

「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北海道・JR四国等に対する支援について	
I. 基本的な考え方 ○ JR北海道、JR四国及びJR貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、順次経営環境を整えつつ、必要な支援を継続・拡充。	2. 構造的な経営課題への支援 (2) 助成金の交付（継続） 貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、貴船トンネルに係る経路等の支援、貴船区に係る設備投資等の支援【JR北海道、JR四国】 (3) 貴船トンネル・本四連絡線のJR負担見直しに係る支援（新規） 貴船トンネル・本四連絡線（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担【JR北海道、JR四国】
II. 支援の概要 (1) JR北海道、JR四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、令和12年度まで延長。 (2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。 ① 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保） ② 各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額2,465億円） JR北海道（～令和5年度）：1,302億円 ※令和元年度～2年度までの支援額（410億円）と合わせて5年度で1,710億円 ※令和3年度以降に地域と協力して行う「貴船区」への支援は別途検討 JR四国（～令和7年度）：1,100億円 JR貨物（～令和5年度）：138億円 ③ 支援手法の拡充 新たな支援手法として、貴船トンネル・本四連絡線を新費用支援、出渡、利子補給、DES、不要土地引取りを追加 (3) これらの実施に必要な法改正案（国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正等）について、次期通常国会へ提出する方向で検討。	3. 経営改革の推進 (4) 省力化・省人化に資する支援（新規） ① 設備投資に必要な資金の出資【JR北海道、JR四国】 ② 設備投資等に係る無利子貸付【JR貨物】 (5) 利子補給（新規） 市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給【JR北海道、JR四国】 (6) DES(Debt Equity Swap)※（新規） 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強【JR北海道、JR四国】 ※DES＝債権（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）するCJ (7) 不要土地の引取り（新規） 貴船線沿線の不要土地の売却・運輸機構による引取り【JR北海道、JR四国、JR貨物】（税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）
III. 具体的な支援策 1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保） (1) 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（新規） 現在の特別債に加え、JR北海道・JR四国の経営安定基金について一定の運用益を確保することにより、経営安定基金を下支え ※特別債＝鉄道・運輸機構が明率2.5%を保証する特別な債券を発行（平成23年度～）	



立憲民主党・無所属
広田



国民民主党・新緑風会
榎葉賀津也

JR連合国会議員懇談会会長の榎葉賀津也議員（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。

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】

一 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. 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、国に対する借入金の返済猶予など）
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 貨物鉄道的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、箱節強化、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

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

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ずること。

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实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。