

JR連合 政策News

第234号

2013年4月24日

国土交通省鉄道局と勉強会を開催

単組代表者が重点政策課題について要望内容の説明！

JR連合は、4月23日、国土交通省鉄道局と勉強会を開催した。4回目となる勉強会には鉄道局からJR担当室長をはじめ10名が出席、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。

今回の勉強会は、この間各単組と繰り返しにわたり議論を重ねて策定した「2013交通重点政策」に沿った各単組が抱える重要課題を鉄道行政に反映させること、その延長線上として、今後局内で煮詰めていくであろう2014年度予算案や税制改正への反映に向け、所管する鉄道局に対し要望を行うことを目的として行われたものである。



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。本日要望させていただく事項は、職場の組合員から汲み取った意見である。課題解決は企業内労使で行うことが大前提であるが、企業内で解決できない構造上の課題について要望をさせていただく。ぜひとも行政サイドとして反映いただきたい。」と述べた。

今回策定した「2013交通重点政策」では、鉄道局にかかわる主な要望項目として、①鉄道の災害復旧・防災対策の強化②JR三島会社及びJR貨物の経営安定③高速道路料金施策への対応④整備新幹線の取り扱い⑤鉄道のさらなる利便性向上、の5点から構成されている。勉強会では、単組の代表者らが上記5点のカテゴリーに従って、現在抱えている様々な要望事項の概略を説明した。

なお、税制改正関係では、今年度末に期限切れを迎えるJR三島会社が適用を受ける外形標準課税特別措置、JR貨物が適用を受ける鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車にかかる固定資産税特例措置をはじめとする各種税制支援策の延長要望を行った。

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 2013年4月23日（火） 11：00～12：00

2. 会 場 国土交通省鉄道局会議室

3. 議 題

「2013交通重点政策」に基づく諸要望事項について

4. 要望内容（主な論点）

I. 鉄道の災害復旧・防災対策の強化

- ・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。かかる事象に際しては、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こと。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。
- ・鉄道施設の老朽化対策、とりわけ地方在来線設備の老朽化が著しい。老朽化対策は事業者の責任で行うのが原則であるが、経営体力等を考慮しつつ、国の更なる支援を図ること。
- ・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、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。
- ・鉄道事業者は、各社において安全性向上に資する技術向上に取り組んでいるが、安全性に関して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を共有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。

II. 三島貨物会社の経営安定化について

- ・経営安定基金を有する J R 三島会社に対する外形標準課税特別措置、及び J R 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車にかかる固定資産税特例措置については、引き続いての期限延長を求める。
- ・鉄道貨物の社会的使命等を発揮するためには、J R 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と考える。東京地区・大阪地区での基盤整備事業は本年 3 月で終了するが、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。またその対象を拡充すること。
- ・現行 J R 旅客会社に支払う線路使用料の維持（アボイダブルコストルールの維持）を図ること。

III. 高速道路料金施策への対応

- ・現下の高速道路料金政策は総合交通政策や環境政策の視点を欠き、交通機関間の公正な競争のバランスを著しく崩すものであり、持続可能な交通の形成に逆行する政策である。とりわけ、利便増進事業により税金を投入した現下の割引財源は不整合の政策である。速やかな政策転換を求める。仮に高速道路に誘引をもたらす料金施策を公的資金投入で行うのであれば、鉄道をはじめとした競争関係にある公共交通に対し相応の公的助成を求める。
- ・本四高速における N E X C O 西日本との合併に伴う全国共通料金の導入にあたっては、同区間における過大な建設コストを踏まえた適正な料金設定を行うこと。また、設定された料金と E T C 割引とが相俟ったいわゆる実勢料金如何によっては、J R やフェリー等の公共交通機関との公正な競争が著しく歪められることとなる。結果として運賃値上げのみならず市場からの退出も懸念され、公共交通機関の利用者、とりわけ通学利用者や高齢者等の交通弱者から移動手段を奪うことも懸念される。そうしたことから、実勢料金により影響を被ることとなる公共交通機関に対しては相応の支援制度の構築を求める。

IV. 整備新幹線の取り扱いについて

- ・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。なお、並行在来線の J R からの経営分離についてはいわゆる着工 5 条件に基づいた地元自治体の合意が前提となるが、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 J R が全面的に協力すべきである。一方、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、地方による措置を講じるよう強く求める。
- ・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極めて特殊な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。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。

- ・九州新幹線長崎ルートなど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、活用に際して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・検証が必要であることから、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。

V. 鉄道のさらなる利便性向上に向けて

- ・都市間輸送のブラッシュアップに向けて在来性の高速化に対する予算措置を図ること。とりわけ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助成方法の検討を行うこと。
- ・地域鉄道の維持、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り、地域交通政策と相俟って維持されるべきであることから、都道府県をはじめとした自治体を中心となって、地方における公共交通の役割、将来展望等について、自治体や利用者、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。

(3) 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。
- ・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。

以 上