

【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等利便増進事業により、連絡線の整備等を推進している。

都市鉄道等利便増進事業については、平成 28 年度予算において 136 億円を計上しており、現在進められている神奈川東部方面線の整備の推進に必要な予算額は確保できるものと考えているが、引き続き、所要額の確保に努めてまいりたい。

折り返し施設の整備等に対する支援措置については、事業者の要望に応じて検討してまいりたい。

- (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】

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・増進等、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対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。

地下高速鉄道整備事業費については、平成 28 年度予算において 22 億円を計上

しており、必要な予算額は確保できるものと考えているが、引き続き、所要額の確保に努めてまいりたい。補助制度の拡充については、事業者の要望に応じて検討してまいりたい。

- (3) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化、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】

鉄道の駅の安全性の向上や利便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促進を図っている。

踏切道については、今般、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律が成立し、本年4月1日に施行された。従来から踏切道改良促進法に基づき、踏切保安設備の新設に要する費用を支援してきたが、この法改正を機に、非常押しボタンや検知能力の高い障害物検知装置を補助の対象に追加するなどの措置を講じた。

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、①乗降客1日1万人以上の駅、②片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等、を対象に補助制度も活用しながら、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。

- (4) 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。

また、地域鉄道に対して、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業により、レールや枕木の更新など安全性向上に資する設備整備について支援を行っている。

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。

- (5) 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となっており、平成 25 年度より環境省と連携し、省電力化・低炭素化に取り組む鉄軌道事業者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 28 年度においても引き続き、「省CO₂型社会の構築に向けた社会ストック対策支援事業」により支援を行ってまいりたい。

- (6) 羽田・成田両空港の利用客が今後も増えることが想定されている中、利用者の利便性確保のためには、羽田・成田両空港へのアクセスや、両空港間のアクセス改善は必要不可欠である。ついては、「都心直結線」の新設にむけた進捗状況を明らかにするとともに、今後も国が主導のもと、交通事業者と連携し、早期開業にむけて積極的に取り組まれない。

【回答】

都心直結線については、現在、ルート検討に必要な調査を実施しているところである。今般、交通政策審議会の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申が出されたところであり、都心直結線については、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに位置づけられたところである。

今後は、この答申も踏まえ、さらに検討を進めてまいりたい。

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おける安全輸送の確保は、重要な課題であると考えている。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、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業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) 全国 95 社の地方鉄道事業者のうち約 8 割が赤字と言われており、2000 年以降 35 路線が廃線となっている。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りを果たしている。

については、地方鉄道路線の維持・活性化策に向け、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・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。一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。

- (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方鉄道の維持・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。

【回答】

地域公共交通確保維持改善事業は、老朽化した車両の更新等の地域鉄道の安全性向上を図るための施策や、LRT等の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可能な予算となっている。

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。

- (4) 多数の旅行者が利用する地域の交通機関において、共通ICカードが使えない地域が存在する。利用者の利便性向上のため、観光客の多い地域で1枚のICカードで共通乗車が可能となるよう、当該自治体ならびに事業者などへの助成に取り組むなど、交通系ICカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大を検討されたい。

併せて、交通系ICカードの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】

ICカードの導入範囲の拡大については、利用客数や旅客流動等を考慮し、鉄道

事業者が経営判断に基づいて判断するものと認識している。

鉄道事業者においては、昨年10月に北九州モノレールが共通ICカードである「mono SUGOCA」のサービスを開始したほか、JR西日本が順次「ICOCA」の近畿圏エリアを拡大するなど、利便性の向上に取り組んでいる。鉄道局としては、さらなる利便性の向上が図られるよう鉄道事業者に働きかけてまいりたい。

ICカードシステムの導入や共通化・相互利用化は、観光旅客を含む鉄道利用者の利用環境の改善に資するものと考えており、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」により、地域鉄道事業者が実施するICカードシステムの整備に対して支援を行うこととしている。引き続き、この支援措置を活用して支援してまいりたい。

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、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】

整備新幹線の整備に伴い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なっているが、経営分離後の並行在来線会社の厳しい経営環境に鑑み、①JR貨物が並行在来線会社に支払う線路使用料を通じて支援を行う貨物調整金制度、②安全な輸送を確保するための設備投資に対する補助制度、③経営分離の際にJRから並行在来線会社へ譲渡される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。

その他、JR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、関係者と連携して対処していきたいと考えている。

- (2) 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ていたが、耐久試験において不具合が発生したことにより、現在、同試験は中断している。今回の不具合は走行に関わる重要部分で発生しており、将来の事業者におけるメンテナンス対応、豪雪地帯における雪対策を含めて、構造・安全面から今後の実用化が危ぶまれるうえに、実用化までには相当な年月を要する見込みとなっている。事実上、2022年度の九州新幹線長崎ルート開

業及び同年度の北陸新幹線敦賀開業には間に合わないとの見通しもある。

したがって、九州新幹線及び北陸新幹線へのフリーゲージトレインの導入については、引き続き十分な安全性の確保はもちろん、両線区の開業スケジュールとの兼ね合いを十分に考慮して導入可否に関する合理的な判断、及び今後の方向性に係る検討を早急に行われたい。

【回答】

平成 27 年 1 月の政府・与党申し合わせにおいて、九州新幹線・武雄温泉～長崎間につき、フリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成 34 年度から可能な限り前倒しすることとされている。

フリーゲージトレインについては、昨年末の技術評価委員会の結果を踏まえて、安全性を十分に確保しながら、着実に技術開発を進めている。引き続き、技術開発に努めるとともに、整備新幹線の着実な整備を進めてまいりたい。

- (3) 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】

北海道新幹線の開業後も、青函トンネルを通過する貨物列車は、大量の物資を安定的に輸送するため、引き続き、定期列車だけでも毎日 40 本が運行する。特に、玉ねぎやジャガイモなどの農産品の鉄道シェアは大変高く、北海道から関東・関西地区に安定的に生鮮食料品を供給するライフラインとして重要な役割を担っている。

開業後の青函共用走行区間では、すれ違い時の安全を確保するため、新幹線の速度は、当面は現行の特急列車と同等の時速 140km を予定しているが、将来の高速走行に向けて、「時間帯区分案」など三つの案について、技術的検討を進めているところである。

この検討にあたっては、国土交通省としては、安全の確保を前提として、新幹線の高速走行と貨物鉄道輸送が両立できるように、検討を進めていきたいと考えている。

- (4) 与党整備新幹線建設推進 P T 作業部会は、北陸新幹線延伸区間のうち金沢～福井間について、2 年前倒しの 2020 年度先行開業を可能とする報告書を取りまとめた。同区間の用地買収は 10% 程度の進捗状況となっているほか、工事関係の要員確保についても疑問が指摘されている。また、福井先行開業には留置線等の投資が必要となるなど、費用対効果の面でも経済的合理性に欠けていることから、そ

の取扱いにあたっては慎重に対応されたい。

【回答】

北陸新幹線・金沢～敦賀間については、昨年1月の政府・与党申し合わせにより、完成・開業時期を3年前倒しし、平成34年度末の開業をめざすとされたところである。

金沢～福井間の先行開業については、昨年3月以降、与党において検討が行われたが、国土交通省としては、昨年8月に「まずは金沢～敦賀間の平成34年度末開業の確実な達成を図るとともに、敦賀までのさらなる前倒し開業の検討を含め、早期開業に最大限努力する」との方針を明らかにしたところである。引き続き、この方針に従って取り組んでまいりたい。

4. JR北海道・四国の経営安定等化について

- (1) 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】

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機能保全のための改修作業に対し支援を行っている。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) 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。

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・債務返済機構に継承され、同機構とJR四国及びJR西日本が利用協定に基づき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、「新幹線規格の施設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。このような設計を反映した施設使用料を支払い続けることを前提に、国鉄改革時においては、JR四国が承継することとされた。こうした事情を勘案した上で、JR四国の経営安定基金が設定されており、実質的に補助を行っているところである。

さらに、JR四国の鉄道施設の老朽化等を踏まえ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の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・本四備讃線の耐震補強事業については、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28年度予算までの間において総額99億円を措置している。

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、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】

貨物鉄道は、二酸化炭素排出量が営業用トラックの約1/9であり、地球環境に優しい大量輸送機関として重要な役割を果たしている。さらに、貨物鉄道は少ない労働力で大量の貨物を輸送することができるため、近年の物流業界における労働力不足に対応する観点からも、貨物鉄道への期待が高まっていると認識している。

こうしたことから、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おり、国としても、①JR貨物が取得する機関車・貨車に対する税制特例措置の延長②国際海上コンテナをそのまま鉄道で輸送できるようにするための低床貨車の試作や運行試験③10tトラックと同じサイズの31ftコンテナを貨物鉄道事業者等が導入する際の経費の補助、といった予算・税制上の支援を講じているところである。

- (3) JR貨物がJR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貨物がJ R旅客会社に支払う線路使用料については、国鉄改革の際に、J R貨物が将来にわたって独立した事業体として成り立つための基本的枠組みとしてアボイダブルコストルールとされたところである。

また、J R本州三社がJ R会社法の適用を外れて完全民営化する際に新会社が当面配慮すべき事項として作成された「指針」においても、J R貨物が支払う線路使用料はアボイダブルコストルールによるものとされている。

国土交通省としては、この「指針」や鉄道事業法第15条第1項に基づく認可等に基づき、J R旅客会社とJ R貨物両者の適正な事業運営のもとに安定的な鉄道線路の使用関係が維持されるような使用条件が定められるよう、適正に対応していく所存である。

さらに、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、従来、J R貨物が負担していたアボイダブルコストとの差額について、貨物調整金を交付しており、実質的にJ R貨物の負担は、並行在来線分離前と同程度となるよう措置をしているところである。

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おり、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) 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、①乗降客1日1万人以上の駅②片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等、を対象に補助制度も活用しながら、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など保全、落石・なだれ等対策などのための施設の整備に対しては、鉄道防災事業費補助により支援を行っており、引き続き、同補助を活用し、鉄道防災を進めてまいりたい。

- (4) 2015年度においても台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道事業者で甚大な被害が出たが、災害復旧事業費補助制度の適用を受けることができなかった。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、災害復旧事業費補助制度の対象要件の見直し、補助率の拡充、復旧までの代行輸送費用などへの支援を行われたい。

【回答】

被災した鉄道施設の復旧に対する国の助成措置としては、鉄道軌道整備法による補助制度がある。本制度に基づいて、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行ってまいりたい。

利用者の利便性を確保する観点から、鉄道路線の運行再開までの間、各鉄道事業者が運行する代替バスについては、鉄道運賃相当額を収受した形で運行することが一般的であることから、補助を行うことは困難である。

- (5) 踏切道改良促進法の一部改正案が今国会に提出されるなど、踏切事故の撲滅に向け安全対策の強化が進められている中で、より保安設備の向上を図るために、踏切遮断機・警報機、踏切警報時間制御装置及び高規格化保安設備の整備に向けた財政支援措置を拡充されたい。

【回答】

「踏切保安設備の整備」に対する補助については、今般の法改正を機に、①補助対象施設に、従来の遮断機等に加え、非常押しボタンや全方位型警報機を追加②障害物検知装置について、従来の光電式から三次元レーザーレーダー方式等への切り替えも補助対象に追加、することとした。

国土交通省としては、踏切道における保安設備の整備が適切に進められるよう、この補助制度を適切に運用し、鉄道の安全対策の強化を支援してまいりたい。

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。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り口があり、それぞれの出入り口の利用者数が多く、それぞれの出入り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り口から移動等円滑化された経路を確保することを標準的な整備内容としている。

国土交通省としては、移動等円滑化基準、バリアフリー整備ガイドライン等を踏まえ、地域の状況に応じて適切に対応してまいりたい。

- (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な保守費用がかかり、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、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るべきものであり、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】

ホームドア・可動式ホーム柵の整備については、バリアフリー法に基づく「基本方針」及び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日あたりの平均利用者数が10万人以上の駅について優先的に整備することとしており、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等により支援を行っている。また、コスト低減等の課題に対応するための新たなタイプのホームドアの技術開発について、鉄道技術開発費補助金により支援を行っている。

税制措置については、平成28年度税制改正において、ホームドア・可動式ホーム柵に係る固定資産税等の税制特例を延長するとともに、対象となる駅の範囲を拡大したところである。

引き続き、これらの支援措置を活用して、ホームドア・可動式ホーム柵の整備の推進を図ってまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】

フリーゲージトレインです。3番目の整備新幹線の(2)です。技術開発も含めてご努力されていることに敬意を表したいと思いますし、私ども関係者もおりますので、見守っているところですが、私どもとしては、フリーゲージトレインは下回り部分で安全性に問題があって、将来、運営主体となる会社がこれを運用していくことを想定した場合、安全面は今の上では非常に不安ですし、ランニングコストとか、車両の検収体制、設備も含めて、今は下回り部分、全部ばらさないと、安全性、検収ができないということなので、非常に手間暇がかかる、コストがかかると伺っています。技術屋も含めてそういう見方をしています。

合理的判断を求めると書いてありますが、事業者負担、これも考えた場合、数年で実用化のメドはつくのかなと非常に心配・懸念しているところですので、そこについては、今申し上げた観点から総合的な検討を行っていただいて、事業者といたしますか、私ども仲間としては、もう無理だということです。実用化というのは無理だと。なので、ぜひ事業者負担を強く減縮していただいて、今後のことを考えていきたいと思えます。

2点目ですが、4.の北海道・四国の経営安定化について、(2)四国の本四備讃線の件です。私も橋梁物の固定資産税が現状で12分の1ですか、減免されていることもありますが、高速道路会社各社も、さっき経営安定基金の中にそういった支援が含まれているというお話がありましたが、鉄道会社、高速道路会社は税金は免除されていて、四国は使うか使わないかわからない新幹線部分の設備部分の固定資産税を負担することについては、今のところ、非合理的ではないかと考えまして免除されたいとい

うことです。先ほども経営安定基金の設定時に支援部分も含まれているという話があったかと思いますが、今や経営安定基金、運用益は下がっていますし、当初企図したような目的は果たせていないわけですね。効果が薄れていることもあって、そのスキームの見直しも課題だと認識しています。当初、経営安定基金の設定の際に、基準等もそこから30年近くたって、状況が変わっていますので、当初設定には含まれていた。今はそもそも30年前の設定根拠は通用しないかなと感じますので、ぜひ見直しをお願いしたいと思います。

3点目です。6. 鉄道の安全・防災・防犯対策等について(3) 鉄道防災事業費補助の関係です。それぞれ私ども交運労協と一緒に各単産別も一緒になって総合整備法の関係、総合整備法の見直しとか、あるいは鉄道防災事業費補助の適用対象拡大とか適用要件の緩和について要望しているところですが、対象として当然保護に資する公共的施設、設備費というような要件があると思いますが、そもそも鉄道自体が、住宅街であったり、一般住民の近くを走っていて、そもそも公共財として重要な社会インフラとしてありますので、今の適用要件を緩和していただきたい。あと対象となる、支援していただいている事業者は限られています。JRとしては本州三社といった会社も山間地を走るような路線をたくさん持っていますし、実際には赤字路線が多いですけれども、そこにお金をどれだけ投じていくか。あるいは、自治体と連携して治山治水も含めてということと事業者がやるべきことというすみ分けをやって、連携していく必要がある。

なかなか事業者としても、山間整備に費やすことは限られていますので、今の限定的な対象事業者に絞られている状況をぜひ拡大していただくために、予算措置も含めて検討いただきたい。

【回答】

まずフリーゲージトレインに関して、昨年12月に行いました技術評価委員会で受けた対策案としてこれがいいんだというものを来週から始めようと思っていますが、台上で台車を回してみてもどれだけその対策が確からしいという試験をやります。なので、技術開発は着実に進んでいます。ご指摘のありましたイニシャルコストやランニングコストの関係につきましても、我々としては実用化できたものの、営業できませんということにはなってはいけないということもあるので、その前に一定の、先ほどおっしゃっていた下回りに安全性に不安があって、運用上、ちゃんとしているのかというところや、先ほどおっしゃっていたコストの面をちゃんと検討した上で実用化できるかどうかをきちんと図った上で先に進んでいきたいと考えています。現状といたしましては、先ほど申し上げたとおり、技術開発は検証試験に注力しているということです。

【回答】

経営安定基金の関係で、当時に比べるとスキームはかなり、当時の設定金利に比べて現状はゼロ金利、マイナス金利ということでございますけれども、当時のスキームをつくっているものを変更というのはなかなか難しい状況ですので、そのかわりというわけではないのですが、鉄道機構の剰余金等を活用して安全投資や修繕に対する支援を行っているところでございますので、そういったところでご理解いただければと思います。

【回答】

防災関連について、適用要件の緩和とか、見直しというのはなかなか難しいところでございますが、ご存じのように熊本地震では例の阿蘇大橋が落ちたあたりで非常に大量の土砂で線路が押し流されてしまった。こちらにつきましては砂防事業と国道 57 号線、325 号線の復旧事業などと連携しながらやることは既に決まっていますので、今後もそういった形でそういったものと連携を図りながら防災事業を進めていこうと考えています。

【質問】

基本スキームの関係ですが、J R 貨物の経営安定化に向けてと、当然四国もそうですし、J R 北海道の経営の安定をどうやってやっていくかというのは、J R 関係で働いている社員・組合員はものすごく考えています。

それで、様々、税制の緩和措置とか様々支援していただいているというのは、非常に理解しています。そして本当に感謝しています。それで例えば、J R 貨物や J R 北海道の実際経営の安定に向けてというと、身を切るような思いをしながら経営の安定に向かって頑張っているというのが現実です。しかしながら、そうは言っても、自助努力だけでは非常に厳しいというのは現実にあらわれていて、先ほど政所さんも言っていました、87 年に分割民営化されてからそれぞれで努力したことを踏まえて J R 30 年の検証ということで組合内ではいろいろなことを勉強しながら、どうやって未来に向かってつくり上げていくかということも考えているのは事実です。

それで、先ほど言った、例えば青函トンネルの維持の問題とか、当然、高速走行を巡ってどうするのか。それも考えています。代替の充実をどうやってやっていくかということで、様々なことを考えてやろうとしています。その上で、どうしようもない運用益の問題、そういうのが具体的に目減りどころか、ぎりぎりになってきているということをおいた上で、J R 30 年を検証してどういう枠組みがいいかということを考えていかなければいけない時期ではないかということで問題提起していますので、先ほどは、変更は難しいというご回答は十分わかるにはわかるのですが、そのようなこと

を考えていかないと、一つひとつのルールを一生懸命やっていくというのは事実なんです。抜本的なものが非常に厳しくなっているというのは、認識していらっしゃると思いますが、そのようなことを置いた上で、国土交通省の内部でも議論を深めていただきたいと思います。

【質問】

分割民営化のスキームの問題として整備新幹線建設という新たなスキームの問題が大きな視点だということですね。

1点目は3.の基幹物流としての貨物ルート確保と安定経営のことですが、北陸新幹線開業して1年で、あと1年程度すると、運行管理そのものも各会社に分離するということになっていますね。そうすると、今まで北陸線という一つで運行管理していたものが4つに分離されるという状況の中で、貨物の安定輸送そのものが損なわれるのではないかと。そういった意味では運行管理の分離という部分について、各事業者に対して省としても指導していただきたいと同時に、一体での運行管理について、求めていくべきではないかというのが1点です。

2点目は、いわゆる並行在来線の経営の観点から見たときに、先ほどもお話がありましたように、23年度の利益剰余金の中で貨物調整金を拡充していただいて、今日の状況を迎えているということでもありますけれども、そのことによる並行在来線の経営改善が大きく進展しているという話をしていますが、それによっても非常に厳しい経営状況があります。ある会社によっては貨物会社から来ている線路使用料が半分程度の収益になっているという話もありますし、そういった意味では、維持という部分が前提でありますけれども、さらなる調整金の支援の拡充という部分について、ぜひご検討願いたい。

3点目は、重複しますが、JR北海道・四国の経営問題については、安全上からも避けて通れない課題だと思います。両会社とも今年度の事業計画は赤字の計画になっていると思います。非常に危険だと思うのは、昨年度決算でも明らかになっておりますが、JR北海道の社長談話で、空港アクセスという線の利用枠が拡大して収入が増加した一方で、この赤字が続く状況であれば、札幌圏の列車もやめなくちゃいけない、そのような発言をされているといったときに、分割民営化スキームの問題もありますが、そもそも公共輸送機関の使命としてどうなのか。これが大きく問われている。国土交通省、鉄道運輸機構ですけれども、株主としてこうした経営の姿勢についてはぜひ指導していただきたい。

【回答】

まず1つ目の運行管理の問題ですが、北陸線が富山とIRと越後を駆け抜けるということを一体的にやっていますが、数年後は当然運行管理が分離されていく。従前の並行在来線会社も当初は一体的に行っていましたが、その後、各社独立して運行管理を行っていますが、分離したことによって貨物ルートが確保できないという声は特に聞いていないので、そこら辺の運行管理を分離したからといって貨物ルートが確保できないということにはつながらないと考えていますし、その辺の我々の並行在来線会社の要望や問題点、課題を聞きながら対応していきたいと考えています。

2つ目の並行在来線は大変経営が厳しい。23年度の貨物調整金制度をかなり額は確保してあるつもりですが、そうは言ってもなかなか厳しい会社さんがありますので、それをカバーする上で、貨物調整金、安全投資、税制の優遇措置、これは27年度末で税制優遇措置は切れますが、28年度から7年間、34年度まで延長が認められることになりました。可能な限り貨物調整金制度、個別の事情に応じて検討してまいりたいと考えておりますが、今の厳しい財政状況の中で3つの貨物調整金制度、設備投資、税制優遇と3本の柱でやっておりますので、その中でいろいろとお話しを聞きながら最大限支援してまいりたい。

【質問】

端的にお伺いします。6. 鉄道の安全防災関係のところの(4)は毎年お願いしていることですが、鉄道線路が災害を受けた場合、現段階では災害で止まってしまうと復興なんていうのは先の先という現状が現実としてあるのではないかというふうに思います。今回九州もそうですが、復興を目指していくために鉄道をどういうふうに復旧していくかということが最大の課題になりますが、基本的には単純にいけば黒字会社は自助努力ですというのが基本的な国の姿勢ですので、災害復旧事業補助制度等々がありますが、地域の足をどう守っていくかということの観点をしっかり据えた中で、黒字会社であったとしても、その線区、線区の経営状態を見た中での支援ということが必要ではないかと思っておりますので、ぜひ地方の足を守っていくという視点をしっかり据えていただいて、災害時における鉄道の復旧について国として強力な支援をお願いしたいと思います。

もう一点、踏切り道、(5)のことですが、今年度58カ所の指定をしていただいて踏切事故の撲滅という形でやっておられます。今後5年間1000カ所という形で進められるとなっておりますが、これについても基本的に国が指定すれば強制的に改良工事を進めざるを得ませんが、会社側が主体的にこの踏切りを改良しようというときには当然莫大なお金がかかりますから、事故が起きないと手をつけないというのが現状だ

と思います。

そうではなく、企業そのものが自助努力的に踏切の改良工事をやるとしても、黒字会社であったとしても、さらにはその支援をしていくという体制をつくっていくことを片方において進めていかないと、毎年 100 件近く起きている死傷者を減らすことができないと思いますので、この点も安全を確保していくという側から、大都市圏も含めて、地方はさらにそういう設備がないところがいっぱいありますので、そういうことも含めて支援をぜひお願いします。

【回答】

踏切の関係ですが、4月に指定制度そのものが変わりました。今おっしゃったように、今後、国としても1000カ所ふやして指定していくということですが、まず補助の関係について、保安設備については、JR本州三社はかなり難しいとご理解いただけたと思いますが、黒字会社であっても保安設備については3分の1補助できるようになっております。ぜひそれを活用して保安設備については拡充していただきたいと思います。

そもそも踏切り道の大きな改良、開かずの踏切の解消などといったものについては道路の改良になりますから、基本的には道路の交付金で手当てされていくと理解していますので、鉄道会社が負担するという事ではないということとして、今回指定することによりまして、交付金はかなり手厚く準備されていると道路局から聞いていますので、ぜひ活用していただきたい。これは自治体側と道路管理者側のお話になりますが、そういったものも活用しながら進めていきたいと考えています。

【質問】

5. モーダルシフトの関係ですが、私は、トラックの人手不足等を含めていろいろな協議会で検討されていますが、その中で環境対策も含めてモーダルシフトの促進ということが有効な手段として検討されていますが、今のモーダルは、貨物で送っている荷物を100とした場合、これからどのぐらいのキャパが促進したときに可能になるのか。線路は人流の部分で共用で使っていますね。そうすると東京から西に出す場合にネックが名古屋、大阪と聞いていますので、促進は否定するものではないのですが、促進する上でどれぐらいまでのキャパがこれから可能になるのかがわからないものですから、もしおわかりなら教えていただきたい。

それと40フィート低床貨車の開発等々、お聞きしていますが、なかなか着いた先で40フィート、すぐトラックに積んで走れる道は日本にはなかなかないです。橋梁の強度も含めて。したがって、コンテナの集積場所なり駐車スペースも書かれています、場合によっては荷捌き、一旦着いたところでコンテナあけて、積み替えなりをしないとそこから先は輸送できないということも想定されますので、その辺の施設について

も、輸送の仕方にもよると思いますが、一度ご検討いただければと。疑心暗鬼で質問と要望です。

【回答】

まず線路のキャパの話です。当然JR貨物、第二種鉄道業者として旅客会社の線路を使っていますので、貨物列車を設定して自由に走るといった環境ではないので、現状のまま維持していきつつ、キャパの中でいくのかなというのが基本になってくると思います。そうした中で具体的にどのぐらいまで進めていくかといったときに、交通基本計画を私どもは作成していますが、その中で2020年までに輸送量の目標として221億トン/キロと掲げています。これになりますと、今のキャパの中で、平日・休日全部入れた中で積載率は8割ぐらいになると言われています。ですので、当面は計画に基づいてそれに沿った形で到達できるように努力していくことになります。現状は既に27年度で200億トンを超える状況だと聞いていますので、順調にいけば目標はクリアできると考えています。

40フィートでございますが、今何をやっているかという話で、40フィートの背高コンテナは背が高いものですから、このままでは東海道線は運べない、トンネルでひっかかってしまう。それを解消すべく40フィートの背高が通れるように逆に貨車を低床にするという取り組みをしています。2年で実証実験をやった後で実用化にこぎつけるという姿ですが、それも2年目に入るところです。まずはそこら辺、もちろん希望としてはそうなってほしいですが、物になるかどうかというところからやっていきたいと考えます。その他のご懸念材料もしっかり認識しています。まず、貨車からやらせていただければなと思います。