 君				●		
	鉄道局次長	寺 田 吉 道 君				●		

## 参考人

国家戦略特区ワーキンググループ 座長代理	原 英 史 君			○			
-------------------------	---------	--	--	---	--	--	--