

平成 27 年 3 月 19 日

第 189 回国会 予算委員会 第 9 号

○田城郁君　こんにちは。民主党・新緑風会の田城郁でございます。

まず、チュニジアの首都チュニスにおきましてテロ行為が起き、日本人複数名の死傷者が出るという報道がされております。改めて、犠牲になった皆様方に御冥福をお祈りするとともに、負傷された方々にお見舞いを申し上げます。

私は、改めて、このような蛮行に憤りを覚えると同時に、テロや戦争という暴力では問題は解決しないんだと、そういうことを訴えて、そして、国際的にもそういうものを共有化し、しっかりと日本と世界の平和を目指していくと、そのためにも日本の平和主義を貫いていくべきだと、そういう思いに立っております。

本日は、地方創生とそして公共交通の関係、そのようなことを中心に質問させていただきますが、その前に、下村大臣に二点ほどお伺いしたいことがあります。よろしく申し上げます。

下村大臣は、地方の博友会が塾の経営者など民間教育者らの有志の方で構成する懇親のための任意団体であるとしていますが、博友会が会費を徴収していたこと、下村大臣の講演会を開催し、大臣に対して講演料を渡していたなどという活動も報じられております。また、毎年一度、全国の博友会の代表が集まり年間行事を決定している旨、答弁もされております。

こうした状況を鑑みると、地方の博友会が、政治団体として届出が行われている東京の博友会とともに組織的に活動し、下村大臣の後援会としての実態を有していたのではないかと考えられますが、大臣の御見解をお願いします。

○国務大臣（下村博文君）　まず、博友会というのは東京にありまして、東京都の選挙管理委員会に届出をしている政治団体でございます。それから、それ以外に任意の博友会、地方にあります。これが六つございます。任意の博友会については、それぞれ会費を取っているところもございます、それは事務運営費としてですね。

私との関係で今回誤解されている報道があるのは、それぞれの任意の博友会に対して、東京十一選挙区支部から寄附のお願いをしております。寄附に御協力をいただいた方々がそれぞれの博友会の中にもいらっしゃると。それを年会費というふうに書いてあったということで誤解を生じている部分がございますが、これは寄附でございまして、そういう年会費を私どもの方でいただいているということではないと。

その寄附ということについては、全てのそれぞれ所属されている会員の方々からいただいているわけじゃなくて、個別的にいただいているということと、それから十一選挙区支部からお願いをして、その領収書も寄附として領収書を書いているということでございますし、それから、先ほど申し上げたように、それぞれの任意の博友会の中では会費として、事務経費として取っているところもあるということから、いわゆるそういうふうな誤解ということが出たのではないかと思います、そういうことではないということでもあります。

それから、講演料をいただいたということはございません。しかし、その中で、今御指摘は、年に一度東京で代表者の方々が集まって一緒にやっているじゃないかと、一体ではないかと、御質問だと思いますが、これは年に一度、私が任意の博友会であっても伺って、そしてお話をさせていただくと、その日程調整のために、それからその年々の私の教育やあるいは政治に対するいろんな近況の話をさせていただくというために来ていただいておりますが、それぞれの任意の博友会の中身の運営とか人事とかいうのをそこで決めているわけでは全くありませんので、そういう意味で、これは組織的に内部まで介入してやっているということではないということをお願いさせていただきます。

○田城郁君 先日の予算委員会において大臣は、先月十三日に全国の博友会の代表が集まり、その場において今後の後援会の在り方について検討してもらうために秘書が取りまとめた資料を提示した旨を答弁をしております。

博友会の在り方がここまでの議論になってまいりますと、また、政治団体の公明と公正を確保するという政治資金規正法の目的に鑑みれば、全国の各地の博友会について、それぞれ政治団体として届出をして活動していくべきだと考えますが、届出を行う予定はございますか。また、行う予定がなければ、なぜなのでしょう。お聞かせください。

○国務大臣（下村博文君） 先ほど申し上げましたように、元々、年に一度、年間スケジュールを決めるために、それから私の近況報告等お話をさせていただくということでお集まりいただいております。

しかし、昨年、末に写真週刊誌で地方の博友会が政治資金集めの団体であるとか事実無根の記事が掲載されたことや、その後も週刊誌の取材などが地方の博友会の幹部の方々にあったということから相談を受けておりました、それら各地方の博友会の現状を一部の幹部からお聞きして、そしてその聞いた結果を踏まえて事務所の方で取りまとめたものを今年の懇親会の場において皆様方と議論をいたしました。

その議論の中で、今後この任意の博友会をどうするかということの中で改善点三つ絞って、一つは、東京の博友会が、これは政治団体として届け出ておりますので、年に一度であってもきちっとしたその講演会の収支報告を東京の博友会の下部組織にして、そして届け出るべきではないかという改善案の一つ、それから改善案の二は、それぞれ別個に政治団体として届けるべきではないかというのが改善案の二で、それから改善案の三というのは、年に一度の講演会ですので、何とか制作委員会というような形で一度限りでやるので、一度限りの会としてやったらどうかということが議論のテーマになりました。

その中で、改善案の一の、つまり東京の博友会の下部組織のような形で年に一度の講演会、その収支報告を東京の博友会でまとめて出すような形がいいのではないかということがその中の議論としてはなりましたが、元々任意の博友会ということですので、それぞれの代表者が持ち帰ってそれぞれの会でどうするかということを決めていただくと、そういうふうになりました。

○田城郁君 しっかりと政治資金規正法に基づいた活動をしていかなければいけないと、私自身もしっかり思い、決意を述べて、そしてお互いに活動していきたいと思っております。

国交関係についての質問に入っていきますが、国土交通委員会の視察、先日、広田国土交通委員長の出身地であります高知に行つてまいりました。津波の対策、あるいは大洪水の被害の状況、とさでんの再建、あるいは四万十市に宿泊をして地元のカツオなどを楽しみました。すばらしい四万十市の町でした。土佐清水市というのは広田委員長の出身地でありまして、更にそこから一時間ほどバスで揺られて移動しなければいけないと。本当に遠い、中央、東京からすれば遠い場所に位置しているところで日本を支えて頑張っている高知の方々、四国の方々がいるということを改めて感じました。

高速道路のまだまだ全部つながっていない場所もあります。あるいはJR四国、なかなか利便性を持ったダイヤになっていないということ、あるいは、バスもタクシーもそうですけれども、改めて公共交通、地方にも充実しておかなければ地方の発展というのはないんだなど、私は地方の発展なくして日本の未来はないと、そのように考えております。

地方の町づくりと交通政策、そして、当然にも人々の営みの源泉は雇用であるという観点から、まず、地方創生と地方交通、雇用についてお伺いをいたします。

少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めを掛け、東京圏の人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力を、日本社会を維持していくため、まち・ひと・しごと創生法が制定され、まち・ひと・しごと創生総合戦略が策定されました。同戦略においては、地方都市における経済生活圏の形成において地域公共交通の再構築が大きな役割を果たすもの

と位置付けられていると思われませんが、同戦略における地域公共交通の再構築の役割とその再編が地域にとってどのような雇用創出につながるのかについて、石破地方創生大臣に確認をさせていただきます。

**○国務大臣（石破茂君）** 委員と問題意識は全く一緒でございます。そのような観点から、地方創生というものを国、地方協働でやっていきたいと考えております。

高度経済成長期に町は随分と広がりました。あるいは、地域においても、町とは言えない、いわゆる郡部と言われるところでも多くの集落が点在をしておりましたし、今でもそうです。しばらく人口は減るのでありまして、その伸び切った形の町あるいは集落群というものを維持したままでは全体の機能が低下をしかねないと。そこにおいてあらゆる経済の活力が低下をし、そしてまた人口減少に歯止めが掛からないということが予想されますので、これは国交省において進められていることでございますし、また今国会に法律を提案しようと思っておりますが、いかにしてコンパクトな町をつくるか、あるいは小さな拠点というのを核にしながらかその地域全体の活力を維持していくかということは避けて通れない課題だと思っております。それは何も強制的にやるのではなくて、いろんなインセンティブを設けながらやっていくという、こんなものに強権的な手法はなじみませんのでそういうことになろうと思っておりますが、そのときに核となるのは、いかにして交通ネットワークをきちんと維持をしていくかということだと思っております。

それは、幾らコンパクト化を図っても相変わらず住み続ける方は当然おるわけでありまして、そこにどいてくれなぞと言うことはできません。集落もコンパクトにしても、やはり自分のいたところに住みたいという方々はおられるわけで、そういう方々をつないでいくのが地域交通だと思っております。それをいかにして維持していくかということは地方創生にとって最も大事な課題であります。

そういうことをやることによって地域の活力が維持される、そこに雇用が生まれてくるのだと思っております。地域交通を維持するための雇用というのは、その地域の活力が維持されて初めて生まれるものでありますし、東北の例えば岩手県北バスのみちのりバスですか、あれの話聞きましても、高齢者の方々に携わっていただくというような試みもございます。

これから先、そういうような地方の交通機関の生産性も上げていかねばならないことでありますが、そのことによって雇用が減るのではなくて雇用が増えるということを実現したいと。また、地方の総合戦略におきましてもその点はきちんと御認識をいただき、総合戦略の中に盛り込んでいただきたいと考えております。

**○田城郁君** では、国交大臣にもお伺いいたします。

国土交通省は、昨年七月に国土のグランドデザイン二〇五〇を策定し、本年二月には交通政策基本計画も策定しておりますが、町づくりや地方創生と連携することで我が国においてどのような交通体系を実現し、その実現の中で交通分野においてどのような雇用創出をもたらすおつもりでしょうか。太田国交大臣にも確認をさせていただきます。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 国土のグランドデザイン二〇五〇を昨年七月四日に発表し、一昨年、御協力をいただきましたが、交通政策基本法を作らせていただいて、その上で先月十三日に交通政策基本計画を閣議決定させていただきました。

三つ基本方針を立てています。一つは、生活交通という国民生活に資する使いやすい交通の実現です。二番目には、経済成長を支える交通。三番目には、安心、安全な交通、持続可能で安心、安全ということです。これらについて、五十六項目にわたりまして数値目標を設定し、施策を推進していくことにしています。

町づくりや地方創生につきましては、第一点目の豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現という柱の下でのスタートでありますし、居住や医療、商業等の各種機能の立地を集約するとともに、コン

パクト・プラス・ネットワークという構成にしているところです。

また、雇用につきましてもお尋ねがございましたが、このような地方、地域の公共交通ネットワークを確保していくためには、担う運転手や自動車整備士等の人材の確保、これ非常に今少ないと言われておりまして、ここに力を入れるということが大事で、女性の活用も含めまして地域公共交通の確保、維持のための雇用の創出にも十分配慮をしていきたいと考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。

次に、地方創生における地方鉄道の役割についてお伺いいたします。

三月十四日に北陸新幹線が開業し、整備新幹線の整備計画が前倒しで進むなど、我が国の新幹線鉄道網は着実に整備をされています。一方で、在来線などの地方鉄道は、旅客の減少などで採算性が悪化し、廃線の憂き目に遭う線区もあり、新幹線と地方鉄道は光と影の関係にあるとも言えます。

しかし、明治の近代化から百五十年近く経過しますが、この間整備されてきた我が国の地域の鉄道網は、我が国の経済社会を発展させる上で長期にわたって計り知れない貢献を果たしてきたと考えております。それにもかかわらず、近年はその衰退が著しく進んでおります。旅客の減少に伴い、交通事業者にとって赤字路線を廃止をするというのは合理的な経営判断だとされているようですが、一度鉄道のような公共性の高い社会資本が廃止をされると、地域全体の衰退が加速をしていくということも予想されます。

こうした流れを止めるために地方創生が行われているものとも認識をしておりますが、いかがお考えでしょうか。石破大臣に地方創生における地方鉄道の果たす役割について確認させていただきますとともに、地方鉄道を中心とした公共交通と地方創生の在り方についてお伺いをいたします。

○国務大臣（石破茂君） 別に鉄道ファンだから申し上げるわけではありませんが、委員御指摘のように、鉄道の果たす役割というのはもう一度きちんと評価をすべきだし、それを使った地方の創生というものがそれぞれの地域地域において論ぜられてしかるべきものだと思っております。

一回やめちゃうとこれもう一回という話になりませんので、今残っている地方鉄道をどのように使うか、あるいは在来並行線の活用をどういうふうに行うかということを考えましたときに、新幹線というのはとにかく速達性を旨とするものでございまして、一つの移動手段だと思っております。飛行機に伍するようなスピードで東京から北陸まで行く、そこにおいて鉄道と飛行機にどれだけの差があるかというところ、そこはいろんな議論があるんだと思いますが、問題はそこから先でございまして、並行在来線を使ってどのようにして地域地域の魅力を発掘していくかということは、それは新幹線にはできない技でございまして、各駅に止まりながらその地域の産物あるいは文化、人情、そういうものに触れていくというのは、各駅に止まることができるという在来並行線であればこそできるお話だと思っております。

また、地域においてこれから高齢化が進んでいきますときに、また自動運転も進んでいくのでしょうけれど、鉄道であれば、そこに乗って、高齢者の方々、車が運転できなくなった方々、そういう方々にきちんとした交通の利便を提供することもできるわけでありまして、

御指摘のように、地方鉄道を残したところとやめちゃったところとございます。富山のようにLRTを十分活用しているところ、あるいはもう要らないんだということで路面電車を撤去しちゃったところ、いろんな例をよく検証していかなければいけないと思っております。

鉄道の持てる優位性というものを最大限に生かしながら、飛行機あるいは自動車とトレードオフ、どっちかが残ればどっちかがなくなるということではなくて、両方の長所を生かしながら地域を再生していく、創生していくということは、必ず可能なことだと思っております。

もうからないからやめちゃうという発想ではなくて、それをいかに生かしていくかという発想はもっとあってしかるべきだと思っております。また委員の御教導を賜りたいと思うゆえんでございます。

○**田城郁君** ありがとうございます。私も全くそのとおりでと思っております、ななつ星などが今話題になっておりますが、先日も江島先生、もっともっとそういうものをほかの鉄道会社もということもおっしゃられておりました。

JR東日本でいきますと、八戸線、被災した八戸線がいち早く復旧しましたがけれども、今レストラン列車というものが走っております。もう半年後まで予約がいっぱいだと。こういう地元の食材などを使って中で料理をしてそれを振る舞うと、こういうことで非常に人気が出ておりますし、どんどんそういうものを生かせばよいのだろうと思います。

また、一部やっているところもあるのかもしれませんが、多くは、自転車をそのまま改札を抜けてそのまま車両に乗せて、そして一、二駅、三駅飛ばしてまたそのまま降りてサイクリングをし、また次のところで、駅でそのまま自転車を解体せずに乗れると。そんなようなことを実現すると、かなりのサイクリスト、それも国際的にも話題になって、ますます訪日外国人にも結び付くのではないかなどということもありますので、是非一緒に考えていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

それでは、国交大臣にお伺いいたします。

地方創生のために、今まで影の部分であった地方鉄道に光を当てる必要があると考えます。地方鉄道に対しては、地方創生という観点から、これまで以上に財政支援を強化をしていく必要があるのではないかと。もちろん事業者との、地域の自治体や住民が中心になっているいろいろなアイデアを出し合って、鉄道の駅を中心としてタクシーやバス、デマンド交通などが、公共交通と町づくりが融合するということ、地域の活性化をしていくということ、あるいは経営的な自助努力もするということが大前提なんですありますが、しかし、なかなかそれでも経営がきつという状況も踏まえますと、是非財政支援ということも含めてお願いしたいというふうに思うんですが、大臣、いかがでしょうか。

○**国務大臣（太田昭宏君）** 並行在来線、地方鉄道、極めて大事だというふうに思っております、今、石破大臣、また田城先生からのお話のとおりです。

地域公共交通活性化再生法に基づきまして、地元の自治体が鉄道施設を保有する上下分離を行うなど、経営形態の変更も含めて地域が一体となつての取組を進めていくことが重要だと考えておりますし、駅というのは昔は乗って降りるというだけでありましたが、人が集まってそこでまた物を売ったり買ったりというような、そういう場になっているということも、コンパクトシティそのものであるというようなことも、最近大きく変わってきたんだと思っております。

そういう意味からいきまして、新駅への補助とか、あるいはバリアフリーや車両への補助とか、様々な形で支援をしていきたいと、このように考えています。

○**田城郁君** 是非よろしくお願いをいたします。

次に、被災線区の鉄路での復旧という観点から質問をさせていただきます。

まず、東日本大震災から四年がたちました。現在の被災線区の鉄路での復旧という状況について、太田大臣にお伺いをいたします。

○**国務大臣（太田昭宏君）** やつと進んできてまして、JR東日本の山田線、大船渡線、気仙沼線、石巻線、仙石線、常磐線の一部区間が現在運休している状況ではありますが、山田線につきましては、三陸鉄道への運営移管について合意が形成されまして、着工ということが三月七日行われました。大船渡線及び気仙沼線につきましては、鉄道復旧に関する個々の課題につきまして今後も引き続き復興調整会議等において十分議論する必要があるという状況でございますが、ここも話し合いが進み始めたという状況だと考えます。石巻線につきましては、三月二十一日に全線運転再開される予定になっております。仙石線については、今年の五月三十日に全線運転再開される予定でございます。常磐線につきましては、先般総理からこれはつないでいくんだという明確な表明がありまして、それぞれ区間があるわけですが、

それぞれの区間についてスタートをさせていただき、最後残ったところもつなぐ努力をしていくという構えでございます。

○田城郁君 着々と鉄道での復旧が進んでいるという御報告だったと思います。

さて、私は当時、二〇一一年ですが、発災から八日目に仙台に、そして九日目に釜石に入りまして、緊急援助物資の支援と港や鉄道、市街地の被災状況の現地調査を始めました。そこで、あめのように曲がりくねった山田線の線路を前にして、市民の方々から、山田線を元に戻してほしいと、私ら、東京から遠く離れた釜石で生活していても線路をたどりたどれば日本の中央につながっている、だから頑張れるんだ、山田線が元に戻らなければ見放されたも同然だという言葉を見ました。

その山田線は、国からの町づくり部分の援助、あるいはJR東日本が残りの復旧費と当面の保守管理の負担をするという中で三陸鉄道に移管をするということが決まったということではありますが、鉄道で復旧できるという目的は達成されつつあります。被災地の皆さんは大変喜んでおります。自治体の負担、すなわち被災地の負担が増えるというわけですから手放して喜んでいいものかどうかというものもありますが、しかし、国とJR東日本、そして地元がしっかりと協力をして、あるいは努力をして、山田線を鉄道での復旧に向けて努力していることに改めて敬意を表したいと思います。是非実現をしていただきたいと思います。

一方で、現在、東日本大震災で被災した気仙沼線と大船渡線は、バス高速輸送システム、BRTによる仮復旧がなされた後、鉄道での復旧議論が停滞している状況にあります。確かに、BRTにも運行本数の増加による利便性の向上というメリットがありますが、鉄道の存在というものは地域や地域住民にそれ以上の価値をもたらすと私は考えます。

例えば、リダンダンシーの観点からは、同一規格の線路が国土全体に行き渡っていることで、地震などの災害が発生したときに、一度に大量の燃料や物資を被災地に届けることが可能です。

事実、三・一一の震災時には、お手元の資料一の写真にあるように、JR貨物の労使が、ふだん走らない線区を想定し、訓練メニューまで準備をして、JR東日本と協力をして、計画停電で電力不足の中、私が当時、電力をJRに優先的に回していただけないだろうかということを民主党の震災対策本部を通じて国交省とエネルギー庁にお伝えをし、それらの連携の下に、根岸から日本海を通り、青森回りで盛岡へ、あるいは、燃料を十八両のタンク貨車に積んで運んだということを皮切りに、磐越西線を通して郡山へも連日大量の燃料や物資が鉄道貨物によって運ばれました。そして、一気に東北の燃料不足、物資不足というものが解消していくわけですがけれども。

資料二は、そのときの絵本「はしれディーゼルきかんしゃデーデ」ということで、磐越西線を走ったデーデがタンク貨車を引っ張っている、そういうところのエピソードなどが紹介されている絵本なんですけれども、このようなものが発刊もされております。

これは、磐越西線での石油列車のエピソードの一部を紹介した絵本なんですけど、それが先日、三月十五日の日曜日にNHKでも放送されました。「ガソリン不足を救え！臨時石油列車」という番組の舞台になった磐越西線、ふだんは旅客列車の運行のみで、貨物列車は運行はされておりました。

震災直後、石油を関東から新潟経由で運ぶ計画を立てられましたが、磐越西線は急勾配、カーブがきつく、タンク貨車の運行には困難が伴うことが予想されました。さらに、震災後、線路の補修がされていなく、タンク貨車の計画を立てられてから僅か四日間で七十八か所の線路を補修する、そういう必要がありました。その保線の係員も不足し、福島などから応援を依頼し、通常の七倍の七十名体制で線路の復旧に当たりました。機関車の機関士も、ディーゼル機関車の運転訓練をする必要があり、JR貨物の会社は、経験者を中心に運転士を選び、愛知県の稲沢機関区で臨時の訓練を行いました。

様々な困難を乗り越えて発車した一番列車は、途中の急勾配の区間で止まってしまいました。長時間

放置された線路のさびと雪のため、車輪が空転をしたわけです。その事態を予想していたJR東日本は、あらかじめ別のディーゼル機関車を準備していたので、直ちに救援列車を発車させました。停車してしまつたタンク貨車の後ろに、機関車、ちなみにDE10と言いますが、を連結をし、合計三台の機関車で急勾配を登り、峠を越えました。郡山に到着した貨車は、一回でタンクローリー三十台分、二十二日間で合計千台分の石油を運ぶことができました。

列車を目撃した人は、これでみんなが助かると感じ、また別の方は、希望と一筋の光が差し伸べられたと述べられております。ある日、機関車を運転していた運転士が沿線に目をやると、ありがとうというボードを掲げた女性が立っていることに気付いたと、運転士は鳥肌が立ったような感覚になったと、そのように言っています。

起こってほしくはありませんが、仮に今日本海側で同様の事態が起きたとき、BRTでは仮復旧のために線路がつながっていませんから、太平洋回りでは日本海側に燃料や物資を送るということではできないのが現状です。これは国土の設計上、早急に克服すべきだと考えます。

また、手元の資料三と三の一の新聞報道でも、気仙沼から仙台間が鉄道で二時間のところ、BRTでは四時間、なおかつ、一部で一般道を走るため渋滞に巻き込まれることから、定時性も鉄道に比較し著しく落ちるといふことです。

私も、昨年秋、気仙沼線、大船渡線の状況を視察し、被災線区の復活を目指す市民の会の方々とは意見交換をしてまいりましたが、同様の思いを述べられておりました。地元の首長さんは、とにかく早く復旧してもらわないと人口が流出して町づくりどころの話ではなくなるというふうにも訴えられております。

鉄道の駅は、地方の生活や経済の拠点ともなり得るとともに、これはBRTの簡易な停留所ではなし得ないものであります。地元のタクシー業界からも、鉄道の駅でないとタクシーの拠点にはなり得ないという声が上がっております。さらに、岩手県立大の研究グループが気仙沼市民を対象に実施したアンケートでは、気仙沼線について鉄道復旧を望む意見が八割を超えており、重視すべき地元の方々の御意見も、鉄道での復旧という方向になっております。

一方で、鉄道への復旧が進まない理由として、莫大な復旧費用を要することが挙げられます。JR東日本は、安全が確保された鉄道の復旧費用として、気仙沼線で七百億、大船渡線四百億の概算工事費を示し、この通常の復旧費を超える分の費用それぞれ四百億、二百七十億を公的資金でということをお求めしております。

このような状況について、国による支援スキームの創設など財政支援が必要だと考えますが、国土交通大臣、そして財務大臣、それぞれにお伺いいたします。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 当時、油が不足をしている中で大変貢献をしていただいたということをはっきりと記憶しておりますし、JR東の現場の作業員のメンバーがいかに活躍をされたかということも承知をしているつもりでございます。

今御指摘のありましたJR気仙沼線につきましては、昨年二月五日の第八回気仙沼線復興調整会議におきまして、JR東日本より、復旧工事費について、原状復旧費が約三百億円、安全や町づくりを考慮した総事業費が掛かり増し費四百億を足しまして約七百億円との概算額が示されました。JR大船渡線につきましては、昨年二月十九日の第六回大船渡線復興調整会議におきまして、同社より、復旧工事費について、原状復旧費が約百三十億円、安全や町づくりを考慮した総事業費が約四百億円との概算額が示されました。

この二つの線につきましては、JR東から提示されましたルート移設案も含め、鉄道復旧に関する個々の課題について、今後、県、地方自治体、JR東など関係者間で十分議論する必要があると考えていま

す。また、経営が黒字であるJR東日本におきましては原則自らの責任で復旧することになりますが、町づくりに伴うかさ上げ費用といったいわゆる掛かり増しの費用の負担につきましては、関係者間で議論を進める必要があると考えているところでございます。

国交省としましては、関係自治体、首長さん等との意見交換を通じて関係者の意向等の把握に努めているところでありますけれども、この点も含め、引き続き関係者間の議論を促進してまいりたいと、このように考えています。

**○国務大臣（麻生太郎君）** まず最初に、鉄道の重要性の話が最初出ていましたけれども、これは、地方に限らず都市においても、東京の鉄道補完率、補完率という言葉が御存じだと思いますが、鉄道補完率、多分七六%ぐらい超えましたでしょう、今。それぐらい超えていると思いますから、もちろん鉄道補完率世界一、ニューヨークは二か二だと思しますので、その三倍以上になっておりますので、これは東京がこれだけ、一都三県で三千万を超える、東京に通ったりなんかされる方、ヒンターランドで三千万を超えるにもかかわらず交通渋滞も少なく、空気がこれだけきれいなのは、最大の理由は鉄道です。それはもうはっきりしていると思いますね。自動車とかいうことではなくて、CO<sub>2</sub>やら何やらの面でも圧倒的に東京がきれいな最大の理由は、これ鉄道、地下鉄、モノレール、いろいろあろうかと思いますが、それが一番大きな理由だと思っておりますので、その点で重要な役割を果たしているということには認識は共通しておると思いますね。何も地方に限ったことではないということだと思っております。

それから、今、地方鉄道の支援の話为国交大臣の方からお話があったおりましたけれども、この大船渡、気仙沼等々につきましては、BRT、いわゆるバスラピッドトランスポートでしたっけ、あのBRTによっていろいろやっておられるのは知っています。知っていますけれども、これは専用道の一部造ったりなんかして、随分、三割、四割専用道がつながっておりますので、そこは従来の鉄道の跡を専用道路にして、極めて、運行は十分いろいろ使っておられるのだと理解をしておりますけれども、掛かる金の経費が、ただの復旧ではなくてより完全に復興しようということになると、今大臣が言われましたように、プラス何百億の金が掛かるというところを誰がどう負担するかという話になりますので、利便性だけからいえば、もう既に今までより運行数が多いものですから、それで十分だという方もいらっしゃるし、もうこれ以上金を払うつもりはないという方もいらっしゃるし、いろいろされると思いますので、国とこれは県、それからJR等々の関係者間でこれ十分に議論をしていただく必要があろうと思っておりますので、財務省としては、そうした議論というものをよく拝聴させていただいた上でいろいろお話をさせていただければと思っております。

**○田城郁君** 国交大臣、議論をしている最中ということですが、その結果はいつ頃出るのでしょうか。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 現在、それがいつまとまるかということについては、決まっていません。その進捗状況というものを私たちとしては促進をしたいと、このように思って、今努力をしているところでございます。

**○田城郁君** 財務大臣、JR対象外ということもこの記事を見ると書いてありまして、そういうことの中で、五年間の復興集中期間、これからどうしようかという議論もあると思うんですが、そこら辺も含めて、対象外ということから、これからしっかり踏み込むというような思いはあるのかなのか、是非。

**○国務大臣（麻生太郎君）** この復興期間が終わった後の五年後はどうなるというお話はよく出ますが、これは田城先生、もう言うまでもなく、これは最初に金額ありきの話ではありませんで、どういうプロジェクトが出たというものに対して幾ら付くという積み上げ方式という形になろうと存じますので、先ほど申し上げましたように、そこのところのお話合いがどうなるかというので、それが重要だという結論が出るのであれば、それはそれなりのまた考え方だろうと存じます。

**○田城郁君** 是非よろしく申し上げます。



では次に、技術継承ということに焦点を当てて質問させていただきますが、太田大臣、今の、JR全般に限らず、世の中全体の企業、特に技術系企業の技術継承のことについて、今どのように、うまくいっているのかいってないのかも含めてお聞かせください。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 最近、私も例えばJRの現場を見たりして、事故がないようにということで、どういうふうに、また雪のときにはどういうことをしているのかということを見ますと、かなり外注というのが多くなってきている。そして、一時、JRの場合は技術者が一旦途切れたという、民営化の中でございまして、この技術の継承というものを、そうした下請という外注が多くなったということと、四十代辺りの一番力のある技術者がどう若者に継承していくかというこの二つの問題が大きいんだと思います。

同時にまた、若い人たちが魅力のある職場として現場で働くということは大変尊い社会なんだという意識を社会全体で持っていかないと、パイロットの不足、整備工の不足、そして自動車の運転手も不足をしている、その整備も不足している、建設関係の労働者も不足をする、電力関係で現場の人も不足をしているということの中で、技術継承ということは、若い人が入ってくるような職場にしていくということが併せて必要だというふうに思っています。

私は三つ申し上げましたが、それらを含めて、若い人が入ってきて技術が継承されるということなくして、幾ら素晴らしいビジョンを立てても日本は担い手がなければ成り立たない社会であるということをも十分認識をしていかななくてはならないと、私はそのように思っています。

**○田城郁君** それでは、技術継承に関して、国の最大、一番大きな国としての課題、技術継承の中の国としての課題は何だというふうに、国交大臣、思われますか。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 私は今三つ申し上げましたが、やはり意欲のある人たちが入ってくる、そして外注という仕組みの中でもしっかりそこは管理をするという、目が届くということをも国としてもしていかななくてはならないと、このように思っているところでございます。

**○田城郁君** もう少し具体的に何か踏み込んだ回答をお願いいたします。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 鉄道ということについて申し上げますと、例えば外注を活用する場合でも適切な管理監督を行えば安全上の問題が生ずるとは考えておりませんですから、そこをしっかりとやることが大事だというふうに思います。

また、人材育成ということでは、これは時間が掛かります。その時間が掛かる中で、若い人が入ってくるということになりますと、一つは処遇が改善されていかなくてはならないと。外注の場合、小さいところからいきますと保険に入っていないとかそういうところもいっぱいありますから、そうした保険ということも含めた処遇の改善というものが必要になってくると思います。

同時に、企業側からいきますと、雇う場合に、その自分の企業が成り立つようにどういうふうな仕事がかこれからあるかという、これは設備投資の問題も同じなんですが、より人を雇うという場合には、予算とかそういうこととか、これから我が企業はどのようにいくか、例えば東京オリンピック・パラリンピックのときまでは、二〇年までは何とかなるなと思ったがその後どうかというような不安がいっぱいあれば、なかなか若い人を雇うというようなことができないと思います。

もう一つ、技術者にとって大事なものは、誇りということだと思います。見事なことをやったんだという、建物を造ったにしても、様々な意味でのそうしたことの誇りというものがなくてはならないと。鉄道マンということからいえば、夜中に本当に保線作業をしているということをも世の中の人には余り知らない。私は、走っているときばかりを目にしているわけですが、私たちはですね、それが止まった後、JR北海道の問題等がありましたけれども、私はよく言われたんですが、夜中に雪の中で零下三十度、四十度のところでしっかり働いていけるというようなことについてよく理解してあげることが実は

若い人たちを育てることになると。

技術の継承は、そうした体で見せて一緒に働いてチームの中で体で覚えていくということをしっかりしていかななくてはいけないので、私は、そういう面も含めてしっかりした適切な管理監督というものが大事で、それがあって輸送の安全というものが得られると、このように考えています。

○田城郁君 ちょっと通告はしていないんですが、この分野について、地方創生大臣という立場から、この技術継承とかそういう中で地方創生あるいは雇用に結び付く政策などあったらお願いいたします。

○国務大臣（石破茂君） 技術の伝承ということが必要なのですが、そういう技術を持たれた方々がほかの職業並みあるいはそれ以上の所得が得られるというインセンティブは私は必要なことなんでしょうと思っています。一回失った技術というのは戻りませんので、技術の伝承ということについて、これは、文科大臣もいらっしゃいますが、教育の在り方も含めて、一番大事な技術というものをきちんと伝承するということが必要だと思っております。

鉄道も、外注も、それは、今国交大臣から答弁がありましたとおり、それはもう決して、それが危ないとか何とか、そういうことを申し上げるつもりはありませんが、鉄道なら鉄道の中での技術の伝承というのは、それはやはり鉄道魂みたいなものを共有しておられる方々は多いんだろうと思っております。そういうような方々がおられて、地域に独特の技術が伝承され、そして、財務大臣から答弁がありましたように、日本のとにかく寸分狂わぬ速達性とか定時性とかいうものが全国で維持されているということは地方創生にとって極めて肝要なことかと存じます。

○田城郁君 同じ視点で、文科大臣、技術継承というところで、何か教育の観点でこう思っているというようなことがあったらお願いします。

○国務大臣（下村博文君） 私、NASAの長官と話をしたことがあるんですが、今アメリカは月に人を送れないというんですね。それは、科学技術は発展したけれども、その技術の継承がなかったと。そのために人材育成をしてこなかったということを言われたのが象徴的だと思いますが、そういう意味で、高等教育も含めた、あるいは職業専門学校を含めた技術の継承、特に日本はすばらしい伝統文化がたくさんありますので、この時期に途絶えないような対応をしっかりとまいりたいと思います。

○田城郁君 国交大臣、二〇二〇年に二千万、最終的には三千万という訪日外国人、実現するための御決意、是非お願いいたします。

○国務大臣（太田昭宏君） 昨年の今頃は、一千万を超えまして、二〇二〇年には二千万人の高みを目指すとか、私は、正直申し上げまして、瞬間風速でもいいから二〇二〇年にはその年だけでも二千万人ということ言っていた時期でありましたが、昨年、千三百四十一万人というところまで外国人の方たちが来られまして、この千三百四十一万人、そして、昨日、一月―二月のデータがまとまりましたが、何と四〇%昨年よりも増えているという状況からいきまして、千五百を超えるということはほぼ間違いないのではないかと状況でございます。

二千万人を二〇二〇年というところを超える勢いで今いっていることは間違いないわけでありまして、もう一度、空港ということについての容量というものを獲得するにはどうするか、クルーズ船が来た場合の町というものを、迎える側は真っ暗であったなんていうわけにはいかないからどうするのか、空港と港を始めとするC I Q体制というものが並んでいるというようなことのないように、外国人の方が来たときに、鉄道とかそういうことでいいますと、どういうルートでどう行ったらいいのかということがよく分からないから、外国の言葉の問題への対応、あるいはW i F i環境の拡充、そうした、それでホテルというものを見通しを聞いて確保するということはどうしたらいいのか、様々な、増えたということの中で喜んでいるだけではなくて、どういうふうなそれをトラブルなしにしっかり対応していくかという、攻めの部分と守りの部分と両面相まって今検討を進めているところでございます。

ビザの緩和とか、あるいは世界遺産が非常に多く認定され始めてきたんだとか、また日本が元気になってきたということ等、様々な要因はありますし、また、免税店を拡大したということもありまして、大変買物をしていただくということもあるわけですが、様々な今急増しているがゆえに出ているそうしたものの等への対応と、それから、よりこの東京、富士山、京都、大阪というゴールデンルート以外というところの点から線へ、線から面へという展開、北陸新幹線が走ることによって違うルートができてきたと、このように私は思っておりますし、東北ということについて、この東北だけが実は内外の観光客がまだ元に戻っていないという状況でありますものですから、是非ともお力添えをいただいて、JR東の方たちにも協力をいただいて、東北の復興ということについて、具体的に観光というのが前進するよというところを強く考えているところでございます。

○田城郁君 もう一つだけなんですけど、すごく外国人の方々は荷物を多く持っていらっしゃるという中で、非常に車両の中で、あるいは駅でトラブルが増えているとか、そういうことも含めて、地方へ移動するときのそういう荷物の問題などについてもどのようにお考えでしょうか。

○国務大臣（太田昭宏君） まず、この乗換えというようなことについても、大変これ、日本の方が成田なら成田へ行くという場合でも、そういう意味では非常に鉄道ということの在り方というもののは極めて重要だというふうに思います。それから、全部荷物を持っていかなくてはいけないというんじゃないで、最後は送るという形をどうするか、そして途中で買ったものを空港に直接持っていくというような様々なこと。

また、バリアフリーの町づくりというものを更に展開していかなくてはいけないと。私たちの想像を超えるような荷物を山ほど買っていかれるということを考えますと、そこのところは急速度に、オリンピック・パラリンピック、パラリンピックの方のバリアフリーということは極めて大事。これからまた高齢社会になるということから考えますと、バリアフリーの町づくりということも含めて今いろんな角度で申し上げましたが、全てについて前進をさせていかなくてはならないと強く思っているところでございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

どうやって地方に外国人の方々に行ってもらおうのか、あるいは、地方でどのように利便性を持って鉄道あるいはタクシー、バス、利用していただくのか。

ローカル線、もっと停留所的な簡易に乗り降りできる、そういう駅を逆に増やしていく、それがもっと利便性を上げる一つの方法ではないか、タッチして乗れる、そういうことも停留所的なものをつくればできると思います。そういうようなものも含めて、カットしてくるのではなくより利便性を上げていくことが地方鉄道あるいは公共交通の充実には資するのではないかと思います。

最後に、鉄道を始めとする公共交通機関が人に優しいおもてなしの心を体現する魅力あるものとして今後も存続し発展し続けることが肝要であるという思いを共有できたものだと、私は今のやり取りで受け止めさせていただきました。確認させていただき、質問を終わります。

どうもありがとうございました。