



2026 年 9 月 2 日

日本鉄道労働組合連合会

交運労協の一員として国土交通大臣との意見交換会に参画！

「鉄道の運賃・料金制度」「通学定期への支援」「JR二島・貨物の経営自立」「整備新幹線への取組推進」「観光立国推進に資する新幹線の有用性」について発言



交運労協は8月28日、金子恭之国土交通大臣との意見交換会を開催した。JR連合からは、交運労協副議長の上村良成会長、幹事の大野友和鉄構労中央執行委員長（JR連合特別執行委員）、事務局として福森敬和事務局次長（JR連合特別執行委員）が参画した。

冒頭、辻元清美交運労協政策推進議員懇談会会長（21世紀の鉄道を考える議員フォーラム所属、参議院国土交通委員長）、池之谷潤交運労協議長が挨拶し、池之谷議長は担い手不足の課題解決や令和8年熊本地震に言及。とりわけ後者については、需要の急激な落ち込みを危惧したJR連合が交運労協へ強く働きかけたことが奏功し、「被災地の再建とともに『九州ふっこう応援割』を最大限活用したビジネス・観光需要回復への迅速な対応をお願いします」と述べた。



池之谷議長 辻元議員 金子大臣 上村会長 大野委員長

続いて各加盟産別より発言があり、上村会長が震災対応・支援への御礼を述べた後、「鉄道の運賃・料金制度について、インフレ等に柔軟に対応可能な更なる改正が必要」、「通学定期に係る事業者負担分はJR旅客6社で数百億円規模にのぼり、支援が必須」、「JR二島・貨物の経営自立には二島・承継特例等関係税制が不可欠。特に北海道は貨物鉄道を踏まえた鉄道のあり方、グランドデザインを国が示すべき」と求めた。また、大野委員長は「整備新幹線の取り組みのより一層の推進と建設業に従事する者へのカスハラ防止の必要性」、「観光立国推進に資する新幹線の有用性」について発言した。 ※発言内容の詳細は別紙参照

金子大臣をはじめとする国土交通省幹部からは、課題意識を踏まえた対応や支援の継続について検討していく旨の回答があった。

JR連合は、引き続きJR産業の責任産別として、産業の将来展望を切り拓くべく、政策実現に向けた取り組みを展開していく。

【ＪＲ連合】

①鉄道の運賃・料金制度について、インフレ等に柔軟に対応できる制度への見直しを要請する。

一昨年に収入原価算定要領の一部が見直されたものの、コスト増に機動的に対応できず、インフレ等の経営負担の皺寄せが労働者の労働条件にいくこととなる。先月末には、今後の整備新幹線の貸付のあり方に関するとりまとめが公表された。まずは鉄道局の予算をはじめとする国費の増額が先決と考えるが、仮に貸付料が増額となれば、さらなる労働者への皺寄せを懸念する。

燃油サーチャージのような外付けの柔軟な制度を導入するなど、適正な価格転嫁を実現する改正を求める。

②通学定期について、実質的に事業者が負担している割引部分への支援を要請する。

教育政策の一環として割引制度が導入された当初より高い割引率で設定され、運賃改定の際にも値上げ幅を抑えるなど、社会政策の観点から事業者が割引部分を負担し制度を維持してきた。負担額はＪＲ連合試算ではＪＲ旅客６社で数百億円以上、国内鉄道事業者で二千億円近くとなる。経営の厳しい地方ローカル線になればなるほど通学定期利用者の割合が高くなることを踏まえ、他の省庁とも連携した支援の検討を要請する。

③ＪＲ二島・貨物の経営自立、とりわけＪＲ北海道とＪＲ貨物について要請する。

北海道のいわゆる黄８線区について、地元との協議が重要である点は理解する。しかし、国境に位置し、観光資源や食料安定供給の面から肝要な北海道という土地の特性を踏まえれば、通常の交通政策として対処するのではなく、貨物鉄道も絡めた国土政策、物流政策の観点から鉄道のあり方を含めた公共交通のグランドデザインを考えるべきではないか。

二島・承継特例等関係する税制の取扱いも含めて、国の適切な関与により、各社の経営自立の道筋を描いていただくよう要請する。

【鉄構労】

①整備新幹線への取組

７月、北陸新幹線の敦賀・新大阪間については、小浜を経由してＪＲ京都線桂川駅近郊に新駅を設けるルートが選定された。また、西九州新幹線の環境アセスに向けた調査と、四国や東九州新幹線の基本計画路線に対するケーススタディも開始され、停滞していた全国新幹線計画は進み始めたと認識している。また、骨太の方針には「公共事業評価について、費用便益比等に過度に依拠せず、国家戦略、防災・減災、国土強靱化、地域の命と暮らしを守る基盤機能等を踏まえた総合評価へ見直す」との記載がなされた。これは、鉄構労としても長年訴えかけてきた内容そのものであり、大変心強く思う。一方で、沿線自治体や住民からの理解はなお十分とは言えない。機構職員も誠意を尽くして説明する所存であるが、地元からのご理解がさらに進むように政治からの働きかけもお願いしたい。また、今後事業を進めていく中で、労働者の視点から懸念しているのはカスハラである。新幹線事業が地元の方々にご負担をお掛けすることは事実であり、機構職員もご理解が得られるまで真摯に説明を尽くす覚悟で臨んでいるが、中には過度に厳しい態度を示す方や無理難題を要求する方も少なくない。建設の最前線にはハラスメントにさらされる職員がいることを大臣にもご認識いただきご支援賜りたい。

②観光立国に資する新幹線の有用性

我が国は観光立国推進を掲げ、観光産業は地方を支える重要な成長分野である。一方で、一部地域ではオーバーツーリズムが課題となっている。少子高齢化・人口減少を背景に新幹線の必要性を疑問視する声もあるが、地方の交流人口拡大・観光客の分散化には新幹線が不可欠である。観光客増加の経済効果はＢ／Ｃ評価では十分に捉えられず、真価が評価されていない。観光立国の基盤として、地方の潜在力を引き出す新幹線建設に対し、国の戦略的かつ継続的な支援を強く求めたい。

以上