

自然災害による鉄道被災からの復旧・復興、防災・減災への支援強化

2019 年度税制改正要望の実現にむけて

国土交通副大臣へ要請行動を展開!

～ 従来からの要望事項である鉄道軌道整備法の要件緩和及び補助割合等の拡充をはじめとする復旧支援、鉄道施設の大規模改修や補強、貨物鉄道重要路線の強靱化等の防災・減災対策への支援に加え、人流・物流における代替輸送における連携・協働の推進、タイムライン防災に基づいた取り組みや外国人旅行者への対応など新たに顕在化した課題について強く求める ～

11月29日、JR連合は、2019年度税制改正要望に加えて、自然災害による鉄道被災からの復旧・復興、防災・減災への支援等、喫緊の課題解決にむけて、大塚高司国土交通副大臣への要請行動を実施した。当日は、JR連合執行部及びJR各単組代表者ととともに、JR連合国会議員懇談会から、榛葉賀津也会長（参議院議員）、泉健太副会長（衆議院議員）、小川淳也事務局長（衆議院議員）、長浜博行幹事（参議院議員）、大串博志幹事（衆議院議員）の5議員が同行し、大阪北部地震、西日本豪雨、北海道胆振東部地震、台風21号、24号などによって鉄道被災が続発したことについて、従来からの政策要望に加え顕在化した新たな課題への取り組みとともに、税制特例措置をはじめとする各種支援が不可欠であることを力強く訴えた。

冒頭、榛葉会長から、相次いだ自然災害によってJR各路線が甚大な被害を受けたことについて、9月に実施した現地視察で目の当たりにした被災状況を説明し、復旧にむけてJR関係労働者が一丸となって取り組んだと訴えていただいた。

続いて、JR連合の松岡裕次会長からは、今回の復旧に際して、国土交通省が中心となり道路管理者や河川管理者らとの一体的な取り組みを実現し、復旧時期を前倒すことができたことに対して感謝の意を伝えた上で、早期復旧支援や防災減災対策の強化に加えて、人流におけるバス代行や鉄道貨物輸送のトラック・船舶による代替輸送、外国人旅行者を含め、計画運休や自然災害発生時の情報提供等のあり方などにおいて、新たに顕在化した課題があるとし、課題解決にむけて国土交通省の取り組みを強く求めた。あわせて、JR二島会社の現状に触れつつ、今年度適用期限を迎える「JR北海道・JR四国に対する事業税課税標準の特例措置」をはじめ会社経営の根幹を支える税制支援の必要性を述べ、「環境にやさしい旅客鉄道車両に対する固定資産税の特例措置」など、税制特例措置の延長等を力強く要望した。



さらに、各単組代表者からそれぞれ発言し、ＪＲ北労組の昆弘美中央執行委員長は北海道胆振東部地震などによる減収などから赤字が膨らんだとし、単独維持困難線区などについても現状を説明し、極めて厳しい状況であることを訴えた。ＪＲ西労組の上村良成書記長は、バス代行にかかる費用が大きな負担となったことを述べた上で、200億円を超える被害額になった状況から鉄道軌道整備法の要件緩和の必要性について訴えた。加えて、山陽新幹線による代替輸送を実施したことに触れ、整備新幹線建設費について既存スキームを堅持することを求めた。ＪＲ四国労組の中濱斉執行委員長は昨年の台風災害に続く大きな鉄道被災となり、新幹線のない脆弱な経営基盤において復旧支援等が不可欠であると訴え、合わせて税制支援についても継続するよう求めた。ＪＲ九州労組の木村智隆中央執行副委員長は、毎年のように発生する大地震や今後想定される南海トラフ地震などを踏まえると新幹線を中心に脱線防止対策が喫緊の課題であるとし、早期整備にむけた支援を要望した。最後に貨物鉄産労の辻村裕和書記長は西日本豪雨による貨物鉄道の大動脈の長期間に亘る寸断が社会・経済に対しても大きな影響を与えたと述べ、物流ネットワークの防災・減災の観点から貨物鉄道の重大路線である旅客線に対する設備投資支援とともに、代替輸送だけでなくモーダルシフト促進にも資する物流結節点の強化についても要望した。

また、同行した各議員からも援護していただく発言があり、とりわけ視察した広島地区の被災状況を引き合いに、今後このような大規模自然災害が頻発することを想定した取り組みを進めるべきと訴えていただいた。また、四国新幹線の早期実現等についても要請していただいた。

これに対して大塚副大臣からは、自然災害からの復旧等に対する支援についての考えが示され、モーダルシフトも含めて注力していくことが述べられた。さらに今回の要望事項である税制特例措置については、省としても重要であるという認識のもと、税制改正要望実現に取り組んでいる旨が述べられた。

今国会においては災害復旧支援への補正予算が成立し、国土強靱化についての議論がなされていることから、ＪＲ連合国会議員懇談会との連携をさらに深め、各方面に対する取り組みを推し進めなければならない。また、2019年度税制改正も最終局面となる。ＪＲ連合は、自然災害への対応や税制改正要望をはじめ各種政策課題の実現に向け、全力で取り組みを進めていく！！

【別紙】要請書（自然災害による鉄道被災からの復旧・復興、防災・減災への支援措置等を求める要請）

要請書（ＪＲ各社に対する税制特例措置等の支援措置を求める要請）



国土交通大臣 石井 啓一 殿

日本鉄道労働組合連合会（J R 連合）
会 長 松 岡 裕 次J R 連 合 国 会 議 員 懇 談 会
会 長 榛 葉 賀 津 也**自然災害による鉄道被災からの復旧・復興、防災・減災への支援措置等を求める要請**

政府の重責を担う、貴職の御奮闘に敬意を表します。また日頃より、私ども J R 連合の運動に御支援賜り、感謝申し上げます。

さて、J R グループは発足 30 年を経過し、日本全国を結ぶ鉄道ネットワークを維持・発展させるべく、J R 各社それぞれの経営環境、経営資源の中で経営努力を重ねてきました。しかしながら、少子高齢化や地方過疎化、高速道路網整備の進展等により、地方鉄道路線の窮状は深刻な状況となっています。また、鉄道貨物輸送においても、J R 貨物が 2 期連続で黒字決算を計上したとはいえ、経営体力は脆弱で、株式上場・完全民営化の道筋は極めて不透明です。

そのような中、近年では、東日本大震災をはじめ、熊本地震や九州北部豪雨など、度重なる自然災害によって、鉄道路線の存続にも影響しかねない被害が数多く発生してきました。本年は 6 月に発生した大阪北部地震、7 月には西日本豪雨、9 月には台風 21 号、24 号、北海道胆振東部地震といった大規模自然災害が相次ぎ、とりわけ、西日本豪雨では広島地区をはじめ、広域に亘り甚大な被害が発生し、鉄道も長期間運転休止を余儀なくされました。J R 各社は、J R グループ間での協力体制を構築するなど、早期復旧に尽力するとともに、バスや新幹線による代行輸送、貨物列車の迂回輸送やトラック・船舶による代替輸送が行われるなど、各交通・運輸事業者間の連携・協働体制が構築され、機能しました。さらには、国土交通省が主催する連絡調整会議によって、一部の地域では道路管理者による復旧工事などとの一体的対応も図られ、復旧時期を前倒すことができました。しかしながら、これらの好事例がありつつも、事業者間での連携における問題や、沿線地域との調整から復旧工事に重機が使えず手作業にせざるを得ない事象もありました。また、従来のご利用者が復旧後に鉄道を選択していないという状況も生まれています。

先の通常国会では鉄道軌道整備法が改正され、災害復旧補助制度が拡充されましたが、現実に照らせば十分ではなく、あらためて、自然災害による鉄道被災からの早期復旧支援の推進、防災・減災対策の強化を図りつつ、今回顕在化した新たな課題も含め取り組みを進めなければなりません。

以上の観点に立ち、下記の支援策を講じていただきますよう要望します。

記

1. 鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助制度の適用要件緩和・補助割合嵩上げや道路法に倣った緊急復旧時の土地の一時使用をはじめ、鉄道に関わる復旧支援のさらなる拡充を検討・実施するとともに、国・地方自治体との連携のもと早期復旧にむけたあらゆる方策を講じること。
2. 多頻度化、大規模化する自然災害を踏まえ、老朽化の著しい鉄道施設の大規模修繕に対する支援を拡充するとともに、新幹線等の脱線対策を含め、鉄道施設の防災・減災対策を強化すること。また、鉄道用地外からの土砂・倒木などが被害を拡大させていることも踏まえつつ、公共事業としての治山・治水対策を強化し、地域の総合的な対策を推進すること。
3. 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線など貨物鉄道の重要路線や陰陽連絡ルート of 強靱化にむけた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、リダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮すること。
4. 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在は J R をはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進めること。
5. 被災地域における風評被害や鉄道利用への不安を払拭すべく、観光需要喚起や鉄道貨物モーダルシフトをより強く推進すること。また、鉄道利用者（外国人旅行者を含む）が安心して利用できるよう、自然災害等の非常時・運休時における情報提供等の最良のあり方を検討し、対策を講じること。

以上

J R 連 合 発 第 3 7 号
2 0 1 8 年 1 1 月 吉 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

日本鉄道労働組合連合会（J R 連 合）
会 長 松 岡 裕 次

J R 連 合 国 会 議 員 懇 談 会
会 長 榛 葉 賀 津 也

J R 各社に対する税制特例措置等の支援措置を求める要請

政府の重責を担う、貴職の御奮闘に敬意を表します。また日頃より、私ども J R 連合の運動に御支援賜り、感謝申し上げます。

さて、J R グループは発足 30 年を経過し、日本全国を結ぶ鉄道ネットワークを維持・発展させるべく、J R 各社それぞれの経営環境、経営資源の中で経営努力を重ねてきました。しかしながら、J R グループにおいて、J R 北海道、J R 四国および J R 貨物は経営体力が脆弱で、厳しい環境下におかれています。この間、経営自立計画の達成にむけた努力を積み重ねてきていますが、依然として株式上場・完全民営化への道筋は立っていません。

特に、J R 北海道については、2016 年に「J R 単独では維持することが困難な線区」を公表して以降、北海道をはじめとして、各沿線自治体との協議がなされています。2018 年 3 月に北海道交通政策総合指針が示され、同年 7 月には国土交通大臣が監督命令を発出し、北海道新幹線の札幌延伸を機に 2031 年度の経営自立を目指すこととしています。さらに、J R 四国では 2017 年 8 月に発足した「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」において、地域鉄道路線の将来像について、地方自治体・経済界・労働界を巻き込んだ議論が始められていますが、前回会合において「中間とりまとめ」が見送られるなど、見通しは一層不透明となっています。

また、J R 貨物は昨年度鉄道ロジスティクス部門での 2 期連続となる黒字決算を達成しましたが、平成 30 年 7 月豪雨（西日本豪雨）による J R 西日本・山陽本線の被災によって、100 日間にも亘る長期運転休止を強いられ、多大な減収と費用負担にとどまらず、物流ネットワークに関する重大な課題も顕在化しました。

これらを含む全国をむすぶ鉄道による人流・物流ネットワークの維持は、日本の社会・経済のためにも非常に重要であるとともに、地方創生にむけた地域の取り組みのためにもなくてはなりません。

以上の観点に立ち、下記の支援策を講じていただきますよう要望します。

記

1. 2019 年度税制改正において、J R 二島会社（北海道、四国）の法人事業税資本割の課税標準に係る特例措置の適用期限延長を要望します。
2. 2019 年度税制改正において、低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置の適用期限延長を要望します。
3. 甚大化・多頻度化する自然災害への防災・減災対策に資する再発防止・老朽化対策・脱線防止・物流網強靱化などに対する財政及び税制上の支援を要望します。
4. 少子高齢化社会の進展に伴う労働力不足を見据え、鉄道業務の効率化・省人化のための安全設備投資や、非常時等のインバウンド対策に資する設備投資への財政及び税制上の支援を要望します。
5. J R 二島会社・J R 貨物が、引き続き国民・地域の足としての社会的使命を果たし続けることができるよう、税制特例措置をはじめとする経営支援策の恒久化を図るよう要望します。

以上