

Ⅲ JR北海道の持続可能な経営構造の確立

国による抜本的な支援(主なもの)

(1) 本道固有のコスト軽減対策

《方策1》 貨物列車の割合が高い本道の輸送体系の実態を踏まえた支援

《方策2》 青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減

(2) 老朽土木構造物等対策

《方策3》 鉄道施設等の老朽更新対策

(3) 増収策への支援

《方策4》 増収策への戦略的支援

(4) 資金繰りの改善

《方策5》 平成31年度以降の資金対策

(1) 本道固有のコスト軽減対策

【考え方】

- JR北海道は、積雪寒冷の本道において、電化をされていない長大な路線や青函トンネルを維持管理するとともに、道外と比較して貨物輸送の割合が高い輸送体系にあるなど厳しい事業環境に置かれていることから、国においては、極めて厳しい経営状況やこうした本道の特殊性を踏まえ、JR北海道の負担を軽減する措置を講じる必要がある。

《方策1》 貨物列車の割合が高い本道の輸送体系の実態を踏まえた支援

- JR北海道においては、道外と比較して相対的に貨物列車の走行割合が高い輸送体系となっているが、現行の「アボイダブルコストルール」のもとでの線路使用料は、安全対策に必要なコストを十分反映したものとは言えず、JR北海道の負担が大きくなっている実態にある。
- 国においては、こうした厳しい事業環境を踏まえて、JR北海道の負担を軽減する措置を講じる必要がある。この場合、JR貨物の経営の安定確保や荷主への影響に十分配慮し、負担を転嫁することのないよう留意することが重要である。

《方策2》 青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減

- 現在、JR北海道は、本州との連絡に際し、鉄道運輸機構が保有する青函トンネルを使用し、年間2～3億円の使用料を支払うとともに、トンネル内の線路などの維持管理経費を毎年負担している。
- また、青函トンネルにおける防災設備等の老朽化に伴う改修費用として、国の補助制度の枠組みのもと、年間5～7億円の負担が求められているところであるが、青函トンネルの維持改修経費や使用料については、我が国全体の交通・物流ネットワークを形成する観点からも十分考慮されるべきであり、JR北海道の負担軽減に向けた新たな対策を講じる必要がある。

【資料①】貨物による線路使用料負担の比較

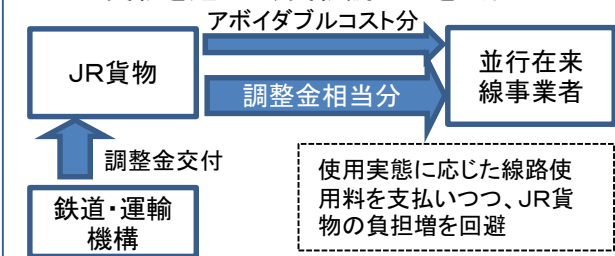
区分	線路・電路設備修繕費		人件費・業務費	資本費 (設備投資等)
	線路・電路	その他		
JR旅客	○	×	×	×
並行在来線	○	○	○	○

＜JR旅客会社に対する線路使用料＞

- アボイダブルコストルールが適用され、貨物列車が走行しなければ回避できる経費(レールの摩耗に伴う交換費用等)のみをJR貨物が負担

＜並行在来線事業者に対する線路使用料＞

- 厳しい経営環境の並行在来線事業者に対し、使用実態に応じた線路使用料を確保するため、アボイダブルコスト相当分に加え、鉄道・運輸機構がJR貨物を通じて、貨物調整金を交付



【出典】国土交通省HP

【資料②】青函トンネルにおける改修工事費

30年間の改修工事費
1,107億円(H11～40)

償却資産785億円 (防災設備等)	・国及びJRが負担
取替資産322億円 (レール等)	・JRが負担

【出典】平成14年度決算検査報告(会計検査院)

(2) 老朽土木構造物等対策

【考え方】

・ JR北海道においては、橋りょう、トンネル、護岸など明治時代の鉄道開業期に構築された土木構造物が相当数存在しており、今後の維持更新等が大きな課題となっているが、必要な対策については未だ示されておらず、中長期的視点で早急に対策を講じる必要がある。

《方策3》 鉄道施設等の老朽更新対策

- ・ 本道においては、完成から100年を超えるトンネルや橋りょうが全体の約1割を占めるなど、最終的に大規模修繕や更新などに多額の費用が見込まれており、また、気動車などの車両についても老朽化が進み、今後、計画的な更新等が必要となっている。
- ・ 本来、鉄道施設や車両の老朽更新や維持管理については、それらを使用して収益を得る鉄道事業者が行うことが原則であるが、これまで計画的な老朽対策がなされてこなかったものであり、今後、維持される線区において、これらの費用負担を安易に地域に求めることは、道民の理解を得られるものではなく、JR北海道の経営のこれまでの経緯等を踏まえた国の政策的対応が必要である。

(3) 増収策への支援

【考え方】

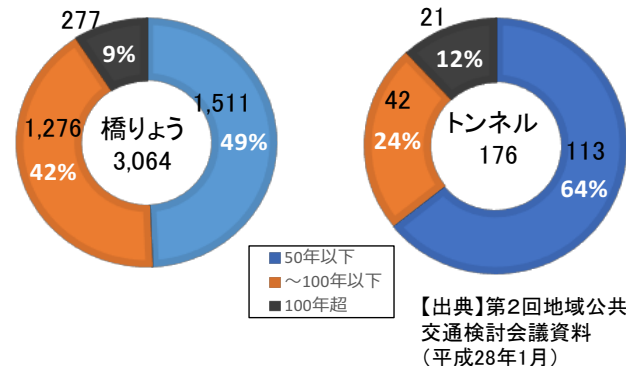
・ JR北海道においては、札幌圏においても営業赤字が発生するなど、本州JR3社と比較すると恒常的に黒字を確保できる路線を有しておらず、経営安定基金の運用益に依存する経営構造となっており、今後の収益源を戦略的に育てていく必要があることから、国においては、中長期的な観点からJR北海道が実施する利便性の向上につながる取組への戦略的な支援が求められる。

《方策4》 増収策への戦略的支援

- ・ 新千歳空港における発着枠の拡大に対応した快速エアポートの増便など、輸送力の強化に向けた取組
- ・ 海外からの観光客の増加に対応した、駅舎など鉄道施設のバリアフリー化の推進
- ・ 都市間輸送を高速で担う新型特急車両の新技术導入も含めた開発
- ・ DMVも含め地方路線におけるきめ細かな移動ニーズに柔軟に対応できる車両の開発 など

【資料①】鉄道施設等の老朽化の状況

- ・ 全体(3,064)の半数を超える橋りょうが、経年50年を超え、約1割は100年を超えている状況
- ・ 全体(176)の3分の1を超えるトンネルが、経年50年を超え、約1割は100年を超えている状況



【資料②】JR旅客各社の平成27年度決算比較

損益計算書 (単位: 億円)

	JR北海道	JR東日本	JR東海	JR西日本	JR四国	JR九州
営業損益(鉄道)	△ 482	3,722	5,555	1,242	△ 109	△ 115
営業損益(その他)	35	377	21	129	4	169
全事業営業損益	△ 447	4,099	5,576	1,372	△ 105	54
営業外損益	20	△ 505	△ 671	△ 204	3	17
経営安定基金等	404	-	-	-	107	111
経常利益	△ 22	3,594	4,905	1,167	6	182

【出典】JR各社決算資料

JR北海道においては、経営安定基金等404億円を充当してもなお、経常赤字となっている。

(4) 資金繰りの改善

【考え方】

- JR北海道においては、現在「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に対し、国から1,200億円の支援(無利子貸付900億円、助成金300億円)を受けているが、平成31年度以降は国の支援がなくなることに加え、無利子貸付の返済が重なり、今後、資金繰りが急速に悪化することが予想されている。

《方策5》平成31年度以降の資金対策

- JR北海道が中長期的な展望をもって地域との協議などを進め、持続可能な事業運営ができるよう、国においては、返済の猶予などの支援を講ずる必要がある。

【資料①】 国の設備投資等に係る支援措置

年度	用途	種別	金額
H10~11	設備投資	無利子貸付	292億円
H23~	設備投資 (老朽化対策、 経営基盤強化)	助成金	300億円
		無利子貸付	300億円
		計	600億円
H28~	設備投資 (安全対策)	助成金	300億円
		無利子貸付	300億円
	修繕	無利子貸付	600億円
	計	1,200億円	

- ・今後多額の無利子貸付金返済が発生

【出典】平成27年度決算検査報告(会計検査院)