

JR連合 政策News

第290号

2017年12月8日

2018 年度税制改正要望等の実現に向けて

総務副大臣へ要請行動を展開!

～鉄道用車両等に係る軽油免税措置、JR貨物の高性能機関車等に係る特例措置、駅のバリアフリー化施設に係る特例措置の適用期限延長、自然災害を受けた鉄道路線の復旧及び機能強化への支援並びに防災・減災対策の推進、JR二島会社・貨物への各種支援を強く求める ～

12月6日、JR連合は、11月27日に実施した牧野京夫国土交通副大臣への要請行動に引き続き、奥野信亮総務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各単組代表者の総勢13名とともに、JR連合国会議員懇談会から、榛葉賀津也会長代行（参議院議員）、小川淳也事務局長（衆議院議員）、泉健太幹事（衆議院議員）の3議員が同行し、総務省が所管する地方税に関連する要望事項や地方自治体などの支援体制の強化について、力強く訴えた。

冒頭、榛葉会長代行から、政府が推進する地方創生の基礎的なインフラとなる地域の公共交通の重要性、JR7社が誕生から30年を経てもなお、JR二島会社・貨物が厳しい状況であること、JR九州においては上場を果たしたものの、自然災害が相次いで発生し、復旧に向けた努力を続けていることに触れ、総務省としても税制改正等、しっかりと支援を継続していただくことを要請した。

続いて、JR連合の松岡会長からは、JR二島会社・貨物の現状に触れ、経営が厳しい中でも鉄道路線を維持できたことは税制特例等をはじめとする各種支援の賜物であると述べるとともに、とりわけ、今年度期限を迎える軽油引取税免税措置などについては経営への影響が大きいことから、延長していただくよう力強く求めた。

さらに、各社の抱える諸課題について各単組代表者から発言した。JR北労組の昆中央執行委員長は今年度末までの税制特例措置による影響が15億円にのぼることから、引き続きの支援を求めた。さらに、単独維持困難線区の問題に取り組む状況下で、JRも地方も財政に余裕がないため、国からの支援が必要であること、新たな支援スキームの必要性を訴えた。JR四国労組の中濱執行委員長は、税制支援要望に加えて、過去最大の復旧費を要する今年9月に発生した台風18号による被災について説明し、復旧支援に対する協力を強く求めた。JR九州労組の中原中央執行委員長は、熊本地震、九州北部豪雨及び台風18号で4つの路線が寸断されており、特に日田彦山線のように地元自治体と協議を始めていることを取り上げ、復旧支援への理解と協力を要請した。最後に貨物鉄産労の大杉中央執行委員長は、JR貨物会社が国鉄長期債務や老朽化車両を抱えて発足した会社であり、今後の自立経営に向けては税制支援が必要不可欠であると訴えた。また同行した各議員からも国の支援強化を副大臣に求めた。



これに対して、奥野副大臣からは、J R二島会社・貨物の現状について、理解を示すとともに、J R二島会社・貨物が民間企業としてしっかり自立することに対する助言もいただいた。また、地域公共交通の維持・確保の重要性、J R貨物が総物流企業をめざしていくべき社会的使命、紀淡海峡を経由した四国への新幹線整備等についても言及された。

2018年度税制改正の決着は間近である。J R連合は、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（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）



総務大臣 野田 聖子 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
会長代行 榛 葉 賀 津 也（参議院議員）

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 年という節目を迎えました。この間、J R 各社は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 北海道の単独維持困難線区の問題によって、広く認知されはじめたように、地方鉄道路線の窮状は深刻な状況となっています。地域において、鉄道路線をいかに維持していくか、持続可能な交通体系をどのように構築していくかといった議論は日本全国の共通の課題として顕在化してきました。また、今年度も九州北部豪雨や相次ぐ大型台風などによって鉄道路線が甚大な被害を受け、いまだ復旧の目途が立たない線区もあり、自然災害の度重なる地域においては、鉄道の果たすべき使命が全うすることが困難な状況も発生しています。

特に、経営基盤の脆弱な J R 二島会社（北海道、四国）をはじめとして、J R 各社が多く抱える非電化鉄道路線においては、沿線地域の急速に進む少子高齢化・過疎化の中、採算の確保が非常に厳しい状況にもかかわらず、不断の経営努力に加え、税制特例措置等の負担軽減策によって、どうか現状を保ってきました。これらを含む全国をむすぶ幹線鉄道ネットワークの維持は、日本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。

一方、J R 貨物は、国鉄改革時に厳しい経営展望にあったものの、旧国鉄長期債務を負担した上、財政支援策が十分に講じられないまま発足しましたが、現在に至るまで自立経営に向けた努力を積み重ねてきました。これまで税制支援措置をはじめ、さまざまな経営支援を受けつつも、依然として非常に厳しい経営状態にあります。物流産業において、環境負荷の低減の必要性が高まり、さらにはトラックの運転手不足が社会問題化する中で、貨物鉄道輸送へのモダリティシフトの社会的要請に応えるためにも、経営支援策の継続・拡大が必要不可欠です。

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. 平成 30 年度税制改正において、鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の免税措置（軽油引取税）の適用期限延長を要望します。
2. 平成 30 年度税制改正において、J R 貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る固定資産税の減税措置の適用期限延長を要望します。
3. 平成 30 年度税制改正において、駅のバリアフリー化改良工事により取得した鉄道施設に係る固定資産税の減税措置の適用期限延長を要望します。
4. 自然災害を受けた鉄道路線の復旧及び再発防止に資する機能強化への支援、ならびに沿線地域の治山・治水等の防災・減災対策のさらなる推進を要望します。
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