

## 内閣府規制改革・民間開放推進室あて「全国規模の規制改革要望」(その1)

### 要望事項(事項名)

マイクロバスを改造したDMVを鉄軌道車両として早期に型式認定

### 具体的要望内容

JR北海道が開発し、線路と道路の両方を走行できるDMV(詳細は添付資料1)は、新聞・テレビ報道等によると、開発は順調に進み、「DMVの導入のあり方に関する研究ワーキンググループ」において安全基準の策定が進んでいる。DMVの低価格性という魅力を損なわないよう、自動車車両を上回る強度・火災対策等を求めずに、鉄軌道車両として早期に型式認定する。

### 具体的事業の実施内容

中量中速輸送におけるDMVの低価格・高性能を活かし、地方鉄道及びLRT(次世代型路面電車)の利便性を、多額の経費を要せずに向上させる。それにより、多額の財政支援を受けずにビジネスとして地方鉄道再生及びLRTを実現する(詳細は添付資料2)。

### 要望理由

近年、採算性悪化を理由とした地方鉄道の廃止が相次ぎ、また全国各地のLRT構想が採算性を確保できないことがネックで具体化が進んでいない。それらの低採算性の原因の1つとして、鉄軌道車両が1両または1連接車両当たり1~3億円と高価なことがある。DMVは、輸送単位は小さいものの連結運転可能で、おそらく1両当たり1500~3000万円と従来車両と比較して格段に低価格となり、かつ加減速性能・登坂能力等はむしろ高性能であり、その実用化が全国の関係者から切望されている。

### その他(特記事項)

添付資料1:世界初の新技術 次世代の乗り物「DMV」

添付資料2:DMV活用による地方鉄道再生及びLRT実現(総論及び検討例)

### 12/13 国交省回答(制度の現状)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令は、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図るため、車両等について技術上の基準を定めたものである。同省令では、技術上の基準を一律の仕様で規定せず必要な性能に着目して規定している。これにより、新技術の導入の円滑化、鉄道事業者の技術的自由度の向上等を図ることが可能となっている。

### 12/13 国交省回答(措置の概要(対応策))

鉄道と自動車は、同じ旅客輸送ではあるが、鉄道の場合は地上施設も含めたシステムとして構成され、運行形態も異なっていることから、鉄道として運行する車両は、当然、鉄道としての安全性が求められる。

鉄道の事業の用に供する場合は、鉄道の技術基準を満たす必要があるが、その適合性を判断するにはDMVを走らせようとする路線ごとの施設の状況等に応じた安全性をDMVが有しているかを確認する必要がある。このため、鉄道の車両は自動車のように全国規模で一律の構造の車両を大量生産するような型式指定制度は適さない。

なお、鉄道に関する技術上の基準を定める省令は、既に性能規定化されており、事業者側が車両や施設に関する安全性を証明できれば基準に適合したものとされる。したがって、マイクロバスを改造したDMVであっても線区の状況、使用実態及び改造の度合いによっては、鉄道の基準に適合する場合もあると判断される。(c：全国規模で対応不可)

## 12/20 更なる意見

新型車両の適合性を証明する責務は事業者側にあることは理解した。「措置の分類」は、cでなくd(現行制度下で対応可能)ではないか。