

J R北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な恒常的支援策の  
確立およびJ R九州会社の安定経営確立に向けた支援策の継続  
自然災害等による鉄道復旧支援と鉄道の安全・安定輸送および  
地域公共交通の確保・維持・改善ならびに  
全国的な鉄道ネットワークと総合交通体系の構築について

# 国土交通省に要請



【日 時】 2019年11月5日（火）15時30分～16時55分

【場 所】 衆議院第二議員会館第4会議室

【出席者】

国会議員 吉川元衆議院議員（社民党幹事長）

国 労 本部ならびに各エリア本部および全国貨物協議会代表

国土交通省 国交省大臣官房参事官、鉄道局施設課補佐、幹線鉄道課主査、都市鉄道政策課補佐・専門官・主査、鉄道事業課補佐・専門官

## ＜国交省への要請概要＞

本部は去る 11 月 5 日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、「① J R 北海道・四国会社に対する持続可能な恒常的支援策の確立 ② J R 九州会社の安定経営確立に向けた支援策の継続とローカル線維持・存続に向けた財源確保 ③ J R 貨物の輸送力増強に向けたインフラ整備に対する助成制度の拡充と税制上の特例措置の拡大 ④ 青函トンネルにおける貨物列車の運行本数の確保と J R 旅客会社とのダイヤ調整および線路使用料等の見直し ⑤ 激甚災害等における鉄道復旧に対する公的助成と災害復旧事業費補助制度等の拡充 ⑥ 大規模自然災害時における鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持 ⑦ 老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備と設備・車両の維持・更新に対する税制支援策 ⑧ 地域公共交通の確保・維持・改善に向けた鉄道事業法の見直しと法改正 ⑨ 鉄道の安全・安定輸送確保に向けた検査体制の確立と事故防止に向けた設備改善と予算措置 ⑩ バリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置に対する財政負担 ⑪ 大都市圏における鉄道ネットワークの構築に向けた事業の促進と補助制度の充実ならびに 2020 東京オリンピック・パラリンピックの混雑緩和対策 ⑫ 東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響により不通となっていた常磐線全線運転再開にあたっての安全性確保」など 12 項目にわたる喫緊の諸課題についての要請を行った。

冒頭、国交省要請の紹介議員である吉川元衆議院議員から「私の地元の大分でも 2 年続いて県内で大きな豪雨災害が発生した。いまだに日田彦山線については結論が出ない状況にあり、地元自治体を中心に J R 九州に鉄道復旧を要望しているが、まだ話し合いの先が見えていない。経営判断というものもあるが、J R 九州には地域の足としての役割をしっかりと確保いただきたいと思っている。一方、毎年大きな災害が全国各地いどこで起こるか分からないという状況になると、今後、J R が単独でどうにかするということが難しくなっていく状況も生まれてくる。昨年、鉄道軌道整備法の改正も行なわれたが、そこにとどまらず、住民の足を守るという観点から国として抜本的な対策を講じるよう引き続きご尽力を願いたい。ある地方駅の話だが、駅舎が老朽化しており、高校生の通学やお年寄りの通院などで利用者が乗降する機会も多いことから、J R に耐震構造も含めて駅舎の更新を要請したところ、自治体から財源を出してもらえばやらせてもらうが、当社には予算がないという話だった。民間企業になったとはいえ、J R は公共交通を担う要でもある。国交省におかれても本日は現場の声を聞きながら要望についてしっかり受け止めていただき、ご回答願いたい」と述べられた。

次に松川委員長が国労を代表して「J R は公共交通であり、安全・安定輸送を含めてお客さまサービスという観点からも営利だけを追い求める経営であってはならないと考えている。近年、豪雨や台風など自然災害が多発している現状にあるが、そのたびに鐵路が寸断され、廃線やバス転換などの議論が繰り返されている。特に最近では地方の山間部で大きな災害も起きているが、そこに生活があるという点では首都圏と変わりなく、生活をつないでいるということでは公共交通の使命は同じである。鉄道軌道整備法が一部改正されたが、黒字企業である J R 東日本においても自然災害の多発で被災した鉄道復旧が経営を大きく圧迫するという現状は変わらず、今回の台風 19 号によって北陸新幹線編成車両が水に浸かり、複数の河川の氾濫でいくつかの線区では橋脚が流され、復旧まで一年はかか

るだろうといわれている。これから河川工事も含めて復旧作業が進められていくが、国交省の管轄だけに是非とも迅速な対応をお願いしたい。今回の台風 19 号は激甚災害と大規模災害復興法にもとづく非常災害に指定された。非常災害として指定された災害は、被災した自治体からの要請に基づいて道路などの復旧工事を国が代行できるようになるが、鉄道においても国・自治体・鉄道事業者も含めて支援が行えるようご尽力をお願いする。路線の廃止の手続きが鉄道事業法のなかに定められているが、ご案内のように認可制であったものが届け出制になっている。昨年、JR 西日本において三江線が廃線になったが、島根県議会や関係する沿線自治体では国に対して存続を要望する意見書が採択された。廃線による地域経済の疲弊や住民の生活への影響は計り知れない。廃線が鉄道事業者の一方的な判断とならないようあらためて鉄道事業法の抜本的な改正を要請したい。JR 北海道・四国もたいへん厳しい経営環境にあるが、これも公共交通という観点から考察していかないと鉄路が一本も残らないということにもなりかねない。9 月の国連気候行動サミットで 16 歳のグレタさんの演説が注目されたが、地球温暖化防止対策は世界的にみても非常に重要な課題となっている。鉄道貨物の CO2 排出量は自動車に対して 11 分の 1 ともいわれているが、これは JR 貨物の経営に対する一つの回答でもある。国交省において政策としてモーダルシフトが推進されているが、地球環境に優しい鉄道貨物輸送のシェアをさらに拡大の方向に進めて頂きたい。これから日本社会は超高齢化社会となる。自動車運転免許の自主返納なども推奨されているが、公共交通を含む移動手段をどうするのか、社会的ニーズに応じていくことも問われている。公共交通の重要性はますます高まっていくだけに忌憚のない意見交換を通じて私どもの要請を真摯に受け止めていただきたい。」と挨拶した。国交省からは栗原鉄道局鉄道事業課補佐が「日頃から国土交通行政に対してご理解・ご協力いただき、感謝申し上げます。本日はさまざまなご意見・要望をいただいている。それぞれ担当から回答させてもらいたい。」と述べられ、続いて国交省側から各要請事項に対する回答がなされた後、各エリア本部と全国貨物協議会代表から、それぞれ JR 各社を取り巻く経営状況や取り組みなどについて報告と要請を行なった。最後に佐藤書記長が国交省との忌憚のない意見交換を今後とも重ねていくことを申し添え、要請を終了した。

## <要請項目ならびに国交省回答>

1. JR 北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は 2020 年度で期限切れを迎え、2021 年度以降の支援継続は法改正が必要となります。国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、JR 北海道・四国会社に対して、経営動向を踏まえながら、引き続き必要な法改正も含めて財政負担の軽減など持続可能な恒久的支援策を講じていただくこと。

### (国交省)

JR 北海道と四国を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。地方における人口減少や少子化の進展、さらには高速道路の整備に伴う自動車等との競争の激化などに要因があるものと

考えている。両社においては各種の経営努力が行なわれているが、低金利による運用益の減少や車両・設備の老朽化などにより、いまだ財政基盤や収益基盤が十分ではない。国交省としては両社に対する基金の運用益による下支え措置、鉄道・運輸機構の剰余金を活用した車両や設備の更新のための助成金などこれまでも累次にわたってさまざまな支援を行ってきた。運用益の下支えは平成 28 年度をもっていったん終了しているが、平成 23 年度から措置している基金の実質的な積み増しについては、引き続き令和 13 年度（2031 年度）までは行なうこととなっている。平成 23 年度から令和 2 年度まで両社に対して老朽化した設備等の更新、安全投資と修繕、そのための助成金、または無利子貸付による支援を行なっていて、J R 北海道に対して昨年、経営改善に向けた取り組みを着実に進めるよう監督命令を出しているが、徹底した経営努力を行なうことを前提に今年度と来年度の 2 カ年で 400 億円台の支援を行なっている。これらの支援については、法にもとづいて鉄道・運輸機構の特例業務勘定として行っているが、現行法上は 2 年までとなっているので現時点ではさらにその先の支援の枠組みについて具体的に示すことは難しい。両社が鉄道事業を継続的に進めていくという責務を果たすために必要となる措置については国交省として十分に検討して参りたい。

2. J R 九州会社は人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、地方交通線では鉄道の特性を発揮することは困難な現状にあり、自立経営が求められながらも、厳しい経営環境に置かれていることに変わりはありません。日田彦山線をはじめ被災線区の鉄道復旧など、地域住民の足を守るために、今後とも持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行なっていただくとともに、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じていただくこと。

(国交省)

鉄道は地域住民の通勤・通学をはじめとする日常生活や経済活動において大切な役割を担っている。J R 九州は完全民営化をされているが、九州の基幹的な輸送機関として必要な鉄道ネットワークを適切に維持する必要があると考えている。国交省としても完全民営化に先だって J R 九州が配慮すべき事項として現に営業している鉄道路線の適切な維持等について指針というものを策定している。この指針にもとづいて万が一必要と認められる場合は指導・助言・監督命令を行なうこととなっている。

3. 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充が求められています。モーダルシフトの一層の促進に向けて、J R 貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化していただくこと。

(国交省)

貨物鉄道は営業用トラックに比べてCO<sub>2</sub>排出量が11分の1であり、地球環境に優しいことに加えて1編成が営業用トラック65台分の貨物が輸送できることから、トラックドライバー不足に対して物流の生産性向上をはかる上でも重要な役割を担っている。こうした観点か

らモーダルシフトの推進が重要であると考えている。国交省では物流総合効率化法にもとづいて貨物鉄道へのモーダルシフトを行なう取り組みに関する認定を受けて鉄道貨物量を増やした荷主企業等に対して運行経費の一部補助を行なっている。また、旅客鉄道を活用して貨物鉄道に必要な車両や荷物用のリフト等の設備について固定資産税の特例措置を講じている。この法律にもとづく支援の取り組みや関連する予算、税制等を活用して貨物鉄道へのモーダルシフトをさらに進めていきたい。

4. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、特に安全対策を重視した鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保していただくこと。とりわけ青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより、貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、将来にわたって貨物列車の運行本数や列車ダイヤは保障されなければなりません。そのためにも、第三セクターの安定した経営基盤の確立をはかるとともに、JR旅客会社とのダイヤ調整問題、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しと法的措置を確立していただくこと。

#### (国交省)

整備新幹線建設に伴う並行在来線については、地域の力で維持することが基本と考えているが、一方で経営分離後の並行在来線の事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまで国による様々な支援措置を講じているが、貨物調整金制度や地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度、税制上の優遇措置などである。国交省として引き続き並行在来線事業者の経営の状況を十分把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるよう適切に対応してまいりたい。JR貨物の経営自立に向けた取り組みを支援しているが、引き続きJR貨物が求められている役割を果たすことができるよう努めていきたい。JR貨物は経営基盤の確立等の条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化するという基本的な方針を踏まえ、経営に取り組んでいるところである。JR旅客会社とのダイヤ調整については、基本的には線路容量の物理的制約の状況やその解決策を熟知している当事者間の自主的な調整に委ねることが適当であると考えている。線路使用料については国鉄分割・民営化の際にJR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から貨物輸送によって傷んだレールや枕木等の修繕費のみに限定されたところである。JR貨物とJR旅客6社との間では、この考え方に沿って鉄道線路の使用料について協定が締結されている。JR貨物が旅客会社に支払う線路使用料の取り扱いについては、このような経緯を十分踏まえた上で検討する必要があると考える。

5. JR各社では、近年、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生しています。運休区間では、地元の地方自治体とJR各社で協議が進められていますが、復旧費用及び復旧後の赤字の補てんなど調整は難航しています。鉄道軌道整備法が一部改正されましたが、激甚災害が鉄道事業者の経営判断を超えた路線存否の問題にも繋がりがねないことから、復旧についてJR及び関係自治体の協議に委ねるだけでなく、災害復旧事業費補助制度の適用要件の見直し、補助率の拡充、被災施設の効用を維持するための機能強化を適用対象にするようご検討いただくこと。

(国交省)

被災した鉄道に対して円滑な復旧工事を実施するため、平成30年7月豪雨を契機として鉄道事業者や国交省の関係部局など関係者で連絡調整会議を設けて道路や河川等に関連する他事業と連携して復旧工事を迅速に行なうこととなっている。また技術的な課題については地方の鉄道事業者を対象として、被災情報の詳細な把握や復旧方策などの支援を実施しているところである。財政支援については鉄道軌道整備法にもとづく支援制度があり、鉄道事業者の資力にのみで復旧することが著しく困難な場合については国と地方自治体がそれぞれ一定の割合を支援するようになっている。昨年度には議員立法により鉄道事業者が黒字であっても一定の要件を満たす路線については支援できるよう鉄道軌道整備法の改正も加えられたところである。このように制度の拡充を行なってきたところであるが、さらなる支援制度の拡充については運用状況を見極めながら検討してまいりたい。災害復旧事業費補助制度については原形復旧することを基本としているが、災害復旧に必要な工事についても補助対象としている。国交省としては被災した鉄道が早期に復旧されるよう鉄道軌道整備法による成果があるところに他事業との連携を含め、必要な支援を行なってまいりたい。

6. 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識されました。災害発生時における生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。

(国交省)

災害発生時における物資輸送など円滑な貨物輸送のため、鉄道貨物輸送は重要であると認識している。昨年発生した平成30年7月豪雨や本年の台風19号では不通区間が発生し、貨物列車も運休となった。このため、JR貨物ではトラックや船舶による代替輸送に加え、迂回輸送も実施した。国交省として引き続き適切な物資輸送が行なわれるようJR貨物に指導してまいりたい。

7. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。

(国交省)

鉄道事業は営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであるため、鉄道施設の老朽化対策については鉄道事業者がみずからの資力により実施することを基本としている。しかしながら、経営が厳しく、みずからの資力のみでは老朽化対策を行なうことが著しく困難な鉄

道事業者に対して将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資する鉄道施設の補強、改良に対して支援を行なっている。また鉄道施設の総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する手続きについては、固定資産税の特例措置を講じている。引き続き、鉄道施設の適切な維持・管理が図られるよう取り組んでまいりたい。

8. 高齢化社会の進行の中で地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を有するものですが、「地方創生」の具現化をめざす国の方針からしても地方交通線の維持は必要不可欠です。2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあることはいうまでもありません。鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう再検討いただくこと。また「地域公共交通確保維持改善事業」について、地方鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、LRTの導入等の幅広い施策を含めた補助制度として拡充を図っていただくこと。

(国交省)

鉄道路線の廃止手続きは鉄道事業法の規定に基づいて廃止予定の1年前までに国土交通大臣に届け出ることになっている。その届け出があった場合には、国土交通大臣は廃止を行なった際の公衆の利便の確保に関し、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取することとしている。また関係地方公共団体の知事から申し出があった場合は代替交通機関の確保等にかかる関係者間の調整を行なうため、地方運輸局の主催により、地元協議会を開催することとなっている。こうした地元での協議を通じて鉄道事業廃止後における代替交通機関の確保がはかられている。これまでの廃止事例においては鉄道事業者において地域に対して丁寧な協議を行ない、理解をいただきながら廃止の届け出が行なわれることが一般的な状況であると考えている。「地域公共交通確保維持改善事業」については、地域鉄道の安全性の向上に必要な施設、設備の更新等のほか、鉄道駅やLRT等のバリアフリー化された街づくりを基本として利用環境の改善等に対しても支援が可能な制度となっており、引き続き必要な支援を行なってまいりたい。

9. JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なっていただくとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。また、踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなりましたが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難となっており、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じていただくこと。

(国交省)

鉄道事業においては安全・安定輸送の確保が最も重要な課題である。現在、保安設備がない踏切が多数残っているため、まずは保安設備設置のための補助を優先すべきと考えている。

そのために必要な財政支援を行なっているところである。踏切保安設備の維持・メンテナンスについては鉄道事業者みずからの資力において実施すべきと考えている。「踏切道改良促進法」にもとづく公的な支援については、同法の趣旨にのっとり、課題のある踏切の改良に対して一定の補助を行なっているところであるが、引き続き予算の確保と踏切の安全性向上のための対策を行なってまいりたい。

10. ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、「1日あたりの利用者が10万人以上の駅」について原則ホームドアを設置するとされていますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の設置促進を図るとともに事業者負担を軽減する税制減免措置等の財政支援措置を拡充していただくこと。さらに駅構内におけるエレベーターやエスカレーター等による段差解消や障がい者対応型トイレなどバリアフリー施設の整備は高額の保守費用がかかることからその維持管理費用、設備更新費用を含めて補助対象としていただくこと。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が3分の1を下回ることにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという事例も発生しています。ついては、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当していただくこと。

#### (国交省)

ホームドアは列車との接触、ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、その整備を推進していくことが重要であると認識している。ホームドアについては平成28年12月の「駅・ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間取りまとめにおいて1日あたりの利用者数が10万人以上の駅のうち、車両の扉位置など一定の整備条件を満たしている場合に原則として令和2年度までに整備することを決めている。あわせて10万人未満の駅についても、駅の状況等を勘案したうえで10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合には整備することとしている。国交省としては引き続き整備費用に対する助成や固定資産税等の軽減措置などの支援を行なうことにより、ホームドアの整備・促進に取り組んでまいりたい。維持管理費用について鉄道駅のバリアフリー化は利用者の増加による増収効果等設備投資に見合うだけの収益が期待できず、鉄道事業者による自主的な整備への誘因が働きづらいことから、整備を促すためのインセンティブ措置として整備費用に対する助成制度を設けている。鉄道事業者が保有管理する鉄道設備の維持及び更新にかかる費用は本来、鉄道事業者が負担すべきものであり、バリアフリー化であっても例外とすることは困難であると考えている。国交省として引き続きバリアフリー化設備の整備に必要な予算の確保を最優先に取り組んでまいりたいと考えている。鉄道駅のバリアフリー設備の費用負担についてはバリアフリー法の理念にもとづいて国と地方自治体、鉄道事業者の三者が連携して整備を推進し、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

11. 大都市圏における旅客輸送の鉄道ネットワークは、各鉄道会社間の相互乗り入れの接続不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面におけ

る数多くの課題が構造的に混在しています。鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化とこれに伴う必要な要員配置など鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実とともに速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図るため、都市鉄道利便増進事業の促進および拡充をなお一層推進していただくこと。また、来年7月24日～9月6日の東京オリンピック・パラリンピックの開催中、競技関係者の移動に伴う鉄道・道路などの朝夕の混雑緩和対策を国・都・鉄道事業者が連携して行なうよう指導を徹底いただくこと。

#### (国交省)

鉄道利用者の安全性及び利便性の向上をはかるためにホームやコンコースの確保や駅の改良、それとあわせて行なうエレベーターのバリアフリー施設や保育施設など鉄道駅総合改善事業化により支援を行なっている。鉄道駅は周辺の施設と一体となって街のにぎわいを形成し、地域の活性化を図る上で極めて重要な役割を担うことが期待されている。平成29年度から補助対象事業者を直接、鉄道事業者としたことや補助率がバラバラだったものを3分の1に統一するなど制度改正をして充実をはかってきたところである。令和元年の予算においても前年度比2億円増の約25億円程度の予算を計上しており、今後とも最大限の努力をしてまいりたい。都市鉄道ネットワークの更なる充実をはかる観点から既存ストックを有効活用して、速達性の向上、交通の結節拠点としての機能や利用の円滑化をはかるため、「都市鉄道利便増進法」の法律のスキームを定めているが、そのスキームに基づいて活用した「都市鉄道利便増進事業」によって整備を推進している。現在、その事業については神奈川東部方面の相鉄・東急・JR直通線の日吉駅から西谷駅間で整備を推進し、本年11月30日に一部開業する予定である。「都市鉄道利便増進事業」の補助率については国と地方自治体、鉄道事業者でそれぞれ3分の1と決まっておりますが、きわめて高い補助率となっているが、いずれにしてもこれにもとづき所要の事業促進を行なってまいりたい。来年の東京オリンピック・パラリンピック開催時における混雑緩和は非常に重要な課題であり、特に観客がスケジュール通り、スムーズに会場に到着できるように現在、競技スケジュールにあわせたダイヤを各鉄道事業者に設定いただいているところである。ラッシュ時においてはこれ以上の列車本数を増やすことは難しいので休暇の取得であるとか、時差通勤やテレワークなどの活用によってそもそもの通勤需要を減らす取り組みも重要となっている。開催まで1年を切っているので関係者の皆様のご協力を得ながらこうした取り組みをさらに進めていきたい。

12. 東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響で一部不通となっていたJR常磐線は2019年度末までに全線開通させ、東京都区内と仙台市内を直通で結ぶ特急列車も運行を再開する予定となっています。この間、帰還困難区域を含む復旧工事が急ピッチで進められてきましたが、現場は放射線量が高いため、のり面は草木を取り除いて表土を剥ぎ取った後、遮蔽と土砂崩落防止を目的にモルタルを吹き付け、線量を低減させるなどの困難な復旧作業を余儀なくされてきました。運転再開後に向け、今後も鉄道事業者であるJR東日本会社との協力のもと、業務に携わる社員の健康管理はもとより、全線運転再開後の旅客輸送の安全性確保も含めて監督官庁としての万全な対策と指導を講じていただくこと。

## (国交省)

現在一部不通となっている J R 常磐線について、2019 年度末までの全線開通をめざしている。国交省としては引き続き、関係省庁と緊密に連携して J R 常磐線の一日も早い全線開通の実現に向けて取り組んでまいりたい。なお、J R 東日本からは運転再開後も労働安全衛生法にもとづき、社員の健康管理に努めるとともに必要な教育及び訓練を実施していくと聞いている。

## <各エリア本部および全国貨物協議会代表の発言内容>

国交省側からの各項目にわたる回答を受けて各エリア本部執行委員長および全国貨物協議会議長からは以下のように J R 各社を取り巻く経営状況や国労としての意見、要望についてそれぞれ報告や要請が行われた。

### 【国労北海道本部・伊藤正則執行委員長発言】

「昨年7月27日に J R 北海道に対して2年間で総額400億円超の財政支援措置と J R 会社法に基づく監督命令が発出されたのを受け、本年4月9日、2031年度の経営自立をめざした『J R 北海道グループ長期経営ビジョン 未来 2031』『J R 北海道グループ中期経営計画』が発表され、現在目標達成に向けた取り組みが進められている。この中期経営計画については賛否両論も含めて利用者や道民から『甘い』とか『無理だろう』といったさまざまな意見が出されているが、年間40億円もの増収を見込んだ運賃改定を10月1日に行ない、来春のダイヤ改正時に新千歳空港アクセス増便に向けた閉塞信号機の増設工事などもほぼ完了し、予定通りに進められている。また単独では維持困難とした線区の問題では輸送密度200人以上2,000人未満の8線区では国と同程度・同水準の金額を示すことに難色を示していた沿線自治体も6月には40市町村が財政支援を了承し、北海道議会においても J R 北海道を支援する利用促進等のため道予算2億800万円が計上された。財政状況が厳しい自治体が苦渋の選択をした背景には北海道民全体が鉄路を残したいという願いがあり、路線の廃止は何よりも路線の縮小化や街と地域の衰退に拍車をかけることを知っているからである。しかしながら、各首長はこれ以上の財政支援について消極的な考えを明らかにしている。『本来なら国が全額支援すべきとの考えだが致し方ない』とか『路線維持のためには国の抜本的な支援が必要だ』、あるいは『鉄路存続の責任は国が負うべきだ』などの考え方も報じられている。運賃改定についても4月に札幌で開かれた国交省運輸審議会の公聴会で一般公募から選ばれた3人の市民がいずれも運賃値上げに反対の意見を述べた。J R 北海道は国策により、分割・民営化によって発足した鉄道会社である。また、経営安定基金運用益の目減りは低金利政策を進めた国に責任があり、それを自主運用であり、赤字補填を固定的に補償するものではないとしてきた結果が今日の J R 北海道の姿である。J R 北海道は会社も社員も懸命になり、安全・安定輸送構築に向け、努力を重ねているが、20代・30代を中心とした若手社員の退職に歯止めがかかっていない。毎年300人弱の採用があるが、2018年度は若手社員の退職が140名を超えた。若手社員の退職が100名を超えるのは3年連続であり、将来展望が見えない不安と賃金面での不満が大きな要因となっている。J R 7社間で社員の賃金等の面でも格差が広がっているがこうした流れは子会社も同様であ

り、人材確保が困難な状況がこのまま続くと将来の安全輸送体制にも大きく影響してくる。ＪＲ北海道はこれまでもさまざまな支援をいただいたが、長期にわたり人材確保も含め、安定した経営を構築するには恒久的な支援策が必要である。監督官庁である国交省がＪＲ北海道、四国、貨物の経営支援に向けた法律改正などの提案とあわせ、経営基盤の確立に向けてより一層ご尽力願いたい。」

#### 【国労東日本本部・大沼元執行委員長発言】

「ＪＲ東日本の経営状況は9月期中間決算においてもグループ会社全体で純利益は前年度比5.41%増の1,885億円という状況にあり、ＪＲ北海道との経営基盤の違いは否めず、同じ国鉄・分割民営化をくぐってきた人間としてみれば忍びなく、簡単には喜べない。国交省側の回答でも触れられたが、鉄道軌道整備法で黒字会社でも路線によっては鉄道の復旧については支援するとの状況であるが、今回の台風19号被害でＪＲ東日本に関わる路線で要請があったのか、該当するところがあるのかについてお聞かせ願いたい。また、東京オリンピックの競技スケジュールにあわせて現在、ＪＲ東日本でもダイヤの準備が進められている。一方で国交省としても混雑緩和に向けた様々な検討を進められていると思う。それでも開催中には競技観戦などで会期中1千万人ほどが首都圏に来るとの試算もあり、いまでさえ、10分遅延事故が生じればホームに人があふれるという状況にあって、そうした事態に備えたリスク管理というものをあわせてご指導いただきたい。さらに今年度末にＪＲ常磐線を全線開通する準備が進められているが、まだ帰還困難区域となっているエリアを列車が通過する状況もあり、そうした場所で何らかの理由で緊急停止した際にどのような対策をするのか等々も想定していただきたい。」

#### 【国労東海本部・上野力執行委員長発言】

「今回の要請事項にはないが、ＪＲ東海の大きな問題としてリニア中央新幹線の問題がある。現在、品川から名古屋までの各工事区で建設が進められているが、大なり小なり地域の沿線住民や自治体との間でいくつかの問題や軋轢が生じている。当然、鉄道事業者としてＪＲ東海がこの問題を解決していくということで行なわれているが、一番大きな問題として静岡県の大井川の水問題がある。現在、静岡県知事をはじめ、流域の市町、また大井川の利水関係協議会がトンネルの湧水の全量を水系に戻してほしいということで交渉を行ない、ＪＲ東海との間で平行線を辿っている。われわれ労働組合としては当然、この問題は会社とも交渉を行なっていくし、沿線住民・自治体ときちんと意見交換しながら要望に応じていくべきだと主張しているが、国交省としても何らかの関与をしてもらいたい。マスコミ報道によると今後三者協議を行なっていくということだが、静岡県や流域の自治体が納得するような回答をはかるべきだと考えている。今後どのような関与をしていくのか、お答えできればお願いしたい。さらに先日リニア実験線で車両の火災があった。国交省からこの事故の調査に入ったと聞いていない。現在、ＪＲ東海も調査中であるということだが、実験線とはいえ、国民が注目している国家的な大型プロジェクトである。乗務員のいない高速輸送機関だけに安全が担保できなければなかなか動かせない。この問題について現在、国交省がどのように関与をしているのか、お聞かせ願いたい。」

### 【国労西日本本部・森田文一執行委員長発言】

「2018年3月末時点で第4種踏切が全国に2,726カ所あると報道されている。J R 西日本岡山支社管内に福塩線があるが、2018年9月27日にこの路線の『岩崎の一』踏切で9歳の小学校4年生の女の子が列車にはねられ死亡するという痛ましい事故があったが、同じ踏切で前年の2017年9月にもミニバイクの男性がはねられて亡くなっている。この踏切の周辺は当時、宅地開発により、利用者がたいへん増えていて地元国労岡山地本も参画する『J R 福塩線を良くする会』が2014年から第1種化を求めてJ R 西日本に要望も申し入れてきた。2014年当時、J R 西日本は他の4種踏切よりも優先度が下がるということで放置してきたが、2件の事故が発生して2019年2月に1種化が行なわれた。現在も全国にある第4種踏切は宅地開発や商業施設の開発などにより、人口の増加や利用増加が見込まれる箇所が多々あると思うが、踏切での痛ましい死傷事故を撲滅するためにも踏切周辺の住民の意見等を聞くことも十分必要であり、第4種踏切の改良や設備改善に向け支援・ご尽力を要請する。先般、『鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会』の取りまとめが公表されている。『コンクリート軌道直線ホームでは段差が3cm、隙間が7cm、コンクリート軌道曲線ホームでは段差は優先してできる限り3cm、隙間についてはできるだけ小さく整備することがのぞましい。』と述べられている。これはあくまで車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全性の確保を両立しようという観点から実証試験等を通じて整理をされた目安と整理の方向とされている。列車とホームの隙間への転落、あるいは足を踏み外して転落する事象も多発傾向にあると指摘されている。大阪に学園都市線という路線があるが、ここに鳴野駅がある。かなりの曲線ホームで列車とホームのすき間が広いところで20cm以上空いていて、この駅では2015年11月にホーム係員の終日配置を廃止して、ラッシュの時間のみの配置となった。車掌がモニター画面で安全確認を行なうようになったが、その後も隙間転落の事象は依然として発生している。平成28年度に全国でこうした隙間転落の事象は829件起きているが、そのうち鳴野駅では11件発生している。この駅は一日の乗降人員が約9,000名いるが、地元の方でも安心して利用できるように国労大阪地区本部で取り組んだ『ホーム要員の終日配置を求める署名』には地元の皆さんから9,188筆の署名が集まっている。J R 西日本はホーム要員を終日配置する考えはないということと隙間転落に車掌が気付いて出発したら対策を考えるという姿勢に終始している。鳴野駅の問題については2年前にもこの要請の場で話したが、2016年12月2日に衆議院国土交通委員会において大阪の鳴野駅の件で取り上げていただいた。当時の石井国交大臣は『ホームにおける旅客の安全確保は全ての旅客にとって大変重要な課題と認識している。鉄道事業者みずからが判断することではあるが、必要に応じてホーム係員等の配置を見直すという対応が重要』と答弁されている。この大臣答弁を踏まえ、J R 西日本が安全対策を講じるようあらためて国交省としての指導を願いたい。」

### 【国労四国本部・立花浩二執行委員長発言】

「四国は全国からみても少子高齢化や人口減少が進んでいて収入の減少などにより、非常に厳しい経営環境にあり、経営安定基金の運用益などで何とか現状を維持している状況にある。一昨年、『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』が立ち上げられ、これまで5回にわたり議論がされてきている。5回目の議論ではこれまでの中間整理案が取りまとめられているが、これまで高知県と香川県で県別の議論も行なわれ、年内には徳島県と愛媛県でも県別の議論

が行なわれる予定となっている。会社は自助努力だけでは路線の維持は今後困難であると述べているし、自治体も自治体だけの協力だけでは四国の鉄道を維持していくのは厳しく、まずは国が責任をもってやってほしいとの意見も出されている。これまでの構造矛盾の解消についてまずは国が責任をもってやっていただけるようお願いしたい。瀬戸大橋線が開通して30年以上が経過したが、老朽化が進んでいる。今後修繕も必要となっていくが、橋の修繕は多額の費用がかかり、会社の経営を圧迫する。その意味でも負担を軽減する支援策についてお願いしたい。会社のこれまで自立経営をめざして自助努力も行ないながら大幅な人減らしによる効率化施策を進めてきている。JR四国発足当時、社員は4,400名程度がいたが、いまは約半分の2,000名程度になっている。これまでワンマン化のダイヤ、駅の無人化、契約社員化、業務委託、さらには外注などさまざまな効率化施策が進められてきた。そうしたなかでいまJR四国の駅にはほとんど駅員がいないのはもちろん、トイレやゴミ箱、さらには券売機など人件費や維持費の削減のため、廃止されてきている。街の玄関口、顔であった駅が荒んでいくのは利用者へのサービスの低下のみならず、駅周辺の治安の悪化や更なる過疎化に繋がっていくのではないかと危惧する。労働組合としてこれ以上の効率化は安全を確保する上で限界にきているものと考えている。ここ数年、全国各地で台風や大雨など自然災害も増えているが、四国でも昨年の西日本豪雨により、非常に大きな被害を受け、それに伴う収入の減収や復旧費用が会社の経営に大きく影響している。鉄道軌道整備法が一部改正されたが、それでも会社への負担は非常に大きく、安定的な経営基盤の確立と地域住民の足である地方ローカル線維持・活性化に向け、今後も持続可能な恒久的支援を進めていただくよう検討をしていただきたい。」

#### 【国労九州本部・千々岩隆執行委員長発言】

「平成29年7月の九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線についてJR九州と地域住民の話し合いはこの間、何度となく開催されてきたが、合意に至っていない。地域住民は鉄道での復旧を願っているが、JR九州は3つの案を示しているが、路線維持には年間1億6千万円の支援が必要だとして鉄道での復旧に消極的で、BRTやバス転換を推進する案も示している。一方、沿線自治体である東峰村で復旧方法をめぐって取り組んだアンケートでは約95%の住民が鉄道での復旧をのぞんでいる。また、東峰村、添田町、日田市の合同会議では、路線維持の負担はできず、鉄道での復旧をめざすとしている。この間、沿線自治体はJR九州を盛り上げるためにイベントなどいろいろな取り組みを行ってきた経緯もある。そのことも含めて鉄道での復旧を求める声も強く、国交省としての地域住民の意向を踏まえた助言や指導をお願いしたい。10月8日付の西日本新聞においてJR九州が今年度中にも自動運転技術の導入を実用化したい旨の報道がされた。自動運転の実用化は十分な環境整備ができてから行なうべきでホームドアがない路線での自動運転は全国でも前例がない。運転士でない係員が乗り込むとしているが、異常時の対応がスムーズにできるのか、安全を軽視しているのではないかと目を疑うばかりである。九州は少子高齢化が全国平均以上に進んでいるが、業務効率化や人件費抑制を見込めるとの理由だけで運転士を乗務させない会社の姿勢は安全軽視と指摘せざるを得ない。国交省としても安全を確保する観点から慎重に取り扱ってほしい。」

### 【国労全国貨物協議会・星野高志議長発言】

「台風19号によって貨物の使用ルートである武蔵野線とか、中央本線、東北本線が寸断された。幸いにも昨年西日本豪雨災害のように3ヶ月間といった期間を要せずに10月29日には全線で貨物輸送が再開するという運びとなった。このなかで特に問題となったのは内陸に向けた石油輸送だった。山手貨物を通るルートを含めてはじめてさまざまなルートを確認して、さらには中部圏からの増送という形で内陸部の石油輸送を担ってきた。危機管理の面で迂回ルートの確保、迂回輸送の重要性についてあらためて国交省の中で検討をお願いしたいが、鉄道インフラ基盤という意味で国土強靱化計画の3カ年の緊急対策として実施されている。さらに豪雨対策として来年度予算にも多くの概算要求として計上されている。年々、自然災害の規模が大きくなっているが、第二種鉄道であるJR貨物からみれば全国のどこで災害が発生しても影響を受ける甚大な構造になっている。予防保全という形もあるが、鉄道インフラ基盤へのさらなる支援を重ねて要望する。国鉄改革のスキームという観点でダイヤ調整と線路使用料についての回答もあったが、この問題は毎年要請事項に入れさせてもらっている。国鉄・分割民営化を成り立たせる一つの柱が経営安定基金の運用益だが、もう一つの柱がアボイダブルルールにもとづくJR貨物の線路使用料である。この間、JR貨物の完全民営化をめざした基本問題懇談会でJR各社の完全民営化に向けたなかでの指針とされたが、この間、平成18年度末には民法の規定による20年間の再協定化も行なわれた。ただ、1987年の会社発足時には、運輸収入に占める線路使用料の割合が7.9%であったものがここ数年来、15%程度を占めるまでになっている。いくら適切なものかという明確な基準はないが、少なくともJR貨物の経営が成り立つ一つの大きな仕組みであるだけに国交省として生産単価も含めたルールの一定の見直しも視野に置いてほしい。この間の議論の中では『当面の間』とか『完全民営化までの間』と言われてきたが、線路使用料が生命維持装置であることは間違いなく、少なくとも法的措置、担保を検討してもらいたい。貨物調整金は整備新幹線建設に伴う新たなスキームの話だが、平成23年度の利益剰余金の活用以降、いまの第三セクター会社の経営が大きく好転したのは間違いない。この後の建設料との関係があるが、将来にわたっての財源が担保されていない。JR貨物や並行在来線の第三セクター会社の経営を支える意味からも、将来にわたっての貨物調整金の拡充と財政措置について検討をお願いしたい。国交省のワーキンググループにおいて、2018年度末までに160km/h走行を、2020年度内に特定時期の一部時間帯で下り線における210km/h走行をめざす方針が取りまとめられ、今年3月のダイヤ改正から140km/hから160km/h走行が開始された。来年度末になると思うが時間帯走行で下り線がさらに210km/hの高速が行なわれる方向で検討されている。貨物列車がはじめて新幹線と共用走行されるが、青函トンネルというインフラのなかでの走行において安全対策が一番重要だが、北海道からの物流の流れは極めて大きなものもある。安全を最大点の優先事項としながらも、共用走行について慎重な検討をお願いしたい。」

この後、各エリア本部および全国貨物協議会代表から出されたいくつかの質問について国交省側から以下のように7点にわたって再回答と補足説明が行なわれた。

- ①「青函トンネルの共用走行について多岐にわたる問題もあるため、関係者間で慎重に議論を進め、考えていかななくてはならないと認識している。」
- ②「昨年の西日本豪雨で100日間という不通期間が生じた。その経験を踏まえて今回の台風19

号でも石油輸送の迂回輸送を行なった。災害時の迂回輸送や代替輸送など随時見直しをしながら役立てていきたい。」

- ③「線路使用料は経営安定基金にかわるものとして位置づけられているものだが、ご意見については受け止めさせていただく。」
- ④「常磐線が帰還困難区域を通るという件について全線開通の前提として駅と線路自体は避難指示が解除されるということになっている。周辺は帰還困難区域だが、JR東日本からは施設等の除染を含めて対応はしていると聞いている。」
- ⑤「日田彦山線は地元で大分県や沿線自治体とJR九州との間で復旧会議が行なわれているが、今年の第4回会議でJR九州の方から案が示され、10月まで各市町村との協議が行なわれている。JR九州に対しては丁寧な説明・議論を行なうよう求めている。」
- ⑥「今回の台風19号被災に関して今のところJR東日本から鉄道軌道整備法にもとづく申請等は行なわれていない。状況としては橋脚が流された水郡線についてJR東日本と河川管理者である茨城県と連携して復旧にあたっての施工条件の調整を行なっていると聞いているところである。斜面が崩壊した吾妻線については群馬県による斜面の安定化工事と連携して行なう検討が進められている。」
- ⑦「東京オリンピック・パラリンピックでは輸送の安全を期しても予期せぬトラブルや自然災害等による輸送障害が起きることが十分あり得る。まずは情報を関係者で共有することや迂回輸送や代替輸送など情報発信も含めて検討してまいりたい。」

最後に、佐藤書記長からまとめとして「本日は真摯にご対応いただき、感謝申し上げます。私どもの方から、①JR北海道や四国の厳しい経営の状況、②不通となっているJR九州の日田彦山線の復旧、③近年多発している自然災害に対する鉄道復旧の支援・補助、④JR貨物の線路使用料と安定した経営基盤の確立、⑤鉄道構造物の大規模修繕とホームドアとバリアフリー化についての財政支援、⑥東京オリンピック開催に伴う混雑緩和対策と常磐線全線運転にあたっての安全性の確保等々についてあらためてJR各社の対応機関である各エリア本部代表が要請を述べさせていただいた。今後とも引き続き国交省にはご指導・ご支援を願いたい。」と結び、要請を終えた。

以 上

2019年11月5日

国土交通大臣  
赤羽 一嘉 殿

国鉄労働組合  
中央執行委員長 松川



## 要 請 書

国土交通行政の円滑な推進のために日夜ご尽力されている貴職に敬意を表するとともに、日頃から私どもの要請に真摯にご対応頂いていることに心から感謝申し上げます。

ご承知のようにJRグループ7社の2019年3月期連結決算は、訪日客やビジネス客の利用拡大を背景に運輸収入を伸ばした上場4社が過去最高の売上高を更新し、JR九州は当期減益となったものの、なかでもJR東日本とJR東海は当期利益も前年度実績を超えて、JR西日本も災害影響により在来線が不通となったものの、山陽・北陸両新幹線の売上げが好調で、利用減を補いながらも、災害復旧費用225億円を特別損失に計上したことから当期は減益となりました。

一方で西日本豪雨や北海道胆振東部地震といった自然災害の影響が大きかったJR貨物、JR北海道、JR四国の非上場3社は減収かつ営業損益の悪化等により、とりわけJR北海道は新幹線の利用減などによって運輸収入が伸び悩むとともに、管理・維持コストや除雪費の負担の影響を受け、営業損益は3年連続で過去最大となる418億円の最終赤字を計上しました。さらにJR四国と貨物はJR本業である鉄道事業が辛うじて「好調」を維持しているとはいえ、増収減益といういずれも厳しい経営環境にあります。

JR北海道は、2016年11月に単独では維持することが困難とする10路線13線区を公表して、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方について、地域の関係者に説明・協議を重ねてきましたが、本年4月9日、2031年度の経営自立をめざして「JR北海道グループ長期経営ビジョン 未来2031」「JR北海道グループ中期経営計画2023」を相次いで発表しました。このビジョンの中でも「開発・関連事業による事業構造の変革」が強調されていますが、北海道という地域特性のなかで鉄道事業の黒字化がなかなか見込めず、関連事業による増収に頼らざるを得ない経営構造が一段と鮮明になっています。

また、JR四国についても、鉄道ネットワークのあり方を協議するための懇談会がこれまで5回にわたって開催されてきましたが、3月22日に公表されたJR四国の路線別収支状況によれば、9路線18線区のうち、黒字は瀬戸大橋線のみで、他の17線区は全て赤字路線という厳しい経営実態が浮き彫りになりました。

昨年6月15日、鉄道軌道整備法の改正法が可決・成立し、これによって、黒字事業者の赤字路線についても補助の対象とする制度が追加されることになりましたが、鉄道事業者の自助努力のみでは地方交通線における安全輸送の確保、車両新製やメンテナンス業務、駅・線路・電気設備等のインフラ基盤の整備やトンネル、橋梁の老朽化及び防災対策など公共輸送機関としての地域鉄道ネットワークを将来にわたって維持することがより困難になることが危惧されます。

他方、都市圏においても、混雑緩和・シームレス化・遅延対策といった課題に加えて、踏切事故防止のための立体交差化や踏切保安設備の整備、激甚災害に対する計画運休などの防災対策、ホームドアやバリアフリー化への対応などの問題が山積しています。

JR各社発足から32年が経過するなかで、総合的な交通体系の観点から地方と都市圏における持続可能な鉄道ネットワークの確立にむけたスキームをあらためて検証し、抜本的な改善策を示すことが一段と重要になっています。

私ども国鉄労働組合に対するこれまでの貴職のご理解やご協力に心から感謝を申し上げますとともに、つきましては、下記要請事項についてご検討を深めていただき、問題解決に向けてご尽力下さるようお願い申し上げます。

## 記

1. JR北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は2020年度で期限切れを迎え、2021年度以降の支援継続は法改正が必要となります。国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、JR北海道・四国会社に対して、経営動向を踏まえながら、引き続き必要な法改正も含めて財政負担の軽減など持続可能な恒久的支援策を講じていただくこと。
2. JR九州会社は人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、地方交通線で鉄道の特性を發揮することは困難な現状あり、自立経営が求められながらも、厳しい経営環境に置かれていることに変わりはありません。日田彦山線をはじめ被災線区の鉄道復旧など、地域住民の足を守るために、今後とも持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行なっていただくとともに、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じていただくこと。
3. 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充が求められています。モーダルシフトの一層の促進に向けて、JR貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化していただくこと。
4. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、特に安全対策を重視した鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保していただくこと。とりわけ青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより、貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、将来にわたって貨物列車の運行本数や列車ダイヤは保障されなければなりません。そのためにも、第三セクターの安定した経営基盤の確立をはかるとともに、JR旅客会社とのダイヤ調整問題、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しと法的措置を確立していただくこと。

5. JR各社では、近年、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生しています。運休区間では、地元の地方自治体とJR各社で協議が進められていますが、復旧費用及び復旧後の赤字の補てんなど調整は難航しています。鉄道軌道整備法が一部改正されましたが、激甚災害が鉄道事業者の経営判断を超えた路線存否の問題にも繋がりがねないことから、復旧についてJR及び関係自治体の協議に委ねるだけでなく、災害復旧事業費補助制度の適用要件の見直し、補助率の拡充、被災施設の効用を維持するための機能強化を適用対象にするようご検討いただくこと。
6. 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識されました。災害発生時における生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。
7. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。
8. 高齢化社会の進行の中で地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を有するものですが、「地方創生」の具現化をめざす国の方針からしても地方交通線の維持は必要不可欠です。2000年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあることはいまでもありません。鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう再検討いただくこと。また「地域公共交通確保維持改善事業」について、地方鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、LRTの導入等の幅広い施策を含めた補助制度として拡充を図っていただくこと。
9. JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なっていただくとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。また、踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者及び道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなりましたが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難となっており、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じていただくこと。
10. ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、「1日あたりの利用者が10万人以上の駅」

について原則ホームドアを設置するとされていますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の設置促進を図るとともに事業者負担を軽減する税制減免措置等の財政支援措置を拡充していただくこと。さらに駅構内におけるエレベーターやエスカレーター等による段差解消や障がい者対応型トイレなどバリアフリー施設の整備は高額な保守費用がかかることからその維持管理費用、設備更新費用を含めて補助対象としていただくこと。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が3分の1を下回ることで、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという事例も発生しています。ついては、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当していただくこと。

11. 大都市圏における旅客輸送の鉄道ネットワークは、各鉄道会社間の相互乗り入れの接続不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における数多くの課題が構造的に混在しています。鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化とこれに伴う必要な要員配置など鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実とともに速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図るため、都市鉄道利便増進事業の促進および拡充をなお一層推進していただくこと。また、来年7月24日～9月6日の東京オリンピック・パラリンピックの開催中、競技関係者の移動に伴う鉄道・道路などの朝夕の混雑緩和対策を国・都・鉄道事業者が連携して行なうよう指導を徹底いただくこと。

12. 東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響で一部不通となっていたJR常磐線は2019年度末までに全線開通させ、東京都区内と仙台市内を直通で結ぶ特急列車も運行を再開する予定となっています。この間、帰還困難区域を含む復旧工事が急ピッチで進められてきましたが、現場は放射線量が高いため、のり面は草木を取り除いて表土を剥ぎ取った後、遮蔽と土砂崩落防止を目的にモルタルを吹き付け、線量を低減させるなどの困難な復旧作業を余儀なくされてきました。運転再開後に向け、今後も鉄道事業者であるJR東日本会社との協力のもと、業務に携わる社員の健康管理はもとより、全線運転再開後の旅客輸送の安全性確保も含めて監督官庁としての万全な対策と指導を講じていただくこと。

以 上