

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、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。

○西岡分科員 日本維新の会の西岡新でございます。

本日は、予算委員会の第八分科会において質問させていただく機会を設けていただきまして、関係各位の皆様方に御礼を申し上げますとともに、長時間の審議、太田大臣を初め皆様、本当にお疲れさまでございます。

きょうは、災害に対する復興や防災、インフラ整備についての質問をさせていただきたいと存じます。

災害からの復旧復興は、スピード化を図ることが何より重要であると思っておりますし、太田大臣は常々、現場第一主義を口に出されておられます。先日の国土交通委員会においても、政務三役で担当する県を決めて、被災地からの要望に対応するチームを設けられたということでありますが、これまでの皆さんの在任期間の中で、実際に現地

に入られて、復興や防災について何をすべきであるか、率直に感じられた感想や御意見などをお聞かせいただければと思います。

○鶴保副大臣 感想ということでございますから、では、私から。

私の場合は、気仙沼からBRTを見て、そして相馬道路等々の視察に参りましたが、復興が進んでいるという実感があるところ、そして、それぞれの地域でそのために取り組んでいらつしやる方々の頭の下がるような努力があるというところ、ここに感銘を受けると同時に、それぞれ、まだまだ今後の問題を抱えておるなど感じるところもございました。

BRTも、まだまだ地元で、これが最終論なのかどうか議論がまたれるところでありまして、また、相馬道路については一刻も早くやってくれという声が圧倒的に多い。そのために国土交通省としても全力でやらねばならないことを持ち帰ってきたわけでありまして。

大臣からも、一つの地域に入れば、細かいことでも何でもいから必ず一つ宿題を持ち帰ってくるようにという指令がございましたので、私もそのつもりで参りました。要望があるところないところ、さまざまございましたけれども、しっかりとそれを受けて頑張りたいと、決意を新たにしてお帰ってきたところであります。

○坂井大臣政務官 政務官といたしまして、青森そして岩手を中心に担当せよということで、担当させていただいております。

安倍総理から、東北の復興に向けては、二点、

一つは加速化ということと、もう一点は新しい東北というキーワードが示されておりまして、加速化は、いろいろな問題がございますが、具体的に、国交省の現場の方々と、そしてまた市町村の方々を中心に、今、目いっぱいやっておりますので、少しずつこれから形が出てくるだろうと思っております。

ただ、一方で、新しい東北という言葉で示されておりますが、いわば、今まで、震災の前、既に構造的に持っていた問題が被災地にはございまして、過疎であり、高齢化であり、産業の衰退であり、そして、限界集落へと続くと言われる道でございますが、これらの課題が、今回の震災を受けて、二十年先かと思われていたものが一遍に今直面せざるを得ない状況になっておりまして、若い人、特に三十代を中心とした方々の流出がとまらない状況にございます。

私は、行って、危機感といたしまして、国交省を初め復興庁の予算を投じて新しい社会資本をつくったとしても、その後、そこに住み、その地域を支え続ける後継者である次の世代が残っていないという状況になれば、せっかく新しい町をつくってもそれが生きないということになります。

若い世代が被災地に残るためには、先ほど、新しいという表現でくくっておりますが、その新しい東北、新たな魅力がある東北、今までの東北とは違った新しい魅力を持つ東北をつくり、そして、若い人たちがそこで希望を持って生活ができ、同時に、子供を育て、子供にここをふるさととして胸を張ってまた引き継いでもらいたい。世代間で

引き継げる、そういった地域をつくっていくための取り組みというのがこれから大きな課題ではないか、こう感じて帰ってまいりました。

○西岡分科員 ありがとうございます。

先週、十三日には、淡路島で震度六弱の地震が未明にございました。先月、政府が南海トラフ巨大地震の被害予想も公表されましたが、やはり、未曾有の地震においては、耐震化が何より重要であります。

今国会でも、あさって、建築物の耐震改修の促進法が国交委員会で審議される予定であります。これは、不特定多数の者が利用する建築物の耐震診断の義務化が主な目的となっているわけでございます。

その一方で、私の地元である愛媛県では、避難場所として考えられる公共施設の耐震化が非常におかれているという現実がございます。

今年度の愛媛県の国の施策等に関する提案・要望の中にも、重点項目として、公共施設等の耐震化の促進、具体的には、学校、空港、そして医療施設、警察施設などの早急な耐震化を挙げております。

例えば、愛媛県における公立学校の耐震化は、平成二十四年の四月の時点の数字で、二千四百八十八棟あるうち、千四百七十八棟しかできていないんです。実に、耐震化率は六八・九％にしかすぎないんです。これは、全国平均が八四・四％であるのに対して、かなり低いという状況であります。また、公立の小中学校は、千六百十一のうち千五百五十五棟で七一・七％の耐震化率なんです。

これが高等学校になると、四百二十四のうちの二百四十三棟の耐震化率となっております。実に五七・三％にしかすぎないんです。非常におくれているというのが現実であります。

現在、愛媛県でも、地震防災緊急事業五カ年計画を策定して、年間五十棟ぐらいをめどに進めていくという予定であります。全ての耐震化が終わるにはまだかなりの年数がかかってくるというようなことでもあります。

この公立学校の耐震化の取り組みについての文科省の姿勢をお伺いしたいと思っております。

○清木政府参考人 お答え申し上げます。

公立学校施設の耐震化についてでございますが、文部科学省といたしましては、平成二十七年までのできるだけ早い時期に完了させるという目標を定めているところでございまして、先生先ほどおっしゃいましたが、公立小中学校の耐震化率は、昨年四月現在で八四・八％でございますが、平成二十五年年度予算案、これが成立いたしましたして執行いたしますと、約九四％になる見込みでございます。

また、公立高等学校施設の耐震化率、昨年四月現在で八二・四％で、若干小中学校より下回っておりますが、ほぼ同程度の耐震化率となっております。

公立高等学校施設整備に関しましては、いわゆる一般財源となつておられるところでございまして、設置者である地方公共団体の財源で実施をするということになっておられるところでございますが、耐震化のおくれているようなところにつきましては、

文部科学省といたしましても、直接訪問するなどして、強く要請をしてみたいというふうに考えているところでございます。

○西岡分科員 先ほどのお話では、高等学校の耐震化率が低いということは、一般財源化をしたということ、これはたしか三位一体改革の一環でそのようになったというふうな記憶しております。しかしながら、今回の震災、そういったものの観点からすると、何らかの手当てが必要だろうと思えますし、今の地方の財政の厳しい状況では、自力での取り組みがなかなか難しいのではないかと思っております。

そういった中で、国が何らかのよいアイデア、例えば旧まちづくり交付金のようなアイデアを出していただいて、訪問だけではなく、しっかりと実績を上げていただきたいと思っておりますが、この点に関してはいかがでございましょうか。

○清木政府参考人 お答え申し上げます。

公立高等学校につきましては、一般財源で措置されているところがございますが、同時に、緊急防災・減災事業債という事業がございまして、これは地域防災計画上の避難所になっているような場合に適用されるものでございますが、これを活用いたしますと、約七割が交付税措置がなされまして、実質的な地方負担が三〇％となるというふうな措置もございまして、こういう措置の活用も含めまして、耐震化に一層積極的に取り組んでもらうよう要請をしてみたいというふうな考えております。

○西岡分科員 地方の財源負担ということで、結

局はそのようになるんでありましようが、実際、建物の被害は時間とお金をかければ何とかかなりですが、人命はそうはいきません。そういった観点からも、また引き続き取り組んでいただきますようお願い申し上げますし、今の愛媛県は非常に難しい現状であるということもあわせて御報告させていただきたいと思っております。

続きまして、空港についてでございますが、年間二百二十万人が利用する四国最大の松山空港の耐震化も必要であると考えております。

東日本大震災時において、仙台空港が緊急物資、人員等の輸送基地として、緊急救命活動拠点としての役割を果たしたことを考えると、今後高い確率で発生すると予想されている東南海地震や南海地震の際には、松山空港の活用は必要不可欠であります。

しかし、この松山空港の立地条件としては、海に接しておりまして、また埋立地でもあるんです。そういった状況を考えてみますと、早期の耐震化対策が必要であると考えております。

東日本大震災の一年前に国交省の四国地方整備局が実施した耐震性能評価結果によりまして、緊急輸送等の受け入れに必要不可欠な二千メートル滑走路等においては、その一部において地盤の液化により沈下が発生するため、早期の滑走路等の使用が困難になる、また、埋め立てにより造成した滑走路等の敷地外周護岸においては、護岸の変形に伴う沈下が発生するため、滑走路二千五百メートルなどの使用が困難になるとともに、復旧

に多大な時間と膨大な費用が必要になるという調査結果が出ております。

この空港耐震化は国の直轄事業でございますので、早期の耐震化をお願いしたいところでありますが、この点に対する取り組み状況をお教えいただければと思っております。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘のように、さきの東日本大震災におきましても、空港が緊急救命の拠点になったり緊急物資の輸送拠点になったりということ、非常に重要な施設でございます。

全国にいろいろございますから、優先度をつけていろいろ整備をしていかなければいけないということではございますけれども、松山空港につきましても、地震発生時において、先ほどおっしゃられました滑走路長二千メートルの機能を確保するため、滑走路を横断する道路部分の耐震対策につきましては、平成二十四年度の補正予算で手当てをして着手したところでございます。

今後とも引き続き実施をして、なるべく早く完成する予定でございます。

○西岡分科員 早期の御対応をお願いいたします。次に、大きな課題の一つとなっておりましてミッシングリンクについて質問させていただきたいと思っております。

震災で改めて道路の重要性が明確になりました。古来より道路は国の発展の礎でしたし、全ての道はローマに通じると言われたローマ帝国も、街道の整備が国力の発展の源泉でありました。今後高い確率で発生すると言われる地震に対し

て、ミッシングリンクを整備することで、救命救急医療の搬送範囲が広がり、助かる命は確実にふえますし、また、被災後の救援物資の輸送も円滑にできるようになる。まさに命の道となるわけでございます。

四国では、車を一人一台持っている家庭も少ない車社会でありまして、長年の懸案である四国四県の高速道路を8の字でつなぐということも必要だと思えますし、我が地元の愛媛県でも、今治小松自動車道、四国横断自動車道、大洲八幡浜自動車道などの道路が繋がっていないという現状でございます。

例えば、愛媛県南端の愛南町は、鉄道もなく、唯一の交通、物流の生命ラインである国道五十六号線も、南海トラフ巨大地震が来れば寸断されてしまうということが十分予想されますし、また、九州へ向かって四十キロほど突き出している佐田岬半島のつけ根には伊方原発もあることから、万が一のためにも、この佐田岬半島の頂上を貫く道路でもありますいわゆる佐田岬メロデーラインという道路がありまして、この道路を避難路として整備する必要も大事だと思っております。

東北では、あの震災後に、皆さん御承知のとおり、くしの歯作戦と呼ばれた、東北道、国道四号を縦軸ラインに確保して、横軸ラインを各被災都市に通すことによつて、救命救急に大きな貢献を果たしたわけでありまして、四国ではまだ、くしの柄も歯も十分な状態ではないわけでございますし、防災・減災の観点から、ミッシングリンクの解消をぜひお願いしたいと思います。

道路の建設においては、これまでのように、時間や経費、あるいは交通事故の減少など、BバイCだけの観点のみではやはり通用しない。防災面からも取り組んでいくことが必要でありまして、既にもう取り入れられているということであるとお聞きしております。

そこで質問であります。災害が予想される地域からミッシングリンクの解消に取り組んでいるのであれば、その優先順位づけはどのようになっているのか。また、四国や愛媛県内、その扱いはどうなっているのか、お尋ねしたいと思います。

**○坂井大臣政務官** 高速道路のミッシングリンクの解消につきまして、特に今回、東日本大震災の経験を通じて、改めて、災害時に高速道路ネットワークが果たす役割というものが再認識されたということだろうと思います。

また、今御指摘いただいた四国に関しては、南海トラフ巨大地震、確かに大変な地震の災害の予想がされておりますので、災害時の住民避難、物資の輸送にも役立つ今治小松自動車道、四国横断自動車道など、高規格幹線道路の未整備区間の解消等による道路ネットワークの強化には取り組んでまいります。

また、BバイCということで、防災面の効果が重要と考えるかどうか、こういった御質問もありました。

これも確かにそうでございます。今申し上げたように、道路が災害面において大変効果を上げるということから、ネットワークの多重性を考慮した防災面の機能の評価手法を暫定的に取りま

とめて、三陸沿岸道路などの道路の新規事業評価へ適用してきたところでございまして、これらの道路の多様な目的、効果に見合った評価手法、これは今申し上げたように、取り急ぎ取りまとめやっているとございまして、この評価手法の充実を図って、行っていききたいと思っております。

**○西岡分科員** このミッシングリンクの解消は、先ほどおっしゃったように、広域高速ネットワークを形成するという新たな観点から取り組むことは大事であると思えますし、また、新たな物流の創出にもつながってまいりたいと思えます。

例えば、現在、南九州から京阪神方面への物流は中国地方を経由しているわけでございますが、これが大洲八幡浜自動車道や四国縦貫自動車道がつかねば、四国を経由して京阪神方面へ早く物を運ぶことが可能になってまいります。

大分、宮崎から吹田のインターチェンジまで、距離にして約二百キロ強、時間にして約一時間の削減が見込まれておるとことでありますし、本来は四国―九州の間に橋をかけていただければ一番ありがたいわけでございますが、現在の我が国の財政事情では、そういったことはまず無理であります。

しかしながら、今、九州からの玄関口となっております八幡浜港や三崎港といったところは、貨物の輸送量や旅客数が増加傾向にあるんですね。そういうことも考えると、新たな多重型国土軸の形成の一環として、新太平洋国土軸を見直していく時期に来ているのではないかと思います。

この新太平洋国土軸、これは長年議論をされてきたところでありますが、この取り組みや今後の対策についてのお考えをお聞かせいただければと思います。

**○大森政府参考人** お答えいたします。

先生御指摘の太平洋新国土軸でございます。その新国土軸を初めとする四つの国土軸から成る多軸型国土構造は、国民意識の変化や、また時代の潮流の転換等を踏まえた二十一世紀に目指すべき国土構造として、二十一世紀の国土のブランドデザインにおいて示されたものでございます。

先ほど、その取り組み、そして進捗状況というお話がございましたけれども、国土軸というものは気候、風土、また文化蓄積、地理的特性等において共通性を持つ地域の連なりであることから、このような国土構造の転換は百年、二百年の超長期にわたって緩やかに進行するものであります。平成十年にブランドデザインができたわけでございます。十年、二十年という期間の中で具体的な進捗状況を示すことというのは困難だと考えております。

しかしながら、このブランドデザイン策定後、先生御指摘のような、さまざまな国民意識の変化とか、高速交通施設の整備、また情報通信技術の発展等、国土基盤整備の進捗、また地方ブロックのグローバル化の進展などが見られまして、それに伴い国土構造は緩やかに変化しているものと考えております。

このような変化を見きわめて、また二〇五〇年など長期的な視野を持ちながら、これからの国土

のあり方について検討してまいりたいと思っております。

○西岡分科員 ぜひ防災の観点からも、この多重型国土軸、新太平洋国土軸の取り組みを引き続きお願いしたいと思います。

高規格幹線道路を整備して広域高速ネットワークを形成することは、やはり防災・減災、物流の効率化、ひいては地域の活性化につながることは間違いなくと考えております。しかも、費用については、復興よりも防災の方がお金もかからないとの見方もありますので、引き続き防災面に力を入れた取り組みをしていただきたいと思います。

続いて、過疎地域を初めとした、公共交通機関としてのバス対策について質問をさせていただきたいと思っております。

現在、生活バスにおける国庫補助制度の補助要件は、距離要件については撤廃されましたが、輸送量が一日十五人以上と全国一律で決められております。過疎地域の実情を考慮すると、十五人もいかなないという場合が多いわけでありまして。しかも、我が愛媛県内に三百四十系統あるバス路線のうち、この補助を受けておる路線は三十五系統しかございません。先日、私の選挙区でも、実は路線廃止がされたところもございます。事業者負担が非常に大きくなっているというのが廃止の主な要因であります。一方で、お年寄りなどにとっては重要な移動手段であるという現状もございませぬ。

これに対して必要な対策をお願いしたいと思っておりますが、具体的には、一日十人程度の輸送量とい

う四国の実情に合わせた補助要件の緩和も検討してもらいたいと思っております。

この点に関しての国交省の御見解をお聞かせください。

○武藤政府参考人 お答えをいたします。

先生御指摘のように、過疎化、少子高齢化ということで利用者が減少しております。地方のバスは大変厳しい状況にございます。バス路線の確保、維持を図っていくことは、私どもの非常に重要な課題であるという認識をしております。地方バス路線の維持に対する財政支援、これは地域鉄道とか離島航路などの補助と合わせまして、地域公共交通確保維持改善事業ということで、三百三十三億円を今年度の予算案において計上しているところでございます。

この支援制度につきましては、地域の実情とかあるいはバスの利用実態の変化を踏まえて、充実に図っていくということも必要だと考えております。今御指摘のように、距離要件については廃止をさせていただきました。今年度の予算案におきましては、地域ぐるみで利用促進の取り組みを行われるという前提で、利用者数要件につきましても、十五人未満であっても、直近五年以内で見れば十五人以上の実績があったところも対象とするという新たなメニューを盛り込んでいるところでございます。

直ちに十人ということではございませんが、今後とも、各地域の御要望を丁寧に向いながら、地方のバス路線の維持、活性化に向けて、支援制度の充実に取り組んでいきたいというふうに考えて

おります。

○西岡分科員 十人という四国の現状を考えてみると、先ほど、検討もしていただいております。ことであるが、難しいというような状況ではあります。引き続き、現状をまたしつかり私の方も御報告させていただきましますので、取り組んでいただければと思っております。

もう時間もそろそろ参りましたので、最後に、本四架橋の高速道路料金について質問をさせていただきます。

この点に関しては、先週のこの分科会でも玉木雄一郎議員が質問をしておられました。私も四国の選出の国会議員として一言申し上げたいと思っております。話をさせていただきます。

高速道路のあり方検討有識者委員会での、全国共通の料金水準を平成二十六年から導入するとして中間とりまとめの内容を踏まえて、具体的な検討に入っております。この結論が平成二十四年度末までに出されるというような話でありましたが、まだ結論が出ていない状況でございます。この点に関して、改めて国交省の御決意のほどをお聞かせいただければと思っております。どうぞよろしく願います。

○坂井大臣政務官 本四高速料金を含めた今後の料金制度のあり方につきましては、現在、国土幹線道路部会で丁寧な議論を重ねて、検討を進めているところでございます。

料金引き下げを求めるということは大変わかりませんが、今この本四高速の全国共通料金導入の具体的な実施方針につきましては、多少やは

り取りまとめに時間がかかっておりますが、この  
国土幹線道路部会の審議状況を踏まえ、取りまと  
めてまいりたいと考えております。

○西岡分科員 時間がかかっているということであ  
りますが、いずれにしても、関係する地方公共  
団体や事業者等への影響も考慮していただいて、  
早期の結論を出していただきますようお願い申し  
上げまして、私の質問を終わらせていただきます。  
ありがとうございます。

○若宮主査代理 これにて西岡新君の質疑は終了  
いたしました。