



2020年12月25日

日本鉄道労働組合連合会

JR北海道、JR四国、JR貨物に対する支援継続・拡充決定

JR二島・貨物経営自立実現PTの主張も反映！

12月25日、国土交通省は、「JR北海道・JR四国等に対する支援」を公表した。J

R北海道、JR四国およびJR貨物の経営自立にむけた取り組みを進めるため、2021年度以降における支援として、支援の2030年度まで期限延長、各社への支援策の継続・拡充（具体的な内容は右図のとおり）、必要な法改正の検討等を行うとしたものである。

今回の支援実施にむけては、JR二島・貨物経営自立実現PTが策定した政策提言・中間とりまとめの中で、2021年度以降の新たな支援措置の要望内容をまとめており、この間、国交省をはじめとした各関係者等にも訴えてきた。さらには、「JR産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」の要望事項としても掲げ、22万筆超の集約に基づき、関係大臣に対しても要請行動を行ってきたところであり、公表された具体的な支援策に反映されたことはこれまでに行われてきた支援

JR北海道・JR四国等に対する支援について	
<p>I. 基本的な考え方</p> <p>○ JR北海道、JR四国及びJR貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、必要な支援を継続・拡充。</p>	<p>2. 構造的な経営課題への支援</p> <p>(2) 助成金の交付（継続） 貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕等の支援、貨線区に係る設備投資等の支援【JR北海道】</p> <p>(3) 青函トンネル・本四連絡橋のJR負担見直しに係る支援（新規） 青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担【JR北海道、JR四国】</p>
<p>II. 支援の概要</p> <p>(1) JR北海道、JR四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、令和12年度まで延長。</p> <p>(2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。</p> <p>① 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）</p> <p>② 各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額：2,465億円）</p> <p>JR北海道（～令和5年度）：1,302億円 ※令和元年度・2年度の支援額（416億円）と合わせて5年間で1,718億円 ※令和3年度以降に地域と協力して行う「路線区」への支援は別途検討</p> <p>JR四国（～令和7年度）：1,025億円</p> <p>JR貨物（～令和5年度）：138億円</p> <p>③ 支援手法の拡充 新たな支援手法として、青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取りを追加</p> <p>(3) これらの実施に必要な法改正案（国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正等）について、次期通常国会へ提出する方向で検討。</p>	<p>3. 経営改革の推進</p> <p>(4) 省力化・省人化に資する支援（新規）</p> <p>① 設備投資に必要な資金の出資【JR北海道、JR四国】</p> <p>② 設備投資等に係る無利子貸付【JR貨物】</p> <p>(5) 利子補給（新規） 市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給【JR北海道、JR四国】</p> <p>(6) DES (Debt Equity Swap) ※（新規） 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強【JR北海道、JR四国】</p> <p>※DES→債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること</p> <p>(7) 不要土地の引取り（新規） 廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り【JR北海道、JR四国、JR貨物】（税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）</p>
<p>III. 具体的な支援策</p> <p>1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）</p> <p>(1) 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（新規） 現在の特別債券※に加え、JR北海道、JR四国の経営安定基金について一定の運用益を確保することにより、経営安定基金を下支え</p> <p>※特別債券→鉄道・運輸機構が利率2.5%を保証する特別な債券を発行（平成23年度～）</p>	

■2021年度以降の新たな支援措置の要望【今年度解決すべき当面の課題】

→ 国会審議等ではこの支援策だけでなく、将来の経営自立の姿とそこにつながるプロセスについて骨太の議論を進め、道筋を付けるよう求める

- 設備投資・大規模修繕等に対する支援（青函・本四や貨物運行に伴う負担軽減含む）
- 運転資金への手立て（経営安定基金の機能維持、国に対する借入金の返済猶予など）
- 将来を見据えた取り組みに対する支援
 - 地域と連携した持続可能な交通体系の構築（地域を含む関係主体との協議推進）
 - 在来線ネットワークの利便性向上に資する支援（一体的交通サービス提供への支援、四国における短絡線整備など）
 - 北海道新幹線の高速化（320km/h）に対する支援（青函共用走行は維持）
 - 北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の存続（貨物の必要性を認識したうえでの判断）と貨物調整金の財源確保
 - 四国新幹線の実現に向けた予算措置の早期実現（早期に整備計画への格上げすべき）
 - 貨物鉄道の安全安定輸送に資する対策強化（防災減災対策、リダンダンシー確保、結節強化、新幹線による貨物輸送など）
- 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた財政的支援

▲「JR二島・貨物経営自立実現PT中間とりまとめ」より

策以上の規模であることも考慮すると、大きな成果といえる。すべての関係者の理解と尽力に感謝申し上げる。

一方で、各社の経営課題は依然として残されている。JR二島・貨物経営自立実現PTとして強く求めてきた「将来の経営自立の絵姿」を明確にしていくためにも、法改正が議論される次期通常国会を意識した取り組みはもとより、今後さらなる骨太の議論を展開していく。