NEWS RELEASE

2026 年 11 月 18 日

ＪＲ北海道の冬期の取り組み

ＪＲ北海道では、北海道の厳しい冬にもお客様に安心して列車をご利用いただけるよう、さまざまな取り組みを行っています。これまでの事象やその教訓等を踏まえた、当社における冬期の安全・安定輸送の確保やお客様への情報提供に関する取り組み等について、お知らせします。

１　近年の輸送障害を受けた取り組み

（１）2026 年１月の札幌圏記録的な豪雪による輸送障害の検証と改善について

2026 年１月 25 日に、札幌圏を中心とした記録的な豪雪と低温の影響を受け、大きな輸送障害を発生させるとともに、新千歳空港にお客様が多数滞留する事態を発生させてしまいました。

この輸送障害を踏まえ、当日の気象や輸送障害の発生状況と対応経過を検証した結果、対策本部の設置遅延による情報管理・進捗管理体制の不備が輸送障害の拡大要因になったことから、同種事象の再発防止に向け 2026 年７月に北海道運輸局に最終報告した「2026 年１月の札幌圏記録的な豪雪による輸送障害の検証と改善について」における再発防止策を確実に実行するとともに、2022 年２月の札幌圏大雪による輸送障害の改善策の取り組みを継続して実施してまいります。

① 運転再開見込みについての再発防止策

Ⅰ　雪害対策本部の設置基準を見直し、早期の対策会議実施

・気象予報会社より、札幌圏※1の運行に輸送障害を及ぼすような降雪予報があった場合に「札幌圏大雪警戒宣言※2」を発動し雪害対策本部を設置していますが、従来の荒天予報以外の発動基準を設け、いずれか１つを覚知した時点で、「札幌圏大雪警戒宣言」を発動するとともに、自動的に雪害対策本部を設置し、速やかに関係部長を招集して対策会議を開催します。

なお、新たな発動基準について社内関係者間で共有し、雪害対策本部設置後における速やかな対策会議開催に向け、2026 年１月 25 日の雪害状況を想定した訓練を 10 月に２回開催しました。「札幌圏大雪警戒宣言」の発動から、雪害対策本部を設置し対策会議を開催して、気象・降雪・除雪・現地状況などの情報の一元管理、運行計画の策定、運転再開見込みの発表、関係機関との連携などの一連の手順を確認しました。

※1 札幌を中心に、小樽・岩見沢・新千歳空港・苫小牧・北海道医療大学まで

※2「札幌圏大雪警戒宣言」とは、気象予報会社からの情報により、札幌圏の運行に輸送障害を及ぼすような降雪予報の場合に発動し、駅・保線所・運転士から積極的に天候・運転状況の情報収集を強化して、早期の運転計画や除排雪計画を策定するもので、2022 年２月の雪害を受け当社の取り組みとして制定。

≪新たな基準≫
・石狩中部・石狩南部のいずれかに気象庁が大雪警報を発表した場合
・当社設置の積雪深計（20 箇所）のうち、１箇所でも１時間あたり 10 ㎝の積雪を記録した場合
・気象予報会社から石狩湾小低気圧（収束線）発生予報の連絡があった場合

Ⅱ　長時間停止した列車の制輪子（ブレーキ装置）凍結抑制策

・列車の制輪子凍結抑制策として、「札幌圏大雪警戒宣言」の発動時に快速エアポートの運行区間（小樽～札幌～南千歳間）の駅において、長時間抑止となった電車列車（車掌乗務列車）は、およそ１時間に１回、列車を前後に小移動させ制輪子凍結の抑制に向けた取り組みを実施します。

・列車の長時間停車で制輪子の凍結が見込まれる場合は、対策会議において、制輪子の凍結解除処置のため本社からの支援要員派遣を指示します。なお、解除処置に必要な道具類は本社への配備を完了しており、作業時間短縮に努めます。

② お客様への情報提供・案内についての再発防止策

Ⅰ お客様の行動に資するタイミングで情報発信

・除雪作業スケジュールの見込みや進捗状況、積雪・降雪等の状況、気象情報の収集、分岐器等の施設状況など、列車運転に関する様々な要素を考慮して、各部門で収集した情報を対策会議で一元管理したうえで迅速な判断を行い、運転再開見込みに関する情報の精度向上を図ります。
・除雪作業終了が見込めない場合は、見込めない理由・事情（交通渋滞や人手不足等自然以外の理由も含む）を率直に発表するほか、「次は●時頃に状況をお知らせします」と次のご案内（発表）時間を明示し、お客様の行動を選択できるようにします。
・間引き運転や最終列車の繰り上げ実施時は、前日の夕方までに、お客様にご案内できるように発表します。※
・継続して翌日以降も、間引き運転等が見込まれる場合は、11 時までに翌日の間引き運転等をご案内し、正午以降のニュースに間に合わせるように発表します。
・対策会議で決定した運転計画については、速やかにホームページに掲載することとし、運転を見合わせる場合にあっては「現在運行している列車の運行が終了次第、運転を見合わせる」旨を迅速に掲載するなど、お客様への情報提供を行うほか、最優先でホームページによる運行情報の内容に反映させることに努めます。

※昨冬期中に早急に講じた対策

Ⅱ 訪日外国人へ列車遅延などの案内

・訪日外国人へも、駅において多言語駅放送システム「i-Voice」を活用し、運転再開の見通しが立っていない場合はその旨を率直に伝えるとともに、「●時頃、最新の情報をお知らせする」「ホームページやＸも合わせてご確認ください」等を追加した案内放送を行います。
・インバウンド旅客向けホームページの改修による情報提供体制強化として、大雪等の異常時の運行状況や今後の対応に関する案内を、快速エアポートページのトップ画面に表示させ（11 月 20 日予定）、必要な情報提供を実施します。

③ 関係機関との連携についての再発防止策

Ⅰ HAP とのホットライン設置、状況に応じて Web 会議による情報連携

・ホットラインによる情報提供は、部長クラスを含む４名体制へ増強しました。※
・千歳線の輸送障害時は、より具体的に状況を把握できるよう指令室にて対応することとし、快速エアポートの運転状況や分岐器不転換等のトラブル発生状況、今後の運行見通し等をこまめに伝えます。※
・ホットラインのほか、新たに Teams を利用した情報共有体制を構築しました。

※昨冬期中に早急に講じた対策

Ⅱ 空港に滞留されたお客様の対応

・札幌圏大雪警戒宣言発動等により新千歳空港駅で滞留者発生が予想される場合は、お客様案内要員として本社社員を派遣し、通路において案内やと列整理を実施します。※
・新千歳空港滞留者に対する代替交通手段については「大雪等による新千歳空港滞留者解消連携会議」の具体的な方策に基づいて、情報共有および周知・案内を実施します。

※昨冬期中に早急に講じた対策

Ⅲ 札幌駅でのお客様滞留への対応

・札幌駅ホームに列車を据え付け、夜間の休憩場所として提供します。
・夜間一時滞在場所の確保として、当社グループ会社の商業施設（アピア等）通路の開放要請を行います。なお、当社・当社グループの施設でも帰宅困難者で収容が困難な状況の場合は、札幌市に地下歩行空間の開放を要請します。

④ 代替輸送の確保、移動困難となったお客様対応についての再発防止策

Ⅰ 空港アクセスのバス会社へ運休「可能性」検討時点で一報を入れる

・高速道路の開通状況やバスの運行状況にかかわらず、当社の快速エアポートの運休「可能性」を検討した時点で、バス会社への一報を徹底します。

Ⅱ 飲料水・非常食の提供

・2026 年１月 25 日に列車が抑止となった札幌圏の駅のうち、近隣に店舗等がない上野幌駅に新たに非常食を配備しました。また、すでに配備している南千歳駅および江別駅へ計画通り増加配備しました。

⑤ その他についての再発防止策

Ⅰ 分岐器不転換対策の強化

・雪害時において、機械除雪の範囲や移動ルートを保線所と関係駅で事前に情報共有を行い、関係駅は除雪機械のルートに必要な分岐器の除雪を実施し、除雪機械が移動する際の分岐器不転換抑制に努めます。

Ⅱ 分岐器の転換を制限した運行オペレーション

・通常の融雪設備（分岐器のヒーター等）の能力を超える降雪状況下で、列車通過のたびに分岐器不転換が続発するなどして、札幌圏の列車ダイヤが大幅に乱れた場合などには、転換する分岐器を絞り必要な分岐器に対して要員を配置して、以下の「雪害時の運行例」を基本として、分岐器の転換を制限した運行オペレーションを実施します。

≪雪害時の運行例≫

○札幌駅の番線を５番線・６番線に限定し、関係する４箇所の分岐器の転換を確保するために除雪要員を集中させ、苗穂駅・白石駅は本線ルートで固定し、快速エアポートの運行を一定程度確保する運行オペレーションを実施します。この場合、札幌圏の他の線区は運転を見合わせます。

○札幌駅の折り返しが除雪作業等で困難な状況の場合には、新千歳空港に滞留されているお客様の救済のため新札幌駅までの臨時列車を運転し、新札幌から地下鉄※にお乗り換えいただく運行オペレーションを実施します。なお、このオペレーションには開始までの準備に時間を要するため、札幌駅の除雪作業時間以上の時間を要する場合は、札幌駅折り返しのオペレーションを優先して実施します。

※札幌市営地下鉄の運行時間内で実施します。

（２）2022 年２月札幌圏大雪による大規模輸送障害の改善策（継続した取り組み）

① 駅構内の「事前の除排雪の徹底」

各駅に設置されている降雪カメラ等を活用して構内状況を把握し、急速に積雪が増加しても列車の運行が継続できるよう、予防除雪を徹底します。

また、2027 年１月～２月は 2026 年と同様に、札幌圏の列車をあらかじめ計画的に運休して除雪作業時間を確保し、集中的な除雪作業を実施します。

≪除雪作業時間確保に伴う列車の運休について≫

〇実施日　　2027 年１月２日・９日・16 日・23 日・30 日、２月６日・13 日・20 日・27 日（いずれも土曜日、計９日）

〇運休列車　計３本（いずれも普通列車、全区間で運休）

路線	札幌駅発時刻	行先	備考
千歳線	23:34	千歳	札幌 23:59 発 千歳行き最終列車は通常通り運転
学園都市線	23:38	当別	札幌発最終列車は 23:08 発当別行き
	23:59	あいの里公園	

※降積雪状況により、他の列車も急遽運休することがあります。最新の運行情報はＪＲ北海道ホームページ「列車運行情報」をご確認ください。

② 災害級の大雪時における除雪体制

災害級の大雪時は、社内の最大限の動員および日本建設業連合会の協力により体制を強化したうえで、それでもなお運転再開できない場合は北海道雪害対策連絡部会議を通じた北海道への応援要請と、その受け入れを実施します。

（３）視程計による視界観測の試行継続

2023 年１月 25 日、函館線江別～豊幌間を走行中の普通列車が吹雪による視界不良のため駅間で停止し、その後低温による制輪子の固着等のため運転できない状態となり、特急列車を含め合計３本の列車が駅間で長時間停止する事象が発生しました。

この事象を踏まえ、吹雪による視界不良をいち早く把握できるよう 2023 年度冬期から「視程計」を同駅間に設置を行い、視界観測を試行することとしており、2026 年度冬期も継続して効果検証し有効性を確認します。

（４）高波等による輸送障害の対策について

2022 年度および 2023 年度に連続して発生した高波による輸送障害の対策として、2025 年度冬期に波返し工を試験施工しました。効果検証の結果、高波による電気設備の凍結や漂流物打ちあがりのような事象は発生しなかったものの、高波によるき電トリップ※が発生しており、2024 年度の発生頻度と比較しても、波返し工に期待された明確な効果は確認できなかったことから、今後は更なる対策を検討します。

※き電トリップとは、電車へ電気を送っている電線がショートした際に、それを検知して変電所のスイッチが自動で切れること。

２　雪害対策に向けた冬期の取り組み

（１）除排雪作業

当社では、雪に覆われる地域特有の事故や輸送障害を未然に防ぐべく、各種取り組みに力を注いでいます。きめ細かな線路の除排雪や車両への着雪対策を行わないと、列車脱線など大きな事故につながる可能性があるほか、「一度に多くのお客様をお運びできる」「時間に正確」といった鉄道の特性を冬期も維持するため、多くの人手をかけ除排雪作業などを行い、安全・安定輸送の確保に取り組んでいます。

①　排雪列車・除雪機械による除排雪作業

線路上に積もった雪は、排雪列車や除雪機械を使用して取り除いています。全道各地にラッセル車 13 両と除雪機械 136 台を配備し、効率的な除雪計画により鉄道運行を確保しています。

なお、除雪機械等については、計画的に新型への置き換えを進めています。

Ⅰ　排雪列車（ラッセル機関車・ラッセル気動車）

雪の多い線区を中心に、車両の両端に取り付けた除雪装置（ラッセル）により仕業を行います。



DE15 形ラッセル機関車

機関車の両先頭に除雪装置（前頭車）を連結しています。
【配備数】在来線　12 両



キヤ 291 形ラッセル気動車

DE15 形の置き換え車両として各種試験を行い、2022 年度冬期より石北線で運用しています。
【配備数】在来線　１両

Ⅱ 除雪機械

除雪用の保守用車（モータカー）により駅間・駅構内などの除雪を行っています。







排雪モータカー等

先頭部にラッセル装置を取り付け、線路上の雪を脇へ押しのけます。

【配備数】新幹線　11 台

在来線　43 台（うち、ラッセルモータカー３組）

排雪モータカーロータリー等（ENR-1000）

ロータリー装置を取り付け、雪を遠くへ飛ばします。駅構内・駅間の双方に有効な除雪機械です。

【配備数】新幹線　8 台

在来線　74 台（うち、ENR-1000　２台）

Ⅲ 北海道新幹線の機械による除雪作業

北海道新幹線では、車両に付着する雪が融け落ちることで地上設備を破損する恐れがあることから、特有の除雪機械等を使用して線路に残る雪を減らす作業を行っています。



ア　確認車による除雪

毎日営業列車の運転前に走行する確認車に、除雪装置を装着して除雪作業を行います。この除雪装置でレール面下 70㎜（除雪幅 2,890㎜）まで除雪します。



イ　ブラシ式除雪装置による除雪

確認車の除雪装置で除雪後、さらに線路内に残る雪を少なくするため、レール面下 100㎜（除雪幅 2,200㎜）まで除雪するブラシ式除雪装置を導入しています。

② 人力による除排雪作業

降雪量も多く厳寒地でもある北海道では、機械設備による除排雪作業などのほかに、人力による作業を組み合わせて行わなければ、冬期における列車の安全・安定運行を確保できません。以下に主な作業を紹介します。

Ⅰ 駅構内の除排雪作業

駅構内の線路上はモータカー等による機械除雪を行っていますが、列車の進路を切り替えるポイントとその周辺には多くの機器があることから、手作業により細かく雪を取り除く必要があります。また、ポイント以外にも、機械除雪が困難な場所（ホーム・屋根上など）があるほか、列車や除雪機械の走行で押しのけられた雪や線路周辺の除雪作業によって線路脇に壁のように溜まった「側雪（がわゆき）」を定期的に排雪し、除雪スペースを確保する必要もあります。

全道各地の駅構内では、一日あたり約 1,100 人規模で除雪係員が昼夜を問わず除排雪作業を行っています。



夜間、雪が降る中での人力除雪作業（岩見沢駅）



線路脇に溜まった「側雪」

当社公式 YouTube では冬期の作業の様子を動画でご覧になれます（当社公式 YouTube）

Ⅱ 踏切の除雪作業

冬期間は自動車の往来により、レールのフランジウェイ部（列車の車輪が通過する部分）が圧雪で埋まってしまい、これを放置すると通過する列車が氷雪に乗り上げて脱線する危険性があります。また、遮断機・警報機・注意柵などの付帯設備や、自動車が通行できるように踏切道も除雪する必要があります。これらの作業も機械では行えないため、全道各地に点在する約 1,200 箇所※の在来線踏切において、除雪係員が昼夜を問わず手作業で除雪作業を行っています。

（※ 全道約 1,350 箇所の踏切のうち約 170 箇所は冬期間使用停止）



踏切の除雪作業



除雪作業後

（２）冬期にかかわる作業

当社では除排雪作業のほか、積雪寒冷という厳しい気象条件のもと、安全の確保や安定輸送の維持に向けたさまざまな取り組みを行っています。

① 車両に付着した雪氷の除去作業

列車は走行中に雪を舞い上げることから、車両の台車周りの機器に大量の雪が付着します。付着した雪や氷の塊が走行中に落下すると、地上設備の破損や、線路上のバラスト（砕石）に当たってバラストを周囲に飛ばす恐れがあるため、定期的に車庫の中で車両に付着した雪を融かす作業（融雪作業）を日々行っています。

また、北海道新幹線においては、上記の作業のほか新青森駅において、車両下部に付着した雪を除去する取り組みも実施しています。



車両の融雪作業

② トンネル内のつらら落とし、結氷除去作業

トンネル内には周辺の地層から浸みだしてきた水が凍り、つららや氷ができます。つららは架線を傷めたり、走行する列車に接触すると運転席などの窓ガラスを破損させる恐れがあります。また、線路内に発生する氷が大きくなると、そこに車輪が乗り上げて脱線を引き起こす恐れもあります。そのため、電気・保線関係の係員が昼夜を問わずトンネル内のつらら落としや結氷の除去作業を行っています。



トンネル内のつらら落とし作業



トンネル内の結氷除去作業

③ 分岐器（ポイント）不転換対策

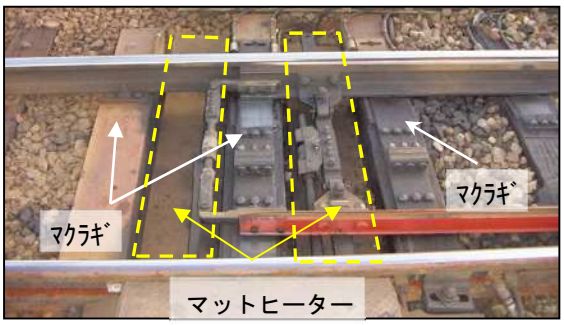
「ポイント不転換」とは、列車の進路を変更するため駅等に設置しているポイントを転換する際、氷塊や雪が介在することにより可動部が正常に動作せず、列車の運行に支障をきたす事象です。ポイント不転換が発生すると、係員による復旧作業を行う必要があり、復旧に時間を要しお客様へご迷惑をおかけすることから、ポイントの可動部周辺にヒーター（融雪器）等を設置して不転換対策を講じています。

これまでに、ポイント不転換の発生により列車の運行に影響を及ぼし、多くのお客様にご迷惑をおかけしたことを踏まえ、ポイントのヒーターの増強（今年度は札幌駅の２箇所に実施）や入冬前にヒーターの発熱状態の確認を実施するなど、再発防止に取り組んでいます。

【ポイント不転換対策装置の例】

Ⅰ ポイントマットヒーター

ポイントのマクラギ間で、特に雪が詰まることでポイントの動作に支障をきたしやすい部分にマットヒーターを敷設し、ポイント部の凍結を防止します。



ポイントマットヒーターの設置例

Ⅱ ポイント融雪ピット

ポイント下部にコンクリートで箱型の空間（ピット）を設け、雪などを落とし込む構造としてポイント不転換を防止します。ピットの底部に敷いたマットヒーターで徐々に融雪する設備です。



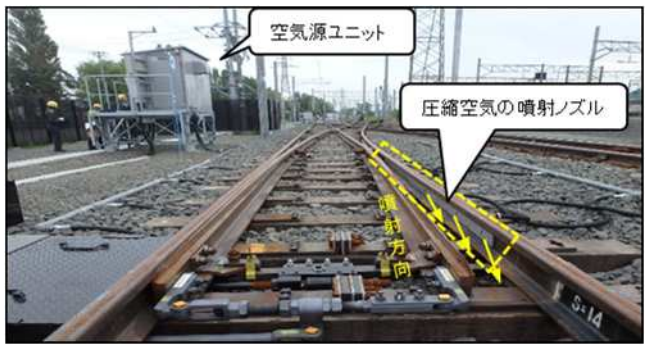
ポイント融雪ピットの設置例



ポイント融雪ピット内の状況

Ⅲ 圧縮空気式除雪装置

ポイント転換時などに、圧縮した空気を吹き付けることで介在する氷塊等を吹き飛ばし、ポイント不転換を防止します。



圧縮空気式除雪装置の設置例

④ 湿性の雪による停電対策

2022 年１月に千歳線にて、沿線の高木に湿性の雪が積もったことで枝等が垂れ下がり、架線に接触して停電を発生させ、多くの列車が運休する事態となりました。これを踏まえ、湿性の雪による重みで架線に接触する恐れのある木については、高所作業車により伐採や枝払い等を順次進めています。



湿性の雪が積もった沿線の木



高所作業車による伐採作業

⑤ 車輪キズ抑制の取り組み

車輪と制輪子（ブレーキパッド）が低温による凍結で密着すると、車輪が回転せずに引きずられる状況が発生して、車輪踏面（レールに接する部分）が削られてキズが発生します。一定の大きさを超えるキズが発生してしまうと運転に使用できなくなるため、発生を最小限に抑えるため制輪子の凍結固着防止対策を行っています。

車輪踏面のキズが発生した場合は、列車の安全運行に支障をきたす恐れがあることから、「在姿車輪旋盤装置」を使い削正します。この装置を札幌運転所（２台）、釧路運輸車両所（１台）、函館運輸所（１台）、函館新幹線総合車両所（１台）に配備しており、車両運用の安定化を図ります。



キズのついた車輪



在姿車輪旋盤装置での車輪削正

（３）悪天候時の列車運転手配とお客様への情報提供

当社ではさまざまな取り組みの実施により冬期の列車運行を維持していますが、安全な運行が確保できないレベルの悪天候時などは、列車の運転を見合わせるとともに、お客様への情報提供をさまざまな手段で積極的に進めてまいります。

① 荒天時等の運転計画について

駅間等でお客様が降車できない状況のなか長時間列車を停車させてしまった事象を踏まえ、再び同様のことを発生させないために、以下の取り組みを行います。

Ⅰ 救護できない場所で長時間列車を停車させない取り組み

台風接近時並の荒天時など、機械や人力による除雪を行っても列車の運行ができない恐れがあり、線路状況の著しい悪化が予想される場合や、天候回復の目途がはっきりしない場合は、駅間等で長時間列車を停車させることのないよう、状況に応じて始発駅から運転を見合わせます。

Ⅱ 線路状況を踏まえた運転計画

ポイント不転換が多発する場合などは、状況により使用する線路を限定するなどの手配を行うため、通常よりも本数を減らして運転します。

② お客様への情報提供

列車に運休や遅れが発生した場合は、お客様へ正確な状況を迅速にご案内するため、駅構内・列車内や当社ホームページ等において情報提供に取り組みます。また、海外からのお客様に向け、多言語での情報提供を行います。

Ⅰ　駅ディスプレイ等の有効活用による情報提供

駅ディスプレイ等を有効活用して、運行に支障が出ているエリアの降雪状況や運行状況・運休列車等について、お客様に分かりやすい情報を提供するよう取り組みます。



駅ディスプレイでの案内（札幌駅）



多言語による駅頭掲示の例

Ⅱ　ホームページ列車運行情報

ホームページの列車運行情報は、日本語・英語・中国語（繁体字、簡体字）・韓国語でご案内しています。また、運行中の列車の走行位置や遅れ時分を路線図上に列車アイコンで表示した「列車走行位置」、列車の運休および 30 分以上の遅れが発生する場合に運転状況を路線図に反映して表示する「影響エリアマップ」等のサービスを行っています。



ホームページ列車運行情報　英語版



列車走行位置



影響エリアマップ

Ⅲ　Ｘによる情報配信

事前に運休や運転見合わせを決定した際のお知らせをＸにより配信しています。2022 年度冬期から、運休や 30 分以上の遅れが発生した場合に自動投稿を行っています。

（日本語版アカウント）
「JR北海道　列車運行情報【公式】」
　全道版　　@jrhokkaido_info
　札幌近郊　@jrh_info_sap
（英語版アカウント）
「JR Hokkaido Train Operation Information」
　@jrhokkaido_ENG



Ｘでの情報提供イメージ

３　冬期にかかる経費

当社では、多くの経費をかけ、冬期の安全対策・安定輸送対策に取り組んでいます。

（単位：億円）

	2023 年度	2024 年度	2025 年度
駅構内を除雪する冬期パートナー社員の人件費	14	14	15
線路の機械除雪、踏切の除雪など	27	29	34
ポイントヒーターの電気代など	13	14	15
計	55	58	64
設備投資（排雪モータカーの更新など）	12	11	12
総計	67	69	77

※金額には、保線社員の人件費や除雪機械等の減価償却費は含みません

以　上