

# JR連合 政策News

第286号

2017年4月27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20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。同会には鉄道局から各課政策立案・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、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・調整や、JR会社等との意見交換を経て「2017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2018年度予算及び税制改正への反映をめざすものである。



冒頭、JR連合副会長かつ政策委員長を務めるJR西労組・荻山委員長から、鉄道局の川島企画官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、福知山線列車事故に触れつつ安全確立を最優先に政策活動を行っていること伝えた。また、JR発足30年の節目を迎え、JR九州の株式上場や北海道新幹線の開業、北陸新幹線

の敦賀以西ルート決定といった「光」の部分がある一方で、JR北海道の「単独では維持困難」とする「鉄道事業範囲の見直し」や地方路線の窮状といった「影」とも言える側面に触れ、交通・運輸産業に携わるものとして鉄道局との議論を深めたい旨を伝達。政策課題は多岐に亘るが、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連合からの要請内容については、重要で幅広い課題を扱うもので、「意義あるもの」と捉えている旨の認識が示された。そして、鉄道行政を所管する局として、すぐに解決できない課題もあるが、現場で働く方々の声を一緒に聞いて取り組んでいくことが大事である旨の話があった。更にはJR発足30年を振り返り総括することの必要性に触れ、また「光」と言える部分については、JRが発足以降国民の生活・経済を支える力となってきたことを評価するべきと述べつつ、大きな課題もあるとし、JR北海道の問題をはじめローカル線の維持・確保や、新幹線の財源問題、基本計画路線の扱い、中央新幹線リニアの建設推進等を挙げた。また、昨年末より大きな話題となっている「駅ホームの安全確保」についても、ソフト・ハード面から取り組んでいく決意や、踏切道の改良促進における事業者・行政の連携の必要性に言及。「光」と「影」があるが、「光」に胡座をかくことなく、一緒になってより高みをめざしていくとして、挨拶を締めくくった。



JR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。継続課題については、提言内容の深度化を図るとともに、JR北海道問題やホームドア整備の推進、新たに支援を求める内容



を追加したものであるが、背景事情や最新の情勢を踏まえ、働く者の視点からの提言を行った。そして、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答が示された。

#### ◆【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 2017年4月20日（木）10:00～11:40
2. 会 場 国土交通省庁舎3号館6階大会議室
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）

### ◆ 2017年 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2月に、交通政策基本法第15条に基づく「交通政策基本計画」が閣議決定された。同計画は2020年を見据えて数値目標を掲げ、交通に関わる諸施策を着実に実行することとしている。国はその実現に向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。

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、街づくりや地域振興策、産業・観光政策をはじめとする各種経済・社会政策との連動が必要であり、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 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在来線の存続・維持は極めて困難な状況に陥っている。鉄道事業者は事業採算ベースでの経営を強いられる中でも、国民の生活の足・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が、その一方で、地方の高速道路・高規格道路は多額の公的資金が投入され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、及び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。

② 高速道路料金制度の「大口多頻度割引」は2014年度以降継続されており、2016年も拡充された（ETC2.0の利用促進による道路渋滞・混雑の緩和を目的とした制度拡充）。そもそも同制度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逆行している。加えて今次割引制度の継続（拡充）については、総合交通政策という観点からはおよそ理解しがたい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物流政策の展開が進むよう、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）

2013年以降、交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法・改正法が施行されており、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」の策定と、実効的な交通政策の立案・実施が今後進展することが期待される。各地域・エリアにおいて、持続可能な交通体系の構築に向けては、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検討・構築されなければならない。そのうえで各自治体が全ての関係者の調整と連携を図りつつ、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。

また、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・利活用や、全ての関係者の積極参画（交通運輸産業に従事する労働者の代表を含む）、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

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、特に高齢化及び人口減少の著しい地域・エリアにおいては喫緊の課題と言える。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用者の利便性を高め、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、日常的な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が、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い。一方で現実的には、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。

加えて、持続可能な交通体系の構築にあたっては、公共交通を軸として都市機能の集積を図る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。

そして国は、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

JR北海道は、昨年7月に「持続可能な交通体系のあり方」を、11月には「単独では維持することが困難な線区(10路線13線区)」を公表した。これに伴い、道内を主として混乱が発生しており、JR北海道や北海道および関係自治体をはじめとする関係者間の真摯な協議と持続可能な交通体系の構築が喫緊の課題である。そしてこれは同時に、厳しい経営環境に

置かれている他エリアにとっても共通の課題であり、将来の日本の人流・物流を含めた交通体系の在り方を視野に入れた、総合的な対策が求められる課題でもある。ついでには、まずは北海道内において、鉄道路線の存廃のみに捕らわれることなく、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・物流ネットワーク）を視野に入れた総合的かつ戦略的な検討を行い、「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・創出に向けて、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。

また、北海道以外のエリアも含め、将来に向けた持続的な交通体系の構築に向けては、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。

なお、鉄道特性を発揮することが極めて困難なエリアで、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）

鉄道特性を発揮し得る分野の最たるものの1つが都市間輸送であると言えるが、新幹線の整備とともに、都市間輸送のブラッシュアップに向けた在来線の高速化については鉄道の利便性を向上させる重要施策である。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、具体的な施策の展開へと舵を切ること。

なお、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

「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。

併せて、JR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

日本の鉄道貨物の太宗をなすJR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、JR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JR貨物が保有する経営資源のみでは、現行の貨物鉄道による物流網の維持・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。

JR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が、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。

## 2. 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に向けた取り組み

① 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ことから、同法の適用要件緩和、補助率の嵩上げを図ること。

② 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、鉄道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 鉄道における防災対策ならびに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、引き続き鉄道防災に対する公的セクターの更なる積極的関与を求める。

② 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、所有者不明の土地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 毎年自然災害が多発し甚大な被害が発生している昨今、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。とりわけ経営体力の脆弱な事業者では、資金面の制約から防災対策が限定的になることが懸念される。原則的に事業者任せとなっている現在の限定的な鉄道防災対策のあり方を抜本的に見直し、公共が事

業者の経営実態・環境を踏まえつつ積極的に支援できる新たな枠組みの確立が求められる。については、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、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

- 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・安心な日本社会の実現を図る上で極めて重要であり、鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本の1つである。鉄道施設の維持、管理はこれまで、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 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JR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、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存在するが、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JR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、対象を経営体力の脆弱な鉄道事業者のみに絞って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。

- ③ JR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。踏切設備整備に関しては、第190通常国会において「踏切道改良促進法等の一部改正法」が成立し施行され、現行の対象となる踏切道の上位種への転換や多面的な対策を講じるための仕組みが拡充されたと言えるが、現行の踏切設備には維持・管理にも多大なコストがかかっている。については、国・地方自治体は、事業者との対話・連携をこれまで以上に重視し、そして事業者負担への配慮と支援の充実を図りつつ、踏切設備の維持・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。

一方、「踏切道改良促進法等の一部改正法」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ている。したがって、「その他の道路」と鉄道との交差踏切や地方部に多く存する勝手踏切(作馬道)等は対象外となっていることから、こうした箇所に対する改良や安全対策面における公共的な財政支援の新設や事業者が改良のために住民と協議を行うに際しての側面支援を図ること。特に勝手踏切(作馬道)については、線路横断が日常的に行われており、列車と人(特に高齢者や子供)との接触事故が発生する危険性が高いが、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」により、踏切の新設は基本的に認められていない。封鎖や代替ルートの確保等が望ましく、事業者としても努力してきたものの、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ことを踏まえ、国及び地方自治体と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。

## (2) インフラ基盤強化などの鉄道技術に関わる事業者間の連携強化と国の支援

- ① 鉄道事業者は、各社において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鋭意取り組んでいるが、そうした取り組みにより得られた知見なり技術の水平展開を図るべく互いに技術や情報、人材を共有するなど安全面での協力を積極的に行うこと。国ないしは地方公共団体は、これを支援、促進するための調整や助成を行うこと。
- ② 車両や軌道をはじめとする鉄道施設の保守メンテナンスは各事業者の責務であるのは言うまでもないが、JRはもとより、地方鉄道や、いわゆる並行在来線を含めた第三セクター会社等の経営体力の脆弱な鉄道事業者においては同種の資材、部品を使用しているにもかかわらず、個別調達することにより経営に負荷がかかっている。また、そうした事業者ではメンテナンスにかかる人材が不足しているケースも散見される。部分的にはハード資材調達の協働



化や共有化の動きが生まれているが、まさに上述のような点を勘案し、総体として安全の精度を高めつつコスト低減に繋がる資材調達の共同化、人材交流などの事業者間における連携を、国として積極的に支援すること。

#### 4. その他、ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ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) ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営を支える財政支援策の追加措置

ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ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年度からは特例業務勘定利益剰余金を活用した助成金及び無利子貸付金の交付がなされているほか、ＪＲ北海道及びＪＲ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と財務負担軽減策（圧縮記帳の取り扱い）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2019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、ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ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、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る。

##### (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ＪＲ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、その予定はない。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ＪＲ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、利用料から減じられたい。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。

##### (4) 「アボイダブル・コストルール」制度の維持と貨物調整金制度の適用拡大

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。

##### (5) ＪＲ貨物とＪＲ旅客会社とのダイヤ調整への対応

ＪＲ各旅客会社とＪＲ貨物間における輸送ダイヤの調整、異常時における運行対応等については、「直通旅客列車及び貨物列車の運転整理及び運転手配に関する協定」に基づき、また

国鉄改革の趣旨に鑑みつつ、さらには国策として必要な貨物モーダルシフトの一層の推進に向けて、今後も双方における円滑な運行体系が維持できるよう適切な連携を図ることが肝心である。政府としても双方の会社間連携に対して、コーディネートを図ることで支援・助言を行うこと。

## 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 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。

② 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。事業者には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 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、現場係員に限られた人員・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

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。

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。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。

## 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) 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) 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、2019年度以降には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) 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。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。

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。具体的には、北海道～本州間の人流・物流政策の将来を見据え、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・トレインの開発をただちに中止し、「貨物コンテナの積み替え方式による貨物新幹線の開発」など、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代替手段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. 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すること。そして、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、北海道新幹線札幌開業の2030年以降に着工、開業は早くても今から30年後の2040年半ば頃となる見込みとされている。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。

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。

## ◆2018 年度税制関係要望事項

- I 鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の免税措置の継続適用要望（軽油引取税：地方税）
- II JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車に対する固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税：地方税）
- III 駅のバリアフリー化改良工事により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税：地方税）
- IV 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）
- V 鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援の創設要望
- VI 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）

以 上