

J R 連 合 発 第 1 3 号
2 0 2 3 年 1 2 月 7 日

立 憲 民 主 党
代 表 泉 健 太 殿

日 本 鉄 道 労 働 組 合 連 合 会 (J R 連 合)
会 長 荻 山 市 朗

「2024 年問題」を目前に控える中での J R 産 業 の 課 題 と 要 請

J R 発 足 後 の 人 口 減 少 、 少 子 高 齢 化 、 高 速 道 路 の 整 備 延 伸 な ど 、 私 た ち を 取 り 巻 く 構 造 的 な 社 会 変 化 が さ ら に 加 速 し 、 コ ロ ナ 禍 に よ り 課 題 が 顕 在 化 、 深 刻 化 し て い ま す 。 さ ら に 、 J R 産 業 は コ ロ ナ 禍 に よ り 、 2020 年 度 に 3 兆 円 の 減 収 、 1 兆 円 の 当 期 赤 字 を 計 上 す る な ど 未 曾 有 の 経 営 へ の ダ メ ー ジ を 被 っ た も の の 、 各 方 面 の 支 援 も あ り 、 現 在 は 運 輸 収 入 が コ ロ ナ 禍 前 の 約 9 割 ま で 回 復 し 、 安 定 軌 道 に 戻 り つ つ あ り ま す 。 し か し 、 長 期 債 務 が 3 年 間 で 2.5 兆 円 拡 大 し た ほ か 、 動 力 費 が 直 近 1 年 間 で も 1.6 倍 、 約 800 億 円 の 負 担 増 と な り 、 大 幅 な 経 費 増 嵩 に 見 舞 わ れ る な ど 、 経 営 へ の 深 刻 な 負 担 が 及 ん で い ま す 。

今 後 も J R 産 業 が 持 続 的 に 成 長 し 、 社 会 に 貢 献 し 続 け る た め に は 、 J R 労 使 の 改 革 努 力 は も と よ り 、 国 を あ げ た 政 策 面 で の 有 効 な 支 援 が 求 め ら れ る と 考 え ま す 。

本 年 10 月 に は 「 改 正 地 域 交 通 法 」 が 施 行 さ れ 、 国 も 関 与 し て 官 民 パ ー ト ナ ー シ ッ プ を 強 化 し 、 地 域 モ ビ リ テ ィ の あ り 方 を 具 体 的 に 議 論 す る 環 境 が 整 い ま し た が 、 今 後 が よ り 重 要 で あ り 、 官 民 問 わ ず あ ら ゆ る 関 係 者 と 実 効 性 あ る 建 設 的 な 協 議 と 継 続 的 な 取 り 組 み が 必 要 で す 。

ま た 、 喫 緊 の 課 題 と し て 、 自 動 車 運 転 業 務 、 建 設 業 な ど の 時 間 外 労 働 の 上 限 規 制 の 適 用 に 伴 う 「 2024 年 問 題 」 へ の 対 応 が 迫 ら れ て い ま す 。 前 者 に つ い て は 、 貨 物 鉄 道 の 有 効 活 用 、 バ ス 事 業 の 持 続 的 経 営 を 確 保 す る た め の 対 策 が 、 後 者 に つ い て は 、 鉄 道 の 安 全 運 行 維 持 た め の 労 働 力 確 保 、 大 幅 な 労 務 経 費 の 増 加 へ の 対 策 な ど が 求 め ら れ 、 い ず れ も J R 労 使 の 努 力 の み な ら ず 、 社 会 全 体 で 解 決 す べ き 課 題 も 多 く 、 国 の 対 策 が 必 要 だ と 考 え て い ま す 。

ま た 、 中 長 期 的 観 点 で の 政 策 課 題 に つ い て も 、 現 時 点 か ら 適 切 な 議 論 が 形 成 さ れ る 必 要 が あ り ま す 。 社 会 的 な 要 請 で あ る 脱 炭 素 化 に つ い て は 、 環 境 面 で の 優 位 性 を 持 つ 鉄 道 を よ り 活 用 す る こ と が 、 国 が 定 め る 2050 年 の カ ー ボ ン ニ ュ ー ト ラ ル 実 現 に 向 け て 重 要 で あ り 、 G X 投 資 を 通 じ て モ ー ダ ル シ フ ト が 推 進 さ れ る べ き と 考 え て い ま す 。

こ の よ う な 現 下 の 環 境 や 問 題 意 識 を 踏 ま え た J R 産 業 の 課 題 の 解 決 に 向 け て 、 下 記 の 通 り 、 政 策 の 推 進 を 要 請 し ま す の で 、 積 極 的 な ご 支 援 を い た だ き ま す よ う お 願 い 申 し 上 げ ま す 。

1. 物流「2024年問題」における貨物鉄道の積極的な活用

(1) 物流「2024年問題」に対する関係者の理解促進と政策誘導

- ① 貨物鉄道はモーダルシフトの担い手であり、政府の支援も受けながら取り組みを進めているものの、自然災害の影響等による遅れなどに起因する信頼性の低さやダイヤ設定上の制約等によって、機運が醸成されているとは言えない状況にあることから、国が進める社会政策として、すべての関係者に現状に対する理解を浸透させ、貨物鉄道の利用拡大にむけた政策誘導を図ること。
- ② 環境負荷軽減の観点から荷主側企業が貨物鉄道を選択した場合に、これを評価し税制上の優遇措置を講ずるなど、インセンティブを与えること。

(2) 物流網の強靱化

貨物鉄道ネットワークが安定的にサービスを提供できるよう、旅客鉄道会社をはじめ事業者が保有する路線（軌道）の強靱化対策に向けた必要な財政支援を行い、防災・減災対策を積極的に講じること。

(3) モーダルコンビネーションの推進

31ft コンテナ、40ft コンテナの利用拡大には、トップリフターの整備や用地の確保等の設備投資が必要不可欠であり、JR貨物がこれらを取得するうえでの財政的支援や税制優遇措置を講じること。

2. 鉄道設備の保守や建設に関わる建設業「2024年問題」の課題への対応

(1) 適正契約の推進（工期・請負代金）

- ① 「工期に関する基準」の適正運用を促進し、不適切に短い工期での請負契約を規制するため、同基準に提示された「考慮すべき事項」を可能な限り具体的に明示すること。
- ② 民間工事への適用を目指して勧告を検討している「標準労務費」については、各産業の特状を踏まえたうえで、サプライチェーンの末端まで適切な賃金の原資が確保できるよう、職種毎に十分な金額を勧告すること。
- ③ 不適切に低額な請負代金での契約を防止するための規制を行うこと。
- ④ 工期延伸や工事費増に伴い、発注者に大きな負担が生じることから、労務費を含めた適切な価格転嫁が出来る仕組みを創設するとともに、価格転嫁に対する社会の理解促進を図ること。
- ⑤ 発注者の負担増については、ただちに価格転嫁が困難な場合については、必要な支援策を講じること。

(2) 人財確保

- ① 時間外労働の上限規制を実施するにあたり、不払い残業を発生させないために、適切

な行政監視及び指導を実施すること。

- ② 安定した収入により人財を確保するため、特に中小企業における日給月給制から月給制への移行を促進し、そのための支援策を講じること。
- ③ 新技術の導入による生産性向上や働き方の見直しのための設備投資等に支援策を講じること。

(3) 整備新幹線建設

- ① 現在建設中の整備新幹線について、工期の途中においても、現実的な工期の見直しを柔軟に行うこと。
- ② 計画推進に伴い発生する事業者の経営負担等に対して、国が設備投資や負担軽減を行うこと。

3. コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について

(1) 柔軟な運賃・料金制度

鉄道・バスの運賃制度について、現行の総括原価方式を見直し、燃料費や人件費の上昇、さらにはバリアフリー化や防犯対策、災害対策等の社会的要請に対して、航空機の燃油サーチャージのように事業者が運賃・料金を柔軟に設定できる制度を設けること。

(2) エネルギー価格高騰対策

- ① エネルギー価格高騰によるコスト増が経営上の重荷となっている公共交通・物流事業者を支援するために、国の負担軽減策を継続すること。
- ② 事実上国の負担軽減策の対象外となっている鉄道事業者が受電する特別高圧電力を支援対象とすること。
- ③ バスの動力源に供する軽油の軽油引取税の課税を減免すること。

4. 脱炭素化に向けた鉄道への支援や利用促進

- (1) 省エネ・低単組車両の導入、水素車両等の開発・導入、省エネ設備導入、モーダルコンビネーション促進に向けた貨物駅の機能強化など、JR産業におけるGX投資をGX経済移行債の支援対象とすること。
- (2) カーボンニュートラル投資促進税制の対象資産に鉄道車両等を加えること。
- (3) カーボンプライシングの炭素賦課金や排出量取引の制度設計にあたっては、環境に優れた鉄道事業への負担を除外すること
- (4) 脱炭素化に貢献する鉄道事業の利用を促進すべく、社会啓発、インセンティブや規制による誘導政策の実施を検討すること

5. 「改正地域交通法」の趣旨に基づいた持続可能な地域モビリティ実現に向けた実効ある議論の推進

地域公共交通を「リ・デザイン」（再構築）し、鉄道からバス等へのモード転換や上下分離方式をはじめとする公有民営方式の導入等も含め、真に持続可能な交通体系を構築するには、ポリシーミックスの観点から総合的・横断的に交通政策を実施することが重要であり、国や地域は教育、医療・福祉をはじめ、まちづくりや地域振興、産業・観光政策のほか、環境や防衛に係る予算も活用して実現に向けて取り組むこと。

以上