

JR連合 政策News

第266号

2015年4月27日

加盟各単組とともに鉄道局と政策に関わる意見交換を展開！

～現場組合員から出された声を鉄道行政へ反映するよう強く求める～

JR連合は、4月22日、国土交通省鉄道局と勉強会を開催した。勉強会には鉄道局から各課政策立案に関わる担当者が出席し、JR連合からは井口事務局長をはじめとする執行部、及び各単組の政策担当者が出席した。

JR連合は、現場で働く組合員から出された意見・要望のうち、労使で解決できない課題を政策課題として取り扱い、関係単組とともに内容の精査及び背景事情の調査及び内容の精査を行っている。その集大成として、毎年春に「交通重点政策」として冊子化し、当該政策課題の実現に向けて関係者に対して働きかけを行っている。本年もこの間関係単組との繰り返しの摺り合わせを経て「2015交通重点政策」を取りまとめた。今回鉄道局に要望した内容は同重点政策に綴られた項目であり、鉄道行政における施策反映、そして2016年度予算及び税制改正への反映を念頭に置いたものである。



冒頭JR連合政策委員長であるJR東海ユニオン松尾委員長が挨拶に立ち、「JR連合の政策提言にご理解、ご協力をいただき感謝する。私たちは国鉄改革時に国民の皆様に対して、安全で安心の鉄道輸送サービスを提供し続けることを約束した。この間労使をあげて愚直にその実行に取り組んできたところである。一方で、30年近くが経過し、国鉄改革時点で想定し得なかった取り巻く環境の変化の波が我々に押し寄せてきている。そうした環境変化を将来予測も含めて的確に把握し、決して間違ふことのない政策判断を下す重要な時期であると認識する。そうした折、今通常国会では、JR九州の完全民営化を念頭に置いた法案が上程されている。法案の早期成立を願うものであるが、是非法案の取り扱いについては、JR九州のみに限ったものではなく、JR北海道、JR四国、JR貨物をも包含して頂きたいし、



J R全体の将来を俯瞰した方向性をも十分踏まえて頂きたい。いずれにせよ本日お示しする要望内容は、職場の組合員から出された意見をもとに各単組が議論を積み上げ、煮詰めてきた課題である。鉄道行政を掌る立場として是非とも各種鉄道施策への反映を強く要望する」と述べた。

要望内容としては、自然災害への対応、鉄道インフラ基盤の強化、J R三島会社及びJ R貨物の経営安定に資する施策の展開、整備新幹線の取り扱い、鉄道特性を活用した利便性向上施策の展開など、鉄道施策に関する様々な項目を取り扱った。また、税制改正関係では、本年度末で期限切れを迎える、機関車・コンテナ貨車に係る新車特例やバリアフリーに係る課税標準特例等の延長を求めるとともに、鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援の創設要望や本四架橋にかかる固定資産税減免要望といった新規要望も盛り込んだ。

これに対して鉄道局は、それぞれの項目ごとに担当者から現下の見解や今後の方向性を含め、要望を受け止め、前向きに検討する旨が示された。

J R連合は、J Rの代表産別の視点から、政治や行政に対し、政策課題などについて、スタンスを伝えるとともに、今後の取り組みについて連携を図り進めていく意思を示した。

【国土交通省鉄道局との勉強会】

1. 日 時 2015年4月22日（水） 11:00～12:00

2. 会 場 国土交通省鉄道局会議室

3. 議 題

鉄道に関わる諸課題に対する要望事項

4. 要望内容（主な論点）

1 制度・政策関係要望事項

I. 自然災害への対応をはじめとした防災対策の強化

(1) 激甚災害時における鉄道の早期復旧

- ・自然災害による鉄道被災からの復旧については事業者負担が原則であるものの、経営体力等を考慮して公的助成対象を規定している現行の「鉄道軌道整備法」は、特に経営体力が脆弱な事業者を想定した法律としては適用要件が極めて限定的であること、補助率についても低率であることから、同法の適用要件緩和、補助率の嵩上げを図ること。
- ・昨今の激甚災害による鉄道被災は、鉄道用地ではなく鉄道用地外からの土砂流入や河岸崩壊などによって引き起こされている事例が散見される。そうしたケースに際しては、復旧を事業者任せにすることなく、地方公共団体が鉄道の早期復旧に向けてより密接に事業者や地権者といった関係主体との連携を積極的に図るとともに、国はそのサポートを行うこと。

(2) 防災対策の強化

- ・鉄道における防災対策ならびに耐震補強対策の強化については、この間、事業者負担を原則としつつも、首都直下地震等に備えるべくターミナル駅や高架橋での耐震事業、本州四国連絡橋（本四備讃線）耐震補強への補助、青函トンネルにおける機能保全等への公的支援を行ってきたが、引き続き鉄道防災に対する公的セクターの積極的関与を求める。とりわけ経営体力の脆弱な事業者では資金面の制約から防災対策が限定的になることが懸念される。原則的に事業者任せとなっている現在の限定的な鉄道防災対策のあり方を抜本的に見直し、公共が事業者の経営実態を踏まえつつ積極的に支援できる新たな枠組みの確立を求める。
- ・山間線区における鉄道隣地が全く管理されず、荒廃が進捗しており、防災という観点で極めて問題である。一義的には土地所有者と事業者との調整を踏まえた従前からの予防保全が肝心ではあるが、現場段階では土地所有者が不明である等困難を極めていいる。山間線区の安全レベル向上のための地方公共団体としての関与を求める。

(3) 獣害被害への対応

- ・鹿や猪などの獣類と列車との衝突が頻発し、列車の遅延を引き起すなど、輸送サービスに支障を来している。その傾向は近年増加傾向にある。各事業者で対応を図っているものの、抜本解決に繋がっていないのが現状であり、かつ対応に相応の費用を要している。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、獣害被害への対応全てを事業者任せのみにすることなく、国として実態の集約を図るとともに対応への積極的支援を図られたい。
- ・昨年の通常国会で成立した「鳥獣保護法」改正により、野生生物の生息数を適正規模に減少させる「管理」を図り、鳥獣の捕獲を専門に行う事業者の認定制度を設けるなどの方策が盛り込まれた。同法改正に基づき今後地方自治体において獣害被害対応に取り組むこととなるが、地方からは、農作物被害と交通への被害それぞれに対する予算面を含めた対応について省庁縦割りの弊害が指摘されている。農作物被害の影響度が極めて高いことは理解するものの、獣害被害が広く鉄道事業に及んでいる実態を踏まえ、関係省庁とのより密接な連携強化を図ること。

II. 鉄道インフラ基盤の強化

(1) 鉄道設備の維持更新への対応

- ・社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、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。
- ・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は旧国鉄における開業年度の古い路線の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くる。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あるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図ること。
- ・JR各在来線の踏切設備については、最も事故リスクが高く、地方線区においても高

い安全精度が求められる。地域鉄道への支援を参考にして、より上位種への転換ならびに維持メンテナンスに対する公的助成スキームを検討すること。

(2) インフラ基盤強化などの鉄道技術に関わる事業者間の連携強化と国の支援

- ・鉄道事業者は、各社において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鋭意取り組んでいるが、そうした取り組みにより得られた知見なり技術の水平展開を図るべく互いに技術や情報、人材を共有するなど安全面での協力を積極的に行うこと。国ないしは地方公共団体は、これを支援、促進するための調整や助成を行うこと。
- ・車両や軌道をはじめとする鉄道施設の保守メンテナンスは各事業者の責務であるのとは言ってもないが、JRはもとより、いわゆる並行在来線を含めた第三セクター会社等の経営体力の脆弱な鉄道事業者においては同種の資材、部品を使用しているにもかかわらず、個別調達することにより経営に負荷がかかっている。また、そうした事業者ではメンテナンスにかかる人材が不足しているケースも散見される。そうした点を勘案し、総体として安全の精度を高めつつコスト低減に繋がる資材調達の共同化、人材交流などの事業者間における連携を国として積極的に支援すること。

Ⅲ. JR三島会社・JR貨物の経営安定に資する施策の展開

(1) JR九州の完全民営化を見据えた支援のあり方

- ・JR九州については現下において既に株式を上場しうる経営基盤が十分確立したものと判断しており、今次JR会社法改正法案において、経営安定基金がその有する趣旨を継続したあり方へと整理が図られる点は理解するものであるが、もとよりJR九州には多くの地方ローカル線を抱えており、鉄道事業の黒字化に至っていないのが現実である。

九州地区における交通ネットワークの維持を図るという政策目的を有する三島特例をはじめとする租税特別措置の取り扱いなど、引き続き検討すべき課題を多く有していることから、JR九州が引き続きその役割を果たし続けることのできる環境を整備すべく、国として様々な方策を検討すること。

(2) 経営の根幹を長期的に支える仕組みの構築

- ・JR九州は完全民営化への道筋が見えてきたものの、JR北海道、JR四国及びJR貨物については依然として厳しい経営を強いられている。とりわけ少子化や過疎化の進行により、経営環境は一層厳しさを増すことが想定されている。

現在国は特例業務勘定利益剰余金を活用した支援策をはじめとする様々な経営支援を講じる一方で、各社が策定した経営自立計画に基づいた経営安定を促しているところである。各社における経営自立計画の履行は当然のことではあるが、今後の経営を取り巻く外部環境がさらに厳しさを増すことが想定されることを見据えつつ、各社の自立かつ安定的経営が可能となるような新たな支援の枠組みを検討されたい。その際には、相応のキャッシュアウトを要する「強固なインフラ基盤の確立」に対して、安全・安心の生活基盤を確保するという政策目的を有する国が主体となって政策誘導を講じること。

(3) 鉄道貨物モーダルシフト推進に向けた支援強化

- ・日本の鉄道貨物の太宗をなすJR貨物は現在鉄道事業の黒字化を達成すべく取り組ん

でいるが、その達成は極めて困難である。そもそも日本全国を対応するにはＪＲ貨物が保有する経営資源では対応不可能であり、ＪＲ貨物の業務担当範囲を適正化するなどの抜本改革を図り、限られた資源の集中的投入を図るべきであるが、その一方で社会的要請に基づき維持すべき領域については公共としての視点に立った公的アプローチを講じること。

- ・「総合物流大綱 2013～2017」及び「総合物流施策推進プログラム」に明記されたモーダルシフト推進を図る上での各鉄道貨物施策の支援及び推進を図ること。具体的にはハイキューブコンテナ走行に際しての輸送制約の解消、効率の物流輸送を実現すべく海外コンテナ輸送を視野に入れた港湾部の貨物鉄道施設整備、31f コンテナの導入誘発策拡大、トップリフター導入による31f コンテナ対応駅の拡充への支援などについて支援を図ること。
- ・現行ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に支払う線路使用料については協定に基づき引き続き維持（いわゆるアボイダブルコストルールの適用）を図ること。
- ・各旅客会社は資本費等をはじめとして、重量を有する貨物鉄道の走行に比して相当の経費負担を強いられている。並行在来線では「貨物調整金制度」が設定されているが、ＪＲ旅客会社に対しても同制度に準じた取り扱いを検討すること。
- ・ＪＲ各旅客会社とＪＲ貨物間における輸送ダイヤの調整、さらには異常時における運行対応等について、国鉄改革の趣旨に鑑みつつ、今後も双方における円滑な運行体系が維持できるよう適切な連携を図ることが肝心であり、政府としても双方の連携に対して支援ないしは助言を行うこと。

(4) その他整理すべき事項

- ・北海道新幹線は来春、新函館北斗まで開業し、ますます青函トンネルの重要性が高まってくるが、一方で漏水等による設備の劣化が随所に見られる。現在設備改修や機能向上に対しては公的補助の対象であるが、今後のかかる費用や投資をＪＲ北海道が継続して捻出するには過大であることを踏まえ、公的支援の一層の拡充等を図られたい。
- ・瀬戸大橋は新幹線建設が可能な構造となっているが、その予定はない。しかしながら、同橋利用料は新幹線部分も対象とされており、このためにＪＲ四国が負担する利用料は過重になっている。従って新幹線建設に係る未使用部分の負担分について、利用料から減じられたい。
- ・本四架橋に関しても青函トンネルでの機能保全に資する設備改修、機能向上に対する国費補助を準用した支援措置を新設されたい。

IV. 整備新幹線の取り扱いについて

(1) 並行在来線に関わる諸問題

- ・新幹線開業後の並行在来線の維持は生活路線の確保のためにも、さらには鉄道貨物ルート確保という観点からも並行在来線の安定経営は極めて重要な課題である。経営分離後の安定経営のためにも、運行面や要員派遣等でＪＲが当面の間、全面的に協力すべきであることはむろんのこと、現下において並行在来線の経営を安定的に確保することは極めて困難であることから、地域交通がしっかりと維持されるよう、国、地方による支援措置を講じるよう強く求める。特に貨物調整金制度については並行在来線にとって重要な財源であることから、引き続き同制度の継続適用を図るとともに、

さらなる適用の拡充を検討すること。

(2) 青函共用区間の取り扱い

- ・青函共用区間については、高速鉄道と貨物鉄道がすれ違う初の事例となることから、取り扱いに際しては、何よりも安全を最優先されなければならない。また、青函トンネルは、現行、旅客輸送はもとより、貨物鉄道においても北海道～本州間における極めて重要な物流ルートを形成している。従って、開業後も同新幹線の利便性を確保しつつも、引き続いて鉄道貨物輸送が多頻度かつ定時輸送が担保されなければならない。現在開業後一定期間を経て同区間の速度向上等が検討されているが、安全性の確保はもとより、貨物輸送への影響等を十分配慮した上で対応を行うこと。また、安全確保の検証やかかる設備投資等については、行政が責任を持って行うこと。

(3) フリーゲージトレインの取り扱い

- ・北陸新幹線や九州新幹線長崎ルートにおいて活用の可能性が示されているフリーゲージトレインについては、採用しうる一つの選択肢であるとともに、将来の可能性を秘めた極めて有用な技術であると認識するが、活用には十分な走行試験を経て安全性が十分担保されることや、線区に適した車両であること等の十分かつ慎重な議論・検証が必要である。

従って、まずは国が責任を持って必要な予算措置を講じ、フリーゲージトレインの安全性確保を徹底して図った上で、さらなる技術革新を通じた実用化に向けた道筋を付けること。

V. 高速道路料金施策への対応

- ・昨年からは新たな高速道路料金割引制度が開始されたが、時限的措置として1年限りとして取り扱うこととなった大口多頻度割引の割引率継続が、2014年度補正予算において割引原資分の予算が計上され、本年度も継続されることとなった。

そもそも同制度は距離に関係なく割引率が一定であり、国が指し示すモーダルシフト推進、とりわけ長距離輸送における鉄道貨物ないしは内航海運を活用したモーダルシフト施策と逆行している割引制度であり、加えて今次割引率の時限的措置継続については、景気対策とはいえ、およそ理解しがたいものである。

本年閣議決定された交通政策基本計画には、モーダルシフトの推進として、鉄道貨物輸送について、貨物輸送トンキロベースで、2020年度に2012年度比で約120%増とする旨の方針が掲げられている。そのためにも、モーダルシフトを掲げる鉄道貨物行政を所管する立場として、より合理性をもった物流政策の展開が進むよう、省内調整等を図ること。

VI. 鉄道特性を活用した利便性向上施策の展開

(1) 都市間輸送における鉄道の利便性向上

- ・新幹線の整備とともに、都市間輸送のブラッシュアップに向けた在来線の高速化については鉄道の利便性を向上させる施策である。現在国において調査費が措置されているが、引き続き予算措置の拡充を図るとともに、具体的な施策の展開へと舵を切ること。

特に、在来線の高速化における現行スキームでは、地方自治体ないしは鉄道事業者の

負担が大きいことから、現在の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新たな助成方法の検討を行うこと。

(2) 地方鉄道路線の維持・活性化

- ・地方鉄道路線の維持、存続は地域の活性化、地域住民の足の確保という観点から重要な課題であるが、沿線人口の減少、過疎化高齢化の進行など、ますます取り巻く環境は厳しくなると言わざるを得ない。JRにおいても、地方ローカル線の維持は企業の使命であるとして取り組んできたが、黒字路線で赤字路線をカバーするという企業内内部補助がますます困難となってきた。

そうした中、交通政策基本法の成立、そして昨年には地域公共交通活性化再生法改正法が成立した。今後は都道府県をはじめとした自治体を中心となった複数の交通モードの連携強化による、より実効的な交通政策が今後立案されることを期待するが、とりわけ人口減少や高齢化の著しい地方部における交通手段のあり方については、JRを含めて事業者のみに一切を委ねることなく、沿線自治体などの関係者が事業者等と協議し、あるべき交通政策を展開すること、その中でJRといった事業者が展開する路線網を今後どのように取り扱っていくかを吟味した上で、各自治体において交通施策を展開することを求める。国は、そうした考え方に依拠し、地方自治体への指導ないしは各種支援を図ること。

(3) 駅を中心としたコンパクトシティの実現

- ・地方部の人口減少が進み、施設の老朽化とともに地方都市の疲弊が目立っている。その処方策として政府は地方都市におけるコンパクトシティ化を今後進めるべく方針化されており、その方向性をJR連合は支持する。

地方都市のコンパクトシティ化を円滑に進めるためには、駅の利用価値を向上させることが地域住民の利便性向上に繋がることから、駅への様々な機能集約、公共交通の結節点としての駅前広場の再開発といった、駅の利便性がよりいっそう強化されるような地方自治体における街づくりの取り組み及び事業者の連携を政府として支援すること。

(4) 交通バリアフリー、ホームドア対策の整備促進

- ・平成23年度からの目標として設定された1日の利用者数3千人以上の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みられることから、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、上記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を鑑み、市町村の積極的な対応を求めるとともに、利用者の目線にたった設備改良の実現を促進するための補助金制度の創設や適用拡大を講じること。
- ・高額な保守費用がかかるエレベーターやエスカレーターについては事業者の負担が重くなっていることから、メンテナンス経費を対象とした補助制度を新設すること。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。
- ・ホームドア設置に際しては事業者に過度の負担とならないよう国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。

(5) 運賃制度及び割引制度の抜本的な見直し

- ・国鉄の末期、国鉄再建法に基づいて国鉄の路線は幹線と地方交通線に分類され、異な

る運賃（地方交通線は幹線の約1割増）が適用されているが、この分類は昭和51年の制定以来改訂が行われていない。以降、少子高齢化、過疎化の進展等により、とりわけ地方部の鉄道利用者が減少し、当時は幹線として取り扱われていた路線も地方交通線程度の利用人員に陥っているのが実態である。運行コストが年々増大している点を踏まえ、実態に即した分類の見直しを検討すること。

2 税制関係要望事項

(1) 軽減税率の創設要望（消費税）

軽減税率が導入され、同措置が公共交通機関へ適用される場合は、鉄道事業についても対象とすること。

(2) 三島特例及び承継特例の継続適用（固定資産税、都市計画税）

今通常国会にJR会社法改正法案が上程され、JR九州が完全民営化する方向が示されているが、他方、JR九州は鉄道事業自体赤字であること等を勘案すれば、九州エリアにおける鉄道ネットワークを将来に亘り維持し続けるには相応の政策誘導が必要である。よって、JR九州に対して三島特例及び承継特例を継続すること。とりわけ当該措置の適用期限（平成28年度）を遵守すること。

(3) 機関車・コンテナ貨車に係る新車特例の適用延長要望（固定資産税）

JR貨物が貨物輸送効率化のために導入した機関車・コンテナ貨車に対する固定資産税の特例（課税標準5年間3/5に軽減）を延長すること。

(4) 鉄道駅バリアフリー化に係る課税標準特例措置の延長要望（固定資産税・都市計画税）

鉄道事業者が取得したホームドア及びエレベーターにかかる固定資産税及び都市計画税の特例措置（課税標準5年間2/3に軽減）を延長すること。

(5) 鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援の創設要望

JR及び民鉄含めて在来線の鉄道構造物は老朽化が著しく、今後速やかな老朽化対策が講じられなければならないが、対象物が相当数に及び、相応のキャッシュアウトが想定される。安全・安心の輸送ネットワーク維持のためにも、老朽化対策を講じた鉄道構造物に対する税制支援を創設すること。

(6) 鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税）

移動体単体の省エネ化促進、交通システムとして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、船舶、航空機、鉄道車両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。

(7) 本四架橋にかかる固定資産税減免要望（固定資産税）

橋体共用部の鉄道資産については固定資産税をJR四国が負担している（各種税制措置の連乗で1/12に減免）が、現行固定資産税納付を免除されている高速道路会社とのバランスを斟酌し、本四架橋にかかる固定資産税については減免扱いとされたい。

以 上