

## 【鉄道局】

### 1. 都市鉄道の整備促進等について

(1) 都市鉄道ネットワークは、これまでの整備の結果、相当程度拡充されてきているが、他の鉄道会社の路線との接続の不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における課題がなお存在する。

については、速達性向上と交通結節機能高度化を図る都市鉄道利便増進事業を促進および拡充されたい。

#### 【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

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およ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す。

都市鉄道利便増進事業につきましては、現在、神奈川東部方面線の整備が進められているところです。都市鉄道利便増進事業費補助の補助率は3分の1と高く、財政状況から拡充は困難であります。いずれにせよ、引き続き、所要額の確保に努めてまいります。

(2) 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】（鉄道局都市鉄道政策課）

地下高速鉄道整備については、通勤・通学輸送の混雑緩和、利便性の向上および都市機能の維持・推進等、都市再生に寄与する基幹的な社会資本であることから、これまで、駅施設の大規模改良工事や耐震補強工事、浸水対策工事を補助対象とする等、補助制度の拡充を図ってきたところです。

地下高速鉄道整備事業費については、令和3年度予算において49.1億円を計上しており、引き続き、所要額の確保に努めてまいります。

(3) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化など鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実を図られたい。

#### 【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

鉄道利用者の安全性および利便性の向上を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備に対し、鉄道駅総合改善事業により、国および地方公共団体が支援しているところ

です。(国の補助率最大 1/3、地方公共団体が国の同額以上を補助)

引き続き、駅の施設整備に対するニーズに適切に対応するとともに所要額の確保に向けて努めてまいります。

## 2. 地域公共交通の維持・活性化等について

(1) 地方鉄道は、地域にとっての生活路線であるとともに旅行者にとっては二次交通の役割を果たしている。

については、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公設民営方式の持続的な安定経営を図られたい。

また、各エリアで公共交通のあり方が協議され始めているが、地域や事業者とともに、国土保全や地域振興並びに観光なども含め、広域な交通体系を視野に入れた総合的な検討を行い、鉄道をはじめ人流・物流のための持続可能な交通ネットワークの構築に向けて進められるよう、さらなる支援の強化を図られたい。あわせて、現行の縦割の予算配分の枠を越えた財源確保に努められたい。

### 【回答】(鉄道局鉄道事業課)

厳しい経営環境にある地域鉄道の維持・活性化のためには、地域の主体的な取り組みが重要と考えております。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律では、地方公共団体を中心となり、鉄道事業者や沿線住民等で構成される協議会が、地域公共交通計画を作成し、その計画に公有民営等の事業構造の変更を行う「鉄道事業再構築事業」を位置づけ、当該事業について、地方公共団体や鉄道事業者等が認定申請を行った場合、国は審査を行い、国土交通大臣が認定するスキームを規定しております。

国土交通省では、認定を受けた「鉄道事業再構築事業」を実施する事業者に対し、鉄道設備整備に係る予算や税制特例などの総合的なパッケージにより重点的に支援しております。また、地域鉄道を取りまく環境が年々厳しさを増す中で、地域の実情に適した地域公共交通のあり方に関する議論が今後増えてくると考えており、国土交通省としても、地域における関係者の間で十分に議論がなされるよう、必要な支援をしてまいりたいと考えております。

(2) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ

存在する。については、利用者の利便性向上のため、交通系 I C カードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向け、事業者に対する導入に係る財政支援措置を拡充されたい。

**【回答】**（鉄道局鉄道サービス政策室）

I C カードシステムの導入や共通化・相互利用化は、訪日外国人旅行者を含む鉄道利用者の移動に係る利便性の向上に資するものと考えております。このため、国土交通省では、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等により、地域鉄道事業者が実施する全国相互利用可能な交通系 I C カードシステムの導入に対して支援を行っているところです。

交通系 I C カードの導入は、利用者の利便性向上に資する一方で、利用可能エリアを拡大するには、新たな設備投資やシステムの改修等が生じることから、利用客数等を考慮して、鉄道事業者が判断するものと認識しております。ご要望のありました、交通系 I C カードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向けた、事業者に対する導入に係る財政支援措置につきましては、現在、観光振興事業費補助金および訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金において支援の対象となっているところです。

国土交通省としましては、同制度も活用し、引き続き、I C カード導入等、利用者の利便性向上に努めてまいりたいと考えております。

### 3. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について

(1) 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た鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保すること。

また、三セクの安定した経営基盤の確立を図るために、「経営安定基金」等の措置と恒久的な税制上の優遇を図るとともに、貨物調整金および J R 貨物の線路使用料に係るアボイダブルコストルールについて現行制度を維持し、必要な財源を確保（特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等）されたい。

**【回答】**（鉄道局幹線鉄道課・貨物鉄道政策室）

整備新幹線の開業に伴い J R から経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまでも、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

**【支援措置】**

①貨物調整金制度

J R 貨物が並行在来線事業者に支払う線路使用料について、通常 J R 旅客会社に支払う額に上乗せして支払うもの

②地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度

地域鉄道事業者の行うレール、枕木、車両等の更新費用の 1 / 3 を補助

③税制上の優遇措置

経営分離の際に J R から並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

国土交通省としては、引き続き、並行在来線事業者の経営の状況を十分把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるよう適切に対応してまいります。

このうち、貨物調整金については、本年の債務等処理法改正において、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の資金を財源とする現行の仕組みを、令和 12 年度まで延長することといたしました。なお、J R 貨物から J R 旅客各社に支払う線路使用料は、国鉄改革の際に、J R 貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費、いわゆるアボイダブルコストのみに限定することとされたところであり、この考え方に沿って、J R 貨物と J R 旅客会社 6 社との間で、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているところです。

(2) 整備新幹線については、全国新幹線整備法に基づいて整備がなされ、全国の新幹線ネットワークを構築し、日本の社会・経済の基盤を築いてきたところである。その整備新幹線の貸付料は受益の範囲内で設定され、J R が建設費の負担をしないことがスキームの根本を成している。人件費や資材価格の高騰などにより、建設費用が増大していると言われるが、前述のスキームを堅持されたい。

また、新幹線開業に伴う経済効果等を高めるため、早期開業が求められる一方で、悪天候、人手・建材不足等の影響による工期遅延が生じる場合などであっても、安全確実な工事实施や営業主体の必要な準備対応、労働災害防止などの観点から適正な工期の確保に努められたい。

**【回答】**（鉄道局幹線鉄道課）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、事業費が2,658億円増加することとなりましたが、

- ・前倒し活用による貸付料財源1,934億円
  - ・国負担（既設新幹線譲渡収入）482億円
  - ・国負担（既設新幹線譲渡収入）に伴う地方負担241億円
- により、財源を手当てしております。

国土交通省において令和2年11月より実施している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」においては、異常気象や作業員・資機材の不足等をリスク要因として想定しながら、工程管理・事業費管理のあり方について議論が進められており、そうした内容を踏まえて、引き続き適正な工事期間の確保について配慮してまいります。

- (3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北陸新幹線金沢・敦賀間については、工事費増嵩および開業時期の延期が顕在化し、国土交通省が「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」による中間報告書を取りまとめたが、適正な工事期間の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、敦賀以西についても間断ない着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。

**【回答】**（鉄道局幹線鉄道課）

九州新幹線西九州ルートは、九州全体・西日本全体の未来に関わる重要な課題でありますので、引き続き、関係者との間でしっかりと協議を進めてまいります。

金沢・敦賀間については、約1年程度の工期の遅延と約2,658億円の事業費の増額が判明しましたが、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力してまいります。

敦賀・新大阪間については、京都駅や新大阪駅の施工上の課題、地下水への影響に関する課題、発生土の処理に関する課題など、着工に向けて乗り越えなければならない課題が山積しており、まずはこれらの課題について目途を立てることが重要であると考えております。

- (4) 青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしていることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、

北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続に向けた検討を進められたい。

**【回答】**（鉄道局貨物鉄道政策室・幹線鉄道課）

平成30年7月27日に公表した「JR北海道の経営改善について」では、「新幹線の最大限の高速化を実現するための方策について、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で、必要な検討を進める」こととしております。これに基づき、現在、国土交通省においては、北海道と本州の間の物流を維持しつつ、北海道新幹線のさらなる高速化を進めるための方策について、関係者の意見を伺いながら検討を進めているところであり、引き続き、検討を深めてまいります。

なお、今後、経営分離される函館線函館・小樽間の具体的な取扱いについては、現在、北海道庁および沿線市町長からなる「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、方向性を出すべく検討されていると承知しております。

国土交通省としましては、地域における検討状況をよく踏まえて、必要な助言等を行ってまいりたいと考えております。

(5) 四国地方は、新幹線導入に係る計画（四国新幹線、四国横断新幹線）が日本で唯一「基本計画」止まりとなっているエリアであり、四国の公共交通の利便性は相対的に低下し、高齢化・人口減少の進展も相俟って、鉄道特性を發揮しがたい状況である。一方、「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（2014年）」によれば費用便益比が1を上回り、新幹線整備の妥当性が確認されたこともあり、地元では「四国新幹線整備促進期成会」が発足するなど、地域を挙げて機運が醸成されている。さらには、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の中間整理においては目指すべき将来像として「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」を掲げている。圏域内における高速交通体系の総合的な整備とともに、他圏域や大都市圏とを結ぶ交通ネットワークの拡充が四国地方にとっては不可欠である。

については、2008年度以降調査の予算措置が無い中で事実上中断していることから、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた調査の早期再開を行われたい。

**【回答】**（鉄道局幹線鉄道課）

四国における新幹線は、四国新幹線（大阪市・大分市間）および四国横断新幹線（岡山市・高知市間）が基本計画路線に位置づけられておりますが、新幹線の整備は、まず整備計画路線の確実な整備に目処を立てることが最優先の課題となっております。現在、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に取り組んでいるところです。令和3年度予算においても所要の調

査費を盛り込んでおり、四国の幹線鉄道ネットワークの検討にも資する調査を進めてまいりたいと思います。

#### 4. モーダルシフトの促進について

- (1) 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、モーダルシフトが進まない現状にあることから、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。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、貨物駅の設備更新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、国際規格である 40ft 背高コンテナを輸送可能とする低床貨車の開発に向けた継続的な支援、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施策を講じられたい。
- (2) モーダルシフトの一層の促進に向けて、J R 貨物が輸送力増強策として進めるレールゲート事業をはじめインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

##### 【回答】（貨物鉄道政策室）(1)、(2)について

貨物鉄道輸送は、CO<sub>2</sub>排出量が営業用トラックに比べて11分の1であり、地球環境に優しいことに加え、貨物列車1編成で営業用トラック65台分の貨物を輸送できることから、近年のトラックドライバー不足に対応し、物流の生産性向上を図る上でも重要な役割を担っています。

こうした観点から、貨物鉄道へのモーダルシフトを進めていくことが重要であると考えています。

国土交通省では、平成28年10月に施行された改正物流総合効率化法に基づき、貨物鉄道へのモーダルシフトを行う取り組みを認定し、認定を受けて鉄道貨物量を増やした荷主企業等に対して、運行経費の一部補助を行っているところです。

また、旅客鉄道を活用した貨物輸送に必要な車両や荷物用のリフト等の駅等の設備、J R 貨物が取得する機関車について、固定資産税の特例措置を講じております。引き続き、貨物鉄道へのモーダルシフトの促進に向けて必要な対応を図ってまいります。

- (3) 現在、臨海鉄道等は、貨物輸送を行う「地域鉄道」であるとともに、幹線鉄道と接続し、全国の物流ネットワークを担っている。地域の産業・経済の振興、環境やカーボンニュートラルの実現に向けたモーダルシフトのいっそうの促進の観点から、臨海鉄道等への支援を強化されたい。具体的には、①老朽化機関車・貨車の更

新に対する補助と固定資産税の特例措置、②各地方貨物鉄道の専門技術者の育成に対する支援を講じられたい。

**【回答】**（貨物鉄道政策室・技術企画課）

鉄道貨物輸送は、CO<sub>2</sub>排出量が営業用トラックの約1/11であるなど、地球温暖化対策の観点から、モーダルシフトの担い手として重要な役割を果たすことが期待されています。

国土交通省では、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、レール・マクラギ等の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を行っているところです。

国土交通省としては、安全輸送の確保に向けた支援に取り組んでまいりたいと考えております。

国土交通省としては、

- ・鉄道構造物等の維持管理に関する分かりやすいマニュアルや手引きの整備とこれに基づく講習の実施
- ・技術系協会による車両や軌道のメンテナンスに関する実習等への支援等を行っています。

## 5. 鉄道の安全・防災対策等について

(1) A T S 装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、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および新設されたい。

**【回答】**（鉄道局鉄道事業課）

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。このため、国土交通省では、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」により、A T S 装置の設置など、鉄道輸送の安全性の向上に資する設備整備に対して支援をしております。

引き続き、この支援措置を活用し、必要な支援を行ってまいります。

(2) 鳥獣の進入による被害については年々増加しており、現場では困難を極めているが、輸送障害として報告されるものはあくまで一部に過ぎない。まずは実態把握に努めながら、他省との連携強化を図り、国土交通行政の立場から主体的かつ積極的な対策を講じられたい。

**【回答】**（鉄道局安全管理室）

列車とシカ等との接触による鉄道の被害については、鉄道の安定輸送という面からも取り組みが必要と認識しており、各鉄道事業者では、シカ等との衝突による列車の遅延を防ぐため、侵入を防止する柵の設置および忌避剤の散布、要注意箇所



における列車の減速運転や徐行などの様々な対策を講じていると聞いています。

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会議等で意見交換や情報共有を行っており、今後も鉄道事業者とともに対策の推進に努めてまいります。

- (3) 全国のトンネル・橋りょうをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超えるものも増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっている。これに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものであるが、事業者にとっては相当な負担を課すものであり、予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じられたい。

**【回答】**（鉄道局施設課）

トンネルや橋梁等の土木構造物については、経年とともに劣化が進むことから、予防保全の観点から、鉄道事業者において、適切に維持管理、更新を行う必要があると考えており、鉄道事業者は、鉄道施設の老朽化対策に計画的に取り組んでいるところです。

国土交通省としては、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけるとともに、経営の厳しい地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良に対する補助制度（※）を設けて、支援を行っているところです。

（※）鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策事業）

- ・国：1/3、鉄道事業者：2/3（地方自治体が一部を負担することも可）
- ・予算額（国費ベース）：令和3年度当初 2.98 億円

また、地方の鉄道事業者に対しては、鉄道施設総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道施設について、固定資産税の特例措置を講じています。

- (4) 地方の鉄軌道では施設や設備、車両の老朽化が深刻となっていることから鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充されたい。

また、国土交通省は2018年7月に木製まくらぎのコンクリート製まくらぎへの交換促進の通達を発出したが、中小地方鉄道にとっては、橋梁・トンネルの老朽化対策とあわせて負担が非常に大きいことから、補助率（現行1/3）を拡充されたい。加えて地方自治体による協調補助が確実に行われるよう指導されたい。

**【回答】**（鉄道局鉄道事業課）

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。このため、国土交通省では、レール・マクラギ・車両等の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を行っているところです。

引き続き、この支援措置を活用し、必要な支援を行ってまいります。

- (5) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、J R北海道、J R四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。

**【回答】**（鉄道局鉄道事業課 JR 担当室）

J R北海道およびJ R四国については、それぞれ令和 13 年度の経営自立を目指すこととしております。このため、今国会で成立した改正国鉄債務等処理法においては、10 年後の経営自立を前提に、助成等の各種の支援の期限を令和 12 年度末までとしております。

一方、青函トンネルおよび本四連絡橋の更新については、長期にわたり実施されることが見込まれることから、今後 10 年間といったように、支援の期限を区切ることは適当でないと考えております。このため、青函トンネルや本四連絡橋の改修費用のJ R負担切り離しについては、当分の間の措置として、必要な期間支援を継続することができることとしております。

- (6) 踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が成立し施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者および道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなった。踏切事故は依然多く、何らかの対策を講じることが急務であるが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難である。ついては、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

**【回答】**（鉄道局施設課）

本年 4 月 1 日に改正踏切法が施行され、指定要件の緩和や改良方法の拡充などが行われたところであり、踏切保安設備が設置されていない踏切など課題がある踏切については、改良すべき踏切に指定し、踏切保安設備の整備に対して引き続き支援を進めていくこととしています。

踏切の維持管理に対しては、国は直接的な支援は行っていませんが、例えば、

- ・ 警報機の電球として交換が不要なLEDを導入することや、

・ 非常用電源として電気自動車のバッテリーを再利用すること  
など、効率的な維持管理につながる施設の整備に対して支援を行っているところであり、鉄道事業者の維持管理の負担の軽減を図ることも可能と考えています。

## 6. バリアフリー設備の整備促進等について

(1) 国土交通省は、2020年11月、バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標についてとりまとめた。それによれば、ホームドアについて、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することをめざし、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均利用者数が1日10万人以上の駅で800番線を整備するとしている。

については、バリアフリー施設の整備にあたっては、その維持・管理および更新に係る費用負担のあり方まで含めた制度設計を講じられたい。

また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が1/3を下回ることにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという例も発生している。については、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当されたい。

### 【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

鉄道駅のバリアフリー化は、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、整備を促すためのインセンティブ措置として、整備費用に対する補助制度を設けるとともに、バリアフリー施設の取得後における負担軽減を図るため、税制面での特例措置を設けております。

また、バリアフリー設備の整備にあたっては、バリアフリー法の理念に基づき、国と地方自治体と鉄道事業者が連携して整備を推進することを基本としております。これに基づき、国は3分の1を基本に支援し、残りの費用負担は、自治体と鉄道事業者の協議により負担割合が定められるものと考えております。

(2) 高齢者や身体にハンディキャップを持つ利用者をはじめとする「交通弱者」への対応は、障がい者差別解消法が施行される中、強い社会的要請に基づく喫緊の課題である。鉄道事業者は事業の特性上高い公共性を持つものの、事業者単独で行う対応は困難を極め、限界に迫っている。については、国・地方自治体を中心にボランティア団体等の民間活力の活用、そして鉄道利用者の協力も視野に入れた、「社会全体で交通弱者を含めた利用者の安全を確保し、支えていく仕組み」の構築について、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図られたい。

**【回答】**（鉄道局鉄道サービス政策室）

鉄道におけるバリアフリー施策の推進にあたっては、ハード面のバリアフリーだけでなく、駅係員の介助等のソフト面のバリアフリーも重要な課題であると認識しております。このような観点から、国土交通省では、鉄道事業者と連携して、「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンなど様々な取り組みを実施してきたところです。

国土交通省としては、ソフト面のバリアフリーを進めることは重要な課題と認識しており、引き続き鉄道事業者等の関係者と連携し、取り組みを進めてまいりたいと考えております。