

ＪＲ北海道が公表した「黄８線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて」 に対するＪＲ連合の見解

2026年4月30日

ＪＲ連合

ＪＲ北海道は2026年4月15日、「黄８線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて」と題し、2016年に公表した「単独では維持困難な線区」のうち、輸送密度が200人以上2,000人未満の線区、いわゆる黄８線区について、持続的に維持する仕組みを構築すべく、地域の関係者との協議のうえで、2026年度末に抜本的改善方策を取りまとめ、2027年度から2030年度にかけてその具体化・実現を図る考えを示した。

ＪＲ北海道は、維持する仕組みとして、①輸送体系の見直し、②担い手の確保、③自治体への資産譲渡による固定資産税の負担軽減、④上下分離方式の検討の4点を掲げている。これは、ＪＲ連合が以前から主張した政策課題解決の方向性と非常に近いものである。

ＪＲ連合は、2025年6月に開催した第35回定期大会において、「ＪＲ連合が緊急的に対応を求める重点政策課題について～ＪＲ二島・貨物会社がさらに40年世の中へ貢献するために～」(以下、「緊急重点政策提言」)を策定し、以降、政策実現に向けた取り組みを進めてきた。自治体と事業者の間で建設的な協働状態を生みだせるよう、早期に国が主導し、持続的な仕組みの具体的な検討を開始するよう強く求める。

2023年には地域交通法が改正され、地域をはじめとする関係主体の真摯な議論により、あるべき交通モードの選択を後押しする仕組みが構築された。現在、芸備線において再構築協議会が開催され、今年度末には方針策定の目安となる3年が経過する。各地においても、関係主体による任意協議会が立ち上げられ、城端線・氷見線のように鉄道事業再構築実施計画の策定につながった例もある。こうした事例も踏まえながら、ＪＲ北海道、そして北海道を含む沿線自治体は丁寧かつ未来志向の協議により、課題を先送りすることなく議論を進めていかなければならない。

他方、北海道における鉄道路線のあり方は、ＪＲ北海道のみに関わる話ではない。大量輸送により物流輸送の効率化や脱炭素にも貢献する貨物鉄道輸送の担い手、ＪＲ貨物にも密接に関わる問題である。ＪＲ連合は、先に述べた緊急重点政策提言において、ＪＲ貨物の経営自立に向けては鉄道特性を發揮しスケールメリットを活かすことを基本とし、資源を集中投下すべきと提唱した。ＪＲ連合は継続して、各モードの役割分担や棲み分け、連携・協働の明確化、結節点の強化が進むよう取り組んでいく。

ＪＲ北海道においては、北海道新幹線の工事の遅れや工事費の増嵩、地元の理解といった課題にも直面している。4月23日に開催された財政制度等審議会・財政制度分科会では、社会資本整備の議論の中で北海道新幹線が取り上げられ、工事費の増加額のみを単純に反映した恣意的なB/C算出がなされた。そもそも、B/Cのみで事業実施の可否を判断するのは課題があり、現行のBに含まれていない新幹線整備の効果を考慮し、その有用性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得たうえで国土形成、交通政策、鉄道政策の観点から事業を進めるべきである。ＪＲ連合は、連合を通じて、こうした指摘に異を唱えている。加えて、5月に開催する第15回政策シンポジウムで整備新幹線の重要性を喚起していく。

ＪＲ連合は、引き続き、全方位ポリシーミックスなど従来の主張のさらなる浸透を図り、関係主体と連携を深め、北海道における鉄道のあり方に関する政策課題の解決を求めていくこととする。

以上

JR連合が緊急的に対応を求める 重点政策課題について

～JR二島・貨物会社がさらに40年 世の中へ貢献するために～

2025年6月11日



J R 連 合
日本鉄道労働組合連合会

問題意識(1)

◆ 国鉄改革から約40年が経過し顕在化した現実(危機)と将来を見据え対応が必要

- ① 3社は公的な経営支援を受け続ける特殊会社。支援は40年前に構築された仕組みによる赤字補填の形が踏襲され、弥縫策の小出しでは自律的な成長を生み出せない。
- ② 社会は賃上げトレンドにある中でも3社は賃上げ幅が小さく、上場4社や他産業に比して賃金をはじめ労働条件が劣後。人口減少や将来不安等も相俟って、人財の確保・定着も危機的な状況を生んでいる。
ハードの老朽化が進み、深刻な状況が顕在化している(北海道など)。ソフトについても国鉄時代や分割民営化当時に作られた仕組みも多く残存し、時代や環境の変化に対応できていない。
結果として、経営体力の脆弱な二島・貨物会社では、安全確立を着実に行うことが大前提の事業運営もままならなくなる危険性を孕んでいる。周囲の環境の変化とともに体力をすり減らしていきっており、社会のニーズや期待に答えられていないのが現状。
- ③ 働く者の地位向上が可能な状態、黒字経営が成り立つ状態、そして「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公的関与のあり方を追求しなければならぬ。

問題意識(2)

◆ 「民」「官」の役割分担整理、「経営に責任を持てる事業領域」の整理・確立が必要

- ① 「民」「官」の棲み分けや役割分担を改めて行い、資源の投資先を明確化すべき。
- ② 取り巻く環境の変化や経営資源・体力を踏まえ、鉄道特性の発揮の可否に着目し、3社が「経営に責任を持てる事業領域」を整理・確立すべき。それ以外の領域は、国や地方が責任を持って役割を果たす、という新たな形を構築すべき。

「事業領域の明確化」≠「路線の存廃」

誰が責任をもって役割を果たすか

- ③ こうした整理には、中長期的視点に基づく広範囲な検討と、社会・関係者の合意形成が不可欠であり、国が長期的な視点に基づき絵を描き、主導すべき。

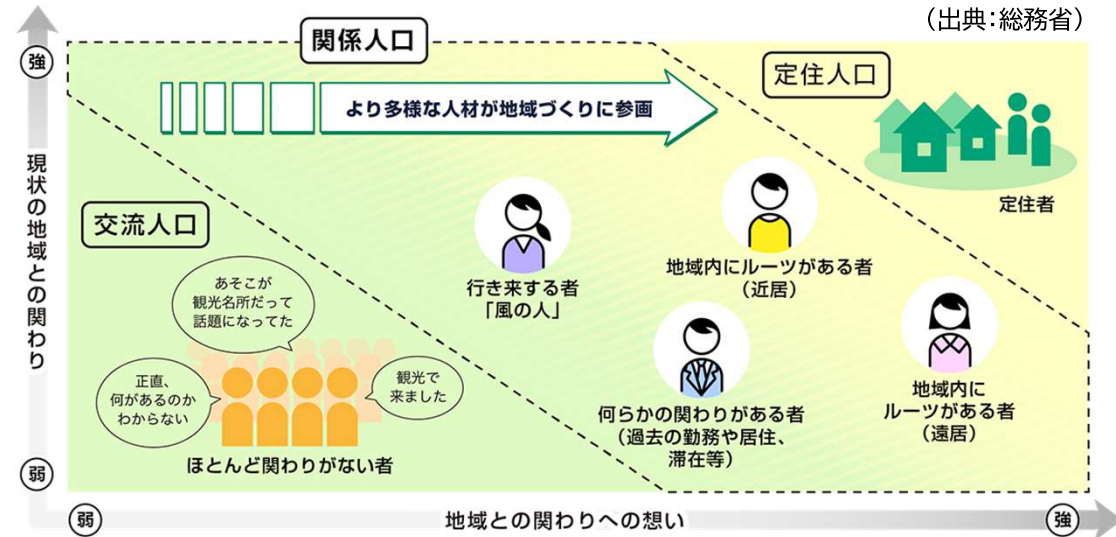
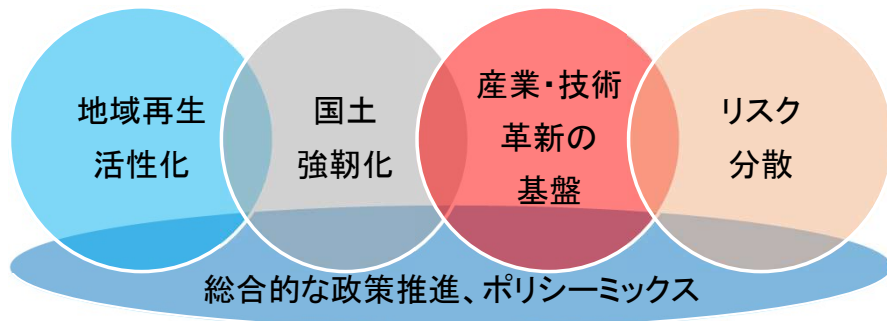
課題解決の方向性(1) JR北海道・JR四国

1) 「全方位ポリシーミックス」と官民連携の強化・推進

i) 共通

- ・ JR北海道・JR四国における鉄道・交通網の構築においては、地域の気候や人口減少の状況等の地域の特殊性、関係人口・交流人口の増加を図る観光・地域活性化政策や、食糧安全保障、国防的視点等のあらゆる要素を加味した、総合的で分野横断的なポリシーミックスを検討・実践する。こうした中で「鉄道が果たす役割や経営形態」が考えられるべきであり、多角的な検討と複数の政策の複合的な推進で、「チーム地域公共交通・チーム地域共創」の形成を実践する。
- ・ 自治体と事業者の間で建設的な協働状態を生み出す必要があり、早期に国が主導し、上下分離方式の導入や持続的な仕組みの具体的な検討を開始する。

あらゆる要素を加味した総合的で分野横断的なポリシーミックスの検討・実践



課題解決の方向性(1) JR北海道・JR四国

ii) JR北海道

- 線区(輸送密度200人以上2,000人未満)は早期にJR北海道から財産を分離して(上下分離)、**札幌圏、主要幹線、北海道新幹線を中心とする事業展開によって経営自立のできる経営形態を確立する。**それ以外の路線を維持するならば、国が安全保障の観点(防衛や農産)等から主体となり活用する。

札幌圏、主要幹線、北海道新幹線を中心とする事業展開によって経営自立のできる経営形態を確立すべき

JR北海道単独では維持することが困難な線区
(13線区・1,237.2km)

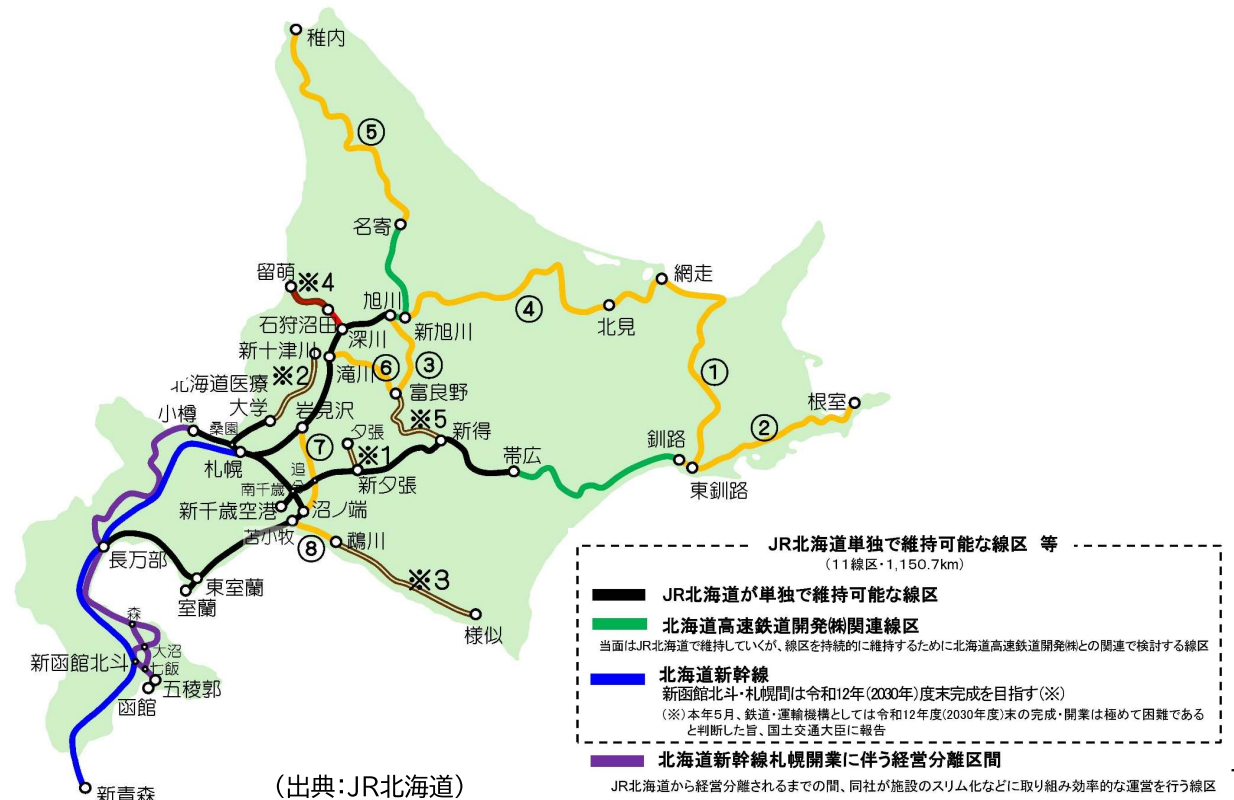
輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区(両線区とも方向性は合意)
JR北海道が持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始した線区
留萌線(深川～石狩沼田) <R8年度末まで運行し廃止予定>

輸送密度200人以上2,000人未満の線区<いわゆる「黄線区」>
JR北海道が鉄道を維持する仕組みについて相談を開始した線区

① 釧網線(東釧路～網走)	⑤ 宗谷線(名寄～稚内)
② 花咲線(釧路～根室)	⑥ 根室線(滝川～富良野)
③ 富良野線(富良野～旭川)	⑦ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢)
④ 石北線(新旭川～網走)	⑧ 日高線(苫小牧～鶴川)

既に廃止された線区

※1 石勝線(新夕張～夕張) 平成30(2018)年3月26日 鉄道事業廃止届提出 平成31(2019)年4月1日 鉄道事業廃止	※4 留萌線(石狩沼田～留萌) 令和4(2022)年9月9日 鉄道事業廃止届提出 令和5(2023)年4月1日 鉄道事業廃止
※2 札沼線(北海道医療大学～新十津川) 平成30(2018)年12月21日 鉄道事業廃止届提出 令和2(2020)年5月7日 鉄道事業廃止	※5 根室線(富良野～新得) 令和5(2023)年3月31日 鉄道事業廃止届提出 令和6(2024)年4月1日 鉄道事業廃止
※3 日高線(鶴川～様似) 令和2(2020)年10月27日 鉄道事業廃止届提出 令和3(2021)年4月1日 鉄道事業廃止	



課題解決の方向性(1) JR北海道・JR四国

ii) JR北海道

- ・ 日本最北端の地域の特情を踏まえ、国は特殊かつ重要な国土政策の一環として、JR北海道問題へコミットし、地域と一体となって対応する。
- ・ その際には「経営安定基金の運用益で赤字補填を行うスキーム」の継続は適切でなく、JR九州方式を参考として、JR北海道の持続的な経営体力の確保と経営分離する地方路線の維持等に活用できる仕組みを創る。

経営自立にあたり、経営安定基金の取り扱いについて、JR北海道の持続的な経営体力の確保と経営分離する地方路線の維持等に活用できる仕組みを構築すべき

※JR九州の株式上場時における経営安定基金の取り扱い

JR九州の経営安定基金

3,877億円

新幹線使用料の一括前払い
約2,100億円

長期借入金の返済
約1,400億円

鉄道関連投資
約350億円

※経営安定基金

経営環境が厳しいJR九州の鉄道ネットワークの維持・向上を図るための収益調整措置として設置

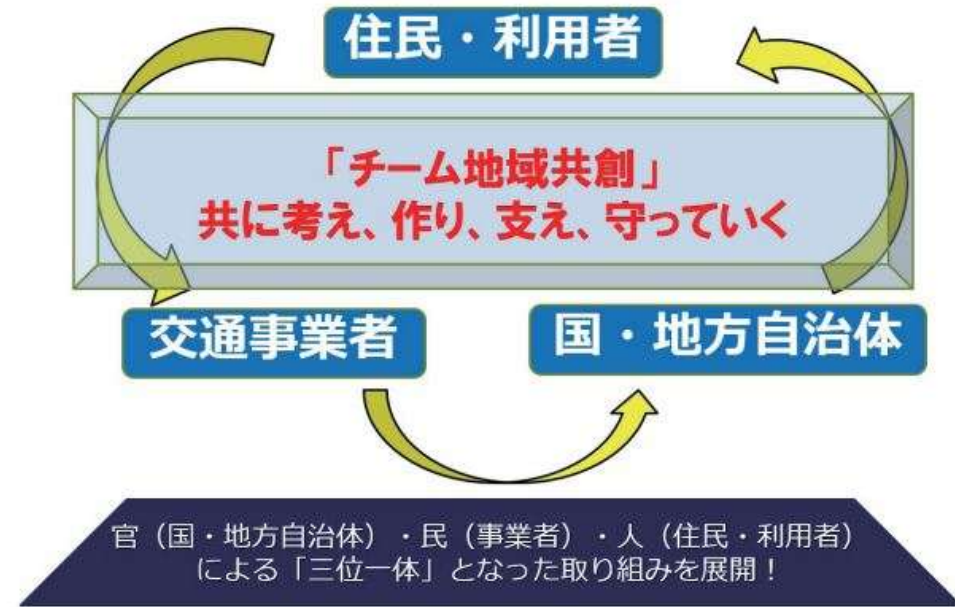
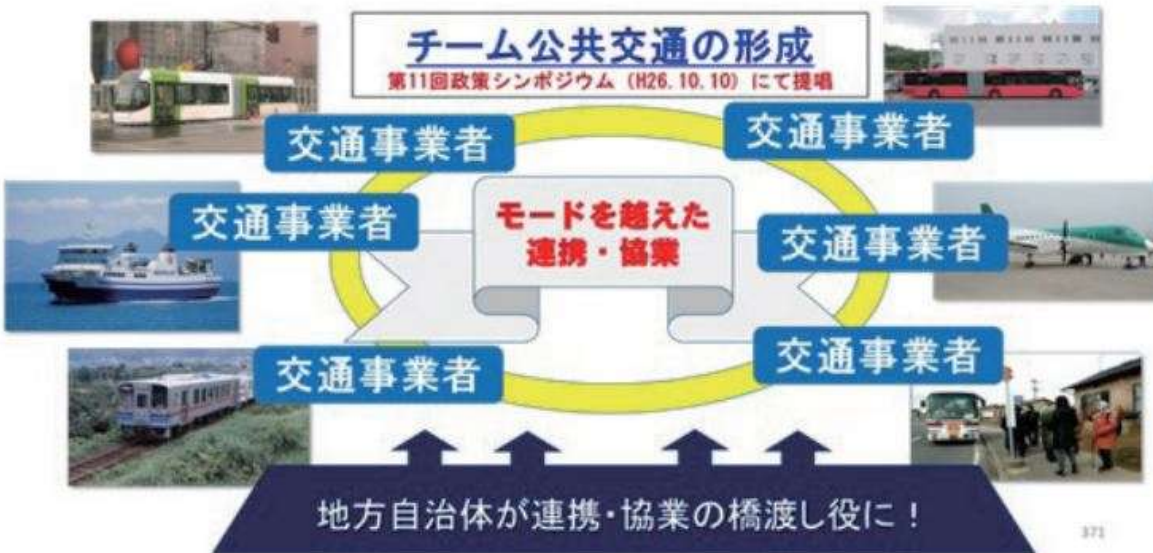
※JR会社法の改正時における経営安定基金への措置

JR九州の自主性を確保しつつ、経営安定基金が果たしている機能・目的を実質的に確保する観点から、長期安定的な収益性を有する他の資産への振替や、将来の鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への投資に充当

課題解決の方向性(1) JR北海道・JR四国

iv) JR北海道・JR四国

- ・ 経営体力の脆弱な二島会社に対して、より経営を安定させるためにも、広く薄く国民・地域住民・訪問者等の負担を求める形で、「チーム地域共創」を支える新たな財源を生み出す仕組みを検討し、国民の理解を得て構築する。



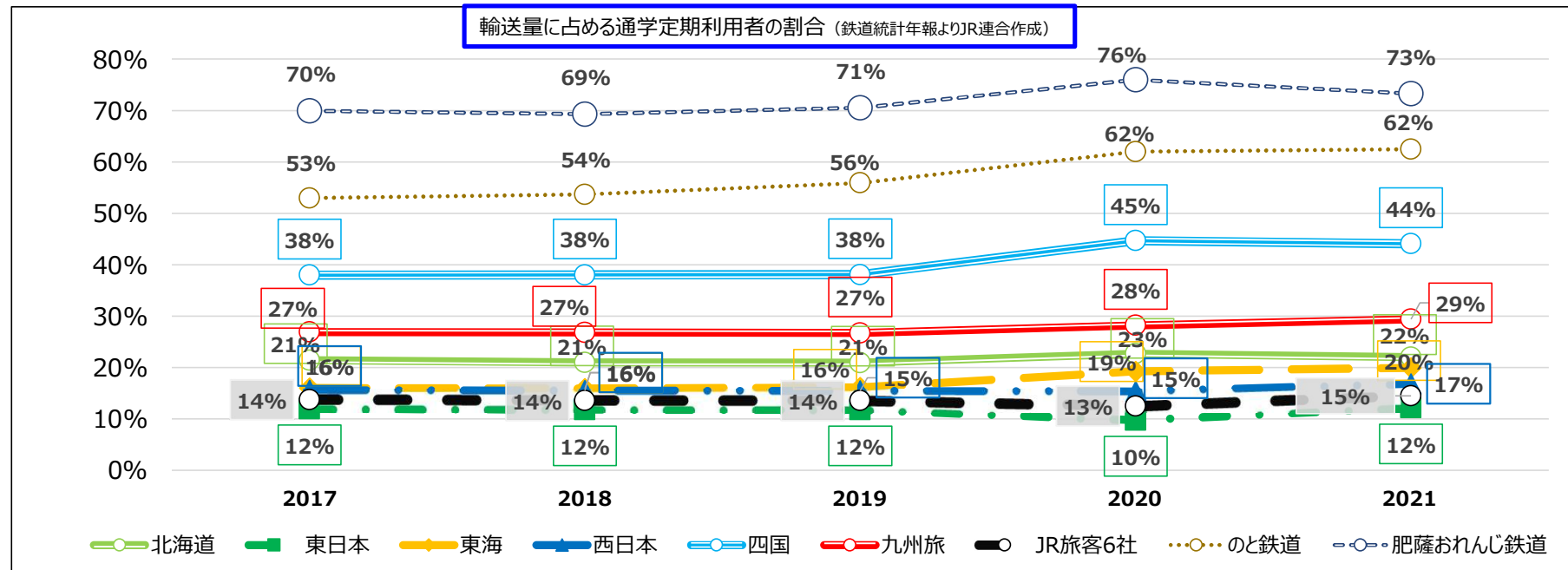
課題解決の方向性(1) JR北海道・JR四国

2) 社会政策の視点に立った、公共交通に対する支援の増強

通学定期は教育政策、障害者割引は福祉政策の一環として設定されているが、公共交通における割引制度の割引分は実質事業者負担となっている。社会政策として割引制度は堅持する必要があるが、**事業者のみの負担に委ねることなく、教育および福祉部門の公的支援(※)により割引政策の維持・充実を図る。**

※事業者への割引分の補填や税制優遇措置の創設、これに加えての利用促進策(家庭への就学支援の観点からの定期代補助制度等)

割引部分は実質事業者負担となり、社会政策として制度を堅持する必要があるが、事業者のみの負担に委ねることなく、公的支援が必要



課題解決の方向性(1) JR貨物

2) 鉄道貨物の特性を発揮できる事業領域への「選択と集中」と「安全輸送の確立」

- i) 数値目標ありきではなく、全国ネットワーク維持という旧来の考え方に捉われず、**JR貨物が責任を持つ事業領域は「鉄道特性を発揮しスケールメリットを活かす区間(断面輸送量5千トン以上の幹線)」を基本とし、資源を集中投下する。**



※令和5年度平日平均の断面輸送量

(出典:JR貨物)



- ii) 自ら責任を果たし得ない(自立できない)事業領域でも、BCPや地域物流、安全保障等の観点から**社会的な要請がある場合は、公的な責任によって維持するべき**。必要なければ、モード転換の合意形成と実行を推進する。

※これらを推進し、輸送の安全や安定、利便性向上に資する投資を増強する。

※本州～北海道の輸送は「i)、ii)」の視点からあり方を判断し、函館線の海線や青函トンネル走行にかかる問題に対しては、国が主導し公的な責任によって対応する。

- iii) 各モードの役割分担や棲み分け、連携・協働の明確化、結節点の強化を進める。