

意見書案第 25 号

J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物に係る税制特例の継続等を求める意見書

昭和 62 年 4 月 1 日に国鉄が分割・民営化され、J R 7 社が誕生した。

その後、J R 東日本、J R 東海及び J R 西日本の本州 3 社は株式上場・完全民営化を果たし、J R 九州も平成 28 年度中に株式上場・完全民営化を果たすことが決定されている。

一方で、地域のローカル線を多く抱え大きな収益の柱がない J R 北海道及び J R 四国と、全国一元経営で国鉄時代の老朽資産を多く保有するなど構造的問題を抱える J R 貨物については、経営基盤が極めて脆弱である。当該 3 社は、積極的な営業施策や徹底した経営効率化など「経営自立計画」の達成に向けた努力を、労使を挙げて積み重ねてきたが、今なお、経営自立を確保するめどが明確には立っていない。とりわけ J R 北海道及び J R 四国は、少子高齢化や地方の過疎化が急速に進む中、低金利の長期化等の影響により経営安定基金の運用益が大きく減少しながらも、各社の努力で何とか経営を維持してきたのが実態である。また、J R 貨物も環境面での追い風はあるものの、鉄道貨物の特性を發揮できる条件が十分に整備されていない中、非常に厳しい経営状況が続いている。なお、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による支援が行われているが、厳しい経営状況であることに相違はない。

こうした中、平成 29 年 3 月末には、J R 北海道、J R 四国及び J R 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る。東日本大震災等の教訓や地方創生、観光立国、地球環境問題への対応といった観点から、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 3 社の社会的な役割と、いまだ完遂されていない国鉄改革の課題に鑑みれば、何よりもまず税制特例措置の適用延長は必須である。また、J R 発足 30 年を機に、これら支援措置の継続を図った上で、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。

よって、国においては、以上の認識に基づき、平成 29 年度の税制改正において、下記の事項が実施されるよう強く要望する。

記

- 1 J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物に対する固定資産税、都市計画税等を減免する特例措置（いわゆる「承継特例」「三島特例」等）の継続を図ること。
- 2 J R 北海道をはじめ、旅客鉄道事業各社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（いわゆる「新車特例」）を継続すること。
- 3 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。
- 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拡充を図ること。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

平成 28 年 9 月 16 日

釧路市議会

衆議院議長 参議院議長
内閣総理大臣 財務大臣
総務大臣 国土交通大臣 } 宛