

衆議院 第九十回国会 国土交通委員会 會議録 第三号

平成二十八年三月十五日(火曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 谷 公一君

理事 秋元 司君 理事 秋本 真利君

理事 金子 恭之君 理事 小島 敏文君

理事 鈴木 憲和君 理事 泉 健太君

理事 野間 健君 理事 樋口 尚也君

理事 今村 雅弘君 理事 岩田 和親君

理事 大塚 高司君 理事 大西 英男君

理事 加藤 鮎子君 理事 門 博文君

理事 神谷 昇君 理事 木内 均君

理事 工藤 彰三君 理事 小池百合子君

理事 今野 智博君 理事 佐田玄一郎君

理事 齋藤 洋明君 理事 津島 淳君

理事 中村 裕之君 理事 西村 明宏君

理事 堀井 学君 理事 前田 一男君

理事 宮内 秀樹君 理事 宮崎 政久君

理事 宮澤 博行君 理事 望月 義夫君

理事 山本 公一君 理事 荒井 聰君

理事 神山 洋介君 理事 黒岩 宇洋君

理事 小宮山泰子君 理事 津村 啓介君

理事 水戸 将史君 理事 横山 博幸君

理事 岡本 三成君 理事 北側 一雄君

理事 中川 康洋君 理事 穀田 恵二君

理事 本村 伸子君 理事 井上 英孝君

理事 椎木 保君

国土交通大臣 石井 啓一君

国土交通副大臣 土井 亨君

内閣府大臣政務官 酒井 庸行君

総務大臣政務官 森屋 宏君

外務大臣政務官 山田 美樹君

経済産業大臣政務官 星野 剛士君

国土交通大臣政務官 宮内 秀樹君

国土交通大臣政務官 江島 潔君

国土交通大臣政務官 津島 淳君

政府参考人 (消費者庁審議官) 福岡 徹君

政府参考人 (経済産業省大臣官房参事官) 吉本 豊君

政府参考人 (国土交通省都市局長) 栗田 卓也君

政府参考人 (国土交通省道路局長) 森 昌文君

政府参考人 (国土交通省鉄道局長) 藤田 耕三君

政府参考人 (国土交通委員会専門員) 伊藤 和子君

委員の異動

三月十五日

辞任

大塚 高司君

同日

辞任

宮崎 政久君

補欠選任

宮崎 政久君

同日

補欠選任

大塚 高司君

本日

の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案

(内閣提出第二三三号)

○谷委員長

これより会議を開きます。

内閣提出、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省都市局長栗田卓也君、道路局長森昌文君、鉄道局長藤田耕三君、消費者庁審議官福岡徹君及び経済産業省大臣官房参事官吉本豊君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

○谷委員長

御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○谷委員長

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。工藤彰三君。

○工藤委員

皆さん、おはようございます。自由民主党、名古屋の工藤彰三でございます。

質問の機会をいただきまして、まずもって感謝申し上げます。踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案、いわゆる踏切法改正案について順次質問させていただきます。

この質問に先立ちまして、私は、東京と名古屋を結ぶ新幹線に乗って頻繁に往復します。そして、名古屋駅から、実は、地元の事務所の車に乗らず、なるべく鉄道を使って、地下鉄、JR、たまには名古屋鉄道、名鉄を使って移動します。

なぜかという、当然ながら、名古屋は道路が広いですけれども、踏切であかすの踏切に遭ったり、踏切で時間をとられる。そうすると、せっかく帰っても遅刻してしまう。そうすると、地元の方々から結局遅刻してくるのかというお叱りを受けて、また東京に戻る。そういうことにならないように、なるべく事務所の方には踏切を通らないで移動する、そういう手段を考えるように、そして、自分もそうである、なるべく踏切、高架下を通らない。特に、先生方、選挙を控えておられます。選挙戦で街宣車が踏切でとまっていたら、その時間がパアになってしまう。さちつとした道路を確保しなきゃいけない、そういうことでありますし、今回、私も、踏切道の改正化という話を受けて、いろいろ見ていたところに質問が回ってま

いりまして、急遽勉強させていただいて質問に移るわけでありまして、よろしくお願いいたします。

皆さん御存じのとおり、道路と鉄道は、重要な交通基盤として、国民生活の向上、そして戦後の経済発展に大きく貢献してきました。また、それにより、急激な都市化の拡大、モータリゼーションの進展や鉄道利用拡大などで踏切事故や踏切遮断による交通渋滞が多発する大きな社会問題になりました。

踏切道の改良を促進するいわゆる踏切法が施行されたのが昭和三十六年でありまして、五十五年前であります。その後、五十年が経過して、五十五年たっておりますが、踏切の数、当時は全国で七万の踏切、現在は約半分の三万四千の踏切に減りましたが、遮断機のない踏切も一割まで減少いたしました。今もなお問題は山積していると考えております。踏切事故は一日に一件、約四日に一人死亡事故、死亡者に占める歩行者の割合は八割、うち六十五歳以上は四割であることは大変な問題だと考えております。さかのぼって考えれば、昭和三十六年度においては、踏切の事故数が五千四百八十三件、死者数は三千九百十八人、うち千五百六十人死亡と比べればかなり減ったと思いますが、まだ大きな社会問題と考えています。

また、あかすの踏切、いわゆる渋滞、ピーク時に一時間に対して遮断している時間が四十分以上の踏切は、東京都、大阪府を中心に五百五十一カ所存在するわけでありまして。

このあかすの踏切は、全踏切平均の約四倍の踏切事故が発生しているなど、安全性の面から深刻な問題であり、交通渋滞が緊急車両の通行を妨げている、これは都市部の市民生活に重大な支障を与えていることから、この踏切道について一層の改善が求められています。

本日は、資料を二枚持たせていただきました。一枚目の写真を見ていただきたいと思うんですが、これは私の生まれ育った地元名古屋市熱田区、熱田神宮にあります名鉄神宮前駅、そして近くにはJR熱田駅があります。JRの上下線、そしてJRの貨物線、そして名鉄名古屋本線と常滑線、八本の線路があるわけでありまして、当時この御田の踏切は、ピーク時に遮断している時間が五十八分、全く通れない。逆に言うと、この踏切に行つて渡ろうとするドライバーは余り頭のいい方がいい、そういう道でありました。歩道橋もありました。

これは向かつて右手が西側なんです、こちらから向かつていくと真ん中に分離帯があります。一旦踏切を渡つてこで遮断されると、JRがまた通るまで待たされる。これは通行者でもずっと待つ。そしてまた、手動という大変危険な踏切であつたということでありました。

協議会をいろいろ設置して、このあかすの御田の踏切をどういうふうにするのか、いろいろ協議会がありまして、残念ながらというか、いかんともしたい、平成二十四年六月三十日にこの踏切は廃止されました。そして新たな大きな歩道橋にかえまして、現在工事中であります。

下の写真の上に、新たな歩道橋が設置されております。上には略図がついておりまして、スロープを上がつて歩道を渡つてまたおられる。そして、よく歩道橋が問題になるのは、階段ですから、年配の方が使用されることを嫌がられますので、エレベーターが設置されております。このエレベーターもかなりめめました。設置するのはいいんですが、電気代は誰が払うんだろうか、そういう問題もありましたが、今、過去の老朽化した歩道橋を撤去する工事がなされて、いよいよ来年から御田の歩道橋ができるわけでありまして。

ここでお尋ねいたしますが、今回また五年延長しましたが、踏切対策に当たっては、鉄道事業者と道路管理者による調整に時間を要するなど、対

策に今まで長時間かかってまいりました。今回の法改正によってどのように踏切対策が早急化されるのか、そのことについて、本当にスピードアップするのか、お答えしていただきたいと思ひます。

○森政府参考人 お答えいたします。今委員御指摘のように、踏切改良に関しましては、従来から各方面鋭意進められてきていますところではございます。ただ、一部でその整備がなかなか思うように進まないという御指摘もされているところでございます。

その理由として、今まさにおっしゃつたとおりでございますが、提案される内容が非常に大規模になつてまいりますと、その大規模さゆえに自治体と鉄道事業者の協議が非常に時間がかかつてしまふというようなことがございます。そうしますと、結局はその改良方法が決まらない。

現行の踏切法におきましては、改良の方法が決まりませんと改良する踏切を指定することが事実上できないということになっております。

その結果として、事業が進まないということになつてまいりますが、今回の改正案におきましては、これを改めまして、課題のある踏切につきましては、鉄道事業者と道路管理者の間で改良の方法が合意できていなくても、国土交通大臣がこれを指定し、期間を定めて対策を促進するということとさせていただきますところでございます。

また、この対策の検討に当たりまして、検討の見える化を図る観点から、鉄道事業者、道路管理者のみならず、地域の関係者の意向も含めて、地域一体となつて協議をしていただく、そして、踏切道の実情に応じた踏切対策がこれまで以上にスピードアップされると考えております。

また、立体交差といつたような大規模な、あるいはまた抜本的な対策が講じられるまでの間、カラー舗装などの当面の対策、あるいは駅周辺の駐輪場整備といった踏切周辺対策も法律上位置づけさせていただいておりまして、さまざまな踏切対策が進められることを考えているところでござい

ます。

これらによりまして、円滑に議論が進みまして、対策が促進されることを期待するところでございます。

以上でございます。

○工藤委員 局長、答弁ありがとうございます。

課題を、いろいろ変えて、早急という対策でありましたけれども、その点について、また順次質問したいと思ひます。

地元のネタで申しわけないんですけども、今、立体高架化、そしてアンダーパスとか、いろいろ話が出ました。JRや名古屋鉄道に協議会を設置したり、地元住民説明会を開いて、いろいろ順次進めていただくという答弁でありましたけれども、実は、できるところとできないところもあり

ます。

名古屋鉄道は、名古屋市内の呼称から星崎間で連続立体交差化、北と南から順次やつていこうということでありまして、実際、五十年かかると言われております。地域の方と協議して、北と南、一気にやつてしまへば二十五年でできるんじゃないかという話がありますが、今は土地の収用の問題がありますので、なかなかうまくいかない。これも今、名古屋と話をしながら、そして名鉄とも話をして、今調査中でありまして、平成三十一年から着工したい、そんな話が今進んでいるところでありまして。これは今の実例を挙げさせていただきます。

また、今答弁にありました中で、かなり地元には無理な踏切もあります。

二枚目の資料をごらんいただきたいと思うんですが、名古屋にはレインボーホールといつて、コナサートホール、体育館がある、南区に大きな土地があるんですが、その東側に、これはJR笠寺駅の踏切、北側の踏切と言われております。その南の方に行きますと、名古屋環状線が高架化されておまして、渋滞はないんですけども、見ていただきたいんですが、右端から左端の距離が、

実際、皆さんが毎日使われております第一会館と第二会館の地下道、あれぐらいの距離があるわけでありまして。そして、一番左側の上、ここにあるものは、実はこれは東海道新幹線でありまして。要は、この上をまたぐ歩道橋、高架化しようとする、膨大な費用もかかりますし、土地の収用もままならない。

そしてまた問題になるのは、だったらその下をぐぐればいいじゃないかと考えるんですが、私の選挙区、愛知四区というところは、小学校区で五十六学区、そのうち四十五の学区が海抜ゼロメートル地帯なんです。要は、アンダーパスにしたところで、ゲリラ豪雨が襲つてきたり、排水はとも不可能でありまして、現に、この笠寺の駅の改札口も、東海豪雨や三年前の十月の豪雨のときは、膝下まで水がたまる、そんな地区でありますので、とてもとてもそれは無理じゃないかと考えております。

今答弁の中で、踏切の中の拡幅、幅を広げればという話が今局長から出ましたので、そのような対策をどのように考えているのか、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○森政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘の笠寺踏切でございますが、JRの笠寺駅周辺、少し離れたところの踏切でございます。この笠寺駅自身も、一応エレベーターのついた自由通路があつて、二十四時間開放されているということではございますけれども、そこまで迂回すると、やはり四、五百メートルかかつてしまふというようなこともあるというふうに御指摘をいただいているところでございます。

本来、今委員御指摘のように、踏切の課題を解消するためには、踏切道を立体化させて除却するというのが理想的ではございますけれども、このように、沿線の状況あるいは家屋の張りつきといったようなことで、立体交差が実際にはなかなか難しいということもございまして。

このような場合、特に前後区間の踏切の幅員が狭い場合には踏切道を拡幅するといったようなこ

とも交通の円滑化や事故防止のためには有効な手段だというふうに考えているところでございます。

今後、課題のある踏切につきましては、地域の関係者の皆様方と一緒に協賛をし、改良方法を定めていくこととしておりますので、踏切道の実情に即して、その対策を講じてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

○工藤委員 的確な答弁、ありがとうございます。この笠寺、神宮前駅の解消はなかなか大変だと思います。さまざまな点で時間もかかりますし、費用もかかります。そして何よりも地域の住民の、市民の皆さんの納得が要る、説明が要る、これが大変な問題だと思っております。

また、それに対して、今回の法改正に、道路協議団体制度についてあります。要は、踏切道やそれに付随する道路に対して協議会を設置したい、そういう旨の法案の説明になっておりますが、一例をまた挙げさせていただきます。

余り私の地元の自治体のお恥ずかしいことを言いたくありませんけれども、市長さんがかわつてから、いろいろな面が変わりました。無駄なものは省くというか、自分のやりたいことだけやっている方が今の市長でありますけれども、実際問題、道路維持費というのが名古屋市は完全に削られているのであります。

踏切や公園の道路に付随する雑草等、はさばさに生えています。これを各区の土木事務所等をお願いしても、予算がないからなかなかやれない。自治体の首長さんが簡単に言うのは、だったら市民にやってもらえばいいということをおっしゃるんですけれども、市民を募って草取り、そして道路の清掃というのはなかなか厳しい問題がありますし、ボランティアで集まっていたくのはいいんですが、お子さんも参加されます。家族で参加された場合、お子さんが参加されて、よく私たちが気にしているのは、草を取ったり、歩道の上で

雑草を抜いたりしているんですけれども、では、転んで道路に落ちた場合、そこに車が走ってきたりバイクが来て交通事故が起きた場合、誰が責任をとるんだということをいつも危惧しながらしているわけでありまして。

道路協議会、これからどのように国土交通省は協議しながら各自治体そしてボランティアの方々と進めていくのか、そのところのお考えを教えてください。

○森政府参考人 お答えいたします。

今回の法改正の中には、踏切の改良促進に加えて、踏切周辺あるいは駅周辺の環境改善を図るという観点で、道路協力団体というものを指定させていただいて、私たちと一緒に道路管理を一層充実させていくことをこの中で位置づけさせていただいているところでございます。

特に、道路の清掃といった身近な課題、こういった課題を解消していく、あるいはまた、道路利用者が抱えているさまざまなバリアフリー等々に対する課題といったような問題につきましても、これは私たち道路管理者だけでは処理し切れないものがございます。こういった観点で、道路協力団体という、今まで道路の清掃あるいは除草といったようなことに関しましてボランティアで活動してきていただいている方々に、私たちへの御支援も含めて一層道路管理の充実を図っていただきたいという趣旨でございます。

今委員御指摘のような、自治体としても非常に予算が厳しい環境の中で道路環境をよくしていくために、この道路協力団体の皆様方の御支援もいただきながら、特にまたこの駅、踏切周辺の環境の改善にしっかりと努めてまいりたいと考えている次第でございます。

以上でございます。

○工藤委員 答弁ありがとうございます。

時間がなくなつてまいりましたので、端的に四問目をお聞かせ願いたいと思います。

先ほどの二枚目の資料の下の部分が笠寺の踏切でありますけれども、局長が先ほど答弁されまし

た、カラー舗装等も考えていきたいというありがたい答弁があつたんですが、そこで、例えばこの踏切だけではなくて、いろいろな長い踏切に対して、今問題になっております、高齢者そして認知症の方、これを渡るときに問題が多々あるかと思えますけれども、端的で結構ですから、今後、国土交通省はどのように対策を考えているのかをお聞かせ願いたいと思います。

○藤田政府参考人 認知症の方を含む高齢者の踏切安全対策につきましては、国土交通省で、平成二十六年七月から、関係者から成る検討会を設置して検討してまいりました。その結果としまして、昨年十月にその取りまとめを発表しておりますけれども、高齢者等が踏切の中に取り残されたいの対策、あるいは取り残された際に救済をする対策、それから踏切道を通行しないで済むようにする対策、こういったことが必要だろうということとで、そういった観点から、十四の具体的な対策を提示しております。

この検討結果を踏まえまして、今般の法改正を機に、保安設備整備に対する補助を充実して、その対象に非常押しボタンを追加する等の措置を講じております。

国交省としましては、法に基づく補助事業も活用しながら、検討会での取りまとめ対策を着実に実施してまいりたいと考えております。

○工藤委員 さまざまな問題、これから解決していただきたいことは多々あると思いますので、国土交通省、頑張ってくださいと思います。

質問を終わります。ありがとうございます。

○谷委員 次、津村啓介君。

○津村委員 日本は鉄道先進国でございます。日本の人口密度はアメリカの約十倍、また世界的にも大変人口密度の高いヨーロッパのさらに二倍の水準でございます。明治以来、先人たちが、ある時期は富国強兵、そしてある時期は平和な経済大國の建設に向けて、さまざまな知恵を凝らす中で、鉄道というのは大変大きな役割を果たして、ある時期には鉄道省という役所まであった。佐藤栄作

元総理はその鉄道省の御出身でもございます。そういった、世界的にもまた日本の歴史の中でも大変大きな役割を持ってきた、新幹線を初めとする日本の鉄道でありますけれども、その歴史的な役割は大変大きく変貌しております。

お配りした資料をごらんいただきたいと思ひます。こういう資料を皆さんにお見せしておりますけれども、こちらは、一番大きな棒グラフが日本の踏切の数、そして細い黒線が鉄道の営業キロ数、赤い線は道路、緑の線は航空、飛行機の利用者の数でございます。

非常に特徴的でありますのは、鉄道については、この法律ができた五十年前、昭和三十六年に、ほぼ、いわば飽和状態にございまして、その後、鉄道の営業キロ数というのはほとんど伸びていません。道路もかなり高い水準にあつて、伸びはかなり鈍化しておりますが、航空機については、まだ五十年前は黎明期でございますので、飛躍的な増加をしているということであります。

きょうは踏切道の改良促進法の議論でございますので、ぜひこの踏切のことにフォーカスをしていきたいと思ひます。

一番左の黒い棒、これは、当時はまだ踏切道改良促進法が成立していませんので、踏切の種類がないわけです。ですから黒い棒になっていきます。昭和三十年当時、六万九千六百十三カ所。そして、五年に一度の統計しかありませんので、昭和三十五年が本当にピークかはちょっとわかりませんが、昭和三十六年には七万件を超えていた踏切が、昭和三十六年の踏切道改良促進法施行によつて急減しております。現在では、当時の半数以下、三万三千五百二十八カ所まで踏切が減少してきています。

そして、この青い棒グラフは、遮断機のある踏切です。昭和四十六年生まれの私には非常に驚くべきことなんですけれども、昭和三十五年当時は遮断機のある踏切というのはほんのごくわずかで、ほとんどの踏切には遮断機がなかった。です

うことも、なるほどうなずけるものであります。この踏切道改良促進法というのは、そういう意味では、国民の安全、安心に大変寄与したすばらしい法律でありまして、五十年を経て今、踏切道改良促進法のテールの上では、四種踏切、つまり遮断機のない踏切というのは、三千件ですが、この赤い棒グラフのところですから、一番右側の小さなポリウムということになっていきます。

しかし、私から見ますと、踏切道の定義に問題がありまして、この数字に載っていない踏切が実は世の中にたくさん存在いたします。そういったことも含めて、少し数字に即した議論をさせていただきたいというふうに思います。

まず、踏切道改良促進法第一条を読み上げさせていただきますと、この法律の目的として、第一条にこう定めています。「この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。」交通事故の防止と交通の円滑化の二つが並べられております。

次に、第二条にはこう書かれています。「この法律で「踏切道」とは、鉄道と道路法による道路とが交差している場合における踏切道をいう。」道路法による道路でない道路、建築基準法に定められているいわゆる二項道路と呼ばれる私道や農道、林道など、あるいは会社の事業所内にある道路など、道路法に定められている道路以外の道路が国内にはたくさんございます。

第一種から第四種の合計で、踏切法上は三万三千五百二十八ある踏切のうち、この改良促進法の対象外となってしまう私道に建設されている踏切というのは一種から四種まで幾つあるか、その数を、これは副大臣にお答えいただきたいと思っております。

○江島大臣政務官 御質問のございました道路法以外の踏切でございますが、まず、踏切の数全体は、これは先ほど先生御指摘のように三万三千五百二十八カ所でございます。このうち、いわゆる道路法の道路以外と交差を

している踏切道であります。合計で三千七百二十五カ所でございます。その内訳は、第一種の踏切道が千九百七十五カ所、第三種の踏切道が二百二十一カ所、第四種の踏切道が千五百二十九カ所となっております。

○津村委員 数字がたくさん出てきましたので、戸惑われている方もいらっしゃるかもしれません。今何が明らかになったかと申しますと、今、踏切法で定めている全国にある踏切の数は三万三千五百二十八、三万三千カ所です。そのうちの三千七百二十五カ所、つまり、一割以上の踏切はこの法律では改良促進できないということになります。交通事故の防止をうたっているにもかかわらず、一割の踏切、そして、そのうち四種踏切が千五百二十九というふうにお答えになりました。今、四種踏切は三千を少し下回る数字だと思いますが、その半数以上は踏切道改良促進法では改良できない、法律の対象外、補助もできないということになります。

先ほど棒グラフで見ていただきましたように、この赤い、遮断機のない踏切が激減してきたことが踏切事故の数の減少に大きく寄与してきたにもかかわらず、もうこれ以上踏切の数を減らすことができない、遮断機を設置することができない、この法律ではそういう限界があるということをおし上げていらっしゃるんです。

五十年たちました。当時は、高度成長期のことですから、交通の円滑化ということも非常に重要な事業であつたと思います。現在、先ほど立体交差の話もありましたけれども、都市部では立体交差が大変進んでおります。後で数字も出しますが、こうした中で、地方の交通安全が取り残されてきた、そのことに光を当てたいと思っております。

これは五年に一度の改正だと思しますので、ぜひ次回、五年後の踏切道改良促進法の改正のときには、大臣が五年後にいらっしゃるか確かめさせなければ、国土交通省の皆さん、鉄道局の皆さん、ぜひこの第二条の改正をしていただきたい。

いわゆる二項道路、私道の改良促進についてもしっかりと対象に入れて地域に光を当てていただきたいというふうにお願いたします。

大臣、この四種踏切ですけれども、遮断機のない踏切です。大臣は東京の御出身だと思いますが、この四種踏切、横断されたことはございますか。横断されたときには、どのような御感想を持たれましたか。

○石井国務大臣 最近では車の移動がほとんどです。四種踏切を通ってはいないと思いますけれども、過去通ったかどうか、ちょっと記憶は定かではございません。

私が生まれ育った東京の豊島区では、都電の踏切であつたような記憶もあるんですけれども、実は、きのう御質問をいただいた時点で記憶をよみがえらせてみたのですが、恐縮ですが、ちょっと定かに覚えていない状況です。

○津村委員 江島政務官、いかがでしょうか。

○江島大臣政務官 私、地元は山口でございますが、私の地元の付近には、第四種踏切、いわゆる遮断機のない踏切はたくさんございまして、私もしょっちゅう通っております。日常的に通っておりますので、正直申しまして、それほど危険性も感じるといふことは特にございません。

○津村委員 まず、大臣、四種踏切は車も通れます。地方に、多分、比例のブロックなんですよ。東京にもたくさん、多摩の方でありますし、四種踏切というのは恐らく大臣もお通りになったことがあるんじゃないかなというふうに、これは勝手な想像ですけれども。

実は、皆様にお配りしました資料、二枚目をごらんください。こちらは、第四種踏切が全国に幾つあるのか、都道府県別に載っております。これは、国交省さんに事前にお願いをいたしまして、きょうの質疑に合せて出していたいたもので、今回お願いをしてお成していただいた、そういう意味では初めて出てくる数字だと思うんですが、けれども、人口も規模も違うので単純比較はでき

ないと思ひまして、十万人当たりで割らせていただきます。

今、なぜ江島政務官に御質問したかといいますと、実は断トツで山口県が第四種踏切が多いわけなんです。一方で、これは少し驚いたんですけれども、大阪は一つしかない、奈良も一つしかないということ、地域差が非常に激しい形になっていきます。どちらかといえば、やはり地方の方が踏切が多く残っているわけです。

これは、恐らく鉄道事業者さんに任せてしまっている、どういふところに設置していくかということに対して国がきちんとした指針を示してこなかった、あるいは、計画的に第四種踏切の廃止あるいは改良促進ということをしてこなかったことによる地域格差だと思うんですが、まず江島さん、どういふ御感想でしょうか。

○江島大臣政務官 山口県というところは、大体何をどういふ順位で並べても真ん中ぐらいに来るのが常なんです。こんなところでトップに立つのは、余りこれは好ましいことではないと思ひます。

御指摘のように、安全性の面からは、やはり踏切の第四種が減つたということが事故の件数の低下につながっていることは、もうこれは明白でありますので、山口県をいたしましては少し認識を新たにしなければいけないと思ひます。

一方で、こう見ますと、人口密度の高いところで、都市部と比べてやはり減っておりますので、それだけ山口県あるいは上位の島根県、福井県等は人口密度が少ないので、踏切にかかわる事故件数も少ないので、結果として鉄道事業者が踏切改良にそれほど積極的に取り組んでこなかった、その結果がこの数字なのかなというふうに感じております。

○津村委員 先ほど御紹介しました元総理大臣、元鉄道次官の佐藤栄作さんも山口の御出身であります。我田引鉄ではないんだというふうにも読めるんですが、後で出てくる勝手踏切という存在もありまして、この数字だけでは一概に言えな

いという面もあります。そのことは後で触れさせていただきますかと思ひます。

大臣でも副大臣でも政務官でもいいんですけれども、立体交差化にかかる費用と第四種踏切に遮断機を設置する費用が大体どのぐらいの比率であるか、どなたがおわかりになりますか。ざっくりで結構です。百倍、千倍、どれぐらいか、おわかりになりますか。もちろん場所によりますけれども、ざっくりで結構です。

○石井国務大臣 ちよつと突然のお尋ねなので、正確にお答えできるかどうかあれですが、立体交差化は、規模、延長によつて相当違ひますが、数百億ぐらいかかる例も相当あると思ひます。そういう意味からいへば、相当の差があるというふう

に認識をしております。

○津村委員 的確な御答弁だと思ひます。
竹ノ塚の踏切事故で、立体交差化については随分議論が出ました。土地の買収の費用が大変かかりますので、これはまさに場所によるんですけれども、大きな規模のときには五百億かかるケースもあるというふうに向つたことがあります。それは少し極端な例ですので、数百億という大臣の御答弁は恐らく当を得たものだと思います。

一方で、四種踏切、こちらら場所によるわけですけれども、既に踏切がある場所に遮断機を設置するだけですので、土地の買収ということとは基本的にはかからないと思ひます。鉄道信号業界等の数字とかもいろいろ検索してみたいですけれども、一カ所当たり大体一千万前後だそうですね。

先ほど申し上げましたが、今、四種踏切を全て合せて全国に三千弱であります。それに一千万を掛けますと、大体三百億弱であります。立体交差化を一箇所する費用で全ての四種踏切に遮断機を設置できるわけですけれども、大臣、四種踏切の遮断機設置にもう少し前向きになつていただくことはできませんか。

○石井国務大臣 現在残されている第四種踏切道は、踏切に保安設備の設置を義務づけた昭和六十二年以前に設置されたものでありまして、基本的

には安全確保のため着実になくしていく必要があるというふうに向つております。

これまでの取り組みにより、昭和三十五年度末に約六万二千方所あった第四種踏切道は、昭和三十六年の踏切道改良促進法の施行以降、統廃合や踏切保安設備の整備により、平成二十六年年度末現在で約二十九千方所となり、二十分の一程度まで減少しております。

今後も引き続き第四種踏切道の減少に向けた取り組みが必要でありますけれども、その際、残された第四種踏切道が、近くにはかの踏切道や迂回路がないなど、周囲の状況等から統廃合が困難な場合が多く、協議、調整に時間を要する、また、鉄道事業者においては、自動車や歩行者の交通量及び列車の通過本数が多く、事故の危険性が高い第一種踏切道の安全対策の充実に對して重点的、優先的な取り組みを求められる場合があること、こういった事情もございます。

このため、具体的な目標を定めるのはなかなか難しい面もあるのですが、国土交通省としては、引き続き、第四種踏切道の減少に向けた着実な取り組みを関係者に指導してまいりたいと思つております。

○津村委員 大臣、そうなると、さっきの話に戻つてしまふわけなんです。

第四種踏切が激減をして二十九百まで減つたとおっしゃるんですけれども、そのうちの千五百二十九は国交省の法律では改良できないんです。ですからこの法律には大きな欠陥があるということをおし上げていらっしゃるんですが、四種踏切のうち千五百二十九、半数以上がこの改良促進法の対象外で、国としては何も補助ができないということについてどうお考えですか。

○石井国務大臣 先ほども答弁を申し上げたとおり、統廃合あるいは除却等に引き続き努力をしていきたいと思つております。

○津村委員 総務省から森屋政務官に来ていた第四種踏切については、改良が進んでいない一

つの原因は、道路管理者の費用負担も発生するところ、ここが、総務省さんというよりは各地方自治体が二の足を踏んでしまふところなのかなというふうに向つております。

国交省さんとしては、この踏切改良促進法の枠組みで鉄道事業者に対して一定のサポートをして、それがまだ四種踏切については半分以上もカバーできていないことを私は問題にしているわけですから、一方、道路管理者である各地方自治体は、この四種踏切についてきちんとした問題意識を持つてゐるのか。それも、全国一貫貫でその問題意識を植えつけるといいますか、それはちよつと上からの言い方ですけれども、確認するとか、サポートをするのは総務省さんの役割だと思ふんですけれども、地方交付税交付金の枠組み等の中で、こういう四種踏切について改善を促していくような何かアドバイスというのはされているんでしょうか。

○森屋大臣政務官 ただいま先生から、第四種踏切につきまして、改良経費に対する地方財政措置についてのお伺いをいただいたところでござい

ます、遮断機や警報機等の踏切保安施設の設置に要する経費につきましては鉄道事業者が負担することとされておられ、これらの設備の設置に對しましては、国土交通省が踏切保安設備整備費補助金により支援をされているというふうに承知をされているところでござい

ます。その上で、先生御指摘ございました地方公共団体による財政支援は任意であるということで、各団体においてその必要性について判断をされているものというふうに向つております。

いづれにいたしましても、踏切保安設備の改良経費に對する財政支援のあり方につきましては、まずは所管省庁でござい

ます国土交通省の皆様方のお話をよく伺つた上でというふうに向つております。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

ます。以上でござい

鉄道法に定められた踏切とかなり近い数の勝手踏切が現に存在をして、日常的に多くの方が御通行になつてゐるという現実があります。

大臣、全国にはこの勝手踏切、鉄道事業者が踏切としていない横断通路というのは幾つございませうか。

○石井国務大臣 委員が御指摘のいわゆる勝手踏切の実態につきまして、鉄道事業者に確認をしたところ、明らかに線路内を横断した形跡があるものなどの事例が全国で約一万九千九百ありました。

このような踏切道以外で線路を横断する行為は危険であり、鉄道事業者は、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置などの対策を講じております。

このような対策については、鉄道の安全確保の観点から、基本的には鉄道事業者において取り組むべきものと考えておりますが、国土交通省といましては、このような鉄道事業者の取り組みを支援すべく、自治体等の関係機関に働きかけをするなど可能な協力を行つてまいりたいと思ひます。

○津村委員 統計によりますと、この鉄道営業法三十七条の立ち入りによつて罰せられてゐる方というのは、年間約百人前後で推移をしております。この中には、明らかに故意に電車の通行を妨害しようとか、あるいは、場合によつては何かしらのデモンストレーションの中でそういう行為があつたケースが含まれてゐると思ひますので、いわゆる勝手踏切を通行してゐて、はい、逮捕、はい、検挙というケースは非常なまれなものではないかと想像いたしますが、今大臣おっしゃつたように、全国で一万九千九百、看板の設置等の話もありましたが、現実には勝手踏切として認知をされてゐる踏切があります。幾つかの鉄道事業者の方に私も直接伺ひましたが、一の位まで、一桁までの場所を特定されて、そして計画的に看板の設置など、各鉄道事業者さんは努力をされてゐます。しかし、なぜそうした勝手踏切がなくなつてい

かないかといへば、この踏切を踏切として、第四種踏切に昇格させる、あるいは遮断機をつけるということが省令上できないことになつてゐるからだということでありませう。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令の第三十九条は、こういうふうになつてゐます。「第三十九条 鉄道は、道路と平面交差してはならない。ただし、新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であつて、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。」この省令が極めて厳格に運用されてゐることによつて、現実には通行の必要があつて、例えば、目の前にスーパーマーケットがある、お向かいの土地に新しく団地が造成された場合、そこは、新しく道をつくつて踏切を渡すのが一番自然だと思ひますが、この省令によつてそういうことができない形になつてゐる、ただし書きをうまく読めば例外を認められると思ひますけれども。

現実には、この省令ができた二〇二〇年以降の十四年間で、ただし書きによつて新設された踏切は幾つあります。○江島大臣政務官 既設の鉄道路線におきまして、技術基準省令のただし書きにより新たに踏切道が設置された事例でございますが、平成十四年以降は、工事等のために一時的に設置されたものを除きまして、いわゆる恒常的に設置をされた平面交差の踏切は六件でございます。

○津村委員 先ほども申しましたけれども、全国には、三万三千の公式に認められた踏切があつて、そして、公式には認められていない勝手踏切、事実上の踏切が約一万九千あるわけですね。

この事実上の踏切は、先ほど大臣がおっしゃつたように違法なものであります。ここを通ると鉄道営業法に抵触するおそれがある。場合によつては逮捕されてしまふかもしれない。一般の普通に生活をしてゐる国民の皆さんが、日常生活、特に悪意があつてスーパーマーケットに行くわけではない、学校に行くわけではありませんけれども、

違法な状態に置かれてしまつてゐるということでありませう。

こうしたところをきちんと踏切と認めて、必要な保安措置といひますか、設備を設置するであるとか、そういうことをしていかなければ地域の安全が図つていけないと思ひますけれども、一万九千九百所も事実上の踏切があるにもかかわらず、この十四年間でたつた六件しかそれを踏切と認めなかつたというのは、大臣、なぜですか。

○石井国務大臣 まず、今政務官が答弁しました六件というのは、全て勝手踏切を、いわゆる勝手踏切を新設の踏切としたものとは言えないようです。全部がそうだとはいへないようでありませう。

いづれにいたしましても、委員御指摘のいわゆる勝手踏切につきましては、基本的には、事故防止の観点から、柵や立入禁止看板の設置、近接踏切道への迂回路を確保することなどにより、極力横断の実態をなくしていく取り組みが必要であると思ひます。

一方で、先ほど答弁申し上げたように、技術基準省令第三十九条のただし書きにより、例外的に踏切道を新設した事例は過去にございます。鉄道事業者において、交通の実態や周囲の状況等を踏まえ、いわゆる勝手踏切について、踏切道の新設がやむを得ないと判断した場合には、国土交通省といたしましても、個別の事情に応じ適切に判断をしていきたいと考えております。

○津村委員 ありがとうございます。

六件しかないといひますと私は申し上げたんですけれども、その六件も勝手踏切以外のものを含むということですから、ますます少ないわけでありませうが、ことさらに、この踏切の新設禁止というのは、できるだけ、そもそもの新設事故が起きない、一応理念的にはそうなるわけですが、そういう高い理想でつくられた省令なんだと思ひます。が、しかし、実態と見合つていない。

実際には、一万九千件の、日常的に人が通行してゐることが各鉄道事業者によつて確認されてゐる道が存在するわけですから、これを何らかの

形でなくすにしても、あるいは歩道橋をつけるとかさまざまなサポートをしていくために、その現実にはちゃんと国土交通省が認めないといひないと思ひますね。

そもそも、この一万九千件あるという数字も、今回御質問、質問通告を五日ほど前にさせていただいたんですけれども、その五日間で調べていた数字です。すぐにはわからないというお話でした。こうした実態を把握しようとしていなかったということだと思ひます。

これから、もちろん、踏切の数をどんどんふやしていくのは余りいい方向ではないと思ひますので、できるだけ廃止の方に向けるべきだと思ひますけれども、しかし、合理的に考えてこれは踏切に昇格させた方が少なくとも当面は安全、安心に資するという場合には、その道をしっかりと開いていくべきだと思ひます。

これは、省令ですので、国会ではなくて国土交通省さんの省の検討で変えていけるもの、大臣のお考えで変えていけるものだと思ひます、運用も含めてです。大臣、この三十九条、これからどういふふうな運用されていくのか、もう一回決意を聞かせてください。

○石井国務大臣 委員御指摘の勝手踏切については、極力その横断の実態をなくしていくというのが原則でありますけれども、鉄道事業者が例外的に、勝手踏切について、新設がやむを得ないという判断をした場合には、国土交通省としても、個別の事情に応じて適切に判断をしていきたいと思ひます。

○津村委員 時間が押してまいりましたので、大臣、質問を進めますが、非常用の押しボタンというのは普通踏切に設置されてゐるものだというふうな学校で習つたんですけれども、一種踏切でどのくらいの数、非常用押しボタンがついてゐるのか。そして、大臣、済みません、これは質問通告がありませんが、非常用の押しボタンというのは、誰が押すために設置をされてゐるんですか。

○江島大臣政務官 私の方から数だけ御報告申し

上げさせていただきます。

一種踏切のうち非常ボタンの設置がしてあるものは、二万八千一カ所でございます。

○石井国務大臣 非常押しボタンが誰のためにあるのかということですが、これも突然のお尋ねでありますけれども、踏切内に取り残された方が押すというケースもあると思いますし、また、そういった状況をごらんになった通行者等が押す場合もあるかと思えます。

○津村委員 大事なものは、遮断機が存在であります。内側と外側は遮断機によって遮断されておりますので、内側の方が押すのか、外側の方が押すのか、大きな違いであります。外側にあれば取り残された方が押すことはできませんし、内側にあれば外で気づいた方は押すことができないわけであります。

非常用押しボタンがその両側から押せるようにするのか、あるいは複数設置するのか、そういったことを国土交通省さんは把握する、あるいはチェックするべきだと思いますけれども、そういった取り組みはされていきますか。

○石井国務大臣 国交省では、今般の法改正を機に、法に基づく保安設備整備に対する補助制度の対象として非常押しボタンを追加する措置を講じております。

その押しボタンの位置について、既存のものを全部把握しているかどうかと私も承知をしておりますけれども、緊急時に使用されることから、今申し上げたように、踏切道の内側からも外側からもわかりやすく、また押しやすい位置であることが望ましいというふうに考えております。

○津村委員 望ましいのは当たり前なので、それを国土交通省さんが、しっかりと制度の中で一定の要件を鉄道事業者に示すとか、補助の対象にする際に明示的にどちらからも押せるんだということを確認していただきたいというふうに思います。そうでなければ、非常用押しボタンをつくれ、ばいいよということだけ書いていたのであれば、

鉄道事業者さんは一番コストの低いところに設置しようとするわけですから、それでは国民の安全は保てないということを描きたいと思えます。

次に移りますが、前回ですかね、当時の北側大臣、この委員会のメンバーでもいらっしやいますけれども、一つのすばらしい御決断をこの委員会の質疑の中でされました。

それは、踏切に「こしょう」という表示が当時も踏切が「こしょう」という状態になつているときに、歩行者の方が、故障しているんだから電車は来ないんだというふうに「こしょう」の意味を理解して横断をしてしまった結果、実はそれは遮断機が故障していたという意味で、過つてひかれてしまった、つまり事故を誘発してしまったという事例が続いたために、この「こしょう」という表示は非常に誤解をされやすい、ぜひ撤廃をするべきだということをご委員が質問したところ、それは早急に措置しますといつて、約二カ月でかなりのペースで「こしょう」表示を撤廃あるいは緊急措置したということをご伺っております。

北側大臣の御判断、御英断だと思えますが、現在、この「こしょう」表示についてはどうなっておりますか。

○土井副大臣 ただいまのお話にありましたとおり、「こしょう」の表示が出ていた踏切道におきまして、通行者が遮断機のおりている踏切道内に入り列車と接触する事故が発生をいたしております。

そういう事故を受けて、国土交通省としては、平成十八年三月に、遮断機がおりた状態になった場合などにおいても「こしょう」を表示しないように改良を行うよう鉄道事業者に指示してまいりました。また、この改良が行われるまでは「こしょう」表示箇所のマスキングを行うこと、「こしょう」の表示が出ていても踏切道を渡らないよう注意を喚起する看板等を設置いたしてまいりました。この緊急措置を平成十八年五月末までに実

施するよう、あわせて指示をいたしております。

これを受けて、緊急措置は平成十八年五月末までに終了いたしました。また、「こしょう」表示をしない改良につきましては、来年度には全て完了する予定ということになっております。

○津村委員 ありがとうございます。

都市においては立体交差化が進んでおりますので、横浜でありますとか東京の二十三区内にも、踏切が一つも存在しないところがあるかあるようでございます。そういった意味で、踏切というのは、栄枯盛衰、昭和のシンボルということが都市部では言えるわけですが、一方で、地域においては、高齢者はふえている、認知症の方もふえている、一方で若者が減っている。おじいちゃん、危ないよというふうに声をかけてあげられる人も減っているわけでありまして、今の法律の枠組みの中では、遮断機のない第四種踏切、そして、法律が認めていない事実上の踏切、勝手踏切をこれから改善していく枠組みが非常に不十分だということを申し上げました。

五十年前にできたこの踏切道改良促進法は、高度成長期の日本の制度インフラとしては非常にすぐれていたということは冒頭御紹介いたしましたけれども、五十年たったこの平成二十八年の日本の世相には合っていない、不十分だということを申し上げたわけでありまして、これは五年に一度ということでは、今一回も一歩前進ではありますので、この法律に反対したいということを言っているわけではないんですが、五年に一度と言わず可能な運用の見直しはぜひ進めていただいて、十年前の北側大臣のように、石井大臣、ぜひ大臣

のできる範囲で地域の安全のために御活躍いただきたいと思えます。

終ります。

○谷委員長 次に、泉健太君。

○泉委員 民主党の泉健太でございます。

津村議員に引き続き質問させていただきます。思いますが、大臣、踏切の法律の改正ということで

いうと、最近認知症高齢者の問題が非常に注目を集めました。認知症高齢者の男性が列車にはねられ死亡するという事故があったわけですが、これは駅構内というケースでしたけれども、最高裁は、男性の家族に監督する義務はないとする判決でありました。厚労大臣は、これを受けて、最高裁判決をもとに国民的に議論してもらうことが大事、厚生労働省としてはできることをリードしていきたいということがございました。

これは、国土交通省側としても、もちろん、認知症高齢者の行動をどう把握するのかというのは非常に難しいところはあるわけですが、認知症に限らず高齢者対策とか、安全面で強化をしていかなければいけないところが多々あると思います。まず、国交大臣の御認識をいただきたいと思えます。

○石井国務大臣 鉄道事業におきましては、輸送の安全の確保が何よりも重要であります。線路内への立ち入り防止につきましても、鉄道に関する技術基準において、必要に応じ、相当の防護設備の設置や危険である旨の表示をしなければならぬということとされております。

一方、認知症の方の安全確保や認知症の方の行動により生じた損害の回復については、鉄道事業のみならず広く一般的に発生し得る問題でありまして、まずは社会全体として議論がなされるべきものと考えております。

国土交通省といたしましては、こうした全体的な議論の方向性を踏まえつつ、必要に応じて対策を検討していくべき課題であると認識しております。

また、社会の高齢化が進む中、鉄道輸送における高齢者の安全確保は重要な課題でございます。今回の法改正による踏切事故防止も含めまして、認知症の方を含む高齢者などの安全対策の推進に取り組んでまいりたいと考えております。

○泉委員 先ほど津村議員も相当具体的な提案をされていまして、私も少し抽象的な質問は飛ばさせていただきます。申しわけございません

が、早速、踏切事故の防止対策ということに入らせていただきたいというふうに思います。

きょう、私は幾つか指摘をさせていただきたいと思うんですが、資料、写真を配付させていただきまして、先ほどの工藤委員と同様に、地元の踏切の写真であります。

私の地元、京都三区というところは、私鉄そしてJRともに非常に多いところでありまして、JR、京阪、近鉄、そして阪急、地下鉄も含めて非常に多くの電車が走っております。いろいろ写真で改めて撮ってみると、踏切部分に歩道の確保されていない、そういう踏切が非常に多いなど。

右上ですけれども、②の写真などは学生たちが通学をする通学路となつてはいるわけですが、恐らく国交省的には前後に歩道がないからということなのかもしれません、この踏切にも歩道がありません。

そして、一見して、ここにフェンスがなくて、ここに敷石というか舗装があれば歩道部になるのになんというところでも、逆にフェンスが張られてあつて、線路内、斜線内には立ち入らないでくださいというような形で、普通に、前後の道路に白線は確かにないんですけれども、前後の道路を歩いてきた中で、線路上の方が狭くなつていくケース、こういうものがやはり具体的に存在しているということがわかりました。

①ですとか④をごらんいただきますと、車が中心の社会であれば、車道を確保するということがよいのかと思うんですが、今の時代、歩行者優先のまちづくりというのは、全国各地、あるべき姿になつていく中で、線路内に歩道がないというケースが非常に多いわけですね。歩道がない中で、オレンジの線であつたり白線であつたりするわけですが、この色のついた線上を歩いていると、例えば、手押し車を押している高齢者ですとか、つえをつかれています方ですとかは、容易に砂利の方に落ちてしまふかもしれない、砂利の方に足を滑らせてしまふかもしれないというのが、皆さん、この踏切をもう一度ごらんいただくと、非常にぎ

りぎりのところに歩行者を歩かせているといううなことが見えてはこないでしょうか。

今回、歩行者と車の関係を考えたときには、踏切内において歩行者は非常にぎりぎりな場所を歩かされている。では、道路の真ん中を歩いて車を後ろに待たせてよいのかという話になると、これまた恐らくクラクションを鳴らされる可能性が非常に強いんですね。そういうことを考えると、歩行者は隅っこを歩かざるを得ない。私は、この問題をどうするかということを知りたきょうは大臣にもお考えいただきたいと思つて、この写真を持つてまいりました。

例えば、踏切道の幅員でありますけれども、線路内だけでも幅員できないのかということを知りたきょうは提言させていただきたいと思ひます。

ページを一枚めくつていただきますと、これは国交省の資料でありますけれども、平成二十七年十二月十四日、社会資本整備審議会の道路分科会の方に提出をされた資料であります。

第五十三回基本政策部会の中で、この踏切のイラストをごらんいただきたいと思ひます。現在の幅員スキームでいくと、改良前、改良後というところで、車道というところがずつと続いていて、歩道は、線路の前までは歩道があるんだけれども、線路に入ると歩道のないケースがあります。これを、改良後の場合には歩道部分もつかりつけていくこと。この流れはぜひ持つていただきたいわけですね。

しかし、ここにも実は国交省内のある種のルールが存在をしております。「接続する道路の幅員が上限となつていく」というふうに赤い文字で書かれているところがあると思ひます。歩道を広げるにしても、接続道路の幅員が上限となつていく、これを御存じだったでしょうか。

これは、平成十三年の通達でそのような取り決めがなされているわけでありまして、私は、ぜひこの通達を見直して、このボンチ絵の右側に書いてあるような、「滞留交通量に応じた幅員の検討」ということで、この場合は、線路に接続する道路

そのものは狭くても、線路に接続する間近のところまで少し滞留するスペースをつくり、歩道全体を広げていく、そして出ていきやすさも兼ね備えながらまた車道に接続していく、こういうことにしていくということが望ましいと思ひます。

望ましいと思ひますが、恐らく障害になつていくのが、国交省が出されている平成十三年の通達、「踏切道の幅員に係る指針の取扱いについて」というところが恐らく制約になつていくというふうな考えですが、いかがでしょうか。

○土井副大臣 御指摘のとおり、現行の指針におきましては、幅員の条件といたしまして、「踏切道の幅員は接続道路の幅員を上限とする」というふうになつております。

今後、駅に隣接する歩行者等の交通量が多い踏切道におきましては、安全性等の評価、検証を行つた上で、接続部分も含めてどのような幅員手法が適切か、検討してまいりたいと思ひます。

検討に当たりましては、踏切道の線路内のみを幅員した場合、踏切から道路へ出ようとする際に踏切内に取り残されるなどのおそれもあることから、そうした点もよく踏まえてまいりたいと思ひます。

よろしくお願ひいたします。

○泉委員 副大臣、ありがとうございます。

せっかくそこまでお答えいただいておりますので、やはりこの通達の、まさに「踏切道の幅員に係る指針の取扱いについて」というこの文書、(2)指針3(1)に係る云々とあつて、「踏切道の幅員は接続道路の幅員を上限とする」ということについては、今の御答弁でいうと、接続道路の影響ですとか状況ですとか、おっしゃつたような歩行者が踏切内に滞留しないようにすることを踏まえてであれば、解釈として、この通達にからないという解釈をしたいということなのか、それとも通達そのものを変えることを検討したいということなのか、お答えいただけますか。

○土井副大臣 いろいろな形で大変危険な踏切も

多いというふうに思つておりますし、今委員が御指摘いただきましたとおり、踏切内の幅員なのか、外も含めて幅員なのか、現場等々におきましていろいろな対策が必要だということに思つております。

これからしっかりと関係者と協議しながら、どういう形で安全を確保していくべきかということをしつかり検討してまいりたいというふうに考えております。

○泉委員 大変技術的なことでありますし、きょうはそういった意味で鉄道局長にもお越しをいただいたわけですが、局長、これまでの経緯もあると思うのですけれども、こういった形で、社会資本整備審議会の道路分科会で具体的にこういう方策もあるのではないかと、そういうものも提示をされていく、そして、そこにもしかすると制約になるのではないかと、この「幅員を上限とする」という文言ですけれども、今私が副大臣にさせていただいた質問について局長としてはどのようにお考えでしょうか。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

幅員に制限を設けております目的は、出口での滞留を防ぐ、それによって生じる危険性を防ぐ、こういうことでございますので、例えばこの図に示されておりますように、接続道路も含めて一部幅員されているといったようなケースにおきましては、状況によつてはきちんと安全性が確保されるというケースもあるかと思ひます。そういったことは、通達の運用も含めて対応できる事項ではないかと思つております。

○泉委員 ありがとうございます。

確かに、線路内に人が滞留するわけにはいかないのです、そういった意味での安全確保は第一でありますけれども、今お話があつたように、通達の運用も含めてということでもあります。要は、それが通達の変更なのか運用なのか、あるいは撤廃なのか、それはいかにせよ、こういった形で歩行者と車の離合のしやすさというか通行のしやすさというところが、実は、今鉄道局長がおっしゃら

れた、あるいは副大臣がおつしやられたように、滞留を防ぐということにも逆になるわけですね。

これは国交省の、それこそ検討会がつくられた「高齢者等の踏切事故防止対策について」という、検討会が昨年十月に報告書を出されているわけですね。その報告書の中でも高齢者の事故は非常に多く報告されていて、横断をしている最中に遮断桿がおりてしまうというケースが歩行スピードの関係でも幾つも報告されています。そして、中でも、線路幅が狭く対向自動車通過するたびに歩行を中止、また、歩行速度が遅いことから横断中に遮断桿が降下したと。想像できますよね、これは。対向自動車通過するたびに歩行を中止。

これは、私がきょう写真を持ってきたようなところは線路幅がそう広くありませんけれども、先ほど工藤委員が提示されたような線路幅の広い、こういった踏切は非常にその可能性も私は強いと思います。

私の地元でも、向日町操車場、そして大山崎町というところに宝寺踏切というのがありますが、ここはもう線路が七、八本通っているような踏切でありまして、それだけで四十メートルぐらい、踏切を渡るだけで距離があるというところでありまして。こういったところは歩行者がやはり非常に歩くのに時間がかかる、そして、もしそこに車が通れば歩行者はスピードを緩めざるを得ない。だから、踏切内について、やはり歩道が広がるような方策というものを考えていっていただきたいというふうに思います。

ぜひ、そういった意味で、今お話のあった平成十三年通達、この運用についての柔軟性を高めていただきたいというのがまず今日の第一点であります。

これに加えて、この「上限とする」というものの運用を考えていただけたらいいことであれば、同時にやはり事例として考えていただきたいたいの、車の脱輪ですとか歩行者の転倒、こういうもの、何も車道を広げる必要はないんですね、あるいは歩道を広げる必要もないんですね。だけれ

ども、線は真つすぐでいいんです、線は真つすぐでいいんですが、いわゆる舗装の余裕がないことが事故を招いているんじゃないんですかということも提言をさせていただきたいんですね。

きょうお配りしたこの写真をごらんいただいても、ちよつとハンドル操作を誤るとすぐ路肩という線路側に落ちてしまう、脱輪してしまふ、転倒してしまふ、こういう風景は恐らくこの踏切にでもあるんじゃないのかなと思うんですね。

私は、歩道を広げる、そして車道を膨らませろという話は、今回はその話じゃなくて、歩道部分は歩道部分でいいけれども、その歩道から少しはみ出して転倒なりしないように、脱輪なりしないように、余裕の舗装というものもぜひちよつと考えていただけないのかなというふうに思うわけですね。

過去の運輸安全委員会が何かにやはり自動車による踏切事故のケースが幾つか報告されているんですが、それも、夜に細い踏切を通っているときに車が脱輪をしてしまつて衝突事故になったという事例がありました。やはりそういうところも少し余裕があれば、多少運転ミスがあつても、また切り抜けても戻ることができるというようにすることもあつてはいいのかなと思います。

これは非常に細かな話で、それぞれ具体的に工事をする現場と皆様方とはなかなかつながらないかもしれないけれども、舗装に余裕がないことが事故を引き起こしているのではないかとという観点もぜひ持つていただきたいなというふうに思います。

さて、続いてですけれども、先ほど津村委員からもありました非常ボタンのことでもあります。

非常ボタンのない踏切。一種踏切については、今非常ボタンが設置されているのが二万八百一カ所と先ほどの質疑で報告されましたが、これは質問通告していませんので、私もちよつとインターネット等で調べた数字で直近は変わっているかもしれないんですが、鉄道会社によつて少しばらつきが大きいんじゃないかということは指摘をさせてい

ただきたいと思うんですね。

JR西日本であれば九一%、JR東海であれば九五%を超えたぐらいが非常ボタンの設置がされているという報告もあるわけですが、二年前ぐらいの新聞、一年半前ぐらいの新聞報道ですと、JR東日本は非常ボタンの設置率が低いというような報道もなされております。また、一部の地方鉄道においても非常ボタンの設置率が低いというようなことです。

まず、確認です。局長でも結構ですけれども、非常ボタンを設置する場合の補助金というのはございますか。

○藤田政府参考人 今現在は補助対象にしておりませんけれども、今回の法律改正に合わせて、非常押しボタンも補助の対象にしたいと考えております。

○泉委員 まさに今まで補助金の対象じゃなかったというところで、恐らく経営規模がなかったり、あるいは、財政上の事情なのかもしれないんですが、会社によつて独自の判断という節があつたと思ひます。

しっかりと補助金を通じて、やはり進んでいない鉄道事業者には特に優先して、他社がやっていることです。しかも安全対策、これはもうスタンダードと言つてもいい安全対策だと思ひます。ですから、進んでいない事業者には、やはり計画をしつかりつくつていただいて、いついつまでに何%に持つていく、それぐらいの進め方をぜひしていただきたいということを要請していただきたいというふうに思ひますが、いかがでしょうか。

○藤田政府参考人 鉄道会社によりまして設置率に差がありますことの背景、これは少し詳細を確認してみたいと思ひますけれども、いろいろな路線の事情等々の事情があるのかと思ひますが、全体としてこの設置率を高めていくというのは大変大事なことでありまして、私ども、補助金の制度も使いながら、全体の設置率の向上に努めてまいりたいと考えております。

○泉委員 ありがとうございます。ぜひ、国交省からもしっかりと監督というか把握をお願いしたいと思ひます。

そこで、非常ボタンのない踏切もたくさんある、ふと私も、単にいわゆる批判をするということではなく、やはり何かしら提言ができないかなと思つて一生懸命考えていたわけですが、踏切事故において、やはり非常ボタンというのは一つ大きな命綱である。そして、もう少し、事例によりますけれども、以前からあつたものとしては発煙筒というものも有効活用されているケースがあります。どうやら数年前までは、踏切の方でも、煙が出るタイプというか、ボタンを押すと光と煙が出る、発煙するような設備もあつたというふうにも聞いています。

これは皆さん、よく考えていただきますと、車が脱輪をするなり故障するなりして線路内にとまつた場合には発煙筒を使えばいいじゃないか、こういう話は容易に想像できるわけですね。では、何で歩行者がもし倒れたら発煙筒がないんだということを考えてみるとおかしくないですかという話なんです。

非常ボタンをつけるのには設置費が非常にかかるんだと思ひます。会社にもよるでしょうけれども、一機一千万ぐらいかかるということをおつしやつてはいる会社もあると伺つています。

私、調べてみましたら、発煙筒は一本四百円だそうなんです。発煙筒は車についている、これはそもそも踏切事故を想定して全ての車についているそうなんです。今の時代、それを使わない方が大半でしょう。でも、今の時代は、歩行者が倒れるという時代になつてきているんです。歩行者が取り残されるという時代になつてきているわけなんです。これは恐らく、昔は余り想定されていなかった。それだけ高齢者が踏切の中を歩くということもなかつたし、長い距離の踏切もそうなかつた時代だつたのかもしれないんですが、今や、踏切内歩行者が緊急な警報を必要としているという時代だと思ひます。そうなつたときに、非常ボタンがないか

ら、ではもうどうしようもないのか、これは違うと思うんですね。

そういう意味では、緊急の対策というか、改善の策であります。もちろん、では発煙筒を置いたら、それが果たして使おうと思ったときに使えるようになってくるのかどうか、私はいろいろな問題があると思います。

ちなみに、発煙筒一本の保存期間は四年だそうです。これも、発煙筒の工業会に聞いてみて調べました。

いわゆる箱みたいなものを設けて、もちろん、いたずら防止対策だとかいろいろあるでしょうけれども、最も簡便で、そして誰にでも使える方法として、こういった発煙筒を設置するというのはいくつかではないのかな。ぜひ、これは笑い話ではなく、実は真剣にお考えいただきたいことなんですね。

中には、歩行者が倒れていたけれども、ボタンが押さなくて亡くなったケースということもありますし、まさに、先ほど津村委員もおっしゃいましたけれども、倒れた方がボタンを押せるわけではなく、外にいる方がボタンを押すか、何らか知らせたい。だけれども、外にいる方だつて、自分が車を運転してなければ発煙筒は持っていないわけですから、線路のそばにいたというの、ぜひ一度検討していただきたいというふうに思いますが、これは副大臣でしょうか、いかがでしょう。

○土井副大臣 今委員から御指摘いただきましたとおり、発煙筒を用いるということは、改善の策、また緊急対策では大切な一つの方法であるというふうに考えております。

しかしながら、御指摘いただきましたように、発煙筒を踏切道に設置する場合、風雨にさらされないような場所に収納して、盗難や破損されないような施錠等の工夫をした上で、非常時には直ちに使用できるような状況にあるということも大切でありまして、そういう要件を満たすことが必要

だというふうに考えます。また、場所によりましては、列車の運転手から発煙が確認できない可能性もございます。

そういう課題がございますが、御指摘のように、改善の策、緊急対策としてしっかりと用いることができるような形で検討してまいりたいというふうに思います。

○泉委員 非常に前向きな御回答をありがとうございます。

非常ボタンも、それはいいよりあった方がいいわけですし、だからといって非常ボタンも絶対ではないです。そして非常ボタンも、例えば私の地元の阪急京都線という大阪と京都を結ぶ阪急の沿線なんかも年間数十回いたずらで押されるということで、運行、ダイヤの乱れもやはり出てきてはいるんですね。だけれども、やはり人命にはかえられないということで非常ボタンも設置している。いたずらがあるかもしれないから置かないという話では命は救えないわけですし、現に発煙筒によつて助かったケースというものもあるわけですね。

もちろん、それこそ雪が降る中で、果たしてJR北海道に発煙筒を置けるのかというところはあるかもしれませんが、全てに置かなきゃいけないとなると大変だから置けないということではなく、置けるところの安全対策の一つとしてぜひ前向きに考えていただきたいというのが私の趣旨でありますので、ぜひこのこともお願いをしたいというふうに思います。

さて、続いてですけれども、跨線橋へのエレベーターの設置ということもぜひ取り組みをしていただきたいと思うわけですが、これは質問ではなく、意見だけにさせていただきますと思います。

国交省が昨年の十月に検討会でまとめた「高齢者の踏切事故防止対策について」というところで、高齢者の歩行の事例が幾つも出てまいります。ここで国交省が出してきた事例の中で四割ぐらいの事例が、カートを押している御老人、シルバーカートを押して歩いておられる方がいると思うん

ですけれども、そのシルバーカートを押して歩いておられる方が何と線路と道路敷の間に挟まって、車輪がくつと曲がつてずとんと落ちて、そこで転倒してしまったり、動きがとまってしまった、抜こうと思つていて間に遮断機が閉まってしまった。こういう事例が一つじゃないんですね。かなりの数が出てきているわけです。この検討会で四例も五例もカートという文字が出てくる事故があるというのは、私は、相当深刻だと思つていただいた方がいいと思うんですね。

今回、この検討会は、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、そして警察庁、国交省ということで御議論いただいたわけなんです。私は、非常にこの検討会はよかったと思いますよ。よかったんですが、私もかつて消費者庁の政務官をしていましたので、私の観点からいいますと、施設側、管理者側としての検討はこういう結果が出たということなんです。その結果、いわゆる線路と道路の間に、どうしても鉄道の車輪が通りますので、フランジが通過するためのすき間は必要だ、だけれども、そこに緩衝材をつけることによつて車輪がはまりにくいようにしようという対策を一生懸命考えられた。これは、施設側としてはすばらしいことだというふうに思っているんですね。

ただ、私が今回言いたいのは、きょうは消費者庁と経産省の政務官にもお越しをいただいております。消費者庁は、この検討会における事故報告を含め、高齢者の方がシルバーカートによつて線路でけがをした、あるいはシルバーカートが壊れた等々の被害の報告は把握しておりますのでしようか。

○酒井大臣政務官 お答えをいたします。

消費者庁では、消費生活に伴う事故情報を収集し国民に広く公表する事故情報データベースを運用しております。この中で、シルバーカートに関する事故情報を五十四件公表しております。

この五十四件でございますけれども、消費者庁ができてからでありますけれども、六年間のうち、車輪が溝にはまった事故は一件でありまして、二

〇一三年の五月に公表いたしました、信号を横断中に路面電車のわだち前に前輪がはまったまま身動きできなくなり、何度も車にひかれそうになったという事例がございます。

消費者庁としては、シルバーカートに関する事故情報の収集に努めてまいりたいと思っております。経済産業省と連携をして、事故防止に向けた対策の必要性を日々検討しております。引き続き、経産省と連携をして、事故防止に向け取り組みを進めていきたいと思っております。よろしく御願い申し上げます。

○泉委員 シルバーカートを使つておられるのは消費者なんです。いわゆる製品事故ではないんですね。ですから、消費者庁に向かうのか向かわないのかというのはなかなか微妙な線でもありますし、製品にまつわるということであると、消費者庁も、事故ではあるけれども製品が原因なのかということも含めて、なかなか所管ではないところもあるんだと思います。

聞いてみましたら、経産省が、こういった製品についてはSGマークというものが出されているということで、担当だということではありますが、それはこの検討会に入っていないんですね。あるいは、車輪ということについて、これまで業界として線路に挟まるということの検討をなされたことがあるのか、これも含めて、政務官、お答えいただければと思います。

○星野大臣政務官 お答えいたします。高齢者人口がふえる中、高齢者の歩行を補助するシルバーカートにつきましては利用台数が増加傾向にあります。事故の状況などを踏まえつつ、使用における注意喚起も含め、事故防止の取り組みが重要だと認識をしております。

具体的には、関係団体であります日本福祉用具・生活支援用具協会におきまして、消費者庁や経済産業省が発表をした事故情報の提供や安全講習会などを実施させていただいております。

また、製品の安全性に関する認証を実施しております。民間の製品認証機関であります製品安

全協会において、シルバークートの取扱説明書に、溝などにつまずくと転倒する危険があることや段差を斜めに進入することはやめることなどの明記を認定基準として、SGマークを付与しているところでございます。

経済産業省といたしましては、引き続き、消費者庁及び関係団体と連携をし、シルバークートに関する事故情報の収集に努めるとともに、事故防止に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○泉委員 やはり、今の御答弁をいただいているも、このシルバークートが線路のすき間にはまるといふことについては、経産省と消費者庁が連携をしても情報は上がってこないんだということだと思ふんですね、現在の体制では。

これは、まさに国交省がしっかりと情報提供しなければいけないし、この国交省の報告書を経産省にぜひごらんをいただいで、やはり業界にこういったことの危険性をどうやって除去するか、除去できないかということを一緒になつて検討していただきたいというふうに思ふんです。それがなければ、せっかくこの国交省の非常にいい指摘のあった報告書も埋もれてしまうんだというふうに思ひます。

その意味で、私は、国交省の報告書にはシルバークートの例も幾つか出ていまして、車輪が前に二つついたタイプ、一つついたタイプ、いろいろなものがありますけれども、この車輪幅も含めていろいろとしたら改善を促せば、線路にはまらない、そういうシルバークートというのは可能じゃないのかなと思っております。

先ほどの業界団体の方では、そういうところは通らないでくださいと言いますけれども、これはなかなかそうはいきませんよね。踏切を通る方々は、通らないでくださいと言われても困るというふうな話で、まさに、ここは話し合いの中でぜひ解決策を、新商品を出していただく気持ちで改善をしていただけないか。

国交大臣、これはぜひ経産省に情報提供という

か、連携を深めていただけないでしょうか。

○石井国務大臣 連携に努めたいと思ひます。

○泉委員 経産省もぜひ、国交省から情報をいただいて、改めて業界団体とちよつと打ち合わせをしていただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○星野大臣政務官 連携を深めてまいりたいというふうに思ひます。

ただ一点、SGマークをつける条件として、斜めに入つてはいけなかつたか、つまずくことがあるということには注意喚起をしておるんですが、それが現実にしつかりと作用するように連携を深めてまいりたいと思ひます。

○泉委員 もうおわかりだと思ひますが、商品は商品でも、高齢者の方々に対する商品が非常に細かな字の説明書では通じないでしようし、やはり高齢者目線では、それはいいとしても、説明書なしで使つて安全というぐらゐの状態のものをつくつていただかないと、本当にこれは大変な事故を巻き起こすと思ひます。

いや、私もびつくりしました。この報告書に、カーットの車輪がレールと道路のすき間に落ち込み、歩行できなくなるといふ事例がこれだけ多いのかというところは非常に危険を感じまして、今回質問をさせていただきまして。ぜひ、先ほど話をした道路、歩道部分の拡幅、そして非常ボタンにかわるという改善の策としての発煙筒、そして今お話をしたシルバークート、これについては前向きに御検討いただきたいというふうに思ひます。

残りの質問になります。踏切の方から少し離れて、道路協力団体ということですが。

私は、この道路協力団体は、やつていつていい制度ではないかと思ふんですが、これは、ちなみに、規約があれば法人格がなくてもいいお話でありました。道路協力団体になるのは、わかりやすく言う、企業でも町内会でも宗教団体でも政治団体でも指定は可能なんではないか。

○江島大臣政務官 この当該団体でありますけれども、団体からの申請に基づいて指定をいたしま

すが、道路管理者と連携をして、活動実績やあるいは提案された活動内容等を踏まえて個別に判断をいたしますので、御指摘のありました企業とか町内会とか宗教団体、政治団体も理論上は可能でございます。

○泉委員 私が少し不思議だったのは、道路協力団体なんだけれども工事をできるというのが少し違和感があつて、花壇を整備するぐらいだったらわかるんですが、工事というのは何だと聞くとバリアフリー工事だ。しかし、町内会がバリアフリー工事をするというのもこれまた何か不思議な感じがして、結局、町内会が道路協力団体だったとしても、どこかの業者に工事をしてもらつたということなのか。であれば、何だかよくわからない。業者に皆さんが直接発注するのと、なぜ道路協力団体を介して工事を発注するのかわからない。道路協力団体に工事を発注するのであれば、あくまで団体の構成員がその団体という単位で工事をされるということなのか、その協力団体がまた別な事業者が工事を発注するというか依頼できてもいいのか、ここはいかがなんでしょうか。

○江島大臣政務官 今想定しております工事でありますけれども、これはあくまで簡易なものでございまして、例えば、歩道の段差の解消のためのステップの設置とか、あるいは商店街での視覚障害者の誘導シール等の張りつけ等でございますので、余りそういう大がかりなバリアフリー工事といふものではないということで御理解いただければと思ひます。

○泉委員 少し小宮山さんから時間を頂戴いたしました。引き続きちよつと質問させていただきます。今のステップの設置というのは、例えば縁石があつて道路との段差があるとすると、そこにホームセンターで売つていふようなステップを買つて置くということであればまあわかるんですが、そこをアスファルトなりセメントで埋めるみたいなこともやるといふことでしようか。

○森政府参考人 お答えいたします。まさにケース・バイ・ケースではございますけれども、道路協力団体の方々の申し出を受けて、また地域の実情を踏まえながら、そこは一個一個判断をしていくことになると思ひます。

ただ、もともと、今政務官の方からも申しましたように、軽易な工事ということが前提でございますので、そういうステップを置くだけで済む場合も当然あると思ひますし、また、その上に少しアスファルトなりをとんと突き固めて歩きやすくしてあげるといふような作業も一部含まれてくる可能性は当然あるというふうには御理解いただければと思ひます。

以上でございます。

○泉委員 次は、最後の質問ですが、占有物の除去に關して一問だけしたいと思ひます。

除去にかかわる費用というのは、最終的には誰が負担をするという理解になるのでしょうか。

○江島大臣政務官 除去のための費用であります。これは返還を受ける物件の占有者の負担でございます。

○泉委員 それは、その除去をされる公務員の方というか道路管理者というか、行政関係者があると思ふんですが、その方の出張費用というのか、さまざまな費用、人件費みたいなものも含めて、その都度必ず請求されるというふうなことを考えていふものなのか、よっぽどのもののみ、そういう請求が回ってくるということになるのか、基本的な考えをお聞かせください。

○江島大臣政務官 この費用負担でございますが、これは現行の違法放置物件に対する除去の制度というものを踏襲してございまして、具体的に申しますと、除去、保管、売却、公示等に要した費用、これは全て返還を受ける物件の占有者の負担となります。

○泉委員 ありがとうございます。わかりました。大変いろいろな問題を指摘させていただきまし

たが、ぜひ踏切事故が一件でも少なくなるように我々もこの法案について後押しをしていきたいというふうに思いますので、国交省、そして関係省庁、どうぞよろしく願います。

ありがとうございます。

○谷委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山委員 民主・維新・無所属クラブの小宮山泰子でございます。

持ち時間の範囲内におきまして、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案に対しての質疑をさせていただきますと思います。

さて、まず、今回の道路法の改正により、道路を不法に占用している物件について、道路管理者は、道路の構造に損害を及ぼし、もしくは交通に危険を及ぼすおそれがある場合であって、物件の占有者等が除去等の命令に従わないとき、もしくは現場にいないときについて、道路管理者のみずから除去することができるとされております。

これにより、立て看板、捨て看板、広告ポスター、放置車両、そのほかの物件についてより迅速に現場から除去実行が図られ、交通や道路の安全が保たれ、また、美観上の観点から見ても好ましいこととなるというふうに期待をされているところであります。

まず、そこで、隣接する施設の一部となる場合などが考えられるかと思いますが、今回の改正により速やかな物件除去などの対応が可能となることで、例えば、道の駅や自動車道の駐車場における放置車両や放置物の除去にも用いることができることとなるか、見解を求めます。

○森政府参考人 お答えさせていただきます。

道の駅あるいは駐車場といったような中には、道路区域というものが設定されている部分がございます。こういったものが道路の構造に損害を及ぼす、あるいはまた交通に危険を及ぼすおそれがあるという場合には、本制度の要件に該当という形になるということで、その除去の対象になるというふうに御理解いただければと思います。

改正の対象という形にはしておりませんが、例えば、駐車場内で廃棄されたものというふうに認められる場合には、もはや車両として扱うわけではございませんので、本制度を適用するという形になっているところでございます。

ちなみに、自動車につきましては、地震時に放置された車両等々につきましては、災対基本法の改正によりまして、運転手が不在といったような条件のもとで、道路管理者がみずから移動させるということが可能になっております。

○小宮山委員 地震時、特にまた、広島での土砂災害の後にこの法改正が行われております。しかし、通常の状態でもございますので、この点が今回の法案と非常時、災害時との違いなのかなというふうに認識はしております。

交通に危険な状態であつても除去できないとか、以前は交通に危険が及ばない店舗などの軒下あたりに設置されていた看板などが、道路へのはみ出しが大きくなってきて、やがて交通に危険を及ぼすと思われる、また歩行者の安全を損なうなどといった場合に、設置者、所有者から、法改正以前から設置していたものだ主張されかねないという問題がございます。

その点に關しまして、施行日前から設置、放置などされていたものに対しても、本改正のもとに同様に対処ができるのか。この点に關しても確認のためにお伺いします。

○森政府参考人 お答えいたします。

御指摘のように、施行日前から設置し、あるいは放置されていた物件でございます。施行日後におきまして、今、例えば道路の構造に損害を及ぼす、あるいは交通に危険を及ぼすといったような場合に關しまして、その要件に該当すると認められるものについては除去することが可能となるというふうに御理解いただければと思います。

○小宮山委員 今回の法改正においての不法占用に關する物件の問題について、また、この対策強

化というのは大変重要かと思っております。しかしながら、同様な関係では、安全を阻害しかねない物件による問題というのは、ほかの交通網、そのほかにおいても同様に生じるものだと認識をしております。

鉄道施設内、河川敷、河川や池、湖の中、港湾施設内、空港施設内、あるいは公共施設内などにおいて、勝手に置かれていた物件の除去にどのように対応するべきか、手続、手順はいずれも大きな課題になると推測されます。

電柱や電話ボックス、電柱はできれば無電柱化がいいかと思っておりますが、自治会や公共団体の広報板への無許可の掲示物や、道路の高架下コングリート壁や柱への貸し金や風俗関係の広告のビラなどが張り出されたりなど、類似の問題はさまざま起こっております。

物件の所有権、財産権との関係上、誰が見ても除去して当然と思えるようなものにおいても、今まではなかなか手出しができなかったという事例が散見されております。

今回、道路を不法占用する物件対策の強化を行います。従前の道路における不法占用物件への対策は、他の交通機関施設や河川等、また国立公園を含む公有地の山林、そのほか私有地の場合で物件除去の場合と比較して、対策を一層強化する必要があります。この場合、今までの対策においてどのような問題点があり、どんな課題があったから強化することになったのか、お伺いします。

○森政府参考人 今まで道路、河川といったような公物、こういったところに関しまして、公共の用に供されるものであることから、不法占用あるいはその目的を害する行為に対する監督処分、それに従わない場合の行政代執行といったような、公物についての措置については、皆さんそれぞれが同等の措置を講ずることができることとされているところでございます。

ただ、道路につきましては、交通安全確保という観点から、例えば落下物、こういったものに関

しては、私たち道路管理者が直ちにその物件を除去することができず、制度が設けられていたというところがございます。

しかしながら、こういった占用の許可を受けずに設置されたといったようなものに関しましては、例えば道路の構造に損害を及ぼしたり、交通に危険を及ぼすといったようなものについても、即時除去対象ということにはならなかったということもございします。

今回、そういったものを、さらなる制度改正に伴いまして、特に駅あるいは踏切周辺といったような部分での交通環境の改善という一連の中で手続ができるようにさせていただいたというところでございます。

○小宮山委員 今回、道路管理者が物件の除去を可能とする場合の前提として、道路の構造に損害を及ぼし、もしくは交通に危険を及ぼすおそれがある場合であつて、物件の占有者等が除去等の命令に従わないとき、もしくは現場にいないときといった、相当程度の限定を行っています。

そこで伺いますけれども、道路の構造に損害を及ぼすおそれがさほど重くなく、また、それ自体が交通に危険を及ぼさないもの、例えば、歩道の立ち木に立てかけて固定されていた看板で、歩道の通行にさほど支障はない、でもちよつと邪魔になるみたいなもの、そういった対応として道路管理者による物件除去を、今後の改正により、また必要とあれば法文に盛り込むというようなこと、そういったことも検討されているのか、その点もお聞かせいただければと思います。

○森政府参考人 お答えさせていただきます。

今委員御指摘のような、なかなか交通に直ちに危険を及ぼすというようなことが言えないような物件、こういったものについても、私たち道路管理者といたしましては、指導等によりまして、その所有者あるいは設置者に対して是正を促していくというようなことについては、今までどおりやらせていただければというふうに思っています。

ろでございます。

とは言いながらも、その状態、あるいは私たちの是正を促していくという一連の中での効果も見ながら、今後、さらなる制度の強化といったようなこと、あるいは制度の運用状況も見ながら、必要に応じて検討してまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

○小宮山委員 仮定上になりますけれども、同じような看板があった、その場合、その内容というのが風紀の乱れとか風俗の乱れというんでしょ、うか、そういったものを生じそうな、余り公共としては倫理上もよろしくないものという場合であればいかがでしょうか。

○森政府参考人 お答えいたします。

私たち道路管理者として、道路管理上必要な範囲で行う措置というのは、道路法に基づきまして、先ほど来お話しさせていただいておりますように、交通に危険を及ぼすようなものというふうに御理解いただければということでございます。

そういう観点から申しますと、私たち、道路管理上の必要な範囲内ということになりますと、公序良俗あるいは風紀、風俗の乱れを促しそうなものにつきましては、その他の法令によって行っているということが必要なのかなというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

○小宮山委員 実を言うと、この点に関しては主観の問題も入ってまいります。そういう意味においては、法律上、所有権、財産権の観点上では、厳密に判断するならば、問題なしとは言いがたい、また問題なしと言わざるを得ない場合もあるかと思えます。しかしながら、さまざまな善意の団体が踏切の周辺安全活動等にはかかわっていることでもあります。誰が判断するかによって変わってはいけないうちだと思いますし、これは法律の趣旨からいっても大きなことかと思えます。

そこで、道路協力団体の新設、この点に関して質問に移らせていただきます。

今改正で、道路管理の一翼を担っている民間団体等を道路法上で道路協力団体として位置づけ、指定することができるようになります。

従前より、道路管理者と話し合いの上で清掃や除草など奉仕作業に取り組んでいる団体、例えば自治会やライオンズクラブなどの奉仕団体、労働組合やPTA、そのほかについて、改正法上の道路協力団体としての指定を受けずとも、従前どおり活動は行えるものと考えておりますが、これでもよろしいでしょうか。

○森政府参考人 お答えいたします。

今までも、委員御指摘のように、さまざまな団体の方々が道路の清掃等々に御協力をいただいているところでございます。

特に、今回の道路協力団体といえますのは、道路管理者と連携してそういった清掃、除草をやっていたにいたる上に、さらに道路利用者のニーズに合わせた形でのサービスを展開するというところでの指定ということでございます。特に、従前から道路管理者と連携して除草、清掃といったようなことの活動をやっていただいている方は、そのままの形で従来どおりの活動を行っていただくということも、これは全く可能な状態でございます。

以上でございます。

○小宮山委員 従前どおりにやってもいいということでもあります。

また、加えてお聞きいたしますけれども、例えば立て看板等を出して、飛び出し注意であったりとか、〇〇団体がこの清掃をやっておりますと、さまざまなPRも含めて設置をしている場合もよく見受けられるところであります。この場合は、今後どのような形、また占用許可をとる必要があるのか、同団体が道路協力団体と指定された後で、独自に判断した設置が行われるのか、このあたりの見解もお聞かせください。

○森政府参考人 お答えいたします。

一般的に、道路管理に協力していただく民間団体の方々が、その活動に当たりまして、今委員御

指摘のように、花壇に看板を立てたり、あるいは掲示版を設置されたりという場合には、道路法上の占用許可の手続というものが必要になってまいります。

ただ、今回の改正によりまして、道路協力団体という形で指定をさせていただいた場合には、今後、看板、掲示版の設置を従前の占用許可という手続にかえまして道路管理者との協議を行うことが可能としております。

そういうことによりまして、従前よりもさらに円滑で柔軟な手続になるというふうに御理解いただければというふうに思います。

ということとは、実際に……（小宮山委員「コンパクトに」と呼ぶ）済みません。道路協力団体が勝手にどんな物をつくれるということではないというふうに理解をしていただくことで対応させていただきます。

○小宮山委員 指定された道路協力団体の判断というのでも大きく影響してくるかと思います。これややはり恣意的にならないように、公平公正で、場合によってはさまざまな活動、先ほど泉委員の方からも指摘ございました、工事等もできるということになってくると、営利を目的とか、さまざまなほかの目的が実はあつて指定者になるということも排除ができない状況かと思えます。

これから政令やさまざまな形で、こういったものではなく、本当に今までやっていただいていた看板を引っっこ抜いてしまふ、これはよろしくないといつて引っっこ抜いてしまふとかそんなようなことがないように、ぜひ公平な指定ができるように、この点に関しまして、今後、引き続き注意をしていただきたいと思います。

また、その情報に関しても、きちんと市民や国民に対して情報公開がされる、市民のシビリアンコントロールというものがきちんとつくような状態にしていいただくことを要望させていただきます。

時間が限られておりますので、簡潔に今後お答

えいただきたいと思いますが、立体道路に係る国有財産特例の創設について何点が聞きたいと思

えたいと思いますが、立体道路に係る国有財産特例の創設について何点が聞きたいと思

えたいと思いますが、立体道路に係る国有財産特例の創設について何点が聞きたいと思

○森政府参考人 お答えいたします。

今回の改正案によりまして、立体道路といった制度を利用いたしまして既存の道路の上下空間を活用するに当たりまして、実際、私たち道路管理者が持つております道路の敷地に区分地上権を設定することが可能になるというふうに御理解いただければと思います。

これによりまして、一般の交通の用に供するような通路、駐車場、店舗といったような建築物を、私たちといたしましてはその利用形態として想定をしているところではございますが、一層の道路空間の利用形態にふさわしくなるような範囲を私どもとしても検討してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

ただ、今までの経緯によりまして、立体道路制度を活用して道路上に建築物を整備するというの

は一定制限が加えられております。私どもといたしましても、今後の取り扱いを一層検討してまいりたいというふうに思う次第でございます。

この点に関して簡潔にお聞かせいただければと思います。

○栗田政府参考人 お答えいたします。

立体道路制度を活用する際には、地区計画あるいは都市再生特別地区、こういった都市計画で建ぺい率、容積率を即地的に定めていくということでございます。

具体的に申しますと、立体道路制度の趣旨、そもそも適正かつ合理的な土地利用の促進を図るということ念頭に置きまして、個別のプロジェクトごとに、交通インフラへの負荷あるいは市街地環境の悪化に留意する、こういったこととすとか、あるいは都市再生特別地区を用いる場合には、有効な空地の確保といったような公共への貢献についても総合的な評価を行うといったようなことで、個別のプロジェクトごとに適切な建ぺい率あるいは容積率、これが都市計画決定権者であります地方公共団体において定められるということになります。

○小宮山委員 ありがとうございます。

けさからも出ておりますけれども、第四種踏切の問題であります。安全設備の不十分な線路をなくすことは急務と言っております。一番の安全対策は、高架をする、踏切の状況をなくすことではないかという方もいらっしゃいますが、この点にしまして、踏切障害物探知機の完全設置も進めていただきたいと思っております。この点にしまして対策と見解をお聞かせください。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

踏切道の障害物探知装置につきましては、従来から、踏切道の中に閉じ込められました自動車の検知を目的とした光電式と言われる方式の装置の設置が進められてきました。

さらに最近では、歩行者や車椅子等の検知をする確率を高めるために、面的あるいは立体的な検知が可能な装置の設置も進められております。

こうした新しい方式による障害物探知装置の新設に対しまして、法に基づいて補助を行ってまいりましたけれども、今般の法改正を機に、従来

の方式から新しい方式に切りかえる、こういった際に補助の対象に追加する措置を講じております。

こうした助成措置も含めまして、障害物探知装置等の普及を図ってまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ぜひ設置、さらなる検討、また実施も含めて、事故のないそういった箇所をふやしていただければというふうに思います。

さて、河川改修関係、また川越線の関係もちょっと触れさせていただきたいと思いますが、日本は世界随一と言っているほど鉄道大国という特徴を持っていると思います。日本の車両も海外に行っている部分もございます。安全性など、本来この点は基本的には大変安全であり、また時間にも正確という大きな特徴を持っている。そして、高齢化という社会においては、やはり公共交通の足として大変重要なもの鉄道網ではないか。今回の踏切の解消というのは、そういった中で、普通の生活をしている方々とそういった電車を利用する方双方に大変メリットのある法律改正かと思っております。

関東平野の中においては、本当にさまざまな河川の氾濫、特に昨年には台風での氾濫、さまざまな内水の氾濫等さまざまなことがございました。

また、先日、東京都の水の三割を供給しております武蔵水路の改築の竣工式にも行ってきました。昨年は災害対策特別委員会におきまして、首都圏外郭放水路の視察もさせていただきました。さまざまなところがさまざまな形でつながっているというのの特徴かと思っております。

また、道路の関係でいえば、外環道やさまざまなミッシングリンクをなくすということで、国交省も相当な力を入れているかと思っております。

これに比べて、鉄道網というのは、整備新幹線には相当力を入れていらっしゃいますけれども、残念ながら整備新幹線に行く路線というものはまだまだ整備が追いついていない、もしくは取り残

されてしまふ、そういった状況が生まれているというのも事実ではないでしょうか。

そこで、また社会資本整備の中で、老朽化対策、これの方も言われていますが、実を言うと、私の住んでおります川越市にございます川越線の鉄橋、戦前、昭和十五年に設置されました、大変古い橋梁となっております。もちろん耐震化は済んでいますけれども、災害時などでは、東西の交通網の一つとして、県内においても重要な位置を占めているかと思っております。

そういった中において、ぜひ国交省におきまして、河川改修などのときには、あわせて、JR川越線のような、こういったところの改修、複線化も含めまして、しっかりと対応するということが、これによって事故等もなくなっていくし、さらには、交通渋滞、高齢化時代での移動手段の確保、災害対策、観光立国に資するとも考えておりますが、この点にしまして、少し先に進みますけれども、大臣の認識をお聞かせいただけないでしょうか。

川越線の複線化、橋梁の更新において、また鉄道網において、ここはちょっと通告はしておりますが、鉄道網においてのミッシングリンクの整備という点も、大臣のお考えがございましたら、お聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 JRの川越線は、沿線の通勤通学の足として非常に地域の重要な路線であると認識しております。

今、利用者数で申し上げます、昭和六十年の埼京線への乗り入れ以降、平成二十年まで増加を続けてきました。こうした中、JR東日本は、平成二十五年に車体幅が広く定員が一割多い新型車両を川越線に投入し、輸送力増強及び混雑率の緩和を図っているというふうに聞いております。

川越線の複線化につきましては、混雑の状況、あるいは沿線開発等に伴う今後の輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、基本的には鉄道事業者であるJRの経営判断により行われるものでございます。

また、複線化事業については、沿線自治体が費用の一部を負担する事例が多く、駅周辺開発等と一体的に行われることもございますので、地元の自治体と鉄道事業者との間で十分に検討が行われ、合意形成を図っていくことが重要だというふうに考えております。

○小宮山委員 時間が来ましたので、最後に大臣にお伺いしたいことは、やはりパラリンピックも行われます。さまざまな交通網の対策というのは十分必要かと思えます。ホームドアの設置というものも、踏切の安全対策も含めて必要かと思えます。先ほどの泉委員からの指摘の中には、実は車椅子の事故に遭った方もいらっしゃいます。こういった意味で、やはり今回の法案の一番の核心というのは、安全というものをどう捉えているかと思っております。ぜひ、オリンピック・パラリンピック利用者数が、現在の設置基準では足りていないかもしれない、でも、そういった特殊なときには、イベントのときには多くの方が利用するという可能性を考えれば、そういった駅等も指定するべきではないかと思っております。

この点に関してはより迅速な対応が必要と考えますが、最後に国交大臣の御決意を聞かせていただきたいと思います。

○石井国務大臣 二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、交通分野での安全を確保することが大変重要でございます。その一環として、混雑が予想される駅でホームからの転落防止を図ることは大切な課題でございます。ホームドアの整備につきましては、平成二十七年九月末現在で全国で六百二十一駅に設置をしておりますが、東京オリンピック・パラリンピックに向けて、会場周辺駅、空港駅、空港乗りかえ駅等においても引き続きホームドアの整備を促進してまいりたいと存じます。

○小宮山委員 大臣、ありがとうございます。ぜひ、安全、この点にしましては、規制緩和ではなく、きちんとしたコントロールを持ち、そして、さらなる御尽力をいただくことを要望いた

しまして、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。

○谷委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党の本村伸子でございます。
踏切道改良促進法、道路法にかかわって質問を
いたします。

今回の法案は、危険な踏切、道路の箇所をなく
していこう、少なくしていこうというものであり、
その点では賛成でございます。
しかし、それに逆行したことを実際に行おうと
しているのではないかと例もありまして、ま
ず、その点についてお伺いをしたいというふう
に思います。

宇都宮のLRTの問題ですけれども、この問題
は、二〇一五年四月二十二日、この委員会で私は
取り上げさせていただきましたけれども、住民の
皆さんの意見を反映させることや、住民の皆さん
の合意が重要で、住民合意のない事業に補助金や
出資金を出すべきじゃないという質問をさせてい
ただきました。

この宇都宮LRTなんですけれども、安全性の
問題で住民の皆さんから声が寄せられて、大問題
になっているところがございます。平石中央小学
校の前の交差点の問題です。宇都宮LRTは、こ
の平石中央小学校のすぐ脇の県道、辰街道とい
うところがあるんですけれども、この県道は双方
向で一日二万台通る県道なんですけれども、そこ
でLRTが交差するところを平面交差にしようとし
ている、そういう計画です。

まずお伺いをしたいんですけれども、鉄道に関
する技術上の基準を定める省令において、鉄道と
道路の交差については、「鉄道は、道路と平面交
差してはならない」との規定がございます。しか
し、宇都宮LRTの計画では、ちょうどこの平石
中央小学校の交差点で平面交差をする計画になっ
ております。しかも、最初は四十キロということ
で計画されていますけれども、後からは五十キロ、
七十キロ出すという計画になっております。

踏切の方は、遮断機がないような踏切はいち早
くなく、事故の危険性が高いことが指摘をされ、
踏切をなくしていこうというふうになっておりま
す。しかし、LRTだったら、小学校のすぐ近く
でも、三分に一回LRTが通るにもかかわらず、
平面交差でも構わない、これはやはりおかしいと
いうふうに思いますけれども、大臣の認識を伺
いたいと思います。

○石井国務大臣 LRTというのは路面電車の一
種でございますから、道路に併設されるといま
すか、道路に敷設をされるケースが多いわけだ
ね。御指摘のあった当該部分は専用軌道というこ
とのでございまして。ですから、そもそも踏切
云々という概念ではないということはずし上
げておきたいというふうに思います。

それで、今回御指摘の宇都宮LRTにつきま
しては、本年一月二十二日に認定の申請がござい
まして、これは軌道運送高度化実施計画というもの
でありまして、御指摘のように、小学校の近くで
道路とLRTが交差する計画となっております。ご
さいます。

この交差部がどのような形態であるかについて
は、今後、本計画が認定され、軌道法に基づく工
事施行認可申請の際に提出される工事方法書の中
で確認することとなります。

その際に、近くに小学校があること等を踏まえ、
安全対策が適切に施されているか等について審査
することになると考えております。

〔委員長退席、秋元委員長代理着席〕

○本村(伸)委員 私の地元でも、豊橋鉄道に路面
電車、LRTが走っております。実際に、なれな
い場合は通行するときに少し混乱をするという状
況はあるんです。

こういうことも考慮いたしますと、小学校のす
ぐ脇のところでも県道とLRTが平面交差をする
と、事実上、踏切のような場所が外形上でできし
まうというのはやはり危険であるというふうに思
います。後で質問をいたしますけれども、認知症
の方、あるいは障害を持った方、多動の子供さん、

こういう方でも安全な社会をつくっていかなく
ばならないというふうに思います。

地元の皆さんが、このままの計画だったら子供
たちが危ないというふうに声を上げておられま
す。地元の皆さんのこういう危険だと言っている
この声は非常に重要だというふうに思います。こ
れは最大限考慮するべき声だというふうに思いま
すけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 まず、LRT、路面電車の平面
交差の場合は、踏切と違いまして、踏切は鉄道側
に優先通行権があつて道路側を遮断するというも
のでありますけれども、LRT、路面電車の場合
は、LRT側も信号によつて制御されて道路の交
通を優先する場合もあるわけで、信号によつてL
RT、路面電車が停止をする、そういう状況が考
えられるわけがあります。そこが踏切とは根本的
に違う点だということは申し上げておきたいと思
います。

それで、地元の声を踏まえて慎重に対処すべき
ということでありまして、地方公共団体が
事業を進める際に、住民を初めとする関係者の合
意形成に向けた取り組みは大変重要であるという
ふうに考えております。

今回認定申請のございました軌道運送高度化実
施計画につきましては、申請者において、関係自
治体や道路管理者等の意見も踏まえ、地域公共交
通の活性化に資する計画として作成されたものと
承知をしております。

また、宇都宮市及び芳賀町においては、LRT
の導入計画について、これまで地域説明会の開催
など、住民理解の促進に向けて取り組んでいろ
うふうに聞いております。

当該計画につきましては、現在、認定申請を受
け付けた関東運輸局において、各道路管理者より
意見を聴取する手続を行っているところでござ
います。なお、各道路管理者は、この意見提出に際
して、地方公共団体の議会の意見を徴することと
されております。

国土交通省といたしましては、審査基準に従い、

安全上及び道路管理上適切であるかどうかという
観点も含め、所要の審査を適切に行つてまいり
たいと考えております。

○本村(伸)委員 地元の皆さんは当然LRTの仕
組みをわかった上で危険だというふうに指摘をさ
れているわけですから、ぜひその声を聞いて、国
土交通省としても慎重に慎重を重ねて判断をし
ていただきたいというふうに思うんです。

これから新しくつくるものというのは、認知症
の方も障害を持った方も多動のお子さんでも、安
心、安全な構造にしていかなければならないとい
うふうに思います。

この平石中央小学校のところは、LRTが平
面交差になると、避難所である小学校に行く最短
のルートが、LRT沿いにフェンスができるもの
ですから遮断をされてしまふ、閉ざされてしまふ、
学校に逃げるのに時間がかかってしまふ。これも、
とりわけ災害弱者の皆さんにとってはバリアがあ
えることとなります。避難所に逃げにくくなる構
造物に社会資本整備交付金などを出すのは、私は
問題だというふうに思います。

地元の皆さんは、安全のために避難ルート
を確保するためにも立体交差をというふうに言っ
ておられるわけでございます。

こういうさまざまな観点から、深い考慮の上、
計画を見直していくべきだと思いますけれども、
大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 一般的に申し上げます、申請者
が地域の声を踏まえていろいろと検討すべき課題
であると。

国土交通省としては、出された計画が基準に合
致しているから、安全上問題がないかどうか、そ
ういった観点から審査をさせていただきたいと思
っております。

〔秋元委員長代理退席、委員長着席〕

○本村(伸)委員 安全上問題ないかをしっかりと
見ていただきたいというふうに思うんです。
国が補助金を出す、出資をする事業で事故が多
発したり、あるいは人命が奪われる、そういうこ

とがないようにぜひ計画の見直しを指導していただきたいというふうに思います。

先ほど来御答弁がありましたように、軌道運送高度化実施計画が自治体から出されておりますけれども、宇都宮LRTが、法改正をした出資の適用第一号になるかもしれないというわけで、慎重の上にも慎重に対応していただきたいというふうに思います。

今申し上げました、人命を構造上も守る仕組みにさせていくためにも、ぜひ大臣に現地調査をして地元の方々の声を聞いていただきたいと思うんですけれども、大臣、お願いいたします。

○石井国務大臣 認定申請がされた軌道運送高度化実施計画については、経営や輸送の安全などが適切なものであるかを含め、所要の審査を行っているところでございます。

国としても、現地の状況をしっかりと把握して、宇都宮のLRTが安全で適切なものとなるよう、必要に応じて宇都宮市と芳賀町に指導助言してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 現地調査の件はお願いできますでしょうか。

○石井国務大臣 機会があれば検討したいと思っております。

○本村(伸)委員 ぜひ行っていたきたい、そして地元の方々の声を聞いていただきたいというふうに思います。

次に、鉄道の安全という観点から、認知症の方のJRR東海列車事故に関して三月一日に出された最高裁判決にかかわって質問をさせていただきますというふうに思います。

国交省の調査によれば、二〇一四年度、わかっているだけで二十二名の認知症患者の方が鉄道事故で亡くなられ、三名の方が負傷をされておられます。

二〇一五年一月の厚生労働省の調査が発表されましたけれども、二〇二五年、あと九年後には認知症患者の方が約七百万人、高齢者の五人に一人になるという推計も出されております。決して他

人事では済まされない問題だというふうに思います。

このJRR東海の事故が起こったのは、二〇〇七年十二月、愛知県大府市にあるJRR東海、東海道線の共和駅構内で、要介護四の認定を受けた当時九十一歳の認知症の男性の方が移動中に列車ではねられて亡くなられたわけでございます。

最高裁は、裁判官五人全員が一致して、JRR東海から御家族に対してなされた約七百二十万円の損害賠償請求を否定いたしました。私は、認知症患者の方や御家族の実情から見て、これは当然の判断だというふうに思います。

そこで、大臣にお伺いをいたしますけれども、最高裁判決で、JRR東海が行った認知症患者の方の遺族に対する損害賠償請求は理由がない不当なものだということが明らかになりました。鉄道事業者への監督権限を持つ大臣として、今回の判決をどのように受けとめているのか、お願いをしたいと思います。

○石井国務大臣 今回の事故でお亡くなりになった方に対しては御冥福をお祈り申し上げたいと存じます。

先般の最高裁判決では、認知症の方の介護家族の監督義務の有無に関し、個別の事情を踏まえた上で、今回の家族は監督義務者ではなく、損害賠償責任を負わないとの判断が行われたものと承知をしております。

この事案は、鉄道事業者と御遺族による民事上の問題でございますので、判決の内容についてはコメントを差し控えてさせていただきます。

○本村(伸)委員 御遺族の皆様は当初から、亡くなられた男性は、共和駅のホーム脇のフェンスが閉まっていれば事故に遭わずに、命を失わずに済んだ、被害者だと主張をされておられました。長男の方は、父は決して社会に危害を加えようとしたものではない、加害者のまま裁判を終えてはならない、こういふ思いで八年間もの間、裁判で闘ってこられました。

私は、認知症の方を一律に危険視し、加害者と

みなしてしまつたこのそもそもおかしい点であるというふうに思います。このことが問われないままいきなり家族の責任論に議論が流れている、この点が最も問題であり、このままでは認知症の方とその家族の方を偏見に巻き込むことになるというふうに思います。

私は、この事件、事故の全体を見れば、亡くなられた認知症の男性は被害者だというふうに思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 今回の事故により、とうとう人命を失われたという意味では、事故で亡くなられた方は被害を受けられたというふうに受けとめられますけれども、今回の裁判自体は、JRR東海の経済的損失について争われたものと認識をしております。

○本村(伸)委員 そこで、ちよつと確認をしたいんですけれども、鉄道事業者は認知症の方が列車事故で亡くなつたという列車事故でも原則御遺族の方に損害賠償を請求しているのか、例外的に請求しない場合があるとすればどういふ場合か、お示しいただきたいと思ひます。

○藤田政府参考人 一般論をいたしまして、鉄道において人身事故が発生した場合に、鉄道事業者は、鉄道事業者側の損害の程度、本人の責任能力、家族の経済状況など個別の状況を総合的に考慮して損害賠償の請求を行うか否かを判断しているものと承知をしております。

この考え方は、認知症患者の方の人身事故についても同様であると承知しております。

○本村(伸)委員 二〇一五年三月期の連結決算では、JRR東海というのは純利益で二千六百四十一億円ももうけを上げております。そういう巨大な企業が約七百二十万円ののために、男性が亡くなられ、そして悲しむ御遺族の方に追い打ちをかけるように八年間もの間、賠償を請求していたわけでございます。

しかも、今回の訴訟では、精いっぱい介護をしていた、こう言っている御遺族の主張に対して、JRR東海は、ただの甘えだ、こういう書面を出し

たとも報道されております。これは余りにも御遺族に酷な話だというふうに思います。

ほかの鉄道事業者も含めて、今原則として賠償請求するという扱いをしているというふうに聞いておりますけれども、こういう扱いはやめさせるべきだ、改めさせるべきだというふうに思いますけれども、大臣、お答えいただきたいと思ひます。

○石井国務大臣 鉄道事故が発生した場合の損害賠償請求につきましては、各鉄道事業者が個別の事情を踏まえて企業として判断すべき問題であると考えております。

○本村(伸)委員 国交省がそういう態度では、認知症の方を初め被害に遭われた方、その御家族は救われないというふうに思います。

昨日も、首相が、関係省庁連絡会議で認知症の方のことを検討するというような御答弁がありましたけれども、鉄道事故で亡くなられた認知症の方の御遺族に、あるいは支援をされている方々に請求をする、手厚く介護をすればするほどその責任が問われる、こんなおかしいことがないように事故に遭われた被害者の方への補償も含む仕組みをつくるべきだというふうに思います。

損害賠償の現状の把握と新たな仕組みづくり、大臣の決意を伺いたいと思ひます。

○石井国務大臣 認知症の方が巻き込まれる事故については、鉄道事故のみならず広く一般的に発生し得るものでありまして、その対策については、まずは社会全体として議論がなされるべきと考えております。

鉄道事業者による損害賠償請求の現状の把握や鉄道事業者に対する補償の必要性などについては、こうした全体的な議論の方向性や鉄道事業者の意見を踏まえつつ、必要に応じて検討していく課題であると認識をしております。

○本村(伸)委員 二〇一四年四月二十四日、二審の名古屋高等裁判所の判決では、次のようにJRR東海の責任に言及しております。

「社会の構成員には、幼児や認知症患者のよう

のような社会的弱者も安全に社会で生活し、安全に鉄道を利用できるように、「列車の発着する駅ホーム、列車が通過する踏切等の施設・設備について、人的な面も含めて、一定の安全を確保できるものとする」ことが要請されているのであり、鉄道事業者が、公共交通機関の担い手として、その施設及び人員の充実を図って一層の安全の向上に努めるべきことは、その社会的責務でもある。この書かれておりまして、その上で、「利用客等に対する監視が十分になされておれば」、「フェンス扉が施錠されておれば、本件事故の発生を防止することができたと推認される事情もあった。」というふうに書かれております。

この部分はおもった指摘だというふうに思います。フェンスの施錠がなかったことは御遺族が当初から主張しておりましたし、現実、事故後、共和駅ではフェンスに鍵が取り付けられました。このようにJR東海の安全対策も不十分だったということは明らかだというふうに思います。

JR東海の責任は問われなければならないと思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

鉄道事業におきましては、輸送の安全の確保が何よりも重要であります。

今回のケースに関しまして言えば、線路内への立ち入り防止につきましても、鉄道に関する技術基準におきまして、必要に応じ、相当の防護設備の設置や、危険である旨の表示をしなければならぬといったことを定めております。JR東海を含む鉄道事業者は、これに沿った安全対策を推進する必要があることは当然でございます。

国土交通省としましては、引き続き、鉄道の安全が図られるように適切に指導してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 この事故の件については、やはり国の責任も問われるというふうに思います。私たち国会議員も問われているというふうに思います。安全対策をJR東海や鉄道事業者任せにして

いてはやはり進まないというふうに思います。

JR東海は、在来線のホームドアも全くありません。研究開発など努力をしている姿も見えませんが、混雑をしたときに狭くて危険な駅のホームもあるわけですが、全線改善が進まない。在来線の無人化を進める、逆に安全度を下げていることまで行っております。

この安全対策を事業者任せにせず、踏切の安全もありますけれども、先ほども御指摘がありましたように、可動式のホームドア、こういうものをつけて、ホームの転落防止、安全対策を進めることや、狭くて危険なホームの改善、無人化をやめさせること、バリアフリー、そして施設の老朽化対策、線路への侵入防止柵、こういう安全対策を義務づけて、早急に計画的に進めるべきだということに思います。

積極的に安全対策を進めてこなかったこの国のあり方が問われているというふうに思います。巨額のものを上げていくという鉄道事業者のこうしたことを求めてこなかった国交省としての責任はやはり大きいと思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

○藤田政府参考人 国土交通省としましては、鉄道の安全に必要な事項につきましては、技術基準等を定めまして、その遵守を鉄道事業者に求めているとあります。

例えば、ホーム上の安全につきましては、駅の新設、大規模改良のときには、車両側の技術的な条件が整ったような場合には、ホームドア等の設置を義務づけております。

それから、既存の駅のホームにつきましても、技術基準におきまして、列車の速度、運転本数、運行形態等に応じ、プラットホーム上の旅客の安全を確保するための措置を講じたものでなければならぬといった旨を定めて、その指針も示しております。

鉄道事業者におきましては、個々の駅の状況に応じて、これらの規定に従った所要の安全対策を講じる必要があります。

国土交通省としましては、引き続き、必要な安全対策を適切に鉄道事業者に対して指導してまいりたいと思います。

○本村(伸)委員 先ほども言いましたように、巨額のものを上げていくというJR東海は、在来線のホームドア、ゼロなんです。先日、私、静岡県掛川駅、新幹線のホームを見ましたけれども、ホームドア、柵、何もありませんでした。こういう状況を放置してはならないというふうに思います。

先ほど来申し上げましたように、可動式のホームドアを初め転落防止の方策をとること、狭いホームの改善、無人化をなくす、こういう方向に転換をしていくこと、バリアフリーを進めること、そして線路の侵入防止柵の設置、こうしたことを一刻も早く進めるべきだということに思います。そして、老朽化対策についても進めるべきだということに思います。

利益の多くは、やはり乗客の皆さんあるいは沿線の皆さんの安全対策に回すべきだということに思います。とりわけ、JR東海でいえば、九兆円もの費用がかかるリニア計画、これからさらに優先的に投資をしていくという計画になっておりますけれども、やはりまずは、今ある在来線を含めて、踏切、駅のホームの安全対策を進めるべきだということに思いますけれども、大臣の認識を伺いたいと思います。

○藤田政府参考人 駅のホームの安全対策を進めることは大変重要な課題でございます。

先ほど申し上げましたとおり、新設の場合は一定の設備の義務づけを行っておりますし、あるいは、義務づけ以前に設置された駅につきましても、例えばホームドアの設置等につきまして、その整備を促進するために、国土交通省として補助金の交付等の助成措置を行っております。

こうした形で安全対策の充実を図ってまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 より踏み込んだ形で進めていただきたいというふうに思います。

それで、最後なんですけれども、今回の法改正にかかわってお伺いしたいというふうに思います。

静岡県の御殿場市のJR東海の御殿場線で、幼稚園、保育園、小学校の子供たちが通る踏切がございます。踏切を含んで、御殿場市の方では、通学路の整備、人が安全に通れるようにということで道路側の拡幅などをやっているんですけども、線路のところだけ狭くなっている危険な。JR東海に、御殿場市でお金を出すので何とか拡幅を認めてほしい、こういった御殿場市がJR東海にお願いをしているそうです。しかし、JR東海はだめだといって、危険なまま残っているわけでございます。軽自動車が一台ぎりぎり通ることができるとかという本当に狭い踏切なんですけれども、踏切の部分だけが狭くなっている。「踏切対策の現状と今後」、道路局路政課が出しております二〇二二年十二月十一日の「踏切道の拡幅に係る指針及び取扱いは」、「歩道が無いが歩道が狭小な踏切道を拡幅する際には、緊急性を考慮して、踏切道の統廃合を行わずに拡幅を実施可能とする。」というふうにあります。

当面の間の安全対策として、子供たちや車椅子の方、先ほど来御指摘がありましたように、シルバーの方の方も安心して通れるような対策、これは国がだめなんだというようにことをJR東海が言っていたというような話を聞いておりますけれども、国はそれを認めていないのかという点を確認したいというのと、こうした踏切の部分だけ道が急に狭くなっているところの拡幅は当面の安全対策としてやるべきだと思いますけれども、御答弁をお願いしたいと思います。

○藤田政府参考人 踏切道の拡幅につきましては、踏切事故の防止及び道路交通の円滑化のために、立体交差化、統廃合等によりその除却に努める、ただし、踏切に歩道がない等の場合には、その緊急性に鑑み、踏切の統廃合を行わずに実施することができるとするのが国土交通省の基本的な考え方でございます。

御指摘の踏切につきましては、J・R東海と地元市との間で協議が進められているものと認識しておりますけれども、協議の詳細を承知しておりませんので、協議の状況を把握した上で必要に応じ指導してまいりたいと考えております。

○本村(伸)委員 ありがとうございます。

今回、認知症の方の列車事故を受けて、もつと駅や踏切の安全対策を強化するべきだという声が多いわけでございます。その声にしっかりと応えた国土交通行政を進めることを求めて、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○谷委員長 次に、椎木保君。

○椎木委員 おおさか維新の会の椎木保です。

本日は、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案に関して質問いたします。

昭和三十六年の踏切道改良促進法の施行から五十年余りが経過し、踏切の数は半減し、遮断機のない踏切も大幅に減少しました。しかしながら、踏切事故は依然として多く、約一日に一件、約四日に一人が死亡するペースで発生し、あかすの踏切は全国で約六百カ所あると聞いています。

現行法では、鉄道事業者と道路管理者が改良の方法について合意した踏切道でなければ改良すべき踏切道として指定できないのが実態です。また、改良の方法が限定され、多様な対策を取り込みづらいなどの課題もあります。今回の法改正は、こうした課題を解決するためにも最も重要であると理解しています。

そこで、お尋ねします。

平成十九年、国土交通省は、あかすの踏切、自動車や歩行者のボトルネックとなる踏切、歩道が狭隘な踏切という三つの大きな課題を持つ踏切について、緊急対策踏切として全国で千九百六十カ所を公表していますが、これらの踏切改良についてどのような取り組みがなされてきたのかをお伺いいたします。

○森政府参考人 お答えいたします。

緊急対策踏切として全国で千九百六十カ所を

公表してきたところではございますが、その後、立体交差化あるいは構造改良といったような対策を講じてまいりました。その結果、平成二十六年までには約六百余カ所で、例えば踏切の遮断時間が基準を下回るといったようなことになりました。緊急対策踏切が解消されたという位置づけでございます。その結果、依然としてではございますが、まだ一千三百カ所程度の踏切が緊急対策という形の踏切として残っているところでございます。

例えば、あかすの踏切は五百八十九カ所が三十カ所程度減った、歩道の狭隘踏切に関しては六百四十五カ所が百五十九カ所に減ったという状況ではございますが、まだ依然、数多くの踏切が残っております。その改善に取り組んでまいりたいというふうな考えているところでございます。

以上でございます。

○椎木委員 急に一気にというわけにはいかないと思っておりますけれども、引き続き、しっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

次に移ります。

これまでも踏切対策には熱心に取り組んできたと思っておりますが、まだ課題のある踏切も多数あります。これまでと同じやり方を続けていては、次の五年間でも対策が進まないのではないかと危惧しているところでございます。

今回の法改正ではどのような工夫をしているのか、お伺いします。

○森政府参考人 お答えいたします。

従来から、鉄道事業者あるいは道路管理者それぞれが鋭意こういった踏切の解消について努力をしてきたわけではございますが、今までのやり方、現行法のやり方では、改良の方法を定めてから指定をし、そして事業を行うということになっております。互いの改良の内容というのが非常に大規模なものになりがちということもございまして、なかなか法指定に必要な整備を指定することができなかつたということが今までの課題という形でございます。

これを改めまして、課題のある踏切に関しましては、鉄道事業者あるいは道路管理者の間で改良の方法が合意できていなくとも、国土交通大臣が指定をし、期間を定めて対策を促進する、そういうスキームに今回させていただいたところでございます。

あわせて、鉄道事業者、道路管理者だけではなく地域の関係者の方々にも、協議会を組織していただき、さまざまな鉄道の踏切対策を議論していただき、そしてまたその議論の中身も、今までのような大規模な構造改良といったようなもののみならず、カラー舗装やあるいは駅周辺の駐輪場対策といったようなものも含めて御議論いただけるようにしたことでございます。

以上でございます。

○椎木委員 ただいまの局長の答弁ですと、今までのいろいろな経緯、反省を踏まえて工夫をされるというふうな答弁ですので、しっかりと本当に取り組んでいただきたいと思っております。

今回の法改正は、思うように進まない踏切対策を前進させる有意義なものだと考えますが、踏切対策が進むかどうかは、国土交通大臣が課題のある踏切をきちんと指定しているかどうかにかかっていると思っております。鉄道事業者や道路管理者が対策を嫌がったら指定しない、そういうことがあつてはなりません。

少なくとも、重要な課題である国土交通省みずからが言っている緊急対策踏切で、まだ未指定のものや同じような課題を抱えた踏切については、次の五年間で確実に指定し、対策を進めるべきではないかと思っております。見解を伺います。

○森政府参考人 お答えいたします。

先ほど御紹介をいたしましたように、平成十九年に公表した緊急対策踏切千九百六十カ所が、いまだ千三百カ所未指定という形になっているところでございます。今回、この法改正ができますれば、その制度にのっとりまして課題のある踏切をしっかりと指定していきたい。

備等必要な箇所を含めまして、少なくとも、残っている千三百カ所に近い、おおむね一カ所程度は私どもとしても指定をし、その議論の俎上にのつけていきたいというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

○椎木委員 一点確認したいんですけど、私の今の質問の趣旨の、次の五年間で確実に指定し対策を進めるという、それについてはしっかりと取り組んでいけるというふうな認識でよろしいでしょうか。

○森政府参考人 御要望の趣旨に従って、しっかりと対応していきたいというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

○椎木委員 よろしくお願ひしたいと思います。課題のある踏切について指定をし、地域の関係者も入った協議会において対策を検討していく。今回新たに導入された仕組みは、国が上から目線で改良の方法を指定するというこれまでの方法に比べ、現場の関係者の意見を尊重する意味で大変よいことだと思っております。

とはいえ、ピーク時に遮断時間が四十分以上となり、経済的損失も極めて大きいと言われていいるいわゆるあかすの踏切などは、最終的には立体交差化で踏切そのものをなくさない限り、問題の解決にはつながらないと思っております。

しかしながら、立体交差化、特に連続立体交差事業は非常にお金と時間がかかる事業です。事業主体である地方公共団体と鉄道事業者の費用負担は現状どのようなになっているのか、お聞きたいいたします。

○栗田政府参考人 お答えいたします。

連続立体交差事業、これは地方公共団体が事業主体となりまして、鉄道を連続的に高架化あるいは地下化をして複数の踏切を一挙に除却するというようなことで、都市の活性化を図る重要な事業と考えております。

費用負担についてのお尋ねでございます。

事業主体であります地方公共団体と鉄道事業者との負担割合、これは一般的なルールとして定めておきまして、鉄道事業者は全体の事業費の約一割を負担することになっております。

これは、例えば踏切の除却に伴いまして維持管理費が減少する、こういった鉄道事業者側に生じる受益を勘案して定めているということでございます。

残りの約九割は事業主体である地方公共団体の負担となりまして、その約半分を上限として国費により支援しているところでございます。

○椎木委員 今の答弁の費用負担の割合なんですけれども、今後、見直すといいますが、そういう考えはおありなんですか。

○栗田政府参考人 過去数度、実態に合わせて見直しをしております。現時点において、見直すということをしていないところでございます。

○椎木委員 何か九対一というのは非常に割合が厳しいような気がするんですけども、それについては見直さないということと答弁されましたけれども、ということは、簡単に言えば、九対一は問題ない、費用負担としては適切だ、そういう認識でよろしいんでしょうか。

○栗田政府参考人 お答えいたします。

鉄道事業者側の負担、先ほども申し上げましたけれども、踏切の除却に伴う維持管理費の減少による受益、踏切事故に伴う損害の減少による受益、あるいは鉄道用地である高架下を貸し付けた場合に得られる受益、こういった鉄道事業者側に生ずる受益を勘案して定めております。

これまでも累次の調整過程を経て現状こうなっております。現時点において、このルールを見直すという作業に入っているものではございません。

○椎木委員 時間がありませんので次に行きますけれども、私はここで何を問題提起しているかという、非常にお金と時間がかかるということをおし上げています。特に、お金なんですよ。

そういう意味で、私も地方公共団体に勤めていたけれども、この辺の費用負担の割合をもう少し見直せばさらに先に進むんじゃないかなというように認識で質問させていただきました。これについては、また次回、改めて、こちらとしても違う機会に質問させていただきたいと思っております。

それでは、次の質問に入ります。

鉄道事業者と道路管理者が互いの立場を尊重しながら踏切対策を協議していくことが重要だと思います。ところが、道路管理者が市町村などの地方自治体である場合、どうしても鉄道事業者に対して力関係が弱くなってしまう、協議に当たり不利になってしまわないか懸念されます。

先ほどの負担割合ではありませんが、一方に有利な対策になってしまおうということがないよう国においてもしっかりと関与すべきであると考えますが、いかがでしょうか。

○森政府参考人 今回の改正案におきましては、新たに改良の方法を議論していく場として協議会をセッとするということになっておりまして、ここには、鉄道事業者、道路管理者のみならず、国、地元関係者、あるいは場合によっては公安委員会といったような方々、そしてまた地域の方々といったような方々にも参加をしていただいて、御議論いただくということとしておるところでございます。

また、加えて、自治体にとり取り組みやすい、例えば踏切の中におけますカラー舗装、そういったような当面の対策も、その議論の組上のついでよろしいというふうな位置づけさせていただいておるところでございます。

そういう意味では、協議会に国もしっかりと参加をさせていただき、そして協議プロセスを見える化させることで対策の透明性を高めまして、また地域の課題に即した形の議論がしっかりと議論されることを期待しているところでございます。

○椎木委員 先ほども申し上げましたけれども、ここでも何を言いたいのかというと、とにかく一方

に有利な対策にならないように、国がしっかりとその点について注視しながら関与していただきたいということが趣旨ですので、その辺もしっかりと踏まえて、国としての責任といいますか、そういうものを十分果たしていただきたいと思っております。

次の質問に入ります。

地方公共団体が地域住民の要望を受けて踏切を拡幅したいと思い、鉄道事業者に相談した際、鉄道事業者からは立体交差化や他の踏切の統廃合を求められて、拡幅が進まないとの声もお聞きします。

地方公共団体と鉄道事業者が対等に協議できる環境を整えるためには、今回の制度改正の趣旨について、国土交通省から地方公共団体や鉄道事業者等の関係者に対して周知、指導を行うべきと考えますが、見解をお聞かせします。

○土井副大臣 今回の法改正では、新たに設置される協議会において、国を含む関係者間で改良方法の検討、調整が行われることとなっております。国土交通省といたしましては、これらの検討、調整が円滑に進むよう、協議会の設置等を含む法改正の趣旨につきまして、地方公共団体や鉄道事業者等の関係者に適切に周知をしてまいりたい。

以上でございます。

○椎木委員 事前に通告を、私は大変丁寧に、本当に原稿をそのまま渡すぐらいやっているつもりなんですけれども、今の質問については、これまでも全部事務方の政府参考人の答弁なんですけれども、石井大臣からも、今の副大臣と同様の答弁が聞けると思っていたんですけれども、大臣、答弁いただけないんでしょうか。

○石井国務大臣 地方公共団体や鉄道事業者等に周知、指導を行うべきだという話ですね。

今回の改正の趣旨について、地方公共団体や鉄道事業者等の関係者に適切に周知をしていきたいと思っております。

○椎木委員 どちらかというと副大臣が責任者のようにやっているシステムといいますか、体制ですか

ら、それで私も全然理解はしているんですけども、周知、指導というのは、やはり大臣から改めて答弁をいただきたいという狙いもあったものから、同じような答弁をお願いしました。

次の質問に入ります。

踏切道の立体交差化はぜひとも進めるべきと考えますが、一方において、設置された跨線橋や跨道鉄道橋が老朽化すると落下物の危険性が新たな問題として生じることになり、そのためには、跨線橋や跨道鉄道橋の点検や、その結果に基づいた修繕をしっかりと進めることが重要であると思っております。

道路については平成二十六年より橋などの点検が義務化され、跨線橋の点検は優先的に進めるべきと思いますが、現状どのように取り組んでいるのでしょうか。その点検状況や点検の結果もあわせてお尋ねしたいと思います。

○森政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のように、今私たちが使っております橋、しっかりと点検して、あるいは補修していきましようという点検が義務化されたところでございます。全国で約七十二万橋の橋がございまして、五年間で点検を進めてまいりましようということでございますが、その際には、優先順位をつけて計画的にその点検を実施していくということと私どもの方は認識しているところでございます。

ただ、特に鉄道と交差をします跨線橋、こういったところは、当然、第三者被害、何かが壊れた場合、あるいは落ちてしまった場合には、大きな被害を鉄道あるいは道路、両側に与えてましようという可能性がございまして。

また、私どもの方としては、災害といったようなことを考えれば、緊急輸送道路といったような道路も、万が一のことがあった後の耐災性という意味でも非常に問題が多いということで、緊急輸送道路あるいはそれをまたぐ道路、そしてまた橋といったような、鉄道をまたぐ道路といったようなものについて、最優先で点検を実施させてい

ただいているところでございます。

現在、平成二十六年度の段階で、跨線橋全体で一％の点検状況ということでございまして、橋梁全体の実施率九％は上回っておりますけれども、全体として、例えば緊急輸送道路をまたぐような跨道橋、あるいは緊急輸送道路を構成する橋梁一四％等々と比較しますと、やはり跨線橋の点検の実施率というのは幾分低くなっているということは否めない状況にございます。

以上でございます。

○椎木委員 老朽化した社会インフラ整備の一環として、跨線橋や跨道鉄道橋の点検、修繕等をより確実に進めていくための取り組みや仕組みが必要であると考えますが、この点について大臣の見解を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 跨線橋につきましては、鉄道をまたぐ箇所ごとに鉄道事業者との間で安全確保に係る協議が必要となり、協議着手後、点検や補修工事の実施までに一年程度の長い期間を要するという課題が指摘をされているところでございます。

このため、JRの跨線橋につきましては、昨年三月に、点検が着実に進むように、国交省とJR各社との間で基本的な方針を定めたところでございます。

この基本的な方針に基づきまして、各地方整備局等が、直轄のみならず管内の道路管理者の跨線橋の五年間の点検計画を一括して、JR各社と協議を行うよう取り組んでいただいているところでございます。

今後、点検結果を踏まえた修繕工事の増加も見込まれることから、箇所ごとに行われる個別協議ができる限り円滑に進むよう、あらかじめ協議方法等を一括して定めるなど、点検のみならず修繕工事も計画的かつ効率的に進むような仕組みを検討してまいります。

○椎木委員 最後にもう一つ質問が残っていたんですけれども、時間が参りましたので、また次回、改めて質問させていただきますと思います。

以上で質問を終わります。

○谷委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○谷委員長 これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

内閣提出、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○谷委員長 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。

○谷委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、金子恭之君外四名から、自由民主党、民主・維新・無所属クラブ、公明党、日本共産党及びおおさか維新の会の五会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。泉健太郎。○泉委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきます。

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 国土交通省が平成十九年に緊急対策踏切を千九百六十箇所公表しているが、現在までに指定されているのは約六百箇所であることから、この指定を速やかに行うとともに、踏切道の改良が円滑に進むよう道路管理者と鉄道事業者の協議を促すなど一層の措置を講ずること。

二 立体交差事業の推進が根本解決ではあるものの、完成までに長期の工期を要することか

ら、早期に踏切事故を防止するために、地域住民の目線で、道路管理者と鉄道事業者が協力し、完成までの当面の対策として、カラー舗装等による歩車道分離や軌道の平滑化等の種々の安全対策を総動員できるよう指導すること。

三 高齢者の踏切事故が未だに多いことから、高齢者の特性に十分配慮した対策を検討すること。

四 鉄道事業者が踏切保安設備の整備の一層の促進を図るため、政府は適切な支援措置を講ずること。

五 跨線橋等の老朽インフラ改修が課題となっていることから、点検・修繕を計画的かつ効率的に進められるよう仕組みを構築すること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決します。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○谷委員長 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。国土交通大臣石井啓一君。

○石井国務大臣 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御意見や、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ります。

（拍手）

まことにありがとうございました。

○谷委員長 お諮りいたします。

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〕

○谷委員長 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〕

○谷委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時八分散会