



2024年3月25日

日本鉄道労働組合連合会

JR北海道、JR貨物に対する支援継続・拡充決定！

3月15日、国土交通省は、「JR北海道・JR貨物に対する支援」を公表した。JR北海道、JR四国およびJR貨物に対しては、2021年に改正された国鉄清算事業団債務等処理法などに基づく2030年までの支援が決定し、各社の中期経営計画期間における支援が講じられている。その内JR北海道およびJR貨物については、2023年度末で終了となるところ、今回の決定により2024年度から2026年度までの支援が継続・拡充されることとなった。

JR北海道 JR北海道に対しては1,092億円の支援が決定した。現行の支援として「助成金の交付」「青函

トンネルの更新費用に係る支援」「省力化・省人化に資する設備投資のための出資」「利子補給」「DES」「不要土地の引取り」が実施されており、これらが継続・拡充された形だ。また、支援決定の同日には、国土交通大臣より「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」が発出された。同社は2018年のJR会社法に基づく監督命令を受け、2023年度末までの中期経営計画における経営改善およびいわゆる「黄線区」における事業の抜本的な改善方策の検討に取り組んでいたが、この達成が困難となったことを踏まえ、より一層取り組みを深度化・加速化させることが求められている。今回の支援はその一助となるが、持続可能な地域公共交通の実現には、北海道を含む沿線自治体の主体的かつ積極的な議論参加が必要不可欠である。

JR貨物 JR貨物には、設備投資に係る無利子貸付として193億円の支援が講じられることとなった。国が2023年10月に策定した「物流革新緊急対策パッケージ」では、今後10年間で輸送分担率・輸送量を倍増させるとの目標が掲げられるも、足もとの輸送量は伸び悩む。貨物鉄道へのモーダルシフト推進には、同社自身の取り組みや支援の活用はもとより、国策として貨物鉄道をどうするか整理が必要である。また、2027年に協定の更新を迎えるアボイダブルコストルールに基づく線路使用料や貨物調整金の財源といった課題も踏まえ、中長期的な観点からも議論が進められなければならない。

今回の決定は、現行の支援策を継続・拡充させる内容であり、支援継続中のJR四国を含め、「新しい『ヒト・モノ＝ネットワーク』をつくるJR連合政策提言」で示したJR二島・貨物会社の経営自立に向けては、各社の経営環境の変化等を踏まえ、より骨太な議論が求められる。JR連合は引き続き各単組との連携を密にし取り組んでいく。

継続・拡充が決定した支援の内容

(国交省HPより)

【JR北海道】

次期中期経営計画期間内(2024-2026年度)における支援

- 助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等
：1,092億円(現行は1,088億円)



ハイブリッド気動車等の導入

「黄線区」における取り組み

- ※国からJR北海道に対する監督命令発出
(JR北海道と地域の関係者が一体となり、2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめる)
- 地域と協力して行う黄線区への支援を継続

【JR貨物】

次期中期経営計画期間内(2024-2026年度)における支援

- 設備投資(安全基盤の強化、輸送力増強、生産性向上等)に係る無利子貸付
：193億円
(現行は138億円)



輸送力増強に必要な機関車



荷役機器の導入