

J R 連 合 発 第 5 2 号
2 0 2 0 年 6 月 2 日

国民民主党 J R 二島・貨物問題検討WT
座 長 泉 健 太 殿

日本鉄道労働組合連合会（J R 連 合）
会 長 荻 山 市 朗

21 世紀の鉄道を考える議員フォーラム
会 長 榛 葉 賀 津 也

J R 二島・貨物経営自立実現プロジェクトの政策提言・中間とりまとめについて

日頃より、私ども J R 連合の運動にご支援賜り、感謝申し上げます。

さて、J R グループは発足 33 年を経過しましたが、それぞれの環境の中で経営努力を続け、地域の社会・経済とともに成長を遂げてきました。しかし、J R 二島（北海道・四国）・貨物は、累次に亘る支援を受けつつも経営自立の見通しが立っていません。こうした先行き不透明な状況を反映してか、若手・中堅社員の離職が年々増加しており、歯止めがかかっていない状況に至っています。恐らく、会社の将来に対して、展望が描けてないのではないかと考えます。こうした状況を放置すれば、人材基盤が劣化し、鉄道の安全運行にも支障を来しかねません。

したがって、働く者が意欲をもって安心して働き続けられる環境を構築すべく、地域における持続可能な交通体系と経営のあり方を切り分けつつ議論・検討し、提言活動を通じた各社の経営自立を実現するため、J R 二島・貨物経営自立実現プロジェクトを立ち上げました。

そして、今般、同プロジェクトにおける政策提言・中間とりまとめを策定いたしました。中間とりまとめでは、現行の支援策が今年度末で節目を迎えることを踏まえ、当面の経営支援の継続とともに、経営自立の絵姿を明確にしたうえで、将来にむけた支援を実施するという、将来像とプロセスを具体的に掲げています。

つきましては、本提言の実現にむけて、国民民主党 J R 二島・貨物問題検討WT の取り組みが推進されますよう要請します。

J R 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

【 J R 二島 ・ 貨物経営自立実現プロジェクト 中間とりまとめ】

2 0 2 0 年 5 月

日本鉄道労働組合連合会

(J R 連合)

はじめに

J R北海道では、ここ数年、若手や中堅層の働く仲間が会社を去っており、歯止めがかかっていない。また、J R四国でも同様に増加しつつある。恐らく、家族とともに将来や今の生活に不安を抱え、会社や地域に対しても展望が描けていない、希望が持てていないのではないだろうか。また、こうした心境のなかで、意欲をもって働けなくなった、働きがいを感じられなくなったのではないだろうか。これは単に一企業の課題ということではなく、J R産業に対する、そして地域に対する将来展望にかかっているのではないかと考える。つまり、地域における社会的使命を果たし続けるというやりがいと、将来に夢と希望がもてる会社として安心して働き続けられる環境を両立していかなければならない。

「鉄道の再生」を目的とした国鉄改革から、すでに33年が経過したが、鉄道が持つ社会的使命は、国や地域を成長させ、国民の豊かな生活を支える有益な社会インフラとしての役割であり、何ら変わるものではない。しかしながら、我が国が直面する超少子高齢化社会、大都市一極集中と地方過疎化、モータリゼーションの進展、第四次産業革命の到来、そして新型コロナウイルスを発端とした社会の変容という激動の時代を迎え、鉄道を含む公共交通ネットワーク、あるいは物流ネットワークのあり方が問われている。特に北海道や四国では地域を巻き込んだ議論が進められてきたが、持続可能な人流・物流ネットワークの構築という共通認識がありつつも、具現化は遅々として進んでいない。まさに地域の将来を切り拓くことであり、早晩日本全国に波及する課題として理解しなければならず、新型コロナウイルスの影響でこうした議論は一層加速させなければならなくなった。

一方、J Rグループは発足以来、地域密着型の経営を志向し、国鉄時代と比べて安全性や利便性、サービスを格段に向上させ、またモーダルシフトの牽引役として、効率的な物流網を形成するなど、日本の経済・社会を支えてきた。さらには、鉄道のみならず、多様な業種・業態に拡大し、すでにJ R東日本、J R東海、J R西日本、J R九州が完全民営化を果たすなど、各社ともに地域にとってなくてはならない存在を確立してきた。よって、「鉄道の再生」は着実に目的を達成しつつあるといえるものの、J R北海道、J R四国、J R貨物は脆弱な体力で懸命に経営を維持している状況にある。そして、J R北海道やJ R四国は2020年度までの経営自立計画が未達となり、国土交通大臣から2031年度における経営自立が求められる状況に至っている。これまでの支援を単に延長するのではなく、J R北海道、J R四国、J R貨物が責任の持てる事業領域を確定したうえで、持続可能な鉄道サービスを提供できる体制構築を通じた経営自立を進めていかなければならない。

J R二島・貨物経営自立実現プロジェクトは、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共同座長として、こうした現状を踏まえ、「鉄道ネットワークのあり方」と「経営のあり方」を一定切り分けながら議論を重ねてきた。そして、当面の対応として、2021年度以降の法改正を伴う支援への対応を中心に具体的な提起とすべく、提言内容を練り上げてきた。本提言の実現にむけては関係主体がそれぞれの取り組みを推進することを強く求めるものである。なお、本提言はあくまでも中間とりまとめであり、引き続き、各社の経営自立が実現されるよう、さらなる議論と検証、提言活動を継続していく。

政策提言の概要

【J R二島・貨物経営自立実現プロジェクトの目的】※J R二島：J R北海道及びJ R四国

- ・ J Rグループ発足 33 年。J R二島・貨物も地域の社会・経済に不可欠な存在。
- ・ しかし、累次に亘る支援策が講じられるも J R二島・貨物は経営自立の見通し立たず。
- ・ 若手・中堅の離職が増加、人材基盤が劣化すれば安全運行にも影響。
- ・ 課題を放置すれば地域の人流・物流ネットワークの維持が困難に。
- ・ 年度末で国の助成策の大きな節目を迎える一方、2031 年度での経営自立を求められる。



- ① 2021 年度以降の現行助成策の延長・拡充【当面の対策】
 - ② 10 年後の経営自立の姿を描き、そこにつなげる道筋を確立【将来像とプロセス】
- 持続的に社会的使命を果たすために①に加え②の足掛かりをつけることが重要
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。

【私たちの理念】

- ・ J R 連合の政策活動の目的は以下の 2 点。
- ① 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
- ② 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

【提言にむけた考え方など】

○ 「鉄道ネットワークのあり方」と「経営のあり方」を一定切り分けて考える
⇒ J R の経営に対して資金投入を繰り返して、J R にすべての路線をそのまま維持する責務を課すスキームは限界



- ① J R が主体的に持続可能な鉄道サービスを提供できる事業領域を確定
⇒ 経営自立の将来像を明確にしたうえで、今後 10 年の道筋をバックキャスト的に描くこと。
- ② 鉄道特性を發揮できず J R が主体的に担えない領域は国と地方がその役割を担う
⇒ J R は鉄道のプロとして安全輸送、地域貢献に役割を果たすこと。

○ 支援の仕組みを抜本的に見直すべき。

- ・ 地域における持続可能な交通体系と J R の経営自立を両立できる透明性のある支援の仕組みを大胆に追求すべき。
- ・ J R の経営支援に充当する財源を地域に活用し地方の負担を軽減することも可能と考える。

【JR北海道】※①は「鉄道ネットワークのあり方」、②は「経営のあり方」

- ① 北海道新幹線を基軸に都市間輸送と札幌圏を中心とした鉄道ネットワークの強化
 - ・単独維持困難線区については今後の需要を見極めつつ、最適なモードに転換。
 - ・札幌圏を含め、主要駅を拠点とした地域公共交通の利便性向上にも努める。
- ② 札幌圏と北海道新幹線を基盤に、関連事業も含めた収益拡大を通じて経営自立
 - ・単独維持困難線区については経営主体のあり方を含めた抜本の見直し。
 - ・新幹線の高速化や中核都市や主要空港のアクセス強化を図りつつ、関連事業も推進。

【JR四国】 ※①・②は同上

- ① 「抜本的高速化」の進展を図りつつ、地域とともに持続可能な交通体系を構築
 - ・地域での協議会での取り組みを通じ、モード間の連携強化等を図っていく。
 - ・四国新幹線を念頭に置きつつ、都市間ネットワークの利便性向上を図る。
- ② 地域との連携による都市圏輸送の充実強化、都市間輸送の競争力強化の早期実現
 - ・地域との連携強化を図りつつ、鉄道特性の発揮困難な部分は抜本の見直しも必要。
 - ・競争力強化に資する都市間輸送の抜本的高速化の早期実現が不可欠。

※JR北海道・四国の経営自立までは経営安定基金・税制支援措置の現行水準を継続。

【JR貨物】 ※①・②は同上

- ① 全国を結ぶ貨物鉄道ネットワークを活かしながら、モーダルシフトを推進
 - ・本州から札幌の物流網は不可欠であり、青函共用走行・並行在来線は維持すべき。
 - ・貨物鉄道の社会的使命を認識しつつ、最適な物流網の形成を図る。
- ② 大動脈を中心としながら、レールゲート事業の拡大など、総合物流企業として発展
 - ・青函共用走行を維持し大動脈を強化しながら、「選択と集中」の観点で見直しも図る。
 - ・貨物鉄道の強みを活かすレールゲート事業など、総合物流企業として発展を目指す。

【2021年度以降の支援措置に対する要望事項】

- 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、結節強化、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支援