交通重点政策

2023―2024

JR連合の政策活動と「交通重点政策2023―2024」について

◆制度・政策要望（予算関連）

Ⅰ．産業の「回復・成長・拡大」に向けた支援策（新型コロナウイルス感染症関連）

1．今後の感染症等への対応
2．産業の「復興・回復」に向けた支援策
3．産業の「成長・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策

Ⅱ．持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現

1．総合交通政策の推進
2．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
3．鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化
4．社会のニーズ・要請への対応
5．貨物鉄道へのモーダルシフト促進

Ⅲ．高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進

1．高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進
2．整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題
3．個別計画に係る課題

Ⅳ．バス産業の活性化に向けた対応

1．バス産業の安全確立
2．持続可能で魅力あるバス産業の構築

◆税制改正要望

1．2024年度税制改正要望
2．2025年度税制改正要望

2023 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・政策要望（予算関連）

Ⅰ．産業の「回復･成長･拡大」に向けた支援策（新型コロナウイルス感染症関連）…… 7
１．今後の感染症等への対応…… 7
(1)「人の移動・交流」を制限しない感染症対策
(2) パンデミック発生時における雇用維持・事業継続の支援
(3) 科学的な知見に基づく水際対策
２．産業の「復興・回復」に向けた支援策…… 10
(1) 事業継続に必要な資金繰りの支援と借入金返済の負担軽減
(2) 固定費負担の軽減措置、財政支援
３．産業の「成長・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策…… 12
(1) 持続的かつ安定的な需要喚起策の中長期的な実施
(2) 国内旅行の活性化および外国人観光客の受け入れ拡大に向けた施策
(3) 新しい働き方を促進する新時代の社会制度・環境の整備
(4) 余暇・休暇取得の推進施策

Ⅱ．持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現 …… 16
１．総合交通政策の推進…… 16
(1) ポリシーミックスの考え方に基づく総合的・横断的な交通政策の実施
(2) 社会政策の視点に立った、通学定期等に対する財政支援の増強
(3) バランスのとれた総合交通政策の推進
２．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…… 21
(1)「チーム公共交通」「チーム地域共創」の取り組みの推進
(2) 官民パートナーシップの構築
(3) 地域が選択した交通体系を将来にわたり持続させるための施策
(4) 在来線ネットワークの利便性向上に係る支援
(5) 運賃・料金施策に係る課題
(6) 動力費高騰に対する支援
(7) ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営自立に向けた取り組み
(8) ＪＲ会社間の連携強化
３．鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化…… 33
(1) 鉄道の防災・減災対策の強化
(2) 災害時における利用者の安全確保の深度化
(3) 獣害被害への対応
(4) 鉄道を社会資本ととらえた、インフラ整備に対する公的支援の実施
(5) 老朽化した鉄道施設・設備の維持更新
(6) 踏切設備の整備・維持更新に対する支援
４．社会のニーズ・要請への対応…… 43
(1) カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みの強化

(2) 交通のバリアフリー化の推進
(3) 交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備
(4) 外国人観光客への対応
(5) ＤＸ推進、省力化・省人化に対する支援
(6) 建設工事における課題への対応
(7) 列車内における防犯対策の強化
(8) カスタマーハラスメント防止に向けた対応
５．貨物鉄道へのモーダルシフト促進…… 57
(1) 2024 年問題を念頭に置いた「国策としての物流政策」の展開
(2) ＪＲ貨物の経営を支える基本的スキームの維持・改善
(3) 貨物鉄道の安全・安定輸送および活用促進に資する対策強化

Ⅲ．高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進 …… 65
１．高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進…… 65
(1) 国土の発展に向けた中長期的な総合政策の推進
(2) 高速鉄道ネットワークの構築に向けた中長期的な計画の策定
(3) 新幹線を活かす地域の主体的取り組みと物流政策との連携
２．整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題…… 68
(1) 新幹線整備予算の抜本的な増額と安定的な建設財源の確保
(2) 整備新幹線の開業 30 年以降の貸付料に係る取り扱いの整理
(3) 建設財源における地方負担分のあり方の見直し
(4) 新幹線の効果を広く考慮した着工条件の見直し
(5) 不測の事態をも想定した要員および工期の確保
(6) 計画推進に伴い発生する事業者の経営負担等に対する支援
３．個別計画に係る課題…… 74
(1) 北海道新幹線および青函共用走行区間の課題
(2) 北陸新幹線の整備計画推進に係る課題
(3) 四国エリアへの新幹線導入に向けた課題
(4) 西九州新幹線の整備計画推進に係る課題
(5) リニア中央新幹線の早期開業に向けた課題

Ⅳ．バス産業の活性化に向けた対応…… 79
１．バス産業の安全確立…… 79
(1) 参入規制と安全監査の実行による不適格事業者の退出促進
(2) 運転者の運転支援拡充と技術の開発・普及促進
(3) 健康起因事故の防止に向けた対策の強化と支援
(4) バス運転者の事故防止に資する労働時間改善に向けた課題への対応
２．持続可能で魅力あるバス産業の構築…… 82
(1) バス運転者・整備士の人財確保・育成に向けた取り組み
(2) 運賃・料金の適正な設定
(3) 燃料費高騰への対応
(4) 路線の維持・再編、設備投資に対する支援

税制改正要望

１．2024 年度税制改正要望 …… 85
（1）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）
（2）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）
（3）ＪＲ貨物が取得した高性能機関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）
（4）カーボンニュートラル投資促進税制の拡充要望（所得税・法人税）
（5）鉄道用車両等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）
（6）バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税：地方税）
（7）貨物鉄道への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）
（8）鉄道･運輸機構がＪＲ二島･貨物の不要土地を取得する場合の特例の延長要望（不動産取得税:地方税）
２．2025 年度税制改正要望 …… 87
（1）低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長（固定資産税：地方税）
（2）鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長（固定資産税・都市計画税：地方税）
（3）鉄道事業再構築を実現するための特例措置の拡充・延長要望（固定資産税：地方税）

ＪＲ連合の政策活動と「交通重点政策2023−2024」について

1987 年の国鉄改革・ＪＲ発足から 35 年が経過しました。ＪＲ各社は「鉄道の再生と発展」を果たすため、経営の自主性と責任を持ち、鉄道事業はもとより、積極的な生活サービス事業を展開し、地域・社会の発展に大きく寄与してきました。その結果、ＪＲ本州３社とＪＲ九州は完全民営化を果たしました。一方で、ＪＲ北海道、ＪＲ四国およびＪＲ貨物は、未だに経営自立を図ることが難しい状況にあります。鉄道特性を発揮することができる分野と、そうでない分野の差が拡大しています。

とりわけ、地方路線においては、少子高齢化・人口減少や高速道路網の整備により、社会・経済の構造が大きく変化したことに加え、2020 年以降の新型コロナウイルス感染症の影響も相まって利用者が大きく減少しました。ＪＲは民間企業でありながら、地域を支える社会的インフラとして「公」の部分を有しており、経済合理性だけでは解決し得ない政策課題を抱えています。

ＪＲ連合はこの間、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、活動を展開してきました。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きました。

今回策定した「交通重点政策 2023 − 2024」は、ＪＲ産業がこれからも持続的に発展していくとともに、国・地域を支える使命と役割を果たし続けるための視点に立ち、喫緊の課題であるコロナ禍からの産業の「回復・成長・拡大」をはじめ、持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現、高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進、バス産業の再生・活性化に向け、働く立場から具体的な処方箋を示しています。

ＪＲ連合は、引き続き政策課題の解決、政策要望の実現に向け総力をあげて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賜りますようお願い申し上げます。

制度・政策要望（予算関連）

「交通重点政策 2023 － 2024」では、ＪＲ産業が解決すべき政策課題を網羅的に収録していますが、以下の課題については、2023 年度から 2024 年度までの２年間で取り組む必要がある重要課題と位置付けています。

１．地域公共交通活性化再生法改正に伴う地域公共交通に関する課題

2023 年１月に開会した第 211 回通常国会において、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」の改正法案が審議されています。これまでも、地域公共交通の維持・活性化に向けた関係者による協議の仕組みがありましたが、同法案では、広域の交通を担うＪＲを対象とした議論を促すとともに、鉄道の維持やモード転換など持続可能な公共交通のあり方を地域のあらゆる関係者が議論できる環境を整備することを目指しています。同法案はＪＲ連合の考え方と同じ方向性であり、より実効的な議論が行われることを期待しています。

・ポリシーミックスの考え方に基づく総合的・横断的な交通政策の実施（16 ページ）
・地域が選択した交通体系を将来にわたり持続させるための施策（23 ページ）

２．ＪＲ北海道にまつわる課題

JR北海道は、2016 年に公表した「単独維持困難線区」について、地域との協議を行っています。とりわけ、輸送密度が 200 人 / 日以上 2,000 人 / 日未満の「黄線区」については、2023 年度まで実施する利用促進策（アクションプラン）を踏まえ、2024 年度以降の取り扱いについて地域と協議を行う必要があります。

また、2021 年度から 2030 年度までの経営支援策については、現在、2023 年度までの中期経営計画に基づく支援が措置されていますが、ＪＲ北海道では 2024 年度以降の次期中期経営計画を策定する必要があります。

・地域が選択した交通体系を将来にわたり持続させるための施策（23 ページ）
・ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営自立に向けた取り組み（29 ページ）

３．ＪＲ貨物にまつわる課題

ＪＲ貨物も、ＪＲ北海道と同様に 2024 年度以降の次期中期経営計画に基づき支援策が講じられることから、2023 年度は重要な局面にあると言えます。

また、2030 年度の北海道新幹線札幌延伸に伴う函館本線新函館北斗～長万部間の取り扱いについては、国･北海道･ＪＲ北海道･ＪＲ貨物による協議が進められています。本州～北海道間の物流ネットワークの観点から、国の主導で新たなスキームによる維持・活用を求めます。

さらに「2024 年問題」により貨物鉄道輸送へのモーダルシフトが期待されるものの、荷主の期待に応えられていないなど課題もあることから、解決に向けた取り組みが重要です。

・ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営自立に向けた取り組み（29 ページ）
・2024 年問題を念頭に置いた「国策としての物流政策」の展開（57 ページ）
・北海道新幹線および青函共用走行区間の課題（74 ページ）

4．バス運転者と建設業に関わる「2024 年問題」の課題

2024 年 4 月に施行される「改善基準告示」に伴い、バス運転者の労働時間改善が図られますが、過労運転防止に向けては運用上の課題があります。あわせて、同月からは建設業における時間外労働時間のルールの特例が本則と同じになることから、建設業において人財不足が発生し、鉄道関係の工事に影響することが懸念されます。どちらも働き方の改善に繋がる施策として期待されますが、それぞれの課題を解決する必要があります。

・建設工事における課題への対応（54 ページ）
・バス運転者の事故防止に資する労働時間改善に向けた課題への対応（81 ページ）

5．国土形成計画の策定にかかる課題

2023 年には、総合的かつ長期的な国土のあり方を示す「国土形成計画」が策定される予定です。既存の国土形成計画では、鉄道ネットワークの活用に関する視点が欠けており、将来の高速鉄道・新幹線ネットワークについて国土形成計画に盛り込むことが重要と考えます。（65 ページ）

6．動力費高騰への対応

燃料や電力の価格上昇が続き、交通事業者の経営への影響が増大しています。鉄道や乗合バスの運賃は上限認可制度のため柔軟に対応できないことから、事業者への支援を講じることが求められます。

・動力費高騰に対する支援（28 ページ）
・燃料費高騰への対応（83 ページ）

7．ＪＲ会社間の連携強化

ＪＲ各社が持続的に成長していくためには、共通する政策課題に取り組むことが重要です。将来的な業界団体の設置を見据え、まずはＪＲ各社が連携していくことが肝要です。（32 ページ）

Ⅰ 産業の「回復・成長・拡大」に向けた支援策（新型コロナウイルス感染症関連）

1 今後の感染症等への対応

（1）「人の移動・交流」を制限しない感染症対策

【要望事項】

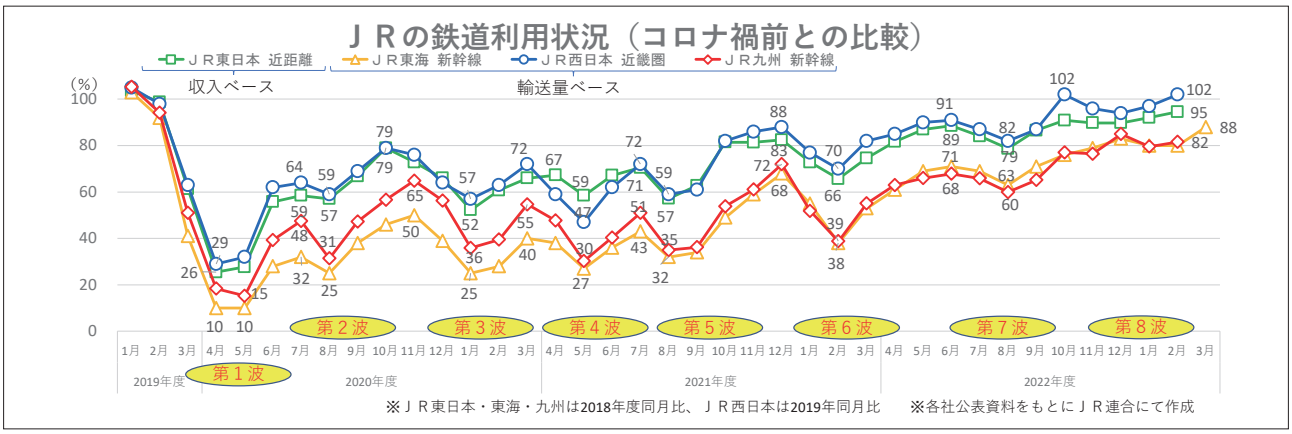
新型コロナウイルスに限らず、今後の新たな感染症の発生をも視野に入れ、パンデミック発生時における対応方針と方策を確立すること。とりわけ、感染拡大期には状況を踏まえ柔軟な対応をとりつつも、移動制限や飲食店の利用制限といった弥縫策を行うのではなく、科学的な知見や客観的で確かなデータに基づく国民への情報提供を継続的かつ丁寧に行い、「感染拡大防止対策」と「人の移動・交流に基づく社会・経済活動」との安定的な両立を図ることを前提とした政策を展開すること。

【背景・理由】

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、政府は人と人との接触を極力減らし、医療提供体制の維持等を目的として「緊急事態宣言」「まん延防止等重点措置」を発出し、国民に不要不急の移動や飲食の自粛を要請してきました。社会全体においても、衛生意識の高まりや他人との接触機会を避ける傾向が強まったことに加え、「移動」や「飲食」自体を危険視する偏った情報によって公共交通に対する忌避感が高まり、交通運輸・観光サービス産業は極めて深刻な利用低迷に陥りました。

ＪＲ連合はこの間、航空連合やサービス連合とともに３産別共同行動を展開し、「感染拡大防止」と「社会・経済活動」の両立を求め、その結果、「ＧｏＴｏキャンペーン」「県民割」「全国旅行支援」等が展開され需要が回復しつつありますが、テレワーク等の社会変容やワクチン接種の普及もあり、ＪＲ各社のご利用はコロナ禍前の水準の８～９割にとどまっています。

2023 年３月からはマスクの着用を個人の判断に委ねることを基本としたほか、５月からは感染症法上の分類を季節性インフルエンザと同じ「５類」とするなど、ウィズコロナ社会への移行に向けフェーズが変化しつつあります。今後、新興感染症によるパンデミックも想定されますが、今回の経過を踏まえるとともに、科学的な見地から「感染拡大防止」と「人の移動・交流に基づく社会・経済活動」の両立を図るべく、公共交通を安心してご利用いただけることを広く国民に訴える取り組みが不可欠です。



コロナ禍における鉄道利用状況（ＪＲ連合作成）

(2) パンデミック発生時における雇用維持・事業継続の支援

【要望事項】

今後も発生し得る新興感染症等によるパンデミック発生時に、大きな影響を受ける事業者が雇用の維持と事業継続を図ることを可能とする、包摂的かつ必要十分な支援の仕組みを創設すること。

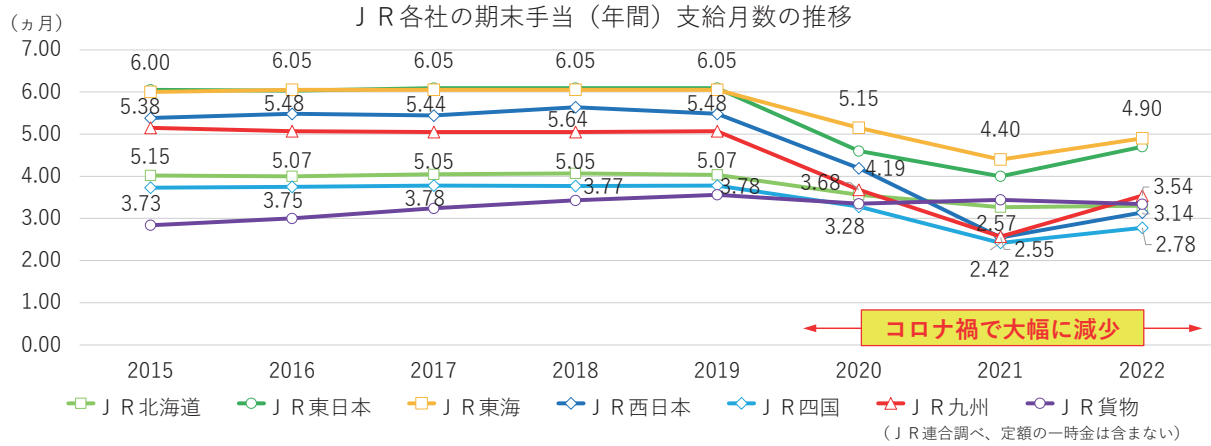
【背景・理由】

コロナ禍の影響により、ＪＲ産業は長期にわたりダメージを受けました。各社は固定費の削減や、ボーナスをはじめとする人件費の抑制をせざるを得ない状況となり、働く者の賃金に影響が及びました。そのため、若年者や中堅層を中心に離職が拡大し、事業運営を行ううえで必要不可欠な人財の基盤が棄損されかねない悪影響が生じています。

ＪＲ産業は鉄道やバスをはじめ、専門的な知識・技術を持ったプロフェッショナルが支える産業であり、要員が確保できなくなると、安全運行に支障を生じかねません。そこで、雇用を守る観点から労使が丁寧に協議を行い、一時帰休や企業グループ内外への在籍出向などの対応をとってきました。

一方、国においても雇用を維持するための施策が講じられてきました。とりわけ、2020年１月から2023年３月末まで適用された雇用調整助成金の特例措置（経過措置含む）や、2021年２月に創設された産業雇用安定助成金（同年８月以降、グループ内出向を対象に追加）の制度は、コロナ禍における雇用維持の命綱となったことはもちろん、新規採用の継続が可能となることで雇用の需給安定が図られるほか、在籍出向による従業員の多能化の効果も期待されることから、長期安定雇用が基本となるＪＲ産業にとって極めて有効な制度になったと考えます。３産別共同行動において息の長い支援を求めてきたことが反映されたと言えますが、一方で、雇用調整助成金の支給額が2023年２月までに６兆円を超え、財源である雇用保険二事業の積立金がひっ迫するなど、財源の確保は今後の課題となっています。

今後、新興感染症によるパンデミックが発生した場合においても、大きな影響を受ける産業の事業者が雇用維持と事業継続を図るセーフティネットとなり得る、包摂的かつ必要十分な支援の仕組みが必要となります。公共交通を守る観点からも、雇用調整助成金や産業雇用安定助成金等の支援の必要性を広く国民に訴えるとともに、制度の整備と財源の確保を政府に求めていく取り組みが不可欠と考えます。



ＪＲ各社の期末手当支給月数の推移（ＪＲ連合作成）

(3) 科学的な知見に基づく水際対策

【要望事項】

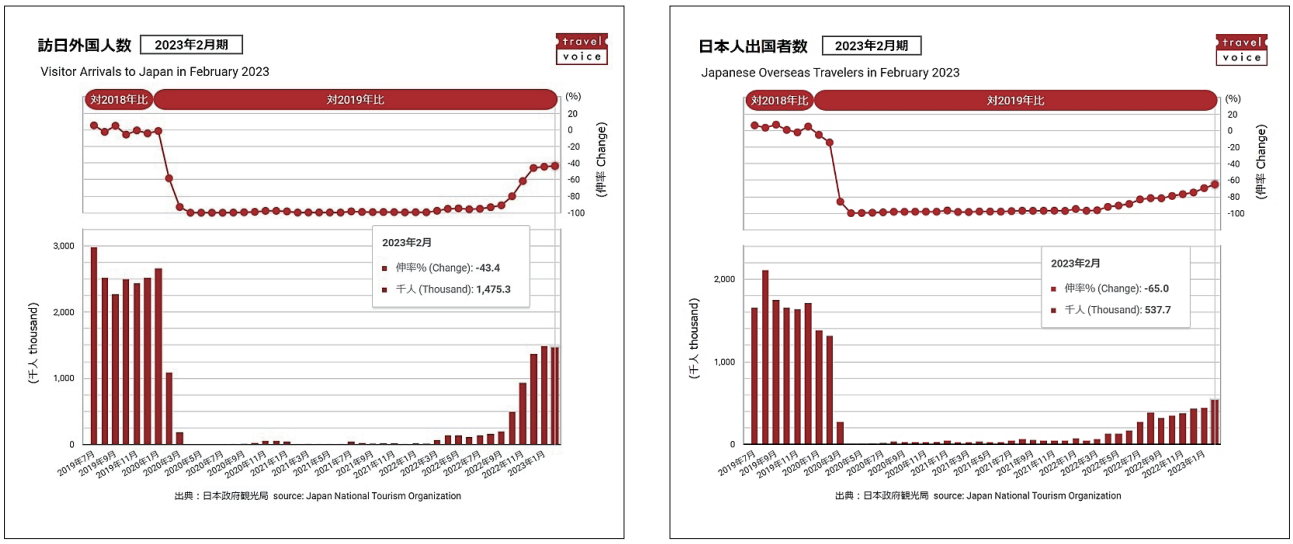
交通・運輸・観光サービス業にとっては、国際的な人の往来の回復なくして、経営の回復、将来的な発展を期することは不可能である。段階的な水際対策の緩和により、わが国における国際的な人の往来は徐々に回復しているものの、一部では依然として人の往来が制約を受けた状態にある。科学的な知見・根拠を基に、世界各国の動向に遅滞なく対処が行える体制を構築し、今後も安定的な対応を維持すること。

【背景・理由】

コロナ禍の間、世界各国では感染拡大防止を図るため、外国からの入出国を制限する動きがみられました。日本においても、2020 年 3 月より中国および韓国からの新規入国を停止したのを皮切りに、同年 8 月 30 日には 159 の国・地域に拡大し、2021 年 3 月には 1 日あたりの入国者数を 2,000 人に制限しました。その後、感染状況にあわせて緩和と制限を繰り返してきましたが、同年 11 月 30 日には変異株の感染防止を図るため、全世界を対象に新規入国を禁止しました。一方で、2022 年に入ると感染防止と経済活動の両立を図る動きがみられるようになり、同年 3 月以降、新規入国の再開と 1 日の入国者数上限が段階的に緩和され、10 月 11 日には個人旅行の解禁を含む大幅な緩和が実施されました。なお、2023 年 4 月現在、中国からの入国者に対し検査証明を求める臨時的な措置が講じられているほか、日本からの出国には 109 の国・地域が制限を設けており、人の往来の制限が続いています。

一方、2023 年 2 月の訪日外国人客数は 147 万 5,300 人、コロナ禍前の 2019 年同月比 56.6％となり、徐々に回復する傾向にあります。また、2 月の日本人出国者数は 53 万 7,700 人、2019 年同月比 35.0％となり、成田空港、関西空港など国内 18 空港から出国しています。

わが国の交通・運輸、観光サービス産業が経営を回復し、将来的な発展を期するためには、国際的な人の往来の回復が不可欠です。今後、新興感染症による人流の制限が加わる可能性がありますが、科学的な知見や根拠に基づき対処できる体制を整え、これを維持していくことが肝要です。



訪日外国人数と日本人出国者数の月別推移（出典：トラベルボイス）

2 産業の「復興・回復」に向けた支援策

（1）事業継続に必要な資金繰りの支援と借入金返済の負担軽減

【要望事項】

コロナ禍の長期化によって交通運輸・観光サービス産業が受けたダメージは累積しており、甚大かつ深刻であるため回復に向けては相当な期間（複数年）を要する。当該産業の復興こそがわが国の社会、経済の成長を支える基盤となることから、東日本大震災への対応も参考に、少なくとも５年間は予算確保のうえ、事業者における雇用確保と事業活動の継続等に必要とされる中長期的な支援策を継続すること。

とりわけ、有利子負債が大きく累積しており、今後、一定程度の利益が確保できることを前提としても、その返済には相当の期間を要することから、事業継続に必要な資金繰りに係る支援に加えて、新型コロナウイルス特別利子補給事業の期間延長や企業規模要件の緩和など、借入金の返済負担の軽減措置を講じること。

（2）固定費負担の軽減措置、財政支援

【要望事項】

交通・運輸産業は、企業規模によらず固定費負担が極めて大きく、コロナ禍による財務状況の悪化でそのウェイトの重さが一層顕在化した。さらに、物価や人件費の上昇によるコスト増でさらに負担が拡大している。これらはコロナ後の需要回復期においても必要な人への投資や、公共機関としての設備投資を継続的に行っていくことへの障壁になりかねないことから、構造的な負担軽減に向け、国や地方が支援を行うこと。

【背景・理由】

コロナ禍の約３年の間に、交通運輸・観光サービス産業は経営に大きなダメージを受けました。とりわけ、ＪＲ産業においては、国民が移動の自粛を求められたため収入が大幅に減少した一方で、感染拡大に努めながら運行を維持してきたことから、経費のうち人件費や保守に係る固定費が減少せず、大幅な赤字を生んできました。

ＪＲ７社の連結決算を合計すると、コロナ禍前の 2019 年度は営業収益約 7.1 兆円、純利益約 7,200 億円を計上していましたが、2020 年度は大幅な減収減益となりました。その後移動需要の回復や各社の経営努力により経営状況は徐々に改善していますが、2022 年度の通期見通しをコロナ禍前と比較すると、営業収益は約８割、当期純利益は４割弱にとどまっています。

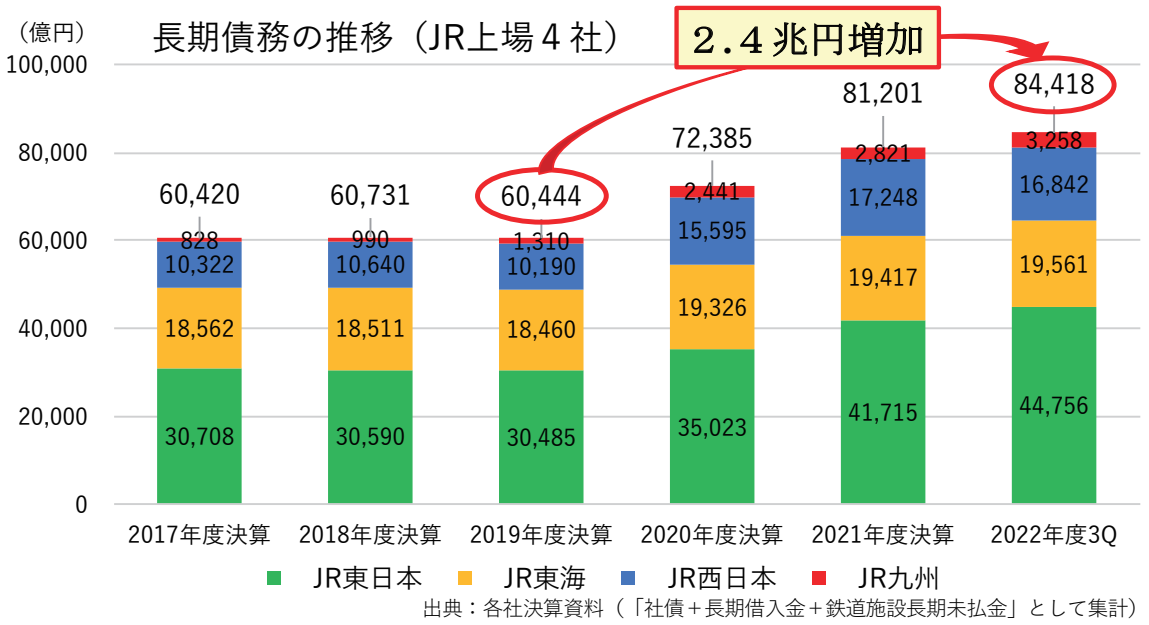
一方、必要な経費の支払いに必要な資金を調達するため、ＪＲ上場４社の長期債務はこの間に約 2.4 兆円増加しました。ＪＲ産業にとって、コロナ禍による経営への影響は 2011 年の東日本大震災のときより大きく、収支改善や債務返済には今後 10 年単位の期間を要することが想定されるため、長期的な支援が必要と考えます。現在、売上高が大幅に減少した中小企業を対象に、公的金融機関から受けた貸付に係る最長３年間の利子相当額の助成が受けられる「新型コロナウイルス感染症対策特別利子補給助成金」制度が設けられていますが、申請受付期限が 2023 年８月末となっていることから、期限の延長を行うとともに要件の緩和を行い、より幅広い事業者に支援が行える制度とすることが重要です。

あわせて、至近の物価上昇や人件費の上昇によるコスト増加が、コロナ後の需要回復期においても必要となる人への投資や、公共機関として安全・安定輸送を遂行するための設備投資の障壁になりかねません。従って、構造的な負担軽減に向け、国や地方が支援を行うことが重要と考えます。

＜ＪＲグループの2022年度通期見通し（カッコ内は2019年度決算比）＞

（単位：億円）	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	貨物	合計
営業収益	1,304 (▲368)	24,530 (▲4,936)	13,320 (▲5,126)	13.090 (▲1,992)	415 (▲ 74)	3,814 (▲ 512)	1,894 (▲ 95)	58,367 (▲13,103)
営業損益	▲621 (▲195)	1,530 (▲2,278)	2,790 (▲3,771)	300 (▲1,306)	▲180 (▲ 60)	290 (▲ 204)	▲ 20 (▲120)	4,089 (▲ 7,934)
経常損益	▲283 (▲148)	980 (▲2,415)	2,080 (▲3,662)	135 (▲1,348)	▲ 18 (▲ 11)	300 (▲ 206)	▲ 28 (▲117)	3,166 (▲ 7,907)
当期純利益	▲226 (▲245)	600 (▲1,384)	1,410 (▲2,568)	585 (▲ 308)	▲ 21 (▲ 33)	266 (▲ 48)	▲ 41 (▲ 91)	2,573 (▲ 4,677)
参考・単体運輸収入	589 (83.4%)	14,910 (83.2%)	10,130 (74.2%)	6,730 (78.5%)	169 (75.4%)	1,226 (83.2%)	未公表	33,754 (79.3%)

ＪＲ７社の 2022 年度通期見通し（連結）（ＪＲ連合作成）



ＪＲ上場４社の長期債務の推移（ＪＲ連合作成）

3 産業の「成長・拡大」に向けた持続的かつ安定的な支援策

（1）持続的かつ安定的な需要喚起策の中長期的な実施

【要望事項】

交通・運輸、観光サービス産業のダメージの深さに鑑み、中央・地方双方の行政機関が複数年度にまたがる形で必要な財源を確保し、旅行に係る割引やクーポンの率や金額を維持・拡大するだけではなく、「持続的かつ安定的な需要喚起策」と人的移動を活性化させるための環境整備を、中長期スパンで継続展開すること。

なお、支援にあたっては対象産業の現場における負担軽減を図る観点から、働く者にとっても利用者にとってもシンプルなものとし、複数年度にわたり予算を確保するとともに、都道府県や事業者および施設によって取り扱い内容や予算配分に差異がないように留意すること。また、公共交通機関の利用の促進に寄与することについても留意すること。

【背景・理由】

コロナ禍で急激に落ち込んだ観光需要の喚起を図るため、2020年７月よりＧｏＴｏキャンペーンの４事業の一つとして「ＧｏＴｏトラベル」（その他事業は、イート、イベント、商店街）が実施されました。同年12月までに約8,700万人泊の利用があり、約5,300億円の支援が行われました。その後、感染拡大により事業が中断しましたが、2021年４月からは感染状況が落ち着いた地域に限定して「県民割（ブロック割）」として再開し、2022年10月からは全国規模に拡大した「全国旅行支援」が実施され、最長2023年７月末まで行われる予定となっています。

この間、自家用車による旅行者が増加し公共交通への効果が限定されたこと、旅行者が休日に集中し繁閑の差が生じたこと、紙の地域クーポンの取り扱いに事業者が苦慮したこと、県民割以降は事業主体が都道府県となり手続きに差異が生じたこと等の課題が浮かび上がりました。そこで、ＪＲ連合は航空連合およびサービス連合とともに展開する「３産別共同行動」を通じ、関係省庁等に改善を要望してきました。その結果、公共交通付旅行や平日利用へのインセンティブが働く内容に改善され、クーポンの電子化によって現場の負担軽減が図られました。

交通運輸・観光サービス産業の経営回復には数年スパンの長期間を要することが想定されることから、引き続き、息の長い支援を講じることに加え、大規模な需要喚起策の終了による反動減の懸念もあることから、ソフトランディングを行うことが重要と考えます。

	GoToトラベル（2020年実施）	県民割（ブロック割）	全国旅行支援
割引率	３５％	５０％	４０％
割引上限額	宿泊付 14,000円 日帰り　7,000円	5,000円	交通付 8,000円 その他 5,000円
クーポン券	旅行代金の15％ 最大 6,000円	最大 2,000円	平日 3,000円 休日 1,000円
対　象	全国からの旅行	県内の旅行 隣接都道府県からの旅行 地域ブロック内からの旅行	全国からの旅行
条　件	感染拡大地域を除外	ワクチン接種歴３回 PCR検査の陰性結果　等	ワクチン接種歴３回 PCR検査の陰性結果　等

需要喚起策の概要（ＪＲ連合作成）

（2）国内旅行の活性化および外国人観光客の受け入れ拡大に向けた施策

【要望事項】

コロナ禍以前に発生していたオーバーツーリズムは、今後の需要回復後の産業の持続可能性に強く影響する大きな課題である。観光産業の発展は、日本と地域が発展していくために極めて重要な役割を果たすとの認識に立ち、日本人による国内旅行を促す政策に加え、外国人観光客の受け入れ拡大を段階的に行うための環境や制度の整備を推進すべく、政府が地方自治体との連携・協働を物心ともに強化すること。

あわせて、「官」「民」のパートナーシップを強化し、あらゆる関係主体を有機的に繋げ、参画させる取り組みを推進すること。

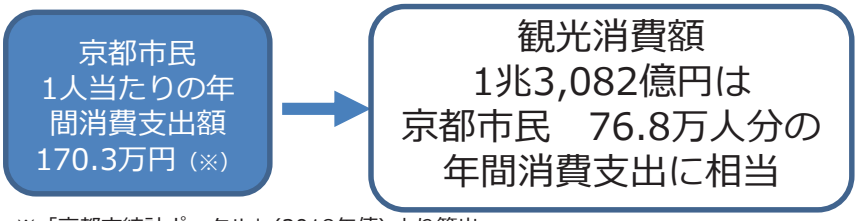
【背景・理由】

オーバーツーリズムとは、ＪＴＢ総合研究所によると「特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、地域住民の生活や自然環境、景観等に対して受忍限度を超える負の影響をもたらしたり、観光客の満足度を著しく低下させるような状況」とされています。

コロナ禍以前の京都市においては、観光客の著しい増加によって、市内中心部における混雑やごみのポイ捨て、路線バスの混雑や遅延による従来の利用者である地域住民の利便性低下、宿泊需要に応えるために住宅地で急増した民泊の利用者による騒音等の環境悪化、無断での私有地への立入りや写真撮影といったマナーの悪化、等の課題が生じていました。

対策として、閑散期である夏期・冬期（※）における文化財の特別公開（誘客）、あまり知られていない観光地への誘導（場所の分散）、朝や夜の時間帯におけるライトアップなどのコンテンツの設定（時間の分散）、観光モラルやマナーの啓発活動に取り組んできました。

ウィズコロナへの移行に伴い、国内の旅行需要は回復基調し、水際対策の緩和によって外国人観光客数も増加する傾向にあります。旅行者の観光消費額は非常に大きく、経済の回復に大きな期待が寄せられていますが、その一方で、オーバーツーリズムの緩和を図るために、国、自治体はもとより、観光事業者、交通事業者などの関係者のパートナーシップにより、取り組みを推進することが重要です。



※「京都市統計ポータル」(2018年値) より算出

京都市の消費額規模（出典：2018 年京都観光総合調査）

（※）ＪＲグループでは、毎年１月～３月に京都デスティネーションキャンペーン「京の冬の旅」を展開しています。

（3）新しい働き方を促進する新時代の社会制度・環境の整備

【要望事項】

コロナ禍で生じた社会変容により一部で定着化しつつある「リモートワーク」や「ワーケーション」といった働き方の変化は「二拠点居住」を可能とし、感染症拡大の防止や、東京等の大都市への一極集中の解消、地方創生など持続可能な社会の形成に繋がる可能性を持つ。これらの動きと効果が一過性のものとして途絶えることのないよう、国や社会制度も対応する必要がある。

ついては、二拠点居住を雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用する前提として、高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に係る制度の改訂（通勤手当の非課税免除額の引き上げ、社会保険料の基準となる標準報酬月額からの除外）、社会変容に対応する制度面の環境整備を進めること。

【背景・理由】

コロナ禍による社会変容によって、一部の企業では二拠点居住の取り組みが進められています。特定のオフィスに出勤するのではなく、自宅や地方拠点における勤務を基本とし、必要によりオフィスに出社する二拠点居住の取り組みは、単身赴任の解消による仕事と育児・介護との両立や、配偶者の転勤に起因する離職の防止など、働き方の改善だけに止まらず、雇用の維持にも繋がる制度として期待されています。

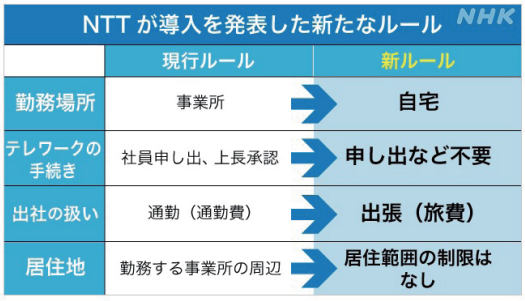
一方で、二拠点居住の実施には多くの経費（通勤費）を要することが想定されます。所得税法では月額 15 万円を超える部分の通勤手当は課税対象となります。また、社会保険料における標準報酬月額の計算では通勤手当が報酬に含まれるため、通勤手当の約 10%を労使で負担する必要があります。

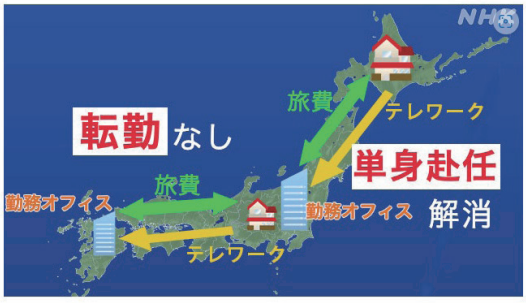
二拠点居住の推進は、企業者や労働者のみならず、育児・介護など社会保障の面でも効果をもたらすことから、通勤手当の非課税限度額を引き上げるとともに、社会保険料の標準報酬月額算定から通勤手当を除外すること、加えてこれらの社会変容に対応できる制度面の整備を進める必要があると考えます。

企業での新たな取組の展開例

＜トヨタ自動車＞	＜明治安田生命＞
在宅勤務に関する職場からの距離制限を撤廃し、全国どこでも可能にする制度を導入。 ・出社が必要な場合は距離不問で交通費を全額支給し、従業員の負担の軽減 ・単身赴任を解消し、育児や介護との両立を実現	本社部門に所属しながら地方拠点で働く「リモート型」の職種を新設。 ・生保業界は配偶者の転勤を機に離職が多いことから、専門性の高い人材が場所を問わず、力量を発揮できるような環境を実現

（出典：国土交通省 / 地方公共団体向け二拠点居住等施策推進ガイドライン）





（出典：ＮＨＫホームページ）

（4）余暇・休暇取得の推進施策

【要望事項】

国民の旅行促進のためには、前提となる休暇取得の促進を中長期的に図っていくことが重要であることから、学校休業日の分散化を企図した「キッズウィーク」の認知向上や有効活用、コロナ禍を契機として広がりつつあるワーケーションを導入した企業へのインセンティブ付与などを積極的に実施すること。あわせて、これらの休暇改革の実現に向け、産業界・労働界の合意形成も重要であるとの認識のもと、各省庁で推進している余暇・休暇の推進政策（観光庁「ポジティブ・オフ運動」、経済産業省「プレミアムフライデー」、厚生労働省「仕事休もっ化計画」）を統合し、国全体で改革を進めること。

【背景・理由】

「全国旅行支援」等の需要喚起策では公共交通機関の利用を含む旅行や平日利用に対するインセンティブが設けられましたが、需要喚起策の終了後も旅行の平準化を図ることが重要です。国民の余暇・休暇の分散を推進することは、旅行者にとって混雑が緩和され快適に移動・旅行できるようになることに加え、交通運輸・観光サービス産業にとっては繁閑の差を平準化することで雇用や経営の安定を図る効果が期待されます。

余暇・休暇の分散を図るための施策として、教育の分野においては、地域ごとに学校の夏休み等の長期休業日を分散化する「キッズウィーク」の取り組みが進められています。また、産業界・労働界においても、休暇を取得しやすい職場環境や雰囲気を整えていく「ポジティブ・オフ運動」や、金曜日の午後に休暇を取得したり退勤を早めたりすることで週末を有効に活用する「プレミアムフライデー」といった施策が展開されています。

しかし、これらの施策は十分に社会に浸透しているとは言えないことから、これらの余暇・休暇を活用する施策を国全体で推進すべく、企業へのインセンティブの付与など、官民連携の取り組みが不可欠です。

キッズウィークの概要（出典：観光庁）

Ⅱ 持続可能な「ヒト・モノ＝ネットワーク」の実現

1 総合交通政策の推進

（1）ポリシーミックスの考え方に基づく総合的・横断的な交通政策の実施

【要望事項】

①地域公共交通に関する議論の促進

人口減少・少子高齢化やコロナ禍の影響により、地域公共交通を中心に深刻な状況が加速している。本年予定されている地域公共交通活性化再生法改正の趣旨を踏まえ、持続可能な人流・物流ネットワークとすべく、地域の関係者による議論を促し、より実態に即した、実効性ある政策の実現を図ること。

②ポリシーミックスの考え方に基づく総合的・横断的な交通政策の実施

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とらえるのではなく、関係性の深い教育、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、従来の行政部局を越えた各種経済･社会政策との連動（ポリシーミックス）を図るべく、国のより一層主体的な取り組みにより、関係省庁間・各種政策間の積極的な調整・連携強化を図ること。加えて、クロスセクター効果の考えに基づき、従来の縦割の予算配分の枠を超えた財源措置を積極的に講じること。

【背景・理由】

＜あらゆる関係者による議論を促すことが重要＞

2007 年に制定された地域公共交通活性化再生法のもと、地域の関係者との協議に基づく「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりと持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みが展開されてきましたが、現行の法定協議会の枠組みでは、ＪＲ等の広域の公共交通に関する議論が進みにくい、鉄道路線の廃止の議論を回避するため協議が進展しないといった課題がありました。一方で、地方においては、コロナ禍によって交通事業者の経営が困難となるなど、まさに崩壊の危機に直面しています。鉄道やバスをはじめとする公共交通の役割について、自治体や事業者、住民などの関係者が一体となって議論を深めることが重要です。

そのような中、2023 年の第 211 回通常国会において、地域公共交通活性化再生法改正が審議されています。同法案では、以下の施策が掲げられており、関係者による議論の深度化を図ることが重要となっています。

①地域と関係者の連携・協働を推進するとともに、国も積極的に関与

②大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できない区間について、自治体または鉄道事業者の要請に基づき、国が「再構築協議会」を設置し再構築方針を策定

③地域公共交通のリ・デザインを図るため、交通サービス提供やＤＸ・ＧＸ推進を支援

④関係者の協議が調った場合に鉄道とタクシーにおける協議運賃制度を創設

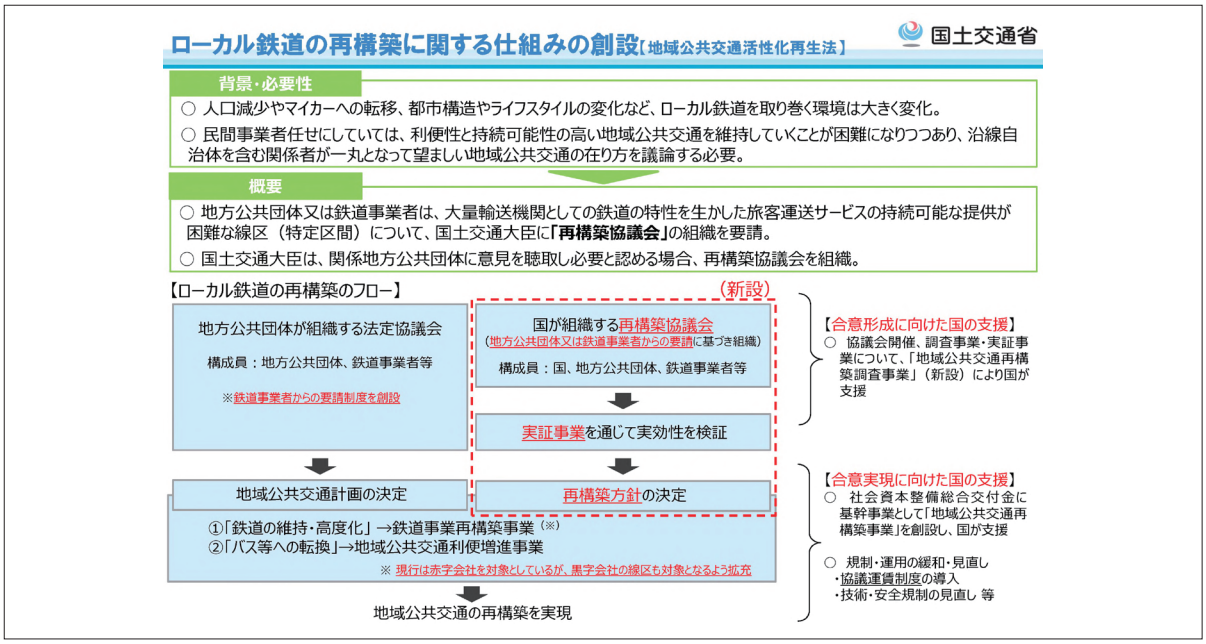
なお、輸送密度 1,000 人 / 日以上の線区や、1,000 人未満であっても特急列車や貨物列車が走行する線区は再構築協議会設置の対象外となっていますが、そのような線区においても、関係者による議論

を促進することが重要です。

＜クロスセクター効果の考えに基づく、ポリシーミックスの推進＞

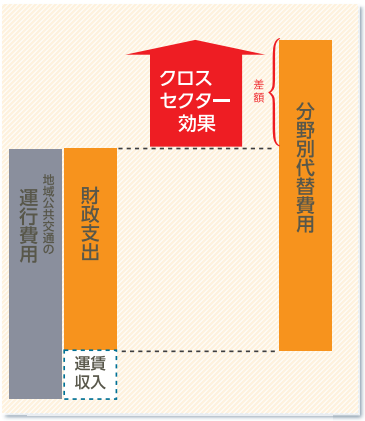
少子高齢化・人口減少が加速度的に進む地方においては、交通政策を単なる「既存の交通機関の維持策」や「交通モードの取捨選択」等と限定的にとらえるのではなく、関係性の深い医療・福祉・文教をはじめ、まちづくりや地域振興、産業・観光政策など行政部局を越えた各種経済・社会政策と連動させる「ポリシーミックス」の考え方が不可欠です。あわせて、居住人口の維持・増加や交流人口の増加に向けた総合的かつ広域的な政策誘導も求められます。そのためには、地方自治体や事業者間の連携はもとより、関係省庁間・各種政策間のより積極的な調整・連携強化が求められます。

国に対しては、自治体や事業者などの関係者による様々な連携・協働事業に対して、各省庁の垣根を越えて連携し、柔軟な財政支援を可能とする制度の創設を求めます。また、クロスセクター効果（※）の考えに基づき、国・地方自治体が大胆な助成や税制上の支援措置を講じることは、交通を含めた公共サービスの向上と大幅な運営コスト削減に繋がり、公共交通はもとより地域の再生と発展に繋がる可能性もあります。地域における「交通崩壊」を招かないためにも、独立採算原則の限界に達している現実に向き合いながら、スピード感を持ち、より積極的に地域公共交通の再構築に取り組むことが求められます。



ローカル鉄道の再構築に関する仕組み（出典：国土交通省）

（※）地域公共交通におけるクロスセクター効果とは、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」のコストどうしを比較し把握できる、地域公共交通の多面的な効果を表す。



クロスセクター効果のイメージ（出典：近畿運輸局）

（2）社会政策の視点に立った、通学定期等に対する財政支援の増強

【要望事項】

通学定期は教育政策、障害者割引は福祉政策の一環として設定されているが、公共交通におけるこれらの割引制度の割引分は実質事業者負担となっている。社会政策として割引制度は堅持する必要があるが、事業者のみの負担に委ねることなく、教育および福祉部門の公的支援により、当該政策の維持・充実を図ること。

【背景・理由】

定期券は、運賃先払いで購入することによって指定された期間・区間内が乗り降り自由になることから、日常的に公共交通を利用していただく効果があります。

一方で、日本の定期運賃は諸外国と比べ大幅な割引を、事業者の経営戦略と関係なく行っているのが特徴です。1895（明治 28）年に最初の学生定期券の制度が導入されましたが、45％以上の高率の割引率が適用されたほか、その後の運賃改定においても、社会政策的に定期券は値上げ幅を小幅に抑えられてきました。特に、1948（昭和 23）年公布の国有鉄道運賃法では「１ヵ月・３ヵ月定期は 50％以上、６ヵ月定期は 60％以上割り引かなければならない」とされ、1950（昭和 25）年には、通勤 60％以上、通学 78％以上の割引率となっていました。その後、1960（昭和 35）年頃からは割引率が見直されてきましたが、民営化しＪＲとなった現在においても通勤定期が 30％以上、大学生定期が 45％以上、高校生定期が 50％以上の割引率となっています。また、これに準じて、民鉄やバスなど他の公共交通機関においても、高率の割引が実施されています。

これらの割引は事業者の負担となっていますが、地方ローカル線の輸送は自家用車を持たない高校生の通学需要が主であることや、教育の機会を均等に資する施策であるという観点から割引そのものは堅持すべきと考えるものの、国の社会政策として文教予算からの公的支援を求めます。

また、障害者割引の制度についてもＪＲでは 50％の割引を行っていますが、障害者への福祉サービスとして、同様に国の社会政策として福祉部門からの公的支援を求めます。

区　分	１回あたり運賃	割引率
通　勤	225.0 円	31.8％
大学生	180.7 円	45.2％
高校生	162.5 円	50.8％
中学生	126.4 円	61.7％

※１ヵ月定期、本州の幹線 20㎞、月 22 日（44 回）利用と仮定

各種定期券の割引率（ＪＲ連合作成）

(3) バランスのとれた総合交通政策の推進

【要望事項】

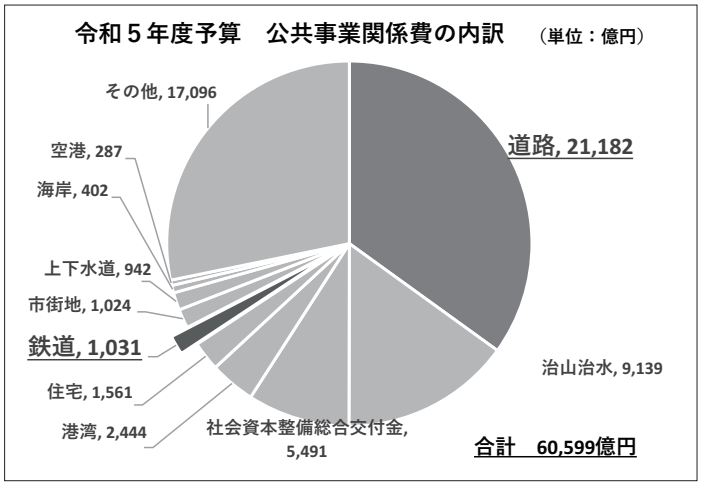
国の公共事業予算約６兆円のうち、鉄道関係予算は約 1,000 億円と 60 分の１程度の規模である。また、道路整備予算 2.1 兆円に対しても、20 分の１以下となっている。鉄道が人流の約３割、物流の約５％の輸送を担っていることや、公共交通の充実が道路の渋滞・混雑緩和による過剰な道路整備の抑制も期待されることを踏まえ、公共交通に活用できる公共事業予算を増額し支援を拡充すること。

なお、過去に実施された高速道路料金の大幅な割引施策や定額制は、交通モード間の公正な競争バランスを崩し、国がめざす「持続可能な交通体系の形成」に反することから、関係者の調整を図り、公共交通とのバランスの取れた総合交通政策を展開すること。

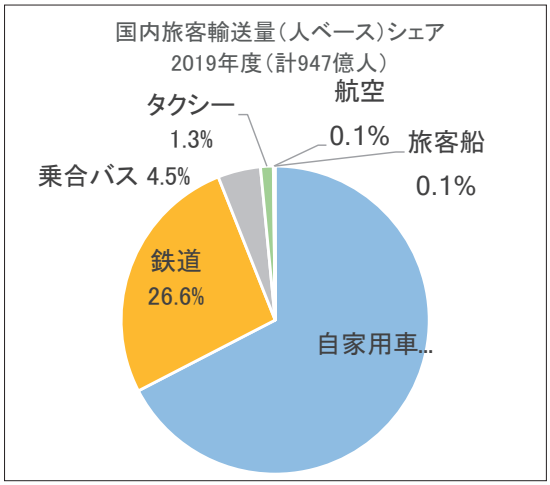
【背景・理由】

＜公共事業予算による公共交通への支援の拡充＞

わが国の令和５年度公共事業関係予算は約６兆円が計上されていますが、そのうち鉄道関係は約 1,000 億円です。そこから整備新幹線の整備費用約 800 億円を差し引かれ、残り約 200 億円が全国の鉄道網に充てられています。道路関係の約 2.1 兆円と比べても極めて規模が小さいと言えます。鉄道がわが国の人流の約３割、物流の約５％を担っていることに鑑みると、鉄道関係予算のさらなる拡充を図るべきと考えます。また、公共交通の支援によって道路の混雑・渋滞の緩和といった効果があることから、クロスセクター効果の観点からも、公的資金を道路整備と地域公共交通のどちらに投入するか見極めるなどして、公共事業予算を適切に活用していくべきと考えます。



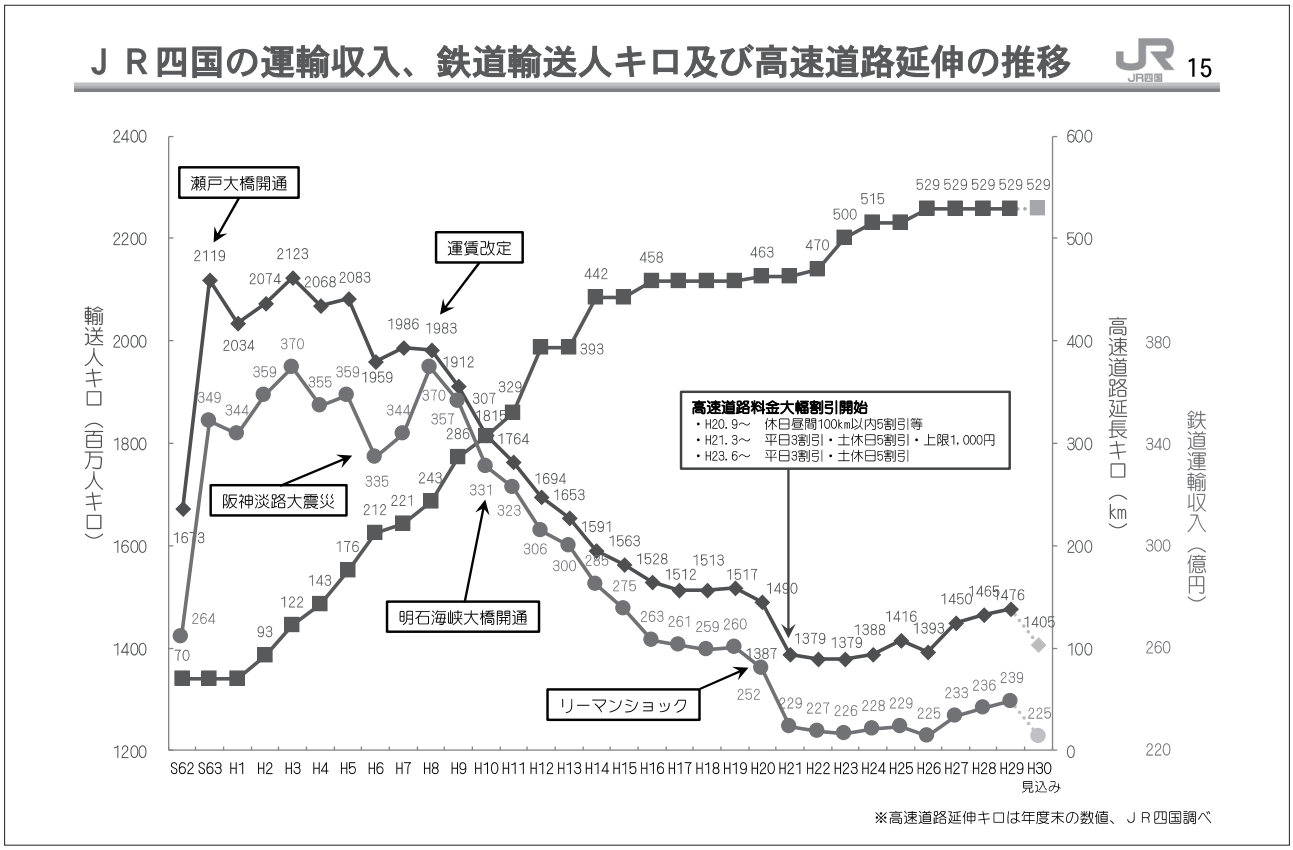
公共事業関係費の内訳
（財務省資料をもとにＪＲ連合作成）



国内旅客輸送量の内訳
（令和４年度交通政策白書をもとにJR連合作成）

＜公共交通とのバランスの取れた総合交通政策の展開＞

また、景気浮揚策の一環として高速道路料金の割引施策や定額制の導入について検討されることがありますが、これらの施策は公共交通との公正な競争バランスを欠いた施策です。2009 年に実施したいわゆる「1,000 円高速」では、鉄道やフェリーといった中距離帯の利用者が減少し、大幅な減収や事業撤退に至る事例も相次ぎました。これらの施策を検討する際には、公共交通とのバランスを図るべく、関係者との丁寧な調整を図る必要があります。



高速道路割引施策料金の影響（出典：ＪＲ四国）

2 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」の取り組みの推進

【要望事項】

人口減少により利用者や輸送の担い手が減少する中、持続可能な交通体系の構築には、各モード間の連携・協働が不可欠である。例えば、在来線とバスが競合する区間などで過当競争に陥らないよう、各モードの特性を発揮するよう役割を分担し、モードを越えた事業者間の連携・協働を図る「チーム公共交通」の形成を促進すること。

あわせて、国･自治体や事業者、住民などのあらゆる関係者が自らの問題として積極的に協議し、当該地域・エリアの実情に即した交通体系を構築しなければならない。各種協議会のさらなる活性化・利活用、すべての関係者（とりわけ、交通運輸産業に従事する労働者の代表）の参画、および利害関係の調整を促進するなど、「チーム地域共創」の形成に向け積極的に施策を展開すること。

【背景・理由】

地域公共交通の維持・存続は、地域住民の移動手段を確保する観点から極めて重要な課題ですが、人口減少・少子高齢化に加え、地方路線においては設備や車両の近代化が遅れ、鉄道特性を十分に発揮できていないほか、設備の老朽化や自然災害によって徐行や運転見合わせが多発するなどの問題も生じています。しかし、民間企業としての内部補助には限界があり、設備投資が困難であることから、自動車への依存が高まり、公共交通がさらに衰退する悪循環に陥り、交通空白地域の拡大に繋がることが懸念されます。

ＪＲ連合では 2014 年より、交通モード間を越えた「チーム公共交通」の形成と、自治体や事業者、地域住民などのあらゆる関係者が集い、地域の実情に即した、真に必要とされる交通体系の構築をめざす「チーム地域共創」の形成を掲げています。地域によっては取り組みの中核となる人財・余力の不足が要因となり、具体的かつ危機意識を持った交通政策に至らない箇所もあることから、地域の将来を展望し強い危機意識を持ち、早い段階から関係者が集い議論する必要があると考えます。すべての関係者の積極的な参画（特に交通運輸産業に従事する労働者の代表）およ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も必要です。

「チーム公共交通」「チーム地域共創」のイメージ

（2）官民パートナーシップの構築

【要望事項】

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。国土交通省が推進する「ＭａａＳ」（MobilityasaService）においても事業者間のパートナーシップが不可欠であるが、事業者だけでは連携が進みにくい。自治体は、仲介役として事業者や地域住民を巻き込み、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的なインセンティブを設けるなど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、コンパクトシティの推進などまちづくりと一体となった公共交通の施策を展開する際にも、居住者や訪問者の利便性を高めるための官民の連携・協働を図るべく、自治体が当該エリアにおける関係者間のコーディネーターとしての役割を果たすこと。

また、国は有用な知恵・事例の積極的な水平展開、豊富な知識・経験を持つ人財の育成・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。

【背景・理由】

日本の公共交通事業者はこれまで、独立採算を前提とした経営を行ってきましたが、今後の人口減少局面では従来の考え方は通用しません。仮に独立採算を継続すれば、「選択と集中」により筋肉質な事業体へと再構築せざるを得ず、公共交通の縮小と自動車への依存の悪循環により、交通空白地域の発生に繋がることも想定されます。そのような事態にさせないための対処法がまさしく「チーム公共交通」の概念であり、交通モードを越えた事業者の連携と自治体のさらなる関与が不可欠です。真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向け、事業者間のパートナーシップのもと、ソフト面では運賃・料金、利用ルールの簡素化といった工夫や、競合エリアでの連携強化を図り、ハード面においても車両等の資材調達の共有化や乗り継ぎ抵抗の解消に取り組む必要があります。そして、自治体は事業者の仲介役として地域住民を含む関係者を巻き込むことが求められます。

加えて、公共交通を軸に都市機能の集積を図るコンパクトシティの実現、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」との連携も不可欠です。自治体が地域の将来展望を描き、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・協働を促すことが不可欠です。自治体は地域におけるすべての関係者のコーディネーターとしての役割を果たすことが求められます。

なお、ＪＲ連合は 2015 年より「自治体訪問」を行い、交通政策担当者との意見交換を通じ、情報を収集してきましたが、「知識・経験のある専門の担当者の不足」「複数の自治体をまとめるコーディネーターの不在」「関係者間の調整不足」といった課題が明らかになりました。国には、有用な知恵・事例の積極的な水平展開や、人財の育成・派遣、さらには財政支援措置の拡充等を通じ、地方自治体の積極的な側面支援を図ることが求められます。

（3）地域が選択した交通体系を将来にわたり持続させるための施策

【要望事項】

地方路線は、人口減少や少子高齢化に加え高速道路網の整備により、鉄道特性が発揮できず、事業者単独で維持することが困難となっている。ＪＲ各社においても、これまでの独立採算・内部補助のビジネスモデルが限界に達しつつある。そのような中、地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）として、鉄道からバス等へのモード転換や上下分離方式をはじめとする公有民営方式の導入等による、真に持続可能な交通体系の構築に向けた協議の促進が図られるが、国は、地域が選択した交通体系を持続させるために必要な支援を行うこと。

なお、鉄道路線の廃止にあたっては、廃線跡の敷地を自治体が活用する場合がある一方で、鉄道事業者がそのまま管理し続けているケースもある。国は、地方自治体と連携し、土地の所有・管理のあり方や跡地の利活用について適切に対応すること。

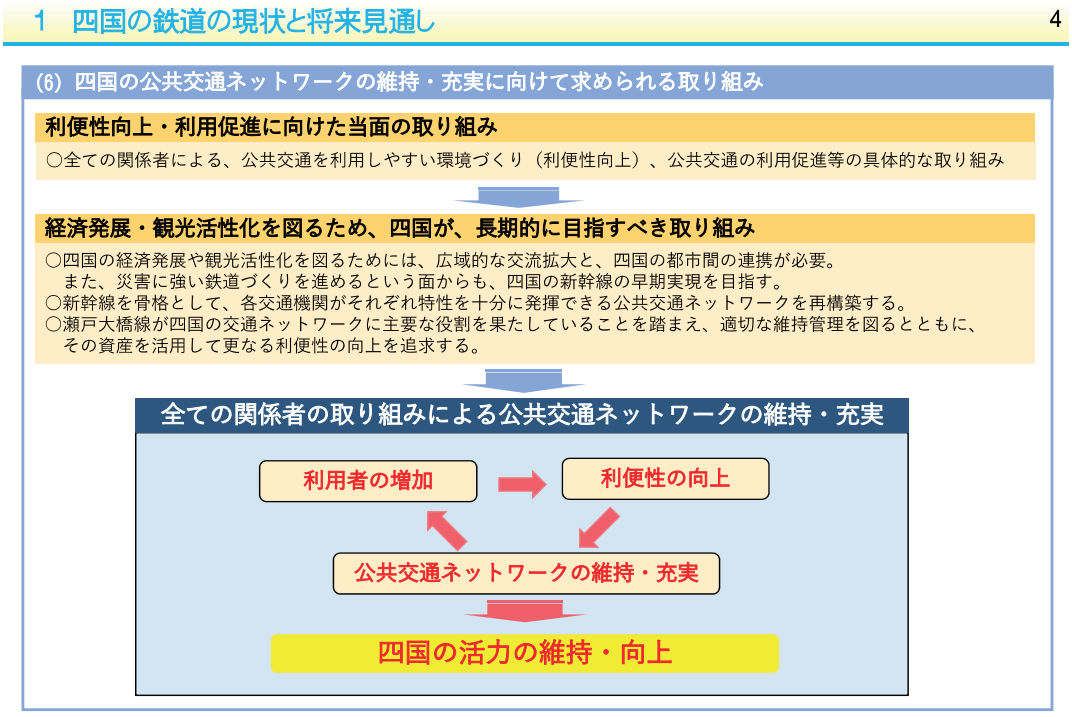
【背景・理由】

人口減少・少子高齢化の影響等により、鉄道やバスの路線廃止が相次いでいます。鉄道は 2000 年度以降 45 路線 1,157.9km、路線バスは 2008 年度以降 13,249km が廃止されており、地域公共交通の厳しさがより鮮明となっています。

とりわけ、ＪＲ北海道の「単独維持困難線区」に関しては、沿線自治体との協議が行われ、赤線区および茶線区（輸送密度 200 人／日未満の路線）においては、2024 年 4 月に根室本線富良野～新得間を廃止するほか、2026 年春までに留萌本線を段階的に廃止することでそれぞれの沿線自治体と合意し、５線区すべてでバス等への廃止・モード転換が進められています。また黄線区（輸送密度 200 人／日以上 2,000 人／日未満）においては「アクションプラン」を通じた利用促進に取り組んでいますが、人口減少が続く沿線地域において持続可能な人流・物流ネットワークを構築するためには、経営主体のあり方等も含め抜本的なフレームの見直しが必要です。

ＪＲ北海道の「単独維持困難線区」（出典：ＪＲ北海道資料）

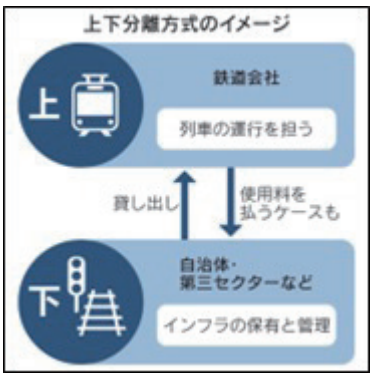
四国では2017年より「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において、自治体がＪＲ四国の経営状況等への理解を深め、今後のあり方を議論し、現在は各県における利用促進策が議論されているところです。こうした地域との信頼関係や向き合い方は学ぶべき点も多くあります。また、ＪＲ東日本や西日本においては、ご利用の少ない線区の収支を公表し、沿線自治体との協議を開始しているところです。



「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」資料（出典：ＪＲ四国）

今後、地域における関係者の協議の結果、ＪＲも対象に含めた上下分離方式の導入やバス・ＢＲＴ等のモード転換を判断した場合でも、新たな事業運営体制の確立に必要な支援を行うことが不可欠です。このような取り組みは地域公共交通の未来に繋がるはずであり、北海道や四国における取り組みを先駆的モデルとしつつ、将来にわたり持続可能な交通体系を構築するためにも、支援スキームの整理・構築が必須であり、国や自治体が中心となって取り組むことが求められます。

なお、2021年度以降のＪＲ二島･貨物会社に対する経営支援スキームにおいて、廃線跡地を含む不要土地の鉄道運輸機構による引き取りが盛り込まれましたが、一般的には廃線敷の線路用地や橋りょう等の構造物は鉄道事業者の管理下のままとなるケースが多く、今後こうした土地や施設の所有・管理のあり方が大きな課題となり得ることから、安全面からも国や地方自治体と連携して対処していく必要があります。



上下分離方式のイメージ
（出典：日本経済新聞）

輸送密度（平均通過人員）2,000人未満の区間ごとの収支データ（2021年度）

NHK

路線名	区間	輸送密度（人／日）	赤字額（百万円）	営業係数（円）
津軽線	中小国～三厩	98	587	8,582
津軽線	青森～中小国	556	1,986	3,226
大湊線	野辺地～大湊	297	1,079	1,430
五能線	五所川原～川部	1,217	758	1,045
五能線	深浦～五所川原	389	1,570	2,364
五能線	能代～深浦	180	1,692	4,852
五能線	東能代～能代	776	195	2,088
奥羽本線	新庄～湯沢	229	1,453	3,241
奥羽本線	湯沢～大曲	1,256	1,759	1,308
奥羽本線	東能代～大館	1,037	3,105	1,950
奥羽本線	大館～弘前	742	2,422	2,220
花輪線	鹿角花輪～大館	486	676	1,686
花輪線	荒屋新町～鹿角花輪	58	613	12,471
花輪線	好摩～荒屋新町	348	812	2,197
八戸線	鮫～久慈	318	1,319	2,422
男鹿線	追分～男鹿	1,410	836	942
山田線	盛岡～上米内	219	173	1,658
山田線	上米内～宮古	61	1,661	5,877
釜石線	花巻～遠野	644	1,204	1,232
釜石線	遠野～釜石	339	1,283	2,487
大船渡線	一ノ関～気仙沼	545	1,510	1,522
北上線	北上～ほっとゆだ	314	972	3,205
北上線	ほっとゆだ～横手	67	523	5,859
羽越本線	新津～新発田	1,180	905	1,254
羽越本線	村上～鶴岡	853	4,998	1,772
羽越本線	酒田～羽後本荘	680	2,778	1,997
陸羽西線	新庄～余目	192	891	2,483
陸羽東線	古川～鳴子温泉	665	1,105	1,520
陸羽東線	鳴子温泉～最上	44	502	20,031
陸羽東線	最上～新庄	306	654	3,078
気仙沼線	前谷地～柳津	206	214	2,882
石巻線	小牛田～女川	974	1,120	971
左沢線	寒河江～左沢	761	259	1,537
米坂線	米沢～今泉	621	539	1,646
米坂線	今泉～小国	226	858	4,070
米坂線	小国～坂町	124	536	4,499
磐越西線	会津若松～喜多方	1,500	629	766
磐越西線	喜多方～野沢	402	786	2,417
磐越西線	野沢～津川	80	905	11,956
磐越西線	津川～五泉	413	1,017	3,152
弥彦線	弥彦～吉田	388	124	1,998
越後線	柏崎～吉田	637	1,277	1,673
只見線	会津若松～会津坂下	978	472	758
只見線	会津坂下～会津川口	124	918	5,667
只見線	只見～小出	69	715	7,694
磐越東線	いわき～小野新町	200	690	3,298
水郡線	常陸大宮～常陸大子	670	1,285	2,205
水郡線	常陸大子～磐城塙	139	441	5,258
水郡線	磐城塙～安積永盛	819	892	908
烏山線	宝積寺～烏山	1,140	603	1,121
飯山線	豊野～飯山	1,438	674	889
飯山線	飯山～戸狩野沢温泉	406	301	2,995
飯山線	戸狩野沢温泉～津南	63	863	14,839
飯山線	津南～越後川口	342	851	2,354
上越線	水上～越後湯沢	672	1,592	2,278
大糸線	信濃大町～白馬	550	965	1,752
大糸線	白馬～南小谷	136	426	7,076
吾妻線	長野原草津口～大前	255	486	3,445
小海線	小淵沢～小海	300	1,671	2,562
小海線	小海～中込	892	788	1,415
中央本線	辰野～塩尻	350	803	4,760
鹿島線	香取～鹿島サッカースタジアム	1,012	583	923
久留里線	木更津～久留里	1,091	806	1,273
久留里線	久留里～上総亀山	55	279	19,110
外房線	勝浦～安房鴨川	1,131	1,176	1,101
内房線	館山～安房鴨川	1,350	1,341	1,226

※「輸送密度」は、利用する客の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。
【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】
※営業係数は、営業費用を運輸収入で割り、100をかけた数値です。100円の運輸収入を得るのに要した営業費用を表す指標です。
※赤字額の数値は切り捨て、営業係数は四捨五入しています。
※赤字額データについては、運輸収入や営業費用の配分等、一定の前提条件のもと算出しています。
※赤字額は当該線区の鉄道事業にかかる運輸収入および営業費用のみを計上していて、本社・支社・指令所等にかかる収入および営業費用は計上していません。
※線名・区間は2021年度末時点の情報です。
※只見線 会津川口～只見間および上越線 越後湯沢～ガーラ湯沢間の収支データは開示されていません。

JR西日本の線区別の経営状況

路線名	区間	営業キロ	営業係数（円）	営業損益（億円）	平均通過人員（人/日）
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	713	▲16.9	782
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	1,471	▲8.1	260
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3,431	▲6.1	50
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	1,025	▲11.7	506
	浜坂～鳥取	32.4	920	▲8.1	798
	出雲市～益田	129.9	542	▲35.5	725
	益田～長門市	85.1	1,651	▲12.2	238
	長門市～小串･仙崎	52.8	1,435	▲9.6	290
関西線	亀山～加茂	61.0	843	▲15.7	722
紀勢線	新宮～白浜	95.2	647	▲29.3	608
加古川線	西脇市～谷川	17.3	1,745	▲2.6	215
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	839	▲6.2	750
	上月～津山	35.4	1,024	▲4.3	346
	津山～中国勝山	37.5	694	▲4.2	663
	中国勝山～新見	34.3	1,750	▲3.5	132
播但線	和田山～寺前	36.1	370	▲6.7	714
芸備線	備中神代～東城	18.8	3,994	▲1.8	80
	東城～備後落合	25.8	26,906	▲2.2	9
	備後落合～備後庄原	23.9	5,260	▲2.8	63
	備後庄原～三次	21.8	1,052	▲2.8	348
	三次～下深川	54.6	854	▲13.0	929
福塩線	府中～塩町	54.4	3,101	▲6.7	150
因美線	東津山～智頭	38.9	2,194	▲3.9	132
木次線	宍道～出雲横田	52.3	1,482	▲6.9	198
	出雲横田～備後落合	29.6	8,119	▲2.6	18
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	445	▲5.6	1,090
山口線	宮野～津和野	47.4	768	▲9.3	353
	津和野～益田	31.0	909	▲6.0	310
小野田線	小野田～居能 など	13.9	1,126	▲1.9	344
美祢線	厚狭～長門市	46.0	788	▲4.7	366

（注）「営業係数」は各区間の営業費用を運輸収入で割り、100をかけた値。2019年度の平均通過人員が2000人／日未満の線区が対象。営業係数、営業損益は2018～2020年度の平均。平均通過人員は2020年度。▲はマイナス　（出所）JR西日本の開示資料を基に東洋経済作成

（左）ＪＲ東日本の輸送密度 2,000 人／日未満の線区の収支（出典：NHK）
（右）ＪＲ西日本の輸送密度 2,000 人／日未満の線区の収支（出典：東洋経済）

（4）在来線ネットワークの利便性向上に係る支援

【要望事項】

在来線ネットワークについては、既存の設備を活用した利便性向上を推進するとともに、線形改良、駅構内の改良、新型車両の投入等によりさらなる利便性向上を図ることが求められる。さらには、各交通モードとの連携・協働をこれまで以上に進めるべく、駅を結節点としたより一体的な交通サービスの提供や仕組みづくりが求められることから、国はこれらの取り組みの推進を支援すること。

また、ＪＲが中心となり担ってきた都市間輸送のブラッシュアップについては、在来線の高速化が有効な施策であることから、幹線ネットワークに関する調査の拡充を図るとともに、具体的な施策の展開に舵を切ること。

一方で、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、財政余力の無い自治体や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くなる。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。

【背景・理由】

新幹線ネットワークが整備されたエリアでは、中長距離の都市間輸送のほとんどを新幹線が担い、在来線の都市間輸送が減少傾向にあります。一方、新幹線を有しないエリアでは、在来線をより高度に活用することが求められます。また、新幹線を有するエリアにおいても、道路や空港建設などを含めた総合的な交通政策と費用便益分析を通じ、既存の鉄道設備を活かした線形改良、駅構内改良、短絡線建設、電化、新製車両の投入などによる在来線の高速化や、新幹線との結節点強化等は有効と考えます。そのため、現在の施設や設備を有効活用する観点からも、高速道路の建設に比べて格段に安い費用で大きな効果が期待できる都市間鉄道の再活性化に対して、様々なスキームの考察・検討を図るべきです。

近年の鉄道関係予算で幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査費が計上されるなど、政府においても動きが芽生え始めています。安価で投資効果の大きな在来線の高速化に向けた取り組みを加速させ、高速鉄道空白地域である地方部における公共交通の活性化を今後も引き続き求めていきます。

なお、現行の都市間輸送に係る公的助成のスキームは幹線鉄道等活性化事業費補助がありますが、同事業への助成は国が 2/10、地方公共団体が 2/10 と限られています。まちづくり事業と連携した在来線の高速化事業も、国・地方公共団体がそれぞれ 1/3 であり、在来線の高速化は自治体および鉄道事業者の負担が大きいと言えます。公共事業として位置付けることにより、自治体および鉄道事業者の負担の小さい、整備新幹線での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助成方法の検討を行うべきと考えます。

（5）運賃・料金施策に係る課題

【要望事項】

鉄道の運賃は総括原価方式が導入されているが、上限運賃の認可が必要であることから、近年の燃料費や人件費の上昇、さらにはバリアフリー化や防犯対策、災害対策等の社会的要請に応えるためのコストの増加に臨機応変に対応することができず、事業者の経営上の課題となっている。ついては、航空機における燃油サーチャージ制度も参考に、コストの上昇や社会的要請に対して運賃・料金を柔軟に設定できる制度を設けること。

【背景・理由】

＜人件費や物価の上昇に柔軟に対応できる運賃・料金制度＞

鉄道事業者は、人口減少・少子高齢化やコロナ禍による社会変容等による減収に加え、鉄道の動力源となる燃料油や電力といった動力費の上昇、近年における企業の相次ぐ賃上げの実施、さらにはバリアフリー化、防犯対策、災害対策等の社会的要請が高まっていることに応えるための設備投資に係るコストの増加などにより、経営に大きな影響を受けています。鉄道各社は運賃改定を実施しているほか、ＪＲ東日本においては、通勤の混雑緩和を図る「オフピーク定期券」の導入を行っています。

一方で、鉄道運賃は経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を定めたうえで運賃水準の上限を決定し、その範囲内で運賃を設定する「総括原価方式」が導入されています。この方式では、平年３年間の原価を基に計算を行うため、近年のように急激な原価の高騰に追随することができません。ついては、鉄道運賃においても、国際線旅客機に適用されている燃油サーチャージのような別建ての運賃制度の導入や、2021 年 12 月に導入された「鉄道駅バリアフリー料金制度」なども参考にして、急激な経営環境の変化に柔軟に対応できる方策を検討することが重要です。

同様に、防犯対策としての防犯カメラ等の設置や、自然災害に対する防災対策といった設備投資についても、多額の費用を要することから、利用者から広く負担いただくことについて理解を得ることが重要と考えます。

適用開始日	事業者	適用範囲	改定額
2023年３月18日	ＪＲ東日本	東京の電車特定区間	オフピーク定期券　約10%値下げ 通常の通勤定期券　約1.4%値上げ
	相模鉄道	相鉄・東急直通線	加算運賃40円（新線建設に伴う）
	東急電鉄	相鉄・東急直通線	加算運賃70円（新線建設に伴う）
		全線（一部据え置き）	全体改定率12.9%
2023年４月１日	近畿日本鉄道	全線	全体改定率17.0%
2023年５月20日	ＪＲ四国	全線	全体改定率12.8%
2023年10月１日	南海電気鉄道	全線	全体改定率10.0%

鉄道各社の直近の運賃改定（2023 年４月現在）

(6) 動力費高騰に対する支援

【要望事項】

近年の原油価格上昇に伴い、電力及び燃料の動力費が高騰し、鉄道事業者の経営に大きな影響を及ぼしている。現行の鉄道運賃の制度は上限運賃の認可が必要であるため急激な経営環境の変化に迅速に対応することができないことから、今般の動力費高騰に対して、事業者に対する支援を講じること。

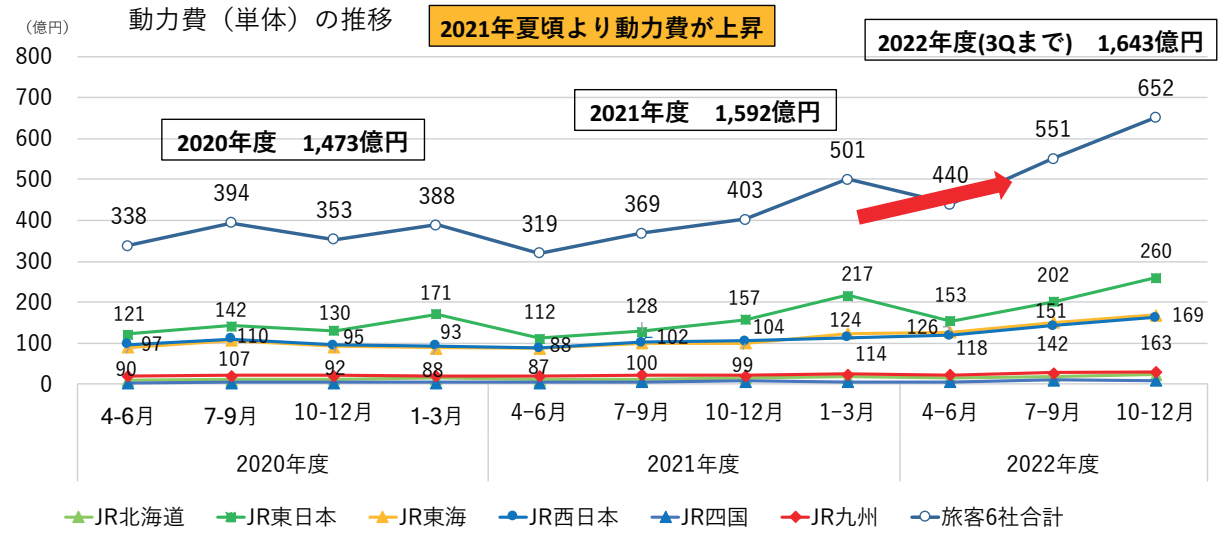
とりわけ、現在、国による「電気・ガス価格激変緩和対策事業」が実施されているが、特別高圧契約は対象外となっていることから、鉄道事業者も対象となるよう要件を緩和すること。

【背景・理由】

2021 年夏ごろより、燃料価格及び電力価格が高騰し、2022 年度のＪＲ各社の動力費は価格上昇前の 2020 年度と比べ約 1.5 倍となっています。気動車の動力源である軽油については軽油引取税の課税免除が行われていますが、電車の動力源である電力については税等の減免措置はありません。また、鉄道運賃は上限運賃の認可を必要とする制度であるため、航空機の燃油サーチャージのように運賃に転嫁することもできないことから、経営上の負担となっています。

そのような中、一般の家庭や企業に対しては、2023 年２月分（１月使用分）より、国による「電気・ガス価格激変緩和対策」としてエネルギー価格の負担軽減が講じられていますが、鉄道事業者が購入している特別高圧契約は対象外となっています。

鉄道事業者は電力の消費量が非常に多い一方、柔軟な運賃設定も困難であり、経営努力が及ばない負担を強いられています。ついては、鉄道事業が公共交通の役割を安定的に担っていることを踏まえ、特別高圧契約も同事業の対象とすべきと考えます。



ＪＲ各社（単体）の動力費の推移（ＪＲ連合作成）

(7) ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営自立に向けた取り組み

【要望事項】

①経営自立に向けた支援策の着実な実施

ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物に対する2021年度以降の支援策については、2030年度まで10年間の枠組みが設けられているが、とりわけ、ＪＲ北海道・ＪＲ貨物に対する具体的な支援は2023年度までとなっており、2024年度以降の支援については計上されていない。これまでの取り組みを振り返り、2024年度以降の中期経営計画に基づく支援につなげるために、必要な予算が確実に2024年度予算に反映されるよう、中長期的な視座に立って支援を強化すること。

②青函トンネルおよび瀬戸大橋における支援の拡充・恒久化

現在措置されている支援のうち、青函トンネルおよび瀬戸大橋の設備投資にかかる支援内容については、恒久的な取り扱いとすること。あわせて、メンテナンス費用に対する負担軽減に対する公的支援の一層の拡充等を図ること。なお、四国における新幹線の将来的な実現に向けては、当該施設の保有等について鉄道・運輸機構をはじめとする関係者間で協議を進めること。

【背景・理由】

＜経営自立に向けた支援策の着実な実施＞

ＪＲ二島・貨物会社は、2021年度以降の経営支援策のもと、2030年度の経営自立実現に向け、中期経営計画に基づき取り組んでいるところです。

この間、ＪＲ連合は2019年に「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」を立ち上げ、2021年度以降の支援策の実施に繋がる取り組みを実施してきました。2022年６月にはこれまでの活動と政策提言をとりまとめた「新しい『ヒト・モノ＝ネットワーク』をつくるＪＲ連合政策提言」を発信しました。

今後、ＪＲ二島・貨物会社が求められた社会的使命を果たすためには、「地域における持続可能な交通体系」と「ＪＲの経営」を切り分けて考えるべきです。「地域における持続可能な交通体系」については、交通政策基本法の理念に基づき、すべての関係者との連携協働によって構築すべきであり、「ＪＲの経営」については、支援を十分活用しながら、自らの収益の範囲で責任を持てる事業領域を明確にすることによって自立経営を成し遂げるべきです。これは働く者にとっても重要な視点です。すでに、現行の事業領域を維持し続けることが困難であることはＪＲ北海道の状況などから明らかであり、これを是として経営自立を実現することは極めて困難です。一方で、地域公共交通としてＪＲが果たし続けるべき役割が存在することを忘れてはなりません。これらを両立できる仕組みのうえで、あるべき将来像を現実のものとしていくことが肝要と考えます。

ＪＲ北海道・四国・貨物に対する経営自立支援パッケージ（2021 年度～）

■ＪＲ北海道・四国・貨物に対する助成金の交付等の支援の期限について、2030 年度（令和 12 年度）まで延長

■具体的な支援パッケージ

	支援メニュー	対象 ＪＲ北海道	対象 ＪＲ四国	対象 ＪＲ貨物	概　要	補足情報等	記　事
1	経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）【新規】	○	○	―	・現在の特別債券（※）に加え、ＪＲ北海道・四国の経営安定基金について一定の運用益を確保することにより、経営安定基金を下支えする。 （※）特別債券…鉄道・運輸機構が利率 2.5%を保証する特別な債券を発行（2011 年～）	＜ＪＲ北海道＞ ・鉄道・運輸機構へ 2,970 億円を利子５%で貸付（10 年据置後、５年均等償還） ※2021 年７月　１日；1,600 億円 2021 年９月 29 日；1,370 億円 →この貸付に伴い、2021 年度期末決算では「基金運用益」に受取利息 94 億円計上 ＜ＪＲ四国＞ ・鉄道・運輸機構へ 450 億円を利子５%で貸付（10 年据置後、５年均等償還） →この貸付に伴い、2021 年度期末決算では「基金運用益」に受取利息 5.7 億円計上	
2	中期経営計画期間内における支援の実施（総額 2,465 億円）【新規】	○	○	○	・ＪＲ北海道（～2023 年度）；1,302 億円 ※2019 年度・2020 年度の支援額（416 億円）と合わせて５年間で 1,718 億円 ※2021 年度以降に地域と協力して行う「黄線区」への支援は別途検討 ・ＪＲ四国　（～2025 年度）；1,025 億円 ・ＪＲ貨物　（～2023 年度）；　138 億円		ＪＲ貨物は機構の審査を経て実施内容が確定するため、現時点は非開示
3	助成金の交付【継続】	○	―	―	・貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援 ・青函トンネルに係る修繕等の支援 ・黄線区に係る設備投資等の支援	＜ＪＲ北海道＞ ・2021 年度期末決算では「特別損益」に 149 億円計上	
4	青函トンネル・本四連絡橋のＪＲ負担見直しに係る支援【新規】	○	○	―	・青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、ＪＲ北海道・四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担する	※従来、ＪＲ北海道（青函トンネル）、ＪＲ四国（本四連絡橋）がそれぞれ支出しており、大きな負担となっていたもの ＜ＪＲ四国＞ ・2021 年～2025 年度の５年間の負担軽減効果（ＪＲ四国試算） 本四利用料の軽減；約　９億円/年 鉄道施設の更新　；約 11 億円/年	
5	省力化・省人化に資する支援【新規】	○	○	○	・設備投資に必要な資金の出資（ＪＲ北海道・四国） ・設備投資等に係る無利子貸付（ＪＲ貨物）	＜ＪＲ北海道＞ ・2021 年４月 30 日；鉄道・運輸機構から出資 300 億円 ＜ＪＲ四国＞ ・2021 年８月 19 日；鉄道・運輸機構から出資 560 億円	
6	利子補給【新規】	○	○	―	・市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給	＜ＪＲ四国＞ ・2022 年３月 31 日；市中借入 4.8 億円（ＪＲクレメントイン今治の建設工事等資金）に対する利子補給 0.8 百万円 ※利率 0.70%（固定金利）	
7	ＤＥＳ（Debt Equity Swap）【新規】 ※DES…債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること	○	○	―	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強	＜ＪＲ北海道＞ ・2021 年９月 10 日；ＤＥＳ230 億円を実施 ＜ＪＲ四国＞ ・2021 年９月 10 日；ＤＥＳ68.9 億円を実施	
8	不要土地の引き取り	○	○	○	・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り （税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）		
9	その他	○	―	―	・連結子会社の北海道高速鉄道開発㈱が 261 系 5000 代多目的特急車両「ラベンダー」編成取得のため、国・北海道から支援 17 億円の拠出（※） （※）ＪＲ北海道が導入する観光列車の車両を取得して保有し、それを無償でＪＲ北海道に貸し付けるという形での支援策を実施	※特別利益に計上	

ＪＲ北海道・四国・貨物に対する経営自立支援パッケージの内容等（ＪＲ連合作成）

＜青函トンネルおよび瀬戸大橋における支援の拡充・恒久化＞

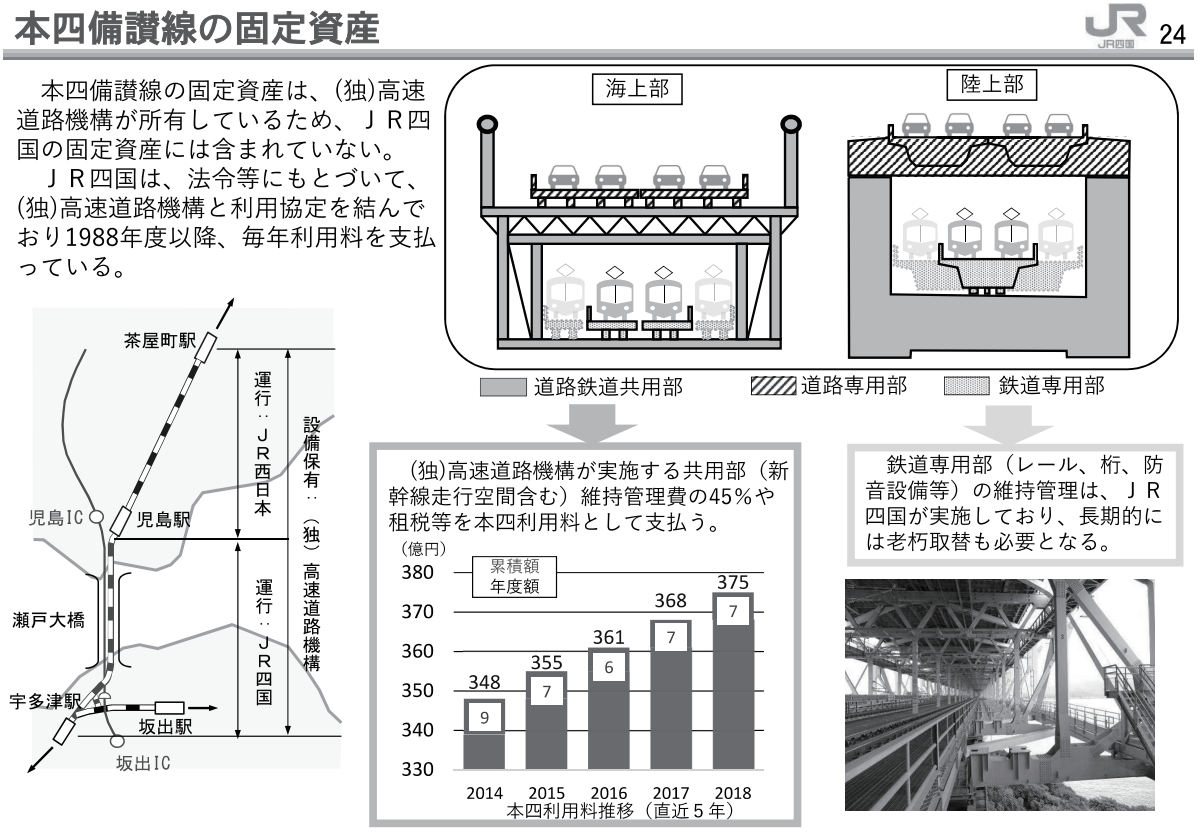
ＪＲ二島・貨物に関わる政策課題として、青函トンネルおよび瀬戸大橋における取り扱いがあります。双方ともＪＲは施設を保有せず、国（鉄道・運輸機構または高速道路機構）が施設を保有していますが、建設後 30 年以上経過し、今後の老朽化対策への対応等について慎重な取り扱いが必要となっています。

青函トンネルにおいては、2016 年３月に北海道新幹線が新函館北斗まで開業し、ますます重要性が高まっていますが、一方で漏水等による設備の劣化が随所に見られています。

現在、施設改修や機能保全は公的支援の対象となっていますが、今後かかる費用や投資をＪＲ北海道が継続して捻出するのは経営体力に比して過大な負担であることを踏まえると、公的支援の継続かつ一層の拡充等を図ることが求められます。

瀬戸大橋においては、道路鉄道共用部の利用料を法令等に基づくＪＲ四国と高速道路機構との利用協定によって定めていますが、将来的に新幹線が走行することを見据えて設計されていることから、未使用の新幹線走行部分含む共用部の維持管理費の 45％として算定されており、ＪＲ四国が負担する利用料は実情よりも過重になっています。厳しい経営状態に鑑みれば、少なくとも新幹線建設に係る未使用部分の負担分に関する配慮が求められます。さらに瀬戸大橋については、青函トンネルのように機能保全に資する施設改修、機能保全に対する国費補助は設定されていません。保有主体の違いはあっても、同等に取り扱うべきと考えます。

なお、2021 年度以降の支援措置においては、設備の更新費用に対する助成並びに本四利用料の軽減が実施されることとなりましたが、一層の負担軽減とともに、恒久的な支援が講じられることが求められます。



瀬戸大橋（本四備讃線）の固定資産（出典：ＪＲ四国資料）

(8) ＪＲ会社間の連携強化

【要望事項】

国鉄からＪＲへと民営化して 35 年が経過し、ＪＲ会社間の連携における課題が顕在化している。ＪＲ会社間の連携は、ＪＲ産業としてプレゼンスを高めていく効果を含め重要と考える。また、経済合理性から考慮すれば、共通化・共有化を推し進め、ＪＲグループのスケールメリットを活かした取り組みを拡大すべきである。

まずはＪＲ会社間での連携を強化し、政府予算･税制はもとより、カーボンニュートラルの実現、地方路線のあり方、技術開発など、多様な分野における取り組みを推進するとともに、将来的な常設の業界団体の設置に向け検討すること。あわせて、国においてはこうした取り組みを後押しすること。

【背景・理由】

国鉄分割民営化によって誕生したＪＲ各社は、民間活力を活かしながら、各地域に根ざした自主自立の経営を進めてきました。その結果、本州３社に続き、ＪＲ九州が株式上場・完全民営化を果たすなど、ＪＲはわが国の社会・経済を支える企業グループとして成長してきました。しかし、この間のＪＲ会社間の連携は限定的であったと言わざるを得ません。とりわけ、発足 35 年を迎え国鉄採用者が退職するにつれ、ＪＲ採用者が過半を占める現状においては、人的なネットワークが薄れつつあります。

コロナ禍における社会への発信、政府等への要請においては、他の産業が精力的に展開していた一方で、ＪＲにおいては機動的に対応できていた印象が薄く、会社間の足並みが揃わないという背景があったのではないかと考えられます。これは、ＪＲに常設の業界団体が存在しないことが大きな要因と言えます。他の産業においては、自動車メーカー 14 社によって構成する日本自動車工業会や、電力会社 10 社によって構成する電気事業連合会などがあり、日頃は競合関係にある企業どうしも、同じ課題に対し連携して取り組む体制が整備されているほか、場合によっては産別と協力し労使が協力して課題解決にあたる事例もあります。今後、社会の変化のスピードが一層加速していく中において、ＪＲ会社間が連携強化を進め、スクラムを組んで立ち向かっていくとともに、ＪＲ連合とも協力して取り組むことは重要になると考えます。

まずは、従来の取り組みの延長線上にある、営業面での連携強化といった課題ごとの連携を足掛かりに、政府予算要求・税制改正要望や、共同での技術開発などを深度化することが求められます。ＪＲのスケールメリットを活かした取り組みは、産業の成長をもたらし、わが国の交通政策にとっても重要であることから、国としてもバックアップすることが肝要と考えます。

あわせて、ＪＲ各社のグループ企業においても、ホテル、物販、飲食、旅行業など共通する業種が多く存在することから、様々な連携が図られることが重要と考えます。

3 鉄道の安全を守るための鉄道インフラ基盤の強化

（1）鉄道の防災・減災対策の強化

【要望事項】

①防災・減災、耐震対策の強化

鉄道における防災・減災対策、耐震補強対策の強化については、2021 年度から「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」が実施されている。同対策を着実に推進すべく、鉄道事業者の経営状況や人財不足等により施工能力に限りがあることを踏まえたうえで、期間設定を適切に行い、必要な財源を確保したうえでＪＲ本州３社も含む鉄道事業者を支援し推進すること。また、鉄道施設総合安全対策事業費補助、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、それに必要となる十分な財源を確保すること。

また、2022 年３月の福島県沖地震による東北新幹線の脱線に鑑み、新幹線設備の地震対策を進めるとともに、整備新幹線の建設時期や事業者によって対策の進捗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災害復旧への支援

近年の自然災害の激甚化・多頻度化によって災害復旧費用が増嵩する傾向にあることに加え、鉄道事業者の経営状況等を勘案し、早期復旧と復旧後の安定的な運行を図るべく、災害復旧補助制度の適用要件の緩和および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機能強化等、現行制度の適用対象を越える整備に対しても助成対象とし、また固定資産税の軽減措置を講じること。加えて、利用者の利便性向上とあわせて、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向けても、いわゆる部分的な「上下分離方式」の導入も含め、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。

③鉄道用地外からの災害の防止

近年、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鉄道施設が被災する事例が多くなっている。こうした複合的な災害に際しては、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かつ包括的な対応を、国および地方自治体が責任を持って進めること。とくに、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。

【背景・理由】

＜防災・減災、耐震対策の強化＞

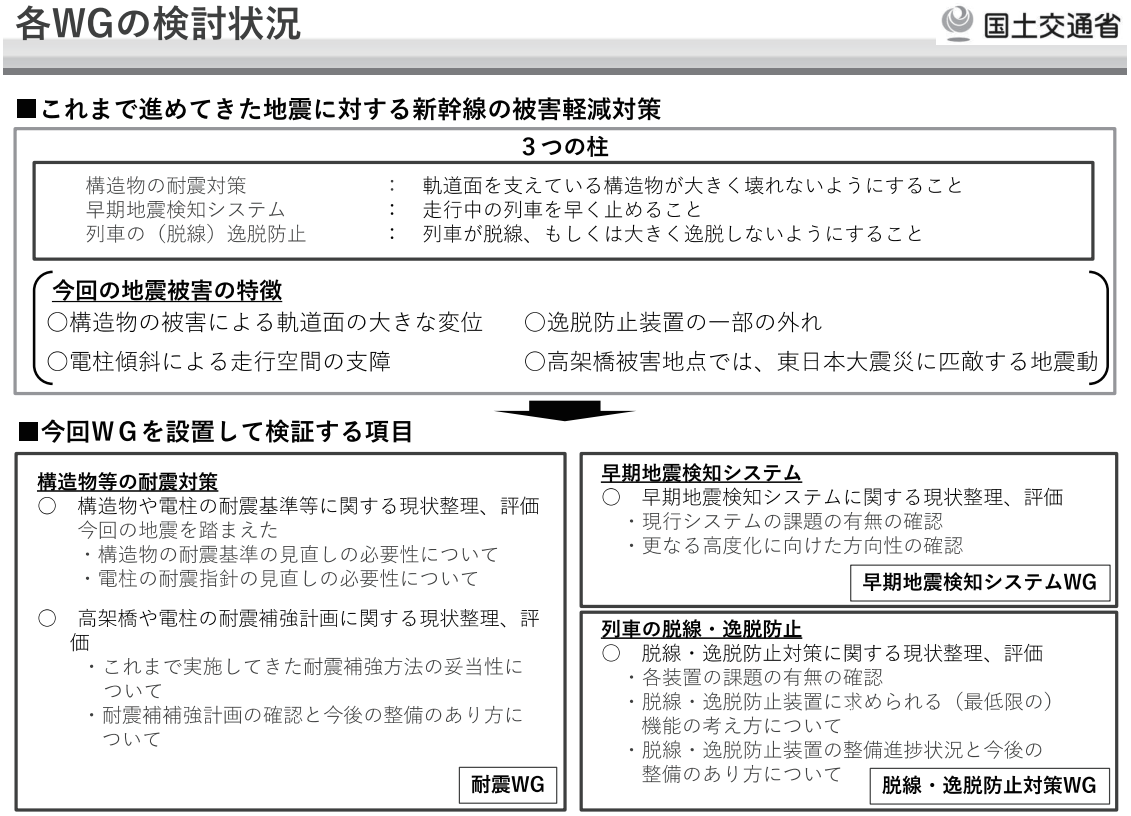
自然災害が激甚化・頻発化している状況に鑑み、政府は 2020 年 12 月に「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」を閣議決定しました。鉄道関係では、橋りょうの流失・傾斜対策、斜面崩壊対策、駅・高架橋等の耐震補強、地下駅等の浸水対策といった防災対策に加え、2021 年度から実施される対策に「予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策」も盛り込まれました。

これまで、鉄道事業者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、これらの対策もその延長線にあると言えます。ただし、こうした防災工事は事業者の経営体力や施工能力によって施工できる工事量に差があります。また、対策が必要な箇所は依然として多数残っています。鉄道の長期間の運休は人流・物流の両面から社会・経済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。安全・安定輸送を確保するためにも、国・地方自治体とともに連携を強化して取り組んでいく必要があります。

＜近年発生した地震への対応＞

2022 年 3 月 16 日に福島県沖を震源とする最大震度 6 強を観測した地震が発生し、東北新幹線の列車脱線や高架橋の損傷等の被害により、29 日間の運休を余儀なくされました。鉄道構造物の地震対策については、1995 年の阪神・淡路大震災や 2011 年の東日本大震災の被害を受けて見直しが図られましたが、これまで予見し得なかった被害が発生しました。そこで、国土交通省は新幹線の地震対策に関する検証委員会を開催し、2022 年 12 月に、①構造物の耐震対策、②早期地震検知システム、③列車の脱線・逸脱防止を検証するとした中間とりまとめを公表しました。



新幹線の地震対策に関する検証の概要（出典：国土交通省）

＜近年発生した自然災害と復旧への支援＞

直近では、2022 年８月の大雨によって北海道・東北・北陸の広い範囲が被害を受け、貨物列車に大きな遅れや運休が発生しました。自然災害に起因する深刻な鉄道被災は繰り返し発生しており、多頻度化・大規模化・激甚化しています。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による築堤崩壊や、河川の堤防が崩壊し鉄道橋りょうを押し流すケースが多く発生していることがあげられます。

自然災害からの復旧は原則として事業者が行いますが、被災箇所が広域に及ぶ事例が多く、また、軌道や用地といった広範な施設の復旧には多額の費用を要します。経営体力の脆弱な鉄道事業者の場合、事業者の負担は不可能であり、早期復旧の足枷となるばかりか、路線の廃止を視野に入れた対応に迫られることもあります。一方、鉄道用地外からの土砂流入等が被害を拡大させている状況が度々発生しており、抜本的な治山・治水事業とあわせた総合的な対処が必要となっています。具体的な施策を行う地方自治体を国が支援する体制を構築することが肝要です。また、鉄道用地外における復旧工事は地権者が行うのが基本ですが、やむを得ず鉄道事業者が整備せざるを得ないケースがあります。本来は地方自治体の責任において行うべきと考えます。

他方、「平成 30 年７月豪雨」を受けて、道路や河川などの復旧事業と連携し、一体的な復旧工事を施工した好事例も増えつつあります。また、ＪＲ連合の主張展開により、国において「鉄道用地外からの災害対応検討会」が設置され、鉄道事業法が改正され、沿線の土地の一時使用が認められるようになるなど、働く者の声が法律を変える成果もありました。引き続き、沿線地権者との関係構築を図り、地方自治体との連携を含め迅速な災害対応を行うことが肝要です。

2022（令和４）年８月３日からの大雨による被害状況（JR 連合作成）

（2）災害時における利用者の安全確保の深度化

【要望事項】

①自然災害発生時の混乱の発生防止

台風や集中豪雨、豪雪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努めてきた。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（企業・学校など）で共有できるよう、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。

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、様々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。

②代行輸送に係る関係者の連携・協働

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場合の負担が非常に大きい。地域住民の移動手段の確保は重要な使命であるものの、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、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。

【背景・理由】

＜鉄道利用者の安全・安心をまもる取り組み＞

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、台風や強風、大雪など一定の予測が可能な場合、鉄道事業者によっては事前に運転休止を決定（計画運休）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、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、2019年7月には「鉄道の計画運休に関する検討会議」の最終とりまとめを公表し、「利用者に対し前広に多様な手段・言語で情報提供する」「振替輸送の実施の有無も情報提供する」「平常時より自治体との連絡体制を確立する」「上記を踏まえ情報提供タイムラインをあらかじめ作成する」といった対応を求めました。これらの鉄道事業者の取り組みを推進していくためには、地域における連携が必要不可欠です。特に、情報提供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、地方自治体がその集約点・発信源としての機能を果たすことも求められます。

また、政府は台風等の進路予測等に応じて、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呼びかけていますが、通勤・通学等の行動は企業や学校などの判断にも左右されます。個人レ

ベルだけではなく、地域全体の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。

一方で、2022年２月の札幌地区における大雪による輸送障害に対しては、同年６月ＪＲ北海道が検証結果をとりまとめ、①早めの規制と計画、②計画的な除雪、③利用者への情報提供、④設備の増強の対策を講じることを公表しました。また、2023年１月の京都地区での降雪による輸送障害については、駅間で15本の列車が停車し約7,000人の乗客が長時間閉じ込められました。ＪＲ西日本は２月に対策をとりまとめ、①お客様対応（救護、駅間での対応）、②気象予測、③融雪機の使用方、④自治体への支援要請などを行うことを公表しました。事業者においても、自然災害への備えが求められています。

＜人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、長期間にわたり鉄道の運転を休止する場合、鉄道事業者は代替輸送の確保に努めており、バス代行輸送等を実施しています。「平成30年７月豪雨」においては、広島地区に全国から集結した400台のバスによって代行輸送が実施されました。国・地方自治体・業界団体などによる協力は、ＪＲ連合の主張する「チーム公共交通」「チーム地域共創」に向けた取り組みととらえることもできます。一方で、鉄道のバス代行輸送は、定めのない中で鉄道事業者の自主的な判断によって実施されており、結果として、数十億円に及ぶバス運行費用を負担することとなりました。

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ないことから、国・地方自治体との連携強化が求められると考えます。

なお、費用負担については「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繋がると考えます。

(3) 獣害被害への対応

【要望事項】

①地方自治体と鉄道事業者の連携による獣害対策の推進

公共交通に対する獣害被害への対応については、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、交通事業者任せのみとするのではなく、地方自治体が中心となった対策を講じること。また、事業者との間で現場実態にかかる情報を密に共有するとともに連携を強化すること。そのうえで、輸送障害として報告されない事象も含め被害の実態把握を行い、沿線の生態系にあわせた実効性ある対策を検討し、実施すること。対策の実施にあたっては、地方自治体が事業者に対する財政支援を行うこと。

②関係省庁による地方における獣害対策への支援

獣害被害が国民の公共の移動・輸送手段である鉄道事業に広く及んでいる実態に鑑み、関係省庁がより密接な連携強化を図り、獣害被害の当事者として鉄道事業者が行っている様々な取り組みを、財政面で柔軟に支援すること。さらには、各地方自治体・事業者が実施している有効な対策の積極的な水平展開や協力・連携の強化を行うとともに、死骸の処理に関しても事業者および従事者の負担軽減に繋がるよう支援すること。

【背景・理由】

＜鳥獣による輸送障害等と対策の難しさ＞

鹿や猪などの獣類と列車との衝突は全国的に増加傾向にあり、列車の大幅な遅延を引き起こすなど、輸送サービスに支障をきたしています。鉄道事業者は、こうした状況を踏まえ、独自に大学や関係企業等の専門家･研究者と連携し、動物の習性に着目した研究と対策を行っています。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）や、徐行運転の実施、衝突時の被害・影響の緩和策など、試行錯誤を重ねていますが、抜本的な解決には繋がっておらず、事業者は相応の労苦と費用を要しているのが現状です。生態系の乱れから来る獣類の増殖や、山林の荒廃や耕作放棄地の拡大による生息区域の変化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を交通事業者任せにするのではなく、国や地方自治体が主体となり対策を講じるべきです。

＜行政による鳥獣対策の強化＞

政府は 2014 年に「鳥獣保護法」を改正し、野生生物の保護だけでなく、生息数を適正規模に減少させる「管理」を目的に追加するとともに、鳥獣の捕獲を専門に行う事業者の認定制度や狩猟しやすくするための規制緩和を行いました。しかし、地方自治体レベルでは、獣害被害については農林水産省や環境省を中心として予算措置が講じられている一方で、鉄道を含めた交通への影響に対する予算措置はほとんど講じられていません。農作物や住環境に対する被害の影響が高いことは理解できますが、国民の公共の移動・輸送を担う鉄道事業者の役割を念頭に置き、国や地方自治体は事業者と連携を強化することが重要と考えます。

（4）鉄道を社会資本ととらえた、インフラ整備に対する公的支援の実施

【要望事項】

社会資本の適正な維持、更新は安全・安心な社会の実現を図るうえで極めて重要であり、鉄道は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。

【背景・理由】

ＪＲ各社は積極的に安全投資を推し進めてきた結果、安全の精度はＪＲ発足当初に比べて格段に改善しました。しかし、建設から100年を経過した施設も多く存在しており、今後、鉄道施設のさらなる老朽化に直面し、その維持・更新に多大な経営資源を投下せざるを得ないと想定されます。一方で、人口減少や少子高齢化等に伴う鉄道利用者の減少による経営環境の変化が、地方路線の比率の高い事業者に重くのしかかっており、老朽化対策に必要な経営資源を生み出すことが困難な事業者も散見されるなど、安全対策に支障をきたすことが危惧されます。

ＪＲ連合は、あらゆる分野において、安全に格差が生じることや格差を放置することは許されないというスタンスに立ち、この間様々な政策活動を展開してきました。政府はそうした要望に応え、ＪＲ二島会社等に対して支援策を講じるとともに、地域鉄道に対しては、地域公共交通確保維持改善事業等を通じて、鉄道設備の近代化支援を講じています。

安全に関する投資等の取り組みは施設を保有する鉄道事業者が行うことは一義的に当然であるとしても、すべてを「事業者の経営努力」に負わせる現行の諸制度では、実効ある安全対策はなかなか進展せず、安全水準の格差を生じかねません。加えて、政府では社会資本の適正な維持管理・更新のあり方を議論し実行に移していますが、その対象は、国や地方自治体が管理をしている道路や河川、港湾などが主であり、民間企業である鉄道は対象として同等に扱われていません。鉄道も国の根幹を支える重要な社会インフラの一つであることから、鉄道についても他の社会資本の取り扱いに準じた公共財としての支援が必要と考えます。

鉄道は他のモードと異なり施設を自前で管理している（イメージ）

（5）老朽化した鉄道施設・設備の維持更新

【要望事項】

①老朽化対策を行う鉄道事業者への支援の実施

トンネルや橋りょう等の鉄道構造物の多くは老朽化が著しい施設も多い。とりわけ、近年の自然災害では建設から100年以上経過した施設の被災が顕著になっている。鉄道事業者が将来にわたり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、予算増額を図ること。

②鉄道施設の大規模改修に備えた支援の実施

鉄道施設の大規模改修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、鉄道施設の老朽化対策として、大規模改修にかかる予算・税制面の支援を図ること。とりわけ、整備新幹線は開業から30年を迎えようとする線区があり、大規模改修の必要性が生じてくることから、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を参考とした鉄道構造物の大規模改修への支援を検討・実施すること。

【背景・理由】

＜老朽化対策への支援＞

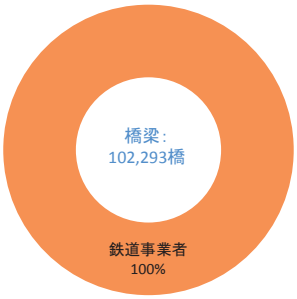
2021年度からの「防災、減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」に「鉄道施設の老朽化対策」が盛り込まれました。しかし、対象は全国で約180施設とされ、限定的であると言わざるを得ません。鉄道施設のストックピラミッドによれば、トンネルや橋りょうは平均年齢が耐用年数を超えている状況であり、特にＪＲは国鉄から鉄道施設を譲り受けており、建設後100年を超えた橋りょうやトンネルも数多く存在します。そうした中、ＪＲ各社は老朽化が進む設備の維持･修繕を経営努力により行っていますが、早晩、大規模改修を施さなくてはならない設備も多くあります。当然ながら、施設の保有するＪＲ各社が維持管理を担うべきものですが、人口減少、少子高齢化により地方路線における利用者の減少が顕著となっており、将来への積極的な設備投資を行いにくいのが現状です。そうした状況を踏まえ、特に地方路線の安全精度を十分担保し得る、経営状況を十分加味した政策的支援が必要と考えます。

＜大規模改修に資する支援＞

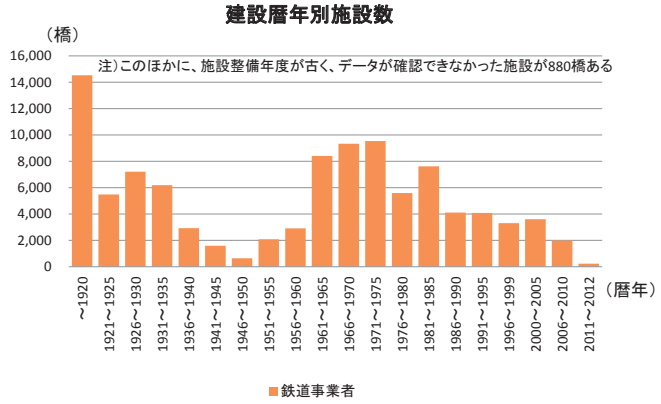
2015年12月、全国新幹線鉄道整備法に基づき、東北・上越新幹線（ＪＲ東日本）および山陽新幹線（ＪＲ西日本）の大規模修繕に係る費用を積み立てる新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画が承認されました。このような制度を、より老朽化が進む在来線や、今後大規模修繕の必要性が生じる整備新幹線にも適用するとともに、鉄道構造物の維持・更新費用に対する直接的な補助・支援スキームの拡充・予算増額を求めます。

鉄道（橋梁）

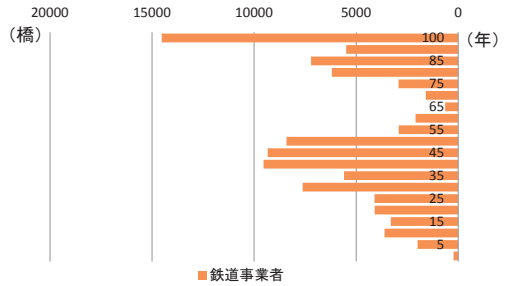
管理者ごとの施設数



建設暦年別施設数



平均年齢：56年　**ストックピラミッド**

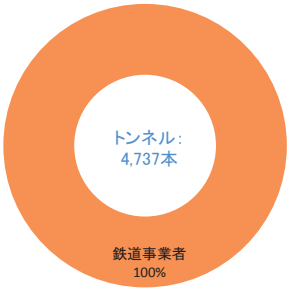


注）平均年齢は、建設年度が把握されている施設の平均

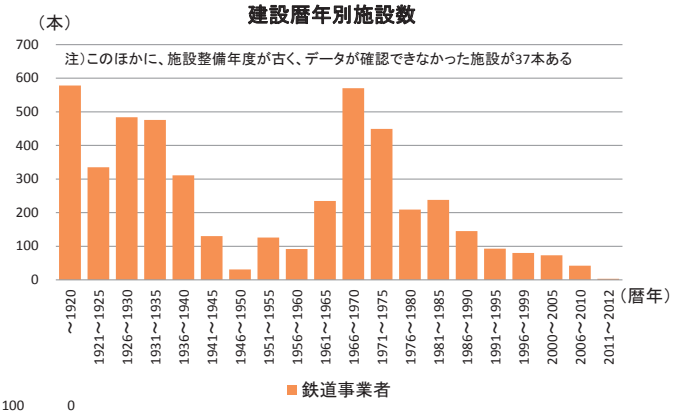
出典：国土交通省調べ

鉄道（トンネル）

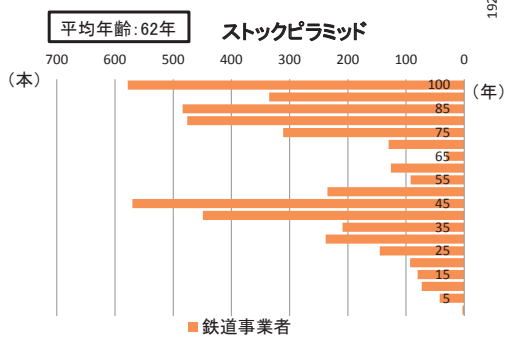
管理者ごとの施設数



建設暦年別施設数



平均年齢：62年　**ストックピラミッド**



注）平均年齢は、建設年度が把握されている施設の平均

出典：国土交通省調べ

鉄道施設のストックピラミッド、建設暦年別施設数（出典：国土交通省）

（6）踏切設備の整備・維持更新に対する支援

【要望事項】

在来線の踏切設備については、事故のリスクが高く、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促進に加え、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。

また、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。さらに、踏切以外で不法に横断する箇所（法定外道路、いわゆる作馬道）については、事業者と連携したＰＲ活動等の展開とともに、安全確保（封鎖や代替ルートの構築等）に向け地域住民との協議を促進すべく、国および地方自治体は、事業者との連携強化やソフト・ハード全般にわたる支援の強化を図ること。

【背景・理由】

踏切設備については、立体交差区間を有しない過疎線区ほど踏切道が多く存在し、最も事故リスクが高いことから、より高質の安全精度が求められます。こうした点を考慮し、引き続き維持・メンテナンスに対する公的助成を求めていきます。

なお、踏切設備の整備については、踏切道改良促進法が 2021 年に改正され、指定年限を撤廃・恒久化し整備を着実に進めるほか、改良方法の多様化や、事業のフォローアップなど、より実効的な対策を図ることとしています。国・地方自治体には、事業者や地域住民との対話・連携をこれまで以上に重視することと、事業者負担への配慮と支援の充実、実効性ある対策の実施を求めていきます。

一方で、改正踏切道改良促進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ます。よって、私道などの「その他の道路」と鉄道との交差踏切や、踏切以外で不法に横断する箇所（法定外道路、いわゆる作馬道）等は対象外となっています。特に、線路の不法な横断が日常的に行われることにより、列車と人（特に高齢者や子供）が接触する痛ましい事故は後を絶ちません。「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」では、踏切の新設は基本的に認められておらず、封鎖や代替ルートの確保、複数の踏切の統廃合等が望ましく、事業者としても地域住民との対話の中で、理解を求める努力をしてきましたが、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のが実情であり、抜本的な対策を進めることが困難となっています。

こうした点を踏まえ、現行の同法では支援対象外となっている箇所に対する設備改良や、安全対策面における公共的な財政支援の創設が求められます。また､不法な横断に対して､事業者が安全確保（封鎖や代替ルートの構築等）に向けて住民との協議等を行うに際しては、公共による強力な側面支援・連携が必要不可欠であり、国および地方自治体が、業者との連携強化やソフト・ハード全般にわたる支援の強化を図ることが必要と考えます。

4 社会のニーズ・要請への対応

（1）カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みの強化

【要望事項】

社会全体で2050年のカーボンニュートラル実現に向けた取り組みが求められているが、鉄道はその特性から、すでに様々な面で一定の社会的・環境的優位性を有している。今後、自動車の技術革新によって低炭素化が進展することが想定されるが、自動車に偏った支援・優遇政策を推進するのではなく、総合交通政策を推進する観点から、鉄道と自動車などの役割分担を明確に示し、モーダルシフトの促進によって社会全体でのカーボンニュートラルに寄与することができるよう、持続可能な交通体系の確立に努めること。

あわせて、鉄道部門における省エネルギー車両・機器の導入には多額の費用を要することから、グリーンイノベーション基金を活用した助成金の活用など、事業者の経営の実情を踏まえた計画的な財政支援を行うこと。

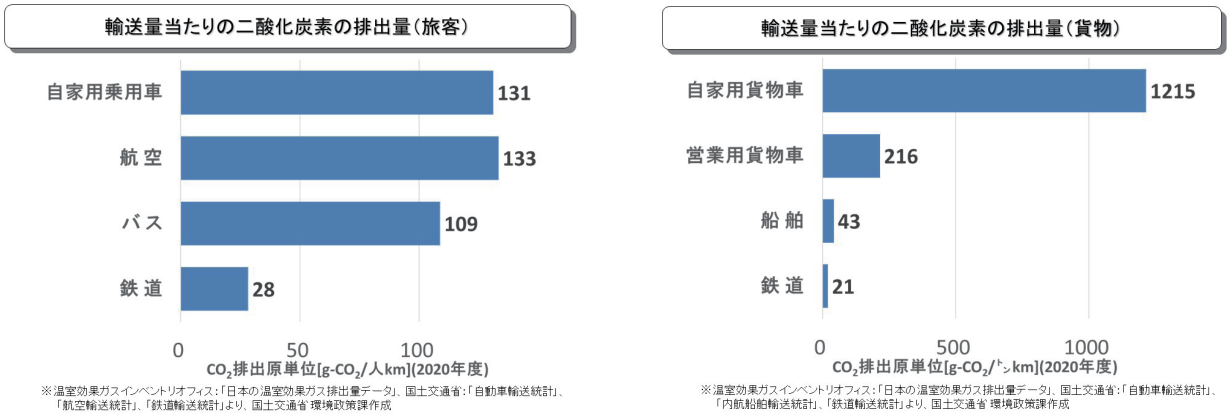
【背景・理由】

政府が2050年までに実現をめざすカーボンニュートラルについては､社会的要請としてはもちろん､ＪＲ産業の持続的成長のためにも欠かせない課題です。

鉄道は他の交通機関と比べ、ＣＯ２排出量やエネルギー効率面などの環境優位性があります。また、環境分野のほかにも、労働効率性、安全性、さらに交通渋滞の解消や賑わいあるまちづくりなどの面からも社会的優位性があります。一方、鉄道のこれらの優位性を活かすには、大量輸送をはじめとする鉄道特性が発揮されることが前提です。都市圏や都市間の旅客輸送、拠点間の幹線貨物輸送など、鉄道の得意分野を磨き高めるとともに、きめ細かな輸送サービスに適したバスや自動車などの交通手段との役割分担や、まちづくりなど地域政策との連携の強化が欠かせません。

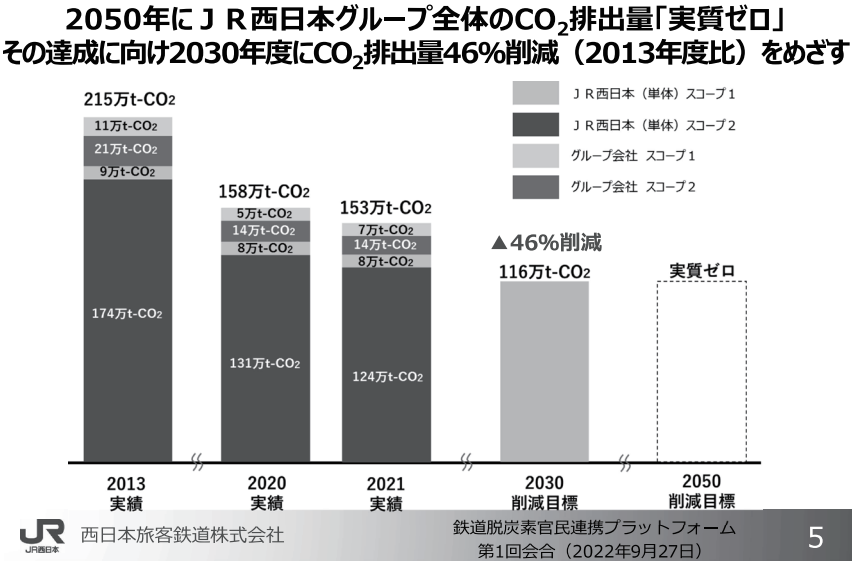
このような中、国土交通省は「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を設置し、2022年８月に、めざすべき目標の設定や予算要望、ロードマップの作成といった今後の取り組みを整理した中間とりまとめを公表しました。

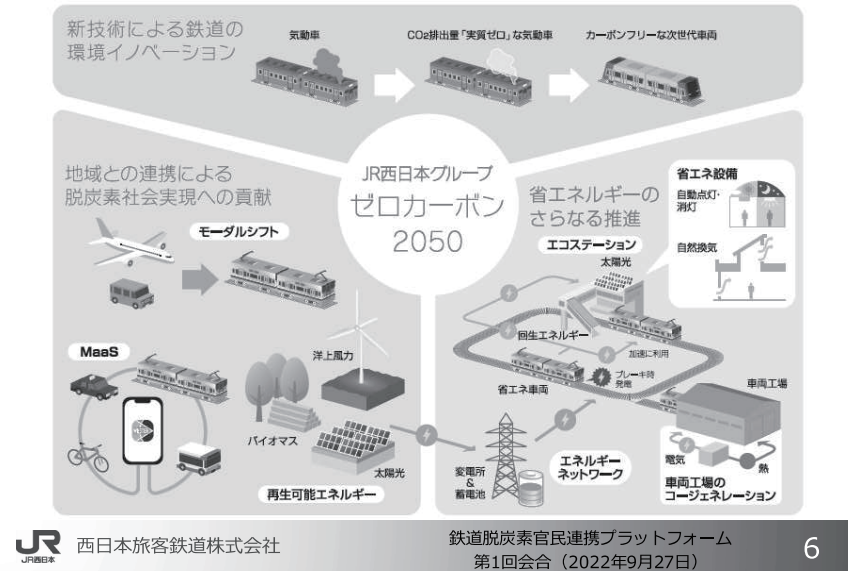
一方で、自動車など他のモードも今後の技術革新によって低炭素化が進むことが想定されますが、鉄道が劣後しないようモーダルシフトの推進に向けた政策対応を求めるとともに、省エネルギー車両・機器の導入などさらなるブラッシュアップを図り、カーボンニュートラルの実現をはじめ、持続可能な社会の形成のために、鉄道が特性を発揮してさらに活用されるよう、他産業とも連携して政策を推進していくことが重要です。



2020 年度の輸送量当たりの CO2 排出量（出典：国土交通省）

※旅客はコロナ禍の影響により例年より数値が悪化している





JR 西日本グループ「ゼロカーボン 2050」の概要（出典：国土交通省）

（2）交通のバリアフリー化の推進

【要望事項】

①バリアフリー化の早期実現と利用者目線に立った整備促進

2021 年度からの目標として設定された鉄道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あることから、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、利用者数が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に鑑み、地方自治体の積極的な対応を求めること。

また、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、さらなるバリアフリー化の推進が必要である。ついては、利用者の目線に立った設備改良の実現を促進するため、補助金制度の予算拡大により整備促進を図ること。

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設置後の維持管理の負担が大きいことから、維持・メンテナンス経費を対象とした補助制度を創設すること。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。

また、ホームドアの整備促進を図るために、設置および維持に多額の費用を要することに加え、設置工事が夜間時間帯に限られるという事情を踏まえ、事業者に過度の負担とならないよう、国や地方自治体が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。

【背景・理由】

＜交通バリアフリー対応への社会的要請＞

世界で類を見ない速度で高齢化が進むわが国で、鉄道やバスをはじめとする公共交通は、高齢者の生活を支える社会基盤としての役割を担っています。2023 年度から 2027 年度まで実施される「第５次障害者基本計画」では、公共交通機関のバリアフリー化が盛り込まれています。人に優しいサービスをめざし、公共交通の利便性を高め、高齢者や障害者を含む誰もが安心して外出できる環境づくりは公共交通事業者の責務とも言えます。

こうした中で、交通バリアフリー問題は 21 世紀の最重要課題のひとつです。2000 年 11 月に「交通バリアフリー法」が施行され、これに基づく国の「基本方針」により、2010 年度までに１日の利用者数が５千人以上の鉄道駅などのバリアフリー化を実施する目標が定められました。さらに 2011 年度に同方針が改正され、2020 年度までを期限として 3,000 人以上の鉄道駅のバリアフリー化を目標に掲げ、2021 年度からは同方針が再度改正され、2025 年度までに期限をあらためたうえで、2,000 人以上の鉄道駅についても基本構想に位置付けられたものを対象に追加しました。しかし、バリアフリー対策の推進にあたっての課題は少なくありません。例えば市町村によって取り組み姿勢に温度差があり、進捗状況にバラツキがあります。また、適合基準に達しない駅への対応も検討しなければなりません。さらに、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と言えます。

これらの課題から、バリアフリー化に対する公的支援の強化が求められるところですが、設置にあたっては支援スキームがあるものの、予算枠が限られており、ニーズを充足できていません。また、維持・メンテナンスに対しては支援スキームがなく、各事業者の責任において対応しており、重い負

担がのしかかっているのが現状です。こうした中、2021 年 12 月より、利用者に負担を求める鉄道駅バリアフリー化料金制度が開始されました。

	旧目標（2020年度まで）	新目標（2025年度まで）
段差解消 （エレベーター 等の設置）	3,000人以上/日の駅 （実績：2020年度末） 95.0％で段差解消済み	**2,000人以上/日の駅** （最大＋200駅※） ※3,000人以上/日の段差未解消駅とあわせ、 最大＋361駅
ホームドア	約800駅 （実績：2020年度末） 943駅	**3,000番線** （＋808番線※） ※整備ペースを2倍に加速化 うち、10万人以上/日の駅　800番線 （＋466番線）

鉄道駅のバリアフリー化の目標および実績（国土交通白書をもとにＪＲ連合作成）

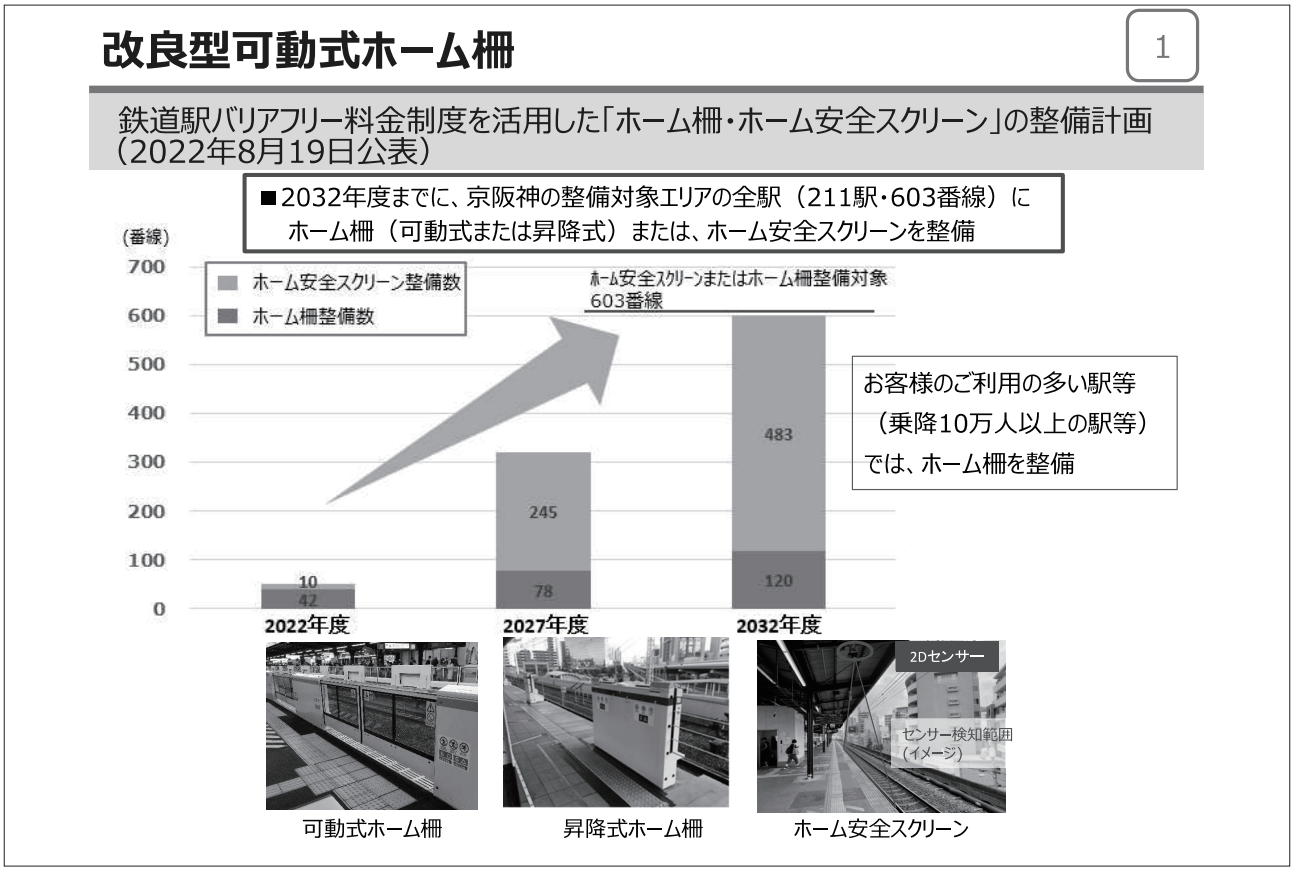
適用開始日	事業者	適用範囲	改定額
2023年３月18日	ＪＲ東日本	東京の電車特定区間	運賃10円、通勤定期（別途）
	東京地下鉄	全線	
	西武鉄道	全線	
	小田急電鉄	全線	
	横浜高速鉄道	全線	
	東武鉄道	全線	
	相模鉄道	全線	
	ＪＲ東海	新幹線（東京～品川）	
2023年３月27日	西日本鉄道	大牟田線、貝塚線	運賃10円、通勤定期（別途）
2023年４月１日	阪急電鉄	全線	運賃10円、通勤定期（別途）
	阪神電気鉄道	全線	
	神戸電鉄	全線	
	京阪電気鉄道	全線（大津線・鋼索線除く）	
	大阪市高速電気軌道	全線	
	山陽電気鉄道	全線	
	ＪＲ西日本	京阪神地区	
	ＪＲ東海	新幹線（豊橋～岐阜羽島） （京都～新大阪） 在来線名古屋地区	

「鉄道駅バリアフリー料金制度」の適用状況（2023 年４月現在）（ＪＲ連合作成）

＜ホームドア対策の推進＞

一方、ホームドア対策については、国土交通省の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が2011年８月に中間とりまとめを公表し、ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方が示されました。利用者数１万人以上の駅には内方線付き点状ブロック等の整備を、利用者数10万人以上の駅にはホームドアまたは内方線付き点状ブロックの整備を優先して実施することが努力義務として求められました。さらには、2016年に続けて発生した視覚障害者のホーム転落事故を契機に、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が設置され、2016年12月に公表された中間とりまとめでは、１日利用者数10万人以上の駅において原則2020年度までにホームドアを整備するなど、内方線付き点状ブロックの整備促進とあわせて、転落防止対策の加速化を図ることとしました。事業者の努力により、2020年度末において943駅への設置を実現し目標を達成しましたが、2021年度以降は番線に着目した整備計画として、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち１日利用者数10万人以上の駅で800番線を整備する目標が掲げられました。

ホームドアは、旅客の安全確保に際して一定の効果を発揮しますが、一方で、事業者からはコスト負担や技術的な課題を理由として、急速な整備率向上の難しさを訴える意見が出されています。設置や維持・メンテナンスに際して事業者に過度の負担とならないよう、国や地方自治体が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が求められます。



改良型可動式ホーム柵の導入（出典：ＪＲ西日本）

（3）交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備

【要望事項】

①交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備

車いすの旅客や視覚障害者をはじめとする交通弱者の公共交通利用にあたっては、ハード面における公共交通の安全性・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。実態を踏まえ、国・地方自治体やボランティア団体等の民間活力の活用、利用者を含めすべての関係者と連携した「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」を構築すべく、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図る必要がある。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「利用ルールの理解と遵守」を求める取り組みを図ること。さらには、主導的に事業者との対話を重ねたうえで、車いす旅客等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駅の無人化に伴うバリアフリー化への社会的要請

近年、無人駅における障害者のご利用に際し、乗務員による介助の導入が進められているが、利用者の声を反映することが重要である一方で、現場で実務を担い働く者の声や、地域の声にも耳を傾けるとともに、事業者に過度な負担が生じないように配慮する必要がある。ついては、国のガイドラインに加えて、線区の特情や現場実態を踏まえ、事業者や地方自治体との密な連携のもと、慎重かつ丁寧な検討を行うこと。また、対応できる駅とそうでない駅を整理し、地域・利用者・障害者団体にあらかじめ説明し理解を求めるよう取り組みを進めること。

また、車いす旅客の単独乗降については国として段差や隙間等に関する目安や整備の方向性に基づき、整備を進める事業者に対しては安全の確保を大前提としたうえで適正な指導とともに財政措置を講じること。

【背景・理由】

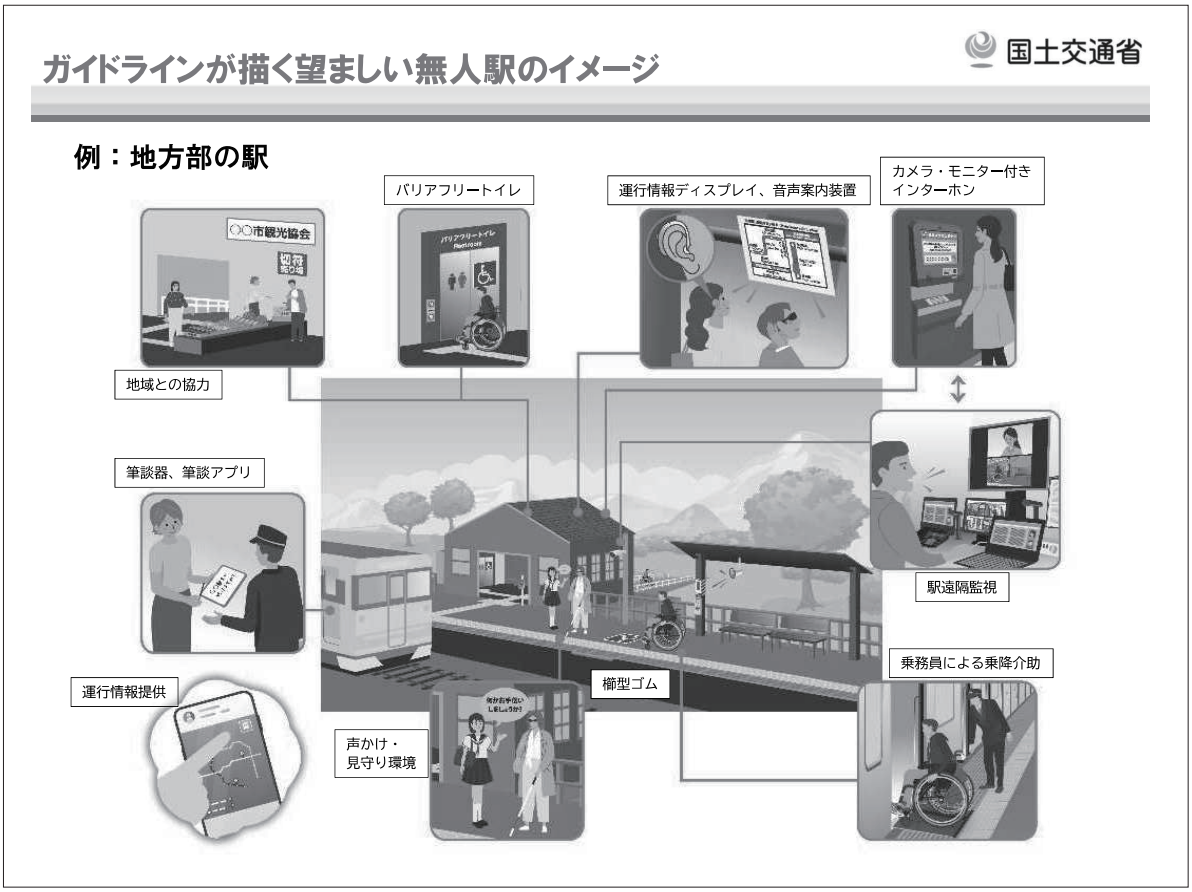
＜交通弱者の介助等のソフト面における対応方の整備＞

人口減少やモータリゼーションの進展などにより鉄道利用者が減少し、これに伴い鉄道駅の無人化や有人駅の営業時間短縮が進んでいます。無人駅での車いす旅客等への介助に際しては、利用者から事業者への事前連絡を前提として、近隣の管理駅から当該利用時刻にあわせて係員を派遣する形で対応が行われるのが通例です。しかしながら、事前の連絡ではなく、急遽の呼出などにも対応する必要がある事例も発生しています。鉄道係員は慢性的な要員不足の状態にあり、有人駅においても対応に苦慮し限界と言える状況が生じており、距離の離れた無人駅においては、駅員による対応には相当な無理が生じていると言っても過言ではありません。

こうした中、国土交通省は障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省による意見交換会を開催し、2022年7月には「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を策定しました。これらの動きを受けて、2021年秋以降、無人駅における障害者の乗降介助を列車の乗務員が対応することの可否・適否等を確認するための実証実験が事業者において行われています。乗務員にとっては、乗降介助を行うことにより旅客を安全に乗降できるか否かといった実務上のリスクを負うことや、停車中の車両の運転席から離席することの保安面の課題、介助に時間を要し列車の遅延に繋がること等といった多くの課題が想定されます。

従って、国に対しては、事業者との連携を強化し、利用者に対してまずは事業者側（働く者）の立場にも立った「利用ルールの理解と遵守」を求める取り組みを推進することを求めます。また、国が

主導する形で事業者との対話を丁寧に重ねたうえで、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が重要です。あるいは、従来主張しているとおり、車いす旅客をはじめとする障害者の列車利用時の介助に際しては、事業者による対応が困難になっている現状を踏まえ、国・地方自治体やボランティア団体等の民間活力の活用、利用者を含めすべての関係者と連携した「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」の構築に向けた検討を深めていくとともに、こうした取り組みとの連動を図り、適切な対応方の検討を図る必要があります。現場で働く者と事業者に過度な負担やリスクが生じないように配慮するなど、国としても責任を持って対応することが求められます。



望ましい無人駅のイメージ（出典：国土交通省）

（4）外国人観光客への対応

【要望事項】

①観光立国に向けたインバウンド対応

国際観光旅客税の導入により、インバウンド対応は一層充実が図られる状況にあるが、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、国がインバウンド対応をより一層主導し、交通事業者への財政支援の強化を通じて、ストレスフリーな受入環境整備を図ること。

また、公共交通利用時のみならず、特大サイズの荷物にまつわる課題が生じ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。

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ヵ国語で遅延や運休、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についても、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、観光立国をめざすわが国の非常に大きな課題となっていることから、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づくりを進めること。

②地方創生の観点からの支援強化

政府の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」は、国際観光旅客税を財源とした各種設備整備などにより、鉄道を活用したインバウンド対応が進められている。さらに昨今、各社では観光列車を造成するなど、地域の観光目的とした鉄道の存在感も増している。今後、地方創生に向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。

【背景・理由】

国をあげて観光立国をめざす日本は、訪日外国人旅行者（インバウンド）への対応を強化してきました。2017 年３月には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、取り組みを進めてきました。日本政府観光局（ＪＮＴＯ）の統計によると、2018 年度に 3,119 万人、2019 年に 3,188 万人に達したものの、2020 年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により 412 万人となっています。2022 年 10 月以降は外国人旅行者の受け入れ再開が本格化し、観光地では徐々にコロナ禍前の賑わいを見せつつあります。

一方、2019 年１月には、より高次元な観光施策を展開していく観点から、観光促進のための財源として「国際観光旅客税」が創設されました。鉄道においては、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様々な取り組みが推進されています。また、Ｗｉ－Ｆｉの整備も広がっており、ＪＲでは新幹線や在来線特急車内で環境整備されるとともに、駅等においては地方自治体の取り組みと連携して対応しています。しかし、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言えます。

このような観点から、国がインバウンド対応をより一層主導し、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。従って、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。

加えて、今後、地方創生に向けて観光促進を通じた地域振興は大きな柱ともなり得る重要な施策として、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を求めます。

納税義務者	航空機又は船舶により出国する一定の者（国際観光旅客等）
非課税等	・航空機又は船舶の乗員 ・強制退去者等 ・公用機又は公用船（政府専用機等）により出国する者 ・乗継旅客（入国後24時間以内に出国する者） ・外国間を航行中に天候その他の理由により本邦に緊急着陸等した者 ・本邦から出国したが天候その他の理由により本邦に帰ってきた者 ・2歳未満の者 （注）本邦に派遣された外交官等の一定の出国については、本税を課さない。
税率	出国1回につき1,000円
徴収・納付	①国際旅客運送事業を営む者による特別徴収 ➢国際旅客運送事業を営む者は、国際観光旅客等から徴収し、翌々月末までに国に納付 ②国際観光旅客等による納付（プライベートジェット等による出国の場合） ➢①以外の場合、国際観光旅客等は、航空機等に搭乗等する時までに国に納付
適用時期	平成31年1月7日（月）以後の出国に適用 （同日前に締結された運送契約による国際旅客運送事業に係る一定の出国を除く）
施行日	平成31年1月7日（月）

資料）財務省「国際観光旅客税法案について」より国土交通省作成

資料）観光庁

国際観光旅客税の概要（出典：国土交通白書 2018）

(5) ＤＸ推進、省力化・省人化に対する支援

【要望事項】

①生産年齢人口減少を見据えた取り組みの推進

わが国の生産年齢人口は減少局面にあり、ＪＲ産業を支える業務のあり方を見直す時期がすでに到来している。ＪＲ各社においては、要員確保が困難な状況が生まれており、人財確保に様々な取り組みを進めているが、必要な要員の確保は労働者の安全を守り、鉄道輸送の安全を守るということに繋がることから、産業全体として、ひいては国としても人財を確保するための取り組みを進めること。

一方、こうした状況を改善するため、新技術を活用した取り組みは重要性を増している。省力化・省人化やＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）に資する設備投資等に対する予算措置をより一層講じること。加えて、深夜作業の時間確保のため、始終電時間の見直しや日中時間帯における工事施工のための運休等のあり方についても引き続き議論検討を進めること。

②鉄道技術の水平展開

わが国の鉄道産業のさらなる発展に向けては、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」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、鉄道産業における新技術の研究・開発に向けた支援を講じること。あわせて、事業者間での技術や情報の共有化、さらには人財交流の促進などといった技術協力を支援・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。

【背景・理由】

＜生産年齢人口減少を見据えた取り組みの推進＞

わが国では世界でも類例のない人口減少・少子高齢化社会が到来しており、今後、さらに進展することが想定されています。生産年齢人口の減少、すなわち働き手不足はすでに社会問題化しており、2023 年春季生活闘争において採用競争の激化や人財確保を意識した大幅な賃金引き上げは記憶に新しく、労働条件・労働環境に大きな影響を及ぼしています。

こうした状況も相まって、ＪＲ各社は様々な施策を講じることによって、人手不足、要員不足を補うべく、省力化･省人化に取り組んでいるところです。例えば、遠隔による接客サービス、自動改札機、ＩＣカードシステム、みどりの券売機などのＩＣＴ等の技術を活用した設備、ＣＢＭ（状態基準保全）の観点に立ったメンテナンス、設備のスリム化などがあげられます。こういった取り組みを通じて少ない要員でも業務を執行できる体制を構築することは、「働く者の安全」はもとより、「鉄道の安全」をまもることに繋がるという認識に立ち、推進していく必要があると考えます。

一方、都市鉄道利便増進法に基づく都市鉄道の速達性向上や、事業者間でのＩＣカードの共通化など、国・地方自治体が仲介、助成をしながら、事業者間の連携を強化し、既存の設備や技術を有効活用する取り組みが進められてきました。安全面における技術開発はもとより、車両をはじめとした旅客サービスに関わる技術革新についても、こうした認識に基づき、国が事業者間の調整や必要な助成を行い、鉄道の交通システムの利便性向上を図る仕組みをつくるべきと考えます。

このほか、強風対策、地震予知などの防災対策に関する技術開発や、危険性が高まると指摘される鉄道へのテロ対策、社会問題でもあるホーム転落防止対策など、鉄道事業者の技術や経営体力だけでは対応し得ない課題について、国の積極的な関与を求めます。

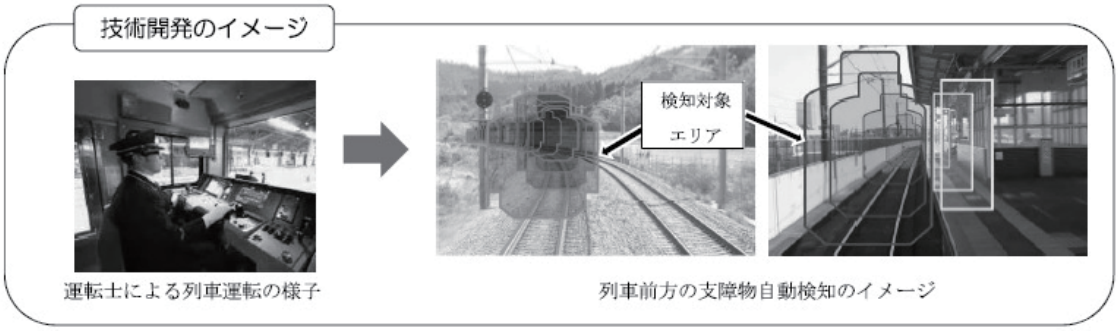
加えて、政府においては「働き方改革」が法改正とともに推し進められる中で、働く者の立場に立って効率的な働き方による生産性向上を図っていく必要もあります。さらに、ＡＩやＩｏＴといった技

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ますが、働き手が不足する中では前向きにとらえることが肝要です。一方で、ＪＲにおいても鉄道車両やバス車両の自動運転の実用化に向けた社会実験等が行われており、これらの取り組みに対する支援を積極的に講じることによって、鉄道産業の未来を描き示していくことが肝要と考えます。

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考えます。そうした取り組みを通じて、産業全体の課題の抽出を行い、あるべき将来像を明確にしたうえで、鉄道産業の発展に努めることを求めます。

＜鉄道技術の水平展開＞

ＪＲ各社は安全の精度向上、事故防止、さらには旅客サービス向上のために独自で研究開発を進め、世界に誇れる水準の技術レベルを獲得してきました。一方で、そうした技術は内製化されているため、ＪＲ以外の鉄道も含めた水平展開のハードルを高くしているという面も否めません。とりわけ、安全や保安における精度向上に資する技術は、鉄道総合技術研究所を有効に活用した積極的な水平展開が必要です。また、ソフト面でも各社の業務規程、作業方式やマニュアル、教育・訓練制度などを相互に情報交換し、優れたものは事業者間の枠を越えて共有化するなどの対応が求められます。これらにより、経営体力の弱い中小民鉄などの安全性の向上にも大いに資することができ、結果として鉄道全体の信頼性向上にも繋がります。



鉄道の自動運転に向けた技術革新のイメージ（出典：国土交通省資料）

（6）建設工事における課題への対応

【要望事項】

鉄道施設や電気設備の工事や保守によって、ＪＲは日々の安全な輸送を維持しているが、工事や保守を担う建設業においては、就業者数の減少によって、工事の遅延などの影響が生じており、建設に携わる人財の確保が喫緊の課題となっている。

2024 年４月から時間外労働の上限が本則の適用を受けることに加え、建設業における働き方改革の取り組みとして「４週８休化」が進められており、より一層、人財の確保が困難になることが想定される。ついては、建設業における省力化・省人化を推進し、長時間労働の是正により働きやすい環境を構築するよう国をあげて取り組むこと。

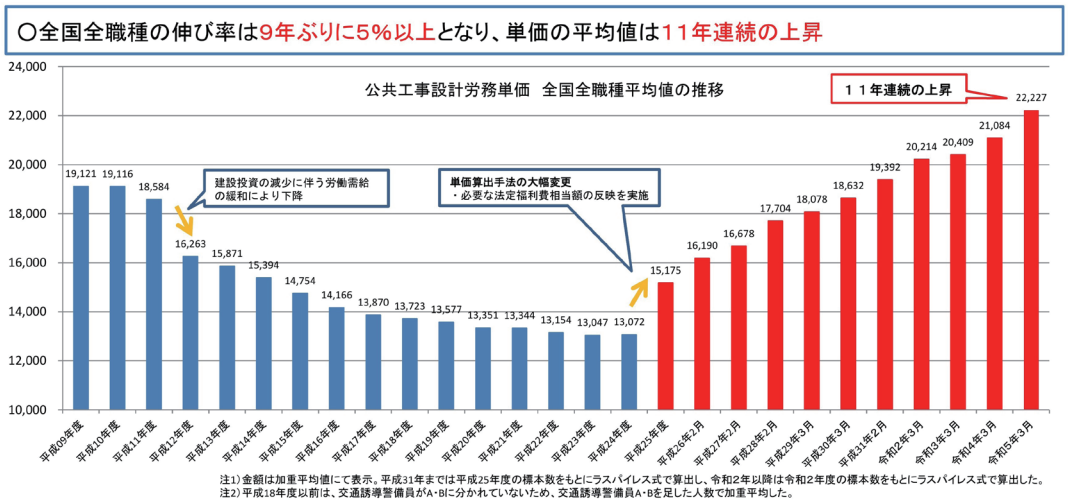
あわせて、人財の確保には賃金改善により建設業を魅力ある産業とすることが不可欠であり、労務費を考慮した請負代金で工事を発注するべきであるが、受注競争の厳しい民間工事では労務費を過度に抑えることも想定される。公共工事の労務単価の基礎となる「公共工事設計労務単価」が 11 年連続で上昇していることに鑑み、民間工事の労務単価が連動するよう促進し、建設労働者の安定的な確保により計画的な工事進捗を図ること。

【背景・理由】

ＪＲの工事や保守を担う建設業においては、労働者の高年齢化の進展や、いわゆる「３Ｋ」職場と言われ若年層に敬遠されることから、人財不足が深刻となっています。

そこで、政府や自治体が発注する公共工事では、人財の確保に向けた取り組みとして、「４週８休化」や、時間外労働の上限規制の見直しといった長時間労働の是正により働き方の改善に取り組むとともに、夜間作業の削減や重労働へのロボットの活用といった作業の省力化･省人化が不可欠です。加えて、技能労働者の賃金水準を確保するべく、労働市場の実勢を反映した「公共工事設計労務単価」の引き上げが図られています。

しかし、ＪＲ上場４社のように公的資金の入らない民間工事は、工事のコスト削減が一層求められるため、公共工事に比べ工事代金が低額になる傾向があり、建設労働者の人件費への影響が懸念されます。民間工事を円滑に進捗させるためには、民間工事の労務単価を「公共工事設計労務単価」に連動させて適切に引き上げる制度を設けるなどして、ＪＲの建設業に従事する労働者全体の賃金改善を図り、人財不足の解消に繋げる必要があります。



公共工事設計労務単価の推移（出典：国土交通省資料）

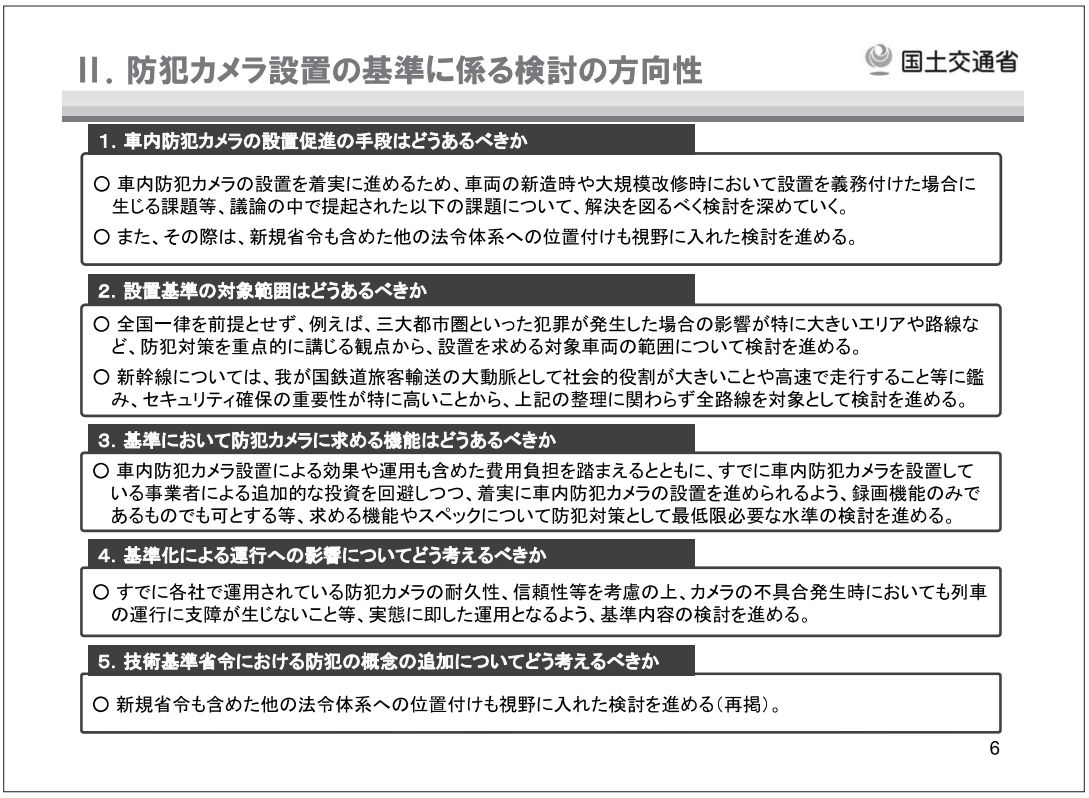
(7) 列車内における防犯対策の強化

【要望事項】

鉄道車両内での殺傷事件が相次ぐ中、利用者の不安を解消すべく、事業者および従業員は様々な防犯対策を講じつつ、有事を想定した対応訓練も行っている。一方、国は、こうした事件の対策の一つとして防犯カメラの設置を要請しているが、その設置費用は事業者の負担となっており、経営体力により対応するスピードやレベルに差異が生じることは望ましくない。社会として対応を求められる課題であることから、公共性の高い社会インフラにおける防犯設備の整備については、国および自治体が設備に求める要件を示すとともに、必要な財政支援を行うこと。

【背景・理由】

2021年8月の小田急線、同年10月の京王線の車内での乗客による傷害事件や、同年11月の九州新幹線の車内での放火など、乗客の安全を脅かす列車内での事件が後を絶ちません。これらの事件を受けて国土交通省は同年12月に技術基準検討会を立ち上げ、防犯カメラなどの防犯関係設備や非常用設備に係る技術基準についての検討を進め、2022年6月に「防犯カメラ設置の基準に係る論点整理および検討の方向性」および「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」を公表しました。今後、必要な技術基準の見直しが行われ、事業者にはそれらの整備が求められることが想定されますが、事業者の経営体力によって防犯対策のレベルに差が生じ利用者の不利益とならないよう、国および自治体による財政支援を行う必要があると考えます。



II. 防犯カメラ設置の基準に係る検討の方向性

国土交通省

1. 車内防犯カメラの設置促進の手段はどうあるべきか

○ 車内防犯カメラの設置を着実に進めるため、車両の新造時や大規模改修時において設置を義務付けた場合に生じる課題等、議論の中で提起された以下の課題について、解決を図るべく検討を深めていく。

○ また、その際は、新規省令も含めた他の法令体系への位置付けも視野に入れた検討を進める。

2. 設置基準の対象範囲はどうあるべきか

○ 全国一律を前提とせず、例えば、三大都市圏といった犯罪が発生した場合の影響が特に大きいエリアや路線など、防犯対策を重点的に講じる観点から、設置を求める対象車両の範囲について検討を進める。

○ 新幹線については、我が国鉄道旅客輸送の大動脈として社会的役割が大きいことや高速で走行すること等に鑑み、セキュリティ確保の重要性が特に高いことから、上記の整理に関わらず全路線を対象として検討を進める。

3. 基準において防犯カメラに求める機能はどうあるべきか

○ 車内防犯カメラ設置による効果や運用も含めた費用負担を踏まえるとともに、すでに車内防犯カメラを設置している事業者による追加的な投資を回避しつつ、着実に車内防犯カメラの設置を進められるよう、録画機能のみであるものでも可とする等、求める機能やスペックについて防犯対策として最低限必要な水準の検討を進める。

4. 基準化による運行への影響についてどう考えるべきか

○ すでに各社で運用されている防犯カメラの耐久性、信頼性等を考慮の上、カメラの不具合発生時においても列車の運行に支障が生じないこと等、実態に即した運用となるよう、基準内容の検討を進める。

5. 技術基準省令における防犯の概念の追加についてどう考えるべきか

○ 新規省令も含めた他の法令体系への位置付けも視野に入れた検討を進める（再掲）。

6

防犯カメラ設置の基準に係る検討の方向性の概要（出典：国土交通省）

(8) カスタマーハラスメント防止に向けた対応

【要望事項】

カスタマーハラスメントの撲滅に向けては、迷惑行為を防止する法律や制度の整備が必要と考えるが、現在、カスタマーハラスメントを規制する明確な法律は存在しない。カスタマーハラスメントを明確に定義し、被害を客観的に証明する方法を示し、従業員を守るための法律や制度を整備すること。

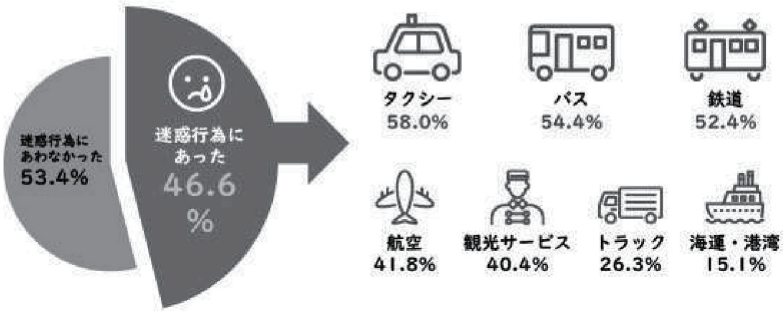
また、被害を受けた従業員を守る仕組みとして、事業主がお客様に毅然と対応できるようにするとともに、従業員を丁寧にケアすることができるガイドラインが必要と考える。2022年2月に厚生労働省が策定した「カスタマーハラスメント対策企業マニュアル」に基づき、業界ごとのガイドライン策定を促進すること。

【背景・理由】

鉄道係員に対する迷惑行為については、ＪＲ各社や民鉄協会などが連携し駅・車内のポスター掲示などにより利用者に対して協力を呼びかけています。さらに、国土交通省は2019年度から「迷惑行為に関する連絡会議」を開催し、暴力行為のみならず痴漢行為などの迷惑行為の現状把握や各社の取り組み状況の共有を図っています。こうした取り組みが展開されているにもかかわらず、依然として発生件数は高止まりと言える状況で、傷害・暴行罪として刑事事件に扱われるケースもあり、看過できない課題となっています。

2020年6月に施行された改正労働施策総合推進法を踏まえ策定された指針には「事業主は顧客等からの著しい迷惑行為に関する労働者からの相談に対し、その内容や状況に応じ適切かつ柔軟に対応する」旨が記載されましたが、現在においても、カスタマーハラスメントを規制する明確な法律は存在しません。各企業においても対策や体制整備を進めてはいるものの、道路交通法におけるあおり運転の厳罰化と同様に、カスタマーハラスメントを明確に定義し、被害を客観的に証明する方法を整理しておかなければ、撲滅に向け具体策を講じることができません。これらの課題を解決するためには、法律や制度の整備が必要です。

一方、交運労協では、2021年に「悪質クレーム（迷惑行為）アンケート調査」を実施しカスタマーハラスメントの実態を把握するとともに、2022年7月に策定した「交通運輸・観光サービス産業におけるカスタマーハラスメント防止ガイドライン」を活用し、関係する業界団体との意見交換を行い、法整備を求める意見や、被害に遭った場合のケアやフォローを求める意見など、様々な意見を集約しました。働く者の安心・安全の確保のためにも、国や事業者の取り組みの強化を求めるとともに、労働組合としての取り組みについても他の産別と連携しながら対応していくことが社会的な認知を広げるためにも肝要です。



迷惑行為の被害実態（出典：交運労協）

5 貨物鉄道へのモーダルシフト促進

（1）2024 年問題を念頭に置いた「国策としての物流政策」の展開

【要望事項】

①貨物鉄道へのモーダルシフト推進に向けた議論の促進による関係者の意識改革

2024 年問題（物流クライシス）や 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた対応など、物流を取り巻く環境は大きく変化しつつある。こうした中、国は各種検討会を設置し、物流が抱える諸課題を解決する方策の一つとして貨物鉄道輸送へのモーダルシフトを図る取り組みを進めている。

このように物流が大きな転換点にある中、物流業界全体を俯瞰し中長期的な視点に立った取り組みが求められる。ついては、貨物鉄道の活用の意義に対する社会の認知度を高めるとともに、諸問題を解決し持続的な物流政策を展開するための議論を促進すること。

②国策としての物流政策の展開

国は、わが国の物流政策をどのような形にしていくのかという観点から全体像を描き、各モードが果たす役割を整理するとともに、バックキャスト思考で計画を立てること。そのうえで必要な予算を確保し、計画的に施策を実行すること。

またその際には、民力を活かすことを念頭におき、公的機関がリーダーシップを発揮するとともに、官民連携・コーディネートを丁寧に行うこと。

【背景・理由】

＜モーダルシフト推進に向けた議論の促進＞

物流業界では、2024 年 4 月の「改善基準告示」改正によるトラック運転手の時間外労働の上限規制見直しに伴い、深刻なドライバー不足に陥る「2024 年問題（物流クライシス）」が大きな課題となっています。あわせて、2050 年のカーボンニュートラル実現に向けた対応の必要性など、物流における諸課題の解決を図る必要があります。

こうした中、2022 年 9 月には経済産業省、国土交通省、農林水産省が事務局を務める「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が開催され、持続可能な物流の姿を議論し、2023 年夏を目途に最終とりまとめを行う予定です。また、国土交通省は 2022 年 3 月に「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」を設置し、貨物鉄道における現状と課題、求められている役割等について、荷主や通運事業者など関係者を対象にヒアリングを実施しましたが、貨物鉄道の使い勝手の悪さや遅延の頻発などを指摘する意見が出されました。同年 7 月の中間とりまとめでは 3 つの視点、14 の課題が示され、ＪＲ貨物は課題解決に取り組んでいるところです。

一方で、2024 年問題は目前に迫っており期間的余裕はありません。ドライバー不足によって輸送能力が大きく低下することが想定される中、モーダルシフト推進、貨物鉄道利用の促進について、存在する課題対応を明確にしたうえで、課題解決の優先順位付けをし、スピード感をもって対応していくことが重要です。しかしながら、トラックの輸送能力が低下することで国内物流に生じ得る影響の大きさや、活用の余地が大きい貨物鉄道の存在については、社会における認知は高いとは言えない状況にあります。

とりわけＪＲ貨物は、わが国唯一の全国に貨物鉄道ネットワークを有するわが国唯一の事業者です。貨物鉄道の特性として、環境負荷が少ないこと、大量輸送・中長距離輸送における高効率なモードで

あることがあげられるほか、ＣＯ２排出量はトラックの約 11 分の１、貨物列車１本分の輸送力は 10 トントラック 65 台分です。全国に広がる貨物鉄道網は、今後の物流ネットワークの安全性・安定性、環境問題や労働力不足への対応といった観点からも、今後の日本の物流の屋台骨の１つとして活用する必要があります。特に、2024 年問題において、トラック輸送にとって最も大きな影響を受けるのは中長距離輸送と言われていることに鑑みれば、「中長距離・大量輸送」という点で鉄道特性を大きく発揮できる貨物鉄道を活用することが、最も効果的な処方箋と言えます。とりわけ、貨物鉄道の大動脈と言われる路線においては輸送力を増強し、一層のモーダルシフトを推進していくべきであると考えます。

しかしながら、ユーザーや社会からはそのような受け止めがなされていないと言えます。国土交通省主催の検討会でも示されたとおり、ユーザーや社会のＪＲ貨物への信頼度合いは低く、解決するべき課題が多くあります。ＪＲ貨物が示された課題の解決に自ら主体的に取り組む必要があることは言うまでもありませんが、経営体力の脆弱な現行のＪＲ貨物という一事業者が、さらには限られた期間の中ででき得ることには限界があります。

従って、国等による公的支援および全ての関係者による連携・協働が必要不可欠であり、そのためには物流政策が消費者の日常生活や企業の活動に大きな影響を及ぼすという認識をあらためて共有しなければなりません。モーダルシフトの推進に向けては、例えば品目等に応じてリードタイムに余裕を持たせるといった対応も必要になりますが、そのためにも、消費者をはじめとする関係者の意識改革が必要不可欠です。2024 年問題とあわせて、社会・利用者の理解を求める活動が必須であり、国は責任を持って社会全体を巻き込み、これらの取り組みを推進するべきと考えます。

（1）不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	１４．２%	４．０億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

（2）不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業　界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	３２．５%
建設業、建材（製造業）	１０．１%
卸売・小売業、倉庫業	９．４%
特積み	２３．６%
元請の運送事業者	１２．７%
紙・パルプ（製造業）	１２．１%
飲料・食料品(製造業)	９．４%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	９．２%
化学製品(製造業)	７．８%
日用品（製造業）	０．０%

（3）不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	１１．４%
東　北	９．２%
関　東	１５．６%
北陸信越	１０．８%
中　部	１３．７%
近　畿	１２．１%
中　国	２０．０%
四　国	９．２%
九　州	１９．１%

トラックドライバーの年間拘束時間を 3,300 時間にした際に不足する輸送能力の試算
（出典：経済産業省）

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要③

国土交通省

視点①　貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

課題① 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み

- ✓ ブロックトレインの設定を増やし、積載率の向上・安定化を図るとともに、リードタイムの延長など荷主の理解と協力を得て、企業内物流などの取り込みや、ダイナミックプライシングの活用により、積載率の低い列車の輸送力を活用する
- ✓ 新たな列車の設定や列車の長編成化が可能な場合は、必要となる貨物駅のコンテナ留置能力を拡充し、輸送力を拡充する
- ✓ 上記の取り組みの実施後に、更なる輸送力の増強の必要性が認められれば、線路保守時間を確保しつつ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の上、必要に応じて国を交えて、対応方策を検討する

課題②　これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応

- ✓ 従前からの12ftコンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナの導入拡大、積替施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット貨物輸送サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器・緊締車の導入、中距離輸送のニーズ把握など、貨物鉄道輸送が対応できる幅を広げるための諸施策を進める

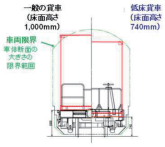
課題③　国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

- ✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びニーズの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める

12ftコンテナ

31ftコンテナ

40ft背高コンテナ



低床貨車

3

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要（出典：国土交通省）

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要④

国土交通省

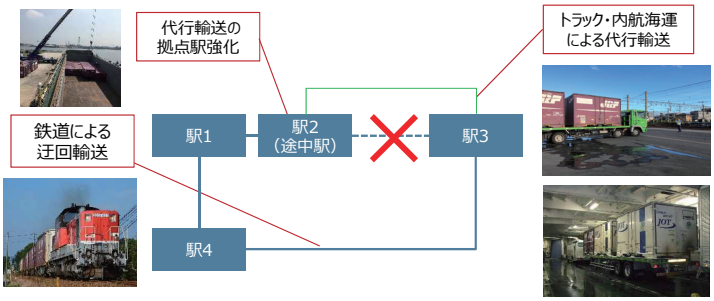
課題④ 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化

輸送障害の発生抑制・影響の低減
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区の特定・予防保全の仕組みを検討する
- ✓ 災害時に積み替えが困難な区間の走行を早期に抑制
- ✓ ＪＲ貨物の基本的な安全対策を徹底する

迂回輸送・代行輸送の拠点駅強化
- ✓ 迂回輸送に必要な機関車の増備・改良等や入線確認を実施する
- ✓ 代行輸送の拠点となる貨物駅における、列車の折返施設の整備や大型コンテナ対応・積替施設の整備など機能の強化を進める

トラック・内航海運による代行輸送の強化
- ✓ 駐車場・運行管理場所・宿泊施設を駅周辺で確保する
- ✓ 高さ・重さ指定道路とすべき道路を洗い出す
- ✓ 特殊車両通行許可の申請を円滑化する
- ✓ 内航海運による輸送を平時から実施する

関係者の連携促進
- ✓ ＪＲ貨物、荷主、利用運送事業者、関係団体等によるＢＣＰの策定
- ✓ 輸送障害の発生可能性が高い線区において、運輸局、自治体等も加わった官民一体となった検討の場を設ける



課題⑤ 災害等輸送障害発生時の対応力強化
- ✓ コンテナの現在地、代行輸送や復旧状況、開通見込みを、迅速、正確かつわかりやすく伝達する
- ✓ 利用運送事業者等との事前協議結果に基づき、代行輸送の迅速な立ち上げを図る

課題⑥ 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応
- ✓ 内陸部への石油輸送を今後も安定的に実施するため、老朽化が著しい機関車の代替方策に関して協議を進める
- ✓ 新エネルギー輸送に関する実証事業の実施や、自衛隊物資輸送に関する輸送シミュレーションなどを通して、技術的課題の整理などを進める

課題⑦ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担の在り方
- ✓ 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスが、様々な費用負担の仕組みにより支えられている実態を踏まえ、今後、貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に必要な費用を持続可能な形で負担するための方策を、多角的に検討する必要がある

課題⑧ 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化
- ✓ リードタイムや輸送品質の面で、鉄道が他の輸送モードに対して十分な競争力を有するようになるために、新幹線による貨物輸送の拡大に向けて、国・JR貨物・JR旅客会社などによる各種検討に着手する必要がある

4

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要⑤

国土交通省

視点② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

課題⑨ 誰でもいつでも利用できる体制づくり
- ✓ 幅広い荷主や物流事業者に対し積極的な広報活動を展開し、貨物鉄道輸送を選択肢として認知してもらう
- ✓ 鉄道輸送と緊締車を一括で手配できる予約システムを構築する
- ✓ 物流MaaSやフィジカルインターネット実現に向けた取組に積極的に参画する

課題⑩ パレチゼーションの推進
- ✓ 物流効率化や働き方改革の実現のために進められているパレット化に対応するため、貨物駅のパレットデポ化、養生材の貸出を推進する
- ✓ 標準パレット単位でのサービス提供、デッドスペースを減らせる31ftコンテナの積極的な運用などにより、標準パレット（Ｔ１１パレット）を使いやすい仕組みづくりを進める

12ftコンテナにパレットを積載すると、**貨物とコンテナの間にデッドスペースが発生**

課題⑪ 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進
- ✓ 貨物駅の敷地・空間の有効活用として、ニーズの大きな駅を中心に、E&S方式の導入、コンテナホーム拡幅、大型コンテナ対応やレールゲート整備など駅機能の強化を進める
- ✓ トラックドライバーアプリの機能拡充、使いやすさ向上により、ドライバーの生産性向上を実現する

視点③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

課題⑫ 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上
- ✓ 排出量原単位の小ささや１編成あたり輸送力の大きさといった貨物鉄道輸送の特徴や、リードタイムの延長を許容する意義について、社会、荷主への周知・広報を進める
- ✓ 鉄道輸送への移行による排出削減量の概算値の算出・提供など、荷主の努力を見える化する

「見える化」の流れ（イメージ図）

インプット情報　排出削減量算出ツール　**排出削減量レポート**

- ✓ 輸送量
- ✓ 発着地

→ **荷主がCSRレポートで活用**

課題⑬ エコレールマークの価値向上・改善
- ✓ エコレールマークの認知度向上に向けた取り組みの推進に加え、表彰制度や認定負担の軽減方策など、取得のインセンティブ向上に資する取り組みを検討する

エコレールマーク

課題⑭ 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性
- ✓ 貨物鉄道輸送を利用するインセンティブをさらに強化するため、エネルギー使用量やCO2排出量をより正確に算定できる仕組みを構築し、省エネ法や温対法で規定された報告への活用や、Jクレジット制度への申請、ESG金融への活用に結びつけられるようにする

5

「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要（出典：国土交通省）

（2）ＪＲ貨物の経営を支える基本的スキームの維持・改善

【要望事項】

①線路使用料に係る課題への対応

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）については、2027 年にＪＲ会社間の協定が更新時期を迎えるが、ＪＲ貨物の経営への影響に鑑み、ＪＲ貨物に過度な負担とならないようにすること。

一方で、重量を有する貨物鉄道の走行によってＪＲ旅客各社の保守費用が増大していることに鑑み、ＪＲ旅客各社の負担軽減を図るべく、制度設計を行うこと。また、これらの課題解決のために、モーダルシフトの推進が求められる物流政策の観点から、国による財政支援を行うこと。

②貨物調整金制度に係る課題への対応

並行在来線においては、経営への影響に鑑み「貨物調整金制度」による支援策が設定されているが、その財源は 2030 年度までしか決定していないほか、並行在来線の増加とともに貨物調整金の総額は増加しており、現行制度には持続可能性がない。ついては、中長期的な視点から持続可能な支援制度を構築するとともに、将来の新幹線整備の財源に影響を及ぼさないよう、必要な財源の確保を行うこと。

【背景・理由】

＜アボイダブル・コストルール＞

「アボイダブル・コストルール」は国鉄改革スキームの一部であり、ＪＲ貨物が旅客会社へ支払う線路使用料に関する制度です。現状において、ＪＲ貨物の物流ネットワークの維持のためには今もなお必要不可欠な仕組みです。

同ルールは、民間会社間（ＪＲ旅客会社⇔ＪＲ貨物間）の協定によって維持されていますが、貨物列車が走行することによって発生するコストの大半を旅客会社に負担させる構造に問題があります。旅客会社にとってはＪＲ貨物に対する無償の財政支援を行っている状態にあると言っても過言ではありません（ＪＲ貨物は旅客会社に対して、実際にはフルコストの１／８～９程度の線路使用料収入しか支払っていない）。現行の協定の期限は 2026 年度末とされていますが、2030 年にＪＲ貨物の経営自立をめざす取り組みを展開する中で、線路使用料に係る課題の解決は極めて重要であり、避けて通れません。

民間の旅客会社に貨物鉄道にかかるコストの多くを負担させる状態を解消することが望ましいものの、経営体力の脆弱なＪＲ貨物がフルコストを自前で賄うことは不可能です。その際には、国策としてＪＲ貨物の財政を支える仕組みが必要となります。

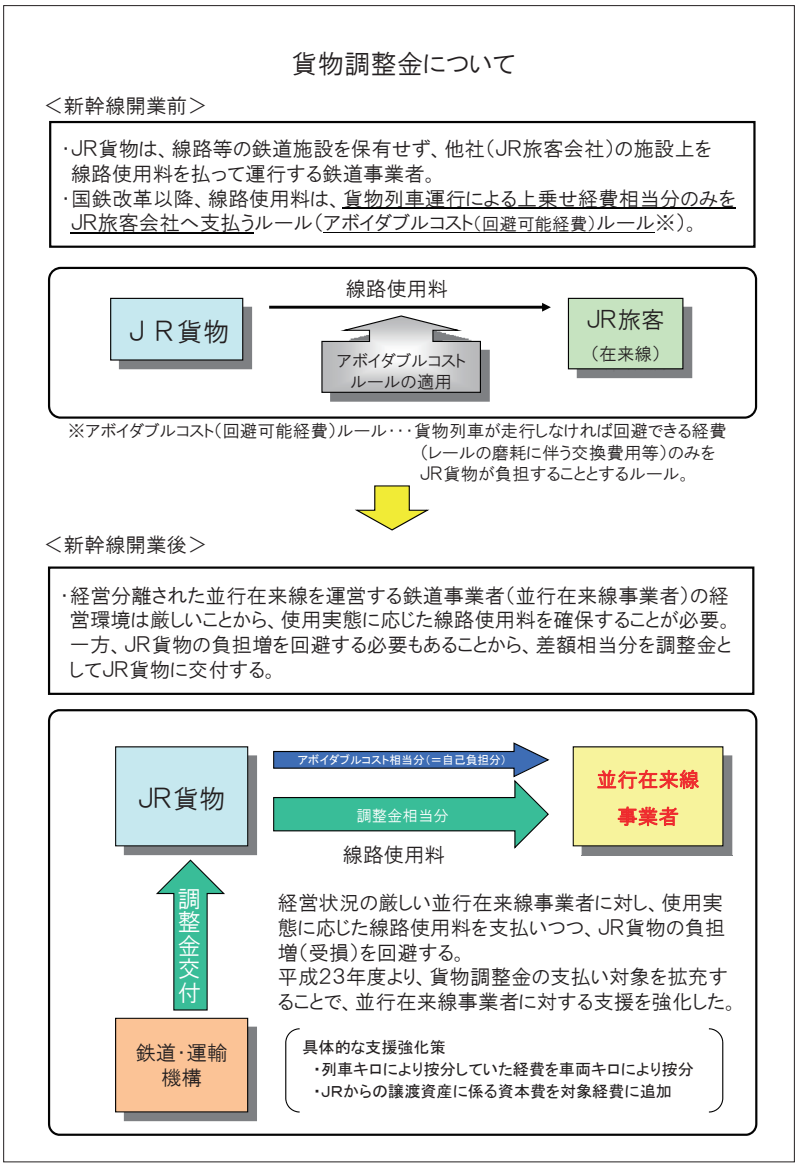
他方で、完全に現行の状態（旅客会社と貨物会社の協定に基づく現行の仕組み）を解消できないのであれば、貨物列車の走行に起因するコストについては旅客会社が負担しなくても済むような仕組み（ルールの内訳の見直し）などが必須と言えます。貨物鉄道の活用に必要なコストを民間の旅客会社に負担させる仕組みを少しでも改善すべく、国策として総合物流政策を進める取り組みの一環として措置するべきと考えます。

＜貨物調整金制度＞

整備新幹線の開業によって経営分離された並行在来線の運営会社に対しては、国（鉄道・運輸機構）

から「貨物調整金」が措置されています。これは、貨物列車が並行在来線会社の路線を走行することによって発生するコストの全額を、経営体力の脆弱なＪＲ貨物が負担することができないため、ＪＲ貨物はアボイダブル・コストルール相当額のみを支払うこととし、残りは国（鉄道・運輸機構）がＪＲ貨物を通じて並行在来線会社に支払う仕組みです。実質的にはＪＲ貨物への経営支援策として機能しており、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と言えます。

一方、同制度の創設当初は交付予定額が少なく、財源としては整備新幹線の貸付料の一部が充てられていましたが、整備新幹線計画の推進とともに時の政府が同制度による交付対象を拡充し、2011 年度より 10 年間に限り、追加財源として機構の特例業務勘定より総計 1,000 億円を拠出し充当する措置が決定されました。しかし、同追加財源は既に枯渇し、さらには貸付料についても、既設新幹線の一部区間（長野新幹線）では間もなく開業から 30 年を迎え、規定の貸付料徴収期間が終了する見込みであるなど、先行き不透明な要素を孕んでいます。2021 年の法改正により機構の特例業務勘定から貨物調整金を拠出する措置の延長がなされたものの、現在整備中または今後新規着工される整備新幹線が開業を迎えるにあたり、新たに並行在来線が開業すれば、貨物調整金の支出は増加するとともにＪＲ貨物の線路使用料の負担が現状より大きくなることは必至です。今後の新幹線ネットワークの構築に向けても同制度の維持・拡充は極めて重要な課題であり、将来にわたり持続可能な財源の確保、または支援策の構築が求められます。



線路使用料および貨物調整金（出典：国土交通省）

（3）貨物鉄道の安全・安定輸送および活用促進に資する対策強化

【要望事項】

①多頻度化・大規模化する自然災害を前提とした鉄道ネットワークの強靭化対策の推進

近年、台風や集中豪雨および地震等の大規模災害は、多頻度化・激甚化する傾向にあり、毎年のように鉄道路線が寸断され、旅客輸送のみならず物流輸送についても甚大な影響を受けている。自然災害による貨物鉄道ネットワークの寸断は、日本全体の経済・社会に多大な影響を及ぼすとともに、モーダルシフトを促進する観点からも大きなリスクと考えられる。

わが国の物流網全体を強化する観点から、そして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、旅客鉄道会社をはじめ事業者が保有する路線（軌道）の強靭化対策に向けて財政支援を行い、防災・減災対策を積極的に講じること。

②旅客会社の保守作業の負担軽減を図る施設・設備の新設・改善等に対する支援

ＪＲ各旅客会社における軌道の保守作業時間の確保に向けては、複線区間において信号新設による逆線走行を可能とする設備改善を行うことも一つの手法としてあげられる。ＪＲ各旅客会社とＪＲ貨物との間で、こうした柔軟な連携が可能となるよう、こうした貨物鉄道へのモーダルシフト促進に資する設備投資に対し、財政支援を講じること。

③シームレスなモード間連携を図るための結節点強化の推進と政策誘導の実施

強くしなやかな物流ネットワークを構築するためには、各モードの特性を活かした物流モードの選択、役割・機能分担を行うとともに、異常時を想定したモード間連携の強化を進めることが必要不可欠であり、必要な結節点強化を進めること。

施策の推進においては財政的な支援措置等のインセンティブを設定するなど、国や関係自治体が強力な政策誘導と関係者間の緻密なコーディネートを行うこと。

【背景・理由】

＜貨物鉄道の総合的輸送力増強＞

ＪＲ貨物においては、従来の税制上の支援措置を活用しながら、車両の新製や異常時代替輸送の確保・強化を目的とした設備投資のほか、様々な効率化施策を順次推進しており、2021 年度からの経営自立に向けた支援も活用しながら、継続的な取り組みを行っています。

近年では、隅田川駅のリニューアルや吹田貨物ターミナル駅の新設といった輸送力増強や、Ｅ＆Ｓ方式（着発線荷役方式）による作業の効率化に資する輸送改善を行ったほか、近年では、マルチテナント型物流施設「東京レールゲートＷＥＳＴ・ＥＡＳＴ」「ＤＰＬ札幌レールゲート」の整備による駅拠点の機能強化の取り組みが進められています。

一方、「平成 30 年７月豪雨」によりＪＲ貨物の大動脈である山陽本線が長期間（東福山～広島（タ）間は 88 日間）寸断され、発災直後からトラック・船舶による代替輸送が実施されたほか、山陰本線に迂回する貨物列車も運行されました。他の運送事業者やＪＲ西日本との連携のもと実施された代替輸送は、ＪＲ貨物の社会的責任を果たした点で評価すべきです。しかし、代替された輸送量は通常時の 26.6％に留まるなど、現時点における対応の限界が顕在化したと言えます。

今後の物流ネットワークについては、自然災害や様々な輸送障害をはじめとする異常時を想定したレジリエンス（回復力、弾性）と、リダンダンシー（多重性、多様なモード・ルートの選択肢）が必要不可欠であり、こうした要素を具備するネットワークを構築していく必要があります。近年のように自然災害が多頻度化･激甚化し、鉄道被災が毎年のように発生する中においては、これを所与の条件･環境と捉え、軌道の寸断を予防的に阻止するための強靭化対策が必要不可欠です。

また、通常時と異常時を問わず、貨物鉄道のさらなる活用に向けては、商品となる列車の利便性や安定性を高める手段として、ＪＲ各旅客会社との連携が必要とされます。貨物 - 旅客間においては通常時・異常時ともに常に輸送ダイヤに係る調整が求められるほか、軌道の保守作業の対応等についても会社間できめ細やかに連携を図らねばなりません。軌道の保守作業は、まとまった作業時間を確保する必要があるため、主に列車運行を行わない夜間帯に行うのが通例ですが、夜間帯は貨物鉄道が最も多く走行する時間帯であることから、安全の確保をはじめ、様々な調整が必要であり、双方において利害の衝突が激しく発生します。こうした課題の解決を図る手法としては、例えば、複線区間において信号設備を新たに敷設し、逆線走行を可能とすることで、上下線の片線を貨物鉄道が利用し、他線において保守作業を行うといった棲み分けを行うことが可能となります。こうした対応を可能とするためには、信号設備等必要な設備の新設や補強を行う必要がありますが、旅客会社が、他企業であるＪＲ貨物の貨物列車運行のために設備投資を行うことは不合理であり、一方でＪＲ貨物にも経営余力が無いのが実情です。従って、こうした棲み分け等の柔軟な対応を可能とするためには、旅客会社に対し、貨物鉄道モーダルシフト促進に資する設備投資の支援を講じる必要があります。

そして、2024 年問題への対処はもとより、中長期的な視点に立ってカーボンニュートラルの実現を視野に入れ、レジリエンスとリダンダンシーを具備した持続可能で強くしなやかな物流ネットワークを構築するためには、モード間連携の強化が必要不可欠です。上述のような自然災害による輸送障害などといった異常時の代替輸送のみならず、通常時より、役割･機能分担を図ることが極めて肝要です。そのためにも、全国にシームレスなモード間連携を可能とする拠点を整備し、モード間の積み替え施設や、拠点間（例えば貨物ターミナルと港湾の間）を結ぶ専用軌道の整備など、物流結節点を強化する施策を推進しなければなりません。しかしながら、こうした施策は、大きな設備投資や調整が必要であり、事業者だけでは実施することができないため、施策の推進においては、財政的な支援措置等のインセンティブを設定するなど、国や関係自治体による強力な政策誘導と関係者間の緻密なコーディネートが必要と考えます。

Ⅲ 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進

※本項に記載の内容の詳細は、ＪＲ連合と鉄構労が共同で策定した政策提言「地域活性・発展の礎となる鉄道網の構築を目指して　～高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進に係る政策提言～」（2023年２月）を参照のこと。

1 高速鉄道・新幹線ネットワークの構築と計画推進

（1）国土の発展に向けた中長期的な総合政策の推進

【要望事項】

高速鉄道・新幹線ネットワークは、国土の発展等に対して様々な切り口からより一層効果的に寄与することのできる交通資源である。しかし日本では「国土のグランドデザイン2050」「国土形成計画」のような上位計画においても、基本計画路線を含めた高速鉄道・新幹線ネットワークをはじめとする鉄道をいかに活用するかという視点が欠けている。

ついては、2023年に更新が予定されている「国土形成計画」に高速鉄道・新幹線ネットワークの構築・計画推進を明記し、関係機関が一体となって推進すること。

【背景・理由】

＜「中長期的な整備新幹線の整備推進計画の策定」の必要性＞

高速鉄道・新幹線ネットワークは国土の発展、日本と地域における経済・社会の発展に大きく貢献してきたことは言うまでもなく、地域公共交通と連動する形で、今後も国土の発展等に対して様々な切り口からより一層効果的に寄与することのできる交通資源であると考えます。しかし日本では、そもそも国土の持続的発展を図るべく策定されているはずの「国土のグランドデザイン2050」「国土形成計画」「社会資本整備重点計画」のような上位計画においては、「中央新幹線と整備新幹線といった現在整備中の路線の整備を着実に進める」旨の記載にとどまっており、基本計画路線を含めた高速鉄道・新幹線ネットワークをはじめとする鉄道をいかに活用するかという視点が欠けています。そのため、国土のめざすべき姿と、その実現に向けた手段の双方が不明瞭となり、結果として、高速鉄道・新幹線の整備が後回しとなっています。

ついては、高速鉄道・新幹線ネットワークの有用性を改めて評価するとともに、今後の国土の発展等に向けた各種交通機関の活用や、ポリシーミックスによる総合政策の推進について、中長期的な将来展望を明確に描き、関係機関が一体となって推進するべきと考えます。

（2）高速鉄道ネットワークの構築に向けた中長期的な計画の策定

【要望事項】

現行の全国新幹線鉄道法には、整備計画路線と基本計画路線は定められているものの、着工時期や着工順位などは政府与党の判断に委ねられており、現在建設中の３線を除けば実質的な中長期的計画は存在しない。まずはめざすべき中長期的な計画を明確にし、そこからバックキャストの考え方で計画を推進すること。

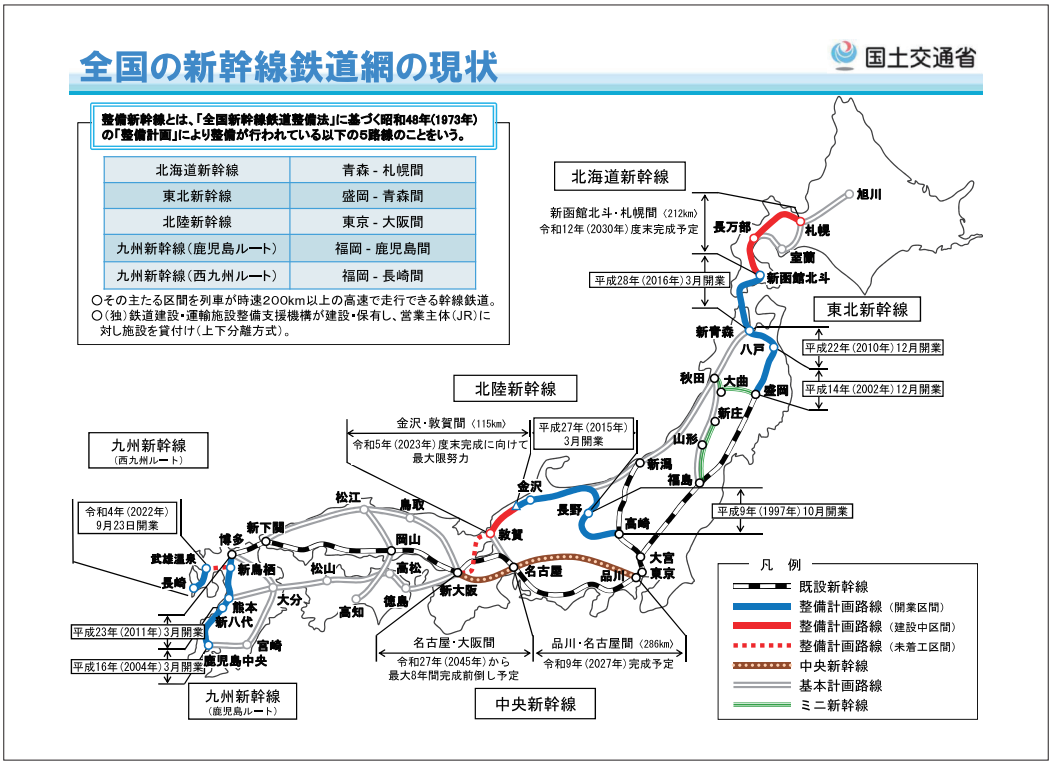
【背景・理由】

現行の全国新幹線幹線鉄道法（全幹法）には、整備計画路線と基本計画路線は定められているものの、着工時期や着工順位などは政府与党の判断に委ねられており、現在建設中の３線（北海道新幹線、北陸新幹線、西九州新幹線）を除けば実質的な中長期的計画はありません。

ついては、新幹線の整備期間は比較的長期にわたることや、政局等に左右されず安定的に整備を進めるといった観点からも、国土の持続的な発展を強く意識した「中長期的な計画」の策定が強く求められます。

例えば、日本においては2000年の運輸政策審議会答申に「５大都市から地方主要都市間を概ね３時間程度で結ぶ」といった目標・指針が示されていたように、まずはめざすべき目標を明確にし、そこからバックキャストの考え方で計画を策定する必要があります。

現行の全幹法が制定された1970年当時と比べると、社会情勢をはじめ多くの前提条件が変化しています。こうした変化を踏まえ、さらには北陸新幹線計画の遅延問題の教訓を充分に勘案し、改めて国土の持続的発展に向けたグランドデザインの策定と、実現に向けたステップや手段の見直しといった根本的な取り組みを行うべきであり、連動する形で、高速鉄道・新幹線ネットワークの構築に係る中長期的な計画を策定するべきです。



全国の新幹線鉄道網（出典：国土交通省）

(3) 新幹線を活かす地域の主体的取り組みと物流政策との連携

【要望事項】

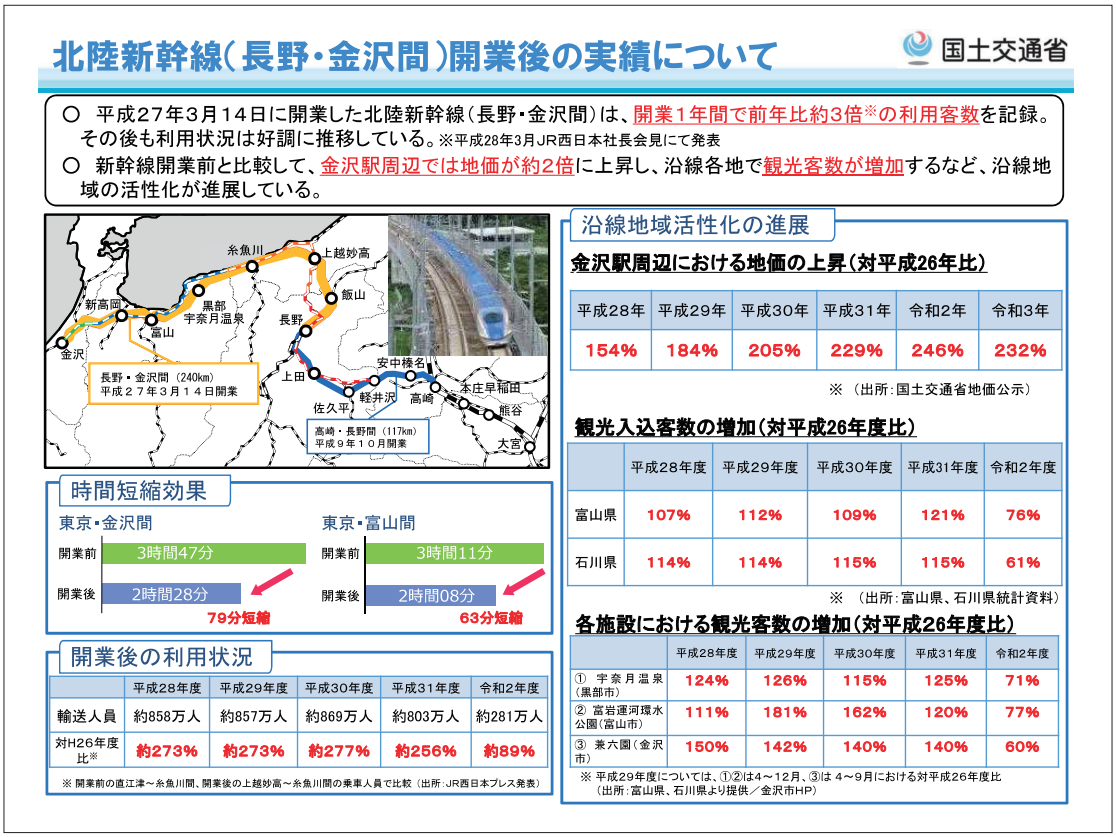
高速鉄道・新幹線の整備効果を最大限に活かすべく、自治体を中心とした地域が主体的に取り組み、新幹線の効果を最大限に活かした持続的かつ総合的な地域政策を推進していくこと。

また、新幹線開業後の並行在来線等の地域公共交通との連携強化や、貨物鉄道輸送に関する物流政策を策定し、具体的に実践していくこと。

【背景・理由】

高速鉄道・新幹線ネットワークの拡充がもたらすわが国・地域への効果は極めて大きく、国家的な戦略を持ち、活用を図ることが有益であることは言うまでもありません。一方、高速鉄道・新幹線の整備はあくまでも手段であって、新幹線を活用して日本国土はもとより、地域の創生・発展に繋げるという目的を実現するためには、自治体を中心とした地域の主体的な取り組みが欠かせません。地域の将来像を描き、魅力あるまちづくり、産業振興、観光開発、雇用拡大、定住人口の拡大など、新幹線の効果を最大限に活かした持続的かつ総合的な地域政策を推進していくことが求められます。

また、新幹線開業後の並行在来線をはじめとする地域公共交通との連携を強化した交通政策や、物流面では貨物鉄道輸送に関する政策を策定し、実践していくことも重要です。



整備新幹線の整備効果の一例（出典：国土交通省）

2 整備新幹線計画の「推進スキーム」に係る課題

（1）新幹線整備予算の抜本的な増額と安定的な建設財源の確保

【要望事項】

現在の整備新幹線計画は1970年の策定から50年以上経過したが、いまだに完成していない。国の新幹線事業費を抜本的に増額するなど、安定的かつ必要十分な財源を確保して整備を進めること。

また、現在建設中の各新幹線において、早期開業の要請や人件費・材料費の高騰等の変動要素に伴う事業費の増嵩が発生しているが、これらがＪＲの負担増とならないようにすること。

【背景・理由】

＜新幹線整備予算の安定かつ必要十分な財源の確保＞

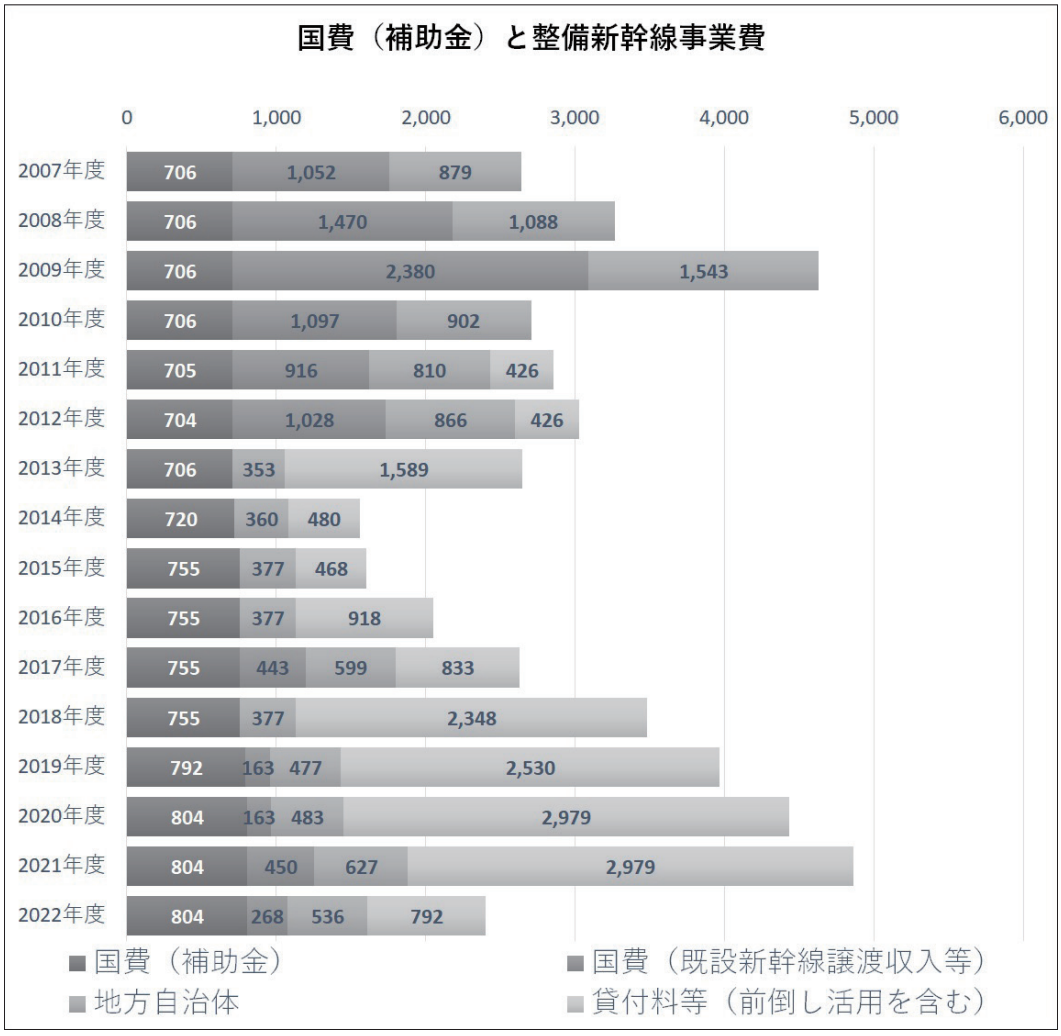
現行の整備新幹線計画は策定からされて50年以上が経過しましたが、整備計画路線はいまだに完成しておらず、基本計画路線は着手の見通しも立っていません。整備新幹線計画を完成に向け安定的かつ積極的に推進するためには､計画初期には想定し得なかった事業費の変動（増加）にも対応できる、安定的かつ必要十分な財源が必要です。

建設費について、国の新幹線事業費は約800億円で推移しています。新幹線は年間で約1,000億人キロ、旅客輸送の１割強を担っているにも関わらず、公共事業費全体（国土交通省の予算）の1.3%に過ぎません。また、近年では西九州・北陸・北海道の３線同時着工が進められるなど、新幹線建設に係る事業費は急増しましたが、不足分の財源として、既設新幹線譲渡収入および整備新幹線貸付料の前倒し活用、地方負担分およびＪＲからの貸付料等によって確保している状況ですが、将来の貸付料を充当する現在の資金調達方法は早晩行き詰まることは明らかです。

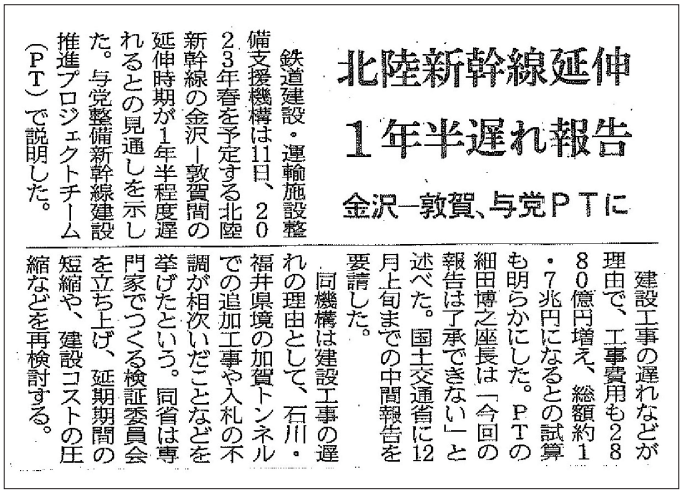
整備新幹線事業が国土の発展、日本と地域の経済・社会へもたらすプラス効果に鑑みれば財源が不十分であり、現在のように借入金や将来の貸付料をあてに財源を確保することは持続可能とは言えません。自民党ＰＴが2022年５月に「今後10～20年間で30～50兆円を投入すべき」と大胆に提起したように、建設財源の一つである国の新幹線事業費を抜本的に増額する必要があります。

＜事業費増嵩への対応＞

現在建設中の各新幹線においては、早期開業の要請や人件費・材料費高騰など様々な変動要素に伴う建設費の増嵩が発生していますが、事業当初の前提条件を堅持して国が責任を持って財源確保に努め、ＪＲ関係会社のさらなる負担増を求めることのないようにすべきと考えます。



新幹線整備費の推移（鉄道・運輸機構資料をもとにＪＲ連合作成）



北陸新幹線延伸
1年半遅れ報告
金沢―敦賀、与党ＰＴに

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は11日、2023年春を予定する北陸新幹線の金沢―敦賀間の延伸時期が1年半程度遅れるとの見通しを示した。与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（ＰＴ）で説明した。

建設工事の遅れなどが理由で、工事費用も2880億円増え、総額約1・7兆円になるとの試算も明らかにした。ＰＴの細田博之座長は「今回の報告は了承できない」と述べた。国土交通省に12月上旬までの中間報告を要請した。

同機構は建設工事の遅れの理由として、石川・福井県境の加賀トンネルでの追加工事や入札の不調が相次いだことなどを挙げたという。同省は専門家でつくる検証委員会を立ち上げ、延期期間の短縮や、建設コストの圧縮などを再検討する。

札幌延伸 6450億円増

北海道新幹線

物価上昇 工費直撃

国土交通省は7日、北海道新幹線新函館北斗―札幌の建設事業費が6450億円増え、2兆3150億円になるとの試算を公表した。物価上昇に伴う資材費高騰などのため。一部区間の工事の遅れが最長3年から4年になったことも明らかにした。予定する2031年春ごろの開業が困難な情勢となってきた。担当者は「厳しい状況だが、先は見通せない」と述べるにとどめた。

当初計画では1兆6700億円だった。地元の負担増が必至で、国交省は北海道やＪＲ北海道などと対応を協議する。工事の遅れは、トンネル掘削中に巨岩が見つかって中断したことや、地質が良区間での追加工事などが理由。

増額要因は、トンネル工事で発生する土砂の処理などで5700億円、資材費高騰や消費税率の上昇で2050億円、東日本大震災を踏まえた耐震性向上などで1340億円、工事用電力確保や防音設備などで670億円。一方、土砂を工事用道路に使うなどして310億円縮減するとした。

国交省は、資材費が0・1%変わると、建設費は70億円変動すると説明。新たに難工事が発生したり、土砂置き場が確保できなかったりした場合は、さらに膨らむ可能性があると指摘した。

新函館北斗―札幌は12年6月に工事実施計画が認可されたが、建設費の上振れが不可避とみて、国交省が今年9月から有識者会議を開いて増額幅を精査していた。

建設費は国や地元自治体が負担するほか、ＪＲが支払う貸付料などで賄う仕組みになっている。

試験走行する北海道新幹線H5系車両＝北海道北斗市で2016年1月、手塚耕一郎撮影

（上）北陸新幹線に関する記事
（2020年11月12日　日経新聞）
（右）北海道新幹線に関する記事
（2022年12月8日　毎日新聞）

（2）整備新幹線の開業 30 年以降の貸付料に係る取り扱いの整理

【要望事項】

整備新幹線の貸付料は開業から 30 年間は一定と定められているが、それ以降の取り扱いが不明確である。関係者との協議のうえ、道筋立てを行うこと。

また、整備新幹線の大規模改修にかかる費用負担についても、あらかじめルールを整備すること。

【背景・理由】

整備新幹線の貸付料は、開業前の需要予測による収支改善効果を踏まえ、開業から 30 年間は一定と定められていますが、開業 30 年後以降の取扱いは決まっていません。1997 年に開業した北陸新幹線（高崎～長野間）が 2027 年に開業 30 年を迎えることから、今後、貸付料の取り扱いについて議論・検討が行われることが想定されます。

ＪＲ各社は「経営の負担は取り除くべきであって、開業 30 年以後の貸付料は低減すべき」と考えますが、一方で鉄道・運輸機構は「新幹線を安定的に整備するためには財源を確保するべき」と考えており、考えは一致していません。だからこそ、関係者との透明性ある協議のうえ、責任ある道筋立てを行う必要があると考えます。

また、整備新幹線の大規模改修に係る費用負担については具体的なルールはなく、「別途協議」とされています。しかし、東海道新幹線が開業後約 50 年で大規模改修を実施してきたことを踏まえると、整備新幹線の大規模改修についてもルールを整備すべきと考えます。

（3）建設財源における地方負担分のあり方の見直し

【要望事項】

新幹線整備の財源の一つである地方負担分については、現行の整備距離に応じて自治体の負担割合を決定する「属地主義」だけではなく、新幹線整備による効果・受益の大小に応じて決定するなど、関係者の理解を得られる方策を講じること。

【背景・理由】

建設財源の一つである地方負担分のあり方については、現行の計画推進において各地で発生している課題を踏まえ、さらには将来的な計画推進を視野に入れ、仕組みの再構築を図るべきです。なお、現実的な問題への対応方として、距離ではなく新幹線整備による効果・受益の大小によって自治体の負担割合を決める方式や、地方負担分を１／３とする現行の負担割合のあり方をはじめ、地域や関係者の理解を得られる方策を講じるべきと考えます。

（4）新幹線の効果を広く考慮した着工条件の見直し

【要望事項】

中長期的な国土計画に基づき、新幹線建設を計画的に推進するとの認識のもと、新幹線の効果をより広く適正に評価し、着工を判断すること。

着工条件の５つの要件のうち、「投資効果」は重要な視点の一つではあるが、費用便益分析比（Ｂ／Ｃ）のみで事業実施の可否を判断するのは課題がある。現行のＢ／Ｃに含まれていない新幹線整備の効果を考慮し、その有用性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得たうえで事業を進めること。

【背景・理由】

着工条件として定められた５つの要件のうち「投資効果」は重要な視点の一つではありますが、費用便益分析比（Ｂ／Ｃ）は投資効果を判断する指標の一つにすぎず、Ｂ／Ｃだけで事業実施の可否を判断することには課題があると考えます。Ｂ／Ｃはあくまで整備の優先順位を付けるための根拠であって、事業実施の可否は政策判断として行うべきです。これまで、Ｂ／Ｃが 1.0 を上回ることだけを目指していたことを改め、言わば「Ｂ／Ｃからの脱却」を図るべく、行政やＪＲが新幹線整備の有効性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得ることを前提に事業を進めることが重要です。

なお、Ｂ／Ｃによる現行の費用便益分析の評価手法では、「利用者便益」「供給者便益」「環境等改善便益」以外を評価することができません。

加えて、コロナ禍により中長距離の旅客移動が大きく減少している状況を前提とした需要予測では収支採算性や費用便益分析に大きな影響が及ぶことが想定され、一時的な需要の増減が結果的に新幹線整備の停滞に繋がることも懸念されます。

＜Ｂ／Ｃによらない便益の検討＞

現行の費用便益分析は利用者と事業者の受ける便益に限定されていますが、新幹線の開業に伴う社会的、経済的な効果を広く考慮して判断されるべきです。実際に、2023 年現在、新たに換算手法が確立した便益を追加すべく国の検討会で議論が行われています。

このように、新幹線整備の有用性を広く社会に発信することを念頭に置き、現実的な評価の仕組みの見直しを行う必要があり、以下のような便益を検討すべきです。

・新幹線の開業に伴う駅周辺整備など、まちづくりに伴う経済波及効果
・観光振興やＭＩＣＥの誘致などによる、域外からの誘客による地域の活性化
・ＬＲＴなど地域公共交通の整備に伴う地域の活性化
・定住人口の増加に伴う経済波及効果
・地域社会の維持に寄与する効果

(5) 不測の事態をも想定した要員および工期の確保

【要望事項】

建設工事の推進にあたっては、安全を確保したうえでの確実な工事の実施、営業主体の開業準備、建設業の「４週８休化」への対応が不可欠であることから、適正な「要員」を確保し必要な「施工能力」と「適切な工事期間」を確保すること。

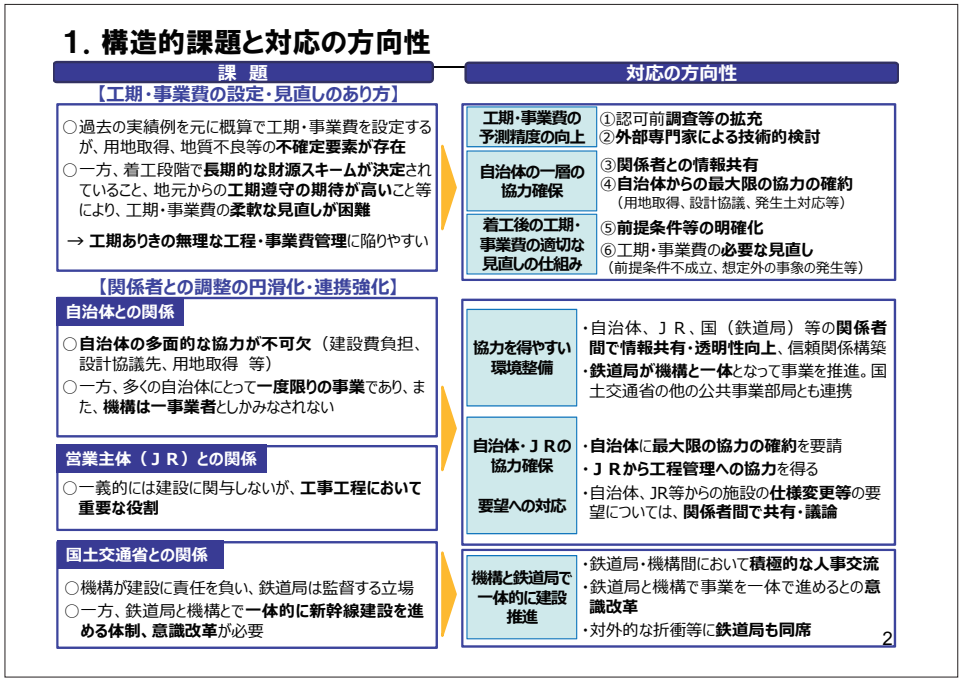
北陸新幹線計画の遅延の教訓に基づき、工期の途中においても、必要に応じて現実的な工期の見直しを行うこと。

【背景・理由】

新幹線開業に伴う経済的効果を高めるために早期開業が求められる一方で、気象災害や地質状況などの自然条件や人手・建材不足等の影響により工期遅延が生じる可能性は常に存在します。これは、高速鉄道に限らず公共インフラすべてにおいても同様の課題です。

また、開業時期の前倒しを行うにあたっては、こうした不測の事態の発生も当然ながら視野に入れた柔軟な対応を求められるにもかかわらず、北陸新幹線（金沢～敦賀間）の建設工事に際しては、必要な措置がとられず工期の遅延問題が顕在化しました。

開業前倒しの有無にかかわらず、建設工事の推進にあたっては、労働災害防止はもとより、安全を確保したうえでの確実な工事の実施や営業主体の開業準備、さらには「改正働き方改革関連法」に基づく建設業の「４週８休化」といった観点からの着実な対応が不可欠です。ついては、適正な「要員（鉄道・運輸機構職員）」の確保による必要な「施工能力」とそれに応じた「適切な工事期間」を確保するべきと考えます。さらには、鉄道工事のような特殊な条件下においても作業が可能となる重機などの技術開発も積極的に進めるべきと考えます。また、北陸新幹線計画の遅延に係る検証から得られた教訓に基づき、工期の途中においても、必要に応じて現実的な工期の見直しを柔軟に行うべきです。



北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会報告書の概要
（出典：国土交通省）

（6）計画推進に伴い発生する事業者の経営負担等に対する支援

【要望事項】

整備新幹線計画の推進によって事業者に不利益や負担の増加が生じる場合は、国が必要な財源を確保し、設備投資や負担軽減策などの補填を行うこと。

【背景・理由】

青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行の課題においては、新幹線側にとっては走行速度が低下し到達時間が長くなるといったデメリットや、貨物列車の運行を含めた短い間合いで三線軌条の保守をしなければならないといった負担が生じます。一方で、貨物側にとっては新幹線を考慮しダイヤの設定が制限されるなど、双方に負担が生じる場合もあります。さらに、整備新幹線の建設において在来線敷地に近接して工事を実施する場合や既存の在来駅施設の改造が必要となる場合には、鉄道・運輸機構からＪＲへ当該工事の施工が委託される場合があり、受託者であるＪＲの人員計画に大きな影響を与えることもあります。

このように、整備新幹線計画の推進によって事業者に不利益や経営負担の増加が生じる場合は、国が責任を持って必要な財源を確保し、設備投資や負担軽減策をはじめとする補填措置を行うべきと考えます。

【北海道新幹線　各区間の最高速度】

北海道新幹線各区間の最高速度（出典：ＪＲ北海道資料）

3 個別計画に係る課題

（1）北海道新幹線および青函共用走行区間の課題

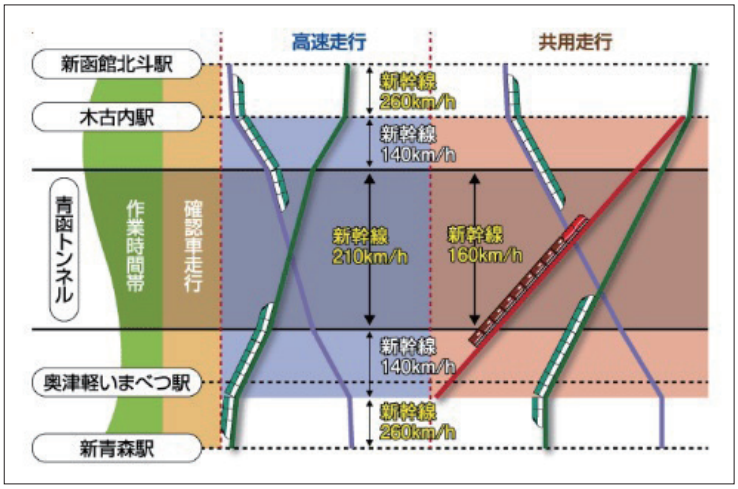
【要望事項】

青函共用走行区間の安全を確保し貨物鉄道輸送の多頻度・定時輸送を担保するため、新幹線の速度向上にあたっては、安全確保や貨物鉄道輸送への影響に配慮したうえで、行政が責任を持って必要な検証や設備投資等を行うこと。

また、北海道新幹線の札幌開業後における函館本線の並行在来線区間（新函館北斗～長万部間）は、本州～北海道間の重要な物流幹線であり、モーダルシフトの推進のためにも将来にわたり維持・活用すべきである。国が主導して関係者との調整を進め、従来の並行在来線とは別のスキームを確立し、必要な財政的支援を行うこと。

【背景・理由】

青函共用走行区間の取り扱いに際しては、北海道新幹線の高速走行性能を発揮し利便性を確保しつつ、貨物鉄道輸送も北海道～本州間の物流ルートとして多頻度・定時輸送を担保する必要があり、各モードのシェアなども十分考慮しながら両立し、北海道～本州の輸送網を強化していかなければなりません。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うえで対応を行うとともに、安全確保の検証やこれに係る設備投資等については、行政が責任を持って行うことが重要です。一方、貨物列車が走行する函館本線の並行在来線区間（新函館北斗～長万部間）については、旅客輸送だけでなく貨物輸送の重要な役割を考慮し経営のあり方を検討する必要があります。国・北海道・ＪＲ北海道・ＪＲ貨物の４者による調整を進めるとともに、将来にわたり維持・活用していくために新たなスキームを確立し、必要な財政的支援を行うべきです。あわせて、将来の持続的な人流・物流ネットワーク構築に寄与するあらゆる策（貨物の新幹線輸送・貨客混載・他モードとの連携を含む）を本格的に検討し、実現に向けて必要な財源確保を含めて準備を進めるべきと考えます。



青函共用走行区間のイメージ
（出典：ＪＲ北海道ホームページ）

北海道新幹線の並行在来線
（出典：東洋経済オンライン）

（2）北陸新幹線の整備計画推進に係る課題

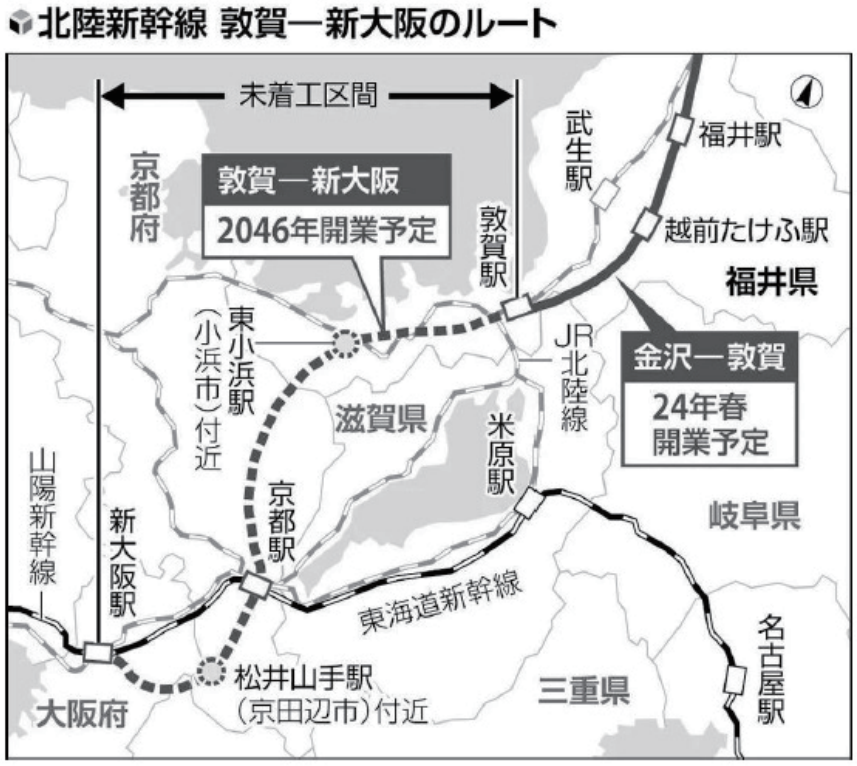
【要望事項】

北陸新幹線（敦賀～新大阪間）の早期整備に向けた課題への対応として、財源の確保および並行在来線の経営をはじめとする各種課題について整理を図り、金沢～敦賀間の整備と間断ない着工に向け道筋をつけること。

【背景・理由】

北陸新幹線金沢～敦賀間については、2023 年度末の開業に向けて工事が進められています。工事費増嵩および開業時期の延期に伴い、国土交通省が「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」を踏まえて新たに設定した工期に則り、適正な工事期間の確保に努めるとともに、ＪＲや鉄道・運輸機構の負担増に繋がらないことを前提とした着実な対応を行う必要があります。

また、敦賀～新大阪間の整備に向けては、現時点では同ルート整備に対する財源が確保されていないほか、着工の前提となる環境アセスメントの手続きに遅れが生じており、着工・開業時期も不透明な状況です。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、財源の確保、およ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、金沢～敦賀間の整備と間断ない着工に向けた道筋をつけるべきと考えます。



北陸新幹線敦賀～新大阪間のルート（出典：読売新聞）

(3) 四国エリアへの新幹線導入に向けた課題

【要望事項】

高速鉄道ネットワークの整備による地域社会・経済への非常に大きな効果に鑑み、整備計画への格上げに向けた調査の早期再開（予算措置）を行うこと。あわせて、「単線」による新幹線整備という新たな運行形態の議論を深め、海外インフラ輸出を見据えた実用例としての早期整備についても検討すること。

【背景・理由】

四国エリアへの新幹線導入に係る「基本計画」については、高速鉄道ネットワークの整備による地域の社会、経済に対する非常に大きな効果に鑑み、整備新幹線計画への格上げに向けた調査の早期再開（予算措置）を行うことが肝要です。

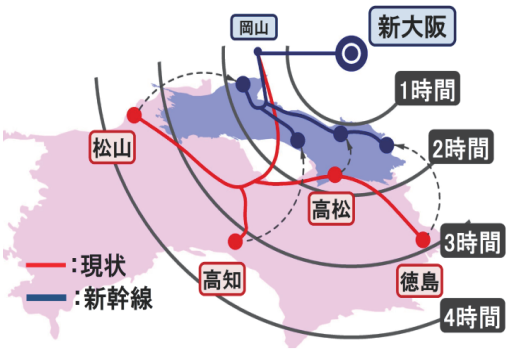
また、「単線」による新幹線整備という新たな運行形態の議論を深め、海外インフラ輸出を見据えた実用例としての早期整備についても検討するとともに、新幹線の導入には長期間を要すると想定されることから、短絡線の整備等による在来線ネットワークの高速化・設備更新を行うべきであり、新幹線整備における建設費の先取りとして財政支援を講じるべきと考えます。

提言①【単線方式を活用した四国の新幹線】

- ◆ 計画概要　：**単線方式（一部複線）**を活用した新幹線の整備（約302ｋｍ）
- ◆ 概算事業費：**約１兆円**（単線運用区間の導入により建設費の削減）
- ◆ B/C　　：1.03（四国の鉄道高速化連絡会試算）⇒ **1.56へ向上**
- ◆ 事業方式　：整備新幹線方式を利用した**ＰＦＩ方式 等**

● 平面計画図（路線計画）

● 新大阪を起点とした時間地図



7

単線方式を活用した四国の新幹線（出典：日本プロジェクト産業協議会 / 国土・未来プロジェクト研究会）

（4）西九州新幹線の整備計画推進に係る課題

【要望事項】

西九州新幹線（新鳥栖～武雄温泉間）の整備方式については、これまでの関係者間での合意事項や経緯等を踏まえ、国が主体性を持ち、佐賀県との「幅広い協議」が進展するよう対応すること。

【背景・理由】

西九州新幹線は、武雄温泉～長崎間が 2022 年 9 月に開業したところですが、残る新鳥栖～武雄温泉間の整備方式については、佐賀県との「幅広い協議」が続いています。関西と中国地方との直通運転が可能となり、西九州地域の経済浮揚や持続的発展に大きく寄与することから、当該区間においてもフル規格での整備が望ましいと考えます。ついては、西九州ルートの整備方式に関する累次の関係者間での合意事項や経緯等を踏まえ、佐賀県との「幅広い協議」が進展するよう、国が主体性を持って対応するべきと考えます。

九州新幹線西九州ルート案（出典：西日本新聞）

(5) リニア中央新幹線の早期開業に向けた課題

【要望事項】

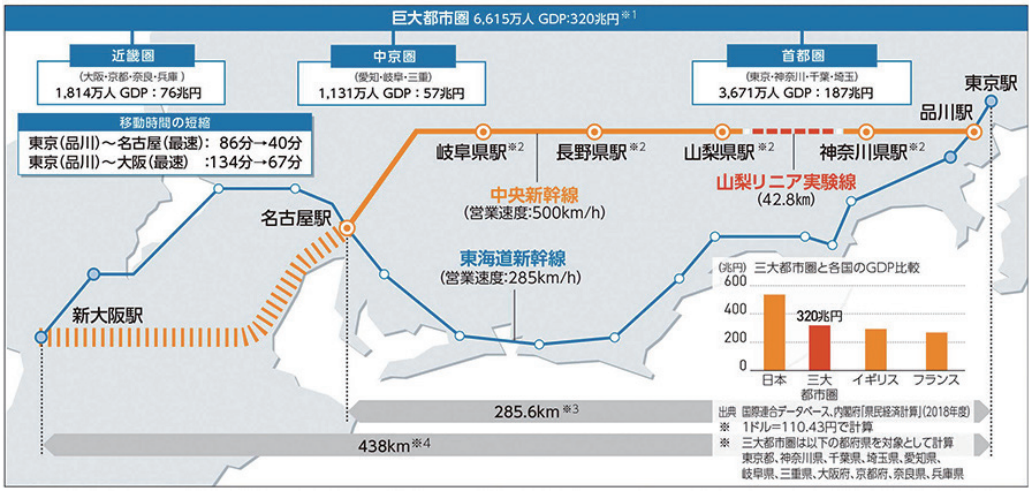
リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶことにより、約 6,000 万人の都市集積圏を形成し、わが国の国土構造を変革する意味合いを有する。中央新幹線の早期開業に向けては、工事に伴う水資源や環境への影響について関係自治体が懸念を示していることから、国土交通省が設置している有識者会議や、静岡県をはじめとする関係地方自治体、およびＪＲ東海における協議が、正確な情報や科学的知見に基づき誠実に推進されるよう、国土交通省をはじめとする政府が強力なリーダーシップを発揮し、関係者に対する丁寧なサポートやコーディネートを行うこと。

【背景・理由】

中央新幹線の工事をめぐっては、南アルプストンネルの掘削に伴う大井川の流量減少等に関し、ＪＲ東海と静岡県との間で議論が行われていますが、静岡県をはじめとする関係者の納得が得られない状況が続いています。

同工区については、2019 年８月にＪＲ東海・国土交通省・静岡県の３者がリニア中央新幹線の早期実現および建設工事に伴う水資源と自然環境への影響の回避・軽減を同時に進める必要があるとの基本認識を確認したほか、2020 年４月には国土交通省が有識者会議を発足させ、静岡県の要請を踏まえ、ＪＲ東海に分析結果の提示や説明を指示し、科学的・工学的な見地から議論を行ってきました。そのような中、国土交通省のリニア中央新幹線静岡工区有識者会議は、2021 年 12 月に「大井川水資源問題に関する中間報告」をとりまとめました。中間報告は「トンネル掘削による湧水を大井川に戻すことで、中下流域の河川流量への影響は極めて小さいと推測される」「トンネル工事期間中の湧水は県外流出し全量は戻せないが、中下流域への地下水量への影響は極めて小さいと推測される」としつつ、ＪＲ東海に対し静岡県や流域市町等への真摯な対応を継続するよう求める内容となっています。

これを受け、国土交通省はＪＲ東海に口頭指導するとともに、静岡県に対し意見等を取りまとめるよう依頼し、2022 年３月に、静岡県からの質問に対する国土交通省の有識者会議の回答が示されました。中央新幹線をめぐる動向は、継続して注視していきます。



東京～名古屋～大阪の３大都市圏を結ぶリニア中央新幹線
（出典：ＪＲ東海ホームページ）

Ⅳ バス産業の活性化に向けた対応

1 バス産業の安全確立

(1) 参入規制と安全監査の実行による不適格事業者の退出促進

【要望事項】

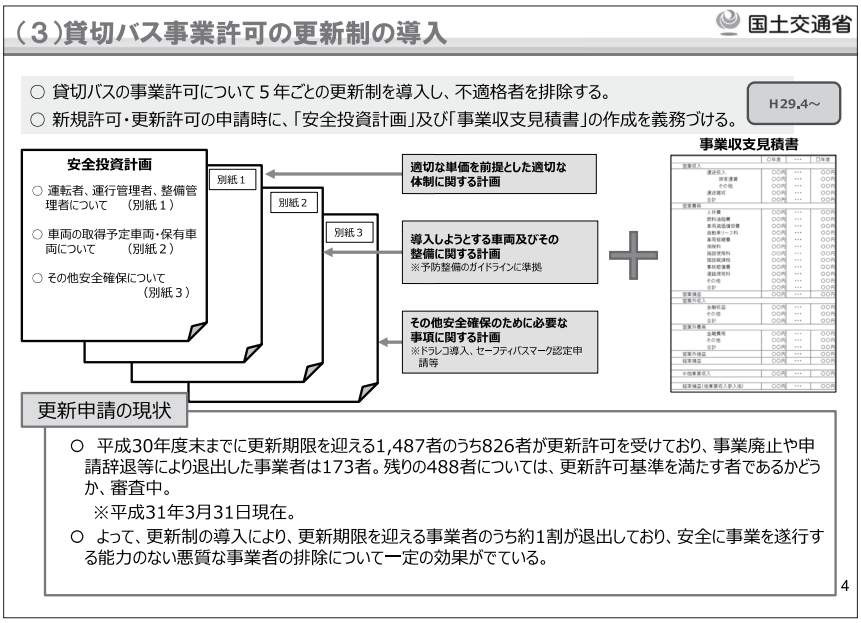
規制緩和による貸切バス事業者数の増加に伴う法令違反の常態化から正常化を図るためにも、参入規制を行うとともに、国による徹底した監査と違反事業者への改善、および制裁の履行や第三者機関の活用による監査体制の強化により、不適格な事業者の退出を促すこと。

加えて、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を見直し、認定事業者の拡大を図り、利用者が認定事業者を優先的に選択できるよう、認定マークの普及促進や車輌への掲示の義務化、旅行事業者などと連携した取り組みを行うこと。

【背景・理由】

国土交通省は、軽井沢スキーバス事故を受けて2016年6月に「総合的な対策」をとりまとめ、2017年4月からは、不適格事業者を排除することを目的に「事業許可の5年毎の更新制」を導入しました。新規許可・更新許可申請時に安全投資計画と事業収支見積書の作成を義務付けた更新制を導入したことにより、更新時期を迎えた事業者の1割以上が自主的に退出しており、更新制が安全に事業を遂行する能力のない悪質な事業者の排除に一定の効果があることを確認できました。

また、監査の実効性の向上を図ることを目的とした貸切バス適正化機関による巡回指導が2017年8月から開始され、2021年3月末時点で全国約1,700件指導し、このうち6件は運輸局への通報がなされ、是正が行われています。引き続き、参入段階での規制強化を求めていくとともに、更新制の厳格な運用や監査の徹底により不適格事業者を排除するなど、バスの安全確立と信頼回復に努めていくことが重要です。



貸切バス事業者の更新制（出典：国土交通省）

（2）運転者の運転支援拡充と技術の開発・普及促進

【要望事項】

バス運転者の運転を支援するドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置などのＡＳＶ装置の導入促進と、国による補助制度の拡充を図ること。また、運転中の健康状態をリアルタイムに測定する装置の開発など、バス運転者の負担軽減に繋がる運転支援の技術開発と新技術の普及を促進すること。

（3）健康起因事故の防止に向けた対策の強化と支援

【要望事項】

バスの事故防止のためにもバス運転者の健康維持は重要な課題である。2018年２月の「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年７月の「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」に基づき、事業者によるスクリーニング検査の費用負担・普及や、脳ＭＲＩ検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設すること。あわせて、「睡眠時無呼吸症候群（ＳＡＳ）」についても、同様に検査費用および受診に対する助成を行うこと。

【背景・理由】

バス事業の安全は運転者をはじめとする人の注意力に頼る部分が大きくなっていますが、人には「自分は事故を起こさない」との意識が潜在的に存在しており、日々の業務における慣れやマンネリ化が事故に繋がりかねません。

＜運転者の運転支援拡充と技術開発・普及促進＞

そのような中、事故防止を目的とした運転支援の技術開発が進められています。衝突・接触などの事故を未然に防ぐＡＳＶ（先進安全自動車）装置や、ＥＴＣ２．０のように運転者に災害情報や注意喚起を促す機能や、居眠り運転を察知して警報を知らせる装置等、様々な技術が実用化されています。バス運転者の運転をサポートし、負担軽減に繋がるこれらの装置については、普及促進を図るべきと考えます。

＜健康起因事故の防止に向けた対策＞

あわせて、運転者の健康維持を図るために、脳ドックやＳＡＳの治療を会社負担で実施している事例が多いが、バス産業の安全・信頼を担保するためにも、検査費用の公費による負担を行うべきと考えます。

（4）バス運転者の事故防止に資する労働時間改善に向けた課題への対応

【要望事項】

バス運転者の連続運転時間について、中距離高速バス路線の運行時間は概ね４時間であるが、途中で 30 分の休憩を確保することができない。あるいは所定の休憩場所に他の自動車が滞留し停車できないため、発車前や到着後に休憩時間を取らざるを得ない場合がある。また、発車前の改札時間が休憩時間に含まれているが、「運転から離脱させて職務から解放し、過労運転防止を図る」という主旨にそぐわない。

事故防止のためには休憩時間を確保することが重要であることから、休憩時間の確保、並びにその考え方については、関係省庁間で現場の労働実態を踏まえた調整を図り、国として必要な是正を行うこと。

【背景・理由】

バス産業の労働時間は全産業平均に比べ長時間となっています。バス運転者などの乗務時間、休憩時間については、労働条件の改善や過労運転の防止の観点から、厚生労働省が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）、いわゆる「改善基準告示」を定めており、連続勤務日数、勤務間の休息時間、拘束時間などのバス運転者の働き方に直結する労働条件を規定していますが、1997 年の見直しを最後に約 25 年間改定されていませんでした。そこで、この間の働き方改革関連法の動向を踏まえ、拘束時間や休息時間を改善する内容として 2022 年 12 月に改善基準告示が改正され、2024 年４月に施行されます。

一方で、厚生労働省の改善基準告示は「運転から離脱させること」を主眼に定めたものであり、ハンドルを握っていない時間は「離脱＝休憩」とされています。しかし、バス運転者は運転から離脱していても、チケットの改札やお客様の案内など業務には従事すると休憩を取れない場合もあり、「過労運転防止を図る」という主旨にそぐわない面もあります。

バス運転者の長時間労働是正は持続可能なバス産業をつくるために必要不可欠であり、安全運行を担保するという目的に鑑み、労働時間に関する「改善基準告示」を遵守するとともに、現場の実態を念頭に、国土交通省と厚生労働省で調整を行い、事業者に必要な指導を行うべきと考えます。

項　目	現　行	見直し案	変更点
１ヵ月の拘束時間 または ４週平均１週の拘束時間	・規定なし ・65時間	・年3,300時間かつ月281時間 ・52週3,300時間 かつ４週平均週65時間	・新設 ・年間の上限を追加
１日の拘束時間	・最大16時間	・最大15時間	・１時間改善
１日の休息時間	・継続８時間	・継続11時間以上を 基本とし、９時間下限	・１時間改善
特例：分割休息	・１回あたり４時間以上、 合計10時間以上 ・３分割可	・１回あたり４時間以上、 合計11時間以上 ・２分割まで可	・合計１時間改善 ・分割数の減
特例：２人乗務	・休息できる設備がある場合、 最大拘束時間を20時間まで 延長可	・リクライニング式座席がある場合、 19時間まで延長可 ・車両内ベッド等がある場合、 20時間まで延長可	・座席の場合 １時間改善

バス運転者の改善基準告示見直しの概要（厚生労働省資料をもとにＪＲ連合作成）

2 持続可能で魅力あるバス産業の構築

（1）バス運転者・整備士の人財確保・育成に向けた取り組み

【要望事項】

①乗合バスの上限運賃の算定方法の見直し

バス産業の人財確保のためには、他産業と比べ低位にあるバス運転者および整備士の労働条件を大幅に改善する必要がある。職業の価値に見合った賃金の実現に向け、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要であり、国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずること。とりわけ、乗合バス運転者の賃金改善が適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる人件費の算定方法について、算定の基礎となる給与月額を「全産業平均賃金」とすること。

②女性を含む働きやすい環境の整備、運転免許取得費用の助成

バス運転者・整備士の確保・育成について、女性を含め働きやすい労働環境を整備する際の支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金制度の拡充を図るとともに、事業者に対し運転士の養成に必要となる大型自動車第二種免許の取得費用を助成するなど、実効性ある取り組みを省庁横断的に展開すること。

【背景・理由】

＜乗合バスの上限認可運賃の算定方法の見直し＞

バス産業従事者は、他産業と比べ「労働時間が２割長く、賃金が２割少ない」と言われています。将来を担う人財を採用し育成するためには、賃金の改善が不可欠です。そのためには適正な運賃を頂く必要がありますが、現在の上限認可運賃の計算においては、原価計算のうち人件費を「（事業者における）実績給与額」と「ブロック単位の全産業平均」の和半としており、これでは、人件費が全産業平均を上回ることがありません。バス産業従事者の賃金を引き上げるためにも、原価計算における人件費を「ブロック単位の全産業平均」にすべきと考えます。

＜女性を含む働きやすい環境の整備、運転免許取得費用の助成＞

バス運転士および整備士の人財を確保し離職を防止するためには、働き続けながら子育てや介護を行える環境を整えることも重要です。厚生労働省の「両立支援等助成金」は、出産・介護・育児休業の整備を行った事業者に助成金を行う制度ですが、年間の回数や助成額に限りがあることから、制度の拡充を求めます。

また、大型自動車免許の取得率が若年層になるにつれて低下しており、運転者の確保が困難となりつつあります。事業者が社員の免許取得費用を負担することはありますが、人財育成に努める事業者を支援すべきと考えます。

（2）運賃・料金の適正な設定

【要望事項】

高速乗合バスの運賃・料金については一定のルールの下で運用されているが、キャンペーン価格と称して通年で過度な割引価格で販売する事業者が散見される。バス産業を持続可能な産業とするためには、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。

ついては、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行うとともに、下限運賃を設定するなど、安全対策を行うために一定程度の規制強化を図ること。

【背景・理由】

2016 年の軽井沢スキーバス事故を受け、事業許可の更新制を導入するなど不適格事業者の排除の取り組みが展開され、一定の効果が確認されているところですが、さらなるバスの安全確立を図るべく、更新制の厳格な運用や、参入段階での規制強化も重要と考えます。

高速乗合バスの運賃・料金については上限認可制のルールの下で運用されていますが、コロナ禍においてバスの実働率が低下する中、キャンペーン価格と称して通年で割引適用を図るなど、ダンピングとも言える低運賃での運行が行われている実態も散見されます。適正な運賃が収受されているかを把握するとともに、貸切バスと同様に下限運賃を設定し、安全性の担保と事業者の適正な利益を確保することが重要と考えます。

（3）燃料費高騰への対応

【要望事項】

原油価格の高騰に伴う燃料費が高騰しているが、2022 年３月に政府が原油価格高騰に対する緊急対策として実施した「燃料油価格激変緩和補助金」制度は元売事業者に対するものであり、需要家や消費者が支払う小売価格に十分に反映されていない。加えて、同緊急対策にはエネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できる「転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく対応が進められているが、乗合バスの運賃は上限運賃が適用されていることから、航空機の燃油サーチャージのように柔軟な運賃設定ができるようにすること。

【背景・理由】

原油価格の高騰に対し、政府は緊急対策を実施してきましたが、バス事業者のように需要家であり、かつ上限運賃が認可された運賃制度のもとでは、燃料費の高騰をすぐに運賃に反映させることができないため、事業者が吸収せざるを得ず、経営への悪影響が懸念されます。コロナ禍によってバス事業者が極めて厳しい状況あることに鑑み、航空機のように燃料費の変動分を運賃に転嫁できるような仕組みをつくることが重要と考えます。

（4）路線の維持・再編、設備投資に対する支援

【要望事項】

人口減少と少子高齢化が急速に進む中で、とりわけ地方のバス路線の維持は社会的に大きな課題となっている。地域公共交通活性化再生法の主旨に鑑み、地方のバス路線の維持・活性化に向け、「地域公共交通確保維持改善事業」による補助制度を拡充すること。また、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、利害関係のある複数の事業者間の路線調整や事業集約など、地域公共交通の再編実施が促進するよう、地方自治体はもとより、国としても積極的に関与し、調整を図っていくこと。

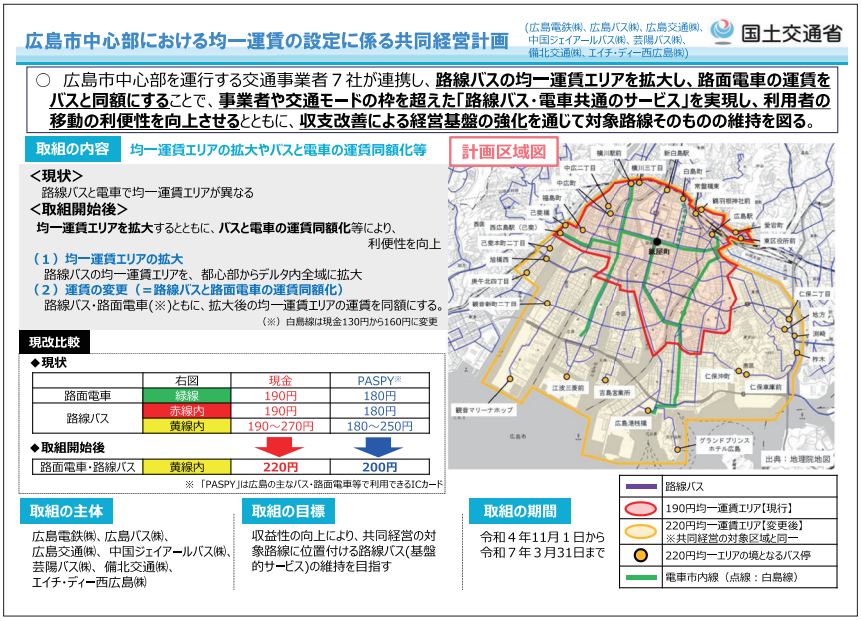
さらには、運賃・料金および系統などの路線の複雑さを解消すべく、地域のまちづくりと一体となったＩＣカード導入・相互利用等や、バスロケーションシステムなどと連携した乗車系統を分かりやすくする携帯アプリなどの導入などにも、国としての補助制度を拡充すること。

【背景・理由】

人口減少・少子高齢化が進む中、バスなどの公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、事業者の自助努力だけでは維持が困難となっています。地域の存続・活性化のためには移動手段の確保が不可欠であり、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、国・自治体・事業者・地域住民などの関係者が、地域における公共交通の課題を認識し、実情に合った交通体系の構築に取り組むことが求められます。

2020 年５月の改正地域公共交通活性化再生法では、地域公共交通利便増進事業による乗合バスの等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗り継ぎ割引運賃などによる利便性向上が期待されたほか、同日には独占禁止法の特例法が成立し、乗合バス事業者間の共同経営が可能となり、熊本地域と岡山市、広島市などにおいてバス会社の共同経営計画に基づく運行が開始されました。また、2022 年４月には徳島県においてバス会社とＪＲの共同経営計画に基づく運行が開始されるなど、乗合バスのみに止まらず、鉄道、タクシーを含むモードを越えた共同経営の取り組みが進められています。

2023 年の第 211 回通常国会では地域公共交通活性化再生法の改正法案が審議されており、地域交通の再構築（リ・デザイン）に向けた取り組みが促進されることから、ＪＲ連合としても国会審議に関与していきたいと考えます。



広島市中心部におけるバス・軌道の共同経営計画
（出典：国土交通省）

税制改正要望

1 2024 年度税制改正要望

(1) 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）

エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道輸送のさらなる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。エネルギーの利用に伴うＣＯ2排出量を可能な限り抑制する取り組みとして、鉄道事業に利用される軽油に係る税制上の特例措置の適用期限延長を行うこと。

(2) 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）

国鉄改革の目的である「鉄道事業の再生」や「地域の活性化」に向けて、ＪＲ北海道・ＪＲ四国が国民・地域の足としての社会的使命を果たし続けることができるよう、特例措置（法人事業税資本割における資本金の額の２倍の金額を資本金等の金額とするもの）の適用期限延長または恒久化を行うこと。

(3) ＪＲ貨物が取得した高性能機関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）

ＪＲ貨物が現在保有する車両のうち、国鉄から承継した老朽車両は、国鉄改革時からの経緯によって、依然として機関車の約３割を占めている。環境・地球温暖化対策としても、昨今の物流をめぐる社会情勢（労働力不足等）の変化への対応といった観点からも、貨物鉄道へのモーダルシフトを一層推し進める必要があり、そのためにも大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を一層推進していくことが求められる。一方で、ＪＲ貨物は経営自立の実現に向けて、様々な施策や効率化・コスト削減策を続けているが、現段階においては機関車の更新・投資を行う資金の捻出は依然として厳しいことから、さらなる貨物鉄道へのモーダルシフトを促進するためにも、現行の特例措置（課税標準を５年間２／３ に軽減）の適用期限延長および拡充を行うこと。

(4) カーボンニュートラル投資促進税制の拡充要望（所得税・法人税）

2050 年のカーボンニュートラル実現に向け、他の輸送モードと比較してＣＯ2排出量の少ない鉄道が果たす役割は大きいことから、鉄道事業者のさらなる取り組みを後押しするべく、脱炭素効果の大きい設備投資に対する税制上の特例措置を講じること。

（5）鉄道用車両等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）

移動体の省エネ化促進、交通システムとしてのモーダルシフトの推進や公共交通の利用促進の見地から、鉄道車両、バス車両、船舶といった移動性償却資産については非課税扱いとすること。

（6）バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税:地方税）

バスは地域公共交通の一つとして都市圏輸送および都市間輸送を担っているが、人口減少や少子高齢化によって厳しい状況に置かれていることから、バス事業者の経営を下支えするために、バスの動力源に供する軽油の減免措置を講じること。

（7）貨物鉄道への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）

貨物鉄道輸送は、輸送網の集約やモーダルシフトの観点から物流の効率化に資するとともに、昨今の物流分野における労働力不足の課題にも対応し得る輸送機関である。近年、ＪＲ貨物が整備を進めているマルチテナント型物流施設（レールゲート）は、複数の事業者の連携による物流の効率化や環境負荷の低減に大きな効果が期待されることから、物流総合効率化法における総合効率化計画の認定対象に追加すること。

（8）鉄道・運輸機構がＪＲ二島・貨物の不要土地を取得する場合の特例の延長要望（不動産取得税：地方税）

ＪＲ二島・貨物に対する支援策の一つとして、鉄道・運輸機構がＪＲ二島・貨物の不要土地を引き取る際に係る税制上の特例措置について適用期限延長を行うこと。

2 2025 年度税制改正要望

(1) 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長 (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、利用促進を図ることが重要である。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が、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。ついては、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は課税標準を５年間２／３）の適用期限延長を行うこと。

(2) 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長（固定資産税・都市計画税：地方税）

高齢者や身体障害者、妊婦や子供などの交通弱者が社会生活を営むうえで、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である。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に移動でき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。ついては、鉄道事業者等が取得する一定のバリアフリー施設に係る固定資産税等の特例措置の適用期限延長を行うこと。

(3) 鉄道事業再構築を実現するための特例措置の拡充・延長要望（固定資産税：地方税）

ローカル鉄道の再構築の実施にあたり、鉄道事業者が鉄道輸送の持続可能性・利便性・生産性の向上をはかるために補助を受けて取得した償却資産の係る特例措置（課税標準を５年間１／４）の拡充･延長を行うこと。

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