

【鉄 道 局】

1. 自然災害・震災対策などについて

(1) 激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることとなった。しかし、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていない。附帯決議に記された内容を踏まえ、さらなる拡充を講じられたい。さらには、こうした甚大な被害が及ばないよう、防災・減災対策の強化を図られたい。

① 今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件および適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

② 黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件であるが収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分されること、また、長期の計画を策定することも必要となるが、長大路線であった場合でも当該被災区間だけでなく全路線での計画が必要となることなど、早期復旧の観点からこれらの要件を見直されたい。

③ 鉄道事業法の一部が改正され、鉄道施設の迅速な災害復旧を目的とする他人の土地への立ち入り・一時使用や鉄道事業者が鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物等を伐採することが可能となった。

今後も、鉄道用地外からの災害対応について、鉄道以外の分野における規定等も参考にしながら、自然災害が頻発する中、早急に制度設計を図られたい。併せて、鉄道用地に隣接する森林整備については、林野庁や当該自治体と連携した取り組みを進められたい。

④ 2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されたが、鉄道事業者の経営体力がコロナ禍により大きく毀損していること、人手不足等の影響により施工能力に応じた適切な期間設定が求められることを十分に認識したうえで推進されたい。

また、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、

国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うとともに国や地方公共団体の取り組み・支援の強化を講じられたい。

⑤ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。

⑥ 西日本豪雨災害による被害の実態を教訓に、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、より強いリーダーシップを発揮されたい。

⑦ 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。

(2) 国土交通省は、鉄道施設の耐震補強について、主要駅・路線から進めていくとしているが、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の人命を守り、安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策、対象要件の緩和を講じられたい。また、高架橋等については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋等の耐震対策をされたい。

2. 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。

(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。

(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。

3. 地域公共交通の維持・活性化等について

(1) 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、公有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。

(2) J R北海道やJ R四国、J R貨物に対する支援策が2021年に公表され、各社は経営自立の実現に向け取り組んでいるが、このうちJ R北海道およびJ R貨物の中期経営計画期間内における支援は2023年度末に節目を迎える。各社の経営自立を果たすために、2024年度以降も必要な支援を継続されたい。

(3) 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。については、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。

4. 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されたい。

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、貨物調整金および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を維持し、必要な財源（特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等）を確保されたい。

(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、J R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、さらに関係法令の改正等への対応などにより、建設費用が増大となった場合においても前述のスキームを堅持されたい。

また、新幹線開業に伴う経済効果等を高めるため、早期開業が求められる一方で、悪天候、人手・建材不足等の影響による工期遅延が生じる場合などであっても、安全確実な工事実施や営業主体の必要な準備対応、労働災害防止および働き方改革関連法に基づく建設業の4週8休化への対応などの観点から適正な工期の確保に努められたい。

(3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北海道新幹線新函館北斗・札幌間については、適正な工事期間および必要な財源の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、北陸新幹線敦賀以西についても間断ない着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。

(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いることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続を図られたい。

(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。さらには、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の中間整理においては目指すべき将来像として「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」を掲げている。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。

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、基本計画の整備計画への格上げに向けた調査を早期に再開されたい。

5. 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、J R 貨物が輸送力増強策として進めるレールゲート事業をはじめ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。
- (3) 現在、臨海鉄道等は、貨物輸送を行う「地域鉄道」であるとともに、幹線鉄道と接続し、全国の物流ネットワークを担っている。地域の産業・経済の振興、環境やカーボンニュートラルの実現に向けたモーダルシフトのいっそうの促進の観点から、臨海鉄道等への支援を強化されたい。具体的には、①老朽化機関車・貨車の更新に対する補助と固定資産税の特例措置、②各地方貨物鉄道の専門技術者の育成に対する支援を講じられたい。

6. 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。
- (2) 鳥獣の進入による被害については年々増加しており、現場では困難を極めているが、輸送障害として報告されるものはあくまで一部に過ぎない。まずは実態把握に努めながら、他省との連携強化を図り、国土交通行政の立場から主体的かつ積極的な対策を講じられたい。
- (3) 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。
- (4) 地方の鉄軌道では施設や設備、車両の老朽化が深刻となっていることから鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充されたい。

また、国土交通省は 2018 年 7 月に木製まくらぎのコンクリート製まくらぎへの

- 交換促進の通達を発出したが、中小地方鉄道にとっては、橋りょう・トンネルの老朽化対策とあわせて負担が非常に大きいことから、補助率（現行1/3）を拡充されたい。加えて地方自治体による協調補助が確実に行われるよう指導されたい。
- (5) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、JR北海道、JR四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。
- (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、鉄道事業者およ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。

7. バリアフリー設備の整備促進等について

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。については、国・地方自治体を中心にボランティア団体等の民間活力の活用、そして鉄道利用者の協力も視野に入れた、「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。