

# JR連合重点政策集

## 2025—2026

### ◆ 制度・政策要望（予算関連）

#### I. 持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現

1. JR二島・貨物の経営自立実現に向けた取り組み
2. 「改正地域交通法」の趣旨に基づく真に持続可能な交通体系の構築に向けた政策の実施
3. 合理性ある運賃・料金制度の改定や社会的要請対応を踏まえたコスト増への対応
4. 脱炭素に向けた鉄道への支援や利用促進
5. 鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化
6. 社会のニーズ・要請への対応
7. JR会社間の連携強化
8. バス産業の持続可能な発展に向けた対応

#### II. JR産業の持続的な発展に係る課題への対応

1. 人財の確保
2. カスタマーハラスメント防止に向けた対応
3. 建設業における担い手不足への対応
4. 新型インフルエンザ等対策政府行動計画の適切な改定

#### III. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進

1. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進
2. 整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題
3. 個別計画にかかる課題

### ◆ 税制改正要望

1. 2026年度税制改正要望項目
2. 2027年度税制改正要望項目
3. 創設・拡充要望項目

2025年4月

## 目 次

### 制度・政策要望（予算関連）

<b>I. 持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現</b>	<b>6</b>
1. JR二島・貨物の経営自立実現に向けた取り組み	
(1) JR貨物の経営自立に向けた持続的な仕組み・環境の整備	6
(2) 貨物鉄道の特性を発揮できる事業領域への「選択と集中」と「安全輸送の確立」	9
(3) 貨物鉄道を含む安定的な国内物流網の維持に資する安定的な財源の創出	12
(4) 労働力不足が顕在化する中で保守作業を持続的かつ確実にを行う環境と方策の整備	13
(5) 北海道における「あるべき交通体系」の構築	14
(6) 北海道新幹線札幌延伸および青函共用走行区間や並行在来線の課題	16
(7) 四国新幹線を軸とした公共交通ネットワークの四国モデルの実現	18
2. 「改正地域交通法」の趣旨に基づく真に持続可能な交通体系の構築に向けた政策の実施	
(1) 持続可能な地域モビリティ実現に向けた実効ある議論の推進	20
(2) 社会政策の視点に立った、公共交通に対する支援の増強	22
(3) 人流を活性化する社会政策の推進	23
(4) 「チーム公共交通」「チーム地域共創」の取り組みの推進	24
(5) 官民パートナーシップの構築	25
(6) 在来線ネットワークの利便性向上に係る支援	26
3. 合理性ある運賃・料金制度の改定や社会的要請対応を踏まえたコスト増への対応	
(1) 総括原価方式の見直しによる運賃・料金施策に係る課題の解決	27
(2) 燃料費やエネルギー価格高騰に対する現行支援制度の拡充	28
4. 脱炭素に向けた鉄道への支援や利用促進	
(1) 脱炭素化に貢献する鉄道の活用に向けた政策の実施	29
(2) 成長志向型カーボンプライシング制度導入における鉄道事業への負担の除外	31
5. 鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化	
(1) 鉄道の防災・減災対策の強化	32
(2) 災害時における利用者の安全確保の深度化	34
(3) 獣害被害への対応	36
(4) 鉄道を社会資本ととらえたインフラ整備に対する公的支援の実施	37
(5) 老朽化した鉄道施設・設備の維持更新	38
(6) 踏切設備の整備・維持更新に対する支援	39
6. 社会のニーズ・要請への対応	
(1) 交通のバリアフリー化の推進	40
(2) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備等	42
(3) 外国人観光客への対応	44
(4) 列車内における防犯対策の強化	45
(5) DX推進、省力化・省人化に対する支援	46

<b>7. JR会社間の連携強化</b>	
(1) 業界団体の設立	48
(2) 具体的に連携を図るべき事項	49
<b>8. バス産業の持続可能な発展に向けた対応</b>	
(1) 参入規制と安全監査の実行による不適格事業者の退出促進	50
(2) 運転者の運転支援拡充と技術の開発・普及促進	51
(3) 健康起因事故の防止に向けた対策の強化と支援	51
(4) 事故防止に資する労働時間改善に向けた課題への対応	52
(5) バス運転者・整備士の人財確保・育成に向けた取り組み	54
(6) 運賃・料金の適正な設定	55
(7) 燃料費高騰への対応	55
(8) バス路線の維持・活性化に向けた設備投資への支援	56
(9) 優良事業者の評価及びインセンティブの付与	57
<b>II. JR産業の持続的な発展に係る課題への対応</b>	58
<b>1. 人財の確保</b>	
(1) 特定技能制度への自動車運送業・鉄道分野追加への対応	58
(2) 官民の連携による人財確保・育成の取り組み	60
<b>2. カスタマーハラスメント防止に向けた対応</b>	
(1) カスタマーハラスメントの撲滅に向けた法整備および撮影・SNS投稿の規制	62
(2) サービス提供の中止を可能とする仕組みの創設	64
<b>3. 建設業における担い手不足への対応</b>	
(1) 適正契約（工期・請負代金）の推進	65
(2) 人財確保に向けた取り組みの推進	67
<b>4. 新型インフルエンザ等対策政府行動計画の適切な改定</b>	68
<b>III. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進</b>	70
<b>1. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進</b>	
(1) 国土の発展に向けた中長期的な総合政策の推進	70
(2) 高速鉄道ネットワークの構築に向けた中長期的な計画の策定	71
(3) 新幹線を活かす地域の主体的取り組みと物流政策との連携	72
<b>2. 整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題</b>	
(1) 新幹線整備予算の抜本的な増額と安定的な建設財源の確保	73
(2) 整備新幹線の開業30年以降の貸付料に係る取り扱いの整理	74
(3) 建設財源における地方負担分の見直し	74
(4) 新幹線の効果を広く考慮した着工条件の見直し	75
(5) 不測の事態をも想定した要員及び工期の確保	76
(6) 計画推進に伴い発生する事業者の経営課題に対する支援	76

### 3. 個別計画にかかる課題

※「北海道新幹線」および「四国新幹線」については「JR二島・貨物の経営自立実現に向けた取り組み」にて記載

- |                                |    |
|--------------------------------|----|
| (1) 北陸新幹線の整備計画推進に係る課題          | 77 |
| (2) 九州新幹線西九州ルート of 整備計画推進に係る課題 | 78 |
| (3) リニア中央新幹線の早期開業に向けた課題        | 79 |

## 税制改正要望

<b>1. 2026 年度税制改正要望項目</b>	<b>80</b>
(1) 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（不動産取得税）	80
(2) J R 貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置（固定資産税）	80
(3) 運輸部門における地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の 特例により上乗せされる石油石炭税の還付措置（石油石炭税）	80
<b>2. 2027 年度税制改正要望項目</b>	<b>80</b>
(1) 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（登録免許税）	80
(2) 軽油引取税の課税免除の特例措置（鉄軌道・索道）（軽油引取税）	80
(3) 鉄道・運輸機構が J R 北海道・ J R 四国・ J R 貨物から引き取る 不要土地に係る特例措置（不動産取得税）	80
(4) J R 北海道、 J R 四国および J R 貨物に係る特例措置 （二島特例・承継特例）（固定資産税・都市計画税）	81
<b>3. 創設・拡充要望項目</b>	<b>81</b>
(1) 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設（固定資産税）	81
(2) 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（固定資産税）	81
(3) 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：地方税）	81

## ＜ＪＲ連合の政策活動と「ＪＲ連合重点政策集 2025－2026」について＞

ＪＲ各社の存続期間は、2025年1月29日をもって、日本国有鉄道の1万3,817日（1949.6.1～1987.3.31）を超えました。企業の盛衰は30年間を目安に語られますが、ＪＲは発足からはや38年が経過しています。

この間、ＪＲ各社は「鉄道の再生と発展」を果たすべく、経営の自主性と責任を持ち、鉄道事業はもとより、積極的に生活サービス事業の展開を図り、地域・社会の発展に大きく寄与してきました。民間企業としての活力を發揮し成長分野を磨き続けた結果、順調に成長を遂げた本州3社とＪＲ九州は完全民営化を果たしたほか、全国に拡大した新幹線ネットワークは日本の発展を力強く支えてきました。

一方、国鉄改革当時と現在とでは、経営環境に大きく変化が生じています。人口減少や少子・高齢化が進み、社会全体で労働力不足が課題となっています。また、高速道路網の延伸に加えて、コロナ禍で受けた大きな傷跡も相まって、地方ローカル線では大量輸送という鉄道特性を發揮できない状況に陥っています。

そうした中、ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物は経営自立に向けて未だ道半ばの状態にあります。国鉄改革から約40年が経過するにあたり、現状を踏まえた見直し、官民のパートナーシップ連携を通じた課題への対処が求められます。課題は深刻化しており、時間を意識した取り組みが欠かせません。線路使用料の改定や本州・北海道の貨物ルートのあり方、黄線区問題、公共交通ネットワークの連携、四国新幹線の実現などきわめて重要な経営問題への対応を迫られているＪＲ二島・貨物会社の経営自立に向けて、歩みを進めることが肝要です。

また、新幹線ネットワークは我が国の成長のエンジンとして役割を發揮し続けていますが、建設推進にあたり様々な問題に直面しています。整備新幹線に関する政策課題への対応についても、当面の政策活動、政治活動を重点化して取り組みを強化しなければなりません。

ＪＲ連合は、この間、産業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、産業の明るい展望の創出に向けて活動を展開してきました。そして、働く者の視点から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、継続的な取り組みを進めてきました。

これまで、産業政策のうち、特に交通政策に関する課題を取り扱ってきたことから、「交通重点政策」として策定を図ってきました。今般、ＪＲ産業の裾野の広さ、そしてそこで働く組合員が直面している課題にも目を向け、産業一体となって政策課題の解決に取り組むことを視野に入れ、ＪＲ産業全般に関わる課題も取り上げる「ＪＲ連合重点政策集」として策定をしています。

ＪＲ連合は、引き続き産業の政策課題の解決、政策要望の実現に向け総力をあげて取り組んで参ります。皆さまの一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

# 制度・政策要望（予算関連）

## I. 持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現

### 1. JR二島・貨物の経営自立実現に向けた取り組み

#### (1) JR貨物の経営自立に向けた持続的な仕組み・環境の整備

##### 【要望事項】

JR貨物の経営自立に向けて、国は事業者と連携し、以下のとおり仕組みづくりや環境整備を行うこと。

- ① 2027年3月末で期限を迎える線路使用料に係る会社間協定（アボイダブルコストルール）について、現状維持を志向するのではなく、長期的に持続可能な新スキームを構築すべきである。必要経費の正確な把握と現状に即した負担割合の算定に基づく「適正な経費精算」を実現するとともに、JR貨物の収益力・経費支払能力の実情に鑑み、国の物流政策や環境政策などの観点から助成を行うこと。

あわせて、JR貨物のコスト負担能力を強化すべく、適正運賃を収受できるようにするための環境整備を進めるほか、国防や食糧安全保障といった観点からも、関係省庁が所管する荷の輸送等で安定的な収益を得る方策を強化すること。

- ② 2030年度末までの予算確保がなされている貨物調整金制度について、持続可能な財源の確保、または代替措置を新たに構築すること。とりわけ、並行在来線で貨物鉄道の特性を発揮できない線区については、「地域交通政策」の視点から財源確保を行うこと。

##### 【背景等】

1987年4月の国鉄分割民営化によって、全国を6つに分けたJR旅客会社と、貨物鉄道輸送を専門的かつ全国一元的に行うJR貨物が発足しました。JR貨物は、旅客会社の保有線区に使用料（線路使用料）を払いながら貨物列車の運行を行い、その線路使用料については、貨物輸送によって痛んだレールやマクラギ等の修繕費のみに限定する、いわゆる「アボイダブルコストルール」が旅客会社との間で適用されています。JR北海道・JR四国のように経営安定基金は措置されなかったものの、安定的に貨物鉄道サービスを提供するためのスキームが構築されています。

JR貨物はこうした基盤のうえに立ち、全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社、総合物流企業グループとして、この間、完全民営化の実現に向けて取り組んできました。2016年度には鉄道ロジスティクス部門で黒字化を達成すると、翌年度も2期連続となる黒字を計上。経営自立の兆しが見えつつあったものの、2018年7月に発生した西日本豪雨災害により、山陽線において100日間にもわたり輸送が途絶し、2018年度は3期ぶりの赤字に転落しました。自然災害はその後も繰り返し発生し、その都度大きな影響を受け、脆弱性を露呈したことで、荷主からの信頼が低下する事態となりました。コロナ禍において運輸収入・輸送量は伸び悩み、コンテナ輸送量はピークである2007年度の209億トンキロから2023年度は165億トンキロにまで落ち込みました。また、ウクライナ情勢の長期化に伴う原油高騰に起因するコスト増の影響を受け、連結経常利益をはじめとした数値目標は未達成の状況が続いています。

JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料は、JR貨物の経営上の負荷を軽減するため、JR貨物が当該線区を使用することにより追加的に発生すると認められる経費のみを対象とする「アボイダブルコストルール」が適用されています。具体的には、修繕費のうち、貨物列車の走行によって破損・摩耗する軌道関係（レール、マクラギ等）の材料費や外注費について、旅客会社と貨物列車の通過トン数比や速度比に応じて按分し旅客会社へ支払われています。また、整備新幹線の開業によって経営分離された並行在来線の運営会社に対しては、国（鉄道・運輸機構）から「貨物調整金」が措置されています。これは、経営体力の脆弱なJR貨物が、貨物列車が並行在来線会社の路線を走行することによって発生

するコストの全額を負担することはできないため、JR貨物はアボイダブルコストルール相当額のみを支払い、残りは国がJR貨物を通じて並行在来線会社に支払う仕組みです。実質的にはJR貨物への経営支援策として機能しており、JR貨物による貨物鉄道輸送を継続しモーダルシフトを推進していくための前提条件でもあると言えます。

貨物調整金制度の創設当初は交付予定額が少なく、財源として整備新幹線の貸付料の一部が充てられていました。整備新幹線計画の推進とともに政府が同制度による交付対象を拡充し、2011年度から10年間に限り、追加財源として鉄道・運輸機構の特例業務勘定より総計1,000億円を拠出し充当する措置を決定したものの、同追加財源は既に枯渇しています。国鉄債務等処理法の改正により2021年から10年間、貨物調整金に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れが延長されたものの、貸付料については既設新幹線の一部区間（長野新幹線）では2027年に開業30年を迎え、規定の貸付料徴収期間が終了する見込みであり、先行き不透明な要素を孕んでいます。

2015年1月の政府・与党申し合わせ（整備新幹線問題の取扱いについて）では、貨物調整金制度について、「並行在来線の経営努力やJR貨物の完全民営化に向けた進捗状況を踏まえつつ、『完全民営化に向けた進捗状況を踏まえたJR貨物の負担による対応の可能性の検討』、『並行在来線の経営支援の観点からの一般会計による対応』、『JR三島貨物会社の経営自立支援を目的とする特例業務勘定からの繰入による対応』の3つの視点から見直しを行う」とし、「現在整備中の新幹線が全線開業する平成42年度（2030年度）までに、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行する（以下省略）」とされていますが、具体的な議論は深まっています。

**【課題と対応の方向性等】**

**① アボイダブルコストルール現行の仕組みと「適正な経費清算」実現の必要性**

アボイダブルコストルールに基づく線路使用料は国鉄改革スキームの一部ですが、民間会社間（JR旅客会社⇄JR貨物間）の協定によって維持されており、2026年度末が現協定の期限となっています。ルール創設時より、修繕費のみが線路使用料における清算対象とされ、人件費や資本費等の貨物会社負担はゼロとなっているなど、貨物列車が走行することによって発生するコストの大半を旅客会社に負担させる構造に問題があります。修繕費であっても、トンネルや橋梁等は対象外とされています。資本費が対象外であるため、貨物列車の走行に起因する設備や環境対策、老朽取替、修繕費の抑制効果があり線路使用料軽減に資する設備への投資についても、JR貨物の負担とはなりません。分割民営化から約40年が経過する中で、修繕のみならず設備投資も一定規模行われていますが、旅客会社にとっては、貨物会社に対する無償の財政支援を行っている状態（JR貨物が旅客会社に対して支払っている線路使用料はフルコストの一部）が続いていると言えます。

しかしながら、経営体力（収益力）の脆弱なJR貨物が必要コストを自前で賄うことは不可能であり、「適正な経費清算」を実現させる必要があるものの、その場合は、国策としてJR貨物の財政を支える仕組みが欠かせません。

他方、完全に現行の状態を解消できないのであれば、貨物列車の走行に固有のコストや関係設備に必要なコストについて、旅客会社が大きな負担をしなくても済むような仕組み（ルールの内訳の見直し、国策としての公的資金による措置）などが求められます。JR旅客・貨物会社双方にWIN-WINとなる仕組みの

◆ 線路使用料  
 線路使用料 = 軌道使用料 + 電気関係施設使用料 + インセンティブ

① 軌道使用料  
 軌道修繕費のうち変動費相当分（約60%）を旅客列車と貨物列車の通過トン数比、速度比に応じて負担

② 電気関係施設使用料  
 トロリー線張り替え修繕費、変圧器・配電盤等の修繕費、信号設備修繕費の変動費分（約60%）、通信設備の検査・修繕費を列車キロ比等に応じて負担

③ インセンティブ（利益率） = 上記合計（①+②）の1%

※アボイダブルコストルールによって、設備保守に係るすべての費用が対象とされているわけではない。  
 例：軌道使用料

修繕費	業務費	直轄人件費	減価償却費	諸税
<b>A</b> 軌道関係の材料費や外注費 レール、マクラギ等	軌道関係以外の材料費や外注費 注費 トンネル、橋梁等	業務委託に係る経費		

・修繕費のうち軌道関係の材料費や外注費のみが対象（以下、「A」）となり、さらに会社間協定の算定により、JR貨物が負担する線路使用料はAよりも低額となる。

線路使用料とアボイダブルコストルール（JR連合作成）

創設に向けて、「国鉄改革のスキームの維持」を主張するのではなく、発展的な議論が必要です。

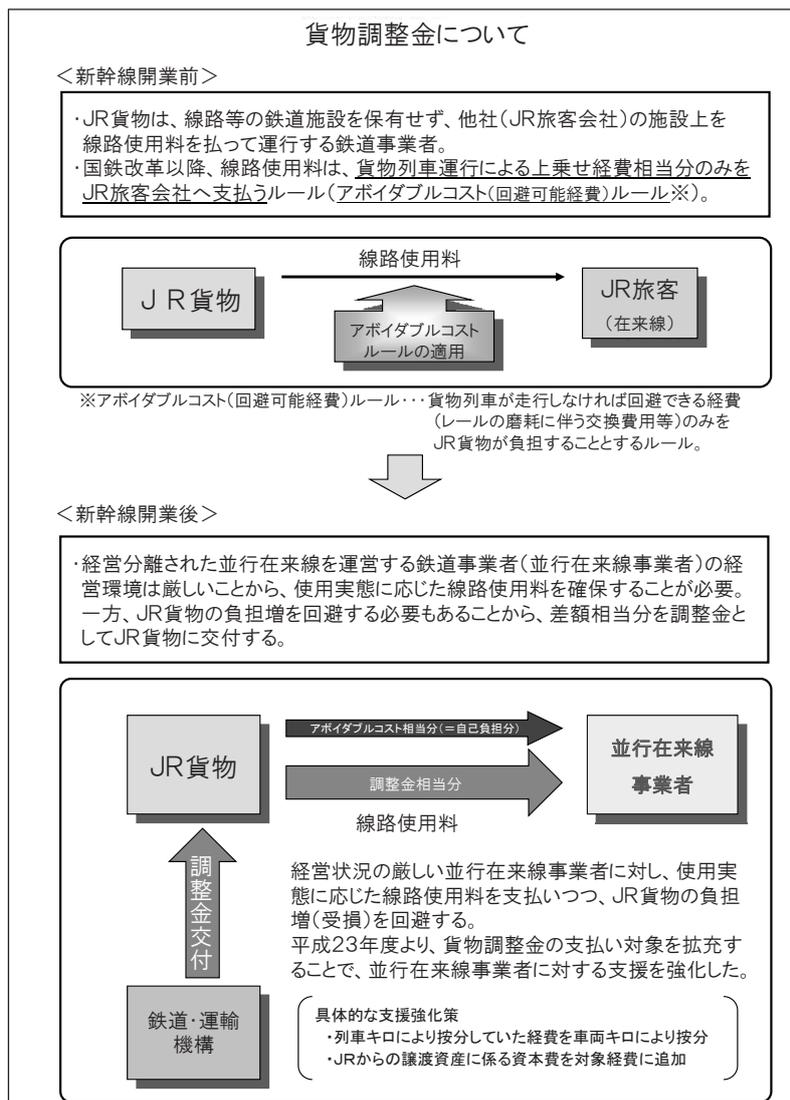
協定の更新時期である 2026 年度末に向けては、荷主からの適正な料金収受についてもより一層推進して J R 貨物の収益力を高めるとともに、環境や物流に関わる国の財源を活用し、J R 内のゼロサムゲームから脱却した持続性ある制度に改めなければならないと考えます。

なお、旅客・貨物会社の間では、線路使用料については「利益相反」の課題と捉えられており、合意形成への建設的な議論が進んでいない状況にあります。旅客会社・貨物会社双方の置かれる環境の変化を踏まえれば、約 40 年前に作られたルールが当時から一切変わりにくく存在していることは、現状に即していないと言えます。J R 各社は現実的な解決策を大所高所から検討し、合意形成にむけた取り組みを進めなければなりません。国も、各社間における検討・議論が円滑に進むよう、監督官庁として適切に指導力を発揮すべきです。

## ② 貨物調整金に係る財源の確保、または代替措置構築の必要性

建設の遅れはあるものの、整備中または今後新規着工される整備新幹線が開業を迎え、新たに並行在来線が開業すれば、貨物調整金の支出は増加するとともに J R 貨物の線路使用料の負担が現状より大きくなることは必至です。

コロナ禍によって発生した社会変容と並行在来線会社や J R 各社の経営への影響を含め、現状や将来見通しを加味した現実的な見直しを図りつつ、同制度の維持・拡充について議論を深め、将来にわたり持続可能な財源の確保、または支援策を構築することが求められます。とりわけ、貨物鉄道の特性を発揮できない線区については、貨物鉄道ではなく、並行在来線に焦点を当て、「地域交通政策」の視点から財源確保を行うことも肝要です。



貨物調整金制度 (出典：国土交通省)

## (2) 貨物鉄道の特性を発揮できる事業領域への「選択と集中」と「安全輸送の確立」

### 【要望事項】

J R貨物の経営自立には、貨物鉄道の特性を発揮できる事業領域への「選択と集中」ならびに「安全輸送の確立」が欠かせない。国は、経営自立の実現に向けて、関係省庁や事業者との連携のもと以下のとおり仕組みや環境の整備を行うこと。

① 数値目標ありきではなく、全国ネットワーク維持という旧来の考え方に捉われず、J R貨物が責任を持つ事業領域を「輸送量が大きく鉄道特性を発揮しスケールメリットを活かす区間（幹線）」に限定し、資源を集中投下すること。

一方で、自ら責任を果たし得ない（自立できない）事業領域においても貨物鉄道輸送に社会的な要請（例：国防面からの必要性）がある場合は、公的な責任によって維持すること。反対に、必要なければモード転換の合意形成と実行を推進すること。

② 各モードの役割分担や棲み分け、連携・協働の明確化、結節点の強化を進めること。

③ 自然災害対策として軌道の強靱化は、対象物の選定についても会社間の現実的な連携・協力を推進するべきであり、会社間の情報開示・対話を支援すること。

### 【背景等】

貨物鉄道輸送は、「北海道～東京～名古屋～大阪～福岡」が主要となっており、2023年度の平日平均における断面輸送量を見ても、当該区間は10,000トン/日を超えるなど、まさしく大動脈と言えます。一方、こうした主要幹線ではない線区における輸送量は5,000トン/日未満となっています。

J R貨物の経営自立実現のためには、2023年に国が「物流革新緊急パッケージ」等で示した「今後10年程度で（2030年代前半まで）貨物鉄道（コンテナ貨物）の輸送量・輸送分担率を倍増させる」との目標達成はもとより、J R貨物の特性を活かせる分野に戦略的、集中的に資源を投入する必要があります。

そして、モーダルシフトの担い手であるJ R貨物の安全で持続的な成長を実現するためには、収益拡大による鉄道事業の黒字化を通じ、人財分野を含め積極投資できる経営の好循環をつくることも重要です。言い換えれば、J R貨物に対して、収支に見合わない現行のすべての輸送網の維持を求める「総花的な経営」では、未来永劫に責任ある自立経営は不可能であり、そこで働く者の処遇も向上しません。

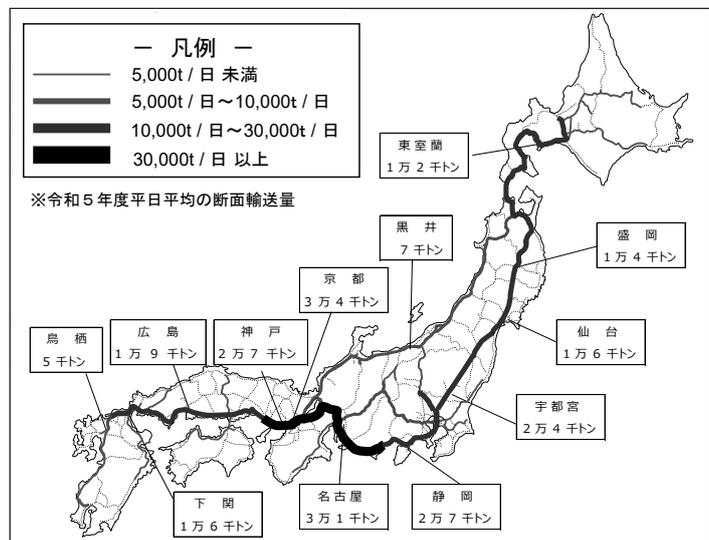
大動脈、中長距離輸送への資源の集中投下や商業輸送が成立しない分野におけるモード連携・モードチェンジと公的支援措置拡充といった政策の実施が必要です。これらを徹底することが、長期的にはJ R貨物の責任ある自立経営と持続可能な物流網の構築、並びに公的資源投入の無駄を省くことにも繋がります。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 事業領域の「選択と集中」に向けた具体的な対策の検討

輸送量が大きくモーダルシフトに貢献可能な大動脈たる「北海道～東京～名古屋～大阪～福岡」を中心とした物流幹線の輸送力増強に向けて、具体的な目標と対策を示し、これを実現すべく国の財源を含め、資源を集中的に投下すべきです。

とりわけ、ニーズが高まる中距離輸送について、戦略的な分野を選定し具体策を講じるべきであり、これに合わせて機能強化すべき貨物駅も集中化し、同時に他モードとのシームレスな連携を強化するための設備投資・ルール整備等を徹底する必要があります。こうした点を踏まえれば、J R貨物が責任を持って事業推進する領域は、現行の各線区における貨物輸送量が「5,000トン/日」以上である線区とすべきと考えます。



J R貨物の断面輸送量（出典：国土交通省）

一方、ビジネス需要に乏しいなど輸送量が少なく、民間企業の商業輸送が成立しない場合であっても、社会的要請に基づき貨物鉄道を維持すべき路線・線区については、公的支援措置を拡充し、他の輸送モードとの連携・協働の深化、モードチェンジの具体的な推進を行う必要があるでしょう。全国の路線・線区ごとの役割や将来の姿を明確化するために、官民のすべての関係者が早期に集い、情報共有、意思疎通のうえ合意形成して整理を行うべきです。

## ② 各モードの役割分担や棲み分け、連携・協働の明確化、結節点の強化が不十分

貨物鉄道政策推進のためには、他モードの活用も含めた総合的な取り組みが求められるため、改正地域交通法に基づく再構築協議会のような仕組みを、物流においても構築すべきと考えます。

例えば、日豊線や肥薩おれんじ鉄道線、鹿児島線、予讃線、伯備線などの赤字路線は、中長期的な視点をもって貨物鉄道の活用の必要性を厳密に検証し、他モードへの転換も検討することが経営自立実現には求められます。

その必要性を検証する要素の1つとして、災害に対するBCP関連の対策が取れない線区（代替輸送のためのソフト・ハード対応が不適当な線区・箇所、迅速なトラック・船舶代行の確立ができない線区、復旧に期間が掛かる線区など）については、早急に現実的な見極めを行ったうえで、貨物鉄道の廃止およびRORO線・トラックへの転換を進めるべきです。

## ③ 軌道の強靱化に係る会社間の連携と国による支援の必要性

ウィークポイントである自然災害に対する脆弱性、不安定性の克服（路線の強靱化、輸送障害時の代替輸送・他モード連携など）は最優先課題のひとつであり、集中的な対策が求められます。

しかし、問題認識は高いものの、財源や施工能力はもとより、将来像が不明確であるために、旅客鉄道会社や利用運送事業者等の関係者との間の合意形成が不十分で、部分的な対策の実施に留まっているのが実態であり、こうした問題点に対する方策も同時に必要となります。2025年度より鉄道施設総合安全対策事業費補助（豪雨対策）の対象が本州3社にも拡大されたことを踏まえ、対象物の選定等について会社間の現実的な連携・協力を推進するべきであり、会社間の情報開示・対話を促すよう国が支援することが求められます。

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要③

国土交通省

---

**視点① 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題**

**課題① 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み**

- ✓ ブロクトレインの設定を増やし、積載率の向上・安定化を図るとともに、リードタイムの延長など荷主の理解と協力を得て、企業内物流などの取り込みや、ダイナミックプライシングの活用により、積載率の低い列車の輸送力を活用する
- ✓ 新たな列車の設定や列車の長編成化が可能な場合は、必要となる貨物駅のコンテナ留置能力を拡充し、輸送力を拡充する
- ✓ 上記の取り組みの実施後に、更なる輸送力の増強の必要性が認められれば、線路保守時間を確保しつつ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の上、必要に応じて国を交えて、対応方策を検討する

**課題② これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応**

- ✓ 従前からの12ftコンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナの導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット貨物輸送サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器・緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握など、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための諸施策を進める

**課題③ 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応**

- ✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びニーズの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める

— 国際海上コンテナ(40ft背高)輸送可能

— 国際海上コンテナ(40ft通室)輸送可能

※低床貨車を用いた場合には、各地へ国際海上コンテナ(40ft背高)を輸送可能

12ftコンテナ

31ftコンテナ

40ft背高コンテナ

低床貨車

3

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ（2022年7月）の概要（出典：国土交通省）

- 10 -

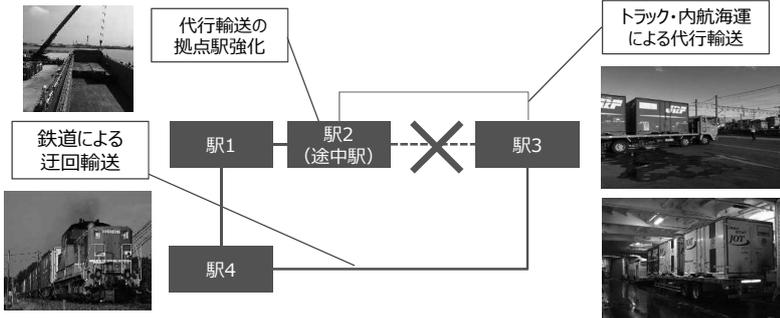
課題④ 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

輸送障害の発生抑制・影響の低減

- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区の特  
定・予防保全の仕組みを検討する
- ✓ 災害時に積み替えが困難な区間の走行を  
早期に抑制
- ✓ J R 貨物の基本的な安全対策を徹底する

迂回輸送・代行輸送の拠点駅強化

- ✓ 迂回輸送に必要な機関車の増備・改良等  
や入線確認を実施する
- ✓ 代行輸送の拠点となる貨物駅における、列  
車の折返施設の整備や大型コンテナ対応・  
積替施設の整備など機能の強化を進める



トラック・内航海運による代行輸送の強化

- ✓ 駐車場・運行管理場所・宿泊施設を駅周辺  
で確保する
- ✓ 高さ・重さ指定道路とすべき道路を洗い出す
- ✓ 特殊車両通行許可の申請を円滑化する
- ✓ 内航海運による輸送を平時から実施する

関係者の連携促進

- ✓ J R 貨物、荷主、利用運送事業者、関係  
団体等による B C P の策定
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区において、  
運輸局、自治体等も加った官民一体と  
なった検討の場を設ける

課題⑥ 公共インフラとしての新たな社会的  
要請への対応

- ✓ 内陸部への石油輸送を今後も安定的に実施する  
ため、老朽化が著しい機関車の代替方策に関し  
て協議を進める
- ✓ 新エネルギー輸送に関する実証事業の実施や、  
自衛隊物資輸送に関する輸送シミュレーションなど  
を通して、技術的課題の整理などを進める

課題⑦ 全国一元的な貨物鉄道輸送サー  
ビスの維持・発展に係る費用負担の在り方

- ✓ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスが、様々な  
費用負担の仕組みにより支えられている実態を踏  
まえ、今後、貨物鉄道輸送サービスの維持・発展  
に必要な費用を持続可能な形で負担するための  
方策を、多角的に検討する必要がある

課題⑧ 新幹線による貨物輸送の拡大に向  
けた検討の具体化

- ✓ リードタイムや輸送品質の面で、鉄道が他の輸送  
モードに対して十分な競争力を有するようになるた  
めに、新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、  
国・JR貨物・JR旅客会社などによる各種検討に  
着手する必要がある

課題⑤ 災害等輸送障害発生時の対応力強化

- ✓ コンテナの所在地、代行輸送や復旧状況、開通見込みを、迅速、正確かつわかりやすく伝達する
- ✓ 利用運送事業者等との事前協議結果に基づき、代行輸送の迅速な立ち上げを図る

視点② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題⑨ 誰でもいつでも利用できる体制づくり

- ✓ 幅広い荷主や物流事業者に対し積極的な広報活動を展開し、  
貨物鉄道輸送を選択肢として認知してもらう
- ✓ 鉄道輸送と緊締車を一括で手配できる予約システムを構築する
- ✓ 物流MaaSやフィジカルインターネット実現に向けた取組に  
積極的に参画する

課題⑩ パレチゼーションの推進

- ✓ 物流効率化や働き方改革の実現のために進められているパレット化に  
対応するため、貨物駅のパレットデポ化、養生材の貸出を推進する
- ✓ 標準パレット単位でのサービス提供、デッドスペースを減らせる  
31ftコンテナの積極的な運用などにより、標準パレット (T 1 1パレット)  
を使いやすい仕組みづくりを進める

12ftコンテナにパレットを積  
載すると、貨物とコンテナ  
間にデッドスペースが発生



課題⑪ 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進

- ✓ 貨物駅の敷地・空間の有効活用として、ニーズの大きな駅を中心に、  
E&S方式の導入、コンテナホーム拡幅、大型コンテナ対応やレールゲート  
整備など駅機能の強化を進める
- ✓ トラックドライバーアプリの機能拡充、使いやすさ向上により、ドライバーの  
生産性向上を実現する

視点③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題⑫ 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上

- ✓ 排出量原単位の小ささや 1編成あたり輸送力の大きさといった貨物鉄道  
輸送の特徴や、リードタイムの延長を許容する意義について、社会、荷主  
への周知・広報を進める
- ✓ 鉄道輸送への移行による排出削減量の概算値の算出・提供など、荷主  
の努力を見える化する

「見える化」の流れ (イメージ図)

インプット情報 排出削減量算出ツール 排出削減量レポート



課題⑬ エコレールマークの価値向上・改善

- ✓ エコレールマークの認知度向上に向けた取り  
組みの推進に加え、表彰制度や認定負担  
の軽減方策など、取得のインセンティブ向上  
に資する取り組みを検討する



課題⑭ 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性

- ✓ 貨物鉄道輸送を利用するインセンティブをさらに強化するため、エネルギー  
使用量やCO2排出量をより正確に算定できる仕組みを構築し、省エネ  
法や温対法で規定された報告への活用や、Jクレジット制度への申請、  
ESG金融への活用につなげられるようにする

### (3) 貨物鉄道を含む安定的な国内物流網の維持に資する安定的な財源の創出

#### 【要望事項】

総合物流政策を推進し、持続可能な物流網を構築していくためには、構造的な問題にメスを入れ、公的支援措置を十二分に継続し、コミットしていく必要があることから、国として以下のとおり仕組みや環境の整備を行うこと。

- ① 道路や国防、環境等の他分野とのポリシーミックスの推進による財源の共有・創出を図ること。
- ② 利益を享受する関係者が広く薄く財源を担う（コストを負担する）仕組みを構築すること。
- ③ 経営安定基金のようなまとまった資金の運用益を充当し支える仕組みを構築すること。

#### 【背景、課題と対応の方向性等】

貨物鉄道が、持続可能な物流網の形成に役立つべく、国内貨物輸送において期待された役割を果たすには、先の項目で述べた課題を解消し、強力に政策推進を図る必要があります。しかし、そのために要する費用を経営体力の脆弱な J R 貨物がそのまま負担することは困難であり公的支援が求められることから、その財源の確保について検討する必要があります。

J R 二島・貨物会社に対して講じられている 2021 年度からの公的支援は、鉄道運輸・機構の特例業務勘定における利益剰余金を財源としています。新たな公的支援措置を行うにあたり、こうした限られた資金は持続可能かつ安定的な財源とは言えません。

言い換えれば、国としてこうした措置を行う意思がない、あるいは不可能なのであれば、J R 貨物が自律的に社会貢献する領域を狭めざるを得ないとも言えます。

#### ① ポリシーミックスの推進による財源の創出・共有の必要性

国の鉄道局関係予算も、例年 1,000 億円程度の規模であり、うち整備新幹線整備事業費補助として 800 億円程度が割り当てられている現状を踏まえれば、政策推進のためには、貨物鉄道を活用する社会的な大義を掲げ、ポリシーミックスの観点から貨物鉄道と親和性の高い環境や防災、国防、農林水産、食糧安全保障といった分野からの財政出動を図ることが求められます。

#### ② 利益を享受する関係者によるコスト負担のあり方

国内の持続可能な物流網の構築は、国民にとって必要不可欠な社会インフラとして必須であり、そこで一定の役割を果たす貨物鉄道が持続的に役割を果たすことができるよう、利益を享受する国民が広く薄く財源を担う＝コストを負担する仕組みを構築することも方策の一つです。

なお、コストの負担については、国全体に効果のある路線に限定することとし、必要な投資や費用として利用する仕組みとすることが考えられます。

#### ③ 資金の運用益を充当し支える仕組みの構築

今後の金利上昇局面において、J R 二島会社に措置されている経営安定基金のような、まとまった資金を確保し運用することで運用益を生み出し充当するなど、新たな財源を持続的に生み出す仕組みの構築も不可欠です。

単体		2018 決算	2019 決算	2020 決算	2021 決算	2022 決算	2023 決算	2024 1月計画	2025 事業計画
鉄道 事業	営業収益	1,355	1,429	1,336	1,347	1,342	1,361	1,455	1,539
	営業費用	1,417	1,454	1,426	1,454	1,504	1,528	1,563	1,602
	営業利益	△62	△25	△90	△107	△162	△166	△107	△63
関連 事業	営業収益	203	180	165	166	179	164	177	214
	営業費用	96	70	64	63	72	65	73	79
	営業利益	106	110	101	103	107	98	104	134
全事業営業利益		44	85	10	△4	△54	△67	△3	70
経常利益		30	71	0	△12	△63	△62	△14	55
(参考)									
連結経常利益		45	89	14	2	△43	△42	4	74

J R 貨物の経営状況 (出典：J R 貨物)

#### (4) 労働力不足が顕在化する中で保守作業を持続的かつ確実にを行う環境と方策の整備

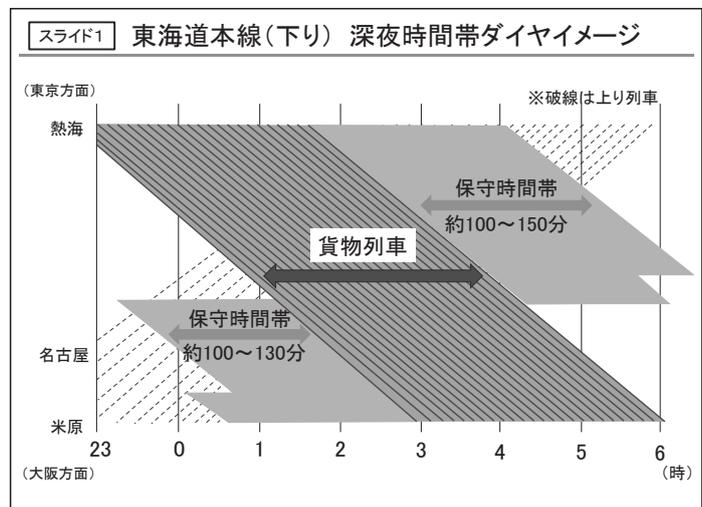
##### 【要望事項】

- J Rグループにおける課題の解決に向けて、国として事業者と連携し、環境の整備等を行うこと。
- ① まとまった保守作業時間の確保のため、貨物列車等を夜間に走らせない日や時間を確保する必要があり、荷主など関係者の理解を得るべく国が支援すること。
  - ② 方策として、複線区間において貨物鉄道が片側軌道を走行する間に、他方の軌道保守を行うことも検討される。実現には信号・転線設備等のハード対策を実施する必要があり、コスト面の支援を国が主導するとともに、将来的には貨物専用線の建設も検討すること。

##### 【背景等】

旅客・貨物のJ Rグループの間での合意形成と連携がなければ、国や関係者へ具体的な政策は提案できません。J Rグループ内には、先に述べた線路使用料に係る課題とともに、夜間の貨物列車の走行が設備保守を阻害しているという問題が生じています。労働力不足が進み、旅客会社にとって夜間作業に関わる問題は深刻化していることから、この課題の解決を図ることはJ Rグループが一体となって政策推進に取り組むうえで欠かせないものとなります。

貨物鉄道は、道路渋滞等のトラブルの影響を受けず、決められた走行速度と時刻表通りに正確な運行を行うとして、トラック輸送と比べてその定時性を利点の一つに掲げています。J R貨物の定時運行率は約90%程度で推移しているほか、定刻24時間以内に執着した列車の割合は、運休列車を除けばほぼ100%に近いなど、リードタイムの余裕が1日あればほぼすべての貨物を遅延なく輸送することが可能です。一方、列車間合いの中で保守作業を行う旅客会社としては、遅延時分が拡大すると当日の作業自体が中止となるなど、作業スケジュールに与える影響は看過できません。課題解決に向けて、個々の列車における旅客・貨物会社間での運転時分の調整は行われているものの、抜本的な解決を図る必要があります。



東海道本線(下り)における保守時間帯(出典:国土交通省)

##### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 保守作業時間確保に向けた方策の検討は、社会的合意形成が必要不可欠

保守作業時間の確保に向けては、夜間の走行は拡大しない、平日指定日に貨物運休日を設定する、余裕のある日中や土休日の利用を拡大するなど、思い切った対策が求められます。これにより荷主側の利便性が低下することが想定されるため、リードタイムの延伸や時間に余裕ある荷物の鉄道シフト等については、社会的な合意形成のうえに対策を推進する必要があります。

あわせて、これらを推進するためには留置コンテナの増加に伴う貨物駅の整備(作業効率・作業従事者の負担軽減等の配慮も含めた環境整備)も欠かせません。

#### ② 単線並列運転や貨物専用線の建設等の施策には、大きな設備投資が必要

保守作業時間確保に向けた方策としては、複線区間において、単線運転を並列できるよう設備改善を行い、貨物鉄道が片側軌道を走行する間に他方の軌道保守を行うこともアイデアとして検討されたこともありますが、実現にはコスト負担が大きいことや、将来の貨物鉄道活用をどこまで進めるかが問われます。信号・転線設備等のハード対策の実施にあたっては、貨物鉄道政策推進の一環としてコスト面の支援を国が主導するべきです。

また、物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けては、既存の路線の走行ではなく、長期的な対策として将来的な貨物専用線建設も検討に値すると考えます。

## (5) 北海道における「あるべき交通体系」の構築

### 【要望事項】

J R北海道が抱える問題の解決や経営自立には、国は特殊かつ重要な国土政策の一環としてコミットし、地域と一体となって対応すること。

- ① 北海道における「あるべき交通体系」の構築に向けて、2024年度以降も支援措置が講じられていることを踏まえ、地域の関係主体による協議が着実に前に進められなければならない。北海道を含む沿線各自治体が事業者任せにせず、総合的・横断的な交通政策の具体的な検討と実施を、主体的かつ積極的に行うこと。また、国も適切に関与し議論の進展を図ること。
- ② 国は、地域の関係者の討議を前提としつつも、気候や地理等の特情を踏まえた特殊な政策対応も検討・実施すべきである。北海道という最北の地域は、多くの観光資源を有しながらも広大なエリアで、厳しい気候や地政学的な特殊性を有することから、これらを踏まえた課題の整理と、あらゆる分野の政策の連動、ポリシーミックスの推進が必要であり、関連する財政措置が求められる。

### 【背景等】

J R北海道は、2018年にJ R会社法に基づく監督命令を受け、2023年度末までの中期経営計画における経営改善およびいわゆる「黄線区（輸送密度200人以上2,000人未満）」における事業の抜本的な改善方策の検討に取り組んできました。しかし、コロナ禍の影響を受け、利用促進施策が思うように進まなかったことから、2024年1月にアクションプランの総括的検証報告会を開催し、「コロナ禍により効果が発揮できなかった利用促進等の取り組みについて、内容を見直し、実証事業として行うことも含めて検討・実施」「線区特性に応じて、徹底した利用促進やコスト削減の取り組みを行うとともに、データとファクトに基づく議論を重ね、PDCAサイクルにより必要な見直しを行いながら、2026年度末を目処に、事業の抜本的改善方策をとりまとめる」としています。

これを受けて、2024年3月には国土交通大臣より再度監督命令が発出されるとともに、2023年度末までとなっていた支援策（改正国鉄清算事業団債務等処理法に基づく支援の枠組みは2030年まで）について、J R北海道が作成する中期経営計画にあわせて、2024年度から2026年度までの支援が継続・拡充されています。

2024年9月には、2026年度に達成する区間ごと収支の基本目標を2017年度の実績と同水準とする方針を公表しました。さらには、8線区の赤字総額をコロナ禍以前よりさらに2割削減する「チャレンジ目標」として、2026年度までに黄線区合計の営業赤字を約100億円まで圧縮するとしています。

黄線区に係る2026年度の収支目標

路線（区間）	輸送密度（人）		収支（億円）		
	2023年度実績	2026年度目標	2023年度実績	2026年度目標	チャレンジ目標
釧網線 （釧路～網走間）	356	374	▲ 17.83	▲ 14.97	▲ 9.70
花咲線 （釧路～根室間）	221	264	▲ 13.02	▲ 11.10	▲ 8.09
石北線 （旭川～網走間）	643	891	▲ 49.97	▲ 42.43	▲ 31.37
宗谷線 （名寄～稚内間）	252	352	▲ 28.23	▲ 27.33	▲ 23.64
富良野線 （富良野～旭川間）	1,233	1,597	▲ 13.08	▲ 9.98	▲ 7.37
根室線 （滝川～富良野間）	384	428	▲ 11.25	▲ 12.70	▲ 10.60
室蘭線 （苫小牧～岩見沢間）	325	439	▲ 10.90	▲ 12.33	▲ 6.26
日高線 （苫小牧～鶴川間）	390	449	▲ 4.16	▲ 4.26	▲ 2.87
			▲ 148.44	▲ 135.10	▲ 99.9

黄線区に係る2026年度の収支目標（J R連合作成）

### 【課題と対応の方向性等】

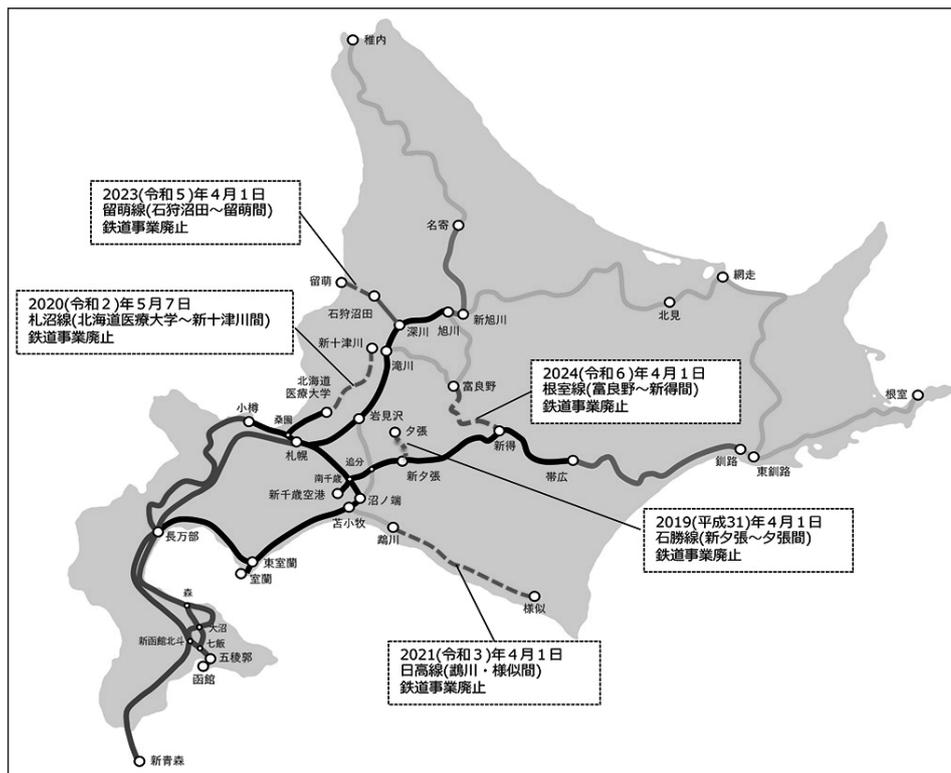
#### ① あるべき交通体系の構築に向けた議論は膠着状態が続く

沿線自治体と利用促進やコスト削減に取り組み、路線の存続について相互に努力を重ねることは重要であるものの、各線区の状況に鑑みれば本来議論されるべきは上下分離を含めた線区のあり方です。黄線区における取り組みや支援は継続されているものの、J R北海道および北海道を含む関係自治体に残された時間的猶予はありません。にも関わらず、費用負担等をめぐり、主体性のある議論は停滞し、中長期的な観点からの検討は膠着状態にあります。関係主体が危機感を共有し能動的に地域と各路線のあり方について議論することが必要であり、講じられた支援策が実効性あるものとなるよう、国は適切に指導・監督していくべきです。現状を踏まえれば、黄線区は早期にJ R北海道から財産を分離して（上下分離）、札幌圏、主要幹線、北海道新幹線を中心とする事業展開によって経営自立のできる経営形態を確立するより手はないと考えます。

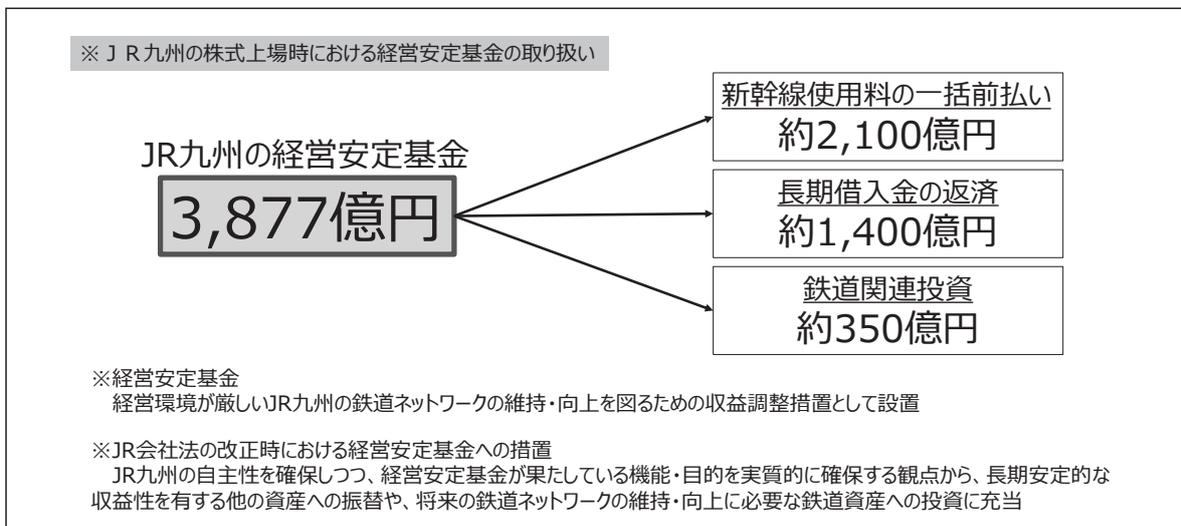
## ② 北海道という地域の特性を踏まえた政策アプローチの必要性

各地域の持続可能な交通体系の構築については、地域における関係者の主体的な参画と連携による推進が基本とはなるものの、一方で、日本国土の各地の特徴、気候や地理、居住人口・交流人口の状況等の特情からすれば、地域の関係資源活用や努力だけでは持続的に対応や解決が困難なレベルの課題も存するのが現実です。北海道という地域の環境や状況を踏まえれば、単なる交通政策から黄線区の問題を考えるのではなく、国土政策の一環として、関係予算を用いた財政出動が必要です。国は、こうした事情も勘案しながら、地域と一体となって取り組む必要があります。

J R北海道が責任を持って経営が可能な路線以外について、維持するならば、国が安全保障の観点（防衛や農産）等から主体となり活用することが最適と考えます。また、こうした措置によりJ R北海道が経営自立を果たす際には、「経営安定基金の運用益で赤字補填を行うスキーム」の継続は適切でなく、J R九州方式を参考として、J R北海道の持続的な経営体力の確保と経営分離する地方路線の維持等に活用できる仕組みを創設すべきです。



J R北海道管内の路線（出典：J R北海道）



J R九州の株式上場時における経営安定基金の取り扱い（J R連合作成）

## (6) 北海道新幹線札幌延伸および青函共用走行区間や並行在来線の課題

### 【要望事項】

開業時期が見直された北海道新幹線新函館北斗～札幌間について、J R 北海道の経営自立への影響ならびに沿線自治体等におけるまちづくりへの影響を勘案し、国は以下のとおり施策を講じること。

- ① 適切な人員や財源を確保し、着実に整備されるよう支援体制を確立すること。とりわけ、工期について、建設主体の負担も考慮し、適切かつ現実的な工期の設定、計画推進が図られるよう取り組むこと。
- ② 青函共用走行区間については、新幹線の速度向上にあたり、安全確保や貨物鉄道輸送への影響等に配慮したうえで、行政が責任を持って必要な検証や設備投資を行うこと。

あわせて、北海道新幹線の札幌開業後における函館本線の並行在来線区間（新函館北斗～長万部間）について、持続可能な物流網としての明確な担保がない状態では、モーダルシフトの促進も容易ではないことから、課題を先送りせず、国が主導して関係者との調整を進め、従来の並行在来線とは別のスキームを確立し、必要な財政的支援を行うこと。

### 【背景等】

J R 北海道の経営自立には北海道新幹線新函館北斗～札幌間の開業が必須であり、この間、2030 年度末の開業を目指して工事が進められていました。しかしながら、トンネル工事の難航により開業時期が2038 年度末に見直されることとなりました。

8 年の遅れに対して、沿線自治体のまちづくりにも影響を与えることから批判的な声が出ています。しかし、当初の開業時期は 2035 年度末であり、工期短縮に必要な財源が確保できる見通しが立ったとの判断材料があったとは言え、2015 年の政府・与党 P T による政治決定により開業時期が5 年前倒しされた事実を踏まえれば、現実的な工期の設定とも言えます。

また、北海道新幹線新函館北斗～札幌間の開業に伴い J R 北海道より経営分離される並行在来線の函館本線函館～小樽間について、人流・物流の両面から今後のあり方に係る議論が進められています。

人流については、貨物列車の運行がない長万部～小樽間のうち、とりわけ長万部～余市間（後志ブロック）においては、地域交通を「バス方式」とする方向性が確認されているものの、函館～長万部間（渡島ブロック）においては、新幹線札幌開業の5 年前（2025 年度）を目処に、地域交通の確保方策の方向性を決定するとの方向性が示されています。

物流については、2023 年まで開催されていた「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する情報連絡会」にて「札幌延伸開業時においては、海線の維持により、貨物鉄道機能を確保する方向性が妥当」との考えが示され、その後は「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」にて関係者のヒアリング等が行われています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 適切な工期の設定と人員・財源の確保が課題

そもそも、政府・与党 P T が無理な開業時期を設定したことに問題があるわけであり、本来は技術的見解に基づく適切な工期・開業時期の設定が行われるべきですし、建設主体への負担も考慮した上で、円滑な建設推進が図られる必要があります。

物価高騰等による工事費の増嵩も踏まえた予算の確保や建設業の 2024 年問題を勘案した人員の確保も行い、建設を推進していくことが求められます。

#### ② 函館本線のあり方に係る議論の遅れと大局的な観点からの検討の必要性

函館本線について、北海道新幹線の札幌延伸時には貨物鉄道機能を確保する方向性が認められ、現在は有識者会議にて検討が進められています。しかしながら、2025 年3 月を予定していた中間整理は議論が遅れ取りまとめられていない状況にあります（2025 年4 月現在）。

J R 北海道から経営分離され、維持・管理の主体でなくなる一方、J R 貨物に同線の維持・管理の費用を負担する経営体力や保守能力はありません。現実的には、上下分離方式により公的資金を投じる形で維持・管理を行う初の貨物専用線としての経営方式を選択するほかないものの、そのためには、多大な財源を継続的に確保する必要があります。さらに、人口減少、労働力不足が深刻化し、沿線自治体の体力が先細る中で、中長期的にみれば、新たな財源確保のスキームを整備しなければ路線維持

は極めて困難であり、大局的な観点からの検討が必要となります。

貨物鉄道路線を維持するために、公的資金を投入して設備を高規格化するなどの対策を講じるのか、もしくは、他の輸送モードに転換するのかなど、大胆な戦略が求められ、決断を迫られること必至となります。前者の場合、国防面の役割も留意するならば、商業輸送とは別の視点からの財源確保の議論もあり得ますが、後者の場合、中長期的視点を持ちながら、別輸送モード（トラック、船舶、貨物新幹線、航空）への切り替えを推進しなければなりません。JR貨物が重要な役割を果たす農産物輸送も、現実的な代替策の準備を進める必要が生じてきます。また、その場合、在来線貨物鉄道輸送は道内完結の部分運行となり、JR貨物からの経営分離、旅客と貨物の一体経営、貨客混載等の方策も模索することも想定され、検討する項目や課題は山積しています。開業時期の遅れを受けて問題を先送りするのではなく、早期に踏み込んだ議論を行う必要があります。

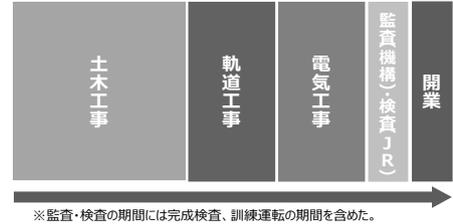


## 開業時期に関する今後の見通し、今後の対応（報告書6.～7.）

### 開業見通し



### 【新幹線工事の流れ】



	土木工事	軌道・電気工事	監査・検査
蓋然性が高いリスクを考慮した工程	地質不良、労働時間規制等 (+8年2ヶ月) 工区境変更等の更なる短縮策 (-2年) <b>(計+6年2ヶ月)</b> (2030年11月完了)	労働時間規制や人手不足 (+6ヶ月) 進行中の技術開発が完了するなど条件が整えば更なる短縮可能性あり <b>(計+6ヶ月)</b> (2035年11月完了)	320km/h化に伴う試験の増加等 (+1年3ヶ月) <b>(計+1年3ヶ月)</b> (2039年2月完了)
更なる工程遅延リスクの例	更なる地質不良や岩塊の出現	受注できる企業が限られることによる不調不落	設備等の損傷・盗難被害発生による対応

### 検討結果

- 現在の工程遅延状況に加えて、地質不良や労働時間規制等による今後の工程遅延の見込みを考慮すると、工程短縮策を加味しても、2030年度末の完成・開業は困難との機構の報告内容は合理的。
- これまでの施工実績や把握できた地質状況等を踏まえ、発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。
- 特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性。

### 今後の対応

- 掘削の難航が続くトンネルについて、未掘削区間の地質の全容把握には至っていないことなど、現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、渡島、羊蹄、札樽トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、高架橋等の工事状況や設備工事の更なる工程短縮策の実施可否等を見極めた上で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。
- 沿線自治体は、発生土受入地の確保等に当たって協力が不可欠なプロジェクト・パートナー。北海道新幹線札幌延伸推進会議や機構の地域連携チームを通じて、工事の進捗状況やリスクの発現状況等について、随時情報共有すること。
- 足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視すること。
- 関係者が一丸となって、リスクの発現やその影響を最小限にするための取組み等を進め、一日も早い開業に努めること。

## (7) 四国新幹線を軸とした公共交通ネットワークの四国モデルの実現

### 【要望事項】

J R 四国の置かれた環境を踏まえ、国は経営自立に実現および中長期的な観点から収益の柱となる四国新幹線の実現に向けて以下の取り組みを推進すること。

- ① 交通結節点や二次交通の強化による「四国内M a a S」「公共交通ネットワークの四国モデル」の実現を図ること。あわせて、あらゆる関係者が連携・協働を行い、関係人口・交流人口を増加させる取り組みを推進すること。
- ② J R 四国の 2031 年度の経営自立に向けて、現行講じられている支援策はいずれも実効性ある内容となっており、継続した実施が望まれる。次期中期経営計画に伴う 2026 年度以降の支援について、事業者の要望を踏まえ着実に実施されるよう予算の確保を行うこと。
- ③ 中長期的な観点から、J R 四国の経営自立には四国への新幹線導入が必要不可欠である。国は、高速鉄道ネットワークの整備による地域社会・経済への非常に大きな効果に鑑み、整備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。あわせて、「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。

### 【背景等】

J R 四国は、2031 年度の経営自立を果たすべく、長期経営ビジョン（2021～2030 年度）および中期経営計画（2021～2025 年度）で掲げた目標の達成に向けて取り組んでいます。

J R 四国には、J R 北海道と同様に経営安定基金への下支えが行われており、現在、鉄道・運輸機構への貸付け（機構特別債券利息）により運用益が安定的に確保されています。2021 年度からは、現行の中期経営計画（2021 年度からの 5 年間）に伴う支援策が講じられ、本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用を鉄道・運輸機構が肩代わりしているほか、省力化・省人化に資する設備投資に必要な支援の出資や市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給、D E S（Dept Equity Swap）等が行われています。

これらを活用しながら、経営改善に取り組むとともに、2021～2025 年度までの 5 年間においては、地域の関係者と一体で利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、持続的な鉄道網の確立に向け、2 次交通も含めたあるべき交通体系について徹底的に検討するとともに、地域の関係者とともに取り組みの結果を毎年度検証し、最終年度である 2025 年度には総括的な検証を実施。あわせて、利用者数等の目標の達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方策についても検討することとされています。

四国には大都市圏がなく、J R 四国管内の路線も、輸送密度 4,000 人未満の線区が大部分となっています。四国内の各公共交通機関の状況も運行本数が限られるほか、路線も豊富とは言えず公共交通の空白地帯が多く、各モビリティの接続にも難があるという課題が存在しています。

こうした状況を踏まえ、2017 年から開催された「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の中間整理では、新幹線を骨格とすることで持続可能な公共交通ネットワークを構築し、四国の活力の維持・向上を図ることが、四国の目指すべき将来像であると取りまとめられました。

以降、J R 四国では、県別協議を重ねるとともに、「公共交通ネットワークの四国モデル」の実現を掲げ、「パターンダイヤの導入」「モーダ



ルミックスの取り組み」「チケットアプリの導入」に取り組んでいます。

骨格となる新幹線については、2014年に「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」が行われ、基本計画路線である「四国新幹線」の一部と「四国横断新幹線」を組み合わせたルートであれば、B/Cが1を超えることが確認されました。以降、組織された四国新幹線整備促進期成会が機運の情勢や四国新幹線の整備計画路線への格上げに向けて取り組んでいます。

**【課題と対応の方向性等】**

**① 四国内MaaS、公共交通ネットワークの四国モデルの実現に向けて**

四国には大都市圏がなく、輸送密度4,000人未満の線区が大部分である現状を踏まえ、部分的に路線を廃線したとしてもその効果は非常に限定的です。交通結節点や二次交通の強化による四国内MaaSの実現を図るべく、あらゆる関係者が連携・協働を行い、関係人口・交流人口を増加させる取り組みを推進しなければなりません。

**② 経営自立を見据えた支援策の継続実施の必要性**

次期中期経営計画に伴う2026年度以降の支援策についても、経営自立の実現に資する内容が実行されることが肝要であり、そのための予算確保が欠かせません。現行の経営支援策は、いずれも実効性のあるものであり、安定経営と成長のためには継続が求められます。

一方で、経営自立に向けては、不動産事業や新規事業等の非鉄道事業への投資と改修を行い、収益の柱を創設することが不可欠であり、理解と支援を行うことが求められます。

**③ 四国新幹線の整備計画路線格上げの必要性**

中長期的な視座に立てば、四国における公共交通ネットワークの維持・発展には四国エリアへの新幹線導入が欠かせません。2024年から2025年にかけて、四国新幹線整備促進期成会が早期実現を要望する署名活動を実施し、JR連合も一丸となってこれに協力しています。

こうした地元の強い要望を踏まえ、四国エリアへの新幹線導入に係る「基本計画」については、高速鉄道ネットワークの整備による地域の社会、経済に対する非常に大きな効果に鑑み、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）を行うことが肝要です。

また、「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とともに、新幹線の導入には長期間を要すると想定されることから、短絡線の整備等による在来線ネットワークの高速化・設備更新を行うべきであり、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べきと考えます。



四国新幹線（出典：四国新幹線整備促進期成会）

## 2. 「改正地域交通法」の趣旨に基づく真に持続可能な交通体系の構築に向けた政策の実施

### (1) 持続可能な地域モビリティ実現に向けた実効ある議論の推進

#### 【要望事項】

① 「持続可能な公共交通のあり方を地域のあらゆる関係者が議論し選択・実現」すべく2023年10月に施行された改正地域交通法の趣旨に則り、国は、各地域での議論が円滑に進められるよう適切な指導や政策推進・政策誘導を積極的に行うこと。

なお、議論にあたっては、鉄道からバス等へのモード転換や上下分離方式をはじめとする公有民営方式の導入等も含めた検討を行い、真に持続可能な交通体系を構築すること。

② 地域公共交通は財源不足という問題を抱えており、課題解決のアプローチとして、「ポリシーミックス」「産業間連携、地域のすべての関係者を総動員しての連携・協働」「交流人口、関係人口の増大」に向けた取り組みが必要となる。

特に、ポリシーミックスの観点から総合的・横断的に交通政策を実施することが重要であり、国や地方自治体は教育、医療・福祉をはじめ、まちづくりや地域振興、産業・観光政策のほか、環境や防衛も横断的に課題として取り扱うこと。加えて、こうした観点から、各関係予算との組み合わせや編成変更する形での財政出動を行うこと。

#### 【背景等】

地域公共交通を取り巻く状況は、人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により大きく悪化しました。2023年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類に引き下げられて以降、大きく落ち込んでいた人流も回復を見せたものの、一部のローカル鉄道では、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況が現在も続いています。

公共交通が地域のあり方に与える影響を踏まえれば、あらゆる交通モードにおける地域の関係者は、それぞれの連携・協働＝「共創」を通じて、ネットワークの利便性・持続可能性・生産性が向上するよう取り組むことが将来を見据えた最善の対応と言えます。JR連合は『「チーム地域共創」をつくる9提言（2017年）」や「持続可能な地域公共交通をつくるJR連合政策提言（2022年）」を通じてその必要性を訴え続けてきました。2023年10月に施行された改正地域交通法は、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することを目的としており、JR連合との考えと合致しています。改正法の趣旨に則り各地域において議論が進むことが求められるものの、路線の存廃議論に結び付くことを危惧し、否定的な反応を示す自治体も少なくありません。自治体が主体的かつ能動的に議論を推進しようという姿勢を示さなければ、事業者からのアプローチも必要以上に慎重にならざるを得ず、地域の持続可能性や発展性を阻害する要因となりかねません。

改正地域交通法施行後、初の設置事例となった芸備線の再構築協議会では、沿線自治体から路線維持の要望や事業者による内部補助により維持すべきとの意見、ローカル線維持に係る国の責任を問う意見等が出されました。人口減少の影響を念頭に置けば、事業者の内部補助による延命は単なる弥縫策でしかありません。内部補助により赤字を補填し続けている限り、公共交通の持続可能性を高めるための利便性向上はおろか、当該線区のあり方、ひいてはそれを踏まえた当該地域のあり方にまで議論が展開することはないとと言えます。

抜本的な課題の解決には、将来を見据えた議論が欠かせません。同協議会では、今後、「芸備線の可能性を最大限追求」とともに「最適な交通モードの在り方を検討」する旨、方針を策定しており、協議開始から3年以内を目安とされている期間内に最適な交通モードへの道筋を示すことができるか注視していく必要があります。

他方、再構築協議会や地域公共交通計画に基づく法定協議会の設置は行わず、自治体と共に任意協議会を立ち上げてあり方を議論している事例もあります。2020年の大雨で被災した肥薩線では、河川や道路などの公共事業との連携の可能性も含めた復旧方法及び復旧後の肥薩線八代～人吉間のあり方等について検討するため、国や熊本県、JR九州を構成員とした「JR肥薩線検討会議」が立ち上げられま

した。協議の結果、2033年度末に鉄道復旧を図るというロードマップが描かれ、復旧までの間に県及び地元の総意として「マイレール意識の情勢による日常利用の創出」に取り組む決意を表明しています。

久留里線久留里～上総亀山間においては、利用者の大幅な減少により鉄道特性が発揮できなくなっている現状を踏まえ、2023年5月にJR東日本の申し入れを受け、千葉県、沿線自治体、JR東日本に加え、有識者や住民代表を構成員とした「JR久留里線（久留里・上総亀山間）沿線地域交通検討会議」が立ち上げられました。利用実態調査や住民説明会を経て、2024年10月には「自動車中心の交通体系に移行することでより利便性が高まる」との結論が出され、JR東日本は当該区間の鉄道運行を取りやめ、新たな交通体系の実現に向けた協議を君津市と行う方針を公表しています（具体的な時期やJR東日本との関わり方については未定）。

城端線・氷見線のように、鉄道の維持・高度化を図るべく改正地域交通法に基づく鉄道事業再構築事業実施計画を策定し、認可を受けた路線もあります。同路線は、当初LRT化を視野に2020年1月より富山県、沿線自治体、JR西日本が協議を行ってきました。しかし、費用面での課題を解決できないことからこれを断念し、2023年に設置された再構築協議会にて鉄道の形態を生かす方向で議論を進め、2024年2月から10年間を計画期間としてJR西日本からあいの風とやま鉄道への事業譲渡を予定し、新型車両の導入や交通系ICカードへの対応、譲渡後の増便やパターンダイヤ化、高岡駅での直通運転を行うための駅改良等を行う実施計画が策定されました。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 改正地域交通法の趣旨に則った関係主体のコミットの強弱

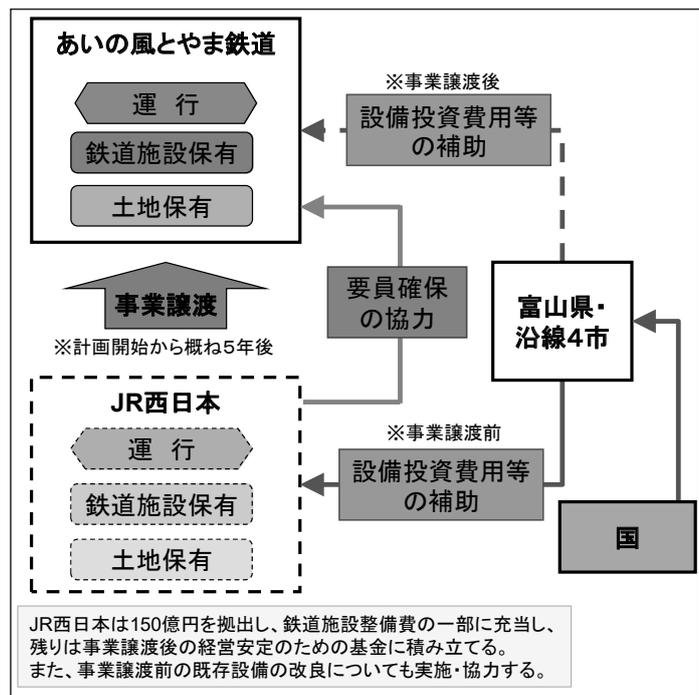
持続可能な地域公共交通の実現には、関係者による主体的かつ能動的な議論が必要不可欠ですが、未だに改正地域交通法への理解が乏しい状況にあります。同法は「JRが路線を廃止しやすくする」ためのものではなく、「持続可能な公共交通のあり方を地域のあらゆる関係者が議論し選択・実現する」ためのものであり、これを共通認識として、関係主体が積極的に議論を進め、国も適切に指導し政策推進・政策誘導を積極的に行う必要があります。

各線区が抱える状況が異なり、地域公共交通の今後のあり方に関する議論の手法や進捗は各地域で異なるものの、関係主体（事業者・地域・国）がそれぞれの立場から、積極的に議論を展開している地域では、持続可能な交通体系の構築に向けて前向きな議論が進んでいます。好事例、先進事例を参考に、課題を抱える自治体は速やかに積極的に議論を推進するべきであり、国は、議論が滞ることがないように積極的に関与していくべきです。

#### ② 総合的・横断的な交通政策の推進とポリシーミックスの観点からの財政出動

公共交通を「既存の交通機関の維持策」や「交通モードの取捨選択」等と限定的に捉えるのではなく、関係性の深い医療・福祉・文教をはじめ、まちづくりや地域振興、産業・観光政策など行政部局を越えた各種経済・社会政策と連動させる「ポリシーミックス」の考えに基づき取り組む必要があります。その際、交通のみならず、関係する各政策の予算との組み合わせや、時には編成を変更し財政出動を行うべきと考えます。地域公共交通には多面的な効果があり、地方公共交通におけるクロスセクター効果の考えを踏まえ、大胆な財政出動を行うことが求められます。

また、他産業との連携により、財源不足や人財不足を補完し合えることも可能と考えます。すべての関係者が連携・協働を図り、よりスピード感を持った対応をとることが必要です。



城端線・氷見線鉄道事業再構築事業実施スキーム  
(出典：国土交通省)

## (2) 社会政策の視点に立った、公共交通に対する支援の増強

### 【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として設定されている。公共交通におけるこれらの割引制度の割引分は実質事業者負担となっている。社会政策として割引制度は堅持する必要があるが、改正地域交通法成立の際、附帯決議に「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」が盛り込まれたことに鑑み、事業者のみの負担に委ねることなく、教育およ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。

### 【背景等】

定期券は、運賃先払いで購入することによって指定された期間・区間内が乗り降り自由になることから、日常的に公共交通を利用していただく効果があります。

一方で、日本の定期運賃は、事業者の経営戦略と関係なく諸外国と比べて大幅な割引を行っているのが特徴です。1895（明治28）年に最初の学生定期券の制度が導入されましたが、45%以上の高率の割引率が適用されたほか、その後の運賃改定においても、社会政策的に定期券は値上げ幅を小幅に抑えられてきました。特に、1948（昭和23）年公布の国有鉄道運賃法では「1ヵ月・3ヵ月定期は50%以上、6ヵ月定期は60%以上割引しなければならぬ」とされ、1950（昭和25）年には、通勤60%以上、通学78%以上の割引率となっていました。その後、1960（昭和35）年頃からは割引率が見直されてきましたが、民営化しJRとなった現在においても通勤定期が30%以上、大学生定期が45%以上、高校生定期が50%以上の割引率となっています。また、これに準じて、民鉄やバスなど他の公共交通機関においても、高率の割引が実施されています。

また、障害者割引については50%の割引率となっており、2025年4月からは同様の割引率にて精神障害者割引制度が導入されました。

区分	1回あたり運賃	割引率
通勤	225.0円	31.8%
大学生	180.7円	45.2%
高校生	162.5円	50.8%
中学生	126.4円	61.7%

※1ヵ月定期、本州の幹線20km、月22日(44回)利用と仮定

### 【課題と対応の方向性等】

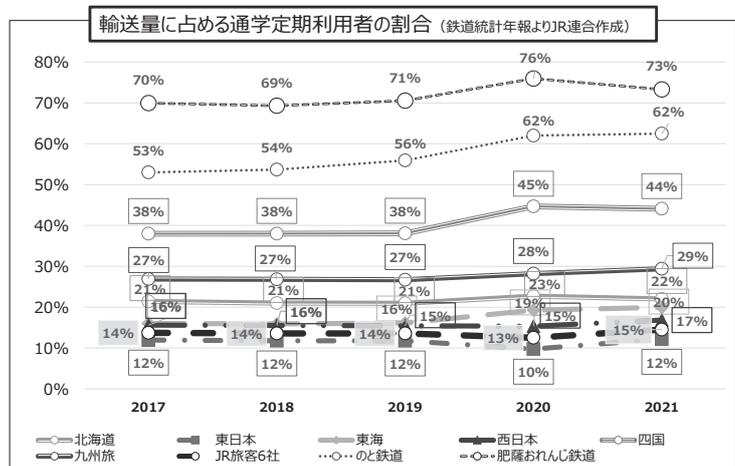
#### ○ 各種割引制度の割引部分は事業者負担

各種割引制度の割引部分は事業者の負担となっていますが、その事実は利用者、社会一般にはあまり認知されていません。とりわけ、地方ローカル線の輸送は自家用車を持たない高校生の通学需要が大宗を占めており、経営の厳しい地方の公共交通事業者の負担は非常に大きくなっています。こうした状況を踏まえ、2023年10月に施行された改正地域交通法には、「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりを検討する旨の附帯決議が付されています。

通学定期については、教育の機会を均等に資する施策であるという観点から、障害者割引の制度についても、障害者への福祉サービスの観点からそれぞれ社会政策として制度そのものは堅持すべきと考えます。しかしながら、持続可能な制度とするためには、先に述べた事業者の負担軽減を図るべく、文教予算や福祉予算からの公的支援として、事業者に割引部分を補填することが求められます。

また、一部の自治体では、家庭への就学支援の観点から通学費用を全額負担する施策が講じられていますが、自治体を跨って運行するJRの路線利用者に対しては、自治体により差が生じる可能性があることから、実施する自治体の増加に向けた支援や国の施策として実施することが望ましいと考えます。

各種定期券の割引率（JR連合作成）



輸送量に占める通学定期利用者の割合（JR連合作成）

### (3) 人流を活性化する社会政策の推進

#### 【要望事項】

コロナ禍を経て定着した働き方の変化は、持続的な社会形成に繋がる「二地域居住」を可能とすることを踏まえ、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）、社会変容に対応する制度面の環境整備や利用促進を進めること。

#### 【背景等】

コロナ禍による社会変容によって、一部の企業では二地域居住を可能とする取り組みが進められてきました。特定のオフィスに出勤するのではなく、自宅や地方拠点における勤務を基本とし、必要によりオフィスに出社する二地域居住の取り組みは、単身赴任の解消による仕事と育児・介護との両立や、配偶者の転勤に起因する離職の防止など、働き方の改善だけに止まらず、雇用の維持にも繋がる制度として期待されています。2024年1月に公表された「国土審議会 推進部会 移住・二地域居住等促進専門委員会」の中間とりまとめでは、「新たな国土形成計画（2023年7月閣議決定）に掲げる『地方への人の流れの創出・拡大』の実現に向け、国民の関心を的確に捉えた二地域居住等の促進を加速化することが不可欠」「移住・二地域居住等の促進は、個人の多様なライフスタイルを実現することに加えて、地域力を高める関係人口の創出・拡大等を通じた魅力的な地域づくりのための有効な手段」としています。

#### 【課題と対応の方向性等】

#### ○ 通勤費に対する社会保険制度等見直しの必要性

二地域居住の実施には多くの経費（通勤費）を要することが想定されます。所得税法では月額15万円を超える部分の通勤手当は課税対象となります。また、社会保険料における標準報酬月額の計算では通勤手当が報酬に含まれるため、通勤手当の約10%を労使で負担する必要があるほか、標準報酬月額の増加により、厚生年金保険料、健康保険料、雇用保険料や介護保険料の算定に影響を与えることとなります。通勤手当は多くの場合実費弁償の形で支給されており、本人の可処分所得は増えていないにも関わらず、外形上は収入増が図られており、実態と異なる状態で算定されていると言え、抜本的な制度の見直しが必要と考えます。

国家公務員の通勤手当については、月額5万5千円が支給限度額とされていたところ、2024年に人事院より「給与制度のアップデート（勧告）」として「支給限度額を月15万円に引き上げ、この範囲内で特急料金も全額支給」「新幹線通勤等の要件を緩和」との勧告がなされました。人財確保に向けて時代の要請に即した給与制度に転換する考えが示されています。

二拠点居住の推進は、企業者や労働者のみならず、育児・介護など社会保障の面でも効果をもたらすことから、通勤手当の非課税限度額を引き上げるとともに、社会保険料の標準報酬月額算定から通勤手当を除外すること、加えてこれらの社会変容に対応できる制度面の整備を進める必要があります。

国土交通省

**国土審議会移住・二地域居住等促進専門委員会**  
中間とりまとめの概要(令和6年1月公表)

・新たな国土形成計画(令和5年7月閣議決定)に掲げる「地方への人の流れの創出・拡大」の実現に向け、国民の関心を的確に捉えた二地域居住等の促進を加速化することが不可欠。  
 ・移住・二地域居住等の促進は、個人の多様なライフスタイルを実現することに加えて、地域力を高める関係人口の創出・拡大等を通じた魅力的な地域づくりのための有効な手段。 ※「二地域居住等」…多拠点居住・お試し居住・長期滞在等

地方移住への関心(20歳代)

2023年9月 39.2%

2023年10月 44.8%

約半数

二地域居住等への関心

関心率 27.9%

約3割

○コロナ禍以降、東京圏在住者の地方移住への関心が高まっており、20歳代の約半数が関心あり(令和5年4月内閣府調査)。  
 ○二地域居住等を実施していない人のうち、約3割が関心あり。二地域居住の実施者の世帯年収は中間層がボリュームゾーン(令和4年度国土交通省調査)。

住まい(住環境)	なりわい(仕事)の確保・新しい働き方	コミュニティ(地域づくりへの参加)
<ul style="list-style-type: none"> <li>住みたいのに住まない</li> <li>貸す側・借りる側への公的支援があると助かる</li> <li>いきなり移住は難しいので居住体験したい</li> <li>子育て・移動など生活利便性等の住生活環境の充実</li> <li>空き家の活用支援やシェアハウス等の活用・整備</li> <li>若者・ファミリー層の住宅取得や改修等のコスト面の支援</li> <li>お試し居住、長期滞在等の促進</li> <li>オンデマンド交通やデジタルの活用等による生活環境の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>テレワークに対応した仕事環境がほしい</li> <li>副業・兼業などの新しい働き方を地方でしたい</li> <li>シェアオフィス等の整備</li> <li>コワーキングスペース整備による交流機会の確保、新たなビジネス機会の創出</li> <li>職業のマッチング、就職後の人材育成・定着等への支援、副業による地域との関わり合いの創出</li> <li>特定地域づくり事業協同組合制度の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民とのコミュニケーション不足</li> <li>二地域居住者等と地域住民を繋ぐ人材の不足</li> <li>受け入れる側の自治体の情報発信不足</li> <li>定住・交流促進施設の整備(廃校の活用)等による地域交流の場の創出</li> <li>二地域居住者等が円滑に地域のコミュニティに溶け込めるような仕組みづくり</li> <li>地域のビジョンやどんな人に来てほしいか等の自治体の情報発信</li> </ul>
<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住みたいのに住まない</li> <li>貸す側・借りる側への公的支援があると助かる</li> <li>いきなり移住は難しいので居住体験したい</li> <li>子育て・移動など生活利便性等の住生活環境の充実</li> <li>空き家の活用支援やシェアハウス等の活用・整備</li> <li>若者・ファミリー層の住宅取得や改修等のコスト面の支援</li> <li>お試し居住、長期滞在等の促進</li> <li>オンデマンド交通やデジタルの活用等による生活環境の向上</li> </ul> <p>対応の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空き家を改修したお試し居住施設</li> <li>コワーキングスペースの整備</li> <li>交流の促進</li> </ul>	<p>横断的事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体の人手や空き家活用等に関する専門的知識の不足</li> <li>住まい・なりわい等の官民連携</li> <li>学びの環境づくり</li> <li>実践者の取組や、人口規模別の先進地域の情報共有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携、都道府県・市町村連携による広域連携など、多様な主体による連携体制づくり</li> <li>保育・教育環境の整備(区域外就学制度の周知など)</li> <li>国・自治体の新旧の様々な支援メニュー、民間事業者の取組みなどの情報共有・発信の場の創出</li> </ul>

子育て世帯を含む若年層の移住・二地域居住等へのニーズの高まりを的確に捉え、ソフト・ハードの総合的な政策のパッケージ化が必要。

2

二地域居住等促進専門委員会中間とりまとめ（出典：国土交通省）

#### (4) 「チーム公共交通」「チーム地域共創」の取り組みの推進

##### 【要望事項】

持続可能な地域公共交通の実現に向けて、国は以下の点を踏まえた政策推進を図ること。

- ① 持続可能な交通体系の構築に向けて、各モード間の連携・協働が不可欠である。例えば、在来線とバスが競合する区間などで過当競争に陥らないよう、各モードの特性を發揮するよう役割を分担し、モードを越えた事業者間の連携・協働を図る「チーム公共交通」の形成を促進すること。
- ② 国・自治体や事業者、住民などのあらゆる関係者が自らの問題として積極的に協議し、当該地域・エリアの実情に即した交通体系を構築しなければならない。各種協議会のさらなる活性化・利活用、すべての関係者（とりわけ、交通運輸産業に従事する労働者の代表）の参画、および利害関係の調整を促進するなど、「チーム地域共創」の形成に向け積極的に施策を展開すること。

##### 【背景等】

地域公共交通の維持・存続は、地域住民の移動手段を確保する観点から極めて重要な課題です。しかし、人口減少、少子・高齢化により、利用者や輸送の担い手不足という問題が生じています。

特に鉄道においては、設備や車両の近代化が遅れ、鉄道特性を十分に發揮できていないほか、設備の老朽化や自然災害によって徐行や運転見合わせが多発するなどの問題も生じています。民間企業としての内部補助には限界があり、設備投資が困難であることから、自動車への依存が高まり、公共交通がさらに衰退する悪循環に陥り、交通空白地域の拡大に繋がる懸念が懸念されます。

また、バスにおいては輸送の担い手不足が深刻であり、運転手不足を理由とした減便や路線の廃止が全国的に行われる事態に陥っています。そうした中、2020年11月には、乗合バス事業者等について、経営力強化のための選択肢の一つとして同業者間での経営統合や共同経営を認める、「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」（独占禁止法特例法）が施行されました。

2022年4月にはJR四国と徳島バスとの間で共同経営が行われ、共通運賃・通し運賃の適用や相互利用が可能となっています。また、広島市中心部においては、2025年2月よりJRバス中国を含む7社が均一運賃を設定する共同経営計画を策定。実施によって見込まれる収益増加や利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築に向けて取り組みが進められています。

##### 【課題と対応の方向性等】

#### ① モードを越えた事業者間の連携・協働を図る「チーム公共交通」の必要性

人口減少、少子・高齢化の加速化を踏まえれば、持続可能な交通体系の構築に向けて、各モード間の連携・協働が不可欠と言えます。競合区間において利用者の奪い合いをするのではなく、如何に公共交通利用者全体を増やすことができるか、相互に連携した取り組みが必要です。各モードの特性は何かを理解し、その特性が發揮できるよう役割を分担し、事業者間の連携・協働を図る「チーム公共交通」の形成が促進される必要があります。

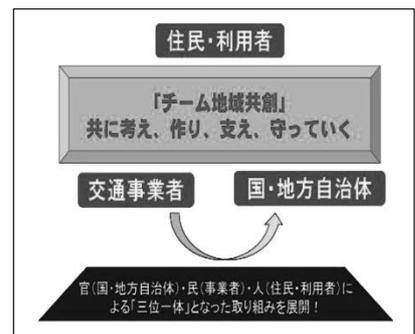


チーム公共交通（JR連合作成）

#### ② あらゆる関係者が集い、真に必要とされる交通体系の構築を目指す「チーム地域共創」の必要性

自治体や事業者、地域住民などのあらゆる関係者が集い、地域の実情に即した、真に必要とされる交通体系の構築を目指す「チーム地域共創」の形成が求められます。

地域によっては取り組みの中核となる人財・余力の不足が要因となり、具体的かつ危機意識を持った交通政策に至らない箇所もあることから、地域の将来を展望し強い危機意識を持ち、早い段階から関係者が集い議論する必要があると考えます。すべての関係者の積極的な参画（特に交通運輸産業に従事する労働者の代表）および利害関係の調整が促進されるよう、法的な枠組みの強化、ルールの整備を図ることも必要です。



チーム地域共創（JR連合作成）

## (5) 官民パートナーシップの構築

### 【要望事項】

自治体は、仲介役として事業者や地域住民を巻き込み、利用者のニーズを把握したうえで、事業者間の連携強化に向けた公的なインセンティブを設けるなど事業者間の連携を支援し、リーダーシップを発揮すること。

加えて、コンパクトシティの推進などまちづくりと一体となった公共交通の施策を展開する際にも、居住者や訪問者の利便性を高めるための官民の連携・協働を図るべく、自治体が当該エリアにおける関係者間のコーディネーターとしてリーダーシップを発揮すること。

また、国は有用な知恵・事例の積極的な水平展開、豊富な知識・経験を持つ人財の育成・派遣、さらには財政支援措置の拡充等を通じ、その側面支援を図ること。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

日本の公共交通事業者はこれまで、独立採算を前提とした経営を行ってきましたが、今後の人口減少局面では従来の考え方は通用しません。仮に独立採算を継続すれば、「選択と集中」により筋肉質な事業体へと再構築せざるを得ず、公共交通の縮小と自動車への依存の悪循環により、交通空白地域の発生に繋がることも想定されます。

持続可能な交通体系の構築にあたっては、公共交通全体が一体的なシステムとして機能することが求められます。その方法がまさしく「チーム公共交通」の概念であり、交通モードを越えた事業者の連携と自治体のさらなる関与が不可欠です。真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向け、事業者間のパートナーシップのもと、ソフト面では運賃・料金、利用ルールの簡素化といった工夫や、競合エリアでの連携強化を図り、ハード面においても車両等の資材調達の共有化や乗り継ぎ抵抗の解消に取り組む必要があります。

国土交通省が推進する「Ma a S」(Mobility as a Service) においても事業者間のパートナーシップが欠かせないものの、事業者だけでは連携が進みにくいのが課題です。自治体には、事業者の仲介役として地域住民を含む関係者を巻き込むことが求められます。

加えて、公共交通を軸に都市機能の集積を図るコンパクトシティの実現、交通結節点の整備、公共交通の利用促進策の展開など、「まちづくり」との連携も不可欠です。自治体が地域の将来展望を描き、公共交通を持続的に維持しつつ、居住者や訪問者の利便性を高めるための官民の連携・協働を促すことが不可欠です。自治体は地域におけるすべての関係者のコーディネーターとしての役割を果たすことが求められます。

なお、JR連合は2015年より「自治体訪問」を行い、交通政策担当者との意見交換を通じ、情報を収集してきましたが、「知識・経験のある専門の担当者の不足」「複数の自治体をまとめるコーディネーターの不在」「関係者間の調整不足」といった課題が明らかになりました。国には、有用な知恵・事例の積極的な水平展開や、人財の育成・派遣、さらには財政支援措置の拡充等を通じ、地方自治体の積極的な側面支援を図ることが求められます。



自治体訪問の実施  
(2024年1月、岡山県との交通政策に係る意見交換)

## (6) 在来線ネットワークの利便性向上に係る支援

### 【要望事項】

- ① JRが中心となり担ってきた都市間輸送のブラッシュアップについては、在来線の高速化が有効な施策であることから、幹線ネットワークに関する調査の拡充を図るとともに、施策の展開に舵を切ること。具体的には、既存の設備を活用した利便性向上を推進するとともに、線形改良、駅構内の改良、新型車両の投入等によりさらなる利便性向上を図ることが求められる。  
さらには、各交通モードとの連携・協働をこれまで以上に進めるべく、駅を結節点としたより一体的な交通サービスの提供や仕組みづくりが求められることから、国はこれらの取り組みの推進を支援すること。
- ② 在来線の高速化に係る行政の支援措置の現行スキームでは、財政余力の無い自治体や経営体力の脆弱な鉄道事業者にとって、負担が極めて大きく現実との乖離が著しくなる。現在の整備新幹線における助成スキームを参考にしながら、在来線の高速化事業に対する、現実的で新たな助成方法の検討・構築を行うこと。

### 【背景等】

新幹線ネットワークが整備されたエリアでは、中長距離の都市間輸送のほとんどを新幹線が担い、在来線の都市間輸送が減少傾向にあります。一方、新幹線を有しないエリアでは、在来線をより高度に活用することが求められます。また、新幹線を有するエリアにおいても、道路や空港建設などを含めた総合的な交通政策と費用便益分析を通じ、既存の鉄道設備を活かした線形改良、駅構内改良、短絡線建設、電化、新製車両の投入などによる在来線の高速化や、新幹線との結節点強化等是有効です。

近年では、鉄道関係予算で幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査費が計上されており、2017年度以降、新幹線整備による影響も含めた調査が続けられています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 在来線ネットワークの利便性向上に係る調査の継続と支援の拡充

現在の施設や設備を有効活用する観点からも、高速道路の建設に比べて格段に安い費用で大きな効果が期待できる都市間鉄道の再活性化に対して、様々なスキームの考察・検討が図られる必要があります。安価で投資効果の大きな在来線の高速化に向けた取り組みを加速させ、高速鉄道空白地域である地方部における公共交通を活性化させるべく、調査の継続と支援の拡充が求められます。

#### ② 現行の公的助成スキームの限界

現行の都市間輸送に係る公的助成のスキームは幹線鉄道等活性化事業費補助がありますが、同事業への助成は国が2/10、地方公共団体が2/10と限られています。まちづくり事業と連携した在来線の高速化事業も、国・地方公共団体がそれぞれ1/3であり、在来線の高速化は自治体および鉄道事業者の負担が大きいと言えます。公共事業として位置付けることにより、自治体および鉄道事業者の負担の小さい、整備新幹線での助成スキームを参考にしながら、在来線の高速化事業に対する助成方法の検討を行うべきと考えます。

年度	調査内容
2017年度	「1. 基礎的なデータ収集・整理」「2. 効果的な新幹線整備手法の研究」 「3. 在来線高速化手法、既存の幹線鉄道との接続手法等の研究」
2018年度	「1. 新幹線の整備効果の検証（続）」「2. 効果的・効率的な新幹線整備手法の研究棟（続）」 「3. 新幹線整備後の在来線のあり方に関する検討」
2019年度	「1. ケーススタディを実施し、単線新幹線の有効性や課題の検討」 「2. 新幹線整備後の在来線の将来像に係る検討の深度化」「3. 整備効果の推計手法等の検討」
2020年度	「1. 効果的・効率的な新幹線の整備手法」「2. 新幹線整備後の在来線の将来像」 「3. 整備効果の推計手法」
2021年度	「1. 効果的・効率的な新幹線の整備手法」「2. 鉄道の将来像」「3. 整備効果の推計手法」
2022年度	「1. 効果的・効率的な整備・運行手法」「2. 整備効果の推計手法」

幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査内容  
(JR連合作成)

### 3. 合理性ある運賃・料金制度への改定や社会的要請対応を踏まえたコスト増への対応

#### (1) 総括原価方式の見直しによる運賃・料金施策に係る課題の解決

##### 【要望事項】

合理性ある運賃・料金制度とすべく、国は以下の点について検討を重ね、制度の改定に向けて取り組むこと。

- ① 2024年4月より総括原価方式における収入原価算定要領が見直されたものの、依然として現行制度ではコスト増に臨機応変に対応し難いという事業者の経営上の課題は残っており、引き続き現行制度に対する検討を行うこと。
- ② 移動手段の多様化およびコロナ禍を経た社会変容により移動「しない」ことも選択肢の一つとして定着している現状を踏まえれば、現行制度導入時と比べ、鉄道の独占性には大きく変化が生じており、航空機における燃油サーチャージ制度も参考に、コストの上昇やバリアフリー化、防犯対策、災害対策等の社会的要請に対して合理的かつ柔軟に運賃・料金を設定できる制度を設けること。

##### 【背景等】

鉄道の運賃制度は、経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を定め、その範囲内で運賃を設定する「総括原価方式」が1997年に導入されています。以降、導入当時の堅調な輸送人員の増加を背景に、消費税改定を除き長年改定がなされなかったことも相まって、鉄道の運賃・料金制度は四半世紀にわたり維持され続けてきました。

しかし、人口減少等を背景とした鉄道需要の縮小傾向やバリアフリー化、老朽化対策、環境問題という社会的要請対応への投資の必要性、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化やデジタル技術の発展・普及への対応、地域における交通モード間における連携強化等の情勢変化を踏まえ、運賃・料金制度を時代のニーズに合わせて見直す必要性が生じました。2022年より「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」にて、現行の運賃・料金制度における課題が議論され、2024年4月には総括原価方式における収入原価算定要領の見直しが行われています。事業者の要望を一定反映した形となっており、四半世紀ぶりに改善が図られたことは一定評価でき、JR北海道、JR東日本、JR九州が新たな算定要領の下で運賃改定を実施したほか、JR東日本は2026年3月の実施を予定しています。

項目	改正内容（概要）
減価償却費	算定期間を3年→6年に
研究開発費	ヤードスティック方式の対象外に
人件費	人件費の伸び率（5年単純平均）を反映
動力費	消費者物価指数の伸び率（5年単純平均）を反映
特別損失	大規模災害等により計上した特別損失を対象に
減損損失	減損会計適用時に個別事情を勘案して算定

収入原価算定要領見直しの概要（JR連合作成）

##### 【課題と対応の方向性等】

#### ① コスト増に機動的に対応できる仕組みがなく、インフレ等の経営負担が労働者に転嫁

多くの鉄道事業者が実行運賃を認可運賃額と同等で設定していることから、改定しようとするれば改めて運賃体系全体について認可手続を行う必要があるとともに、その手続に要する期間やコストを踏まえれば、昨今の資源エネルギー価格や物価、人件費の高騰に機動的に対応することが難しいという課題は解消できていません。

#### ② 合理性と柔軟性のある運賃・料金制度の確立が必要不可欠

制度導入当時と比べ、鉄道は各交通モードとの競争に常に晒されており、環境は大きく変わっています。また、コロナ禍を経た社会変容によって、移動「しない」ことも選択肢となることは、ビジネス需要の減少による減収が如実に示しています。

鉄道の独占性を前提とした現行制度は改めて見直しが必要であり、航空で導入されている燃油サーチャージのように、外付けの柔軟な制度の導入も必要です。

特に、JR産業における人財への投資の必要性、労務費の適正な価格転嫁を実現する観点からも、合理性ある運賃・料金制度の確立が必要と言えます。

## (2) 燃料費やエネルギー価格高騰に対する現行支援制度の拡充

### 【要望事項】

事業者の負担軽減を図るべく、以下のとおりエネルギー価格高騰に対する支援を行うこと。

- ① 事業者にとって、エネルギー価格高騰によるコスト増は経営上の重荷となっており、財政支援措置を行うこと。
- ② 特別高圧電力量に対しては、2023年11月に「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金（重点支援地方交付金）」が創設されたものの、支援対象は自治体判断となることから画一的ではなく、多くの鉄道事業者は事実上国の負担軽減策の対象外となっていた。こうした財政支援措置の実施にあたっては、鉄道事業者が支援対象となるよう必要な措置を講じること。

### 【背景等】

2022年より続くロシアのウクライナ侵攻や円安等の影響を受け、資源エネルギー価格の高騰が今もなお続いています。

燃料費については、2024年11月に閣議決定された「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」により燃料油価格激変緩和事業は継続されるものの、段階的な引き下げが行われており、高止まりが続く状況にあります。

また、高騰する電気料金に対して、国は2023年1月に「電気・ガス価格激変緩和対策事業」により事業者・家庭への支援を開始し、その後創設された「電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金」「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金（重点支援地方交付金）」において、特別高圧電力で受電する企業への支援を強化しましたが、こちらは2024年度末で終了しています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 経営上の重荷であるコスト増の軽減措置

電気料金や燃料費のみならず、物価の高騰も相まって鉄道・バス事業者の経営は圧迫されています。鉄道・バスの運賃・料金制度はこうした状況をタイムリーに反映できる仕組みとはなっていないことから、事業者には国による負担軽減策が着実に講じられる必要があります。

#### ② JR各社が対象となる制度設計の検討

特別高圧電力に対する支援の対象は地方自治体が決定することとされ、多くの自治体においては中小企業を対象としていることから、特別高圧電力を受電するJR各社は支援対象の要件から外れ、事実上支援を受けられていない状態にありました。

地域の実情にあわせて支援を行うとの理念は理解するものの、自治体を跨って運行を行うJR各社にとっては、自治体毎で判断・対応が異なり、適切に支援が受けられない状況に晒されてしまいます。国から自治体に対してJR各社も対象となるよう明示することや、国が支援を行うなど必要な措置を講じることが求められます。

## 4. 脱炭素に向けた鉄道への支援や利用促進

### (1) 脱炭素化に貢献する鉄道の活用に向けた政策の実施

#### 【要望事項】

- ① 産業を支える人財確保のため、または装置産業としての持続可能性を高めるためにも継続的な投資が必要であり、鉄道が脱炭素化に貢献し続けることができるようにするためにも、社会啓発やさらなる鉄道の活用に対するインセンティブ付与・政策誘導、持続性を保持するための継続的な投資・支援を行うこと。
- ② 省エネ・低炭素車両の導入、水素車両等の開発・導入、省エネ設備導入、モーダルコンビネーション促進に向けた貨物駅の機能強化、物流におけるモード間連携・シームレス化のための施設・設備整備など、「JR産業におけるGX投資」をGX経済移行債の支援対象とすること。

#### 【背景等】

国は 2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目指しています。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となっており、JR 各社もカーボンニュートラル 2050 に向けての目標や計画を策定しています。

鉄道は他の交通機関と比べ、CO<sub>2</sub> 排出量やエネルギー効率面等において環境優位性があるほか、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、鉄道へのモーダルシフトが人流・物流ともに促進されることが、日本がカーボンニュートラルを実現する上で望ましい姿と言えます。

2023 年 10 月には、JR 7 社からなる JR グループと全国 72 社の民営鉄道事業者が加盟する一般社団法人日本民営鉄道協会が連携し、脱炭素社会実現への貢献を通じて、共通の事業基盤である地域・社会のサステナビリティの向上に資することを目指し、とりわけ、都市圏・都市間輸送において相対的に低炭素な輸送・交通モードとしての鉄道の環境優位性の社会的な理解を広め、旅客輸送および貨物輸送における鉄道のさらなる利活用を促進する取り組みを行うとしています。

また、2025 年 2 月には、「第 7 次エネルギー基本計画」および「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、鉄道へのモーダルシフト推進や鉄道の脱炭素化に資する次世代燃料等の活用といった内容が盛り込まれています。

#### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 鉄道の利用促進に係る政策推進の必要性

GX 経済移行債の投資先として、その投資効果の大きさから自動車や鉄鋼、電力などの業界が主たるものとして挙げられていますが、環境優位性が高く既に優等生でもある鉄道業界の位置付けが低位に置かれています。環境面からも、持続可能な社会の構築に向けて鉄道が果たす役割は大きく必要不可欠であるものの、独立採算制を原則とされている鉄道の維持は極めて厳しい状況にあるにも拘わらず、その存在と役割は水や空気のように当たり前のものとして認識され、投資すべき対象として社会の認識は乏しいと言えます。

鉄道の利活用は、環境省が推進する「デコ活（脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動）」にも資するものであり、デコ活アクションのうち、「できるだけ公共交通・自転車・徒歩で移動する」並びに環境省が推奨する「スマートムーブ」（CO<sub>2</sub> 排出の少ない移動方法を選択すること）の具現化にもつながります。また、経済産業省および国土交通省が提唱する「グリーン物流」の実現にも貢献することから、政策面からのより一層の推進が必要です。

#### ② JR 産業における GX 投資への支援強化

国内の輸送モードにおける鉄道の環境優位性の高さは、各種データが立証するように他の交通モードに比べて群を抜いており、国が掲げるカーボンニュートラル 2050 にも大きく貢献することは間違いありません。

環境面からも、そして持続可能な社会の形成においても、人流・物流の両面における鉄道へのモーダルシフト促進は、非常に有効な施策と言え、社会啓発、インセンティブや規制による誘導政策が実

施されるべきと考えます。

そうした中、国はより一層の機運醸成を図るべく、GX経済移行債の発行を表明し、今後10年間で20兆円規模を支援することで、官民あわせて10年間で150兆円を超える脱炭素投資を行う方針を策定しました。2023年度には約1.6兆円が調達されているものの、排出量の削減幅に着目したものとなっており、大手鉄鋼や自動車メーカーの研究開発や生産拡大への投資となっています。

また、2023年12月には、GX実現に向け、重点分野における今後10年間の「分野別投資戦略」が公表されましたが、対象となる16分野に鉄道分野が入っておらず、他分野に劣後する事態となっています。同戦略については2024年12月に一度見直しを図られたものの、依然として鉄道分野は対象となっていません。

今後の技術革新による他分野の低炭素化を想定すれば、鉄道へのモーダルシフト推進に向けた政策対応が必要であり、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となります。

2024年度税制よりカーボンニュートラル投資促進税制の対象資産拡充（鉄道車両等が追加）が図られるなど、鉄道分野における動きも一定程度あるものの、国のリーダーシップのもと、より動きが加速化されなければなりません。

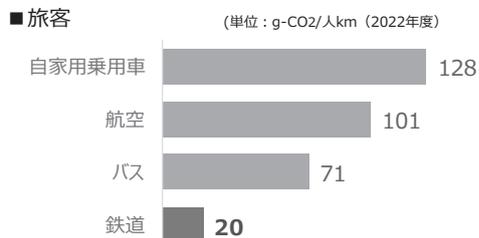
## 鉄道の環境上の位置づけ

2

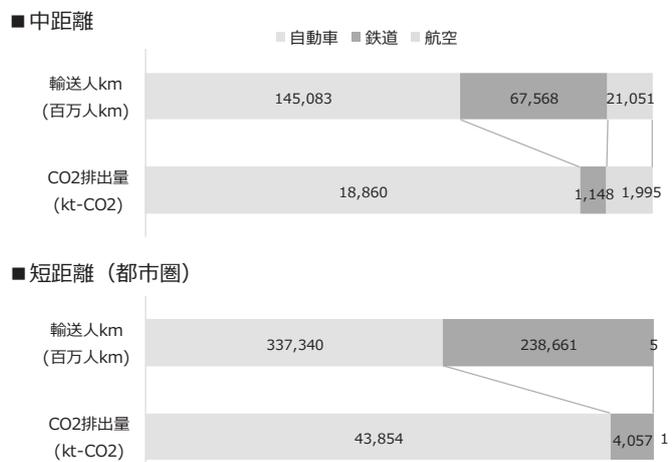
### 一定以上の乗車率を前提とした場合、鉄道は他の交通機関と比較して環境負荷が極めて低い

- 旅客輸送は自家用車の1/6程度、貨物輸送は営業用貨物車の1/10程度の排出量
- インフラ整備を含むライフサイクル視点でも、鉄道の環境性能は自家用車を上回るというシミュレーション

#### 輸送量当たりの二酸化炭素排出量



#### 旅客輸送人キロとCO<sub>2</sub>排出量 (距離別・輸送モード別)



※短距離 (都市圏) は東京都内と政令指定市をもつ都道府県内の移動  
 ※自動車CO<sub>2</sub>排出量算出に当たり、輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量は乗用車の値を一律で使用  
 Note: 2019年度のデータを使用。航空は国内線のみ。CO<sub>2</sub>排出量は輸送量に輸送モード別の輸送量当たりの二酸化炭素排出量 (g-CO<sub>2</sub>/人km) を乗じて試算  
 Source:国土交通省 輸送統計調査 2019年度;旅客地域流動調査2019年度

(出典) 国土交通省ホームページ

鉄道の環境優位性 (出典: 国土交通省)

## (2) 成長志向型カーボンプライシング制度導入における鉄道事業への負担の除外

### 【要望事項】

成長志向型カーボンプライシング制度の導入にあたり、炭素賦課金や排出量取引の制度設計に際し、諸外国の例に倣い環境に優れる鉄道事業への負担を除外すること。

### 【背景等】

カーボンプライシングは、企業の排出するCO<sub>2</sub>に価格をつけ、排出者の行動変化を促す政策手法として、各国において様々な制度が導入されています。

日本では、2023年2月に閣議決定された「GX実現に向けた基本方針」、同年5月に成立したGX推進法において、「成長志向型カーボンプライシングの導入」が行われることとなり、先行投資支援と合わせて、GXに先行して取り組む事業者にインセンティブが付与される仕組みとして、①化石燃料賦課金、②排出量取引制度の導入が予定されています。

「化石燃料賦課金」は、化石燃料の輸入事業者等に対して、輸入等する化石燃料に由来するCO<sub>2</sub>の量に応じて炭素に対する賦課金を徴収する制度であり、2028年度から導入される予定となっています。また、「排出量取引制度」は、各企業の排出実態に応じて、目標以上に削減を達成した企業が、目標達成できずに排出した企業と排出量を取引することができる制度です。企業が自主的に参加するGXリーグにて、2023年4月から試行的にスタートしており、2026年度頃からは、これをさらに強化する形での本格的な稼働が見込まれています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ○ 鉄道の環境優位性の高さを踏まえた制度設計の必要性

先行してカーボンプライシング制度等が導入されている欧州では、鉄道の環境優位性の高さを踏まえ、鉄道事業に係る諸税の減免を行うなど、制度設計上の配慮がなされています。

JR産業においては、旅行や出張等の利用に際してJ-クレジット制度を活用したカーボンオフセットの取り組みが実施されています。今後カーボンプライシング導入の動きが本格化するにあたり、その制度設計において、諸外国で実施されている例に倣い、環境優位性のある鉄道事業への負担が生じることがないとともに、鉄道へのモーダルシフトが促進されるよう配慮される必要があります。

国	鉄道への措置
ドイツ	電気税と再エネ賦課金を合わせ、64%減免
フランス	電気税の98%減税
イギリス、イタリア、ベルギー、スウェーデン、フィンランド、ノルウェーなど	電気税の免税 (気候変動税等名称を問わず、相当税を含む)

欧州における鉄道への諸税の減免（JR連合作成）

## 5. 鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化

### (1) 鉄道の防災・減災対策の強化

#### 【要望事項】

鉄道の減災・防災対策の強化に向けて、国は以下の取り組みを推進すること。

- ① 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に推進すべく、鉄道事業者の経営状況や人財不足等により施工能力に限りがあることを踏まえたうえで、期間設定を適切に行い、必要な財源を確保したうえでJR本州3社も含む鉄道事業者を支援し推進すること。また、鉄道施設総合安全対策事業費補助、鉄道防災事業費補助制度については、現行の補助対象や補助割合の拡充を求め、それに必要となる十分な財源を確保すること。

また、2022年3月の福島県沖地震による東北新幹線の脱線に鑑み、新幹線設備の地震対策を進めるとともに、整備新幹線の建設時期や事業者によって整備状況に差異がある現状を踏まえ、国が主体的に支援すること。

- ② 近年の自然災害の激甚化・多頻度化によって災害復旧費用が増嵩する傾向にあることに加え、鉄道事業者の経営状況等を勘案し、早期復旧と復旧後の安定的な運行を図るため、災害復旧補助制度の要件緩和および補助率の嵩上げを図ること。

さらには、復旧工事と一体的に施工する機能強化等、現行制度の適用対象を越える整備に対しては助成対象とし、また固定資産税の軽減措置を講じること。

加えて、利用者の利便性向上とあわせて、鉄道事業者の経営判断の主体性に十分配慮すること。

また、総合的な交通体系の観点から、長期的な鉄道路線の維持、あるいは持続可能な交通体系の構築に向けても、いわゆる部分的な「上下分離方式」の導入も含め、関係者が建設的な協議を行えるよう環境整備に努めること。

- ③ 復旧を事業者任せにすることなく、治山・治水事業とあわせた一体的かつ包括的な対応を、国および地方自治体が責任を持って進めること。特に、鉄道用地外において再度同様の被害が生じないために必要な法面補強等については、民有地を含め、国もしくは地方自治体が整備・保有・管理すること。

#### 【背景等】

自然災害が激甚化・頻発化している状況に鑑み、政府は2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を閣議決定しました。鉄道関係では、橋りょうの流失・傾斜対策、斜面崩壊対策、駅・高架橋等の耐震補強、地下駅等の浸水対策といった防災対策に加え、2021年度から実施される対策には「予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策」も盛り込まれています。

また、2022年3月16日に福島県沖を震源とする最大震度6強を観測した地震が発生し、東北新幹線の列車脱線や高架橋の損傷等の被害により、29日間の運休を余儀なくされました。鉄道構造物の地震対策については、1995年の阪神・淡路大震災や2011年の東日本大震災の被害を受けて見直しが図られましたが、これまで予見し得なかった被害が発生しました。そこで、国土交通省は新幹線の地震対策に関する検証委員会を開催し、2022年12月に、①構造物の耐震対策、②早期地震検知システム、③列車の脱線・逸脱防止を検証するとして中間とりまとめを公表しました。

2024年1月1日には石川県の能登半島にて最大震度7を観測した地震が発生し、鉄道設備への被害も多く生じたほか、2024年8月には南海トラフ地震の臨時情報が出されるなど、震災対応の必要性・重要性は年々高まっています。被災した区間、設備の早期復旧を図るべく国土交通省緊急災害対策派遣隊「TECT-FORCE（テックフォース）」や鉄道・運輸機構鉄道災害調査隊「RAIL-FORCE」等を派遣する取り組みも行われています。こうした対応と合わせて、事前に設備自体の強化を図り、被災を最小限に抑えるための取り組みも重要です。

2021年には鉄道事業法が改正され、鉄道用地外からの倒木等による災害リスクに対応すべく、国土交通大臣の認可を受けた場合には、鉄道事業者による鉄道用地外の植物の伐採等が可能となっています。2025年度の税制改正では、この間、JR連合が要望し続けてきた「鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措

置」が創設され、対象となる鉄道施設に係る固定資産税の軽減を図ることができるようになりました。

【課題と対応の方向性等】

① 防災・減災、耐震対策の強化

これまで、鉄道事業者は耐震補強や落石防止などの防災・減災対策を講じてきたところであり、これらの対策もその延長線にあると言えます。ただし、こうした防災工事は事業者の経営体力や施工能力によって施工できる工事量に差があります。労働力不足という課題も抱える中で、対策が必要な箇所は依然として多数残っており、支援もそうした実情に対応した期間設定がなされる必要があります。

加えて、鉄道の長期間の運休は人流・物流の両面から社会・経済に与える影響が大きいことから、安全・安定輸送を確保するためにも、国・地方自治体とともに連携を強化して取り組んでいく必要があります。

また、新幹線設備の地震対策を進める上では、整備新幹線の建設時期や事業者の経営体力や施工能力の強弱によって整備状況に差異があることから、こうした現状を踏まえ、国が主体的に支援することが求められます。

② 災害復旧への支援

近年の自然災害の激甚化・多頻度化によって、災害復旧費用は増嵩する傾向にあります。また、復旧に必要な資材も高騰しており、鉄道事業者の経営状況等を勘案し、早期復旧と復旧後の安定的な運行に資するよう災害復旧補助制度の要件緩和および補助率の嵩上げを図ることが必要です。

被災した路線については、復旧費用が高額となることで事業者に多大な負担を与えることが想定され、結果として復旧には至らずなし崩し的に廃線につながるケースがあります。地域における当該路線のあり方や鉄道事業者の置かれた状況等を踏まえて、より良い形で復旧の是非が判断できるよう総合的な交通体系の観点から、長期的な鉄道路線の維持、あるいは持続可能な交通体系の構築に向けても、部分的な「上下分離方式」の導入も含め、関係者が建設的な協議を行えるよう環境整備がなされることが肝要です。

③ 鉄道用地外からの災害の防止

近年、鉄道用地外からの土砂・倒木流入や河岸崩壊などによって鉄道施設が被災する事例が多くなっています。こうした複合的な災害に際しては、復旧を事業者任せにすることなく、治山・治水事業とあわせた一体的かつ包括的な対応を、国および地方自治体が責任を持って進めることが重要です。とりわけ、法面補強等については、民有地を含め、国もしくは地方自治体が整備・保有・管理し、事業者と連携し被災防止に取り組むことが求められます。

鉄道における事前防災・応急復旧対応の強化 国土交通省

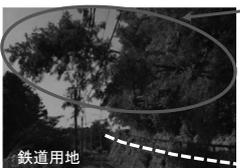
**鉄道用地外からの災害に対する事前防災や早期復旧**

○ 鉄道の防災機能を強化するため、電気事業法や電気通信事業法の規定を参考に、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物の伐採等や作業場等のための他人の土地の一時使用等を可能とする制度を創設

(対策1) 鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物の伐採等

○ 事前防災に当たり、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者による鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物の伐採等を可能とする

⇒ 倒木のおそれのある植物の早期伐採等により、輸送障害を未然に防止



倒木による線路支障

鉄道用地

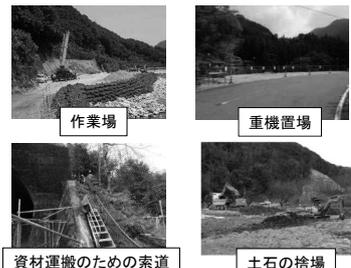
〔 鉄道用地外からの倒木が列車に接触し、輸送障害が発生した事例 〕

(対策2) 作業場等のための他人の土地の一時使用等

○ 災害からの応急復旧に当たり、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者が一時使用できる隣接地の用途を拡充する

⇒ 隣接地を有効活用することで、重機の搬入等が容易になり、迅速な復旧が可能

＜拡充する用途＞



作業場

重機置場

資材運搬のための索道

土石の捨場

鉄道用地外からの災害に対する事前防災や早期復旧に資する制度の創設 (出典：国土交通省)

## (2) 災害時における利用者の安全確保の深度化

### 【要望事項】

災害発生時における利用者の安全確保に向けて、国は事業者と連携し、以下の措置を講ずること。

- ① 台風や集中豪雨、豪雪といった一定の予測が可能なものについては、鉄道事業者が早期に運転休止計画を決定・公表し、利用者への影響を低減するよう努めており、一定の理解が浸透しているが、より一層「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体（企業・学校など）で共有できるようさらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図ること。  
また、大地震など予期せぬ自然災害によって帰宅困難となった市民に対する一時避難場所の確保や駅舎等でのトラブルの発生を踏まえ、訪日外国人も含めた、避難場所の確保、適切な誘導・案内を行うべく国・地方自治体との連携強化を推進すること。
- ② 鉄道路線の長期間の運転休止が見込まれる状況下においては、鉄道事業者によるバス代行輸送が実施されているが、これに伴い発生する事業者の負担について、バス代行輸送に係る一定の方針・ルール of 明確化を図るとともに、国・地方自治体が連携・協働し、事業者の負担軽減を図ること。

### 【背景等】

自然災害によって鉄道被災が発生した場合、急遽の運転休止などにより、利用者をはじめとする地域住民等に対して混乱を生じさせることがあります。そのため、台風や強風、大雪など一定の予測が可能な場合、鉄道事業者によっては事前に運転休止を決定（計画運休）し、あらかじめ鉄道利用を抑制することで混乱発生の未然防止を図っています。また、地震など予測不能なものに対しては、沿線自治体と連携協定を締結し、帰宅困難者の対策として避難場所を確保し、非常用の飲料等を備えています。

こうした取り組みが広がる中、国土交通省は、2016年8月に「タイムライン（防災行動計画）策定・活用指針」を公表し、各地域における災害対応力の向上を推進しています。さらに、2019年7月には「鉄道の計画運休に関する検討会議」の最終とりまとめを公表し、「利用者に対し前広に多様な手段・言語で情報提供する」「振替輸送の実施の有無も情報提供する」「平常時より自治体との連絡体制を確立する」「上記を踏まえ情報提供タイムラインをあらかじめ作成する」といった対応を求めました。

他方、雪害に係る対応について、2022年2月の札幌地区における大雪による輸送障害に対しては、同年6月JR北海道が検証結果をとりまとめ、①早めの規制と計画、②計画的な除雪、③利用者への情報提供、④設備の増強の対策を講じることを公表しました。

また、2023年1月の京都地区での降雪による輸送障害については、駅間で15本の列車が停車し約7,000人の乗客が長時間閉じ込められました。JR西日本は2月に対策をとりまとめ、①お客様対応（救護、駅間での対応）、②気象予測、③融雪機の使用方、④自治体への支援要請などを行うことを公表しました。事業者においても、自然災害への備えが求められています。

なお、費用負担については「令和2年7月豪雨」における「被災者の生活と生業の再建に向けた対策パッケージ」として、代行バスへの支援が盛り込まれました。今後、代行バスへの財政的支援が定着化することが、地域住民のより速やかな生活再建にも繋がると考えます。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 自然災害発生時の混乱の発生にいかに対処するか

台風や集中豪雨、豪雪といった一定の予測が可能なものについては、鉄道事業者が早期に運転休止計画を決定・公表するなど、利用者への影響を低減するよう努めてきました。政府においても不要不急の外出を控えるよう呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど理解が一定程度浸透しつつあります。

そうした「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体（企業・学校など）で共有できるよう、さらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図ることが必要です。

特に、情報提供は鉄道だけでなく交通モード横断的な地域全体への伝達が必要となるため、地方自治体はその集約点・発信源としての機能を果たすことも求められます。

また、政府は台風等の進路予測等に応じて、関係する地域住民などに対し、不要不急の外出を避けるよう呼びかけていますが、通勤・通学等の行動は企業や学校などの判断にも左右されます。個人レ

ベルだけではなく、地域全体の防災意識を共有するとともに、意識醸成を図る取り組みが求められていると考えます。

反対に、大地震など予期せぬ自然災害によって帰宅困難となった市民に対し、一時避難できる場所の確保が困難なケースがあるほか、鉄道駅で運転休止となった場合でも、駅舎などの許容量の問題などから様々な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講じているものの、緊急時の対応としては不十分と言わざるを得ないことから、訪日外国人も含めた、避難場所の確保、適切な誘導・案内を行うべく国・地方自治体との連携強化を推進することが求められます。

## ② 代行輸送に係る関係者の連携・協働

鉄道被災によって路線が寸断されるなど、長期間にわたり鉄道の運転を休止する場合、鉄道事業者は代替輸送の確保に努めており、バス代行輸送等を実施しています。「平成30年7月豪雨」においては、広島地区に全国から集結した400台のバスによって代行輸送が実施されました。国・地方自治体・業界団体などによる協力は、JR連合の主張する「チーム公共交通」「チーム地域共創」に向けた取り組みととらえることもできます。一方で、鉄道のバス代行輸送は、定めのない中で鉄道事業者の自主的な判断によって実施されており、結果として、数十億円に及ぶバス運行費用を負担することとなりました。今後も自然災害の大規模化・多頻度化が懸念されていますが、代行輸送に関する事業者の負担軽減を図らなければ、持続可能なものとはなり得ないことから、国・地方自治体との連携強化が求められると考えます。

これまで、鉄道路線の長期間の運転休止が見込まれる状況下においては、鉄道事業者によるバス代行輸送が実施されています。しかしながら、バス代行輸送においてはバス車両・運転士の確保やその経費のみならず、社員等を案内要員として派遣する必要があることなど、鉄道事業者のみで実施することの負担は非常に大きくなっています。地域住民の移動手段の確保は重要な使命であるものの、大規模・長期間になればなるほど、その負担は増大するばかりです。経費については支援が講じられるようになったものの、それ以外についてはバス代行輸送は特段の定めのない中で実施していることから、引き続き一定の方針・ルールの明確化を図るとともに、国・地方自治体が連携・協働し、事業者の負担軽減を図ることが肝要です。

### (3) 獣害被害への対応

#### 【要望事項】

- 国や自治体は、増加する獣害被害に対応すべく、以下のとおり事業者と連携して対策を講ずること。
- ① 公共交通に対する獣害被害への対応については、生態系の乱れに起因する増殖などが原因と目されている点を考慮し、交通事業者任せのみとするのではなく、地方自治体を中心とした対策を講じること。また、事業者との間で現場実態にかかる情報を密に共有するとともに連携を強化すること。そのうえで、輸送障害として報告されない事象も含めた被害実態把握を行い、沿線の生態系にあわせた実効性ある対策を検討し、実施すること。対策の実施にあたっては、地方自治体が事業者に対する財政支援を行うこと。
  - ② 獣害被害が国民の公共の移動・輸送手段である鉄道事業に広く及んでいる実態に鑑み、関係省庁間がより密接な連携強化を図り、獣害被害の当事者として鉄道事業者が行っている様々な取り組みを、財政面で柔軟に支援すること。さらには、各地方自治体・事業者が実施している有効な対策の積極的な水平展開や協力・連携の強化を行うとともに、死骸の処理に関しても事業者および従事者の負担軽減に繋がるよう支援すること。

#### 【背景等】

気候温暖化の影響により鳥獣の生息範囲が変化していることなどを要因に、全国的に獣害による被害が拡大・深刻化しています。とりわけ、鹿や猪などの獣類と列車との衝突は全国的に増加傾向にあり、列車の大幅な遅延を引き起こすなど、輸送サービスに支障をきたしています。

鉄道事業者は、こうした状況を踏まえ、独自に大学や関係企業等の専門家・研究者と連携し、動物の習性に着目した研究と対策を行っています。具体的には「囲いわな」等による捕獲対策、動物の軌道内への侵入と衝撃を防止するための各種ツールの開発と設置（柵や鉄ブロック、音、匂い）や、徐行運転の実施、衝突時の被害・影響の緩和策などです。その他、小田急電鉄では、2022年度より獣害対策および沿線の農林業保護の観点から、ハンターのマッチングサービスを開始するなど、増加する獣害に対して事業者も試行錯誤を重ねています。

#### 【課題と対応の方向性等】

##### ① 地方自治体と鉄道事業者の連携による獣害対策の必要性

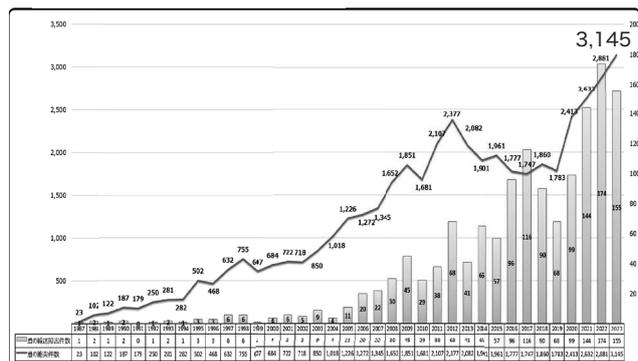
この間事業者が実施してきた各種取り組みは、残念ながら抜本的な解決には繋がっておらず、事業者は相応の労苦と費用を要し続けているのが現状です。生態系の乱れから来る獣類の増殖や、山林の荒廃や耕作放棄地の拡大による生息区域の変化などが原因と目されている点を考慮し、公共交通に対する獣害被害への対応を交通事業者任せにするのではなく、国や地方自治体が主体となり対策を講じることが必要です。

##### ② 関係省庁による地方における獣害対策に係る支援の必要性

政府は2014年に「鳥獣保護法」を改正し、野生生物の保護だけでなく、生息数を適正規模に減少させる「管理」を目的に追加するとともに、鳥獣の捕獲を専門に行う事業者の認定制度や狩猟しやすくするための規制緩和を行いました。2025年2月には、昨今のクマ被害の増加や市街地での猟銃使用に係る司法判断の影響を踏まえ、市街地における緊急猟銃を可能とする同法改正案が閣議決定されるなど、獣害対応の環境整備なども進められています。

こうした環境整備のほか、獣害被害については農林水産省や環境省を中心として予算措置が講じられています。しかし、その一方で、地方自治体レベルでは鉄道を含めた交通への影響に対する予算措置はほとんど講じられていません。農作物や住環境に対する被害の影響が高いことは理解できますが、国民の公共の移動・輸送を担う鉄道事業者の役割を念頭に置き、国や地方自治体は事業者と連携を強化することが重要と考えます。

<参考： J R 発足後からの鹿衝突件数 年度累計グラフ（輸送障害は発見等による件数を含む）>  
<参考： J R 発足後からの鹿衝突件数 年度累計グラフ（輸送障害は発見等による件数を含む）>



J R 北海道における鹿衝突件数の推移（出典： J R 北海道）

#### (4) 鉄道を社会資本ととらえたインフラ整備に対する公的支援の実施

##### 【要望事項】

社会資本の適正な維持、更新は安全・安心な社会の実現を図るうえで極めて重要であり、鉄道は国の根幹を支える重要な社会資本である。これまで鉄道施設の維持・管理は、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ鉄道事業者の経営体力等を加味しつつ、政府における支援のあり方を検討すること。

##### 【背景等】

JR各社は積極的に安全投資を推し進めてきた結果、安全の精度はJR発足当初に比べて格段に改善しました。しかし、建設から100年を経過した施設も多く存在しており、今後、鉄道施設のさらなる老朽化に直面し、その維持・更新に多大な経営資源を投下せざるを得ないと想定されます。

JR連合は、あらゆる分野において、安全に格差が生じることや格差を放置することは許されないというスタンスに立ち、この間様々な政策活動を展開してきました。政府はそうした要望に応え、JR二島会社等に対して支援策を講じるとともに、地域鉄道に対しては、地域公共交通確保維持改善事業等を通じて、鉄道設備の近代化支援を講じています。

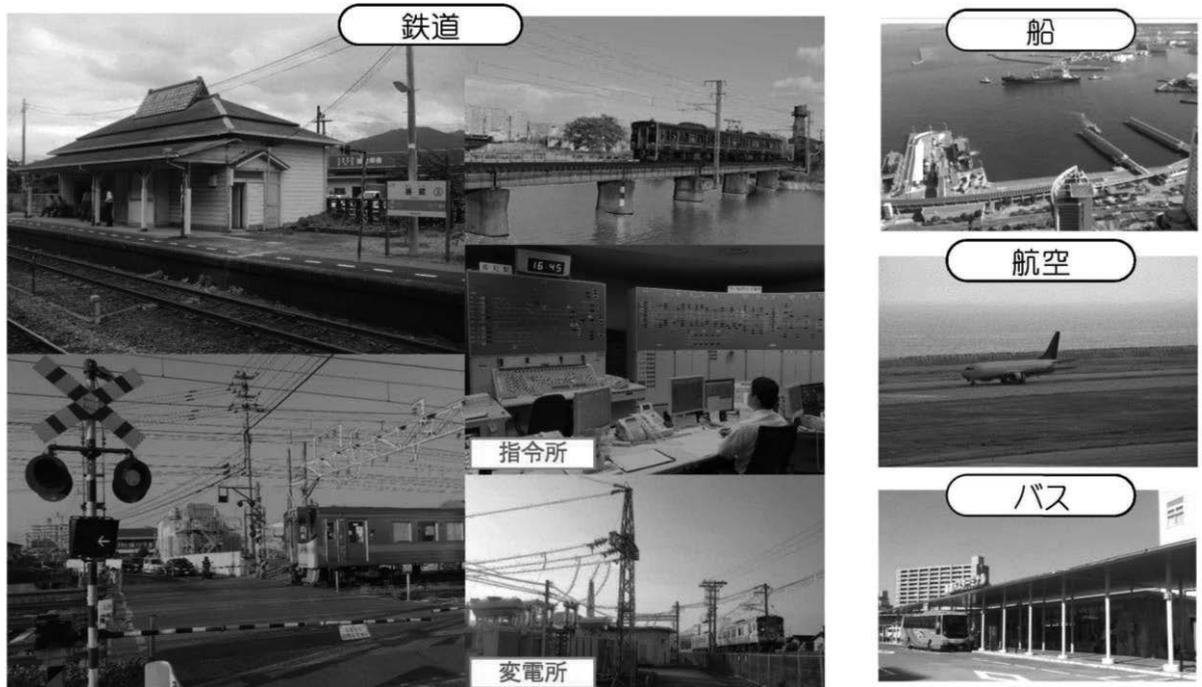
##### 【課題と対応の方向性等】

#### ○ インフラ整備に対する公的支援の必要性

一方で、人口減少や少子高齢化等に伴う鉄道利用者の減少による経営環境の変化が、地方路線の比率の高い事業者に重くのしかかっており、老朽化対策に必要な経営資源を生み出すことが困難な事業者も散見されるなど、安全対策に支障をきたすことが危惧されます。

安全に関する投資等の取り組みは施設を保有する鉄道事業者が行うことは一義的に当然であるとしても、すべてを「事業者の経営努力」に負わせる現行の諸制度では、実効ある安全対策はなかなか進展せず、安全水準の格差を生じかねません。

加えて、政府では社会資本の適正な維持管理・更新のあり方を議論し実行に移していますが、その対象は、国や地方自治体が管理をしている道路や河川、港湾などが主であり、民間企業である鉄道は対象として同等に扱われていません。鉄道も国の根幹を支える重要な社会インフラの一つであることから、鉄道についても他の社会資本の取り扱いに準じた公共財としての支援が必要です。



交通機関別のインフラ保有・管理者の違い（出典：JR四国）

## (5) 老朽化した鉄道施設・設備の維持更新

### 【要望事項】

- 老朽化した鉄道施設・設備の維持更新に係る課題について、国は以下のとおり措置を講ずること。
- ① 鉄道施設総合安全対策事業費補助による鉄道構造物の維持・更新費用に対する直接的な補助・支援スキームの拡充、予算増額を図ること。
  - ② 鉄道施設の大規模改修は安全投資の根幹をなすものであるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、鉄道施設の老朽化対策として、大規模改修にかかる予算・税制面の支援を図ること。とりわけ、整備新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立制度を参考とした鉄道構造物の大規模改修への支援を検討・実施すること。

### 【背景等】

2021年度からの「防災、減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に「鉄道施設の老朽化対策」が盛り込まれました。しかし、対象は全国で約180施設とされ、限定的であると言わざるを得ません。鉄道施設のストックピラミッドによれば、トンネルや橋りょうは平均年齢が耐用年数を超えている状況であり、特にJRは国鉄から鉄道施設を譲り受けており、建設後100年を超えた橋りょうやトンネルも数多く存在します。そうした中、JR各社は老朽化が進む設備の維持・修繕を経営努力により行っていますが、早晚、大規模改修を施さなくてはならない設備も多くあります。

### 【課題と対応の方向性等】

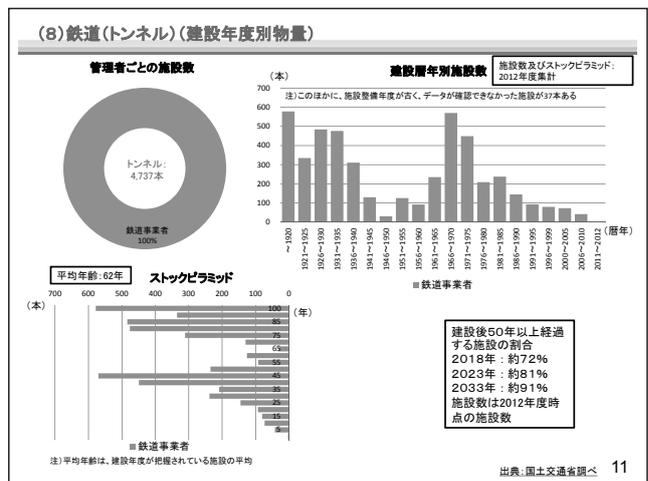
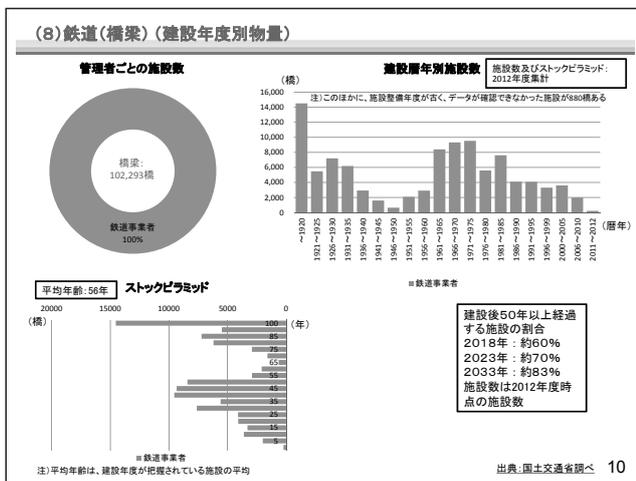
#### ① 老朽化対策を行う鉄道事業者への支援の実施

トンネルや橋りょう等の鉄道構造物の多くは老朽化が著しい施設も多くなっています。とりわけ、近年の自然災害では建設から100年以上経過した設備の被災が顕著となっており、早急な対策が求められています。当然ながら、施設の保有するJR各社が維持管理を担うべきものですが、人口減少、少子高齢化により地方路線における利用者の減少が顕著となっており、将来への積極的な設備投資を行いにくいのが現状です。そうした状況を踏まえ、特に地方路線の安全精度を十分担保し得る、経営状況を十分加味した政策的支援が必要と考えます。

#### ② 鉄道施設の大規模改修に備えた支援の実施

鉄道施設の大規模改修は安全投資の根幹をなすものであり、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、鉄道施設の老朽化対策として、大規模改修にかかる予算・税制面の支援が望ましく、こうした措置の拡充が必要です。

2015年12月には、全国新幹線鉄道整備法に基づき、東北・上越新幹線（JR東日本）および山陽新幹線（JR西日本）の大規模修繕に係る費用を積み立てる新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画が承認されました。このような制度を、より老朽化が進む在来線や、今後大規模修繕の必要性が生じる整備新幹線にも適用するとともに、鉄道構造物の維持・更新費用に対する直接的な補助・支援スキームの拡充・予算増額を図ることを求めます。



鉄道施設のストックピラミッド、建設暦年別施設数（出典：国土交通省）

## (6) 踏切設備の整備・維持更新に対する支援

### 【要望事項】

踏切設備の整備・維持更新に対して、安全性の担保や事故防止の観点から、以下の措置を講じること。

- ① 在来線の踏切設備については、事故のリスクが高く、地方線区においても高い安全精度が求められることから、より上位種への転換の促進に加え、維持・メンテナンスに対する公的助成スキームを創設すること。
- ② 改正踏切道改良促進法の支援対象外となっている踏切についても、設備改良や安全対策に対する公共的な財政支援の創設を図ること。さらには、踏切以外で不法に横断する箇所（法定外道路、いわゆる作馬道）については、事業者と連携したPR活動等の展開とともに、安全確保（封鎖や代替ルートの構築等）に向け地域住民との協議を促進するべく、国および地方自治体は、事業者との連携強化やソフト・ハード全般にわたる支援の強化を図ること。

### 【背景等】

踏切設備については、立体交差区間を有しない過疎線区ほど踏切道が多く存在し、最も事故リスクが高いことから、より高質の安全精度が求められます。2021年には踏切道改良促進法が改正され、指定年限を撤廃・恒久化し整備を着実に進めるほか、改良方法の多様化や、事業のフォローアップなど、より実効的な対策を図ることとされました。

一方で、改正踏切道改良促進法の対象となる踏切道とは、鉄道と「道路法による道路」とが交差している場合における踏切道を指します。よって、私道などの「その他の道路」と鉄道との交差踏切や、踏切以外で不法に横断する箇所（法定外道路、いわゆる作馬道）等は対象外となっています。特に、線路の不法な横断が日常的に行われることにより、列車と人（特に高齢者や子供）が接触する痛ましい事故は後を絶ちません。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 在来線の踏切設備に係る公的助成スキームの必要性

「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」では、踏切の新設は基本的に認められておらず、封鎖や代替ルートの確保、複数の踏切の統廃合等が望ましく、事業者としても地域住民との対話の中で、理解を求める努力をしてきましたが、過去の経緯等から地域住民をはじめとする利用者からの反対が多いのが実情であり、抜本的な対策を進めることが困難となっています。

踏切設備の維持・メンテナンスに対する公的助成を求めていくとともに、国・地方自治体には、事業者や地域住民との対話・連携をこれまで以上に重視することと、事業者負担への配慮と支援の充実、実効性ある対策の実施を求めていく必要があります。

#### ② 改正踏切道改良促進法の対象とならない箇所への対応の必要性

現行の同法では支援対象外となっている箇所に対する設備改良や、安全対策面における公共的な財政支援の創設が求められます。また、不法な横断に対して、事業者が安全確保（封鎖や代替ルートの構築等）に向けて住民との協議等を行うに際しては、公共による強力な側面支援・連携が必要不可欠であり、国および地方自治体が、業者との連携強化やソフト・ハード全般にわたる支援の強化を図ることが必要と考えます。

## 6. 社会のニーズ・要請への対応

### (1) 交通のバリアフリー化の推進

#### 【要望事項】

交通のバリアフリー化の推進に向けて、以下の観点を踏まえ、国は自治体への適切な指導や事業者と連携して必要な措置を講ずること。

- ① 2021年度からの目標として設定された鉄道駅に対するバリアフリー化目標の早期達成に向けて国が主導的な役割を果たすこと。また、バリアフリー化に際しては地域によって温度差がみられることから、国民全体のモビリティを公平に確保するためにも国の指導等を徹底すること。さらに、利用者数が基準に満たない駅についても高齢者や身体障害者の利用状況等に鑑み、市町村の積極的な対応を求めること。

さらには、大規模な駅構内に限らず、駅の構造によっては水平移動距離が長いなど、バリアフリー設備の設置箇所や数によっては極めて不自由な状況も存することから、利用者の目線にたったさらなる設備改良や増設の実現を促進するため、補助金制度の予算拡大により整備促進を図ること。

- ② エレベーターやエスカレーターについては設置後の維持管理の負担が大きいことから、維持・メンテナンス経費を対象とした補助制度を創設すること。さらに、建設費や保守費の低減への技術開発や保守基準の見直しなども検討すること。

また、ホームドアの整備促進を図るために、設置および維持に係る多額の費用を要することに加え、設置工事が夜間時間帯に限られるという事情を踏まえ、事業者にも過度の負担とならないよう、国や地方自治体が積極的な助成を行い、官民パートナーシップのもと推進すること。

#### 【背景等】

世界で類を見ない速度で高齢化が進むわが国で、鉄道やバスをはじめとする公共交通は、高齢者の生活を支える社会基盤としての役割を担っています。2023年度から2027年度まで実施される「第5次障害者基本計画」では、公共交通機関のバリアフリー化が盛り込まれており、人に優しいサービスを目指し、公共交通の利便性を高め、高齢者や障害者を含む誰もが安心して外出できる環境づくりを行うことは、公共交通事業者の責務とも言えます。

交通のバリアフリー問題は21世紀の最重要課題のひとつです。2000年11月に「交通バリアフリー法」が施行され、これに基づく国の「基本方針」により、2010年度までに1日の利用者数が5千人以上の鉄道駅などのバリアフリー化を実施する目標が定められました。さらに2011年度に同方針が改正され、2020年度までを期限として3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化を目標に掲げ、2021年度からは同方針が再度改正され、2025年度までに期限をあらためたうえで、2,000人以上の鉄道駅についても基本構想に位置付けられたものが対象に追加されました。

また、ホームドア対策については、国土交通省の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が2011年8月に中間とりまとめを公表し、ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方が示されました。利用者数1万人以上の駅には内方線付き点状ブロック等の整備を、利用者数10万人以上の駅にはホームドアまたは内方線付き点状ブロックの整備を優先して実施することが努力義務として求められています。さらには、2016年に続けて発生した視覚障害者のホーム転落事故を契機に、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が設置され、2016年12月に公表された中間とりまとめでは、1日利用者数10万人以上の駅において原則2020年度までにホームドアを整備するなど、内方線付き点状ブロックの整備促進とあわせて、転落防止対策の加速化を図ることとしました。事業者の努力により、2020年度末において943駅への設置を実現し目標を達成しましたが、2021年度以降は番線に着目した整備計画として、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日利用者数10万人以上の駅で800番線を整備する目標が掲げられています。

#### 【課題と対応の方向性等】

##### ① 利用者目線に立ったバリアフリー化と整備促進の必要性

バリアフリー化に向けた動きが進められているものの、例えば市町村によって取り組み姿勢に温度差があり、進捗状況にバラツキがあるといった課題への対処や適合基準に達しない駅への対応も検討

しなければなりません。さらに、大規模な駅構内に限らず、駅の構造によっては水平移動距離が長いなど、バリアフリー設備の設置箇所や数によっては極めて不自由な状況も存することから、このようなケースにおいてもさらなるバリアフリー化の推進（設備の改良や増設）が必要であると言えます。

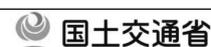
## ② バリアフリー設備の維持・メンテナンスに対する公的支援創設の必要性

バリアフリー化に対する公的支援の強化が求められるところですが、設置にあたっては支援スキームがあるものの、予算枠に限られており、ニーズを充足できていません。また、維持・メンテナンスに対しては支援スキームがなく、各事業者の責任において対応しており、重い負担がのしかかっているのが現状です。

2021年12月より、利用者に負担を求める鉄道駅バリアフリー化料金制度が開始されましたが、これを活用した負担の軽減を実現している事業者も存するものの、タイムリーで柔軟に利活用できるものではないことから、引き続き維持・メンテナンスに係る公的支援の創設が望まれます。

また、ホームドアは、旅客の安全確保に際して一定の効果を発揮しますが、一方で、事業者からはコスト負担や技術的な課題を理由として、急速な整備率向上の難しさを訴える意見が出されています。設置や維持・メンテナンスに際して事業者に過度の負担とならないよう、国や地方自治体が積極的な助成を行い、官民パートナーシップのもと推進することが求められます。

# バリアフリー化の推進



- 真の共生社会の実現を図るため、バリアフリー法等に基づき、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進
- バリアフリー整備目標達成に向けて、鉄道駅バリアフリー料金制度、補助制度等を活用し一体的に支援

### 鉄道駅バリアフリー料金制度

都市部において、利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するため、令和3年12月に新たな料金制度を創設。令和5年度末までに、以下の17社が届出済み。いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

事業者名 ※括弧内は届出日	JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
收受開始日	R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	6.2円	10円	10円

事業者名 ※括弧内は届出日	京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽電鉄 (R4.8.10)
收受開始日	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.0円

※通勤定期の金額については、各社で設定した1か月定期の金額を「30日×2（1往復）」で除することで、国土交通省にて1回あたりの金額を計算

### 補助制度

令和4年度から、地方部における支援措置の重点化として、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のバリアフリー施設整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充。

- 【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算）】
- ・都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
  - ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
  - ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額208.1億円の内数（補助率：1/3）
  - ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
  - ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

### 特例制

鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」および「エレベーター」の固定資産税等の減税により、維持管理コストを軽減。

バリアフリー化の推進に係る諸制度（出典：国土交通省）

## (2) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備等

### 【要望事項】

車いすの旅客や視覚障害者をはじめとする交通弱者の公共交通利用にあたり、以下の取り組みを推進すること。

- ① 国は事業者との連携を強化し、公共交通機関や設備の利用者に対して、事業者側（働く者）の立場にも立った「利用ルールを理解と遵守」を求める取り組みを図ること。さらには、主導的に事業者との対話を重ねたうえで、車いす旅客等に対する介助のあり方など、地方自治体や民間企業などとも連携を図り、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。
- ② 近年、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が進められているが、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、マッチングを図るとともに、事業者に過度な負担が生じないように配慮する必要がある。ついでには、国のガイドラインに加えて、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。また、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。

車いす旅客の単独乗降については、国として段差や隙間等に関する目安や整備の方向性に基づき、整備を進める事業者に対しては、安全の確保を大前提としたうえで適正な指導とともに財政措置を講じること。

### 【背景等】

人口減少やモータリゼーション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の営業時間短縮が進んでいます。無人駅での車いす旅客等への介助に際しては、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、有人駅においても対応に苦慮し限界と言える状況が生じており、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。

こうした中、国土交通省は障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省による意見交換会を開催し、2022年7月には「」を策定しました。これらの動きを受けて、2021年秋以降、無人駅における障害者の乗降介助を列車の乗務員が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、乗降介助を行うことにより旅客を安全に乗降できるか否かといった実務上のリスクを負うことや、停車中の車両の運転席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。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備

交通弱者の公共交通利用にあたっては、ハード面における公共交通の安全性・利便性向上はもちろん、ソフト面における対応方の整備が必須となります。実態を踏まえ、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」の構築が求められ、事業者との連携を深めた上でソフト面からの強化を図る必要があります。

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「利用ルールを理解と遵守」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に重ねたうえで、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利用時の介助に際しては、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。

## ② 駅の無人化に伴うバリアフリー化への社会的要請

近年、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が進められています。利用者の声を反映することが重要であることは理解するものの、現場で実務を担い働く者の声や、地域の声にも耳を傾け、マッチングを図るとともに、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国としても責任を持って対応することが求められます。

2022年7月に策定された「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」に加えて、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必要があるほか、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が重要です。

車いす旅客の単独乗降については、バリアフリー法の基本方針に基づき、駅施設及び車両の構造に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口との段差・隙間の縮小が進められていますが、国として、整備を進める事業者に対しては安全の確保を大前提としたうえで適正な指導とともに財政措置を講じることが欠かせません。

### 1. 障害特性に応じた障害当事者への適切な情報提供

#### 1-1. 通常時の駅利用にかかる適切な情報提供

- (1) 運行情報ディスプレイ
- (2) 自動券売機(カメラ・モニター付き)
- (3) インターホン(カメラ・モニター・書画台付き)
- (4) 遠隔監視システム
- (5) 遠隔監視システムの高度化
- (6) 音声読み上げ機能を有する駅構内図
- (7) お問い合わせAIチャットボット
- (8) 筆談器・筆談アプリ
- (9) ホームページへの駅・バリアフリー情報掲出
- (10) 問い合わせ窓口の整備



#### 1-2. 異常時の駅利用にかかる適切な情報提供

- (1) 運行情報ディスプレイ
- (2) 案内放送
- (3) SNSによる情報発信
- (4) 二次元コードによる運行情報への誘導



#### 1-3. 介助の申込み等にかかる事前連絡

- (1) 乗降介助申込用ウェブサイト
- (2) 専用アプリを活用した利用者情報の共有

### 2. 無人駅における利用者利便の向上

#### 2-1. 乗務員による乗降介助の実施



#### 2-2. ハード整備による対応

- (1) バリアフリートイレ、スロープ等の整備
- (2) ホームドアの整備



#### 2-3. 声掛け・見守りの環境整備

- ・声掛け・サポート運動

### 3. 地域等との連携

- ・駅業務の外部委託、外部パートナーとの共創



### 4. 駅等を活用した体験会の実施

- (1) 障害当事者参加による体験会・訓練会
- (2) 障害当事者を講師とする講習会
- (3) バリアフリー教室



無人駅の機能向上に資する各種事例 (出典：国土交通省)

### (3) 外国人観光客への対応

#### 【要望事項】

コロナ禍が収束して以降、好調なインバウンド需要を取り込むうえで、受け入れに係る環境整備等は欠かせないことから、国は事業者と連携して課題の解決策を講じること。

① 国際観光旅客税の導入により、インバウンド対応は一層充実が図られる状況にあるが、事業者間・地域間で環境整備に格差が生じていることから、国がインバウンド対応施策を一層主導し、交通事業者への財政支援を強化することを通じて、ストレスフリーな受入環境整備を図ること。

また公共交通利用時のみならず、特大サイズの荷物にまつわる課題が生じさせている現状を踏まえ、配送サービスの充実なども関係者間で進めること。なお、支援にあたっては、各事業者との対話を重視し、実態を踏まえた現実的な対応を行うこと。

あわせて、自然災害等の異常時の混乱を防ぐためにも、訪日外国人の多様な言語に対応できる情報提供ツールを国全体あるいは地域全体で共有できる仕組みづくりを進めること。

② 今後、地方創生に向けて観光促進を通じた地域振興も重要な施策となることから、J Rを含む地方路線を抱える鉄道事業者を念頭においた地域振興に資する取り組みに対する予算措置等を講じること。

#### 【背景等】

国をあげて観光立国をめざす日本は、2030年に「訪日外国人旅行者（インバウンド）数6,000万人」「訪日外国人旅行消費額15兆円」を達成するとの目標を掲げ、この間、インバウンド対応を強化してきました。コロナ禍で大きく落ち込んだ訪日外国人旅行者数も、2024年は3,687万人とコロナ禍以前を上回って過去最高となっています。2023年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画（第4次）」は、2023～2025年度を対象とし、2025年に開催される「大阪・関西万博」に向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、「持続可能な観光地域づくり」「インバウンド回復」「国内交流拡大」に戦略的に取り組み、全国津々浦々に観光の恩恵を行きわたらせることが目標に掲げられています。

2019年1月には、より高次元な観光施策を展開していく観点から、観光促進のための財源として「国際観光旅客税」が創設されました。鉄道においては、各種施設・案内設備における外国語表示やピクトグラム化、駅ナンバリング表示、案内ツールとしてのタブレット配備、携帯端末の充電用電源設置、トイレの洋式化、車内の大型荷物スペースの整備などの様々な取り組みが推進されています。また、Wi-Fiの整備も広がっており、J Rでは新幹線や在来線特急車内で環境整備されるとともに、駅等においては地方自治体の取り組みと連携して対応しています。しかし、経営体力の強弱も影響し、進捗や内容に差異が生じているのが実態と言えます。

#### 【課題と対応の方向性等】

##### ① インバウンド対応の環境整備における格差への対応や混乱防止

環境整備に関して生じている格差を是正し、国はインバウンド対応施策を一層主導し、交通事業者への財政支援を強化することを通じて、ストレスフリーな受入環境整備を図ることが必要です。

また、公共交通利用時のみならず、特大サイズの荷物にまつわる課題が生じさせています。現状を踏まえ、配送サービスの充実なども関係者間で進めるとともに、支援にあたっては、各事業者との対話を重視し、実態を踏まえた現実的な対応を行うことが肝要です。

さらに、国の指針によって、駅や車内の放送などにおいて、日、英、中、韓の4カ国語で遅延や運休、運転再開の状況や払い戻し方法を案内することが求められています。また、訪日外国人旅行者の主要な交通手段となっている新幹線の情報発信についても、非常時の混乱を防ぐとともに、夜間や休日に障害が起きても対応できるよう外国語対応要員や携帯型翻訳機の確保が重要です。近年、大規模化・多頻度化する自然災害の状況を踏まえれば、輸送障害等を含め異常時の緊急対応にも注力していくべきと考えます。特に、自然災害発生時は、訪日外国人旅行者でなくとも混乱状態が生じるため、適切な案内・誘導等も困難を極めます。従って、鉄道事業者だけでなく、国あるいは地方自治体と連携し、地域全体で対応することが重要です。訪日外国人の多様な言語に対応できる情報提供ツールを、国全体あるいは地域全体で共有できる仕組みを作っていくことが求められます。

## ② 地方創生の観点からの支援強化

政府の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」は、国際観光旅客税を財源とした各種設備整備などにより、鉄道を活用したインバウンド対応が進められています。さらに昨今、各社では観光列車を造成するなど、地域の観光目的とした鉄道の存在感も増しており、今後、地方創生に向けて観光促進を通じた地域振興も重要な施策となることから、JRを含む地方路線を抱える鉄道事業者を念頭においた地域振興に資する取り組みに対する予算措置等を講じることを求めます。

**(参考)観光立国推進基本計画(第4次)概要 ~持続可能な形で観光立国の復活に向けて~**  **国土交通省**

---

- 観光はコロナ禍を経て**成長戦略の柱、地域活性化の切り札**。国際相互理解・国際平和にも重要な役割。
- コロナによる変化やコロナ前からの課題を踏まえ、**我が国の観光を持続可能な形で復活させる**。
- **大阪・関西万博も開催される2025年に向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」**をキーワードに、「**持続可能な観光地域づくり」「インバウンド回復」「国内交流拡大**」に戦略的に取り組み、全国津々浦々に観光の恩恵を行きわたらせる。

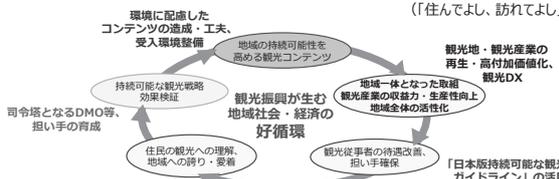
計画期間：  
令和5～7年度  
(2023～2025年度)

---

**基本的な方針**

**持続可能な観光地域づくり戦略**

- 観光振興が**地域社会・経済に好循環**を生む仕組みづくりを推進する
- 観光産業の**収益力・生産性を向上**させ、**従事者の待遇改善**にもつなげる  
(「稼げる産業・稼げる地域」)
- **地域住民の理解も得ながら、地域の自然、文化の保全と観光を両立**させる  
(「住んでよし、訪れてよし」)



環境に配慮したコンテンツの造成・工夫、受入環境整備

地域の持続可能性を高める観光コンテンツ

観光地・観光産業の再生・高付加価値化、観光DX

地域一体となった取組  
観光産業の収益力・生産性向上  
地域全体の活性化

観光振興が生む地域社会・経済の好循環

持続可能な観光戦略効果検証

「日本版持続可能な観光ガイドライン」の活用

観光従事者の待遇改善、収入確保

住民の観光への理解、地域への誇り・愛着

司令塔となるDMO等、担い手の育成

**目標**

■ **早期達成を目指す目標**：インバウンド消費**5兆円**、国内旅行消費**20兆円**

■ **2025年目標** (質の向上を強調し、人数に依存しない指標を中心に設定)

持続可能な観光地域づくり	地域づくりの体制整備	① 持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数〔新〕	<b>100地域</b>
	インバウンド回復	② 訪日外国人旅行消費額単価〔新〕	<b>20万円/人</b>
		③ 訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数〔新〕	<b>2泊</b>
国内交流拡大	④ 訪日外国人旅行者数	2019年水準超え	
	⑤ 日本人の海外旅行者数	アジア最大・3割以上	
	⑥ 国際会議の開催件数割合	アジア最大・3割以上	
	⑦ 日本人の地方部延べ宿泊者数	<b>3.2億人泊</b>	
	⑧ 国内旅行消費額	<b>22兆円</b>	

**主な施策**

- 観光地・観光産業の再生・高付加価値化
- 観光DX、観光人材の育成・確保
- 持続可能な観光地域づくりのための体制整備等

- コンテンツ整備、受入環境整備
- 高付加価値なインバウンドの誘致
- アウトバウンド・国際相互交流の促進

- 国内需要喚起
- ワークーション、第2のふるさとづくり
- 国内旅行需要の平準化

---

**目指す2025年の姿**

- **活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域の社会・経済に好循環を生む「持続可能な観光地域づくり」が全国各地で進められ、観光の質の向上、観光産業の収益力・生産性の向上、交流人口・関係人口の拡大がコロナ前より進んだ形で観光が復活している**
- 万博の開催地である我が国が**世界的潮流を捉えた観光地**として脚光を浴び、「**持続可能な観光**」の**先進地**としても注目されている

観光立国推進基本計画(第4次)概要(出典:観光庁)

## (4) 列車内における防犯対策の強化

### 【要望事項】

鉄道車両内で殺傷事件を受けて、国は、対策の一つとして防犯カメラの設置を事業者に要請しているが、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、国および自治体が設備に求める要件を示すとともに、必要な財政支援を行うこと。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

2021年8月の小田急線、同年10月の京王線の車内での乗客による傷害事件や、同年11月の九州新幹線の車内での放火など、乗客の安全を脅かす列車内での事件が続発したことを受け、国土交通省は2021年12月に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、2022年6月に「防犯カメラ設置の基準に係る論点整理および検討の方向性」および「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」を公表。2023年6月15日より防犯カメラの設置が義務化されています。

防犯カメラの設置について、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が講じられる必要があります。

## (5) DX推進、省力化・省人化に対する支援

### 【要望事項】

人口減少、少子高齢化による労働力不足という課題に対処すべく、国は、事業者と連携し、鉄道産業のDX推進や省力化・省人化に対する支援を次のとおり行うこと。

- ① 新技術を活用した取り組みの重要性に鑑み、省力化・省人化やDX（デジタルトランスフォーメーション）に資する設備投資等に対する予算措置をより一層講じるほか、深夜作業の時間確保のため、始終電時間の見直しや日中時間帯における工事施工のための運休等のあり方についても引き続き議論し検討を進めること。
- ② わが国の鉄道産業のさらなる発展に向けて、鉄道事業者の「安全性の向上に資するインフラ基盤強化」や「輸送システム、鉄道車両などの技術向上」に係る取り組みから得られた知見・技術の水平展開を図るべく、鉄道産業における新技術の研究・開発に向けた支援を講じること。あわせて、事業者間での技術や情報の共有化、さらには人財交流の促進などといった技術協力を支援・促進するための調整や助成を含む積極的な支援を行うこと。

### 【背景等】

わが国では世界でも類例のない人口減少、少子高齢化社会が到来しており、今後、さらに進展することが想定されています。生産年齢人口の減少、すなわち働き手不足はすでに社会問題化しており、昨今の春季生活闘争においては採用競争の激化や人財確保を意識した大幅な賃金引き上げがなされるなど、労働条件・労働環境に大きな影響を及ぼしています。

こうした状況も相まって、JR産業ではグループ会社も含めて様々な施策を講じることによって、人手不足、要員不足を補うべく、省力化・省人化に取り組んでいるところです。例えば、遠隔による接客サービス、自動改札機、ICカードシステム、みどりの券売機などのICT等の技術を活用した設備、CBM（状態基準保全）の観点に立ったメンテナンス、設備のスリム化などがあげられます。こういった取り組みを通じて少ない要員でも業務を執行できる体制を構築することは、「働く者の安全」はもとより、「鉄道の安全」をまもることに繋がるという認識に立ち、推進していく必要があると考えます。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 生産年齢人口減少を見据えた取り組みの必要性

わが国の生産年齢人口は減少局面にあり、JR産業を支える業務のあり方を見直す時期がすでに到来しています。JR産業においては、グループ各社含め要員確保が困難な状況が生まれており、人財確保に向けて様々な取り組みを進めています。必要な要員の確保は労働者の安全を守り、鉄道輸送の安全を守ることに繋がるため、産業全体として協働で取り組むことが肝要であり、国も積極的に支援すべきです。しかしながら、一朝一夕には人財の確保、育成はままならず、並行して要員不足への対応に向けた新技術の活用を進めなければなりません。

都市鉄道利便増進法に基づく都市鉄道の速達性向上や、事業者間でのICカードの共通化など、国・地方自治体が仲介、助成をしながら、事業者間の連携を強化し、既存の設備や技術を有効活用する取り組みが進められてきました。安全面における技術開発はもとより、車両をはじめとした旅客サービスに関わる技術革新についても、こうした認識に基づき、国が事業者間の調整や必要な助成を行い、鉄道の交通システムの利便性向上を図る仕組みをつくるべきと考えます。

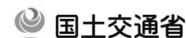
加えて、政府においては「働き方改革」が法改正とともに推し進められる中で、働く者の立場に立って効率的な働き方による生産性向上を図っていく必要もあります。さらに、AIやIoTといった技術革新によって、業務が機械等に置き換えられることも想定されますが、働き手が不足する中では前向きにとらえることが肝要です。一方で、JRにおいても鉄道車両やバス車両の自動運転の実用化に向けた社会実験等が行われており、これらの取り組みに対する支援を積極的に講じることによって、鉄道産業の未来を描き示していくことが肝要と考えます。

#### ② 鉄道技術の水平展開

JR各社は安全の精度向上、事故防止、さらには旅客サービス向上のために独自で研究開発を進め、世界に誇れる水準の技術レベルを獲得してきました。一方で、そうした技術は内製化されているため、JR以外の鉄道も含めた水平展開のハードルを高くしているという面も否めません。とりわけ、安全や保安における精度向上に資する技術は、鉄道総合技術研究所を有効に活用した積極的な水平展開が

必要です。また、ソフト面においても各社の業務規程、作業方式やマニュアル、教育・訓練制度などを相互に情報交換し、優れたものは事業者間の枠を越えて共有化するなどの対応が求められます。こうした取り組みを進めていくことにより、経営体力の弱い中小民鉄などの安全性の向上にも大いに寄与し、鉄道全体の信頼性向上にも繋げることができます。国はこうした観点からも、事業者と連携した取り組みを進める必要があります。

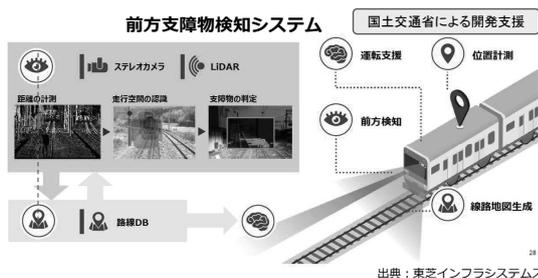
## 新技術等を活用した我が国の鉄道のDXに関する取組



- 鉄道の運転や鉄道施設のメンテナンス等のDXによる効率化・省力化を図るため、以下の1～4のような技術開発に対し、支援を行っている。
- また、事業者の取組（5、6）として、鉄道利用者の利便性向上・利用促進を図るために、デジタル技術を駆使した「顔認証改札機」やチケットのQRコード化等のスマートな移動環境の整備を進めている。

### 1. 自動運転による運転の効率化・省力化

- ・ JR九州 香椎線において、令和6年3月16日より、日本で初となる踏切がある等の一般的な路線での自動運転開始  
※自動運転に関する解釈基準を同年3月15日に改正
- ・ 前方支障物検知システムなど、自動運転に関する要素技術の深度化のための技術開発を実施中。



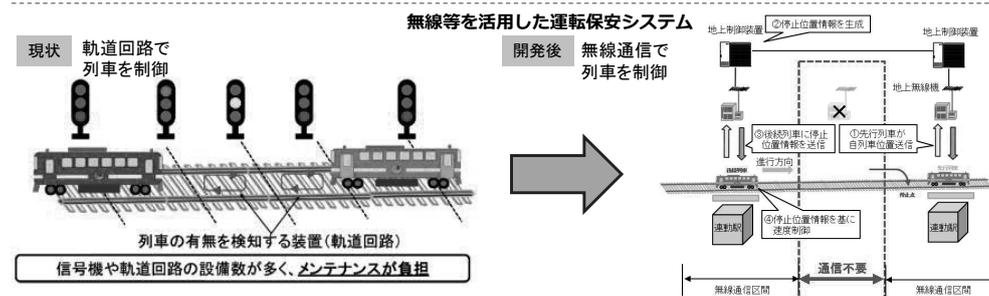
### 2. 新技術等を活用したメンテナンス効率化・省力化

- ・ 従来、車両検査の多くの項目を目視で行っていることから、多くの労力・時間を費やしている。このため、カメラを活用したパンタグラフすり板の摩耗状況自動計測により、検査の省力化及び危険を伴う屋根上作業の削減に資する技術開発を実施中。



### 3. 信号システムのDX

- ・ 無線等を活用した運転保安システムを導入することで、軌道回路や信号機等の地上設備の削減および保守点検の効率化・省力化が可能。
- ・ 経営の厳しい地域鉄道等での導入に向けて、簡素かつ低コストで導入可能な運転保安システムを開発中。



### 4. 新技術等を活用した更なる安全対策

- ・ 踏切に設置したカメラで撮影した画像を解析し、事故に繋がる危険な状況を検知し、通行者に対し注意喚起するシステムを開発中。

#### AI画像解析による踏切における早期警報・注意喚起システム



出典：株式会社トヨタシステムズ

新技術を活用した鉄道のDXに関する取り組みの一例（出典：国土交通省）

## 7. JR会社間の連携強化

### (1) 業界団体の設立

#### 【要望事項】

JR産業を取り巻くあらゆる課題に対処するには、JR 7社の連携・協働が不可欠であり、政府予算・税制はもとより、カーボンニュートラルの実現や地方路線のあり方、技術開発など、多様な分野における取り組みが推進されるよう、常設の業界団体設置に向けて国が後押しすること。

#### 【背景・課題と対応の方向性等】

1987年4月の国鉄分割民営化から37年以上が経過し、JR各社は、民間活力を活かしながら、各地域に根ざした自主自立の経営を進めてきました。その結果、本州3社に続き、JR九州が株式上場・完全民営化を果たすなど、JRはわが国の社会・経済を支える企業グループとして成長してきました。しかし、この間のJR会社間の連携は、営業面での取り組みは進められてきたものの、それ以外の分野については限定的であったと言わざるを得ません。国鉄採用者が退職するにつれ、JR採用者が過半を占める現状においては、人的なネットワークが薄れつつあることも事実です。

コロナ禍における社会への発信、政府等への要請においては、他の産業が精力的に展開していた一方で、JRグループは機動的に対応できていたとは言い難く、これは常設の業界団体が存在しないことが大きな要因であり、会社間の足並みが揃わないという背景があったと思料されます。他産業においては、自動車メーカー14社によって構成する日本自動車工業会や、電力会社10社によって構成する電気事業連合会などがあり、日頃は競合関係にある企業同士も、同じ課題に対し連携して取り組む体制が整備されているほか、場合によっては産別と協力し労使が協力して課題解決にあたる事例もあります。

各社間の連携は、徐々に図られつつあります。2023年10月には、民鉄協会とも連携し、脱炭素社会実現に向けた鉄道の環境優位性の理解促進に向けたPR強化が行われています。また、技術面での協力や部品の共用化といった取り組みも見られるようになっていきます。

今後、社会の変化のスピードが一層加速していく中において、JR各社が連携強化を進め、スクラムを組んで立ち向かっていくことが産業の発展には欠かせません。

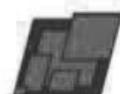
カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みに見られるように、より連携を図り、産業が一丸となって取り組まなければ、他産業に劣後してしまい、産業間で大きく格差が生まれる要因になりかねません。常設の業界団体設置を国が後押しし、JR産業が一体となって競争力を高めることが必要です。

また、各地で進展する地方路線のあり方に関する議論や技術開発、政府予算・税制においても連携・協働により大きな効果を発揮することが可能と考えます。グループ各社を含め、JRのスケールメリットを活かした取り組みは、JR産業全体の成長をもたらす、わが国の交通政策にとっても重要となります。国は業界団体の設立に向けて、積極的な後押しを行うとともに、同団体がJR連合と協力して、労使共に山積する課題に取り組んでいくことが求められます。



自動車総連

電気事業連合会



電力総連

業界団体と産別組織の一例（出典：各団体HP）

## (2) 具体的に連携を図るべき事項

### 【要望事項】

以下の項目について7社間の連携を図り、JR産業が持つアセットやポテンシャルを最大限に有効活用し、さらなる発展に努めること。

- ① JR各社が個別で運用しているインターネット予約サービス等の統合をはじめ、利用者目線や産業の利用促進の観点からは、他国のように国として様々な交通モードの利用に係る仕組みが一体化した運用が行われるべきである。一方、実現に向けては課題が生じると想定されることから、必要な支援を行うこと。
- ② 自動運転やAIの活用といった技術革新が顕著な分野や設備の保守管理等の人財不足を背景に急速に業務変革が必要な分野において、共同での技術開発・研究をより推進することが産業の発展には必要であることに鑑み、国が後押しすること。

### 【背景等】

JR産業の発展には、各社が持つアセットを最大限活用し、そのポテンシャルを十二分に引き出し取り組む必要があります。共通課題や新規分野への対処には、常設業界団体を設置し、JR各社が連携して取り組むことが求められ、具体的には、以下に示す営業分野、技術分野における取り組みが期待されることです。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 様々な交通モードの利用を可能とするプラットフォームの構築

一例を挙げれば、現在JR各社では、それぞれ個別にインターネット予約サービス等を運用しています。各社が個別に設定・展開する商品やサービスを考えれば、独自の予約サービスを持つことが収益拡大に資するものの、利用者目線で見れば、JR各社間の違いや営業線区に対する認識は乏しいと言えます。既に「EX予約」や「e5489」、「えきねっと」といった各社が展開するサービスでは他社管内の列車の予約が一部可能となっていますが、運用を一体化することで利便性の向上と利用拡大を促進することが望ましいと考えます。実現に向けては事業者間での利害調整や異なるサービスの連携、一元化に加えて、多大なるコストがかかるなど多くの課題が生じることが予想されるため、国が必要な支援を行うべきと考えます。

#### ② 共同での技術開発や研究等の推進

自動運転やAIといった技術革新が顕著な分野における連携・協力も必要です。2024年3月からは香椎線において、営業路線では全国初となる自動運転（自動運転乗務員乗務、GoA2.5）が開始されました。他社でも検討や実証試験が行われており、2023年5月にはJR東日本とJR西日本が、新幹線の自動運転に関し技術協力を行うと発表しています。技術の発展に必要なアセットを最大限活用し取り組むことは、産業の発展に大きく寄与すると考えられ、連携・協働の動きを加速化させることが重要です。

あわせて、各社共通の喫緊の課題である保守管理を行う工務系人財の人手不足に対処するためにも、共同での技術開発・研究の取り組みが求められます。2025年3月にはJR東日本とJR西日本が連携して「電気設備のスマートメンテナンスの実現」や「工事業務の機械化・DX」に取り組むことが発表されています。その際、産業の維持・発展につながる技術開発の負担を特定の事業者のみが負うことは望ましくないことから、国による財政支援も含めた後押しが求められます。

## 8. バス産業の持続可能な発展に向けた対応

### (1) 参入規制と安全監査の実行による不適格事業者の退出促進

#### 【要望事項】

- ① 規制緩和による貸切バス事業者数の増加に伴う法令違反の常態化から正常化を図るためにも、参入規制を行うとともに、国による徹底した監査と違反事業者への改善、および制裁の履行や第三者機関の活用による監査体制の強化により、不適格な事業者の退出を促すこと。
- ② 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」認定事業者の拡大を図るべく、利用者が認定事業者を優先的に選択できるよう認定マークの普及促進や車輛への掲示の義務化、旅行事業者などと連携した取り組みを徹底すること。

#### 【背景等】

2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて、国土交通省は同年6月に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、2017年4月からは、不適格事業者を排除することを目的に「事業許可の5年毎の更新制」を導入しました。新規許可・更新許可申請時に安全投資計画と事業収支見積書の作成が義務付けられたことにより、更新期限を迎える事業者のうち約2割が退出しており、更新制の導入が安全に事業を遂行する能力のない悪質な事業者の排除に一定の効果があると言えます。

また、監査・処分制度について、「自動車運送事業におけるあり方検討会」での議論を踏まえ、2013年10月より悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化などが行われています。

加えて、監査の実効性の向上を図ることを目的とした貸切バス適正化機関による巡回指導が2017年8月から開始され、全国の営業所への指導による是正が行われています。

あわせて、2011年から導入されている「貸切バス事業者安全性評価認定制度」では、コロナ禍を経た貸切バスの需要回復により、改めて運行管理の強化による人為的ミスや健康起因による事故の防止が求められていることや2024年度からの運行管理に関する規制強化等を踏まえ、利用者がより安心してバスを利用できるよう、2024年度からは行政処分に対する減点強化、2025年度からは審査内容の充実化などが図られ、評価レベルも3段階から5段階に引き上げられています。

#### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 参入規制および不適格な事業者の存在への対応

2000年の道路運送法改正による規制緩和による貸切バス事業者数の大幅な増加、これに伴う法令違反が常態化する事態を改善し正常化を図るためには、安全を担保し、利用者が安心して利用できる事業者の存在が不可欠です。この間発生した痛ましい事故を再び繰り返さないよう、国は事業許可の更新制導入や監査体制の強化を図り、不適格な事業者の退出を促すべく取り組んできました。

引き続き、参入段階での規制強化が図れるとともに、更新制の厳格な運用や監査の徹底により不適格事業者を排除するなど、バスの安全確立と信頼回復に努めていくことが重要です。

#### ② 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」認定事業者の拡大

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」について、制度開始から10年以上が経過する中で、認定事業者の安全性について注目度が高まっていることから、適宜、制度の見直しが図られています。今後も引き続き認定事業者が拡大するよう指導徹底を図るとともに、利用者が認定事業者を優先的に選択できるよう、認定マークの普及促進や車輛への掲示の義務化、旅行事業者などと連携した取り組みが徹底されることが必要です。

## (2) 運転者の運転支援拡充と技術の開発・普及促進

### 【要望事項】

バス運転者の運転を支援するドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置などのA S V装置の導入促進と、国による補助制度の拡充を図ること。

また、運転中の健康状態をリアルタイムに測定する装置の開発など、バス運転者の負担軽減につながる運転支援の技術開発と新技術の普及を促進すること。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

バス事業の安全は運転者をはじめとする人の注意力に頼る部分が大きくなっていますが、人には「自分は事故を起こさない」との意識が潜在的に存在しており、日々の業務における慣れやマンネリ化が事故に繋がりがかねません。

そのような中、事故防止を目的とした運転支援の技術開発が進められています。衝突・接触などの事故を未然に防ぐA S V（Advanced Safety Vehicle；先進安全自動車）装置や、E T C 2.0のように運転者に災害情報や注意喚起を促す機能や、居眠り運転を察知して警報を知らせる装置等、様々な技術が実用化されています。

2023年12月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想総合戦略（2023年改訂版）」では、「無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現」との目標が掲げられており、全国各地で実証実験や運行が開始されているものの、バス運転手による運転が運行の要であることに変わりはありません。

引き続き運転をサポートし負担軽減に繋がる各種装置について、普及促進が図られるべきであり、経営体力の厳しいバス事業者にとって、全てを自己資金で賄うことは大きな負担となることから、国による補助制度の拡充に加え、より負担軽減につながる運転支援の技術開発の促進や普及が不可欠と考えます。

## (3) 健康起因事故の防止に向けた対策の強化と支援

### 【要望事項】

バスの事故防止のためにもバス運転者の健康維持は重要な課題であり、2018年2月の「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月の「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」に基づき、事業者による脳MR I検査を含むスクリーニング検査の受診促進や、検査費用に対する助成措置を創設すること。あわせて、「睡眠時無呼吸症候群（S A S）」についても、同様に検査費用及び受診に対する助成を行うこと。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

厚生労働省の統計によると、全国のバス運転手の平均年齢は54.9歳（2023年）で、全産業平均より10歳高いとされています。運転経験年数の長さは、緊急時の冷静な判断に寄与するものの、加齢による身体能力の低下や各種疾患発症のリスク増加には十分に注意を払わなければなりません。

バス事業者は、多くの利用者の生命を安全に目的地に運ぶとともに、歩行者、他の交通の利用者をはじめ、運送事業の周囲で活動する人々の安全性を確保する責任があるため、運転者に対し、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病の早期発見、対処を行うことが望まれています。バス運転者の健康維持は重要な課題であり、2018年2月には「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月には「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されています。

各種ガイドラインの策定により、運転者の健康維持を図るべく、脳MR I検査を含むスクリーニング検査やS A S)の治療を会社負担で実施している事例が多くあります。バス産業の安全・信頼を担保するためにも、検査費用の公費による負担を行うべきと考えます。

#### (4) 事故防止に資する労働時間改善に向けた課題への対応

##### 【要望事項】

改善基準告示に係る取り扱いについて、以下のとおり措置を講じること。

- ① 2024年4月より「自動車運転者の改善のための基準」（改善基準告示）が施行されたが、厚生労働省と連携のもと、バス事業者が同基準を遵守するよう取り組むとともに、過労運転の防止による安全運行確保のための施策を強化すること。
- ② バス運転者の連続運転時間について、中距離高速バス路線の運行時間は概ね4時間であるが、途中で30分の休憩を確保することができない場合や、所定の休憩場所に他の自動車が滞留し停車できないため、発車前や到着後に休憩時間を取らざるを得ない場合がある。また、発車前の改札時間が休憩時間に含まれているが、「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。事故防止のためには休憩は重要であることから、休憩時間の確保、並びにそ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を図り、国として必要な是正を行うこと。
- ③ 改善基準告示において、運転中に発生した予期し得ない事象に係る対応時間に、台風等の自然災害の発生が予期され、臨時的措置として運転する時間を含めるよう要件を緩和すること。

##### 【背景等】

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」を定めており、連続勤務日数、勤務間の休息时间、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が、1997年の見直しを最後に約25年間改定されていませんでした。そこで、この間の働き方改革関連法の動向を踏まえ、拘束時間や休息時間を改善する内容として2024年より改善基準告示が適用されることとなりました。

##### 【課題と対応の方向性等】

##### ① 改善基準告示に係る現場の課題への対応

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」を事業者が遵守しなければなりません。現場の実態を念頭に、国土交通省と厚生労働省で調整を行い、事業者に必要な指導を行うべきと考えます。

##### ② 休憩時間の確保及び取り扱いについての整理

厚生労働省の改善基準告示は「運転から離脱させること」を主眼に定めたものであり、ハンドルを握っていない時間は「離脱＝休憩」とされています。しかし、バス運転者は運転から離脱していても、チケットの改札やお客様の案内など業務には従事すると休憩を取れない場合もあり、「過労運転防止を図る」という主旨にそぐわない面もあります。

##### ③ 予期し得ない事象に係る対応時間の要件緩和

改善基準告示では、運転中に発生した事故や自然災害といった予期し得ない事象に係る対応時間について、要した時間を1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができるとされています。しかし、この規定は台風等の事前に発生が予期される事象による影響は対象となっておりません。これにより、乗務により運転手が目的地に到着したものの、翌日以降の台風襲来が予期され、道路が通行止め等になることが既に判明していた場合には、それまでの運転状況によっては、回送便で帰着させることもできないという状況に陥ってしまいます。運転手の働き方改革に資する規定ではあるものの、実情を踏まえれば要件を緩和し、特例的な運用を認めるといった措置が求められます。

# バス運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	<b>①②のいずれかを選択</b> <b>①1か月(1年)の基準</b> <b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：281時間以内</b>	【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(※1)</sup> )の場合】労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで ※1：貸切バス乗務者、乗合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等
	<b>②4週平均1週(52週)の基準</b> <b>52週：3,300時間以内</b> <b>4週平均1週：65時間以内</b>	【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(※1)</sup> )の場合】労使協定により、次のとおり延長可 52週：3,400時間以内 4週平均1週：68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	<b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)</b>	
1日の休息期間	<b>継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</b>	
運転時間	<b>2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：40時間以内</b> 【例外(貸切バス等乗務者 <sup>(※1)</sup> )の場合】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)	
連続運転時間	<b>4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)</b> 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる <sup>(※2,3)</sup> 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。	
特例	<b>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</b> ・分割休息は1回4時間以上 ・休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) ・一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度	
	<b>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</b> ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること	
	【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合	
	<b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
休日労働	<b>フェリー</b> ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

(注1)改善基準告示とは、「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)をいう。  
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

## (5) バス運転者・整備士の人財確保・育成に向けた取り組み

### 【要望事項】

バス産業従事者の確保に向けては、労働条件の改善が必須であり、国は以下の課題の実現に向けて支援を講ずること。

- ① バス産業の人財確保のためには、他産業と比べ低位にあるバス運転者及び整備士の労働条件を大幅に改善し、職業の価値に見合った賃金の実現を図る必要がある。とりわけ、乗合バス運賃の上限認可の基準となる人件費の算定方法については、算出基礎が「全産業平均賃金」とされているが、未だバス産業労働者の賃金はこれを大きく下回っていることから、国は交通政策基本法に明記されている「労働条件の改善への支援」を着実に講ずること。
- ② バス運転者・整備士の確保・育成について、女性を含め働きやすい労働環境を整備する際の支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金制度の拡充を図るとともに、事業者に対しバス運転者の養成に必要となる大型自動車第二種免許の取得費用の助成や養成期間中に要する高速道路料金的大幅な割引・減免など、実効性ある取り組みを省庁横断的に展開すること。

### 【背景等】

バス産業従事者は、他産業と比べ「労働時間が2割長く、賃金が2割少ない」と言われています。将来を担う人財を採用し育成するためには、賃金をはじめとする労働条件の改善が不可欠であり、そのためには適正な運賃を収受する必要があります。

乗合バス運賃の上限認可の基準となる人件費については、2021年12月より算定の基礎となる給与額が「地域のバス事業者の平均賃金」から「全産業平均賃金」と見直されました。また昨今の厳しい状況を踏まえ、担い手確保や経営力の強化を図るべく、2024年3月には算定の基礎となる給与月額について、各事業者の実績給与月額が全産業平均給与月額を超える場合に、当該事業者の運転者不足等の状況を考慮した上で、実績値に基づいて算定できるよう再度見直しが行われています。

### 【課題と対応の方向性等】

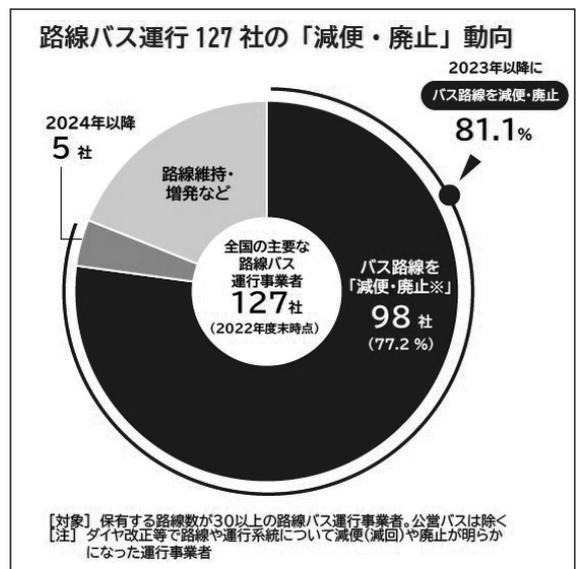
#### ① 乗合バスの上限運賃算定方法見直し後も残る課題への対応

上限認可運賃の算定方法が見直されたものの、まずは引き続き全産業平均並みの賃金を実現するべく、改正交通政策基本法に明記されている「労働条件の改善への支援」が着実に実行されること必要不可欠です。

#### ② 女性を含む働きやすい環境の整備、運転免許取得費用の助成の必要性

バス運転士および整備士の人財を確保し離職を防止するためには、働き続けながら子育てや介護を行える環境を整えることも重要です。厚生労働省の「両立支援等助成金」は、出産・介護・育児休業の整備を行った事業者に助成金を行う制度ですが、年間の回数や助成額に限りがあることから、女性を含む多くのバス産業従事者に働きやすい環境の整備に向けて、制度の拡充を求めます。

また、大型自動車免許の取得率が若年層になるにつれて低下しており、運転者の確保が困難となりつつあります。事業者が社員の免許取得費用を負担することはありますが、人財育成に努める事業者を支援すべきと考えます。特に、養成期間中に要する高速道路料金は、営業運転時の「大型」料金の適用ではなく、「特大」料金が適用されることから、およそ3倍の費用を要することとなります。必要経費ではあるものの、深刻な人手不足に陥っているバス産業において乗務員養成に係る負担軽減は人財確保の推進にもつながることから、高速道路料金の負担軽減策が図られるべきです。



路線バス運行127社の「減便・廃止」動向  
(出典：帝国データバンク)

## (6) 運賃・料金の適正な設定

### 【要望事項】

高速乗合バスの運賃・料金について、新高速乗合バス制度への移行に際し、一定のルール化が図られ運用されているが、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。

また、乗合バスの運賃については認可された上限内での事前届出制となっているが、貸切バスにおいて「安全コスト」や「人件費の見直し」が新運賃・料金制度の基礎となっていることを踏まえ、乗合バスの運賃についても下限運賃を定めるなど、事業運営に相応しい適正な運賃を収受できるよう「新運賃制度」を創設すること。

あわせて、実施運賃は上限認可の8割を下回らないこととされているが、当該規制により、コスト増加への臨機応変な対応が阻害されていることから、より低い割合にて実施運賃を設定できるよう見直すこと。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

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、キャンペーン価格と称して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散見されます。

高速乗合バスの運賃・料金については、新高速乗合バス制度への移行に際し、一定のルール化が図られ運用されているものの、キャンペーン価格と称して通年で過度な割引価格で販売する事業者が散見されています。バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、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す。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厳格に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が必要と考えます。

また、乗合バスの運賃については認可された上限内での事前届出制となっていますが、貸切バスにおいて、「安全コスト」や「人件費の見直し」が新運賃・料金制度の基礎となっているように、乗合バスの運賃についても下限運賃を定めるなど、事業運営に相応しい適正な運賃を収受できるよう「新運賃制度」の創設が求められます。

実施運賃については、上限認可の8割を下回らないこととされていますが、当該規制により、運賃改定の度に上限の変更を申請する必要があるため、コスト増加への臨機応変な対応が阻害されていることから、より低い割合にて実施運賃を設定できるよう見直すこと必要です。

## (7) 燃料費高騰への対応

### 【要望事項】

原油価格の高騰に伴う燃料費の高騰が継続し、バス事業者にとって大きな負担となっていることから、需要家の負担軽減を図る支援を講じること。

また、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・課題と対応の方向性等】

2022年3月以降、政府が原油価格高騰に対する緊急対策として実施している「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は十分に反映されていません。

原油価格の高騰に対し、政府は緊急対策を実施してきましたが、バス事業者のように需要家であり、かつ上限運賃が認可された運賃制度のもとでは、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。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ますが、運賃は上限認可制度が適用されており、機動的にコスト転嫁がしにくいいため、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。

## (8) バス路線の維持・活性化に向けた設備投資への支援

### 【要望事項】

バス路線の維持・活性化に向けて、以下のとおり事業者の負担軽減を図るべく各種設備投資に係る支援制度の創設・拡充を図ること。

① 「地域公共交通確保維持改善事業」による補助制度を拡充すること。

また、地域のまちづくりと一体となったＩＣカード導入・相互利用等や、バスロケーションシステムなどと連携した乗車システムを分かりやすくする携帯アプリなどの導入などにも、国としての補助制度を拡充すること。

② 新貨幣や新紙幣発行の都度、大きな設備投資を要する事業者の負担軽減や利用者の利便性向上の観点から、キャッシュレス決済の導入は有益である。より促進されるよう「地域交通キャッシュレス決済導入支援事業」による補助制度について、更新費用を含めて支援の拡充を図ること。

③ バス事業者は、高齢者や障害者の移動等の円滑化に資するよう、公共交通移動等円滑化基準に適合する車両の整備を進めているが、コロナ禍で毀損した経営体力や燃料費高騰の影響も相まって、高額な導入費用がネックとなっている。バス事業者の負担軽減を図るべく、補助制度を拡充すること。

### 【背景等】

人口減少・少子高齢化が進む中、バスなどの公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、事業者の自助努力だけでは維持が困難となっています。地域の存続・活性化のためには移動手段の確保が不可欠であり、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、国・自治体・事業者・地域住民などの関係者が、地域における公共交通の課題を認識し、実情に合った交通体系の構築に取り組むことが求められます。

2020年5月の改正地域公共交通活性化再生法では、地域公共交通利便増進事業による乗合バスの等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗り継ぎ割引運賃などによる利便性向上が期待されたほか、同日には独占禁止法の特例法が成立し、乗合バス事業者間の共同経営が可能となり、熊本地域と岡山市、広島市などにおいてバス会社の共同経営計画に基づく運行が開始されました。また、2022年4月には徳島県においてバス会社とＪＲの共同経営計画に基づく運行が開始されるなど、乗合バスのみならず、鉄道、タクシーを含むモードを越えた共同経営の取り組みが進められています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 路線の維持・再編、設備投資に対する支援の必要性

人口減少と少子高齢化が急速に進む中で、とりわけ地方のバス路線の維持は社会的に大きな課題となっています。地域公共交通活性化再生法の主旨に鑑み、地方のバス路線の維持・活性化に向け、「地域公共交通確保維持改善事業」による補助制度を拡充することが必要です。

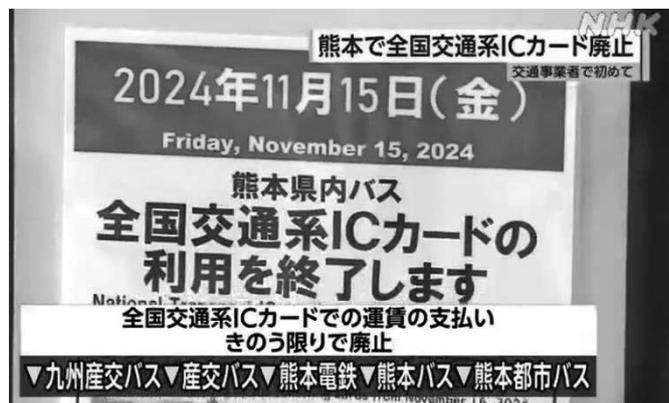
また、運賃・料金及びシステムなどの路線の複雑さを解消するべく、地域のまちづくりと一体となったＩＣカード導入・相互利用等や、バスロケーションシステムなどと連携した乗車システムを分かりやすくする携帯アプリなどの導入などにも、国としての補助制度を拡充することが求められます。

#### ② キャッシュレス決済導入・更新に係る支援の必要性

車内決済における現金利用や新貨幣・新紙幣発行への対応に伴う運賃箱・券売機の改修・更新は、バス事業者にとって大きな負担となっています。直近では2024年7月に新紙幣が発行されましたが、この対応に伴う負担は事業者にとって決して小さくはないものです。

国土交通省ではバス事業のキャッシュレス化の取り組みに対する支援を行っており、先般の新紙幣導入対応においても、キャッシュレス昨日の向上と一体的に運賃箱改修が行われた場合は、支援対象とされています。

2024年11月には、熊本県で路線バスや鉄道



熊本県内事業者における交通系 IC カードの廃止  
(出典：NHK)

を運行する九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バスの5社が、全国交通系ICカードに対応する機器の更新を行うには5社で約12億円を要し、経営に与える影響が大きいとして、全国の交通事業者では初めて全国交通系ICカードサービスの廃止を決定するとともに、各社は機器の更新コストを半額に抑えられるとしてクレジットカードなどによるタッチ決済を導入しています。こうした動きを受けて、2025年度より更新コストについても補助対象となる旨明らかになっています。

キャッシュレス決済の導入は、移動サービスの効率化や利用者利便の向上に資する一方、それを維持する事業者の負担軽減を図らなければ、多様化する決済手段への対応にも支障を来すこととなります。ついては、導入・更新費用について拡充することを求めます。

### ③ バリアフリー化の推進に必要な設備投資に係る支援の必要性

高齢者、障害者や外国人観光客など誰でも利用しやすい地域公共交通の整備を図るため、バリアフリー化の推進は非常に重要であり、事業者は移動等の円滑化に資するよう、公共交通移動等円滑化基準に適合する車両（ノンステップバス、エレベーター付きバス、ダブルデッカーバス）の整備を進めています。こうした事業者の取り組みに対し、国は「地域公共交通確保維持改善事業」及び「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等において車両購入費の補助を実施しています。

公共交通移動等円滑基準に適合する車両については、導入費用が高額となることから、補助制度の拡充が求められます。

## (9) 優良事業者の評価及びインセンティブの付与

### 【要望事項】

バス産業の安全で健全な、そして持続的な発展を目的として、優良事業者に対して、運賃設定や申請手続、共同運行に係る要件の緩和や欠損補助の拡充といったインセンティブを付与する仕組みを創設すること。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

持続可能なバス産業の発展に向けて、この間、法令違反が常態化しないよう参入規制や不適格事業者の退出促進が図られてきました。また、貸切バスにおける事業者安全性評価認定制度のように、適正な取り扱いを行う事業者が利用者からも判別できるよう評価レベルを示す取り組みがなされています。適正な事業運営を行う事業者が増えることを促す仕組みがあるものの、産業の健全な発展に向けて、よりその流れを加速化させる必要があると考えます。

一定の基準をクリアする優良事業者について、利用者からの信頼を得やすくするのみならず、例えば上限運賃における実施運賃の割合引き下げ、運賃申請に係る手続きの迅速化・簡素化、共同運行会社における車両管理について柔軟な運用を認めるなど要件の緩和を可能とするほか、地域公共交通確保維持事業における欠損補助について拡充を図るなど、優先順に事業継続、サービス向上に資するインセンティブを付与することが求められます。

## Ⅱ. JR産業の持続的な発展に係る課題への対処

### 1. 人財の確保

#### (1) 特定技能制度への自動車運送業・鉄道分野追加への対応

##### 【要望事項】

外国人財の受け入れと活躍できる環境の整備として、国として事業者との連携のもと以下の取り組みや仕組みの整備を行うこと。

- ① 鉄道や自動車の運転関係業務に従事する労働者は、業務遂行にあたり指令所や主管箇所、複数の関係箇所等との意思疎通が求められる。通信機器による円滑なコミュニケーション能力や専門用語の理解・活用のほか、異常時における利用者の避難誘導などをはじめ、「安全」の確保を大前提として求められるレベルの高い語学力と専門知識が必要とされる。従って、安全と安心を担保しうる言語および事業の性質・文化の丁寧な理解・習得を可能とする教育・育成の仕組みを、官民連携のもと構築すること。
- ② 日本における外国人の就労と定着には、外国人が差別的な扱いを受けることなく人権が保護され、あるいは健康面における安心の確保が必須である。国や地方自治体が事業者と連携のうえ、実効性ある権利保護・有事の際の対応にかかる仕組みを構築するとともに、意欲の維持・向上を図る制度・環境の整備を行うこと。

##### 【背景等】

特定技能制度は、深刻化する人手不足への対応として、国内人財を確保することが困難な状況にある特定産業 12 分野（介護、ビルクリーニング、素形材・産業機械・電気電子情報関連製造業、建設、造船・船用工業、自動車整備、航空、宿泊、農業、漁業、飲食物品製造業、外食業）に限り、一定の専門性・技能を有する外国人を受け入れることを目的とし、2019 年 4 月から実施されています。そして、2024 年 3 月には、同制度の対象として自動車運送業・鉄道・林業・木材産業の 4 分野を追加することが閣議決定されました。

政府は、鉄道業界における業務量について、インバウンドの回復・拡大、国内交流の拡大により、鉄道需要やそれに伴う各施設の保守量は今後も継続・拡大することが見込まれることから、これを支える鉄道分野の人財確保は極めて重要としています。少子化等により若手の採用が困難となっているほか、高齢化等による大量退職への対応も喫緊の課題です。2022 年度には鉄道分野における有効求人倍率が 3.59 倍となっており、2028 年度には 151,600 人の就業者が必要となる中、18,400 人程度の人手不足が生じると推計しています。事業者の技術開発等により 5 年間で 1%弱の生産性向上を図るとともに、処遇改善の取り組み等による追加的な国内人財の確保を行ってもなお不足すると見込まれる労働力約 3,800 名分を 1 号特定技能外国人として受け入れるものです。

##### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 運転関係業務に求められるコミュニケーション能力レベルや産業文化への理解

一部の企業や業種では、既に外国人財が活躍していますが、業務遂行時のコミュニケーションエラーが直ちに生命の危険につながる鉄道・自動車等の交通運輸業の分野では、特に慎重に検討を進めなければなりません。

鉄道や自動車の運転関係業務を行うにあたっては、現場と指令所・関係箇所との間での通信機器によるコミュニケーション能力や、専門用語に対する理解が必要です。とりわけ、自然災害等による異常時には関係箇所との連携に加え、旅客への案内や避難誘導など、高い語学力と専門知識が求められます。言語や文化、風習が異なることから、事故発生時の対応の精度、安全確保やサービスの品質の確保に対する影響など、様々な課題があります。また、パンデミックや大地震などの大規模災害が発生した場合には、外国人労働者の帰国によって、鉄道やバス等の指定公共交通機関としての運行に支障することなども想定されます。従って、こうした点を踏まえ、まずは受け入れにあたっての環境整備が極めて重要であると考えます。

例えば、日本語能力担保のため、現地や国内の日本語学校と連携して独自の検定制度を設けること

も有効であると考えます。また、安全に関する教育を行う際は、単にルールを伝えるのではなく、ルールの背景にある考え方やルール制定に至る過程までしっかりと教育する必要があります。事業者のみならず、産業内で横断的に連携を図り対処すべき課題であり、かつ官民の連携の強化が必須です。

## ② 外国人の権利保護、心身の健康ケア、意欲の維持・向上が図れる制度・環境整備

日本における外国人の就労と定着には、上述のような業務遂行にかかる環境整備とあわせて、大前提として就業条件の適切な提示と理解を徹底することが必要であり、権利保護のためにも言語に対応した就業規則の整備が必要です。また、外国人であることを理由とした同僚や旅客からの、あるいは衣食住環境下における差別的な言動への対処も必要です。あらかじめ想定し、適切な対処を行う必要があります。権利侵害等に対し、企業や自治体として相談窓口を設けてきめ細やかに対応することや、外国人労働者同士のコミュニティ作りも推進する必要があります。そして、日本における既労働者に対しても、外国人労働者に対する理解促進・教育の実施に努めなければなりません。

単に不足する労働力の補完として採用するのではなく、外国人であっても貴重な人財であることを踏まえ、キャリアステップを明示し、モチベーションの維持・向上が図れる制度・環境を整備することが求められていることを踏まえ、外国人財の活躍をめざすにあたっては、安全の確保を大前提に業務範囲等を慎重に検討すべきと考えます。

国は、こうした事業者が抱えるであろう課題や必要な取り組みについて理解したうえで、適正な受け入れに資する支援を行うべきです。

	業務区分	日本語能力水準 (日本語能力試験の場合)
1	軌道整備（軌道等の新設、改良、修繕に係る作業・検査業務等）	日本語能力試験（N4以上）
2	電気設備整備（電路設備、変電所等設備、電気機器等設備、信号保安設備、保安通信設備、踏切保安設備等の新設、改良、修繕に係る作業・検査業務等）	同上
3	車両整備（鉄道車両の整備業務等）	同上
4	車両製造（鉄道車両、鉄道車両部品等の製造業務等）	同上
5	運輸係員（駅係員、車掌、運転士等）	日本語能力試験（N3以上）

業務区分と日本語能力試験における日本語能力水準（JR連合作成）

LV.	認定の目安
N3	<p><b>【日常的な場面で使われる日本語をある程度理解することができる】</b></p> <p>読む：日常的话题について書かれた具体的な内容を表す文章を、読んで理解することができる。 新聞の見出しなどから情報の概要をつかむことができる。 日常的な場面で目にする難易度がやや高い文章は、言い換え表現が与えられれば、要旨を理解することができる。</p> <p>聞く：日常的な場面で、やや自然に近いスピードのまとまりのある会話を聞いて、話の具体的な内容を登場人物の関係などとあわせてほぼ理解できる。</p>
N4	<p><b>【基本的な日本語を理解することができる】</b></p> <p>読む：基本的な語彙や幹事を使って書かれた日常生活の中でも身近な話題の文章を、読んで理解することができる。</p> <p>聞く：日常的な場面で、ややゆっくりと話される会話であれば、内容がほぼ理解できる。</p>

日本語能力試験の認定目安（JR連合作成）

## (2) 官民の連携による人財確保・育成の取り組み

### 【要望事項】

大手、中小を問わず、公共交通事業者は、人財不足（特に運転士やメンテナンス人財）という問題を抱えている。課題解決には、既に行われている事業者間の連携のみならず、官民の連携により人財確保・育成を図っていく必要がある。国や地方自治体は、関係省庁と連携し、事業者の人財確保に資する取り組みを推進させること。

### 【背景等】

日本の総人口は2008年をピークとし、2011年以降は一貫して減少し続けています。加えて、少子高齢化が推定より早く進行する現状において、労働力不足は日本全体、全産業における課題となっています。政府推計によると、2028年度には鉄道分野において18,400名の労働力不足が生じるとされています。事業者の人財確保に向けた努力や生産性向上を踏まえてもなお不足するとされる労働力約3,800名分については、外国人材を活用すべく、2024年3月に特定技能制度に鉄道分野を追加する旨閣議決定がなされました。

鉄道分野における人財不足は、とりわけ、鉄道やバスの運転士、保守管理等のメンテナンス分野において顕著となっています。運転士不足を理由に、ローカル鉄道や地方のバス路線のみならず、JR四国においても減便・運休が発生しています。国は人財確保に資するよう、2022年5月にバス運転士に係る年齢要件を「21歳以上」から「19歳以上」に、鉄道の運転士についても2024年7月に年齢要件を「20歳以上」から「18歳以上」に引き下げています。

また、メンテナンス人財においては、建設業界への入職者数の低下や離職者の増加、高齢化が進み、人手不足の状態が悪化していることに加え、建設業における時間外労働時間の上限規制、いわゆる建設業の2024年問題により、施工能力確保の面でも鉄道事業に及ぼす影響が危惧されています。

とりわけ、地方におけるメンテナンス人財の不足は深刻な状況です。2024年10月には千葉県のいすみ鉄道において脱線事故が発生し、半年以上も全区間での運休が発生しました。財政面での課題とともに、人手・人財不足の問題が指摘されています。他の地方ローカル鉄道においても脱線事故が起きており、JRや大手私鉄の保線を担う関係会社、鉄道・運輸機構等が、こうした事業者に対する支援を行うとの方向性が明らかになっています。ただし、JRにおいてもメンテナンス人財の不足は喫緊の課題であり、人財の確保・育成に向けて、あらゆる関係者が連携・協働を図る必要があります。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 事業者間の連携強化の必要性

事業者間の連携については、上述したように同業他社からの指導等による動きが行われているほか、以前から乗務員養成や訓練の実施に際しては、同業他社が共同で行うなどの協力が図られてきました。今後は産業全体として抱えている人財不足の解消に向けて、他産業と連携して労働力を確保する取り組みも求められます。例えば、人財不足等の理由により無人駅が増える昨今の状況では、車椅子介助といった業務への対応も大きな課題となっています。適切な訓練等を実施したうえで、他産業間で労働力不足を補完し合うことが肝要です。

#### ② 官民の連携強化

さらには、官民の連携による人財確保・育成の仕組みも拡充させていく必要があります。東北地方の私鉄・3セク・公営会社でつくる東北鉄道協会では、2009年より技術力共有化事業を展開するとともに、東北運輸局と連携した情報発信を行い、人財確保の取り組みを展開しています。

また、2025年3月7日には国交省が防衛省、JR7社及び鉄道事業者団体との間で、退職自衛官の円滑な再就職支援などについて一層の連携強化を図るため、「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結し、再雇用先のあっせんを求める防衛省と人財確保を求める鉄道各社の利害が一致する、双方にメリットのある機会創出の動きとなっています。

人口減少、少子高齢化が進む中で、JR産業は他産業との間で熾烈な人財獲得競争に晒されています。働く者の労働条件改善により産業の魅力向上を図り、人財の確保・定着につなげる取り組みと並行して、他産業との連携により互いの課題解決につながる取り組みも同時に模索していかなければなりません。

○「自衛官の処遇改善等の関係閣僚会議」を踏まえ、退職自衛官の活用に向けて、**鉄道事業等への再就職の促進に向けて連携していくことを「申合せ」により確認。**

### 国土省からの要望事項

- 退職予定自衛官に対する鉄道事業等の業種説明会の実施やインターンシップの機会提供



### 考えられる連携取組のイメージ



業種説明会やインターンシップ



車内への自衛官募集情報等の掲示



(画像はタクシー車内)

### 防衛省からの要望事項

- 自衛隊の人材確保への協力（ポスター掲示など）
- 予備自衛官※等制度への理解促進への協力

※ふだんは会社員や自営業、学生などそれぞれの本業を持ちながら、有事や災害などの際に招集を受けて自衛官となって活動する者



### 運輸局の役割

- 業界団体や鉄道事業者と地方協力本部等の中で円滑なやりとりが実施できるよう調整
- 業種説明会等において**鉄道業界のやりがいや魅力**についての説明
- 業種説明会等の場で退職予定自衛官に対する説明の実施を管内の鉄道事業者等に働きかけ

退職予定自衛官の再就職等に関する国土交通省と防衛省との連携（出典：国土交通省）

## 技術力共有化事業（その1 鉄道保線技術研修の実施）

事業者単独では実施困難な大がかりな訓練等を効果的・効率的に実施するため、鉄道事業者が連携した合同訓練・研修会を開催して、技術力・安全性の向上を図っています。令和4年度は鉄道保線技術研修を仙建工業㈱総合研修センターの施設において開催しました。

### 現状における課題

- 高度な技術的知見を有する技術講師の招聘や大がかりな訓練を各社が個別に実施するのは非効率。
- 長期間・遠方での研修に社員を参加させるのは困難。
- 社内の指導のみでは、幅広い知識・技術・視野を持った技術者の育成が困難。
- 技術分野毎（土木、電気、車両、運転）に、高い専門性と最新の知見を有する技術者の育成が必要。

### 訓練等を連携して行うメリット

- 大がかりな訓練や高度な知見を有する講師の招聘等を効果的・効果的に実施。
- 研修会等のプログラム作成に各事業者のニーズを反映。
- 他社の優秀な技術者によるチェック（例えば、A社の技術部長がB社を指導・助言）により技術の共有・向上。



### 令和4年度鉄道保線技術士研修

研修は会員11社局から16名が参加し、12月6日（火）～7日（水）実施された。6日は東日本軌道会発行の冊子「軌道工の皆さんへ」及び仙建工業㈱作成資料に基づき座学、翌日7日の午前には、軌道検測、分岐器解体組立て及び分岐器調整等について作業実習が行われた。また、午後からは「事故に学ぶ館」において事故をVR体験した。



分岐器解体組立て



「事故に学ぶ館」VR体験



分岐器調整/軌道検測



仕上りトラックマスター/軌道検測



修了書交付式



研修終了後の記念撮影

技術力共有化事業（出典：東北運輸局）

## 2. カスタマーハラスメント防止に向けた対応

### (1) カスタマーハラスメントの撲滅に向けた法整備および撮影・SNS投稿の規制

#### 【要望事項】

- ① 労働施策総合推進法の改正（2025年）により、企業はカスタマーハラスメントから従業員を守る措置を義務づけられるが、同改正法には罰則がなく、ハラスメント行為自体を直接的に規制する法律はいまだ存在しないことから、実効性のある対策（法整備による規制等）を行うこと。
- ② 接客中の対応状況が無断で撮影され、SNS等の媒体に投稿される事例では、SNS運営会社へ削除を求めても「表現の自由」等を理由に削除に応じない場合がほとんどである。無断での撮影をカスハラ定義に加え、行為自体を処罰できるようにすることを求める。また、本人の同意なく撮影された写真・動画をSNS等の媒体に投稿することも処罰対象となるよう、更なる法規制を求める。
- ③ 国民やあらゆるサービスの利用者を対象として、カスタマーハラスメントが悪であるという常識を周知・教育する取り組みが必要であり、国や地方自治体、業界団体、事業者による啓発活動、教育活動の強化を求める。

#### 【背景等】

カスタマーハラスメント（以下、カスハラ）は、他のハラスメントと同様、働く者の心身に大きな悪影響を与える重大な問題であり、人財確保の観点からも防止に向けた取り組みが推進される必要があります。交運労協の調査（2021年）によれば、「直近2年間で利用者等からの迷惑行為にあった」と答えたとする割合は46.6%に上り、喫緊の対策が必要とされています。JR産業においては、鉄道やバスの駅員・乗務員だけでなく、百貨店やホテル、コンビニなど、接客に従事する組合員を中心に、カスハラの被害が見られます。

こうした中、厚生労働省が労働施策総合推進法を改正し、従業員を守る対策を企業に義務づける方向で検討が進められています。今回の法改正案ではカスハラについて、①顧客、取引先、施設利用者その他の利害関係者が行う、②社会通念上許容される範囲を超えた言動である、③労働者の就業環境が害される、の3要素を満たすものと定義されています。

JRグループ各社においても、カスハラに関する方針が策定されるとともに、東京都では2025年4月より全国で初めて防止条例が施行されるなど、対策や体制整備が着実に進んでいます。

#### 【課題と対応の方向性等】

#### ① カスハラを直接的に規制する法律や罰則の制定

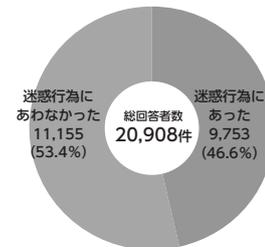
しかし、現在検討されている改正法律案には罰則がなく、ハラスメント行為自体を直接的に規制する法律はいまだ存在しません。また、カスハラに加害者となるのは、顧客や取

### 調査結果の報告

#### I. 一般的な迷惑行為について

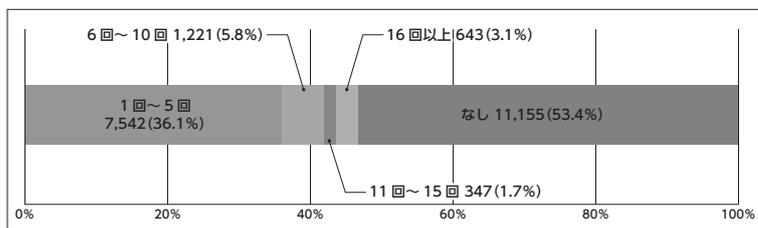
**Q1** あなたは、直近2年以内で利用者等からの迷惑行為の被害に、あったことがありますか。あった方はどのくらいありましたか。

	迷惑行為にあった	迷惑行為にあわなかった
件数	9,753	11,155
割合	46.6%	53.4%



#### ■ 迷惑行為の被害にあった回数 (業種別)

	1回～5回	6回～10回	11回～15回	16回以上	なし	業種計
鉄 道	3,453	591	186	315	4,133	8,678
ト ラ ッ ク	902	124	39	53	3,130	4,248
バ ス	2,170	362	105	214	2,388	5,239
タ ク シ ー	396	47	8	21	342	814
航 空	358	51	2	23	604	1,038
海 運・港 湾	11	3	1	1	90	106
観光サービス	252	43	6	16	468	785
合 計	7,542	1,221	347	643	11,155	20,908



迷惑行為に関するアンケート（出典：交運労協）

引先といった社外の第三者であり、今回の法改正はあくまで企業側に対策を求めるもので、加害者を直接規制できるわけではありません。実効性の確保が課題として残っています。

また、カスハラの中には、暴力行為や痴漢行為、土下座の強要など、刑法に抵触する行為も含まれています。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が、依然として発生件数は高止まりしています。毅然とした対応ができ、加害者が適切に処罰されるよう、実効性のある対策が求められます。

## ② SNSにおける無断の撮影動画・写真等に対する規制

カスハラの行為として、「SNSやインターネット上での誹謗中傷」が増加しています。とりわけ、スマートフォンの普及により従業員の顔や名札、接客中の対応状況等が無断で撮影され、SNS等の媒体に投稿・拡散されるという事例が相次いでいます。

本人の同意なく投稿された画像等を消去するには、個人がSNS運営会社に申告し削除を求めるしか手段がないものの、仮に申告したとしても、SNS運営会社が「表現の自由」や「言論の自由」を理由に削除に応じない場合がほとんどです。

こうした事例を抑止するためにも、無断での撮影をカスハラの定義に加え、撮影行為自体を処罰できるようにするほか、本人の同意なく撮影された写真・動画をSNS等の媒体に投稿することも処罰対象とするとともに、SNS上の画像に対して消去命令を課すことを可能とする、即ち、「撮影」「投稿」の禁止と投稿された画像の「消去」という三段階での法整備に向けて、関係省庁が連携し取り組むことを求めます。なお、こうした法整備に関しては、次の法律が参考になると考えます。

### ○「特定電気通信による情報の流通によって発生する権利侵害等への対処に関する法律（情報流通プラットフォーム対処法）」※2024年5月成立

⇒ インターネット上の誹謗中傷などによる権利侵害の被害回復が実効的になされるよう、大規模プラットフォーム事業者に対し、投稿の削除対応の迅速化と運用状況の透明化に関する具体的措置を講じる義務を課しています。

### ○「性的な姿態を撮影する行為等の処罰および性的な姿態が記録された押収物の廃棄等に関する法律（性的姿態撮影処罰法）」※2023年6月成立

⇒ 盗撮行為および画像のSNSへの拡散を処罰するとともに、画像の消去命令を可能としています。

## ③ カスハラ防止の必要性に対する社会の理解促進

交運労協では、2022年7月に策定した「交通運輸・観光サービス産業におけるカスタマーハラスメント防止ガイドライン」を活用し、関係する業界団体との意見交換を行い、法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など、様々な意見を集約してきました。

また、法改正案の策定にあたり2024年4月に開催された厚労省の検討会において、連合を通じてUAゼンセンとともにJR連合にも労働者の立場から実態を報告する機会が与えられ、現状を訴えるとともに、根本的な解決のためには世論形成が必要であること訴えてきました。

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引き続き求めるとともに、カスハラをしてはいけない、という「常識」を世間に広めるためにも、労働組合の取り組みとして、理解のある国会議員、連合や交運労協などと連携しながら対応していくことが肝要です。

## (2) サービス提供の中止を可能とする仕組みの創設

### 【要望事項】

旅館業界や航空業界の一部においては、繰り返しカスハラを行っている者に対して、サービスの提供を行わないことができる旨の法律上や約款上の規定がある。一方で、鉄道業をはじめとする他の交通運輸・観光サービス業においては、公共性の高さや、不特定多数の利用者に開かれているという性質から、そのような規定は現在整備されていない業種が多い。従って悪質な利用者に対して厳正に対処する法的根拠を得るためにも、業法上の必要な改正を実施されたい。

### 【背景等】

2023年12月に施行された改正旅館業法により、ホテルや旅館の営業者は、宿泊施設に過重な負担となり、他の宿泊者に対する宿泊サービスの提供を著しく阻害するおそれのある要求を繰り返す「迷惑客」の宿泊を拒むことができるようになりました。特に、宿泊サービスに従事する従業員」に対して「宿泊しようとする者」が行う「別表に記載の行為」は、新たな宿泊拒否事由に該当するものとして、営業者はそれらの行為をする者の宿泊を拒むことができるようになりました。

法律上に規定のない業界においても、カスハラに対して毅然とした対応を取るべく、対応方針を定めたり、約款上に規定を設ける事例が見られます。航空業界では、2024年6月にANAとJALがカスハラへの対応方針を共同でとりまとめ、該当行為に対しては警察への通報も対応することや、事例の共有等を通じて業界全体の対応力を高める旨考えを示しました。また、一部の会社では、約款上にカスハラ行為に対して搭乗を拒否する記載を設けています。

鉄道業界も、2025年4月には鉄道事業者各社と各鉄道協会が一体となってカスハラ対策に取り組むことを公表しており、カスハラという産業全体に広く関係する課題の解決に対し、関係者が協力して取り組もうとしています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ○ 不特定多数の利用を前提とした業界におけるサービス提供の中止を可能とする仕組み

現状、鉄道業や自動車運送業をはじめとする他の交通運輸・観光サービス業において、カスハラを行う者に対して、旅館業において存在するような「明確にサービスの提供を行わない」旨の業法上の規定は設けられていません。不特定多数の方の利用を前提としている業界において、特定の相手方へのサービス提供を中止することはハードルが高い側面があります。

しかしながら、カスハラ行為者に対し厳正な対処を行わなければ、様々に多様化しているニーズや要求を受けながら働く者を傷つける言動を防止することはできず、働く者の尊厳を守ることができません。加えて、これは働く者の生産性を著しく低下させるものでもあり、一刻も早く労使と官民をあげて対処しなければならないと考えます。従って、こうした観点から、関係省庁が連携し、カスハラに毅然と対応することを目的として、業法の改正を行うなど、対応の根拠となる定めを作り、明示する措置が必要です。

- ① 宿泊しようとする者が、宿泊サービスに従事する従業員に対し、宿泊料の不当な割引や不当な慰謝料、不当な部屋のアップグレード、不当なレイトチェックアウト、不当なアーリーチェックイン、契約にない送迎など、他の宿泊者に対するサービスと比較して過剰なサービスを行うよう繰り返し求める行為
  - ② 宿泊しようとする者が、宿泊サービスに従事する従業員に対し、自身の泊まる部屋の上下左右の部屋に宿泊客を入れないことを繰り返し求める行為
  - ③ 宿泊しようとする者が、宿泊サービスに従事する従業員に対し、特定の者にのみ自身の対応をさせることや、特定の者を出勤させないことを繰り返し求める行為
  - ④ 宿泊しようとする者が、宿泊サービスに従事する従業員に対し、土下座などの社会的相当性を欠く方法による謝罪を繰り返し求める行為
  - ⑤ 泥酔し、他の宿泊者に迷惑を及ぼすおそれがある宿泊者が、宿泊サービスに従事する従業員に対し、長時間にわたる介抱を繰り返し求める行為
  - ⑥ 宿泊サービスに従事する従業員に対し、対面や電話、メールなどにより、長時間にわたって、又は叱責しながら、不当な要求を繰り返し行う行為
  - ⑦ 宿泊サービスに従事する従業員に対し、要求する内容には正当性があるが、暴力や暴言など、要求方法に問題があるものを繰り返し行う行為
- ※身体的な攻撃（暴行、傷害）、精神的な攻撃（脅迫、中傷、名誉毀損、侮辱、暴言）、土下座の要求など

新たな宿泊拒否事由に該当する具体例（出典：厚生労働省）

### 3. 建設業における担い手不足への対応

#### (1) 適正契約（工期・請負代金）の推進

##### 【要望事項】

建設業における担い手不足に対応すべく、国は以下の取り組みを推進すること。

- ① 建設業の持続的な発展のため、2024年6月に成立した「第三次・担い手3法」の適正な運用に努め、工期及び金額の適正契約を推進すること。
- ② 労務費の基準を勧告するにあたっては、各産業の特情を踏まえたうえで、サプライチェーンの末端まで適切な賃金の原資が確保できるよう、職種毎に十分な金額を勧告するとともに、建設業関係者のみならず、鉄道事業など関係する産業界や労働界の意見を十分に聴取すること。
- ③ 工期延伸や工事費増に伴い、発注者に大きな負担が生じることから、労務費を含めた適切な価格転嫁ができる仕組みを創設するとともに、発注者の負担増について、ただちに価格転嫁が困難な場合は必要な支援策を講じること。あわせて、新ルールが業界の隅々にまで浸透するよう、業界の適正契約の推進や価格転嫁の必要性について、広く社会の理解を得る取り組みを行うこと。

##### 【背景等】

建設業は、他産業と比較し、賃金が低く就労時間も長いなど、担い手の確保が困難な状況にあります。また、建設業就業者の36%が55歳以上の高年齢者となっており、就業者数の減少に拍車をかけるとともに、次世代への技術継承が大きな課題となっています。建設業を持続可能な産業とするには、若年入職者の確保・育成への取り組み、処遇改善や生産性向上とともに、働き方改革が不可欠です。2024年4月より、時間外労働の上限が720時間に規制されたほか、「4週8休化」も推進されるなど、労働条件や就労環境は改善されていますが、労働力不足は深刻な問題となっています。

こうした背景を踏まえ、2024年6月に「第三次・担い手3法（建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律、公共工事の品質確保の促進に関する法律）」が成立し、2025年12月までに順次施行されることとなっています。「第三次・担い手3法」には、「労働者の処遇改善」「資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止」「働き方改革と生産性向上」が盛り込まれており、JR連合がかねてより主張してきた工期や請負代金の適正化が期待されます。特に、賃上げをはじめとする処遇改善に直結する請負代金の適正化に向けては、中央建設業審議会が労務費の基準を勧告するとともに、著しく低い労務費での見積もりや原価割れ契約が禁止されたことにより、処遇改善等に必要な原資がサプライチェーン全体に浸透する仕組みが構築されました。

##### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 「第三次・担い手3法」の適正な運用および適正契約の実現

JR産業においても、鉄道事業における建設業務（鉄道設備の新設・修繕・撤去工事、設備の保守点検等）や関連事業における建設業務（鉄道以外の事業における建設工事や設備の保守点検等）は建設業登録しているグループ会社等が施工しています。既に人手不足、施工能力の確保が課題となっている状況下において、さらに労働力不足が深刻化するとなれば、同規模の工事であっても工期の延伸やそれに伴う工事費の増高が生じる可能性があります。定められた検査や保守作業を施工できなければ、列車運行にも支障をきたしかねません。

#### ② 労務費の基準勧告における関係産業・労働界からの意見聴取

現在は、中央建設業審議会のWGにより、労務費の基準の作成に向けた議論が行われていますが、

#### JR産業における建設業の概要

- (1) 鉄道事業における建設業務  
鉄道設備の新設・修繕・撤去工事、設備の保守点検等  
・土木工作物（トンネル・橋りょう・のり面工等）  
・線路設備（レール、道床（バラスト）等）  
・建物（駅舎、ホーム、係員詰所等）  
・電力設備（電柱、架線、変電所、照明等）  
・信号通信設備（信号機、踏切、通信無線装置）など
- (2) 関連事業における建設業務  
鉄道以外の事業における建設工事や設備の保守点検等  
・駅ビル ・ホテル ・マンション など

これら保守工事等は、建設業登録しているグループ会社等が施工

JR産業における建設業（JR連合作成）

建設業界のみならず、鉄道事業に携わる労使からも実態を意識した意見を行うなど、幅広い議論を通じた取り組みが必要です。建設業界の抱える課題は、鉄道事業のように主幹事業でなくとも密接に関わってくるほか、他産業や消費者にも影響が及ぶ問題です。課題の存在、そして工期や金額に係る負担増が生じることが、業界や関係事業者のみならず、広く世間一般にも理解が及ぶ必要があることから、国が中心となり、理解浸透に向けた取り組みを一層推進すべきと考えます。

③ 発注者の視点に立った価格転嫁の仕組みづくりと必要な支援

J R 産業においては、J R 本体の収入の根幹である鉄道事業の運賃制度が総括原価方式に基づく上限認可制となっており、価格転嫁を迅速に行えない状態にあります。こうした事情も汲みつつ、発注者の視点に立った価格転嫁の仕組みが構築される必要があるほか、ただちに価格転嫁が難しい場合には、支援策が講じられて然るべきと考えます。

(1)第三次・担い手3法(令和6年改正)の全体像		国土交通省
<b>インフラ整備の担い手・地域の守り手である建設業等がその役割を果たし続けられるよう、担い手確保・生産性向上・地域における対応力強化を目的に、担い手3法を改正</b>		
担い手確保	処遇改善	<b>議員立法 公共工物品質確保法等の改正</b> ● 賃金支払いの実態の把握、必要な施策 ● 能力に応じた処遇 ● 多様な人材の雇用管理の改善
	価格転嫁(労務費へのしわ寄せ防止)	<b>政府提出 建設業法・公共工事入札適正化法の改正</b> ● 標準労務費の確保と行き渡り ● 建設業者による処遇確保
	働き方改革・環境整備	● 資材高騰分等の転嫁円滑化 - 契約書記載事項 - 受注者の申出、誠実協議
生産性向上		● 工期ダンプ防止の強化 ● 工期変更の円滑化
		● ICT指針、現場管理の効率化 ● 現場技術者の配置合理化
地域における対応力強化	地域建設業等の維持	● 適切な入札条件等による発注 ● 災害対応力の強化 (JV方式・労災保険加入)
	公共発注体制強化	● 発注担当職員の育成 ● 広域的な維持管理 ● 国からの助言・勧告【入契法改正】
<b>(参考)</b> ◇公共工物品質確保法等の改正 ・公共工事を対象に、よりよい取組を促進(トップアップ) ・誘導的手法(理念、責務規定) ◇建設業法・公共工事入札適正化法の改正 ・民間工事を含め最低ルールの底上げ(ボトムアップ) ・規制的手法など		

**(4)建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律(概要)** 令和6年法律第49号  
令和6年6月14日公布

<b>背景・必要性</b> ・建設業は、他産業より賃金が低く、就労時間も長い。担い手の確保が困難。 (参考1) 建設業の賃金と労働時間 建設業 417万円/年 <sup>(1)</sup> 2,022時間/年 (+3.5%) 全産業 494万円/年 <sup>(2)</sup> 1,954時間/年 (参考2) 建設業就業者数と全産業に占める割合( )内 [H9] 685万人(10.4%) ⇒ [R4] 479万人(7.1%) <small>※賃金は「厚生労働省」の調査、出典：厚生労働省「毎月労働統計調査」(令和4年度)          ※賃金は「厚生労働省」の調査、出典：総務省「労働力調査」を基にした推定値</small>	<b>処遇改善</b> 賃金の引上げ <b>労務費へのしわ寄せ防止</b> 資材高騰分の転嫁 <b>働き方改革</b> 労働時間の適正化 <b>生産性向上</b> 現場管理の効率化
<b>概要</b> <b>1. 労働者の処遇改善</b> ○労働者の処遇確保を建設業者に努力義務化 → 国は、取組状況を調査・公表、中央建設業審議会へ報告 ○標準労務費の勧告 ・中央建設業審議会が「労務費の基準」を作成・勧告 ○適正な労務費等の確保と行き渡り ・著しく低い労務費等による見積りや見積り依頼を禁止 → 国土交通大臣等は、違反発注者に勧告・公表(違反建設業者には、現行規定により指導監督) ○原価割れ契約の禁止を受注者にも導入	<b>担い手の確保</b> <b>持続可能な建設業へ</b>
<b>2. 資材高騰に伴う労務費へのしわ寄せ防止</b> ○契約前のルール ・資材高騰など請負額に影響を及ぼす事象(リスク)の情報は、受注者から注文者に提供するよう義務化 ・資材が高騰した際の請負代金等の「変更方法」を契約書記載事項として明確化 ○契約後のルール ・資材高騰が顕在化した場合に、受注者が「変更方法」に従って契約変更協議を申し出たときは、注文者は、誠実に協議に応じる努力義務※ <small>※公共工事発注者は、誠実に協議に応ずる義務</small>	
<b>3. 働き方改革と生産性向上</b> ○長時間労働の抑制 ・工期ダンプ対策を強化(著しく短い工期による契約締結を受注者にも禁止) ○ICTを活用した生産性の向上 ・現場技術者に係る専任義務を合理化(例、遠隔通信の活用) ・国が現場管理の「指針」を作成(例、元下間でデータ共有) → 特定建設業者※や公共工事受注者に効率的な現場管理を努力義務化 ※多くの下請業者を使う建設業者 ・公共工事発注者への施工体制台帳の提出義務を合理化(ICTの活用で施工体制を確認できれば提出を省略可)	<b>労務費確保のイメージ</b> 

2024年度における関係法案の改正(出典:国土交通省)

## (2) 人財確保に向けた取り組みの推進

### 【要望事項】

建設業における人財確保に向けて、国は、以下のとおり取り組みを推進すること。

- ① 時間外労働の上限規制を実施するにあたり、不払い残業を発生させないために、適切な行政監視及び指導を実施すること。
- ② 安定した収入により人財を確保するため、特に中小企業における日給月給制から月給制への移行を促進し、そのための支援策を講じること。
- ③ 新技術の導入による生産性向上や働き方の見直しのための設備投資等に支援策を講じること。

### 【背景等】

建設業の就業者は1997年の685万人をピークに減少傾向にあり、2023年では483万人となっています。とりわけ、技能者の高齢化と若手の人財不足は顕著となっており、60歳以上の技能者が全体の約4分の1を占める状況です。

働き方改革関連法の施行により、2024年4月より、建設業における時間外労働の上限が720時間に規制されたことから、これに伴う人財確保が喫緊の課題となっています。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ① 不払い残業の防止と行政監視・指導の徹底

労働力不足によって、一人当たりの業務量の増加が想定されるものの、これにより残業代の不払い等が起きてしまえば、働き方改革の推進により持続可能な建設業界を形成する取り組みの意義も無に帰してしまいます。上限規制の実効性が保たれるよう、関係省庁が連携し、必要な行政監視と指導に努めることが求められます。

#### ② 日給月給制から月給制への移行促進および支援

建設業界においては、日給月給制を採用している中小企業が多い状況にあります。休日数により収入が変動することから、働く者にとっては、適正な休日の取得に対するメリットが感じられないほか、事業者にとっても労働条件の改善が進まないことで人財の確保・定着が進まないという課題が生じています。悪天候・工期調整等による変動により、収入が安定しないことも、持続可能な産業の形成を阻害している要因であり、特に中小企業において月給制へ移行すべきと考えられることから、国が適切に指導するとともに、必要な支援策が講じられなければなりません。

#### ③ 新技術の導入による生産性向上の取り組みと設備投資等への支援

生産性の向上も欠かせません。先述した法改正によりICT技術を活用した現場監理の効率化が図られましたが、人手不足の状況下において生産性の更なる向上は喫緊の課題であり、業務を機械等に置き換えることなどにも積極的に取り組まなければなりません。また、そのための設備投資に対する支援も必要です。



トンネル検査ロボットによる検査の自動化（出典：JR東海）



生産性・安全性向上に向けた多機能鉄道重機の開発（出典：JR西日本）

## 4. 新型インフルエンザ等対策政府行動計画の適切な改定

### 【要望事項】

「新型インフルエンザ等対策政府行動計画改定版（2024年7月）」では、感染拡大のスピードやピーク抑制には、まん延防止等重点措置や緊急事態措置といった強度の高い措置を講ずるとされており、今後発生し得る未知の感染症等への対応として、その必要性を完全には否定しないものの、有事の際の事業者・産業への影響は十分に考慮されなければならない。

同年8月には「政府行動計画ガイドライン」が改訂され、今後は自治体、事業者の行動計画改訂や、関係省庁の取り組み状況のフォローアップが予定されるが、次なるパンデミック発生時に、コロナ禍のように特定の産業のみが痛手を被り、危機に陥ることがないように、バランスの取れた対策の実施を求める。

対策の実施に起因して発生する影響を正確に見極め、ダメージを被る産業や事業者、生活者に対して、適切な支援を実施すること。

また、支援の実施にあたっては、短期的な弥縫策を繰り返すのではなく、中長期的な視点から、産業・事業の持続性やダメージの大きさと回復に要する期間の長さ等も念頭においたうえで、実効性のある方策を講じること。

### 【背景等】

交通運輸・観光サービス産業がコロナ禍の猛威に晒され大きなダメージを受け続けた中で、JR連合は2021年春以降、航空連合・サービス連合との連携を強化し、新型コロナウイルス感染症によるパンデミックに係る政策課題の解決等を目的とした共同行動（3産別共同行動）を行いました。産別間で協力することで生み出される影響力や発信力への相乗効果を活かし、課題認識や主張・要望の発信、政府や政党・関係団体等の各方面へ要請行動を展開するなどの取り組みを継続的に展開してきました。

新型コロナウイルス感染症は、2023年に感染症法の分類が5類へと引き下げられましたが、次なるパンデミック発生時に産業への影響を抑えるべく、平時の段階から課題解決に向けた取り組みを行う必要があります。3産別では、この間の対応における課題や要望を取りまとめるとともに、連合や交運労協と意思疎通を図り、意見反映に努めてきました。

こうした取り組みが奏功し、国が2024年7月に閣議決定した「新型インフルエンザ等対策政府行動計画改定版」には、「情報提供・共有、リスクコミュニケーション」「国民生活及び国民経済の安定の確保」等の対策項目が拡充され、科学的知見等に基づく情報の提供・共有や影響を受けた事業者への支援を公平性にも留意し実施することなどが盛り込まれました。しかしながら、次なる有事の際の対応として、交通運輸・観光サービス産業がコロナ禍で得た教訓が必ずしも明確に反映されていない要素も存在しています。

同年8月には「政府行動計画ガイドライン」が改訂されたほか、今後は自治体、事業者の行動計画改訂、関係省庁の取り組み状況のフォローアップが予定されていますが、四半期ごとに開催される新型インフルエンザ等対策推進会議での議論等を注視し、時宜を得た取り組みを行っていく必要があります。

### 【課題と対応の方向性等】

#### ○ 政府行動計画の適切な改定と実効性ある方策の実施

「新型インフルエンザ等対策政府行動計画改定版」および「政府行動計画ガイドライン（改訂版）」には、交通運輸・観光サービス産業からの意見については、一定の反映を実現した一方で、感染拡大のスピードやピーク抑制には、まん延防止等重点措置や緊急事態措置といった強度の高い措置を講ずるとされています。今後発生し得る未知の感染症等への対応として、その必要性を完全には否定しないものの、有事の際の事業者・産業への影響が十分に考慮された方針・施策が採られなければなりません。

コロナ禍では、まん延防止等重点措置や緊急事態措置によって、人流が大きく抑制されたことから、短期的な経営の見通しすら立たなくなるとともに、その後も長期間にわたって深い爪痕が残りました。経営の支援策についても、業種・事業者によって偏りが発生し、また支援策の内容も短期的な時限措置の繰り返しであったため、企業経営は極めて不安定なものとなり、産業としての将来を見通すことが難しくなりました。これによって離職は増加し、人的資源も多く失われましたし、その後も影響を

長く引きずることとなりました。従って、今後の有事においては、政府等による対策の実施に起因して発生する影響を正確に見極め、ダメージを被る産業や事業者、生活者に対して、適切な支援を実施することが必要不可欠です。

また、支援の実施にあたっては、短期的な弥縫策を繰り返すのではなく、中長期的な視点から、産業・事業の持続性やダメージの大きさと回復に要する期間の長さ等も念頭においたうえで、実効性のある方策を講じることが求められます。

- ・ 3期（準備期、初動期、対応期）に分けて対策の選択肢を記載
- ・ 対策項目を6項目から13項目に拡充
- ・ 実効性確保のための取り組みとして、実施状況を毎年度フォローアップ
- ・ 感染症法等の計画等の見直し状況やこれらとの整合性を踏まえ、概ね6年ごとに改定

※対策項目の概要（抜粋）

④ 情報提供・共有、リスクコミュニケーション

（初動期）感染拡大に備えて、科学的知見に基づく正確な情報を国民等に的確に提供・共有し、準備を促す

⑥ まん延防止

（準備期）考慮すべき指標等（医療・社会経済）を事前整理

（対応期）感染拡大防止と国民生活・社会経済活動のバランスをとるため、病原体の特性の変化や、ワクチンや治療薬の普及等の状況変化により、まん延防止対策の強度を柔軟に切り替える

⑬ 国民生活及び国民経済の安定の確保

（対応期）平時の準備を基に、国民生活や社会経済活動の安定を確保する

国等は、生じた影響を緩和するため、必要な支援及び対策を行う

新型インフルエンザ等対策政府行動計画改定版のポイント（J R連合作成）

## Ⅲ. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進

### 1. 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進

#### (1) 国土の発展に向けた中長期的な総合政策の推進

##### 【要望事項】

高速鉄道・新幹線は、国土の発展等に対して様々な切り口からより一層効果的に寄与することのできる交通資源である。しかし日本では「国土のグランドデザイン 2050」や 2023 年に更新された「国土形成計画」のような上位計画においても、基本計画路線を含めた高速鉄道・新幹線ネットワークをはじめとする鉄道の活用について具体的に言及はされていない。2023 年以降、骨太の方針において基本計画路線についても言及されているが、よりネットワークの計画推進を図るには、中長期的な視座に立った総合政策の推進に向けた検討が欠かせない。

ついては、国土の将来ビジョンを描くにあたり、高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進を明記し、関係機関が一体となって推進すること。

##### 【背景・課題と対応の方向性等】

高速鉄道・新幹線ネットワークは国土の発展、日本と地域における経済・社会の発展に大きく貢献してきたことは言うまでもなく、地域公共交通と連動する形で、今後も国土の発展等に対して様々な切り口からより一層効果的に寄与することのできる交通資源であると考えます。

「経済財政運営と改革の基本方針 2023（骨太の方針）」において、基本計画路線が初めて取り上げられ、「地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う」とこととされ、国として新幹線の基本計画路線に対する姿勢が新たに打ち出されたと言えます。この点は評価できるものの、国土の持続的発展を図るべく策定されているはずの「国土のグランドデザイン 2050」「国土形成計画」「社会資本整備重点計画」のような上位計画においては、「中央新幹線と整備新幹線といった現在整備中の路線の整備を着実に進める」旨の記載にとどまっており、基本計画路線を含めた高速鉄道・新幹線ネットワークをはじめとする鉄道をいかに活用するかという視点が欠けています。そのため、国土のめざすべき姿とその実現に向けた手段の双方が不明瞭となり、結果として、高速鉄道・新幹線の整備が後回しとなっています。

国土の発展のためには、高速鉄道・新幹線ネットワークの有用性を改めて評価するとともに、今後の国土の発展等に向けた各種交通機関の活用や、ポリシーミックスによる総合政策の推進について、中長期的な将来展望を明確に描き、関係機関が一体となって推進するべきと考えます。

こうした中、2024 年 11 月には、財務大臣の諮問機関である財政制度等審議会が「新幹線の建設には工事費の増嵩や工期の遅れ、地元の不同意といったリスクがあり、着工判断の際には十分な検討・評価を行うべき」「貸付料設定についても、需要予測を上回る部分については追加的徴収を行えるよう見直しを検討すべき」と指摘し財務大臣に申し入れを行っています。

財政制度等審議会による指摘について、建設推進に係る課題解決は必要なものの、整備新幹線の開業効果については言及されておらず、適切な事実認識に基づき議論がなされるべきです。また、貸付料設定については、民間企業としての JR 各社およびそこで奮闘する組合員の創意工夫や努力の積み重ねを踏まえたものとはなっておらず、営業主の立場を考慮した建設的な議論が求められます。

## (2) 高速鉄道ネットワークの構築に向けた中長期的な計画の策定

### 【要望事項】

現行の全国新幹線鉄道法には、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存在しない。まずは目指すべき中長期的な計画を明確にし、そこからバックキャストの考え方で計画を推進すること。

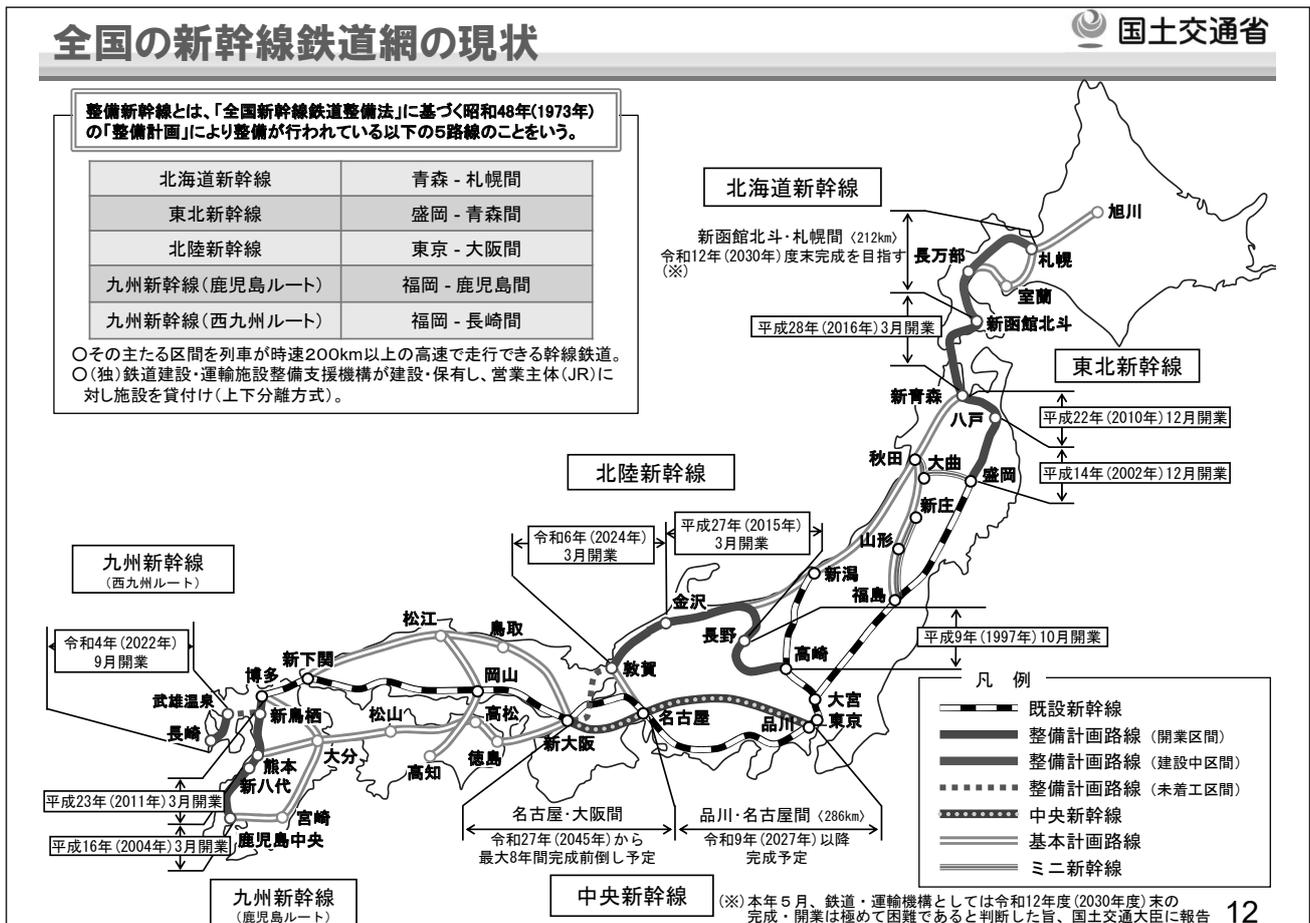
### 【背景・課題と対応の方向性等】

現行の全国新幹線幹線鉄道法（全幹法）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います。現在建設中の3線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線西九州ルート）を除けば実質的な中長期的計画はなく、このうち北陸新幹線敦賀～新大阪間、九州新幹線西九州ルート武雄温泉～長崎間については、着工の見通しが立っていません。

新幹線の整備期間は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。

例えば、日本においては2000年の運輸政策審議会答申に「5大都市から地方主要都市間を概ね3時間程度で結ぶ」といった目標・指針が示されていたように、まずは目指すべき目標を明確にし、そこからバックキャストの考え方で計画を策定する必要があります。

現行の全幹法が制定された1970年当時と比べると、社会情勢をはじめ多くの前提条件が変化しています。こうした変化を踏まえ、現在生じている北陸新幹線計画の遅延問題の教訓を十分に勘案し、改めて国土の持続的な発展に向けたグランドデザインの策定と、実現に向けたステップや手段の見直しといった根本的な取り組みを行うべきであり、連動する形で、高速鉄道・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す。



全国の新幹線鉄道網の現状 (出典：国土交通省)

### (3) 新幹線を活かす地域の主体的取り組みと物流政策との連携

#### 【要望事項】

高速鉄道・新幹線の整備効果を最大限に活かすべく、自治体を中心とした地域が主体的に取り組み、新幹線の効果を最大限に活かした持続的かつ総合的な地域政策を推進していくこと。

また、新幹線開業後の並行在来線等の地域公共交通との連携強化や、貨物鉄道輸送に関する物流政策を策定し、具体的実践していくこと。

#### 【背景・課題と対応の方向性等】

高速鉄道・新幹線ネットワークの拡充がもたらすわが国・地域への効果は極めて大きく、国家的な戦略を持ち、活用を図ることが有益であることは言うまでもありません。一方、高速鉄道・新幹線の整備はあくまでも手段であって、新幹線を活用して日本国土はもとより、地域の創生・発展に繋げるという目的を実現するためには、自治体を中心とした地域の主体的な取り組みが欠かせません。

2022年9月の九州新幹線西九州ルート武雄温泉～長崎間の開業にあわせて、官民が連携し、長崎駅周辺の開発事業が進められてきました。国が行う九州新幹線西九州ルートの建設にあわせて、県が行うJR長崎本線連続立体交差事業、その基盤の上で市が行う長崎駅周辺土地区画整理事業の3つが相互に関連することで、立体交差化により市街地の分断解消や土地の有効活用が進み、新幹線の開業効果を最大限享受するための仕組みを構築しています。

2024年3月に開業した北陸新幹線金沢～敦賀間では、開業にあわせて敦賀駅周辺に外資系ホテルや商業施設が開業しています。開業から1年が経過する中で、福井県への来訪者数が前年度2割増となったほか、沿線である信越からは8割、関東地方からは4割増加するなど、交流人口が拡大しています。

地域の将来像を描き、魅力あるまちづくり、産業振興、観光開発、雇用拡大、定住人口の拡大など、新幹線の効果を最大限に活かした持続的かつ総合的な地域政策を推進していくことが求められます。

また、新幹線開業後の並行在来線をはじめとする地域公共交通との連携を強化した交通政策や、物流面では貨物鉄道輸送に関する政策を策定し、実践していくことも重要です。

## 長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

### 2. 長崎駅周辺のまちづくり = 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画 =

▶ 「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を契機に、長崎県と長崎市が一体となって、平成22年に都市再生のためのグランドデザインとして、「長崎市中央・臨海地域」を対象とした都市・居住環境整備基本計画を策定



■「重点エリア」の位置図

#### ①長崎駅周辺エリア

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を契機として、さらなる交流人口の拡大や経済波及効果を目指し、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生向上を図り、併せて「交流のまち長崎の玄関口」にふさわしいまちづくりを促進するため、陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺エリアとして、まちなかの賑わいの拠点である浜町地区や海の国際玄関口である松が枝周辺エリアと連携を図りつつ、一体的・総合的に整備する必要がある区域

（出典：各重点エリアの整備計画（平成25年3月））



（出典：長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（令和2年7月））

長崎駅周辺の交通拠点機能強化の取り組み（出典：国土交通省）

## 2. 整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題

### (1) 新幹線整備予算の抜本的な増額と安定的な建設財源の確保

#### 【要望事項】

現行の整備新幹線計画は1970年の策定から約50年以上経過したが、いまだに完成していない。国の新幹線事業費を抜本的に増額するなど、安定的かつ必要十分な財源を確保して整備を進めること。

また、現在建設中の各新幹線において、早期開業の要請や人件費・材料費高騰等の変動要素に伴う事業費の増嵩が発生しているが、これらがJRの更なる負担増とならないようにすること。

#### 【背景・課題と対応の方向性等】

現行の整備新幹線計画は策定からされて50年以上が経過しましたが、整備計画路線はいまだに完成しておらず、基本計画路線は着手の見通しも立っていません。整備新幹線計画を完成に向け安定的かつ積極的に推進するためには、計画初期には想定し得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す。

建設費について、国の新幹線事業費は約800億円で推移しています。新幹線は年間で約1,000億人キロ、旅客輸送の1割強を担っているにも関わらず、公共事業費全体（国土交通省の予算）の1.3%に過ぎません。また、近年では西九州・北陸・北海道の3線同時着工が進められるなど、新幹線建設に係る事業費は急増しましたが、不足分の財源として、既設新幹線譲渡収入および整備新幹線貸付料の前倒し活用、地方負担分およびJRからの貸付料等によって確保している状況ですが、将来の貸付料を充当する現在の資金調達方法は早晚行き詰まることは明らかです。

整備新幹線事業が国土の発展、日本と地域の経済・社会へもたらすプラス効果に鑑みれば財源が不十分であり、現在のように借入金や将来の貸付料をあてに財源を確保することは持続可能とは言えません。自民党PTが2022年5月に「今後10～20年間で30～50兆円を投入すべき」と大胆に提起したように、建設財源の一つである国の新幹線事業費を抜本的に増額する必要があります。

現在建設中の各新幹線においては、早期開業の要請や人件費・材料費高騰など様々な変動要素に伴う建設費の増嵩が発生していますが、事業当初の前提条件を堅持して国が責任を持って財源確保に努め、JR関係会社のさらなる負担増を求めないようすべしと考えます。



整備新幹線の事業費及び国費の推移 (出典：鉄道・運輸機構)

## (2) 整備新幹線の開業 30 年以降の貸付料に係る取り扱いの整理

### 【要望事項】

整備新幹線の貸付料は開業から 30 年間一定と定められているが、それ以降の取扱いが不明確である。関係者との協議のうえ、道筋立てを行うこと。

また、整備新幹線の大規模改修にかかる費用負担についても、あらかじめルールを整備すること。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

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 年間は一定と定められていますが、開業 30 年後以降の取扱いは決まっていません。1997 年に開業した北陸新幹線（高崎～長野間）が 2027 年に開業 30 年を迎えることから、今後、貸付料の取り扱いについて議論・検討が行われることが想定されます。

JR 各社は「経営の負担は取り除くべきであって、開業 30 年以後の貸付料は低減すべき」と考えますが、一方で鉄道・運輸機構は「新幹線を安定的に整備するためには財源を確保すべき」と考えており、考えは一致していません。だからこそ、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必要があると考えます。

また、整備新幹線の大規模改修に係る費用負担については具体的なルールはなく、「別途協議」とされています。しかし、東海道新幹線が開業後約 50 年で大規模改修を実施してきたことを踏まえると、整備新幹線の大規模改修についてもルールを整備すべきと考えます。

## (3) 建設財源における地方負担分の見直し

### 【要望事項】

建設財源の一つである地方負担分のあり方については、現行の整備距離に応じて自治体の負担割合を決定する「属地主義」だけではなく、新幹線整備による効果・受益の大小に応じて決定するなど、関係者の理解を得られる方策を講じること。

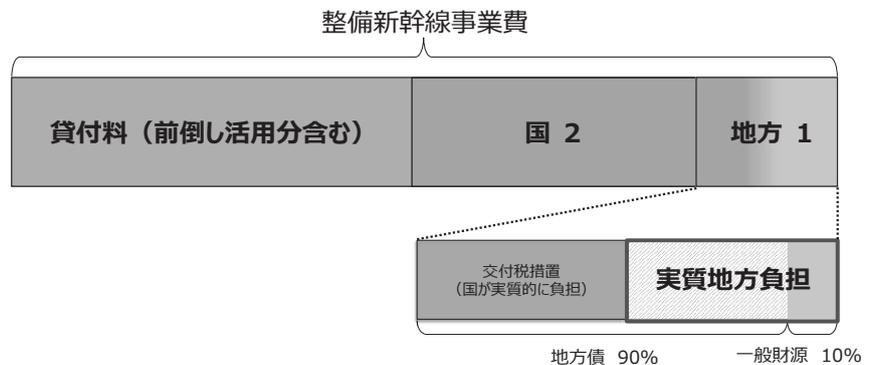
### 【背景・課題と対応の方向性等】

現在の建設財源のスキームは、営業主である JR から施設を保有する鉄道・運輸機構に対し支払われる貸付料を建設費から控除した分について、国が 3 分の 2、地方公共団体が 3 分の 1 を負担することとなっています。このうち、地方負担分については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、総務省において地方財政措置（地方債充当率を 90% とし、事業費と財政規模に応じてその元利償還金の 50～70% を交付税措置）が講じられることとなっています。

建設財源の一つである地方負担分のあり方については、現行の計画推進において各地で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べきです。なお、現実的な問題への対応方として、距離ではなく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や、地方負担分を 1/3 とする現行の負担割合のあり方をはじめ、地域や関係者の理解を得られる方策を講じるべきと考えます。

### 新幹線整備における地方負担のイメージ

- 建設費から貸付料を控除した分について、国が 2/3、地方が 1/3 を負担。
- 整備新幹線の整備に係る地方負担については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、総務省において、地方財政措置（地方債充当率を 90% とし、事業費と財政規模に応じてその元利償還金の 50～70% を交付税措置）を講じている。



※地方負担分の90%について地方債の起債が可能。  
 ※事業費と自治体の財政規模に応じ、その元利償還金の50～70%について、国から地方交付税措置がされる。

8

新幹線整備における地方負担のイメージ（出典：鉄道・運輸機構）

#### (4) 新幹線の効果を広く考慮した着工条件の見直し

##### 【要望事項】

中長期的な国土計画に基づき、新幹線建設を計画的に推進するとの認識のもと、新幹線の効果をより広く適正に評価し、着工を判断すること。

着工条件の5つの要件のうち、「投資効果」は重要な視点の一つではあるが、費用便益分析比(B/C)のみで事業実施の可否を政策するのは課題がある。現行のB/Cに含まれていない新幹線整備の効果を考慮し、その有用性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得た上で事業を進めること。

##### 【背景・課題と対応の方向性等】

整備新幹線の着工にあたっての基本的な条件(着工5条件)は、「安定的な財源見通しの確保」「収支採算性」「投資効果」「営業主体としてのJRの同意」「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」とされています。

定められた5つの要件のうち「投資効果」は重要な視点の一つではありますが、費用便益分析比(B/C)は投資効果を判断する指標の一つにすぎず、B/Cだけで事業実施の可否を判断することには課題があると考えます。B/Cはあくまで整備の優先順位を付けるための根拠であって、事業実施の可否は政策判断として行うべきです。これまで、B/Cが1.0を上回ることを目指していたことを改め、言わば「B/Cからの脱却」を図るべく、行政やJRが新幹線整備の有効性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得ることを前提に事業を進めることが重要です。

また、B/Cによる現行の費用便益分析の評価手法では、「利用者便益」「供給者便益」「環境等改善便益」以外を評価することができません。

加えて、コロナ禍により中長距離の旅客移動が大きく減少している状況を前提とした需要予測では収支採算性や費用便益分析に大きな影響が及ぶことが想定され、一時的な需要の増減が結果的に新幹線整備の停滞に繋がることも懸念されます。

現行の費用便益分析は利用者と事業者の受ける便益に限定されていますが、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す。この間、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの改訂に係る議論が進められ、社会的割引率に関してのみ一部改正が図られています。

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必要があります、次のような便益を検討すべきです。

- ・新幹線の開業に伴う駅周辺整備など、まちづくりに伴う経済波及効果
- ・観光振興やMICEの誘致などによる、域外からの誘客による地域の活性化
- ・LRTなど地域公共交通の整備に伴う地域の活性化
- ・定住人口の増加に伴う経済波及効果
- ・地域社会の維持に寄与する効果

## (5) 不測の事態をも想定した要員及び工期の確保

### 【要望事項】

建設工事の推進にあたっては、安全を確保したうえでの確実な工事の実施、営業主体の開業準備、建設業の「4週8休化」への対応が不可欠であることから、適正な「要員」を確保し必要な「施工能力」と「適切な工事期間」を確保すること。

また、北陸新幹線計画や北海道新幹線計画の遅延の教訓に基づき、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行うこと。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

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、気象災害や地質状況などの自然条件や人手・建材不足等の影響により工期遅延が生じる可能性は常に存在します。これは、高速鉄道に限らず公共インフラすべてにおいても同様の課題です。

また、開業時期の前倒しを行うにあたっては、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）や北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）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ています。

開業前倒しの有無にかかわらず、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開業準備、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」といった観点からの着実な対応が不可欠です。ついては、適正な「要員（鉄道・運輸機構職員）」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」を確保すべきと考えます。さらには、鉄道工事のような特殊な条件下においても作業が可能となる重機などの技術開発も積極的に進めるべきです。また、現在建設中の路線における工期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す。

## (6) 計画推進に伴い発生する事業者の経営課題に対する支援

### 【要望事項】

整備新幹線計画の推進によって事業者に不利益や負担の増加が生じる場合は、国が必要な財源を確保し、設備投資や負担軽減策などの補填を行うこと。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行の課題においては、新幹線側にとっては走行速度が低下し到達時間が長くなるといったデメリットや、貨物列車の運行を含めた短い間合いで三線軌条の保守をしなければならないといった負担が生じます。一方で、貨物側にとっては新幹線を考慮しダイヤの設定が制限されるなど、双方に負担が生じる場合もあります。さらに、整備新幹線の建設において在来線敷地に近接して工事を実施する場合や既存の在来駅施設の改造が必要となる場合には、鉄道・運輸機構からJRへ当該工事の施工が委託される場合があり、受託者であるJRの人員計画に大きな影響を与えることもあります。

整備新幹線計画の推進によって事業者に不利益や経営負担の増加が生じる場合は、国が責任を持って必要な財源を確保し、設備投資や負担軽減策をはじめとする補填措置を行うべきと考えます。

### 青函共用走行区間における時間帯区分方式による高速走行区間の拡大について 国土交通省

- 青函トンネルを含む在来線との共用走行区間では、新幹線と貨物列車のすれ違い時の安全を確保するため、**通常、新幹線の走行速度を落として運行している**（青函トンネル内：160km/h、トンネル前後の区間（明かり区間）：140km/h）。
- 一方、**貨物列車の走行が少ない特定時期（GW、お盆、年末年始）は、運用の工夫により、青函トンネル内において新幹線だけが走行する時間帯に高速走行を行う、いわゆる「時間帯区分方式」を実施。**
- 令和2年度の年末年始以降は、時間帯区分方式による210km/h走行を実施し、実績を積み上げてきたところであり、**令和6年度からは260km/h走行を実施。**
- 引き続き、時間帯区分方式による青函トンネル内の高速走行を実施するとともに、**特定時期（年末年始を除く）の明かり区間における260km/h<sup>※1</sup>での高速走行について、今後検討が順調に進めば令和10年度の実現を目指す。**これにより、明かり区間で約9分、青函トンネル区間と合わせた共用走行区間全体で約14分短縮の見込み<sup>※2</sup>。
- このため、令和7年度において走行試験用の車両改修やシステム改修等を進める。

<sup>※1</sup> 最高速度については、高速走行試験の結果を踏まえ、最終的に判断。  
<sup>※2</sup> 整備新幹線小委員会の資料（平成24年4月）に基づき、鉄道局において算出。

#### 【明かり区間の高速化イメージ】

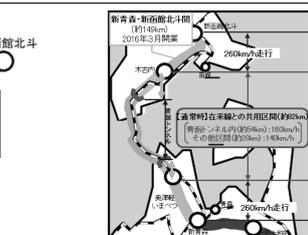


#### 【(参考)現在の高速走行の状況】

- 区間：青函トンネル内（約54km）上下線
- 速度：260km/h（通常時は160km/h）
- 実施時期：GW、お盆、年末年始

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施日数	5日間	14日間	15日間	16日間	17日間

- 所要時間：通常時より5分短縮（通常時、東京～新函館北斗間は最速3時間57分）
- 対象列車：始発～15時半頃までの間に、青函トンネルを走行する新幹線上下各7本の計14本



青函共用走行における高速走行区間拡大（出典：国土交通省）

### 3. 個別計画にかかる課題

#### (1) 北陸新幹線の整備計画推進に係る課題

##### 【要望事項】

2024年3月に金沢～敦賀間が開業したが、敦賀～新大阪間については未だ着工の目処が立っていない。鉄道・運輸機構による事業推進調査により、北陸新幹線の施工上の課題の解決や実現可能な駅・ルートへの検討に必要な調査等が先行・集中的に行われていることを踏まえ、小浜・京都ルートでの整備に向けて、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整理を図り、着工に向けた道筋をつけること。

##### 【背景・課題と対応の方向性等】

北陸新幹線敦賀～新大阪間について、国交省は2024年8月、与党の整備新幹線建設推進PTに対し、京都新駅に至るルートとして「東西案」「南北案」「桂川案」の3案を示すとともに、工期や建設費について現状の見通しを明らかにしました。工期については南北案が最も短く20年程度、東西案が最も長く28年程度とされ、建設費については、年2%の物価上昇が続くと仮定し、その場合3案ともに5兆円前後と想定されています。

こうした状況を踏まえ、滋賀県の米原を通るルートへの見直しを要望する声や、京都府における地下水への影響を懸念する声が上がっており、着工が困難な状態となっています。

2024年12月に開催された同PTでは、3ルート案のうち東西案が候補から外され、南北案と桂川案の2案について引き続き整備に向けた検討を行うとされたものの、2024年中の選定は見送られ、2025年度末の延伸工事着工は事実上断念されています。

とはいえ、この間、鉄道・運輸機構によって、事業推進調査という形で従来、工事実施計画の認可後に行われていた調査も含め、施行上の課題を解決するための調査が先行的・集中的に行われてきました。2025年3月には、京都府内の各自治体に向けて国交省による説明会が開催されるなど、着工に向けた理解醸成の取り組みが行われています。

工事費の増嵩を受けて、米原ルートでの整備を要望する声が上がっていますが、この間実施してきた行政手続を再度行うことや、東海道新幹線への乗り入れが困難であることなどを踏まえれば、既決定かつ準備が進められている小浜・京都ルートでの着工が最適解であると考えられます。

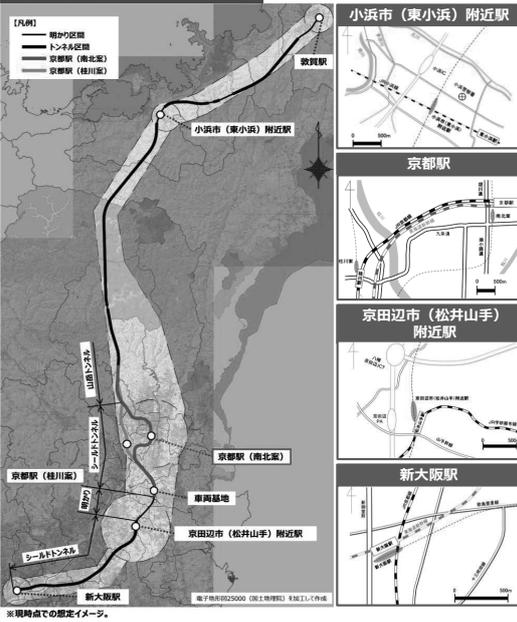
また、地下水への影響を懸念する声に対しては、印象のみで判断するのではなく、科学的根拠に基づいた議論の上で判断されるべきであり、正しい認識をあらゆる関係者が共有し、合計形成を図っていくべきです。

あわせて、国は、整備に向けた財源の確保を着実にすることが求められます。

#### 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の現状について

○ 環境影響評価手続を進めるとともに、令和5年度より、施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施。令和6年8月に詳細な駅位置・ルートの案などを提示し、令和6年12月、与党の整備委員会からPTに対し、南北案、桂川案のいずれかとするなど内容を内容とする中間報告がなされた。

##### 詳細な駅位置・ルート（案）



##### 事業費・工期等

	南北案	桂川案
総延長	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都・松井山手・新大阪(地下) 各駅、車両基地	
新大阪駅工期	概ね25年程度	
京都駅工期	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費(※1) (令和5年4月価格)	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
概算事業費(※2) (含 将来の物価上昇見込)	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※1 平成28年度当時は2.1兆円、その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。  
 ※2 令和5年4月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後年2%上昇すると仮定。

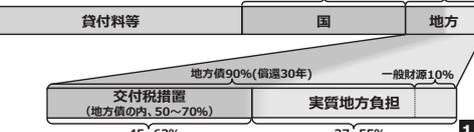
##### 与党 整備委員会 中間報告 (R6.12.23) (抜粋)

- 京都市内の駅位置・ルートについては、南北案、桂川案のいずれかとするのが適切…
- …地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くす…科学的知見に基づく情報発信を念入りかつ重点的に実施し、そのための体制強化を図るとともに、沿線自治体等の協力を要請し、取り組む…
- …調査について、南北案と桂川案で共通の箇所を深度化を図るため、必要かつ十分な予算を確保することが必要…小浜市(東小浜)附近駅等の着工準備として、…増強する必要
- …ルートに係る検討、地元関係者等の懸念や不安の払拭と並行して、安定的な財源の確保、費用対効果のあり方等について検討を速やかに…

##### (参考) いわゆる着工5条件

- 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 JRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意

##### (参考) 現行の財源スキーム



北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の現状（出典：鉄道・運輸機構）

## (2) 九州新幹線西九州ルート of 整備計画推進に係る課題

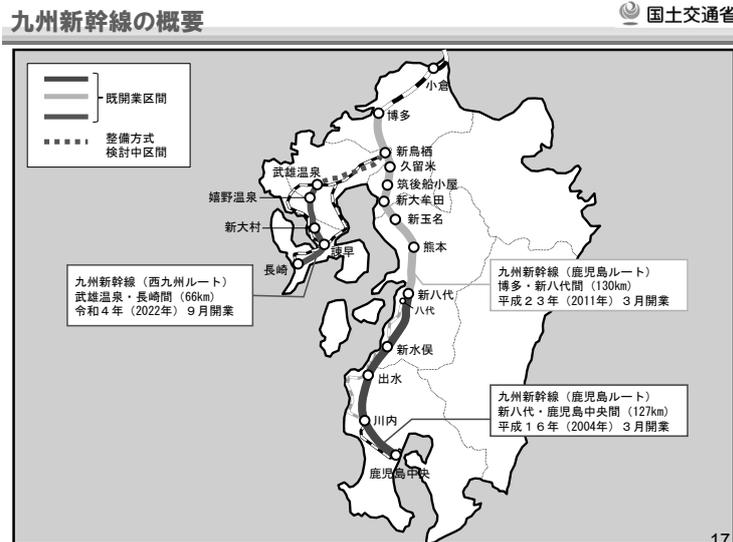
### 【要望事項】

九州新幹線西九州ルート（新鳥栖～武雄温泉間）の整備方式については、これまでの関係者間での合意事項や経緯等を踏まえ、国が主体性を持ち、佐賀県との「幅広い協議」が進展するよう対応すること。

### 【背景・課題と対応の方向性等】

九州新幹線西九州ルートについては、この間国と佐賀県との間で「幅広い協議」が行われてきました。2024年8月に開催された協議において、佐賀県はF G Tを活用した整備について合意はしたものの、フル規格での整備およびそれに伴う費用負担については合意していないとの考えを説明しています。

九州エリアから関西・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と考えます。九州新幹線西九州ルートは現状長崎～武雄温泉間のみの開業となっていますが、新幹線の整備効果が最大限発揮されるには、ネットワークがつながることが不可欠であり、この間、累次にわたり関係者間で行われてきた協議や合意事項、経緯等を踏まえ、現行の整備スキームにおける課題を踏まえつつ、佐賀県との「幅広い協議」が進展するよう、国が主体性を持って対応するべきと考えます。



九州新幹線の概要 (出典：国土交通省)

### 地元で新たな合意形成が図られるのが本来の議論の在り方

- 西九州ルートは、長崎県が博多から武雄温泉までの在来線利用を提案され、地元で合意  
在来線利用を大前提として様々な合意を重ねながら整備が進められてきた
- 佐賀県は合意に基づき西九州ルートの整備に真摯に協力  
佐賀県は合意したことを守ってきた
- 新鳥栖～武雄温泉間には「在来線を利用する」という合意しかない
- 長崎県が佐賀県内の区間について合意と異なるものを望むのであれば、原点に立ち戻り地元で新たな合意形成が図られるのが本来の議論の在り方
- 佐賀県の呼びかけで、5月に佐賀県、長崎県、JR九州の地元トップによる意見交換を実施  
三者での意見交換は有意義であり今後も続けていくことを一致
- これとは別に、国から求めがあった「幅広い協議」に今後も応じていく

3

「幅広い協議」における佐賀県の説明内容 (出典：佐賀県)

### (3) リニア中央新幹線の早期開業に向けた課題

#### 【要望事項】

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶことにより、約6,000万人の都市集積圏を形成し、わが国の国土構造を変革する意味合いを有する。しかしながら、静岡県内の工期の遅れ等により開業時期が2027年度「以降」となるなど、早期開業に向けて課題が山積している。国土交通省が設置している有識者会議や、関係地方自治体、および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、早期開業に結実するよう、国土交通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・課題と対応の方向性等】

2024年3月、JR東海はリニア中央新幹線の品川～名古屋間について、静岡県内区間の着工の目処が立たないことから、最短で2027年としていた開業目標を断念する方針を明らかにしました。同年9月には、静岡県がトンネル工事の前段階となるボーリング調査の実施を容認するなど、計画の前進が図られています。

着実な建設推進と早期開業に向けて、国土交通省が設置している有識者会議や、静岡県をはじめとする関係地方自治体および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、国土交通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が引き続き行われる必要があります。



リニア中央新幹線のルート (出典：JR東海)

# 税制改正要望項目

## I. 2026 年度税制改正要望項目

### (1) 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（不動産取得税）

鉄道事業再構築事業を実施する路線において、既存の鉄道事業者から鉄道事業者が鉄道事業の用に供する不動産（土地・家屋）を取得した際の不動産取得税に係る特例措置の適用期限延長及び拡充を行うこと。

### (2) J R 貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置（固定資産税）

J R 貨物が現在保有する車両のうち、国鉄から承継した老朽車両は、国鉄改革時からの経緯によって、依然として機関車の約 3 割を占めている。環境・地球温暖化対策としても、昨今の物流をめぐる社会情勢（労働力不足等）の変化への対応といった観点からも、貨物鉄道モーダルシフトを一層推し進める必要があり、そのためにも大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を一層推進していくことが求められる。一方で、J R 貨物は経営自立の実現にむけて、さまざまな施策や効率化・コスト削減策を続けているが、現段階においては機関車の更新・投資を行う資金の捻出は依然として厳しいことから、さらなる貨物鉄道モーダルシフトを促進するためにも、現行の特例措置の適用期限延長及び拡充を行うこと。

### (3) 運輸部門における地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例により上乘せされる石油石炭税の還付措置（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 CO<sub>2</sub> 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。

## II. 2027 年度税制改正要望項目

### (1) 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（登録免許税）

鉄道事業再構築事業を実施する路線において、既存の鉄道事業者から鉄道事業者が鉄道事業の用に供する不動産（土地・家屋）を取得した際の登録免許税に係る特例措置の適用期限延長及び拡充を行うこと。

### (2) 軽油引取税の課税免除の特例措置（鉄軌道・索道）（軽油引取税）

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 CO<sub>2</sub> 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) 鉄道・運輸機構が J R 北海道・ J R 四国・ J R 貨物から引き取る不要土地に係る特例措置（不動産取得税）

J R 二島・貨物に対する支援策の一つとして、鉄道・運輸機構が J R 二島・貨物の不要土地を引き取る際に係る税制上の特例措置について適用期限延長を行うこと。

(4) JR北海道、JR四国およびJR貨物に係る特例措置（二島特例・承継特例）（固定資産税・都市計画税）

国鉄改革の目的である「鉄道事業の再生」や「地域の活性化」に向けて、JR北海道・JR四国が国民・地域の足としての社会的使命を果たし続けることができるよう、そしてJR貨物が鉄道貨物の物流網を維持し環境負荷の軽減・社会的なモーダルシフトの要請に応え続けられるよう、現行の税制特例措置の継続適用を図ること。また、各種税の減免措置をはじめとする経営支援策の恒久化を図ること。

### Ⅲ. 創設・拡充要望項目

(1) 鉄道車両等に対する固定資産税非課税措置の創設（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。

(2) 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（固定資産税）

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、JR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。

(3) 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：地方税）

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 03-3270-4590

ホームページ : <https://www.jr-rengo.jp>