

交通重点政策

2020

JR連合の政策活動と「交通重点政策2020」について

- I. 新型コロナウイルス感染症拡大および今後の環境変化への対応
 1. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開
 2. 公共交通の安心利用にむけた各種取り組みの推進
 3. 感染症に対する対策強化
- II. 近年の自然災害を踏まえた公共交通をまもる取り組みの強化
 1. 激甚災害時における公共交通の早期復旧に対する取り組み
 2. 防災・減災対策と老朽化対策をはじめとする基盤強化
- III. JR北海道・JR四国・JR貨物の経営自立にむけた取り組み
 1. 2021年度以降における当面の支援の継続・拡充
 2. 将来を見据えた取り組みに対する支援
- IV. 2021年度 税制改正要望項目

2020年9月



JR連合

日本鉄道労働組合連合会

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

目 次

I. 新型コロナウイルス感染症拡大および今後の環境変化への対応	2
1. コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた支援と需要喚起策の展開.....	2
(1) J R 産業の危機的状況を下支えする財政的支援	
(2) G o T o キャンペーンをはじめとする需要喚起策のさらなる展開	
2. 公共交通の安心利用にむけた各種取り組みの推進.....	3
(1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用のための事業者と連携した取り組み	
(2) 社会のニーズを踏まえた衛生対策強化および設備投資等への助成	
(3) 混雑緩和に資するオフピーク移動促進にむけた取り組みに対する支援	
3. 感染症に対する対策強化.....	5
(1) 公共交通従事者および利用者への感染拡大防止	
(2) 鉄道・バスの安定的運行の確保と安心利用の推進	
II. 近年の自然災害を踏まえた公共交通をまもる取り組みの強化	12
1. 激甚災害時における公共交通の早期復旧に対する取り組み.....	12
(1) 災害復旧支援制度の拡充と復旧後の持続可能な交通体系の構築	
(2) 早期復旧支援等に資する各種連携および法整備等の推進	
(3) 社会的要請に基づく自然災害発生後の代替交通の確保	
2. 防災・減災対策と老朽化対策をはじめとする基盤強化.....	14
(1) 国・地方自治体による治山・治水対策の拡充・強化	
(2) 老朽化設備の大規模修繕・設備強化等に対する支援	
(3) 3か年緊急対策にかかる事業のさらなる推進	
III. J R 北海道・J R 四国・J R 貨物の経営自立にむけた取り組み	22
1. 2021 年度以降における当面の支援の継続・拡充	23
(1) 設備投資・大規模修繕等に対する支援	
(2) 運転資金への手立て	
(3) 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた財政的支援	
2. 将来を見据えた取り組みに対する支援.....	25
(1) 地域と連携した持続可能な交通体系の構築	
(2) 在来線ネットワークの利便性向上に資する支援	
(3) 北海道新幹線の高速化に対する支援	
(4) 北海道新幹線開業に伴う並行在来線の存続と貨物調整金の財源確保	
(5) 四国新幹線の実現にむけた予算措置の早期実現	
(6) 貨物鉄道の安全安定輸送に資する対策強化	

IV. 2021年度 税制改正要望項目 32

- 1 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた鉄道事業用固定資産に係る固定資産税の減免措置の創設要望（固定資産税：地方税）
- 2 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）
- 3 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）
- 4 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等（固定資産税：地方税）
- 5 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）

JR連合の政策活動と 「交通重点政策2020」について

JR連合は、産業（交通）政策を運動の重要な柱と位置付け、日本経済・社会の発展と地域の活性化に資する総合交通体系の構築、および鉄道・バス産業の明るい展望の創出をめざし、活動を展開しています。そして、JRで働く者の視点で各種政策課題を抽出するとともに、課題への短期的な対処方はもとより、今後の鉄道をはじめとする公共交通の中長期的なあるべき姿・方向性についても議論しつつ、継続的な取り組みを進めています。

1987年の国鉄改革・JR発足から、すでに33年が経過しました。これまでJR労使は鉄道の再生と発展を図るべく、地域に密着し、地域の皆様に愛される鉄道を指向し、国民の足として、そして、わが国の物流網の一翼を担い、わが国の豊かな生活を支える社会インフラとしての役割を全うしてきたと考えます。しかしながら、私たちを取り巻く環境は新型コロナウイルス感染症の拡大により一変しました。日本全体が不安と恐怖の渦に取り込まれ、社会・経済活動が停滞し、各産業も機能不全に陥っています。中でもJR産業においては、会社発足以来最大の危機的状况にあります。政府による緊急事態宣言が発出されて以降、鉄道・バスの輸送量は急激かつ大幅に減少しました。さらには、ホテルや飲食、物販、船舶、旅行業などを中心に正常な事業運営が困難となり、多くの働く仲間が一時帰休を余儀なくされました。足元でも感染拡大が続いており、JR産業を構成する各業種・業態においては深刻な影響が続いています。

このような非常事態に直面し、社会全体が大きく変わろうとする中で、JR産業を取り巻く環境も今後大きく様変わりすることが想定されます。しかし、コロナ禍で加速するこうした変化に決して怯むことなく、能動的に対応しなければなりません。そして、何よりJRグループの労使が一枚岩になり、歩みを進めていかなければなりません。むしろこの機に、超少子高齢化社会の進行や大都市一極集中、地方過疎化といったわが国、そしてJR産業が直面する社会構造上の課題にも対応しうる骨太な政策を立案し、以てJRで働く全ての仲間が明るい将来を享受できるよう歩みを進めていかなければなりません。

一方で、今年も令和2年7月豪雨が発生したように、毎年のように発生する大規模自然災害に対しても対策強化を進め、安全で安定したサービスの提供ができる基盤を作り上げていかなければなりません。そして、今年度末で節目を迎えるJR北海道、JR四国、JR貨物の支援策については、「JR二島・貨物経営自立実現PT」の取り組みをより一層展開し、単なる弥縫策に留まらない、将来の経営自立の絵姿を実現するためのものとしていかなければなりません。

JR連合は、コロナ禍という未曾有の事態を踏まえ、「交通重点政策2020」については、緊急性を要する課題に絞ったうえで、これらに対する考え方を明記しています。整備新幹線をはじめとする、その他の政策課題については、これまでの交通重点政策で述べた内容を踏襲しつつ、JR連合は、引き続き政策課題の解決、政策要望の実現にむけ総力を挙げ取り組んでまいりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願いします。

I

新型コロナウイルス感染症拡大および 今後の環境変化への対応

1

コロナ禍における経営の危機的状況を踏まえた 支援と需要喚起策の展開

(1) JR産業の危機的状況を下支えする財政的支援

【要望事項】

政府による緊急事態宣言下での公共交通利用の急激な落ち込みは解除後においても引き続いており、新型コロナウイルス感染症の収束が見通せない状況では需要回復の兆しも見えてこない。一方で、鉄道事業は固定費の割合が高い経営構造のためコストが変わらずに収入減少がそのまま利益減になって、経営体力を奪い続けている。当面の緊急的措置として、政府は経済対策を講じたものの、JR各社には指定公共機関としての事業継続が求められており、十分に活用できたとはいえない。固定資産税をはじめとする税負担軽減措置など、当面の経営困難な状況からJR産業をまもる観点で支援を講じること。

【背景・理由】

すでに、2019年度決算や2020年度第1四半期決算において、新型コロナウイルス感染症の拡大によるJR各社への影響が公にされたところであり、連結ベースでは1兆円を優に超える減収に見舞われています。これまで政府による緊急事態宣言が発令されている期間を中心に各産業においては一時休業や営業時間の削減などの対応を採ったものの、JR各社は指定公共機関として事業継続しながら、国民の足としての役割を果たしてきました。その結果、GW期間中の新幹線の利用状況が「前年比5%」という数字に代表されるように利用者の急激かつ大幅な減少に至りました。一方、政府による緊急経済対策においては雇用調整助成金をはじめとして、一時的に休業し、収入を得られない事業に対する支援を中心に行われてきました。したがって、JR各社においては、こうした公的支援を十分に活用することが困難であったといえます。

もっとも、鉄道事業は運行に必要な施設・設備を自前で所有・管理しており、固定費割合が高い事業であることから、仮に休業していたとしても費用負担を軽減することが困難です。社会インフラとしての責務を負っているとはいえこうした負担は重くのしかかっており、足下のみならず今後の投資計画等にも大きな影響を与えることが想定され、将来的な事業運営体制にも傷跡を残すものだと考えます。そして、新型コロナウイルス感染症の拡大は未だに収束の見通しが立たず、コロナ禍はまだ続いていくことが見込まれ、負担はさらに増大することになります。

こうした状況からも、JR各社に及ぼす影響に対して公的な下支え策をさらに講じる必要があると考えます。

(2) GoToキャンペーンをはじめとする需要喚起策のさらなる展開

【要望事項】

政府による緊急経済対策には、新型コロナウイルス感染症の収束後の需要喚起を図ることを目的として「GoToキャンペーン」が盛り込まれ、すでに実施されている。しかしながら、未だ感染拡大が続く中での実施であり、公共交通機関の利用については低迷を続けている。人の移動が活性化することは公共交通、ひいては地域経済の今後に大きな影響を及ぼすことから重要であり、GoToキャンペーンの積極展開を図ることは勿論のこと、収束後までの長期的な取り組みとするとともに、公共交通の利用促進にもつながるような措置をあわせて講じること。

なお、著しくバランスを欠く高速道路料金の無料化や引き下げには反対である。

【背景・理由】

7月下旬から実施されているGoToキャンペーンですが、お盆期間の利用状況からすれば、公共交通には大きな効果を得られていないのが現状です。一方で、公共交通に対する需要は、利用機会を移行させて需要を取り返すことのできる業態ではなく、収入は蒸発したといっても過言ではありません。しかも長期的に需要低迷は続くものと想定され、需要喚起策がコロナ収束後においても引き続き実施しなければ、公共交通へのダメージは十分に回復できません。したがって、2020年度の補正予算による施策であるものの、中長期的視点での需要喚起策が必要だと考えます。加えて、JR連合に集う仲間も従事する宿泊業や旅行業など、観光関連産業も同様に、息の長い政策展開が必要不可欠であり、交通崩壊や観光崩壊といった、地域経済に致命的な状況を作り出さないためにも、こうした需要喚起策を中心とした経済対策は今後とも欠かせないものです。

なお、高速道路料金施策については、さまざまな意見があるものの、交通運輸産業に与える影響が甚大であり、必ずしも社会全体として好影響を及ぼすものではないことは過去の実績が表しています。したがって、こうした政策については断固反対の立場です。

2

公共交通の安心利用にむけた各種取り組みの展開

(1) 鉄道・バス等の公共交通の安心利用のための事業者と連携した取り組み

【要望事項】

今後も衛生意識の高まりや他人との接触機会を低減させる行動を選択することが想定される中、公共交通利用に対する心理的ハードルを下げるための丁寧な対応が必要である。5月14日には鉄道連絡会や日本バス協会など業界団体がガイドラインを公表し、利用者にもむけてさまざまな協力を求めたが、さらに広く国民に対して訴えることが大切である。まずは事業者が労使協力のもと丁寧かつ迅速な取り組みを講じることは当然であるが、国としても事業者への支援や主体的な取り組みを通

じて、公共交通の利用に対する安心感につながる世論形成を行うこと。加えて、科学的な見地からの安全性の担保が有効であると考えられることから、有識者とのより強力な連携を図ること。

【背景・理由】

コロナ禍は社会・経済への影響に留まらず、私たち生活者に対しても大きな影響を与え続けています。衛生意識の高まりや他人との接触機会を避ける傾向は未だ強まっており、緊急事態宣言下よりも解除後に増長している状況だとも見受けられます。こうした状況もあり、7月以降の公共交通利用の低迷は他の産業に比しても深刻です。政府においては事業者と連携した「公共交通あんしん利用」の取り組みが行われ、各社においても換気やマスク着用、車内での会話を控えるといったガイドラインの公表・徹底により対応を強化していますが、これまでのように安心して利用していただける状況までは進んでいません。また、鉄道総研による車内換気のシミュレーションでは、5～6分のサイクルで行われるとの科学的な検証が行われたものの、雨天時などの課題を残しています。

今後新型コロナウイルス感染症の解明が進められるにつれて、科学的な見地から公共交通の安全性を担保し、安心して利用していただける環境整備は公共交通をまもる観点から必要不可欠であり、広く国民に訴える必要性からは、政府と連携した取り組みが欠かせないと考えます。

(2) 社会のニーズを踏まえた衛生対策強化および設備投資等への助成

【要望事項】

「新しい生活様式」の定着によって、公共交通に対して衛生面に関する社会的要請が高まることが想定され、衛生対策強化に資する設備投資、さらには駅・停車場や車内設備の消毒備品の設置や抗菌・抗ウイルス対応といった各種改良工事が必要となってくる。また、ITやビッグデータを利活用した「混雑状況の見える化」の取り組みも加速していく必要がある。こうした社会のニーズ、要請を踏まえた事業者の様々な取り組みが可及的速やかに推し進められるよう、国による助成を講じること。

【背景・理由】

JR各社も名を連ねた鉄道連絡会においては「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」を、JRバス各社が加盟する（公社）日本バス協会においては「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を策定し、利用者とともに、労働者に対しても感染予防対策の実施が徹底されています。しかしながら、前述のとおり科学的な裏付けを踏まえた対策強化は、まだ改善の余地があるものと考えられるうえ、その他の感染症も同時に対策する必要性も含め、今後も引き続き衛生対策の強化が社会的ニーズとなることが想定されます。まずは抗菌・抗ウイルス対応に資する各種改良工事を進めていくことが重要であり、混雑緩和の観点からはITやビッグデータを活用した取り組みも強く求められるものです。

一方で、こうした対策は利用者を従前以上に増加させるものとは必ずしも言えず、公共性に鑑みれば財政的支援により推進すべきものといえます。

(3) 混雑緩和に資するオフピーク移動促進にむけた取り組みに対する支援

【要望事項】

公共交通の混雑緩和にむけて利用の平準化（オフピーク移動）を図ることは極めて効果的である。現在も一部の事業者がポイント付与等の取り組みを講じているが、今般の社会変化による時差通勤、時差通学に対する社会的要請を踏まえ、事業者が柔軟な運賃・料金制度を導入できるような環境整備を図るとともに、システム改修やポイント付与など経費に対する事業者への助成を行うこと。

【背景・理由】

公共交通の大きな課題として、これまでも混雑緩和が重要視されてきました。さまざまな設備投資や営業施策などの展開により、混雑緩和やそれに資するオフピーク移動の喚起を図ってきたものの、抜本的な解決には至っていませんでした。今般のコロナ禍においては、社会全体の動きが止まる中で、混雑緩和に資する時差出勤等が一定定着してきました。また、夜間の活動が自粛されるなど、公共交通の利用時間帯にも変化が生まれています。こうした利用の平準化は産業全体にとってもプラス効果があるものであり、働く者からすれば、始終電時間をはじめとして営業時間の見直しにつながることで、泊まり勤務等の不規則な勤務の改善にもつながります。

したがって、当面の間はポイント還元による誘導を進めつつ、中長期的には柔軟な運賃・料金制度への見直しやそれに伴うシステム回収に対する負担軽減を通じた環境整備促進が求められます。

3

感染症に対する対策強化

(1) 公共交通従事者および利用者への感染拡大防止

【要望事項】

新型インフルエンザや新型コロナウイルスといった感染症は、経済・社会に大きな影響を及ぼすこととなり、とりわけ不特定多数の方が利用する鉄道をはじめとする公共交通機関においては、働く者の安全と、公共交通機関からの感染拡大を防止する観点から、徹底した安全対策を講じる必要がある。各事業者においても対策を講じているが、この対策が適時・適切に行われるよう、ワクチンやマスク、消毒液などが優先的に供給されるような体制構築等の対策を講じること。

【背景・理由】

この間、感染症対策として、新型インフルエンザ対策特措法の制定に伴う、BCPの策定等、一定の対策がとられてきました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大においては、マスクや消毒液などの備蓄品の確保に苦慮する状況が生じています。こうしたことから、あらためて、感染症に対するリスク管理を進めるべきであり、国としても各種備品の優先的な供給体制を構築すること、ワクチンの優先接種においても公共交通機関の必要性・重要性に鑑みた対策を講じることが、公共交通の安定的な運行に欠かせないものであります。

(2) 鉄道・バスの安定的運行の確保と安心利用の推進

【要望事項】

鉄道・バスについては、指定公共機関として新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令された場合でも運行する責務を負っている。したがって、感染リスクを背負いながらも運行を継続するためのBCPの策定をはじめとする事業者の取り組みに対する指導を徹底するとともに、有事の際は細やかな状況把握に努め、事業者・利用者をはじめとする各関係者への情報提供を通じ、鉄道の安全で安定的な運行を確保すること。また、利用者の不安を軽減することに対しても、国が主体的に自治体や事業者と連携し取り組むこと。

【背景・理由】

鉄道・バスは指定公共機関として有事においても事業継続が求められています。今般のコロナ禍においても可能な限り運行を続け、JR各社は大幅な減便も行わず、JRバス各社では乗客のいない状況での運行も余儀なくされました。したがって、こうした非常事態の中でも持続的に使命を果たすべく、事業継続計画（BCP）の策定・徹底がなくてはなりません。新型インフルエンザ対策としてBCPについては各社策定していた状況にもかかわらず、コロナ禍においてはBCPの見直しが迫られた状況もあり、より実効性ある計画が求められています。今後も指定公共機関としての役割を全うし、利用者の不安も軽減すべく、国からの指導や、主体的な取り組みが必要だと考えます。

1. JRグループの新型コロナウイルス感染症による影響について

① 2019年度期末決算における影響（連結）※一部報道ベース

(単位:億円)	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	貨物	合計 (旅客のみ)
影響額	▲ 62	▲ 940	▲ 750	▲ 550	▲ 20	▲ 100	公表なし	▲ 2,422

② JR旅客各社の2020年GW（4/24～5/6）のご利用状況（前年比）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
新幹線	3%	5%	6%	5%	—	7%
在来線特急等	9%	5%	4%		10%	5%

※在来線については、主要線区のみなど、会社公表ベース

③ 2020年度第1四半期（4～6月）における影響（連結）（カッコ内は前年比）

(単位:億円)	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	貨物	合計 (本州+北・九)
営業収益	207 (▲195)	3,329 (▲4,094)	1,287 (▲3,426)	1,633 (▲2,023)	28 (▲63) 鉄道取扱 収入のみ	618 (▲386)		7,074 (▲10,124)
営業損益	▲239 (▲147)	▲1,783 (▲3,229)	▲836 (▲2,898)	▲942 (▲1,602)		▲157 (▲311)	輸送実績 ▲14.5%	▲3,957 (▲8,187)
経常損益	▲167 (▲162)	▲1,975 (▲3,302)	▲1,014 (▲2,901)	▲997 (▲1,620)		▲152 (▲313)		▲4,305 (▲8,298)

④ JR旅客各社の2020年お盆期間（8/7～17）のご利用状況（前年比）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
新幹線	24%	23%	24%	23%	—	28%
在来線特急等	46%	24%	24%	25%	33%	28%

※在来線については、主要線区のみなど、会社公表ベース

2. GoToキャンペーンの概要について

2020年4月7日に閣議決定された2020年度補正予算による「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」において、観光・運輸業、飲食業、イベント・エンターテインメント事業を対象に、新型コロナウイルス感染症の収束以降の需要喚起策として盛り込まれた「GoToキャンペーン」については、①GoToTravel、②GoToEat、③GoToEventなどの事業を実施していくこととされた。そのうち、①GoToTravelについては、7月22日から実施されている。現時点（2020.8）公共交通機関の利用分のみでは対象とならず、宿泊や食事などとのセットプランのみが対象とされている。

Go To キャンペーン事業

令和2年度補正予算案額 1兆6,794億円

経済産業省 商務・サービスグループ
 キャッシュレス推進室 03-3501-1252
 クールジャパン政策課 03-3501-1750
 中小企業庁 商業課 03-3501-1929

国土交通省観光庁
 総務課 03-5253-8321
 農林水産省
 外食産業室 03-6744-7177

事業の内容	事業イメージ
<p>事業目的・概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルスの感染拡大は、観光需要の低迷や、外出の自粛等の影響により、地域の多様な産業に対し大きな被害を与えている。 ● このため、新型コロナウイルス感染症の流行収束後には、日本国内における人の流れと街のにぎわいを創り出し、地域を再活性化するための需要喚起が必要。 ● (まずは、感染防止を徹底し、雇用の維持と事業の継続を最優先に取り組むとともに、) 今回の感染症の流行収束後において、甚大な影響を受けている観光・運輸業、飲食業、イベント・エンターテインメント業などを対象とし、期間を限定した官民一体型の需要喚起キャンペーンを講じる。 <p>成果目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルスの影響を受けた地域における需要喚起と地域の再活性化を目指す。 <p>条件(対象者、対象行為、補助率等)</p> <pre> graph LR A[国] -- "①～⑤ 委託等" --> B[民間事業者等] B -- "①～③ 委託等" --> C[民間事業者等] C -- "①～③ 割引/クーポン/ポイント等付与" --> D[消費者] B -- "④ 専門的支援 経費負担" --> E[商店街等 (中小小売業・サービス業のグループ等)] </pre>	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染症の流行収束後の一定期間に限定して、官民一体型の消費喚起キャンペーン「Go To キャンペーン」を実施。 <p>①Go To Travel キャンペーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旅行業者等経由で、期間中の旅行商品を購入した消費者に対し、代金の1/2相当分のクーポン等(宿泊割引・クーポン等に加え、地域産品・飲食・施設などの利用クーポン等を含む)を付与(最大一人あたり2万円分/泊)。 <p>②Go To Eat キャンペーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ● オンライン飲食予約サイト経由で、期間中に飲食店を予約・来店した消費者に対し、飲食店で使えるポイント等を付与(最大一人あたり1000円分)。 ● 登録飲食店で使えるプレミアム付食事券(2割相当分の割引等)を発行。 <p>③Go To Event キャンペーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チケット会社経由で、期間中のイベント・エンターテインメントのチケットを購入した消費者に対し、割引・クーポン等を付与(2割相当分)。 <p>④Go To 商店街 キャンペーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 商店街等によるキャンペーン期間中のイベント開催、プロモーション、観光商品開発等の実施。 <p>⑤一体的なキャンペーンの周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ● キャンペーンを一体的に、わかりやすく周知するための広報を実施。

【出典：国土交通省HPより】

【参考事例：ぐるっと北海道公共交通利用促進キャンペーンを活用した取り組み】

政府は新型コロナウイルス感染症に対応すべく、地方創生臨時交付金を第1次補正予算で1兆円、第2次補正予算で2兆円を確保したところだが、各自治体による取り組みにおいては公共交通に対する事業も実施されている。

北海道は2020年度補正予算を編成し、公共交通利用に対する助成を行うこととした。これを受け、JR北海道では在来線およびJRバスの6日間周遊パスをはじめ、3つの商品について最大半額の割引を実施した。なお、補助金の上限に達するまでの間、交通需要および観光需要を喚起する取り組みとして展開されている。

3. 公共交通の安心利用にむけた取り組み

政府からの「新しい生活様式」の実践への要請を受け、ソーシャルディスタンスの確保などが求められたところであるが、鉄道・バスの業界団体によるガイドライン等に基づき、車内換気、マスク着用、車内での控えめな会話、時差出勤等によるオフピーク利用等を利用者に求めるといった対応に努めている。なお、鉄道車両の換気については、6～8分程度と公表されており、(公財)鉄道総合技術研究所が行った「窓開け等による車内換気効果に関する数値シミュレーション」によれば、標準的な通勤型車両では、概ね5～6分に1回入れ替わることが示された。また、(公社)日本バス協会によれば、バス車両については3分で空気が入れ替わると公表されている。

① 新しい生活様式

「新しい生活様式」の実践例

(1) 一人ひとりの基本的感染対策

感染防止の3つの基本：①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗い

- 人との間隔は、できるだけ2m（最低1m）空ける。
 - 会話をする際は、可能な限り真正面を避ける。
 - 外出時や屋内でも会話をするとき、人との間隔が十分とれない場合は、症状がなくてもマスクを着用する。ただし、夏場は、熱中症に十分注意する。
 - 家に帰ったらまず手や顔を洗う。
人混みの多い場所に行った後は、できるだけすぐに着替える、シャワーを浴びる。
 - 手洗いは30秒程度かけて水と石けんで丁寧に洗う（手指消毒薬の使用も可）。
- ※ 高齢者や持病のあるような重症化リスクの高い人と会う際には、体調管理をより厳重にする。

移動に関する感染対策

- 感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。
- 発症したときのため、誰とどこで会ったかをメモにする。接触確認アプリの活用も。
- 地域の感染状況に注意する。

(2) 日常生活を営む上での基本的生活様式

- まめに手洗い・手指消毒 咳エチケットの徹底
- こまめに換気（エアコン併用で室温を28℃以下に） 身体的距離の確保
- 「3密」の回避（密集、密接、密閉）
- 一人ひとりの健康状態に応じた運動や食事、禁煙等、適切な生活習慣の理解・実行
- 毎朝の体温測定、健康チェック。発熱又は風邪の症状がある場合はムリせず自宅療養



(3) 日常生活の各場面別の生活様式

買い物

- 通販も利用
- 1人または少人数ですいた時間に
- 電子決済の利用
- 計画をたてて素早く済ます
- サンプルなど展示品への接触は控えめに
- レジに並ぶときは、前後にスペース

公共交通機関の利用

- 会話は控えめに
- 混んでいる時間帯は避けて
- 徒歩や自転車利用も併用する

娯楽、スポーツ等

- 公園はすいた時間、場所を選ぶ
- 筋トレやヨガは、十分に人との間隔を
もしくは自宅で動画を活用
- ジョギングは少人数で
- すれ違うときは距離をとるマナー
- 予約制を利用してゆったりと
- 狭い部屋での長居は無用
- 歌や応援は、十分な距離かオンライン

食事

- 持ち帰りや出前、デリバリーも
- 屋外空間で気持ちよく
- 大皿は避けて、料理は個々に
- 対面ではなく横並びで座ろう
- 料理に集中、おしゃべりは控えめに
- お酌、グラスやお猪口の回し飲みは避けて

イベント等への参加

- 接触確認アプリの活用を
- 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

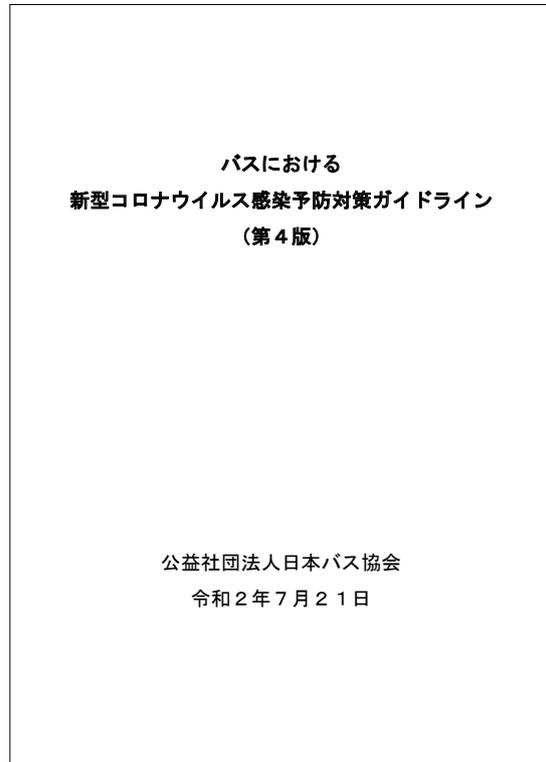
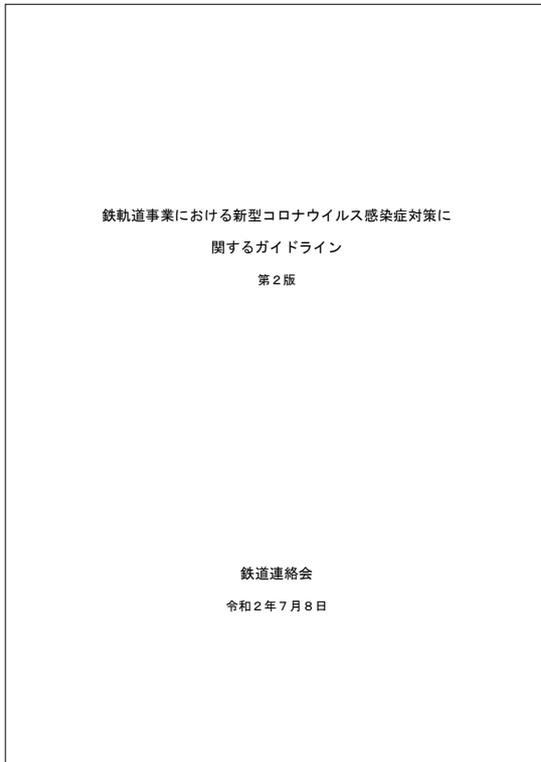
(4) 働き方の新しいスタイル

- テレワークやローテーション勤務 時差通勤でゆったりと オフィスはひろびろと
- 会議はオンライン 対面での打合せは換気とマスク

※ 業種ごとの感染拡大予防ガイドラインは、関係団体が別途作成

【出典：厚生労働省HPより】

② 業界団体によるガイドライン



【出典：国土交通省HPより】

③ 国土交通省が行う「公共交通あんしん利用」にむけた取り組み

#公共交通あんしん利用

鉄道を安心してご利用いただくための
お客様への3つのお願い

For everyone's safety, passengers are requested to take the following precautions.

- ✓ マスクを着用し、会話は控えめに

Please wear a mask and refrain from talking while inside the car.


- ✓ 車内換気へのご理解・ご協力を

換気装置や空調装置・駅でのドア開放・窓開けにより、車内換気を実施しております
※換気方法は車両によって異なります

Fresh air inside the car by using ventilators, air conditioners and opening doors and windows.


- ✓ 混雑を避けた時間帯・車両でのご利用を

テレワーク、時差出勤等へのご協力をお願いします

Please travel during non-peak hours by teleworking and staggering work hours.



新型コロナウイルスの感染拡大防止にご理解とご協力をお願いします
Thank you for your cooperation in helping to stop the spread of COVID-19.

鉄道連絡会
JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州
JR貨物・(一社)日本民営鉄道協会・(一社)日本モノレール協会
(一社)日本地下鉄協会・(一社)公共交通事業者協会
(公財)鉄道貨物協会・第三セクター鉄道等協議会

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

新型コロナウイルス感染症対策の
鉄道利用者向け情報はこちら

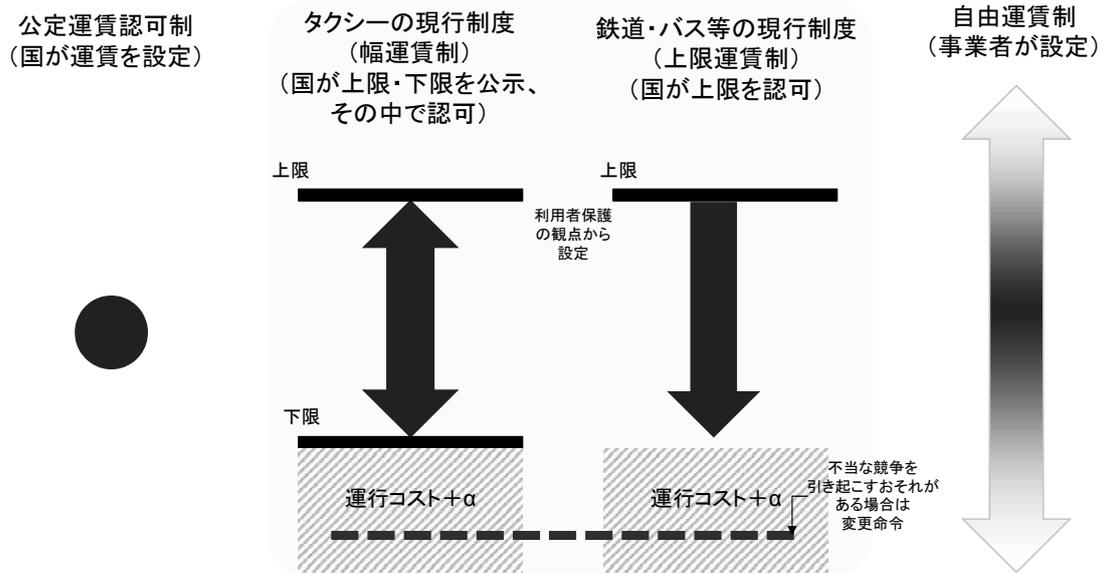
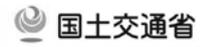


【出典：国土交通省HPより】

4. 公共交通の運賃制度

鉄道やバスの運賃は上限認可制となっている。その運賃は売上原価に適正な利潤を含めたものとして設定する「総括原価方式」が採られている。

運賃制度の類型



【出典：国土交通省HPより】

II

近年の自然災害を踏まえた 公共交通をまもる取り組みの強化

1

激甚災害時における公共交通の 早期復旧に対する取り組み

(1) 災害復旧支援制度の拡充と復旧後の持続可能な交通体系の構築

【要望事項】

① 鉄道軌道整備法改正時の付帯決議の実現を通じた災害復旧支援のあるべき運用

大前提として、改正鉄道軌道整備法の成立時の付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。

② 災害復旧補助制度の適用要件・対象の緩和と補助率のかさ上げ（助成拡大）

早期復旧を推進するとともに復旧後の安定的な運行を確保するため、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）を緩和し、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。

特に、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。

【背景・理由】

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」が適用対象となりました。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付帯決議に盛り込まれました。付帯決議には①補助の適用にあたって利用者利便の向上と経営判断の主体性への配慮、②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、③さらなる支援の拡充、④沿線地域の防災減災事業に万全を尽くすこと、⑤復旧後の利用促進をはじめとした地域との連携・協働が盛り込まれ、この実現にむけて取り組まなければなりません。特に、コロナ禍により経営状況が悪化する中、自然災害による被災からの復旧は工事費用の捻出はもとよりその後の想定される経営状況を含め、地域との協議を前提とした持続可能な交通

体系の構築にむけた取り組みにつなげていかなければなりません。

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。既存の制度を含め、要件緩和や補助率のかさ上げなど、より支援を充実させるべきです。とりわけ、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。さらに、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を果たすためにはさらなる改善が求められます。

(2) 早期復旧支援等に資する各種連携および法整備等の推進

【要望事項】

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、一体的な復旧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が可能となる法整備を含む、早期復旧に対して実効性ある対策を講じること。

【背景・理由】

「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。昨年より国交省で「鉄道用地外からの災害対応検討会」が設置され、非常災害時の沿線土地の一時使用についても法整備にむけた検討が進められています。早急に法整備を実現するなど対応を強化することにより、毎年のように発生する自然災害への対応が一層充実することが期待されます。

(3) 社会的要請に基づく自然災害発生後の代替交通の確保

【要望事項】

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、バスによる代行輸送はバス車両・運転士の確保やその経費だけでなく、社員等を案内要員として派遣するなど、鉄道事

業者の体力のみで実施することの負担感が非常に厳しいものである。地域住民の交通の確保は重要な使命である一方で、近年の自然災害の傾向に伴い、対応が大規模・長期間になればなるほど、その負担は増大するばかりである。

現状として、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
の明確化のうえで、国・地方自治体が連携・協働すること。また、費用軽減策を講
じること。

【背景・理由】

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、鉄道事業者が代替輸送の確保に努めており、バス代行輸送を実施しています。「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、JR連合の提唱する「チーム公共交通」「チーム地域共創」にむけた取り組みとも捉えられます。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状況にも至りました。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。

また、費用負担を軽減することについても支援が望まれますが、「令和2年7月豪雨」における「被災者の生活と生業の再建に向けた対策パッケージ」として、代行バスへの支援が盛り込まれました。今後、代行バスへの財政的支援が定着化することが、地域住民のより速やかな生活再建にもつながるものと考えます。

2

防災・減災対策と老朽化対策をはじめとする 基盤強化

(1) 国・地方自治体による治山・治水対策の拡充・強化

【要望事項】

① 地域における治山・治水事業とあわせた防災・減災対策の拡充・強化

今年度も九州をはじめとする各地で豪雨災害が相次ぎ、河川氾濫等による浸水被害などにより、深刻な状況となった。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、治山・治水対策が非常に重要であることが分かる。したがって、地域における治山・治水事業とあわせた一体的・包括的な防災・減災対策を、国およ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、国はこ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さまざま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。

② 沿線の山林からの輸送障害への予防措置の強化

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。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もある。そのため、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、電気事業法に倣った法整備、林野庁をはじめ関係省庁と連携した管理・整備事業への着手・促進をはじめ、危険度の高い線区の安全性向上を図るための積極的な取り組みを実施すること。

【背景・理由】

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、「令和2年7月豪雨」によって、九州を中心とする、非常に広範囲で長期間の運休を伴う被害が発生しました。これに留まらず、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路盤崩壊を発生させるケース、または河川が氾濫し、鉄道橋りょうを倒壊したり、堤防が崩壊し結果としてレール・道床を押し流すといったケースが多く発生しています。こうした被災に対して、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、近接した道路や住宅などがいない場合、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。

また、山間線区における鉄道隣地が全く管理されずに荒廃が進む箇所が多く存在しており、こうした状況は事前防災という観点からも極めて問題があります。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すが、現場では土地所有者が不明であることもあり、所有者が判明した場合でも遠方に居住するなど、コンタクトを取るだけでも時間と手間を要し、所有者の了解を得られなければ、何ら手の施しようがありません。さらに、線路上にせり出してきた枝などの伐採ですら、許可を得なければ対処できない上に、これらに起因した輸送障害は後を絶ちません。このように、実務上の対応は困難を極めています。そのため、国・地方自治体による治山・治水対策を拡充・強化するとともに、所有者不明の土地等の取り扱いについても、放置して荒廃させたままにするのではなく、可能な限り早く対応するためのルールを整理・構築し、公共による管理・整備事業への着手が円滑に、かつ確実に行われるようにするための環境整備を図ることも必

要です。それが山間線区の安全性向上を図ることにつながり、ひいては自然災害による鉄道被災を小さくし、復旧に要する期間の短縮にも大きく寄与するものと考えます。なお、樹木の伐採については、電気事業法に倣った法整備を行うことで、これまで以上に円滑な対応が可能となることから、さらなる検討が必要だといえます。

(2) 老朽化設備の大規模修繕・設備強化等に対する支援

【要望事項】

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。とりわけ、近年の自然災害による河川橋りょうの被害は100年を超える設備が目立っている。しかし、大規模改修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財政的支援を図ること。

【背景・理由】

保守に手間を要する広大なJR在来線網の構造物の老朽化対策については、何らかの公的支援スキームを早急に検討すべきと考えます。JRは国鉄から鉄道施設を譲り受けましたが、そもそも国鉄の在来線は敷設時期が古く、トンネルや鉄橋ではすでに平均年齢が50年を超え、中には建設後100年を超えているものも数多く存在しています。こうした中、JR各社は経営努力によって老朽化が進んでいる設備の維持・修繕を行ってきていますが、早晚大規模改修を施さなくてはならない設備も多々あります。特に地方路線において、その傾向が強く表れています。保有路線の維持・修繕ならびに機能向上は、当然ながら同設備の帰属先であるJR各社が担うべきものですが、他方、地方の過疎化、人口減少といった社会情勢の変化により地方路線の利用者減が顕著となっており、将来を見据えた積極的な設備投資を行いにくいのが現状です。こうした状況を踏まえ、特に地方路線の安全精度を確実に担保しうる、経営状況を十分加味した政策的支援が必要と考えます。

(3) 3か年緊急対策にかかる事業のさらなる推進

【要望事項】

現在、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」に基づいて、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などの防災対策に加え、新幹線駅・車内への通信環境整備が行われている。しかしながら、前述のとおり、防災・減災対策については、この間も緊急度合いを勘案しながら推進しているものの、全体からすれば遅々として進まない状況にある。3か年緊急対策を含め、施工能力に限りがある一方、まだまだ対策すべき箇所が多くあることなど、十分な対策とは言いがたいことから、今後も事業者と調整を図りながら、JR各社をも含めた形で同様の予算措置を継続すること。

【背景・理由】

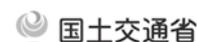
2018年12月、政府は近年激甚化・頻発化している災害による被害状況から、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」等を踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を閣議決定しました。鉄道関係では、斜面の法面防護工や河川橋りょうの洗掘防止工、駅・高架橋等の耐震補強といった防災対策に加え、新幹線駅・車内への通信環境整備が行われることとなりました。

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。

1. 鉄道軌道整備法に基づく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者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。

【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

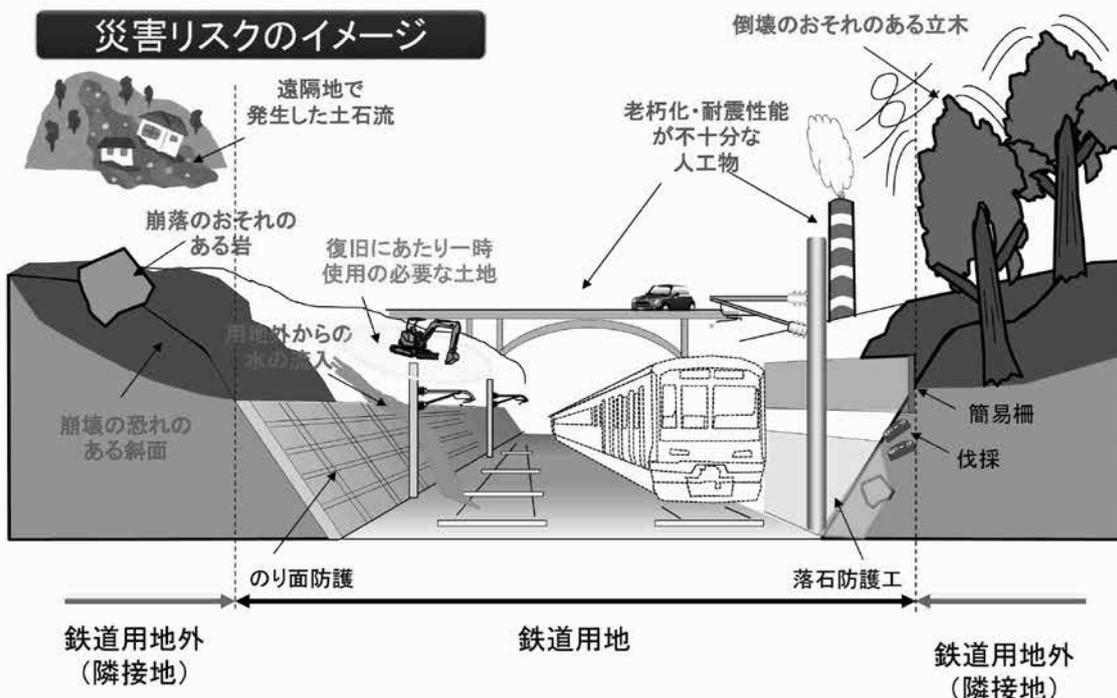
政府及び地方公共団体は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

- 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. 鉄道用地外からの災害対応検討会

国土交通省では、2019年10月に「鉄道用地外からの災害対応検討会」が設置された。平成30年7月豪雨や令和元年台風19号をはじめとする自然災害が、近年激甚化・頻発化している中、鉄道被災は鉄道事業者の管理地外からの土砂流入や倒木等によって拡大している現状がある。こうしたことから、有効な対策を講じることが困難な事象が生じているため、鉄道以外の分野の制度等を参考に、事前防災や早期復旧のための対応策を検討するべく立ち上げられた。同検討会においては、2020年2月に第4回検討会が開かれ、最終提言が議論されたものの、公表には至っていない。

災害リスクについて(イメージ図)



【出典：国土交通省 HP より】

【道路法（昭和二十七年法律第一百八十号）】

（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。

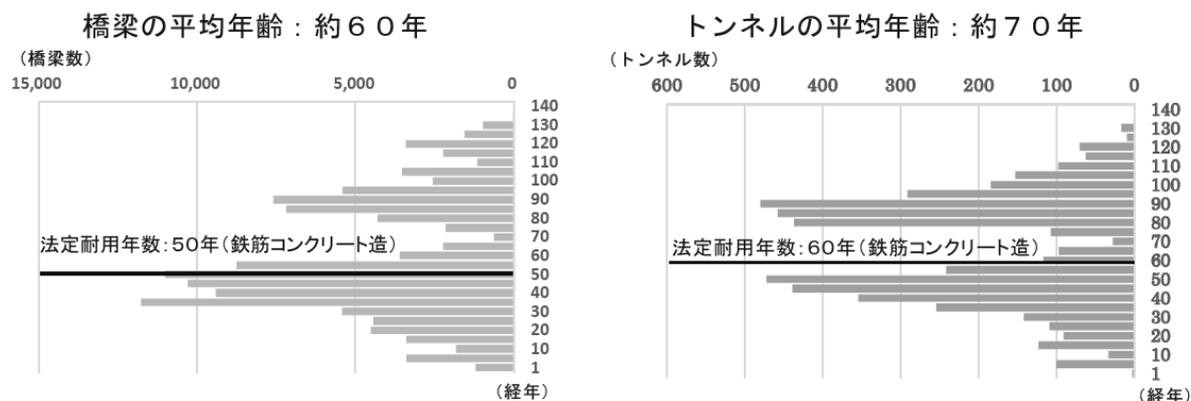
6 第一項の規定による一時使用の期間は、六月（同項第二号の場合において、仮電線路を設置したとき、又は同項第三号の規定により一時使用するときは、一年）をこえることができない。

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. 鉄道施設の老朽化状況

鉄道施設のストックピラミッド

橋梁、トンネルの平均年齢は50年以上



【出典：令和2年度鉄道局関係予算概要より】



JR北海道・JR四国・JR貨物の 経営自立にむけた取り組み

1987年に行われた国鉄改革の目的は各社が自主性を持った経営を通じて鉄道の再生、発展を図ることです。しかし、本州3社に加え、JR九州が上場したものの、経営基盤の脆弱なJR北海道、JR四国、JR貨物（以下、JR二島・貨物）はさまざまな公的支援を受けており、今も経営自立の見通しが立っていません。

こうした先行き不透明な状況を反映してか、JR二島・貨物では若手や中堅の離職者が年々増加するなど人材確保が厳しくなっています。この最大の原因は、会社が社員にとって将来の希望が持てない、つまり、職業人生を安心して託せない魅力の低い評価になってしまっていることにあると考えます。中でも最大の労働条件というべき賃金も地場水準と比較して低位に置かれています。人材の基盤が劣化する状態を放置すれば、鉄道の安全運行そのものが不可能になってしまいかねません。

JR連合の政策活動の目的は、地域を支える鉄道を含めた持続可能な交通体系を構築すること、社員が誇りと意欲を持ち安心して働き続けられる環境を築くこと、の2点です。しかしながら、JR発足時から経営環境が大きく変化し、さらに変化が加速する中で、現在の各種支援策を延長するだけでは持続性がないどころか、私たちの目的を実現することも不可能となります。

まず、現実的対応として当面の経営支援（予算・税制）を継続させるとともに、10年程度先を見通した経営自立の将来像を明確にし、そこにつながる今後10年間の道筋をバックキャスト的に描くべきです。つまり、当面の対策と将来像との二段階で政策提言を組み立てることが肝要と考えます。特に、働く者に希望と安心を与えるためには、将来像とプロセスを明らかにすることが重要となります。

そして、私たちが目指す経営自立とは、「JRが主体的な立場で、地域において持続可能な鉄道サービスを提供するというJRが本来担うべき役割を發揮できる経営環境」と位置付けます。現行の事業領域を是とするのではなく、取り巻く環境を踏まえ、社会的な合意のうえでJR二島・貨物が責任の持てる事業領域を確定し、鉄道の特性の發揮に着目し、労使の努力によって経営の責任が持てる範囲とすべきということです。この事業領域において、鉄道事業を核に、地域や国を支える社会的使命を果たし得ると考えます。なお、国鉄改革の所期の目的からすれば、経営自立を「株式上場、完全民営化」と位置付けるべきであるものの、今日的な情勢からみて、必ずしも形式的な要件に拘るのではなく、JRの主体性を担保できる経営の姿を実質的に追求することが重要です。透明性のある経営支援を受けることもあり得ますが、そのことが賃金など社員の地位向上や会社の意思決定を阻害することがあってはなりません。欠損補助のようなネガティブな形ではなく、経営自立を損なわない合理的かつ持続性のある方法を追求すべきです。

一方で、JR二島・貨物が経営の主体性を持って担うことの困難な領域は、国や地方が責任を持って持続可能な交通体系を確保すべくその役割を果たすとともに、JRは鉄道のプロを能動的に涵養し続けながら、地域との連携を通じて地域に貢献できるような形を模索すべきだと考えます。また、仮にモード転換に至ったとしても、鉄道との接続をはじめ

とした連携強化等を通じて、JRとして果たすことのできる役割や責任を担い続けるべきです。そもそも現行JRへの助成に投下している財源を地域における交通体系の構築に活用することも十分可能であり、地域における持続可能な交通体系とJRの経営自立と両立できる透明性ある支援のしくみを大胆に追求すべきです。

最後に、新型コロナウイルス感染症の影響はJR二島・貨物にとって極めて困難な状況に陥らせました。長期的な需要低迷も想定される中、経営自立の道はより険しくなったといえますが、人口減少・少子高齢化が全国に先駆けて進む地域であることを考慮すれば、将来的な課題が眼前に現れたという捉え方もできます。そのため、経営自立にむけた諸課題にしっかりと向き合い、むしろ一層のスピード感をもって取り組むことで、乗り越えていくことのできる課題であるとも考えます。

1

2021年度以降における当面の支援の継続・拡充

(1) 設備投資・大規模修繕等に対する支援

【要望事項】

各社の経営基盤を強固にするために、これまで講じられてきた支援を踏まえつつ、まずは設備投資や大規模修繕に対する支援を行うこと。とりわけ、青函トンネル・本四架橋といった国が保有するインフラに対しては、維持管理における負担をなくすべく、抜本的な支援を講じること。

また、貨物列車の運行による負担増大に対しても一定の軽減を図ること。

【背景・理由】

2011年度以降、鉄道運輸機構の特例業務勘定利益剰余金を財源とした経営支援措置が講じられてきました。JR二島・貨物には老朽化の進む設備・車両等が多く、今後も車両更新や設備強化・更新などを進める必要があることから、支援継続が求められます。また、JR北海道においては、2019年度から講じられた支援が不可欠であり、JR四国についても、建設後30年超となる瀬戸大橋の維持管理に対する支援を行う必要があることから、以下のような支援実施が必要と考えます。

- ① 老朽化の進む鉄道施設（特にトンネル・橋りょう）や車両等に対する、設備投資や修繕費への支援
- ② 収益向上、コスト削減など経営基盤強化に資する設備投資への支援
- ③ JR北海道については、2019年度～2020年度に措置された支援の継続（青函トンネル維持管理や線路使用料の負担軽減など）
- ④ JR四国については、瀬戸大橋の資産のあり方を含む抜本的な見直しと維持管理に対する支援（青函トンネルと同等の取り扱い）

(2) 運転資金への手立て

【要望事項】

運転資金を確保するための措置として、経営安定基金の機能維持に資する支援を講じること。国による累次に亘る借入金については、返済猶予を行うことなど、資金繰りの状況を踏まえた対応を行うこと。

【背景・理由】

経営安定基金は鉄道事業の赤字部分を補填するとともに、運転資金を捻出するという重要な機能を果たしています。これまで国は経営安定基金の下支え措置を講じ、2011年度以降、経営安定化特別債券による実質的な経営安定基金の積み増し（J R北海道は利息55億円／年、J R四国は利息35億円／年）を実施するなど、機能維持を図ってきました。当面の間、通常業務に必要な運転資金に対する支援は必要との認識に立ち、2021年度以降も一定期間の拡充が必要だと考えます。

また、国による累次に亘る支援による借入金については、資金繰りの状況、新型コロナウイルス感染症による資金への影響等を踏まえ、返済猶予措置や債務の減免を行うことも当面の支援として有効であり、実施にむけて進めるべきです。

(3) 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた財政的支援

【要望事項】

会社発足以来最大の危機的状況の中、かつてないほどの大幅な減収をはじめ、さまざまな経営上の影響が生じていることから、財政措置をはじめとする各種支援を講じること。

【背景・理由】

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、J R各社においては外出自粛などに伴う大幅な減収に見舞われています。鉄道事業は固定費の割合が高く、列車の運休や社員の一時帰休などを実施しながらも、収支改善には大きく寄与しない状況があります。

今後も、「新しい生活様式」の定着によって、「3密」を避けることが社会的要請となり、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」を策定するなど取り組みを進めていますが、公共交通の利用に対する心理的ハードルが残ることが考えられます。また、テレワークやオンライン会議といったビジネスモデルの変化により需要自体が減少しようとしています。さらに、インバウンド需要も見込めない中、こうした社会変容・行動変容が進み、長期的な影響が想定されます。

こうした中、各社ともに資金繰りにも窮しており、特に未上場で資金調達手段も選択肢の少なく、財政基盤も脆弱なJ R北海道やJ R四国には、金利負担はもとより、元本の返済が重くのしかかり続けます。

したがって、これらの影響に対しては、必要な支援を講じなければ、そもそも経営自立のスタートすら切ることができない状況にあります。

(1) 地域と連携した持続可能な交通体系の構築

【要望事項】

鉄道を含めた北海道・四国におけるあるべき交通体系にむけたフレームの検討と地域を含めた関係主体を巻き込んだ協議を行うこと。(経営主体のあり方等も含めて持続可能な交通体系の構築にむけた抜本的なフレームの見直し)とりわけ、国においては、地域の財政負担をはじめとするさまざまな負担を軽減する制度活用等に関する積極的関与を求める。

【背景・理由】

すでに、北海道・四国エリアでは地域を巻き込んだ協議が進められていますが、今後さらに踏み込んだ議論が必要です。

J R北海道「単独維持困難線区」については、これまで沿線協議会での取り組みが進められてきました。赤茶線区といわれる輸送密度200人未満の路線については、バス転換等のモード転換が進められています。また、黄色線区についてはアクションプランを通じた利用促進の取り組みが広がりを見せており、沿線住民との関係も構築されています。しかしながら、人口減少の一途を辿る同地域において、沿線住民や観光旅行者などの需要を見極めつつ、持続可能なものを形作っていかねばなりません。J R北海道の経営努力のみをもって当該路線を維持することが困難であることは数字などからも表されています。そして、地方財政の厳しさはあらためて言うまでもありません。今後のさらなる地域と連携した取り組みは欠かせませんが、鉄道を含む持続可能な人流・物流ネットワークの構築にむけて、経営主体のあり方等も含めて抜本的なフレームの見直しが必要だと考えます。

一方、四国では「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において、J R四国の経営状況や需要の実情などを丁寧に説明し、理解を深めたうえで今後のあり方についての議論を進めてきました。こうした地域との向き合い方は学ぶべき点も多く、モード転換を含む、あるべき交通体系の構築にむけては、地域との信頼関係は欠かせません。この信頼関係の下に、四国においても必要な見直しも含む検討を推し進めなくてはなりません。

例えば、J Rが鉄道施設を保有しながら、当該都道府県・沿線市町村、あるいは国による財政的支援を受けつつ、見直しを通じて存続した駅へのバス等によるフィーダー輸送を確保し、当該地域の持続的な人流・物流網を残していくことも一案です。仮にモード転換もやむを得ないと判断した場合でも、事業者や地方自治体だけでなく、働く者や地域住民をはじめとした利用者が議論できる場を設けたうえで、転換後の担い手となる事業者の選定と事業運営体制の確保とともに、資金的な支援実施を行い、将来に亘る交通手段の確保をすべきです。

このような取り組みは、日本全国共通の課題である地域公共交通の未来につながるはずであり、北海道・四国における方策の実施が先駆的モデルになることを認識したうえで、

議論・検討していくべきです。

(2) 在来線ネットワークの利便性向上に資する支援

【要望事項】

在来線ネットワークの利便性向上を推進するとともに、空港アクセス改善やバスなどの各交通モードとの連携・協働などをこれまで以上に進めること。より一体的な交通サービスの提供が図られるような取り組みを支援すること。四国地域においては、短絡線整備による速達性向上を図ること。

【背景・理由】

現状として、在来線を活用した取り組みの余地はまだあるはずですが、まずは既存設備の中での利便性向上を図るべく推進することが求められ、線形改良、駅構内の改良、新型車両の投入などが考えられます。また、空港アクセスの改善やバスなど他モードとの連恵瓊も一層強めていかなければなりません。

さらに、MaaSの取り組みにむけて、駅を結節点とするなど、より一体的な交通サービスの提供ができる仕組み作りを進めていくことも必要です。

四国エリアにおいては、在来線ネットワークが高規格幹線道路網を比較して優位性が持っていないことから、速達性を向上し競争力のあるものとしていくことが重要です。ついでには、四国新幹線を想定した短絡線（トンネル）の整備を念頭に抜本的な速度向上を行うべきと考えます。

(3) 北海道新幹線の高速化に対する支援

【要望事項】

北海道新幹線について、青函共用走行を前提としながら、さらなる高速化(320km/h)を実現するための設備整備への支援を講じること。札幌開業を見据えた札幌駅からの在来線や他の交通モードとの結節強化を図るための整備に対して支援すること。

【背景・理由】

新幹線の価値を最大限引き上げるためには速度向上が不可欠です。新幹線を高速化することによって、交流人口が増え、JR北海道の経営のみならず、北海道地域の経済への好循環も図られます。したがって、北海道新幹線の高速化にあたっては、青函共用走行区間における貨物鉄道への影響を考慮したうえで、同区間においては時間帯区分による速度向上を図りつつ、道内の区間における設備整備には国の財政的支援により整備促進を図ることが求められます。

加えて、道内の交通網の強化にもつながることから、札幌駅を拠点とした交通ネットワークに対して、より利便性を高めるための整備が必要です。札幌駅の交通結節点としての機能充実を図ることにより、旭川や帯広など道内の中核都市や新千歳空港などへのアクセス

の速達性・利便性を向上させていくべきです。

(4) 北海道新幹線開業に伴う並行在来線の存続と貨物調整金の財源確保

【要望事項】

北海道新幹線札幌開業に伴い経営分離される並行在来線について、沿線自治体等による協議の場にJR貨物を参加させるとともに、国としても貨物鉄道路線としての役割を積極的に情報提供し、協議会として物流面の必要性を認識したうえで「鉄道の存続」という判断をすること。

また、既存の並行在来線を含め、貨物調整金の財源確保とともに、極めて厳しい経営環境の継続が想定されることから、経営安定化にむけた各種支援について幅広く検討・実施すること。

【背景・理由】

現在、経営分離後の存廃について議論されている道内の並行在来線区間については、利用状況が芳しくないものの、貨物路線としては最重要区間といえます。そして、貨物鉄道ネットワークを維持していくためにも、北の大動脈を守らなくてはなりません。したがって、並行在来線の存続にはJR貨物の声をしっかりと聞き取り、結論として存続すべきです。これは当該区間だけの問題ではなく、道内の物流、あるいは北海道経済にも、さらには全国にも波及しかねない問題です。つまりこうした観点を踏まえた上で、国からの支援によって並行在来線を支えていくべきと考えます。

このような考え方に基づいて、既存の並行在来線も含めて同様に対処すべきですが、そのためには貨物調整金が不可欠で、財源確保が欠かせません。さらには、並行在来線に対する経営安定化のための各種支援等についても幅広く行われることが重要です。

(5) 四国新幹線の実現にむけた予算措置の早期実現

【要望事項】

四国新幹線の実現にむけて、まずは基本計画の整備新幹線計画への格上げにむけた、国の調査の早期再開（予算措置）を行うこと。

【背景・理由】

JR四国にとって四国新幹線は、自動車をはじめとする交通モードとの競争力を高めるためにも重要であるものの、それ以上に四国地域の生活や経済においてこそ、有効なインフラとなります。経済発展や地域活性化の強力なエンジンとなることは先例が示しており、さらに、防災・減災や国土軸の多様性確保といった観点からも不可欠なものです。そして、働く者にとっても新幹線を現実のものとすることによって、将来の希望につながります。これを実現するためには、整備計画への格上げが待たれますが、まずは予算措置が必要であることから、早期再開が切に望まれます。

(6) 貨物鉄道の安全安定輸送に資する対策強化

【要望事項】

日本の物流を支えるＪＲ貨物の鉄道ネットワークが安定的にサービスを提供できるよう、重要な貨物鉄道網に対する防災・減災対策強化とリダンダンシー確保に資する支援を実施すること。そして、新技術の活用を通じた、モーダルシフト推進、物流効率化を進めるべく、港湾や高速道路との結節強化を図ること。また、新幹線による貨物輸送についても実現可能性に鑑み、検討・実施を進めること。

【背景・理由】

ＪＲ貨物が自立経営を実現するためには、定時性の確保など、安定的なサービスの提供が必要条件であることはいうまでもなく、近年課題として認識を強くしてきた自然災害をはじめとするさまざまなリスクを低減していくことが肝要です。これまでも取り組みを進められてきたＢＣＰについても深度化を図りつつ、大動脈を中心とした重要な貨物鉄道網に対する防災・減災対策を推進すべきです。また、リダンダンシー確保に資する代替措置等の体制も構築すべきです。

一方、モーダルシフト推進や物流効率化に対しては、ＪＲ貨物のさらなる活躍が期待されますが、それを可能とするためには、新技術も活用しなければなりません。とりわけ、貨物ターミナル内での作業をはじめ自動化を進めるための好環境もあると考えられ、こうした部分を効率化しつつ、働く者にとっての負担を軽減し、生産性を向上していくべきです。さらには、港湾や高速道路の結節強化は、現在進められているレールゲート事業にも考慮されるべき点です。そして、将来的には新幹線による貨物輸送についても、商業ベースで実現することも見据えて検討を進めるべきです。

1. JR二島・貨物経営自立実現PT 政策提言・中間とりまとめ(2020.5) 概要

■ JR二島・貨物経営自立実現PT (2019.11発足)

本PTの目的
<ul style="list-style-type: none"> ・ JRグループ発足33年。JR北海道・四国・貨物も地域の社会・経済に不可欠な存在。 ・ しかし、累次に亘る支援策が講じられるもJR二島・貨物は経営自立の見通し立たず。 ・ 若手・中堅の離職が増加、人材基盤が劣化すれば安全運行にも影響。 ・ 課題を放置すれば地域の人流・物流ネットワークの維持が困難に。 ・ 2020年度末で国の助成策の大きな節目を迎える一方、2031年度での経営自立を求められる。 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>① 2021年度以降の新たな助成策の延長・拡充【当面の対策】 ② 10年後の経営自立の姿を描き、そこにつなげる道筋を確立【将来像とプロセス】 ⇒ 持続的に社会的使命を果たすために①に加え②の足掛かりをつけることが重要 働く者の視点から幅広く議論検討し、各社の経営自立を果たすべく、提言を行うことを目的として「JR二島・貨物経営自立実現PT」を2019年11月に発足。</p>
メンバー
○メンバー JR連合国会議員懇談会：泉健太衆議院議員、小川淳也衆議院議員、広田一衆議院議員 JR連合：関係各単組代表者、JR連合事務局

■ JR二島・貨物経営自立実現PTにおける政策提言について

私たちの理念
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR連合の政策活動の目的は以下の2点。 <ul style="list-style-type: none"> ① 地域を支える鉄道を含めた持続可能な交通体系を構築する ② 社員が誇りと意欲を持ち安心して働き続けられる環境を築く
提言にむけた考え方など
<p>「JRの経営のあり方」と「持続可能な交通体系」の問題を分けて考える = JRの経営を支援しJRに路線維持の責務を課すスキームには限界</p> <ul style="list-style-type: none"> ① JRが主体的に持続可能な鉄道サービスを提供できる事業領域を確定 (→経営自立) <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営自立の将来像を明確に ~そこから今後10年の道筋をバックキャスト的に描く ② 鉄道特性を発揮できずJRが主体的に担えない領域は国と地方が役割を果たす <ul style="list-style-type: none"> ・ JRは鉄道のプロとして安全輸送、地域貢献に役割を果たす <p>【支援の仕組みの見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域における持続可能な交通体系とJRの経営自立を両立できる透明性のある支援の仕組みを大胆に追求すべき。 ・ JRの経営支援に充当する財源を地域に活用し地方の負担を軽減することも

JR北海道の鉄道ネットワークにおける喫緊の課題について

②【並行在来線問題】

- 函館～小樽間が並行在来線に
- 存続について沿線自治体で協議中
- ⇒毎年80億円の営業赤字
- ⇒今後20年間で大規模修繕・設備更新で約100億円の費用が想定
- ⇒五稜郭～長万部間は貨物列車の運行区間※廃止されると札幌までが運行できなくなる

区分	輸送密度200人未満	輸送密度200人以上	輸送密度2,000人以上	高規格・新線	その他(在来線)
小計	20	125	13	54	212

①【単独維持困難線区問題】

- 利用状況や、今後の設備維持に多額の費用を要することから、JR北海道単独では維持することが困難な線区として公表
- 赤線区は、夕張支線及び札沼線がバス転換、目高線がバス転換の方針を決定し協議中
- アクションプランを掲げ、年間2億円の支援で利用促進策実施
- ⇒JR北海道の長期ビジョンでは、同線区の解決による収支改善が経営自立には不可欠
- ⇒輸送密度2000人未満は国鉄改革時のバス転換等の水準の半分
- ⇒貨線区で営業赤字は年間130億円
- ⇒同線区のうち、貨物列車の走行する部分は室蘭線・根室線(滝川～富良野)・石北線

③【青函共用走行問題】

- 新幹線と貨物列車が同じレールを使用(三線軌条)
- 新幹線は160km/hで運行(整備新幹線はmax260km/h)
- 高速走行ですれ違いが不可
- 時間帯区分(年末年始・お盆・GW)のみ210km/h走行可能
- ⇒安全性の確保が最優先
- ⇒JR北海道の経営改善のために高速走行性能の発揮が必要
- ⇒貨物鉄道にとって札幌～東京間のネットワークが生命線

【JR連合の現時点での考え方】

- ①…経営主体のあり方も含めて持続可能な交通体系の構築にむけた抜本的なフレームの見直しを図るべき。あわせて地域の負担軽減につながる財源措置を図るべき。
- ②…維持には多額の負担が想定されるが、貨物調整金を最大限活用し路線を維持すべき。
- ③…新幹線・貨物鉄道ともに重要な路線。共用走行を継続したうえで、高速化が可能となる方策への一層の支援とメンテナンス等における負担軽減を継続すべき。

JR四国の鉄道ネットワークにおける喫緊の課題について

営業係数 = 営業費 ÷ 営業収入 × 100
※ 100円の収入を得るために要する費用

①【地域と連携した取り組み】

- 四県知事・経済界・労働界・有識者などによる「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において、地域公共交通のあり方を議論。2019年10月に「中間整理」。
- さらに県別での懇談会でも議論。特に徳島県では牟岐線においてパターンダイヤを導入し、さらに高速バスとの連携を実施。
- 一方で、四国内のJR各路線は本四備讃線を除き、すべて赤字と公表。
- ⇒地域との連携体制に基づいた建設的な議論とともに、新たな取り組みで効果を上げつつある。
- ⇒一方で、人口減少・過疎化の進展を想定すれば、抜本的な見直しが必要とされる。

②【四国における鉄道の抜本的な高速化】

- 四県知事・経済界・労働界・有識者などによる協議会において、「鉄道の抜本的な高速化」が必要であることを確認。
- 費用便益比(B/G)は1を上回ると試算。
- 4大駅(徳島・高松・松山・高知)と大駅が約1時間半で結ばれる想定。
- 四国新幹線・四国横断新幹線は基本計画に留まっている。
- ⇒早期に整備計画を格上げし、開業することが四国地域にとっても重要。

【JR連合の現時点での考え方】

- ①…地域における持続可能な交通体系の構築にむけたさらなる取り組みに期待しつつも、抜本的な見直しも必要。
- ②…四国新幹線を念頭に置いた「抜本的な高速化」は不可欠。当面は在来線の高速化も図りつつ、新幹線整備を促進すべき。

四国の新幹線のイメージ

整備延長 302km 費用便益比(B/G) 1.03
概算事業費(車両費含む) 1,576億円 経済波及効果 169億円/年
※ 四国の特色あるルートの場合

J R貨物の鉄道ネットワークにおける喫緊の課題について

①【貨物鉄道ネットワークの「選択と集中」】

- ・J R貨物は全国の鉄道ネットワークを有する日本唯一の総合物流企業グループを志向。鉄道ロジスティクス部門の黒字化も達成（2016・2017）。
- ・貨物鉄道の大動脈は「札幌～東京～福岡」。モーダルシフト推進の旗手として、各物流モードとの連携事業も実施。
- ・大災害などによる被災地への緊急物資や廃棄物輸送をはじめ、これまで社会的貢献を果たしてきた。一方で、不採算な路線等も抱える。
- ・最近では駅を拠点としたレールゲート事業に注力。

⇒貨物鉄道は旅客会社の線路を借りて走行。J R各社にはアポイダブルコストルールに基づく線路使用料、並行在来線会社には貨物調整金が措置。

⇒さらなる経営基盤の強化にむけては、設備更新等を進める必要。



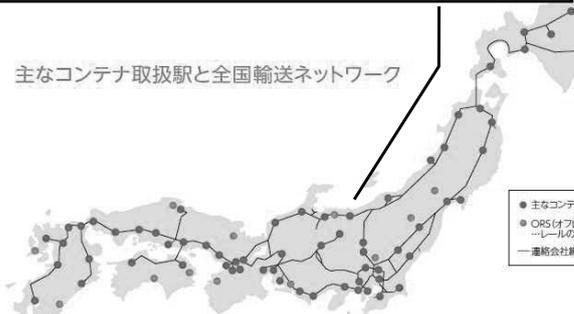
②【北海道地域における課題】

- ・青函共用走行区間は新幹線との兼ね合い、並行在来線は路線の維持が貨物鉄道のカギを握る。
- ・道内の貨物鉄道は「単独維持困難線区」でも運行されている。（室蘭線・根室線・石北線）

⇒本州～札幌間の物流網は地域にとっても不可欠。

⇒道内輸送は路線の維持に関する議論の動向次第か。

主なコンテナ取扱駅と全国輸送ネットワーク



● 主なコンテナ取扱駅
● ORS (オフロードステーション・レールの無い駅)等
— 運送会社線区間

【J R連合の現時点での考え方】

①…「選択と集中」の観点から事業領域を見直し、総合物流企業としてモーダルシフト推進の中心的役割を果たすべき。そのためには大動脈を中心に設備強化を図り、老朽化の進む車両等を更新していくべき。

②…本州から札幌までの物流網は必要不可欠。そのためには、青函トンネル・並行在来線の問題は早急に解決すべき。

■ J R二島・貨物の経営自立のあり方と方向性

J R北海道

- ① 札幌圏と北海道新幹線を基盤に経営自立を目指す。関連事業の収益拡大にも努める。
- ② 単独維持困難線区はJ Rの主体的経営から見直し、地域とともに支える仕組みに再構築。
- ③ 青函トンネルの共用走行は継続しつつ、北海道新幹線の高速化を図る。

J R四国

- ① 地域との連携強化を図りつつ、鉄道特性の発揮が困難な部分は抜本的見直しも必要。
- ② 収益の柱を構築するべく、「四国新幹線」を念頭に置いた「抜本的高速化」が不可欠。
- ③ 都市間ネットワークの改善には、②にむけた先行投資となる短絡線整備も視野。

※ J R二島が経営自立を果たすまでの間は経営安定基金、税制支援措置は現行水準を継続

J R貨物

- ① 青函共用走行を維持しつつ、大動脈(札幌～東京～福岡)を中心に収支改善・拡大を推進。
- ② 貨物鉄道の社会的使命を認識しつつ、「選択と集中」の観点で事業領域の見直しも図る。
- ③ レールゲート事業など、総合物流企業としてモーダルシフト推進の中心的役割を担う。
- ④ アポイダブルコストルール、貨物調整金はJ R貨物の線路使用料の現行水準を国の財源確保を通じて維持する

IV

2021年度 税制改正要望項目

1

新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた鉄道事業用固定資産に係る固定資産税の減免措置の創設要望（固定資産税：地方税）

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、JRの利用者は壊滅的なほど減少した一方で、指定公共機関として緊急事態宣言下においても事業継続してきた。鉄道事業は、駅や線路などの設備を自ら保有して事業を運営しており、他の公共交通に比べて多額の固定資産税、都市計画税を支払っている。固定費として重くのしかかる税負担については、負担軽減を図るため企業規模によらず減免措置を講じること。

2

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）

軽油は、輸送量が少なく採算の確保が困難な地方の非電化鉄道路線で運行されている旅客用の鉄軌道用車両や、依然として厳しい経営環境下で運行されている貨物鉄道車両の動力源として使用されている。こうした鉄道路線における旅客鉄道の運行サービスの維持、貨物鉄道モダルシフトの推進、経営の下支えのためにも、鉄軌道用車両等（JR貨物が駅の構内等でコンテナ貨物の積卸の用に供するフォークリフト等を含む）の動力源に供する軽油の免税措置の延長を図ること。

3

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）

地球環境問題の深刻化に伴い、省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道の果たすべき役割はますます大きくなっており、引き続き旅客鉄道輸送の低炭素化を進めるとともに、利用促進を図ることが重要である。さらに、鉄道事業全体の消費電力の大部分を占める運転用電力の効率化は、今般の電力不足に伴う節電対策にも極めて有効な対策である。一方で、車両への投資は鉄軌道事業者にとって大きな負担となることから、鉄軌道事業者が低炭素型車両の着実な導入を促進していくためにも、固定資産税に係る特例措置（JRは課税標準5年間2/3）の適用期限延長を行うこと。

4

**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等（固定資産税・地方税）**

高齢者や身体障がい者、妊婦や子供などをはじめとする交通弱者が社会生活を営むうえで、そのモビリティを確保することは、交通弱者の社会参加の機会増大のためにも重要な課題である。こうした交通弱者が、身体的にも精神的にも負担がかかることなく、公共交通を利用して安全かつ円滑な移動を行えるようにするためにも、駅をはじめとする公共的な施設においてバリアフリー化や、ホームドアシステムなどの安全対策を一層推進することが求められる。新たな目標設定を踏まえつつ、鉄道事業者等が取得する一定のバリアフリー施設（エレベーター、ホームドアシステム）に係る固定資産税等の特例措置（課税標準5年間2/3）の適用期限延長および拡充を行うこと。

5

**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）**

物流業界において、「輸送フローの効率化」および「モーダルシフトの一層の促進」による物流の効率化が求められる中、JR貨物は経営体質を強化し、さらなるモーダルシフトの推進を図るための輸送力増強策として、「東京貨物ターミナル駅」の大規模物流施設開発（レールゲート事業）を進めている。当該施設のように、「陸・海・空」の主要な結節点を強化することは、モーダルシフトを推進するにあたって極めて効果大きい。したがって、こうした最新のマルチテナント型施設・設備等の新設に対しても、現行の総合物流効率化法（改正法）による税制特例措置の対象拡充または特例の新設によって、固定資産税の減免措置を行うなど、税制面からの支援措置を強化すること。



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>

