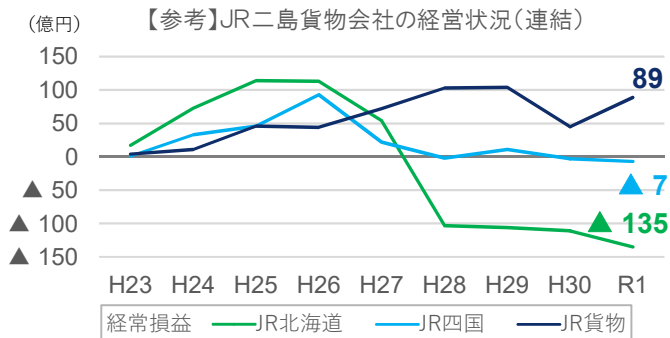


●日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案 ＜日切れ扱い法律案＞

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。



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

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



▲特急気動車の新製

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



▲並行在来線を走行する貨物列車

【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)