

令和元年5月15日 衆議院国土交通委員会議事

○谷委員長

次に、日吉雄太君。

○日吉委員

国民民主党の日吉雄太です。

本日、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、船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案、この法律案につきまして質問させていただきます。

また、先般、一般質疑の際に、沖縄県名護市辺野古の新基地建設問題、そして下関北九州道路の問題について質問させていただきましたが、それについても少し補足質問をさせていただきます。

それではまず、法案についてお伺いいたします。

既にお話を伺ってはおりますが、改めまして、この背景、理由についてお伺いさせていただきます。

二千一年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約は、ことし三月現在で九十二カ国が締結、船腹量は実に全世界の九二・八九%になります。また、二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約においては、ことし三月時点で四十二カ国が締結、船腹量は全世界の七二・四三%というデータがあります。

この状況を見ますと、ようやくという意味合いも強いと思いますが、今回、条約締結に踏み切り、現在、法整備に着手していることについて、この間の背景と理由について御答弁を、大臣、お願いいたします。

○石井国務大臣

我が国は、二〇〇四年に船舶油濁損害賠償保障法を改正いたしまして、一定の外航船舶に対して保険加入を義務づける等、事実上、両条約の内容の一部を実施してまいりました。

一方で、両条約を国内法制化するためには内航船舶にも保険加入を義務づける必要がございますが、当時は内航船舶の保険加入率は七割に満たず、中小企業が大半を占める内航事業者に大きな経済的影響をもたらす可能性があると考えられたところでありました。また、条約の締結国数が少ない段階では裁判所判決の相互承認等の条約締結のメリットが内航事業者への影響を必ずしも上回るとは言えないことから、両条約の締結を見送ってきたところでもあります。

しかしながら、近年、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険金が支払われない事例が発生をしており、被害者保護のためにさらなる対応が求められる状況となってきております。

本法案により両条約を国内法制化することによりまして、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払いを直接請求すること等が可能となり、被害者の保護が図られることとなります。

また、現在におきましては、内航船舶の保険加入率は九割以上まで高まっておりまして、現時点での保険加入義務づけによる経済的影響は限定的と考えられ、内航事業者からも条約

への加入と国内法制化について理解を得られたことから、今般、国会にお諮りすることとなったものでございます。

○日吉委員

ありがとうございました。

続いて、損害の範囲について幾つかお伺いをさせていただきます。

油濁損害は海洋における環境被害であります。もし、火災の場合、引火や爆発、こういったことが起こった場合、損害補償はどのようになっているのか、まずお尋ねいたします。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

油賠法では、一般船舶等油濁損害を、船舶から流出した燃料油の汚染による損害、また、損害の防止又は軽減のためにとられた措置に要する費用、その措置によって生じた損害と定義しておりまして、損害の種類の詳細は列記をしておりません。

一般船舶等油濁損害に該当するかどうかにつきましては、汚染と損害との間に相当な因果関係があるかどうかによって個々の事案ごとに判断されるということになると思われま。一般論としては、防除等に伴い発生する費用、海産物や漁具などの漁業損害などにつきましては、直接的な物理的損害であることから、一般船舶等油濁損害に該当するというふうに考えられます。

なお、委員御指摘の火災による損害でございますけれども、火災は汚染ではないため、該当するとは考えにくいということでございます。

○日吉委員

今お話ありました中で、漁業に関するこういった汚染による損害、こういったものは一般論として入りますという中で、油の除去作業を漁協なり漁業者が行った場合、これについて補償をされる、そういった範囲をもう少し詳しく教えていただけますか。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたとおり、この油賠法自体では損害の具体的な種類の詳細は規定をしておらないということでございますので、一般船舶等油濁損害に該当するかどうかにつきましては、汚染と損害との間に相当な因果関係があるかどうかによって個々の事案ごとに判断されることになるんだらうということでございます。

その上で、一般論といたしましては、防除等に伴い発生する費用や海産物や漁具などの漁業損害などにつきましては、直接的な物理的損害でありますことから、一般船舶等油濁損害に該当するものと考えられますけれども、最終的には、汚染と損害との間に相当な因果関係があるかどうかによって個別の事案ごとに判断されることになるというふうに承知しております。

○日吉委員

個別事案ごとにとということでございますが、その損害の範囲をある程度想定したいというような意味で、一般論としてまた少しお答えいただきたいんですけれども、例えば、海洋における環境汚染が発生したときに、海鳥が油で汚染された、その海鳥の保護、こういった

油を落とす洗浄作業などがこういった対象になるのかどうか、これをちょっと教えていただけますか。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答えを申し上げます。

今委員御指摘の海鳥でございますけれども、海鳥の保護ということになりますと、実際に損害をこうむった者が存在するかどうか、そういった有無などの判断が必要になってくるんだろうというふうに思われます。

一般に、先ほど来申し上げましたように、船舶から流出した燃料油の汚染による損害、損害の防止又は軽減のためにとられた措置に要する費用、その措置によって生じた損害を一般船舶等油濁損害というふうに規定しておりますので、仮に海鳥に付着した油の除去等に要する費用がこういった要件に該当するような場合には、対象となるというふうな個別の判断が裁判所によってなされる可能性はあるものと考えます。

○日吉委員

ありがとうございます。

そして、もう一つ、汚染によって風評被害も発生するかと思っておりますけれども、一般にこの風評被害に関する損害というのは入るものでしょうか。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

先ほど来、直接的な物理的損害につきましては一般船舶等油濁損害に該当すると考えられるのではないかとこのように申し上げておるところでございますけれども、一方で、風評等の二次的に発生する損害につきましては、これは、被害額の算定の可能性、可否でございますとか相当因果関係の有無などから個別の判断が行われるものというふうに考える次第でございます。

○日吉委員

ありがとうございます。

もう一つ範囲についてお伺いいたします。

難破物除去損害において適用される海域の範囲が限られているとお伺いしております。海岸や海域についてどこまでカバーするものなのか、油濁損害においても、あわせてこの海域の範囲について教えてください。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

この法案のもとになっております両条約が対象とする地理的な範囲でございますけれども、我が国及びその他締約国の領海及び排他的経済水域というふうになっております。

○日吉委員

ありがとうございます。

続きまして、油濁賠償法違反についてお伺いいたします。

現在、百トン以上の外航一般船舶には保険が義務づけられておりますが、保険に加入しておらず違反となったケースについてお尋ねいたします。我が国における違反行為の事例とい

うものはどの程度これまでありましたか。そして、その場合、違反と判断した場合どのような措置がとられたのか、その事例とあわせて教えてください。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

国土交通大臣は、油賠法に基づく強制保険の締結義務等への違反を認めた場合には、同法の規定により、船長や船舶所有者に対して、強制保険の締結その他是正のために必要な措置をとることを命ずることができることとされており。また、必要に応じて、是正措置がとられるまでの間、船舶の航行停止を命令することもできることとなっております。

国土交通省といたしましては、このような規定に基づきまして、違反の是正のため必要な対応を行うこととなります。

委員御指摘の具体的な処分の件数でございますけれども、平成二十六年から平成三十年の間の数字でございますが、保障契約の締結命令を下した件数が十六件、保障契約の証明書の備置命令、備付けの命令を出した件数が四十五件というふうになっております。

○日吉委員

ありがとうございました。

続きまして、この法律の施行に当たって、幾つかお伺いをさせていただきます。

今後、法の円滑な施行に向けて、人員の確保を始め、いろいろな複雑な状況が生まれてくるのかなとも考えておりますが、施行に当たって何か対応すべきことがございましたら教えてください。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

この法案の施行の関係でございますが、まず、燃料油汚染損害の民事責任条約及び難破物除去ナイロビ条約、この二条約はいずれも、我が国が条約の加入書を国際海事機関、IMOに寄託した日から三カ月後に我が国に効力が発生するということとなっております。

この法案はこの両条約の国内法化を図るものでございますので、その施行日につきましては、両条約が我が国に効力を生ずる日としておるところでございます。

この法案が今国会でお認めいただきまして成立をした場合には、円滑な施行に向けて準備を進めていくことが必要となりますが、例えば、保険加入の義務づけ船舶の所有者は、保険への加入を証明する証明書の交付申請などの手続が必要となりますところ、施行日の直前に交付申請が集中するようなことで交付手続に混乱が生じないように、あらかじめ十分な猶予を持って船舶所有者への証明書の交付ができるよう措置する必要があると考えておるところでございます。

また、内航事業者や保険会社の皆様に対しても、業界団体などを通じまして、この制度の必要な周知などを図ってまいりたいと考えております。このように、この法案が今国会でお認めいただきまして成立をした場合には、円滑な施行に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○日吉委員

ありがとうございます。

今御説明いただいた中で、保障契約証明書、これを交付する、こういった手続が必要になってくるということですが、この証明書、今後、どれぐらいの船舶、何隻程度、交付申請される予定かということをお教えいただきたいのと、あわせて、この証明書に係る申請機関やその費用等、わかっていれば教えてください。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

今回の条約及び国内法化によりまして、約四千隻の船舶に証明書の交付が必要になるということでございます。

また、この証書を発行する国内船舶に関しましては、国土交通省がこの証明書を発行することになりますので、国土交通省の地方支分部局に対して申請を行っていただくということになります。

○日吉委員

その具体的な申請機関とか、申請に係る費用とか、これについてはまだ決まっていない、そういう理解でよろしいですか。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

申請は、私どもの出先機関でございますので、地方運輸局に対して行っていただくということになります。

また、今回の手数料でございますけれども、事務に関する手数料は、法案の成立に合わせまして政省令において定めさせていただくということでございますので、その際に正式に決定をされるということでございます。

○日吉委員

それと、もう一つ。先ほど、この法案、法律について周知徹底していくということなんですけれども、国内総トン数百九十九トンの船舶も対象になっておりますから、必然的に小規模事業者が多くいると考えられます。そういった中で、この告知、周知徹底というのをどのように行っていくのか、もう少し具体的に教えてください。

○水嶋政府参考人(国土交通省海事局長)

お答え申し上げます。

燃料油に関する汚染損害につきましては千トン以上、また難破物に関しましては三百トン以上の船舶に対して保険の加入の義務づけがかかるということでございます。

こういった内航の船舶につきましては、内航海運事業者の業界団体がさまざま存在しておりますので、そういった業界団体などを通じまして、また船主の団体などを通じまして、しっかりと周知を図ってまいりたいというふうに考えておりますけれども、そもそも、この法制化の作業に当たりまして、そういった団体とも一緒に検討会などの場を通じまして、しっかりと議論を重ねてまいったところでございまして、そういった業界の御理解も得ながら、この法制化の作業を進めてきたところでございます。

○日吉委員

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、辺野古の新基地建設にかかわる問題についてお伺いをさせていただきます。

前回お伺いさせていただいた公有水面埋立法四条一項一号の「国土利用上適正且合理的ナルコト」、これが埋立ての要件としてあります。この「合理的ナルコト」の解釈について、国土交通省にまず、改めてお伺いさせていただきます。ここには経済的な合理性というものが要求されているのかどうか、すなわち、幾らかけてもいいかどうか。そこについて、その工事に幾らかかるかどうかということを検討することは要求されていないのか、いるのか。この点をもう一度教えてください。

○塚原政府参考人(国土交通省水管理・国土保全局長)

お答え申し上げます。

公有水面埋立法第四条第一項第一号、これが要件として「国土利用上適正且合理的ナルコト」と定められておりますけれども、これにつきましては、公有水面の埋立てや埋立地の用途が国土利用上の観点から適正かつ合理的なものであることを要件とするというものでございまして、工事費の多寡、多い少ないによる経済的な合理性を評価するものではございません。

○日吉委員

今、国土交通省から御答弁いただきましたが、防衛省さんにお伺いいたします。

防衛省さんは、この工事に係る費用、これについて、合理的な範囲内におさめるということをお考えられていると思うんですけども、今現在、その費用というのが幾らかわらないという中で、この公有水面埋立法第四条一項一号の要件を、この合理性というのを満たしているかどうかというのはどのようにお考えになられていますか。

○辰己政府参考人(防衛省大臣官房政策立案総括審議官)

お答えいたします。

今、国土交通省の方から御答弁がございましたように、この公有水面埋立法第四条第一項第一号の「国土利用上適正且合理的ナルコト」という要件につきましては、公有水面の埋立てや埋立地の用途が国土利用上の観点から適切かつ合理的なものであることを承認等の要件とするものと解されると承知しております。

この事業につきましては、平成二十八年の最高裁判決において、普天間飛行場の危険性の除去が喫緊の課題であるということをお前提としまして、この辺野古に移転する予定の代替施設等の面積や埋立面積が普天間飛行場の施設面積と比較して相当程度縮小されること、沿岸域を埋め立てて滑走路延長線上を海域とすることにより航空機が住宅地の上空を飛行することが回避されること、本件のこの代替施設が既に米軍に提供されているキャンプ・シュワブの一部を利用して設置されるものであること等に照らしまして、埋立ての規模及び位置が適正かつ合理的であるなどとして、本件埋立事業が第一号要件に適合するとの沖縄県知事の判断に違法又は不当があるということとはできないと判示されていると承知しております。

防衛省としては、いずれにしましても、この事業を進めるに当たりましては経費抑制は重要な課題と考えておりまして、各年度の予算要求の段階において所要額を精査しつつ、適正か

つ厳格な予算執行に努め、全体の経費抑制を図るよう努力をしていきたい、このように考えております。

○日吉委員

今、合理的なの意味で、埋立てや埋立ての用途というふうにおっしゃいましたけれども、この埋立てやという、ここの意味を教えてください。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答え申し上げます。

「国土利用上適正且合理的ナルコト」といたしまして、公有水面の埋立てや埋立地の用途が国土利用上の観点から適正かつ合理的なものであるということを要件としているということでございまして、文字どおりのこととさせていただきます。

また、これにつきましては、前回の沖縄県によります承認取消しの違法性が判断されました平成二十八年の最高裁の判決におきましても、この公有水面埋立法四条一項一号の「国土利用上適正且合理的ナルコト」という要件は、承認等の対象とされた公有水面の埋立てや埋立地の用途が国土利用上の観点から適正かつ合理的なものであることを承認等の要件とするものと解される、このように判断されているところでございます。

○日吉委員

済みません、そこの埋立てや埋立ての用途という、用途はわかるんですけども、この埋立てやというのは、埋立ての何を、合理的かどうか、必要なんでしょうかね。

ちなみに、この四条一項一号の「合理的」を審査するときの審査項目みたいなものというものはあるんですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

審査項目ということで申しますと、御承知のとおりでございますけれども、この第四条第一項に第一号から第六号までの要件が定められているところでございまして、その一が「国土利用上適正且合理的ナルコト」ということでございます。

また、埋立てや埋立地の用途ということでございますけれども、これはまさに公有水面埋立てに係ります用途の利用上の観点から適正かつ合理的なものであるということで判断をされるというふうに理解をしております。

○日吉委員

審査項目というのは確かに一号から六号までありますけれども、それを具体的に審査するに当たって、この一号の「合理的ナルコト」を判断するに当たって、判断のポイント、チェックポイントというのが多分あると思うんですけども、そこにおいて、具体的にどういうことをチェックして合理的だという最終結論を、この一号の要件を満たすと判断されるんですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答え申し上げます。

「国土利用上適正且合理的ナルコト」ということで申しますと、審査に当たりましては、これは先ほど申しました最高裁判決におきましても記述されているところでございますけれども、審査に当たって、埋立ての目的及び埋立地の用途に係る必要性及び公共性の有無や程

度に加え、埋立てを実施することにより得られる国土利用上の効用、埋立てを実施することにより失われる国土利用上の効用等を考慮するということというふうに理解をしております。

○日吉委員

今、判決の文については教えていただきましたけれども、その中で、それはそれとして、実際に皆様は埋立ての要件を満たしているか満たしていないかといったときに、もう少しチェックするポイントというのが列挙されているんじゃないかと思うんですけども、これについては満たしているか満たしていないかとか、そういうチェックリスト的なものというのがあった上で、最終的にこの要件を満たすというふうになっているんじゃないかなと思うんですけども、そういうリストみたいなものというものはあるんですか。

○塚原政府参考人(国土交通省水管理・国土保全局長)

お答え申し上げます。

要件といたしましては、先ほど申し上げました一号から六号までということでございます。その中で処分庁と事業者の間において判断がされるというふうに理解をしておりますけれども、そういう中で、先ほど申し上げましたような観点が適用されているというふうに理解をしております。

○日吉委員

そうしますと、ちょっと質問をかえますが、公有水面埋立法の第二条の第二項の五号ですか、「埋立ニ関スル工事ノ施行ニ要スル期間」というものを審査に当たって提出しなければいけないというふうになっているんですけども、工事の期間を審査する、この目的は何ですか。

○谷委員長

速記をとめてください。

〔速記中止〕

○谷委員長

速記を起こしてください。

塚原水管理・国土保全局長。

○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。

二条の三項につきましては、読み上げますが、「前項ノ願書ニハ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ図書ヲ添附スベシ」というふうを書いてございまして、図面等、あるいは図書、資金計画書等を提出するということが定められておりますけれども、これは承認あるいは免許の要件というふうには理解をしております。

○日吉委員

要件としては理解していないという御答弁でしたけれども、この施行期間、これを提出する。何のためにこの期間を提出してもらうんですかね。それで、何をここで知りたいんですか、何をチェックされるんですか。

○谷委員長

塚原水管理・国土保全局長。

局長、できる限りマイクの近くで答弁願います。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

はい、申しわけございません。

お答えを申し上げます。

提出したものにつきましては、処分庁と事業者との間での御判断になるかと思えますけれども、あくまでも、要件としては、先ほども申し上げました一項の一号から六号の要件に照らして承認あるいは免許についての判断がされるというふうに理解しております。

○日吉委員

その目的がよくわからないんですけれども、お答えいただいているんですけれども、この期間というのは、この公有水面埋立法四条一項一号の「合理的ナルコト」ということを検討するための材料としてこの工期というのを記載してもらっているんじゃないですか。

○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。

繰り返しになりますけれども、先ほど来御指摘の、第四条一項一号の「国土利用上適正且合理的ナルコト」という観点につきましては、公有水面の埋立てや埋立地の用途が国土利用上の観点から適正かつ合理的なものであるということをごさいますて、工期についての観点が含まれている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

今、工期についての観点は含まれていないとおっしゃいましたけれども、それじゃ、工期、何十年、何百年かかってもそこについては審査をしないというか、要件、これは合理的であるとか、そういったことは検討の対象にしない、こういうことですか。

○塚原政府参考人（国土交通省水管理・国土保全局長）

お答えを申し上げます。

今回の裁決に関しましては、沖縄県から、行政不服審査手続におきまして、例えば地盤改良工事により工期が延びれば普天間基地の返還がおくれるということで、公有水面埋立法第四条の「国土利用上適正且合理的ナルコト」という要件を満たさないというような御指摘をいただいております。

審査庁といたしましては、行政不服審査法に基づき審理員が求めた鑑定の結果や、沖縄県及び沖縄防衛局の双方から提出された書面の内容を検討いたしまして、地盤改良工事は、施工実績も豊富な一般的な工法によること、今後の詳細な検討によって、より合理的な設計、施工方法によることも考えられることからすると、工期が延びるとしても埋立てが実現可能なものと見込まれる状況にあることから、公有水面埋立法第四条の埋立承認の要件を満たさないとは言えない、このように判断をしたところでございます。

○日吉委員

埋立てが延びるともということとは、最大限どこまで延びるかということがわかっているのであれば、合理的な範囲なんだなというふうに結論づけることができるかもしれませんけれども、最大限、工期はどこまで延びるのか、そういったことはわかっているんですか。

○辰己政府参考人（防衛省大臣官房政策立案総括審議官）

お答えいたします。

先般、我々の方としては、地盤改良が必要だということで、それに関する検討結果をこの国会にも御提出いたしました。

今後、この工期につきましては、沖縄防衛局において具体的に検討をすることになります。したがって、今の時点において全体の工期がどの程度になると言うことは困難なんです、しっかりと検討を行って変更承認申請を行っていきたい、このように考えております。

○日吉委員

今御答弁いただいたように、全体の工期がいつまでになるかというのは、現状、わからないという状況です。

先ほど来申し上げておりますけれども、費用についても総額幾らになるかわからない、工期もわからないといった中で、国土利用上の合理性、これがないのではないかと。そして、そういった状況で、この公有水面埋立法には該当しないというふうに、この要件には含まれないというふうな御答弁がありましたけれども、そうはいつでも、国土交通省としましてそういった工事を容認するという事ではないんじゃないかということをお願いさせていただきたいと思っております。

続きまして、ちょっと時間がなくなりましたが、あと五分弱ですが、下関北九州道路のお話をお伺いしたいと思います。

前回、石井大臣にお伺いしたとき、政務三役として要望することはないということで、大臣御自身が、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という御答弁をいただきました。

大臣、それは、たまたましていなかったのか、するつもりがないのか、することはいけないことだと思われているのか、そのあたりのお大臣の認識を教えてください。

○石井国務大臣

国土交通大臣は国土交通行政に関するさまざまな御要望を承る立場にございますので、私自身が国土交通省に要望を行うことはないということでもあります。

○日吉委員

また大臣の御認識をお伺いしますけれども、大臣御自身が要望を行うこと、これは大臣規範に反することだと大臣は思われますか。

○石井国務大臣

それは、国土交通大臣が国土交通省に対してということでございますか。（日吉委員「はい」と呼ぶ）

大臣規範との関係については、これは、大臣等規範自身は、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定められたものと理解をしております。

大臣規範等との関係につきましては、個別の事案に即して考えることが必要と考えております。

○日吉委員

そうしますと、個別の事案で具体的に検討しないと何とも言えないということで、違反する可能性もあるし、そうではないこともある、こういう御答弁というふうに伺いました。

もう一つ。例えば箇所づけを決定するに際して、これは仮の話で恐縮なんですけど、大臣が、大臣の地元の道路について予算をつけるということをその箇所づけを行う席で主張をされ、それがほかの案件よりも明らかに緊急性、必要性がないというようなものについて主張される、このこと自体は大臣規範なりに抵触すると考えられますか。

○石井国務大臣

大臣規範に抵触するかどうか判断する権限が私にあるのかどうかちょっとよくわかりませんので、答弁はちょっと控えさせていただきたいと思っておりますけれども、現実の問題について申し上げれば、公共事業の事業箇所ごとのいわゆる予算配分につきましては、現地における事業の進捗状況等を踏まえまして、最終的には担当部局の判断により決定しているものと承知をしております。

したがって、個別の事業箇所ごとの配分額、いわゆる箇所づけにつきまして、特段説明は受けておりませんし、私から指示することもございません。

○日吉委員

具体的に、現実の場合で大臣は公正に対応している、こういうことをおっしゃったのだとは思いますが。

改めてもう一度伺いますが、先ほどの、大臣規範に違反するかどうかを判断するのではなくて、大臣御自身がそれを違反すると常日ごろ認識されているのか、それともいないのか。この大臣御自身の認識を改めて伺いさせてください。

○石井国務大臣

私自身は、大臣として、行政の公正性に疑念を与えるようなことを行ってはならないというふうに意識をしているところでございます。

○日吉委員

理解させていただきました。大臣自身は公正性を失うようなことはしないということなので、大臣自身は要望をすることもないというふうに理解をさせていただきました。

時間が参りましたので、これで質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。