

◇この議事速報（未定稿）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。

○あかま委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。小宮山泰子君。

○小宮山委員 立憲民主党の小宮山泰子でございます。

本日は、大臣所信に対する質疑を行わせていただきますが、まず最初に、やはり新型コロナウイルス感染症に関連しての質疑をさせていただきたいと思っております。

新型コロナウイルスが海外から入ってはきておりますけれども、日本ではなかなかまだこの点に關しては少ないのも現実でもあります。海外からのインバウンドの観光は、その中、ほぼゼロの状態にあるのも現実であり、また、国内並びに海外でのワクチン接種が今後進められていくか、また、仮にワクチン接種が全世界に広く行き渡った後は、人の移動の在り方も変化すると考えます。

現在においては、この一年、旅の行い方というのも様々な分野に広がっています。例えば、バーチャルツーリズム、移動しないでの旅が誕生

したり、旅、観光に求めるものも多様化していると感じております。

政府は、ビジット・ジャパン・キャンペーンを二〇一六年に発表し、インバウンド観光の振興に取り組んでおりまして、本来ならば、昨年、二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックを終えて、次の観光目標を掲げる予定だったと臆測をしていますが、菅内閣発足後、赤羽国土交通大臣は、会見で、二〇三〇年訪日外国人観光客数六千万人という目標を堅持する旨、総理より指示があったと表明をされております。二〇三〇年訪日外国人観光客数六千万人を目標とする前提は現在も変わっていないのか。

新型コロナウイルスにより、人の移動、観光の在り方も大きく変化をしている中で、従前の目標設定のままでは、現実との乖離が起き、無理があるのではないかと心配もしております。早急に改定又は目標の修正が必要と考えますが、国交省観光庁の御見解をお聞かせください。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

世界全体の国際観光旅客数は二〇一九年には十億人以上の規模に達し、我が国におきましても、二〇一九年の訪日外国人旅行者数は三千八百八十八万人となりました。しかしながら、昨年より、新型コロナウイルスの感染拡大を防止するため水際対策を徹底したことなどから、足下では訪日外国人旅行者数が大幅に減少しております。

しかしながら、日本各地の自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史などの魅力が失われたわけではございません。UNWTO、世界観光機関に

よれば、国際観光旅客数はポストコロナにおきまして回復していく見込みでございます。今は大変厳しい状況でございますが、中期のスペインで見れば、国際観光市場の重要性は変わるものではないと考えておるところでございます。

また、日本政策投資銀行やシンクタンクなどによる外国人を対象とした調査では、日本は、公衆衛生レベルを高く評価され、コロナ後に訪れたい国の最上位に位置づけるなど、ポストコロナに向けては好材料も少なくないところでございます。

インバウンドの回復までは残念ながらもう少しばかり時間を要すると考えられますことから、まずは、施設改修など、宿、観光地のリニューアル支援、長期滞在に資する魅力的なコンテンツ造成、多言語対応等の受入れ環境の整備などに取り組みまして、全国各地の観光地の魅力と底力を高めてまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、観光庁といたしましては、引き続き、関係省庁とも連携しながら、二〇三〇年、訪日外国人旅行者数六千万人、消費額十五兆円等の政府目標に向けまして、しっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○小宮山委員 ありがとうございます。

私自身も、観光産業というのは、地域の文化や様々なことを理解をしていただく、インバウンドに対しても、大きな資産が日本国内にはあると感じておりますし、また、いずれは自動車産業にも

勝る、そういった大きな産業になるということも理解はしておりますが、そのためには、やはり国内をしっかりと移動ができなければいけません。観光政策の基本的な思想、目標を変えないということは、観光に係る産業や従事者が、現在も、また収束後においても、事業も事業者も継続して存在していただくということが前提になると思いません。

立憲民主党の埼玉県連の県議にも、バス業界から大変な危機感のある言葉が届いております。

緊急事態宣言は三月七日で終わる想定で動いたもので、再延長となり、学校等の集団移動で利用する団体からキャンセルが相次いでいる、今回の、八日から申請開始となる一時支援金は、バスは対象外となっている状態で、事業継続が厳しい会社も出てきている、至急、事業継続できる給付金が必要であること、また、GoToなど、事業再開が見込めない中で、代替案として、ワーケーションやコロナワクチン接種にバス利用の促進策等を検討していただきたい、このような声が私どものところにも届いております。

埼玉県下の民間バス業者からの一例を申し上げます。またけれども、これは全国にわたる問題でもあります。公共交通機関の維持は、社会機能を維持するためにも守るべき産業でもあります。ワクチンの優先接種が必要だとの声や、雇用調整助成金についてのより一層の弾力的運用とか、事業継続運行維持に資する支援策への強い要望が寄せられております。

緊急事態宣言延長の決定の下、今後の観光関連

産業、公共交通機関などに対して国交省としては具体的にどのような支援を行うのか、お伺いいたします。

○久保田政府参考人 お答え申し上げます。

交通事業者は、コロナ以前から、少子高齢化、人口減少が進み、厳しい経営環境にあったところ、委員御指摘の、昨年来のコロナ禍による輸送需要の減少により、事業継続が大変厳しい中でございます。

こういった交通事業は、地域住民の日常生活、そして観光を含む我が国の経済産業活動を支えるインフラとして、極めて公共性の高い役割を担っていただいております。

こうした公共交通機関を支えるために、政府といたしましたは、コロナ禍における事業の継続と雇用の維持に向け、持続化給付金、雇用調整助成金、地方創生臨時交付金などや各種資金繰り支援などの業界横断的な様々な支援措置を講じ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、業界団体を通じて周知を行うなどにより、こうした支援が事業者に最大限活用されるようしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

さらに、国土交通省といたしましては、地域の鉄道、バス、離島航路等の運行維持や感染症防止対策の強化などにつきまして、令和二年度第三次補正予算におきまして約三百五億円、令和三年度当初予算案におきまして約二百六億円などの公共交通機関を支える手厚い支援を盛り込んでおるところでございます。

今後とも、国民生活、経済活動、そして委員御指摘の観光客の移動に欠くことのできないこれらの公共交通事業者がコロナ禍による危機を乗り越えしっかりと機能し続けられるよう、あらゆる支援を行ってまいりたいと考えてございます。

ありがとうございます。

○小宮山委員 GoToトラベル事業の予算は、令和二年度補正予算、予備費などで総額二兆七千億円まで膨れ上がっております。これから見ると少し小さやかたなど感じるところであります。やはりここはしっかりと、事業を継続していただくことによって、後での、収束後の回復というのが大きく変わってくると思っております。ここはもう少し決断をしていただければと思います。

さて、先日、立憲民主党が提出しました観光政策への提言につきまして、予算委員会におきまして大臣にはお答えいただきましたけれども、今お話があるように、安全な地域など、地域ごとでの観光の再開というのは現実的な政策だと感じております。

その中において提案をさせていただいておりますけれども、マイクロリズムの導入の実現性についての御見解を大臣にお伺いしたいと思います。

○赤羽国務大臣 そもそもGoToトラベル事業は、新しい生活様式の下での新たな旅のスタイルの普及、定着といったことを目指した事業でございました。

今停止をしておりますが、これまで実施をした期間の中で分析をしていると、四十七都道府県の

旅館、ホテルに来られるお客様はどの県から来ているのか、そういう分析を行っておりますが、大半の県が、第一位が地元の、県内からのお客さんです。二位、三位もほぼ隣接でございます。結果としては、マイクロツーリズムの旅行というのが萌芽し、定着し始めているのではないかと。

やはり今まで、一泊二日の旅行みたいなことも、結構大げさで、ばたばたとしながら、帰ってくると、疲れに行ったようなものとか、自宅が一番いいみたいな、そういう記憶も私自身もあります。そうではなくて、地元の中で、あつ、こんなところに、すぐそばにいい観光地があったんだ、いい温泉があったんだという声もしっかり聞かせていただいているところでございます。

こうしたことというのは、今、県民割引みたいなことを実は十七の府県でやられておりまして、そうしたことも、昨年はG・O・T・Oトラベルと併用可能ということでありましたので、より割引率が高くなったということも、そうしたマイクロツーリズムの旅行というものにドライブがかかったのではないかというふうに思っています。

いずれにいたしましても、今こうした状況でございますので、国の大方針としては感染拡大を早期に収束するということが最優先でありますけれども、他方で、感染が落ち着いている地域では、それぞれ県独自の支援策を講じておりますし、知事さんからは、そうしたことにしても国としてサポートしてほしいという声も伺っておりますので、そうしたことを踏まえながら、観光関連、今大変厳しい状況には変わりありませんので、しつ

かりと支援を検討していかなければいけない、こう考えているところでございます。

○小宮山委員 今おっしゃっていただいたことの中には、昨年の春から、私もですけども、野党からの提案と重なるところがあります。早く御決断をいただき、後押しをしていただきたいと思っております。

というのも、観光産業自体は、大体国内だけで二十三兆円の産業であります。インバウンドに關しますと、訪日外国人だと五兆円という規模がコロナ前でもありました。明らかに、圧倒的に国内の事業規模の方が大きいということでもあります。

ここをしっかりと活性化することの方が効果は大きいと感じておりますので、単刀直入に、G・O・T・Oトラベル事業はどのような条件がそろえば再開するのでしょうか。首都圏の緊急事態宣言も延長され、観光だけではなく、地域の飲食始め産業も疲弊しております。第四波の懸念もされる中、再開を待つよりも、今は直接的な支援に注力すべき時期だと思っておりますが、大臣の考えをお伺いいたします。

○赤羽国務大臣 再開のルールというのはこれまでも同じでありまして、感染状況とか医療の逼迫状況の判断というのは、これまでも国土交通省単独で決めているわけではなくて、対策本部の分科会の専門家、感染症の専門家の皆様、また政府全体で決定しております。これは別の言い方で言いますと、ステージ2相当の地域であれば構わない、そういう基本的な見解がございます。

そうしたことで、そうした状況を待っていると

いうことでございますが、あともう一つ、直接支給という話、国会の場でもよく出ますが、私、申し上げるのは、具体的に、じゃ、どう支給をするのかと。現実には、これまで四十二の観光地の皆さんとリモート会議も含めて意見交換会を率直にしておりますが、この直接支給を希望されている方というのはほとんど聞かないですね。

それはやはり観光需要を起こしてもらって、消費をしてもらう、これが、そうした方がありがたいという声が圧倒的でありますので、その再開を待っているということでございますし、私の地元も有馬温泉、たくさんありますけれども、取引業者も物すごく多くて、一番多いところは、実は、びっくりしたんですけれども、四百五十のところと取引をしていると。そうしたところまでどう裨益するのかわかるのは非常に難しい話でございます。

ですから、そうしたことはなかなか現実的には難しいのではないかなと思いますが、いずれにしても、年が明けてのリモート会議を含めると、やはり、この状況が続くと非常に経営維持も大変だという声は聞いておりますので、そんなに時間を空けずに、ここでしっかりと対応ができるように、具体的な支援策を講じていきたい、こう考えております。

○小宮山委員 なかなか大臣に直接支援をというのは言いづらいのかもしれませんが、結構私どものところには直接の支援、給付金であったり家賃の支援であったりというのは、雇調金もまだ続けてほしいというのはありますので、これら多くの

支援があると思います。これに関しましては、先般の立憲民主党からの観光政策の提言の中にも書いてある部分もあるので、是非御参考いただければと思います。

観光産業というのは、やはりしっかりと伸ばしていかなければいけないというのは当然であり、大分先の話になるかもしれませんが、首都圏の交通網についてのお伺いをしたいと思います。

羽田空港アクセス線の整備と直通運転につきまして、国交省より本年の一月二十日に、JR東日本に許可をされております。この点に関して是非お聞かせいただきたいと思いますが、山手線を介して宇都宮、高崎、常磐線方面への連携する東山ルート、埼京線方面へ連携する西山ルートが示されており、航空自衛隊入間基地と民間のホンダエアポートがあるものの、埼玉県におきましては、旅客航空路は羽田、成田の両空港を利用することとなります。埼玉に暮らす者としては、埼京線、川越線等の連携、更に言えば直通運転の可能性というのは、極めて今私の周りで高く関心が持たれております。

羽田空港アクセス線との直通運転による首都圏の鉄道網と空路の連携について、特に埼玉県下との関係の展望について、国土交通省の御見解をお聞かせください。

○上原政府参考人 お答えいたします。

羽田空港アクセス線につきましては、平成二十八年四月の交通政策審議会答申におきまして、我が国の国際競争力の強化の観点から、その重要性が指摘されております。羽田空港と多方面とのア

クセスの利便性の向上に有意義なものと認識をいたしております。

国土交通省におきましては、先ほど御指摘がございましたとおり、東京貨物ターミナルから羽田空港新駅、仮称でございますが、こちらまでの新線区間につきまして、JR東日本に対しまして本年一月二十日付で鉄道事業許可を行ったところであり、東山ルートと併せて令和十一年度の開業が予定されております。本事業におきまして、宇都宮、高崎線を通して羽田空港から埼玉県エリアへダイレクトなアクセスが可能となり、時間短縮や乗換解消による利便性の向上などの効果が期待されます。

一方、西山ルートにつきましては、同答申におきまして埼京線方面へのアクセスが想定されており、今後、事業化に向けて、JR東日本、東京都を始めとする関係者間におきまして具体的な事業計画の検討を深めていくことが必要であると認識しております。

国土交通省といたしましても、今後の関係者間の検討状況を踏まえながら、事業計画の具体化に向けて必要な協力を行ってまいります。

○小宮山委員 交通網というのは、やはりつながってこそ、その利便さや利便性というものが大変向上するんだと思っております。

首都圏の同心円状鉄道の充実についてお伺いしていきたいと思えます。

埼玉県内では、都内への連絡確保とする道路、鉄道が充実しております、それに比べて、県内の東西を結ぶ同心円状の交通網は脆弱という特徴

がございます。

こうした観点に立つとき、大宮、川越駅をつなぐJR川越線の果たす役割は重要かと思えます。特に大宮は、今後、今お話がありましたとおり、羽田へのアクセスが直接つながってくるとなると、この大宮というのは、東北や日本海側に対しての新幹線等が全部乗れるという意味では、発着するので、ここを接続することというのは、非常に地域の観光や様々な産業に対しても大きなインパクトがあります。

近年頻発する豪雨による水害の備えとして、荒川におきましては、第二調整池、第三調整池の整備、堤防かさ上げなどの治水対策事業が進められているところであり、このかさ上げ事業に関して、JR川越線の鉄橋の架け換えが併せて予定されているところであります。このような機会をしっかりと活用し、JR川越線の複線化を求め、声が地元の地域でも強く、自治体、地方議会を始め、要望活動が展開されているところであります。

首都圏交通網整備における同心円状の道路、鉄道の充実の意義についても、国交省の御見解と認識をお聞かせいただくとともに、JR川越線の複線化が待ち望まれている点に関しての見解をお聞かせください。

○上原政府参考人 お答えいたします。

JR川越線につきましては、通勤通学の足のみならず、埼玉県西部地域への観光の促進にも重要な役割を果たしていると認識しております。一日当たりの輸送密度、平均の通過人員でございます

が、こちらでも五万六千人程度で、近年微増の傾向というふうには認識しております。

これまで、JR東日本では、八王子方面や埼京線を経由してのりんかい線方面への直通運転を開始するなど、同線の利便性向上に努めるとともに、車両幅の広い新車両への更新により輸送力の増強を図ってきていると聞いております。

委員御要望のJR川越線の将来的な複線化につきましては、今後の輸送需要の見込みなどを踏まえ、基本的には鉄道事業者の経営判断により行われるべきものと承知しておりますが、まずは、令和二年十一月に設立されました荒川橋梁架け換えに向けた埼玉県による協議会などを通じまして、地元自治体とJR東日本との間で十分な協議が行われていくことが重要と考えております。

○小宮山委員 もちろん協議は重要だと思いますが、是非今後、観光政策六千万人という目標がある中においては、やはりこの部分は検討していただき、後押しをしていただきたいというふうに思います。

さて、建設業における社会保険加入促進義務づけに関して、重層構造にある建設会社間で、元請から下請に対し、年金事業所の受領印のある標準報酬決定通知の写しを添付し提出するように求められる場面があるそうです。

現在、新型コロナで更に進んでおりますが、オンラインによる電子申請が拡大してきている中、元請からの指示を受けた下請工事会社の一部では、電子申請を取りやめて、わざわざ紙で書類提出に戻したという例も出てきております。社会保険の

電子申請推進を阻害する要因となりかねません。

是非、この点に関しまして、建設会社、特に元請となる可能性の高い会社各社などに、電子申請による様式に関しての周知徹底を求めたいと思いますが、この点、御見解をお聞かせください。

○青木政府参考人 お答えいたします。

国土交通省におきましては、かねてより、担い手確保のために推進してまいりました建設業における社会保険加入対策といたしまして、社会保険の加入に関する下請指導ガイドラインを策定してございまして、元請事業者におきまして工事現場への作業員の入場時に社会保険加入の有無を確認するよう、私ども、要請をできてございます。

このガイドラインにおきましては、現場における年金保険の加入確認の手段といたしまして、現在、官民挙げて普及を進めてございまして建設キャリアアップシステムの活用、これを原則としてございまして、これを活用しない場合には、お話しございました、標準報酬決定通知書等関係資料のコピー、こういったものの提示を求めているところなのでございます。

御指摘につきまして、決定通知書について電子申請によって発行されるということになりました場合には、電子署名が用いられておりますので、ダウンロードあるいはプリントアウトした場合には日本年金機構の押印がない形となるというふうには承知をしております。

社会保険加入対策の重要性というものを考えますと、現場において社会保険の加入を確実に確認していただくことが重要と私ども考えております。

その中で、元請事業者といたしまして、書類の偽造防止などのコンプライアンス遵守の観点から、現場において、押印のある通知書で加入確認を行っているところもあると承知をしております。

ただ一方で、御指摘ございましたように、行政手続のオンライン化、こういった流れを阻害しないということも重要でありまして、対応を求め御要望も私ども承知をしているところでございます。

今日御指摘いただきましたことも踏まえまして、今後、現場の実情も踏まえさせていただいて、そして、関係省庁、関係団体とも相談させていただきながら、現場における加入確認の手段について、具体的にどういった対応が可能か、適切か、検討させていただきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○小宮山委員 しばしば、やはり建設業に関して、社会保険事務所であったり、その説明や、また、各、いろいろな通知があると、この点に関して、現場の対応する職員さんも含めて、思い違いとか理解のそごというのがあったりするというので、対象になる人がなれなかったり、手続を変えてしまふこととか、様々な問題がありました。是非、使側の立場、その権利を保護するという意味においても丁寧な対応をしていただければと思います。よろしくお願いたします。

さて、今いろいろな課題が国交省にはあります。海域においても今多くの課題があるかと思えますが、明日、三月十一日は、東日本大震災発災から

十年目の節目を迎えます。この一週間ほど、東日本大震災に関する特集、様々なテレビや紙面等、行われておりまして、先日、海での対応というものも流されておりまして、私自身も、それを見ながら、改めて、海上保安庁が当時、救助、御遺体の収容など、精神的にも厳しい任務に当たられていたこと、改めて感謝を申し上げたいと思いき、その後のPTSDなど、職員のフォローも重ねてお願いしたいというふうに思います。

東日本大震災、熊本地震といった大規模災害への対応において、海上保安庁は、全国から巡視船艇、航空機を派遣して、海陸を問わず、様々な対応を行ってまいりました。災害発生時には迅速に被災地に駆けつける必要があります。

しかし、震災後は、観閲式などを行う運営の余裕はないのかと思っております。私自身も大分前に行きましたけれども、東日本大震災以降においては、災害対応やまた海域の警備など、ここに当たる分、観閲式を行うのは遠慮される、やれる状態にないというふう聞いており、また、これも再開される見込みも今のところないんだと思います。

ということ、やはり、かなりこの整備、体制というのは逼迫した状態。海上保安庁の仕事の内容から見ると、すぐに人員が育つ、研修をするなども難しいこともあるでしょう。また、船舶に関する、すぐにできるものでもありません。今増強しているとは存じ上げておりますけれども、この点はまだまだ、日本の海域を守る、そして、最近もかなり地震が多く起きております。

東日本大震災から十年目ということで、災害対応、また、首都直下型地震や南海トラフなど多くの対応をするためにも、海上保安庁としては、やはり職員の働き方の余裕、これは今後法案も出てまいりますけれども、同様に、人員の増員によってしっかりとした体制が取れるのも必要かと考えております。この点に関しまして、国土交通省、海上保安庁としてどのような対応をしているのか、御見解をお聞かせください。

○奥島政府参考人 お答えいたします。

海上保安庁におきましては、これまでも大規模な災害が発生した際には、海陸を問わず、状況に応じ、全国から巡視船艇、航空機を派遣するなど、政府の一員として、被害状況調査、人命救助、支援活動などを実施してきたところでございます。

例えば、豪雨や台風などによる自然災害の発生時には、地方自治体に職員を派遣し、被災状況や生活支援ニーズなどの情報収集を行い、人命救助活動に全力を尽くすとともに、巡視船による給水、食糧支援、入浴提供などといった住民の方々への支援を行っております。

また、近年、激甚化するこれら自然災害への対応のほか、警備救難業務や船舶の航行安全業務などを行っておりますが、尖閣諸島周辺海域における対応、日本海大和堆周辺海域における対応など、海上保安庁が対応すべき業務は多岐にわたっており、我が国周辺海域をめぐる情勢は一層厳しさを増しております。

海上保安庁では、こうした状況を踏まえ、平成二十八年十二月、関係閣僚会議において決定され

た海上保安体制強化に関する方針に基づき、尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備などを進めているところでございます。

この方針を踏まえ、平成二十八年度から、大型巡視船十三隻、測量船二隻、航空機六機などの増強整備に着手しており、また、人員につきましても、同方針の決定前と比較して約八百人増員をしているところでございます。

引き続き、着実な人員の確保も含めて、必要な体制整備を推進してまいりたいと考えてございます。

○小宮山委員 昨今、我が国の周辺海域をめぐる情勢は一層厳しさを増しているところでもあります。このような中において、やはりしっかりと警備をすること、海域をしっかりと押さえるという意味においては、まずはやはり海上保安庁の活躍そして活動というのが重要になってくると思っております。

私自身は海なし県の埼玉ではありますが、日本国として見れば、四方を海に囲まれております。この点に関しましては、立憲民主党としてもしっかりと皆さんと議論をし、そして、日本を守る、そのための活動、提案をこれからもしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、最後になりますけれども、明日は東日本大震災から十年という節目を迎えます。二万人を超える多くの方が亡くなり、そしていまだ行方不明者もいらっしやいます。改めて、お亡くなりな

なつた皆様に哀悼を表し、そして、いまだに被災地での生活、厳しい中にいらつしやる方々に、また自主避難をされている方々に対し、お見舞いを申し上げます。

地震、津波、原発事故、未曾有の被災から分かったこと、そして思い知らされたこと、経験を生かせることなく後世に生かしていかなければならないものです。高台避難や高台移転、沿岸部での垂直避難、地籍調査の重要性、安全神話を過信することなく、最悪の状況、過酷な前提についても想定していくこと、避難所の在り方、災害弱者要配慮者への対応、多くの案件について学ぶことと私たちはなりました。

災害対応において、基礎自治体の役割と、国土交通省出先機関、特に地方整備局の対応がいかに重要であるかも示された震災だったと思っております。迅速な復旧、支援に欠かせない道路の啓開、また、燃料輸送において展開され、極めて有効だったくしの歯作戦を始め、国土交通省の対応には敬意と感謝を持っております。

当時、大畠国交大臣の、本当に政治の決断というところ、その後押しというものの大切さということも、私自身、間近にいて教えられたことであり、これはしっかりと胸に刻んでいきたいと思っておりますが、一部では、最近、やはり、東日本大震災の後の削減、廃止の対象など述べられている国交の出先機関がいかに重要か、被災していない地域の出先から迅速に支援体制を整えて被災地入りができるバックアップ、TEC—FORCEなどがこの体制を取れる流動性というのも多くの方々が

理解を共有しているかと思っております。

赤羽大臣においては、阪神・淡路大震災の被災地選出でいらつしやり、一層思いも強いことと推察しておりますが、東日本大震災から十年、国土と交通を所管する大臣として、各地それぞれの事情、状況に即して、柔軟に、また迅速に行政運営をしていくに当たってのお考えをお聞かせください。

○赤羽国務大臣 御質問が大変大きなテーマなので、簡潔に申し上げるのはなかなか難しいのですが。

私、やはりいろいろなことを教訓として思っておりますが、そもそも言いますと、日頃からの備えというのが防災・減災には尽きる。やはり、個人でもそうですし、地域の在り方、公共事業の仕方、そういったことも全て防災・減災という角度でやるということが大事だと思えますし、神戸では、阪神大震災以降、下町ほど被害を最小化に食い止めることができたということから、学校校区ごとの防災福祉コミュニティという組織をつくって、地域の防災力向上のために様々な努力をされているということでございますし、また、そうしたことの、人口が減少していくとか高齢化の動向というのは分かるわけなので、その地域ごとに中長期にわたる人口動向を見据えた上のマスタープラン、いざあったときにはどうするかといったことも含めて、そうしたことをもう少し自治体単位で作っていくべきではないか。ハザードマップを活用して、マイ・タイムラインの形成なんかも使っていたかと思っております。

そして、いざというときには、私、やはり思っているんですけども、平時のルールというのが復旧復興では一番の僕はハザードになっていると、ですから、普通のときじゃない災害時にとって、新しいルールを作るのはやはり立法府の責任だというふうに思っていますので、どれだけ政治家が現場に入つて、被災者の立場に立った特別な立法ができるか、またそうしたことを日頃から用意できるかということが重要なのではないかなというふうに思っています。

そして、最後に一番言いたいのは、被災者というところ、何か、少々我慢しろとか、ですから、体育館に寝かせても普通と思っておりますけれども、私は、人としての尊厳がどこまで保てるのかということが復旧復興政策については一番大事だと。そんなことを、ちよつと雑駁ではございますけれども、感想を申し上げます。

○小宮山委員 ありがとうございます。

昨日、立憲民主党といたしましては、復興庁、平沢大臣のところ、私どもがまとめた要望を出させていただきました。

災害時、スフィア基準など、今大臣おっしゃいました避難所の在り方、ここもまだまだ改善しなければなりません。また、まずは社会機能がしっかり維持をできる、これは救援活動にも大きく影響いたします。そういう意味では、インフラの長寿命化や、この点もまだまだやらなければいけないところがたくさんあります。

しっかりとこの点に関しまして、私ども、こ

れからも提案をさせていただくことをお伝えして、
質問を終わらせていただきます。
ありがとうございます。