

衆議院 国土交通委員会 議 録 第 九 号

令和二年四月十五日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 土井 亨君

理事 小里 泰弘君

理事 工藤 彰三君

理事 三ツ矢憲生君

理事 福田 昭夫君

理事 秋本 真利君

大塚 高司君

鬼木 誠君

神谷 昇君

古賀 篤君

繁本 護君

田中 英之君

土屋 品子君

長坂 康正君

三谷 英弘君

築 和生君

浅野 哲君

伊藤 俊輔君

西岡 秀子君

古川 元久君

道下 大樹君

谷田川 元君

北側 一雄君

井上 英孝君

金子 恭之君

根本 幸典君

小宮山泰子君

岡本 三成君

小田原 潔君

大西 英男君

門 博文君

小林 茂樹君

佐々木 紀君

田所 嘉徳君

谷川 とむ君

中村 裕之君

堀井 学君

宮内 秀樹君

山本 拓君

荒井 聰君

後藤 祐一君

広田 一君

馬淵 澄夫君

矢上 雅義君

伊藤 涉君

高橋千鶴子君

政府参考人
(内閣府大臣官房審議官)

政府参考人
(総務省大臣官房審議官)

政府参考人
(国土交通省大臣官房公共
交通・物流政策審議官)

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)

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)

政府参考人
(国土交通省道路局長)

政府参考人
(国土交通省住宅局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省航空局長)

政府参考人
(観光庁長官)

政府参考人
(気象庁長官)

参考人
(独立行政法人都市再生機
構理事)

国土交通委員会専門員

村手 聡君

吉田 博史君

瓦林 康人君

山上 範芳君

蒲生 篤実君

池田 豊人君

眞鍋 純君

水嶋 智君

一見 勝之君

和田 浩一君

田端 浩君

関田 康雄君

里見 晋君

宮岡 宏信君

委員の異動
四月十五日

辞任

鳩山 二郎君

西岡 秀子君

馬淵 澄夫君

同日

辞任

補欠選任

繁本 護君

後藤 祐一君

浅野 哲君

同日

補欠選任

繁本 護君
浅野 哲君
後藤 祐一君
鳩山 二郎君
馬淵 澄夫君
西岡 秀子君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

道路法等の一部を改正する法律案(内閣提出第
一五号)

国土交通行政の基本施策に関する件

○土井委員長 これより会議を開きます。

国土交通行政の基本施策に関する件について調
査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、参考人として独立行政
法人都市再生機構理事里見晋君の出席を求め、意
見を聴取することとし、また、政府参考人として
国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官瓦
林康人君、大臣官房危機管理・運輸安全政策審議
官山上範芳君、総合政策局長蒲生篤実君、道路局
長池田豊人君、住宅局長眞鍋純君、鉄道局長水嶋
智君、自動車局長一見勝之君、航空局長和田浩一
君、観光庁長官田端浩君、気象庁長官関田康雄
君、内閣府大臣官房審議官村手聡君及び総務省大
臣官房審議官吉田博史君の出席を求め、説明を聴
取いたしたいと存じますが、御異議ございません
か。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○土井委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○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。広田一君。

○広田委員 どうもおはようございます。立国社
の広田一でございます。
どうかよろしくお願いを申し上げます。
まずもって、今般の新型コロナウィルスで亡く
なられた皆様方から哀悼の意を表します。また、
感謝された方々には心よりお見舞いを申し上げ
ますとともに、現在、コロナウィルスと闘って
いる全ての皆様方に心より敬意と感謝を申し上げ
る次第でございます。国土交通省におかれまして
も、赤羽大臣を先頭にしまして、日々御尽力をく
ださっております。国民の一人として、これまた
心から御礼を申し上げます。

それでは、まず、新型コロナウィルス経済対策
についてお伺いをいたします。

最新の日銀の短観を見てもわかりますけれど
も、今回の新型コロナウィルスで特に甚大な影響
を受けているのは、ホテルや旅館、飲食などの
いわゆる観光関連、そして鉄道、バス、タクシー、
航空などの公共交通関係でございます。つまり、
国土交通省が所管、関係する事業者が最も影響を
受けているわけでございます。

それぞれに共通しておりますのは、装置産業で
あるということ、そしてまた、労働集約型の産業
であり、いわゆる固定経費というものが非常に大
きいということでもあります。つまりは、もうかつ
ていなくとも出ていくものは出ていく、観光関
連、公共交通関係の事業者の皆さんにお話を聞く
と、雇用はしっかり守りながらも、それでもやは
り一円でも固定経費を削減したい、このように訴
えております。このことを踏まえて、以下質問を
したいと思っております。

まず、ホテル、旅館業についてでございます
が、先般、高知県のホテル生活衛生同業組合の調
査によりますと、宿泊人数は、一月、二月はほぼ
前年並みだったわけでございますけれども、観光

国土交通大臣 赤羽 一嘉君
経済産業副大臣 牧原 秀樹君
国土交通副大臣 青木 一彦君
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

速バスについては四三%減、そして、会員二十一社の貸切りバスについては五月以降のキャンセルが三百二十六件と、これは大幅にふえております。

先日の当委員会でも、貸切りバスの運行収入が七〇%以上減少と回答した施設が三月以降は約八割に急増する見込みと答弁しております。バス事業者の方からは、資金繰りの支援、雇用維持の支援、感染予防対策、運送収入の減収分についての新たな助成制度の創設が要望されているところであります。

その中の要望の一つに、路線バスの影響配慮があります。地方における路線バスというのは、通勤、通学、通院、買物などの住民にとってはなくてはならない足でございます、公共交通でございませう。

一方、特に地方においては、今、少子高齢、人口減少で年々利用者が少なくなっている厳しい状況であります。そんな中、公共交通機関としての使命を果たすために、地方のバス事業者は路線バスの自社の赤字分については高速バスと貸切りバスの利益で補填している、こういうのが現状でございます。

しかしながら、先ほど紹介したように、今、稼ぎ頭であった高速と貸切りバスの需要が激減する中で、この生活路線である路線バス事業を継続することが困難な状況に追い込まれているわけでありませう。

これについては、現在、国としては、地域公共交通確保維持事業を通じて、地域特性に合せて、この生活交通ネットワークを維持するために御支援をくださっているわけでありませう。この中で、経常赤字が見込まれる地域をまたぐ路線、これは地域間幹線系統というんですけれども、補助率二分の一で補助をしているわけでございますが、これの問題なのが、補助要件の一つに、輸送量が一日十五人から百五十人が見込まれること、これが補助要件になっているわけでありませう。これは、新型コロナウイルスの影響で四割近くお客様が

減少する中で、補助要件を満たさない路線が今後続出して行く懸念があるわけでありませう。これが国庫補助路線から外れると、市町村単独路線が自主運行路線になってしまつて、結果として、バス事業者にとってはこれは死活問題になるわけでございます。

こういったことを考えたときに、地域公共交通確保維持事業の補助金算定に影響を及ぼさないように、何らかのやはり激変緩和措置を講ずるべきというふうに考えますけれども、御所見をお伺いいたします。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。御指摘いただきましたように、貸切りバスも乗り合いバスも非常に厳しい経営状況でございます。特に乗り合いバスは、地域の公共交通として、御指摘いただいたように、通院や通学、買物などの住民の移動を支える重要な交通機関でございます。

地域間幹線系統補助の算定に關しましては、運送収入から計算をされます輸送人員を補助の要件としておるところでございます。新型コロナウイルスの影響による減少は対応が非常に困難な、不可避のものであるということも考えまして、このウイユルスの影響、ウイユルスによる利用者の減少、この影響を除外するように検討することとしておるところでございます。いずれにしても、困難ともいふべき困難な状況の中、地域の交通を守るために全力を挙げてまいります。

○広田委員 ぜひよろしくお願ひいたします。最後に、この関係なんですけれども、一方で、コロナ対策の支援策として、乗り合いバスの運行計画の変更届の柔軟な対応というものが主たる目的です。これはスムーズな減便をするのが主たる目的だと思ふんですけれども、一方で、利用者の立場に立つたら、今外出の自粛要請があるとはいへ、特にこの国庫補助路線についてはやはり極端な減便というのは私は慎重であるべきと考えますけれども、この点についての御所見を最後にお伺いしたいと思ひます。

○一見政府参考人 御指摘をいただきました乗り合いバス関係の運行系統の変更でございますが、通常は三十日前の届出ということにしておりますが、今回、外出の自粛あるいは休校などに伴つて、急遽ダイヤを変更しなきゃいけないというのもありまして、今は七日前の届出というふうにしております。

しかしながら、先ほど申し上げましたとおり、バスの果たすべき役割に鑑みまして、減便というのを固定化をするというのはいかがなものかという考え方もございます。これはなかなかウイユルスとの関係で難しいところがございますが、タイムングを見きわめながら、事業者ともよく調整をしてみたいと思つております。

○広田委員 どうもありがとうございます。○土井委員長 次に、浅野哲君。○浅野委員 おはようございます。立国社の浅野哲でございます。本日はよろしくお願ひ申し上げます。まず冒頭、今回の新型コロナウイルスでお亡くなりになられた方々に心から哀悼の意を表しますとともに、現在、闘病中の皆様の一刻も早い御回復をお祈り申し上げます。

また、国土交通行政に日々当たられている皆様、そして、医療関係者、社会のインフラを支えてくださっている方々にも感謝を申し上げます、質疑に入りたいと思ひます。本日は、まず最初に特殊車両の通行許可制度について質問させていただきます、その後、ドローン規制というものについても質問をさせていただきます。

最近、四月十四日付の「物流ニッポン」という業界紙を読みますと、物流が減った分野がある一方で、急増している分野があり、かなりこの業界の方々というのが今対応に苦慮されている実態というのが報じられておりました。少し具体的に申し上げますと、やはり、緊急事態宣言の発令を受けまして、その対象となった地域を中心に、商業関係、いわゆるショッピングモールですとかそういうところに対する物量が急減した一方で、御家庭で過ごす方々がふえまして、例えば食料品ですとか生活用の物資といったものに対する輸送需要が急増している。しかも、最近では、外出が怖くてインターネットで購入をして、自宅に直接届けるような、いわゆるインターネット購買というものが急激にふえておりまして、そういった部分では、輸送関係者が非常に効率性を求められている状況にあるというふうな理解をしております。

まず最初に確認させていただきたいんですけれども、この新型コロナウイルスを受けて、国内の輸送業界における輸送力の逼迫状況がどのような現状になっているのか、まずは政府の見解を伺いたいと思ひます。○一見政府参考人 お答え申し上げます。新型コロナウイルスの感染の拡大の影響を受けて、トラック輸送の現況でございますけれども、三月の状況でございます、前年同月比でございますが、国内の輸送でございます、これは三〇%減でございます。例えば給食の輸送、これは六%減、かなり大きな減少が出ております。

他方、先ほど委員御指摘いただきましたように、外出の自粛などに伴ひまして、宅配や食料品の輸送については一時的に需要が増加をしております。しかしながら、運送事業者やドライバーの皆さんの御尽力によりまして、物流についてはおおむね平常時と変わらない水準で荷主や消費者のニーズに対応できているところというふうな承知をしております。

○浅野委員 ありがとうございます。一点だけ確認させていただきたいんですけれども、宅配分野においては、事業者の方々の努力によっておおむね変わらない水準が維持できている

ということなんですが、これは、水準というのが何の水準を指しているのかについて、もう少し詳しく教えていただけますでしょうか。

○一見政府参考人 つまびらかに申し上げることは難しいかもしれませんが、私も、私ども、アンケート調査などもやっておりますし、それから、地方の運輸局の更に下に運輸支局というのがございまして、そこでは相談窓口を、バスに対しても、トラックに対しても、タクシーに対しても設けているところなんです。そこに対しての御要望の数ということで、それほど大きな混乱が生じているというふうには考えていないところでございます。

○浅野委員 ありがとうございます。
今の答弁ですと、商業を含めた、海外との物流も含めれば三割減なんですけれども、宅配事業についてはおおむね水準を維持しているということなんです。私がその業界の方々に話を聞いておりますと、特に国内の物資輸送においてはかなりの努力を業界の方々がされている現状だということがわかってまいりました。

そして、きょう議題とさせていただいた特殊車両の通行許可制度なんですけれども、御案内のとおり、特殊車両に関しては、とりわけ大量の物資を一遍に運ぶような大型車両あるいは工事用の車両というものも含まれますけれども、こうした特殊な車両については、通行する際の許可や通行できる時間帯などはかなり制約を受けた状況下にあります。

先ほども申し上げましたけれども、今、感染症の拡大によって本場にいろいろな需要の変化が起きております。輸送業界の方々の繁忙感というのは今極めて高い状況にあるというのが私の実感であります。その一方で、外出自粛の効果もあって、高速道路や主要幹線道路の通行量というのは、現在、通常よりも三割程度減少しているというふうなデータもございまして、

そんな中で、国内の物流の円滑化、そして輸送業界の方々の繁忙感の緩和、そしてまた、少し視

点を変えれば働き方改革というのもスタートしております。輸送業界の方々も、今後に向けて、さらなる生産性の向上ですとか、輸送のあり方の変化というのが求められてきている状況にありまして、

そういうことを考えれば、今この新型コロナウイルス対策が進んでいる間というのでもございまして、通行可能な時間帯の臨時的拡大措置というものを今検討すべきタイミングではないかというふうにご感じしております。

具体的に申し上げますと、今、特殊車両というのは夜九時から次の日の朝六時までの間で通行することができ、つまり夜間に物を運びなさいということになっておりますけれども、今、通勤時間帯また日中も含めて交通量が減少している状況にあります。しかも、その減少分のおおむねが一般乗用車の減少によるものであって、物流車両というのはそれほど多くは減少していないという状況にございます。

安全面に十分配慮する必要があるにしても、この通行時間帯の臨時的な緩和措置というのを検討する必要があるのではないかとこのように思っておりますけれども、政府の御見解を伺いたいと思っております。

○池田政府参考人 お答えいたします。
一定の重量や寸法を超える特殊車両の通行に当たりまして、橋梁の損傷を避けるためですとか交差点においての対向車との接触を回避するため、当該特殊車両のみ通行させることを条件としている区間がございます。このような区間では、他の車両の通行を一時的に妨げることにになり、交通に影響を与えますので、交通量の比較的少ない夜間に限って通行をしようということとしておるところでございます。

今御指摘ありました通行可能な時間帯の拡大でございますけれども、市街地の交通や通勤の混雑への影響がありますので、一律に拡大することは困難だと考えておりますけれども、引き続き、物流事業者さんの声を丁寧に関心ながら、個々の道

路事情に応じて拡大の可否について検討してまいりたいと考えております。

○浅野委員 今の答弁の内容ですと、一律での拡大は難しいけれども、個別のケースについては相談を受けながら検討していくことではないかと、ぜひ前向きな検討をしていただきたいと思っておりますし、これから、この新型コロナウイルスの感染拡大が仮に収束した際も、恐らく国内の消費者の方々の購買行為の傾向というのに変化があらわれるところではないかと考えております。そういったところも踏まえて、ぜひ柔軟な制度の見直しをお願いしたいというふうに思います。

これに関連して、もう一点質問させていただきます。
今、特殊車両の通行許可をとらなければいけないのかどうかを判断するための指針として、特殊車両通行許可申請書類作成要領という書類がございまして。この要領の中に、特殊車両の一番遠い車軸の距離と、あとは軸重の配分比という数値があるんですけれども、これを照らし合わせて、この重さを超えたら許可が必要だというような目安となる表がございまして。

これは、事務方の方に以前聞きましたら、随分前にこの表が作成されてから、最近、数値自体の見直しがされていないというふうに伺いました。ただ、その一方で、業界の方々の声としては、特殊車両、大型車両といつても、毎年毎年新しい車両が出てきて、やはり車の特性、道路にかかる負担の性質というのが徐々に変わってきているところがございます。

ですから、この表というのがかなり前につくられているということを見ると、この要領の中身についても見直しをしていくべきではないかというふうに思うんですけれども、この点に関して、政府の御見解をお聞かせいただければと思っております。

○池田政府参考人 ただいま御指摘がありましたように、道路の新しい開通や改良によりまして、橋梁を始めとする道路の強度については改善をし

ております。そういった状況を見ながら、今御指摘のありました通れる車両の基準につきましても不断に見直しをしていきたいというふうに考えております。

○浅野委員 ぜひよろしくお願ひいたします。
では、次の質問なんですけれども、今国会では道路法の改正が予定をされております。その道路法の改正の中身について、一点質問させていただきたいと思うんですけれども、きょうお配りした資料の一をごらんいただければと思います。

この道路法の改正によって政府が今検討しているのは、特殊車両の許可の際に、これまででは、当然、車が出発地から目的地に移動する間に幾つかの経路を選択する可能性があります。そして、これまでの制度だと、その経路ごとに申請を出して、通行する可能性がある経路は全て申請を出して許可をとっておかないと、いざというときに通れなかった、そんな制度でしたので、今後、見直しがされたら、電子申請になるわけですから、出発地と目的地を決めたら、その間に通行できるルートが一括して表示されて、それを一括して許可がおりるといったような中身になるように思っております。

きょう質問させていただいたのは、実は、このシステムで取り扱う経路というのは、あらかじめこのシステムに登録しておかなければいけないようなんですね。ですから、新しくできた道路ですとか既に存在している道路であっても、システムに登録されていないければ一括許可の対象にはならないということだそうであります。

今業界の方々の声を聞いておりますと、あらかじめシステムにだけ登録しつかりと道路に登録されているかがとても重要で、今実際、未登録、未採択道路と呼ぶそうなんですけれども、この道路がまだまだたくさんあるということでございます。

今後の円滑な物流の実現に向けては、やはり、新しい道路、そして、今まだ登録をされていない道路が一刻も早くこのシステムに登録される必要があるというふうに考えておるんですけれども、

この円滑な早期登録に対してどのような対策を考
えていらっしゃるのか、政府の見解をお伺いいた
したいと思ひます。

○池田政府参考人 お答えいたします。

今回導入を予定しております新たな制度におき
ましては、今御指摘ありましたように、道路構造
の情報を電子データ化、あらかじめしておくこと
で、あらかじめ登録を受けた特殊車両は通行可能
な経路をウェブ上で検索をして即時に通行でき
る、このような制度を考えております。

この制度の効果をより発揮するためには、道路
構造の情報のデータを追加、更新を進めて、新し
い制度の利用が可能な道路の範囲を広げていくこ
とが重要だと思ひます。

このため、これまでデータの追加、更新は、国
が一年に一度まとめて行っておりましてけれど
も、道路の開通などに際して随時行うなど、その
更新の頻度を高めて、公共団体と連携して道路の
電子データ化の範囲を広げていくよう取り組んで
まいりたいと思ひます。

○浅野委員 随時という言葉が出ましたけれど
も、システムは、これまでと違って、年に一回ま
とめて登録をして、そのたびに膨大な作業時間が
かかるようなものではなくて、ぜひ随時更新がで
きるようなものにしていただいて、業界の方々の
利便性向上にぜひ配慮をいただきたいというふう
に思ひます。

続いて、ドローン規制について質問をさせてい
ただきたいと思ひます。

本日の資料の二をごらんいただきましたいんですけ
れども、やはり最近、技術の進歩によってドロー
ンの活用というのが輸送業界、そしてまた幅広い
業界分野で進んでおります。

ただ、このドローンというのが、安全上いろい
ろな課題もございまして、個体登録制度というの
が今検討されているそうなんですけれども、きよ
うお伺いしたいのは、登録するときの不正をいか
に防ぐかということでありまして、

この資料を見ていただくと、「登録制度のイ

メージ」というところの下に「オンラインで手続」
というところがございます。今回、政府で検討さ
れているのは、基本的にオンラインで完結するよ
うな手続を考えているそうなんですけれども、ド
ローンが本当に安全なのか、ちゃんと登録された
内容と現物が合っているのか、これはどこかで実
際確認をしないといけないんじゃないかというふ
うに思ひます。

例えば、自動車などを例に挙げても、実際に登
録するときには実車が必要になりますし、やはり
今後の、人々が住む地域の安全にもかかわる話で
すから、これはオンラインだけではなくて、ちゃ
んと現物確認をするなどの対策も必要ではないか
と思ひますが、その点について政府の見解をお
伺いしたいと思ひます。

○和田政府参考人 お答えを申し上げます。

無人航空機の飛行に係る安全確保のため、所有
者等を把握し、原因究明や安全確保の措置を講じ
させることなどを目的として、無人航空機の登録
制度の創設を盛り込んだ航空法等の改正案を今回
会に提出をしております。

この無人航空機の登録に当たりましては、申請
者等の真正性を確保するために、マイナンバー
カード等によりまして本人確認を行うことを予定
しておりますし、不正な手段によって登録などを
受けた場合の登録の取消のほか、必要な罰則な
ども盛り込んでおります。

それから、無人航空機の登録に当たって、大変
膨大な数の無人航空機が対象になると見込まれる
ことから、円滑かつ迅速な登録実施の観点から、
基本的にインターネットを活用した審査で手続を
行うことを想定をしております。

ただし、登録の申請に当たりましては、無人航
空機の写真など必要な資料の提出を求めることが
できることとしております。また、所有者や使用
者に対して、実機の確認を含む立入検査や報告徴
収を行うことができる旨の規定も盛り込んでおり
まして、これらを通じて機体情報の真正性を確認
してまいりたいと思ひます。

この状況にあることは十分承知をしております
が、これは中長期的に見て、成田空港が日本を代
表する国際空港であり、その機能を強化しなけれ
ばいけないというのはいささかも変わっておりま
せんので、既存のB滑走路の延伸ですとかC滑走
路の新設等、予定しているものは、これは目標
も、発着容量を年間五十万回にするというふうにも
掲げておりますので、着実にしっかりと進めて
まいりたい、こう考えております。

○谷田川委員 野党共同会派、立国社の谷田川元
です。どうぞよろしくお願ひいたします。

きょうは後ほど航空産業に対する支援について
質問いたしますが、これは、大企業を優遇するん
じゃないかという国民の批判を受けないために
も、やはり今、私の地元千葉県も緊急事態宣言の
地域に指定されましたが、休業要請と補償をセッ
トにすべきだ、これは全国知事会も緊急提言で
やっております。そういう要請に応えることも
に、やはり、困っている国民にしっかりと現金給付
がなされる、こういうことが行われてこそ初めて
私は航空産業に対する支援というのが国民から理
解されると思ひますので、ぜひ大臣、そういった
認識を共有していただきたい、そのことを要望し
たいと思ひます。

そこで、まず成田空港について質問をさせてい
ただきます。

まさに今、成田空港も、昭和五十三年、一九七
八年の開港ですけれども、それ以来、一番の危機
だと言っても過言ではないと思ひます。

四月十二日からB滑走路を開鎖することになり
ました。これは、一月末に大臣から許可がおりま
した三本目の滑走路等の機能強化策に対して影響
があるんじゃないか、そういう心配をする関係者
もいますので、改めて大臣、この成田空港の機能
強化策は予定どおり進めていくという決意をおつ
しゃつていただきたいと思います。

○赤羽国務大臣 現在、新型コロナウィルスの世
界的な感染の拡大に伴いまして、成田空港だけで
はなく、全ての航空業界、大変厳しい状況にあ
る。特に成田空港は、B滑走路を一時閉鎖すると

いう状況にあることは十分承知をしております
が、これは中長期的に見て、成田空港が日本を代
表する国際空港であり、その機能を強化しなけれ
ばいけないというのはいささかも変わっておりま
せんので、既存のB滑走路の延伸ですとかC滑走
路の新設等、予定しているものは、これは目標
も、発着容量を年間五十万回にするというふうにも
掲げておりますので、着実にしっかりと進めて
まいりたい、こう考えております。

今、コロナウィルス問題が喫緊の課題です
から、すぐには難しいと思ひますけれども、大臣、
この問題が一段落したら、ぜひ成田空港を現地視
察していただきたいということを要望したいと思
うんです。特に騒音の問題、あるいは過去の成田
空港の歴史ですね、警官の方が三人殉職された、
そういう事実もございまして。それから、機能強化
に関して、三本目の滑走路を新設するに当たって
移転の問題等もありますので、ぜひ、現地の声を
聞くためにも、成田空港の視察をしていただき
たいと思ひますが、いかがでしょうか。

○赤羽国務大臣 もちろん、国会の状況が許せ
ば、しっかりと実施をしたいと思っております。

○谷田川委員 ありがとうございます。どうぞよ
ろしくお願ひいたします。

それでは、お手元に紙が配られていると思ひま
すが、各国の航空業界への支援内容を一覽表にい
たしました。

三月二十六日に国際航空運送協会、IATA
が、非常にこれは世界的な感染拡大で旅行需要が
急減するので、ぜひG20の首脳に支援をしてもら
いたい、業界全体で二千億ドル、約二十二兆
円、そういう資金不足に陥るので、早期の支援実
行をG20の政府に求めたんですね。

そのIATAの要請の前に、もう既にスウェー
デン、デンマーク、あるいはオーストラリアなん
かは、この表にあるような支援を表明しておりま
して、アメリカは、IATAの要請に呼応する形
で、何と五百億ドル、約五兆四千億円、そのうち

そのIATAの要請の前に、もう既にスウェー
デン、デンマーク、あるいはオーストラリアなん
かは、この表にあるような支援を表明しておりま
して、アメリカは、IATAの要請に呼応する形
で、何と五百億ドル、約五兆四千億円、そのうち

そのIATAの要請の前に、もう既にスウェー
デン、デンマーク、あるいはオーストラリアなん
かは、この表にあるような支援を表明しておりま
して、アメリカは、IATAの要請に呼応する形
で、何と五百億ドル、約五兆四千億円、そのうち