令和8年11月12日
第２回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会

資料

# 事務局説明資料（第2回）

国土交通省鉄道局

令和8年11月

1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

2. ＪＲ北海道の状況

3. ＪＲ四国の状況

4. ＪＲ貨物の状況

5. 並行在来線の状況

6. その他の課題

7. ご議論いただきたいポイント

# 国鉄分割民営化の概要

国土交通省
第1回資料再掲

## ○分割及び経営形態についての考え方

■ 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ民間企業と同様の経営の自由、自主性を有することとなるよう、国の監督規制は必要最小限にとどめ、経営者が経営について権限と責任を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。
　経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。

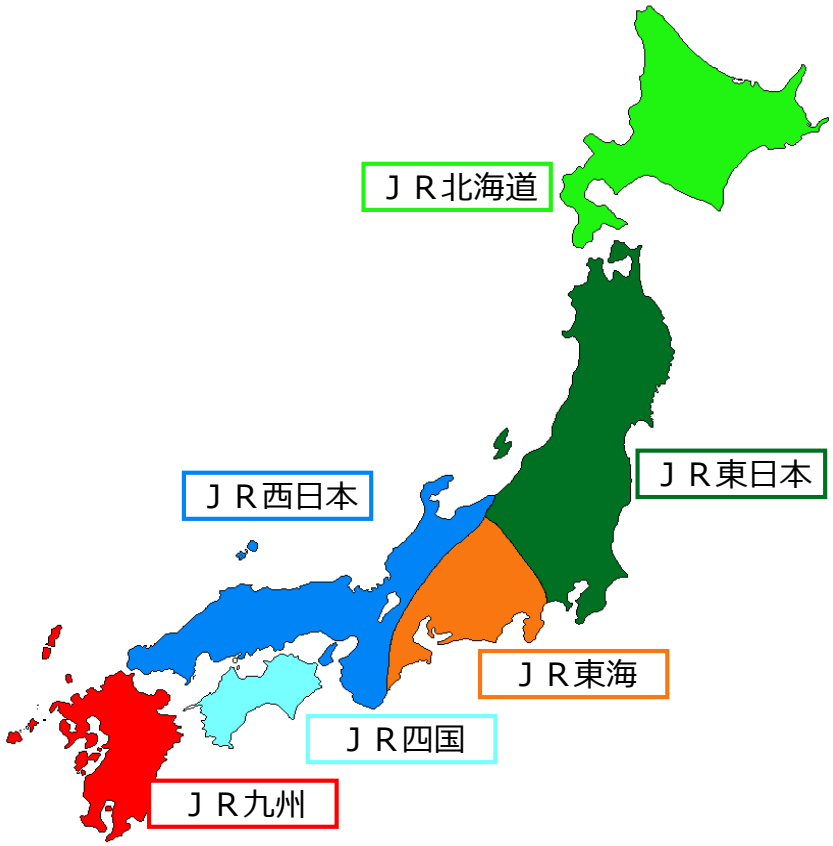
■ 旅客部門を全国６社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。

（日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より）

## ○ＪＲ会社間の収益調整措置等

■ いずれの会社も発足時において採算がとれ、将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤として、以下の収益調整措置等が講じられた。

| 本州３社 | ３島会社 | 貨物会社 |
|---|---|---|
| **長期債務の一部を負担**<br>ＪＲ東日本　４．２兆円<br>ＪＲ東　海　０．５兆円<br>ＪＲ西日本　１．１兆円 | **長期債務の負担**<br>なし | **長期債務の一部を負担**<br>ＪＲ貨物 0.1兆円 |
| **新幹線施設リース料**<br>ＪＲ東日本　２．６兆円<br>ＪＲ東　海　５．１兆円<br>ＪＲ西日本　０．９兆円 | **経営安定基金の設定**<br>※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填<br>ＪＲ北海道　6,822億円<br>ＪＲ四　国　2,082億円<br>ＪＲ九　州　3,877億円 | **アボイダブルコストルールの設定**<br>※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担 |




■ これまでに旅客4社が完全民営化（令和8年4月現在）

| | | |
|---|---|---|
| ＪＲ東日本 | 平成5年（1993年）10月<br>平成14年（2002年）6月 | 株式上場<br>完全民営化 |
| ＪＲ東海 | 平成9年（1997年）10月<br>平成18年（2006年）4月 | 株式上場<br>完全民営化 |
| ＪＲ西日本 | 平成8年（1996年）10月<br>平成15年（2003年）3月 | 株式上場<br>完全民営化 |
| ＪＲ九州 | 平成28年（2016年）10月 | 株式上場<br>・完全民営化 |

# JRの収益調整措置の考え方

国土交通省

第1回資料再掲

昭和60年７月26日　日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より

11.旅客鉄道会社の経営見通し

国鉄の貨物部門については、旅客部門から分離し、独立した事業体とする。

先に述べた旅客輸送の需要見通し、事業範囲、収益調整措置等や後述する要因規模等を前提とした昭和６２年度の各旅客鉄道会社の収支見込みは以下のとおりである。

（単位：億円）

| 区　分 | 北海道 | 東日本 | 東　海 | 西日本 | 四　国 | 九　州 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 収　入 | 1,279 | 13,849 | 7,795 | 7,053 | 430 | 1,348 | 31,754 |
| 費　用 | 1,270 | 13,711 | 7,717 | 6,982 | 427 | 1,337 | 31,444 |
| 損　益 | 9 | 138 | 78 | 71 | 3 | 11 | 310 |

（注１）　（略）

（注２）各旅客鉄道会社に、収入（注１に同じ）の概ね１％程度の利益が出るように収益調整措置を講じた。

運輸省「昭和６０年度運輸白書」より

１　再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」

(2)　効率的な経営形態の確立

「意見」において示された新しい経営形態の具体的な内容は、次のとおりである。

ア　分割

国鉄の旅客部門について、北海道、四国、九州の3島を分離し、本州を3分割することとする。また新幹線については、・・・なお、これらの分割に当たっては旅客の流れとの適合や、分割に伴う技術上の問題の最小化といった観点を重視し、地域的にも自然な形の分割となるよう配慮している。

また、各旅客鉄道会社については、将来にわたって安定的な経営を維持し得る基盤を整備する必要があるとし、このため、発足時においていずれの会社も採算がとれるよう収益調整措置を講じることとし、この収益調整措置については、本州については前述の新幹線一括保有方式の採用により、3島については長期債務の引継ぎの免除及び基金の設定により、行うものとする。なお生じる収益差については、政府において微調整の具体的方法を検討すべきものとする。

# JR各社の概要（令和7年度末）

国土交通省

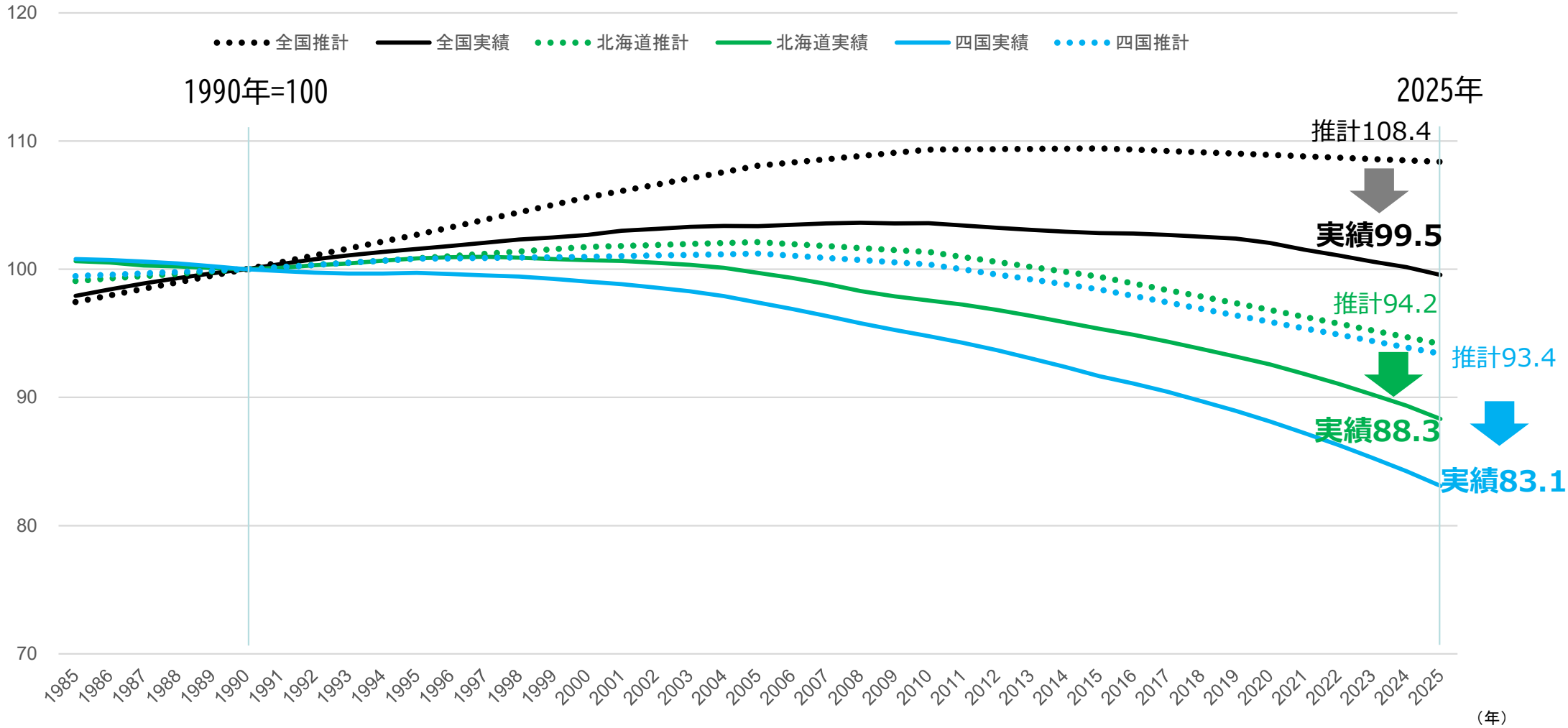
| 項　目 | | 旧国鉄（S60年度末） | ＪＲ7社 合計 | 北海道 | 東日本 | 東　海 | 西日本 | 四　国 | 九　州 | 貨　物 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 営業キロ | （キロ） | 20,789 | 19,726 | 2,241 | 7,419 | 1,971 | 4,898 | 854 | 2,343 | 7,806 |
| 社員数 | （人） | 276,774 | 100,797<br>[99,713] | 5,914<br>[5,925] | 39,598<br>[39,660] | 18,518<br>[18,404] | 22,524<br>[21,665] | 2,050<br>[2,010] | 6,483<br>[6,460] | 5,710<br>[5,589] |
| 資本金 | （億円） | 4,560 | 5,856 | 90 | 2,000 | 1,120 | 2,261 | 35 | 160 | 190 |
| 発行済株式数 | （万株） | － | 274,743 | 50 | 113,441 | 100,117 | 45,556 | 77 | 15,464 | 38 |
| 営業収益（連結） | （億円） | 35,528 | 78,889<br>[72,934] | 1,656<br>[1,560] | 30,846<br>[28,875] | 20,062<br>[18,318] | 18,458<br>[17,079] | 788<br>[552] | 5,003<br>[4,543] | 2,076<br>[2,007] |
| 営業利益（連結） | （億円） | ▲ 20,201 | 14,684<br>[12,599] | ▲ 408<br>[▲ 482] | 4,142<br>[3,767] | 8,301<br>[7,027] | 1,980<br>[1,801] | ▲ 103<br>[▲ 130] | 740<br>[589] | 32<br>[27] |
| 経常利益（連結） | （億円） | ▲ 18,478 | 13,916<br>[11,889] | ▲ 83<br>[▲ 125] | 3,516<br>[3,215] | 7,809<br>[6,492] | 1,836<br>[1,656] | 74<br>[42] | 740<br>[595] | 24<br>[14] |
| 経営安定基金 | （億円） | － | 8,904 | 6,822 | － | － | － | 2,082 | － | － |

（注）ＪＲ7社については令和7年度末の数値（各社の決算発表資料等による）
社員数、営業収益（連結）、営業利益（連結）及び経常利益（連結）について、上段は令和7年度末の数値、下段の［　］書きは令和6年度末の数値

# 北海道・四国の将来人口推計（昭和62年時点）と実績比較

国土交通省

○国鉄民営化当時（1987年）における2025年の将来人口推計について、全国は1990年比で約８％の増加、北海道・四国は６％前後の減少が見込まれていたところ、実績では、全国が微減にとどまっているのに対し、北海道・四国ともに推計を大きく上回るペースで人口減少が進んでいる。




将来人口推計：都道府県別将来推計人口　-昭和60年～100年５年毎-（昭和62年１月）人口問題研究所 による。
※上記のとおり推計は５年刻みとなっていることから、上表の途中期間については増減率が一定と仮定して図示化している
実績：人口推計（総務省）による。ただし令和７年分については国勢調査　人口速報集計（総務省）による。

# 北海道における高規格幹線道路の整備状況

国土交通省

○北海道の高規格幹線道路の供用延長は、昭和６２年４月との比較で約７．５倍と増加し、整備状況が飛躍的に進展。また、自動車の保有台数も約１．８倍に増加。

■高規格幹線道路網の整備状況




●自動車の保有状況

| | 1987年 | 2025年 | 増減 |
|---|---|---|---|
| 保有台数（万台） | 165 | 303 | 約1.8倍 |
| 保有率（%） | 29 | 60 | 31ポイント増 |

※自動車保有台数は（一財）交通経済研究所データ、北海道自動車統計より算出
※自動車保有率は保有台数÷住民基本台帳人口で算出

資料出所：JR北海道ホームページ

# 北海道における都市間バスとの競合の状況

国土交通省

○北海道では、高規格幹線道路の整備に伴い、都市間バスの路線網が拡大、所要時間も短縮し、ＪＲ特急列車と競合が生じている。

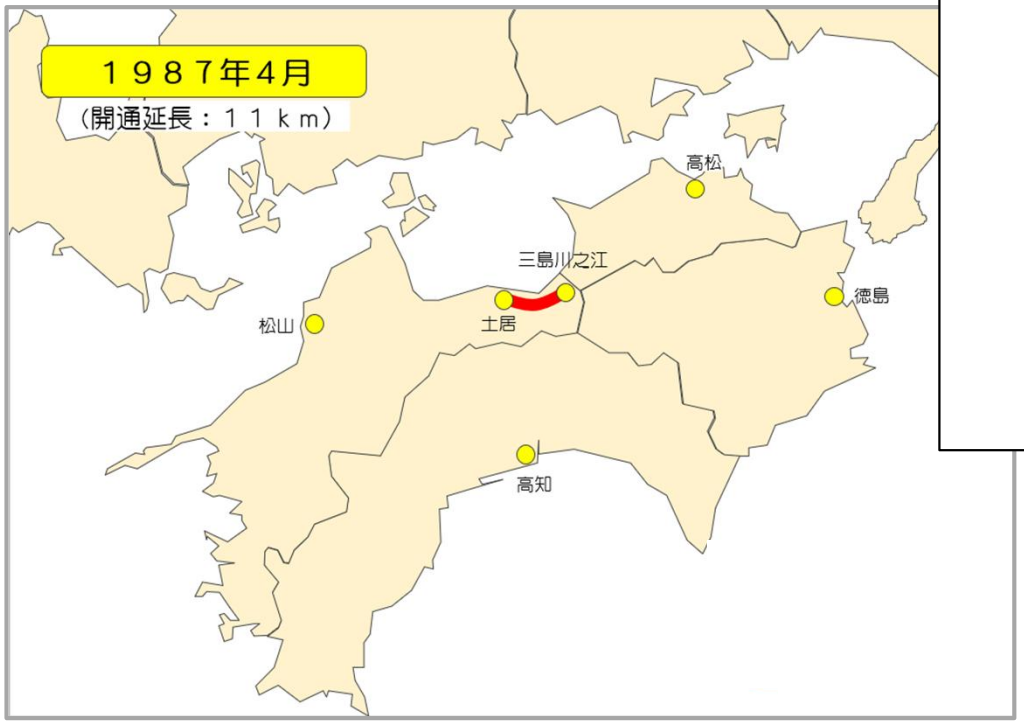
| | １９８７年 | | ２０２６年 | |
|---|---|---|---|---|
| | 鉄道 | バス | 鉄道 | バス |
| 札幌・帯広 | 「特急おおぞら」<br>７往復<br>３時間 | （設定なし） | 「特急とかち・おおぞら」<br>11往復<br>２時間20分～3時間 | 「ポテトライナー」<br>「ニュースター号」<br>17往復<br>３時間30分～４時間 |
| 札幌・釧路 | 「特急おおぞら」<br>「寝台急行まりも」<br>６往復<br>４時間30～50分 | 「スターライト釧路号」<br>１往復（夜行）<br>７時間半 | 「特急おおぞら」<br>６往復<br>4時間～４時間30分 | 「スターライト釧路号」<br>「ニュースター号」<br>９往復<br>５時間10～40分 |
| 札幌・北見 | 「特急オホーツク」<br>４往復<br>５時間20～30分 | （設定なし） | 「特急オホーツク」<br>２往復※<br>4時間30分 | 「ドリーミントオホーツク号」<br>「ニュースター号」<br>15往復<br>４時間40分～５時間 |
| 札幌・稚内 | 「急行宗谷」ほか<br>４往復<br>６時間30分 | 「わっかない号」ほか<br>５往復<br>６時間30分 | 「特急宗谷」<br>１往復※<br>５時間10分 | 「わっかない号」<br>６往復<br>６時間 |

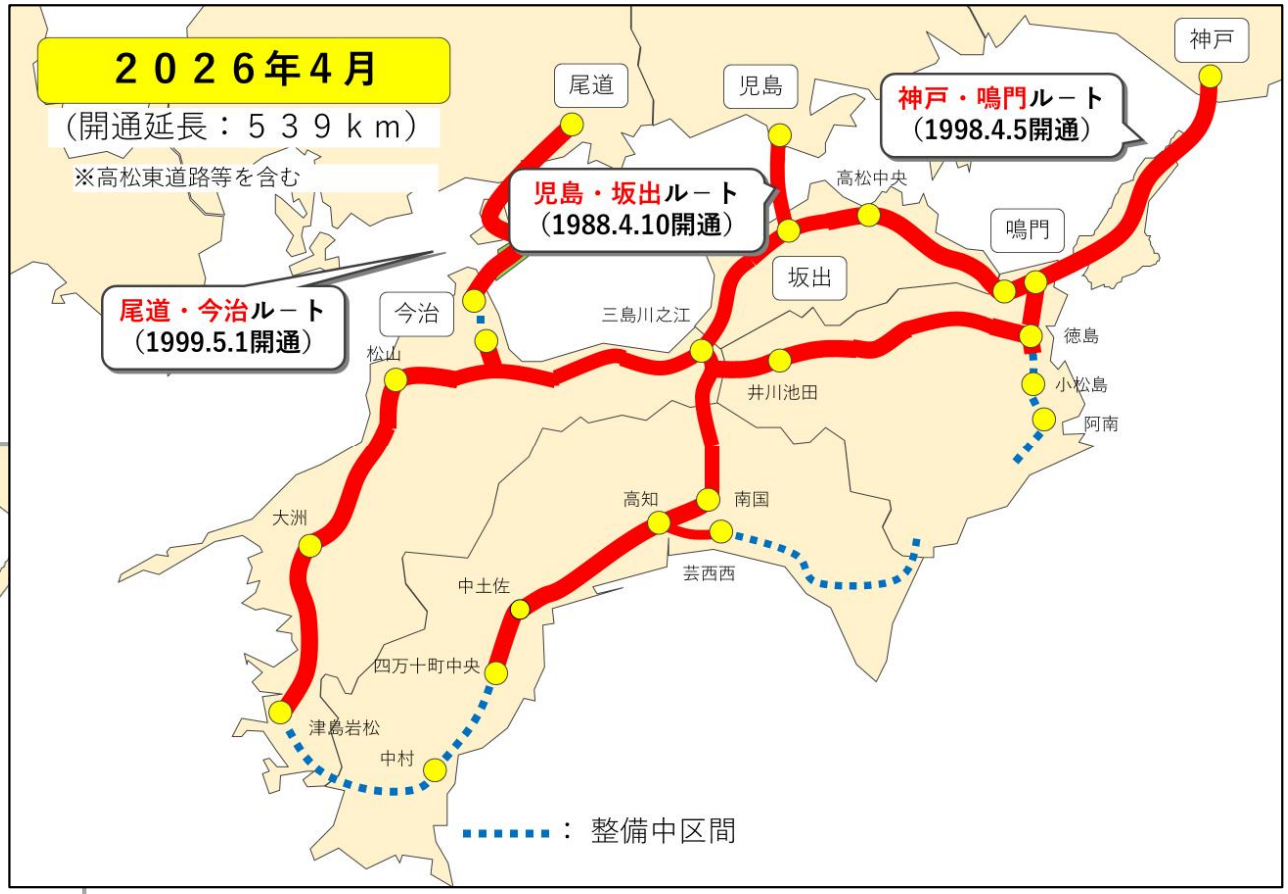
資料出所　JR北海道時刻表1988年３月号、時刻表2026年10月号、
※ほかに、特別快速「大雪」が旭川～北見～網走で２往復、特急「サロベツ」が旭川～稚内で２往復運行

# 四国における高速道路の整備状況

国土交通省

○四国の高速道路の開通延長は、昭和６２年４月にはわずか１１ｋｍだったが、現在は５３９ｋｍと飛躍的に進展。本四架橋の３ルートも相次いで開通した。




出所：JR四国作成資料

# 四国における高速バスネットワークの整備進展（鉄道との競合状況）

国土交通省

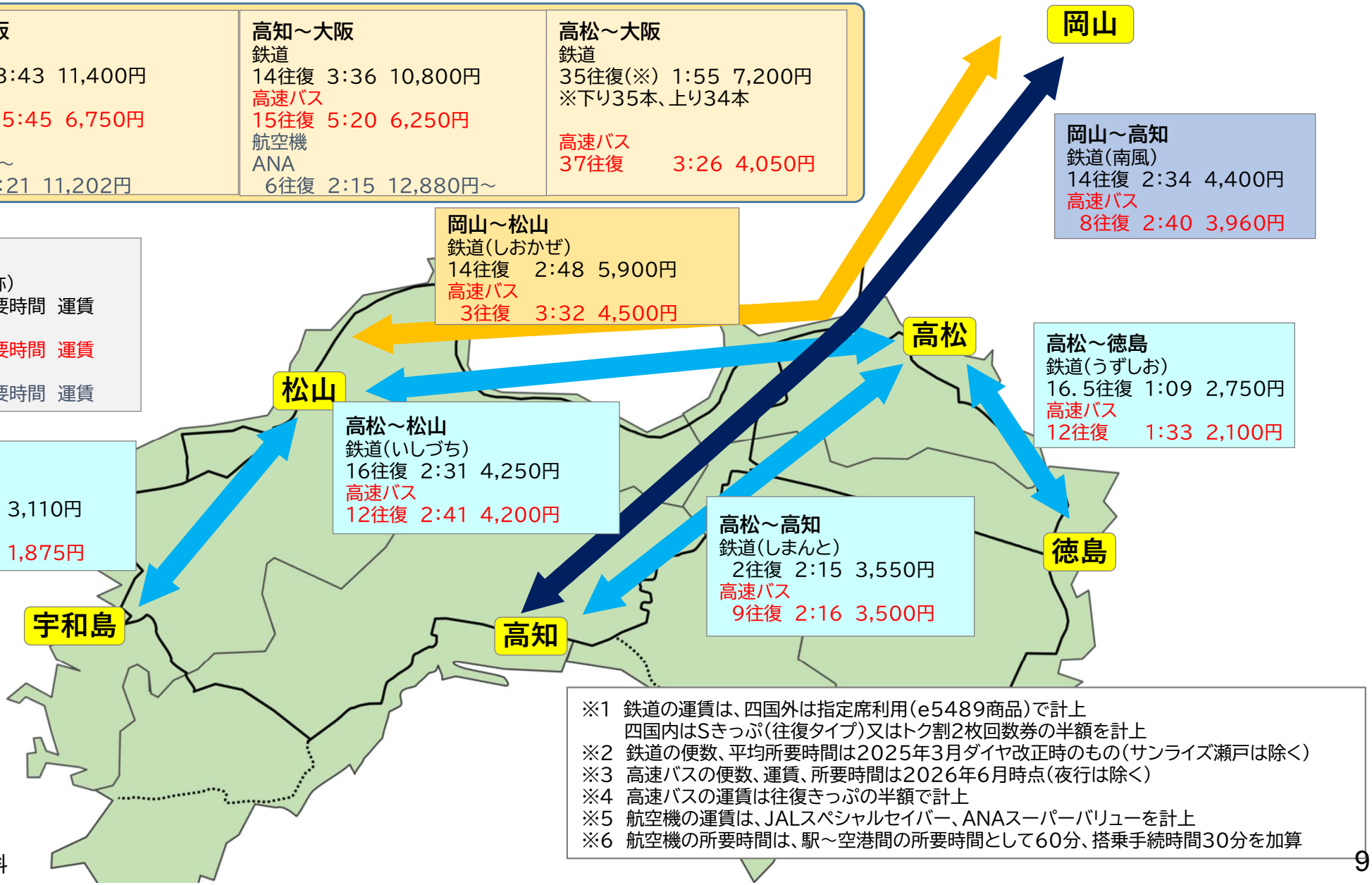
○高速道路網が整備された結果、ＪＲ四国の鉄道（特急列車）は、各県庁所在地・岡山方面を結ぶ高速バスとの競合関係に立たされている。

**大阪**

**松山～大阪**
鉄道
14往復　3:43　11,400円
高速バス
14.5往復　5:45　6,750円
航空機
ANA、JAL～
10往復　2:21　11,202円

**高知～大阪**
鉄道
14往復　3:36　10,800円
高速バス
15往復　5:20　6,250円
航空機
ANA
6往復　2:15　12,880円～

**高松～大阪**
鉄道
35往復(※)　1:55　7,200円
※下り35本、上り34本
高速バス
37往復　3:26　4,050円




凡　例

**区間**
鉄道(特急名称)
便数　平均所要時間　運賃
高速バス
便数　平均所要時間　運賃
航空機
便数　平均所要時間　運賃

※1　鉄道の運賃は、四国外は指定席利用(e5489商品)で計上
　　四国内はSきっぷ(往復タイプ)又はトク割2枚回数券の半額を計上
※2　鉄道の便数、平均所要時間は2025年3月ダイヤ改正時のもの(サンライズ瀬戸は除く)
※3　高速バスの便数、運賃、所要時間は2026年6月時点(夜行は除く)
※4　高速バスの運賃は往復きっぷの半額で計上
※5　航空機の運賃は、JALスペシャルセイバー、ANAスーパーバリューを計上
※6　航空機の所要時間は、駅～空港間の所要時間として60分、搭乗手続時間30分を加算

出所：JR四国作成資料

# JR北海道・JR四国の経営安定基金と運用益

国土交通省

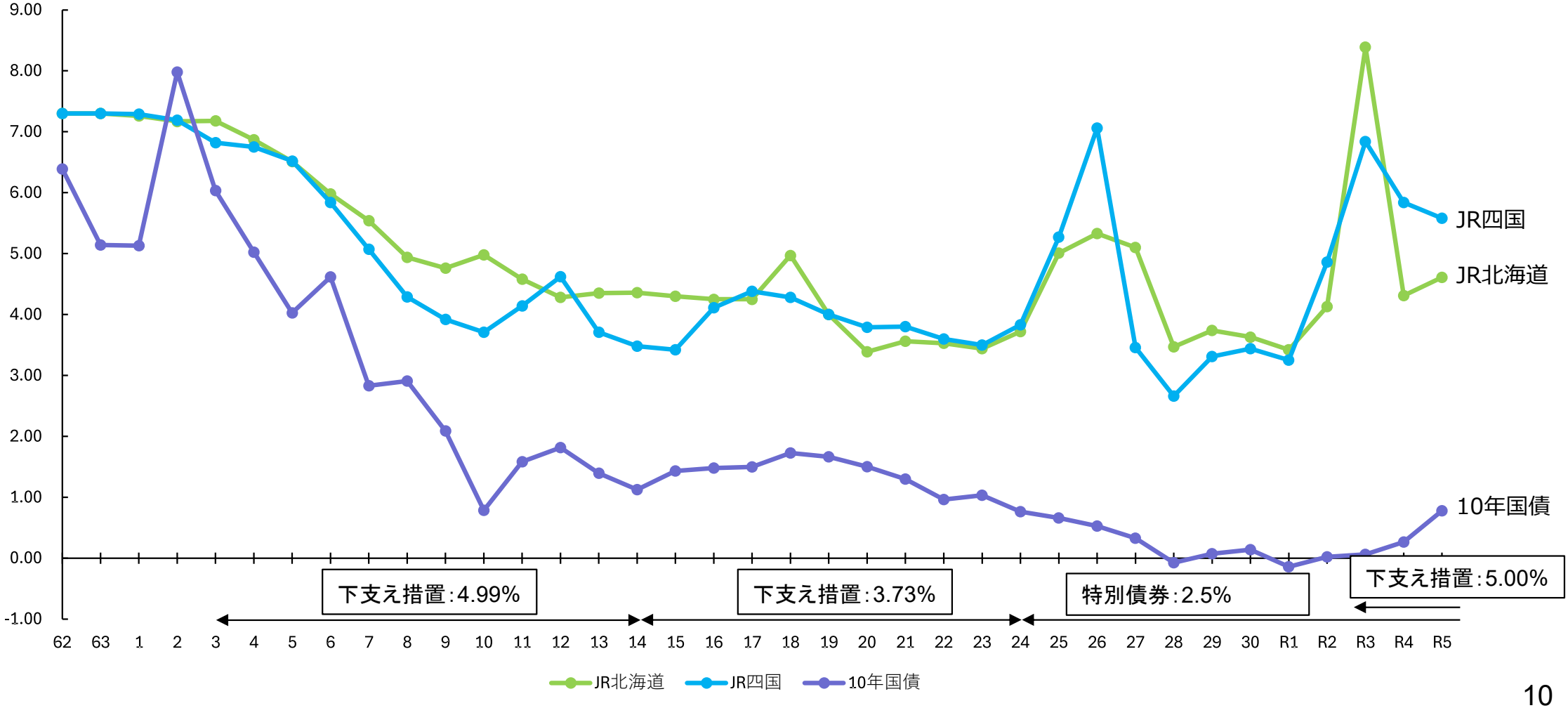
第1回資料再掲

## 額の設定方法

① 運用益収入額（補填額）については、事業範囲、旅客輸送の需要見通し、要員規模、引き継ぐ資産の価格等の前提条件から算出した６２年度の収支見通しにおいて、収入の概ね１％程度の利益を出すために必要な額を設定した。

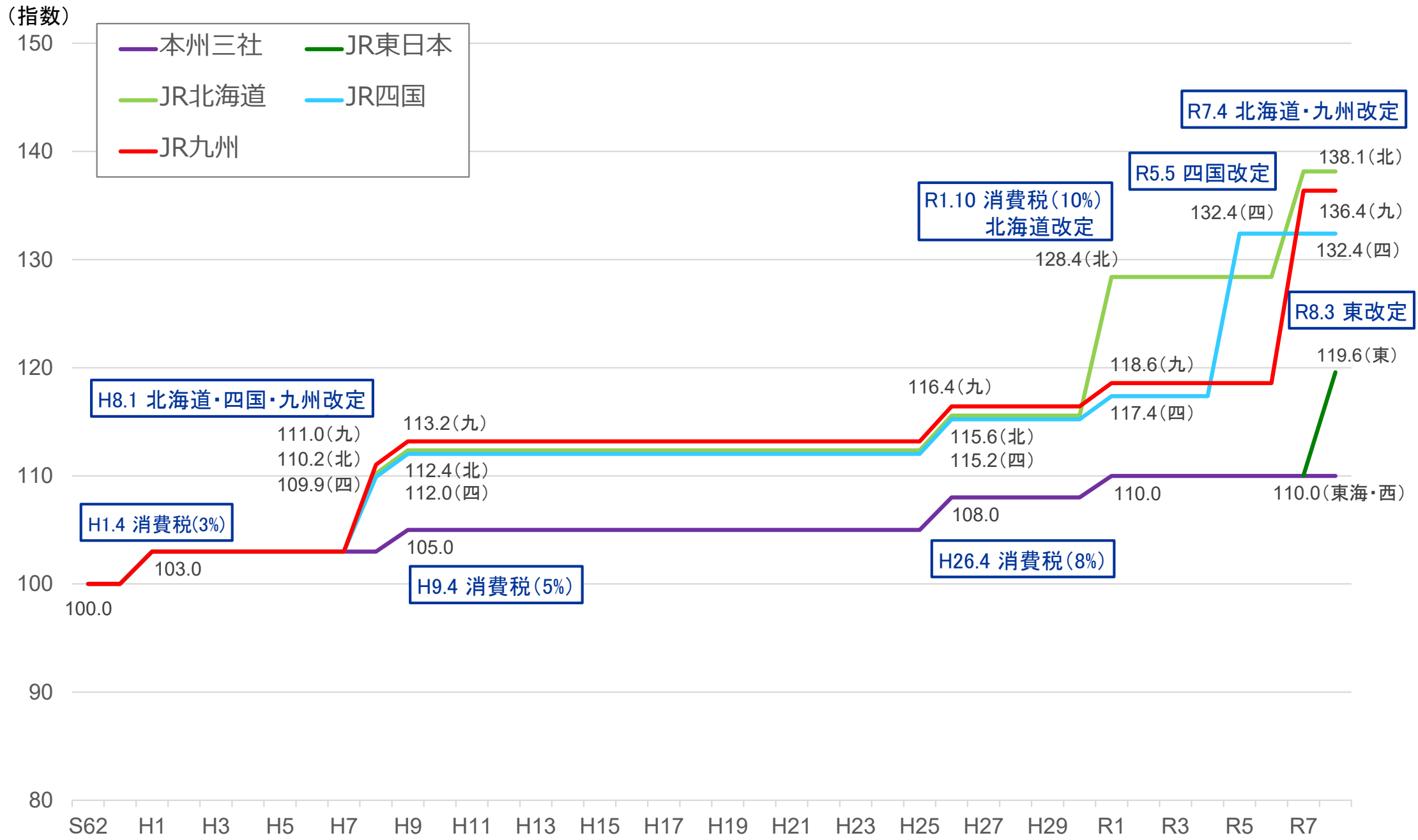
② 運用利回りは、7.3%（当時の十年国債の過去十年平均金利）から設定した。

③ 金利低下に伴い、JRが保有する経営安定基金の一部を鉄道運輸機構が一定の金利で借り受ける下支え措置を実施。なお、平成24年度から令和3年度については、別手法（特別債権）にて下支えを実施している。



# JR各社の運賃改定の推移

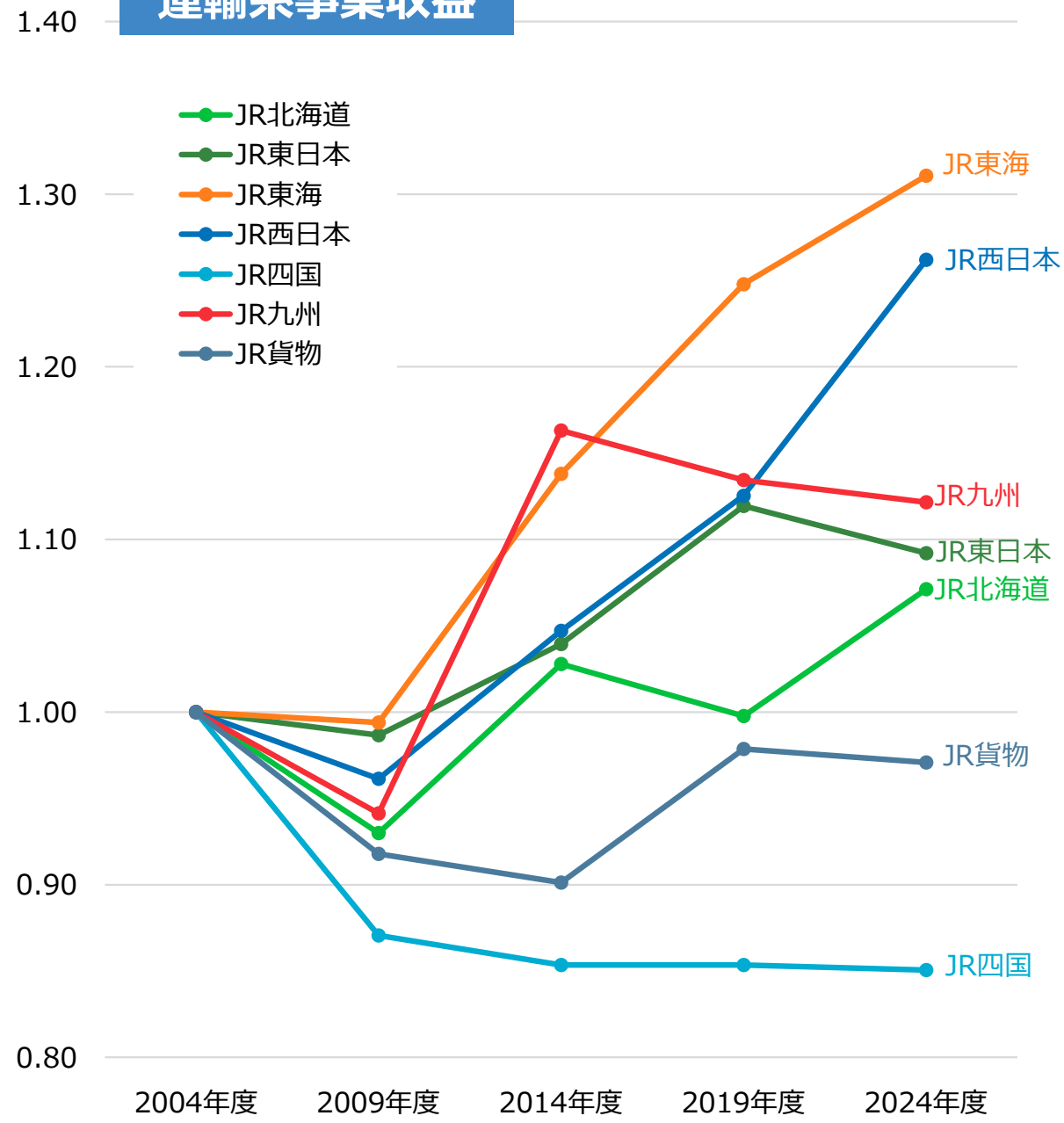
国土交通省



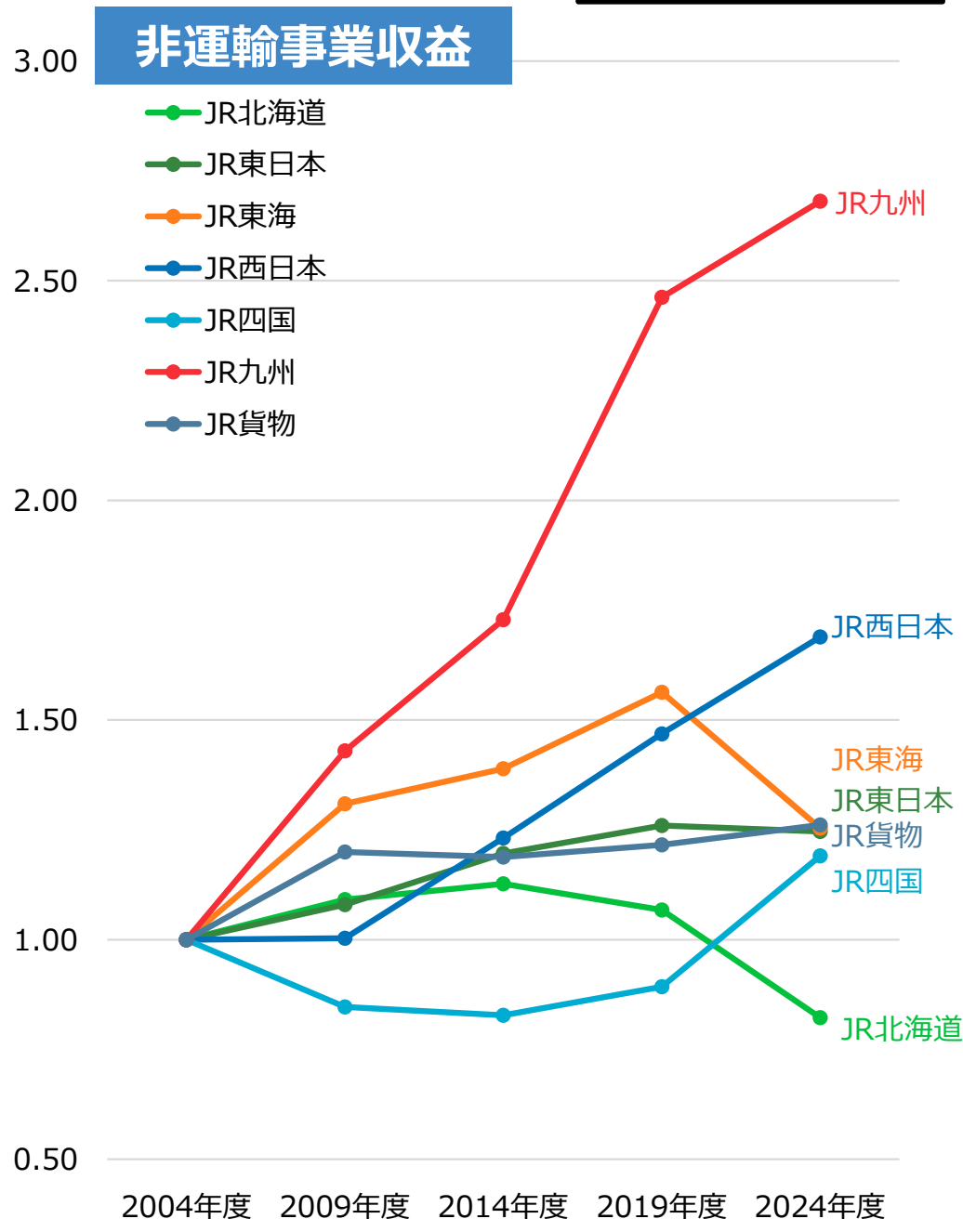
# JR各社の連結営業収益（2004年度比）



## 運輸系事業収益




## 非運輸事業収益

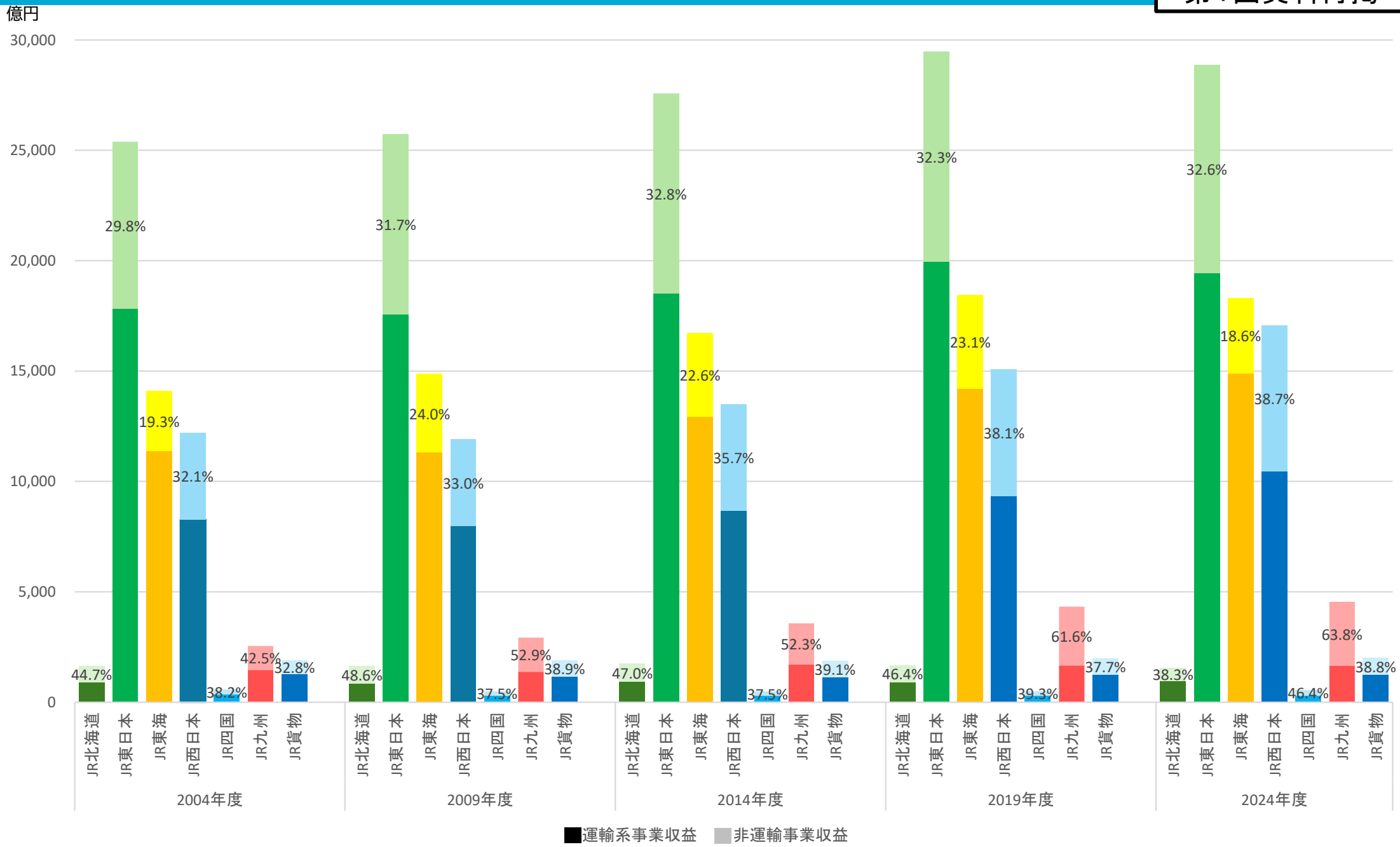



※JR貨物は、鉄道事業収入を運輸系事業収益とみなす。
※非運輸事業収益は、連結売上高から運輸系事業収益を控除したもの。

出典：各社IR資料等より作成

# JR各社の連結営業収益






※JR貨物は、鉄道事業収入を運輸系事業収益とみなす。
※非運輸事業収益は、連結売上高から運輸系事業収益を控除したもの。

出典：各社IR資料等より作成

# 国鉄分割民営化以降のJR各社の完全民営化

国土交通省

## 国鉄改革のための基本方針について（昭和60年10月11日閣議決定）

○「旅客鉄道会社は、経営基盤の確立等条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とすることとする。」

○「貨物鉄道会社は、経営基盤の確立等条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とすることとする。」

※その後も、累次の閣議決定がされている。

「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する基本方針について」（昭和63年1月26日閣議決定）、「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する具体的処理方針について」（平成元年12月19日閣議決定）、「特殊法人の整理合理化について」（平成7年2月24日閣議決定）、「日本国有鉄道清算事業団の解散に伴う日本鉄道建設公団による特例業務の実施及び職員の再就職対策について」（平成10年2月20日閣議決定）、「特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）、「行政改革の重要方針」（平成17年12月24日閣議決定）

| | 昭和62年度 | ～ | 平成5年度 | ～ | 8年度 | 9年度 | ～ | 11年度 | ～ | 13年度 | 14年度 | 15年度 | ～ | 17年度 | 18年度 | ～ | 28年度 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 項目 | 4.1 JR7社発足 | | 10.26 JR東日本上場 | | 10.8 JR西日本上場 | 10.8 JR東海上場 | | 8.2 JR東日本株式2次売却 | | 12.1 改正JR会社法施行（JR本州3社を対象除外） | 6.21 JR東日本株式3次売却（完全民営化） | 3.12 JR西日本2次売却（完全民営化） | | 7.29 JR東海株式2次売却 | 4.5 JR東海株式3次売却（完全民営化） | | 4.1 改正JR会社法施行（JR九州を対象除外） | 10.25 JR九州株式売却（完全民営化） |

1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

**2. ＪＲ北海道の状況**

3. ＪＲ四国の状況

4. ＪＲ貨物の状況

5. 並行在来線の状況

6. その他の課題

7. ご議論いただきたいポイント

# JR北海道の概要

国土交通省

令和８年４月１日現在

○　主な経営諸元（令和７年度）

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ・営業収益 | 単体： | 979億円 | 連結： | 1,656億円 |
| ・営業利益 | 単体： | ▲ 493億円 | 連結： | ▲ 408億円 |
| ・経常損益 | 単体： | ▲ 154億円 | 連結： | ▲ 83億円 |
| ・輸送人員 | | 125百万人 | （定期外： | 58百万人） |
| | | | （定　期： | 67百万人） |

○　社員数　5,914人

○　鉄道旅客営業キロ　2,240.5㎞




**JR北海道単独では維持することが困難な線区**

**平成28年（2016年）11月、ＪＲ北海道が、「当社単独では維持困難な線区について」を公表。**

**輸送密度200人未満の線区**

JR北海道がバス等への転換について協議をした線区（全線区廃止）

※１ 石勝線（新夕張～夕張）
※２ 札沼線（北海道医療大学～新十津川）
※３ 日高線（鵡川～様似）
※４ 留萌線（石狩沼田～留萌）
※５ 根室線（富良野～新得）
※６　留萌線（深川～石狩沼田）

**輸送密度200人以上2,000人未満の線区 <いわゆる黄色区>**

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

① 釧網線（東釧路～網走）
② 花咲線（釧路～根室）
③ 富良野線（富良野～旭川）
④ 石北線（新旭川～網走）
⑤ 宗谷線（名寄～稚内）
⑥ 根室線（滝川～富良野）
⑦ 室蘭線（沼ノ端～岩見沢）
⑧ 日高線（苫小牧～鵡川）

**黄線区については、監督命令（※）において、令和８年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめることをＪＲ北海道に求めている。**

※令和５年度までの中期経営計画における収支改善目標の達成が困難となったことを踏まえ、経営改善に向けた取組をより一層深度化および加速化するよう命じたもの（令和６年３月）

**JR北海道単独で維持可能な線区　等**

**JR北海道が単独で維持可能な線区**

**北海道高速鉄道開発㈱関連線区**

当面はJR北海道が維持（北海道高速鉄道開発㈱：高速化設備を保有する第三セクター）

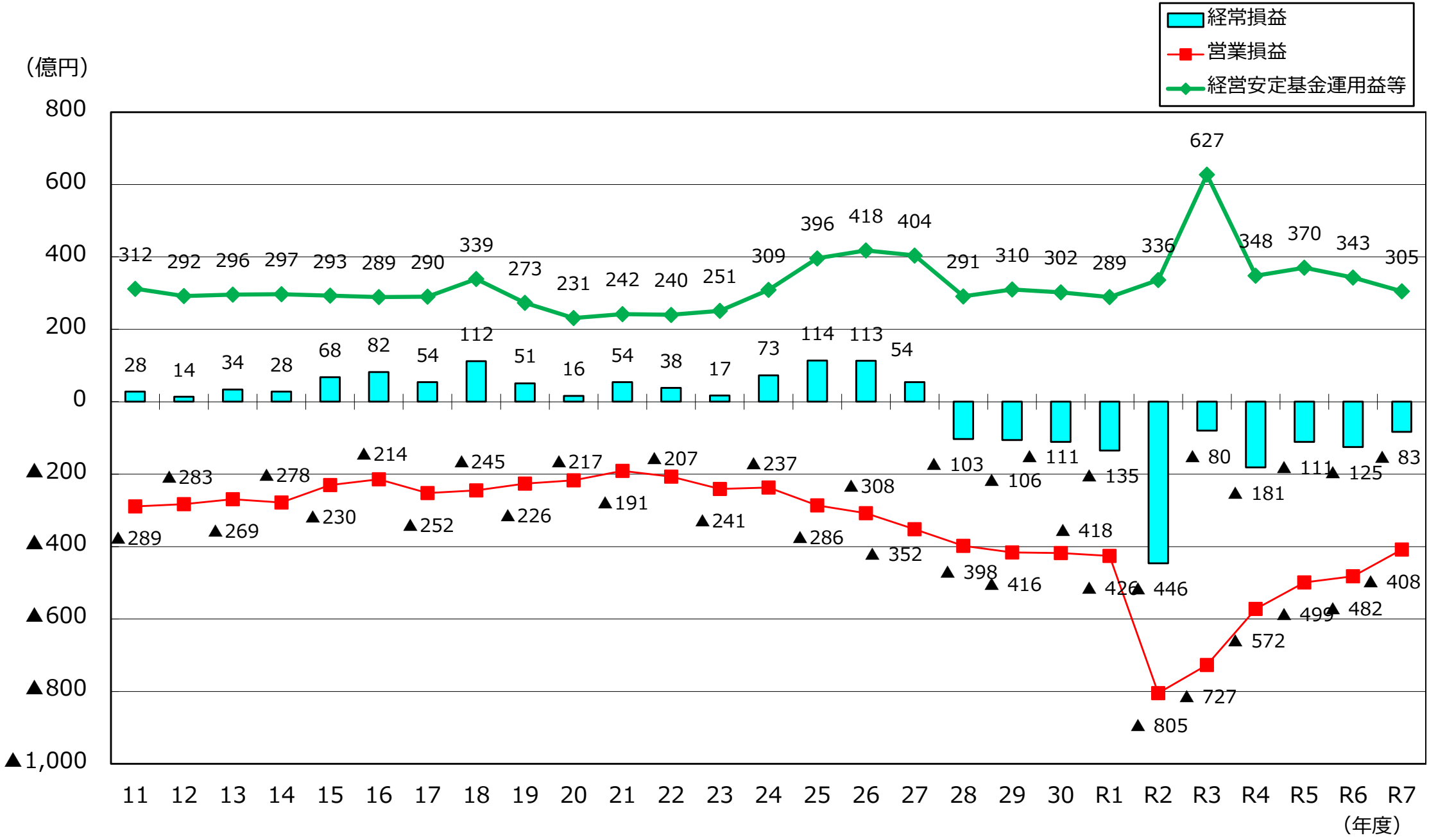
**北海道新幹線**

札幌開業時期は今後改めて精査（令和７年３月有識者会議報告書）

**北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間**

# JR北海道の経常損益の推移（連結）

国土交通省



# JR北海道に対する監督命令の経緯について

国土交通省

平成28年11月　ＪＲ北海道が「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表。

## 平成30年７月　事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令

中期経営計画（令和元～5年度）

・国土交通大臣からＪＲ北海道に対し、黄線区について「事業の抜本的改善方策の検討」を行うことを含む監督命令を発出。

令和元～２年度、３～５年度の二期にわたり、８線区ごとに、JR北海道、北海道庁、沿線自治体等が「実行委員会」を設置し、利用促進やコスト削減などに取り組む

※コロナ感染症拡大の影響等により、一部の取組は計画通り実施できず

## 令和６年３月　事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令

中期経営計画（令和６～8年度）

・平成30年の監督命令に基づき策定した令和５年度までの中期経営計画に掲げている収支改善の目標を達成することは困難な状況。
・黄色区については、ＪＲ北海道と地域の関係者において、これまでの取組の結果について総括的な検証を行ったものの、監督命令に定められた事業の抜本的な改善方策の検討には至っていない。
・上記の状況を踏まえ、あらためてＪＲ会社法に基づく監督命令を発出し、ＪＲ北海道に対して、経営改善に向けた取組をより一層深度化及び加速化するよう命じた。

※令和８年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめ

# JR北海道に対する国の支援

国土交通省

○　国鉄改革時に設置した経営安定基金（6,822億円）の運用益により毎年の営業損失を補填する仕組みを構築
○　2021年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、２０３１年度の経営自立に向けて必要な支援を実施

## 支援の概要

※金額は単位未満四捨五入

### ●中期経営計画期間内の支援（2021～23年度:計画1,302億円（実績1,088億円）　24～26年度計画：1,092億円）

<助成金の交付>
黄線区を含む貨物列車走行線区や、青函トンネル内の修繕費（レール等）を支援（25年度実績：**172億円**）



<負担の軽減>
青函トンネル本体等の更新費用について、ＪＲ北海道に代わって鉄道・運輸機構が負担（25年度実績：**４億円**）



<省力化・省人化支援>
黄線区で走行する車両や、工場の検修機器、除雪機械等の設備投資に必要な資金を出資　（24年度実績：**390億円**）



大型除雪機械（ENR-1000）

※このほか、除雪費用に対する支援（25年度実績:**22億円**）、経営基盤強化に資する事業に対する利子補給（同：**１億円**）を実施

### ●地域と協力して行う黄線区への支援（2021～23年度実績：67億円　24～26年度計画：約30億円）※国と北海道が同額を支援

- 車両やレールなどの修繕費に対する支援（25年度実績：**７億円**）
- 北海道高速鉄道開発（株）が取得する観光用車両に対する支援（21～23年度実施）
  （ラベンダー編成、黄線区向けH100系ラッピング車両）





### ●経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（2021～毎年度149億円）

- 通常の運用益（25年度実績：**142億円**）、特別債券利息（同**15億円**）に加えて一定の運用益を確保

# JR北海道の経費削減の取組

国土交通省

○ 中期経営計画にKGIを設定し、業務効率化や省力化施策を実施することで2019年度対比で年間約84億円※1)のコスト削減を実現。
○ また、国鉄改革以降においても、ご利用者の少ない駅の廃止や設備のスリム化（踏切の廃止、不要なホームの一部撤去等）を通じたコスト削減を実施している。

## 直近（2019年度以降）のコスト削減

・ 特急快速化、ご利用の少ない33駅の廃止（廃止路線の駅を除く）、社宅・寮の廃止（14戸）、業務効率化等を通じたコスト策減やアシストマルスの導入（66駅）、H100形やラッセル気動車の導入等の省力化を目的とした設備投資を実施。



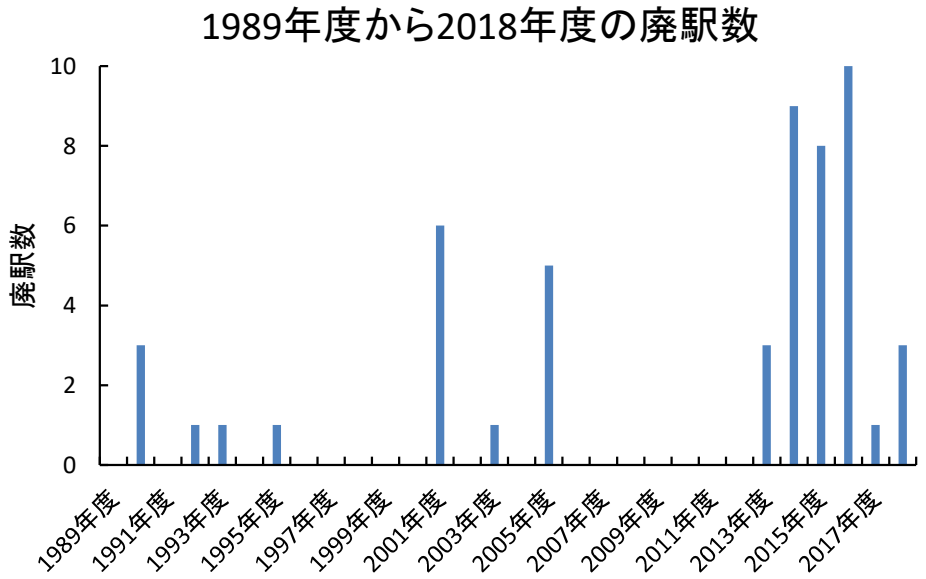




アシストマルス（話せる券売機）

## ご利用者の少ない駅の廃止

・2019年度以前にも、ご利用者の少ない85駅（廃止路線の駅を除く）を廃止し、年間約85百万円の経費削減※2)を実施。




※1）2026年度のコスト削減効果については計画値
※2）1駅廃止した際の経費削減効果を年間1百万円と推定したもの

# JR北海道の発足時ネットワークとその後の線区廃止

国土交通省

○　ＪＲ北海道の鉄道営業キロは、発足当時の3,193ｋｍから現在は2,241キロと約30%減少。

凡例

| 路線名　営業キロ　廃止年月日（廃止区間） | 営業損失（億円）<br>輸送密度（人キロ・日） |
|---|---|
| 特定地方交通線 | |
| 赤線区 | |
| その他 | |

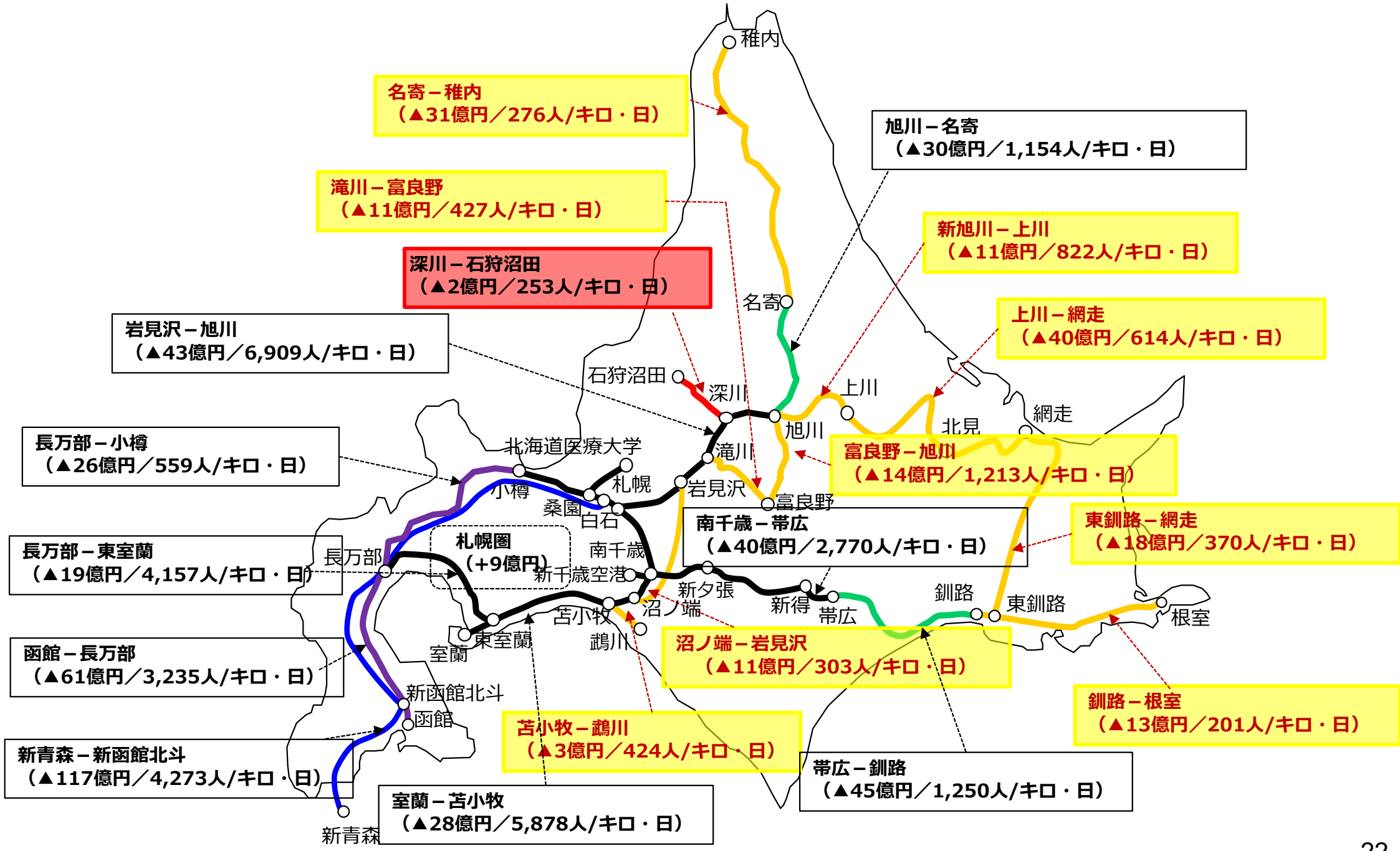
| | |
|---|---|
| 深名線　121.8km H7.9.3廃止（深川～名寄） | －<br>－ |
| 留萌線 16.7km H28.12.5廃止（留萌～増毛） | －<br>－ |
| 留萌線 50.1km R5/8.4.1廃止（深川～石狩沼田～留萌） | ▲6.8<br>183 |
| 上砂川支線　7.3km H6.6.16廃止（砂川～上砂川） | －<br>－ |
| 札沼線 47.6km R2.5.7廃止（北海道医療大学～新十津川） | ▲3.5<br>79 |
| 江差線　42.1km H26.5.12廃止（木古内～江差） | －<br>－ |
| 天北線 148.9km H元.5.1廃止（音威子府～南稚内） | ▲22.5<br>320 |
| 名寄線 143.0km H元.5.1廃止（名寄～遠軽、中湧別～湧別） | ▲55.3<br>443 |
| 池北線 140.0km H元.6.4廃止（池田～北見） | ▲10.3<br>572 |
| 標津線 116.9km H元.4.30廃止（標茶～根室標津、厚床～中標津） | ▲22.5<br>320 |
| 根室線 81.7km R6.4.1廃止（富良野～新得） | ▲9.8<br>152 |
| 石勝線 16.1km H31.4.1廃止（新夕張～夕張） | ▲1.5<br>118 |
| 日高線 116.0km R3.4.1廃止（鵡川～様似） | ▲11.0<br>186 |

※1　特定地方交通線の営業損失・輸送密度はS61年度データ（出所：特定地方交通線対策の記録）。
　　このほか、JR北海道設立後の特定地方交通線の廃止としては、幌内線・松前線・歌志内線がある。
※2　赤線区の営業損失・輸送密度は災害による運転見合わせ区間を除きH27年度データ
　　（出所：H28.11JR北海道公表資料）。

# JR北海道の線区別収支（令和7年度）

国土交通省

第1回資料再掲



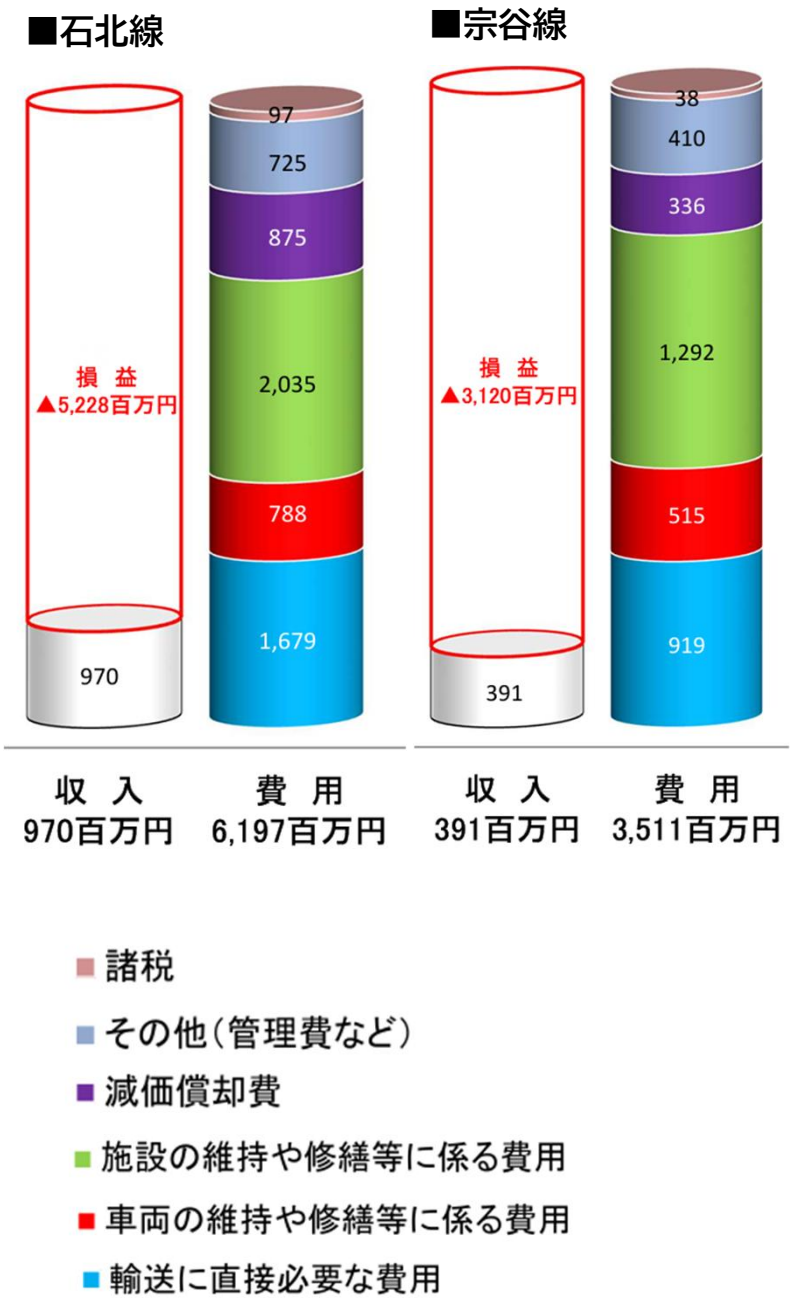
# 黄線区の諸元と収支構造の例（令和7年度）

国土交通省

| 線区 | 営業キロ（km） | 駅数 | 特急（注1） | 貨物（注1） | 収支（億円） | 輸送密度（人/キロ・日） | 営業係数（円） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 釧網線（東釧路～網走） | 166.2 | 24駅 | × | × | ▲ 18.1 | 370 | 600 |
| 石北線（新旭川～網走） | 234.0 | 31駅 | ○ | △（注2） | ▲ 52.3 | 654 | 639 |
| 宗谷線（名寄～稚内） | 183.2 | 20駅 | ○ | × | ▲ 31.2 | 276 | 898 |
| 富良野線（富良野～旭川） | 54.8 | 18駅 | × | × | ▲ 14.2 | 1,213 | 451 |
| 室蘭線（沼ノ端～岩見沢） | 67.0 | 13駅 | × | ○ | ▲ 11.5 | 303 | 1,156 |
| 花咲線（釧路～根室） | 135.4 | 17駅 | × | × | ▲ 13.8 | 201 | 847 |
| 根室線（滝川～富良野） | 54.6 | 8駅 | △ | △ | ▲ 11.6 | 427 | 869 |
| 日高線（苫小牧～鵡川） | 30.5 | 4駅 | × | × | ▲ 3.2 | 424 | 782 |

（注1）△は季節運行であることを示す

（注2）貨物は新旭川～北見間のみ運行




※端数処理のため合計値が合わない場合あり

# 北海道内における貨物列車の運行状況について（令和7年度実績）

国土交通省

札幌～北旭川
上り：１本（玉葱、米）
下り：３本（宅配便）
（この他に、上り３本、下り３本の臨時運行があり、これには石北線の上下各１本を含む。）

札幌～北旭川～北見
上り：１本（玉葱）
下り：１本（産業廃棄物）
（８月～４月の臨時運行）

札幌～富良野
上り：１本（玉葱）
下り：１本（肥料）
（８月～４月の臨時運行）

帯広～釧路
上り：２本（乳製品）
下り：２本（米）

本州～函館～札幌
上り：１７本（農産物、乳製品）
下り：１７本（宅配便、雑誌、飲料）
（室蘭線の上り計４本を含む。）
（この他に、上り2本、下り2本の臨時運行がある。）




本州～函館～苫小牧～北旭川
（沼ノ端～岩見沢経由）
上り：２本（玉葱）
下り：０本

札幌～帯広
上り：３本（馬鈴薯、砂糖）
下り：５本（宅配便）

本州～函館～苫小牧～帯広
（沼ノ端～追分経由）
上り：２本（馬鈴薯）
下り：０本

（かっこ内は主な品目）

※ORS:オフレールステーション

出典：ＪＲ貨物資料

# 黄線区に関する経緯

国土交通省

| | | | |
|---|---|---|---|
| H28（2016）年11月 | ○ＪＲ北海道が「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表し、地域の関係者と協議を開始。 | | |
| H30（2018）年7月 | ○国土交通大臣からＪＲ北海道に対し、黄線区について「事業の抜本的改善方策の検討」を行うこと等を含む、監督命令を発出。 | | |
| R１（2019）年度<br>～<br>R２（2020）年度 | 中期経営計画2023 | 第1期集中改革期間 | ○８線区ごとに、JR北海道、北海道庁、沿線自治体等が「実行委員会」を設置し、利用促進やコスト削減などに取り組む。 |
| R３（2021）年度<br>～<br>R５（2023）年度 | 中期経営計画2023 | 第2期集中改革期間 | ○コロナ感染症拡大の影響等により、一部の取組は計画通り実施できず、事業の抜本的改善方策の検討に至らなかった。<br>⇩<br>○令和6年3月、国土交通大臣からＪＲ北海道に対し、ＪＲ会社法に基づく監督命令を発出。<br>ＪＲ北海道と地域の関係者は、観光線区、都市間幹線交通等の線区ごとの特性に留意して取組を行うとともに、<br>基本指標となる収支・輸送密度に加え、観光利用収入等の線区の特性に応じた目標を設定し、毎年度、取組の結果や目標の達成度合い等を検証し、ＰＤＣＡサイクルにより必要な見直しを行いつつ、<br>ＪＲ北海道の次期中期経営計画の最終年度となる令和８年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめることとする。 |
| R６（2024）年度<br>～<br>R8（2026）年度 | 中期経営計画2026 | | ○令和８年４月、ＪＲ北海道が上下分離を含めた各線区の在り方についての議論を提案<br>○同年10月、国の主体的な関与のもとＪＲ北海道が地域と協議を行う新たな協議会を設置（国・道庁は共同事務局として参画）。 |

# 黄線区の新たな協議の進め方について

国土交通省

- 監督命令の履行を確実にする観点から、ＪＲ北海道と地域の新たな協議の場を設置。広域自治体として地域の状況を理解している道も、国と並んで共同事務局として参画
- JR北海道は、監督命令の期限である来年３月末を目途に、「抜本的な改善方策」のとりまとめに全力を尽くす旨を表明。国と北海道は連携して、円滑な協議を促進

## 新たな枠組み　「黄線区の持続可能な運営の在り方に関する協議会」

### 進め方

〇各線区共通の内容を取り扱う「全体会」と、８線区別の「ＷＧ」の二段構え

※第１回「全体会」は令和８年１０月９日に札幌市で開催

〇各ＷＧは年度末までに概ね３回程度開催し、具体的な方策をとりまとめ

### 構成員（全体会）

- 北海道大学　大学院工学研究院　岸 邦宏　教授
- 国土交通省 北海道運輸局長
- 北海道 副知事
- 各線区における沿線市町村首長
- JR北海道　社長

（オブサーバー）

- 国土交通省 鉄道局
- JR貨物

※北海道運輸局・北海道で共同事務局を運営

### 協議の内容

○　これまで地域と一体となって進めてきた利用促進・利便性向上等の取組の成果・効果等をしっかり分析・評価し、さらに深掘り

【例】

- 持続的な運行に必要となる担い手の確保（踏切の除雪、駅業務の自治体への移管等）
- 鉄道資産の自治体への譲渡による税負担の軽減
- 線区のご利用状況に応じた輸送体系のさらなる見直し
- 「赤い星」・「青い星」をはじめとした観光列車も活用した線区・沿線全体での価値向上策

○　線区ごとに、具体の対策と関係者の果たすべき役割を整理

1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

2. ＪＲ北海道の状況

**3. ＪＲ四国の状況**

4. ＪＲ貨物の状況

5. 並行在来線の状況

6. その他の課題

7. ご議論いただきたいポイント

# JR四国の概要

国土交通省

令和８年４月１日現在

○　主な経営諸元（令和７年度）

- 営業収益　単体：　332億円　連結：　788億円
- 営業利益　単体：　▲ 137億円　連結：　▲103億円
- 経常損益　単体：　57億円　連結：　74億円
- 輸送人員　40百万人（定期外：15百万人／定 期：25百万人）

○　社員数　2,050人

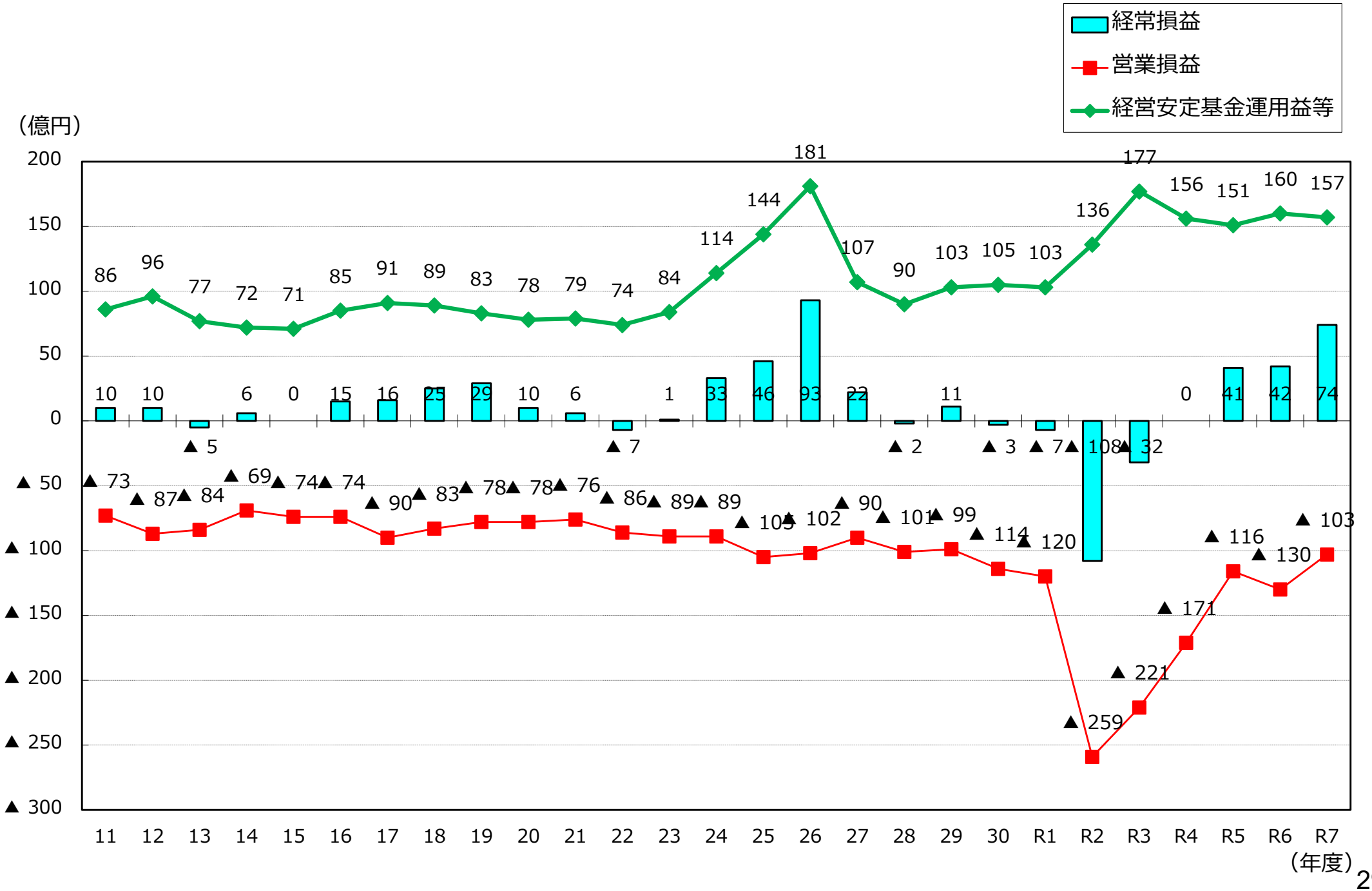
○　鉄道旅客営業キロ　853.7km

| 凡例 | 輸送密度 | 令和７年度 |
|---|---|---|
| ┈┈ | 1,000人未満 | 23% |
| ― | 1,000人 ～ 2,000人 | 1% |
| ― | 2,000人 ～ 4,000人 | 44% |
| ― | 4,000人 ～ 10,000人 | 26% |
| ― | 10,000人以上 | 6% |
| | 営業キロ　853.7km | （100%） |



# JR四国の経常損益の推移（連結）

国土交通省



# JR四国に対する指導・支援等について

国土交通省

## 背景・経緯

○前の経営自立計画の目標が未達となることを踏まえて、令和２年３月、国土交通省はＪＲ四国に対し、経営改善の取組を求める指導文書を発出。
○ＪＲ四国は、令和13年度の経営自立を目指す長期経営ビジョン（令和３～12年度）及び中期経営計画（令和３～７年度）を策定、実行。
⇒令和７年度の経常損益は、中期経営計画の目標数値を上回る見込み。他方、地域の更なる人口減少や施設の老朽化により、中長期的に厳しい経営環境の継続が想定される。
○地域と一体となって、利用促進やコスト削減等に取組み、２次交通も含めたあるべき交通体系について議論・検討。
⇒令和８年３月、ＪＲ四国は、輸送人員がコロナ前の水準に戻っていない中、鉄道特性の発揮がより困難になっている線区があること等を内容とする総括的検証報告書をとりまとめ。

## ＪＲ四国に対する指導の内容（令和８年３月24日）

**＜経営改善に向けた取組＞**
○ＪＲ四国は、令和13年度以降は新たな支援がなくとも持続可能な経営を維持できるよう、令和13年度の経営自立を目指すこと。このため、中期経営計画（令和８～12年度）を策定し、経営改善の取組を着実に実行すること。

**＜ＪＲ四国と地域の一体となった取組＞**
○引き続き利用促進やコスト削減等に取り組む。鉄道特性の発揮がより困難になっている線区については、地域の関係者で構成する線区別の会議体を設置し、利便性と持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの在り方について徹底的に議論・検討を行う。
⇒令和12年度に総括的な検証を行い、あるべき交通体系の方向性をとりまとめる。

## 国鉄債務等処理法による支援

**＜支援内容＞**
○省力化・省人化に資する設備投資への出資
○利子補給
○本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用

**＜支援額＞**
・中期経営計画(令和３～７年度)：　**932億円**
・**中期経営計画(令和８～12年度)：1,025億円**


ハイブリッド車両の増備


省人化・省力化による生産性向上


非鉄道事業の強化

# JR四国の経営改善の取組

国土交通省

## 鉄道運輸収入の安定的な確保

### 利便性・快適性の向上、利用しやすい環境づくり等

・ハイブリッド車両増備、特急・ローカル車両のリニューアル推進
・チケットレス・キャッシュレスサービス深度化


8000系電車リニューアル



しこくスマートえきちゃん

### 需要確保・獲得

・観光列車、アンパンマン列車のリニューアル等
・ALL SHIKOKU Rail Passやデジタルパスを活用したインバウンド向け商品等の発売によるインバウンド収益拡大に向けた取組み
・地域と連携した需要獲得


伊予灘ものがたり



アンパンマン列車


香川県立アリーナ

### 運賃・料金設定

・需要に応じた柔軟な価格設定の検討
・特急列車の指定席拡大
・商品の価格見直しや運賃・料金改定の検討

## 省力化・省人化による生産性向上

### 非対面販売の強化

・みどりの券売機プラスの設置拡大
・Web販売の更なる拡大等に向けた検討


みどりの券売機プラス

### 列車運行の効率化

・ハイブリッド車両増備、ローカル気動車リニューアル等による更なるワンマン化推進
・土讃線高知～窪川間のCTC化
・CTC化に合わせた駅運転業務効率化


ハイブリッド車両


CTC化のイメージ

### 多度津工場の近代化

・建物・機械設備のレイアウト変更
・自動化・ロボット化


塗装ロボット


自動立体倉庫

### 検査・修繕の効率化、DX、デジタル化

・車両の部品共通化、車種削減による車両数の削減と車両運用効率化
・設備等の画像診断、デジタル技術・AI活用等

## 非鉄道事業における収益拡大及び利益率向上

### ホテルセグメント

・出店手法の拡大や、新ブランド設定による競争力強化等により全国でも選ばれるホテルグループへ成長


新ブランドホテルの出店（岡山市）

### 駅ビル・不動産セグメント

・総合不動産事業の確立を目指したアセット及び事業エリアの拡大等により持続的な発展を目指す


高松市賃貸マンション


高松市分譲マンション（イメージ）
2026年12月竣工予定

### 飲食・物販セグメント

・駅ソトへの挑戦
・高付加価値の商品等の開発
・マネジメント強化・徹底


ハレノヒヤ（お土産店）

### 建設セグメント・ビジネスサービスセグメント

・グループ外からの収益獲得強化

### 新しい領域への挑戦

・M&A戦略の更なる推進、JR四国リレーションシップファンドを活用した出資戦略の推進

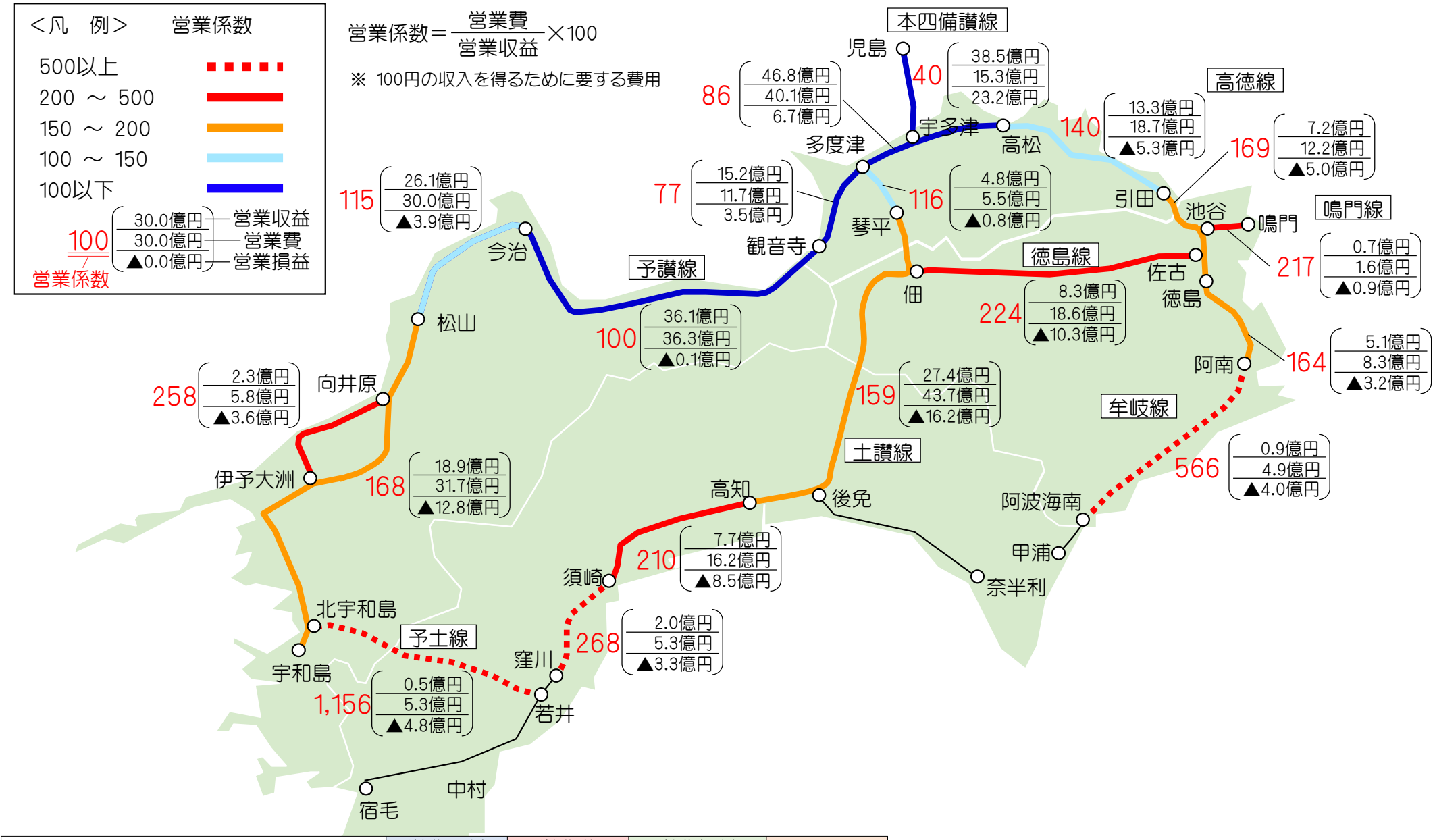

サーモン養殖

・従来の枠にとらわれない柔軟な考え方による新規事業の創造（インフラシェアリング事業、サーモン陸上養殖事業の展開等）

※JR四国作成資料

# JR四国の線区別営業係数（令和7年度）

国土交通省




| | 営業収益（百万円） | 営業費（百万円） | 営業損益（百万円） | 営業係数 |
|---|---|---|---|---|
| JR四国・全線合計（2025年度） | 26,188 | 39,636 | ▲13,448 | 151 |

※営業費について、各線区は直接費、JR四国全線は管理費等（本社・指令等に係る費用）を含む費用を計上。

# JR四国の線区と区間の諸元（令和7年度）

国土交通省

| 線区 | 区間 | 営業キロ (km) | 駅数(注1) | 特急 | 貨物 | 収支 (億円) | 輸送密度 (人/キロ・日) | 営業係数 (円) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 本四備讃線 | 児島～宇多津 | 18.1 | 2 | ○ | ○ | 23.2 | 24,427 | 40 |
| 予讃線・内子線 | 高松～多度津 | 32.7 | 13 | ○ | ○ | 6.7 | 24,085 | 86 |
| | 多度津～観音寺 | 23.8 | 8 | ○ | ○ | 3.5 | 8,127 | 77 |
| | 観音寺～今治 | 88.4 | 22 | ○ | ○ | ▲0.1 | 5,064 | 100 |
| | 今治～松山 | 49.5 | 16 | ○ | ○ | ▲3.9 | 6,217 | 115 |
| | 松山～宇和島 | 96.9 | 30 | ○ | ×(注2) | ▲12.8 | 2,332 | 168 |
| | 向井原～伊予大洲 | 41.0 | 13 | ×(注3) | × | ▲3.6 | 319 | 258 |
| 高徳線 | 高松～引田 | 45.1 | 19 | ○ | × | ▲5.3 | 4,174 | 140 |
| | 引田～徳島 | 29.4 | 11 | ○ | × | ▲5.0 | 3,172 | 169 |
| 土讃線 | 多度津～琴平 | 11.3 | 4 | ○ | × | ▲0.8 | 5,114 | 116 |
| | 琴平～高知 | 115.3 | 31 | ○ | × | ▲16.2 | 2,516 | 159 |
| | 高知～須崎 | 42.1 | 21 | ○ | × | ▲8.5 | 3,007 | 210 |
| | 須崎～窪川 | 30.0 | 8 | ○ | × | ▲3.3 | 761 | 268 |
| 徳島線 | 佐古～佃 | 67.5 | 24 | ○ | × | ▲10.3 | 2,175 | 224 |
| 鳴門線 | 池谷～鳴門 | 8.5 | 7 | × | × | ▲8.6 | 1,818 | 217 |
| 牟岐線 | 徳島～阿南 | 24.5 | 13 | × | × | ▲3.2 | 3,870 | 164 |
| | 阿南～阿波海南 | 53.3 | 16 | × | × | ▲4.0 | 355 | 566 |
| 予土線 | 北宇和島～若井 | 76.3 | 19 | × | × | ▲4.8 | 107 | 1,156 |

（注１）区間に記載の両端駅を原則として含み、臨時駅を除く数。
（注２）松山～北伊予（松山貨物）間のみ貨物列車設定あり。
（注３）観光列車（伊予灘ものがたり）は除く。

JR四国では、R8.10.30に公表した令和７（2025）年度分の線区別収支発表から、より実態を反映した算定方法に見直している＜主な変更点＞
・ＪＲ四国全線が利用できるフリーきっぷによる旅客運輸収入（平均通過人員を含む）は、2023年度に見直した、各線区のご利用状況等に応じた方法で配分。
・「共通費」としていた費用のうち、本社・指令等を除く、鉄道事業に直接かかる減価償却費や諸税等を「直接費」として計上。
・「共通費」の名称を「管理費等」（本社・指令等にかかる費用）に変更するとともに、各線区への配賦は行わず、全線区にのみ費用を計上。

データ出所：JR四国資料を元に国土交通省作成

# 地域協議の枠組み（5ヶ年推進計画2026～2030）

国土交通省

**＜策定の経緯・目的＞**

- ＪＲ四国では、2020年3月の国土交通省からの行政指導文書に基づき、2021年度からの５か年推進計画を策定。持続的な鉄道網の確立に向け、 地域の関係者と一体となって2次交通も含めたあるべき交通体系についての議論を開始。
- 2026年３月には新たな行政指導文書が発出され、 本年８月には2026～2030年度の新たな計画を策定。
- 地域の関係者と一体となって、利用促進やコスト削減、実証実験などの取組を一層深度化。推進計画に基づく取り組み結果を毎年度検証し、推進計画の最終年度（2030年度）には総括的な検証も行い、2次交通も含めたあるべき交通体系の方向性をとりまとめる。

**◆対象線区**

ＪＲ四国管内全線区

**◆取り組み内容等**

・線区別及び県別に各種施策を取りまとめ
・「利便性向上」「利用促進」「持続可能性向上」「その他」に分類

## ○「5カ年推進計画2026～2030」の取り組み内容

**●利便性向上・利用促進に向けた取り組み・施策（計画）の策定**

これまでの取り組み・施策の精査（継続・深度化・見直し）

⊕

総括検証での課題・方向性や、事業の抜本的改善方策の検討における＜改善・深度化を進める内容＞に基づいた取り組みの追加

| 利便性向上 | 利用促進 | 持続可能性向上 |
|---|---|---|
| ○駅を中心としたまちづくり<br>○駅や路線の活性化、利用環境の充実<br>○交通モード間の利便性向上、交通結節機能強化**（四国モデルのさらなる追求）** | ○観光振興への取組<br>○公共交通へのモーダルシフト促進 | ○地域との連携による運営体制の持続可能性向上<br>○施設・機能の整理・集約による持続的な利用環境の確保 |

**その他**

○人材の確保・育成・定着に向けた取組　　○継続調査によるモニタリング

**●検証**

【各線区平均通過人員】【項目別の定量・定性データ】に加えて【個別線区でのモニタリングデータ】を設定
企画乗車券の発売枚数、アンケート調査、定期外利用、満足度、重要度認識など

出所：JR四国作成資料に基づいて国土交通省鉄道局作成

# 他モードとの連携（モーダルミックス）

国土交通省

## ◆運行体系、ダイヤ面での連携

(1)パターンダイヤの導入

○都市圏を含む全線区への導入・拡大

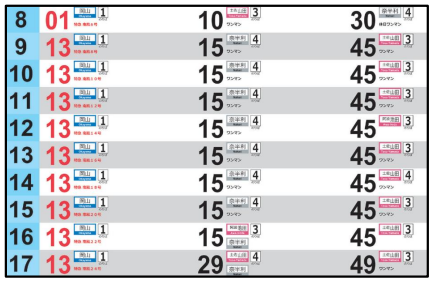
○時間が統一されたパターンダイヤの導入

⇒路線バス・コミュニティバスの路線見直し・再編JRとの接続を意識したダイヤ設定

○タクトダイヤの導入（徳島駅）＜2024.3～＞

・徳島駅の着発車時間帯を統一

・複数の路線をパターン化。相互に接続するダイヤとすることで、線区相互間の利用が便利に



| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | 01 | 10 | 30 |
| 9 | 13 | 15 | 45 |
| 10 | 13 | 15 | 45 |
| 11 | 13 | 15 | 45 |
| 12 | 13 | 15 | 45 |
| 13 | 13 | 15 | 45 |
| 14 | 13 | 15 | 45 |
| 15 | 13 | 15 | 45 |
| 16 | 13 | 15 | 45 |
| 17 | 13 | 29 | 49 |

（高知駅発車時刻表の一部）

| 鉄道駅 | バス停 | 普通 3810D | 宇和島バス | 普通 4814D | 宇和島バス | 普通 8816D | 宇和島バス | 普通 4818D | 宇和島バス | 宇和島バス | 宇和島バス | 普通 4820D | 宇和島バス | 宇和島バス | 宇和島バス |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 宇和島バス | | | | | | | | | | | | | | |
| 宇和島発 | 宇和島駅前発 | 5:46 | 7:06 | 7:27 | 8:54 | 9:34 | 10:34 | 11:27 | 11:54 | 11:59 | 13:24 | 13:27 | 13:34 | 14:54 | 15:14 |
| 北宇和島発 | 工場前発 | 5:49 | \|\| | 7:30 | 9:02 | 9:37 | 10:42 | 11:30 | 12:02 | \|\| | \|\| | 13:30 | 13:42 | 15:02 | \|\| |
| 務田発 | 務田発 | 6:01 | \|\| | 7:43 | 9:11 | 9:50 | 10:51 | 11:43 | 12:11 | \|\| | \|\| | 13:43 | 13:51 | 15:11 | \|\| |
| 伊予宮野下発 | Aコープ三間発 | 6:04 | \|\| | 7:48 | 9:17 | 9:52 | 10:57 | 11:48 | 12:17 | \|\| | \|\| | 13:48 | 13:57 | 15:17 | \|\| |
| 二名発 | | 6:07 | \|\| | 7:52 | \|\| | 9:57 | \|\| | 11:52 | \|\| | \|\| | \|\| | 13:52 | \|\| | \|\| | \|\| |
| 大内発 | | 6:11 | \|\| | 7:55 | \|\| | 10:00 | \|\| | 11:55 | \|\| | \|\| | \|\| | 13:55 | \|\| | \|\| | \|\| |
| 深田発 | 深田発 | 6:16 | \|\| | 8:01 | 9:30 | 10:06 | 11:10 | 12:01 | 12:30 | \|\| | \|\| | 14:01 | 14:10 | 15:30 | \|\| |
| 近永着 | 近永駅前着 | 6:19 | 7:28 | 8:04 | 9:33 | 10:09 | 11:13 | 12:04 | 12:33 | 12:21 | 13:46 | 14:04 | 14:13 | 15:33 | 15:36 |

（鉄道・バスの一体的な時刻表）

(2)鉄道・並行バス共通時刻表作成

・JR四国ホームページ内に、並行するバスの時刻表を掲載
予讃海回り線・土讃線・予土線・牟岐線の一部区間

(3)鉄道とバスの連携

○鉄道とバスによる共同経営（牟岐線沿線などの並行モード連携モデル）＜2022.4～＞

○路線バスとのモーダルミックス実証実験の実施（予土線沿線など）

・JR乗車券類を所持の方が沿線の路線バスを利用可能に







## ◆営業面での連携

MaaSの実証

○YODO MaaSの実証実験（予土線沿線）

・鉄道、路線バス等の利用時、駅や車内に設置したNFCタグにスマートフォンをタッチすることで、運賃決済可能

## ◆その他

利便性向上商品の開発

○チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」の開発と導入お手持ちのスマホで『いつでも・どこでも』『キャッシュレス』




出所：JR四国作成資料に基づいて国土交通省鉄道局作成

1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

2. ＪＲ北海道の状況

3. ＪＲ四国の状況

**4. ＪＲ貨物の状況**

5. 並行在来線の状況

6. その他の課題

7. ご議論いただきたいポイント

# JR貨物の概要

国土交通省

○ 主な経営諸元（令和７年度）

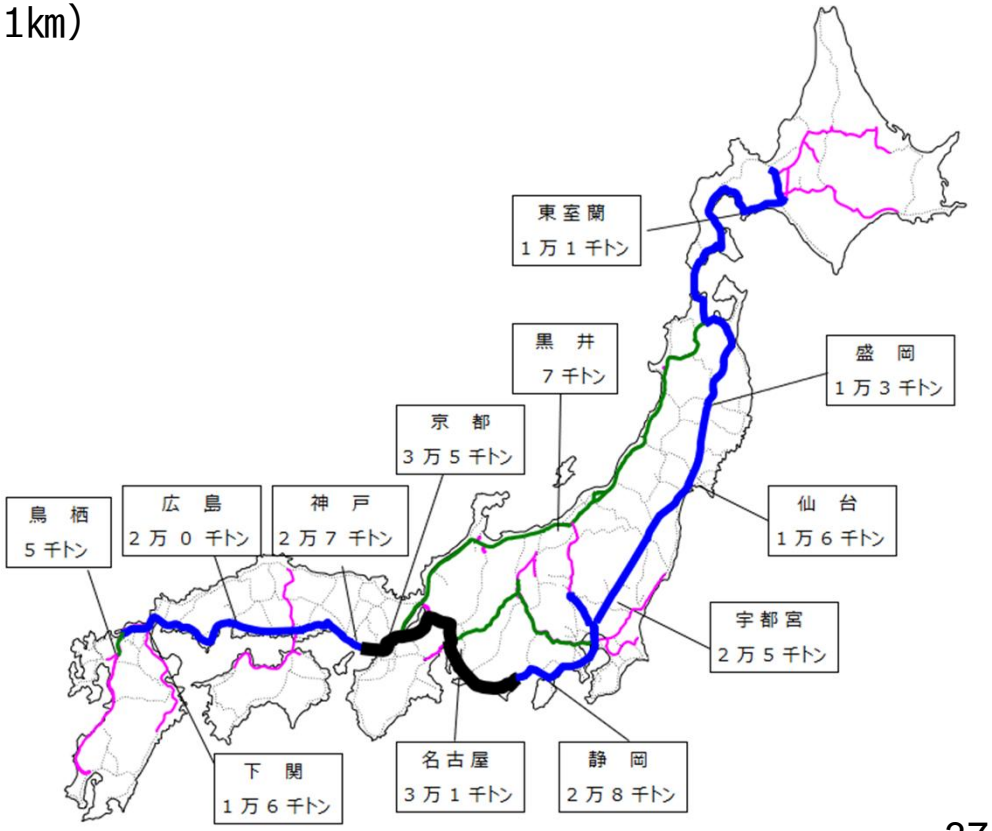
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ・営業収益 | 単体： | 1,675億円 | 連結： | 2,076億円 |
| ・営業利益 | 単体： | 10億円 | 連結： | 32億円 |
| ・経常損益 | 単体： | 0億円 | 連結： | 24億円 |
| ・輸送量 | | 2,729万トン | コンテナ： | 1,892万トン |
| | | | 車　扱： | 837万トン |

○ 社員数　（令和7年度末）　5,710人

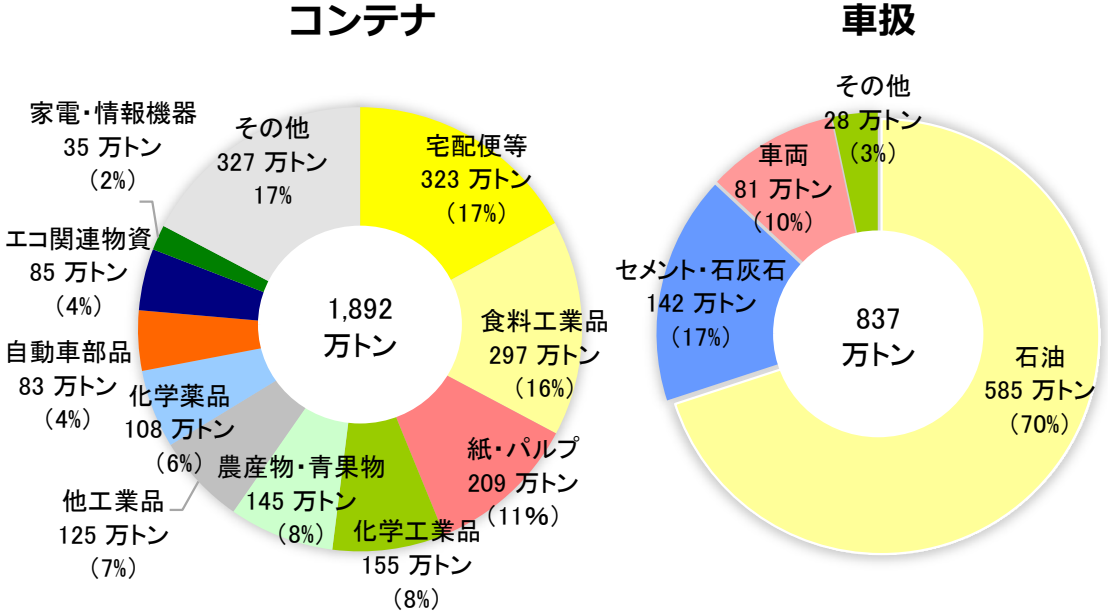
○ 営業キロ（令和7年度末）　7,805.5km
（うち、第1種区間29.1km）

－ 凡例 －
- 5,000t / 日 未満
- 5,000t / 日～10,000 t / 日
- 10,000t / 日～30,000 t / 日
- 30,000t / 日 以上

※断面輸送量（令和７年度平日平均）

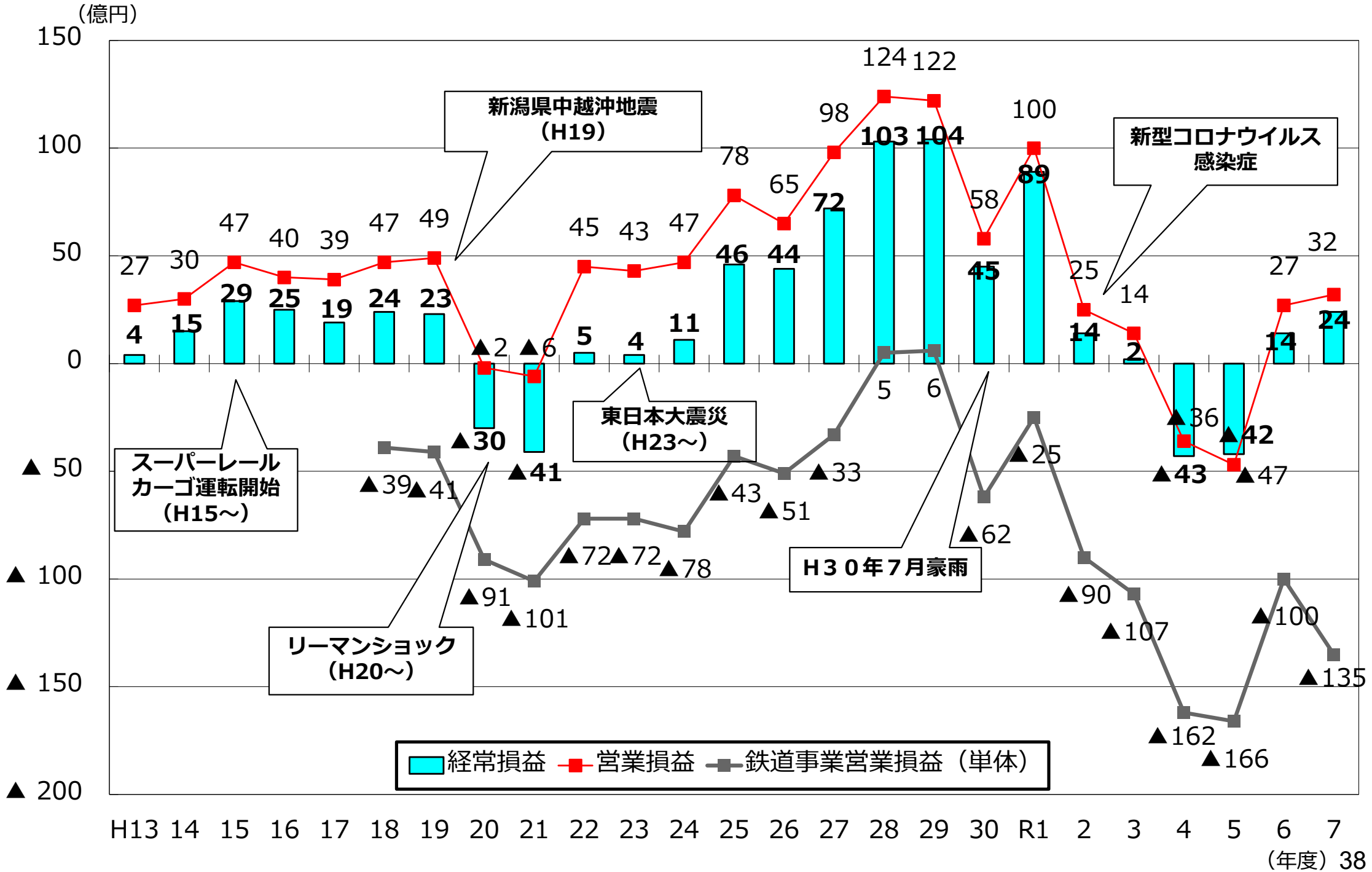



## ＪＲ貨物が運んでいる物資　（令和７年度）



# JR貨物の経常損益の推移（連結）

国土交通省



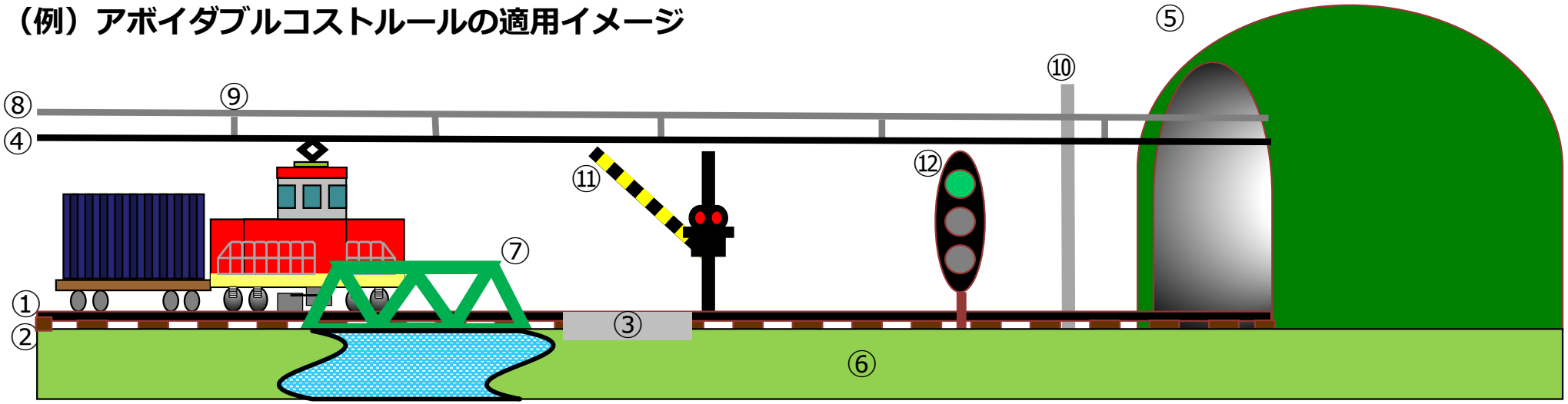
# JR貨物がJR旅客会社に対して支払う線路使用料（アボイダブルコスト）

国土交通省

○ＪＲ貨物がＪＲ旅客会社に対して支払う線路使用料は、ＪＲ貨物の経営を支援する観点から「新しい貨物鉄道会社のあり方について」(昭和60年11月運輸省)に基づき、貨物輸送がなければその発生が回避されると認められる経費に限ることとされている（アボイダブルコストルール）。

○このため、ＪＲ貨物は、貨物列車の走行量の多寡に関わらず生じる経費については負担せず、貨物列車の走行量に比例して発生する経費についてのみ、線路使用料として負担。

**（例）アボイダブルコストルールの適用イメージ**




| 貨物列車の走行量に比例して経費が生じるもの | 貨物列車の走行量の多寡に関わらず経費が生じるもの |
|---|---|
| ①レール、②まくら木、③踏切道、④トロリー線<br>など | ⑤トンネル、⑥除草、⑦橋梁、⑧ちょう架線、<br>⑨ハンガー、⑩電柱、⑪踏切保安設備、⑫信号機<br>その他、資本費、人件費・業務費など |

※アボイダブルコストルールを適用して算出された経費に対して、線路使用実態に応じた貨客按分比率を用いて按分した費用がＪＲ旅客会社に対してＪＲ貨物の支払う線路使用料（アボイダブルコスト）となる。

# 貨物鉄道の意義

国土交通省

■ 貨物鉄道は、**定時性に優れた効率的な大量輸送機関**であり、**全国ネットワークを活用して、特に中長距離輸送**において重要な役割。

⇒不足するトラック輸送の受け皿として、**トラック中距離輸送から鉄道へのモーダルシフトの推進**に大きな期待。

■ **優れた環境性能**（CO2排出量はトラックの1/１０）を有している。

⇒**2050年カーボンニュートラル実現への貢献**にも大きな期待。

**貨物鉄道が、物流における諸課題の解決を図る重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を発揮することを期待**

【貨物鉄道輸送の特性】

①１編成の輸送力：最大650ｔ

（＝10ｔトラック65台分（＝ドライバー65人分））の輸送力）

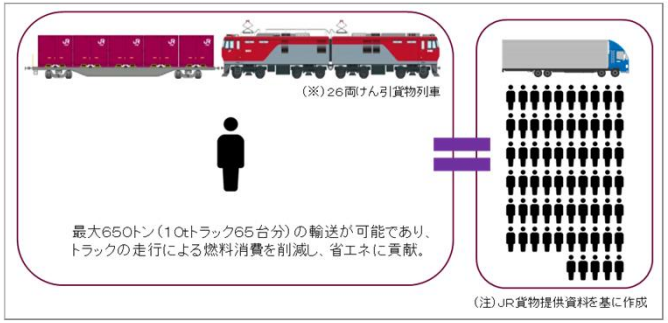
②トラックと比べたＣＯ２排出量：約1/１０

③中長距離輸送に優位性（＝平均輸送距離：約900km）

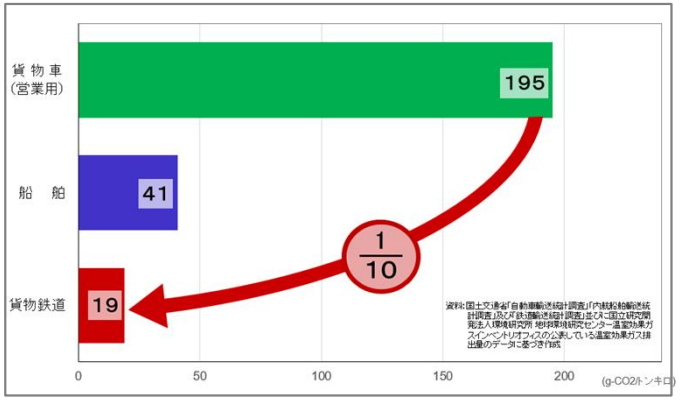
④内陸地域へのエネルギー輸送で重要な役割

⑤災害時における物資等の緊急輸送

**○効率的な大量輸送機関**




**○輸送機関別のCO2排出量原単位**




**○車扱による石油輸送**

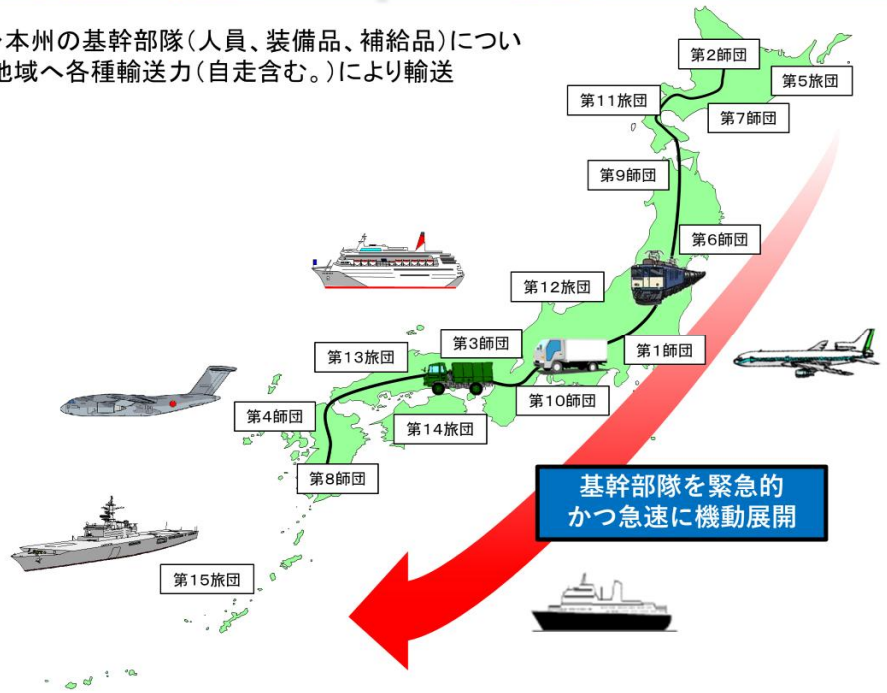


# 安全保障の観点からの貨物鉄道の意義

国土交通省

## 自衛隊の輸送オペレーションの全体像（イメージ）

北海道～本州の基幹部隊（人員、装備品、補給品）について、南西地域へ各種輸送力（自走含む。）により輸送




## 鉄道輸送の活用について

- 有事の際、北海道～本州の基幹部隊について、南西地域へ各種輸送力（自走含む。）により速やかに輸送を行う必要があり、主な輸送対象と輸送手段は概ね以下のとおり。

【北海道～九州】主に鉄道、トラック、船舶、航空機の民間輸送力を使用して輸送
・人員：民間輸送力（船舶、航空機）、自衛隊輸送力（陸上）
・装備品（車両、戦車、火砲等）：民間輸送力（鉄道、トラック、船舶）、自衛隊輸送力（陸上、航空）
・補給品（弾薬、燃料等）：民間輸送力（鉄道、トラック、船舶）、自衛隊輸送力（陸上、航空）

【九州～南西諸島】民間輸送力とともに、自衛隊輸送力を集中的に使用して輸送
・人員：自衛隊輸送力（海上、航空）、民間輸送力（船舶、航空機）
・装備品（車両、戦車、火砲等）：自衛隊輸送力（海上、航空）、民間輸送力（船舶、航空機）
・補給品（弾薬、燃料等）：自衛隊輸送力（海上、航空）、民間輸送力（船舶、航空機）

- 各種事態への実効的な対処を行うためには、民間輸送力も含めた上記の各種輸送力を効果的に使用することにより、輸送期間全体を短縮する必要がある。

- 各種輸送力のうち鉄道輸送は、北海道～九州におけるコンテナによる多種多量の装備品・補給品等の輸送が可能であり、安全性やダイヤの安定性の観点からも輸送力としての期待は大きい。

自衛隊の輸送力向上のため、鉄道輸送の更なる活用を追求

※防衛省資料より引用

**令和5年3月10日　衆・国土交通委員会（抜粋）**

**○小野田防衛大臣政務官**

有事に際しては、全国各地に配備されている部隊を必要な地域に迅速に機動展開できるようにしていくことが重要であり、こうした輸送に当たっては、自衛隊の輸送力だけでなく、民間輸送力を活用することが想定されます。

そのうち、鉄道輸送でございますけれども、北海道から九州まで多種多様な装備品、補給品等の大量輸送が可能であり、自衛隊にとって重要な輸送手段の一つになると考えております。

今般策定された国家防衛戦略においては、必要な部隊を迅速に機動展開するため、民間輸送力を最大限活用することとされているところでございまして、鉄道輸送の活用に関しても、国交省や鉄道会社と連携をしながら検討してまいりたいと思っております。

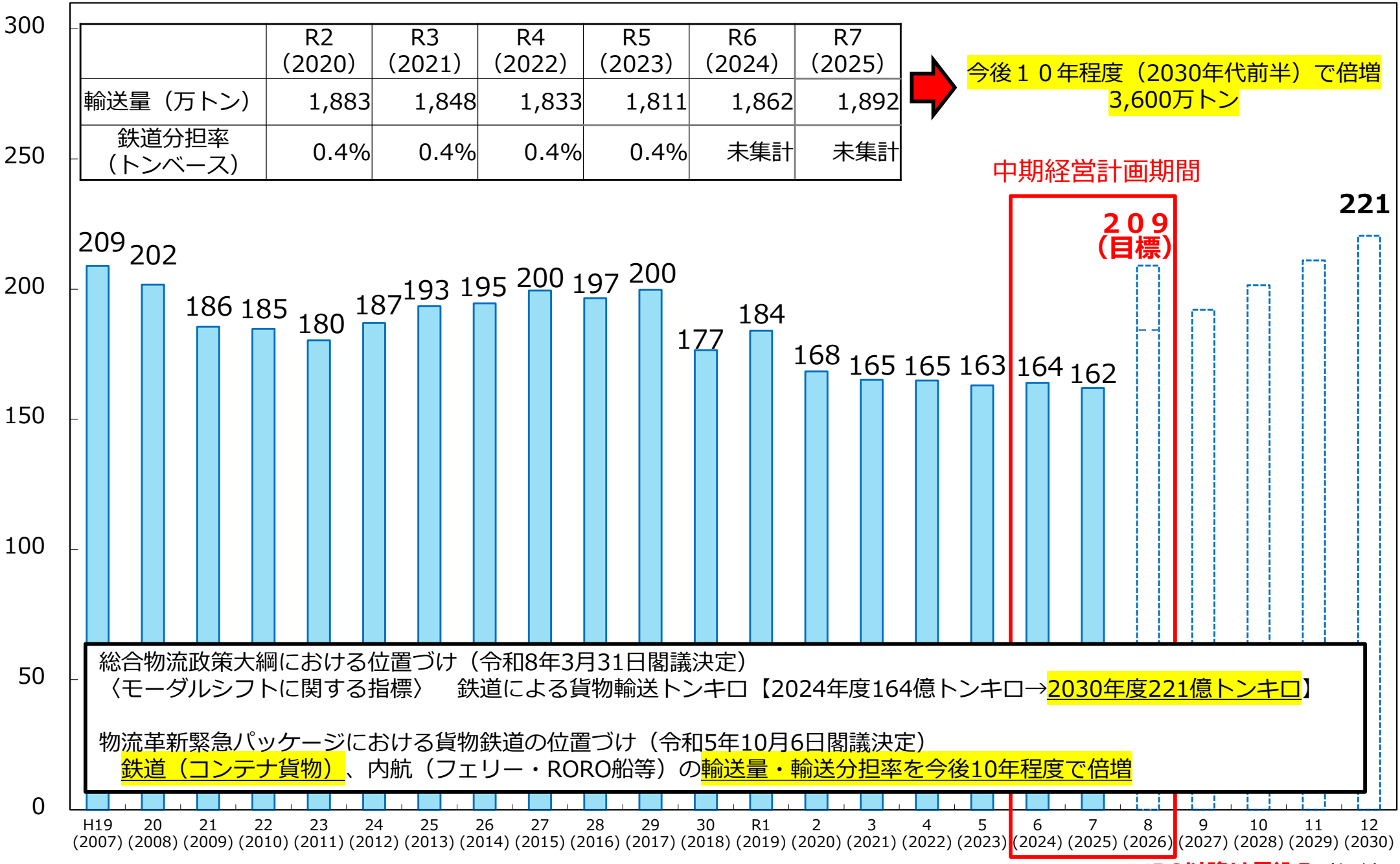
# JR貨物のコンテナ輸送量(トンキロ)等の推移と見込み

国土交通省

（億トンキロ）

| | R2（2020） | R3（2021） | R4（2022） | R5（2023） | R6（2024） | R7（2025） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送量（万トン） | 1,883 | 1,848 | 1,833 | 1,811 | 1,862 | 1,892 |
| 鉄道分担率（トンベース） | 0.4% | 0.4% | 0.4% | 0.4% | 未集計 | 未集計 |

今後１０年程度（2030年代前半）で倍増
3,600万トン




総合物流政策大綱における位置づけ（令和8年3月31日閣議決定）
〈モーダルシフトに関する指標〉　鉄道による貨物輸送トンキロ【2024年度164億トンキロ→2030年度221億トンキロ】

物流革新緊急パッケージにおける貨物鉄道の位置づけ（令和5年10月6日閣議決定）
鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

# 貨物鉄道の輸送力・災害対応能力の強化

国土交通省

## 貨物鉄道を取り巻く環境と課題

○　トラックドライバー不足や2050年カーボンニュートラルといった諸課題を踏まえたトラック輸送から鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進

○　激甚化・頻発化する自然災害による大規模な輸送障害を背景とした荷主の忌避等を回避するための災害対応能力の強化

## トラックから鉄道へのモーダルシフトの促進

**○大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を増強**

→ 輸送力の増強、積替え円滑化のための貨物駅の施設整備
【R7補正：111百万円の内数、R8当初：31百万円の内数 】

**＜12ft → 31ft＞**




**＜大型コンテナの取扱い拡大のためのコンテナホームの拡幅等＞**


狭あいな貨物駅

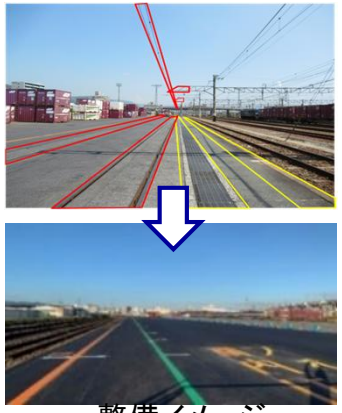

整備により大型コンテナの取扱い拡大

## 災害対応能力の強化

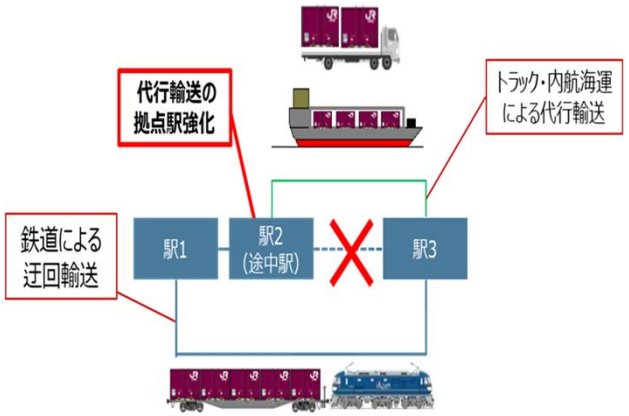
**○災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化**

→ 代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備
【R7補正：111百万円の内数 】

**＜貨物駅の施設整備（支障移設等）＞**


整備イメージ

**＜災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応＞**




→ＪＲ貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方運輸局等により、ＢＣＰの策定に向けた協議の場を立ち上げ

## ＪＲ貨物の経営自立化に向けた経営基盤の強化

国鉄債務等処理法に基づき、設備投資（安全基盤の強化、輸送力増強、生産性向上等）に係る無利子貸付
【令和６～８年度:193億円】


輸送力増強に必要な機関車・荷役機器の導入

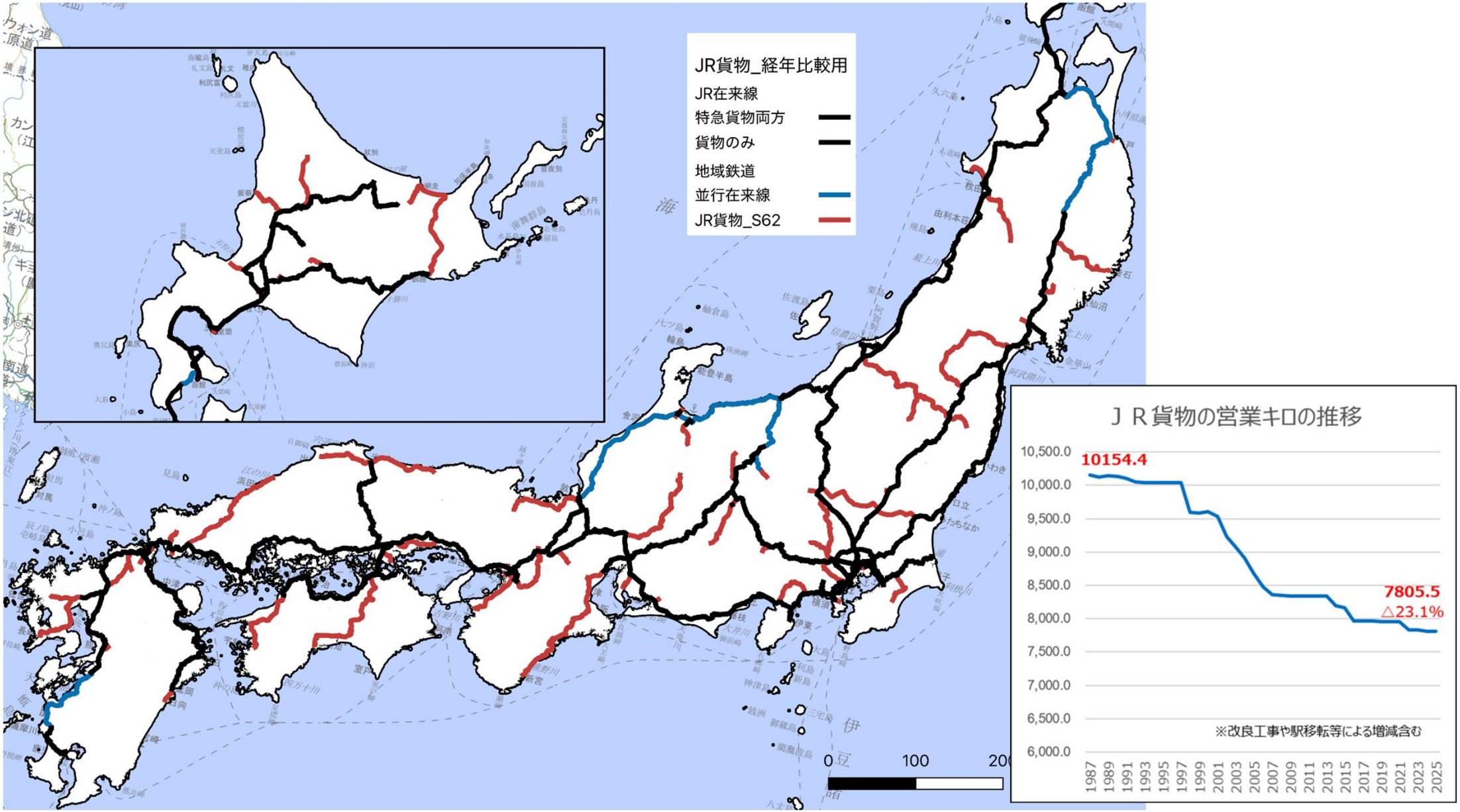



偏積防止対策の強化

# JR貨物民営化（S62）後のネットワークと路線廃止

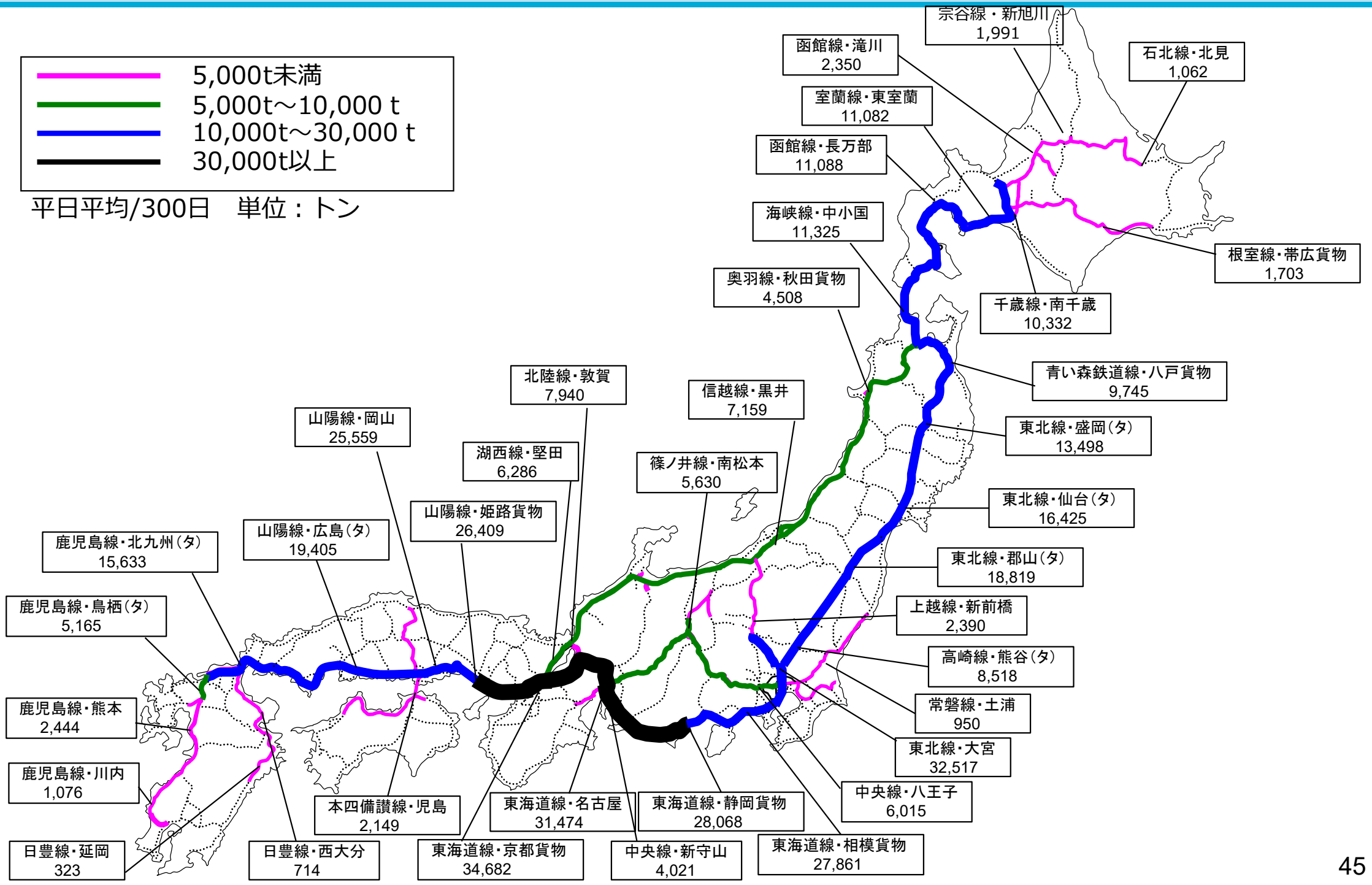
国土交通省

○ＪＲ貨物の営業キロは、車扱輸送の縮小、幹線でのコンテナ輸送による効率化等を進めた結果、発足当時の10,154kmからＲ８年４月時点で7,806kmと約２３%減少。



# JR貨物の断面輸送量（令和7年度）

国土交通省



# JR貨物の自然災害による大規模輸送障害の発生状況

国土交通省

| 災害発生時期 | 災害 | 被害路線 | 運休期間 | 運休本数 |
|---|---|---|---|---|
| ２０１６年８月 | 台風９号<br>台風１０号 | 根室線<br>石北線 | １１５日間 | １７３本 |
| ２０１８年７月 | 豪雨 | 山陽線　等 | １００日間 | ４,４２１本 |
| ２０１９年１０月 | 東日本台風 | 東北線<br>中央線　等 | １７日間 | １,１９６本 |
| ２０２０年７月 | 豪雨 | 鹿児島線　等 | １２１日間 | ３６８本 |
| ２０２１年８月 | 豪雨 | 山陽線<br>中央線　等 | ２４日間 | ９００本 |
| ２０２３年７月 | 豪雨 | 山陽線　等 | １４日間 | ５５４本 |
| ２０２４年９月 | 豪雨 | 羽越線　等 | １６日間 | １５０本 |
| ２０２６年１月 | 大雪 | 青い森鉄道<br>津軽線<br>奥羽線　等 | ２０日間 | ６８０本 |
| ２０２６年７月～１０月 | 令和8年熊本地震 | 鹿児島線<br>肥薩おれんじ鉄道 | ７８日間 | ２１３本<br>（うち部分運休190本） |
| ２０２６年８月～９月 | 豪雨 | 室蘭線 | １４日間 | ３７０本 |

# JR貨物の迂回訓練運転について

国土交通省

## ①上越・はねうま・北しなの線経由の石油列車迂回訓練運転（2023～2025年度）

・通常は貨物列車が運行しない、えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン、しなの鉄道北しなの線経由の臨時列車を設定し、訓練輸送を実施

＜区間・編成＞
根岸⇔坂城　　EH200形式＋タンク車12両
(2024年は14両、2025年は最大連結両数の16両で実施)






## ②東海道・中央東線経由の石油列車迂回訓練運転（2026年度）

・過去に迂回実績がある区間として、中央西線不通時を想定した、東海道線迂回を実施
・中央西線不通時に用途が無くなるEH200形式を使用

＜区間・編成＞
塩浜⇔南松本　　EH200形式＋タンク車17両
（最大連結両数）






## ③トヨタ自動車部品専用列車の迂回訓練運転（2026年度）

・日本海縦貫線・上越線を活用した迂回運転の検証
・東北線の長期不通時にも事業継続が可能となるよう、代替ルートでの運行体制や、関係各社間の連携を確認

＜区間・編成＞
名古屋南貨物駅⇔盛岡貨物ターミナル駅
EF210形式（東海道線）・EH200形式（上越線）等＋コンテナ車20両





1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

2. ＪＲ北海道の状況

3. ＪＲ四国の状況

4. ＪＲ貨物の状況

**5. 並行在来線の状況**

6. その他の課題

7. ご議論いただきたいポイント

# 整備新幹線に係る政府・与党申合せ等における並行在来線の扱い

国土交通省

第1回資料再掲

整備新幹線の取扱いについて【抜粋】　（昭和６３年８月３１日　政府・与党申合せ）

２　北陸新幹線（Ｌ案のうち、高崎・軽井沢間）については、６４年度には、建設に本格的に着工する。また、その他の区間等についても引き続き着工するが、難工事の部分については早期に着手する。

　このため、着工の具体的な手順方法については、財源問題（国、地域、ＪＲ等の負担　区分等）、並行在来線の廃止の可否及び具体的方法、法制上の論点等に関し、整備新幹線建設促進検討委員会（親委員会）において更に検討し、地方公共団体及びＪＲの意見、地元のコンセンサス等に配慮して、本年１２月末までに必ずその結論を得る。

整備新幹線の取扱いについて【抜粋】　（平成８年１２月２５日　政府与党合意）

四、並行在来線については、以下のとおりとする。

(一)　建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にＪＲの経営から分離することとする。

(二)　具体的なＪＲからの経営分離区間については、当該区間に関する工事実施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びＪＲの同意を得て確定する。

(三)　ＪＲからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる。

五、鉄道貨物輸送については、並行在来線のＪＲからの経営分離後も適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図る。

# 整備新幹線に係る政府・与党申合せ等における並行在来線の扱い

国土交通省

第1回資料再掲

整備新幹線の整備に関する基本方針【抜粋】　（平成２１年１２月２４日　整備新幹線問題検討会議）

２．整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

（２）着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

①～④　（略）

⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備後の新幹線と並行在来線をともに経営することは、営業主体であるＪＲにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をＪＲの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

（３）当該地域における鉄道のあり方の検討

整備新幹線の整備に伴い、当該地域における鉄道のあり方に関する次の事項について、国、関係地方公共団体、ＪＲ等の関係者で、検討を行うものとする。

①並行在来線の維持のあり方

沿線自治体の同意によってＪＲから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、ＪＲも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合には、関係者により必要な対策を検討するものとする。

②貨物鉄道の維持のあり方

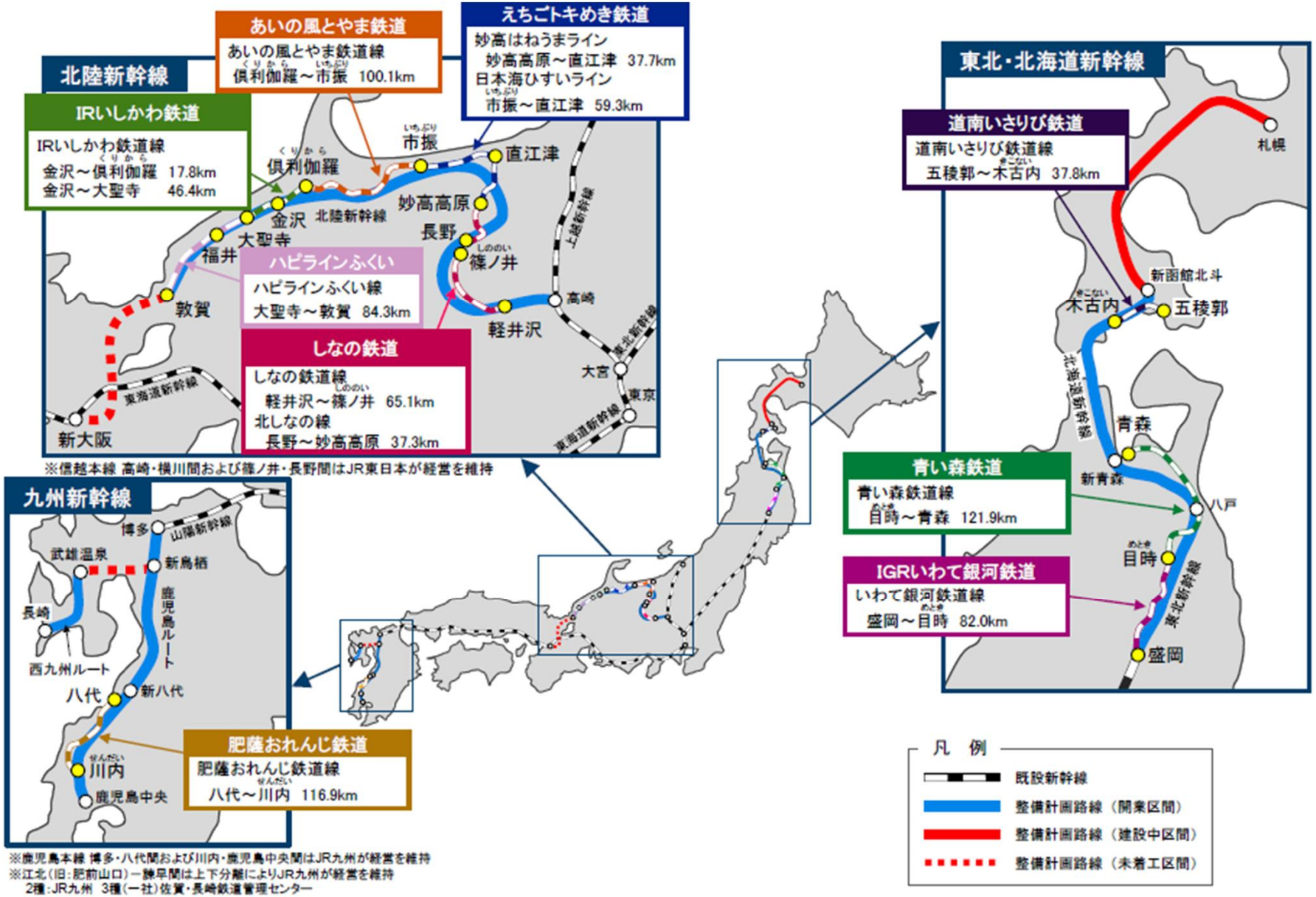
新幹線の整備後においても、並行在来線等を運行する貨物鉄道ネットワークを維持する必要がある。このため、並行在来線の分離等に伴うＪＲ貨物に対する影響を検証しつつ、必要な対策を検討するものとする。

# 並行在来線の概要

国土交通省

第1回資料再掲

○整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線鉄道は、政府・与党申合せに基づき、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。
○１９９７年以降、９つの並行在来線が開業。



# 並行在来線の諸元

国土交通省

| 線区 | 営業キロ（km） | 駅数 | 特急 | 貨物 | 収支（億円）（注1） | 輸送密度（人/キロ・日） | 営業係数（円）（注2） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 2025 | | |
| 道南いさりび鉄道<br>（木古内～五稜郭） | 37.8km | 12駅 | × | ○ | ▲3.3 | 452 | 442 |
| 青森県 ・青い森鉄道<br>（目時～八戸）<br>（八戸～青森） | 25.9km<br>96.0km | 27駅 | × | ○ | 青森県<br>▲5.0<br>青い森<br>0.6 | 1,970 | 388 |
| ＩＧＲいわて銀河鉄道<br>（盛岡～目時） | 82.0km | 18駅 | × | ○ | 0.6 | 2,313 | 273 |
| しなの鉄道<br>（軽井沢～篠ノ井）<br>（長野～妙高高原） | 65.1km<br>37.3km | 27駅 | × | ○(注3)<br>△(注4) | ▲2.8 | 6,047<br>2,639 | 125 |
| えちごトキめき鉄道<br>（妙高高原～直江津）<br>（直江津～市振） | 37.7km<br>59.3km | 22駅 | × | △(注4)<br>○ | ▲1.5 | 2,039<br>858 | 245 |
| あいの風とやま鉄道<br>（市振～倶利伽羅） | 100.1km | 23駅 | × | ○ | ▲1.9 | 7,845 | 154 |
| ＩＲいしかわ鉄道<br>（倶利伽羅～金沢）<br>（金沢～大聖寺） | 17.8km<br>46.4km | 19駅 | × | ○ | 0.5 | 11,444 | 134 |
| ハピラインふくい<br>（大聖寺～敦賀） | 84.3km | 20駅 | × | ○ | ▲2.8 | 5,159 | 163 |
| 肥薩おれんじ鉄道<br>（八代～川内） | 116.9km | 28駅 | × | ○ | ▲10.7 | 627 | 483 |

（注１）会社の経常損益を記載
（注２）営業収益から貨物調整金を差し引いて算出
（注３）貨物は坂城～篠ノ井、長野～北長野間のみ定期運行
（注４）貨物の「△」は臨時運行であることを示す（北長野～妙高高原、妙高高原～直江津）

# 貨物調整金制度について

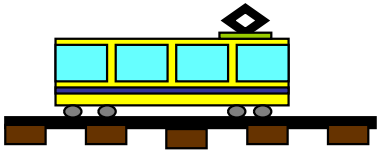
国土交通省

○国鉄分割民営化以降、ＪＲ貨物の経営を支援する観点から、ＪＲ貨物（第二種鉄道事業者）とＪＲ旅客会社（第一種鉄道事業者）間での線路使用料協定により、貨物列車が走行しなければ回避可能な経費（「アボイダブルコスト」）のみを線路使用料として支払うこととされている。

○ＪＲ貨物とＪＲ旅客会社との間での線路使用料協定は並行在来線事業者には適用されないものの、ＪＲ貨物にはアボイダブルコストを超えて線路使用料を支払う余力がないこと、また、並行在来線の安定的な経営を支援する必要があることから、「貨物調整金」制度を創設（平成14年）し、ＪＲ貨物が支払う線路使用料について助成金を交付。

## 線路使用料とは

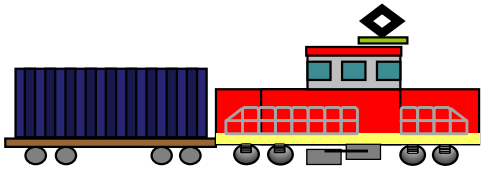
第一種鉄道事業者又は第三種鉄道事業者の線路を借りて事業を行う第二種鉄道事業者が支払う使用料のこと。当事者間で使用料等の線路使用条件を定めた線路使用契約を締結し、国土交通大臣が認可（鉄道事業法第十五条）



**第一種鉄道事業者：**
鉄道施設一式を保有し、列車の運行も行う。

**第三種鉄道事業者：**
鉄道施設を譲渡及び貸し出す事業を行う。

使用条件に応じて線路使用料を支払う（※）

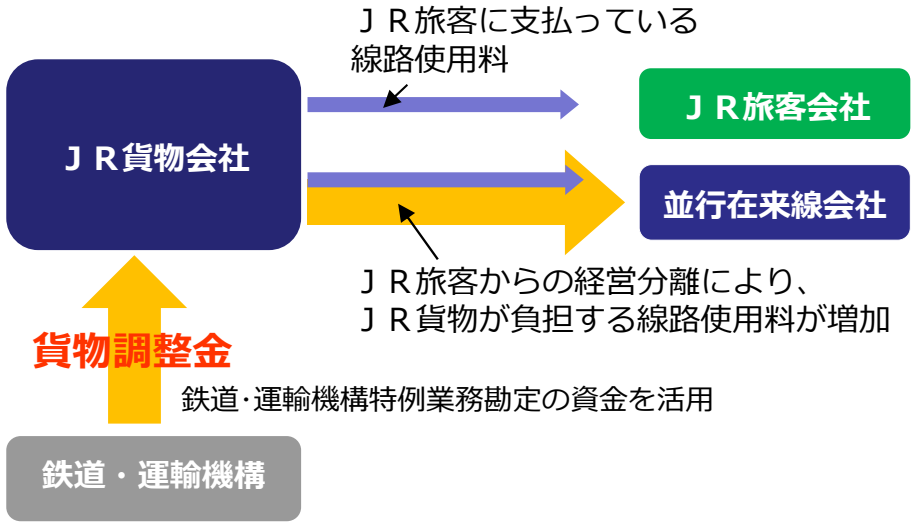


**第二種鉄道事業者：**
車両のみを保有し、第一種鉄道事業者や第三種鉄道事業者が保有する鉄道線路を使用して旅客又は貨物の運送を行う。

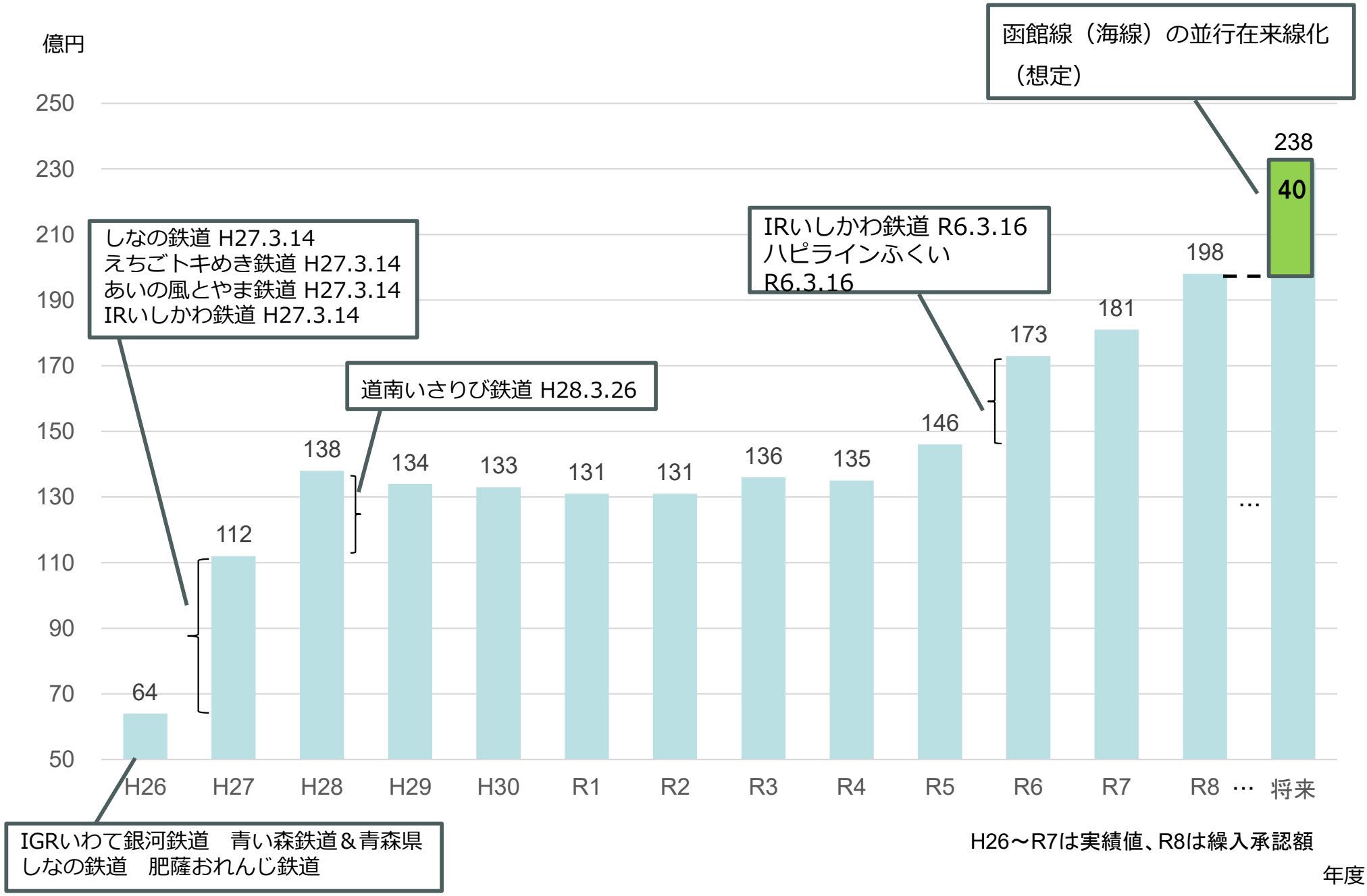
（※）使用条件は、鉄道事業の適正な運営を阻害しない限り、原則として鉄道事業者相互間の調整に委ねられている。

## 貨物調整金とは

**鉄道施設の維持や並行在来線の安定的な経営の支援に必要な費用を反映して設定する線路使用料から、貨物列車が走行しなければ回避できる経費（ＪＲ旅客会社に支払うアボイダブルコスト相当分）を差し引いた額を助成金として交付するもの。**



# 貨物調整金の推移


億円
250
230
210
190
170
150
130
110
90
70
50
64
112
138
134
133
131
131
136
135
146
173
181
198
…
238
40
H26
H27
H28
H29
H30
R1
R2
R3
R4
R5
R6
R7
R8
…
将来
函館線（海線）の並行在来線化
（想定）
しなの鉄道 H27.3.14
えちごトキめき鉄道 H27.3.14
あいの風とやま鉄道 H27.3.14
IRいしかわ鉄道 H27.3.14
道南いさりび鉄道 H28.3.26
IRいしかわ鉄道 R6.3.16
ハピラインふくい
R6.3.16
IGRいわて銀河鉄道　青い森鉄道＆青森県
しなの鉄道　肥薩おれんじ鉄道
H26～R7は実績値、R8は繰入承認額
年度

# 営業収益に占める貨物調整金の割合（令和7年度）

国土交通省
第1回資料再掲

| | 道南いさりび鉄道 | 青森県<br>青い森鉄道 | | ＩＧＲいわて銀河鉄道 | しなの鉄道 |
|---|---|---|---|---|---|
| 開業日 | 平成２８年３月２６日 | 目時・八戸間：平成１４年１２月１日<br>八戸・青森間：平成２２年１２月４日 | | 平成１４年１２月１日 | 軽井沢・篠ノ井間：<br>平成９年１０月１日<br>長野・妙高高原間：<br>平成２７年３月１４日 |
| 鉄道事業営業収益（A） | 22.2億円 | 青森県<br>48.9億円 | 青い森鉄道<br>25.4億円 | 41.1億円 | 46.4億円 |
| 鉄道線路使用料<br><br>うち、貨物調整金（B）<br>（B)/(A) | 17.7億円<br><br>**16.2億円**<br>**73.4%** | 52.3億円<br><br>**40.5億円＋8.1億円=48.6億円**<br>**65.4%** | | 27.8億円<br><br>**25.2億円**<br>**61.3%** | 7.3億円<br><br>**7.2億円**<br>**15.5%** |
| 経常損益 | ▲3.3億円 | ▲5.0億円 | 0.6億円 | 0.6億円 | ▲2.8億円 |
| | **えちごトキめき鉄道** | **あいの風とやま鉄道** | **IRいしかわ鉄道** | **ハピラインふくい** | **肥薩おれんじ鉄道** |
| 開業日 | 平成２７年３月１４日 | 平成２７年３月１４日 | 倶利伽羅・金沢間：<br>平成２７年３月１４日<br>金沢・大聖寺間：<br>令和６年３月１６日 | 令和６年３月１６日 | 平成１６年３月１３日 |
| 鉄道事業営業収益（A） | 36.1億円 | 63.4億円 | 64.1億円 | 44.1億円 | 16.4億円 |
| 鉄道線路使用料<br><br>うち、貨物調整金（B）<br>（B)/(A) | 20.9億円<br><br>**19.9億円**<br>**55.1%** | 22.2億円<br><br>**20.4億円**<br>**32.2%** | 17.0億円<br><br>**15.8億円**<br>**24.6%** | 18.0億円<br><br>**16.5億円**<br>**37.4%** | 11.3億円<br><br>**10.8億円**<br>**65.9%** |
| 経常損益 | ▲１.5億円 | ▲1.9億円 | 0.5億円 | ▲2.8億円 | ▲10.7億円 |

※線路使用料収入はJR貨物申告額を、その他は鉄道事業報告書及び実績報告書を使用。
※青森県及び青い森鉄道の数値を合算し、指定管理事業に係る収入を除いて算出。

# 北海道新幹線の並行在来線経営分離区間

国土交通省



# 北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議 中間とりまとめ 概要（R7．9）

国土交通省

第1回資料再掲

## 経緯・背景

○ 北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送（海線（函館線 函館～長万部間））に係る諸課題解決方策等について検討を進めていくために有識者検討会議（座長：二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授）を設置。

○ 令和5年11月から6回にわたって、関係者から丁寧にヒアリングを実施。

## ヒアリングにおける主な意見

・トラックや船舶の輸送余力にも制約がある。港湾からの陸送距離やトラックドライバー不足、札幌に近い苫小牧港への航路の集中を考えれば、**貨物鉄道の輸送量を全て船舶で代替するのは難しい**。

・**鉄道で使用されている５ｔコンテナにもニーズ**があり、**輸送モードが限られるとサービス品質にも影響**が出る。**各輸送モードによる相互補完が必要**。

・輸送手段が寡占になれば**コスト面での競争が働かず**、**輸送価格が上昇**する。

・環境性能に優れ、全国ネットワークで輸送している**貨物鉄道は**、**カーボンニュートラル実現**や、**食料安全保障などの観点**から、**重要な役割**を果たしている。

・貨物鉄道機能を残す場合は、**青函共用走行問題への対応にも留意**すべき。**北海道新幹線と貨物列車の共存**のため、**関係者で技術開発も含め**、**効率的な運行を模索**しつづけることが必要。

## 貨物機能を維持することとした場合の論点

**（１）鉄道施設の保有主体**

ＪＲ北海道から引き継ぐ**鉄道施設の保有主体を決めることが必要**。
**出資者、出資割合**、人材の確保・育成等の調整を進めていくこととなる。

**（２）維持管理費用**

毎年度、**数十億円規模の施設の維持管理費用**を誰がどのような割合で負担するかを検討する必要。費用負担のあり方については**多様な観点から検討すべき**。鉄道施設の維持に必要な費用を低減させる努力も必要。

**（３）要員の確保・育成**

ＪＲ北海道から鉄道施設を承継するに当たり、**鉄道施設の維持管理要員の確保**が数百人規模で必要。ＪＲ北海道から業務が円滑に引き継がれるよう採用開始時期を設定する必要。

**（４）北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題**

鉄道貨物輸送を残す場合には、青函共用走行問題への対応にも留意。
**北海道新幹線と貨物列車の共存**に向けて、**技術開発の進展**も十分に取り込んだ**効率的な運行を模索**しつづけることが必要。

**（５）ＪＲ貨物におけるサービス改善**

海線を含めた全国一元的な貨物鉄道による輸送ネットワークの機能が最大限に発揮されるよう、**ＪＲ貨物が提供するサービスについても改善が必要**。

## 現時点における基本的な方向性

・少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では**海線の維持により貨物鉄道の機能を確保することが必要であるとの結論**に至った。

・他方、貨物鉄道の機能を維持する場合に整理すべき**多岐にわたる課題の解決に当たっては国をはじめとする関係者においてなお一層検討を深度化させていくことが必要**。また、青函共用走行に関する各種の課題については、**北海道新幹線の高速化との両立が図られるよう、貨物輸送の需要の平準化や積載率の向上などの効率化、技術開発、船舶による部分的な転換等他の輸送モードとの連携など**多様な関係者が一体となった**継続的な努力が必要**。

## 今後の進め方

・**北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）**については、国土交通省が設置した有識者会議において、「**現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃となることが見込まれる**。」等とした報告書がとりまとめられた。

・**こうした状況から、**今後は、**海線を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ**、検討に当たっての時間軸を整理するとともに、**旅客輸送に係るブロック会議の動向等に留意しながら、課題解決に向けた議論を継続**していくこととする。

1. 国鉄改革時の考え方と状況の変化

2. ＪＲ北海道の状況

3. ＪＲ四国の状況

4. ＪＲ貨物の状況

5. 並行在来線の状況

**6. その他の課題**

7. ご議論いただきたいポイント

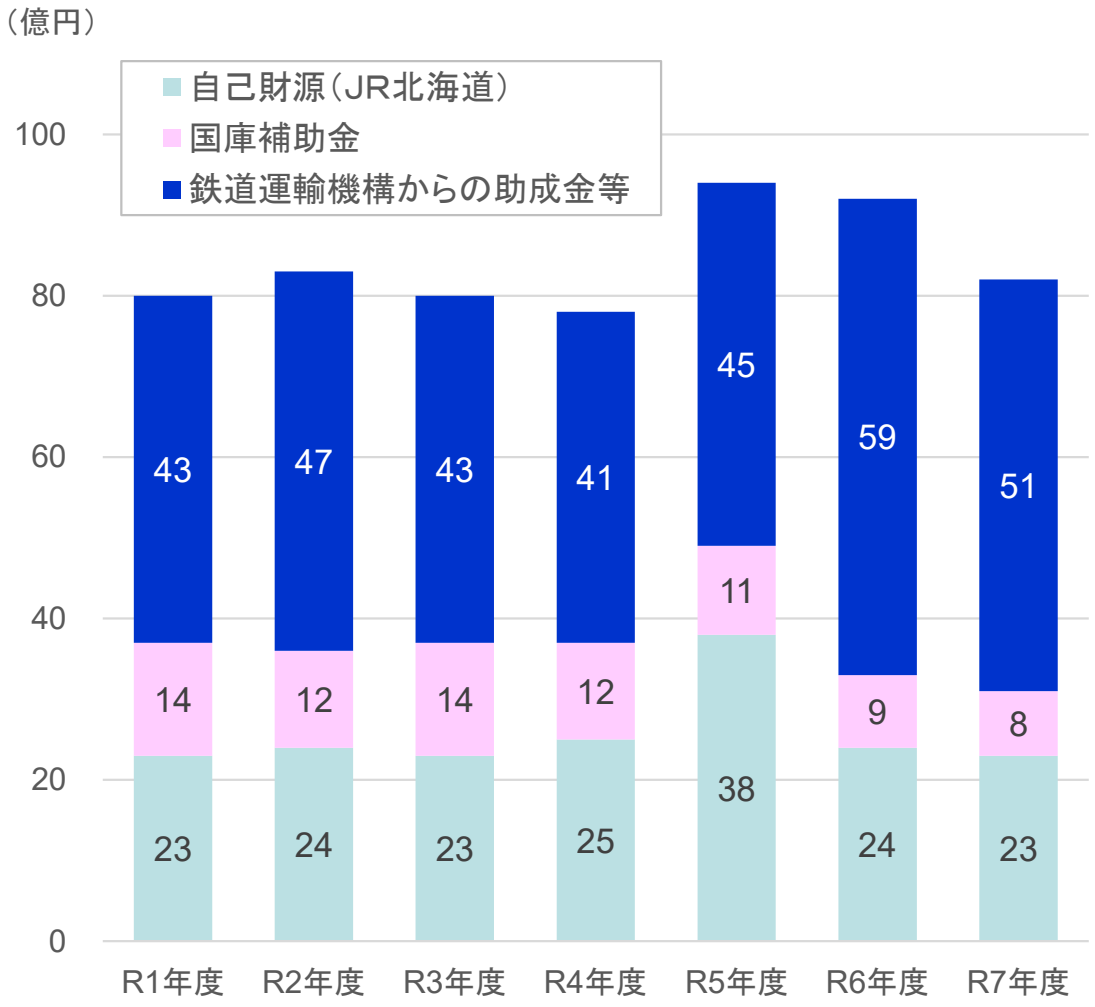
# 青函トンネル・本四連絡橋の維持

国土交通省

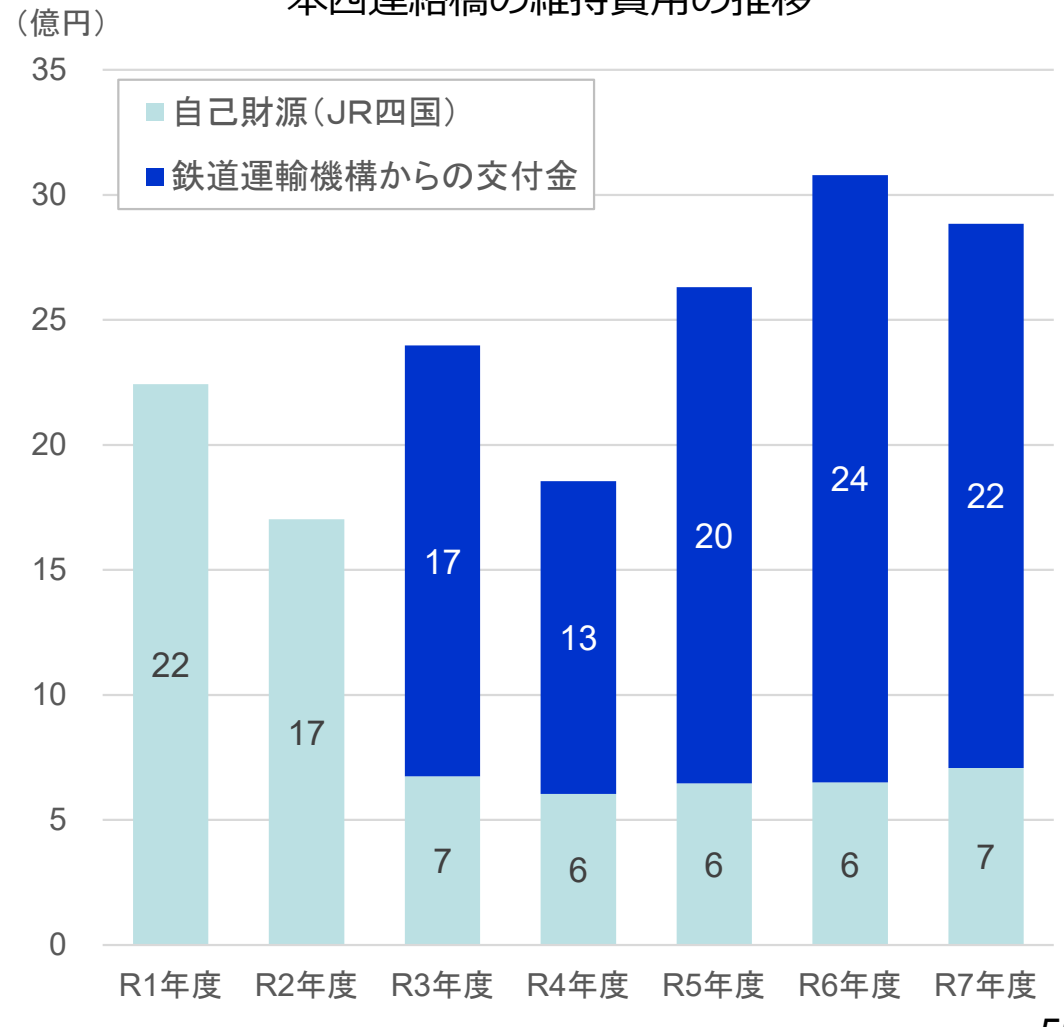
○基幹的ネットワークに不可欠な青函トンネル・本四連絡橋（道鉄共用部・鉄道専用部）は、供用開始から約４０年が経過しており、これら施設の維持・修繕を継続的に行っていく必要。

○青函トンネルについては令和元年度から、本四連絡橋については令和３年度から、特例勘定を活用した新たな支援を開始。

青函トンネルの維持費用の推移




本四連絡橋の維持費用の推移



# 鉄道・運輸機構「特例業務勘定」について

国土交通省

○平成１０年に制定された債務等処理法に基づき、旧国鉄長期債務は一般会計に承継され、旧国鉄職員の年金等の支払いや株式・土地の処分については、国鉄清算事業団の地位を承継した「特例業務勘定」において処理することとされた。

○「特例業務勘定」は、株式・土地の売却収入と国鉄清算事業団から承継した債権である既設新幹線譲渡収入により旧国鉄職員の年金等の支払いを行うとともに、ＪＲ二島貨物の経営自立のための支援、並行在来線への支援（貨物調整金）、青函トンネル・本四連絡橋の設備投資等への支援を実施。

**主な収入**

- ＪＲ株式売却収入
- 土地売却収入
- 助成勘定からの繰入金（既設新幹線譲渡収入等）

**主な支出**

- 旧国鉄職員の年金等の支払い
- ＪＲ二島貨物の経営自立のための支援措置等
- 並行在来線への支援（貨物調整金）
- 青函トンネル・本四連絡橋の設備投資等への支援

# JR二島への支援額等（実績に基づく見込想定額）

国土交通省

○現行のJR二島への支援実績を前提とした場合の見込み想定額は、令和8年度から国鉄債務等処理法の期限を迎える令和12年度までの間で、約5,200億円規模。

| JR北海道 | 見込想定額 |
|---|---|
| 支援パッケージ（青函トンネルの設備投資支援を含む）（R6-8年度：1,092億円） | R8：291億円（見込み）<br>R9-12：364億円/年 |
| 経営安定基金の実質的な上積み措置（特別債券）による受取利息（R3-7年度実績：234億円） | R8-12：47億円/年 |
| 黄線区支援（R3-7年度実績：85億円） | R8-12：17億円/年 |
| JR四国 | |
| 支援パッケージ（本四連絡橋の設備投資支援を含む）（R8-12年度：1,025億円） | R8：892億円（見込み）<br>R9-12：33億円/年 |
| 経営安定基金の実質的な上積み措置（特別債券）による受取利息（R3-7年度実績：160億円） | R8-12：32億円/年 |
| 貨物調整金 | |
| R7年度実績185億円 | R8-12：185億円/年 |

| 年金費用 | 見込想定額 |
|---|---|
| R8-12年度支出予定額 | R8-12：204億円/年 |

※：R9年度以降のJR北海道の支援額は決定していないため、上記は実績等に基づく単純平均額。なお、JR貨物への支援は無利子貸付のため計上していない。

1. 国鉄改革時の考え方

2. ＪＲ北海道の状況

3. ＪＲ四国の状況

4. ＪＲ貨物の状況

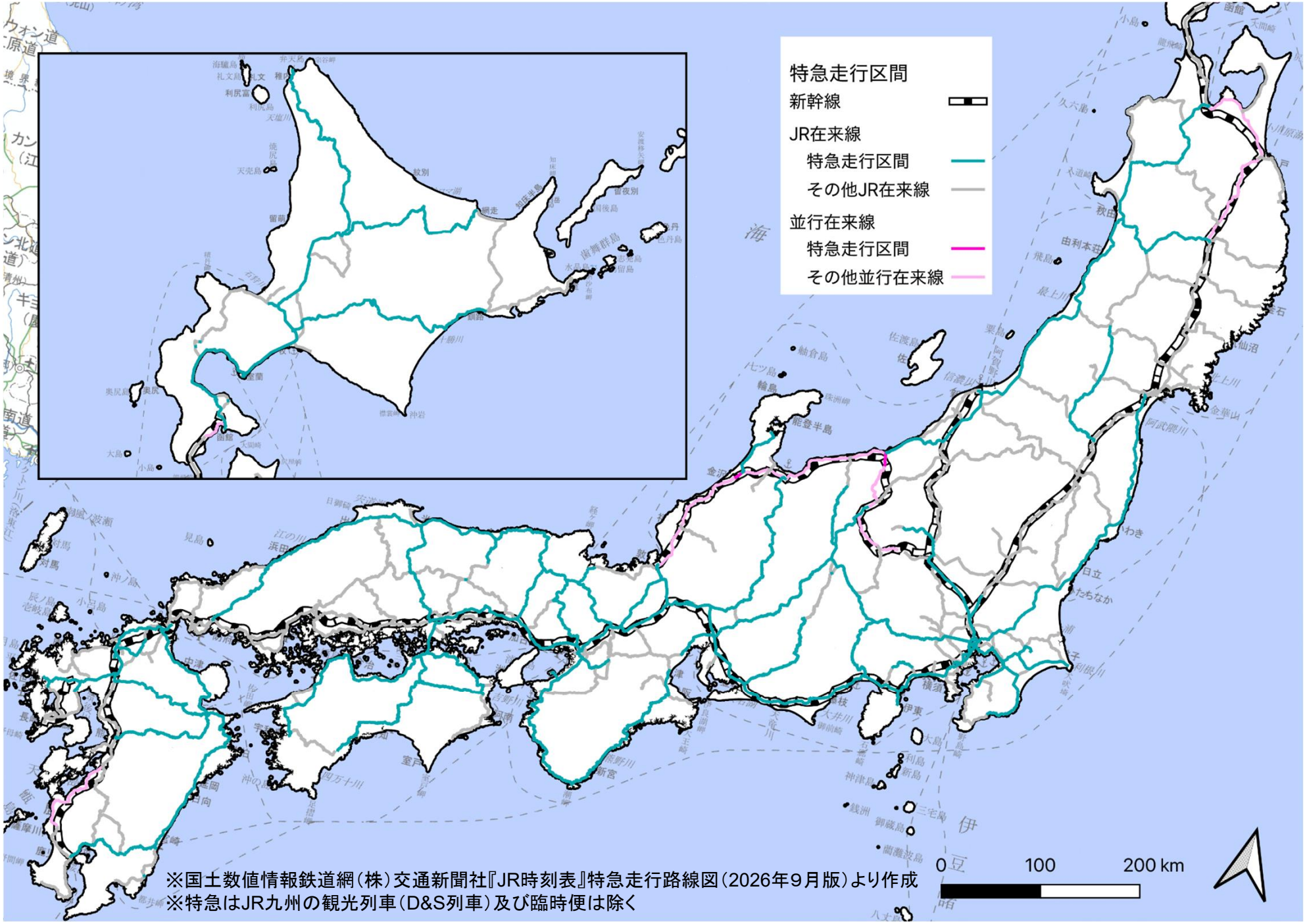
5. 並行在来線の状況

6. その他の課題

**7. ご議論いただきたいポイント**

# 特急走行線区（令和8年9月時点）

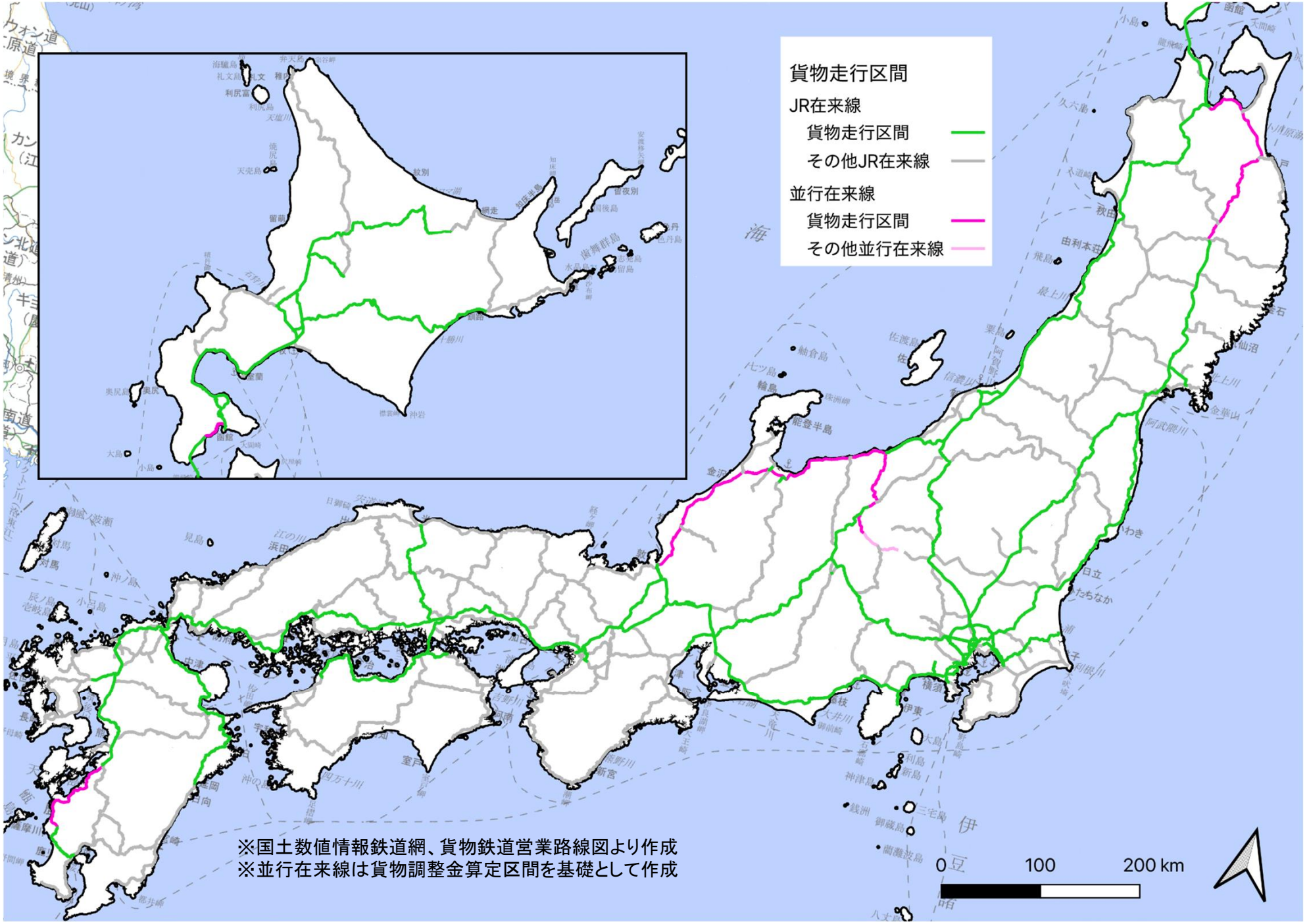
国土交通省




※国土数値情報鉄道網（株）交通新聞社『JR時刻表』特急走行路線図（2026年９月版）より作成
※特急はJR九州の観光列車（D&S列車）及び臨時便は除く

# 貨物走行線区（令和8年9月時点）

国土交通省




※国土数値情報鉄道網、貨物鉄道営業路線図より作成
※並行在来線は貨物調整金算定区間を基礎として作成

# ご議論いただきたいポイント

国土交通省

○　ＪＲ北海道、四国、並行在来線各社の路線網は、地域公共交通としての役割のみならず、旅客面では新幹線・特急列車一体による全国的な高速交通ネットワークを形成し、物流面では全国一元的な貨物鉄道ネットワークを支えていると言えるのではないか。

○　ＪＲ貨物による貨物鉄道ネットワークの今日的な必要性をどう考えるか。

○　青函トンネル、本四連絡橋の必要性をどう考えるか。

○　各社の経営が大変厳しい中、経営体への直接的な支援と、線区の安定的な維持・機能強化に対する支援の関係をどのように考えるべきか。

○　貨物調整金については、並行在来線が、新幹線の着工条件の一つとしての地域による責任経営という側面と、全国一元的な貨物鉄道ネットワークを支えているという側面の両面を持つことを踏まえ、その在り方をどのように考えるか。

○　これまで特例業務勘定を財源とした支援が行われてきたが、有限なリソースであることを踏まえ、今後の支援の在り方についてどのように考えるか。