

第一百九十九回 参議院国土交通委員会会議録第五号

平成二十八年三月三十一日(木曜日)
午前十時一分開会

委員の異動

三月二十四日

辞任

田中 茂君

高野光二郎君

三月二十九日

辞任

大野 泰正君

三月三十日

辞任

伊達 忠一君

三月三十一日

補欠選任

伊達 忠一君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

金子 洋一君

豊田 俊郎君

渡辺 猛之君

廣田 一君

増子 輝彦君

河野 義博君

阿達 雅志君

青木 一彦君

江島 潔君

大野 泰正君

金子原二郎君

山本 順三君

田城 郁君

北川イッセイ君

小泉 昭男君

末松 信介君

山本 順三君

田城 郁君

國義君

前田 武志君

谷合 正明君

辰巳孝太郎君

室井 邦彦君

中野 正志君

吉田 忠智君

行田 邦子君

脇 雅史君

国土交通省鉄道 局長 藤田 耕三君
国土交通省航空 局長 佐藤 善信君
運輸安全委員会 事務局長 松原 裕君

前田 武志君
谷合 正明君
辰巳孝太郎君
室井 邦彦君
中野 正志君
吉田 忠智君
行田 邦子君
脇 雅史君

国土交通省鉄道 局長 藤田 耕三君
国土交通省航空 局長 佐藤 善信君
運輸安全委員会 事務局長 松原 裕君
国土交通大臣政務官 国土交通副大臣
国土交通副大臣 土井 亨君
国土交通副大臣 山本 順三君
国土交通大臣政務官 江島 潔君
国土交通大臣政務官 利幸君
国土交通大臣政務官 松尾 勝君
国土交通大臣政務官 田中 利幸君
国土交通大臣政務官 田端 浩君
国土交通大臣政務官 池田 豊人君
国土交通大臣政務官 谷脇 曜君
国土交通大臣政務官 毛利 信二君
国土交通大臣政務官 栗田 卓也君
国土交通大臣政務官 昌文君

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

○政府参考人の出席要求に関する件
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

○委員の異動について御報告いたします。

○委員長(金子洋一君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。委員の異動について御報告いたします。去る二十四日、高野光二郎君及び田中茂君が委員を辞任され、その補欠として小泉昭男君及び末松信介君が選任されました。

○委員長(金子洋一君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

○委員長(金子洋一君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省道路局長森昌文君外十名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金子洋一君) 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。本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言願います。

○田城郁君 おはようございます。民進党・新緑

風会の田城郁です。
三月二十七日、あくまでも憲法にのつとつて政治を実践する政党として、そして民とともに進む政党として民進党、誕生いたしました。どうかよろしくお願いをいたします。

民進党としては初めての国交委員会での質問となります。踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案について質疑をさせていただきます。

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たちまして、これまでに十回ほど踏切道の指定期間の延長等を内容とする法改正がなされてまいりました。今回十一回目の改正となるわけですが、ここで道路法との改正ということで括して行われる予定となつておりますが、本改正案の目的と内容について、国交大臣、御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 踏切につきましては、今委員御紹介いただいたとおり、昭和三十六年の踏切道改良促進法の制定以降、その数が半減いたしましたが、遮断機のない踏切も大幅に減少してまいりましたが、踏切事故は依然として約一日に一件、約四日に一人死亡するペースで発生するなど、その安全確保が急務であると認識をしております。また、踏切を含む駅周辺におきまして、交通安全の確保等の観点から道路管理の一層の充実を図る必要があります。このため、本改正案では、踏切やその周辺等における交通の安全性、円滑性を向上させるための措置を講じることとしております。

具体的には、踏切道改良促進法の改正により、課題のある踏切について着実に指定を行い、協議会を通じたプロセスの見える化も行いつつ、当面の対策 踏切周辺対策なども取り組むことができることといたしまして、踏切対策を促進することとしております。

また、道路法の改正により、民間団体等が踏切を含む駅周辺の環境整備を始め道路の維持管理等の公的な活動を行いやすくなるため、道路協力団体制度を創設するとともに、危険な不法占用物件への対策の強化を図ることとしております。

○田城郁君 御答弁にもございましたとおり、今回の踏切道改良促進法の改正によって、地域の関係者と連携をして地域の実情に応じた踏切対策を検討するための協議会制度が創設をされたという特徴があると思います。しかし、直轄国道と鉄道が交差する踏切道においては、鉄道事業者と道路管理者が国踏切道改良計画を作成する際には、どのような協議会のスキームが、規定は設けられていないということになります。

そのような制度設計となつた理由についてお伺いをいたすとともに、地域の関係者の意見を国踏切道改良計画に適切に反映させるような方法についてお伺いをいたします。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

直轄国道と鉄道が交差する踏切に係りましては

国踏切道改良計画、そしてそれ以外の、直轄国道以外の道路との交差の部分については地方踏切道改良計画というもの、この一種類を作ることとなつております。特に、この直轄国道と鉄道が交差する踏切に係ります国踏切道の改良計画、これについては鉄道行政を所管します国土交通大臣、そして道路行政、要は直轄国道を管理しております国土交通大臣、それぞれが、双方を所管する立場で国土交通大臣がその計画を作るということになつておりますので、地方の踏切道改良計画とは趣を異にするということでございます。

しかしながら、法定協議会というのは特に今回設けておりませんけれども、実際の計画に当たりましては、当然利用者の方々の利用のやすさ、あります。不具合さ、またその後の事業の協力といつたようなことを加味いたしますと、国土交通大臣自らが地域の関係者の意見を聞きながら計画を、あるいは改良方法を練り上げていくといふことが必要だというふうに認識しております。

実際には、地方踏切道改良協議会というものを設けて議論をさせていただきながら、その開催と併せて、地域の関係者の意見も私たちとして一緒に幅広く聞かせていただいて、国踏切道改良計画の中にしつかりと反映をさせていただくということを考えている次第でございま

す。

以上でございます。

○田城郁君 是非、国の踏切、これの工事につい

ても地域の住民の皆さんのが声を十分に反映させていただければと思います。よろしくお願いいたし

ます。

踏切事故の件数は、踏切道改良促進法の施行を

通り、長期的には減少傾向にあると言えます。

しかしながら、踏切事故は一度発生すると大きくな

ります。

踏切事故による死亡者数は、鐵道事故による死亡者数

になりますし、痛ましい死傷事故にも

つながります。実際に、踏切事故による死亡者数

は鐵道事故による死亡者数の約三割を占めている

という状態であります。

こうした状況を踏まえて、政府は平成二十八年

三月決定の第十次交通安全基本計画において、平

成三十一年までに踏切事故件数を平成二十七年と

比較をして約一割減、これを目標にして掲げてお

ります。この目標を達成するためには、工程表等

を作成するなど計画的な取組が求められると思いま

ますが、どのように取り組まれるのでしょうか。

その道筋などありましたらお示しをいただきたい

と思います。よろしくお願ひします。

○政府参考人(藤田耕三君) 今お話をございました

ように、第十次交通安全基本計画におきまして

は、これまでの踏切事故の件数の推移あるいは踏

切の数、保安設備の整備状況等を勘査いたしまし

て、平成三十一年における踏切事故件数を平成二

十七年と比較して約一割削減することを目指すと

いうことにいたしました。

このための取組といったしまして、まずは踏切自

体の除却に努めることが基本的な考え方でござい

ます。それから、第三種、第四種踏切、これの事

故防止のために、遮断機や警報機を設置する第一

種化も重要な視点だと思っております。さらに、

近年高齢化が進む中で、高齢者の踏切対策とし

て、今般の法改正を機に、踏切保安設備の補助対

象施設に非常押しボタンを追加するなどの措置を

講じております。

今回の法改正では、まず踏切事故の可能性の高

い踏切道を指定し、その後、立体交差化、第一種

化を含む踏切保安設備の整備などの改良方法が定

められることになっております。さらに、具体的

な改良時期などが記載された改良計画が作成さ

れ、改良が行われるという手順となります。

国土交通省といたしましては、改良計画に従つ

て踏切道の改良が行わ、踏切事故に關する目標

が達成できるよう取り組んでまいりたいと考え

ております。

○田城郁君 さて、その第三種、四種の踏切とい

うことが出でまいりました。

○田城郁君 うことが、確かに実現的であります。

踏切事故を防止する抜本的な改良というのは立

体交差化ということになりますけれども、要する

に踏切道の除去、これが究極的な対策であります

が、しかし一方で、踏切道の立体交差化とい

うことは多額の費用と長い時間を要するということ

も事実であります。早期に踏切事故を減らすに

は、踏切道が抱える問題を踏まえた効果的な当面

の対策を実行していかなければならぬというふ

うに考えます。

そこで確認をいたしますけれども、踏切道の総

数のうち遮断機が設置されていない第三種踏切と

第四種踏切道の箇所数が占める比率、直近の十年

間でどのように推移をしているのでしょうか。ま

た、踏切事故件数は、第一種踏切から第四種踏切

道の種類別で比較すると、何か特徴がありました

らお伺いをいたします。

○政府参考人(藤田耕三君) 平成十六年度から平

成二十六年度までの十年間におきまして、第三種

踏切道は、箇所数が千百十七か所から七百七十五

か所に減少しております。踏切道の総数に対する

比率で見ますと三%から二%に減少いたしてお

ります。それから、第四種踏切道は、箇所数が四

種化も重要な視点だと思っております。さらに、

近年高齢化が進む中で、高齢者の踏切対策とし

て、今般の法改正を機に、踏切保安設備の補助対

象施設に非常押しボタンを追加するなどの措置を

講じております。

今回の法改正では、まず踏切事故の可能性の高

い踏切道を指定し、その後、立体交差化、第一種

化を含む踏切保安設備の整備などの改良方法が定

められることになっております。さらに、具体的

な改良時期などが記載された改良計画が作成さ

れ、改良が行われるという手順となります。

国土交通省といたしましては、改良計画に従つ

て踏切道の改良が行わ、踏切事故に關する目標

が達成できるよう取り組んでまいりたいと考え

ております。

○田城郁君 では、もう一つ確認をしたいと思

います。

近年、高齢の方が踏切道を渡り切れずにお亡

くなりになられるという事故に対する関心が社会

的にも高まっていると思います。踏切事故件数と

踏切事故による死亡者数を年齢別に見てみますと

どのような傾向が見られるのか、これもお伺いい

たします。

○田城郁君 では、もう一つ確認をしたいと思

います。

近年、高齢の方が踏切道を渡り切れずにお亡

くなりになられるという事故に対する関心が社会

的にも高まっていると思います。踏切事故件数と

踏切事故による死亡者数を年齢別に見てみますと

どのような傾向が見られるのか、これもお伺いい

たします。

○政府参考人(藤田耕三君) 平成二十六年度にお

ける踏切事故の件数は二百四十八件、それから踏

切事故による死亡者数は九十二人でございま

す。このうち、六十歳以上の方が関係する踏切事

件数は百二十四件であります。全体の五割を

占めております。また、六十歳以上の方が関係す

る死亡者数は五十一人でございまして、全体の約

六割ということになつております。踏切事故による

死亡者数は五百一十一人でございまして、全体の約

七割ということになつております。踏切事故によ

る死亡者数は五百一十一人でございまして、全体の約

七割ということになつております。

○田城郁君 御答弁をいたいたように、踏切事

故が発生しやすい第三種あるいは第四種踏切道の

比率が高いという傾向が見て取れます。

○田城郁君 御答弁をいたいたように、踏切事

故が発生しやすい第三種あるいは

るという事故がありました。大変痛ましい事故であったと思います。こうした傾向に鑑みますと、今後、危険な第三種踏切道と第四種踏切道において遮断機等の踏切保安設備の整備を促進し、高齢者等の踏切事故を防止することが重要であると考えます。

その一方で、この保安設備の整備に対する補助金は、これまで踏切保安設備整備補助金ということで約一億円毎年計上されておりましたが、今回、平成二十八年度の予算からは、鉄道施設総合安全対策事業費補助ということでお、全体としては約三十六億円なんですが、踏切関係についてはその内数として計上される予定となつておるようあります。

まず、このような取扱いとなつた経緯と理由について、国交大臣、お伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 踏切保安設備の整備に対する補助金については、平成二十七年度予算までは踏切保安設備整備費補助金として単独で約一億円の予算を計上しておりました。一方、平成二十八年度予算におきましては、この補助事業を鉄道施設総合安全対策事業費補助の中の一つと位置付け、三十六億円の内数として計上したところであります。

鉄道施設総合安全対策事業費補助は、文字どおり、鉄道施設に関しまして安全性向上に資する施策を総合的かつ重点的に行うことを行つており、鐵道施設の老朽化対策、耐震対策、地下駅の火災対策から構成をされておりました。その後、火災対策が一定の目的を達したことから平成二十一年度をもつて終了いたしましたが一方で、平成二十七年度には、今後の重点的な取組課題の一つとして地下駅の浸水対策を追加をいたしました。

さらに、近年では、高齢化の進展に伴い高齢者等の踏切事故が社会的な関心事となつてきております。このため、今回の踏切道改良促進法の改正と併せ、平成二十八年度予算では踏切保安設備の整備についても総合安全対策事業の一つとして位

置付け、所要の予算を確保しながら踏切事故防止対策をより一層重点的に推進することとしたものでございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

平成二十八年度予算において鉄道施設総合安全対策事業費補助に計上された金額は、確かに前年度より増加をしております。しかし、この補助金は、元来、今後発生が予想される大規模地震、御答弁にもありました、備えた鉄道駆の耐震補強等に要する経費の一部を補助するものであると。そちらの対策も現在当然急務となつてゐるところですが、そうした予算の内数となることで、保安設備の整備に十分な補助金が回らないと、どうしてもやはり懸念がさるるわけであります。

一方で、政府は、今回の法改正を機に保安設備の整備に対する補助の対象を拡充するとしており、例えば踏切内に閉じ込められた歩行者を検知

しやすい高性能の障害物検知装置や、閉じ込められたことを通報する非常押しボタン等を補助の対象に追加する予定だということではありますが、予

算の計上方法の変更によってこうした保安設備の整備の充実が阻害されないことがやはり重要なと

思います。

石井国土交通大臣にお約束をしていたときの意味で、くどいようすけれども、もう一度お伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 踏切保安設備の整備に対する補助につきましては、今般の法改正を機に

鉄道施設総合安全対策事業費補助の中の事業の一

つとして位置付けましたが、その中で所要の予算をしつかりと確保して、対策を重点的に行つてしま

りたいと存じます。

踏切道における保安設備の整備が適切に進めら

れるよう、この補助制度を適切に運用し、踏切

事故件数の防止が着実に図られるようにしてまい

りたいと存じます。

○田城郁君、是非よろしくお願ひいたします。

障害物検知装置につきましては、面的に又は立

体的に検知範囲を広げた場合に小動物や飛来物等も障害物として検知する可能性がございますが、不要な輸送障害が発生するおそれがあるとの指摘もされておりますし、運転士経験者としても十分に予想がされるんですけれども、逆に輸送障害を恐れて小さい物体を検知しない設定にしてしまうと、今度は踏切道に人が取り残されているにもかかわらず検知が反応しないなどという問題も生じてまいります。実際に、二〇一三年十月、横浜市の川和踏切におきまして、検知器が反応しなかつたこと等を原因とする死亡事故が発生をしてしまいました。輸送障害の発生も重要な問題であります。安全の上に初めて安定運行が成り立つものが、安全の上に初めて安定運行が成り立つものだと考えます。

そこでお伺いをいたしますが、現在開発されている高性能の障害物検知装置は踏切道内に取り残された人と小動物等を区別して検知できるほどの精度になつてゐるのでしょうか。その辺のことをお伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 御指摘の高性能の障害物検知装置につきましては、ミリ波方式及び三次元レーザーレーダー方式があります。

従来の光学式では、踏切道の中に閉じ込められた自動車の検知を念頭に置いたものであり、人を検知することは困難でしたが、これら新しい方

式では人を検知する確率が高くなるため、歩行者等の踏切対策に貢献するものと考えております。

ただし、人か小動物かを明確に区別することまでは技術的に困難と承知をしております。

高性能の障害物検知装置を設置している鉄道業者は、このような検知能力を踏まえて送受信機の設置位置等を適切に調整をし、またソフト面の対策も組み合わせながら、歩行者や車椅子の横断

者などが取り残された場合に適切に検知できるよう取り組んでいるところでございます。

○田城郁君、少しちよつと細かく聞いてみたい

と思うのですが、例えば川和踏切の事故の場合、お

年寄りの方が倒れていてそれを検知できなかつた、そこを踏切を待つていた方が助けに行つて悲

惨な事故に遭つたということではあります。その高さというのは、赤外線で検知していたときには五十センチぐらいにたしかなつてたと思うんですけれども、逆に輸送障害を

ものについてはどの辺に設定をされていいのか、技術的なことで済みませんが、分かる方がいまし

たらお願いいたします。

○政府参考人(藤田耕三君) メーカーのカタログ等によりますと、ミリ波方式では直径十六センチ以上で高さ百十センチ以上の大きさのものを一〇〇%検知できるというふうにされております。それから、三次元レーザーレーダー方式では百センチメートル角程度以上の大きさのものを一〇〇%検知できると、こういうふうにされております。

○田城郁君 ということは、高さ、3Dの場合メータ、やつぱり人が倒れているという状況だとちょっとつらい、つらいというか、検知できないと、この3Dとかミリ波というところの新しいものについてはどの辺に設定をされていいのか、

技術的なことで済みませんが、分かる方がいまし

たらお願いいたします。

○政府参考人(藤田耕三君) メーカーのカタログ等によりますと、ミリ波方式では直径十六センチ以上で高さ百十センチ以上の大きさのものを一〇〇%検知できるというふうにされております。それから、三次元レーザーレーダー方式では百センチメートル角程度以上の大きさのものを一〇〇%検知できると、こういうふうにされております。

そこでお伺いをいたしますが、現在開発されて

いる高性能の障害物検知装置は踏切道内に取り残された人と小動物等を区別して検知できるほどの精度になつてゐるのでしょうか。その辺のことをお伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 御指摘の高性能の障害物検知装置といたしましては、ミリ波方式及び三次元レーザーレーダー方式があります。

従来の光学式では、踏切道の中に閉じ込められ

し、高さも含めて三次元になるというのは大きな進歩だらうと思うんですけど、だとしたら、

次にも例出しますが、やはりそういうものなんだ

といふことを世の中の人が承知をしておく必要があるなどいうふうにも今聞いて改めて感じております。

それで、見守り体制ということに入りますけれども、高齢者や障害者の方の踏切事故を未然に防ぐためには、保安設備の設置や充実に加えて、やはり限界がありますから、人による見守りも極めて大切であると考えます。直前横断をしてしまう

高齢者等の方に声掛け、あるいは踏切で転倒してしまつた人の迅速な救助などは人の手が必要となるということもあります。

特に近年、政府は在宅介護を推し進めておりまして、高齢者が踏切道を横断するケースは今後増加していくのではないかとも思われる中で、踏切道における人による見守りの重要性というものは

高まつていくのではないかと見えます。

そのため、鉄道事業者には、危険性の高い踏切

道において保安要員を配置をするでありますとか努力が求められると思ひますし、ボランティアによる踏切道の見守り活動の普及も有効な対策の一つではないかと考へます。

鉄道事業者の監督官庁である国土交通省には、鉄道事業者への働きかけなど、踏切道における見守り体制の充実を図つていただきたく思ひますが、どのようにお考えでしようか。国交大臣、お願ひいたします。

○國務大臣(石井啓一君) 高齢者や障害者の方の踏切事故防止には、ハード対策に加えまして、人の手によるソフト対策も重要だと認識をしております。委員御指摘のとおり、鉄道事業者におきましても、交通量の多い時間帯に保安要員を踏切の長さが長い踏切に配置している例があると承知をしております。

国土交通省におきましては、高齢者等の踏切安全体制を検討するため、平成二十六年の七月に学識経験者、鉄道事業者、道路管理者及び警察庁から成る高齢者等による踏切事故防止対策検討会を設置をいたしまして、昨年十月に原因と対策について取りまとめ、公表をいたしました。

この中で、事故防止を図るために観点の一つとして啓発活動等を位置付けまして、具体的な対策として取り組んでまいりました。

としては、高齢者施設や病院等へパンフレットやDVD等を配付し、踏切事故防止の理解を深める、また、踏切周辺の住民、自治体と連携した地域ぐるみの介助ボランティアの活用、こういったことを示しております。

国土交通省いたしましては、今回の法改正により、新たに設置される協議会や、また道路協力団体制度も活用しながら、踏切周辺の住民や自治体と鉄道事業者が連携をし、検討会で取り組めた対策を推進していくことによりまして高齢者等の踏切事故の防止に努めてまいります。

○田城郁君 是非、C.M.の活用などを含めて、企業などが積極的に踏切道の危険性などをアピールするような御指導も含めてよろしくお願ひしたいと思います。

では次に、事故防止のための啓発活動というお話を出ましたので、そこら辺のことについて質問いたしますが、あえて、石井大臣、時速百キロで走行している列車がブレーキを掛けてから完全に停止するまでにどの程度の距離が必要なんでしょうか、伺いたします。

○國務大臣(石井啓一君) これは車種ごとに異なりますけれども、一般的に時速百キロで走行している場合には、制動距離、完全に停止するまでの距離は四百メートルから五百メートル程度になります。

○田城郁君 百キロですと、最近の新車ですと四百、そして古い車両ですと五百メートルくらい掛かってしまうと。意外となかなか止まりにくいんだという電車のブレーキ性能というものが一般の方々には浸透していないような、そういう状況もあると思うんですね。

御答弁いただいたように、運転士が踏切道内に取り残されている人を視認をして急ブレーキを掛け、列車はすぐ止まれない。これは、こうした事実を知らない人をどうするかという問題になつてくると思いますけれども、このほかにも、自動車で踏切を横断中に遮断機が下りてしまつたと、遮断機があるのでそのまま動きが取れない状態で電車とぶつかってしまうなどということもあるんですが、遮断機が自動車に、押し当てる、折れることを示しております。

○田城郁君 是非よろしくお願ひいたします。次に、踏切事故を減らすためには、事故の背景に構造的な要因があるかないかなども含めて綿密な調査、検証が必要であると考えます。例えば、見通しが悪いなど現場の状況次第で、踏切道内に取り残された人や取り残された障害物を運転士に知らせる特殊信号発光機というものがありますけれども、この点滅に対し運転士の視認が遅れざるを得ないというケースも条件によってはあります。

そこでお伺いをいたしますが、現在、踏切事故に関する調査、検証をする体制はどのように整備をされているのでしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(松原裕君) 運輸安全委員会では、鉄道を始め、航空・船舶事故につきまして、責任追及という立場からではなく、どうしてそのような事故が起きたかという原因究明を通じて、事故の再発防止、被害の軽減へ寄与するということ

あるいは先ほどの高齢者施設などでの教育といいますか、そういうようなことも含めて是非積極的な啓蒙活動をやつていただければと思いますが、もう一度、確認のためにお願いいたします。

○國務大臣(石井啓一君) 踏切事故防止のために踏切道を安全に通行するためのルール等について踏切通行者等の理解と協力が必要と認識をしております。

このため、鉄道や踏切道に関する理解を深めるための啓発活動いたしまして、現在、踏切事故防止キャンペーん等の一環として、鉄道事業者、学校等への訪問活動、高齢者に対する事故防止チラシの配付等を実施しております。

国土交通省いたしましては、今後とも、高齢者等の踏切事故防止のために関係機関と連携をしてこのような啓発活動に精力的に取り組んでまいります。

○田城郁君 是非よろしくお願ひいたします。次に、踏切事故を減らすためには、事故の背景に構造的な要因があるかないかなども含めて綿密な調査、検証が必要であると考えます。例えば、見通しが悪いなど現場の状況次第で、踏切道内に

今後とも、責任追及から分離された科学的かつ客観的な調査を的確に行いまして、踏切事故を始めとする鉄道事故、この再発防止及び被害の軽減に寄与してまいりたいと考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。責任追及から原因究明へということで徹底をしているということでした。

ところで、陸海空、事故が結構最近起きておりますけれども、人員体制など非常に忙しいのではないかというふうに思います。例えば陸海空に分かれて調査官がいるのか、あるいは鉄道関係と

いうのはその中で何人なのか、教えていただけませんか。

○政府参考人(松原裕君) 事務局体制としては百八十名の体制がありまして、そのうち事故調査官として鉄道分野には十八名配置をしております。

それぞれ専門家がおりまして、車両あるいは軌道、運行、その他それぞれの専門家を配置しております。

○田城郁君 事故が重なつたりすると、結構忙し

を目的としまして、科学的そして客観的な観点から調査を進めています。

お尋ねの踏切事故の調査を行ふに当たりましては、一つは鉄道側の要因といたしまして、運転士による運転操作等の運転要因のみならず、軌道、信号等の鉄道施設あるいは車両の状況、さらには鉄道事業者の安全管理体制といった組織的な要因、さらには自動車や通行者といった道路側の要因も含めまして、事故原因に関わる可能性がある様々な事実情報を幅広く収集しまして、それを総合的に分析を行い、事故原因を究明しているところございます。

こうした調査を迅速かつ的確に行ふに当たりまして、様々な専門分野の委員による多角的な審議を委員会を通じて行っております。また、高度専門的な技術を有する事故調査官を配置しております。さらに、必要に応じて専門組織や専門家の知識を活用する等の事故調査体制を構築してまいります。

こうした調査を迅速かつ的確に行ふに当たりまして、様々な専門分野の委員による多角的な審議を委員会を通じて行っております。また、高度専門的な技術を有する事故調査官を配置しております。さらに、必要に応じて専門組織や専門家の知識を活用する等の事故調査体制を構築してまいります。

こうした調査を迅速かつ的確に行ふに当たりまして、様々な専門分野の委員による多角的な審議を委員会を通じて行っております。また、高度専門的な技術を有する事故調査官を配置しております。さらに、必要に応じて専門組織や専門家の知識を活用する等の事故調査体制を構築してまいります。

いというか大変な状況にもなるということをお聞きしておりますので、十分な調査ができる、そういう体制を是非取っていただきたいし、そこら辺の御配慮を是非国交大臣、お願ひいたします。次に、ボトルネック踏切の解消ということについて質問いたします。

現在、歩行者の滞留が多く発生しているいわゆる歩行者ボトルネック踏切や歩道が狭隘な踏切が全国で多数残されております。そのような危険な踏切道において、踏切道の拡幅やカラー舗装等による歩車道の分離、緩衝材の設置によるレールと路面の隙間の解消など、安全性を高めるための措置を講じることが喫緊の課題となっております。

こうした踏切は、様々なハンディキャップを抱える障害者の方々に特に危険な状況です。最近では歩行者ボトルネック踏切や歩道が狭隘な踏切も対策が進んでいますけれども、この取り組みを加速化して問題を解消するための政府の方針をお伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 歩行者ボトルネック踏

切を始めとしまして、課題のある踏切道につきまして、ハンディキャップを抱える障害者の方々に踏切道を安全に通行していくための対策を進めることができます。

今回の改正案におきましては、当面の対策や踏切周辺対策を法律上位置付けることとしておりまして、歩道の拡幅やカラー舗装、歩行者等立体横断施設のバリアフリー化等の対策を推進することで障害者の方々の一層の安全性向上を図つてまいりたいと考えております。

○田城郁君 是非よろしくお願ひいたします。

では、次に踏切道内における点字ブロックの設置ということで御質問させていただきますが。

手元に資料が届けてあるかと思います。一番最後のページをめくっていますと、大阪府は、二〇一〇年に、目の不自由な方が安全に踏切道を通行できるようにするために全国で初めて踏切道内に点字ブロックを試験的に設置をいたしました。樹脂製の点字ブロックであれば滑りにくく

强度が高いため、今のところ通行者の転倒や点字ブロックの破損など、大きなトラブルの報告はされていないようあります。一番表の新聞記事は、これから四年ぐらいたった後の記事ですけれども、特に問題は報告されていないというようになります。

ここで報道がされているということであります。お伺いいたします。踏切道内における点字ブロックの設置につきまして、その課題や今後の方針をお伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 点字ブロックは、歩道上を原則として、一つは視覚障害者を誘導する線状の誘導ブロック、もう一つは段差の存在等を警告する点状の警告ブロックの二種類がござります。視覚障害者の方々の御意見伺いながら設置基準を定めているところであります。しかし、踏切道内の点字ブロックの設置に関しては障害者の方々から様々な御要請をいたいでいるところでありまして、視覚障害の方が誤認しないような点字ブロックの形状、形や設置方法などへの配慮が必要であると認識をしております。

国土交通省としては、今御紹介いただいたような大阪府の取り組みも参考にしつつ、障害者団体など各方面の様々な御意見を伺いながら、踏切道内において障害者の方が安全に通行できるよう、適切な誘導策の在り方も含め、様々な視点で検討してまいりたいと存じます。

○田城郁君 ありがとうございます。

確かに、不完全なものであれば逆に危険な状況にも誘導してしまう可能性もありますから、十分なこれは研究が必要でありますけれども、是非前向きに取り組んでいただければと思います。

○田城郁君 是非よろしくお願ひいたします。

身体障害者、知的障害者の運賃割引制度について質問いたします。

身体障害者、知的障害者の運賃割引は広く実施されています。

これは研究が必要でありますけれども、是非前向きに取り組むように指導していただ

ます。

強度が高いため、今のところ通行者の転倒や点字ブロックの破損など、大きなトラブルの報告はされていません。障害者の方からも、身体・知的障害者に適用されている運賃割引から精神障害者が除外をされていることは、精神障害者に対する差別ではないかとの声も上がっています。このように、まだ障害者割引が使いやすいものとなつてない現状が残されております。折しも、国連障害者権利条約に基づき、障害者の社会参加の重要性を鑑みて制定された障害者差別解消法の施行日を明日、四月一日に控えております。障害者の皆さんへの障害者割引の適用の重要性、高まってきたものと考えますので、石井大臣の御見解、前向きな御見解をよろしくお願いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 障害のある全ての方々が鉄道やバス等の公共交通機関をスマートに利用いただけるようにすることは、大変重要な課題であると考えております。

障害者に対する運賃割引につきましては、割引による減収を他の利用者の負担によって賄うといふ事業者の自主的な判断の中で理解と協力を求めてきたところであります。特に、障害者団体から要望の強い精神障害者への割引については、こうした取り組み結果、精神障害者への割引を実施している事業者数も増加をしてきたところであります。一方、経営状況の厳しい事業者においては、精神障害者への割引の導入に当たっての負担も大きいことから、社会福祉施策の観点からの支援の検討も必要と考えております。

確かに、精神障害者への割引につきましては、精神障害者も含めて更に使いやすいものとなるよう、厚生労働省を始めとした関係省庁と連携しつつ、各事業者や事業者団体等の関係者に対しても働きかけ引き続き、障害者割引につきましては、精神障害者も含めて更に使いやすいものとなるよう、厚生労働省を始めとした関係省庁と連携しつつ、各事業者や事業者団体等の関係者に対しても働きかけを行なっています。

○田城郁君 是非よろしくお願ひします。

中小の厳しい経営状況の会社などには是非国から補助金などを出すなどして、あるいは最高益を更新し続けているような大きな鉄道会社については是非前向きに取り組むように指導していただ

ければと思ひますし、今、S u i c a やそのほかのICカードなどで技術的には共通化する、そういうことが比較的容易にできるような状況にもなりましたから、是非よろしくお願ひをいたします。

次に、JR東海の認知症事故訴訟に関連することについてお伺いいたします。

責任能力がない認知症の男性が徘徊中に電車にはねられ死亡した事故で家族が鉄道会社への賠償責任を負うかが争われた訴訟の上告審判決についてですけれども、最高裁は、三月一日、男性の妻R東海側の逆転敗訴を言い渡しました。高齢者の四人に一人が認知症の予備軍とされておりまして、平成二十七年で五百二十万人、これが十年後、三十七年には七百万人まで増加するという試算もございます。同様の事案が今後多く発生する可能性も十分に考えられます。

国土交通省は、この問題を社会福祉の問題として人ごと捉えるのではなく、厚生労働省を始め全省庁的な対策に向けて、公共交通分野における認知症高齢者の問題等を提起するなど積極的にこの問題を取り組むべきであると考えますが、いかがお考えでしょうか。大臣、お願ひいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 政府においては、認知症を取り巻く課題に対応するために、厚生労働省を始めとしまして十二の関係省庁が共同いたしまして、平成二十七年の一月に認知症施策推進総合戦略、いわゆる新オレンジプランを策定をいたしました。さらに、御指摘のあった最高裁の判決を受けまして、認知症の方による事件、事故に社会としてどのように備えていくのか、実態把握の方法などを関係省庁連絡会議において検討することなっています。

国土交通省といたしましても、会議における全体的な議論の方向性や事業者の意見も踏まえつつ、関係省庁とも連携し、公共交通分野における取組をしっかりと検討してまいります。

○田城郁君 是非お願いいたします。

踏切道の見守り体制、踏切番といいましたが、そういう方々がどんどん効率化されていく、あるいは最近はこの東京の二十三区の駅でも改札の無人化というものが進んで、いろいろとそういう障害の方やある方はお年寄りの方々を見守る体制が非常に手薄になる方向になっています。非常に私は問題だと思いますので、そういうことも含めて、実態把握も、やはりしっかりと職員を配置するなどして、安全、その先の安心という体制を是非取つていただきよう、鉄道会社に御指導よろしくお願ひいたします。

次に、勝手踏切について、最後の質問ですが、線路を横断する行為は大変危険であり、鉄道営業法の法規にも抵触するおそれがあります。しかし、このいわゆる勝手踏切は、鉄道事業者が確認したものだけでも全国に約一万九千か所存在するわけであります。

こうした勝手踏切が存在する理由としてどのようなものが考えられているのか、また、勝手踏切における安全対策について、国土交通省としてどのように取り組まれるのか、お伺いをいたします。

○国務大臣(石井啓一君) 鉄道事業者が踏切道と横断している場合が多いのではないかということの存在する理由について、鉄道事業者によれば、踏切のある箇所まで行って線路を横断することが煩わしいため、近道として勝手踏切の箇所で線路を横断している場合が多いのではないかということです。

勝手踏切を含めまして、いかなる理由であつたとしても踏切道以外で線路を横断する行為は危険であります。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けれども、国土交通

省としては、このような鉄道事業者の取組を支援すべく、自治体等の関係機関にこの問題についての理解を求めるなど、可能な協力を行ってまいりたいと思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。是非、積極的に対策も含めて進めていただきたいと思いま

す。
から、安定輸送ということからしても遅れの原因となつたり、そういう混乱に結び付くということになりますから、是非御指導をよろしくお願ひをいたしまして、私からの質問を終わりにいたします。

ありがとうございました。

○河野義博君 公明党の河野義博です。

まずは、踏切道改良促進法の改正に伺います。

昭和二十年代後半から三十年代前半にかけてまして、急激な都市化が進み、モータリゼーションの進展、また鉄道運転が高密度化する、こういったことが相まって踏切事故や踏切による交通渋滞が多発しました。こうした状況を受けまして、交通事故の防止と交通の円滑化のため、本法律、元々の法律でございます踏切道改良促進法に関しましては、昭和三十六年に成立、施行されました。以

来、五十年間で踏切数は半減しまして、事故も大幅に減少いたしましたが、依然として四日に一人死亡するペースで踏切事故が発生しております。

また、安全対策に加えて、生産性向上という観点からもこの取組是非常に大切だと思っておりま

して、踏切渋滞を解決することは、生産性の向上に大きく貢献をし、本年、石井大臣の下で生産革

命元年と位置付けられて、本部も設置をされ、取組が進められていますけれども、様々な観点から

こういった取組が必要だと思っております。

改正法案の内容に伺いますのは、改良すべき踏切道の指定期限が五年間延長され、踏切改良の方も拡充されまして、協議会制度が創設されます。従来は安全面で課題がありながら大臣指定がなされたかったような踏切道に關しても議論のテーブルにのせることができるようになる、これは画期的な取組だと承知をしております。

そこで、大臣に二点伺います。
今般の改正により、改良すべき踏切とされる法指定踏切、この踏切の指定は一体どのように進んでいくか、今後の見通しを教えていただきたいと思つております。また、今回新たに指定が今後進んでいく踏切は元々改良方法について合意が得られなかつた踏切が多いということを考えると、

大臣指定後の協議が難航することも予想されるわけですから、その対処方法が課題となります。

今般の改正により、改良すべき踏切とされる法指定踏切、この踏切の指定は一体どのように進んでいくか、今後の見通しを教えていただきたいと思つております。また、今回新たに指定が今後進んでいく踏切は元々改良方法について合意が得られなかつた踏切が多いということを考えると、

大臣指定後の協議が難航することも予想されるわけですから、その対処方法が課題となります。

大臣指定後の協議が難航した場合、国土交通省はどのように対応していくかれるのが、

大臣の御所見をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 現行の踏切法では、改

良の方法を定めて指定することとされているため、事実上、鉄道事業者と道路管理者が改良の方

法を合意できなければ指定できないのが実態と

なっております。

今回の改正案では、これを改めまして、課題の

ある踏切については、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

大臣が指定をし、期間を定めて対策を促進することとしております。

現行法では五年間で二百二十八か所の指定にとどまつておりますが、今後は、改正案に基づきま

して、開かずの踏切など自動車交通の支障となる

いる踏切、歩道が狭隘であつたり保安設備が十分でないために歩行者の安全な通行が確保されていない踏切について、五年間で少なくとも一千か

以上を指定してまいりたいと考えております。

また、協議が難航した場合どうするかというこ

とであります。今回の法改正では、新たに創設される協議会において指定された踏切道の改良方

法が検討されますが、協議会には国土交通省の機関である地方整備局及び地方運輸局が参加することとなっております。これらの機関は、道路行政、鐵道行政についての知見も生かし、踏切道の改良方法の検討に当たつての助言を行うことや、必要に応じて道路管理者や鉄道事業者に指導することなどにより、関係者の合意形成を促進し、踏切対策の推進を図つてまいります。

また、鉄道事業者及び道路管理者が正當な理由なく踏切道の改良を実施していないと認められる場合には、国土交通大臣が必要に応じて勧告を実施する等、責任を持つて踏切対策を進めてまいります。

○河野義博君 大臣、今後一千か所とすること

で、かなりのハイペースの指定になつていくと思

います。また、協議が調わない場合には助言また指導、さらには大臣勧告という御説明もございました。従来から大臣勧告というのは項目に設けられておりますけれども、実施に至ったケースはな

い中で、やっぱり助言、指導というのが大切になつていくんだろうというふうに思つております。

道路管理者、鉄道事業者、言わば利害が相反するところの調整になりますので、しっかりと現場に寄り添つて御指導いただきたいというふうに考えております。

次に、道路法改正について伺います。

道路管理の充実や利便性の増進に向けて、今回新たに道路協力団体制度が創設されまして、オーナーカフェやレンタルサイクル、そして広告など

の収益活動を財源に道路活動を行えることになり

ます。また、道路協力団体が道路を占有する場

合、従来の道路管理者が行っておりました占有手

統が大幅に簡素化されるというふうになつておりますが、その簡素化される手続、これ具体的には

どのように簡素化されるのか、具体的に説明をいたきたいと思っております。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

道路の清掃、こういった身近な課題の解消、あ

るいは道路利用者ニーズのきめ細やかな対応とい
うことに当たりまして、行政の取組に加えて地域
の自発的な取組が重要であるというふうに認識し
ております。

このため、今回、道路協力団体制度を法律の中
に組み込ませていただいて、駅周辺の商店街など
の民間団体の方々、あるいは道路管理者との連携
強化によります道路管理の一層の充実を目指して
いきたいというふうに考えている次第でございます。

今回の改正によりまして、例えば、今御指摘の
ありましたオープンカフェあるいはレンタサイク
ルの施設につきまして、従前でありますと
占用許可ということを行つておるわけでございま
すが、それを道路管理者との協議という形で行う
ということが可能としているところでございま
す。具体的にはどういうことかと申しますと、実
際、通常の占用許可の要件になつておりますけれ
ども、どうしてもその場所の占用をしなければな
らないのだという無余地性の原則という、そうい
う仕組みがございます。どうしてもそこを占用し
なければならないのだという説明をしないといけ
ないわけでございますが、そういういた審査の省力
化、あるいは道路協力団体の意向を踏まえた、現
場の状況に応じた柔軟な方法によります協議と
いつたようなものもできるようになつてまいりと
思います。こういう中で、手続の負担が大幅に軽
減されるのではないかと期待されているところで
ござります。

○河野義博君 従来の許可制から協議に移つたと
いうことで、一歩前進ない取組だと思います。

従来、自治体の行政の判断によつてまちまちで、
民間としてはオープンカフェ、レンタルサイクル
やりたいんだけどもなかなか進まないという事
情もございましたので、円滑に進むようになると
いうことを期待したいというふうに思つております。

す。

次に、不法占有物件対策に関して伺います。
一方で、違法放置物件を除去した後の処理方法
に関しまして、撤去後にその名称、種類、形状等
を公示する例が後を絶ちません。今回の改正によつ
て不法占有物件の取締りが強化されることには歓
迎をいたします。

一方で、違法放置物件を除去した後の処理方法
に関しまして、撤去後にその名称、種類、形状等
を公示するということになつておるんですけども、
も、個人的には、明らかに違法な看板とか、明ら
かに違法な通行の妨げとなるものにまでこういつ
た丁寧な対応というのは本当に必要なんだろうか
という思いもするわけですから、監督官庁と
してどういった議論をしてこられたのか、検討を
行つた内容をお聞かせいただければと思います。
○政府参考人(森昌文君) 今回の違法の放置物件
を撤去後のその取り扱いについて、今までいろいろ
議論があったところではございますが、違
法に道路上に放置された物件でありますても、そ
の所有権はやはり占有者にあるということがござ
います。撤去した物件をその占有者の権利を不当
に侵害することなきよう、やはり保管等の手続は
定めているというのが実態でございます。

実際の公示の手続でございますけれども、保管
した違法放置等の物件の占有者の申出を促し、返
還を円滑にするためということでの必要な手続だ
と、いうふうに認識しております。

実際の運用に当たりましては、当然これからも
公示の仕方あるいは返還要請の実態等も踏まえな
がら様々な改善は行つていただきたいとは思つてお
りますが、やはり法的な手続をしっかりとおりま
すが、その方々に対する実際のその権利をしっかりと
確保した上ででの対応をさせていただければとい
うふうに思つておる次第でございます。

○河野義博君 自転車やバイクの例ですと必要な
手続だと私も思うんですけれども、明らかに道路
の邪魔をしている捨て缶なんかを撤去したから告
示しなきゃいけないのかというのは、そもそもや

や私は疑問が残つております。これは引き続き
弾力的に検討いただけるということでしたので、
引き続きの御検討をお願いしたいというふうに思
います。

続いて、立体道路の活用促進に関する伺いま
す。
立体道路活用促進のため国有財産法等の特例措
置の創設がなされまして、新たに道路区域以外の
上部空間について、既存の一般道路についても区
分所有権の設定が可能となります。

今回、新たに設定可能とする背景、そして今後
取組が進むと想定しているエリア、これはどこに
なるんでしょうか。
○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。
立体道路制度、昨今、既存の一般道路において
本制度を活用した建物を建てたいという、そういう
ニーズが様々なところで起つてきているところ
でございます。今般、今回のこの法律の中で行
政財産における私権の設定の制限を解除し、区分
地上権の設定を可能とするという形で、より一層
の円滑な活用を図ることとしております。

特に、今回の活用によりまして、踏切あるいは
その駅周辺等の交通があくそうするような通路の
整備、そういうことだが、整備が待たれます交通
結節点、そういういた場所や、あるいはまた、開発
ニーズがあるものの利用可能な敷地が十分でない
といった、特にこれは駅前周辺の商業施設が中心
にならうかと思いますけれども、そういういたエリ
アにおきまして道路空間の有効利用が進むものと
いうふうに理解をしております。

これによりまして、町の環境の整備、また、こ
れによって道路利用者の利便性にも寄与するので
はないかと期待しているところでござります。
以上でございます。

○河野義博君 道路整備、通路の整備とまた開発
ニーズに応えるという、これは国有財産を活用す
る非常に大きな取組だと私高く評価をします。

都心の利便性の高いところでは再開発の推進の
牽引役にもなり得ると思いますし、非常に関心が
高いわけですが。

そこで、そもそもこの区分地上権、具体的な内
容はどのようになるんでしようか。そもそもこの
権利というのは流通可能なものになるんでしよう
か。すなわち、売買可能かということ、若しくは
登記ができるんでしょうか。これを担保にお金を
借りることができますか。また、抵当権の
設定が可能なのか、様々、また有効期限はある
のか。具体的なこの権利の内容、どういったもの
になるのか、お聞かせください。

○政府参考人(森昌文君) 今までの取扱い見てま
りますと、区分地上権は、売買や登記また抵當
権の設定が可能であるというふうに認識をしてい
るところでございます。

具体的な運用に当たりましては、今回設定とな
ります区分地上権が道路に設定されるものという
ことになりますので、道路空間の有効利用も図り
ながら、また道路の管理に支障を來すようなもの
になつてはまずいわけでございますので、私ども
としても、期限の設定の在り方あるいは売買にお
ける必要な手続といったものにつきましては、他
事例も参考にさせていただきながら今後検討して
まいりたいというふうに思う次第でございます。
以上でございます。

○河野義博君 期限などは今後の検討課題とい
うことでございましたので、特に駅前の一等地なん
かは非常にニーズも高いと思いますので、よく意
見を聞きながら速やかに決めていただくことを希
望いたします。

次に、関連しまして、自転車の活用を促す取組
に関して伺います。
自転車走行空間の整備方針でございますけれど
も、当然、自転車は車両に位置付けられておりま
して車道を走ることが原則でございます。一方
で、車道は往々にして車優先な現状もございま
して、自転車専用走行レーンというのを設置を求め
る声も多いわけでございます。

自転車活用を促進する意味でも、自転車専用走
行レーンの整備を行つていただきたい、是非とも
いう声を期待したいと思います。

国交省として支援していただきたいというふうに考えますが、道路局長、御意見をお聞かせください。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

委員御指摘のよう、自転車の活用を推進するため、また歩いておられる歩行者の安全も確保しながら自転車活用を推進するという視点に立ちますと、自転車道あるいは自転車の専用通行帯といった、歩行者から分離した自転車の通行空間を確保することが重要であるというふうに認識しているところでございます。

しかしながら、まだ残念な状況ではございますが、都市部ではやはり新たに用地を買うということがなかなか難しい、あるいはまた時間が掛かってしまうということもございまして、専ら自転車が走るための道路のための拡幅といったようなものが非常に難しい状態にございます。そのため、車道通行を基本とした自転車の通行空間の整備延長、これはまだ約一千キロという状態にとどまっているという状況にございます。

私も国土交通省といたしましても、今、警察庁さんと連携しながら、限られた道路空間の中で自転車の専用通行帯の確保をいかにしていくのかということ、また、自転車の通行位置を示す矢羽根といった路面標示をしっかりと整備をさせていただけ、道路交通環境様々な場面がございまます。

以上でございます。

○河野義博君 最後になりますけれども、自転車に関連しまして、レンタルサイクル、シェアサイクルに關してでございます。

多くの実証実験から、コンパクトシティーザーりの大きな施策と位置付けられております。今回の道路法改正にもシェアサイクル設備を造りやすくするような制度の創設もたわかれているわけでありますけれども、利用料金だけではなかなか收

支が厳しいという現状でございまして、建設、ランニングコスト、こういった財源不足に対し国庫の負担を求める意見というのが出ているわけですから、このレンタルサイクル、シェアサイ

クルに関する支援方針、お聞かせください。

○政府参考人(栗田卓也君) お答えいたします。

シエアサイクルについてのお尋ねでござります。これは、都市内に設置されました複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システム、世界の多くの都市で導入が進められています。我が国でも、公共交通の機能を補完する、そういう位置付けもござります。あるいは、今委員御指摘のとおり、コンパクトシティーという政策にも資するものと考えています。観光振興、地域の活性化に資する新たな都市の交通システムとして我が国でも近年導入が進められております。

シエアサイクルの建設整備に關しましては、国の支援として、社会資本整備総合交付金などによりまして地方公共団体に対し財政的な支援を行つておられます。また、ランニングあるいは事業の運営ということにつきまして、これは事業主体に自立的に行つていただいておりまして、基本的に國の財政的な支援は現時点ではございませんが、事業の効率的な運営が可能となるように、地方法公共団体などに対しまして様々な技術的支援を行つてきております。

例えばございますが、これまでにも、さいたま市、岡山市では交通系ICカードをシエアサイクルでも利用できるようなシステムを導入しております。あるいは、高松市ではシエアサイクルの利用で付与されたポイントで商店街で割引を受ける、こういった仕組みを導入しておられました。このような料金收入の増加につけて、こういった仕組みの導入についても支援がござりました。このような具体的な取組、ノウハウにつきまして、他の地方公共団体にも情報提供を行つていく、こういったことで効率的な事業運営をサポートしていきたいと考えております。

引き続きまして、シエアサイクルが効果的に導入、運営されますように、もちろんの支援に努めてまいりたいと考えております。

○河野義博君 ありがとうございます。

設備に關しては国費が導入されております。ランニングに關しては様々制度面でのサポート、そ

れをまた横展開というふうに承りました。これからもしっかりとよろしくお願ひします。

ありがとうございました。

○辰巳孝太郎君 日本国産党の辰巳孝太郎でございます。

私は、一昨年六月、当委員会において踏切事故問題について質問をいたしました。警報機が鳴つてから遮断機が下りるまでの時間が余りにも短過ぎて、高齢者や障害者の皆さんのが踏切を渡り切れないという問題点を指摘をして、検討会の設置を求めました。これを受けて国交省も検討会を設置をしていただきまして、防止策ということでおきました。ただ、検討会のメンバーに被害者や遺族の代表などが入つていなかつたと認識をしておりますので、引き続き、検討会、様々な意見を集めるということからも開催というのも検討していただきたいというふうに思つております。

そもそも、この踏切について、なぜこれほどまでに一旦は増えたのかということについて確認していくべきだと思つんですが、道路法が制定をされてしまつたいと思うんですけど、道路法が制定をされておられた点で増えないということになるはずだつたと思うんですが、なのになぜ踏切がそれ以降も造られてきたのかということをお答えいただきたく思います。

○政府参考人(森昌文君) 今答弁させていただきたいように、道路法三十一條におきましては、道路の新設、改築により道路と鉄道とが相互に交差する場合の方式について立体交差を原則としておりますが、一部の例外的な場合には平面交差とすることが認められておりまして、具体的には、道路の交通量又は鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合という、こういう規定がござります。

それ以外に、道路法施行令第三十五条というところでございますが、交差が一時的である場合、暫定的に多分使うということでの、例えば工事で使うとかそういうふうなことだろうと思っておりますが、交差が一時的である場合。そして二つ目としましては、臨港線又は市場線である鉄道が道路と近接して道路と交差する場合及び鉄道が停車場に近接した場所で道路と交差する場合で、立体交差とすることによって道路又は鉄道の効用が著しく阻害される場合。そして三つ目には、立体交差とすることによって増加する工事の費用がこれによつて生ずる利益を著しく超える場合と、こういう場合には平面交差によることができるというふうにされているところでございます。

に交差する場合の方式につきまして、立体交差を原則という形にさせていただいております。これは、今委員御指摘のように、平面交差に比べまして立体交差の方が安全であるという、そういう趣旨のほかに、立体交差によりましてまた円滑な道の対応ということで理解をしておるところでございます。

以上でございます。

○辰巳孝太郎君 ですから、安全だからというこどなんですね。

本来であれば、踏切というのはこの道路法が作られた時点で増えないということになるはずだつたと思うんですが、なのになぜ踏切がそれ以降も造られてきたのかということをお答えいただきたく思います。

○政府参考人(森昌文君) 今答弁させていただきたいように、道路法三十一條におきましては、道路の新設、改築により道路と鉄道とが相互に交差する場合の方式について立体交差を原則としておりますが、一部の例外的な場合には平面交差とすることが認められておりまして、具体的には、道路の交通量又は鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合という、こういう規定がござります。

それ以外に、道路法施行令第三十五条というところでございますが、交差が一時的である場合、暫定的に多分使うということでの、例えば工事で使うとかそういうふうなことだろうと思っておりますが、交差が一時的である場合。そして二つ目としましては、臨港線又は市場線である鉄道が道路と近接して道路と交差する場合及び鉄道が停車場に近接した場所で道路と交差する場合で、立体交差とすることによって道路又は鉄道の効用が著しく阻害される場合。そして三つ目には、立体交差とすることによって増加する工事の費用がこれによつて生ずる利益を著しく超える場合と、こういう場合には平面交差によることができるというふうにされているところでございます。

様々な、例えば大手コーヒーチェーン店があると。そういうコーヒー店が協力団体として指定をされた場合に、これも可能になるわけですね。もちろん道路の維持やりますよと、お掃除やりますよということを言うと思うんですけれども、その場合、民間企業ですから、今までだつた例えは占用料金の徴収の基準というのを皆さん設けておられるわけですから、これについてはどういう考え方お持ちですか。

○政府参考人(森昌文君) 今まで沿道でそういう営業活動をされてこられた方というのも、先ほど御紹介しましたように、御説明をさせていただきましたように、まずは私たちの活動の実際、道路の維持管理等々の活動実績をしていただいたところがまず基本になつております。

また、その後、オープンカーフェ等々のいろいろな活動をしていただく上での協議に関しましては、先ほどの一連の私どもの方の占用活動あるいは協力団体としての活動をしていただく議論の中で、先ほど御紹介したような、例えば占用の条件等々と一緒に話をさせていただくというような形になつておりますので、今までの占用という手続きであれば、先ほどの無余地性という、それ以外の場所で占用をすることがなぜできないのかと、そこで占用せざるを得ないのは理由はなぜなのだというようなことを理由として申請をしていただけでございますが、そういう手続きがあつたわけでございますが、今回、それについては協議と、その協議の議論の中で、今お話をされている所存でござります。

○辰巳孝太郎君 大臣、やはり民間企業にとっては、そこで営業ができるわけですね、オープンカーフェで、土地を占有することで、そこでできるだけ出でてくると思うんですね。そうなりますと、収益の確保が優先してしまう

ということになりますと私は法の趣旨に反すると思いませんけれども、歯止めといいますか、大臣の考えを最後に聞きたいと思います。

○委員長(金子洋一君) 時間ですので、お答えは簡潔に願います。

○国務大臣(石井啓一君) 道路協力団体は業務内容から利益を得ることが可能な制度であります。

このため、道路協力団体の指定に当たっては、道路管理者と連携して行つた道路に関する活動実績や提案された活動内容とともに、活動によつて得られた収益の使途についても確認することとしております。また、活動中においても業務状況に対する報告を求めるなどを可能としており、公的活動等に対する取組状況を確認、検証した上で、必要に応じて適切に指導してまいります。

○辰巳孝太郎君 ありがとうございます。○室井邦彦君 おおさか維新の会の室井でございます。

この日本の国面積は三十七万平方キロメートルですが、一億三千万人の人口でありますけれども、世界から見ましても、旅客輸送量というのは、一番がインドで、二番目が中国、三位が日本という、ある調査機関のデータでありますけれども、この小さな島国でこれだけの鉄道が走り、そして道路が横断しているという、本当に網の目のごとく大変な業務だなというふうに思つております。国土交通省、また道路局、また鉄道局の皆さん方には敬意を表したいと思っております。

そこで、もう單刀直入に、時間もございませんので、今回のこの法改正によつて、平成三十二年までに踏切事故率は約一割削減と、後でこの一年でござります。そこで、踏切遮断による損失時間約5%、ここも確認したいところでありますけれども、今後、削減を五%達成して、今後五年間という一つの区切りを付けておられますけれども、この五年間で達成させようとすると目標、この設定はどのような根拠であります。

決められたのか、ますお聞きをしたいと思います。

○政府参考人(森昌文君) 私どもの方のこの踏切対策に関しましては、元々交通事故の防止あるいは交通の円滑化に寄与するということを目的としておりまして、その対策の効果をしっかりと図ることを基本とする仕組みであります。

このため、踏切遮断時間で言えば五%削減するというものを平成三十二年までの目標に、踏切事故、あるいは踏切遮断時間をございとを前提としておりまして、今委員御指摘のように、踏切事故、あるいは踏切遮断時間を例えれば五%削減するという形にさせていただいているところでございります。

これ、元々、私どもとしては、過去の実績並びに大きな個別の箇所に関しましてはその個別の実績の実績データ、これを基にこの将来目標を掲げさせていただいているところでございまして、例えばこれは踏切事故の件数でございますが、過去の実績で、平成二十年から二十五年の間に三百三十三件を二百九十七件という形での一割削減をしつかりと達成できたということをベースに、今回もその一割削減を、しつかりと最低限の目標としてセッティングさせていただこうと、また、踏切遮断時間につきましても、私どもの今まで持つておりますデータとして、平成二十六年度と平成十九年度比の部分の八%削減という、こういう実績の実績データをベースに、今回の五年分につきましては五%程度の削減が最大限これは可能であると、当然、この目標値というのを別にこれを達成したらこれで終わりというわけではございませんが、これ平成十八年十九年当時に私たちがやはり緊急に対策が必要ではないかというふうに抽出をさせていただいた千九百六十か所のうち、抜本的な対策ができるていないものが千二十五か所存在するという、その数字であろうというふうに思ひます。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。今委員御指摘の立体化など抜本対策に着手できなかつた一千二十五か所というものでございますが、これ平成十八年十九年当時に私たちがやはり緊急に対策が必要ではないかというふうに抽出をさせていただいた千九百六十か所のうち、抜本的な対策ができるいないものが千二十五か所存在するのか、どう進んでいくのかお聞きをいたし

しい、一日六万人時間という表現でよろしいですか。

○政府参考人(森昌文君) 私どもの方の今の計画の内容でござりますけれども、一日としては全体として六万人時間の削減を目標としているということがあります。委員の御指摘のとおりでございます。

○室井邦彦君 それでよかつたわけですね。はい、理解できました。ありがとうございます。続いて質問をいたしますが、この未着手にあります抜本的踏切の今後の取組についてお伺いをいたし

たいたいと思います。

この抜本対策踏切、いわゆる立体化等による踏切の除却ということでありますけれども、この対策を実施できなかつた千二十五か所、約七割の踏切のうち、平成二十六年度末までに何の対策も取り得ることができなかつたという百九十六か所について、今後、法改正によつてどのような取組ができるのか、どう進んでいくのかお聞きをいたし

ます。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。今委員御指摘の立体化など抜本対策に着手できなかつた一千二十五か所というものでございますが、これ平成十八年十九年当時に私たちがやはり緊急に対策が必要ではないかというふうに抽出をさせていただいた千九百六十か所のうち、抜本的な対策ができるないものが千二十五か所存在するという、その数字であるうというふうに思ひます。

その中でも、特に、何も正直言つて手を着けられなかつたというふうに言われております、速効対策も実施できなかつたという箇所が百九十六か所まだ残つてゐるということではございますが、その差、この速効対策というのは、踏切の歩道拡幅を少ししたりカラーリングをしたり、あるいは列車速度に応じて遮断時間を調整する賢い踏切といふ、これはそういう電子制御をした賢い踏切装置というものを設置していくとという、そういう努力を緊急対策として、速効対策として行つてきたという実績がござります。とはいながらも、この

以上でございます。

○室井邦彦君 そうですね、ひとつそういう方向で頑張つていただきたいんですが。

この損失時間は、約五%削減というのは一日六万人時間削減という考え方で、数字でいいのか

中でも、やはり歩道拡幅等々につきましては用地買収が必要であつたり、あるいは鉄道事業者あるいは道路管理者との協議が調わなくて実施ができないというような箇所があつた結果、結局は百九十六か所についてはまだ手が着いていないというのが実態でございます。

今後は、そういったところに様々な意見を持つた関係者が一堂に会することで、しっかりとそういう対策が全く講じられないで放置されることのないよう努めをしていきたいというふうに思う所存でございます。

以上でございます。

○室井邦彦君 くどいようですけれども、何の対策も取ることができなかつたというこの百九十六か所について、しっかりと今回の法改正をうまく使うというか利用しながら解決を図つていっていただきたいと、手を加えて改良していただきたいと要望して、次の質問に移ります。

次は、大臣がお答えをいただけるようありますので。この国土交通大臣指定による改良方法の下で、地域の事情に合つた踏切対策ということであり、しっかりとその指定を大臣が行うといふ、踏切の改良方法について、これは非常に一步前に進むといいますか、半歩前に進むといいますか、すばらしいことだなというふうに私は感じております。

そこで、この踏切対策の促進に大臣の権限が大きくなるということはすばらしいことであります。大臣が行うということで、踏切の改良法に地域住民の意向がどのくらい反映させることができるのか、また、地域の事情に合つた踏切対策等をすることができるのか、この辺がちょっと心配な部分になるわけでありますけれども、その点は、大臣、御所見をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 改正法におきましては、一定の踏切遮断時間や踏切交通遮断量等の課題のある踏切については国土交通大臣が指定を行ふこととしております。指定後の対策の実施に当

たつては、御指摘のように、地域住民の意向を踏まえて取り組むことが重要と考えております。

このため、改正法におきましては、鉄道事業者、道路管理者のみならず、地域の関係者も含めた踏切道改良協議会において、地域一体となつて協議する仕組みを取り入れたところであります。

たつて、踏切道の実情に応じた踏切対策の検討がこれまで以上に進むものと考えております。

○室井邦彦君 どうか地域住民の意見も十分に取り入れ、反映できるようお願いをしたいと思います。国土交通省の言葉で、常に、現場力というか、現場の力といいますか、現場を非常に大切にされておりまし、やはりそれが基本になつております。

○室井邦彦君 どうか地域住民の意見も十分に取り入れ、反映できるようお願いをしたいと思います。国土交通省の言葉で、常に、現場力といいますか、現場の力といいますか、現場を非常に大切にされておりまし、やはりそれが基本になつております。

○室井邦彦君 どうか地域住民の意見も十分に取

り入れ、反映できるようお願いをしたいと思います。国土交通省の言葉で、常に、現場力といいますか、現場の力といいますか、現場を非常に大切にされておりまし、やはりそれが基本になつております。

れますと、幾つかの前提条件をクリアされるわけでありまして、まず道路の管理に資する活動を担つてゐる団体、実績がある団体であるということも、それと、指定段階におきまして様々な今後の活動計画についても既に管理者と確認をし合えているという、そういう前提条件があります。

たつて、踏切道改良に於ける法指定についておどと、それと、指定段階におきまして様々な今後の活動計画についても既に管理者と確認をし合えているという、そういう前提条件があります。

○室井邦彦君 終わります。

○中野正志君 日本のこころの中野正志でござい

ます。

○室井邦彦君 了解しました。

しかし、商店街、商店会とかライオンズ、NPO団体

Oは地域に非常に密着しているいろんな行事また道路の清掃とかしている。それを一つの行事といいうか、そういうふうにしている団体もありまして、その点がちょっと私気になつたもので確認をさせていただいたということあります。よろしくお願いしたいと思います。

○室井邦彦君 了解しました。

能というふうに御理解いただければいいと思いま

す。

○室井邦彦君 以上でございます。

○室井邦彦君 最初に、踏切道改良における法指定についてお伺いします。

○室井邦彦君 従来は改良の方法を定めなければ国土大臣が踏切道を指定できなかつた、これを対策の必要性が高いものについて改良の方法を定めずに指定を行うことができるようになります。

○室井邦彦君 確かに、踏切道改良に多くの時間が掛かり、より迅速な対応が求められていては理解はできます。しかし、具体的な改良の方法ということには指定できるようになります。

○室井邦彦君 なると、やっぱり具体的な改良の方法を定めないと立たない踏切が指定される可能性も当然あります。

○室井邦彦君 が立たない踏切が指定される可能性も当然あります。

交差化の設計から完成までは少なくとも数年から十数年、あるいは二十数年掛かっておりますのが普通であります。

これに対しても踏切道を拡幅する場合も、当然、用地の取得で地権者の同意を得なければならぬ。踏切道の幅が広がることに伴つて、列車と自動車の衝突防止の保安設備がきちつと動作するのか、これを専門技術者が確認する作業も必要となつてくる。したがつて、拡幅工事であつても協議に数年要し、設計から完成まで最低でも一、二年掛かるのが普通であります。私の地元仙台では、もう地元から強い要請をいたいでおるのでありますけれども、地権者の同意が得られないで三十年以上掛かっても踏切道の拡幅がままならないところも数か所はあるのであります。

このよう踏切道改良工事の実情に照らすと、法指定をする際は、計画の策定や施行における実効性を確保できるかどうかという観点から鉄道事業者の事情を確認する必要が大いにありだと思います。

改良のめどが立たない踏切が数多く指定される事態は混乱を招くだけだと思いますけれども、国交大臣の御見解をお伺いします。

○国務大臣(石井啓一君) 今回の改正案では、一定の踏切遮断時間や踏切遮断交通量等の課題のある踏切については、国土交通大臣が指定し、期間を定めて対策を促進することとしております。

その上で、対策の検討に当たっては、従来の立体交差化や踏切道の拡幅等の手法に加えまして、カラー舗装等の当面の対策や駅周辺の駐車場等の周辺対策を法律上位置付けることによりまして、鉄道事業者や道路管理者が取り得る対策の選択肢を広げることで、現場の状況に応じた対策を取りやすくなる工夫を行つております。

改良すべき踏切の指定に当たりましては、踏切遮断時間等に基づく指定基準への該当を判断することはもちろんありますけれども、指定による対策の実効性が上がるよう、現場の状況も勘案しながら適切に指定してまいりたいと考えております。

す。

○中野正志君 しつかり御答弁いただきなかつたんですが、鉄道事業者の事情はしつかり確認をするという理解でよろしいんですね、大臣。

○国務大臣(石井啓一君) 鉄道事業者の事情も含めて、現場の状況もよく勘案しながら適切にしてまいりたいと存じます。

○中野正志君 次に、改良計画策定の運用についてお伺いいたします。

今回の法改正で、少なくとも一千か所以上の踏切を指定することになると承知をしておりますけれども、法指定踏切の増加によって、改良計画をまとめるまでに今まで以上に時間が掛かってしまう可能性があるとも思います。

踏切改良促進法が制定された昭和三十六年度から昨年十二月までに指定された踏切道三万五千三十四件のうち、いまだ工事に着手していない箇所は、先ほど来たとおりたくさん残っているといふことになります。指定はされたものの着工に至っていない箇所がそこほどまでに多いということは、やつぱりなかなか容易ではないなという事情を端的に表すものであります。

そこで、この改良計画の運用に当たっては、道路管理者と鉄道事業者との間で、もう一発でほんと指定するのではなくて、例えば向こう五年間で何十か所、何百か所ということで優先的に改良工事を進めるものをを中心に議論をしておきたいと思います。

羽田空港発のアメリカ便路線の拡大をめぐる日米交渉についてお伺いします。

先月、日米航空当局間協議が合意に達し、今年、二〇一六年十月末から羽田空港の昼間時間帯に日米双方一日五便ずつ、深夜早朝時間帯では双方一日一便ずつ運航することが決まりました。昼夜の時間帯でアメリカ便が新設されると、羽田を昼間に発出すれば、アメリカ東海岸のニューヨークに現地時間の夕刻には到着するということになり、大変便利になる。私たちは歓迎をいたいたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 踏切対策の実施に当た

きこととなつておりまして、これらの対策の緊急性や要する期間に応じ、優先付けをしながら計画が作成されるものと考えております。

○中野正志君 時間の関係で提案だけ申し上げますけれども、協議会制度を創設する点についてお伺いをいたします。

協議会の運用に当たっては、都道府県単位で意見を調整することで実効性を確保することが大切だと認識をいたしております。そのためには、やつぱり地方整備局や地方運輸局がイニシアチブを取るといった工夫が重要ではないかなと思いまして、あえて答弁を求めないで提案だけいたしました。

今回の法改正で、少なくとも一千か所以上の踏切を指定することになると承知をしておりますけれども、法指定踏切の増加によって、改良計画をまとめるまでに今まで以上に時間が掛かってしまう可能性があるとも思います。

踏切改良促進法が制定された昭和三十六年度から昨年十二月までに指定された踏切道三万五千三十四件のうち、いまだ工事に着手していない箇所は、先ほど来たとおりたくさん残っているといふことになります。指定はされたものの着工に至っていない箇所がそこほどまでに多いということは、やつぱりなかなか容易ではないなという事情を端的に表すものであります。指定はされたものの着工に至っていない箇所がそこほどまでに多いということは、やつぱりなかなか容易ではないなという事情を端的に表すものであります。

そこで、この改良計画の運用に当たっては、道路管理者と鉄道事業者との間で、もう一発でほんと指定するのではなくて、例えば向こう五年間で何十か所、何百か所ということで優先的に改良工事を進めるものをを中心に議論をしておきたいと思います。

羽田空港発のアメリカ便路線の拡大をめぐる日米交渉についてお伺いします。

先月、日米航空当局間協議が合意に達し、今年、二〇一六年十月末から羽田空港の昼間時間帯に日米双方一日五便ずつ、深夜早朝時間帯では双方一日一便ずつ運航することが決まりました。昼夜の時間帯でアメリカ便が新設されると、羽田を昼間に発出すれば、アメリカ東海岸のニューヨークに現地時間の夕刻には到着するということになり、大変便利になる。私たちは歓迎をいたいたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 踏切対策の中から、時

局長、よろしくお願いします。

○政府参考人(佐藤善信君) お答え申し上げます。

羽田空港の国際線発着枠に関する我が国と米国の航空当局間協議は、御指摘のように二月の十八日に合意に至りました。今後、本年十月末から始まる冬ダイヤからの運航開始を目指しまして、日米双方が発着枠配分の準備を進めていくということにいたしております。

御指摘の発着枠の我が国と航空会社への配分につきましては現時点では決定しておりませんが、今後、各航空会社の要望や、日本航空の企業再生にかかる国土交通省の対応方針について定めまして、適切に判断をしてまいりたいと考えております。

また、米国の航空会社への配分につきましては、米国運輸省によつてなされるものと承知をしております。

今後の羽田空港の機能強化による発着枠の拡大につきましては、現在、国際線の発着枠を二〇二〇年までに年間約四万回増やすということを目指しまして関係自治体等との協議を行つておられます。

今後検討してまいりたいと考えてございます。○中野正志君 今朝の新聞でも、二千万人を更に四千万人に倍増したいと、インバウンドであります。そういうことを考えますと、今、羽田、更に四万回増やすという御決意もありましたけれども、またこの割当中の中身の議論は、時間がありませんので次回にお願いをいたしたいたいと思います。

時間ですので、終わります。

○吉田忠智君 社会民主党の吉田忠智でござります。

本法律案の内容の質問の前に、関連をしますけれども、認知症患者の鉄道事故の対応について質問い合わせます。

二〇〇七年に認知症患者がJR東海の

電車にはねられて死亡した事故で遺族が賠償責任を負うかが争われた訴訟で、最高裁は去る三月一日、JR東海の請求を棄却する判決を下しました。

今回のケースは、営業黒字の大企業であるJR東海が御遺族に対して賠償請求するという世間的理解も得難い訴訟でしたが、一方で鉄道事故により損害が生じたことも事実であります。国交省にれば、鉄道事業者が事故に関わらなくなつた方や個別判断に委ねられているようあります。しかし、公共交通機関としての鉄道事業者は、経営の安定確保に向けて損害の回復も必要ですし、利用者の信頼も維持しなければなりません。

どのような場合に請求権行使し、どのような場合に請求権を放棄するかには、ある程度客観的な線引きが必要ではないでしょうか。また、そのためにも、国交省としての国内の事故及び損害補償、賠償請求の実態、あるいは諸外国における実態の把握が必要ではないかと考えますが、見解を伺います。

○政府参考人(藤田耕三君) 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、鉄道事業者と当事者による民事上の問題でございまして、各鉄道事業者が個々のケースごとに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認識をしております。

すなわち、損害賠償請求権の行使につきましては、極めて個別の事情ごとの問題でありますので、なかなか客観的な線引きをするということについては難しい面があるのでないかと考えております。また、基本的には、これは民間企業である鉄道事業者がそれぞれの企業の自律的な判断に基づいて決定すべき問題であると考えております。

○吉田忠智君 難しい課題であることは理解をしておりませんけれども、是非様々な実情を調べて、国交省としても今後また対応を検討していくたいと思います。

次に、法案について質問いたします。

本法案についてはおおむね妥当な内容であると考えております。今回、踏切道の改良方法を検討するための協議会制度を創設しますが、法案の資料でも、地域の関係者と連携してプロセスを見える化しながら対策を検討すると説明されておりまして、地域住民の参加や協議の中身への住民の意見の反映が期待されるところであります。

協議会はどのような構成になるのでしょうか。また、協議のプロセスを公表すべきと考えますが、いかがですか。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

今回、改正の中に盛り込まれております地方踏切道改良協議会、ここには、関係する鉄道事業者、道路管理者に加えまして地域の関係者の方々にも参加をしていただいて、改良の方法を検討する場としてこの協議会を設置するということを規定させていただいているところでございます。

この中で、当然、当面の対策あるいは踏切周辺の対策といったような幅広な議論をしていただけます。また、実際に事業に移りましたときには現場における事業内容の協議の円滑化といったようなことも期待されるところではないかということでございます。

実際、協議会の運用に当たりましては、協議プロセスを見る化していくことで、地域住民の方々にも関心を持つていただき、さらにまたその意見の反映をしていただけるよう、また意見をいただけるように努めてまいりたいというふうに思つてはいるところでございます。

具体的には、関係市町村長さん、そしてまた先ほど来議論が出ております道路協力団体の方々、そして警察あるいはPTAの方々といつたような方々にも入っていただき御議論いただけることを期待しているところでございます。

○吉田忠智君 ちなみに、幾つぐらいの踏切でござります。

○吉田忠智君 協議会制度の創設は、この踏切道の改良が更に促進され、そして安全の確保につながるという点で評価をしておりますし、是非これが効果が上がるようになんて進めていただきたいと思ひます。

平成二十七年度から踏切安全通行カルテを作成されています。踏切道の現状を見える化をして、透明性を保ちながら個別の状況を見えて、地域住民や利用者の声は反映されるのか、どのような活用方法を想定しておられるのか、また現在の作成の進捗状況についてお聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。

この踏切安全通行カルテでございますけれども、本年度より新たな試みとしまして、例えば踏切の諸元、あるいは踏切での事故の発生や、どのような要望が寄せられているか、また今まで行つてきた対策がどういったものがあるのか、そしてまた今どのくらい進んでいるのか、そういうのを一覧にまとめて整理をさせていただいているものでござります。これ、当然、今後の協議会等々で議論していくいただく上で最も一番基礎的となりますデータになるわけでございますが、一方で、そういうデータを総覽性の下で作らせていただくことで、地域住民の方々にも、あつ、こういう言い方をしている人たちがここにいるんだなというようなことを含めて御理解いただき、また、その中から新たな提案あるいは要望といったようなものも寄せられることを期待しているところでございます。

○吉田忠智君 更に生かされるように取組を進めたいただきたいと思います。

○吉田忠智君 踏切道改良に当たって、このカルテあるいは協議会を通じて地域住民の意見、要望が着実に反映されるようにまたしていただきたいと思います。

次に、鉄道に対する鳥獣害について質問をいたします。

地方の特に山間部の鉄道路線では、鹿やイノシシなどの鳥獣の衝突事案が頻発しております。私の地元は大分ですが、JR九州管内では、平成二十六年度は五百十五件、二十七年度は五百十九件と、依然として深刻な状況が続いております。二十二年には、肥薩線において、鹿の衝突後に状況確認に降車した運転士が重傷を負うという事故も起きております。乗客乗員の安全上の大きな問題となつてはいるわけでございます。夜間は特に衝突後の状況確認に危険が伴いますが、当該列車の運転士ではなく、後続列車による確認など、柔軟に対応できるよう国交省からも事業者に働きかけていただきたいと思います。

当面、侵入防止柵やセンサーとパトライトの設置、誘鹿材など事業者による様々な対策がなされおりますが、柵の設置には七キロで約一億円、そして誘鹿材も一個五千円、狩猟者への報酬にも費用が掛かります。衝突しても巻き込みます、はね飛ばすような構造への車両改造は費用負担も重く、取組が進んでいないということでござります。

JR会社法の改正の際にも議論されましたように、JR九州は鉄道事業単体では赤字であります。鳥獣害が頻発している他の鉄道事業者の路線も、山間部で赤字ローカル線というところばかり

のカルテは作られているんでしょうか。

○政府参考人(森昌文君) 今、現状におきましては、緊急対策踏切等々を中心にして一千か所強のカルテを作成途上でございますが、ひいては将来その対象踏切は拡大をしていきたいとうふうに思う所存でございます。

であります。あつてはならないことがありますけれども、事業者任せではコストと鳥獣害に伴うリスクをてんびんに掛けるような判断にもなりかねないわけであります。十分な鳥獣害対策を実施して、乗客乗員の安全を確保するため、国交省としても財源も含めた支援を検討すべきだと、そのよう考えます。

国交省として鉄道に関する鳥獣害についてどのように認識をしておられるか。事業者による対策を国として支援することも必要と考えますが、いかがでしょか。

○政府参考人(藤田耕三君) 鹿やイノシシなどの動物との接触によりまして旅客列車で三十分以上の遅延等が生じた輸送障害の件数、これを見ますと、平成二十六年度において五百四十三件発生しております。年によって違いはありますけれども、近年増加傾向にございまして、鉄道の安定輸送という面からも取組が求められているというふうに認識をしております。

鉄道事業者におきましては、これらの動物との衝突を防止する対策としまして、動物が線路に侵入することを防ぐための柵の設置、あるいは動物がよく侵入する要注意箇所における列車の徐行等の対策を行っております。

これらの対策、基本的にはやはり鉄道事業者の責任で行つていただきべきものと考えておりますけれども、国土交通省といたしましても、各鉄道事業者と、これら動物による被害の発生状況や対策等について、情報共有、意見交換等を行つております。引き続き、効果的な対策等について情報交換を行うなどの取組を行つてまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 財源も含めた支援も必要だと考えますが、その点についてはいかがですか。

○政府参考人(藤田耕三君) 鉄道の安全、安定輸送というのは、これは基本的に鉄道事業者の責務でございますので、まずは基本的に鉄道事業者の責任で行つていただるべきものと考えております。

改めて、大臣、この鳥獣害対策について、一段、二段踏み込んだ対策が必要ではないかと思いますが、その点についてのお考えを伺いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 先ほど鉄道局長答弁いたしたところでありますけれども、鉄道事業者ともよく情報交換をしながら、今後とも効果的な対策について検討してまいりたいと存じます。

○吉田忠智君 先ほど、大臣がちょっと退席されているときに、認知症患者の鉄道事故への対応について質問をいたしました。鉄道局長にお答えをいただきましたが、なかなか難しい課題であることは承知しておりますけれども、やっぱりこれはある程度のガイドラインというか目安だといいます。私はこれが必要ではないかと思つております。

この点について、大臣の見解を伺いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 鉄道事故のみならず、認知症の方の事故というのは社会全体で起つります。考えていくのかと、そういうことも踏まえながら、今後検討してまいりたいと存じます。

○吉田忠智君 踏切道の事故が減りますように、この法律がしっかりと生かされますように取組の強化を要請をしまして、私の質問を終わります。

○脇雅史君 鉄道事故、踏切事故につきましては、今まで論議がなされてまいりまして、鉄道はいつも勝手に走つてゐるわけであります、そこを渡る人が気を付ければいいわけですから、適切な注意義務を果たしていったのに事故が起ると

いつたことは避けなければいけない。適切な注意義務を果たしていたら大丈夫かといつても、今の多寡、履行期間の長短等を考慮して適正に定め

お話をのように、幼少者でありますとか高齢者でありますとか、適切な注意義務そのものを果たせない人も増えてきたと。これは今大臣の御答弁でもありましたが、鉄道事故だけではありませんけれども、社会全体として考えていかなくちゃいけない。ですから、踏切道の改良もそういった意味で、更に対策が的確に進むことを希望しております。

この法案に対する質問は終わりまして、この間の続話をちよつとさせてもらいたいんです。この問題といいましょうか、入札契約に関する問題といいましょうか、実は私も国会議員になつて以来ずっと継続的に質問をしてまいりまして、最近は余りやつておりませんが、十二年前ぐらいには頻繁にやつておつたんです。その頃と余り状況は変わつていなんですが、品確法という法律ができて、その改正もできて、客観的には明らかに変わつたはずなんですけれども、行政の実態としてはまだ対応できない部分もあるのではないかという思いもあつて、久しぶりにまたこの問題について少し触れたいと思つていてるわけであります。

入札契約問題を考えるときにやはり大きな要素は、予定価というやつですね。この間もちょっと触れましたが、どんな契約をするときでも、あらかじめそれを造るには幾ら掛かるかというものを予定価としてつくりまして、その予定価に対しても、これ予定価は秘密になつててゐるわけですが、入札をさせて一番安い者と契約をしましょと、まあその前段としているんな過程はあるわけです。

この予定価というのは、会計法に基づく予決令、予算決算及び会計令ですけれども、「予定価格は、契約の目的となる物件又は役務について、取引の実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多寡、履行期間の長短等を考慮して適正に定めなければならぬ」ということになります。要するに、実勢価格をちゃんと見なさいよと、誠にまともな当然な規定なんですかとも、実際いろんな場面でこれが本当にできるかというと難しいことがあるんですね。

車を購入します。トヨタを買うんだとか日産を買うんだとかというわけにいきませんから、車を購入するときに、例えば二千CCクラスぐらいでこんな能力のある車を買うんだといって予定価決められてどうしますか。まさか自分で積算積み上げて車一台これだけ掛かるだろうなんてことはできませんから、定価を見たり、幾らなら売つてくれるかということをあらかじめ販売店に聞いて、そ

のうち安い辻を取つておくとかとか様々いろいろな工夫があるんでしようが、そんなことで予定価つて定まるんですね。だから、なかなか簡単じゃないんですよ。人によつても変わつてくる可能性があるんです。

また、この間、開基のソフトでプロ棋士を負かしたのがありましたね。あれをもし国が開発しようとしたら、その開発に関する予定価はどうします。できますか。そういうものはいっぱいあるんです。原子炉なんかもそうですし、ロケットを打ち上げるのもそうですし、初めてやるようなものは実勢価格なんかないんだから、それはいろんな工夫が必要なんですね。しかし、法律は一本だから、適正に定められたものによつてそれより低ければいいというようなことになつててるんですけど、実態がそうでないのが明らかなんですね。

ですから、この間申し上げましたけれども、実際何が起つててるのかということをつかり見ません。しっかりと適正にうまく決めていくといふのは常に求められているんだということを特に担当する行政、本省レベルの方にはそのことに十分留意してほしinです。現場でそんなことを考えてこの法律おかしいからなんて思つたってできませんから、法律、法文どおり実行することが本当に国民の利益に一致するのかということを常

に行政の現場の人は考えなければいけないんで、おかしかつたら法文を変えるんですね。内閣、閣法はいっぱいあるんですけどそういう努力が必要なんですね。

我々は立法府ですか、当然、どういう法律が正しいのかということを見ながら様々な意見を拝聴した上で変えるべきものは変えるという努力が常に要るということは申し上げておきたいんですね。ですから、会計法とか予決令なんというものは全然変わりません。ずっとと一緒ですよね。だから、本当にこの中身が何なのかということはしっかりとと考えていっていただきたい。

そこで、まず、発注者が予定価格で入札したときに、その発注者、最終的には納税者ということになりますけれども、予定価格どおりだつたら一體国は損したということになるのかということについて、どうぞよろしく。

○政府参考人(田端浩君) 国土交通省においては、公共工事等を発注する際に、今御指摘ありますように、取引の実例価格や需給の状況等を考え、参考にしています。これが

慮して予定価格を定めております。この予定価格とは、国が契約金額を決定する際の基準となるものであり、会計法令に従い、予定価格の制限の範囲内で最も有利な申込みをした者を契約の相手方

としております。このため、仮に予定価格と落札価格とが同額であつたとしても、そのことをもつて発注者に損害が生じているものではありません。

○脇雅史君 そのとおりなんですね。ところが、世間には、予定価格と落札額が一緒にたら必ず不正が起つたはずだと思う人たちがいっぱいいるらっしゃるんですね。オンブズマンなんという人

めでたしかったがやがてとなりがれておだんですね。

しかし、品確法の改正をして、そういうことをやつてきた結果、安過ぎる契約をずっととしているところ、特に建設業者が多過ぎましたから、過当競争が起きてどんどん潰れていくと、どんどん人件費が下がるという実態が起つたわけですね。

んですが、予定価で契約しても決しておかしくない。

これではいけないというわけで、品確法を改正して、適正な利潤を上げられるようにしなくちゃ駄目ですよということを言つたんです。その法改正によつて、国交省頑張つていただきまして、歩

切りは根絶しようと、歩切りは法律違反だということにして頑張つたんですね。で、実態はどうなりましたか。

○政府参考人(谷脇暁君) 今御指摘がございまして歩切りでござりますけれども、改正された品種法によりまして、適正な積算に基づく設計書金額

の一部を控除して予定価格とするいわゆる歩切りにつきましては品確法に違反するということが明確化された、こういうことを受けまして、総務省

とも連携をいたしまして、いろいろな機会を通じましてこの早期の見直しを要請をしてきたところです。

昨年一月の段階でいわゆる歩切りをしており
ます。団体が四百五十九団体ございましたけれど
、この三五二団体が、今、日本化してお

もこの年度末の時点での団体がこの歩切りについては廃止をするという方針を固めていたところでございます。

○脇雅史君 大変な努力だつたと思いますが、歩切りについては根絶をされる方向に向かつたといふことですね。

元々、品確法が、平成十七年だつたですかね、
適用されるようになるまでは、安けりやいいん
だ、それは、百億しようが何だろうが、一円でも

安かつたらそこと契約した方がいいんですよとい
う建前になつていてますが、実態は、こいつ
大丈夫かなという人もいれば、これだつたら大丈

夫だらうと、ある程度資格を入れたことをやつて
いるわけですが、資格のある人でも、明らかにこ
の工事はこっちの方がいいんじゃないかというよ

うなことがあるわけですよね。ですから、総合評価をして決めましょう、価格だけではないんですねと。

しかも、まだこれから造るもののは話ですから、結局は過去の実績が物を言うということになるんです。過去の実績などと言つてはるが、今度は、

「云々の実績方に詰つてゐると、今度は

やつは全部つき込むんだという人がいたって、必ずしも不正かどうかは分からぬ。

しかし、公取は、しっかりと公正取引といふ目で見れば望ましくないのは明らかなんで、安ければいいんだという会計法に基づく精神は捨ててほしいんです。品確法も法律ですよ。同じ法律の中でもそういうのがあるんだから、場合によるとおっしゃいましたけれども、場合によつては駄目と。

しかし、確かに一件だけ起きたからすぐやるというのは、法的な手続を取つておかしいとは言えないとおもしきれども、全体の我が国の法体系からいえば望ましいことではないですよといふことはむしろ言うべきなんですね。俺たち知らない、安いほどいいんだ、税金使つているんだからそれが正しいんだというふうに是非思い込まずに、新しい法体系の中での独禁法の適用ということを考えていたときだと思います。

時間が来ちゃつたんですが、八問用意していたら二つしか聞けなかつたので、また次回やらせていただくようお願ひいたします、委員長。

○行田邦子君 無所属の行田邦子です。よろしくお願いいたします。

踏切といいますと、ちょっと私事ではありますけれども、私の青春時代は踏切に悩まされたと、踏切との闘いであったというようなことを覚えております。私が住んでおりましたところというの

は、利用する駅に行くまでに必ず、どう迂回しても必ず踏切を通らなければ駅にたどり着けないと、しかも、第一京浜国道と環状八号線という環状道路とそれから鉄道が入り組んでいるというような地域がありました。それが子供の頃だつたんですねけれども、もしかしたら私が生きている間に立体交差にならないかもと思っていましたが、平成二十四年にこの鉄道は完全な高架化して、二十八か所の踏切がなくなつたということでありました。本当に格段に交通の利便性が高まつたとい

うことを実感をしております。

今日のこの踏切道改良促進法の改正案、私は賛成でござりますけれども、これを機にさらに、踏切事故がなくなる、そしてまた踏切がなくなると、いうことの一助になつていただければということを期待を申し上げまして、質問に入らせていただきます。

まず、大臣に伺いたいと思うのですが、お手元にお配りしております資料一も御覧いただきながら、まだ全国で三万四千の踏切があります。そして、東京二十三区と海外の主要都市を比べますと、非常に踏切が多いと。パリの九十倍、ニューヨークの十三倍ということになります。

なぜ日本は、また東京二十三区は踏切がこんなに多いのか、その理由についてお聞かせいただきたいのと、そして、これだけ踏切が多いということとがいかがなものかと思うんですが、都市交通の安全性、利便性の視点から御所見を伺いたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 我が国におきましては、明治期以降、近代国家としての交通の基盤を速やかに整えるべく道路や鉄道のインフラ整備に取り組んできました。これらの整備の過程で、ヨーロッパとは異なり、鉄道網の整備が道路の整備に先行したこと、また、東京外縁部におきましては、敷設済みの鉄道沿線において急速な市街地化が進んだこと等から、立体化がなされぬまま平面構造の踏切が増えたという経緯があると認識をしております。

このため、東京二十三区内は先進諸国と比較しても踏切が大変多く、昭和三十年代以降、踏切対策を進めてまいりましたが、遮断機の設置等の対策が中心であったこともありまして、依然として多くの踏切が残されている状況にございます。こうした踏切は、踏切事故の多発に見られるところに、都市交通の安全性を損なつてゐるところに、あるいは鉄道事業者のそれぞれの努力が行われてきているところでございますが、なかなか負担が大き

利便性を損なつてゐるものと認識しております。その対策が急務であると認識をしておりましす。

○行田邦子君 明治になつて鉄道が整備されまして、そして戦後になつて新たにどんどんと道路が拡幅されたり、また新しくできたりという中で、人の移動や輸送も増えていくという急速な都市化が進むわけですから、ここで私が政府参考人に、局長に伺いたいんですけれども、都市化が進む中で、もっと早期に立体化を促すという方針を打ち出して対応していくべきではなかつたのかと今更ながら思うわけありますけれども、その点についてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(森昌文君) お答えいたします。全体の都市化の状況、あるいはまた鉄道、道路の整備の状況、今大臣から御説明をさせていただいたとおりではござりますが、その以前からもやはり立体化を推進する動きというのはあつたようですが、やはり厳しい財政状況の下、立体交差でお金を使うよりは先に線を延ばすということにやはり腐心をしてきたということの結果の表れかなというふうに思つてはいるところでございます。

ただ、やはり厳しい財政状況の下、立体交差でお金を使うよりは先に線を延ばすということにやはり腐心をしてきたということの結果の表れかなというふうに思つてはいるところでございます。

特に、踏切の事故は昭和二十年代後半からやはり急増してきておりまして、その当時からやはり渋滞あるいは事故の解消といったものが急務であるということで、昭和三十六年に踏切道の改良促進法が制定されたということをごぞいます。ただ、その中でも大多数が保安設備のないわゆる

第四種踏切、遮断機もなければ警報機もないというような踏切がたくさんあつたということで、その設置あるいは設備の高度化を中心に行つてきたといふことが現状として言つてゐるところでございます。

立体交差につきましても、今も現状におきましても、財政状況が非常に厳しい中で道路管理者あらが三十九か所あります。これはどういうことなんでしょうか。

○政府参考人(藤田耕三君) 御指摘のとおり、平成二十三年度以前に保安設備を設置する予定として指定された踏切道のうち未着工のものが三十九か所ござります。

その主な理由でござりますけれども、基本的にこれ事情、環境の変化ということでございまし

きいといふこともあります。

○行田邦子君 都市化が進んでまた人の輸送量が増えたり移動が増えると、より一層立体交差化と地権者との合意も必要になるという、都市化が進めば進むほど難しくなるわけでありますので、これまでお金も掛かるし、また時間も掛かるところです。

また、道路法三十一条におきましては、道路の新設のときには原則鉄道と交差する場合には立体化ということも明記されているわけでありますので、その例外ばかりを増やしていくというのも政策上いかがなものであつたのかなというふうに思つております。

また、道路法三十一条におきましては、道路の新設のときには原則鉄道と交差する場合には立体化ということも明記されているわけでありますので、その例外ばかりを増やしていくというのも政策上いかがなものであつたのかなというふうに思つております。

次の質問に移りたいと思いますけれども、改良すべき踏切道ということで大臣が指定するということ、これまでも昭和三十六年以降行なわれてきたわれでありますけれども、五年ごとに指定をするということことで行なれてきて、で、今般の改正でもあるわけでありますけれども、平成二十三年から二十七年のこの五年間の以前、つまり平成二十三年度以前に改良すべき踏切道として指定されたにありますけれども、五年ごとに指定をするということことで行なれてきて、で、今般の改正でもあるわけでありますけれども、平成二十三年から二十七年のこの五年間の以前、つまり平成二十三年度以前に改良すべき踏切道として指定されたにありますけれども、五年ごとに指定をするということことで行なれてきて、で、今般の改正でもあるわけでありますけれども、平成二十三年から二十七年のこの五年間の以前、つまり平成二十三年度以前に改良すべき踏切道として指定されたにありますけれども、五年ごとに指定をするということことで行なれてきて、で、今般の改正でもあるわけでありますけれども、平成二十三年から二十七年のこの五年間の以前、つまり平成二十三年度以前に改良すべき踏切道として指定されたにありますけれども、五年ごとに指定をする

て、例えば第一種化を予定していた踏切につきましては、その後の道路交通量や列車通過本数の減少に伴つて整備の優先順位が低くなつたといったこと、あるいは警報時間制御装置の設置が必要とされた踏切。これは通過速度が異なる列車がある場合にそれぞれの速度に応じて適切なタイミングで踏切を鳴動させる装置のことです。けれども、これについては、その後、列車種類が同一化したとか、あるいは道路交通量が減つたということでの設置の必要性が乏しくなつたと、こういった事情でござります。

○行田邦子君 であるならば、今後指定の見直し

といつたことも状況の変化に応じて行っていくべきではないかなどいうふうに思つておりますし、またそれほど困難ではない、時間を要しない、また費用を要しない保安設備についてはしっかりと進めるよう適切な指導をお願いしたいと思いま

す。

鉄道など、また道路などの輸送について、まず第一に考えるべきことは、これは安全の確保だと考えておりませんけれども、他方でなければ、やはり鉄道の輸送というのは利便性の供与といった役割も担つていると考えております。

そういう視点で質問したいと思うんですけれども、平成二十六年度の踏切事故が二百四十八件発生しているということあります。

そこで、これによる電車の運休、そして遅延が起きております。資料二を見ていただきたいと思うんですけれども、平成二十六年度で踏切障害事故による運休、遅延が、運休本数が三千七百十八本、遅延本数が四千二百九十二本、最大遅延時間計二万一千六十八分ということで、結構な時間が失われているということあります。

先ほどからの審議の中でもありましたけれども、指標としまして、踏切遮断による損失時間といふのはこれは試算をされていますし、そしてまた、平成三十二年度までの目標ということも掲げられておりますけれども、踏切事故による電車の運休また遅延による損失時間といふのも

のをどのように試算をされていりますでしょうか。

○政府参考人(藤田耕三君) 踏切事故が発生したことには伴う損失時間といふものは、結論的に申し上げますと、算出はしておりません。

これは列車の遅延あるいは回復、あるいは乗客の行動、なかなか複雑なものがございまして、技術的に難しいという面もございますけれども、基

本的には、踏切事故ということに関してはその件数そのものを減らすということを指標にしてまいりたいというふうに考えておると、こういつた事

情でござります。

ただ、御指摘のとおり、鉄道にとりまして定時性、信頼性、これ大変大事なことでございますので、踏切事故に限らずいろいろな要因でこれ発生いたします。そういうトータルの観点から、こ

ういった遅延対策というものに取り組んでまいりたいと考えております。

○行田邦子君 先ほどからの議論の中でも立体交差化が望ましいけれども、それなりにお金が掛かる。掛かる費用に対しての効果がどうなのかと

いった御答弁もございましたけれども、費用対効果というふうに見ると、輸送については安全性の確保だ

といつたことを思つております。輸送において何よりも優先されることというのは、それは

車の運休、遅延が人々の生活や仕事に与える影響で、そしてまた経済ロスというの大きなものが

あるというふうに推察をしております。輸送において何よりも優先されることといふのは、それは

車の運休、遅延が人々の生活や仕事に与える影

響、そしてまた経済ロスというの大きなものが

あるというふうに推察をしております。輸送にお

いて何よりも優先されることといふのは、それは

車の運休、遅延が人々の生活や仕事に与える影

響、そしてまた絏済ロスというの大きなものが

あるというふうに推察をしております。輸送にお

いて何よりも優先されることといふのは、それは

車の運休、遅延が人々の生活や仕事に与える影

たつては、地域の関係者の意見が適切に反映されるよう努めること。

三 立体交差事業の推進が根本的な解決策ではあるものの、完成までに長期間を要することから、早期に踏切事故を防止するために、道路管理者と鉄道事業者が協力し、完成までの対策として、各踏切道の状況を踏まえつつ、地域住民の目線で、踏切道の拡幅やカーラー舗装等による歩車道の分離、軌道の平滑化、迂回路対策等の種々の安全対策を総動員できるよう指導すること。

四 高齢者の踏切事故が多い現状に鑑み、認知症の人を含む高齢者等の様々な特性に十分配慮した対策を検討し、踏切事故の防止に努めること。

五 鉄道事業者による踏切保安設備の整備の一層の促進を図るため、適切な支援措置を講ずること。

六 跨線橋等の老朽化が課題となつていてから、点検・修繕を計画的かつ効率的に進められるような仕組みを構築すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(金子洋一君) ただいま広田君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(金子洋一君) 全会一致と認めます。

よつて、広田君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、石井国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) 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つ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、たゞ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、委員長始め理事の皆様、また委員の皆様の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

誠にありがとうございました。

○委員長(金子洋一君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(金子洋一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十四分散会

平成二十八年四月十五日印刷

平成二十八年四月十八日發行

參議院事務局

印刷者 国立印刷局

C