

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○谷委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山委員 民主・維新・無所属クラブの小宮山泰子でございます。

持ち時間の範囲内におきまして、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案に対しての質疑をさせていただきますと思います。

さて、まず、今回の道路法の改正により、道路を不法に占拠している物件について、道路管理者は、道路の構造に損害を及ぼし、もしくは交通に危険を及ぼすおそれがある場合であつて、物件の占有者等が除去等の命令に従わないとき、もしくは現場にいないときについて、道路管理者みずから除去することができるとされております。

これにより、立て看板、捨て看板、広告ポスター、放置車両、そのほかの物件についてより迅速に現場から除去実行が図られ、交通や道路の安全が保たれ、また、美観上の観点から見ても好まし

いこととなるというふうに期待をされているところであります。

まず、そこで、隣接する施設の一部となる場合などが考えられるかと思いますが、今回の改正により速やかな物件除去などの対応が可能となることで、例えば、道の駅や自動車道の駐車場における放置車両や放置物の除去にも用いることができるとなるか、見解を求めます。

○森政府参考人 お答えさせていただきます。

道の駅あるいは駐車場といったような中には、道路区域というものが設定されている部分がございます。こういったものが道路の構造に損害を及ぼす、あるいはまた交通に危険を及ぼすおそれがあったという場合には、本制度の要件に該当するという形になるということで、その除去の対象になるというふうに御理解いただければというふうに思います。

ちなみに、車両といったものについては、今回、法改正の対象という形にはしておりませんが、例えば、駐車場内で廃棄されたものというふうに認められる場合には、もはや車両として扱うわけではございませんので、本制度を適用するという形になっているところでございます。

ちなみに、自動車につきましては、地震時に放置された車両等々につきましては、災対基本法の改正によりまして、運転手が不在といったような条件のもとで、道路管理者のみずから移動させるということが可能になっております。

以上でございます。

○小宮山委員 地震時、特にまた、広島での土砂

災害の後にこの法改正が行われております。しかし、通常の状態でもございますので、この点が今回の法案と非常時、災害時との違いなのかなというふうに認識はしております。

交通に危険な状態であっても除去できないとか、以前は、交通に危険が及ばない店舗などの軒下あたりに設置されていた看板などが道路へのはみ出しが大きくなってきて、やがて交通に危険を及ぼすと思われる、また歩行者の安全を損なうなどといった場合に、設置者、所有者から、法改正以前から設置していたものだと主張されかねないという問題がございます。

その点につきまして、施行日前から設置、放置などされていたものに対しても、本改正のもとに同様に対処ができるのか。この点に関しても確認のためにお伺いします。

○森政府参考人 お答えいたします。

御指摘のように、施行日前から設置し、あるいは放置されていた物件でございますも、施行日後におきまして、今、例えば道路の構造に損害を及ぼす、あるいは交通に危険を及ぼすといったような場合につきまして、その要件に該当すると認められるものについては除去することが可能となるというふうに御理解いただければと思います。

以上でございます。

○小宮山委員 今回の法改正においての不法占用に関する物件の問題について、また、この対策強化というのは大変重要かと思っております。しかしながら、同様な関係では、安全を阻害しかなない物件による問題というのは、ほかの交通網、そ

のほかにおいても同様に生じるものだと認識をしております。

鉄道施設内、河川敷、河川や池、湖の中、港湾施設内、空港施設、あるいは公共施設内などにおいても、勝手に置かれていた物件の除去にどのように対応するべきか、手続、手順はいずれも大きな課題になると推測されます。

電柱や電話ボックス、電柱はできれば無電柱化がいいかと思っておりますが、電話ボックス、自治会や公共団体の広報板への無許可の掲示物や、道路の高架下コンクリート壁や柱への貸金や風俗関係の広告のビラなどが張り出されたりなど、類似の問題はさまざま起こっております。

物件の所有者、所有権、財産権との関係上、誰が見ても除去して当然と思えるようなものにおいても、今まではなかなか手出しができなかったという事例が山積されております。

今回、道路を不法占用する物件対策の強化を行います。従前の道路における不法占用物件への対策は、他の交通機関施設や河川等、また国立公園を含む公有地の山林、そのほか私有地の場合での物件除去の場合と比較して、対策が一層強化することとなつていく必要があると思っております。この場合、今までの対策においてどのような問題点があり、どんな課題があったから強化することになったのか、お伺いします。

○森政府参考人 今まで道路、河川といったような公物、こういったところに関しまして、公共の用に供されるものであるということから、不法占用あるいはその目的を害する行為に対する監督処

分、それに従わない場合の行政代執行といったような、公物についての措置については、皆さんそれぞれが同等の措置を講ずることができるともされているところがございます。

ただ、道路につきましては、交通安全確保という視点から、例えば落下物、こういったものに関しては、私たち道路管理者が直ちにその物件を除去することができるといふ制度が設けられていたところがございます。

しかしながら、こういう占用の許可を受けずに設置されたものといったようなものに関しましては、例えば道路の構造に損害を及ぼしたり、交通に危険を及ぼすといったようなものについても、即時除去対象ということにはならなかったということもございます。

今回、そういったものをさらなる制度改正に伴いまして、特に駅あるいは踏切周辺といったような部分での交通環境の改善という一連の中で手続ができるようにさせていただいたということでございます。

以上でございます。

○小宮山委員 今回、道路管理者が物件の除去を可能とする場合の前提として、道路の構造に損害を及ぼし、もしくは交通に危険を及ぼすおそれがある場合であつて、物件の占有者等が除去等の命令に従わないとき、もしくは現場にいないときといった、相当程度の限定を行つていきます。

そこで伺いますけれども、道路の構造に損害を及ぼすおそれがさほど重くなく、また、それ自体が交通に危険を及ぼさないもの、例えば、歩道の

立ち木に立ってかけてあつた、固定されていた看板で、歩行の通行にさほど支障はない、でもちよつと邪魔になるみたいなもの、そういった対応として道路管理者による物件除去を、今後の改正により、また必要とあれば法文に盛り込むというようなこと、そういったことも検討されているのか、その点もお聞かせいただければと思います。

○森政府参考人 お答えさせていただきます。

今委員御指摘のような、なかなか交通に直ちに危険を及ぼすというようなことが言えないような物件、こういったものについても、私たち道路管理者といたしましては、指導等によりまして、その所有者あるいは設置者に対して是正を促していくというふうなことについては、今までどおりやらせていただければというふうに思っております。

とは言いながらも、その状態、あるいは私たちの是正を促していくという一連の中での効果も見ながら、今後、さらなる制度の強化といったようなこと、あるいは制度の運用状況も見ながら、必要に応じて検討してまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

○小宮山委員 仮定上になりますけれども、同じような看板があつた、その場合、その内容というもの風紀の乱れとか風俗の乱れというふうな、そういったものを生じそう、余り公共としては倫理観上もよろしくないものという場合であればいかがになるでしょうか。

○森政府参考人 お答えいたします。

私たち道路管理者として、道路管理上必要な範囲で行う措置というのは、道路法に基づきまして、先ほど来お話しさせていただいておりますように、交通に危険を及ぼすようなものというふうに御理解いただければということでございます。

そういう観点から申しますと、私たち、道路管理上の必要な範囲内ということになりますと、公序良俗あるいは風紀、風俗の乱れを促しそうなものというものにつきましては、その他の法令によつて行っていたかどうかということが必要なかなというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

○小宮山委員 実を言うと、この点に関しては主観の問題も入ってまいります。そういう意味においては、法律上、所有権、財産権の観点上では、厳密に判断するならば、問題なしとは言いい切れない、また問題なしと言わざるを得ない場合もあるかと思えます。しかしながら、さまざまな善意の団体が踏切の周辺安全活動等にはかかわっていることでもあります。誰が判断するかによつて変わつてはいけないんだと思えますし、これは法律の趣旨からいっても大きなことかと思えます。

そこで、道路協力団体の新設、この点に関して、質問に移らせていただきたいと思います。

今改正で、道路管理の一翼を担っている民間団体等を道路法上で道路協力団体として位置づけ、指定することができるようになります。

従前より、道路管理者と話し合いの上で清掃や除草など奉仕作業に取り組んでいる団体、例えば自治会やライオンズクラブなどの奉仕団体、労働

組合やPTA、そのほかについて、改正法上の道路協力団体としての指定を受けずとも、従前どおり活動は行えるものと考えておりますが、これではよろしいでしょうか。

○森政府参考人 お答えいたします。

今までも、委員御指摘のように、さまざまな団体の方々が道路の清掃等々に御協力をいただいているところでございます。

特に、今回の道路協力団体といいますのは、そういった、道路管理者と連携して清掃、除草をやっていた上で、さらに道路利用者のニーズに合わせた形でのサービスを展開するということでの指定ということでございます。特に、従前から道路管理者と連携して除草、清掃といったようなことの活動をやっていただいている方は、そのままの形で従来どおりの活動を行っていただくということも、これは全く可能な状態でございます。

以上でございます。

○小宮山委員 従前どおりにやってもいいということでもあります。

また、加えてお聞きいたしますけれども、例えば立て看板等を出して、飛び出し注意であったりとか〇〇団体がここの清掃をやっておりますと、さまざまなPRも含めて設置をしている場合もよく見受けられるところであります。この場合は、今後どのような形、また占用許可をとる必要があるのか、同団体が道路協力団体と指定された後で、独自に判断した設置が行われるのか、このあたりの見解もお聞かせください。

○森政府参考人 お答えいたします。

一般的に、道路管理に協力していただく民間団体の方々が、その活動に当たりまして、今委員御指摘のように、花壇に看板を立てたり、あるいは掲示板を設置されたりという場合には、道路法上の占用許可の手続というものが必要になってまいります。

ただ、今回の改正によりまして、道路協力団体という形で指定をさせていただいた場合には、今後、看板、掲示板の設置を、従前の占用許可という手続にかえまして、道路管理者との協議を行うことで可能としております。

そういうことによりまして、従前よりもさらに円滑で柔軟な手続になるというふうに御理解いただければというふうに思います。

ということは、実際に……（小宮山委員「コンパクトに」と呼ぶ）済みません。道路協力団体が勝手にどんどん物をつくれるということではないというふうに理解をさせていただくことで対応させていただきます。

以上でございます。

○小宮山委員 指定された道路協力団体の判断といたうのも大きく影響してくるかと思えます。これがやはり恣意的にならないように、公平公正で、場合によつてはさまざまな活動、先ほど泉委員の方からも指摘ございました、工事等もできるということになってくると、営利を目的とか、さまざまなほかの目的が実はあつて指定者になるということも排除ができない状況かと思えます。

これから政令やさまざまな形で、こういったも

のではなく、本当に今までやってきた方の、立っ
ていた看板を引っこ抜いてしまう、これはよろし
くないといつて引っこ抜いてしまうとかそんなよ
うなことがないように、ぜひ公平な指定ができる
ように、この点に関しまして、今後、引き続き
注意をしていただきたいと思います。

また、その情報に関しても、きちんと市民や国
民に対して情報公開がされる、市民のシビリアン
コントロールというものがきちんとつくような状
態にしていただくことを要望させていただきます。
時間が限られておりますので、簡潔に今後お答
えいただきたいと思いますが、立体道路に係る国
有財産特例の創設について何点が聞きたいと思
います。

今後、道路の上空を利用してどのような活用が
行われるのか、想定しているのか。地下の部分と
いうのは、地下駐車場など、さまざま今までも活
用されてきました。上空部分の利用が可能となり
ますと、道路の上空部分の利用ができるとなれば、
さまざまなビジネスであったり、都市計画という
ものも大きく変化してくるのではないかと思っ
ております。

この点に関しまして、どのようなことを考えて
いらつしやるのか、検討されているのか、お聞か
せください。

○森政府参考人 お答えいたします。

今回の改正案によりまして、立体道路といった
制度を利用いたしまして既存の道路の上下空間を
活用するに当たりまして、実際、私たち道路管理
者が持つております道路の敷地に区分地上権を設

定することが可能になるといふふうに御理解いた
だければと思います。

これによりまして、一般の交通の用に供するよ
うな通路、駐車場、店舗といったような建築物を、
私たちといたしましてはその利用形態として想定
をしているところではございますが、一層の道路
空間の利用形態にふさわしくなるような範囲を私
どもとしても検討してまいりたいというふうに考
えておるところでございます。

ただ、今までの経緯によりまして、立体道路制
度を活用して道路上に建築物を整備するというの
は一定制限が加えられております。私どもといた
しまして、今後の取り扱い、一層検討してまい
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。

○小宮山委員 引き続き、都市局長にも来てい
ただいております。立体道路制度に基づいて道路
上空に建築物を設置する場合、建ぺい率、容積率
など、よく一般の言葉で青天井という言葉ござ
います、どういうふう計算を出していくのか、
この点に関して簡潔にお聞かせいただければと思
います。

○栗田政府参考人 お答えいたします。

立体道路制度を活用する際には、地区計画ある
いは都市再生特別地区、こういった都市計画で建
ぺい率、容積率を即地的に定めていくということ
でございます。

具体的に申しますと、立体道路制度の趣旨、そ
もそも適正かつ合理的な土地利用の促進を図ると
いうことを念頭に置きまして、個別のプロジェクト

トごとに、交通インフラへの負荷あるいは市街地
環境の悪化に留意する、こういったことですか、
あるいは都市再生特別地区を用いる場合には、有
効な空地の確保といったような公共への貢献につ
いても総合的な評価を行うといったようなことで、
個別のプロジェクトごとに適切な建ぺい率あるい
は容積率、これが都市計画決定権者であります地
方公共団体において定められるということになり
ます。

○小宮山委員 ありがとうございます。

けさからも出ておりますけれども、第四種踏切
の問題であります。安全設備の不十分な線路をな
くすことは急務と言っております。一番の安全対
策は、高架をする、踏切の状況をなくすことでは
ないかという方もいらつしやいます、この点に
関しまして、踏切障害物探知機の完全設置も進め
ていただきたいと思っておりますけれども、この点に
しまして対策と見解をお聞かせください。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

踏切道の障害物検知装置につきましては、従来
から、踏切道の中に閉じ込められました自動車の
検知を目的とした光電式と言われる方式の装置の
設置が進められてきました。さらに最近では、歩
行者や車椅子等の検知をする確率を高めるために、
面的あるいは立体的な検知が可能な装置の設置も
進められております。

こうした新しい方式による障害物検知装置の新
設に対しまして、法に基づいて補助を行ってま
いりましたけれども、一般の法改正を機に、従来
の方式から新しい方式に切りかえる、こういった

際にも補助の対象に追加する措置を講じておりません。

こうした助成措置も含めまして、障害物検知装置等の普及を図ってまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ぜひ、設置、さらなる検討、また実施も含めて、事故のないそういった箇所をふやしていただければというふうに思います。

さて、河川改修関係、また川越線の関係もちよつと触れさせていただきたいと思いますが、日本は世界随一と言っているほど鉄道大国という特徴を持っていると思います。日本の車両も海外に行っている部分もございます。安全性など、本当にこの点は基本的には大変安全であり、また時間にも正確という大きな特徴を持っている。そして、高齢化という社会においては、やはり公共交通の足として大変重要なものも鉄道網ではないか。今回の踏切の解消というのは、そういった中で、普通の生活をしている方々とそういった電車を利用する方双方に大変メリットのある法律改正かと思っております。

関東平野の中においては、本当にさまざまな河川の氾濫、特に昨年では台風での氾濫、さまざまな内水の氾濫等さまざまなことがございました。

また、先日、東京都の水の三割を供給しております武蔵水路の改築の竣工式にも行ってまいりました。昨年は災害対策特別委員会におきまして、首都圏外郭放水路の視察もさせていただきました。さまざまなところがさまざまな形でつながっているというのも特徴かと思えます。

また、道路の関係でいえば、外環道やさまざまなミッシングリンクをなくすということで、国交省も相当な力を入れているかと思っております。

これに比べて、鉄道網というのは、整備新幹線には相当力を入れていらっしゃるけれども、残念ながら整備新幹線に行く路線というものはまだまだ整備が追いついていない、もしくは取り残されてしまう、そういった状況が生まれているというのも事実ではないでしょうか。

そこで、また社会資本整備の中で、老朽化対策、これの方も言われていますが、実を言うと、私の住んでおります川越市にございます川越線の鉄橋、戦前、昭和十五年に設置されて、大変古い橋梁となっておりまして、もちろん耐震化は済んでいますがけれども、災害時などでは、東西の交通網の一つとして、県内においても重要な位置を占めているかと思っております。

そういった中において、ぜひ国交省におきまして、河川改修などのときには、あわせて、JR川越線のような、こういったところの改修、複線化も含めまして、しっかりと対応するということが、これによって事故等もなくなっていくし、さらには、交通渋滞、高齢化時代での移動手段の確保、災害対策、観光立国に資する、そう考えておりますが、この点に関しまして、少し先に進みますけれども、大臣の認識、お聞かせいただけないでしょうか。

川越線の複線化、橋梁の更新において、また鉄道網において、ここはちょっと通告はしておりますが、鉄道網においてのミッシングリンクの整

備という点も、大臣のお考えがございましたら、お聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 JRの川越線は、沿線の通勤通学の足として非常に地域の重要な路線であると認識をしております。

今、利用者数ですけれども、昭和六十年の埼京線への乗り入れ以降、平成二十年まで増加を続けてきました。こうした中、JR東日本は、平成二十五年に車体幅が広く定員が一割多い新型車両を川越線に投入し、輸送力増強及び混雑率の緩和を図っているというふうに聞いております。

川越線の複線化につきましては、混雑の状況、あるいは沿線開発等に伴う今後の輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、基本的には鉄道事業者であるJRの経営判断により行われるものでございます。

また、複線化事業については、沿線自治体が費用の一部を負担する事例が多く、また、駅周辺開発等と一体的に行われることもございますので、地元の自治体と鉄道事業者との間で十分に検討が行われ、合意形成を図っていくことが重要だというふうに考えております。

○小宮山委員 時間が来ましたので、最後に大臣にお伺いしたいことは、やはりパラリンピックも行われます。さまざまな交通網の対策というのは十分必要かと思えます。ホームドアの設置というものも、踏切の安全対策も含めて、必要かと思えます。先ほどの泉委員からの指摘の中には、実は車椅子の事故に遭った方もいらっしゃいます。こういった意味で、やはり今回の法案の一番の

核心というのは、安全というものをどう捉えているかと思っております。ぜひ、オリンピック・パラリンピック利用者数が、現在の設置基準では足りていないかもしれない、でも、そういった特殊なときには、イベントのときには多くの方が利用するという可能性を考えれば、そういった駅等も指定するべきではないかと思っております。

この点に関してはより迅速な対応が必要と考えますが、最後に国交大臣の御決意を聞かせていただきます。ありがとうございます。

○石井国務大臣 二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、交通分野での安全を確保することが大変重要でございます。その一環として、混雑が予想される駅でホームからの転落防止を図ることは大切な課題でございます。

ホームドアの整備につきましては、平成二十七年九月末現在で全国で六百二十一駅に設置をしておりますが、東京オリンピック・パラリンピックに向けて、会場周辺駅、空港駅、空港乗りかえ駅等においても引き続きホームドアの整備を促進してまいりたいと存じます。

○小宮山委員 大臣、ありがとうございます。ぜひ、安全、この点に関しましては、規制緩和ではなく、きちんとしたコントロールを持ち、そして、さらなる御尽力をいただくことを要望いたします。質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。