

【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及び拡充されたい。

【回答】（都市鉄道政策課）

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及び拡充されたいというご要望をいただいております、ここにも書いていただいております、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するという、速達性の向上、また交通結節機能の高度化、を図る都市鉄道利便増進法を活用して、連絡機能整備などを行っている。現在、行っているものに関しては、横浜の西と都心を結ぶ、神奈川東部方面線、この事業の整備を進めている。拡充については、都市鉄道利便増進事業の補助率が3分の1となっており、他の補助金と比べてかなり高い補助率とになっていることから、財政状況も照らしてみると、拡充はなかなか難しいと考えている。いずれにしましても、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】（都市鉄道政策課）

地下鉄の整備については、通勤通学輸送の混雑緩和、あるいは利便性の向上、都市機能の維持更新、あるいは都市再生といったものに寄与する基幹的な社会資本と考えている。基本的には新線の建設ということで始まった制度ではあるが、その後、拡充を図っており、これまで駅施設の大規模改良工事、耐震補強の工事、あるいは浸水対策などを補助制度にするという拡充を図ってきている。地下鉄の補助については、31年度予算が60.4億を計上しており、引き続き、これからも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】（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などの駅の改良、またそれと併せて行うエレベーター等のバリアフリー施設、さらに保育施設等の駅空間高度化機能施設の整備に対して、鉄道駅総合改善事業をより支援をしている。駅空間の質的進化をめざし、町と一体感があり、すべての利用者にやさしくわかりやすくゆとりのある、いわゆる次世代ステーションの創造を図ることが重要であるため、平成 29 年度から、鉄道事業者への補助金の直接交付や、補助金の 3 分の 1 統一を図るなど、制度改革を行い、充実を図ったところである。今後とも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 73 者(76%)が経常赤字を計上しており、2000 年度以降、全国で 40 路線・879.2km 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】(鉄道事業課地域鉄道支援室)

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であると考えている。平成 26 年に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」を位置付け、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て、鉄道施設設備にかかる予算や、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、地域鉄道を取り巻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。

- (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。ついては、利用者の利便性向上のため、交通系IC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。

また、JR東日本等が同社のSuicaと各地域の交通系ICカードを1枚のカードにまとめる2in1カード「地域連携ICカード」を開発し、2021年に提供を開始することを公表した。同カードにより、地域交通事業者は1枚のカードで地域交通に必要な独自サービスを提供しながら、Suicaの既存インフラも活用できるため、システム投資を抑え、運用に関する負担の軽減が可能となる。ついては、これら事業者独自の技術開発に対する支援措置等も併せて講じられたい。

【回答】（鉄道事業課地域鉄道支援室）

(2)の前半部分について、ICカードシステムの導入や共通化、総合利用化は、訪日外国人旅行者を含む鉄道利用者の移動にかか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れ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総合利用可能な交通系ICカードシステムの導入に対して、支援を行っている。引き続き、この支援措置を活用して、ICカードシステムの導入を推進してまいりたい。

- (3) JR西日本と岡山市、総社市は昨年4月に両市を結ぶ吉備線について、LRT化することで合意し、役割分担や費用負担割合などを確認した。ついては、路面電車事業に対する新たな支援策とLRTシステム整備などへの補助制度の充実、新規路線と既存公共交通機関との結節強化のための支援措置を講じられたい。併せて、軌道敷などの路面電車設備の劣化については道路交通の影響が大きいことから、道路交通行政との一体的な対策を図られたい。

【回答】（鉄道事業課地域鉄道支援室）

路面電車については、通勤、通学等の住民の足として沿線地域の人々の暮らしを支えるなど、地域社会の活力の維持・活性化を図るためにも重要な社会インフラであると考えており、国土交通省では、路面電車を含めた経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者等を対象として、安全性の向上に資する設備整備やLRV

の導入等に対して支援をしている。厳しい財政状況から予算の制約もあるが、引き続き、必要な予算の確保に取り組んでまいりたい。なお、LRTの整備に関しては、国土交通省、省内では都市局、道路局、鉄道局が参画しているが、国土交通省と警察庁の連携のもと、合意形成と計画策定の円滑化を図るため関係者による協議の場としてLRTプロジェクト推進協議会を設置している。

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) 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JR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】（幹線鉄道課）

整備新幹線の開業に伴い、JRから経営分離された並行在来線については、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というものがあり、これまでも国において、要請の中でもあるとおり、貨物調整金や安全投資に対する補助制度、あるいは税制上の優遇措置等、様々な経営資源のための措置を講じている。国交省としても、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。国鉄の分割民営化の際に、JR各社の経営が成り立つように、国鉄長期債務の限定的な承継や、JR担当会社の経営安定基金の設置など、収益調整措置が講じられた。こうした収益調整措置の一環として、JR貨物による鉄道貨物輸送サービスを維持していくため、JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料は、貨物輸送によって傷んだレールや枕木等の修繕費のみで限定するルール、いわゆるアボイダブルコストルールにより、全国のJR各社に共通のルールとして設けられている。JR貨物からJR旅客会社に線路使用料の支払は、こうしたルールのもとで行われることが基本であると考えている。

(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】（幹線鉄道課）

北陸新幹線の金沢・敦賀間及び九州新幹線の武雄温泉・長崎間における建設費増加への対応については、昨年12月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、平成27年1月の政府与党の申し合わせによる完成開業時期を確実に実現するために、今般の建設費増加により追加的に必要となる3,451億円すべてについて、安定的な財源見通しを立て、平成31年度予算においては、将来貸付料の前倒し活用、それから国費と既設新幹線の収入を合せた国負担、及びこれに伴う地方負担を措置することとし、整備新幹線関係予算の公共事業関係については、平成30年度の755億円に37億円を加えました792億円を計上することを報告し、了承された。この対応策を了承いただくにあたり、同プロジェクトチームからも、2020年度予算以降においても、毎年度引き続き国費の最大限の増額を図ること。補正予算についても、機会あるごとにその活用の可能性を検討し、当初予算における国費と併せて国費を最大限確保することの2点を求められた。国土交通省としては、同プロジェクトチームからの要請も踏まえ、国費の最大限の確保に取り組み、平成27年1月の政府与党申し合わせによる完成開業時期を確実に実現すべく、適切に対応してまいりたい。

(3)九州新幹線については整備方式等が議論されることになるが、フル規格による整備を判断した上、北陸新幹線とともに早期開業に向けた必要な措置及び財源を確保されたい。

加えて、FGTについては2019年度の政府予算が皆減となったことから、これまで開発してきたFGTの車両等の取り扱い等についても国の責任において対応されたい。

【回答】（幹線鉄道課）

九州新幹線の西九州ルートの方々の今後の整備の在り方については、昨年7月、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム西九州ルート検討委員会において、中間取りまとめがなされ、第1に、対面乗り換えが老朽化することはない。第2に、フリーディズトレインの導入は断念せざるを得ない。第3に、整備方式としてフル規格か、ミニ新幹線のいずれかを選択する必要があるとされたところであり、8月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいても、その方針で検討を進めることが確認された。国土交通省としても、新幹線の整備効果を最大化する観点から、九州新幹線の新鳥栖・武雄温泉間についても、全国につながる新幹線ネットワークの一翼をなす区間として、しっかりとつないでいくことが重要であると考えている。検討委員会において

は、関係者から意見を聴取した上で、九州新幹線西九州ルートの方後の整備の在り方に関して検討を進めるということと承知している。先月以降の検討委員会では、これまでにJR九州、及び沿線自治体である長崎県から意見を聴取してきたところで、今後佐賀県から意見を聴取することと承知している。国土交通省としては、引き続き、与党における検討作業に適切に対応してまいりたい。フリーゲージトレインについては、レールの幅が異なる線路を接続し、利用者の利便性を高めるものであることから、他の線路にも活用可能な技術であると認識している。国土交通省としても、当面の活用策として機関の異なる在来線間の直通運転を想定して開発を続けてまいりたい。フリーゲージトレインの車輛等の取り扱い等については、現在関係者とも調整を行っているところであり、様々な運行活用の可能性も含めて検討してまいりたい。

- (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おり、将来にわたって貨物列車の運行本数や列車ダイヤについては保障されなければならない。

国土交通省の青函共用走行区間等高速化検討WGは、青函トンネル内における時速 160km の新幹線と貨物列車とのすれ違い走行試験を実施した結果、技術的に可能とし、本年 3 月から走行速度を時速 140km から 160km に引き上げて運行を開始した。同WGは、引き続き、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、安全性を担保するとともに鉄道貨物輸送の輸送力への影響がないように充分考慮したうえで対応されたい。

また、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】（施設課）

北海道新幹線新青森・新函館北斗間の新幹線と貨物列車が共用走行する区間においては、新幹線と貨物列車のすれ違い時の安全を確保するため、新幹線走行速度時速 140 キロとして走行されており、国土交通省では、当該区間も含めた新幹線の高速化の実現可能性について、平成 24 年度以降、交通政策審議会に設けられたワーキンググループにおいて、検討を進めてきた。ワーキングの方針に基づき、本年 3 月のダイヤ改正より、青函トンネル内の新幹線の走行速度が、時速 140 キロから 160 キロに引き上げられ、東京・新函館北斗間は 4 時間を切って、最速 3 時間 58 分で結ばれることとなった。また、青函トンネル内の下り線における時速 210 キロでの走行については、遅くとも令和 2 年度に、ゴールデンウィ

ーク、年末年始の一部の時間帯における解消を目指すこととしている。なお、一方で北海道や他のエリアについての物流の確保についても、重要な課題であることを国交省としても認識しており、関係者とともに、慎重に検討してまいりたい。

いずれにしても、青函共用走行区間における高速走行については、ワーキングの検討状況等を踏まえつつ、安全の確保に万全を期し、新幹線の高速走行と、鉄道貨物輸送とのふたつに十分に配慮しながら、引き続き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。新幹線は先例が示すとおり、経済発展や地域活性化の強力なエンジンとなる重要な社会インフラであり、併せて災害に強い地域づくり、国土軸の多様性確保、地域創生といった観点からも必要不可欠である。

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】（幹線鉄道課）

四国における新幹線については、大阪市・大分市間を結ぶ計画である四国新幹線、及び岡山市・高知間を結ぶ計画である四国横断新幹線が、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、他の9路線とともに基本計画路線に位置付けられており、人口の拡大による経済発展や観光振興にも資する路線であると承知しており、その整備については、四国の地元の関係者において、四国新幹線整備促進期成会の設立とか、地元の青年会議所による署名活動など、その促進に向けた活動を活発に展開されているものと承知をしている。近年の整備新幹線の整備の進捗状況などを踏まえ、各地域から基本計画路線などの鉄道整備に関する様々なご要望をいただいている。このため、国土交通省においては、平成29年度より、四国新幹線、それから四国横断新幹線などの基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の在り方に関する調査に取り組んでいる。平成31年度予算（案）においても、本件に関連する所要の調査費が盛り込まれており、国土交通省としては、まずは本調査にしっかりと取り組んで、我が国における今後の幹線鉄道ネットワークの在

り方について、検討を行ってまいりたい。

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】（貨物鉄道政策室）(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1/11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台分の貨物輸送ができることから、近年のトラックドライバー不足に対応し、物流の生産性向上にかかる上でも、重要な役割を担っております。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る。国土交通省では、平成28年10月に施行されまし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て、認定を受けて、貨物鉄道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。

また、旅客鉄道を活用した貨物輸送に必要な車輛や荷物用のリフト等の駅等の設備について、固定資産税の特例措置を講じてお、さらに、鉄道用サイドロジコンテナや、新型コンテナ貨車等の貨物鉄道事業者等が導入する際の経費の補助、JR貨物が取得する機関車に対する税制特例措置といった予算、税制上の支援を講じている。

また、背高コンテナについては、鉄道輸送させるためには、トンネルの高さ制限等の課題を解決することが必要であり、JR貨物においても、こうした区間においても、背高コンテナの輸送を可能にすることを目的として、新たな低床貨車の開発に取り組んできており、平成27年度及び28年度においては、国においても、支援を行ってきたところではあるが、低床貨車の運行の安全性を確保するためには、さらなる技術的な検討の必要があると聞いている。低床貨車は、現時点では

実用化の目途は立っていないが、JR貨物において、引き続き開発検討を行っているものと承知している。引き続き、こうした予算や税制を活用して鉄道貨物へのモーダルシフトを進めてまいりたい。

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及び新設されたい。

また、「鉄道分野における新技術の活用に関する懇談会」を開催するなど、新技術の活用について情報収集されていることから、各事業者に水平展開できる仕組みについても検討されたい。

【回答】（鉄道事業課・技術企画課）

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。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行っている。

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。

技術の水平展開については、鉄道の輸送トラブルに関する対策の在り方検討会の組織体制技術検証対策ワーキングにおいても議論されており、他社との先進的取り組みの一部の鉄道事業者に導入されている省力化技術の普及、関係者一体となった技術開発の推進等が今後の推進すべき対策として、昨年7月に取りまとめられた。

また、関係協会においては、研究発表会等を開催するなど、研究成果の共有を図る取り組みが行われており、国交省として支援を行っている。

また、鉄道の安全性、環境汚染への向上に資する技術開発に対して支援を行っており、このような取り組みを組み合わせながら、知見・技術の水平展開を支援促進してまいりたい。

- (2) 近年、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生している。被災した鉄道に対する措置としての災害復旧事業費補助制度は、昨年の法改正により従来の赤字会社の赤字路線に加え黒字会社の赤字路線も対象となった。しかし、鉄道事業者には経営基盤の脆弱な事業者もあり、自然災害が路線存続の問題にも繋がりがねないことから、附帯決議に記されたように、適用要件の見直し、補助率の拡充とともに、地域における持続可能な交通体系の観点踏まえた取り組みを進めるよう図られたい。

また、黒字会社の適用に際しては、収入額の算定に在来線であっても新幹線収入が案分されることや被災した区間だけでなく長大路線であっても全体としての

長期計画を策定する必要があることなど実態に即したものと言えず、早期復旧に資する制度設計となるよう見直しされたい。

【回答】（鉄道機器施設課）

鉄道事業は、営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであり、鉄道施設が災害により被害を受けた場合については、鉄道事業者が自らの判断のもと、自らの資力により復旧することを基本としている。

しかしながら、その経営が厳しく、鉄道事業者の資力においては復旧することが著しく困難な場合には、復旧について、鉄道事業者と地方公共団体との間において合意がなされることを前提とした鉄道機能整備法に基づく支援制度がある。

この鉄道軌道整備法による支援制度については、昨年の通常国会において、議員立法により改正され、黒字の鉄道事業者であっても、一定の要件を満たせば補助することが可能となるとともに、大臣が必要と認める場合については、補助率を1/4から1/3に引き上げることが可能となった。また、平成30年7月豪雨の際には、鉄道事業者と国土交通省関係部局からなる連絡調整会議を設置し、道路や河川など関連事業と連携調整することにより、円滑な復旧を進める仕組みを構築した。

地域における持続可能な交通対策の観点を踏まえた取り組みについては、まずは地域の関係者において、十分に議論していただくことが重要である。

国土交通省としては、地域において、円滑な議論が行われるよう必要な措置を行ってまいりたい。路線収益の算定について、現在、鉄道軌道整備法施行規則第17条の規定に基づき、按分することとなっており、ご指摘の事項については、まずは、ご要望の詳細を確認させていただきたい。

長期的な運行の確保に関する計画の作成については、少なくとも災害復旧事業に要する費用を負担する関係地方公共団体と鉄道事業者の合意に基づき作成するものと考えており、実体に即したものとなっている。国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度など、必要な支援を行ってまいりたい。

- (3) 自然災害においては、鉄道用地外からの土砂などの流入が被害を拡大していることから、「国土強靱化のための緊急対策」の早急かつ確実な実施を行なわれたい。また、自然災害のみならず、鉄道用地の隣接地からの倒木・土砂などが流入することによる輸送障害が発生しており、適切な管理が求められている。しかし、過疎化が急速に進む中、山林は管理されず放置され、さらに全国の所有者不明土地は年々増加傾向にあることから、公共による管理について抜本的な対策を講じられたい。

併せて、鳥獣の進入による輸送障害についても、他省との連携強化を図り、国土交通行政の立場からも主体的かつ積極的な対策を講じられたい。

【回答】

昨年7月の豪雨災害などでは、鉄道事業者が管理していない斜面から土砂が流入する災害が発生しており、鉄道事業者は必要に応じて、隣接地斜面の所有者との協議の上、流入土砂の撤去等を行っている。

このような状況を受け、被害を受けた鉄道事業者からは、道路法に規定されるような土地の一時使用などが可能かどうか確認し、これを受けて現在、鉄道局においても、道路法の規定などを参考に民間事業である鉄道において、どのような対応が可能か、検討を進めていると。また、平成30年度、第二次補正予算から斜面崩壊等の鉄道施設の被害の未然防止や、拡大防止を行う事業に対する補助制度を創設している。なお、平成30年7月豪雨の際には、鉄道事業者と国土交通省関係部局からなる連絡調整会議を設置し、道路や河川などの関連事業等の連携調整を進めることにより、円滑な鉄道の復旧を進める仕組みも構築している。

国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、必要な支援を行ってまいりたい。また、鉄道路線の維持・活性化のためには、鉄道事業者と地域が協力して利用促進に取り組んでいただくことが重要と考えている。これらについても、必要な協力をしてまいりたい。

野生動物が線路内に進入することによる輸送障害については、件数が増加、または最近では高止まり傾向であると認識している。鉄道の安全輸送、安定輸送という観点からも取り組みが必要だと認識している。野生動物の個体数が増加していることが大きな課題と認識しているが、平成26年に鳥獣保護法が鳥獣保護管理法に改正され、必要な場合は個体数の管理を行うように改正がなされており、目標としては、10年間でニホンジカ、イノシシの個体数については、アンケートを折り込んでいる。これらの取り組みの結果、平成28年度の推計値が、ニホンジカについては減少、27年度に引き続き減少したという結果が出ている。国土交通省においては、これらの個体数調整の取り組みに直接関わっているわけではないが、関係省庁に適切な個体数管理を行っていただくよう要請しており、引き続き、関係省庁とも連携を図り、有効な対策につなげるよう努力をしてまいりたい。

- (4) 昨年の西日本豪雨による鉄道被災からの復旧においては、道路や河川との連携を図り、一体的な工事等を行うことにより、復旧時期を前倒すことが可能となった。このように、すべての関係者が連携・協働することの重要性があらためて認識された一方で、鉄道沿線の地権者である地域住民の理解が得られず、重機によって短期間でできる作業を、酷暑にもかかわらず作業員が手作業で時間を掛けな

が行った状況も発生している。非常災害時における土地の一時使用等を定めた道路法 68 条を参考に、復旧作業のための緊急対策が可能となる法整備を検討されたい。

また、国・地方自治体が連絡調整役として、地域のすべての関係者の連携・協働を積極的に促しながら、鉄道の早期復旧に向けた取り組みを推進されたい。

【回答】

道路交通法などを参考に民間事業や鉄道において、どのような対応が可能か、検討を進めている。また、平成 30 年度の豪雨の際には、関係部局からなる連絡調整会議を設置し、道路や河川などの関連事業との連携する仕組みも構築した。このような仕組みも活用して、鉄道が早期復旧されるよう必要な支援をしてまいりたい。

- (5) 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。

なお、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。ついては、同トンネルの維持・管理について、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、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、J R 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】

トンネルや橋りょう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、実働施設の老朽化対策に計画的に取り組んでいると考えている。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とか、記録の保存を義務付けるとともに、経営の厳しい地域鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費を提言し、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。また、地域鉄道事業者に対しては、鉄道施設総合安全対策事業費控除の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道支出について、固定資産税の特別措置を設けている。

青函トンネルの維持管理については、鉄道防災事業費等によりまして、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してみたい。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回避、低減するために、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おります。今後とも引き続き、着実に鉄道施設の防災対策等を推進してみたい。

- (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。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、踏切保安設備のための整備を優先すべきと考えまして、そのために必要な財政支援を行っているところでございます。このような観点から、踏切保安設備の維持、メンテナンス維持については、鉄道事業者自らその資力により、実施すべきものと考えているが、今後も踏切保安設備の整備に必要な予算確保に努めてみたい。

- (7) 運輸安全委員会が昨年 6 月に公表した調査結果によれば、地方鉄道で軌間拡大を原因とする脱線事故が 2016 年 10 月～2017 年 5 月にかけて 4 件発生し、いずれも木製枕木が使用されていたことが判明した。いずれも負傷者はいなかったことが不幸中の幸いだが、耐久性の高いコンクリート製枕木への交換は喫緊の課題であり、経営体力の脆弱な地方鉄道に対する公的助成を拡充されたい。

【回答】

平成 28 年 10 月から平成 29 年 5 月にかけて、軌間拡大による列車脱線事故が 4 件発生して、いずれも木枕木とか、レール締結装置に連続した不良が存在したことで、レールの劣化等による軌間拡大が生じたことによるもの考えられており、この軌間拡大による脱線事故を防止するためには、耐久性に優れ、容易な保守が可能となるコンクリート製枕木への交換が有効となる。国土交通省としては、

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者等を対象として、木枕木からコンクリート枕木への更新など、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行っている。引き続き、この支援を活用して必要な支援を行ってまいりたい。

(8) 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、国はより強いリーダーシップを発揮されたい。

【回答】（鉄道貨物政策）

昨年発生した西日本豪雨により、山陽線が普通になった際に、国土交通省では鉄道事業者が実施する災害復旧工事の実施にあたり、道路や河川等の関連する事業と連携調整することにより、運転再開時期の前倒しが進むよう、鉄道事業者と国土交通省の関係部局をメンバーとする連絡調整会議を開催し、必要な支援や協力を行ってきた。

これにより、JR山陽線の一部区間においては、復旧時期が2か月前倒しされた。こうした取り組みにより、大規模災害など、不測の事態が起きた際、JR貨物の輸送ネットワークを維持するため、今後も必要な支援を行ってまいりたいと考えている。なお、モード間の連携を含めたリダンダンシーの確保については、引き続き検討してまいりたい。

併せまして、重要路線の強靱化という部分で、重要インフラの緊急点検を踏まえて、防災・減災、国土強靱化のための3カ年研究対策を昨年12月に取りまとめ、鉄道河川共用の流出傾斜対策、鉄道隣接斜面からの土砂流入対策等について、3カ年で集中的に実施する。また、被災した鉄道施設の復旧にあたっては、鉄軌道整備法があるが、今年の国会において、同法が議員立法により改正され、黒字の鉄道会社であっても、一定の要件を満たせば、補助が可能となっている。国土交通省としては、引き続き、制度の的確な運用や必要なインフラに努め、鉄道輸送の安全確保に努めてまいりたい。

(9) 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

【回答】（鉄道サービス政策室）

国土交通省としては、自然災害により鉄道路線が不通となった場合は、代替輸送の確保について、利用者利便を確保するため、関係機関と連携をはかり適切に取り組んでまいりたい。

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 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おり、整備は着実に進捗している。こうした中、国土交通省は「都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会」を設置し、昨年9月にバリアフリー水準の底上げに向けたとりまとめを行った。その中で、1ルートのバリアフリールート確保等については、引き続き現行の補助制度により整備を推進する一方、複数ルートや乗換えルートの段差解消など高度なバリアフリー化については、利用者負担制度として「更なるバリアフリー加速化料金(仮称)」を導入することが提言された。同料金制度は、用途が施設整備に限定されており、施設の維持・管理及び更新に係る費用は事業者が負担することとなる。

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】

「更なるバリアフリー加速化料金(仮称)」について、施設整備に限定されおり、その維持・管理費及び更新費に係る費用負担の在り方も含め、制度設計を講じられたいということ。昨年9月にさらなるバリアフリー化を迅速に進めるため、利用者に一定の負担を求めることが新たな料金制度を導入することが提起された。報告書では、さらなるバリアフリー加速化料金の対象設備の案として、障害者等にとって最低限必要な物理的な鉄道アクセスの確保を大きく上回るなど、利用者の利便性、安全性及び快適性向上に著しく寄与すると認められる設備を対象となっており、具体的には、複数ルートや乗換えルートの段差解消、エレベーターの容量の拡大、エスカレーター、ホームドアの一層の普及等について、補助制度との関係等に留意しつつ、対象とする方向で検討を行い、設備の維持・更新については、バリアフリー設備の持続的な整備に資するよう、制度の整合性に留意しつ

つ対象とすることについて検討を行うとなっている。国土交通省としては、本報告書を踏まえ、より多様化・高度化する利用者ニーズに即応したサービスの提供につながるよう、こうした制度が利用者の納得感を得ることが必要であるとされており、こうした認識のもと、具体的な制度設計に向け、国、鉄道事業者等において、実務的な検討を進めてまいりたい。

国庫補助について、鉄道駅のバリアフリー設備については、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ずつ負担することを基本としており、国の過去の補助水準は、地方自治体の補助額を上限とする協調要件があったが、現在は、地方自治体の補助額に関わらず、国は3分の1を上限として支援しており、残りの3分2の費用負担については、地方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。

【回答】

鉄道におけるバリアフリー政策の推進に当たっては、ハード面の施設整備だけでなく、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、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、高齢者、障害者等に対するサポートを呼びかけるキャンペーンの促進など、様々な取り組みを実施してきた。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。

【質疑・応答】

- 【質問】** 2点ほど、質問と要望がありますけれども、一つ目が、災害復旧補助制度の話でございます。今日もそちらの要望書の中でも入れさせていただいたところではあるんですけれども、適用整備法が改正されまして、黒字会社にも適用されるよ

うな制度には感謝申し上げたいと思いますけれども、昨年、西日本、非常に甚大な被害を受けたけれども、JR西日本が適用されたのかと聞くと、適用の事実はないということでございますので、あれだけ甚大な被害を受けても、適用されないような制度をつくっても、やはりそれが早期復旧のため実体になかったものかというのはやはり疑問が残ると思います。

なので、今後の検討をどのように進めるかということで、国交省の考え方があれば、教えていただければと思います。

もう一点が、整備新幹線の関係でございますけれども、今、3路線整備が進められているところでありますけれども、北陸新幹線については、まだ開業時期もはっきり決まっていないと思いますけれども、こちら早期に開業していただくということをお願いしたいと思います。

併せて四国の基本計画路線についても、引き上げる、あるいは整備、推進するというところの動きをもっと加速させていただきたいと思います。効果を最大限に発揮するためには、やはり早く開業するということが、もともと有効だと思いますので、これをお願いしたいというところで、今、ご説明があった調査を実施されているんですけれども、具体的にどのような調査をされているのかというのをわかっている範囲で結構ですので、教えていただければと思います。

【回答】

黒字会社の赤字路線に対しても復旧対象になったという中で、基本的にはもともとあった赤字会社向けの赤字路線と黒字会社の赤字路線向けの補助制度についてなんですが、基本的には今回黒字会社に対する補助ということなので、補助要件としてはもともとあった赤字会社の補助要件よりも、より厳格に補助をするかどうかというものを判断すべきだというようなことで、補助要件の一つとして復旧費用が、被害を受けた路線の年間収入額以上、赤字の場合は年間収入の8割以上、そこがまず厳しくなっているというところで、昨年の7月で被災しましたJR西日本は適用はされていないんですけれども、今後の災害の発生状況とか、あとは被災規模等の状況を見ながら、今後、どのように制度を導入していくのかなというのは考えていきたいと考えているところでございます。

【回答】

整備新幹線の関係であります。北陸新幹線の敦賀・新大阪間につきましては平成29、30年の2か年を目途に、環境影響評価の手续に資するため必要な詳細調査というものを実施しておりまして、平成31年度、本年度から環境影響評価の手续に実際に入っていくこととなります。

この間、与党において、整備に必要な財源を検討するという事になってございます。2022年度末が敦賀の開業ということでございますので、この先、可能な限り、早く整備に目途がつけられるように、与党での財源の検討に国土交通省としてもしっかり対応してまいりたいと思っております。

四国新幹線の関係でありまして、言及いただきました幹線鉄道ネットワークの在り方調査でありますけれども、まず整備新幹線を含めて、新幹線整備が社会経済にどれぐらいのプラスの効果を与えてきたのか。そういった効果の検証ですとか、さらにはこれは今後の課題ということになりますけれども、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法にどのようなものがあるのかといった研究。それから、瀬戸大橋なんかもそうですが、既存インフラを活用した新幹線整備の可能性といったようなことについて、技術的な検証を行っているところでございます。

【質問】 先ほどの災害復旧の関係なんですけれども、支援の仕方、いろいろあろうと思えますし、検討いただければいいと思うんですが、これまでの災害復旧の事例の中で中心には事業所が対応するという事でやってこられたんだと思うんですが、そこに行政の力が発生したときと、復旧のスピードの違いというのはどこかで分析されるのでしょうか。というのはやっぱり地域の住民の足を含めて、早期復旧というのが第一目的であろうと思えますから、どちらが主になってやるかは、また相談ということがあったとしても、やはり国としても、そこへ一定の支援をしながら、早期復旧ということをまず第一義に考えるべきじゃないのかなという気がしています。したがって、事業者任せにただけで、例えば3か月かかったものが、万が一国が何らかの支援で関与すれば2か月でできるかとか、その辺の分析が、これまでの間で何かされているのかどうか、もしわかればお聞きしたいなと思えますが。

【回答】

分析という観点では、昨年の7月の豪雨災害の事例で、要はこれまでであれば、被災した鉄道事業者向けの支援としては、鉄道機能整備法に基づく補助制度がございました。この制度に基づく支援という形になっていたのですが、新たに行った取り組みといたしまして、先ほどご説明させていただきました、例えば鉄道以外の事業との連携ということで、道路ですとか河川などの関係で事業と連携調整する。例えば土砂の撤去ですね。できるところまで道路、もしくは河川事業やっていただくとか、あとはそのほか、土砂の仮置き場としてもらうとか、そういった補助制度以外の新たな取り組みというものも始めさせていただいておりますので、こういったものを組み合わせることで、今まで以上に早期復旧というものが実現しやすくなっているのではないかなというふうに思っております。

【要望】つまり、先ほど、今の説明で、2か月ほど短縮できたというような説明がありましたが、これは資金面の運営どうするかということだけじゃなくて、そういうあの手この手の推進というのは、やっぱりなかなか事業者サイドではできないものですから、強力なリーダーシップをとっていただきながら、早期復旧に向けて、お願いしておきたいと思います。

【要望】5. の(7)の木枕木からコンクリート製の枕木への交換のところなんですが、地方鉄道で経営が非常に脆弱な事業者、そういったところがコンクリート枕木に交換するためには、莫大な費用がかかって、実際には中古の枕木を取り寄せたりとか、やっている状況です。ですので、さらなる補助をいただきたいと思いますので、さらに言うと、中古のやつでも、穴を開け直したりとか、様々な負担がかかると。そちらに対しても補助をいただければと思います。