

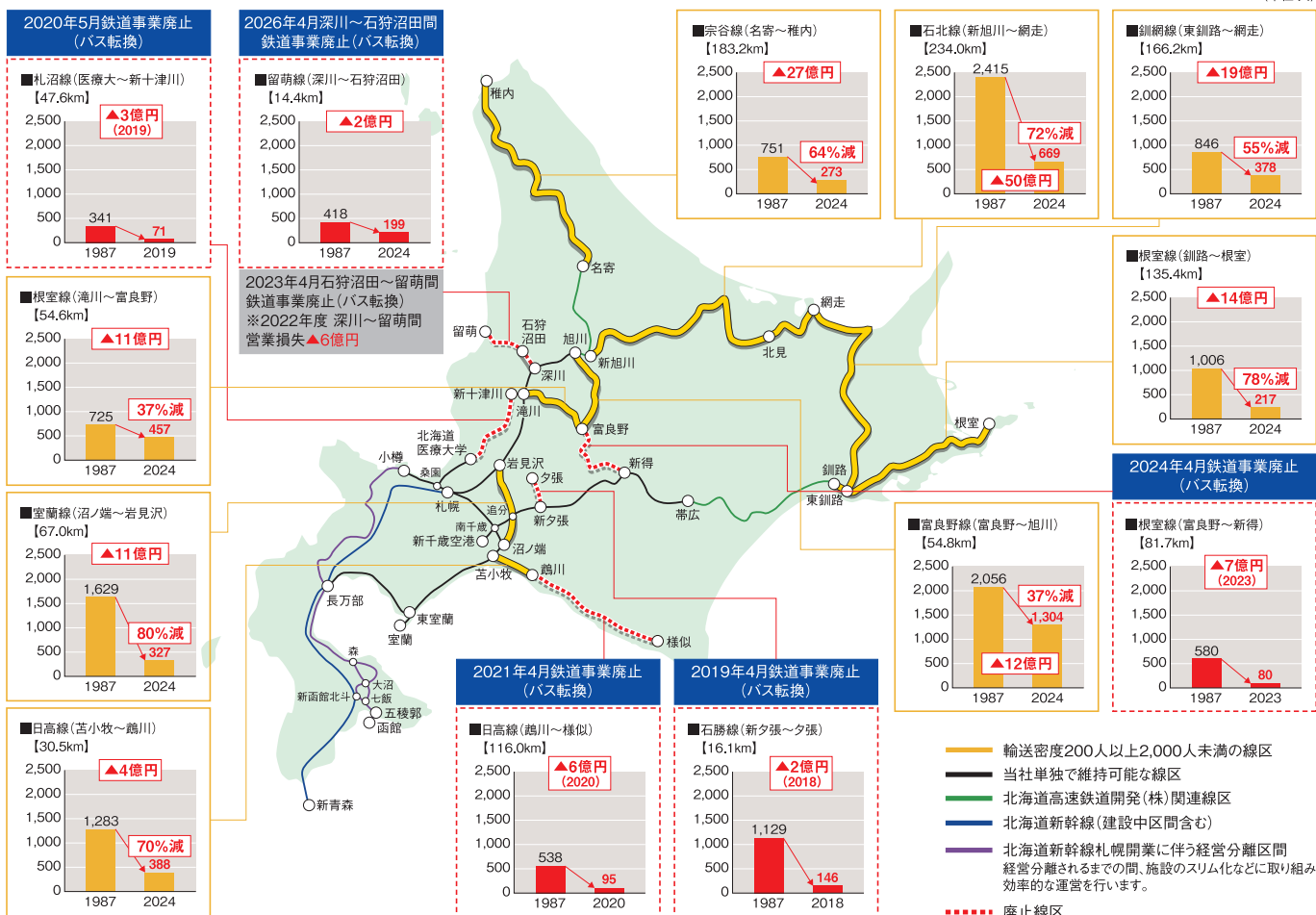
鉄道環境の変化

持続可能な交通体系の構築に向けた取り組み

当社単独では維持困難な線区において、地域の皆様と一体となり、持続可能な交通体系の構築を進めています。

当社単独では維持することが困難な線区

■輸送密度が200人未満の線区及び200人以上2,000人未満の線区の輸送密度比較及び営業損失(2024年度)



赤線区(輸送密度200人未満の線区)

2016年11月に「当社単独では維持困難な線区」を公表し、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と考えられるほか、運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で58億円程度が必要になることから、持続可能な交通体系とするために、バス等への転換について関係自治体等と協議を続けてきました。

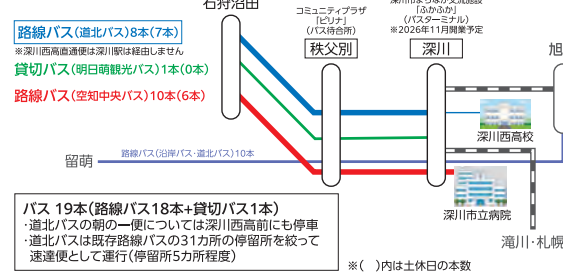
その結果、2024年4月までに石勝線(新夕張～夕張間)、札沼線(北海道医療大学～新十津川間)、日高線(鷺川～様似間)、留萌線(石狩沼田～留萌間)、根室線(富良野～新得間)の5線区においては鉄道事業を廃止し、バスを基軸とした新しい交通体系に転換をいたしました。

新しい交通体系に転換しました5線区については、利用者の減少や被災等の事情はありましたが、地域交通の将来のため、関係者の皆様には苦渋の決断をしていただいたことについて、重く受け止めています。

■留萌線(深川～留萌間)

- 石狩沼田～留萌間は2023年4月1日に廃止しました。
- 2023年4月以降の新しい交通体系は既存バス路線(留萌旭川線)を活用し地域の広域移動を確保するとともに、路線バスの運行のない早朝、夜間に乗合タクシー(予約制)を新設しました。
- 2026年3月末まで運行し廃止することで地域の皆様と合意していた深川～石狩沼田間は2026年4月1日に廃止しました。2026年4月以降の新しい交通体系については、石狩沼田～深川間の既存のバス路線や貸切バスを活用するほか、朝夕時間帯に新規の路線バスを運行し、通学手段の確保と都市での滞在時間の拡大を図ります。

■新しい交通体系(2026年4月1日から)



黄線区(輸送密度200人以上2,000人未満の線区)

2018年7月の監督命令に基づき、2019年から2023年までの5年間、事業計画(アクションプラン)を策定し、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んできました。その結果を踏まえ、総括的な検証を実施し、2024年1月に国に報告をしましたが、新型コロナウイルスの影響等により一部の取り組みの実施や各線区における収支や輸送密度の目標が一部達成できなかったなど、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りませんでした。そのため、同年3月に国からあらためて2026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監督命令を受領しました。

■これまでの経緯

2016	1月	線区別収支公表			
	11月	「当社単独では維持することが困難な線区」発表			
2018	7月	「監督命令」受領	●2019年度～5年間 集中改革期間 ・JR北海道と関係者が一体となって利用促進やコスト削減に取り組み、2023年度までに事業の抜本的改善策について検討を行う。 ・「黄線区」については、これまでの取り組み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。		
2019	4月	長期経営ビジョン「未来2031」			
黄8線区			赤・茶線区（バス転換）		
2019	4月	「アクションプラン」策定（～2023年度）	2019	4月	石勝線（新夕張～夕張）
			2020	5月	札沼線（北海道医療大学～新十津川）
2024	1月	「アクションプラン」統括的検証 ●アクションプランに基づく取り組みにより、地域の関係者とJRが一体となって取り組む気運を醸成 ●約3年間にわたる新型コロナウイルスの影響等により、観光・生活面での利用は大幅に減少 ●基本指標となる線区収支・輸送密度は、一部を除き目標未達 ●収支改善・利用拡大につながる事業の抜本的な改善方策の検討には至らず	2021	4月	日高線（鷲川～様似）
			2023	4月	留萌線（石狩沼田～留萌）
			2024	4月	根室線（富良野～新得）
			2026	4月	留萌線（深川～石狩沼田）
	3月	「監督命令」受領	黄線区における取り組み（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） ●JR北海道と地域の関係者は、 ・引き続き一体となって、徹底した利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、国による支援制度も活用しつつ、徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ねる。 ・観光線区、都市間幹線交通等の線区ごとの特性に応じた目標を設定し、PDCAサイクルにより必要な見直しを行う。 ・2026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。		

<参考>

2023	4月	改正地域交通法公布(10月施行)
2024	1月	芸備線再構築協議会設置(対象区間:備中神代駅～広島駅)

「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」に基づく取り組み(2024～2026年度)

2024年3月に国から受領した監督命令に基づき、同年8月に黄8線区において「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」を策定し、引き続き、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進・コスト削減の取り組みを進めています。

最終年度である2026年度も、実行計画に基づき、地域の関係者とともに各種取り組みを着実に進めています。

これまでの主な取り組み

これまでに、観光列車の運行や沿線住民の鉄道利用への助成等による利用促進や地域の皆様のご理解をいただき、ご利用の少ない駅等を廃止したほか、国・北海道の補助制度を活用し、今後の利用促進の可能性を見出すための実証事業を実施するなど、地域の関係の皆様には多大なご協力、ご負担をいただき、数多くの利用促進・コスト削減の取り組みを進めることができました。

2025年度事業計画(アクションプラン)の主な具体的取り組み



鉄道環境の変化

黄線区の現状

アクションプラン及び実行計画に基づき、JR北海道と地域の関係者が一体となって、徹底した利用促進・コスト削減に取り組んでいますが、抜本的な収支改善には至らず、黄8線区の収支は依然として厳しく、当社単独では維持困難な状況が続いています。

また、輸送密度は1987年度の会社発足当時から大きく低下し、大量輸送機関としての鉄道特性の発揮がより困難な状況となっています。

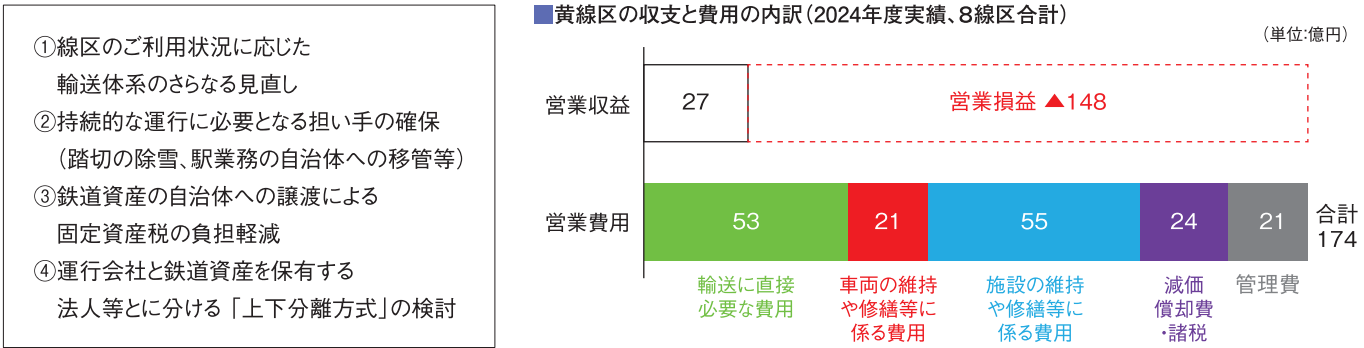
黄8線区 線区収支・営業係数・輸送密度（2024年度実績）

線 区	線区収支(百万円)			営業係数 (円)	輸送密度(人／日)			
	2024年度 実績 (A)	基本指標 (2017年度実績) (2026年度目標) (B)	差異 (C=A-B)		2024年度 実績 (D)	基本指標 (2017年度実績) (2026年度目標) (E)	差異 (F=D-E)	【参考】 1987年度 実績
釧 網 線(釧 路 - 網 走)	▲1,919	▲1,497	▲422	652	378	374	4	846
花 咲 線(釧 路 - 根 室)	▲1,352	▲1,110	▲242	831	217	264	▲47	1,006
富良野線(富良野・旭川)	▲1,209	▲998	▲211	404	1,304	1,597	▲293	2,056
石 北 線(旭 川 - 網 走)	▲4,999	▲4,243	▲756	585	669	891	▲222	2,415
宗 谷 線(名 寄 - 稚 内)	▲2,729	▲2,733	4	798	273	352	▲79	751
根 室 線(滝 川 - 富 良 野)	▲1,100	▲1,270	170	806	457	428	29	725
室 蘭 線(苫 小 牧 - 岩 見 沢)	▲1,071	▲1,233	162	1,136	327	439	▲112	1,629
日 高 線(苫 小 牧 - 鶴 川)	▲414	▲426	12	1,162	388	449	▲61	1,283
合 計	▲14,794	▲13,510	▲1,284	658				

維持する仕組みの構築に向けた当社の考え（2026年4月15日公表）

当社としては、黄線区を引き続き維持したいと考えていますが、収支は依然として厳しく、当社単独では維持困難な状況にあります。

これまで地域の関係の皆様と進めてきた徹底した利用促進・コスト削減の取り組みを継続、深度化しつつ、黄線区を持続的に維持する仕組みを構築する必要があると考えており、今後、地域の関係の皆様と以下の4項目を中心に協議を開始したいと考えています。



今後の取り組みの方向性

監督命令に基づき、2026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ため、関係の皆様との協議を進めていきます。

- <2026年度 黄8線区取り組みの方向性>
- 地域の関係者と一体となり、フリーバスの発売や沿線住民へのモニター調査等の実証事業を含む8線区の実行計画を推進します
 - 当社独自の取り組みとして、利用促進においてインバウンド需要の取り込みのほか、観光列車の運行や地域と連携したイベント、キャンペーン等による観光誘客の取り組みを推進します
 - コスト削減の取り組みとして、地域の皆様のご理解のもと、ご利用の少ない列車や駅の見直しのほか、運行体系や設備のスリム化に取り組みます
 - 取り組み結果や基本指標及び線区の特性に応じた目標の達成度合い等を検証し、PDCAサイクルによる必要な見直しを実施します
 - 持続的な鉄道網の確立に向け、データとファクトに基づく地域の関係者との二次交通も含めたあるべき交通体系に関する徹底的な議論を実施します

2025年度 線区別の収支とご利用状況

線 名・区 間			営業キロ (km)	輸送密度 (人／日)	営業収益 (A)	収 支(百万円)				営業係数(円)		
						営業費用	営業損益					
						鉄道計 (B)	管理費 (C)	営業費用 (D)=(B)+(C)	管理費除く (A)-(B)	管理費含む (A)-(D)	管理費除く (B)／(A)	管理費含む (D)／(A)
1	留 萌 線	深 川 ～ 石 狩 沼 田	14.4	253	27	198	37	235	▲171	▲208	741	881
2	宗 谷 線	名 寄 ～ 稚 内	183.2	276	391	3,101	410	3,511	▲2,710	▲3,120	793	898
3	根 室 線	釧 路 ～ 根 室	135.4	201	184	1,349	212	1,561	▲1,165	▲1,377	732	847
4	根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	54.6	427	150	1,153	154	1,307	▲1,003	▲1,156	767	869
5	室 蘭 線	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	67.0	303	108	1,097	156	1,253	▲989	▲1,145	1,012	1,156
6	釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	166.2	370	362	1,922	247	2,169	▲1,560	▲1,807	531	600
7	日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	30.5	424	48	321	50	372	▲274	▲324	676	782
8	石 北 線	新 旭 川 ～ 上 川	44.9	822	244	1,251	159	1,409	▲1,006	▲1,165	512	577
9	石 北 線	上 川 ～ 網 走	189.1	614	725	4,222	566	4,788	▲3,497	▲4,063	582	660
10	富良野線	富 良 野 ～ 旭 川	54.8	1,213	403	1,609	209	1,818	▲1,206	▲1,415	399	451
2 ～ 10 計			925.7		2,616	16,025	2,163	18,188	▲13,409	▲15,572	613	695

11	石勝・根室線	南 千 歳 ～ 帯 広	176.2	2,770	4,734	7,892	927	8,818	▲3,157	▲4,084	167	186
12	室 蘭 線	長 万 部 ～ 東 室 蘭	77.2	4,157	3,065	4,445	523	4,968	▲1,380	▲1,903	145	162
13	室 蘭 線	室 蘭 ～ 苫 小 牧	65.0	5,878	3,621	5,846	654	6,500	▲2,225	▲2,879	161	180
14	函 館 線	岩 見 沢 ～ 旭 川	96.2	6,909	5,421	8,795	1,022	9,816	▲3,374	▲4,396	162	181
15	札 沼 線	桑 園 ～ 医 療 大 学	28.9	15,234	49,721	42,876	5,871	48,747	6,845	973	86	98
	函 館 線	札 幌 ～ 岩 見 沢	40.6	39,918								
	千歳・室蘭線	白 石 ～ 苫 小 牧	68.0	48,052								
	函 館 線	小 樽 ～ 札 幌	33.8	41,881								
16	宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	76.2	1,154	621	3,135	488	3,623	▲2,514	▲3,003	505	584
17	根 室 線	帯 広 ～ 釧 路	128.3	1,250	1,358	5,233	687	5,920	▲3,875	▲4,562	385	436
18	新 幹 線	新 青 森 ～ 新 函 館 北 斗	148.8	4,273	10,317	18,795	3,230	22,025	▲8,478	▲11,708	182	213
11 ～ 18 計			939.2		78,857	97,017	13,402	110,419	▲18,160	▲31,562	123	140
19	函 館 線	長 万 部 ～ 小 樽	140.2	559	474	2,745	357	3,101	▲2,271	▲2,627	579	655
20	函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	147.6	3,235	4,823	9,764	1,257	11,021	▲4,941	▲6,198	202	229
19 ～ 20 計			287.8		5,296	12,508	1,614	14,122	▲7,212	▲8,826	236	267
合 計			2,167.1	4,826	86,796	125,748	17,215	142,964	▲38,952	▲56,168	145	165

※合計には、出向社員給与などを含まないため、鉄道事業計とは一致しません。

鉄 道 事 業 計	2,167.1	—	89,973	—	—	142,750	—	▲52,777	—	—
-----------	---------	---	--------	---	---	---------	---	---------	---	---

(注) 1.単位未満の数値は四捨五入しています。 2.管理費とは、本社・支社の鉄道事業部門や、総務・経理などの一般管理部門の従事員に係る、人件費や物件費などのことです。

3.営業係数とは、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数をいいます。

ご利用の少ない駅の状況（2026年4月1日現在）※1

路 線		(単位:箇所)	
		1名以下	1名超10名以下
函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	0	9
	長 万 部 ～ 小 樽	0	4
	小 樽 ～ 札 幌	0	0
	札 幌 ～ 岩 見 沢	0	0
	岩 見 沢 ～ 旭 川	0	0
札 沼 線	桑 園 ～ 北海道医療大学	0	0
千歳・室蘭線	白 石 ～ 苫 小 牧	0	0
石勝・根室線	南 千 歳 ～ 帯 広	0	2
室 蘭 線	長 万 部 ～ 東 室 蘭	0	5
	室 蘭 ～ 苫 小 牧	0	1
	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	0	2
日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	0	0

路 線		(単位:箇所)	
		1名以下	1名超10名以下
根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	0	2
	帯 広 ～ 釧 路	0	4
	釧 路 ～ 根 室	1	11
釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	2	9
宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	0	4
	名 寄 ～ 稚 内	7	6
石 北 線	新 旭 川 ～ 網 走	0	8
富良野線	富 良 野 ～ 旭 川	0	4
合 計		10	71
全 駅 数		311	
調 査 対 象 駅 数※2		306	

※1 当社実施 乗降人員調査(特定日調査)における5年(2021年～2025年)平均の乗車人員
ただし、次の2駅は4年(2022年～2025年)平均の乗車人員
・札沼線口イスタウン駅:2022年3月12日新設のため ・宗谷線名寄高校駅:2022年3月12日旧・東風連駅が移設・改称のため

※2 下記の駅は、非計上
・新幹線駅(新函館北斗・木古内・奥津軽いまべつ) ・季節営業駅(釧網線細岡・原生花園)