

JR北海道発足後35年の経過

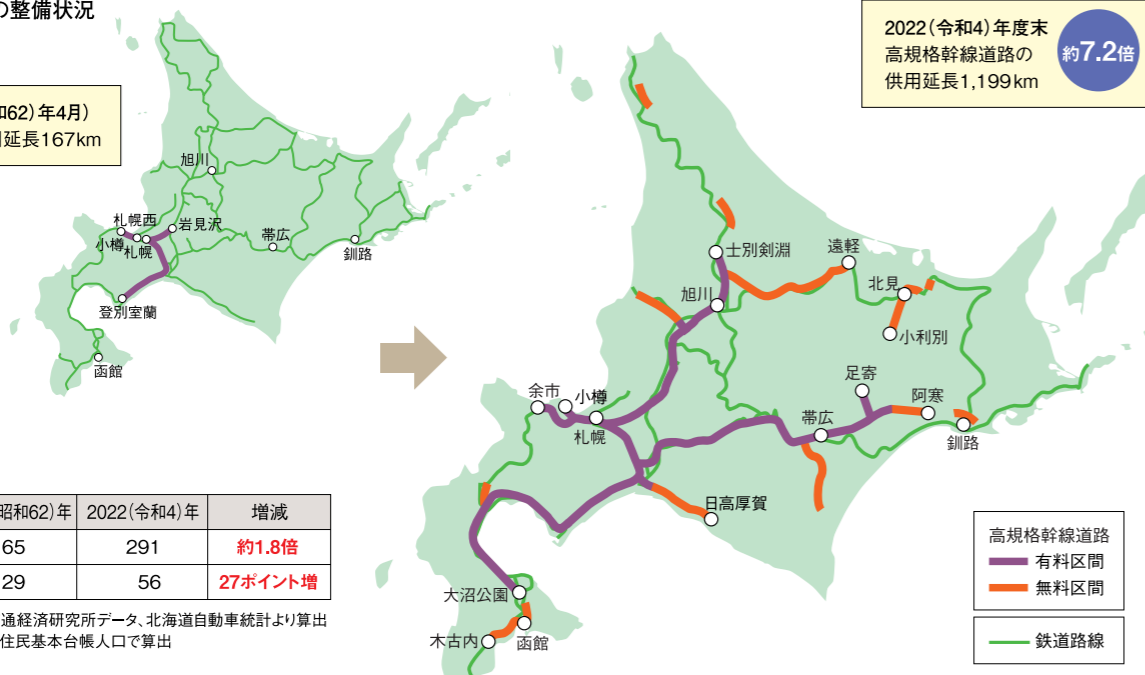
北海道の鉄道は、当社発足後35年の経過と共に、札幌圏は人口が増加しご利用が増える一方、札幌圏以外は、人口の減少や道路網の整備などによりご利用が減少しています。そのため、「鉄道輸送が適している線区(大量・高速輸送)」と「鉄道以外の交通機関の方が利便性・効率性の観点から適している線区(少ないコストで個々のニーズに対応した輸送力や駐車場の設定が可能など)」の双方のうち、後者が格段に増加する状況となっています。

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。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

当社発足時(1987(昭和62)年4月)
高規格幹線道路の供用延長167km



2022(令和4)年度末
高規格幹線道路の
供用延長1,199km **約7.2倍**

●自動車の保有状況

	1987(昭和62)年	2022(令和4)年	増減
保有台数(万台)	165	291	約1.8倍
保有率(%)	29	56	27ポイント増

※自動車保有台数は(一財)交通経済研究所データ、北海道自動車統計より算出
※自動車保有率は保有台数÷住民基本台帳人口で算出

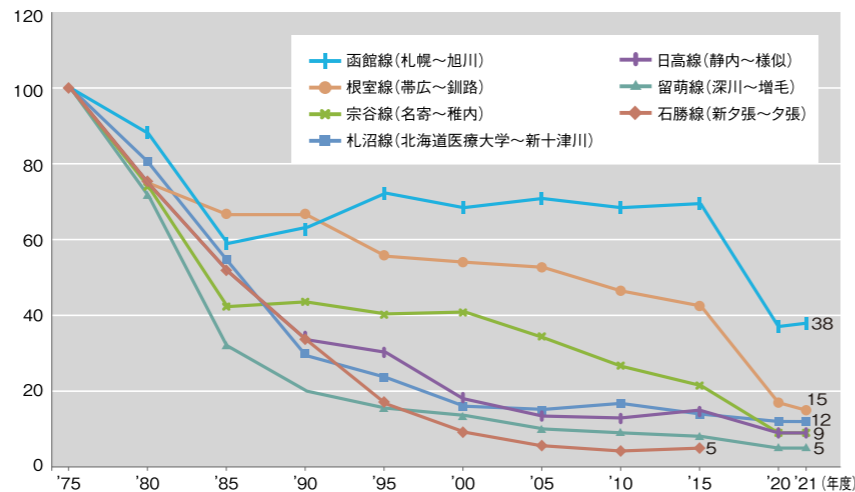
高規格幹線道路の整備が進み、近年無料の供用区間が延びています

鉄道ご利用状況の推移(指数)

1975(昭和50)年度と2021(令和3)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(昭和50)年度から約6割減少、根室線 帯広～釧路間は約9割減少
- 宗谷線 名寄～稚内間は1975(昭和50)年度から約9割減少、留萌線 深川～増毛間は9割以上減少

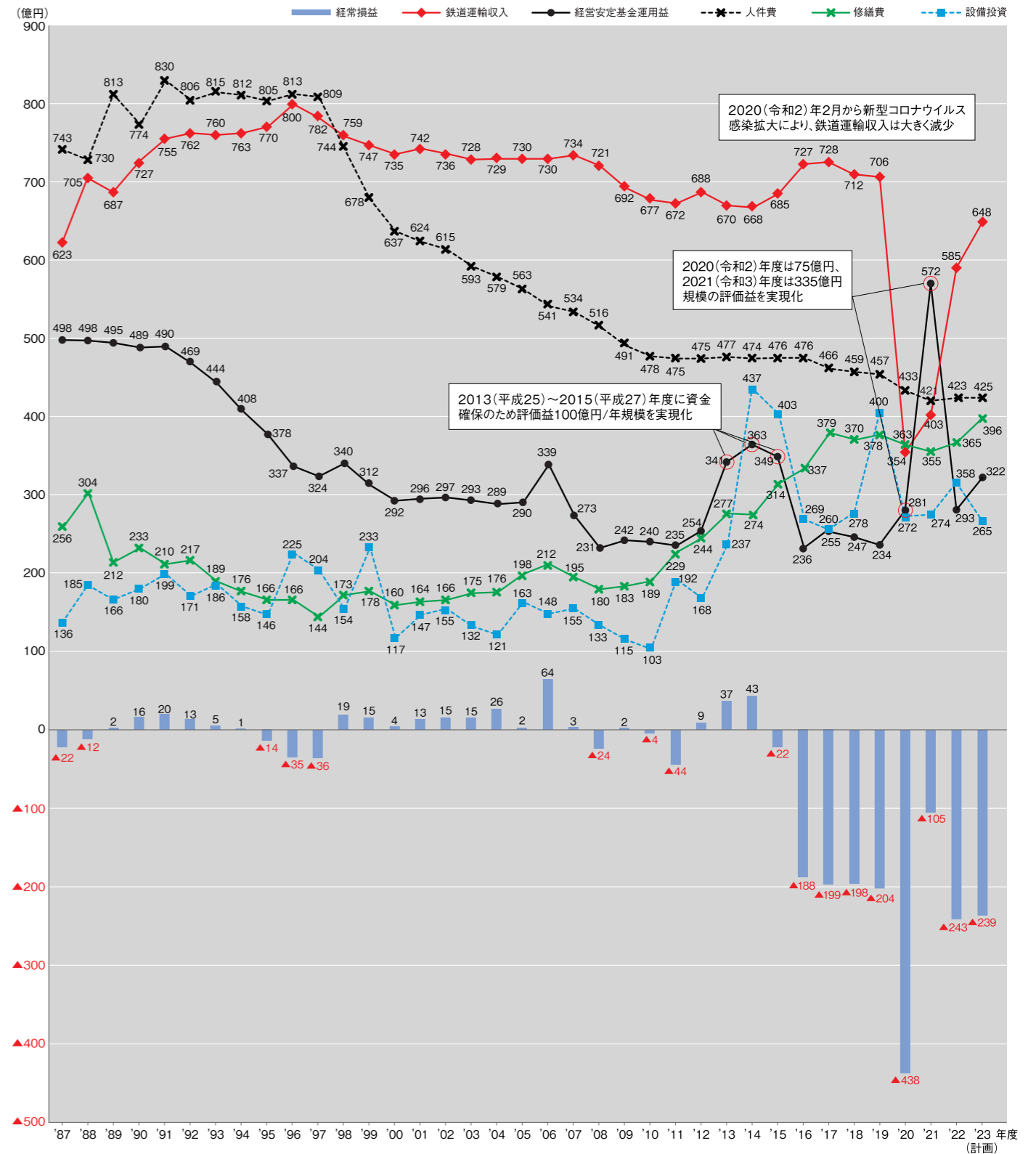
■1975(昭和50)年度の輸送密度を100とした際の輸送密度の推移



※石勝線は1981(昭和56)年開業のため、それ以前は夕張線の数値。2019(令和元)年4月1日鉄道事業廃止
※日高線(静内～様似間)については2015(平成27)年1月より盛土流出で運休したため、2014(平成26)年度実績を使用(2014(平成26)年12月までの実績)
※留萌線は留萌～増毛間が2016(平成28)年12月5日で鉄道事業廃止となったため、2021(令和3)年度は深川～留萌間の数値

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(昭和50)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。

鉄道運輸収入、経常損益などの推移



●鉄道運輸収入

1996(平成8)年1月に実施した運賃改定直後の1996(平成8)年度(800億円)をピークに減少。

※2016(平成28)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発足当初の半分以下まで減少。

●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(平成22)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



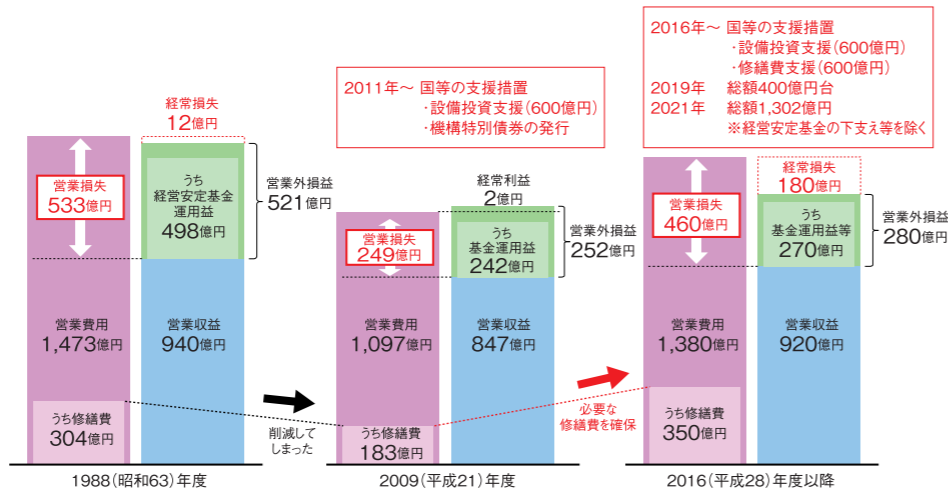
収支構造の変化

【1988(昭和63)年度】のグラフについて

- 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(昭和63)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521億円ではばり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(昭和63)年度】→【2009(平成21)年度】のグラフについて

- 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まいりました。
- 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。



【2016(平成28)年度以降】のグラフについて

- 現在は、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くうえで全体の収支計画を策定することとし、修繕費は350億円規模を計画しています。

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などアクションプランを進めています。

【貨物列車走行の負担】

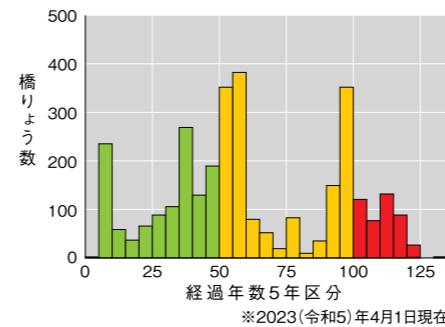
当社は、道外と比較して相対的に貨物列車の走行割合が高い輸送体系となっています。貨物列車は、旅客列車と比べて重量が大きく、貨物列車の走行により軌道のゆがみやレール・マクラギなどの材料の劣化が進行します。この貨物列車の走行に伴う線路の修繕費については、線路使用料としてJR貨物から支払いを受けていますが、現行の「アポイダブルコストルール」のもとでの線路使用料は、修繕費のうち限られたごく一部のみが対象となっており、安全対策に必要なコストを十分反映したものと言えず、当社の負担となっています。

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3,140箇所あり、その半数以上が経年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。



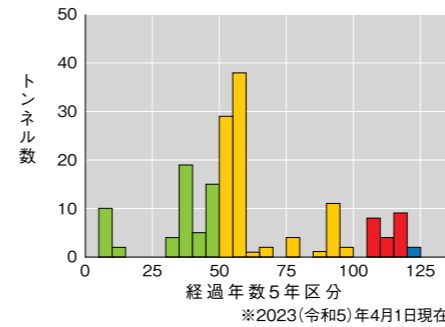
新夕張川橋りょう[経年]
○経年89年(1934(昭和9)年完成) ○函館線 江別～豊幌間



第6尾幌川橋りょう[経年]
○経年104年(1919(大正8)年完成)
○根室線 厚岸～茶内間

トンネル

トンネルは全部で166箇所あり、その半数以上が経年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111年(1912(大正元)年完成) ○石北線 女満別～呼人間



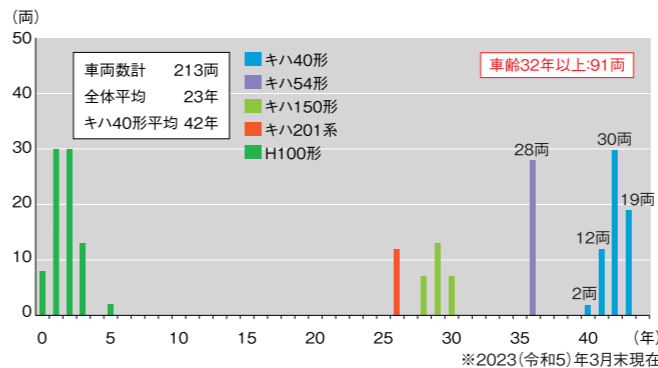
塩谷トンネル [経年、漏水の凍結など]
○経年110年(1913(大正2)年完成)
○函館線 塩谷～小樽間

車両の老朽・劣化

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。2023(令和5)年3月ダイヤ改正にて富良野線に新型H100形を追加投入し、老朽化したキハ40形の一部を廃車としました。今後も全道各地のキハ40形を順次H100形に置き換えていく計画です。

普通列車用気動車の車齢



特急気動車

183系特急気動車は寒冷地を高速で長距離走行することから劣化の進行が速いにも関わらず、32年以上使用している車両が多くありました。そのため、261系特急気動車の製作を進め、2023(令和5)年3月17日の運転をもって183系特急気動車の定期運行を終了しました。

また、30年近く使用していた281系特急気動車も、2022(令和4)年9月30日の運転をもって定期運行を終了しました。

特急列車用気動車の車齢

