

交通重点政策

2022

JR連合の政策活動と「交通重点政策2022」について

◆制度・政策要望項目（予算関連）

I. 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた当面の対応

1. 環境変化に適合した公共交通の安心利用に向けた各種取り組みの推進
2. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開
3. 需要回復に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施
4. ビジネス利用の促進に向けた持続的かつ積極的な政策の展開

II. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1. 総合交通政策の推進
2. 自然災害への対応をはじめとする鉄道の安全を守る対策の強化
3. 様々なニーズや社会的要請への対応
4. カーボンニュートラルをはじめとする持続可能な社会の実現に向けた取り組み

III. 整備新幹線の推進に関わる諸課題への対応

IV. バス産業の再生・活性化に向けた対応

◆税制改正要望項目

V. 2023年度税制改正要望項目

2022 年 4 月



JR連合

日本鉄道労働組合連合会

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

目 次

制度・政策要望項目(予算関連)

I. 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた当面の対応	1
1. 環境変化に適合した公共交通の安心利用に向けた各種取り組みの推進.....	1
(1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用に向けた取り組み	
(2) 感染症との共存と社会・経済活動の両立に向けた取り組み	
(3) 科学的知見に基づく適切な水際対策等の実施	
2. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開.....	4
(1) J R産業で働く仲間の雇用維持のための支援の継続・拡充	
(2) 事業継続に必要な資金繰りに係る支援や財政負担の軽減措置等の実施	
3. 需要回復に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施.....	6
(1) 「需要の回復・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施	
(2) 感染拡大防止と事業者の負担軽減を目的とした環境・制度の整備	
(3) 総合交通政策の観点に立った需要回復策の実施	
4. ビジネス利用の促進に向けた持続的かつ積極的な政策の展開.....	8
(1) 社会変容に対応した制度面の環境整備	
(2) 地方創生事業への参画に対する支援の拡充	
II. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進	12
1. 総合交通政策の推進	
(1) 社会政策の視点に立った交通政策に対する公的支援の増強.....	12
2. 自然災害への対応をはじめとする鉄道の安全を守る対策の強化.....	12
(1) 鉄道の防災・減災対策の強化	
3. 様々なニーズや社会的要請への対応.....	13
(1) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備	
(2) 建設工事に係る人材不足等の課題への対応	
(3) 列車内における防犯対策の強化	
(4) カスタマーハラスメント(悪質クレーム)への対応	
4. カーボンニュートラルをはじめとする持続可能な社会の実現に向けた取り組み.....	17
(1) 鉄道の社会的・環境的優位性を活かした取り組みの推進	
III. 整備新幹線の推進に関わる諸課題への対応	23
(1) 整備新幹線計画の推進スキームに係る課題への対応	

- (2) 整備新幹線の計画的な整備の推進に必要な措置の実施
- (3) 九州新幹線（西九州ルート）にまつわる課題
- (4) 中央新幹線の早期開業に向けた課題
- (5) 北陸新幹線（敦賀～新大阪間）の早期着工に向けた課題
- (6) 四国エリアへの新幹線導入に向けた取り組み

IV. バス産業の再生・活性化に向けた対応..... 29

- (1) 事故防止に資する労働時間の改善に向けた課題への対応
- (2) 運賃・料金の適正な設定

税制改正要望項目

V. 2023 年度税制改正要望項目..... 31

- 1. 鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る特例措置（固定資産税）
- 2. 鉄道用車両の動力源の用途に供される軽油に係る還付措置（石油石炭税）
- 3. バリアフリー化によって取得した資産に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
- 4. 耐震補強工事によって取得した資産に係る特例措置（固定資産税）
- 5. 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税）
- 6. 産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の拡充要望（法人税）
- 7. 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税）
- 8. マルチテナント型物流施設に係る課税標準の特例措置の適用（固定資産税・都市計画税）
- 9. バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税）

JR連合の政策活動と 「交通重点政策2022」について

J R 連合は、産業（交通）政策を運動の重要な柱と位置付け、日本経済・社会の発展と地域の活性化に資する総合交通体系の構築、および鉄道・バス産業の明るい展望の創出をめざし、活動を展開しています。そして、J R で働く者の視点で各種政策課題を抽出するとともに、課題への短期的な対処方はもとより、今後の鉄道をはじめとする公共交通の中長期的なあるべき姿・方向性についても議論しつつ、継続的な取り組みを進めてきました。

一方、2020 年初以降は新型コロナウイルス感染症の影響（コロナ禍）により世界は一変しました。J R 産業は発足以来最大の経営危機に陥り、未曾有の難局に立たされています。

そしてコロナ禍の長期化は、かつてないインパクトをもって人々の生命や生活のみならず、社会全体あるいは従来の価値観に大きな変容をもたらしています。私たちは、このコロナ禍に伴う社会変容を産業の変革に向けた重大な転換点と捉えて向き合い、対応していく必要があります。一方、従来の政策課題についても、コロナ禍により 10 年先の未来が一举に到来したという現実をも踏まえつつ、これまでの考えにとらわれることなく柔軟な発想により、解決に向けた取り組みを進めていかなければなりません。

今回策定した「交通重点政策 2022」は、昨年策定した「交通重点政策 2021」をベースとし、新たに、あるいは早急に取り組むべき喫緊の政策課題や、情勢の変化等を踏まえて変更を加えた提言内容のみを取り扱う「追加版」という位置付けで策定し、昨年版と併せてご活用いただく形としています。

J R 連合は、引き続き政策課題の解決、政策要望の実現に向け総力をあげて取り組んでまいりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願いします。

「交通重点政策 2021」と「交通重点政策 2022」の対比表

※2021 年版の項目にあり、2022 年版の項目にないものは、継続して要望する項目

交通重点政策 2021	交通重点政策 2022（補足版）
制度・政策要望項目（予算関連） I. 新型コロナウイルス感染症の影響等に鑑みた当面の対応 1. 公共交通の安心利用と環境変化の適合にむけた各種取り組みの推進 (1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用のための取り組み (2) 社会のニーズを踏まえた衛生対策強化及び混雑緩和に資する設備投資等への助成 (3) 混雑緩和を図る上でのオフピーク移動促進にむけた取り組みへの支援 2. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開 (1) J R 産業で働く仲間の雇用維持のための支援 (2) J R の事業継続による負担に対する下支え策 (3) G o T o キャンペーンの活用をはじめ公共交通利用促進へのさらなる強化 3. 感染症に対する対策強化 (1) 公共交通従事者及び利用者への感染拡大防止の強化 (2) 鉄道・バスの安定的運行の確保にむけた取り組み II. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進 1. 総合交通政策の推進 (1) 交通政策基本計画に基づく各目標の着実な推進 ① 総合的かつ横断的な交通政策の実施 ② 社会政策という観点からの交通政策に対する公的支援の増強 ③ 物流政策の観点からの公的支援 (2) 道路偏重の交通政策の解消と総合交通政策の推進 (3) 「持続可能な交通体系」の確立と維持・発展にむけた取り組みの推進 (4) J R グループ全体を意識した利便性向上等の取り組み (5) 貨物鉄道モーダルシフトのさらなる推進にむけた取り組み 2. 自然災害への対応をはじめとした鉄道の安全をまもる対策の強化 (1) 激甚災害時における鉄道の早期復旧にむけた取り組み	制度・政策要望項目（予算関連） I. 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた当面の対応 1. 環境変化に適合した公共交通の安心利用に向けた各種取り組みの推進 (1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用に向けた取り組み (2) 感染症との共存と社会・経済活動の両立に向けた取り組み (3) 科学的知見に基づく適切な水際対策等の対処の実施 2. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開 (1) J R 産業で働く仲間の雇用維持のための支援の継続・拡充 (2) 事業継続に必要な資金繰りに係る支援や財政負担の軽減措置等の実施 3. 需要回復に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施 (1) 「需要の回復・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施 (2) 感染拡大防止と事業者の負担軽減を目的とした環境・制度の整備 (3) 総合交通政策の観点に立った需要回復策の実施 4. ビジネス利用の促進に向けた持続的かつ積極的な政策の展開 (1) 社会変容に対応した制度面の環境整備 (2) 地方創生事業への参画に対する支援の拡充 II. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進 1. 総合交通政策の推進 (1) 社会政策の視点に立った交通政策に対する公的支援の増強 2. 自然災害への対応をはじめとする鉄道の安全を守る対策の強化

交通重点政策 2021	交通重点政策 2022（補足版）
(2) 防災・減災対策の強化 (3) 利用者の安全確保への対応 (4) 獣害被害への対応 (5) 公共交通の安全安心な利用にむけた取り組み 3. 鉄道インフラ基盤の強化 (1) 鉄道設備の維持更新への対応 4. J R 北海道・J R 四国・J R 貨物の経営自立にむけた取り組み (1) J R 北海道・J R 四国・J R 貨物の経営自立にむけた取り組み (2) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）にかかる施設・設備の維持管理に関する支援 (3) J R 貨物の経営を支える基本的スキームの維持・拡大とモーダルシフト促進のための支援 5. 高齢化・グローバル化への対応とさまざまなニーズ・社会的要請への対応 (1) 交通バリアフリー化及びホームドア整備に関する課題への対応 ①バリアフリー化に要する経費の支援 ②交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備 (2) 訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応と地方創生 (3) 生産年齢人口減少と第4次産業革命への対応 Ⅲ. 整備新幹線に関わる諸課題への対応 1. 整備新幹線計画の推進に伴う諸課題への対応（並行在来線等） (1) 整備新幹線整備に関する基本的枠組みに基づく財源の確保 (2) 貨物調整金制度による支援の現行レベル維持・適用拡充に必要な財源の確保 (3) 計画の推進に伴い発生する事業者の経営負担等に対する国の支援 2. 北海道新幹線及び青函共用走行区間の取り扱い (1) 青函共用走行区間の安全確保、貨物鉄道輸送の多頻度かつ定時輸送の担保 (2) 北海道新幹線の札幌開業を見据えた人流・物流のさらなる維持・発展 3. 北陸新幹線、九州新幹線の早期開業にむけた取り組み	(1) 鉄道の防災・減災対策の強化 3. 様々なニーズや社会的要請への対応 (1) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備 (2) 建設工事に係る人材不足等の課題への対応 (3) 列車内における防犯対策強化 (4) カスタマーハラスメント（悪質クレーム）への対応 4. カーボンニュートラルをはじめとする持続可能な社会の実現に向けた取り組み (1) 鉄道の社会的・環境的優位性を活かした取り組みの推進 Ⅲ. 整備新幹線の推進に関わる諸課題への対応 (1) 整備新幹線計画の推進スキームに係る課題への対応 (2) 整備新幹線の計画的な整備の推進に必要な措置の実施 (3) 九州新幹線（西九州ルート）にまつわる課題 (4) 中央新幹線の早期開業に向けた課題

交通重点政策 2021	交通重点政策 2022（補足版）
4. 四国エリアへの新幹線導入にむけた取り扱い Ⅳ. バス産業の再生・活性化にむけた対応 1. 安全・安心なバス事業の確立にむけた取り組み (1) 新規参入の規制強化と確実な監査の実行 (2) 運転者の運転支援の拡充と技術開発・普及の促進 (3) 健康起因事故防止対策の義務化と支援制度の確立 (4) 労働条件に係わるルールの指導強化と法制化 2. バス運転者の確保にむけた取り組み 3. 適正な運賃料金の収受にむけたルールづくり 4. 地域公共交通におけるバス事業の維持・活性化 税制改正要望項目 Ⅰ. 2022 年度 税制改正要望項目（延長・拡充） 1 二島特例及び承継特例の継続適用・恒久化要望（固定資産税、都市計画税：地方税） 2 J R 貨物が取得した高性能機関車に対する固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税：地方税） 3 首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税：地方税） 4 貨物鉄道モーダルシフトを促進する税制支援措置の拡充・創設要望（固定資産税等：地方税） Ⅱ. 2022 年度 税制改正要望項目（創設） 1 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた鉄道事業用固定資産に係る固定資産税の減免措置の創設要望（固定資産税：地方税） 2 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた公租公課の支払猶予措置の創設要望（固定資産税：地方税） 3 鉄道構造物の老朽化対策に対する財政上の支援にあわせた税制支援措置の創設要望 4 鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税：地方税） 5 新幹線の脱線防止設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税：地方税） 6 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税：地方税） 7 インバウンド対応設備に対する特例措置の創設要望（法人税・固定資産税）	(5) 北陸新幹線（敦賀～新大阪間）の早期着工に向けた課題 (6) 四国エリアへの新幹線導入に向けた取り組み Ⅳ. バス産業の再生・活性化に向けた対応 (1) 事故防止に資する労働時間の改善に向けた課題への対応 (2) 運賃・料金の適正な設定 税制改正要望項目 Ⅴ. 2023 年度 税制改正要望項目 1. 鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る特例措置（固定資産税） 2. 鉄道用車両の動力源の用途に供される軽油に係る還付措置（石油石炭税） 3. バリアフリー化によって取得した資産に係る特例措置（固定資産税・都市計画税） 4. 耐震補強工事によって取得した資産に係る特例措置（固定資産税） 5. 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税） 6. 産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の拡充要望（法人税） 7. 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税） 8. マルチテナント型物流施設に係る課税標準の特例措置の適用（固定資産税・都市計画税） 9. バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税）

制度・政策要望項目(予算関連)

I. 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた当面の対応

1 環境変化に適合した公共交通の安心利用に向けた各種取り組みの推進

(1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用に向けた取り組み

【要望事項】

① 安心して移動や観光ができる情報提供及び広報活動

公共交通機関の利用及び旅行・宿泊・飲食等の利用に対する「不安」・「忌避感」・「誤解」を払拭し、安心して移動や観光ができる環境をつくるべく、科学的な知見や客観的で確かなデータに基づく国民への情報提供及び広報活動を行うこと。

② 交通運輸産業従事者に対するワクチンの優先接種

交通運輸産業の従事者は、人の移動や物流を担い、社会・経済活動を支えるエッセンシャルワーカーである。医療従事者と同様に、公共交通機関の従事者に対し優先してワクチン接種、PCR検査、治療薬の処方を行うなど、万一の場合にも事業継続計画（BCP）を円滑に遂行できる環境を整備すること。

【背景・理由】

＜公共交通を安心してご利用いただくために＞

新型コロナウイルス感染症は、社会・経済への影響に留まらず、人々の生活や行動の様式にも大きな影響を与え続けています。衛生意識の高まりや他人との接触機会を避ける傾向は未だ強く、交通運輸・観光サービス産業の利用低迷は他の産業に比べ極めて深刻です。こうした中、政府は事業者と連携し「公共交通あんしん利用」の取り組みを行い、利用者にマスクの着用や会話を控えること、車内換気への理解、時差出勤など、新たな生活スタイルへの協力を呼びかけてきました。また、事業者は感染拡大予防ガイドラインに基づく対策を徹底し、列車や駅の混雑状況、車内や駅の感染防止対策を公表するとともに、利用者への協力を呼びかけてきました。しかしながら、利用者の不安感は未だ払拭できていません。

一方、鉄道総合技術研究所やJR各社は、新幹線および在来線の車内の空気が空調設備や窓の開口によって概ね5分～8分で入れ替わると公表するなど、科学的な検証に基づく情報提供が行われています。このように、旅行やビジネスにおいても、「公共交通の利用」

と「移動すること」自体の感染リスクは少ないと言えます。むしろ、大人数でマスクを着用せずに大声で会話するといった行動で感染リスクが高まるということならば理解できますが、2020年以降、「移動すること」や「飲食すること」自体を危険視し、「悪」や「高リスク」であるかのように取り扱う偏った情報の拡散も散見されてきました。こうした誤情報や偏った報道が、公共交通に対する不安や忌避感を強くした一因であると考えます。

この間、徐々にデータや経験則の蓄積が図られてきていますが、新型コロナウイルス感染症は変異を繰り返しており、情勢は一進一退を繰り返すことが想定されます。今後は、科学的な見地から、公共交通を安心してご利用いただけることを広く国民に訴える取り組みが重要であり、政府や地方自治体との連携が欠かせません。

＜交通運輸産業従事者は「エッセンシャルワーカー」＞

交通運輸産業で働く私たちは、人の移動や物流などを担い、経済・社会の営みを支える「エッセンシャルワーカー」です。この間、政府の策定した感染拡大防止ガイドラインに基づき感染防止を徹底しながら業務に従事してきましたが、業務上において不特定多数のお客様と接することから感染リスクを抱えています。また、職場での感染拡大は、列車やバスの運行に携わる人が感染し運休などの発生に繋がるため、社会に大きな影響を及ぼす恐れがあります。

事業者は、新型インフルエンザ対策特別措置法に基づく「事業継続計画（BCP）」を策定し対応を整備するとともに、ワクチンの職域接種を実施するなどリスクの低減に努めていますが、事業者が確保できるワクチンの量には限りがあります。社会・経済活動を停滞させないためにも、公共交通機関の安定的な運行は不可欠であることから、その必要性や重要性に鑑み、交通運輸産業従事者にも、医療従事者と同様にワクチン接種や、PCR検査及び治療薬の処方を優先して行う必要があると考えます。

（２）感染症との共存と社会・経済活動の両立に向けた取り組み

【要望事項】

感染症との一定の共存を図る「ウィズコロナ」を前提として、感染防止対策を推進しつつ、社会・経済活動および人の移動や交流を、感染拡大の発生状況によってスタンスや対応が大きくぶれることなく、安定して両立・維持できる環境を整備すること。

具体的には、感染拡大による医療のひっ迫を招かない体制の充実、ワクチンの適時適切な接種、治療薬の開発や確保と普及、全国各地でいつでも公費によりPCR検査・抗原検査を受検できる体制の整備、罹患者及び濃厚接触者の隔離期間等の合理的な設定などの対応を推進すること。

また、これまでの「ワクチン・検査パッケージ（接種証明、陰性証明に係る制度）」、もしくは同等の制度を適切に導入し、実効性を高めながら積極的な活用を行うこと。

【背景・理由】

新型コロナウイルス感染症は、ウイルスの変異を繰り返すなどして、世界的に感染拡大の波を繰り返しています。そうした中、諸外国ではウイルスの特徴を分析しワクチンや治

療薬の研究・開発が進む中、感染予防対策を講じつつ社会・経済活動との両立を図る「ウィズコロナ」を前提にした取り組みが行われています。一方、日本では社会・経済が回らなくなる、事業が立ち行かなくなるといった業界の悲鳴を聞いてから場当たりの対応が行われるなど、先見性ある迅速な対応が行われるとはとても言えません。

感染予防対策と社会・経済活動を両立するためには、ワクチン接種を推進するとともに、居住地にかかわらず無料でPCR検査や抗原検査を受検できる体制を整備し、罹患者の症状に応じた適切な隔離期間や、濃厚接触者の感染の有無に応じた適切な隔離期間を設定するなど、早期に社会活動に復帰できる体制を整えることが必要です。併せて、「ワクチン・検査パッケージ（接種証明、陰性証明に係る制度）」を適切に導入し、飲食店の利用など実効性を高めつつ積極的な活用を図るべきと考えます。

ただし、ワクチン接種については、副反応やアレルギーなどに対する不安などから接種を拒絶する意見や声もあります。個人の意思も尊重されるべきであり、ワクチンの有効性や安全性についての情報提供を徹底し、各自が適切に判断できるようにすることが重要です。

（３）科学的知見に基づく適切な水際対策等の実施

【要望事項】

交通運輸・観光サービス産業にとって、国際的な人の往来が回復しなければ、経営の回復や将来的な発展を期することは不可能である。また、諸外国よりはるかに厳しい国際的な人の往来の制限は、ビジネス・観光においても世界から敬遠されることとなり、日本経済にマイナスの影響を与える。水際対策については、科学的な知見に基づき、世界各国の動向に遅滞することなく現実的な対処を行うこと。

【背景・理由】

コロナ禍以前は、訪日外国人旅行者数が年々増加し、2019年は過去最高の3,188万人、その消費額は約4兆8,000億円に達しました。

しかし、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、2020年2月に、中国・湖北省からの入国を制限して以降、同年8月には世界の159の国と地域からの入国が制限されました。その後、10月には陰性が証明されたビジネス関係者の往来を再開する水際対策の1回目の緩和（2021年1月にはすべての国からの入国を停止）、2021年11月には商用・就労目的の短期間滞在者や長期間滞在者の新規入国を認める等の2回目の緩和（同月、オミクロン株の流行に伴い中止）が行われました。2022年3月からは1日あたりの入国者数を3,500人から5,000人、7,500人、4月には1万人と段階的に引き上げるとともに健康監視を緩和する累次の措置が講じられてきました。しかし、依然として観光客に対しては入国が厳しく制限され、2020年度の訪日外国人旅行者数は412万人、2021年度は25万人と激減し、「鎖国」状態が続いています。

グローバル社会の中で、国際的な人の往来を制限し続けることは社会・経済活動の停滞につながります。「ウィズコロナ」を前提に、感染拡大防止に努めながら、社会・経済活動を両立させるために、国際的な人の往来の本格的な再開に向け「出口戦略」を策定する必要があると考えます。

2

コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた 支援と需要喚起策の展開

(1) JR産業で働く仲間の雇用維持のための支援の継続・拡充

(要望事項)

2年間に及ぶコロナ禍により交通運輸・観光サービス産業は極めて大きいダメージを受け続けており、回復には相当の期間を要すると考えられる。これら産業の復興こそがわが国の社会、経済の成長を支える基盤となることに鑑み、東日本大震災への対応も参考に、少なくとも5年間は予算確保のうえ、事業者における雇用確保と事業活動の継続等に必要な中長期的な支援策の継続を求める。

① 雇用調整助成金特例措置のコロナ禍収束までの延長

雇用調整助成金の特例措置については、感染状況によって急激に増減する需要の変化に対応するためにも不可欠であることから、コロナ禍によるダメージの深い産業や職種を対象とした現行の給付水準の継続を求める。併せて、短期的に延長を繰り返す現行の制度を改め、コロナ禍によるダメージからの回復に必要なまとまった期間の延長を可能とするよう、必要な財源を確保し、制度を改善すること。

② 産業雇用安定助成金の拡充・改善

産業雇用安定助成金による在籍型出向への支援を継続し、働くことによってモチベーションの低下を防止するとともに、他社出向により経験・スキルの向上を図る取り組みを推進すること。

また、産業雇用安定助成金制度の実態を把握・検証しながら、支給限度人数等の規模や現行は2年までとなっている適用年数の拡充など、より実効的な制度への改善を図ること。

【背景・理由】

コロナ禍の影響により、JR産業は長期にわたりダメージを受け続けています。JR各社が公表した2021年度第3四半期の連結決算によると、JR旅客6社で合計約2兆1,000億円の減収と約1,300億円の最終赤字となりました。また、JR7社の通期見通しでは合計約2兆3,000億円の減収と約3,100億円超の最終赤字が見込まれています。

各社は固定費の削減に迫われ、ボーナスをはじめとする人件費の抑制を継続し、働く者の賃金に影響が及んでいます。そのため、若年者や中堅層を中心に離職が拡大し、事業運営を行ううえで必要不可欠な人材の基盤が棄損されかねない悪影響が生じています。

JR産業は鉄道やバスをはじめ、専門的な知識・技術を持ったプロフェッショナルが支える産業であり、要員が確保できなくなると、安全運行に支障を生じかねません。現在、雇用を守る観点から労使が丁寧に協議を行い、一時帰休や企業グループ内外への在籍型出向などの対応をとるなど、現在の危機的状況において緊急避難的な判断を余儀なくされています。

社会・経済にとって不可欠な社会的インフラを担う産業を守るためにも、雇用の確保に

対する公的支援を強化すべきと考えます。特に、雇用調整助成金の特例措置は雇用維持の命綱と言える施策であり、累次にわたり延長されてきましたが、2022年1月以降は原則的な上限額が縮小されるなど、今後も雇用情勢を見極めながら助成内容が縮小される可能性があります。一方で、雇用調整助成金の財源である雇用保険の積立金は2021年度末には約4,000億円まで減少し、令和3（2021）年度補正予算により一般会計から繰り入れが行われました。加えて、2022年3月に成立した改正雇用保険法により、労使が負担する雇用保険料率が引き上げられるなど、依然として財源の確保は課題となっています。

また、産業雇用安定助成金は、2021年2月に創設され、同年8月からはグループ内出向も対象となりました。J R産業は長期安定雇用を前提に、優秀な人材を育て持続的な成長を遂げてきましたが、一時的に採用を停止すると中期的に雇用の需給調整が必要となります。在籍型出向の活用は、ポストコロナに向けて新規採用を継続しつつ雇用需給の安定を図るとともに、グループ外出向による多能化の効果も期待されることから有効な制度と言えます。

依然として不安定な情勢が続いていますが、これらの措置はコロナ禍が収束するまでの間はもちろん、J Rを含む交通運輸・観光サービス産業が甚大かつ深いダメージから回復するまでの間は、複数年にわたり積極的に継続し、事業者が活用を図ることができるようにすべきであると考えます。

（２）事業継続に必要な資金繰りに係る支援や財政負担の軽減措置等の実施

【要望事項】

交通運輸産業は企業規模によらず固定費負担が極めて大きく、コロナ禍においては事業継続のための有利子負債が大幅に増加しており、これらはコロナ後の需要回復期においても必要な人への投資や、公共機関としての設備投資を継続的にやっていくことへの障壁になりかねない。需要回復期においても継続した投資を行っていくため、新型コロナウイルス特別利子補給事業の企業規模要件の緩和や、公益に資する事業の特性や道路などの公共財と比較した課税の公平性などを考慮し、固定資産税をはじめとする公租公課の減免措置を複数年にわたり講じるなど、中長期的な負担軽減策を講じること。

【背景・理由】

緊急事態宣言が発令され、利用者が急激に減少する中であっても、J R各社は指定公共機関として事業を継続しながら、人の移動や物流によって社会・経済を支える役割を果たしてきました。

とりわけ、鉄道は他のモードとは異なり、運行に必要な施設・設備を自前で所有・管理しており、固定費割合が高い事業であることから、一部の列車を運休したとしても費用負担を大幅に軽減することが困難です。社会インフラとしての責務を負っているとはいえ、こうした負担は重くのしかかっており、足下のみならず今後の投資計画等にも大きな影響を与えることが想定され、将来的な事業運営体制にも傷跡を残すものと考えます。そして、

新型コロナウイルス感染症は未だに収束の見通しが立たず、負担はさらに増大することが想定されます。

社会・経済を支えるだけでなく、多くの雇用を守る観点からも、公租公課に対する負担軽減措置を講じることが有効と考えます。新型コロナウイルス特別貸付に係る特別利子補給事業は、対象が中小企業に限られていることから、対象範囲の拡大等の要件の緩和を求めます。また、固定資産税についても、中小企業に講じられている減免措置の対象範囲を拡大すべきと考えます。さらに、納税が1年間猶予される措置が講じられていますが、1年後には猶予された税に加え翌年の税を支払わなければならない、事業者に大きな負担となることから、減免による負担の軽減が必要と考えます。

3 需要回復に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施

(1)「需要の回復・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策の実施

【要望事項】

「G o T o キャンペーン」について、感染症との共存（ウィズコロナ）が一定期間想定されることから、中央・地方双方の行政機関は東日本大震災への対応も参考に、少なくとも5年以上の中長期にわたり、複数年度にまたがる形で必要な財源を確保することで「持続的な支援策」とし、さらには「公共交通機関の利用の促進に寄与する政策」とすること。

なお、科学的な知見と客観的なデータに基づく感染拡大防止対策を講じることが、同支援策を利用するための前提条件として実施すること。

【背景・理由】

「G o T o キャンペーン」については、2020年7月～12月に実施され、公共交通の需要拡大にも繋がった一方で、人との接触を避ける傾向から、利用者はマイカーやレンタカーといった自動車による移動を選択する状況が生じました。また、割引制度の設定により、利用が高級宿泊施設に偏ったり、旅行需要が休日に集中したりするといった課題が明らかになりました。2年以上の長期にわたり需要が低迷する中、「G o T o キャンペーン」をはじめとする需要喚起策が引き続き実施されなければ、公共交通が受けた甚大なダメージからの回復には相当な期間を要すると考えます。

2022年に入りすでに「県民割」や「ブロック割」などの多様な需要喚起策が整備され、実施されていることに加え、6月以降には「G o T o キャンペーン」の再開が予定されています。その際には、公共交通利用を念頭においたうえでの施策展開とともに、中長期的な視点での需要喚起策が必要であると考えます。加えて、J Rグループも展開する宿泊業や旅行業など、観光関連産業に対しても同様に息の長い政策展開が必要不可欠です。交通崩壊や観光崩壊といった、地域経済に致命的な状況を作り出さないためにも、大きなダメージを受けた産業に対する経営支援策は不可欠です。

併せて、感染防止対策を行い「安全・安心」に旅行ができることを、国をあげて正しく

発信することも重要です。

(2) 感染拡大防止と事業者の負担軽減を目的とした環境・制度の整備

【要望事項】

感染拡大防止と事業者の負担軽減を目的とした、「最繁忙期」の指定席料金を設定する動きや、オフピーク移動への割引やポイント付与などの動きがみられるが、鉄道事業者が経営の実情に合わせてより柔軟に運賃・料金制度を導入できるよう、必要な環境整備を図ること。

また、需要喚起策により観光需要が増大する可能性があるが、過去の教訓を踏まえ「オーバーツーリズムの緩和」や「インバウンド対策の充実」などを推進すること。

一方で、極端な割引等による値引き合戦等が発生することのないよう配慮するとともに、シフト制の勤務などピークシフト通勤がなじまない労働者に不利益とならないよう、合理性のあるルールについても整備を図ること。

【背景・理由】

コロナ禍によって大きなダメージを受けた鉄道事業者は、ご利用がコロナ禍以前の水準には戻らないと想定する中、少しでも収支改善を図るべく、最終列車の繰り上げによる夜間作業の効率化、昼間の運休に伴う集中工事の実施、駅窓口の削減、ピークシフトの要請などの施策により、固定費の削減や業務費の見直しを行っています。

一方で、一部の事業者は収支を改善する必要性に迫られ、すでに運賃の値上げを行う考えを明らかにし具体的な検討を行っています。ＪＲ西日本は2023年4月から京阪神エリアの一部区間に設定している割安な特定区間運賃を10円～40円値上げするほか、東急電鉄、近鉄や地下鉄など、様々な事業者において運賃の値上げを実施することが公表されているところです。また、2021年12月の省令改正に伴い、バリアフリー化の整備費用を運賃に上乗せする制度が創設され、ＪＲ東日本は2023年3月頃の予定で首都圏の電車特定区間（16路線）のみを利用する場合の運賃を10円加算すると公表したほか、東京メトロも同制度を活用しバリアフリー化を促進することを発表しました。

現在の鉄道事業法では、国が認可した運賃を上限として運賃を設定していますが、コロナ禍による社会の変化に対応するためには、総括原価方式に基づく方法だけでなく、線区や地域の特情に応じた、より柔軟で現実的な運賃設定を行う必要があると考えます。併せて、その実施にあたっては、影響を受けるご利用者をはじめとする関係者や社会の理解を得なければなりません。

(3) 総合交通政策の観点に立った需要回復策の実施

【要望事項】

コロナ禍からの需要回復策の実施にあたっては、総合交通政策の観点から持続可能な交通体系の形成を図ることが重要である。

しかし、これまで累次にわたり実施されてきた高速道路料金施策については、自動

車へのシフトが進むことが想定され交通運輸産業に与える影響が甚大であることに加え、これまでの道路政策によって鉄道との事業環境運営の差が著しくなっていることなどから、総合交通政策の視点を欠く施策であると考え。したがって、需要回復策を検討する際には、総合交通政策の観点に立ち、公共交通機関に対する十分な配慮を行うなど中長期的かつ均衡のとれた施策を検討するべきである。

【背景・理由】

J R連合はこれまで、税金を投入した高速道路料金割引施策に対し、「総合交通政策や環境政策の視点を欠き、交通機関相互間の公正な競争のバランスを著しく崩す、持続可能な交通の形成に逆行する政策である」と主張してきました。

鉄道事業者は民間企業として事業採算ベースでの経営努力を積み重ねていますが、一方、地方の高速道路・高規格道路には多額の公的資金が投入され、さらに無料通行区間が増えるなど、それぞれの事業運営環境が著しく不均衡な状況にあると言えます。

また、2009年に実施された高速道路料金の大幅な割引施策（いわゆる「1,000円高速」）によって、中長距離の人の移動が鉄道から自家用車にシフトし鉄道のご利用が大幅に減少するなど、交通運輸産業は甚大な影響を受けました。

従って、需要喚起策の実施にあたっては、人の移動や物流におけるモダルシフト推進に大きな影響を及ぼす高速道路料金施策には反対する立場であり、改めて、総合交通政策の観点に立ったバランスの取れた施策を講じるべきと考えます。

4

ビジネス利用の促進に向けた持続的かつ積極的な政策の展開

（１）社会変容に対応した制度面の環境整備

【要望事項】

二拠点居住によるリモートワーク等を雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用を図る前提として、高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に係る制度の改訂（通勤手当の非課税免除額の引き上げ、社会保険料の基準となる標準報酬月額からの除外）、ワーケーションの促進など、社会変容に対応する制度面の環境整備を進めること。

【背景・理由】

コロナ禍に伴い、様々な社会変容が生じました。代表的なリモートワークは広く定着し、通勤や出張の需要が大きく減少しました。さらに、在籍型出向や副業、あるいはリモートワークの浸透等によって、都会と地方の2か所に生活の拠点を置き、都市と地方の往來を繰り返し仕事と生活の双方を構築する、あるいは都市で働いて地方で休日を過ごすといった二拠点居住を行う事例が増えています。

コロナ禍によって生じたこれらの動きは、感染症拡大の防止や、東京等の巨大都市への一極集中の解消、地方創生など持続可能な社会の形成に繋がる可能性を持っています。ポ

ストコロナに向けて、これらの動きを一過性のものとせず、普及・発展させるよう、国や社会制度もこれに対応する必要があります。

これらの働き方を推進するためには、高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要とされる通勤手当（交通費）を支給する必要がありますが、現行の制度では、月 15 万円を超える部分は所得税の課税対象になるほか、通勤手当の額は標準報酬月額における報酬とみなされることから、社会保険料が高額になってしまいます。

こうしたコロナ禍前より続く既存の制度を見直すことによって、社会変容に適応した柔軟な働き方をさせることが重要と考えます。

（２）地方創生事業への参画に対する支援の拡充

【要望事項】

日本・地域の経済・社会の持続的な発展に繋げることを意識し、とりわけダメージが甚大かつ深刻な交通運輸・観光サービス産業の事業者が地域とともに行う地方創生事業への支援拡充（人件費、事業費等）を行うこと。

【背景・理由】

地方創生事業は地方自治体が主体となって行っていますが、民間活力を呼び込むべく都市部から企業誘致や移住を促進する事例のほか、様々なベンチャー企業や個人によるビジネス起業や連携・協働による新事業の立ち上げ、既存事業の見直し・強化といった好事例が多く生まれています。

とりわけ、コロナ禍によって一時帰休などを余儀なくされている交通運輸・観光サービス産業では、地方自治体で働くことにより地方創生の業務に従事する事例も多くなっています。

一例として、2021 年にはANAのキャビンアテンダントが鳥取県に移住し、羽田空港に出勤し国内線に乗務する一方で、週 2 日程度は鳥取県庁に出勤し、地域の情報発信業務を行うといった取り組みも行われています。また、二拠点居住によって、都市で働いていた人の知識や技術、ノウハウを地方で活かすことも可能となります。

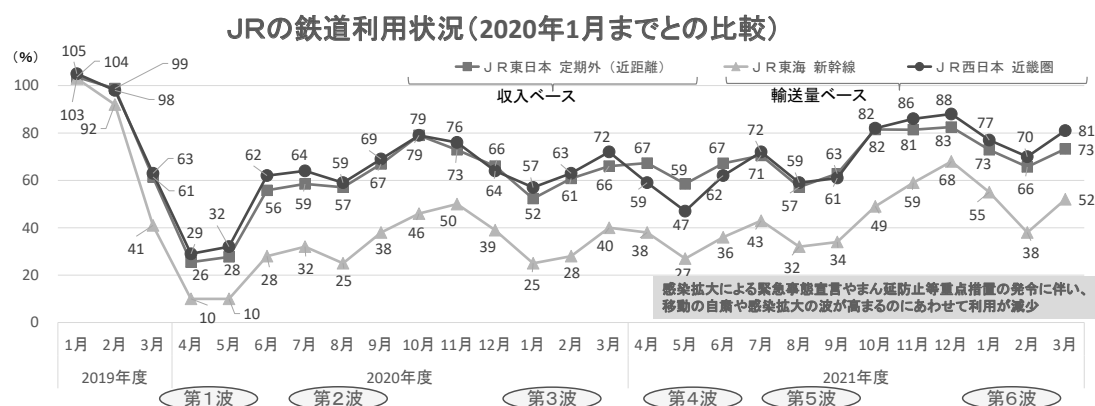
そこで、企業が地方自治体の地方創生事業に参画した場合には、地方自治体が人件費や必要な経費を支援するなど、地方創生臨時交付金のように地方が柔軟に活用できる制度により対応を強化すべきと考えます。

解 説

1. J R グループの新型コロナウイルス感染症による影響について

2021 年度お盆期間のご利用状況は、新型コロナウイルス感染拡大（デルタ株が主流）の第5波（2021 年7月～9月）の影響によりご利用が大幅に減少しました。10月以降は感染者数が少ない状況が続いたことから、2021 年度年末年始のご利用状況はコロナ禍前の約7割となりました。しかし、2022 年1月以降に感染拡大（オミクロン株が主流）の第6波が襲来し、再びご利用が減少するなど一進一退を繰り返しています。

この間、J R グループ各社は感染防止対策を講じながら、収支改善に取り組んでまいりましたが、2021 年度第3 四半期決算によると、公表されている J R 6 社で2兆1,000 億円の減収と1,300 億円超の赤字となり、2021 年度通期予想によると、営業収益が全体で4兆8,000 億円（2019 年度比2.3兆円減）となるなど、依然として、深刻なダメージが累積し続けています。



(各社公表資料をもとに JR 連合作成)

① J R 旅客各社の 2021 年度お盆期間（8/6～17）のご利用状況（2019 年度比）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
新幹線	29%	32%	33%	33%	—	37%
在来線特急等	42%	29%	26%	25%	38%	29%

(各社公表資料をもとに JR 連合作成)

② J R 旅客各社の 2021 年度年末年始期間（12/28～1/5）のご利用状況（2019 年度比）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
新幹線	74%	77%	78%	76%	—	74%
在来線特急等	79%	66%	72%	63%	75%	70%

(各社公表資料をもとに JR 連合作成)

③ 2021 年度第 3 四半期連結決算（カッコ内は 2019 年度比）

（単位：億円）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	貨物	合計
営業収益	830	14,827	6,863	7,299	217	2,227	未公表	32,263
	(▲ 462)	(▲ 7,839)	(▲ 7,617)	(▲ 4,217)	(▲ 156)	(▲ 969)		(▲ 21,260)
営業損益	▲ 506	▲ 425	371	▲ 794	▲ 171	27		▲ 1,498
	(▲ 244)	(▲ 4,697)	(▲ 5,748)	(▲ 2,705)	(▲ 104)	(▲ 431)		(▲ 13,929)
経常損益	56	▲ 660	▲ 147	▲ 826	20	69		▲ 1,528
	(94)	(▲ 4,585)	(▲ 5,703)	(▲ 2,626)	(▲ 34)	(▲ 400)		(▲ 13,254)
当期純利益	140	▲ 837	▲ 123	▲ 540	▲ 13	▲ 9		▲ 1,382
	(195)	(▲ 3,352)	(▲ 4,004)	(▲ 1,711)	(▲ 47)	(▲ 653)		(▲ 9,572)
参考・単体	302	8,373	4,839	3,651	99	672	輸送実績	17,936
運輸収入	(54.2%)	(59.5%)	(44.5%)	(53.6%)	(55.0%)	(57.8%)		(54.5%)

（各社公表資料をもとに JR 連合作成）

Ⅱ．交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1 総合交通政策の推進

(1) 社会政策の視点に立った交通政策に対する公的支援の増強

【要望事項】

通学定期は教育政策、障害者割引は福祉政策の一環であるが、公共交通におけるこれらの割引制度は事業者負担となっている。割引制度は堅持する必要があるが、事業者のみの負担に委ねることなく、教育及び福祉部門の公的支援により、当該政策の維持・充実を図ること。

【背景・理由】

通学定期は、大学生用、高校生用、中学生用、小学生用があり、通勤定期券より大幅に割引した運賃が設定されています。また、障害者割引は運賃の50%を割引しています。これらの割引は国鉄時代から継続している制度ですが、割引した部分は実質事業者の負担となっています。

こうした制度は、国として国民の経済弱者や交通弱者を守り、社会への様々な参画を促す社会政策としての要素が強いと言えます。制度の設定趣旨に照らせば、民間の事業者にこうした割引制度の維持に必要な経費支出を課し続けている姿を是正し、国庫負担に転換するのが適切であると考えます。こうした観点から、それぞれ教育や福祉の予算で支援すべきであり、それぞれの部門からの支出は、公共交通機関があることによる「クロスセクター効果」の考え方を踏まえて行うのが効果的と考えます。

2 自然災害への対応をはじめとする鉄道の安全を守る対策の強化

(1) 鉄道の防災・減災対策の強化

【要望事項】

① 橋りょうの総点検および補強工事の実施

2021年9月、国土交通省はJR各社に橋りょうの総点検と必要な補強工事を行うよう指示したが、事業者にとっては財政負担が極めて大きいことから、公共性の大きさに鑑み、国が主体的に支援を行うこと。また、建設業における人手不足も踏まえ、適正な工期の設定を行い、人材を確保するなど、人的支援も行うこと。

併せて、災害により被災した橋りょうなどの構造物を復旧する際に公的部門が施

設を保有する、‘部分的な上下分離方式の導入’による早期復旧についても検討を進めること。

② 鉄道の耐震対策の強化及び財政支援

J R各社は、高架橋の柱の補強や、脱線防止装置を設置するなどの耐震対策を講じているが、線路側に敷設する脱線防止ガード等の対策は費用負担が大きく、さらに施工能力が限られ工事には長期間を要することが想定される。については、対策が有効に機能しているか検証を行うとともに、事業者と密に意思疎通を図り、実効的な耐震対策に必要な財政支援を講じること。

【背景・理由】

鉄道施設の老朽化が進む一方で、台風や集中豪雨等による鉄道施設の被災は続発しています。そのような中、2021年9月に国土交通省は全国5,000か所の河川橋りょうの総点検をJ R各社に指示するとともに、早期に対策が必要な橋りょうは2022年の出水期までに補強工事を行うこととしました。しかし、事業者にとっては財政負担が極めて大きいことから、公共性の大きさに鑑み、国が主体的に支援を行う必要があります。また、建設業においては就業者数の減少、働き方改善を図る「4週8休」が推進されるなど、適正な工期の設定や人材の確保が急務となっています。

一方、2022年3月16日に発生した福島県沖を震源とする地震により、東北新幹線は列車の脱線や構造物の損傷等の被害が発生し、全線での運転再開に1か月程度を要しました。

J R各社では、高架橋の柱を補強し、線路側に脱線防止ガードや逸脱防止ガード、車両側に逸脱防止ガイド・逸脱防止ストッパを設置するなどの耐震対策を講じていますが、地域によって想定される地震の揺れは異なり、必要とされる対策も異なるほか、J R各社の設計や仕様が異なっています。対策が有効に機能しているか検証を行うとともに、事業者と密に意思疎通を図り、実効的な耐震対策に必要な財政支援を講じる必要があります。

3 様々なニーズや社会的要請への対応

(1) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備

【要望事項】

無人駅における障害者のご利用に際し、乗務員による介助の導入にあたっては、ご利用者の声を反映することが重要である一方で、現場で実務を担い働く者の声や、地域の声にも耳を傾け、マッチングを図る必要がある。については線区の特情や現場実態を踏まえ、事業者や地方自治体との密な連携のもと、慎重かつ丁寧な検討を行うこと。

併せて、対応できる駅とそうでない駅を整理し、地域・利用者・障害者団体にあらかじめ説明し理解を求めるよう取り組みを進めること。

【背景・理由】

人口減少・地方過疎化の進展などにより鉄道利用者が減少し、これに伴い鉄道駅の無人

化や有人駅でも営業時間の短縮が進んでいます。こうした中、国土交通省は「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障がい当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」を設置しました。現在、改正バリアフリー法の附帯決議を踏まえて、ガイドラインの策定を進めており、同検討会の議論が反映されることになります。

無人駅での車いす旅客等への介助に際しては、ご利用者から事業者への事前連絡を前提として、近隣の管理駅から当該利用時刻にあわせて係員を派遣する形で対応が行われるのが通例です。しかしながら、事前の連絡ではなく、急遽の呼出などにも対応する必要がある事例も発生しています。鉄道係員は慢性的な要員不足の状態にあり、有人駅ですら対応に苦慮し限界と言える状況が生じており、ましてや距離の離れた無人駅においては、駅員による対応には相当な無理が生じていると言っても過言ではありません。

2021年秋以降、無人駅における障害者のご利用の介添えを、列車の乗務員が代わりに対応することの可否・適否等を確認するための実証実験が事業者において行われています。乗務員にとっては、乗降の介助を行うことにより、旅客を安全に乗降させることができるか否かといった実務上のリスクを負うことや、停車中の車両から離席することの保安面の課題、介助に時間を要し列車の遅延に繋がること等といった多くの課題が想定されます。従って、国に対しては、事業者との連携を強化し、利用者に対してまずは事業者側（働く者）の立場にも立った「利用ルールの理解と遵守」を求める取り組みを推進することを求めます。

また、国が主導する形で事業者との対話を丁寧を重ねたうえで、車いす旅客をはじめとする移動制約者に対する介助のあり方など、ソフト面の対応に関する現実的なルール整備・基準の明確化を行うことが重要です。

あるいは、従来主張しているとおり、車いす旅客をはじめとする障害者の、列車ご利用時の介添えに際しては、事業者による対応が困難になっている現状を踏まえ、国・地方自治体やボランティア団体等の民間活力の活用、利用者を含めすべての関係者と連携した「社会全体で交通弱者を含めた利用者の安全を確保し、支えていく仕組み」の構築に向けた検討を深めていくとともに、こうした取り組みとの連動を図り、適切な対応方の検討を図る必要があります。

無人駅等における対応に関するガイドラインの策定にあたっては、上記のような実態も踏まえつつ、現場で働く者と事業者に過度な負担やリスクが生じないように配慮するなど、国としても責任をもって対応することが求められます。

（２）建設工事に係る人材不足等の課題への対応

【要望事項】

鉄道施設や電気設備の工事や保守により、ＪＲは日々の安全な輸送を維持しているが、工事や保守を担う建設業においては、就業者数の減少によって、工事の遅延などの影響が生じている。人材を確保するためには、「４週８休化」や長時間労働の是正により働き方を見直すことはもとより、賃金の改善により、魅力ある産業とすることが不可欠である。ついては、公共工事の労務単価の基礎となる「公共工事設計労務単価」に民間工事の労務単価が連動するよう促進し、建設労働者の安定的な確保により

計画的な工事進捗を図るべきである。

【背景・理由】

JRの工事や保守を担う建設業においては、労働者の高齢化の進展や、いわゆる「3K」職場と言われ若年層に敬遠されることから、人材不足が深刻となっています。そこで、政府や自治体が発注する公共工事では、人材の確保に向けて「4週8休化」や長時間労働の是正により働き方の改善に取り組むとともに、賃金の改善を図るべく、労務単価の基礎となる「公共工事設計労務単価」の引き上げが図られています。

しかし、公的資金の入らない民間工事は、工事のコスト削減が一層求められるため、公共工事に比べ工事代金が低額になる傾向があり、建設労働者の人件費に影響が及ぶことが懸念されます。従って、民間工事を円滑に進捗させるためには、民間工事の労務単価を「公共工事設計労務単価」に連動させて適切に引き上げる制度を設けるなどして、JRの建設業に従事する労働者全体の賃金改善を図り、人材不足の解消に繋げる必要があります。

（３）列車内における防犯対策の強化

【要望事項】

鉄道車両内での殺傷事件が相次ぐ中、利用者の不安を解消するべく、事業者および従業員は様々な防犯対策を講じつつ、有事を想定した対応訓練も行っている。一方、国は、こうした事件の対策の一つとして防犯カメラの設置を要請しているが、その設置費用は事業者の負担となっており、経営体力により対応するスピードやレベルに差異が生じることは望ましくない。社会として対応を求められる課題であることから、公共性の高い社会インフラにおける防犯設備の整備については、国及び自治体が必要な財政支援を行うこと。

【背景・理由】

2021年8月の小田急線、同年10月の京王線の車内で乗客による傷害事件が発生し、これを受けて国土交通省は技術基準検討会を立ち上げ、防犯カメラなどの防犯関係設備や非常用設備に係る技術基準についての検討を進めています。今後、必要な技術基準の見直しが行われ、事業者にはそれらの整備が求められることが想定されますが、事業者の経営体力によって防犯対策のレベルに差が生じ利用者の不利益とならないよう、国および自治体による財政支援を行う必要があると考えます。

（４）カスタマーハラスメント（悪質クレーム）への対応

【要望事項】

① カスタマーハラスメントの撲滅に向けた法整備

カスタマーハラスメントの撲滅に向けては、迷惑行為を防止する法律や制度の整備が必要と考えるが、現在、カスタマーハラスメントを規制する明確な法律は存在しない。カスタマーハラスメントを明確に定義し、被害を客観的に証明する方法を

示し、従業員を守るための法律や制度を整備すること。

② 業界ガイドラインの策定促進

被害を受けた従業員を守る仕組みとして、事業主がお客様に毅然と対応できるようにするとともに、従業員を丁寧にケアすることができるガイドラインが必要と考える。本年2月に厚生労働省が策定した「カスタマーハラスメント対策マニュアル」に基づき、業界ごとのガイドライン策定の促進を求める。

【背景・理由】

鉄道係員に対する迷惑行為については、JR各社や民鉄協会などが連携し駅・車内のポスター掲示などにより利用者に対して協力を呼びかけています。さらに、国土交通省は暴力行為の実態調査を行い、2019年度からは「迷惑行為に関する連絡会議」を設置し、暴力行為のみならず痴漢行為などの迷惑行為の現状把握や各社の取り組み状況の共有を図っています。こうした取り組みが展開されているにもかかわらず、依然として発生件数は高止まりと言える状況で、傷害・暴行罪として刑事事件に扱われるケースもあり、看過できない課題となっています。

2020年6月に施行された改正労働施策総合推進法を踏まえ策定された指針には「事業主は顧客等からの著しい迷惑行為に関する労働者からの相談に対し、その内容や状況に応じ適切かつ柔軟に対応する」旨が記載されましたが、現在においても、カスタマーハラスメントを規制する明確な法律は存在しません。各企業においても対策や体制整備を進めてはいるものの、道路交通法におけるあおり運転の厳罰化と同様に、カスタマーハラスメントを明確に定義し、被害を客観的に証明する方法を整理しておかなければ、撲滅に向け具体策を講じることができません。これらの課題を解決するためには、法律や制度の整備が必要です。

一方、2021年に交運労協が実施した「悪質クレーム（迷惑行為）アンケート調査」の結果によると、お客さまと接する業務に従事する多くの方がカスタマーハラスメントの被害に遭っていることが明らかとなりました。また、アンケート結果からは、法や制度の整備を求める意見や、被害に遭った場合のケアやフォローを求める意見が多くありました。働く者の安心・安全の確保のためにも、国や事業者の取り組みの強化を求めるとともに、労働組合としての取り組みについても他の産別と連携しながら対応していくことが社会的な認知を広げるためにも肝要です。

4

カーボンニュートラルをはじめとする持続可能な社会の実現に向けた取り組み**(1) 鉄道の社会的・環境的優位性を活かした取り組みの推進****【要望事項】**

2050年のカーボンニュートラル実現に向けた取り組みが求められている。鉄道はその特性から、様々な面で社会的・環境的優位性を有している。今後、自動車の技術革新によって低炭素化が進展することが想定されるが、自動車だけに偏った支援・優遇政策を推進するのではなく、総合交通政策を推進する観点から、鉄道と自動車などの役割分担を明確に示し、持続可能な交通体系の確立に努めること。

併せて、鉄道部門の省エネルギー車両・機器の導入には多額の費用を要することから、グリーンイノベーション基金を活用した助成金の活用など、事業者の経営の実情を踏まえた計画的な財政支援を行うこと。

【背景・理由】

政府が2050年までに実現をめざすカーボンニュートラルについては、社会的要請としてはもちろん、JR産業の持続的成長のためにも欠かせない課題であり、JR連合としても運動の重要な課題に位置付け取り組んでいます。

鉄道は他の交通機関と比べ、CO₂排出量やエネルギー効率面などの環境優位性があります。また、環境分野のほかにも、労働効率性、安全性、さらに交通渋滞の解消や賑わいあるまちづくりなどの面からも社会的優位性があります。一方、鉄道のこれらの優位性を活かすには、大量輸送をはじめとする鉄道特性が発揮されることが前提です。都市圏や都市間の旅客輸送、拠点間の幹線貨物輸送など、鉄道の得意分野を磨き高めるとともに、きめ細かな輸送サービスに適したバスや自動車などの交通手段との役割分担や、まちづくりなど地域政策との連携の強化が欠かせません。

一方で、自動車など他のモードも今後の技術革新によって低炭素化が進むことが想定されますが、鉄道が劣後しないようモーダルシフトの推進に向けた政策対応を求めるとともに、省エネルギー車両・機器の導入などさらなるブラッシュアップを図り、カーボンニュートラルの実現をはじめ、持続可能な社会の形成のために、鉄道が特性を発揮してさらに活用されるよう、他産業とも連携して政策を推進していくことが重要です。

解 説

1. クロスセクター効果について

【コラム④】地域公共交通は、利用しない人にとっても役に立っているのか

地域公共交通は、様々な年齢や特性を持った人が利用しています。したがって、地域公共交通が廃止されると、多様な行政部門において代替費用が発生します。この代替費用と地域公共交通に投じる財政負担を比較することで把握できる効果を「クロスセクター効果」と言います。クロスセクター効果を表す事例をいくつか紹介します。

i) 地域公共交通の利用による健康増進（岡山市など）

病院に通院する際に地域公共交通を利用すると、自宅から駅やバス停までの徒歩移動が発生します。既往の研究では歩数の増加が健康増進につながり医療費が削減される相関関係が明らかになっています。

ii) 自動車交通への転移による影響（福井県）

2000年から2001年にかけて、福井県にある京福電気鉄道（現・えちぜん鉄道）は相次ぐ事故を受けて運行を停止しました。すると、これまで鉄道で通勤・通学していた人が自家用車やバスに転移したため、周辺の道路で交通渋滞が発生し、バスの輸送力が不足し乗車できない人が発生するなど、地域は混乱しました。もともと自家用車で通勤していた人にも、渋滞により通勤時間が長くなる影響が生じました。

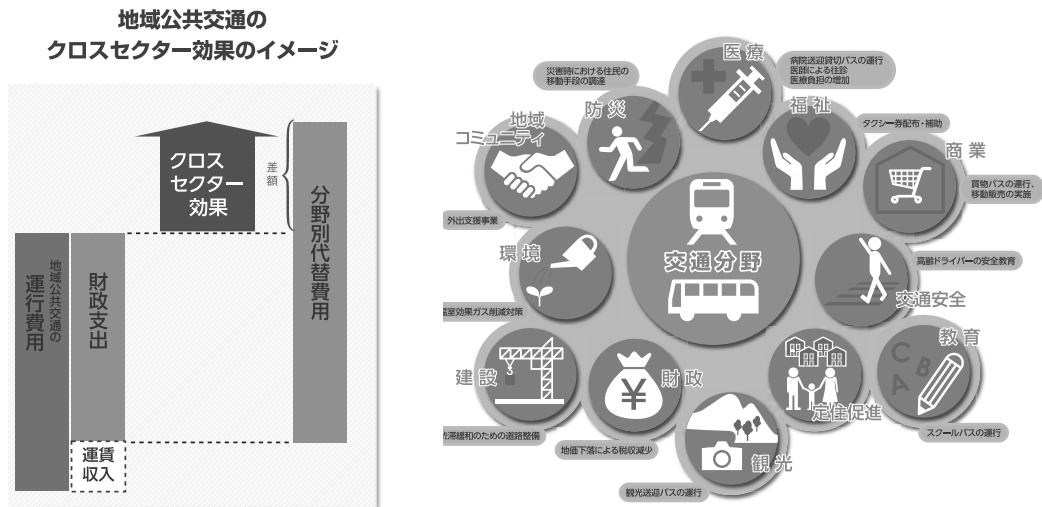
この事象は「マイナスの社会実験」と呼ばれました。その後、県や沿線自治体の支援を受けて地域公共交通は再建しました。

iii) 通勤・通学の送迎に伴う家族の負担（滋賀県）

近江鉄道の上下分離方式の導入による存続の議論において、家族の通勤・通学を地域公共交通が担うことにより、自家用車による送迎時間を余暇に充てられるという効果が示されました。

クロスセクター効果の考え方を活用して、地域の役に立つ地域公共交通をつくることが重要であり、関係者による丁寧な議論を重ねる必要があります。

（出典：「持続可能な地域公共交通をつくる JR 連合政策提言」より）

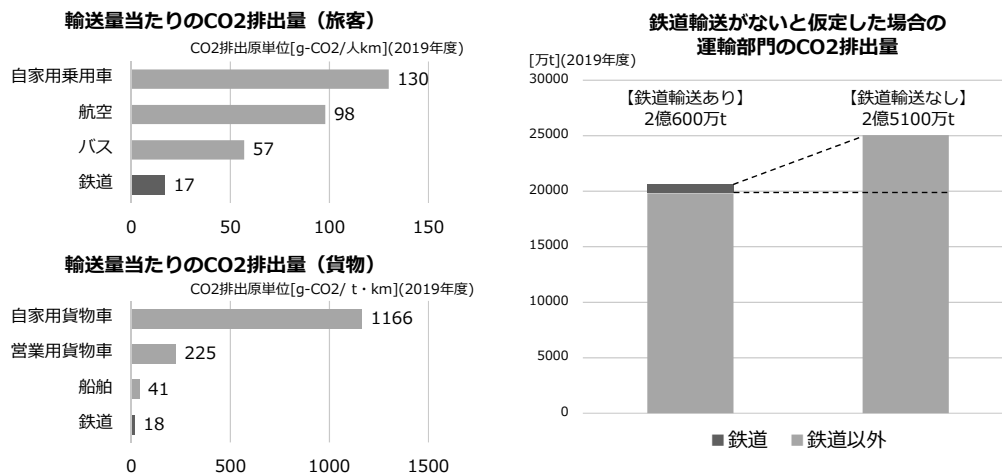


（出典：近畿運輸局ホームページより）

2. 鉄道分野のカーボンニュートラルの実現に向けて

鉄道の環境価値

- 鉄道は、環境負荷の低い輸送手段であり、輸送量あたりのCO2排出量は、旅客で**自家用乗用車の1/8**、貨物で**営業用貨物車の1/13**。
- 現状において、鉄道輸送がないと仮定すると、**運輸部門のCO2排出量が22%（4,500万 t=1,500万世帯分）増加**。



※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」、「内航船舶輸送統計」より、国土交通省作成

6

（出典：国土交通省ホームページより）



貨物列車は最大650トン（10トントラック65台分）の輸送が可能であり、トラックの走行による燃料消費を削減し、省エネルギーに貢献します。さらに近い将来に予測されるトラックドライバー不足に対応します。

（出典：JR 貨物ホームページより）

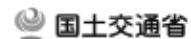
コラム：持続可能な地域公共交通づくりに向けた動き

地域公共交通を取り巻く状況は、人口減少・少子高齢化の進展や、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う鉄道利用の大幅な減少も相俟って、これまで都市圏や新幹線、関連事業によって得られた収益を地方路線に充当してきた「内部補助」のビジネスモデルの限界が顕在化しつつあります。

そのような中、JR 連合は 2022 年 2 月に「持続可能な地域公共交通をつくる JR 連合政策提言」を策定しました。提言では、「地域公共交通を維持・活性化するため関係主体（JR・地域・国）に求められること」「鉄道特性の発揮の可否を踏まえた、地域に望ましい公共交通の選択」を提起し、地域公共交通は事業者だけでなく、行政や地域住民などあらゆる関係者を巻き込み議論する必要があることと、上下分離方式の導入等による路線維持やモード転換による持続可能な交通体系をつくるための方策を提案しました。

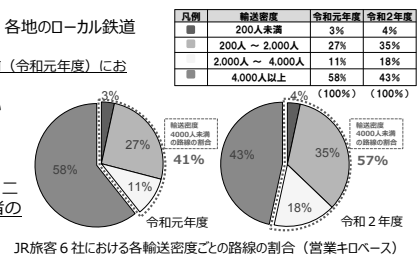
一方、国土交通省においては、2022 年 2 月に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が設置され、鉄道事業者の経営努力だけでは路線の持続可能性が失われるという認識のもと、利用者の視点に立った利便性・持続性のある地域モビリティのあり方について検討を開始しました。

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組について



鉄道を取り巻く現状とその性格

- 沿線人口の減少・少子化に加えてマイカーへの転移等により、利用者が大幅に減少するなど、各地のローカル鉄道は危機的状況。鉄道事業者としても利用促進のほか、減便や減車等のコスト削減策を実施。
※ 国鉄改革時のバス転換の目安の一つであった輸送密度4000人を切るJR路線の割合は、コロナ前（令和元年度）においても全路線で約4割に達する状況。コロナ後は5割を突破。
- 大量高速輸送機関である鉄道としての特性が十分に果たせない線区も出てきている中で、民間企業である鉄道事業者の努力のみに委ねては、「地域の移動の足」としての利便性が損なわれたり（極端に少ない便数、優等・直通列車の消滅等）、地域モビリティとしての将来的な持続性が失われる可能性。
- 鉄道は長年に渡り、地域の基幹的・広域的公共交通としての役割を担っており、二次交通など幅広い地域の公共交通のあり方を左右する大きな存在。何よりも利用者の視点に立ってそのあり方を検証し、輸送サービスの刷新を促していく必要。
⇒地域モビリティを「デジタル田園都市国家構想」の基盤として再構築



人口減少社会の中で、将来に向けた利便性の高い地域モビリティの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に積極的に取り組むべき

解決の方向性

入口論

鉄道事業者と沿線地域（都道府県）の間で、鉄道輸送の利便性・持続性確保が困難になる恐れがあるという危機認識を共有したうえで、鉄道が担ってきた「地域の移動の足」をどう刷新していくか、協力・協働して検討し、反転攻勢に出る契機とする必要があるのではないか

出口論

鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向け、鉄道事業者と沿線地域（都道府県）が共同で、何よりも利用者の視点に立ち、最新の技術も取り入れながら、鉄道への必要な追加投資や公有民営化（上下分離）、線区の状況によってはモード転換（LRT、BRT等）などの抜本的な構造改善策に取り組む必要があるのではないか

<鉄道事業者>

長年に渡り鉄道事業を通じて支えてきた「地域の移動の足」を持続的に確保していくため、地域に対して引き続きしっかりコミットする姿勢を示し、リソース、ノウハウを最大限に活用して、様々な改善策を沿線地域に積極的・具体的に提案していくことが重要

<地方公共団体>

地域住民の移動ニーズをくみ上げながら、地域モビリティの刷新に取組むことは地域の責任との意識を持ち、鉄道事業者を始めとする関係者とともに、地域にとって最適な持続可能な公共交通の実現に向け明確な合意の下に計画的に取組を進めていくことが重要

（出典：国土交通省ホームページより）

こうした中、JR 西日本は 2022 年 4 月に「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」公表し、ご利用の少ない線区における線区別収支を初めて公表しました。今後、地域と各線区の実態や課題を共有し、地域のまちづくりや線区の特徴・移動ニーズを踏まえた議論や検討を行うこととしています。

【別紙 1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）



（出典：JR 西日本ホームページより）

【別紙２】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業キロ	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100 * (B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A) - (B)	1987	2019	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲ 18.1	2,712	991	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲ 8.4	772	399	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3.7%	2,693	0.2	5.9	▲ 5.7	987	102	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲ 11.8	4,966	693	14%
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲ 8.5	4,878	921	19%
	出雲市～益田	129.9	22.4%	446	10.0	44.5	▲ 34.5	2,779	1,177	42%
	益田～長門市	85.1	7.6%	1,314	0.9	12.4	▲ 11.5	1,663	271	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	8.3%	1,208	0.9	10.3	▲ 9.5	2,424	351	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	14.6%	685	2.5	17.1	▲ 14.6	4,294	1,090	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	19.0%	525	6.7	35.4	▲ 28.6	4,123	1,085	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	6.4%	1,567	0.2	2.9	▲ 2.7	1,131	321	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	13.3%	751	0.9	7.0	▲ 6.0	2,389	932	39%
	上月～津山	35.4	11.3%	887	0.5	4.6	▲ 4.0	1,527	413	27%
	津山～中国勝山	37.5	16.4%	610	0.8	5.0	▲ 4.1	1,364	820	60%
	中国勝山～新見	34.3	7.4%	1,349	0.3	3.8	▲ 3.5	702	306	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	29.4%	340	3.0	10.4	▲ 7.3	3,388	1,222	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.4%	4,129	0.1	2.1	▲ 2.0	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	25,416	0.01	2.6	▲ 2.6	476	11	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	2.4%	4,127	0.1	2.7	▲ 2.6	725	62	9%
	備後庄原～三次	21.8	11.5%	871	0.3	2.9	▲ 2.5	1,257	381	30%
	三次～下深川	54.6	14.9%	671	2.3	15.5	▲ 13.2	3,500	888	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.9%	2,581	0.3	6.7	▲ 6.5	898	162	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	179	12%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	7.6%	1,323	0.6	7.7	▲ 7.2	879	277	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.5%	6,596	0.04	2.8	▲ 2.7	279	37	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	25.4%	394	1.8	7.2	▲ 5.4	3,342	1,246	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	17.7%	566	1.8	10.2	▲ 8.4	2,237	678	30%
	津和野～益田	31.0	14.7%	681	0.9	6.4	▲ 5.5	1,859	535	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	9.3%	1,071	0.2	2.2	▲ 2.0	1,479	444	30%
美祿線	厚狭～長門市	46.0	15.9%	630	0.8	5.2	▲ 4.4	1,741	478	27%

※「データで見るJR西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間でかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

（出典：JR 西日本ホームページより）

国やJR 各社の取り組みは、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現をめざすJR 連合と同じベクトルで検討が進められていることから、今後の動向に注視し、私たちの政策課題の解決に向け取り組みを進めていくこととします。

Ⅲ．整備新幹線の推進に関わる諸課題への対応

（１）整備新幹線計画の推進スキームに係る課題への対応

【要望事項】

① 新幹線事業費の抜本的な増額について

整備新幹線計画を安定的に推進するためには、計画初期には想定しえなかった事業費の変動（増加）にも対応できる、安定的かつ必要十分な財源が必要である。建設費について、国の負担割合は2／3であるが、既設新幹線譲渡収入も国費とされており、令和4年度の国の新幹線事業費は804億円である。一方、これは公共事業費全体（国土交通省の予算）の1.3%に過ぎず、整備新幹線事業のもたらす国土の発展、日本と地域の経済・社会へもたらすプラスの影響に鑑みれば、決して十分な額ではない。従って、建設財源の一つである新幹線事業費を抜本的に増額すること。

② 整備新幹線貸付料の開業30年以後の取り扱いについて

整備新幹線の貸付料は、開業前の需要予測による収支改善効果を踏まえ、開業から30年間一定として定められているが、開業30年後以降の取り扱いが不明確である。平成9年（1997年）開業の北陸新幹線（高崎～長野間）が、5年後に開業30年を迎えるため、今後の議論・検討が行われることが想定されるが、関係者との透明性ある協議のうえ、責任ある道筋立てを行うこと。

③ 地方負担分のあり方について

建設財源の一つである地方負担分のあり方について、現行の計画推進において発生している課題を踏まえ、さらには将来的な計画推進を視野に入れ、仕組みの再構築を図ること。なお、現実的な問題への対応方として、新幹線整備による効果・受益の大小によって自治体の負担割合を決める方式をはじめ、地域や関係者の理解を得られる方策を講じること。

④ 費用便益分析に依拠する着工条件の見直しについて

現行の着工条件において新幹線建設の便益は鉄道利用者と鉄道事業者の受ける便益に限定されているが、新幹線の開業に伴う社会的、経済的な効果を広く考慮して判断されるべきである。また、社会情勢の変化を踏まえた新たな指標（例えば、脱炭素や地方創生など）の検討も求められる。このように新幹線整備の有用性を広く社会に発信することを念頭に置き、現実的な評価の仕組みの見直しを行うこと。

【背景・理由】

＜整備新幹線事業費のスキーム＞

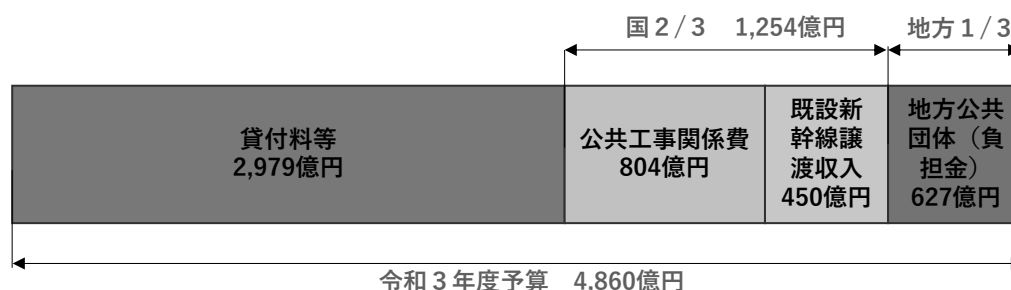
整備新幹線の建設費は、JR貸付料等を充当したうえで、残りを国が2／3、地方が1／3を負担するスキームとなっています。

貸付料等のうち、JRが支払う貸付料は開業から30年間定額であり、2021年度は694

億円ですが、30 年以後の取り扱いが明確にされていません。そして、貸付料等と J R が支払う貸付料の差額は、取り扱いが不明確である将来の貸付料収入を担保に、鉄道・運輸機構が借入等により調達しています。計画的に事業を推進するためには、安定的かつ十分な財源として新幹線事業費（公共事業関係費）を増額する必要があると考えます。

また、地方負担分のうち、本線工事費（橋りょうやトンネル）は当該施設の位置する自治体（都道府県が基本、駅部のみ市町村も）が負担するルールとなっています。地方負担分のうち 90% は地方債による調達が認められており、その元利償還金の 50% ～ 70% に対し国から地方交付税が交付されるため、地方の実質的な負担割合は 12% ～ 18% 程度となります。しかし、新幹線の整備効果が少ない自治体にとっては負担が大きく、整備に消極的になる事例があります。事業の円滑な推進を図るために、新幹線整備による効果の大小によって自治体の負担割合を決めるといった考え方も検討する必要があります。

＜整備新幹線建設費のスキーム：令和 3（2021）年度予算＞



※貸付料等には、整備新幹線の貸付料の前倒し活用を含む。

（鉄道・運輸機構ホームページをもとに J R 連合作成）

＜整備新幹線の着工 5 条件＞

整備新幹線の工事着工にあたっては、2009 年に国土交通省の検討会が決定した、①安定的な財源見通しの確保、②収支採算性、③投資効果、④営業主体である J R の同意、⑤並行在来性の経営分離についての沿線自治体の同意、の 5 つの条件を確認することとしています。

このうち投資効果は重要な視点の一つですが、費用便益分析（B / C）はあくまで指標の一つであり、同指標だけで投資効果の有無を判断することは課題があると考えます。とりわけコロナ禍によって旅客需要が大きく減少する中では、収支採算性や B / C が大きく影響を受けることから、新幹線整備が停滞しないように指標を見直すことが重要と考えます。

＜事業費の増嵩への対応＞

北陸新幹線金沢～敦賀間は、建設資材の高騰や労務単価の上昇、消費税率の改定といった外的要因等により、事業認可時より建設費の増嵩が見込まれる状況に至り、2020 年には事業費が 2,880 億円増嵩する見込みであることが判明しました。

「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」は、建設費のリスク要因（天候、コロナ禍、盤ぶくれ、物価上昇等）が想定範囲内に収まっている場合と条件を付けたうえで、事業費増嵩額を約 2,658 億円に圧縮することを明らかにしました。事業費増嵩額の

財源は整備新幹線貸付料の前倒し活用や貨物調整金の財源措置などで工面することとしていますが、今後の事業費増嵩に際しても、基本的なスキームを堅持し、JRへの負担増に繋がらないことを前提とするべきと考えます。

(2) 整備新幹線の計画的な整備の推進に必要な措置の実施

【要望事項】

① 中長期的な整備新幹線の整備推進計画の策定

新幹線整備に関する現行法（全国新幹線鉄道整備法）が制定された当時（1970年）と比べると、社会情勢をはじめ多くの前提条件が変化している。こうした変化を踏まえ、さらには北陸新幹線の工期遅延問題の教訓を十分に勘案し法自体を見直すことも選択肢の一つとしつつ、新幹線ネットワークの構築に係る中長期的な計画を策定すべきである。

② 不測の事態をも想定した適切な「要員」及び「工期」の確保

新幹線開業に伴う経済的効果を高めるために早期開業が求められる一方で、悪天候や人手・建材不足等の影響による工期遅延が生じる可能性は常に存在する。

また、開業時期の前倒しを行うに際しては、こうした不測の事態の発生も当然ながら視野に入れた柔軟な対応を求められるにもかかわらず、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設工事に際しては、必要な措置がとられず工期の遅延問題が顕在化した。

開業時期の前倒しの有無等にかかわらず、建設工事の推進にあたっては、労働災害防止はもとより、安全を確保したうえでの確実な工事の実施や営業主体の必要な準備対応、さらには「改正働き方改革関連法」に基づく建設業の「4週8休化」への対応といった観点からの着実な対応が不可欠である。ついては、適正な「要員」の確保による必要な「施工能力」とそれに応じた「適切な工事期間」を確保するよう求める。

また、北陸新幹線計画の遅延に係る検証から得られた教訓に基づき、工期の途中においても、必要に応じて現実的な工期の見直しを柔軟に行うべきである。

【背景・理由】

<「中長期的な整備新幹線の整備推進計画の策定」の必要性>

現行法には、整備計画路線と基本計画路線は定められているものの、着工時期や着工順位などは政府与党の判断に委ねられており、現在建設中の3線を除けば実質的な中長期的計画はありません。整備期間が比較的長期にわたることや、政局等に左右されず安定的に整備を進めるといった観点からも、国土の持続的な発展を強く意識した「中長期的な計画」の策定が強く求められます。また、2021年6月に公表された「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の最終報告書にもあるように、鉄道・運輸機構が採用人数を抑制し、そのため応募自体が敬遠される状況も発生し、結果として深刻な要員不足に繋がっていることも課題と考えます。

<開業時期の遅延への対応>

2020年に、北陸新幹線金沢～敦賀間の開業時期が当初より1年半程度遅延することが

判明しました。その要因として人手不足があげられており、建設主体において施工能力を十分に確保できていないという現実が顕わになりました。

経済効果等を踏まえれば早期開業に向けて最大限努力すべきであり、北陸新幹線問題の検証委員会は開業時期の遅延を1年程度に圧縮することを示しましたが、建設業の4週8休化や時間外労働の上限規制に準拠するとともに、労働災害防止をはじめ安全を確保するためにも、適正な要員確保に努め、必要な工事期間を確保すべきと考えます。さらには、営業主体であるＪＲ側の準備期間も確保する必要があります。

国は鉄道・運輸機構と連携して人手不足の解消に努めるとともに、新型コロナウイルス感染症等の不確定要素が存在することも踏まえ、工期の途中においても必要に応じて現実的な見直しを柔軟に行うべきです。

(3) 九州新幹線（西九州ルート）にまつわる課題

【要望事項】

九州新幹線（西九州ルート）は、武雄温泉～長崎間の開業が2022年秋に迫っている一方、新鳥栖～武雄温泉間の整備方式については、佐賀県との「幅広い協議」が続いている。関西や中国地方との直通運転が可能となり、西九州地域の経済浮揚や持続的発展に大きく寄与することから、当該区間においてもフル規格での整備が望ましい。については、西九州ルートの整備方式に関する累次の関係者間での合意事項や経緯等を踏まえ、佐賀県との「幅広い協議」が進展するよう、主体性を持って対応すること。

【背景・理由】

九州新幹線（西九州ルート）の武雄温泉～長崎間については2022年秋の開業に向け、検査等必要な準備が行われています。一方、新鳥栖～武雄温泉間については、2019年8月、「与党新幹線建設推進プロジェクトチーム 九州新幹線（西九州ルート）検討委員会」において、フル規格（複線）により整備することが適当とされ、国土交通省に対し、佐賀県、長崎県、ＪＲ九州との協議の実施を求めました。

その後、協議を円滑に進めるためには、佐賀県の理解と協力が必要となることから、国土交通省と佐賀県との「幅広い協議」が2020年6月に開始され、2022年2月までに6回の協議が実施されていますが、未だ整備方式が決定していない状況です。

西九州ルートの整備方式に関する累次の合意事項やフリーゲージトレインの導入断念等の経緯を踏まえ、国が主体性を持って佐賀県と向き合い、「幅広い協議」を進展させるために努力することが重要です。

(4) 中央新幹線の早期開業に向けた課題

【要望事項】

中央新幹線の早期開業に向けて、国交省が設置している有識者会議や、静岡県をはじめとする地方自治体、及びＪＲ東海における協議が、正確な情報や科学的知見に基づき誠実に推進されるよう、国交省をはじめとする政府が強力なリーダーシップを発

揮し、関係者に対する丁寧なサポートやコーディネートを行うこと。

【背景・理由】

中央新幹線の工事をめぐっては、南アルプストンネルの掘削に伴う大井川の流量減少等に関し、ＪＲ東海と静岡県との間で議論が行われていますが、静岡県をはじめとする関係者の納得が得られない状況が続いています。

同工区については、2019年８月にＪＲ東海・国土交通省・静岡県の３者がリニア中央新幹線の早期実現および建設工事に伴う水資源と自然環境への影響の回避・軽減を同時に進める必要があるとの基本認識を確認したほか、2020年４月には国土交通省が有識者会議を発足させ、静岡県の要請を踏まえ、ＪＲ東海に分析結果の提示や説明を指示し、科学的・工学的な見地から議論を行ってきました。

そのような中、国交省のリニア中央新幹線静岡工区有識者会議は、2021年12月に「大井川水資源問題に関する中間報告」をとりまとめました。中間報告は「トンネル掘削による湧水が大井川に戻すことで、中下流域の河川流量への影響は極めて小さいと推測される」「トンネル工事期間中の湧水は県外流出し全量に戻せないが、中下流域への地下水量への影響は極めて小さいと推測される」としつつ、ＪＲ東海に対し静岡県や流域市町等への真摯な対応を継続するよう求める内容となっています。

これを受け、国土交通省はＪＲ東海に口頭指導するとともに、静岡県に対し意見等を取りまとめるよう依頼し、2022年３月に、静岡県からの質問に対する国土交通省の有識者会議の回答が示されました。中央新幹線をめぐる動向は、継続して注視していきます。

（５）北陸新幹線（敦賀～新大阪間）の早期着工に向けた課題

【要望事項】

整備計画として定められている北陸新幹線（敦賀～新大阪間）については、与党整備新幹線建設推進ＰＴ内に設置された検討委員会が、敦賀以西の延伸ルートの小浜～京都ルートとする案を2016年に決定した。しかし、現時点では同ルート整備に対する財源が確保されていないほか、着工の前提となる環境アセスメントの手続きに遅れが生じており、着工・開業時期も不透明な状況である。新幹線は早期に開業してその効果を発揮することが求められることから、財源の確保、および並行在来線の経営をはじめとする各種課題についての整理を図り、敦賀開業後に間断なく着工できるよう道筋をつけること。

（６）四国エリアへの新幹線導入に向けた取り組み

【要望事項】

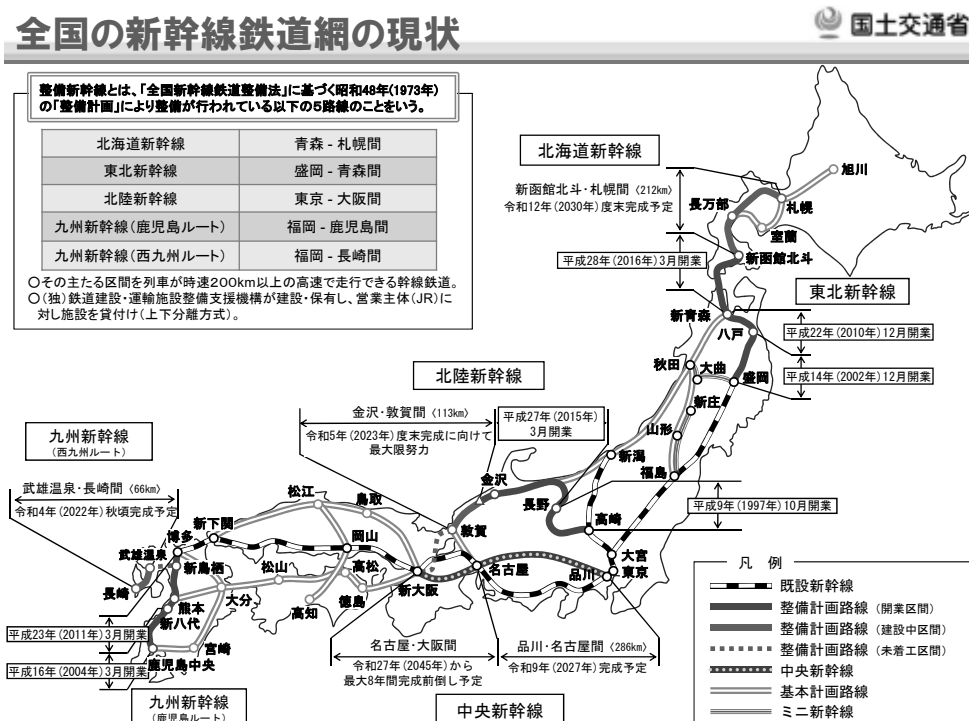
四国エリアへの新幹線導入に係る「基本計画」への格上げについて整備新幹線計画への格上げに向けた調査の早期再開（予算措置）を行うこと。加えて、「単線」による新幹線整備という新たな運行形態の議論を深め、海外インフラ輸出を見据えた実用

例としての早期整備についても検討すること。

また、在来線ネットワークが高規格幹線道路網を比較して優位性を持っていないことから、速達性を向上していくことが重要である。ついては、四国新幹線を想定した短絡線の整備を念頭に抜本的な速度向上を行うべきであり、新幹線整備における建設費の先取りとして財政支援を講じること。

解 説

1. 全国の新幹線鉄道網の現状



(出典：国土交通省ホームページより)

Ⅳ．バス産業の再生・活性化に向けた対応

（１）事故防止に資する労働時間の改善に向けた課題への対応

【要望事項】

バス運転者の連続運転時間および休憩時間については「改善基準告示」に定められているが、実運用において運転途中に休憩時間が取れず、発車前や到着後に休憩時間を設けたり、発車前の改札時間を休憩時間に充てたりするなど、「運転から離脱させて職務から解放し、過労運転防止を図る」という主旨にそぐわない事例が散見される。こうした点については省庁間で捉え方やスタンスが異なることから、休憩時間の考え方については、関係省庁間で現場の労働実態を踏まえた調整・統一を図り、国として必要な是正を行うこと。

【背景・理由】

バス産業の労働時間は全産業平均に比べ長時間となっています。バス運転者などの乗務時間、休憩時間については、労働条件の改善や過労運転の防止の観点から、厚生労働省が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）、いわゆる「改善基準告示」を示しており、連続勤務日数、勤務間の休息時間、拘束時間などのバス運転者の働き方に直結する労働条件を規定しています。

現在、厚生労働省は働き方改革関連法の附帯決議を踏まえ、2022年中の公布に向けて同告示の見直し議論を進めています。その一方で、国土交通省は安全の観点並びに過労防止の観点から、高速乗合バス並びに貸切バス運転者に対し、交替運転者の配置基準を定めています。

バス運転者の長時間労働是正は持続可能なバス産業をつくるために必要不可欠であり、安全運行を担保するという目的に鑑み、労働時間に関する「改善基準告示」と配置基準の整合性などについて、国土交通省と厚生労働省との連携のもと内容を精査し、現場での運用を念頭においた見直しを求めます。

（２）運賃・料金の適正な設定

【要望事項】

① 安全の確保に必要な規制の強化について

バス産業を持続可能な産業とするためには、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。については、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行うとともに、下限運賃を設定するなど、安全対策を行うために一定程度の規制強化を図ること。

② 原油価格高騰等への対応について

原油価格の高騰に伴う燃料費が高騰しているが、2022年3月に政府が原油価格高騰に対する緊急対策として実施した「燃料油価格激変緩和補助金」制度は元売事業者に対するものであり、需要家や消費者が支払う小売価格に十分に反映されていない。加えて、同緊急対策にはエネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できる「転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく対応が進められているが、乗合バスの運賃は上限運賃が適用されていることから、航空機の燃油サーチャージのように柔軟な運賃設定ができるようにすること。

【背景・理由】

＜安全を担保し持続可能なバス産業とするために＞

2016年の軽井沢スキーバス事故を受け、事業許可の更新制を導入するなど不適格事業者の排除の取り組みが展開され、一定の効果が確認されているところですが、さらなるバスの安全確立を図るべく、更新制の厳格な運用や、参入段階での規制強化も重要と考えます。

また、高速乗合バスの運賃・料金については上限認可制のルールの下で運用されていますが、コロナ禍においてバスの実働率が低下する中、通年で割引適用を図るなどダンピングとも言える低運賃での運行が行われている実態もあります。適正な運賃が収受されているかを把握するとともに、貸切バスと同様に下限運賃を設定し、安全性の担保と事業者の適正な利益を確保することが重要と考えます。

＜原油価格高騰への対応＞

原油価格は、2020年4月に1バレル（約159リットル）あたり20ドル前後で取引されていましたが、2022年2月に産油国であるロシアがウクライナに侵攻し政情不安を招いたことにより、4月時点で100ドル～120ドルと高騰しています。

現行の上限認可制のもとでは、燃料費の高騰をすぐに運賃に反映させることができないため、事業者が吸収せざるを得ず、経営への悪影響が懸念されます。コロナ禍で極めて厳しい状況あることに鑑みると、航空機のように燃料費の変動分を運賃に転嫁できるような仕組みをつくることが重要と考えます。

税制改正要望項目

V. 2023 年度税制改正要望項目

1 鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る 特例措置（固定資産税）

地球環境問題の深刻化に伴い、省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道の果たす役割はますます大きくなっており、引き続き旅客鉄道輸送の低炭素化を進め、利用促進を図ることが重要である。鉄道事業全体の消費電力の大部分を占める運転用電力の効率化は、今般の電力不足に伴う節電対策にも極めて有効な対策であるが、車両への投資は鉄軌道事業者にとって大きな負担となる。ついては、鉄軌道事業者が低炭素型車両の着実な導入を促進していくためにも、固定資産税に係る特例措置（JRは課税標準5年間2／3）の適用期限延長を行うこと。

2 鉄道用車両の動力源の用途に供される軽油に係る還付措置（石油石炭税）

エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道輸送のさらなる低炭素化を進めるとともに、利用促進を図ることが重要である。エネルギーの利用に伴うCO₂排出量を可能な限り抑制する取り組みとして、鉄道事業に利用される軽油に係る税制上の特例措置の適用期限延長を行うこと。

3 バリアフリー化によって取得した資産に係る 特例措置（固定資産税・都市計画税）

高齢者や身体障害者、妊婦や子供などの交通弱者が社会生活を営むうえで、モビリティを確保することは、交通弱者の社会参加の機会増大のためにも重要である。交通弱者が、身体的にも精神的にも負担がかかることなく、公共交通を利用して安全かつ円滑に移動できるようにするためにも、駅をはじめとする公共的な施設においてバリアフリー化や、ホームドアシステムなどの安全対策を一層推進することが求められる。ついては、鉄道事業者等が取得する一定のバリアフリー施設に係る固定資産税等の特例措置の適用期限延長を行

うこと。

4 耐震補強工事によって取得した資産に係る 特例措置（固定資産税）

J Rおよび民鉄を含め鉄道構造物の耐震対策を早急に講じられなければならないが、対象物が相当数に及び相応のキャッシュアウトが想定される。安全・安心の輸送ネットワーク維持のためにも、耐震対策を講じた鉄道構造物に対する税制支援措置を創設すること。

新幹線の地震等による脱線防止対策については、社会的にも必要不可欠な投資であるものの、新線建設時に整備されていなかったものを事業者単独で整備すると、新線建設の場合のように固定資産税の軽減措置の対象とならないことから、新線と同様の措置を講じること。

5 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の 創設要望（固定資産税）

移動体の省エネ化促進、交通システムとしてのモーダルシフトの推進や公共交通の利用促進の見地から、鉄道車両、バス車両、船舶といった移動性償却資産については非課税扱いとすること。

6 産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の 拡充要望（法人税）

深刻な経営危機に陥っている現況においても、「技術革新」の活用などの持続的な産業の発展に寄与する未来への投資が必要不可欠である。産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の特例事業年度の延長や、計画期間・投資期間の拡大をはじめ、積極的な支援策を講じること。

7 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望 （固定資産税）

鉄道業務の効率化・省人化に資する遠隔による接客サービス、アシストマルス、I Cカードシステム、みどりの券売機などのI C T等の技術を活用した設備、C B M（状態基準保全）といったメンテナンス用機器に対する固定資産税の軽減措置を講じること。なお、軽減措置の導入にあたっては、事業者の経営の自由度を阻害することのないよう配慮すること。

8

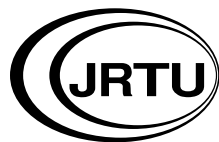
マルチテナント型物流施設に係る課税標準の特例措置の適用（固定資産税・都市計画税）

鉄道貨物輸送は、輸送網の集約やモーダルシフトの観点から物流の効率化に資するとともに、昨今の物流分野における労働力不足の課題にも対応しうる輸送機関である。近年、J R貨物が整備を進めているマルチテナント型物流施設（レールゲート）は、複数の事業者の連携による物流の効率化や環境負荷の低減に大きな効果が期待されることから、物流総合効率化法における総合効率化計画の認定対象に追加すること。

9

バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税）

バスは地域公共交通の一つとして都市圏輸送および都市間輸送を担っているが、人口減少や少子高齢化によって厳しい状況に置かれていることから、バス事業者の経営を下支えするために、バスの動力源に供する軽油の減免措置を講じること。



日本鉄道労働組合連合会(JR連合)

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階
電話 (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848

ホームページ：<http://www.jr-rengo.jp>

