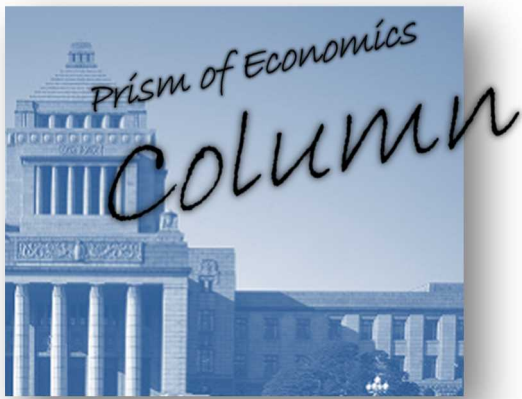


参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題 [コラム]	老朽化情報の公開を 鉄道インフラの老朽化
著者 / 所属	大山 尚 / 前調査情報担当室
雑誌名 / ISSN	経済のプリズム / 1882-062X
編集・発行	参議院事務局 企画調整室（調査情報担当室）
通号	211号
刊行日	2022-4-27
頁	27-28
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/keizai_prism/backnumber/r04pdf/202221103.pdf

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75044） / 03-5521-7683（直通））。



鉄道インフラの老朽化 老朽化情報の公開を

1. 老朽化情報の現状

近年、高度成長期に建設されたインフラの老朽化が話題となっているが、老朽化が話題となる施設は道路施設あるいは上下水道、公共施設が中心であり、明治時代から物流を担っている鉄道施設についてはあまり取り上げられないのが実情である。

また、道路施設については、平成 26 (2014) 年度から国土交通省道路局が「道路メンテナンス年報」で毎年公表しているが、鉄道に関しては、JR 各社あるいは地下鉄等の公営企業、全国の民営鉄道の業界団体である一般社団法人日本民営鉄道協会（事業者全てが加盟してはいない）等のいずれの事業者・団体においても、ホームページ等の外部から容易にアクセスできる方法で施設老朽化の情報は公開されていない。

2. 施設老朽化の状況



数少ない公開情報として、国土交通省が鉄道事業者を対象に平成 24 (2012) 年度に行った集計によると、令和 15 (2033) 年には建設後 50 年以上経過する施設がトンネル 4,737 本のうち約 91%、橋りょう 102,293 橋のうち約 83%となる。それ以外にも、整備年度が古く年数が確認できなかった施設が、トンネル 37 本、橋りょう 880 橋存在する。また、国土交通省によれば、過去 20 年間に流出等の被害を受けた鉄道橋の約 9 割が戦前に架けられたものであるという。(トンネル：左上、橋りょう：左下)

(出所) 国土交通省「社会資本に関する実態の把握」(社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会第 20 回社会資本メンテナンス戦略小委員会配付資料) (平 30. 3. 28)

3. 鉄道事業者の経営困難と施設の維持

近年、豪雨を始めとする大規模な自然災害が度々発生しており、平成 23 (2011) 年 7 月の豪雨による J R 東日本只見線の橋りょう流出、令和元 (2020) 年 7 月の豪雨による J R 九州肥薩線の橋りょう流出のように鉄道路線が長期間不通になっている。しかし、少子化や自動車利用の増加等による利用者減少で収益が低下している鉄道が地方には多く、多額の経費を要する災害被害復旧工事を自力で行うことができる事業者は少ない。また、列車の運行に不可欠な日常の保守点検についても、鉄道には多額の設備投資が必要で資金回収に長期間を要することから、国や地方自治体からの支援を受けない独立採算制の下では、施設の老朽化を防ぐための維持管理を地方の鉄道が行うことが困難になっている。

対応策の一つに老朽化した施設や車両の更新等に国庫補助を行う「鉄道軌道輸送対策事業」があり、同種の事業が昭和 44 (1969) 年度から開始されている。また、維持管理負担の軽減策として、鉄道施設の所有と列車の運行を分離する「上下分離」も行われている。更に、黒字の鉄道事業者であっても、被災路線が一定の赤字の場合には復旧費用の一部を補助できるようにする鉄軌道整備法改正が平成 30 (2028) 年に行われ、この制度を利用して現在 J R 東日本只見線の復旧工事が進められている。

4. 情報が公開されない背景

鉄道施設の老朽化情報がこれまで外部に公開されなかった背景としては、鉄道は施設の維持補修を含む全ての経費を事業者が独立採算で賄うのが原則となっていたこと、大部分が第一種事業者であって列車の運行から施設の補修までが事業者内で完結していたため、施設の老朽化に関する情報を外部と共有する必要性が乏しかったこと、従前から法令に基づく定期的な施設の点検、維持が行われ、耐用年数（トンネルは 60 年、橋りょうは 40 年）を超えても使用されてきた施設（トンネルの約 37%、橋りょうの約 80%）が多かったことなどが考えられる。

なお、鉄道事業法は、線路等の施設を保有し列車の運行も行う第一種事業、J R 貨物のように施設を保有せず列車の運行のみを行う第二種事業、施設のみを保有し列車の運行は行わない第三種事業に区分している。また、日本においては第一種事業が一般的であり、これは大都市圏を中心に鉄道の輸送密度が高く、鉄道事業者が施設を保有して列車を運行することが合理的と考えられたためである。

現在、多くの鉄道の維持に国や地方自治体による支援が避けられない反面、公費の支出は国民や住民の負担を伴う以上、何らかの説明責任が事業者に生じる。特に大規模な災害復旧や施設補修の工事は、事業者単独では実施が困難で住民への影響も大きいため事前に情報を共有して理解を得ることが重要である。その対応として、事業者単独あるいは業界団体で鉄道施設老朽化等の状況や対応の情報をホームページ等で定期的に公開することが挙げられる。これは必要な大規模補修等の将来見通しを示すことにもなり、工事実施時の関係者の理解を得やすくする点でも有益ではないか。

(前調査情報担当室 大山尚)