

## 当社単独では維持することが困難な線区について

平成 28 年 11 月 18 日  
北海道旅客鉄道株式会社

当社は、将来にわたり持続可能な形で安全最優先の鉄道事業を運営する社会的な使命を果たすために、地域における交通手段の確保を前提に、鉄道を持続的に運営するための方策や地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方など、それぞれの地域に適した「持続可能な交通体系のあり方」について、地域の皆様にご相談させていただきたいと考えており、平成 28 年 7 月 29 日に、「当社単独で維持可能な線区」と「当社単独では維持することが困難な線区」について、当社の考えを秋口までにお示しすることを発表いたしました。

このたび、当社の考えがまとまりましたので、ご報告をさせていただきます。

### 1. 「当社単独では維持することが困難な線区」(13 線区 1,237 k m)

#### ①輸送密度<sup>※1</sup>が 200 人未満（片道 100 人未満）の線区

ご利用が極めて少なく、1 列車あたりの平均乗車人員が 10 人前後であるほか、線区の営業係数<sup>※2</sup>が 1,000 を大きく超えており、また老朽土木構造物の更新も必要となっている線区

これらの線区は、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地域の皆様と相談を開始したいと考えております。

※1：輸送密度とは、旅客営業キロ 1 km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員をいう（線区輸送人<sub>和</sub>÷営業<sub>和</sub>÷日数）

※2：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う

#### ②輸送密度が 200 人以上 2,000 人未満の線区

特急列車の運行や観光路線となっている線区もあるが、ご利用が少なく、線区の営業係数が 300 から 1,000 程度となっており、当社単独では老朽土木構造物の更新も含め「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できない線区

これらの線区は、鉄道を維持する仕組みについて、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始したいと考えております。

- ア 設備の見直しやスリム化、ご利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費節減
- イ 運賃値上げ（全道又は線区毎）によりお客様に応分の負担をしていただく方法
- ウ 沿線の皆様に日常的に鉄道をご利用いただく利用促進策
- エ 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける上下分離方式

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか、他の代替輸送サービスの方が効率的で利便性が向上するかどうか検討を行います。

（平成 28 年 7 月 29 日「『持続可能な交通体系のあり方』について」より）

### ③既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区

既に協議会等において話し合いを始めている線区であることから、今後も継続して「持続可能な交通体系のあり方」等について地域の皆様と話し合いを行いたいと考えております。

「当社単独では維持することが困難な線区」について、沿線の複数の自治体と円滑にご相談を行うため、協議会等の立ち上げをお願いしてまいります。また、既に協議会や協議会に準ずるご相談の場があれば、その場でご相談をさせていただきます。

## 2. 「当社単独で維持可能な線区」等（11 線区 1, 151 k m）

### ①当社単独で維持可能な線区

大量・高速輸送の観点からも鉄道でなければ輸送を担えない札幌圏に、輸送密度 4, 000 人以上の線区を加えた範囲で、今後の当社の経営収支を考慮した場合単独で維持可能な線区

これらの線区にも老朽化した土木構造物が多数存在し、維持更新には多額の費用がかかると想定されることから、国や自治体等の補助スキームを活用するとともに、施設のスリム化など経営の効率化に努めるほか、必要に応じて運賃改定を行うことにより、今後も当社単独で維持可能な線区であると考えております。

### ②北海道高速鉄道開発株式会社関連線区

北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討する線区

当面は当社で維持してまいります。当社単独では「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できないため、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討してまいりたいと考えております。

### ③北海道新幹線

平成 4 2 年度末までに札幌開業を想定

### ※ 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間（2 線区 288 k m）

これらの線区については、経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行ってまいります。

## 1. 当社単独では維持することが困難な線区（13線区 1,237.2km）

## ①輸送密度 200 人未満の線区

輸送密度 200 人未満（片道 100 人未満）の線区は、当社の営業路線においてもお客様のご利用が極めて少なく、1列車あたりの平均乗車人員が 10 人前後であるほか、線区の営業係数が 1,000 を大きく超えており、また老朽土木構造物の更新も必要となっている線区です。

これらの線区は、当該線区で得られる収入で輸送に直接必要な費用（燃料費、乗務員の費用など）も賄うことができず、鉄道よりも他の交通手段の方が適しており、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、持続的な交通体系とするために、バス等への転換について地域の皆様と相談を開始したいと考えております。

## ◆札沼線 北海道医療大学－新十津川 47.6km

月形高校への通学利用を除き日常のご利用は殆ど無い線区。また、老朽化したレールや橋梁等があり維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮している線区。なお、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 6 億円程度が必要。

## ◆根室線 富良野－新得 81.7km

石勝線開通後は特急列車の運行が無くなり、現在では極端にご利用が少ない線区。また、老朽化した橋梁が多く存在するほか、線区のほとんどが山間部であり、線路への立ち入り箇所が少なく維持管理に苦慮している線区。なお、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 22 億円程度が必要。

## ◆留萌線 深川－留萌 50.1km

極端にご利用が少ない線区であり、平成 31 年度には並行する高規格道路が全通する予定の線区。また、老朽化したレールや橋梁があり維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮している線区。なお、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 30 億円程度が必要。

## ②輸送密度 200 人以上 2,000 人未満の線区

輸送密度 2,000 人未満の線区は、国鉄時代であれば特定地方交通線に指定され、原則廃止対象とされた線区ですが、特急列車が運行されている線区や観光路線としての線区もあります。一方で、ご利用が少なく、線区の営業係数が 300 から 1,000 程度となっており、当社単独では老朽土木構造物の更新も含め「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できない線区です。

これらの線区は、鉄道を維持する仕組みについて、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始したいと考えております。

ア 設備の見直しやスリム化、ご利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費削減

イ 運賃値上げ（全道又は線区毎）によりお客様に応分の負担をしていただく方法

ウ 沿線の皆様に日常的に鉄道をご利用いただく利用促進策

エ 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける上下分離方式

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか、他の代替輸送サービスの方が効率的で利便性が向上するかどうか検討を行ってまいります。

◆宗谷線 名寄－稚内 183.2km

特急列車の運行線区であるが、明治44年に完成した<sup>かみにつぶ</sup>上新府川橋梁に代表される100年を経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、地質が脆い箇所があり、集中豪雨による災害が頻繁に発生する線区。また、輸送密度も500人未満とご利用が少ない線区。

◆根室線 釧路－根室 135.4km

大正6年に完成した釧路川橋梁や<sup>おぼろ</sup>尾幌トンネルに代表される約100年経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮している線区。また、輸送密度も500人未満とご利用が少ない線区。

◆根室線 滝川－富良野 54.6km

大正2年に完成した第3空知川橋梁に代表されるような100年を経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、山間部の除雪作業にも苦慮している線区。また、石勝線開通後はリゾート列車を除いて特急列車の運行が無くなり、輸送密度も500人未満とご利用が少ない線区。

◆室蘭線 沼ノ端－岩見沢 67.0km

輸送密度は約500人とご利用が少ない線区であるが、複線区間など石炭輸送全盛期の過大な鉄道設備が残っている線区。また、脆弱な軌道の維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮している線区。

◆釧網線 東釧路－網走 166.2km

釧路湿原やオホーツク方面の観光路線として役割もある線区であるが、輸送密度は約500人とご利用が少ない線区。また、大正14年に完成した<sup>とうふつ</sup>瀧沸川橋梁に代表されるような老朽土木構造物が存在し、湿地帯にある軌道の維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮している線区。

◆日高線 苫小牧－鶴川 30.5km

現在は線路災害のため鶴川までの折り返し運転を行っているが、輸送密度は500人台とご利用が少ない線区。また、湿地帯にある軌道の維持管理に苦慮している線区。

◆石北線 新旭川－網走 234.0km

人口10万都市の北見市などを結ぶ特急列車の運行線区であるが、老朽化した特急気動車の更新が課題となっている線区。また、大正元年に完成した<sup>めまんべつ</sup>女満別トンネルに代表される約100年経過した老朽土木構造物が多く存在し、維持管理に苦慮しているほか、集中豪雨による土砂流入などの災害が頻繁に発生する線区。

◆富良野線 富良野－旭川 54.8km

旭川市への通勤通学輸送や、富良野・美瑛を中心とした観光路線の役割もある線区だが、輸送密度約1,500人と比較のご利用が少ない線区。また、山間部の区間が多く、冬期間には除雪等の対応に苦慮している線区。

※上記のすべての線区は、福知山線の事故を受けた安全対策である新型ATSの整備ができておりません。今後、鉄道として運営する場合は新型ATSの整備が必要です。

※上記の線区のうち、根室線（滝川－富良野）、室蘭線（沼ノ端－岩見沢）、石北線（新旭川－北見）については、貨物列車が走行しており、旅客列車のみの線区と比べ必要な設備が多くなっています。

### ③既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区

既に協議会等において地域の皆様と話し合いを始めている線区については、引き続き地域の特性にあわせた「持続可能な交通体系のあり方」等について、地域の皆様と話し合いを継続してまいりたいと考えております。

#### ◆石勝線 新夕張ー夕張 16.1km

平成 28 年 8 月、鉄道を廃止しバス等に転換する方向性が確認されたことから、当社から夕張市に線区廃止の提案を行い現在協議している線区。また、約 100 年経過したトンネルや橋梁があり、維持管理に苦慮している線区。なお、運営赤字とは別に将来に亘り列車運行を継続していく場合には、多額の老朽土木構造物の維持更新費用が必要。

#### ◆日高線 鷓川ー様似 116.0km

平成 27 年 1 月より線路災害によりバス代行輸送を行っており、平成 27 年 12 月に発足した「JR 日高線沿線自治体協議会」で線区を持続的に維持するための各種取組の検討を行っている線区。なお、線区の多くは海岸線にあり、地質も砂質土であることから、集中豪雨や高波による斜面や護岸の災害が多く、対応に苦慮している線区。なお、運営赤字とは別に将来に亘り列車運行を継続していく場合には、老朽土木構造物の維持更新費用として今後 10 年間で 53 億円程度が必要であるほか、海岸侵食対策として離岸堤の整備が別途必要。 ※台風災害等による復旧費は 86 億円になると試算。

## 2. 当社単独で維持可能な線区 等 (11 線区 1,150.7km)

### ①当社単独で維持可能な線区

札幌圏については、大量・高速輸送の観点からも鉄道でなければ輸送を担えない線区であり、これに輸送密度 4,000 人以上の線区を加えた範囲が、今後の当社の経営収支を考慮した場合単独で維持可能な線区です。しかしながら、これらの線区にも老朽化した土木構造物が多数存在し、維持更新には多額の費用がかかると想定されることから、国や自治体等の補助スキームを活用するとともに、施設のスリム化など経営の効率化に努めるほか、必要に応じて運賃改定を行うことにより、今後も当社単独で維持可能な線区であると考えております。なお、当社が単独で維持する線区で得られた収益は、当該線区の安全性の向上のほか、安定性の向上や利便性の向上に活用してまいりたいと考えております。

#### ◆石勝・根室線 南千歳ー帯広 176.2km

#### ◆室蘭線 長万部ー東室蘭 77.2km

#### ◆室蘭線 室蘭ー苫小牧 65.0km

#### ◆函館線 岩見沢ー旭川 96.2km

#### ◆札沼線 桑園ー北海道医療大学 28.9km

#### ◆函館線 札幌ー岩見沢 40.6km

#### ◆函館線 小樽ー札幌 33.8km

#### ◆千歳・室蘭線 白石ー苫小牧 68.0km

### ②北海道高速鉄道開発株式会社関連線区

当面は当社で維持してまいりますが、当該線区の営業損失は 50 億円を超え、当社単独では「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できないため、線区を持続的に維持するために、既存の第三セクターである北海道高速鉄道開発株式会社との関連で検討してまいりたいと考えております。

#### ◆宗谷線 旭川ー名寄 76.2km

◆根室線 帯広－釧路 128.3km

(参考) 北海道高速鉄道開発株式会社について

- ・設 立 平成6年1月20日
- ・社 長 荒川裕生(北海道副知事)
- ・資 本 金 7,209百万円
- ・株主構成 JR北海道、北海道、釧路市、当別町、帯広市、名寄市、士別市
- ・主な事業 石勝線・根室線(南千歳・釧路間)高速化事業(平成9年3月開業) 事業費[地上]112億円  
宗谷線(旭川・名寄間)高速化事業(平成12年3月開業) 事業費[地上]32億円[車両]21億円  
札沼線(桑園・北海道医療大学間)高速化事業(平成24年6月開業) 事業費[地上]46億円

### ③北海道新幹線

平成42年度末までに札幌開業を想定。

◆北海道新幹線 新青森－札幌 360.3km ※新函館北斗－札幌は工事延長

なお、北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間(函館－長万部、長万部－小樽)につきましては、経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み、効率的な運営を行ってまいります。

### 3. ご相談の場について

当社単独では維持することが困難な線区について、沿線の複数の自治体と円滑にご相談を行うため、協議会等の立ち上げをお願いしてまいります。また、既に協議会や協議会に準ずるご相談の場があれば、その場でご相談をさせていただきます。

昭和62年のJR北海道発足後30年が経過する中で、鉄道の経営環境の変化への適切な対応という課題と、「安全な鉄道サービス」を維持するための費用を持続的に確保していかなければならないという課題の両方から、「当社単独では維持することが困難な線区」について発表させていただきました。

当社としましては特に、民間企業の事業として担えるレベルを超えた鉄道輸送サービスを持続的に維持していくためのコストを「誰がどのように負担すべきか」について、地域の皆様を始め国や関係機関を含めご相談をさせていただきたいと考えております。また、当社が経営基盤を置く北海道においては、全国を上回るスピードで人口の減少が進むとともに、鉄道土木構造物等の老朽更新が必要となっており、北海道及び沿線自治体並びに地域の交通事業者等の皆様にご協力をいただきながら、また、国や関係機関の皆様にもご理解をいただきながら、持続可能な交通体系の実現に取り組んでまいりたいと考えております。

私たちJR北海道は、将来にわたり持続可能な形で安全最優先の鉄道事業を運営する社会的な使命を果たしつつ、より便利で快適な交通サービスを提供すべく、全社一丸となって取り組んでまいります。

以上

# 当社単独では維持することが困難な線区について

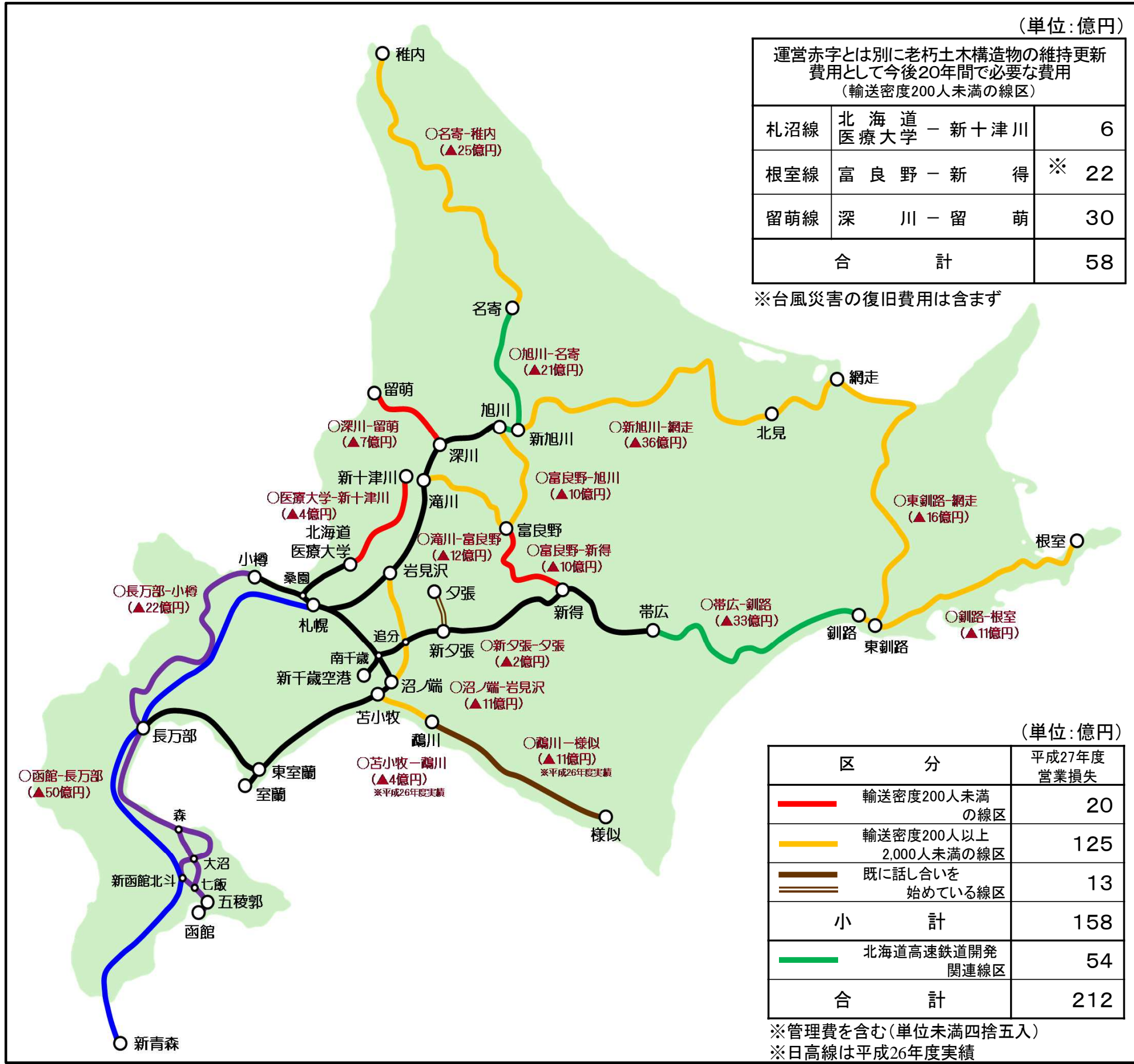
## 当社単独では維持することが困難な線区 (13線区・1,237.2km)

- **輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区**  
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相談を開始します
- **輸送密度200人以上2,000人未満の線区**  
鉄道を維持する仕組みについて相談を開始します
- **既に「持続可能な交通体系のあり方」について話し合いを始めている線区**
- = **// (方向性が出た線区)**

## 当社単独で維持可能な線区 等 (11線区・1,150.7km)

- **当社単独で維持可能な線区**
- **北海道高速鉄道開発(株)関連線区**  
当面は当社で維持していきませんが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討します
- **北海道新幹線(平成42年度末までに札幌開業)**
- **北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間**  
経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行います

※輸送密度は平成27年度実績基準



(単位:億円)

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年間で必要な費用 (輸送密度200人未満の線区)		
札沼線	北海道医療大学 - 新十津川	6
根室線	富良野 - 新得	※ 22
留萌線	深川 - 留萌	30
合計		58

※台風災害の復旧費用は含まず

(単位:億円)

区分	平成27年度 営業損失
<span style="color: red;">—</span> 輸送密度200人未満の線区	20
<span style="color: orange;">—</span> 輸送密度200人以上2,000人未満の線区	125
<span style="color: brown;">—</span> 既に話し合いを始めている線区	13
小計	158
<span style="color: green;">—</span> 北海道高速鉄道開発関連線区	54
合計	212

※管理費を含む(単位未満四捨五入)  
※日高線は平成26年度実績

## 線 区 別 の 諸 元

線 名・区 間		営 業 キ ロ (km)	平成27年度 輸 送 密 度 (人/キロ/日)	平成27年度 1列車平均 乗車人数 (人)	平成27年度 営 業 損 失 (百万円)	平成27年度 営 業 係 数
札 沼 線	北海道医療大学～新十津川	47.6	79	7	351	2,213
根 室 線	富良野～新得	81.7	152	11	979	1,854
留 萌 線	深川～留萌	50.1	183	11	683	1,342
輸送密度200人未満の線区 計		179.4	141	10	2,013	—
宗 谷 線	名寄～稚内	183.2	403	25	2,541	618
根 室 線	釧路～根室	135.4	449	26	1,076	517
根 室 線	滝川～富良野	54.6	488	23	1,183	1,010
室 蘭 線	沼ノ端～岩見沢	67.0	500	32	1,117	965
釧 網 線	東釧路～網走	166.2	513	34	1,617	561
日 高 線	苫小牧～鶴川	30.5	※589	※29	※443	※803
石 北 線	新旭川～網走	234.0	1,141	51	3,568	324
富 良 野 線	富良野～旭川	54.8	1,477	49	956	363
輸送密度200人以上2,000人未満の線区 計		925.7	698	37	12,501	—
石 勝 線	新夕張～夕張	16.1	118	7	150	1,188
日 高 線	鶴川～様似	116.0	※186	※13	※1,100	※1,476
既に話し合いを始めている線区 計		132.1	178	12	1,250	—
当社単独では維持することが困難な線区 計		1,237.2	562	31	15,764	—

石勝・根室線	南千歳～帯広	176.2	4,213	131	1,686	127
室 蘭 線	長万部～東室蘭	77.2	5,106	137	444	115
室 蘭 線	室蘭～苫小牧	65.0	7,270	121	1,882	156
函 館 線	岩見沢～旭川	96.2	9,538	113	2,865	147
札 沼 線	桑園～北海道医療大学	28.9	17,359	216	2,175	105
函 館 線	札幌～岩見沢	40.6	43,994			
函 館 線	小樽～札幌	33.8	44,981			
千歳・室蘭線	白石～苫小牧	68.0	44,812			
当社単独で維持可能な線区 計		585.9	16,189	180	9,052	—
宗 谷 線	旭川～名寄	76.2	1,571	48	2,109	384
根 室 線	帯広～釧路	128.3	2,266	70	3,288	250
北海道高速鉄道開発(株)関連線区 計		204.5	2,007	62	5,397	—
北海道新幹線	新青森～札幌	※※360.3	—	—	—	—
当社が維持可能な線区 等 計		1,150.7	12,536	167	14,449	—

函 館 線	長万部～小樽	140.2	690	38	2,168	573
函 館 線	函館～長万部	147.6	3,799	120	4,969	206
北海道新幹線並行在来線 計		287.8	2,284	91	7,137	—

※：平成27年1月より盛土流出で運休しているため、平成26年度実績を使用（平成26年12月までの実績）。  
 ※※：新函館北斗～札幌間は工事延長。また海峽線（木古内・中小国間）の営業キロは北海道新幹線に含む。