

鉄道輸送の円滑化に向けた鉄道施設等の整備の促進に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

平成二十九年三月三十一日

藤末健三

参議院議長 伊達忠一殿



鉄道輸送の円滑化に向けた鉄道施設等の整備の促進に関する質問主意書

昨年四月、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」が開催され「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」が取りまとめられた。本答申においては「混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い短時間の遅延が慢性的に発生している。（中略）また、遅延発生時等における情報提供のあり方についても改善の必要性が指摘されている。長年の遅延対策の取組により高水準な安定輸送を実現している鉄道事業者も存在するが、鉄道事業者によって、その取組や成果には、ばらつきが存在している。」と指摘されている。

東京圏の鉄道の遅延発生状況とその原因等を把握するため、特に遅延の発生が多い十九路線を国土交通省が調査した結果、調査期間（平日二十日間）のうち平均十三日で三分以上の遅延が発生しており、このうち三分から十分未満の遅延が八十六パーセントを占めていた。日常的に短時間で発生する遅延（以下「小規模な遅延」という。）は、都心部駅周辺の高密度集積化や沿線の宅地開発に伴い、鉄道の適正輸送能力や駅の容量を超えて、過度に利用者が集中することによる構造的な問題であり、遅延時間は短いですが、累積的には利便

性を大きく損なうものである。

このように遅延が頻発しており、定時性を求める声は大きくなっていると見る。安全運行が最優先であるという大前提を徹底しつつ、信頼性の向上を図るためにも、利用者からの信頼が厚くいつでも安心して利用できる「信頼と安心の都市鉄道」の実現を目指して対策を進めるべきである。

小規模な遅延が混雑に起因するものが多いことに鑑みれば、混雑解消のための鉄道事業者による施設整備等の面での対策が重要であると認識している。現場従事者の血のにじむような努力のおかげで鉄道の安全輸送が守られているものの、各鉄道事業者が抱える問題は多岐に渡っている。公益に資する鉄道の安全性向上の観点から、これらの鉄道事業者に対する一定の支援が強く求められている。

このような認識の下、以下のとおり質問する。

- 一 鉄道施設等の整備の促進策としては、複々線・連絡線の整備、信号設備・運行管理システムの改良、駅施設の改良（ホーム増設、構内・コンコース改良、ホーム上の流動を阻害するベンチ等の除去）、車両の更新（多扉・ワイド扉車、拡幅車両の導入）などが必要である。特に、多扉・ワイド扉車、拡幅車両の導入など車両の更新については即効性が高いと考える。しかしながら、これらの施設等整備は大きな投資で

あり、鉄道事業者にとって大きな負担を伴うものである。政府として、遅延の解消を通じた鉄道の信頼性向上のために、鉄道事業者に対する支援策の拡充を検討すべきではないか。支援に必要な予算の確保について、現状と今後の拡充に向けた国の考え方を示されたい。

二 鉄道輸送の安全性向上に当たって、踏切道の安全対策が課題となっている。鉄道事業者は、踏切の状況に応じて踏切支障報知装置（非常押しボタン等）を設置することとされている。踏切支障報知装置の新設、既設の装置の多方向からの視認性確保など、踏切保安設備の整備により、踏切障害事故の防止や輸送の円滑化に寄与することが期待されている。踏切保安設備の整備に要する費用に対する国の財政措置の現状と今後の拡充の可能性について、具体的に明らかにされたい。

右質問する。

