

【2025年政策・制度要求】

国土交通省 鉄道局から 回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月27日10時30分より、合同庁舎3号館会議室において「2025年政策・制度要求」について国土交通省鉄道局から回答を受けた。交運労協から8名が出席した。

冒頭、鉄道局早船総務課長は、「鉄道を取り巻く社会環境に目を転じると、今回、ご要請頂いた政策・制度要求にもあるとおり、人口減少や少子高齢化が進んでいることや、災害が非常に激甚化していること、そしてエネルギー価格が高騰していること、さらにはカーボンニュートラルの加速化など、環境が大きく変化している。こうした状況を受け、防災・減災対策の強化、ローカル鉄道の存続問題、また、バリアフリー化、ホームにおける安全対策など、鉄道に対する社会的ニーズの多様化・行動化が進んできている。我々、鉄道局としても、こうしたニーズにしっかりと応えて、国民の皆様が安心して、ゆとりある生活ができるよう、政策を打ち出していきたいと考えている。ぜひ、今後も交運労協のご支援・ご協力をお願いしたい」と挨拶した。



これに対し、鉄・軌道部会山口部会長(JR総連委員長)は、「交運労協より、いくつかのセグメントに分けて要求しているが、回答にもあったとおり、閣議決定で『第1次国土強靱化実施中期計画』が策定されたこともあり、これに基づいて、今後、様々な予算措置もされていくと思う。私も精査した訳ではないが、それぞれ見てみると、長期に亘った計画が多くあり、鉄道施設に関する事柄についても、正直に申し上げて、時間が掛かるなど感じているところである。その反面、一昨年、出された『物流革新緊急パッケージ』では、モーダルシフトを今後10年間で倍増するということだが、残された期間はそう長いものではない。そのため、現場では緊急的な措置が必要な事象も起きている。本日は、そのような様々な現実について、貴局にお伝えしたいと思うが、ぜひとも検討をお願いしたい。地域の皆様・ご利用されるお客様、全ての方々に安心・安全な鉄道あるいは様々な交通モードを使えるようなそういう施策にしていきたい」と挨拶した。

以降、同局から以下の要求項目について、回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。

なお、主な発言内容は以下のとおり。

【 災害対応・対策等について 】

(私鉄総連)

自然災害対策について、今次要求でお願いしているところでもあるが、経営環境が厳しい地域鉄道では、台風や地震で被災した場合、事業者だけで復旧することは大変困難である。大井川鐵道は二十数億円の復旧費用が掛かるとのことで、何とか目処が立ったところではあるが、このように事業者がしっかりと復旧できる制度を、今後、構築して頂きたい。

(JR連合)

カーボンニュートラルの取り組みについて、2050年までに脱炭素を実現するためには、鉄道へのモーダルシフトが非常に効果的である。現在、官民研究会でも議論されており、その状況も注視しているが、やはり業界が一体となって取り組んでいく必要があると思う。なかなか事業者がまとまりきれないところもあるかと思うが、国が筋道を立てて進めて頂くとありがたく、今後、より一層推進して頂きたい。

(JR総連)

只今、ローカル線を中心に災害の復旧などについてご回答頂いた。もちろん人流が大事だが、やはり鉄道は全国ネットワークであることから、ぜひ鉄道貨物も含めた全国のネットワークとして、見て頂きたい。地域が主体的に行うこともあると思うが、そこは地域という単発ではなく、全国でしっかり見て頂きたい。その中に鉄道貨物輸送をしっかり入れて、災害復旧への取り組みを進め、強靱で災害に負けない線区の確立を目指し、ぜひ貴省からも支援を含めて対応をお願いしたい。

(回答)

それぞれご要望と捉え、対応してまいりたい。



【 ローカル線への対応について 】

(JR連合)

ローカル線について、先程、回答を頂いている事項でもあるが、改正地域交通法について、やはりJRが廃線しやすくなるものというイメージを持たれている。今次要請にも掲げているが、地域に議論にきちんと入ってほしいと思っている。しかし、芸備線は再構築協議会で議論がされているものの、他の路線・地域では法定協議会によらずに議論しているところもあるかと思う。少子高齢化も進む中で、地方の将来のあり方を考える上では、やはり今、先行事例を次々と見習った上で、より各自治体が地域の将来を考えて、鉄道ネットワークを、交通モードをどうするかという議論も行っていくことが必要であり、その考えは貴省と一致しているところだと思う。情報もオープンにされているが、より一層推進して頂きたいと思っているところである。

(回答)

芸備線の関係では、確かに新聞が対立構造を煽るような形で報じていることもあるが、中国運輸局がしっかりとグリップして、最終的には実証事業を進めるということで、すでにJR西日本がプレス発表し、実施してくれることとなっている。そういった観点で申し上げると、それぞれ意見があるので、そこを集約することが大変だが、しっかりとまとめながら進めていくので、交運労協には側面からのサポートをお願いしたい。

(JR総連)

芸備線の再構築協議会の議論の中で、まちづくりと絡めた議論がクローズアップされているが、芸備線そのものの輸送モードをどうするかという議論と、まちづくりとをリンクさせていく場合に貴省内の担当局は変わるか。もしくは鉄道局内でまちづくりの議論もできることになっているのか。

(回答)

当局単体でいうと、もしかすると難しいかもしれない。ただし、我々も総合政策局の公共交通部門とリンクしている上、中国運輸局では交通政策部と鉄道部で対応している。交通政策部は交通全般を見ているので、そういう面で連携している上、地方整備局も参加している。まさにまちづくりとして、都市側からの視点について意見を頂けることとなっている。そういう点でしっかりと、当該の自治体から要望があることに関しては、対応できる体制を整えていると認識している。

【 整備新幹線の整備促進について 】

(鉄構労)

北陸新幹線と西九州新幹線を全線開通させることは日本社会にとって必要なことであり、その実現のために、鉄道・運輸機構では沿線の皆様に着工へのご理解を頂けるよう、鉄道局の皆様とともに取り組んでいるところである。しかし、まだ工事实施計画の認可を受けていない現時点では予算がついていないことから、機構が現地に十分な人手をつけることが困難な状況がある。機構単独では解決が難しい問題であるが、沿線の皆様にご理解いただくためには、地元に入っていった地道に説明を重ねていくことが必要であるため、貴省をはじめとして国から何らかの支援を頂戴できないか。

(JR連合)

整備新幹線の件も、ネットワークの推進と建設計画の推進のために、やはり次の基本計画路線の件も、順番があるとは思いますが、その検討や先に進める話も必要だと考える。とりわけ、四国新幹線については、今、整備促進期成会の方で40万筆以上、署名も集まっていると聞いている。ぜひその思いも受け止めて、前向きな検討を進めて頂きたい。

(回答)

北陸新幹線の小浜・京都ルートについては、なかなか地元の理解を得られず、ご懸念の声も頂いているが、鉄道・運輸機構と連携して説明会を開催し、新幹線の効果などを説明しながら、ご理解頂けるように進めていきたい。また、認可前の活動に対する支援策については、具体的な話は現時点では申し上げられないのだが、実は現在鉄道・運輸機構の使用者側と密にコミュニケーションを取りながら、どのような課題があって、どのようなことができるか、といったことを活発に議論させて頂いているところである。また、四国新幹線については、8月に「四国新幹線整備促進期成会」が東京大会を開催することとなっているが、引き続き調査などを実施しながら進めていきたい。

(運輸労連)

北海道新幹線の延伸に伴い、貨物専用線の廃線が危ぶまれているが、北海道の一次産品を中心として本州に運んでいる、この鉄道路線の存続が欠かせない。廃線となり、トラックで代替するとした場合に、相当数のトラックが必要だということになる。現在、貴省と北海道、JR北海道、JR貨物による4者協議が進められているが、国の方で費用を負担頂きたい。

(回答)

北海道新幹線の延伸に伴う、いわゆる海線の課題については、実務者における論点整理の中でも、費用負担と保有主体と要員確保は大きな課題として掲げられている。有識者会議では、ホクレンも構成メンバーとなって頂いており、日通からも意見を頂いているが、丁寧なヒアリングを行いながら、引き続き課題解決に向けて議論を進めていく。

【 モーダルシフトの推進について 】

(JR総連)

アボイダブルコストルールについて、国鉄改革時のルール策定の経緯を踏まえ、慎重な検討が必要であると、只今、貴省の考えが示されたが、検討までの間の手続きというのは、どのようになされるのか。また、我々、貨物会社にとって、このスキームがなければJR貨物の経営は非常に困難なものになっていく。ぜひ過度の負担とならないように決めて頂き、しっかりとスキームの維持をお願いしたい。そして、そのスキームの維持に関して、運転整理の決まりでは運行の優先順位に貨物列車も入っているが、実態としてはわずかな遅れが数十時間にもなる場合も多くある。このようなことが荷主離れにつながっていることから、モーダルシフトの促進に向けて、スキームの維持をお願いしたい。

(回答)

アボイダブルコストルールについて、基本的には各社の協定に基づいて国が認可しているものだが、まだ我々としても、JR7社における貨物1社と旅客6社の協議がどのように進展して、どういう形で国交省に申請してくるかという話も頂いていない。20年前にもそういった議論があって、最後は国が仲裁をしたが、基本的にはアボイダブルコストルールを維持しながら、まずは7社で協議頂くものであり、国交省としてはそこを注視している。

(JR総連)

貨物調整金についても、国としての考え方によると思うが、これも今後の検討課題になっている。この検討の手続きはどうなっているのか。

(回答)

手続きということに関しては、関係者が並行在来線に対してどのような課題を抱えているのかを、まずは私どもの方で把握し、理解しなければならない。それを踏まえて意見交換しながら進めていきたい。まだスタートラインに立ったばかりであることから、今の時点では、このような進め方をしていくということを申し上げられない。

(JR連合)

スタートラインということは、検討会を立ち上げたとか、ワーキングを設置したということか。

(回答)

令和12年度までに新制度に移行させることになっており、もう令和7年度なので、そろそろ我々としては頭を使い始める時期かなという趣旨で申し上げた。

(JR総連)

モーダルシフトの促進について幅広くご回答頂いたが、災害時の対応能力の強化ということは非常に大事だと思うし、代替のトラック輸送や、駅の対応能力を向上させるということは、それはそれとして必要だと思う。北海道で大規模災害が発生した際に、トラックでの代行輸送を行った経験があるが、鉄道と輸送能力が違い過ぎて、1割ぐらいしか実際に運べていないという感覚があった。代行輸送の仕組みづくりは必要だが、やはり災害時には違う線路を走らざるを得ない。全くないところは別として、本州は縦・横といろいろな線路があるが、災害時の対応やローカル線の維持も含めて、全国の物流ネットワークを止めないように線区の整備等に着手するとともに、鉄道貨物のために線路を維持し強化して頂きたい。そして、場合によっては自然災害に強い設備を作って頂くことが、非常に大事だと考える。このような視点で議論されることはないか。

(回答)

代行輸送の拠点として、今、我々が支援しているところは、具体的にはJR山陽線の新南陽駅だが、これは山陰線が代行輸送の路線となり得ないので、山陽線の脆弱性をカバーするためというものである。併せて、官民一体でのBCP会議を新南陽地区・北九州地区・岡山地区でそれぞれ開催しながら、まずは山陽線の代行輸送力を高めるということを、これまで取り組んできている。トラック代行輸送だけではなく、JR貨物がセンコーと共同保有している船舶での海上代行輸送も行っていて、去年の羽越線の災害時も、この共同保有船舶が活躍したと聞いている。これら様々な取り組みを全国的にも広げていく。今後に向けて山陽線がある程度の形になったので、他の線区でもBCP計画を作成すると聞いている。先程、施設課からも回答があったとおり、豪雨対策として、JR本州3社において、今まで支援してなかったところについて、今年からは貨物線区について、事前防災の支援が可能になったので、これらも含めて、全国的に路線ネットワークを維持しつつ、代行輸送の態勢も整えていくという考え方で進めていきたい。



【 施設の老朽化対策等について 】

(運輸労連)

青函トンネル、本四架橋の維持管理に関する回答に、「当分の間、鉄道・運輸機構が負担していく」とあった。我々は恒久化を求めているが、当分の間とはいつまでを指すのか。

(回答)

現段階でいつまでと申し上げることは難しいことから、できる限り長い期間という趣旨で考え、「当分の間」とさせて頂いた。少なくとも債務処理法そのものは2030年が支援の期限である。ただし、それとは関係なく、この社会インフラとして非常に大事な役割を担っているトンネルや本四架橋を、鉄道事業者だけで対応すべきものでもないということ、さらには長期にわたってはこの措置を取らなきゃいけないということで、「当分の間」という形で回答したものである。

(私鉄総連)

地域鉄道事業者の約80%が赤字の状況にあることから、各加盟単組から安全対策や老朽化対策が後回しになっているという報告を受けているところなので、安全安心運行を確保するためにも、さらなる支援拡充を検討して頂きたい。

(回答)

現段階において、安全性の向上に資する主なものに関しては、設備の対象になっていると思う。現在、各社から予算を超えるご要望を頂いており、我々もかなり厳しい状況ではあるが、安全に関しては非常に重要なものと位置づけ、できる限り対応していきたいと思っている。

(JR総連)

厳しい環境にある地域鉄道という場合、JR貨物に付随する臨海鉄道があるが、この臨海鉄道も含まれるということでよいか。

(回答)

我々が、通常、地域鉄道と呼んでいるのは、ホームページで公表している98社である。臨海鉄道はいわゆる旅客も営んでいる事業者と認識しているが、この98社の地域鉄道に含んでいる。なお、旅客も営んでいない事業者を対象外にしているという訳ではないので、この98社に入っていないなくても補助金を出している事業者もある。

【 獣害対策について 】

(JR連合)

昨日、鉄・軌道部会で、JR貨物の福岡貨物ターミナルを視察したが、鹿との接触で遅れて到着するところを、目の当たりにしたところである。非常にこの獣害対策は必要だと感じ、行政との連携が重要だと思っている。先般の参議院の環境委員会で、浜野議員が質問したが、鹿の管理に係る自治体のガイドラインの中で、鉄道への被害状況などもみていくとの答弁がなされた。環境省の管轄かもしれないが、連携しながら、貴省から対策が着実に行われるよう、しっかりと後押しをして頂きたい。

(JR総連)

鹿害対策の取り組みについて、現実的には対策を行っていても、鹿との衝突件数は5年前で1,800件くらいだったが、昨年は3,000件前後となっており、非常に多くなっている。鹿と熊の対策自体も必要だが、衝突すると車両も壊れるし、もちろん列車も遅れる。対策費用は事業者の全額負担となっていることから、貴省としても実態を把握して頂き、対応可能なことがあれば、ぜひお願いしたい。

(回答)

環境省のガイドラインについて、どのようなガイドラインを作成したのかを問合せたが、まだ届いていない。それが届けば、各輸送事業者からの輸送障害の情報を提供するので、そういった形で協力はしていきたい。また、対策については、柵を作っても、鹿が乗り越えてきて、その後、柵の外に出ていけないこともあり、各社は非常に苦勞されている。国と各事業者、地域の関係者から構成される会議において、意見交換と情報交換を行いながら、何が効果的なのかを見出していきたい。

<2025年政策・制度要求(国土交通省 鉄道局)>

1. 自然災害・震災対策などについて
2. 都市鉄道の整備促進等について
3. 地域公共交通の維持・活性化等について
4. コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について
5. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について
6. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について
7. モーダルシフトの促進について
8. 鉄道の安全・防災対策等について
9. バリアフリー設備の整備促進等について
10. 鉄道係員に対する暴力行為の防止について

(総政局割り振り項目)

1. 「交通政策基本法」および「改正地域交通法」を活かした施策について
2. 自然災害・震災対策などについて
3. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について
4. カーボンニュートラル 2050 への対応について

以 上