

国鉄労働組合の要請に対する 国土交通省回答書

鉄道局幹線鉄道課
鉄道局都市鉄道政策課
鉄道局鉄道事業課
鉄道局総務課サービス政策室
鉄道局技術企画課
鉄道局安全監理官室
鉄道局施設課
鉄道局地域鉄道支援室
鉄道局総務課貨物鉄道政策室
総合政策局地域交通課

2020年11月6日

1. 新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、大手・中小を問わず、すべての公共交通事業者の経営がきわめて厳しい状況となっていることから、事業存続に向けた支援策の創設とそのための予算を確保していただくこと。また、現在、中小企業・小規模事業者等に固定資産税・都市計画税の減免が行われていますが、公共交通の維持・確保に向けて、大手事業者とその子会社にも適用されるよう、関係省庁と連携をはかり、公租公課について特例猶予および減免制度を延長・拡大するなど税制改正を含め対策を講じていただくこと。

(答)

- 鉄道等の公共交通機関については、新型コロナウイルスの影響により需要が大幅に減少し、各社の経営に大きな影響が生じております。
- こうした状況に対し、国としても日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用や雇用調整助成金など、業種横断的に事業継続に向けた支援を行ってきたほか、G o T o トラベル事業を通じた観光需要を喚起することで、旅客需要の回復にもつながることを期待しております。
- また、税制については、国税・地方税の納税猶予の特例措置が講じられているほか、来年度税制改正要望においても、期限切れを迎える各種税制について延長・拡充要望等を行っているところです。

- 引き続き、新型コロナウイルス感染拡大の状況を注視しつつ、各事業者のご要望をよく聞いて、適時適切に必要な支援に取り組んでまいります。

2. JR北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。

とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は2020年度で期限切れを迎えますが、引き続き2021年度以降の支援継続のために法改正を行うとともに新たな支援策の枠組みについて検討いただくこと。

国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、JR北海道及び四国会社に対して、経営動向を踏まえながら、引き続き必要な法改正も含めて財政負担の軽減など持続可能な恒久的支援策を講じていただくこと。

(答)

- JR北海道及びJR四国に対する現在の政府による支援の期限は、現行法上、令和2年度末までとなっております。
- 両社の経営自立に向けたその後の支援のあり方や法案の提出については、両社における経営改善に向けた取組状況等も勘案しつつ、検討を行ってまいります。

3. JR九州会社は人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、地方交通線では鉄道の特性を発揮することは困難な現状にあり、自立経営が求められながらも、厳しい経営に置かれていることに変わりはありません。日田彦山線のBRT復旧が正式合意されましたが、被災線区の鉄道復旧など、今後とも地域住民の足を守るために、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行っていただくとともに、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じていただくこと。

(答)

- JR九州の利用の少ない線区においては、JR九州、地元自治体、住民等の関係者において、利用促進、活性化に向けた協議が進められております。

- 運輸局としても、地域における持続可能な交通体系の構築・維持のため、関係者間の協議に対し、引き続き必要な助言等を行って参りたいと考えております。

4. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。さらにこのたび新たに努力義務化された地域公共交通計画の策定と、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進計画の実施に必要な財政上の支援措置を講じていただくこと。また、安全・安心な鉄軌道を構築するために、鉄道施設総合安全対策事業費等補助金、都市鉄道整備事業費補助金、鉄道技術開発費補助金、鉄道整備等基礎調査、踏切保安設備整備費補助金等の予算を確保し、要件の緩和と補助率を拡充していただくこと。

(答)

- 鉄道事業は、営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであるため、鉄道施設の老朽化対策については、鉄道事業者が自らの資力により実施することを基本としています。
- しかしながら、経営が厳しく、自らの資力のみでは老朽化対策を行うことが著しく困難な鉄道事業者に対しては、将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資す

る鉄道施設の補強・改良に対して支援しております。

○また、鉄道施設総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道施設については、固定資産税の特例措置を講じています。

○引き続き、予算の確保等に努め、鉄道施設の適切な維持管理が図られるよう取り組んで参りたいと考えております。

4. (前略)

さらにこのたび新たに努力義務化された地域公共交通計画の策定と、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進計画の実施に必要な財政上の支援措置を講じていただくこと。

(後略)

【地域公共交通計画の策定等に対する支援】

(答)

- 国土交通省では、先の通常国会で改正した「地域公共交通活性化再生法」において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープランを策定し、公共交通サービスの改善を図ることとしました。

- 加えて、過疎地などにおいては、バスの維持が困難となった場合、公募等により他の輸送手段によるサービスの維持を図る制度（地域旅客運送サービス継続事業）を創設したところです。

- あわせて、「地域公共交通確保維持改善事業」により、
 - 幹線バス交通、デマンドタクシー等の生活交通の確保・維持への支援（地域公共交通確保維持事業）
 - 地域公共交通ネットワーク形成に向けた、実証運行を含む計画策定等への支援（地域公共交通調査等事業）等、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた

取組に対して支援しており、令和3年度概算要求においては、所要額を要求しているところです。

○今後とも、地域の実情に応じた生活交通の確保に向けて、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。

5. JR各社では、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ます。改正鉄道軌道整備法により災害復旧事業費補助制度が緩和されましたが、経営基盤が脆弱な地域鉄道の早期復旧につながるよう、さらなる補助率の引き上げなど拡充を検討していただくこと。

(答)

- 災害復旧事業については、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場合には、災害復旧事業に要する費用の一部を補助する制度があり、平成30年度、鉄道軌道整備法の改正により、黒字の鉄道事業者であっても、一定の要件を満たせば、補助することが可能となるなど、制度の拡充が行われたところです。
- 国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

5. 災害発生時における生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特徴を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。

(答)

- JR貨物の輸送ネットワークの維持については、物流の確保の観点から重要と考えております。
- JR貨物においては、近年多発している大規模な自然災害を踏まえ、災害時の代替輸送を迅速に行うため災害リスクに備えるための取組み（BCP）を進めております。
- 国土交通省としても、大規模災害など不測の事態が起きた際、JR貨物の輸送ネットワークを維持するため、災害リスクに備えるための取組に対して、必要な指導・監督を行ってまいります。

6. ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、「1日あたりの利用者数が10万人以上の駅」について原則ホームドアを設置するとされていますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の設置促進を図るとともに地域公共交通バリア解消促進等事業の補助率を引き上げられたい。また、これらの設備の増加は、維持・管理等保有コストの増加につながり、鉄道事業経営を圧迫することから、補助と税制優遇による支援を拡充していただくこと。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3分の1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事例も発生しています。ついては、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当していただくこと。

(答)

<設置基準数の見直し>

- ホームドアの整備については、交通政策基本計画において、2020年度までに全国で約800駅に整備することを目標として定め、計画的に整備を推進してまいりました。2019年度末時点で855駅(※速報値)まで整備が進んでおり、目標を達成したところです。
- 同計画においては、視覚障害者団体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して、ホームドア等を整備することとされておりますが、

国土交通省としては、10 万人未満の駅についても、転落事故の発生状況やホームの混雑状況等の駅の状況を勘案した上で、10 万人以上の駅と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合にホームドアの整備を進めてまいりました。

- 現在、令和3年度以降の新たな整備目標の設定に向けて検討を進めており、本年7月に公表した、バリアフリー基本方針における次期目標に関する「中間とりまとめ」において、1日当たり利用者数10万人以上の駅のみならず、10万人未満の駅も含めて番線単位の数値目標を設定することとしております。

<補助と税制優遇による支援>

- ホームドアの整備に対する支援については、補助制度の充実を図るため、令和2年度より鉄道施設総合安全対策事業のメニューを拡充し、ホームドアを新たに補助対象に加えたところです。
- また、鉄道事業者にとっては、これまでに整備したバリアフリー施設の維持管理のための負担が増えることから、施設の取得後における負担軽減を図るため、税制面での

特例措置を設けております。

- バリアフリー設備への税制面、予算面での支援は重要なものであると認識しており、今後とも、適切に対処してまいります。

<補助率の引き上げ、地方負担分の充当>

- バリアフリー設備の整備にあたっては、バリアフリー法の理念に基づき、国と地方自治体と鉄道事業者が連携して整備を推進することを基本としております。これに基づき、国は 3 分の 1 を基本に支援し、残りの費用負担は、自治体と鉄道事業者の協議により負担割合が定められるものと考えております。

7. 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っていただくとともに在来線も含めてATS 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していただくこと。

(答)

- 検査体制については、保安監査等を通じて鉄道事業者に指導しているところであり、今後も同様に取り組んでまいりたいと考えております。

- 事故防止関連設備や保安に資する設備の設置は、原則として鉄道事業者において対応するものと考えておりますが、国土交通省としては、他事業者における先行事例の情報提供などの技術的な支援について積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

7. (前略)

都市鉄道では相互直通運転区間の延伸により、些細なトラブルが大規模な輸送障害につながる事例が多く見られることから、大規模な輸送障害対策のための事業費を拡充されたい。

また、2013 年度から環境省と連携し、鉄軌道事業者における省電力・低炭素化に資する設備の導入を支援している「エコレールラインプロジェクト事業」について、引き続き継続し、予算を確保していただくこと。

(答)

- 国土交通省においては、環境省と連携し、2013年(平成25年)度から省電力化・低炭素化に取り組む鉄軌道事業者に対する支援を行ってまいりました。

- 現在は、「脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業のうち鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業」と事業名を変更しておりますが、交通システムの低炭素化のため、エネルギーを効率的に使用するための先進的な省エネ設備・機器の導入を支援しているところであり、引き続き環境省と連携し、所要額の確保に努めてまいります。

(参考) 鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業

	予算額
平成30年度	11億円の内数
令和元年度	15億円の内数
令和2年度	80億円の内数
令和3年度(要求)	125億円の内数

8. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、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していただくこと。

(答)

- 整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましても、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまでも、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

【支援措置】

① 貨物調整金制度

JR貨物が並行在来線事業者を支払う線路使用料について、通常JR旅客会社に支払う額に上乗せして支払うもの

② 地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度

地域鉄道事業者の行うレール、枕木、車両等の更新費用の1/3を補助

③ 税制上の優遇措置

経営分離の際にJRから並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

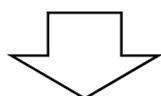
- 国土交通省としては、引き続き、並行在来線事業者の経営の状況を十分把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるま適切に対応して参ります。

8. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、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していただくこと。とりわけ青函トンネルは、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は保障されなければなりません。そのためにも、第三セクターの安定した経営基盤の確立をはかるとともに、JR旅客会社とのダイヤ調整問題、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しと法的措置を確立していただくこと。

(答)

- JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料については、国鉄改革化の際に、JR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費、いわゆるアボイダブルコストのみに限定することとされたところであり、JR貨物とJR旅客会社6社との間では、この考え方に沿って、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているところです。

- 国鉄改革においては、このような線路使用料のあり方を前提として、JR各社の経営が成り立つように、JR旅客会社に対して経営安定基金の設置や、国鉄長期債務の承継免除などの制度設計が行われたところです。



- J R貨物がJ R旅客会社に支払う線路使用料の扱いについては、このような経緯を十分に踏まえた上で検討することが必要と考えております。
- 一方、国土交通省では、J R貨物の経営基盤の強化を図るため、設備投資に対する税制優遇措置や無利子貸付など、累次にわたる支援を行ってきたところです。
- J R旅客会社とのダイヤ調整については、基本的には、線路容量の物理的制約の状況やその解決策を熟知している当事者間の自主的な調整に委ねることが適当であると考えています。

9. 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、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が求められています。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・強化していただくこと。

(答)

- 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1編成で営業用トラック65台分の貨物を輸送できることから、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います。

- 国土交通省では、平成28年10月に施行された改正物流総合効率化法に基づき、貨物鉄道へのモーダルシフトを行う取組を認定し、認定を受けて鉄道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ところです。

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、JR貨物が取得する機関車について、固定資産税の特例措置を講じております。

- 引き続き、貨物鉄道へのモーダルシフトの促進に向けて必要な対応を図ってまいります。

10. 2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続は厳しい状況にあることはいうまでもありません。鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう再検討いただくこと。

(答)

- 鉄道路線を廃止する場合は、鉄道事業法に基づき、廃止予定の1年前までに国土交通大臣に届け出ることとなっています。
- その届出があった場合には、国土交通大臣は、廃止を行った際の公衆の利便の確保に関し、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取することとしております。
また、関係地方公共団体の知事から申出があった場合は、代替交通機関の確保等に係る関係者間の調整を行うため、地方運輸局の主催で地元協議会を開催することとなっております。
- こうした地元での協議を通じて、鉄道事業廃止後における代替交通機関の確保が図られております。
- なお、これまでの廃止事例にあっては、鉄道事業者において、地域に対し丁寧な協議を行い、その理解を頂きながら、廃止の届出が行われることが一般的です。

10. (前略)

また、「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っていただくこと。

(答)

- 地域鉄道の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等の他、鉄道駅のバリアフリー化やLRTシステムの整備についても「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」などにより引き続き、必要な支援を行って参ります。

【国労東海本部要請事項】

11. 駅の無人化を見直し、全ての利用者が同じサービスの提供を受けられるよう行政から強く指導していただくこと。

【国労西日本本部要請事項】

(無人駅部分に係る内容)

12. (前略)

JR西日本金沢支社は2030年までに北陸エリアの在来線で新たに37駅を無人駅にすると発表しました。現在エリア内に

140駅、内77駅が無人駅であり、10年後には114駅になり8割が無人駅となります。2017年の会社データでJR西日本全体では1200駅の約56.5%の677駅が無人駅で、線区を問わず省人化・機械化導入により毎年無人駅化が進められ、「駅のトラブル・異常時の対応。無人駅による安全・サービス低下。列車遅延など情報伝達・対応が出来ない。防犯上の不安、介助の必要な高齢者、障がい者への影響。交通弱者の不便さ。駅は街づくりの拠点であり地域活性化の影響」など、これ以上の会社施策は公共交通機関としての役割と鉄道の安全を確保する上で大きな問題であると考えます。地域やすべての利用者の安全・安心を確保する立場で、国土交通省として「駅の無人化への規制と有人化の推進、ワンマンではなく運転士・車掌が乗務し安全・安心の鉄道輸送を構築すること」を鉄道事業者にご指導願いたい。

(答)

- 障害者差別解消法に基づき、鉄道の利用において、合理的な配慮により、障害のある方とない方の取扱いを可能な限り同様なものとしていくためには、鉄道事業者において、障害者をはじめとする駅利用者の利用実態をしっかりと把握した上で、必要な設備や対応体制を整備することが重要と認識しております。
- 鉄道事業者が駅を無人化する場合においては、障害者の利用実態を踏まえた上で、ITを活用した遠隔監視に

よる見守りや介助要員の派遣体制の整備等の取組により可能な限りの対応を行い、合理的配慮の提供を実施していくことが重要であり、鉄道事業者に対しても、サポートスタッフによる各駅のコマメな巡回とそのために必要な人員の確保等を指導しているところです。

- 国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者に対し、障害者をはじめとする利用者の声に真摯に耳を傾けるとともに、必要に応じた対応体制の見直しや利便性向上の取組を進めるよう、しっかりと指導し、無人駅を含め、いずれの駅においても障害者が安全かつ円滑に利用できるようにバリアフリー化の推進を図ってまいります。

12. 利用者の安全・安心を確保するため、「ワンマンではなく運転士・車掌が乗務し安全・安心の鉄道輸送を構築すること」を鉄道事業者にご指導願いたい。

(答)

- 列車のワンマン運転に関しては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、列車出発時の事故防止に加えて、ワンマン運転の実施にあたっては、
 - ・ ワンマン運転列車に必要な車両設備を設けること
 - ・ 乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないことなどの基準を設けて、これに基づいて安全を確保するよう事業者を指導しております。
- 列車のワンマン運転の実施にあたっては、各鉄道事業者によって運行頻度、速度、施設の状況、地形、気候等の自然条件等が異なることから、輸送の安全確保に責任を負う鉄道事業者が、これらの個別の条件等を十分に踏まえて、安全上最適な方法を定めて実施することが適当であると考えております。

- 国土交通省としてはこのような対策を講じることによつて、輸送の安全を確保していただきたいと思っておりますが、その実施状況について保安監査等においても、日頃の安全確保が確実に行われているか、しっかり指導監督して参ります。

13. 学研都市線(片町線) 鴨野駅しのかにおける乗降時の車両とホームとのすき間への転落を防止するために、ホームへの係員の適正な配置を含め、抜本的な安全対策を講じるよう、改めてご指導願いたい。

(答)

- 駅ホームにおける旅客の安全確保は非常に重要であり、旅客の転落を防止するため、ホームドアの整備や車両とホームとの段差・すき間の解消等の取り組みを進めてきたところです。
- この他、ホーム上の係員の配置についても旅客の転落を防止するための重要な要素であると考えております。
- 係員の配置については、個々の駅の利用状況や設備の状況を鑑みながら、鉄道事業者で適切に対応する必要がありますが、転落事案の多い駅については、一般論として、必要に応じて、取り組みを見直す必要があると考えております

- 本件については、転落事案が多いことから、JR西日本において、
- 隙間ゴムの設置
 - ラッシュ時間帯における係員の配置
 - エスカレーターを上下逆方向にすることによる分散乗車等が進められていると聞いておりますが、国土交通省といたしましても、安全に遺漏無きよう、引き続きJR西日本を指導して参ります。

14. 検査規制の緩和に伴い、車両の検査周期を「80万kmから160万km」に延伸するとされています。JR西日本管内でも国労として会社に福知山線事故や新幹線台車亀裂事故からも慎重にすべき何かあれば取り返しがつかないことになると指摘をしています。車両に限らず他の系統でも検査周期の延伸が行われていますが、車両故障、設備故障などによる輸送障害も多発している現状にあり、安全を保てる実態に即した検査周期の見直しの検討を要請します。

(回答)

- JR西日本において、鉄道車両の検査周期を「80万kmから160万km」への延伸を目指し、安全性の検証の実施を検討していることは承知しております。
- 当然のことながら、定期検査の適切な実施は鉄道の安全確保に最も重要であり、今回、JR西日本で検討している鉄道車両の検査周期の延伸については、国土交通省においてもその内容を厳しく確認してまいります。

15. 北陸新幹線の開業によって経営分離された並行在来線では、開業以来厳しい状況が続いており、今後も事業の黒字化は見通せない状況にあります。さらに2023年には敦賀まで延伸されますが、並行する在来線は第三セクター会社に移管され開業年度から赤字と予測されています。国民の足を守り活性化させる立場から、国からの支援・強化策を出していただき、JR会社にも安全運行と利便性向上に向けた支援策を講じるようご指導願いたい。

(答)

- 整備新幹線の開業に伴いJR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考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまでも、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。
- また、JRの人的支援等の協力・支援体制につきましては、これまでもJR旅客会社と並行在来線事業者との協議により決定・実施されてきているものと承知しております。
- 国土交通省としては、並行在来線の安全で安定的な運行や、並行在来線事業者の創意工夫による旅客サービスの向上を通じた誘客強化が図られるよう、必要に応じて、関係者と連携して対応してまいりたいと考えております。

16 公共交通機関における身体障がい者の方への割引制度の導入に比して、精神障がい者の方への割引制度は遅れています。とりわけ、全てのJR会社で未だに精神障がい者の方への割引制度が導入されておられません。2016年4月施行の障がい者差別解消法の理念である「全ての国民が障がいの有無によって分け隔てられることなく相互に人権と個性を尊重しあいながら強制する社会の実現」の趣旨を生かしながら、JR各社への精神障がい者割引制度導入に向けてご尽力いただきたい。

(答)

- 障害者の方に対する運賃割引については、割引による減収を他の利用者の負担によって賄うという考えのもと、鉄道事業者の自主的な判断により行われております。
- 鉄道局としては、精神障害者割引の実施状況について、鉄道事業者に幅広く周知するなど、今後とも引き続き、精神障害者割引の導入について、理解と協力を求めて参ります。