

【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）

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でございます。

都市鉄道利便増進事業ですが、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て、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という法律に基づきまして、そのスキームを活用した事業で、連絡線の整備等を推進しているところでございます。

現在、この都市鉄道利便増進事業につきましては、鉄道運輸機構を事業主体として神奈川東部方面線という新線の連絡線の整備を進めているところであります。今回、拡充というお話をいただいておりますのは、恐らく補助率のかさ上げということだと思いますけれども、都市鉄道利便増進事業の補助率3分の1ということになっておりまして、非常に高い水準となっております。また、財政状況からも拡充というのは難しいこととは思っておりますけれども、いずれにせよ引き続き、速達性向上と交通結節機能の高度化を図るために所要額の確保に努めてまいりたいと考えております。

(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】

地下高速鉄道整備事業費補助金について所要の額の確保と補助制度の拡充ということでご要望をいただいております。いわゆる地下鉄補助につきましては、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、都市再生に寄与する基幹的な社会資源であることから、これまでバリアフリーとかホームドアといった大規模改良工事、あるいは駅の耐震補強工事、もしくは浸水対策工事といった

ものを対象として、順次この対象の拡充を図ってきたところでございます。事業費補助につきましては、平成 30 年度予算におきましては約 46 億円を計上しておりまして、引き続き所要額の確保に努めてまいりたいと考えております。

- (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】

鉄道駅総合改善事業につきましては、鉄道利用者の安全性、利便性向上を図るため、ホームやコンコースの拡幅などの駅の改良と併せて行うエレベーターの整備などのバリアフリー施設、保育所や観光案内所等の駅空間の高度化事業施設の整備に対して支援しているところでございます。

鉄道駅総合改善事業につきましては、平成 29 年度予算から制度を拡充して今まで第三セクターに対する補助とかいろいろと補助先がまちまちだったものを、鉄道事業者に直接交付することとなっておりますが、3分の1に統一するなど、制度改正を行いまして充実させたところでございます。平成 30 年度予算におきましては、国費約 23 億円を計上しておりまして、今後とも所要額の確保に向けて最大限の努力を払ってまいります

- (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】（鉄道事業課鉄道支援室）

国土交通省では、地域公共団体や事業者による LRT システムの整備等に際しましては、交付金や補助金を国により支援を行っています。また地域鉄道に対しては、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ところでございます。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と考えております。

- (5) エコレールラインプロジェクト事業の実施期間は平成 29 年度までとなっているが、平成 30 年度以降も継続するとともに、事業者のさらなる投資・導入を促進する措置を講じられたい。

【回答】（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ところです。そのため、平成 25 年度より 5 年間、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ます。平成 30 年度からは名前が変わりまして、鉄軌道輸送システムのネットワーク型低炭素化促進事業などにより引き続き環境省と連携し支援を行ってまいります。

- (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】

都心直結線につきましては、平成 25 年度からルート検討に必要な調査を実施しています。平成 28 年 4 月に取りまとめられました交通政策審議会におきまして、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクト」の一つとして位置づけられているところです。引き続きこの答申を踏まえ、検討を進めてまいりたいと考えております。

- (7) 大都市圏におけるマイカー規制など交通渋滞の緩和や二酸化炭素の排出削減を図るため、鉄道利用促進に向けたキャンペーンなどの広報活動を強化されたい。

【回答】

（自動車局の所管のため回答なし）

2. 地域公共交通の維持・活性化等について

- (1) 全国 96 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 39 路線・771.1km 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。

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、地域や事業者とともに、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

トワークの構築にむ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】

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ます。平成26年に改正しま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まして、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」を位置づけて、当該事業について、地域公共団体や鉄道事業者等が認定申請を行った場合は、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ます。

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の総合的なパッケージにより重点的に支援しております。

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ふえてくると考えています。国土交通省としましても、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ます。

- (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】

地域公共交通確保維持改善事業は、老朽化した車両や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貫として利用環境の改善を図るための施設などに活用可能な予算となっております。引き続き必要な支援等を行ってまいりたいと考えております。

- (3) 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】

交通系 IC カードの導入の範囲の拡大については、新たな設備の導入や維持管理にかかる費用が生じることから、利用客数や旅客流動等を考慮し、鉄道事業者が判断するものと認識しています。

また鉄道事業者においては、例えば本年3月にはJR西日本が近畿エリアにおいてICOCAの利用範囲を拡大するなど、利便性の向上に取り組んでいるところでございます。国土交通省としては、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ます。

引き続きまして、交通系 IC カードの地域鉄道への導入に向けての財政支援措置についてご回答いたします。IC 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かかる利便性の向上に資するものと考えています。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まして、地域鉄道事業者が実施する全国相互利用可能な交通系 IC カードシステムの導入に対して支援を行っているところでございます。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と考えております。

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はかるために、「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・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】（幹線鉄道課）

整備新幹線の建設に当たりましては、新幹線と並行在来線を同時に運営することが、JRの経営に過重な負担とならないよう、基本条件の一つとして隣接自治体のご同意をいただいた上で並行在来線をJRから経営分離することとしています。このようなことから、並行在来線につきましては、地域の力で維持していただくことが基本ではあるものの、経営分離後の並行在来線会社の厳しい経営環境に鑑みまして、国においても様々な支援策を講じてきたところでございます。

具体的に申し上げますと、JR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貨物調整金制度、また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JRから並行在来線会社へ譲渡さ

れる資産について税制上の特例措置、そういった支援策を講じてきているところでございます。

国土交通省としましては、引き続き、並行在来線会社の経営の状況を把握しつつ、今申し上げたような支援措置が最大限活用されるように、引き続き対応してまいりたいと考えております。

(2) 2014年10月から開始されたフリーゲージトレイン（FGT）の3モード耐久走行試験は、約1か月で安全走行の基幹部分である車軸に磨耗が生じたことを受け、一旦中断された。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3万Kmの検証走行試験が開始されたが、車軸磨耗問題については未だ解決に至っていない。また、車両コストについても、一般の新幹線と比較して年間約50億円の増となるなど、収支採算性を確保することも困難となっている。

については、安全性および採算性の観点から懸念が払拭できない九州新幹線および北陸新幹線へのFGT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】

フリーゲージトレインの状況を踏まえて、西九州ルート、それからミニ新幹線の導入を断念して検討を進めています。FGTの関係についてはここにも記載いただいているとおり、安全性の検証が継続的であることと、車両コストがほかの新幹線に比べて高くなっていますし、年間6億円の増加になる。JR九州さんのほうにお伝えして採算性が取れないという表明をされたということを受けまして、与党の「九州新幹線（西九州ルート）検討委員会」でフリーゲージトレインを導入する場合、フル規格で施設整備する場合、それからミニ新幹線で整備する場合の3方式について、今後の整備のあり方をどうするかというご議論をいただいているところでございます。

その与党の検討委員会からの指示を受けまして、昨年9月、国土交通省の指示を受けまして、ことしの3月30日に与党の検討委員会にフリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線の3方式について、検討の材料となる建設費とかB/Cとかそういった検討結果を報告させていただいているところです。現在、与党検討委員会においては、佐賀県、長崎県、JR九州などの関係者からヒアリング等々が行われているところでして、今後、フリーゲージトレインを導入する場合も含めて、今後のスケジュールや財源をどうするかということの議論が行われるものと承知していますので、国土交通省といたしましては、まずは、その議論に注視していきたいと考えています。

(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、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、新幹線の高速化について6つのケースを想定し、遅くとも2020年度の高速走行の営業運転実現を目標として具体的な走行方式について検討を行っているが、高速走行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、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）

北海道新幹線の共用走行区間に関しましては、新幹線の貨物列車のすれ違い時の安全を確保するために、新幹線の走行速度を現在は約140キロにしています。この区間の新幹線の高速化実現可能性について検討するために、交通政策審議会のもとに設けられましたワーキンググループにおきまして、平成24年度以降、検討を続けてきております。この結果、昨年（平成29年）の12月に開催されたワーキングにおきまして、青函トンネル内で時速160キロでの走行につきましては、平成30年度末の開始を目指すこと。それから青函トンネル内の下り線で時速200キロでの走行に関しては、遅くとも平成32年度に貨物列車が少ない時期の一部の時間帯において開始を目指すという2つの方針が了承されています。青函共用走行区間における高速走行については、安全の確保に万全を期しながら新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送の2つに十分配慮して、引き続き検討を行ってまいりたいと考えております。

(4) 北陸新幹線敦賀以西ルートで未定となっていた京都・新大阪間について、いわゆる「南回りルート」とすることが決定されたことを踏まえ、財源の確保や並行在来線に係る課題等の解決を図り、早期開業に向けた道筋を付けられたい。

【回答】

北陸新幹線敦賀～大阪間のルートにつきましては、ご案内のとおり、昨年3月に与党の整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおきまして、敦賀駅、敦賀～小浜市駅、京都駅、京田辺市、松井山手駅と言われていますが、それと新大阪駅、これらを結ぶルートとすることが決定されたところです。

これを受けて、昨年度から鉄道運輸機構のほうで駅ルートの公表に向けた詳細な調査を行っています。去年度におきましても所要の予算を盛り込んでいるところをございまして、この調査による駅ルートの公表を今年度内をメドに行いまし

て、その後、環境影響評価の手續に入っていくという流れで行っているところです。

このルートを決めた際に、与党におきましては、これらの詳細調査、環境影響評価の間、大体合計で6年ほどかかるということになっておりますが、この間に財源確保のための検討を行うとされているところをごさいます、これにつきましても、国土交通省といたしましては、与党とともにしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

(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。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。

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】

四国新幹線は大分市と大阪市の間を結ぶ予定、それから、四国横断新幹線は岡山市と高知市を結ぶ路線で全国新幹線鉄道整備法、ほかに9路線を最低通す予定ですが、それらとともに国土軸の多様性確保とか地域創生に資するということは尊重しているところでございます。

一方、新幹線につきましては、先ほどの北陸新幹線敦賀―大阪間も含め、そちらの財源のメドに着手できていないところですので、まず、そちらを必要最優先の課題と考えてやっているとございますが、近年、整備新幹線の残り、北陸新幹線敦賀―大阪間、それから先ほどお話のあった西九州と、この2つになってきたということで、各地域から基本的計画路線等の基礎整備に関する様々なご要望をいただいています。

そういった状況を踏まえて、国土交通省におきましては、昨年度の平成29年度から四国新幹線等の基本的計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査を開始したところです。今年度の平成30年度予算におきましても、所要の調査費を織り込んでいますので、まずはこの調査にしっかり取り組んで、今後も幹線鉄道ネットワークのあり方について検討を行っていきたいと考えているところです。

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むけた施策として、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、利便性向上にむ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、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、貨物列車一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、物流の生産性向上を図る上でも重要な役割を担っています。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おります。

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まして、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、鉄道貨物量をふやした荷主・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ございます。

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について固定資産税の特例措置を講じているところでございます。

さらには、鉄道用の線路、保持コンテナや新型コンテナ貨車等を貨物鉄道事業者が納入する際の経費補助、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ところでございます。

また無利子貸付けにつきましては、青函トンネル用の機関車研修設備の更新・改良等に対する支援期間を昨年度延長したところでございます。

こうした予算の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と考えております。

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。

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】

鉄道事業における安全輸送の確保については重要な課題と考えております。このため国土交通省では、鉄軌道安全輸送設備等整備事業により、ATS 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ます。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と考えております。

「鉄道分野における新技術の活用に関する懇談会」の件について、記載の懇談会につきましては、昨年から開催しておりまして、これまでに「地上設備の省メンテナンスのための新技術の活用」、あとは「運転・列車制御の効率化等のための新技術の活用」をテーマにして開催しておりまして、関連情報の鉄道事業者間の共有化、水平展開を行っているところでございます。

- (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。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適用要件の見直し、補助率の拡充、被災施設の効用を維持するための機能強化を適用対象にするよう図られたい。

【回答】（施設課）

鉄道施設が災害による被害を受けた場合であって、経営が厳しく鉄道事業者の資力のみで復旧することが著しく困難なときには、鉄道軌道整備法に基づき国が補助する制度が設けられています。現在、鉄道軌道整備法の改正案として、一定の要件を満たす場合には、黒字鉄道事業者の赤字路線に対して補助することを可能とすること、地域の交通の状況や事業構造の変更などの事情を勘案して、国土交通大臣が特に必要であると認める場合には、補助率を現行の4分の1から3分の1にかさ上げすることが議員立法の形で保障されているものと承知しています。

鉄道軌道整備法に基づく助成制度においては原形復旧することを基本としていますが、原形復旧が困難または不適當な場合には、再度災害防止の観点から適切な行動をとるべく・・・？・・・

- (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、治山・治水事業等の公共事業の推進を図られたい。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】

自然災害、土砂等の関係ですが、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や道路などの保全保護に資する鉄道施設の防災対策については、鉄道防災事業費補助を活用して引き続き支援を行ってまいりたいと考えております。

国土交通省といたしましては、引き続き砂防事業や地滑り事業などと連携しながら、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と考えております。

安全管理官室

鉄道事業におきます鳥獣被害状況につきまして、これまでも関係省庁にご説明して、ふえている個体数の適切な管理を行っていただけるようにしています。今後も引き続き関係省庁と連携を図りながら、被害防止に有効な対策の情報等の収集や展開に努めてまいります。

また国土交通省としまして、各鉄道事業者との鳥獣の被害の発生状況、対策等についての会議等で意見交換や情報共有等を行っていきまして、今後もこのような鉄道事業者への対策の推進に努めてまいりたいと存じます。

- (4) 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、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】（施設課）

鉄道事業において、人口減少等に伴い、鉄道利用客の減少により営業が厳しい中で鉄道施設の維持管理を行っていますが、この方策は、財政的な制約から対症療法的なものに限定されます。このような状況を踏まえて、地方の鉄道事業者の再生に従来方法と比べて、長期的にコストの低減に資する将来的な維持管理費を低減し、

長寿命化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ところです。

今後についても、所要額を確保し、しっかりと鉄道事業者を支援し、鉄道施設の維持管理の取り組みを着実に推進してまいりたいと考えております。

また、青函トンネルの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の機能保全などの改修事業に対し支援を行っています。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おります。

- (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。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】（施設課）

踏切道につきましては、踏切保安設備の整備に対する助成を行っています。二種踏切については現在、公的な助成が行われていませんが、今後も引き続き、踏切の安全性の向上のため、例えば四種踏切から一種踏切への格上げ、あるいは一種踏切でも非常時ボタンの増設、人が検知しやすい障害物検知装置等や保持を行うための踏切保安設備の整備及び必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えております。

- (6) 昨年12月11日、東海道・山陽新幹線「のぞみ34号」で台車亀裂事故が発生し、運輸安全委員会は深刻な事故につながりかねない「重大インシデント」に認定し、調査を行っている。ついては、新幹線の安全性を確保するために、JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行われたい。

【回答】

「のぞみ34号」の台車亀裂事故についてご意見をいただいています。国土交通省としましては、今回の新幹線の台車亀裂の発生等を受けまして、ことしの2月に「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を設置して検討を行っています。台車の設計、製造、検査に関する根本的な検証、台車枠の検査のあり方の見直しなど、こういうことの検討を行っています。その検討の結果を踏まえて、台車の安全基準とか検査の周期・方法等について必要な見直しを行いまして、JR各社をはじめ、全国の鉄軌道事業者に対して指導を行っていきたいと考えているとこ

ろでございます。

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、2016 年度末で 86%の駅で段差が解消され、整備は着実に進捗している。一方、ターミナル駅等における乗換えルートのバリアフリー化については、依然として不十分な実態にあることを踏まえ、利用者目線に立った整備を促進されたい。

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。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】（都市鉄道政策課）

乗換えルートのバリアフリー化につきましては、本年 3 月にバリアフリー法の省令である移動等円滑化基準を改正いたしまして、駅の新設、大改良を行う際に、プラットフォーム間の旅客の乗り継ぎ用の経路については、バリアフリールートをもつて 2 つ以上もって距離をできるだけ短くすることを新たに義務づけることとしたところです。

一方で、バリアフリー法の基本方針において平成 32 年までに 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 人以上の駅のワンルート整備を優先して取り組んでいるところです。

そのため、国、地方公共団体、鉄道事業者が一体となって取り組むルートの基本的な考え方を踏まえまして、国の補助率を 3 分の 1 としているところです。国土交通省といたしましては、引き続き所要の予算の確保に努め、地方公共団体と連携して鉄道事業者の取り組みを促してまいりたいと考えております。

(2) 駅構内におけるエレベーターやエスカレーターの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。バリアフリー施設の整備は、強い社会的要請に基づくものであり、事業者負担を軽減するべく、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は利用者の増加による増収効果など、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事業に対する助成

制度を設けています。

一方で、鉄道事業者が保有管理する鉄道施設の維持・管理及び更新にかかる費用は、本来、当該設備を保有管理する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といえども、その例外とすることは困難と考えております。国土交通省としては、バリアフリー法基本方針に掲げる目標達成のため、初期投資への補助に必要な予算を確保することを最重要の課題として取り組んでいきたいと考えております。

- (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、ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、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ます。

ホームドアについては、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を補助する制度を設けて、その整備の促進を図っているほか、技術面やコスト面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する支援も行っています。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、鉄道事業者の負担軽減を図っているところでございます。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、鉄道事業者の積極的な取り組みを促してまいりたいと考えております。

- (4) 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むけても、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】（鉄道サービス政策室）

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はなく、駅係員の介助等のソフト面のバリアフリーも大変重要と認識しています。先日、国土交通省において取りまとめた交通モードごとの特性や様々な障害の特性等に対応し

た交通事業者向け接遇ガイドラインを事業者に作成し、今後、事業者による職員研修の促進の一歩としています。また、鉄道利用者に対する呼びかけも重要と考えており、国土交通省において昨年度、実施したところです。

さらに今年度は、エレベーターや車両の優先席の利用に当たっての利用マナー向上や、高齢者や障害者等に対するサポートを呼びかけるキャンペーンを実施する予定です。

東京オリンピック等の国際競技の開催に向けてボランティアの活用も重要と認識しております。国土交通省としては、引き続き関係者と意見調整しつつ、こうした取り組みを進めてまいります。

【質疑・応答】

【質問】 函館新幹線のお話がありましたが、高速走行を進めていくと思いますが、将来的には札幌延伸ということになるとと思いますが、このときまでに物流とのビジョンというか、そのあたりの話せる範囲といたしますか、将来的な展望ということで、できる範囲でいただければと思います。

それともう1点、四国新幹線の中であった、大分や大阪との連絡を検討されているということですが、具体的にどういうふうにされているのか、お話しできる範囲でいただければと思います。特に基本計画路線から整備計画路線に格上げということを地域に通知していると思うんですけども、そういった具体的な計画路線を整備計画に上げるという観点で調査をやられているのか。ほかのことにもかかわると思いますが、そういう部分についても調査の対象になっているのかをお聞きします。

【回答】

1点目のいわゆる抜本策ということに関するお尋ねだと思いますが、2030年の札幌開業に向けて、共用走行区間の延長ということは札幌開業の効果を最大限発揮する意味では重要だと認識していますが、そういった観点でコンセプトを考えていかなければいけないのですが、今時点で「これです」というお示しできるまで至っていないのが現状でございます。

ただ、先ほど申し上げた時間帯区分案が200キロで特定時間帯というのが平成32年度中にとということで説明申し上げましたが、まず一つ考えられるのがこの拡大を考えていまして、今現在は単線からということで考えていますのを、まず上下線にするとか、200キロで高速走行を260キロに上げるというのは、まず時間帯区分案の段階的な拡大ということも検討していきたいと思っております。

【回答】

整備新幹線については格上げした調査かということですが、全国整備新幹線鉄道整備法の第5条の調査と言われていますが、今その調査そのものを行っているところではないです。2008年に1回中断されていて、格上げのための法定調査を行うかどうかといいますと、調査を行う状況にあったわけではないので、まだ、そういう状況ではないです。

ただ、今やっている調査は、この法定調査にもつながるものだとは思っておりまして、法定調査、ボーリングをして地形とか地質の状況を把握して、可能性が具体的にどういうものなかという調査をするわけですが、今後、基本計画路線、人口も減少したり、これまで整備新幹線の沿線地域に比べれば都市の規模がやや小さいところもあるという状況ですので、いろいろな複線でフル規格で整備するというだけではなくて、もう少し幅広いやり方を検証する必要があると思っております。ただ、そういったものは今までやったことがないものですから、単線で整備した場合にどのぐらい安くなるか。そもそも単線で整備することができ得るのか。そうした整備計画に掲げた上で、必要となってくるといいますか、ツールとして使えるようなものを今の調査の中でする状況ということですよ。

【質問】 地域公共交通維持活性化について、質問というよりも、意見・要望になるかもしれませんが、ここに記載させていただいたように、全国96社の鉄道事業者のうち約8割が赤字と。大変な事態だと思っております。39路線771キロが廃線になったということで、先ほどご回答にもありましたが、鉄道事業者と地域の皆様がいろいろと知恵を出し合いながら公共団体などをつくって、いかに人を集めていくのかということで、地域ごとに知恵を出せということは非常に重要なことだと思っております。

ただ、実際はインバウンドでこれから需要がふえていく中で、地域ごとの取り組みですと、なかなか新幹線と枝線、第二次交通網、第三次交通網を整備するのは限界があるのではないかと感じておりまして、ある意味、国土交通省、そして鉄道事業者、地域とどのような新たなインバウンドの需要と喚起を促していくのかということが一つあってもいいのではないかと感じておりまして、検討されていることがあれば教えていただきたいのと、なければ、ぜひそのような視点もお願いします。

もう1点は、地域でいろいろと活性化のために議論していますが、そうは言っても少子・高齢化は待ったなしというのも現実の問題でして、特に鉄道の廃線が届出制から認可制に変わったということで、地域の中で地元の皆さんと自治体が議論しても、なかなか維持費をどこまで負担できるのかという問題になっていくと、廃線もやむを得ないという結論になりがちだということも傾向的にはあると思っております。

その意味では、そのようなことに対して日本の国土としてどういうネットワーク体制を維持していくのかを考えていかないと、東日本大震災のときに、日本海ルートを通してガソリンや石油を運びましたけれども、線路はつながっていてなんぼのところがありまして、各鉄道事業者の方々の判断、地元の判断だけで線路がなくなっていくと、物流がぶつ切りになったり、貨物輸送の物流にも影響を与えかねない。特にトラック運転士が集まらない中で、今後の貨物鉄道のネットワークの維持をどうするのかというのも、また日本国土を考える場合には大きな課題で、鉄道事業者と地方自治体だけでは限界があるのではないかと思っております、その辺についてもこれからの課題だと思うので、ぜひ受けとめていただけるといいと思います。

3点目ですが、今は同一労働・同一賃金と叫ばれていまして、鉄道事業の場合には、鉄道単体の赤字を分社化しようというのは、制度上、できないと思いますが、かつ、契約社員とかコストカットを企業がしようとする場合、ある意味、同一労働・同一賃金となっていく場合に、技術を継承していく上でどのようなコストを維持しながら企業を運営していくかは、非常に難しい課題が鉄道事業者には降りかかってきておまして、今すぐどうこうということではありませんが、今後、そういった視点で見ておかなければならないと思っております、これは意見になりますが、受けとめていただけると、と思っております。

【回答】

インバウンドに喚起を促していくということですが、私ども鉄道局だけの話ではなくて、私ども国土交通省、あとは外局団体になると思いますが、観光庁とか総合政策局というところと一体となって検討を進めていかなければいけない話だと思いますので、そちらの部署にも今回いただいたお話をさせていただいて、今後検討という話になっていくと思いますので、私たち鉄道局だけで話が終わる話ではないと思いますので、そちらと連携しながら検討するという話になってくると思います。