

JR 三島・貨物会社にかかる支援策に関する意見書

昭和62年4月1日、国鉄は分割・民営化され、JR7社が誕生しました。JR三島会社（北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社）については、発足当初から営業赤字は避けることはできないとして、JR三島各社に経営安定基金が設けられ、そこから生み出される運用益と固定資産税等の減免措置による負担軽減によって営業赤字を補てんする措置が講じられました。

しかし、この間の低金利による影響を受け、経営安定基金の運用益は大幅に減少することとなり、経営努力の範疇をはるかに超えるこの事態を改善するため、平成9年度から5年間、経営安定基金の運用益確保を目的とした新たなスキームが確立され、その後も、平成14年度から5年間の延伸が行われていますが、このままでは、今後さらに経営安定基金運用益は減少していくことは確実です。

JR貨物（日本貨物鉄道株式会社）は、環境負荷は小さく、大量に輸送できる特性を有しているものの、鉄道貨物のシェアは依然として低位にあり、今後、一層のモーダルシフトの推進が求められているところですが、脆弱な経営基盤であるために課題も山積しています。

JR三島・貨物会社は、地域住民の足として、社会生活に密着する物流として、国民生活に欠くことのできない存在であります。しかし、JR三島・貨物会社に講じられている支援策は平成19年3月末に期限切れを迎え、それ以降、JR三島・貨物会社への支援策が講じられなければ、再び赤字線の廃止や運賃改定などによって、利用者や地域住民に犠牲が押しつけられることになることは必至です。また、環境問題の改善は困難を極めることにもなってきます。

また、昨年はJR西日本、JR東日本での相次ぐ事故により、鉄道の安全が問われています。JR北海道でも、安全性の向上に向けてハード面での対策が求められ、その設備費も増大しています。

よって、政府に対し、平成19年度以降も、JR三島・貨物会社に講じられている現行支援策（経営安定基金運用益の確保・固定資産税等の減免）と同等以上の効果をもたらす支援策の継続を強く要請します。

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18年6月22日

名 寄 市 議 会