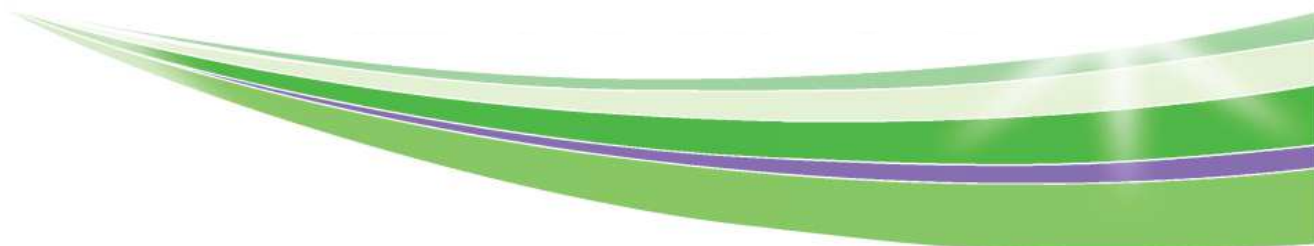


当社単独では維持することが困難な線区 について



平成28年11月18日
J R 北海道

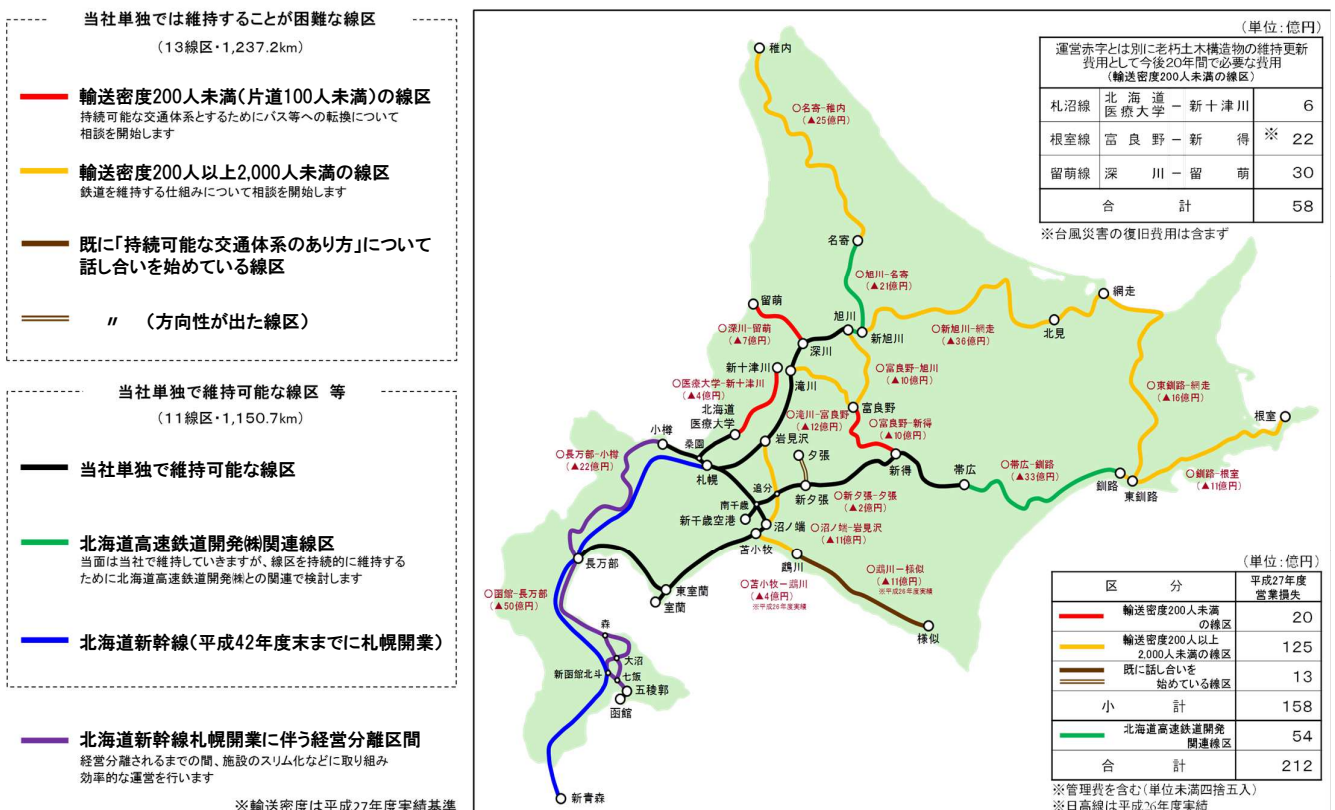
「当社単独では維持することが困難な線区」について

○当社は、将来にわたり持続可能な形で安全最優先の鉄道事業を運営する社会的な使命を果たすために、地域における交通手段の確保を前提に、鉄道を持続的に運営するための方策や地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方など、それぞれの地域に適した「持続可能な交通体系のあり方」について、地域の皆様にご相談させていただきたいと考えており、平成28年7月29日に、「当社単独で維持可能な線区」と「当社単独では維持することが困難な線区」について、当社の考えを秋口までにお示しすることを発表しました。

○このたび、当社の考えがまとまりましたので、ご報告をさせていただきます。

1

当社単独では維持することが困難な線区について



2

①輸送密度が200人未満(片道100人未満)の線区

鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できると考えられることから、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地域の皆様と相談を開始したいと考えております。

3

②輸送密度が200人以上2,000人未満の線区

鉄道を維持する仕組みについて、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始したいと考えております。

- ア 設備の見直しやスリム化、ご利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費節減
- イ 運賃値上げによりお客様に応分の負担をしていただく方法
- ウ 沿線の皆様に日常的に鉄道をご利用いただく利用促進策
- エ 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける上下分離方式

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか検討を行います。

③既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合
いを始めている線区

今後も継続して「持続可能な交通体系のあり方」等につ
いて地域の皆様と話し合いを行いたいと考えております。

1. 当社単独では維持することが 困難な線区

6

①輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区

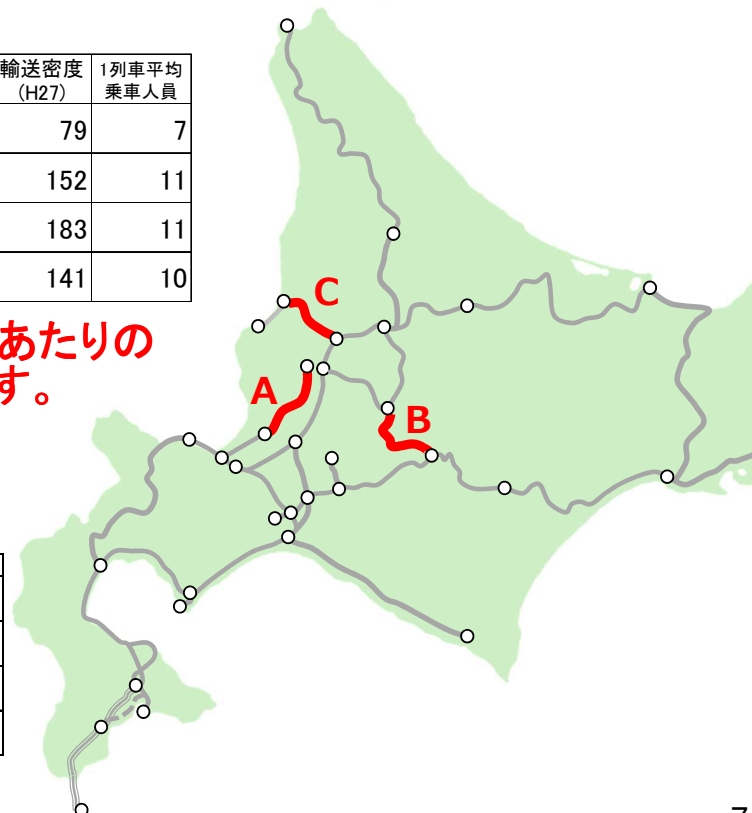
記号	線区	区 間	営業キロ	輸送密度 (H27)	1列車平均 乗車人員
A	札沼線	北海道大学ー新十津川	47.6	79	7
B	根室線	富良野ー新得	81.7	152	11
C	留萌線	深川ー留萌	50.1	183	11
計			179.4	141	10

ご利用が極めて少なく、1列車あたりの
平均乗車人員が10人前後です。

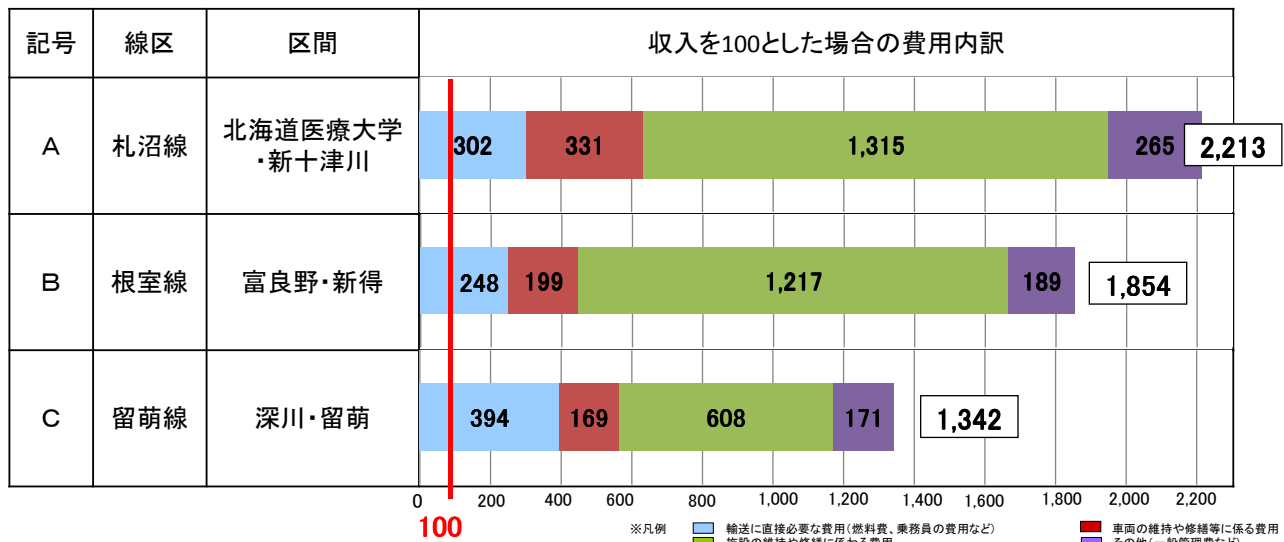
○ 運営赤字とは別に今後20年間で
必要な維持更新費用

記号	線区	区 間	費用(億円)
A	札沼線	北海道大学ー新十津川	6
B	根室線	富良野ー新得	※ 22
C	留萌線	深川ー留萌	30
計			58

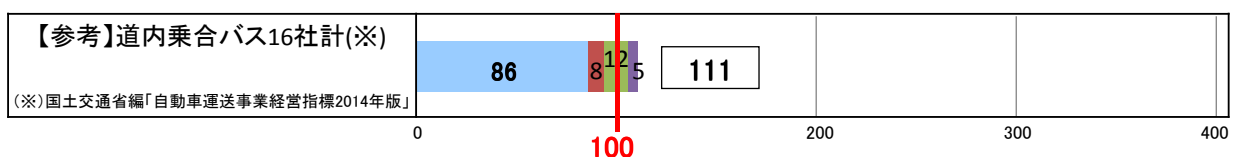
※台風災害の復旧費用は含まず



7



営業係数が1,000を大きく超えており、また老朽土木構造物の更新も必要
 当該線区で得られる収入で、輸送に直接必要な費用も賄えません。



8

鉄道よりも他の交通手段の方が適しており、
 利便性・効率性の向上も期待できると
 考えられるほか、運営赤字とは別に老朽土
 木構造物の維持更新費用として今後20年間で
 58億円程度が必要となります。



持続可能な交通体系とするために、バス等への転換
 について地域の皆様とご相談を開始したいと考えて
 おります。

9

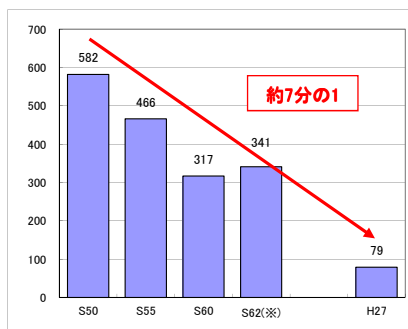
札沼線(北海道医療大学・新十津川間)の概況

- 月形高校への通学利用を除き日常的なご利用は殆どありません。
- 老朽化したレールや橋梁等があり維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮しております。
- 運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で6億円程度が必要となります。

■鉄道の諸元

- ・区間 北海道医療大学～新十津川
- ・営業キロ 47.6km
- ・列車本数 上下15本
- ・沿線自治体 当別町、月形町、浦臼町
新十津川町
- ・駅数 17駅 (うち有人1駅)

■輸送密度の推移(人)



(※) S62は石狩当別～新十津川間の輸送密度

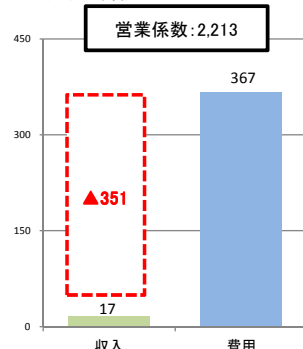
■経過年数の進んだ土木構造物の例

須部都川橋梁 昭和10年完成(経年81年)

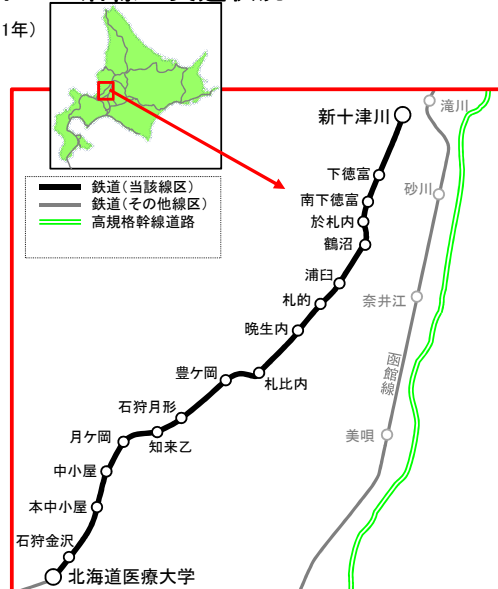


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



10

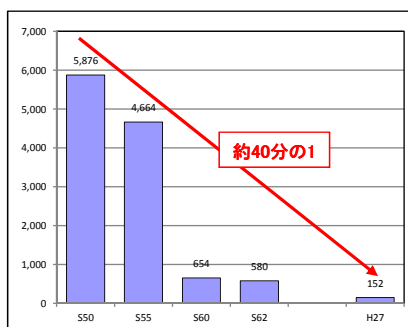
根室線(富良野・新得間)の概況

- 石勝線開通後は特急列車の運行が無くなり、現在は極端にご利用が少ない線区です。
- 老朽化した橋梁が多く存在するほか、線区のほとんどが山間部であり、線路への立ち入り箇所が少なく維持管理に苦慮しております。
- 運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で22億円程度が必要となります。

■鉄道の諸元

- ・区間 富良野～新得
- ・営業キロ 81.7km
- ・列車本数 上下13本
- ・沿線自治体 富良野市、南富良野町、新得町
- ・駅数 9駅 (うち有人2駅)

■輸送密度の推移(人)



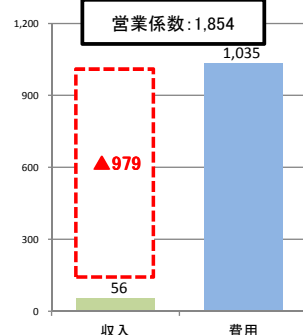
■経過年数の進んだ土木構造物の例

甲号空知川橋梁 昭和2年完成(経年89年)

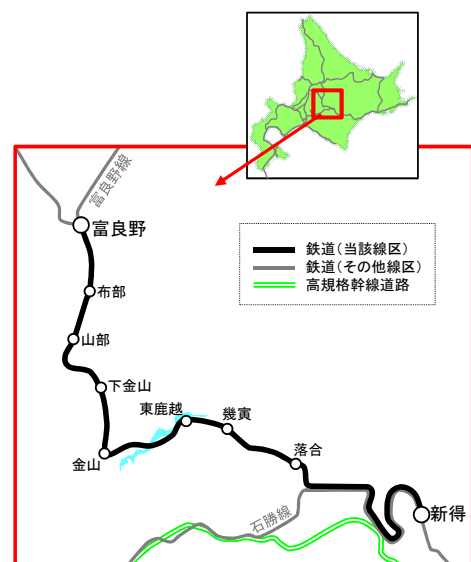


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



11

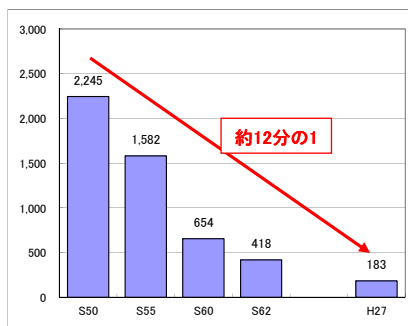
留萌線(深川・留萌間)の概況

- 極端にご利用が少ない線区です。
- 平成31年度には並行する高規格道路が全通する予定です。
- 老朽化したレールや橋梁があり維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮しております。
- 運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で30億円程度が必要となります。

■鉄道の諸元

- ・区間 深川～留萌
- ・営業キロ 50.1km
- ・列車本数 上下17本
- ・沿線自治体 深川市、秩父別町、沼田町、留萌市
- ・駅数 12駅 (うち有人2駅)

■輸送密度の推移(人)



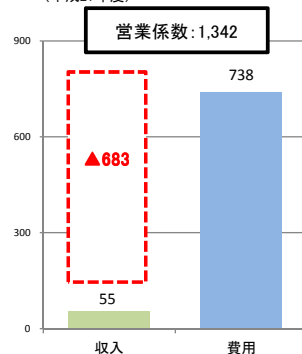
■経過年数の進んだ土木構造物の例

第3留萌川橋梁 大正8年完成(経年97年)

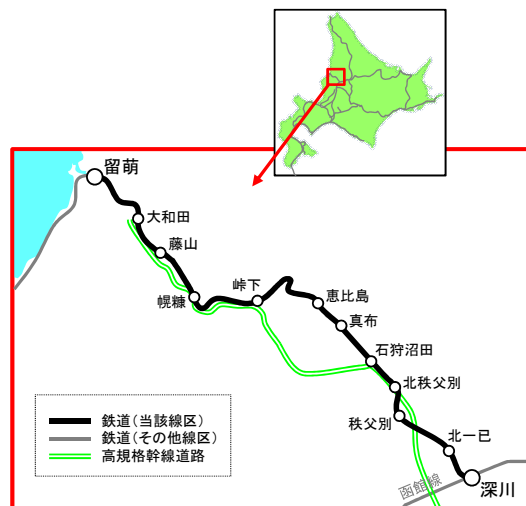


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況

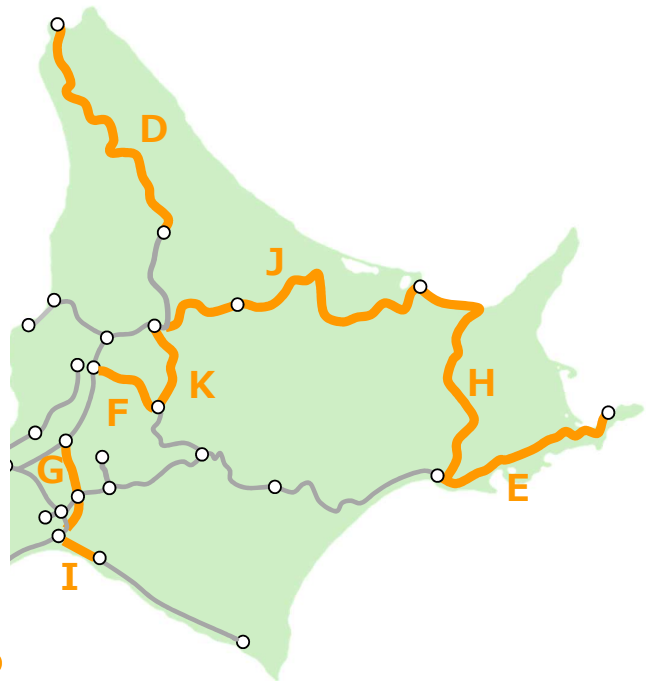


②輸送密度200人以上2,000人未満の線区

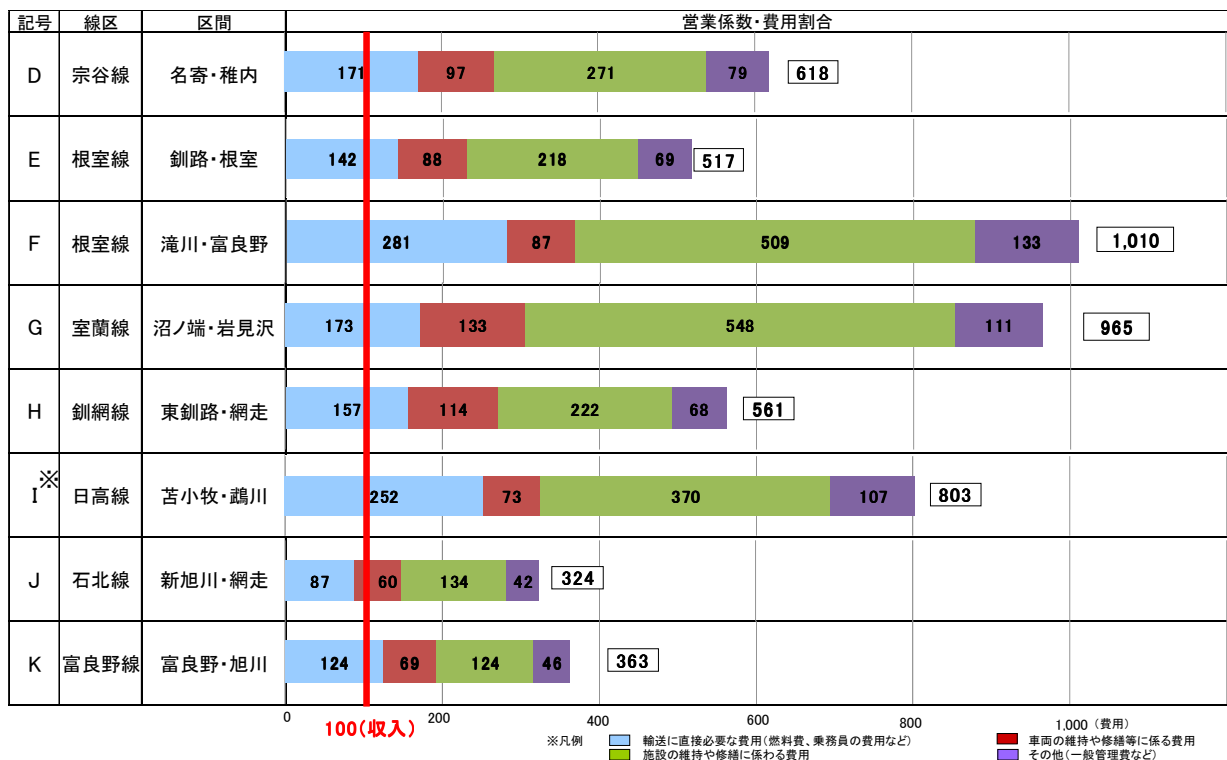
記号	線区	区 間	営業キロ	輸送密度 (H27)
D	宗谷線	名 寄－稚 内	183.2	403
E	根室線	釧 路－根 室	135.4	449
F	根室線	滝 川－富 良 野	54.6	488
G	室蘭線	沼 ノ 端－岩 見 沢	67.0	500
H	釧網線	東 釧 路－網 走	166.2	513
I	日高線	苫 小 牧－鷗 川	30.5	※ 589
J	石北線	新 旭 川－網 走	234.0	1,141
K	富良野線	富 良 野－旭 川	54.8	1,477
計			925.7	698

※:平成27年1月より盛土流出で運休しているため、平成26年度実績を使用（平成26年12月までの実績）。

国鉄時代であれば、特定地交線に指定され、原則廃止対象とされた線区です。
一方で、特急列車が運行されている線区や観光路線としての線区もあります。



13



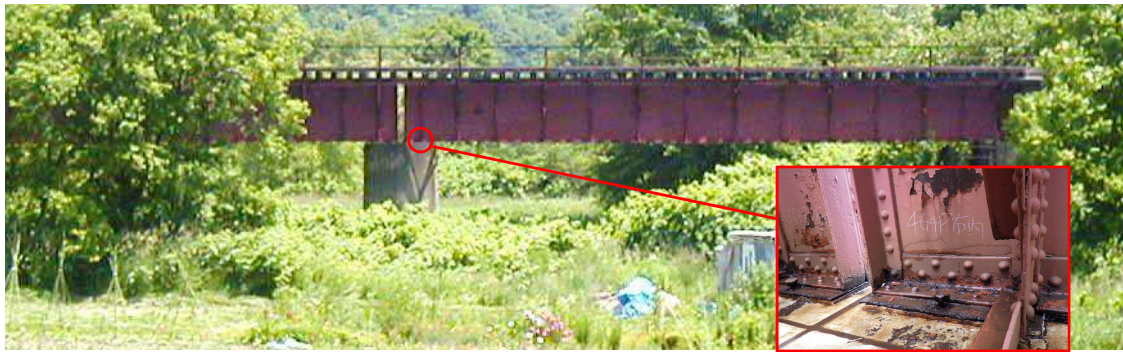
※:平成27年1月より盛土流出で運休しているため、平成26年度実績を使用（平成26年12月までの実績）。

営業係数は300から1,000程度となっています。

14

➤ 老朽土木構造物の例

■第3空知川橋梁(根室線 東滝川・赤平間) : 大正2 (1913)年～、延長約174m



■女満別トンネル(石北線 女満別・呼人間)
: 大正元 (1912)年～、延長約82m



■尾幌トンネル(根室線 別保・上尾幌間)
: 大正6 (1917)年～、延長約171m

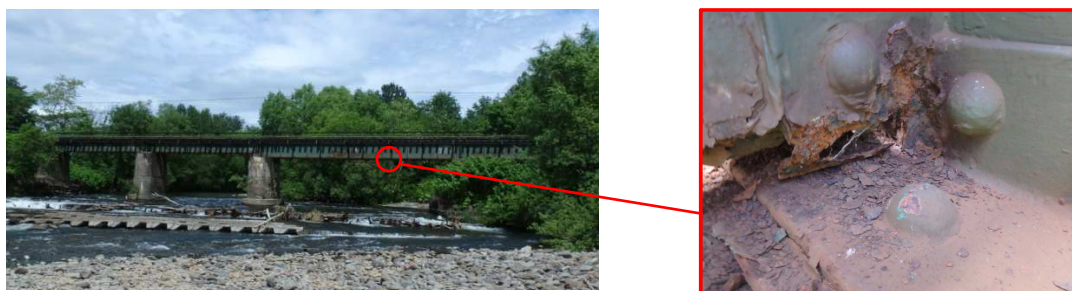


老朽化した土木構造物の更新も必要です。

15

➤ 老朽土木構造物の例

■上新府川橋梁(宗谷線 智北・南美深間) : 明治44 (1911)年～、延長約93m



■溝沸川橋梁(釧網線 原生花園・北浜間) : 大正14 (1925)年～、延長約94m



老朽化した土木構造物の更新も必要です。

16

当社単独では老朽土木構造物の更新を含め
「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための
費用を確保できない線区



経費節減、運賃値上げ、利用促進策や上下分離方式など、鉄道を維持する仕組みについて地域の皆様と相談を開始したいと考えております。

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか、他の代替輸送サービスの方が効率的で利便性が向上するかどうか検討を行ってまいります。

17

※福知山線の事故を受けた安全対策である新型ATSの整備ができておりません。今後、鉄道として運営する場合は新型ATSの整備が必要です。

※根室線（滝川－富良野）、室蘭線（沼ノ端－岩見沢）、石北線（新旭川－北見）については、貨物列車が走行しており、旅客列車のみの線区と比べ必要な設備が多くなっています。

18

宗谷線(名寄・稚内間)の概況

- 特急列車の運行線区ですが、明治44年に完成した上新府(かみにつぶ)川橋梁に代表される100年を経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、地質が脆い箇所があり、集中豪雨による災害が頻繁に発生しております。
- 輸送密度も500人未満とご利用が少ない線区です。

■鉄道諸元

- ・区間 名寄～稚内
- ・営業キロ 183.2km
- ・列車本数 特急上下6本
普通上下14本
- ・沿線自治体 名寄市、美深町、音威子府村、中川町、幌延町、豊富町、稚内市
- ・駅数 33駅 (うち有人5駅)

■経過年数の進んだ土木構造物の例

上新府川橋梁 明治44年完成(経年105年)

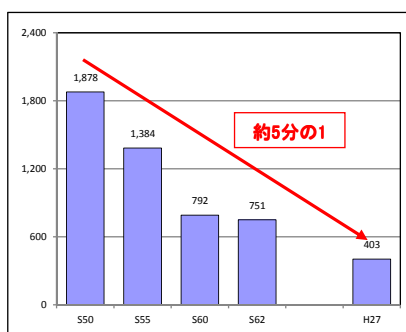


■沿線の交通状況

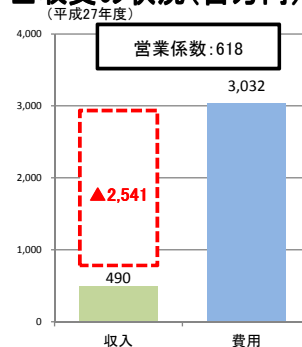


19

■輸送密度の推移(人)



■収支の状況(百万円)



根室線(釧路・根室間)の概況

- 大正6年に完成した釧路川橋梁や尾幌(おぼろ)トンネルに代表される約100年経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しております。
- 輸送密度が500人未満とご利用が少ない線区です。

■鉄道諸元

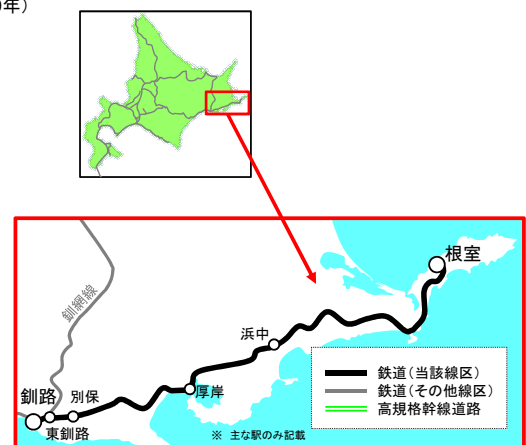
- ・区間 釧路～根室
- ・営業キロ 135.4km
- ・列車本数 上下16本
- ・沿線自治体 釧路市、釧路町、厚岸町、浜中町、根室市
- ・駅数 20駅 (うち有人3駅)

■経過年数の進んだ土木構造物の例

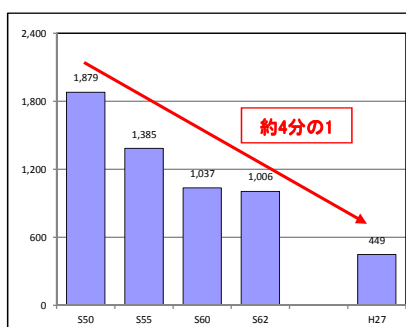
尾幌トンネル 大正6年完成(経年99年)



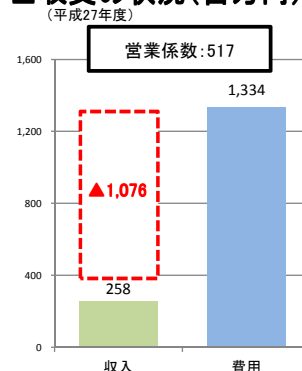
■沿線の交通状況



■輸送密度の推移(人)



■収支の状況(百万円)



20

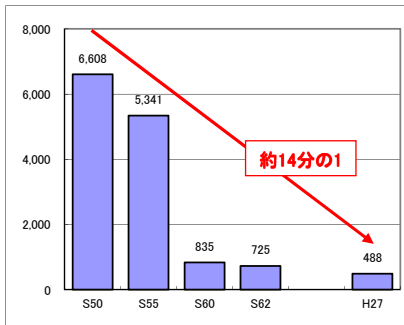
根室線(滝川・富良野間)の概況

- 大正2年に完成した第3空知川橋梁に代表されるような100年を経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、山間部の除雪作業にも苦慮しております。
- 石勝線開業後はリゾート列車を除いて特急列車の運行が無くなり、輸送密度も500人未満とご利用が少ない線区です。

■鉄道の諸元

- ・区間 滝川～富良野
- ・営業キロ 54.6km
- ・列車本数 上下19本
[貨物(滝川・富良野間):臨時上下4本]
- ・沿線自治体 滝川市、赤平市、芦別市、富良野市
- ・駅数 10駅 (うち有人2駅)

■輸送密度の推移(人)



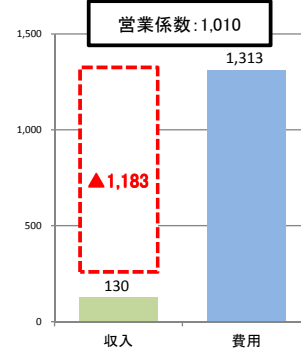
■経過年数の進んだ土木構造物の例

第3空知川橋梁 大正2年完成(経年103年)

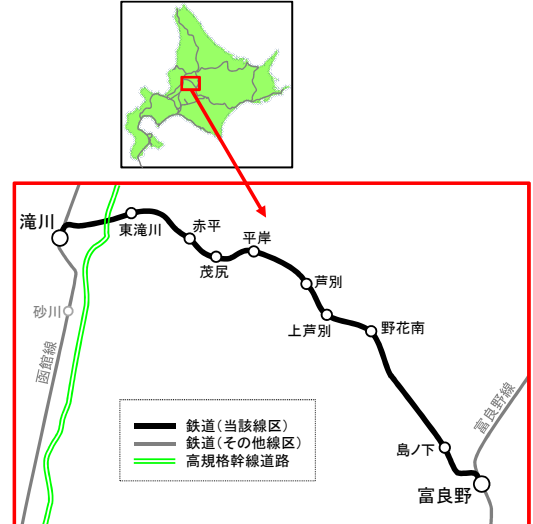


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



21

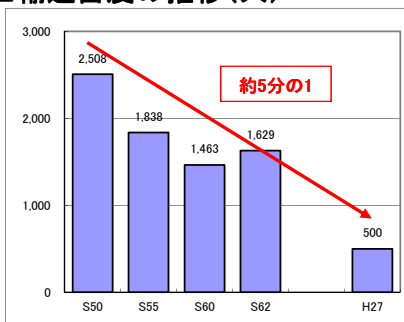
室蘭線(沼ノ端・岩見沢間)の概況

- 輸送密度は約500人とご利用が少ない線区ですが、複線区間など石炭輸送全盛期の過大な鉄道設備が残っております。
- 脆弱な軌道の維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮しております。

■鉄道の諸元

- ・区間 沼ノ端～岩見沢
- ・営業キロ 67.0km
- ・列車本数 上下17本
[貨物(沼ノ端・追分間):定期上下6本]
[" (追分・岩見沢間):定期上り2本]
- ・沿線自治体 苫小牧市、安平町、千歳市、由仁町、栗山町、岩見沢市
- ・駅数 13駅 (うち有人2駅)

■輸送密度の推移(人)



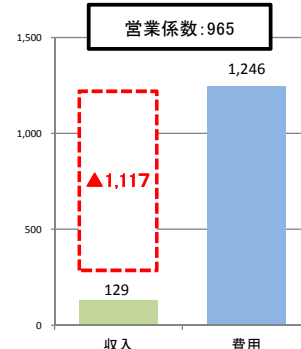
■経過年数の進んだ土木構造物の例

由仁夕張川橋梁 昭和5年完成(経年86年)

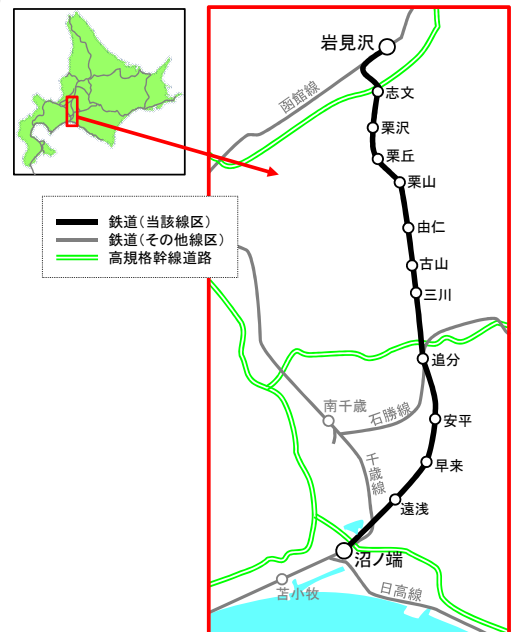


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



22

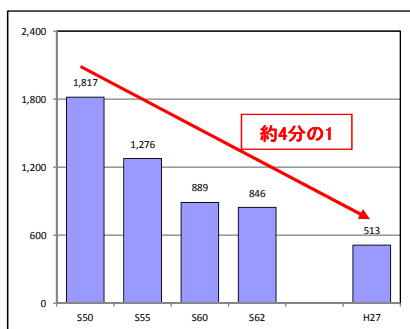
釧網線(東釧路・網走間)の概況

- 釧路湿原やオホーツク方面の観光路線として役割もありますが、輸送密度は約500人とご利用が少ない線区です。
- 大正14年に完成した濤沸(とうふつ)川橋梁に代表されるような老朽土木構造物が存在し、湿地帯にある軌道の維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮しております。

■鉄道の諸元

- ・区間 東釧路～網走
- ・営業キロ 166.2km
- ・列車本数 上下18本
- ・沿線自治体 釧路市、釧路町、標茶町、弟子屈町、清里町、斜里町、小清水町、網走市
- ・駅数 26駅 (うち有人4駅)

■輸送密度の推移(人)



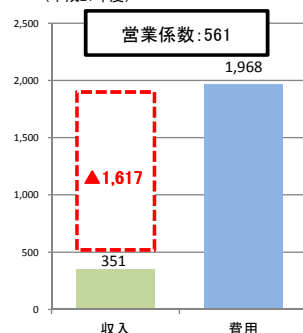
■経過年数の進んだ土木構造物の例

濤沸川橋梁 大正14年完成(経年91年)

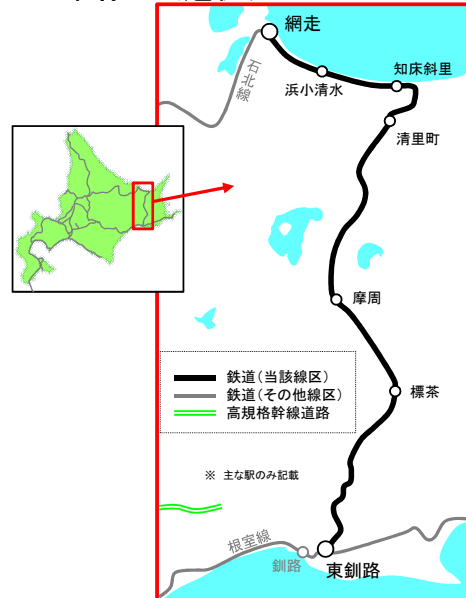


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



23

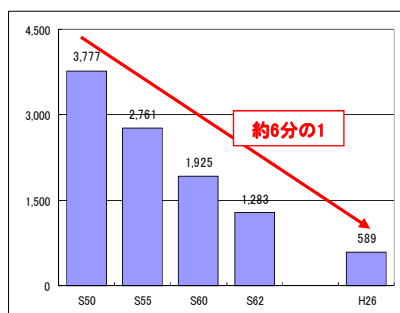
日高線(苫小牧・鵠川間)の概況

- 現在は線路災害のため鵠川までの折り返し運転を行っていますが、輸送密度は500人台とご利用が少ない線区です。
- 湿地帯にある軌道の維持管理に苦慮しております。

■鉄道の諸元

- ・区間 苫小牧～鵠川
- ・営業キロ 30.5km
- ・列車本数 上下17本
- ・沿線自治体 苫小牧市、厚真町、むかわ町
- ・駅数 5駅 (有人は1駅)

■輸送密度の推移(人)



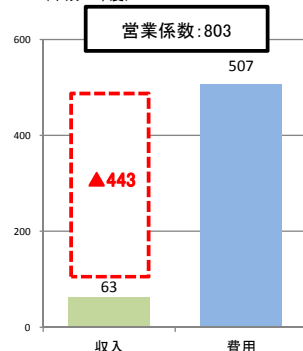
■経過年数の進んだ土木構造物の例

勇払川橋梁 昭和4年完成(経年87年)

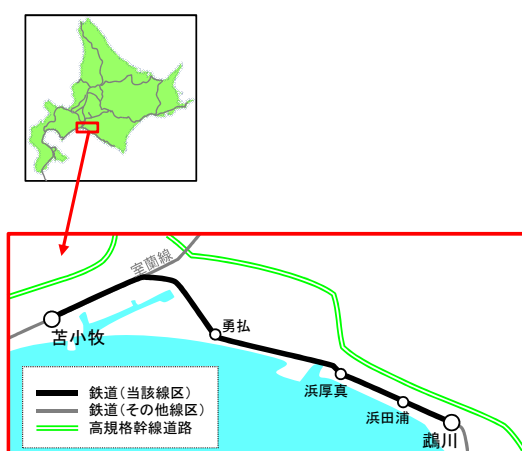


■収支の状況(百万円)

(平成26年度)



■沿線の交通状況



24

石北線(新旭川・網走間)の概況

- 人口10万都市の北見市などを結ぶ特急列車の運行線区ですが、老朽化した特急気動車の更新が課題となっております。
- 大正元年に完成した女満別(めまんべつ)トンネルに代表される約100年経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、集中豪雨による土砂流入などの災害が頻繁に発生しております。

■鉄道の諸元

- ・区間 新旭川～網走
- ・営業キロ 234.0km
- ・列車本数 特急上下8本 普通上下52本
[貨物(新旭川・北見):臨時上下6本]
- ・沿線自治体 旭川市、当麻町、愛別町、上川町、遠軽町、北見市、美幌町、大空町、網走市
- ・駅数 36駅 (うち有人4駅)

■経過年数の進んだ土木構造物の例

女満別トンネル 大正元年完成(経年104年)

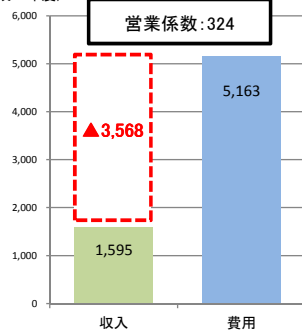


■輸送密度の推移(人)

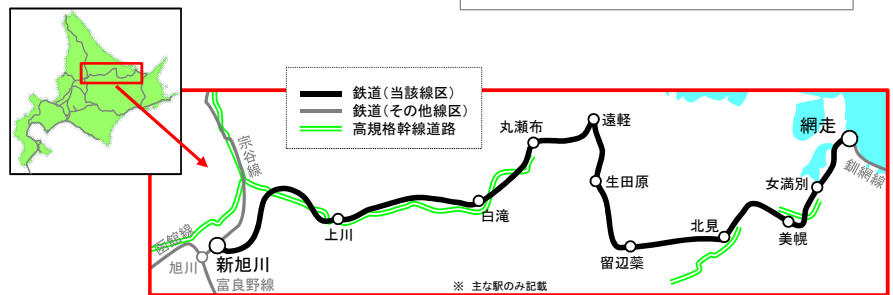


■収支の状況(百万円)

(平成27年度)



■沿線の交通状況



25

富良野線(富良野・旭川間)の概況

- 旭川市への通勤通学輸送や、富良野・美瑛を中心とした観光路線の役割もありますが、輸送密度約1,500人と比較的小規模な線区です。
- 山間部の区間が多く、冬期間には除雪等の対応に苦慮しております。

■鉄道の諸元

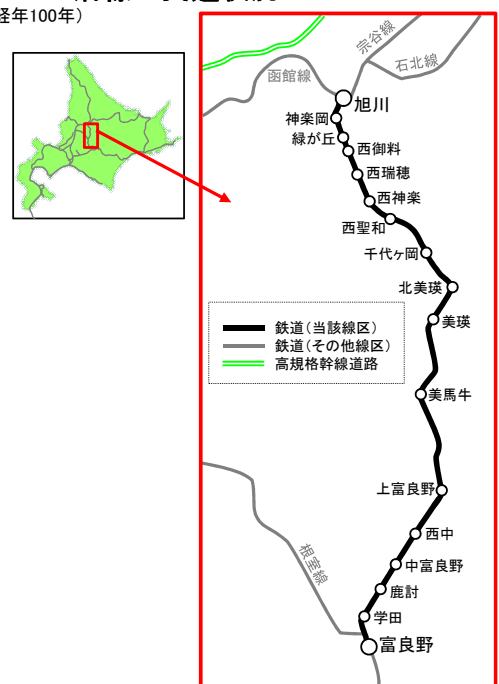
- ・区間 富良野～旭川
- ・営業キロ 54.8km
- ・列車本数 上下38本
- ・沿線自治体 富良野市、中富良野町、上富良野町、美瑛町、旭川市
- ・駅数 17駅 (うち有人4駅)

■経過年数の進んだ土木構造物の例

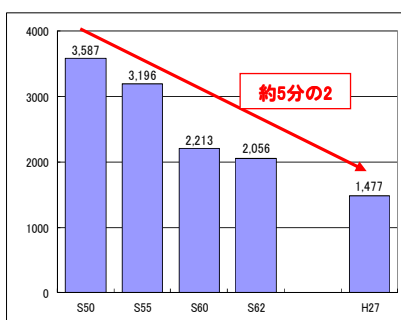
辺別川第1避溢橋梁 大正5年完成(経年100年)



■沿線の交通状況

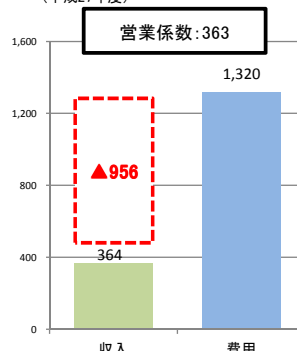


■輸送密度の推移(人)



■収支の状況(百万円)

(平成27年度)

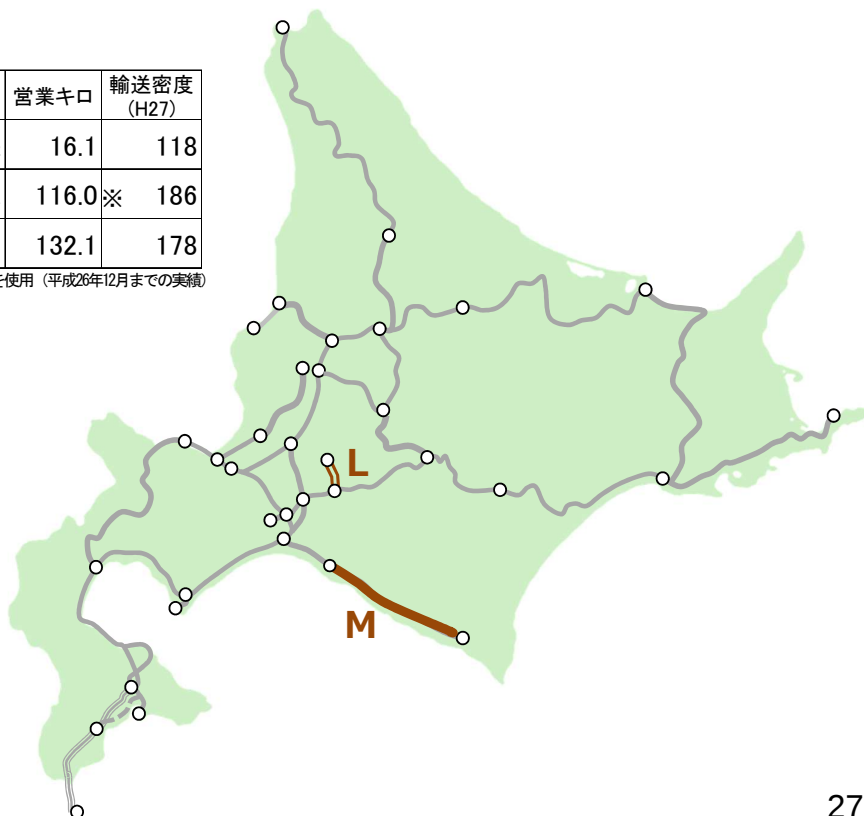


26

③既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区

記号	線区	区 間	営業キロ	輸送密度 (H27)
L	石勝線	新 夕 張 - 夕 張	16.1	118
M	日高線	鹉 川 - 様 似	116.0※	186
計			132.1	178

※：平成27年1月より盛土流出で運休しているため、平成26年度実績を使用（平成26年12月までの実績）



27

既に協議会等において地域の皆様と
話し合いを始めている線区



引き続き地域の特性に合わせた「持続可能な交通体系のあり方」等について、地域の皆様と話し合いを継続してまいりたいと考えております。

28

石勝線(新夕張・夕張間)の概況

- 平成28年8月、鉄道を廃止しバス等に転換する方向性が確認されたことから、当社から夕張市に線区廃止の提案を行い現在協議しております。
- 約100年経過したトンネルや橋梁があり、維持管理に苦慮しております。
- 運営赤字とは別に将来に亘り列車運行を継続していく場合には、多額の老朽土木構造物の維持更新費用が必要となります。

■鉄道の諸元

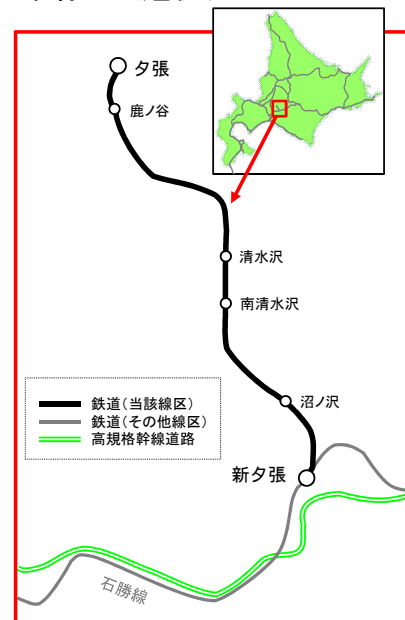
- ・区間 新夕張～夕張
- ・営業キロ 16.1km
- ・列車本数 上下10本
- ・沿線自治体 夕張市
- ・駅数 6駅 (うち有人1駅)

■経過年数の進んだ土木構造物の例

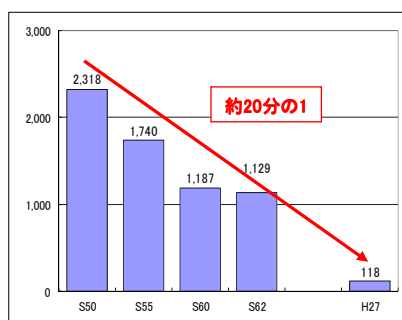
稚南部トンネル 大正7年完成(経年98年)



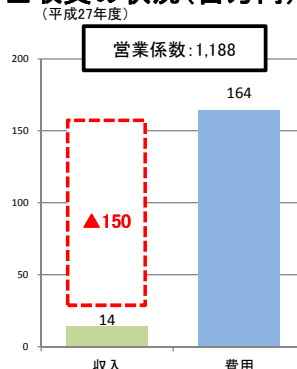
■沿線の交通状況



■輸送密度の推移(人)



■収支の状況(百万円)



日高線(鷗川・様似間)の概況

- 平成27年1月より線路災害によりバス代行輸送を行っており、平成27年12月に発足した「JR日高線沿線自治体協議会」で線区を持続的に維持するための各種取組の検討を行っております。
- 線区の多くは海岸線にあり、地質も砂質土であることから、集中豪雨や高波による斜面や護岸の災害が多く、対応に苦慮しております。
- なお、運営赤字とは別に将来に亘り列車運行を継続していく場合には、老朽土木構造物の維持更新費用として今後10年間で53億円程度が必要であるほか、海岸侵食対策として離岸堤の整備が別途必要。 ※台風災害等による復旧費は86億円になると試算。

■鉄道の諸元

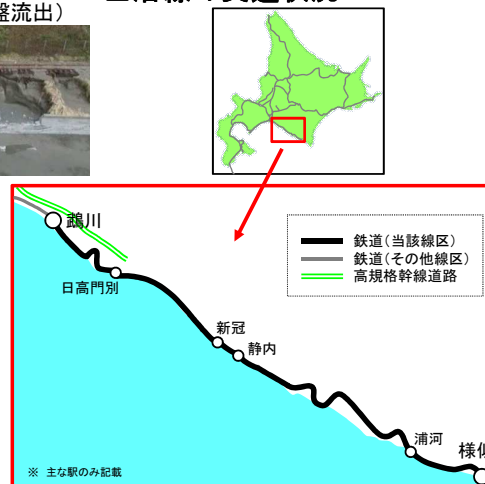
- ・区間 鷗川～様似
- ・営業キロ 116.0km
- ・列車本数 上下19本
- ・沿線自治体 むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町、浦河町、様似町
- ・駅数 25駅 (うち有人2駅)

■日高線の主な被害状況

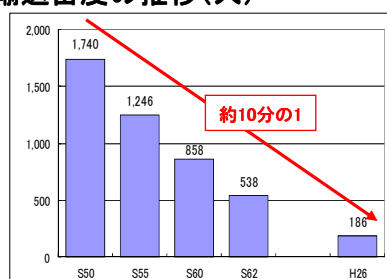
厚賀・大狩部間(護岸壁崩壊・路盤流出)



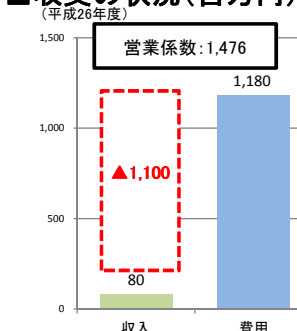
■沿線の交通状況



■輸送密度の推移(人)



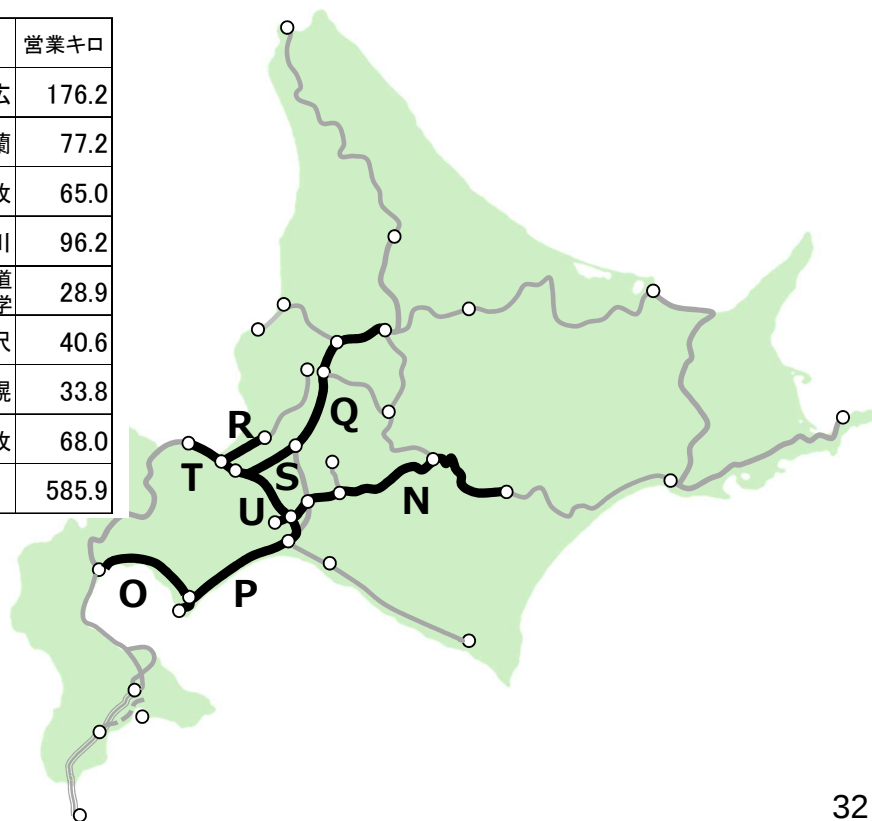
■収支の状況(百万円)



2. 当社単独で維持可能な線区 等

①当社単独で維持可能な線区

記号	線区	区間	営業キロ
N	石勝・根室線	南千歳ー帯広	176.2
O	室蘭線	長万部ー東室蘭	77.2
P	室蘭線	室蘭ー苫小牧	65.0
Q	函館線	岩見沢ー旭川	96.2
R	札沼線	桑園ー北海道医療大学	28.9
S	函館線	札幌ー岩見沢	40.6
T	函館線	小樽ー札幌	33.8
U	千歳・室蘭線	白石ー苫小牧	68.0
計			585.9



32

大量・高速輸送の観点からも鉄道でなければ
輸送を担えない線区(札幌圏)

+

輸送密度4,000人以上の線区

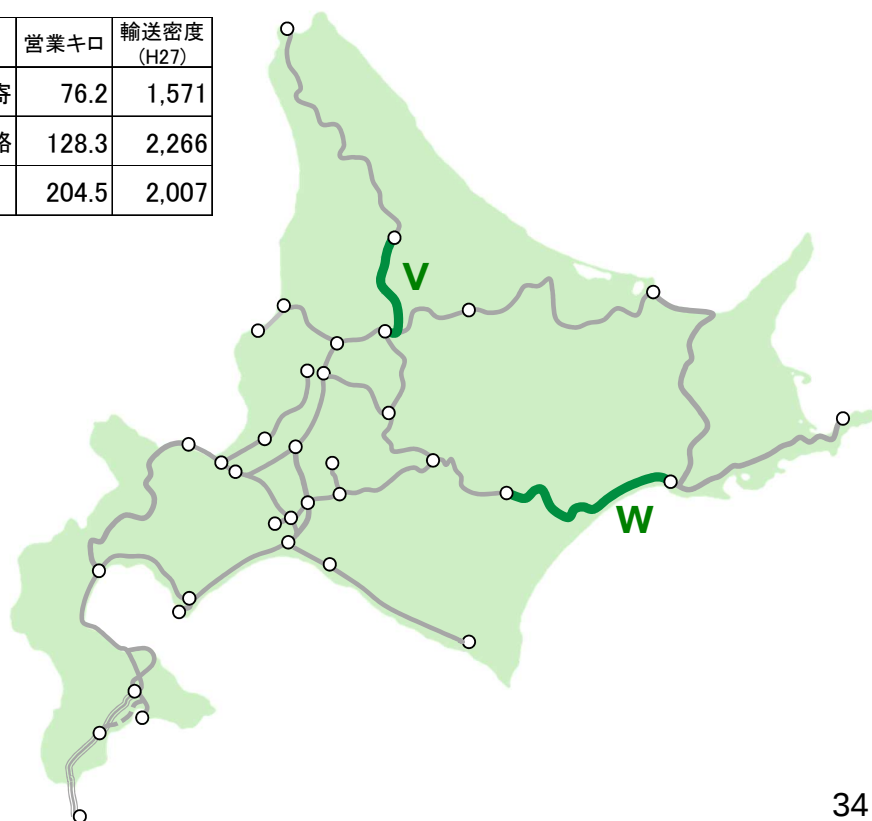


老朽化した土木構造物が多数存在し、維持更新には多額の費用がかかると想定されることから、国や自治体等の補助スキームを活用するとともに、施設のスリム化など経営の効率化に努めるほか、必要に応じて運賃改定を行うことにより、今後も当社単独で維持可能な線区と考えております。

33

②北海道高速鉄道開発(株)関連線区

記号	線区	区 間	営業キロ	輸送密度 (H27)
V	宗谷線	旭川－名寄	76.2	1,571
W	根室線	帯広－釧路	128.3	2,266
計			204.5	2,007



34

当面は当社で維持してまいります、当該線区の営業損失は50億円を超え、当社単独では「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できない線区



線区を持続的に維持するために既存の第三セクターである北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討します。

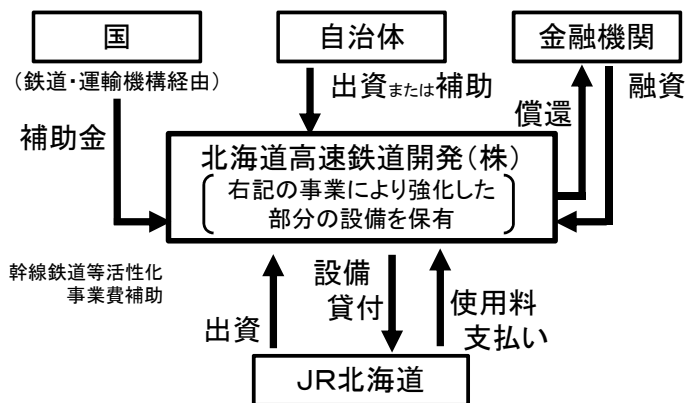
35

【参考】北海道高速鉄道開発(株)について

○会社概要

- ・ 設 立 平成6年1月20日
- ・ 社 長 荒川 裕生（北海道副知事）
- ・ 資 本 金 7,209百万円
- ・ 株主構成 JR北海道（50.0%）、北 海 道（45.3%）、
（出資比率） 釧 路 市（1.9%）、当 別 町（1.4%）、
帯 広 市（1.1%）、名 寄 市（0.2%）、
士 別 市（0.2%）

○基本的な事業スキーム



○事業概要

①石勝線・根室線高速化事業（H9.3開業） （南千歳・釧路間）

事業費：地上112億円（うち国21億円、自治体21億円）
事業内容：軌道強化、曲線改良、保安設備改良、
防風柵新設 等
貸付料：4.1億円/年

②宗谷線高速化事業（H12.3開業） （旭川・名寄間）

事業費：地上32億円（うち国6.4億円、自治体6.4億円）
車両21億円（うち自治体6.4億円）
事業内容：軌道強化、曲線改良、保安設備改良等
車両購入（261系特急車両12両）
貸付料：1.9億円/年

③札幌線高速化事業（H24.6開業） （桑園・北海道医療大学間）

事業費：地上46億円（うち国9億円、自治体9億円）
事業内容：変電所・電化設備新設、保安設備改良 等
貸付料：1.7億円/年

36

③北海道新幹線

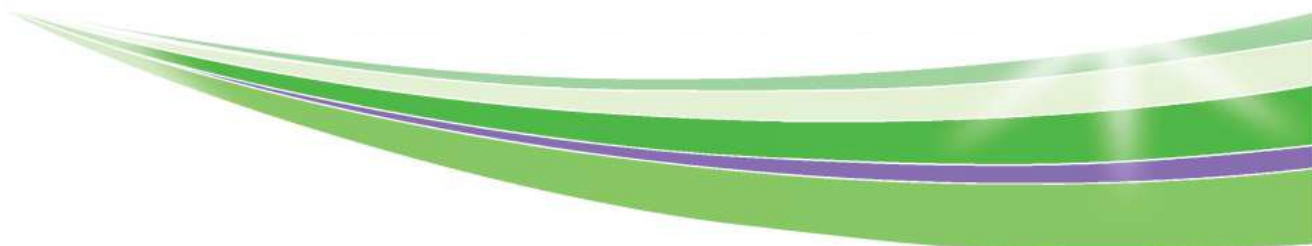
記号	線区	区 間	営業キロ	輸送密度 (H27)
-	北海道新幹線	新青森－札幌	360.3	—
		計	360.3	—

平成42年度末までに札幌開業を想定



北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間については、経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み、効率的な運営を行います。37

3. ご相談の場について



38

- 当社単独では維持することが困難な線区について、円滑にご相談を行うため、地元自治体等の皆様に協議会等の立ち上げをお願いしてまいります。
- 既存の協議会等のご相談の場があれば、その場でご相談をさせていただきます。

39

○昭和62年のJR北海道発足後30年が経過する中で、鉄道の経営環境の変化への適切な対応という課題と、「安全な鉄道サービス」を維持するための費用を持続的に確保していかなければならないという課題の両方から、「当社単独では維持することが困難な線区」について発表させていただきました。

○当社としましては特に、民間企業の事業として担えるレベルを超えた鉄道輸送サービスを持続的に維持していくためのコストを「誰がどのように負担すべきか」について、地域の皆様を始め国や関係機関を含めご相談をさせていただきたいと考えております。

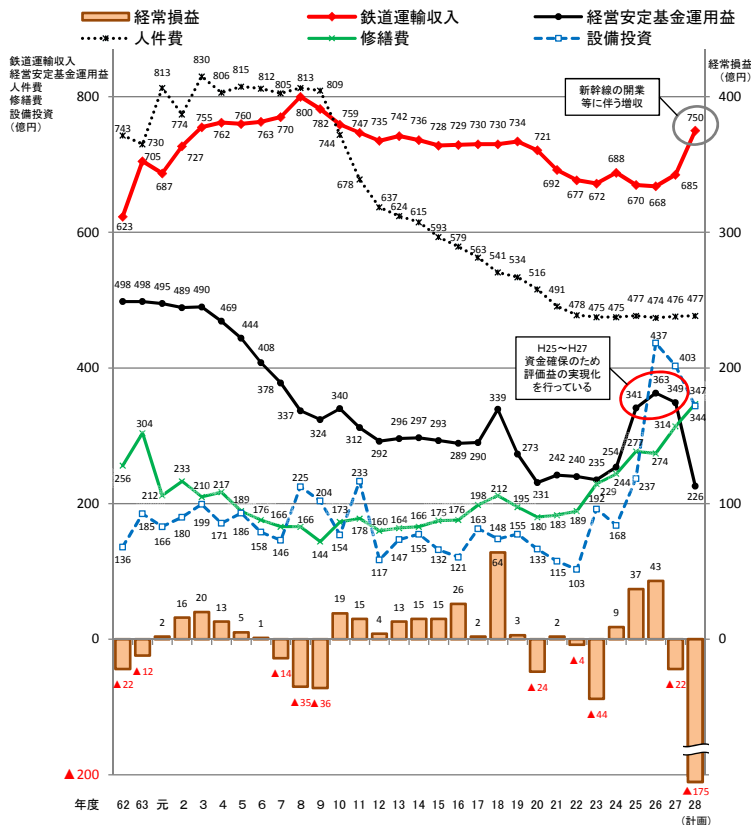
40

○当社が経営基盤を置く北海道においては、全国を上回るスピードで人口の減少が進むとともに、鉄道土木構造物等の老朽更新が必要となっており、北海道や地域の交通事業者等の皆様にもご協力をいただきながら、また、国や関係機関の皆様にもご理解をいただきながら、持続可能な交通体系の実現に取り組んでまいりたいと考えております。

私たちJR北海道は、将来にわたり持続可能な形で安全最優先の鉄道事業を運営する社会的な使命を果たしつつ、より便利で快適な交通サービスを提供すべく、全社一丸となって取り組んでまいります。

参 考 資 料

鉄道運輸収入、経常損益等の推移



・鉄道運輸収入

消費税改定以外で唯一実施した運賃改定直後のH8(800億円)をピークに減少

・経営安定基金運用益

経済情勢の変化に伴い発足当初の半分以上まで減少

・人件費

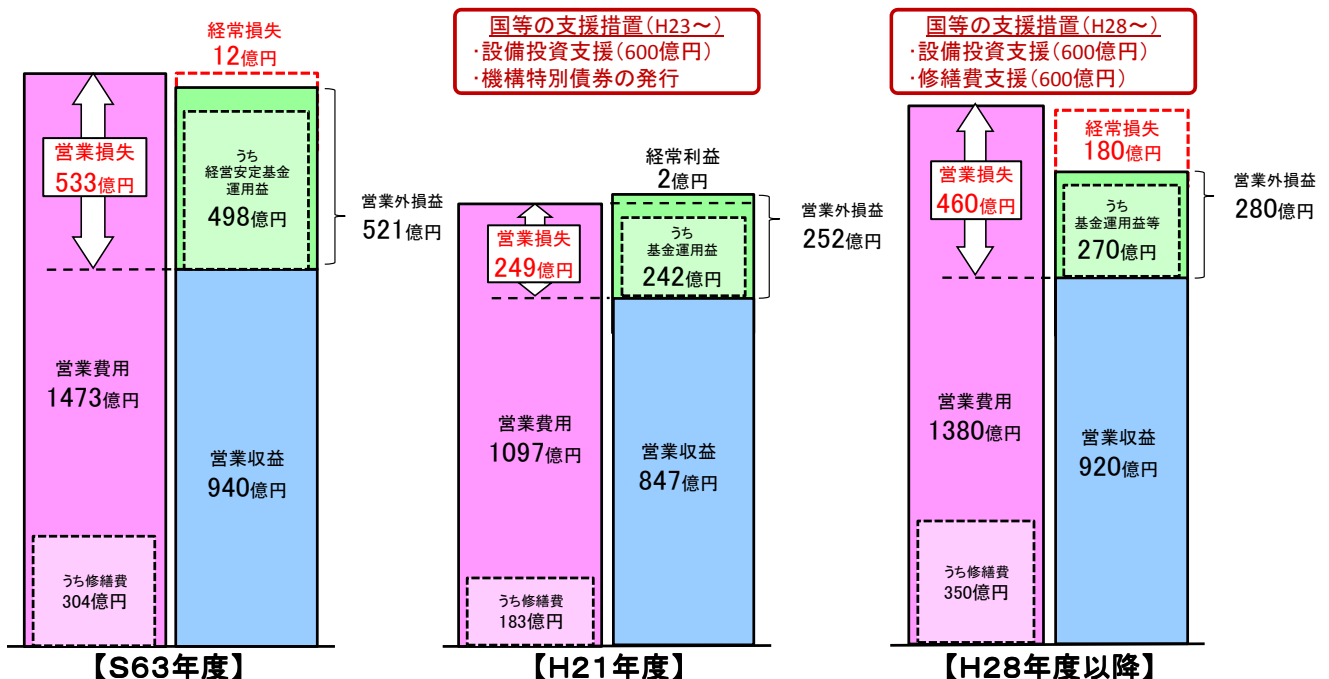
早期退職制度や業務の効率化などにより、可能な限り削減

・修繕費及び設備投資

国鉄時代に整備した施設の老朽化が進むため、増やすべきところ、収支均衡を図るため逆に削減

44

今後の収支見通しについて



- 安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたうえで全体の収支計画を策定することとし、修繕費は350億円を計画している。
- しかし、営業損失は460億円となり経営安定基金運用益などでは補いきれず、今後、180億円規模の経常損失を計上することとなる。

45

国及び鉄道・運輸機構の当社に対する主な支援措置

経営安定基金の運用益の確保策

■市場金利の低下に伴い経営安定基金運用益が著しく減少したため、運用益の確保策として、鉄道・運輸機構が旧国鉄から承継した新幹線施設の債務を償還する資金をJR三島会社から高い金利で調達する。

- ① 平成9年度以降5年間 約4,400億円の貸付
利率4.99% [3年据置後7年償還] [平成22年度まで]
- ② 平成14年度以降5年間 約4,200億円の貸付
利率3.73% [3年据置後7年償還] [平成28年度まで]
- ③ 平成19年度以降5年間 約1,400億円の貸付
利率3.73% [3年据置後平成28年度末を償還期限とする]

鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援(平成23年度～)

- 経営安定化特別債券の発行(無利子貸付方式)[平成43年度まで]
 - 2,200億円(年利2.5%、年間55億円の利息収入)[当初10年間]
- 老朽化した施設の更新等の設備投資への支援[平成32年度まで]
 - 600億円(助成金1/2、無利子貸付1/2)[10年間据置10年元金均等償還]

46

鉄道・運輸機構特例業務勘定を通じた追加支援(平成28年度～)

- 安全投資と修繕に関する5年間の計画に基づき行う設備投資及び修繕に対する追加支援[平成30年度まで]
 - 1,200億円[20年間据置20年元金均等償還]
 - 設備投資 600億円(助成金1/2、無利子貸付1/2)
 - 修繕費 600億円(無利子貸付)

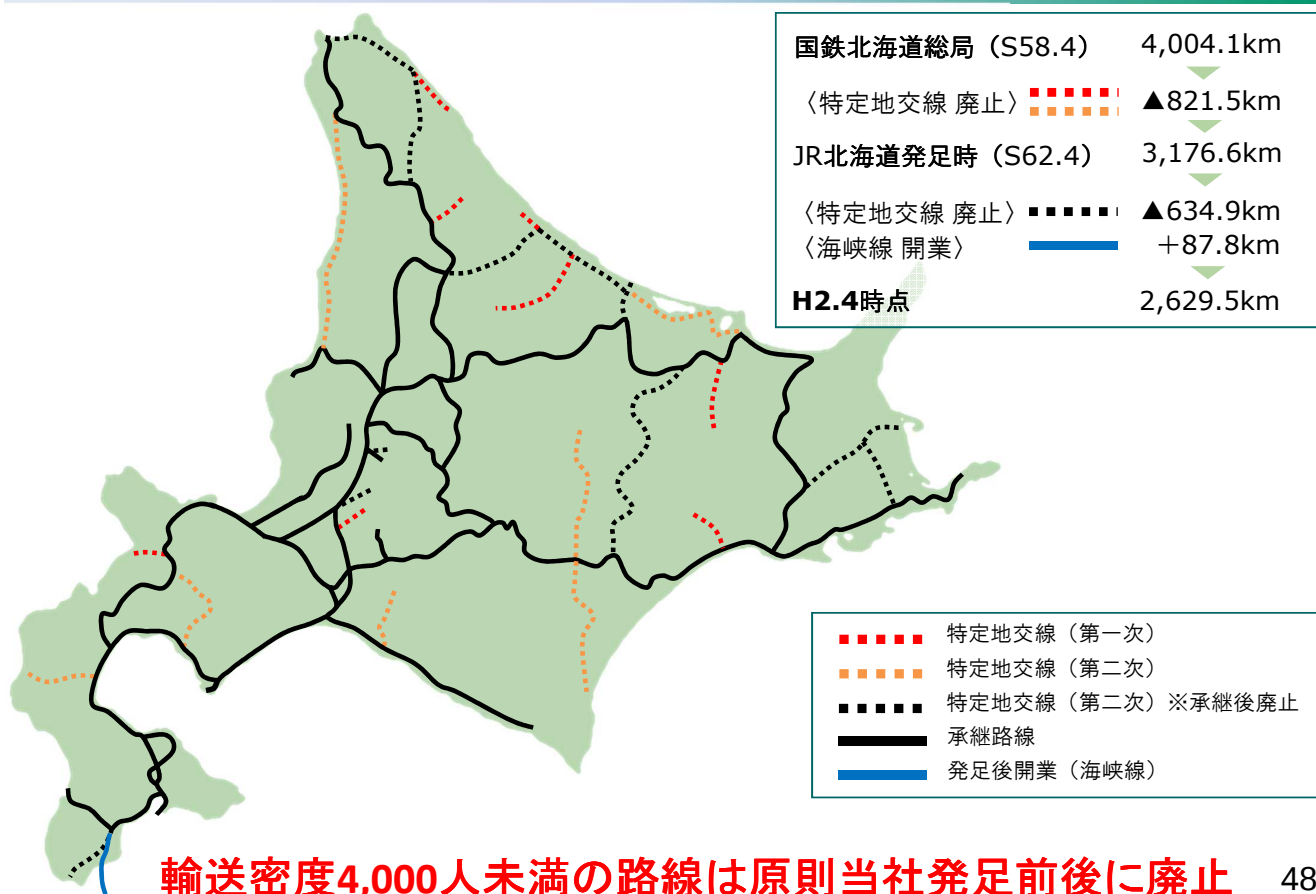
税制特例措置

- 承継特例[平成28年度まで] ※平成29年度影響額:3億円
国鉄改革時に、固定資産税等の負担急増が経営に与える影響を鑑み、承継資産に負担軽減策が講じられた。※4回期限延長
(平成13年度までは課税標準の1/2、平成14年度以降は3/5に軽減)
- 三島特例[平成28年度まで] ※平成29年度影響額:29億円
国鉄改革時に、三島会社に対してはその地域特性を考慮し、軽減措置が別途創設された。※4回期限延長(課税標準の1/2に軽減)

※その他、「青函トンネル特例」、「外形標準課税に対する特例」等がある。

47

発足当時の状況について



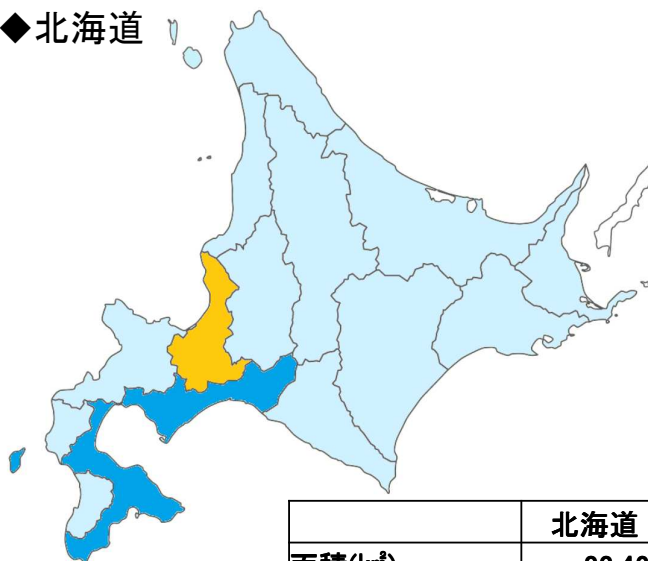
高規格幹線道路網の整備状況



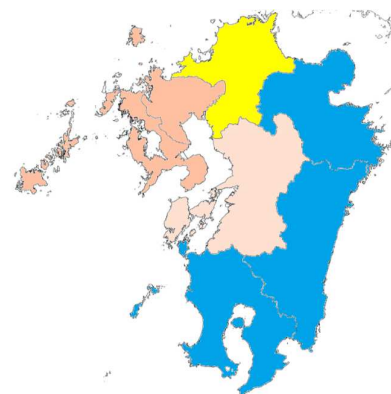
高規格幹線道路の整備が進み、近年無料の供用区間が延びている 49

北海道と九州の人口比較

◆北海道



◆九州



	北海道	九州	備考
面積(km ²)	83,424	42,233	約2倍
人口(人)	5,383,579	13,020,723	約1/2
人口密度(人/km ²)	68.6	308.3	約1/5

地域別1km²あたり人口密度：H27年度国勢調査

北海道の殆どの地域の人口密度が100人以下である。また、九州と比べて面積が約2倍であるのに対し人口密度が約5分の1と人口が散在している

50

鉄道輸送密度の推移(当社発足時との比較)※承継した特定地方交通線を除く

凡例	輸 送 密 度	S62年度	H27年度	増減
.....	500人 未満	11%	26%	15P
—	500人 ～ 2,000人	32%	32%	0P
—	2,000人 ～ 4,000人	26%	16%	-10P
—	4,000人 ～ 8,000人	20%	15%	-5P

■昭和62年度
(2629.5km)



凡例	輸 送 密 度	S62年度	H27年度	増減
—	8,000人 ～ 10,000人	2%	4%	2P
—	10,000人 ～ 20,000人	4%	1%	-3P
—	20,000人 以上	5%	6%	1P

■平成27年度
(2457.7km)



輸送密度500人未満の線区の割合が増加し、2,000人～4,000人の線区が減少している。

51

発足当時の鉄道営業キロ・社員数等

	会社発足時	主な増減事由	現 在
鉄道営業キロ	20線区 3,192.8km (S63初)	特定地交線等の廃止 北海道新幹線等の開業	14線区 2,568.7km (H28初)
鉄道運輸収入	705億円 (S63実績)	H8の800億円をピークに減少	685億円 (H27実績)
旅客輸送人員	103百万人 (S63実績)	札幌圏の利用増加	134百万人 (H27実績)
旅客輸送人キロ	4,557百万人キロ (S63実績)	都市間(長距離)の利用減少	4,320百万人キロ (H27実績)
鉄道車両数	1,396両 [うち電車176両、気動車565両] (S62末)	特定地交線等の廃止 機関車・客車の廃止 電車による共通運用(札幌圏)	1,060両 [うち電車426両、気動車462両] (H27末)
駅数	619駅 [うち有人駅143駅] (S63初)	特定地交線等の廃止 ご利用の少ない駅の廃止	435駅 [うち有人駅106駅] (H28初)
社員数	約13,000人 (S63初)	業務の効率化 早期退職の実施	約7,100人 (H28初)

※会社発足はS62.4.1であるが、海峡線の開業前であることから「会社発足時」の諸元は海峡線開業後(S63)を記載

協議会の事例

上下分離の事例

○福井鉄道福武線協議会

(設置に至る経緯)

- ・ 福井鉄道は、鉄道事業の経営が非常に苦しくなったため、平成19年9月に福井県、沿線市に対し、福武線存続のため協議の場の設置を要請。
- ・ 平成19年11月に福井県を中心として、官民協議の場「福井鉄道福武線協議会」を設置。
- ・ 平成20年5月の協議会において、福武線の再建方向（累積債務の圧縮、県と沿線3市による経費負担の検討等）が確認された。

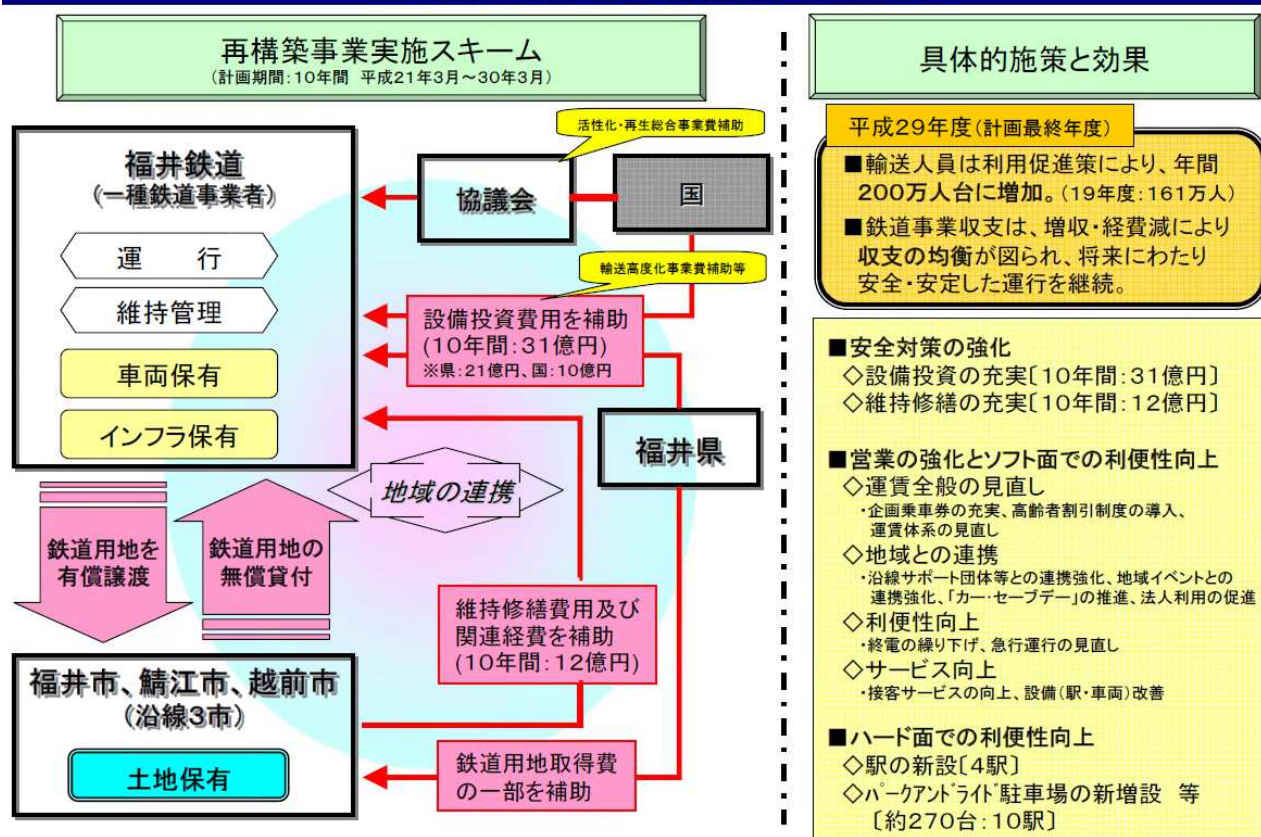
(構成員)

福井県、福井市、鯖江市、越前市、福井鉄道 他

法定協議会へ移行
(地域公共交通活性化再生法)

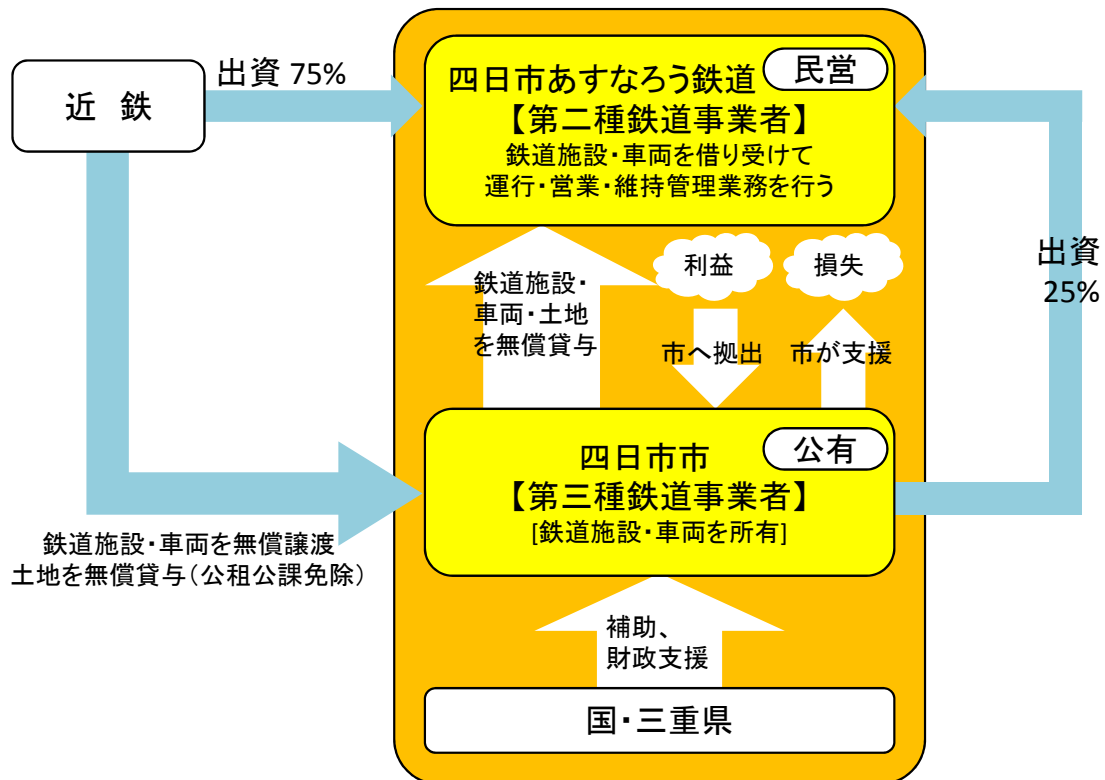
54

福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

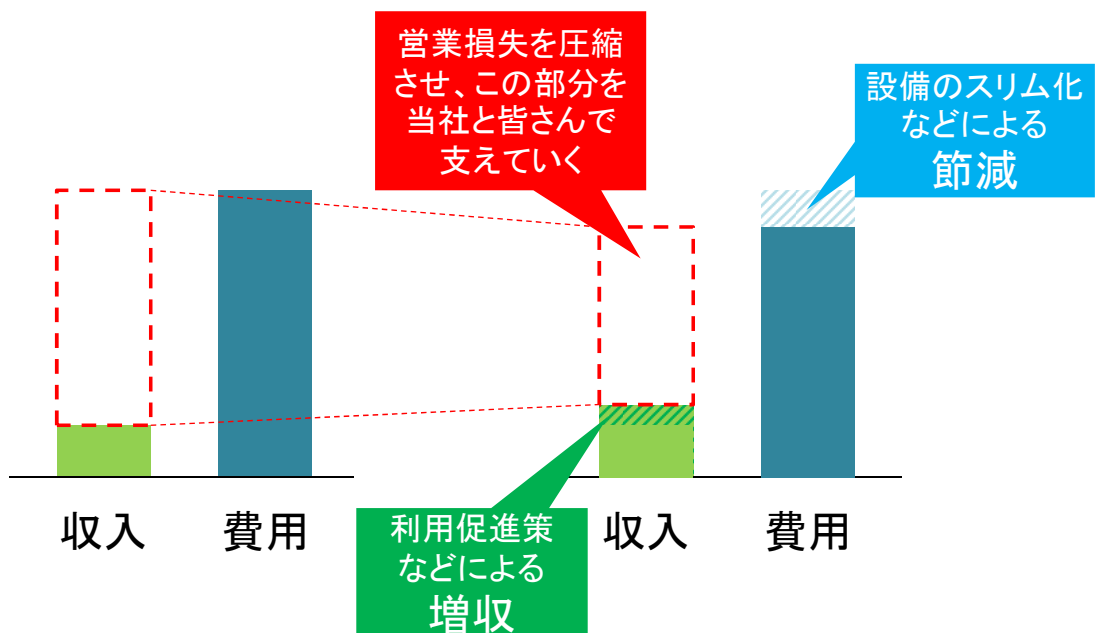


上下分離の事例

○四日市あすなろう鉄道 スキーム図



出所)「運輸と経済」第76巻 第7号 '16.7」よりJR北海道作成 56



上下分離の主な線区事例

上(列車の運行)	下(鉄道施設等の保有)	所在	営業キロ
WILLER TRAINS	北近畿タンゴ鉄道 〔株主:京都府、京丹後市、宮津市、福知山市等、 地方公共団体計82%、 その他は銀行、信用金庫など〕	京都府 兵庫県	114.0
三陸鉄道	沿線自治体 〔久慈市、野田村、普代村、田野畑村 岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市〕	岩手県	107.6
養老鉄道	【28年度】近畿日本鉄道 【29年度以降】新法人 〔出資:大垣市、桑名市、海津市、養老町 神戸町、揖斐川町、池田町〕	三重県 岐阜県	57.5
三岐鉄道 (北勢線)	沿線自治体 ※用地のみ保有 (桑名市、東員町、いなべ市)	三重県	33.1
山形鉄道	沿線自治体 ※用地のみ保有 (長井市、南陽市、白鷹町、川西町)	山形県	30.5

58

上(列車の運行)	下(鉄道施設等の保有)	所在	営業キロ
福井鉄道	沿線自治体 ※用地のみ保有 (福井市・鯖江市・越前市)	福井県	21.4
若桜鉄道	沿線自治体 (若桜町、八頭町)	鳥取県	19.2
伊賀鉄道	【28年度】近畿日本鉄道 【29年度以降】沿線自治体(伊賀市)	三重県	16.6
信楽高原鉄道	沿線自治体 (甲賀市)	滋賀県	14.7
和歌山電鉄 (貴志川線)	沿線自治体 ※用地のみ保有 (和歌山市、紀の川市)	和歌山県	14.3
四日市あすなろう鉄道	沿線自治体 (四日市市)	三重県	7.0

59