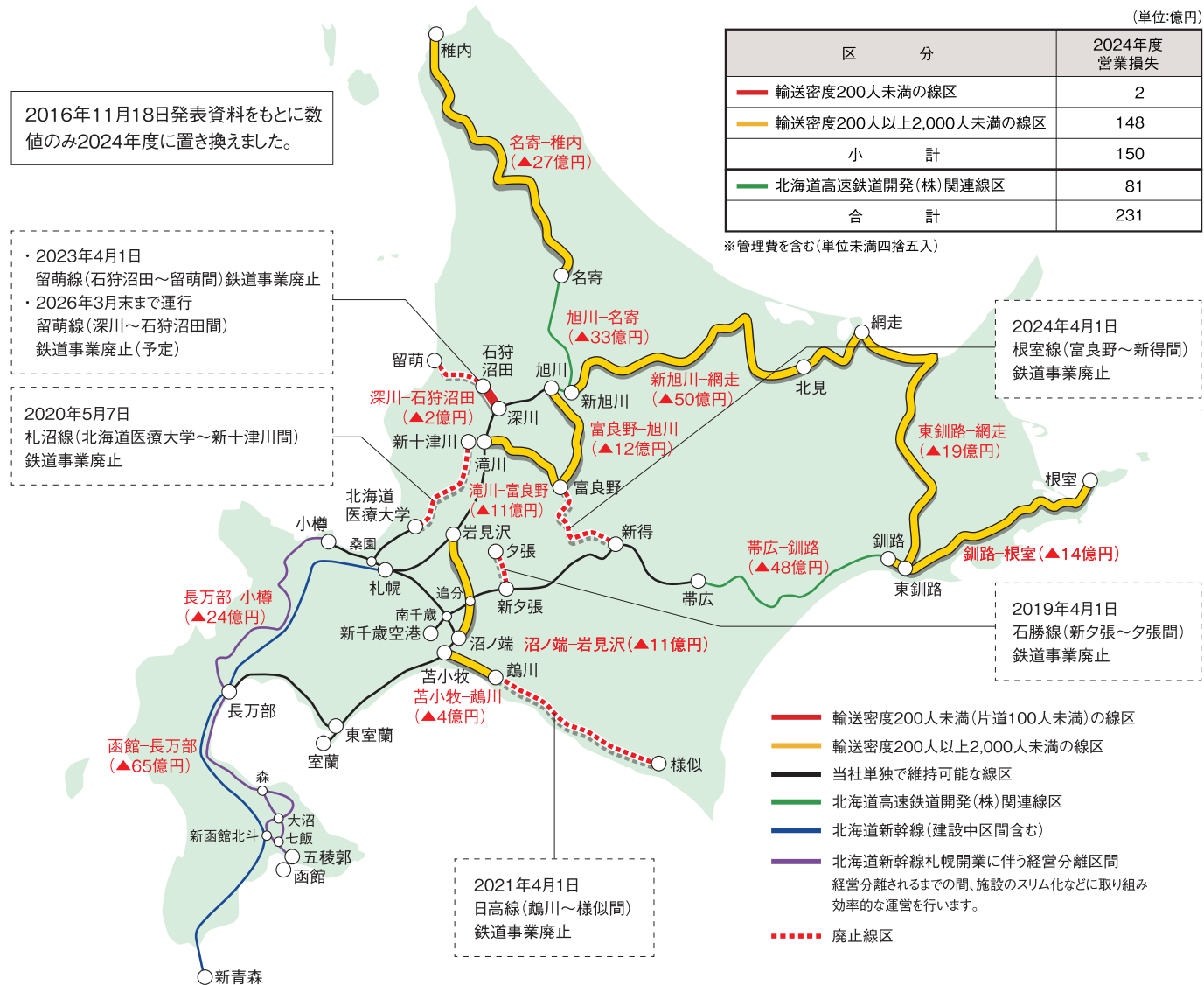


持続可能な交通体系の構築に向けた取り組み

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



監督命令 2024年3月

<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、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により効果が発揮できなかった利用促進等の取り組みについて、内容を見直し、実証事業として行うことも含め、徹底した利用促進やコスト削減などの取り組みを行い、持続的な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について、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こととする。

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り組みを行うとともに、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、取り組み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、2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方を確実にとりまとめることとする。

鉄道事業廃止後の街づくり(交通結節施設の充実)

新たな交通体系転換後の街づくりが進められています。

●夕張市拠点複合施設「りすた」

「りすた」は、行政の窓口機能などの公共的な機能を集約・複合化するとともに、交通結節機能や子育て支援機能を有する複合施設として、夕張市が建設しました。



●当別町乗継施設「バスタッチ」

鉄道とバスとの乗換の結節点としてバリアフリー対応の待合室を備えた乗継設備を北海道医療大学駅に新設しました。



赤線区(輸送密度200人未満の線区)

関係自治体と協議を続け、2024年4月以降、根室線(富良野～新得間)においてバスを基軸とした新しい交通体系に転換いたしました。留萌線(深川～石狩沼田間)については、引き続きバスを基軸とした2026年4月以降の新しい交通体系に移行する準備を地域の皆様と進めています。地域公共交通の将来のため、関係者の皆様には苦渋のご決断をさせていただいたことについて重く受け止めています。

■根室線(富良野～新得間)

●富良野～新得間は2024年4月1日に廃止しました。

●2024年4月以降の新しい交通体系は、沿線自治体ならびに関係者の皆様により、ご利用ニーズに即した既存バス路線の延伸・増便・新車両導入・停留所新設や新規バス路線の設定に加え、各交通との接続性にも配慮することで持続可能な地域交通を確保しています。



①ハイデッカー車両
(車いす対応)

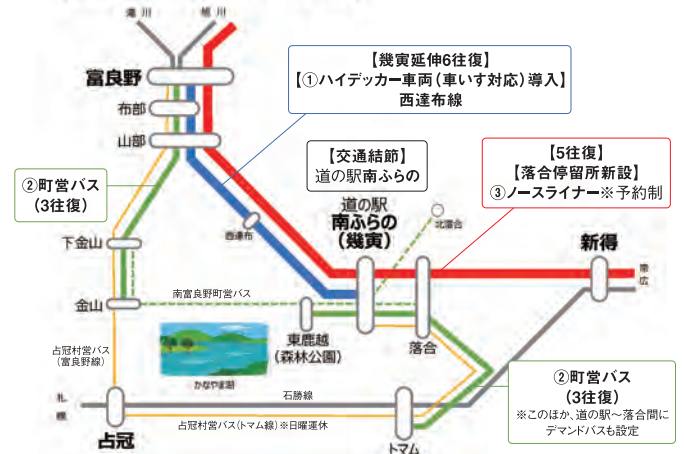


②南富良野町営バス



③ノースライナー

■新しい交通体系(2024年4月1日から)



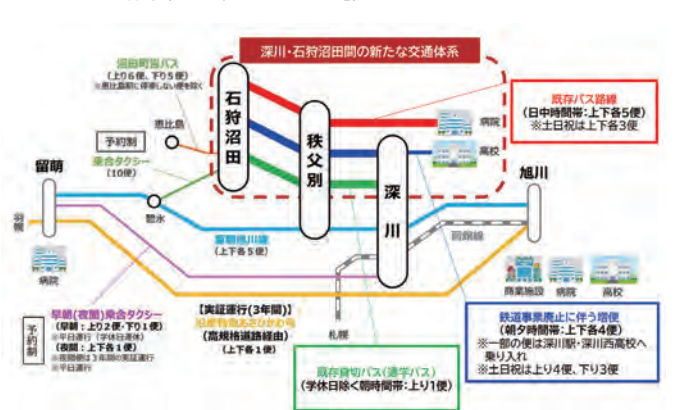
■留萌線(深川～留萌間)

●石狩沼田～留萌間は2023年4月1日に廃止しました。また、深川～石狩沼田間は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日から予定)



■日高線(鵠川～様似間)バス転換後の主な取り組み

●2021年4月1日にバス転換を行いました。当社は沿線7町からなる「日高地域広域公共交通対策確保協議会」での議論に引き続き参画し、新しい交通体系が地域に根付き、持続的に維持されるよう協力しています。

- ① アンケート調査でバスダイヤ等の住民ニーズを把握(2021年・2022年)
 - ・日高管内全7町の全戸を対象にニーズ調査を行い改善策検討
- ② バリアフリーバス(路線用9台、都市間用2台)導入で全線バリアフリー化(2021年～2022年)
 - ・バリアフリーバス導入に合わせて、様似町、浦河町、新ひだか町でお披露目イベント開催
- ③ ICカード導入で利便性向上(2022年6月)
 - ・ジェイ・アール北海道バスで、ICカード(路線用:静内～広尾、都市間)導入
- ④ ダイヤ改正で、さらに使いやすいダイヤに(2022年・2023年・2024年)
 - ・土日祝運休していた通学便を部活のため毎日運行
 - ・特急ととも号 停留所を増設(11箇所⇒22箇所)、沼ノ端駅にて空港行バスとの接続改善
 - ・利用実態に合わせて、浦河～えりも直通バスの一部を様似で分割
- ⑤ お得なきっぷや沿線PR等による利用促進実施
 - ・鉄道とバスで日高エリアを周遊観光できる「日勝半島物語きっぷ」発売(2022年～2024年)
 - ・日高地域広域公共交通バスPRポスターを札幌圏主要駅で掲出(2022年4月)
 - ・当社ホームページで、列車とバスの接続時刻表や日高地域広域公共バスマップを継続して掲載



EV付都市間車両(特急とまも号)
(バリアフリーバスお披露目会より)



JR北海道ホームページより

鉄道環境の変化

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。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等、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。

事業の抜本的な改善方策の実現に向けた「実行計画」の策定

2024年3月の監督命令を受けて、黄線区については、次の3年が課題解決の最後の機会との認識に立ち、維持する仕組みの構築に向け、地域と一体となって、線区ごとに基本指標や線区の特性に応じた目標を設定し、同年8月に2026年度末までの事業の抜本的改善方策の実現に向けた「実行計画」を策定しました。

■各線区の数値目標・主な具体的取り組み

（単位：百万円、人／日）

線区	線区特性	基本指標(2017年度実績)		線区特性に 応じた目標 ＜収支改善目標＞	主な具体的取り組み (●利用促進、■コスト削減)
		線区収支	輸送密度		
釧網線	観光利用	▲1,497	374	527	●普通列車の観光利用拡大(指定席導入等)【釧網・花咲】 ●線区限定フリーパスの発売【釧網・花咲】 ●観光列車の運行【富良野】 ■ご利用の少ない駅・列車の見直し【釧網・花咲・富良野】
花咲線		▲1,110	264	301	
富良野線		▲998	1,597	261	
石北線	都市間 利用	▲4,243	891	1,106	●車移動からの転換を図るためのバスとの連携【石北】 ●沿線住民の特急列車の利用促進【宗谷】 ■【特急大雪】の快速化【石北】 ■ご利用の少ない駅・列車の見直し【宗谷】
宗谷線		▲2,733	352	369	
根室線	生活利用 観光利用	▲1,270	428	210	●一日散歩きっぷ利用者を対象に沿線バスに乗車できる取り組み【根室】 ●沿線住民の利用促進に向けたモニター調査【室蘭・日高】 ■ご利用の少ない駅の見直し【根室・室蘭】 ■利用実態に応じたダイヤの見直し【室蘭・日高】
室蘭線		▲1,233	439	607	
日高線		▲426	449	139	
合 計		▲13,510		3,520	

●基本指標

・2017年度の実績(線区収支・輸送密度)を目指す目標として設定

●線区特性に応じた目標

・「観光」「都市間」「生活」の線区特性を踏まえて、沿線住民や沿線市町村への観光客の新たな利用や、さらなるコスト削減等を勘案し、地域の関係者と協議して設定した目標

・難易度の高い「チャレンジ目標」として設定

▼

・「利用促進」 ・「コスト削減」

・「具体的取り組みへの地域による費用の負担」

の3点で、目標の達成度合いを検証

●基本指標

・2017年度の実績（線区収支・輸送密度）を目指す目標として設定

●線区特性に応じた目標

・「観光」「都市間」「生活」の線区特性を踏まえて、沿線住民や沿線市町村への観光客の新たな利用や、さらなるコスト削減等を勘案し、地域の関係者と協議して設定した目標
・難易度の高い「チャレンジ目標」として設定

▼
・「利用促進」 ・「コスト削減」
・「具体的取り組みへの地域による費用の負担」
の3点で、目標の達成度合いを検証

今後の取り組みの方向性

- 鉄道を持続的に維持する仕組みの構築を行うために、地域の関係者のご協力を得ながら、8線区の実行計画に基づき、地域の関係者と一体となって実証事業を含む利用促進やコスト削減の取り組みを推進します。
- 取り組みの結果や基本指標及び各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行います。
- 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重ねます。
- 監督命令に基づき、2026年度末までに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめます。

2024年度事業計画（アクションプラン）の主な具体的な取り組み例

「実行計画」で策定した基本指標や線区特性目標の達成に向けて、各線区にて地域の皆様と当社が一体となって具体的な取り組みを実施しています。

釧網線（釧路～網走間）・花咲線（釧路～根室間）

釧網線・花咲線フリーパスの販売



釧網線及び花咲線の実証実験の一環として、地域からの補助金を活用し、各エリアを3日間乗り放題となる「釧網線フリーパス」「花咲線フリーパス」を11月より発売し、釧網線は2月中旬まで、花咲線は1月下旬まで、多くのお客様にご利用をいただきました。

石北線（旭川～網走間）

JR利用者への購入費一部助成事業



都市間移動や来訪者の利便性向上や公共交通利用の底上げを図ることを目的に、都市間バスや二次交通事業者と連携し、沿線住民の方に札幌まで片道JR、片道高速バスを利用した際の費用や、JR利用の来訪者に管内バスのフリーパス購入額を一部補助する助成を行いました。

富良野線（富良野～旭川間）

旭川経由富良野行臨時特急「冬のラベンダー号」の運転



2月8日・9日に札幌から美瑛・富良野までを旭川経由にて直通で結ぶ、臨時特急列車「冬のラベンダー号」を運転しました。地域の皆様による旭川駅、富良野駅でのお出迎えのほか、旭川～富良野間では特産品の車内販売を実施しました。

根室線（滝川～富良野間）・日高線（苫小牧～鶴川間）

沿線住民へのモニター調査事業



根室線および日高線において各線区の沿線住民の方を対象に、乗車モニターを募集し、各線区の「一日フリー乗車券」を配布して、実際にJRにご乗車いただき、ご利用の目的や今後の継続利用のご意向等のアンケートによる調査を実施しました。

2024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)	収 支 (百万円)						営業係数 (円)	
					営業収益 (A)	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	199	16	205	24	229	△189	△213	1,299	1,451

2 宗 谷 線	名 寄 ～ 稚 内	183.2	273	391	2,778	342	3,121	△2,387	△2,729	710	798
3 根 室 線	釧 路 ～ 根 室	135.4	217	185	1,303	235	1,537	△1,118	△1,352	704	831
4 根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	54.6	457	156	1,098	158	1,256	△942	△1,100	705	806
5 室 蘭 線	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	67.0	327	103	1,047	128	1,175	△943	△1,071	1,012	1,136
6 釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	166.2	378	348	1,992	274	2,266	△1,645	△1,919	573	652
7 日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	30.5	388	39	387	67	453	△348	△414	990	1,162
8 石 北 線	新 旭 川 ～ 上 川	44.9	843	253	1,149	156	1,305	△896	△1,052	454	516
9 石 北 線	上 川 ～ 網 走	189.1	627	777	4,137	587	4,724	△3,360	△3,947	532	608
10 富 良 野 線	富 良 野 ～ 旭 川	54.8	1,304	398	1,439	168	1,607	△1,041	△1,209	361	404
2 ～ 10 計		925.7		2,651	15,330	2,114	17,444	△12,680	△14,794	578	658

11	石勝・根室線	南 千 歳 ～ 帯 広	176.2	2,828	4,628	8,284	1,213	9,497	△3,655	△4,869	179	205
12	室 蘭 線	長 万 部 ～ 東 室 蘭	77.2	4,390	3,051	4,101	482	4,583	△1,051	△1,532	134	150
13	室 蘭 線	室 蘭 ～ 苫 小 牧	65.0	6,155	3,596	5,267	640	5,907	△1,672	△2,312	146	164
14	函 館 線	岩 見 沢 ～ 旭 川	96.2	7,176	5,329	8,143	996	9,139	△2,814	△3,811	153	172
15	札 沼 線	桑 園 ～ 医 療 大 学	28.9	15,453	45,728	41,179	5,770	46,949	4,549	△1,220	90	103
	函 館 線	札 幌 ～ 岩 見 沢	40.6	40,802								
	千歳・室蘭線	白 石 ～ 苫 小 牧	68.0	47,377								
	函 館 線	小 樽 ～ 札 幌	33.8	42,636								
16	宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	76.2	1,145	589	3,360	537	3,897	△2,771	△3,308	570	661
17	根 室 線	帯 広 ～ 釧 路	128.3	1,289	1,356	5,286	834	6,119	△3,930	△4,763	390	451
18	新 幹 線	新 青 森 ～ 新 函 館 北 斗	148.8	4,532	10,166	19,368	3,213	22,581	△9,202	△12,415	191	222
11 ～ 18 計			939.2		74,442	94,988	13,684	108,672	△20,546	△34,230	128	146

19 函 館 線	長 万 部 ～ 小 樽	140.2	583	472	2,601	307	2,908	△2,129	△2,436	551	616
20 函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	147.6	3,354	4,713	9,774	1,478	11,252	△5,061	△6,539	207	239
19 ～ 20 計		287.8		5,185	12,375	1,785	14,160	△7,190	△8,975	239	273
合 計		2,167.1	4,905	82,293	122,898	17,607	140,505	△40,605	△58,212	149	171

※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	—	85,495	—	—	144,435	—	△58,940	—	—
-----------	---------	---	--------	---	---	---------	---	---------	---	---

(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（2025年4月1日現在）※1

路 線	区 間	(単位:箇所)	
		1名以下	1名超10名以下
函 館 線	函 館 ～ 長 万 部	0	10
	長 万 部 ～ 小 樽	1	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 ～ 北海道医科大学	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	2
	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	0	3
日 高 線	苫 小 牧 ～ 鶴 川	0	0

路 線	区 間	(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	0	11
留 萌 線	深 川 ～ 石 狩 沼 田	1	1
宗 谷 線	旭 川 ～ 名 寄	0	4
	名 寄 ～ 稚 内	7	6
石 北 線	新 旭 川 ～ 網 走	0	9
富 良 野 線	富 良 野 ～ 旭 川	0	3
合 計		10	77
全 駅 数		317	
調 査 対 象 駅 数 ^{※2}		312	

※1 当社実施 乗降人員調査(特定日調査)における5年(2020年～2024年)平均の乗車人員
ただし、次の2駅は3年(2022年～2024年)平均の乗車人員
・札沼線ロイタウン駅: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)