

# JR北海道の経営改善について

JR北海道は厳しい経営状況に置かれており、平成28年11月に単独では維持困難な線区を公表して、地域と協議してきた。

**現行の国の支援は平成30年度までの措置**であるため、31年度以降の方向性を本年夏頃に示す必要がある。

今般、国土交通省よりJR北海道に対し、経営改善に向けた取組を着実に進めるよう、監督命令を发出するとともに、国の支援を行う方針を公表する。

## 1. JR北海道の経営改善に向けた取組

JR北海道は、北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する**平成43年度の経営自立を目指して**、徹底した経営努力を行う。

- 札幌市圏内における**非鉄道部門も含めた収益最大化**
- 新千歳空港アクセス**の競争力強化(快速エアポートの増強)
- インバウンド観光客を取り込む**観光列車の充実**
- コスト削減や意識改革 など



新幹線札幌駅(イメージ)



観光列車の充実

### <事業範囲の見直しについて>

・**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。

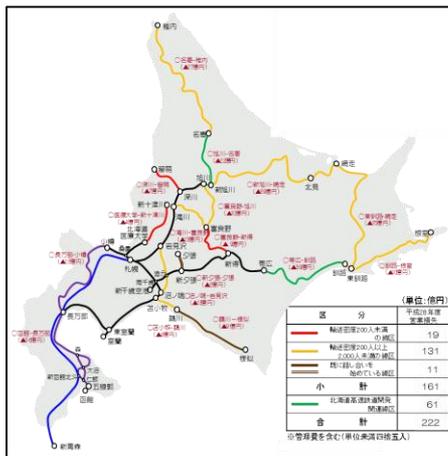
・**利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区**

**平成31年度及び32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、平成33年度から35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(平成35年度)には総括的な検証**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策についても検討を行う。

JR北海道の経営計画等に盛り込まれた取組については、**四半期ごとに**鉄道局とともに検証し、情報を開示。**数値目標の達成状況を迅速に検証し**、速やかに改善方策を講じるため、**部門別の収支管理**などの体制を整備。



JR北海道「単独では維持困難な線区について」

## 2. 関係者による支援・協力

JR北海道の徹底した経営努力を前提として、経営自立までの間、国、地方自治体、関係者等が必要な支援・協力を行う。国の支援の根拠となる法律の規定に付された**期限内の平成31年度及び32年度の2年間**における国の支援は、以下のとおりとする。

(1) 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における**鉄道施設及び車両の設備投資及び修繕への支援**

(※) 地方自治体等からも**同水準**の支援が行われることを前提に、具体的な仕組みについては、地方自治体等との協議も踏まえ、今後検討・調整。道内自治体の厳しい財政状況を踏まえ、**地方財政措置を要求**。

(2) 貨物列車走行線区における貨物列車の運行に必要な**設備投資及び修繕等への支援**

(3) 青函トンネルの維持管理への支援

(4) 経営基盤の強化に資する前向きな**設備投資への支援**



鉄道施設の設備投資や修繕

**総額(2年間) 4百億円台** (額は今後確定)

**(1)から(3)までは全額助成、(4)は助成1/2、無利子貸付1/2**



貨物列車の運行



青函トンネル排水設備



快速エアポート

**平成33年度以降**については、JR北海道及び地域の関係者の取組の着実な進展を前提として、**国の支援を継続**するため、**所要の法律案を国会に提出することを別途検討**する。

上記の資金面の支援に加え、**JR東日本**から、新幹線ネットワークを活用した連携、人的支援、技術支援、観光分野の協力など、**最大限の協力・支援**を求める。

国は、**新幹線の高速化**について、**物流の確保にも配慮した上で検討**を進める。

(今後のスケジュール)

**7月27日(金) 国土交通大臣より公表**

(同日) JR会社法に基づき、JR北海道に対し、「1. JR北海道の経営改善に向けた取組」に掲げる取組を着実に進めるよう、**監督命令を发出**