

衆議院議員

畑 こうじ 情熱通信

編集・発行

畑こうじ事務所
〒028-0064 岩手県久慈市八日町2-8
TEL 0194-52-0221 FAX 0194-52-3677
ホームページ <http://www.hata-kouji.com>
メール officd@hata-kouji.com



あいさつ

皆様いつも大変お世話になっております。先般参議院議員選挙がありました。有権者の皆様の私たちに対する叱咤激励をいただきました。私たちの進めようとしている生活第一の政治をしっかりと行い結果を出していかなければならないと思います。また、丁寧な政治も必要だと思います。岩手県選挙区では、全国的な逆風の中で主浜了さんが前回より票を伸ばして圧勝しました。完全勝利こそ成りませんが、投票率が前回の衆議院総選挙より下がった中で岩手2区も前回より票を伸ばし約2万票の差をつけました。底堅さを示すことができたのではないかと思います。しかしながら、比例区においては工藤堅太郎さんを届かせることができませんでした。残念です。民主党票はしっかりと確保できていたのですが、個人名を書いていただくことの難しさを実感しています。選挙制度も含めた議論が今後必要と考えます。工藤堅太郎さんには、これまで県連代表として私たちを引っ張っていただき、私自身も大変ご指導をいただいております。厚く御礼申し上げます。

さて、私が国会議員になってからの初めての通常国会が6月16日で閉会しました。私は、「日本を元気にするためには地域の成長が必要である。それにより生活や所得が向上し、雇用対策、税収対策にもなる。そのためには、必要な社会資本整備は透明な手続で進めるべきである。環境・観光が地域の成長戦略にとって有効な産業である。農林水産業を下支えしつつ、所得が増えるような加工・ブランド化・販売も含めた総合産業化を図る必要がある。そして、総合的の地域活性化策を打ち出す必要がある。」と主張してまいりました。民主党のマニフェストにほとんど全て反映することができました。今時代はそのような方向性に向かいつつあります。

さらに、今私は、一年生議員ながら民主党国土交通委員会議員政策研究会交通基本法小委員会座長となり、交通体系の憲法となる交通基本法の制定作業のとりまとめに携わっているところです。また、倫理選挙特別委員会の理事として選挙制度等に取り組みました。有意義な初国会活動でした。結果を残しつつ初国会活動で第一幕を下ろせたと自負しています。今後とも皆様の代表としてプライドを持って頑張ってまいります。何卒ご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

第174回 通常国会での 質疑・答弁要旨

事業の必要性を判断する事業評価については地方の実情を入れて地方に必要な事業をしつかりやっていくという答弁を引き出しました（22年4月20日国土交通委員会）。

Q

必要な社会資本とは何なのか、どういう基準で判断されるのか、これが難しいテーマで、古今東西、古くからの難しいテーマでございます。そして、これはみんなが納得できる基準でなければならぬ、これも確かなところであります。そして、もちろん、その基準というものは、効率性だけではなくて、地方の実情も含めてさまざまな要素が的確に反映されるようにする必要があります、そういうことであると思えます。

事業評価としては、現在、BバイC、費用便益分析等を踏まえた総合的な評価が行われているということになります。そして、これはすべてを数値化できるわけではないのでありますけれども、数値化できるものだけ数値化して、その困難な項目についても、BバイCの外側で点数をつけて総合評価の点数化を図るとか、あるいは、点数化がそもそも無理なのであれば、その外側で対外的に説明できるようにしつかりした流れを明

確化する、そういうことであろうと思えます。

BバイCに関して、道路について申し上げますと、現在の日本のBバイC、三項目だけですが、大変客観的で透明で厳格だと思えます。まさに、走行時間の短縮、走行費用の減少、そして交通事故の減少、これは数値化するにふさわしい、精度が高いものであります。一方、欧米の部分というところで表を整理しておりますが、各国はこの三要素以外にも、これは試行という部分もあります。例えば、地方で言われるのは、雇用創出効果とかあるいは生産性向上効果というものであります。こういうものも工夫しながら入れております。日本は三項目であります、ドイツでありますと八項目になるということになります。

そして、ドイツでいえば、実は便益の外側に、非経済的側面として、国土計画なり地域構造改善のための点数づけというのがあります。つまり、端的に言うと、田舎において点数のかさ上げなり地域係数を掛けているということも行われております。例えば、私もかつてドイツにりましたが、ドイツが東西統一をした際に、東ドイツは、やはり地域がおくれていたということがあって、この外側でそういう補正係数を掛けたということも行っております。言いたいことは、諸外国においては、客観化を求めながらも、できるだけ幅広い項目を入れようとしております。

そして、今の道路のBバイCで不幸なもの、この三項目だけありますので、地方の人は地方の実情が入っていないと批判をします。一方、都会の人や有識者は、逆に、日本は三項目しかないけれども、実際には総合評価をやっているんだらう、その総合評価が不透明であいまいではないか、要は、両方から批判を受けるという不幸なことになつておられると思えます。私は、これを改善するた

めには、幅広い項目をできるだけ客観化したような形で入れていく、そして説明できるようにすることが必要だろうと思っております。

A

〔馬淵国土交通副大臣答弁〕

御指摘のとおり、過去の国会審議の中でも、この費用便益分析に関してはさまざまな問題が指摘されておりました。BバイC、特に道路に関しては、走行便益のみであるということに対して、命の道あるいは観光振興、重要な要素が抜けているといった指摘もいただいております。

私も、この走行便益について、当然ながら、過去は高速道路整備のために考えられたこのBバイC、走行便益を主とするという考え方、これは過去においては決して間違いはなかったかもしれない。しかしながら、その他一般道路の事業評価にまでこうした走行便益一辺倒となる事業評価手法をそのまま準用したことについては、大きな問題があったのではないかと考えております。

とりわけ、地域における一般生活道路の重要性というものについては、地域の事情がそこに大きく発生をいたします。今回、この事業評価の見直し、特に道路事業に関してのBバイCの見直しに關しましては、今申し上げたような地域の事情、さらには、生活道路等で、当然ながら貨幣価値の換算がなかなか難しいものも踏まえて、地域の事情をいかに聴取するかということもあわせて、改めて事業評価を行うということを考えております。現時点におきましては、私ども国土交通省挙げてこうした取り組みの準備をしつかりとさせていただきます。



【参考：平成22年度予算における主な岩手2区内の道路関係の事業費と対前年度比較】

(当初予算ベース)

路線名	平成22年度 予算	平成21年度 事業費	比較
■盛岡北バイパス	500	440	+60(+13.6%)
■尾肝要道路	690	450	+240(+53.0%)
■普代バイパス	770	550	+220(+40.0%)
■久慈北道路	500	100	+400(+400.0%)

(単位：百万円)

久慈の湾口防波堤について災害発生時の切迫性等も事業評価として考慮してしっかりと整備を進めていくという答弁を引き出しました(22年4月20日国土交通委員会)。

Q

湾口防波堤のような、安全性の確保を目的とするような事業がございます。これは、効率とはまた違った視点が出てくるわけであり、事業の進め方というこの基準は難しいものがあるだろうと思えます。こういうところは、まさに総合判断というところである程度の判断をせざるを得ない部分があるだろうと思っております。

二月二十八日であります。チリ地震津波で、三陸の方に大きな津波が参りました。私の地元の岩手県久慈市においても、一・二メートルの津波が来たわけでございます。幸い大きな被害がなかつ

た、人命の被害がなかったことは、不幸中の幸いでありました。

実は、久慈湾では、湾口防波堤の整備をこれまで取り組んで進めてきております。これは平成二年に始まりましたが、予定総延長三・八キロメートルあるんですが、この中の、今の整備が七百十メートルの整備にとどまっている。地震調査研究推進本部が宮城県沖地震の発生確率を、十年以内七〇%、そして三十年以内何と九〇%程度という予測を発表しております。ただ、この公共事業削減のもとで、今年度当初予算は約二十億円であった。二十一年度当初予算は約二十八億円あったことを考えれば、全体の公共事業費の削減率以上の削減であったのであります。これで今回、災害がなければいいのですが、大きな津波が来たこともこれであり、地域では若干というか、かなり不



安が高まったところでありませう。そこで、お伺いしたいと思います。

津波対策のための湾口防波堤のような安全対策を主目的とする事業については、優先的に進めるべきものであると考えております。事業実施判断に当たっては、災害発生時の切迫性を踏まえた事業の緊急性も一つの考慮として勘案すべきではないかと思っております。そのご意見とお考えを伺いたいと思っております。



A

(三日月国土交通大臣政務官答弁)

ありがとうございます。専門家です。おっしゃった畑議員の御質問、大変勉強させていただきながら拝聴させていただきました。

おっしゃるとおり、外洋に面しております我が国の沿岸部の防災対策、そして津波対策をどうしていくのかということは大変重要な課題でありまして、その一つとして、湾口防波堤ですとか海岸堤防の整備を今進めております。特に、先生の御地元でいらつしやいます久慈港を含む三陸沖は、文部科学省の設置いたしております地震調査研究推進本部の推測によっても、今後三十年以内の大規模地震の発生確率が九〇%程度と予測されておりました。久慈港においても、背後地域の津波被害の軽減を図るために、湾口防波堤の整備をしております。

しかしながら、今御紹介いただいたように、三千八百メートルの整備をする、この整備の進捗状況が、現時点八百メートル足らず、平成二年から進めているにもかかわらず八百メートル足らずということでありませうし、厳しい財政制約の中で、

昨年度は約二十八億円の事業費のところ、今年度は約二十億円ということで、残念ながら減少した事業費を計上せざるを得ない状況になっております。

厳しい財政事情の中ではあるのですが、御指摘のとおり、こういう防災対策を確実に進めていくということは大変大事なことでおっしゃいますし、その事業を決めるに当たり、災害発生の可能性を踏まえた事業の緊迫性、緊急性、切迫性というものを考慮すべきではないかという先生の御指摘は、きょうしつかりと承りまして、累次にわたり前原大臣から答弁しておりますように、またきょう馬淵副大臣から答弁がありましたように、B、B、Cのとらえ方、三便益以外の指標をど



のように加えていくのかという検討の中に加えてまいりたいというふうに考えております。

地域のバス、岩手銀河鉄道、三陸鉄道等の地域の公共交通を支えるために交通基本法を制定し、公共交通に対する支援を充実していくという答弁を引き出しました（22年2月26日予算委員会）。

Q

地方における公共交通維持のための支援についてですが、この公共交通の維持について、端的には採算がやはり問われる。でありますから、地方は大変厳しい状況なわけでございます。この採算が問われるということは、公共交通についてはどうなのかという思いを私は持っております。

国民は、地方の人も含めて、厳しい地域の人も含めて、移動する権利を持っているわけでございます。そういう中で、建設費や維持費も含めて採算を求めることは大変無理があるというか、どうかという思いを私は持っている次第でございます。低廉な公共サービスを提供しながらしつかり地方を支えていく、これが、これから、環境面においても、あるいはそういう国民の権利維持、保護の観点からも大変重要なことではないかと思っております。

ただ、残念ながら、国民の間あるいは日本において、採算を度外視してもいいというコンセンサスは今ないんだろうと思えます。そこがちょっと議論の余地があると思えます。

今、交通基本法の議論をされているとお聞きしておりますけれども、まさに基本法というのは、このような国民の基本理念、これを定める法律だと思えますが、この交通基本法において、今のようなコンセンサスをどのようにとろうとしているのか、その辺のところをお伺いしたいと思います。

A

〔江元国土交通副大臣答弁〕

今御指摘がありました、公共交通をいかに維持し発展させていくか、活性化していくかというのは、私は、今の日本にとっての一つの大きな課題だということに考えております。

そういう観点に立つて、今、交通基本法という、いわゆるあらゆる人が移動する権利というものがあるだろうという観点から、それを保障するために国としてはどんなことをしなければいけないのか、さらには、今の公共交通の問題点はどこにあるのかということ洗い直して見直していこうというふうな作業を進めております。

といいますのも、おっしゃいましたように、一つは、環境の観点、エコの観点からも、鉄道やバス、それから内航船舶や、環境負荷が少ない公共交通へのシフトが必要だと思えます。さらには、高齢化社会を迎えるときに、自動車を運転できない高齢者の方もいらっしゃるわけです。そして、自動車は自動車で役割はあるわけですが、今、通勤に四割がマイカーを使っているという統計もあるんですよ。ここから出るCO2だけで三千万トンと言われているんですね。環境、それから高齢化の側面から見ても、バリアフリーも必要ですし、公共交通の見直しが必要だということに考えております。

そのためには、このコンセンサスづくり。一つは、それぞれの地域によって事情が違います。岩

手県でしたら岩手県、私が住んでいる大阪ですと大阪、それぞれの地域の事情に合った形で、地方分権といえますか、これも地域の方々にお決めいただけるような、そういうシステム組みかえみたいなものも必要だと思っています。

交通基本法をつくるに当たっての今の議論も、今まででしたら、鉄道やバスや業者の皆さんと、それから官庁を中心に議論を進めてきたと思えますけれども、そうではなくて、その方々だけではなくて、高齢者の介護をされている方や環境的な側面でいろいろな活動をされている方々や、さらには、きのうは離島航路のお話もございましたけれども、離島の航路を实际運営されている方々などもお招きして、今議論を進めております。

それぞれの地域で今、公共交通を守ろうという声は少しずつ広がってきておりまして、国交省としても、例えばバスを維持するに当たっては、業者の皆さんや自治体の皆さんや、そして住民の皆さんのお声も聞きながらの協議会をそれぞれの地域につくって、それぞれの地域の事情に合ったバスの運行の仕方を決めていただいたり、そういうところに予算もつけております。ですから、きめ細かな対応をしてみたい。

最後になりますけれども、今、ある新聞で連載が始まったんですね。「あなたの安心」という連載なんです。今これは、地域の足を確保せよとか、自発性と環境の観点をとか、欠かせない住民側の視点とか、そういう観点から、公共交通をいかに守るかという観点でこのよう意識も広がってきているのではないかと思っておりますので、ぜひお力をかりていいものをつくりたいと思います。



国及びJR貨物と岩手銀河鉄道の費用負担割合について、地元の考えも聞きながら根本的に議論していくという答弁を引き出しました（22年2月26日予算委員会）。

Q

なぜ岩手県がこういう議論になるかという、実は、調整金で最初からきちつと埋めればよかつたんですが、調整金制度の議論の過程で、寝台特急が並行在来線を通るから寝台特急からも線路使用料が上がるでしょう、その部分で経営が厳しいところを埋めればいいという議論も最初の過程であつたように聞いております。その寝台特急自体が平成二十年三月で減便になって、つまり、そこから収益が減つてしまつていくという状況がIGRにございます。

そういうところで埋められなくなつて厳しくなつてきたという状況もこれでありで、そういうことで、調整金の部分の本来見られていなかった部分の拡充、民間ベースの論理も含めて御検討いただきたいという部分、これは岩手県の要望ということもございまして、達増知事の方で大臣に対して御要望したとき私も同席させていただいたところでございます。こういう背景もこれありというところでございます。

調整金制度を見直して全体の財源の拡充なり安定化を図ることをひとつすべきではないかということが私の問題意識の一つです。

それとともに、もう一つ、具体的な話になりませんが、対象経費について、現在の負担分ではなく、さらに加えて、現在持っている施設に関する使用

A

料の部分、あるいは、新規の施設等に関する資金調達コスト、固定資産税相当額、資料一に戻って、対象外となつている部分でございしますが、この部分を算定対象に加えるべきではないか。その検討の状況なり今後の方向性について、大臣から方針を伺いたいと思います。

〔前原国土交通大臣答弁〕

対象外になつているところについてどうするかという議論も含めて、内部で議論をさせていただきたいと思えます。

これから、さらに大きな並行在来線との問題が起きますし、また、JR貨物との関係というものを生じますので、問題の先送りはずせぬ、また微修正、微修正を重ねるといふようなその場しのぎの対応をせずに、根本的にどうすればいいのかといった議論をしっかりとさせていただき、また、御地元にも提起をさせていただきたい、御地元にも相談をさせていただきながらまとめたい、こんなふうに考えております。



公共事業予算が減っている中でしっかり建設業構造改善対策支援を行っていくという答弁を引き出しました（22年2月26日 予算委員会）。

Q

地方における建設業構造改善対策というのを伺いたいと思います。

公共事業費が減る中で、今議論がちよっと欠けていると思いますのは、実際、公共事業が減った場合に、建設業の転換が必要であります。このまま建設業をやるわけにはいかない。かなり過剰な状況であります。そこを国がどう支援するか、支援というかどうかというビジョンを描くかということだと思います。

それで、そのところの道筋が明確でないといえますか、もちろん、新規産業なり、森林なり、あるいは農業なり、そういうところを変えていくという議論はあります。問題は、それを具体的にどのよう支援していくか、どのように地方の建設業を助けていくかということだと思います。地方の建設業のおじさんに農業をやれと言っても、あるいは観光をやれと言ってもすぐには難しく、そこそこはやはりきめ細かい支援が必要なんだろうと思います。

建設業から新分野への転換については、私、事務方から聞きましたところ、昨年度までですか、建設業と地域の元気回復助成事業というのがあって、二十一年度の一次補正、二次補正で合計三十五億もついたそうで、すごいなと思って聞いたら、平成二十二年度は事業仕分けで要求見送りになったようでございます。これは一件当たりの額が数

百万程度の少額補助金であって、こういうものについて国がやるのはどうだろうと効果が疑問視されたというのが正直なところのようであります。これを続けるということではありませんが、このような地域の不安を解消するためのきめの細かい政策は必要なんだろうと私は思っております。私が必要だと思っているのは、特に異業種に関しては、ノウハウや販路開拓とかマーケティング能力を持ったようなコーディネーターの存在が必要だと思っております。そういう人が建設業を助けていくというか相談できるような、そういう仕組みをつくっていく。そうであれば、今、その育成に対する支援が十分ではないなと具体的には思っております。そして、その支援こそが必要ではないか。

もちろん、本当は一番ベストなのは、業務の同質性が高いところの転換をまず優先した方がスムーズにいくと思います。農業とかは難しいのであって、これから維持修繕がふえてくる、維持修繕に対する活用とか、あるいは環境関連、廃棄物関連産業とか森林も含めて、近いところだと思っております。

そういうことも含めまして、建設業の転換支援について御所見を伺いたいと思います。



A

〔長安国土交通大臣政務官答弁〕

畑委員の御質問にお答え申し上げます。建設業の事業転換をスムーズにできるように応援していくというのは、これはもう重要な観点でございます。まさに御指摘のとおりであります。

御存じのように、地方におきまして、そ

た建設業の方々が事業の転換を図られることは、まず相談できる窓口を設置しなければならぬということ、建設業総合相談受付窓口というものを設けさせていただいております。そこにはまず御相談をいただいで、ここはワンストップサービスを提供しております。今、畑先生が御指摘されましたようなアドバイザー、これは中小企業診断士のような方々をアドバイザーとして経営支援を行っておるところでございます。

そういった中で、省エネ、耐震、維持管理の新しい分野の開拓、また農林業、観光といった分野に挑戦しようとする方々の支援は続けていかなければならないのと同時に、今申し上げた、こういったアドバイザーの方々の育成も進めていかなければならないと思っております。これからもそういった活動に取り組んでまいる所存でございます。今後とも、関係省庁と各分野で連携をしながら、成長分野展開を支援してまいりたいと考えております。





岩手町の豪雨に伴う災害の視察



地域主権・規制改革研究会にて、参議院選挙マニフェストに入れる政策を提案(プレゼン)



岩泉町龍泉洞祭に参加



地元選挙区の中学校の修学旅行(国会見学)で挨拶



漁業従事者からの陳情を受ける



国土交通議員政策研究会交通基本法小委員会で座長を務める

国会事務所が変わりました

(電話及びファックス番号は変わりありません)

〒100-8982
東京都千代田区永田町二丁目2番1号
衆議院第一議員会館711号
TEL 03-3508-7064
FAX 03-3508-3844



参議院議員選挙で全国応援に奔走