

梅田春実君の出席を求め、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〕
○橋委員長 御異議なしと認めます。よつて、そ

のように決しました。

○橋委員長 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。三日月大造君。

○三日月委員 おはようございます。民主党の三

日月大造です。

議題となりました都市鉄道等利便増進法案の質

疑に臨んでまいりたいと思います。

時間がありませんので、早速質問の方に入らせ

ていただきたいと思うんですけれども、この法案

のポイントは、御案内とのおり、既存の、今ある

が、都市鉄道の速達性を向上したり、また交通

結節機能を高度化することによって、都市鉄道の

利便を高めていこう、第二種鉄道事業者である營

業主体と第三種鉄道事業者としての整備主体、

言つてみれば上下分離方式を導入しながら、受け

る利益の範囲内、受益の範囲内で使用料を設定し

て、整備コスト、費用負担リスクを分散しながら、

なかなか進まない、踏み切れない投資整備を促進

していこうというものです。

私自身、この間、相模鉄道株式会社を初め事業

者の皆様方にヒアリング等を行いました。非常に

期待も注目も高い法案であります。しかしながら、理念はわかるし期待もあるだけれども、内容等についてまだまだ不明な点もあるし、どのよ

うな運用が行われるかという懸念も一部であるの

も事実でございます。理念や制度の枠組みがより

理解され、ひいては、せつかくつくった法案が正

しく活用される、可決の晩には正しく活用される

ことに資する質疑を同僚委員ともども行ってまい

りたいと思っています。

まず早速、大臣にお伺いをしたいと思うんです

けれども、この都市鉄道インフラに対する現状認

識、そして、これは非常に理念的な話になるんですかねでも、都市鉄道における利便というものは、一体何だろうか、また、国として都市鉄道のあるべき姿、目指すべき姿についてどのようにお考えですかね、恐らく法案の第三条の基本方針といったものに盛り込まれてくるんだろうと思われますけれども、現時点のお考え、御認識についてお伺いをしたいと思います。

○北側國務大臣 今、委員の方から、冒頭、今回この法案のポイントを非常に簡明にお話をしていただきました。もうすべてそこに含まれておると思えますが、昔に比べますと都市の鉄道のネットワークというのは相当整備されてきたというふうに思います。ネットワークそのものは、ほんとうに上がってきたというふうに思うわけでございます。

しかしながら、利用者の立場に立つて考えますと、路線間の接続が不十分であるため、遠い乗りかえ駅から目的地に行かないといけないだとか、朝のラッシュ時に列車が込んでおりますのでのろのろ運転になることが多いだとか、それから、首都圏なんかは特にそうだと思うんですが、乗りかえ乗りかえで目的地まで到達されるんではけれども、その乗りかえ駅における乗りかえが非常に不便である、もつと円滑な移動ができるのか、そこには確かに上下分離方式を導入しながら、受けた整備を進めていくことは非常に重要なことであるというふうに考えております。

○三日月委員 ありがとうございます。ぜひ、その旧の省庁の垣根を超えた駅や鉄道を活用したまちづくりといったものを積極的に進めてもらいたいと思います。

今おっしゃった都市、ここでは三大都市圏を想定されてのことだと思います。都市におけるいわゆる鉄道に対する設備投資、輸送改善等々については、これまでもやってこられなかつたわけではなくたんですね。民鉄においても、非常に厳しい経営環境の中、また、数年は輸送人員が伸び悩む中、設備投資も何とか捻出してやってきていました。しかし、ここ数年は連続して減少もしてきていました。関東は何か、昨年、若干輸送人員の減少に歯止めをかけていますけれども、関西の方は依然として低落傾向にあるという現状も見ながります。ですから、従来のストック、既存のストックはそれ相当に大きくなっています。関東は何か、昨年、若干輸送人員の減少に歯止めをかけていますけれども、関西の方は依然として低落傾向にあるという現状も見ながります。ますます高齢社会になつてくる中で、従来のように鉄道需要がどんどんどんどん伸びてくるという時代では多分ないんだろう。むしろ鉄道需要は頭打ちになつて、これから鉄道事業者の方々の投資というものはそう期待できない。むしろ抑制基調になつていかざるを得ないという中で、今、先ほど申し上げたような整備をどう進めているのかということを考えたときに、先ほど冒頭で委員もおっしゃいました違つた方式の整備方式というものを今回提案させていただいているところです。

千葉県の東葉高速鉄道では、平成八年四月に開業しました。平成十五年度には輸送人員が四千六十九万人と、非常に多くの人々に御利用をいただいている鉄道になっています。営業収益は百三十八億円、営業利益は四十億円と黒字なんですが、それをしたために、金利負担だけで七十八億円の負担となつてしまつて、結果、経常損失が約四十億円ということになつています。今や五百二十億円もの債務超過という、第三セクターでも有数の鉄道会社になつてしまつています。

そういう意味で、これまで行つてきましたこう

具体的には、既存ストックを活用しつつ、営業と整備の主体というものを分離した上で、営業主体、これは鉄道事業者でございますが、営業主体は初期投資を伴わず、受益に応じて算定される施設使用料を支払つて整備リスクを負わない、こういう形の整備方式、いわば受益活用型の上下分離方式を活用してはどうかという提案を今回の法案

の中できさせていただき、なおかつ、予算上また税率制上の措置も鉄道整備主体に対してできるようなら、そういう法案の中身にさせていただいているところでございます。

○三日月委員 思いや理念はよくわかりました。

ただ、大臣が今御答弁の中でおつしやいました、鉄道の需要は頭打ちだ、これからはむしろ減っていくんじゃないかというような御見解がありましたけれども、むしろそういう需要も政策的に誘導してふやしていくといった観点も必要だと思いますし、鉄道という輸送そのものは、この環境重視の時代にあって非常にそういった観点での取り組みが求められていると私は思いますので、ぜひ、需要が頭打ちだから投資もなかなか進まないなという御認識だけは改めていただきたいと思います。

そういう一つの観点からも、予算の面で、今回平成十七年度の予算額は六億二千六百万円と、非常に大きな目標を立てられている割には他のものに比べてちょっと小さい額だなと思いました。ぜひこのあたり、中長期的な観点で、今回は相鉄さんとJR東日本さんとの短絡線、また阪神三宮駅周辺の駅整備といったことが挙げられて、その調査費としての計上だというふうに伺っておりますけれども、今後の事業予定はどのようなものを想定されているのかということ、これからどんどん今おっしゃった上下分離方式の国の補助、予算補助をやつしていくに当たってはそれなりの予算額を確保していく必要があると思うんですけれども、確保すべき予算規模についてどのようにお考えなのか、お答えをいただきたいと思います。

○梅田政府参考人 今先生のおつしやいました予算の話でございますが、今年度、十七年度は御指摘のようなところを想定しておるものですから、しかも初年度でございますので、鉄道整備というのは初年度は比較的少額で済むという性格のものでございますから、御指摘のようないいわゆる受益の受益といふものは一体何だろうか、何を想定されているのかということと、この受益、非常に計算が難しいと思うんですね。使用料を決める上で

ものがあり得るのかということでござりますが、具体的には、いろいろなプロジェクトの名前はそれを関係者で検討されている段階でございます。いろいろな構想あるいは提案があるというような段階でございますが、まだ十分に熟度が高まつておりますので今回は盛り込みませんでしょふうに考えております。

国土交通省としては、そういうことで、今後、じゃ、次年度以降どうやって予算を確保するんだということをございますが、出てまいります新たなプロジェクト等を踏まえながら、これが真にこの法律に適したものであれば、できるだけ積極的に進めてまいりたいと思います。予算の確保につきましては、これは毎年毎年の制度でございます。

そこで、我々としては、最大限努力して確保するよう努めてまいりたいというふうに考えております。

○三日月委員 済みません、何かわかつたような

わかつていないうな御答弁だったと思うんですけども、それらしいしか言えないのかなという

思ひもいたします。

ただ、いろいろなところでプロジェクトも計画をされていて、また短絡線や駅前整備、ニーズもあるんだと。

しかし、これはここから若干各論に入つてきたいと思うんですけども、今回つくった枠組み、営業主体が整備主体に支払う使用料といった

もので、事業者が自前で負担をする設備投資コス

ト、リスクを分散させよう、こういうことは一定理解をするものであるんですけども、この使用

料は「当該整備に要する費用を基準とし、当該営業により受けける利益を勘案して決定される」と二

条の七項、八項に記されています。

したがいまして、例えば今相鉄線とJRの直通

Rの短絡施設を使う事業者において、それぞれの需要がどのくらい伸びるか、その結果どのくらい

収入がふえるか、コストがふえるか、こういうも

のを算定しながらやっていく、その差を見て受益を確定していくというようになります。

それから、駅の施設の利用円滑化事業でござ

の受益の算定方法はどのような方法を用いられるのか。

また、これは二つの事業がありまして、速達性向上事業というものと、交通結節機能の高度化の中の円滑化事業ですね、移動円滑化事業。この二つがあるんですけども、速達性の場合は、上を走る、上物を走る鉄道にどれだけお客様が乗つていらっしゃるかということで、短絡線を整備したことによる受ける利益というものは算定が比較的容易だと思つんすけれども、円滑化事業、駅の方の事業は、不特定多数の方が駅を往来されますので、その高度化を行つたことによるいわゆる受益、ふえたことによる利益というものが特定困難だと思うんです。そのあたりの算定方法について教えてください。

○梅田政府参考人 受益の算定の方法でござります。まず、先生御指摘のように、これはいわゆる線物と言われる速達性の向上事業、それから駅事務と言つた方がござりますが、交通結節点の機能高度化の事業がござります。これは円滑化事業ということもござります。

まず、受益でございますが、これは、整備をした場合と整備をしなかつた場合につきまして、ある一定の仮定を置きます。運行形態等を想定いたしまして、需要予測を行います。その需要予測をいたしまして、整備をしたときの収入と支出の差、それから整備をしなかつたときの収入と支出の差、これの差分、これを受益として考えるわけでございます。

○三日月委員 今御答弁いただいたとおり、非常に人の移動も、この短絡線や駅の整備をやつたところによる人の移動の上昇、増加、そしてまたそこから受け取る利益といふのは算定が難しいんですね、特定も難しいんですね。ただ、さまざまなから受け取る方も、それぞれ収支は厳しいですか、しっかりと算定していただけるものというふうに期待しております。

実際の額につきましては、事業費、施設の使用料、それから受益がどのくらいになるか、受益の範囲内で施設使用料を払うというようなことになりますけれども、条件設定を含めまして、これは主体間で協議を通じて具体的に決定されていくことになると思いますので、払う方もそれから受け取る方も、それぞれ収支は厳しいですか、しっかりと算定していただけるものというふうに期待しております。

実際の額につきましては、事業費、施設の使用料、それから受益がどのくらいになるか、受益の範囲内で施設使用料を払うというようなことになりますけれども、条件設定を含めまして、これは主体間で協議を通じて具体的に決定されていくことになると思いますので、払う方もそれから受け取る方も、それぞれ収支は厳しいですか、しっかりと算定していただけるものというふうに期待しております。

はありますかという御指摘だと思いますけれども、今回対象としておりますよう阪神の三宮駅につきましては、現在改札口は一ヵ所しかございません。したがいまして、もう一ヵ所改札口もつくりますし、その結果、人の流れはかなり変わります。それから、今回の阪神の場合は特にそうでございまして、もう一ヵ所改札口もつくります。ですが、神戸空港の開港なども目前に迫つている状況でございます。

そういうようなこともございまして、各駅ごとに、受益につきましては、先ほど言つたような同じような手法、整備した場合と整備しなかつた場合の収支差の差分を受益と観念して、私どもとしては、一定の条件のもとに試算をしているところでございます。

実際の額につきましては、事業費、施設の使用料、それから受益がどのくらいになるか、受益の範囲内で施設使用料を払うというようなことになりますけれども、条件設定を含めまして、これは主体間で協議を通じて具体的に決定されていくことになると思いますので、払う方もそれから受け取る方も、それぞれ収支は厳しいですか、しっかりと算定していただけるものというふうに期待しております。

実際の額につきましては、事業費、施設の使用料、それから受益がどのくらいになるか、受益の範囲内で施設使用料を払うというようなことになりますけれども、条件設定を含めまして、これは主体間で協議を通じて具体的に決定されていくことになると思いますので、払う方もそれから受け取る方も、それぞれ収支は厳しいですか、しっかりと算定していただけるものというふうに期待しております。

れども、ここはぜひひとつ、営業主体、整備主体の合意、納得、その過程における透明性といった担保をしっかりとることが大事だといった観点から、国としても取り組みを要請しておきたいと、うふうに思います。

また若干、一つ、いざというときの場合の対応等についてお伺いをしたいと思うんですけれど

も、こうして整備される、つくられた上下分離方式といふのは、費用負担リスクを分散させるかわりに、責任の所在を不明確にするという反面もあると思うんですね。受ける利益は使用料という形で支払われ、負担をされ合いますけれども、一体、日々利用することによるメンテナンスコストといふものは、どこでそれがどのように負担をするのか、また、防災等の補強コストというものは、どのような主体がどのよう

うものには、どこでそれがどのように負担をするのか、また、地盤等の災害が起こった場合の復旧費用はどの主体がど

うよう負担をしていくのか、いろんなケースがあります。

○梅田政府参考人 上下分離方式を活用するに當たつての、管理についてのコスト負担の問題だと

思います。先ほど先生御指摘のとおり、私どもとしては、裁定という方法はございますけれども、営業主体と事業主体が十分よく協議をして、納得し、合意の上でやつていくというのがこれは大前提でござります。

一般的に言いますと、普通のメンテナンスコスト、また、ちょっとした修繕費程度、こういうようなものは、普通は営業主体が負担するというのが多くあります。しかし、災害時の復旧コスト、あるいは少し増強しなきゃいかぬということで補強するようなコスト、こういうようなものにつきましては、下物と言われる整備主体が負担するというのが一つの考え方であらうと思います。

しかしながら、これは個々の具体的な話になりますと合意の中身の問題であり、例えば、保険をだれが払うのかとか、どういうふうな格好にするのかとか、そういう細かい話になつてまいりますので、一律に決めつけるわけにはいかないと思います。

大地震みたいな、とても両者だけではどうしようもない、これはまた後で御質問があるかもしれませんけれども、そういうようなときには、また別途いろいろ工夫をして、我々としても支援をしていかなければならないというふうに考えております。

○三日月委員 ゼビ、今回新しくつくる制度の枠組みですので、個々のケース、それがあろうかと思いませんけれども、そのあたり、これからつく法律に基づく政令、省令の中でもきちんとルール化していく必要があると思いますし、個々の事業者間の協議に国としても協力、そして助言等をしていただきたいというふうに思っています。

一点、今回の法的枠組みと独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構との関係についてお伺

いをしたいと思います。

○梅田政府参考人 本制度に対しまして、独立行

政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構のかかわり方は二つございます。

（略）

う点につきましては業務の範囲の中で現在も明定されているところでございます。

一つのかかわり方といたしましては、先ほどの整備主体につきまして、第三セクター等他の公的主体と同様に整備主体の一つとして参画していくという側面がございます。それからもう一つの側面は、今御指摘がございましたように、この機構を通じまして、個々の補助金を経由して事業者に渡すというような経由機関になつてているというところでございます。

今回も、整備主体になりましたら、これは助成勘定で一回受けまして、なりましたらという仮定でございますが、建設勘定に入れかえるというようになりますけれども、三セクがもし整備業者間に協議に国としても協力、そして助言等をしていただきたいというふうに思っています。

この理由につきましては、一つは、国の行政機関というのは、もしこの業務をやらないとしたら、みずからこの業務をやらないといかぬことになります。そういうことで、国の行政機関をできるだけスリム化したいという要請がございま

す。そのためには、これを経由して補助金を交付することにならうかと思います。

この理由につきましては、一つは、国の行政機関というのは、もしこの業務をやらないとしたら、みずからこの業務をやらないといかぬことになります。そういうことで、国の行政機関をできるだけスリム化したいという要請がございま

す。そのためには、これを経由して補助金を交付することにならうかと思います。

それからもう一つは、鉄道の関係、いろいろな補助金がございます。こういうものにつきまして、手続をできるだけ同じところでやれば適正で効率的な処理ができるようになります。そういう

ことで、從来から、こういう制度につきましては、一元的にこの機構の助成勘定を通じて補助をするというような仕組みをしているところでござります。

○三日月委員 よくわかりますけれども、しかし、国からお金をもらって助成する機関と、そしてそれを使って建設する機関が機関という形で同じところにいるというのは、若干やはり不透明な点もありますので、今回整備主体にこの機関がなるであろうと想定されるケースもあるわけですか

思つておるところでございます。

いうことも必要だということを指摘しておきたいと思います。

若干時間ありません、最後の質問にさせていただきます。いろいろな都市鉄道に対する投資、補助をしていくに当たりたいと思うんですけども、こういういろいろな都市鉄道に対する投資、補助をしていくに当たりたいと思うんですけれども、こういういろいろな都市鉄道に対する投資、補助をしていくに当たりたいと思うんですけれども、こういういろいろな都市鉄道に対する投資、補助をしていくに

ただきます。それからもう一つの側面は、今御指摘がございましたように、この機構を通じまして、個々の補助金を経由して事業者に渡すというような経由機関になつてているというところでございます。

ただつても、道路・空港・港湾等に比べて鉄道にかかる予算の額が余りにも小さ過ぎるんではないかという観点で一点指摘をし、御見解を伺いたいと思います。

ちなみに、総道路投資、道路に対する投資といふものは、これは平成十七年度だけで九兆三千四百三十八億円あります。年々減少してきていますけれども、この三年も、国と地方を合わせて総額約十兆円あるんですね、道路に対する投資は。一方、比較して鉄道に対する投資といふものは、国の事業費ベースで整備新幹線と都市鉄道を合わせて約四千億円、それに個々のJRが投資を行う五千七百億円を足して、かつ大手民鉄十五社の設備投資、非常に厳しい経営の中で行う設備投資約二千億円、これを合計しますと、若干重複分があるんですけれども、しかし、重複分を合わせて合計しても一兆円余りなんですね。

道路が十兆円に対して鉄道は一兆円。三大都市圏の旅客輸送分担率でも鉄道は約四八%を占めています。国内全体の輸送シェアでも鉄道は約二九%を占めているんですね。そこから勘案しても、余りにもこの予算規模が違い過ぎやしないだろうかと私は思うんです。

京都議定書の発効などで、環境政策の運輸部門

に対する取り組みも要請される中で、こういう若千道路に偏り過ぎた予算を取つ払つていくという考え方も必要なんではないかと思いますけれども、大臣、いかがでしようか。

○北側國務大臣 公共事業予算をどう配分するか

ということござります。

ここはぜひこの委員会

でも、恐らくいろいろなお考えがあると思うんで

すね、ぜひここは御議論をいただいて、方向性を示していただければ大変ありがたいというふうに

思つておるところでございます。

私先ほど、鉄道事業の需要が減っていると言つてゐるわけじやなくて、昔のように、やはり人口がどんどんふえてくる、若い人がたくさんいると。いう時代から、これからはやはり人口の減少の時代になり、そして、高齢社会が本格化してくると、いう中で、以前のような需要といふのはやはり期待できないのではないかと思うんですね。とはいうものの、今委員のおつしやつたように、私は、これからの鉄道の持つ意味といふのは決して小さいものではないと思つておるところでございます。鉄道といふのは非常にエネルギー効率がいいわけでござります。環境に対する負荷も大変小さい。これから地球環境問題を考えても、鉄道の利用促進といふのはしっかりと國つていく必要があると思います。

また、高齢社会を考えましても、過度に車に依存した社会であつてはならないわけでございまして、やはりそういう意味では、鉄道だとバスだとか、そういうものは非常に高齢者にも使い勝手がいい、そういう交通手段といふものについては

これから大変価値が、重要性が高まつてくる時代であると思つておるところでございまして、私は、鉄道の事業に対する予算配分も、やはりそういう意味では重点的にしつかりと進めていく必要があると考へております。

ただ、鉄道事業と道路事業の一つの違いは、鉄道事業の場合は民間の投資といふのがまず基本にありますし、それを補助するというふうな仕組みになつておるところがやはり鉄道と道路の大きな違いの一つかといふふうに思つておりますし、また一方で、道路財源といふのが一方で必ずあるわけですね、今まで。その道路財源で道路を整備していくと。

この点についていろいろ御議論があるわけですが、この道路財源を使って、鉄道にかかるわる、例えば地下鉄のトンネルをつくるとか、そうしたことでも道路の財源を使つて道路整備をしてやつておるような側面もあります。そうした柔軟な使い方もさせていただいているところでございます。

ございます。
○三日月委員 最後の認識は、私も一致するところであります。

ぜひ、道路特定財源があるから、若干いろいろな使い方もしているからということだけではなくて、もつともと、交通全般に使えるような財源や予算の方を額とともに確保していくといつたことも必要だということを指摘しながら、安全運行はもとより、防災対策いろいろなニーズ、要望があります。今回は都市鉄道だけが話題になつていますけれども、経営に苦しむ地方の中小

民鉄に対する経営支援も必要です。バスも含めたアクセス、公共交通整備も必要ですし、貨物鉄道、モーダルシフトをどうするんだといった観点からも、先ほど大臣が御答弁いただいたような二十一世紀型の交通予算をこれからも確保していくため

に、私自身も頑張つてまいりという決意を申し上げて、私の質疑を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○橋委員長 松崎哲久君。
○松崎(哲)委員 民主党の松崎哲久でございます。

一昨年から国土交通委員を務めさせていただきておりますけれども、今回、北側大臣には初めて質問をさせていただくことになります。これまでの御答弁、質疑でのやりとりを伺つておりますと、前任の方と比べると、より真摯に、まともにお答えいただけるようございますので、本日も大変期待いたしております。

私は、本法案には賛成の立場から質問をさせておりましたが、この道路財源を使っておるんですが、都市鉄道の

○北側国務大臣 昔に比べますと、三大都市圏、大都市におきまして、都市の鉄道といふのは、私なんかも昔を振り返つてみると、相当整備され

てきたな、ネットワークとしておおむねできつたあるのかなというふうな認識を持つております。

○松崎(哲)委員 基本的にはほぼ概成といふ、概成といふのはおおむねできつたという意味です

から、基本的にほぼおおむねできつたという、非常にわかりにくいといいますか、留保、留保、留保といふ表現なんですが、私は、本日の法案か

らすれば、都市鉄道に限つてきょうは申し上げますが、都市鉄道に限つても、形狀からいつつもつと網状になつておるべきではないかといふふうに考へているんですね。

ところが、その形狀が概成しているといふふうに言われると、今の形狀でいいんだと。今の形狀は、大都市圏については、主に放射状には出いで

ない。これは恐らく名古屋圏でも関西圏、大阪圏でも同じような状況であると思つております。

また、LRT、今LRTに関しては、地方の都市でこのLRTをぜひ整備したいとおつしやつて、確かに、そういう意味では、そこのところを

いる自治体がたくさんございまして、例えば今富山県が整備を進めておりますが、さらに宇都宮とか、それから、ちなみに私の地元の堺もやはり

内鉄道ネットワークとも、次に述べるように輸送サービスの質の面では課題が残されているもの、今日、ネットワークの形状の上では、基本的には、ほぼ概成している状況にある。「こういうふうにされております。実は、平成十年の諸問題理由、十九号議論理由には「基本的なネットワークはほぼ概成」というふうに記されているわけでございまして、それに比べれば、非常に慎重などいいますから、乗りやすいし、下つていかなくてよい

いしという意味で、使い勝手がよかつたわけですね。

それを、モータリゼーションの波に押されて撤

廃してしまったというのが現在なわけですね

るものがあつて、先ほど三日月委員の質問に対しても、これについては、例えばLRTというよう

常に使い勝手がいい、こういう御答弁がございましたが、まさに路面電車というのは、平面にありますから、乗りやすいし、下つていかなくてよい

いしという意味で、使い勝手がよかつたわけですね。

LRTというものを整備したいと、もともと路面電車は今でもあるんすけれども。

路面電車というのは、高齢社会にとつては本当にふさわしい、また環境が重視される社会に本当にふさわしい鉄道であるというふうに思います。こういうLRTもこれからもしっかりと整備していく必要があると思つてはいるところでございまして、今委員のおっしゃったような課題は課題としてきちんと残つてはいるということは、私もそのよう思います。

○松崎(哲)委員 私が申し上げたかったのは、平成十二年の十九号答申に、輸送サービスの質の面では課題が残されているが、形状の面ではほぼ概成、こういうふうに書かれておりますので、形状の面でも課題が残されているというふうにまだいま大臣の御答弁でお認めいただいたように解釈でございますので、大変心強く感じております。

それから、LRTのことなんですが、これは地方中核都市ということでいろいろプランがあるんですが、これは、大都市こそといいますか、例えば東京のような、さらに都心のようなどころで非常に効果があるのではないかと実は個人的に思つております。

例えば、公明党さんの本部まで行けるかどうかわかりませんが、自民党本部から民主党本部前を通り、国会の議員会館との間を通して、国土交通省からLRTが通れば、皆さんに大変に便利じゃないか、こういうふうに考えております。この間は道路の幅員も非常に広いですから、非常にLRTを導入しやすいんですね。これは別の課題ですから、別なときにまた申し上げたいと思いますけれども、そんなことも思つてはいるというふだけ申し上げさせていただきたいと思います。

次に、この法案の目的、第一条に利用者の利便の増進という文言が書かれているわけですが、これは私は非常に画期的なことではないかというふうに考えております。同じ文言が平成十一年の鉄道事業法の大改正の際に二十二条の二として加わったというふうに承知いたしておりますが、こ

の平成十一年以前に「利用者の利便の増進」という文言が法律に使用された例というのはいかがか

というのを伺いたいと思うんです。そういうのを御指摘のとおり、平成十一年の鉄道事業法改正におきまして「利用者の利便の増進」という文言が規定されております。

このほかにも、十一年以前におきましてこの「利用者の利便の増進」という文言が用いられた法律といたしましては、いわゆる中心市街地法、

正確に言いますと、中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律がございます。この法律におきましては、

バス事業者が中心市街地において乗り合いバスの運行を増加させるということを「利用者の利便の増進を図るために実施する事業」というふうに位置づけているところでございます。

○松崎(哲)委員 私の趣旨は、鉄道関係では初めてではないかというふうに思つてはいるんですが、そのとおりでよろしいんですね。

○梅田政府参考人 先ほど申しましたように、平成十一年の鉄道事業法改正におきまして、乗り継ぎ円滑化措置というのを創設いたしました。その際、「利用者の利便の増進」という言葉は使っております。しかし、今回のように、これをいわば正面から据えてやるという法案は初めてではないかというふうに思います。

○松崎(哲)委員 ですから、十一年が、鉄道事業法の二十二条が初めてで、それを敷衍する形で今回

は目的に入っているということだと思つてます。今回の都市鉄道等利便増進法という法案のタイトル、名称だけでは、何の利便が増進されるかが

あります。しかしながら、この二十二条が初めてで、それを敷衍する形で今回

は非常にかかわるわけですが、事業会社の方を考えれば、収益性を考えれば、本数は少なくして、乗車率を多くして詰め込んで輸送する方がその収益性はいいんだと思いますが、それではいけないんだ。利用者の利便の増進を図らなければいけないという今回の法律の精神に基づいたガイドラインというようなものはあるんでしようか。それが伺いたいというふうに思います。

○梅田政府参考人 鉄道の利便の増進を図るといふことは、非常に大きな意味があるというふうに思うんですね。

今まで、政府・自民党的な政策というのは往々にして業者の利便を増進するような政策が多かつた、法律が多かつたというふうに思つてますが、これが非常に画期的なことではないかというふうに考

考えています。今日は「利用者の利便を増進する」ということが明記されているわけですから、これは、私ども民衆の利便の増進という考え方で鉄道事業を見直すということは、非常に重要なことだというふうに

エールを送つていただいているような、そういう法律案だというふうに考えております。この利用者の利便の増進という考え方で鉄道事業を見直すということは、非常に重要なことだというふうに

考えています。

しかし、その利便の増進というのは、今回のこの法案では非常に施設面のことに限られているよう思つんですが、実は利用者の利便の増進とい

うのは、いろいろな意味でソフト面のことも考えます。例えば、実質的に同じ駅である北越谷駅といふのと新越谷駅というのがあるんですが、同じ駅に違う名称がついてるんですね。それから、やはり埼玉県内の例を出しますが、北朝霞という駅と朝霞台という駅、実質的に同じ駅なんですが、同じ駅違な名称なんですね。これは利用者の利便を著しく減衰させる名称なわけですから、こういうことも、ソフト面のことについても、今回の法律の精神は利用者の利便の増進を図るということですか

違う名称なんですね。これは利用者の利便を著しく減衰させる名称なわけですから、こういうことも、ソフト面のことについても、今回の法律の精神は利用者の利便の増進を図るということですか

違う名称なんですね。これは利用者の利便を著しく減衰させる名称なわけですから、こういうこと

も、ソフト面のことについても、今回の法律の精

神は利用者の利便の増進を図るということですか

違う名称なんですね。これは利用者の利便を著しく減衰させる名称なわけですから、こういうこと

も、ソフト面のことについても、今回の法律の精

神は利用者の利便の増進を図るということですか

違う名称なんですね。これは利用者の利便を著しく減衰させる名称なわけですから、こういうこと

も、ソフト面のことについても、今回の法律の精

神は利用者の利便の増進を図るということですか

違う名称なんですね。

その利用者の意向を聞きながら、動向を踏まえながら判断すべき問題であるというふうに考えておられますけれども、私どもは、いわば増大する輸送需要にどうやってこたえるかということが課題になつていた時代から、これから、少子高齢化も含めまして、そういう背景のもとに需要が余り伸びない、人間の数じやなくて一人当たりの出歩く回数、交流、こういうところをやはりふやしていく

そういうようなところは重要なことだろうというふうに思つております。利用者の利便を重視して、質の高い輸送サービスを最大限提供するといふのがこれからやはり事業者の責務だろうと思つております。

そういう趣旨で、從来から私どもは、ガイドラインという紙ではありませんが、利用者本意を重視した事業運営を心がけるというのは、これはイロハのイではないかということで、十分その方向で指導してきたりでございます。今回こう

いう法律をお認めいただければ、さらに私ども、適切に指導いたしまして、利用者あつての事業者

の向上、こういうようなソフト的な取り組みが重きたいというふうに考えております。

○松崎(哲)委員 國土交通省が、先月、平成十七年三月にまとめた交通パリアフリーの実施状況といふのがございます。それによれば、段差解消の実施率、仮に民鉄大手十五社、たくさんいろいろ書いてある、JRも全部書いてあるんですけど、ぱつと見ますと、実施率が八四%、八八%という優良な会社から、具体名、固有名は出しませんけれども

も、一一%、三一%というようなところもある。また、車いす対応トイレ、これを見ますと、八八%、八九%の実施率の会社もあるけれども、二三%、三四%にとどまっている会社もある。これだけ差があるわけですよ。これはもちろん全部実名が書いてあるし、公表されているわけですね。

ですから、このように、少なくとも、こういうことが必要だということになれば、実施率を調査して公表するということもできるわけですから、先ほど紙ではないがイロハのイだから指導していくたいとおっしゃっていただいたわけですが、実はイロハのイがわかつていない会社も、例えば新越谷と北越谷、北朝霞と朝霞台など、だれが考えたつておかしいと思うのがそのままに放置されているというのが鉄道会社の、事業会社の現実でございますから、できればこういうのもがガイドライン化していくつて、利用者の利便の増進が図られるようになります。これは御答弁は結構です。

すか、それも当然のことながら、一方、運転の技術の問題もあると思うんですね。

私もいろいろな電車をよく利用しますが、本当に急発進したり急制動したり、安全、危険防止という面でこれを別にとがめているわけじゃないんです。ですが、そうではなくて、余りにも雑なといいますか、乱暴な運転をされるケースもあるんですね。

これはいろいろな原因があると思うんですが、例えばタクシーであれば運転免許の更新、あるいは自家用車だつて免許の更新というのがあるわけで、ですが、鉄道の運転士さんにつきましては免許はどういうようないい更新の制度になつていて、それを伺わせていただきたいと思います。

○梅田政府参考人 鉄道の運転免許には更新という制度はございません。しかしながら、鉄道に関する技術上の基準を定める省令というのを私ども定めておりまして、鉄道事業者は、運転士など列車の運転に直接関係する作業を行う係員に対しまして

して、作業を行うのに必要な知識、技能、教育訓練、こういうのを行つて、必要な適性、知識、技能を保有しているかどうか常に確認をしなさい」というふうにしております。逆に言うと、そういう確認をしなければ作業を行わせてはならぬということにしております。

運転士に対しましては、定期的に教育訓練、適性検査を行つて、その知識及び技能の維持に努めているところでございますが、先生御指摘のような経験は私もござります。やはり、こういう点については、中に乗つている人の気持ちをよく考え、運転をするというのが大切なことだううに思います。引き続き、この点については十分な教育訓練をやるように申し上げたいと思います。

に、局長はどうなさいますか。私、乗っていて、どこかに物を言いたくなるんですけれども、言うう方がなかなかないわけですね。

される運転士もいる。こういう方は逆に窮屈してあげたい、褒めてあげたい、こう思うわけですけれども、例えばホテルに泊まれば、その利用状況、快適だったかどうかというアンケートが支配人へてに出せるようになつております。この運転、運転に限らないんですですが、鉄道でもほかの交通機関でもいいんですけれども、そういうような、よかつたとか悪かったとかということを、やはり利用者の利便を増進するためですから、利用者の声を聞く制度があるのかどうか。

例えばタクシーなんかはクレームをつけたりするところがある、もちろん忘れ物をしたらとかいうようなことも含めてですけれども、そういうところが割と周知徹底されていると思うんですが、鉄道利用客の立場に立ちまして、そういうクレームをどうすることができるかということについて伺わせていただきたいと思います。

では、例えばお客様窓口、こういう日安箱みたいなものを駅に置いているところもございます。それから、電話でお客様相談センターというようなところでございます。それから、いわゆる広報センターというところでそういうクレームを受け付けるというようなものもございます。

しかし、往々にして、おなかの虫がおさまらない利用者の方は役所の方に直接電話をかけてくるということがございまして、実は、私どもの方はホットラインステーションという窓口を省の窓口として設けておりまして、この窓口には電話（電子メール）、こういうことによって苦情、意見、それから、先ほどの話ではありませんが、褒めてやつてほしいというような激励、そういうようないろいろ対応できるようにそういう窓口を開設しているところでございます。

私どもいたしましては、そういうところで受けました御意見等につきましては、できるだけ真摯に検討してお返しをしたいということで取り組んでいるところでございます。

○松崎（哲）委員　事前に伺いましたところによりますと、去年の、十六年の七月二十日からこのホットラインが設置されたというふうに伺っておりますが、まだ暫定的な集計だそうですねけれども、三月三十一日までにおよそ七千五百件ぐらいこのホットラインに声が入っていると。その中で、これは国土交通行政全般に対するということになりますが、そのうちの苦情が四百七十件程度だそうですが、そのうちの苦情が四百七十件程度というふうに伺っておりますが、鉄道関係は、鉄道の運転とか、そういうようなことについてますと、十一件ほどだというふうに承っているんです。

非常にまだホットラインというのが周知されていないということもあると思いますが、私は、お役所の中に苦情を受け付けていただけたところがあるのは、それは結構なようではありますか、二方で、行政がそこまでするのかという考え方もあると思うんですよ。

ですから、国土交通行政全般についてはお役所が聞いていただくというのはもちろん当然のこと

では、例えばお客様窓口、こういう自安箱みたいなものを駅に置いているところもございます。それから、電話でお客様相談センターというようなところもございます。それから、いわゆる広報センターというところでそういうクレームを受け付けるというようなものもございます。

しかし、往々にして、おなかの虫がおさまらない利用者の方は役所の方に直接電話をかけてくるということがございまして、実は、私どもの方はホットラインステーションという窓口を省の窓口として設けておりまして、この窓口には電話、電子メール、こういうことによって苦情、意見、それから、先ほどの話ではありませんが、褒めてやつてほしいというような激励、そういうような、いろいろ対応できるようにならう窓口を開設しているところでございます。

私どももいたしましては、そういうところで受けました御意見等につきましては、できるだけ真摯に検討してお返しをしたいということで取り組んでいるところでございます。

ますと、去年の、十六年の七月二十日からこのホットラインが設置されたというふうに伺つておるんですが、まだ暫定的な集計だそうですねけれども、三月三十一日までにおよそ七千五百件ぐらいこのホットラインに声が入つていて、その中で、これは国土交通行政全般に対するということだそうですが、そのうちの苦情が四百七十件程度というふうに伺つておりますが、鉄道関係は、鉄道の運転だとか、そういうようなことについてでは十一件ほどだというふうに承つているんです。

非常にまだホットラインというのが周知されていないといふこともあると思いますが、私は、お役所の中に苦情を受け付けていただけるところがあるのは、それは結構なようではあります。一方で、行政がそこまでするのかという考え方もあると思うんですよ。

ですから、国土交通行政全般についてはお役所が聞いていただくというのはもちろん当然のこと

だと思いますが、こういう苦情等については、^{かねて} しきこは民間といふか、鉄道に關して言えば、^{かねて} 道事業者の問題だと思いますので、鉄道事業者等が、例えば民営鉄道協会とかあるわけですから、その辺のところできちんと把握をしてそこへ連絡をすればいい。把握して、さらには、そこで把握

されたものがどういう改善があったとか、そういうようなことを御省の方へ報告してもらうといふようなことの方が、行政経費をむだにかけないと、いう意味ではるかに効率がいいのではないかといふふうに思ふんですね。

ですから、ホットライン制度は大変しかるべき、結構なことだと思っておりますけれども、やはり事業会社はよくその辺を聞くことというふうなことでガイドラインをつくつていっていただくな

という方向の方がいいのではないかなというふうに考えてはおります。

そこで、もう時間がなくなりましたので、大臣に最後に伺いたいんですが、鉄道事業が公共輸送という極めて国民生活に密着した事業だというう

とは当然のことだと思いますが、それは利用者の声を、今のようにいろいろなとこを聞いていたので、例えは運転の苦情は先ほど申し上げたようなことだけれども、改札口をここに一つつくったら乗りかえがはるかに便利になるというようなところがやたらたくさんあるわけですよ。ところが、それは、その鉄道事業会社にとっては経費だけかかるつて余り収益性が上がるとは限らないものだから、放置されているというのが現状ですね。ここで特定のケースを私は申し上げませんけれど

ども、そういうことは実際の沿線の住民は非常に多く感じているわけですね。ところが、鉄道事業者はそれを聞いてくれないということがあるので、これから、これを機にまた建設的意見がいろいろ出れば、それを改善していくための仕組みをさまざまに今回の法案で整備される、こういう認識を私は身いたしておりますので、利用者の利便の増進という大目的が掲げられたこの法律が、第一条にこ

の目的が掲げられたわけですから、その目的にたがわぬように、基本方針の策定初め、その運用を國土交通省でやつていきたい、そういうことについての大臣の御決意と申しますか御見解を賜つて質問を終わりたいと思いますが、よろしくお願ひいたします。

○北側國務大臣

委員の方でおっしゃつていただきましたように、今回の法案につきまして、法案の第一条で、その目的で、利用者の利便の増進ということを真正面から取り上げさせていただいたところでございます。これは委員の御指摘にあるとおり、初めてのこととございまして、この利用者の利便の増進というのが最大の眼目でございました。

したがつて、さまざまなかつて利用者の声を聞く機会をちゃんとつくつていく、また吸い上げていくということは、この法律の実を上げていくために大変大事なことであると思っているところでございます。

本法案の中には、具体的に、速達性向上のために要請を受けるというふうな仕組みもつくつておりますし、それから、協議会を設置いたしまして交通結節機能高度化計画というものをつくつていくわけでございますが、この協議会についても当然開かれたものにされていく必要があるわけでございまして、利用者の声が都市鉄道の利便の増進に反映されるような措置を一応盛り込んでいます。

また、これから基本方針というものを策定させていただくなるわけになりますが、その基本方針の中でも、この都市鉄道の利便の増進の意義について明確に記載をさせていただきたいと思つてゐるところでございますし、運用に当たつても、利用者の方々の声がしっかりと反映できるような、そういう仕組みをつけていきたいと、いうふうに思つております。

○松崎哲委員 ありがとうございます。

これで質問を終わります。

○橋委員長

土肥隆一君。

この法案を見ましたときに、いきなり国土交通省から三宮という名前がばんと飛んできまして、私はもう一つは相鉄ということでございまして、私は国土交通委員会に初めて所属したわけでございませんけれども、法案が出てきていきなり、これとの仕事をするための、それだけというわけにはいかないでしようけれども、新しい手法で鉄軌道あるのは駅周辺の利便性を考えた改造、改革をやるんだということで、いきなり法案と一緒にその事業科目が出てきたのに驚きました。

私は神戸の出身でございますので、きょうは、自民党的委員の皆さんももうみんな御退席のようですが、この中に、神戸の三宮というのは何といつて一度も行ったことのない人がほとんどだだと思いまして、極めてローカルな話をしなどだと思いまして、政治家の趣旨として余りローカルなことはやらないといふのを徹してまいりましたけれども、私は政治家の趣旨として余りローカルなことはやらないといふのを徹してまいりましたけれども、私は歩行者動線を中心としたましまして、三層ネットワーク構造、つまり、地上を歩道橋を中心とするデッキで全部つなぎます。それからいわゆる地面、それと、神戸市の地下鉄の三宮線というのがございます。そのまま南にJR三ノ宮というのがござります。すぐ南にJR三ノ宮というのがございます。そして、そのまま南に、今度は神戸空港とつないでありますポートライナーがございます。そして、その南に阪神電鉄があるわけでございます。今度は六甲山を買いて、地下鉄は北区へ参りまして神戸電鉄とつながっておりましたし、それから私鉄が、西の方には、高速鉄道はもちろんございません、山陽電鉄というのがござります。(発言する者は)私の選挙区だと言つていますけれども、その部分は利便性の中でまた御提案申し上げたいとおもて思つておりますけれども、そういうふうに、もう本当に目まぐるしく鉄軌道が入り組んでおります。

そして、神戸市は第三セクターで神戸高速鉄道というのをつくつておりまして、トンネルだけつくてそこを私鉄が通るときに使用料を取るという、まさに神戸商法と言つてもいいかもしません、震災でつぶれたりもいたしましたけれども。ですから、神戸市というのは鉄軌道をつくる能力もあるわけでござりますし、管理する能力もあるというわけでござります。

○竹嶺政府参考人 お答えいたします。

神戸市におきましては、昭和六十一年度から三宮駅周辺ネットワーク計画構想というのを進められておりまして、三宮駅周辺における安全で快適な歩行者空間の充実と交通結節機能の強化を図るために、地下、地上、デッキレベルでの三層のネットワーク構造を進めております。都市計画決定されている部分もございまして、そういう部分については国土交通省も支援をしているというこ

とでございます。

○土肥委員 私どもは、実はこの三宮駅周辺で演説をするんですね。選挙にキヤンペーンもいたしました中で阪神電鉄が取り上げられたわけでございまして、私も神戸市民はこの阪神電鉄に対するいろいろな思いがござりますけれども、何とも国會の場で阪神電鉄の悪口を言わぬでもいいだろうということでございますので、今後の審議を進めてまいりたいと思います。

ただ、一つ気になりますのは、今度の、阪神電鉄を中心とする三宮のやや東寄りの部分の都市改換でございます。

神戸市というのは、ちょうど六甲山という山を挟んで南側と北側に分かれます。その南側の方

主義の原点を国土交通省あるいは神戸の都市開発で忘れてはならない、こう思うんでございます。それで、景観上も、近ごろの歩道橋は一体型になっていますから、非常にしゃれているんですね。エスカレーター、エレベーターもついている。それはいいんです。だけれども、町を眺めて、神戸というのは、三宮というのはまず六甲山がぱあっと見えるんですね。近ごろはもうビルで見えなくなりました。そして、人が動いている。だけれども、何かやたら陸橋ができるということで、私はやはりいかがなものかなと思つております。国土交通省としても、この三層ネットワークというのはよほど考えていただきたい。

利便性は大変ようございます。しかしながら、民主主義の原点にやや劣るというふうに申し上げたいと思います。これはもう結構でございます。

さて、まず大臣にお聞きいたします。

今回、本法案を御提出なすたわけでございますけれども、この法案は、今回のように非常にアイテムが、目的がはつきりしていて、これとこれですよとやつて、どういう手法でやるかということも明確になさっているんですが、この法案をおつくりになつた政策的な動機、そしてもう一つ、もしできれば、なぜ阪神三宮なんですかということをお聞きしたいと思います。

○北側国務大臣 この法律案を審議するからではないんですが、この間の日曜日に、私、地元の親しい人たちと須磨に、御元気によつと行かせていただいて、桜が咲いているかなと思つたら全然咲いてなかつたんですが、その帰り、三宮の駅近くでお昼御飯を食べて帰つてきたんです。

今冒頭に土肥先生がおつしやつたように、この三宮の周辺というのは、私もよく知つてゐるつもりでおりますが、本当に鉄道が次から次へと狭いところに、東西に行く鉄道が多いんですが、敷設辺につきまして、もつと利用者の方々が利便性がをされている地域でございます。そして、本当に

向上されるような整備をしていくことはとても大事なことであると思っておりまして、この法案が成立しましたならば、ぜひそのモデルのケースとして成功させていただきたい、また成功させたい、利用者の方々から喜んでいただきたいというふうに思っているところでございます。

都市鉄道といいますのは、首都圏でも阪神圏でも、昔に比べますと、私はやはり相当整備は進んできたというふうに思っております。しかしながら、必ずしもストックが有効に活用されていないという側面がある。特に、利用者利便という観点から見て、その有効な活用がまだまだ不十分であるというふうに思つております。これから大きな課題であるというふうに考へているところでございます。

路線間の接続が悪くて遠く迂回をしていかないといけない、そうしないと目的地に着かないなどあるというふうに思つております。これから大

そういうことも考えまして、今回、受益活用型の上下分離方式というふうな新たな提案もさせていただき、また税制上、また予算上の支援措置ができるような仕組みも提案をさせていただいてるところでございます。そうしたことを通じて利用者の利便性の向上をぜひ図りたいというのが、今回の法案の大きな目的でございます。

の提案に先立ちまして、予算、税制等の要求をし
たわけでござりますが、その際に、各事業者の
方々に、いろいろ問題を抱えている駅等もござい
ますので、呼びかけをいたしました。こうした中
で、地元と阪神電鉄という事業者との間の熟度の
高いものということで、御地元の方からぜひひと
うことで手を挙げられてきたのがこの対象地でござ
います。

そういう意味でいいますと、先生御指摘のよう
に、山口反対三市町の三市町は、よどみ水

向上されるような整備をしていくということはとても大事なことであると思っておりまして、この法案が成立しましたならば、ぜひそのモデルのケースとして成功させていただきたい、また成功させたい、利用者の方々から喜んでいただきたいというふうに思つていろいろでございます。
都市鉄道といいますのは、首都圏でも阪神圏でも、昔に比べますと、私はやはり相当整備は進んできたというふうに思つております。しかしながら、必ずしもストックが有効に活用されていらないという側面がある。特に、利用者利便という観点から見て、その有効な活用がまだまだ不十分であるというふうに思つております。それから大きな課題であるというふうに考えているところでございます。
路線間の接続が悪くて遠く迂回をしていかないといけない、そうしないと目的的に着かないだとか、それから、混雑時間帯にはのろのろ運転になつて速達性が低下をするだとか、さらには、駅内外の構造が非常に複雑で移動がしづらいだとか、こうした問題点があるわけでございまして、こうした課題についてこたえていこうというのが今回の法案のねらいでございます。
しかしながら、そうした整備をやつしていくとしたときに、これまで鉄道事業者が主体となつてやつていくわけでございますけれども、特に駅周辺の整備だとか、さらには迂回の鉄道をつくるだとか、そういうことになりますと、これは既成市街地が大半でございますので、数多くの関係者がいらっしゃいます。
その利害関係を調整しないといけないというようなこともありますて、ここはやはり、きちんと地元の地方公共団体等が、また地域の方々が参加をしていただくなれば、そうした仕組みにならなければいけなかなかうまくいかないという側面もございまして、なかなかか積極的な投資がしにくく状況にあるというふうなこともあります。

そういうことも考えまして、今回、受益活用型の上下分離方式というふうな新たな提案もさせていただき、また税制上、また予算上の支援措置ができるような仕組みも提案をさせていただいてるところでございます。そうしたことを通じて利用者の利便性の向上をぜひ図りたいというのが、今回の法案の大きな目的でございます。

の提案に先立ちまして、予算、税制等の要求をし
たわけでござりますが、その際に、各事業者の
方々に、いろいろ問題を抱えている駅等もござい
ますので、呼びかけをいたしました。こうした中
で、地元と阪神電鉄という事業者との間の熟度の
高いものということで、御地元の方からぜひひと
うことで手を挙げられてきたのがこの対象地でござ
います。

そういう意味でいいますと、先生御指摘のよう
に、山口反対三市町の三市町は、よどみ水

そういうことも考慮まして、今回、受益活用型の上下分離方式というふうな新たな提案もさせていただき、また税制上、また予算上の支援措置もできるよう仕組みも提案をさせていただいているところでございます。そうしたことを通じて利用者の利便性の向上をぜひ図りたいというのが、今回の法案の大きな目的でございます。

○土肥委員 ありがとうございます。

もう少し当局の皆さんに、なぜ阪神電鉄を事業の科目に挙げられたかということの理由を御説明いただきたい。つまり、私は、国土交通省の三宮あるいは阪神電鉄周辺に対する認識をお聞きしているわけでございます。

○梅田政府参考人 阪神三宮駅でございますが、私も実際に見てまいりました。実は、阪神電鉄、これは非常に古い駅でございます。昭和の初めごろにできたと伺いました。

駅の中は極めてホームが狭い。それから、改札口は西口に一個あるだけでございます。ホームの幅員も、さつき言いましたように、狭いというのは、今、ホームは大体七メーターから八メーターあるというのが通例でございますけれども、これは五メートルぐらいしかないんですね。そういう意味でいうと、ラッシュ時には非常に押し合いへし合いになってしまいます。改札口も西口しかありませんので、これは南北の通路にもなっているんです、そこでまたお客さんと通行者がぶつかってしまうというような話があります。パリアフリーをやるにもスペースが余らないというようなことがございまして、かねてより阪神電鉄におきましては、何とかこの駅の大規模な改良を図りたいというような御意思があつたというのを以前から伺つておりました。

この点については、御地元の神戸市も、やはり阪神のこの駅を何とかしなければ全体の動線がうまく円滑に回らないということで、非常に阪神に対しましても支援するような立場であつたと認識しております。

そうした中で、私どもとしましては、この法律

の提案に先立ちまして、予算、税制等の要求をしたわけでございますが、その際に、各事業者の方々に、いろいろ問題を抱えている駅等もございましたので、呼びかけをいたしました。そうした中で、地元と阪神電鉄という事業者との間の熟度が高いものということで、御地元の方からぜひひとつことで手を挙げられてきたのがこの対象地でござることであります。

いくといふわけでございますから、償還部分が得られないんじやないかといふうにも考えておりまして、それはどうなるかわかりません。ですから、町の活性化を含めた鉄軌道の再整備を考えていただきないと、ただ阪神電鉄がきれいになりましたね、あとはもうけて返してよといふのでは、なかなか大変だと思うんです。

なつちやうんですが、私どもそういう想定はしておりませんが、仮に、万々一そういうようなことを考えますと、普通に考えますと、やはりこの制度の持つてゐる意味というのには非常に大きいと思ふんです。税制上の問題もございます。予算上の問題もございます。そういう点からいいますと、先ほど阪神電鉄のお話をされましたけれども、阪神電鉄といふのは、別に勿そゞ大きな私法でも

實際にこういう額になるのかどうかというのは、これから整備主体それから営業主体、それぞれ構想を立て、協議をし、その中の計画の中で明確になつていく数字だというふうに思つております。

したがいまして、全体の総事業費の中で三分の一、これが四十三億円ぐらいになります。これを

れる整備主体あるいは営業主体による構想や計画を何も拘束するものではありません。阪神電鉄自体がはじいた数字ではありません。したがいまして、先ほども言いましたように、これは、払う方ともらう方、それぞれかなりお互いに需要予測をもち合い、比べ合い、どのくらいの受益があつてどのくらいだつたら得えるかというような相談事ばかり、この去津が戻りしまくらるる見解問題について考

いますから、その意欲を買いたいと思います。今後期待するわけありますが、確かにもうひどい駅でございました。今でもそうでございますけれども、これが數十メータ、プラットホームが延

お詫び申し上げます。阪神電鉄は、有名ではございませんが、電鉄会社としてはやはり小さい方でございます。

どうやつて阪神電鉄側が受益の中から整備主体の方に支払っていくのかというお話をいろいろかと思ひます。

したがいまして、実際の総事業費あるいはそこにおける負担額、受益額、支払い額、こういうのがどのぐらいになるかというのは、今後、条件設生していくと思います。

ひて、そして西から東から出入りができるようになればどんなにすばらしいかと思うんでございます。だけれども、ついでに申し上げますけれども、J Rとの関係はどうするのというのが一つありますし、地下鉄の問題もありますし、それから阪急電鉄との問題もありますので、これはもう次から次にやらなきやいけないんじやないかなと、やや陳情めいた意見を申し上げまして、この先はもう申し上げません。まちづくりと一体化しないと、この結節点の投資に合う結果が得られないんじやないかななどいうふうに思う次第でござります。さて、鉄軌道をつくるあるいは駅を改造する、ついでに市街地の再開発もやるということになれば相当な期間が必要でございますし、これは事前に行なっておきたいことがあります。

そういう点で考えますと、こういう法案ができるとなかなかやはり一步踏み出そうという気にはならないんじゃないじゃないか、これはやはり神戸市全体にとってみても、まちづくりの観点も含めまして、やはりマイナスではないかというふうに思います。そういう点で、ぜひ成立をお願いしたいと思います。

○土肥委員 いみじくも局長が阪神電鉄の会社の形態をおっしゃったわけです。財務状況もよくありませんし、規模も小さいということで、野球でもついているような電鉄と言つたら語弊がございますけれども。さりとて、あの阪神電鉄の三宮駅を大規模な改造をした場合に、じゃ、どれくらい利用者がふえるんだろうかということは、なかなか難しい話になつてまいります。

も、東口ができます。御指摘のよう、周りのところにはいろいろなビルもたくさんでまいります。ということは、乗降のお客さんもふえるという状況になります。それから、たまたまでござりますが、ここは神戸空港、来年開港だと聞いておりますけれども、これがまた開港して、ポートライナーがもつと増発される予定でございます。そういうことを考えますと、この駅に来られる、乗降されるお客様の数はふえるというふうに見ておるわけでございます。

そういう中で、なかなか厳しゅうござりますけれども、百三十億とすれば四十三億円、もつと総額は低くなるかもしれませんけれども、何とかその程度は長い年月にわたって償還できるだろとうておるわけでございます。

ございますから、そういう意味では、阪神電鉄としては、これは私どもが仮にはじいた数字でございますので、阪神電鉄がこれよりも下を見ているかもしれません、そこはまた今後法律が成立した後の相談事であろうと思います。

○土肥委員 ありがとうございました。

ほかにたくさん質問を残して終りますけれども、今局長のお話を聞いておりまして、やや安心をしたのでございます。やはりいろいろな実務を重ねながら、工事も進めながらその負担割合を決めて、そして阪神電鉄の償還金もそこで相談するということでございますから、非常にフレキシブルな対応をなさるんだなということがわかりました。

の折衝から、協議会も「くらなきゃいけないし、あるいは土木工学的な検討や設計、あるいは業者選定や、もうありとあらゆるもののがどつと入ってくるわけござりますけれども、この法案が、今回成立すると思いますが、成立しなかつたらということも考えてみたんです。そのときにはどういうふうに考えたらいいんですかね。この法案が通らなかつた、そうしたら国土交通省としては一体どうするのということで、どなたか答弁していただけますか。

阪神電鉄さんは鉄軌道で主に商売をしていらっしゃるわけでございまして、鉄軌道周辺の宅地開発だとかあるいはショッピングモールでありますとか、余りそういうところに入つておられませんので、その点の危惧の念があるんですけれども、どうでしようか、百三十億の事業である、この額はどうやつて計算なさつたんでしょうか。

○梅田政府参考人 今回、阪神三宮駅の整備に当たりまして、先生御指摘のとおり総事業費を百三十億円とはじいておりますが、これは予算要求を当行うに当たりまして一定の条件を、先ほどちょっとと言いましたように条件をつくりまして、仮定の

いうような見込みのもとに、阪神電鉄としてはこの事業に踏み切るということだらうと思います。
○**土肥委員** もう一遍確認しますが、阪神電鉄が百三十億という額を提示したんでしょうか、それともいわゆる施設側が提示した額なんでしょうか。つまり、阪神電鉄がちゃんと覚悟してこの額を受け入れたのかどうかということを聞きたいんです。
○**梅田政府参考人** 先ほどもちょっとと言いましたように、私どもが十七年度の予算要求を行うに当たりまして、一定の仮定の条件のもとに試算した数字でございます。したがいまして、将来予想さ

法案全体を見ますと、非常に大臣の強制権みたいなニュアンスの法文が出てまいりまして、相当がちがちつとやるんだなという印象を持つのですが、さいますけれども、しかし同時に、今局長の話だと、その都度その都度、事業進捲に応じて考えていくんだということをごさいますので、安心をいたしました。どうぞ、国土交通省におかれましては、なお神戸市への御支援をお願い申し上げまして、私の質問を終わります。

○橋委員長 玉置一弥君。
○玉置委員 きょうは、梅田局長に集中して質問

○梅田政府参考人 今回、阪神三宮駅の整備に当たりまして、先生御指摘のとおり総事業費を百三十五億円とはじいておりますが、これは予算要求を行つて当たりまして一定の条件を、先ほどちょっとお話ししましたように条件をつくりまして、仮定の

○梅田政府参考人 先ほどもちよつと言いました
ように、私どもが十七年度の予算要求を行うに当
たりまして、一定の仮定の条件のもとに試算した
数字でございます。したがいまして、将来予想さ
れます。

かしましたとどろき市へおかれましては、なお神戸市への御支援をお願い申し上げまして、私の質問を終わります。
ありがとうございました。

をしたいと思います。

大変いい法律をつくつていただいて、今までの都市の、特に通勤通学者の利便性という面から大変大きなバックアップになるだろうというふうに思いますが、駅が、私たちバリアフリーを推進している者からいたしますと、JRと民鉄とのつながりが非常に悪い。これを一日も早く解消していただかないと、鉄道の乗りおりだけではなくて、つなぎですね、この面でやはり電車に乗れなくなつてしまふということが多々あるわけでございまますし、障害者の方々からも、乗るところまではいいんですけども、行つた先が大体めになつているという話をよく聞いて、結局利用できるところは非常に少ないというのだが、ついこの間の会議の中でも大分出ました。

そういう面で、今の、電車同士をつなぐことで、電車同士をつなぐというか線路をつないで、その先が同じような、段差のない、また電車とホームのすき間のないものをぜひつくっていただきたい、こういうふうに思います。

そこで、まずお聞きをいたしますが、今回のこの都市鉄道の利便増進事業というもので、先ほどからもお話に出ておりますように、鉄道利用者が当然要望されて、市町村が動き、鉄道会社が動きということになるのだと思いますけれども、このスキームとして、どういうふうな手順で事業着手まで行くのかということをまず御説明いただきたいと思います。

〔委員長退席、山口（泰）委員長代理着席〕
○梅田政府参考人 まず、鉄道利用者のニーズというのを的確につかむ必要があります。これにつきましては、鉄道事業者が一番やはり詳しく知つてゐるというふうに思われます。したがいまして、速達性の向上という事業につきましては、営業あるいは整備を行おうとする主体が作成する構想、こういう主体が作成する構想がございますので、これを引き金として事業が進められていくのもちろん、法律の仕組みといたしましては、地

方公共団体が鉄道の事業者に対しまして実施の要請等をできるような法律の仕組みにはしております

すけれども、まずは、やはり最初に引き金を引くのはこういう整備、営業を行う鉄道事業者等ではないだろうかというふうに思っております。

それから、交通結節点の高度化につきましては、引き金を引くのは都道府県でございます。これはまず、交通結節機能高度化に関する構想を明らかにするとなります。この構想を明らかにして、国の基本方針に合致していきますよという同意が得られましたら、協議会ができます。協議会ができまして、そこの中で合意の形成を図りまして事業を進める、こういう仕組みでございます。

この交通の結節機能につきましては、鉄道事業者、NPO、民法の法人等、一定の法人等からの提案が行われるという法律の仕組みにしておるところでございます。それを受けまして、今度は当該の地方公共団体でそれを検討していただくというふうな格好になろうかと思います。

以上でございます。

○玉置委員 今回は上下分離ということで、営業主体と整備主体というふうに分かれております。私も心配したのは、都市鉄道というのはどうも建設にお金がかかり過ぎるということで、利便性は確保できただけでも採算性からいと大変なマニアスになるということで、一つの例で申し上げますと、この近くでいきますと、JRの京葉線あるいは北総線、東葉高速鉄道。特に東葉高速鉄道なんかは、十六・二キロという短い距離でありながらお客様が一日当たり十一万三千人乗られていますが、それでも赤字だという、大変な赤字なんですね。ちょっとよくなつてしまつたけれども、結局、営業外費用に食われてしまつていて、ということになります。

今回、営業主体は運行ということでござりますが、その整備主体に支払うお金をどういうふうに設定していくのか。先ほどから受益の範囲内でと

して払えるのかという心配もあります。その辺についてはどういうふうにお考えでしようか。

○梅田政府参考人 東葉高速鉄道を初め、いわば事業開発型の鉄道でございます、北総開発鉄道もそうでございますが。こういうようなものにつきましては、御指摘のように、需要がついてきていないという面もございますし、バブルのころで非常に金利の高いときにつくったというのもございません、これは有償の資金ですね。それから、建設期間が比較的長期にならざるを得なくなつた、そのため工事費が上がつたというような、いろいろな事情があろうかと思います。

今回、私ども、都市鉄道利便増進事業におきましては、いわば営業主体と整備主体というふうに上下分離をいたします。営業主体につきましては、運行についてのリスクは負つていただきますけれども、施設使用料という形で、受益の範囲の中に整備費用についてのリスクは負わないということになります。

では、その整備についてのリスクは、当然のことながら整備主体が負うわけでございます。整備主体が負うわけでございますが、その整備主体につきましては、先ほど申しましたように、国、地方からそれぞれ三分の一ずつの補助を予定しておりますが、三分の一については自分でファイナンスをするということになります。

したがいまして、そこで二つ動機が働きます。

一つは、できるだけ建設費を少なくしよう、効率的につくろうという動機が一つ働きます。それともう一つは、受益で、施設使用料を前提にこの事業が成り立つものですから、言いかえれば使用料をできるだけ多くいただきたい、こう思うわけでございます。そういう点で、営業主体と整備主体との間では協議をする、よくよく協議をして、納得して、自分の整備についてのファイナンスが設定していくのか。先ほどから受益の範囲内でと

と思ひます。

それぞれがリスクを負いながら、むだ、むらのない仕組みだと思つておりますが、いずれにいたしましても、鉄道の整備というのは長期にわたつて資金を返還していくというやり方でござりますので、厳しい需要予測、厳しいやりとりがあるとうふうに考えております。

○玉置委員 整備主体についてお聞きしたいんですが、今のお話を聞いておりますと、例えば先ほどの神戸市さんのように、事業意欲のあるところとか、あるいは地方公共団体とか、そういうところも参画が可能かなという感じがするんですね。それから、大手の開発業者とか、いわゆる一種の民間活用とか、そういうことも可能かなと思いますが、この辺はどういうところを整備主体としてお考えになつているのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○梅田政府参考人 整備主体として想定しておりますのは、いわゆる第三セクターでございます。第三セクターといいますのは、当然その地域の地方公共団体が主として設立するものでございますが、往々にしてそこの中には地元の有力な企業であるとか、あるいは金融機関その他の会社、民間の資本が入つてきておるということが一つござります。したがいまして、第三セクターの性格も、公的な部分がどのぐらいの比率で持つかによって変わつてまいります。

それからもう一つは、先ほど言いましたように、鉄道・運輸機構も想定しております。この二つのものを想定しているところでございます。

○玉置委員 今回例として出されていますのは、相鉄線とJR東日本東海道貨物線の直通運転ということです。

私たちとは、特に短絡線とか結線とか、そういうことでのメリットというのは非常に大きいんです、相手、例えばA社とB社がありますといつたときに、A社の方には非常にメリットがあります、しかしB社についてはほとんどないといふことで、A社はどうしてもやりたいだけれど

もB社がなかなか乗つてくれないとどうなことがあります。こういうのが結構出てくるのかなという感じがするわけですね。そのときにだれがこの仲介役をするのか、後押しをするのか、あるいは、本当に話し合いがつくまでノータッチで周りがそっと見ているだけなのかというのをちょっとお聞きしたいと思います。

○梅田政府参考人 法律の仕組みといたしましてはオープンアクセス制をとっています。つまり、ある線を整備するということについて、営業したい人に手を挙げてもらう。これは、だから、自分の方で十分便利にもなるし利益も上がると判断されるところの会社があれば、複数社出てくることになります。それから、整備主体についても、先ほど言いましたように、建前として同じような競争ができるようになります。これは複数社が手を挙げてくることになります。

そこで、構想同士が、いろいろな構想が出てきて、そこの中へ、これを一回国土交通大臣の方で認定をして、お見合いではありませんが、上方の営業主体と下の方の整備主体とうまく話が合う場合には計画ができるというようなことがあります。

御指摘のように、そうしたときに、自分はやらないんだけれども相手の方が嫌だというようなケースがあるうかと思います。それは、嫌だと言っている人は、もうかるあるいは利益が上がるということではなくて、多分、自分の方から言うとお客様とられる、あるいはかえつていろいろな面で支障が出るというような判断があるんじゃないかなあと思います。したがいまして、そういうときには多分、二社で相互乗り入れをするというときは、一方だけしか乗り入れないというような取り決めの仕方もあるでしょうし、あるいはお互いに条件を出し合って、お互に了解の上乗り入れるというようなこともあります。

いずれにいたしましても、こういう点につきましては、当然、御相談があれば私もも相談には乗つてまいりたいと思っております。

○玉置委員 今のお話を聞きますと、新しく短絡線として引かれるところ、あるいは結節のところは、今既存の、例えば相鉄だつたら相鉄がそこを自動的に延ばしていくというふうに考えるだけではなくて、希望者があればそこだけを運営するともできるというふうに受けとめていいでしようか。

○梅田政府参考人 現実的な問題としてではなくて、法律上の仕組みとしては、先生御指摘のところ、当該の線路を持つている人だけではなくて、それ以外の、例えばこれに接続している会社の人たちも手を擧げることはできるでしょうし、それから、逆にここだけで十分ペイするということであれば、これだけで営業したいという人が出てくる可能性もあります。そういうのを排除するような法律の仕組みではありません。

ただ、現実の問題としてはなかなか、短い、例えば二キロか三キロぐらいの線でもつて十分利益が上がるというところは、そうないのではないかというふうに思います。

○玉置委員 例えば、小田急の厚木から出発して海老名で相鉄線に入つて、それで新しい新線を通つて、場合によつては綱島から渋谷へ行く、もう一つは東海道に直接つながるという、というのは、軌道幅がみんな千六十七ミリなんですね、乗り入れができるわけですよね、ホームとの関係がちょっとわかりませんけれども。そういうことも将来可能になるわけですか。

○梅田政府参考人 具体例でござります相鉄、JRの直通線につきましては、今先生の御指摘のような話は、具体的にはまだそういう構想もありませんし、出ておりません。ただ、先ほど言いましたように、法律上の仕組みとしては可能なよう仕組みになつております。

○玉置委員 それでは、ちょっとと話を今度は災害の方に移らせていただきたいと思います。

昨年は台風でいろいろな災害がたくさん出ました。こういう災害の中で私たちが心配するのは、例えば三島、貨物なんかは、災害の大きさによつ

て即収益を壊してしまって赤字転落ということになる。それから、本州三社は上場会社でございますから、防災、要するに災害の大きさによって株価が変動するということがあるわけで、この辺をやはりちよつと考えていかなければいけないのかなというふうに思うわけです。

そこで考えられるのは、一つは事前の防災について、従来から鉄道敷地内は鉄道会社の責任ということで防災のことをいろいろやられておりますけれども、実際には、急傾斜地上から大きな石が落ちたり土砂が崩れてきたり、あるいは鉄橋が流されたりとか堤防がなくなってしまったとか、そういう鉄道用地以外の要因によって鉄道事業者が被害をこうむるというのが非常に多いわけですね。

この辺のあり方についてぜひちよつと考えていただきたいのは、一つは自己責任で保険を掛けるというのもありますけれども、実際にはある程度基金を準備しておくことも必要だと思うんですね。

それからもう一つは、今の鉄道軌道整備法の発動される条件が非常に厳しいということ、なかなかこれにかかるない、かかるないというか該当しないということがありますので、これだけの災害が出てきたときになかなか該当しないということは、将来とも鉄道軌道整備法にかかるようなものがいないんじゃないかなという心配もあります。そして、これにかかるようなものがあれば、本当にそれこそ鉄道旅客会社それぞれに非常に大きな打撃を与えてしまうという心配がございまして、この問題をぜひちよつと考えていただきたいとうふうに思います。

そこで、基金の問題、そして軌道整備法についての条件、この辺についてどういうふうにお考えになつておられるか、まずお聞きしたいと思います。

○梅田政府参考人 災害復旧につきましては、鉄道事業者みずからがその資力によって行うというのが基本原則でございます。多くの鉄道事業者は、風水害、土砂崩壊、こういうことによりまし

て鉄道施設に被害が生ずるということを想定いたしました。復旧費用につきましては、土木構造物保険というものがございますのでこれに加入しております。

御指摘のように、その資力だけでは災害復旧事業ができないという場合がございますので、私どもとしては、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助によりまして支援を行つてきているところでございます。

では、この支援の補助の要件でございますが、かなり弾力的に運用させていただいているつもりでございます。例えば、昨年でございますけれども、四国で相次いで被害が発生いたしました。要件上ぎりぎり読んでいくと、一個一個がその要件に当たらないと補助の対象にならないんじゃないかというふうにも読めるのでございますが、私どもは、一連の被害を一まとめていたしまして、全体として要件を弾力的に運用しているというのが実態でございます。

しかし、御指摘のとおり、この要件については、このままでいいのかという問題意識は当然持っておりますので、引き続きこの点は検討していくたいと思っております。

それから、じや、新たな基金を国としてつくつたらどうかというふうなお考えだらうと思いますけれども、例えば阪神・淡路大震災のときには、鉄道軌道整備法の補助要件を緩和いたしまして、それから、開銀の融資あるいは固定資産税の減免というような措置をとりました。要件緩和によりまして、阪神等に対しましてもかなりの額の補助を差し上げているところでございます。

したがいまして、こういう非常に大規模な災害が起きたときにはどうするかという問題でござりますので、これは基本的には、適時適切に、そのときに応じた支援措置を要望を聞きながら講じていくということになるかと思いますけれども、基金の問題につきましては、いずれ大規模な災害の一つの検討テーマとして私どもとしても勉強していくといふに考えております。

○玉置委員 鉄道会社が防災として事前に使われてきたお金というのは年間六億ぐらいという数字なんですが、多いときでも十億ぐらいですね。それで、私たちは、できるだけ周辺整備をしながら余計な災害が来ないようにやらなければいけないということなので、一兆円以上の普通の砂防とかいろいろな整備がありますけれども、そういうお金の一部でも鉄道周辺のところに使っていただけるようにぜひ御配慮をお願いしたいというふうに思います。

それから、JRになりましてから大体十八年たつわけですが、あと二年すると丸二十年というこ

とで、JRの本州三社は一応完全民営化というこ

とで今やられておりますけれども、三島会社、貨物、ここにつきましては、経営安定基金というも

のを置いていただきて、そこからの利息分を補助金として各社に供給していただいているというこ

とですが、当初設定されたときからかなり利率が、運用益ですね、運用益そのものが変わってきたいるということで、何となく先細りの感じがす

るんです。

この辺について、私たちは、この今の仕組みを壊したら三島会社はもたない、JR貨物もといふうに思うんですが、やはり先ほどの、災害とか何か一つあるとすぐ赤字になるというような數字でございまして、税制面の話とか固定資産税の免除とか、これだけでも赤字になるんですね。そんな際どいところを皆さん運営されているわけです。

ですから、いろいろな合理化をやつて努力をされても、やはり利益が上積みされて会社として余裕が出てくるような形が望ましいと思うんですねが、まず一つは、基金の上積みがあるのか。あるいは、例えば、運用益は今三・七ぐらいですか、我々から見ると三・七というのは非常に高いなと思うんですが、実際にこんなレベルが確保できていいのか。それから、もっと上積みをするためにどうしたらいのかということがいろいろ考えら

れると思うんですけれども、その辺をまとめて、

○玉置委員 総合交通体系といながら、いろいろなところで道路とか鉄道とか船だとか飛行機だ

特に三島、貨物の関係で、今後の運営について国土交通省としてどういうことを考えておられるか

ということをお聞きしたいと思います。

○梅田政府参考人 先生御指摘のように、JR三四国、JR九州でございますが、輸送需要がだん

だん減つてしまいまして収入が下がつてきて

る。それから、当初非常に高率の利回りを見込

んでおりました経営安定基金、これはこの三社で

兆三千億ございますけれども、この運用益が非常

に減少してきておるというようなことでございま

す。

そういう中で、御指摘のように、十八年度末に現行の経営安定基金の運用につきましての仕組みが切れています。これは、三島の方から鉄道・

運輸機構へ貸し付けまして、この貸し付けによりまして比較的金利の高い運用を図ろうというよう

な仕組みでございますが、これが切れてしまいま

す。

それから、固定資産税、これにつきましても、

承継特例あるいは三島特例ということと、本州はもう特例はありませんが、固定資産税が大体四分の一ぐらいいになるというような措置をとってきて

いるところでございます。

十九年度以降どうするのかということでござい

ます。しかし、こういう運用益の確保あるいは税制上の措置につきましては、現行の支援措置がJR各社

の経営に与える効果、今後の経営の見通し、それ

から金利動向、これは、金利動向といふのはだれ

も予測できないほど上がり下がりがございます、

最近はたまたまずっと低金利でございますけれども。こういう動向を見ながら、期限切れとなりま

す十八年度末を見据えまして、私どもとしては、

JR各社の経営基盤の強化につながるような形でござります。

さらに検討していく必要があると思って

るところです。

○玉置委員 総合交通体系といながら、いろいろなところで道路とか鉄道とか船だとか飛行機だ

とかといつてダブつているわけですね。そういう

ことが旅客の減少ということにつながつてきていると思うんです。

我が党が主張しますように高速道路が無料化さ

れますとますます大変になつてくると思うので、

それまでに体制を固めておかないと思

うので、ぜひ、二年先といえども、いろいろ方

との調整があるわけでございますから、早目にそ

ういう対応をお願いしたいと思います。

以上で終わります。ありがとうございました。

〔山口（泰）委員長代理退席、委員長着席〕

○橋委員長 葉梨康弘君。

○葉梨委員 ありがとうございます。自由民主党

の葉梨康弘です。よろしくお願ひします。

先ほど土肥委員から神戸三宮のお話、詳細、御

議論がありまして、私は大変懐かしく聞いており

ました。といいますのは、土肥先生が最初にたしか選挙に出られたときと一緒にいますが、平

成元年から平成三年まで、私は兵庫県の警察本部

の捜査第二課長をやつております。中央区の中

山手に住んでおつたんです。

きょうの質問者を見てみますと、大体三大都市

圏の方がほとんどでございます。三日月先生が滋

賀、松崎先生が埼玉、地元でけれども、土肥先

生が兵庫、玉置先生が京都、それから佐藤先生が

大阪、穂田先生が京都。私がだけが茨城でございま

す。茨城というのは田舎じゃないかというふうな

感じを皆さん持たれるかもわかりませんけれども、そんなことはございません。実は、私も、け

さ七時十四分取手発の常磐線と千代田線を乗り継

いで、都市鉄道を利用してこちらに出勤してまい

りました。そういう観点からきょうは御質問をさせていただきたいと思います。

まず、賛成の立場から御質問するんですけれども、

今まで、二〇〇六年をピークに我が國の人口は減少

していく。そして、労働力人口もことしの六千

七百七十二万人、これをピークに来年からは減少

していく。そして、国勢調査の中でも、そういう

労働力人口の減少と、それから職住近接という

ことが一つ一つダブつているわけですね。そういう

ことが旅客の減少ということにつながつてきてい

ると思うんです。

○玉置委員 総合交通体系といながら、いろい

うなところで道路とか鉄道とか船だとか飛行機だ

とかといつてダブつているわけですね。そういう

ことが旅客の減少ということにつながつてきてい

ると思うんです。

○葉梨委員 ありがとうございました。

今私たちの首都圏の現状を見ますと、東京の二十三区がどんどんよくなっているような感じがいたします。近郊ですと、私は今取手市

というところに住んでいますが、平成七年の八万四千人をピークに、こしは八万それになりました。そして、合併をして八万を切るというのをやつと免れています。

ですから、こういった近郊の都市が生き残るために、利便性という意味では都心には太刀打ちできません。ゆとりある郊外の生活を提供しなければならない。ただ、片方で、やはり今の既存のストックを利用した形での都市鉄道の利便性を増進させるということは、私自身は大変時宜にかなつたものだというふうに思います。

そして、取手市に住んでいる面から考えますと、私たち取手市民にとって、速達性の向上とい

うことでイメージするのは、実は茨城県内の事業ではございません。東京とか千葉に通勤する我々にとってみますと、例えば上野の駅で日比谷線とか銀座線への乗りかえがなかなかできないな、それから、常磐線の東京駅への乗り入れ、さらには、今お話をありましたつくばエクスプレスの東京駅乗り入れ、こういったことをやってほしいというような要望が出てまいります。ところが、実際のところを申し上げますと、東京の住民にとってみたら、はた迷惑な話である、あるいは東京都にとってみたら、そんなことやらなくてもいいんじゃないかという声も片方であるわけですか。

そこで、この法律ができた中で、そういうことがなかなかやりやすくなるようなスキームができるのかなということを期待しておるわけですけれども、そもそも、常磐線の東京駅乗り入れあるいはつくばエクスプレスの東京駅乗り入れ、これは東京駅に乗り入れて終点、ターミネーターになるわけですから、これは本法律にいう速達性の向上事業に該当するのかどうかということを、梅

田局長、お願ひいたします。

○梅田政府参考人 速達性向上事業の対象事業といいますのは、現時点におきましては、短絡線の整備、相互直通施設の整備、追い越し施設の整備

を想定しております。

○梅田政府参考人 速達性向上事業の対象事業と線の東京駅延伸ということにつきましては、法案の第二条第七号にござります「既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設」に該当するといふに考えて、速達性向上事業の対象事業となり得るというふうに考

えました。

○葉梨委員 ありがとうございました。

こういった県域外の事業の場合、今も申し上げましたけれども、頭が痛いのは、東京の関係でなかなかそれが盛り上がっていない、茨城県の方は熱く盛り上がっているんだけれども東京の方が盛り上がり得るといふに考

えます。

例えは今の常磐線の東京駅乗り入れの話にしても、平成十九年までということで運輸政策審議会の答申があるんですけれども、神田駅の住民が高架の鉄道路線をつくるのに反対している。あるいは、TX、つくばエクスプレスの東京駅乗り入れについても、四都県がそれぞれ負担しているんですけど、東京都の方がなかなか、いろいろと

それでも、東京都の方があななかないといな」というような要望が出てまいります。

そこから、今御指摘のございました法案第十一

条の規定でございますが、これは速達性向上事業を促進するために、都市鉄道の利用者あるいは地

域のニーズを的確に把握し得る地方公共団体が鐵道事業者などに対して速達性向上の実施を要請す

ることができます。

今御指摘のございました、例えは秋葉原から先

の東京駅乗り入れというような点につきまして

温度差があつたりもします。こういったような法

律の成立を契機に、やはり都市鉄道の利便性向上

の必要性と理念、これを、ぜひ、鉄道事業者だけ

でなくて関係の地方公共団体に周知していただきたいなというふうに思います。

それからもう一つは、法案の第十一条でそれぞれの地方公共団体が要請をするということをできるというスキームがあります。例えは、つくば市

がつくばエクスプレスの東京駅乗り入れ事業の実施を要請する、あるいは取手市が常磐線の東京駅乗り入れ事業の実施を要請する、そういうふたつともできるのか、あわせてお答え願いたいと思います。

○葉梨委員 ちなみに、つくば市というのは私の選挙区ではございませんで、全茨城県民を代表してこの質問をしております。ということで、別に文句を言っているわけじゃないです。

そこで、今お話をありました常磐線の東京駅への乗り入れの早期実現、さらにはつくばエクスプレスの東京駅への乗り入れ事業に限っておりません。したがいまして、こういう要請の制度を活用しながら事業の実施が促進されるということも期待でき得るものと思います。

○葉梨委員 ちなみに、つくば市というのは私の選挙区ではございませんで、全茨城県民を代表してこの質問をしております。ということで、別に文句を言っているわけじゃないです。

そこで、今お話をありました常磐線の東京駅への乗り入れの早期実現、さらにはつくばエクスプレスの東京駅への乗り入れ事業に限っておりません。したがいまして、こういう要請の制度を活用しながら事業の実施が促進されるということも期待でき得るものと思います。

○葉梨委員 さて、法案の第十一条で、実施の要請を各地方公共団体が行う。これは取手だけじゃなくて、いろいろな全国の自治体が行うことができるというふうに思いますけれども、ただ、もちろん、はしも棒にもかかるないものは別段なんですが、速達性向上事業に関する計画の立案を策定しなけれ

ば、都市鉄道の利便性の増進に大いに寄与すると考えます。今後の取り組みについて、国土交通省の見解を承りたいと思います。

○梅田政府参考人 御指摘の二つのプロジェクトにつきましては、都市鉄道の利便性増進に大いに寄与するという点では、同じ認識でございます。

まず、JR常磐線の東京駅乗り入れでございます。これは、京浜東北、山手線の上野一御徒町間の混雑緩和に非常に役に立ちます。こここの区間は混雑率が二〇〇%を超えるような区間でございます。現在、平成二十一年度の供用開始を目指しまして、JR東日本が調査設計を進めているところでございます。その後の手続でございますが、東京都条例に基づくアセスメント、あるいは鉄道事業法に基づく鉄道施設の変更の手続等を経まして工事に着手するというようなことになろうかと思います。

それから、先ほど申しましたつくばエクスプレスの東京駅延伸につきましては、沿線の開発の状況、あるいは、これは八月の二十四日に開業する予定でござりますけれども、その後の輸送需要の動向、こういうのをよく見きわめながら、需要、収支採算性、財源あるいは事業スキーム、こういいうような課題につきまして、まずは地元関係者、これは、つくばエクスプレスの主な株主は一都三県でござりますけれども、一都三県におきまして十分に議論を深めていくことが必要かと思いま

す。

それから、先ほど申しましたつくばエクスプレスの東京駅延伸につきましては、沿線の開発の状況、あるいは、これは八月の二十四日に開業する予定でござりますけれども、その後の輸送需要の動向、こういうのをよく見きわめながら、需要、収支採算性、財源あるいは事業スキーム、こういいうような課題につきまして、まずは地元関係者、これは、つくばエクスプレスの主な株主は一都三県でござりますけれども、一都三県におきまして十分に議論を深めていくことが必要かと思いま

す。

それから、先ほど申しましたつくばエクスプレ

スの東京駅延伸につきましては、沿線の開発の状況、あるいは、これは八月の二十四日に開業する予定でござりますけれども、その後の輸送需要の動向、こういうのをよく見きわめながら、需要、

収支採算性、財源あるいは事業スキーム、こうい

ういいうような課題につきまして、まずは地元関係者、これは、つくばエクスプレスの主な株主は一都三

県でござりますけれども、一都三県におきまして十分に議論を深めていくことが必要かと思いま

す。

それから、先ほど申しましたつくばエクスプレ

スの東京駅延伸につきましては、沿線の開発の状況、あるいは、これは八月の二十四日に開業する予定でござりますけれども、その後の輸送需要の動向、

この質問をしております。ということで、別に文句を言っているわけじゃないです。

そこで、今お話をありました常磐線の東京駅への乗り入れの早期実現、さらにはつくばエクスプレ

スの東京駅延伸につきましては、沿線の開発の状況、あるいは、これは八月の二十四日に開業する予定でござりますけれども、その後の輸送需要の動向、

ばならないというふうに書いてあります。

これが、事業費なども含めた精緻なものを作成

しますと、なかなかこの規定の趣旨が生かせない

んじやないか。ですから、どの程度のものを作成

すればいいのか、そしてその趣旨をどうやって徹

底するのかということ、そして、具体的にはいろ

いろな運用指針で出てくるかと思いますが、いず

れにしても、よく相談に乗つていただきたいと思

いますし、言い出しつべの要請をした地方公共団

体がたくさんお金を出さなきゃいけませんよとい

うような感じになつてきますと、なかなかみんな

ばばを引くのを恐れて要請を行わないということ

もあり得る。ですから、そこら辺の配慮もまたお

願いをしたいなと思います。よろしくお願ひしま

す。梅田局長、御見解をお願いします。

○梅田政府参考人 この要請に当たりまして、地

方公共団体が速達性向上事業に関する計画の素案

を作成するというのが法案第十一條の規定でござ

ります。

この規定を設けましたのは、実施を要請する以

上、要請を行う人において、やはり速達性向上事

業の意義とか効果について一定の見解なりあるいは検証なりをしていただかないといけないとい

うふうに考えてあります。

先生御指摘のように、そのやり方を厳しくすれ

ば、あるいは言ひ出した人が負担をするというよ

うなルールづけにしてしまえばだれも言ひ出さないといふふうになります。逆にルーズにしま

してしまえば、とりあえずは言つておこうかとい

うな話になります。そういうことになります。

私どもいたしましては、計画の素案としてど

の程度の内容をどういうふうに書き込むか、これ

については、今後十分こういう点を踏まえながら

検討してまいりたいというふうに思つております。

御指摘のような総事業費の見込み額など、書

くべきか書かざるべきか、あるいはどの程度書けばいいのか、そういう点についても十分検討してまいりたいというふうに考えております。

○葉梨委員 次に、交通結節機能の高度化につい

て伺います。

現在、中心市街地の空洞化ということが言われ

ています。特に駅前なんです。今、東京を見まし

ても、池袋だと渋谷だとかのターミナル駅、こ

れはJR、西武、東武、東急などの相互乗り入れ

がないために、とにかく一たん外に出なきゃいけ

ない。そのためにデパートが発達した、一杯飲み

屋が発達した、そういう面もあるだろうと思うん

です。ところが、これが交通結節機能が高度化で、

みんなが駅の中だけをぐるぐるぐる回つて外

に出なくなつたら、落ちるお金がなくなつてしま

う。ですから、商業の関係との結節というのもま

た考へていかなきゃいけないなというふうに思つ

ているんです。

まず、これは事実関係ですが、駅ビルまたは駅

周辺において商業を営む者、これは法案第十三條

第五項第三号の「交通結節施設の利用に関し利害

関係を有する者」に該当すると考えてよろしいで

しょうか。梅田局長、よろしくお願ひします。

○梅田政府参考人 駅ビルまたは駅周辺において

事業を営む者につきましては、法案第十三條第五

項の規定に基づきまして、協議会を設置する都道

府県が必要と判断した場合には、協議会の構成員

とすることになります。

○葉梨委員 ですから、駅施設のみでなく駅周辺

施設も含めて交通結節機能の高度化を図ろうとい

う法案です。これは大変高く評価できます。

それで、駅周辺施設の中には駅前広場も入る、

さらには、今もお話をありましたとおり、利害関

係者といふふうに、そういうことで商業といふふう

やしとの結節にも利用できるようにこの施設整備

が図られるよう、この法案の運用、工夫を凝らし

ていただきたいと思います。

○岩崎大臣政務官 葉梨委員おっしゃるとおり、

駅はまさに町の顔であります。乗り継ぎの円滑化

を図る、こういう観点でなくて、商業の活性化な

どのまちづくりの視点も欠かせないものであります。

本法案におきましては、協議会におきまして、

駅施設の整備を駅周辺施設の整備と一体的に行う

ための交通結節機能高度化計画を作成することに

しております。その協議会の委員といたします

て、必要に応じ、駅周辺の商業施設の関係者や地

元商店街の関係者なども構成員として加わること

ができることになつてゐるわけでありまして、し

たがつて、委員御指摘の商業と交通とが共存する

ような施設整備に向けた活発な議論が協議会にお

いて行われるよう期待をいたしてゐるところで

ありますし、国土交通省といたしましても、必要

に応じその合意形成に必要な支援をしてまいりた

い、このように考えております。

○葉梨委員 利便増進事業として行う、この法律

のいわゆる駅施設の利便増進事業というのは駅施

設に限られるんですねけれども、交通結節機能の高

度化ということでは、もっと前広にいろいろと広

くできるということで、ぜひそこら辺、御配慮願

いたいと存うんで。

ただ、予算の関係では、国が三分の一、地方が

三分の一、借入が三分の一といふスキームは、駅施

設だけにしか使えない。ほかにどういうような

予算があるのかといったら、ほかに、今既存のい

ろいろな予算の体系、補助金の体系で駅の周辺の

施設の整備に使えるというようなスキームがある

んだということを国土交通省から伺いました。

ですから、この法律ができるのを契機に、いろ

いろあるいは既存の仕組みというのを各地方公共団体だ

とかあるいは駅周辺の方々にもわかりやすく徹底

していただきたい。これは要望だけにとどめたい

と思います。

○葉梨委員 ありがとうございます。

首都圏においては、首都圏整備法に規定す

る既成市街地、それから近郊整備地帯の区域、並

びにその周辺の地域ということを予定しております。

政令指定都市ということを想定しております。

首都圏においては、首都圏整備法に規定す

る既成市街地、それから近郊整備地帯の区域、並

びにその周辺の地域ということを予定しております。

○梅田政府参考人 御指摘のつくば市でございますが、既成市街

地あるいは近郊整備地帯には該当しません。しか

し、その周辺の地域に含まれると私どもは解して

おります。したがいまして、本法案の対象地域と

して私どもは取り扱つてまいりたいというふうに

思つております。

○葉梨委員 ありがとうございました。

また、私の自身の利益というか個人のためじや

ないんですけども、ぜひとも常磐線つくばエク

スプレスを使って通勤する者の利便を増進するよ

うに、よろしくお願ひを申し上げたいと思いま

す。

以上で質問を終わらせていただきます。ありが

とうございました。

○橋委員長 佐藤茂樹君。

私はこの法案につきまして六人目のバッターで

ございますので、今までいろいろ論点は出尽く

ばならないというふうに書いてあります。 これが、事業費なども含めた精緻なものを作成しますと、なかなかこの規定の趣旨が生かせないんじゃないか。ですから、どの程度のものを作成すればいいのか、そしてその趣旨をどうやって徹底するのかということ、そして、具体的にはいろいろ運用指針で出てくるかと思いますが、いずれにしても、よく相談に乗つていただきたいと思いますし、言い出しつべの要請をした地方公共団体がたくさんお金を出さなきゃいけませんよといふふうになりますと、なかなかみんなばばを引くのを恐れて要請を行わないということもあり得る。ですから、そこら辺の配慮もまたお願いをしたいなと思います。よろしくお願ひします。梅田局長、御見解をお願いします。
○葉梨委員 次に、交通結節機能の高度化について伺います。現在、中心市街地の空洞化ということが言われています。特に駅前なんです。今、東京を見ましても、池袋だと渋谷だとかのターミナル駅、これはJR、西武、東武、東急などの相互乗り入れがないために、とにかく一たん外に出なきゃいけない。そのためデパートが発達した、一杯飲み屋が発達した、そういう面もあるだろうと思うんです。ところが、これが交通結節機能が高度化で、みんなが駅の中だけをぐるぐるぐる回つて外に出なくなつたら、落ちるお金がなくなつてしまふ。ですから、商業の関係との結節というのもまた考えていかなければいけないなというふうに思つているんです。
○梅田政府参考人 駅ビルまたは駅周辺において事業を営む者につきましては、法案第十三條第五項の規定に基づきまして、協議会を設置する都道府県が必要と判断した場合には、協議会の構成員とすることになります。第五項第三号の「交通結節施設の利用に関し利害関係を有する者」に該当すると考えてよろしいであります。周辺において商業を営む者、これは法案第十三條第五項第三号の「交通結節施設の利用に関し利害関係を有する者」に該当すると考えてよろしいであります。周辺において商業を営む者につきましては、法案第十三條第五項の規定に基づきまして、協議会を設置する都道府県が必要と判断した場合には、協議会の構成員とすることになります。
○葉梨委員 ですから、駅施設のみでなく駅周辺施設も含めて交通結節機能の高度化を図ろうといふふうになります。逆にルーズにしましては、法案第十三條第五項第三号の「交通結節施設の利用に関し利害関係を有する者」に該当すると考えてよろしいであります。周辺において商業を営む者につきましては、法案第十三條第五項の規定に基づきまして、協議会を設置する都道府県が必要と判断した場合には、協議会の構成員とすることになります。
○葉梨委員 本法案におきましては、協議会におきまして、駅施設の整備を駅周辺施設の整備と一体的に行うための交通結節機能高度化計画を作成することにしておりまして、その協議会の委員といたしまして、必要に応じ、駅周辺の商業施設の関係者や地元商店街の関係者なども構成員として加わることができることになつてゐるわけでありまして、したがつて、委員御指摘の商業と交通とが共存するため、今後の見直しについて、その状態を解消するため、国土交通省にも申し上げておつたんですけれども、JR、西武、東急なども、つくば市に入った途端に都是市鐵道じゃなくなつてしまふということです。そのためデパートが発達した、一杯飲み屋が発達した、そういう面もあるだろうと思うんです。ところが、これが交通結節機能が高度化で、みんなが駅の中だけをぐるぐるぐる回つて外に出なくなつたら、落ちるお金がなくなつてしまふ。ですから、商業の関係との結節というのもまた考えていかなければいけないなというふうに思つているんです。

しているかと思いますけれども、若干重なる部分もあるかもわかりませんが、賛成の立場から質問を何点かさせていただきたいと思います。

まず最初に、今の我が国の都市鉄道の現状抱えている課題と今後の方針性というものについて、もう一度改めてお伺いをしたいと思うんですけども、この件についても今まで議論もありましたが、私は、やはり都市鉄道のネットワークの形状の上ではほぼ整備されつつあるであろう、しかしながら、利用者の立場から見た使いやすさであるとか、またサービスの質という面では、まだまだ課題は残っているんじゃないのかな、そのように思うわけでございます。

最近のトピックスとしては、これは特に我が党の女性議員なんかが一生懸命この国会論戦でも質問をさせてもらつたんですけども、サービスの質の向上という点では、女性専用車両の導入というのが首都圏でもようやく動き出しました。

これは、関西地区の鉄道各社では大半が数年前から朝夕のラッシュ時には女性専用車両というものを走らせたんですけども、首都圏でようやく四月四日から、特にこの線の方がいらつしやったら、別に批判しているわけじゃないんですけども、痴漢ワーストワンと言われるのがJR埼京線だつたそうですが、これも朝のラッシュ時も女性専用車両が導入されるということになりました。その後、首都圏の私鉄が、五月の九日ですからゴールデンウイーク明けからですけれども、ほぼ全社が導入する予定で、ようやく、今までには痴漢対策ということでは西高東低というように言われておったんですけども、それもほぼ解消され

女性の人权を守り、安心して、また安全な車両に乗つてもらう、そういう环境の確保という点からいっても、私は、これは、大変、质の向上という点でも、これからもさらに推进していくべき课题であろう、そのように思うわけでございます。

それで、冒頭の質問者からもありましたけれども、やはりこれから人口減少社会になりました

ら、都市鉄道全体を見ましても、これは都市鉄道に限らずですけれども、これまでのような鉄道需要の増加というのは見込まれない。そういうことから大きな時代の流れの中で一つ大きな制約要件があるといふことが一点と、新たな社会的ニーズ

としては、やはり京都議定書が発効されたことにも見られるように、都市鉄道も交通機関として、やはり環境負荷の少ない交通体系というものをしっかりとと考えていかなければいけないということが、これから的新しいニーズとして必要だと思いますし、さらに、高齢化社会の中にあります

は、高齢化社会とともに障害者も社会参画というものが非常にこれから盛んになっていくようになるとと思うんです。

そういうことを考えましたときに、交通バリアフリー法は施行されましたけれども、さらにアレ

べーターであるとかエスカレーターというような
パリアフリー化というものも、これから社会的に
どんどんとんどんどんさらに必要になつてくるであろ
う。そういう要素をどういうよう加味した鉄道
行政といふものをしていくのかといふことが問わ
れるのではないかと思うんですけれども、今現状
の都市鉄道の課題と今後の方向性につきまして、
国土交通省としてのお考えをまず伺いたいと思
います。

○梅田政府参考人 都市鉄道のネットワークにつきましては、これまで、新線の建設あるいは複々線化などによりまして、輸送力を増強する、混雑を緩和するというところを主眼に行政をやつてきましたわけでございます。

この点につきましては、ネットワークとしてはほぼ構成しつつあるというふうに考えておりますし、混雑の緩和につきましても、なお混雑している区間は幾つかござりますけれどもかなり緩和してきたんではないかというふうに思つております。そういう面では、いわば量的な拡大に対しても、それにどうやって供給力をあやしていくかという政策をとってきたのが中心でございました。

しかし、これからは、先ほど言いましたように、

需要が右肩上がりで伸びていくような時代ではない、環境の問題もある、それから、少子高齢化の中で、やはり利用者に優しい交通を目指すというのが大事ではないかというふうに思つております。

そういうことを考えますと、ネットワークの質をいかにして高めるか、サービスの質をいかにしてよくするか、だれでも鉄道に乗りたいというような鉄道にどうやってつくっていくかというのを大事だらうと思っております。

か、混雑時間帯にはのろのろだとか、あるいは、駅が段差が多くて乗りかえ、乗り継ぎには非常に不便だとか、町に行くのにも骨が折れるだとか、そういうようなことはできるだけ少なくしていいたい。それが、今持っている既存ストックでござ

いますネットワークの価値をさらに高めていくのではないかという認識を持っているところでござります。

そういうことではございますが、そうはいつて
も、鉄道といいますのは、従来から事業者が発意
して整備をしていくと、いうシステムでございま
す。輸送需要が余り伸びない、それから利害関係
が非常に複雑になつてくるというような時代に
なつてまいりますと、事業者のみの発意で鉄道を

よくするといふことは限界がござります。私どもは、そういうことで、意欲のある鉄道事業者、意欲のある地元には、できるだけ支援をして発展させるというようなことが必要ではないかとうふうに考へてゐるところでござります。それは、つきましては利用者の利便に非常に役に立つということになります。

したがいまして、十七年度に、そういうことから、速達性の向上あるいは交通結節機能の高度化ということを図るべく、財政上あるいは税制上の支援措置をお願いいたしました。今回のこの法律は、これをうまく円滑に進めるための計画制度を盛り込んだものでございます。

うに、利用者本意の都市鉄道のネットワークをつくり上げるということに、この法律をてこにしながらやつていきたいというふうに考えておりま
す。

局長にお話しいただいたんですけれども、私は、今回の法案というのは、新たに国であるとか地方公共団体のそういう補助が入るというところに一つのポイントがあると思うんですね。入れるからには、単に鉄道事業者の負担が軽くなつただけで終わつたということではなくて、本当に社会的

に、特に今回の目的とされている利用者の利便が増強したということが効果としてやはり具体的にあらわれなければ、これは法案をつくる意味は何もないと思うんですね。

点で効果があるのかということで御質問いたしました。一つは、今答弁の中にもありましたけれども、若干和らいできたとはいえ、やはりまだ大都市部で通勤通学時の混雑率というのは非常に高いものがある。こういうものが今回の法案でどれぐらいい基本的に緩和されるというふうに考えておられるのか。もう一つは、速達性の向上という言葉で、今この法律では言われていますけれども、要は到達時間の短縮という観点も非常に大事になつてく

ると思うんですね。そういう混雑率の緩和、また到達時間の短縮という点で、本当に利用者が、具体的にこの法案による事業によってきちっと効果があらわれたな、そういうものがどの程度見込まれると考えておられるのか、国交省の考え方を伺いたいと思います。

いますが、三大都市圏で通勤通学等の移動に費やされているコスト、これは一定の仮定を置いた試算でございますが、私ども、年間五十五兆円に上るというふうにはじいているところでござります。今回、仮に所要時間が一〇%減少する、あるいは乗りかえ時間が一分減るというような仮定で計算いたしますと、年間で大体二・四兆のコスト

削減につながるというふうに見ているわけでござります。

例えば、今回やります個々の事業主体の効果でございますが、これは先ほどから出ていますように、一定の仮定を置いた試算でございますけれども、相鉄あるいはJR直通線、それから三宮、こういう二つのプロジェクトについて考えますと、三十年間で一千七百億ぐらいの便益が出てくるというふうにはじいています。

混雑率につきましては、例えば、駅の中の混雑率といふのはなかなか難しいうございますのでなかなかはじきようがないと思いますが、三宮の駅のホームが拡幅され、東の改札口ができました。現在の混雑率はかなり緩和され、歩きやすくなるだろうというふうに思います。この点については、まだそこまで定量的なものをはじいておりません。

それから、相鉄とJRの直通線の混雑率の緩和でございますが、これは、相鉄の西谷と横浜駅の間の混雑率が緩和されるというのが一つございました。それから、横浜から渋谷方への乗りかえが現在ございますが、これが一部JRの方にシフトしてまいりますから、その点でこの点の混雑率が緩和されるというふうになろうかと思います。この点につきましても細かなデータはちょっと持っております。それまでも、申しわけございません。

○佐藤茂委員 そこでさらに、ちょっと効果の

ことと具体的にお聞きをしたいんですけども、

この法案のもとになりました平成十二年の、先ほ

ど来出でおります運輸政策審議会の第十九号答申

の中で、都市鉄道に関する整備水準の指標とい

うものが明確に記述をされておりまして、今後こう

いうところを目指すんだということが明確になつ

てますね。それは具体的に混雑率の問題な

んですけれども、「大都市圏における都市鉄道の

すべての区間のそれぞれの混雑率を一五〇%以内

とする。ただし、東京圏については、当面、主要

区間の平均混雑率を全体として一五〇%以内とす

るとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を

一八〇%以内とすることをめざす。」そういうふうに明確に書かれているわけです。

その答申というのは十二年に出されているんですけども、この法案を出すまでに五年がかかりました。五年たちましたけれども、この指標に沿って、現状がこの指標をきちっと達成したものになつているのかどうかという現状をお聞きしました。

○梅田政府参考人 平成十二年八月の運輸政策審議会答申におきまして、東京圏につきましては、当面、主要区間の平均混雑率を一五〇%以内とする、すべての区間のそれぞれの混雑率を一八〇%以内とするということとされています。

当面ということで、目標年次があるわけではございませんが、私どもの現状でいいますと、この答申を踏まえてかなりネットワークも整備されてきましたから、主要区間の平均混雑率は昭和五十年度に二二一%でございましたが、平成十五年度では一七一%と着実に低下しております。

しかしながら、先ほども申しましたように、個々の路線で見ますと、依然として二〇〇%を超える高い混雑率の区間がございます。これにつきましては、これをさらに目標とされるペーセンテージまで下げようといふのはかなり難しくございます。具体的に言いますと、JRの東海道線などとか京浜東北線、常磐線、あるいは中央線とか、そういうようなものでございます。これをさらに下げるということになりますと、これはもう一つ新線をつくらなきならぬというような話でございます。そういうような話でございますので、こ

ういうハード面の取り組みだけではなくて、ソフト面の取り組みも重要ではないかというふうに考えております。

快適通勤ということで、一時かなり企業の方々に、フレックスタイムとあわせて、通勤時間帯を

ずらすというようなことをお願いしたこととございました。私どもとしましては、こういう需要の分散をできるだけ図るというソフト面の対策も含みます。

それで、先ほど地元を代表して土肥先生から御質問がありましたけれども、阪神三宮駅の整備につきまして、今回具体的にこの法案によって行わられるという予定の事業について二つありますけれども、私はどうしても大阪でございますので、この三宮の整備について若干お伺いをしたいと思っております。

はつきり言いまして、阪神三宮駅というのは、利用した人はわかるんですけども、地元以外の人は一体どこに駅があるのかもわからぬというような、今非常に寂れたというか地味な駅になつておるわけですね。今回のこの法案で、神戸市のまさに三宮というのは都心の中核でございますので、本当に都心にふさわしい、風格のある、そういう都市空間とか、また安全、快適で災害に強い、そういう都市拠点にこの三宮駅というのが生まれ変わるのであれば大いに推進すべきである、私はそういう立場から何点かお伺いをしたいんですけども、実はこの阪神三宮駅というのは、今まで阪神電鉄も含めて六点ぐらいい問題点があるというよう言われていたんですね。

コンコースの部分も非常に狭いし、西側一ヵ所で、先ほどありましたホームの幅も五メーター程度というように非常に狭いがゆえに、朝夕ラッシュ時には人があふれ返つていて、混雑が非常に甚だしいという問題が四つ目にございます。

四つ目には、要するに、改札口も非常に狭い、コンコースの部分も非常に狭いし、西側一ヵ所で、折り返し列車が本線下り列車の運行を支障する配線となつております。運転保安上も非常に問題がある、そういう問題が五つ目にあります。

さらに、五番目に、非常に狭い駅でございますので、折り返し列車が本線下り列車の運行を支障する配線となつております。運転保安上も非常に問題がある、そういう問題が五つ目にあります。

六点目に、それと関連するんですけれども、本線の上り列車と折り返し列車の乗り継ぎが全く円滑でない。

そういう六点ぐらいい現状、大きな問題としてあるわけですが、今回の法案が成立した後の事業によって、このような今掲げられている問題点を見事にすべて改良して解決することができるのかといふことが一点と、それと、法案の目的にもありますけれども、やはり利用者の立場から見て本当に利便が増進する、そういう効果が、具体的にどのような効果が生まれてくるかというように考

さらに、移動円滑化基準を満たしていない。要するに、エレベーターがないんですね。そういう問題もあります。

三番目に、近鉄相互直通運転のためのホーム長が不足しているという問題。これはどういうことかというと、平成二十一年を完成目標として、阪神西大阪線と近鉄奈良線の相互直通化というのが行われると、兵庫、大阪、奈良にまで一本で広域流動ができる、そういう移動ができる、そういうことが考えられているんですが、ただ、近鉄の電車は阪神電車より非常に長さのままだったら電車がオーバーしてしまう、そういう問題があります。

そういう意味からも、これはホームの長さが不足しているので何とかしなければいけないという課題が三つ目にあります。

ておられるのか、國交省の考え方を伺いたいと思います。

○梅田政府参考人 本法案をお認めいただきまして、この法案によりまして協議会ができますれば、具体的な計画が作成されるということになると思います。

今先生御指摘の六点、まさにそのとおりでございます。鉄道事業者であります阪神といたしましては、東側の改札口の新設、ホームの拡幅、バリアフリー、駅の配線変更等々、駅の大規模な改良を行なう予定でございます。周辺で行なわれます都市側の事業との連携も十分とりながらやっていくと聞いております。したがいまして、御指摘の点はすべて一挙に解決できるというふうに思います。

私も実際に見てまいりました。先ほどもちよつと申しましたように、西口の改札口のところの連絡の通路の幅は四メートルちょっとぐらいしかありません。たまたますいているときでございましたが、込んでいるときであれば、ラッチがそこに接しているから、ラッチで入ろうという人と通り抜けようという人がぶつかるような構造になつています。こういうような構造になつてないかというふうに思います。

こういうことでございますので、利用者にとつては極めて便利になりますし、また駅に来られる方々も、東口の改札口等ができますし、それから、先ほどちょっとございましたが、バスターミナルの計画等もございます。そういう点を考えますと、非常に安心して安全に利用できるような駅に生まれ変わるとふうに思います。それは利用者にとって最大の利便ではないかというふうに思います。

○佐藤(茂)委員 私は、非常に財政難の折から、本当に最小限の投資によつて大きな効果を生むうといふことで、既に整備され終わっている既存のストックをさらに高度利用しようという、そのことによって利用者の利便の増進につなげていこうと、この法案が成立することによつて大いに進むことを期待いたしまして、私の質問を終

わらせていただきます。

○橋委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 鉄道利用者にとつて、鉄道施設などが整備されて駅の乗り継ぎなどが便利になる、これは当然歓迎すべきことです。しかし、利便性の向上を図るとしても、財政が逼迫する今日では、何でもかんでもといふわけにはいかないと考えます。やはり、緊急性があるかどうか、必要性や採算性はどうか、あるいはそれがその負担を負うのかなど、一つ一つ精査をする必要があると言えます。

そこで、まず聞きたいたい。國交省が重点政策として掲げているバリアフリー化、踏切解消についての進捗状況はどうなつてあるか、JR並びに大手私鉄の鉄道施設の整備状況はどうなつてあるか、お答えいただきたい。

○梅田政府参考人 鉄道駅のバリアフリー化についての御質問でございます。

本格的な高齢化社会の到来、あるいは障害者の社会参加への要請というのは非常に高くなつております。鉄道駅におきましても、バリアフリー化を行なうというのは強く求められている。そういうことで、交通バリアフリー法に基づきまして、一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上の鉄道駅等におきましては、平成二十二年までに原則としてすべてバリアフリー化するということの目標を掲げているところでございます。

○穀田委員 大変失礼いたしました。あか

ずの踏切についての答弁を忘れておりまして、よろしければ今の答弁にさせていただきます。

○梅田政府参考人 私ども、この目標の達成のために、鉄道事業者みずからが鉄道のサービスの提供主体として自治体あるいは国と連携しながら主体的に取り組んでいくものと考えております。社会が高齢化し、障害者の方々の社会参加が強く求められ、進行している社会でございます。そういう利用者の方々のニーズに対して的確に対処していくと、これは事業者の責務であろうといふに考えております。

平成十六年三月末の時点では、一日当たりの利用者数が五千人以上の駅のうち段差が解消されたものの割合は四四%となつております。バリアフリーア化に一定の成果を上げてきているものと認識しているところでございます。

○穀田委員 目標からすれば、今の到達点は四四%ですから、やはり極めて少ないと、これが私が

の判断です。まるで少ない。

それで、進んでいない理由は何か。それは、事業費の増大や、さらには自治体の財政難等、いろいろあると思うんです。

そこで、今お話をあつたように、私は、大事なことは、利用者にとつて便利な施設整備を進め際、最大の責任を負つているのはだれかという問題なんですね。財政的にいえれば、だれの負担によつて整備すべきか、ここをしつかり整理する必要がありますと考えています。私は、言うまでもなく今もみずから事業者が行なうという話がありましたように、第一義的には鉄道事業者の責務が挙げられます。

鐵道事業者は、公共交通を担うということから、安全輸送、利便性向上についての社会的責任は重い、重要です。安全輸送、利便性向上のための鉄道施設等の整備改善については、本来鉄道事業者が整備主体となるというのが基本だと思ふんですが、その点はいかがですか。

○梅田政府参考人 大変失礼いたしました。あかずの踏切についての答弁を忘れておりまして、よろしければ今の答弁にさせていただきます。

○穀田委員 エレベーターも四四%で、それで全国の手動踏切というのは五十八カ所だ。そして、東京都内のあるかずの踏切というのは大体二百六十六ある。これは、答えていないけれども、もちろん強めてまいりたいというふうに考えております。

西武鉄道については、実質的オーナーであつたコクドの前会長堤義明氏が証券取引法違反の虚偽記載、インサイダー取引の罪で、法人としての西武鉄道も虚偽記載で起訴された。公共交通機関であります。これについて、國土交通省も、三月三日、

いは踏切の安全対策等、さまざまな措置をとつておられます。しかしながら、踏切の安全、事故防止というのは鉄道事業者がみずから責任において取り組むべき問題でございます。踏切保安設備の整備等を進めるべきものであると認識しているところでございます。

國土交通省といたしましては、こういう責務を踏まえながらも、鉄道事業者のこういう取り組みにつきましては必要な支援措置を講じてまいります。

もちろん、抜本的な対策でございます連続立体交差事業を始めとする立体交差化につきましては、鉄道事業者のみの負担でできるわけではございませんので、これは国、地方、十分連携をとりながらやっていく必要があるかと思います。

いざれにいたしますても、事業者の支援を今後も強めてまいりたいというふうに考えております。

踏まえながらも、鉄道事業者のこういう取り組みにつきましては必要な支援措置を講じてまいりましたところでございます。

○穀田委員 エレベーターも四四%で、それで全国の手動踏切というのは五十八カ所だ。そして、東京都内のあるかずの踏切というのは大体二百六十六ある。これは、答えていないけれども、もちろん強めてまいりたいというふうに考えております。

今お話をあつたように、主体的に取り組んでいく、事業者がその責任を果たすというのは当たり前なんですね。ところが、その施設整備が進んでいない。そこには、事業者側の投資意欲の縮小、つまり、利便性向上のための投資というものに対する消極的な姿勢があるんじゃないかと考えています。

なぜ準備が進まないか、整備が進まないか。一つの事例として、西武グループについて聞きました。

西武鉄道については、実質的オーナーであつたコクドの前会長堤義明氏が証券取引法違反の虚偽記載、インサイダー取引の罪で、法人としての西武鉄道も虚偽記載で起訴された。公共交通機関であります。これについて、國土交通省も、三月三日、

西武鉄道の石橋副社長を呼び、あなた自身が鉄道局長名で嚴重注意し、経営の透明性確保と信頼性回復を求めたと報道されています。

ただし、ここで聞きたいのは、鉄道事業法に基づく刑事告発は見送っているんですね。これは、私は非常に甘いと思うんです。事は国土交通省の監督責任に関する問題でもあって、西武鉄道は国交省に対して虚偽報告をした。これは、私は何度か取り上げましたが、三菱自動車のリコール隠しと同じではないか。なぜ刑事告発を見送ったのか、そこを明らかにしたいただきたいと思います。

○梅田政府参考人 今般、西武鉄道におきましては、営業報告書に事実と異なる記載があったとのことでございました。これは、私たちの鉄道事業法に基づく報告の義務違反でございます。こういう問題につきましては、企業倫理に照らして問題があるだけではなくて、鉄道事業という極めて公益性の高い事業を営む鉄道事業者でございますから、この社会的信用を失墜させるというものでございます。私もとしては極めて遺憾であるというふうに考えております。

しかしながら、今回の事態によりまして、西武鉄道が提供する鉄道輸送サービスにつきまして、鉄道事業法の目的でございます安全運行、安定的かつ良質な鉄道輸送サービスの低下、これによつて利用者の利便に支障を生じたという事態が発生したかというふうなことを考えました。つまり、虚偽の、結果的に虚偽になつた記載でございますが、そういう営業報告書の提出がその利用者の利便に支障を生じたことがあるのかということがござります。

これは、鉄道事業法が罰則をもつて担保しようとする重大な法益侵害があつたかどうかということがございますが、私どもは、この点につきまし

て、鉄道事業法に基づきまして、鉄道輸送サービスの低下、これによつて利用者の利便に支障を生じたということがあります。私は、この点につきましては、鉄道輸送サービスの低下、これによつて利用者の利便に支障を生じたということがあります。私は、この点につきましては、鉄道輸送サービスの低下、これによつて利用者の利便に支障を生じたとい

うことです。

○梅田政府参考人 今般、西武鉄道におきましては、営業報告書に事実と異なる記載があったとのことでございました。これは、私たちの鉄道事業法に基づく報告の義務違反でございます。

○穀田委員 私は、あれこれ言つておるところです。

○梅田政府参考人 今般、西武鉄道におきましては、営業報告書に事実と異なる記載があったとのことでございました。これは、私たちの鉄道事業法に基づく報告の義務違反でございます。

○穀田委員 私は、あれこれ言つておるところです。

対しましては、鉄道事業者としての公益的、社会的な使命、それから安全運行、利用者利便の増進、向上のために、今後一層万全を期するよう嚴重な注意をしたところでございます。

○穀田委員 私は、あれこれ言つておるところです。

○穀田委員 私は、あれこれ言つておるところです。

るんですね。

結局、鉄道の利益をコクドに吸い上げて、リ

ゾート観光やその他に投資をし、鉄道本来の施設

整備には投資しなかつたという結果になつて

いる

んですよ。こういう企業だから虚偽記載をやつた

としか思えない。まさに鉄道事業の安全性や利便性を損なってきた証拠ではないですか。

性を損なってきた証拠ではないですか。

問題は、今お話ししたように、観光活動だとか

その他のそういう活動、コクドが行つて

いる活

動、西武鉄道がやつて

いる

全体の活動、全部国土

交通省が知り得る、そういう条件に一定あつたわ

けですね。だから、そういう状況全体を知り得る

立場にいる国土交通省の指導監督責任が問われ

いるんじやないかと。そういう立場から物を見る

必要があるんじやないかと私は言つているわけで

すね。

その点だけ、大臣、どうです。

○北側国務大臣 今回の西武鉄道の事件につきま

しては、これは有価証券報告書、それに虚偽記載

をしたということです。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業のところががたがきて

いるん

ですよ。そういうものがわからぬよう

で

は困る

という話を私はしているんですね。

だから、虚偽記載であつたからといつて、じゃ、

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

りそういうものをやつて

いるとき

は、必ず

本業の

ところが

がたがきて

いるん

ですよ。

○穀田委員 だから、今お話ししたように、やは

七 都市鉄道利便増進事業を行うに当たつて

は、財政が厳しい地方公共団体に対しては負担の軽減となるよう特段の配慮を講じること。

八 都市鉄道の混雑は緩和の傾向にあるものとのかんがみ、今後とも積極的に混雑緩和の推進に努めること。

以上であります。一部の区間において依然と高い状況にあるものとのかんがみ、今後とも積極的に混雑緩和の推進に努めること。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○橋委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際 国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣北側一雄君。

○北側国務大臣 都市鉄道等利便増進法案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を申し上げます。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○橋委員長 次に、内閣提出、水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。側一雄君。

水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○北側国務大臣 ただいま議題となりました水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律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。

近年、梅雨期の集中豪雨やたび重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水災及び土砂災害が深刻な被害の状況を踏まえ、地域の水災及び土砂災害の防止力の向上を図っていくことが緊急の課題となつております。

この法律案は、このような近年の水災及び土砂災害の状況を踏まえ、これらの災害による被害を防止し、または軽減するため、局所的な集中豪雨の影響を受けやすい中小河川などの水災対策や、土砂災害対策を推進しようとするものです。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

○橋委員長 お詫びいたします。

ただいま議決いたしました法律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〕

第二に、市町村防災会議は、浸水想定区域または土砂災害警戒区域内に主として高齢者等のために防災上の配慮をする者が利用する施設がある場合には、市町村地域防災計画において、洪水予報等または土砂災害に関する情報の伝達方法を定めることとしております。

第三に、地域の水災防止体制の確保を図るために、水防活動への協力等の業務を行う水防協力団体の制度及び非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定を創設することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行ふこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由でございます。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

第一条 水防法(昭和二十四年法律第百九十三号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二十四条」を「第三十一条」に、「第二十五条」を「第三十二条」に、「第三十三条」を「第三十二条」に、「第五章 費用の負担及び補助(第三十二条—第三十三条の二)」を「第六章 費用の負担及び補助(第三十二条—第三十三条の二)」に、「第六章 雜則(第三十四条—第三十七条の二)」を「第七章 雜則(第三十八条—第四十条)」に、「第七章 罰則(第三十八条—第四十条)」を「第八章 罰則(第五十一条—第五十二条)」に改める。

二条 第五十四条

(第三十六条—第四十条)

び補助(第四十一条—第四十四条)

に改める。

二条 第五十四条

」

」

第二条第五項中「及び消防機関」を「消防機関及び水防協力団体(第三十六条第一項の規定により指定された水防協力団体をいう。以下第四章までにおいて同じ。)」に改め、同条第七項中「起る」を「発生する」に改める。

第六条の二の次に次の二条を加える。

(退職報償金)

第六条の三 水防団長又は水防団員で非常勤のものが退職した場合においては、当該水防団長又は水防団員の属する水防管理団体は、市町村又は水防事務組合にあつては条例で、水害予防組合にあつては組合会の議決で定めるところにより、その者(死亡による退職の場合

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る八日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十二分散会

水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案

水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案

水防法(昭和二十四年法律第百九十三号)の一部を次のように改正する。

第一条 水防法(昭和二十四年法律第百九十三号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二十四条」を「第三十一条」に、「第二十五条」を「第三十二条」に、「第三十三条」を「第三十二条」に、「第五章 費用の負担及び補助(第三十二条—第三十三条の二)」を「第六章 費用の負担及び補助(第三十二条—第三十三条の二)」に、「第六章 雜則(第三十四条—第三十七条の二)」を「第七章 雜則(第三十八条—第四十条)」に、「第七章 罰則(第三十八条—第四十条)」を「第八章 罰則(第五十一条—第五十二条)」に改める。

二条 第五十四条

(第三十六条—第四十条)

び補助(第四十一条—第四十四条)

に改める。

二条 第五十四条

」

第二条第五項中「及び消防機関」を「消防機関及び水防協力団体(第三十六条第一項の規定により指定された水防協力団体をいう。以下第四章までにおいて同じ。)」に改め、同条第七項中「起る」を「発生する」に改める。

第六条の二の次に次の二条を加える。

(退職報償金)

第六条の三 水防団長又は水防団員で非常勤のものが退職した場合においては、当該水防団長又は水防団員の属する水防管理団体は、市町村又は水防事務組合にあつては条例で、水害予防組合にあつては組合会の議決で定めるところにより、その者(死亡による退職の場合

報告した水防計画の変更についても、同様

第二十八条とする。

第二十九条を第二十七条とする。

第十九条中及び消防機関の長」を「消防機関の長及び水防協力団体の代表者」に、「はん濫」を「はん濫」に改め、同条を第二十六条とする。

第十八条中又は消防機関の長」を「消防機関の長又は水防協力団体の代表者」に改め、同条を第二十五条とする。

第十七条を第二十四条とする。

第十六条第一項中「求に」「求めに」に改め、同条を第二十三条とする。

第十五条を第二十二条とする。

第十四条第一項中「立入」「立入り」に改め、同条を第二十一条とする。

第十三条规定とする。

第十二条中「おもむく」を「赴く」に改め、同条を第十九条とする。

第十一條中「車馬」を「車両」に、「道を」を「進路」に改め、同条を第十八条とする。

第十條の七中「都道府県知事の定める」を削り、同条を第十七条とする。

第十條の五第一項中「第三項において」を「」。

二 避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な事項
他地下に設けられた不特定かつ多数の者が利用する施設をいう。以下同じ。又は主として高齢者、障害者、乳幼児その他の特に当該施設の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保する必要があると認められるものがある場合にあつては、これらの施設の名称及び所在地

第十條の五第二項中「浸水想定区域内に地下街その他不特定かつ多数の者が利用する地下に設けられた施設がある場合には、当該施設の」を

「前項第三号に規定する施設については、その」に、「前項の洪水予報」を「洪水予報等」に改め、同条第三項を次のように改める。

3 第一項の規定により市町村地域防災計画に

所有者又は管理者は、単独で又は共同して、

国土交通省令で定めるところにより、当該地

下街等の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避

難の確保を図るために必要な措置に関する計

画を作成し、これを市町村長に報告するとともに、公表しなければならない。

第十條の五第四項中「前三項」を「前各項」に、

「前項を前二項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

（国土交通大臣又は都道府県知事が行う水位情報の通知及び周知）

第十條の五第四項中「前三項」を「前各項」に、

「前項を前二項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 浸水想定区域をその区域に含む市町村の長は、国土交通省令で定めるところにより、市

町村地域防災計画において定められた第一項

各号に掲げる事項を住民に周知させるため、

これらの事項（土砂災害警戒区域等における

土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成

十二年法律第五十七号第六条第一項に規定する土砂災害警戒区域をその区域に含む市町

村にあつては、同法第七条第三項に規定する

事項のうち洪水時ににおいて同法第二条に規定する土砂災害を防止するため必要と認められ

る。以下同じ。）の伝達方法

知事が通知し若しくは周知する情報をい

る事項を含む。）を記載した印刷物の配布その他の必要な措置を講じなければならない。

第十條の五を第十五條とする。

第十條の四第一項中「又は都道府県知事」を削り、「第十條の二第一項」を「前条第一項の規定により指定した河川について、都道府県知事は、第十一條第一項又は前条第二項」に改め、同条を第十四条とする。

第十條の三の見出しを「（水位の通報及び公表）」に改め、同条に次の一項を加える。

2 都道府県の水防計画で定める量水標管理者は、量水標等の示す水位が警戒水位（前項の通

報水位を超える水位であつて洪水又は高潮による災害の発生を警戒すべきものとして都道

府県知事が定める水位をいう。以下同じ。）を超えるときは、その水位の状況を、都道府県の水防計画で定めるところにより、公表しなければならない。

第十條の二を第十一條とする。

附則第二項から第四項までを次のように改め

1 条を加える。

（第十條の三を第十二條とし、同条の次に次の

一条を加える。

第十條の三を第十二條とし、同条の次に次の

一条を加える。

第十條の二を第十一條とする。

附則第二項から第四項までを次のように改め

2 國土交通大臣又は都道府県知事は、水防

及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防

止対策の推進に関する法律の一部を改正する

法律（平成十七年法律第

九号）附則第二条

の規定により、國土交通大臣又は都道府県知

事が第十三條第一項又は第二項の規定により

指定した河川とみなされた河川については、

が指定した河川以外の河川のうち、河川法第

九条第二項に規定する指定区間内の一级河川

又は同法第五条第一項に規定する二级河川で

洪水中により相当な損害を生ずるおそれがある

ものとして指定した河川について、特別警戒

水位を定め、当該河川の水位又は流量を

ときは、その旨を当該河川の水位又は流量を

示して直ちに都道府県の水防計画で定める水

防管理者及び量水標管理者に通知するととも

に、必要に応じ報道機関の協力を求めて、こ

れを一般に周知させなければならない。

3 都道府県知事は、第一項の規定による通知

を受けた場合には、直ちに都道府県の水防

計画で定める水防管理者及び量水標管理

者に、その受けた通知に係る事項を通知しな

ければならない。

第十條の二を第十一條とする。

附則第二項から第四項までを次のように改め

1 条を加える。

（第十條の三を第十二條とし、同条の次に次の

一条を加える。

第十條の三を第十二條とし、同条の次に次の

一条を加える。

第十條の二を第十一條とする。

附則第二項から第四項までを次のように改め

2 國土交通大臣又は都道府県知事は、水防

及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防

止対策の推進に関する法律の一部を改正する

法律（平成十七年法律第

九号）附則第二条

の規定により、國土交通大臣又は都道府県知

事が第十三條第一項又は第二項の規定により

指定した河川とみなされた河川については、

定の適正を確保するため必要があると認めるとときは、都道府県に対し、浸水想定区域調査又は土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第四条第一項の規定による調査の結果について、必要な報告を求めることができる。

(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律一部改正)

第二条 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律(平成十二年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第七条第一項中「市町村の長」の下に「以下同じ。」を加え、同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、「基づき」の下に「国土交通省令で定めるところにより」を加え、「警戒避難が行われるため必要な事項について住民に周知させるよう努めるものとする」を「警戒避難を確保する上で必要な事項を住民に周知させるため、これらの事項を記載した印刷物の配布その他の必要な措置を講じなければならない」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 市町村防災会議は、警戒区域内に主として高齢者、障害者、乳幼児その他の特に防災上の配慮をする者が利用する施設がある場合には、当該施設の利用者の円滑な警戒避難が行われるよう前項の土砂災害に関する情報、予報及び警報の伝達方法を定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第一条のうち水防法第六条の二の次に一条を加える改正規定は、公布の日から施行する。(水防法の一部改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の水防法(以下「旧法」という。)第十

条第二項の規定により国土交通大臣が指定している河川以外の河川のうち河川法(昭和三十九年法律第百六十七号)第九条第二項に規定する指定区間外の一級河川(同法第四条第一項に規定する一級河川をいう。以下この条において同じ。)で旧法第十条の六第一項の規定により国土交通大臣が指定しているもの又は旧法第十条の二第一項の規定により都道府県知事が指定している河川以外の河川のうち河川法第九条第二項に規定する指定区間内の一級河川若しくは同法

第五条第一項に規定する二級河川で旧法第十条の六第一項の規定により都道府県知事が指定しているもの(専ら高潮による災害について水防を行なうべきものとして都道府県知事が指定するものを除く。)については、それぞれ、第一項の規定による改正後の水防法(以下「新法」という。)第十三条第一項の規定により国土交通大臣が指定した河川又は同条第二項の規定により都道府県知事が指定した河川とみなす。

第六条 第二条第一項の規定により国土交通大臣が指定した河川又は同条第二項の規定により都道府県知事が指定した河川とみなす。

第七条 消防団員等公務災害補償等責任共済等に関する法律(昭和三十一年法律第百七号)の一部を次のように改正する。

第一条中「第三十四条」を「第四十五条」に改める。

(災害対策基本法の一部改正)

第八条 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。

第四十一条中「各号」を削り、同条第一号中「第二項」を「第三項」に、「第二十五条」を「第三十二条第一項」に改める。

第九条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

(特定都市河川浸水被害対策法の一部改正)

第十条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第十三条第一項ただし書中「又は第十三条の二第一項」を「第十一條第一項又は第十三條第一項若しくは第二項」に改める。

第十四条第一項中「又は第十条の二第一項」を「第十一條第一項又は第十三條第一項若しくは第二項」に、「第十四条の四第一項」を「第十四條第一項」に改める。

第十五条第一項ただし書中「又は第十三条の二第一項」を「第十一條第一項又は第十三條第一項若しくは第二項」に改める。

第十六条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第十七条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第十八条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第十九条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第二十条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

(気象業務法の一部改正)

第五条 気象業務法(昭和二十七年法律第百六十号)の一部を次のように改正する。

第十四条の二第二項中「水位又は流量」を「当該河川の水位又は流量(はん濫した後においては、水位若しくは流量又ははん濫により浸水する区域及びその水深)に改め、同条第三項中「第十条の二第一項」を「第十一條第一項」に改める。

(国民生活金融公庫が行う恩給担保金融に関する法律一部改正)

第六条 国民生活金融公庫が行う恩給担保金融に関する法律(昭和二十九年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。