

国土交通省

- ホーム
- 報道・広報
- 政策・法令・予算
- 白書・オープンデータ
- お問い合わせ・申請

大臣会見

ホーム > 報道・広報 > 大臣会見 > 赤羽大臣委員報告

赤羽大臣委員報告

2021年8月27日 (金) 11:02 ~ 11:33
国土交通省会見室
赤羽一嘉 大臣

問語・問像語

本日の問語案件で、特に私から報告するものはありません。このほか、私から1点報告があります。

羽田新経路の固定化回遷に係る技術的方策検討会については、本検討会は、昨年3月未より運用している羽田空港の新経路について、地域の皆さまや国会からいただいた懸念や固定化回遷に関する切実な御意見、御要望を踏まえ、私から、新経路の決定時以降の技術的進捗等を踏まえて、固定化回遷の技術的方策を検討するために立ち上げを指示したものであり、昨年6月より開催しております。

これまでの検討会においては、南風が吹いた時に、軸心上空を通過する区間を少しでも短縮するため、航空線を放回させながら着陸させる方式を採用できないかとの問題意識から、GPSのみを用いる方式、GPSとこれを補強するシステムを用いる方式、GPSと目線を合わせる方式など、計12の方式について比較、検討してまいりました。

昨日25日の第4回検討会においては、羽田空港において技術的に採用が可能かどうか、かつ、採用した場合の騒音軽減効果が高いと考えられる着陸方式として、この12の方式のうち、2つの方式を採用する方針を決定し、今後具体化に向けて集中的に検討を進めていただくこととなったとの中間報告を受けたところです。

検討会として、各分野の専門家の委員の御議論のもと、羽田空港において採用可能な具体的な着陸の方式を決定いただいたことは、新経路の固定化回遷の実現に向けて、大きな成果であると考えているところです。今後は、実際の固定化回遷策を具体化していくため、検討会において、引き続き、それぞれの安全性の評価、検証、運航レールの策定、具体的な経路案の検討などの作業を進めていただくことになろうかと思っております。

これらの作業を行うに当たっては、関係者との丁寧な調整を行っていく必要があることから、導入に向けた具体的なスケジュールについては、現時点では申し上げられませんが、新経路の固定化回遷の一刻も早い実現に向け、国土交通省としても、検討会における作業を全力で支えてまいります。詳細は事務局にお問い合わせください。

質疑応答

(問) 概算要求について伺います。

(答) 来年度予算の国土交通省の概算要求が発表されました。

総額6兆9000億円ですが、この中で特に重点を置いた分野や事業について大臣のお考えをお聞かせください。

(答) 令和4年度予算の概算要求、租税・定額要求においては、相次ぐ自然災害から国民の命と暮らしを守り支え、コロナによる未曾有の危機を克服するとともに、ポストコロナの新たな経済社会を力強く実現するために、具体的にカーボンニュートラルやデジタルトランスフォーメーションをしっかりと推進していくことが何よりも急務であるとの基本認識に基づき、具体的な要求内容を取りまとめたところ です。

まず、令和4年度予算の概算要求につきましては、一般会計で、昨年度1、18兆の6兆9349億円の要求を行うとともに、これに加えて、防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策、コロナの影響に対応するための地域公共交通や観光への支援、熱海市で発生した土石流災害への対策として、国土による災害の防止に向けた総点を踏まえた対応、等については事項要求を行い、予算編成過程で財務当局と協議することとしています。今回の要求では、特に次の3本柱に重点を置いています。

第1に、「国民の安全・安心の確保」として、激甚化・頻発化する自然災害に対する自然災害に対応するための流域治水の本格的な展開や総合的な土砂災害対策の加速化、強化、線状降水帯の観測・予測体制の強化等、また、一層厳しさを増す我が国周辺海域の情勢に対応して、戦略的な海上保安体制の構築を着実に進めてまいります。

第2に、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速、拡大」として、コロナにより大きな影響を被っている地域公共交通の確保、維持や観光への継続的支援、観光需要の回復を見据えた取組を進めてまいります。

また、国土交通分野のカーボンニュートラルやデジタルトランスフォーメーションを推進してまいります。

第3に、「豊かで活力ある地方創り」として、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化の推進、二拠点居住やワーケーションなど住生活環境の充実、コンパクトで歩いて暮らせるまちづくり等を進めてまいります。

税制改正要望につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響からの社会経済活動の確実な回復を図る観点等から、住戸ローン減税、土地に係る固定資産税、航空燃料料率について、事項要求として提出し、経済等の諸情勢を見極めたうえで機動的な対応を図るとともに、港湾や住宅の分野におけるグリーン化や、物流の分野におけるDXの取組を支援するための特例を要望いたします。

さらに、組織、定員要求の閣僚では、特に定員について、防災、減災、国土強靭化の取組、海上保安体制の強化に加え、気象予測の精度向上等のための体制強化等をぜひ実現したいと考えています。いずれの要求、要望についても、冒頭申し上げた基本認識を常に念頭に置きながら、実現に向け全力で取り組んでまいります。

(問) 政府のIR戦略に関連して2点伺います。

先日の廣市市長選でIRの誘致撤回を掲げる候補者が当選しました。

首都圏でのIRの候補が事実上なくなる可能性が高くなっていますが、政府の戦略への影響についてどう見ていらっしゃるか。

ちう1点は、10月から自治体のIR計画の申請の受付が始まる予定となっておりますが、新型コロナウイルスの影響が今止まらない中で、このスケジュールの見直しなどあるか、お聞かせください。

(答) IR整備法上、IRの誘致は自治体の発意に委ねられており、国は、各自治体から申請のあった区域整備計画について、認定の可否を判断するという立場ですので、特定の地域を巡る状況についてコメントすることは、一貫して差し控えてまいりました。誘致を検討中の各自治体の準備状況を踏まえ、また、2点目の区域整備計画の認定申請期間については、新型コロナウイルスの影響下における、誘致を検討中の各自治体の準備状況を踏まえ、

元々、令和3年1月から7月までであった申請期間を、地元の要請も踏まえて変更し、昨年、この申請期間を現状の令和3年10月から令和4年4月までとしたところだ。

今、IIR訪致を検討している各自治体においては、この現状の期間を前提として、様々なリスク評価も含めた上で、IIR事業を検討し、申請に向けた準備が着々と進められているものと承知しております。

国土交通省としては、こうした状況を踏まえ、今予定されておりますスケジュールに沿って、必要な準備を進めてまいりたいと考えております。

(問) 先日、8月11日からの大雨の被災地を回られたと思いますが、実際に被害を回られての大臣の所感と、改めて今後の対応についてお聞かせください。

(答) 8月21日、22日に広島県、8月25日、26日に長崎県、佐賀県、福岡県を視察させていただきました。また、明後日の29日、30日と長野県、岐阜県を視察させていただく予定です。

今回の豪雨災害は線状降水帯の発生に伴う前線が、長期滞留したことにより、各地で記録的な大雨がもたらされた災害でした。

改めて、今回の豪雨によりおこりになりなされた方々の御冥福を心よりお祈り申し上げますとともに、被災された全ての方々に心からお見舞いを申し上げます。

(問) 先日、8月11日からの大雨の被災地を回られたと思いますが、実際に被害を回られての大臣の所感と、改めて今後の対応についてお聞かせください。

(答) 8月21日、22日に広島県、8月25日、26日に長崎県、佐賀県、福岡県を視察させていただきました。また、明後日の29日、30日と長野県、岐阜県を視察させていただく予定です。

今回の豪雨災害は線状降水帯の発生に伴う前線が、長期滞留したことにより、各地で記録的な大雨がもたらされた災害でした。

改めて、今回の豪雨によりおこりになりなされた方々の御冥福を心よりお祈り申し上げますとともに、被災された全ての方々に心からお見舞いを申し上げます。

視察を通して、現時点ですぐに認識したことは、例えば広島県の安佐北区や安佐南区、佐賀県の六ヶ川流域地域、また、福岡県の久留米市など、同じ地域に毎年のように大雨災害が頻発しているということ。

その中でも、県管理の支川の氾濫や内水被害が顕著なことです。

他方、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策による河川整備や河川防備、堤防の整備によって、被害軽減できたとの声も地元からいただいております。広島県の豊後川、長崎県の中村川、佐賀県の山田川、福岡県の服部川など、被災自治体の首長の皆さまや、議会の代表の皆さまから、1日も早い復旧・復興と再度災害防止に向け、切実な御要望を承っており、しっかりと対応していこうと思っております。

速やかな復旧・復興については、自治体が管理する河川や道路などの公共土木施設の復旧について、災害復旧事業に早期に着手していただきたいという強い御要望がありました。具体的には災害査定手続の効率化、簡素化を図るなど、被災自治体を支援してまいります。

また、TEC-FORやTEC-DOTORといった専門家を現地に派遣しており、技術的な復旧工事に係る支援も間に行っているところですので、こうしたことは引き続き行ってまいりたいと思います。

また、土砂災害危険箇所の復旧・復興への対応について、極めて難しい箇所もありますが、広島県等から緊急的な対応策について、国による財政的・技術的支援をお願いしたいとの御要望もいただいたところで、早急に検討の上、国として必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

今申し上げたのは、今回起こった災害についての被災地の復旧について、しっかりと対応することですが、2つ目は今後の再度災害防止についてです。

これは大きく分けて2つあります。

1つは佐賀県、福岡県の筑後川、六ヶ川の県管理の支川の氾濫対策として、筑後川水系、六ヶ川水系、それぞれの流域の自治体、県、国などで立ち上げた協議会において、流域治水プロジェクトを着実に実施することが重要だということを変更して認識したところです。

国土交通省としては、流域治水協議会の中で、これまでの対策の効果や災害の発生原因を分析し、総合かつ根本的な対策を検討のうえ、防災・減災、国土強靱化の5か年加速化対策の予算も十分活用しながら、着実に実施してまいります。

内水氾濫については、既にそれぞれの自治体で御努力いただいております。例えば筑後川では、久留米市は学校の敷地を利用して貯留施設の整備をしていると聞いた。また、福岡県は支川の改修を着実に進めていただく中で、国は排水ポンプを増強した排水機場をしっかりと改善しながら筑後川に排水すること、これは総合的な対応策の計画に取り組んでいく必要があります。

これは当初、令和5年度を目途としているわけですが、この地域は4年連続内水被害が発生しているということも踏まえ、国土交通省としては一層、計画のスピードアップを図り、事業の早期完成を目指して対応していきたいと考えております。

長崎県嘉戸市では、土砂災害によって温泉地の景観が破壊されるなど、富山温泉として観光的な被害を受けており、その再生について様々な御要望をいただきました。全国の運輸局内に、災害対応で特別相談窓口を設置しておりますので、プッシュ型で丁寧に御相談に応じていきます。

なお、この喜山地区は国立公園というところもありまして、環境相が既に県と様々な対応をいただいております。

また、事業を速ということから経済産業省や、林野もかかっていることから農林水産省、金融機関の資金繰りの支援ということから財務省等、関係省庁と連携しながら国庫の支援策を政府を挙げて対応していきたいかなんかではないかと考えております。

いずれにしても、国土交通省としては、国民の皆さまの命と暮らしを守るため、引き続きしっかりと地域に寄り添いながら、国土交通省の現場力を最大限発揮し、防災・減災対策に全力で対応してまいります。

(問) JALグループの飛行機で、マスク着用を拒否した乗客が増えたとされる事案が相次いでいます。

少なくとも昨年9月2日、関西空港で北海道エアシステムの飛行機に搭乗した男性が、安全阻害行為に当たるとして命令書を発行され、降機させられたと報じられております。今年7月6日、那覇空港からJAL機に搭乗した男性が、この空港を運営するJALスカイエアポート沖縄の従業員によって降ろされたと本人が動画で訴えています。

航空法第73条4は、安全阻害行為等を、または、しようとしている者を降機させることが、飛行機から降ろすことができる旨を定めています。機内マスク着用拒否が、安全運行に支障を及ぼすと考えられると認められます。

日本航空グループのこうした対応は越権行為ではないでしょうか。

大臣の御所見を伺わせてください。

(答) マスクの着用については申し上げますと、感染症の専門家が構成されており、基本的対応方針科会の方針を経て決定される政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対応方針」において、マスクの着用等の基本的な対応策を行うことをより一層推進することとされており、この基本的対応方針を受けて、国土交通省として、各公共交通機関の利用者が安全・安心に利用できる環境を確保するために必要な対応を行なっているところです。

こうした政府の方針を受けて、各航空会社においては、業界として、航空利用者等の感染拡大の防止を定めたガイドラインが策定されており、このガイドラインに基づいて、航空機内でのマスク着用を旅客に対し要請することにも、利用者に対し周知がされております。

航空会社と乗客の間では運送約款が適用されており、マスク着用を拒んだ旅客の搭乗により他の旅客に不快感や迷惑を及ぼすおそれがある場合や、他の旅客の安全や健康に危害を及ぼすおそれがある場合は、運送約款に基づき、搭乗をお断りする等の対応ができると承知しております。

実際の運用では、各航空会社において、乗客がマスクを着用されていない場合には、まずは着用を促すという理由をとお尋ねし、健康上の理由等で着用が困難な場合にはウェイクアップコールの着用等の代替措置をお願ひし、正当な理由がない場合には着用の要請を改めて行うなど丁寧な対応がなされると承知しているところです。

さらに、こうした対応にも関わらず乗客に迷惑を及ぼすマスク着用をめぐるとラブル等により乗員の業務が妨げられるに至った場合については、そもそも、機内の秩序を乱す等の行為は航空法で禁止されており、秩序維持に支障を及ぼすおそれがある場合は、機長が行為禁止の命令や降機等の措置を講ずることができるとなっております。

国土交通省としては、政府の基本的対応方針に基づき、航空業界と連携し、こうした対応を利用者の皆さまに丁寧に周知しながら、適切な対応を行うよう指導を続けてまいりたいと考えております。

(問) ここですら、大臣署名の公文書があるんです。

これはですね、ある市民が行った情報開示請求なんです。

これに対する大臣の答弁ですね。

これは、この市民が求めたのは、公共交通機関において、マスクの着用が新型コロナウイルス(COVID-19)の感染予防及び拡大防止に効果があるという科学的根拠を立証する文書をご求めたんです。

これに対する答弁が、不存で、当該請求に係る行政文書は作成・取得しておらず存在しないという大臣署名の文書であります。

こうした感染予防効果を裏付ける文書がないわけですから、そういったマスク着用を義務付ける、強制ですね。

お願ひとはホームページにJALも書いてあるんですけども、実際、飛行機から降ろされる乗客が相次いでいる。

こうした科学的根拠に基づく要請運営でなく、迷信に基づく要請運営になってはいけないわけですから、大臣、航空各社にこういったマスク強制つて

機内の秩序を乱す等の行為は航空法で禁止されており、秩序維持に支障を及ぼすおそれがある場合は、機長が行方禁止の命令や降機等の措置を講じることができるとなっております。

国土交通省としては、政府の基本対処方針に基づき、航空業界と連携し、こうした対応を利用者の皆さまに丁寧に周知しながら、適切な対応を行うよう指導を続けてまいりたいと考えております。

(問) ここですな、大臣署名の公文書があります。これはですね、ある市民が行った情報開示請求なんです。これに対する大臣の答弁ですね。

これは、この市民が求めたのは、公共交通機関において、マスクの着用が新型コロナウイルス（COVID-19）の感染予防及び拡大防止に効果があるという科学的根拠を立証する文書求めたんですな。

これに対する答弁が、不存在、当該請求に係る行政文書は作成・取得しておらず不存という大臣署名の文書であります。

こうした感染予防効果を裏付ける文書がないわけですから、そういったマスク着用を義務付ける、強制ですね。

お願いとはホームページにも書いてあるんですけども、実際、飛行機から降ろされる乗客が相次いでいる。

こうした科学的根拠に基づく勧誘運営でなく、迷信に基づく要請運営になってはいかないわけですから、大臣、航空各社にこういったマスク強制するというのは撤回するよう指導、報告などされたらいいでしょうか。

(答) 先ほど申し上げたように、コロナ対策については、感染症の専門家の皆さまによる分科会の提言を受けて、我々は全般的な対応を行なっております。

マスクの着用については、先ほど申し上げたとおりですが、基本的対処方針において、3つの密を徹底的に避けることや、人と人との距離の確保、マスクの着用、手洗いなどの手指の衛生等、基本的な感染対策を行うことをより一層推進し、という文言があり、これが対処方針となっております。

それに基づいて、各公共交通機関、特に航空は、密室で、移動の時間が長時間のため、繰り返しそのようなお願いをしています。

先ほど回答しましたが、乱暴な対応をしているとは考えておりません。

マスクを着用できない機上での理由等があれば対応する、そのような適切なプロセスを踏まえていると思っておりますが、御理解いただけず機内の秩序を乱す等の行為があった場合は、航空法に基づいて適切に対応されているものと私は認識しております。

(問) 科学的根拠はないわけですかね。

(答) 感染症の専門家である分科会の決定でございますので。

(問) ここに文書はありません。

(答) 基本的対処方針という正式な対策本部の文書も出ておりますので、そこに明確に書かれております。

全然矛盾していませんと思っております。

(問) 大臣、今秩序を乱すと仰いますけれども、単にマスクをしていない乗客を降ろすことは可能なんじゃないですか。

(答) 身体的なケース（こゝろ）というのは、それぞれの航空会社がその場で対応されていると承知しておりますので、具体的に言わせていただきます。

9月7日の羽田空港発関西国際空港行き機内では、当該旅客は大声を飛ばしながらコックピットドア付近まで移動する等の行為を行ったため、乗務員が撤回注意を行ったが聞かされなかった。

その際、乗務員に対する威嚇等、機内の秩序を乱す行為や客室乗務員の業務を妨害する行為を行ったということの報告がありました。

また、当該旅客は客室乗務員の威嚇等に対する威嚇等、機内での暴行を加えたことから、機長がこのまま運行を継続することは困難と判断し、当該機の目的地を新潟空港へ変更し、警備立上会の下、当該旅客を降機させたという報告を受けておりますので、こうした対応は私は適切だったと思っております。

(問) 短く1点だけ。

単にマスクを着用していないことは、航空法第73条の4に抵触されますでしょうか。

(答) ですから、私が先ほど申し上げたとおりです。

(問) 大声をあげたり、威嚇したり、そういったことがあったからですかね。

そういうことが無ければ、安全阻害行為にはあたらないという理解でよろしいでしょうか。

(答) 一般論としては、そういうことではないでしょうか。

(問) I Rの騒音もう1点。

自治体からの整備計画が認定されるのは最大で3箇所となっている中、機長が撤退すれば、手を挙げている地域もうちよう3箇所となるわけですが、先ほど特定の地域を巡る状況についてコメントはしないとのことでしたが、競争の観点から候補地の数が少なくなっていくのは、望ましくないのではないかなと思うのですけれども、その点はどう思われますでしょうか。

(答) 全くそう思っておりません。

数が多からうが少なからうが、国が定めた、あるべきI Rの基準をクリアして、やはりI Rというのは、これは個人の考えにすぎずけれども、世界を見て、成功している例と失敗している例がある中で、日本は初めての試みである以上、より良いもの、目的に叶うものを作らなければならぬと思っております。

I R整備法でも「最大3つ」でありますが「3つ」とはなっておりませんので、適正なものが例えば1つしかなければ、1つしか採用されないことでもありまして、どういった内容が出てくるかわかりません。

私は一層しっておりますが、この件について予断を持たないことです。

例えば、当該地域の首長の皆さまが強を言いたいと言っても一切お会いもしていませんし、その件で話もしておりませんので、全く影響を受けません。

機長は機法でどうなるか、申請されてくるのかもわかりませんが、選挙の報道は承知してしておりますけれども、それがどうなるかというのは、別に予断を持つ必要も無いし、出てきたものを次々と審査するという立場であるということとす。