◇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。

**○土井委員長**　質疑の申出がありますので、順次これを許します。荒井聰君。

**○荒井委員**　立憲民主党の荒井聰でございます。きょうは大臣と真面目な質疑をしたいと思いますので、よろしくお願いしますね。

新型コロナウイルスの蔓延が続いていますけれども、大臣、これはどのぐらい続くとお思いですか。まあ、突然の話なので、大臣にもわからないのかもしれませんし、それもやむを得ないのかもしれませんけれども。前回、日本のパンデミックスというのは、二〇〇九年に始まった鳥型インフルエンザの案件でありました。これは二年から三年ぐらい続いているんですね。あのときは一千五百万人の感染者が出ました。あのときにつくった法律が今回の改正する基本になった法律であります。

私はやはり前回と同じぐらいのことを想定をして対策を立てるべきではないかと思うんですけれども、まず、大臣、そのあたりはどうお考えですか。

**○赤羽国務大臣**　荒井委員のおっしゃるのはもっともだというふうに思っておりますが、私の立場は、もちろん、政府の一員としてこの感染をできるだけ短期間に終息させるということに、その目標を持って、国土交通大臣としてできることを果たさなければいけないと思っておりますし、経済的に見て、こうした状況が長期になればなるほど、今でも相当、観光関連、その周辺の産業、大変厳しい状況が続いておりますので、そうしたことはとにかく一日も早く回復をしなければいけないという思いで取り組んでいるところでございます。

ただ、客観的に、疫学上というか、どうしたことかというのは、それは専門家の会議も持たれておりますので、そうしたことで冷静な、合理的な検討と分析、また判断がなされるものというふうに思っております。

**○荒井委員**　検疫という言葉は、十五世紀のベネチアで出てきた言葉のようであります。ベネチアというのは貿易立国ですから、今の日本とよく似ているんですけれども、定期的に貿易船が入ってくる。その貿易船の中で疫病が発生したときに、四十日間隔離をする。ベネチアの首都から離れたところ、島のようですけれども、そこに船を隔離して、四十日間そこで停泊をさせ、そこで乗員は下船をさせて、病気の人は治療する、病気でなくても四十日間そこにとどめ置くというシステムをベネチアはつくったようであります。これが検疫の原点になっているんですね。

この観点からいくと、日本は、一番最初のクルーズ船の対応でうまくいかなかったのではないか。それは、この検疫の考え方とかそういうシステム、そういうものが不備だったからではないだろうかというふうに思います。四十日間とは言わなくても、きちっとした隔離の仕方ということをもっと事前に、港湾を整備するときに考えておくべきだったのではないか。

私は、非常にショックだったのは、クルーズ船の検疫に行った人、あるいは千歳の飛行場なんかでも、検疫官がコロナにかかっているんですね。これは病気を、このコロナのウイルスを非常に軽視したことから始まったのではないかなというふうに思います。それから設備としても非常に不十分だったのではないかと、検疫というものに対して。そんなふうに思います。

ところで、今大臣もおっしゃいましたけれども、今度の経済影響というのはどのぐらいの影響になるのかということを、そろそろ推計をしながら、それに対する対策が必要なんだろうと思うんです。

マッキンゼーという世界的に有名なコンサルタント会社が私的にマッキンゼーのお客さんたちに配ったレポートの中で、これは一月の時点でのレポートなんですけれども、一番早くて六月、普通に見て八月、ひょっとすると十二月という見方を一月か二月のレポートで出しておりました。しかし、今や、この見方は甘過ぎる、一年以上、一年半は続くのではないかという見方をする専門家あるいは経済評論家が多くなっています。

そこで、総合政策局長にお聞きをしますけれども、国交省関係の企業あるいは業界の中で、大き

な影響を与えるのが、観光、宿泊、航空、鉄道、バス、タクシーでありますけれども、これの現状は今どのぐらいの被害状況になっているのかということをお聞きしたいというふうに思います。

ちなみに、北海道で札幌が一番早くにコロナの蔓延が出たんですけれども、今現在でも、札幌市の市営の地下鉄の乗車率というのは二割から三割というふうに言われています。二割、三割減なのではなくて、八割減という状況が札幌の地下鉄の場合には生じているというふうに言われています。

現状、特に航空それから観光、宿泊が非常に大きなダメージだと思うんですけれども、いかがでしょうか。総合政策局長にお聞きします。

**○蒲生政府参考人**　お答え申し上げます。

国土交通省におきましては、アンケート調査や聞き取り調査等によりまして、新型コロナ感染症による所管の各業界における実情の把握に努めてきているところでございます。

委員お尋ねの各業界におきましては、大変厳しい経営状況を裏づける数字が得られているところでございます。

具体的には、三月三十一日時点でございますが、宿泊業につきましては、予約が七〇％以上減少と回答した施設が、二月の約二％から四月は約七割まで大幅に増加する見込みでございます。

旅行業につきましては、中小事業者で見ると、三月の予約人員は前年同月比で七四％減、四月は七〇％減と、ともに大幅な減少の見込みでございます。

航空につきましては、輸送人員は、前年同月比で、三月は国際線が約七割減、国内線が約五割減、四月は現在までのところ国際線が約九割減、国内線が約七割減と大幅に減少する見込みでございます。

鉄道につきましては、新幹線につきまして、三月の輸送人員が前年同月比で約五割から七割減となっているところでございます。

貸切りバスにつきましては、運送収入が七〇％以上減少と回答した施設が、二月の約二％から三月以降は約八割に急増する見込みとなっているところでございます。

タクシーに関しましては、前年同月比の輸送人員が三月は約四割減、四月は約五割減となる見込みでございます。

ただいま申し上げましたように、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりまして、観光関係業界、交通関係業界等におきましては利用者数や予約が大幅に減少しております。引き続き状況把握に努めてまいりますが、今後も更に減少が続く可能性が高く、経営に極めて大きな影響を与える深刻な状況であると受けとめているところでございます。

以上でございます。

**○荒井委員**　今局長から現状あるいは減少の数字をお示しいただきましたけれども、非常に深刻な状況だと思うんですね。それはそうですよね、動くなと言っているわけですから、人と接触するなと言っているわけですから。その接触をしない、動くなの動く手段というのは交通機関であり、あるいはその趣旨がビジネスとそれから観光というところに特化されるわけですから、そういう数字が出てくるんだろうというふうに思います。

これは、観光で成り立っている地域というのが今の日本のＧＤＰの随分大きなウエートを占めている、あるいはそれを引っ張っているのがこの数年間観光だったわけです。

特に、北海道では観光の占めるシェアというのは非常に高くて、これの状況というものが地域経済に与える影響というのは非常に大きいというふうに思っております。

そこで、観光庁長官、この観光に与える影響、そしてそれに対する対策ということを、今補正予算を考えておられると思いますけれども、そういうものについてどういうふうに考えておられるのか、お聞かせ願えますか。

**○田端政府参考人**　今委員御指摘の、観光に与える影響は非常に大きくなっています。

特に、インバウンドの関係は、中国政府は本年一月二十七日から海外の団体旅行を禁止、また、多くの国々で政府による入国制限、また海外旅行の禁止などをしていますので、日本だけでなく全世界的に旅行者の往来が大幅に減少しています。

インバウンドでは、本年二月の訪日外国人旅行者数、対前年同月比マイナス五八・三％となっています。さらに、三月以降についても、我が国が水際対策を逐次強化をしたということで、全国各地からの訪日の旅行者数は大幅に減少していくものと考えています。航空便も大幅に減少をして運航している影響が出てまいります。また、消費額の部分についても、影響がインバウンドの実績に

伴いまして大きく出てくるんだろうと思っています。

一―三月期の値はまだ明らかになっておりませんけれども、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による訪日外国人旅行者数の減少ということが、消費額、地域経済に大きく影響を与えるものと考えています。

**○荒井委員**　消費額推計は四半期ごとに出していますけれども、もうすぐ二月、三月のやつが出ると思うんですけれども、そのあたりについては、国交省関係、特に観光関係では、全体として対前年でどのぐらいの減少になるというふうに見込んでおりますか。

**○田端政府参考人**　観光の消費額は、昨年は四・八兆円というので、訪日外国人の旅行消費額でございます。

一―三月期につきましては、まだ現時点では集計中ということでございますが、四月中旬ごろに一―三月期の消費額の影響、これを発表をしていきたいと思いますが、今申し上げましたが、数字が非常に落ち込んでいますので、消費額につきましても大きな影響が出るものと推定をしております。

**○荒井委員**　恐らく半分以下になるんだろうというふうに思います。

それで、観光行政は今まで国交省関係の行政の中では非常に成功した事例だったと思うんですね。この数年間で二千万、三千万というインバウンドがふえているわけで、それに伴うＧＤＰ押し上げ効果というのは非常に高かったと思うんですけれども、しかし、その反面、本来やっておくべきことに手抜かりがあったというか、そこが十分準備されないうちにツーリズムが一方的に振興してしまったのではないかと。

例えば、おととしだったでしょうか、大型クルーズ船が停泊できるような港の整備ということについて、法律までつくってやったわけですけれども、しかし、それだけの大型の船が来たときの検疫システムをどうするのかということまで考えなかったと思うんですね。私もそのときは考えていませんでしたよ。

しかし、実際は、そこまで考えた、大型クルーズ船の停泊がそういう病気が発生するということが起きたならば、首都に近いところで検疫をするというのは、このベニスの例で冒頭に話しましたけれども、本来はするべきじゃなかったんじゃないか。そうすると、港のあり方、あるいは港のつくり方ということは、再検討するべきなのではないかというふうに思います。

きょう港湾局長は来ていないんですけれども、総合政策局長、お答えできますか、今みたいな話。

**○蒲生政府参考人**　今先生から御指摘のありましたように、ある意味、インバウンドに関しまして、我々の想像を超えるような伸びがあったということでございます。これに関しまして、インフラの整備が追いつかなかった、又は、ソフト面についてもまだまだ足りない部分があったのではないかということにつきましては、今回のコロナウイルスの状況を鑑みまして、しっかりとその辺を検証する必要があろうかというふうに感じているところでございます。

**○荒井委員**　オーバーツーリズムの問題というのは、既に京都なんかでも大きな課題として発生をしておりましたけれども、こういう新型コロナウイルスの蔓延を契機に、もう一度大きく見直しをするべきだということを伝えたいと思います。

ところで、これは国交関係の業務なんですけれども、日本の経済を支えている自動車産業、そのあたりについても大きな障害が生じているのではないか。先ほどのマッキンゼーのレポートでは、自社の職員を守るということ、そしてサプライチェーンを守るということ、そのことに各企業は全力を尽くすべきだという、そういうアドバイスが結論でありました。

今、自動車産業は、かなりの部分のサプライチェーンを中国ほかアジアに求めていますので、それらが今、切れようとしているわけで、切れたのかな、相当な国内での自動車産業の問題というのは大きくなっていると思うんですけれども、このあたり、きょう経産省、誰か来ていましたよね、お答え願えますか。

**○春日原政府参考人**　お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、自動車産業は、我が国の経済、それから国外でのサプライチェーンそれからマーケット、非常に大きなものがございまして、今回、新型コロナウイルス感染症拡大による欧米での販売停止などによりまして、自動車メーカーの生産稼働の停止や減損が生じているというふうに承知をしてございます。

今後、サプライヤーを始めとした関係者の影響

をしっかり見てまいらなきゃいけないというふうに考えております。

これまで、第一弾、第二弾の緊急対応策として、一・六兆円規模の金融措置を盛り込みまして、強力な資金繰り支援を行ってきたところでございますけれども、さらに、先日発表いたしました緊急経済対策におきましても、政府系金融機関で実施しております無利子無担保かつ最大五年間元本据置きの融資を民間金融機関にも拡大するとともに、特に厳しい状況にございます中小・小規模事業者の皆様に対しまして、事業を継続するための給付金制度を創設するといった一層の支援強化策を盛り込んでおるところでございます。

また、工業会と共同いたしまして、新型コロナウイルス対策検討自動車協議会を立ち上げておりまして、サプライチェーンへの影響についての業界内の迅速な情報共有も行っているところでございます。

こうした取組を通じまして、各国の動向それから企業の声を丁寧に把握をいたしまして、自動車業界の直面する課題にスピード感を持って対処できるように万全を期してまいりたいと思っております。

**○荒井委員**　私、二週間ほど前に、札幌の保健所とそれから札幌市立病院を視察いたしました。

コロナのＰＣＲ検査という検査が、極めて手間暇がかかるというか、あるいは時間がかかるんですね、ウイルスを培養する期間が必要ですから。

それと、意外と知られていないのが、せっかく検体をとってもそれを検査所に運んでいく人がいないとか交通機関がないとか、運ぶ人がある意味では恐怖を感じて運べないとかというそういうことがあるんだそうであります。それならば、誰か特定の人が一日に二回ぐらいそういう検査のところを回っていくというような、そういう仕組みをつくればいいのになと思うんですけれども、今、厚労省関係はもうしっちゃかめっちゃかな状況で、マスクの配分の話は考えられても、こういう本当の肝心なところをしっかりと検証する人がいなくなっている。

保健所の人は今一番何に時間をとられているかというと、相談窓口をつくっていますので、その相談窓口にどんどん時間と人材をとられているということをおっしゃっていました。

きょうは本当は厚労省にも来てもらってそのあたりの議論もしたかったんですけれども、国対で申合せがございましたので、それはまた別の機会にしたいと思いますけれども、この検査の体制、そして検査数をどうやったら多くできるかというのは、これは閣内全体の問題だと思います。厚労省の問題だというふうに投げるのではなくて、閣内全体でこの問題をぜひ議論してほしいなと思います。

特に、ＰＣＲ検査じゃなくて、ドイツやシンガポールでは抗体検査を併用している。イギリスもそのようでありますけれども。抗体検査というのは、ウイルスを培養する必要がありませんから、すぐ結果が出るんですね。インフルエンザのあれと同じです。そういう状況ですので、ぜひ、抗体検査というのを現実に検討するべき時期に来たのではないだろうかというふうに思いますので、閣内での検討をお願いいたします。

いずれにしても、私は、このコロナの問題というのは、当初専門家やあるいは政府が想定していた以上に長く続かざるを得ない、長く苦しい闘いになるだろうということを覚悟するべきですし、そのための人材あるいは資金というものを重点的に配分していくということがぜひ必要だというふうに思います。

それでは次に、きょうはこのことをずっとやりたかったんですけれども、余り時間がなくなりましたけれども、令和元年の東日本台風による河川被害についてであります。

いろいろなところで、栃木県だとか、あるいは茨城県だとかも大きいんですけれども、千曲川水系における国管理の河川についての被害状況について、これを踏まえながら少し議論したいというふうに思います。

国土保全局長、被害状況、特に千曲川の被害状況というのはどういうことであったでしょうか。

**○五道政府参考人**　お答え申し上げます。

千曲川では、令和元年東日本台風により、立ケ花上流の二日当たりの流域平均雨量が約二百ミリとなるなど、記録的な豪雨となり、水位も観測史上最高を記録したところでございます。これにより、千曲川を含め大規模な河川の氾濫等が発生し、長野県内では、約二千四百ヘクタールの浸水被害と八千戸を超える家屋被害が発生したほか、鉄道橋の流失など、甚大な被害があったところでございます。

また、千曲川の国管理河川の河川管理施設についても、長野市穂保地先での越流による堤防の決壊が発生したほか、護岸の損壊、堤防ののり崩れといった五十カ所を超える被害が発生したところでございます。

**○荒井委員**　この十九号台風で、その前後もあったかもしれませんけれども、民間の保険会社の被害額の支払い額が約一兆円なんです。その前の年も一兆円でした。つまり、洪水被害を中心とする洪水のあり方が、まあ温暖化ということも言っているんですけれども、私は、温暖化だけではなくて、社会のあり方が随分変わってきたという、その社会のあり方、あるいは気象のあり方に、十分、国交省の行政がついていっていないのではないか、国交省だけではなくて政府全体がついていっていないのではないだろうか、そんな思いがありますので、今、千曲川の話をいたしました。

私の見方はまだ立証はされていませんけれども、中山間地と言われている山地と平地の間の、昔はここが日本の文化の起点といったような、そんな感じで人がたくさん住んでいたんですけれども、この中山間地から、コンパクトシティーみたいな考え方でどんどん人がいなくなりました。結果的には、山を治める、あるいは水を治める、それを治めていく人たちの民間の組織が私は崩れていったのではないだろうかと。それが大きな治水の被害の原因の一つなのではないだろうかというふうに思います。

河川局長、そんな考え方、いかがですか。まだいいです。

それで、私は、この河川のあり方というのは、ダムで今まで管理をしていく、堤防でコントロールしていく、そういうやり方から脱する時期なのではないだろうかというふうに思います。今でもまだ、一つのダム、一つのダムずつ管理をしている、そういうやり方ではもはや水をコントロールしていくのは不可能なんだと思います。

そこで、官房が中心になって、幾つかの利水ダムを含めた管理の体制をつくろうという動き、この動きを私は大変評価をいたしますけれども、このあたりについて最後に大臣からお答えいただきたいと思うんですけれども。

この河川管理のあり方、例えば整備計画をつくり直そうと今していますけれども、その整備計画の中に、その地域の関係者、例えば山林組合の人たちだとか、あるいは土地改良の組合の人たちだとか、利水関係とか地域管理の人たち、そういう人たちが入っていないんじゃないでしょうか。そういう人たちも含めたあり方が必要だと思うんだけれども、河川局長、どうですか。

**○五道政府参考人**　お答え申し上げます。

例えば、先ほどの千曲川でございますけれども、現在の河川整備計画の目標流量である約七千六百立方メートルを上回る九千九百立方メートルが流れると推定されております。

これまでの河川整備計画に基づく治水の施設の整備だけでは再度災害防止を図ることができないということで、本年一月に、流域内の国、県、市町村が連携して、ハード、ソフト一体的に、また緊急的に進める信濃川水系緊急治水対策プロジェクトをまとめたところでございます。

このプロジェクトにおいては、現在の河川整備計画に位置づけられた施設に加えて、さらに、河道掘削であるとか堤防強化、堤防整備、また遊水地などを新たに行うこととしているところでございます。

これらの新たな対策を河川整備計画に位置づけるために、本年一月には、学識経験者に意見をいただくための信濃川水系流域委員会を開催するなど、計画変更に向けた取組を進めております。この取組を進めていくにおいては、流域委員会を通じて学識経験者の意見もお聞きするとともに、広く関係住民の御意見もお聞きをして、河川整備計画の変更を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

**○荒井委員**　約一月くらい前だったでしょうか、気象庁が主催をする、博覧会じゃないですけれども、そういう大きな会がございました。そこへ行ってみてびっくりしたんですけれども、気象庁関係の企業も含めて、大きな展示会になっていました。

私はそれを見たときに、気象庁とそれから水管理局が一緒になって、大きなイベントというか大きな展示会、民間企業を巻き込んで、大学も巻き込んで、そういうものをもっとやっていったらいいんじゃないだろうか。それぞれ、気象庁は気象庁、水管理局は水管理局という時代はもはや終わったのではないだろうか。むしろ、国土保全という考え方からいけば、それに林野庁だとかあるいは農林省も含めた、そういう大きなイベントとい

いますか、下水道展が非常にうまくいっていますよね、あれは大きな企業をたくさん巻き込みながら毎年毎年大きくなっていますけれども、そういうものをやっていく、そういう時期に来ているのではないかというふうに思います。

せっかく気象庁長官が来ておられますので、気象庁長官に、その件も含めて、この十九号台風のときには、四日前か五日前ぐらいにもうかなり正確な気象情報の予報を出していたと思うんですけれども、それらが十分に水管理局が利用できていなかったというふうに私は思うんだけれども、そこのところは気象庁は言えないんでしょうけれども、長官としての御見解をどうぞ。

**○関田政府参考人**　お答えいたします。

昨年の台風第十九号、東日本台風でございますが、上陸の三日前に気象庁として異例の記者会見を行って注意を呼びかけたところでございますが、もうその以前から水管理・国土保全局とは緊密に連携をとって、実際に台風十九号の際にも各地方整備局とそれから管区気象台が共同で記者会見をするなど、緊密に連携をとりながら、災害の防止について呼びかけを行ったというふうに理解しております。

**○荒井委員**　国土保全局長と気象庁が一体となって記者会見をこれからもどんどん行うべきだと思います、災害のときにはですね、そういうふうに思います。

既存ダムの洪水調整機能については、官房が中心になって今回大きな仕掛けをしておりますけれども、私は非常に、遅いくらいだ、今回、この状況を踏まえてそれをやり始めたというのは国交省として大きな一歩を踏み出したなというふうに思いますので、大臣、その点を進めていただきますようにお願いを申し上げます。

最後に、時間がなくなりましたので、もう一つ、ＪＲ北海道の経営問題です。

これは北海道にとって大きな課題なんですけれども、ＪＲ北海道は年間約三百億円の経常赤字を出しております。この三百億円の経常赤字をどう解決するのかということに尽きるわけなんですけれども、私の考えでは、一般の、一般のと言ったらおかしいな、例えば稲盛さんのようなすぐれた経営者だったらこの三百億の赤字をどういうふうに対処するだろうか。私は簡単にやると思いますね。

三百億の赤字、どこでどういうふうに出ているか。一つは、新幹線で百億出ています。

それから、貨物をアボイダブルコストというコスト方式でそれを運用させていますので、そして、最もゴールデンラインと言われている札幌―千歳間、これの八十本以上が貨物用として使われているんです。これを開放するならば、ここでは約百億円ぐらいの収益が出てくると思います。あるいは、貨物をどうするのか。この貨物の問題と切っても切り離せません。

そして最後は、赤字の地方ラインです。地方ラインで約百億です。今、これを廃線にしようとかなんとかという議論が北海道の中で大きな課題になっているんですけれども、わずか三百億の中の百億なんです。この百億をどう出すのか、結果的にはここがまとまらなかったんですけれども。

私は、北海道開発予算あるいは公共予算という大きなポケットがあって、交通関係のインフラを整備する予算として、非常に効果があるんですね。その部分を柔軟に転用していくということを考えるべき時期に来ているのではないだろうかと。交通は道路だけに使うという時代ではなくて、そのほかの交通インフラにも使っていく、そういうことがそろそろ議論されてしかるべきなのではないかというふうに私は思います。道路の人は反対するでしょうね。それについて、鉄道局長、どうですか。

**○水嶋（智）政府参考人**　お答えを申し上げます。

北海道開発予算そのものは、私自身、所管外でございまして、なかなかお答えしにくいところでございますけれども、ＪＲ北海道の現状そのものにつきましては、地域の人口減少や自動車交通の発達など、そういった他の公共交通インフラの発達などございまして、大量高速輸送という鉄道特性を生かすことができない路線が増大をしておりまして、大変厳しい経営環境に置かれているところでございます。

このため、ＪＲ北海道におきましては、平成三十年の七月に国土交通省が発出した監督命令に基づきまして、昨年四月、長期経営ビジョン、中期経営計画及び事業計画を策定、公表していただいているところでございます。

先ほど、ＪＲ北海道の収支改善について、荒井委員の方からさまざまな御指摘ございました。現在、ＪＲ北海道におきましても、こういったビジ

ョンなどに基づきまして、まず、昨年十月に年間四十億円程度の増収につながる運賃値上げを行っておりますほか、これも委員の方から言及がございましたけれども、新千歳空港アクセス輸送の強化を行うなどの増収策も講じております。また、さまざまなコスト削減策にも取り組んでいるところでございます。

国土交通省といたしましても、四半期ごとにこれらの取組の実施状況の検証を行っているところでございますけれども、ＪＲ北海道が本年二月に公表した令和元年度の連結の通期業績予測では、これは新型コロナウイルスの影響が顕在化する前でございますけれども、経常損失が百八億円ということで、計画では赤字が四億円縮減されるという効果が出ていることが見込まれていたところでございます。

一方で、ＪＲ北海道は今回の新型コロナウイルスの感染拡大の影響も受けておりまして、大幅に旅客が減少しておるという、一層厳しい状況に直面しておるところでございます。

現在、ＪＲ北海道に対しましては、鉄道・運輸機構の方からさまざまな支援策は講じておるところでございまして、この支援の期限も参るということでございます。このＪＲ北海道の構造的な問題に対してどうしていくかということにつきまして、新型コロナウイルスの感染拡大が同社の経営に及ぼしている影響も踏まえまして、ＪＲ北海道の経営改善に向けた取組も評価した上で、令和三年度以降の支援の継続等についても必要な対応を検討してまいりたいと考えているところでございます。

**○荒井委員**　そこで、ちょっと細かい話なんですけれども、北海道の中では、特に鉄道関係者が非常に憂慮しておりますのは、二〇三〇年に、オリンピックのときまでに新幹線を札幌まで延伸をするということが大きな課題なんですけれども、その大きな障害になっているのが、トンネルから出てくる残土、これはリニアでも同じだと思うんですけれども、重金属を含んでいるんですね。これについて、残土処理をどうするのかということが大きな課題になっているんですけれども、鉄道局長、回答できますか。

**○土井委員長**　水嶋局長、時間が経過しておりますので、簡潔に御答弁をお願いいたします。

**○水嶋（智）政府参考人**　北海道新幹線の新函館北斗―札幌間におきまして、建設残土の発生が見込まれております。また、この発生土に自然由来の重金属等が含まれる場合には適切な処理をしなければいけないということもございます。

現在、発生土に関しましては、札幌市の二カ所で受入れ地の確保が必ずしもうまく進んでいない状況にはございますけれども、事業主体の鉄道・運輸機構においては受入れ地の確保に向けた協議を進めておりますし、国土交通省も地元自治体との調整を行うなど、受入れ地の確保が円滑に進むよう促進しているところでございまして、予定どおり北海道新幹線の建設が行われるよう、適切に対応してまいりたいと考えておるところでございます。

**○荒井委員**　以上です。終わります。