

4 コマ 鉄道施設総合安全対策事業（鉄道施設老朽化対策事業）、 鉄道施設安全対策事業（鉄道施設の戦略的維持管理・更新の推進）

【石田会計課長】 では、先ほど申し上げた時間よりも少し早いですが、皆さんおそろいでございますので、もしよろしければ始めさせていただきたいと思います。

次は、4つ目のコマになります。まず4つ目のコマでございまして、鉄道施設総合安全対策事業、その中の鉄道施設老朽化対策事業、また、あわせまして、鉄道施設安全対策事業の中の鉄道施設の戦略的維持管理・更新の推進、この2つをテーマとして、4つ目のコマをお願いしたいと思います。

では、まず担当局のほうからご説明させていただきます。

【説明者】 鉄道局でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料で、A4横の説明資料というのがございます。こちらで簡単に説明させていただきます。

まず、ページを開いていただきまして、2ページを先にお開きいただきたいと思います。きょうご審議いただくのが、鉄道構造物のいわゆる老朽化というものでございますけれども、我々鉄道局のほうでは、こういった鉄道事業者に対して、鉄道構造物について、まず定期的に検査をやることを義務づけております。ちょうど真ん中辺のところに告示というのがございまして、ここで定期検査に関する告示、この中で、例えば、橋りょう、トンネル等の構造物については、2年に1度検査しなさいと。さらに、トンネルについては、20年に1度詳細な検査をしなさい。こういった検査を義務づけております。

鉄道事業者は、この検査をした結果、その次にございますけれども、国土交通省の「鉄道構造物維持管理標準」というものに基づいて、その構造物の健全度を判定いたします。健全度の区分といたしまして、大きくA・B・C・Sと4つの判定に分かれてございます。A判定というのは、上に書かせていただいておりますが、運転保安、旅客及び公衆などの安全並びに列車の正常運行の確保を脅かす、またはそのおそれのある変状等があるものというもので、この中でまたAA・A1・A2と3つに分けてございます。AAというのは、かなり症状が進んでおりまして、緊急に措置する必要があるものというのをAA、それから、A1というのは、構造物の性能を失うおそれのあるもので、早急に措置が必要なものをA1、さらに、A2というのは、将来それが構造物の性能を低下させるおそれのあるもの、これは必要な時期に措置するものと。Aというのは、いずれにしても、時期はあ

れですけれども、措置をしなくてはいけないというのがA判定というものでございます。それから、その次のBというのは、将来健全度がAになるおそれのあるものということで、必要に応じて監視等の措置を講じるべきであるとしております。Cは、軽微な変状等があるものということで、必要に応じて重点的に調査をなさいというもの。Sというのは、健全なものと、大きくこういう4つの分類に分けて、各鉄道事業者は、構造物を検査し、健全度を判定しております。

これを頭に置いていただきまして、きょうご審議いただく案件が2つございます。

3ページ目が、鉄道施設総合安全対策事業費補助という事業でございます。真ん中辺に補助制度の概要を書かせていただいておりますけれども、補助対象事業者としては、第3セクター、補助率が、国・地方、3分の1です。

その次の補助対象事業でございますけれども、その次の4ページをお開きいただきたいと思っておりますけれども、左側のほうに鉄道施設のストックピラミッドというのを書かせていただいております。今、鉄道事業者も高齢化が進んでございまして、必然的に構造物もかなり高齢化が進んでいるところでございます。例えば、橋りょうにつきましては、平均の年齢が56年ぐらい、それから、トンネルについては62年。これに対しまして、ちょっと小さくて申しわけないんですけれども、法定の耐用年数が、例えば橋りょうですと、鉄筋コンクリートですと50年、それから、トンネルでございまして、鉄筋コンクリートで60年と、こういった法定上の耐用年数をかなり超えているものがございます。

また戻っていただきまして、3ページでございますけれども、補助対象事業として、橋りょう・トンネル等であって、先ほどの耐用年数を超えて使用しておりというのが、まず1つの条件。かつ、先ほど2ページでございまして「構造物等維持管理標準」等に基づいて客観的評価により、老朽化の程度が著しいと認められる施設の補強・改良を、この事業の対象としておるところでございます。

その次、4ページ目をお開きいただきまして、もう一つの鉄道施設安全対策事業費補助金のほうでございますが、これも真ん中辺に書かせていただいております。対象の事業者は、こちらのほうは、経営の厳しい鉄道事業者と定めてございます。補助率は、先ほどと同じでございまして、補助対象事業は、先ほどの耐用年数を超えて使用している又は、先ほどの「維持管理標準」等に基づく評価により、老朽化が認められる施設の長寿命化に資する補強・改良というふうに定めております。

簡単に申し上げますと、先ほどの3ページのほうの総合安全対策事業は、構造物として

もかなり高齢化が、年いってます、かつ、症状としてもかなり悪くなっていますと、こういったものを対象にしております、4ページ目のほうは、年とっているということも1つの要件ですけども、年をそんなにとっていないなくても、かなり老朽化が認められるということで、長寿命化を図るためには何らかの措置が必要だろうねというものを対象にしているというものでございます。

簡単でございますけれども、説明は以上でございます。

【石田会計課長】 続きまして、当方で想定しております論点について紹介させていただきます。3つございます。

1点目は、先ほど2つ事業の説明がありましたうちの、3ページのほうの鉄道施設総合安全対策事業の活用の実績の関係でございます。レビューシートの活動実績等にも記載がありますが、3ページの補助の活用実績が1社のみとなっております。このような活用実績を踏まえまして、本事業の内容・対象を見直すべきかどうか、1つの論点として挙げられるかと思っております。

また、2つ目の論点が、3ページの総合安全対策事業と4ページの安全対策事業の役割分担の関係でございます。これらは、それぞれ平成20年と26年に創設されておりますが、この2つの事業の重複など、不適切な役割分担になっていないのか、この点についてもご点検いただければと思っております。

3点目につきましては、その2つの今まで申し上げた点とも関連しておりますけれども、3ページに記載しております総合安全対策事業において、補助対象が現在第3セクターの法人に限定されているということが、これでいいのかどうかという点でございます。老朽化した橋りょう、トンネルなどを保有しております鉄道事業者が多数ある中で、現在、第3セクターの法人に限定するという制度になっていることが適切かどうかを含めまして、事前勉強会の席でも、安全対策事業——これはページ4のほうでございますが——とあわせまして、補助の要件について、いろいろなご意見が出たところでございます。引き続き、この場でもご議論をいただければ幸いですと思っております。

その辺を含めまして、引き続きご議論のほう、よろしくお願ひ申し上げます。

【永久委員】 ちょっと確認なんですけど、4ページと3ページを比べると、3のほうは4の部分集合というわけでもないんですか。

【説明者】 部分集合といいますか、4のほうの事業を行わずに、ずっと放置していた場合、だんだん劣化が進んでいきますので、その劣化が進んでいきますと、補修するの

大分お金がかかってきますので、部分集合といいますか、4ページのものさらに症状が進んで、もう少し大きな手術が必要になったような場合における事業が、3ページと。

【永久委員】 でも、4ページに該当するわけでしょう。その前の段階で。

【説明者】 前の段階では、そうでございます。

【永久委員】 なるほど。補助対象事業が第3セクターと、一方は、単純に経営の厳しい鉄道事業者というお話は何いましたけれども、もう一度説明していただけますか。

【説明者】 わかりました。

まず、総合安全対策事業、これは第3セクターとなっております。第3セクターとしても、二通りございまして、これは要綱で定めてございます。1つは、鉄道事業者そのものが第3セクターという場合が1つのパターンで、もう一つは、鉄道事業者は民間事業者なんですけれども、その民間の事業者の施設を改良するために、自治体が出資した第3セクターを設立して、そこが事業主体となって補修をする場合と、第3セクターは2つ分かれてございます。

一方、4ページ目の事業につきましては、通常の維持管理の世界ではあるんですけれども、なかなか今、鉄道事業者は経営が厳しい、特に地方鉄道は経営が厳しいところがございまして、そういった鉄道事業者に対して、どうしても弥縫策的に処置をするのではなくて、やはり一回直したらしばらく続くよというような、ある意味長寿命化を図るような改修をやるためにはちょっとお金が必要になるだろう。経営が厳しいところは、なかなかそこまで回らないところがあるので、国・自治体が補助して、長寿命化のための補修を行うというのが4ページ目でございます。

ちなみに、3ページ目のほうは公共事業で、もう平成20年に公共事業の世界で制度をつくったところがございまして、要件として、第3セクターということを対象事業者の要件としたところでございます。

【石田委員】 経営の厳しい鉄道事業者というのは、赤字の事業者だというふうに伺いましたけれども、お金をこれに対して投資するという形ですよね。その事業計画とか、そうしたものの提出というのは、要件としてあるんですか。

【説明者】 4ページ目の事業につきましては、そういった計画を出すという要件はございません。

一方、3ページ目のほうは、計画の提出を義務づけております。事業規模も大きいというのもございますし。

【石田委員】 今のすみ分けの話で教えていただきたいんですけど、この第3セクター、実際は1社のみということで、現在は伊豆急さんですよ。そうすると、第3セクターもやり方は2つあって、鉄道事業者がそのまま第3セクターの場合と、民間の鉄道事業者はあるんだけど、その施設のメンテナンスは自治体が第3セクターをつくってという場合があるというお話でしたよね。

今回は伊豆急しか使っていないので、それで考えると、伊豆急という会社は、こちらの経営の厳しい鉄道事業者には該当しないんですよ。伊豆急自体は、これについて一銭もお金を出していないんですか。第3セクターは負担しているけど、伊豆急と第3セクターはイコールではないので、伊豆急は、これはお金を一切出していない？

【説明者】 形としますと、先ほど国が3分の1出して、地方自治体が3分の1出して、残りは鉄道事業者が3分の1出しますという話をしましたけれども、まず伊豆急は、形からすると、第3セクターはございますけれども、その第3セクターが負担するものについては、伊豆急が出しているという形になって、言ってみたら、その第3セクターは、この公共事業をやるため、この事業をやるための会社をつくっているというところで、実質的には、これは伊豆急が負担をしているという形になっています。

【石田委員】 じゃ、結局、経営の厳しい鉄道事業者ではないところが、国や地方自治体から補助金を得て整備しようと思ったら、第3セクターをつくってやるしかないから、第3セクターをつくったということ？

【説明者】 3ページ目のほうの総合安全対策事業は、日常のメンテナンス、長寿命化に資するメンテナンス以上に、かなり症状が進んでいるので、事業としてもかなり大きくなる状況にあるわけでございます。

おっしゃるとおり、こちらのほうには経営に関する要件はつけてございません。ただし、それなりの大きな事業になると考えておりますので、それを行う者は、きちんと、沿線自治体がある意味しっかり関与して支えるんだというような仕組みにする必要があるだろうということで、その補修を行う事業者としては第3セクターにしているというところでございます。

【石田委員】 事業のレビューシートの事業概要だけ見ると、総合安全対策は大き目だよ。そうでないのは大き目ではないよというのは書いてはないんですよ。もう全くほとんど同じ言葉ですよ。第3セクターか、経営の厳しい鉄道事業者かというところだけが違うわけですよ。それは、外の人は見えるんですか。例えば、総合の場合は、幾ら以

上のものについては補助するとか、逆に、経営の厳しいほうは、上限は幾らとか、そういう設定はあるんですか。

【説明者】 具体的に、要綱の中で、幾ら以上というふうには定めてはおりません。ただ、総合のほうは、これを適用しているのは1社しかないので。ちなみに、この総合のほうの事業費は、総事業費23億円ぐらにかかっているものでございます。だから、規模感からすると、億円クラスのものというのが、こちらの総合安全でやるのかなど。要するに、かなり症状が進んでおりますので、それを補修するとなると、それなりの事業費はかかるのではないかなと思ってございます。

【石田委員】 先ほどから、大きな金額のものは自治体が絡んでくれたほうが、保証というんですか、そういう形が担保されるから第3セクターにするという仕組みをおつくりになられたというお話なんですけど、だったら、もう、これ、見ても何が何やら、これってよくわからないんですよ。お話を聞いても、いや、だって伊豆急じゃないという話もあるので、むしろ2つを1つにして、経営環境の厳しいところというのも、結局、伊豆急は第3セクターをやって取れちゃっているわけですから、一緒にすればいいんですか。それで、担保したいのであれば、ただし、工事金額が幾ら以上の大規模なものについては、当該地方自治体が保証するとか、何らかのそういう担保するような仕組みをおつくりになればいいような気はしますけど。

例えば、この経営の厳しい鉄道事業者という制限を外したら、相当な数が上がってきそうなんですか。

【説明者】 今のは、4ページ目のほうは、赤字縛りですと。今やっていますけど、この赤字縛りを取ると、もっと手を挙げてくるところが多くなるかということですね。それはあり得ると思います。

今ご指摘の、確かに似たようなものと言えれば似たようなものじゃないかというご指摘もありますけれども、一応我々としましては、目的は、年をとってかなり症状が進んだものと、それから、年はとっていないかもしれないけれども、これはしばらくするとまずいよねというものを予防的にやるものと、事業としても役割を我々は分けていると思っておりますし、事業者も違うんですけれども。ただ、同じ、ある意味で大きな老朽化対策というくくりでありますので、そこら辺は、もう少し同じようなパッケージの中でうまく、例えば、補助要綱の中でこう使い分けるとか、そういったものは検討する必要はあるのかもしれない。

【菊池委員】 私もそのところはまさしくそう思うんですけども、結局、この橋りょうとかトンネルの最初のころ、まだそれほどクラックとかが大きくないというところから始まって、予防的なところで修理や修繕を改良しているというのが、安全対策のほうなんだと思うんですね。それで、それがもっとどんどん進んでいくと、総合安全対策のほうがかかってきて、そこは経済条件はつけていなくて、ただ、第3セクターが補助対象者になっているということなんですけれども。

橋りょうとかトンネルが対象ということを見ると、1つのライフサイクルを本来は1つのパッケージとして考えて、その中でどういうふうに資源を配分するかというのを考えたほうが効率的なのかなと思っているんですね。今2つに分かれている趣旨というのが、あまり明確ではないというか、合理的ではないような印象を受けているんですね。

そのときに、例えば、第3セクターでなくても、やはり国の事業として考えれば、今、経営の厳しい鉄道事業者で、ものすごく大きな工事を要するようなところもあるのではないかな。第3セクターにはなかなかできないんだけどもというところもあるのかなというふうには思うんですけども。

【説明者】 ありがとうございます。

第3セクターに関して申し上げますと、これは平成20年度にできた事業でございますけど、公共事業で当時この事業を進めましょうということで整理をいたしまして、その公共事業を適用するためには、いわゆる公的なセクターである必要があるということで、第3セクターという要件がついているところでございます。

ただ、27年度の中で、鉄道の関係でいきますと、耐震対策とか、駅の改良ですとか、そういったものが、いわゆる第3セクターではないんだけども、公共事業の仲間入りしたといいますか、そういう形になっている、こういう動きもございますので、公共事業だから第3セクターという当時の仕切りというものについて、時代の流れとともに見直していくというのはあるのではないかなと思っております。

【石堂委員】 ちょっといいですか。

いや、本当にわかりづらいんですけども、平成20年に公共事業として補助金を考えようといったときに、もしそういう制度をつくれば、どの者が競うかという一定のもくろみは当然あったのではないかなと思うんですよ。それが、今、4年たって、5年たって、伊豆急さんだけだと。どこか見込み違いがあったんですかね。それとも、もうこれが、あんまりいい話ではないかもしれないけど、伊豆急さんからの要望があって、その救済とし

てこういう制度をつくって、ほかもそのうち来るかもしれないというスタートを切ったんですか。

【説明者】 当時、こういった老朽化というものが鉄道の構造物の中でも対策を講じなければいかんねという動きがありまして、基本的には、通常の維持管理の世界で、メンテナンスをする世界なので、それは鉄道事業者が自らの責務でやっていくというのが基本だということではあったんですけども。そうはいっても、補修するのに、先ほど23億と申しあげましたけれども、そこそこの事業費がかかってしまうような場合、なかなか鉄道事業者だけでは全部を賄うということができない。それイコール、場合によっては、このトンネルはもうだめだという形にもなり得るので、ある意味、その鉄道をきちんとこれから支えていくんだという自治体の意気込みみたいなものも確認した上で、伊豆急について、当時補助採択したということなんです。

そのときも、いろいろと、ほかの案件はないかということで、じゃ、これどうですかとか、我々も鉄道事業者から、これをやってもらえませんかという話が来たのはございます。いろいろ調べてみたときに、また、要件、先ほどありましたように、協調補助、自治体がちゃんとやってくれるかとか、または3セクをつくってもらえるかとか、そういったものもありまして、なかなかこの伊豆急に次ぐ案件としては出てきていないというのが実態でございます。じゃ、これから将来ないかという、今も一、二件は話が出てきているものは事実でございます。

【石堂委員】 苦しい実態があるから原則論を言ってもしょうがないんですけども、先ほどちょっと話に出た、例えば、耐震の話。大地震があったから、みんな耐震レベルを上げろと、急に国が基準を上げた。それに対して各企業がついていけないというのはあり得るかもしれない。けども、そういう特殊要素を除けば、企業として、トンネルであろうと、橋りょうであろうと、企業の経営の範囲内で手当てしていくのが当たり前であって思うんですよ。そういう中で、公共を入れるということは、その前の段階で伊豆急さんはどうしようとしていたのかというのがあって、その辺はどういうふうに勘案されたのかなということが気になるんですけど。本来であれば、あれだと。

それで、さっきの案件でたまたま引当金という話が出たんですけども、今、大黒字であるJR東日本、東海、西日本は、新幹線の将来の大規模修繕のために引当金制度が認められて、今の黒字の中から引き当てて、その分は課税されないという感じで、そういうメリットを与えることで、企業の中にちゃんと内部留保する仕組みができています。そうする

と、これ、一時的に、何年間はこういう補助をするよというのがもしあっても、これはまた制度をつくらなければだめですけど、企業さんにもある程度のメリットを与えつつ、こういうものの準備ができる制度をやっていないと、ただただ補助金がどんどん出ていくということもおかしいと思うんですね。

だから、もう一回質問そのものに帰りますと、伊豆急さんは、どうせ将来こうなることはわかってはいたけれども、修繕費を結局控えた、あるいは、取りかえしなかったんです。そのときに、ただただ助けの手を差し伸べる、美しく見えるけれども、伊豆急さん自身はどう考えていたというところを、国としてはどう捉えているのかと。

【説明者】 今おっしゃるように、ある意味、きちんとメンテナンスを日ごろからしていれば、こういう事態にはならなかったのではないかというのは、それは想像できるところでございます。したがって、我々も、そういった、特に伊豆急悪いじゃないかということを使うというのがありますけれども、我々からしますと、なるべくこういうことが起きないほうがいいわけでございますので、きちんとメンテナンスをするよということ。ただ、そのメンテナンスも、今は利用者がどんどん減ってきている鉄道事業者が多く、かつ、赤字事業になっているので、そういったものを救うのが4ページ目の事業でございます。

じゃ、伊豆急はどうだったのかとなりますと、結果的にはしっかりした日ごろのメンテナンスがきちんとできていなかったもので、ここに写真にもありますように、大きなクラックがトンネルの中に入ってしまうような状況が生じてしまったということは言えるかと思えます。

【石堂委員】 先ほど来、赤字の4ページ目のことですね。伊豆急さんはそうではないけれども大きくてという話で。それで、今のお話の中でいくと、結局、私の勝手な想像ですけども、結構な規模の鉄道会社であれば、必ず中期的・長期的な経営計画を持ってやっていて、その中に、いつどのくらいの取りかえが発生するかも当然見込んでいるはずなんですね。それは本来であれば自分の運輸収入から充てるという計画を持っていたんですけども、伊豆急は伊豆急なりに、こういうふうに伸びる、あるいは、こういうふうにお客様がいくだろうと思っていたのが、実はこうなっちゃったと。それで、引き当てるにも引き当てられないし、肝心の取りかえ時期が来たけど取りかえられない。それが老朽施設の積み重ねになったんだということであると、これは自治体が、そうは言っても、利用者はまだ結構な数いるんだから、鉄道会社がやめましたというわけにはいかない。それでは何と

かさせなきゃならんという構造は非常にわかりやすいと思うんですよ。

そういうのをきちんと説明した上で、だから、国が自治体を通じて補助する必要があったんだというご説明が伺えれば、それこそ口幅ったいですけど、国民の皆さんもわかりやすいと思うんですよ。それが、何となく伊豆急が経営責任をさぼったがゆえに、こんな状態になって、これはどうしようもないから、国としては補助金くれてやるんですという話になると、非常に筋の悪い話に見えてくると思うんですよ。その辺、もうちょっと実態がお話しいただけるのであればと思うんですけど。実態が、伊豆急さんの経営が悪かったんですというのだとあれなんですけどね。

【説明者】 伊豆急につきましても、これは先ほど申し上げましたけれども、計画をつくらせる。要するに、無条件で出しますというのではなくて、総合安全対策計画というのを提出を義務づけております。この中には、どういう基本方針で施設の維持管理を行っていくのかですとか、どういったことに対して重点的に取り組むのかとか、今後の老朽化の進め方とか、一応計画は出させるように、この事業自体が義務づけているんですけれども。

【石堂委員】 ですから、それは補助金をもらう段階になってから計画を提出するという話ではなくて、前はどういう計画で進んでいたのが、どうして挫折したのか。あるいは、挫折したくないでなくて、計画そのものが実はなかったんですという話なのか、そこなんですよ。

要するに、民間会社としては十分経営責任を果たしている。果たしているけれども、周辺の環境からどうしても苦しくなって。ただ、利用者の数も一定数あるから、鉄道業廃業というわけにいかないから補助するんですよという、そういうストーリーの組み立てができることになっているかなので、今、補助金をもらうときに伊豆急さんが出した経営計画のことではなくて、それ以前にどういうもので走っていたのが、どういう実績をたどったかというのを、国としてどう把握したかということをお聞きしたいんです。

【説明者】 これ、最初のスタートは平成20年でございますので、そのときの資料は今手元がないんであれなんですけれども、今先生おっしゃったとおり、先ほど定期健診の話、健全度のあれをしました。例えば、判定の結果、Aがどれくらいあるのか。それに基づいて、当然、これをいつまでにやるんだ、どういう計画でやるんだというのは、各鉄道事業者は、それなりに修繕計画といいますか、場合によっては投資計画といいますか、そういったものはつくっております。

すみません、きょうは準備できておりませんが、当時、20年度にこの事業をつ

くるときに、そこまでどういう健全度であって、将来的にどのようにそれをやっていこうとしていたのかとか、また、その前にどういうふうにやっていたのかとか、それについては、今、資料がございませんので、また調べたいと思います。

【石堂委員】　そういう意味では、平成19年に標準をつくってという話からいくと、このときに、これはこういうふうにして危ない、危ないよということを言って、それで、鉄道会社のほうも、それじゃ、すぐ手当てしなきゃだめだなと。これ、実はそう思っていなかったと。もうちょっともつと思っていたのが、国の基準に照らしてみると、これもだめだ、これもだめだということになって、それまでこういうレベルで修繕費、あるいは取りかえをやっていけばいいと思っていたら、急に急カーブになっちゃって、どうしても対応できませんというのも、1つの説明にはなり得ると思うんですね。その辺は何かあるんですか。

【説明者】　その当時に、例えば、国のほうで修繕のレベルを上げたりということはないと思います。その当時に、具体的にどのように伊豆急が考え、その前の定期検査をした結果の把握ですとか、それから、将来のものについてどういうふうにしていたかということについては、すいません、今手元に資料がございませんので、確認したいと思います。

【石堂委員】　この2ページに、標準を制定し、右側に措置等という欄があって、AAは緊急に措置せよということ、いわば国で決めちゃったわけですね。そのときに、民間の事業者としては、判定を見るまで、緊急に措置しなければならないとはわからなかったというような状況であれば、さっき私が言ったようなことが言えるかなという、そういう意味で聞いているんですけどね。

【説明者】　確かに、これを定めたのが平成19年で、これに照らし合わせて、これをやらなきゃいかんというふうに判断をしたのかどうかというのは、すいません、そこまで今確認できておりません。

【石田委員】　伊豆急って、どの程度利益が出ているんですかね。というか、利益が出ている事業者、国と地方自治体が税金を投入するということは、その事業者の株主に利益を渡しているのと一緒で、配当金で……。結局、どんなに大きな金額でも、またそれに耐用年数があれば減価償却費でしか費用は出ないんですけど、でも、結局は、本来事業者が負担すべきものを、税金投入ということは、その事業者の株主に配当金という形で何らか利益が流れていくということなので、まずそれが適切だったのかなということと、あと、先ほど第3セクターを通してという、それも、このスキームでいくと、この補助金をもら

うために第3セクターをつくったような感じですよ。そうすると、今は、この事業については第3セクターは3分の1なんだけど、実際伊豆急が払っていますという話ですけど、ほか、この鉄道事業者が持っている施設のメンテナンスは第3セクターがやるということで、第3セクターがつくられているわけですよ。ほかのメンテナンスは、第3セクターが出しているんですか。それとも、結局、伊豆急がやっているんですか。

【説明者】 ほかのといいますと？

【石田委員】 鉄道事業の施設のメンテナンスは第3セクターがやりますよということで、第3セクターをつくっているけど、実際は、この事業に関して言えば、伊豆急が3分の1出しているんですよ。だから、そうでない、ほかのものの伊豆急については、第3セクターは何かやっているんですか。

【説明者】 この伊豆急の場合の第3セクターは、このトンネル、先ほど写真にあったように、鋼材をぐうっと巻くような、こういうことをやっているわけですよ。この事業をやっているのが事業主体といいますか、これを行っているのが第3セクターという形になります。

通常のほかの橋ですとか、ほかのトンネルですとか、そういったもののメンテナンスは、これはもう伊豆急が自らやっております。

ですので、あくまでも、ここにあるトンネルの部分の補修を行うためにつくられた第3セクターというものでございます。

【石田委員】 わかりました。そうすると、本当に悪い言い方なんですけど、単にこの補助を得るために第3セクターをつくったということですよ。

【説明者】 そういうことです。

【石田会計課長】 途中でございますが、そろそろ提出時間の10分前になっておりますので、またコメントシートのほうもよろしく願いいたします。

【長谷川委員】 2ページのほうで維持管理基準というのがありますけれども、国交省さんとしては、鉄道事業者にいろいろ免許を与えて、管理監督をしているというのが一番メインの役割だと思えますけど、民間の事業者を、この基準に従って検査に行ったりとか、そういうのをされると書いてあるんですけども、実際、検査に行かれたときに、AとA1みたいなものがどれぐらいの期間放置されていれば改善勧告が出るとか、そういったものというものはあるんでしょうかね。

【説明者】 具体的に、例えば、A1だから、A2だから、AAだから、じゃ、何年以

内というのは、具体的なものはございません。といいますのは、それぞれ構造物によって状況が異なりますので。

我々鉄道のサイドからいきますと、きちんとこういう検査がされているとか、その検査に基づいてこういう判定がされて、それがどういう状況にあるのかということにつきましては、いわゆる保安監査という制度がございますので、そういったもので、実際にその鉄道事業者に入り、書類をチェックする。場合によっては、A判定等が出ているところについては、実際に見にいったら、今どういう状況かというのを確認する、こういうことをやっております。

【長谷川委員】　そういう意味ですと、結局、国交省さんの行政として、守備範囲として、まずは管理監督して検査をするというのが一番だと思いますけど、ただ、それは検査をしても、国交省さんが直接補助金なりでお金を突っ込まないと、これは多くの人の安全を守れないということがあって、初めて実際国費を使うという判断に至るのかなと思ったんですけれども。この維持管理の基準と、それから検査とかモニタリングを経て、どこまでの状態になったら国交省さんがお金を出すのかというのが、いまいち客観的でないように感じたわけなんですけれども、そこのリンケージはどういうふうにとられているのかなという事なんですけれども。

【説明者】　基本的には、補助する案件というのは、鉄道事業者のほうから要請が上がってきて、うちが審査をして出すという形になりますけど、うちの鉄道局からしますと、まず一義的に見なくてはいけないのは、一番そういうのは、やっぱり事故が起きるとか、または、事故に至らないまでも、安定輸送が図られないとか、そういったところは防がなくてはならない。結果として、事故に至るといのはあまりないんですけれども、例えば、構造物がぼろぼろトンネルから落っこちてくるとか、それによってまた運休しましたとかいうことになってくるとよくないので、我々からすると、なるべく安全・安定輸送が阻害されないように、その鉄道事業者がちゃんとやっているかどうかというのを見るというのが、一番の我々の行政の目的でございます。

そうは言ってもといいますか、鉄道事業者のほうで、今、鉄道利用者も減ってきている状況の中で、やりたいんですけども、なかなかそのための費用といいますか、それが出せないんですというようなところがあったものに対しては、うちも補助し、かつ、大事なのは、自治体もしっかり支えるんだ、マイレール意識を持って支えるんだというようなものが確認できた上で、我々はこういった補助をして、地域の足を確保するというものに対し

てお手伝いをしているという考え方でございますけど。

【長谷川委員】 わかりました。政策的な意図は非常に理解できたんですけども、やはり限られた財源の中で、どこまでいけば国交省さんが直接国費を投入するののかというのは、老朽化の度合い、緊急度の度合いと、それができないぐらいの経営状態というものを、もう少し客観的、厳格に決めないと、先ほどの伊豆急さんの話もありましたけれども、お金の流れとか、出している根拠みたいところが非常に揺らぎがあるように感じてしまいますので、そのあたり検討されたらなと思いました。

【説明者】 はい。

【村山委員】 これからどんどん老朽施設が増えていくので、補助対象になる可能性のある施設が多くなるんですけども、そのときに、一方では、人口が減少していて、鉄道事業は本当に継続できるのかという場合もありますね。場合によっては、鉄道からバスに移行するということもあると思うんですけども。この補助対象を決定されるときに、当該鉄道の公共交通としての必要性と、それから、その鉄道事業者の経営の継続可能性、その辺を本来であれば総合的に評価して決めるべきだと思うんですが、その辺は実際のぐらいできているんでしょうか。

【説明者】 この交付要綱の中で、例えば、存続するかどうかということを確認するとかなんとかということは、要綱上は定められておりません。

我々からすると、繰り返しになりますけど、自治体のほうがきちんとマイレール意識を持って、支援していくんだ、支えていくんだということが、まず大前提としてあると思います。国のほうが出して、はい、やりなさい。鉄道事業者もやりたい。ところが、自治体は、「いや、別にそれは存続しなくてもいいんじゃない？」なんていうふうに思っているとすれば、それはまた問題だと思いますので、やはりその自治体の意向というものは、この場合ですと、3分の1の負担を実際に求めておりますので、その自治体の負担があるかどうかということが1つの判断ポイントといいますか、なっているのかなと我々は考えております。それが1つの、その鉄道を支えるという意思表示みたいなものだと思いますけれども。

【村山委員】 おそらくその確認というか、その説明のわかりやすさが、国民にとっても非常に大事なところだと思います。

【永久委員】 今の質問と極めて似ているんですけども、もしそうだとしたら、自治体にしてみれば、3分の1もらえるわけですから、それは本来経営として成立し得ないよ

うなものでも、住民は欲しいと言っているから、国からも3分の1もらえるからという話で、わりと申請するのって簡単ですよ。

だから、先ほどのお話だと、事業計画というか、要は、将来の経営健全化ビジョンみたいなものがないのに、こういうものを出すのはどうかなと思いますし、自治体として残したいというのであれば、それは自治体の中での話ですから何とも言えませんけれども、住民の必要性とか、あるいは、それに対する応分の負担の増加とか、そうしたことも議論されて後だというようなことに思うんですけどね。本来ならマーケットから退出すべきような企業を温存させているような、そうしたふうにもとられてしまうような可能性があるもので、そのあたり、冒頭に質問したのは、そういうことを確認したかったんですけども。

【説明者】 自治体が協調補助を出すという形になってはいますが、実態的には、自治体も今非常に財政は厳しい状態なので、結構自治体のほうが負担できないんですよという事例というのは見受けられます。したがって、そういう厳しい自治体の財政状況においても、やっぱりこの事業をやるために、自治体も3分の1出すからという形が、我々にとってみたら、1つの意思のあらわれかなと思います。

あと、我々サイドも一応審査するときに、明らかにこれは廃止になりそうだとか、どんどん減っているじゃありませんか、ある意味鉄道特性はもう発揮していないじゃないですかというところに対しては、我々も、これはやっぱり国費ですので、出したんだけど3年、5年後には廃止になりましたという、我々も何審査していたんだという話、そういう批判を浴びるのは我々もわかっておりますので。やはりこれを出すときには、要綱には書いてございませぬけれども、当然、輸送密度とか、今後の状況ですとか、そういったものも一応確認はしているところではございます。

【永久委員】 そうだろうとは思いますが。そうじゃなかったらおかしいんです。

ただ、その中に要件として、例えば、経営健全化計画ですとか、最後は自治体がそれに対して、お金の面ではなくて、どのような創意工夫をしていくかというような、そうしたプランみたいなものもともに出してもらわないと、お金を出すだけではいけない話であって、そのあたりを審査の対象とすべきだろうと。やられていることなのでしょうけれども、それをきっちりとした要件としてすべきなのではないかなと思いますけど。

【説明者】 はい。

【石田委員】 ポンチ絵の2ページのところに健全度の評価ランクがありますよね。例えば、AAになって、緊急に措置が必要となっても、お金がないのでできませんという

ころは、実際に過去あったのでしょうか。

【説明者】 少なくとも私が知っている範囲内ですと、AAになってできませんというのは、あんまり聞いたことがありません。というのは、AAになる状態というのは、かなりほったらかしにしている、もうしょうがないというような状況だと思いますので。これでいきますと、A1とかA2はあります。ただ、AAというのはあんまりないですね。

もしAAになって、できませんというものになってきちゃうと、これはもう鉄道事業として、ここまでぼろぼろになっちゃったんだから、これはという世界に入ってくるのかもしれないですね。当然、利用者がどうなのかということも勘案しなくてははいけませんけれども。

【石田委員】 そうすると、把握していらっしゃる範囲で結構なんですけど、A1になって、お金がないのでできませんというのはあったというお話なので、そうすると、どうなるんですかね。

【説明者】 A1になってできませんというのは、補修ができませんと、うちのほうに言ってきているということですか。今のところ、A1になって、できないので困りましたって——伊豆急はA1だったんですよ。A1で上がってきたところでございますけれども。ほかのところ、A1だから困りました、もうお金ないんですよと言ってきているところは、今のところはないですね。

【石田委員】 じゃ、どこもないんですか。

【説明者】 いや、ごめんなさい、今のところというのは、事業として採択しているのはここだけですけれども。今後、A1で、これを直さなくちゃいけないのかということで、ご相談を受けているところは、それはございます。ただ、それも、さあ困ったという——A1は、まだ若干時間的な余裕はありますので、補修方法とかもいろいろ検討されているでしょうし。

【石堂委員】 あまり本質的なあれではないですけども、現在、JRも民営化されて、地方鉄道という言葉はもう法律用語としてはない？ あるんですか。

【説明者】 法律用語としては、地方鉄道という言葉はないです。

【石堂委員】 ないですね。

【説明者】 はい。

【石堂委員】 この0143の事業支出だと、「地方鉄道の」という言葉で始まっているし、もう一つのほうも、「経営の厳しい地方の鉄道事業者」という表現を使っているんですよ。これは、それこそ私、北海道出身なんですけど、JR北海道は地方鉄道へ入るんで

すか。

【説明者】 我々の鉄道の中の使い分けでございますけれども、いわゆる本州3社、東、東海、西と、それから、大手民鉄とか準大手、大都市圏の近くにある、そういった鉄道は除いている。だから、今おっしゃったJR北海道とか、四国だとか、そういったところは一応地方の鉄道、地方鉄道というものに含めて、この支援ではできる形にしております。

【長谷川委員】 では、取りまとめ、まとめていただきましたので、発表いたします。

本事業につきましては、事業内容の一部改善が1名と、事業全体の抜本的改善が5名ということになっております。

主なコメントを紹介させていただきますと、2つの補助事業については一本化すべきではないか。ただ、交付要件については、より客観的かつ厳格的に、老朽化基準と経営悪化基準というのを軸に再検討すべきではないか。特に老朽化基準については、維持管理基準との整合性というのも図るべきではないか。

適切な資源の配分という意味で、両方の政策を1つのパッケージとして考えることはできるのではないか。また、安全の観点から、補助対象事業、対象事業者を見直すべきではないか。

民間事業者の負担を超える部分が認められる、老朽化を治癒するという意味では認められて、かつ、地域の公共サービス維持の観点からやむを得ない場合、そういうことにこの事業は限られるべきではないか。また、その際には、鉄道事業としての継続が真に必要なのかという評価も踏まえて、補助するということが求められるのではないか。

また、当該鉄道の必要性及びその事業継続の可能性と、かつ、その能力、こういうものをしっかり評価した上で、補助対象を決定するべきではないか。

また、代替交通手段の存在の有無、あるいは、将来的な経営の健全化のビジョン、そういうことも考慮して、交付決定をすべきではないか。また、第3セクターの要件については、今ある事例につきましては、この補助金を得るためだけにつくられたように思える部分もありますので、あまり第3セクター要件をかけることの合理性が認められないのではないかというような意見です。

また、事業については、一本化すべき。利益が出ている鉄道事業者には自助を求めるべきで、補助金が流れているというのはあまりよくないのではないかということでもあります。

これらのご意見を踏まえまして、評価結果取りまとめにつきましては、老朽施設が今後増えていく中で、代替交通手段の有無を含む公共交通としての鉄道の必要性、鉄道事業者

の事業継続の可能性、能力など、多様な観点から評価した上で補助対象を決定するように見直すべき。これらの2事業につきましては、1つのパッケージとすることも視野に入れ、鉄道施設の安全対策が効果的に促進される補助制度に見直すべき、というふうな取りまとめとなっております。

コメント等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしいようでしたら、先ほどの内容で取りまとめとさせていただきます。ありがとうございました。

【石田会計課長】 どうもありがとうございました。

以上をもちまして、4コマ目について終了させていただきます。

5コマ目でございますが、当初の予定では若干の時間調整、延びることも想定して、実は15時15分スタートということにしておりました。ちょっと間があき過ぎますので、とりあえず次の呼び込みもかけまして、皆さんおそろいになるようであれば、15時めどぐらいで始めさせていただければと思います。よろしく願いいたします。