

## 【鉄道局】

### 1. 鉄道等の交通インフラ整備について

大都市の過密化が進む一方で地方の過疎化が進展している。他方、東日本大震災での復旧・復興をはじめ少子高齢化対策や環境対策が求められ、公共交通整備と活性化はまったなしの状況となっている。そうした中で、鉄道事業者は鉄道の整備、建設、近代化を主体的に行わねばならないが、投資能力には限界があることから、既存設備や鉄道貨物輸送の充実を含めて、地域、利用者の立場から公共投資の拡大を図られたい。

#### 【回答】（総務課）

我が国の鉄道は、少子高齢化等により厳しい状況にあるが、その一方で環境負荷が小さく、高齢者等の移動に優しい高速大量輸送機関であるという優れた特性を有している。鉄道が今後ともこの優れた特性を活かし、期待される使命を果たすためには、既存ストックの有効活用・高度化等も図りながら、ネットワークやサービスを一層充実させることが必要と考えている。

国土交通省鉄道局としても厳しい財政事情の中ではあるが、鉄道の安全の確保、既存ストックの有効活用を含めた鉄道の整備推進、貨物鉄道の推進、さらに地域鉄道の活性化等のための種々の施策を講じているところである。今後とも着実かつきめ細かに必要な施策を推進していきたいと考えている。

### 2. JR北海道・四国の経営安定に関する事項について

- (1) JR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、JR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】（施設課）

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とした補助を行っている。その際の補助率は、青函トンネルを使用しているJR北海道の経営の安定化を念頭に、従前より3分の2の財政措置を講じている。平成24年度予備費、補正予算、平成25年度予算においては、青函トンネルの機能維持に当面必要な額を盛り込んだところである。

- (2) JR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。

**【回答】**（鉄道事業課、総務課企画室）

本州四国連絡橋公団が建設・保有していた本四備讃線は、平成 17 年 10 月に日本高速道路保有・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いて有償で使用することとなっている。

本四備讃線については、基本計画において「用地の確保及び海峡部橋梁の構造設計にあたっては、新幹線規格複線を併設し得るよう措置するものとする」とされており、これ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の使用料を支払うということを前提に、国鉄改革時において J R 四国が承継することとされたわけである。それらの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ところである。

さらに新たな耐震の基準に基づいて耐震補強を早期に実施し、大規模な地震による被害を回避、軽減するという一方で、平成 24 年度の補正予算について、7 億 5000 万の補正予算を計上し、耐震補強の実施をする。

本四架橋の鉄道施設については、国鉄改革時より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。それに加えて、いわゆる三島特例が 1/2 ということであり、併せて 1/12 ということで固定資産税の課税標準が軽減されているという特例が講じられているところである。

### 3. 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されたい。
- (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】**（幹線鉄道課）

整備新幹線の建設について、北陸新幹線長野・金沢間は平成 26 年度末、北海道新幹線の新青森・新函館間については平成 27 年度末の予定通りの完成・開業をめざし、着実に整備を進めてまいりたい。また、昨年 6 月に新たに着工した三区間については、厳しい財政の中であるが、貸付料収入を活用し、かつ三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まいりたい。

- (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、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】**（幹線鉄道課）

並行在来線については、地域の力で維持することが基本ではあるが、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ところである。

沿線自治体等の関係者においても、引き続き、並行在来線の安定的な維持・運営に必要な対策が検討されることが望ましいと認識しているところである。

- (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】**（幹線鉄道課）

フリーゲージトレインについては現在、さらなる軽量化を図った新たな試験車両の設計・製作を行っているところである。今後、新たな試験車両を用いて耐久走行試験を実施し、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頻度を担保しつつ、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】**（施設課）

北海道新幹線の新青森と新函館間については、平成 27 年度末の完成・開業をめざして着実に整備を進めているところである。貨物鉄道においては、青函トンネルに限らず、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、そのため関係する J R 会社間の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。そのため、ダイヤ調整についてはJR会社間の調整になるが、このような調整を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置きつつ、円滑に進むよう、国土交通省としては見守っていきたいと考えている。

#### 4. 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】**（都市鉄道政策課）

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、平成24年度補正予算で44億円を確保し、平成25年度当初予算案でも61億円を計上しており、相鉄・JR直通線など現在進められている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いる。引き続き26年度以降も、所要額の確保に向けて最大限の努力を続けてまいりたい。また、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まいりたい。

(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】**（都市鉄道政策課）

都市鉄道は、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と認識しているが、一方で鉄道整備にあたっては費用負担のあり方など、まず基本的な課題を解決する必要があることから、まずは地方自治体等の関係者間で議論を深めていただくことが必要と考える。

(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られたい。

**【回答】**（都市鉄道政策課）

これまでも第3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など、順次制度の改善に取り組み、整備を促進し

てきたしだいである。予算についても、平成 24 年度補正予算で約 3 億円を確保し、また平成 25 年度当初予算案でも約 139 億円を計上しており、整備に支障のない所要の予算額は確保できているものと考えているが、26 年度以降も最大限努力を続けてまいりたい。

- (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られたい。

**【回答】**（都市鉄道政策課）

地下高速鉄道整備事業費補助について、平成 24 年度補正予算で約 3 億円を確保し、列車遅延対策として新たに東京メトロ東西線木場駅の大規模改良事業を採択するとともに、平成 25 年度当初予算案で約 139 億円を計上し、その内数で輸送障害対策などを実施することとしており、事業の着実な整備・推進に必要な額を確保しているものと考えている。今後とも最大限の努力をしてまいりたい。

- (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られたい。

**【回答】**（施設課）

鉄道施設の耐震性の強化については、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鉄道駅について、補助による支援を行っている。また駅以外においても、首都直下地震及び南海トラフ地震で震度 6 強以上が想定される地域内の橋梁やトンネル等の耐震対策についても、補助による支援を行っている。

また、踏切道においては、平成 23 年度に踏切道改良促進法が 5 ヶ年延長された。都市局・道路局と連携し、引き続き、立体交差・構造改良・踏切遮断機等の踏切保安設備の整備の促進を図っている。

- (6) 交通系 IC カードの全国相互利用サービスが本年 3 月 23 日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】**（鉄道事業課）

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、鉄道事業者が判断するものと認識している。鉄道局においても、IC カードの共通化や相互利用化は、利用者利便の向上に資するものと考えている。

このため、経営基盤の脆弱な地方の鉄道・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、平成 23 年度から新設した地域公共交通確保維持改善事業において、その整備が促進されるよう支援している。引き続き、この制度を活用して支援していきたいと考えている。

## 5. 地方鉄道関係に関する事項について

- (1) 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】（鉄道事業課）

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の整備を行うことが基本だと考えている。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、平成 23 年度に創設した地域公共交通確保維持改善事業により、レールや車両の更新について予算が組み込まれているところである。

平成 25 年度においては、総務省と連携し地方公共団体が支援を行う地域鉄道路線への地方交付税措置も創設したところである。これらの制度を活用し、地域鉄道の整備が促進されることを期待している。

- (2) 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、第三セクター方式の安定経営を図られたい。

### 【回答】（鉄道事業課）

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は、国としても積極的に支援していくことを考えているところである。このような方針に基づき、国交省として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、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。

- (3) 「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りたい。また、その配分等に関する「手続き」等の周知を図りたい。

**【回答】**（鉄道事業課）

平成23年度に創設された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、利用環境の改善など幅広い施策を実施できるよう、平成25年度においても必要な予算を確保できるよう努めたいと考えている。また配分等の手続きについては、地方運輸局を通じ各鉄道事業者に対して周知を行うことを予定している。

## 6. JR貨物に関する事項について

- (1) 東日本大震災では、石油輸送により「命を守った鉄道」として、鉄道貨物輸送の全国ネットワークの必要性が再認識された。「新総合物流施策大綱」には、安全輸送問題への対応、環境問題への取り組みの一層の強化等から長距離貨物輸送分野のモーダルシフト化率50%の目標を掲げている。その主旨を踏まえた明確な基準を設定し、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むけた施策として、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、利便性向上にむけた予算を拡充されたい。
- (2) JR貨物の経営改善を促進するため、JR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】**（鉄道事業課）

JR貨物に対する税制上の支援措置としては現在、①高性能機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置、平成26年3月31日までの所得分として課税標準5年間で3/5、②JR貨物が第3セクターから借り受けるモーダルシフトに資する鉄道施設に係る固定資産税の軽減措置、平成25年3月31日までの取得分として課税標準10年間1/2、③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、平成26年12月31日までの譲渡分として80%を圧縮記帳、④軽油引取税の課税免除措置、平成27年3月31日までの取得分として鉄軌道用車両等の動力源に供するJR貨物が購入する軽油に係る税金を免除、などを講じているところである。

また、財政上の支援措置としては、これまで、東海道貨物輸送力増強事業、門司貨物拠点整備事業、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業、北九州・福岡間の輸送力

増強事業等を順次実施し、首都圏と九州との間で長編成コンテナ列車の直通運転が可能となったところである。さらに平成 21 年度より実施してきた隅田川駅の輸送力増強事業が本年 3 月に完成し、首都圏と北海道・東北との間の北の大動脈というものが整備されているところである。

加えて、平成 23 年度には関係法令を整備して、独立行政法人の鉄道建設・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 億円の無利子貸し付けを実施することとしている。

さらに平成 24 年度からは環境省と連携し、幹線用大型トラックからのモーダルシフトに適しているとされる 31 フィートコンテナの導入に対する支援措置を行ったところであり、今後ともモーダルシフト促進のための取り組みを継続してまいりたい。

- (3) J R 貨物が J R 旅客会社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】**（鉄道事業課、幹線鉄道課）

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」、これについては 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まと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ところである。

## 7. 安全・防災・防犯に関する事項等について

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

**【回答】**（鉄道事業課）

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、平成23年度に創設した地域公共交通確保維持改善事業により、レールや車両の更新などに助成を行っている。

- (2) 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きたい。

**【回答】**（施設課）

鉄道駅の耐震補強については、すべての駅や路線を対象とした場合、施設の数が膨大で困難となる。限られた予算で効率良く、多くの鉄道利用者の安全を確保するため、より利用者の多いところから優先的に対策を進めていく必要があると考える。まずは、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続している高架駅から耐震補強を進めていくこととしている。また駅以外については、首都直下型地震及び南海トラフ地震で震度6強が想定される地域内の橋梁・トンネル等について、補助による支援を行っている。

- (3) テロや駅・車内での暴力行為に対する防犯対策として、警察などと連携し、巡回や警備体制の強化を講じるよう指導されたい。また、各鉄道事業者の防犯警備に対する助成制度を整備されたい。

**【回答】**（安全・業務政策室）

駅の安全性については、まずは各鉄道事業者がそれぞれの駅の利用状況や、駅施設の構造等を勘案しながら実施するものと考えているが、駅の治安は、鉄道を安全・安心にご利用いただくためにも大変重要なことと考えている。利用者や鉄道事業者の要望を踏まえながら協力したいと考えている。

特に、鉄道係員に対する暴力行為については、最近でこそ増加に歯止めがかかったものの、引き続き高い件数で推移しており、鉄道事業者としても警察と緊密な連携体制を構築し、毅然とした対応を行っていると聞いている。また日本民営鉄道協会やJR等で例年行っている暴力行為防止ポスターにも国土交通省として後援を行っており、こうした啓発活動について引き続き協力していきたいと考えている。

- (4) 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】**（安全監理官）

現在、各鉄道事業者においては、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運転などの対策を講じていると報告を受けている。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などについて意見交換をしている。今後も鉄道事業者とともに対策に努めていきたいと考えている。

## 8. 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】**（都市鉄道政策課）

駅など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」の見直しを行っている。この見直しにより、目標である平成32年までにバリアフリー化を行う駅として、これまで5000人以上としていたところを3000人以上の駅に拡大している。これらの駅については、地域公共交通確保維持改善費補助金などによって支援している。また税制措置としては、平成24年、25年度において鉄道駅バリアフリー施設としてエレベーター・ホームドアについて、固定資産税等の税制の特例を設けている。

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て、関係者が一致協力して実現すべきと考える。これを、地方公共団体と連携して支援していくことが、国の基本的な役割と考える。

いまだにバリアフリー化されていない3000人以上の駅については、地域の関係者による要請と支援があり、かつ鉄道事業者がバリアフリー化を実施する意思がある場合については、国が地方公共団体と連携し支援したいと考えている。

(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】**（鉄道事業課）

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、平成23年度に創設した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。平成25年度においても、必要な予算を確保できるよう努める所存である。引き続きこの制度を活用し、財政上の支援をしたいと考えている。

(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】**（都市鉄道政策課）

鉄道駅のバリアフリー化は、新設及び既設駅の大規模改良の際には、鉄道事業者の義務とされ、既設の駅はバリアフリー化する場合のみ努力義務となっている。努力義務となっている既設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なかなか期待できない状況にあり、鉄道事業者に自主的な整備への誘因が働きづらい状況がある。そのため、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て、3000人以上の駅を中心に支援措置を用意している。

鉄道事業者が保有・管理する鉄道施設の維持・更新費用については、本来、鉄道事業者が負担するものであって、バリアフリー化設備であっても、例外というのはなかなか難しいと考える。現在の大変厳しい財政状況のもとにおいては、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な課題だと認識している。

(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】**（都市鉄道政策課、技術企画課）

ホームからの旅客の転落を防止するための設備として、ホームドアは誰もが安全・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。

国としては、平成23年に国土交通省内に設置した、「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て、1日の平均利用者数が10万人以上の駅については、ホームドア等の整備を優先して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金などを使って積極的に支援を行っている。また、車両の扉の位置が

違っていることや、コスト低減などの課題に対応可能な新たなホームドアの技術開発に対しても、鉄道技術開発費補助金を使って支援を行っている。また、税制支援措置としては、平成 24 年・25 年度において、エレベーター・ホームドアについては、固定資産税等の税制特例をもうけている。

ホームドアの整備については、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、これらの三者が連携して取り組むことが大原則と考えている。したがって、地方自治体に対してバリアフリー化の支援に対して理解を求め、具体的な支援による協力を得た上で三位一体となって支援できるかが、今後の重要な課題だと考えている。

また、駅ホームからの旅客の転落などの防止については、ホームドア以外でソフト面の対策を推進することが重要であると考えている。例えば、内方線付き点状ブロックの設置、鉄道事業者の係員に対する教育研修、障害者等に対する理解と協力を促す「心のバリアフリー」といった取り組みに関しても、積極的に推進したいと考えている。

## 【質疑・応答】

(私鉄総連) 運賃については平成 9 年にヤードスティック方式が導入され、この 15 年間運賃が上げられていないということで、その部分のしわ寄せが現場で働く労働者の労働条件・賃金等にも影響を与えています。見直し等も含めて、検討していることがあればお聞かせ願いたい。

もう 1 点は消費税の関係です。運賃改定が 2 段階になるということで、特に地方の鉄道の費用負担が課題になるということと、運賃転嫁を行うことによってさらなる利用者減が懸念されます。消費税率改定にあたって、どのような議論をしているのか伺いたい。

### 【回答】（鉄道局）

平成 9 年度、運賃についてヤードスティック方式を導入しました。これについて今の段階で見直すとかを考えている状況ではありません。現在、いろいろな物価が据え置かれ、あるいは生活の中で公共料金をなかなか上げる状況ではない、上げるのは大変だと認識しています。実際、運賃改定も近年ほとんど行われていない状況だと認識しています。

消費税は来年 4 月に 5% から 8% になるということで法律は通っており、その実施については政府で経済状況を見ながら実施するのかどうかを、別途判断していくことになり、それについて政府の推進本部等でも議論がされていると思うので、その議論を見ながら適切に対応したいと思います。

(JR総連) JR貨物の将来ビジョンに関する懇談会も開催されていますが、これまでの主な議論経過と今後の方向性について、許せる範囲でお伺いしたいのでよろしくお願い申し上げます。

**【回答】 (鉄道局)**

将来ビジョンについては間もなく取りまとめが行われ、何らかの形で明らかにしたいと考えています。先般、第9回のビジョン懇談会が終わり、その中で貨物が緊急に取り組むべき課題ということで、いろいろな有識者から意見をお伺いしました。発表次第ホームページにもアップしたいと思います。

(JR連合) 鳥獣類対策について、どうしても都市部よりも地方部での事象が多く、民鉄・JR含めて、あまり収益の上がないところで被害が多発していると、我々が掴んでいる情報ですが、頻発している、増加傾向にあるということです。ただ、おそらく国土交通省鉄道局だけが受け持つ話ではないと思います。鉄道だけではなくおそらく道路での衝突などもあると思います。鉄道局のみならずご議論いただければと思っています。

もう1つは、経営基盤の脆弱な事業者のところに頻発している。もしくはJRの中でも、いわゆる地方交通路線で頻発しています。経営が脆弱なところについては、どうしても資金投下がままならない。安全に関する取り組みが水平展開できるような仕組みを検討いただく必要があるのではないかと思います。

**【回答】 (鉄道局)**

動物類の個体数の管理については環境省、農産物の被害については農水省が所管となっています。国交省としても先ほど申し上げたように鉄道事業者と意見交換をしてみたいと思っています。都市部ではほとんど起きることはなく、各社がいろいろととられている対策、それを会議などの場で発表していただき、共有していただいて、それで会議に参加された各社でそれを自社で使えるものはお持ち帰りいただくと。鉄道事業者相互の水平展開については、我々も進めたいと考えています。

(国労) JR貨物とJR旅客会社とのダイヤ設定の問題でございます。国交省においては事業者間での話し合いをとということが基本だということは承知していますが、ぜひ国交省としてのリーダーシップを発揮してダイヤ調整のあり方について少し改善していただけないか。事業者間の努力だけでは必ずしもうまくいかないという実情も考慮して第三者機関の創設も含めたダイヤ調整のあり方について前向きに検討することをお願いしたいと思います。

**【回答】（鉄道局）** ご要望として承っておきます。

**（運輸労連）** モーダルシフトは全国がつながって初めてネットワークということになるが、平成 27 年北海道新幹線開業以降、この青函トンネルの輸送量が落ちることになると、モーダルシフトを進めていきづらい環境になります。また、北海道を活性化するためにつなげた新幹線が、貨物の輸送が滞ってしまうことにより、北海道の景気が悪化してしまうということがないように検討していただきたいと思います。

**【回答】（鉄道局）**

J R 北海道が J R 貨物の問題意識を十分に踏まえて 2 時間と高速時間帯を設定するという話になっています。この範囲でまずはダイヤ調整することによって悪影響を及ぼさない形で高速走行の実現を図っていただきたいと思うのでよろしくお願いします。

**（私鉄総連）** L R T について、各地域でいろいろ活発な動きがあるのですが、国交省で新設の計画を把握されている地域はありますか。

**【回答】（鉄道局）** はっきりしたものは、今の段階ではわかっていません。