

【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】 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て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ところでございます。増進事業につきましては、現在は神奈川東部方面線の整備を進めている。機能促進の取り組みについては、事業者の要望などに基づいて検討してまいります。

- (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

地下高速道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、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源であると認識している。地下高速道鉄道整備事業費補助金については、それまでの新線整備に加えて、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制度拡充を図っている。予算については、平成 29 年度においては 41 億円を計上しており、必要な予算額は確保できていると考えているが、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、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】 鉄道局施設課

鉄道施設の安全性・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。また、鉄道施設の耐震対策については、南海トラフ地震、

首都直下地震などの大規模地震に備えて、鉄道ネットワークの維持、一時避難場所としての機能及び緊急輸送道路の確保を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強も実施している。今後とも引き続き、鉄道駅の安全性・快適性の向上及び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】 鉄道局鉄道事業課

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支援措置を講じられたい。

【回答】 鉄道局都市鉄道政策課

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いる。そのため、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29年度においても引き続き「公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業」により支援してまいりたい。

- (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」の新設に向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、早期開業に向けて積極的に取り組まれたい。

【回答】 鉄道局都市鉄道政策課

都心直結線は現在、ルート検討に必要な調査を実施している。昨年4月、交通政策審議会において「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申が出されてところであり、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として位置づけられている。

引き続き、この答申を踏まえ検討を進めてまいりたい。

2. 地域公共交通の維持・活性化等について

- (1) 全国 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。

【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おり、平成 26 年に改正した地域公共交通活性化及び再生に関する法律では、地域公共団体が中心となり鉄道事業者、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伴う「鉄道事業再構築事業」を位置づけた場合、こちらは認定申請により審査を行って、国土交通大臣が認定することと規定している。この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、鉄道設備整備にかかる予算や税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援している。

- (2) 「地域公共交通確保維持改善事業」について、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補助制度として拡充を図られたい。

【回答】 鉄道局鉄道事業課

「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おり、引き続き必要な支援を行ってまいりたい。

- (3) JR 北海道は、昨年 11 月に「単独では維持することが困難な線区(10 路線 13 線区)」を公表した。同社に対しては営業赤字を補填するために経営安定基金がつけられたが、金利の低下により基金の運用益は半減した。また、高齢化・人口減少や高速道路・高規格道路網の整備などが進んだことによる鉄道利用者の減少、さらに自然災害による被災など新たな費用負担が経営を悪化させている。このことは

J R 四国はもとより、その他の地域鉄道事業者にとっても共通の経営課題となっている。

については、各社の経営努力や地域に選択されるということを前提としながら、地方創生や観光立国、地球温暖化対策という観点から鉄道の維持・発展に向けて、金利の動向に経営の根幹や地域公共交通の存廃が左右されることのないよう、J R 発足当初の経営安定基金の運用益を安定的に確保できる新たな仕組みの構築など、地域公共交通としての鉄道を持続的に支える恒久的な支援策を講じられたい。

【回答】 鉄道事業課

J R 北海道・J R 四国その他の全国の地方鉄道については、地域における人口の減少、マイカー等の他の交通手段の発達に伴い、路線によって輸送人員が多く減少し、鉄道の特性がなかなか発揮しづらい路線が増加している厳しい状況にあると認識している。

経営安定基金の運用益が金利によって変動することは、国鉄改革の当初から想定された仕組みであり、基本的には長期的な情勢の変化、経済情勢の変化については、J R 各社経営努力によって対処することが求められていると考えているが、国土交通省として、これまでご案内の通り、経営安定基金の運用益の下支えの措置とか実質的な設備投資の支援、無利子貸付け等々の累次にわたって支援を行なう。

その他地域鉄道、地方鉄道の支援については、国土交通省としても、鉄道のあり方については、現在、北海道でも議論が始まっているが、鉄道のあり方、地域公共交通のあり方について、地域における関係者によって十分な議論がなされるように必要な支援を行ってまいりたい。

- (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 I C 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 I C 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 I C 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 I C 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拡充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

【回答】 鉄道局鉄道サービス政策課・鉄道局鉄道事業課

交通系 I C カードの導入拡大については、新たな設備の導入や維持管理費にかかる費用が生じていることから、利用者の利用客数や流動等を考慮し、基本的には鉄道事業者が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 12 月に J R 西日本が「I C O C A」を近畿圏のエリア、山陰エリア拡大するなど、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を図られるよう、鉄道事業者に働きかけてまいりたい。

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めて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I C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、I Cカードシステムの導入をまずは推進してまいりたい。

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・レベルを維持し、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

整備新幹線の整備に伴いましてJ R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状況に鑑み、各種の支援対策を講じている。

具体的にはJ R貨物が並行在来線会社に対して支払う線路使用料を通じて支援を行う調整金制度、その他にも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、さらには経営分離の際にJ R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がある。そのほかにも、J Rの病院の保険など、J R関係者から協力いただく措置もあることから、引き続き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まいりたい。

(2) フリーゲージトレイン(F G T)の3モード耐久走行試験は、安全走行に関わる基幹部分における不具合発生により約2年間に亘り中断している。2016年12月より磨耗対策効果の確認や高速走行安定性に関する検討を目的とした約1万Km程度の検証走行試験が開始されたが、実用化までには相当の期間を要するものと想定される。また、F G Tの実用化に当たっては、事業者におけるメンテナンス対応及び豪雪地帯における雪対策も含め、構造の複雑さや安全面など解決すべき課題は山積しており、将来の事業者による運営も視野に入れた総合的な検討を踏まえたものでなければならない。

については、九州新幹線及び北陸新幹線へのF G Tの導入については断念し、フ

ル規格で開業することとされたい。

【回答】 鉄道局幹線鉄道課

平成 27 年 1 月の政府・与党申し合わせにおいて、九州新幹線の武雄温泉－長崎間については、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とされている。また、昨年 3 月、6 社合意において平成 34 年度のフリーゲージトレインの先行車を運転する場合は、先行車を博多－武雄温泉間は在来線、武雄温泉－長崎間は新幹線で走らせることにより活用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 11 月の技術評価委員会の結果も踏まえて、安全性や経済性を考えながら、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) 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、北海道新幹線開業後も鉄道貨物輸送の多頻度かつ定時輸送が担保されなければならない。国土交通省の青函共用走行区間技術検討WGは、同区間の新幹線速度向上について実施時期を 2019 年度以降とする方針を決定したが、高速運転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への影響を充分考慮したうえで対応されたい。

また、北海道～本州間の人流・物流政策の将来を見据え、第 2 青函トンネルの建設を検討されたい。

【回答】 鉄道局幹線鉄道課

青函共用走行区間における新幹線の高速走行につきましては、交通政策審議会の青函共用走行区間技術検討ワーキンググループにおいて検討が行われ、平成 25 年 3 月に「青函共用走行問題に関する当面の方針」がとりまとめられた。この方針の中では「時間帯区分案」、「すれ違い時減速システム等による共有走行案」、「新幹線貨物専用列車導入案」に見られるトレイン・オン・トレインの 3 案について検討を進めている。

このうち時間帯区分案については、平成 30 年春に安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提として、1 日 1 往復の高速走行の実現を目指すこととされている。その後、高速走行の実施に必要な課題について精査した結果、レール削正等の機能整備や貨物列車の誤進入防止システムの開発に時間を要することが判明し、平成 28 年 10 月 27 日に開催された技術検討ワーキングにおいて、高速走行の実現が 3 年程度遅れる見通しであることを報告したところである。

さらに、高速化については、貨物輸送への影響や旅客の利便性の向上といった社会経済的な観点から検討を行うために、交通政策審議会のもとに青函共用走行区

間等高速化検討ワーキンググループが4月7日に設置された。この高速化検討ワーキングにおいては、時間帯区分案における具体的な走行方針や新函館北斗までの高速化の方策について社会・経済的な観点から議論することとしています。

また第二青函トンネルの建設については、過去の技術検討ワーキングでも議論されたが、建設コストが高額であることなどから、さらなる検討は非現実的とされた。青函共用走行区間の問題については、輸送の安全の確保を大前提として新幹線の高速走行と貨物輸送の2つの機能を十分配慮しながら、引き続き検討を進めてまいりたい。

- (4) 与党整備新幹線建設推進PTにおいて、2022年度開業予定の北陸新幹線（金沢－敦賀間）の延伸計画のうち、金沢－福井間については、さらに2年前倒しで先行開業を行うことが検討されているが、施工能力や技術面等の課題に鑑みれば、2022年度末の敦賀開業ですら極めて厳しい工期である。まして福井先行開業については、用地買収の進捗の大幅な遅れのほか、折り返し運行に必要な留置線建設など敦賀開業時には無駄となる投資が必要となることなど、困難な課題が山積し、現実的には到底不可能である。

については、北陸新幹線の2020年度福井先行開業については断念するとともに、2022年度末の敦賀開業に向けた鉄道・運輸機構の業務遂行への最大限の支援を行われない。さらには、北陸新幹線の敦賀以西ルートについては、地域そして日本の経済・社会の発展に向けて、京都～新大阪間のルート決定はもとより、財源の確保や並行在来線に係る課題の解決等、早期開業に向けた道筋を整理されたい。

【回答】 鉄道局施設課

北陸新幹線金沢－敦賀間については、一昨年平成27年4月の政府・与党申し合わせにおいて完成・開業時期を3年前倒しし、平成34年度末の開業を目指すこととされた。金沢－福井間の先行開業については、平成27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、平成27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も含め、早期開業に最大限努力する」という方針を明らかにしたところである。用地取得等における地元の協力をいただきながら引き続き金沢－敦賀間の早期開業に努力してまいりたい。

また、敦賀－大阪間のルートについては、3月に京都－新大阪間のルートが決定されておりまして、3月15日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、「敦賀駅、小浜市附近、京都駅、京田辺市附近、新大阪駅を結ぶルートとする」と決定された。敦賀－大阪間の着工までには、まずルートの精度を高めるための調査を1～2年程度行って、さらにその後、詳細なルートの設計をした上で環

環境影響評価の手続が2年程度かかると見込んでいる。着工に当たっては整備財源確保が必要で、詳細調査の環境影響評価を行っている間に与党において調整を行うとされており、まずはその経緯を注視してまいりたい。

その上で、政府と与党においては、整備新幹線の新たな区間の着工にあたっては、安定的な財源見通しの確保をし、収支採算性、投資効果等を吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離について沿線の自治体の同意を確認する等の着工5条件が整えられていることの確認をすることが必要である。

(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。四国地方の発展を図るためには、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。

紀淡海峡の調査は、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】 鉄道局施設課

現在、全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に整備計画が決定された、整備新幹線である北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線のルート、3区間の整備を現在、政府・与党申し合わせに基づき順次進めている。また、北陸新幹線の敦賀－大阪間についても整備計画路線としては課題として残されている。

新幹線については、整備計画路線全体としての整備の見通しを立てることが最優先の課題であると考えている。

四国新幹線については、同じく全国新幹線鉄道整備法によって昭和48年に基本計画が決定された。第5条の調査指示に基づいて昭和41年から平成19年度まで鉄道・運輸機構において、海底トンネル部の地形・地質調査を実施していた。しかし、当面早期に着工の見込みがなく、直ちに調査の進捗を図る必要が薄いということで、平成20年度に一旦調査を中止している。

この中断した平成20年度以降、このような状況に変化がないということで、今のところ、調査を実施すべき状況にはないと認識しているが、一方で整備新幹線の整備は推進状況などを踏まえ、各地域から施設整備に関する様々なご要望はいただいている。全幹方に基づく法定調査ではないが、平成29年度予算案に、基本

計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方の検討に必要となる、我が国の交通ネットワークの現況や効率的な整備手法の様々な課題についての調査費が計上されているところであり、国土交通省としては、その調査にしっかり取り組んでまいりたい。なお、この調査は、特定の路線を念頭に置いたものではない。

4. モーダルシフトの促進について

- (1) 荷主等の貨物鉄道の利用促進をさらに図るために、改正物流総合効率化法による税制特例措置等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、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、複数の事業者が連携を強化し、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】 鉄道局鉄道事業課

貨物鉄道は、地球環境に優しいということであり、今回、新しいデータが出て、CO₂排出量が営業用トラックに比べて8分の1と申し上げていたが、今回新しいデータで10分の1になっており、地球環境に優しいということと、貨物列車一編成26両で輸送しますが、その際、トラック65台分の貨物が運送できるということから、近年、ドライバー不足に対応し、さらには物流の生産性向上を図る上でも重要な役割を果たしている。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。

国土交通省は、昨年10月に改正物流総合効率化法を施行した。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、鉄道の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。

また、今年度の予算において、環境省と連携し、エネルギー対策特別会計というのがあり、その枠組みを利用して、最近では鮮度保持輸送技術を活用した冷蔵・冷凍コンテナの導入に対する支援、もう一つは、高速走行が可能な新型コンテナ貨車の導入に対する支援を行うことによって、貨物鉄道の輸送能力を向上させ、モーダルシフト促進とすることとしている。

さらに、今年度税制においては老朽化した電気機関車の早期買い換えを図るために、事業者が払う法人税において、個人譲渡益の範囲内で電気機関車を購入した場合に資産額の80%の圧縮記帳を可能とする税制特例を3年間、従前であったが、さらに3年間延長が認められている。こちらの予算税制を活用して、貨物鉄道への

モーダルシフトをさらに進めてまいりたい。

5. 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、このため地域鉄道事業者に対して従来から鉄軌道安全輸送設備等整備事業により、A T S 装置設置など、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、この制度を活用して必要な支援を行ってまいりたい。

- (2) 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】 鉄道局施設課

鉄道施設の災害を防止するため、旅客会社が行う近隣住民、道路、耕地等の保全保護に資する防災対策につきましては、鉄道防災事業費補助の推進支援を行っている。国土交通省としては、引き続き砂防事業や地滑り事業など限定しながら、鉄道防災事業費補助の制度を活用し、鉄道事業者の防災対策に支援を行ってまいりたい。

- (3) 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。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を災害復旧の補助対象とされたい。

【回答】 鉄道局施設課

被災した鉄道施設の復旧に対する国の助成措置として、鉄道軌道整備法による補助制度がある。本法に基づく災害特定事業の補助制度は過去3年間の各年度において、鉄軌道事業及び全事業において経常損失もしくは営業損失が生じているなど経営の厳しい鉄道事業者が対象となっており。国土交通省としては、本制度において、被災した鉄道事業者に対して引き続き支援を行ってまいりたい。

- (4) 災害等により旅客鉄道の施設が復旧するまでの間、鉄道貨物においては代替輸送または他輸送機関による代行輸送を実施しているが、その費用は全て J R 貨物

が負担していることから、復旧までの代行輸送費用について支援を行なわれたい。

【回答】 鉄道局鉄道事業課

今のJ R貨物の状況は、4月28日に平成28年度決算が発表されて、鉄道事業は初めて黒字になったと発表を受けている。黒字額は約5億。前回は赤字額33億円だったものが5億の黒、38億円の改正黒字分になっている。

その内容を見ると、昨年4月においては熊本地震、北海道の台風災害で減収があり、鉄道事業を黒字化する目標を達成できたのは、企業のトラックドライバー不足などが鉄道への転換があった。それに加えてJ R貨物自身が様々な営業努力を通じて増収、それから経費削減に取り組んできた。これは労使が協力してやられてきた結果であると思っている。安定的な数字の確保が経営目標になっており、それに向けて経営努力を今後も重ねていただきたいと考えている。

石北線、根室線、石勝線が不通になり、J R貨物は石北線では昨年8月23日からトラックによる代行輸送を行っている。根室線と石勝線については9月5日からトラックによる代行輸送、9月15日には船舶による代行輸送も行っています。いずれも再開するまで、行われた。

これらの代行輸送については、J R貨物がトラックを手配して行っている。

もちろん荷主には新たな経費負担は生じるものではないということですので、こうした代行輸送を行うことで掛かり増しの経費が生じているということについては、実はそれがJ R貨物についてどういう影響があるのかは、先ほどの決算の状況もありますし、今、支援してほしいのか、そういう状況なのかというのは、なかなかJ R貨物に聞いてみなければわからない状況である。したがって、そうした場合、今後も災害があったときに、代行輸送が発生して掛かり増し経費が出てくるときに、J R貨物としてその都度話を聞いた上で対応してまいりたい。

- (5) 臨海鉄道会社は湾岸地域で営業を行っており、東日本大震災を教訓として湾岸地域の防災対策の強化が求められている。災害時における鉄道貨物輸送ネットワーク維持に向けて、臨海鉄道に対する支援を図られたい。

【回答】 鉄道局鉄道事業課

災害時において鉄道貨物輸送ネットワークを引き続き維持することは大切なことで、貨物輸送会社においては、いわゆる業務が継続してできるように、実施区域の策定等の取り組みを進めていただいている。そうしたこともあります。要望の中で支援というのが、要するに施設整備なのか、いろいろと考えられるものがあるが、設備整備については各担当もあるので、臨海鉄道会社がもし必要であれば相談されたい。

- (6) 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、青函トンネル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。

【回答】 鉄道局施設課

国土交通省としては、鉄道防災事業費補助により、青函トンネルの改修事業に対して支援してまいりたい。今後も引き続き積極的に鉄道施設の防災対策を推進してまいりたい。

- (7) 踏切設備整備に関しては、第190通常国会において「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。

一方、当該改正法の対象となる踏切道とは、鉄道と「道路法による道路」とが交差している場合における踏切道を指している。したがって、「その他の道路」と鉄道との交差踏切や地方部に多く存する勝手踏切(作場道)等は対象外となっていることから、こうした箇所に対する改良や安全対策面における公共的な財政支援の新設や事業者が改良のために住民と協議を行うに際しての側面支援を図られたい。

特に勝手踏切(作場道)については、線路横断が日常的に行われており、列車と人(特に高齢者や子供)との接触事故が発生する危険性が高い。「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」により、踏切の新設は基本的に認められていないことから、封鎖や代替ルート確保等が望ましいものの、過去の経緯等から地域住民をはじめとする利用者からの反対が多いことを踏まえ、国及び地方自治体と事業者との連携強化やソフト・ハード全般に亘る支援の強化を図られたい。

【回答】 鉄道局施設課

踏切道については、安全性向上を図ることから、踏切保安設備の整備に対する補助が行われている。メンテナンスについては、現在、公的な助成は行われていませんが、今後も引き続き、踏切設備の整備に努めてまいりたい。

踏切道以外で線路横断することは大変危険であり、鉄道事業者が踏切道として認めていない横断通路については、基本的には事故防止の観点から、近接踏切道への迂回路を確保するなどにより、極力、横断の実態をなくしていく取り組みが必要と考える。鉄道事業者においては、安全確保の観点から、現場の状況に応じて線路を横断しないように注意喚起の看板を持つ自治体に侵入防止の柵の設置などの対

策を講じていただいている。

このような対策については、鉄道の安全確保の観点から基本的には鉄道事業者において取り組むべきものと考えているが、国土交通省としても、このような鉄道事業者の取り組みを支援すべく関係部局や道路管理者、関係自治体等への働きかけをするなど、可能な方策を行ってまいりたい。

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いる。2015年度末で86%の駅で段差が解消されており、整備は着実に進捗しているが、駅の構造によっては水平移動距離が長い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】 鉄道局都市鉄道政策課・技術企画課

鉄道駅のバリアフリー化については、バリアフリー法基本方針において、平成32年度までに1日当たりの平均的な利用者数が3000人以上の駅について原則として全てバリアフリー化をすることとされており、国土交通省としては、その目標の達成に向けて、まずは利用者数3000人以上の駅でバリアフリー化されていくことを確保するといった目標の整備を優先して取り組んでいる。

2ルート目以降の整備など、さらなるバリアフリー化については、個別の駅の状況をよく聞いた上で、必要な対応を検討してまいりたい。

- (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】 鉄道局都市鉄道政策課

鉄道駅のバリアフリー化設備の整備については、必ずしも設備投資に見合うだけの収益が期待できるものではなく、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として整備事業に対する制度を設けている。

一方で、鉄道事業者が保有管理する鉄道施設の維持・管理及び更新に関する費用については、本来的には当該設備を保有管理する鉄道事業者がその事業を営む中で負担していくべきものと認識しており、バリアフリー設備といえども、その例外とすることは困難ではないかと考えている。

国土交通省としては、バリアフリー化設備の達成に向け、まずは投資に必要な予算額の確保を最重要の課題として取り組んでまいりたい。

(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の拡充を講じられたい。

【回答】

ホームドアは、列車との接触、ホームからの転落の防止のための設備として要望が高く、その整備を推進していくことが重要であると認識している。

ホームドアにつきましては、鉄道駅のバリアフリー化設備の一環として鉄道事業者に対して整備事業の3分の1を補助するという制度を設けており、その設置促進を図っているほか、施設面やコスト面の課題に対応可能な新しいタイプのホームドアの技術開発に対する支援も行っている。

また、税制措置として、ホームドアに係る固定資産税の特例措置を設けており、鉄道事業者の負担軽減を図っている。

国土交通省としては、引き続き必要な支援等を行うことにより、この事業の取り組みを後押ししてまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】

国会でも大きく議論していますが、地域公共交通維持・活性化等についての項目ですが、特にJR北海道が昨年11月にJR北海道会社として維持することが困難な線区を公表しました。

先ほども回答の中で、北海道の人口減少とか、マイカーなど他の交通機関の発展があるなど、そういう理由があって、JR北海道では単独で維持することが困難ということだと思いますが、JR発足当時、経営安定基金、これは文字通り、経営を安定するための基金です。経営を安定するための基金が根本から崩れると、浮き袋の空気を抜くか、空気を入れるか、そうしないと、浮き袋にぶら下がっている人たちが生きるか死ぬかという話になる。今、北海道会社がやろうとしていることは空気を抜くという作業をやっているわけです。そうしないと、浮き袋にぶら下がっている人たちがみんな水没するから空気を抜くということですがけれども、実際1237キロといったら東京からどのぐらいの距離かおわかりですか。東京からおそらく札幌を超えて旭川ぐらいまでの距離です。その線路を今切ろうとしている。そうなると、国土交通省が一生懸命努力していただいた地域公共交通の維持・活性化との兼ね合いをどうするか。あるいは交通基本法あるいは住居圏とか生活圏との兼ね合いがどうなるのか。根幹が崩れていく以上、国のほうで責任ある対応ができないか。先ほど回答にあったように、人口の減少とかマイカーなど他の交通機関の発展等々とありますが、北海道の経営がこの

ようになった根幹は、経営安定基金の運用益の目減りだと思いますけれども、改めてその辺で回答があればお願いします。

【回答】

今お答えした内容の繰り返しになってしまうのですが、経営安定基金の金利が低下していて、そこがJR北海道の経営に大きくダメージを与えているのではないかとということに対して、JR北海道さんだけでなく、各社さんが共通の条件でございまして、ただ国としても、これも先ほど説明があったかもしれませんが、そういう会社に対して繰入れ支援が必要ではないかという考えのもとで、北海道の経営安定基金の下支えとか設備投資に対する助成等々やっております。

そういった支援を行うとともに、今、お話がありました、路線の見直しについて今後どうすべきかというのは、まずは地元で話し合ってもらえることになるんですが、これも説明があったかもしれませんが、国としてもどうするかというのは、検討段階でございまして、早急にすぐ、たちまち何かできるということではないのですが、問題意識としてはちゃんと持っていますので、うまい答えになっていないくて恐縮ですが。

【質問】

追加で質問しますと、要するに、6822億円の経営安定基金の運用益は当初498億だという話でJR北海道会社はスタートしています。実際、7.3%で運用できないわけですから、JR北海道として7.3%で運用していれば、恐らく4300億ほど運用益が今まで入ってきた。要するに7.3%を運用すると。そうすると、こういう事態には陥らないわけですね。でしょう。だから、ここが大きな維持困難な原因になると思うけど、その辺は何かお考えはあるんですか。

【回答】

あらかじめ経営安定基金で設定した時点での前提と、今の金利とかそういったものが崩れてしまっていて、その問題があってそういったこともあるかと思いますが、ただこちら何も手を打っていないわけではなくて、先ほどの支援の話もありますが、23年度から経営安定基金は下支えということで、経営安定基金運用益も積み増しとなる支援をして、年間55億円の利息収入、それも足りないというお話もあると思いますが、やれる範囲で順次、支援は行っていますので、それでもまだ足りないじゃないかというご指摘もあると思いますが、何もやっていないということではなくて、そこだけご理解いただきたいと思います。

【質問】

今のことに関連していいですか。これはずっと恒久的にそれをやっていくというこ

とで間違いないのかどうかということを確認させてもらいたいです。いろいろと状況が変わればもうやらないんだよと、下支えも何もしないんだよということなのか、あるいは恒久的にちゃんとやるということなのか。

【回答】

今申し上げた支援や下支えについては期限を切ってやっているものでして、下支え、先ほど申し上げました 55 億円の積み増しは 20 年間、23 年度から 20 年間で行うということにして、こちらとしてもずっとその支援をしつぱなしということになるとそれも問題なので、期限を区切って、そのときまでに会社のほうで経営を立て直ししてほしいという考えです。また、支援したのは今の状態になる前の内容なので、今の時点でたちまち国で支援しますと申し上げられないのですが、今後また新たな支援の検討の余地はあると思います。

【意見】

先ほど J R 各社共通のものだとおっしゃったけれども、それぞれ各社の状況は違うわけではないですか。距離数にしてもそうですし、また人口規模にしても違うわけですし、規模も違っているというところにも、支援していかねばならないんだと思うんですね。各社それぞれだということではないんだということも含めてご理解いただきたいと私からもつけ加えさせていただきます。

【質問】

時間がないので重複は避けたいと思いますが、今の北海道の問題、一つだけ、今の金利が下がるのが前提の上という表現をされていましたが、そうなってくると地域分割の破綻というスキームの問題にもかかわってくる。そういう意味で言ったら、恒久的な、いろいろな支援はしていただいています、やっぱり恒久的な支援策というのは、国鉄改革のスキームからいって、求められているんだということをひとつぜひお願いします。

それから並行在来線の関係で、貨物調整金という部分が第三セクターの経営に大きく寄与しているというのは間違いないですが、これも財源があつての話なので、ある意味で言ったら、23 年以降、利益剰余金を活用してやっていただいて、第三セクターの経営は安定化しつつありますが、これについても、将来の住民の足を確保するという観点から、ぜひとも恒久化についてお願いしたいと思います。

もう 1 点だけすみません。モーダルシフトの関係で J R 貨物の経営の関係と環境問題に触れていただきましたが、それと同時に、これは北海道とも関連しますが、線路使用料を引き上げるべきだということもまた出てくるわけですね。これも大きな意味で言ったら、国鉄改革のスキームであって、経営安定基金が一方にあるアボイダブル

コストルールなわけですよ。ここについてもショートして、この問題をどう考えるのかという点について見解を伺いたいと思います。

【回答】

並行在来線に関することですが、おっしゃるとおり貨物調整金の財源については、平成 23 年から 10 年間はやっていく。それまでに各社間で検討していくべきものだと思っております。今いただいたことはご要望としてしっかり考えてまいります。

【回答】

線路使用料の話、経営の一方で線路使用料でございますが、大事なところが実際ありますけれども、国鉄の分割民営化の際に、J R 各社の経営が成り立つようにするための国鉄長期債の限定的な承継、それから J R 三島会社の経営安定基金、そういったような収益調整措置が講じられて、その中の一環として J R 貨物による鉄道貨物輸送のサービスを維持していくために J R 貨物が J R 旅客会社各社に支払う線路使用料というのは、貨物輸送によって傷んだレールや枕木の修繕費にのみに限定するルール、アボイダブルコストルールというのが全国の J R 各社の共通のルールとして設けられているといった経緯がございます。ですので、今も J R 貨物と J R 旅客会社の線路使用料の支払いというのは、そのルールの下で行われてきたというのが基本であります。

この基本的な枠組みというのは先ほど申し上げました国鉄改革の経緯がありますので、少なくともやはり J R 貨物が今後完全民営化していく中で、少なくともその間までは維持していくべきなのかなというところがございます。

そのため、既に完全民営化された J R 本州の 3 社、J R 九州については、当分の間、排除すべき事項として、J R 貨物の線路使用料に関する指針というのでアボイダブルコストルールとすることを定めているところです。ですので、J R 貨物の線路使用料のあり方については、貨物が今後、経営自立していく中で、それを阻害しないようにする観点から今後整備が必要になる課題であるとは認識していますが、それをどうするのかといったところまでいくと、私どもとしてはまだ何とも言えない部分になるかと思えます。

【意見】

国鉄改革根幹にかかることだけ一言申し上げておきたいと思いますが、国鉄改革、国が枠組みを決めたわけですし、そのときにいろいろな選択肢があったと思います。本州、西と東の 2 つに分けて分割する方法と、そういう中であえてリスクの高い旅客会社を 6 社に分割したというのは国がやったわけですし、その責任というのは国が負うべきだと私どもは考えております。

金利の結果というのは予測されたというふうに言われておりますが、当時の国鉄改革の法案の枠組みを決める議論の中で、臨時国会だと思いますが、当時の運輸大臣、金利 7.3%でこれからも維持できるのかという議員からの質問に対して、それは大丈夫だと答えた中でこの枠組みがスタートしている。その原点にもう一度立ち戻っていただきたいと私は思います。

それからもう一つ、平成8年の「運輸白書」の中で経営安定基金の運用期の確保という題で以下の文章が書かれています。「経営安定基金の運用益が、近年の低金利により急激に減少していることから、徹底した経営努力にもかかわらず、経営状況が悪化してきており、経営安定基金の運用益をいかにして確保するかが課題である」このように指摘しています。

ということは、当初の予測と変わっているということを経済交通省の方も認識されていると思うんですけども、そういうところから見ますと、国が決めた枠組みが崩れているということは国の責任で是正してもらいたいというのが私たちの思いです。