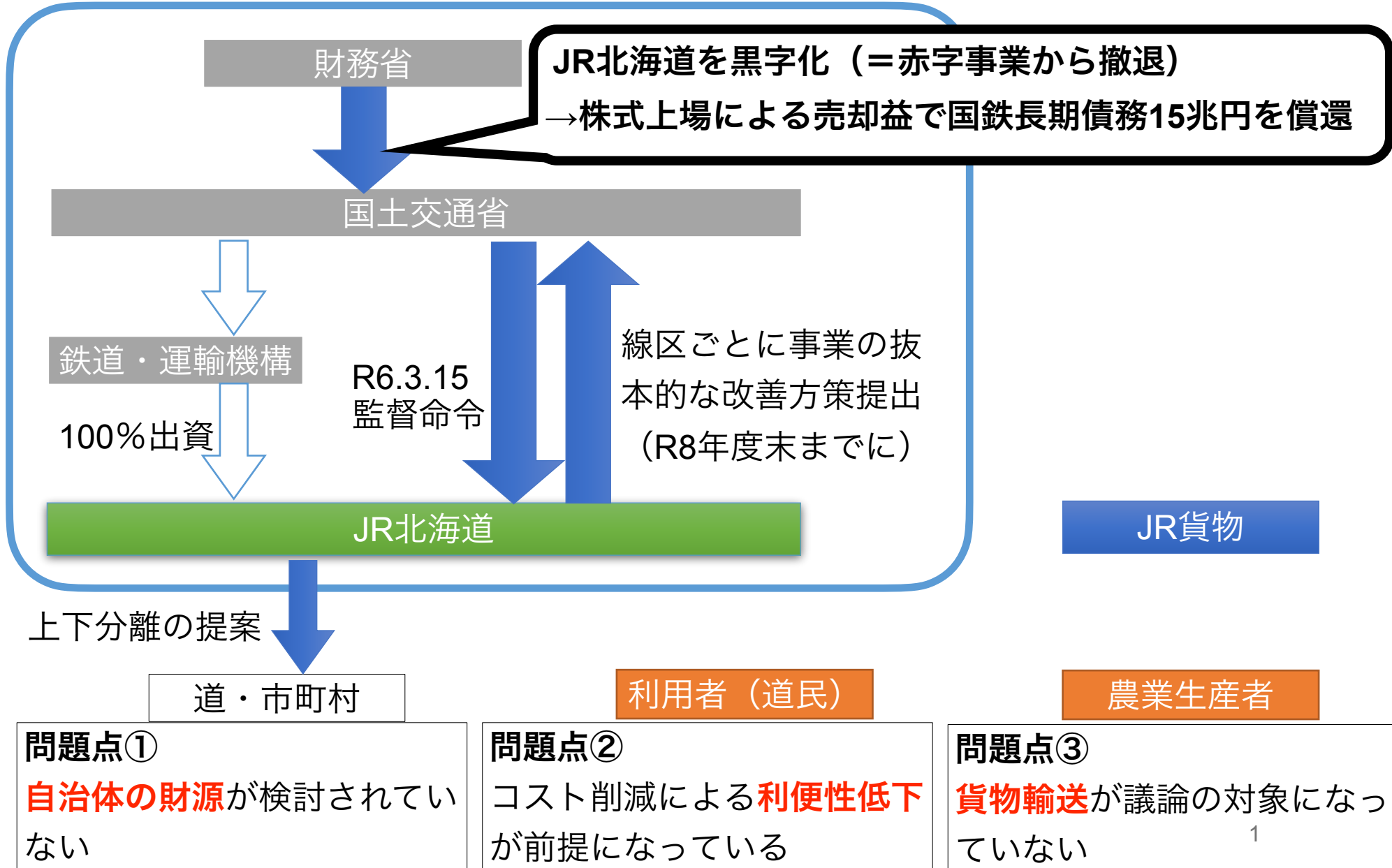
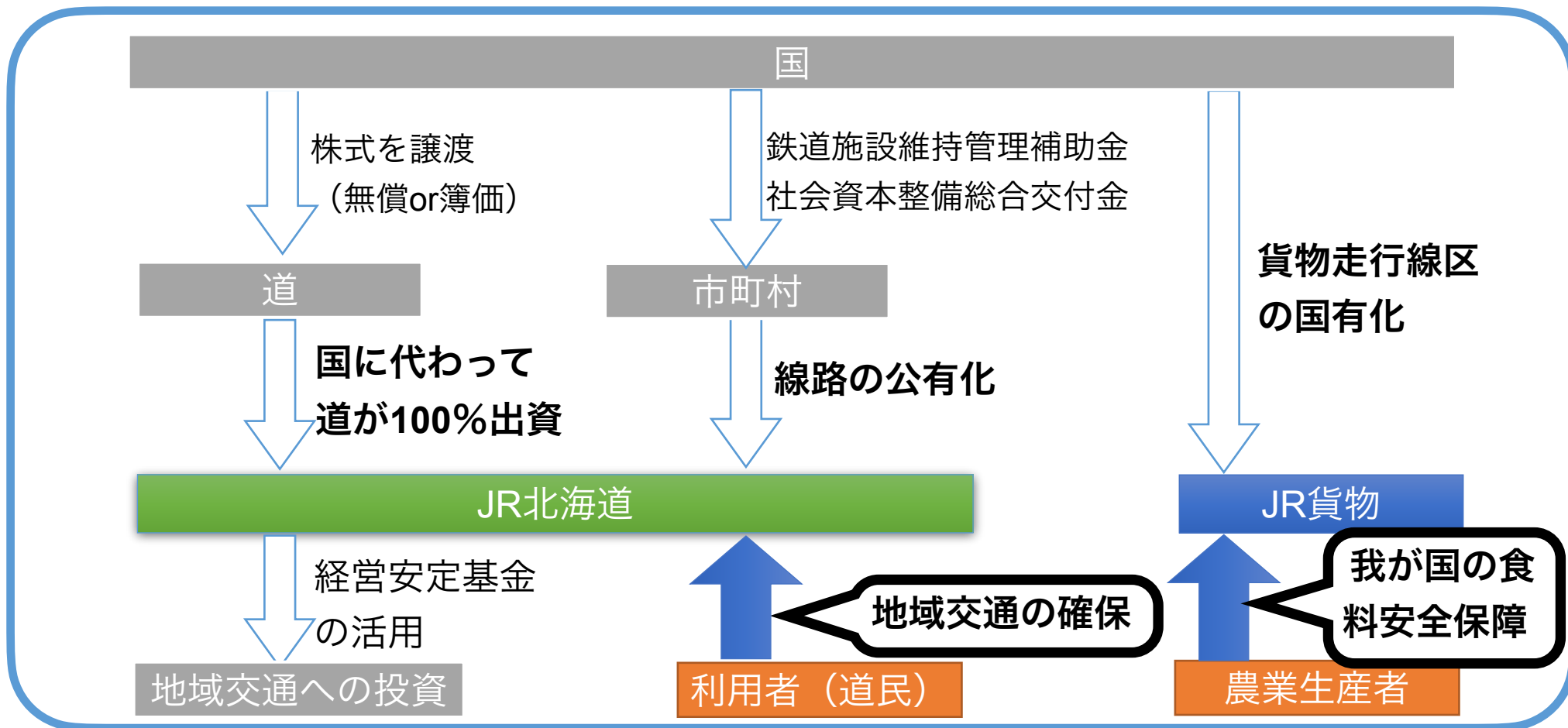


黄線区の上下分離が提案された背景



発想の転換 JR北海道の道有化



解決策①

株式譲渡により経営安定基金を取崩し、地域交通に投資

解決策②

道は株主として利便性向上を事業者に担保させる

解決策③

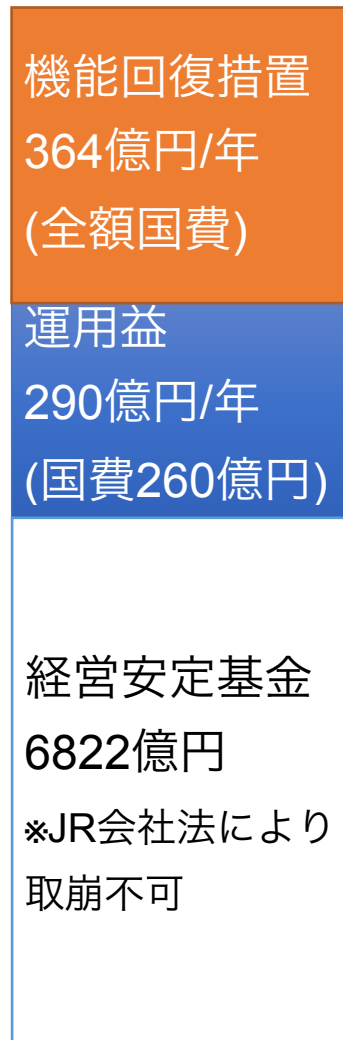
貨物走行路線は食料安全保障の観点から国の責任で維持

経営安定基金の活用 守りの基金から攻めの投資へ

S62当時の
制度設計



現状

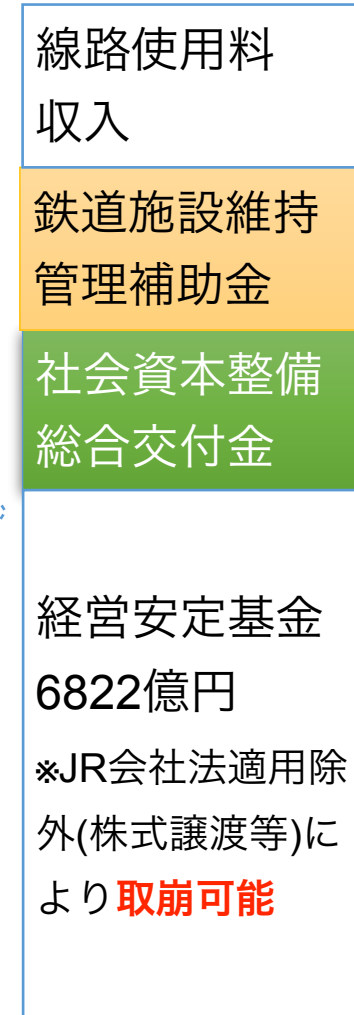


設備投資
100億円

赤字補填
554億円

上下分離
株式譲渡

基金活用策



維持管理

利便性向上

設備投資

*補助金・交付金は鉄道施設の
自治体所有が条件

2038年北海道交通革命 新幹線の効果を全道に

利便性向上に向けた投資
(経営安定基金の活用)

地域交通体系の再構築
多様な交通モードの連携

札幌～旭川間高速化
85分→60分

札幌～空港間高速化
37分→25分

札幌～函館間新幹線化
3時間30分→60分

LCC新幹線運行
札幌～大宮間14000円

新千歳空港駅スルー化
(苫小牧方面・帯広方面)



すべての主体に大きなメリット

	現状		メリット	デメリット
利用者 道民	<ul style="list-style-type: none"> • 利便性の低下 (駅の廃止・減便など) 	→	<ul style="list-style-type: none"> • 利便性の向上 (高速化・増便など) 	
市町村	<ul style="list-style-type: none"> • 地域交通体系の見直し • 財源不足 	→	<ul style="list-style-type: none"> • 地域交通体系の維持 • 経営安定基金・株式売却益の活用 	<ul style="list-style-type: none"> • 固定資産税の減収
道		→		<ul style="list-style-type: none"> • 株式取得費用の発生
国	<ul style="list-style-type: none"> • JR北海道への経営支援 (624億円/年) 	→	<ul style="list-style-type: none"> • 経営支援負担の解消 	<ul style="list-style-type: none"> • 株式売却益の喪失 • 貨物走行線区の維持 管理費用の発生
事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 不採算事業の縮小・撤退 • 利便性低下による利用者 数減少 • 設備投資の制約 	→	<ul style="list-style-type: none"> • 維持管理負担の削減 • 利便性向上による利用 者数増加 • 黒字化・株式上場 	<ul style="list-style-type: none"> • 線路使用料の発生

参考 黄線区（室蘭線：岩見沢～沼ノ端）を活用した千歳線の輸送力増強

千歳線の課題

- ・ エスコンフィールド・ラピダス・宅地開発・空港利用者増など、今後も旅客需要は増加
- ・ 旅客・貨物合わせて約350本が運行されており、増発は困難



- ・ 貨物列車を岩見沢経由で室蘭線に迂回させることで、千歳線の旅客列車増発が可能に
- ・ 室蘭線は一部が複線となっており、貨物列車の増発は可能

