

【鉄 道 局】

1. 都市鉄道の整備促進等について

(1) 大都市圏においては、複数の鉄道事業者による鉄道ネットワークが形成されていることから、乗り換えに伴う不便を解消することが旅客の利便性向上に欠かせなくなっており、鉄道の相互乗り入れや乗換駅の施設改善がますます重要になっている。

したがって、速達性向上、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するための必要な予算を確保されたい。特に、相互直通運転による列車遅延が拡大していることを踏まえ、折り返し施設の整備等に対する支援措置を講ぜられたい。

【回答】

都市鉄道利便増進事業については、平成 27 年度予算において 88 億円を計上し、現在進められている神奈川東部方面線の事業の推進に必要な予算額が確保できているものと考えているが、引き続き所要額の確保に向けて最大限の努力をしてみたい。

また、折り返し施設の整備等に対する支援措置については、事業主の要望に応じて今後検討してみたい。

(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ある都市生活を築く上で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議論を深めていただくことが必要となるが、国土交通省としては、必要に応じて助言や情報提供等を行ってみたい。

(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られたい。

【回答】

地下高速鉄道については、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関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 27 年度予算では 76 億円を計上しており、引き続き所要額の確保に向けて最大限の努力を続けるとともに、さらなる補助制度の拡充についても関係事業者と調整を図ってまいりたい。

- (4) 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】

鉄道施設の安全性の向上、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。

踏切道については、平成 23 年度に踏切道改良促進法が 5 カ年延長されたことから、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。

耐震性の強化については、東日本大震災を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震で震度 6 強以上が想定される地域等の乗降客 1 日 1 万人以上の駅、片道断面輸送量 1 日 1 万人以上の路線の高架橋等を対象として、補助制度を活用しながら平成 29 年度末までを目標に耐震補強を進めている。

今後とも引き続き着実に鉄道施設の安全・快適性向上を進めてまいりたい。

- (5) 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】

国土交通省では、地方公共団体や事業者によるLRTシステムの整備等に際して交付金や補助金により支援を行っている。昨年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、地域公共交通再編事業を創設したところである。これにより新たなLRT路線等を含め、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みが進められるものと考えている。

なお鉄道事業設備については、地域公共交通確保維持改善事業により、地域鉄道輸送の安全性の向上を図るため支援しているところである。

今後も必要な予算の確保に努めるとともに、引き続きこうした支援制度を活用して支援してまいりたい。

(6) 交通系 I C 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】

I C カードシステムの導入や共通化、相互利用化は鉄道利用者の利用環境の改善に資するものと考えている。このため、国土交通省では地域公共交通確保維持改善事業により地域鉄道事業者が実施する I C カードシステムの整備に対して支援を行っているところである。引き続きこの支援措置を活用して支援してまいりたい。

(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になっており、そのため平成 25 年度より環境省と連携して、鉄道事業者における省電力化・低炭素化に資する設備の導入を支援するエコレールラインプロジェクト事業を行っている。

平成 27 年度においても引き続き、低炭素化向上に向けた社会システム構築支援事業により支援を行ってまいりたい。

(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一方、J R 東日本の「羽田空港アクセス線構想」や東急蒲田駅・京急蒲田駅間の「蒲蒲線構想」など複数の計画が浮上している。

限られた財源の中で、首都圏空港へのアクセス改善に資する新線整備のあり方について考え方を明らかにされたい。

【回答】

首都圏空港へのアクセス改善に関しては、現在、交通政策審議会の鉄道部会において、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」がテーマになっているところであり、その中で空港アクセスの改善は東京圏の国際競争力強化のために重要なテーマの一つになっている。首都圏空港へのアクセスについては、複数のプロジェクトが検討されており、鉄道部会において進められている今後の空港アクセスのあるべき姿についての議論を踏まえ、適切に対処してまいりたい。

2. 地方鉄道の維持・活性化等について

- (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】

厳しい経営環境にある地域鉄道については、地域社会の活力維持や活性化を図るためにも鉄道事業における安全輸送の確保が重要な課題と考えている。このため、国土交通省では、地域鉄道に対してレールや枕木、老朽化した車両の更新など、安全性の向上に資する設備整備のため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金により支援しているところである。

今後も鉄道輸送の安全確保のため、引き続き必要な予算の確保などに取り組んでまいりたい。

- (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、公設民営方式の安定経営を図られたい。

【回答】

厳しい経営環境にある地域鉄道の維持や活性化のためには、まずは地域の主体的な取り組みが重要と考えている。昨年改正した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地方公共団体が中心になり、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て、その計画に公有民営化等による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が認定申請を行った場合には、国が審査を行い、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て、鉄道設備整備に係る予算や税制特例などを総合的にパッケージ化し、重点的に支援しているところである。

- (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は、レールや枕木、老朽化した車両の更新等、地域鉄道の安全性向上を図るための施策や、LRVやICカードといったバリアフリー化されたまちづくりの一環として利用環境の改善を図るための施策などに活用が可能な予算になっている。

この補助金については、各地方運輸局が主体となり、手続を実施しているところである。さらに地方運輸局ごとに地域鉄道事業者の実務担当者を対象とした補助金の交付手続などの説明会を開催しているところである。

今後も必要な予算確保に取り組むとともに、引き続き鉄道事業者に対して必要な情報提供を図ってまいりたい。

3. 整備新幹線の建設及び並行在来線の維持等について

- (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。

【回答】

整備新幹線については、従来より財源や収支改善・投資効果などを十分に確認した上で着工している。北海道新幹線の新青森―新函館北斗をはじめとした着工中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めてまいりたい。

平成24年6月に着工した3区間については、今年の1月に開業時期の前倒しを決定したが、厳しい財政制約がある中、貸付料収入を活用することで安定的な財源見通しを確保している次第である。

- (3) 並行在来線と引き続きJR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、⑤厳しい経営環境にある三セク会社の生命線である貨物調整金については現行制度を維持する、などの措置を講じられたい。

【回答】

並行在来線については、地元の力で維持することが基本だが、並行在来線の厳しい経営環境に鑑み、JR貨物が並行在来線会社に支払う線路使用料を通じて経営支援を行う貨物調整金制度、安全な輸送確保のための設備投資に対する補助制度、並行在来線会社にJRから譲渡される鉄道資産に対する税制上の優遇措置といった支援措置を講じているところである。

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、関係者と連携して引き続き対処していきたい。

- (4) 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、JR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については、軌間可変台車の基本的な耐久性能の確保に目処がついたとされるが、今後は耐久走行試験における安全性の徹底的な検証を踏まえたうえで、実用化に向けた技術開発のさらなる推進を図られたい。

【回答】

在来線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ていただくことが重要だと考えている。その上で、状況を踏まえつつ、必要な助言や検討については行ってまいりたい。

フリーゲージトレインの技術開発については、九州新幹線長崎ルートへの導入に向け耐久性の検討などを実施していくとともに、北陸新幹線への導入に向け冬季における軌間変換を確実にを行うための雪対策、耐寒・耐雪対策に関する技術開発の推進をしているところである。ご指摘いただいた安全性の検証を十分に行いながら、着実に技術開発を進めてまいりたい。

- (5) 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。したがって、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－新函館北斗間については、平成27年度末完成・開業を目指して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 旅客会社が保有する線路設備を共有しており、そのため関係する J R 各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しているが、そのような調整が、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置きつつ、円滑に進むよう、国土交通省としても見守ってまいりたい。

4. J R 北海道・四国の経営安定化等について

- (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、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の機能保全のための改修事業に対して支援を行っている。今後とも引き続き着実に青函トンネルの防災対策を進めてまいりたい。

- (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、J R 西日本の利用協定に基づき有償で使用することになっている。

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に耐えられる設計を反映した施設の使用料を支払うことを前提に、国鉄改革時において J R 四国が承継することとなり、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、実質的に補助が行われている。

さらに市場金利の低下や、JR四国の鉄道施設の老朽化等を踏まえて、平成23年に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。

また、本州四国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6分の1とする特例措置が講じられているほか、JR三島会社に対する三島特例との連乗効果により、現在、実質的には固定資産税課税標準が12分の1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12分の1に軽減される措置をしている。

本四備讃線の耐震補強工事事業については、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を同機構への出資金として、平成24年度補正予算から平成27年度予算までにおいて、総額98億円を措置しているところである。

5. モーダルシフト促進とJR貨物の経営安定化等について

- (1) モーダルシフトのさらなる促進を図るべく、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、国際規格である40f低床コンテナの開発、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) 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】

税制上の措置については、高性能機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置、長期保有の土地等の売却益をもって機関車を購入する際の買換資産額を圧縮記帳する特例措置、軽油引取税の課税免除などを講じているところである。

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

たところである。これに加えて平成 23 年度より、鉄道運輸機構の利益剰余金等を活用して、J R 貨物に対して 7 年間で 700 億円の無利子貸付、青函トンネル機関車等で 190 億円の支援をしている。また、平成 26 年度には、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、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ったところである。

平成 27 年度には、引き続き 31ft コンテナの導入支援を行うとともに、背高コンテナを鉄道輸送するため、低床貨車の開発に向けた実証事業を行うことにしている。

これらの支援を講じながら、モーダルシフトの促進を図ってまいりたい。

- (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られたい。

【回答】

J R 旅客会社と J R 貨物の線路使用料は「旅客鉄道会社と日本貨物鉄道との間の鉄道線路の使用に関する協定」に基づき、アボイダブルコストルールを適用することとしており、平成 39 年度まで安定的に適用されることになっている。

また J R 旅客会社から経営分離された第三セクター鉄道に対して、J R 貨物が支払う線路使用料が増加する場合、その増加額に対し貨物調整金制度を設けて支援を行っている。

- (4) 国は鉄道貨物輸送の社会的使命に鑑み、鉄道が寸断された場合の迂回輸送ルート
の策定等、危機管理体制を整えられたい。
- (5) 異常時からの復旧に際しての列車の優先順位については、第一義的には当該旅客会社の判断となるが、旅客会社・貨物会社間の調整にのみ委ねることなく、鉄道貨物の安定輸送の観点から J R 各社を指導されたい。

【回答】

J R において輸送障害が発生した場合には、旅客会社と貨物会社があらかじめ締結している協定に基づき、一定の優先順位に従って適切に運行を再開することとなっている。この協定では、列車の優先順位を 5 つの類型に分けており、①大都市圏の朝の通勤列車②特急及び急行の旅客列車、特別な使命を持った旅客列車及び貨物列車③複数の J R 会社間をまたがる直通列車④他の列車の運行に大きな影響を与える列車⑤それ以外の列車、の順に優先して運行再開を行うことになっている。

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を熟知している当事者間の自主的な調整に委ねることが適当であると考えて

いる。

6. 鉄道の安全・防災・防犯対策等について

- (1) A T S 装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、地域公共交通確保維持改善事業により、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関して支援を行っている。

引き続き、この支援措置を活用して、必要な支援を行ってまいりたい。

- (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れたい。

【回答】

鉄道施設の耐震対策については、東日本大震災を踏まえ、首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の乗降客1日1万人以上の駅、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等を対象に、補助制度を活用しながら平成29年度末までを目標に耐震補強を進めている。

今後とも引き続き、着実に鉄道施設の耐震対策を進めてまいりたい。

- (3) 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】

旅客会社等が行う海岸等保全、落石、なだれ等への対策などのための施設整備については、鉄道防災事業費補助により支援を行っている。

今後とも引き続き、同補助を活用して鉄道防災を進めてまいりたい。

- (4) 台風や集中豪雨などの自然災害で被災した鉄道施設の復旧までの代行輸送費用が鉄道事業者にとって多額な負担となっていることに鑑み、同費用を災害復旧の補助対象とされたい。

【回答】

被災した鉄道施設の復旧に対する助成措置としては、鉄道軌道整備法に基づく

補助制度がある。本制度に基づき、経営状況が厳しい鉄道事業者による被災した鉄道施設の復旧に対して支援を引き続き行ってまいりたいと考えている。

7. 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 3000 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いる。2013 年度末で 83.3%の駅で段差が解消されており、ワンルート整備は着実に進捗しているが、駅の出入り口は離れた位置に複数ある場合もあることから、地域の状況に応じたバリアフリー化を推進されたい。

【回答】

鉄道駅のバリアフリー化については、バリアフリー法に基づく基本方針の着実な達成に向け、その整備促進に努めているところである。

バリアフリー整備ガイドラインでは、線路によって地域が分断されている場合など、離れた位置に複数の出入口があり、それぞれの出入口の利用者数が多く、それぞれの出入口から経路案内が利用者から期待される場合は、その全ての主要出入口から移動等円滑化された経路を確保することが標準的な整備内容とされている。

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、地域の状況に応じた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り、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。

- (2) 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】

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。

しかしながら、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。

- (3) 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】

視覚障害者をはじめ、すべての駅利用者のホームから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。

ホームドアの整備については、平成 23 年に鉄道事業者を構成員として国土交通省内に設置した検討会の中間とりまとめを踏まえ、視覚障害者からの要望が高い駅及び 1 日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅を優先的に地域公共交通確保維持改善事業費補助金等により整備を進めている。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いる。

税制の減免措置については、平成 26 年度税制改正において、鉄道駅のバリアフリー設備として、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。今年、その制度が切れる年であり、今後もホームドアの整備を進めていくためには、インセンティブ措置として税制制度を進めていくことは重要であるという認識をしている。

【質疑・応答】

【質問】 耐震補強の関係についてお伺いします。現在、大型の災害が起きて、耐震補強というものが常に厳格化されてきています。旧の基準で建設したものであっても耐震の基準に満たないということで、また新たな補強をしていかなければならないということがございます。現在、減価償却が終わっていない段階で新たな耐震補強工事ということになりますと、地方鉄道では随分その費用が負担になってくる。今、国のある基準の中では 1 日 1 万人という基準がありますが、その基準だけを見ていくと、すべての耐震補強というものが賄っていけないという現状が地方鉄道でありますから、1 日 1 万人という補助制度のハードルの見直し、あるいは南海トラフを含めて直近の場所にあるところに関しては、もう少し違う制度などを考慮できないものか、国土交通省の考え方についてお伺いしたいと思っております。

【回答】

先ほど申し上げた乗降客 1 日 1 万人以上の駅とか片道断面輸送量 1 日 1 万人以

上の駅といっても、実際のところ事業として完了していないところがありますので、まずそこを優先的にやるべきではないかと考えていますので、現行の補助制度で引き続き進めてまいりたいと考えております。

【質問】 モーダルシフト促進とJR貨物の経営安定化等について質問したいのですが、今年の2月に国土交通省主導で「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」がつけられたと聞いています。そこにはJR貨物や旅客の会社からも入り、いろいろな議論を深められていると考えていますので、安定輸送の観点から、よりよいものにするための国土交通省の指導なり議論をぜひつくってほしいというのが意見の中心です。

「熟知している鉄道会社間で」というのはわかるのですが、そこにもう一つ、大動脈の東海道で大規模な輸送障害が起きたので、そういったときにどういうふうに迂回ルートをつくったほうがいいのかとか、そのような観点も含めて国土交通省も一緒になって、この検討会が有意義になるようなことをまずやってほしいという趣旨ですので、ぜひよろしくお願いします。

【回答】

今おっしゃったようなご趣旨のことを踏まえながら、まだ議論中ですので、きちんとご意見を受けとめながら、今後の議論につなげていきたいと思っております。

【質問】 交運労協として全体にかかわる話をさせてもらいたいのですが、まず、ICカードの全国展開の取り組みですが、いろいろとお力添えいただき感謝申し上げますが、いろいろな事業者さんも当然メリットは大きいのですが、デメリットもある。これはJRも民鉄もいろいろある。デメリットは、一回つけたら、これはこれでデータメンテなどがものすごく発生するし、ロイヤリティの問題とかいろいろあり、入れたいけれども、果たしてメリット・デメリットを考えたときにどうだろうという声が結構あって、とはいっても、交通政策基本計画の中では区分けをなくしていくと、ものすごく推進していくことが出されていますので、事業者の温度と国の温度がうまくマッチしていない部分もあるんだろうなど。現に、一回試行でやってみただけ、やめたというところもあると聞いています。

これを本気で進めるためには、事業者の取り組み以上に背中を押す仕組みが必要だと思っております。相当、分厚い支援をつくらないとなかなか大変だろうなど感じますので、鉄道事業者の思いとしても、労働者の思いとしてもぜひとも受け止めて、やるならやるで、いろいろな支援の仕掛けを考えていただければと思います。それが一つ。

もう一つは地方で走っているローカル路線の維持ですが、交通政策基本計画もそ

うですが、地域公共交通活性化再生法が見直されて、沿線協議会でしっかり地域の交通はどうあるべきかと議論する大きな仕掛けがあって、主体は地域だという方針を出されて我々としても非常にありがたいのですが、地方の声を聞くと、地元の関心は鉄道ではなくてほとんどバスです。民間バスさんとコミバスさんとか、地元負担も相当ある。関心はそれでいいといえいいんですけれども、我々としては、もっと鉄道をいろいろな計画の中に入れ込んでほしいという思いが正直あります。

地元の方々には、鉄道に対しては、事業者さんにもっと本数をふやしてほしいとか、新駅をつくってほしいとか、要望なんですね。それは当然、事業者は歯を食いしばってやりますけれども、できないから路線をどんどん減らしているわけです。バスも鉄道も地方では同じぐらい厳しいわけです。ただ、地元自治体は、鉄道事業者さんは儲かっているところで何とかローリングして大丈夫じゃないですかという発想の域を超え切れていなくて、我々の要望からするともっともっと、再編事業とか実施計画、形成計画の中で鉄道も一緒に巻き込んで議論を展開していただきたいと思っています。

当然、地方の交運労協は沿線自治体にアプローチをしていただいておりますけれども、国としても今後、地域公共交通活性化再生法を前に前に押し出すためには、鉄道も地域交通の重要な一員で、環境はものすごく大変なんだというご認識を強く訴えていただきたい。そういう取り組みを鉄道全体としてもやっていただきたいなど。上下分離方式とか、最終合意形までに至る前にもう少しいろいろとやることがあるはずだ。事業者も腹を切りますし、どんどんやらなければいけないんですけれども、鉄道に対する関心を匂わせていただければと思います。これは回答いただければありがたいのですが、ぜひともこの認識を持っていただければという、以上2点です。

【回答】

ICカードシステムですが、おっしゃるとおり、つけたその後のメンテナンスの課題はよく聞いていますが、まず第一にICカードシステムをつけるかどうかというのは、第一義的には地元の方々、その駅にとって、ICカードをつけることが必要かどうかということです。自治体や事業者、地元の方とまずお話しした上で整理していただきたいというスキームですので、メンテナンスにつきましては、今現在、まだ支援しているところでございますが、ICカードシステムを、より相互利用化する、高度化する場合につきましては支援しているところでございます。これによって、ICカードの導入をまずは促進していこうということでございます。

【質問】 そうすると、交通政策基本計画では一生懸命やるという国の方針がありますが、あくまでも判断は事業者に委ねるという整理でよろしいですか。つまり、入れる

か、入れないか。計画と微妙に違うと思いますが、そういう認識でよろしいですか。

【回答】

事業者というより、まず地域の方々、事業者単独ということではなくて地元の市町村の方々などと一緒に話し合った中で決めていただきたいということです。

2点目ですが、私も地域鉄道に携わっていますので、地域にある鉄道会社が厳しいことは重々承知しています。発言にもございました地域公共交通再編事業はバスがメインというところですが、バスがメインというよりも、地域の公共交通、生活の足というものを地域としてどうあるべきかということをもまずは考えていただく。もちろん鉄道はあるんですが、そうは言っても、バスと接続が悪いとか、例えば鉄道から降りたら二次交通としてのバスがどこにもないと。1時間に1本だけとかだったら、どうしようもございませんので、地域の鉄道から降りたらスムーズにバスに乗れるようにするとか、そのように地域の公共交通がまちづくりと一体となりまして、まずは一緒に考えていきましょう。そうすることにより、鉄道もバスにも波及効果があると考えています。

また再編事業を行われる事業者につきましては、地域公共交通活性化再生法はご存じだと思いますが、再構築事業や、路面電車という、軌道運送高度化事業などございますが、そういった事業と組み合わせることにより、予算などでも手厚く支援していくところがございますので、地域の自治体、また事業者にとって後押しできる支援を考えております。

【質問】 お答えの中で整備新幹線の3区間前倒しのために、財政が厳しい中で財源を確保されたということですが、この3区間の前倒しをするためには財源だけではなくて、我々がつくっている新幹線ではありますが、要員の問題が必要だと思います。また、前倒しの金沢―敦賀間、非常に厳しい開業工程になります。本当に実現可能だろうかということで、我々職員としては非常に困っています。日ごろ、幹部がどういうふうにお話ししているのかわかりませんが、その点について十分お考えいただきたいと思います。

【回答】

整備新幹線の前倒しにつきましては、ご指摘のありましたように、工程上、きちんとできるかということにつきましても、こういった前倒しの決定の過程において鉄道運輸機構ともよく相談しながら、北海道、北陸、九州、それぞれ特有の課題、あるいは要員の話もあると聞いていますが、相談した上で、こういった前倒しの決定をした次第です。今後とも鉄道運輸機構とも、よく相談しながら工程どおりの完成・開業ができるように、着実に整備を進めてまいりたいと考えております。