

JR連合 政策News

第252号

2014年4月22日

単組が抱える政策課題・要望内容に基づいた 鉄道局との意見交換を展開！

～鉄道行政として施策への反映を強く求める～

JR連合は、4月21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専従執行部、及び各単組の政策担当者及びJR連合青年・女性委員会議長が出席した。

この間JR連合は、速やかに解決すべき政策課題を包含した「2014交通重点政策」を、各単組との繰り返しに亘る意見交換を経て策定してきた。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2015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。国鉄改革からすでに四半世紀が過ぎた。安全安心の鉄道サービスを展開するという、国鉄改革時における国民との約束事をそれぞれが胸に刻み、この間たゆまぬ努力を続けてきた。その結果としてJRに対する国民の信頼は概ね得られたのではなかろうか。しかし、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。本日お示しする要望内容は、そうした課題認識のもと、職場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。



今回要望した内容は、「2014交通重点政策」記載事項の中から鉄道局にかかわる主な要望項目を選び出した。具体的には、①自然災害への対応などの防災対策の強化、②鉄道インフラ基盤の強化、③JR三島会社及びJR貨物の経営安定、④整備新幹線の取り扱い、⑤鉄道特性を活用した利便性向上施策の展開、の5点である。また、税制改正関係では、今年度末に期限切れを迎える軽油引取税の延長要望や新規導入車両の特例延長要望、耐震補強工事の特例延長要望を盛り込んだほか、消費税に関わる軽減税率の創設要望、鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設要望、ならびに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。

JR連合は、JR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 2014年4月21日（月） 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、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り、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、補助率の嵩上げ等、実態に即した法改正を求める。
- ・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と連携を強化するとともに国はそのサポートを図ること。また、復旧に資する財源確保についても応分の公的負担を行うこと。

(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）耐震補強への補助等を措置してきたが、とりわけ経営体力の脆弱な事業者では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、公共が積極的に助成できる新たな枠組みの確立を求める。

(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こすなど、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、単に事業者任せのみにすることなく、政府が主体となって対応を講じること。
- ・当座は、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、安全が確保される場合には夜間でも猟銃を使った狩猟を認めるなどを盛り込んだ「鳥獣保護法」改正法案について、一日も早い成立を期すと共に、同法案が農作物被害を念頭に置かれていることから、獣害被害が広く鉄道事業に及んでいる実態を踏まえた各省庁間の一層の連携・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

- ・一昨年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル事故により、社会資本の適正な維持管理、更新のあり方が目下議論されている。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。鉄道施設の老朽化対策ないしは維持管理は元来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、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、経営の脆弱な事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、経営状況を加味した支援を図られたい。
- ・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ことから、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) 電力使用制限時の対応

- ・今後電力需給ひっ迫により電気事業法に基づく電力使用制限を発動した場合、特に朝、夕の通勤・通学時の供給に配慮するなど、これまでと同様削減率の考慮等を図ること。

(3) インフラ基盤強化に向けた事業者間の連携強化

- ・鉄道事業者は、各社において安全性をはじめとしてインフラ基盤強化に資する技術向上に取り組んでいるが、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、人材を共有化するなど安全面での協力を積極的に行うこと。国や地方公共団体は、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は言うまでもないが、特に経営体力の脆弱な鉄道事業者においては資材、部品を個別調達することにより経営に負荷がかかっている。そうした点を勘案し、資材調達の共同化などの道筋に国が介在するなどして、総体としてコスト低減を支える仕組みを講じられたい。

Ⅲ. JR三島会社・JR貨物の経営安定に資する施策の展開

(1) 経営の根幹を長期的に支える仕組みの構築

- ・経営安定基金運用益や税制特例措置に経営の根幹が大きく左右されるスキームは、金利動向等によって将来の見通しが立たない支援策であり、今後も安定した輸送を担い続けなければならない各社にとって不都合と言わざるを得ない。従って中長期的には各社の経営実態に即した、将来に亘る安定経営が確保できる支援スキームへと抜本の見直しを図るべきである。その際には、国鉄改革の趣旨であった将来の株式上場をも視野に入れつつ、経営安定の維持という観点に立った新たな経営支援スキームを構築すること。
- ・足元における各社の経営状況を勘案すると、各種経営支援策なしで安定経営を維持することが困難な状況であることから、当座の間（各社における経営自立計画期間内）は現行の経営支援策の継続適用を図ること。

(2) 鉄道貨物モーダルシフト推進に向けた支援強化

- ・鉄道貨物の社会的使命等を発揮するためには、JR貨物自身の経営努力は当然のこととして、引き続きの公的支援は必要である。東京地区・大阪地区での基盤整備事業は昨年終了したが、引き続き大動脈における貨物鉄道輸送に資するインフラ整備への公的支援を継続して行うこと。特に東海道エリアにおける列車待避場所の確保、特に混雑が激しい名古屋地区の抜本的基盤整備、背高コンテナが走行を支障する山陽本線のトンネル拡幅、仙台地区や北海道地区など、北の大動脈輸送における更なる基盤整備の検討などを行うこと。
- ・物流モーダルシフトの推進にはインターモーダルの発想が重要であり、海外コンテナ輸送を視野に入れた港湾地区における鉄道貨物の有効活用は急務の課題である。従って、政府が主導的な立場に立って港湾部の貨物鉄道施設整備を図ること。
- ・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。一方で、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。いわゆる並行在来線では「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行うこと。
- ・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、政府としても支援を行うこと。

(3) その他要望事項

- ・北海道新幹線が平成27年度に開業し、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。現在設備改修については公的支援を行っているが、今後の設備改修費用をJR北海道が継続して費用捻出するには過大であることを踏まえ、公的支援の拡充を検討されたい。
- ・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) 並行在来線について

- ・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、同制度の継続適用を求める。

(2) 青函共用区間の取り扱いについて

- ・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について

- ・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。

いずれにせよ、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技術革新を推し進め、安全性の向上を図り、実用化に向けた道筋を付けることが肝要である。

V. 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

- ・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こと。

- ・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ため、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、過疎化高齢化の進展など取り巻く環境は厳しいと言わざるを得ない。交通政策基本法が昨年成立し、都道府県をはじめとした自治体を中心となった交通政策が今後立案されることになるが、地方路線は沿線地域と共生していくものであり、沿線地方自治体における交通政策の中で地方路線をどう位置付けるかが今後極めて重要となる。

今通常国会で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法案が審議される予定であり、他公共交通とセットになった地方鉄道の利活用がますます注目されることとなる。については同法案の充実を図るとともに地方鉄道路線をはじめとした地域交通を抱える沿線自治体に対し柔軟な財政支援を可能とするよう制度設計を行うこと。

- ・地方自治体が主体的に、公共交通の役割、将来展望等に関して、事業者はもとより利用者、住民を巻き込んだ議論を展開し、あるべき交通政策を策定することを強く求める。同時に地方自治体からは交通政策に精通した人材が極端に不足しているとの声が多く出されていることから、国は自治体が主体的に交通政策を策定できるよう人材育成をはじめとした支援を図ること。

(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を政府として強く支援すること。

(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。

2 税制関係要望事項

I 軽油引取税の延長要望

鉄道事業者に対する特例措置（課税免除）の適用期限を延長すること。

II 新規導入車両の特例延長要望（固定資産税）

新規車両導入に係る特例措置（課税標準5年間2/3）の適用期限を延長すること。

III 耐震補強工事の特例延長要望（固定資産税）

鉄道施設の耐震補強工事により取得した資産に係る特例措置（課税標準5年間2/3）の適用期限を延長すること。

IV 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。

V 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。

VI 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