

第百三十六回国会 交通安全対策特別委員会 議 院 交通安全対策特別委員会 議 録 第 五 号

平成八年三月二十五日(月曜日)

午前十時十分開議

出席委員

委員長 日笠 勝之君

理事 栗原 博久君

理事 林 幹雄君

理事 土田 龍司君

理事 宇佐美 登君

理事 片岡 武司君

久野統一郎君

中村正三郎君

古屋 圭司君

江崎 鐵磨君

榊床 伸二君

山本 孝史君

田中 恒利君

藤田 スミ君

出席國務大臣

運輸 大臣 龜井 善之君

國務 大臣 中西 績介君

(総務庁長官)

出席政府委員

総務庁長官官房

交通安全対策室

長 井野 忠彦君

運輸省鉄道局長

梅崎 壽君

建設省都市局長

近藤 茂夫君

建設省道路局長

橋本綱太郎君

委員外の出席者

特別委員会第一

調査室長 田村 勝美君

委員の異動

三月二十五日

辞任 濱野 剛君

山下八洲夫君

補欠選任

福永 信彦君

今村 修君

同日

辞任

福永 信彦君

今村 修君

濱野 剛君

山下八洲夫君

補欠選任

三月二十二日

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第八号)

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第八号)

閣提出第八号)

交通安全対策に関する件(交通安全基本計画)

本日会議に付した案件

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第八号)

交通安全対策に関する件(交通安全基本計画)

○日笠委員長 これより会議を開きます。

交通安全対策に関する件について調査を進めま

す。

この際、交通安全基本計画について、政府から

説明を聴取いたします。中西総務庁長官。

○中西國務大臣 第六次交通安全基本計画につ

て御説明いたします。

この第六次交通安全基本計画は、陸上、海上及

び航空交通の安全に関する施策の大綱を定めたも

のであり、交通安全対策基本法第二十二條の規定

に基づき、去る三月十二日、中央交通安全対策会

議において決定されました。

近年の道路交通事故の情勢につきましましては、事

故発生件数は平成七年には約七十六万件と三年連

続して過去最悪を更新しており、死者数について

は一万六百七十九人と八年連続して一万人を突破

し、負傷者数も二十四年ぶりに九十万人を突破す

るなど、極めて憂慮される状況にあります。近年

の死亡事故の特徴を見ると、特に高齢者の死者数

の増加が顕著であり、また、自動車乗車中の死者

のうちシートベルト非着用の方が七割以上を占め

るなどの点が挙げられます。

また、鉄道交通、海上交通及び航空交通の事

故につきましましては、件数こそ増加傾向にないもの

の、交通機関の大型化、高速化等に伴い、一たび

事故が発生した場合には、多数の人命が失われる

おそれがあり、対策の一層の強化を図っていくこ

とが必要であります。

このような状況から、交通事故の防止は、従来

にも増して、国、地方公共団体、関係民間団体、

さらには国民一人一人が全力を挙げて取り組まな

ければならない緊急かつ重要な課題となっております

ますので、引き続き、平成八年度から平成十二年

度までの五年間について、第六次の交通安全基本

計画を作成し、交通安全対策を総合的かつ強力に

推進することとしたものであります。

この基本計画においては、人命尊重の理念に立

つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす社

会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこ

れによる死傷者の根絶を目指す立場から、交通事

故の実態に対応した適切かつ効果的な施策を総合

的に策定し、国民の理解と協力のもと、官民一体

となつて強力に推進することとしております。

もとより、交通事故により国民のとうとい生命

が失われてしまうようなことはあってはならず、

交通事故根絶が究極目標ではありますが、道路交

通については、本計画に基づく施策の推進によ

り、当面、年間の交通事故死者数を平成九年まで

に一万人以下とし、さらに平成十二年までに九千

人以下に抑止することを目指しております。

また、鉄道交通、海上交通及び航空交通につ

きましましては、交通量の拡大、多様化等に対応し

て、各般の安全対策を総合的に推進することによ

り、交通事故の一層の防止に努めることとしていた

しております。

この基本計画に基づき、国の関係行政機関及び

地方公共団体においては、交通の状況や地域の実

情に即して、交通の安全に関する施策を具体的に

定め、これを強力に実施することとしておりま

す。

今後とも、委員長を初め、理事、委員の皆様方

の御理解と御協力を心からお願ひ申し上げる次第

であります。

なお、この基本計画の概要につきましては、交

通安全対策室長から説明をいたさせます。

○日笠委員長 引き続き補足説明を聴取いたしま

す。井野総務庁長官官房交通安全対策室長。

○井野政府委員 計画の概要について御説明いた

します。

まず、道路交通の安全につきましましては、あらゆ

る交通安全対策の出発点となる総合的な事故調査

分析や交通安全対策の効果の評価・予測等に基づ

いて、効果的な施策を実施していくこととしてお

ります。

また、高齢化、情報化、国際化の進展など近年

の社会情勢の変化に対応するとともに、交通需要

や交通の円滑性・快適性、防災の観点等にも十分

配慮して、施策を行っていくこととしておりま

す。

以上のような考え方にに基づき、具体的には、次

のような施策を展開することとしております。

第一に、高齢者の交通安全対策の推進でありま

す。

高齢化の進行に伴い、今後とも増加することが

懸念されている高齢者の交通事故を防止するた

め、参加・実践・体験型の交通安全教育の推進

や、弱者感応信号機、幅の広い歩道、コミュニ

ティーションの形成等による歩行空間の整備、適

性検査や運転実技教育の充実等による高齢者の安

全運転対策等を推進することとしております。

交通安全対策特別委員会 議 録 第 五 号

交通安全対策特別委員会 議 録 第 五 号

交通安全対策特別委員会 議 録 第 五 号

交通安全対策特別委員会 議 録 第 五 号

第二に、シートベルトの着用の徹底であります。自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、後部座席におけるシートベルトの着用や、子供を同乗させる場合におけるチャイルドシートの利用を含めたシートベルトの着用推進を図ることとしており、そのため、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や、教育・広報と取り締まりを組み合わせたいわゆるステップ方式等の着用推進施策を実施することとしております。

第三に、安全かつ円滑な道路交通環境の整備であります。まず、交通事故の集中する事故多発地点について、重点的に対策を講ずることとしております。また、交通安全施設の高度化等を図るとともに、高度道路交通システム、いわゆるITSの推進や、交通需要マネジメント施策の推進、官民一体となった駐車対策の推進等を図ることとしております。さらに、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、災害時における交通安全を確保するための施策を充実することとしております。

第四に、交通安全教育の推進であります。幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の一貫性の確保を図るとともに、参加・体験・実践型の教育の一層の普及を図ることとしております。また、運転者教育については、免許取得時はもちろんのこと、免許取得前教育及び免許取得後の運転実技再教育等についても、その充実を図ることとしております。

第五に、車両の安全性の確保であります。側面衝突基準の導入等の車両の安全基準の拡充・強化を実施するほか、先進安全自動車、いわゆるASVの開発支援や、自動車の安全性に関する研究開発の一層の促進等を図ることとしております。

第六に、効果的な指導取り締まりの実施であります。

交通事故に直結する違反、交通渋滞を引き起こす違反、その他国民への迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取り締まりを推進することとしております。

第七に、救助・救急体制の整備であります。交通事故による負傷者の搬送途上における応急措置の充実等を図る観点から、救急救命士の養成・配置の一層の促進、ドクターカーの活用を推進を図るとともに、ヘリコプターによる救急業務の実施等を推進することとしております。また、救急救命センター等の一層の整備促進を図ることとしております。

第八に、事故調査分析、交通安全に関する調査研究の充実であります。交通安全対策の原点となる事故調査・分析の充実強化を図る観点から、交通事故総合分析センターの充実・活用を図るとともに、交通安全対策に関する効果評価・予測等に関する調査研究や、高度道路交通システムに関する調査研究の充実等を図ることとしております。

第九に、官民一体となった交通安全推進体制の確保であります。国、地方公共団体及び民間団体等が一体となった交通安全推進体制を一層強化するとともに、交通安全に関する国民挙げての活動の展開や、地域における住民参加型の自主的な活力ある交通安全活動の推進を図ることとしております。

以上述べた施策を中心として交通安全対策を総合的に推進することにより、年間の交通事故死者数を平成九年までに一万人以下とし、さらに平成十二年までに九千人以下とすることを旨とするのであります。次に、鉄軌道交通の安全につきましては、列車の高速化、高密度化に対応して、運転保安設備の整備、運行管理体制の充実等の諸施策を促進するとともに、高齢者、身体障害者等の安全な利用に配慮した駅施設の整備等を促進することとしております。また、鉄道構造物の耐震性の強化等も図ることとしております。

また、踏切道交通の安全につきましては、踏切事故防止総合対策に基づき、立体交差化及び構造物の改良、踏切保安施設の整備、交通規制の実施、統廃合の促進等の施策を推進し、踏切事故の防止に努めてまいります。

海上交通の安全につきましては、海上交通の複雑化、ふくそう化に対応した海難防止対策を推進するとともに、進展の著しい通信技術等の活用による安全対策、海洋レジャーの進展等に伴う安全対策を推進することとしております。また、港湾施設の耐震性の強化等を図ることとしております。

航空交通の安全につきましては、航空交通量の増加、航空機の大型化、高速化等に対応して、航空保安システム、空港の整備、航空機の安全な運航の確保、航空機の検査体制の充実等の諸対策を推進することとしております。また、空港、航空保安施設の耐震性の強化等を図ることとしております。

第六次交通安全基本計画の概要は以上のとおりであります。

○日笠委員長 以上で説明は終わりました。

○日笠委員長 内閣提出、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。趣旨の説明を求めます。亀井運輸大臣。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案〔本号末尾に掲載〕

○亀井国務大臣 ただいま議題となりました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、政府といたしましては、昭和三十六年に制定されました踏切道改良促進法に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良あるいは踏切保安設備の整備を進めてきたところであります。本法に基づく踏切

道の改良は、五カ年間に改良すべき踏切道を指定して行われるものであります。対象とすべき踏切道の数が膨大に上るため、昭和四十一年度以降六度にわたって改正され、改良すべき踏切道を指定することができる期間が延長されてまいりました。

このような措置により、踏切道の改良が促進され、踏切事故も逐年減少傾向を示しております。が、なお、平成六年度において踏切事故件数は五百四十件を数え、三百七十名の死傷者を生じております。この種の事故は一たび発生すると重大な結果をもたらすおそれがあり、また、現在においても改良の必要な踏切道がなお残されている状況にかんがみ、踏切道の改良をさらに促進するため、本法を改正して踏切道の改良措置を講ずる期間を平成八年度以降さらに五カ年延長しようとするものであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○日笠委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○日笠委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。実川幸夫君。

○実川委員 新進党の実川幸夫でございます。今回、当委員会に提案されました踏切道改良促進法に関連しまして、何点か関係省庁に御質問させていただきます。

今、長官あるいは大臣からいろいろとお話がございますけれども、交通事故、その中でも踏切事故を含みますと、これは少しでもなくそうという願いは国民全員が一致するところだと思えます。にもかかわらず、関係省庁、きょうは両大臣お見えでございますけれども、また、あるいはいろいろの団体の努力にもかかわらず一向に交通事故がなくならない、これが現状ではないかと思えます。

先ほど長官からも御説明がありましたように、昨年は九十万人以上の方が亡くなり、また、けがをなされたという御説明がございました。また、その中でも、亡くなった方が一万人以上、これが八年も続いている、本当に憂慮すべき事態、これが今の交通状況ではないかと思えます。そういう中で、今大臣からも御説明がございましたように、この踏切事故、多少ではありますけれども減少の傾向にあるということでございます。これは大変結構なことではないかと思えます。

そういう中で、今回この法案が提案されたわけでございますけれども、これは少しでも踏切事故をなくそう、そういう趣旨のこの法改正あるいは延長だと思えます。そういう点を踏まえまして、私も、この法改正あるいは延長に對しましては、大いに賛成する一人でもございます。

そういう点を踏まえまして、何点か質問をさせていただきます。実は、その前にお許しをいただきました、ちょっと余談になりますが、この法案に對しまして非常に関連深い出来事がありました。と申しますのは、私の地元で、どの地域でもそうだと思うのですが、交通遺児のチャリティーショーがござります。たまたま一週間前の日曜日に私の地元でそのチャリティーショー、交通遺児に對しますチャリティーショーがあったのですけれども、その中で、交通遺児のお子さんがこれまでの経験等を踏まえて作文を発表する機会がございました。中学生の女の子でしたけれども、ちょうど十年前にお父さんが踏切事故で亡くなった、そういう内容のお話でございました。

そのときの事故、踏切は恐らく、その内容ですと、無人踏切でなかつたかと思えます。現在ではその踏切は立派になっておりまして、事故もない、遮断機もある、そういうような改良された踏切になっておる。今思えば、その事故、その当時完全な踏切になっておればそのような事故が起きなかつたであろう、そういうような趣旨の作文でございました。

さらに、最後には、まだ全国にも幾つもの、何千カ所も危険な踏切があるから、できれば一日も早く、私どものような不幸な家庭にならないように、そういう踏切をつくってもらいたい、そういう趣旨の作文がありました。

ちょっと余談になりましたけれども、この法案に對しまして余りにもびびった作文でありましたので、御披露させていただいたわけでございます。それらを踏まえて何点か質問をさせていただきます。

まず最初ですけれども、先ほど長官また大臣からもお話がありましたけれども、これまで、この数年間、多少踏切事故が減っているというふうな説明がありましたけれども、現実にこの数年間の数字あるいはどのような踏切で事故が起きているのか、あるいは全体的な交通事故の踏切における割合、その数というものを教えていただき、それから、今回提案された法案に對します目的あるいは改正の必要性、これをできれば詳細に御説明をいただければと思えます。

○梅崎政府委員 お答え申し上げます。まず第一に、事故の状況でございますが、今一番新しい数字は平成六年度の数字でございますが、これと十年前を比較いたしますと、十年前、昭和五十九年度でございますけれども、運転事故件数は千六百六十九件ございまして、そのうち踏切の事故は九百二十件ございまして、これに對しまして、その五年後、昭和六十三年でございまして、運転事故件数は千四百六十八件、うち踏切事故件数が八百六十件でございます。

済みません、平成六年度の十年前は五十九年度でございます、その五年後で申し上げますと平成元年度でございますけれども、元年度で見ますと、運転事故件数が千四百七十九件で、うち踏切事故件数八百六十件というぐあいに、五年後を見ましても減っております。

それから、平成六年度で申し上げますと、運転事故件数は千七十三件で、うち踏切事故件数五百四十件という状況でございまして、逐次減少の傾向が見られるわけでございまして。

それから死傷者数、運転事故にかかわります死傷者数で見ましても、昭和五十九年度は、全体の運転事故の死傷者数が千三百三十二人、このうち踏切事故にかかわる死傷者数が五百三十九人でございます。これをやはり同様に五年後の元年度で見ますと、全体の死傷者数が千二百七十四人、うち踏切事故の死傷者数が五百六十人、これは五十九年度より若干上がっております。

ただ、平成六年度で見ますと、運転事故の死傷者数は八百五十八人で、そのうち踏切事故の死傷者数は三百七十人というぐあいに、これもなおおむねやはり減少の傾向にあるという状況でございます。

このような状況でございますが、このように減ってまいりました背景には、やはり今お願い申し上げております踏切道改良促進法による措置を初め、あるいは踏切道の統廃合であるとか、交通規制であるとか、踏切事故防止キャンペーンの実施などによりまして総合的な踏切事故防止総合対策の推進ということが大変寄与してきたものではないかと考えております。

私どもとしましては、これからも引き続きこのような施策の充実に努めてまいりたいと考えております。

○実川委員 いろいろと細かく説明をいただきましたけれども、今後いろいろなキャンペーンとかを張るといふことをお答えいただきましたけれども、きょうは大変もうらやましいので、これから春休みあるいは交通安全週間に入りますけれども、さらに万全たる態度で指導していただきたいと思います。

それから、二番目に入りたいと思えますけれども、本法案の改正に伴いまして、いわゆる省令で定める指定基準、これまで改正するかどうか、お伺いをしたいと思います。

すなわち、これまで続けておりました立体交差化、あるいは構造改良、保安設備の整備、指定基準、これは当然、見直すことによりましてより安全な踏切道にするというねらいがあると思うのですけれども、特にその中でも、これは大都市に近いところが多いのですけれども、警報時間が長い、いわゆるいらいらする、あかすの踏切と申しますけれども、これは各方面からいろいろなる形で陳情あるいは要望等があると思えます。これらを踏まえて、できれば詳細に説明をいただければ、このように思います。

○梅崎政府委員 ただいま御指摘ございましたとおり、踏切道改良促進法に基づく具体的な改良に關しましては、省令で基準を定めております。立体交差化と構造改良に關しましては、私ども運輸省と建設省の共同省令で定めるところになっておりますが、この立体交差化と構造改良に關する基準につきましては、従来の指定基準を踏襲いたしまして、今後ともこの改良の促進に努めていきたいと考えております。

それから、保安設備の整備にかかわる基準でございますが、これは運輸省令で定めております。この点に關しましては、現在まで踏切遮断機の整備を進めてまいりまして、平成六年度末で、全踏切の八割強に踏切遮断機が整備されている状況にございまして、しかしながら、ただいま先生御指摘ございましたとおり、列車ごとの踏切道におきまして警報時間の差を必要最小限にいたします踏切警報時間制御装置に關する規定を新たに整備いたしました。踏切遮断機つきのいわゆる第一種踏切道の質の向上を図っていくことをしたいと考えております。そういうことによりまして、警報時間が長いことによるいらいら感の防止をいたしまして、交通の円滑化に寄与していきたいと考えております。

それから、踏切保安設備の關係であと一点ございしますが、実際には、踏切道につきまして、保安設備を整備する場合、第一種化を行うというのがほとんどでございます。すなわち、自動遮断機つ

きの踏切道にするというのがほとんどでございます。自動遮断機ではなくて警報機だけを整備する踏切道といえますのは、すなわち第三種化でございますけれども、これは技術的に困難な場合に限られてはいる。このような状況にかんがみまして、今後は、原則といたしまして踏切遮断機の設置を義務づけるような基準の改正をしたいと考えております。

○実川委員 今立体交差化あるいは構造改良、保安設備、いろいろと改良の御説明をいただきましたけれども、この三点につきまして、恐らく費用がかさむ、これはもう当然ですけれども、私も、市町村長あるいは各県からいろいろと御要望をいただいております。

費用がかさむということは当然わかるのですけれども、その費用の分担ですけれども、いわゆる事業者あるいは道路管理者、また今申し上げました国、市町村、公共団体、いろいろな形であると思っております。また、運輸省と建設省の協定があると思っております。また、その実態、それについて、できれば詳しく説明をいただきたいと思っております。

○梅崎政府委員 ただいまの費用の負担の問題でございますが、踏切道の改良のうち立体交差化と構造改良に関する費用につきましては、鉄道事業者と道路管理者とが協議により負担割合を決めるというのが基本的な考え方でございます。

その負担割合でございますけれども、改良が必要となりました原因、それから地域の状況、鉄道事業者側の受益の範囲などの違いによりまして一概には決めがたいわけでございます。したがって、両者の協議によって個々の場合について負担割合を定めるというぐあいに基本的な考え方はなっております。

ただ、しかしながら、個々のケースにつきましてもその都度協議をすることでは多大の時間と労力を要するというところから、標準的な費用負担割合を算出したしましてある程度の安定性を確保

保した方が適切であるということから、各種の協定等が、鉄道事業者を監督する私も運輸省と道路事業者を管理する建設省の間で締結されているわけでございます。

それらの主なものとしたしましては、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定、いわゆる運連協定と申しておりますが、そういった協定、それから道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定、それから踏切道の拡幅に係る指針等々があるわけでございます。

その内容でございますけれども、踏切道改良の費用負担方式の内容につきましてごく大まかに申し上げますと、連続立体交差につきましては、既設の鉄道の場合は、鉄道事業者側の負担は五ないし一四％、道路管理者及び都市計画事業者の負担が九五ないし八六％、こうなっております。それから、踏切道を新しくつくる場合、踏切道が建設される場合でございますけれども、これは鉄道の事業者側の負担が一〇〇％でございます。

それから、単独立体交差の場合でございますけれども、既設の鉄道の場合でございますが、この場合は鉄道事業者の負担の割合は受益相当分ということでございます。その残余を道路管理者と都市計画事業者が負担をするということでございます。それから、踏切道を新しくつくる場合、この場合は鉄道事業者の負担割合は一〇〇％でございます。

それから、構造改良の場合でございますけれども、これは拡幅の原因者が負担をするという考え方でございます。さらに、保安設備でございますが、これにつきましては鉄道事業者が一〇〇％負担する、こういう考え方になっております。

○実川委員 さらに質問を続けさせていただきます。踏切道、いわゆる軌道と道路の関係について、ちょっと素朴な質問になると思いますが、踏切道というものは軌道を使って乗客を完全に、そして敏速に目的地に運ぶ、これが踏切道と思いま

す。そして、その鉄道を使わない人々、道路を使って、生活道、その利便性を図ろうとする、これが道路だと思います。

その両者、鉄道と道路が交錯するのがいわゆる踏切道だと思っております。踏切道事業者という立場からは、少しでも踏切をなくそうという形でこれまで進めてきた。そしてまた、その効果がないか、事故を少なくしている、効果が上がってきているか、と思うのですけれども、その一方で、地域の住民の皆さん、利便性といいますが、生活道路と申しますような、少しでも踏切を少なくしたい。ただ、そういうことでこれまで平行線をたどってきた。

そういう中で、今申し上げましたように、道路と鉄道が交錯するのが踏切道だと思っておりますけれども、ちょっと素朴な質問になりますけれども、道路の管理、主たる管理者、これは一体どちらにあるのか。県道ならば県、あるいは国道ならば建設省、このような形になるのですけれども、素朴な質問になりますけれども、一体どちらが主たる管理者になっているのか、ちょっと説明していただきたいと思っております。

○梅崎政府委員 ただいま先生御指摘のとおり、踏切道は鉄道と道路双方の効用を兼ねるものがございます。この道路法上の取り扱いには兼用工作物ということになっておまして、その管理につきましては関係者間の協議により定めるところでございます。

一般的に、踏切道におきましては鉄道が優先的に通行いたしておりますので、危険防止の措置もこれを講ずべき社会的責任は第一義的には鉄道事業者にあるというところから、通常のケースでは踏切道の管理は鉄道事業者となることが多いと思っております。

○実川委員 そうしますと、その主たる管理者と申すのはいわゆる鉄道事業者、そういうふうな理解してよろしいわけですね。

それでは、次の質問をさせていただきますけれども、道路、踏切道にしまして、先ほど申し上げましたように鉄道事業者、運輸省の立場からは、少しでも事故を減らそうということで、これまで統廃合を含めていろいろな形で進めてきたと思っております。その一方で、いわゆる地域の皆さんは、生活道とか利便性を含めてそういうことは困るということで、平行線をたどってきた。

そういう中で、今回恐らく建設省あるいは運輸省との協議の中で指針というものを協議してきておられると思います。その点について御説明をしていただきたいと思います。いわゆる対象となる踏切道の範囲、そしてこれまで両省で協議してきた経過、それらについて、できれば詳しくこの指針について御説明をいただきたいと思っております。

○梅崎政府委員 まず、踏切道改良促進法に基づきます措置にしましては、対象となる道路の範囲は道路法の道路であるというのがまず基本的な考え方でございます。そういうことで、道路法の道路と踏切道が交差する部分につきまして両省間でいろいろ協議をしながらその改善に努めてきたわけでございます。

ただいま先生の御指摘は踏切道の拡幅の問題であるかと思っておりますけれども、この問題につきましては、まだ大塚狭小の踏切道が数多く存在しているということから、私も、建設省とよく御相談いたしまして、本年一月に踏切道の拡幅に係る指針というものを定めたところでございます。この指針は、踏切道の拡幅の基本的な方針、それから関係者間の連絡・調整体制を定めるということによりまして、道路管理者が行います踏切道の拡幅の際に、鉄道事業者と道路管理者が行う協議の指針となるものでございまして、踏切道を含む道路の拡幅の計画がある場合、それから既に前後の道路が広がっております踏切道ととの間で幅員差が生じているような場合、このような踏切道につきまして早期に問題の解決を図るということを目的といたしております。

具体的には、近接踏切道の有無であるとかあるいは地域の状況等から統廃合が早期にできない狭小の踏切道に關しまして、二車線まで、すなわち片側一車線でございますが、二車線までの道路、それから歩道の整備等につきまして幅幅が行われるということにしております。

なお、幅幅に当たりましては、踏切道の安全性が低下しないように、踏切道の構造であるとかあるいは保安施設の補強などに配慮するということにいたしております。

それから、この中ではさらに、踏切道にかかわる円滑な調整を図るために運輸省と建設省の間で踏切道の調整連絡会議を設置するというようにいたしております。

このような措置を講ずることによりまして、狭小の踏切道の解消に一層努力してまいりたいと考えております。

○実川委員 大体説明はわかったのですけれども、これまでもいろいろと御説明いただいたわけなのですけれども、いすれにしても、まだ全国で相当数の危険な踏切があると思っております。

ここでちょっと素朴な質問になりますけれども、これから改良あるいは交差点の立体化というようなことを進めていく中で、恐らく全体的な踏切の中で将来当然立体交差化の進捗が一番安全なのですけれども、将来全体の何割ぐらい交差できるのか。

○橋本政府委員 建設省におきましては、道路整備の長期構想、こういうものを持っておりまして、これは二十一世紀の初頭までに達成しようとしていくわけでありまして、例えば幹線道路であります一般国道につきましてはすべて立体化をしていきたい。

それから都道府県道並びに市町村道の平面踏切につきましては、現在大体四割ぐらいが立体交差になっております。残る六割がまだ平面交差であります。しかし、市町村道にはたゞさんの平面踏切がありまして、これのすべてを立体化していくという事は、事業費の問題でも、あるいは土地

利用の問題から大変困難であります。都道府県道、市町村道についてはおおむね半分ぐらいは立体交差にしていきたいというような長期構想を持っております。

○実川委員 いろいろと御説明をいただきました。最後に質問をさせていただきます。

これまでいろいろと御説明の中で具体的に御説明いただいたのですけれども、この法はそもそも昭和三十六年に制定されたわけでありまして、昭和三十六年に六回の改正を経て今日に至っております。この法案、私も大変すばらしい法案だと思っておりますけれども、特に、このような期間を定めて緊急にそれ相当の効果を得るべく集中的に改良事業を促進する手法というものは、大変有効性を発揮する、このようにすばらしい法案だと思っております。

先ほど申し上げましたように、全面的に賛成なのですけれども、この手法というものを、私はでき得ればあらゆる交通安全、この踏切道だけではなくして交通安全施策にさらにこの思想を取り入れるならば、さらに国民の期待にこたえていくのではないかと、このように思っています。

この点につきまして、でき得れば大臣からお答えをいただきたいと思っております。

○亀井国務大臣 先ほど来いろいろお話もございました。本日に踏切事故は、一たび発生いたしました大変多くの死傷者を出すようなことになってしまふわけでありまして、今後とも引き続きこの踏切事故防止総合対策を着実に進めてまいりたい。

あわせて、今回この五カ年の延長とともに、平成八年二月十四日の交通対策本部決定の第六次踏切事故防止総合対策、あるいは先ほど総務庁長官からも御説明がありましたとおり、交通安全対策、この連携を緊密に持ちまして、その万全の対策と踏切事故防止総合対策を着実に進めてまいりたい、このように考えております。

○実川委員 今大臣から答弁をいただきましたけれども、この踏切事故、一たび起きますと大変な大きな事故になってまいります。そういうことも含めまして、さらにこの法というものを促進していただきたい、このように要望いたしまして、時間が参りましたので質問を終わりたいと思っております。ありがとうございました。

○日笠委員長 続きまして、山本孝史君。

○山本(孝)委員 新進党の山本孝史でございます。引き続きまして、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

まず、第五次踏切事故防止総合対策、平成三年二月十二日に交通対策本部決定でございますが、その達成状況を教えてください。

○梅崎政府委員 第五次の踏切事故防止総合対策で定められた措置につきましては……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

……(山本(孝)委員)達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……(孝)委員 達成状況を教えてください(と呼ぶ)は……

りかねないと思うのですが、そのところの御説明をお願いいたします。

○梅崎政府委員 ただいま先生御指摘のとおり、確かに踏切道改良促進法に基づく指定によらないで、その後、例えば鉄道で申し上げますと鉄道事業者が自主的に保安設備を整備する場合もございます。それから道路側では、踏切道に着目した指定ではなくて、道路の新設に伴いまして踏切道が除却されるという事ですか、あるいは立体交差化が行われるというようなケースもございまして、そのような事情から両方の間の数字には乖離があるのが実態でございます。

○山本(孝)委員 その連続立体交差ですけれども、促進法第三条第一項にうたわれておりますところの、運輸省並びに建設省令に定める基準に従いまして立体交差により改良を要することが必要と認められる踏切道というのは、現在JRと私鉄の別に見て何カ所ありますか。

○梅崎政府委員 先般策定された新しい踏切事故防止総合対策におきます数字で申し上げますと、立体交差化のうち踏切除却を伴うもの、この連続立体交差化につきましては、約三百キロメートル……

○山本(孝)委員 質問と答えが違う。第六次の内容を説明してくれと言っているのではなくて、第六次の計画を策定するに当たって多分前提になっていると思っておりますが、現状をお聞きしているのですね。

促進法第三条第一項がうたうところの運輸並びに建設省令に定める基準に従って立体交差により改良を要することが必要と今認めておられる踏切の数は、JR並びに私鉄それぞれ見て何カ所ありますか。

○橋本政府委員 立体交差の法定要件といたしましては、踏切の交通遮断量が一万台時……(山本(孝)委員)基準を聞いていますのじゃなくて、件数は何カ所ありますか(と呼ぶ)以上のごとでございまして、現在平面踏切が約三万三千カ所ございまして、この中からこの交通遮断量に該当する

と見込まれますものは、約三千百方所程度あるのではないかと推定しております。おおむね三千百方所程度あるのではないかと推定しております。

○山本(孝)委員 そうしますと、その三千百方所の基準を超える箇所についてできれば立体交差をしていきたいんだというふうに理解されると思うんですが、そうしますと、踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令第一条に定められております一日当たりの踏切交通遮断量が一万台時以上になると認められる踏切というのは、このうちの何方所になりますか。JR並びに私鉄別に答え

てくださいますか。JR並びに私鉄別に答えてください。

○橋本政府委員 今御説明いたしましたのが、その要件に該当する三千百方所でございます。

○山本(孝)委員 確認ですけれども、そうすると、その三千百方所は一日当たりの踏切交通遮断量が一万台時以上になっていると理解してよろしいんですか。

○橋本政府委員 そういうことでございます。

○山本(孝)委員 都市型の議員からしますと、先ほど実川先生もおっしゃっていましたが、いわゆるあかすの踏切というのがやはり気になります。地方に行きますと、結局、本数が少ないけれども交通量の多いところであればこの一万台時以上という基準を超えてしまう。すなわち、鉄道の遮断の時間と交通量との掛け合わせで、たくさん列車が通るところで交通量が少なくても一万台時を超えるでしょうし、列車の本数が極めて少ないけれども、一時間に一本ぐらしか通らないけれども交通量の多いところであれば、ここはかなりの数になるわけですね。

この三千百方所というのは、特徴的に見ると大体どういふふうな特徴を持っているのですか。例えば、都市に多いんですとか、あるいは地方都市に多いんですとか、どういったところがこの三千百方所の中に含まれているんですか。

○橋本政府委員 地域的にどのような偏りがあるかという点については、手元に資料がございませ

んが、例えば国道で約百方所、それから都道府県

道で約千方所、それから市町村道で約二千方所でございます。そういう意味から推定いたしますと、この市町村道あるいは都道府県道の大部分は、交通量の多い、いわゆる都市部にあるというふう

に推定できるのではないかと考えられます。

○山本(孝)委員 先ほどの御答弁で、国道については将来的にはこれを解消していきたい、立体交差によって解消したいということですね。今の御答弁で、国道百方所ぐらゐがこの立体交差の対象

になっているのだらうということになります。

連続立体交差の指定というのは、たしか年に三方所ぐらゐいしかなないように私記憶をしているのですけれども、この百方所の解消あるいは三千百方所の連続立体交差、既にそれぞれの省でお決

まっている基準を超えているもの解消というものについて、今のようペースでいきますとこれは何年かかっても解消しないんじゃないか。すな

わち、都市に住んでいる人間からすれば、あかすの踏切は解消しないんだと言われているようなもの

だというふうにも思うのですけれども、この立体交差の促進策をもっと検討すべきではないかというふう

に思うのです。

○橋本政府委員 第六次の新しい踏切道の改善計画におきまして、これは例えば連続立体ですと約千方所完成したい。これをやるために約千キロの

立体交差を完成したい。(山本(孝)委員)三百キロ

でしようと呼ぶ(三百キロ)の事業を実施して、うち百キロぐらゐは完成したい、こう考えております。この百キロの中には、踏切が約三百方所ぐらゐ想定

できます。

あるいは、単独立体としては、二百五十方所の事業を実施して約百六十方所の完成をしたい。

さらに、新設の立体交差におきましては、四百方所ぐらゐの事業を実施することにより、二百十

方所ぐらゐを完成したい、このように考えております。

これらを含めますと数百以上の数字になります。しかし、先ほど御説明しましたような三千百という数字に比べますとまだまだ足りませんの

で、これは今後とも事業の促進が必要と考えております。

○山本(孝)委員 できるだけその予算をつけていただきまして、この立体交差を進めていただきたいと思

います。

地元の協議が調わないと指定をしないということとですと、なかなかこれも進みませんので、建設省、運輸省が先頭に立って、ひとつ地方自治体と協力しながら進めていっていただきたいと思

います。

構造改良についてお尋ねをします。

同じくこの法律の第三条第一項が言っておりますところの、省令の定める基準に従って構造の改善により改良をすることが必要と認められる踏切道というのは、JR、私鉄別に見て今何方所あります

で、これは今後とも事業の促進が必要と考えてお

ります。

○山本(孝)委員 できるだけその予算をつけて

いただきまして、この立体交差を進めていただ

きたいと思

います。

地元の協議が調わないと指定をしないとい

うこととですと、なかなかこれも進みません

ので、建設省、運輸省が先頭に立って、ひとつ地方自治体と

協力しながら進めていっていただきたいと思

います。

構造改良についてお尋ねをします。

同じくこの法律の第三条第一項が言っております

ところの、省令の定める基準に従って構造の改

善により改良をすることが必要と認められる踏

切道というのは、JR、私鉄別に見て今何方所

○山本(孝)委員 では先ほどと同じ質問をします。

改良を必要とされる、すなわち保安設備を設けるべきだと認めておられる踏切は、今何カ所ありますか。

○梅崎政府委員 基準との関係につきましては今具体的な数字を持ち合わせておりませんが、私どもの目標値といたしましては、すなわち第六次の踏切事故防止総合対策の中でこれを解消していきたいと考えておられる目標値は約八百カ所でございます。

○山本(孝)委員 急に開かれることになったこの交通安全対策特別委員会ですので準備が整っていないということはおそらくわかるのですけれども、今回の法案を審議することの前提になる基本数字の一つではないかと私は思います。基本計画をお立てになっている、総合対策をお立てになっている前提の数字でもあるというふうに思っていますので、その数字を持ってごに審議に臨まれておられるということについて、私は非常に憤りを感じます。これでは審議が深まりません。そういう意味でも、しっかりと数字を持ってきておいていただきたいというふうに思います。

それで、質問を続けます。

今、先ほどから御説明をいたしておりました、四種の中で、道路法の道路、すなわち法の対象になるのは、二十カ所ぐらいあるだろうというふうに聞いておりますけれども、この数字でよろしいですか。——では、その数字も後で教えてください。

この保安設備の整備に関する運輸省令の第二条によりますと、踏切警報機または踏切遮断機の設置を行う踏切道は、この促進法が改正された後これまでもおりにこの省令をとりなすものと、本年四月一日以降の日を含む三年間において三回以上または本年四月一日以降の日を含む一年間において二回以上の事故が発生し、かつ、踏切警報機または踏切遮断機の設置によって事故の防止に効果があると認められる踏切道は、この法案に基づいて

保安設備の整備をしていこうというふうに読めるのですね。

すなわち、改正法ができてからこれから先事故が起きれば変えていくというようなこの省令のつくり方というのは、いかにも人命を軽視していると思いませんか。これまでの状況の中で、むしろ、過去一年間において一回あったとか、あるいはその前も振り返ってみて十年間の間に二回あったとかというふうに、これまでを見て事故が多いからこはやはり早急につけなければいけないんだという考え方はわかりませんが、これからは先、ことしのうちに二回、これから三年間の間に三回起きたら踏切道を直しましょうなんていう考え方は、この考え方は極めて人命を軽視している省令のつくり方だということに私は思いますけれども、その点についての御答弁をお願いします。

○梅崎政府委員 これは、できるだけ新しい期間までとるという考え方で、最近の時点までとるということと規定しておるわけでございまして、一番新しい時点まで含めまして三年間で三回または一年間で二回以上事故が発生したのものについては措置をするということとございまして、先生御指摘のこれから先のことを言っているわけではございません。

○山本(孝)委員 よくある話なんですけれども、事故が起きないと踏切の整備ができませんというものが、交通通児家庭のお母さん方からも時々聞く話なんです。前もあそこで事故があったじゃないか、なかなか警報機をつけてくれないな。それはさっきの実川先生の御指摘もあるとおりの話であって、そもそもにおいて四種踏切をなくしていくという方向を基本的にをお持ちであるならば、たとえ一度でも事故が起きたら、やはりそれは必然的に事故が起きていくということなんです。先でこういう踏切警報機もしくは踏切遮断機の設置を行うべきであるというふうに私は思うのですけれども、いかがでしょうか。

○梅崎政府委員 当然のことながら、事故が起きるところは優先的にやるということと、こういふ基準を設けておられますし、それから、そのほかにも、一定の基準のもとに保安設備の整備を進めていくということをお願いしております。

先ほどもお答え申し上げましたとおり、第四種踏切につきましては、できるだけ統廃合でなくすか、あるいはこれからは自動遮断機が設置される第一種の踏切化を図っていき、このように私も考えております。

○山本(孝)委員 昨年の四月の十八日に、横浜の戸塚区のJ.Rの戸塚の踏切、これは一種の踏切ですけれども、そこで足の不自由な方がその踏切を渡り切れずに、すなわち横断中に電車が来てはねられて死亡するという事件がありました。健康者の歩行の三倍ぐらいの時間がかかる、足が不自由なので歩き方だったというふうに言われております。この踏切は、平成五年二月まで警手がいたけれども、自動化で廃止になったという踏切であります。

この一種の踏切で、昔は警手がいられた踏切が多かったように思うんですが、今警手のおられる踏切というのは何カ所ぐらいあるんでしょうか。こういうふうに渡り切るのに時間がかかる踏切、渡るのに長い踏切というところには、状況をお察して警手を置くように指導すべきではないかというふうに思うんですけれども、その点はどういうふうにお考えでしょうか。

○梅崎政府委員 警手の配置につきましては、自動遮断機の整備を進めていくということで、傾向といたしましては少なくなっていくということであらうかと理解しております。ただ、その中におきましても、個々の踏切道の状況を考えまして事業者の方で警手を置かなければ安全を図れないとか、そういったものにつきましては現在もお警手を残してその安全の確保を図っているところがございます。

こちら辺につきましては、それぞれ個々のケースに応じまして具体的に判断をしていく必要があるのかと考えております。

○山本(孝)委員 これからいわゆる高齢社会を迎えてきますね。障害者の方たちも外出する機会がどんどんふえてくると思うんです。立体交差をするというのは、なかなか財政的な面もあって難しいというふうに思うんです。人間の習性として、踏切に入ってしまったら途中で警報が鳴り始めてもへ戻るというのではなくて、やはり早く渡り切ってしまうという感覚で前へ前へと行くと思うんです。もちろん、五十秒前にこの踏切も警報機が鳴るといふ形になっているのですけれども、なかなか難しい状況があるのではないかと。

すなわち、身体障害者あるいはいわゆる交通弱者と言われている方たちがこの踏切の中で事故に遭う可能性というのは、これから先もふえていくと思うんです。そのときに、警手さんというのは大変に重い責任を持たされていきますから、なかなか事業者としても配置が難しいのだからというふうに推測はいたしますけれども、やはり人間の目で見てその安全を確認せざるを得ないという状況というのがあると思うんです。そのところを強力に鉄道事業者に対して指導をしていただきたいなというふうに思いますけれども、もう一度お願いいたします。

○梅崎政府委員 この問題につきましては、やはり個々の具体的なケースにつきまして判断をしていく必要があるかと思っております。

今後とも地域の実情等を十分踏まえながら対処していきたいと考えております。

○山本(孝)委員 もう一つのお話として、都道府県踏切道改善促進協議会というのが南海電鉄の事故をきっかけに設置をされているようでありまして、どのようになっているのかなというふうにも思いますが、住民ですとか、あるいは実際に車両の運転に当たっておられる運転手さんたちの声をよく集めていただいて、付近の住民が事故が起きやすい踏切というのを一番知っているわけですから、この改良促進法の対象になるのは道路法の道路だけですから、いわゆる私道に当たっている部分はこの法案の対象にはなっていない

○山本(孝)委員 これからいわゆる高齢社会を迎えてきますね。障害者の方たちも外出する機会がどんどんふえてくると思うんです。立体交差をするというのは、なかなか財政的な面もあって難しいというふうに思うんです。人間の習性として、踏切に入ってしまったら途中で警報が鳴り始めてもへ戻るというのではなくて、やはり早く渡り切ってしまうという感覚で前へ前へと行くと思うんです。もちろん、五十秒前にこの踏切も警報機が鳴るといふ形になっているのですけれども、なかなか難しい状況があるのではないかと。

すなわち、身体障害者あるいはいわゆる交通弱者と言われている方たちがこの踏切の中で事故に遭う可能性というのは、これから先もふえていくと思うんです。そのときに、警手さんというのは大変に重い責任を持たされていきますから、なかなか事業者としても配置が難しいのだからというふうに推測はいたしますけれども、やはり人間の目で見てその安全を確認せざるを得ないという状況というのがあると思うんです。そのところを強力に鉄道事業者に対して指導をしていただきたいなというふうに思いますけれども、もう一度お願いいたします。

○梅崎政府委員 この問題につきましては、やはり個々の具体的なケースにつきまして判断をしていく必要があるかと思っております。

今後とも地域の実情等を十分踏まえながら対処していきたいと考えております。

○山本(孝)委員 もう一つのお話として、都道府県踏切道改善促進協議会というのが南海電鉄の事故をきっかけに設置をされているようでありまして、どのようになっているのかなというふうにも思いますが、住民ですとか、あるいは実際に車両の運転に当たっておられる運転手さんたちの声をよく集めていただいて、付近の住民が事故が起きやすい踏切というのを一番知っているわけですから、この改良促進法の対象になるのは道路法の道路だけですから、いわゆる私道に当たっている部分はこの法案の対象にはなっていない

でしようし、しかしながら、踏切としては立派に機能を果たしているという踏切もあるわけで、そういうところでの事故も決して少なくはないと思うんですね。しっかりともう一度全体的な見直しをしていただきたいというふうに思います。

基本的には、私も法案には賛成でございますけれども、申し上げておきますように、省令全体ももう一度見直しをしていただきたいし、法案がしっかりと機能するような形で運用をしていただきたいというふうに思います。

それで、法案審議と離れて、一点だけぜひお話をさせていただきたいと思っております。

井野室長も今回御転任をされることになりましたけれども、毎回のこの委員会でお話をさせていただいておりますが、もとの交通安全対策室長の宮崎さんが新しい理事長になられてからいろいろと問題が起きていますということを申し上げておきます。

交通安全児が減り、そういう中で育英会そのものの業務も減っている、働いておられる方の数も減っているという中で、その事務室の隣のテナントにわざわざ別のフロアにお金を出して移っていただいで、そして育英会の事務室を拡大して理事長室を設けるというような動きがあるけれども、これはおかしいのではないかとということをお前委員会ででも申し上げました。

井野室長は、宮崎さんの手腕は高く評価しておりますところでございますという御答弁をされておられますけれども、最終的に理事長室らしきものができまして、隣のテナントには別のフロアに移っていただいで事務室が大きくなりました。さすがに理事長室というプレートはかかっておりませんが、宮崎理事長が来られるときにはお花が生けられて理事長室然としているというふうな話も聞いております。

今回御転任をされるので、ぜひこの育英会の業務の、本当に交通安全児のためになる業務がされるように、今後ともぜひ御後任の方が御指導いただ

けるようにお話をさせていただきたいというふうに強く思います。

もし何かお答えをいただけるのでしたら、お答えをいただいても結構でございます。

○井野政府委員 理事長室の件であります。これにつきまして先般説明を求めたところ、隣の部屋に移ったけれども、かえって以前よりは狭い面積だということに私は聞いております。

それから、育英会の指導につきましては、育英会は審附行為に沿って適正に運営されるよう私も期待しているところでございます。

○山本(孝)委員 前の部屋よりも狭くなったということは、前も理事長室があつて、今回も狭くなったけれども理事長室ができたという御認識というふうな今の御答弁は受け取れますけれども、そう受け取ってよろしいのですか。

○井野政府委員 前の部屋はもとと会議室を理事長室にしたものでございまして、今回移った後はもとの会議室にするというふうには私は聞いております。

○山本(孝)委員 時間ですので終わりますけれども、しっかりとした指導をしていただきたいというふうな思います。

きょうは中西大臣おられませんので、総務庁長官おられませんからお話しできませんけれども、総務庁長官はこの間の御答弁では、しっかりと調査をした上でまた検討させていただきたい。調査はしていただいたのでしょいか。

○井野政府委員 現在、いろいろ調査をしているところでございます。

○山本(孝)委員 調査をされている今の御答弁であるというふうには私は理解をさせていただきませうけれども、そうであるならば、これまでのこの委員会の中でたびたび指摘をさせていただいている、官僚の天下り体質で、しかも後輩は先輩のOBの指導ができないという状況は全く変わっていないというふうには私に思いますので、今後とも御後任の室長にも厳しく指導をさせていただきたい

い、御指摘をさせていただきたいというふうに思います。

○日笠委員長 藤田スミさん。

○藤田委員 私、最初に、踏切の問題について二つお伺いをいたします。

先ほどからも出ておりますが、踏切道改良促進法に基づいて踏切道の改良が進められております。ところが、踏切道の拡幅を行う場合には統廃合して踏切の除却をするとの基本方針があるために、ある踏切を拡張しようとするとの踏切を廃止せよ、こういうことになるわけです。しかし、そうすると、拡幅される踏切はいいのですが、廃止される方の踏切の近くの住民は大変不便になるということ、なかなか話がまとまっていかなることになるわけでありまして。

また、一九九一年の鉄道事業に関する行政監察でも、踏切道の幅員が道路幅よりも狭いものが見られるという中で、「踏切における事故防止に有効な対策の実施」を求めているところであります。

この点については、私も運輸省にこれまで地元問題で改善をお願いをしたことがございますが、とにかく、去る一月三十日に運輸省は踏切道拡幅に係る協議についての指針というものを発表されました。この際、その目的とそれから対象、基本方針をまず聞かせていただきたいと思っております。

○藤田委員 従来、踏切道の改良に当たっては、できましたら隣接する踏切が廃止されたいとして踏切の数が減っていくという考え方をものと、御指摘のような除却が伴わなければなかなか進まないという面があったことは否定できない事実だろうと私も考えております。

その結果、やはりいろいろな問題が出てまいりました。道路は、すなわち接しております道路の方は広いけれども踏切の方は狭いということで、かえって事故のもとになるという御指摘も多々受

けているところでございまして、そういうところから、ただいま先生御指摘のとおり、この一月三十日に運輸省と建設省で踏切道の拡幅に係る指針というものをまとめたわけでございます。

この目的でございますが、これは、踏切道拡幅の基本的な方針、それから関係者間の連絡・調整体制を定めるということによりまして、道路管理者が行う踏切道の拡幅の際に鉄道事業者と道路管理者が行う協議の指針となるものでありまして、踏切道を含む道路の拡幅計画がある場合、それから既に前後の道路と幅員差が生じている踏切道につきましても早期に問題の解決を図るということを目的といたしております。

それから、基本的な方針でございますけれども、道路交通の円滑化あるいは踏切事故の防止という観点から、立体交差化、統廃合等によって除却に努めるべきであるけれども、しかしながら、近接、近隣の踏切道の有無であるとかあるいは地域の状況などから統廃合が早期に実施できない場合は、「当面、以下のものに限り踏切道の拡幅を行うことができる」という考え方に立っております。まず一つは、踏切道に歩道がないか、または歩道が狭小な場合の歩道整備、二つ目は、標準の幅員で二車線、すなわち片側一車線でございますが、これまでの道路の拡幅、三番目に、立体交差化の工事施行協定が結ばれている場合で、そのような場合の一次的な道路の拡幅、こういうたものにつきましても取り上げていくことにいたしております。

○藤田委員 そうすると、この、きょういただいた交通対策本部が決定された踏切事故防止総合対策、ここにあります「踏切道の統廃合の促進」、この中身、要するに「構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外の踏切道についても、整理統合を促進するものとする」ということとどういうふうにとらえていけばいいのかなと。

ものとす。という、この三つの条件というものが満たされていけば、総合対策に示されているこのことは、つまり、ここの指針の方が優先されて協議をしていけばいい、こういうことでございませうか。

○梅崎政府委員 まず踏切道の総合的な事故防止計画がありまして、それを実施するために、今私どもから御説明しておりますこの指針に基づいて具体的な施策なり今後の協議を進めていく、このように御理解いただければと存じます。

○藤田委員 まず計画があつて、それは今後の新たな計画も含めて計画があつて、こういうことですね。つまり、今まで抑制されてきたために、もう計画を取り消して我慢してきたところがあるわけですね。そういうところも含めてというふうな解釈していいわけですね。

○梅崎政府委員 先ほども御答弁申し上げましたとおり、今までやもすれば統合ということが伴わなければならぬということがございました。したがって、その点、私どもは反省いたしまして、今後、今申し上げましたような形で、統合が行われなくてもやめていくということになっております。したがって、そういう目で今後全国の実態も見まして調査をした上で指定をしていきたいと考えております。

○藤田委員 わかりました。その次の問題は、踏切道の問題であります。踏切道での安全確保には、遮断機だとか警報機などの保安設備が重要であります。さらには、何らかの理由で踏切内に入った車や歩行者を早く感知して、必要な場合には列車をとめるなどの対応も必要であります。そのための装置の一つとして、踏切の障害物検知装置の設置が進められていると思ひます。

そこでお伺いをいたしますが、関西の大手民鉄、JR西日本の踏切道の状況、踏切障害物検知装置の設置状況はどうなっているのか、お示しをください。

○梅崎政府委員 踏切障害物検知装置の設置状況でございますが、関西の私鉄各社別に申し上げますと、これは平成六年度末の数字でございませうけれども、近畿日本鉄道、これが六百十九、これは障害物検知装置が設置されている踏切道の数でございます。近畿が六百十九、南海電鉄が百九十八、京阪電鉄が百二十五、阪急電鉄が二百三十四、阪神電鉄が四百四十四となっております。それから、JR西日本は千二百六十六となっております。

○藤田委員 箇所数でおっしゃったわけですが、JR西日本、近畿で絞りますと、割合は三一・三％、近畿は四一・四％、京阪は五一・四％、南海は五一・七％、阪神は七五・六％、阪急は八一％というふうな、障害物検知装置の設置状況で鉄道各社のアンバランスがあり過ぎるのではないかと。特にJRの中では、JR西日本の設置率も実は大変低いものであります。また、近畿管内のJR西日本は、今言いましたように近畿管内では三一・三％で、これは大手民鉄のどこと比べてもやはり低いわけでありませう。

これは、設置率をやはり高めていくという方向で指導を強めていただかなければなりません、いかがでしょうか。

○亀井国務大臣 若干大手民鉄は大都市に路線が多くある、こういうようなことから必然的に交通量、また、多くの危険度、こういう点から踏切が抱えておるその踏切障害物検知装置、こういうものも設置をしておる一面があるかと思ひます。

しかし、安全の確保、こういう観点から、これはもう基本的な輸送の使命でもございませう、引き続き、そのような危険度の高いものに順次整備をしていくような指導をしてみたい、このように考えております。

○藤田委員 それでは次に、これは大臣にお伺いをしたいと思ひますが、大臣がお決めたことでもありますが、関空の全体構想というものがいよいよ打ち出されるといふことになっているところでありませう。

ところが、この問題で、同じように所管である鉄道事業で、空と陸地、こういうことになるわけですが、今関空へ入っていく列車はJRの阪和線とそれから南海本線、二つが特急で関空に入るといふ列車を走らせております。これが、関空開港以来、泉州の住民にとっては大変な迷惑がかかっているわけでありませう。

私は、この委員会でもしばしば言ってきましたけれども、とにかく、さっきからあかす踏切の話が出ておりますが、列車本数がふえ、特急がふえまして、あかす踏切という問題が深刻な問題になってまいります。南北に鉄道が二本、したがって東西の分断が二カ所出てくるわけでありませうから、これまでも交通渋滞大変あつたわけですが、もういよいよ大変。これでどうして全体構想の話だけが見切り発車で進んでいくことになるのか。どうしても、やはりこの地域のそうした町づくり、しかも、その既存の住民の迷惑という問題について、これは解決を図っていただかなければならぬわけでありませう。

南海本線の方は大阪市内からずと堺の南部のところまで大体立体交差が進んでまいりましたけれども、それから以降はなかなか、一部分を除いて進んでいない。いわんや、JR阪和線に至るや、大阪市内も含めて全線高架化が大変おくれっております。そのために特に問題が多くなつていっておりますが、このところの立体交差の問題について、私は、本当に特段の配慮をもって進めていかなければ、全体構想だなんて言われても、本当に地域の者にとっては一体この問題はどうか考えているのだということになるわけでありませう。もう一つ、騒音、振動の問題がございませうが、まづ、立体交差の問題から御答弁を求めたいと思ひます。

○梅崎政府委員 確かに、御指摘のとおり、南海本線と比べてJR阪和線につきましては、立体交差化、比較いたしますと少のうございませう。この問題につきましては、私どもも、踏切事故の防止あるいは交通の円滑化、それから立体交差

化自体が都市の一体的発展などに資するものでございませうので、列車本数あるいは踏切道の自動車交通量あるいは市街化の状況等に依りまして今後とも適切に対処していきたいと考えております。

○藤田委員 一つだけ聞いておきますが、高架化するに、連続立体を進めていくに、何か町づくりの上で条件がございませうか。

○橋本政府委員 町づくりの観点から特に要件、条件というものはございませうが、一般的に市街地の中で整備されますので、都市計画決定をしてやっていくという手順を踏んでおります。

○藤田委員 それは、都市計画決定はいわゆる一般的にということと特別の条件はないというふうにお聞かせをいただきました。

それでは、私は、南海本線の、特に私がここに持っておりますのは、羽衣浜寺沿線の生活環境を守る会ということと、鉄道公害の問題について大阪府に向けた陳情書を持っておりませうので、ひとここで大臣に聞いていただきたい。

これを私は拾い読みをいたしますが、「私たち南海電鉄沿線住民一同は、のべつ鉄道騒音、振動公害に悩まされております。また、関西国際空港の開港にともない、今までの以上の公害にさらされる様になり、精神的に苦痛となつてきています。この頃です。南海電鉄が乗り入れてくる関西国際空港は、世界に類を見ない海上埋立工法により、大阪湾沖合五・五KMに環境に配慮した、公害のない空港と言ふ理念で、建設許可された空港でありませう。当然、アクセス鉄道や道路は、この理念に基づいて建設改修もされた事と考えております。しかし、南海電鉄沿線では、特急サザン運行等に伴う騒音、振動により被害が著しく、早急な対策を要求する声が沿線住民より高まっていた所に、今回運行の空港アクセス特急ラピート。が入りました。騒音、振動、更に過密ダイヤ等による公害限界を大きくこえております。」

「関西国際空港の全体構想が進み、今後さらに鉄道輸送の増強が懸念され騒音、振動が増大すると思われませう。」

鉄道事業に責任を持つ省として、JR阪和線と競合しながら一分二分の短縮に血道を上げる、住民に迷惑を押しつけるこの南海電鉄のやり方に対して運輸省は指導をお願いしたい、こういうことで指導を求めているわけでありませう。

環境庁は、このほど、昼間は六十デシベル、夜は五十五デシベルというふうに一定の基準を示しました。もちろんこれは新設される鉄道に對してですが、これはやはり一定の基準が出たと思うのです。ところが、夜の十時五十分ぐらいに走る列車でも百二デシベルですから、五十五デシベルでというその基準のほとんど倍です。もうそれこそ本当に大変な問題があるというふうに考えるわけです。

ぜひ私は、大臣のお力でひとつこの問題をもっと解決するようにお力添えをいただきたいと思っております。

○亀井国務大臣 今御指摘がございました。いろいろ調査をし、適切に對処していくようにいたしたい、このように考えております。

○藤田委員 時間が参りましたので、これで終わります。

○日笠委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○日笠委員長 これより討論に入るのであります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案について採決いたします。

〔賛成者起立〕

○日笠委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○日笠委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○日笠委員長 この際、暫時休憩いたします。
午前十一時四十六分休憩

〔休憩後は會議を開くに至らなかつた〕

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案

踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十五号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項及び第二項中「平成三年度」を「平成八年度」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、平成八年四月一日から施行する。

(経過措置)

2 この法律の施行前にした改正前の第三条第一項又は第二項の規定による踏切道の指定は、改正後の同条第一項又は第二項の規定に基づいてしたものとなす。

理由

最近における踏切事故の発生状況等にかんがみ、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与するため、引き続き平成八年度以降五箇年間に於いて踏切道の改良を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。