

## 国交省要請概要について

- 【日 時】 2024年11月15日(金) 16時～17時40分
- 【要請場所】 参議院議員会館101会議室
- 【紹介議員】 森屋隆参議院議員(立憲民主党・参議院国土交通委員会筆頭理事)
- 【議事進行】
- |                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| (1) 司会あいさつ                    | 岩元書記長     |
| (2) 主催者あいさつ                   | 松川委員長     |
| (3) 紹介議員あいさつ                  | 森屋隆参議院議員  |
| (4) 国交省あいさつ                   | 五十嵐徹人鉄道局長 |
| (5) 国労各エリア本部および全国貨物協議会代表からの要請 |           |
| (6) 国交省との意見交換                 |           |
| (7) まとめと閉会あいさつ                | 岩元書記長     |

### 【要請骨子(本部7項目)】

- ① 鉄道事業の将来を担う人財確保のための投資や担い手不足の対策と安全・安定輸送確保のための技術継承や教育の充実および社員の処遇・業務改善などJRに対する指導の実施
- ② JR北海道・四国会社に対する持続可能な経営支援策の継続とJR九州の安定経営に向けた助成策ならびに被災線区に対する支援策の継続および持続可能な地域公共交通のネットワーク整備と活性化に向けた必要な支援と財源確保
- ③ 改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置される『再構築協議会』での「廃線ありき」を前提とした検討ではなく、自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築と丁寧な合意形成に向けた国の支援の強化ならびに鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充
- ④ 地方交通線の廃止手続きを定めた鉄道事業法の見直しと法改正ならびに燃料費高騰や人件費上昇、バリアフリー化等の社会的要請に伴い、将来への投資や賃金上昇に対応する適時適切な価格転嫁の実現
- ⑤ 大規模災害等による被災鉄道復旧に対する鉄道軌道整備法の適用要件ならびに対象の見直しと公的助成の拡充および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とトンネル・橋梁など老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備や車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対する補助の拡充
- ⑥ JR各社の検査体制の充実と事故防止に向けた行政指導、さらには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の充実と新設ならびに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促進と自動運転のルールづくりや輸送の安全のための基準と要員確保
- ⑦ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持と貨物調整金制度の適用等による第三セクター会社への経営支援、モーダルシフトの推進と安定的な貨物輸送の確保のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、鉄道貨物を維持するための線路使用料の見直しならびに法的措置の確立

2024年11月15日

国土交通大臣  
中野 洋昌 殿

国鉄労働組合  
中央執行委員長



## 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いただいていることに心から感謝申し上げます。

新型コロナウイルス感染症が感染症法上の『5類感染症』に移行して1年半が過ぎ、交通運輸産業を取り巻く状況も、人の移動が活発化し、社会経済活動やインバウンドも回復してきました。

しかし、その一方で、交通・観光サービス産業は、少子高齢化による慢性的な人手不足に加えて低賃金・長時間労働に起因する若年層の離職などにより、需要回復に対応できないという「需要と供給のミスマッチ」という課題にも直面しています。また、運輸産業においてもドライバーの高齢化、eコマース市場の拡大に伴う物流量の増加により、要員不足がより一層深刻化しています。

いうまでもなく、交通運輸産業は重要な社会インフラの機能を有するとともに、地域社会・経済にとっても必要不可欠な業種ですが、少子高齢化や人口減少が進行するなかであって誰もが安心して移動や観光、物流サービスが利用できる環境を整備することは社会的責務となっています。

昨年10月より、経営が厳しいローカル線に対し、国の関与を強め、沿線自治体と鉄道事業者の再編協議を後押しする地域公共交通活性化再生法改正法が施行されました。

交通政策基本法第27条では「国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図る」とされています。しかし、鉄道については、線区が複数の自治体に跨ることから関係者の合意形成が困難となり、法定協議会等が十分に活用されていない実態にあります。

こうしたなか、JR西日本の芸備線の一部区間(備後庄原駅～備中神代駅)について改正地域公共交通活性化再生法施行後初となる再構築協議会が設置され、今年3月から検討が行われています。ご承知のように関係する地元自治体からは「引き続きJRが現行通り運行してほしい。具体的な方策について地域住民の生活を守ることを第一に考えながら議論していきたい」(岡山県)、「移動の利便性の向上や潜在需要の掘り起こしなど、芸備線の可能性を最大限追求することが必要だ」(広島県)、「芸備線はまちづくりに欠かせない。日常の利便性向上に加え、交流人口の増加や地域産業の活性化など、ほかの交通モードに代えがたい新たな価値や役割を最大限追求すべき」

(庄原市)、「新見市は鉄道とともに発展してきた。現在も高校生や高齢者にとってなくてはならない移動手段となっている」(新見市)などの意見が出されています。

J R西日本は「廃線」という表現を避けていますが、存続を求める自治体と鉄道事業者の間で認識の違いは否めず、費用対効果や採算第一主義だけを論拠として「鉄道廃止・バス転換」へ協議を加速させることがないよう丁寧かつ十分な合意形成が最重要課題であることはいうまでもありません。

本年8月27日に貴省が発表された2025年度予算概算要求および税制改正要望では、交通インフラの整備の推進、都市鉄道ネットワークの充実、鉄道事業者と地域の共創に対する支援、地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進、鉄道駅におけるバリアフリー化等の促進、耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進、鉄道の災害復旧の支援、鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の創設等が盛り込まれています。

貴省も指摘されているように、いま、J R北海道、四国においては沿線の人口減少や高速道路整備の進展による輸送人員の減少等に加え、ポストコロナにおける社会変容、あるいは本格的な人口減少の進行によって、大変厳しい経営環境にあり、いまだ経営自立の途上にあります。また、J R貨物についても、鉄道貨物輸送が台風・豪雨等の自然災害の影響を受けやすいなど、安定的な事業運営にはなお課題が残されています。

その上に経年劣化によるトンネル・橋梁など鉄道施設の老朽化対策も深刻となっており、大規模自然災害に対する防災・減災対策とともに国や自治体が一体となって社会的インフラ基盤の整備として推し進めていくことが強く求められています。

また毎年、繰り返される大きな激甚災害に対して、鉄道事業者の経営体力も限界にきており、新たな法整備や助成金・交付金の拡充など国としての対応強化も必要不可欠です。

2000年から運輸関係の規制緩和により、鉄道事業法が改正され、新規参入や撤退、運行路線の休廃止などの手続きは、免許・許可制から届出制となり、2001年の「省令改正」によって事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できるようになってから、J Rでは車両や線路などの検査周期の延伸が次々に行われたほか、線路や電気設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務などがグループ関連会社に「業務委託」されました。

しかし今、こうした鉄道事業の外注化や要員削減を柱とした効率化施策に加えて、技術継承、労働条件の悪化、教育の不十分さがJ R・グループ・関連各社で多発している輸送障害や鉄道事故、労災死亡事故を引き起こす背後要因ともなっています。

鉄道輸送の最大の使命は何よりも安全輸送の確保にあり、事業者であるJ Rとこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していかなくてはなりません。

こうした状況を踏まえながら、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重ねて感謝を申し上げますとともに、下記要請事項についてご検討を深めていただき、監督官庁としてご尽力下さるようお願い申し上げます。

記

1. 交通政策基本法第 21 条には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」が明記されており、2020 年の改正により、「必要な労働条件の改善を含む人材の確保の支援」が盛り込まれています。また、改正地域公共交通活性化再生法参議院附帯決議においては、「鉄道・バス・タクシー等の交通事業従事者の人材確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業従事者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び育成のための支援策を講ずること」とされています。ついては、都市および地域公共交通の維持・確保に向けて人財への投資や設備投資を継続的に行えるようにするため、関係省庁と連携をはかるとともに、運輸産業における担い手不足の対策を具体的に講じていただくこと。さらに、JR 各社において、「将来への希望と誇りが持てない」と若年層の離職者が急増し、要員不足が慢性化している現状に鑑み、鉄道事業の将来を担う人財基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実など制度改善を図るとともに安全・安定輸送確立のため、日夜現場で働く社員の処遇や業務改善に努めるよう鉄道事業者に指導いただくこと。
2. JR 北海道、JR 四国及び JR 貨物に対する経営支援策について、JR 四国はすでに2025 年度までの支援が実施されていますが、JR 北海道および JR 貨物の経営自立化に向けて、中期経営計画期間内における2024年度から2026年度末までの支援継続が決定されました。引き続き、助成金や無利子貸付等の支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。あわせて、JR 九州も自立経営が求められながら、例外なく人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大が進み、地方交通線では鉄道の特性を発揮することは困難な厳しい経営環境に置かれていることから、被災線区に対する支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。
3. 改正地域公共交通活性化再生法の改正趣旨に則り、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公有民営方式の持続的な安定経営を図るよう働きかけを強めていただくこと。とりわけ改正地域公共交通活性化再生法の参議院附帯決議においても、「持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通のあり方についての協議を促進するための環境を整備すること」とされていることから、地方公共団体に対し、課題解決のために関係主体として積極的に関与するよう、国がリーダーシップを発揮していただくこと。

4. 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り、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法改正を再検討いただくこと。また、鉄道の運賃は総括原価方式が導入されていますが、上限運賃の認可が必要であることから、近年の燃料費高騰や人件費の上昇、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、事業者の経営上の足かせとなっています。将来投資に関する課題や賃金上昇に適切に対応する人件費の算定方法、経常的な経費の変動に適切に対応する算定方法等に関し、適時適切な価格転嫁を実現するよう見直しを図っていただくこと。
5. JR各社では、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恒常的に発生しています。鉄道軌道整備法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることになりましたが、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていません。とりわけ黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件となっていますが、収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分され、長期の計画を策定することも必要とされています。今後、発生しうる自然災害を想定し、早期復旧の観点から鉄道軌道整備法の適用要件および適用対象を見直すとともに、地震・風水害等の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。また、全国のトンネル・橋りょうをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超える鉄道施設も増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっています。これらに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものです。事業者にとっては相当な負担を課すものとなっています。予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じていただき、地方の鉄軌道では施設や設備、車両の老朽化が深刻となっていることに鑑み、鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充していただくこと。
6. 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。特にバリアフリー法に基づく基本方針では、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と、2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を、原則として全てバリアフリー化することや、ホームドア等については鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備することなどが、それぞれ2025年度までに実現することを掲げられていますが、ホームドア・可動式

ホーム柵の整備にあたっては、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を図っていただくこと。また、鉄道における自動運転導入にあたっては具体的なルールづくりを行い、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者の見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

7. 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特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、2030年度末の開業目標達成が困難とみられている北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館本線の貨物線としての維持をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。さらに、地球温暖化防止に向けたCO<sub>2</sub>削減や生活必需品の物流確保のために鉄道・船舶輸送へのモーダルシフトを積極的に推進するとともに、安定した貨物輸送のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、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ならびに法的措置を確立していただくこと。

以 上

## 国労各エリア本部から国交省への質疑・要請項目について

### 1. 国労北海道本部から国交省への要請について（JR北海道関係）

- (1) JR北海道では、近年20代や30代の若年層の退職が急増しており、その数は2016年度から100人を超え、2022年度からは200人以上に達しています。この10年間での退職者数は1,500人を超えています。退職の理由には、賃金や手当の低さ、会社の将来展望の不透明さが大きく影響しています。2018年に国から監督命令を受けて設置された「経営改善委員会」では、若手社員の退職増加が議題となり、待遇改善を求める意見が出されています。このままでは若手社員の減少に歯止めがかからず、北海道新幹線の札幌延伸に向けた人材確保が大きな課題となるでしょう。会社の努力はもちろん重要ですが、国としてもJR北海道の未来を見据えた指導をお願いいたします。
- (2) 最近、熊や鹿などの野生動物による列車障害が増加しています。JR北海道では防護柵の設置を進めていますが、その数は十分ではなく、現状では対応が追いついていません。これに対して、より強固な対策が求められています。国としても、野生動物による障害を防ぐための対策や支援策を拡充していただけるようお願いいたします。
- (3) 北海道新幹線の並行在来線である新函館北斗～長万部間の分離が決まる中、国土交通省も参加する「鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」や「並行在来線対策協議会」が協議を進めています。しかし、トンネルの掘削が難航しており、2030年度末の札幌延伸の見通しが立たない状況です。北海道知事や札幌市長からは「1日も早い開業」を求める要望書が国交省に提出され、沿線自治体からは「まちづくりの判断ができない」との声が上がっています。工期の遅れは沿線自治体やJR北海道の長期経営計画にも影響を及ぼすため、具体的な遅れ予想を明らかにし、公表していただきたくお願いいたします。
- (4) 新函館北斗～長万部間の並行在来線は、北海道の貨物鉄道輸送にとって非常に重要な線区です。現在、国交省や北海道、有識者による検討会議で議論が進められていますが、沿線自治体からは「資金負担が難しい」という声が上がっています。一方で、新幹線開業の延期により、議論の時間が増えたとの意見もあります。このため、国が積極的に関与し、早期に一定の結論を出していただくと同時に費用負担については国の責任として考慮いただけるよう、お願いいたします。

## 2. 国労東日本本部から国交省への要請について（JR東日本関係）

### （1）ダイヤ改正等施策の実施についての自治体等への説明について

今年3月のダイヤ改正において、京葉線の通勤快速列車廃止等について千葉県及び沿線自治体から見直しの要請が相次いで行われました。千葉市議会では、国がJRに対して沿線自治体と事前協議の場を持つよう働きかけ、利便性確保のために積極的に関与するよう求める意見書が採択されています。また、チケットレス化を進め、みどりの窓口廃止を進める中で、高齢者や訪日外国人等にとって利便性が損なわれている事が報道されています。特に4月に入り、定期券購入時期は、2時間以上待つ状況も見られるなど、SNS等でも批判、苦情が相次ぎ、JR東日本は、みどりの窓口廃止の凍結を発表する事態となっています。持続可能な公共交通を維持存続させていくためには、利用者の意見を聞くことは大変重要であり、その声を尊重していくことが公共交通のみならず地域の維持発展につながるものと考えます。つきましては、列車ダイヤの設定、駅の体制変更など地域社会に影響を与えることについて、事業者が事前に自治体等に丁寧に説明し、理解を得られてから行うよう指導することを要請します。

### （2）鉄道における第三者暴力行為について

鉄道事業従事員への暴力・暴言などお客さまによる迷惑行為、暴力行為については、国土交通省はじめ警察や鉄道事業者の啓蒙活動をはじめとする様々な対応により一定の効果が得られていますが、依然として高い発生件数となっています。また、近年では、理不尽な要求を求めるカスタマーハラスメントや言葉の暴力による従事員の人格を冒瀆するモラルハラスメントも増加傾向にあり、社会問題となっています。JR東日本は、グループとしてカスタマーハラスメントに対する方針を明らかにしていますが、まだまだグループ会社では認知度は低く労働組合として会社には徹底を求めています。国土交通省としても更なる啓発活動など、カスタマーハラスメント対策が発生しないための抑止施策を推進していただくことを要請します。

## 3. 国労東海本部から国交省への要請について（JR東海関係）

### （1）計画運休の決定について

近年、台風や集中豪雨などの自然災害の増加に伴い、計画運休が世間に対して定着化しつつあります。計画運休については、国交省の通達に基づき各鉄道会社が計画と実施の決定をしていますが、国交省の通達では計画運休の計画と実施決定を決められた期日までに公表するだけとなっています。このため、実施区間や運転計画等については鉄道会社に委ねられています。JR東海においては、過去に終日運休を決めていたにも関わらず翌日の車両・乗務員運用の為に運転再開するなど鉄道会社側の都合により決めているのが現状です。計画運休の実施に関しては、支障が予想されない区間に対して列車の運行を前提とすることを国交省から働きかけを行うよう求めます。また、計画運休で終日運休を決めた場合は、利用者の混乱を招くような撤回して運転再開させないよう合わせて求めます。

(2) 集中豪雨等による終日運休の決定について

昨年6月2～3日にかけて梅雨前線の影響で静岡地区において線状降水帯が発生し東海道新幹線が終日運転見合わせをする事態となりました。終日運休を決めると通過駅を含め途中駅で停車させ乗客を降ろし改札外へ出し、駅を封鎖する措置がなされました。JR東海では、これまで東海道新幹線で輸送障害が発生した場合に休憩用列車を東京・名古屋・新大阪駅で実施してきました。現状、東京・新大阪の他、東海道新幹線の一部の駅では夜間ホーム留置していますが、翌日の運用や駅員の手配の実績や現状から実施せず今後も行わない態度を示しています。利用者からは一方的に知らない地域の途中駅で急に降ろされ駅の外に追い出される事態であり、翌日の運転再開まで路頭に迷う声が多くあがっています。乗車券類の払戻をすることで運送契約を果たす見方もありますが、一方的に利用者を駅の外へ出し改札を封鎖することは利用者にとって理解に苦しみます。国交省に対して、輸送障害により急遽終日運休とする場合、利用者に対して列車等の休憩スペースの確保をするといった一定程度のルールづくりを求めます。また、長時間の運転見合わせの輸送障害が発生した場合でも移動を希望している利用者は、他の経路で鉄道を利用している実態が見受けられます。全国的に赤字ローカル線がクローズアップされていますが、発生する輸送障害の規模が大きくなればなるほど代替手段としての役割を果たしているのが現状です。鉄道は物流を支える手段であり赤字を理由に廃止する方向とならないように国交省が働きかけることを求めます。

#### 4. 国労西日本本部から国交省への要請について（JR西日本関係）

(1) 地方ローカル線の維持・存続について、国民の移動する権利が保障される公共交通としての国の役割・支援・援助

地域公共交通活性化再生法改正法が施行され、岡山県・広島県を走る芸備線について、3月から「再構築協議会」の設置及び検討が始まり議論が進められていますが、関係地方自治体をはじめ地域住民・利用者の意見・声を十分聞き入れられ、地方・地域のまちづくりや国民が安心して社会生活が営めるように国の役割を果たして頂き、地方交通線の維持・存続に向け御支援・御援助を要請するものです。また、地活法の中で地方公共団体や労働組合などが課題の解決・検討にどのように関わられるのか。どのように選定がされるのか教えて頂きたい。同時に、2000年に鉄道事業法は改正をされ、鉄道路線の「事業の休廃止の届出」について、規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討して頂くように要請をします。

(2) 公共交通における利用者の利便性と安全・サービスの確保

駅の無人化、列車の減便、運転区間の短縮、駅のスリム化などにより、公共交通における鉄道利用者の利便性と安全・サービスが低下をしています。駅の無人化、みどりの窓口の縮小・廃止、遠隔MVの導入によるシステム化の影響が大きく出ています。窓口があれば利用者の方が簡単に目的地への切符の購入が出来、窓口があれば十分な対応が出来ていました。現在は券売機を前にオペレーターを通じての操作対応のため、誰もがスムーズに操作出来るわけでもありません。全ての利用者の安全・安心と快適なサービスを確保する

ために無人駅化に対し規制と鉄道事業者への指導を要請します。駅ホームの安全について、ホームドアやホーム要員が設置・配置されていない駅ホームにおいて、転落防止に効果が高いとされるホームドアの設置が急務であり、同時に乗降時のホームと車両との隙間のある箇所には可動式ステップも必要であります。ホームドアの設置をはじめバリアフリー設備の拡充を含め、駅・ホームの安全に向けて安全対策を引き続き速やかに実施することが必要ですので、ご指導・ご援助をお願いします。

(3) 激甚災害等による被災路線への早期復旧と災害に強い強靱な基盤作りに対し、公的助成と財政補助

豪雨被害により今も美祢線が現在も不通になっています。会社も被害状況調査も行いましたが、2010年にも被害があり「橋梁・線路を復旧しても、同じ様な災害が来ればまた同じことになる。河川や土版工事を強化しないといけない」と主張しています。地盤や河川は国と自治体になりますので、強靱な国土の基盤作りの為に公的助成や自治体への財政補助を宜しくお願い致します。

## 5. 国労四国本部から国交省への要請について（JR四国関係）

- (1) 人口減少が著しい四国に於いて車での移動の比重が大きくなっています。それに伴い高速道路の延伸が行われていて今後も車での移動が増えると鉄道利用が減少していく可能性があります。高速道路の延伸に伴う旅客減少に対して国としてJR四国に対して何らかの措置を講じていただきたい。
- (2) 四国経済界やJR四国を初めとして四国に新幹線を導入しようと国への要請を取り組んでいます。国として要請に対して今どのような対応をしているのか教えていただきたい。
- (3) 大都市圏を持たない四国に於いて全国に先駆けての少子高齢化や人口減少に伴い鉄道利用者の減少は避けられない状況です。自助努力だけでは限界があり現在の税制特例措置を延長していただきたい。

## 6. 国労九州本部から国交省への要請について（JR九州関係）

- (1) 自然災害・震災対策等について  
激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象とされることとなりました。しかし、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとなっていません。付帯決議に記された内容を踏まえ、更なる拡充をお願いします。台風や集中豪雨等、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います。政府におかれましても不要不急の外出を控えるように呼びかけ、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

つつあります。そういった「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるように、社会的な行動意識の醸成通じた自然災害発生時の混乱の未然防止をお願いします。

(2) 地域公共交通の維持・活性化等について

J R九州では来年 4 月に運賃改正されますが、現行の運賃制度である総括原価方式に基づく上限認可制について、本年 4 月にはその算定方式が見直されましたが、一方で航空機の燃料サーチャージ制度等を参考に、コスト増や社会的要請に対して運賃・料金をより柔軟に設定できる制度の創設についても検討をお願いします。また、佐賀県で 10 月に開催される国スポの助成で、J R九州は長崎線や佐世保線で交通系 I Cカードが新たに導入されました。しかし、I Cカードの共通乗車可能範囲の拡大に向けては、機器の導入および更新費用が事業者にとって過度な負担となっていることから、利用者の更なる利便性向上を図るべく、交通系 I Cカードの導入・更新に係る財政支援措置を拡充して頂きたい。また、クレジットをはじめとするキャッシュレス決済の普及に伴う機器の導入・更新に係る財政支援措置についてもお願いします。

(3) 鉄道の安全・防災対策等について

トンネル・橋梁をはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超えるものも増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっています。これに対応するための設備投資や修復は鉄道の安全を担保するためにも不可欠であります。事業者にとっては相当な負担を課すものであり、予算・税制措置の拡充をお願いします。鳥獣の進入による被害については年々増加しており、現場では困難を極めています。輸送障害として報告されるものはあくまでも一部に過ぎません。まずは実態把握に努めながら、関係者との連携強化を図り、国土交通行政の立場から主体的かつ積極的な対策をお願いします。J R九州は各線区でワンマン運転を拡大していますが、安全対策である各種保安装置・支援装置に不具合が続発しています。鹿児島本線広木駅での鉄道人身事故においても両数間違いによるドア扱い事故を防ぐはずの支援装置が GPS の不具合によりドアが開き転落事故が発生し、ハウステンボス駅でも装置の設置ミスと電池切れによる同種事故の発生も起きています。確認用のモニターも不具合が続発し対策が追いつかないまま、運行は継続されています。支援装置・保安装置等、安全を確保するために必要な装置に不具合がある場合は車掌等保安要員を乗務させる等、国土交通省として指導をお願い致します。

(4) バリアフリー設備の整備促進等について

香椎線においては、ワンマン自動運転による車いす対応の乗車を、先駆けて対応していますが、交通弱者の公共交通利用にあたっては、実態を踏まえ、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、利用者に対して、事業者側（鉄道事業で働く者）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お願いします。

以 上