

## 1 日目 2 コマ 鉄道施設総合安全対策事業（耐震補強）

【説明者】 鉄道局施設課長でございます。よろしくお願いいたします。

お手元に鉄道施設総合安全対策事業（耐震補強）という資料がございます。2枚ほどめくっていただきまして、A4横のパワーポイントの資料がございますので、こちらで説明させていただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、右下に2ページと書いてあるところがございます。これが今、耐震省令に基づき——我々、耐震補強を行っているのに基づく耐震省令でございます。この省令は平成25年に制定されたものでございまして、具体的にどのようなものを対象としてやっているかというのが、箱の中に書いてございます。左下のほうに緑色の箱がございますけれども、今、耐震省令で行っている対象施設は丸のところがございますけれども、首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される施設です。具体的には、2つございますけれども、まず1つは、1日平均断面輸送量が1万人以上の線区、それからまたは緊急輸送道路と交差・並行する線区、こういったところにおきます橋梁ですとか開削トンネル、こういったものを補強している。それから2つ目としましては、1日当たりの平均乗降客数が1万人以上の駅、こういったところを対象にしてございます。

これらについてどのように補強するかが右側でございます。まず、耐震補強の方法としましては、後ほど説明させていただきますけれども、せん断力に対する安全度が曲げモーメントに対する安全度よりも大きくなるように補強しましょう、いわゆるこれ、せん断先行破壊を防止すると言っていますけれども、これを対象にしているという、こういった補強方法をしているということでございます。

それから、橋梁につきましては、落橋防止工を設置する、それから、駅等につきましては、安全度が向上するように補強すると。こういったものを、目標年度でございましてけれども、平成29年度までに補強工事を実施するよう努めなければならないというふうに省令で定めているところでございます。

1ページめくっていただきまして、現在のこの事業における進捗状況でございます。真ん中に表がございますけれども、耐震省令に基づきまして、先ほどの駅につきましては、1日1万人以上の駅、これにつきましては、29年度末を目標にしていますけれども、現時点での耐震化率、28年度末時点でございますけれども、94%、それから、路線につき

ましては、片道断面輸送量1万人以上、こちらが97%というふうになっております。

それから、緊急輸送道路のところは「速やかに」と書かせていただいております、数字は書いてございませんけれども、28年度末でいきますと、おおむね9割弱、9割ぐらいが今のところ進んでいると。耐震補強されているという状況でございます。

1ページめくっていただきまして、先ほどのように九十数%進んでいるわけでございますけれども、なかなか進んでいない理由がございます。その理由を説明させていただくのがこの資料でございます。下のほうに2枚写真がございますけれども、左側は既に耐震補強が実施済みのものでございます。右側が実施されていないものでございます。右の実施されていないものは、どうしても耐震補強するに当たりまして、高架下の店舗との協議が難航して、なかなか進まないというものでございます。

前回の事前勉強会でもご質問ございましたけれども、こういったものは、完全に退去していただくのか、または一時的に退去しているのかというご質問がございましたけれども、ちなみに平成26年から28年度までの実例で見ますと、おおむね3分の2ぐらいは一時的に撤去していただいて、再び戻っていただいていると。残り3分の1ぐらいが完全に撤去していただいている。この完全に撤去の理由といたしましては、契約上、撤去していただくというパターンもあれば、契約期間中なんですけれども、一時的に立ち退いていただいて、立ち退いた先で例えば商売をされるとか、またはこれを機会に商売をやめますといったものも含まれています。そういった完全な退去というのが3分の1程度ございました。

次、5ページでございますけれども、今、せん断先行という形でやってございますけれども、今後はこういったものを対象にするかということでございます。これにつきましては、交通政策審議会の小委員会でワーキンググループが平成28年4月に取りまとめております。赤の字で囲ってございますけれども、今後は早期復旧が可能なように、従来のせん断先行型の高架橋柱等に加えて、曲げ破壊先行型のうち耐震性の低い高架橋等のさらなる耐震性能の向上が必要であると。または土構造、盛り土でございますけれども、こういった構造物につきましても、優先度の高い箇所から整備を進める必要があるのではないかとご指摘を受けております。

6ページ目でございますけれども、先ほど来申し上げていきますせん断先行、曲げ先行という言葉を使わせていただいておりますけれども、せん断先行というのは、左側の写真でございます。高架橋の柱には、大きく地震が発生しますと、こういうせん断力という、ずらそうとする力と、曲げようとする力、曲げモーメント、この大きく2つの力が作用いた

します。この2つの力が作用しまして、それに耐え得る力といいますか、耐力と言っています。これは柱の長さ等によって条件が異なっておりますけれども、せん断先行の場合は、途中でぐしゃっとずれるように大きく破壊されてしましまして、阪神・淡路のときに映像がございましたけれども、左側の写真のように大きな破壊を及ぼすものでございます。

それから、右側が曲げ先行の破壊でございますけれども、こちらのほうは橋脚の部分の上のほうが若干やられると。損傷はせん断力による損傷よりも低いんですけれども、やはり復旧するにはある程度の時間を要するというものでございます。先ほどの交通政策審議会のほうでは、このせん断先行を今やっているけれども、今後はこういった曲げ先行のものも対象にするべきではないかという答申をいただいているところでございます。

最後、7ページ目でございますけれども、こちらは平成28年度の予算で、どういうところに耐震補強を実施したかと。補助金を支出したかという一覧でございます。こちらは説明は省略させていただきます。

以上でございます。

**【榊会計課長】** この資料に関して考えられる論点を、2つご提示させていただきます。

1つ目は、耐震省令における目標年度、平成29年度となっておりますが、年度末までに耐震補強が完了しない箇所が残る見込みでございます。その取り扱いについて来年度以降、どう対応していくべきか。

2つ目でありますが、今年度までは耐震省令に基づいて、首都直下地震、南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における高架橋等や駅の大規模な被害を防ぐことを目的としてまいりましたが、今後、この事業のあり方、対象について、どのように見直していくべきか。

以上、2つの点を基本にご議論をいただければと考えております。

ここからは、取りまとめ役の長谷川先生を中心にご議論いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

**【長谷川委員】** それでは、ご質問のある先生方、いかがでしょうか。では、大屋先生。

**【大屋委員】** 大屋でございます。ご説明ありがとうございました。

今、国交省さんのほうからもご指摘があったところですが、レビューシートと確認、照らし合わせても、例えば、これ、鉄道路線耐震化率が26年度95%、27年度96%、28年度97%と、大体年間1%ぐらいの増分で上がっていくと。駅のほうも91、92、94という形でじわじわ上がっていて、これはもちろん大規模な建設工事ですし、先ほど

言った権利者との調整もあるから、そう簡単に上がるものではないという性格については承知しておるのですが、やはり29年度末100%は、率直に言うと無理だろうと。これについて、担当部局の方としては、その残りについてどうされるというおつもりなのか。現段階でご意見を伺えればと思います。

**【説明者】** ありがとうございます。やはり鉄道は線につながっておるものでございますので、地権者と難航したためにその部分が耐震補強が進まないという形になると、それはそれで問題だと思っております。確かに我々、29年度までということで努力義務をつけてございますけれども、やはりそういった地権者との交渉が、どうしても相手方さんのある話でございますので、難航してしまう面もある意味ではやむを得ないと思います。鉄道事業者はこれに対して粘り強く交渉しているところでございますので、我々といたしましては、できればこういったところに対しても引き続きご支援ができればというふうに考えております。

**【大屋委員】** もちろんそうだろうなということで伺ったんですが、ただ、逆に言うと、私、鉄道事業者さんは良心的に粘り強くこの事業に取り組んでおられるということは疑うつもりは一切ないんですけれども、率直に言うと、多分、支援措置は続くだろうし、権利関係の整理というのは、やっぱり時間がかかって、そう簡単に進まないのはよくわかってるので、焦ってどうこうするよりは、できることをじわじわとやっていって、努力を続けると。ただし、そうすると、正直なところ、29年度とか30年度とか、いつに切っても、そこまでにぴったりと終わるといふわけにはいかないということになってしまうだろうと。

もう一つは、先ほど今せん断先行破壊が問題として主にやってこられたけれども、次は曲げ先行の話もしなきゃいかんよねということで、おそらくこれについても新しい補助なり事業なりを考えていくことになると思うんですが、それがまた重なって入ってくると。同一事業で並行してメニューとして動くよというようなことになると、例えば、PDCAサイクルという観点から見た場合に、どこで何が始まってどこで終わっているのかわからんということになるのではないかと。したがって、アウトカム指標といった場合に、この事業をやったことによってどのような効果があったということが極めて測定しにくい状況になっているのではないかとと思うんですが、この点についてご意見はいかがでしょうか。

**【説明者】** まさに先生からご指摘あった点につきましては、我々も今、内部で議論をしているところでございます。やはりある程度しっかりとした目標を定めるということで

もって、事業者もそれに向かってというところがございますし、やはり目標がないところだと、ずるずる行ってしまうと。また、相手との交渉をするに当たっても、ある程度の目標、これを目標にということをやると、それが相手様に対して交渉するに当たっても、そういった目標があることが、ある意味、有利に働くと。交渉しやすくなるという面もあると思いますので、それはまだ我々、中で今議論しているところでございますので、今、私が明確にここでお答えはできませんけれども、やはり今のご指摘の点は非常に重要なところだと我々考えております。

【長谷川委員】 山田先生。

【山田委員】 今の大屋委員の意見を続けるような意味で言うと、例えば、今回のこの安全対策事業というのは、せん断先行に対する事業であると。また、別にももちろん審議会の指摘もあるわけですから、曲げに対する安全対策事業を別に起こすというふうにすれば、ある程度PDCAサイクルというか、成果がはっきり見えるようになるのではないかと思います。別事業にされるお考えというのもあり得ますでしょうか。

【説明者】 そこも含めて検討しなくてはいけないと思っていますけど、いわゆる補助事業というメニューということからしますと、ここに書かせていただいております鉄道施設総合安全対策事業という中に、耐震補強という細目とございますか、名目とございますか、それでやっておりますので、さらにその中を、例えば、補助要綱なりなんなり、そういった細かい規定の中で分けるというのはあり得るかもしれないですけど、そこも含めてどのようにやっていくかというのは考えていかなくちゃいけないと思っています。

【山田委員】 よく検討していただきたいと思います。

もう一つなんですけれども、高架下の店舗等の退去に、非常に交渉が時間がかかって、作業が進まないというご説明があったんですけども、今、97%まで達してきているところで、残りの3%ぐらいというのは、みんなそういう現象が起きているんでしょうか。それとも、そうではないんでしょうか。これも大屋委員の質問を引き継いだような形になるんですけど。

【説明者】 それぞれについて理由を事業者に確認をいたしましたところ、非常に大ざっぱな整理になりますけれども、いわゆるテナント等との協議が難航しているのが、5割強ぐらいございます。それから、協調補助でやっておりますので、国は出す、鉄道事業者も出す、でも、いろいろ財政事情が自治体もございますので、自治体のほうがちょっと待ってくださいとか、厳しいんですというような事情、自治体の財政的な制約、こちらのほ

うが3割ぐらいございます。あとは個別に、他の事業と調整するんで、もうちょっとおくらせくださいとか、あとはそれぞれの個別の事由によってできていないと。大体こんな感じでございます。

【山田委員】 わかりました。そうすると、協議が難航している5割を補助する。極端なことを言えば、立ち退き料の補助であって、耐震補強の補助はしませんというやり方というのもあり得ますか。というのは、なぜかという、鉄道事業者にとって鉄道事業を、ビジネス・コンティニューイティーですけれども、いかに緊急時にも継続するかというのは、極めて王道の、しなければいけない対策であって、それをサボるとはとても思えないので、そのことは自分たちでやってもらえばよくて、ただ、やろうとしても、権利者がいてなかなか動かないといったら、その権利者をどかすお金を補助するというような考え方はあるかという質問なんですけれども。

【説明者】 まず、現時点における補助は、耐震補強をするための、例えば鉄板を巻くとか、または鉄板を巻くために店舗に一時期どいてもらう、撤去費でございますね。こういったものは補助対象になっておりまして、先ほど一時的に退去していただいて、また戻ってくる、その間、例えば営業補償みたいなものがございます。そういったものに対しては、対象とはしておりません。なかなか立ち退き、これ、いわゆる公共事業でやっているところもございますので、立ち退き料というもののみを補助の対象にするというのは、なかなか難しいのかなという感じがしております。

一方で、確かに先生おっしゃるように、鉄道事業者としてある意味しっかりやらなくてはいけないというところがあるのは事実だと思います。一方で、今、鉄道事業者にとっては、こういった耐震補強というものもありますし、ほかにも例えばホームドアですとか、いろいろな安全対策、安定輸送に対する投資もある中で、これをある程度なるべく早く進めるという観点からしますと、やはりこういった補助があったほうが良いという鉄道事業者の声も我々のところに入ってきておりますので、私の考えになるかもしれないですけども、やはり補助の仕方とすると、これまでと同様にやっていくのがよろしいのではないかとこのように考えております。

【長谷川委員】 上山先生。

【上山委員】 僕も山田先生と同じことを考えていて、要は、今までのやり方のままだと、結局のところ、手をこまねいて見ているだけですよね。それでいいのかという話だと思うんです。原因の5割がテナントの問題で進まないというときに、何かしらするとする

と、やっぱり営業補償金なりのところに何とかして、補助率は全く3分の1と同じにしないでいいんじゃないかなと思うんです。ちょっとでもお金が入ることで、事業者としても進めやすくなるということであれば、それは考えるべきなのかなというふうに思います。

それで、その関連でちょっと教えていただきたいんですが、今後については、従前、せん断破壊先行型の手当てだったのが、今後は曲げ破壊先行型のものの手当てもしていくということですね。これは優先度としては、そうはいつでも、やっぱり従前のせん断破壊先行型のほうが高いわけですね。そこのところが手詰まりの状態で、とどまっている状況であれば、まずはそちらに注力、お金をつぎ込むべきかなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

**【説明者】** まず1点目、最初先生からご指摘ありました補償、例えば営業補償、こういったものに対する支援がというお話がありました。事業者の中には、交渉をある意味有利に進めるといいますか、早く進める意味では、そういった営業補償に対する補助があればなどという意見を持っていらっしゃる場所もあります。そういったことも今後さらに加速してこの事業を進めるための一つの方法としてはあるのかもしれませんが。そこは先ほど検討していますというお話をしましたけれども、そういった観点も一つあるのかなというふうには、私は思っております。

それからあともう一つ、事業者にとっては、やはり国の制度として、省令をつくっていきますと。やっぱりそういった国の施策としてといいますか、こういったものがあると、より進みやすいんですというお話もいただいていますので、一応、今の耐震省令は29年度末で消えますので、そこから先、そういった国としてこういったものをどう進めるのかというものの示し方といいますか、こんなところも考えるべきではないかというふうに思っています。

2つ目の、せん断も残っている中で曲げをとということになりますと、我々、先ほど写真でもご紹介させていただいたように、被害の規模といいますか、ダメージといいますか、これからすると、圧倒的にせん断のほうがかなり大きくやられてしまうところがありますので、優先度からすると、やはりせん断をやっていくということが主になると思います。

一方で、先ほどの答申からも、じゃ、曲げもねというお話もありました。そこをどういう順番でやっていくのか、いつから、場合によってはラップするところもあるでしょうし、その辺はまさにうちの中でも議論をしているところでございます。

**【上山委員】** そうなんですけど、実際のところ、お金が幾らでも出てくるというよう

なお話でなくて、当然、この事業だって急に予算額をがっとう増やせるわけでもないんだと思うんです。そうしたら、その中で優先度の高いものに注力するというのがまずは第一なのかなと。

あと、この間、現地見学させていただいて、非常に勉強になったんですけども、そのときも確かに進め方として、国がこういう方針でということであれば進めやすいというようなことは事業者の方もおっしゃられていましたので、それはそれで進めていただいたらいいんだと思います。

ただ、今までも国はこういう方針でということでは、おそらくそうだろうと思うんで、それをさらに加速させるというのが、何が違えばそれだけ違ってくるのかというところは、僕はちょっとすぐには思いつかないんですけど、強制的にどこかせるわけにはなかなかいかないだろうと思いますし、そうすると、やっぱりスピードを上げるのはまずは、この間のお話でも結局のところはお金の問題だというようなお話だったと思うんで、そのところを何かしら処理できるようなスキームというもの、もう一つ言うと、先ほども言いましたけど、補助率も従前のものと同じ3分の1に合わせる必要はないんだと思うんです。あとは自治体との負担割合というのも含めていろいろと考える、方法はあるのかなというふうに思います。

**【菊池委員】** 私は立ち退き料などに対して補助をするというのは、今までの議論とは違って慎重という立場です。というのは、じゃ、一体幾らを出すのか、どういう条件であれば出すのか、残り何%かの残っている耐震補強が完了しない箇所だけにそういったものを出すというのは、今までの事業や事業者との関係でも、その部分はこういうふうに考えて説明ができるのかなというのは、ちょっと懸念をしています。

むしろそれより、ほかの施策というものを真剣に考えて、私も今すぐに出てこないのですが、——それは国交省さんのほうでも、だからこそ今回それを論点に取り上げたのかもしれないんですけども、そこはもう少し自立的に、例えば省庁やほかの地公体などと協力して何ができるのか、事業者さんと協力して、お金以外の部分で何ができるのかというのは、より早急にご検討いただくのがいいのではないかという、個人的な意見を持っております。

あともう一つは、せん断先行型と曲げ先行型でしょうか、それをおそらく今後は並列してやっていくのかなというふうなイメージを持っているんですけども、そのときに、優先度合いといったときに、せん断先行型がまだ数%完了しないで残っているという部分に

かなりの労力を割くのか、曲げ先行型のほうにもどのくらい注力をするのか、イメージを教えてくださいと思っただけなんですけれども。

【説明者】 2つ目の点からいきますと、今、我々内部で検討していると申し上げましたけれども、具体的にこれ、どれくらい残っていて、どれくらい補助の対象といいますか、補助事業でやりたいと言っているものがあるのかという、そこは今精査しているんです。

また一方で、先ほど曲げについてどれくらい数があるのか、どれくらいの資金規模が必要なかというところを、まさに中で検討しているところでございますけれども、やはり優先順位からすると、せん断先行のほうがダメージが大きいという観点からすると、そちらのほうをやはり優先していくのではないかというふうに私は考えております。

それから、1点目の補償に関する補助なんですけれども、ご指摘の点は、例えば、今までは出していなかったんだけど、これからやるものには出すと、不公平感といいますか、そういったところがあるのではないかというのは、まさにそのとおりだと思います。

一方で、いわゆる公共事業ですと、公共事業の補償要綱等で補償費みたいな形で見ているものもありますので、そういった公共事業みたいなものでどこまで見ているのかということも照らし合わせながら、一方で、おっしゃるように、不公平感みたいなもの、それからあともう一つは、やっぱり早くこれを進めなきゃいかんという緊急性というんですかね、こういったものも考えながら検討を進めていかなきゃいけないかなと思っております。

【菊池委員】 確認なんですけど、そうすると、2点目というか、一番最初にお答えになった部分なんですけど、そうすると、せん断先行型の部分をまだ今年度から来年度にかけて続けたいということでしょうか。

【説明者】 一応、我々まだこれ、うちの中で議論している、局の中で議論をしているところでございますけれども、うちの原課としては、やはりこれは続けたいなというふうに思っているというところでございます。

【谷口委員】 よろしいですか。

【長谷川委員】 谷口先生。

【谷口委員】 まず全体としては、事業は非常に重要度が高いと思いますので、早期完了を目指して着実にやっていただくというのと、それと、基準の現段階のこれがもし29年度は無理だとしても、100%になったとしても、その後に次の優先順位が高い基準でぜひ続けていただきたいと私は思います。それをせん断のほうで、もうちょっと乗る人が少ない駅も対象にするのか、それとも曲げのほうもやるのかというのは、それはいろいろ

あると思うので、専門的にご判断をいただく必要があるかと思いました。

あと、先生方皆さんおっしゃっていたのと共通するんですが、やはり29年で終わらない理由の半分ぐらいが調整、交渉が難航しているということなのであれば、それを国としてもサポートする仕組みが私も必要だと思います。ただ、私も菊池先生と同じで、お金だけでは人は動かない場面が結構あると思うんですね。むしろお金を払うと言われたら心を閉ざすというか、「何？ お金で俺は動かない」みたいな人って結構いると思うんですね。なので、その辺のノウハウを蓄積するというのはとても重要だと思っていて、一般的な知見としては、人を動かすには、人を変えるには、金、力、言葉って言われるんですね。金はとても有効ですけど、力は日本では相当難しいので、やっぱり言葉というか、リスクコミュニケーションみたいなことが必要だと思います。

おそらくほかの事業でも、鉄道だけじゃなくて、道路事業とか、河川事業とか、いろいろな事業で同じようなことがきつと、お金だけじゃ動かないみたいな、成田の方とか、ああいうのは別かもしれないんですけど、そういうのはあると思うので、政府機関全部でそういう情報共有や対策を練るような、そういう仕組みも必要ではないかと思いました。

少なくともこの鉄道の話は、東日本大震災の後から始まっていますよね。あれがあったから相当うまくいっているほうだと思うんですよ、みんな危機意識を持ったので。なので、リスクコミュニケーションをうまくやれば、今よりはもうちょっとうまく回るんじゃないかと思いました。

あと、根本的には公民性というか、シチズンシップというか、そういう小学校のときから、こういうときは自分のことも大事だけどみんなのことも考えようみたいな、そういう教育というのも必要かと思います。この事業と全然関係ないんですけど。

以上です。

**【上山委員】** 残っている3%の部分が、例えば、今想定されている首都直下型、あるいは南海トラフ地震が来たときにどのような被害をもたらすものかというのは、大体想定されているのでしょうか。それによってももちろんその進め方というのは変わってくると思いますし、もちろん時間があれば、いろいろな手法でゆっくりじっくり考えて話しながらというのものもあるんだと思うんですけども、それってスピード感とのバランスというところがあると思うので、そこのところはどんな感じなんでしょうか。

**【説明者】** 一応これ、せん断先行型というものについて、これくらいの外力を与えて、構造物が持っている耐力といいますか、それを比べて、せん断破壊に対する耐力を比べて、

それで安全度を出していくわけですがけれども、具体的に今回、3%のところのものが、例えば、地震が来たときに全て、先ほど写真がございましたけれども、阪神・淡路のようにぐしゃっといっちゃうかという、それは揺れのパターンとかもあるでしょうけれども、ただ、ああいう形になるおそれがあるということで、やっぱりきちんとやっておかなきゃいけないよねと。実際は、ほんとうにああいう形、あそこまでひどい形になるかどうかというのは、いろいろ条件がありますので、そこは何とも言えないと思いますけど、やっぱりそういったおそれがあるので、きちんと補強しておかなくちゃいけないでしょうということでやっているところでございます。ちょっとお答えになっているかどうかあれですけど。

【上山委員】　もちろんワーストケースシナリオというのと、あとは多分、このくらいだろうというのと、もちろん起こった時間によっても変わってくるという話だとは思いますが、その中で、要は、ワーストに近いところだとどのくらいになるんだと。そうすると、それを避けるためには、スピード感としてはどのくらいが適切なのか、それによってやっぱり変わってくるというところがあると思うので、そのところは、そこら辺を踏まえて、29年度までという話なわけですよ、本来。そうすると、それが手当てができていないというのは、かなり危機的な状況にあるという認識を持つことになってくるのかなと思うので、いろいろな意味で、どこに重点を置くかというところをまずはっきりさせないと、当然、行政の継続性だとか、そういったものもあると思いますし、何でもかんでもお金を出せばいいというような話をするつもりはさらさらないんですけども、最大の目的とタイムラインというものを明確にすれば、おのずとどの方向にどういうふうにするべきかというのは見えてくるんじゃないかなと思うので、そのあたりを検討いただければというふうに思います。

【菊池委員】　すみません、ちょっと先ほどのに加えて、谷口先生からもお話があった、ほかの事業でも同じようなことが起きているんじゃないかというのは、去年でしょうかね、灯台の撤去に関しても同じような話が出ていましたので、そういったほかの事業を横串で省庁内でもぜひ共有をしていただければと思います。

それと、私が先ほどせん断先行型を優先的に続けていくつもりかというふうにお伺いした趣旨は、私としては曲げ先行型というのも、それを放置しておく、より大きな影響が出てくるという話でしたので、せん断先行型が、私のイメージですがけれども、数%今残っている部分というのは淡々と続けながら、曲げ先行型についても、早急に具体的な事業の

開始というのをご検討いただくというのが、国の施策としてはよろしいのかなと思い、まずはせん断先行型というところだけじゃない考え方もあるのかなというふうに思った次第です。

【長谷川委員】 それでは、私からも質問を1つお願いします。3ページのところで、緊急輸送道路と交差・並行する高架橋を速やかにというところは、実際、数字は書いていないんだけど、9割弱程度の現時点での達成率だというふうなお話だと理解したんですが、まずはそれはそれで正しいのでしょうか。

【説明者】 はい、そうです。

【長谷川委員】 こちらについては、その上段の、例えば、1日1万人以上の路線の高架橋と比べると、優先度は下のほうが高いという理解なのか。高いので「速やかに」になっているのでしょうか。

【説明者】 なかなか難しいところなんですけれども、鉄道の路線をきちんと維持することからすると、この橋梁が下に落っこってしまうということになりますと、その線で切れてしまう形になりますので、こういった対策もしっかりやらなくてはいけない。かつ下の部分が緊急輸送車が走る場所ですので、そういったところに影響を与えちゃいけないというところでこういう形にしているんですけど、速やかにというところも、なかなか難しいんですけれども、やはり先ほどのほかのところは29年度末という、ある意味目標を定めているのに対して、この部分が速やかにという形で、具体的な数値目標といますか、具体的な時期を示していないのは、交差する部分というのが、こういった部分というのが、例えば、津波、ハザードマップをつけて、だんだんこういったものが拡大してきて、ここも緊急輸送道路ですとか、自治体のほうで追加で指定されるということもありますので、あえて目標年限を切らずに、なるべく早くやろうねというところで、今こういう書き方をさせていただいているんですけれども、事情といますか、緊急度といますか、じゃ、1万人以上のところと、それからあと、高架橋の緊急輸送道路、どっちを早くしなくちゃいけないかって、そこはそんなに、こっちのほうが先というところはないと思うんです。

一方で、事業者のほうからすると、やはりそこは予算の形の、みずからの鉄道事業者の安全投資に関する予算の制約とかもありますので、そこは事業者のほうで、今年はこちらをやるけど、来年はこちらをやりたいとか、そういった計画を立てているというところで——明確なお答えになっているか。優先度ということからすると、上のほうが高くて

下のほうが低いというわけではないというふうに考えています。

【長谷川委員】 そういった背景というのがあるんだとは思いますが、ただ、防災という観点に立てば、おそらくどちらも市民からとれば重要で、やはりこれについてもある程度目標値とかを掲げて、アウトカム指標として掲げてやっていくべきなんじゃないかというふうに思いました。

あと、目標値の立て方なんですけれども、この段階まで来れば、どこの高架橋で、どこの鉄道事業者でというのは、おそらく当たりがついていて、それをどう消化していくかというようなフェーズなんだと思いますし、個別個別、事情が違うんだと思いますので、ある程度ここまでのパーセントまで来れば、あとは戦術として、個別個別どう年限までに消化していくかという個別の作戦を立てていくという時期なんじゃないかというふうに思いました。

あとは、先ほど自治体の予算の原因も3割あるというふうなお話もございましたが、これは交付税措置はないのでしょうか。

【説明者】 ございません。

【長谷川委員】 じゃ、これは完全に自治体で起債して、単独でやってもらう予算だということなんですか。わかりました。

山田先生、どうぞ。

【山田委員】 レビューシートのほうについて伺いたいんですけれども、北総鉄道、東京モノレール等に補助金を交付しているんですけど、この交付額が適切であるということは、どのように担保されているかご説明いただきたいんですけど。

【説明者】 ごめんなさい、交付額が適正かというご質問は、ご質問の趣旨がちょっとわからないんですけど。

【山田委員】 簡単に言えば、鉄道会社の言い値に従って出しているだけじゃないと思うので、きっと何か査定をして、一般的にこういう工事は幾らの単価でこうなってとかってやっているはずなんですけど、そのあたりを説明いただかないと、これ、渡しちゃうお金なので、そこが、そんなことはないと思いますけど、仮に吹っかけられていたとしたら国費の無駄遣いになるので、重要だと思うので説明してほしいんですけど。

【説明者】 耐震に限らず、一般的な補助事業の場合は、いわゆる交付決定というときに、まず書類で、何をやるんだと。どういうことをやるんだと。どうやって積算したんだと。それをチェックいたします。それから、今度でき上がった後には、ちゃんと額の確定

という行為がございます。そのときにも、ちゃんとでき上がっているんだらうね、そのとおりにやっているんだらうねと。違ったらどこを変えたんだ何とかって、その辺は審査をしているということで、ほかの事業とある意味同等にやっているというふうに考えています。

【榊会計課長】 議論の時間もだんだん短くなってきましたので、シートのほうをいただければありがたく存じます。

【説明者】 すみません、先ほど交付税措置のお話がありましたけれども、地域鉄道と言っていますけれども、JRだとか大手民鉄とか、そういうんじゃなくて、経営的にはそんなに楽じゃないところ、こういったところに対しては交付税措置がございます。実際にこっちに入れているかどうかというのは、まだそこまで我々は確認していないんですけれども、制度的にはできる形になっています。すみませんでした。

【大屋委員】 今のところの確認なんですけど、そういう地域鉄道には交付税措置があるんだけれども、そういうところは、端的に言うと、わりと交通量が少ないので、この事業で重なっているようなケースというのは、多分あまりないという想定でいいわけですね。

【説明者】 そういうことで結構でございます。

【長谷川委員】 あと、例えば、自治体さんにも、あまり縛りのない一括交付金みたいな形で、従来の補助金ですかね、ある程度メニューが幅広に使えるという形で国交省さんなりから出ている部分があるんですけど、それをこちらに自治体側で使うということもできないんですか。

【説明者】 一応、国が補助していて、今度自治体に対するものも、いわゆる国費で、例えば国交省のという形になると、なかなかそこはちょっと難しいかもしれないですね。

【長谷川委員】 それはもとをたどれば、国費・国費になっちゃうからということなんですか。

【説明者】 ただ、先ほどのように、自治体がやるものに対して、それに対する交付税措置というものの、制度としてはやっている例はありますので、ただ、今回はどっちかというと、我々対象にしているのが、先ほどご指摘ございましたけれども、1万人以上というかなり輸送ニーズの高いところで、それがどうしてもローカル鉄道じゃなくて、またローカル鉄道はあまり高架橋がないというところもありますけれども、補助対象と制度があまり合っていないというのは変ですけども、そういう面はあると思います。

【長谷川委員】 先ほどのお話を聞いていて、テナントさんの話というのは相手のある話ですし、そういう交渉のノウハウみたいなもの、ナレッジを共有すればいいのかなと思

ったんですけど、鉄道事業者さんも交渉を完了させて、国交省も補助を出すと言っているのに、自治体の予算がとれないから進みませんというのはあまり言い訳にならないような気がしていて、国交省さんと自治体さんの間で、公共対公共なので、もう少し例えば通達を出すとか、何かある程度もう少し自治体さんに対しては、強いガバナンスをきかせて達成させていただきたいなというふうに思ったという次第でございます。

それでは、取りまとめ結果を発表させていただきます。

本事業に関する評価結果としましては、現状どおりが0、事業内容の一部改善が5名、事業全体の抜本的な改善が1名、廃止は0名となっております。

主なコメントをご紹介させていただきますと、せん断破壊先行型にやはり優先して資金を投入すべきではないかという意見。

災害対策、交通機能の維持という観点から、やはり非常に重要性が高いですので、着実な実施が必要だと。

現時点で目標達成が困難な状況にあり、やはり進捗の確保、手段を考慮する必要がある。

緊急輸送道路と交差等する高架橋についても、やはり目標を設定して進捗管理をすべきではないか。

残りの駅や高架橋について、個別の事情ごとにはアクションプランを作成して進捗管理をすべきではないか。

平成29年度で終わっていない理由ですとか、そういうものを事業者ごとと地域ごとと個別に精査すべきではないかという意見。

そういったコメントがございました。

これらの意見を踏まえまして、この公開プロセスの評価結果としましては、事業内容の一部改善が5名、事業全体の抜本的な改善が1名ということから、結果としては、事業内容の一部改善とさせていただきたいと思います。

コメントとしましても、災害対策、交通機能の維持という観点から非常に重要な事業であり、着実な実施が必要であると。現時点で目標達成が困難な状況にあり、進展確保等の手段を考慮する必要がありますと。事業の進行中に目標拡大が検討されると、成果検証が難しいため、事業の個別化を通じた検証体制の構築を図るべき。緊急輸送道路と交差する高架橋については、目標を設定して進捗管理すべき。残りの駅高架橋について、個別にアクションプランを作成して進捗管理すべきとさせていただきたいと思いますが、ご意見等いかがでございましょうか。

上山先生。

【上山委員】 　あまり多分、抽象的に抜本的な改革と言っても進まないと思うんで、先ほど来何度も言っているんですけど、進まない大きな原因というのがテナントの立ち退きにあるというところであれば、やっぱりそこにお金を入れるという手法の検討、確定的な言葉でなくてもいいですけども、例えばそれも含めて慎重な検討みたいな形の文言をできたら入れていただけるといいかなというふうに思います。もちろんそれは先ほど来お話の中でも出てきてはいますが、いろいろナリスクとかタイムラインとか、そこら辺を検討しながらその中でというところで結構だとは思いますが、できたらそういった文言も入れていただけるといいかなというふうに、個人的には思います。

【長谷川委員】 　じゃ、先ほどのコメントの2つのところに、現時点で目標達成が困難な状況にあり、テナント立ち退き交渉のインセンティブなど進展確保のための手段を考慮する必要があるという文言でいかがでしょうか。

【上山委員】 　はい、結構です。

【長谷川委員】 　それでは、こういう形で取りまとめさせていただきます。どうもありがとうございました。

【説明者】 　どうもありがとうございました。

【榊会計課長】 　2コマ目の鉄道につきましては、以上で終わらせていただきたいと思います。