

衆議院 第二百一回国会 決算行政監視委員会第四分科会議録 (法務省及び国土交通省所管) 第一号

本分科会は令和二年三月二十七日(金曜日)委員会において、設置することに決した。

四月三日 本分科員は委員長の指名で、次のとおり選任された。

- 甘利 明君 井出 庸生君
- 河井 克行君 蘭浦健太郎君
- 武村 展英君 逢坂 誠二君
- 源馬謙太郎君 松原 仁君
- 伊佐 進一君

四月三日 伊佐進一君が委員長の指名で、主査に選任された。

令和二年四月六日(月曜日) 午前九時開議

出席分科員

- 主査 伊佐 進一君
- 甘利 明君 井出 庸生君
- 上野 宏史君 大塚 高司君
- 工藤 彰三君 武村 展英君
- 丹羽 秀樹君 牧島かれん君
- 大西 健介君 逢坂 誠二君
- 神谷 裕君 川内 博史君
- 源馬謙太郎君 篠原 孝君
- 松原 仁君
- 兼務 佐藤 英道君 兼務 赤嶺 政賢君
- 兼務 清水 忠史君
- 法務大臣 森 まさこ君
- 国土交通大臣 赤羽 一嘉君
- 内閣府副大臣 大塚 拓君
- 厚生労働副大臣 橋本 岳君
- 国土交通副大臣 青木 一彦君
- 国土交通副大臣 御法川信英君

- 厚生労働大臣政務官 自見はなこ君
- 経済産業大臣政務官 宮本 周司君
- 国土交通大臣政務官 門 博文君
- 国土交通大臣政務官 佐々木 紀君
- 国土交通大臣政務官 和田 政宗君
- 国土交通大臣政務官 一宮なほみ君
- 政府特別補佐人 (人事院総務) 田中 克生君
- 会計検査院事務総局事務総長 豊岡 利昌君
- 長官房審議官 宮川 尚博君
- 会計検査院事務総局事務総長 手嶋あさみ君
- 最高裁判所事務総局家庭局長 堀江 宏之君
- 政府参考人 (内閣官房内閣人事局人事政策統括官) 木村 陽一君
- 政府参考人 (内閣法制局第二部長) 幸 清聡君
- 政府参考人 (人事院事務総局給与局次長) 長谷川周夫君
- 政府参考人 (内閣府地方創生推進室次長) 石田 晋也君
- 政府参考人 (金融庁総合政策局参事官) 稲岡 伸哉君
- 政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 吉田 博史君
- 政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 伊藤 栄二君
- 政府参考人 (法務省大臣官房長) 小出 邦夫君
- 政府参考人 (法務省民事局長) 川原 隆司君
- 政府参考人 (法務省刑事局長) 高嶋 智光君
- 政府参考人 (出入国在留管理庁次長)

- 政府参考人 (国税庁徴収部長) 新井 智男君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房生活衛生・食品安全審議官) 浅沼 一成君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房高齢・障害者雇用開発審議官) 達谷窟庸野君
- 政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議官) 辺見 聡君
- 政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 道野 英司君
- 政府参考人 (林野庁森林整備部長) 小坂善太郎君
- 政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 島田 勘資君
- 政府参考人 (中小企業庁事業環境部長) 奈須野 太君
- 政府参考人 (国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官) 山上 範芳君
- 政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 蒲生 篤実君
- 政府参考人 (国土交通省都市局長) 北村 知久君
- 政府参考人 (国土交通省水管理・国土保全局長) 五道 仁実君
- 政府参考人 (国土交通省道路局長) 池田 豊人君
- 政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 水嶋 智君
- 政府参考人 (国土交通省自動車局長) 一見 勝之君
- 政府参考人 (国土交通省海事局長) 大坪新一郎君
- 政府参考人 (国土交通省航空局長) 和田 浩一君

- 政府参考人 (觀光庁長官) 田端 浩君
- 参考人 (日本放送協会理事) 松原 洋一君
- 法務委員会専門員 藤井 宏治君
- 国土交通委員会専門員 宮岡 安信君
- 決算行政監視委員会専門員 橋本 和吉君
- 分科員の異動 四月六日
- 河井 克行君 補欠選任 上野 宏史君
- 蘭浦健太郎君 補欠選任 工藤 彰三君
- 逢坂 誠二君 補欠選任 川内 博史君
- 源馬謙太郎君 補欠選任 篠原 孝君
- 松原 仁君 補欠選任 大西 健介君
- 上野 宏史君 補欠選任 河井 克行君
- 工藤 彰三君 補欠選任 丹羽 秀樹君
- 大西 健介君 補欠選任 松原 仁君
- 川内 博史君 補欠選任 泉 健太君
- 篠原 孝君 補欠選任 神谷 裕君
- 丹羽 秀樹君 補欠選任 大塚 高司君
- 泉 健太君 補欠選任 逢坂 誠二君
- 神谷 裕君 補欠選任 源馬謙太郎君
- 大塚 高司君 補欠選任 牧島かれん君
- 辞任 蘭浦健太郎君

ありがとうございました。
○伊佐主査 これにて赤嶺政賢君の質疑は終了いたしました。
次に、清水忠史君。

○清水分科員 日本共産党の清水忠史でございます。初めに、JR鳴野駅のすき間転落事案について質問いたします。

駅ホームと列車のすき間から乗客が転落する、いわゆるすき間転落の問題についてですが、私が二〇一六年十二月にすき間転落の問題を取り上げた際、当時の国土交通大臣は、すき間転落事案について、二〇一六年度より把握すると答弁しました。

二〇一六年度から二〇一九年度まで、すき間転落事案の件数について教えていただけますか。
○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

鉄道事業者からの報告によりまして、全国の鉄道駅におきまして、乗降時に車両とホームのすき間に体全体が転落した事案として報告が出ておりますが、二〇一六年度で二百七十件、二〇一七年度で二百八十八件、二〇一八年度で二百八十五件となっております。

また、乗降時の踏み外しなどによりまして、片足などの体の一部が車両とホームとのすき間に転落したような事案を加えてカウントいたしますと、二〇一六年度が八百二十九件、二〇一七年度が六百九十四件、二〇一八年度が七百五十二件となっております。でございます。

○清水分科員 非常にすき間転落事案はふえておりまして、実は、ホームからの転落要因の約一割がすき間転落事案ということだと思っております。写真をごらんいただきたいと思うんですが、こちら、大臣、資料はないんです、写真だけなんです、済みません。

これはJR片町線の鳴野駅といえます。ごらんいただいたように、曲線半径が非常に小さくて、かなり曲がっている特殊な駅、ホームになっております。

ここではホームと列車の間に非常に大きなすき間が生じておりまして、大臣、これも写真なんですけれども、一番すき間が開いているところで二十・五センチあるんです。過去に転落した保育園児の頭部の直径を図りますと十四センチ程度だったということで、すっぽりと落ちてしまうというくらいにすき間が広がっている。非常に危険なホームになっております。

この鳴野駅については、二〇一五年度と二〇一六年度途中まで二十一件の転落事案があったということを紹介しましたが、この三年間、二〇一六年度以降、JR鳴野駅のすき間転落の件数についても同様に教えていただけますでしょうか。
○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

JR西日本によりまして、鳴野駅の学研都市線の下りホームにおいて乗降時に車両とホームとのすき間に転落した事案の件数については、二〇一六年度が十一件、二〇一七年度が三件、二〇一八年度が三件、二〇一九年度が十四件と報告を受けております。

なお、これらの事案は乗降時の踏み外しなどによりまして片足などの体の一部が車両とホームとのすき間に転落した事案ばかりということでございます。体全体がホームの下まで転落したような事案ではなかったというふうに報告を受けております。

○清水分科員 四年前に指摘してからも、この転落事案というのは解消されないどころか、二〇一九年度は十四件と逆にふえているということでありまして。

私が聞いたところでは、保育園児あるいは学生だけではなく、通勤途上の方々もかなりすき間転落をしているということなんです。今、局長の方からは、体全体が落ちたものではないというふうにおっしゃっておられますが、実際にはけがをしている方もいらっしゃるわけなんです。一歩間違えば、例えばそのまま列車が走ってしまったということになれば大惨事につながりかねません。この間、JR西日本は、鳴野駅のすき間転落を

防止するためにどのような具体的な対応を行ってきたのか、教えていただけますか。
○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

ホームからの転落防止対策につきましては、国土交通省では、これまでに発生した痛ましい転落事故などを受けまして、技術基準省令や有識者による検討会での取りまとめなどによりまして、具体的な方策をお示ししてきたところでございます。

このJR西日本の鳴野駅につきましても、これらを踏まえましてさまざまな対策を行ってきております。まずハード面では、非常時に列車を停止させるための押しボタンを設置する。ホーム端部の危険性の注意喚起を行う赤いライン、いわゆるCPライン、これはカラーサイコロラインといいますが、赤いラインを引いて視覚的、心理的にホームの端この危険性の注意喚起を行うもの、そういったCPラインを引く。また、車両とホームとのすき間を小さくするためのくし状ゴムを設置する。また、すき間の存在を知らせるためのスペースライトを設置する。これは、ホームの下に設置したライトを列車が入ってきたときに点滅させることで、ホームの下から車両を照らしまして乗降客に対して注意喚起を促すというライトでございますが、そういったライトを設置する。あるいは、足元の注意を促す大きなステッカーなどの、ハード面での対策を行ってきておると。

また、ソフト面も、朝夕のラッシュ時間帯におけるホームへの係員の配置を行っているほか、カメラの拡大映像による曲線部分の監視を行っているとの報告を受けておるところでございます。

○清水分科員 今御答弁いただきましたが、いろいろやられた結果、どうなのかということなんです。全く無駄とは言いませんが、例えば、スペースライトについては視覚障害者の方は確認することはできないわけでありまして、また、朝夕ラッシュ時の駅員配置というふうにおっしゃられまし

たが、これは朝七時から八時四十分まで、それと夕方は十七時三十分から十八時三十分だけなんです。私が聞いたところによりまして、この朝夕ラッシュ時以外に転落しているという方もおられるわけでありまして。

そういう意味では、事実として、いろいろ具体的に対応してきたけれども根絶するには至っていない、これはそのとおりです。答弁いただきたい。

○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。年によつて報告事案の数に変動ございますけれども、事実として、先ほど申し上げたような発生件数になつておるといふことでございます。あと、どの時間帯に起きているかということも細かく見ていきますと、私どもの手元にございませぬ報告では、二〇一七年度や一八年度はやはり朝のラッシュ時で、二〇一九年度も、件数はすくなく多うございますけれども、十四件のうち十件は朝のラッシュ時というところで、この三年、過去三年の統計を見ますと、二十件中十六件がやはり朝のラッシュ時に発生しているようでございます。

○清水分科員 それ以外の方々は、ホーム係員がいなくてすき間転落したということなんです。今、車掌がモニターで、大臣、済みません、これも写真だけで申しわけない、車掌が一番後ろから確認するんですけれども、手前の車両一両しか見えないんですよ、カーブしていますから。モニターで確認するんですけれども、このモニターというのはすき間転落を確認するものではなくて、ドアの開閉を確認するものでありまして、そういう点では、このすき間転落そのものを防ぐ、あるいは起こったときにすぐに救難する、そういう仕組みにはなつておりません。

それで、前の国土交通大臣は、個々の駅におけるホームの係員等の配置について、安全確保を前提に、必要に応じてホーム係員等の配置を見直すといった対応が重要である、こういうふうにご答弁されたんですが、四年経過しても重大事故につな

がりがねない転落事案が根絶されていない。

先ほど、二〇一七年度、一八年度、三件、三件というふうにおっしゃられましたけれども、これは、実は申告されていない方もいらっしゃるわけですよ。足がすぼつとはまってすりむいた、でも、恥がかしいから、もうそのまま電車に乗って通勤に向かう、そういう方も多いわけですよ。

実は、調べると、この鳴野駅から京橋駅までの一区間は、JR西日本管内で乗車率が一番高いということなんです。つまり、乗車するときに押し出されたりして、そのときにすき間転落をする、足をすぼつとはめてしまうという方もおられるわけなんです。

そういう点では、やはり安全確保のために、ホーム係員の配置を見直す努力が必要だと思うんですが、国土交通大臣に答弁を求めます。

○赤羽国務大臣 もろろん、ホーム上の係員の配置というのは旅客の転落防止には重要な要素であるというふうには思っておりますが、今、今回の資料をちょっと見させていたいただいておりまして、係員の配置があった時間帯でも結構これは発生しているということなので、私はちょっと現場は見ておりませんが、相当これはラッシュがひどい時間帯で、ですから、係員の配置だけではゼロに根絶できるのかという問題ではないのではないかと。

ちよつと、私、断定的なことを申し上げられませんが、いずれにしても、よく、結構時間帯も分析されておりますし、多分、やはり構造上、二十センチというと相当広いので、ですから、今、JR西には、ラッシュ時に旅客の皆さんが集中を回避するための分散乗車の誘導とかされているというふうな報告は上がっていますが、こうしたことも踏まえて、一つのことをやればこれが全部クリアできるというような状況じゃないんじゃないか、相当特殊な状況があるのではないかと思っております。

これは、いずれにしても、数がこれだけ起こっているというところは何か構造上の問題、欠陥がある

るんだというふうには思っておりますから、もう一回しつかり、JR西日本にはこのことについて方針の対策をとるように指導していきたい、こう思っております。

○清水分科員 万全の対策をとるよう指導していただくという力強い言葉がありましたので、これ以上質問しませんけれども、ちょうど先週は衆議院の国土交通委員会でもパリアフリー法の改定がありましたね。私も参考人質疑を聞かせていただきましたけれども、やはり視覚障害者の方からは、駅のホームから落ちたときの対応、相当な力が必要だ、駅員の助けがなければ引き上げられない、責任を持つところはきちつと持つ、パリアフリーが発展するためには人による対策を進める、これからの安全、安心にかかっていると。

もちろん、さまざまな具体的措置はあると思えますけれども、もちろん、駅員を配置したからといって、すき間転落そのものを防止することはできないかもしれない。しかし、転落したときに、すぐに救助し、そして車掌や運転士に列車の発車を停止するように指示を出す、あるいは非常停止ボタンを押す、これは人間にしかできませんから、ぜひ、万全な対応をとるということでありまして、引き続き防止策について指導していただくということ、引き続き、すき間転落事案について経過を調査していただきたい、このことを要望して、次の質問に移りたいと思っております。

続きまして、高速道路淀川左岸線二期事業について質問いたします。
これも写真だけで恐縮なんですけれども、大阪市の一級河川である淀川の堤防沿い、福島区の新老江ジャンクションから北区の新御堂筋までをつなぐ四・四キロの区間、この堤防沿いにボックスカルバートを縦断方向に並べて自動車を走らせる、わかりやすく言えば、堤防の中にトンネルを設置して高速道路にするという、いわゆる淀川堤防と道路構造物を一体化させた前例のない道路工事であります。
この道路の安全性、施工方法、維持管理、その

手法については、技術的な審議を行うことを目的に、事業主体である大阪市と阪神高速道路株式会社、そして河川管理者である近畿地方整備局が共同で事務局となつて技術検討委員会を設置し、検討を行つてきたわけですが、技術検討委員会報告書案というものが、その案が取れて正式に報告書となつたのはいつか。また、技術検討委員会では、案を取る段階、正式な報告書になる段階でどのようなことが議論され、その際、最終報告書がどのように手直しされたのか、教えてください。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

淀川左岸線二期事業に関する技術検討報告書につきまして、淀川左岸線二期事業の建設に当たりまして、構造物の安全性、施工方法及び維持管理手法について技術的な審議を行うことを目的に、道路の整備主体である大阪市と阪神高速道路株式会社並びに河川管理者である近畿地方整備局が共同で事務局となり、大学教授などの学識経験者で構成される技術検討委員会を設置し、その検討事項を取りまとめたもので、平成二十九年十一月一日に正式な報告書として取りまとめられております。

正式な報告書とするに当たりまして、その前年の二十八年三月二十五日に開催されました第七回委員会において、今回の意見を踏まえ、技術検討報告書案及び概要版の修正を行った上で各委員に確認するとされたことから、この第七回委員会での委員の意見を踏まえまして、追加検討した結果を反映し、事務局がそれぞれ各委員を個別に訪問し説明する、いわゆる持ち回りです承を得たものでございます。

○清水分科員 技術検討報告書そのものに、新しい知見だとか、あるいは、その間に出された意見というのはいくらも盛り込まれましたか。それ、質問なんですけれども。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

本報告書には、例えば、東日本大震災による地震の波形など、そういった最新の知見などは反映されてございませんが、それは、もともと、本検

討委員会が安全性の確認手法や施工の一般的な手順を検討するというものとしてスタートしているものでございまして、工事の詳細設計を進めるに当たり、本報告書の確認手法を活用し、その時点の最新データや基準類を当てはめ、検証、設計をする、こういった性格のものであると承知してございまして。

○清水分科員 私は横着だと思えますよ。前例のない高速道路をつくるわけで、技術検討委員会を立ち上げて、報告書をすつと練り上げてきたわけじゃないですか。そして、東日本大震災以降のいわゆる海溝型地震の新しい波形というのが盛り込まれていないわけですよ。これは、私が指摘したにもかかわらず、盛り込まなかった。

いわゆるその手法を方向性づけるためのものだと思いますが、地震の波形等によりまして、そのいわゆる施工管理だと技術基準なんというのは大きく変わる可能性があるわけで、それを見直さず、持ち回りで、平成二十三年からすつとやってきて、最後、正式な報告書になるときに、委員会も聞かず、持ち回りで決裁したというのは、私はこれは横着だと言わなければなりません。

それで、次の質問なんです、河川法に基づく申請がなされた際には、最新の指針に基づいて確認するすつと当局は答弁してきたわけなんです。どのような形で河川協議がなされたのか、教えてください。

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

平成二十九年十一月に、事業者である大阪市及び阪神高速道路株式会社から、国土交通省に対し、河川法に基づく工作物設置等の許可申請が行われ、その際、関係書類の一つとして、今御指摘ございました技術検討報告書とともに、プレート型地震を想定した大きな振幅が長時間繰り返して作用する地震動、いわゆるレベル2タイプI地震動を用いて行われた耐震性能の調査結果の資料が提出されているところでございます。

国土交通省では、この申請に対し、東北地方太平洋沖地震等を考慮して改定を行った最新の河川

構造物の耐震性能照査指針等に基づき耐震性の審査を行っており、レベル2タイプI地震動の作用によつて、堤防の沈下量が許容限度の範囲内におさまるか、土と構造物の間に水みちを発生させないかなどを確認したところでございます。

このように構造物の安全性等を確認し、平成三十年三月に申請に対する許可を行ったところでございます。

○清水分科員 そのまま新しい分析をしたんだつたら、技術検討報告書に書き込めばよかつたんです。私はそう思います。

いずれにしても、技術検討報告書と、そして東日本大震災以降の地震の波形状とかさうしたデータを一緒に河川協議に臨んだ、それについて許可した、認可したということだと思ふんですね。

見ていただきたいのは、淀川堤防がありまして、ちょうどJRの東海道線、そして阪神高速の池田線、この交差する部分ですね、ボックスカルバートと。圧がかかりますから、最大で三十センチの目開き、ボックスカルバートに起こることということが言われていたわけなんです。

それを私が指摘しまして、それに対応する施工管理方法の確立について質問したところ、技術検討報告書案に沿つた具体的検証がなされてない、その時点では、それはお認めになつたんです。が、当局は、詳細設計を行う段階で、最新の技術に準拠して検証、設計される、こういうふうにご答弁されました。

この詳細設計が、技術検討報告書に示された安全性の照査方法に即したもののなか、また、最新の知見を取り入れた工法であるのか、これは河川管理者である国土交通省が確認する必要があると思ふんですが、いかがですか。

○五道政府参考人 お答え申し上げます。

先ほどお話をさせていただいたとおり、淀川左岸線二期につきましては、事業者である大阪市、阪神高速道路株式会社から許可申請が上がり、平成三十年三月に河川法に基づく許可を行つておる

ところでございます。

現在、事業者において、先生御指摘の橋梁の交差部付近を始め、順次詳細設計が実施されておる、その一部は、許可時の内容から変更が生じるとして、変更の許可申請が行われているところでございます。

河川管理者である国土交通省といたしましては、河川管理施設等構造令など技術基準に照らして、変更申請の内容を審査し、許可工物物が設置された際に堤防が有するべき地震や浸透等に対する安全性を確認するなど、今後とも適切に対応してまいりたいと考えております。

○清水分科員 その際なんです、改良地盤の照査基準やあるいは施工基準等の設定と承認手続の公平性あるいは透明性がやはり確保されないといいけないというふうな思ふんですね。

私、もうこれはずっと追及してきましてだけれども、固結工法、これを堤防内で採用するには、道路橋示方書下部構造編第九章基礎の安定に関する基本事項、これに明記されているとおり、新たな調査基準、設計基準、施工基準というものが必要になつてくると思ふんです。

今、お話、答弁を伺いますと、いわゆる施工方法、詳細設計について変更の申請がなされたというふうなことがありますが、そうしたものに ついても、改めてこれらの基準に照らし合わせて調査、確認するというのが必要だと思ふんです。もう一度確認しますが、その基準ですよ、新たな調査基準なり設計基準、施工基準、これらの基準の作成と、まあ設定と言つてもいいですけども、それと、その審査する主体というのは、これはやはり国交省だということで、それは間違いないですかね。一応確認だけさせていただきます。

○五道政府参考人 河川法上の例えば占用であるとか、また構造物の設置の許可の基準につきましては、河川管理者である国土交通省が審査するということでございます。

○清水分科員 技術検討報告書には、先ほど言いました詳細設計にかかわるような問題点とあわせて

て、例えば地下水位の経年変化、これによつて出水とか湧水とか、そうしたことにより工事に影響が出てくるという可能性もある、この間、実際にそういう出水事故が起つていた現場でもありまので、そうしたことが技術検討報告書に記載されているのかといえ、そうではないんです。

きょうは時間ありませんからこれ以上はこの問題で質問はしませんけれども、やはり地域の皆さんは、前例のない、堤防というのは、豪雨災害とか大洪水とか、そういうときに命や安全を守るものじゃないですか。それが高速道路と一体のものに堤防して本当に安全が確保されるのかという不安というのはいまだに拭えていないんです。その頼りというのは技術検討報告書であり、ところが、その技術検討報告書は、案をとる段階に持ち回りで決裁されて、新しい内容については含まれていなかった。しかも、今お話を伺いますと、事業主体が詳細設計の変更についても申請してきています。

ですから、私は、やはり、この占用許可を与えた国交省として、この工事の安全性、施工管理方法等については引き続きしっかり監督、指導していくということを強く求めて、次の質問に移りたいと思ひます。

最後は、森友学園の国有地売却について質問したいと思ひます。

決裁文書の改ざんを強要され自殺に追い込まれた近畿財務局元職員赤木俊夫さんの手記、それに伴う記事が三月十八日に週刊誌で発表され、その後、連載されております。

赤羽国土交通大臣は、この手記や週刊誌の内容をお読みになりましたか。また、読まれたということであれば、その受けとめについても聞かせてください。

改めて、真面目に勤務をされていた国家公務員の職員が自死に追い込まれたというのは、大変痛ましいことだと思つておられますし、改めて心から御冥福をお祈り申し上げたいと思ひます。また、御遺族の皆様にも心からお見舞いを申し上げます。

私の立場でいいますと、国土交通省の責任者でありますので、これはもう、国交省の中で公文書の改ざんということではあつてはならないことと言つてもないことではあります。私も、就任以来、なるべく現場にということ、地方視察を兼ねながら、地方整備局、地方運輸局、足を運ぶように心がけておりますが、大変数も多い、職員の数も多いわけでありまして、現場の最前線でも苦勞している職員の気持ちに寄り添える、また、風通しのいい国土交通省でなければならぬということ強く思つておるところでございます。

○清水分科員 風通しのいい省庁であるべきだという御答弁がありました。

実は、平成三十年十一月二十二日の会計検査院の報告書、これは改ざんがわかつてからの再び行われた検査の報告書なんです、近畿財務局の職員が、損害賠償の責任を大阪航空局に転嫁する旨の発言とともに、ごみの積算額ですね、いわゆる土地から値引きする金額を増額するように言つてきた、こう受けとめた職員がいるとこの報告書に書かれております。いわば近畿財務局の方から働きかけがあつたということですね。

しかし、四月二日付の週刊文春の記事によりまして、土地取引の当事者であり、赤木さんの上司でもあつた当時の池田靖近畿財務局統括国有財産管理官がこう言つておられます。地下埋設物の分量や費用について自分たちは最後まで調べようと努力したが、大阪航空局は動かさなかつた、こう述べて、報じられております。しかも、赤木さんの御遺族は、夫が航空局にだまされたんやと言つておられます、こういうふうにもおつしやつておられるんですよ。

これはそういう認識ですか。私の認識では、私

の認識もそうですし、この会計検査院の報告書を読みますと、近畿財務局の方から大阪航空局に対して、六億じやだめだと、六億を八億に、もう少し、もうちょっと、こういう働きがあったということも記載されておりまして。ところが、赤木さんの御遺族の感覚というのは、航空局にだまされた。近畿財務局の担当職員も、航空局は動かなかった、こういうふう言っているんですけども、これはどっちが正しいんですか。

○和田政府参考人 お答えを申し上げます。平成三十年四月に近畿財務局が見積りを八億円ほどとするように持ちかけたという報道があった、それ以降、私も航空局の方で、大阪航空局において当時見積作業を担当していたと考えられる職員を中心に聞き取り調査を行ったところでございます。

国会にも御報告をしておりますけれども、職員は、三人の方が会議に出席をされていて、正確な表現は記憶していないものの、将来にわたって瑕疵があると言われないようにもう少し広げた方がいいのではないかと、八億円程度といった趣旨の話が近畿財務局の方からあったという職員、また、もう少し広げた方がいいのではないかと、趣旨の話はあったが、八億円程度といった趣旨の話については言われた記憶はないという職員、それから、言われた記憶はないという職員がいたところでありまして。

それで、近畿財務局から八億円程度という趣旨の話聞いたという職員は、あわせて、大阪航空局としては、過去の調査報告書や地歴等の資料を積み上げながら、ごみの見積範囲を設定し、積算基準に沿って積算をするので、その結果が言われた趣旨のような額になるかは見積りをしてみるまではわからないと思っていたと申し上げ、額ありきの見積りは否定をしております。

なお、この点については、平成三十年の会計検査院の検査結果においても、「増額依頼に関する発言が行われたかどうかを確定することができなかった。」見積金額を増額するような作爲があつたとは認められなかった。」と認定をしているものと承知をしております。

たとは認められなかった。」と認定をしているものと承知をしております。○清水分科員 時間が来ましたので、最後に、ぜひ赤羽大臣にお答えいただきたいんですけどね。実は、赤木さんの御遺族がインターネットで、第三者委員会による国有地の取引の問題、あるいは、なぜ夫が自殺しなければならなかったのか、公文書改ざんの問題について、再調査を求める署名を集めたところ、私がこの質問に入るまでに二十八万七千人の方が賛同する、もうすぐ三十万人に到達するということなんですね。やはりあの手記によつて新しい事実も明らかになっていると思ひます。

この奥さん自身が何と言っているかというところをただせば、この国有地の値引き売却が問題だ、このようにおっしゃっておられるわけで、今答弁していただきましたけれども、近畿財務局と大阪航空局の言い分というの整合性はありませぬので、やはりこれは、国土交通省として風通しというふうにおっしゃられませんでした、これは必要に応じて、第三者委員会等立ち上がった際には積極的にこれに協力していくということで、努力していただかせんか。

○赤羽国務大臣 そもそも、この週刊誌に載っているその近畿財務局の職員の方の発言が、真偽がどうかなのかということには私には判断できておりませぬし、これまでも、大阪航空局として国土交通省として精いっぱい、先ほど局長から御答弁したような調査もしているところでございませぬ。加えて、独立した機関である会計検査院によつても、二度にわたる検査に最大限の協力をしておつて、こうした結果が出ているわけございませぬし、再調査につきましても、既に財務大臣が再調査を行わないということに、言われておりますので、私の立場からはそれ以上のことを申し上げることはできないと思つております。

○清水分科員 ちよつと今の答弁を聞くと、御遺族の方は御立腹されると思ひますよ。どうして自殺される前の赤木さんがうその手記を書くんですか。そこをやはりもっと重く受けとめる必要があると思ひますし……(赤羽国務大臣「ちよつと待つてください」と呼ぶ)いや、真偽定かでないというふうにおっしゃつた。(赤羽国務大臣「ちよつと待つてください」と呼ぶ)ちよつと待つて、じゃ、先に答弁……(赤羽国務大臣「いやいや、どうぞ」と呼ぶ)

○伊佐主査 いや、もう申合せの時間が既に経過しておりますので……(清水分科員「そうですね、はい。この続きは」と呼ぶ)じゃ、大臣、一言最後、じゃ」と呼ぶ)わかりました。○清水分科員 言ひ分はあると思ひますけれども、私、今質疑して、真偽定かでない……(赤羽国務大臣「手記についてうそだなんて言つていませぬよ」と呼ぶ)じゃ、何とおっしゃつたかもう一回確認しましょう、お互いのために。○伊佐主査 指名に基づいてお願いします。じゃ、赤羽大臣、一言。