

国鉄労働組合の要請に対する 国土交通省回答書（本部要請）

鉄道局鉄道事業課

鉄道局施設課

鉄道局技術企画課

鉄道局サービス政策室

鉄道局企画室

鉄道局機構参事官室

鉄道局安全監理官室

鉄道局危機管理室

鉄道局都市鉄道政策課

物流・自動車局貨物流通事業課

2023年11月14日

1. 新型コロナウイルス感染症法上の位置付けが『5類感染症』に移行しましたが、公共交通の維持・確保に向けて需要回復期における人財への投資や設備投資を継続的に進めるようにするため、関係省庁と連携をはかり、鉄道事業者とあわせてその子会社にも固定資産税をはじめとする公租公課の減免措置等による負担軽減策を講じていただくこと。さらに、JR各社において、「将来への希望と誇りが持てない」と若年層の離職者が急増し、要員不足が慢性化している現状に鑑み、鉄道事業の将来を担う人財基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実をはじめ、産業雇用安定助成金等の規模・適用要件の拡充や手続きの簡素化など制度改善を図るとともに安全・安定輸送確立のため、日夜現場で働く社員の処遇や業務改善に努めるよう鉄道事業者に指導いただくこと。

(答)

○ 令和6年度税制改正要望においては、JR各社が適用対象となりうる税制特例の創設、拡充及び延長を要望しているところです。引き続き、ご要望等を踏まえ、税制による負担軽減策をはじめとした必要な措置を実施できるよう、適切に対応してまいります。

(参考：令和6年度税制改正要望事項)

- ・ 鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置の創設
- ・ CN（カーボニュートラル）投資促進税制の拡充・延長
- ・ 軽油引取税の課税免除措置の延長
- ・ JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長
- ・ JR北海道・JR四国に係る資本割の特例措置の延長

○ 鉄道事業における現場の担い手・技能人材の育成については、技術継承等の課題があると認識しており、これに関する支援が重要であると考えております。鉄道構造物等の維持管理に関する分かりやすい手引きの整備、これに基づく講習の実施等により鉄道事業者の人材育成への支援を行っております。(土木基準班)

○ さらに、人手不足の状況下においても、安全・安定輸送を継続できるよう、デジタル技術を活用した現場業務の省力化・効率化に資する技術開発に対して支援してまいります。(技術開発室)

2. JR北海道、JR四国及びJR貨物に対する経営支援策が2021年に公表されましたが、このうちJR北海道およびJR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ます。引き続き、支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。あわせて、JR九州会社も自立経営が求められながら、例外なく人口減少や高齢化、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厳しい経営環境に置かれていることから、被災線区に対する支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。

(答)

- JR北海道及び貨物については、それぞれの経営自立に向けて長期経営ビジョンと中期経営計画を策定し、各種施策に取り組んでいるところです。
- 国土交通省としては、2022年3月に成立した改正債務等処理法等に基づき、中期経営計画の期間である令和5年度までに、JR北海道には1,302億円、JR貨物には138億円の支援を順次実施しているところです。
- 2024年度以降のJR北海道及び貨物への支援については、各社の経営改善に向けた取組状況や新型コロナウイルスの影響等の社会経済情勢等を踏まえつつ、検討を進めてまいります。
- 被災線区に対する支援については、近年の少子高齢化や地方の人口減少などの影響で鉄道事業者の経営が厳しくなっていることから、鉄道事業者の努力だけでは、被災した鉄道の復旧のみならず、復旧後の維持コストの負担が困難となりつつあります。
- このため、河川や道路などの事業と連携して復旧することで、鉄道事業者の負担を軽減するような取り組みを進めているところです。

3. 地域公共交通活性化再生法改正法にもとづき設置される『再構築協議会』では、鉄道の維持・存続・活性化を基本としながら、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地域住民の意向や地域に与える影響等を十分考慮しながら、国が主導して自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築をはかっていたりすること。また、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・存続はきわめて厳しい状況にあり、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法改正を再検討いただくこと。さらに「協議運賃制度」導入にあたっては、国民生活に必要な輸送サービスを提供するために鉄道利用者の利益保護を第一義的に考えた運賃設定を行うよう鉄道事業者を指導いただくこと。

(答)

- 一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化など、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が出てきています。
- 今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取組みが急務となっています。
- こうした官民連携を促進していくため、改正地域交通法において、新たに国が再構築協議

会を設置できる仕組みを整えました。再構築協議会での協議にあたっては、「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、あくまで中立的な立場から、ファクトとデータに基づく議論を促してまいります。

- また予算面においても、再構築に取り組む自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えており、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。
- 鉄道路線の廃止については、鉄道事業が原則として民間ビジネスとして行われていることにかんがみ、鉄道事業法上、一年前までの届出制となっております。
- 他方、完全民営化されたJR旅客会社については、JR会社法に基づく国土交通大臣の指針（※）において、国鉄改革の経緯を踏まえ、新会社はその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項として、現に営業している路線の適切な維持のほか、路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を関係自治体等に対して十分に説明することが求められております。
（※）新会社はその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針
- このように、JR旅客各社が、地域と真摯に、かつ、丁寧に向き合うことが基本であると考えております。
- 令和5年10月1日の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）の施行による鉄道事業法の一部改正により、新たに協議運賃制度を創設いたしました。
- 本制度により、鉄道事業法第16条第4項の規定に基づき、地域の関係者（地方公共団体、鉄道事業者及び地方運輸局）間の協議が調ったときは、国土交通大臣（地方運輸局長に委任）への届出により運賃設定が可能になりました。
- また、地域の関係者間で協議をするときは、同条第5項の規定に基づき、あらかじめ公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないものとなっております。
- 国土交通省としては、本制度が適切に運用されるように対応してまいりたいと考えております。

4. JR各社では、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恒常的に発生していますが、インフラ基盤が脆弱な鉄道路線の早期復旧につながるよう改正鉄道軌道整備法の適用要件および対象を緩和するとともに、災害復旧事業費補助制度のさらなる補助率の引き上げなど公的助成の拡充を検討していただくこと。さらに、地震・

風水害等の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長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。また、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施設や設備が多く、こうした大規模改修は鉄道事業者にとって相当の経営負担を伴うことから、耐震補強や大規模修繕工事をはじめ車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対して税制面を含めた補助を拡充していただくこと。

(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。
- 更なる制度の拡充に関するご要望については、現行制度の運用状況を踏まえ、検討が必要と考えておりますが、被災した鉄道の早期復旧に向けて、必要な支援を行ってまいります。
- 今後想定される大規模災害における支援物資物流においては、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関が、状況に応じて、連携して支援物資輸送を行う体制の確立等が重要と考えております。
- このため、国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震への対応を想定し、関東、中部、近畿、中国・四国・九州地域において、有識者や自治体、物流事業者団体等で構成される「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催しました。本協議会において、関係者による調整事項等の整理や情報伝達訓練等を行うことで、連携体制を構築したところであり、引き続き各地域での連携体制の維持強化を図ることとしております。
- また、熊本地震における支援物資物流での教訓を踏まえ、ラストマイルを中心に課題や原因分析、対策の検討を行い、地方公共団体向けの「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を策定・周知したところです。
- 引き続き、これまでの調査検討の成果を活用しつつ、ラストマイルを含む円滑な支援物資物流体制の構築に向けた取組みを進めてまいりたいと考えております。
- また、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、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。
- 国土交通省におきましても、JR貨物による取組に対して、災害時における代行輸送力強

化のための貨物駅改良に対する支援や必要な助言等を行って参ります。

- 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、トンネル・橋梁の長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良については支援しております。
- 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。

5. 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なっていたこと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。またホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、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ていただくこと。あわせて、鉄道における自動運転導入にあたっては具体的なルールづくりを行い、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者を見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

(答)

- 確実な検査の実施にあたり、検査体制を含め、機会を捉え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。
- ホームドアの整備については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年12月）」において、転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、令和7年度までに優先度が高い3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備することとしております。
- ご要望の設置基準数の見直しにつきましては、令和8年度以降の次期目標の設定に向けて、関係者より幅広いご意見を頂きながら、省内関係部局と連携し、しっかり検討してまいりたいと考えております。

- また、国土交通省においては、令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設し、ホームドア整備などの鉄道駅のバリアフリー化の整備に充てられることとしました。
- さらに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化を図るため、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるホームドアなどのバリアフリー設備の整備について、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しました。
- 国土交通省としては、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、鉄道駅のバリアフリー化を推進してまいります。
- 「鉄道における自動運転技術検討会のとりまとめ」において、従来の運転士が乗務する場合と同等以上の安全性を確保することを基本とし、自動運転の技術的要件の基本的な考え方をとりまとめております。
- 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、ワンマン運転の実施にあたっては、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取扱いを定め、安全を確保するよう鉄道事業者を指導しています。
- 駅の無人化に際しては、障害者を含む全ての利用者に対し極力ご不便をお掛けすることのないよう、サービス水準を可能な限り維持する必要があると考えております。
- このため、利用者が無人駅を安全、円滑に利用することができるよう、鉄道事業者に求められる具体的取組について昨年7月にガイドラインを作成したところであり、国土交通省としては、その内容を最大限尊重して対応していただくよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。

6. 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特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、貨物線としての維持について2025年度中に最終的な結論が出される函館線をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。さらに、地球温暖化防止に向けたCO₂削減や生活必需品の物流確保のために鉄道・船舶輸送へのモーダルシフトを積極的に推進するとともに、安定した貨物輸送のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、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ならびに法的措置を確立していただくこと。

- 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、地域の皆様の方で維持していただくことが基本ですが、公共交通機関や鉄道貨物輸送ネットワークを構成する役割を担っていること、また、並行在来線事業者は厳しい経営環境に置かれていることに鑑み、国においても、貨物調整金等、様々な経営支援のための措置を講じているとこ

ろです。

- 貨物鉄道は、環境に優しく、効率的な大量輸送機関として、また、不足するトラック輸送の受け皿として、重要な役割を期待されています。
- このため、本年6月に決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」や先月に決定した「物流革新緊急パッケージ」において、トラックから鉄道へのモーダルシフトを促進していくこととしており、これに基づき、必要な取組を進めて参ります。
- J R貨物がJ R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、J R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、J R貨物とJ R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、J R各社の経営が成り立つように、一部のJ R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、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。
- 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おり、令和3年度から令和5年度まで138億円の無利子貸付を順次実施しているところです。

以 上

国鉄労働組合の要請に対する 国土交通省回答書（各エリア要請）

鉄道局鉄道事業課

鉄道局施設課

鉄道局技術企画課

鉄道局サービス政策室

鉄道局企画室

鉄道局機構参事官室

鉄道局安全監理官室

鉄道局危機管理室

鉄道局都市鉄道政策課

物流・自動車局貨物流通事業課

2023年11月14日

1. 国労北海道本部から国交省への要請について（JR北海道関係）

(1) 2021年に「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する法律案」が可決・成立し、JR北海道に対しては2023年度まで1,302億円の支援を受けていたのが年度末で節目となります。新型コロナウイルス感染症5類移行後には人流も回復傾向にありますが、JR北海道の経営環境は引き続き厳しいものとなっています。2024年度以降も会社の経営基盤強固のために支援の拡充をお願いいたします。

(答)

- JR北海道は、経営自立に向けて長期経営ビジョンと中期経営計画を策定し、各種施策に取り組んでいるところです。
- 国土交通省としては、2022年3月に成立した改正債務等処理法等に基づき、中期経営計画の期間である2023年度までに1,302億円の支援を順次実施しているところです。
- 2024年度以降の支援については、コロナ禍等を踏まえたJR北海道の経営状況等を見極めながら、検討を進めてまいります。

(2) JR北海道では毎年二百数十名の採用を行っていますが、近年若年層の離職者が増加傾向にあり、2年連続で退職者が採用者を上回る結果となりました。また2023年度の採用者の約6割が本州出身者であります。JR北海道でも様々な対策を講じていますが、離職と希薄な就職先としての要因は、将来展望が見えないことと賃金を含めた労働条件の低さが影響しています。財政支援を受けていることから経営改善に取り組むことは当然ですが、人への投資は人材確保のために必要不可欠であり、安全・安定輸送を継続していくためにも重要な事でもあります。2030年度末に向けた北海道新幹線の工事は、札幌駅を中心として目に見える工事がすすめられていますが、地元の魅力のある会社のアピールを行う中から、道内を中心とした採用者を募る努力と社員の待遇改善に向けて務める会社へ成長するよう指導をいただきたい。

(答)

- 若年層の社員がJR北海道の将来に対して不安を持ち、離職傾向が増加していることは、事業継続の観点からも重大な問題であると受け止めております。
- JR北海道では経営自立に向けて、長期経営ビジョンを策定し、各種施策に取り組んでおり、国土交通省としても、令和3年3月に可決・成立した改正債務等処理法等に基づき、令和5年度までに約1,302億円の支援を実施しているところです。
- JR北海道においては、この支援を最大限に活用することで、生産性と安全性の向上に向けた取り組みを進め、長期経営ビジョン等に示した将来像を着実に具体化させていくことが、何より大事だと考えております。

(3) 新千歳空港と札幌を結ぶ千歳線では、北海道日本ハムファイターズの新球場に直結する北海道ボールパーク新駅が2028年の開業に向けて検討がされ、次世代半導体の量産を目指すラピダスが進出予定の千歳市では人口増加や街の活性化などで鉄道利用者の増加が期待されています。その一方で、製造した半導体の流通と人の移動には交通インフラの整備が必要であります。開業当初から行き止まり盲腸線となっていた新千歳空港駅は、室蘭と帯広方面に行くには南千歳駅から乗り換えがあり不便さが生じています。新千歳空港駅のスルー化には1,000億円規模と見積もられており、JR北海道の経営計画にも盛り込まれていますが、新千歳空港駅整備を具体化するための予算確保にご尽力をいただき、この計画を実現させるためにもJR北海道との協議を加速していただきたい。

(答)

- 新千歳空港は、北海道を訪れる訪日外国人の9割以上が利用するなど、北海道の主要な玄関口であり、利便性の向上は重要な課題と認識しています。
- 新千歳空港と道東・道南方面との鉄道アクセス改善を図ろうとする、いわゆる「スルー化」の構想については、その事業化に向けて、まずは北海道庁をはじめとした地域の関係者間で具体的な議論を進めていただくことが必要です。
- 国土交通省としては、地元関係者からのお話を伺い、必要に応じ検討してまいります。

(4) 北海道新幹線の並行在来線としてJR北海道からの分離が決まっていた函館本線新函館北斗～長万部間で貨物列車の運行維持方針が確認されたと報道がされました。今後は貨物列車専用路線として費用負担をどうするのか協議がされるようではありますが、バス転換の意向を示していた地元自治体からの支援は難しく、貨物会社も単独では維持困難と表明しています。貨物列車の運行は道内経済にとどまらず、本州にも大きな影響を与えることは国としても理解されていると思いますが、今後の財政負担を検討する国交省を含めた4者協議の中では、地元の状況とJR北海道・貨物会社の経営体力を鑑み、この線区の維持には国が責任をもって負担をする方向で進めていただきたい。

(答)

- JR函館本線の函館・長万部(おしゃまんべ)間、いわゆる「海線」は、農産品の輸送など北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送を担う重要な路線です。
- このため、国土交通省、北海道庁、JR貨物、JR北海道の4者の実務者レベルで、鉄道物流のあり方に関する情報共有と課題整理のための意見交換を実施し、本年7月に論点整理と今後の進め方をとりまとめました。
- この論点整理を踏まえ、有識者も含めた検討会議を開催し、検討を深度化させる必要があることを確認しております。

2. 国労東日本本部から国交省への要請について（JR東日本関係）

(1) 昨年8月3日以降の大雨により線路設備に大きな被害を受け、津軽線・蟹田～三厩間、米坂線・坂町～今泉間は今もって不通となっています。津軽線については、地域交通検討会議が行われ、JR東日本が様々な案を提案していますが、「仮に、災害を契機とした廃線が前例になるようなことがあれば県内や全国に大きく波及する」との懸念を地元自治体が示しています。米坂線については、9月26日、「現時点では復旧する、廃線するいずれも決めていない。復旧費の負担と安定的な運営のための方策という2つの課題をしっかりと検討していきたい」と新潟支社長が述べています。災害からの「復旧の協議」と「鉄道の在り方の検討」は同時進行しないという当初の判断に留意し、地域、利用者の意見を十分に尊重するよう主導していただくこと。

(答)

- 昨年8月の豪雨で被災し、蟹田駅・三厩駅間で不通となっているJR津軽線については、本年1月から沿線自治体とJR東日本が出席する「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」が開催され、自動車を使った交通体系への転換も含め、持続可能な交通の在り方について現在検討が進められていると聞いております。
- また、同じく昨年8月の豪雨で被災し、今泉駅・坂町駅間で不通となっているJR米坂線については、9月に沿線自治体とJR東日本が出席する「JR米坂線復旧検討会議」が開催され、JR米坂線の復旧にかかる工事費の負担と工期、米坂線が抱える課題等について議論されたと報告を受けております。
- なお、両会議とも国土交通省からは地方運輸局がオブザーバーとして出席しております。
- 国土交通省としては、鉄道での復旧を検討する際には、復旧後の利便性・持続可能性の確保のための方策や、復旧費用の負担のあり方等についても議論することが重要であると考えています。
- 引き続き、沿線自治体とJR東日本の間で、有意義な議論が行われることを期待しており、国土交通省としても、必要な助言等を行ってまいります。

(2) 年々災害が激甚化し、多くの路線が運転見合わせとなっています。その多くはいわゆる地方ローカル線ですが、地域住民の移動を保障する大切な地域公共交通でもあります。「2024年問題」を背景とした鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを円滑に進めるためにも、災害発生時におけるう回ルートの確保と被災線区の速やかな復旧は欠かせません。とりわけ復旧費用は、地方ローカル線の存続に影響を及ぼし、中小私鉄にとっても経営に大きな負担となるだけに、災害による鉄路廃止を防ぐためにも、鉄道軌道整備法のフレキシブルな運用をしていただくこと。

(答)

- 鉄道軌道整備法に基づく支援制度として、経営の厳しい鉄道事業者に対し、国と自治体が復旧費用のそれぞれ1/4を支援することが可能となっており、さらに、平成30年6月の

同法の改正により、黒字の鉄道事業者の赤字路線に対する支援や、特に国土交通大臣が必要と認める場合には、補助率を嵩上げする措置など、制度の拡充が行われたところです。

- 鉄道軌道整備法のフレキシブルな運用に関するご要望については、現行制度の運用状況を踏まえ、検討が必要と考えております。国土交通省としては、被災した鉄道については、鉄道軌道整備法による制度などとともに、関連する他事業との連携・協力すること等により早期に復旧されるよう、必要な支援を行ってまいります。

(3) 今後、IT化が進んでいくことが想定され、JRの駅においてもみどりの窓口の廃止、駅の無人化が進み、チケットレス化が進んできています。将来的にはネット予約が当たり前になっていくと思いますが、高齢者社会の中で、対応が困難な利用者が多く、高齢者にとって厳しい状況を払拭することが必要ではないかと考えます。指定公共交通機関として、誰もが不便なく利用できることが使命であることから、国としても電子化にあたって公共交通の役割を果たせるよう、鉄道事業者へ指導していただくこと。

(答)

- 誰もが円滑に鉄道サービスを利用できる環境を整備することは大変重要であると考えております。
- 例えば昨年7月に作成した無人駅ガイドラインでは、オペレーターによる音声案内機能付き券売機のような話せる券売機の導入等を紹介しており、国土交通省としては、利用者の利便性を損なうことがないよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。

(4) 一人勤務や無人駅化が進められる一方で、バリアフリー化が進み、車椅子を使用するお客様の対応が増加する傾向にあること、加えてお客様への案内などサービス面でも対応が増加してきています。さらには人身事故をはじめとした異常時対応も増えています。このような状況を踏まえ、鉄道を利用するお客様が安全に快適に利用できるよう、昨年策定された「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」に基づき、事業者・自治体・地域と十分に協議を行うよう鉄道事業者へ指導いただくこと。

(答)

- 利用者が無人駅を安全、円滑に利用できるよう、鉄道事業者に求められる具体的取組について昨年7月にガイドラインを作成したところです。
- ガイドラインでは、駅を無人化する際には、鉄道事業者の一方的な判断のみによって利用者利便が損なわれないようにする必要があるとしているほか、駅の要員配置の見直しを行う際は、利用実態に応じて地方自治体や地元障害当事者団体等と十分な意思疎通を図り、関係者の理解を得られるよう努めることとしています。
- 国土交通省としては、鉄道事業者において、ガイドラインの内容を最大限尊重して対応していただくよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。

3. 国労東海本部から国交省への要請について（JR東海関係）

(1) 災害等の発生による帰宅困難者の対応について

昨今多発している台風・豪雨、また想定されている首都直下型地震・南海トラフ地震等により鉄道運行に支障が発生した場合、利用者が駅に滞留状態になり、運休が長時間に及んだり、深夜を跨ぐなどによりトラブルが発生しています。一部の鉄道事業者では、沿線自治体と協定等を締結するなどの対策を取っていますが十分とは言えない状況です。帰宅困難者の対応として、多くの人が避難できる場所の確保や誘導・案内など国や地方自治体地元企業などへの協力的体制整備等の各種支援を講じていただくこと。

(答)

- 首都圏直下地震発生時の帰宅困難者対策については、政府、地方自治体、交通事業者、企業団体、マスコミ関係者等からなる「首都直下地震帰宅困難者等対策検討委員会」において検討を行っているところです。
- また、近年、災害の激甚化に伴い、鉄道の運休が長時間に及び、夜間等に利用者が駅に滞留する等の事象が発生しています。
- 帰宅困難者発生 の事前防止策として、鉄道事業者には計画運休の実施および前広な事前の情報提供に努めていただいている一方、地方自治体、沿線企業等には「鉄道の計画運休の実施についての取りまとめ」を作成の上、社会的理解の醸成に努めているところであります。

(2) リニア中央新幹線トンネル工事における「労災隠し」について

リニア中央新幹線のトンネル工事現場における労災事故は、2021年10月から2023年4月までの間に8件もの労災事故が確認でき、2021年10月には岐阜県中津市で死亡労災事故では、今年2月、岐阜県警が業務上過失致死の疑いで現場責任者とその部下の作業主任を書類送検し、恵那労働基準監督署も労働安全衛生法違反で下請け建設会社と現場主任を書類送検しました。また、長野県飯田市のリニア中央新幹線トンネル工事 で今年4月に発生した労災事故について「労災隠し」（労働安全衛生法違反）の疑いがあるとして、東京に本社を置く下請建設業者と、同社の長野作業所々長を飯田労働基準監督署が書類送検したと発表されています。事故が繰り返されれば工事の中断は避けられず工期が伸びる一方で工事日程の厳守が求められているなど下請け建設会社への要請等の背景にあり、労災事故は繰り返され、さらには労災隠しにまで発展してしまったことは重大です。発注元であるJR東海は、労災事故が相次いでいるにもかかわらず、労災事故の情報について「原則非公表」の立場をとっています。労働者の生活と命を守る観点からも、労災事故が繰り返された原因や労災隠しにまで発展した原因について調査し対策を講ずるよう指導していただくこと。

(答)

- リニア中央新幹線については、平成26年の工事实施計画の認可の際に、国土交通大臣から建設主体であるJR東海の社長に対し、安全かつ確実な施工等を指示しています。
- このため、事故発生時の原因究明や再発防止策については、JR東海において適切に行わ

れるべきところ、ＪＲ東海において原因究明が行われ、施工会社に対して安全な施工を適切に指示していると承知しています。

- 国土交通省としましては、事業主体のＪＲ東海において事故に対する原因究明がしっかりと行われ、その結果を踏まえた再発防止策が着実に実施されることにより、事故が繰り返されないよう、適切に対応してまいります。

4. 国労西日本本部から国交省への要請について（ＪＲ西日本関係）

(1) 地域・住民の足である地方ローカル線の維持・存続について、地方自治体をはじめ地域住民・利用者の方々の声を十分聞き入れ、国民の移動する権利が保障される公共交通としての国の役割・御支援・御援助を。

「鉄道事業法」の第一条には、「輸送の安全確保」「利用者の利益の保護」「公共の福祉の増進」を掲げてあります。地方交通線の存廃はそれぞれの地方・地域の将来展望に関わる極めて重要なことでもあります。『改正地域公共交通活性化再生法』の成立を踏まえ、丁寧に地方自治体をはじめ地域住民・利用者の意見・声を十分聞き入れられ、地方・地域のまちづくりのかたち、全ての国民が安心・安全に生き、社会生活が営めるように国（国交省）の役割を果たして頂き、地方交通線の維持・存続に向け御支援・御援助を要請致します。同時に、鉄道事業法の「事業の休廃止の届出」について、規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討して頂くように要請を致します。

(答)

- 一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化など、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が出てきています。
- 今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形で地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取組みが急務となっています。
- こうした官民連携を促進していくため、地域交通法を改正し、国が再構築協議会を設置できる仕組みを整えました。
- 協議会における協議にあたっては、様々な利用者の意見を反映させていくことは重要であると考えており、構成員の選定等については、自治体や鉄道事業者の意見も聞きつつ、実情に応じて適切に行って参ります。
- また予算面においても、再構築に取り組む自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えたところであり、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。
- 鉄道路線の廃止については、鉄道事業が原則として民間ビジネスとして行われていることにかんがみ、鉄道事業法上、一年前までの届出制となっております。

- 他方、完全民営化されたJR旅客会社については、JR会社法に基づく国土交通大臣の指針（※）において、国鉄改革の経緯を踏まえ、新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項として、現に営業している路線の適切な維持のほか、路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を関係自治体等に対して十分に説明することが求められております。
- （※）新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針
- このように、JR旅客各社が、地域と真摯に、かつ、丁寧に向き合うことが基本であると考えております。

（2）公共交通における利用者の利便性と安全・サービスを確保するとともに、誰もが安全・安心・快適に利用できる鉄道設備、駅・ホームの安全対策の強化、国の恒久的な支援策を。

現在、駅の無人化やワンマン運転の拡大、列車の減便、運転区間の短縮、駅のスリム化（ホームの屋根・トイレの撤去など）、合わせて窓口営業時間の短縮、窓口の廃止、遠隔MVの導入などにより、公共交通における鉄道利用者の利便性と安全・サービスが低下をし、利用者の方からは苦情の声が寄せられています。鉄道の本来の姿・果たすべき役割の維持・充実を図るため、引き続きの恒久的な安全対策への御指導を要請致します。

（答）

- 誰もが安全かつ円滑に鉄道サービスを利用できる環境を整備することは大変重要であると考えております。
- 窓口の営業時間については、個々の駅における利用状況や設備の状況に鑑み、鉄道事業者で適切に対応する必要がありますが、普段より、個々の利用実態等を見ながら必要に応じて見直す必要があると考えております。
- 国土交通省としては、安全性やサービス水準を確保していくことが重要であると考えており、利用者の利便性を損なうことがないよう、鉄道事業者へ働きかけてまいります。
- 鉄道の運行ダイヤの設定につきましては、鉄道事業法上、事前届出制とされており、鉄道事業者が利用状況や地域に与える影響等を勘案の上、設定することとされており、
- 一方で、運行ダイヤは、沿線自治体や利用者にとっても関心の高い事項であるため、鉄道事業者において、地元の要望等も十分に踏まえながら設定を行っていくことが重要と考えております。
- 国土交通省としましては、JR西日本に対しまして、地元の声をよく踏まえて、利便性の確保などを図っていくよう、働きかけてまいりたいと考えております。
- また、輸送の安全確保については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、必要な技術上の基準が定められており、各鉄道事業者は、個々の実状を反映した実施基準を定め、これを遵守することとしています。
- その実施状況については、国土交通省の職員が定期的に各鉄道事業者に立ち入って監査する等、日頃の安全確保が確実に行われているか、指導監督しております。引き続き、鉄道の更なる安全・安定輸送の確保に向け、しっかりと事業者を指導してまいります。

(3) 激甚災害等による被災路線への早期復旧と災害に強い強固な基盤作りに対し、公的助成と財政での積極的な補助を。

昨今の異常気象による台風や豪雨等により、鉄道施設に多大な被害をもたらしました。復旧には鉄道会社をはじめ関係各所の協力のもと復旧に努めてきましたが、災害に強い基盤づくりが不可欠です。鉄道構造物の設備維持・整備のため公的助成・補助の拡充を要請致します。

(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。
- 鉄道軌道整備法による支援制度の活用とともに、他事業との連携など、必要な対応を行い、鉄道事業者の負担軽減を図りながら、支援に努めたいと考えております。
- 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、鉄道構造物を含め鉄道施設の設備維持・整備については、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。
- 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) 新幹線延伸に伴う並行在来線維持における自治体・鉄道事業者への支援の強化を。

来年3月ダイヤ改正より北陸新幹線の金沢―敦賀間が開業します。そして、並行して走る北陸本線が第3セクター会社へ経営が移行されますが、運営が厳しいものとなるとの試算が出ています。同時に、貨物列車の線路使用料についても負担が大きく掛かり、沿線自治体・住民、鉄道事業者に多大な影響を及ぼします。並行在来線の維持・持続のために財政・税制面での御援助・御支援を要請します。

(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、地域の皆様の方で維持していただくことが基本ですが、公共交通機関や鉄道貨物輸送ネットワークを構成する役割を担っていること、また、並行在来線事業者は厳しい経営環境に置かれていることに鑑み、国においても、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に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（令和3年の債務等処理法改正において、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の資金を財源とする現行の仕組みを、令和12年度まで延長）

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）の固定資産税及び都市計画税を20年間1/2に軽減、登録免許税及び不動産取得税を非課税（令和5年度税制改正で適用期限を8年間延長）

・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した鉄道の安全投資について、固定資産税を5年間1/3に軽減（令和5年度税制改正で適用期限を2年間延長）

④ 地方財政措置の特例

・JRからの譲渡資産（旅客分）の購入費用に対する地方自治体の補助について、交付税措置を嵩上げ（措置率：45%（通常地域鉄道への補助：30%））

○ ご要望頂いた内容も踏まえ、国としても適時適切に並行在来線の支援のあり方について検討をまいります。

(5) 鉄道施設・車内での防犯対策、安全対策の強化と再発防止策への御指導を。

(答)

○ 令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受け、国土交通省では、鉄道事業者と連携し、対策をとりまとめ、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込み制限の利用者への呼びかけ等に取り組んでいるところで

○ また令和4年10月には新幹線や利用者の多い在来線の新造車両への防犯カメラの設置を義務化することで、車内事件を抑止する効果をより高めることとしています。

○ 上記の対応策を踏まえ、鉄道事業者では、警察を含めた関係機関と連携し、車内事件発生を想定した現場対応訓練等を実施するなど乗務員・旅客の安全をより高めるための対策を講じています。

○ 国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者や警察などの関係機関と連携し、鉄道テロ対策の取組を進めてまいります

5. 国労四国本部から国交省への要請について（JR四国関係）

(1) JR四国を取り巻く経営環境は、全国的にも先駆けて進んでいる少子高齢化・人口減少や

高速道路網の整備、他輸送機関との競合や、経営安定基金の運用益減少などにより、脆弱で非常に厳しい経営基盤であります。JR四国の、2022年度決算では、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業損益となっています。そもそも北海道や四国、貨物は、鉄道事業だけで経営を維持するのが困難であることは、会社発足当初から指摘されていたことでもあります。いまだに分割・民営化における構造矛盾が解消できていない状況であります。構造矛盾の抜本的な解消に向けて、国交省としても最大限に努力をしていただきたいと思います。

- (2) JRが発足し、すでに36年が経過していますが、四国はいまだに自立経営に至っておらず、2020年3月には、国交省より2031年度の経営自立を目指し、地域の関係者と一体となった利用促進やコスト削減などの取組の実施、取組結果の毎年度の検証を行い、経営改善を着実に進めるよう行政指導を受けています。会社はこれまで、省力化・省人化による生産性向上施策による駅の効率化やワンマン列車の拡大、業務委託や外注化、契約社員化などを進めています。それにより、駅のトイレやゴミ箱、ホーム待合室等までもが撤去され、そのしわ寄せが利用者にかかってきています。これまでも、JR四国に対して、経営安定基金の下支えや承継特例などの支援をいただいておりますが、引き続き経営安定基金の追加的積み増しなどの助成措置や承継特例の恒久化など、持続可能な経営支援をお願いします。
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響が長期化するなかで、利用者が激減し会社発足以来最悪の状況が続いています。これまで会社は、列車の減便や減車、一時帰休等を実施し、収入の確保に努めています。新型コロナウイルス感染症が感染症法上の位置付けで5類に移行し、全ての制限が解除され、少しずつもとの生活に戻って来ていますが、しかし、いまだにコロナ禍前の8割程度にしか戻っておらず、経営に極めて大きな影響を及ぼしています。会社の経営努力だけでは解決する事は困難であり、事業を存続するための新たな支援策についても検討していただきたいと思います。

(答)

- JR四国は、経営自立に向けて長期経営ビジョンと中期経営計画を策定し、各種施策に取り組んでいるところです。
- 国土交通省としては、2022年3月に成立した改正債務等処理法等に基づき、中期経営計画の期間である2025年度までに1,025億円の支援を順次実施しているところです。
- 引き続き、JR四国に対する様々な支援措置を講じながら、同社の経営自立化、長期経営ビジョンの具体化に向けた取組を着実に推進してまいります。

- (4) ローカル鉄道の在り方に関する提言が取りまとめられましたが、四国は、2019年度の利用実績を基に3線区4区間が対象になるとの見解を示しています。対象となる沿線自治体や利用者からは、生活の足が無くなっては困ると不安の声が多く出されています。協議は必要だと思いますが、決して廃線ありきの議論にならないように、国交省としても、しっかりと責任を持って関わっていただき、地方沿線住民の生活の足を守り、ローカル線の維

持・活性化を図るためにも、持続可能な総合交通政策実現に向けた取り組みをお願いします。

(答)

- 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針において、再構築協議会の対象は、当面、輸送密度が 1,000 人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先することとしています。
- 一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化など、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が出てきています。
- 今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取り組みが急務となっています。
- こうした官民連携を促進していくため、改正地域交通法において、新たに国が再構築協議会を設置できる仕組みを整えました。再構築協議会での協議にあたっては、「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、あくまで中立的な立場から、ファクトとデータに基づく議論を促してまいります。
- また予算面においても、再構築に取り組む自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えており、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。

6. 国労九州本部から国交省への要請について（JR九州関係）

(1) JR九州は株式上場していますが、福岡など都市圏を除けば人口減少などにより、脆弱な経営基盤に置かれています。特に地方ローカル線においては沿線の人口減で利用者の減少傾向は続いており、厳しい収支状況にあります。地方において鉄道はかけがえのない公共交通機関であり、なくてはならない存在で、減便・バス転換・廃止等となれば地方は衰退し一層の人口減少を招くこととなります。新型コロナウイルス対策の緩和以降、九州においても多くの外国人観光客が各地を訪れており、「観光立国」として地方ローカル線を貴重な移動手段として位置付けていただくとともに、収支だけの存廃の議論が終わることがない様に税制優遇や補助金制度が活用できるようにしていただくこと。また、地方ローカル線においては、トンネルや橋梁の経年劣化による保守のため、工事費の増加・人員不足がJR九州の経営に重くのしかかっており、インフラ整備についても補助金等の対策を検討していただくこと。

(答)

- JR九州を含む上場 4 社については、JR会社法に基づく大臣指針において、輸送需要の動向等を踏まえ、現に営業する路線を適切に維持することされており、赤字であることのみ

を理由に路線を廃止することは、引き続き容認されません。

- 他方で、一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化など、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が出てきています。
- 今後さらなる人口減少も予測されている中で、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じた再構築の取組みが急務となっています。
- こうした官民連携を促進していくため、改正地域交通法において、新たに国が再構築協議会を設置できる仕組みを整えました。再構築協議会での協議にあたっては、「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、あくまで中立的な立場から、ファクトとデータに基づく議論を促してまいります。
- また予算面においても、再構築に取り組む自治体を支援するための社会資本整備総合交付金の活用など、従来にはない支援の仕組みを整えたところであり、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。
- 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、トンネルや橋りょうを含め鉄道施設の維持・整備については、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。
- 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。

(2) JR九州をはじめ、各社で様々な安全・安定輸送対策を講じられていますが、鳥獣による輸送障害が一向に減少しない現状があり、鉄道会社単独での対策には限界があります。また、地方ローカル線では要員も不足し、対策が追いついていません。国として鳥獣対策の研究等の支援と輸送障害多発線区の対策に係る費用の支援・補助を講じていただくこと。

(答)

- 列車と鳥獣との衝突による鉄道被害については、鉄道の安全、安定輸送の面からも取組みが必要と認識しております。(安監)
- 一方で、鉄道の安全、安定輸送は鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきものであり、これらの取組は鉄道事業者において行われるべきものと認識しております。
(施設課)
- なお、各鉄道事業者では、シカ等との衝突による列車の遅延を防止するため、侵入を防止する柵の設置及び忌避剤の散布、要注意箇所における列車の減速運転や徐行など様々な対策を講じていると聞いております。(安監)
- 鉄道事業者等が行う安全・環境対策等に係る技術開発に対して、国が鉄道技術開発費補助

金により財政支援を行っております。鳥獣対策についても新たな技術開発の要素があれば、支援することは可能であると考えております。(技企課)

(3) 脱炭素に向けた全社会的な取り組みが進んでいますが、JR九州でもバイオディーゼル燃料を列車に導入するための実証実験を筑豊本線や後藤寺線で開始したことが発表されています。経営環境が厳しい状況のなかで再生可能エネルギーを含む様々な取り組みが経営を圧迫することのないよう、脱炭素に向けた省エネ型車両の導入やLED設備等への更新の際は税制特例・補助金等の支援を拡充いただくこと。

(答)

- 鉄軌道事業者等の脱炭素に向けて、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等に関する調査・検討に必要な経費の補助を実施しております。
- 非電化区間の脱炭素化推進のため、鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査を実施しており、早期の実用化を目指しております。
- また、税制措置として、低炭素化に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税について、課税標準を5年間2/3等に軽減する措置を講じているほか、令和6年度税制改正要望において、カーボンニュートラル投資促進税制の対象設備に鉄道車両を追加する拡充要望を行っているところです。
- 引き続き、鉄道事業者の脱炭素化に向けた取り組みを適切に後押ししてまいりたいと考えております。

以 上