

意見第 11 号

「鉄道の安全・安定輸送」及び「地域を支える鉄道の発展」を求める 意見書

1987年4月1日に国鉄が分割・民営化され、JR 7社が誕生しました。国鉄改革は、JR各社がそれぞれ自立経営を確保し、地域を支える鉄道を再生、発展させることを目的として実施されました。そして、新幹線や都市圏の路線を有するJR東日本、JR東海、JR西日本の本州三社は、その後堅調な経営を確保し、株式上場・完全民営化を果たしました。また、2015年の第189通常国会では「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（JR会社法）」の改正法が成立し、2016年度中にJR九州の株式上場、完全民営化を果たすことが決定されました。

JR九州は発足当初より営業赤字を前提とされ、経営安定基金の運用益や税制特例等の支援策により黒字を確保する形で設立され、この間固定資産税等の減免措置の特例が適用期限切れを迎える都度、この特例を適用延長するとともに、経営努力で何とか経営を維持してきました。

しかし、株式上場するとはいえ、一定の激変緩和措置が設けられた税制特例については2018年度末をもって廃止となり、ローカル線を多く抱えるJR九州の鉄道事業の経営体質は何ら変わるものではありません。こうした中、平成24年7月の九州北部豪雨による豊肥本線の災害、平成26年6月の大雨による指宿枕崎線の列車脱線事故、平成27年8月の台風15号による肥薩線の災害等、多頻度化・大規模化する台風、集中豪雨等の自然災害による被害や、「平成28年熊本地震」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の課題が挙げられます。

については、今後においても「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ります。しかしながら、一事業者の努力の範疇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ます。

また、本年度末には、JR北海道、JR四国、JR貨物に対する経営支援策の重要な柱である固定資産税等の減免措置の特例が適用期限切れを迎えます。東日本大震災等の教訓や地方創生、観光立国といった観点から、地域の鉄道が果たす役割や鉄道貨物輸送の重要性が再認識される中で、当該三社の社会的な役割と、未だ完遂されていない国鉄改革の課題に鑑みれば、JR発足30年を機に、これらの税制特例措置の適用延長はもとより、恒久化を図ったうえで当該各社の経営自立に向けた安定的な運営と地域交通や鉄道貨物ネットワークの維持・発展に向けた道筋を明らかにすることが必要であると考えます。

以上の認識に基づき、2017年度の税制改正において、下記の事項について実施されますよう強く要望します。

記

- 1 鉄道事業各社の経営自立に向けた、安定的な運営と地域交通や鉄道ネットワークの維持・発展に資する所要の措置を図ること。
- 2 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。
- 3 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。
- 4 老朽化が進む鉄道在来線構造物の大規模改修に向けた支援スキームの確立を図ること。
- 5 第三セクターを含む鉄道事業各社の鉄道用車両に対する固定資産税を非課税とすること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

平成28年9月28日

熊本県人吉市議会

意見書提出先

内閣総理大臣	安 倍 晋 三	様
財務大臣	麻 生 太 郎	様
総務大臣	高 市 早 苗	様
国土交通大臣	石 井 啓 一	様
農林水産大臣	山 本 有 二	様