

衆議院国土交通委員会ニュース

【第204回国会】令和3年3月19日（金）第5回の委員会が開かれました。

1 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案（内閣提出第13号）

- ・赤羽国土交通大臣、大西国土交通副大臣、中山防衛副大臣及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
- ・採決を行った結果、全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成 - 自民、立民、公明、共産、維新、国民）
（質疑者）伊藤俊輔君（立民）、井上英孝君（維新）、泉田裕彦君（自民）、吉田宣弘君（公明）、松田功君（立民）、津村啓介君（立民）、高橋千鶴子君（共産）、古川元久君（国民）

（質疑者及び主な質疑事項）

伊藤俊輔君（立民）

（1）踏切道の改良促進

- ア 平成28年度以降に踏切道改良促進法により指定された踏切道の改良の進捗状況及び東京都町田市の指定踏切道の改良の状況
- イ 令和元年9月に京浜急行電鉄本線神奈川新町駅構内の踏切で発生した事故の概要とその原因及び京浜急行電鉄と国が講じた措置
- ウ 鉄道事業者による踏切障害物検知装置の導入状況、開発の動向及び同装置の導入に対する国の支援の必要性

（2）第4種踏切道の対策

- ア 手動ゲート導入の効果の検証の必要性及び設置の取組を全国に拡大するための国の支援の必要性
- イ JR西日本で踏切ゲート導入に向けた現地試験が現在行われていることの確認

（3）災害時の踏切道の管理

- ア 改正案における災害時の管理方法を定めるべき踏切道の基準及び指定されることが見込まれる踏切道の数
- イ 踏切開放までに要する時間の目安及び改正案で踏切道を指定することによる時間短縮の効果

（4）踏切保安設備の維持管理に対する国の支援の必要性

井上英孝君（維新）

- （1）前回改正から5年間における、いわゆる「開かずの踏切」等の対策の進捗状況及び残された課題
- （2）改良すべき踏切道の指定年限を撤廃し、恒久化した後も、国として踏切対策の進捗状況や成果を定期的に明らかにする必要性
- （3）災害時の管理の方法を定めるべきとして指定された踏切道において円滑な優先開放が実施されるよう、鉄道事業者に対する国の支援の必要性
- （4）今回の改正措置を含め無電柱化をより一層推進するための今後の取組方針
- （5）踏切道対策推進に対する大臣の意気込み

泉田裕彦君（自民）

- （1）国土交通省が認識している踏切事故の原因とその対策
- （2）第4種踏切道の対策
 - ア 手動ゲート等の低コストな第4種踏切の安全確保のための対策
 - イ 豪雪地帯における第4種踏切の安全対策

- (3) 踏切道改良促進法で改良が必要な踏切として指定されていない踏切道の今後の改良に対する考え方
- (4) 遮断機の閉塞により津波避難に支障が生じた場合の対応についての考え方
- (5) 財政が厳しい市町村への踏切改良のための予算面の支援についての見解
- (6) 今回の法改正による道の駅の防災拠点機能の強化についての見解

吉田宣弘君（公明）

- (1) 踏切道における事故件数のうち事故による死亡者数等に占める高齢者及び障害者の割合並びに事故の発生状況
- (2) 改良が必要な踏切道の指定基準に高齢者等の特別な配慮が必要な人の視点を含むことについての見解
- (3) 高齢者等の事故を減らすため、法改正を受けて改良が必要な踏切道の指定基準にバリアフリー化の視点を盛り込む必要性
- (4) 踏切事故ゼロの実現に向けた取組についての見解

松田功君（立民）

- (1) 緊急に対策の検討が必要な踏切道（カルテ踏切）への対応
 - ア 773箇所のカルテ踏切について踏切道改良促進法に基づく指定がされていない理由
 - イ 未指定のカルテ踏切の改良の機運を醸成するための取組状況
- (2) 第4種踏切道の対策
 - ア 第4種踏切道を優先して改良する必要性及び速度に係る踏切道指定基準を撤廃した場合に踏切道改良促進法に基づく指定が可能となる第4種踏切の数
 - イ 対策に当たって地元との協議が難点となる実態に対する認識
- (3) コロナ禍により鉄道事業者の経営状況が厳しいこと等を踏まえた鉄道施設総合安全対策事業費補助の拡充等による踏切道改良対策の促進の必要性
- (4) 災害時における鉄道用地外の土地の立入り、一時使用に大臣の事前許可を不要とする措置が改正案に盛り込まれなかった理由及び鉄道事業が持つ公共性に対する鉄道局長の認識
- (5) 利用実績が低調な連続立体交差事業無利子貸付制度の周知の必要性

津村啓介君（立民）

- (1) 踏切道改良促進法等改正案
 - ア 踏切道改良促進法の対象外である踏切道の現在数と事故件数及びそれについての大臣の認識
 - イ 私道等と鉄道が交差する踏切道を本法の対象に加えて事故防止対策を推進すべきとの考えに対する大臣の所見
 - ウ 第4種踏切及び正規の踏切以外のいわゆる勝手踏切の現在数並びにその減少ペースが鈍化している理由
 - エ 勝手踏切の都道府県別の数
 - オ 現在の非常押しボタンのある踏切の数及びミリ波障害物検知装置の設置状況
 - カ 非常押しボタンの設置基準を踏切の内側からも外側からも押しやすい位置とする必要性
- (2) 米軍ヘリコプターの東京都心における低空飛行訓練
 - ア 報道された米軍ヘリの飛行について、防衛大臣に通報された分も含め飛行計画の通報を受けたことの実態関係
 - イ 米軍ヘリは航空法の最低安全高度の基準が適用除外となっている一方、日米地位協定及び日米合同委員会合意に基づき我が国の国内法を尊重し航空法の当該基準に従うことの実態関係及び当該基

準の内容

ウ 米軍ヘリが新宿付近において羽田新ルートにより設定された特別管制空域及び最低安全高度の制限を受けることなく自由に飛行できる範囲

高橋千鶴子君（共産）

（１） 踏切道対策

- ア 5年の指定期限を廃止する理由
- イ 今回の改正を踏まえ踏切問題を改善していくことについての大臣の決意
- ウ 改良が必要な踏切道の改善のために予算の増額や要件緩和を行う必要性
- エ 開かずの踏切の解決に向けて地域と鉄道事業者の合意促進のために国が調整する必要性

（２） 防災拠点自動車駐車場

- ア 改正案で指定されることが見込まれる防災拠点自動車駐車場の箇所数及び期待される機能
- イ 災害時の一般利用の制限によって混乱を起こさないための方策
- ウ 避難所としても機能する道の駅の安全対策、特に耐震改修に対する国の補助や支援策についての所見

古川元久君（国民）

- （１） 平成3年から10年ごとの踏切道の改良箇所数
- （２） 踏切道の改良箇所数が減少している理由
- （３） 改良が必要な踏切道数
- （４） 踏切道の改良が進んでいない原因及び改正案によるその原因の解消の見込み
- （５） コロナ禍で鉄道事業者等の経営状況が厳しい中、改良に係る国、自治体、事業者の費用負担を見直す必要性
- （６） 改正案により5年の指定期限が撤廃された後の具体的な数値目標及び改良が先送りされないための方策を策定する必要性