

平成 23 年 5 月 27 日

第 177 回国会 決算委員会 第 8 号

○田城郁君 こんにちは。民主党・新緑風会の田城郁でございます。時間が押しておりますので、端的に充実したやり取りをしたいと思っております。よろしくお願いをいたします。

私からは、被災した東北地方の鉄道の再生と、そして危機管理として、ライフラインの確保としての鉄道あるいは交通網の整備について御質問をさせていただきます。

まず、国が鉄道の安全確保や継続のために支出する補助金にはどのようなものがありますか。また、青森、岩手、宮城、福島各県の支援額は幾らになりますか、平成二十一年度分についてお伺いいたします。ちなみに、JR 貨物についても同様の補助金がありましたら教えてください。端的にお願いいたします。

○政府参考人（久保成人君） 私鉄や第三セクター、こういった地域鉄道の安全維持については、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金というものとして、平成二十一年度に国の支援総額は約二十一億五千八百万円となっております。

先生の被災四県の鉄道はということで、岩手県の三陸鉄道に対しては約七千六百万、IGRいわて銀河鉄道に対しては約二千五百万、宮城県と福島県にまたがり阿武隈急行に対しては約四千三百万、青森県の十和田観光電鉄に対して約千二百万円の支援を行っています。

また、JR 貨物につきましては、幹線鉄道活性化事業費補助金として輸送力増強のため、二十一年度、国の支援総額は約四億三千四百万円となっております。

以上です。

○田城郁君 私は、今回の震災の復旧に対して鉄道の果たした役割は非常に大きいものがあると実感しております。例えば、東北本線が寸断されている状況で、三月十九日、JR 貨物が日本海側から青森鉄道、IGRいわて銀河鉄道を経由して盛岡に石油を積んだタンク車十八両が到着したのをスタートに、その後、連日、ガソリンや物資が一気に大量に被災地に届けられました。ちなみに、一日平均五千七百キロリットル、タンクローリーにして二百九十台分が届けられました。

このルートは、通常は使われていないルートですが、JR 貨物の労使がこの案を提案し、乗務員訓練も事前に行い、電力が確保されると同時に東北方面への物流の確保が実現をしたという経緯でございます。

見落としてはいけないのが、このルートには、平時はその存在が危ぶまれている第三セクターや、JR 貨物がふだん使っていない磐越西線などの JR のローカル線の線路を通過して目的地に到達をしているということです。そういう面から考えますと、私鉄、第三セクター、JR の分けなく、鉄道はネットワークを維持して行ってこそ初めてその有効性が発揮されるのだと強く実感しております。

そういう点から大臣にお聞きいたします。この間の地方の私鉄や第三セクター、JR 貨物への補助金、非常に有用だったと思っておりますし、これからはより充実をさせていくべきだとも思っておりますが、大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣（大島章宏君） ただいまの御質問にお答えを申し上げたいと思っております。

鉄道の重要性ということにつきましては、今御指摘いただきましたように、被災をされた地域の方々に対する生活必需品、特にガソリンのお話が出ましたが、私も、鉄道による大量に物を運ぶことができるという能力を使って、御指摘のように、被災地にガソリンを届けることができました。その他にも、食料、水、生活必需品等々を届けさせていただいたところであります。

私は、先ほどの質問の中で思い出しましたが、災害対策本部におきまして、初めて青森まで鉄道の道をつなぐことができた、こういうお話をいただきましたときに、まず貨物列車を通そうと、物

資輸送のルートを確認しようと、こういうお話を申し上げ、鉄道局を中心として、東北地方整備局等も全力を挙げて救済のための物資を運ぶことができました。そのときに、御質問のような、とにかく線路がつながってればいいということで、あらゆる手段を使ってこの物資を届けたわけではありますが、地方鉄道、地域の鉄道は、そういう意味では命を守る鉄道として大変大きな成果を上げることができたと思います。

今後とも、国土交通省としても、そういう観点から地域の鉄道の支援というものをしっかりとやっていきたいと考えているところであります。

○田城郁君 ありがとうございます。

日本の国土の緊急時の補給路確保、ライフラインの確保という危機管理の観点からも、平時における背骨、あるいはあばら骨としての鉄道のネットワークの整備、もちろんそこから、駅から先はトラック輸送などですから、毛細血管としての道路整備、そういうものが重要なんだということが確認できたというふうに思います。

さらに、津波にさらわれた鉄道沿線の被災者は、全てを失った私たちは鉄道復旧が望みだと、線路は東京につながっている安心感があるんだと、そういうふうに言っております。この精神的安心感は、はっきりと心の穴の空いた被災者にとって復興への意欲をつくり出すのにもとても重要だと思います。

また、被災者であり交通弱者である車を運転できないお年寄りやあるいは学生の方々、病院や学校に通えない実態というものを訴えております。鉄道の復旧というものを強く望んでおります。

また、風光明媚なりアス式海岸を走る鉄道は、世界遺産に指定される予定の平泉と併せて、被災地復興のシンボルとして観光立国日本の貴重な観光資源として成長させなければなりません。

また、被災地の大量にある瓦れきの撤去や復興に向けた土木建築資材輸送にも、線路を復旧させ、JR貨物を導入し一気に輸送すれば道路の渋滞も起きず、CO2の排出も少なくて済みます。

是非、三陸鉄道やIGRいわて銀河鉄道、各臨海鉄道、JR山田線ほか津波で失われた鉄道の復旧とネットワーク維持のために、国の特段の御配慮の下、第二次補正での補助金の予算化なども是非御努力いただければ有り難いと思います。

大臣のお考えをお願いいたします。

○国務大臣（大島章宏君） 御指摘の東日本大震災による鉄道被害、それも甚大な被害を受けました地域の復旧復興についての御質問を賜りました。

私もニュース等を聞いておまして、鉄道が動き出したというときに、ある乗客の方が、これまではいろいろと別な手段でやっていたけれども、やっと電車に乗れてほっとしましたと、こういうお話を聞いたことがございます。鉄道の役割というものの大変大事な点というのを改めて私たちも実感することができました。

したがって、今後、復興、町づくり等々が、構想がいろいろと提言されておりますが、そういうものを踏まえながら、鉄道の着実な復旧というものをしてまいりたいと思いますし、特に三陸鉄道等の第三セクターの鉄道については、既存施設をできるだけ活用しながらも、いろいろ鉄道事業者のお話をいただきながら、現行ルートで復旧していくものと考えているところでありますが、また、甚大な被害を受けた沿岸部のJR東日本の鉄道については、その地域の自治体の方々のお話もいただきながら、災害に強い町づくりとともに、鉄道の道というものをしっかりと定めて、町づくりと一体となった復旧が行われるように努力をしてまいりたいと思います。

いずれにしても、市民の方々、地域の方々が足として鉄道を利用することができるように、国土交通省としても全力を挙げて取り組んでまいります。

○田城郁君 今の大臣の力強い御答弁で、被災したかの地でも非常に力強く復興への意欲を湧かしてい

るのだというふうに思います。

大変ありがとうございました。質問を終わりにいたします。