

コロナ禍による甚大な影響を受け

JR産業の経営と働く者の雇用と生活をまもる取り組みを展開

コロナ禍により、JR産業はかつてない厳しい経営状況に置かれている。鉄道・バスの輸送量は急激かつ大幅に減少し、ホテルや飲食、物販、船舶、旅行業など正常な事業運営が困難になるなど、未だに深刻な影響が続いている。多くの職場では休業や従業員等の一時帰休を余儀なくされ、働く仲間は大きな負担を強いられ、将来に対する不安を抱いている。このような状況に陥る中、JR連合は緊急事態宣言以降、累次に亘る関係各所への要請行動等を実施するなど、JR産業の窮状を訴えながら、各種支援の継続・拡充を求めてきた。そして、11月にはJR連合・加盟各単組の組合員とその家族、さらにはすべての関係者が一丸となって取り組んだ「JR産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」での22万筆超の集約を報告するとともに、要望事項を結実させるべく決起集会を開催し、重要なヤマ場を迎えた。さらには、赤羽国土交通大臣をはじめ宮路総務大臣政務官、伊藤財務副大臣、田村厚生労働大臣への要請行動を行った。こうした結果、年末にかけて各要望事項の方向性が明らかにされるなど、大きな成果が表れている。まさにすべての関係者の理解と協力によって成し遂げられたものであり、あらためて感謝を申し上げるとともに、今後も厳しい状況は続くことが想定されるが、JR産業の持続的な発展を目指し、さらに取り組みを続けていかなければならない。

1. 累次に亘る要請行動等の取り組み

政府による緊急事態宣言の発令に前後して、JR連合として対応を強化してきた。JR連合は4月6日に対策本部を設置し、4月7日に政府による緊急事態宣言が発令されると、4月8日には緊急要請行動を実施し、立憲民主党、国民民主党、社会保障を立て直す国民会議、国土交通省鉄道局に以下の内容で要望書を提出した。

1. 産業保護と事業継続のための支援措置

- (1) 雇用調整助成金については、現在特例的に取り扱いを拡充しているが、さらなる率や上限額のかさ上げを図ること。さらに政府要請に基づく事業休止に対応するために出勤を余儀なくされるケースや、時給勤務者においては1日の就労時間を縮減して勤務調整しているケースもあること等を踏まえ、助成金の対象範囲拡大を図ること。
- (2) 企業規模によらず、法人税や固定資産税をはじめとする各種税金や社会保険料の支払い猶予措置と減免措置を講じること。とりわけ、駅や線路など自前で設備を保有して運行する鉄道事業は、他の交通機関に比べて多額の固定資産税、都市計画税を納付している実態を考慮した対応を要請する。
- (3) 政府方針に基づき事業継続が困難となった船舶が係留する際に発生する諸費用の減免措置を講じること。
- (4) 中小企業に適用されている資金繰り支援のための無利子・無担保融資を大企業に対しても適用拡大すること。
- (5) 休校措置に伴う通学定期券の払い戻しをはじめ、政府方針や緊急事態宣言に伴う利用者減少による減収に対する補填措置を講じること。さらには入出国制限による旅行中止に伴うキャンセル・払い戻しによって生じたホテルや船舶事業などの減収に対する補填措置を

講じること。

- (6) 交通機関をはじめ、不特定多数と接する従事者の安全確保と感染拡大防止のため、マスク及び消毒液の増産等を通じた物資確保策を講じること。なお、緊急事態宣言が出されて以降も社会インフラとして事業を継続する業種に対しては優先配付を行うこと。
- (7) 海外から調達する必要がある部品が鉄道車両などに使われており、事態が長期化して調達に支障が出れば安全・安定輸送に支障を来しかねない。事業継続のためにも長期的視点に立って必要不可欠な部品の確保にむけた対策を講じること。
- (8) 医療提供体制が切迫する地域において、新型コロナウイルスに感染した軽症者のホテル利用について趣旨は理解するものの、ホテル従業員の安全を確保するために、接客接遇、供食、ルームクリーニング等の業務には就かせないこと。

2. 産業振興のための支援措置

- (1) 事態収束後は旅行需要や消費行動を喚起する大胆な施策を実施すること。特に宿泊業や百貨店、旅行業（お土産品も含む）など、現在大きな影響を受けている業種を念頭にあらゆる需要喚起を図ること。
- (2) 経済を活発化させるためにも公共交通の利用促進を図る必要があることから、鉄道やバスをはじめとする公共交通の公平感のある支援を実施すること。具体的には、割引切符や周遊切符に対する補助など、一定期間は財政支援を裏付けとした取り組みを図ること。

なお、高速道路料金の無料化や値下げについては、公共交通の競争条件を過度に毀損しかねないことは過去の事例から明白であり、バランスと合理性のある対策を要請する。

3. 将来のあり方を見据えた対策

- (1) 現在、あらゆる公共交通機関において、社会的要請として時差通勤懇願のアナウンスを実施しているが、今後も時差通勤等の誘発及び一層の定着をはかるためにも、政府・行政及び事業者が一体となった世論喚起を図ることはもとより、時差通勤に関する運賃面でのインセンティブが働くような財政措置を講じること。

緊急事態宣言が解除されて以降も感染拡大が続いており、JR産業への影響の深刻さが日に日に増大する状況に鑑み、5月19日、20日にかけて、立憲民主党、国民民主党、社会保障を立て直す国民会議への2次要請を実施した。そして、6月29日には御法川国土交通副大臣への要請行動を実施し、以下の内容で要望書を提出した。

1. 鉄道事業用資産に対する固定資産税等の減免措置の適用拡大

鉄道事業は、駅や線路などの設備を自ら保有して事業を運営しており、他の交通機関に比べて多額の固定資産税、都市計画税を支払っている。緊急事態宣言が出され、利用者が急減する状況下においても事業継続してきたものの、固定費として重くのしかかる税負担については、負担軽減を図るため企業規模によらず減免措置を講じること。

2. 国が保有する青函・本四、整備新幹線の貸付料等の減免措置の実施

公共交通機関の利用状況は極めて低水準となる中、特に旅行や出張等の中長距離の需要は激減している。新幹線をはじめとして、かつてないほどの危機的状況であるにも関わらず、運行継続が求められていることから、青函トンネル・本四架橋・整備新幹線の貸付料や利用料など、実質的に国が保有する施設の料金等について一定期間の減免措置を講じること。

こうした中、政府においては2020年度予算の第1次補正予算および第2次補正予算を編成し、緊急経済対策等を講じた。JR連合も要請行動等を踏まえ、交通重点政策にコロナ対策

関係の内容を盛り込んだ上で、8月19日に国土交通省鉄道局への要請行動を行い、例年より1ヶ月遅れで国土交通省より関係省庁に提出された予算概算要求・税制改正要望にもJR連合の要望事項が反映された。

<第1次補正予算(2020.4)、第2次補正予算(2020.6)等による主な対策>

- ・資金繰り支援のための公租公課(諸税、社会保険料)の猶予制度の特例
- ・中小事業者等に対する固定資産税および都市計画税の軽減措置 ※JRは適用外
- ・雇用調整助成金の特例措置の拡充・延長
- ・GoToキャンペーン事業(トラベル、イート、イベント、商店街の消費喚起策)
- ・新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の新設・拡充(公共交通(バス、鉄道、旅客線、航空等)応援事業などにも活用可能)
- ・地域公共交通における感染拡大防止対策 ※地域公共交通事業者が対象

<2021年度鉄道局関係税制改正要望事項(抜粋)>

- ・低炭素化等に資する旅客新規鉄道車両に係る特例措置の延長
- ・鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の拡充・延長
- ・軽油引取税の課税免除の特例措置の延長
- ・新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置
- ・JR北海道、四国及び貨物支援に係る所要の措置

そして、9月末から開始した「JR産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」では22万4,535筆を集約し、11月25日に国会内で課題解決にむけた決起集会を開催。JR連合国会議員懇談会、「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する約50人の国会議員のほか、国土交通省鉄道局幹部、JR7社の経営幹部が出席し、政労使一体となった取り組みを実現することができた。

こうした取り組みのもと、11月16日に田村厚生労働大臣、宮路総務大臣政務官、11月30日に伊藤財務副大臣、12月4日には赤羽国土交通大臣にそれぞれ署名を提出し、以下の内容で要望書を提出した。

1. JR産業をまもるため雇用の確保が最優先であることを踏まえ、雇用調整助成金の特例措置を新型コロナウイルス感染症の収束までの間、継続すること。
2. 指定公共機関として緊急事態宣言下においても事業継続しながらも、未だ公共交通の需要回復が現れておらず、経営に深刻な影響を及ぼしていることから、JRとして負担の大きい固定資産税をはじめとする諸税や社会保険料など、公租公課の負担軽減措置を延長・拡充すること。
3. JR北海道・JR四国・JR貨物の経営自立にむけて、2021年度以降における当面の支援(予算・税制)を継続・拡充すること。さらに、当該3社の経営自立の絵姿を明確にした上で、必要な経営支援を実施すること。

この間の署名を中心とする緊急政策活動においては、JR連合・加盟各単組をはじめ、組織を挙げた取り組みを実現できたこと、労使間はもとより政治や行政への存在感・影響力を高めることができたと考える。とりわけ、コロナ禍においてJRグループが結集し、現状や課題を訴え、各方面へ必要な支援等を求めることの重要性はかつてなく高まっており、今回の成果を糧に一層進めていくことが必要となる。

2. 取り組みの成果と課題

(1) 雇用調整助成金の特例措置

J R産業において、鉄道をはじめ、バス、船舶、ホテル、百貨店、物販、飲食、旅行業などで事業縮小や休業が行われ、働く仲間是一時帰休等を余儀なくされたことから、休業手当に対する雇用調整助成金が活用されてきた。同助成金については既存制度として休業手当の一部を助成するものであるが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う特例が講じられ、助成率や上限額の引き上げなどが行われてきた。当初は2020年4月から6月末までが措置され、その後、9月末、12月末までの延長が行われた。また、現在は産業雇用安定センター等による「雇用シェア」（在籍型出向）により雇用維持する場合においても適用対象としている。

そして、J R連合として署名及び田村厚生労働大臣などへの要請行動、連合第4回労働政策対話への参画などの取り組みにより、同制度の特例措置の延長を求めてきた。その結果、2021年2月末までの延長が行われているが、これ以降の期間については雇用情勢等に鑑みて判断され、特例措置については「段階的に縮減」と公表されたため、引き続き動向を注視しつつ、適切に対応を行っていく必要がある。

<新型コロナウイルス感染症にかかる雇用調整助成金の特例措置の比較>

特例以外の場合の雇用調整助成金	新型コロナウイルス感染症特例措置
経済上の理由により、事業活動の縮小を余儀なくされた事業主	新型コロナウイルス感染症の影響を受ける事業主
生産指標要件 3ヶ月10%以上低下	生産指標要件を緩和(1ヶ月5%以上低下等)
受給額上限 1人あたり日額8,330円	受給額上限 1人あたり日額15,000円
助成率 中小:2/3、大企業:1/2	助成率 中小:4/5、大企業:2/3 (解雇等を行わず雇用を維持した場合 中小:10/10、大企業:3/4)
計画届は事前提出	計画届の事後提出可
短時間一斉休業のみ	短時間休業の要件を緩和
休業規模要件 中小:1/20、大企業:1/15	休業規模要件 中小:1/40、大企業:1/30
残業相殺	残業相殺を停止

(2) J R各社に対する税制支援措置（2021年度税制改正等）

12月10日、与党（自由民主党・公明党）が2021年度税制改正大綱を決定し、同月21日には閣議決定された。J R連合がこの間要望項目として掲げてきた「鉄軌道用車両の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除」、「低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置」などの適用延長とともに、J R二島・貨物経営自立実現PTを中心として取り組んできたJ R北海道、J R四国、J R貨物への新たな支援策に伴う税制措置についても盛り込まれた一方で、コロナ禍による影響を踏まえた「資金繰り支援に資する税制支援措置」については認められなかった。これまで新型コロナウイルス感染症の影響に鑑みた固定資産税をはじめとする税負担軽減措置を強く求め、数次の要請行動や署名活動において要望事項に掲げてきたが、国の税収減や補正予算等によって財政が逼迫する中、地方の基幹税収たる固定資産税等の軽減措置はもとより、納税猶予すら困難と判断された結果と考えられる。

一方で、既存税制として、最もJ Rグループに大きな影響を及ぼす軽油引取税の課税免除

措置など重要税制が今年度末で期限を迎えようとしていたが適用延長が認められたことになった。この間JR連合は関係各単組とともに、JR連合国会銀懇談会や21世紀の鉄道を考える議員フォーラムとの協力体制のもと、交運労協も含め、密に連携を図りつつ税制改正要望の実現に取り組んできた。先述のとおり、8月には国土交通省鉄道局に対する政策・制度要求にはじまり、関係各方面への説明を行ってきた。さらに、各省庁からの予算・税制の要望事項が財務省・総務省に提出されて以降、関係省庁や政党等に対しても働きかけてきた。12月4日には、議員懇の榛葉会長、泉副会長、広田幹事とともに赤羽国土交通大臣への要請行動を実施し、働く者の声を直接訴えた。こうした取り組みが期限切れを迎える既存税制の適用延長及び拡充、JR二島・貨物支援に係る税制支援措置の新設といった成果につながった。

今後は年明けの通常国会において法改正にむけた議論が展開されることになるため、要望事項の実現にむけて、引き続き関係各単組や関係議員等との連携を図りつつ取り組んでいく。

～2021年度税制改正大綱（JR関係を抜粋）～

- ・ 鉄道事業者等がその事業の用に供する鉄道施設等を高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に規定する公共交通移動等円滑化基準に適合させるために実施する一定の鉄道駅等の改良事業により取得した一定の家屋及び償却資産に係る固定資産税及び都市計画税の特例措置について、エレベーター設置事業の対象範囲に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動等円滑化基本構想に位置づけられた1日平均利用者数2,000人以上の駅で実施される事業を加えた上、その適用期限を2年延長する。
- ・ 鉄軌道事業者が取得した新造車両等に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、一定の鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る環境性能要件を見直した上、その適用期限を2年延長する。
- ・ 鉄道事業又は軌道事業を営む者等が鉄道用車両、軌道用車両等（日本貨物鉄道株式会社にあるは、駅の構内等において専らコンテナ貨物の積卸しの用に供するフォークリフト等の機械を含む。）の動力源に供する軽油の引き取りに係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年延長する。
- ・ 鉄軌道事業者が取得した日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が改正後の同法の規定に基づき取得する一定の土地に係る不動産取得税について、当該土地の価格の3分の2に相当する額を価格から控除する課税標準の特例措置を令和6年3月31日にまで講ずる。
- ・ 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が改正後の同法の規定に基づき取得する一定の土地に係る所有権の移転登記を、登録免許税法別表第三（登録免許税の非課税登記）に追加する。
- ・ 国庫補助金等で取得した固定資産等の圧縮額の損金算入制度の対象となる国庫補助金等の範囲について、次の見直しを行う。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、改正後の同法に基づく独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の助成金で鉄道施設等の安全対策に関する追加的支援に係るものを、引き続き対象とする。