

鉄道環境の変化

JR北海道発足後35年の経過

北海道の鉄道は、当社発足後35年の経過と共に、札幌圏は人口が増加しご利用が増える一方、札幌圏以外は、人口の減少や道路網の整備などによりご利用が減少しています。そのため、「鉄道輸送が適している線区（大量・高速輸送）」と「鉄道以外の交通機関の方が利便性・効率性の観点から適している線区（少ないコストで個々のニーズに対応した輸送力や駐車場の設定が可能など）」の双方のうち、後者が格段に増加する状況となっています。

また北海道の鉄道は、橋りょう、トンネル、護岸など、鉄道開業期に構築された土木構造物を多数抱えていますが、老朽化が進み、更新に多額の費用が必要な状況となっています。

経営を取り巻く環境変化

■高規格幹線道路網の整備状況



高規格幹線道路の整備が進み、近年無料の供用区間が延びています

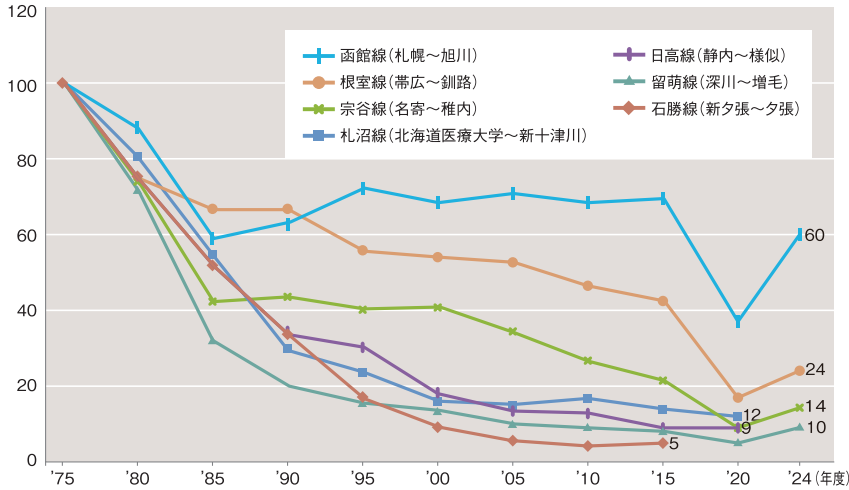
鉄道ご利用状況の推移(指数)

1975年度と2024年度を比較すると、

- 都市間輸送が中心である函館線 札幌～旭川間は1975年度から約4割減少、根室線 帯広～釧路間は約8割減少
- 宗谷線 名寄～稚内間は1975年度から約9割弱減少、留萌線 深川～増毛間は9割減少

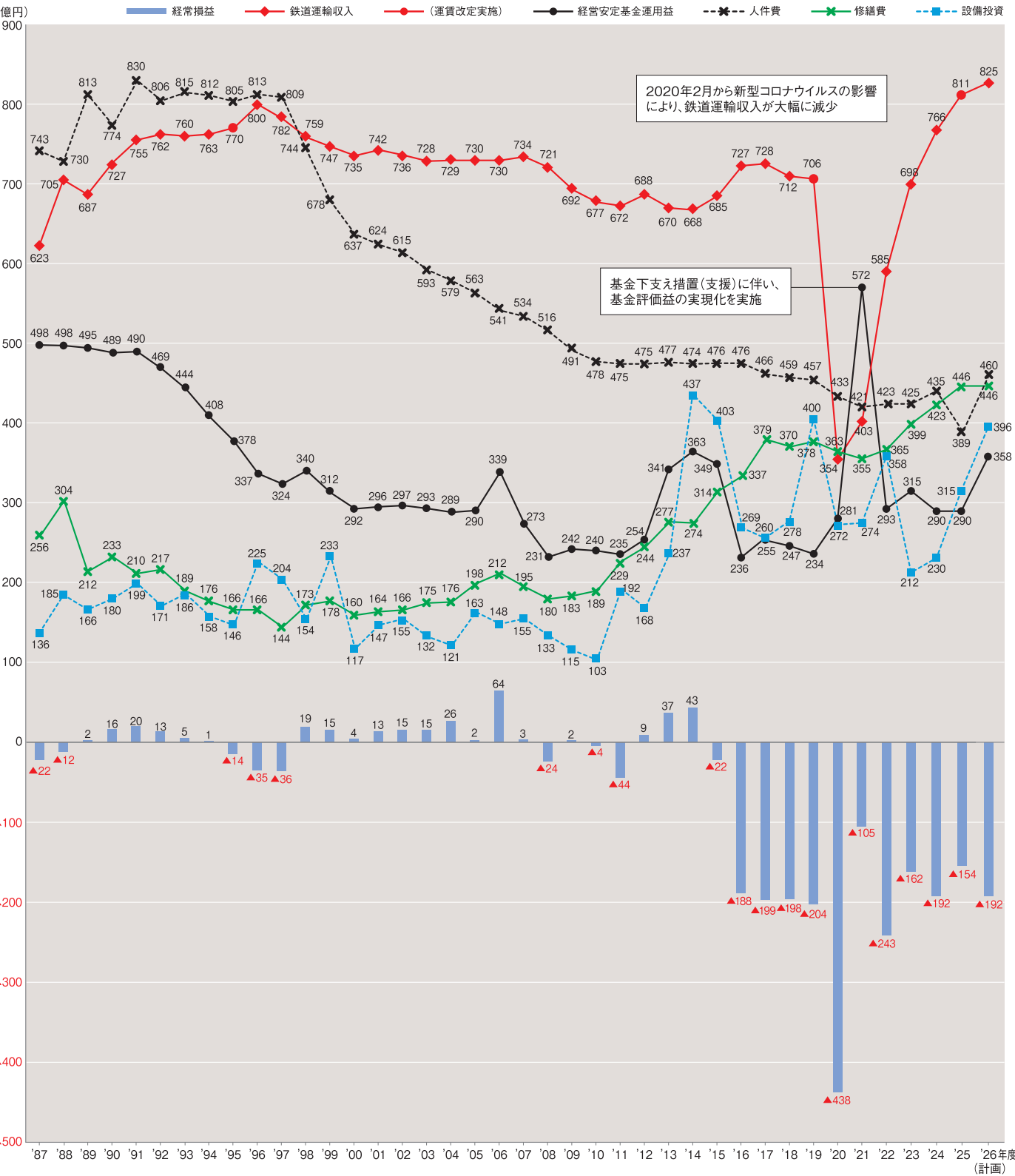
高規格幹線道路の延伸や人口減少などの環境変化を受け、1975年度と比較してローカル線を中心に輸送密度が大きく減少しています。

■1975年度の輸送密度を100とした際の輸送密度の推移



※石勝線は1981年開業のため、それ以前は夕張線の数値。2019年4月1日鉄道事業廃止
※日高線(静内～様似間)は2015年1月より盛土流出で運休したため、2014年度実績を使用(2014年12月までの実績)
※留萌線は留萌～増毛間が2016年12月5日で鉄道事業廃止となったため、2017～2022年度の推移は深川～留萌間の数値
また、石狩沼田～留萌間が2023年4月1日で鉄道事業廃止となったため、2023年度以降は深川～石狩沼田間の数値

経常損益・鉄道運輸収入等の推移(会社発足1987年度実績-2026年度計画)



鉄道運輸収入

1996年1月の運賃改定後、一時は800億円規模で推移したものの、その後は減少傾向が続いた。近年は利用回復及び2025年4月の運賃改定効果等により大幅に改善。※2016年3月北海道新幹線開業

経営安定基金運用益

経済情勢の変化に伴い運用益が大幅に悪化。2021年度からは基金下支え措置(支援)により、運用益が底上げ。

人件費

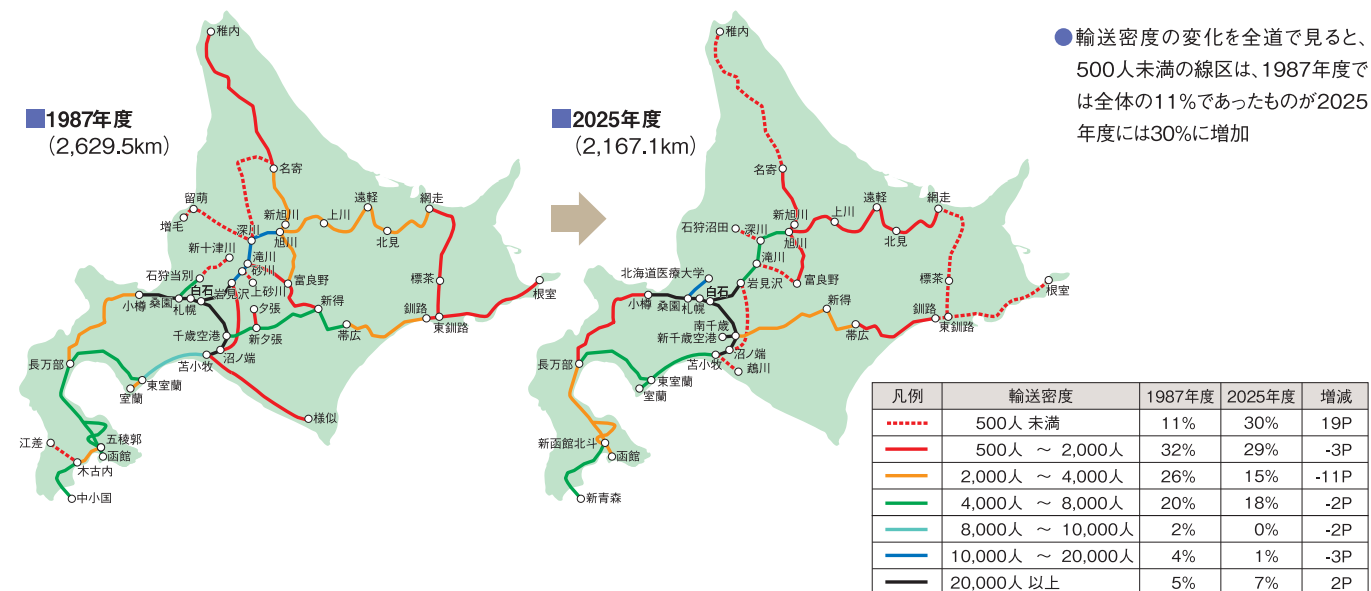
早期退職制度や業務の効率化などにより、可能な限り削減。

修繕費及び設備投資

国鉄時代に整備した施設の老朽化が進むため、本来は増やすべきところであったが、2010年度頃までは収支均衡を図るため削減したこともあり、石勝線列車脱線火災事故などの安全問題が発生。その後はしっかりと修繕費を措置。

鉄道環境の変化

鉄道輸送密度の増減(当社発足当時との比較) ※承継した特定地方交通線を除く



収支構造の変化

【1988年度】

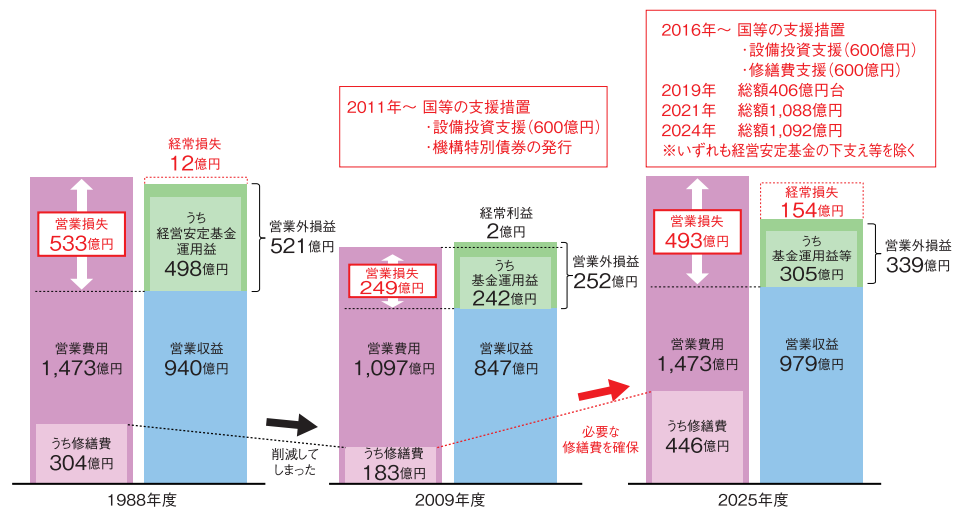
- 当社は営業損益で約500億円にのぼる大幅な赤字が見込まれたことから、事業全体の営業損失を補うため、経営安定基金(6,822億円)が設置されました。
- 経営安定基金の金額は、当時の金利情勢を勘案して、7.3%の利回りで運用された場合に、収入の概ね1%の経常利益を出すことができるように設定されました。
- 会社発足当初の1988年度は、営業損失533億円に対し、経営安定基金運用益などの営業外損益521億円ではば穴埋めができていました。
- この年度の修繕費は300億円規模です。

【1988年度】→【2009年度】

- 鉄道運輸収入や経営安定基金の運用益が減少する中で、できる限り現行の線区を維持する考えのもと収支均衡を図るために、必要な安全投資や修繕費を削減してしまいました。
- 本来であれば、安全投資や修繕費を削減するのではなく、もっと早い段階で事業範囲の見直しについての相談を開始すべきでした。

【2010年度以降】

- 安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたうえで全体の収支計画を策定することとしています。



赤字要因(単独維持困難線区、貨物輸送)

【単独維持困難線区の負担】

道路は国または自治体が整備・修繕し、除雪も行いますが、鉄道は鉄道会社が設備を作り、修繕、除雪も行って、災害被害があれば自らが復旧しなければならず、安全な鉄道の維持・運行には莫大なコストが必要です。

鉄道よりも他の交通手段が適している線区での、地域の足となる新たなサービスへの転換を進めています。

また、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いては、地域の皆様と一体となって利用促進や経費節減等の検討を進めています。

【貨物列車走行の負担】

当社は、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ます。貨物列車は、旅客列車と比べて重量が大きく、貨物列車の走行により軌道のゆがみやレール・マクラギなどの材料の劣化が進行します。この貨物列車の走行に伴う線路の修繕費については、線路使用料としてJR貨物から支払いを受けていますが、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、修繕費のうち限られたごく一部のみが対象となっており、安全対策に必要なコストを十分反映したものと言えず、当社の負担となっています。

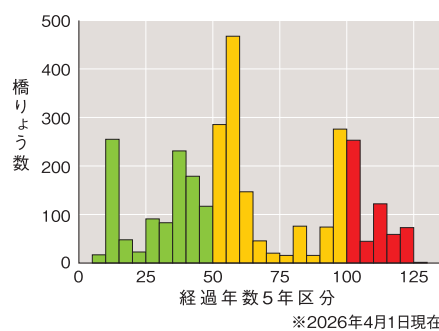
また、2026年度末を迎える旅客会社と貨物会社との間における鉄道線路の使用に関する協定の見直しに向け、関係者との協議を続けています。

土木構造物などの経年状況

鉄道開業時に構築された土木構造物は、経年による改修・更新が必要な時期に差し掛かっており、経営上の大きな負担になります。このため、構造物の劣化状況に応じた対応を検討しています。

橋りょう

橋りょうは全部で3,022箇所あり、約6割が経年50年を超え、約1割は100年を超えています。ご利用の多い区間にも、経年の進んだ長大橋りょうがあり、維持管理するうえで、大きな負担となっています。



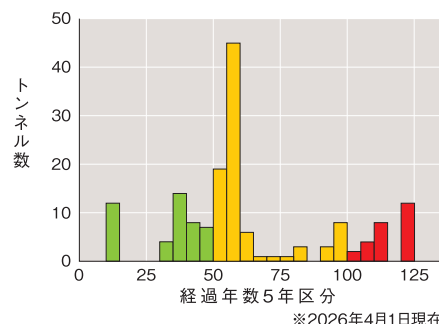
新夕張川橋りょう[経年]
○経年92年(1934年完成) ○函館線 江別～豊幌 間



第6尾幌川橋りょう[経年]
○経年107年(1919年完成)
○根室線 厚岸～茶内 間

トンネル

トンネルは全部で158箇所あり、約7割が経年50年を超え、約1割は100年を超えています。経年の進行の他に、地山の影響による変状対策や、冬期の凍結対策もトンネルを維持管理するうえでの大きな負担となっています。



女満別トンネル[経年、地山の凍結による変状]
○経年114年(1912年完成) ○石北線 女満別～呼人 間



塩谷トンネル
[経年、漏水の凍結など]
○経年113年(1913年完成)
○函館線 塩谷～小樽 間

車両の老朽化と更新

一般気動車

キハ40形気動車は老朽・劣化が著しく、車両の故障・使用不能などが頻発し、かつ増加傾向にあり、安全安定輸送を確保するためにはこれ以上の使用に耐えない車両は廃車せざるを得ませんでした。そこで、電気式の駆動システムを採用し、安全性向上・メンテナンスの負担軽減を図ったH100形電気式気動車の製作を進め、老朽化したキハ40形を廃車してきました。これまでに函館線、石勝線、室蘭線、根室線、釧路線、宗谷線、石北線、富良野線へ導入し営業運転を開始しており、2024年度4両の釧路地区投入をもって、H100形による置き換えが完了しました。



H100形電気式気動車



ラッセル気動車・電気式内燃機関車

DE15形ラッセル機関車は、経年40年以上が経過し老朽化が進行するとともに、使用部品の製造中止も相次ぎ、今後にわたり機能を継続的に維持することが難しい状況となってきました。このため、キヤ291形ラッセル気動車の先行車1両を導入し、除雪性能等の機能を確認してきました。今後は、2026年度より量産車の製作を開始し、DE15形ラッセル機関車の置き換えを進めています。

また、構内入換や回送用などに使用しているDE10形内燃機関車についても、同様に老朽化が進んでいることから、2026年度よりDD200形電気式内燃機関車への置き換えを行います。



DE15形ラッセル機関車



キヤ291形ラッセル気動車