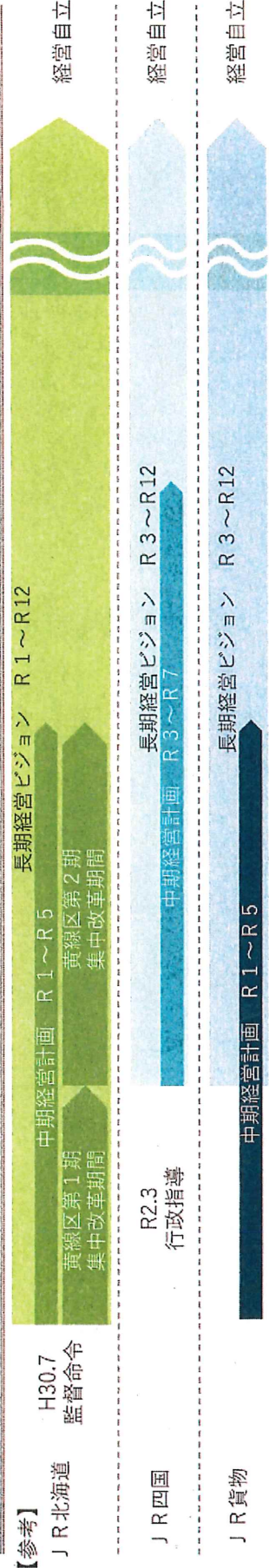


JR北海道・四国等に対する当面の支援規模



国土交通省

法律	10年間 (R3～R12) ※施行から5年後の見直し条項を設ける
支援パッケージ	各社の中期経営計画期間における支援内容・規模について公表 (R2.12.25公表) JR北海道：3年間 (R3～R5) JR四国：5年間 (R3～R7) JR貨物：3年間 (R3～R5)



JR北海道・JR四国等に対する支援について



国土交通省

I. 基本的な考え方

- JR北海道、JR四国及びJR貨物について、それぞれの経営自立に向けた取り組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、必要な支援を継続・拡充。

II. 支援の概要

- (1) JR北海道、JR四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、**令和12年度まで延長。**
- (2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。
 - ① **経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）**
 - ② **各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額:2,465億円）**
 - JR北海道（～令和5年度）：1,302億円
 - ※令和元年度・2年度の支援額（416億円）と合わせて5年間で1,718億円
 - ※令和3年度以降に地域と協力して行う「黄線区」への支援は別途検討
 - JR四国（～令和7年度）：1,025億円
 - JR貨物（～令和5年度）：138億円
 - ③ **支援手法の拡充**
 新たな支援手法として、**青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取り**を追加
- (3) これらの実施に必要な法改正案（国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正等）について、次期通常国会へ提出する方向で検討。

III. 具体的な支援策

1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

- (1) **経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（新規）**
 現在の特別債券※に加え、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することにより、経営安定基金を下支え
 ※特別債券…鉄道・運輸機構が利率2.5%を保証する特別な債券を発行（平成23年度～）

2. 構造的な経営課題への支援

- (2) **助成金の交付（継続）**
 貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕等の支援、黄線区に係る設備投資等の支援
 【JR北海道】
- (3) **青函トンネル・本四連絡橋のJR負担見直しに係る支援（新規）**
 青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担
 【JR北海道、JR四国】

3. 経営改革の推進

- (4) **省力化・省人化に資する支援（新規）**
 - ① 設備投資に必要な資金の出資
 【JR北海道、JR四国】
 - ② 設備投資等に係る無利子貸付
 【JR貨物】
- (5) **利子補給（新規）**
 市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給
 【JR北海道、JR四国】
- (6) **DES (Debt Equity Swap) ※（新規）**
 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強
 【JR北海道、JR四国】
 ※DES…債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること
- (7) **不要土地の引取り（新規）**
 廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り
 【JR北海道、JR四国、JR貨物】（規制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）

4 支援のお願い

このように、監督命令を着実に進め、最大限の自助努力、新型コロナウイルス感染症拡大を受けた追加対策、地域の皆様と一体となったアクションプランの推進などに懸命に取り組んでまいりました。

状況変化により資金不足など厳しい経営状況が予測される中、長期ビジョンの推進と自助努力により経営基盤強化をより一層進め、経営自立を図ってまいりますので、このために必要な支援をご検討くださいますようお願い申し上げます。

① 事業継続のための資金確保

○コロナの影響に伴う収支悪化などグループ全体で当座の資金が大きく減少しており、脆弱化した財務体質の改善に対する措置

② 当社単独では解決困難な課題への支援継続

- 黄線区維持
- 貨物列車走行線区
- 青函トンネル維持管理

③ 経営自立の推進

○経営自立のためにシステムチェンジを進めるための支援

鉄道環境の変化

持続可能な交通体系の構築に向けた取り組み

当社単独では維持困難な線区において、地域の皆様と一体となり、持続可能な交通体系の構築を進めています。

当社単独では維持することが困難な線区

区分	区	分
2019年度 営業損失	輸送密度200人未満の線区	15
	輸送密度200人以上2,000人未満の線区	132
	既に話し合いを始めている線区	6
	小計	153
	北海道高速鉄道開発(株)関連線区	67
	合計	220

(単位:億円)
※管理費を含む(単位未満四捨五入)

2016年11月18日發費資料をもとに
数値のみ2019年度に置き換えました。

※札幌線(北海道医療大学~新十津川間)は
2020年5月7日をもって鉄道事業を廃止



監督命令(2018年7月)

<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線区>
 地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。

<利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区>

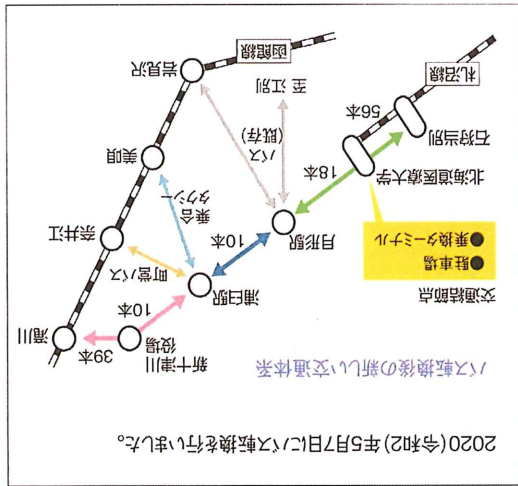
2019(令和元)年度及び2020(令和2)年度を「第1期集中改革期間」とし、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組み、持続的な鉄道網の確立に向け、2次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的に検討を行う。
 第1期の検証を行い、着実な取組が行われていることを前提に、2021(令和3)年度から2023(令和5)年度までの「第2期集中改革期間」に移行する。

取組の結果を毎年度検証し、最終年度(2023(令和5)年度)には総合的な検証も行う。利用者数等の目標に対する達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方案についても検討を行う。

赤・茶線区(輸送密度200人未満の線区)

地域の皆様と合意形成を得ながら、鉄道よりも便利で効率的な他の交通手段への転換を進めています。

乳沼線(北海道医療大学～新十津川間)



日高線(鶴川～様似間)の経緯

2014(平成26)年以前	2014(平成26)年度の輸送密度は186人となり、当社が発足した1987(昭和62)年度の538人から約3分の1まで減少
2015(平成27)年1月	低気圧に伴う波浪の影響により厚賀～大狩部間 盛土流出 地域と当社で日高線を持続的に維持するための協議を開始
2016(平成28)年8月	台風により豊郷～清島間、厚賀～大狩部間などで被害拡大 当社から一連の被害の復旧費が86億円となることを発表 地域から「鉄道事業者として責任ある回答」を求められる
2017(平成29)年2月	当社から「日高線(鶴川～様似間)の復旧断念、並びにバス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願い」を正式に申入れ 3月 地域でバス転換以外の交通モードについて検討開始
2018(平成30)年7月	交通モードの検討結果を受けて、日高管内臨時町長会議で あるべき交通体系について議論を開始
2019(令和元)年11月	「全線バス転換」に向けて地域と当社で個別協議に入ることを確認
2020(令和2)年8月	地域として「鉄道事業廃止」を受け入れ、転換バスの実現に向けた最終的な調整に入ることを確認

黄線区(輸送密度200人以上2,000人未満の線区)

鉄道を持続的に維持する仕組みの構築を進めるため、当社と地域の皆様が一体となって、利用促進やコスト削減などの取り組みを進めています。

事業計画(アクトゾナ)の推進(2019～2020年度)

「黄色」8線区において、

●2年間の「第1期集中改革期間」として、当社と地域の皆様が一体となって、**利用促進やコスト削減**などに取り組み、持続的な鉄道路線の確立に向け、あるべき交通体系について徹底的に検討を行います。

●このため、関係者の皆様のご理解とご協力を得て、**8線区ごとの事業計画(アクトゾナ)を策定して取り組んでいます。**

当社と地域の皆様が利用促進や経費削減に一体となって**取り組みを醸成**するため、8線区ごとにアクトゾナを策定して取り組んでいます。

●策定線区 「黄色」8線区

花咲線(釧路～根室間)、釧路線(釧路～網走間)、石北線(旭川～網走間)、宗谷線(旭川～稚内間)、
富良野線(旭川～富良野間)、根室線(滝川～新得間)、室蘭線(苫小牧～岩見沢間)、日高線(苫小牧～鶴川間)

●基本指標 線区別収支、輸送密度

・利用促進や経費削減の取り組みが反映される「線区別収支」を基本指標とします。

・計画終了後の2020(令和2)年度において計画開始前の2017(平成29)年度と同水準を目指します。

・増収要素、減収要素を分解して把握し、「輸送密度」や関連指標とあわせて次の取組を検討する材料とします。

●取組内容

●1)利用促進(「共通」生活利用「観光利用」観光利用「広域交通」の4つの側面から具体的取組を記載)
沿線地域の皆様の日常的なご利用を増やしていくための取組/道内外から観光などでご利用いただくための取組/出張などの際に鉄道をご利用いただく取組 など

●2)経費削減(ご理解やご協力を得て進める経費削減策について記載)
ご利用の少ない駅や踏切の見直し など

●3)第2期集中改革期間に向けた取組内容の検討(すでに結論は出ないが中長期的視野で検討していくことを記載)
あるべき交通体系についての徹底的な検討 など

●進め方
●8線区毎に「アクトゾナ実行委員会」を設置し、PDCAサイクルに基づき検証・必要な見直しを行います。

・2020(令和2)年度末を目処に着実な取組が行われていることを前提として第2期集中改革期間に進みます。

具体的な取組概要は次ページをご覧ください。(当社ホームページにも掲載しています)

日高線転換バスの運賃 (案)

R3.2.18現在認可申請中
(変更の可能性あります)

【1】通学のご利用が多い主な区間の運賃

	大人片道運賃		通学定期運賃 (高校生1箇月)	
	バス	J R (列車代行バス)	バス (*)	J R (列車代行バス)
富川 ~ 苫小牧	850円	1,130円	26,040円	14,980円
富川高校 ~ 静内	880円	970円	26,400円	12,630円
新冠 ~ 静内高校	210円	250円	7,560円	4,530円
荻伏 ~ 浦河高校	400円	340円	14,040円	8,000円
浦河高校 ~ 様似	510円	340円	18,360円	9,040円

(注) J R 運賃は現在の最寄り駅 (浦河高校は東町駅) までのものを記載
※鉄道廃止時に定期券ご利用の方を対象に、一定期間の差額を J R が補償します。

【2】特急とまも号 (えりも〜苫小牧) の運賃

	厚賀橋	新冠・静内	三石総合 町民センター	浦河町役場	様似	えりも
苫小牧駅前・ 王子総合病院・ 職訓センター通・ 沼ノ端駅北口	1,330円	1,500円	1,980円	2,190円	2,600円	2,900円
【参考】 J R の運賃 (苫小牧〜各駅)	1,680円	2,100円 (注1)	2,420円	3,190円	3,630円	4,560円 (注2)

(注1) 新冠駅は1,890円
(注2) うち、えりも〜様似のバス運賃 930円

JRに貸付けを行う金融機関への利子補給【債務等処理法】

⑦

○ 駅周辺開発等の事業性を有し、今後の収益の柱となり得る分野について、資金調達の円滑化を図るため、市中の金融機関に対し、鉄道・運輸機構が当該貸付けに係る利子を補給する。

支援対象イメージ

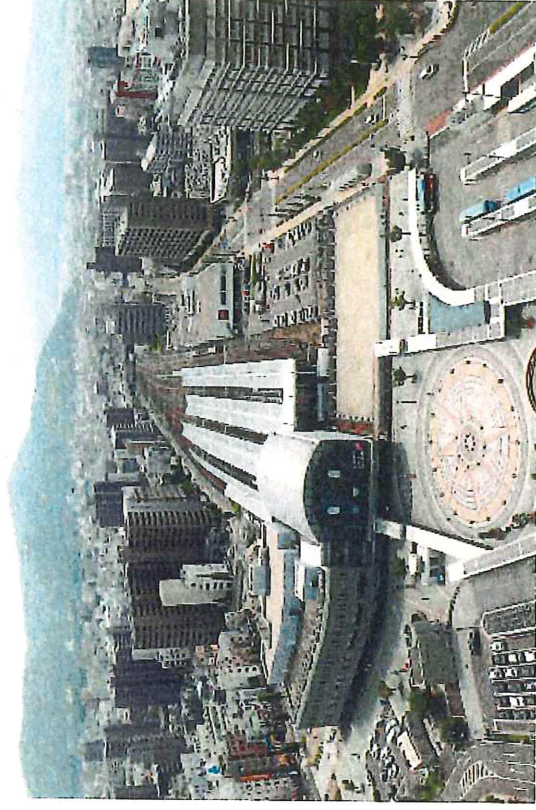
・札幌駅前タワーの建設（JR北海道）

・高松駅周辺開発（JR四国）等

【新JRタワーの建設イメージ】



【高松駅周辺開発】

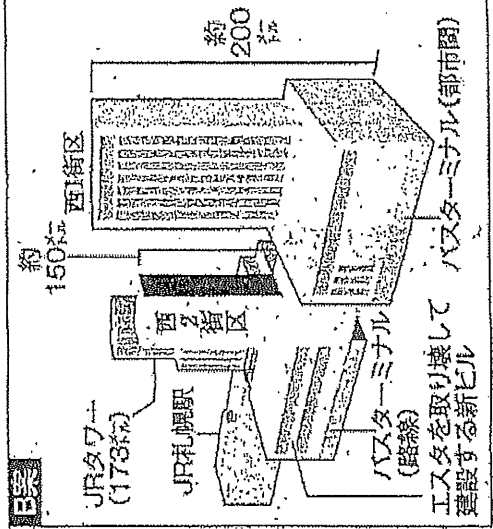
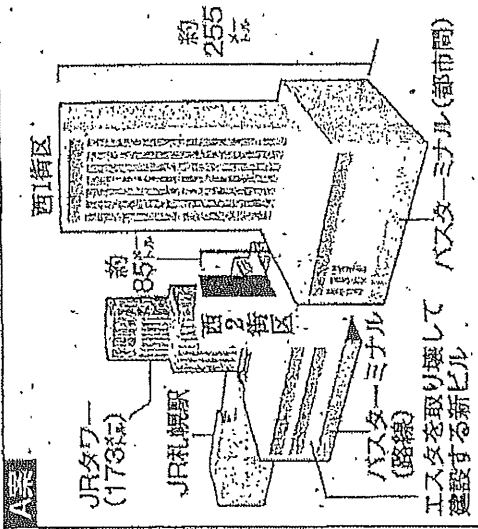
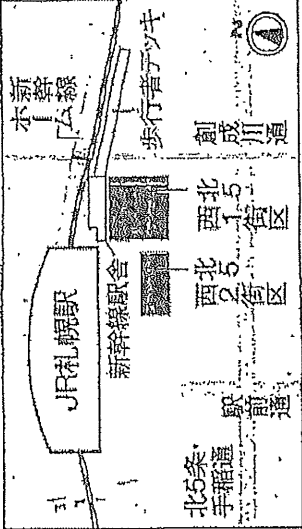


A 255棟 + 85棟

B 200棟 + 150棟

札幌駅新ビルに2案

札幌駅南側の再開発のイメージ



北海道新幹線札幌延伸に合わせて、JR札幌駅南口の再開発事業と、札幌市とJR北海道などで構成する準備組合が2案の新ビル構想を検討していることが5日分かった。両案ともビルの数は200棟級となる。準備組合は年内にも1案に絞り込んだ基本計画を策定し、2022年度中の都市計画決定を目標とする。

(平岡伸志)

年内にも絞り込み

再開発されるのは同市中央区北と西1、西2の両街区。準備組合事務局の札幌市によると、「A案」は西1街区に約255棟、西2街区に約85棟のビルを、「B案」は西1に約200棟、西2に約150棟のビルを建設することを想定。両案とも延べ床面積は11万7千平方メートルで、完成すれば現在道内に最も高いJRタワー

(173棟)を超えるビルが誕生する。いずれの案も両街区1階は都庁間入や路線入のターミナルを整備。西1のビルには世界展開する高級ホテルや高級宿泊施設などが入るほか、低層階で新幹線駅と直結する。複合商業施設「札幌エスタ」を取り壊して整備する西2には新たな商業施設をつくる。

札幌市は昨年10月に策定した再開発基本構想で、西1に高層ビルを建てるA案に近い建設方針を提示。JR北海道の豊田社長は同日、東京・渋谷の高層ビル「渋谷スクランブルスクエア」(約330棟)を手本ビルにビル整備を目指す考えを示していた。

新ビルは30年屋架の北海道新幹線札幌延伸に向け、23年度の着工、29年度の完成を予定している。

⑨

○国鉄改革に際して、青函トンネル・本四備讃線の資本費については、JRには負担能力が見込まれない状況を考慮し、旧国鉄において処理することとされた。
 ○施設の供用開始から30余年が経過し、今後とも青函トンネル・本四備讃線を維持し続けるために必要となる抜本的かつ大規模な改修費用については、旧国鉄の地位を承継した鉄道・運輸機構が負担する。

青函トンネル

《大規模改修の内容》

- 先進導坑において「盤ぶくれ」（変状）が発生するなど、トンネル本体を含めた設備の劣化
- 「排水ポンプ」や「列車火災検知装置」などの老朽化



盤ぶくれ発生状況



排水ポンプ

鉄道・運輸機構

JR北海道 JR四国



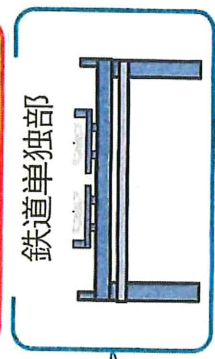
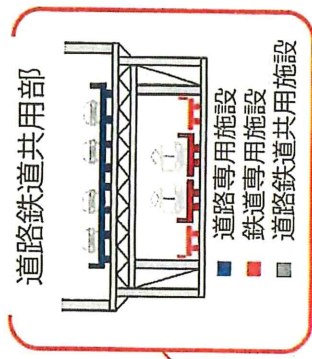
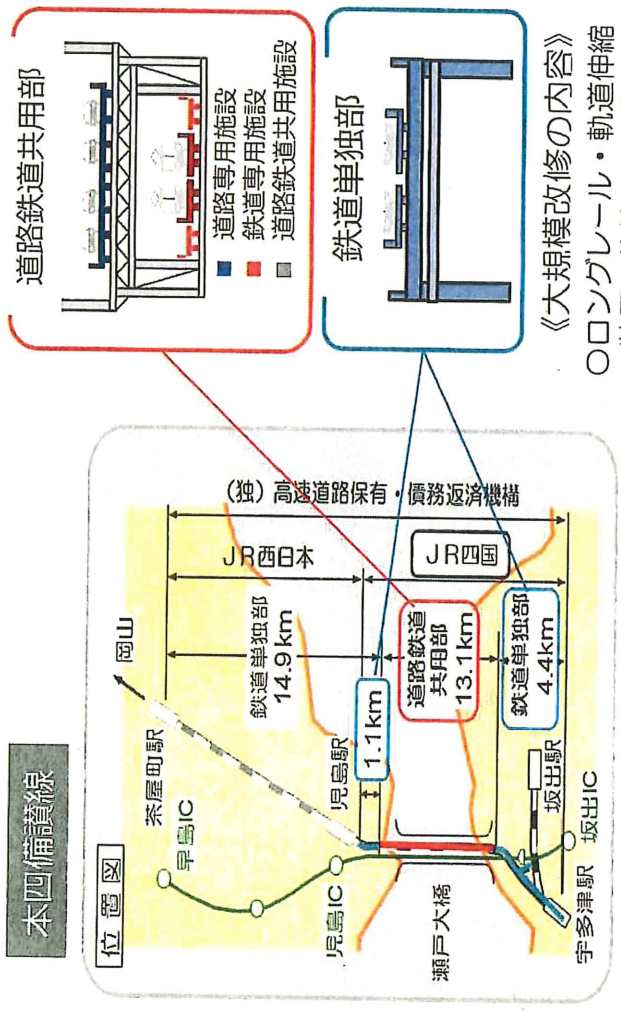
負担見直し



費用改修

鉄道・運輸機構

青函トンネル・本四連絡橋



《大規模改修の内容》
 ○ロングレール・軌道伸縮装置の伸縮レール等の更新
 ○経年劣化した防音パネル（下面・側面）の更新