

# JR連合 政策News

第276号

2016年6月3日

## 加盟各単組とともに鉄道局と政策に関わる意見交換を実施！

～組合員から出された生の声を強く訴え、課題解決を要請～

JR連合は5月17日、国土交通省鉄道局に対し、政策課題の解決に向けた要請行動、及び同局との意見交換会を開催した。同会には鉄道局から各課政策立案に関わる実務担当者が多数出席し、JR連合からは荻山副会長、河村事務局長をはじめとする執行部、及び各単組の政策担当者が出席した。

JR連合は、JR各社で働く組合員から出された意見・要望のうち、労使で解決できない課題を政策課題として取り扱い、関係単組とともに内容の精査と背景事情の調査、及び政策活動への反映を行っている。とりわけ、その中でも短・中期的な政策課題について、毎年春に「交通重点政策」として取りまとめ、当該政策課題の解決・要望の実現に向けて、関係各方面に対する働きかけを行っている。本年も、JR連合の政策委員会における関係各単組代表者との度重なる議論・調整を経て「2016年 交通重点政策」を策定した。今回鉄道局に要望した内容は同重点政策に綴られた項目であり、鉄道行政における施策への反映、そして2017年度予算及び税制改正への反映をめざすものである。なお、本年は4月14日に端を発する熊本地震の影響を受け、毎年4月に実施している鉄道局との意見交換会を延期し、5月に実施する運びとなった。



冒頭、JR連合副会長かつ政策委員長を務めるJR西労組・荻山委員長が挨拶に立ち、昨年のJR会社法改正法成立によりJR九州の株式上場の環境が整ったことについて感謝の意を表しつつ、4月14日以降の熊本地震による被害の把握と復旧に向けた支援への対応、尽力に敬意を表した。加えて、毎年発生する自然災害による被害からの復旧支援の必要性や、多岐



に亘る政策課題の存在に触れつつ、JRで働く者を代表して解決に向けた取り組みを要請した。また2017年度税制改正に向けては、とりわけJR北海道・JR四国・JR貨物の経営の根底を支える重要な税制特例措置が適用期限切れを目前に控えていることに触れ、同措置の適用継続と、日本の社会・経済を支える鉄道の発展に向けた政策的支援を求めた。そして、各種制度・政策課題への対応における理解と尽力、忌憚ない意見交換を要請した。

これに対し、鉄道局総務課の川島企画官からは、日々の鉄道の安全・安定輸送に対する尽力や、JR連合からの鉄道に関わる重要で骨太な課題の提起、及び熊本地震への対応におけるJR各社の尽力・支援に対する感謝の意と、北海道新幹線開業についての思い・祝意が表された。また諸課題については、限られた人材・財政でもあり、ただちに対応できないこともあるが、課題の解決に向けて努力をし、鉄道行政に取り組んでいく旨の代表挨拶があった。

要望内容としては、自然災害への対応（激甚災害時における鉄道復旧、防災対策の強化）  
獣害被害への対応）、鉄道インフラ基盤の強化（老朽化対策）、JR北海道・JR四国・JR貨物の経営安定に資する施策の展開、整備新幹線の取り扱い、交通政策基本法に立脚した諸施策の着実な推進、鉄道特性を活用した利便性向上施策の展開など、鉄道施策に関する様々な項目を取り扱った。また、2017年度税制改正関係では、本年度末で期限切れを迎える、三島特例・承継特例やJR貨物に対する買換特例をはじめ、旅客新車特例や石油石炭税の特例、耐震特例の継続を求めるとともに、鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援や、本四架橋にかかる固定資産税減免といった創設案件の要望を盛り込んだ。

これに対して鉄道局からは、JR連合からの主張を受けとめたうえで、それぞれの項目ごとに担当者から現下の見解や今後の方向性を含めた回答が示された。なお、鉄道施設・設備の老朽化対策や獣害被害への対応、そして税制改正に関する要望をはじめとして、前向きな変化や検討を進める旨の回答があった。

JR連合は、JRの責任産別の視点から、政治や行政に対し、政策課題などについて、スタンスを伝えるとともに、今後の取り組みについて連携を図り進めていく意思を示した。

#### ◆【国土交通省鉄道局との意見交換会の内容について】

1. 日 時      2016年5月17日（火）10:30～12:00
2. 会 場      国土交通省庁舎2号館共用会議室
3. 議 題      鉄道に関わる諸課題に対する要望事項（詳細は次頁以降）

#### 4. 議論内容（要請事項から、当日の主な論点のみ抜粋）

##### 1 2016年度 制度・政策関係要望事項（予算関係）

##### I. 自然災害への対応をはじめとした防災対策の強化

###### (1) 激甚災害時における鉄道の早期復旧

- ・自然災害による鉄道被災からの復旧については事業者負担が原則であるものの、経営体力等を考慮して公的助成対象を規定している現行の「鉄道軌道整備法」は、特に経営体力が脆弱な事業者を想定した法律としては適用要件が極めて限定的であること、補助率についても低率であるため、同法の適用要件緩和、補助率の嵩上げを図ること。
- ・昨今の激甚災害による鉄道被災は、鉄道用地ではなく鉄道用地外からの土砂流入や河岸崩壊などによって引き起こされている事例が散見される。そうしたケースに際しては、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包括的な対応を地方自治体が責任を持って進めること。また地方自治体が鉄道の早期復旧に向けて、より密接に事業者や地権者といった関係主体との連携を積極的に図りつつ、国はそうした地方自治体の取り組みに対して、財政面をはじめとする様々な側面支援を図ること。

###### (2) 防災対策の強化

- ・山間線区における鉄道隣地が全く管理されず、荒廃が進捗しており、防災という観点で極めて問題である。一義的には土地所有者と事業者との調整を踏まえた従前からの予防保全が肝心ではあるが、現場段階では土地所有者が不明であるなど、対応は困難を極めている。また、国・地方自治体が管理する河川についても、護岸施設の老朽化が進んでおり、集中豪雨等によって決壊する事例が後を絶たない。国・地方自治体による治山・対策を拡充・強化し、早急に山間線区の安全性向上を図ることを求める。
- ・毎年自然災害が多発し甚大な被害が発生している昨今、経営体力の脆弱な事業者、とりわけ常に鉄道隣地からの落石や土砂流入ならびに水害等の危険にさらされる立地条件の厳しい山間線区を多く抱える事業者にとっては、鉄道防災および予防保全は極めて重要でありつつも負担が大きい。従って、現行の支援スキームとして存する鉄道施設総合安全対策事業費補助について、現行の補助要件・対象ならびに補助率の拡大を求める。また、鉄道防災事業費補助についても補助要件の緩和や増額措置を求める。

###### (3) 獣害被害への対応

- ・2014年の通常国会で成立した「鳥獣保護法」の改正により、野生生物の生息数を適正規模に減少させる「管理」を図り、鳥獣の捕獲を専門に行う事業者の認定制度を設けるなどの方策が盛り込まれた。同法改正に基づき、指定管理鳥獣捕獲等事業の創設等によって地方自治体における獣害被害対応の充実・強化が図られることとなった。一方で、農林水産業や国民の生活環境に対する被害のみならず、公共交通における被害の頻度・負担も大きい。鹿や猪などの獣類と列車との衝突が頻発し列車の大幅な遅延を引き起すなど、輸送サービスに支障を来している。傾向としては、件数が減少するどころか増加の一途を辿っており、地方自治体による取り組みには変化が見受けられない。

その一方で、各事業者においては対応を試行錯誤し継続的な取り組みを行っているものの、抜本的な解決には繋がっていないのが現状であり、かつ対応に相応の費用を要している。生態系の乱れから来る増殖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についても交通事業者任せのみとするのではなく、行政として被害実態把握の強化と、事業者における対応支援のための予算確保を図ること。

- ・なお、地方からは、農作物被害と交通への被害それぞれに対する予算面を含めた対応について省庁縦割りの弊害が指摘されている。農作物被害の影響度が極めて高いことは理解するものの、獣害被害が広く鉄道事業に及んでいる実態を踏まえ、関係省庁間においてより密接な連携強化を図ること。

## Ⅱ. 鉄道インフラ基盤の強化

### (1) 鉄道設備の維持更新への対応

- ・トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに 50 年以上を越えている設備が多く、特に J R は旧国鉄における開業年度の古い路線の設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資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、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図ること。なお、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、及び山陽新幹線の大規模改修の必要性が認められ、J R 東日本及び J R 西日本が新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を作成・申請し、国土交通省より承認された。ついては、より老朽化が進む在来線についても、こうした既存のスキームを参考とした鉄道構造物の大規模改修への支援の検討・実施を求める。また、既存の新幹線大規模改修引当金制度は、事業者にとってはキャッシュアウトの一時的な先送り措置であり、得られる効果が限定的であることから、将来にわたって J R をはじめとする鉄道事業者が公共交通機関としての使命を果たし続けていくためにも、対象を一部の地方鉄道のみならず導入されている鉄道施設補強・改良に対する補助制度のように、鉄道構造物の維持・更新費用に対する直接的な補助・支援スキームの創設を求める。
- ・J R 各在来線の踏切設備については、最も事故リスクが高く、地方線区においても高い安全精度が求められる。地域鉄道への支援を参考にして、より上位種への転換ならびに維持メンテナンスに対する公的助成スキームを検討すること。なお踏切設備整備に対しては、第 190 通常国会において「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」が成立したが、改正趣旨としては、危険な踏切や渋滞の原因となる踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良の方法が合意できなくても国土交通大臣が指定し、期限を定めた対策を促進することや、従来以上に多面的な対策の採用を促進することなどが挙げられている。ついては、国・地方自治体は、事業者との対話・連携をこれまでに以上に重視すること、そして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る。

### Ⅲ. J R北海道・J R四国・J R貨物の経営安定に資する施策の展開

#### (1) 経営の根幹を長期的に支える仕組みの構築

- ・ J R九州は完全民営化への道筋が整ったと言えるものの、J R北海道、J R四国及び J R貨物については依然として厳しい経営を強いられている。とりわけ少子化や過疎化の進行により、経営環境は一層厳しさを増すことが想定されている。現在、国は特例業務勘定利益剰余金を活用した支援策をはじめとする様々な経営支援を講じる一方で、各社が策定した経営自立計画に基づいた経営安定を促している。また、J R北海道及び J R四国に対しては2015年度に追加支援措置と財務負担軽減策を合わせて実施することが決定されたところである。各社における経営自立計画の履行・経営努力は当然のことではあるが、今後の経営を取り巻く外部環境がさらに厳しさを増すことが想定されることを見据えつつ、各社の自立的かつ安定的経営が可能となるような新たな支援の枠組みを検討されたい。またその際には、相応のキャッシュアウトを要する「強固なインフラ基盤の確立」に対して、安全・安心の生活基盤を確保するという政策目的を有する国が主体となって政策誘導を講じること。

#### (2) 鉄道貨物モーダルシフト推進と J R貨物の経営安定に向けた支援強化

- ・ 日本の鉄道貨物の太宗をなす J R貨物は現在、2017 年度までの経営自立計画のもと、鉄道事業の黒字化という経営目標の達成に向けて鋭意取り組んでいる。しかしながら、J R貨物は日本全国を営業エリアとする全国一元経営を行っており、そもそも私企業である J R貨物が保有する経営資源のみでは、現行の貨物鉄道の物流網維持・発展は極めて困難であり、そのためには抜本的な改革が必要不可欠である。従って、J R貨物はより一層主体的に業務担当範囲を見直し、収益力の強化に向けて限られた資源の集中的投入を図るべきである。その一方で、社会的要請に基づき維持すべき領域となる貨物鉄道物流網については、公共としての視点に立った公的アプローチ・支援策を講じること。併せて、J R貨物の経営体質強化はもとより、更なるモーダルシフトの推進を図るため、輸送力増強策として計画されている東京貨物ターミナル駅の大規模改修をはじめとした大型インフラ整備・設備投資に対し、助成制度の拡充及び財務上の負担軽減策を講じられたい。
- ・ 「総合物流大綱 2013～2017」及び「総合物流施策推進プログラム」に明記されたモーダルシフト推進を図る上での各鉄道貨物施策の支援及び推進を図ること。具体的にはハイキューブコンテナ走行に際しての輸送制約の解消、効率的物流輸送を実現すべく海外コンテナ輸送を視野に入れた港湾部の貨物鉄道施設整備、31ft コンテナの導入誘発策拡大、トップリフター導入による 31ft コンテナ対応駅の拡充への支援などについて支援を図ること。
- ・ 現行、J R貨物が J R旅客会社に支払う線路使用料については、協定に基づき引き続き維持（いわゆる「アボイダブル・コストルール」の適用）を図ること。また、各旅客会社は資本費等をはじめとして、重量を有する貨物鉄道の走行に比して相当の経費負担

を強いられている。並行在来線では「貨物調整金制度」が設定されているが、JR旅客会社に対しても同制度に準じた取り扱いを検討すること。

#### **IV. 整備新幹線の取り扱いについて**

##### **(1) 北海道新幹線に関わる問題、及び青函共用走行に関する問題への対応**

- ・青函共用区間については、高速鉄道と貨物鉄道がすれ違う初の事例となることから、取り扱いに際しては、何よりも安全を最優先されなければならない。また、青函トンネルは、現行、旅客輸送はもとより、貨物鉄道においても北海道～本州間における極めて重要な物流ルートを形成している。従って、開業後も同新幹線の利便性を確保しつつも、引き続き鉄道貨物輸送の多頻度かつ定時輸送が担保されなければならない。現在、開業後一定期間を経ての同区間の速度向上等が検討されているが、安全性の確保はもとより、貨物輸送への影響等を十分配慮した上で対応を行うこと。また、安全確保の検証やかかる設備投資等については、行政が責任を持って行うこと。
- ・なお、青函共用区間の取り扱いについて、安全性確保や物流動脈の維持、及び利便性向上等に係る各種技術開発は、札幌延伸計画などを視野に入れた中長期的な展望のもと行われるべきものである。整備新幹線計画の推進にあたっては、関係事業者の将来的な経営負担や地域・国の発展等への影響をも踏まえ、総合的な検討がなされるべきである。このような観点から、現在の各種技術開発・国費投入のあり方（現行開発メニューの推進の適否）について、早急に現実的で客観的かつ合理的な判断を求める。具体的には、安全面や技術上の観点から実現性の乏しいと目されるトレイン・オン・トレインの開発を中止し、貨物コンテナの積み替え方式による貨物新幹線の開発や、その他代替手段の検討など、実現性の高い物流方式の開発に切り替えることを求める。

##### **(2) フリーゲージトレイン（FGT）の取り扱い（九州・北陸新幹線への導入に係る扱い）**

- ・北陸新幹線や九州新幹線長崎ルートにおいて活用の可能性が示されているFGTについては、採用しうる一つの選択肢であるとともに、将来の可能性を秘めた有用な技術であると認識するが、活用には十分な走行試験を経て安全性が十分担保されることや、線区に適した車両であること等の十分かつ慎重な議論・検証が必要である。一方で、2014年10月から開始された3モード耐久走行試験は、開始後間もなく（計画された走行距離60万キロのうち3万キロを走行した時点で）、車両の重要な走行部分に不具合が発生して以降、今なお試験が休止されており、今後の検証試験等が順調に進んだ場合でも、試験再開は2016年度後半になるとされている。今回の不具合は走行に関わる重要部分で発生しており、将来の事業者におけるメンテナンス対応、豪雪地帯における雪対策を含め、構造の複雑さや安全面から今後の実用化までには相当な年月を要する見込みである。また、本年2月の与党検討委員会において国土交通省からは、FGTの量産型による全線開業を前提とした場合、九州新幹線長崎ルート開業予定時期が2022年度より3年程度延期される見通しであることが明らかにされた。また、当初の予定どおり2022年度に開業する場合には、武雄温泉駅で在来線特急と新幹線を

乗り継ぐ「リレー方式」を採用する方針が決定されている。F G Tの採用にあたっては、安全性に加え、維持・メンテナンスにかかる事業者負担の大きさや異常時における安定性など、将来の事業者による運営までも視野に入れたうえでの総合的な検討がなされるべきであり、このような観点から、九州新幹線および北陸新幹線へのF G Tの導入については断念すること。そして、フル規格での早期開業に向けた判断、及び財源の確保を求める。

### (3) 北陸新幹線の金沢以西の開業に係る問題と敦賀以西ルートに係る問題

- ・与党整備新幹線建設推進P Tにおいて、2022 年度開業予定の北陸新幹線（金沢－敦賀間）の延伸計画のうち、金沢－福井間については、さらに2年前倒しで先行開業を行うことが検討されているが、施工能力や技術面等の課題に鑑みれば、2022 年度末の敦賀開業ですら極めて厳しい工期である。まして福井先行開業については、用地買収の進捗の大幅な遅れのほか、折り返し運行に必要な留置線建設など敦賀開業時には無駄となる投資が必要となることなど、困難な課題が山積しており、現実的には到底不可能であると言わざるを得ない。従って、北陸新幹線の2020 年度「福井」先行開業については慎重かつ合理的な判断に基づき断念すること。そして2022 年度末の「敦賀」開業にむけた鉄道・運輸機構の業務遂行への最大限の支援を行うことを求める。
- ・また、北陸新幹線の敦賀～大阪間については、整備計画に示されているものの具体的なルートが決まっておらず、財源も確保されていない状況にある。現在、敦賀～大阪間のルートは、従来検討されてきた「①米原ルート」、「②湖西ルート」、「③小浜ルート（京都は経由せず）」に加えて、J R西日本案とされる「④小浜・京都ルート」、さらに与党敦賀以西ルート検討委員会の西田委員長が主張する「⑤小浜・舞鶴・京都（～関空）ルート」が検討案に加えられ、与党委員会で検討が進められている。同委員会では関係する自治体首長やJ R会社へのヒアリングが行われ、本年3月にはルート候補を3案に絞り込んでおり、今後、さらに議論が進展するものと目される。北陸新幹線（敦賀～大阪間）のルートは、将来のJ Rや並行在来線の運行を担う営業主体の経営に対して、さらには日本・沿線地域の経済・社会にきわめて大きな影響を及ぼす。また、東海道・山陽新幹線-北陸新幹線間の運行システム上の相違や、搭載車両機器や保守に係る取扱い上の相違、さらには東海道・山陽新幹線の列車ダイヤ密度など、東海道新幹線への乗り入れの実現性については困難を極める要素が多く存する。加えて、東海道新幹線と競合することになる京都-大阪間の旅客流動に与える影響や、整備新幹線ルートの決定により生じる並行在来線の運行に係る想定など、様々な要素を十二分に加味したうえでの客観的な検証が必要である。従って北陸新幹線敦賀以西ルートの決定にあたっては、上述のような観点から各案のメリット・デメリットを具に比較し、利便性、建設費、収支想定などを見極めたうえでの総合的かつ合理的な判断が求められる。このような観点からJ R西日本案とされる「④小浜・京都ルート」での計画推進を求める。そのうえで、財源をはじめとする各種課題についての整理を行い、早期に着工への道筋をつけること。

#### (4) 四国エリアへの新幹線導入に係る取り扱い

- ・四国地方は、新幹線導入に係る計画（四国新幹線、四国横断新幹線）が基本計画に留まっている日本で唯一のエリアであり、四国の公共交通の利便性は相対的に低下し、少子高齢化の進展も相俟って、鉄道特性を発揮しがたい状況となっている。四国地方の発展を図るためには、圏域内における高速交通体系の総合的な整備とともに、他圏域や大都市圏とを結ぶ交通ネットワークの拡充が不可欠である。新幹線は先例が示すとおり、経済発展や地域活性化の強力なエンジンとなる重要な社会インフラであり、併せて災害に強い地域づくり、国土軸の多様性確保、地域創生といった観点からも必要不可欠である。紀淡海峡の調査は、2008年度以降調査の予算措置が無い中で事実上中断していることから、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた、国の調査の早期再開（予算措置）を行うこと。

### VI. 鉄道特性を活用した利便性向上施策の展開（一部）

#### (1) 交通バリアフリー、ホームドア対策の整備促進

- ・2011年度からの目標として設定された1日の利用者数3千人以上の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、上記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を鑑み、市町村の積極的な対応を求める。なお、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く、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更なるバリアフリー化の推進が必要である。ついては、利用者の目線にたった設備改良の実現を促進するための補助金制度の創設や適用拡大を講じること。
- ・高額な保守費用がかかるエレベーターやエスカレーターについては事業者の負担が重くなっていることから、メンテナンス経費を対象とした補助制度を新設すること。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。
- ・ホームドア設置に際しては事業者にも過度の負担とならないよう国がより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。
- ・国は、ハードに係るバリアフリー化については一定の基準を設けてはいるものの、高齢者や身体障害者をはじめとする交通弱者の介助等のソフト面の取扱いについては事業者に委ねているのが現状である。事業者間で差異があるものの、実態として、バリアフリー対策を実施済みの駅においても駅係員が安全上の観点から車いす旅客の介助のために付き添い、列車への乗降補助を行っている事業者においては、これに伴う業務上の負担が年々増加傾向にある。移動制約者自身が自らの力で移動できる環境を創出することこそが、バリアフリー法の趣旨であり、介助の方法・基準を明確にすることが法の適切な運用に繋がる。現行の国内需要の高まりに加え、2020年に予定されている東

京オリンピック・パラリンピックでは、相当数の車いす旅客をはじめとする移動制約者の来日も想定されることから、ハード面における公共交通の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である。国は、主導的に事業者との対話を重ねたうえで、車いす旅客をはじめとする移動制約者に対する介助のあり方など、ソフト面の対応に関するルール整備・基準の明確化を行うこと。

## (2) インバウンドへの対応

- ・国を挙げて観光立国を目指す日本は、事業者の自助努力もさることながら、近年急増するインバウンドへの対応を強化してきているが、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等の取り組みについては、事業者間で温度差が生じている。2020年の東京オリンピック・パラリンピックなども見据えつつ、インバウンド対応を更に画一的に進捗させていく必要があるが、その一環として、インバウンド向けSIMカードの販売やレンタル展開等の対策が行われつつある一方で、フリーWi-Fi等の公衆無線LAN環境については整備の進捗が遅れ、旅行者の悩みの種にもなっている。このような観点から、国がインバウンド対応施策を一層主導し、増加傾向にある事業者負担の軽減、事業者による対応への積極支援を行うこと。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。

## **2 2017年度税制関係要望事項**

- I 三島特例及び承継特例の継続適用要望（固定資産税、都市計画税）
- II JR貨物に対する買換特例の継続適用要望（法人税等）
- III 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税）
- IV 鉄道事業に利用される軽油に係る地球温暖化対策のための税（石油石炭税の重課分）についての還付措置の継続適用要望（石油石炭税）
- V 首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置（耐震特例）の継続適用要望（固定資産税）
- VI 鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援の創設要望
- VII 鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税）
- VIII 本四架橋にかかる固定資産税減免要望（固定資産税）

以上