

参議院国土交通委員会會議録第二十号

平成三十年六月十四日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

六月十二日
補欠選任
吉田 博美君

六月十三日
補欠選任
渡邊 美樹君

出席者は左のとおり。

委員長 長浜 博行君
理事 阿達 雅志君
井上 義行君
酒井 庸行君
山本 博司君
羽田雄一郎君

委員

足立 敏之君
青木 一彦君
朝日健太郎君
石井 正弘君
金子原二郎君
末松 信介君
高橋 克法君
中野 正志君
牧野たかお君
渡邊 美樹君
高瀬 弘美君
竹内 真二君
増子 輝彦君
山添 拓君
室井 邦彦君

衆議院議員

国土交通委員長 西村 明宏君
国務大臣 石井 啓一君
副大臣 牧野たかお君

大臣政務官 高橋 克法君
国土交通大臣政務官 田中 利幸君

政府参考人 藤井 直樹君
国土交通省鉄道局長

常任委員会専門員 藤井 直樹君

事務局長 藤井 直樹君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(鉄道の災害復旧に関する件)

○鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○委員長(長浜博行君) 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。昨日までに、青山繁晴君が委員を辞任され、その補欠として渡邊美樹君が選任されました。

○委員長(長浜博行君) 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。国土の整備、交通政策の推進等に関する調査の

ため、本日の委員会に国土交通省鉄道局長藤井直樹君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(長浜博行君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(長浜博行君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査を議題とし、質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○山添拓君 おはようございます。日本共産党の山添拓です。

鉄道軌道整備法改正案が議員立法として提出されました。当委員会でもこの後、審議、採決を予定しております。我が党は、黒字会社の赤字ローカル線の災害復旧についても国が補助をすることで路線廃止の歯止めになり得る、こういう立場から、共同提案者とはなりませんでしたが、衆議院で法案には賛成をいたしました。

本来、参議院は法案提案者への質疑を行うべきであり、私も要望いたしました。認められませんでした。議員立法で議員が法案の質疑や答弁ができないようでは立法院の在り方が問われると思います。委員の皆さんには国会審議の基本に立ち返った運営をお願いしたいと思います。その上で、今日は政府に対して質問をさせていただきます。

鉄道事業者が鉄道路線を廃止するときはどのような手続が必要とされるか、鉄道事業者が自らの経営判断のみで廃止することは許されるのかどうか、伺いたいと思います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。鉄道事業者が路線を廃止しようとするときは、鉄道事業法の規定に基づき、廃止の日の一年前ま

でその旨を国土交通大臣に届け出なければならぬこととされております。また、鉄道事業者から廃止の届出がなされた際には、国土交通大臣は、廃止を行った場合における公衆の利便の確保に關し、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとされております。

路線の廃止は一義的には鉄道事業者の判断で行われるものでありますが、鉄道の公共交通機関としての役割に鑑み、路線の廃止に当たっては、あらかじめ地域に対して丁寧な説明を行い、代替交通サービスの在り方等、地域の理解を得るための十分な努力をする必要があると考えております。

○山添拓君 二〇〇〇年に許可制から届出制へと鉄道廃止についても規制緩和がされ、自治体や利用者との意見を聞きさえすればよいということになっておりますが、しかし、かといって、それらの意見を全く無視して事業者の経営判断のみによって一方的な廃止が認められるというわけはないという御答弁であったと理解をいたします。確認ですけれども、鉄道路線が自然災害などで被災をして復旧に一定の費用を要することになった場合、こういう場合に取り立てて廃止がしやすくなるというような、そういう規定はありますか。

○政府参考人(藤井直樹君) そういった規定は特段ないというふうに理解をしております。

○山添拓君 被災路線の沿線を訪れますと、災害前は赤字でも廃止の話など出されなかった、こういう話を必ず伺います。災害を理由に廃止ということでは、公共交通機関として身勝手だと言わなければなりません。

JRについて言えば、民間企業といっても元は国鉄です。国民の財産を切り売りをした経過、あるいはローカル線はなくなりませんと言って国鉄解体を強行したその政治を忘れてはならないとい

うことを指摘しておきたいと思ひます。

赤字のローカル線で災害復旧の遅れが目立ちます。私が訪れただけでも、JR北海道の日高本線は二〇一五年一月から、JR東日本の只見線は二〇一一年七月から、JR九州の日田彦山線は昨年七月から不通です。災害の規模の大きさもありま

すけれども、不通状態が長期化するというのは近年の特徴ではないかと思ひます。

例えば、一九九五年の七・一一水害で被災をした大糸線は、姫川の氾濫で溪谷の地形が大きく変わるほどの災害があり、廃線のうわさも立ったようですが、二年後には復旧をしております。只見線は被災から既に七年がたちます。当初のJRの見積りでは約八十五億円だった復旧費用が、資材費の高騰や電気設備の劣化などで約百八億円に膨らむという見通しが報じられたこともありまし

た。そこで伺いますが、現在、工事費の見直しはどのようになっておりますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。経緯を含めて御説明申し上げます。

只見線の復旧費用につきましては、JR東日本が試算をし、公表しているところでございます。今委員御指摘ありましたように、当初、平成二十五年五月の試算で復旧費用は約八十五億円と見込まれていたところでございます。その後、平成二十八年九月に、その時点での労務単価、資材単価等を踏まえた再試算を行った結果、見込額は約百八億円に変更されたところでございます。

その後、第八只見川橋梁、被災を受けた橋梁でございしますが、この付近の水位を低下させるための対策等によってこの橋梁を元の位置で復旧するということが可能になったと、こういったことを踏まえて、平成二十八年十一月、再度見直しを行い、現在の見込額は約八十一億円とされているところでございます。

○山添拓君 上流のダムの水量調整を行ったり、あるいはしゅんせつなど堆砂対策を行って復旧の前提条件が変わったと、こういう話であったかと

思ひます。

見直しによって費用は下がったわけですが、ただ、沿線の金山町に伺いますと、交渉が長引くほどJRに有利になるとおっしゃっております。経年劣化で費用がかさむ、復旧を優先するために上下分離でやむなく妥協せざるを得なかったというお話がありました。復旧を人質に取るようなやり方を許すべきではないと思ひます。道路や橋と同じようにはまず復旧と、これ原則とするべきだと私は考えます。

二〇一七年三月二十七日、只見線復興推進会議で確認書が交わされ、復旧方針が確認されました。約八十一億円の復旧費の三分一をJRが負担し、残りを福島県と会津七市町村が負担する計画とされています。

今度の法改正、あるいはまた政令改正によれば、この負担はどのようになることが計画されておりますでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。今委員から御指摘ありましたとおり、只見線の復旧費用については、JR東日本が三分の一、福島県及び関係十七市町村が三分の二を負担するというところで合意がなされていると承知をしております。

一方、現在、議員立法の形で改正が検討されている鉄道軌道整備法の改正案、あるいはこれまでにその関する与野党の議論によりますと、只見線を念頭に、黒字鉄道事業者の赤字路線に対しても一定の要件を満たす場合には助成を可能とすること、その際、補助割合は四分の一とするが、災害を受けた鉄道が存する地域における交通の状況、事業構造の変更による経営の改善その他の事情を勘案して、国土交通大臣が特に必要であると認める場合には関係地方公共団体と同額で三分の一以内とすることなどの内容が検討されているものと承知をしております。

仮にこのような制度改正が行われた場合には、只見線の復旧費用に係る今の合意に基づくJRの負担三分の一分、これについては国の補助対象と

なる可能性があると考えております。その場合には、この補助を活用して、地元の自治体の負担、当初三分の二ということでありましたけれども、この三分の一分の分を留めて、三分の一に軽減されるというふう聞いていますところでございます。

山添拓君 只見線は、復旧後の上下分離を決めています。年間の運営費約二億一千万円が地元負担で、豪雪などがありますと更に負担が増えることになりそうです。ですから、賛否両論があります。

それでも、少子高齢化が進む中で、交流人口を増やしていくのに鉄道に代わる地域振興策がないとやむなく上下分離を判断したと、こういう話を伺ってきました。

ところが、せっかくこうして地域が踏み出して、JRが消極的だと。復興推進検討会では、JRが、当初よりJRはバス代行による輸送を提案していたが、鉄道による復旧が決まって非常に残念な結果であると、こう述べていたり、JRとしてこれまでも協力をさせていたと述べるだけで、復旧しても、運行はするが特別列車の運行のような新たな企画などは行わないと、非常に消極的な姿勢だと聞いてまいりました。

沿線の自治体が苦渋の決断で負担を受け入れようとする中で、JRのこうした姿勢、これよしとするのかどうか、大臣、御答弁いただけますでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 鉄道路線の維持、活性化のために、鉄道事業者と地域が協力をして利用促進に取り組んでいただくことが重要と考えております。

JR只見線につきましては、JR東日本におきまして、これまでも被災をしていない区間について、地元の要望も踏まえながら、SL列車やトロッコ列車などのイベント列車の運行、只見線沿線の旅行商品の造成、車内誌での奥会津に関する特集やポスターの掲示など、利用促進に取り組んできた聞いております。

被災により運休中の会津川口から只見駅間の復

旧後の利活用策につきましては、本年三月に沿線地方公共団体等で只見線利活用計画がまとめられたところであり、JR東日本もこの計画の実現に向けて可能な範囲で協力する意向であると聞いております。

引き続き、JR東日本と地域が協力をして利用促進に取り組んでいただきたいと思いますと考えております。

山添拓君 それはもう当然必要だと思ひますね。現在運転をしている新潟側の区間でも一日僅か三本、使い勝手が悪く、以前あった高校に通える時間の列車も廃止をされました。只見から買物や病院のために会津若松へ行こうとしても各駅停車のみで片道三時間半、ダイヤの工夫が必要だと伺ってきました。只見町では、上下分離方式が、これはどこでも採用できるものではないだろう、また未来永劫続くものでもないという御意見も伺いました。沿線自治体、また住民の思いに寄り添う姿勢が政治にも求められると指摘しておきたいと思ひます。

次に、JR九州の日田彦山線について伺います。昨年末、私は、沿線の福岡県添田町、東峰村、大分県日田市を訪れました。豪雨災害の爪痕も生々しく残っておりましたが、その中で生活を再建しようとする懸命になっている方から、レールがさび、草がぼうぼうの様子を見るたびに見捨てられたような気がする、こういう声がありました。痛切なものです。

JR九州は復旧費用に七十億掛かると言っていました。しかし、河川改修などの災害復旧事業を活用すれば圧縮できるのではないかと沿線自治体から指摘されています。これは、そもそも七十億というのは確定的な額なのかどうか、精査をされているのかどうか、伺いたしたいと思います。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。日田彦山線の復旧費用につきましては、平成二十九年十一月、JR九州より約七十億円という見通しが発表されているところでございます。その

と

際、JR九州は、災害復旧に係る他の事業との調整を図ることで復旧費におけるJR九州の負担が低減される可能性があり、このような点も含め、地元関係者等と相談しながら今後の進め方を検討するところと聞いています。

JR九州はこの方針に沿って、日田彦山線の復旧会議、そういった場におきまして被災した橋梁の復旧方法等の検討を行い、復旧費の精査を行っていくものと考えております。

○山添拓君 JR九州は、当初は七十億ありきで、自社での負担は難しいと言つて地元負担を押し付ける、あるいはそうでなければ廃線だ、という立場でした。資料の三ページをお配りしておりますが、JR九州の青柳社長はインタビューで、日田彦山線は経営的に見ればずっと前になくなっている路線だが、これまで三十年やってきたと、こういう乱暴な議論まで行っているんです。

そして、沿線からそれではおかしいという声が大きく上がる中で、JR九州はこの間、鉄道での復旧が大前提だと明言し、四月に日田彦山線復旧会議、五月に検討会を開きました。しかし、その議論は平行線に終わったと報じられています。

どう平行線なのか、また、それについてどのような認識か、大臣、御答弁いただけますか。

○国務大臣(石井啓一君) JR日田彦山線につきましては、福岡県、大分県、沿線市町村及びJR九州が連携をし、日田彦山線を復旧するための方策を検討し実施することを目的としまして、四月の四日に日田彦山線復旧会議の第一回の会議が、さらに五月の十五日にこの会議の下に置かれました日田彦山線復旧会議検討会の第一回の会合がそれぞれ開催されたと聞いております。この二つの会議には国土交通省九州運輸局がアドバイザーとして出席しておりまして、鉄道で復旧するための方策や復旧後の継続的な運行の確保について意見交換がなされたものと承知しております。

国土交通省としましては、地域の関係者間でこれらの論点について引き続き十分に議論をしてい

ただくことが必要と考えております。

○山添拓君 要するに、自治体の側は早期復旧を求める、その工事の着工を求める、しかしJRの側は復旧後の運行維持策を求める、こうして平行線だと言われてきたわけです。しかし、利用促進というのは災害があろうとなかろうと課題だったわけです。そして、沿線自治体は被災前もJRに積極的に協力をしてきました。沿線協議会にもJRが参加し、利用促進策を共同で検討してきたと伺っています。

私が伺った際、大行司駅というところで駅前喫茶店をやっていた方、店は倒壊してしまつたんですが、災害前はJR九州ウォーキングという企画で北九州などからもお客さんが来られたといひます。SLが通過するときに幼稚園児が見送りをするとか、あるいは眼鏡橋のライトアップだとか、これまでも地域と一体で取り組み、赤字でも廃止の話はなかつたわけです。復旧を人質に維持策を示せと自治体に迫るのは、これまでのJRと沿線の関係からしても不誠実だと言わなければなりません。

JR九州は、ホテルやマンション事業で黒字化し、路線の廃止は検討していないといつて二〇一六年十月に上場いたしました。ところが、一年もしないうちに、これから先は全てJRが面倒を見るということでは済まされたい、こう述べて、路線の存廃について議論を求め出しました。今年三月のダイヤ改正では、一日当たり百十七本の減便、特急列車のワンマン化、駅の無人化を進めました。この上、災害を契機に路線廃止や地元負担ありきの復旧を押し付けるなど許されないと指摘したいと思ひます。

時間がなくなりましたので、最後に、鉄道軌道整備法改正案の審議に続いて予定されております附帯決議案について、一言述べさせていただきます。

衆議院と同様に、補助の適用に当たつて、鉄道事業者の経営判断の主体性に十分配慮すべきという文言が盛り込まれようとしております。しか

し、事業者が経営判断のみを優先する余り、復旧が遅れ、勢い廃線ありきの議論に傾いております。

災害復旧を迅速に行わせようという法案の狙いとも矛盾するような決議を上げるべきではないといふことを指摘をいたしまして、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○委員長(長浜博行君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(長浜博行君) 鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

提出者衆議院国土交通委員長西村明宏君から趣旨説明を聴取いたします。西村衆議院国土交通委員長。

○衆議院議員(西村明宏君) ただいま議題となりました鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案につきまして、提案の趣旨及び内容を御説明申し上げます。

我が国においては、近年、様々な要因による気象の性格の変化と、それに伴う自然災害の激化、多発化の傾向がうかがえ、鉄道施設に被害がもたらされる災害が発生する可能性の増加が危惧されております。

一方で、現行法による大規模災害を受けた鉄道事業者への災害復旧費用に対する補助については、対象が赤字の事業者に限定されており、黒字の事業者が運行する赤字路線が被災した場合、鉄道の復旧が進まないことが懸念されております。

本案は、このような現状を踏まえ、赤字事業者に限定せずに、激甚災害その他これに準ずる特に大規模の災害があつた場合の補助制度を追加するもので、その主な内容は次のとおりであります。

第一に、鉄道の災害復旧事業について、激甚災害その他これに準ずる特に大規模な災害に係るもの年間収入以上であること、被害を受けた鉄道路線が過去三年間赤字であること等を要件として、予算の範囲内で、当該災害復旧事業に要する費用

の一部を補助することができるとしております。

第二に、この補助を受けた場合でも、配当を行う際の国土交通大臣の許可は不要とすることとしております。

以上が本案の提案の趣旨及びその内容であります。

何とぞ速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(長浜博行君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。——別に御発言もないようですから、これより討論に入ります。——別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願ひます。

(賛成者挙手)

○委員長(長浜博行君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、羽田君から発言を求められておりますので、これを許します。羽田雄一郎君。

○羽田雄一郎君 私は、ただいま可決されました鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・こころ、公明党、国民民主党・新緑

風会、日本維新の会、希望の会(自由・社民)、希望の党及び国民の声の各派並びに各派に属しない議員野田国義君の共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府及び地方公共団体は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 災害復旧事業に対する補助の適用に当たつては、「利用者の利便性の向上」を図るとともに、民間企業である鉄道事業者の立場を踏

まえ、その経営判断の主体性にも十分に配慮した運用に努めること。

二 鉄道事業者が長期的な鉄道路線の維持、あるいは持続可能な交通体系の構築を目的とし、地域との協議に主体的に参画するよう、必要な指導などを行うこと。また、総合的な交通体系の観点から、事業者と地域全ての関係者の間で、真摯で建設的な協議が行われるよう、環境整備に努めること。

三 本法による制度の対象が経営の厳しい路線に係る災害復旧であることに鑑み、更なる支援の拡充について様々な観点から検討を行うこと。

四 自然災害が甚大化、大規模化、多頻度化していることを踏まえ、沿線地域の山林・河川などの減災・防災事業に万全を尽くすこと。

五 地域の一層の復興に向けて、地域の関係者及び鉄道事業者の連携・協働により、復旧した路線の利用促進を始めとする所要の取組がなされるよう、十分配慮すること。

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お願い申し上げます。

○委員長(長浜博行君) ただいま羽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。

[賛成者挙手]
○委員長(長浜博行君) 多数と認めます。よって、羽田君提出の附帯決議案は多数をもっ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) ただいまの御決議につきましては、その趣旨を十分に尊重し、努力してまいり所存でございます。

○委員長(長浜博行君) 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(長浜博行君) 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。
午前十時二十二分散会

六月十三日本委員会に左の案件が付託された。

一、鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案(衆)

鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案
鉄道軌道整備法(昭和二十八年法律第六十九号)の一部を次のように改正する。
第八条第八項を同条第九項とし、同条第七項中「第四項」を「第五項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第六項中「第四項」の下に「及び第五項を加え、同項を同条第七項とし、同条第五項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第六項とし、同条第四項の次に次の一項を加える。

5 政府は、前項に定めるもののほか、第三条第一項第四号に該当する鉄道に係る災害復旧事業が、次の各号のいずれにも該当するときは、予算の範囲内で、当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助することができる。
一 激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律(昭和三十七年法律第五十号)第二条第一項に規定する激甚災害その他これに準ずる特に大規模の災害として国土交通省令で定めるものに係るものであること。

二 当該災害復旧事業の施行が、民生の安定上必要であること。
三 当該災害復旧事業に要する費用の額が、当該災害復旧事業に係る災害を受けた日の属する事業年度(次号において「基準事業年度」という。)の前事業年度末から遡り一年間における当該鉄道の運輸収入に政令で定める数を乗じて得た額以上であること。

四 基準事業年度の前事業年度末から遡り三年間(基準事業年度の前事業年度末において当該鉄道がその運輸開始後三年を経過していない場合にあつては、当該運輸開始後基準事業年度の前事業年度末までの期間)における各年度に欠損を生じている鉄道に係るものであること。

第十四条中「一」を「いずれかに」に改め、同条第二条中「第八條第五項」を「第八條第六項」に改める。
第十五条の二中「第八條」の下に「第五項を除く。」を加え、同条ただし書中「一」を「いずれかに」に改め、同条第一号及び第二号中「さかのほり」を「遡り」に改める。

附則
(施行期日等)
1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。
2 改正後の第八条第五項の規定は、鉄道事業者が平成二十八年四月一日からこの法律の施行の日の前日までの間のいずれかの日から施行した災害復旧事業についても、適用する。
(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正)
3 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成十四年法律第八十号)の一部を次のように改正する。
第十三条第二項第二号中「第八條第七項」を「第八條第八項」に改める。

三、当該災害復旧事業に要する費用の額が、当該災害復旧事業に係る災害を受けた日の属する事業年度(次号において「基準事業年度」という。)の前事業年度末から遡り一年間における