

交通重点政策

2018-2019

《補足版》

◆制度・政策項目（予算関連）

I. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1. 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
2. 高齢化・グローバル化への対応とさまざまなニーズ・社会的への対応

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
2. 九州新幹線のフル規格による早期開業とフリーゲージトレインの取扱い

2019 年 4 月



JR連合

日本鉄道労働組合連合会

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

目 次

制度・政策項目(予算関連)	2
I. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進	2
1. 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	2
(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	2
(2) 防災対策の強化	4
(3) 発災時、発災後の対応における連携・協働	5
2. 高齢化・グローバル化への対応とさまざまなニーズ・社会的への対応	16
(1) 訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応と地方創生	16
II. 整備新幹線に関わる諸課題への対応	20
1. 整備新幹線計画の推進に伴う諸課題への対応	20
2. 九州新幹線のフル規格による早期開業とフリーゲージトレインの取扱い	21

本冊はＪＲ連合が２０１８年４月に発行した「交通重点政策 2018-2019」に記載した内容に関して、「平成 30 年 7 月豪雨」をはじめ大規模化・多頻度化する自然災害からの復旧・復興や防災・減災、東京オリンピック・パラリンピックを控え激増する訪日外国人への対応、整備新幹線にまつわる議論など、この間のさまざまな動きを捉え、これらに対して新たに顕在化した課題認識および政策要望をとりまとめたものです。

ＪＲ連合は「交通重点政策 2018-2019」を活用した政策活動を展開しており、本冊も加えて、引き続き政策課題の解決、政策要望の実現にむけて取り組んでまいります。関係各方面の皆さまには一層のご理解とご協力をお願いします。

なお、各項目には、「内容更新」（内容の差し替え）あるいは「内容追加」（内容の補充）とあり、本冊の関連項目の記載もしていますので、本冊とあわせてご活用願います。

制度・政策項目（予算関連）

I

交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1

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 ※内容更新

[関連項目：本冊 I. 2. (1)]

【要望事項】

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）

- i) 大前提として、改正鉄道軌道整備法の成立時の附帯決議にあるように、災害復旧補助制度適用にあたっては利用者の利便性の向上とともに、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むけて、各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。
- ii) 鉄道事業者の経営状況等を勘案し、災害復旧補助制度の適用要件（路線の収入要件、長期的な計画作成など）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、復旧工事と一体的に施工する設備強化等、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し、固定資産税の軽減措置を講じること。
- iii) 黒字事業者に対する新制度は、鉄道の早期復旧の観点から支援するものとして、被災線区の実態に沿った適正な制度設計と交通政策基本法の理念に則った適切な運用のもと、復旧後の地域にとって真に必要なとされる持続可能な交通体系の構築にむけて活用される制度とすること。

② 鉄道被災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。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。

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。さらには、復旧後の地域の一層の復興

にむけても地方自治体と連携し、利用促進をはじめとする取り組みを推進すること。

③ 土地の一時使用等による復旧工事の推進

鉄道被災からの早期復旧にむけて、道路や河川との連携を図り、一体的な工事等を行うことを引き続き推進すること。加えて、工事の円滑化を図るべく、地方自治体と連携しサポートするとともに、道路法や電気事業法に倣った非常災害時における土地の一時使用等、復旧作業のための緊急対策の推進に資する法整備を行うこと。

【背景・理由】

<大規模化・多頻度化する自然災害と事業者対応の限界>

近年、台風・大雨や地震をはじめとする激甚災害等により、JRをはじめとする鉄道が被災する事象が毎年のように多数発生しています。直近では、2018 年だけ振り返っても、7 月に発生した「平成 30 年 7 月豪雨」によって、西日本を中心とする広い範囲で長期間の運休を伴う被害が発生し、大阪北部地震や北海道胆振東部地震といった大地震が鉄道輸送に多大な影響を及ぼしました。特に北海道胆振東部地震は北海道全域が停電するという「ブラックアウト」を引き起こし、地域住民に加え多くの訪日外国人を含む観光旅行者も数日間身動きが取れない状況となりました。また、大型台風も相次いで襲来し、台風 21 号は停泊していたタンカーをあおり、関西国際空港連絡橋との衝突を招き、JR、近鉄、道路といった空港とのアクセスを寸断させました。また、台風 24 号では、首都圏で初めてとなる計画運休が実施され、情報提供のあり方に波紋を上げました。これらに留まらず、近年の被災事例は枚挙に暇が無く、毎年のように自然災害に起因する深刻な鉄道被災が繰り返し発生しています。また近年の鉄道被災の特徴としては、鉄道用地外から流入してきた土砂が築堤崩壊を発生させるケース、または河川の堤防が崩壊し結果として鉄道橋りょうを押し流すといったケースが多く発生しています。

公共交通における自然災害に伴う復旧は、原則として事業者が対応することとなっています。しかしながら、被災箇所が広域に及ぶ事例が多く、また、軌道や用地も含めた広範な施設を保有する鉄道事業者にとって、復旧費用は極めて甚大なものとなります。とりわけ経営体力の脆弱な鉄道事業者の場合、事業者負担での対応は不可能であり、早期復旧の足枷になるばかりか、路線の廃止をも視野に入れた対応に迫られることもあります。

<鉄道軌道整備法改正とさらなる課題>

2018 年の通常国会において、「鉄道軌道整備法」が議員立法によって改正され、従来の「赤字会社の赤字路線」に加え、「黒字会社の赤字路線」が適用対象に加えられました。また、一部の場合に限り補助割合が引き上げられることとなりました。そして、改正法成立時には、適用時や適用後の事業者、地域、国・地方自治体といったすべての関係者による取り組みや、同法のさらなる改善について附帯決議に盛り込まれました。

しかしながら、黒字事業者を対象とした新たな制度は、当該路線の年間収入を超える復旧費用を要することなどが要件となっており、赤字路線でも非常に高いハードルが課せられています。また、長期的な運行の確保に関する計画を策定することは関係者間での調整に困難を要し、本来の目的である早期復旧がなし得るものになっていません。

同制度については、赤字会社に対する制度も含めた制度改善とともに、引き続き附帯決議

事項の実現に取り組まなければなりません。被災線区の実態に沿った適正な制度設計と、交通政策基本法の理念に則った適切な運用のもと、復旧後の地域にとって真に必要とされる持続可能な交通体系の構築にむけて活用される制度にしなければなりません。

一方、上述のとおり、鉄道用地外からの土砂流入などが被害を拡大させている状況が度々発生していますが、鉄道事業者による鉄道復旧だけでは単なる弥縫策にしかなり得ず、地方行政による抜本的な治山・治水事業とあわせた総合的な対処が必要です。具体的な施策は地方自治体が行うこととなりますが、国が財政支援によって地方自治体における総合的な防災対策の強化を図ることが肝要です。また、鉄道用地外における復旧工事（法面補強等）には道路や住宅などがない場合、民有地であっても鉄道事業者が整備せざるを得ないケースがありますが、本来であれば地方自治体の責任において行うべきです。こうした連携の強化が鉄道の早期復旧、および地域の早期復興につながるはずです。

他方、「平成 30 年 7 月豪雨」では、被災した鉄道の運転再開時期の前倒し等を含めた円滑な復旧作業の実施を図ることを目的に、道路や河川などの事業との連携を図る「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置し、一体的な工事の施工や作業場・通路などの提供が行われました。こうした関係者の連携による好事例は今後も引き続き行っていく必要があります。しかし、一部の地域においては、地域との調整がつかず、重機を使えば短時間で終わる作業を、酷暑にもかかわらず手作業で行わざるを得なかった事象も生じました。こうしたことから、公共性を求められる鉄道においても、道路法や電気事業法に倣った非常時の取扱いが求められます。

(2) 防災対策の強化 ※内容追加

〔関連項目：本冊Ⅰ． 2． (2)〕

【要望事項】

① 貨物鉄道路線の強靱化

貨物鉄道輸送網の寸断は日本全体の経済・社会に多大な影響を及ぼすことから、日本の物流網を強靱化する必要がある。ついては貨物鉄道が運行する施設・設備を保有する旅客鉄道会社に対し、鉄道施設・設備の強靱化対策に対する財政支援を行うこと。

② 3 か年緊急対策にかかる事業のさらなる推進

2018 年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」における法面補強等については、鉄道会社の経営体力はもとより、施工能力もネックとなる。3 か年という期間内で可能な限り推進したうえで、今後も鉄道事業者と調整を図りながら、J R 各社をも含めた同様の予算措置を継続すること。

【背景・理由】

＜日本における物流ネットワークの強靱化の必要性＞

2016 年の物流総合効率化法改正以降、人手不足が懸念される物流のさらなる総合化・効率化を図るために物流事業者や荷主などの関係者が連携して取り組むモーダルシフトが推進されています。トラック運転者不足が社会問題化する中、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが進んでおり、改正後 1 年間で認定した計画の実施事業者では、J R 貨物が最も認定件数

が多い事業者となりました。その成果もあり、ＪＲ貨物においては、2016・2017年度の2期連続で鉄道ロジスティクス事業での黒字化を達成し、まさに同社の経営は総合物流企業グループとして飛躍する新たな局面を迎えようとしています。しかしながら、貨物鉄道輸送においては、旅客鉄道会社の路線を運行することから、防災対策等は旅客鉄道会社に委ねられることになります。

ＪＲ貨物は2018年度（2019年3月期）の決算について「平成30年7月豪雨」「北海道胆振東部地震」による減収の影響が大きく、3期ぶりの鉄道ロジスティクス事業の赤字を想定しています。ＪＲ貨物の経営自立にむけては、こうした自然災害をはじめとする外部要因リスクを最小化することが重要です。貨物鉄道の重要路線に優先的に防災対策を講じ、日本の物流ネットワークを強靱化することで、日本の経済・社会の安定化にも寄与するとの観点から、路線を維持管理する旅客鉄道会社へ支援することによって、対策強化を図ることが必要です。

<防災・減災対策を一層推進することの必要性>

2018年12月、政府は近年激甚化・頻発化している災害による被害状況から、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」等を踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を閣議決定しました。鉄道関係では、斜面の法面防護工や河川橋りょうの洗掘防止工、駅・高架橋等の耐震補強といった防災対策に加え、新幹線駅・車内への通信環境整備が行われることとなりました。

この間、鉄道事業者において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、今回の緊急対策もその延長線にあるものといえます。ただし、こうした工事は各事業者の経営体力や施工能力により、一定期間にできる工事量には限度があります。そのため、3か年の緊急対策はできる限り推進したうえで、それ以降も継続して進めていかなければなりません。鉄道の長期間の運休は、人流・物流の両面から社会生活・経済活動に与える影響が大きく、防災・減災対策の重要性は説明するまでもありません。さらなる安全・安定輸送のためにも、国・地方自治体とともに連携を強化して取り組んでいかなければなりません。

（３）発災時、発災後の対応における連携・協働 ※内容追加

[関連項目：本冊Ⅰ．２.]

【要望事項】

① 「タイムライン防災」に基づく取り組みの展開と混乱の未然防止

台風や集中豪雨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心がけている。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る。そういった「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で共有できるような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。

② 緊急時の帰宅困難者等の非難誘導における連携強化

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。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、さまざまなトラブルが発生している。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。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。

③ 社会的要請に基づく自然災害発生時の代替交通の確保

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る。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い。地域住民の移動手段の確保は重要な使命であるものの、被害が大規模になればなるほど、その負担は増大するばかりである。

現状として、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、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。

④ 自然災害発生時の物流網のリダンダンシー確保

自然災害発生によって鉄道路線が寸断されたときには、トラック・船舶輸送といった代替手段や、迂回経路による貨物鉄道輸送も実施されているが、通常時の輸送量がまかなえる状況には至らない。トラック運転者の人手不足が社会問題化しているが、代替輸送におけるトラック運転者の負担軽減のためにも、鉄道貨物ターミナルと港湾との結節について強化すること。

さらには、災害時の代替輸送を迅速かつ円滑にできるよう、各輸送モード間の連携を意識して、結節点を増強・整備するべきである。さらなる総合的な物流ネットワークの構築を国主導で推進すること。

【背景・理由】

＜鉄道利用者の安全・安心を地域全体でまもる取り組み＞

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、台風など一定の予測がつく場合、鉄道事業者によっては事前に運転休止を決定し、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たり、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、2018 年 10 月には「鉄道の計画運休に関する検討会議」が開かれました。同会議の中間とりまとめにおいて、「計画運休の実施は必要」としたうえで、利用者への情報提供については「極力前広に、多様な伝達手段を用いて、多言語で情報提供すること」と改善を促しました。

先に述べたように、この間の鉄道事業者の取り組みを引き続き推進していく必要がありますが、地域における連携が必要不可欠です。特に、情報提供において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強く求められるところです。

また、政府は台風等の予測状況に応じて、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に呼びかけているものの、通勤・通学をはじめ、その行動は学校や会社などの判断にも左右されます。つまり、地域全体として防災意識を共有していくことが重要であり、そういった意識醸成を図る取り組みが求められていると考えます。

<人流・物流における代替輸送のあり方>

鉄道被災によって路線が寸断されるなど、長期間に亘る鉄道の運転休止が発生した場合には、人流・物流ともに関係事業者が代替輸送の確保に努めています。人流においては、バス代行輸送を実施していますが、「平成 30 年 7 月豪雨」においては、広島地区で全国から集結した 400 台ものバスによって実施されました。国・地方自治体・業界団体などによる一定の協力は、「チーム公共交通」「チーム地域共創」にむけた取り組みの一環とも捉えられます。しかしながら、鉄道のバス代行輸送は何ら定めのない中で鉄道事業者自らの判断によって取り組まれているものであり、一義的には鉄道事業者単独で行うこととなります。その結果として、数 10 億円にも及ぶ費用を負担した鉄道事業者もあります。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、代行輸送に関する方針・ルールの一定程度の明確化が必要です。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ません。そのうえで、国・地方自治体との連携強化が求められると考えます。

そして、物流面では、「平成 30 年 7 月豪雨」により、J R 貨物の大動脈というべき山陽本線が長期間寸断されました。発災直後からトラック・船舶による代替輸送が実施され、さらには山陰本線をまわる迂回列車も運行されました。他の運送事業者あるいは J R 西日本との協力のもと実施されたことは、J R 貨物の社会的責任を果たした点で評価すべきですが、代替された輸送量は通常時の 26.6%に留まりました。モーダルシフトの推進役として J R 貨物の果たす役割が大きくなる中、自然災害によるリスクが顕在化したことを踏まえ、今後はリダンダンシーの確保を図っていかなければなりません。トラック運転者不足の現状に鑑みれば、港湾との結線を含め、物流結節点を強化し、モード間の連携をさらに強固にしていくことが不可欠といえます。

1. 鉄道軌道整備法改正による新たな災害復旧補助制度について

「鉄道軌道整備法」はもともと小規模鉄道事業を対象とした法律であったが、国鉄からＪＲに移行し、他の鉄道事業者と同様の救済措置が必要な被災が生じたことから、ＪＲにも同法の適用がなされることとなった。しかし、従来の補助制度においては、「赤字要件」があり、ＪＲ本州３社や大手民鉄など、「黒字会社」に対しては適用されなかった。しかし、近年自然災害が大規模化・多頻度化する中で、2011年の新潟・福島豪雨によって被災し長期間寸断が余儀なくされたＪＲ東日本・只見線や2016年の熊本地震によるＪＲ九州・豊肥本線の被災状況などから鉄道の早期復旧が強く求められていた。そのような中、黒字事業者に対する支援への機運が高まり、2018年の第196回通常国会で議員立法として提出、成立した。同年８月に施行し、2016年４月以降に施工される災害復旧事業について黒字会社においても一定の要件のもと、「赤字路線」については適用されることとなった。なお、同法成立時に衆参ともに附帯決議がなされたが、特に黒字会社に対する国費を伴う支援制度の創設ということもあり、「利用者の利便性の向上」とともに、民間企業たる鉄道事業者の立場を踏まえた「経営判断の主体性」へ配慮した運用に努めることが盛り込まれた。

鉄道の災害復旧補助について



補助制度の概要

1. 補助目的

- ・鉄道軌道整備法の規定に基づき、大規模の災害を受けた鉄道事業者が施行する災害復旧事業に要する費用の一部を国が補助。

2. 補助要件

項目	赤字会社の赤字路線を対象	黒字会社の赤字路線も対象
災害の種類	・大規模の災害	・大規模の災害 ・激甚災害の指定その他これに準ずる特に大規模の災害
赤字要件	・被害を受けた事業者が過去３年間赤字又は今後５年を超える赤字が見込まれること ・被災路線が過去３年間赤字であること	・被災路線が過去３年間赤字であること
災害の規模	・復旧費用が路線の年間収入の１割以上	・復旧費用が路線の年間収入以上
長期的な運行の確保	—	・長期的な運行の確保に関する計画の作成（交付基準）

3. 補助率

国(※) 1/4	地方(※) 1/4	鉄道事業者 1/2
-------------	--------------	--------------

4. 予算額

- ・910百万円(平成30年度当初、国費)

(※)災害を受けた鉄道の地域の交通手段の状況、事業構造の変更による経営改善の見通しその他の事情を勘案して、国土交通大臣が特に必要と認める場合には、補助割合を1/3以内に引き上げることが可能。

※ 2. 補助要件の右側が法改正により追加された新制度

【出典：国土交通省HPより】

鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成三十年六月十四日
参議院国土交通委員会

政府及び地方公共団体は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 災害復旧事業に対する補助の適用に当たっては、「利用者の利便性の向上」を図るとともに、民間企業である鉄道事業者の立場を踏まえ、その経営判断の主体性にも十分に配慮した運用に努めること。

二 鉄道事業者が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を目的とした、地域との協議に主体的に参画するよう、必要な指導などを行うこと。また、総合的な交通体系の観点から、事業者と地域全ての関係者の間で、真摯で建設的な協議が行われるよう、環境整備に努めること。

三 本法による制度の対象が経営の厳しい路線に係る災害復旧であることに鑑み、更なる支援の拡充について様々な観点から検討を行うこと。

四 自然災害が甚大化、大規模化、多頻度化していることを踏まえ、沿線地域の山林・河川などの減災・防災事業に万全を尽くすこと。

五 地域の一層の復興に向けて、地域の関係者及び鉄道事業者の連携・協働により、復旧した路線の利用促進を始めとする所要の取組がなされるよう、十分配慮すること。

右決議する。

2. 土地の一時使用に関する関係法令

道路法、電気事業法の自然災害等における土地の一時使用に関する規定は以下のとおり。

【道路法（昭和二十七年法律第百八十号）】

（非常災害時における土地の一時使用等）

第六十八条 道路管理者は、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合においては、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる。

2 道路管理者は、非常災害に因り道路の構造又は交通に対する危険を防止するためやむを得ないと認められる場合においては、災害の現場に在る者又はその附近に居住する者を防ぎよに従事させることができる。

【電気事業法（昭和三十九年法律第百七十号）】

（一時使用）

第五十八条 電気事業者（小売電気事業者を除く。以下この章において同じ。）は、次に掲げる目的のため他人の土地又はこれに定着する建物その他の工作物（以下「土地等」という。）を利用することが必要であり、かつ、やむを得ないときは、その土地等の利用を著しく妨げない限度において、これを一時使用することができる。ただし、建物その他の工作物にあつては、電線路（その電線路の維持及び運用に必要な通信の用に供する線路を含む。）又はその附属設備（以下「電線路」と総称する。）を支持するために利用する場合に限る。

一 電気事業（小売電気事業を除く。以下この章において同じ。）の用に供する電線路に関する工事の施行のため必要な資材若しくは車両の置場、土石の捨場、作業場、架線のためのやぐら又は索道の設置

二 天災、事変その他の非常事態が発生した場合において、緊急に電気を供給するための電線路の設置

三 電気事業の用に供する電気工作物の設置のための測標の設置

2 電気事業者は、前項の規定により他人の土地等を一時使用しようとするときは、経済産業大臣の許可を受けなければならない。ただし、天災、事変その他の非常事態が発生した場合において、十五日以内の期間一時使用するときは、この限りでない。

3 経済産業大臣は、前項の許可の申請があつたときは、その旨を土地等の所有者及び占有者に通知し、意見書を提出する機会を与えなければならない。

4 電気事業者は、第一項の規定により他人の土地等を一時使用しようとするときは、あらかじめ、土地等の占有者に通知しなければならない。ただし、あらかじめ通知することが困難なときは、使用の開始の後、遅滞なく、通知することをもつて

足りる。

- 5 第一項の規定により一時使用しようとする土地等が居住の用に供されているときは、その居住者の承諾を得なければならない。
- 6 第一項の規定による一時使用の期間は、六月（同項第二号の場合において、仮電線路を設置したとき、又は同項第三号の規定により一時使用するときは、一年）をこえることができない。
- 7 第一項の規定による一時使用のため他人の土地等に立ち入る者は、第二項の許可を受けたことを証する書面を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。ただし、同項ただし書の場合は、この限りでない。

3. 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

平成30年12月14日
閣議決定

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

1. 基本的な考え方

○本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、
・防災のための重要インフラ等の機能維持
・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持
の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

○緊急対策160項目

○財政投融资の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

- (1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2) 救助・救急、医療活動などの災害対応力の確保
- (3) 避難行動に必要な情報等の確保

おおむね3.5兆円程度

おおむね2.8兆円程度

おおむね0.5兆円程度

おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

- (1) 電力等エネルギー供給の確保
- (2) 食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3) 陸海空の交通ネットワークの確保
- (4) 生活等に必要の情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね3.5兆円程度

おおむね0.3兆円程度

おおむね1.1兆円程度

おおむね2.0兆円程度

おおむね0.02兆円程度

(※1)
うち、財政投融资を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2)
四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

○期間：2018年度(平成30年度)～2020年度(平成32年度)の3年間

○達成目標：防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

鉄道

豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜に関する緊急対策

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

概要：平成30年7月豪雨等を踏まえ、利用者数が多い線区等を対象に、鉄道河川橋梁の緊急点検を行い、豪雨により流失・傾斜のおそれがある橋梁が約50箇所判明したため、洗掘防止工、異常検知システムの導入等の緊急対策を実施する。

府省庁名：国土交通省

洗掘防止工、異常検知システムの導入等の豪雨対策

箇所：約50箇所
優等列車若しくは貨物列車が運行する路線、又は一定以上の輸送密度を有する線区に位置し、豪雨による流失・傾斜に関して、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い橋梁

期間：2020年度まで

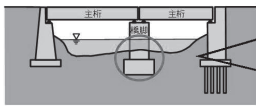
実施主体：鉄道事業者

内容：橋脚の基礎部分をブロック等で補強すること(洗掘防止工)によって、橋脚の洗掘に伴う橋梁の流失・傾斜を防止。また、万が一、橋梁が傾斜する等の異常が発生した場合に、これをセンサーで検知し、列車が橋梁に進入することを防止する信号設備(異常検知システム)を整備。

達成目標：利用者数が多い線区等において、豪雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁約50箇所について対策をおおむね完了。

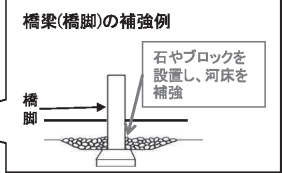
洗掘防止工

河川に架かる鉄道橋梁
(イメージ図)



橋梁(橋脚)の補強例

石やブロックを設置し、河床を補強



異常検知システム



①橋脚の傾斜等の異常を検知
②橋梁手前の信号で列車を停止

概要: 平成30年7月豪雨を踏まえ、利用者数が多い線区等を対象に、鉄道隣接斜面の緊急点検を行い、豪雨により崩壊のおそれがある斜面約190箇所が判明したため、法面防護工等の緊急対策を実施する。

府省庁名: 国土交通省

法面防護工等の斜面崩壊対策

箇所: 約190箇所
優等列車若しくは貨物列車が運行する路線、又は一定以上の輸送密度を有する線区に位置し、豪雨による崩壊に関して、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い斜面

期間: 2020年度まで

実施主体: 鉄道事業者

内容: モルタル吹き付けやコンクリート枠による補強(法面防護工)等を実施し、線路内への土砂流入等の被害を防止。

達成目標: 利用者数が多い線区等において、豪雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面約190箇所について対策をおおむね完了。

法面防護工



147

概要: 平成30年北海道胆振東部地震を踏まえ、首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、利用者数が多い線区を対象に、駅、高架橋等の緊急点検を行い、大規模地震による倒壊・損傷のおそれがある駅約40箇所、高架橋柱等約5,900箇所が判明したため、鉄骨ブレース、鋼板巻き等による耐震補強を実施する。

府省庁名: 国土交通省

鉄骨ブレースによる駅の耐震補強、鋼板巻きによる高架橋等の耐震補強

箇所: 駅: 約40箇所
高架橋柱等: 約5,900箇所
首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、利用者数が多い線区に位置し、大規模地震による倒壊・損傷に関して、施設の現状を踏まえ、緊急性の高い駅、高架橋等

期間: 2020年度まで

実施主体: 鉄道事業者

内容: 鉄骨ブレース、鋼板巻き等の耐震補強を実施することで、駅、高架橋等の大規模地震による倒壊・損傷を防止。

達成目標: 首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の利用者数が多い線区に位置し、大規模地震による倒壊・損傷のおそれがある駅約40箇所、高架橋柱等約5,900箇所について対策をおおむね完了。

鉄骨ブレースによる耐震補強



鉄骨ブレース

鋼板巻きによる耐震補強



鋼板巻き

149

【首相官邸HPより】

4. 鉄道の災害対応について

鉄道の災害対応



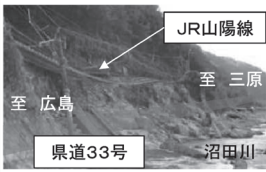
- 平成30年7月豪雨災害において被災した鉄道施設の1日も早い復旧を図るため、関係者からなる「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置し、道路や河川等の関連する事業と連携することにより、被災鉄道の復旧工事工程を調整。
- また、台風21号・24号の発生時には、各鉄道事業者が計画運休を行ったところ、各鉄道事業者と「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催した。

関連する道路・河川などの事業との連携・調整

- 被災した鉄道の運転再開時期の前倒し等を含めた円滑な復旧作業の実施を図ることを目的に、国土交通省関係部局(大臣官房、水管理・国土保全局、道路局、鉄道局)、鉄道事業者からなる「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置。
- 鉄道の復旧工事と道路や河川などの関連事業との工程調整を実施し、JR山陽線やJR呉線、JR予讃線で復旧時期の前倒しを実現。

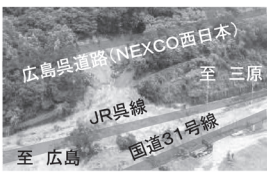
JR山陽線(三原・白市間)
運転再開：11月中→9月30日

並行する県道33号及び沼田川の敷地を広島県が鉄道復旧のための工事用作業ヤード等としてJR西日本に提供。



JR呉線(呉・坂間)
運転再開：11月中→9月9日

NEXCO西日本が鉄道用地上の土砂を一体的に撤去・搬出。中国地方整備局が国道31号用地を土砂仮置き場としてJR西日本に提供。



台風21号、24号接近に伴う鉄道の計画運休

- 平成30年9月の台風21号、24号に備え、各鉄道事業者において「計画運休」を実施。
- 計画運休の対応等について、関係者が一堂に会して情報共有を行うとともに、対応が適切であったのか検証し、今後の計画運休のあり方等について検討するため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、当日の対応の検証を行うとともに、今後の計画運休のあり方等について検討し、中間とりまとめを行った。

「鉄道の計画運休に関する検討会議」中間とりまとめ(抜粋)

- 計画運休の実施について
路線の特性に応じて計画運休は必要と考えられること など
- 運転再開にあたっての安全確認
構造物の状態等を確認する必要があること、他事業者と十分な連携を図る必要があること など
- 利用者への情報提供
極力前広に、多様な伝達手段を用いて、多言語で情報提供すること など

想定される今後の検討事項

- ① 地方自治体への情報提供の仕方、自治体の範囲
- ② 計画運休する時間の表現方法(列車本数を減らし始める時刻など)
- ③ 計画運休の際の振替輸送のあり方 など

【国土交通省・交通政策審議会第40回計画部会資料より】

5. バス代行輸送状況(「平成30年7月豪雨」から1ヵ月後の状況)

代替輸送を実施している路線・区間



	路線	運休区間	代行区間
JR東海	高山線	飛騨金山～下呂、 坂上～猪谷	①飛騨金山～下呂 ②坂上～猪谷 ③高山～猪谷
JR西日本	山陽線	三原～海田市、 柳井～下松	①三原～広島(山陽新幹線による代替輸送) ②三原～白市 ※8月21日開始予定 ③新岩国～徳山(山陽新幹線による代替輸送) ④柳井～下松
	呉線	三原～坂	①広～坂(直行)、呉～坂(直行、各駅)、広～呉(各駅)、 三原～広 ※8月11日開始予定 ②三原～広島(山陽新幹線による代替輸送)
	津山線	玉柏～野々口	岡山～金川
	福塩線	府中～塩町	①上下～三次 ②府中～上下 ※8月6日開始予定
	因美線	智頭～東津山	智頭～津山
	雲備線	下深川～備中神代	①下深川～三次 ②三次～備後落合 ③備後落合～新見
	岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	岩国～徳山
	姫新線	上月～新見	佐用～新見
	木次線	出雲横田～備後落合	出雲横田～備後落合
	予讃線	本山～観音寺 卯之町～宇和島 伊予市～伊予大洲(海回り)	①本山～観音寺 ②多度津～観音寺 八幡浜～宇和島 伊予市～伊予大洲
WILLER TRAINS	宮津線	若井～北宇和島	窪川～宇和島
	井原線	西舞鶴～東雲	西舞鶴～東雲
井原鉄道	総社～三谷	総社～三谷	総社～三谷
錦川鉄道	錦川清流線	北河内～川西	北河内～岩国
JR九州	筑豊線	桂川～原田	桂川～原田
平成筑豊鉄道	田川線	嶺山～田川伊田	犀川～田川伊田

【国土交通省HPより】

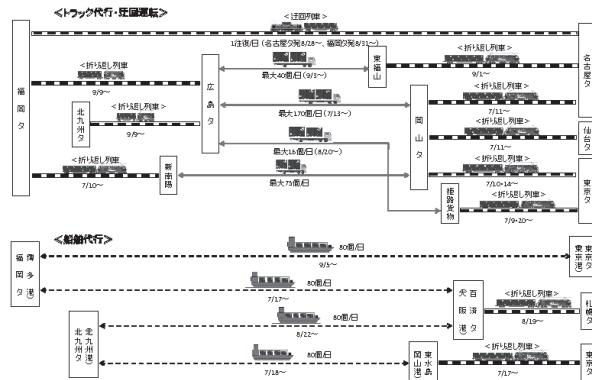
6. 貨物における代替輸送・迂回列車について



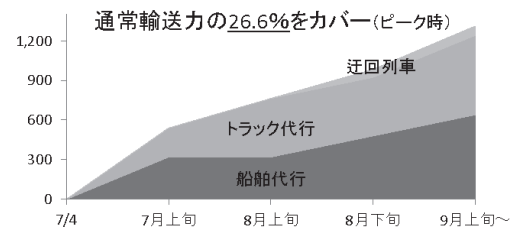
日本貨物鉄道株式会社

「平成30年7月豪雨」に伴う代行輸送・迂回運転の取組み

- ・ 全国の利用運送事業者各社およびJR西日本、関係行政によるご協力のもと、代行輸送・迂回輸送を実施。
- ・ 今後、代行輸送体制のあり方を含め、自然災害の発生を想定して対応策の検討するとともに、災害予防の強化を関係各所に要請していく。



代替輸送力の推移（単位：12ft個/日）



代行輸送・迂回輸送実績：59,077個（12ft換算）
対応経費：21億円（代行経費20億円、その他経費1億円）



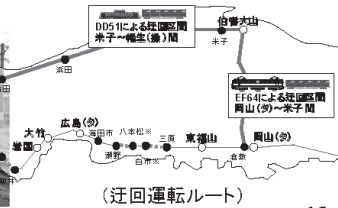
トラック代行



船舶代行



迂回輸送



◎ 2018 Japan Freight Railway Company

12

【JR貨物・平成31年3月期中間決算概要資料より】

2

高齢化・グローバル化への対応と さまざまなニーズ・社会的要請への対応

(1) 訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応と地方創生 ※内容更新

[関連項目：本冊Ⅰ．5．(2) ①]

【要望事項】

① 観光立国にむけたインバウンド対応

i) 2019 年 1 月から国際観光旅客税が導入され、インバウンド対応施策は一層充実が図られる状況にある。一方、各交通事業者による対応は十分とはいえず、事業者間・地域間で環境整備に格差が生じている。ついては、新たな財源も活用しながら、交通事業者への財政支援を強化し、国主導でのストレスフリーな受入環境整備を図ること。

加えて、鉄道車両内の荷物スペースで対応しきれないほどの特大サイズの手荷物を抱えた訪日外国人旅行者に対しては、配送サービスの充実なども運送事業者を含めた関係事業者間で進めるが必要である。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) 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る。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を強化し、非常時の混乱を防ぐこととともに、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求められている。特に、自然災害発生時の適切な情報提供は、観光立国を目指すわが国の非常に大きな課題となっている。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作りを進めること。

【背景・理由】

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、近年急増する訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応を強化してきています。2017 年 3 月には、「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、観光立国推進基本法に基づく「観光立国推進基本計画」を閣議決定し、2020 年までに訪日外国人旅行者数を 4,000 万人とするなどの目標を掲げて、取り組みを進めています。なお、最新の日本政府観光局（JNTO）の推計によると、2018 年における年間の訪日外国人旅行者数は 3,119 万人となっています。

そのような中、目標の確実な達成のため、さらに増加する観光需要に対して、より高次元な観光施策を展開していく観点から、観光促進のための税として「国際観光旅客税」が創設され、2019 年 1 月から導入されています。今後は新たな財源も活用しつつ、インバウンド対策を講じていかなければなりません。

現在、各事業者によって、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、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さまざまな取り組みが推進されていますが、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のが実態といえます。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ます。駅等においては、地方自治体の取り組みとしてのWi-Fi整備が一定程度進んでいるものの、ニーズの高い鉄道車両への整備は新幹線や一部の特急列車以外では進んでいないうえ、トンネル内では通信環境自体の整備を講じる必要があります。また、荷物スペースの整備のためには座席数の減少を伴うなど、事業者の負担感からも容易に進められるものではありません。一方で、鉄道だけでなくバスなど含む公共交通利用時に、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れば、配送サービスの充実なども関係者間で進めるべきと考えます。

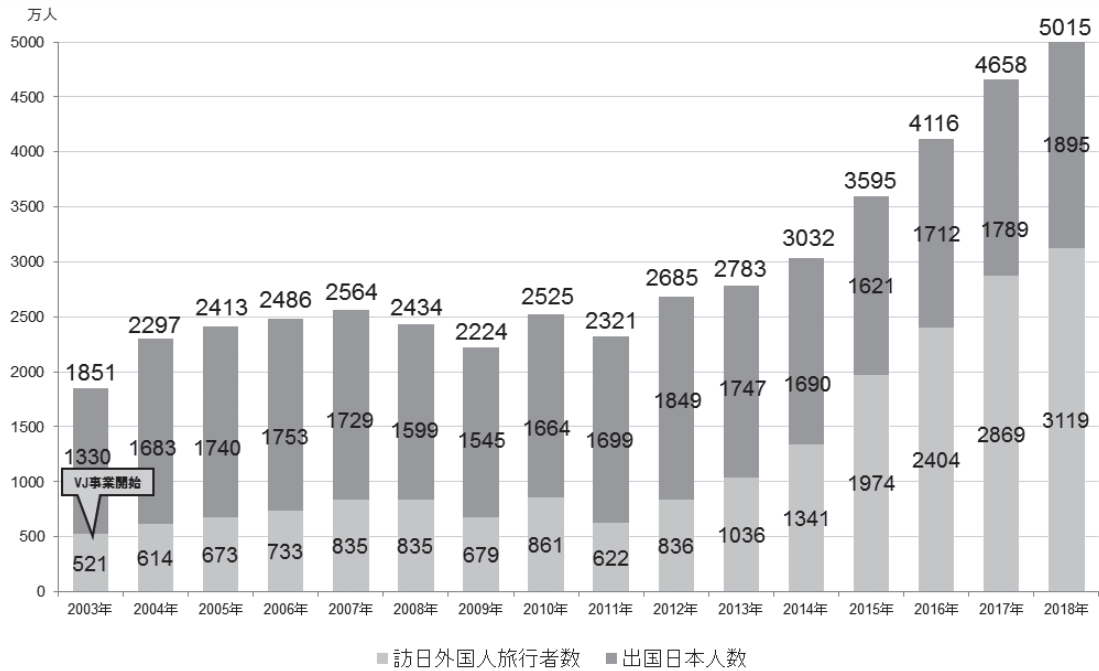
このような観点から、国がインバウンド対応施策を一層主導し、増加傾向にある事業者負担の軽減、事業者対応への積極支援を行い、事業者間・地域間で格差を無くし、ストレスフリーな受入環境整備を進めていかなければなりません。ただし、各事業者においては、個々の事情や必要性に応じて独自の取り組みや設備投資が行われているケースも多くあることから、国が支援を行うにあたっては、各事業者との対話を重視し、実態を踏まえた現実的な対応を行うことが求められます。

また、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。したがって、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。

1. 訪日外国人旅行者数について

2016年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数の目標人数として、「2020年に4,000万人、2030年に6,000万人」と示された。また、国際観光旅客税は邦人の出国に対しても課税されることから、これらをあわせた人数分の税収が生み出される。

訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移



出典：日本政府観光局(JNTO)

【観光庁HPより】

2. 国際観光旅客税の概要

「国際観光旅客税」は、原則として、船舶または航空会社がチケット代金に上乗せする等の方法で、日本から出国する旅客から徴収し、これを国に納付するもの。

○ 概 要

納税義務者	船舶または航空機により日本から出国する旅客
税 率	出国1回につき1,000円
導入時期	2019年1月7日

なお、観光旅客のほか、例えば、ビジネス、公務、就業、留学、医療などの目的で出国する者も対象に含む。

○ 非課税等

船舶または航空機の乗員など是不課税、入国後24時間以内に出国する乗り継ぎ旅客などは非課税。

3. 鉄道関係予算について

以下の事業については、観光庁予算のうち、鉄道事業者で活用可能なもの。

(1) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

予算額:5,474百万円

○ 全国各地の観光地において、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、地方自治体や民間事業者等が行う外国人観光案内所の機能強化、トイレの洋式化、公共交通機関の移動円滑化、旅館・ホテルのバリアフリー化等の個別の取組を支援する。あわせて、観光案内所等の災害等の非常時の対応能力の強化を図る。

地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業

- 外国人観光案内所等の整備・改良等及び災害等の非常時対応の強化
- 公衆トイレの洋式便器の整備及び機能向上
- 手ぶら観光カウンター等の機能向上
- 多様な宗教・生活習慣への対応力の強化 等



宿泊施設インバウンド対応支援事業

○基本的ストレスフリー環境整備

- ・Wi-Fiの整備
- ・案内表示の多言語化
- ・決済端末の整備



・自社サイト・多言語化等



・ムスリム受入マニュアル作成

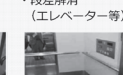


○バリアフリー環境整備

- ・トイレのバリアフリー化
- ・手すりの設置



・段差解消（エレベーター等）

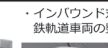
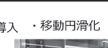
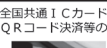
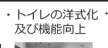
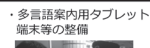


・出入口の改修



交通サービスインバウンド対応支援事業

- 多言語表記、多言語案内用タブレット端末の整備
- 旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備
- 旅客施設や車両等のトイレの洋式化及び機能向上
- 全国共通ICカード、QRコード決済等の導入
- 旅客施設や車両等の移動円滑化
- インバウンド対応型鉄軌道車両の整備
- 低床式車両の導入を始めとするLRTシステムの整備 等



実証事業

- 災害発生時における外国人観光案内所の初動対応マニュアルの作成
- ナイトタイムエコノミー等の新たなニーズに対応した交通サービスの推進に向けた調査 等

補助率

定額、2分の1、5分の2、3分の1、4分の1

事業主体

- (1) 地方公共団体（港務局を含む）
- (2) 民間事業者（公共交通事業者等を含む。）
- (3) 航空旅客ターミナル施設を設け、又は管理する者
- (4) 協議会等

(2) 公共交通利用環境の革新等

予算額:5,500百万円

○ 地方部への外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取り組みを一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。

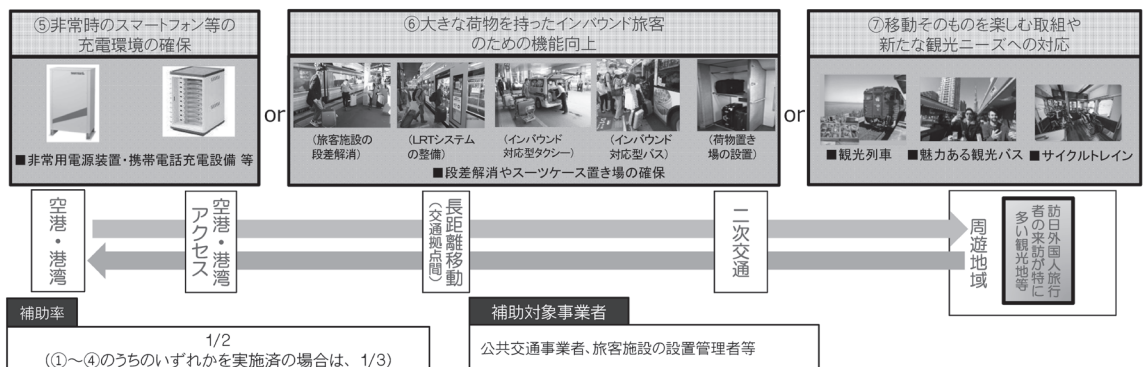
①～④をセットで整備

①多言語対応(事故・災害時等を含む)	②無料Wi-Fiサービス	③トイレの洋式化	④キャッシュレス決済対応
 ■多言語対応等 ■スマートフォンアプリの活用による案内の多言語化 ■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語音声装置等の整備 ■多言語対応の案内システム	 ■旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備	 ■洋式トイレ、多機能トイレの整備	 ■全国共通ICカードの導入 ■QRコードやクレジットカード対応、企業乗車券の発行 ■企業乗車券、レンタカーのキャッシュレス対応

※通常は整備が想定されない場合（例：②無料Wi-Fiサービス（レンタカー等）、③トイレの洋式化（バス、タクシー、レンタカー等）等）については、適用除外とする。

※①及び④については、少なくともいずれか1つ実施。

（あわせて⑤～⑦を支援可能）



【平成31年度鉄道局関係予算決定概要より】

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 ※内容追加

[関連項目：本冊Ⅱ． 1.]

【要望事項】

(1) 整備新幹線の整備に関する基本的枠組みに基づく財源の確保

整備新幹線については、この間、受益の範囲内で定められた貸付料および国・地方自治体の費用負担により整備されてきた。既設新幹線を含め、こうした前提条件のもと整備が進められ、沿線地域における交流人口増加、観光需要促進、地域活性化が図られてきた。しかし、その成功の背景には、当該地方自治体をはじめ地域住民などすべての関係者の尽力とともに、営業主であるＪＲ各社のさまざまな経営努力があったからであると言える。現在建設中の各新幹線については、建設費の当初算定時からの変動要素に伴う増嵩があったにせよ、これまでの前提条件を引き続き堅持したうえで、早期開業にむけた財源確保に努めること。

【背景・理由】

今日まで日本の国土軸として機能・発達してきた全国の新幹線ネットワークにおいては、現在整備新幹線３路線の整備が進められています。既設の整備新幹線を含め、その建設費用の負担については、全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）に規定されているところであり、営業主であるＪＲが支払う貸付料は、「整備新幹線の取扱いについて（平成８年１２月２５日・政府与党合意）」において、「ＪＲについては、受益の範囲を限度とした貸付料等によるものとする」とされています。

一方、建設資材の高騰や労務単価の上昇、消費税率の改定といった外的要因等により、事業認可時より建設費の増嵩が見込まれる状況に至り、2018 年末、政府や与党内で財源確保に関する議論が巻き起こりました。その結果、北陸新幹線（金沢・敦賀間）および九州新幹線（武雄温泉・長崎間）で建設費がそれぞれ 2,263 億円、1,188 億円、合計 3,451 億円増加する見込みに対して、貸付料の前倒し活用や既設新幹線（本州３社）の譲渡収入等を充てた上で、2019 年度は国が 37 億円、地方が 18.5 億円を追加負担し、残る 688 億円の財源については、2020 年度以降の予算協議に持ち越すこととなりました。

既設の整備新幹線が国策として従来のスキームで建設され、現在 20 年以上が経過していることを踏まれば、現在建設中の整備新幹線も同様のスキームを堅持することが適当であり、いたずらに関係するＪＲ各社の経営負担を増大させるべきではないと考えます。

2

**九州新幹線のフル規格による早期開業と
フリーゲージトレインの取扱い** ※内容更新

[関連項目：本冊Ⅱ．３．]

【要望事項】

九州新幹線については整備方式等が議論されているが、フル規格による整備を判断し、北陸新幹線とともに早期開業にむけた必要な措置、財源確保を求める。

加えて、F G Tについては2019年度の政府予算が皆減となったことから、これまで開発してきたF G Tの車両や設備などの維持管理・撤去移転にかかる費用等についても国の責任において対応すること。

【背景・理由】

九州新幹線の武雄温泉・長崎間については2022年度の完成を目指し、建設が進められています。一方で新鳥栖・武雄温泉間については、現在与党検討委員会において整備方式等の検討が進められています。2018年7月の中間とりまとめにおいては、「① 対面乗換が恒久化することはあってはならない」、「② フリーゲージトレインの導入は断念せざるを得ない」、「③ 整備方式として、フル規格かミニ新幹線のいずれかを選択する必要がある」、という3点が確認されました。2019年3月に開かれた与党検討委員会では、J R九州、長崎県、佐賀県に対するヒアリングを経て、2019年6月にとりまとめるスケジュールが示されました。新幹線の持つ特性や役割を十分に発揮するためにはフル規格による整備が欠かせません。早期に開業すべく、費用負担のあり方とともに財源確保にむけた議論を加速させなければなりません。

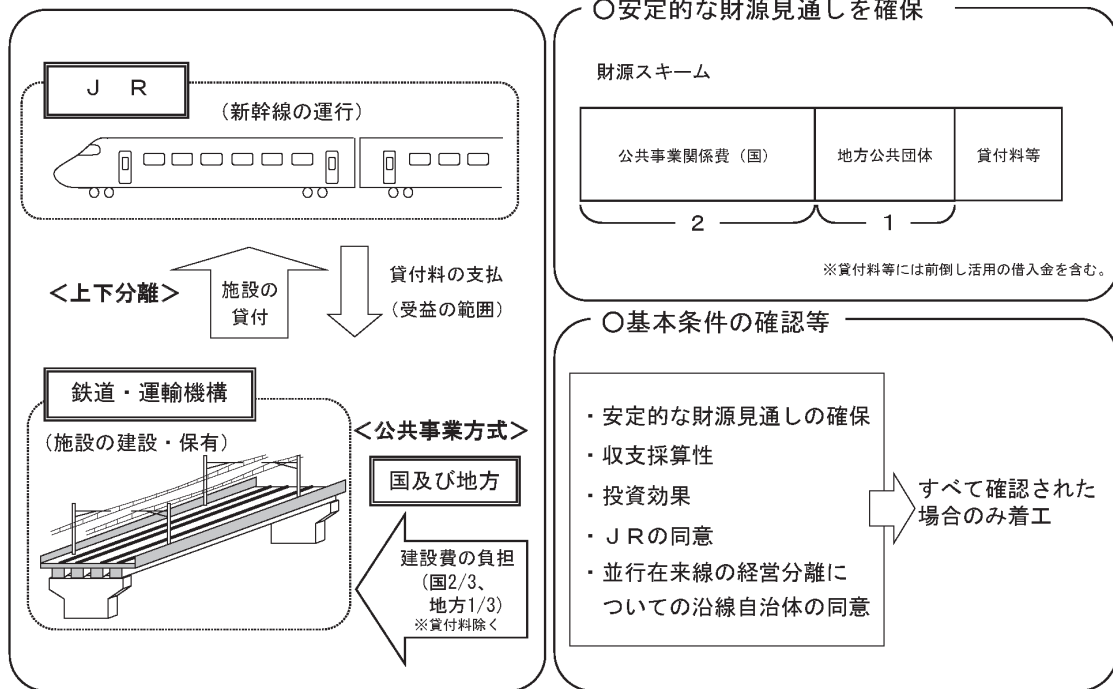
また、F G Tについては、鉄道・運輸機構が主体となって技術的検討が続けられたものの、2018年7月に与党検討委員会が正式に九州新幹線西九州ルートへの導入断念を表明しました。あわせて国土交通省は2019年度予算概算要求において、F G Tに対する予算要求を取りやめ、北陸新幹線への導入についても断念することが明らかにされました。一方、F G Tに関する車両や設備については、J R九州管内に取り残されたままとなっています。今後の取扱いについて、予算が皆減となったことを踏まえれば、国の責任において速やかに対処すべきところです。

1. 整備新幹線の建設費用負担について

●整備新幹線の整備方式

整備新幹線の整備方式について(上下分離)

【整備方式】



●全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）における規定

【全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）】

（建設費用の負担等）

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

【全国新幹線鉄道整備法施行令（昭和四十五年政令第二百七十二号）】

（国及び都道府県の負担）

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。

●整備新幹線の取扱いについて 政府与党合意（平成八年十二月二十五日）

今後の整備新幹線の取扱いに関し、以下のとおり決定する。

一、整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及びＪＲが負担する。

（一） 国については、従前の基本スキームの考え方により措置する（約三十五％）。

（二） ＪＲが鉄道整備基金に支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その二分の一を地方公共団体の負担分とする旨、全国新幹線鉄道整備法において所要の措置を講じる。

地方公共団体の負担については、ＪＲの固定資産税承継特例が廃止されること等を勘案し、所要の地方交付税措置を講ずる。

（三） ＪＲについては、受益の範囲を限度とした貸付料等によるものとする。

（四） 現在着工している三線五区間についても、上記のとおりに取り扱うこととし、財源を新規着工区間と合体させることとする。

二、新規着工区間の事業規模は、平成三十年度までの間で、概ね一・二兆円程度（一（三）のＪＲの貸付料等を除く。平成七年価格）とする。

三、今後の整備に当たっては、与党三党の申し入れ（別紙）に基づき、以下により決定することとする。

（一） 政府及び与党からなる検討委員会において、整備区間ごとに、収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたＪＲの貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、ＪＲの同意等基本条件が整えられていることを確認した上で、工事実施計画の認可申請等の手続きの進捗状況等の所要の要件を総合的に勘案して、優先順位を決定し、その順位に従い着工するとともに事業費の配分を行う。

（二） 現在着工している三線五区間については、優先的に整備を進める。

四、並行在来線については、以下のとおりとする。

（一） 建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にＪＲの経営から分離することとする。

（二） 具体的なＪＲからの経営分離区間については、当該区間に関する工事実施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びＪＲの同意を得て確定する。

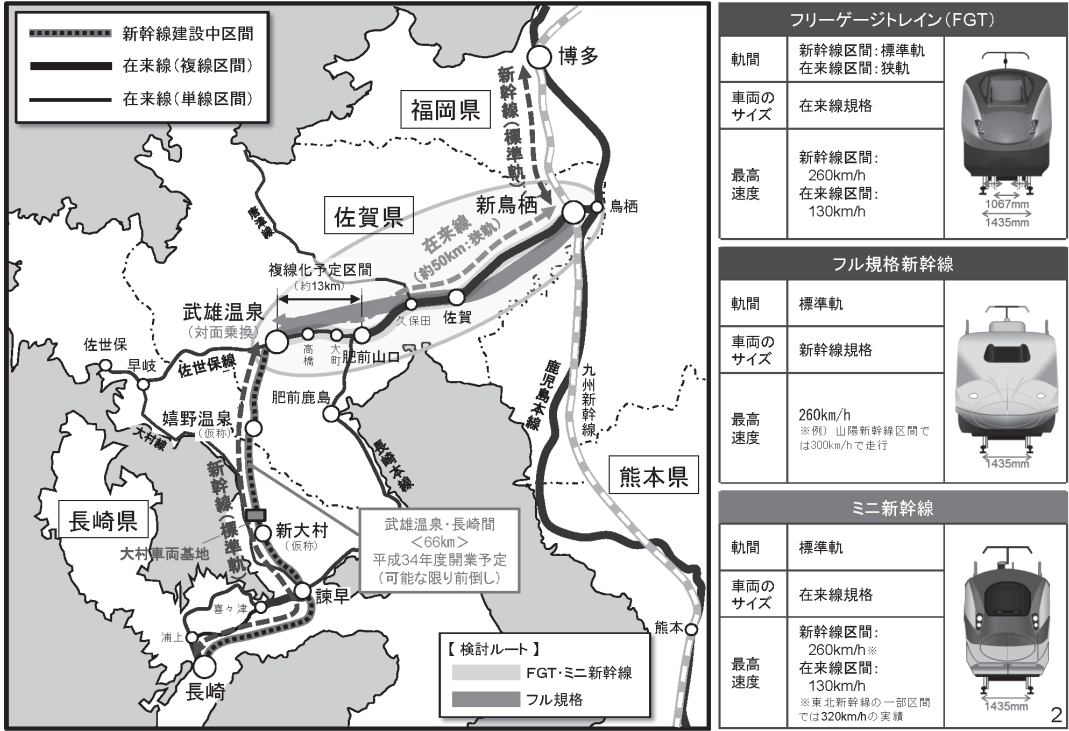
（三） ＪＲからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる。

五、鉄道貨物輸送については、並行在来線のＪＲからの経営分離後も適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図る。

六、七、八、（省略）

2. 九州新幹線の検討ルートについて

九州新幹線(西九州ルート)の検討ルートについて



費用・投資効果・収支採算性等について

整備方式	フリーゲージトレイン (FGT)	ミニ新幹線※6		フル規格
		単線並列	複線三線軌	
駅の設定	新鳥栖-佐賀-肥前山口-武雄温泉	新鳥栖-佐賀-肥前山口-武雄温泉		新鳥栖-佐賀市附近(佐賀)-武雄温泉
整備延長	約50km (アプローチ線等が整備の対象)	約50km		約51km
追加費用 (H29(2017) 4 価格) ※1	—	約500億円	約1,400億円	約5,300億円
開業見込み / 想定工期 ※2	H39年度 / 約9年	H44年度 / 約10年	H48年度 / 約14年	H46年度 / 約12年
山陽新幹線への乗り入れ	なし	あり	あり	あり
所要時間 ※3	長崎・博多間 (対面乗換開業時 約1時間22分)	約1時間20分(△約2分)	約1時間14分(△約8分)	約51分(△約31分)
	長崎・新大阪間 (対面乗換開業時 約4時間00分)	約3時間53分(△約7分)	約3時間38分(△約22分)	約3時間15分(△約45分)
	佐賀・博多間 (対面乗換開業時 約35分)	約33分(△約2分)	約30分(△約5分)	約20分(△約15分)
	佐賀・新大阪間 (対面乗換開業時 約3時間13分)	約3時間6分(△約7分)	約2時間54分(△約19分)	約2時間44分(△約29分)
投資効果 (B/C) ※4	—	3.1	2.6	3.3
収支改善効果 (年平均) ※5	△約20億円	約9億円	約2億円	約88億円

※1 FGTによる整備以降に必要な費用。
※2 フル規格、ミニ新幹線の整備は、環境影響評価手続きを考慮し、平成35年度(2023年度)着工を想定。FGTについては、平成31年度(2019年度)着工を想定。
なお、FGTについては、今後、耐久性の確認等が必要となり、技術開発が全て順調に推移したとしても、導入は早くとも平成39年度半ばとなる見込み。ただし、JR九州は、技術評価委員会の評価結果を踏まえ、コスト面で収支採算性が成り立たないため、西九州ルートへの導入は困難と表明している。
※3 各区間の最速速タイプによる時分を表記。所要時間は、需要予測等のための想定であり、開業後の運行ダイヤは営業主体が決定する。
※4 投資効果は、新鳥栖・武雄温泉間について、平成34年度の対面乗換方式での開業からの費用を用いて、山陽新幹線(新大阪駅)への乗り入れのための新たな取組みが実現した場合の便益を考慮して算出(新たな取組みに要する費用は含んでいない)。
※5 収支改善効果は、現行(在来特急)と整備後の収支を比較して算出したものであり、賃付料計算の参考になる。
※6 単線で列車運行しながら施工した場合、工事期間中、列車の所要時間の増加や本数の減少などの影響がある。工事期間中に列車影響が生じないよう、仮線設置により列車を通常通り複線で運行しながら施工した場合の投資効果は、単線並列2.1、複線三線軌2.0となる。
※7 単線区間での行き違い時間を含む。
注: 費用、工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。



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 (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848

ホームページ : <http://www.jr-rengo.jp>

