

<2005年委員会議事録③>4月26日決算行政監視委員会(国土交通省所管)
～JR西日本の尼崎列車事故を受け、北側大臣と公共交通の安全性について議論

162-衆-決算行政監視委員会第四…-2号 平成17年04月26日

○荒井分科員 民主党の荒井でございます。

国土交通大臣、御苦労さまでございます。冒頭に、JR西日本が尼崎で大変多くの犠牲者を出されたことにお悔やみ申し上げますとともに、関係者の皆様にお見舞いを申し上げたいと思います。

それに関しまして、先ほど本会議で大臣が、安全性の確保ということで、公共交通機関に文書で通達を流したというお話をされておりましたけれども、どうも最近、公共交通機関の安全性に関する事故があちこちで起きているんじゃないだろうか。小さな事故で、人身事故までに至っていないものも含めると、例えばJAL、日本航空の件でありますとか、あるいは各種の地方の鉄道でありますとか、そういうところも含めると、安全性の問題に関して、少し事故が多過ぎるんじゃないかという印象を持ちます。

先般、私、JR東日本の関係者と話し合う懇談の席を持ったんです。そのときに、新潟の地震で新幹線が脱線をしたわけですけれども、人身事故に至らなかったわけですけれども、本当に偶然だったと。その偶然の一番最大のものは、JR東日本が抱えているベテランの技術者の勘のようなものが影響したんだという話をされました。

というのは、そのベテランの技術者が十年前の兵庫・神戸の地震の調査に行って、これは橋脚を補強しなきゃだめだということを痛切に感じて、それで戻ってきてすぐ、JR東日本所管の地域の地震地帯と言われる危険地帯についての橋脚の補強工事を積極的にやったんだそうです。関東周辺、それからそのときに仙台周辺ということも言うておりましたけれども、その方がどうしてもここだけはやらなきゃいかぬと言って強調したのがあの新潟のあその地域だったんだそうです。それは、ベテランの技術者が、この下に活断層がある、ここだけはどうしてもやらなきゃだめなんですと言って、社内の中で、多くの反対を押し切ってやった。しかも、まさしくそこだったというんですね。

そういうのは偶然なのかもしれないんですけども、私は、安全性の問題とかあるいは仕事の面で、直観みたいなのというのはベテランの職員の中にはやっぱりあるんじゃないかと。安全ということをいつでも頭の中に描いていると、そういうものというのは自然にわいてくるものがあるんじゃないだろうかというふうに思うんですけども、その点からいきますと、最近の公共交通機関に携わる職員の教育だとか、あるいは入ってくるまでのディシプリンといい

ますか、そういうものでありますとか、それが何となく緩んじやっているんじゃないだろうか、そういう感じがするんですね。

公共交通機関で働く人たちというのは、指示命令系統をしっかりと守っていくとかマニュアルをしっかりと記憶しておくとか、ある意味では一般の若い人たちとは少し離れた社会生活といいますか教育というのが必要なような気がするんですね。

そういうものを含めて、今回の事故に対する大臣の、今後の処置も含めた御決意なりあるいは感想なりを聞かせていただければと思います。

○北側国務大臣 昨日の福知山線での列車の脱線事故、甚大な被害が生じてしまいました。お亡くなりになられた方々に対しましては、心から御冥福をお祈り申し上げる次第でございます。また、多くの方々が重傷等、負傷を負われておられます。心からお見舞いを申し上げます。

今は、現場では被害者の方々の救出、また救命活動、これを最優先でやらせていただいておりますが、昨日から事故調査委員会が入りまして、徹底した事故原因の究明に努めてまいりたいと思っております。事故原因をきちんと解明することが再発の防止にもつながってくると思っております。JR西日本に対しても、原因究明に全面的な協力をするように強く要請をしてあるところでございます。

また、今委員がるるおっしゃいました、昨日の事故だけではございません、最近、幾つかの公共交通事業者の事故があります。また、事故には至っておりませんが、ちょっと間違えると大変な事故になりかねない、そうした事案もあります。この公共交通事業者に対しまして、安全確保が利用者、国民に対する最大のサービスであるということを改めて社を挙げて徹底をしてもらいたいと今強く思っているところでございますし、先般、鉄道事業者も含めまして、安全確保のための総点検の指示をした最中にこうした事故が起こってしまったわけですが、改めて昨日、通達をもって安全確保を徹底するように指示をいたしました。

先ほど本会議場で申し上げましたように、国土交通省といたしましても、私を先頭に、公共交通事業者の主要なところには、現場に赴かせていただきたいと思っております。どのような安全総点検活動がなされているのか、どのような対策がとられているのか、きちんと事業者のところに出向きまして、報告を直接受けさせていただきたいと思っております。

全力を挙げてこうした事故がないように取り組みをさせていただきたいと思っております。

○荒井分科員 ぜひ、大臣を筆頭に、鉄道局も大変な時期だと思いますけれども、事故の再発を防ぐ万全の措置を講じていただきたいと思うんですね。

七年前になりますでしょうか、八年前になりますでしょうか、私は、エア・ドゥという航空会社、北海道独自の航空会社なんですけれども、それを立ち上げるというときに、その中心になった浜田さんという方がおられたんですが、お亡くなりになりましたけれども、その方がエア・ドゥを立ち上げようとして、当時の運輸省に相談に行きました。当時の航空局長、黒野さんという、今成田空港公団の総裁をやっておられますけれども、その方が、航空会社を設立するならば、ぜひ行ってみたいところがある、ぜひ行きなさいと言って教えてくれたところが御巢鷹山でありました。いかに公共交通機関が事故を起こすと甚大な被害と深刻な被害が出てくるのかということをもとに基本に抱きながら事業を営むものだというのを教えたかったんだらうというふうに思います。

最近、何でもコンピューターで制御できるというような感じになっていて、結果についての、犠牲者の痛ましさというのがどうもリアル感として事業者にも経営者にも職員にも少なくなってきたのかな、そんなところが心配に思う次第でございます。ぜひ頑張ってください。

さて、きょうは、公共交通機関にかかわって、地方での公共交通機関、その問題について少し議論させてもらいたいと思っております。

と申しますのは、北海道で代表的な地方公共交通機関であった銀河線、ちほく鉄道というのが今廃止をするかどうかという議論をされておまして、私は、その議論というのは、今の世相上、一つの地方線の問題としてではなくて、国政全般としてこのような問題があちこちで起きているのではないかと、それをどういうふうに国土交通省は考えておられるのかということも議論したいと思っております。

まず、鉄道局や自動車交通局長に、現在における、地方公共団体が関与するような、地域の足として極めて重要であると思われるような地方鉄道や過疎バスというものの経営実態はどうなっているのか。恐らく相当な赤字をそれぞれ出しているんだと思うんですけれども、その経営実態はどうなっているのか。そして、赤字の中であえていっている公共交通機関の今後の見通しというものをどういうふうに見ておられるのか、それをお聞かせください。

○梅田政府参考人 鉄道でございますが、現在、御指摘のありました地方鉄道につきましては、沿線人口の減少あるいは少子高齢化、道路整備が進む中でマイカー利用者が非常にふえたというようなことで、輸送量は経年的に減少傾向にあります。平成五年度から十五年度の十年間で二割以上の減少が続いてきて

おります。十五年度で見ますと、地方鉄道事業者九十四社の七割を超えます事業者におきまして、鉄軌道事業では赤字でございます。その赤字の営業損失の総額は約二十五億円ということになっております。

今後につきましてでございますが、今後につきましても、沿線人口の減少とか少子高齢化、そういう点につきましては、これが好転するという見込みはないと思います。したがって、経営から見ますとなかなか厳しい状況が続くというふうに考えております。

○金澤政府参考人 地方バスにつきましても、ただいま鉄道局長が御答弁申し上げましたような事情によりまして、輸送需要の減少傾向にまだ歯どめがかからないという状態でございます。

三大都市圏以外の地方バスの十五年の経営を全体で申し上げますと、これは三十両以上の乗り合いバス事業者にとっての数字ですが、輸送人員は対前年比で二・二%減、そして全体の経常収支率は九一・五%、その赤字総額は四百三十八億円ということでございますが、その中でも、国が補助をしております、いわゆる地方生活交道路線の経常収支を見ますと、二百六事業者が行っております千八百六十系統の経常収支率は七二・八%ということで、これも前年よりも悪化しておるといって極めて厳しい状況でございます。

委員御質問の今後の見通しでございますが、やはりこれも当面そうした厳しい状況が続いていくんだろうというふうに私ども認識しております。

しかしながら、地方の特にバスは、地域住民にとりましては、みずからの交通手段を持たない交通弱者にとりましては最後の公共交通機関でございます、私どもといたしましては、高齢化の進展あるいは温暖化問題の深刻化等に伴いまして、地方バス路線の維持、確保は今後もますます重要なものとなっていく、そのように今認識をしております。

○荒井分科員 地方鉄道についての助成制度というのは現在のところないんでしょうか。

○梅田政府参考人 地方鉄道につきましては、かねてより近代化補助制度というのがございます。制度の中身は細かくなりますが、地方鉄道の一定の要件に該当します事業者に対しまして、設備の更新等につきまして一定の比率で補助を与えるものでございます。

十七年度におきましては、そうした中で、地域と一緒に再生計画をつくっていただく事業者につきましては、近代化補助の中で、補助の枠組みを少し変えまして、若干高目の補助率等を設定しております。また、地方におきま

して最近LRT等について大変興味をお持ちの自治体も多うございますので、LRTのシステム整備費補助制度をつくりまして、これも私どもとしましては、関係の道路とか、あるいは都市とも連携しながら進めてまいりたいと思っております。

全体として、十七年度は、地方関係の補助金でございますが、先ほど言ったものを合わせまして約三十二億円を準備しているところでございます。

○荒井分科員 地方の足を確保するのに三十億円とか四十億円とかという数字は極めてシャビーというか、地方にとっては頼りないというふうに私は思っている次第です。

ところで、地方鉄道を経営しているほとんどが多分第三セクターだと思うんですね。第三セクターというのは、今から二十年前でしょうか、当時、第三セクターを通じて補助金や補助事業ができるような仕組みを大蔵省が中心になってそのころ推進したものですから、あちこちで第三セクターができ上がっていったわけです。しかし、第三セクターが事業経営するというのは、結果的には、武士の商法といいますか、お役所仕事になっていて、どこもかしこも大体赤字。その赤字を一般会計で埋めていくというのが第三セクターの通常のやり方だったんだろうというふうに思われます。

しかし、ここへ来て、三位一体改革などで地方財政の改革が極めて大胆に行われるようになった。それだけでなく、地方財政の厳しさというものが出てきて、一般会計からの補てんというのが非常に厳しくなっている、そういう状況にありますね。その結果、第三セクターで運営しているかつかつの事業体的な、企業体的なものというものは廃止の傾向にある。

私は、これは、ある意味では必要なものを廃止するわけですからやむを得ないというか、財政を立て直すためにも、ある意味ではやむを得ないんだと思うんですけれども、しかし、地域の足にかかわるもの、あるいは地域の医療にかかわるもの、そういう生活に不可欠なものについて、これは赤字だから廃止すると簡単にやっていくというか、そういう運営方針というのは問題があるというふうに思うんですね。特に、こういう企業体的な第三セクターについては、どうして民間の知恵あるいは経営能力あるいは経営技術といったようなことをもっと利用しないのか、そういうものに関して、鉄道局なりあるいは自動車局というものが積極的に後押しをしないんだろうかというふうな疑問を持っているんですけれども、このあたり、鉄道局はどうお考えですか。

○梅田政府参考人 地方鉄道事業者、これは先生御指摘のとおり、第三セクターもございますし、それから、昔から、いわゆる純粹の民間でやってきている

中小の民鉄等もございます。いずれの事業者に対しましても、私ども本省もそうでございますが、地方運輸局を通じまして、常日ごろ、経営面あるいは技術面にわたって、いろいろ指導助言等を行っているところであります。

例えば、最近のことでございますが、成功例というのでしょうか、こういう知恵があるよというようなものを集めましたベストプラクティスというものの収集をしたものがございまして、そういうような例をパンフレットにしまして頒布し、周知しているところもございますし、それから、公共交通活性化プログラムというのがございます。これは運輸局が中心になってやるプログラムでございますが、そういうようなものの中で鉄道をうまく生かすためにはどうしたらいいかということで、関係者が集まっていろいろ知恵を出し合うというようなこともやってきております。

また、先ほどちょっと言いましたように、ことしからは地方鉄道再生計画というようなものも、これは協議会をつくりまして、民間も入っていただくような協議会がございます。そういう中で、また知恵を出し合うというようなことでもございます。

御指摘のように、そういう面についてはお互いに工夫をし合うというのが私ども大事だと思っておりますので、引き続き、こういう点でも、さらに我々としてもさまざまな助力をしていきたいというふうに思っております。

○荒井分科員 きょうは国土交通省の北海道局長さんにも来ていただいたので、ちょっとお話を聞きたいんです。

北海道のちほく、銀河線と言われる鉄道ですね、この廃線に至った経緯というのは、私、鉄道というのは、一回廃線にしてしまうと、線路の引き直しというのは非常に困難です。しかし、鉄道の持っているポテンシャルというのはかなりいろいろな、ロマンも含めて、特に観光資源として極めて有利なものを持っていると思うんですね。社長さんが近隣の市長さん、いわゆる典型的な第三セクターの典型的な赤字の出方、あるいは、経営を改善していくという民間的な努力が本当にベストでされたのかどうかということに関しても、私は大変疑わしく思っているんです。

そういう中で、この銀河線というのを廃止するというのは大変もったいない気がするんですね。地域開発として、もっと可能性があるんじゃないか、もっとさまざまな可能性を追求してもよかったんじゃないかというふうに思うんですけれども、北海道局長はいかがでしょうか。

○山本（隆）政府参考人 お答えいたします。

北海道ちほく鉄道が運行されております、いわゆる北見あるいは十勝のこの

地域、大変広大な地域であります。もちろん、一次産業を主体にして、自然環境を生かした観光等々、地域の活性化にいろいろな努力をしている地域であります。

その中で、やはり非常に大事なのは、交通のネットワークをいかにつくっていくか、それも、鉄道なり道路なり、うまく連携をしながら、あらゆる努力をして地域の活性化へつなげていくということが一番肝要でなかろうかと思って、私ども、今まで仕事をしてまいっております。

○荒井分科員 ぜひ、鉄道というものの持っている、バスとは違うそういう特性というものをもう一度議論していく、再検討していくということが必要なのではないかなというふうに思います。

特に、この銀河線には数十億の基金がまだ残っている、あるいは、この廃線のために三十数億のお金を使う。鉄道の線路をはがすのに三十億円の費用がかかるんだということで、基金が残っているうちに廃線するんだというような説明をどうも地元でしているようですけども、私自身とても納得できないですし、地方の人にもとても納得できないような説明をしているというふうで、大変不思議な事案だなというふうに思います。基本的には、地方自治体の財政難というものがこういうものを引き起こしているのかなというふうには思うわけでありまして、その意味では、この三位一体が引き起こした大きな影響がここにも出ているなというふうに思います。

ところで、地域の公共交通機関という意味では、地下鉄もまた大きな公共交通機関で、地方自治体が絡む公共交通機関なわけですけども、この地下鉄で黒字なのは、恐らく東京周辺の地下鉄だけだと思うんですね。全国的に見て、ほとんどの地域が赤字なんだろうと思うんです。これは、建設費にお金がかかるということもあるんでしょうけれども、どうも、低コストの地下鉄技術というものについて、鉄道局なりがもう少ししっかりとした指導をしていくべきだったのではないかと、それが指導されていないんじゃないかという懸念を私は持っております。

例えば、札幌の地下鉄は、全国でもたった一つだと思うんです、世界じゅうでもたった一つじゃないでしょうか、タイヤを使った地下鉄であります。タイヤを使った地下鉄というのは、恐らくその当時はその当時の意味があったんだろうというふうに思うんです。しかし、全国あるいは世界じゅうにもそれが広がらないというのは、やはり技術的にも問題があり、あるいはコスト的にも問題があったんだろうというふうに思うんですけども、このあたり、鉄道局ではどんなふうにとらえられておりますか。

○梅田政府参考人 現在、主として地下鉄整備事業費補助という、いわゆる地下鉄補助と我々は呼んでいます。これによりまして整備、運営している地下鉄の事業者というのは、公営事業者が九事業者三十一路線、三セク等民間が三事業者十路線、合わせて十二事業者四十一路線、延長にして六百九十二キロ、一日当たり一千三百万人の乗客を輸送しています。

十五年度の決算でいいますと、その中で、営業損益ベースでございしますが、七事業者が黒字になっております。しかし、経常損益ベースで見ますともっと減りまして、大阪、福岡、現在の東京メトロ、この三事業者が黒字、残る九事業者は赤字ということになっております。東京メトロ以外は多額の欠損を抱えているというような状況でございします。

これは、御指摘がございましたように、非常に多額のお金がかかります。あわせて、多額の借入金を必要とする、回収には非常に長期間かかります。そういう点で、収入面では、輸送量が下回ってみたり、当初どおりの運賃改定ができないというような事情で、経営改善がなかなか進まないというようなことがございします。

札幌地下鉄につきましては、現在、十五年度決算でございしますが、九十八億円の経常損失を計上するなど、厳しい状況でございします。(荒井分科員「幾らですか」と呼ぶ)十五年度決算で九十八億円の経常損失でございします。単年度の営業収支でまいりますと、十五年度には償却前に経常収支が黒字になるということで、やや経営改善の傾向にある状況でございします。

御指摘のゴムタイヤのことでございしますが、実はゴムタイヤというのは、御指摘のとおり、札幌しかございしません。これは、当初、南北線をつくりましたときに、一部区間が急勾配である、あるいは環境面への配慮ということでゴムタイヤ方式をとりました。以後、路線を延ばすたびに統一するしかないものですから、ずっとゴムタイヤになったというのが結論でございします。

ただ、ゴムタイヤの車両費の単価、基準単価は、実は決して高くはありません。これは、例えば全部の地下鉄の事業者の中で最も低いと思います、ゴムタイヤ自体は。具体的に、我々の基準単価を言いますと、札幌市のゴムタイヤの基準単価でございしますが、これは一両当たりの単価と考えていただければいいんですが、五百九十三万というふうにはじいております。(荒井分科員「タイヤの値段ですか」と呼ぶ)タイヤではなくて車両費ですね。全体の車両費で、高いところは例えば八百七十六万というようなところもございしますので、ゴムタイヤだけのおかげで経営コストが上がっているということではないと思います。

○荒井分科員 私は、ゴムタイヤ方式の持っている欠陥というのは、普遍的な地下鉄のシステムではないのではないかと。つまり、ほかの路線に相互乗り入

れをしていくとか、ネットワークで経営をしているというのが、これが経常利益を出していくための大きなポイントだと思うんですけども、それができないというところに大きな欠点があるんだというふうに私自身は思っています。

今、大臣、私と国土交通省の事務方といろいろ議論をしましたがけれども、地域交通の重要性というのは極めて大事です。地域に住んでいる人たちにとっては、これはもう生命線であるというふうに言えると思うんですね。しかし、その生命線であるその地域交通の部分が徐々に徐々に、地方の財政困窮ということが大きな原因だと思うんですけども、非常に厳しい経営状態に陥っている。それを改善するために、国土交通省として、もっとさらに積極的な支援策ということに取り組んでいくべきではないかというふうに私は思うんですけども、大臣、いかがでしょうか。

○北側国務大臣 今の地方の公共交通の話につきましては、これまでも他の委員会でも何度も取り上げられておりまして、全国で同じような事例がたくさんあると認識をしておるところでございます。

これからの時代を考えると、ますます地球環境の保全ということが重視される。そういう中で、鉄道やバス等のこうした公共交通機関の重要性というのは増してくると私は思っておりますし、また、少子高齢化がますます進む中で、余り過度に車に依存するような社会にしてはならないわけございまして、そういう観点からも、公共交通機関というのは重要であると思っております。特に地方において、そういう財政的に大変厳しい中であるということ的前提にしまして、しっかり取り組みをしなければならないというふうに認識をしておるところでございます。

先ほども鉄道局長、自動車交通局長の方から答弁をさせていただきましたが、十七年度予算では、わずかではございますけれども、さまざまな対策をとり、予算もふやしているところではございます。時間があつたらいろいろお話もさせてもらいたいんですけども、やはり一つは、地域経済の振興をどう図っていくか。例えば観光振興なんかも含めまして、そういうこともやはり並行して論決しないといけないなとも思いますし、また、地元にお住まいの方々の熱意といいますか、情熱というのも非常に私は大事な要素のような気がするんです。

実を言うと、私の地元でも、日本で最初の民間鉄道機関がありまして、路面電車なんですけれども、日本で初めてなんです。路面電車が走っているんですが、もう長い間。それが全然利用者が少なくなってしまったもので、会社としてはやめたい。ところが、私の地元では、やはりこのチンチン電車というのは我が地元の名物だ、これは残さないとだめだということで、チンチン電車を愛する会というのを市民でつくりまして、それで、市民が切符をいっぱい、回数

券をつけたものを買いまして、そして、経営的にも支援をしているような取り組みもしているんです。

そういう意味で、地域経済の振興、そして地元の方々の熱意、そういうことも照らし合わせながら、一方で国交省としても地方交通の活性化に向けてしっかりと支援させていただきたいと思っております。

○ 荒井分科員 これで終わります。