

6月9日（2日目）3コマ

「鉄道施設総合安全対策事業」

【説明者】 鉄道局（施設課）でございます。よろしくお願いいたします。

まず、本事業の概要について御説明申し上げます。鉄道施設総合安全対策事業費補助では、鉄道施設の安全対策費用に対しまして支援を行っております。本日は、その事業のうち豪雨対策及び浸水対策について御議論いただきたいと考えております。豪雨対策につきましては、河川橋梁の洗掘対策や鉄道隣接斜面の補強を主な補助対象としております。対象となる路線としては、鉄道ネットワークの強靱化を図る観点から、1ページ目の表、真ん中辺りに対象路線と書いておりますが、3つの路線に限定して支援をしております。浸水対策につきましては、駅出入口等における止水板などの整備を主な補助対象事業としております。これは地方公共団体が指定したハザードマップ区域内に限定して支援を行っております。

2ページ目を御覧ください。政策の発現経路でございます。鉄道事業者は、省令に従いまして、原則2年に1回施設点検を実施しております。その結果を踏まえて、財源でありますとか関係者の協議が調ったものから対策を行っていくということになります。補助金を活用する場合は、鉄道事業者から国に対し交付申請が行われ、対策による効果等を踏まえ、事業採択を国のほうで行います。その上で補助金を交付、その結果、対策が促進され、被害の防止が図られることにより政策効果が発現するという流れでございます。

3ページ目を御覧ください。論点に入ります前に、本事業の有効性につきまして御説明いたします。近年、豪雨対策が激甚化・頻発化しているところでございます。グラフでもございますように、右肩上がりである赤い線が出ておりますけれども、被害が増えていると、年間の雨の発生が増えているというものでございます。

豪雨による被害額の推移のほう、右側でございますけれども、ばらつきはあるんですけれども、平成28年度以降を御覧いただきますと、おおむね毎年100億円以上の被害が発生しているという状況でございます。

一方で、4ページ目でございます。本対策のアウトカム指標といたしましては、対策支援をした箇所における被害件数を設定しているところでございます。成果目標では、支援したところにつきましてはゼロ件でございますけれども、これを継続的に達成しており、対策の有効性が認められるというふうに考えております。

次に、5ページ目でございます。豪雨・浸水対策の必要性が認められる箇所は依然として残っており、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策において達成目標を設定して、対策を促進しております。また、事前防災費用に比べまして、災害復旧費用は莫大になる傾向がございます。加えて、運休期間が長期に及ぶ場合は副次的な影響が大きくなる、人々への影響ですとか、営業できないことによる利益の逸失とか、そういうことでございますけれども、影響が大きくなる。こういった点からも事前に防災対策を行い、被害を出さないことが必要だというふうに考えております。

6ページ目に論点3つを示させていただいております。これにつきましては、7ページ以降で順次御説明させていただきます。

7ページを御覧ください。まず1つ目の論点でございます。コロナ禍での輸送人員の減少に伴いまして、事業者による設備投資が抑制されております。先ほど説明しました目標達成に向けまして、事業の実施の円滑化を図っていくことで、対策のさらなる促進が必要ではないかということを考えております。右に記載の事業者の財務環境に関するグラフを踏まえますと、今後財務環境は回復局面にあると考えられますので、それに伴いまして設備投資額は今後回復していくということが期待されております。そのため、今後対策の一層の促進を図ることが重要であるものの、事業の実施に際しましては、費用をかけた分進捗するという単純なものではないということを考える必要がございます。下に示すイメージのように、鉄道の場合、隣接地の地権者、浸水対策だと地下駅に隣接する施設、隣接して地下駅とつながっているビルとか、そういうところの管理者との関係、その関係者の協力や連携を得ていかないと、鉄道事業者側でやっただけでは被害が防げないという状況がございます。したがって国としましては、事業者が行う企業の支援となるような取組、例えば対策効果の積極的な広報とか事業の理解促進を図ることによりまして、事業実施の円滑化が必要と考えております。こういったことが妥当かどうか御議論いただきたいということでございます。

8ページ目を御覧ください。2点目の論点でございます。豪雨対策事業におきましては、より効果的に予算執行を図る方策が必要ではないかと考えております。豪雨対策事業では、施設点検の結果や被災の影響等を考慮した事業採択を行っているところでございます。

一方で、9ページ目を御覧ください。近年の豪雨災害により甚大な被害が発生している中で、事前防災による効果の観点を含めた事業採択が必要だと考えております。近年の補助実績の7割は旅客輸送の観点から採択したものでありますが、社会情勢への対応の観点

から、災害時における貨物鉄道ネットワークの維持強化の重要性も高まっていると、こういう点も考慮しないといけないというふうに考えております。そこで、真ん中辺りですけども、下線部に示す観点を織り込んだ事業採択により、効果的に予算執行を実施したいと考えているが、この点妥当であるかどうかということについて御議論いただきたいと思っております。今下線と申したのは9ページ目の真ん中の辺り、①、②、③の括弧の中に書いてある下線でございます。

続きまして、3つ目の論点でございます。10ページをお開きください。3点目の論点は浸水対策に関してのものでございます。予算の執行状況や被災状況を踏まえた補助要件の見直しが必要ではないかと考えております。浸水対策事業では、地方公共団体が補助する場合に限って事業採択を実施、いわゆる地方の協調補助という形になっております。この要件上の制約により、対策に時間を要する事例が発生しております。というのは、地方のほうが補助金出せないということで、採択できないので対策が遅れてしまうという意味でございます。また、近年の豪雨災害によって電気設備の浸水被害が発生している一方で、これらに関する対策が今補助対象外となっておりまして、補助要件の緩和の要望が寄せられているところでございます。

11ページ目でございます。この結果、集中豪雨等の頻発化によって浸水リスクが増加する一方で、近年の事業採択件数は低調でございまして、対策の促進が必要な状況となっております。これは令和3年だけ、補正予算に限って補助要件を見直しました。電気設備の浸水対策もこれに入れる、その結果として採択件数が増加しているということもございます。このような状況を踏まえますと、3年度の補正に限らず、電気設備の浸水対策を補助対象に加えることや、地方公共団体による補助要件の見直しが必要だと考えておりますが、これが妥当であるかにつきまして御議論いただきたいというところでございます。

すみません、雑駁な御説明になりましたが、以上でございます。よろしく願いいたします。

【会計課長】 本事業に関して考えられる論点ですが、3つほどあります。ただいまの説明の中にもありましたけれども、改めて整理しますと、1点目として、対策のさらなる促進を図るために、事業実施の円滑化に向けた方策を検討すべきではないか。2点目は、被災時における社会・経済的な影響を勘案するなど、効果的な予算執行を図るための方策が必要ではないか。3点目として、予算の執行状況や近年の被災状況を踏まえ、補助要件を見直すべきではないか。以上3点を基本に御議論いただければと思います。

ここからは、取りまとめ役の長谷川先生を中心に御議論いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【長谷川委員】 それでは、ここから約40分間、議論していきたいと思います。御質問、御意見ある先生方は挙手、またはオンライン上で挙手のボタンのほうをよろしく願いいたします。

では、亀井先生のほうから、よろしくお願い致します。

【亀井委員】 御指名ありがとうございます。御説明もありがとうございました。また、この間いろいろと御検討いただいてありがとうございます。論点1、2、3については、それぞれ具体的なボトルネックと改善点も示されて、ぜひその方向で予算当局ともいろいろと御議論されたらいいんじゃないかなと、率直に思いました。

一方で、ちょっとこれはどうなのかなと率直に思うのは、レビューシートですけれども、アウトカムの在り方です。これは短期アウトカムがなくて、1、2、3、4の系統があるので、それぞれの系統については全ては言いませんけれども、それぞれについて被害件数がゼロ件であるというような形が長期アウトカムとしてなっていて、アウトプットからいきなりそこに飛ぶという形になっているんですが、本来短期アウトカムって、これはよく私は各省でお話をさせていただくんですけども、次なる改善の気づきにつながる炭鉱のカナリアであるというふうに言われていて、まさに今政府全体で進めている基礎的なEBPM、政策効果の発現経路をロジカルに説明して、事後的にデータに基づいて見直すということであると、見直す機会を失ってしまう形になりかねないかと、率直に感じております。

そういう意味ではヒヤリ・ハットみたいなことなのか、あるいは炭鉱のカナリアと呼べばいいのか、何というのか分かりませんが、次なる改善の気づきにつながる何かしら指標が、このゼロ件、頑張ってゼロ件が続くのは当然いいことなんです。ただ、その手前のところで、何かしら気づくもの、ここで実際に整備しても、例えば人が手だてできなかつたとか、その結果うまくいかなかったとか、想定するよりも非常に厳しい降雨があったとか風水害があったみたいなことというのは当然あり得るわけで、そういう中で、じゃあやっぱりこれはもう少し基準を上げたほうがいいのか、もう少しこういう人の準備が必要だということを皆さん恐らく、単に設備整備をしているだけではなくて、様々な気づきがあって、そこでいろいろと今考えを変えられてきているんだと思いますので、そういったようなものを、何を見ていらっしゃるのかというところが明示されると一番よろしいのかな

と思うんですが、これは何か思いつくところありますでしょうか。

【説明者】 ありがとうございます。ちょっと考え込んでしまったんですけども、御指摘のとおり、支援したところがやれるかどうかということを外カム指標にしておるんですけども、途中で気づけるような指標というのが、私、ぱっと今、イメージが湧かなかったんですけども、一応2年に一度チェックをかけていくということになっていくので、その中で問題があればあぶり出して、そこを支援していくということになるんですけども、その途中段階で気づけるか、そういう指標をつくれるかという、すみません、どういふものなのかなというのが、申し訳ないですが、今イメージができていないので、ちょっと黙ってしまったんですけども。

【亀井委員】 いや、すみません、多分非常に難しいことを申し上げているのかもしれませんが、ただ、これは私よりも、皆さんが現場でいろいろと動いていらっしゃるの、多分皆さんのほうがいろんなことを御存じだと思うので、ぜひそこは考えていただけたら。別に今日でなくても結構ですので、考えていただけたらいいと思うんですが、つまり、これ、アウトカムが、不幸にもですよ、1件出てきてしまったときに、もちろん長期アウトカムはゼロ件に持っていくべきなんだと思うんですが、やっぱりこれはかなりクリティカルなものだと思いますので、ゼロ、ゼロ、ゼロ、ゼロと続くのはもちろんいいんですが、あまりにもゼロ、ゼロが続くということになってしまうと、やっぱり組織が硬直化していくとか、思考停止が起き始めてくる。それよりもやっぱり柔軟に、特に今、環境が様々な形で変わってきていますし、何より鉄道の現場は、技術の現場って、人もどんどん減ってきているという中で、厳しい、ゼロなんだということはずっと押しつけかねないことになってしまうと。

そうなったときに、その手前のところで、こういうところに気づくことができるとゼロにつながるよというものが出てくると非常によろしいなというふうに思ったものですから、ぜひそんな形で考えていただければなということで、ちょっとそこは、何か言い方悪いですが、宿題としてぜひ御検討いただければなというふうに思いました。

【説明者】 ありがとうございます。御指摘ごもっともだと思います。先生おっしゃるとおり、実はこのゼロってすごく、我々としてもはらはらどきどきで、雨が降るたびに、ここがもし起こってしまったら目標が達成できなくなってしまうということで、そういう意味では、まさに対策自体を否定しかねない目標になっていると。おっしゃるとおりでございます、その事前に、おっしゃるカナリアというのがどういふものなのかというのが

今すぐには分からないんですけども、ちょっと検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【亀井委員】 一般的には多分、リスクアナリシス例では、例えばヒヤリ・ハットみたいな話につながるんだと思うんですが、ただ今回の場合は、ある種、天候とか降雨が一つのトリガーになるものですから、そういう中におけるヒヤリ・ハットみたいなものがあるのかどうか。そこで、ちゃんと間に合ったからよかったけども、ここが間に合わなかったら実はここで浸水していたみたいな、多分ヒヤリ・ハット事例があるはずなんですね。いわゆるこれ、皆さんの世界でいうインシデントみたいな話、アクシデントではないけどもインシデントだみたいなものが何か見えてくるとよろしいのかなというふうに思いました。アイデアベースで大変恐縮ですけども、ぜひ御検討ください。よろしくお願いいたします。

【説明者】 ありがとうございます。検討させていただきたいと思います。

【長谷川委員】 では、齊藤先生、よろしく申し上げます。

【齊藤委員】 どうもありがとうございます。大変どうもありがとうございました。雨が降るたびにどきどきするようなことですので、ぜひこういったことがしっかりと進んでほしいないつも思います。1週間前も大変雨が降りましたし、今日の午前も降りましたし、本当に皆さんが雨降るたびにどきどきすることがないようにということで思っております。

2点教えていただきたいんですけど、5ページのところで進捗状況というので、例えば39%、22%、45%というような数が出ているんですけども、改善するのに必要な箇所が、橋で言うと150でしょうか、それから鉄道の近接斜面で言うと1,200か所とか、それから地下鉄の出入り510か所とか、これが分母になっての達成率、進捗状況が出てくると思うんですけど、すみません、この数というのはどこから出てきて、これが毎年更新されていくものか、見直しされていくものなんでしょうかということでございます。進捗状況を見る大変重要な指標だと思いますので、それを1点教えていただきたいと思いましたが。かなり状況が変わってくるというので、実は必要な箇所も増えてきているんじゃないかなという問題意識の下で聞いております。

それから2点目に、次のページ、7ページのところで教えていただきたいんですが、例えば2つ目の四角で課題（ボトルネック）というふうにあります。豪雨対策をするのにも、あるいは浸水対策するのにも、鉄道の用地の外の土地所有者の協力が必要だし、地下鉄の接続するビルの所有者の連携が重要だと。それは分かるんですけど、これは具体的には

どういふふうにするんでしょう。すみません、鉄道の外の方々のところを施工しなければいけないというのは、ここを買い取らなければいけないのか、どういふ形で実際工事を進めていって、そのための費用負担は通常、誰がどのようにしていくのかというようなあたりを教えていただきたい。これが課題にあるということで、教えていただけたらと思いました。また、それに対して何か施策というか、手当てがあるんでしょうかということも併せて教えていただきたいと思ひます。お願いします。

【説明者】 御質問ありがとうございます。まず1点目の御質問につきまして回答申し上げます。

5ページ目でございますけれども、対策が必要な箇所数、整理させていただいてございます。こちらにつきましては、各鉄道事業者のほうから、こういった対策の必要箇所についての報告を求めてございまして、その進捗状況につきましても毎年、各鉄道事業者からの報告に基づきまして、こういった進捗状況の管理を行ってございます。他方で、今申し上げました対策が必要な箇所でございますけれども、こちらの目標の指標でございますが、既往最大規模の降雨によりましてこういった被害が想定される箇所を必要箇所というふうに整理をしてございますけれども、これまでも御説明申し上げましたとおり、豪雨災害も非常に激甚化、頻発化しているところでございますので、こういった対策箇所につきましては、現状このような整理をしているところでございますけれども、昨今の自然災害の状況を踏まえまして、こういった対策の箇所については、さらなる見直しというのは引き続きやっていかなければいけない、そういった課題を持っているというところでございます。

それから、2点目の御質問でございます。7ページ目でございますけれども、各ボトルネックに対する国の取組ということでございます。こちらにつきましては我々も、今後どのように対応していくのかということをごらからしっかり検討していかなければいけないという認識でございますけれども、例えば豪雨対策事業のイメージ図でございますけれども、隣接地の活用をすることによりまして、工事の円滑な施工ができる。こういった対策を進めていくためには、やはりこの対策工事の効果がどういったものがあるのかということをご、沿線住民の方々に丁寧に説明していくことが必要不可欠だというふうにご認識しております。一部、国あるいは鉄道事業者におきましても、こういった対策による事業効果、例えば災害の際に、対策をすることによって斜面が崩れない、それは早期復旧にもつながりますし、また運休期間が短くなる、そういった効果も期待されてございます。こういった効果を丁寧に皆様に御説明して、御理解いただきながら、円滑な工事の実施というものが

我々としては必要だというふうに考えております。

また、過去に、鉄道事業法というものがございまして、こういった隣接用地の活用に向けて、協議をある種円滑に進めていただくような鉄道事業法の改正も実は行ってございまして、こういった制度の周知、あるいは鉄道事業者に対してもしっかりとこれを使っていたくというふうな、そういった取組も含めて円滑な事業環境を整備していくことを国としても実施していきたいと思っています。

その上で、予算といいますか、費用負担の考え方でございますけれども、やはりこういった対策につきましては、鉄道事業者が一義的にはこういった費用を負担いただくということでございますけれども、この補助制度でもございますとおり、さらなる後押しをするためにも、こういった支援制度を活用しながらしっかりと対策を進めてまいりたいと、このように考えてございます。

雑駁ですが、以上でございます。

【齊藤委員】 ありがとうございます。そうしますと、今の制度の下では、こういう鉄道用地外の土地所有者などには御協力をいただき、御理解を得るということが大原則だということなんですね。そこに対して何か手当てが十分にされるとか、何か対策があるということはないという理解でよかったですでしょうか。ごめんなさい、理解が悪くて。

【説明者】 すみません、質問を改めて確認させていただきたいんですけども、こういった対策に要する費用でございますけれども、こちらについては補助金によるこういった財政的な支援というものが実施されているところでございまして、円滑な事業実施にしましては、先ほど申し上げましたような鉄道事業法に基づく他人の用地の活用を国土交通大臣の許可の下でできるような、そういった仕組みというものもございまして、こういったものを活用しながら実施を円滑に進めていきたいというふうなことでございますけれども、このような回答でよろしいでしょうか。

【齊藤委員】 分かりました。今ので理解できました。どうもありがとうございます。

【説明者】 すみません、ちょっと補足をさせていただきますと、事業法で大臣の許可を得て利用させていただくというようなこともあるんですけども、基本としては、持っておられる方の理解を得ながら進めていくというところで、事前からその辺をしっかりと話をしながら進めていく必要があるというところでございます。例えば浸水対策などでは、地域で対策協議会をつくって、その中で検討しているというような例もございます。ただし、やはり費用負担で、個人とか別の法人が持たれているビルとかの入り口に対策をする

となると、やはりそのビルの所有者の方にやっていただかないといけない。じゃあこれのお金を鉄道事業者が出すのかというと、さすがにそこはかなり厳しいところがございます、いろいろこういう地道な協議会なんかを通じて御理解をいただきながら、地道にやっていくというのが現状でございます、これはもうそういうやり方でやっていくしかないのかなというふうに考えております。

【齊藤委員】 分かりました。御丁寧な御説明どうもありがとうございました。大変理解できました。ありがとうございます。

【長谷川委員】 では、林先生、よろしく申し上げます。

【林委員】 若干そもそも論というか、大枠についての御質問となってしまうんですけども、レビューシートを拝見する限り、この事業の中には活動内容が①から⑤までであり、豪雨対策事業と浸水対策事業は活動内容の①と②です。実績的なところで言うと、これまで①、②というのは、耐震対策事業ですとかホームドア整備、踏切保安についてお金が使われているということかと思うんですけど、活動内容①から⑤のうち、①、②を今後優先していきたいということでこの説明資料は作られているという理解でいいんでしょうかというのが、まず第1点目の質問になります。

【説明者】 書かれているものは全て必要なものですので、①、②を優先的にというわけではないんですけども、すみません、どれも大切なものですから、①、②に寄せるといふことではございません。

【林委員】 そうすると、レビューシート上の実績だけを拝見すると、Bの中で挙がっている豪雨対策事業は10番目なんですよね。災害の激甚化というのはしばらく前から言われているところかと思うんですけども、費用の金額感としての重点の置き方として、全体像としてはどう考えられているんですかね。ちょっと抽象的な質問ですけど、要するに、みんな重要だと、重要だから実施していきますんですけども、豪雨対策事業についてだけいっても、先ほど数字があったように、未対策のところはいろいろありますという中で、優先順位的なものはつけられていないということなんですかね、その事業5つの中で、どれがまず喫緊でやるべきものとして何があるかとか。

【説明者】 お答えになるかどうかですけども、耐震をやるのか豪雨をやるのか、浸水をやるのか老朽化対策やるのか、これの優先づけというのは、これが一番というのはやはりつけられないので、それぞれに上がってきている中身を見ながら、そこが妥当であるかどうかを考えて支援をしていくという、もうそういうことでございます。すみません、

そういう意味では、優先順位つけているのかと言われると、耐震と豪雨の優先順位とかいうのはちょっとつけられないので、それはつけておりません。

【林委員】　そうですね、かなり事業としてまとめて優先順位をつけるというのは結構難しいだろうなど、それはよく理解できることかと思うんですけども、とはいえ同じように要請が上がってきたときに、どこにお金を使うのかというところをどこかで考えなければいけないと思うんですけど、それはケース・バイ・ケースということですか。

【説明者】　お答え申し上げたいと思います。耐震ですとか浸水、あるいは豪雨対策、様々防災対策事業につきましては、実は防災・減災、国土強靱化の5か年加速化対策というものの中で各種の目標設定をしてございまして、その目標設定に向けまして、こういった予算措置を行っているところでございまして、つぎまして、特に優先順位というものについては、各メニューごとのKPIを達成するべく、補助金を活用して様々な対策を進めてございまして、今回御議論いただきたいのは、この中でもさらに効果的に対策を進めていくという意味で、大枠としては、やるべきところはKPIでまとめているところでございまして、その中でより効果的に、この防災対策事業の効果を発現できるように対策をしっかり進めてまいりたいと、このように考えてございます。

【林委員】　よく分かりました。ありがとうございます。

2点目の質問でございまして。これは資料をどう理解するかという観点の質問なんですけれども、9ページ目の論点②効果的な予算執行（2/2）の中で、貨物輸送について今後重点、貨物輸送についても重要じゃないかということを書いていらっしゃると思うんですが、これについては、具体的な貨物輸送の路線を確認して、特に重要なものについては豪雨対策、浸水対策をより優先してやっつけよう、という方向性を議論されているということよろしいですか。

【説明者】　9ページにも書いてございましてけれども、貨物輸送の影響度ということをもう少ししっかり見ていきたいと思っております。代替となるような路線があるのか、ないのか、路線があれば、そのどちらかを使う、いろんな地域がございまして、どちらか使えればいいだろうと。あとは輸送量が多いところについて詰まってしまうと、それは影響が大きいということでございまして、事業者のほうから上がってきたものというのが前提になりますけれども、それについて判断する際に、ここをやるのが貨物輸送への影響を考えたときに優先度が高いかどうか一つ一つ見ていくと。その際の指標として貨物というところの観点を今回さらに加えて、採択していく判断をしたいというふうにご覧いただいております。

ます。

貨物輸送に関しましては、御承知の2024年の問題とか、トラックとかのほうの人手不足というのもありますので、貨物鉄道、鉄道貨物に関しての期待が非常に大きいということをお我々認識しておりますので、それが途切れないようにしたいと。鉄道の場合、一旦切れてしまうと、そこを回復させるのに時間がかかってしまう、そうすると荷主さんのほうも、鉄道貨物への信頼が落ちてしまうようなこともありまして、モーダルシフトも起こらないということもありますので、そういったことも踏まえまして、切れないように、影響ができる限り少なくなるようなところというところで判断をしていきたい、そういうこととでございます。

【林委員】 ありがとうございます。よく分かりました。数字としては150橋梁とか1,200か所とか、そういう数字の中に貨物路線も入っているという理解でいいんですか。

【説明者】 さようでございます。

【林委員】 分かりました。ありがとうございます。

以上です。

【長谷川委員】 では、石井先生、よろしくお願ひします。

【石井委員】 御説明ありがとうございました。石井でございます。今の林先生と同じような質問がちょっと入っちゃうんですけど、前提として、レビューシート、この事業自体は、大体予算規模は、当初予算で令和5年度50億、令和4年度45億というところで、補正も出ているというところですけども、まず、この50億のうち、今回対象としているものは大体どのぐらい、そこはあまり決まっていらないんですか。ホームドア、いろんなもので総合的にという中で、それがどうなっているのかなと。そこと補正との関係というか。

【説明者】 実績でお答えをさせていただこうと思います。例えば令和2年の当初ですと22億、補正で19億ぐらいです。令和3年度ですと当初6億で、補正で12億、令和4年度ですと当初5億で、補正で10億という、これが豪雨対策でございます。一方で浸水対策につきましては、令和2年度の当初で4,000万円でございます。2年は補正ございません。令和3年度が当初5,600万、補正で3億2,000万、令和4年度ですと当初600万というところでございます。ちょっと浸水対策は、先ほど申しましたように件数があまり出てきていないという状況でございます。

【石井委員】 分かりました。すみません、理解しました。

それで、補正、これは先ほど御説明の中であつたんですけども、原則としては民間が100%費用を負担すべきであるけれども、後押しをしていかなければならないので補助を出すということだと思ふんですけども、このときの補助を出すというのは、もちろん要件がいろいろ定められていると思ふんですけども、要件に合致すれば、当初予算が足りなくなってしまうときは、補正予算を使ってでも全部出していると、そういうことですか。なる早でやったほうがいいというところはもちろんあると思っておりますので。

【説明者】 当然、予算ございますので、当初予算で足りない場合は、補正が組まれるかどうか、その時点で分からないんですけども、組まれれば、できるだけ早く、その中で担保していくとか、対応していくということでございます。

【石井委員】 その中で、例えば実績としては、やはり予算がないということから、民間の鉄道事業者から申請されたにもかかわらずできなかったということはあるんですか。

【説明者】 そうです。全てを採択することができるわけではございません、予算に限りがございますので。そういった場合は事業者さんとも相談をしながら、次の来年に回す、もしくは補正のチャンスがあれば、そういうところで手当てしていくということも相談をしながらやっております。全てに対して当初でやれるというわけでは……。

【石井委員】 ではないね。

【説明者】 はい。

【石井委員】 そのときに、優先順位という話がやっぱり出てきて、より効果的に、つまりこっちのほうが先にやったほうがいいよねとか、そういうところというのは話合いみたいな感じにならざるを得ないとか、何か。あまり測定、測定と言うつもりはないんですけど、効果的な予算執行を図る、事業採択を行うときというので、論点出しもあるんですけども、補正予算がつくこと自体は全く否定するつもりもないんですけど、その、どういうふうに決めていらっしゃるのかなというのが。

【説明者】 施設の健全度でありますとか、9ページの中頃のところに書いているんですけども、鉄道施設の脆弱性、旅客輸送への影響度とかいうことをこれまで考えて、それを踏まえて判断をしまっております。今回はそれに加えて、被災の実績でありますとか復旧性、これは説明の中で申し上げましたけども、事前防災をやることによって防げる可能性のあるものです。復旧費用が莫大にかかるけれども、先にやっておけばそんなにかからない、そういう可能性のあるものとかいうことも含めて今後は判断をしていき

たいと考えております。これまでのところとしては、やはり健全度とか、それを一応全部調べていただいていますので、そういうことを判断しながら、あと旅客輸送への影響でありますとか、そこを特急列車とかが走っているような場合、経済的な効果というのは高いので、そういったところも比較しながら、話し合っというよりも、我々のほうでまず判断させていただいて、事業者さんに相談をするというようなことでございます。

【石井委員】 何というんですか、いや、貨物も必要じゃないかだとか、論点の3で出していらっしゃる、こういった電気設備は必要じゃないかというのは、私個人的に、それは必要だよねと思うんですけども、そのときに、限られた予算だという話があって、その優先順位、もう一切合財全部やりますというわけにはいかないわけで、その辺りが何かこう。必要だよねと言われてしまえば、必要ですねとなると思うんですけども、その必要なものをどうやって比べていくのかなといったところがちょっと分からなくて、必要かどうかと言われれば、決して不要だという人はいないのかなと思ったりもして、でも一方で原則は民間がやるべきですよ、その背中を押さなきゃいけないですよみたいな中で、そこがどうやって決めていくのかなといったところが、もうちょっときれいにというか、透明性が増すという表現なのか、そういうことが必要なのかなというふうに、すみません、感想みたいになってしまうんですけども、思いました。すみません。

以上です。

【長谷川委員】 アトキンソン先生、いかがでしょうか。大丈夫ですか。

【会計課長】 質疑時間が残り少なくなりましたので、まだコメント記入されていない方、よろしく願いいたします。

【長谷川委員】 では、私のほうから少し確認というか、お聞きしたいことがあるんですけども、1つは、耐震化事業については耐震化率100%目指していきますということですけど、ほぼ結構近づいてきていると、水準として。今後この予算についてはどういうふうにしていくとお考えなのかとか、結局限りあるものをどこに優先して振り分けていくかという中で、こうやって目標値にかなり近づいてきているものについてどうしていくのかですとかが1つです。

あともう一つは、後ろの踏切の話ですけども、踏切の保安設備整備事業の実施というのと、この下の事故件数ですか、アクティビティである整備事業の実施が件数の減少に結びつくと言っているんですけど、結びついていないように見えたりとか、でも基本的には、これは設備の整備とか改修なので、累積していくように思うんですけど、その年度の整備

件数が増えたから、その年度の事故件数が減るというものでもないような気もして、この辺りどう解釈していいのかというのを教えていただけますか。

2点、お願いします。

【説明者】 まず、最初に耐震のほうで、100%に近づいてはいるんですけども、これは地域的にもかなり限定してやっておるところがございまして、南海トラフですとか首都の直下型地震とか。この辺の対象を、ほかのところで地震が起こらないというわけではないので、広げていくと、今後それが100%、そこができれば、その次に、まだ必要なところが残っておりますので、そういうところに対象を広げていく必要があるというふう考えております。

踏切の問題ですけど、これは、先生御指摘のとおりなんですけど、非常に難しいものございまして、例えば踏切で起こっている事故の原因を見ていきますと、直前横断というのが非常に多いんですね。踏切の遮断機が下りています、でもそこを渡ってしまわれると。何でそんなことをやるんだということはあるんですが、原因としては踏切直前横断というのが非常に多くございまして、これは正直なところ、どういう施設整備をしても防げないところございまして、その件数というのが安全対策にニアに利いてくるということはないと考えています。これはこれで啓発運動をやっていくとか、気がついた方に警報ボタンを押してもらおうとか、そういういろんなソフトも組み合わせるやっていくしかないというところございまして、すみません、一義的にこうやればうまくいく、こういうふうにお金を入れたらうまくいくというところがないものなので、非常に難しいというふう考えております。ですが、何とかやっていくためには、一言で言うとソフト、ハードの組合せ、それと広報とかによる皆様の御理解をというようなところで対応していくというふう考えております。

すみません、答えになっていないかもしれないんですけども。

【長谷川委員】 いえ、大変よく分かりました。ありがとうございます。特に踏切のほうは、本当にまさに私もそうなのかなと思っていて、アクティビティから出発してアウトプット、アウトカムとつくっていくと、こういうつくり方になるんだなと思いつつも、ただ通常は、経営的な視点からすると、このアウトカムを達成するために何をやるかと考えるのが民間企業なので、その発想で見ると、事故件数を減らすのに、ハードの保安のところたくさん予算をかけることが、どれぐらい意味があつて効果的なのかと、私は逆に考えて、疑問に思ったということです。まさにハードより、むしろソフトとか啓発とか、

そういうところにお金をかけていくべきなんじゃないかとちょっと思ったので、そういう聞き方をさせていただいたところでございます。

【説明者】 ハードはハードで必ず必要だというふうに考えております。例えば、4種踏切問題という問題がございまして、4種踏切というのは、踏切なんですけれども警報機も遮断機もないという、田舎のほうとかに多いんですけども、この踏切をどうするのかというのも我々、もうずっと昔からの問題としてございます。これだと、ある意味は1種踏切化する、ハードで警報器をつけて、遮断機をつけてとやることによって、かなり安全性は向上する、こういうハードで守れる部分もございますので、まさにハードとソフト両方ともでやっていくことが必要なんだなというふうに考えております。

【長谷川委員】 そのほか、先生方、いかがでしょうか。今、多分コメントのほうを取りまとめてもらっていると思います。

それでは、取りまとめコメントについて、私のほうから説明いたします。

本事業に関する評価結果としましては、現状どおりが3名、事業内容の一部改善が3名ということになっております。

主なコメントを御紹介しますと、各論点についてボトルネックと改善点が示され、政策効果をより発揮する具体策が見えてきました。一方で、長期アウトカムとして被害件数ゼロ件が続くのは、事業のPDCAとしては不健全ではないか。次なる改善の気づきにつながる指標を見だし、これを短期アウトカムに設定するよう検討すべき。優先順位の根拠が不透明な点が気になる。浸水対策、豪雨対策が必要な箇所が適正に把握できているのか、未整備な箇所の中で早急に対応すべきところとそうでないところの分類が必要ではないか。関係者の理解を得る方策として、具体的で有意義な施策の検討ができていないか。耐震対策事業は耐震化率100%の目標に近づいており、予算継続の要否について検討が必要ではないか。補助要件の見直しには同意するが、既存の補助要件と経済的効果とを比較して判断していく必要がある。課題は豪雨対策、浸水対策に限らないはずであり、事業の全体像を示す必要があるのではないかとといった御意見がございました。

これらの意見を踏まえまして、本公開プロセスの評価結果、コメント取りまとめとしましては、評価結果については、事業内容の一部改善。コメントとしましては、次なる改善の気づきにつながる短期のアウトカム指標を設定すべき。事業全体をきちんと説明した上で、事業間の優先順位づけについて説明できるようにすべき。浸水対策、豪雨対策の必要な箇所を適正に把握するとともに、関係者の理解を得るための有意義な方策を検討すべき。

耐震対策事業について予算継続の要否の検討が必要とさせていただきたいと思います。

先生方、御意見などいかがでしょうか。

【亀井委員】 結構です。ありがとうございます。

【林委員】 異論ございません。

【齊藤委員】 大丈夫です。

【長谷川委員】 ありがとうございます。それでは、そのような形にさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。