

大久保潔重参議院議員の国政報告（要旨） 「6年間の成果と今後の課題」

大久保潔重この6年間の成果と今後の課題ということでテーマを頂いております。

議席を与えて頂いた参議院の任期6年間、しかも特に政権与党でありましたこの3年3カ月というのは、私なりに大変成果が出せた1期目の任期ではなかったかなと、もっと言えば、前政権時代（自民党）に出来なかった案件を進める事が出来たのは、かなり私としては自負がある訳でございます、是非その一端を御紹介できたらと思っております。

私は今から10年前に本業の歯科医療を投げ打って、この政治の世界に入りました。長崎県議会が4年、参議院が6年ですから、ちょうど今年で政治活動10年目の節目の年になります。

6年前の「逆転の夏」と呼ばれた参議院選で皆さん方にお力添えを賜りまして、初当選させて頂きました。その時に、私なりに決意したことは2つ。まずこの広い長崎県選挙区で1人という議席でありますから、まず郷土・長崎県のためにしっかり汗をかこうという事があります。それから、歯科医師として地域医療に携わっておりました経験から医療や福祉も含めた社会保障の分野で特に貢献しようという決意であります。

そういう中で、まず長崎県内の案件についてであります、沢山ある中から今日は特に重要な4つの案件を紹介したいと思います。

まず1つ目は、何といたっても**整備新幹線の西九州ルート**であります。これは野党時代も頑張っておりましたが、与党になりまして長崎の高木義明先生が文部科学大臣に就任された際、いわゆる民主党の議員連盟「整備新幹線を推進する議員の会」の事務局長をやって欲しいと私に声がかかりました。当時、議連の会長は羽田孜先生（元総理）で高木先生は会長代行だったんですが、閣僚など政務3役は議連の役職を抜けなければならないという党のルールがございまして、後を引き継ぐ事になった訳であります。

民主党政権において、この未着工整備新幹線は前原国土交通大臣の時に着工のための5条件という高いハードルを課せられまして、この5条件（安定財源、収支採算性、B/C、J

Rの同意、沿線自治体の同意)をクリアしないと着工できないという決定がなされました。その事自体は別に悪い事ではない、何故なら国の大型公共事業を精査する上で、必要且つ十分条件を課した訳ですから。しかし事業を推進する立場にとっては、5条件はかなり厳しめのハードルでありました。

まず私は国土交通省の鉄道局の台所事情を全部調べ上げました。野党時代には詳しく把握出来ませんでした。その中でわかったのは鉄道局予算の内、整備新幹線の公共事業費が毎年706億円、今もそうです。そして毎年706億円の公共事業費を何と、平成29年まで先食いしてあった事実であります。前自民党政権時代に、だいぶ先の平成29年まで公共事業費を先食いしても予算が足らなかったから例えば、長崎ルートは武雄から諫早までの工事着工で止まっていた訳です。更に言うならば、武雄から諫早までは現在工事をしておりますが、実はこれには諫早駅は入っておりません。諫早駅の手前500メートルで事業計画は切れているので、諫早駅周辺の再整備すらできないという状況だったんです。毎年706億円の公共事業費を平成29年まで先食いしてありますから、使える財源が随分と先までない。目の前が真っ黒になりました。

そういう中で一昨年は、県知事、県議会をはじめ長崎県内の自治体、議会、経済界ありとあらゆる皆さんの最優先課題がこの整備新幹線西九州ルートでありまして、県都・長崎市までの21kmの延伸を何でやれんとかという話が、まさにオール長崎県の要望でして、連日のように陳情のため上京されました。

そこで我々は議連を中心に取り組みを進めました。当然この未着工区間は、北海道、北陸、西九州と3線あって、実は西九州(長崎)は三男坊ですよというのが、永田町や霞が関の認識でした。どうしてかと言いますと、北海道は距離が長い、長崎ルートの10倍もありますけれども、やっぱり100万都市、いわゆる政令指定都市に新幹線が通っていないのは全国で札幌だけだという事、それだけでも立派な理由付けになる訳です。それから北陸新幹線については、やはり3.11の東日本大震災を踏まえて、太平洋側が今後、例えば、南海トラフの大地震が発生する想定で、新幹線などの交通網が全部麻痺した場合に、当然日本海側の交通網が必要になる。いわゆる多重系の高速交通網の整備という事で大きな理由付けができます。しかも東日本大震災からいち早く復旧した交通インフラが何と新幹線だったんですね。ところが長崎は、なかなかこれらに匹敵する理由付けができない中で、県と連携しながら、成長著しい東アジアのエネルギーを日本最西端の長崎から取り込むための必要なインフラで

あるという理由付けをしました。余談ですが、これは後々の「教会群とキリスト教関連施設」や「近代産業遺産群」のユネスコ登録に向けた動きにも関連してくるんですよ。

それから現実的な動きとしては、議連の人事面でも長崎サイドの声を強くしようという事で、宮島大典前代議員や川越前代議員にも議連の役員に入ってもらいました。とにかく議連内あるいは党内論議（部門会議や政調など）の中で、長崎サイドの声を大きくする作業からスタートするため、既に開業した鹿児島ルートからも地元選出の声の大きい代議員に手伝ってもらいました。

それから次に着手したのは公共事業費以外の財源探しです。実はこれには民主党政権のあの事業仕分けが功を奏しました。あの作業によって鉄道運輸機構（昔の鉄建公団）に、何とつくだ煮になっていたお金が1.5兆円、これを見つけ出したんです。1兆5,000億円もの利益剰余金、これはデカイですね。しかし、これは党の事業仕分けで、いわゆる埋蔵金の扱いになったものですから、これは1回国庫に戻さないといけないんです。そして、この1.5兆円を国庫に戻した上で、当初は党の方針で全く鉄道建設とは関係のない年金財源、いわゆる国庫で2分の1を負担するための単年度の財源に使われそうになりました。ところが、3・11の大震災が発生し、取り急ぎ東日本地域の復旧・復興の予算が必要という事で、1.5兆円の中の1.2兆円がそれに消えていきました。残る3,000億円のうち500億円を残して、2,500億円で、もう既に開業している整備新幹線区間の借金返し、すなわち借金を一括して償還する事によって国の財布を非常に軽くした訳であります。その状態によって、もう既に開業した区間からの貸付料、大体年間426億円がJRから入ってくるんですけども、この貸付料で何とか新しい鉄道建設をやっていこうというスキームをつくりました。

しかし、そこも1つ壁がありまして、北海道と北陸と西九州を3線同時に10年以内で完成と言えば、これはどう考えても無理なんです。従って次に考えたのは、完成期間を長崎はおおむね10年後、北陸は15年後、そして北海道は20年後という事で、工期を延ばすスキームで検討しました。これは随分と議連の中で喧々諤々と議論をし、北海道の議員には相当涙を吞んでもらいましたが、20年後にはこの長い札幌までの距離、新幹線が開通する道筋が確実にできるという説明で納得をして頂きました。事務局長の私は相当な調整をさせて頂きましたが、本当にいい勉強になりました。このようなやり取りの中で、最終的に未着工区間の3線同時着工、西九州ルートにおいては、長崎市までの延伸を勝ち取ることができました。そして諫早駅周辺の再開発を可能にし、地域振興へ大きな弾みをつける事ができると確

信しております。

さて西九州ルートですが、概ね10年後にフリーゲージトレインで開業予定ですが、実はこの後が大事なんです。佐賀県の新鳥栖から武雄間は、これは新幹線スキームで複線化事業にしてありますが、今はフル規格じゃありません。まさにこれが今後の課題として残っておりまして、佐賀県にとっては新鳥栖を抱えているがために、鹿児島ルートと長崎ルートで二重の負担をする割にはメリットがないというのが、本音であって、色んな思惑の中で渋っているのも事実です。佐賀市からは現行の特急でも博多まで1時間以内で行くわけですから。将来的には佐賀県側の新鳥栖－武雄間をどのような手法でフル規格に持っていか、すなわち自民政権時代に平成29年まで先食いしてある公共事業費を平成30年以降どうするか、上積みするのであればそれなりの理由付けが必要です。開業路線の収益増で貸付料の増額が期待できるのか、また佐賀県側の地元負担分をどう軽くしてやるかも、これからの交渉案件ですね。また長崎県内では元々の整備新幹線の経緯からして、苦渋の決断と今日までの協力に対して、県北地域の振興、佐世保市へのフリーゲージトレインの乗り入れなどの検討課題、これが昨年末の政権交代前夜までの状況でありました。

長崎県内案件の2つ目は、**高規格道路網の整備**であります。県内各自治体から様々な要望が上がってきますが、重要案件として絞るに絞って、まずは九州横断自動車道の長崎から多良見間の4車線化。これは高木先生の尽力が大です。それから県央・諫早から島原半島を結ぶ、地域高規格の島原道路も県の補助事業区間と国直轄区間とシャクトリムシみたいになっている状況を、とにかく島原中央道路（下折橋から秩父が浦までの5 km）は今年の全国和牛共進会の開催（島原市がサブ会場）に間に合わせるように、しっかり予算を確保して整備をしました。愛野から森山間も着実に進捗しております。

県北においては何と言っても西九州自動車道であります。これは少し詳しくお話しさせて頂きますが、一昨年の秋、平戸市のオランダ商館がオープンした際、記念祝賀会の後に平戸市議会の皆さんに熱望されて、あまりにも熱心なので私は平戸1泊になりましたが、改めて西九州道の重要性を認識しました。東京に持ち帰って調べましたら現在、佐々町まで開通して便利になった西九州道もその佐々町から松浦市までがミッシングリンクとして全く動いてない状況だったんです。基本計画の決定以来16年間、大まかなルートすら決定できずに平成18年から足踏み状態が続いているんですね。私は平成19年の当選ですから、当選する前からですよ。これには正直、呆れました。

そこで私は市民参加型で霞が関の重い扉をこじ開けていくために平戸市民を代表する7団体で期成会をつくりました。7団体というのは、平戸市議会、商工会議所、観光連盟、農協、漁協、建設業協会、それから区長会（自治会）です。これらの7つの団体の長を集めて期成会を独自につくって、それから中央での要望活動を活発にしていきました。当時の民主党政権では要望事は、まず党の陳情要請対応本部で受けて優先順位を査定した上で、役所に通すというシステムでありまして、その対応本部は党の幹事長室が担っておりました。タイミング良く私も当時は副幹事長として要請対応本部の副本部長も仰せつかっておりましたので、有利な働きかけができました。宮島大典さんもちょうどいい具合に副幹事長でしたので、佐世保市や松浦市からの要望の受け皿は宮島さん、平戸市は私が受け持つという役割分担もできました。

そして一昨年の暮れには期成会の皆さんがこぞって上京し、党陳情要請対応本部と国土交通省を下から上まで舐めるように回りました。そういう活動の中で、西九州自動車道の佐々から松浦間（19km）が環境アセスメントの手続きに入るという決定が昨年、なされた訳であります。決定した当時の松原仁国土交通副大臣がその後、国家公安委員長に就任されましたので、何か置き土産のような形に結果的にになりましたが、これも政治のタイミングだと思います。

環境アセスメントの作業自体は、予算を多額に必要とはしませんので、要はこのアセスメント（環境影響評価）の期間がどれ位かかるのか、通常は3年から5年かかるところを、なるだけ前倒しでやるように、国交省のお尻を叩いています。そうしましたら何と、今年度中にアセスの作業が終了するような非常に速い進捗状況の報告を受けておりました、実質2年という事になります。アセスが終了し、都市計画を受けて事業化が決まれば、実施に向け新たな財源が必要になってきますから、ここは逆に言うと、今は自民政権ですから、国土強靱化の名の下にどんどん突き上げていいのではないのでしょうか。

県内案件の3つ目は、**長崎港、佐世保港などの港湾**です。結論から言いまして両港を日本海側の拠点港に選定をする事ができました。これまた余談ですが、民主党政権の「コンクリートから人へ」で、国の公共事業費は約3割減らしてきました。勿論この部分は教育費や社会保障費に回されたんですが、事実として国土交通省の鉄道局とか道路局、航空局それから住宅局などの関係予算が減らされました。しかし港湾局関係の予算は大体2,000億円で微増なんです。予算書の数字だけ見れば、1,600億円とか、400億円減っているじゃないか

との指摘を受けますが、これは実は社会資本整備一括交付金に依るものです。民主党のマニフェストの目玉だったあの一括交付金ですね。地方にできることは地方でやれるように、各省庁から集めた予算を内閣府で集約して地方が自由に使える財源として一括交付するやつです。残念ながら、なかなか各省庁が大きな額を吐き出しませんでしたので、何となく中途半端な政策に終わった感が否めませんが、いい政策だと今でも思っております。内閣府で集めた予算を例えば、長崎県に交付して必要な港湾整備などに使う訳で、ある程度は使途内容が把握できますので、港湾局の予算には入っていませんが、港湾関係予算という意味では額として微増という事です。

国土の開発で言えば、例えばお隣の韓国を見ますと、空は仁川^{インチョン}、港は釜山^{フサン}という事で、まさに選択と集中を国策としてやっています。そしてコンテナ貨物の取り扱い量で、日本の東京、横浜、神戸、大阪、名古屋の主要な5大港を合わせても、釜山^{フサン}の1年間のコンテナ取り扱い量に勝てないという現状があります。これには船舶の税制なども絡んできますが、日本国内から出た貨物が、一度釜山^{フサン}で積み替えして世界に送り出すというシステムですね、逆もしかりです。何故みすみす日本の荷物を釜山^{フサン}を経由しなければならんのかという問題意識からスタートして日本海側拠点港という概念をつくりました。更にこれまでは、アメリカ相手の貿易でまさに太平洋側が表日本と呼ばれてきましたが、これからは裏日本と呼ばれた日本海側が貿易の中心になる、北はロシアから、韓国、中国、そしてASEAN諸国といった所謂アジア圏との貿易を盛んにして需要を取り込まなければいけない。その為には日本海側の拠点港を選択的に整備して機能を延ばしていこうという事ですね。かくして我々が生み出した日本海側拠点港に、地元の長崎港と佐世保港が選ばれたのは、この上ない喜びでした。

長崎港は、もう御承知のように大型のクルーズ船も寄港していますし、非常に実績があります。ところが佐世保港は、旧軍港としての役割が強く、商港として栄えるための犠牲になってきたという過去の経緯があります。そういう中で、今でも港湾内の規制が随分ございまして、貨物船とかクルーズ船の実績がほとんどないというのが実態です。ですから佐世保港の選定への取り組みには苦労しました。裏話ですけど、党の港湾振興議員連盟のメンバーで、私が企画して釜山^{フサン}港の視察に行きました。港湾局の幹部職員も同行しましたが、日本の下関港と定期航路を長年、結んでいる関釜フェリー会社を訪問した際、その会社の重役から佐世保港を拠点港に宜しく！という逆要望を日本の国土交通省にさせるという手を使ったんです。当然これには国交省の幹部もびっくりしまして、釜山^{フサン}港の視察に行ったのに、まさか

釜山プサンの会社から佐世保港を拠点港として是非、という要望を受けるとするのは予想外だったと思います。実際はもうすでに佐世保市が釜山と定期航路の話を内々進めているのは知っていましたし、その進捗状況を確かめる意味も私にはございました。

一方、長崎はすでに上海との定期航路をスタートしていました。例のHTBクルーズの上海航路ですね。これは県と一緒に進めてきましたが、少し前のめりに実施したのかなという印象も拭えませんが、「尖閣」を巡る不幸な事態も相まって頓挫いたしました。しかし今後の可能性としては充分ある訳ですから、機会を見て再チャレンジする必要があるかと思えます。このような国際定期航路、外航クルーズさらには是非、海上コンテナや国際フェリーなどの貨物も扱っていきたいですね。国際貨物を扱えば、港湾としての価値も上がっていきますから、そのための環境整備をする事が直近の課題であります。

4つ目の案件は、**離島政策**であります。まず遠隔の国境離島の分野で言いますと、実は日本の東の果てに南鳥島という島があります。それから、南の果てに沖ノ鳥島という島があります。この最東端の南鳥島と最南端の沖ノ鳥島があるから、日本の排他的経済水域は非常に広く確保されているのに、この重要な島を何十年も放置してある状況でした。日本の領土・領海を含めていつ近隣諸国がとやかく言うてくるかわからんというのにですよ。そこで我々は、海洋基本法という法律に則って、実は港湾局の予算で港湾施設整備を推進する事を決めました。民主党政権の平成22年から予算をつけています。中身は船舶が着岸できるような施設整備ですが、これも完璧にやろうとすれば先程のオールジャパンの港湾局予算の約2,000億円が丸々吹き飛び位の予算規模になりますので、少しずつやっているのが実態です。これは今の自民政権でも引き継いでしっかりやってほしいと思えますし、国境離島の新法もこれから必要になってきますね。

今後、南鳥島と沖ノ鳥島がある程度の目途が立ったら、次は長崎県に關係する五島沖の肥前鳥島をどういう形で緊張感なく実効支配を進めていくかを考えていかなければなりません。肥前鳥島の近辺は絶好の漁場でありまして、操業する漁船も多い訳であります。例えば無線塔などを建設して、常に漁民の皆さんがお互い連絡を取りあえるような状況をつくってやる事も必要だと思いますし、すでに役所と下話はやっておりましたが、そんな矢先に政権が代わり我々は下野しました。

次は外洋・内海も含めた有人の離島振興についてであります。バックボーンになる現行の離島振興法の期限を控え、昨年衆参でしっかり取り組み、改正離島振興法を議員立法で成立

させました。これはまさに我々が野党時代から、離島を抱える地域出身の議員を中心に議員連盟を立ち上げ、枠組みをつくってきました。離島振興は様々な観点から重要であるというのは、我々は選挙区に離島を抱えていますから地元を回る中で、痛いほど理解ができます。しかし全国的に見ますと、例えば山梨県というのは海がなくて、当然離島もございません。山梨県の議員からしてみれば、港湾振興も離島振興も関係ない訳でありまして、「何で離島だけ振興するのか？」と言われても仕方がないのかもしれない。しかし一昨年からの尖閣や竹島などの問題があって、やっぱり離島は大事だ、国境線をしっかり監視しておる離島から人口減少が進めば大変な事になる、しっかり離島振興をしよう、という具合に国会全体の雰囲気になっていきました。

我が長崎県は面積の約4割、人口の約1割が離島地域でありまして、その殆どが国境離島であります。（国境離島：33、外洋離島：7、本土近接外海離島：14）

そういう中で実現した政策としては、とにかく離島の生活コストを下げようという事でまず離島のガソリンを安くしました。本来なら重油や軽油の値段を下げたかったんですが、システム上難しくてなかなか上手くいきませんでした。しかしガソリンについては執念でやり遂げました。自民党は当時、離島に限って油の値段を1円たりとも安く出来ないと言っていたように記憶しておりますが、我々は現に予算措置で1Lあたり7円から15円の引き下げを実現いたしました。本来なら、これは本筋として離島地域のガソリン税の減免という税制に切り込んでやりたかったのですが、財務省の壁は固いですね。Pay as you goの原則を持ち出してきましたからね、この壁を崩すには超党派でオール国会の認識でぶつかっていかねばならないと思っております。

改正離島振興法の中に新しく盛り込んだ離島活性化交付金については、これから各都道府県が必要なメニューを明らかにしていきますが、ハードだけでなくソフトにも活用できる内容にしておりますので、離島の航路や航空路の運賃助成あるいは教育や福祉面での支援などは是非有効に活用して頂けたらと思っております。

長崎県の重要案件について、4項目足早に御報告をさせて頂きました。次に、もう一方で私が取り組んだいわゆる医療を含めた社会保障の分野についてご報告いたします。

まず1つ目は、これは非常に手前みそではありますが、私はもともと歯科医師であります。ですから歯科医師会など関係団体から毎年、税制に関する要望と、2年に1度の診療報酬改

定に向けた要望をお受けする訳であります。これらの要望に出来るだけ応えてやりたいと思っておりますが、これまた何で歯科だけ優遇かという議論は必ず出てきます。私は歯科医師ですから歯科医療の現場を知っておりますので、これは大変だから診療報酬を上げて待遇改善に結びつけていかないとダメだと申し上げても、それは他の議員からは何で歯科だけか、と当然なるわけです。

医師には医師法、歯科医師には歯科医師法があり、国家ライセンス保持者としての責務などが課せられています。しかし歯科医療や保健の分野から国民の皆さんの健康に貢献をしましょう、という独自の内容の法律はございません。そこで背景にしっかりとした法律が必要だという事で、実はこれも歯科界では何十年来と論議しながらできていませんでした。どうしてかと言いますと、例えば健康増進法というのがあって、その中に一部歯科領域も入っているから、それで十分じゃないかという意見もあります。また脳神経外科推進法ってないですね。眼科推進法というものもないですね。耳鼻科だって然りです。では何故、歯科だけ要るのかって話になるんです。病気に関して言えば、がん対策基本法というのはあるんです。しかし、歯科疾病における基本法はない。今まで自民党から歯科医師会推薦のいわゆる職域代表の国会議員を輩出していながら、誰も出来なかった事をやるぞ、という意気込みで、私は6年前の初当選直後から立法作業に取り掛かり、法案をつくりました。野党時代に2回参議院に提出をいたしました。いずれも廃案です。4年前には、自民党も我々に刺激を受けて、単独法案をつくって、政権交代前夜に衆議院に提出しましたが、これもその後の解散総選挙で廃案になりました。平成21年の政権交代後、我々は日本歯科医師会の政策担当者と一緒に内容をブラッシュアップしながら、最終的には一昨年の8月、衆参のまさに全会一致で、法案審議時間ゼロで成立させました。これが「**歯科口腔保健法**」という法律であります。私が6年前からずっと実務に携わってまいりましたが、この基本法には例えば、予防をしっかりやってみましょう、人生のそれぞれのステージですき間のない歯科健診をしましょう、あるいは高齢者の皆さんや障害者の皆さんへの対応や口腔領域と全身の健康との因果関係の研究推進など様々な内容が盛り込まれております。

長崎県においては、もう既に「**歯と口腔の推進条例**」というのがありますね。それから佐世保市も同趣旨の条例が制定されました。私が作った理念法である基本法をもとに、地方自治体の条例や地域の基本計画で具体的な内容を実施されれば、住民の健康に貢献できますし、至極うれしく思っています。さらに内容を突っ込んでいきますと、実は児童虐待のネグ

レクト、保護の怠慢と言われる児童虐待があります。身体的な虐待は誰が見てもわかるんです、子供に傷がありますから。しかし精神的な虐待というのは、これはなかなか医師など専門家が診なければわかりません。ネグレクトというのは保護の怠慢、ほったらかしですから、実は歯科の現場で発見する事が多いんです。子供のお口の中を見れば、ああ、これは保護者が保護をきちっとやっていないんじゃないか、ほったらかしだというのがわかるんです。児童相談所などに専門家を配置して対応すれば、かなりの確率でネグレクトを早期に発見できると確信を持っています。

それから、特に老人施設や介護施設などで一番多い死因、亡くなる原因は誤嚥性肺炎ですね。口の中の衛生状態が悪い、しかも咀嚼・嚥下など噛んで飲み込む機能が弱っていますから、食物残渣が食道に入らずに誤って気管に入るわけですね。そして、肺炎を起こし、高齢者は免疫機能も低下していますから、それが原因で肺炎が悪化して亡くなるわけです。だから、施設や在宅できちっと口腔ケアをやっていけばその確率が減るし、しかも、私みたいにかみ合わせを専門にしてきた歯科医師が介護施設などで、しっかりとした治療、管理をすれば、噛んで飲み込む機能というのを復活させるから、ちゃんと食道に入って、胃に入って栄養になる。年取っても、いつまでも自分の口で食って生き生きと暮らせるというわけです。

2つ目が、いつも私は考えていますけれども、国民の皆さんの命に格差があってはならない、これは日本国憲法で保障されているわけでありまして、これも初当選直後にたまたま声がかかったのが、実は救急ヘリコプターの議員連盟の事務局長をやってほしいという話だったんです。これは実は超党派のドクターヘリの推進議員連盟で、会長は歴代の自民党の厚生大臣経験者ですね。実は平成18年、私が県議会在籍中に随分と議会で議論しまして、長崎県は同年、日本でもいち早くドクターヘリを導入いたしました。その翌年に私は国会に行きましたので、何かのご縁ですかね。当時、全国展開しているドクターヘリは10機だったんです、その内の1機が長崎県ですね。私は6年間、超党派の議員連盟の事務局長として全国展開を進めまして、本年度で何と全国で44機ドクターヘリが展開をしていることになります。余談ですが、議連の歴代の会長、私が当選したときは丹羽雄哉先生が会長で、現在は鹿児島島の尾辻先生、参議院の副議長をされた方ではありますが、ずっと私は事務局長としてお仕えしながらやってきました。

ドクターヘリの予算は、大体1機運営するのに年間2億円の経費がかかるんです。それを今、県と国が1対1で負担をしていますから、長崎県は1億円の負担ですね。国も1機1億

円ですから、最初は10機で10億円あればよかったのが、今44機ですから44億円の真水の予算が必要になる訳です。それを我々はずっと超党派の議連で導入する度に、救急医療の範疇で予算を増額し確保してきました。

そうは言いましても1億円の負担を地方自治体がするのは非常に財政難できついということで、その半分を実は特交で手当てをするという制度もつくらせていただきました。この間、五島市に行きましたら2日間の滞在期間中に、3人もドクターヘリで助かったという人に巡り合いました。長崎の場合には国立医療センターに高山先生という非常に熱血漢の救急医療の専門家がおられますから、非常に好条件であります。今後の課題としては、実はドクターヘリは、特措法が裏づけの法律であって、航空法には掲載されていません。航空法あるいは施行規則の中に、ドクターヘリの存在を明記できるように取り組んでおりますが、なかなか簡単にいきません。

実は3.11の東日本大震災では、全国のドクターヘリの18機が飛び回って大活躍をしました。でも、これを指揮命令したのは、実はDMATと言われる、いわゆる厚生労働省の組織なんです。ところが、航空法の施行規則には、消防とか防災とか自衛隊とかいうのはあっても、厚生労働省は入っていないから、厳密に言えばこの指揮命令は法律違反なんですね。DMATの指揮で18機が飛んで活躍したのに、これは厳密に言いますと法律違反という事になりますよね。ですから、これからは航空法の施行規則を変えていく努力をしなければなりません。したがって、今後いつとも知れず起こりうる大震災に備えて、人命救助ならびに救急搬送のためのドクターヘリを出動させる指揮命令組織、システムを整備するための法律の裏付けが必要になってくるという事です。

それからもう一つの大きな課題は、自衛隊のヘリは夜間も飛んでいますけれども、ドクターヘリは夜間飛行が今はできません。これにも法の整備が必要ですが、夜間飛ぶためのパイロットを含めてスタッフの養成をしていかなければいけないという事です。もうすでに防衛省などとも話をしておりますが、なかなか昔は防衛省から割愛ということで、自衛隊をリタイヤした人が、経験も十分に積んだ人がこの回転翼のパイロットとして民間で活用できるという制度があったみたいなんです。最近では防衛省も予算が減らされて、また天下り禁止などの制度も相まって人材が確保できない。今後はパイロットも含めたドクターヘリの人材をどう養成していくかというのは非常にこれ大事な問題になっていきます。

3つ目は、平成21年に政権交代をして、平成22年と24年と2度に渡る診療報酬の改定

がありました。実は自民党政権、小泉政権時代に、社会保障費が毎年1兆円自然増で増えるから、これは財政のお荷物になると。消費税を増税したいけれども、これは国民の皆さんの批判を浴びるから、結局、社会保障費を削減してきたんです。これがいわゆる5年で1兆円、毎年2,200億円の社会保障費削減政策です。その結果、地域医療の崩壊、長崎県で言うと離島医療圏、病院企業団の医師不足、看護師不足というか、かなり深刻な状況になっていたわけです。我々の政権では「コンクリートから人へ」ということで、この自然増は日本の医療の進歩によって国民の皆さんが高齢化、いわゆる長寿国家になったんだから、それは認めようじゃないか、その上で社会保障を充実していこうという考えに立脚しております。

そういう中で、診療報酬改定を2度ともプラス改定を実現しました。ですから本当は、医師会も歯科医師会もこそって民主党を応援せんばいかんとですが、そこがそうになっていないところに何だかなという悔しい思いがあるわけでありまして、これは私の愚痴ですが、我々は少なくとも2回プラス改定をして、1回目の時にはまず救急、産科、小児科と外科、これに重点的に配分をいたしました。それでいわゆる公立病院とか、大きな病院の経営状況を上向きかせ、また勤務医の待遇改善に大きく寄与しました。そして、2回目は大震災の後でしたから、本当に髪の毛1本分アップ改定で、認知症とか、がん対策に少し多めに配分をしましょうということで診療報酬のアップ改定を実現することができました。今後が一番心配ですね。自民党政権に戻り、衆参ともに多数をとりましたら、必ず国土強靱化のしわ寄せが社会保障分野に及ぶのではないかと、危惧しております。ここは何としても、やっとならぬ我々の政権で地域医療の崩壊に歯止めを掛けたわけですから、その地域医療を再生させなければならないと考えているところでございます。

4つ目は、そうはいつでも社会保障費ってお荷物じゃないか、生産性がないじゃないかと、こういう議論も一方ではあります。我々は社会保障費を充実し、さらには医療や介護も含めたライフ分野を磨いて、成長戦略にのせようと考えました。それは昨年の野田政権の時にはっきりライフ分野とグリーン分野、そして第1次産業の6次産業化ですね、これをはっきり明記しておりまして、次のマニフェストにも入ってくると思います。日本の優れた技術、医療機器とか創薬、あるいは介護ロボット、更には今一番クローズアップされているIPS細胞、再生医療です。これらの分野に集中的に投資をして、そして成長戦略として磨いていこうという事でありまして。

さらに私が考えたのは、実は私もこれまで海外での医療支援に携わってきました。アジア

でいうとラオス、アフリカで言うとケニア、後進国ですね。これも本当にそれぞれの大学がぎりぎりの予算で、一部は国のODA事業のメニューを掘みながらやっています、もう限界だという印象を持っております。だから、こういう後進国への医療支援を制度としてできないか、今例えば長崎大学の熱研がやっている事、限られたODAのメニューをとりながら、あるいは民間からの寄附を募りながらやっている事は限界に近いですから。今後のODAに関する議論の中で、メニューの中に医療機器とか薬とか、人材育成とか全てパッケージで盛り込んで、輸出をしていく。後進国は当然マーケットとしても魅力があるわけですから、日本の企業にも利益を出して頂いて、さらに、そういう日本らしい医療支援をすることで、その国々がいわゆる国際社会において日本の味方になってくれれば国益に充分かなう訳であります。中国について言えば、どこから海外支援のお金が出てくるか、随分と外務省で調べましたがわかりませんが、かなりド派手にインフラの整備をやります。そういう中で、やっぱり最初は後進国の皆さんも中国は支援をしてくれるから有難いと思っていますけれども、実は、例えば中国南部の雲南省からラオスの首都・ビエンチャンまで鉄道を引いて、それから、タイのバンコクからマレー半島を南下して、5年以内に中国が金出してシンガポールまで鉄道を敷くというんです。ところが、それをやりますと、工事請負も労働力も全て中国からドカッと来ます。そして、その人たちがそこに移り住んでコミュニティーをつくってチャイナタウンをつくって支配していきますから、ひょっとしてこれってよくないんじゃないのとアジアやアフリカの国々は思い始めています。したがって、そういうところに我々の、地味だけれども、医療や母子保健の支援とか、教育支援、農業支援とか、そういうのをやって、確実な日本の味方を増やしていくということが大事じゃなからうかというふうに思っております。

たまたま私はラオスという国と縁があって、日本・ラオス友好議員連盟でも副会長をしておりますけれども、去年、長崎にも長崎ラオス友好協会を立ち上げてまして、今私は顧問という立場で関わっています。このラオスという国は実は海がないんです。したがって、捕鯨など全く関係ないんですけれども、国際捕鯨学会で日本のために調査捕鯨はいいですよという票を1票入れてくれる。これはやっぱりこれまでの日本の地味だけれども、包括的な支援を非常に感謝している国でありまして、たまたま私はラオスに縁があったので、そういうラオスであれ、それからミャンマー、ベトナムあるいはインドネシアというのは今後伸びていくでしょうから、そういうASEANの国々にこのような支援をしながら、しっかりと日本の

仲間を増やしていくという事を次なる2期目でチャレンジしていきたいと思っております。

足早な話になりましたけれども、6年間の成果ということで、長崎県の場合が4つと、医療にかかわる案件を4つ、紹介させて頂きました。重要な事は、超高齢化社会の我が国にあって、社会保障制度をどうつくり上げていくか、残念ながらこの改革は道半ばであります。国民の皆様には負担をかける消費増税だけは決まりましたが、その財源を社会保障にしっかり手当をして、国民の皆さんが安心して暮らしていける制度設計を早くつくって、国民にお示ししなければならない、この事に現政権が後ろ向きなのは、私にとりましては非常に腹立たしい事があります。将来にわたって持続可能なこの社会保障制度の構築に邁進をしたい、こういう決意でございます。

本日は御清聴、有難うございました。（拍手）