

平成 26 年 3 月 13 日

第 186 回国会 国土交通委員会 第 2 号

○田城郁君 民主党・新緑風会の田城郁です。よろしくお願いをいたします。

私からも、東日本大震災から三年が過ぎたに当たりまして、改めて、お亡くなりになりました方々の御冥福をお祈りしますとともに、全ての被災者の皆様にお見舞いを申し上げます。

全体的な実感として、被災地の復旧復興は、小泉復興政務官もおっしゃっているとおり、復興が進んだなんて言えないと、私も同様の実感を持っております。難題は山積をしておりますが、被災地の方々がしっかりと復旧そして復興が実感できるように取り組まなければならないと決意も新たにしているところでございます。

では、質問に入らせていただきます。

交通政策基本法の附帯決議に関わる課題についてお伺いをいたします。

参議院の附帯決議の一つ目には、交通政策基本計画の策定及びその施策の推進に当たっては、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者による効果的な相互連携が図られるよう配慮するとともに、利用者目線に立ちつつ、国民の意見が反映されるよう努めること。また、社会資本整備重点計画の内容やその計画期間等の整合に留意すること。さらに、新たな国土のグランドデザインの構築においては、本法の基本理念等が生かされるようにすることというふうにございます。

これはまさに、陸海空のそれぞれの交通網とまちづくりが有機的に結合し、想定される首都直下や南海トラフ大地震の被害も最小限にとどめ、緑豊かな国土が維持されて、その中で人々が安全に安心して暮らすために、思うように移動し、輸送でき得る国土を目指すことだと、そのように私は考えております。

最重要課題は安全イコール人の命がいかに守られるかだというふうに思いますが、国土のグランドデザインを構築することと人の命を守ること、このことについて太田大臣の思いをお伺いをいたしたいと思えます。

○国務大臣（太田昭宏君） 国土のグランドデザインにつきまして、その骨子を今月中にということ準備を進めてきました。いろんな与件がありまして、二〇五〇年には、人口減少、そして高齢化が急速に進む、そしてグローバル化の進展の中で都市間競争が激化すること、そして首都直下地震や南海トラフの地震を始めとして巨大災害が切迫をしているということ、そしてエネルギーの制約があるということ、そしてICTなどの技術革新の急速な進展は予測を超えて行われるであろうということ、こうしたことを考慮に入れて、二〇五〇年、どういうふうに国土を形成していくのかという、そうしたことをやらせていただいているところです。

今後の国土形成ということで大事なことは、今御指摘のありました、一番のある意味では基礎となるものとして、命を守る公共事業ということはその一つではないかというふうに思っています。私は、去年から防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化、これが公共事業のメインストリームだと言ってきたのはそうした意味でございます。また、私は、生命、生活、生存を守る人間主義というのが政治信条としてこの二十年骨格に置いてきました。そういう意味では、生命と生存と、そして生活というこの三点を基本としてやるということは極めて重要だというふうに思っているところです。

そういう意味では、今御指摘のありました人の命を守るということは、国土のグランドデザインにおきましても中核を成すものでなければならないという認識をしているところです。

○田城郁君 ありがとうございます。

交通政策基本法が成立し、恐らく我が国では初めて国土の総合的な設計が、グランドデザインがなされるということであると思えます。そういう意味では非常に国民の期待するところでもありますし、是

非大臣には大いにその知見を、経験を発揮されて素晴らしいグランドデザインを描いていただければと思いますので、よろしく願いをいたします。

太田大臣は、大臣所信の中で、鉄道、自動車、航空、海上交通などにおいて、安全の確保は何よりも優先されるべきものとおっしゃられております。安全第一だということだと私は捉えておりますが、J R西日本のあの百七名の死者を出した福知山線事故、あるいは関越道の高速ツアーバス事故、七名の死者を出した事故、J R北海道の現状、J R東日本の先日起きた京浜東北線事故等、この間の事故の傾向を見ますと、行き過ぎた規制緩和による競争に勝ち抜くために、あるいは脆弱な経営体質の中で、あるいは利益追求の価値観が優先し、全体としては常にコスト削減圧力が掛かる環境の中で、安全投資不足や安全教育、指導、訓練の不足、さらには交通労働者への過酷な労働環境が重なり、重大事故やインシデントが起きていると私は考えております。結果として、安全第一がどこかに置き去りにされているのではないかと、私はそう考えております。

競争一般は否定しませんが、少なくとも公共交通を担う、お客様の命を預かる者の使命として、競争ではなく、むしろ切磋琢磨、お互いを鍛え合う、磨き合うという価値観の方が安全文化を醸成し、乗客と働く者の命を守る、また荷主の方の大切な財産を守るという目的には合致するのではないかと私は考えております。太田大臣の御所見をお伺いをいたします。

**○副大臣（野上浩太郎君）** 今御指摘がありましたとおり、公共交通におきましては輸送の安全の確保が最大の使命でありまして、何よりも優先されるものだというふうに思っております。

鉄道事業法等の各事業法におきましても、事業者は輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚して、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならないという趣旨の規定を盛り込んでいるところであります。事業者が様々なコスト削減をする際にも、やはり安全第一の考え方を忘れることなく、日々、安全施策について、今お話がありましたとおり、切磋琢磨して取り組んでいくことが重要になると考えております。

国土交通省といたしましても、例えば安全確保の取組に関する優良事例をホームページで紹介するなど、安全確保に関する事業者の意識の底上げですとか共有化を図っているところであります。

今後とも、陸海空の公共交通の安全の確保に最大限努めまして、国民が安心して利用できる公共ネットワークの維持、改善に努めてまいりたいというふうに思います。

**○田城郁君** 先日、J R東日本の京浜東北線で脱線事故が起きました。記憶に新しいところだと思います。

J R東日本の京浜東北線で起きた脱線事故は回送電車でありました。旅客が乗車していなかったこと、運転士と車掌が奇跡的に命に関わる大事に至らなかったこと、これが不幸中の幸いでありました。最終電車が遅れるなどということはよくあることなんです。そのとき、もしこの事故に遭遇をしたというような想像もしたくないような事態、これが起こり得たかもしれないということでもあります。また、翌日の通常運行は確保できずに、社会にも多大な影響を与えました。二度と同種事故を起こしてはならないと私は考えます。

直接の事故原因は運輸安全委員会が調査中でありまして言及はいたしません、関連会社への責任施工ということで発注をしているとはいえ、全体を把握しているはずのJ R東日本の本体から工事の現場に立ち会って監督をしていない現状は、制度的には問題はない現状がありますが、やはり私は問題ではないかと考えます。ここのところのお考え、国交省、いかがでしょうか。

**○大臣政務官（土井亨君）** お話いただきましたように、二月二十三日に川崎駅構内におきまして、回送列車が線路内に進入した工事車両と衝突し脱線をするという事故が発生をいたしました。

工事車両が線路内に進入する場合、当該区間に列車を進入させないための線路閉鎖という手続を行う

必要がありますが、当該事故では線路閉鎖手続が行われていない路線に過って工事用車両が進入したことが判明いたしております。

本件につきまして、今御指摘いただきましたように、現在、運輸安全委員会が事故原因調査中でありますけれども、一方、JR東日本においてもソフト面やハード面にわたる再発防止のための対策について検討中であります。JR東日本におきましては、今回の事故を受けた当面の措置として、工事用車両を線路内に進入させる方法について請負会社の社員とJR東日本の社員との間で事前に相互確認を行うこと、当該事故現場のような三線以上の線路においてはJR東日本の職員を立ち会って監督をすること等々を行うことといたしております。

また、国土交通省といたしましては、本件事故等を踏まえ、明日十四日、各社の運送の安全を確保するための管理業務を統括管理している安全統括管理者を招集をして会議を開催し、改めて全国の鉄道事業者に運送の安全確保について徹底をするよう指示するというにいたしております。

JR東日本に対しましては、このような事故が二度と生じないような、的確に指導してまいりたいと思っております。

○田城郁君 私がJR東日本の社員であった頃、山手貨物線というところに、まあ今回はビルの建設の工事でしたけれども、線路の保線工事をやっていた保線作業員五人のところに、線路閉鎖をせずに、線閉が完全でなかった中でやはり貨物列車が突っ込んで五人の命を亡くすと、関連会社の仲間を五人、命を亡くすという大事故が起きまして、そのとき以来、線閉なくして作業なしということで、現場から声を上げてその徹底をお願いするという経緯の中で、今線路閉鎖ということの徹底ということに至っているわけですが、今回、残念ながらそれが、まあ調査中ですから分かりませんが、守られていなかったのではないかという報道などもあります。

是非、これを機会に二度と同種事故が起きないような、そういう対策を是非国交省も真剣に考えていただいて、対策を打っていただきたいと思えます。

現場の声を生かした経営判断の重要性ということについて、関連ですけれども、質問をいたします。

この乗務員二名が奇跡的に命に別状のない状態だったということは本当に不幸中の幸いなのですが、その要因の一つに車両の前面を強化していたということがあると思えます。これも私が社員時代に経験したことなのですが、少し経緯をお話いたします。

一九九二年の九月の十四日、千葉県の成田線大菅踏切におきまして、遮断機を無視して進入してきたダンプカーに電車が衝突し、運転士は潰れた運転台と後ろの壁に圧迫されながらも、車両の切断による脱出を待ちましたが、レスキュー隊の努力もむなしく四時間後に亡くなるという、これも悲惨な事故がございました。

この教訓から現場の意見が反映され、車両が強化されたはずですが、その経緯について国交省にお伺いをいたします。どのような経緯だったのでしょうか。

○大臣政務官（土井亨君） 御指摘いただきましたように、車両の衝突の安全性を確保するということが大変重要なことでございまして、過去の事故等々を踏まえて、国土交通省では平成十四年十月から研究機関や事業者、車両メーカー等、関係者から成る会議を開催をし、研究成果や技術開発の状況等の情報を共有し、安全性の向上を図ってきたところでもございます。

例えば平成二十年一月には、衝突した場合の車体の壊れ方の評価方法、衝突時のエネルギーを吸収するための構造、手すりや肘掛けの構造など、安全な車両の設計に資する最新の研究成果を取りまとめ、全国の事業者にも周知をいたしてまいりました。

また、平成二十二年四月には、これらの研究成果等を踏まえ、実際に導入される車両について、衝突時における乗務員及び乗客の生存空間の確保などの先進的な事例を取りまとめ、全国の事業者にも周知を

いたしてまいったところでもございます。

今後とも、国土交通省といたしましては、引き続き国内の技術動向を把握し、また海外の知見の収集、分析等を行い、鉄道輸送の安全の確保に努めてまいります。

○田城郁君 その車両の強化策が今回の事故の当該二三系電車にも引き継がれておりまして、当該電車の運転士は横転した電車の運転席で、けがを負いながらも列車火災や感電事故を防ぐためにパンタグラフを下げるという行動、あるいは新たな列車衝突を防ぐために防護無線、半径一キロに無線を発信し列車を止める、そういう装置ですけれども、防護無線を発報するというでき得る限りの安全行動を取っております。命が守られたからできた行動であります。今回、現場の声を生かして車両の前面強化の対策が最大限効果を発揮した好例であると思っております。

今回も、どういうことが教訓になるのか、是非現場の声も生かしていただきたいと思っておりますので、同種事故をなくすための具体的な提言ということでお話をさせていただきますが、現場の声として、今回の事故、過去の事故の教訓から、同種事故を防ぐために、保守や建設工事をする側の作業員の皆さん、あるいは保守用車などの車両、工事請負側の車両にもソフト面、ハード面における対策が必要だという意見がございますが、国交省のお考えをお聞かせください。

○大臣政務官（土井亨君） 先ほどお答えをさせていただきましたとおり、現在、本件につきましては運輸安全委員会が事故原因を調査中であります。

一方、JR東日本におきましては、ソフト面やハード面にわたる再発防止のための対策について検討中でございます。鉄道事業の運営に当たっては、保線等の作業について外注よりも請負業者を活用することが広く行われているところであり、鉄道事業の安全性を確保するためには、これらの請負業者との関係を踏まえた安全対策を講じることが大変重要であると思っております。

このため、今回の事故を受けまして、JR東日本は当面の措置として、請負会社に対して指揮命令系統の明確化等のソフト面での対策、工事用車両が線路内に在線している間に表示をする回転灯の装備等のハード面の対策を実施しているところでもございます。

また、先ほど申し上げましたとおり、国土交通省として、明日、安全統括管理者を招集して会議を開催し、全国の鉄道業者に安全確保に対しての徹底をするように指示をいたしたいと思っておりますし、この中で、請負業者が関わっている今回の事例についても関係者間で情報共有を行うことといたしております。

先ほど申しましたとおり、JR東日本のみならず、鉄道事業者に対しましては、今回の事故を踏まえ、再発防止の対策、しっかり取り組んでまいりますよう指導してまいります。

○田城郁君 ありがとうございます。

先ほどもお話ししましたが、半径一キロ以内の列車を止めるために防護無線という装置がございますが、こういうものを工事側の車両にも装備する、あるいは携帯用のそういう防護無線を列車見張り員などに装備をするというようなことなども検討してみたいかかと、そのように思いますし、これは技術的にどうか踏切との関係で非常に難しいということは承知ですが、工事用車両の側にも軌道短絡の機能を持たせて、防護する区間の信号が停止現示を現示できるようなシステム化が必要ではないかと、そのような声が現場にはございます。

グループ会社の作業員にも、異常時に列車を止める意識と具体的な行動を取る手法を是非教育をしていただきたい。連携を取るとかそういうことも必要ですけれども、その前に、工事している方々が、鉄道とはどういうものなのかということも含めた概略のことを、まあ現在やっているのかもしれませんが、恐らく余り感覚していない中で工事をしているのではないかと、これは推測ですから断定はできませんけれども、そういうようなことも含めると、教育の充実ということなどもやはり必要なのではない

かと、そのようにも思いますので、そこの辺りの検討も国交省としては是非検討していただければと、そういうふうに思います。

先ほども申しましたけれども、最終電車が遅れることはよくあることです。ここで想像もしたくないことが起こる可能性があったということを是非危機感を持っていただいて、命とコストとどちらを取るか、国交省や企業や、もちろん私たち国交委員にも価値観が問われているのだというふうに私は思いますので、是非よろしく願いをいたします。

続きまして、JR北海道の現状ということではありますが、いろいろと人事の問題、あるいは国交省の精力的なJR北海道への関わりということも含めて、今大きく変化をしているところであります。

そういう中で、JR北海道の働く方々から現状を聞く機会がございました。二〇一三年の十一月一日からのダイヤの修正で減速減便が実現をし、それによって予備車が確保され、運行ダイヤや車両運用全体に余裕ができて、思うように車輪の研磨を始めとした車両の修繕ができるようになって、これは現場の数字ですが、十一月から一月までの三か月間のデータということで、明らかに振動が減少し、車両故障が大幅に減少したというような現状を聞いております。これは組合が提言した具体策を経営陣が熟慮し、採用する判断をするということを得られた、まあ現時点で、三か月というところの結果ではありますが、それなりに良い方向に進んでいるのではないかと私は考えております。

現場の実感と経営陣の乖離についてお伺いいたしますが、このような現状を踏まえた中で、現場の声を聞けば全てうまくいくと言うつもりは私はありません。しかし、交通労働者は、現場で仕事をしている過程であらゆる危険や矛盾、問題点を実感しながら働き、そこから悲痛な声を発しているのです。

一般論としてお話をいたしますが、最近の一部経営者はこの現場の悲痛な声に真摯に耳を傾けず、現場から発信される貴重なシグナルを酌み取ることができていないと聞きます。あるいは、ミスに対して厳罰で臨む姿勢があるとも聞きます。これでは現場を萎縮させ、物を言わない風土をつくり、ミスや失敗が隠される構造ができ、ひいては大きな事故に発展するという構造に陥ります。事故の芽を摘むためには、ミスや失敗を隠さずに言える職場環境、何でも話し合い、共有化をし、蹴落とし合うのではなくてお互いがフォローし合い事故を未然に防ぐ好循環をもたらすという安全哲学を職場の隅々までに広げるためにも、責任追及よりも原因究明が重視される企業風土、これをつくらなければならないと私は考えております。

そのためにも、職場の声を是非、現場の声を是非もっと尊重していただけるような状況をつくり出していただきたいと思います。太田大臣、お考えをお聞かせ願います。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 全く同感です。

去年の十一月一日、減速減便、それから予備車がということで、事故というか故障というか、いろんなことが減ったということは、現場の声を聞くということがいかに大事かということの証左ではなかったか、また、安全ということを最大に、第一優先順位にしなくてはいけないということの表れではないかというふうに思っているところです。

現場に入って、JR北海道でも話を聞いているようであるけれども、幾ら言っても結果的には何も現実には応えてくれなかったというような声も随分聞いたわけで、現場と経営陣との遮断というものがいかにトラブルを発生するかということの思い知ったと思います。

ノルマ主義とか厳罰主義で安全をということで厳しくやればよいというだけでは、当然厳しくしなくては、誤ったことがあったら厳しくしなくちゃいけない、厳しさがあると同時に、厳罰主義とかノルマ主義ということに行くのではなくて、かなり自発的に安全ということについて現場がやる気が出てくるということに向けていくということもまた大事なことだというふうに思っています。

失敗学の畑村先生おっしゃっていますが、三現主義ということが安全には大事だと、こういうことを言っていて、現場、現物、現人という、現場に足を運ぶ、そして直接現場を見る、そして現物を見る、そして現場にいる人の話を聞くと、この三現主義ということをおっしゃっていますが、そうしたことは極めて重要で、そうしたことに、鉄道のみならず全体的に交通を預かる国土交通省としてはそこにしっかり視点を置いて安全を確保することに努めたいというふうに思っているところです。

○田城郁君 ありがとうございます。

減速減便については、現場でもやはり、お客様の利便性を損なうのではないかと、そのようないろいろな議論のある中で、しかし、いや、まずは信頼回復だということの中で、その方向でいこうじゃないかという議論がされたというふうにも聞いております。

是非、全て現場のことを聞けばうまくいくと言うつもりはありませんが、そういう聞く耳を持つ経営というものが、JR北海道だけに限らず、JR全体あるいは公共交通を経営する、運営する、そういうところに携わる者の価値観として是非持っていただければと、そのように思いますので、今後ともよろしく願いをいたします。

JR貨物を取り巻く厳しい現状と物流の再構築ということについて質問させていただきます。

先日、釜山港、仁川港など、韓国の物流拠点の現状視察に行っていました。船と鉄道とトラックが融合し、効率的に荷役が行われ、また背後には倉庫群が整備され、工場群建設の計画もあるなど、機能的な配置が効率的な物流を生み出しておりました。

また、船から直接貨車にコンテナを積んで、四百五十キロ離れた内陸部で、ソウル近郊の儀旺貨物ターミナル駅まで一気に運び、そこで通関手続をし、トラックによる中短距離輸送で各地に運ぶという、そういうシステムも視察してまいりました。儀旺貨物ターミナルの駅長は、国土が南北に二千キロと長い日本なら更に鉄道貨物の特性を生かせますねというふうに話をしておりました。

一方、国内の物流を取り巻く環境は厳しい状況がございますが、必ずしも効率的なネットワークが築かれているとは言い難い状況がございます。大手術が必要ではないかと、そのようにも思います。

船舶と鉄道とトラックを有機的に結合し、効率性の高い物流システムを構築すべきだと私は考えますが、国交省の御所見をお願いいたします。

○大臣政務官（土井亨君） 貨物鉄道は長距離大量輸送に優れた特性を有しており、港湾からの海上コンテナの国内フィーダー輸送、このような鉄道の特性を発揮できる一つの分野だと考えております。

国土交通省といたしまして、港湾と鉄道の連携強化にしっかりと取り組んでまいりますし、今年一月に取りまとめられた国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会でも最終取りまとめの中に、鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送の促進が挙げられております。具体的な施策としては、二十六年度において、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた課題や対応策についての調査を実施するとともに、機関車、貨車に対する税制特例措置などの支援を行ってまいっております。

委員御指摘のとおり、大変重要な課題でありますので、港湾と鉄道との連携強化をしっかりと図るためにこれから取り組んでまいりたいと思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

交通政策基本法の中にもモーダルシフトの観点が入り込んでおりますし、総論として、今答弁いただいたように、前向きに取り組んでいただいているというふうには思っておりますが、具体論になると、なかなかそれはお金の要る話でもありますから、現状進まないなという気もいたしておりますが、是非そこは、JR貨物、二十八年たとうとしておりますけれども、私からすれば、手足を縛られながら、利益を出せ、黒字化しろと尻をたたかかれている二十八年ではないかと、私はそのように思っておりますので、是非、力強い国交省の後押しをよろしく願いをいたします。

最後の質問になります。鉄道員への暴力の根絶に向けてということで質問させていただきます。

昨年五月の国交委員会において、鉄道員への暴力問題について質問させていただきました。国交省は、暴力根絶に向けて、まず現実把握のための調査をすべきだと指摘をし、昨年十一月に調査結果が報告されました。調査していただいたことにまず感謝を申し上げます。本当にありがとうございます。

報告をいただいた場でも指摘をいたしました、やはり九百三十二件という数字は氷山の一角だと私は思っております。地方鉄道では、件数の把握そのものをしていないという現状もお聞きをいたしました。

また、いまだ暴力行為の件数が高止まりであるということを示すように、二月の二十四日には、JR東日本管内の上野駅で駅員が一人の乗客に胸ぐらをつかまれて、それを見ていたもう一人の乗客に線路に蹴り落とされるという事件、電車が落とされた社員の九十メートル手前まで迫っていたという中で、殺人未遂事件ということで、こういう事件が起きております。是非、次回からの調査内容の充実と、警察庁や事業者と協力し、鉄道に従事する係員への暴力の根絶に向けて尽力をしていただきたいと思います。

個人への暴力という、個人への痛みもそうなんです、やはりその後の対処という中のことで必要以上に人員が割かれるという中から鉄道そのものの安全性が低下する、あるいは定時運転が確保できない、そういうような社会的に大きな影響にも発展するということでもありますから是非よろしくお願ひしたいと思ひますが、太田大臣の御決意、よろしくお願ひをいたします。

**○国務大臣（太田昭宏君）** 最近、暴力行為が鉄道駅員だけでなくタクシーとか、それから病院、医療関係、救急病院等でも多く、そして、本当に危険な状況にあらうというふうに思ひます。

鉄道については、去年の五月だったと思ひますが、先生から指摘をいただいて、直ちに鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施して、さっきのようなデータを出ささせていただいた上に、これを踏まえて、もっとこれが多いだろうということも思ひまして、特に発生件数の多い地域につきまして、警察関係者等とも連携しまして、年末年始にかけまして防止対策キャンペーンを実施したり、研修をさせていただいたところでは、

来年度におきましても実態調査を継続をしまして、データをしっかり付けて蓄積していきたいというふうに思ひますし、昨年暮れから正月にかけてやりました防止キャンペーンの実施なども積極的にやっていききたいというふうに思ひます。

社会全体がというと拡散をしてしまうものですから、鉄道あるいはタクシー、病院等もそうでありませうけれども、そうしたことも含めてこの暴力ということについて、特に鉄道は大事だという認識をしておりまして、対策に積極的に乗り出したいというふうに思ひます。

**○田城郁君** 大変ありがとうございます。

最近、タクシーに引き続きバスにもアクリル板が付いたものに最近乗りました。バスの運転手への暴力もあるのかもしれない。

今後とも、是非、交通の安全を保つためにも、交通労働者全体への暴力の根絶ということでよろしくお願ひをいたします。

質問を終わります。ありがとうございました。