

【鉄道局】

1. J R北海道・四国・九州・貨物の経営安定化について

- (1) 青函トンネルの維持・改修については、現行、国が費用の一部を負担している。北海道新幹線の平成 27 年度開業を控え、青函トンネルが果たしている重要な役割に鑑み、国は J R 北海道の経営安定を念頭に、同トンネルの維持・改修に対する公的支援のさらなる拡充を検討されたい。

(回答)

青函トンネルについては、従来より、改修計画に基づき、排水ポンプの改修をはじめとする施設の維持・管理を行ってきたところです。また、その費用に対しては、青函トンネルの果たしている役割及び青函トンネルを使用している J R 北海道の経営の安定化の観点から国が 2 / 3 を負担する高い補助率が適用されています。

- (2) 青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の同時運行にあたっては、安全性の担保を前提に、高速安定輸送が確保できるよう技術開発に向けた財政措置を講じられたい。

(回答)

青函共用走行区間における新幹線と貨物列車の同時運行については、平成 2 5 年 3 月に「当面の方針」として、①安全の検証が進むことを前提に、短期的方策となる時間帯区分案により、平成 3 0 年春に 1 日 1 往復の高速走行の実現を目指す、②中長期的方策となるすれ違い時減速システムや新幹線貨物列車の導入についても、実現可能性の検討を深化する、とされたところです。

これを受けて、昨年度からこれらの技術的な検討を実施しているところであり、来年度予算の概算要求においても、引き続き、調査費の要求を行っているところです。

- (3) J R 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、本四架橋の維持・改修に対して、公的支援措置を講じられたい。

(回答)

<①について>

本州四国連絡橋・本四備讃線（茶屋町～宇多津間：瀬戸大橋共用部含む）は、平成 1 7 年 1 0 月に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継され、同機構と J R 四国及び J R 西日本が利用協定に基づき有償で使用する事となっています。

この本四備讃線については、新幹線規格複線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ます。このような将来の新幹線併設荷重に耐えうる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、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いることから、実質的に補助を行っているところです。

さらに、市場金利の低下や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（平成２３年８月１日施行）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り、また、ＪＲ四国が維持管理する本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強事業についても、同施設を保有する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対して、平成２５年度補正予算で５７億円を同機構への出資金として措置したところです。

<②について>

本四連絡橋に係る鉄道施設は、国土政策及び地域振興に重要な意義を有することや鉄道事業の経営主体に負担余力が存在しないこと等を勘案し、国鉄改革時において、固定資産税の課税標準を恒久的に１／６とする特例措置が講じられているほか、いわゆる「三島特例（１／２）」との連乗効果により、現在、実質的には固定資産税の課税標準が１／１２に軽減されております。

また、橋体共用部に係る道路側と鉄道側の共通の施設については、資産割合に応じ、鉄道資産相当分について、同様に固定資産税の課税標準が１／１２に軽減されているところです。

（４）「交通政策基本法」で環境負荷低減やモーダルシフト推進が謳われていることを踏まえ、鉄道貨物ネットワークを維持するとともに、国としてモーダルシフト促進に向けた積極的な政策誘導を図るべきである。

ついては、輸送力増強策として進めるインフラ整備、とりわけ、東海道エリアにおける列車待避場所の確保、特に混雑が激しい名古屋地区の抜本的基盤整備、背高コンテナが走行を支障する山陽本線のトンネル拡幅、仙台地区・北海道地区の基盤整備などに対する公的支援措置を講じられたい。

さらに、海外コンテナ輸送を視野に置いた港湾地区における貨物鉄道施設整備や集配車両の駐車および私有コンテナの留置のための無償スペースの確保などに対する公的支援措置を講じられたい。

（回答）

貨物鉄道のインフラ整備については、国土交通省として、東海道線・山陽線や隅田川駅の輸送力増強事業をはじめ、財政上の支援措置を講じて参りました。ＪＲ貨物においては、これらの既存インフラを活用し、ダイヤ改正を通じて競争力ある列車を設定することで一層の増収に取り組んでいるところです。本年度からの新中期経営計画

では、設備投資について、優先順位や投資回収コストを明確化し、鉄道事業の収支改善を目指すこととしております。

御指摘のありました各エリアにおける更なる基盤整備については、ＪＲ貨物等の意見を適切に聴取しながら、引き続き必要な支援を講じて参る所存です。

また、平成２６年１月に取り纏められた「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ」においては、鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送の促進が挙げられております。

国土交通省では、今年度に、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた課題や対応策について調査を実施することとしており、この調査を踏まえ、モーダルシフトの推進に向けて、港湾と鉄道との連携に取り組んで参ります。

- (５) ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に支払う線路使用料については、アボイダブルコストルールの適用を継続されたい。併せて、ＪＲ旅客会社は重量を有する貨物鉄道の走行に比して相当の経費負担を強いられていることを踏まえ、並行在来線における「貨物調整金制度」に準じた取り扱いを行われたい。

(回答)

国鉄改革時にスタートした「旅客鉄道会社と日本貨物鉄道との間の鉄道線路の使用に関する協定」については、１８年度末に、協定で定められた線路使用期間の２０年を迎えたため、ＪＲ旅客会社とＪＲ貨物との間で協議が行われ、その結果、線路使用料をＪＲ貨物の走行により「追加的に発生する経費」とする、いわゆるアボイダブルコストルールを適用すること、協定の期間は２０年間とすること等が基本的にこれまでの協定と同様の内容とする協定が取りまとめられたところであります。

線路使用料その他の使用条件については、鉄道事業法第１５条第１項に基づき、国土交通大臣が認可することとしておりますが、国土交通省としては今後とも適切に審査して参ります。

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きましては、経営主体の適切な線路使用料の確保を図ると同時に、ＪＲ貨物が従来からＪＲ旅客会社に支払ってきた線路使用料と、実質的に同等の負担で並行在来線上を走行することを可能とする貨物調整金制度を平成１４年度に創設しました。

貨物調整金制度については、ＪＲからの経営分離後に経営悪化が予想される並行在来線のみを対象としたものであり、従来より各種支援策を講じてきたＪＲ旅客会社を対象とした制度とはなっておりません。

- (６) ＪＲ北海道・四国・九州・貨物において安全のための投資が充分に行われるよう公的支援措置を講じられたい。

(回答)

J R北海道、J R四国、J R九州及び貨物会社を取り巻く経営環境については、地方部の人口減少や少子高齢化の進展、高速道路整備に伴う自動車との競争激化、また、国内製造業の減少等産業構造の変化やリーマンショック以降の物流量の減少などにより、一層厳しくなっていることは事実であります。

こうした中、J R各社については、各種増収努力や経費節減等を行っているものの、低金利により経営安定基金の運用益が減少するとともに、車両・設備の老朽化が進むなど、いまだ財務基盤や収益基盤が脆弱であります。

このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、J R各社に対して、車両・設備の更新を着実に進めるための設備投資への支援を行うとともに、J R北海道及びJ R四国に対しては、無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを平成23年度から講じております。

また、J R各社の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、早期民営化に向けた経営基盤の確立を図るため、平成24年度税制改正において、「承継特例」「三島特例」を5年間延長したところであります。

今後は、これらの支援措置やJ R各社の自助努力により、経営改善が図られ、経営自立が達成できるものと考えています。

(7) J R貨物が発足以降取得した固定資産に対する税制支援措置(貨物特例)を講じられたい。

(回答)

国鉄改革時、会社に着目して税制特例措置を講ずることとされたのは三島会社のみであり、現時点において、特別な状況の変化がないことから、J R貨物に対して「三島特例」と同様の特例措置の創設が認められることは困難であると考えられます。

しかしながら、J R貨物に対しては、モーダルシフト推進のための税制上の措置として、高性能機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置(課税標準5年間3/5、平成28年3月31日まで)、及び長期保有している土地・建物から機関車・貨車に買い替えた場合の課税の特例(80%圧縮記帳)を講じております。

なお、長期保有している土地・建物から機関車・貨車に買い換えた場合の課税の特例につきましては、27年度税制改正において平成30年3月31日までの延長を要望しております。

2. 整備新幹線の建設および都市間輸送の整備等について

(1) 整備新幹線の既着工区間(北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線)の建設費財源については、「J Rについては、受益の範囲を限度とした貸付料等によるものとする」とのスキームを遵守し、J Rに対して追加負担を強いることがないように

されたい。

(回答)

既着工区間である北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線については、それぞれ目標年次までの完成、開業を目指し、全国新幹線鉄道整備法に基づく現行のスキームにより、着実に整備を進めて参りたいと考えております。

- (2) 新幹線開業後の並行在来線を維持するために、平成 23 年度から 10 年間にわたり、鉄道運輸機構の特例業務勘定利益剰余金を活用し、貨物調整金として 1,000 億円が措置されているが、並行在来線の厳しい経営状況に鑑み、その維持に向けた予算措置を拡充されたい。

(回答)

J R から経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本となっておりますが、経営分離後の並行在来線会社の厳しい経営環境に鑑み、① J R 貨物が並行在来線会社に支払う線路使用料を通じて経営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 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、といった支援措置を講じているところです。

その他、J R 等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おります。

- (3) 在来線における既設設備を活かした都市間輸送の高速化に向け、国、地方、J R が連携した整備の推進について検討を進められたい。特に、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るが、今後は耐久走行試験における安全性の徹底的な検証を踏まえたうえで、実用化に向けた技術開発のさらなる推進と必要な予算を確保されたい。

(回答)

在来幹線鉄道の高速化については、基本的には輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断により行われるものですが、沿線自治体と鉄道事業者との間で十分な検討を行い、案件の成熟度を高めることが重要と考えております。その上で、状況を踏まえつつ、必要な助言、検討を行って参りたいと思います。

フリーゲージトレインの技術開発について、平成 27 年度は九州新幹線長崎ルートへの導入にむけて、本年度から開始する「3 モード耐久走行試験」の 2 年目として約 25 万 km の走り込みを着実に実施するとともに、北陸新幹線への導入に向けて、冬期における軌間変換を確実にを行うための雪対策(耐雪・耐寒)に関する技術開発を推進することとし、必要な予算を要求したところです。

平成 34 年度に予定している九州新幹線長崎ルートの開業に間に合うよう、着実に

技術開発を進めて参ります。

3. 大都市圏における鉄道整備の促進について

- (1) 「都市鉄道等利便増進法」の施行に基づき、都市鉄道の速達性向上及び交通結節点の高度化が図られるとともに、相互乗り入れが多様化している。都市鉄道等利便増進事業に関わる必要な予算を引き続き確保するとともに、安全設備整備等への支援措置を講じられたい。

(回答)

都市鉄道ネットワークの更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す。

都市鉄道利便増進事業について、平成27年度概算要求において、88億円を計上しており、神奈川東部方面線など現在進められている事業の推進に必要な予算額は確保できているものと考えておりますが、引き続き、所要額の確保に向けて最大限の努力を続けて参ります。

安全設備整備等への支援措置については、今後とも必要に応じて検討して参ります。

- (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す。

平成27年度概算要求では約92億円を計上しており、引き続き所要額の確保に向けて最大限の努力を続けるとともに、更なる補助制度の拡充についても、各事業者と調整を図って参りたいと考えております。

- (3) 混雑緩和対策・輸送力増強施策としての相互直通区間箇所における平面交差や立体交差化、既設線の機能強化、複線化・複々線化工事など、都市鉄道整備事業に関わる必要な予算を確保されたい。また、相互乗り入れ、駅ホームの改良・改修工事等については、補助制度の拡充を図られたい。

(回答)

平面交差箇所の立体交差化工事及び駅ホームの改良工事等の混雑緩和対策については、地下高速鉄道整備事業費補助の中で支援を実施することとしており、平成27年度概算要求額約92億円の中の内数として要求を行っている所です。

引き続き所要額の確保に向けて最大限の努力を続けるとともに、更なる補助制度の拡充についても、各事業者と調整を図って参りたいと考えております。

- (4) 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おります。

踏切道については、平成23年度に踏切道改良促進法が五カ年延長したことから、都市局、道路局と連携し引き続き、立体交差化、構造の改良及び踏切遮断機等の踏切保安設備の整備を促進しております。

首都直下地震や南海トラフ地震に備え、平成25年度からは、大きな揺れが想定される地域内の乗降客1日1万人以上の駅や片道断面輸送量1日1万人以上の線区の高架橋等について、耐震対策を進めているところであります。

これについて、平成26年度においては、平成25年度の補助対象であった「乗降客1日1万人以上の高架ターミナル駅」及び「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で、緊急輸送道路と交差・並行する高架橋等」に加え、「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で、地平駅を除く乗降客1日1万人以上の駅や片道断面輸送量が1日1万人以上であって、ピーク1時間あたりの片道列車本数が10本以上の路線及び空港アクセス線の高架橋等」が新たに補助対象として拡充が認められたところであります。

- (5) エコレールラインプロジェクト事業など省力化等に資する対策に積極的な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いるところです。鉄道分野においても、省電力化による低炭素社会の推進という観点から、エコレールラインプロジェクトと銘打ち、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に対し支援を行っていくこととしたところです。

具体的には、平成25年度からエネルギー特別会計を活用した「低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業」による支援を行っており、平成27年度も環境省から予算要求をしているところであります。

なお、エコレールラインプロジェクトについては、環境省概算要求額121.98億円の内数となっております。

- (6) 国際競争力への対応の一環として、首都圏空港へのアクセス改善に資する羽田・

成田直結線等の整備に対する必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

首都圏空港へのアクセスについてですが、本年5月より、交通政策審議会鉄道部会において、東京圏の今後の都市鉄道のあり方についての議論が開始されたところです。この中で、空港アクセスの改善は、東京の国際競争力強化のため、重要なテーマの1つと考えております。

現在、鉄道部会において進めて頂いている今後の空港アクセスのあるべき姿についての議論を踏まえ、適切に対応して参ります。

- (7) 2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催、さらにはインバウンド2,000万人目標達成に向け、訪日外国人の鉄道利用環境を改善するために、駅構内における多言語案内表示・多言語音声案内、無料Wi-Fiなど情報提供の充実に向けたい予算措置を講じられたい。

(回答)

インバウンド2,000万人の目標、さらには、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、訪日外国人旅行者の受入環境設備の整備については、大変重要な課題として認識しております。

このため、公共交通機関、とくに多くの利用者が集まる鉄道駅などで円滑に情報収集が行えるよう、案内表示等の多言語対応やいわゆるWi-Fiと言われる無料公衆無線LANの整備につきまして、政府の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に盛り込まれており、取り組むこととしております。

これを受けまして、鉄道局としては総務省や観光庁、鉄道事業者等の関係者により、さまざまな場面においてまずは現状把握、課題の認識というところから検討を始めているところです。

4. 地域鉄道の維持・活性化について

- (1) 地域住民の移動手段、および地域の経済活動や観光開発の基盤として開発が進められているDMVや蓄電池駆動電車の開発・導入・普及に向けた助成措置を講じられたい。

(回答)

バッテリー電車の開発について、鉄道における環境性能の更なる向上を図るため、節電、省エネ効果が期待される蓄電池電車の技術開発として、1両にパンタグラフとディーゼル発電機を搭載することにより複数の給電方式にて電化/非電化区間を安定して走行することができ、また、地点情報によりエネルギーマネジメントを行う次世代ハイブリッド車両に対し、鉄道技術開発費補助金により支援を行って参ります。

平成27年度概算要求においても所要額を要求しており、引き続き技術開発に支援し

て参ります。

- (2) 交通系 I C カードの全国相互利用サービスをさらに促進させるために、経営基盤の脆弱な地方鉄道への導入に向けた支援措置を講じられたい。

(回答)

I C カードシステムは、利用者の利用環境改善に資するものと考えております。このため、地域鉄道事業者等が、I C カードシステムを導入する際や、相互利用化を図る際には、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）」により、その整備が促進されるよう支援しているところです。

今後も、この支援制度を活用し、支援して参りたいと考えております。

- (3) 上下分離方式等によっても持続的な運営を行っていくことが困難な地域鉄道においては、欠損の負担のあり方も含め、鉄道事業継続の観点から必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、今年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地方が主体となった地域交通への取組の環境整備を行ったところです。

従来より、上下分離方式については、同法に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者が、安全性の向上に資する設備の整備等をする場合、財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分につき、国の補助率を 3 分の 1 から 2 分の 1 に引き上げる特例措置を行っております。

また、総務省と連携して、地方公共団体の地域鉄道に対する投資についての地方交付税措置（措置率 30%）を昨年度に創設し、今年度からは、一定の鉄道事業者が行う施設等の整備に際し、過疎地域の市町村が必要とする経費の財源とするため、過疎対策事業債を発行できることとなりました。なお、過疎対策事業債の発行は、欠損金への補助も対象となっているところです。

このような取り組みを通じて、国土交通省としては、引き続き、関係省庁とも連携し、必要な支援を行ってまいります。

5. 安全、防災・減災対策について

- (1) 安全性を高める観点からも運転保安システムの導入をはじめ、ホーム上の「ホーム異常通報装置」「列車接近表示器」、踏切道上での「踏切支障通報装置」「踏切監視用 ITV」などの新設・更新・メンテナンスへの拡充や助成、踏切保安設備整備費補助金の確保と拡充を講じられたい。

また、踏切設備については極めて精度の高い安全性を担保する必要がある一方で、

踏切設備は都市と同様地方にも多く存在しているため、閑散線区を中心とする地方路線でも相応の維持修繕が発生する。そうした点を鑑みた踏切設備の維持修繕に対する公的支援を図られたい。

(回答)

鉄道事業における安全な鉄道輸送の確保は重要な課題と考えております。そのため、国土交通省では、踏切道改良促進法に基づき改良することが必要として指定された踏切保安設備の新設に要した費用を支援しております。

また、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」により、踏切保安設備の更新など、安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者等が行う安全性の向上に資する設備の整備等に対し支援しております。

ご要望につきましては、補助金の申請手続きのなかで判断してまいります。

今後も、こうした支援制度を通じて、鉄道の安全対策の強化を適切に支援して参りたいと考えております。

(2) ホームドア・可動式ホーム柵の設置にあたっての過大な費用負担には、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、税制減免措置等の支援措置を講じられたい。

(回答)

視覚障害者をはじめ、すべての駅利用者のホームからの転落を防止するための設備として、可動式ホーム柵を含むホームドア等は非常に効果が高く、整備を推進することが重要であると認識しております。

ホームドア等の整備については、バリアフリー法に基づく「基本方針」（平成23年3月）、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（平成23年8月）を踏まえ、視覚障害者からの要望が高い駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅を優先的に、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等により整備を進めており、平成27年度概算要求においては「新しい日本のための優先課題推進枠」で所要額を要望しております。

また、車両扉位置の相違やコスト低減等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して、鉄道技術開発費補助金により支援を行っており、平成27年度概算要求においても所要額を要求しております。

税制の減免措置については、平成26年度税制改正において、鉄道駅のバリアフリー設備として、エレベーター及びホームドアに係る固定資産税等の税制特例を平成27年度末まで延長したところであります。

ホームドアの整備は、鉄道駅のバリアフリー化の一環として支援しているものであり、国、地方自治体、鉄道事業者が連携して取り組むことが大原則だと認識しており

ます。したがって、地方自治体に対して理解を求め、具体的な支援による協力を得た上で、三位一体となってホームドア整備を促進することが重要と考えております。

なお、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す。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おります。

- (3) 激甚災害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存在するが、同法では適用要件、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。東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、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及び適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりと合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。

また、台風や集中豪雨などの自然災害で被災した鉄道施設の復旧までの代行輸送費用が鉄道事業者にとって多額な負担となっていることに鑑み、同費用を災害復旧の補助対象とされたい。

(回答)

災害復旧に対する助成措置は、鉄道軌道整備法に規定されており、「鉄道事業者がその資力のみによっては災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるとき」は、被災した施設を復旧するための費用の一部を補助することができることとされております。

東日本大震災を含む、これまでの大規模災害に伴う災害復旧についても、基本的に、この制度に基づき助成を行ってきたところです。

東日本大震災では、自治体が被災した施設を復旧の上保有した場合、国及び地方自治体の補助率を1／2ずつとする、鉄道事業者の負担を極力なくす支援を行ったところです。

今後も、実体に即した適切な支援を行って参る所存です。

- (4) 鉄道防災および予防保全の重要性に鑑み、鉄道施設安全対策事業費補助について、現行の補助要件ならびに補助率を拡大されたい。

(回答)

鉄道施設安全対策事業では、防災・減災対策が喫緊の課題である首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模地震に備える主要駅や高架橋などの耐震対策や鉄道施設の経年劣化による被害を事前に防ぐため施設の長寿命化に資する鉄道施設の改良に対し、支援を行っています。

本制度を活用し、今後も鉄道防災対策の一層の推進に努めていきたいと考えており

ます。

- (5) 現在、国土交通省は、鉄道係員に対する第三者暴力行為の実態調査を警察関係者と連携し、啓蒙活動を行っているが、効果を検証し、より一層の実効性ある対策を行われたい。また、事業者が行っている第三者暴力行為を防止するための設備等に係わる助成制度を創設されたい。

(回答)

駅における安全の確保や定時性をはじめとした良質な鉄道輸送サービスを提供する上で、駅員への暴力行為は防止しなければならないと考えます。

このため、国土交通省としては、昨年度より、全国の鉄道事業者を対象とした鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施しました。その結果、年末年始等の多客期に酔客による暴力行為が多発していることから、利用者の啓蒙を図るため、暴力行為の発生件数の多い地域において、警察等関係者と連携し、年末年始にかけて、防止対策キャンペーンを実施したところであります。

暴力行為の発生は減少傾向にあるが、依然として高い水準にあることもあり、引き続き実態調査を実施しているところであり、実態調査の結果も踏まえて、警察等の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取組みを進めて参りたいと考えております。

6. バリアフリー化の普及・促進について

- (1) バリアフリー化に向けた目標は、2020年度までに「1日あたり3000人以上の利用者数の駅」が基準とされており、早期達成に向けた予算措置を講じられたい。併せて、同基準に満たない駅についても、高齢者や身体障害者などの利用状況を鑑み、必要な設備改良に対する支援措置を講じられたい。

(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」（平成23年3月）において1日あたりの平均利用客数が3千人以上の駅について平成32年度までにバリアフリー化を行うことを目標としておりますが、3千人未満の駅についても、地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえ、可能な限りバリアフリー化することとされており、その整備に努めております。

地域の関係者による要請と支援があり、かつ、鉄道事業者が事業を実施する意思がある場合には、国としてもバリアフリー化に必要な支援をしていきたいと考えております。

鉄道駅のバリアフリー化設備の整備については、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等により積極的に支援を行っており、目標の着実な達成に向け、平成27年度概算要求においても所要の予算額を要望して参ります。

(2) バリアフリー諸施設の設置およびホームドア・可動式ホーム柵の設置は、引き続き地域公共交通バリア解消促進等事業で支援されたい。

特にバリアフリー化は、国の基準が変わり、地方鉄軌道も該当する駅数が複数増え、設備整備費用の事業者負担は三分の一となっているものの、経営基盤が脆弱な事業者にとっては費用を捻出できる状況にはない。バリアフリー諸施設の設置およびホームドア・可動式ホーム柵の設置に対しては、補助制度の拡充、所要の財政支援・免税措置などを講じられたい。

(回答)

エレベーターやホームドアの整備等による鉄道駅のバリアフリー化設備の整備については、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」等により積極的に支援を行っており、平成27度概算要求においても所要の予算額を要望しております。

また、平成26年度税制改正において、鉄道駅のバリアフリー設備として、エレベーター及びホームドアに係る固定資産税等の税制特例を平成27年度末まで延長したところであります。

なお、鉄道駅のバリアフリー化設備の整備は、地域住民への福祉増進の観点から、地域の関係者が望ましい姿を構想し、国、地方公共団体、鉄道事業者が三位一体となって取り組むものであるため、「地域公共交通確保維持改善事業」における国の補助率は1／3としていますが、鉄道事業者や地方公共団体等、国以外の関係者の費用負担については、その割合等を関係者間の協議により決定できるようにしております。

(3) 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、事業者の負担も重いものになっている。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おります。

しかしながら、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ります。

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おります。