

JR産業の維持・発展に資する 交通政策課題の前進・解決を図る

JR連合政策・調査部長 政所大祐

昨今は、昨年三月に金沢延伸開業を果たした北陸

新幹線の好調なご利用状況や、本年三月の北海道新幹線（新青森～新函館北斗間）開業に加え、華々しい観光・豪華列車の登場が続くとともに、二〇一五年の訪日外国人数が過去最高を記録し運輸収入が増加するなど、鉄道に光が当たるといえる。また、交通基本法や地域公共交通活性化再生法改正法の成立などの環境整備が行われる中で、様々な取り組みも徐々に生まれてきている。一方で、地方では人口減少と高齢化が進み、地方路線・バスの利用者数の減少傾向が続くエリアが大半を占めており、そして自動車の自動運転技術の開発やライドシェアといった新たな動きも生まれている。

私たちJR産業は公共交通としての社会的使命を果たし続けるためにも、こうした現実に対して真摯に向き合っていかななくてはならない。取り巻く外部環境・社会の変化を踏まえ、働く者の視点から、JRの、そして鉄道をはじめとする交通全体の将来展

望を切り拓いていくための方策を議論し、方向性を示すとともに、労使で実践していかねばならない。

JR連合は、現在三つの中長期政策プロジェクト「鉄道特性活性化プロジェクト」における議論・検討を深めているところですが、地方における鉄道路線・公共交通のあり方をはじめ、企画提言型運動を職場で働く組合員とともに展開し、「チーム公共交通」の形成を含め、今年度もウイングを広げた政策活動を展開していく。

また、今年度はJR九州が株式上場・完全民営化を控へ自立経営の見通しが立つ一方で、JR北海道・JR四国・JR貨物は自ら明るい将来展望を切り拓くことが極めて難しい状況が続いている。とりわけ二〇一七年三月には、当該三社の経営を支える極めて重要な税制特例措置等が適用期限切れを迎えるという大きな課題を抱えている。今年度は二〇一七年度税制改正に向けて、各種税制特例措置の適用延長等を求める総掛かりの活動を展開してい

く。

そして、近年多頻度化・大規模化する自然災害による被災からの復旧対応や、鉄道構造物の老朽化対策をはじめ、共通で喫緊の継続課題も多くある。加えて整備新幹線についても、与党PTや関係者の動きが活発化しており、動向を注視するとともに必要な働きかけをしていく必要がある。JR連合は、こうした重要かつ喫緊の諸課題に対し、柔軟かつ機動的に対応を図るべく、加盟単組やJR連合国会議員懇談会等との連携を強化し、内外に対する情報発信はもとより、政治・行政等に対する働きかけなど積極的な取り組みを展開していく。

さらには、軽井沢スキーバス事故が象徴するバス事業の実態を踏まえ、何よりも優先すべき安全性の向上や新高速バス事業に係る制度・環境の検証・改善、そしてバス産業の更なる発展にむけた取り組みなど、JRの責任産別として政策実現への運動を展開していく。



幅広くJR連合の政策を訴える「2016交通重点政策」の冊子



鉄道特性活性化PT(2016.2.2)

1 中長期的政策課題への取り組みと「第一二回政策シンポジウム」の開催について

「三島・貨物経営安定化」「貨物鉄道モーターシフト」各プロジェクト(以下、PT)については、二〇一五年度までに最終答申が策定され、JR連合執行委員会にて確認のうえ、内外にその内容を訴える活動を展開しているところである。現在は、この二つのPTの最終答申内容も踏まえ、三つめの「鉄道特性活性化PT」における議論を進めており、鉄道特性の発揮の可否に応じた鉄道のあり方、他交通モードも含めた公共交通のあり方等についての提言内容を練り上げてきた。とりわけ、二年前の「第一二回政策シンポジウム」で提起した「チーム公共交通」の形成を

具現化する方策の検討を強く意識した検討を行っており、今年度内の「最終答申」の策定に向け議論の深度化を図っていく。そのためにも、各単組との意見交換はもろろんのこと、JR連合地方議員団連絡会所属議員訪問・意見交換・現地調査・自治体との意見交換(フィールドワーク)を積極的に実施し、活用できる知見の集約・蓄積及び様々な現場の知恵(暗黙知)の抽出作業にも引き続き注力していくこととする。また、引き続き専門的視点を反映すべく、アドバイザーとして参画いただいている有識者の意見や、JR各社からの意見・要望、他運輸業界からの助言等、広範な意見集約を図っていく。

政策活動の目的は、より質の高い政策の策定と、策定した政策を実現することである。JR連合ではこの間数多くの政策・制度の実現を図ってきたが、今後も実現に向けて継続した取り組みを粘り強く行っていく必要がある。その一環として、「第二二回政策シンポジウム」を、本年一〇月一七日に四国・高松の地で開催する予定である。開催にあたっては、組合員はもとより、政府、国会議員、事業者、有識者及び他産別等の関係者に対し、JR連合が考える政策活動を明示する場として活用していく。具体的には、「鉄道特性活性化PT」における議論・検討の進捗ないしは到達点を組合員等に表示する機会として、また「チーム公共交通」形成に向けた取り組みの中間報告を行う機会として位置づけ開催す

る。

また引き続き、これまでに出された二つの中長期政策PTの最終答申に盛り込まれた提言内容の実現にむけて鋭意政策活動を展開していく。JR九州の株式上場・完全民営化をめぐる動向を見守りつつ、さらにはJR北海道、JR四国及びJR貨物における経営の安定化にむけた道筋を立てるべく、広く内外に訴える取り組みを行うとともに、JR連合国会議員懇談会及び「二世紀の鉄道を考えよう」の議員フォーラム」所属議員をはじめとした国会議員への周知・協力量議はもとより、政治・行政への要請等を鋭意展開していく。

2 二〇一七年度税制改正にむけた取り組み

二〇一七年三月には、JR北海道・JR四国・JR貨物に対する重要な経営支援策の一つとして措置されている、固定資産税等の減免をはじめとする税制特例措置(三島特例、承継特例、買換特例)や、JRのみならず鉄道会社にとって共通の税制特例措置(旅客新車特例等)が適用期限切れを迎えることとなる。

とりわけ、JR発足時にJR本州三社と比較してより厳しい経営環境下にあるJR三島会社には、経営安定基金の運用益や税制等の支援策が、またJR貨物にも税制等の支援策が講じられ、赤字を補填するスキームが創設されてきた。固定資産税等の減免措置(三島特

例、承継特例)は、一九九七年度以降は五年ごとに適用期限が延長され、その他の税制特例措置についても同様に適用期限が延長されてきた。JR三島・貨物会社はこうした支援措置を受けつつ、あわせて社員数の大幅な削減等の徹底した効率化をはじめとする経営努力を重ねることで何とか経営を維持し、役割を果たしてきたと言える。JR九州については、四番目に株式上場・完全民営化を果たす一定の道筋が整ったが、一方でJR北海道・JR四国・JR貨物は、経営自立計画の達成を目指し努力を重ねているものの、依然として経営体力は弱く、むしろ経営環境の厳しさは深刻化している。また、JR三島会社に対して設定された経営安定基金は、低金利の長期化や金融市場動向等の影響によって概して運用益が大幅に減少しているうえ、更には二〇一七年度からの完全自主運用開始に伴いリスクが増大し、安定的な収益の確保がますます困難になることが想定されており、設置当初に企図された効果が十分に得られていない状況に陥っている。こうした中、二〇一七年三月末で当該三社の経営の根幹を支える税制特例措置の適用期限が切れることになる。

第一義的には税制支援措置の適用期限延長を求めるとなるが、そもそも、経営安定基金の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、地域の足・物流網として日本社会・経済を支える公共交通機関として、また、完全民営化を期待される企

業のあり方としても相応しいものではない。将来を見据えて、各社の経営安定に資する新たな経営支援策の検討・構築が必要であると考える。

こうした観点から、JR連合は、JR北海道・JR四国・JR貨物の安定経営の確保と将来展望の明確化に向けて、二〇一七年三月末で適用期限の切れる税制特例措置の継続適用（延長）はもとより、経営支援策の恒久化をはじめとする支援策の創設などを求めていることとする。また、加えて、JRのみならず鉄道会社に共通の重要な税制特例措置についても、適用期限の延長を求めていく。

二〇一七年度税制改正に向けては、JRが抱える重要な政策課題の解決に向けた取り組みと合わせて、JR各単組はもとより、JR連合国会議員懇談会や「二一世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する国会議員、及び地方議員団連絡会に所属する地方議員との連携を強化し、各関係方面への働きかけを強力に行っていく。また、地方自治体における意見書採択の取り組みや、JR各単組及びエリア連合の組合員・家族をメイン対象とする署名活動、及び関係省庁への要請行動など、重層的な取り組みを通じて、税制改正要望の実現やその他重要政策課題の解決に向けた活動を展開していく。

JR連合の2017年度税制改正要望事項

①「承継特例」の継続適用・恒久化（JR北海道・JR四国・JR貨物）

JR北海道・JR四国・JR貨物が、国鉄から承継した本来事業用固定資産に係る固定資産税、都市計画税の課税標準を3/5とする軽減措置の適用延長、恒久化

②「三島特例」の継続適用・恒久化（JR北海道・JR四国）

JR北海道・JR四国が所有し、または借り受けている固定資産に係る固定資産税、都市計画税の課税標準を1/2とする軽減措置の適用延長、恒久化

③「買換特例」の継続適用・恒久化（JR貨物）

JR貨物が土地等を譲渡し、機関車（入換機関車を除く）を取得した場合の課税（法人税）の特例措置の適用延長、恒久化

④「新車特例（旅客）」の継続（JR旅客会社）

旅客鉄道事業者が低炭素型車両の着実な導入を促進するための固定資産税に係る特例措置（5年間、2/3）の適用延長

⑤「石油石炭税の重課分の還付措置」の継続（JR各社）

鉄道事業に利用される軽油に係る地球温暖化対策のための税（石油石炭税の重課分）についての還付措置の適用延長

⑥「耐震特例」の継続（JR各社）

首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置（耐震特例；5年間、2/3）の適用延長

⑦「鉄道構造物の老朽化対策に対する税制支援措置」の創設（JR各社）

JR及び民鉄含めて老朽化が著しく進む在来線の鉄道構造物について、老朽化対策を講じた鉄道構造物に対する税制支援措置の創設（圧縮記帳、固定資産税の減免）

⑧「鉄道用車両に対する固定資産税非課税措置の創設（JR各社）

公共交通利用促進、モーダルシフト推進の見地から、旅客・貨物共に移動性償却資産として固定資産税が課税されている鉄道用車両に対する固定資産税の非課税措置の創設

⑨「本四架橋にかかる固定資産税」の免除（JR四国）

JR四国が負担している、本州四国連絡橋の橋体共用部（鉄道資産）の固定資産税（各種税制措置の連乗で1/12に減免）について、高速道路会社に対する免除と同等の措置（免除）

3 各種重要政策課題への対応について

（1）JR各社に共通する喫緊の重要政策課題（経営の根幹を長期的に支える仕組みの構築）

JRは、会社ごとに取り巻く経営環境・担当エリア等の特情に応じた課題を多く抱えているが、JR各社にとって、そして多くの鉄道事業者にとっても共通で大きな課題も顕在化している。とりわけ、近年の台風や集中豪

雨、そして直近では本年四月に発生した熊本地震による被災に象徴されるように、多頻度・大規模化する自然災害による被害からの復旧対応や予防保全的な防災対策の強化、在来線の鉄道構造物（トンネル・橋梁等）の著しい老朽化に伴う、大規模改修の必要性などが挙げられる。今後も日本において、「安全」を基軸として鉄道による人流・物流ネットワークを維持・強化していくためには、こうした喫緊かつ重大な課題に対する早急な対応が必要である。私たちは、これらの

課題の解決に向けて、労働組合の立場で会社と向き合い真摯に努力を積み重ねていかねばならないが、一方で、個々の労使の努力の範囲を超える課題については、国家的な観点からの処方箋が求められる。JR連合は、こうしたJR（鉄道事業者）に共通の重要課題について、税制改正に向けた取り組み等とも合わせて、とりわけ以下の措置を早急に講じることを求める取り組みを展開している。以下のような政策の実現が、ひいては日本経済・社会の基幹インフラである鉄道を、とりわけ



JR連合が抱える税制課題の解決を求める署名

経営体力の脆弱な企業の経営をも根底から長期的に支え、日本の人流・物流を支える重要なスキームにも繋がるものであると考える。取り組みにあたっては、鉄道の公益性、重要性を引き続き内外に強く訴え、加盟各単組はもちろんのこと、JR連合国会議員懇談会や「二一世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する国会議員等との連携を強化し、政治・行政に向けた働きかけを展開していく。

- ▼自然災害の多頻度化・大規模化を踏まえ、これによって発生する鉄道施設・設備の被害からの復旧に向けた支援スキームの拡充を図ること（鉄道軌道整備法の適用要件緩和、対象拡大、補助率アップなど）
- ▼国・地方自治体による治山・治水対策の拡充・強化と、鉄道防災・予防保全の支援スキームの拡充を図ること（鉄道防災事業費補助の補助要件緩和、補助率引き上げ、財源拡充）
- ▼老朽化が著しく進む在来線の関係施設・設備の「大規模改修」に向けた支援スキームの拡充を図ること

(2) 貨物鉄道モーダルシフト推進に向けた支援強化

近年、トラック運転者不足や環境対策等、貨物モーダルシフトの必要性が叫ばれる中、物流がその機能を最大限に発揮し、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていく上では、物流事業者や荷主などの関係者が連携して物流ネットワーク全体の総合化・効率化を更に進め、省力化も図っていくことが必要である。JR連合は昨年確認された「貨物鉄道モーダルシフトプロジェクト」の最終答申に基づき、JR貨物における主体的な業務担当範囲の見直しをはじめ経営努力を前提として、地球環境問題への対応における貨物鉄道の有用性等を強く訴え、引き続き以下の点をはじめとする、貨物モーダルシフトの更なる推進にむけた支援の強化を図っていく。

- ①社会的要請に基づき維持すべき領域、言い換えれば企業努力の範疇を超える領域となる部分の貨物鉄道物流網については、行政が公共としての視点に立った公的アプローチ・支援策を行うよう求めていく。
- ②国に対しては「総合物流大綱二〇一三～二〇一七」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種貨物鉄道施策の支援及び推進を図ることを求めていく。そして、JR貨物の経営状況・動向を注視し、引き続き行政のさらなる強力なリーダーシップの発揮と、荷主や他物流事業者等の関係者との更なる連携や役割

割分担の整理、といった物流業界全体の枠組みの構築、環境整備を求めていく。

③第一九〇通常国会で成立した改正物流総合効率化法の改正趣旨に則り、JR貨物が推進する経営基盤強化にむけた施策を後押しする取り組みを行っていく。

(3) 整備新幹線を巡る各種課題への取り組み

現在の整備新幹線計画の推進は、二〇一五年一月の政府・与党申合せをベースとして行われ、与党整備新幹線建設推進PTと同PT内に設置された委員会、及び関係自治体等を中心に動きが活発化している。JR連合は整備新幹線に関する種々の課題について、あくまでも現実的かつ合理的な判断を求め、以下のような提言・要請活動を展開していく。そして「我田引鉄」とも捉えられる動きによって主導されることのないよう、関係単組やJR連合国会議員懇談会等との連携を強化し、引き続き政府・与党等の動向を注視しつつ、国土交通省鉄道局はもとより、民主党国交部門会議として衆参国土交通委員会の場などを通じた政治・行政に対する様々な働きかけを行っていくこととする。

①整備新幹線計画の推進に伴う諸課題への対応（並行在来線等）

- ・新幹線開業後の並行在来線の維持・安定経営に向けた、地域交通を維持するための支援措置を図ること（貨物調整金制度等の継続適用、適用拡充、財源確保等）。



石北本線で廃止となった旧白滝駅跡を視察（2016.5.20）

・国策である整備新幹線によって発生する事業者の各種不利益・経営負担の増加については、国が引き続き責任をもって必要な設備投資や負担軽減策をはじめとする補填措置を行うこと。

②北海道新幹線に係る問題および青函トンネル共用走行に関する問題への対応

・青函共用区間において新幹線の高速走行を開始するにあたっては、何よりも安全性が確保されることを大前提とし、かつ貨物鉄道輸送の多頻度かつ定時の輸送を担保すること。

・青函共用区間に係る新幹線の高速走行実現

にむけた各種技術開発は、札幌延伸計画などを視野に入れた中長期的な展望のもと、関係事業者の将来的な経営負担や地域・国の発展等への影響をも踏まえ、総合的な検討のもと行うこと。また、現在の各種技術開発・国費投入のあり方（現行開発メニューの推進の適否）について、早急に現実的で客観的かつ合理的な判断を行い、安全面や技術上の観点から実現性の乏しいと目されるトレイン・オン・トレインの開発を中止し、貨物コンテナの積み替え方式による貨物新幹線の開発や、その他代替手段の検討など、実現性の高い物流方式の開発に切り替えること。

③フリーゲージトレイン（FGT）の導入に係る取り扱いに対する対応

・現段階では、FGT技術開発の遅れから、九州新幹線西九州ルート開業時は在来線特急と新幹線の乗り継ぎ方式が採用される予定となっている。FGTの採用にあたっては、安全性に加え、維持・メンテナンスにかかる事業者負担の大きさや異常時における安定性など、将来の事業者による運営までも視野に入れた総合的な検討が必須であり、九州新幹線および北陸新幹線へのFGTの導入につ

いては断念すること。そのうえで、フル規格での早期開業に向けた判断を行うこと。

④北陸新幹線の金沢以西の開業に係る問題と敦賀以西ルートに係る問題への対応

・北陸新幹線の二〇二〇年度「福井」先行開業については、合理的かつ現実的な判断に基づき断念し、二〇二二年度末の「敦賀」開業にむけた鉄道・運輸機構の業務遂行への最大限の注力・支援を行うこと。

・本年中を目途に決定することとされている北陸新幹線の敦賀以西ルートについては、各案のメリット・デメリットを具に比較し、利便性、建設費、収支想定などを見極めたいうでの総合的かつ合理的な判断を行うこと。具体的にはJR西日本案とされる「小浜・京都ルート」での計画推進を行い、そのうえで、財源をはじめとする各種課題についての整理を行い、早期に着工への道筋をつけること。

⑤四国エリアへの新幹線導入に係る取り扱いへの対応

・紀淡海峡の調査が、二〇〇八年度以降調査の予算措置が無い中で事実上中断していること鑑み、基本計画の整備新幹線計画への格上げにむけた、国の調査の早期再開（予算措置）を行うこと。

（４）バス事業の安全確保とJRバスの活性化にむけた取り組みについて

JR連合は、JR連合自動車連絡会との連携を強化し、本年一月に発生した軽井沢スキ

ーバス事故と発生に至る背景を深刻に受けとめ、バスに対する安心と信頼を一日も早く取り戻すよう、JRバスの各単組と連携し、各社の労使間での真摯な協議を通じて安全対策の徹底にむけて全力で取り組みこととする。

また、併せて、JRバスを代表する産業別労働組合として、バス産業の構造的な課題に対する行政への意見提言にも取り組みこととする。

具体的には、交運労協の一員として、自動車連絡会との連携のもと、新高速乗合バス制度への移行および貸切料金制度見直しのトレリスを行い、現場の実態や課題を報告し、行政に改善を求めるよう積極的に働きかける取り組みを進めていく。また、引き続き将来のバス産業の方向性を俯瞰した政策・制度変更のあり方に対し積極的な提言を行うよう、慢性的に続くバス運転者不足の課題、運転者健康起因事故防止対策、運転免許取得に関わる諸問題等の解決にむけて、自動車連絡会と連携を図りながら取り組みを進めていく。併せて、バス運転者の過酷な労働条件を改善すべく、個別労使における諸労働条件向上にも積極的に取り組みこととする。

なお、これらの取り組みに際しては、監督省庁である国土交通省自動車局との定期的な意見交換会を実施するとともに、公益社団法人日本バス協会との定期的な意見交換やJR各バス会社との懇談の場を設定するなど、裾野の広い取り組みを行っていく。