新しい「ヒト・モノ＝ネットワーク」をつくる
ＪＲ連合政策提言

～「ＪＲ北海道・四国・貨物」の経営自立実現に向けて～

2022年6月

日本鉄道労働組合連合会
（ＪＲ連合）

＜提言の構成＞

ＪＲ北海道・四国・貨物「経営自立」の実現に向けた提言の発出にあたって …… P. 1

Ⅰ. 提言の要旨 …… P. 2

Ⅱ. プロジェクトの目的と課題認識 …… P. 4

1．プロジェクトの目的
2．課題認識

Ⅲ. 現状と課題 …… P. 6

1．取り巻く情勢と課題 …… P. 6
2．ＪＲ北海道・四国・貨物の現状・課題 …… P. 9
3．累次にわたる支援措置の実施状況 …… P. 26
4．新型コロナウイルス感染症による影響 …… P. 29

Ⅳ. 私たちの政策提言 …… P. 31

1．政策提言の理念等 …… P. 31
2．あるべき地域公共交通・物流ネットワークのあり方 …… P. 32
2-1 北海道における鉄道ネットワークのあり方
2-2 四国における鉄道ネットワークのあり方
2-3 貨物鉄道ネットワークのあり方
3．ＪＲ北海道・四国・貨物のめざすべき経営自立のあり方 …… P. 35
4．2021 年度以降の支援措置を踏まえ、今後求められる政策 …… P. 38
＜中長期課題と将来を見据えた取り組みに対する支援 ①～⑥＞
5．新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた支援 …… P. 42
6．その他 …… P. 43

さいごに …… P. 44

参考資料（活動経過、法改正関係資料等）…… P. 46

ＪＲ北海道・四国・貨物「経営自立」の実現に向けた提言の発出にあたって

本年 10 月 14 日、わが国の鉄道は開業 150 周年を迎えます。また国鉄改革・ＪＲ発足から既に 35 年が経過しました。ＪＲは、鉄道事業を基幹事業とし、国民生活を支える「総合生活産業」として成長を遂げてきました。発足当初から厳しい経営が想定されていたＪＲ北海道･四国･貨物（ＪＲ二島･貨物）も、懸命に経営を維持し、日本・地域の経済・社会に不可欠な存在となっています。しかし、当該３社は依然として株式上場・完全民営化への道筋が立っていません。北海道や四国エリアでは全国に先駆けて人口減少、過疎化、少子高齢化が進み、さらには道路網の整備やモータリゼーションの進展も相まって、取り巻く環境は厳しさを増す一方です。また、多頻度化･大規模化する自然災害による鉄道被災や、新型コロナウイルス感染症の影響が経営難に拍車をかけています。当該３社には、発足当初より経営支援策として経営安定基金や税制特例措置をはじめ、累次にわたる多くの支援策が講じられてきており、国からは 2031 年度における経営自立を求められていますが、極めて重たく困難な課題となっています。

本プロジェクトは、2019 年秋のタイミングで、国鉄改革・ＪＲ発足以降のすべての経緯と現況を踏まえつつ、国からの各種支援策（助成金や税制特例措置等）が 2021 年３月末で区切りを迎えるという重大な節目を睨み、ＪＲ二島・貨物が、将来にわたってＪＲが担うべき社会的使命を果たし続けられるような、持続可能な交通体系（人流・物流）と経営のあり方・スキームを明確化し、実現していくために活動を開始しました。2019 年度以降、共同座長として計４名の国会議員と、アドバイザーとして２名の有識者のお力添えを頂きながら（詳細は巻末）、関係単組および関係会社との連携を深め会合を積み重ねてきました。2020 年５月には提言の「中間とりまとめ」を発出しましたが、2021 年の第 204 回通常国会における国鉄債務等処理法等の改正に関する審議にあたっては、議員各位のご協力により同提言の内容が質疑や附帯決議にも反映されました。そして、政府が 2021 年４月以降の政策として打ち出した「支援パッケージ」には、同提言内容が多く盛り込まれ、実現に至りました。「支援パッケージ」の内容は、ＪＲ連合が強く求めたとおり、“ただ単に赤字の欠損補填を行うような弥縫策”ではなく、官民のパートナーシップが強化されつつ、あくまでも当該３社が経営に責任を持ち、「主体性」「自主性」をもって事業を担うことができるようにすることを企図したものであると評価できる内容になっています。一方、当該３社が「経営自立」を実現するためには、そうした支援策を活用してもなおクリアするべき「中長期的課題」が多く存在しており、引き続きの対応が求められます。

本提言は、ＪＲ連合のプロジェクトの最終提言として、足掛け約３年間に及ぶ活動に一区切りをつけるものです。内容は、提言の性質上、専門的な文言や表現も多く含む固い内容となっていますが、タイトルが示すとおり、当該３社のみを限定的に対象として扱うものではなく、既株式上場４社を含むすべてのＪＲにも関係し、ひいては日本の交通政策全般に関わる課題と処方箋に通ずる内容であると認識しています。政治・行政をはじめ、ＪＲ各社を含めたあらゆる関係主体にご覧いただくことを要請するとともに、残された中長期課題の解決、提言内容の実現に向けて、すべての関係者の理解に基づく連携・協働を強く要請します。

2022 年６月

ＪＲ連合　会長　**荻山市朗**

Ⅰ．提言の要旨

１．経営自立に向けて必要不可欠な措置（ポイント）・方向性

① 『経営自立』とは、「ＪＲが主体的な立場で、地域において持続可能な鉄道サービスを提供するというＪＲが本来担うべき役割を発揮できる経営環境」と位置付ける。取り巻く環境や経営資源・体力を踏まえ、鉄道特性の発揮の可否に着目しつつ、“社会的な合意”のうえにＪＲ二島・貨物が労使の努力によって「経営に責任を持てる事業領域」を確定するべきである。

② 国鉄改革の所期の目的からすれば、経営自立とは「株式上場、完全民営化」と位置付けられようが、今日的な情勢からみて、必ずしも形式的な要件に拘るのではなく、ＪＲの主体性を担保できる経営の姿を実質的に追求することが重要であり、そのために透明性のある経営支援を受ける形を構築するべきと考える。それは“欠損補助”のようなネガティブな形ではなく、かつ社員の地位向上や会社の意思決定＝自律性を阻害しない、合理的かつ持続性のある方法を追求すべきである。

③ 一方で、ＪＲ二島･貨物が「経営の主体性を持って担うことが困難な領域」は、国や地方が責任を持って持続可能な交通体系を確保すべくその役割を果たすという新たな形を構築するべきである。

④ 本提言で取り扱う課題は、全国共通である。ＪＲ北海道・四国では、ＪＲは鉄道のプロを能動的に涵養し続けながら、地域との連携･協働を通じて貢献し続けるための事業形態を模索すべきである。また、全国に広がるＪＲ貨物の貨物鉄道網は、安全性･安定性を磨き、環境（カーボンニュートラル）・労働力（トラック運転者）不足等への対応として、一層のモーダルシフトを推進する大きな意義がある。これらの処方箋として、中長期的な視点に基づく環境整備・施策展開を行うべきである。

２．従前の支援スキームの維持・拡充の必要性

（１）経営安定基金、税制特例措置

ＪＲ二島・貨物に措置されている経営安定基金や税制特例による累次の経営支援策は、３社が経営自立を果たすまでの間は、引き続き必要不可欠。

（２）アボイダブル・コストルール、「貨物調整金」制度

① 線路使用料に係る「アボイダブル・コストルール」はＪＲ貨物の物流ネットワークの維持のために必要不可欠。今後は､貨物鉄道による環境やエネルギー面での優位性や労働効率性など社会的､経済的な大きな効果に鑑み、さらにはＪＲ旅客会社の負担の大きさも勘案したうえで、わが国の物流政策をいかに進めるかという視点から、合理的で持続可能な仕組みの構築と、これに必要な財源確保を行わなければならない。

② 「貨物調整金」制度も、並行在来線およびＪＲ貨物の事業運営にとって、さらにはモーダルシフトの推進、並びに今後の新幹線ネットワークの構築に向けても同制度の維持・拡充が極めて重要な課題。将来にわたり持続可能な財源の確保、または支援策の構築が必要。

３．2021 年度以降の支援措置を踏まえ、今後求められる政策

ＪＲ二島・貨物の経営自立を達成するためには、持続可能な地域公共交通・物流ネットワークの構築と、その中で各社が責任ある事業運営を行うことのできる事業領域の明確化が欠かせない。そして、

これを前進させていくには、国等が財政面をはじめ「関与」を強化することが求められる。

この間の累次の支援策に加え、2021年４月以降の当面の支援策を前提としつつ、「中長期課題と将来を見据えた取り組み」、すなわち３社が今後経営自立を実現し、持続的な事業運営を行っていくことができるようにするための環境整備・政策として、次の６点の事項が必要である。

＜中長期課題と将来を見据えた取り組みに対する支援＞

①　地域と連携した持続可能な交通体系の構築（「チーム地域共創」の実現）

・鉄道を含めた北海道・四国におけるあるべき交通体系に向けたフレームの検討と地域を含めた関係主体を巻き込んだ協議を行うべき。

・国においては、地域の財政負担をはじめとするさまざまな負担を軽減する制度活用等に関する積極的関与を求める。

②　在来線ネットワークの利便性向上に資する支援

・在来線ネットワークの利便性向上を推進するとともに、空港アクセス改善やバスなどの各交通モードとの連携・協働などをこれまで以上に進め、より一体的な交通サービスの提供が図られるような取り組みを支援すべき。

・なお、四国地域においては、短絡線整備による速達性向上を図るべき。

③　北海道新幹線の高速化に対する支援

・北海道新幹線について、青函共用を前提としながら、さらなる高速化（320km/h）を実現するための設備整備への支援を講じるべき。

・札幌開業を見据えた札幌駅からの在来線や他の交通モードとの結節強化を図るための整備に対して支援すべき。

④　並行在来線の存続と貨物調整金の財源確保

・北海道新幹線札幌開業に伴い経営分離される並行在来線（函館本線:五稜郭～長万部間）については、重要な貨物鉄道ルートであることから（長万部～小樽間はバス転換の方針が決定）、沿線自治体等による協議の場にＪＲ貨物を参加させるとともに、貨物鉄道路線としての役割を認識したうえでの存続という判断をすべき。

・加えて、貨物調整金の財源確保とともに、経営分離後は極めて厳しい経営環境が想定されることから、並行在来線会社の経営安定化に向けた方策について幅広く検討・実施すべき。

⑤　四国新幹線の実現に向けた予算措置の早期実現

・四国新幹線の実現に向けて、着工条件のひとつである費用便益分析比（Ｂ／Ｃ）について、新幹線がもたらす効果を広く捉えて、鉄道利用者や鉄道事業者の便益のみならず総合的に判断するよう見直しを行うべき。

・まずは早急に、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた、国の調査の早期再開（予算措置）を行うべき。

・加えて、新幹線整備が長期的目標であるため、抜本的高速化に資する先行投資等により新幹線整備までの間についても都市間ネットワークの改善にも取り組むべき。

⑥　貨物鉄道の安全・安定輸送に資する対策強化

・日本の物流を支えるＪＲ貨物の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、重要な貨物鉄道網に対する防災・減災対策強化とリダンダンシー確保に資する支援を実施すべき。

・特に、新技術の活用を通じた、モーダルシフト推進、物流効率化を進めるべく、港湾や高速道路との結節強化を図ること。また、新幹線による貨物輸送についても実現可能性に鑑み、検討・実施を進めること。

４．新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた支援

会社発足以来最大の危機的状況と経営ダメージの深さに鑑み、各種支援を講じること。

Ⅱ．プロジェクトの目的と課題認識

１．プロジェクトの目的

ＪＲグループは発足から 35 年が経過したが、鉄道事業を基幹産業としながら、ホテル、物販、飲食、不動産、情報システム、介護など、多岐にわたる業種・業態に拡大し、まさに「総合生活産業」として成長を遂げてきた。とりわけ、発足当初から厳しい経営環境が想定されたＪＲ二島（北海道・四国）・貨物においては、脆弱な経営体力ながらも懸命に経営を維持し、地域の社会・経済にとって不可欠な存在となっている。しかしながら、様々な経営努力を積み重ねてきたものの、依然として株式上場・完全民営化への道筋は立っていない。

国鉄改革以降、経営安定基金や税制特例措置をはじめとする経営支援措置に加え、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）の特例業務勘定・利益剰余金を活用した設備投資への支援など、累次にわたる支援策が講じられてきたが、ＪＲグループの会社間の経営環境・体力などの違いは一層大きくなり、地域の人流・物流ネットワークの維持・活性化といった課題とともに、乗り換えなければならない経営課題が山積している。

これら３社を取り巻く状況を踏まえ、ＪＲ二島・貨物が将来にわたり社会的使命を果たし続けられる持続可能な交通体系（人流・物流）と経営のあり方・スキームについて一定切り分けつつ、働く者の視点から幅広く議論検討し、各社の経営自立を果たすべく、提言を行うことを目的とする。

２．課題認識

北海道や四国では全国に先駆けて人口減少、過疎化・少子高齢化が急速に進んでおり、一方で高速道路網の整備等によりモータリゼーションが進展するなど、経営を取り巻く環境は厳しさが増す一方である。また、新型コロナウイルス感染症によるパンデミックが変化に拍車をかけている。さらには、近年の自然災害の大規模化・多頻度化によって、毎年のように鉄道路線の甚大な被災に見舞われ、長期間の寸断が余儀なくされている。そのような中、ＪＲ北海道は「単独維持困難線区」を公表し、地域との膝つめ協議が行われており、ＪＲ四国においても、各県知事や経済界・労働界・有識者などで構成する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において議論が進められている。まさに、地域における持続可能な人流・物流ネットワークにとって、分水嶺となるべく議論・検討が巻き起こっている。

さらに、ＪＲ北海道やＪＲ四国に対しては、国土交通大臣から 2031 年度における経営自立が求められており、ＪＲ貨物を含むＪＲ二島・貨物が安定的に収益を得て、責任をもって事業を継続していける体制を構築していかなければならない。「鉄道の再生」をめざして進められた国鉄改革の趣旨を踏まえつつ、現状に照らして現実的な判断も必要な時期を迎えている。

一方で、働く者にとっては、将来不安を抱える状況ともいえ、地方自治体や他の民間企業における「売り手市場」というべき採用環境も相まって、若手･中堅社員の離職が拡大している。仮に、これが継続･拡大すれば、鉄道の安全･安定輸送すら脅かされる危険性も孕んでいる。鉄道を守るのは人材であって、そのためにも安心して意欲を持って働き続けられる環境が必要である。

こうした課題認識に立って、ＪＲ二島・貨物が将来にわたってＪＲが担うべき社会的使命を果たし

続けられるよう、持続可能な交通体系（人流・物流）と経営のあり方・スキームを明確化し、実現していくための提言を、働く者の視点からとりまとめることとする。

Ⅲ. 現状と課題

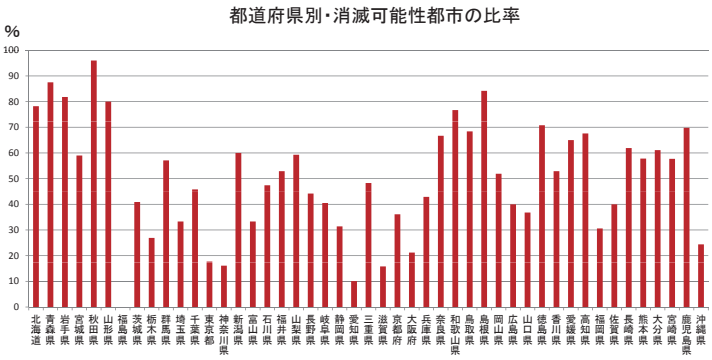
１．取り巻く情勢と課題

（１）人口減少・少子高齢化の進展

我が国では、世界に類例のないスピードで人口減少や少子高齢化が進んでいることが強い課題として認識されるようになりもはや久しい。人口全体の減少とともに、現役世代である生産年齢人口が減少することによって、消費や内需の縮小が懸念される。この傾向は、北海道や四国においてなお強く、二島では全国に先駆けて人口減少･超少子高齢化が進む地域であるという厳しい前提のうえで、今後進むべき方向性を見据える必要がある。

また、都市部への人口集中と地方の過疎化が進行している。これまで過疎化の進展によって、人口減少がさらに進み、当該地方の活気の喪失、若年層の一層の転出、そして消費低迷に繋がり、過疎化を一層進めてしまうという悪循環に陥るケースが散見されてきた。また、こうした状況の広がりは、周辺地域との交流人口の減少を招く要因にもなり得る。実際に、地域鉄道や地方の乗合バスの大半が赤字である現状はその裏付けとも言える。さらにいえば、移動手段を失うことが住民の転出にも繋がりかねない。なお､新型コロナウイルス感染症のパンデミックにより大都市での生活（密）が忌避される状況が生じ、二拠点居住やリモートワーク、ワーケーション等といった社会変容が一部発生してはいるものの、トレンドを覆すような大きな変化には至っていない。

日本創成会議が 2014 年に発表した「消滅可能性都市」によれば、都道府県別の比率を見ると北海道・四国エリアは全国平均（49.8%）を上回っており、特に北海道においては８割近くの地方自治体がその対象となっている。また、東京や大阪でも対象地域が含まれるように、大都市圏も例外ではなく、やはり交通・運輸に関わる政策はもとより、まちづくりや福祉・教育など、様々な政策を連動させる「ポリシーミックス」の考えのもと、地域社会・経済を守り、過疎化を食い止めていかなければならない。

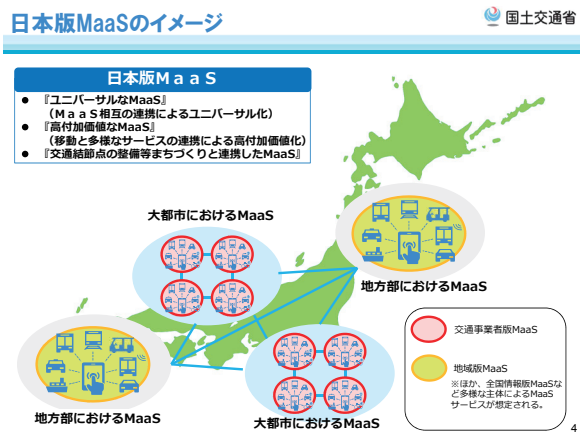


図－１　都道府県別・消滅可能性都市の比率
（出典：国土交通省ホームページより）
（※消滅可能性都市は、若年女性人口が減少し持続可能性を失う地方自治体と定義）

（２）各交通・運輸に関する動向

交通・運輸産業においては、他の産業と同様に、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足が懸念される中、新技術の活用とともに、モード間の連携も一定進んでいるが、社会情勢の変化のスピードにまだまだ追いついていない。人流においてはＭａａＳ（※）の取り組みが全国各地に広がりを見せており、今後、実用化・普及が期待される。また、物流においても、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（物流総合効率化法）改正により、様々な連携事業が活発に行われている。今後もこうした取り組みが一層進むこと、つまり各モードの特性を活かしながら連携・協働していく

ことは社会を支えるインフラとしての機能を維持するためには不可欠である。一昨年の通常国会においては、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が成立し、鉄道のみならずバスやタクシー等の各モードを含め、ますます地域ごとの連携・協働に基づく持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みが加速することが期待されている。



図－２　日本版ＭａａＳのイメージ
（出典：国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ）

しかしながら、2020 年初からのコロナ禍が長期化し、人口減少・少子高齢化、地方の過疎化、高速道路網の進展等によって既に厳しい経営状況に追い込まれていた交通・運輸産業は、移動・輸送に基づく経済･社会活動に大きな制約が加わる中､産業として存亡の機に立たされている。鉄道･航空･バス・タクシーといった各交通モードが大きな影響を受けており、社会変容が発生し、移動・輸送に対するニーズについても、今後は様々な変化が想定され、経営側も働く者の立場からもこれらの変化に適応していく必要がある。

ＪＲ産業において、コロナ禍如何に拘わらず、高速道路網の拡大による利用者の減少は、特に地方路線においては事業の運営が困難になるほど深刻であり、路線の廃止や駅の無人化等が相次いできた。また近年、多頻度化･大規模化する自然災害によって鉄道施設が被災する事例が増加しており、復旧に係る費用の負担や運休期間中における代行輸送費用の負担も大きくなってきている。そして、2020 年以降のコロナ禍によってＪＲ各社はさらに甚大なダメージを受け、現在もＪＲ発足以来最大の危機的な状況が続いている。これまで都市圏輸送や新幹線輸送が生み出した利益や、鉄道以外の物販、飲食、宿泊、旅行業、不動産業などの多角的な経営によって生み出した利益を、地方路線の不採算路線に充当する形で支えてきた「内部補助」に基づくビジネスモデルの限界が強く顕在化し、10 年先の人口減少（特に生産年齢人口の減少）による経営危機という未来が一挙に到来したかのような状況に直面している。公共交通事業者は緊急的な対応として、人件費などの固定費の削減やポートフォリオ（経営資源の配分）を変更するといった自助努力を重ねているものの、今回顕在化した危機は、これまでの内部補助で不採算路線を支える発想や手法では解決し得ないものとなっている。国鉄改革から 35 年が経過し、ＪＲ産業は最大の経営危機に陥っていると言える。なお、従来こうした社会構造の変化の影響を大きく受けてきたＪＲ二島・貨物がより深刻な経営状況にあることは言うまでもない。また、働く者にとって希望ある将来展望を描くことが一層難しい状況に陥っていることも間違いない。

今後、わが国で一層超少子高齢化・人口減少が進み、とりわけ地方の衰退が進む中において、私たちには人と物の移動・輸送を担い地域社会を支える事業に携わる者として、今後の地域社会をいかにして発展させていくのか、あるいはＪＲをどのように活用していくのか、といった視点に基づく総合的な政策の展開が求められている。

（※）MaaS（マース、Mobility as a Service）とは、一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

（３）鉄道事業の現状

①　輸送量

2020 年度の鉄道旅客輸送は、旅客数量合計で前年度比 70.1％の 176.7 億人、旅客人キロ合計では前年度比 60.5％の 2,632.1 億人キロとなり、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。定期・定期外別にみると、旅客数量では定期計で前年度比 76.0％の 112.5 億人、定期外計で前年度比 61.8％の 64.1 億人であった。また、旅客人キロでは定期計で前年度比 75.2％の 1,605.4 億人キロ、定期外計で前年度比 46.3％の 1,026.6 億人キロであった。また、新幹線は、旅客数量では定期外が前年度比 35.6％の 1.1 億人、旅客人キロは前年度比 33.0％の 312.9 億人キロであった。感染症の影響によって旅行や出張等の中長距離の移動需要が大きく消失したことが明らかとなった。

2020 年度の鉄道貨物輸送は、貨物数量合計では前年度比 91.7％の 3,912 万トン、貨物トンキロ合計も前年度比 91.7％の 183.4 億トンキロであった。コンテナ・車扱別では、貨物数量はコンテナ計で前年度比 90.5％の 2,127 万トン、車扱計で前年度比 93.2％の 1,785 万トンであった。また、貨物トンキロは、コンテナ計で前年度比 91.6％の 168.3 億トンキロ、車扱計で前年度比 93.3％の 15.0 億トンキロであった。旅客ほどではないものの、感染症の影響による年間を通じた需要低迷に加え、豪雨や暴風雪による不通の影響により、前年度を下回る結果となった。

表－１　2020 年度の鉄道旅客輸送

年度 / 事項	旅客数量（百万人）			旅客人キロ（百万人）		
	2019	2020	2020/2019 (%)	2019	2020	2020/2019 (%)
合　計	**25,189**	**17,670**	**70.1**	**435,063**	**263,211**	**60.5**
定期計	14,797	11,252	76.0	213,511	160,548	75.2
定期外計	10,392	6,418	61.8	221,552	102,663	46.3
ＪＲ旅客	**9,503**	**6,707**	**70.6**	**271,936**	**152,084**	**55.9**
定　期	5,876	4,608	78.4	113,907	87,868	77.1
定期外	3,627	2,099	57.9	158,029	64,216	40.6
民鉄（ＪＲ以外）	**15,686**	**10,963**	**69.9**	**163,127**	**111,127**	**68.1**
定　期	8,921	6,644	74.5	99,604	72,680	73.0
定期外	6,765	4,319	63.8	63,523	38,447	60.5

年度 / 事項	旅客数量（百万人）			旅客人キロ（百万人）		
	2019	2020	2020/2019 (%)	2019	2020	2020/2019 (%)
新幹線	**371**	**156**	**42.0**	**99,332**	**34,936**	**35.2**
定　期	51	42	82.4	4,567	3,642	79.7
定期外	320	114	35.6	94,765	31,294	33.0

（国土交通省「鉄道輸送統計年報　2020 年度分」をもとにＪＲ連合作成）

表－２　2020 年度の鉄道貨物輸送

年度 / 事項	貨物数量（千トン）			貨物トンキロ（百万トンキロ）		
	2019	2020	2020/2019 (%)	2019	2020	2020/2019 (%)
合　計	**42,660**	**39,123**	**91.7**	**19,992**	**18,340**	**91.7**
コンテナ	23,506	21,273	90.5	18,382	16,838	91.6
車　扱	19,154	17,850	93.2	1,610	1,502	93.3

（国土交通省「鉄道輸送統計年報　2020 年度分」をもとにＪＲ連合作成）

②　収入動向

2021 年度の旅客運輸収入は、２兆 4,006 億円となり、コロナ禍の影響によりご利用が大きく減少した 2020 年度を上回ったものの、コロナ禍前の 2019 年度比 56.4％にとどまった。また、2021 年度の貨物運輸収入は 2019 年度比 93.0％の 1,152 億円となり、コロナ禍による需要低迷が長期化していることが明らかとなった。

表－３　旅客運輸収入および貨物運輸収入の推移

年度 / 事項	旅客運輸収入（百万円）			貨物運輸収入（百万円）		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
ＪＲ（旅客）	**4,255,755**	**1,972,920**	**2,400,682**			
定　期	765,567	588,215	591,586			
定期外	3,490,188	1,384,705	1,809,096			
ＪＲ（貨物）				**123,946**	**115,435**	**115,274**
コンテナ				113,446		
車　扱				10,500		

（2019 年度は国土交通省「令和元年度鉄道統計年報」、2020 年度および 2021 年度はＪＲ各社決算資料をもとにＪＲ連合作成）

③　廃止された鉄軌道路線

地域における鉄道は、地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担っている。また、経済活動の基盤として、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動

した地域経済の自立・活性化等の観点から、重要な社会インフラのひとつである。しかしながら、地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って、極めて厳しい状況が続いている。加えて、2020年度には新型コロナウイルスによる影響を受けた結果、地域鉄道（※）全95社中93社とほぼすべての事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上している。こうした状況下、2000年以降だけでも全国で45路線、1,157.9kmに及ぶ鉄軌道が廃止に追い込まれた。また、近年ではＪＲにおいても路線廃止が続いており、2020年５月にはＪＲ北海道・札沼線の一部（47.6km）が､そして2021年４月にはＪＲ北海道･日高線の一部（116.0km）が廃止された。

（※）地域鉄道とは、一般に、新幹線･在来幹線･都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、中小民鉄並びに、ＪＲ・一部の大手民鉄・中小民鉄および旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄および第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、2022年４月１日現在で95社となっている。

２．ＪＲ北海道・四国・貨物の現状・課題

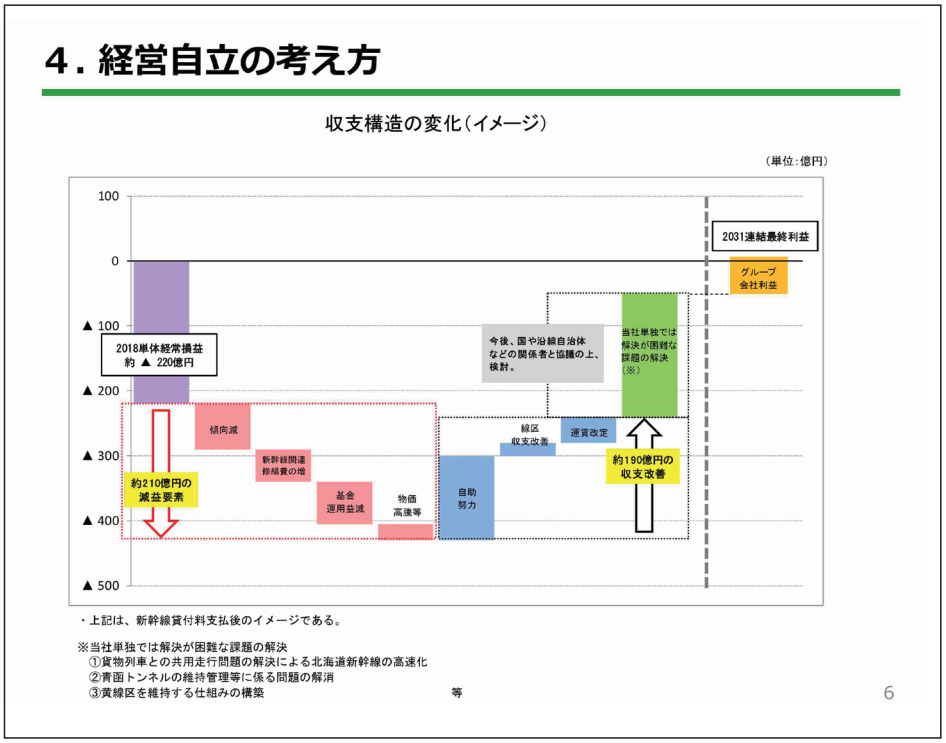
（１）ＪＲ北海道

ＪＲ北海道は、2011年度から経営自立計画のもと、鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用した支援を受けつつ、経営自立に向けた取り組みが進められようとしていた。その矢先、79名が負傷する石勝線における列車脱線火災事故が発生し、その後も車両トラブルや不祥事が続き、そして貨物列車脱線事故が発生、これを契機としてレール検査データ改ざんが判明するなど、安全管理上の重大事象が続発した。

その結果、2014年に国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受ける事態に至った。こうした状況から安全投資を見直し、事業改善に向けた取り組みを続けていたが、2015年にＪＲ北海道再生推進会議による「ＪＲ北海道再生のための提言書」が出されると、翌年「『持続可能な交通体系のあり方』について」、さらに同年「当社単独では維持することが困難な線区について」を表明し、事業範囲の抜本的な見直しに対して、地域の各関係者への協力を求めた。

これによって、地域に大きな波紋を呼びつつも、当該沿線地域における協議会が設置されるなど、議論が進められることとなった。夕張支線が先んじてバス転換を決定したものの、廃線や上下分離といった内容が先行し、地域からの強い反発により対応は遅々として進まず、地域によってはＪＲ北海道との対話自体を拒絶する状況となった。こうした中、北海道は2018年３月に「総合交通政策指針」を策定し、地域としての支援を含む方向性を示した。こうした動きに続き、2018年７月に国土交通大臣から「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」が発出され、これに基づき2020年度までの２年間の支援とともに、2031年度における経営自立をめざすこととした。ＪＲ北海道は監督命令に従い、2019年４月に新たに「ＪＲ北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」、「ＪＲ北海道グループ中期経営計画2023」、「事業計画（アクションプラン）」（※地域と連携した取り組み）を策定し、2031年度での経営自立に向け取り組みを進めている。

【監督命令のポイント】
・2031 年度の経営自立をめざす。
・そのために、収益の増加とコスト削減に取り組み徹底した経営努力を行うこと。
・事業範囲の見直しに向けて、最適なモードへの転換を進める。
・鉄道を持続的に維持する仕組みの構築に向けて、2019 ～ 2020 年度を「第１期集中改革期間」、2021 ～ 2023 年度を「第２期集中改革期間」として、2023 年度に総括的な検証を行い、抜本的な改善方策についても検討を行う。
・長期ビジョンや中期経営計画、アクションプランの策定とともに、国とともに四半期ごとに検証。
【支援策（2019 ～ 2020 年度）】
①利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区における鉄道施設および車両の設備投資および修繕への支援
（※）地方自治体等からも同水準の支援が行われることを前提に、具体的な仕組みについては、地方自治体等との協議も踏まえ、今後検討・調整。道内自治体の厳しい財政状況を踏まえ、地方財政措置を要求。
②貨物列車走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資および修繕等への支援
③青函トンネルの維持管理への支援
④経営基盤の強化に資する前向きな設備投資への支援
◆総額（２年間）４百億円台　※のちに協議の上、414 億円に確定。
①から③までは全額助成、④は助成１／２、無利子貸付１／２

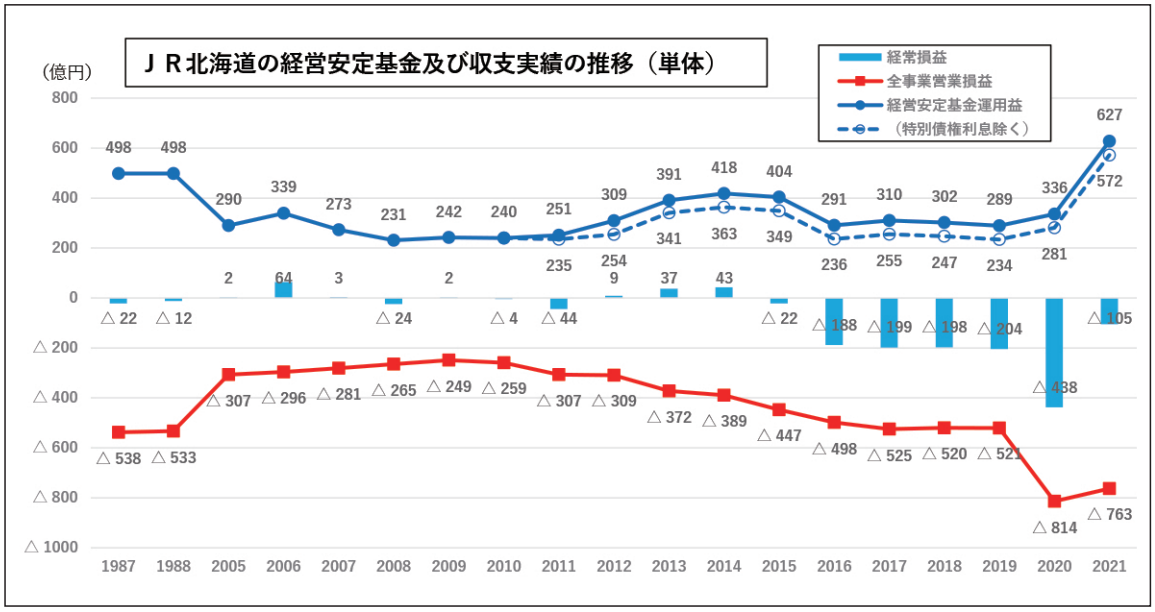


図－３　経営自立の考え方
（出典：ＪＲ北海道の「経営自立」をめざした取り組み）

① 経営状況

2020 年１月以降、コロナ禍によって深刻な経営危機に陥り、運輸業や流通、ホテル業等を主として大幅な減収・減益となり、厳しい経営状況が続いている。コロナ禍の影響を大きく受けた初年度と言える 2020 年度（2021 年３月期）決算においては、連結ベースで営業損益▲ 805 億円、経常損益▲ 446 億円、最終損益▲ 410 億円という過去最大の赤字を計上したが、その後もコロナ禍の長期化によって現在もなお経営ダメージが累積し続けている。

2021 年度(2022 年３月期)決算においては､2021 年９月末に緊急事態宣言が解除されたことによって、一時的に運輸業をはじめとする各セグメントのご利用が増加に転じたものの、2022 年１月以降は、新型コロナウイルスの新たな変異株による感染急拡大が発生し、再度各種ご利用は落ち込んだ。結果として、営業収益は前年同期比 98.6%の 1,103 億円、経常利益は▲ 80 億円、当期純利益は▲ 10 億円となった。営業収益は、一部のセグメントで増収増益となったものの、グループ全体で 16 億円の減収となった。会計基準の見直しによる影響を除くと、前年度から実質 79 億円の増収となっているが、2019 年度比では７割程度の営業収益、鉄道運輸収入は６割程度に留まっており、厳しい状況が続いている。経常利益は、車両修繕の減少などにより営業費用を８億円削減するとともに、国からの新たな支援策を受け経営安定基金の評価益が前年度を上回る水準を実現し、悪化幅を▲ 105 億円まで圧縮した。また、当期純利益に関しては、国からの支援（149 億円）を特別利益に計上した一方、福島県沖地震で脱線したＨ５系新幹線車両の損失額（▲ 14 億円）を特別損失に計上したことなどにより、前年実績比で 399 億円改善した▲ 10 億円となった。2022 年度の通期業績予想については、2021 年度より国の新たな支援策が講じられているものの、引き続きコロナ禍の影響を強く受けることを想定しつつ、実施可能な施策を順次推進することとし、連結営業収益は 1,304 億円を見込みつつも、経常収益▲ 283 億円、当期純利益▲ 226 億円を見込んでおり、2019 年４月に策定した「中期経営計画」で計画した目標（連結で純利益▲ 171 億円）の達成は最終年度の 2023 年度にずれ込む見込みとしている。



図－４　ＪＲ北海道の経営安定基金および収支実績の推移（単体）

② 線区別の利用状況

ＪＲ北海道の線区別の利用状況については、輸送密度（１日１km あたりの平均通過人員）が 2,000 人／日を下回るという非常に利用の少ない「単独維持困難線区」とそれ以外で大別される。（「単独維持困難線区」については後述。）上位では札幌圏が突出して高く、札幌～旭川間、札幌～函館間、北海道新幹線など都市間輸送が続く。

下表のとおり、札幌圏の４線区はＪＲ北海道の営業キロ 2,400.5km のうち 171.3km（全体の 7.1％）である一方、国鉄末期にバス転換の基準となった輸送密度 4,000 人／日未満は「単独維持困難線区」を含め、およそ９割を占めていることが分かる。

そして、営業収支を見ると、2020 年度の実績では、管理費を含んだ場合すべての線区で赤字であり、鉄道事業単体で見た場合の厳しさが際立っている。

表－４　ＪＲ北海道の線区別収支および輸送密度（出典：ＪＲ北海道プレス資料）

2020年度 線区別の収支とご利用状況

	線名・区間		営業キロ (km)	輸送密度 (人/日)	収支（百万円） 営業収益 (A)	営業費用 鉄道計 (B)	営業費用 管理費 (C)	営業費用 営業費用 (D)=(B)+(C)	営業損益 管理費除く (A)−(B)	営業損益 管理費含む (A)−(D)	営業係数(円) 管理費除く (B)/(A)	営業係数(円) 管理費含む (D)/(A)
1	根室線	富良野～新得	81.7	57	21	571	184	755	△ 550	△ 734	2,726	3,606
2	留萌線	深川～留萌	50.1	90	28	565	89	654	△ 537	△ 627	2,048	2,372
3	日高線	鵡川～様似	116.0	95	43	190	475	665	△ 147	△ 622	438	1,531
1 ～ 3	計		247.8		92	1,326	749	2,075	△ 1,234	△ 1,983	1,441	2,255
4	宗谷線	名寄～稚内	183.2	165	219	2,503	358	2,860	△ 2,284	△ 2,641	1,143	1,306
5	根室線	釧路～根室	135.4	150	103	1,116	180	1,296	△ 1,014	△ 1,194	1,088	1,264
6	根室線	滝川～富良野	54.6	190	56	897	130	1,027	△ 842	△ 972	1,611	1,845
7	室蘭線	沼ノ端～岩見沢	67.0	305	90	1,092	158	1,251	△ 1,003	△ 1,161	1,219	1,396
8	釧網線	東釧路～網走	166.2	236	163	1,610	242	1,852	△ 1,447	△ 1,689	990	1,139
9	日高線	苫小牧～鵡川	30.5	476	49	308	33	341	△ 259	△ 292	631	698
10	石北線	新旭川～上川	44.9	600	148	1,048	143	1,190	△ 900	△ 1,043	708	805
11	石北線	上川～網走	189.1	404	457	3,445	503	3,948	△ 2,988	△ 3,491	754	865
12	富良野線	富良野～旭川	54.8	1,027	241	1,061	166	1,227	△ 820	△ 986	440	509
4 ～ 12	計		925.7		1,524	13,080	1,913	14,992	△ 11,556	△ 13,469	858	984
1 ～ 12	計		1,173.5		1,616	14,406	2,661	17,067	△ 12,790	△ 15,451	892	1,056
13	石勝・根室線	南千歳～帯広	176.2	1,570	2,353	7,023	954	7,976	△ 4,670	△ 5,623	298	339
14	室蘭線	長万部～東室蘭	77.2	1,924	1,248	3,697	461	4,158	△ 2,448	△ 2,910	296	333
15	室蘭線	室蘭～苫小牧	65.0	3,166	1,607	4,708	620	5,328	△ 3,101	△ 3,721	293	332
16	函館線	岩見沢～旭川	96.2	3,739	2,396	7,187	987	8,173	△ 4,790	△ 5,777	300	341
17	札沼線	桑園～医療大学	28.9	12,555	24,516	37,110	5,283	42,394	△ 12,595	△ 17,878	151	173
	函館線	札幌～岩見沢	40.6	26,472								
	千歳・室蘭線	白石～苫小牧	68.0	24,422								
	函館線	小樽～札幌	33.8	28,615								
18	宗谷線	旭川～名寄	76.2	827	382	3,071	437	3,508	△ 2,689	△ 3,126	803	918
19	根室線	帯広～釧路	128.3	897	875	4,696	664	5,361	△ 3,821	△ 4,485	537	612
20	新幹線	新青森～新函館北斗	148.8	1,453	4,080	15,694	2,816	18,509	△ 11,614	△ 14,429	385	454
13 ～ 20	計		939.2		37,458	83,186	12,222	95,407	△ 45,728	△ 57,949	222	255
21	函館線	長万部～小樽	140.2	349	228	2,690	344	3,034	△ 2,462	△ 2,806	1,179	1,329
22	函館線	函館～長万部	147.6	1,443	2,033	8,754	1,213	9,967	△ 6,722	△ 7,934	431	490
21 ～ 22	計		287.8		2,261	11,444	1,557	13,001	△ 9,183	△ 10,740	506	575
合計			2,400.5	2,767	41,339	109,056	16,442	125,499	△ 67,717	△ 84,159	264	304
−	札沼線	医療大学～新十津川	47.6	112	5	20	3	23	△ 16	△ 18	419	472

※ 合計には、出向社員給与などを含まないため、鉄道事業計とは一致しません。

鉄道事業計		2,400.5	−	44,474	−	−	129,156	−	△ 84,682	−	−

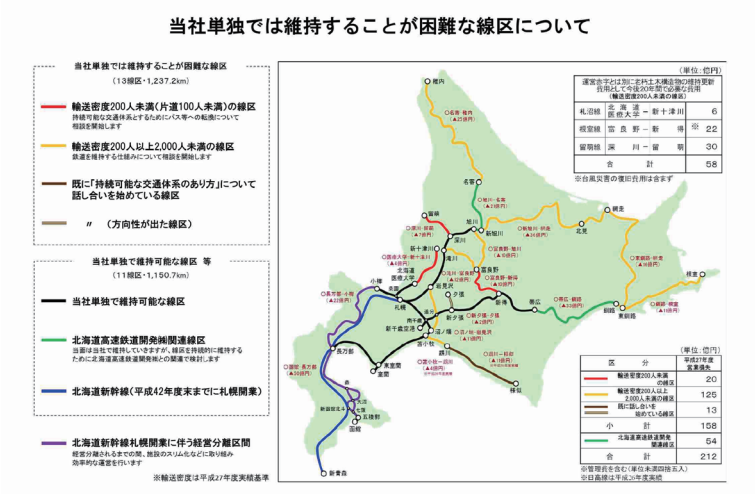
(注)1. 管理費とは、本社・支社の鉄道事業部門や、総務・経理などの一般管理部門の従事員に係る、人件費や物件費などのことです。
2. 営業係数とは、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数をいいます。

③　単独維持困難線区

ＪＲ北海道は、2016 年に「持続可能な交通体系のあり方」を示し、同年「当社単独では維持することが困難な線区」を公表した。輸送密度 200 人／日未満の線区（赤茶線区）についてはバス等へのモード転換を、輸送密度 2,000 人／日未満の線区（黄線区）については上下分離も含む、地域とともに鉄道を維持する仕組みを求めた。

しかし、各地域によって議論進捗はまだら模様である。赤茶線区については、夕張支線が先行してバス転換を決定、2019 年３月末をもって廃止し、札沼線（医療大学～新十津川間）は 2020 年５月に廃止した。また、日高線（鵡川～様似間）については、沿線自治体によるバス転換への合意を経て 2021 年３月末をもって廃止となった。さらに留萌線や根室線（富良野～新得間）については、沿線自治体からの強い反発が生じていたが、後者については 2022 年１月、根室本線対策協議会においてバス転換に係る協議に入る方向性が決定された。

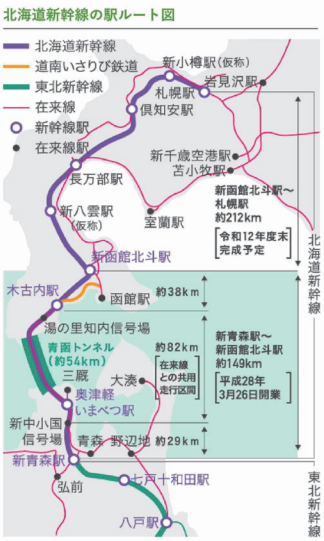
一方で、黄線区については、2019 年度以降はアクションプランに掲げられた利用促進策を展開しており、線区別の利用状況からは一定の効果が発現している。しかしながら、当初ＪＲ北海道が打ち出した“上下分離”については、沿線自治体からの拒絶反応が示されると、すぐになりを潜めることとなった。さらに、利用促進に対する北海道からの財政支援は年間２億円に留まり、鉄道を維持するための抜本的な改善方策の構築にはまだまだ時間を要する状況となっている。



図－５　単独維持困難線区について
（出典：ＪＲ北海道ホームページ）

④　北海道新幹線の札幌延伸と高速化

北海道新幹線の札幌開業時期を経営自立の目標年次として定めたように、ＪＲ北海道が大転換を果たすためには新幹線による効果を最大化していくことが重要であるのはいうまでもない。ＪＲ北海道が掲げた長期経営ビジョンにおいても、「輸送サービスの変革」として札幌～東京間で最速４時間半をめざすとしている。すでに、青函共用走行区間では、2022 年現在、最高 160km/h での営業運転が実現しており、貨物列車の少ないＧＷや盆・正月の期間においては、貨物列車と新幹線の走行する時間帯を区分する「時間帯区分方式」により 210km/h 走行を実施している。そして、道内の区間については、整備新幹線の法令上の上限である 260km/h を超える 320km/h 走行に向けて自己資金を投じて設備投資を図っていくことも表明している。しかし、北海道新幹線の高速化には、



図－６　北海道新幹線の概要
（出典：ＪＲ北海道ホームページ）

こうした設備投資のみならず、青函共用走行区間や東北新幹線区間の高速化の実現など、ＪＲ他社を巻き込んだ議論が必要な課題の解決が欠かせない。特に青函共用走行区間については、ＪＲ貨物の大動脈としての機能維持にとって不可欠な部分でもあり、未だ明確な方向性が見いだせていない。

一方で、札幌～函館間が１時間で結ばれ、道内交通網の転換にも繋がることから、札幌圏の収益拡大とともに、旭川や帯広・釧路などの中核都市へのアクセス強化を図っていくべき状況とも言える。さらには、新千歳空港をはじめ道内の空港アクセス強化や他モードとの連携も一層重要性を増してくるところである。

⑤　その他（青函トンネルの維持管理等）

ＪＲ北海道の抱える大きなリスクとして、海底トンネルである青函トンネル区間の保守が挙げられる。特に、新幹線と貨物列車（在来線）が共用走行するという唯一の区間でもあり、安全性の確保が最重視される。青函トンネルは我が国最長の海底トンネルであり、開通から 30 年以上を経過し、高湿かつ海水侵入という過酷な環境下から劣化が著しい状況にある。設備の腐食や劣化が進む上、共用するレールは激しい波状摩耗も発生している。しかしながら、長大トンネルであるがゆえ､保守間合いの確保に苦慮している現状もある。こうした課題を抱えるＪＲ北海道に対し、2021 年度から施行された新たな支援パッケージにおいて負担軽減策が講じられたが、今後も大きな経営課題の一つであることは変わらない。

その他、老朽化の進む設備が将来リスクであることは日本全国の鉄道事業者共通の課題であるが、単独維持困難線区だけでも 20 年間で 58 億円を要するとしたように、ＪＲ北海道においても非常に大きな負担が想定されている。こうした設備は自然災害による被害を悪化させる要因ともなり得ることにも留意すべきである。

（２）ＪＲ四国

発足当初から厳しい経営が想定されていたＪＲ四国は、1988 年に瀬戸大橋が開通して以降、順調に業績を伸ばしていたが、高速道路の急速な延伸に伴い、他交通機関との競争が激化し、1996 年をピークに鉄道運輸収入が減少の一途を辿っていた。下げ止まりを見せ始めていた 2008 年頃、リーマンショックによる景気低迷と高速道路料金引き下げによって、一気に大幅な減収となり、その後は低空飛行にあえいでいた。そして､2010 年に四国経済連合会を中心に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」が立ち上がり、四国における総合交通体系の構築に向け地域を巻き込んだ議論が始まった。その後、同懇談会では 2011 年に「四国の鉄道活性化への提言」をとりまとめ、「四国の鉄道ネットワークの維持」と「鉄道の抜本的な高速化」の必要性とそのための方策を示した。

さらに、2011 年からは鉄道・運輸機構からの支援措置実施が決定し、経営自立計画の達成に向け支援措置を活用しつつ、特急車両や線路設備等の設備更新を進めながら、2020 年度における経営自立をめざすこととなった。支援措置の活用やこの間の経営努力によって経営基盤を着実に強化できたものの､経営の抜本的な改善に至らず､一層厳しさが増す中､あらためて地域と四国における鉄道ネットワークについて幅広く意見交換を行うため、2017 年に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」を立ち上げることとなった。同懇談会Ⅱにおける議論には２年を要したものの、

「中間整理」をとりまとめ、「四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像」や今後の取り組み方針が示されるなど、一定の成果を得るに至った。しかしながら、2020 年度における利益目標が未達となる見込みが明らかになると、国土交通大臣から「ＪＲ四国の経営改善について」とした行政指導文書が発出され、2031 年度における経営自立が求められた。今後はこの内容に基づいて、取り組みが進められようとしている。

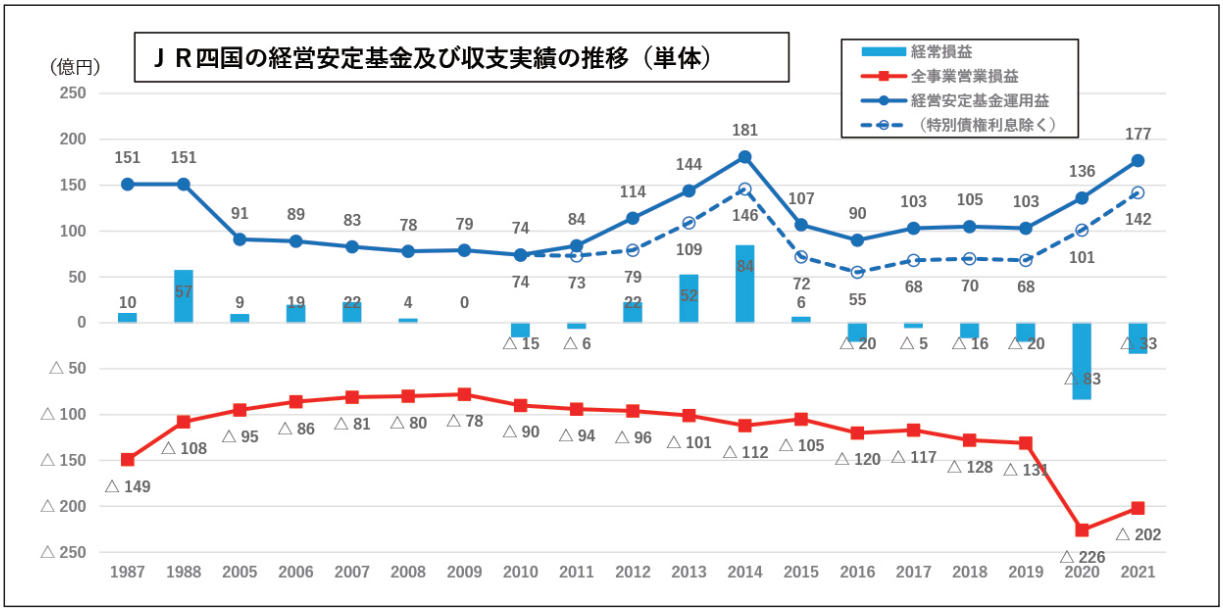
【指導の内容（要旨）】

・2031年度の経営自立をめざすこと。
・経営自立計画が未達となった原因の分析・報告。
・2020年度事業計画について、国とともに四半期ごとに検証。
・10年間の長期経営ビジョンおよび５年間の中期経営計画の策定と、これらについて国とともに四半期ごとに検証。
・外部の厳しい意見・アドバイスを経営に反映させる仕組みの構築。
・５年間の事業計画の策定、地域関係者と一体となった利用促進やコスト削減の取り組み。あるべき交通体系の徹底的な検討、取組結果の毎年度の検証と最終（2025）年度における総括的な検証。

①　経営状況

2020 年１月以降、ＪＲ北海道同様に、コロナ禍によって極めて厳しい経営状況が続いている。2020 年度(2021 年３月期)決算においては､連結ベースで営業損益▲ 259 億円､経常損益▲ 108 億円、最終損益▲ 80 億円という過去最大の赤字を計上したが、その後もコロナ禍の長期化によって現在もなお経営へのダメージが累積し続けている。

2021 年度（2022 年３月期）決算においては､四国デスティネーションキャンペーンの効果があったものの、2022 年１月以降は新型コロナウイルスの新たな変異株による感染急拡大が発生し、ご利用が再び落ち込むなど、コロナ禍の長期化によって厳しい状況が続いた。営業収益は、前年同期



図－７　ＪＲ四国の経営安定基金および収支実績の推移（単体）

比 112%の 311 億円、経常利益は▲ 32 億円、当期純利益は▲ 52 億円となった。営業収益は、四国デスティネーションキャンペーンの効果や、ＪＲクレメントイン今治開業の効果などから、運輸業、ホテル業、物品販売業などにおいて計 33 億円の増加。また、一層の経費削減に取り組むとともに、国からの新たな経営支援パッケージにより経営安定基金の運用益 41 億円の上積みを図った。しかし、運輸収入が 2019 年度比６割程度に留まるなど運輸業を中心に厳しい状況が継続し、営業収益、営業損益、経常損益は、2020 年度に次ぐ過去２番目に低い結果となった。

2022 年度の通期業績予想については、コロナ禍による経営ダメージは甚大であり、今後の経営改善に向けた取り組みにも大きく作用することは必至であるが、「中期経営計画 2025」の最終年度である 2025 年度の数値目標を達成するため、そして「中期経営ビジョン 2030」で掲げた 2031 年度の経営自立に向け、「収益のリカバリー」、「構造改革の継続」、「非鉄道事業における最大限の収益拡大」を重点実施項目として各種施策に取り組み、グループ一体となって経営改善を加速することで、営業収益 415 億円、経常利益▲ 18 億円、当期純利益▲ 21 億円を見込んでいる。

②　線区別の利用状況

ＪＲ四国の路線網は８の字型となっており、４県庁所在地を中心とした都市間輸送と都市圏輸送を担っている。都市圏輸送においては、通勤・通学、都市間輸送においては、ビジネスや観光などで利用されている実情であろう。この路線網の利用状況からは、本州に繋がる本四備讃線に合流するような旅客流動が見て取れる。したがって、人口の多い松山市など愛媛県内の路線や私鉄が存在しない徳島県内の一部路線のほか、瀬戸大橋の架かる香川県に利用が集中する状況となっている。

100 万都市も新幹線もない環境下で利便性向上に努めながらも、瀬戸大橋が開通する以前である会社発足時の鉄道運輸収入を下回っている現状であり、2020 年度で 85%の路線が 4,000 人／日未満という国鉄末期にバス転換の基準とされたラインを下回るうえ、会社全体でも輸送密度 2,808 人／日となっている。さらに、特急列車を除いた利用状況からは、４県庁所在地近辺の都市圏輸送以外の利用状況は低水準であることが分かる。

また、2019 年に公表した線区別の営業収支（2013 ～ 2017 年度平均）によると、各線区からの合流地点となる本四備讃線を除いて、すべて赤字という状況である。

③　四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ

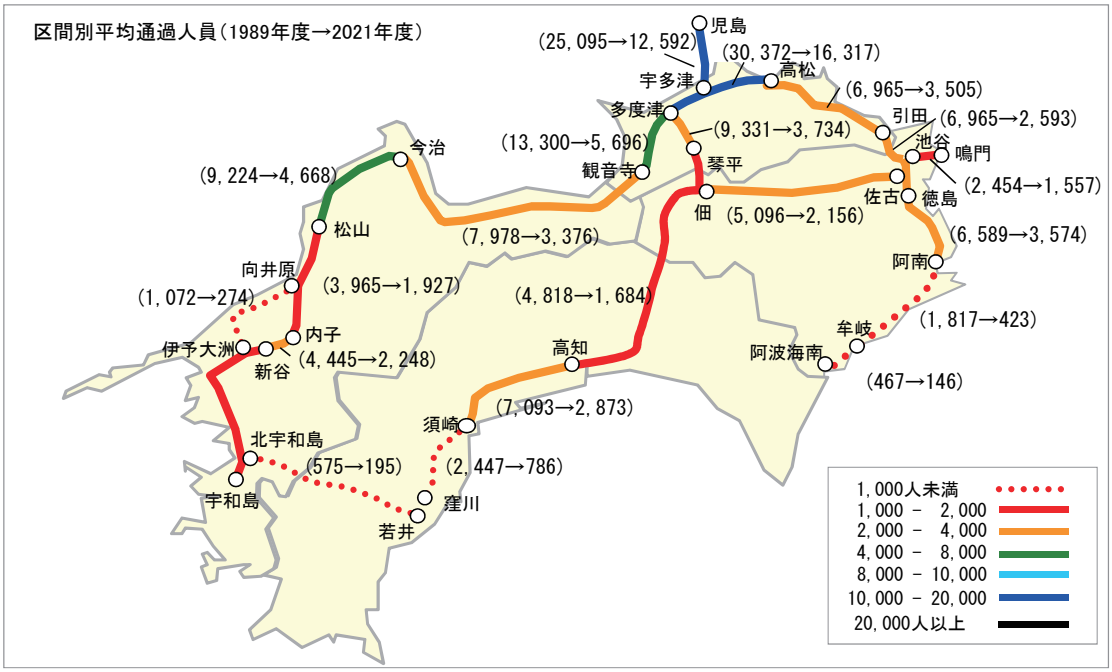
2017 年、ＪＲ四国とともに、４県知事、市町村会長、四国経済連合会、四国交運労協、有識者などで構成する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」が発足し、前回の懇談会による提言後の取り組みや、鉄道特性、維持方策等について検証したうえで、四国における鉄道ネットワークのあり方について、幅広く意見交換を行うことを目的として議論を開始した。

第３回会合（2018 年）では「中間とりまとめ（案）」を提起するも委員から様々な意見があったことから承認が見送られた。2019 年に入り、第４回会合では「線区別の収支および営業係数」を公開し、本四備讃線を除く、全路線が赤字であることを明らかにした。また、論点を整理し、「公共交通ネットワークのあり方」と「ＪＲ四国の経営」を切り分けたうえで、並行して議論を深めることとした。第５回会合（2019 年 10 月）で「中間整理」が承認され、「新幹線を骨格とした公共

表－５　ＪＲ四国の線区別収支および輸送密度（出典：ＪＲ四国ホームページ）

区間別平均通過人員（輸送密度）および 旅客運輸収入（2021年度）

線名	区間			営業キロ（km）	平均通過人員（人/日）				旅客運輸収入（百万円/年）
				2021年度	1989年度	2019年度	2020年度	2021年度	2021年度
本四備讃線	児島	～	宇多津	18.1	25,095	23,017	10,642	12,592	1,654
予讃線	高松	～	宇和島	327.0	8,823	6,395	4,012	4,240	7,083
	高松	～	多度津	32.7	30,372	24,014	15,654	16,317	
	多度津	～	観音寺	23.8	13,300	8,949	5,355	5,696	
	観音寺	～	今治	88.4	7,978	5,514	3,059	3,376	
	今治	～	松山	49.5	9,224	6,807	4,422	4,668	
	松山	～	内子	91.6	3,965	2,769	1,876	1,927	
	新谷	～	宇和島						
	向井原	～	伊予大洲	41.0	1,072	364	280	274	
内子線	新谷	～	内子	5.3	4,445	3,298	2,200	2,248	69
高徳線	高松	～	徳島	74.5	6,965	4,289	3,130	3,145	1,195
	高松	～	引田	45.1	6,965	4,716	3,552	3,505	
	引田	～	徳島	29.4		3,633	2,481	2,593	
土讃線	多度津	～	窪川	198.7	5,199	2,803	1,855	1,917	2,116
	多度津	～	琴平	11.3	9,331	5,322	3,657	3,734	
	琴平	～	高知	115.3	4,818	2,657	1,563	1,684	
	高知	～	須崎	42.1	7,093	3,734	2,934	2,873	
	須崎	～	窪川	30.0	2,447	1,108	783	786	
徳島線	佐古	～	佃	67.5	5,096	2,824	2,167	2,156	591
鳴門線	池谷	～	鳴門	8.5	2,454	1,925	1,508	1,557	46
牟岐線	徳島	～	阿波海南	77.8	3,094	1,824	1,361	1,379	409
	徳島	～	阿南	24.5	6,589	4,749	3,563	3,574	
	阿南	～	牟岐	43.2	1,817	605	425	423	
	牟岐	～	阿波海南	10.1	467	186	134	146	
予土線	北宇和島	～	若井	76.3	575	301	205	195	48
JR四国全線				853.7	6,513	4,416	2,808	2,955	13,214



1　平均通過人員（輸送密度）とは、営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます。
　　平均通過人員　＝　旅客輸送人キロ　÷　営業キロ　÷　営業日数
2　JR四国全線が利用できるフリータイプのきっぷについては、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線（一部の線区を除く）で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。
なお、予土線 北宇和島～若井間について、四国内フリーきっぷによる輸送人員（輸送人キロ）の影響を除いた場合の平均通過人員（2021年度）は、133人（対前年比率96.6%）となります。
3　牟岐線 阿波海南～海部間は、2020年10月31日に阿佐海岸鉄道に移管したため鉄道事業を廃止しました。
1989年度、2019年度、2020年度の平均通過人員は阿波海南～海部間を含んだ数値です。

交通ネットワークの構築」をめざすべき将来像とするなど、今後の方向性について合意形成が図られた。なお、県別（地域別）会議を開催し、利便性向上・利用促進策の検討を進めており、徳島県内におけるパターンダイヤの導入や高速バスとの連携による地域間移動の利便性確保など、成功事例の水平展開も行われている。

図－８　四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像
（出典：「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」中間整理）

④　四国新幹線の実現に向けた取り組み

四国における新幹線計画は基本計画路線である四国新幹線および四国横断新幹線の２路線であるが、整備計画に格上げされる状況には至っていない。しかしながら、2010 年から始まった「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」がとりまとめた「四国の鉄道活性化への提言」に「鉄道の抜本的な高速化」の必要性が示されて以降、誘致に向けた動きが加速している。

同懇談会の提言を受け、「四国の鉄道高速化検討準備会」が「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を実施。2014 年に結果を公表したが、基本計画の四国新幹線一部区間および四国横断新幹線（徳島～高松～松山、岡山～高知）を整備するケース（総事業費は約１兆 5,710 億円で、平均輸送密度は 9,000 人、経済への波及効果は年間 169 億円と推計）において、新大阪と４県が１時間半以内で結ばれるなどにより、公共事業の指標であるＢ／Ｃ（費用便益比）が１を上回るとした。

また、国土交通省では 2016 年に公表した「四国圏広域地域計画」において「鉄道の抜本的な高速化」を長期的な検討課題と位置づけ、2017 年度以降、四国における新幹線を含む「基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク」に関する調査について予算化している。

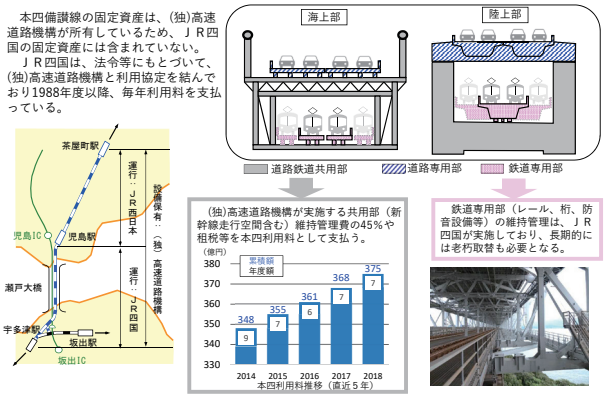
こうした中、四国各地でシンポジウムが開催されるなど、地元の機運醸成が図られてきたところ、2017 年にオール四国で新幹線誘致を推進する新組織として「四国新幹線整備促進期成会」が発足し、第１回東京大会には与野党の四国・岡山選出の多くの国会議員が出席した。2019 年の第３回東京大会ではリニア中央新幹線の大阪延伸が予定されている 2037 年度までの開業を目標として決議した。

さらに、先述のとおり、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の「中間整理」ではめざすべき将来像として「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」を掲げた。

図－９　四国の新幹線のイメージ
（出典：四国新幹線整備促進期成会ホームページ）

⑤　その他（本四架橋の維持管理等）

1988 年に世界最長の鉄道道路併用橋として瀬戸大橋（本四備讃線）が開通した。ＪＲ四国の鉄道路線は本州と繋がり、会社発足２年目での快調なスタートを切ることとなった。現在でも本四備讃線（児島～宇多津間）はＪＲ四国管内で最も利用の多い区間である。同区間の固定資産は日本高速道路保有・債務返済機構が保有しており、ＪＲ四国は、道路との共用部分（躯体など）の維持管理費の 45%や租税等に相当する利用料を同機構に支払いながら列車を運行してきた。また、ＪＲ四国は利用料以外に、鉄道専用部分の維持管理にかかるコストを負担している。加えて、従前は老朽化による更新後の施設をＪＲ四国の資産として編入する仕組みとなっていたことから、供用から 30 年以上経過し、設備更新や大規模な修繕による負担の増加が課題となっていた。2021 年度から施行された新たな支援パッケージにおいて、鉄道施設の更新にかかる費用の負担軽減策が講じられた。一方で、鉄道施設の維持管理にかかる費用は依然として経営規模に比して大きく、引き続き経営課題となっている。



図－10　本四備讃線の固定資産
（出典：「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」資料）

また、本四架橋だけでなく、ＪＲ四国全体としても設備の老朽化に伴う設備更新や大規模修繕が重くのしかかることが想定される。実際にＪＲ四国の鉄道路線の 75%が開通から 80 年を経過しており、老朽化が進行している。加えて、老朽化した設備は自然災害発生時に被害を拡大させる結果を招いている。平成 30 年７月豪雨では、完成から 100 年を超える橋りょうが被災し、１カ月を超える長期間の路線寸断を余儀なくされた。こうした老朽化設備への対策強化が災害リスクを低減し、安全で安定した輸送を提供する基盤の強化にも繋がることから、経営上の最重要課題であるとも言える。

（３）ＪＲ貨物

国鉄改革において貨物部門は全国一元的な事業運営を行うこととされ、ＪＲ貨物は、国鉄の長期債務のうち 0.1 兆円を承継したうえで、ＪＲ旅客会社の鉄道路線に使用料を支払いながら運行する形態として生まれた。先出のＪＲ北海道およびＪＲ四国のように経営安定基金は措置されていないが、貨物鉄道の安定的なサービス提供の維持のため、線路使用料については、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費のみに限定する、いわゆるアボイダブル・コストルールとすることがＪＲ各社との共通のルールとして運用されている。

一方で、鉄道貨物輸送は国内貨物輸送においてトラックや船舶に大きく水をあけられており、先に述べたとおり、トンキロベースでわずか５％程度である。しかしながら、環境負荷軽減が求められる昨今、トラックドライバー不足が深刻化していることも相まって、貨物鉄道のプレゼンスが高まっている。とりわけ、2016 年の物流総合効率化法の改正以降、モーダルシフトや効率的な物流への転

換が進められており、そのパートナーとして最も選ばれているのはＪＲ貨物である。

こうした状況の中、ＪＲ貨物は2016年度に鉄道ロジスティクス部門で黒字化を達成すると、翌年も２期連続となる黒字を計上し、自立経営に向けた明るい兆しが見えつつある。現在、2023年度を目標年次とした中期経営計画の達成に向け取り組んでおり、「総合物流企業」として、日本の物流の一翼を担い続ける社会的使命を抱えつつ、さらなる飛躍が求められる。

またＪＲ貨物は、2021年１月、「ＪＲ貨物グループ長期ビジョン2030」を策定し発表した。これは、ＪＲ貨物グループ中期経営計画2021、中期経営計画2023でめざしてきた「鉄道を基軸とした総合物流企業グループへの進化」をさらに発展させ、「全国をつなぐ幹線物流鉄道ネットワークの強靭化」×「貨物駅の物流結節点機能の向上」として推進することを企図し、これにより、鉄道を基軸としたサプライチェーンの構築による物流生産性・付加価値向上を実現することを目的としている。

【ＪＲ貨物グループ中期経営計画2023】

＜マーケットの期待に応えるために私たちが目指すべき姿＞

人口減少や環境問題の深刻化等を受け、持続可能な社会の構築が求められる中、鉄道輸送を基軸とした総合物流企業グループとして、コーポレート・ガバナンスと安全を基盤に、お客様への最適なソリューションと、時代に即した新しいサービスの提供を通じ成長していく企業グループ

＜重点戦略＞

① グループのリソースを活用し、お客様にとって最適なソリューションを提供する総合物流事業への進化

② 鉄道や事業開発に次ぐ第３の柱となる新規事業の育成

③ 仕事の仕組みの抜本的な改善に向けた、新しい技術の積極的な活用

④ 中長距離輸送のプラットフォーマーとして社会に貢献し、さらなる収益性向上を図る鉄道貨物輸送の展開

⑤ 総合物流に貢献する貨物駅の高度開発のほか、社外物件購入による開発の推進

⑥ 経営基盤の強化（社員満足度の高い企業グループへの進化、グループ各社ミッションの完遂、コンプライアンス・法務機能の充実等）

＜数値目標（連結）＞

・売上高：2,120億円以上　うち鉄道ロジスティクス事業：1,900億円以上

・経常利益：140億円以上

【「ＪＲ貨物グループ長期ビジョン 2030」の要旨】

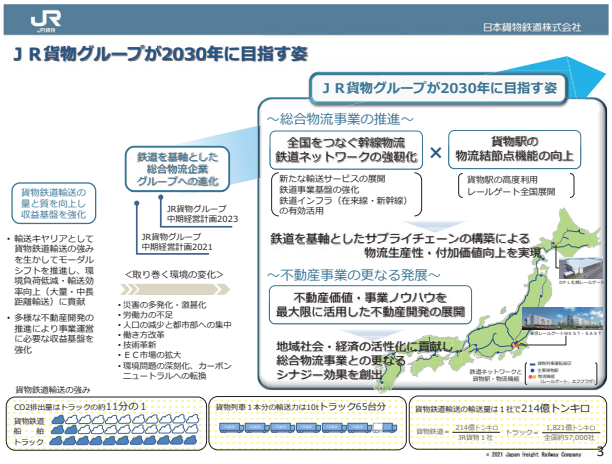
＜基本方針＞

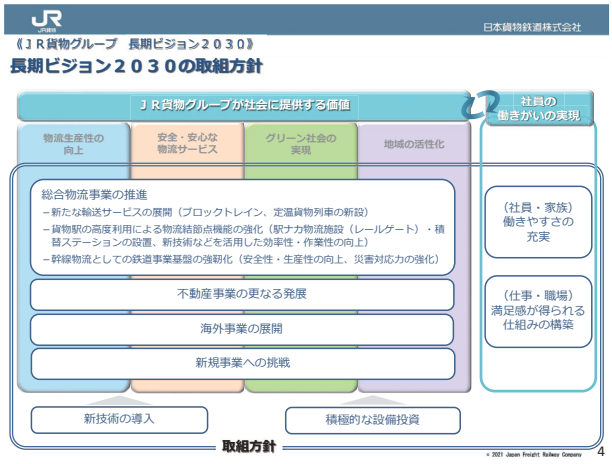
① 全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を全ての基盤として、これまで同様、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靭化を進め、確固たる事業基盤を構築する。

② 物流系施設のみならずオフィスビルや商業施設など多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業を展開する。

③ 全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に不動産事業のノウハウを活かし、物流結節点としての貨物駅に保管、流通加工等のサービスを付加することで最適なソリューションを提供し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして物流生産性の向上に寄与していく。

④ これらの取組みを通じ、グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現していく。





＜ 2021 ～ 2030 年の設備投資（計約 4,020 億円）＞

・全国をつなぐ幹線物流鉄道ネットワークの強靭化と貨物駅の物流結節点機能の向上に向けて、物流生産性の向上等の将来に繋がる成長・戦略投資を積極的に推進。

・多少の経済変動・自然災害が起きても、「ＪＲ貨物グループ中期経営計画2023」と同レベルの利益（連結経常利益140億円以上）を安定的に維持できる収益基盤を構築する。

※維持・更新投資としては、鉄道施設の老朽取替、輸送機材の老朽取替、システム更新、設備の維持更新で約2,250億円。

※成長・戦略投資としては、ブロックトレイン・定温貨物列車の新設、駅ナカ物流施設（レールゲート）、積替ステーションの設置、貨物駅見直し（不要設備撤去、建物集約化など）、駅機能の強化（災害対応力強化）、車両所大規模改修（安全性・生産性の向上）、新技術の導入で約1,770億円。

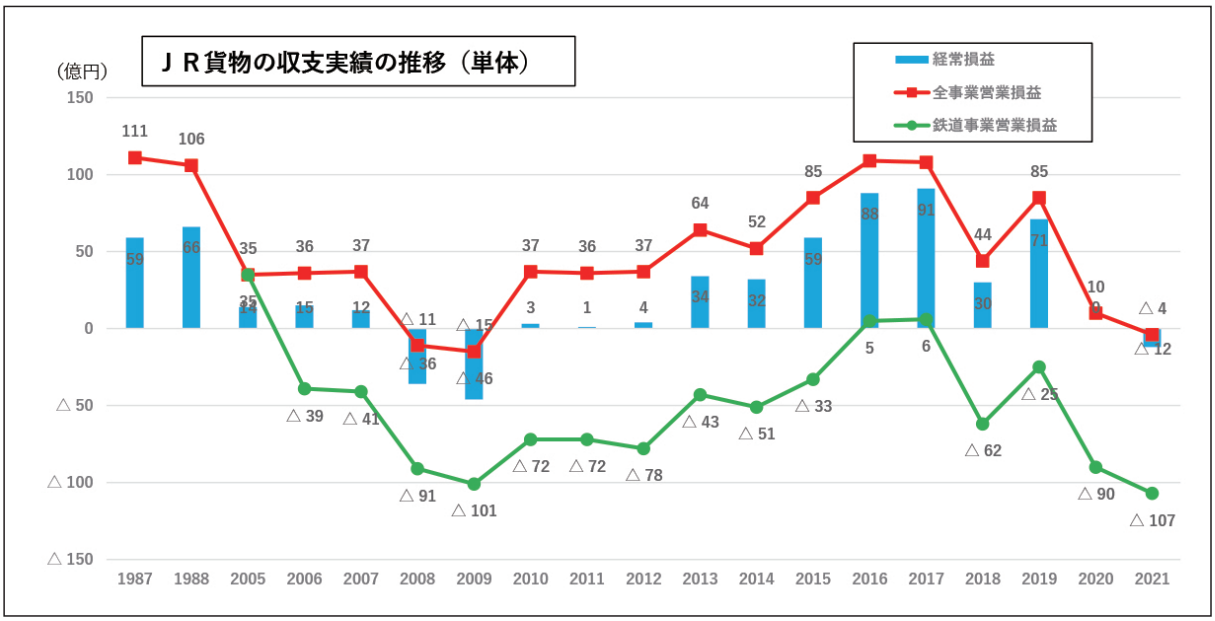
① 経営状況

2020 年度（2021 年３月期）決算においては、コロナ禍での需要低迷や、「令和２年７月豪雨」による九州区間の長期不通、北日本・日本海側を中心とした暴風雪の影響等を受け、ＥＣ需要が

旺盛な積合せ貨物、焼却灰などの輸送が順調なエコ関連物資を除く、すべての品目で輸送量が前年を下回った。特に、紙・パルプが国内需要の低迷で大幅減となり、鉄道ロジスティクス事業の営業収益は前期比▲5.5%の1,670億円、営業損失79億円（前期は12億円の損失）を計上した。連結ベースの営業収益は前期比▲5.8%の1,873億円、営業利益は前期比▲74.9%の25億円、経常利益は前期比▲83.9%の14億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前期比▲99%の6,900万円（2021年7月修正値）となり、ＪＲグループ唯一の黒字をかろうじて確保した。

2021年度（2022年３月期）決算については、営業収益が前年同期比99.6%の1,866億円、経常利益は２億円、当期純利益は▲14億円となった。営業収益は、新たなブロックトレイン運行開始等による積合わせ貨物の増、東京レールゲートＷＥＳＴの本格稼働等による増があったものの、大規模な自然災害の頻発と食料工業品や自動車部品、農産品の低調等により減収となった。結果として連結経常利益は減益となったものの、かろうじて黒字を確保した。一方、東京レールゲートＥＡＳＴ開発に伴う撤去費等を特別損失に計上したため、当期純利益は赤字となった。

2022年度の通期業績予想については、コロナ禍からの回復や東京レールゲートＥＡＳＴおよびＤＰＬ札幌レールゲートの開業などによる業績の伸長が期待されるところであり、営業収益2,006億円、経常利益54億円、当期純利益28億円の増収増益を見込んでいる。一方で、コロナ禍の長期化によって半導体や自動車関連部品等をはじめとする荷動きと経営動向に大きな影響が懸念されている。

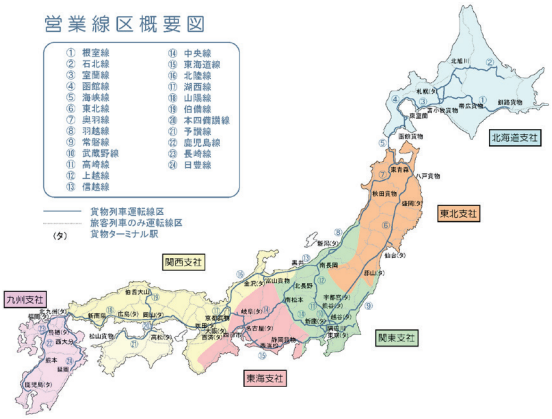


図－11　ＪＲ貨物の収支実績の推移（単体）

②　輸送ネットワークの状況

ＪＲ貨物の輸送量の多くを占めるのは大動脈といわれる、札幌～東京～福岡の路線である。当該区間においては、大都市圏を繋ぐ形から、将来的にも中軸となるべき部分であることは明らかである。しかし、この大動脈においても課題は存する。北の大動脈たる札幌～東京間は青函共用走行区間や北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線がボトルネックとなりうる課題であ

り、西の大動脈においても、平成30年7月豪雨によって長期間寸断したほか、台風や豪雨、地震等の自然災害による運休のリスクを抱えており、リダンダンシー確保といった部分で課題が顕在化した。様々な課題を抱えるとはいえ、この重要路線を中心とした貨物鉄道ネットワークとして、さらに磨きをかけていくのは当然の方向性となる。



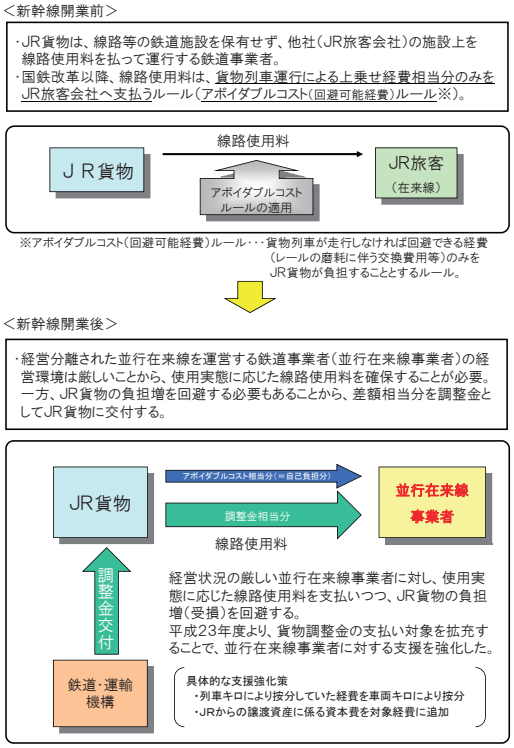
図－12　ＪＲ貨物営業線区
（出典：ＪＲ貨物ホームページ）

他方、全国を結ぶ貨物鉄道ネットワークにおいては、輸送ニーズの多寡によって、収支状況にばらつきがあるのも事実である。ただし、東日本大震災発生後の石油輸送や、がれきの運搬といった社会的要請に基づく貨物鉄道の役割もたびたび認識されるところでもあり、こうした部分にも留意しておかなければならない。

さらに、ＪＲ貨物は総合物流企業としてマルチテナント型大型物流施設であるレールゲート事業を展開している。これは貨物鉄道との結節点を増強するだけでなく、全国を結ぶ貨物鉄道ネットワークの価値向上に繋がることでもあり、今後ますます広がりを見せるものと考えられる。

③　アボイダブル・コストルールを含む基本スキーム

ＪＲ貨物は旅客会社の鉄道路線で運行しており、旅客会社との協定に基づき、線路使用料を支払っている。分割民営化後の経営上の負荷を軽減するための基本的なスキームとして、線路使用料にはアボイダブル・コストルールを適用し、ＪＲ貨物が当該鉄道路線を使用することにより追加的に発生すると認められる経費によることとした。具体的には、修繕費のうち、貨物列車の走行によって破損・摩耗するレール、マクラギ等の修繕費について、走行量に応じて按分して支払われており、列車の通過量に関係のない、その他修繕費や人件費、業務費、資本費は対象外となっている。



図－13　アボイダブル・コストルールおよび貨物調整金の概要（出典：国土交通省ホームページ）

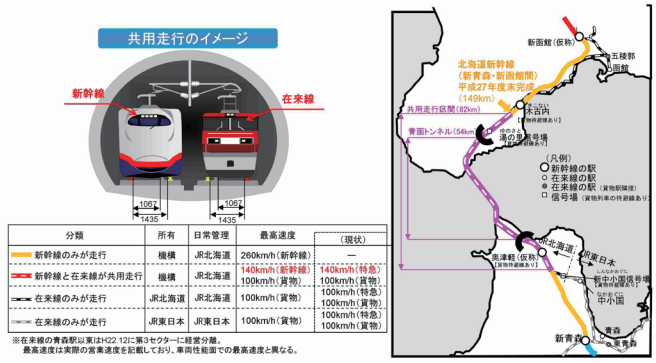
さらには、整備新幹線の開業に伴い並行在来線が経営分離された際の線路使用料については、貨物調整金制度が適用されており、当該並行在来線の厳しい経営状況に鑑みて、アボイダブル・コストルールを適用した線路使用料の割引分を国からＪＲ貨物を通じて、線路使用料として支払っている。

これらのスキームはいずれも貨物鉄道を支える基礎的部分であり、ＪＲ貨物の経営にとって

は不可欠であることは明らかである。これがなかりせば事業が成り立たないことは、すなわち国内の物流ネットワークにおける鉄道が果たすべき役割を維持するためにも欠かすことはできないということである。ただし、ＪＲ北海道に対して貨物列車の運行に鑑みた支援策が講じられていることからは、旅客会社が負担とする形が必ずしも持続可能なものでないことを示唆しており、貨物調整金と同様に公的支援によって維持すべき状況が広がることも想定される。

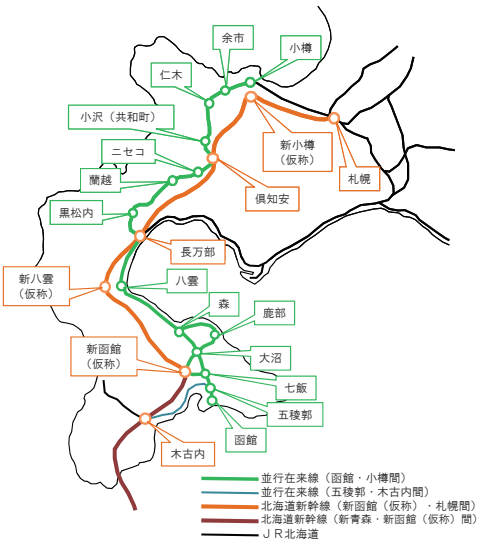
④　北海道新幹線の札幌延伸と高速化に伴う課題

北海道新幹線の開業に伴い、これまで在来線軌道で旅客輸送と貨物輸送が行われてきた青函トンネルを含む一部区間（青函共用走行区間）は、新幹線と在来線が線路を共用する初めてのケースとなった。開業当初、新幹線は安全面を配慮し 140km/h による運行が実施されたが、2019 年３月のダイヤ改正から青函トンネル内は 160km/h での営業運転が行われている。さらに 2020 年 12 月以降、貨物列車の少ないＧＷや盆・正月の期間において、貨物列車と新幹線の走行する時間帯を区分する「時間帯区分方式」により 210km/h 走行を実施している。ＪＲ北海道が策定した長期経営ビジョンなどにおいても「新幹線の高速走行性能の最大限の発揮」が経営改善のポイントとして掲げられており、青函共用走行区間も大きな課題として「抜本的解決」が必要とされた。



図－14　青函共用走行のイメージ
（出典：国土交通省「青函共用走行区間技術ＷＧ」資料）

しかし、当該区間を走行する貨物列車は新幹線の約 1.5 倍の 51 本／日が運行されており、「北の大動脈」として極めて重要な部分であることが分かる。つまり、北海道はもとより、本州を含めた社会・経済に影響が及ぶということに留意したうえでの対処が必要である。すでに報道にあったように、札幌延伸時においても当該区間の貨物鉄道は全面撤退することなく一定程度を存続させる方向で検討することとされており、今後も大動脈としての機能を維持する方策の検討が求められる。一方、より現実的かつ将来の人流・物流ネットワーク構築に寄与するあらゆる代替手段（貨物の新幹線輸送・貨客混載・他モードとの連携を含む）についても並行して検討しておくことが貨物鉄道の可能性を広げることに繋がる。



図－15　北海道新幹線の並行在来線
（出典：北海道ホームページ）

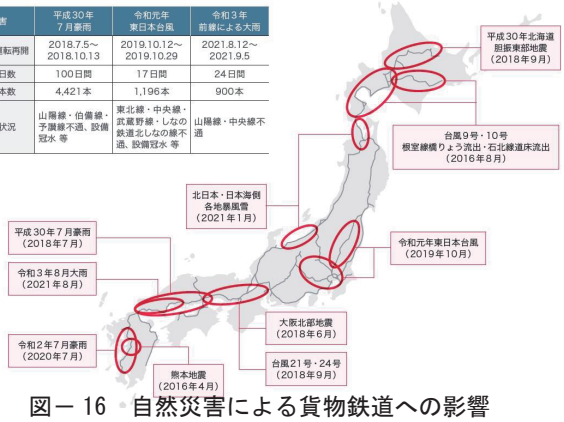
また、並行在来線として経営分離される区間は、北海道および沿線自治体によって「北海道新幹線並行在来線対策協議会」が 2012 年に組織され、函館線の小樽～長万部間と長万部～函館間でそれぞれブロック会議において協議が進められている。これまで 2025 年度で存廃を判断する

とされていたが、2019 年に前倒すことを決定し、2020 年度で需要推計などに向けた調査費を計上するなど、具体的に動き始めている。当該区間の利用状況は特急停車駅を除けば、非常にわずかであり、毎年多額の赤字を計上している。加えて、大規模修繕・設備更新にも今後 20 年で 100 億円を要することが想定されており、沿線自治体が経営を維持するためには重い負担がのしかかる。こうした中、小樽～長万部間のうち、余市～長万部間については 2022 年２月、小樽～余市間については 2022 年３月、沿線自治体と道の協議の結果、鉄道路線を廃止しバス転換を行う見通しとなった。一方､長万部～函館間については依然として協議中となっている。その中で、長万部～五稜郭間は貨物列車が運行しており、当該区間の存廃が貨物鉄道の存続に直結することになる。これまで、並行在来線区間において、貨物列車が走行する場合は貨物調整金制度が活用されてきた。こうした制度の最大限の活用をはじめ、同協議会での判断においては、貨物鉄道の観点も踏まえた議論が欠かせない。

⑤　その他（自然災害リスクへの対応、完全民営化・株式上場に向けた取り組み）

ＪＲ貨物は 2016 年度に初めて鉄道ロジスティクス部門での黒字化を達成し、翌 2017 年度においても、２期連続となる黒字を計上した。だが、翌 2018 年度は、平成 30 年７月豪雨（西日本豪雨）をはじめとする自然災害によって、３期ぶりの赤字に転じた。西日本豪雨による影響でＪＲ西日本・山陽本線が長期間にわたり路線寸断が余儀なくされ、迂回列車やトラック・船舶による代替輸送を実施した。この影響は 100 日間におよび、大きな減収と損失を伴った。あらためて経営上の最重要課題であることが認識されたということである。

災害	平成30年 7月豪雨	令和元年 東日本台風	令和3年 前線による大雨
発生～運転再開	2018.7.5～ 2018.10.13	2019.10.12～ 2019.10.29	2021.8.12～ 2021.9.5
影響日数	100日間	17日間	24日間
運休本数	4,421本	1,196本	900本
被害状況	山陽線・伯備線・予讃線不通、設備冠水 等	東北線・中央線・武蔵野線・しなの鉄道北しなの線不通、設備冠水 等	山陽線・中央線不通



図－16　自然災害による貨物鉄道への影響
（出典：国土交通省ホームページ）

こうした事態を受け、ＪＲ貨物は自然災害発生時のＢＣＰにも積極的に取り組んでおり、代替輸送体制の構築を進めている。2014 年に発生した台風 18 号による東海道線の 10 日間の不通を契機として、国土交通省では「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」が設置され報告書を取りまとめたが、相次ぐ自然災害の発生に応じて、対策の一層の強化を図っているところである。

また、西の大動脈である当該区間は貨物鉄道輸送にとって最重要路線であることから、本来であれば路線の強靱化対策を講じたいところである。しかし、旅客会社の路線を借りて走行するＪＲ貨物にとっては、自己の資産でもなく、こうした対策の実施は困難である。鉄道の定時性を確保するのであれば、旅客会社の施設を強化するといった防災対策により、発災時にも被害を最小限に食い止める方が有効である。現在、「防災・減災、国土強靱化のための３か年緊急対策」として、鉄道沿線の法面補強などが実施されているが、こうした対策推進が貨物鉄道にも寄与する。

近年、ＪＲ貨物では物流結節点としての貨物駅の高度利用・多機能化に向けた取り組みが推

進されている。東京ターミナル駅の高度化事業が着々と進められ、第１号となる「東京レールゲートＷＥＳＴ」は2020年３月に営業を開始しており、現在は「東京レールゲートＥＡＳＴ」を建設中である(2022年８月竣工予定)。「東京レールゲートＥＡＳＴ」は三井不動産と事業パートナーを組み、物流施設開発のノウハウを生かした施設づくりや、陸・海・空の結節点という絶好の立地条件を活かして、幅広い客層に向けた積極的な営業展開を図り、新たな鉄道輸送需要の創出し、CO_2削減に貢献するとしている。貨物鉄道がモーダルシフトの牽引役としての役割を求められる中、貨物駅のアクセスの優位性を最大限に活かしつつ、陸海空の物流ジャンクションとしての機能を強化することにより、さらなるモード間の連携が図られる。「総合物流企業」としての成長・進化をめざすＪＲ貨物が物流業界の中で確固たる地位を確立していくためにも、当該事業をさらに展開すべきである。

図－17　東京レールゲート
（出典：ＪＲ貨物ホームページ）

３．累次にわたる支援措置の実施状況

国鉄改革時にＪＲ各社の民営化に伴う負担を軽減すべく、税制特例措置をはじめとして、様々な措置が講じられた。しかし、その後の各社の経営状況や株式上場・完全民営化といった状況を踏まえつつ選別され、一方では必要に応じて累次にわたる支援の実施や拡充などが図られてきた。こうした公的支援については、現在も自立経営を果たすことができていないＪＲ二島・貨物にとって経営上必要不可欠なものである。だが、その政策目的、国鉄改革の趣旨も踏まえておかなければならない。直近では2021年４月より新たな支援策が追加されたが、2030年における経営自立が目標とされており、各社の中期計画の節目に合わせて支援策の見直しを行うこととされている。

（１）経営安定基金の設定と下支え措置

ＪＲ北海道、ＪＲ四国については、分割民営化後、営業赤字が見込まれたことから、国鉄長期債務を承継せず、経営安定基金を設置し、その運用益によって事業の営業損失を補うこととされた。なお、ＪＲ北海道には6,822億円、ＪＲ四国には2,082億円で、当初は年率7.3%とされた。しかし、その後、金利低下が進んだことから、運用益の下支え措置として、1997～2001年度は4.99%、2002～2011年度は3.73%の利率での経営安定基金の鉄道・運輸機構への貸し付けが実施された。また、2011年度からは経営安定基金の実質的な積み増しとして、ＪＲ北海道に2,200億円、ＪＲ四国に1,400億円を無利子で貸し付けたうえで、その資金で経営安定化特別債券（償還期間20年）を購入し、鉄道・運輸機構から年利2.5%(※当初10年間は2.5%、その後10年間は市場金利に応じて上限2.5%で変動)の利息を受ける措置が講じられている。さらには、2021年度４月より追加の措置が講じられている(後述)。

（２）特例業務勘定を活用した支援措置

①　経営安定化のための支援措置（2011年度～）

2010年の政府における「事業仕分け」によって、鉄道・運輸機構の特例業務勘定における利益

剰余金を国庫返納するとの結論が示された。その後、同年末に三党合意を経て、政府は1.2兆円を国庫返納したうえで、ＪＲ三島（二島＋九州）・貨物に対して、経営安定基金の実質的な積み増し（※（１）に記載）や設備投資支援などを行うことを決定した。

なお、設備投資支援については以下の内容である。

ＪＲ北海道：600億円（助成金１／２、無利子貸付１／２）
ＪＲ四国　：400億円（助成金１／２、無利子貸付１／２）
ＪＲ九州　：500億円（無利子貸付）
ＪＲ貨物　：700億円（無利子貸付）、
190億円（青函用機関車等：助成金１／２、無利子貸付１／２）

②　安全対策に対する追加的支援措置（2016～2019年度）

石勝線列車脱線火災事故を発端として、2014年に国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令および事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」がＪＲ北海道に対して出されることとなった。これに対して、ＪＲ北海道は「安全投資と修繕に関する５年間の計画」を策定し、安全投資と修繕の全般にわたって抜本的な見直しを行った。また、ＪＲ四国においても安全投資および修繕について見直しを行ったことから、同様に５年間の計画を策定した。これらの計画の実施に対して、以下のような支援を行った。

ＪＲ北海道：1,200億円（設備投資600億円、修繕費600億円）
ＪＲ四国　：200億円（設備投資112億円、修繕費88億円）

③　監督命令に基づく支援措置（2019～2020年度）

2018年に発出された国土交通大臣による「監督命令」では、ＪＲ北海道が2031年度の経営自立をめざすべく、第１期集中改革期間として2019～2020年度が設定され、２年間で400億円台の財政支援が行われることとなった。具体的には、以下の内容であり、2019年度においては北海道・沿線市町村からの２億円の支援も併せて行われている。

ＪＲ北海道：414億円（北海道・沿線市町村からは別途２億円の支援）
①　単独維持困難線区に対する支援
②　貨物列車の運行に必要な設備投資および修繕等への支援
③　青函トンネルの維持管理への支援
④　経営基盤の強化に資する前向きな設備投資への支援
※　①から③までは全額助成、④は助成１／２、無利子貸付１／２

（３）２０２１年度からの新たな支援パッケージ

政府は、ＪＲ北海道・四国・貨物について、それぞれの経営自立に向けた取り組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、以下の通り必要な支援策を継続・拡充した。

①　ＪＲ二島・貨物に対する助成金の交付等の支援の期限について、2030 年度まで延長
②　具体的な支援パッケージは以下のとおり。
ｉ）ＪＲ北海道
・2023年度までの間、1,302億円の支援・出資を受ける。
・2030年度までの間、経営安定基金6,822億円のうち約2,900億円を鉄道・運輸機構に貸し付け、年５％の利息を受ける（10年間で約1,450億円）
・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、黄線区に係る設備投資等の支援
・青函トンネルの更新費用を、ＪＲ北海道に代わり鉄道・運輸機構が負担
ⅱ）ＪＲ四国
・2025年度までの間、1,025億円の支援・出資を受ける。
・2030年度までの間、経営安定基金2,082億円のほぼ全額を鉄道・運輸機構に貸し付け、年５％の利息を受ける（10年間で約1,000億円）
・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用を、ＪＲ四国に代わり鉄道・運輸機構が負担
ⅲ）ＪＲ貨物
・2023年度までの間、138億円の無利子貸付を受ける。
③　その他
・省人化・省力化に必要な設備投資に必要な資金の出資（ＪＲ北海道・四国）
・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・四国）
・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（ＤＥＳ）（ＪＲ北海道・四国）
・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引き取り（税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）（ＪＲ北海道・四国・貨物）

（４）税制特例措置の実施と延長

ＪＲ各社に対しては、国鉄時代に固定資産税等の負担がなかったことを踏まえた激変緩和や、地域住民への鉄道サービスの確保の目的から、税制特例措置が設けられたが、一定期間ごとに延長や縮減が繰り返され、ＪＲ本州３社やＪＲ九州の株式上場・完全民営化などのタイミングでは対象から除外されてきた。

代表的なものとして、いわゆる“二島特例”は、ＪＲ北海道・四国を対象として鉄道資産に対する固定資産税の課税標準を１／２とするもので、いわゆる“承継特例”は、ＪＲ北海道・四国・貨物を対象として国鉄承継資産に対する固定資産税の課税標準を３／５（2001 年度までは１／２）とするものである。その他、ＪＲ二島・貨物に限定されたものでは、ＪＲ貨物の新車特例やＪＲ北海道・四国に対する法人事業税の特例措置などが挙げられる。

これらの税制特例措置のほとんどは期限付きのものであり、経営上の重要な要素と言える二島特例・承継特例も恒久的なものではなく、５年ごとに延長されていることは課題であると言える。

（５）貨物調整金の交付と財源確保

整備新幹線の開業に伴う並行在来線における貨物列車の運行には、貨物調整金が措置されている。これはＪＲ貨物にとってアボイダブル・コストルールと同等の費用負担を実現するとともに、並行在来線にとって生命線とも言える収入であり、地域の交通確保や物流網の維持にとっても重要なものである。しかしながら、その財源は2030年まで整備新幹線の貸付料を活用することとされており、2011年度からの鉄道・運輸機構の特例業務勘定・利益剰余金を活用した経営支援が実施された際には、1000億円が財源として確保されたが、その後は不透明な状況にある。

経営安定基金

…鉄道の運営により生じる営業損失の補填に必要な運用益を確保するため、
ＪＲ三島会社（ＪＲ北海道、四国、九州）に講じられた基金
ＪＲ北海道：6,822億円、ＪＲ四国：2,082億円（ＪＲ九州の3,877億円は、株式上場時に取り崩し）

経営安定化のための支援措置

●経営安定基金の積み増し（2011年度～）
…鉄道・運輸機構からの無利子貸付を受け、経営安定化特別債券を購入、
債券の受取利息（当初10年間は年2.5%、以後10年間は市場金利に応じて上限2.5%で変動）による支援
ＪＲ北海道 2,200億円（利息：年55億円）、ＪＲ四国 1,400億円（利息：年35億円）
●設備投資への助成金（2011年度～2020年度）
…ＪＲ北海道 600億円（助成金1/2、無利子貸付1/2）、ＪＲ四国 400億円（助成金1/2、無利子貸付1/2）
ＪＲ九州　500億円（無利子貸付）
ＪＲ貨物　700億円（無利子貸付）＋ 190億円（青函用機関車等、助成金1/2、無利子貸付1/2）
●安全対策に対する追加的支援措置（2016年度～2019年度）
…ＪＲ北海道 1,200億円（設備投資600億円、修繕600億円）
ＪＲ四国　200億円（設備投資112億円、修繕 88億円）
●国土交通大臣の監督命令に基づく支援措置（2019年度～2020年度）
…ＪＲ北海道 414億円

2021年度からの支援パッケージ

【ＪＲ二島・貨物に対する助成金の交付等の支援の期限を2030年度まで延長】
●ＪＲ北海道
・2023年度までの間、1,302億円の支援・出資
・2030年度までの間、経営安定基金のうち約2,900億円を鉄道・運輸機構に貸し付け、
年５%の受取利息（年145億円）により支援
・貨物走行線区の貨物列車に必要な設備投資等、青函トンネルの修繕、黄線区の設備投資等の支援
・青函トンネルの設備更新費用を、ＪＲ北海道に代わり鉄道・運輸機構が負担
●ＪＲ四国
・2025年度までの間、1,025億円の支援・出資
・2030年度までの間、経営安定基金2,082億円のほぼ全額を鉄道・運輸機構に貸し付け、
年５%の受取利息（年100億円）により支援
・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用を、ＪＲ四国に代わり鉄道・運輸機構が負担
●ＪＲ貨物
・2023年度までの間、138億円の無利子貸付
●その他
・省力化・省人化に必要な設備投資資金の出資（ＪＲ北海道、ＪＲ四国）
・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）
・新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強（ＤＥＳ：ＪＲ北海道、ＪＲ四国）
・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引き取り
（登録免許税・不動産取得税の特例措置：ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物）

税制特例措置

●二島特例（課税標準　1/2）、承継特例（課税標準　3/5）：固定資産税・都市計画税
●ＪＲ二島会社の法人事業税資本割
…国鉄長期債務見合いの資本準備金の一部を、課税標準から控除する特例
●軽油引取税免税措置
…鉄軌道車両およびＪＲ貨物がコンテナ貨物の積み卸しに使用する機械の動力源に供する軽油の特例
●新車特例：固定資産税（課税標準　旅客・ＪＲ等：５年間2/3 、貨物：５年間3/5）

貨物鉄道関係

●アボイダブル・コストルール
…ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に支払う線路使用料を、貨物列車の走行に伴う修繕に限定するルール
●貨物調整金
…ＪＲ貨物が並行在来線に支払う線路使用料は使用実態に応じたものとする一方で、
ＪＲ貨物の負担増を回避するため、差額相当分を鉄道・運輸機構がＪＲ貨物に交付する

図－18　ＪＲ二島・貨物に講じられた累次の支援策

４．新型コロナウイルス感染症による影響

現在、日本のみならず世界中を席巻している新型コロナウイルス感染症のパンデミック（コロナ禍）は、人々の生活はもとより、社会構造や経済活動そのものを大きく変えようとしている。人と物の移動・輸送を生業とするＪＲ各社と、グループ・関連会社には極めて大きな影響が及んでおり、先述のとおり2021年３月期決算に加えて2022年３月期決算においても、ＪＲ本州３社は最終損益が二期連続の赤字決算となった。コロナ禍の発生以降すでに２年以上が経過しているが、感染拡大に合わせて累次の緊急事態宣言やまん延等防止重点措置が発令される中、政府や自治体等から外出や人との接触の自粛・低減が呼び掛けられ、国民の移動そのものが制約を受けるとともに、これに付随する感染への警戒心の高まりからビジネス・観光ともに需要は激減し、公共交通機関や関連施設の利用が忌避される状況が続いている。依然として通勤・通学、出張や旅行、そしてインバウンドといった様々な需要が先行き不透明であり、いつまでこうした状況が続くかすら全く見通せない。

この間、政府等により「ＧｏＴｏキャンペーン」等の需要喚起策のほか、公租公課の支払猶予や雇用調整助成金の特例措置の延長、産業雇用安定助成金制度の創設・拡充、地方創生臨時交付金の活用といった政策が行われる中、各産業の労使は各種支援策・制度の活用を図りながら、企業の存続と雇用の維持・確保に努め、各種経費削減や投資の見送り等の自助努力を継続してきた。しかしながら、コロナ禍の長期化によって各産業のダメージは累積し続けており、もはや企業存続や雇用維持が立ち行かなくな

りつつあるのが現状である。既に雇用や生活、将来に対する不安は広がり、離職も多く発生している。このまま事態の好転が望めなければ、離職の増加や採用競争力の低下が進み、人材が流失することで事業の根幹である安全の確保がままならない状況に陥りかねない。

また、社会では「新しい生活様式」が浸透し、テレワークやオンライン会議等の働き方が普及するとともに定着しつつあり、こうした行動変容や社会変容が公共交通利用の機会減少に拍車をかけるなど、ＪＲ産業への影響は計り知れない。依然としてコロナ情勢は一進一退を繰り返しており、さらなる長期化が想定されることから、社会変容・行動変容の状況を注視しつつ、丁寧に、そして柔軟に対処していかなければならない。さらには、2050 年におけるカーボンニュートラルの実現をめざす中で、環境負荷の少ない交通・運輸モードとして貢献することが求められている。

コロナ禍によって受けたダメージは極めて甚大であり、消滅したインバウンド需要も勘案すれば、経営・雇用・生活水準の回復に向けては相当な期間を要することが想定されるが、コロナ禍という重大な変革期を乗り越え、今後も社会的使命を全うしていくためにも、ＪＲ二島・貨物の経営自立は国家的な重要課題であり、中長期的視点に基づく能動的な対応が求められる。

表－６　ＪＲ７社の 2021 年度（2022 年３月期）期末決算（各社公表資料より作成）

※ 上段：連結、下段：単体、( ) 内は前年増減・%、単位：百万円

	売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
ＪＲ北海道	110,337 (▲ 1.4) 55,277 (8.3)	▲ 72,775 (－) ▲ 76,309 (－)	▲ 8,098 (－) ▲ 10,598 (－)	▲ 1,052 (－) ▲ 976 (－)
ＪＲ東日本	1,978,967 (12.1) 1,424,150 (20.3)	▲ 153,938 (－) ▲ 149,583 (－)	▲ 179,501 (－) ▲ 177,718 (－)	▲ 94,948 (－) ▲ 99,159 (－)
ＪＲ東　海	935,139 (13.6) 726,074 (34.0)	1,708 (－) ▲ 1,261 (－)	▲ 67,299 (－) ▲ 74,048 (－)	▲ 51,928 (－) ▲ 68,176 (－)
ＪＲ西日本	1,031,103 (12.1) 577,627 (14.0)	▲ 119,091 (－) ▲ 127,017 (－)	▲ 121,047 (－) ▲ 138,290 (－)	▲ 113,198 (－) ▲ 121,605 (－)
ＪＲ四　国	31,100 (12.1) 18,300 (10.5)	▲ 22,100 (－) ▲ 20,200 (－)	▲ 3,200 (－) ▲ 3,300 (－)	▲ 5,200 (－) ▲ 4,700 (－)
ＪＲ九　州	329,527 (12.1) 179,989 (24.4)	3,944 (－) ▲ 1,325 (－)	9,237 (－) 2,253 (－)	13,250 (－) 8,950 (－)
ＪＲ貨　物	186,655 (▲ 0.4) 151,335 (0.7)	1,484 (▲ 41.2) ▲ 401 (－)	277 (▲ 80.9) ▲ 1,239 (－)	▲ 1,428 (－) ▲ 2,651 (－)

表－７　ＪＲ旅客６社の 2022 年度ＧＷ期間の利用状況（2018 年比、各社公表資料より作成）

(4/28 ～ 5/8、上下計)

	新幹線	在来線特急等
ＪＲ北海道	47%	72%
ＪＲ東日本	69%	69%
ＪＲ東　海	80%	68%
ＪＲ西日本	(山陽) 79% (北陸) 82%	64%
ＪＲ四　国	－	73%
ＪＲ九　州	72%	63%

Ⅳ. 私たちの政策提言

1．政策提言の理念等

（1）私たちの政策提言の理念

1987 年にＪＲ７社が発足し本年４月で 35 年を迎えた。国鉄改革の目的は各社が自主性を持った経営を通じて鉄道の再生、発展を図ることである。しかし、本州３社に加え、ＪＲ九州が上場したものの、経営基盤の脆弱なＪＲ二島・貨物は様々な支援を受けており、今も経営自立の見通しが立っていない。

こうした先行き不透明な状況を反映してか、ＪＲ二島・貨物では若手や中堅の離職者が年々増加するなど人材確保が厳しくなっている。この最大の原因は、会社が社員にとって将来の希望が持てない、つまり、職業人生を安心して託せない魅力の低い評価になってしまっていることにある。最大の労働条件というべき賃金も地場水準と比較して低位に置かれている。人材の基盤が劣化する状態を放置すれば、鉄道の安全運行そのものが不可能になってしまう。

私たちの政策活動の目的は、地域を支える鉄道を含めた持続可能な交通体系を構築すること、社員が誇りと意欲を持ち安心して働き続けられる環境を築くこと、の２点である。しかしながら、ＪＲ発足時から経営環境が大きく変化し、さらに変化が加速する中で、現在の各種支援策を延長するだけでは持続性がないどころか、私たちの目的を実現することも不可能である。ゆえに私たちはこれら政策目的の実現をめざし、中長期的視点に立って本提言を策定するものである。

JR中途退職 年200人

21年度見通し 若手中心、流出深刻

JR北海道で、2021年度の中途退職者（自己都合）が年間約200人と過去最多を更新する見通しであることが分かった。大半が10～30代の正社員で、1983人だった11年度の10倍に膨らんでいる。新卒採用（210人程度）の約8割に相当し、人材流出は深刻だ。業績不振による給与の安さや将来不安のほか、町村部での勤務が敬遠される傾向が強いためだ。（関連記事11面）

解雇や会社都合を除いた中途退職者は12年度から10年連続で増加。本年度は11日までに20年度実績（1983人）を上回る退職の申し出があり、最終的に1920人台になる可能性がある。

一方、新卒採用は18年春以降、年250人前後と横ばいで推移している。会社側は中途退職者の多くを新卒で補いたい考えだが、少子化で道内の高卒採用が年々難しくなっており、ここ数年は目標の人数を確保できていない。道外でも積極的に採用活動をしているが、JRグループ他社などに比べて低めの給与がネックとなっている。

人材流出が特に深刻なのが、線路を管理する保線などの現場担当者。冬季の除雪を含めて鉄道の安全運行に欠かせないが、町村部の配属となることも多い。JR幹部は「入社後の配属は選べないと条件にしても、希望と違う地方の保線担当となって退職するケースが後を絶たない」という。

JRの社員数は昨年4月1日時点で6374人。今のところ中途採用で穴埋めし、20～30代のそれぞれの年齢でおおむね200人前後を確保できている。ただ関係者は「勤続10年前後の現場のリーダー格が辞めると影響は大きい」と話す。（伊藤正倫）

図－19　2022 年３月 12 日付　北海道新聞記事

（2）政策提言のフレームと基本的な考え方

まず、現実的対応として当面の経営支援を継続させるとともに、10 年程度先を見通した経営自立の将来像を明確にし、そこに繋がる今後 10 年間の道筋をバックキャスト的に描くべきである。当面の対策と将来像との二段階で政策提言を組み立てる。働く者に希望と安心を与えるためにも、将来像とプロセスを明らかにすることが重要である。

次に経営自立の意味をあらためて定義したい。私たちがめざす経営自立とは、「ＪＲが主体的な立場で、地域において持続可能な鉄道サービスを提供するというＪＲが本来担うべき役割を発揮できる経営環境」と位置付ける。つまり、現行の事業領域を是とするのではなく、取り巻く環境を踏まえ、社会的な合意のうえにＪＲ二島・貨物が責任の持てる事業領域を確定し、鉄道の特性の発揮に着目し、労使の努力によって経営の責任が持てる範囲とすべきである。この事業領域において、鉄道事業を

核に、地域や物流を支える社会的使命を果たし得ると考える。

なお、国鉄改革の所期の目的からすれば、経営自立を「株式上場、完全民営化」と位置付けるべきであるが、今日的な情勢からみて、必ずしも形式的な要件に拘るのではなく、ＪＲの主体性を担保できる経営の姿を実質的に追求することが重要である。透明性のある経営支援を受けることもあり得るが、そのことが賃金など社員の地位向上や会社の意思決定を阻害することがあってはならない。欠損補助のようなネガティブな形ではなく、経営自立を損なわない合理的かつ持続性のある方法を追求すべきである。

一方で、ＪＲ二島・貨物が経営の主体性を持って担うことの困難な領域は、国や地方が責任を持って持続可能な交通体系を確保すべくその役割を果たすとともに、ＪＲは鉄道のプロを能動的に涵養し続けながら、地域との連携を通じて地域に貢献できるような形を模索すべきである。また、モード転換に至ったとしても、鉄道との接続をはじめとした連携強化等を通じて、ＪＲとして果たすことのできる役割や責任を担い続けるべきである。そもそも、現在ＪＲへの助成に投下している財源を地域における交通体系の構築に活用することも十分可能である。いずれにせよ、地域における持続可能な交通体系とＪＲの経営自立を両立できる透明性ある支援のしくみを大胆に追求すべきである。

この提言を実現することによって、ＪＲ二島・貨物の労使が経営の展望や目標を共有でき、持続的な鉄道サービスの提供と、働く者が誇りを持てる地位の向上という政策目的をともに達成できると確信する。

２．あるべき地域公共交通・物流ネットワークのあり方

そもそも北海道・四国エリアにおける地域公共交通網は、交通政策基本法の理念に基づき、ＪＲのみならず地域のすべての関係者の連携・協働により構築すべき問題であるという課題認識に立って議論すべきであって、そのうえでＪＲ各社の事業領域を明確にすることが肝要である。これは北海道・四国エリアに限ったことではなく日本全国共通の課題であり、北海道・四国における議論が日本における公共交通の先駆的モデルになることを意識しなければならない。

また、全国に広がる貨物鉄道網は、安全性・安定性に加え、環境・労働力不足といった面からも、今後も日本の社会・経済を支える屋台骨としてなくてはならない。特に、貨物鉄道の大動脈は輸送力を増強し、一層のモーダルシフトを推進していかなければならない社会的意義を有する。一方で、私企業としてのＪＲ貨物の経営体力で担うことが困難な部分については見直すべきであり、国民経済的観点に基づいて、物流の効率化を進めていくことも必要である。

2-1 北海道における鉄道ネットワークのあり方

（１）単独維持困難線区

輸送密度が 200 人未満である赤線区については、鉄道特性を活かすことが不可能な路線であることが明らかであることから、あらためてバス転換をはじめとするモード転換を早急に決断すべきである。

また、輸送密度 200 人以上 2,000 人未満である黄線区については、現在、沿線地域とともに利用促進に取り組んでおり、鉄道の果たすべき役割・使命があると考える。しかしながら、鉄道特性が十分に発揮できる状況にあるとはいえず、今後も地域とともに持続可能な交通体系に向けた不断の

取り組みが行われなくてはならない。特に、地域公共交通の観点からは、鉄道だけでなくバスなどの公共交通とともに、スクールバスその他のあらゆる交通手段との最適化が重要である。さらには、まちづくりをはじめ、医療・介護・教育等とのクロスセクター効果を意識した取り組みが欠かせない。

（２）在来線ネットワーク

札幌圏を中心として、今後も鉄道特性を発揮し続けることができる在来線ネットワークのさらなるブラッシュアップは、当該沿線地域の活性化のためにも欠かせない。特に約 200 万人の人口を擁する札幌都市圏交通においては、さらに利用者目線に立った、各交通事業者との連携・協働の促進による利便性向上を進めるべきである。また、民営化された道内の 7 空港のさらなる活用に向けては、空港アクセスの一層の改善が求められる。とりわけ、新千歳空港駅のスルー化による抜本的な改良はインバウンド対応をはじめとする観光需要の対応には有効であり、その輸送力増強が道内各地域へのアクセス改善にもつながっていくことが期待される。

（３）北海道新幹線

北海道新幹線の札幌開業については、まさに北海道地域の社会・経済の大きな転換点となりうる。例えば、新千歳空港～仙台空港間の航空便は 1 日往復それぞれおよそ 15 便（30 便）が運行しているが、新幹線が 4 時間を切ることができれば、多くの利用者がシフトすることが想定される。また、東北地方のみならず、北関東を中心に、関東地域からのアクセスについても新幹線へのシフトが想定され、結果として交流人口全体の増加に繋がると考えられる。したがって、現在検討が進められている、より一層の速達性向上に資する設備の整備促進を第一義に、新幹線札幌駅の開発、そして、札幌駅から各地域への移動を円滑化していくことも推進していかなければならない。

（４）並行在来線

北海道新幹線札幌開業によって函館本線（函館～小樽間）が新たに並行在来線となる。現在沿線自治体による協議会が設置され、検討がなされており、すでに長万部～小樽間はバス転換の方針が固まっている。残る新函館北斗～長万部間については、特急列車を除けば鉄道の利用状況は芳しくなく、毎年多額の営業赤字と、老朽化設備の大規模修繕・更新費用も今後 20 年で 100 億円を超える金額が想定されており、旅客輸送の面だけから検討した場合、路線の存続は非常に厳しい状況にあると言える。一方、五稜郭～長万部間は貨物列車が運行する区間であり、北海道～本州・九州を結ぶ貨物鉄道の大動脈としての役割を踏まえれば、路線を維持すべきであると考える。その場合には、沿線自治体が費用負担する従来型の第三セクターによる運営は到底困難と言わざるを得ず、貨物鉄道の存続による利益や効果を考えれば、わが国の物流政策の課題として捉え、財源の確保を含めて国が主導して路線維持の対策を講じる必要がある。

2-2 四国における鉄道ネットワークのあり方

（１）都市間鉄道ネットワーク

四国地域においては、100 万人規模の大都市などがないものの、400 万人弱の人口が居住しており、都市間輸送においては、鉄道特性を今後も引き続き発揮しうる環境があると言える。しかしながら、

新幹線のない全国唯一のエリアであるうえに、高速道路網がほぼ整備されている状況からすれば、抜本的な高速化による競争力強化がなくてはならない。しかし、現状としては、この間の新車投入やサービス改善などの経営努力にも関わらず、４県を結ぶ幹線も含めて、鉄道利用は人口減少を上回るペースで減少している。４県知事や経済界・労働界などで構成された「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」による「中間整理」では、「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」をめざすべき将来像に掲げた。したがって、四国新幹線を念頭においた抜本的な高速化が必要不可欠である。

一方、新幹線整備には相当な時間を要することから、整備に向けた取り組みを急ぎながらも、新幹線整備に繋がる形で都市間輸送の速達性を高める投資を先行して進め、現在の鉄道ネットワークのブラッシュアップを図っていく必要がある。具体的には松山～西条間、四国中央～高知をトンネルで結ぶ短絡線整備が考えられる。こうした整備を当面の設備強化とし、これを将来の新幹線整備にも資するものとして進めていくべきである。

（２）都市圏鉄道ネットワーク

４県庁所在地をはじめとする中核都市においては、通勤・通学など一定水準以上の需要が中長期的に見込まれており、地域の各交通事業者との連携・協働を図り、さらなる利便性向上を進めていかなければならない。「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」は現在県別での懇談会を設置し、地域公共交通網に関する検討がなされている。交通政策基本法等の理念からすれば、地域におけるこうした協議を通じた持続可能な公共交通の構築があるべき姿と言える。例えば、徳島県では、牟岐線においてパターンダイヤを導入したうえで、高速バスとの連携強化を図るなど、効果を生みつつある新たな取り組みがなされており、同懇談会で出された方策・アイデアを具現化していくことが重要となる。

（３）その他の路線

４県庁所在地における都市間・都市圏の他に、在来線特急を運行する区間もあり、さらには、高校が所在するなど、通学需要が見込まれる路線もある。また、ＪＲ四国では予讃線、土讃線の３区間において、観光列車（ものがたり列車）を運行している。加えて、予土線では鉄道ホビートレインなどの特徴的な車両を運用することにより、観光需要を創出している。人口減少がより一層加速的に進む地域である一方で、これらの路線においても、地域との一層の連携・協働を通じた取り組みによって、地域公共交通の活性化と地域活性化を両立することも可能だと考える。しかしながら、需要が将来的に見込まれるものでもなく、いかにしてこれを食い止めていくかについては、今後の取り組みにかかっているといっても過言ではない。さらに言えば、最適な交通モードの選択も視野に入れておくことも重要であり、地域を守る観点で取り組むことが肝要である。

2-3 貨物鉄道ネットワークのあり方

（１）貨物鉄道の大動脈

ＪＲ貨物は鉄道ロジスティクス部門で黒字化を果たしたように、近年、環境にやさしい、あるいは効率的な物流モードとして存在感を高めてきた。とりわけ、札幌～東京～福岡間の輸送網は貨物鉄

道の大動脈として、今後も日本の物流における鉄道がより重要な役割を担うことが求められる。そのためにも、輸送力増強を図るべく、設備強化・車両更新等を進めていかなければならない。

また、将来的には、新幹線による貨物輸送も視野に入れておくべきである。北海道新幹線の札幌開業やリニア新幹線の開業を一つのめどとして、手法等に関する検討を進め、新幹線ネットワークの一層の有効活用とともに、自然災害による輸送障害低減を図る活路とすべきである。

（２）その他の路線等

ＪＲ貨物は、我が国唯一の全国に貨物鉄道ネットワークを有する事業者であり、国内物流において鉄道というモードを維持していくことこそが、同社の社会的使命であるとも言える。とりわけ、昨今、頻発する大規模自然災害においては、緊急物資や廃棄物の輸送を貨物鉄道が担ってきた。また、地域によっては、特定の物資を貨物鉄道輸送に頼っている例もあり、地域社会・経済を下支えする役割として不可欠である。このような貨物鉄道の果たすべき社会的使命は将来にわたり求められるものであり、今後も地域と連携しながら路線維持をしていくべきである。

自然災害に対しては、貨物鉄道網自体が寸断される事象も起こっており、トラックや船舶との結節強化など、リダンダンシー確保にも努めておくことが重要である。とりわけ、港湾との結節については、物流効率化の観点からも有効である。

一方で、ＪＲ貨物はあくまで私企業であるという立場を踏まえれば、事業領域を適正化していくべきである。また、大量輸送の特性を活かしてこそ環境面等の優位性が発揮できることにも留意しなければならない。つまり、採算を取ることが困難である分野、鉄道貨物の特性が活かせない分野については、地域等の事情も考慮したうえで、撤退も含めて見直していくべきである。特に、今後の労働力不足を考えれば、ＪＲ貨物もその例外ではなく、現状のままであれば全体的な影響にも及びかねない。一方で、当該地域の物流ネットワークのあり方については、地域や事業者との協議を進めていくことにも取り組みながら、総合物流企業として、重要な役割を担い続けていかなければならない。

（３）総合物流企業としての事業領域

貨物鉄道の特徴として、貨物ターミナル駅が市中に存在することがある。そこからのトラック輸送がより近距離で行われるなど、立地条件の優位性を活かすことで、他の物流モードとの差別化が図られるところである。今後さらなる物流モードの有機的な連携を進めるうえでも駅拠点機能の強化していくことが重要であると考えられる。ＪＲ貨物はレールゲート事業を推進しており、これをしっかりと進めていくべきであり、鉄道ネットワークの効用を最大化しながら、日本の物流を牽引していかなければならない。

３．ＪＲ北海道・四国・貨物のめざすべき経営自立のあり方

ＪＲ二島・貨物の経営状況に鑑みれば、現状は三者三様と言える状況にある。しかしながら、各社が経営自立を果たしていくことは当該地域だけでなく、全国に広がる鉄道ネットワークの課題に対する方向性を示していくことにも繋がっていく。とりわけ、すでに議論が進められている事業領域の抜本的な見直しについては、各社が将来にわたって自らの収益の範囲で責任を持って経営を継続していくためには避けて通ることができない問題である。ただし、事業領域の見直しを進めていく中でも、ＪＲ

が地域において果たし続ける役割があることは先述のとおりであり、働く者にとっても誇りと意欲を持ち働き続けられるための視点は忘れてはならない。

ＪＲ北海道においては、2016 年に「単独維持困難線区」を公表し、地域との協議をはじめており、すでに一部の路線ではバス転換が実施されたように、今後も引き続き地域と新たな形を見出していく必要がある。また、「ＪＲ北海道グループ長期経営ビジョン～未来 2031 ～」で示されたように、北海道新幹線札幌開業までにも弛まぬ経営努力を続けることによって、経営自立を実現していかなければならない。

ＪＲ四国においては、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の「中間整理」にある「目指すべき将来像」の実現をめざしていくことになるが、新幹線整備を念頭に置き、収入の柱となる都市間ネットワークの抜本的高速化を早急に進めていかなければならない。加えて、これまで築き上げてきた地域との協議の場を活かしつつ、既存の鉄道ネットワークの強みを磨くと同時に地域とともに支えていく仕組みを構築するなど、経営自立の絵姿を模索していかなければならない。

ＪＲ貨物においては、すでに鉄道ロジスティクス部門での黒字化を果たしたことから、今後も総合物流企業グループとして、さらに磨きをかけていくことが求められる。したがって、「集中と選択」の観点から、貨物鉄道の大動脈の輸送力を増強しながら、一方で、私企業としての事業領域を見極めつつ、モーダルシフト推進の中心的役割を担える存在とならなければならない。

なお、アボイダブル・コストルールや貨物調整金制度などの経営支援スキームについては、ＪＲ貨物の経営のため、そして貨物鉄道による物流網を守るために必要不可欠なものであり、そのためには相応の財源確保を含め、将来にわたり持続可能な仕組みの整備を図ることが求められる。具体的には後述する。

（１）ＪＲ北海道の経営自立のあり方と方向性

ＪＲ北海道は長期ビジョンを公表し、2031 年度における「国の支援」を受けることなく連結ベースでの黒字化をめざすこととしているが、すでに北海道新幹線の高速化について、青函トンネルでの貨物鉄道との共用走行を継続する方向となっていることなど、想定外の状況が発生している。

しかしながら、北海道新幹線札幌開業による交流人口の増加に向けては、共用走行を受け入れながらも高速化に向けた取り組みが欠かせない。そして、約 200 万人の人口を擁する札幌市を中心としたエリアについては関連事業も含め収益拡大を図らなければならない。都市間ネットワークに関しては高速道路網の整備状況を踏まえた見直しも図っていかなければならない。

特に、「単独維持困難線区」を中心に、地域における鉄道網については、ＪＲ北海道の主体的な経営から見直し、地域とともに支えていく仕組みを構築していかなければ、経営自立は果たせない。

（２）ＪＲ四国の経営自立のあり方と方向性

ＪＲ四国においては、都市間輸送の競争力強化を図るべく、大都市や新幹線がない全国唯一のエリアであることを踏まえ、収益の柱というべき「四国新幹線」を念頭に置いた「抜本的高速化」が不可欠である。加えて、新幹線整備が長期的目標であるため、抜本的高速化に資する先行投資等により新幹線整備までの間についても都市間ネットワークの改善にも取り組む必要がある。また、都市圏ネットワークのブラッシュアップとして、パターンダイヤの導入やバス・タクシーなどとの連

携も欠かせない。

一方で、鉄道特性を発揮することが困難な線区については、地域とともに支えていく仕組みの構築など、経営主体のあり方を含む抜本的な見直しも併せて行わなければならない。

（３）ＪＲ貨物の経営自立のあり方と方向性

ＪＲ貨物については、近年鉄道ロジスティクス部門での黒字化を達成し、自然災害による減収等を除けば、安定的な経常黒字が計上できている。

青函共用走行の継続も含め、大動脈を中心とした鉄道ネットワークを強みとして、さらなる収支改善・拡大を推進していくべきである。一方、貨物鉄道の社会的使命を認識しつつ、私企業として「集中と選択」の観点から事業領域の適正化（見直し）を不断に行い、貨物鉄道として着実に利益を上げていけるだけの太く､強い路線網を基礎とした強固な経営基盤を確立していくべきである。特に、さらなる収益向上に向けて、拠点駅でのレールゲート事業の拡大により貨物鉄道ネットワークの効用を最大化していくことが重要となる。一方で、事業領域の適正化を進めることで、ＪＲ貨物が責任を持って担うことができないが「必要な物流ネットワーク」については、国・自治体等公共セクターが社会資本整備の一環として維持･支援を図る仕組みを設けるべきである。こうした“棲み分け”と資源の集中投下によって、さらなる貨物鉄道による物流網の強化が図られ、設備投資、利便性向上･利用促進といったプラスのスパイラルが創出される。

今後の社会的要請として、働き方改革関連法施行による「2024 年問題」への対応が喫緊の課題であり、さらにはカーボンニュートラルの実現に向けた実効性ある対応が求められる中、ＪＲ貨物は貨物鉄道を中心とした日本唯一の総合物流企業として、モーダルシフト推進の中心的役割を果たしていかなければならない。

（４）経営自立における国鉄改革時に付与された基本スキームの取り扱い

①　経営安定基金

経営安定基金は国鉄改革時に赤字の見込まれた各社に対して、その赤字を補填するために措置されたものである。基金に対しては､これまでも累次にわたる運用確保のための下支え策を講じられ、2011 年度からは特別債券による経営安定基金運用益の実質的な積み増し（2030 年度まで）が行われていることに加え、2021 年からはさらに同種措置が追加で実施される形で支援が強化されている。基金による運用益については、運転資金としてもなくてはならないものであり、今後の各社の資金計画の先行きをより安定させるためには、引き続き必要な資金確保への手当ては経営自立までの間必要である。

②　税制支援措置

国鉄改革時にＪＲ北海道・四国・貨物に対して措置された税制特例については、固定資産税を負担軽減する「二島特例」「承継特例」などがあり、それ以降も「事業税の外形標準課税・資本割に対する特例措置」が新設されるなど、これら３社の特情を勘案して講じられた。同措置は、この間類似の延長措置が数年毎に講じられてきているところであるが（直近では 2022 年税制改正)、経営自立を果たすまでの間は必要不可欠であることは言うまでもない。

③　アボイダブル・コストルール、貨物調整金

現行、ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に支払う線路使用料については「アボイダブル・コストルール」に基づき支払われている。これは国鉄改革スキームの一部であり、ＪＲ貨物の物流ネットワークの維持のためには今もなお必要不可欠な仕組みとなっている。しかし、国鉄改革から35年が経過する今日において、ＪＲ旅客会社に大きな負担を強いる構造は合理性を欠くうえに持続性もない。一方、同スキームはＪＲ旅客会社との間で締結する協定に基づき維持されており、2026年度末が現協定の期限となっている。2030年にＪＲ貨物の経営自立をめざす取り組みを展開する中で、線路使用料に係る課題の解決は極めて重要であり、避けて通れない。今後は、貨物鉄道による環境やエネルギー面での優位性や労働効率性など社会的、経済的な大きな効果に鑑みて、わが国の物流政策をいかに進めるかという視点から、合理的で持続可能な仕組みの構築と、これに必要な財源確保を行うべく、必要な対応が求められる。

一方、ＪＲ北海道に対して、国は2019年度から貨物列車の運行に必要な修繕等に関する支援を講じたように、ＪＲ旅客会社が重量を有する貨物鉄道の走行に比して相当の経費を負担していることにも留意する必要がある。北海道に限らず、コロナ禍で甚大な経営ダメージを受けているＪＲ旅客会社にとって、現行のアボイダブル・コストルールに基づく経費支出により軌道や関係設備の維持メンテナンスを継続し続ける現行制度は、極めて大きな負担として経営を圧迫している。現行水準の維持を必要最低限のレベルとして、同ルールの必要な見直し、あるいは公的支援によって貨物鉄道網を維持する方策が求められる。

また、整備新幹線によって経営分離された並行在来線に対しては、「貨物調整金」が措置されている。「貨物調整金」は並行在来線およびＪＲ貨物の事業運営にとって極めて重要な財源となっていると同時に、ＪＲ貨物による貨物鉄道輸送を継続しモーダルシフトを推進していくための前提条件でもある。同制度の創設当初は交付予定額が少なく、財源としては整備新幹線の貸付料の一部が充てられていたが、整備新幹線計画の推進とともに時の政府が同制度による交付対象を拡充し、2011年度より10年間に限り、追加財源として機構の特例業務勘定より総計1,000億円を拠出する措置が決定され充当されてきた。しかし、同追加財源は既に枯渇し、さらには貸付料についても、既設新幹線の一部区間（長野新幹線）では間もなく開業から30年を迎え、規定の貸付料徴収期間が終了する見込みであるなど先行き不透明な要素を孕んでいる。2021年の法改正により機構の特例業務勘定から貨物調整金を拠出する措置の延長がなされたものの、現在整備中または今後新規着工される整備新幹線が開業を迎えるにあたり、新たに並行在来線が開業すれば、ＪＲ貨物の線路使用料の負担が現状より大きくなることは必至である。今後の新幹線ネットワークの構築に向けても同制度の維持・拡充は極めて重要な課題であり、将来にわたり持続可能な財源の確保、または支援策の構築が求められる。

４．2021年度以降の支援措置を踏まえ、今後求められる政策

ＪＲ二島・貨物の経営自立を達成するためには、持続可能な地域公共交通・物流ネットワークの構築と、その中で各社が責任ある事業運営を行うことのできる事業領域の明確化が欠かせないことはここまで述べてきたとおりである。これを前進させていくには、国等が財政的支援を行う形で関与を強化することが求められる。

2021年の第204回通常国会においては、関係諸法（「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」、「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」、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」）の改正が行われた。「鉄道施設等の整備に係る助成金の交付期限の延長」や「青函トンネル・本四連絡橋に係る改修費用の負担の見直し」、「鉄道施設、財務システム等の整備に必要な資金の出資」、さらには「並行在来線会社に対するＪＲ貨物の線路使用料に係る助成金の交付および出資」など、継続または新規の各種支援策が施行されている。

また、運転資金を確保するための措置として、経営安定基金の機能維持に資する支援や、借入債務に係る負担軽減策として「既存の無利子借入債務と新規発行株式との交換」に係る措置や、「現行の無利子貸付制度の廃止と、ＪＲに貸付けを行う金融機関への利子補給」といった支援策も施行された。

これら支援措置は、当面の対応として、ＪＲ北海道・四国・貨物に対して、現行水準の経営支援を継続させるためには必要不可欠であり、さらにはこれを前提として、以下のように、「経営自立という希望を持つことができる将来像を明確にして実現していくための取り組み」に対しても、今後の支援の在り方に関する検討が必要である。

なお、2021年４月より施行された新たな経営支援措置の一端として、「廃線跡地を含む不要土地の鉄道・運輸機構による引き取り」が盛り込まれた。しかし、一般的には廃線によって使われなくなった線路用地や高架橋等の構造物は鉄道事業者の管理下のままのケースが少なくなく、負担が継続する状況も生じている。地方自治体への譲渡によって活用される場合はともかく、今後こうした土地等の所有・管理のあり方が大きな課題となり得ることが想定され、安全面からも国や地方自治体と連携して対処していく必要がある。

＜中長期課題と将来を見据えた取り組みに対する支援＞

①　地域と連携した持続可能な交通体系の構築（「チーム地域共創」の実現）

・鉄道を含めた北海道・四国におけるあるべき交通体系に向けたフレームの検討と地域を含めた関係主体を巻き込んだ協議を行うべき。

・国においては、地域の財政負担をはじめとする様々な負担を軽減する制度活用等に関する積極的関与を求める。

北海道や四国のように人口減少の一途を辿る地域においては、沿線住民や観光旅行者などの需要を見極めたうえで、持続可能な交通体系を形作っていかなければならない。具体的には、鉄道で残すべき路線とモード転換もやむを得ない路線を区分すべきである。そのうえで、鉄道で残す場合であっても事業者任せにすることなく、例えば手法として鉄道施設・設備や車両等の維持管理費用を公共で賄う上下分離（公有民営）方式を採用して、持続可能な形で路線を維持する仕組みを検討・構築するべきである。また、ご利用状況に鑑み、都市間輸送に特化するべく、駅や列車体系についても見直していくことも必要である。

あるいは、公有民営方式に依らずとも、ＪＲが鉄道施設・設備等を保有しながら、当該都道府県・沿線市町村、あるいは国による財政的支援を受けつつ、需要を踏まえた見直しを通じて存続した駅へのバス等によるフィーダー輸送を確保し、当該地域の持続的な人流・物流網を残していくといった手法（費用の上下分離）も検討に値する。

仮にモード転換もやむを得ないと判断した場合でも、事業者や地方自治体だけでなく、働く者や地域住民をはじめとした利用者が議論できる場を設けたうえで、転換後の担い手となる事業者の選定と事業運営体制の確保とともに、資金的な支援実施を行い、将来にわたる交通手段の確保をすべきである。そして、鉄道との接続を意識し、時刻表上に記載し続けることが何よりの安心感に繋がるはずである。こうした取り組みは、日本全国共通の課題である地域公共交通の未来に繋がるはずであり、北海道・四国における方策の実施は先駆的モデルになることを認識したうえで、議論・検討していくことを求める。そして、その先にある将来にわたって持続可能な交通体系の構築のためにも、現行の予算配分の枠を超えた、柔軟な財源の確保や長期的な支援スキームの整理・構築が必須であり、国や地方自治体が中心となって取り組むことを求める。

②　在来線ネットワークの利便性向上に資する支援

・在来線ネットワークの利便性向上を推進するとともに、空港アクセス改善やバスなどの各交通モードとの連携・協働などをこれまで以上に進め、より一体的な交通サービスの提供が図られるような取り組みを支援すべき。

・なお、四国地域においては、短絡線整備による速達性向上を図るべき。

現状として、在来線を活用した取り組みの余地はまだあるはずである。まずは既存設備の中での利便性向上を図るべく推進することが求められ、線形改良、駅構内の改良、新型車両の投入などが考えられる。さらには、ＭａａＳに代表されるように、各モードとの連携・協働が一層重要性を増すことから、駅を結節点とするなど、より一体的な交通サービスの提供ができる仕組みづくりを進めていくことも必要である。

また、四国エリアにおいては、在来線ネットワークが高規格幹線道路網を比較して優位性が持てていないことから、速達性を向上していくことが重要である。ついては、四国新幹線を想定した短絡線の整備を念頭に抜本的な速度向上を行うべきであり、新幹線整備における建設費の先取りとして財政支援を講じるべきである。

③　北海道新幹線の高速化に対する支援

・北海道新幹線について、青函共用を前提としながら、さらなる高速化（320km/h）を実現するための設備整備への支援を講じるべき。

・札幌開業を見据えた札幌駅からの在来線や他の交通モードとの結節強化を図るための整備に対して支援すべき。

新幹線の価値を最大限引き上げるためには速度向上が不可欠である。新幹線を高速化することによって、交流人口が増え、ＪＲ北海道の経営のみならず、北海道地域の経済への好循環も図られる。したがって、北海道新幹線の高速化にあたっては、青函共用走行区間における貨物鉄道への影響を考慮したうえで、同区間においては、時間帯区分などによる速度向上を図りつつ、道内の区間における設備整備には国の財政的支援により、整備促進を図ることが求められる。

加えて、道内の交通網の強化にも繋がることから、札幌駅を拠点としたネットワークに対して、より利便性を高めるための整備が必要である。交通結節点としての機能充実を図ることにより、旭川や帯広など道内の中核都市や新千歳空港などへのアクセスの速達性・利便性を向上させていくべきである。

④　並行在来線の存続と貨物調整金の財源確保

・北海道新幹線札幌開業に伴い経営分離される並行在来線（函館本線：五稜郭～長万部間）については、重要な貨物鉄道ルートであることから（長万部～小樽間はバス転換の方針が決定）、沿線自治体等による協議の場にＪＲ貨物を参加させるとともに、貨物鉄道路線としての役割を認識したうえでの存続という判断をすべき。

・加えて、貨物調整金の財源確保とともに、経営分離後は極めて厳しい経営環境が想定されることから、並行在来線会社の経営安定化に向けた方策について幅広く検討・実施すべき。

現在、経営分離後の存廃について議論されている並行在来線区間については、利用状況が芳しくないものの、貨物路線としては最重要区間と言える。そして、貨物鉄道ネットワークを維持していくためにも、北の大動脈を守らなくてはならない。したがって、並行在来線の存続にはＪＲ貨物やＪＡ等の荷主をはじめとするすべての関係者の声をしっかりと聞き取り、最終的には存続すべきである。これは当該区間だけの問題ではなく、道内の物流、あるいは北海道経済にも、さらには全国の物流にも大きく関わってくる問題である。つまりはこうした判断には、国からの全面的支援によって並行在来線会社を支えていくべきである。そのためには貨物調整金が不可欠であるが、財源確保が求められる。

また、並行在来線会社に対する経営安定化のための各種支援等についても幅広く行われることが重要である。

⑤　四国新幹線の実現に向けた予算措置の早期実現

・四国新幹線の実現に向けて、着工条件のひとつである費用便益分析比（Ｂ／Ｃ）について、新幹線がもたらす効果を広く捉えて、鉄道利用者や鉄道事業者の便益のみならず総合的に判断するよう見直しを行うべき。

・まずは早急に、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた、国の調査の早期再開（予算措置）を行うべき。

・加えて、新幹線整備が長期的目標であるため、抜本的高速化に資する先行投資等により新幹線整備までの間についても都市間ネットワークの改善にも取り組むべき。

四国新幹線は、ＪＲ四国にとって自動車をはじめとする交通モードとの競争力を高めるためにも重要なものであるが、それ以上に四国地域の生活や経済においてこそ有効なインフラである。経済発展や地域活性化の強力なエンジンとなることは先例が示しており、さらに、防災・減災や国土軸の多様性確保といった観点からも不可欠なものである。そして、働く者にとっても新幹線を現実のものとすることによって、将来に希望を持つことができる。そのためには、整備計画への格上げが待たれるが、まずは予算措置が必要であることから、国による調査が早期に再開されることを求める。

⑥　貨物鉄道の安全・安定輸送に資する対策強化

・日本の物流を支えるＪＲ貨物の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、重要な貨物鉄道網に対する防災・減災対策強化とリダンダンシー確保に資する支援を実施すべき。

・特に、新技術の活用を通じた、モーダルシフト推進、物流効率化を進めるべく、港湾や高速道路との結節強化を図ること。

・また、新幹線による貨物輸送についても実現可能性に鑑み、検討・実施を進めること。

ＪＲ貨物が自立経営を実現するためには、定時性の確保など、安定的なサービスの提供が必要条件であることは言うまでもなく、近年課題として認識を大きくしてきた自然災害をはじめとする様々なリスクを低減していくことが肝要である。これまでも取り組みを進められてきたＢＣＰについても深度化を図りつつ、大動脈を中心とした重要な貨物鉄道網に対する防災・減災対策を推進すべきである。また、リダンダンシー確保に資する代替措置等の体制も構築すべきである。

一方、モーダルシフト推進や物流効率化に対しては、ＪＲ貨物のさらなる活躍が期待されるが、それを可能とするためには、新技術も活用すべきである。とりわけ、貨物ターミナル内での作業をはじめ自動化を進めるための好環境もあると考えられ、こうした部分を効率化しつつ、働く者にとっての負担を軽減し、生産性を向上していくべきである。さらには、港湾や高速道路の結節強化には現在進められているレールゲート事業にも考慮されるべき点である。結節点を強化することで、貨物鉄道と他物流モード（トラック等）との役割分担・連携強化を進めることで、各モード企業の経営体力と保有労働力に見合った物流の最適化によって、それぞれの事業･サービスの充実･強化といったプラスのスパイラルが生み出される。こうした状況を意図的に生み出すべく、陸・海・空の各モード間の結節点を強化し、リードタイムを可能な限り短縮し、効率的な連携が可能となるよう環境整備を図るべきである。なお、将来的には新幹線による貨物輸送についても、より商業ベースでの大量輸送を実現することも見据えて検討を進めるべきである。

５．新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた支援

・会社発足以来最大の危機的状況の中、かつてないほどの大幅な減収をはじめ、様々な経営上の影響が生じていることから、財政措置をはじめとする各種支援を講じること。

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、ＪＲ旅客会社においては外出自粛などに伴う大幅な減収に見舞われている。鉄道事業は固定費の割合が高く、列車の運休や社員の一時帰休などを実施しながらも、収支改善には大きく寄与しない状況がある。

今後も、「新しい生活様式」の定着によって、「３密」を避けることが社会的要請となり、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」を策定するなど取り組みを進めているが、公共交通の利用に対する心理的ハードルが残ることが考えられる。また、テレワークやオンライン会議といったビジネスモデルの変化により需要自体が減少しようとしている。さらに、インバウンド需要も見込めない中、こうした社会変容・行動変容が進み、長期的な影響が想定される。

こうした中、各社ともに資金繰りにも窮しており、特に未上場で資金調達手段も選択肢の少なく、財

政基盤も脆弱なＪＲ北海道やＪＲ四国には、金利負担はもとより、元本の返済が重くのしかかり続ける。
2021 年４月より施行された新たな支援策により、一部負担軽減策が講じられているところではあるが、経営自立に向けては経営動向を注視し、必要に応じて追加の支援策も講じることが求められる。

６．その他

（１） 2021 年度において、国土交通省では、鉄道政策に関する種々の会議体（以下）が新たに設置されている。いずれの会議体も 2022 年７月には意見をとりまとめる予定であり、これらはＪＲ二島・貨物の経営自立に向けても大いに影響する取り組みである。既株式上場４社との間における経営資源や経営状況に関する差異や、地域の特性等を踏まえ、３社の経営自立に向けては慎重に判断するべき要素を孕んでおり、その動向を注視するとともに、政策へ反映していく必要がある。

＜ 2021 年度に設置され、動向を注視するべき国交省の会議体＞

① 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

＜目的＞

各地のローカル鉄道が危機的状況にある中で、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、改めて利用者視点に立ち、地域モビリティを刷新していく取り組みを促す政策のあり方を議論する。

② 鉄道運賃・料金のあり方に関する小委員会

＜目的＞

現行の鉄道運賃・料金制度が導入されて 20 年以上が経過する中、新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化やデジタル技術の発展・普及への対応、地域における交通モード間における連携強化等、現行の運賃・料金制度における課題について議論する。

③ 今後の鉄道物流のあり方に関する検討会

＜目的＞

深刻なドライバー不足や 2050 年カーボンニュートラル実現に向けた対応の必要性など、物流における諸課題の解決を図るため、鉄道貨物が重要な輸送モードと　して、その特性を十分に活かした役割を発揮するための政策のあり方等を議論する。

（２） その他、国土交通省は 2021 年 12 月 24 日、鉄道駅のバリアフリー化を加速するため、以下の施策に取り組むことを発表しており、今後のＪＲ二島・貨物の事業運営の在り方の検討においても勘案していく必要がある。

ｉ）鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者から薄く広い負担を得るための料金制度の創設（2021 年 12 月 28 日に省令改正済）

ⅱ）バリアフリー化の施設整備に対する国の補助率を現行の最大１／３から最大１／２に拡充（2022 年度予算案に計上）

さいごに

このたび、ＪＲ北海道・四国・貨物の３社の経営自立実現に向けた政策提言に、「新しい『ヒト・モノ＝ネットワーク』をつくる」というタイトルを付した。日本に鉄道が開業してから 150 年、ＪＲ発足から 35 年を経た現在において、もはや開業あるいは発足当初と同じ考え方、スタンスで取り巻く環境や状況を捉えるべきではない。コロナ禍も相まって取り巻く環境は激変し、社会構造の変化を加速させている。だからこそ、こうした変化と現実をしっかりと直視したうえで、次代を見据えながら、交通・運輸・観光サービス産業に携わる私たち自らの手で、未来を形成する「新しい形」「新たな仕組み」を創り上げていかなければならない。ＪＲ各社の中で最も厳しい環境に置かれる３社の将来に関わる先駆的な議論であるからこそ、そうした強い心持ちで本プロジェクトメンバーが討議を重ね、提言を発出するに至った（この間の活動経過や法改正関連資料、メンバーについては、巻末資料参照）。

2021 年の国鉄債務等処理法をはじめとする関連法の改正においては、私たちの提言内容が多く反映され、ＪＲ二島・貨物と働く者の近未来を支える成果に繋がったと認識するが、改革は道半ばである。私たちは本提言において、３社がめざす最終目標である「経営の自立」という言葉の意味する事柄にこだわってきた。働く者の立場で、自らの所属するＪＲ会社や地域、および国などの関係主体が、それぞれいかにして「経営の自立」に関与し、あるいは「経営の自立」を創り上げていくのかを論じている。改正法の附帯決議にもある通り、「経営自立」の実現には、まだまだ多くの重大な中長期課題が横たわっている。

本提言でいくつかの重要な処方箋を示したが、それらを実践するためには、関係主体の本気度が問われる。ＪＲ連合が提唱してきた「チーム公共交通」、「チーム地域共創」の意義を共有し、すべての関係者が集い、根気強く、粘り強く、目先に囚われることなく、中長期的な視点を持って、提言の実現に向けて、しっかりと向き合い、それぞれの役割を果たしていくことを強く求める。

本提言をお読みいただいた皆様に感謝を申し上げるとともに、引き続きのご理解とさらなる連携・協働を要請し、結びの言葉としたい。

ＪＲ二島・貨物の経営自立に向けたこの間の取り組み

年月日		ＪＲ連合の取り組み	政府・政党等の動き
2019年	11月20日	**21世紀の鉄道を考える議員フォーラム第15回総会** ・ＰＴの発足を満場一致で承認	
	11月20日	**ＪＲ連合地方議員団連絡会第25回総会** ・ＰＴの取り組みに連動して、意見書採択を含め地方議会も取り組むことを確認	
	11月26日		**旧国民民主党：ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ第１回会合** ・国土交通省鉄道局へのヒアリングを実施
	12月 5日	**ＰＴ第１回会合** ・プロジェクトの概要及び当面の目標を確認 ・国土交通省鉄道局からＪＲ二島・貨物の現状および課題について説明を受ける	**旧立憲民主党：公共交通のあり方検討ＷＴ第１回会合** ・国土交通省鉄道局へのヒアリングを実施
2020年	2月20日	**第70回ＪＲ連合国会議員懇談会** ・国会におけるＰＴの取り組みについて提起	
	2月26日	**政策提言策定ＷＴ第１回会合** ・政策提言の素案について議論	
	2月27日	**ＰＴ第２回会合** ・ＪＲ貨物へのヒアリングを実施	
	3月 4日		**旧国民民主党：ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ第２回会合** ・スケジュール等について確認
	3月 6日	**ＰＴ第３回会合** ・ＪＲ四国へのヒアリングを実施	
	3月25日		**旧国民民主党・旧立憲民主党ＷＴ：第１回合同会議** ・ＪＲ北海道・四国・貨物へのヒアリングを実施
	3月26日	**ＰＴ第４回会合** ・ＪＲ貨物へのヒアリングを実施	
	3月26日	**ＰＴ第５回会合** ・経営自立の将来像からバックキャスト的に考えた支援の実施を提言することを確認 **政策提言策定ＷＴ第２回会合** ・政策提言に記載する具体の方策について議論	
	5月27日	**ＰＴ第６回会合** ・政策提言（中間取りまとめ）を策定	
	5月28日		**両党ＷＴ：第２回合同会議** ・労組ヒアリングを実施し、ＪＲ連合が参加
	6月 2日	**旧立憲民主党・旧国民民主党の両ＷＴに政策提言（中間取りまとめ）を提出**	
	6月10日		**両党ＷＴ：第３回合同会議** ・国土交通大臣あて要望内容の確認
	6月11日		**共同会派：国土交通部会** ・国土交通大臣あて要望内容の確認
	6月29日		**共同会派：国土交通省に要望書を提出** ・御法川信英副大臣に要望書を手交
	8月19日	**フォーラム所属議員秘書との意見交換会** ・ＪＲ二島・貨物の経営自立に向けた支援への対応について理解を求める	
	9月25日		**国土交通省：2021年度予算概算要求・税制改正要望を公表** ・ＪＲ二島・貨物への経営支援継続の検討や、支援に係る所要の措置を盛り込む
	10月 1日	**ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名活動開始** ・要望事項の一つに、ＪＲ二島・貨物の経営自立に向けた支援を盛り込む	

年月日		ＪＲ連合の取り組み	政府・政党等の動き
	11月 5日	**第74回ＪＲ連合国会議員懇談会** ・ＪＲ二島・貨物への支援に向けた予算及び税制改正の取り組みを確認	
2020年	11月11日		**立憲民主党：ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ第１回会合** ・ＪＲ北海道へのヒアリング
	11月13日		**立憲民主党：ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ第２回会合** ・ＪＲ四国・ＪＲ貨物へのヒアリング
	11月17日		**立憲民主党：ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ第３回会合** ・ＪＲ連合が出席し、国会での議論を要請
	11月25日	**ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決に向けた決起集会** ・国会議員、国土交通省鉄道局、ＪＲ７社幹部の“政労使”が一堂に会した ・過去最多となる約22万4,000筆の署名を集約	
	12月 1日		**国民民主党：第15回政調会議** ・ＪＲ連合が出席し、政策提言（中間取りまとめ）を踏まえたＪＲ連合の考え方を説明
	12月 2日	**ＰＴ第７回会合（持ち回り開催）** ・国鉄債務等処理法改正の国会審議に向けたＰＴの取り組みを確認	
	12月 4日	**国土交通省への要請行動** ・署名を赤羽一嘉国土交通大臣に手交	
	12月10日		**2021年度税制改正大綱決定** ・ＪＲ二島・貨物に係る税制支援措置の創設が盛り込まれる
	12月11日		**立憲民主党ＷＴ・国民民主党が合同で国土交通省に要請** ・鳩山二郎国土交通大臣政務官に手交
	12月18日		**国民民主党：第二部会** ・国鉄債務等処理法改正案について、国土交通省鉄道局及びＪＲ連合へのヒアリング
	12月25日		**国土交通省：「ＪＲ北海道・ＪＲ四国等に対する支援」を公表**
2021年	1月27日	**ＰＴ第８回会合** ・支援措置及び国鉄債務等処理法改正案について、国土交通省鉄道局との意見交換を実施	
	1月29日		**国鉄債務等処理法改正案等が閣議決定**
	2月18日		**立憲民主党：国土交通部会・ＷＴ合同会議** **国民民主党：政調会議** ・ＪＲ連合が出席し、ＰＴでの議論を積み重ねて整理したＪＲ連合の考え方を説明
	3月29日		**ＪＲ二島・貨物の支援に係る改正法案が可決・成立** ・３月の通常国会において、フォーラム所属議員から支援実施に向けた質問が相次ぐ
	4月27日	**ＰＴ第９回会合** ・ＪＲ貨物へのヒアリングを実施	
2022年	3月11日	**ＪＲ四国との政策課題に関する意見交換会** ・ＪＲ四国へのヒアリングを実施 ・ＰＴ会合に代えて開催。	
	4月19日	**ＰＴ第10回会合** ・ＪＲ北海道へのヒアリングを実施 ・政策提言（最終提言）の素案を確認	
	5月17日	**ＰＴ第11回会合** ・政策提言（最終提言）の案を確認 ・今後の中長期的な課題を確認	
	6月14日 ～15日	**ＪＲ連合第32回定期大会** ・政策提言（最終提言）を提起	

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！　No. ５７

２０１９年１１月２６日　日本鉄道労働組合連合会

「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」第 15 回総会
フォーラムに所属する全国会議員の総意のもと「JR二島・貨物経営自立実現PT」を立ち上げ!!

10 月 31 日、８名の国会議員による参加のもと、第 69 回ＪＲ連合国会議員懇談会が開催され、台風被害など自然災害による鉄道被災への対応、2020 年度税制改正要望など当面する政策課題などについて情報共有が行われた。

これを受け、11 月 20 日、ＪＲ連合と連携した国会議員で構成された「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」が第 15 回総会を開催、榛葉賀津也会長をはじめ衆参 43 名の国会議員、秘書、地方議員、ＪＲ連合執行部、単組役員ら総勢約 120 名が出席した。議事では、今年度の活動方針や新規加入議員、新役員体制などが提起され、質疑応答の後に全体で確認、衆参 63 名からなる新体制が発足した。

とりわけ、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物について、2020 年度で終了する現行の支援策のあり方に留まらず、将来に亘る自立経営に向けた道筋までをも視野に入れた骨太な議論を展開することを目的として「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」を立ち上げる旨の意向が提起され、満場一致承認された。

当該フォーラム所属議員の総意で立ち上がった「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」は、ＪＲ連合議員懇談会の泉健太副会長、小川淳也事務局長、広田一幹事及び各加盟単組等で構成される。今後国土交通省や沿線自治体、事業者との綿密な意見交換を通じて答申策定を行っていく。

＜新規加入議員＞

勝部賢志	参・北海道	【立憲】
馬淵澄夫	衆・比例近畿（金沢１区）	【無所属】
山本和嘉子	衆・比例北関東（宇都宮５区）	【立憲】
永江孝子	参・愛媛県	【無所属】
安達　澄	参・大分県	【無所属】
田村まみ	参・比例区	【国民】
森屋　隆	参・比例区	【立憲】

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！　No. ５９

２０１９年１１月２８日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ連合地方議員団連絡会第 25 回総会
地方が抱える政策課題をJR連合とともに推進！
JR二島・貨物の経営自立に向け地方議会でも活動を活発化

ＪＲ連合地方議員団連絡会は、11 月 20 日に第 25 回総会を開催し、同連絡会代表幹事の中田利幸米子市議をはじめとする同連絡会役員および各議員団会議の代表者ら９名と、ＪＲ連合執行部、ＪＲ連合政治対策委員でもある各単組の委員長らが出席した。

同連絡会には、今年４月の統一地方選などを経て新たに２名の組織内議員が加わり総勢 40 名の地方議員団連絡会の体制となった。

議事では、地方が抱える政策課題への対応をＪＲ連合及び加盟単組と連携して取り組んでいくこと、そしてＪＲ連合が設置する「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」の取り組みに連動して、意見書採択を含め地方議会においても能動的に取り組むことが全体で確認された。さらに、地方議員団連絡会の所属議員らを通じた自治体訪問の取り組みについても継続実施が決定した。

ＪＲ連合は、引き続き、地方議員団連絡会の所属議員らと連携し、地域公共交通の実態把握に努めるとともに、策定した交通重点政策や「チーム公共交通」「チーム地域共創」の実現にむけた政策を浸透・展開していくこととする。

＜ＪＲ連合地方議員団連絡会役員＞

代表幹事	中田利幸	ＪＲ西労組／米子市議会議員
幹　事	菅原和忠	ＪＲ北労組／北海道議会議員
幹　事	井上英治	ｼﾞｪｲｱｰﾙ・ｲｰｽﾄﾕﾆｵﾝ／春日部市議会議員
幹　事	世古口新吾	ＪＲ東海ユニオン／伊勢市議会議員
幹　事	井上洋一	ＪＲ四国労組／砥部町議会議員
幹　事	松尾哲也	ＪＲ九州労組／大牟田市議会議員
幹　事	堀内武治	貨物鉄産労／前橋川市議会議員

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！　No. ６５

２０１９年１２月９日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第１回会合
JRに残された最大の課題　解決へキックオフ！

１２月５日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第１回会合を開催した。本ＰＴは「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」第 15 回総会における全議員の総意のもと発足した新たなプロジェクトである。

冒頭、小川淳也衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会事務局長）より、泉健太衆議院議員（同副会長）、広田一衆議院議員（同幹事）を加えた３名が共同座長となることが提起・承認され、それぞれＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物に対する課題認識を示すとともに、今後の活動に対する決意を示した。

続いて、荻山会長は「ＪＲ発足 33 年が経とうとしている中、ＪＲに残された最大の課題である『ＪＲ二島・貨物の経営自立』に将来展望を開かなければならない。そのうえで、経営支援措置については単なる弥縫策にとどまらず、将来の経営自立の道を拓いていくものにしなければならない。若手の離職が相次ぐ状況もあり、働く者が希望を持てる環境を作っていくことが大事。政治・行政・地域と連携しつつ、骨太の議論を展開して、本ＰＴがリードしていきたい」と所信を述べた。

ＪＲ連合からはプロジェクトの概要として目的や当面の取組などを確認し、国土交通省鉄道局からはＪＲ二島・貨物会社の現状・課題等について説明を受けた。

その後、参加議員らとともに、ＪＲ二島・貨物会社の経営自立にむけた課題等について意見交換を行い、認識を共有しあった。

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴは、今後、ＪＲ各社をはじめ各関係者との意見交換などを通じて、経営自立にむけた実現性と実効性のある政策提言を練り上げ、将来を見据えたうえでの次なる支援実施を果たすべく、取り組みを展開していく。

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！　No. ９０

２０２０年２月２６日　日本鉄道労働組合連合会

第 70 回JR連合国会議員懇談会を開催
JR二島・貨物経営自立実現PTの具体的取り組み、JR東日本における労組の動向について情報共有!!

ＪＲ連合は、２月 20 日、衆議院第２議員会館において、第 70 回ＪＲ連合国会議員懇談会を開催した。

懇談会には、国会論戦の多忙な中、副会長の泉健太議員、事務局長の小川淳也議員、幹事の岸本周平議員、長浜博行議員、広田一議員とその秘書５名をはじめ、ＪＲ各単組の代表者、ＪＲ連合執行部が出席した。冒頭、挨拶を行った泉副会長は、新型コロナウィルスの問題に触れ、国として感染拡大防止に取り組むとともに、落ち込んでいるサービス・観光産業などへの振興策の必要性についても言及した。また、野党においてもＪＲ二島・貨物の経営支援について議論する場を作り議論を進めていくとの認識を示した。さらには、ＪＲ東日本における労組の新たな動きに対する懸念も示した。

議事では、当面する政策課題として、昨年発足したＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの今国会における取り組みについて提起し、討議を行った。同ＰＴでは昨年 12 月に第１回会合を開催し、国土交通省鉄道局からヒアリングを行った。今後、８月末の来年度予算概算要求や税制改正要望を視野に入れつつ、有識者からアドバイスをいただきながら政策提言をとりまとめていく。

また、２月 10 日に発生したＪＲ東労組の分裂・新労組結成の動きについてもＪＲ連合から情報提供を行った。今回の動きはＪＲ革マル派の組織温存のための戦術と見られ、分裂によって更に先鋭化した組織が生じたことは、首都圏の安定輸送が脅かされることに繋がりかねず、一企業の労使の問題ではなく、国の治安問題として解決を図るべきとの認識を確認し合った。

JRTU ＪＲ連合 ＮＥＷＳ　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！　Ｎｏ．９１

２０２０年２月２８日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ
政策提言策定ＷＴ第１回会合

働く者の視点から将来展望を描いていく！

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴは、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物が将来に亘って地域における社会的使命を果たしつつ、自立した経営ができるだけの持続可能な事業運営体制を構築するべく、その絵姿を明確にし、2021 年度以降の支援の実施につなげられるよう取り組みを進めている。今後、予算概算要求や法改正スケジュールを念頭に置きつつ、同ＰＴとしての政策提言を策定していかなければならない。

２月 26 日、ＪＲ連合事務所において、同ＰＴアドバイザーである専修大学の太田和博教授、流通経済大学の板谷和也教授とともに、政策提言策定ワーキングチーム第１回会合を開催した。冒頭、荻山会長からは「ＪＲ各社においては若手・中堅社員の離職が相次いでいる」と喫緊の課題について触れたうえで、「働く者が将来に希望を持てるようにしなければならない」と決意を語った。

事務局から政策提言の素案を説明し、両教授らとともに、意見を交わしあった。とりわけ、各社の経営自立の意義と方向性について意見が集中し、あらためて「働く者の視点」からの将来展望を描くべきであることが共有された。また、各社それぞれの個別的な論点にも議論が及び、学識的な知見を活かしつつ、さらに骨太な内容とすべく検討を進めていくことが確認された。

今後は同ＷＴの開催と並行して、同ＰＴ会合における各社へのヒアリング内容なども踏まえながら、共同座長や関係単組代表者らとも協議し、政策提言を練り上げていく。

JRTU ＪＲ連合 ＮＥＷＳ　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！　Ｎｏ．９２

２０２０年２月２８日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第２回会合

JR貨物グループの「ありたい姿」をヒアリング！

２月 27 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第２回会合を開催した。今回はＪＲ貨物を招き、経営自立にむけた課題等についてヒアリングを実施した。

冒頭、泉健太衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会副会長）が挨拶に立ち、新型コロナウィルスの感染拡大による交通事業者に対するさまざまな影響とその対策の難しさについて触れた後、「日本の物流を支えるＪＲ貨物はさまざまな制約を抱えているが、いかに活用していくかを考えなければならない」と所信を述べた。

続いて、荻山会長は本ＰＴの趣旨として「労働組合がなぜこうした取り組みを進めるのか。離職が相次いでおり、人材をいかにして確保していくかが課題となっている。将来に希望の持てる持続性のある会社にする必要がある」とし、「そのための支援、そしてめざすべき姿を働く者が示していかなければならない」と力強く語った。

ＪＲ貨物からは将来的なビジョンとして今後の経営方針や課題について説明があり、参加議員らとともに、ＪＲ貨物のさまざまな課題等について会社の考え方などを聞き取り、理解を深めた。とりわけ、会社からは、北海道地域にまつわる課題については「①青函共用走行区間、②単独維持困難線区、③並行在来線の３点」との認識が示され、③については「今後のあり方について、貨物鉄道ネットワークの観点からの議論が欠かせない」とのことであった。

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴは残る２社に対するヒアリングを近日中に実施することとし、さらなる課題抽出と方策に対する検討を深めていく。

JRTU ＪＲ連合 ＮＥＷＳ　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！　Ｎｏ．９３

２０２０年３月６日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第３回会合

四国のめざすべき将来像への課題解決を！

３月６日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第３回会合を開催した。今回はＪＲ四国を招き、ＪＲ四国の将来にむけた課題や「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」（ネット懇）での議論等についてヒアリングを実施した。

冒頭、共同座長の小川淳也衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会事務局長）、広田一衆議院議員（同幹事）が挨拶に立ち、コロナウィルスの感染拡大に伴う各社への影響が広がる中、ヒアリングへの参加に対して謝意を述べたうえで、本ＰＴにかける思いとともに、「ＪＲ四国の経営自立に極めて大事な１年になる」と決意を示した。

続いて、荻山会長は、「ＪＲ四国で働く仲間が将来に希望を持ち、安心して意欲的に働き続けられる環境を作っていかなければならない。助成策もさることながら、将来像をしっかり描いてバックキャストの思考でこれから何をしていくかということが重要である」と力強く語った。

ＪＲ四国から、将来にむけて事業者のみで解決することが困難な課題と、解決に向けて必要な支援、そして、四国４県知事や経済界・労働界・学識経験者などによるネット懇での「中間整理」について説明を受けたうえで、ＪＲ四国の経営自立のあり方やその実現に向けた方策について意見交換した。

今後、ＪＲ北海道へのヒアリングを実施するとともに、政策提言の策定にむけた議論・検討を進めていき、働く者の視点から、各社の将来像を明確に描いていく。

JRTU ＪＲ連合 ＮＥＷＳ　ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！　Ｎｏ．９７

２０２０年３月３０日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第４回会合

JR北海道が進むべき方向性を共有！

３月 26 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第４回会合を開催した。今回はＪＲ北海道を招き、国土交通大臣による監督命令に基づく取り組みを中心に、ＪＲ北海道の経営自立にむけた現状と課題についてヒアリングを実施した。

冒頭、共同座長の泉健太衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会副会長）、小川淳也衆議院議員（同事務局長）、広田一衆議院議員（同幹事）が挨拶に立ち、当該ＰＴへの想いとして、ＪＲ連合とＪＲ北労組との連携強化と、地域の各関係者との関係構築が、経営自立へとつながっていくと述べた。また、各地で新型コロナウイルスへの対応に追われる中、鉄道をはじめとする公共交通への影響が広がっていることに触れ、とりわけ「緊急事態宣言」が出された北海道地域での状況に強い懸念を示した。

続いて、荻山会長は、ＪＲ北海道で大きな懸案となっている若手・中堅層の離職拡大に触れ、「安全輸送を支える人材の基盤が劣化すると、持続的な発展も描けない」としたうえで、「将来に希望を持てる会社にしていかなければならない」と訴えた。また、「鉄道ネットワークの維持とＪＲ北海道の経営を一定切り分けていく議論すべき」であり、「会社が進めようとしているベクトルと同じだと考える」と語った。

ＪＲ北海道からは、経営環境・状況にはじまり、単独維持困難線区を公表して以降を振り返りながら、現下の取り組み状況が示された。あわせて新型コロナウイルスによる影響と対策についても説明を受けた。

これでＪＲ二島・貨物の３社からヒアリングを終え、今後は具体的な政策提言の策定に取り掛っていく。特に働く者の視点に立って、各社が経営自立を果たすための将来像を明確にしていかなければならない。

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集うすべての仲間のＪＲ連合への結結集を！！　Ｎｏ．９８

２０２０年３月３０日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第５回会合

働く者の視点で経営自立を求めていく！

３月 26 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第５回会合を開催し、経営自立にむけた道筋を示すための政策提言について、共同座長である泉健太衆議院議員、小川淳也衆議院議員、広田一衆議院議員をはじめ、ＰＴメンバーで意見交換を実施した。今回はアドバイザーである専修大学の太田和博教授、流通経済大学の板谷和也教授にも参加いただいた。

事務局からは政策提言の素案を説明。とりわけ、若手や中堅の離職者が年々増加している状況を踏まえ、ＪＲ二島・貨物会社が地域を支える社会的使命を果たしつつ、働く者が誇りと意欲を持ち、安心して働き続けられるような環境を構築していくことを理念に掲げ、当面必要な経営支援の継続とともに、経営自立の将来像の明確化とそこからのバックキャスト的思考に基づいた支援実施を求めていくことを基調とした。

これに対し、当該単組代表者からは働く仲間に想いを寄せた発言や当該地域における各関係者との協議状況等が示され、アドバイザーからは諸外国における鉄道をはじめとする公共交通のあり方などが紹介されるなど、より実効性ある内容とすべく共同座長らと意見を交わしあった。

ＰＴ終了後は政策提言策定ＷＴ第２回会合を開催し、アドバイザーの教授陣を中心により具体的な方策についても議論した。今後、さらなる議論を重ね、働く者の視点から経営自立を実現すべく、政策提言を練り上げていく。

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集うすべての仲間のＪＲ連合への結結集を！！　Ｎｏ．１１３

２０２０年５月２９日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第６回会合

政策提言・中間とりまとめを策定！

５月 27 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第６回会合を開催し、同ＰＴの中間とりまとめとして「ＪＲと地域の将来展望を両立し、働く者が希望を持って働きつづけられる自立経営の実現への提言」を策定した。

事務局から提示した提言案では、「地域における人流・物流ネットワークのあり方」と「経営のあり方」について、それぞれの観点から“あるべき姿”を示し、今年度末で節目を迎える支援措置については、2021 年度以降、現行の助成策の延長・拡大が必要であるとした上で、その“あるべき姿”を実現するための将来像を明確化することが重要との認識が示されている。一方で、新型コロナウイルスによってＪＲグループには深刻な影響が出ており、厳しい経営環境にあるＪＲ二島・貨物にとっては経営自立へのスタートラインに立つことも困難となることから、こうした影響を考慮した対応も不可欠であるとしている。

【経営自立実現ＰＴの目的】
◇ ＪＲ北海道・ＪＲ四国では若手や中堅層の離職が増加し歯止めかからず。社員が安心し意欲を持って働き続けられる環境が不可欠。
◇ したがって、2021年度以降も支援が必要だが、単なる支援の延長の枠組策にとどめず、各社が経営自立を見たすず具体的な将来像を示し、これを着実に進めていくための支援とすべき。
経営自立とは「ＪＲが主体的な立場で、地域において持続可能な鉄道サービスを提供するというＪＲが本来担うべき役割を発揮できる経営環境」と位置づける。

【政策提言の考え方】
◇ ①ＪＲ経営のあり方と②持続可能な交通体系の問題を区分する。
①→ＪＲ二島・貨物会社の事業領域を労使の努力によって経営の責任が持てる範囲とすべき。
②→そのうえで、地域における持続可能な交通体系の構築に向けて国や地方が主体的に責任を持つ、との役割分担が必要。

◇ 新型コロナの影響で地方公共交通の厳しい状況は加速。全国共通の課題としてスピード感を持って持続可能な将来像の議論を！

■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】

1．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）
2．運転資金への手立て（経営安定基金の機能維持、国に対する恒久金の返済猶予など）
3．将来を見据えた取り組みに対する支援
① 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）
② 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）
③ 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）
④ 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
⑤ 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）
⑥ 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、輸送強化、新幹線による貨物輸送など）
4．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

提言案については、中間とりまとめとして、共同座長をはじめ各委員から了承を得られた。これを今後の議論のベースとしながら、９月末となった政府予算概算要求、秋の臨時国会を見据えて、各方面へ主張を展開していく。

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集うすべての仲間のＪＲ連合への結結集を！！　Ｎｏ．１１４

２０２０年５月２９日　日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党・国民民主党ＷＴでの労組ヒアリング

ＪＲ二島・貨物の将来に関わる骨太な議論を要請！

５月 28 日、立憲民主党「公共交通のあり方ＷＴ」、国民民主党「ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ」の合同会議において労働組合からのヒアリングが実施され、ＪＲ産業で働く者を代表してＪＲ連合が参加し、ＪＲ二島・貨物の目指すべき将来像を訴えた。

冒頭、両ＷＴの座長が挨拶を行い、立憲民主党の矢上雅義座長は「コロナ禍によって地域公共交通が傷んでおり、北海道・四国の課題も早く進めていかなければならない」と課題認識を示した。また、国民民主党の泉健太座長は「地域とともにＪＲが共存・共栄していく道を、働く方々と模索していきたい」と決意が述べられた。

ヒアリングでは、ＪＲ連合からＪＲ二島・貨物の経営自立にむけた考えを説明した。荻山会長は新型コロナウイルス感染症によるＪＲ産業への影響について、「GWにおける新幹線・特急のご利用状況が前年比５％程度となるなど、深刻な影響に見舞われている」としたうえで、「ＪＲ二島・貨物の問題のみならず、地域公共交通の課題は全国共通の課題であり、コロナ禍によって議論を加速しなければならない状況に至ったのではないか」と問題意識を語った。その後、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの取り組みや目的・考え方などを披瀝し、「若手・中堅層の離職が拡大している。人材基盤が劣化すれば安全運行にも影響しかねず、将来展望を示すことが重要」と延べ、経営自立の将来像を明確にしたうえでの支援実施がなされるよう、各社の支援にむけた両ＷＴや国会での骨太の議論を要請した。

ＪＲ連合は、働く者が意欲をもって安心して働き続けられる環境の構築を念頭に、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの活動を展開するとともに、関係議員や政党との連携強化、地域との関係構築を図りつつ、政策実現に取り組んでいく。

ＪＲ連合 NEWS　ＪＲに集うすべての仲間のＪＲ連合への結結集を！！　Ｎｏ．１１５

２０２０年６月３日　日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党・国民民主党ＷＴにＰＴ中間とりまとめを提出

ＪＲ連合との共同歩調で政策実現へ！

６月２日、ＪＲ連合は、立憲民主党「公共交通のあり方ＷＴ」、国民民主党「ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴ」の両座長に対して、ＪＲ二島・貨物経営自立実現プロジェクトの政策提言・中間とりまとめを提出した。今後、９月末の予算概算要求や秋の臨時国会などを見据えて、さらに連携を図り、共同歩調で取り組む決意を共有した。

冒頭、荻山会長は提言内容の趣旨を説明したうえで、先日の両ＷＴからのヒアリングを振り返り、「私たちからは大胆な提起をさせていただいた。しかし、各社が地に足つけて経営できるようにするためには国や地域との役割分担が必要だと考えている。今回提出した提言内容については、ＷＴでの今後の議論にも反映いただきたい」と述べ、今後の取り組みにむけて「働く者にとってもよりよい経営自立を目指せるよう、両党との連携強化を図り、政策実現を成し遂げていきたい」と力強く訴えた。

これを受けて、立憲民主党ＷＴの矢上雅義座長は「将来像は非常に重要である。あるべき経営とあるべきネットワークがどういったものか、議論していきたい」と所感を示した。また、国民民主党ＷＴの泉健太座長は「ＪＲ各社の持続可能性が欠かせない。地域にも愛される企業として、単に残せば良いということでなく、時代に合わせて考えなければならない」と目指すべき方向性を語った。

今回の両ＷＴへの政策提言の提出は、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物の経営自立にむけた取り組みの第１ステップと言える。引き続き、各方面に対して主張を展開するとともに、さらなる議論・検討を行い、最終提言の策定にむけ活動を継続していく。

JRTU
ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．４
２０２０年７月１日
日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党・国民民主党ＷＴが国土交通副大臣へ要請！

ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物の経営自立に支援を求める！

６月 29 日、立憲民主党「公共交通のあり方検討ワーキングチーム」（立憲ＷＴ）及び国民民主党「ＪＲ二島・貨物問題検討ワーキングチーム」（国民ＷＴ）は、共同会派「立国社」として、国土交通省に「ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物への支援に関する要望書」を提出した。

ＪＲ連合国会議員懇談会副会長の泉健太衆議院議員（国民ＷＴ座長）、21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム所属の白石洋一衆議院議員（国民ＷＴ事務局長）、矢上雅義衆議院議員（立憲ＷＴ座長）らが参加し、御法川信英国土交通副大臣に要望書を手交した。

同ＷＴにおいては５月 28 日にＪＲ連合へのヒアリングを実施しており、ＪＲ連合からはＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの政策提言・中間とりまとめに基づいた説明を行った。今回の要望書には、「今後も地域における持続可能な交通体系を維持するためにも、ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物がそれぞれ経営自立を図るとともに、経営のあり方と地域における交通体系のあり方とを区分して目指すべき将来像を検討し、助成の仕組みの見直しも含め、中長期的視点に立脚した政策を実行していくことが必要不可欠」とあり、まさにＪＲ連合の主張が反映された形となった。

JRTU
ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
Ｎｏ．１３
２０２０年８月２１日
日本鉄道労働組合連合会

「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」秘書との意見交換会

フォーラム議員の秘書らにもＪＲ産業の課題を共有

ＪＲ産業への支援実現に向けて国会議員との連携強化！

ＪＲ連合は、８月 19 日、ＪＲ連合運動を支援いただいている国会議員連盟「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する衆参 63 名の議員の秘書を対象に、衆議院第二議員会館にて意見交換会を開催した。

冒頭、荻山市朗会長から新型コロナウイルスによるＪＲ産業への影響について、ＪＲ各社の 2020 年度の第１四半期決算とお盆輸送の低迷を踏まえ、ＪＲ発足以来の深刻な経営状況となっておりＪＲ産業総体で昨年度と比較し１兆円を優に超える減収となっていることを説明。国からの支援を求め、要請行動を展開している状況であるが、引き続き議員フォーラムの議員・秘書との連携・協力が不可欠であると訴えた。

その後、ＪＲ連合からは中村鉄平交通政策部長より新型コロナウイルスへの対応策、ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物の経営自立に向けた支援への対応策、相次ぐ自然災害による鉄道被災への対応策などの政策課題を説明し、中山耕介組織部長からはＪＲ労働界の現状など組織課題について理解を求めた。

そして、続くエリアごとに分かれた意見交換の場では、同席したＪＲ各単組の政策担当者から各エリアの特上を踏まえた政策課題について情報共有を行うとともに、出席した議員秘書からは活発な質疑がなされ、有意義な時間とすることができた。

JRTU
ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．２６
２０２０年９月２８日
日本鉄道労働組合連合会

2021 年度予算概算要求・税制改正要望

国土交通省から財務省・総務省への提出内容に

ＪＲ連合の政策要求の多くが反映される！

９月 25 日、国土交通省は 2021 年度予算概算要求および税制改正要望をとりまとめ、財務省および総務省へ提出する内容を公表した。当該“予算概算要求”には、ＪＲ連合がこれまで要望してきた「安全・防災対策」や「老朽設備の維持管理・更新」に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い経営状況が悪化している状況を踏まえて必要となる負担軽減についても要求された。また、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への経営支援継続への検討も盛り込まれ、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」の主張する政策提言の実現にむけても一歩進んだといえる。

一方、“税制改正要望”には、期限切れを迎える「鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の免税措置」や「低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置」などの延長要望とともに、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への支援に係る所要の措置といった、ＪＲ連合が求めてきた内容が反映された。そして、新型コロナウイルス感染症拡大による影響等を踏まえ、数次に亘り要請行動を行ってきた固定資産税をはじめとする公租公課の負担軽減についても「交通運輸・観光産業に対する資金繰り対策」として要求されており、先般明らかにされたＪＲ北海道への債務返済猶予とあわせて、これまで訴えてきたことが実を結んだといえる。

今回公表された予算概算要求等に、私たちＪＲ連合の要望事項が盛り込まれたことは、この間のＪＲ連合および加盟各単組の活動の成果である。今後、年末にかけて各省庁間や与野党における議論・検討が行われ、最終案を決定し、翌年の国会審議へと移っていく。引き続き、ＪＲ連合国会議員懇談会所属議員をはじめとする関係議員との連携を密にしつつ、ＪＲ産業が現下の危機を乗り越え、将来にわたり我が国の社会・経済を支える社会的使命を果たし続けられるよう取り組みを継続していく。

▲本年６月には新型コロナの影響等を踏まえ、当面の下支え措置等を求めるべく国土交通副大臣要請を実施した。

JRTU
ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．２７
２０２０年９月３０日
日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名活動開始！

厳しい局面を乗り越え、将来にわたって持続可能なＪＲ産業を実現するために！

ＪＲ産業はかつてない厳しい経営状況に置かれている。鉄道・バスの輸送量は急激かつ大幅に減少し、ホテルや飲食、物販、船舶、旅行魚などで正常な事業運営が困難となるなど、深刻な影響が続いている。現に多くの職場で休業や社員等の一時帰休を余儀なくされ、働く仲間は将来に対する不安を抱えている。こうした厳しい経営状況が長期化すれば、ＪＲ各社の経営体力の急速な低下により、ＪＲ産業が求められている社会的使命を果たし続けることが極めて困難となる。

今後もＪＲが日本の、地域の社会・経済を支える基幹インフラとして役割を全うできるよう、経営自立の果たせていないＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ貨物への助成が期限切れになるなど、節目を迎える公的支援措置の次年度以降の展開を含めて、以下の措置を求めるべく、ＪＲ７単組、グループ 93 単組の全組合員と家族はもとより、ＪＲ連合加盟単組に加入されていない職場の仲間も含め、署名活動を展開する。

①雇用調整助成金の特例措置を新型コロナウイルス感染症収束まで継続
②固定資産税をはじめ公租公課（税・社会保険料）の負担軽減措置を延長・拡充
③ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物の経営自立にむけた支援実施

ＪＲ産業の持続的発展を通じて、
将来にわたり私たちが安心して働ける
ＪＲグループであり続けるために
署名活動にご理解、ご協力をよろしくお願いします。

◁ QRコードでアクセス！

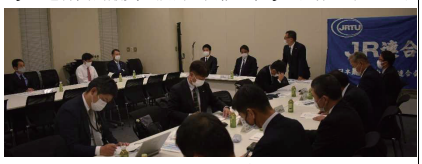
ＪＲ連合 NEWS
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
Ｎｏ．３７
２０２０年１１月９日　日本鉄道労働組合連合会

第74回JR連合国会議員懇談会を開催

厳しい状況を乗り越えるため連携強化を確認！

～固定資産税をはじめとする公租公課の負担軽減と、JR二島・貨物経営自立にむけた支援の実現をめざす～

ＪＲ連合は11月５日、榛葉賀津也会長（参・静岡県）をはじめとするＪＲ連合国会議員懇談会所属議員とともに第74回ＪＲ連合国会議員懇談会を開催し、ＪＲ産業を取り巻く状況の共有化と当面の取り組みについて意見を交わした。



冒頭、挨拶に立った榛葉会長は、「ＪＲ産業は極めて厳しい状況に陥っている。こうした時だからこそ、我々と皆さんが力を合わせて取り組んでいくことが必要である。次年度予算及び税制改正におけるＪＲ連合が掲げる要望事項の実現に向けて、我々議員も皆さんとともに国交省をはじめ各省庁に対して働きかけていきたい」と力強く述べるとともに、「重要な局面を乗り越えるためにも、これまで以上にＪＲ産業労使が一枚岩で取り組むべきである」との認識を示した。

続いて、荻山市朗ＪＲ連合会長は「新型コロナウイルス感染症によりＪＲ産業は未曾有の危機に直面している。こうした状況を乗り越えるために、各社企業労使が精一杯の自助努力を重ねているが、企業労使の努力だけでは対処できない領域について、政府に対し今次予算・税制改正における支援を要請させて頂いた。国土交通省では、我々の要請を受け止め、次年度要望事項に反映頂いたところ。加えて、これも佳境を迎えているＪＲ二島・貨物会社の経営自立実現にむけた取り組みについても前進させていかなければならない。これらを実現するために、議員懇をはじめＪＲ連合を支援頂く国会議員の皆さんとさらなる連携を図るとともに、榛葉会長ご指摘の通り、ＪＲ産業労使がこれまで以上に一致連携して対処すべく、ＪＲ連合として能動的に働きかけていきたい」と述べた。

協議事項では、ＪＲ産業全体に関わる課題、及びＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物に対する支援措置ならびに今後の経営自立に向けた道筋を踏まえた次年度予算及び税制改正に関わる今後の取り組みを議論し、参加者全員で意思統一を図った。

今後もＪＲ連合を支援頂く議員と連携を図り、ＪＲ産業が抱える課題の解決に向け取り組んでいく。

ＪＲ連合 NEWS
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．４２
２０２０年１１月１８日　日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党ＷＴによるヒアリング

JR二島・貨物の経営自立にむけた主張展開！

11 月 17 日、立憲民主党「ＪＲ二島（北海道・四国）・貨物問題検討ＷＴ」によるヒアリングが実施され、ＪＲ連合が参加し、ＪＲ二島・貨物の経営自立のあり方とそのために必要な法改正を伴う支援実施を訴えた。

冒頭、矢上雅義（衆・比例九州）座長は挨拶し、「新型コロナウイルス感染症の拡大によって、鉄道はもとより地域公共交通全体に影響が及んでいる」と現下の状況に対する認識を示した。

ヒアリングでは、ＪＲ連合の荻山会長から、コロナ禍によって「中間決算までで２兆円の減収が生じている。さらに通期の業績予想を踏まえると、３兆円にも上る影響が見込まれており、すべてのＪＲが未曾有の危機に直面している」としたうえで、「ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物は経営基盤が脆弱であり、コロナ禍による影響も重くのしかかっている。あらためて経営自立にむけては国や地域の協力が欠かせない」と一層の支援の必要性を語った。その後、ＪＲ連合のＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴによる「政策提言・中間とりまとめ」の内容を披瀝し「若年層の離職は歯止めがかかっていない。働く者が将来展望を描けるよう、経営自立の絵姿とそのプロセスを示すことが重要」と延べ、次年度以降の支援実施にむけた本ＷＴでの検討とともに、国会審議等を通じた骨太の議論を要請した。

参加した各議員からもＪＲ連合の提起に対する質疑がなされ、ＪＲ連合の求める政策提言に対する理解を深めた。

ＪＲ連合は、引き続きＪＲ産業の持続的な発展と働く者が誇りと意欲をもって安心して働き続けられる環境整備を両立できる、ＪＲ二島・貨物会社の経営自立の実現にむけた取り組みを進めるべく、ＪＲ連合国会議員懇談会を中心に、本ＷＴをはじめとする関係議員や政党との連携を図りながら、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの政策提言に基づいた主張を展開していく。

ＪＲ連合 NEWS
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．５０
２０２０年１１月２５日　日本鉄道労働組合連合会

～ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決にむけた決起集会～

政労使が一致協力して取り組むことを確認！

ＪＲ連合及び「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」は、11 月 25 日、衆議院第２議員会館にて第16 回総会とともに「ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決にむけた決起集会」を開催した。決起集会では、国土交通省上原淳鉄道局長、交運労協住野敏彦議長、ＪＲ７社の経営幹部を来賓として招き、ＪＲ産業の持続的発展と働く仲間の生活と雇用を守るために、政労使が力を結集する決意を固め合った。

冒頭、フォーラムを代表して挨拶に立った榛葉賀津也会長（参・静岡・国民）は「今次集会はまさに政労使が一堂に会した画期的な場である。極めて厳しい局面に立たされているＪＲ産業が明るい将来を切り拓けるよう、政労使が力を合わせて取り組んでいこう！」と力強く挨拶した。続いてＪＲ連合荻山市朗会長は、組合員と家族に対し、コロナ禍においても指定公共機関として安全輸送の確保に尽力している点や、組合員と家族の積極的な協力で 22 万筆超の要望実現を求める署名を集約した点に謝意を述べた上で、署名に記された①雇用助成金の延長、②公租公課の減免・猶予、③ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への当面の支援とともに経営自立に向けた道筋の明確化、以上３点を改めて参加者全員に提起した。

来賓挨拶では、上原局長よりＪＲをはじめとする鉄道事業全般が直面する厳しい現状に触れた上で、「今般の状況に鑑み、所要の支援が図られるよう、鉄道局として精一杯取り組む」と決意の一端が示された。また、ＪＲ７社を代表し、今年度税制改正の幹事会社であるＪＲ四国岡田幸士取締役より、ＪＲ連合及び加盟各単組による企業運営を支える各種取り組みに対して謝意が示されるとともに、会社側としても労使連携を図りながら新しい時代を見据えて対応していく旨意思表明がされた。

その後、ＪＲ７単組の代表者より、要求実現への想いを込めた口上とともに榛葉会長に署名用紙が手交され、さらには職場を代表し、ＪＲ上場四社労組代表、ＪＲ二島・貨物労組代表、グループ労組代表から直接、働く者の切迫な声が届けられた。そして、本集会は尾形泰二郎事務局長からの課題提起、特別決議の採択を経て、Zoom で視聴する多くの仲間も含め榛葉会長のがんばろう三唱で締めくくられた。

なお、同フォーラムは総会で、新たに伊藤孝恵議員（参・愛知・国民）の加入が確認された。総勢 64 名となった同フォーラムとの連携を深め、さらなる政策実現に邁進する。

ＪＲ連合 NEWS
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．５５
２０２０年１２月１日　日本鉄道労働組合連合会

国民民主党によるヒアリング

ヤマ場を迎えるJR二島・貨物支援への取り組みを要請！

12 月１日、国民民主党は政調会議を開催し、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物（ＪＲ二島・貨物）が抱える諸課題について協議を行った。ＪＲ連合は同党からの招聘要請を受け、荻山市朗会長、尾形泰二郎事務局長、中村鉄平交通政策部長が会議に参加し、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの政策提言・中間とりまとめを踏まえたＪＲ連合としての考え方を提起した。

冒頭、党代表の玉木雄一郎衆議院議員（香川２区）が挨拶に立ち、「経営自立の果たせていないＪＲの課題には積極的に取り組んできた。先般も予算委員会で発言したが、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、ＪＲをはじめとする公共交通を取り巻く環境は厳しさに拍車がかかっており、喫緊の課題である」と強い危機感を示した。

ＪＲ連合の荻山会長からは、コロナ禍によって「通期の業績予想によると３兆円ほどの減収が想定されており、現下の感染再拡大によって、さらに悪化する可能性も強まっている」とＪＲ産業全体が未曾有の危機に直面している状況を説明した上で、ＪＲ二島・貨物の課題については「目下の最大の問題は若手・中堅社員の離職に歯止めがかかっていないことである。理由はさまざまだと思うが、将来展望を描けていないことが大きい。経営のみならず、働く者のためにも、当面の支援措置の延長、拡充はもとより、その議論で収束させることなく、将来における各社の経営自立に向けた絵姿を示したうえでそのプロセスを明らかにすることが重要」と提起。「鉄道を含めた交通を維持するためにも責任の持てる事業領域を確定すべきであり、そのための財源確保に既存の予算配分を抜本的に見直す検討も行うべき」との骨太の議論を要請した。

参加した各議員からは、資金繰りや経営安定基金に関する質問が出され、ＪＲ二島・貨物への支援の必要性を確認し合った。最後に、荻山会長からは次期国会における法改正審議や政府など各方面への働きかけ等の積極的な取り組みを強く要請した。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．５７
２０２０年１２月４日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第７回会合

今国会での主張展開と次期国会での法改正に向けて！

12 月２日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第７回会合を開催した。今回はこの間の取り組み状況について報告するとともに、次年度予算・税制におけるＪＲ二島・貨物支援に関する動きや次期国会で想定される法改正スケジュール等について共有を図った。なお、本会合の開催に当たっては、新型コロナウイルス感染症の拡大状況に鑑み、持ち回り開催とし、共同座長に対しては個別に説明する形をとった。

本ＰＴでは５月に政策提言・中間とりまとめを策定して以降、事務局として様々な場面で積極的に主張を展開してきた。政党に対しては、５月に立憲民主党・国民民主党ＷＴにおいて労組ヒアリングに臨み、６月に両党への政策提言の手交を行った。11 月には改めて発足した立憲民主党ＷＴからのヒアリング、12 月には国民民主党政調会議でのヒアリングにも対応してきた。

そして、鉄道局に対しても、８月に政策提言を手交し、９月末に国土交通省から関係省庁に提出された 2021 年度予算概算要求及び税制改正要望において「ＪＲ二島・貨物支援」に関する事項が盛り込まれた。

さらに、９月末からは緊急政策課題の解決を求める署名活動をスタートし、22 万筆超の集約を果たし、支援の必要性への思いを一つにした。

こうした取り組みをＰＴメンバーに報告するとともに、次期国会にて想定される国鉄債務等処理法改正にむけた本ＰＴの今後の展開について事務局から説明し、国会審議や法改正に伴う付帯決議を含む積極的な取り組みが不可欠であるとした。

ＪＲ二島・貨物支援にむけて、まさにヤマ場を迎えつつある。ＪＲ連合は本ＰＴの取り組みを中心に政策提言・中間とりまとめのブラッシュアップ、そして経営自立の実現に資する支援実施にむけて引き続き取り組みを進めていく。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．５８
２０２０年１２月７日　日本鉄道労働組合連合会

国土交通省・赤羽大臣への要請行動

署名に託した 22 万超の思いを国交大臣に届ける！

ＪＲ連合は、12 月４日、「ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」に込められた想いを行政に届ける要請行動の集大成として、国土交通省の赤羽一嘉国土交通大臣を訪問した。当日はＪＲ連合国会議員懇談会所属の榛葉賀津也会長（参・静岡）、泉健太副会長（衆・京都３区）、広田一幹事（衆・高知２区）とともに、ＪＲ連合からは荻山市朗会長、中村鉄平交通政策部長が参加した。署名は最終的に 22 万 4,245 筆に至り、ＪＲ産業で働く者、そしてすべての関係者の多大なる理解と協力を得て、かつてない規模の取り組みとなった。

冒頭、議員懇の榛葉会長より要請行動の経緯を説明した後、荻山会長からはＪＲ各社の経営状況や利用状況に触れた上で「働く者もボーナス削減等、苦渋の決断のうえ、コストカットに協力してきた。20 万を優に超える雇用を抱える産業であり、地域にも貢献している。ＪＲ北海道やＪＲ四国では若手・中堅社員の離職は深刻化しており、ＪＲ各社にも広がりを見せている。バリアフリーをはじめ、さまざまな社会的な要請が強まっており、ポストコロナも見据えれば、事業者の自助努力のみで対処していくことは難しいと考える。一方では、改正交通政策基本法にもあるように高速交通網の形成は欠かせない。まずはＪＲ二島・貨物の課題解決を通じて、将来展望を示していくことができるのではないか」とＪＲ産業の将来像にむけた取り組みを求めた。

赤羽大臣は「コロナ禍の中で不安を抱えながら公共交通を支えている、エッセンシャルワーカーであるＪＲ関係労働者の皆様には感謝申し上げる。資金繰り支援については、要望いただいている納税猶予などしっかり取り組んでいる。ＪＲ二島・貨物については地域毎の課題もあり、私も現地で実際に乗車しながら、支援にむけても検討を進めている。新幹線ネットワークは地方創生や防災・減災対策としても重要だ」と述べた。

今回集約された多くの署名は、ＪＲ産業の危機的状況を乗り越え、さらなる発展につなげていくことに対する期待の声である。ＪＲ産業の経営と、働く者の雇用と生活をまもる取り組みに結実させるべく、反転攻勢へのうねりを創り出していく。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．５９
２０２０年１２月１１日　日本鉄道労働組合連合会

2021 年度税制改正大綱が決定

JR二島・貨物への税制支援等の要望事項が反映！

～一方で資金繰り支援のための税制特例措置は盛り込まれず～

12 月 10 日、与党（自由民主党・公明党）が令和３年度（2021 年度）税制改正大綱を決定した。同大綱には、ＪＲ連合が交通重点政策 2020 をはじめ要望項目としてきた「鉄軌道用車両の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除」、「低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置」などの適用延長とともに、この間総力を挙げて取り組んだ「ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」に掲げた「ＪＲ北海道、四国及び貨物支援」に係る税制支援措置の創設も盛り込まれた。一方、資金繰り支援のための「公租公課の負担軽減措置」については盛り込まれなかった。

これまでの間、コロナ禍において通常の組合活動を展開することが困難な状況にも関わらず、あらゆる職場においてかつてない規模の署名を集約し、その想いを胸にＪＲ労使が一体となった決起集会を展開、政府に対して数次に亘る要請を行うなど、ＪＲ産業が直面する未曾有の危機を乗り越えるべく、これまでにない運動を実践できたことは大きな成果である。こうした様々な取り組みにご尽力頂いた組合員及びご家族、さらには我々の取り組みを支えて頂いた全ての皆様に御礼申し上げる。

署名活動をはじめとしたこの間の取り組みにご尽力頂いた全ての皆様に感謝！

しかしながら、こうした総力を挙げた取り組みを通じてＪＲ連合のプレゼンスを高めることができた一方で、ＪＲ連合が提起してきた全ての要望事項を今般の税制改正大綱に反映させることができなかった点は課題として真摯に受け止めなければならない。足元では感染拡大が止まらず、ＪＲ産業にとって極めて厳しい状況が継続している。しかし、今後もＪＲ産業は地域の発展に必要不可欠な存在であり続け、そしてＪＲ産業で働く全ての仲間にとって希望の持てる産業であり続けなくてはならない。ＪＲ連合はＪＲ産業が持続的成長を遂げるために、存する様々な政策課題の実現に向けて全ての関係者と連携して取り組んでいく。

～2021 年度税制改正大綱（ＪＲ連合の要望事項を抜粋）～

- 鉄道事業者等がその事業の用に供する鉄道施設等を高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に規定する公共交通移動等円滑化基準に適合させるために実施する一定の鉄道駅等の改良事業により取得した一定の家屋及び償却資産に係る固定資産税及び都市計画税の特例措置について、エレベーター設置事業の対象範囲に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動等円滑化基本構想に位置づけられた１日平均利用者数 2,000 人以上の駅で実施される事業を加えた上、その適用期限を２年延長する。
- 鉄軌道事業者が取得した新造車両等に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、一定の鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る環境性能要件を見直した上、その適用期限を２年延長する。
- 鉄道事業又は軌道事業を営む者等が鉄道用車両、軌道用車両等（日本貨物鉄道株式会社にあっては、駅の構内等において専らコンテナ貨物の積卸しの用に供するフォークリフト等の機械を含む。）の動力源に供する軽油の引き取りに係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を３年延長する。
- 鉄軌道事業者が取得した日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が改正後の同法の規定に基づき取得する一定の土地に係る不動産取得税について、当該土地の価格の３分の２に相当する額を価格から控除する課税標準の特例措置を令和６年３月 31 日にまで講ずる。
- 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が改正後の同法の規定に基づき取得する一定の土地に係る所有権の移転登記を、登録免許税法別表第三（登録免許税の非課税登記）に追加する。
- 国庫補助金等で取得した固定資産等の圧縮額の損金算入制度の対象となる国庫補助金等の範囲について、次の見直しを行う。
  日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正を前提に、改正後の同法に基づく独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の助成金で鉄道施設等の安全対策に関する追加的支援に係るものを、引き続き対象とする。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．６０
２０２０年１２月１４日　日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党・国民民主党の合同で国交省要請

JR北海道・四国・貨物への支援実現に要望書提出！

12 月 11 日、立憲民主党ＷＴ及び国民民主党は、合同で要請行動を実施し、それぞれＪＲ二島（北海道、四国）・貨物への支援を求める要望書を鳩山二郎国土交通大臣政務官に提出した。立憲民主党からはＷＴ座長を務める「21 世紀の鉄道を考えるフォーラム」所属の矢上雅義衆議院議員ら４名が参加し、国民民主党からは国土交通委員を務める同フォーラム所属の古川元久衆議院議員が参加した。

要望書では、次期通常国会における国鉄債務等処理法改正を伴う国会審議を念頭に、2021 年度以降の支援策が単なる弥縫策に留まらず、将来を見据えた中長期的視点に立脚した政策に基づくものとなるよう求め、各社の経営自立の将来像の明確化はもとより、各社が主体的に持続可能な鉄道サービスを提供するといった責任ある事業運営を行うことのできる事業領域の確定、そしてコロナ禍によって危機的状況に陥っている全国の人流・物流ネットワークの将来的課題解決につなげることといった、一層踏み込んだ骨太の議論展開を訴える内容が盛り込まれた。

両党においては、この間ＪＲ連合へのヒアリングを実施しており、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの政策提言に基づいた説明を受け、６月に実施した両党ＷＴによる要請行動に引き続き、今回の要請行動もＪＲ連合の主張が反映された形となった。

ＪＲ連合は先の署名活動での付託に応えるべく、ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴの活動を展開し、政策提言をさらに練り上げ、関係議員や政党との連携を図りながら３社の経営自立の実現にむけて総力を挙げて取り組んでいく。

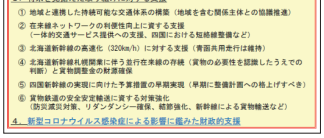
ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．６２
２０２０年１２月２５日　日本鉄道労働組合連合会

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。ＪＲ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。



▲「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ中間とりまとめ」より

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。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．６８
２０２１年１月２８日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第８回会合

今国会での法改正にむけ国交省と意見交換！

１月 27 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第８回会合を開催した。今回は国土交通省鉄道局を招き、昨年末に公表された「ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への支援措置」および、今通常国会で提出される見込みとなった支援の根拠となる法律である「国鉄債務等処理法」等の改正法案について説明を受け、意見交換を行った。また、政策提言の「中間とりまとめ」に基づいた支援や法改正にむけた論点を確認し、国会審議等への対応について意思統一を図った。

冒頭、共同座長の小川議員は「非常に強力な支援を決定したことに感謝している。一方で、グランドデザインというべき将来像を明確にしていくという課題もある」と述べ、広田議員からも「経営自立にむけては根本的な課題が残っている」として、引き続き、国・地方・ＪＲが連携して取り組む必要性を語った。ＪＲ連合の荻山会長は「経営自立には社会の理解や地域との連携は不可欠。こうした中、若手・中堅の離職拡大に歯止めがかかっていない。昨秋の署名活動では 22 万４千筆を集めし、決起集会には鉄道局長も参加していただいたが、組合員の問題意識の高さ、期待の高さを実感している。支援を有効に活用しながらも、法改正を含め、将来へつながるものにしていかなければならない」と今後の一層の取り組みを求めた。

鉄道局から説明を受けた後、アドバイザーの専修大学太田和博教授、流通経済大学板谷和也教授、当該単組委員長から質問等が出され、活発な意見交換がなされた。そして、泉健太議員（衆・京都３区）からの「地域からすると国の支援で十分と感じる可能性もあり、地域に課題を与えることも重要ではないか」との問いかけに対して、鉄道局は「監督命令や行政指導においても、地域と向き合うことを求めてきた。四国では『ネットワーク懇談会』という一歩進んだ形も出来上がっており、今後もこうした場を活用して、対応していきたい」と答えた。

本ＰＴの目的は、働く者の視点で提言を行うことを通じ、各社の経営自立を実現することにある。引き続き関係主体と連携しながら将来の経営のあり方を明確にし、バックキャスト思考で実現に向けた取り組みを推進していく。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 総結集を！！
2020 年度
Ｎｏ．６９
２０２１年１月２９日　日本鉄道労働組合連合会

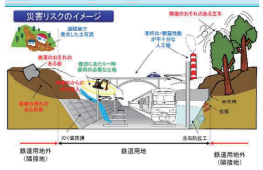
国鉄債務等処理法・鉄道事業法などの法案が閣議決定

ＪＲ二島・貨物支援、災害対応強化にむけ前進！

１月 29 日、国土交通省は今通常国会に提出する法律として、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への支援措置の根拠法となる「国鉄債務等処理法」を含む改正法案および西日本豪雨以来、強く要望してきた災害復旧等の円滑化に資する「鉄道事業法」を含む改正法案が閣議決定したことを公表した。いずれもＪＲ産業にとって重要な法案であり、国会審議等の動向に注視しながら、より実効性ある内容となるよう関係議員等との連携を図りつつ、引き続き取り組んで行かなければならない。

国鉄債務等処理法等改正法案は、昨年末に公表されたＪＲ二島・貨物会社に対する 2021 年度以降の支援措置を実施するためのもの。新たな支援についてはＪＲ北海道、ＪＲ貨物には 2023 年度まで、ＪＲ四国には 2025 年度までの総額 2,465 億円の支援パッケージが示された。ただ、支援の期限については 10 年間の延長であり、今後の国会審議等を通じて、支援措置の確実な実行や経営指標の目標達成はもちろんのこと、各社が将来にわたり社会的使命を果たすことのできるような経営自立を実現する絵姿を明確化していく必要がある。

一方、2018 年の西日本豪雨による鉄道被災で、山陽本線の復旧に際し沿線土地の所有者の理解が得られず、重機が使用できないまま酷暑にも関わらず手作業で作業した事象が発生した。これを受けＪＲ連合が政府等に対して強く求めてきた対策強化が今回の鉄道事業法改正の内容となる。これまで国会審議において、ＪＲ連合国会議員懇談会の広田一幹事（衆・高知２区）などが繰り返し早急な対応を求めてきた。こういった取り組みにより、昨年末、有識者等による検討会が「鉄道用地外からの災害リスクへの提言」をとりまとめ、「鉄道用地外の土地の一時使用等」「樹木の伐採等」について他の法律を参考に法対応すべきとした。今回の法改正は、まさに働く者の声が国の制度を変えたわけである。



△想定されるリスクの一部が法整備される

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！

2020 年度 Ｎｏ．８２

２０２１年２月１９日　日本鉄道労働組合連合会

立憲民主党・国民民主党によるヒアリング

JR二島・貨物会社の経営自立にむけて協働！

２月 18 日、立憲民主党は国土交通部会・ＪＲ二島・貨物問題検討ＷＴによる合同会議を、国民民主党は政調会議をそれぞれ開催し、ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物への支援に必要となる「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」について、ＪＲ連合へのヒアリングを実施した。ＪＲ連合からは荻山市朗会長、尾形泰二郎事務局長、中山耕介政治部長、中村鉄平交通政策部長が参加し、この間ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴでの議論を積み重ねて整理したＪＲ連合の考え方を訴え、それに基づく国会審議や付帯決議への反映を求めた。

△立憲民主党によるヒアリング

荻山会長は冒頭、コロナ禍によるＪＲ産業への影響の大きさを伝えた上で、雇用調整助成金をはじめとする当面の政策対応を求めるとともに、将来に亘る持続可能な交通・運輸産業のあり方について政治も含めて喫緊に議論すべきタイミングであると主張した。加えて、今次法改正はＪＲ二島・貨物会社を対象としているが、ＪＲ北海道やＪＲ四国が直面する課題は早晩日本全国共通の課題となると指摘し、「様々な課題に真正面から向き合い、国や地方地自体をはじめとする各関係者との役割分担と必要な責任を果たすことが不可欠」と訴えた。その上で、ＪＲ二島・貨物会社の経営自立を実現するためにも、足元の支援策のみに依拠した近視眼的な論点に議論を収斂させることなく、中長期視点に立った骨太な国会論戦を要請するとともに、「次に繋げるためにも付帯決議を通じて論点を明確にすることが重要」と主張、各党からもこうしたＪＲ連合の主張に対して前向きに取り組む意向が示された。

△国民民主党によるヒアリング

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！

2020 年度 Ｎｏ．８８

２０２１年３月１１日　日本鉄道労働組合連合会

衆議院・国土交通委員会で国民・玉木代表が質問

赤羽大臣に対して人材確保の必要性を訴える

今国会においては、最大の政策課題である「ＪＲ二島・貨物会社の経営自立」にむけた支援に必要となる法改正議論がスタートしている。この間、ＪＲ連合は「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」を中心に精力的に取り組みを展開してきた。特に、国鉄債務処理法改正案が閣議決定するなど動きが活発化する中、国土交通委員会所属の関係議員のほか、立憲民主党や国民民主党のヒアリングにも対応し、ＪＲ連合の主張の理解浸透に努めてきたところである。

３月 10 日、衆議院・国土交通委員会が開かれ、21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム所属で、国民民主党代表の玉木雄一郎衆議院議員（香川２区）がＪＲ二島・貨物会社への新たな支援策に対する質問を行った。

冒頭、若年層の離職拡大について質問し、ここ２年間の実績としてＪＲ北海道、ＪＲ四国ともに新卒採用者の６割に相当する人数が離職し、うち９割以上が 30 代までの若手という実態が明らかにされると、「技術者の育成には時間もかかる。安全・安定輸送が成り立たなくなるのではないか」と懸念を示し、「働く者の待遇を含めて労働環境を整えることが重要」と指摘した。

これに対して、赤羽一嘉国土交通大臣はＪＲ北海道との会議でのやり取りを回想し、「ＪＲ北海道という企業に相応しい給与水準に上げることは、人材確保の観点でも、誇りをもって頑張るためにも遠慮することはないと社長に伝えた」と語った。

さらに、玉木議員からは「ＪＲ北海道やＪＲ四国が向き合っている問題は、将来的に全国共通の課題となる。これらの地域では人口減少をはじめ日本が抱える問題が先行していて、コロナ禍がさらに顕在化、加速化させている。つまり、これからの将来における持続可能な人流・物流ネットワークのあり方そのものを議論しなければならない。ここは国がリーダーシップを持って方向性を示すべき」と問い質した。

赤羽大臣は「公共交通機関を総合的に考えなければならないが、相当時間もかかるし知恵もいる。まずはＪＲ北海道、ＪＲ四国を喫緊の課題として取り組みたい。歴史として、乗客が少なければ廃線してきたが、生活の足としても観光路線としても地域と寄り添いながら、国として関わっていきたい」と応えた。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！

2020 年度 Ｎｏ．８９

２０２１年３月１６日　日本鉄道労働組合連合会

衆議院・国土交通委員会で支援にむけた法案審議

広田議員・古川議員らが経営自立にむけて発言！

３月 12 日、衆議院国土交通委員会が開かれ、ＪＲ二島・貨物会社に対する支援にむけた「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」の審議が行われた。「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」の共同座長を務めるＪＲ連合国会議員懇談会幹事の広田一議員（衆・高知２区）などが質疑を行い、経営自立に必要な論点を大臣らに問い質し、支援を通じた取り組みがより強力に推し進められるよう求めた。そして、同法案が可決されるとともに付帯決議も行われた。

広田議員は、経営自立の具体像を明確にすべきと指摘したうえで、「これまで株式上場・完全民営化を目指してきたわけであるが、持続可能な経営体制の構築をもって経営自立といえるのか」と質した。これに対し岩井茂樹国交副大臣は、「新型コロナによる影響が見通せない中で、経営改善の積み重ねにより、グループ全体として自立を目指していくということである」と応えた。

さらに、ＪＲ四国の構造的課題について、①人口減少・少子高齢化、②大都市不在、③高速道路網の発達、④唯一新幹線を持たないＪＲ、という点を挙げると、赤羽国交大臣からは「総合的に地方を創生していくべき」との答弁を受けた。その上で広田議員は、四国における新幹線整備の有効性について「地域の総意であり、全国に目をむけるとすでに公共交通の標準的なインフラとなっている。自然災害に強い鉄道としても重要。関西との交流人口の増加、ビジネスチャンスにも繋がり、地域の活力となる。働く者にとって将来への希望になり、定着にも寄与する」と語った。

その後、質問に立った 21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム所属の古川元久議員（衆・愛知２区）はコロナ禍による影響に触れつつ「ＪＲ二島・貨物会社に留まらない問題。人口減少・高齢化などによる需要低下を先取りしただけで、今後は全国共通の課題と広がり、地域の衰退につながるという悪循環が懸念される。高速道路は上下分離しており、鉄道についても官民の役割分担を見直す必要があるのではないか」と発言。赤羽大臣は「公共交通機関は民間事業だからといって支援をしないわけではない。また、交通政策基本計画の見直しでは、競争から協調への転換を打ち出している」と答弁した。

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結集を！！

2020 年度 Ｎｏ．９２

２０２１年３月２９日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物支援に係る改正法案が可決・成立

榛葉議員はじめ経営自立に向け力強く発言！

３月 25 日、参議院国土交通委員会が開催され、ＪＲ二島・貨物会社への支援に必要な国鉄債務等処理法等の改正法案の審議が行われた。ＪＲ連合国会議員懇談会会長の榛葉賀津也議員（静岡）や、21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム所属の森屋隆議員（比例）が質疑を行い、３月 26 日の同委員会にて付帯決議とあわせて同改正法案が可決し、同日、参議院本会議にて可決・成立した。昨秋の署名活動や、この間のＪＲ連合による取り組みの大きな成果であり、ＪＲ産業の将来展望を切り拓く重要な一歩と言える。そして、2021 年度からの総額 2,465 億円にも及ぶかつてない規模の支援が実施されることとなるが、引き続き「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」を中心とした取り組みを継続し、各社の経営自立を実現しなければならない。

榛葉議員は、本件について人流・物流のあり方と経営のあり方を切り分けるべきと主張したうえで、ＪＲ貨物に話題を移し、「わが国物流における貨物鉄道については、カーボンニュートラルを目指すうえで、物流政策あるいは環境政策として捉えながら支援していくことが重要」と指摘。さらに、「株式上場・完全民営化を果たしていくためには、線路使用料をはじめとしたさまざまな課題を整理する必要がある」と問い質した。これに対して、赤羽一嘉国土交通大臣は「将来的な経営自立、民営化に際して議論すべき内容であるが、国民の利益になる方策を考える観点で進めるべきではないか」と認識を示した。榛葉議員は最後に離職拡大の現状に触れ、「志を持ってＪＲに入社した若者が、この世界で踏ん張って、各地域を守れるような環境構築を国としても後押ししていただきたい」と述べ、発言を終えた。

また、森屋議員は、国鉄改革から 35 年目を迎えることに触れ、経営自立と持続可能な交通体系の両立には、ＪＲが責任の持てる事業領域を明確にし、国や地方自治体が主体的に責任を持って役割分担すべきとの認識を示した。赤羽大臣は民間企業が公共交通を担うことの課題認識に触れ、「ＪＲに任せるということではなく、国・地方自治体とも一体となって取り組む必要がある」と応え、加えて人材流出の課題に対して「地域で一番すばらしい企業だと言ってもらえることがある意味目標だ」と語った。

ＪＲ二島・貨物支援にかかる改正法案の成立を受けてのＪＲ連合コメント

３月 26 日、参議院本会議において、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物に対する 2021 年度以降の支援措置に必要となる「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」が可決し、成立した。まずは同法案の成立とともに、昨年 12 月 25 日に国土交通省が公表した今般の支援措置が総額 2,465 億円というかつてない金額規模になり、出資やＤＥＳ（Debt Equity Swap※債務を株式と交換すること）などの支援メニューの拡充されたことについて、大いに評価したい。とりわけ、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」が 2020 年５月に「政策提言・中間とりまとめ」に基づき、ＪＲ連合国会議員懇談会と連携して、法案成立はもとより、その先の各社の経営自立とＪＲ産業の持続的発展にむけた本質的な課題と対策を発信するなど、精力的に取り組んだことにより、支援措置の実現のみならず、一連の衆参の国会審議や付帯決議に数多く反映されたことを重く受け止める。まさに昨秋に組織の総力を挙げて取り組んだ 22.4 万筆もの署名が原動力となり、骨太の議論を創り出したのである。引き続き、今回決定した内容が確実に履行されるよう要請するとともに、私たちの目的である各社の経営自立の実現にむけてＪＲ連合の取り組みを強化していく。

2011 年の同法改正によるＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ九州及びＪＲ貨物に対する支援措置が実施されて以降、ＪＲ九州は 2016 年に株式上場・完全民営化を果たし、ＪＲ貨物についても 2016 年度から２期連続の鉄道ロジスティクス部門黒字化を実現するなど目覚ましい経営改善を成し遂げてきた。一方、経営自立の見通しが立たず、ＪＲ北海道には 2018 年に監督命令が、ＪＲ四国には 2020 年に行政指導が国土交通大臣から発せられるという正念場を迎えた中、新型コロナウイルス感染症の拡大が追い打ちをかけた。これに連動するように若手、中堅社員の離職が大幅に増加する事態も起きている。こうした背景に鑑みた支援内容としたことを評価しながらも、ポストコロナにおける社会変容、あるいは人口減少の本格化によって、ＪＲ産業を取り巻く環境は激変することが指摘されており、今後の経営自立にむけた道のりは相当に険しいことが想定される。

しかしながら、「鉄道の再生」を目的とした国鉄改革の意義からも、国や地域を成長させ、国民の豊かな生活を支える社会インフラとしての役割を果たすというＪＲ産業の社会的使命に変わりは無く、これらの機能を担い続けるためにも各社の経営自立を必ずや実現しなければならないのである。すでに議論が進む鉄道路線にまつわる課題は早晩全国共通の課題となることを意識すべきであるが、持続可能な人流・物流ネットワークの構築には、各社が責任の持てる事業領域を確定したうえで国や地方自治体の責任ある役割分担が必要不可欠である。そして何より働く者にとって将来展望が持てるよう、魅力的で安心して誇りをもって働く環境を整備しなければならない。

ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物の経営自立への取り組みは新たなスタートを切る。ＪＲ連合は、当該三社の経営自立はもとより、ＪＲ産業の持続的な発展、すべてのＪＲ関係労働者の地位向上を図るべく、責任と自覚をもってＪＲに係る政策課題の解決にむけて邁進する決意である。

２０２１年３月２９日
日本鉄道労働組合連合会
（ Ｊ Ｒ 連 合 ）

ＪＲ連合 NEWS

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結結集を！！

2020 年度 No. ９５

２０２１年５月７日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ第９回会合

新たな支援を活用し経営自立へ！

４月 27 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第９回会合を開催した。今回はＪＲ貨物を招き、「ＪＲ貨物グループ長期ビジョン 2030」をはじめとする経営自立にむけた取り組みについてヒアリングを実施した。

冒頭、共同座長の３議員（泉健太議員、小川淳也議員、広田一議員）から挨拶を受けた後、ＪＲ連合の荻山会長から今国会でのＪＲ二島・貨物支援にかかる法改正等の経緯を振り返りながら、「この間、本ＰＴでとりまとめた政策提言を基に関係議員らの理解を広げた結果、付帯決議を含め私たちの主張が反映され、全会一致で成立するに至った。今年度から新たなスタートを切ることになるが、労使でベクトルを合わせながら経営自立にむけた政策課題に向き合っていきたい」と挨拶した。

ＪＲ貨物からは貨物鉄道輸送の強みを活かして、環境負荷低減・輸送効率向上に貢献していく旨が示されたうえで、同ビジョンに示した各種施策等について説明を受けた。なお、同ビジョンでは、『完全民営化』を掲げ、“ＪＲ貨物グループが 2030 年に目指す姿”として、全国をつなぐ幹線物流鉄道ネットワークの強靭化と貨物駅の物流結節点機能の向上を通じた鉄道を基軸としたサプライチェーンの構築による物流生産・付加価値向上を実現するとともに、不動産事業のさらなる発展により、地域社会・経済の活性化に貢献し、総合物流事業とのさらなるシナジー効果を創出するとしている。

その後の意見交換では各議員から質問が出され、北海道新幹線の札幌延伸に伴う課題、線路使用料にまつわる課題、持続可能な事業領域のあり方などについて議論を交わし、新たな支援を活かしながら経営自立を目指すべく認識を深め合った。

すでに 2021 年度からの新たな支援を活用した各社の取り組みはスタートを切っている。働く者の視点からも、本ＰＴの活動を通じてＪＲ二島・貨物会社の経営自立に一歩でも近づけていかなければならない。とりわけ、附帯決議においては、当該各社のみならず、全国共通の課題である旨が触れられたところ。まさに、コロナ禍により未曾有の難局に置かれているＪＲ産業の将来をも見通せるよう引き続き取り組んでいく。

ＪＲ連合 NEWS

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結結集を！！

2021 年度 No. ９８

２０２２年４月２１日　日本鉄道労働組合連合会

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ「第 10 回会合」

JR北海道へのヒアリングと意見交換を実施！

４月 19 日、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」第 10 回会合を開催した。2020 年５月に「中間とりまとめ」を策定したところであるが、以降はコロナ禍等も相まって、この度は約２年ぶりの会合となった。

冒頭、共同座長の小川淳也衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会事務局長）の司会進行のもと、同じく共同座長の泉健太衆議院議員（同副会長）および伴野豊衆議院議員（同副会長）が挨拶に立ち、コロナ禍の長期化がＪＲへ及ぼす影響の大きさや、国鉄改革から 35 年が経つ中で、今後のポストコロナ社会、さらには 10 年先、20 年先におけるＪＲのあり方、持続可能な交通体系を形成していくことの重要性を訴えた。

続いて、ＪＲ連合の荻山市朗会長は、2019 年に立ち上げた本ＰＴ活動に込めた想いを述べ、官民のパートナーシップによる連携強化と役割分担を通じて、地域や関係者の理解を得ながらＪＲ二島・貨物の「経営自立」の形を創る決意をあらためて示した。

～「経営自立」に向けた中長期的な課題認識を共有～

本会合では、ＪＲ北海道を招聘し、2021 年４月から施行された新支援パッケージの活用状況や効果、および喫緊の課題認識、将来に向けた要望事項等をヒアリングし、意見交換を実施した。そして、アドバイザーである太田和博教授（専修大学）、板谷和也教授（流通経済大学）や、ＪＲ北労組の昆弘美委員長からは、運賃施策に係る考え方や離職問題、労使対話等に関する質疑応答が行われた。

今後は、本ヒアリング結果や他社との政策意見交換内容等をも加味し、本年度内に働く者の視点に基づく「最終提言」の策定を行う予定である。

ＪＲ連合 NEWS

ＪＲに集う すべての仲間の ＪＲ連合への 結結集を！！

No. 105

２０２２年５月２５日　日本鉄道労働組合連合会

JR二島・貨物の経営自立の実現に向けた

プロジェクト最終提言（案）を確認！

ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ「第 11 回会合」

ＪＲ連合は５月 17 日、都内で「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」の第 11 回会合を開催した。2019 年にＰＴを設置して以降、約２年半にわたり活動してきたプロジェクトに一旦の区切りをつける節目の会合となった。

冒頭、共同座長３名が挨拶に立ち、泉健太衆議院議員（ＪＲ連合国会議員懇談会副会長）は「経営の『自立』を意識して持続可能な地域公共交通を構築していくことの重要性を訴え、伴野豊衆議院議員（同副会長）は幅広く情報を収集し中長期課題に対処していく決意を示した。また小川淳也衆議院議員（同事務局長）は、社会・国民の理解を得て議論を活性化する必要性を訴えた。

～中長期課題を確認するとともに、解決に向けた取り組みの継続を意思統一～

またＪＲ連合の荻山市朗会長、および当該３単組を代表してＪＲ北労組・昆弘美執行委員長、ＪＲ四国労組・大谷清執行委員長、貨物鉄産労・大杉正美執行委員長が、この間の取り組みに対し謝意を示した。そして、ＪＲ北海道における単独維持困難線区問題や、四国における高速鉄道ネットワーク構築、青函共用走行、アボイダブル・コストルールや貨物調整金に係る課題等の重要な中長期課題についても提起と確認を行った。ＪＲ二島・貨物に対する 2021 年度からの支援パッケージには、本ＰＴ「中間とりまとめ」の提言が多く反映され、以降は支援活用状況を注視し、併せて中長期課題の抽出・整理を行ってきた。本会合では、最終提言（案）をメンバーで確認し、活用方の検討も行った。昨今地域公共交通に関する論議が多く巻き起こっている現状を前向きに捉え、ＪＲ連合はこれら課題の解決に向けて、全力で取り組んでいく！

※最終提言は、第 32 回定期大会（本年6月 14～15 日）にて提起・確認を行う予定

ＪＲ連合 ＮＥＷＳ
ＪＲに集うすべての仲間のＪＲ連合への結集を！！
2022 年度
Ｎｏ．６
２０２２年６月２７日
日本鉄道労働組合連合会

「JR二島・貨物経営自立実現PT」最終提言

「新しい『ヒト・モノ＝ネットワーク』をつくるJR連合政策提言」策定！！

ＪＲ連合は、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」の最終提言として「新しい『ヒト・モノ＝ネットワーク』をつくるＪＲ連合政策提言」を策定した。

同ＰＴは、ＪＲ北海道・ＪＲ貨物・ＪＲ四国（ＪＲ二島・貨物）に対する国からの各種支援策が 2021 年３月末で区切りを迎えるタイミングで、この重大な課題に対処するべく 2019 年秋に発足した。プロジェクトの目的として、ＪＲ二島・貨物が将来にわたって担うべき社会的使命を果たし続けられるよう、

① 2021 年度以降の支援策の延長・拡充【当面の対策】
② 経営自立の姿を描きそこに繋げる道筋の確立【将来像とプロセス】

の実現を目指し、共同座長（泉健太衆議院議員、小川淳也衆議院議員、広田一衆議院議員（当時）、伴野豊衆議院議員）、及び有識者（専修大学・太田和博教授、流通経済大学・板谷和也教授）のお力添えを頂きながら、関係単組及び関係各社との連携を深め、2022 年５月までに 11 回の会合を開催し議論を積み重ねてきた。

第 32 回定期大会の会場で報告

2020 年５月には「中間取りまとめ」を発出し、2021 年３月の国鉄債務等処理法等の改正に関する審議では、関係議員の協力により質疑や附帯決議に中間とりまとめの内容が反映された。そして、同年４月には政府が「支援パッケージ」を打ち出し、ＪＲ二島・貨物と働く者の近未来を支える成果につながった。現在、ＪＲ二島・貨物は同支援策を活用しながら、中期ビジョンのもと経営自立に向けた施策を展開している。

これまでの延長線上ではない、新たな形・仕組みの創出を提言！

一方で、ＪＲ二島・貨物の経営自立は道半ばであり、解決しなければならない中長期課題も多く存在する。これらの**解決には従来の延長線上ではない新しい形・新しい仕組みが必要**である。また、今回の最終提言は３社の経営自立と持続可能な経営に必要な処方箋を中長期的な観点から示したが、これらは**ＪＲ二島・貨物に限らずすべてのＪＲに関係する課題**でもある。ＪＲ連合は、残された課題の解決と提言内容の具現化に向け、あらゆる関係者の理解の輪を広げながら、連携・協働に向けて取り組んでいく。

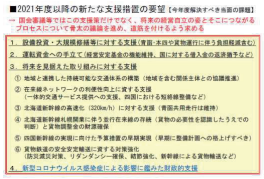
これまで国鉄改革時に講じられた経営支援スキームに加え、累次に亘る公的支援が行われ、特に、2011 年度からは鉄道運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用した支援が実施されてきた。三社は経営自立計画を策定し、この支援を活用しながら経営自立を目指してきたものの、結果的には国土交通大臣からＪＲ北海道に対しては「監督命令」、ＪＲ四国に対しては「行政指導」が発出されたように目途が立たない状況にある。したがって、以上の経緯等により、各社の経営自立にむけて、2021 年度以降の新たな支援実施や必要な法改正にむけた議論が進められてきたということである。

ＪＲ連合は、この間、「ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ」を発足し、国土交通省鉄道局やＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物との意見交換や有識者を交えた議論などを経て「政策提言・中間とりまとめ」を策定し、これまでの助成策の延長に留まらない、各社の経営自立を見据えた本質的な課題と方策について骨太の議論を喚起すべく中央・地方双方に主張展開を続けてきた。また、ＪＲ連合国会議員懇談会や「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」と連携し、政府や各政党への働きかけも精力的に行ってきた。とりわけ、昨秋に組織の総力を挙げて取り組んだ「ＪＲ産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」での“22.4 万筆”の集約、これに基づき国会内で開催した「決起集会」において政労使で固め合った決意のもと、国土交通大臣をはじめとする関係省庁政務三役への要請行動も実施し、働く者の視点に基づいた政策実現にも間違いなくつながったものと理解する。

昨秋の署名活動で集約した 22.4 万筆に寄せた思いを赤羽国土交通大臣に直接届ける（2020.12.4）

この間の成果については、ＪＲ連合及び同ＰＴを中心として、議員懇等の関係国会議員、地方議員、加盟各単組、会社、政府など、すべての関係者との連携と協働によるものであり、心から感謝と御礼の意を示したい。引き続き、今回の法案の成立を新たなスタートと捉え、各社の経営自立にむけて全力で取り組むこととする。

【別紙】衆・参国土交通委員会における付帯決議
【参考】＜ＪＲ二島・貨物経営自立実現ＰＴ：政策提言・中間とりまとめ＞
ＪＲと地域の将来展望を両立し、
働く者が希望を持って働きつづけられる自立経営の実現への提言


■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
1. 政府保有・大規模鉄道関等に対する支援（青函・本四や貨物運行に伴う負担軽減含む）
2. 運賃変更への手当て（経営安定基金の機能維持、国に対する借入金の追加論ずなど）
3. 将来を見据えた取り組みに対する支援
① 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）
② 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、非常に対する短絡修整備など）
③ 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）
④ 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
⑤ 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）
⑥ 貨物鉄道の安全安定輸送に資する対策強化（脱災減災対策、リダンダンシー確保、経路強化、新幹線による貨物輸送など）
4. 新型コロナウイルス感染症による影響に備えた財政的支援

今回の支援措置や国会審議・付帯決議ではこれらの要望事項が大いに反映された

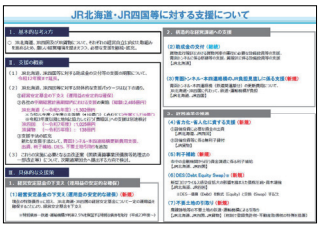
http://www.jr-rengo.jp/k-seisaku/nitoukamotupt-chukan.pdf

JR連合 政策News
第306号
2021年4月2日

「国鉄債務等処理法等改正法案」成立

JR二島・貨物会社の経営自立と働く者の将来展望にむけて大きく前進

国土交通省は昨年 12 月 25 日、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物に対する 2021 年度以降の支援措置継続・拡充について公表した。具体的には、助成金交付等の期限を 2030 年度まで 10 年間延長、支援パッケージとして①経営安定基金の下支え、②各社の中期経営計画期間内における支援（総額 2,465 億円）、③支援手法の拡充を行うこととした。そして、政府は１月 29 日、これに必要な法改正として、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定した。本法案については、３月 12 日に衆議院・国土交通委員会において付帯決議とともに可決、18 日の本会議にて可決した。さらに、参議院に審議の場を移し、25 日に国土交通委員会で審議され、26 日の同委員会で付帯決議を付したうえで可決、同日の本会議で可決・成立となった。とりわけ、ＪＲ連合国会議員懇談会や「21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する関係議員らによる骨太の審議を通じて、肉付けされた法改正及び支援措置の趣旨とともに、具体的論点に対する付帯決議がなされたことはもとより、これらが全会一致で進められたことについても評価したい。



ＪＲ連合国会議員懇談会会長の榛葉賀津也議員（参・静岡県）や幹事を務める広田一議員（衆・高知２区）らが衆・参の国土交通委員会で経営自立にむけた実効性を高めるべく発言

1988 年の国鉄改革以来、ＪＲグループはそれぞれ地域密着型の経営を志向し、社会・経済を支える重要な社会インフラとしての機能を発揮してきた。また、鉄道を基幹産業としながら多くの業種・業態に拡大し、まさに「総合生活産業」というべき成長を遂げてきた。しかし、本州三社に続き 2016 年にＪＲ九州が株式上場・完全民営化を果たした一方、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物の経営自立は、まさに国鉄改革の残された最大の課題となっている。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一　ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物への税制面も含めた支援の実施に当たっては、安全運行の基礎となる人材の確保・育成並びに賃金及び労働時間等の労働条件の改善にも配慮し、将来像の明確化とその実現に必要な支援を行い、経営自立が実現できるよう万全を期すこと。なお、「二島特例」や「承継特例」などの税制特例措置をはじめとする既存の経営支援スキームについては、経営自立を果たすまでの間、現行水準の維持に努めること。

二　経営安定基金については、長期にわたる低金利により当初想定していた効果が十分に発揮できていないことから、経済・社会情勢の変化に応じた実効性が確保できるよう、適宜適切に検討を行うこと。

三　ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物の三社は主体的に持続可能な鉄道サービスの提供に引き続き努めるとともに、住民の意向や地域の実情を踏まえ、国と地方自治体は連携して必要な施策を講じること。

四　地域における企業の立地、観光振興、地域内又は地域間の交流等を促進するための基幹的高速鉄道網の形成や空港アクセスの向上に努め、地域社会の維持・発展を図ること。また、札幌まで整備計画の進む北海道新幹線工事実施において地域住民への配慮に努めるとともに、四国における新幹線についても検討を進めること。なお、並行在来線の存続に関しては、物流面及び住民の足の確保も考慮した協議が行われるように指導等行うこと。

五　我が国の物流においては、環境特性、労働生産性などの面から貨物鉄道へのモーダルシフトを推進することが重要であることに鑑み、必要な幹線鉄道網の維持については、単に鉄道政策のみならず、物流や環境に係る財源の活用等様々な政策によって対処すること。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

令和三年三月二十六日
参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一　ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物への税制面も含めた支援の実施に当たっては、安全運行の基礎となる人材の確保・育成並びに賃金及び労働時間等の労働条件の改善にも配慮し、将来像の明確化とその実現に加え、経営自立の実現ができるよう万全を期すこと。また、「二島特例」や「承継特例」などの税制特例措置を始めとする既存の経営支援スキームについては、経営自立を果たすまでの間、現行水準の維持に努めること。さらに、新型コロナウイルス感染症による影響が見通せない中、状況の変化に応じ支援内容を適宜見直すなど、三社はもとより公共交通全般への適時適切な措置を講ずること。

二　経営安定基金については、長期にわたる低金利により当初想定していた効果が十分に発揮できていないことから、経済・社会情勢の変化に応じた実効性が確保できるよう、適宜適切に検討を行うこと。

三　ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物の三社は主体的に鉄道サービスの提供に引き続き努めるとともに、住民の意向や地域の実情を踏まえ、国と地方公共団体は連携して必要な施策を講じ、将来にわたり持続可能な鉄道網が実現されるよう万全を期すこと。特に、ＪＲが主体的に持続可能な鉄道サービスを提供できない事業領域については、国と地方公共団体が連携して必要な役割を果たすこと。また、今後、更なる加速が想定される人口減少・高齢化により、人流・物流網の維持・活性化が重要な課題となる中、ＪＲ北海道及びＪＲ四国の取組を、全国各地域における将来的な課題の解決につなげるよう努めること。

四　地域社会の維持・発展に資するよう、企業立地、観光振興、地域内又は地域間の交流等を促進するための基幹的高速鉄道網の形成や空港アクセスの向上に努めること。また、札幌までの北海道新幹線の工事実施において地域住民への配慮に努めるとともに、四国における新幹線についても検討を進めること。なお、並行在来線の存続に関しては、物流面及び住民の足の確保も考慮した協議が行われるよう指導等を行うこと。

五　環境特性、労働生産性などの面から、我が国物流の貨物鉄道へのモーダルシフトの推進が重要であることに鑑み、必要な幹線鉄道網の維持については、単に鉄道政策のみならず、物流や環境に係る財源の活用等様々な政策によって対処すること。

右決議する。

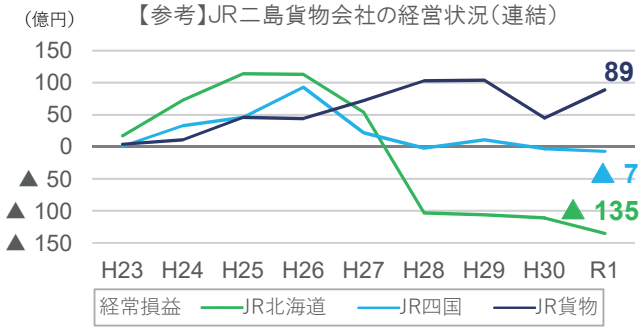
●日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案
＜日切れ扱い法律案＞

背景・必要性

・ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物（以下「ＪＲ二島貨物会社」という。）の経営自立に向けた取組を推進するため、平成23年度以降、国による支援を行ってきたが、人口減少や他の交通機関の発達等の影響により、経営環境は、引き続き厳しい状況。

・現行の支援は令和２年度末で期限を迎えるが、今後とも継続した支援が必要。

【参考】JR二島貨物会社の経営状況（連結）



令和３年度以降もＪＲ二島貨物会社への支援を継続し、経営基盤の強化を図る必要

法案の概要

＊令和12年度末までの時限措置

ＪＲ二島貨物会社の経営の下支え【債務等処理法、ＪＲ会社法、機構法】

1　経営安定基金※の運用益の確保【ＪＲ北海道、ＪＲ四国】

・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
※国鉄改革時に、ＪＲ北海道・ＪＲ四国がその運用益により営業損失を補填し得るよう設置された基金

2　助成金の交付【ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物】＊

・鉄道施設等の整備に係る助成金の交付期限を延長
・交付対象に、ＪＲ北海道・ＪＲ四国に鉄道施設等を貸し付ける３セク等を追加

3　青函トンネル・本四連絡橋に係る改修費用の負担見直し【ＪＲ北海道、ＪＲ四国】

▲鉄道施設の修繕

▲本四連絡橋（瀬戸大橋）

ＪＲ二島貨物会社の経営改革の推進【債務等処理法】

4　出資【ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物】＊

・鉄道施設、財務システム等の整備に必要な資金を出資
・既存の無利子借入債務を新規発行株式と交換（ＤＥＳ※）
※Debt Equity Swap：債務の株式化

5　ＪＲに貸付けを行う金融機関への利子補給【ＪＲ北海道、ＪＲ四国】＊

・現行の無利子貸付制度を廃止し、ＪＲに対して貸付けを行う金融機関に対し、当該貸付けに係る利子を補給

▲特急気動車の新製

6　不要土地の引取り【ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物】＊

・管理が大きな負担となっている不要土地（廃線跡地、貨物駅跡地等）を引取り

▲並行在来線を走行する貨物列車

その他【債務等処理法、ＪＲ会社法、機構法】

7　並行在来線会社に対するＪＲ貨物の線路使用料に係る助成金の交付及び出資

・貨物調整金※に係る特例業務勘定から建設勘定への繰入れを延長【ＪＲ貨物】＊
※ＪＲ貨物が並行在来線の線路を走行する場合に支払う線路使用料に係る助成金

・並行在来線会社に対する出資に係る規定を整理

8　出資に係る資本計上の特例【ＪＲ北海道、ＪＲ四国、ＪＲ貨物】

・ＪＲの株式発行価額について、その1/2以上を資本準備金に計上することを許容（会社法の特例）
※ＪＲ発足時の株式発行価額についても、同様の特例措置が設けられている

【目標・効果】ＪＲ二島貨物会社の経営基盤の強化

（KPI）ＪＲ二島貨物会社において、令和13年度の経営自立に向け、中期経営計画の目標※を達成

※ＪＲ北海道：経常損益（連結）を43億円改善（平成30年度→令和５年度）
　ＪＲ四　国：経常損益（連結）を18億円改善（令和２年度→令和７年度）
　ＪＲ貨　物：経常損益（連結）を95億円改善（平成30年度→令和５年度）

ＪＲ北海道・四国・貨物に対する経営自立支援パッケージ（2021 年度～）

■ＪＲ北海道・四国・貨物に対する助成金の交付等の支援の期限について、2030 年度（令和 12 年度）まで延長

■具体的な支援パッケージ

	支援メニュー	対象			概　　要	補足情報等	記　事
		ＪＲ北海道	ＪＲ四国	ＪＲ貨物			
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・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する。 （※）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（2011年～）	＜ＪＲ北海道＞ ・鉄道・運輸機構へ2,970億円を利子５％で貸付（10年据置後、５年均等償還） ※2021年７月　１日；1,600億円 2021年９月29日；1,370億円 →この貸付に伴い、2021年度期末決算では「基金運用益」に受取利息94億円計上 ＜ＪＲ四国＞ ・鉄道・運輸機構へ450億円を利子５％で貸付（10年据置後、５年均等償還） →この貸付に伴い、2021年度期末決算では「基金運用益」に受取利息5.7億円計上	
2	中期経営計画期間内における支援の実施（総額2,465億円） 【新規】	○	○	○	・ＪＲ北海道（～2023年度）；1,302億円 ※2019年度・2020年度の支援額（416億円）と合わせて5年間で1,718億円 ※2021年度以降に地域と協力して行う「黄線区」への支援は別途検討 ・ＪＲ四国　（～2025年度）；1,025億円 ・ＪＲ貨物　（～2023年度）；　138億円		ＪＲ貨物は機構の審査を経て実施内容が確定するため、現時点は非開示。
3	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 ・黄線区に係る設備投資等の支援	＜ＪＲ北海道＞ ・2021年度期末決算では「特別損益」に149億円計上	
4	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・四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担する。	※従来、ＪＲ北海道（青函トンネル）、ＪＲ四国（本四連絡橋）がそれぞれ支出しており、大きな負担となっていたもの。 ＜ＪＲ四国＞ ・2021年～2025年度の５年間の負担軽減効果（ＪＲ四国試算） 本四利用料の軽減；約　９億円/年 鉄道施設の更新　；約11億円/年	
5	省力化・省人化に資する支援 【新規】	○	○	○	・設備投資に必要な資金の出資（ＪＲ北海道・四国） ・設備投資等に係る無利子貸付（ＪＲ貨物）	＜ＪＲ北海道＞ ・2021年４月30日；鉄道・運輸機構から出資300億円 ＜ＪＲ四国＞ ・2021年８月19日；鉄道・運輸機構から出資560億円	
6	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四国＞ ・2022年３月31日；市中借入4.8億円（ＪＲクレメントイン今治の建設工事等資金）に対する利子補給0.8百万円 ※利率0.70％（固定金利）	
7	ＤＥＳ（Debt Equity Swap） 【新規】 ※DES…債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること	○	○	―	・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＞ ・2021年９月10日；ＤＥＳ230億円を実施 ＜ＪＲ四国＞ ・2021年９月10日；ＤＥＳ68.9億円を実施	
8	不要土地の引き取り	○	○	○	・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り （税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）		
9	その他	○	―	―	・連結子会社の北海道高速鉄道開発㈱が261系5000代多目的特急車両「ラベンダー」編成取得のため、国・北海道から支援17億円の拠出（※） （※）ＪＲ北海道が導入する観光列車の車両を取得して保有し、それを無償でＪＲ北海道に貸し付けるという形での支援策を実施	※特別利益に計上	

ＪＲ二島・貨物経営自立実現プロジェクト
構成メンバー

	～ 2021. 6	2021. 11 ～（最終提言）
共同座長	泉　健太　衆議院議員	泉　健太　衆議院議員
	小川 淳也　衆議院議員	小川 淳也　衆議院議員
	広田　一　衆議院議員	伴野　豊　衆議院議員

アドバイザー　太田 和博　専修大学 教授
　　板谷 和也　流通経済大学 教授

関係単組

	＜～ 2021. 7 ＞	＜ 2021. 7 ～（最終提言）＞
ＪＲ北労組		
	昆　弘美　中央執行委員長	昆　弘美　中央執行委員長
	高橋 良二　中央執行委員	人見 圭一　書記長
ＪＲ四国労組		
	大谷　清　執行委員長	大谷　清　執行委員長
	森安 祐貴　副執行委員長	石川 敏也　執行委員
貨物鉄産労		
	大杉 正美　中央執行委員長	大杉 正美　中央執行委員長
	菊地 克敏　北海道地本委員長	菊地 克敏　北海道地本委員長

ＪＲ連合

＜～ 2021. 6 ＞	＜ 2021. 6 ～（最終提言）＞
荻山 市朗　会長	荻山 市朗　会長
尾形 泰二郎　事務局長	政所 大祐　事務局長
今井 孝治　企画部長	宮野 勇馬　企画部長
中山 耕介　組織・政治部長	相良 夏樹　組織・政治部長
北村 公次　労働政策部長	鎗光 俊勝　労働政策部長
中村 鉄平　交通政策部長	森安 祐貴　交通政策部長
戸田 真宏　業務・政策担当	戸田 真宏　業務・政策担当

新しい「ヒト・モノ＝ネットワーク」をつくる
ＪＲ連合政策提言
～「ＪＲ北海道・四国・貨物」の経営自立実現に向けて～

ＪＲ二島・貨物経営自立実現プロジェクト

2022年12月　発行

日本鉄道労働組合連合会（JR連合）
〒103-0022　東京都中央区日本橋室町1-8-10　東興ビル9階
TEL（NTT）03-3270-4590（代）
ＵＲＬ：http://www.jr-rengo.jp

JRTU

日本鉄道労働組合連合会