

平成 31 年 4 月 24 日 衆議院国土交通委員会議事録

○谷委員長

次に、日吉雄太君。

○日吉委員

国民民主党・無所属クラブの日吉雄太でございます。

本日は、質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。きょうは、大きく二つのテーマで質問をさせていただこうと思っております。

先ほど初鹿委員が質問されていましたが、この下関北九州道路について、そしてもう一つは、沖縄の辺野古基地、新基地建設についてお伺いいたします。

まず、下関北九州道路についてです。

箇所づけのやり方を最初にちょっと教えていただきたいなと思うんですけども、私のイメージですと、大臣なりが予算の中で方向性を示した上で、事務方がそれぞれ予算の範囲内で決定し、それを大臣始め政務三役で総合的判断をしながら決定していく、こういうような流れになるのかなというふうに考えているんですけども、その点、まず教えてください。

○池田政府参考人（国土交通省道路局長）

具体の路線の箇所づけでございますけれども、政務三役の方には、日常の仕事の中で個別路線の御指導や助言を受けることがございます。

こういった日常的な業務を踏まえた上で、通常でありますと三月の末に実施計画の承認を経て箇所づけということになるわけでございますけれども、その直前の段階で道路局で案をつくりまして、政務三役に必要な部分を御説明しまして、その中で必要な手直しをして決定していく、こういう流れになってございます。

○日吉委員

ありがとうございます。

今のお話ですと、政務三役の方が最終的に調整をしながら国交省として決定されるというふうに理解をいたしました。

そういった中で、今回、関門会の要望書が問題になっております。この要望書の冒頭の部分をちょっと読ませていただきますと、「関門会」は、関門すなわち下関、北九州にゆかりのある自民党、公明党国会議員の有志によって結成された会である。去る二月二十四日、安倍総理を囲み懇談会を開催させていただいたところ、その際、「第二関門橋」の早期建設促進の件が話題となり、「関門会」の総意として要請活動を行うこととなった。」、こういうふうになっております。

こういった中で、安倍総理の名前がこの要望書の中にあるんですけども、国務大臣、副大臣及び大臣政務官規範という大臣規範がございますが、この中で、政治家であって国務大臣等の公職にある者としての清廉さを保持し、政治と行政への国民の信頼を確保するとともに、国家公務員の政治的中立性を確保し、副大臣等の役割分担を明確とするため、国務大臣等は、国民全体の奉仕者として公共の利益のためにその職務を行い、公私混交を断ち、職務に関して廉潔性を保持することとする、こういう大臣規範がありますが、大臣、政務三役というの

は国民全体の利益のために活動をしていく、こういった中で、一つの道路の要望書、これに名前を連ねることというのはこの大臣規範に反しないかどうか、これを教えてください。

○大西政府参考人（内閣官房内閣審議官）

お答え申し上げます。

大臣等規範は、公職にある者としての清廉さを保持し、政治と行政への国民の信頼を確保する観点から、国務大臣等がみずから律すべき規範として、閣議決定により定められたものでございます。

同規範には、サービスを始めとしまして、国務大臣等が遵守すべき事項が定められております。これを踏まえまして、各国務大臣等は、その趣旨にのっとり、具体の事案に即し、適切に対処されるものと考えております。

○日吉委員

その規範にのっとり適切に対処されるということですが、石井大臣にお伺いしたいんですけども、各自が判断するということですが、こういった総理の名前がある要望書が出てきたときに、これは大臣として、この規範に、安倍総理、違反しているんじゃないか、こういうふうに認識はされませんでしたか。

○石井国務大臣

平成二十八年の三月に関門会から御要請、御要望を受けましたが、その要望書の中に総理のお名前もあったということでありまして、私は、それで総理から何か陳情を受けたとか指示があったとは受けとめておりません。

○日吉委員

そこで陳情を受けた、こういう認識はないということなんですけれども、そもそも、そういうことがあっていいのかどうかということが知りたいんですけども。

例えば、石井大臣が大臣の名前で要請書を作成し、それを大臣が国交大臣として受け取ったというようなことがあったとしたら、それは適正なものだと認識されますか。

○石井国務大臣

国土交通省では、政務三役が政務三役として国土交通省に要望をするということとはございません。

○日吉委員

政務三役として要望することはないんですけども、その政務三役の方が仮に要請をした場合、それは適切か適切でないかといったら、どちらになりますか。

○石井国務大臣

少なくとも私は国土交通省に要望したことがございませんので、そのことを申し上げたいと思います。

○日吉委員

大臣は要請されたことがないというお話でした。

ただ、ちょっと、このメンバーの方を、この関門会の要望書に載っている方のお名前の中で、江島潔参議院議員、この方、この当時、国土交通大臣政務官をやられていたと記憶しておりますが、そういった方がここで要望する、これは適切でしょうか。

○石井国務大臣

総理も、総理として御要望されたわけではないというふうに参議院の決算委員会で申しておりますし、江島潔さんも、当時の国土交通大臣政務官として御要望したということではないというふうに理解をしております。

○日吉委員

政務官として要望をしていない。ですが、その要望をした方が箇所づけに関与されるということですので、いわばお手盛り、自分で自分を決めるみたいな、そういうことになるんですけども、これは不適切ではないでしょうか。大臣、いかがですか。

○石井国務大臣

先ほども申しあげましたように、政務三役としての立場で要望することはないということでございます。

○日吉委員

立場はそうですけれども、実際にその方が箇所づけに関与するわけですから、自分で要望して自分で決めているということになると思うんですけども、それについて、そういう仕組み自体をおかしいと思いませんか。

○石井国務大臣

政務三役としては要望しておりませんので、政務三役として箇所づけをするということはないと思います。

○日吉委員

済みません、最後の、政務三役として箇所づけをすることはない、これはどういう意味ですか。

○石井国務大臣

仮に一議員として要望をしたところであっても、そのことについて政務三役として箇所づけをすることはないというふうに思っております。

○日吉委員

そうはいつでも、人ですから、そこをはっきりと区別して、御自身の地元への利害と全体の利害、これをしっかりと区分けして判断するというのは難しいと思うんです。

ですので、いろいろなケースでは、自分の利害に関係のある方は箇所づけのそういった意思決定からは除外される、そこには入らないというようなことが一般的だと思うんですけども、そういった場合に政務三役の方が箇所づけにかかわらない、こういった制度なりはあるんですか。

○石井国務大臣

これは津村委員からの御質問にお答えしたと思いますが、箇所づけについては決裁という行為は行っておりません。国土交通省、膨大な数の箇所づけがありますから、私も一つ一つの箇所づけにかかわっているわけではありません。日常のいろいろな陳情等を受ける中で、個別の箇所について担当の部局と話をすることはありますけれども、それ以上に、個別の箇所づけ、個別の事業箇所についてどうこう言うという機会はないと思いますし、それから、事前に聞くのも、本当に限定された、例えば新規事業をやるような場合で、事前に知事

さんに、あれは何というんでしょうかね、手続上、ちょっと名前を忘れましたけれども、知事さんの同意を得るといふんでしょうかね、そういうケースに事前にお話を聞くといふことはありますけれども、個別の箇所について網羅的に何かかかわっているといふことはございません。

○日吉委員

実際問題として、網羅的にかかわっていない、御自身の地元の箇所づけについてはかかわっていないといふことかもしれませんけれども、ただ、そういったことが行われているんじゃないかといふふうに思われてしまうこと自体をあらかじめ除外できるような仕組みといえますか、それは要するに、大臣なり政務三役という、こういった国民全体の利害を調整し判断をする役職にあった場合には、こういった個別の要請活動、これはやるべきではないんじゃないかと思いますが、それについて、どのようにお考えになりますか。

○石井国務大臣

例えば、この関門会の要望については、先般、参議院決算委員会で総理は、その委員会で指摘をされて初めて自分がその要望書の名前に連ねていたことがわかったと。総理は、私は総理大臣としてそこに名前を載せているのではなくて、関門会のメンバーの名前が載っているといふことなんだろうと思う、総理大臣として陳情する立場にはない、そういう旨答弁されているように、まあ御本人の知らないところで名前が使われているというケースもあろうかと思しますので、私、先ほど申し上げましたように、政務三役として要請することはないといふことかと思えます。

○日吉委員

政務三役として要請することはないかもしれませんが、この総理のケース、関門会の要望書の冒頭を先ほど読み上げさせていただきましたけれども、二月二十四日に安倍総理を囲み懇談会を開催させていただいた、総理も、その中で、関門会の総意として要請活動を行うことになったといふふうに、文書になっている中で、これは、総理が実際に要請活動をするといふことを、この文書を読む限りでは理解していたといふふうに思うんですね。

なので、それを総理は知らなかったといふような、名前が載っていたのは知らなかったかもしれないですけども、要請活動自体をやっているといふのを総理は知っていたんじゃないですか。

○石井国務大臣

それは総理にお聞きいただきたいと思えます。

○日吉委員

はい。じゃ、それは今度、機会がありましたら総理に確認させていただきます。

何度も申し上げて恐縮ですけども、この箇所づけにおきまして、それを決定される方が要請する行為をする、これ自体はやはり公平性を欠くのではないかといふふうに思しますので、その辺に対してまた改めて質問をさせていただきたいと思えます。

もう一つ。今回のこの国直轄調査で下関北九州道路が採択されたわけですけども、この箇所づけをする際、実際に考慮した項目、必要性とか緊急性、こういったことがありますけれども、もう少し具体的なレベルで、どういった項目を検討したのか教えてください。

○池田政府参考人（国土交通省道路局長）

国の直轄調査の箇所づけにつきましては、データに基づく渋滞や交通事故などの道路交通上の課題の状況把握、周辺道路の整備状況、こういったものを総合的に勘案した上で、個別の路線ごとに調査着手の判断をしているところでございます。

また、地域ごとに地形や気候や産業構造が違いますし、多様なそれぞれの実情があります。例えば、物流の効率化が一番重要な地域であったり、観光の振興がそうであったり、医療、防災の確保がそうであったりということでございます。地域が求める政策ニーズも多様であることから、こうした地域の実情も踏まえながら、個別の路線ごとの調査の実施を判断しているところでございます。

○日吉委員

そういった項目がある中で、今回、下関北九州道路は地域高規格道路百八路線の中で一つ採択されましたということです。いろいろ、こういった調査を行う予算がついた道路は幾つもあるわけでございますが、その中で、この百八の地域高規格道路の中では一つであった。そういった前提において、具体的に先ほど挙げていただいた考慮項目、これを照らし合わせた上で、実際採択されたポイントは何だったのか、大臣、お伺いできますか。

○石井国務大臣

今、委員の御質問の中で、地域高規格道路の百八路線とおっしゃいましたが、地域高規格道路の候補路線の百八路線でございますので、そこは御理解いただきたいと思います。

関門トンネルを含む国道二号及び三号の慢性的な渋滞や、二日に一回以上の頻度で発生いたします関門トンネルの通行止等、関門海峡の周辺の道路交通の課題は大きいと認識しております。

また、関門海峡を結ぶ道路につきましては、関門地域における通勤や観光交流に加えまして、我が国の自動車産業や農業、畜産業等の物流を支えるなどの本州と九州を結ぶ日本の大動脈という役割を担っており、その強化は重要な政策であると考えております。

さらに、下関北九州道路は、海峡を横断するという高い技術力の求められる道路になります。加えて、下関北九州道路につきましては、これまでも地元から多くの御要望をいただいております。平成二十九年度からは、福岡県、山口県、北九州市などによって道路のルートや構造、整備手法について調査が実施をされ、本年三月八日には下関北九州道路調査検討会が開催をされ、調査検討の取りまとめがなされたところであります。

このようなことを踏まえまして、下関北九州道路につきましては、今年度より国の直轄調査に着手をしたところでございます。

○日吉委員

そうしますと、百八路線があります、それで、一つが採択されました。それ以外で、この検討の過程において、下関北九州道路と同様に、必要性や緊急性が高いとして、どちらにしようかなというような候補に残ったというか、そういった道路、こういったものはありましたでしょうか。

○池田政府参考人（国土交通省道路局長）

地域高規格道路の候補路線は、将来幹線道路として整備を行う可能性があるものの、具体的

なルート、構造が未決定な路線であるものを、全国百八路線、平成六年と平成十年に指定しておるところであります。

それで、この調査自身は、並行する現道の管理者が国や地方公共団体にまたがっていますので、その両方が分担して調査を行っております。

このうち、国で調査を実施している路線や調査がもう既に一応完了している路線は、その百八の中で三十四路線ございます。それで、この下関北九州道路のように、地方公共団体が主体となって調査している路線のうち、将来、直轄調査への移行も含めて検討している路線は六路線でありまして、このうち下関北九州道路を含む三路線が、これまでに地方公共団体の調査結果がまとまって直轄調査に移行したということで、その他の三路線については、まだ検討結果の取りまとめが行われておりませんので、その直轄への移行という段階には至っていない、そういう状況でございます。

○日吉委員

今回の採択において、競合した、競合というか、どちらにしようかなといったものが今の御説明だとちょっとあやふやだったんですけれども、それはあったという理解でよろしいですか。

○池田政府参考人（国土交通省道路局長）

先ほどの説明の最後のところで御説明したとおり、地方公共団体が主体となって調査をして、将来、直轄調査への移行も考えながらという路線がありまして、それで考えますと、下関北九州道路を含めて、現時点で四路線あったということでございます。

その中で、この下関北九州道路は、地域の調査がまとまって直轄調査に移行した、こういう状況でございます。

○日吉委員

調査に移行しなかったその三路線、これについて、それがどこかというのは、これを教えていただくことというのはできるのですか。

○池田政府参考人（国土交通省道路局長）

先ほど申しましたように、下関北九州道路を含めて四路線あって、その下関北九州道路が直轄に行きましたので、その他三路線は特定できますので、後ほど御報告させていただきます。

○日吉委員

それでは、後ほど教えてください。

続きまして、今度は沖縄の辺野古の新基地建設について質問をさせていただきます。

先般、沖縄三区衆院補選がございまして、辺野古新基地建設反対を訴えて屋良さんが当選を果たしました。こういった中で、さきの玉城デニー知事の知事選挙、県民の七〇%以上が反対を表明した県民投票の結果、そして今回の衆議院選挙で屋良朝博さんの勝利、いずれも争点は辺野古基地建設反対、この是非でありましたが、安倍内閣におきまして連立を組む公明党さんは、ある意味、政権の中でのチェック機能を果たしている、このように言われておりますが、そこで質問をさせていただきます。

公明党さんから入閣されている石井大臣、今回、沖縄県の民意、これをどのように感じられましたか。

でしょうか。

○石井国務大臣

国土交通大臣といたしましては、個別の選挙結果につきましてはコメントする立場にございません。

○日吉委員

先般の県民投票、これについても辺野古新基地建設反対の民意が示されたと思いますが、これについても、石井大臣はどのように考えられているか、改めて。

○石井国務大臣

条例に基づく個別の投票結果につきましても、国土交通大臣としてはコメントする立場にございません。

○日吉委員

憲法九十五条では、特定の地域に限定した法律をつくるときには県民の意思を確かめるというような規定がございます。

その趣旨というのは、その地域に不利なことをやるのであれば、その意見を聞きましようということであると認識していますが、前回の県民投票、そして今回の衆院補選の結果、こういったことを受けたときに、それでも辺野古基地建設を進めていくというのは、この憲法の精神に反するのではないかと考えますが、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○石井国務大臣

繰り返しになりますが、個別の選挙結果あるいは条例に基づく住民投票の結果につきまして、国土交通大臣としてはコメントする立場にございません。

○日吉委員

そうしますと、ちょっと別の聞き方をさせていただきます。

公有水面埋立法について、その四条一項一号に要件がございます、国土利用上適正かつ合理的であること、こういったことが求められています。その中で、二〇一六年九月の福岡高裁の那覇支部の判決文では、適正性や合理性を判断するに当たっては、国土利用上の観点から、当該埋立ての必要性及び公共性の高さ、埋立てに係る環境への影響などの比較考慮をし、地域の実情などを踏まえて総合的に判断することですというふうに記載されております。

この地域の実情というのが、県民投票の結果であったり、さきの補選の結果であったりするというふうに認識しますが、この地域の実情について、大臣は、この公有水面埋立法の適正かつ合理性、これを満たすかどうかについての判断において、どのように考慮されましたか。

○石井国務大臣

沖縄防衛局から、沖縄県による埋立承認の撤回処分について、行政不服審査法に基づく審査請求が昨年十月十七日に行われました。

このため、行政不服審査法上の審査庁として、国土交通大臣は審査庁という立場ではありますが、法の規定に基づき、審理員から提出された審理員意見書とともに、沖縄防衛局及び沖縄県の双方から提出された書面の内容や審理員の求めた鑑定の結果を検討いたしました。

その結果、沖縄県が指摘する事項をもって公有水面埋立法第四条に定める埋立承認の要件を欠くに至ったと認めることはできず、埋立承認の撤回処分には理由がないと判断をいたしま

して、沖縄県による埋立承認の撤回処分を取り消すとの裁決を行ったところであります。このように、今回の裁決は、行政不服審査法上の審査庁として、法の規定に基づき適切に対応したものでございます。

○日吉委員

法の規定にのっとりというところはわかったんですけども、この地域の実情についてどのように検討されたのか、そこをもう少し具体的に教えてください。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答えを申し上げます。

昨年十月十七日に、沖縄防衛局から、沖縄県による埋立承認の撤回処分につきまして、行政不服審査法に基づく審査請求がございました。そのため、行政不服審査法上の審査庁として、法の規定に基づきまして、審理員から提出された審理員意見書とともに、沖縄防衛局及び沖縄県の双方から提出された書面の内容や審理員の求めた鑑定の結果を検討いたしました。

その結果、沖縄県が指摘する事項をもって、公有水面埋立法第四条に定めます埋立承認の要件を欠くに至ったと認めることはできず、埋立承認の撤回処分には理由がないと判断をいたしました。

○日吉委員

先ほど大臣が御答弁いただいたのと同じ内容で、具体的な地域の実情、これについてどのように検討されたのか、お答えがなかったように思われますが。

そうしたら、続きまして、同じく、適正かつ合理性のこの四条一項一号の要件について、別の角度からお伺いさせていただきます。この合理性というか、埋立ての合理性について考えるに当たりまして、経済的合理性についても検討しなければいけない、このように考えます。幾らかかるのか。何兆、何十兆かかる埋立てをするわけにはいかないわけです、税金を投入するという中から考えますと。そういう意味で、必ず経済的合理性についても検討をしなければならない。

その中で、じゃ、この工事に一体幾らかかるのかといった場合、今その総額は、かつてはわかりましたが、軟弱地盤対応等を含め、地盤改良工事を行うに当たって、その総額がわからない、まだ算定できていないというこの状態で、その経済合理性というのは判断できていないんじゃないか、こういうふうに考えますが、それは、したがって、この四条一項一号の埋立ての要件を満たしていないというふうに考えますが、これについての見解をお願いします。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

経済合理性というお尋ねでございますけれども、これは埋立工事にかかる経費についてというふうに考えてございます。今回の裁決は、行政不服審査法の審査庁として、昨年八月に沖縄県が行った埋立承認の撤回について理由があるかどうかを審査したものでございます。

御指摘の埋立工事にかかる経費につきましては、沖縄県は撤回の理由とはしておらず、また、その後の行政不服審査手続におきましても沖縄県からの指摘はございませんでした。そのため、裁決に当たっては、埋立工事にかかる経費については判断しておりません。

○日吉委員

今のお話ですと、その経費が幾らかかるか、その適切性といいますか合理性については検討

をしていなかった、こういった答弁でございました。

じゃ、一般論でちょっと質問させていただきますが、公有水面埋立法、これについて、この合理性、ここには経済的合理性も当然含まれるという理解でありますが、それでよろしいですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答え申し上げます。

公有水面埋立法第四条第一項の六号におきまして、「出願人ガ其ノ埋立ヲ遂行スルニ足ル資力及信用ヲ有スルコト」という、資金調達面からの埋立承認の要件を審査するための事項が規定をされております。工事費の多寡、多い少ないにより経済的な合理性を評価することとはされておられません。

○日吉委員

済みません、そうすると、幾らかかってもいいという、あり得る、それは、それでも承認をする、埋立てができる、こういう理解でよろしいんですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

繰り返しの答えになりますけれども、先ほどの第四条第一項六号におきます規定は、資金調達面からの埋立承認の要件を審査するための事項が規定されているということでございます。工事費の多い少ないといった形での経済的な合理性を評価することとはされてございません。

○日吉委員

この六号というのは、「出願人ガ其ノ埋立ヲ遂行スルニ足ル資力及信用ヲ有スルコト」、これは有していなければいけないということです。それと、この「国土利用上適正且合理的ナルコト」というのは、別の号で定められていますので、その意味が違うというふうに当然考えます。ということは、その埋立てに対して、それが合理的な場所なのか、合理的な工事になるのか、こういったことを総合的に言っている、その中には、やはり経済的に費用が余りにも多額だったらその工事はやらない、それは不合理だ、こういうふうに解釈するんですけれども、そういうことじゃないんですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

繰り返して恐縮でございますけれども、資金面につきましては、先ほど来申し上げます、公有水面埋立法第四条第一項六号におきます「出願人ガ其ノ埋立ヲ遂行スルニ足ル資力及信用ヲ有スルコト」ということで、資金調達面からの埋立承認の要件を審査することとされております。

○日吉委員

いや、答えになっていないと思うんですけれども。これは資力を言っていますけれども、幾ら工事にかかるのかといったところ、これについてやはり合理性を検討しなければいけないと思います。

そういった意味で、この工事の費用の総額がわかっていない、この現状を踏まえれば、合理性があるかどうかということは判断ができないということで、そういう意味でこの四條一項一号の要件を満たしていないというふうに考えます。その点を指摘させていただきます。

そして、もう一つ、ジュゴンについて質問をさせていただきます。

先般、個体Bの死亡が確認されました。その死因はわかったのでしょうか。

○辰己政府参考人（防衛省大臣官房政策立案総括審議官）

死亡が確認されたジュゴン、これを我々は個体Bと呼んでおりますが、これまでの確認状況を踏まえると、工事区域から遠く離れた沖縄島の西海岸にある古宇利島沖を主な生息域としていたものと考えています。

今後、今帰仁村が主体となって、関係者立会いのもと解剖が行われる予定と聞いており、引き続きこの死因についても今帰仁村などから情報収集をしていく考えです。

○日吉委員

そうしますと、現時点で死亡の原因がわからないということです。

そういった中で、公有水面埋立法四条一項二号の「其ノ埋立ガ環境保全及災害防止ニ付十分配慮セラレタルモノナルコト」といったこの要件を満たしているのか。

すなわち、その死因がわからない中で、環境保全が十分なされたのかどうか、これも不明じゃないのかというふうに考えますが、この二号を満たしていないというふうに考えますが、これについて御答弁をお願いします。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答え申し上げます。

御指摘のありましたジュゴン一頭の死骸の発見は、承認撤回後の事情でございます。

行政不服審査手続において提出された書面によれば、沖縄防衛局は、環境保全図書の記載に従いつつ、沖縄県が承認時に設置を求めた専門家等から構成される環境監視等委員会の指導助言を受けジュゴン監視・警戒システムを構築、運用するとともに、各種調査を行うなどしてジュゴンに関する環境保全措置を行っていることが認められます。

このようなことから、ジュゴンに関する環境保全措置が適切ではないとの沖縄県の指摘には理由がないものというふうに判断をいたしました。

○日吉委員

裁決の審査をする基準日自体では、このジュゴンの死亡というのは確認されていませんでした、なので、それは考慮に入れていないということなんですけれども、その後、死亡が確認されました。ということは、環境保全が十分できているのかできていないのかということに関する新しい、ある意味の情報が入ったわけでございます。

そうすると、死亡したその原因が何だったのか、もしかしたら環境保全がうまくできていなかった

のではないかと、そこに不備があったのではないかと、

こういったことを考えて、検討した上で裁決をするべきであると考えますが、今現在その死因がわかっていない、そういった意味では、ここについて、この二号を満たしているかどうか不明である、これが本来の状況じゃないでしょうか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答え申し上げます。

繰り返しになりますけれども、ジュゴン一頭の死骸が発見されたのは、報道等により承知し

ておるところでございますけれども、承認撤回後の事情であり、承認撤回の理由ともされておりませんでした。

行政不服審査手続において提出された書面によれば、沖縄防衛局は、環境保全図書の記載に従いつつ各種調査を行うなど、ジュゴンに関する環境保全措置を行っていることが認められます。このようなことから、ジュゴンに関する環境保全措置が適切ではないとの沖縄県の指摘には理由がないものと判断いたしました。

いずれにいたしましても、今回の裁決は、行政不服審査法上の審査庁として、法の規定に基づき、審理員から提出された審理員意見書とともに、沖縄防衛局及び沖縄県の双方から提出された書面の内容や審理員の求めた鑑定の結果を検討し、法の規定に基づき適切に対応したものでございます。

○日吉委員

ジュゴンの死亡については沖縄県からの書面には記載されていなかったという話でございますけれども、この裁決書を出す前に死亡についてはわかっていたわけですから、その情報を得た段階で本当にその保全措置が十分だったのかどうかというようなことは考えることができたはずであり、それをこの裁決書に反映させることもできたわけです。そういった意味では、本当に不明なままこれを、死因がわかっていない以上、不明と言わざるを得ません。そういった状況でこの裁決書を出してしまったというわけでございます。

そういった意味で、ここも公有水面埋立法四条一項二号の要件を満たしていないということ指摘させていただきます。

そして、時間が大分なくなってまいりましたが、最後に一問。

先般、沖縄のアメリカ海兵隊の航空計画が発表されました。二〇二八年までの航空計画には、普天間基地の使用が見込まれている、そういったことで、辺野古の新基地建設に伴う施設建設計画も削除されていたということでございますが、今後、二〇二八年までこの辺野古の新基地は完成しない、運用されない、それまで普天間を使い続ける、こういう理解でよろしいですか。

○森田政府参考人（防衛省大臣官房審議官）

お答え申し上げます。

お尋ねの海兵隊航空計画につきましては、今後十年程度における航空機、装備等の意向を見据えて米海兵隊が公表しているもので、その内容が随時変更されることを前提とした海兵隊内の報告用資料として作成されたものであって、米国防省の公式な立場を反映したものではないと承知しております。

普天間飛行場の返還時期につきましては、二〇二二年度又はその後というのが日米両政府の合意となっております。防衛省としては、普天間飛行場の一日も早い返還に向けて一歩一歩取り組んでまいりたいと考えております。

○日吉委員

時間が参りましたので終わりますが、引き続き、この道路の問題、そして辺野古の問題について質問をさせていただきます。

きょうはありがとうございました。