

JR北海道の現状等について

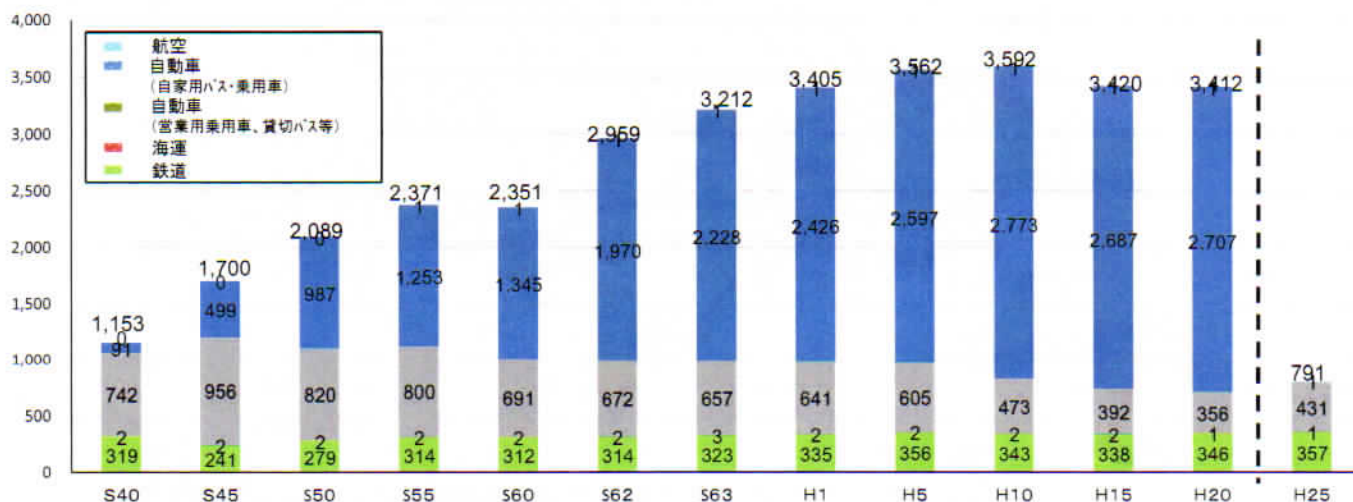
平成29年6月12日
国土交通省鉄道局
鉄道事業課長 大野 達

JR北海道を取り巻く経営環境について①

国鉄改革当時の事情の変化

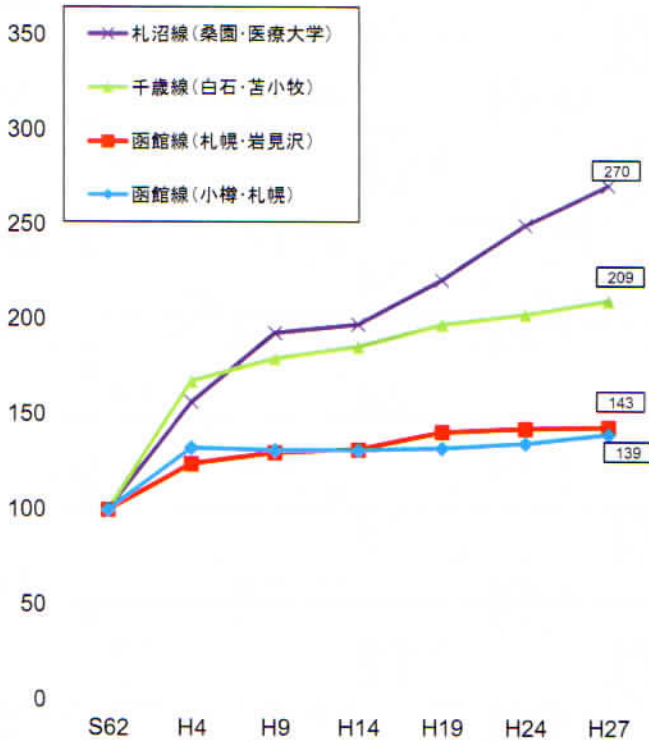
- ① 道内人口の推移 昭和62年度 566万人 ⇒ 平成26年度 544万人 (△ 4%)
※札幌圏(+19%)、その他(△18%)
- ② 自動車の保有状況 昭和62年度 165万台 ⇒ 平成27年度 290万台(約1.8倍)
- ③ 高規格幹線道路の供用延長 昭和62年度 167km ⇒ 平成28年度 1093km(約6.5倍)

北海道内の旅客流動量の推移



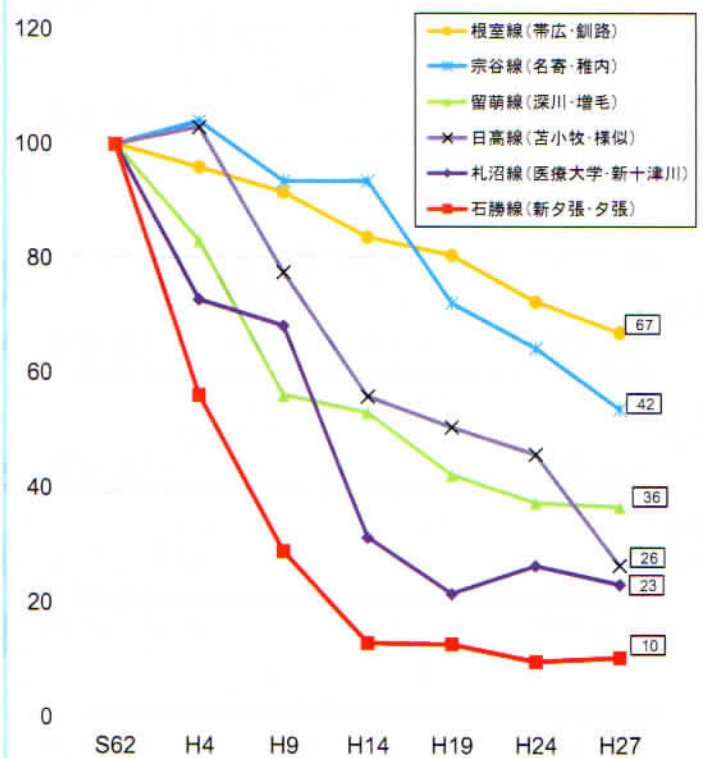
※平成22年度より自動車の統計方法が変更となり、自家用バス・乗用車の統計がなくなった。このため、平成25年度には自家用バス・乗用車は含まれない。

輸送密度の推移 ① 札幌圏の路線



➡ 札幌圏では昭和62年に比べて輸送密度が増加している。

輸送密度の推移 ② 札幌圏以外の路線

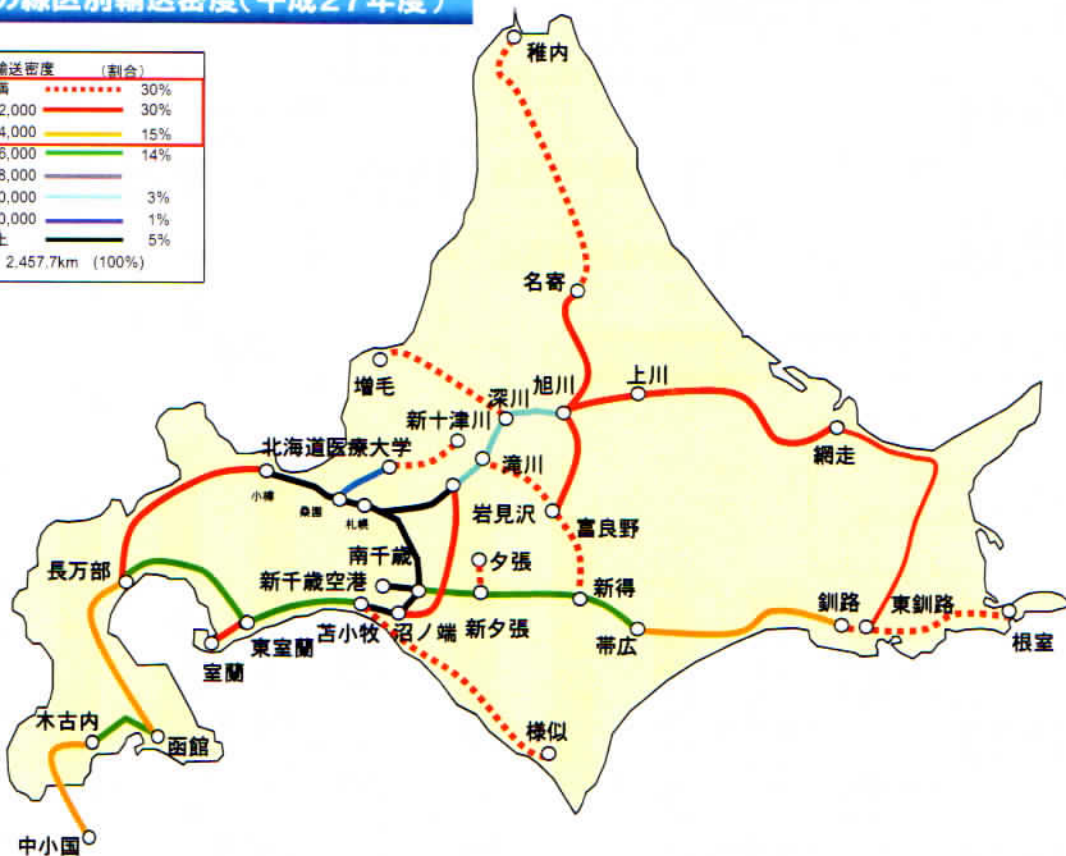


➡ 札幌圏以外の路線では輸送密度が減少しており、昭和62年と比べて1/10になった路線もある。

JR北海道の線別輸送密度(平成27年度)

<<凡例>> 輸送密度 (割合)	
500人未満	30%
500～ 2,000	30%
2,000～ 4,000	15%
4,000～ 6,000	14%
6,000～ 8,000	5%
8,000～ 10,000	3%
10,000～ 20,000	1%
20,000人以上	5%

営業キロ 2,457.7km (100%)



➡ 輸送密度4千人未満の線区が営業キロ総延長の74%を占めている。

鉄道の輸送特性

大量輸送

- 乗車定員
- ・鉄道
ローカル線1両：120～150人程度
都市内(京浜東北線10両)：1480人
 - ・バス(大型路線バス)：80名程度

高速輸送

- ・新幹線 最高速度：320km/h
- ・在来線 最高速度：90km/h
- ・長距離バス 最高速度：100km/h
- ・路線バス 最高速度：60km/h

定時輸送

鉄道：ダイヤ通りの運行が基本
バス：道路交通の状況や気象条件等により所要時間が増加

輸送に必要なコスト

■鉄道の場合



➡ 鉄道会社はインフラを「全てセットで自ら所有」しながら運行

■バスの場合



➡ バス会社は「車両」のみを所有して「運行」

【参考】
平成28年11月JR
北海道発表資料抜粋

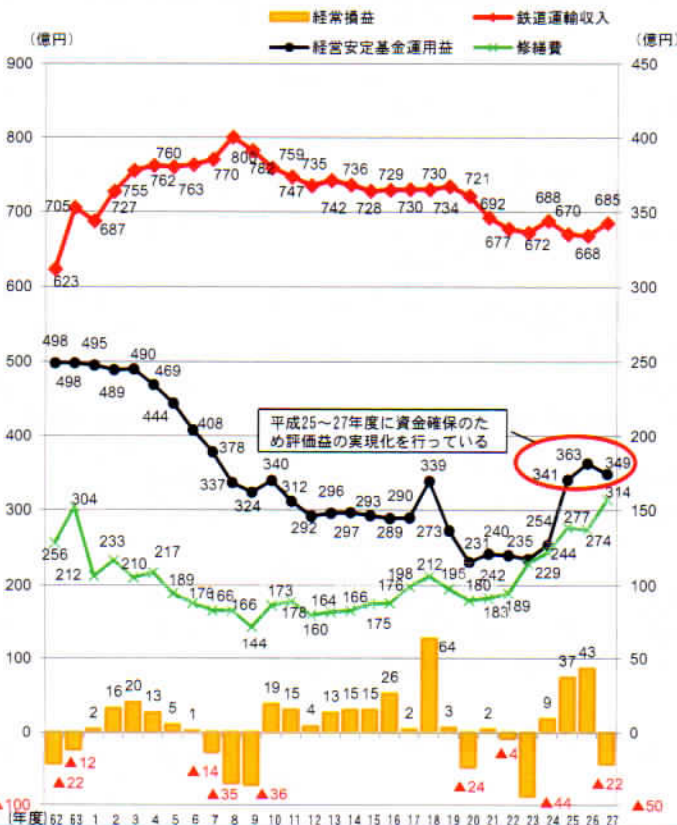
線名・区間	営業キロ(km)	平成27年度輸送密度(人/キロ/日)	平成27年度1列車平均乗車人数(人)	平成27年度営業損失(百万円)	平成27年度営業係数
札幌線 北海道医療大学～新十津川	47.6	79	7	351	2,213
根室線 富良野～新十津川	81.7	152	11	979	1,854
留萌線 深川～留萌	50.1	183	11	683	1,342

※営業係数：100円の収入を得るために要する費用

JR北海道の経営状況について

JR北海道の経営の推移(～平成27年度)

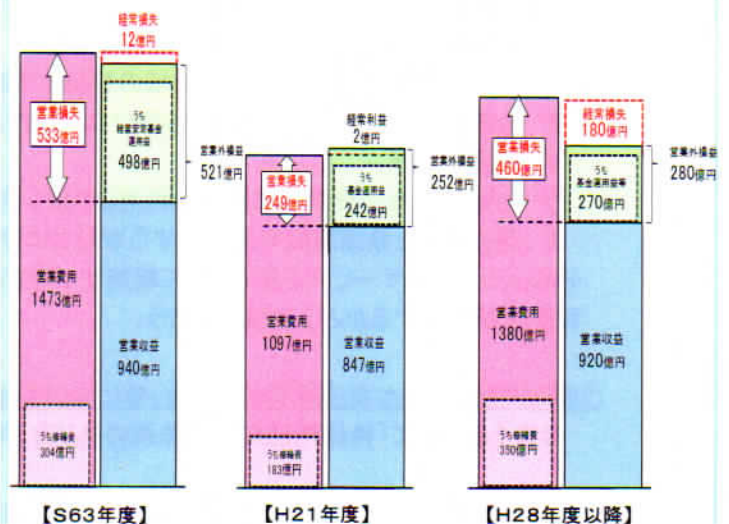
○経営安定基金の運用益が減少した一方、人件費の減少や修繕費などの抑制によって対応してきたが、一連の安全問題を受けて修繕費などが増加しており、今後は収支が悪化する見通し。



今後の収支の見通し(JR北海道による)

○安全投資と修繕に関する費用を確実に確保するため、修繕費は350億円を計画。

○営業損失は460億円となり、経営安定基金運用益などでは補いきれず、今後、180億円規模の経常損失を計上することとなる見通し。



経営安定基金について

- 昭和62年の国鉄分割・民営化に際し、JR北海道の経営の安定化を図るために経営安定基金を以下のとおり設定。JR北海道は、経営安定基金の運用益で営業損失を補うこととされている。
 - 経営安定基金 6,822億円

鉄道・運輸機構による支援

- 経営安定基金の借入れによる運用益の下支え措置(平成9年度～平成28年度)
 - 金利 平成9年度～平成13年度貸付分:4.99% / 平成14年度～平成23年度貸付分:3.73%
 - 累計支払利息額(平成9年度～平成28年度までの実績) 2,787億円

鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援(平成23年度～)

- JR北海道に対する実質的な経営安定基金の積み増しによる措置(平成23年度～平成43年度)
 - 基金の積み増し 2,200億円(年利2.5%、年間55億円の利息収入)
- JR北海道の老朽化した施設の更新等の設備投資への支援(平成23年度～平成28年度)
 - 総額600億円(助成金1/2、無利子貸付1/2)
 - ※償還期間:10年据置10年元金均等償還

鉄道・運輸機構特例業務勘定を通じた追加支援(平成28年度～平成30年度)

- JR北海道の安全投資と修繕に関する5年間の計画に基づき行う設備投資及び修繕に対する追加支援
 - 総額1,200億円
 - 設備投資600億円(助成1/2、無利子貸付1/2) 修繕費600億円(無利子貸付)
 - ※償還期間:20年間据置20年間元金均等償還

JR北海道の事業範囲の見直しについて

平成28年11月18日 JR北海道社長記者会見

- 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。
- 「当社単独では維持することが困難な線区」(13線区1,237km)
 - ①輸送密度が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地域の皆様と相談を開始したい。
 - ②輸送密度が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、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始したい。
 - ア 設備の見直しやスリム化、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
 - ウ 沿線の方々に日常的に鉄道を利用して頂く利用促進策
 - 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
 - その上で、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う。
 - 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
 - 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。
- 沿線の複数の自治体と円滑に相談を行うため、協議会等の立ち上げをお願いしていく。

平成28年11月JR北海道発表資料より作成

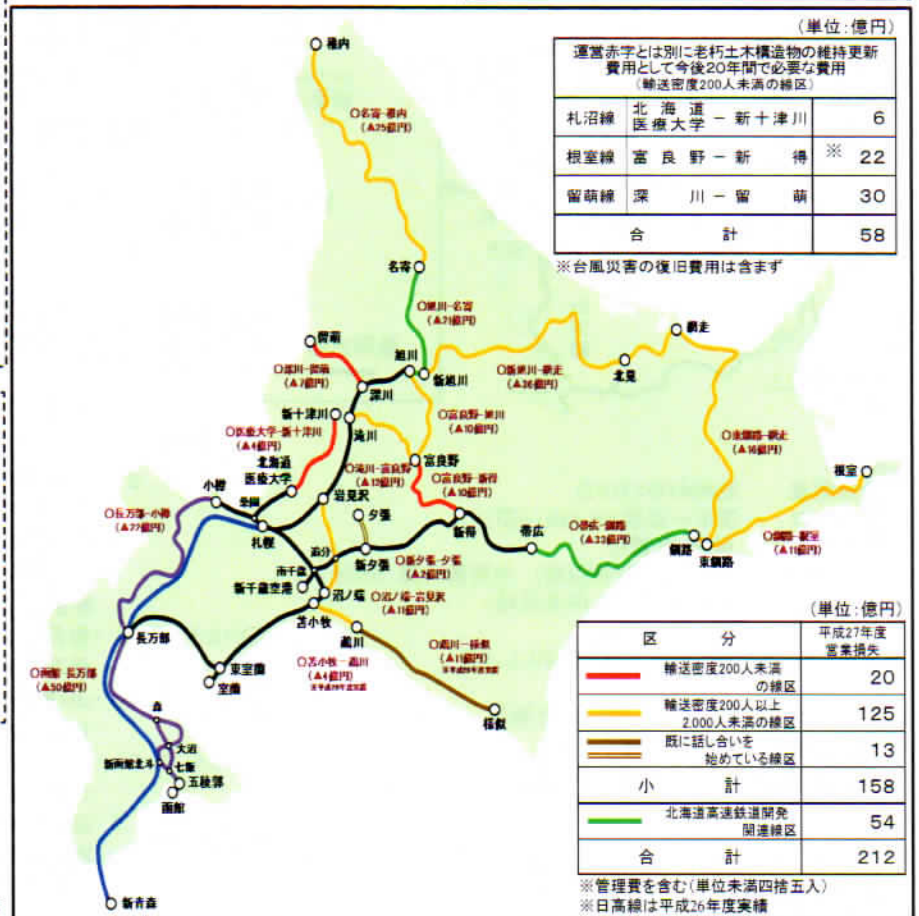
JR北海道単独では維持することが困難な線区
(13線区・1,237.2km)

- 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)

JR北海道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関連線区
当面はJR北海道で維持していきまが、線区を持続的に
維持するために北海道高速鉄道開発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



他の地域における事例

○鉄道特性を失った路線について見直しを行った事例(JR本州三社)

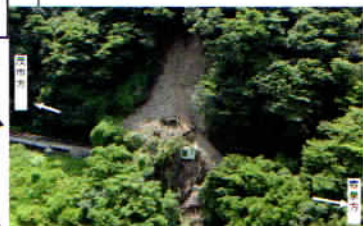
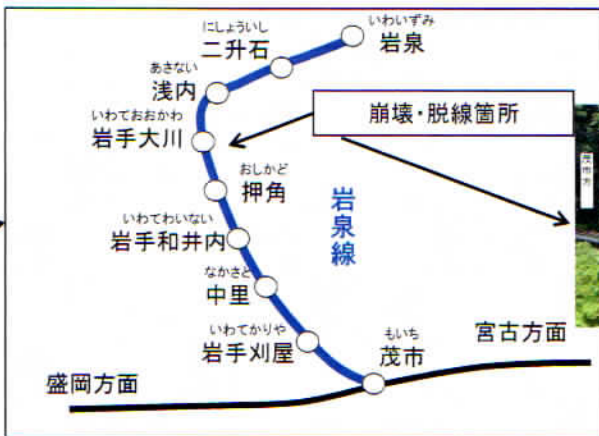
- ・廃止を選択した事例(バスによる代替)
 - JR東日本 岩泉線(茂市～岩泉間) H26. 4. 1事業廃止
 - JR西日本 三江線(三次～江津間) H28. 9. 30廃止届出(H30. 4. 1廃止予定)
- ・上下分離により鉄道を維持する選択をした事例
 - JR東日本 只見線(会津川口～只見間) ※H29. 3 上下分離による復旧を決定
- ・BRT(鉄道敷を専用道として活用し、定時性・速達性を確保)を選択した事例
 - JR東日本 大船渡線(盛～気仙沼間) ※H27. 12. 25 BRTによる本格復旧合意
 - 気仙沼線(気仙沼～柳津間) ※H28. 3. 18 BRTによる本格復旧表明

○鉄道事業再構築事業により鉄道の維持・活性化を図っている事例

- ・「公有民営方式」による上下分離を選択した事例
 - 伊賀鉄道・養老鉄道(近鉄伊賀線・養老線)、四日市あすなろう鉄道(近鉄内部・八王子線) ほか
- ・その他の事例
 - 京都丹後鉄道(北近畿タンゴ鉄道)【札幌】、福井鉄道 ほか

○地域からの支援や創意工夫により鉄道の維持・活性化を図っている事例

- ・和歌山電鐵【釧路】、えちぜん鉄道【釧路】 ほか



【概要】

- 全線開業 : 昭和47年2月6日
- 営業キロ : 茂市～岩泉38.4km(9駅)
- 鉄道施設 : 単線・非電化
- 運転本数 : 3往復/日(被災前) ※所要時間:56分
- 輸送密度 : 昭和62年度(JR発足時) 180人/日
⇒ 平成21年度 46人/日

【廃止前の代行バスの運行状況等】

- 運行本数 : 3.5往復/日
- 1便あたりの平均乗車人員 : 平均6.4名
※平成25年8月1日～8月31日の平日

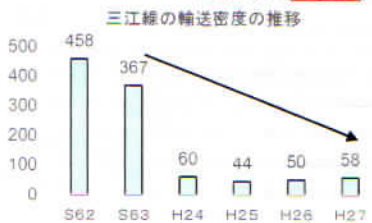
【経緯】

- OH22. 7. 31 岩泉線押角駅～岩手大川駅間において、崩壊した土砂に、下り普通列車が乗り上げて脱線
・マイクロバスによる代行輸送を実施
JR東日本が学識経験者等による原因調査委員会を設置し、事故原因の調査や安全性の評価等を実施
- OH23. 12 委員会は線区内で岩盤崩壊の恐れが23箇所、落石の恐れが88箇所あると結論
- OH24. 3. 30 JR東日本は 岩泉線の鉄路での復旧を断念し、代替バスで地域交通を確保するとの方針を発表
- OH25. 9. 5 JR東日本は、岩泉線の代替輸送や地元貢献策等を改めて提案
- OH25. 11. 7 沿線自治体は地元支援を前提に、廃止に同意
- OH25. 11. 8 岩泉線(茂市～岩泉間)の鉄道事業廃止届を提出
- OH26. 4. 1 岩泉線(茂市～岩泉間)の鉄道事業廃止

JR西日本 三江線(三次～江津間)の廃止

【概要】

- 全線開業 : 昭和50年8月31日
- 営業キロ : 江津～三次間 (ごうつ～みよし) 108.1km(35駅)
- 鉄道施設 : 単線・非電化
- 1日1キロあたりの平均利用者数 : 昭和62年度(JR発足時) → 458人/日
平成27年度 → 58人/日 (▲87%)



【経緯】

- 平成27年10月・廃止報道、JR西日本が沿線6市町※に、持続可能な地域の公共交通の構築に向けた検討を開始する方針を伝達
※広島県(三次市、安芸高田市)、島根県(江津市、美郷町、邑南町、川本町)
- 平成28年1月～2月・JR西日本が、沿線6市町住民に説明(沿線市町主催の住民説明会)
- 平成28年2月～8月
・JR三江線に関する検討会議(沿線6市町、JR西、島根県、広島県※)を開催 ※オブザーバー:中国運輸局
・期成同盟会(沿線6市町首長)を開催
- 平成28年8月上旬 沿線市町より6市町住民に説明(住民説明会)
- 平成28年9月1日 沿線市町による三江線廃止表明
- 平成28年9月23日 期成同盟会による三江線廃止の受け入れ表明
- 平成28年9月30日 JR西日本による三江線の廃止の届出(平成30年4月1日廃止予定)
- 平成28年11月～ 三江線沿線地域公共交通活性化協議会開催(法定協議会)
- 平成28年12月～ 三江線代替交通確保調整協議会開催

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

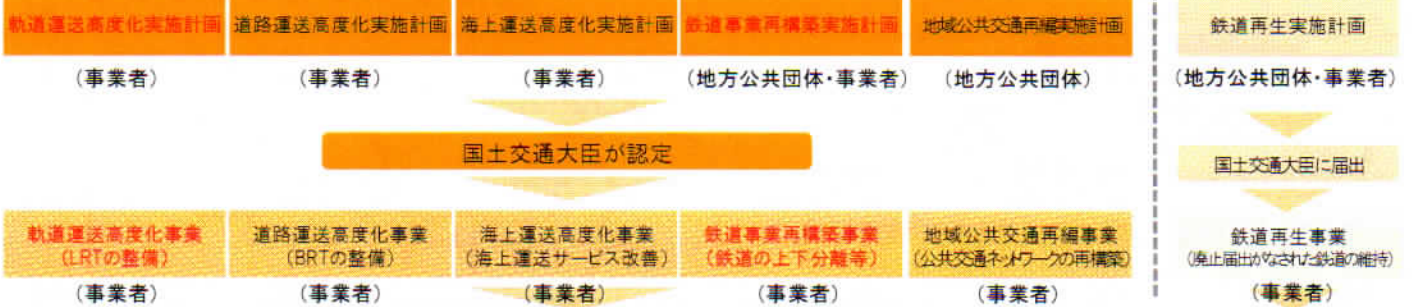
地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が作成)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し作成
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)

地域公共交通特定事業

(地域公共交通網形成計画に事業実施を記載)



法律の特例措置等により計画の実現を後押し

過去の鉄道事業再構築事業の実例

事業実施主体の変更の例

上下分離(公有民営)の例

若桜鉄道、信楽高原鐵道、伊賀鐵道のケース

内部・八王子線のケース

既存事業者

運行

新設事業者

運行

(無償貸与)

(無償貸与)

自治体

自治体

鉄道施設保有

鉄道施設保有

土地保有(又は借入)

土地保有(又は借入)

上下分離(民民分離)の例

北近畿タンゴ鐵道のケース

新設事業者

運行

(賃貸)

既存事業者

鉄道施設保有

土地保有

重要な資産の譲渡の例

福井鐵道、三陸鐵道、山形鐵道のケース

既存事業者

運行

鉄道施設保有

(無償貸与)

自治体

※三陸鐵道

鉄道施設(一部)保有

土地保有

○南海電鉄が廃止検討を表明した貴志川線について、**沿線住民による存続活動の高まりを受け、自治体が支援策の枠組み(※)を策定した上で運行会社を公募し、岡山電気軌道が和歌山電鐵を設立して運行を引継ぎ、平成18年4月に営業を開始した。**
 ○沿線住民等による支援と観光を中心とした取組みにより活性化を図るとともに、**毎年度の損失に対して、和歌山市・紀の川市が82百万円を限度に補助を実施(平成27年度までの10年間)。**平成28年度以降は、**鉄道施設の更新及び修繕費用に対して、県と両市が10年間で約12.5億円を限度に補助を実施している。**

車両のリニューアル・話題性(猫の駅長)

○貴志川特産の「いちご」や地域で成長著しい「おもちゃ」をテーマに、つり革やベンチシートなど、従来はまであまり木を使わなかった部材にむく材をふんだんに使用するなどした車両のリニューアルを実施。
 ○貴志駅売店の飼い猫「たま」が駅長に任命され、猫の駅長として話題を呼び、観光客が殺到。



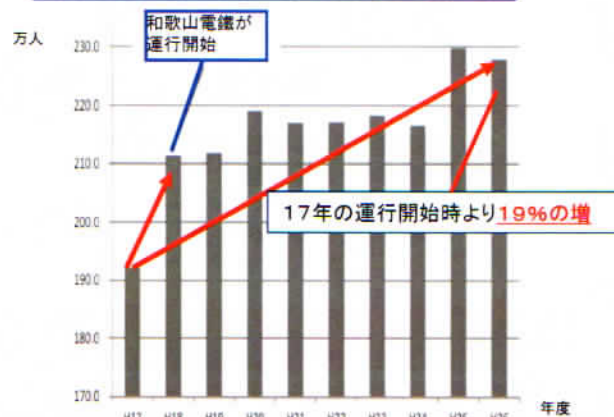
＜いちご電車＞



＜駅長の「たま」＞

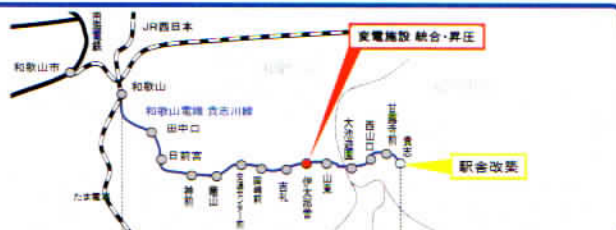
出典：和歌山電鐵ホームページをもとに鉄道局作成

貴志川線の年間輸送人員の推移



利便性の向上

- 変電施設の増強による速達性の向上
- 覚えやすく利用しやすいダイヤ設定(30分ヘッド・パターンダイヤ化)
- 観光客の利用増のため手狭となった貴志駅を改良
→駅を核とする地域の活性化及び快適性の向上を図る。



※上記のほか、和歌山県が和歌山市・紀の川市に取得費を全額補助(2.3億円)して鉄道用地取得を行い、両市より和歌山電鐵へ鉄道用地の無償貸与等を行った。

えちぜん鉄道の活性化に向けた取組み

○平成13年6月の衝突事故後運行を休止し廃止届けが出された京福電鉄越前線について、沿線からの鉄道存続の強い要望を受けた県と沿線市町村が第3セクター方式により存続させることで合意し、平成15年7月に開業した。
 ○全国に先駆けたアテンダントサービスの導入や地域との連携した取組みにより活性化を図るとともに、**毎年度の維持修繕費に対して自治体が1.2億円の補助を行っている。**

サービス向上

- 鉄道アテンダントの先駆け(H15.7~)
きっぷ販売のほか、乗降補助、観光案内、乗り継ぎ案内等、**乗客に対してきめこまやかなサービスを提供**
⇒乗客に好評。全国のモデルケースに
- 無料レンタサイクルの実施

＜アテンダント業務＞



地域との連携

- 地域イベント等との連携
・カー・セーブ回数券の発売
・温泉旅館等とのタイアップ(運賃・宿泊料割引切符) など
- サポーターズクラブの発足
- 地域有志によるボランティア活動(花壇作り、清掃活動)



＜ボランティア活動＞

利便性向上(新駅の設置)

- 運賃を**15%値下げ**
- 新駅設置
19年9月に、かねてから地域の要望が強かった福大前西福井~新田塚間に**日華化学前、ハツ島の2駅を設置し、新規利用者の掘り起こしに成功**
- サイクルレインの運行(3/1~11/30の土日)
- 沿線観光地へのバスアクセスの向上(増便)
- パークアンドライド駐車場の整備

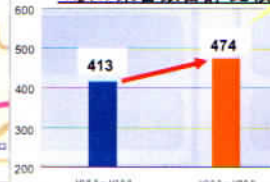
新駅設置と増客効果



＜日華化学前駅(19年9月開業)＞

新駅と隣接する駅を含めた**4駅の合計乗客数は、前年同期比で15%増加し、路線全体の輸送人員も7%増加**

4駅の乗客数合計比較



路線年間輸送人員比較

