

【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ある。

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る。いずれにせよ、引き続き、所要額の確保に努めてまいりたい。

- (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、利便性の向上及び都市機能の維持・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ある。

地下高速鉄道整備事業費については、令和2年度予算において66.1億円を計上しており、引き続き、所要額の確保に努めてまいりたい。

- (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及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、それと併せて行うエレベーター等バリアフリー施設及び保育所等の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支援しているところである。また、これまでも補助制度の充実を図ってきており、平成29年度から、既存の事業を統合して「次世代ステーション創造事業」を創設するとと

もに補助率を 1/3 に統一するなど制度改正を行ってきたところである。

今後も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力をしてまいりたい。

2. 地域公共交通の維持・活性化等について

- (1) 全国 96 者の地方鉄道事業者のうち 69 者(72%)が経常赤字を計上しており、2008 年度以降、全国で 327km の鉄軌道が廃止された。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、地域や事業者がともに、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いる。地域公共交通の活性化及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、地域公共交通網形成計画を作成し、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いる。

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いる。また、地域鉄道をと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いる。

- (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】（鉄道局鉄道事業課）

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いる。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ある。

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、貨物調整金及び 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、鉄道事業課）

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いる。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ある。

【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たい。

なお、JR貨物からJR旅客各社に支払う線路使用料は、国鉄改革の際に、JR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、JR貨物とJR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ある。

- (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、JR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。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

整備新幹線については、令和2年度予算において、北陸新幹線及び九州新幹線の建設費の増加への対応として、令和元年度の792億円に12億円を加えた国費804億円を計上すること等により、令和4年度までの3年間に措置すべき519億円の3分の1にあたる173億円分について、措置をいたしました。残る346億円分についても、令和4年度までの間に、国費・地方負担又はさらなる貸付料財源の活用により、確実に手当てすることとしている。

国土交通省としては、平成27年1月の政府・与党申合せによる完成・開業目標時期を確実に実現するべく、適切に対応してまいりたい。

- (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、北陸新幹線とともに早期開業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（新鳥栖・武雄温泉間）については、昨年8月、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、フル規格での整備が適当であるとされたところである。

国土交通省としては、利便性の高い新幹線ネットワークを早期に構築することが重要と考えている。西九州ルートでの整備のあり方に関する、鉄道局と佐賀県との幅広い協議については、いたずらに時間だけが過ぎることのないように精力的に議論を進めてまいりたいと考えている。

(4) 国土交通省の青函共用走行区間等高速化検討WGは、時間帯区分案における時速 200km 以上での高速走行をめざすとしているが、その実施にあたっては、安全性を十分担保されたい。また、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おり、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを維持されたい。

併せて、新幹線の高速化施策は、北海道～他エリア相互間の、総合的な人流・物流網の検討が前提としてあるべきであり、検討状況や将来ビジョンを明確にされたい。

【回答】（鉄道局施設課、鉄道事業課）

青函共用走行区間においては、新幹線と貨物列車のすれ違い時の安全を確保するため、新幹線の走行速度は時速 140km としておりましたが、平成 30 年 9 月の速度向上試験等において、安全性を確認の上、昨年 3 月 16 日より青函トンネル内において時速 160km への速度向上を行ったところである。

さらなる高速化に向け、昨年 9 月～10 月には青函トンネル内において新幹線の高速走行試験（時速 200km～時速 260km）を実施し、その安全性を確認しました。

これらを踏まえ、青函共用走行区間における時間帯区分方式（※）による新幹線の時速 210km での高速走行については、遅くとも令和 2 年（2020 年）度に、多客期の一部時間帯における開始を目指すこととしている。

（※）貨物列車と高速新幹線の走行する時間帯を区分して、新幹線が高速走行する方式
国土交通省としては、輸送の安全確保を大前提に、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、引き続き、青函共用走行区間における高速走行の検討を進めてまいりたい。

(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、鉄道特性を発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。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）及び四国横断新幹線（岡山市・高知市間）が基本計画路線に位置づけられているが、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いる。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ある。令和 2 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。

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、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、税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）（1）、（2）について

貨物鉄道輸送は、CO₂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る。

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る。

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ある。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、JR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いる。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たい。

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いる。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いる。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たい。

- (2) 鳥獣の進入による輸送障害について、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】（鉄道局安全監理官）

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及び忌避剤の散布、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たい。

- (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。

併せて、現在、政府の規制改革推進会議において、インフラの安全性確保に向けたイノベーションとして、従来の目視検査・打音検査による点検検査方法を新技術で代替するなど、制度の在り方について横断的な見直しが検討されている。については、国土交通省としても、保守部門における深刻な人手不足の現状を踏ま

え、デジタル技術の実用化に向けて取り組まれない。

【回答】（鉄道局施設課、鉄道局技術企画課）

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ある。

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を対象として、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・改良に対する支援を行っている。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る。

保守部門におけるデジタル技術の実用化については、現在、鉄道事業者において、ドローンを用いた近接検査等の取り組みが進められているものと承知しており、このような状況も踏まえ、必要な取り組みを検討して参りたいと考えている。

- (4) 青函トンネルについては、北海道新幹線の新函館北斗開業に伴い、日本経済・社会の人流・物流双方において、その重要性がさらに高まっている。については、同トンネルの維持・管理について、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、中長期的な改修計画と財政措置等を講じられたい。

加えて、本四架橋（瀬戸大橋）についても、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道を有する連絡橋であり、将来の四国新幹線整備に向けても重要であるにもかかわらず、JR四国の経営体力・収入規模からすれば、桁外れの巨大構造物であり、過去の耐震補強工事におけるスキームを参考にした財政措置等の負担軽減を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

青函トンネル維持・管理につきましては、鉄道防災事業費補助により、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う青函トンネル機能保全のための改修事業に対して支援を行っている。本四架橋に関する支援としては、平成24年度より南海トラフ地震等による被害を回避・軽減するため、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構への出資により耐震補強を実施している。今後とも引き続き、着実に鉄道施設の防災対策を進めてまいりたいと考えている。

- (5) 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、鉄道事業者及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。については、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）

現在も踏切保安設備のない踏切が多数残っており、まずは、保安設備設置のための補助を優先すべきと考え、そのために必要な財政支援を行っている。このような観点から踏切保安設備の維持・メンテナンスについては、鉄道事業者自らがその資力によって実施するべきと考えている。

6. バリアフリー設備の整備促進等について

(1) バリアフリー法の基本方針では、1日の利用者数3,000人以上の駅については2020年度までに原則100%のバリアフリー化が整備目標とされており、整備は着実に進捗している。

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・管理及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ている。一方で、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、鉄道事業者がその収入により負担するべきものであり、バリアフリー化にあっても、この例外として補助することは困難であると考えている。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し、各者が3分の1ずつ費用を負担することを基本としている。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いる。

(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。加えて訪日外国人が急激に増加している状況や、東京オリンピック等の国際イベントの開催に向けても、国・地方自治体やボランティア団体等の民間活力を活用した、「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。

また、車椅子使用者の単独乗降については段差や隙間等に関する目安や整備の方向性が示されたところであるが、安全の確保を大前提としたうえでの整備促進を図るため、適正な指導とともに財政措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局技術企画課）

国土交通省では、車椅子使用者が単独乗降しやすい段差・隙間の目安値をとりまとめ、昨年10月に、バリアフリー整備ガイドラインを改訂しました。これを受けて、鉄道事業者において、段差・隙間の縮小に向けた取り組みを進めているところである。駅ホームにおける旅客の安全確保については、鉄道事業者の責務として、鉄道事業者自ら取り組むべきものと考えている。