

○委員長（江崎孝君） たい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、西田実仁君が委員を辞任され、その補欠として新妻秀規君が選任されました。

○委員長（江崎孝君） 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吉岡幹夫君外七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（江崎孝君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（江崎孝君） 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。

○清水真人君 自由民主党の清水真人です。

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案について、順次質疑をさせていただきたいと思いま

す。

まず、踏切改良促進法から行きたいと思いが、現在、長引く新型コロナウイルスの感染症等の影響によりまして、昨年は全国で、また今年に入っては首都圏や大都市において緊急事態宣言が発令されるなど、経済活動が停滞し、人々の移動が滞る事態が起きました。道路管理者である地方自治体におきましては、こうした中、様々な対応をしなければいけないということで、財政状況も大変厳しい状況になっていると伺っているところであります。また、鉄道事業者におきましては、コロナ禍の中で、観光や県外移動自粛、またテレワーク等の影響を含め、JR四社を始め多くの鉄道事業者で大きな赤字決算が見込まれるなど、厳しい経営状態にあると認識をしております。

踏切の改良においては、例えば連続立体交差化事業などと、自治体が九〇%、そして鉄道事業者が一〇%の負担であります。自治体分につきましては国からの補助を受けることができるとしても、総事業費から考えると、元々かなり負担が大きな状況にあると思っております。

先ほど述べたような現在の、現下の状況を考えますと、今後の事業進捗についても影響が出てくる、こうした事業箇所が出てくるのではないかと危惧をしているところでありますが、しかし、各連続立体交差化事業を計画どおりに進めていかなければ

いけないとも思っております。そのために国として更なる支援を考える必要があると思っております、御見解をまず伺います。

○政府参考人（榎真一君） お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、長引く新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道事業者は厳しい経営状況に置かれておりますが、これまでのところ、現在工事中の連続立体交差事業に携わる鉄道事業者の方々から、事業を計画どおり進めることは困難であるといったお話は寄せられておりません。

連続立体交差事業は、複数の踏切を一举に解消することにより地域の安全性の向上に大きく寄与するとともに、都市内交通の円滑化や分断された市街地の一体化による地域の活性化を図る重要な事業であり、その着実な推進を図ることが求められていると考えております。

このため、国土交通省では、連続立体交差事業について、平成三十一年度より個別補助化し、事業の進捗状況に合わせて集中的に支援できるようにいたしました。また、国の財政上の特別措置として、通常の補助率が五割のところ、五・五割にかき上げる措置が講じられているところでございます。加えて、鉄道事業者に対しては、その負担軽減を図るため、鉄道事業者負担の二分の一を上限に、国と地方公共団体が無利子で資金の貸付

けを行う制度もございませう。

国土交通省といたしましては、引き続き、所要の予算の確保に努めるとともに、コロナ禍の状況を踏まえ、事業に携わる全ての地方公共団体と鉄道事業者に対し改めて無利子貸付制度の周知を図るなど、事業の推進に努めてまいりたいと存じます。

○清水真人君 今、鉄道事業者の方はないという話でしたが、自治体からもそういった相談等というのはいないでしょうか。もし分かればお願ひします。

○政府参考人(榊真一君) 工事中の連続立体交差事業に携わっておられる地方公共団体からも、そういったお話は寄せられてございませう。

○清水真人君 そういった状況であれば、まあいかなと思ひますが、自治体によっては本年度もかなり苦しくなるところもあるんだらうと思ひます。今後、可能性として、事業を止めたいというようなことが起こりかねないと思ひますが、そういった場合も、完了時期が遅れないように、今後の事業計画を上手に調整するなどして、しっかりと進めていただければと思ひます。

続いて、道路外滞留施設についてお伺ひをいたします。

道路外滞留施設は、道路の拡幅等が望まれているところで道路用地の確保が困難な場所等での活

用が想定されていると思ひます。

そもそも、このような道路外滞留施設を必要とする踏切については、人口が多い地区、駅が近いところ、その地域や町の中心市街地等が多いことが想像ができます。そのような場所では、踏切の周辺についても、店舗や家が張り付くなど、民間の方が地権者となっている場合も多く、土地所有者が公であれば滞留施設協定に対しての協議は比較的容易であると思ひますが、相手が民間の方であると、今回の法改正にあるように、協定締結後は所有者が変わっても協定の効力があるということ、現状も変更ができない、また売手も付きづらい等の制約が掛かり、その交渉や協定の締結が難航するといったことも起こり得ると考えております。

そこで、民間地権者との調整や交渉がスムーズに進むよう、協定を結ぶに当たって相応のメリットが必要と思ひますが、見解をお伺ひいたします。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

今般の法改正においては、踏切道の遮断時に歩行者等が滞留するためのスペースを確保し、安全性を向上させることができるよう、踏切道前後の沿道民地の所有者等との協定制度を創設することとしてございませう。

この協定制度により、低未利用地を活用して、用地買収を行うことなく滞留スペースを確保できるようにになるとともに、土地所有者等が変更した場合であっても効力が継続することになるため、滞留スペースを安定的に確保できるようになります。

制度の活用にあたっては、委員御指摘のとおり、土地所有者等との調整をスムーズに進めることが重要であるというふうにご覧いただき、所有者等にとつても、管理面では道路管理者が管理を代わって行うことで土地の管理負担が軽減する、あるいは、収入面では協定の内容によっては借地料等の収入が生じる等のメリットもあるものと認識してございませう。

いずれにしましても、国土交通省としましては、個々の踏切道の事情に応じまして、新しい制度も有効に活用していただけるよう、道路管理者に対して周知や助言を行ってまいります。

○清水真人君 協定を結ぶことが既にメリットであるというようなことなのかというふうに思ひます。

最初思つたのは、地方税であるのでなかなか何とも言えないんですが、固定資産税等の減免があるとよりいいかなと思つたんですが、そこまでしなくても大きなメリットがあるということであるうかと思ひますので、いずれにしても、元々やっ

ていたことを明文化したというようなところもあるかと思いますが、これを機に事業が更にスムーズに進むように努めていただければと思います。

続いて、災害時の踏切道管理方法についてお伺いをいたします。

既に御案内のとおり、平成三十年の六月の大阪北部地震の際は、列車の駅間停止等により多数の踏切道において遮断が発生したということであり、また、このことから、災害時の管理方法を定める踏切を指定し、その管理方法を鉄道事業者と道路管理者との間で協議をすることとされております。

このような事態は全国の至る所で起こる可能性があると言えますが、そもそも鉄道事業者は、災害時には、まず運行の再開に向けた復旧を優先すると、また、道路管理者については円滑な交通の確保を優先するという一方で、両者の考えに多少の違いがあるということが課題であろうかと思えます。

そこで、管理方法の協議時に、対処要領の作成だけではなく、いざ発災したときには現場にいる職員が対処要領を把握して実行できるようにすること、また、救急がいつも課題になるわけでありませんが、こうした救急隊の関係者も連携して対応できるようにして、現実に対応ができるようにするべきと思いますが、見解をお伺いいたし

ます。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

今回の法改正により、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を国土交通大臣が指定し、指定された踏切道において、鉄道事業者と道路管理者で連絡体制を構築するとともに、踏切道を優先的に開放するための対処要領を作成することとしております。

その際、作成された対処要領に基づく措置が現場において適切に実行される必要があることから、当該措置に関する定期的な訓練の実施に関する事項も定めることによりまして、日頃の訓練を実施することを奨励したいというふうに考えております。

さらに、当該措置の実施に際しては、委員御指摘のように、救急隊等消防や警察当局との連携も不可欠と考えております。このため、対処要領を作成する際には内容に応じてこれら関係者の意見を踏まえるとともに、消防当局等とも連絡先や対処要領を共有しておくことにより、鉄道事業者と消防当局等が現場で緊密に連携することが可能となると考えております。具体的には、踏切の遮断状況等につきまして鉄道事業者と消防当局等との間で情報共有しておくことにより、緊急車両が当該踏切を通過できるか、迂回する必要があるのかといった判断も適切に行うことができるものと考

えております。

消防当局等との連携も含めて、管理の方法が現場において実際に適切に行われるよう、その実施状況を確認してまいりたいと考えております。

○清水真人君 やはりしっかりとした情報の共有というのが何よりも大切だと思いますので、訓練ももちろんありますが、しっかりと対応をしていただければと思います。

続いて、道路法の関係で道の駅についてお伺いをいたします。

東日本大震災や熊本地震、そして度重なる豪雨等の災害時に道の駅が災害復旧の中継基地等として大きな役割を果たしてきたことを受けまして、昨年の中央防災会議にて決定された防災基本計画で、防災機能を有する道の駅を地域の防災拠点として位置付け、機能強化することとされました。また、昨年の国土強靱化年次計画二〇二〇において、防災道の駅認定制度が導入されると、これが記載をされたところであります。

昨今の災害を見ると、まさに日本各地で頻発しており、どの地域で起きてもおかしくないというのが現状であります。防災道の駅の認定基準及び全国でどの程度の件数を認定する予定なのか、お伺いをいたします。

○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

道の駅は、主に道路利用者が安心して休憩できる場として各地で産声を上げまして、その後、地域の創意工夫もあり、道の駅自体が目的地となるなど、その魅力を向上しながら進化してまいりました。また、東日本大震災など、お話がありましたとおり、大規模な災害において道の駅が復旧復興活動の拠点や避難場所として活用されたこともあり、近年、災害が頻発化、激甚化する中で、その防災拠点としての機能強化が求められております。

こうしたことから、国土交通省では、大規模災害時に広域的な復旧復興活動の拠点として活用されることを期待される道の駅を防災道の駅として選定し、その機能強化を図るため、財政支出等による支援を行うこととしてございます。

お尋ねの防災道の駅の制度の要件でございませうけど、大きく、一つ目でございますけど、都道府県が策定する地域防災計画や新広域道路交通計画に広域的な防災拠点として位置付けられていること、二つ目といたしまして、電源、通信施設、水の確保等により災害時においても業務実施可能な施設となっていること、三つ目といたしまして、災害時の支援活動に必要な広い駐車場を備えていること、四つ目として、二点目と重なりますけど、BCP、事業継続計画が策定されていることという位置付けをしております、現在対象となる

道の駅の選定作業を進めているところでございます。

防災道の駅の件数といたしましては、広域的な防災拠点としての役割を担わせるということを考えまして、各都道府県で当面一、二か所程度を選定することを想定しているところでございます。

国土交通省としては、防災道の駅の選定、支援をすることにより、引き続き道の駅の防災機能強化に努めてまいります。

○清水真人君 当面は一つから二つということでもありますけれども、今後、計画的にほかの道の駅等もやはり改修等をして防災道の駅に進化させていくような取組をさせていただきたいとも思っております。

また、今回の法改正で防災拠点自動車駐車場制度が創設されることに関連しまして、全国の道の駅のうち、防災拠点自動車駐車場の指定を受ける道の駅はどの程度あるのか伺います。また、先ほど話をさせていただきましたほかの道の駅に関しても、様々なところで災害が起きることから、しっかりとこの防災道の駅や防災拠点自動車駐車場を持つ道の駅へと変化をさせていく必要性があると思いますが、その見解についてもお伺いいたします。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

防災拠点自動車駐車場については、災害時に広域的な災害応急対策の拠点として、道路の啓開、救命救急活動、災害復旧等のために活用されることが期待される道の駅等の駐車場を指定することを考えてございます。その数でございませうけど、具体的には、地域防災計画に位置付けられた道の駅やサービスエリア、パーキングエリアを中心に、全国で二百か所程度の指定を今予定しているところでございます。

防災拠点自動車駐車場や先ほどの防災道の駅の指定等は、現在、地域防災計画に広域的な防災拠点として位置付けられている道の駅を対象に行うことを予定してございます。

今後、指定等から外れた道の駅についても、地域における議論を踏まえまして、新たな広域的な防災拠点の形成に向けて、関係市町村、関係省庁と連携を図りながら、防災機能強化に資する計画的な改修等に対して財政的な支援を進めてまいります。これらの道の駅につきましても、防災機能の強化の状況とか、あるいは地域防災計画での位置付けなどを踏まえまして、防災拠点自動車駐車場や防災道の駅として指定等を進めてまいりたいというふうにご考えているところでございます。

今後とも、地域のニーズを踏まえながら、防災拠点自動車駐車場や防災道の駅の指定等を進めるなど、広域的な防災機能の強化に努めてまいります。

す。

○清水真人君 今、防災拠点自動車駐車場についてもお話があったところでありますが、これにつきましては、これに指定されると一般の利用については禁止又は制限をされることになるということとあります。

これまでも様々な災害が起こったときにあったように、災害時に道の駅に車で避難をしてくる近隣住民も多いと思いますし、その対応も考えなければなりません。また、災害の起こった場所が観光シーズン等であった場合には、既に多くの車で駐車場が埋まってしまっているという等の事態も今後想定されないとはいえませんが。

こういった場合、この利用の制限等についてはどのような対応になるのか、お伺いをいたします。
○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

防災拠点自動車駐車場に指定された場合には災害応急対策以外の利用の制限を行うことが可能ですが、御指摘のとおり、地域住民や道路利用者の避難場所などとして利用が期待される道の駅も存在しているということでございます。こうした利用に支障を来すことがないよう、指定に当たっては、道の駅の地域防災計画の位置付けなどについて市町村に十分な確認を行ってまいります。あわせて、指定された道の駅の駐車場については、地

元の市町村の協力を得つつ、日頃から、災害時に一般の利用が制限が行われるということ、それから避難のためのスペースを確保していることを地域住民や利用者に対して十分に周知する予定でございます。

また、利用制限の実施時には、道路情報板やホームページなどでの周知を十分に行うとともに、現地に来られた方に対しては、混乱を招かないよう、地元の市町村とも連携しながら、避難のためのスペースをあらかじめ余裕を確保しておくというようなことと避難場所等への案内を行うなど、実施してまいりたいと思っております。

また、お尋ねの観光シーズンに災害が発生した場合であっても、防災拠点としての機能が確実に発揮されるよう、道の駅の業務継続計画、BCPにおきまして、指定された防災拠点自動車駐車場内に駐車されている一般車両の誘導方法であるとか、あるいは利用者が帰途に就くまでの食事の提供や通行可能な道路の情報提供方法などについて定めるとともに、防災訓練等を通じて実効性を高めるように努めてまいりたいというふうに考えてございます。

国土交通省としては、いつ災害が起きても道の駅が防災拠点として機能が発揮されるよう、事前の周知や現地のご案内等、関係市町村と連携しながらしっかりと取り組んでまいりたいというふう

に考えてございます。

○清水真人君 観光シーズン等のことについては、想定される場所というのは限られてくるのかなというふうに思いますし、しっかりと事前にそういった対応、準備をいただければと思います。

もとより、道の駅というのは、二十四時間無料で利用できる駐車場やトイレなどの休憩機能、また道路情報や観光情報、緊急医療情報などの情報提供機能、また文化教養施設や観光レクリエーション施設などの地域振興施設で地域と交流を図るための地域連携機能というのも持っていたものであります。これに新たに加わるのが、今回の防災機能というのが新たに加わってくるんだろうというふうに思います。新たなステージに入った道の駅に対して、今後もしっかりと様々なサポートをしていただければと思います。

この防災といった面に限らず、道の駅の支援メニューについては、各省庁での道の駅支援メニューというのが取りまとめた上でいただいております。大変素晴らしいものが取りまとまっているなど私も読ませていただいて思いました。ただ、なかなか、これがどこまでしっかり伝わっているのかというのもあるかと思えますし、そうしたことを通して更に道の駅というのが充実したものになるように、取組を進めていただくとともに、お願いいたします。

続いて、緊急輸送道路についてお伺いをいたします。

無電柱化の関係でお伺いしたいと思いますが、現在は、平成三十年からの無電柱化推進計画の約千四百キロメートルに、防災・減災、国土強靱化のための三か年緊急対策の約千キロメートル、計二千四百キロメートルについての整備を促進しているところでありまして、これに防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策においての無電柱化施策を加えまして無電柱化を進めているところであると認識をしております。

市街地の緊急輸送道路については、全国に約二万キロぐらいあったと思いますけれども、現在の無電柱化率というのが三八%ぐらいということでありまして、現在の計画を進めていくと、当初、目標達成の年数が令和四十四年度ということであったと聞いております。これがいろいろ御努力で前倒しをさせていただいているところで、今令和四十一年に前倒しされるというふうに向っておりますが、それでも約四十年弱掛かるということでありまして、もちろん相当な苦勞を掛けて交渉して事業を進めていただいていることは理解しておりますが、緊急輸送道路というのは、いざ災害が起きたときに国民の生命をまさに守る道路でありまして、そういった観点から、更に速やかな事業完了への取組を進めていかなければなら

ないというふうに思っておりますけれども、見解をお伺いいたします。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、緊急輸送道路は、災害時の救命活動や復旧活動など、国民の生命と財産を守るため、災害時でも円滑な通行確保を図ることが重要であるというふうに考えてございます。このため、緊急輸送道路については、道路の閉塞を防止する無電柱化を重点的に進めているところですが、お話がありましたとおり、電柱倒壊リスクの高い市街地の緊急輸送道路でも約三八%しか無電柱化が実施できていないという状況でございます。

こうしたことから、お話もございましたけど、昨年十二月に閣議決定された防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策では、市街地等の緊急輸送道路において、令和七年度までに新たに約二千四百キロの無電柱化に着手することとし、令和四十一年度までに全線で事業着手することを目標としていただいております。さらに、令和三年度を初年度といたします次期無電柱化推進計画では、特に緊急輸送道路については、占用制限制度の活用により新設電柱を抑制するということや電線類の地中化などを重点的に進め、緊急輸送道路に関する電柱を減らすということを盛り込

んで策定する予定でございます。

この計画などにより、災害時に緊急輸送道路の機能を確保されるよう、関係者と連携を図りながら無電柱化を加速してまいりたいというふうに考えてございます。

○清水真人君 今、令和四十一年が全線着手ということで、私は完了かなと思っていたので、ちょっとそれは勘違いしていましたが、特にこの緊急輸送道路については実は二つの課題があるんだろうというふうに思っています。

一つは、やはり踏切の改良をしなければいけないと。もう一つは、無電柱化をしておかなければいけないと。例えば、片方どちらかやっていたとしても、いざ災害が起きたときに両方できていないと、結果うまくいかないということがあろうかと思えます。自治体等の計画との整合性等もあろうかと思いますが、緊急時のことも想定しながら、整備の優先順位というものはしっかりと付けていただいで対応をしていただくようお願いをしたいと思います。

また、ちよつとこれ通告していなかったんですが、例えば緊急輸送道路で、無電柱化が必要であり、なおかつ改良すべき踏切がある場所というのはどれぐらいあるかとかって分かりますか。もし分かれば後で教えていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

一方で、新設の電柱というのがもちろんありますが、この本数が年間約七万本で増え続けているというふうに聞いております。このほとんどが家屋の新築などに伴う供給の申込み、また太陽光等の再生エネルギー系統の申込みみださうです。太陽光等については中山間地域等が多いのでそれほど気にする必要はないのかなと思いますが、新築家屋が幾らかできて、町場にできたりするというのは、これ場合によっては災害時に新たな被害が起る要因にもなりかねません。

こうしたことを考えますと、更なる新設電柱の抑制策や無電柱化のコスト削減や工期短縮も図っていかねければならないというふうに思っておりますが、その見解についてお伺いをいたします。

○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

電柱の本数でございますけど、これ道路だけじゃないわけでございますけど、平成三十年代時点で全国で約三千六百万本あるということでございます。まして、地中化を進めている一方で、家屋新築等に伴う増加により毎年七万本増加しているという状況でございます。

お話がありましたとおり、無電柱化推進のためには、既設電柱を早く地中化することはもちろんのこと、新しく設置される電柱を抑制することが重要だというふうに思っております。このた

め、令和三年度を初年度とする次期無電柱化推進計画では、三つのポイントといたしまして、新設電柱をまず増やさないと、それから二つ目、徹底したコスト削減を推進する、三つ目、事業の更なるスピードアップを図るを盛り込んで策定する予定でございます。

具体的に、新設電柱の抑制につきましては、緊急輸送道路など道路区域内に新設電柱の占用を禁止する措置を導入するとともに、道路区域外においても、今回、沿道区域を対象に届出、勧告制度を創設することといたしております。また、道路事業や市街地開発事業等の実施に当たっては、技術上困難と認められる場合以外は原則として道路における新たな電柱の設置を禁止することを徹底したいというふうに考えてございます。

既設電柱の無電柱化については、電柱による架空線に比べて地中化のコストが高いこと、それから整備区間が長いこと等が大きな支障となつていることから、御指摘のとおり、徹底したコスト削減や事業の更なるスピードアップを図るため、次期の計画では、管路を浅く埋設する浅層埋設や低コストの材料の採用などにより約二割のコスト削減を目指すとともに、設計や支障となるガス、上下水道等の地下埋設物の移設工事を一括して発注することにより、事業期間を七年から四年に短縮することなどを盛り込むことを検討してございま

す。

現在、次期計画の策定に向け、総務省、経済産業省や電線管理者と検討を進めているところでございまして、引き続き、関係者が連携し、策定される計画に基づき無電柱化を加速してまいりたいというふうに考えてございます。

○清水真人君 今までもかなりの研究をしていたいて、コスト削減や工期短縮に努めてきていたのだということも理解をしております。これは、やはり民間業者等の協力がなければ成り立たないところというのも多々あるのかと思っておりますので、大変な作業だと思いますが、今後も努力を続けていっていただきたい、よろしくお願いをしたいと思います。

最後に、鉄道事業法についてお伺いをいたします。

二〇一九年の台風十九号では、私の住む群馬県においては吾妻線というのがありまして、これは八ツ場ダムだとか草津温泉に行くときに使う路線でありますけれども、これが土砂流入や電線の倒壊によりまして復旧まで四か月余りの時間を要するということになりました。また、平成三十年の七月豪雨では、JR西日本山陽線において、倒木や土砂の影響で、これも復旧まで三か月を要したということがあります。この間、代替バスなどの運行というのは行われたところですが、多

くの住民の足に影響が出、負担を掛けたことも事実であります。

復旧に関しましては様々な事情や要因によって時間が掛かるわけですが、その要因の一つに土砂撤去のための作業場や重機搬入路に使う土地の確保ができないということが挙げられるということであり、これは、その土地が民地のために地権者の同意が取れずに使うことができない、例えば相続で地権者が近くにいないとか所有者不明の土地であるとか、こういったことであるうと思えます。

今回の法改正においてはその点の課題をクリアすることになるわけですが、鉄道隣地の住民の方々と鉄道事業者との友好な関係をつくるための交流をふだんからしっかりと行っていくことがこの法案が通ったとしても重要であると考えておりますが、見解をお伺いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

今般の法改正では、所有者等と協議が調わない場合であっても、必要性がある場合は、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者が所有者等との同意を得なくとも土地の一時使用を可能としたところでございます。ただし、大臣の許可を受ける場合においても、まずは鉄道事業者が土地の所有者である沿線住民等の同意を得るための努力をすることが前提であり、そのためには、御指摘

のとおり、日頃から円滑な関係づくりが不可欠であると考えております。

今回の法改正に際しましては、有識者や関係省庁、鉄道事業者などから成る鉄道用地外からの災害対応検討会におきまして検討が行われ、昨年十二月に提言が取りまとめられておりますが、その中でも、事前防災や被災後の早期復旧のために法制度面以外に検討すべき事項として、鉄道用地外と地権者との円滑な関係づくりが示されているところでございます。

国土交通省といたしましても、今回の改正と併せまして、鉄道事業者が沿線住民等との日頃からの円滑な関係づくりに努めるよう指導してまいりたいと考えております。

○清水真人君 時間ですのでまとめたいと思いますが、今までもなかなかその交渉がうまくいかなかったというようなこともあったということも聞いておりますので、しっかりとふだんからの関係性できるように御努力を続けていっていただければと思います。

以上で質問を終わらせていただきます。

○森屋隆君 おはようございます。立憲・社民共同会派の森屋隆でございます。

質問の機会をいただいたことに、まず感謝を申し上げます。それでは、ただいま議題となりました踏切道改

良促進等の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

香川県高松市本町踏切、東京都北区第二中里踏切、さらに目黒区自由が丘駅周辺地区のそれぞれについてお聞きいたします。

ことでは本町踏切は、南北に走るフェリー通りと東西方向の市道高松海岸線との変則五差路の交差点内にあることから、渋滞が常態化しており、交通の円滑化や安全性の向上が課題とされております。

国は、二〇一七年一月に同踏切を危険踏切に指定し、道路管理者の市に対して、今年三月までに渋滞や危険の解消に向けた改善計画を提出するよう求めました。また、昨年十一月に検討委員会が設置されたことは承知をしておりますが、国としてこの間の経過も含めてどのように捉えているのでしょうか。

また、東京都北区では、JR山手線に残る唯一の踏切である第二中里踏切の遮断時間はピーク時に一時間当たり四十分以上にもなることから、開かずの踏切と呼ばれています。やはり二〇一七年に、長時間の遮断が続いているなどから、改良工事を行うべき全国の千か所の踏切に指定されました。この間、北区とJR東日本は改良の協議を重ねてきました。改善策として、区は、一九年に費用約十七億円を掛けてエレベーター付きの歩道橋

を区道に整備する案を区議会に示しています。

しかし、昨年の十一月月上旬に、都が都市計画道路建設に着手することを決めたことにより事態が急変しました。これにより、踏切は事実上廃止されると思いますが、工事には十年以上掛かる見込みであるとしています。

さらに、目黒区では、東京都が二〇〇四年にまとめた踏切対策基本方針の中で、二〇二五年までに対策を実施、検討すべき踏切、重点踏切がある鉄道立体化検討対象区間に位置付けました。区は今年二月に二〇二一年度予算案を発表し、東急自由が丘駅周辺地区で長年課題となっていた鉄道立体化に向けた調査、検討費を計上するなどの動きが出ています。

以上、この三点を踏まえ、質問をさせていただきますと思います。

それぞれ説明をさせていただきましたこの踏切やあるいは踏切周辺地区については、今改正案に対するこの背景とその必要性はほぼ同様であります。しかしながら、この間の長年の経緯から、その改善の在り方や結果に大きく、大きく異なることとなりました。その主な原因とは何なんだろうか。そしてまた、国が示す役割とは何でしょうか。さらに、このような同様な動きはほかにもあるのでしょうか、教えていただきたいと思っております。

○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

す。

踏切対策が進まない理由はということでございます。

三つの踏切を事例として挙げられたということでございます。あと、中里踏切あるいは東急の自由が丘でございますけど、まず、中里踏切でございますけど、周辺の土地利用や地形状況が市街化されているということで立体化による踏切道が難しいということもありません、いろいろ議論する中で別の対策を議論していったのかなということでございます。

それから、自由が丘の方は、御承知のとおり鉄道駅、鉄道路線がふくまれているということもあって、なかなか計画案がまとめられない、具体的な対策のイメージが出せないということであって、区の方が早く調査したらいいんじゃないかという動きがあったということだと思います。

それから、高松市の本町踏切でございますけど、これは鉄道事業者の経営状況が厳しくなったということもありまして、なかなか連続立体交差への負担が困難であったと。逆の場合も、自治体の方の財政状況が厳しいという場合も事例としてはあるのかなと思っております、そういうことが要因であるというふうにあります。

国土交通省としては、こういうものに対しまして、できるだけ改良する計画がまとめられるよう

御支援申し上げるということでございます。協議会が設置された場合はそれに参画するとか、ある支援制度を御紹介するとか、事例を紹介するとかいうことで進めてきたということでございます。そういう中で幾つか、先ほども二〇一七年という話がありましたけど、指定されて計画が進むものもできてきたのかなというふうにご覧いただいております。

また、お尋ねがありました対策内容が変更された場所があったかということでございますけど、二十八年以降に法指定された踏切道に関しましては、改良計画が出された後それが変更されたという事例はございませんが、やはり一部の踏切においては、改良計画を策定する過程において、例えば道路管理者側、自治体側の財政状況が厳しいため事業の開始のタイミングを変更するとか、連続立体交差を実施せず当面の対策としてカラー舗装、着色をするとか、そういう事例があるということも承知してございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。今回、コロナということもありますけど、大きな社会変化で計画が大分変わってきた、あるいは企業の状況などで変わってきたということだと思います。理解をしたいと思います。

しかしながら、やはり安全というのが一番大事だと思いますし、引き続き、改良ができるよう

であれば私は進めていくべきだと、こういうふう
に思っていますので、よろしくお願いをしたいと
思います。

次の質問については、先ほど清水先生の方から
も指摘がありましたけれども、私からも質問をさ
せていただきたいと思います。

踏切道改良促進における対策として、国は、連
続立体交差事業の事業者負担に対し、無利子貸付
制度を設けています。この連続立体交差事業では、
国の負担を十分の五・五、地方自治体が十分の
四・五であり、行政負担が九割です。また、残り
の一分の負担については事業者となっています。
その負担理由は、高架下利用益や踏切事故解消益
等が理由となっています。

例でいえば、南海電気鉄道では、南海本線連続
立体交差事業の負担分のために、その一部として、
二〇〇八年から二〇二〇年まで十三年間で三億五
千万円を借り入れています。しかし、事業者負担
は、この一割のほか、高架に伴う線路等鉄道機能
の強化全般に係るものは、当然ですが、事業者の
負担です。本来は、民間企業ですから、様々な社
会整備事業においてその工事期間に生じる負担や
損益について補償の対象として補ってもらわうべき
であると思います。

民間企業でありながら公的責任を担う必要性も
理解できるのですが、今回のコロナの長期化は、

国の感染防止対策によって企業が大きく減少した、
そういった代表的な業種でもありますが、その特
別な企業補填は一切ありません。今回も、これは
回復に相当な時間が要すると思います。今回のコ
ロナ感染症は、企業はもとより、自治体もその大
きなインパクトを受けました。企業、自治体の連
続立体交差事業に向けての財政負担は今まで以上
に重くのしかかっていると誰もが想像できること
ろでございます。国民の安全はもとより、事故や
常態的な渋滞は大きな経済損失であり、国民一人
一人が損失を受けていることにつながります。

高架下利用益を理由に、消費税増税分以外実質
二十六年間も運賃値上げをしていない産業に対し
負担分の一割を求めめるのではなく、国がその負担
分を賄い、事業の着実な推進を図るべきと考えま
す。インフラの整備により国民が暮らしやすい安
全、安心な社会となることは、まさに税の再配分
であると思います。このようなことから、鉄道
会社に対する社会的貢献度を高く評価すべきであ
ると思います。

したがって、この企業負担分は廃止又は財政力
に応じた引上げ率、国の負担分、通常の一・二五
倍の十分の六・八七五に早急に引き上げるなど、
コロナの長期化で苦しむ事業者に対し緊急避難処
置的な対応が必要であり、ここは国土交通省に強
く求めたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（榎真一君） お答えを申し上げます。
連続立体交差事業は、複数の踏切を一挙に解消
することにより、何よりも地域の安全性の向上に
大変大きく寄与するものでございます。加えて、
都市内交通の円滑化、あるいは分断された市街地
の一体化による地域の活性化を図る重要な事業で
あり、コロナ禍にありましてもその着実な推進を
図ることが求められていると考えております。

このため、国土交通省では、連続立体交差事業
につきまして、平成三十一年度より個別補助化を
し、事業の進捗状況に合わせて集中的に支援でき
るようにしました。また、国の財政上の特別措置
としては、委員御指摘のとおり、通常補助率が五
割のところ、五・五割にかさ上げする措置が講じ
られているところでございます。加えて、鉄道事
業者に対しては、その負担軽減を図るため、国と
地方公共団体が無利子で資金の貸付けを行う制度
もございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、所要
の予算の確保に努めますとともに、コロナの状況
を踏まえて、事業に携わる地方公共団体、鉄道事
業者に対して改めて無利子貸付制度の周知を図る
など、事業の推進に努めてまいります。

国の方で鉄道事業者の受益者負担分についてと
いうお話でございますが、国といたしましては、

踏切道の改良のために予算制度の充実や所要額の確保に努めているところであり、国、道路管理者、鉄道事業者の関係者がそれぞれ応分の負担をしながら、地域に必要な事業を着実に推進していくことが重要であると考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

国の負担分として五・五にかさ上げしているという御答弁だったのかと思いますけれども、私が強く求めたいのは、財政力に応じた引上げ、そして社会的状況が、一年間コロナが続いたわけですから、大変厳しいということであります。

ここの国の負担分、通常のかさ上げした五・五に加えて、その一・二五を掛けた六・八七五、これを今使わなければいっこれを適用していくのか、また、これには適用はできないのかできるのかも含めて、もしよければ御答弁願いたいと思うんですけれども。

○委員長（江崎孝君） 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長（江崎孝君） 速記を起こしてください。

○政府参考人（榎真一君） お答えを申し上げます。

地域の財政状況を勘案しながら地域によっては一・二五倍にかさ上げする措置というのは、制度としては設けられているところであり、連続立体交差事業につきましてもその対象とされていると

ところでございます。

○森屋隆君 これは、事業者ということではないと思うんですけれども、どういったときに適用されるんでしょうか。

○政府参考人（榎真一君） 通告をいただいておりますので細かいところは御答弁申し上げます。とができないんですけれども、財政力指数を勘案して定められていると承知しております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

関連かと思いましたが、お聞きをしたところでございます。また詳しくは時間を取ったところでお聞きをしたいと、こういうふうに思います。

次に移りたいと思います。

踏切道での安全対策についてお聞きをいたします。

第三種踏切道、第四種踏切道については、令和元年度末で三千二百八十七か所というふうにお聞きをしています。そして、この第三種、第四種の事故率は第一種踏切道の一・四倍となっています。この第三種、第四種踏切道はどのような現在推移しているのか、また、この踏切の多くは赤字で苦しむ民間中小鉄道やJR在来線であります。

さらに、危険視しなくてはならないのが勝手踏切、いわゆる作場道です。事業者が安全確保に向けて住民と協議を行っていますが、これまでの長年の経過などから大変難しいと、このように聞いて

います。そのようなことから、国又は地方自治体は、事業者と連携を図り、速やかにこの勝手踏切を補助対象とした上で、ソフト、ハード全般の支援強化が必要かと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

第三種踏切や第四種踏切につきましては、踏切道数当たりの事故発生割合が第一種踏切に比べて御指摘のとおり高いため、着実に減少させることが必要と考えております。

そのため統廃合や第一種化を進めておりまして、平成二十七年度から令和元年度の五年間の平均で年間八十一件の第三種踏切や第四種踏切が減少をしているところでございます。

国土交通省といたしましては、第一種化に対する補助を行っているところでございまして、黒字の鉄道事業者に対する補助率は三分の一、赤字の事業者に対しては二分の一の補助を行っております。経営の厳しい鉄道事業者においても安全対策が進むような措置を講じているところでございます。

踏切保安施設の整備は鉄道の安全運行を確保する上で極めて重要であると考えておりまして、この予算でございますが、踏切道改良促進法に基づいて鉄道事業者から補助申請が上がってくる法律の補助であるということで、優先的に採択をして

いるという状況でございます。

また、御指摘いただきました鉄道事業者が踏切道として認めていない勝手踏切の数につきましては、鉄道事業者に確認をしたところ、本年一月現在で約一万七千か所ございました。これは前回の法改正の際に確認した平成二十八年三月時点での約一万九千か所に比べて二千か所程度減少しております。ただ、この勝手踏切につきましては明確な定義がないため、数を調べるに際しては、全国の鉄道事業者に対して、鉄道事業者として踏切道としては認めていないが明らかに線路内を横断した形跡があるもの、又は横断していることを情報として認識しているものという調査でございます。これら数字につきましては、鉄道事業者によって相当疎密が発生しているところでございます。

勝手踏切を減少させる方法としては、鉄道事業者は、沿線に侵入防止のための柵を整備したり、侵入禁止の看板の設置等、鉄道事業者が講ずべき安全対策を措置しているところでございます。国土交通省といたしましても、勝手踏切の減少に向けまして、踏切道改良促進法に基づく協議会の場で、地方運輸局を通じて自治体等の関係機関に働きかけをするなど、可能な協力を行ってまいりたいと考えております。

○森屋隆君 どうもありがとうございます。

一万七千という、私も少し驚いたんですけども、昔からその沿線の住民の方が利用してきたものが、今、鉄道の本数が増えた中で危険も増しているというふうに聞いています。この住民の生活の確保、そして一方ではやはりその安全というところの確保と、なかなか難しい問題ではあるのかなと思いますけれども、やはり事業者も、これは大変考慮しております。どうか国交省の方、あるいは自治体の連携を図っていただきたいと、このように思います。

そして、私は、更に危険な踏切であると、こういうふうに認識しているのが、道路と鉄道の交差角が四十五度未満の斜め踏切なんです。

平成二十六年度には七百四十五か所と聞いていますが、現在はどのようになっているのでしょうか。また、国交省として、この斜め踏切に対する認識についてお聞かせをいただきたいと思っております。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。鉄道と道路の交差角が小さいいわゆる斜め踏切につきましては、見通しが悪いこと、踏切内の距離が長くなり渡り切るまでに時間を要すること、線路の溝にはまりやすいこと等から、交差角の大きい踏切に比べ危険性が高いと認識いたしております。

このため、鉄道の技術上の基準に関する省令の解釈基準におきまして、鉄道と道路の交差角は四

十五度以上であることと規定をいたしております。いわゆるこの斜め踏切というのは、もうこの平成十三年以降、増えてはおりません。

交差角が四十五度よりも小さい斜め踏切は、全国で七百三十五か所と認識をいたしております。斜め踏切を解消する方法としては、道路の線形改良で交差角を大きくすることや、立体交差化、踏切の統廃合による踏切自体の除去がございますけれども、いずれも用地買収や地元調整などが必要であり、ここ五年間で減少した数は九件と認識しております。こうした斜め踏切につきましては、道路のカラー舗装化や非常用押しボタンの増設、踏切照明の増設などの安全対策が実施されているところでございます。

先ほども御答弁させていただきましたが、国土交通省といたしましては、地方踏切道改良協議会におきまして、地元の議論も踏まえながら、こうした斜め踏切の解消も含めて、踏切道の安全対策を講じてまいりたいと考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。この斜め踏切というのは、道路との関係で大変難しい、また難しい立地のところにあるんだろうと、こういうふうに思いますけれども、今答弁いただいたように、少し錯覚をしまして、行けるんだらうと、踏切を渡り切れるんだらうと思っ

ボディーの後ろを残してしまうということもちよくちよくあると、こういうふうに聞いておりますし、これ、私は全部当然調べたわけではありませんが、私から間違っていたら申し訳ないですけれどもやはりそういうような立地のところにあるものです。すから、この斜め踏切というのは、割と渡った直前に信号機があったりとか、そういうようなところが割と多いのかなというふうに私は思っていますのですけれども。

そんなようなところも含めて、これは大変大きな、一歩間違えば私は事故につながる踏切の一つかと、こういうふうに思っておりますので、今七百三十五ということでありますから、ここについても減少ができるように御努力をお願いしたいと、こういうふうに思います。

次に、これ海外の事情でありますけれども、大変大事なことだと思ひまして、質問に入れさせていただきます。

今月、三月八日、スウェーデンのイエテボリ近郊において、連節バスが踏切で立ち往生し、鉄道車両が衝突をし、大きな事故が起きました。この連節バスは全長が、もう御承知のように、バスが二台なわけですから、十八メートルにも及びます。現在、日本でも、各企業が路線バスとして使用をし、大分増えてきたんだろと思ひます。

そこで、この連節バスが走る路線に踏切を通過

するケースというのは日本でもあるのかなのか、また、把握を国土省としてしていないのであれば今後把握する必要性というのはないのか、さらに、このスウェーデンの事故が今月起きたわけでありますけれども、この注意喚起等、通達などは出されたのでしょうか。この辺についてお聞かせをいただきたいと思います。よろしく願ひします。

○政府参考人（萩川直也君） 御指摘いただきましたスウェーデンの事故については、私どもも報道で承知しております。

国土省では、従来より、道路運送法令に基づきまして、車両の構造上の特性を把握すること、とりわけ連節バスについては、非常に車体が長いものですから、運転に当たっては内輪差等に十分注意するように事業者が指導するように、バス事業所を義務付けているところでございます。

現在、連節バスは全国十四か所で導入されておりまして、国土交通省において把握している限りでは、踏切を交差して連節バスが運行されている事例はなく、安全に運行されているということを確認してございます。

今後も、連節バスの運行状況を注視しながら、必要な安全対策を講じてまいりたいと思ひています。

○森屋隆君 ありがとうございます。日本では路線バスが通過するところはないということで、調

べていただきました。本当にありがとうございます。大分増えてきたと思ひますし、連節バスが通行できる道路というのにも限られているのかなと思ひますけれども、今後も当然増える傾向にあるのかと思ひます。こういった連節バス、今踏切を渡るところはないということでありますけれども、今後は是非、この連節バスが増えていく傾向にありまますから、注意また指導等々お願いしたいなど、こんなふうに思ひます。

次に、今改正案でもありますけれども、踏切道の監視カメラ、この整備について少しお聞きをしたいと思ひます。

実は、現場で働く仲間伺いますと、安全の向上には、この踏切道の監視カメラの導入よりも、実は踏切障害物検査装置、踏切支障押しボタン、これを進めていった方がより安全度が高まるんじゃないかと、こういった声が多く寄せられています。

また、踏切保安施設整備補助金でありますけれども、ちよつと私も調べさせていただきました。二十年前に、二〇〇〇年でありましたけれども、これは二億五千万円となっていたと思ひます。その後は減少傾向にあって、二〇一二年から二〇一五年の間は一億七百万円と、これ半分以下に減少したようです。そして、その後微増をし、横ばいで来年度になりますけれども、一億六千四百万円を

予算として入れていただいたと伺っております。この安全の強化には、私は少しこれ足りないんじゃないかなと、こういうふうにも思っているところであります。

そして、当然、このカメラの導入に際しまして、先ほどから何度も申し上げておりますけれども、その事業者の負担というのはこれ二分の一当然あるわけですから、ここも大変地方ローカル線については、なかなか、安全を担保する、これは非常に大事なところで承知をしていると、こういうふうにも思いますけれども、その二分の一が出せない現状も理解していただきたいと、こんなふうにも思っています。特に、一年間コロナが長期化しました。当面、この事業者負担分、この二分の一を私は停止をして、そしてさらに、今ある設備のランニングコスト、これも考えてもらいたいんです。このランニングコストが非常に経営を圧迫してきます。経営を圧迫すれば、当然民間企業ですからどこかを絞っていく、こういった連鎖が私は安全に結果的にはつながらないと、こういうふうにも思っているんです。

その二分の一を出せない、どこかで出すために削減をする、それはどこに行くかといったら、やっぱり人件費だったり人が少なくなる、こういうことがやっぱりどうしても発生してしまうんです。これをしっかりと担保する、前回の北海道の、二島

貨物のときにも少し質問させていただきましたけれども、やはり人に投資する、これが、労働集約産業ですから人件費率が上がりますけれども、ここにやっぱり投資をしていく、こういったことも考慮して、今回のこの踏切道監視カメラ、あるいは、今回一億六千四百万円ですけれども、このほかに違うところの予算から充てられるとか、そういうことももしあれば、含めてお答えをいただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

踏切監視用カメラについてまず御説明させていただきます。踏切監視用カメラは、災害時におきましてリアルタイムかつ遠隔で踏切の被災状況や稼働状況の把握を可能とし、災害時における踏切道の適確な管理に有効と考えておりまして、今回の法改正により補助対象に追加することといたしております。

一方で、委員御指摘のとおり、踏切内に取り残された車両や人を自動的に感知する障害物検知装置や踏切内に異常があった場合に列車を緊急停止させるための非常用押しボタンは、踏切における事故防止対策の要として有効であるというふうには承知をいたしております。

このため、障害物検知装置につきましては平成十三年度から、非常用押しボタンの設置、あるいは検知精度の高い障害物検知装置の設置や従来型

からの切替えにつきましては平成二十八年度から踏切保安設備への補助対象として追加し、その整備を支援しているところでございます。

踏切保安設備に対する補助制度について御指摘をいただいておりますが、先ほども申し上げましたが、一種化と同様、黒字の鉄道事業者に対しては補助率が三分の一、赤字の事業者に対しては二分の一となっております。残りを鉄道事業者が負担することとなります。さらに、地方自治体も事業費の三分の一を負担することができるとされておりまして、その場合の鉄道事業者の負担割合は、黒字事業者では三分の一、赤字事業者では六分の一まで軽減することが可能となっております。

また、こうした地域の負担を考慮いたしまして、地域鉄道事業者が行う踏切保安設備につきましては、特別交付税等の地方財政措置が自治体に対してもとられているところでございます。

国土交通省としても、踏切保安設備の整備は鉄道の安全運行を確保する上で重要であると考えておりまして、先ほども御答弁させていただきましたが、この補助は、踏切道改良促進法に基づき、鉄道事業者から補助申請があった場合には法律補助として優先採択をするという形になっております。したがって、先ほど金額の推移がございましたが、基本的には申請があった場合にはそれに対応、法律でございまして、対応する、そういう

制度になっているというところでございます。

また、維持管理についての御指摘をいただきました。踏切の安全対策の強化に伴いまして、警報機の電球としての交換が不要なLEDを導入することや、踏切の非常用電源として電気自動車のバッテリーを再利用することなど、効率的な維持管理につながる施設の導入に対して支援を行うことで鉄道事業者の負担軽減を図ることが可能となっております。

コロナの関係で鉄道事業者の経営が非常に厳しい状況になっていることは承知をいたしております。そのためには、コロナ対策として別の予算、公共交通の関係の予算等、補正予算と当初予算で五百億規模の予算も用意をされているところでございます。

鉄道局としましては、まずは鉄道の安全性が確保されることを大前提としながら、効率的な施設の導入に対する支援等を通じまして、鉄道事業者の維持管理も含めた負担の軽減を図っていきたいと考えております。

○森屋隆君 丁寧な御答弁ありがとうございます。法律だということで、事業者から申請があれば、予算が一億六千四百万ですけれども、対応は可能だと、こういうようなことかと思えます。本当にありがとうございます。

そしてまた、ランニングコスト等々についても

今その対象とはなっていないけれども、そういった対策も含めて行っていただいているということ、本当にありがとうございます。

次に、これも清水先生の方からあったと思えますけれども、私の方からも少しお聞きをしたいと思えます。

鉄道の防災機能の強化についてということで、改正案では、災害対策として早期復旧に向けた鉄道用地外の土地の一部が使用できると、大臣の許可を受けて使用ができると。これは本当に高く評価したいと思えますし、早期災害の復旧復興に大分寄与すると、こういうふうに感じております。

そこで、少し確認なんですけれども、未然に災害を防ぐ、あした、あさって台風が来るといふときに、鉄道事業者が、この木が倒れそうだと、こういうときに、これも大臣の許可を取って伐採することができるといふ、こういうことも含まれていると思うんですけれども、部会のレクでは事業者もその土地の所有者と協議を行ってほしいというふうには私は聞いたんですけれども、この辺の整理というのはどうなっているのか少し教えていただきたいと思えますし、さらに、索道も適用されるものなのか、ここについても教えていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

鉄道の輸送障害を未然に防止するための樹木の

伐採等につきましては、これまで鉄道事業者と所有者との協議に基づいて行われてきたところでございます。

今般の改正におきましては、所有者と協議が調わない場合であっても、事前防災等のため必要性がある場合は、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者が所有者の同意を得なくても伐採等を可能とするものでございます。

ただし、基本的には鉄道事業者が所有者の同意を得るために努力をすることが必要だと考えておりまして、まずは鉄道事業者において所有者と協議を行い、その上で、所有者が合理的な理由なく協議を拒否しているなど、協議の進展の余地が小さく当事者間の合意が困難な場合に、鉄道事業者が国土交通大臣に対し伐採等の許可を申請することといたしたいと考えております。

申請を受けました国土交通大臣は、申請された内容が鉄道輸送の安全の確保等鉄道事業の確な遂行を図るといふ目的に該当し、かつやむを得ないと判断した場合に、必要最小限の範囲で許可を行い、許可を受けた鉄道事業者はあらかじめ所有者に通知した上で伐採等を行うこととしたいと考えております。

なお、伐採等を行った場合の費用は基本的に鉄道事業者が負担することを想定いたしております。伐採等によって損失を生じた場合には、損失

を受けた者に対し損失補償を行う規定を設けているところでございます。

一方で、索道につきまして御質問いただきました。

索道事業は、主としてスキー場や観光地におきましてスキー客や観光客等特定の目的を持った旅客を運送する事業であること、施設、輸送量の規模も鉄道に比べれば小規模であること、生活路線として不可欠な役割を果たしているという事例は極めて少ないことから、鉄道事業法上、鉄道事業と同等の公共性を有しているものとは位置付けられておりませんで、例えば現行法、鉄道事業法第二十二条は建設の際の隣接地の一時使用に関する国土交通大臣の許可を規定しておりますが、索道事業は同規定を準用していないなど、公共性その他について差を設けております。

今回もこの索道事業につきましては、この伐採一時使用等の適用を、適用いたしていない、準用しておりません。

○森屋隆君 ありがとうございます。

索道の方は適用外ということで、ここは分かりました。そして、当然、私有地でありますから、理由を言って、切らしてもらおう理由を言って、そこからスタートするということで、これも整理させていただきますまして、本当にありがとうございます。

また、これは現場からの意見でありまして、実際の意見としてお聞き取りいただければ有り難いんですけども、倒れそうな木や植物等々を伐採するに当たって、今回少し前に進んだのかなと思うんですけども、現場からは、国立公園だとか国立公園のそういったものを切ることに少し時間が掛かる、あるいはなかなか難しいと、こんな声も聞かれているんですけど、この辺についてどうでしょうか。

○政府参考人（大森恵子君） お答えいたします。鉄道の災害対策として周辺の樹木の伐採等を行うことについては、自然公園法においても柔軟な手続を定めております。

具体的には、樹木の伐採について、国立・国定公園の特別地域においては許可申請が必要などころ、枯損した木や危険木の伐採及び災害復旧時の鉄道施設の工作物等の修繕のために必要な行為等については許可を要しないこととしております。

また、特別地域でも、樹木の損傷、つまり枝を切り落とす行為等は手続が不要であります。また、普通地域においては、樹木の伐採等についても手続は不要でございます。さらに、土砂崩れ等の非常災害のために必要な応急措置として行う緊急的な行為につきましては、行為後に届出をすればよいということになっております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

そうすると、必要以上にそう難しいものではないよという、こういった認識でよろしいでしょうかね。

○政府参考人（大森恵子君） お答えいたします。柔軟な手続ということで、現場に応じて手続をいたしているところでございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。

次に、もう一点お願いしたいと思います。踏切の関係でお願いしたいと思います。

東日本大震災から十年がたったわけでありませけれども、実はこの東日本大震災のときに、東京や神奈川でも大規模停電、あるいは停電の後に鉄道の踏切が、遮断機が電源がなくなると遮断してしまうというようなことが多く地方鉄道で見られたかと思えます。

私が承知している限りでは、江ノ電が、この江ノ電の沿線には、沿線というか線路には五十の踏切があると聞いておりますけれども、この踏切が全て遮断してしまつて、そして、それを上げるのに、働いている人が総動員をして約、手作業ですから、一時間半から二時間ほど掛かったと、こういうふうな報告が上がっています。

これ、十年、東日本大震災からたちましたけれども、全国の、先ほど第三種、第四種の踏切を抱えている地方ローカル線多くあると思えますけれども、今このところについては改善状況につい

でどんなふうになっているか、お聞きをしたいと思えます。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、東日本大震災後に発生した停電に伴いまして、これ発災後、直後の停電でございませけれども、江ノ島電鉄の踏切など、電力供給が受けられなくなり、踏切の遮断機が下りたままとなる事態が発生いたしました。

具体的には、江ノ島電鉄におきましては、約二十五か所の踏切におきまして遮断機が下りたままの状況となり、同社の係員が人力で踏切を開ける作業を実施いたしました。最大で約一時間以上の遮断が発生をしたとでございます。

このような停電に伴う踏切の遮断を解消するため、各鉄道事業者では、踏切に非常用のバッテリーを搭載をいたしまして、電力供給がなくても一定時間稼働する設備の導入を進めているところでございます。

平成三十一年三月時点で二万二千七百三か所の踏切、これは第一種踏切の中では約七五%がこの非常用バッテリーを設置済みという形になっております。バッテリーによる踏切の稼働時間は三時から十時間程度、この間に係員が行くとか、そういう形の措置がとれるということでございます。今回、災害時における管理の方法を定める踏切の指定制度を新たに創設をいたしますけれども、

その対処要領におきまして、こうした停電により踏切が遮断される事態を想定して、非常用バッテリーの設置や緊急時の対応マニュアルの作成など、こうしたことを事業者に対して更に求めてまいりたいというふうに考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。

十年で大分改良されたということで、本当に災害時に一時間以上踏切が遮断されていると緊急自動車等々が通れないことが多くありますから、その辺が回避されたのかなと、こういうふうに認識をしました。

議題を変えたいと思います。

先週二十五日だったかと思えますけれども、今、大阪あるいは仙台等々でコロナの感染が少しリバウンドということに心配でありますけれども、このGoToトラベルに代わる自治体が支援する住民向けの旅行割引について、約三千億でありますけれども、赤羽国交大臣、記者会見の中で、こういったものを進めていって、少し弱っている経済地方のところを支えていきたいということだったと思えますけれども、少し説明をいただければ有り難いと思えます。

○国務大臣(赤羽一嘉君) GoToトラベル事業自体は、別にそれを何か変えてということではなくて、あくまで国の事業として展開をしようとしておりますが、現状は、緊急事態宣言は解除さ

れたものの、まだリバウンドの対策をしているとか、地域によっては感染状況が悪くなっているという、そうした状況を踏まえると、なかなか当面再開をすることは難しいという認識であります。

他方、感染状況が落ち着いている地域、都道府県の知事さんから、全国三十二の知事さんだっただと思えますが、そうした落ち着いた地域でも人の移動がやはり抑制的になっていっているので、観光関連事業者、交通事業者は大変厳しい状況が続いているということで、何とかしてほしいという御要望をいただいたところでございます。

今、三月二十六日時点では、全国では二十七の県で県独自の観光支援をされているということでございますが、やはり財政、財源的な限りもありませんので、そうした県独自の支援に対して国として財政的な支援もお願いしたいということを受けてまして、それはしっかりと重く受け止めなければいけないと。観光事業者、交通事業者共に国交省の所管でもございますので、そうしたことで様々な検討している中で、あくまで県の独自のこうした支援事業に対して財源的な支援を、補助金を出していこうということにしたところでございます。

中身は、一泊当たり五千円を上限として国から補助金を交付するということと、加えて、地域によっても、宿泊だけではなくて、土産物屋さんとか飲食店、公共交通機関が幅広く使えるようなク

ーポン制度をやっているところもございませうので、そうしたことについては二千円を追加して補助金を交付するという仕組みとしております。

これ、一応四月一日以後こうしたことを実施しようと思っておりますが、いつから始めるかとか感染状況が一時悪くなったので一時中断するとか、これ全て県の判断でお任せをしているところございまして、やっぱり県は独自で、やっぱり現場が見えますので、そうしたことを柔軟に対応していただけるということでは、私はそうしたことで財政的な措置をしようと思っております。

これ、一応五月末までということを目安に発表いたしました。これGOTトラベル事業が再開できるまでということでございますので、その時点でGOTトラベル事業が再開できなければ、まだちょっとはつきりは申し上げられませんが、基本的には延長となるのではないかと、あくまで感染状況の中でまた再度検討しなければいけないと、こう思っております。

○森屋隆君 大臣、丁寧にありがとうございます。GOTトラベルとは別のものであって、地域の判断でスタートしたり止めたりと的確にできるだろうと、こういうことだと思います。ありがとうございます。

もう一点、最後の、時間ですから、質問になるかと思えます。

雇用調整助成金、これも大変、コロナで大きな打撃がある、あるいは、貸切りバスなんかもそうですけれども、一年間動いていないところには助かっているものでありますけれども、これも五月以降、雇用調整助成金の特例処置が大分変わるといふふうにも聞いてお聞きをしました。心配しているところでもあります。少し説明をいただければ有り難いと思います。よろしくお願いします。

○政府参考人（達谷窟庸野君） お答え申し上げます。

雇用調整助成金についてでございますが、新型コロナウイルス感染症が拡大する中で、前例のない特例措置を講ずることによりまして、事業主の皆様の雇用維持の取組を強力に御支援申し上げたところでございます。

一方で、長期間にわたる休業により雇用維持を図り続けることにつきましては、働く方々のモチベーションの問題や新しい産業等への人材の移動を阻害するといった懸念もあるところでございませう。

このため、日額上限一万五千円、助成率最大十分の十等の特例措置を四月まで継続した上で、五月以降につきましてはこの原則的な措置を段階的に縮減することといたしますが、感染が拡大している地域の企業や特に業況が厳しい企業につきましては二か月間、五月、六月ということになりま

すが、特例措置を講ずることとしてございます。七月以降につきましては、雇用情勢が大きく悪化しない限り、今申し上げました原則的な措置と地域や業況の特例についても、それぞれ更に縮減することとしております。

また、このような休業によって雇用を維持する雇用調整金でお支えするという形に加えまして、在籍型出向を活用した雇用維持への支援、あるいはやむを得ず離職された方々へのきめ細かな再就職支援の拡充など、パッケージとしてバランスの取れた雇用対策に引き続きしっかり取り組んでまいります。

引き続き、雇用情勢や感染状況等しっかり見極めながら適切に対応してまいりたいと考えてございます。

○森屋隆君 時間が来たので終わります。ありがとうございます。

○竹内真二君 公明党の竹内真二です。質問の機会をいただきました、本当にありがとうございます。

では、早速質問に移らせていただきます。本日は、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案について質問をさせていただきます。

昭和三十六年に踏切道改良促進法が施行されました。当時、七万か所以上あった踏切道の数は、立体交差化や統廃合が進んだ結果、令和元年度末

には約三万三千か所まで減少をいたしました。この間、国や自治体、関係者の皆様、本当に長い間の不断の努力と取組があったと思います。改めて敬意を表しますとともに、感謝を申し上げますと思います。

六十年間で踏切道の数は言わば半減をし、事故件数、死者数も右肩下がりで減少をしてきました。しかし、残念ながら、令和元年度は二百十一件の事故が起きており、死者数も八十四人になりました。

今回の改正法案には、事故を防ぐための安全対策の強化や、渋滞の更なる解消、そして災害発生時の新たな対応など、国民生活や命に関わる大変に重要な内容が幾つも盛り込まれております。このうち、踏切事故ゼロに向けた取組としては、列車の接近を知らせる警報機や遮断機が設置されていない第四種踏切道の事故ゼロをいかに達成していくかも重要であると私は考えております。

第四種の踏切道は、遮断機が付いている第一種踏切道に比べて数は少ないものの、踏切設置数当たりの事故の発生割合が二倍近く高くなっております。第四種踏切道の事故ゼロには、踏切自体の廃止や遮断機の設置による一種化への格上げが対策の柱にはなりますが、今後は、最新技術の導入などによって実質的に、なかなか廃止や格上げができないところも残ると思っておりますので、実質的に第

四種踏切道のリスクをゼロにする、下げる、そういう安全対策も講じていくべきではないかと考えております。

そこで、まず、第四種踏切道に関して、これまでの事故件数と死者数を、死亡者数を伺うとともに、廃止件数について説明をお願いしたいと思います。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

遮断機も警報機も設置されていない第四種踏切につきましても、踏切道当たりの事故発生件数が第一種や第三種踏切に比べて高い状況にございます。第一種踏切は百か所当たりでその事故発生割合を見ますと○・五九、第三種踏切で○・八八に對しまして、第四種踏切は一・一一と、第一種踏切の一・八八倍の事故発生件数となっております。

踏切事故を低減させるためには、委員御指摘のとおり、この第四種踏切を着実に減少させる必要があります。統廃合や第一種化を進めているところでございます。お尋ねの第四種踏切の減少数につきまして、五年間での平均で見ますと、平成十七年から二十一年度では年平均百四十八件、平成二十二年から二十六年では七十八件、平成二十七年から令和元年度までは六十三件と、減少ペースは鈍化してまいっております。

また、第四種踏切の事故件数、死亡者数につきまして、同様に五年間の平均で見ますと、平成十

七年から二十一年度で年平均五十九件で死亡者数が十五人、平成二十二年から二十六年では三十九件で八人、平成二十七年から令和元年度では二十九件で七人と、減少傾向にございます。

○竹内真二君 今答弁をいただいたように、第四種踏切道は廃止件数が鈍化傾向にあります。かつては、年間三桁、百件以上で減少した、そういうスピードもあつたんですけれども、先ほど言われたように、近年は、七十八であるとか六十三という、そういう平均の減少スピードになっていきます。

これ、なぜ第四種踏切道の廃止件数というものが下げ止まってしまったのか、その理由について国土交通省の見解をお伺いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

第四種踏切につきましては、先ほど委員からも御指摘ございましたとおり、昭和三十五年度末時点で約六万二千か所ございましたが、昭和三十六年の踏切道改良促進法施行以降、統廃合や踏切保安設備の整備により、令和元年度末現在で二千六百三か所となっております。ここ五年では年間六十三か所の減少ということで、委員御指摘のとおり減少ペースは鈍化しておりますが、その理由といたしましては、残された第四種踏切が近くにほ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、こういうものが残っ

てしまつて地元との協議や調整に時間を要すること、鉄道事業者におきましては、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等の安全対策の充実に對しまして地元からも重点的、優先的な取組が求められることが多い、こういった理由が考えられます。

○竹内真二君 今答弁していただいたように、二千六百三か所残つている第四種踏切道というものは、ずっと減らす努力をされてきた、格上げして解消する努力をされてきたわけですが、格上げも残っている、そういう意味では、なかなかなくすという意味では難易度がこれから高いものが残つていくと。

そこで、先ほども、調整にやはり時間が掛かると、又は優先度がどうしても遅くなつてしまつた。ただ、そういう実態を見て、やはり大事になるのは、裏を返せば、廃止を促進するにしても一種に格上げするにしても、やはり地域住民の理解と協力というものが大変重要になるのではないかと思ひます。

遮断機も警報機もない踏切が危ないということ、地域の多くの皆様が十分分かつていると思ひます。しかし、廃止するには、生活道として利用している方々の理解と協力は必要です。一種に格上げするにしても、鉄道会社等が負担する費用の面で問題はあります。お聞きしますと、一千万円

以上掛かる場合もあると。そういう整備費がある、しかも維持費、ランニングコストも掛かると、そういう負担の問題も乗り越えていかなければなりません。さらに、警報機を設置するだけでも、音がうるさいと反対が起きるといふようなことも可能性としてはあると伺つております。しかし、死亡事故の犠牲者は現場近くの住民であることも少なくないと聞いております。

実際に地域住民たちが、事故が起きてから、あ、なくしておけばというようなことがないように、いかに事故防止していくかを地域で協議をして、悲惨な事故が起きるリスクが高いあるいは実際にもう事故が起きていくと、そういう第四種の踏切というものは廃止した方がいい、そういう機運を高めていく、そうした取組を強化していくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。委員御指摘のとおり、第四種踏切の統廃合を促進するためには地域住民の協力と理解が不可欠であり、地元の機運を醸成していく必要があると考えております。

そのため、今般の改正案におきましては、これまでは法指定後にしか組織できなかった地方踏切道改良協議会を指定の前から組織化することが可能となり、国、鉄道事業者、道路管理者及び地方自治体として都道府県に加えて地元の市町村も参

加して、四種踏切の統廃合についての議論も可能としたところでございます。この協議会では、統廃合が地元の理解を得ながら良好に進められたこれまでの事例等についても、優良な事例を取り上げて、統廃合に向けた地元の機運醸成につなげたいと考えております。

加えまして、統廃合に向けた地域住民の理解を得やすくするため、踏切の統廃合後の迂回路の整備を踏切道の改良方法として新たに追加をいたしまして、この整備に対する国からの支援も可能とすることといたしております。

国土交通省といたしましては、こうした取組を通じて、第四種踏切の統廃合に向けた地元の機運の醸成に努めてまいりたいと考えております。

○竹内真二君 今答弁していただきましたように、そういう意味でも、今回の法改正というのは大変重要な意義を持つていふと思ひます。

実際に、これまでも、死亡事故等を受けて、鉄道会社、それから自治体又は町内会等の自治会、警察署、こうしたところがみんな協議を重ねて第四種踏切道を廃止した例であるとか、迂回路となる歩行者専用道路を整備して廃止した、そういう例もあるわけでありまして、どうか、こうした廃止した好例の周知であるとか、格上げの際どういふふうな課題を乗り越えていったのかとか、実例を周知していただいて、できるだけそういう協議

会の持ち方等も広げていっていただきたいと思
いますので、よろしくお願い申し上げます。

それから、なかなかこの廃止や格上げが難しい
第四種踏切道もあると思いますので、新たな踏切
道の安全対策として、監視カメラとAIなどの新
技術を使って、踏切道に異常がある場合には自動
的に列車が停止するような踏切監視システムとい
うようなものも導入を急ぐべきと考えますけれ
ども、既に実証実験が行われているものもあると聞
いています。どうでしょうか。

また、もう一点、当面の第四種踏切道の対策と
して、一部で導入されている手動ゲートについて
の見解も伺えればお願いいたします。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

委員御指摘の踏切事故防止のための新技術の一
つとして、AI技術を活用した画像解析により踏
切を監視する方式の技術開発が進められておりま
す。

この方式は、AIカメラを用いまして踏切内に
取り残された人や車両を自動で検知して列車に知
らせるものでございまして、遮断機、警報機や障
害物検知装置を設置するよりも安価で導入が可能
であり、第四種踏切の安全性向上に対しても有効
な技術の一つになり得ると考えられます。

このため、国としましても、この技術につきま
して、実証実験に対し、あるいは本技術開発に対

して、効果検証や導入マニュアルの作成などに
つきまして、国としての支援を行っているところ
でございます。

また、四種踏切は、第一種や第三種踏切のよう
に列車の接近を知らせる設備がないということで、
踏切通行者が自ら列車が接近していないかどうか
をしつかりと確認する必要があります。一部の
鉄道事業者で導入されており手動ゲートにつ
きましては、踏切通行者に物理的に一旦停止をさ
せて、その際に左右確認をさせて、そして事故を
防ぐことを目的としている、そうした人間の行動
を促す効果があるというふうに考えております。

手動ゲートは、車両が通行する踏切には設置が
困難であること、また通行者自身が左右確認をし
なければ効果が、慣れてしまつて左右確認をしな
ければ効果が少ない等の課題がございますけれども、
第一種化に比べ少ない費用で整備や維持管理が可
能となるということから有効な取組の一つである
と考えておりまして、今実験的に行っているもの
も、効果を検証した上でまた調整をしていきたい
というふうに考えております。

○竹内真二君 是非、低コストで幅広く導入がで
きるのであればどんどん進めていっていただきたい
と思います。

次に、今ずっと聞いてきましたけれども、これ
までの事故防止等も踏まえて、国交省の方に、第

四種踏切道の安全対策について見解を伺いたい
と思います。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。

これまで御答弁させていただいたように、第四
種踏切の安全対策としては、まずは統廃合の促進
そして、第一種化による踏切警報機や遮断機の設
置により第四種踏切の数を少なくすることが重要
と考えております。

このため、今回の踏切法改正におきましても、
地方踏切道改良協議会の設置を促進し、第四種踏
切の統廃合による協議を可能とするほか、第四種
踏切の指定基準、これが、通過する列車の速度が
百二十キロメートル毎時以上であるという要件が
既に撤廃をされておりまして、これによりまして、
踏切警報機や遮断機の設置に対する国の補助対象
をそれまでの四十五か所から全ての第四種踏切に
拡大する措置を講じておりまして、こうした措置
の効果を発揮させていきたいというふうに考えて
おります。

また、残された第四種踏切につきましては、委
員も御指摘のとおり、歩行者の安全確認を促す手
動ゲートの設置やAI技術を活用した画像解析に
よる踏切の監視といった手法のほか、列車の接近
警報機や列車の接近表示器といった簡易な方法で
列車接近を知らせる設備の整備、あるいは第四種
踏切に列車が近接した場合の警笛の吹鳴、こうし

たことより踏切通行者に列車が接近していることを伝えて注意喚起を促す等の安全対策、こうしたことも鉄道事業者に講じていってもらおうというふうを考えております。

また、画像解析技術の新しいものが革新的に進歩をしておりますので、そうした新技術の活用も視野に入れながら、第四種踏切事故も含めて鉄道の防止対策を進めてまいります。

○竹内真二君 次に、車で踏切内に閉じ込められた際の対処方法について確認をさせていただきます。

報道によれば、昨年、JR西が七十五歳以上の高齢ドライバーに踏切に閉じ込められた際の推奨行動について聞いたところ、約八割の方が知らなかったといえます。四十歳から六十五歳の方でも約六割が知らなかったと、こう答えております。

推奨行動の正解というのは、車を前進させて遮断機を押し上げて脱出するということです。遮断機のバーが車によって押し上げられる構造になっているのでこれが可能なわけですけれども、この推奨行動を知らないドライバーがかなりいるということです。若い人でも、立体交差が増えた地域では、もう踏切を通った経験がないという人も少なくないと言われております。

そこで、踏切内に閉じ込められた際の脱出方法などについて、踏切道への案内板の掲示であると

か講習等の機会を通じてドライバーに周知徹底をしていただきたいと思います。但し、国交省の見解をお伺いいたします。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

先に、先ほど私も、補助対象を拡大する、第四種踏切の補助対象を拡大するための制度改正につきまして、既に改正したと申し上げましたが、四月一日施行ということでございますので、済みません、訂正をさせていただきます。

御指摘のとおり、万が一自動車踏切内に閉じ込められた際には、そのまま前進して遮断機を押し上げて脱出する、あるいは非常用の押しボタンを押していただくことが必要でございます。ドライバーが慌てずに対応できるようにそのルールの周知を徹底することが重要であると考えております。

このため、国土交通省と鉄道事業者では、交通安全週間と合わせまして踏切事故撲滅キャンペーンを実施してございまして、その際にこうした非常手段につきまして周知を図るとともに、自動車教習所での安全教室の実施、交通安全教室の実施などに取り組んでございまして、

また、鉄道事業者は、近隣の住民の方を対象に、踏切内に閉じ込められた場合を想定した非常用押しボタンの使用方法の説明会や脱出訓練などを実施をしております。また、通行量

が多い踏切や事故が発生した踏切を中心に、閉じ込められたら車で押して出てくださいという掲示を遮断機に設置を進めてございまして、

こうした取組を引き続き進めるとともに、閉じ込められた際のルールの周知を鉄道事業者、道路管理者、自治体、国が連携して徹底してまいります。

○竹内真二君 ちよつと時間がなくなってまいりましたので一問飛ばさせていただきますけれども、今までお聞きしてきたように、この踏切への様々な対応法、引き続き国交省にはよろしくお願いたいと思っております。

一方、今回の法改正については、五年間の指定期限を撤廃、恒久化するなど、開かずの踏切などの対策に長期間を要する踏切道の改良を進めていく、そうした目的もあると認識しております。先ほど質問いたしました第四種踏切道等の対応に加えて、開かずの踏切などの対策も併せてしっかりと進めていくことこそが踏切事故ゼロ達成に向けて必須であると考えております。

そこで、赤羽国土交通大臣にお伺いをいたします。踏切事故ゼロ達成に向けて、開かずの踏切など課題のある踏切の対策をより強力に推進していくべきだと考えますが、大臣の決意を是非お聞かせください。

○国務大臣（赤羽一嘉君） まず、踏切事故ゼロは必ず達成しなければいけないと、強い決意で国交省を挙げて取り組みたいと、こう思っております。

まずは、先ほどやり取りしていただきました第四種につきましては、恐らくこれを減少させるというのはなかなか難しいんじゃないか、これまで努力していながら、それぞれの事情があると。ただ、事故をなくすという観点であれば、これはもう極端なことを言うようですけど、撤廃するという大原則で地元地域と話し合うというのは、恐らく話が少し動いていくんじゃないかと。ですから、今回、法改正で協議会設けますので、そうした安全性を最優先にするという方向の中で、地域の皆さんと率直に胸襟を開いて話していけるように進めたいと、こうまず一つ思います。

もう一つは、開かずの踏切を始めとするいわゆる緊急に対策の検討が必要な踏切は、これ全国で千四百七十九か所あるというふうに承知をしておりますが、これはもう立体交差など長期間を要する抜本的な対策が必要なものが随分多くて、どうするかということの対策が決まっていらないのが五二％あるというふうに承知をしております。こうした状況を何とか前に動かそうということ、今回法改正をさせていただきます。五年間の指定期間を撤廃して期間にとらわれない機動的

な指定を行うですとか、周辺の迂回路の整備など、鉄道の踏切だけではなくて、面的な、総合的な対策の追加ということで措置を講ずることとしておるわけでございます。また、五年間の撤廃でちょっと御不安に思っている方も、委員も、衆議院でも随分質問が出ましたが、これ、踏切事故の件数の削減目標をしっかりと交通安全基本計画、国の五年計画の中に入れ込んで、それはしっかりと担保していくということも取っていききたいと、こう思っております。

いずれにいたしましても、これ、地域の事情が、御理解が必要でございますので、しっかりと協議会を機能させて、機運を醸成していただいて取組を実施していこうと、こう思っております。

そして、予算につきましても、個別補助制度を創設しましたので、これはしっかりと予算的にもドライブが掛かるように、ほっとくといいことがあります。ありませんし、まちづくりという観点でも、連続立体交差によって町の南北が非常に交流が進んだとか、まちづくりの面でもプラスが大きいというふうに考えておりますから、しっかりと取り組んでいきたい、腰を据えて取り組んでいきたいと、こう思っております。

○竹内真二君 大臣、ありがとうございます。よろしく願います。

最後の質問で、端的に聞きますが、今回鉄道施

設に障害を及ぼすおそれのある植物、植栽等の伐採を可能にするとしていますが、こうした法改正を行うことになった背景についてだけ簡単に説明をしていただきたいと思います。

○政府参考人（上原淳君） お答えいたします。豪雨や台風などの自然災害は多頻度かつ激甚化傾向にございまして、近年では、平成三十年七月豪雨や令和元年度房総半島台風等による多数の倒木によりまして鉄道施設に大きな障害が生じております。

このような状況においても、鉄道施設の事前防災や早期復旧のための植物の伐採等の、あるいは土地の一時使用につきましては、これまでは鉄道事業者と所有者等の協議に基づいて行われてきたところがございます。しかし、所有者等との協議が不調に終わったり、そもそも所有者等が不明であったり連絡が付かないといった事例が多く出てまいりました。鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物の伐採等ができません、輸送障害につながった事例が確認をされております。

今般の改正では、このような背景を踏まえまして、所有者等と協議が調わない場合であっても、必要性がある場合は、国土交通大臣の許可を受け、た上で、鉄道事業者が所有者等との同意を得ずとも植物の伐採等や土地の一時使用を可能としようというふうに考えております。

ただし、先ほども答弁させていただきましたが、基本的には鉄道事業者が所有者等の同意を得るために努力することが必要であること、あるいは、こうした協議の進展の余地がない場合に、当事者間での合意が困難な場合ということで、鉄道事業者が国土交通大臣に対して一時許可を申請することができるようしようというふうに考えております。

○竹内真二君 ありがとうございます。終わります。

○室井邦彦君 維新の会の室井でございます。

早速質問に入ります。

私、この未指定のカルテ踏切、これについて、対策についてお聞きをしたいと思っております。いろいろと先生方との質問、重複いたしますけれども、お許しをいただきたいと思っております。

平成二十八年の改正で、課題のある踏切、鉄道事業者と道路管理者で改良の方法が、同意がなくても大臣が指定する仕組みとなったということでもあります。その結果、平成二十八年度からの五年間で従来の指定箇所数を大幅に上回る千百八十カ所を指定し、このうち六割で対策が完了した、約二割が事業中であると、このような、大幅にこの法案改正によって進捗をした、成果を上げたというのを聞きました。また、一方、緊急に対策が必要な踏切、カルテ踏切は、千四百七十九カ所の

うち半数は未指定であると聞いております。また、未指定のカルテ踏切の約九割が、開かずの踏切でありまして、また立体交差の抜本的な対策が必要な踏切であるということも承知をしております。

このカルテ踏切の未指定の箇所について、今回の法改正により機動的な指定が可能となるのか、また、未指定のこのカルテ踏切の対策にまたどう取組を進めていこうとされておるのか、まずお聞きをしたいと思います。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

緊急に対策が必要、検討が必要な踏切、いわゆるカルテ踏切でございますけれども、御指摘のとおり、約半数が未指定となっております、この未指定のうち約九割が、開かずの踏切など、立体交差等の抜本的な対策が必要な踏切道というふうになってございます。

未指定となっている理由でございますけれども、周辺の土地利用や地形状況等から立体による踏切道の除却が難しく、計画の具体化に時間を要する場合には、道路管理者及び鉄道事業者が他に優先して改良すべき踏切道があつて、そちらの対応に注力し十分な計画検討体制が確保できない、あるいは、地域住民や利用者からの改良要望もなく、対策実施に向けた機運が十分高まらず、地元調整等に長期間を要する見込みであることなどにより、

五年の指定期限内では改良計画の取りまとめが困難となるおそれがあることがその要因ではないかというふうに考えてございます。

また、これまで五年という指定期限が定められているため、この五年間の前半に法指定が集中する一方、後半には指定後の改良計画が策定、提出の期間が十分に確保できないことから、法指定を次の五か年に先送りする事例もあつたということでございます。そこで、今回の法改正においては、五年で区切られております指定期限を撤廃、恒久化することによりまして、これによりまして、各踏切道の状況に応じて、実効性が確認できた時点でタイミングを逸することなく指定が可能というふうになります。

さらに、未指定のカルテ踏切の対応といたしまして、今般の改正において、近接する立体交差に交通転換を促す迂回路の整備であるとか、あるいは踏切を横断して駅の反対側に向かう交通を削減する駅の出入口の追加など、踏切道の交通を削減するための面的、総合的な対策を改良方法として新たに追加いたしております。これらの改良方法については、周辺の地形状況等から立体化による踏切除却が困難な場合であるとか、複数の踏切道を個別立体化するより、まとめて交通転換を可能とする等で効率的かつ即効性がある場合等に於いて有効な手法ではないかというふうに考えてい

るということでございます。

立体交差等の従来の対策に加えまして、これらの面的、総合的な対策も実施しやすくすることによりまして、未指定のカルテ踏切など課題踏切の対策を更に強力に進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○室井邦彦君 是非、この未指定の部分に対しても効果が上がるように期待をしております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、二問目の質問に入りますが、災害時に長時間の踏切の遮断について、大阪でも非常に問題になりました。大阪北部地震において、多数の踏切で長時間遮断が発生した、救急救命活動に大きな支障を来したということが大きく社会問題に、関西では、大阪ではなっております。

そこで、令和二年度、緊急輸送道路などにある約千五百の踏切について、災害時に優先的に開放する踏切とするのか、迂回路等の対策を行う踏切とするのかということで分類をされた。約五百の踏切を災害時に優先的に開放する踏切に決定したと、このようにお聞きをしておるわけでありますが、災害時における踏切の長時間の遮断の対策について、今回のこの法改正によって、長時間遮断する踏切を開放するまでの制度を創設すると。対策の実効性が期待をされておるわけでありますが、しかし、災害の発災時に混乱した状況の中で

このイメージどおり対応ができるのか、こういう不安が残るわけでありますが、関係機関との連携体制を平時より構築しておく必要がある、このように思っておるわけでありますが、どのようこの点について取り組んでいこうとされているのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

○政府参考人（上原淳君） お答えをいたします。平成三十年の大阪北部地震におきまして、列車の駅間停車等によりまして踏切道の長時間遮断が生じ、救急救命活動等に大きな支障が生じたところでございました。

こうしたことを受けまして、今回の法改正により、広域的な緊急輸送が必要な物流道路や緊急輸送道路の中から災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を国土交通大臣が指定し、指定された踏切道におきまして、鉄道事業者と道路管理者で連絡体制を構築するとともに、踏切道を優先的に開放するための対処要領を作成することといたしております。

委員御指摘のように、災害発生時の混乱した状況におきましても対処要領に基づく措置が適切に行われるためには、日頃からの訓練が非常に重要であるというふうに考えておりまして、当該措置に関する定期的な訓練の実施に関する事項についてもこの対処要領で定めていただき、さらに、この訓練の結果を踏まえて、対処要領についてまた

適宜見直しをされることを期待いたしております。

国土交通省といたしましては、地方機関、地方整備局長や地方運輸局長がこの地方踏切道改良協議会に参加をいたしました災害時の管理の方法の作成に関与するとともに、こうした訓練の実施状況等を含めて管理の方法が適切に実施されていることを確認しながら、緊急時の円滑な避難や緊急輸送が確保されるように努めてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 よろしく、強力なリーダーシップを持ってといいますが、警察も関係もしてくるでしょうし、かなり消防局との関係、行政との関係、ごった返すような感じになると思いますので、ひとつ十分に日頃の連絡プレーを想定しながら、指導を是非お願いを申し上げます。

それでは、次は連続立体交差事業についてお聞きをしたいと思います。

この連続立体交差事業については私も非常に今期待をしております、関西方面でも、阪神、阪急、JR福知山線とか、いろいろと鉄軌道が走っておるわけでありませけれども、この立体交差事業において交通停滞の解消、さらには踏切事故の解消、そして市街地の一本化による地域の活性化、これによって土地の資産価値が大きく変わったとか、阪神間においてもそういう流れが出ております。

また他方で、関係者との調整や用地取得などにより、長期の期間を要すると、多額の事業費もかさみ、非常に自治体にも大きな負担が掛かってくる、こういう状況であります。事業認可から踏切除却まで、JR中央線の三鷹駅から立川駅間の連続立体交差事業においては、関係者との調整や用地取得などにより十五年期間を要した、このように聞いております。人口減少や少子高齢化が進展する社会状況の変化に対して、連続立体交差事業の長期化の影響によってまちづくりの整備が進まないというようなことがあつてはなりません。コンパクトシティーの実現等のまちづくりと連携した整備が極めて重要になってくると考えております。

このまちづくりの面的整備と並行し、連続立体交差事業の整備をより効果的に推進していくためには、どのように国交省として取り組もうとされておられるのか、赤羽国土大臣に是非お聞きをしたいと思えます。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 連続立体交差事業につきましては、今、室井委員御指摘のように、その効果というのは大変大きなものがあるというふうに思っております。地元では、阪神電鉄の青木のところですか、あとJRの姫路も、まさに町が生まれ変わったような効果がございました。

ただ、関係者が、地方公共団体、鉄道事業者、

また沿線住民の皆さんとか、大変数が多いものですから、合意が、形成が時間が掛かるということですか、工事中も列車の運行に支障を来さないようにしなければいけないと。そういうことで、平均でいいますと約十八年掛かるということでございます。今御指摘のように、この事業期間を短縮することというのは大変必要なことだということに考えております。

その観点から、国交省は、平成三十一年度からこの連続立体交差事業をまず個別補助化して集中的に行うと、また、区間全体を一律に進めるというのではなくて、特定の区間、まず集中して工事を進めるということで事業効果の早期発現も図っている、そうした工夫もしているところでございます。

また、高架橋の工事が完了するまでの間、暫定的な鉄道路線、仮の路線の用地を造らなければいけないので、その隣接している土地に、例えば土地区画整理事業ですとか市街地再開発事業がある場合には、この事業によって確保された用地をその仮の路線のために準備をすると、こうしたことも努めているところでございます。

いずれにいたしましても、大変大きな事業でございますが、町のための、また事故対策ということも含めて効果がたくさんありますので、なるべく早期にその効果が発現できるように様々な工夫

と取組を進めていきたいと、こう考えております。
○室井邦彦君 非常に難しい問題であるということもよく分かっております。近くにあるお墓を撤去しなくちゃいけない、また、別の鉄道を高架にしなくちゃいけない、アンダーにしなくちゃいけないという、いろんな問題が出てくるということとは承知の上であります。是非しっかりと取り組んでいただきたいと思えます。

私の質問は十二時二分ということで、吉岡道路局長、四番の質問、改めてまたお聞きをしたいと思えますので、質問をこれで、申し訳ないけれども、終わらせていただきます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日はよろしくお願ひしたいと思えます。

今回の踏切道改良促進法を始めとする法律案の改正については、非常に重要な法案改正だということに思っております。緊急に対策を要する踏切の安全をしっかりと確保していく、あと防災に強い道路、鉄道をしっかりと造っていく、こういう観点から、賛成の立場で質問をさせていただきたいというふうに思っております。

まず最初に、地方の踏切道改良協議会というのが設置されるんですけども、この協議会はどういう皆さんがメンバーに加わってどのような議論をこの協議会の中で行うのか、この協議会の役割について具体的に教えていただきたいというふう

に思います。

○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

地方踏切道改良協議会は、国土交通大臣が指定した踏切道において、関係する鉄道事業者及び道路管理者に加え、地域の関係者が参画し、改良方法を検討する場として設置するものでございます。

具体的な構成メンバーでございますけれども、鉄道事業者、道路管理者、地方整備局長及び地方運輸局長、都道府県知事を基本としまして、さらに、必要に応じ、関係市町村長、公安委員会、教育委員会等の地域の関係者が参画できるといこととしてございます。

具体的な役割でございますけど、協議会においては、踏切道自体の改良方法に加え、カラー舗装等の当面の対策、駅前広場や駐輪場整備等の踏切周辺対策など、地域の実情に応じた対策が検討されるということになってございます。

また、地方整備局や地方運輸局が、全国の取組事例の紹介、国の支援制度の適用の判断など、道路行政、鉄道行政の知見を生かしまして検討に当たった際の指導や助言等を行うことで関係者の合意形成を促進し、踏切対策の推進を図っていくというふうなことでございます。

○浜口誠君 大変重要な役割を担っていただく協議会だというふうに思っております。本当に幅広

い関係者の方が集まっていたら、その地域にとつての踏切の安全確保に向けた様々な議論をしていただく、この協議会をしっかりと機能させていくというのが大変重要だというふうに思っております。

先ほど来ほかの先生方からも議論がある緊急に対策を要する踏切、カルテ踏切なんですけれども、全国で、大臣の御答弁にもありましたけれども、千四百七十九か所あるんですけれども、そのうち対策が取られているのは約半数で、五二%が未指定というまだ手付かずの状況になっておることです。

この五二%の未指定の具体的な要因について、改めて道路局長にお伺いしたいと思います。

○政府参考人（吉岡幹夫君） お答え申し上げます。

緊急に対策の検討が必要な踏切道、いわゆるカルテ踏切でございますけど、約半数が未指定となっております。この未指定のカルテ踏切のうち、約九割が、開かずの踏切など、立体交差などの抜本的な対策が必要な踏切道となっております。

要因でございますけど、周辺の土地利用や地形状況等から立体化による踏切道の除却が難しく、計画の具体化に時間を要するというような場合、それから、道路管理者及び鉄道事業者が他に優先

して改良すべき踏切道があり、そちらの対応に注力いたしましたして十分な計画検討体制が確保できないこと、それから、地域住民や利用者から改良の要望もなく、対策実施に向けた機運が十分に高まらず、地元調整等に長期間要する見込みである等五年の指定期限内では改良計画の取りまとめが困難となるということがその要因ではないかというふうに考えているところでございます。

○浜口誠君 その中で、三点目に言われた、地域住民の皆さんからの改良の要望が、機運が高まらず、五年の期間でこれ対策ができなかったと、この部分は、先ほど一問目に聞いた協議会の中でどのような議論が行われているんでしょうか。

こういうことをしっかりとみんな、この踏切、対策必要だよねというのをテーマにして議論するのがこの協議会の役割じゃないかなというふうに思っているんですけれども、先ほど局長から御答弁のあった三点目の対応について、協議会の果たす役割というのはどう考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（吉岡幹夫君） まさにそういうところ問題でございます。今般の改正におきまして、指定する前からカルテ踏切全体を対象にして議論できるように法律を直してございますので、これからそういうカルテ踏切全体を対象にして議論をしていくということが始まっていくものとい

うことを期待してございます。

○浜口誠君 是非、三点目の、いろいろ進まない要因はあるかと思えますけれども、今回の法改正をきっかけにして、これまで進んでいなかったところを着実に前進させるような、そういう力にしたいなというふうに思います。

大臣にお伺いしたいんですけども、この未指定のカルテ踏切をしつかりと対策を講じていくために、地域の皆さんでの影響度合いだとか事故のリスクの状況だとかで優先順位を付けたら、さらには、立体交差のような大変時間も掛かるしお金も掛かるような対策については財政支援の傾斜配分をやったり、これまでもいろいろな対応は取られてきたというふうに思っておりますけれども、この未指定のカルテ踏切を前進させるために、今後、国交省として、国としてどのように対応していくのか、大臣のお立場では是非御答弁いただきたいというふうに思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） いわゆる対策が必要などところで五二%が未指定になっているということ、まあ様々な理由が、その地域地域によっての事情が違うというふうに思っております。そういう意味で、私は、今回の法改正によってできるこの協議会がどれだけ機能させるのかというのは一番重要なことではないかと。

多分、私も実家が商店をやっていましたので、

十何年間も工事が続くと商売にならないといった、踏切沿いというのは大体商店街が併設していますから、そうした多分対論というのも強いと思えますし、どうしてもやっぱり万が一の事故よりも毎日の利便性が取られてしまうような状況だというふうに思っておりますので、立体交差事業が完成をしたらこれだけ町が変わるといいうようなしつかりとした絵柄を示す、そして、それに對しての必要なことというものも、やはりどこまで行っても協議会の中で機運を醸成するということが非常に大事なのではないかと。

先ほど御質問もありましたが、それをやたら、やっぱり十何年掛かると言われると、十何年後まで自分が元気がどうかも分からないような人に話をするわけでありますから、そうしたことに對してなるべく加速化できるように、先ほど言った個別補助制度ですとか予算の傾斜配分等々工夫もしておりますので、そうしたことは工夫をしながら、今回法改正で様々なことをさせていただきませんが、そうしたことも丁寧で説明をして御理解をいただくという、一つは、どこまで行ってもやっぱり安全対策ということが一つですし、もう一つは、やはり地方創生に本当に資するんだということ、こうしたことをしつかりと国土交通省としては説明をしながら、地域住民の皆さんの御理解をいただいて丁寧に進めていきたいと、こう思います。

○浜口誠君 是非、赤羽大臣がおっしゃっていたように、国が、国土交通省がやっぱりリーダーシップ取って、地域住民の皆さんにも分かりやすく今後のビジョンも含めて説明をして、理解をいただいて前に進めていく、このことが大変重要だというふうに思っておりますので、是非、そういう視点で今後の対策、まさに国が、国交省の皆さんがリーダーシップを取るといいうのがすごく大事だなというふうに感じますので、その点は改めてお願いをしておきたいというふうに思います。続きまして、踏切道のバリアフリー化についてお伺いしたいと思います。

今、全国でバリアフリー化しなければいけないと言われている踏切道がどの程度あるのかという点をまず確認したいと思います。

そして、今回は、このバリアフリー化の申出、今までは都道府県知事が申出できるという制度に加えて、今回は市町村長も申出をすることができるといふことで加わっております。

こうした中で、国交省として、この踏切道のバリアフリー化、障害のある方、車椅子で踏切を渡ろうとすると、ごっこつして非常に渡りづらいし危険も伴うというふうに思いますので、障害者の皆さんの立場からすると、このバリアフリー化しつかりと進めていただくこと、非常に重要な取組だというふうに思っておりますけれども、今

後の進め方についても併せてお伺いしたいと思えます。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

高齢者、障害者等がいつでもどこでも安全、安心かつ円滑に移動できる社会の実現のため、踏切道においても地域の実情に応じてバリアフリー化を推進していくことが大変重要であると考えてございます。

令和元年には、鉄道駅を中心としたバリアフリー化された面的な道路ネットワークをより強化するために、バリアフリー法に基づき、高齢者、障害者等の移動円滑化を図るべき特定道路として、従来の主要鉄道と福祉施設等を結ぶ道路に加えまして、新たに福祉施設などを相互に結ぶ道路を追加いたしました。この結果といたしまして、その特定道路上の踏切六十三か所であったわけでございますが、これ平成二十年のデータでございますが、それですが、特定道路上の踏切はこれまでの約五倍、三百か所、三百五十か所となるなど、踏切道のバリアフリー化を更に推進する必要性が高まっているというふうに考えているところでございます。

このため、鉄道と特定道路が交差しています踏切道を指定基準に加える方向で検討を進めるとともに、今回の法改正において、先ほどお話もあり

ましたけれども、バリアフリー化が必要な道路など、地域の実情をよりきめ細かに把握してあります市町村長からの指定の申出制度を創設したというところでございます。

さらに、踏切道の改良方法といたしまして、お話もありました、レールと路面の隙間を埋める等により段差を解消することが大事だということで、路面の平滑化を追加する等、改良基準も併せて見直すことで踏切道のバリアフリー化をより一層推進してまいりたいというふうに考えてございます。

○浜口誠君 是非、障害者の皆さんあるいは高齢者の皆さんの声がそうした改良の申出につながるように、市町村長がより地域の声を拾い上げられるからということでも今回加わったということはいことだと思えますけれども、そういう市町村長の皆さんが地域の障害者団体あるいは高齢者の皆さんの声がちゃんと吸い上げられるような体制づくりも併せてしっかりとやっていただきたいというふうに思っております。

続きまして、今回、改良後の評価というのが、これまでそんな評価というサイクルはなかったんですけれども、今回新たに道路管理者あるいは鉄道事業者の方が改良した後の評価をするという項目が加わっております。いいことだと思います。

具体的にどのような評価を道路管理者の方は、鉄道事業者の方はやっていくのかという点と、な

ぜ今回この評価というPDCAのサイクルを強化しようということにしたのか、その理由についても併せてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

踏切対策の進捗状況や取組の成果を見る化していくことは、対策を促進する観点や政策のアカウンタビリティの観点からも重要だというふうに認識してございます。このため、今般の改正案において、改良実施後に道路管理者と鉄道事業者による自己評価を新たに義務付け、必要に応じ国土交通大臣が追加的対策を勧告するなどの措置を講ずることとしてございます。

具体的には、対策実施後に周辺の住宅や商業施設等の開発状況を確認した上で、踏切道や迂回路を含め、その周辺道路の交通量の変化、踏切の遮断時間の変化、事故の発生状況、踏切の通行状況等を調査し、改良すべき踏切道の指定基準に該当しなくなったか、あるいは事故の防止や交通円滑化に著しく効果があったか等を検証していただくことを想定してございます。

なぜこういうのを導入したかという話でございますが、一つは、今般の法改正におきまして五年の指定期限を撤廃したと、恒久化したことに伴いまして、個々の踏切道の改良の進捗状況を測る上でPDCAの強化が一層重要だということでご

ございます。

また、踏切道の対策といたしまして、従来からの踏切道の除却に伴う連続立体交差や単独立体交差事業に加え、先ほどお話ししましたが、近接する立体交差に交通転換を促す迂回路の整備であるとか、あるいは駅の出入口を追加するとか、新たな対策を追加してございます。

こうした新たに追加した踏切道の交通を削減するための対策については、踏切道を除却するなど踏切に直接対策をする施策ではございませんので、先ほど御説明したとおり、迂回路への交通の転換状況であるとか、周辺の地域開発による交通量の変化、あるいは鉄道ダイヤの変更等による遮断時間の変化等を把握し、その効果を検証することが不可欠というふうになるというふうに考えてございます。

このため、改良実施後に、道路管理者と鉄道事業者による自己評価を新たに義務付けるところというところにしたというところでございます。

○浜口誠君 いいことだと思います。

その一方で、その評価した結果というのは、冒頭質問させていただいた踏切道改良協議会等にフィードバックするような、そういうサイクルというのほどのように考えておられるんですか。もう評価した道路管理者、鉄道事業者だけの評価で終わるのか、地域の皆さんにその評価結果というの

をフィードバックするのか、その点について確認したいと思います。

○政府参考人(吉岡幹夫君) お答え申し上げます。

評価の結果に限らず、協議会においてやっぱり協議のプロセスを見える化するということが大事だというふうに思っておりますので、そういう形で、会議資料の公開であるとか、そういうこともしっかりしていきたいというふうに考えているところでございます。

○浜口誠君 是非、地域の皆さんについても、改良した後どういう状況なのかというのはやっぱり分かりやすくお伝えしていく、情報公開大切だと思いますので、今御答弁あった対応をしっかりと行っていたきたいというふうに思います。

続きまして、災害指定踏切道で、ほかの先生方からもお話ありましたけれども、災害が起こったときに踏切を開放するそのプロセスですね、手続であったり関係機関への連絡体制を義務化する、これいいことだと思います。

一方で、元に戻す、正常のオペレーションに戻すときにも混乱のないように、そして安全に通常のオペレーションに復帰させるというのも大変重要な視点だというふうに思いますので、そうした、一旦開放したものを通常のオペレーションに戻すときに、関係機関の皆さん等の連携、対応という

のをどのようにやっていくのか、この点に対しての政府としてのスタンスをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、踏切道の開放を行った後に通常動作に復帰させる場合には、踏切を横断する通行者に混乱を生じさせることなく、また、踏切の動作状況等を十分に確認し、安全を確保した上で行うことが重要と考えております。

特に災害により開放状態が長期間にわたり継続する場合は、正常時へ復帰した際にも、通行者が当該踏切を列車が通行、通過しないものと思いついで、一時停止などの警戒行為を取らずに横断することもあり得ると考えております。このような状況を避けるためにも、鉄道事業者、道路管理者などの関係者が連携をして、鉄道の運行再開状況や道路の状況などの情報を共有することが必要と考えております。

このため、管理の方法の中には、指定された踏切における連絡体制や情報共有の仕組みに加えて、通常動作に復帰させる際の監視員の配置など、鉄道事業者及び道路管理者がとるべき措置についても記載されるように求めていますと考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非混乱のないように、安全最優先で通常のオ

ペレーションに戻すプロセスもしっかりと着実に実施をしていただきたいと思います。

続きまして、ちよつと話題変わるんですけども、二〇一九年に台風十五号で、千葉県を始めとする房総半島で長期にわたる停電が発生をいたしました。

このとき、なぜその停電が広範囲かつ長期にわたったのかというと、まず指摘されていたのは、配電線に倒木があつて、倒木の撤去にかなりの時間を要したということが指摘をされております。

この教訓を生かしていくことが大変重要だというふうに思っておりますので、この倒木をさせないための予防的な措置をどうしていくのか、仮に倒木があつたとしても、その倒木を撤去するための迅速に対応するための対策として今後どのような対応をしていこうとお考えなのか、この点について政府のスタンスをお伺いしたいと思います。

○政府参考人（松山泰浩君） お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、二〇一九年の台風十五号では、倒木等の影響で山間部にある多数の電柱が倒れまして、これに伴って大規模停電につながつたというふうに認識してございます。こうしたリスクに対しまして事前にいかに防ぐかと、起こつたときにどう対応するかということは大変重要な点でございますので、そのための事前伐採及び迅

速な撤去に対する対応につき、電力会社と地方自治体の連携が大変重要な要素だと考えてございまして。

このため、経済産業省といたしましては、両者の間で事前の樹木伐採等の協力事項を盛り込んだ連携協定の締結というものを結ぶように働きかけを行つてるところでございまして、昨年末の時点のフォローアップの調査の結果でございしますが、全部で十の府県、また百五十二の市町村との間で、両者の連携の下での事前伐採に向けた取組が進んでいるという状況でございまして。また、これを更に加速化するために、連携協定の優良事例に関する周知ですとか、連携協定締結を促す文書の発出などを進めていきたいと考えてございまして。

また、台風十五号の経験を考えますと、災害時において倒木等の所有者が不明な場合、こういうときの対応が大変重要だと考えてございまして。このため、昨年六月、経済産業省のガイドラインでございまして電気事業法第六十一条に基づく植物の伐採等に関する指針というものを改正いたしました。災害時の倒木処理に係る伐採において所有者不明等で承諾が取れない場合にも、事後的な届出を前提に伐採できることを明確にしたところであり、国としてもこうした取組を進めることで災害の迅速な復旧体制を整えてまいりたいと考えてございまして。

○浜口誠君 終わります。ありがとうございます。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

まず、踏切の高架化について質問をいたします。交通事故防止のため、改良の必要がある踏切道を国土交通大臣が五年間の期限内で指定し、改良工事を進めてきたわけですが、踏切道の改良には長期間を要するというところで、五年の期限内に撤廃するという法案になっております。

この連続立体交差の事業ですけれども、関係者との調整、用地取得などにより、長期間の期間を要するというふうにされているわけですが、まず、これが具体的にはどういうことなのかということをお聞かせいただきたい。例えば、JRの中央線三鷹駅―立川の間は、連続立体交差については調査、調整に十六年、用地買収や高架化の工事に十八年、合計三十四年近く掛かっております。こういうことを想起しても、なぜ長期間掛かるのか、この点について御説明いただきたいと思っております。

○政府参考人（榊真一君） お答えを申し上げます。

連続立体交差事業の関係者協議に時間を要する理由といたしましては、まず、連続立体交差事業が複数の踏切を一举に除却する事業でありますことから、地方公共団体や鉄道事業者、沿線住民など、関係者の数が非常に多いことが挙げられます。

また、事業そのものが大変大きなものでございまして、全体事業費の大きさや事業期間の長さが関係者の合意形成に時間の掛かる理由であると考えております。さらに、連続立体交差事業と併せて周辺のまちづくりについても検討しようとする場合には、まちづくり、あるいは周辺の土地利用との調整にも時間を要することになります。

事業実施段階におきましても、列車を運行しながら工事を行わなければならないことから、列車の運行に支障を来すことのないよう、鉄道事業者とよく調整をしながら慎重に工事を行う必要がございます。また、工事が完了するまでの間、暫定的な営業路線、仮線が必要となる場合もございませぬ。この場合には、仮線のための用地を確保する必要がございますので、地権者との調整にも時間が掛かってまいります。

御指摘の三鷹駅から立川駅までの区間で行われましたJR中央線連続立体交差事業では、地方公共団体と鉄道事業者との間で、連続立体交差事業と同時に鉄道の複々線化をするのかしないのか、複々線化の進め方をめぐって調整に時間を要したと承知しております。

○武田良介君 同じく連続立体交差の事業で、沼津駅周辺の高架化事業があります。資料も配付させていただきます。

まず、全体像を若干紹介させていただきます

いうふうに思いますけれども、総合整備事業で様々な事業がある、そのうち一つが高架化の事業ということであります。先ほどの三鷹―立川間は都市計画決定されました区間は十三・一キロであったのに対しまして、この沼津駅の周辺の事業区画は約四キロということでありませぬ。踏切が十三か所解消されるということ、また、八つの幹線道路との間で立体交差となると。また、貨物駅と新車両駅を移転もさせるということでもありますし、関連事業として取り組まれた土地区画整理事業、これも行われまして、北口駅前広場が整備をされました。そして、駅北の拠点開発事業として、会場あるいは展示イベント施設、民間のホテルから成る総合コンベンション施設も建設が完了しているというものであります。

こうした経過については、沼津市において一九八八年に鉄道高架化の方針が示されたことに始まりまして、十五年後の二〇〇三年、静岡県が鉄道高架などを都市計画決定をした、そして二〇〇六年に国が高架化、高架の本体、あるいは新車両駅、新貨物駅の整備事業について許可をしているというところであります。

地権者など地域住民の方々には、先ほど来話がありますように、事業に対する様々な意見があります。用地買収に関わって、今年の二月十九日に、新貨物駅建設予定地の明渡しに応じておられなか

った一名の方に対して、土地の行政代執行が行われたというところであります。

ここまですで経過でありまして、これから高架の本体工事が始まっていくことになるというふうにお伺いしています。この工事にも十三年掛かるというふうに言われているそうでありませぬので、そうすると、完成が二〇三四年かということになるわけです。一九八八年から数えますと、実に三十三年掛かっている上に、更に十三年ですので、合計四十六年掛かるであろうという事業だということでもあります。

やっぱり長期間になるには、先ほどの答弁にもありましたけれども、理由があるんだというふうに思うんですね。反対されている住民の方との調整に時間を要するということがやはりあるのかというふうに思うんですけれども、この沼津駅の周辺の高架化事業で地元の方が訴えられた内容というのはどういったことだったんでしょうか。

○政府参考人(榊真一君) お答えを申し上げます。

沼津駅周辺連続立体交差事業につきまして、事業主体であります静岡県と地元沼津市に伺いましたところ、市民への説明会や議会において、賛成反対、様々な御意見をいただいているとのことでございます。

賛成の意見といたしましては、安全、安心なま

ちづくりに関するこの事業は将来世代に残る財産になる、県東部の拠点としてふさわしい沼津のまちづくりを推進し、にぎわいと活力ある都市へ成長させるため極めて重要である、渋滞が多く、緊急車両が停車してしまうこともあり、また歩道も狭いことから、早く鉄道を高架化して南北を自由に往来できるようにしてほしい、こういった御意見をいただいているとのごさいます。

反対の御意見としては、事業費が大きく、市の財政への影響が懸念される、ほかに駅や町が良くなる方法があるのではないか、事業期間が長く、完成までに市が衰退されることが懸念される、貨物駅の移転先での騒音など環境面が心配だと、こういった御意見が寄せられていると承知しております。

○武田良介君 事業費の問題、あるいは非常に長期間を要しているの今後衰退しないかというお話等々あるということをお伺いをいたしました。

例えば、私も、新貨物駅が計画されている土地で農業を営んでこられた方が、代替の農地を用意されるということだけでなく、先祖代々受け継いできた土地だからと、新しい土地がどういう状況か、土がですね、どういう状況か分からないので、生活の糧を奪われてしまうと、こういう訴えがあるということも承知しております。

既に高架化の方針が出されてから三十三年、都

市計画決定から数えても十八年ということ、先ほどの答弁のことだと思っておりますけれども、本当にこの予定どおりに計画を進めていいのかという声が上がっておるといっております。

国土交通省は、この高架化の事業、さらに関連の事業がありまして、合計五事業に対して八百四十六億円の補助金を出していることでありました。そのために事業再評価が行われるわけですけれども、最新が二〇一六年だったと思います。この中でBバイCはどのように検討されたのか、御説明いただけますでしょうか。

○政府参考人（榊真一君） お答えを申し上げます。

平成二十八年度に静岡県が実施いたしました沼津駅周辺連続立体交差事業の再評価における費用対効果につきましては、国土交通省から発出されております費用便益分析マニュアルに基づいて算出をされております。

これは社会的割引率を考慮して五十年間の便益と費用の比率を求めるところでございます。便益といたしましては、移動時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少の三項目につきまして、連続立体交差事業と関連道路の整備が実施された場合、実施されなかった場合の差を便益として金額換算して計上されております。費用といたしましては、連続立体交差事業と関連道路の整備費と関

連道路の五十年間の維持管理費を計上し、用地費などの残存価値があった場合にはこれを控除して算出をされております。

以上の方法によりまして、沼津駅周辺連続立体交差事業につきましては、総便益約九百九十九億円、総費用約八百二億円、費用対効果一・二四とされております。

○武田良介君 今答弁にもありました費用便益分析マニュアル、私も見ました。これ見ますと、便益算出の前提は、検討年数、先ほど答弁にもありましたけれども、五十年ということ、これは、ですから、供用が開始されるのが、仮に工事がこれから十三年掛かるとすると二〇三四年、二〇三四年から五十年ということになるかというふうに思いますので、そうしますと、二〇八四年までの便益を算定したということになるかというふうに思います。

今答弁にありましたように、九百九十九億円、まあ大体一千億円というふうにご考えたとして、二〇三四年から二〇八四年までで約一千億円便益があるということ、これ先ほど答弁がありましたように、市民の方から、それから長期にわたって全体が衰退してしまうのではないかとこの心配も含めて、なるほどなというふうにご考えているんですけれども、この点はどうお考えでしょうか。

○政府参考人（榊真一君） 公共事業で整備をさ

れます道路等につきましては、ほかの事業もそうなんですけれども、耐用年数がそれなりの期間ございいますので、五十年という期間を定めて算出をしております。また、その便益につきましては、事業が完成してからその効果が発現いたしますので、事業が完成されたときを起点といたしまして五十年間の便益を算出しているところでございます。また、費用についても同様に算出をしております。

○武田良介君 ですから、二〇三四年から八四年までの五十年間で一千億円便益が発現することなどなんですが、それが市民の方からすると、本当に今後の、今人口減少もしているということで、沼津の方、状況お伺いしましたが、本当にそれだけ発現するのかという疑問が当然浮かぶんだらうというふうに思っています。

もう一つ、その事業のそもそもの目的に慢性的な交通渋滞等の解消ということもあるということなんですが、伊豆縦貫道ができたことによって大きく変わったという指摘もあるんだというふうにお伺いをいたしました。東名高速の沼津インターにアクセスする沼津岡宮インターというところから函南塚本インターチェンジまで開通したということ、沼津の市街地を抜ける車は減少したと、駅を南北に抜ける必要がなくなったということですね、そちらに流れるようになった。ですから、

交通渋滞という実態がもう当初から変わったんだということをおっしゃいました。

この指摘をどう受け止めるかということなんですが、こういう条件の変化というのはBバイCの計算に含まれているものなんでしょうか。

○政府参考人(榊真一君) お答えを申し上げます。

沼津駅の連続立体交差事業につきましては、国の補助金も入っておりますことから、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領に基づいて、事業が継続中のものについては五年に一回、五年ごとに再評価を行うこととなります。その時々で最新の便益、費用を算出し、BバイCを出していただくこととなります。

○武田良介君 今私が指摘したような交通量の減少というのは、前回、二〇一六年が再評価だったと思うんです。先ほど言った区間で開通しているのが二〇一四年だと思いませんか。そのBバイCの計算のときに、そういう状況の変化というのは含まれているものなんでしょうか。

○政府参考人(榊真一君) お答え申し上げます。交通環境の変化で御指摘のその事案が入っているかどうかということにつきましては確認をしてみなければいけませんけれども、再評価する時点で最新の情報に基づいて評価をしていただくことを考えております。

○武田良介君 減価をどう取るかとか、そういったことはもちろんあるかというふうに思いますけれども、重ねて指摘をさせていただきたいと申しますし、五年で再評価やりますということですから、次が二〇二一年度ということ、まさに来年度からですね、来年度でやるということになりますから、そういった点も含めてしっかりと見ていただきたいと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

時間があれですが、ちょうど立ち上がってしまいました。

一点だけ、鉄道事業法の関係で端的に。

啓開のために倒木を事業者が、倒木するおそれがある木を事業者が切ることができるということなんです。文化的に重要な価値を持っている木であったような場合どのように対応されるのか、お願いします。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。伐採等の対象となる植物や土石が自然公園法や文化財保護法等で保護されている貴重なものである場合、鉄道事業法に基づく国土交通大臣の許可とは別に、各法の規定に基づき、別途、環境大臣や文化庁長官等の許可が引き続き必要になると考えております。

○武田良介君 しっかり対応していただきたいと思います。

終わります。

○委員長（江崎孝君） 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

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。踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（江崎孝君） 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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（江崎孝君） 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。

午後零時三十八分散会