

JR連合 政策News

第292号

2018年4月24日

国土交通省 鉄道局と政策に関わる意見交換を実施！

～最前線で働く者の声をもとに主張を展開、課題解決に向けた取り組みを要請～



JR連合は4月23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を行い、同局の実務担当者との間で意見交換を実施した。鉄道局からは各課・室の政策立案・執行に関わる実務担当者が多数出席し、JR連合からは政策委員会メンバーとして、荻山副会長を筆頭に、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、「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・調整や、JR会社等との意見交換を経て「交通重点政策2018-2019」を策定した。今回鉄道局に要望した内容は、同重点政策で扱う重要課題であり、鉄道行政における施策への反映、そして2019年度政府予算編成及び税制改正への反映をめざすものである。



冒頭、JR連合副会長で政策委員長を務めるJR西労組・荻山中央執行委員長から、鉄道局の内海鉄道サービス政策室長・企画室長へ要請書面を手渡し、JR連合を代表しての挨拶を行った。荻山副会長からは、日々の鉄道行政へのご尽力への感謝を述べつつ、「JR産業の責任産別として、安全を最優先に社会の負託に応えなければならない」とした上で、人口減少・過

疎化の進展など社会情勢の変化とともに、鉄道特性をどのように活かしていくべきかという観点から、自然災害からの復旧・防災対策、J R二島・J R貨物の経営安定化、整備新幹線、人口減少・インバウンド・第4次産業革命といった社会の変化に伴うさまざまな対応などの各政策課題についても触れ、交通・運輸産業に携わる者として鉄道局との議論を深めたい旨を伝えた。また、多岐に亘る政策課題について、税制も含めて、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、鉄道局の内海鉄道サービス政策室長・企画室長からは、「鉄道特性を活かしながら社会基盤として機能していく必要があり、そのためにもさまざまな課題に取り組む」という考えが述べられ、今回の意見交換を「現場第一線からの声を聞かせてもらえる貴重な機会」として捉えている旨の認識が示された。

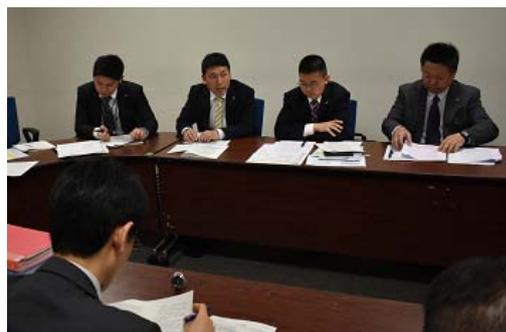
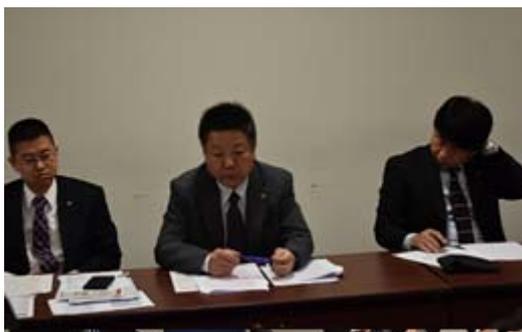
J R連合からの要請内容としては、「交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進」「整備新幹線計画の推進」「税制改正要望」を大きな3つの柱に据え、それぞれの柱に付随する項目・内容を扱った。

意見交換として、各単組の政策担当者から要望書を補足・強化する発言を行った。J R北海道「単独維持困難線区」については、道を中心に活発化しつつある各地域での協議会の動向について触れつつ、地方における公共交通網の現状を伝えた。自然災害からの復旧制度として、今国会に提出されると目される「鉄道軌道整備法改正法案」に関連して、昨年の九州北部豪雨で被災したJ R九州久大本線・日田彦山線の復旧にむけた動向の説明とともに、支援強化について求めた。J R北海道・J R四国・J R貨物の経営安定化にむけては、経営自立計画終了後の財政的支援を求めるとともに、地域における協議をはじめ、さまざまな課題解決を通じた将来的な見通しを立てるべく、国としての支援強化を要請した。バリアフリーについては、ソフト面での強化として、「社会全体で支えていく仕組み」を提起し、あらゆる方策の検討を促した。インバウンド対策については、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据えた整備促進に努めるJ R各社の取り組みに触れ、十分な収入が伴わない中での設備投資等への負担についての理解を求めた。さらには、並行在来線、青函共用走行区間、九州新幹線西九州ルート、北陸新幹線、四国への新幹



線導入といった整備新幹線に関する諸課題についても、働く者の立場から、意見を述べた。最後には、2019年度税制改正要望として、今年度末で期限を迎える「JR二島会社の法人事業税資本割の課税標準に係る特例措置」「低炭素化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」について、継続適用を要望した。鉄道局からは、各項目について、現状とともに今後の取り組みに関する答弁があり、JR連合の政策課題への考えや要望については共感する一方で、予算に限りがあることなどにもよる鉄道政策に対する課題についても示された。その後、さらに参加者からの要請として、JR西日本・吉備線LRT化計画の推進、JR北海道エリアにおける鉄道貨物ネットワークの将来的なあり方、貨物調整金制度の維持・拡充・財源確保などについて発言があり、活発な意見交換となった。

JR連合は、「交通重点政策 2018-2019」を活用し、引き続き政策課題解決にむけた取り組みを展開していく。



◆【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 2018年4月23日(土) 10:00~11:30
2. 会 場 国土交通省 合同庁舎第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(詳細は以下のとおり)
4. 議論内容(当日は要請事項から主な論点のみ抜粋して意見交換)

◆ 2018年度 制度・政策関係要望事項(予算関係)

I. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1. 総合交通政策の推進

(1) 交通政策基本計画に基づく各目標の着実な推進

- ① 2015年に策定された、交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」では、2020年を見据え、交通に関わる各諸施策の実行を、数値目標により示しているが、国はその実現にむけてより一層主体的な取り組みを行うとともに、目標の達成の進捗状況に応じて数値目標の再設定を行い、これに必要とされる財政措置を積極的に講じること。

さらに、2021年以降の新たな計画策定に取り組み、この数値目標の達成を通じて交通政策基本法の掲げる基本理念を着実に実現させていくこと。

- ② 加速度的に進む高齢化・人口減少社会・地方過疎化の中においては、交通政策を単なる「既存の交通機関の維持策」や「交通モードの取捨選択」等といった限定的なものとして捉えるのではなく、とりわけ関係性の深い医療・福祉をはじめ、まちづくりや地域振興、産業・観光政策などの従来の行政部局を超えた各種経済・社会政策との連動(いわゆる「ポリシーミックス」)が必要であり、居住人口の維持・増加や交流人口の増加に向けた総合的な政策誘導が合わせて求められることから、関係省庁間・各種政策間のより積極的な調整・連携強化を図ること。

(2) 道路偏重の交通政策の解消と総合交通政策の推進

- ① 各交通モードに対する公平性ある総合交通政策の推進と公共交通への支援拡充

i) これまでの道路偏重の交通政策により、特に地方で高速道路や高規格道路と並行する形で運行されている公共交通網の存続・維持は極めて困難な状況に陥っている。とりわけ、鉄道事業者はあくまで「民間企業」として事業採算ベースでの経営を強いられる中でも、国民生活の足・公共交通としての使命を果たすべく努力を積み重ねてきた。その一方で、高速道路・高規格道路は多額の公的資金によって建設されたものであるにも拘わらず、国民の生活道路として無料通行区間が増加しており、交通モード間の事業運営環境の不均衡が著しい。高齢者や身体障害者に加え、近年急増するインバウンド等の交通弱者を含めた公共の移動手段の確保、環境問題への対応といった視点からも、早急に道路偏重の交通政策を改め、公共交通全体を俯瞰した、各モードに対する公平性ある総合交通政策の推進と公共交通への支援拡充を図ること。

ii) この間、公共交通に対する「安全安心輸送」に対する社会的責任が再認識される重大事故などが発生してきた。そのたび、対策を強化・再構築されるとともに、さまざまな安全設備の整備が義務化するなど、事業者の負担は増加する一方である。事業者としての責務であり、日々現場で働く者が一丸となって守ってきたものとはいえ、昨今の要求水準からすれば、「安全」といったサービスに対する付加価値について、各関係者の負担も考慮すべきで

ある。そういった公共交通の「わざわざ自分で確保し運転しなくても、安心・快適に送り届けてくれる」サービスに対する相互理解を深める取り組みを進めること。

② モーダルシフト推進に逆行する物流施策の見直しと合理的な総物流政策の推進

高速道路料金制度の「大口多頻度割引」は、距離に関係なく割引率が一定であり、国が指し示すモーダルシフト推進、とりわけ長距離輸送における鉄道貨物ないしは内航海運を活用したモーダルシフト施策とは逆行する道路偏重政策そのものである。2015年に閣議決定された交通政策基本計画には、モーダルシフトの推進として、鉄道貨物輸送について「貨物輸送トンキロベースで2020年度に2012年度比で約120%増とする」旨の方針が掲げられている。そのためにも、モーダルシフトを掲げる鉄道貨物行政を所管する立場として、より合理性をもった総物流政策を展開すること。また、関係者間の調整等を図ること。

(3) 「持続可能な交通体系」の確立と維持・発展に向けた取り組みの推進

① 「チーム公共交通」「チーム地域共創」の取り組みの促進（協議会等の利活用）

- i) 2013年以降、交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法・改正法が施行され、地方自治体を中心となった複数の交通モードの連携強化をも含む「地域公共交通網形成計画」及び「再編実施計画」の策定をはじめ実効的な交通政策の立案・実施が一部の地域で進められるなど、今後さらなる進展が期待される。各地域・エリアにおいて、持続可能な交通体系の構築にむけては、沿線自治体や住民、事業者などの全ての関係者が自らのこととして積極的に協議し、当該地域・エリアの実情に即した形で創り上げられなければならない。とりわけ各自治体が全ての関係者の調整・連携役として、主体的な交通施策を展開することが求められる。国は、そうした考え方に依拠し、地方自治体への積極的な支援を図ること。
- ii) 国及び地方自治体は、地域における法定協議会や地域公共交通会議などの会議体のさらなる活性化・利活用、全ての関係者の積極参画（特に交通運輸産業に従事する労働者の代表の参画）及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。

② 事業者間及び官民のパートナーシップを促進する取り組み

- i) 真に必要とされる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る。そのためには事業者間のパートナーシップが必要不可欠である。ソフト面では、乗り継ぎの際の接続や運賃・料金の設定、利用ルールの簡素化などといった工夫や、事業者が競合エリアでも連携したり広域連携を強化したりすることで利便性を高め、パイを増やす工夫を創出することも必要である。ハード面においても車両をはじめとする器材調達の共有化や乗り継ぎ抵抗の解消などが挙げられる。加えて、利用者数の少ない地方部においては、人流・物流を一体的に扱う協働事業（客貨混載など）も、限られた経営資源を有効活用する有為な手法といえる。一方、現状として、同業種間あるいは異業種間のいずれにしても、連携の事例は依然として数少なく、事業者同士だけでは連携が進みにくいことから、その仲介役として地方自治体の役割が極めて重要である。地方自治体は、事業者や地域住民を強く巻き込み、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共によるインセンティブを設定するなど、様々なアイデアを持って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。
- ii) 加えて、持続可能な交通体系の構築にあたっては、公共交通を軸としたコンパクトシティ化、交通結節点の整備、公共交通の利用促進策の展開など、まちづくりとの一体的な扱

いが求められる。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・協働を図る工夫が極めて重要かつ不可欠である。ここにおいても地方自治体が当該地域・エリアにおけるすべての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。

iii) 国は、有用な知恵・事例の積極的な水平展開、豊富な知識・経験をもった人材の育成・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。

③ 地域に選択された交通体系を、将来に亘り持続させるための措置

i) J R 北海道における「鉄道事業範囲の見直し」に際しては、鉄道路線の存廃のみにとらわれることなく、国土保全や地域振興並びに観光なども含めて、将来の道内全体の広域な交通体系（人流・物流）を視野に入れた総合的かつ戦略的な検討を行い、地域の実情に応じた「真に必要とされる持続可能な交通体系」の姿を明確化するべきである。こうした観点から、すべての関係者による真摯かつ総合的な視点での話し合いが行われるよう、国・道として目指すべき地方の交通体系の構築・創出にむけて、ノウハウの提供や専門知識・経験を持つ実務担当者等の人材派遣、関係者間の橋渡しを行うなど、主体的かつ強力な支援を行うこと。

ii) 北海道以外のエリアも含めた日本全国の共通の課題として捉えるとともに、将来にむけた持続的な交通体系の構築にむけては、特定の交通モード支援に偏らない、現行の縦割の予算配分の枠を超えた、柔軟な財源の確保や長期的な支援スキームの整理・構築が必須であり、そのために必要な措置を国や地方自治体を中心となって行うこと。

iii) 鉄道特性を発揮することが極めて困難なエリアにおいて、政治的・社会的要請に基づく国策として、事業採算性を有しない鉄道路線の存続を選択する場合には、民間企業の経営責任により維持すべき路線・線区との棲み分けについて明確な整理を図り、必要な措置を行うこと。

(4) 都市間輸送における在来線鉄道の利便性向上（高速化）

都市間輸送のブラッシュアップに向けては、在来線の高速化が鉄道の利便性を向上させる有効な施策である。現在国において調査費が措置されているが、引き続き予算措置の拡充を図るとともに、具体的な施策を展開へと舵を切ること。

一方、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、財政余力の無い地方自治体ないしは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い。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。

(5) 貨物鉄道モーダルシフトのさらなる推進に向けた取り組み

① 貨物鉄道モーダルシフト推進のための諸施策のさらなる推進

i) 「総合物流施策大綱 2017 年度～2020 年度」及び「総合物流施策推進プログラム」に基づきモーダルシフト推進を図る上での各貨物鉄道関係施策について、より一層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（低床貨車の技術開発と実用化）、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による連携強化、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などについて、国としての財政的支援の拡充を図ること。

ii) J R 貨物の経営体質強化はもとより、さら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ること。

② 社会的要請に基づく貨物鉄道物流網の維持に対する公的アプローチ

J R貨物は、限られた経営資源により全国一元経営を継続するためには、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、すなわち私企業としてのJ R貨物の経営体力に見合わぬ貨物鉄道物流網の維持については、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。

2. 自然災害への対応をはじめとした鉄道の安全をまもる対策の強化

(1) 激甚災害時における鉄道の早期復旧に向けた取り組み

① 鉄道軌道整備法の適用要件・対象の緩和と補助率の嵩上げ（助成拡大）

鉄道事業者の経営状況等を勘案し、鉄道軌道整備法の適用要件を緩和するとともに、補助率の嵩上げを図ること。さらには、機能強化等、現行制度の適用対象を超える整備に対しても助成対象とすること。

② 鉄道災害に対する沿線自治体との連携強化

自然災害による鉄道被災は、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被害が拡大する事例が多く、こうした複合災害により発生した鉄道被災に際しては、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・包括的な対応を、国及び地方自治体が責任を持って進めること。

また、地方自治体は鉄道の早期復旧にむ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るとともに、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

① 鉄道防災に対する支援強化

鉄道における防災対策、耐震補強対策の強化については、この間、事業者負担を原則としつつも、首都直下地震等に備えるべくターミナル駅や高架橋での耐震事業、本州四国連絡橋（本四備讃線）耐震補強への補助、青函トンネルにおける機能保全等への公的支援が行われてきているが、さらなる財政的支援の拡大を求める。特に、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る。さらには、熊本地震での九州新幹線の脱線事象等に鑑みた脱線対策等については、整備新幹線の建設時期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 国・地方自治体による治山・治水対策の拡充・強化

自然災害に限らず、手入れの行き届いていない山林などからの土砂・流木・倒木などによる輸送障害は後を絶たない。結果として、治山・治水が十分でない場合、鉄道路線にも被害が及び、壊滅的な状況を招くこともある。一方、鉄道路線に支障する、沿線からの樹木・枝などを伐採する必要がある場合、土地所有者に許可を取る必要がある。所有者が簡単に特定でき、かつ理解がある場合においては、事前に処置するなどの対応が取れるものの、所有者が不明、あるいは遠方に居住するなど、特定・コンタクトを取るだけでも困難なケースが多々ある。そのため、国・地方自治体による治山・治水対策を拡充・強化し、所有者不明の土地等の取り扱いに関する対応の整理と迅速化、管理・整備事業への着手・促進をはじめ、早急に山間線区の安全性向上を図るための積極的な取り組みを求める。

(3) 獣害被害への対応

① 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、農林水産業や住宅等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おり、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いる。

鉄道事業者においては、独自に大学や関係企業等の専門家・研究者と連携し、鹿の習性に着目した研究と対策を行っている。内容としては「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）から、衝突時の被害・影響の緩和策など多岐にわたる試行錯誤が行われてきているが、抜本的な解決には繋がっていないのが現状であり、事業者は相応の労苦と費用を要している。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、地方自治体が事業者との連携を強化し、被害実態把握と生態系に合わせた実効性ある対策の検討・実施を行うための環境整備を行うこと。

② 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び、国民の公共の移動・輸送手段を脅かしているという実態を踏まえ、現行8省庁で構成されている鳥獣被害対策推進会議へ国土交通省が参画するとともに、関係省庁間における連携を一層強化し、鉄道事業者が行っている様々な取り組みを財政面からも柔軟に支援するための予算確保・交付を図ること。さらには、有効な対策の積極的な水平展開や協力・連携の強化を推進すること。

3. 鉄道インフラ基盤の強化

(1) 鉄道設備の維持更新への対応

① 社会資本の適正な維持・更新は、安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても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。

② 在来線における鉄道施設老朽化に伴う大規模改修への支援

i) トンネルや鉄橋をはじめとした多くの鉄道構造物は老朽化が著しく、大規模改修が必要である。これに伴う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。

ii) 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が活用されているが、2016年度税制改正において廃止された。一方、より老朽化が進む在来線を含め、こうした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。

iii) 加えて、JRをはじめとする鉄道事業者が、将来に亘って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、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、予算増額を求める。

③ 踏切設備に対する公的支援の実施

- i) 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ことから、より上位種への転換のみならず、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。
- ii) 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。また、勝手踏切(作馬道)について、事業者が安全確保(封鎖や代替ルートの構築等)にむけて地域住民との協議を行うに際しては、国及び地方自治体は、事業者との連携強化やソフト・ハード全般に亘る支援の強化を図ること。

4. その他、J R北海道・J R四国・J R貨物(地域の人流・物流ネットワーク)を長期的に支える仕組みの構築

(1) J R北海道・J R四国・J R貨物の経営を支える財政支援策の追加措置

J R北海道、J R四国、J R貨物に対しては、発足以降種々の支援措置が行われてきており、2011年度からは鉄道運輸機構の特例業務勘定利益剰余金を活用した経営安定基金の積み増し、助成金及び無利子貸付金の交付がなされているほか、J R北海道及びJ R四国に対しては、2016年度より安全対策面での追加支援措置(税制措置を含む)が施されている。しかしながら、各社に対する各種支援措置は2018年度以降、順次終了を迎えることとなっており、貸付金の返済義務の重複や設備投資の増加も相まって深刻な財政難に陥る可能性もある。関係各社は、経営自立計画や安全投資計画を策定し、各支援措置を受けながら計画達成を目指し、重複する貸付金返済をも視野に入れつつ経営体力の強化を図る取り組みを進めているが、年々深刻化する経営環境の中においては、依然として経営体力の抜本的な強化には至っていない。

従って、J R北海道・J R四国・J R貨物による自助努力の継続を前提としつつも、各社の経営動向を見据え、経営自立計画後の経営安定化に資する支援を講じつつ、抜本的な解決にむけた方策をすべての関係者ととともに検討・実施すること。短期的には、過去にも行われた年金債務返済の繰り延べ措置といった事例も参考にしながら、設備投資や債務返済に係る財政負担の軽減措置を求め、また、中長期的には各地域での協議状況を踏まえて、目指すべき将来の姿としての持続可能な交通体系(人流・物流)を構築していけるよう、財政的な支援を講じること。

(2) 青函トンネル施設・設備の維持管理に関する支援

2016年3月、北海道新幹線が新函館北斗まで開業し、ますます青函トンネルの重要性が高まっているが、一方で漏水等による設備の劣化が随所に見られる。現在、設備改修や機能向上に対しては公的補助の対象であるが、今後のかかる費用や投資をJ R北海道が継続して捻出するには過大であることを踏まえ、公的支援の一層の拡充等を図られたい。

(3) 本四架橋(瀬戸大橋)施設・設備の維持管理等に関する支援

瀬戸大橋は新幹線建設が可能な構造となっているが、その整備計画はない。しかしながら、同橋利用料は新幹線部分も対象とされており、このためにJ R四国が負担する利用料は過重になっている。従って、新幹線建設に係る未使用部分の負担分について、利用料から減じら

りたい。また本州四国連絡橋（本四備讃線）に関しても、青函トンネルでの機能保全に資する設備改修、機能向上に対する国費補助を準用した支援措置を新設されたい。（あるいは、加算運賃収入の範囲内での利用料に設定されたい。）

(4) JR貨物の経営を支える基本的スキームの維持・拡大とモーダルシフト促進のための支援

現行、JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料（「アボイダブル・コストルール」に基づく使用料）については、協定に基づき引き続き維持を図ること。

また、各JR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。

加えて、JR各旅客会社との輸送ダイヤの調整、異常時における運行対応等については、適切な連携を図る必要があるが、信号新設によって逆線走行など柔軟な対応が可能となる場合もある。旅客会社に対するモーダルシフト促進に資する設備投資支援を講じること。

5. 高齢化・グローバル化への対応と様々なニーズ・社会的要請への対応

(1) 交通バリアフリー化及びホームドア整備に関する課題への対応

① バリアフリー化の早期実現と利用者目線にたったさらなる整備促進策の拡充

i) 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。

ii) 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さら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予算の拡大を講じること。

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の創設

エレベーターやエスカレーターについては高額な保守費用がかかり事業者の負担が重くなっていることから、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。

③ ホームドアの設置に係る支援の拡充、維持・メンテナンスに対する支援の創設

ホームドア整備（設置）については、2016年に続けて発生した視覚障がい者のホーム転落事故を契機に、設置に対する社会的機運・要請が強まっており、国土交通省は1日利用客10万人以上の駅においては原則2020年までに整備する旨の方針が決定された。事業者に過度の負担とならぬよう、国や地方自治体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。

④ 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備

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、高齢者や身体障がい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、多くを事業者に委ねているのが現状である。一方で、2016年に連続して発生した視覚障がい者のホーム転落事故を受け、国土交通省はソフト面の安全対策として、駅係員による声かけや構内誘導・乗車介助などを指導した。また、事業者間で差異があるものの、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が存する。こうした事業者においては、現場係員が限られた人員・体制で突発的な対応を数多く迫られるなど、業務上の負担が年々増加傾向にあり、必要な人員配置が追いついていないという実態もあり、限界に達しているといえる。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、現実的な介助の方法・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・地方自治体やボランティア団体等の民間活力を活用した、「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」の構築について、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図られたい。

また、国は事業者との連携を強化し、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られたい。また、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現実的なルール整備・基準の明確化を行うこと。

(2) 訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応と地方創生

① 観光立国にむけたインバウンド対応

国を挙げて観光立国を目指す日本は、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、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。事業者によって、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、トイレの洋式化、車内の大型荷物スペース整備などの取り組みが推進されているが、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。また、インターネット接続ツールとしては、インバウンド向けSIMカードの販売・レンタル展開なども行われる一方で、フリーWi-Fi等の公衆無線LAN環境については整備が遅れ、旅行者の悩みの種にもなっている。

しかしながら、荷物スペース整備には座席数の減少を伴い、Wi-Fiなどインターネット環境の整備には不感知対策を講じる必要もあり、鉄道事業者には多大な負担を求められる。一方で、十分な収入増が見込めるかどうかは不明である。

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、増加の一途をたどる事業者の財政負担の軽減をはじめ、事業者による対応への積極支援を行うこと。また、公共交通利用時のみならず、特大サイズの荷物がさまざまな問題を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。

② 地方創生の観点からの支援強化

政府におけるアクションプログラムにおいては、鉄道フリーパスの新設を含む鉄道の利便性向上を促進することとしており、2018年度より創設される「国際観光旅客税」に伴う法改正においても、公共交通に対する役割について言及されている。さらに昨今、各社では観光列車を造成するなど、観光の目的とした鉄道の存在感も増している。

今後、地方創生にむ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。

(3) 生産年齢人口減少と第4次産業革命への対応

① 生産人口減少を見据えた取り組みの推進

今後の日本においては生産年齢人口が減少し、JR産業を支える業務のあり方を見直す時期はすでに到来している。各社においては、さまざまな取り組みを進めているが、要員確保は労働者の安全を守るだけでなく、鉄道輸送の安全を守るということに繋がるといった考えから、新技術を活用した取り組みは重要性を増している。

この間、JR各社においては、改札業務の機械化、ICカードシステムの拡大、みどりの券売機・インターネット販売といった販売業務の多様化など、さまざまなICT等の技術を活用した効率化施策を導入し、最近では、遠隔での旅客案内を通じた駅の無人化なども図られているところ。また、技術革新により、CBM（状態基準保全）でのメンテナンスも導入されている。

したがって、このような生産性向上に資する設備投資等に対する予算措置を講じられたい。

② 鉄道技術の水平展開支援

政府においては、鉄道分野の新技術に関する懇談会において、情報収集につとめているところ。日本の鉄道産業のさらなる発展にむけて、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」など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、事業者間での技術や情報の共有化、さらには人材交流の促進など技術協力を行っていくことが求められる。国や地方自治体は、これを支援、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。

③ 第4次産業革命にむけた取り組み

鉄道産業については、AI・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る。自動車産業においては、自動運転の実用化にむけて、社会実験等、国を挙げて取り組んでおり、鉄道産業に対しても、第4次産業革命にむけた支援を講じられたい。

また、将来的な鉄道産業のあり方については、国・地方自治体・事業者だけでなく、労働者の代表を交えた意見交換を通じて、対応すべきところと考える。そのような取り組みを通じて、産業全体の課題の抽出、あるべき将来像を明確にしたうえで、第4次産業革命を活用し、鉄道産業の発展に努めることを求める。

II. 整備新幹線に関わる諸課題への対応

1. 整備新幹線計画の推進に伴う諸課題への対応（並行在来線等）

(1) 貨物調整金制度による支援の現行レベル維持・適用拡充に必要な財源の確保

新幹線開業後の並行在来線の維持・安定経営は、生活路線の確保のためにも、さらには鉄道貨物ルート確保という観点からも極めて重要な課題である。経営分離後の安定経営に向けては、運行面や要員派遣等でJRが当面の間、全面的に協力すべきであるが、加えて国、地方による支援措置が強く求められる。特に「貨物調整金制度」については、並行在来線にとっての重要な財源であるとともに、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ことから、引き続き同制度による支援の現行レベルの維持、及び適用拡充を求める。また、そのために必要となる「将来に亘る財源確保」を図ること。

(2) 計画の推進に伴い発生する事業者の経営負担等に対する国の支援

国策である整備新幹線計画の推進によって発生する事業者の各種不利益・経営負担の増加については、当該事業者のみでは解決が困難であるばかりか、当該事業者を利用するステークホルダーにも極めて大きな影響を及ぼすものであることから、国が責任をもって必要な設備投資や負担軽減策をはじめとする補填措置を行うことを求める。

2. 北海道新幹線及び青函共用走行区間の取り扱い

(1) 青函共用走行区間の安全確保、貨物鉄道輸送の多頻度かつ定時輸送の担保

青函共用走行区間については、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、2018年度末以降には同区間の速度向上の実施等が検討されているが、安全性の確保はもとより、貨物鉄道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。

(2) 北海道新幹線の札幌開業を見据えた人流・物流のさらなる維持・発展

青函共用走行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。また、整備新幹線計画の推進は、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。さらには、新幹線の持つ高速性といった特性と、物流網としての有用性を最大化するため、現状としての各モードとのシェアなども十分考慮されるべきである。

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。その上で、より現実的かつ将来の人流・物流ネットワーク構築に寄与するあらゆる代替手段（貨物の新幹線輸送を含む）の本格的な検討と実現に向けた準備にシフトすること、及び必要な財源の確保を求める。

3. 九州・北陸新幹線におけるフリーゲージトレインの取り扱い

フリーゲージトレイン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をも視野に入れたうえでの総合的な検討に基づく判断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フリーゲージトレインの導入については断念し、九州新幹線長崎ルート及び北陸新幹線のフル規格での早期開業に向けた判断、合意形成の取り組み、及び財源の確保を求める。

4. 北陸新幹線の敦賀以西ルートに関する課題への対応

2016年12月、与党整備新幹線建設推進PTは敦賀以西の延伸ルートについて、国土交通省による調査結果をもとに、敦賀～京都間を「小浜～京都ルート」に決定した。続いて2017年3月には、京都～新大阪間を「南回りルート（JR学研都市線・松井山手駅付近に中間駅を設置する案）」とすることを決定した。一方で、現時点では同ルートの財源確保の見通しはなく、着工・開業時期も不透明な状況である。新幹線は早期に開業してその効果を発揮することが求められることから、今後は、財源の確保、及び並行在来線の経営をはじめとする各種課題についての整理を図り、早期着工への道筋をつけること。

5. 四国エリアへの新幹線導入に向けた取り扱い

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。また、地域の経済界を中心に誘致に向けた取り組みが活発化しており、2017年7月には「四国新幹線整備促進期成会」が発足するなど、機運が高まっている。

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。

また、海外インフラ輸出を推進していることを踏まえ、「単線」による新幹線整備をメニューに加えることを見据え、国内での事例として、四国エリアでの整備も検討すること。その場合の財源は整備新幹線財源とは別に確保すること。

◆2019年度税制関係要望事項

- I JR二島会社の法人事業税資本割の課税標準に係る特例措置の継続適用要望（法人事業税：地方税）
- II 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：地方税）
- III 貨物鉄道モーダルシフトを促進する税制支援措置の拡充・創設要望（固定資産税等：地方税）
- IV 鉄道構造物の老朽化対策に対する財政上の支援にあわせた税制支援措置の創設要望
- V 鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税：地方税）
- VI 新幹線の脱線防止設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税：地方税）
- VII 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税：地方税）
- VIII インバウンド対応設備に対する特例措置の創設要望（法人税・固定資産税）

以上