

◇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。

○梶山委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。谷川弥一君。

○谷川委員 おはようございます。自由民主党の谷川弥一です。

公共事業は悪、社会保障は必要不可欠との説が一般的に言われておりますが、予算に占める国債費と社会保障費が、一九六八年には一七・五％、それが二〇一四年には五六・一％になっております。公共事業は、会社でいうと将来に対する設備投資であり、形として残っていきませんが、こんなことを言っていないでしょうか、社会保障費に使ったものは何にも残りません。

国の借金は一千兆円を超え、東京一極集中が進み、地方の衰退は、この流れをとめることができなくなっております。地方都市の人口減少、高齢化問題を考えるとき、地域の活性化に取り組むこの二法案は、我々が期待した法案であります。こ

の二法案に対する大臣の意気込みをまずお聞かせください。

○太田国務大臣 地方の衰退、そして人口減、高齢化が進む、先生の、地方あるいは離島についての取り組みということについては十分私は承知しているつもりでありますし、それから、それぞれの生まれ育ったところ、そこに愛着を持って生きていくというのが人間として自然な生き方であると思います。

そこを食いとめなくてはならない、そして、地域の活力を維持するとともに、福祉や医療の機能を確保して、高齢者が安心して暮らせるまちづくりを推進するというのが必要であろう、そして同時に、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直して、コンパクトなまちづくりと、これと連携した公共交通のネットワークを形成しなければ、人口減少、高齢化という課題を乗り越えられないというふうに思っています。

そういう意味では、従来のまちづくりにおける規制の手法から転換して、福祉やあるいは医療施設、文化教育施設等の整備に対する財政上、金融上の支援等によって、生活サービス施設を居住とこの中に入れ込む、そして、公共交通のネットワークが本当に大変な状況にありますから、そこをどういうふうに支援していくかという、コンパクトシティー・プラス・ネットワーク、この連携を図っていくということが大事だというふうに考えております。

しっかりと、ぜひともこの法律を成立させていただいて、都市の衰退に歯どめをかける以上に、

住んできてよかったなと言われる、地方を中心にしたまちづくりということに全力を挙げるという決意でございます。

○谷川委員 私的なことにかかわるので、ある意味恐縮なんです、私の郷里の近くに佐世保市というのがあるんですが、これが、平成二十六年三月に人口二十五万六千人です。そして同じく大村市が、平成二十六年四月に九万二千人ですが、長崎県内で中核都市である佐世保市と大村市を結ぶ基幹道路は、国道二〇五号のみであります。慢性的な交通渋滞を来し、そのことによって企業誘致もなかなか思ったとおりにいきません。関係自治体が、その町の振興と発展に今度のこの法案が大変な効果を発揮すると期待されております。

都市機能や居住機能を効果的に誘導するため、都市再生特別措置法を地元でさらに効果的に発揮するため、長年の懸案である東彼杵道路の整備促進が不可欠であります。将来的に、地域高規格道路に活用できるミニバイパスによる整備が何とかできないか、この立地適正化計画をつくり、この政策の実施のため、国の支援を取り入れることができるか、お聞きしたいと思います。

○徳山政府参考人 ただいまお尋ねをいただきました東彼杵道路でございますけれども、長崎県の佐世保市と東彼杵町を結ぶ約二十キロの地域高規格道路でございます。地域の活性化あるいは生活機能の向上の観点から非常に重要な路線でもございますし、また観光の観点、あるいは佐世保市と長崎空港が立地する大村市間のアクセスの観点からも非常に重要な路線であると思っております。

現在、この地域唯一の幹線道路であります国道二百五号、今先生御指摘のとおり、一部区間で交通の渋滞あるいは災害時の通行どめが発生したりしております。課題があるわけでございます。

本法案、ただいま大臣からも申し上げましたとおり、コンパクトシティとこれをつなぐネットワークの強化という観点からも、非常に重要な路線であると思います。

まずは、交通状況や災害の発生状況、利用状況などを調査しました上で、地元の長崎市あるいは沿線市町村と連携しながら、この佐世保市、大村市間の道路ネットワークのあり方について検討してまいりたいと考えております。

○谷川委員 もう一つ、今度は離島の件でお願いがあるんですが、交通政策基本法の具体例として、地域公共交通の活性化法が提出されました。交通政策基本法には、交通事業の経営が厳しい離島も日常生活に必要な交通手段を確保することとされています。

国道の使用料は全国どこでも無料です。ところが、海の国道である航路は有料です。離島はというとそれを払い続けてきているんです。本土の有料道路は、距離間でほとんどブルー計算です。人口が多いところも少ないところも、同じ距離なら一緒ですね。ところが、離島はそうはなっていない。

ちなみに、福岡・博多を起点にして小倉、博多を起点にして彦岐、偶然同じ距離なんです。それが、小倉までJRは千二百九十円で約一時間。それから、同じようにジェットfoilは五千百二

十円です、やはり一時間ですね。こういう格差を仕方がないと言って放置して、ずっと来ているんです。理由は、JRという大きな会社と、民間の零細の会社の経営によってそうなっているわけです。

そのことを頭に入れていただくと、人口減少が著しく、国境を守る離島の現状をしつかり考えていただくとすれば、離島航路及び離島地域の公共交通のあり方というのは何らかの施策があつていんじゃないかな。特に国境の離島が早晩いろいろな面で注目されているこの時期に、今までの考え方を変えることはできないのか。これはぜひ、大きな問題ですので、大臣にお答えいただければありがたいです。

○太田国務大臣 離島の航路をさらに低廉化していくということは、私は本当に大事なことだというふうに思います。

昔、奄美を初めとして、鹿児島から、海も道なりという言葉を出して、十島村をつないだ航路をつくったとか、そうした知恵の中で航路を結んだというような歴史的事実もございます。

離島地域にとりまして、航路は重要な交通手段であるわけですが、航路事業の多くは、人口減少、高齢化ということで、輸送人員の減少で大変厳しい経営状況にあるというふうに承知をしています。国交省としては、地域との連携によりまして、

離島航路事業に対する運営費への補助、あるいは最大で地方バス並みへの住民運賃割引補助等の支援を行っているというところであります。航路事業における運賃のさらなる低廉化、例え

ばJR並みの運賃とすること等につきましては、地域内のバス運賃水準との関係性への影響など、検討が必要だろうというふうに思います。

しかし、私は、離島という非常に大事なところに住んでいらつしやるということから考えまして、この地域全体、離島全体ということの中でどうするかという、いろいろな意味での支援というものが必要だというふうに思っております。地域全体の交通政策及び離島振興策と連携して、住民の日常生活に必要な交通手段の確保にさらに検討を加えていきたいというふうに思っております。

○谷川委員 お尋ねしたいことはこれだけなんです。が、せっかくなので、さらに離島の問題をこういう機会にちよつと考えていただきたいんです。

私は五島列島の出身なんです。私が小さいときに約十四万強いたんですが、今は六万人を切るうとしております。統計によると、あと二十年したらさらに半分になるといふことなんです。

理由はいろいろあるんですが、一番大きいのは、働く場というのが、一次産業、ちよつとした観光、それ以外に何もないということなんです。親の後を継いで将来の生活をするその見通しが立たないので、百人高校を卒業したら、九十六人ぐらい出ていくんです。ずっとです。私は、そこで後継ぎをしまして、こんなところにおつたつてどうもならぬわと思つて、昭和四十六年に早く本土に出てきたからよつぽよかつたんですが、経営者としてはそれでいいんですよ。

ところが、地域を代表する政治家としては、このままほっておくわけにいかぬのです。要するに、仕事場がないから、仕事場をつくらなきゃならない。つくらなければならぬんですが、その最大のネックが、実は運賃が極端に高い。ですから、本土からなかなか会社はやってこれないんですね。五島に行くぐらいなら、もうベトナムに行った方がいいよということになってくるんです。

そうすると、その町に責任がある立場としては、少し角が立つても、くどくどでも、何回も何回も何回もお願いするしかない。今、一生懸命国境離島新法をつくろうとしているんですが、いろいろ公明党の遠山先生ともよく打ち合わせさせてもらっているんです。

わかっていただきたいのは、ちなみに、五島列島の中に一つの島があるんですが、久賀島というんですけれども、約四千人いた人口が三百五十人強しかおりません。極端な例ですが、枕島もやはり、三千人強いたのが百三十人ぐらいしかいなくなっているんです。

でも、いいじゃないかと。私が県会議員のころ、当時の大蔵省に陳情に行ったら、君、無理して住んでもらわなくてもいいよと言われました。このやろうと思つて、そのうち国会議員になって、こいつ、やつてやろうと思つたらもう引退して、おりません。

何とかして、無理して住んでもらわぬでいいよなんて言わないで、やはり経済水域に対する貢献度、それから E E Z に対する貢献度、それを考えてみてください。日本地図をじいっと見てください

い、九州の西の方を。本当に杵岐、対馬、五島、要らないんですか。これは立派な防波堤になっていませんか、やりようによつては。それを防波堤をつくらうと思つたらどのくらい金がかかると思いますか。そういうふうな観点から考えるときに、もうちょつと戦略的に見ていいんじゃないかなと思つているんです。

きょうは具体策については余り問いませんけれども、時間の許す範囲で、大臣、もうちょつと具体的に、百円で魚を売ったら漁民には二十四円しか来ません。それほど運賃とか手数料とかいろいろなものがかかるんです。これで、売り上げが三十年前とほとんど変わらないという状況で、後継ぎしろと言つたつて無理なんです。どうぞ御理解をして、もうくどくど言いません。おまえは自分のことばかり言うのかと言われてもかなわぬのでこれでやめますが、何とか、気合いの部分だけでもいいですから、具体的には担当局の人たちと詰めていきますので、心意気だけでもお聞かせいただければありがたいと思います。

○太田国務大臣 離島振興ということについて、特に国境離島ということについて、先生のおっしゃるとおりだと思います。私も、この離島振興というのは我が党は大変真剣に取り組んできて、先生とともにやらせていただいできています。例えば、若者が出ていってしまうということで、先日もここでも申し上げたんですが、それは交通費とかフェリー代とかそういうことが一番ネックになっているんだと思いますが、例えば自動車の車検ということがなかなかできないからこれをど

うするかという具体的な問題もあり、あるいは隠岐の島などでは、何とか若者が受験ができてちゃんと行けるという高校をつくらうということで、かなり進学率の高い学校というものをつくつてきているとか、あるいは先生のところではないかと思ひますが、メロンパンをつくつているところがあつて、来る船から戻る船が空っぽで行くとするならば、そこにパンを載せて九州じゅうにメロンパンを送るといふシステムをつくり上げたというの聞いておりますし、いろいろな知恵を出すということのその知恵を一緒になって考えてやつていかなければいけない。

私は大蔵省の方が何と言つたかは承知しませんが、住み続ける、そして愛着を持つ、それ以上にまた、住んでいただくということは大事なことだという観点に立つて、運賃を初めとして、どうすれば支援できるかということを財政制約の中でも考え抜いて、常に前に進めていくという行政を展開するというのがこの自公連立政権で大事なことだということに思つているところです。

○谷川委員 どうもありがとうございます。終わります。