

## 【鉄 道 局】

### 1. 鉄道施設等の整備・近代化について

大都市の過密化と地方の過疎化が同時並行で進んでいる中、鉄道施設等にも少子高齢化対策や環境対策が求められており、公共交通の整備と活性化はまったなしの状況である。

鉄道施設等の整備や近代化は基本的に事業者が主体となって行わなければならないが、その投資能力には限界がある。また、東日本大震災からの復興では、街づくりとあわせた鉄道の早期復旧が求められているが、それには莫大な経費が必要である。

よって、公共交通の整備と活性化のため、既存設備の充実や鉄道貨物輸送体制の整備も含めた財政措置を講じられたい。

#### (回答)

鉄道は、国民生活や経済活動を支える基盤的な社会インフラであり、従来より、所要の予算措置を講じつつ、その整備や安全対策等の取組を推進しているところである。厳しい財政事情の中ではあるが、本年度も、引き続き、鉄道の安全性向上や利用者利便の向上の観点から、各事業の所要額の確保に努めて参りたい。

### 2. JR北海道・四国・九州・貨物の経営安定化について

(1) JR北海道・四国・九州の経営安定に向け、経営安定基金の運用益確保のための恒久的な仕組みを確立するよう検討するとともに、JR貨物も含めた将来的な完全民営化実現に向け、承継特例及び三島特例の恒久化などの抜本的な財政措置を講じられたい。

#### (回答)

JR北海道、JR四国、JR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のは事実である。こうした中、JR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る。

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、JR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、JR北海道及びJR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年度から講じている。また、JR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

である。

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る。

- (2) 青函トンネルの維持・管理については、現行、J R 北海道が一部負担している。北海道新幹線整備にあたり、今後も青函トンネルを維持していくために、国は J R 北海道の経営安定を念頭に、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ある。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る。

- (3) 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り、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、本年 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 30 年春に 1 日 1 往復の高速走行の実現をめざす、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、とされたところである。

これを受けて、今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、調査費の要求を行っている。

- (4) 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、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)

本州四国連絡橋公団が建設・保有していた本四備讃線は、平成 17 年 10 月に日本高速道路保有・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こととなっている。

本四備讃線については、基本計画において「用地の確保及び海峡部橋梁の構造設計にあたっては、新幹線規格複線を併設し得るよう措置するものとする」とされて

おり、これに基づき橋梁構造の設計等がなされている。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の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 J R 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 J R 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、昨今の市場金利の低下や J R 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、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、平成 24 年度補正予算において、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、出資金として 7.5 億円を予算措置したところであり、平成 26 年度概算要求においては、同機構に対する出資金として 48 億円を要求したところである。

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 に軽減されているところである。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ある。

- (5) J R 貨物の経営改善を促進するため、J R 貨物の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されたい。

また、J R 旅客会社や三セク鉄道会社等に支払う線路使用料に対する公的支援を継続して行われたい。

#### (回答)

輸送力増強に対しての財政上の措置としては、平成 21 年度より実施してきた隅田川駅の改良事業が本年 3 月に完成し、首都圏と北海道・東北との間の北の大動脈が整備された。加えて、平成 23 年度には関係法令を整備し、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 三島・貨物会社に対して、経営の安定化、設備投資への支援を可能としたところである。これにより、J R 貨物に対しては、平成 23 年度から 7 年間で 700 億円の無利子貸付を実施することとしている。

税制上の支援措置としては、①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 : ~H26.3.31 取得分）、②長期保有の土地等の売却益で機関車・コンテナ貨車を購入する時の買換資産額を圧縮記帳する特例措置（80%を圧縮記

帳：～H26.12.31 譲渡分）、③軽油引取税の課税免除措置（～H27.3.31 取得分）、等を講じているところである。

線路使用料は、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会社との間の鉄道線路の使用に関する協定」について、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年間とすること等基本的にこれまでの協定と同様の内容とする協定がとりまとめられたところである。

また、平成23年度から10年間、並行在来線の貨物調整金に要する費用として、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より、1,000億円の支援を行うこととしている。

(6) JR貨物が引き継いだ旧国鉄長期債務は、返済に向けた資金運用を伴う債務が約2,000億円にまで膨らみ、その支払利息が毎年約30億円に上るなど、経営を圧迫している。JR貨物の自立経営のためにも、債務解消に向けた措置を講じられたい。

(回答)

産業構造の変化や自動車輸送の増加、リーマンショックや東日本大震災の影響等により、鉄道による貨物輸送量は減少傾向にあり、JR貨物の経営状況は一層厳しくなっている。こうした中、JR貨物については、各種増収努力や経費節減等を行っているものの、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る。

このため、国土交通省は、平成23年度より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、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実施しており、この措置の実施にあたって、JR貨物において平成30年度を目標達成年度とした経営自立計画を策定し、第三者委員会も設けて進捗状況のチェックを行っているところである。

当該計画では、「多少の経済変動等があっても、長期持続的な利益を確保することが可能な経営の自立を達成し、さらに、株式上場に向けて、一層の運輸収入の確実な増加と利益の向上が図られるよう努めていく」としており、こうした取り組みの着実な達成が行われることにより、長期債務についても計画的な削減等が実施されていくものと認識しており、今後とも引き続き見守っていきたい。

(7) JR貨物をめぐっては貨物駅廃止の議論、ダイヤ削減によるトラック輸送への転換などモーダルシフトに逆行する動きも見られるが、新しい「総合物流施策大綱」の策定にあわせ、安全輸送や環境対策等の一層の強化をめざすとともに、効率的な物流体系の充実と環境負荷低減を視野に、長距離貨物輸送分野におけるモーダルシ

フトの更なる促進が図られるよう税制優遇措置を講じられたい。

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、E & S化の促進や国際物流を視野に置いた輸送環境の整備、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。

(回答)

本年6月25日に閣議決定された新しい「総合物流施策大綱」では、貨物鉄道輸送について、①国際コンテナの鉄道輸送の推進に向けた検討等を通じ、効率的な国内・国際複合一貫輸送を実現する、②鉄道の活用促進と輸送力強化のための基盤整備を推進する、③31ft コンテナの導入促進等により貨物鉄道の利用促進を図る、④モーダルシフトの一層の推進のため、大量輸送モードの輸送力を強化し、輸送事業者自身による幅広い荷主獲得のための取組を促進する、などの施策が盛り込まれたところである。今後これらの施策の着実な推進に向け、関係省庁との連携・協働を一層強めて参りたい。

また、貨物鉄道の利便性向上に向けた施策として、平成25年度には、環境省と連携して31ft コンテナの導入支援、新方式の温度管理コンテナ実証事業に対する予算措置を講じたところである。さらに平成26年度には、輸出入コンテナ貨物の鉄道利用促進に向けた検討調査に対する予算を新たに要求している。

今後とも、貨物鉄道輸送の利便性向上に向け、適切な支援措置を検討して参りたい。

### 3. 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) 建設中の新幹線整備は、他の交通手段の機能や財源などを総合的に勘案し、硬直化した公共事業費の配分見直しも含めて、安定的で責任ある財源確保の下で進められたい。

(回答)

整備新幹線については、昨年着工した3区間の工期前倒しなど、全体の見直しについて、与党で検討が始まったところであり、その状況を踏まえ、適切に対処して参りたい。

(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)

並行在来線については、地域の力で維持することが基本であるが、経営分離後の安定的な経営のため、JRから譲渡される鉄道資産に対する税制上の優遇措置や、並行在来線も含めた地域鉄道全般に対し、安全な輸送を継続するために必要な設備整

備や、大規模修繕について、補助制度による支援を行っているところである。

また、貨物調整金制度については、平成 23 年度に、鉄道運輸機構の特例業務勘定利益剰余金を活用することとしたことに加え、並行在来線を走行する貨物鉄道の施設の使用や走行の実態等をより踏まえた内容へ、大幅な制度の拡充を行ったところである。

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参りたい。

- (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の実用化に向けた技術開発の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あるが、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いる。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。

フリゲージトレインの技術開発については、実用化に向けた耐久性を評価するため、平成 26 年度から新型試験車両を用いて、新幹線、軌間変換、在来線を繰り返し走行する「3 モード耐久走行試験」を行う予定であり、このために必要な予算を要求したところである。現在は、新試験車両を製作するとともに、新八代駅において新幹線と在来線の接続装置の設置等を行っている。平成 34 年度に予定されている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たい。

#### 4. 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財政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ある。都市鉄道利便増進事業について、平成 26 年度概算要求において、56.4 億円を計上しており、相鉄・J R 直通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いるが、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たい。

また、安全設備整備等への財政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たい。

(2) 新都市交通機関としての役割を担うニュータウン鉄道やモノレール、新交通システム、ガイドウェイシステム等の整備にむけた予算措置を講じられたい。

(回答)

都市鉄道は、活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与する重要な社会基盤である。鉄道の整備にあたっては、整備主体や費用負担のあり方等、基本的な課題を解決する必要があることから、まずは地方自治体等の関係者間で議論を深めることが必要と考える。

(3) 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。

平成 26 年度概算要求においても、約 130 億円を計上するとともに、地下鉄の戦略的な維持管理・更新を推進するための制度拡充を要求しているところである。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たい。

(4) 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、公的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について、平成 26 年度概算要求において、約 130 億円を計上し、その内数で、輸送障害対策・列車運行円滑化等を実施することとしており、新規に千代田線北綾瀬駅の改良事業も要求している。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たい。

(5) 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)

鉄道駅の安全性向上や快適性向上については、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。

首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策は、今年度より新たに「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」を制定し、首都直下地震・南海トラフ地震で震度 6 強以上の揺れが想定される地域等の乗降客 1 日 1 万人以上の駅、片道断面輸送量 1 日 1 万人以上の路線の高架橋等について、平成 29 年度を目標に耐震補強を進めていくよう、鉄道事業者を指導しているところである。

踏切道については、平成 23 年に踏切道改良促進法が 5 箇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いる。

(6) 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財政支援措置を講じられたい。

(回答)

一昨年に発生した東日本大震災と原発事故以来、省電力化・低炭素化は、社会全体として、より一層重要な課題となっている。鉄道分野においても、省電力化を図り、電力の需給逼迫が生じても運行を十分確保するとともに、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ある。

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基金」による支援を行っており、平成 26 年度も環境省から当該基金にかかる予算を要求しているところである。なお、エコレールラインプロジェクトについては、同基金の要求額 125 億円の内数となっている。

## 5. 地域鉄道の維持・活性化について

(1) 「地域公共交通確保維持改善事業」の主旨に鑑み、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を踏まえ、地域鉄道の活性化に向けた予算確保を図られたい。特に、安全・安定運行を確保するため、老朽化が著しい車両の買換えや設備整備等に対する支援策として予算措置を講じられたい。

(回答)

鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は、第一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で安全対策設備等の整備を行うことが基本である。国土交通省では、経営基盤の脆弱な地域の鉄道事業者に対して、老朽化した車両の更新をはじめとした安全輸送の維持のために必要な設備投資について支援を行っている。加えて、特に経営状況が厳しく「鉄道事業再構築事業」を実施する事業者に対しては、今年度から補助率を 1/3 から 1/2 へ拡充したところである。

- (2) 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)

路面電車事業者に対しては、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」により、LRTシステムや安全性向上に資する施設整備などについて、財政上の支援を行っているところであり、平成26年度においても必要な予算を確保できるよう努力して参りたい。

- (3) 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やバッテリー電車の開発・導入・普及に向けた助成措置を講じられたい。

(回答)

DMVは、JR北海道が中心となって技術開発を進めており、これまでに、専用線区における1車両のみでの運行を前提として、実用化のための基盤技術は構築されたと認識している。現在は、JR北海道において、運転保安システムの性能確認など実用化に向けた走行試験等が行われている。

国土交通省としても、本年2月に有識者等で構成する「DMVの導入・普及に向けた検討会」を立ち上げ、どのような地域においてDMVの特性が発揮できるか、DMVを観光の魅力として活用するためのアイデア、資金面も含めたDMVの導入・普及にあたって障害となる事項の整理等について検討を進めているところである。今後とも、JR北海道における実用化に向けた走行試験等の結果を踏まえつつ、関係者と協力しながら、DMVの導入・普及に向けた検討を支援していく。

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、電化区間で駅停車時に蓄電池へ充電し、非電化区間で蓄電池から放電して走行する蓄電池電車や、地点情報によりエネルギーマネジメントを行う高効率の蓄電池電車に対し、鉄道技術開発費補助金により支援を行って参りたい。平成26年度概算要求においても所要額を要求しており、引き続き技術開発を支援していく。

- (4) 「地域鉄道の再生・活性化等研究会」が地域鉄道の社会的意義を踏まえ、地域鉄道を観光資源として活用し、また、観光振興を通じて再生・活性化をはかることが取りまとめられたが、これらの施策が具体化されるよう積極的な財政支援措置を講じられたい。

(回答)

今年度は「地域鉄道の再生・活性化等研究会」で取りまとめた方策の妥当性について、実証実験的なモデル事業を実施することとしており、そこで得られた成果やノウハウを他の地域にも展開していくことで、地域鉄道の再生と活性化につなげていきたい。

(5) 交通系 I C カードの全国相互利用サービスが本年 3 月から開始されたことを踏まえ、経営基盤の脆弱な地方鉄道への導入に向けた財政支援措置を講じられたい。

(回答)

鉄道・軌道における I C カード乗車券システムの導入は、第一義的には、利用者利便の向上、投資効果等を総合的に勘案した上で、事業者が判断するものと認識しているが、鉄道局においても、I C カードの共通化・相互利用化は利用者利便の向上に資するものであると考える。このため、経営基盤の脆弱な地域鉄軌道事業者が、I C カード乗車券システムを導入する際には、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」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ある。引き続き、同制度を活用して支援して参りたい。

## 6. 安全、防災・減災対策について

(1) A T S 装置の設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に関わる補助制度の充実を図られたい。

(回答)

鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は、第一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で A T S の設置や運転士異常時列車停止装置等の整備を行うことが基本である。国土交通省では、経営基盤の脆弱な地域鉄軌道事業者の行う安全性の向上に必要な施設整備に対して、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」により、A T S 設置など安全輸送の維持のために必要な設備投資に助成を行っている。

(2) 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)

ホームからの旅客の転落を防止するための設備として、ホームドア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いる。

国としては、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめを踏ま

え、1日平均利用者数10万人以上の駅におけるホームドア等の整備を優先し、「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、平成26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いる。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26年度概算要求においても所要額を要求している。

一方、平成24・25年度においては、鉄道駅のバリアフリー施設として、エレベーター及びホームドアについて、固定資産税等の税制特例を設けたところであり、平成26年度税制改正要望において、当該特例措置の延長を要望している。

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である。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、三位一体となって支援できるか否かが大きな課題となっている。

また、ホームからの旅客の転落等を防止するためには、ホームドア以外の対策を推進することも重要で、内方線付き点状ブロックの設置や、鉄道事業者の係員等に対する教育・研修活動、旅客の障害者等に対する理解と協力を促す「心のバリアフリー」のための取組といったソフト面の対策も合わせて積極的に推進していく。

(3) 駅係員等に対する第三者暴力行為は、啓発活動を実施しているものの、減少傾向になっていない。同行為の防止対策に対する財政支援措置を講じられたい。

(回答)

第三者暴力行為については、大手私鉄やJRなど26事業者のデータによれば、平成24年度において828件発生している。暴力行為は犯罪であり、許されるものではないと認識している。暴力行為を抑止するための有効な対策を打ち出すには、実態の把握が必要と考えており、現在、全鉄道事業者を対象として調査を実施しているところであり、今後、調査結果を踏まえて、警察等関係者と連携して、対策を検討して参りたい。

(4) 合理化、効率化などによって無人駅が増加していることから、防犯対策に関わる財政支援措置を講じられたい。

(回答)

駅員の配置については、駅施設や利用状況等の実情が千差万別であることから、個々の鉄道駅における現場の事情、安全確保、利用者利便の確保等を十分に考慮して、鉄道事業者自らが判断して行っているところであり、防犯対策についても鉄道事業者において、万全を期していただきたい。

(5) 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。

(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、費用の一部を補助することができることとされている。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。東日本大震災では、自治体が被災した施設を復旧のうえ保有した場合、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てきた。今後も、実体に則した適切な支援を行って参りたい。

(6) 防災・減災対策は鉄道輸送の安全確保の観点から不可欠であるが、鉄道事業者単独の取り組みでは限界があることから、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を強化するとともに、相応の予算措置を講じられたい。

(回答)

鉄道事業者自らが行う防災対策については、原則として鉄道用地内に限られていることから、国や地方公共団体が行う治山、治水事業等の関連する事業と一体的に防災機能の向上が図られるよう、鉄道事業者と関係機関との円滑な調整を支援して参りたい。

(7) 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)

鉄道施設の防災対策については、旅客会社等が行う落石・なだれ対策又は海岸等保全のための施設整備であって、その効果が住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業である場合には、鉄道防災事業費補助において財政措置を行っている。本制度を活用し、鉄道防災対策の一層の推進に努めていきたい。

(8) 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、費用の一部を補助することができることとされている。

一方、自然災害により被害を受け、路線の全部又は一部の区間において運休することとなった場合、鉄道事業者においては、運行再開までの間、鉄道運賃相当額を収受する形で代行バスを運行することが一般的に行われている。このような場合の代替輸送に対する支援については、鉄道により輸送した場合に比べて、代行バスにより輸送した場合に、経営に対してどのような影響を与えることになるのか等、多角的な観点での検討が必要である。

(9) 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、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、レジリエンスの観点から地震時における鉄道網の確保を図るとともに、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、より多くの鉄道利用者の安全確保を図ることとしている。

そのため、平成 26 年度概算要求においては、耐震補強の補助対象を拡充しており、新たに首都直下地震・南海トラフ地震で震度 6 強以上の揺れが想定される地域等の乗降客 1 日 1 万人以上の駅、片道断面輸送量 1 日 1 万人以上の路線の高架橋等を盛り込んでおり、主要駅や高架橋等の耐震対策の一層の推進に努めていきたい。

## 7. 交通バリアフリーの整備促進について

(1) バリアフリー化促進に向けた取り組みでは、2020 年度までに「1 日あたり 3000 人の利用者数」が目標とされており、今後、一層のバリアフリー化が進展するものと予想される。一方で地方税などの固定資産税や法定点検に要するランニングコストは確実に増加することから、引き続き、補助制度の充実と税制等の減免措置等の財政支援措置を講じられたい。

(回答)

駅等のバリアフリー化については、平成 23 年 3 月に、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の見直しを行い、平成 32 年度までにバリアフリー化を行う駅として、これまでの 5,000 人以上から 3,000 人以上の駅に拡大し、新たな目標としたところであるが、これについても「地域公共交通確保維持改

善事業費補助金」等によって支援することとしており、平成 26 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いる。また、平成 24・25 年度においては、鉄道駅のバリアフリー施設として、エレベーター及びホームドアについて、固定資産税等の税制特例を設けたところであり、平成 26 年度税制改正要望において、当該特例措置の延長を要望している。

一方、鉄道駅のバリアフリー化は、第一義的には、地元住民、地方公共団体、鉄道事業者など地域の関係者が望ましい姿を構想し、関係者が一致協力して実現すべきものであり、これを地方公共団体と連携して支援していくことが、国の基本的な役割であると認識している。これを前提として、いまだバリアフリー化がされていない 5,000 人以上の駅を含む 3,000 人以上の駅において、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ついては、今後も国として支援していきたい。

- (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)

鉄道駅のバリアフリー化は、新設及び既設駅の大規模改良の際には、鉄道事業者の義務とされ、既設の駅はバリアフリー化する場合のみ努力義務とされている。努力義務となっている既設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なかなか期待できない状況にあり、鉄道事業者に自主的な整備への誘因が働きづらい状況がある。そのため、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。

また、鉄道駅のバリアフリー化は、第一義的には、地元住民、地方公共団体、鉄道事業者など地域の関係者が望ましい姿を構想し、関係者が一致協力して実現すべきものであり、これを地方公共団体と連携して支援していくことが、国の基本的な役割であると認識している。これを前提として、いまだバリアフリー化がされていない 5,000 人以上の駅を含む 3,000 人以上の駅において、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ついては、今後も国として支援していきたい。

いずれにしても、鉄道事業者が保有・管理する鉄道施設の維持・更新費用については、本来、鉄道事業者が負担するものであって、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もとにおいては、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な課題だと認識している。