

【鉄道局】

1. J R北海道・四国の経営安定に関する事項について

- (1) J R北海道が一部負担している青函トンネルの維持・管理については、J R北海道の経営安定を念頭に、北海道新幹線整備の推進と合わせ、国が責任を持ってトンネルを維持していくための中長期的な改修計画と財政措置等を講じられたい。

【回答】

青函トンネルの維持・管理については、青函トンネルの機能維持を目的に補助を行っており、補助率は、青函トンネルを使用しているJ R北海道の経営の安定化を念頭に従前より2/3の財政措置を講じている。平成25年度補正予算、平成26年度当初予算においては、青函トンネルの機能維持に当面必要な額を支援している。安全性設備等への財政措置については、今後とも必要に応じて支援して参りたい。

- (2) J R四国が負担している本四架橋の利用料に対し、軽減措置を講じられたい。特に、①橋体共用部維持費のうち新幹線建設のための未稼動部分への国からの補助、②橋体共用部の鉄道資産に係る固定資産税のうち新幹線建設関係整備に対する公租公課への恒久的な助成策、について検討されたい。

また、省令に基づいて対処する耐震補強工事に対する公的助成の継続措置を図られたい。

【回答】

本州四国連絡橋・本四備讃線（茶屋町～宇多津間：瀬戸大橋共用部含む）は、平成17年10月に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継され、同機構とJ R四国及びJ R西日本が利用協定に基づき有償で使用することとなっている。

この本四備讃線については、新幹線規格複線を併設し得るよう措置するものとする基本計画に基づき橋梁構造の設計等がなされている。このような将来の新幹線併設荷重に耐えうる設計を反映した施設使用料を支払い続けることを前提に、国鉄改革時においてはJ R四国が承継することとされ、こうした事情を勘案した上でJ R四国の経営安定基金が設定されていることから、実質的に補助を行っているところである。

さらに、市場金利の低下やJ R四国の鉄道施設の老朽化等を踏まえ、日本国有鉄道清算事業団の債務等処理に関する法律等の一部を改正（平成23年8月1日施行）し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金等を活用して、同社の経営の安定化及び設備投資に対する支援を講じているところである。

本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強事業については、施設を保有する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する耐震補強工事に必要な経費分と

して、平成 24 年度補正予算で 7.5 億円、平成 25 年度補正予算で 57 億円、平成 26 年度予算においては 33 億円を、同機構への出資金として措置したところである。

本四連絡橋に係る鉄道施設は、国土政策及び地域振興に重要な意義を有することや鉄道事業の経営主体に負担余力が存在しないこと等を勘案し、国鉄改革時において、固定資産税の課税標準を恒久的に 1 / 6 とする特例措置が講じられているほか、いわゆる「三島特例（1 / 2）」との連乗効果により、現在、実質的には固定資産税の課税標準が 1 / 12 に軽減されているところである。

また、橋体共用部に係る道路側と鉄道側の共通の施設については、資産割合に応じ、鉄道資産相当分について、同様に固定資産税の課税標準が 1 / 12 に軽減されているところである。

「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」に基づく耐震補強のうち、駅については地平駅を除く補強工事、路線についてはピーク 1 時間あたりの片道列車本数 10 本以上の路線または空港アクセス線の高架橋等については、今年度より補助による支援を行うこととしている。

また、「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」に基づく耐震補強については、固定資産税の優遇措置による支援も行っている。

首都直下地震・南海トラフ地震対策については、重要な施策でもあり、引き続き支援続けていけるよう努めて参りたいと考えている。

2. 整備新幹線の建設、都市間輸送の整備等に関する事項について

- (1) 新幹線整備にあたっては、1996 年 12 月の「政府・与党合意」を遵守し、需要予測や採算性を十分に考慮されたい。また、「並行在来線の経営分離」、「地元の合意」に関しては、関係者との調整を図った上で地域交通と物流維持の観点を重視して取り組まれない。
- (2) 建設中区間の整備は、安定的財源確保に向けて、他の交通手段の機能や財源などを総合的に勘案し、硬直化した公共事業費の配分見直しも含めて、責任ある財源確保の下で進められたい。
- (3) 未着工区間については整備新幹線の着工に必要な条件を遵守し、「安定的な財源見通しの確保」に努められたい。

【回答】

北陸新幹線（長野・金沢間）は平成 26 年度末、北海道新幹線（新青森・新函館（仮称））間は平成 27 年度末の予定通りの完成・開業を目指し、着実に整備を進めていく。また、平成 24 年 6 月に着工した 3 区間については、厳しい財政制約の中、貸付料収入を活用し、かつ 3 線の事業ペースを調整することで、安定的な財源見通しを確保している。

- (4) 並行在来線と引き続き J R が経営する在来線（いわゆる「枝線」）については特に安全対策を重視し、①地域における安全な鉄道路線の維持、②基幹物流としての貨物ルート確保と安定経営、③鉄道輸送ネットワークの存続、④三セク会社の安定経営の観点から、「経営安定基金」等の措置と合わせ恒久的な税制上の優遇、上下分離方式等の新たなスキームを含む安定的な措置を講じられたい。

【回答】

並行在来線については、地域の力で維持することが基本だが、経営分離後の安定的な経営のため、平成 23 年度に、貨物調整金制度の大幅な拡充を行ったところである。

また、J R から譲渡される鉄道資産に対する税制上の優遇措置や、並行在来線も含めた地域鉄道全般に対して、安全な輸送を継続するために必要な設備整備や大規模修繕に対して、補助制度による支援を行っている。

その他、JR 等の関係者が協力する措置もあることから、全体として地方負担の軽減が図られるよう、関係者と連携して対処して参りたい。

- (5) 既設設備を活かした都市間輸送の強化に向けてスーパー特急方式を含めた在来線の高速化に向け、国、地方、J R が連携した整備の推進について検討を進められたい。特に、フリーゲージトレインの技術開発の推進、財源スキームの確立等の予算を確保するとともに、実現に向けた「行動計画」を明示されたい。

【回答】

在来幹線鉄道の高速化については、基本的には輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断により行われるものであるが、沿線自治体と鉄道事業者との間で十分な検討を行い、案件の成熟度を高めることが重要と考えている。その上で、状況を踏まえつつ、必要な助言、検討を行ってまいりたい。

フリーゲージトレインの技術開発の推進については、今年度から、新試験車両を用いて、九州新幹線の新八代駅を中心に、新幹線、軌間変換、在来線を繰り返し走行する「3モード耐久走行試験」を開始する予定である。3モード耐久走行試験では、平成 28 年度までの 3 ヶ年で 60 万 km を走行する計画。これにより、実用化に向けた耐久性及び保全性の評価を行う。平成 34 年度に予定されている九州新幹線（長崎ルート）の開業に間に合うよう、着実に技術開発を進めてまいりたい。

- (6) 北海道と本州を結ぶ青函トンネルの輸送ルートは、旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流においても極めて重要である。従って、平成 27 年度末予定となっている北海道新幹線開業以降も、同区間の鉄道貨物輸送が従前通りの輸送力と輸送量を担保しつつ、安全性が十分担保されるよう、政府の責任において対応されたい。

【回答】

北海道新幹線の新青森・新函館間については、平成 27 年度末の完成・開業を目指し、着実に整備を進めているところである。

貨物鉄道は、青函トンネルの区間に限らず、多くの場合は、J R 旅客会社の保有する線路設備を共用しており、このため、関係する J R 会社間においてダイヤ調整が必要となっている。ダイヤ調整に関しては、基本的には、線路容量の物理的制約の状況やその解決策について熟知している当事者においてダイヤ調整を行うことが最も適当であると考えている。

このため、ダイヤ調整については、J R 会社間の自主的な調整に委ねることとするが、このような調整が、貨物鉄道が担うべき広域的物流ネットワーク機能の重要性も念頭におきつつ、円滑に進むよう、国土交通省としても見守って参りたい。

3. 大都市圏における鉄道整備の促進事項について

- (1) 「都市鉄道等利便増進法」の施行に基づき、都市鉄道の速達性向上及び交通結節点の高度化が図られるとともに、相互乗り入れの多様化が拡大している。都市鉄道利便増進事業に関わる必要な予算を確保するとともに、安全設備整備等への財政支援措置を講じられたい。

【回答】

都市鉄道ネットワークのさらなる充実を図る観点から、既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上及び交通結節機能の高度化を図る都市鉄道等利便増進法のスキームを活用した都市鉄道利便増進事業により、連絡線の整備等を推進しているところである。

都市鉄道利便増進事業では、現在、神奈川東部方面線の整備を進めているが、平成 26 年度当初予算で 57.6 億円を確保し、事業の推進に必要な予算額は確保できているものと考えており、27 年度以降についても、所要額の確保に向けて最大限の努力を続けて参りたい。

安全設備整備等への財政支援措置については、今後とも必要に応じて検討して参りたい。

- (2) 新都市交通機関としての役割を担う、ニュータウン鉄道及びモノレール、新交通システム、ガイドウェイシステム等の整備を図られたい。

【回答】

都市の鉄道は、活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与する重要な社会基盤である。鉄道の整備に当たっては、まずは地方自治体等の関係者間で整備主体や費用負担のあり方等、基本的な課題についての議論を深めて頂くことが必要となるが、国としては、必要に応じて、助言や情報提供等の協力を行って参りたい。

- (3) 地下高速鉄道整備事業費補助金については、事業計画に見合った所要の補助額を確保するとともに、補助制度の拡充を図りたい。

【回答】

地下高速鉄道整備については、通勤・通学輸送の混雑緩和、利便性の向上及び都市機能の維持・増進等、都市再生に寄与する基幹的な社会資本であることに鑑み、第三セクターが行う地下鉄への補助制度の拡充、駅施設の大規模改良工事に対する補助制度の拡充等、順次制度の改善に取り組み、その整備を促進してきたところである。

平成 26 年度当初予算でも約 124 億円を計上しており、整備推進に必要な予算額は確保できているものと考えているが、27 年度以降についても、所要額の確保に向けて最大限の努力を続けて参りたい。

- (4) 混雑緩和対策・輸送力増強施策としての相互直通区間箇所における平面交差や立体交差化、既設線の機能強化、複線化・複々線化工事など、都市鉄道整備事業に関わる必要な予算を確保されたい。また、相互乗り入れ、駅ホームの改良・改修工事等については、公的補助制度の拡充を図りたい。

【回答】

都市鉄道整備事業補助において、平成 26 年度当初予算でも約 124 億円を計上しており、その中で、輸送障害対策（平面交差箇所の立体交差化工事及び駅ホームの改良工事等）等を実施することとしており、事業の着実な整備、推進に必要な予算額を確保しているものと考えている。

今後とも、所要額の確保に向けて最大限の努力を続けて参りたい。

- (5) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化、踏切道の改良、耐震性の強化、保安装置の改良等について、財政措置の拡充と補助制度の充実を図りたい。

【回答】

鉄道駅の安全性の向上や快適性の向上については、鉄道駅総合改善事業などにより整備の推進を図っている。

鉄道施設の耐震対策については、平成 18 年度より乗降客 1 日 1 万人以上かつ他路線と接続している駅や首都直下地震・南海トラフ地震で大きな揺れが想定される地域内で緊急輸送道路と交差もしくは並走する高架橋等について補助による支援を行ってきたところである。

平成 26 年度からはこれら対策に加え、首都直下地震・南海トラフ地震で大きな揺れが想定される地域内の地平駅を除く乗降客 1 日 1 万人以上の駅や片道断面輸送量

が1日1万人以上であって、ピーク1時間あたりの片道列車本数が10本以上の路線または空港アクセス線の高架橋等について補助による支援を行うこととした。

鉄道の耐震性の強化については、重要な施策であり、今後も引き続き所用の予算を確保できるように努めて参りたい。

踏切道については、平成23年に踏切道改良促進法が5箇年延長したことから、都市局、道路局と連携し、引き続き、立体交差化、構造の改良及び踏切遮断機等の踏切保安設備の整備を促進している。

- (6) 交通系ICカードの全国相互利用サービスが昨年3月から開始されたことを踏まえ、地方鉄道等への導入に向けての財政支援措置を講じられたい。

【回答】

鉄道・軌道におけるICカード乗車券システムの導入は、第一義的には、利用者利便の向上、投資効果等を総合的に勘案した上で、事業者が判断するものと認識しているが、鉄道局においても、ICカードの共通化・相互利用化は利用者利便の向上に資するものであると考えている。

このため、経営基盤の脆弱な地方鉄軌道事業者が、ICカード乗車券システムを導入する際には、「地域公共交通確保維持改善事業（利用環境の改善、補助率1/3、平成26年度予算額306億円の内数）」により、その整備が促進されるよう支援しているところである。引き続き、同制度を活用して支援して参りたいと考えている。

- (7) エコレールラインプロジェクト事業など省力化に資する対策に積極的な財政支援措置を講じられたい。

【回答】

省電力化・低炭素化は、社会全体として、重要な課題となっているところである。鉄道分野においても、省電力化を図り、少ない電力での運行を可能とするとともに、低炭素社会の推進という観点から、エコレールラインプロジェクトと銘打ち、環境省と連携し、省電力化・低炭素化に取り組む鉄軌道事業者に対し支援を行っているところである。具体的には平成25年度からエネルギー特別会計を活用した「低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金」による支援を行っており、平成26年度においても引き続き、支援を行って参りたい。

- (8) 都心と首都圏空港を直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」の整備に向けた検討が進められているが、現在の進捗状況について明らかにされたい。また、JR東日本から羽田空港乗り入れについての表明があったが、首都圏空港へのアクセス改善は空港利用者の利便性向上にもつながることから、積極的に取り

組まれたい。

【回答】

経済のグローバル化が進むとともに、アジア地域の経済が成長する中、東京がアジアの拠点として発展してくためには、都心と我が国の玄関口である成田空港や羽田空港とのアクセス改善は非常に重要であると認識している。

そのため、国土交通省では、都営浅草線押上駅から泉岳寺駅の間を大深度地下を利用した鉄道新線で結び、東京・丸の内側で新駅を作る「都心直結線」の調査・検討を進めているところである。都心直結線が実現すれば、都心と国際空港間のアクセスは、成田空港へは36分、羽田空港へは18分と、現在よりも大幅に改善され、首都圏の国際競争力の強化に大きく資するものと考えている。都心直結線については、昨年度、ボーリングによる地質調査等を行ってきたところであるが、今後はさらに、事業化に向けて建設計画の具体化や事業採算性の検討を進めてまいりたいと考えている。

また、J R 東日本による羽田空港乗り入れについては、J R 東日本が昨年10月29日に発表した「今後の重点取組の事項」の中で、羽田空港へのアクセス改善が一項目として挙げられているものと承知している。J R 東日本からは、具体的なルートなど詳細については検討中であると聞いており、国としては、J R 東日本の今後の検討状況をよく注視してまいりたいと考えている。

4. 地方鉄道関係に関する事項について

(1) 交通政策審議会地域公共交通部会は、1月31日、中間とりまとめ「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」を明らかにした。その中で、地域公共交通を「地域活性化のために不可欠な社会インフラ」「公共財」として位置付け、支援の充実を求めている。そして、同部会における審議に基づき、国土交通省は、2月12日、地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を国が支援することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を第186回通常国会に提出した。

こうした動向を踏まえ、昨年成立した「交通政策基本法」に基づく「交通政策基本計画」策定に当たっては、地域公共交通の維持・確保に向け、地方公共団体や事業者及び労働組合からの意見反映に努められたい。

【回答】

総合政策局の所管である。

(2) 地方鉄道（公営路面電車を含む）においては、全国的に設備や車両等の老朽化が進んでおり安全や経営上の問題が懸念されている。安全・安定運行や利用者の安全確保

を図るため、車両の買換え（中古車両も含む）や設備整備等に対する支援策として、老朽化対策事業に必要な予算の確保を図るとともに、予算の拡充を講じられたい。

【回答】

鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は、第一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で安全対策設備等の整備を行うことが基本であると考えている。

国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域の鉄道事業者の行う安全性の向上に必要な施設整備に対して、「地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」により、レールの更新や車両の更新などに助成を行っている。

- (3) 地方鉄道路線の維持・活性化策については、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にするとともに、沿線協議会の有効活用を図り、「上下分離方式」による公的資金支援制度を確立し、公設民営方式の安定経営を図られたい。

【回答】

地域鉄道については、鉄道事業者自身による様々な経営努力と地域の支援とが相まって、経営の維持・安定化・サービスの活性化が図られることが望ましいと考えている。地域が鉄道事業者とともに鉄道の再生・活性化に意欲的に取り組んでいこうとする場合には、国としてそのような取り組みを積極的に支援していくこととしている。

このような方針に基づき、国土交通省では、「地域公共交通活性化・再生法」に基づく「公有民営」方式など事業構造の変更を伴う「鉄道事業再構築事業」に対して、国が法律・予算・税制・地方財政措置等の総合的なパッケージにより重点的に支援することとしている。

- (4) 「地域公共交通確保維持改善事業」の補助制度については地域鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、LRTの導入等の幅広い施策を含めた予算確保を図られたい。また、その配分等に関する「手続き」等の周知を図られたい。

【回答】

「地域公共交通確保維持改善事業」については、地域鉄道における安全性の確保、利用環境の改善（バリアフリー化、LRTの導入）等の幅広い施策を実施できるよう、平成26年度においても必要な予算を確保できるよう努めてまいりたい。また配分等の手続きについては、地方運輸局を通じて、各鉄道事業者に対して周知を行っているところである。

5. J R貨物に関する事項について

(1) 昨年6月、「総物流施策大綱（2013 - 2017）」が閣議決定された。大綱では、「モーダルシフトの一層の推進のため、鉄道、内航海運など大量輸送モードの輸送力を強化し、輸送事業者自身による幅広い荷主獲得のための取り組みを促進する」「貨物鉄道における輸送品質の向上や輸送障害時の対応など鉄道輸送サービスの改善を推進するとともに、31ft コンテナの導入促進等により貨物鉄道の利用促進を図る」として、モーダルシフトのさらなる促進を謳っている。また、昨年11月には「交通政策基本法」が成立し、環境負荷低減やモーダルシフトの推進が謳われている。

以上の趣旨を踏まえ、荷主等の鉄道貨物の利用促進のための恒久的な税制優遇措置を行われたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備に向けた施策として、E & S化の促進や国際物流を視野に置いた港湾荷役施設との連携を含めた輸送環境の整備、さらには集配車両の駐車や私有コンテナの留置のための無償スペースの確保など、利便性向上に向けた予算を拡充されたい。

(2) J R貨物の経営改善を促進するため、J R貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

【回答】

輸送力増強に対しての財政上の措置としては、平成21年度より実施してきた隅田川駅の改良事業が平成25年3月に完成し、首都圏と北海道・東北との間の北の大動脈が整備されました。加えて、平成23年度には、関係法令を整備し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、J R三島・貨物会社に対して、経営の安定化、設備投資への支援を可能としたところである。これにより、J R貨物に対しては、平成23年度から7年間で700億円の無利子貸付けを実施することとしている。

税制上の措置としては、

- ①高性能機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置（課税標準5年間3／5：～H28.3.31取得分）
- ②長期保有の土地等の売却益をもって機関車・コンテナ貨車を購入する時の買換資産額を圧縮記帳する特例措置（80％を圧縮記帳：～H26.12.31譲渡分）
- ③軽油引取税の課税免除措置（鉄軌道用車両等の動力源に供するJ R貨物が購入する軽油に係る税金を免除：～H27.3.31取得分）

等を講じているところである。

また、平成25年度には、貨物鉄道の利便性向上に向けた施策として、環境省と連携して31ftコンテナの導入支援、新方式の温度管理コンテナ実証事業の予算措置を講じたところである。さらに平成26年度には、輸出入コンテナ貨物の鉄道利用促

進に向けた検討調査を行うこととしている。

- (3) J R貨物がJ R旅客会社や第三セクターへ支払う線路使用料の安定的維持を図るとともに、新幹線開業に伴い分離された並行在来線の線路使用料については現行制度の水準を維持されたい。

【回答】

国鉄改革時にスタートした「旅客鉄道会社と日本貨物鉄道会社との間の鉄道線路の使用に関する協定」については、18年度末に、協定で定められた線路使用期間の20年を迎えたため、J R旅客会社とJ R貨物との間で協議が行われ、その結果、線路使用料をJ R貨物の走行により「追加的に発生する経費」とする、いわゆるアボイダブルコストルールを適用すること、協定の期間は20年間とすること等基本的にこれまでの協定と同様の内容とする協定が取り纏められたところである。

新幹線開業に伴い分離された並行在来線の線路使用料については、経営主体の適切な線路使用料の確保を図ると同時に、J R貨物が従来からJ R旅客会社に支払ってきた線路使用料と、実質的に同等の負担で並行在来線上を走行することを可能とする貨物調整金制度を平成14年度に創設している。

6. 安全・防災・防犯に関する事項等について

- (1) 昨年9月にJ R北海道・大沼駅で発生した貨物列車脱線事故に関して、国土交通省は、1月24日、J R北海道に対して「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を発出した。同社では複数の現場で軌道変位の検査データの改ざんが行われていたことが確認されており、鉄道事業者としてあるまじき事態であり、労働組合としても原因究明に努めていくものである。

国土交通省におかれては、監督官庁として監査体制を強化し、事故の再発防止に努められたい。

【回答】

国土交通省では、J R北海道問題に対応するため、同社の問題点を洗い出し、抜本的な対策を講ずるべく、3回にわたる特別保安監査を実施し、J R北海道の再生のための対策の検討を行ってきた。その結果、1月21日に「J R北海道の安全確保のために講ずべき措置」として取りまとめ、1月24日に事業改善命令及び監督命令として、J R北海道に対し、その確実な実施を命じたところである。

また、J R北海道が講ずべき措置の実行性を確保することが極めて重要であると考え、50名規模のメンバーからなる常設の監査体制を整え、5年程度の間、監査を行うこととした。

今後は、この監査体制により、J R北海道が今回とりまとめた措置を確実に実行

し、輸送の安全が確保され、利用者に信頼される鉄道会社として再生するまで、しっかりと監督・指導してまいりたい。

さらに、J R北海道の件も踏まえ、メリハリの効いた効果的な監査を実施するための適切な体制により、全国の鉄道事業者による輸送の安全確保がしっかり行われているかについて確認し、必要に応じ適切に指導を行い、輸送の安全確保に努めてまいりたいと考えている。

- (2) A T S装置や異常時列車停止装置、ホームドア・柵など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実させられたい。

【回答】

鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は、第一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任でA T Sの設置や運転士異常時列車停止装置などの整備を行うことが基本であると考えている。

国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域の鉄道事業者の行う安全性の向上に必要な施設整備に対して、「地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」により、レールの更新や車両の更新などに助成を行っている。

また、ホームドア・柵は、ホームからの旅客の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を推進することが重要と認識しております。そのため、鉄道駅のバリアフリー化の一環として、ホームドア・柵の整備についても、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等により、鉄道事業者に対して整備費用の助成を行っている。

- (3) 鉄道駅耐震補強事業費について、補助対象駅の要件を緩和するとともに、橋梁やトンネル等を含めた鉄道構造物全般に関わる補強工事等への必要な予算の確保を図られたい。

【回答】

鉄道施設の耐震対策については、平成18年度より乗降客1日1万人以上かつ他路線と接続している駅や首都直下地震・南海トラフ地震で大きな揺れが想定される地域内で緊急輸送道路と交差もしくは並走する高架橋等について補助による支援を行ってきたところである。

平成26年度からはこれら対策に加え、首都直下地震・南海トラフ地震で大きな揺れが想定される地域内の地平駅を除く乗降客1日1万人以上の駅や片道断面輸送量が1日1万人以上であって、ピーク1時間あたりの片道列車本数が10本以上の路線または空港アクセス線の高架橋等について補助による支援を行うこととした。

鉄道の耐震性の強化については、重要な施策であり、今後も引き続き所用の予算

を確保できるように努めて参りたいと考えている。

- (4) 海岸等の保全や落石、なだれ等への対策として「鉄道防災事業費補助」が措置されているが、鉄道防災及び予防保全の重要性に鑑み、同事業の予算及び適用対象を拡大されたい。

【回答】

鉄道施設の防災対策については、旅客会社等が行う落石・なだれ対策または海岸等保全のための施設整備であって、その効果が住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業である場合には、鉄道防災事業費補助において財政措置を行っている。

鉄道防災事業費補助は、その効果が単に鉄道のみならず、国土の保全に資することを目的としており、本制度を活用した鉄道防災対策の一層の推進に努めていきたいと考えている。

- (5) 津波浸水想定地域における海拔表示や避難方向など、大規模災害時において乗客を速やかに避難・誘導させるために、全国統一した標識を設置されたい。

【回答】

線路沿いに建てられている、旅客等が津波発生時に津波の浸水の可能性のある区間からの避難誘導のための看板に関する考え方（表示、建植の有無）については、鉄道事業者において検討してきたところである。避難誘導に関する標識類は、旅客に対して容易に理解されるよう、今後はISO、JIS等の標準化されたデザインの標識が設置されることが望ましいと考えている。

国土交通省としては、鉄道事業者に対し、標準化されたデザインの標識を設置するよう指導しているところである。なお、経産省によると、津波発生時の避難誘導に関するピクトグラムを追加することを予定しているとのことである。

- (6) 地方部では、鹿や猪などの獣類と列車との衝突が頻発し、列車の遅延を引き起すなど、輸送サービスに支障を来しており、近年増加傾向にある。各事業者で対応を図っているものの、抜本解決に繋がっていないのが現状であり、かつ対応に相応の費用を要する。生態系の乱れから来る増殖などが原因とされていることから、事業者任せのみにすることなく、政府が主体となって対応を講じられたい。

【回答】

各鉄道事業者では、鳥獣類の侵入を防止する柵の設置や要注意箇所における列車の徐行などの対策を講じていると聞いている。

国土交通省としても、各鉄道事業者と鳥獣類による被害の発生状況や対策等について意見交換を行っており、今後も鉄道事業者とともに対策に努めてまいりたい。

7. 交通バリアフリーの整備促進に関する事項について

- (1) バリアフリー化促進に向けた取り組みでは、2020年度までに「1日あたり3000人の利用者数」が目標とされており、今後、一層のバリアフリー化が進展するものと予想される。一方で地方税などの固定資産税や法定点検に要するランニングコストは確実に増加することから、引き続き、補助制度の充実と税制等の減免措置等の財政支援措置を講じられたい。

【回答】

駅等のバリアフリー化については、平成23年3月に、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針（告示）」の見直しを行い、平成32年度までにバリアフリー化を行う駅として、これまでの1日あたり平均利用者数5,000人以上から3,000人以上の駅に拡大し、新たな目標としたところである。

鉄道駅のバリアフリー化は、第一義的には、地元住民、地方公共団体、鉄道事業者など地域の関係者が望ましい姿を構想し、関係者が一致協力して実現すべきものであると考えるが、国としてはこれを地方公共団体と連携して支援していくことが、基本的な役割であると認識している。

これを前提として、原則として1日あたり平均利用者数3,000人以上の駅において、「地域公共交通確保維持改善費補助金」等によって支援することとしており、国としては、今後もこうした支援を行うことにより、その整備を推進していきたいと考えている。

また、税制措置としても支援を行っており、平成26年度税制改正において、鉄道駅のバリアフリー施設として、エレベーター及びホームドアに係る固定資産税等の税制特例を平成27年度末まで延長したところである。

- (2) 公営・民営を問わず路面電車事業に対する財政支援と、LRTシステム整備や新線建設を含めた補助の拡大、新たに整備・開業するLRT路線等における既存の公共交通機関との相互補完、鉄道事業の近代化と設備改善及び電車軌道敷の維持補修の経費改善がされるよう一層の施策を講じられたい。

【回答】

LRTシステムや安全性の向上に資する施設整備など、路面電車に対する支援の導入については、「地域公共交通確保維持改善事業」により、財政上の支援を行っているところであり、平成26年度においても必要な予算を確保できるよう努力して参りたい。引き続き、同制度を活用して財政上の支援をして参りたいと考えている。

- (3) 駅構内におけるエレベーターやエスカレーター設置は高額の保守費用がかかり、事業者の負担も非常に重くなっている。社会的要請に基づく施設の整備については、そ

の維持管理費用、設備更新費用についても補助対象とされたい。

【回答】

駅構内におけるエレベーターの設置等、鉄道駅のバリアフリー化については、利用者の増加による増収効果等、設備投資に見合うだけの収益が期待できず、鉄道事業者による自主的な整備への誘因が働きづらいことから、その取り組みを促すためのインセンティブ措置として、国と地方が連携することを前提とした支援措置を用意している。しかし、鉄道事業者が保有・管理する鉄道施設の維持及び更新に係る費用は、本来、鉄道事業者が負担するべきものであり、バリアフリー化設備であっても、この例外とすることは困難である。

現在の大変厳しい財政状況の下においては、新たなバリアフリー化設備への投資に必要な予算額を確保することが最重要課題と認識している。

- (4) ホームドア・可動式ホーム柵の設置にあたっての高額な費用負担には、技術開発や資金面での予算拡充及び税制特例措置の延長・追加を講じられたい。また、維持管理に関わる経費負担が増加していることに鑑み、税制減免措置等の財政支援措置を講じられたい。

【回答】

ホームからの旅客の転落を防止するための設備として、ホームドア・可動式ホーム柵は、視覚障害者の方のホームからの転落のみならず、誰もが安全・安心に鉄道を利用する上でも有効なものであることから非常に効果が高く、整備を推進することが重要であると認識している。

国では、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめを踏まえ、1日平均利用者数10万人以上の駅におけるホームドア等の整備を優先し、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等により積極的に支援を行っている。また、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発に対して、鉄道技術開発費補助金により支援を行っております。また、平成26年度税制改正において、鉄道駅のバリアフリー施設として、エレベーター及びホームドアに係る固定資産税等の税制特例を平成27年度末まで延長したところである。ホームドアの整備は、鉄道駅のバリアフリー化の一環として支援しているものであり、国、地方自治体、鉄道事業者が連携のもと、整備の推進のための支援を行って参りたい。

また、駅ホームからの旅客の転落等を防止するためには、ホームドア以外の対策を推進することも重要で、内方線付き点状ブロックの設置や、鉄道事業者の係員等に対する教育・研修活動、旅客の障害者等に対する理解と協力を促す「心のバリアフリー」のための取り組みといったソフト面の対策も合わせて積極的に推進して参

りたい。

8. 鉄道係員に対する暴力行為の防止について

国土交通省は昨年12月、鉄道係員に対する暴力行為の実態調査及びその対策について、全鉄道事業者を対象とした実態把握調査結果を発表した。調査の結果、平成24年度における発生件数は932件であり、負傷した事例も多く見られる。警戒活動や啓発活動などが取り組まれているものの、依然として高い件数で推移している。

引き続き、暴言等も含む調査を継続するとともに、暴力への警戒・暴力防止への啓発活動を行われたい。また、係員保護の対策及び法整備を講じるとともに、事業者が実施する防犯カメラの設置やガードマン導入など警備費用にまつわる支援措置を講じられたい。

【回答】

第三者暴力行為は、鉄道の安全確保や良質な鉄道輸送サービスに影響を与えるおそれがあることから、国土交通省では、昨年、全鉄軌道事業者を対象として、その実態を把握するための調査を実施したところである。調査の結果、平成24年度における第三者暴力の発生件数は全国で932件となり、このうち、発生件数が50件以上の地域は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、大阪府の6都府県であった。また、これらの都府県の主要駅における事例を確認したところ、飲酒を伴った事例が約7割という結果となった。

こうした調査結果を踏まえて、昨年度は、警察等関係者と連携し、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の主要なターミナル駅において、広報啓発活動や駅構内の警戒活動を実施したところである。

こうした取り組みは、継続していくことが重要であると考えており、今年度以降も調査を実施し、発生状況を確認するとともに、警察等関係者と連携しながら、調査結果を踏まえた対策を実施していきたいと考えている。

【質問】

私から2点あります。1点目は、地方鉄道路線の上下分離方式です。三陸鉄道があのよう形で開業に向かい、よかったと思います。上下分離方式が取れないところが、全国で30社ぐらいあると思います。それに対し、方策を示していただければと思います。

2点目は、地域鉄道が生き残りを図っていく方策として、生活路線と観光と両面で図ろうとしていますが、残念ながら生活路線は難しくなっています。そのときも残念なことに、行政が一義的には事業者には責任があると捉えているので、事業者が残念ながら生活路線の撤退をするという、自分で自分の首を絞めている展開となっています。その辺りは自治体にもご迷惑をかけています。

せっかく築き上げた沿線の価値が、そういった形で低下するのは非常に残念なことで

す。できればそういったことがないよう、事業者を追い込まないように事前に全体で地域鉄道をなんとか生き残りを模索できるような配慮を、一義的には事業者の責任ということもあるでしょうが、ご相談にのっていただければありがたい点があります。

【回答】

上下分離方式ができない場合について方策というお話だと思います。やり方としては、いろいろなやり方があると思います。例えば群馬方式の上下分離のように、実質的な上下分離になっていないやり方もあります。それが、地域ごとでいろんなやり方やっていたのが現状です。「国がこうしろ」というやり方はなかなかできませんから、地域でいろいろと検討していただいた中で、今やっていたのが実情です。引き続きそういう中で、私たちが支援できる部分は支援したいと考えています。

連携の話ですが、おっしゃる通りです。観光も含め、なかなか地元の人、生活コースだけでは維持できないというのがあります。観光も含めた活性化が必要だと認識しています。私たちも研究会を行い、25年6月に報告書を出しました。25年度はモデル事業ということで、各地域でそういった観光の取り組み・活性化の取り組みを行っていただいています。

いずれにしても、鉄道事業者だけでは活性化できません。自治体・住民・商店街、いろんな人を含めてやらないと、なかなか継続的な取り組みにはなりません。一過性のものになってしまいます。そういう取り組みを、ぜひ地元の関係者で構築して、やっていただければと思います。

私たちも、他の事例などについてはある程度、「こんなことを行っている事例があります」というお話は、自治体などいろいろなところについて宣伝しています。そういう関与の仕方も含め、今後も取り組みたいと考えています。よろしくお願いします。

【質問】

1点だけです。交運労協の鉄軌道の思いをお話しします。今、発言があった通り、鉄道の沿線に住んでいる人たちが、どんどん減少しています。少子高齢化により、非常に私たちにとってアゲインストの風が吹き荒れています。

交運労協鉄軌道としては、先ほど来、回答はありませんでしたが、地域活性化再生法の改正法案を注目しています。これは、確かに総政局の所管かもしれませんが、これはぜひとも鉄道局としても関心をもっていただきたいと思います。

これからは、鉄軌道だけでA地点からB地点まで運ぶことを担うわけにはいかず、おそらくチーム公共交通で対応するしかないと思います。例えば、バス・タクシー・鉄道といった、みんなでA地点からB地点まで運ぶという、まさにチーム公共交通みたいなイメージをつくるしかない時代だと思います。

今までは、様々な交通機関が競合関係にあり、そのパイを奪い合っていました。しかし、そのパイがどんどん小さくなります。どうやって、公共交通の一翼を担う鉄軌道がどうやって入っていくかという重要な話だと思います。ぜひこれは、総政局の所管かもしれませんが、鉄道局としても関心をもっていただきたいと思います。

もう1つあります。今回、抱き合わせで都市再生法がかけられています。これはコンパクトシティが念頭に置いてあります。ここに駅が中心となるイメージをもっていけば、駅は私たち鉄軌道にとっての命ですから、それをさらに活性化していけば、私たち鉄軌道にとっても恩恵に浴することができると思います。そういう観点からも、今回の法律の動き、今日も衆議院で審議されていると思いますが、関心をもっていただいて、この法律が通った後は鉄道局としても施策に取り組んでいただければと思います。

【回答】

ありがとうございます。回答が用意できなく申し訳ありませんでした。ただ、関心がないわけではありません。地域鉄道が主体ですが、鉄道事業者も入っていき、地域全体で鉄道を含めた公共交通の再生ですから、積極的に関与していきます。よろしくお願いします。