

北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する
消費者委員会意見（令和元年8月15日消費者委員会）
の留意事項への対応

令和6年6月14日

国土交通省鉄道局

JR北海道の令和元年10月運賃改定の概要

1. 改定の背景

JR北海道は営業損益で▲530億円の赤字、経営安定基金運用益を充てても、なお、▲200億円もの経常赤字となっている等（平成29年度決算）、極めて厳しい経営状況である。

一方で、引き続き、列車運行の安全確保のための設備投資や修繕費の確保が必須な状況にある。

また、今後、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の維持や鉄道の競争力を維持するための輸送サービス改善など利用者利便の維持向上のため、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、令和元年10月の消費税改定と合わせて40億円規模の運賃改定を行ったもの。

2. 改定の内容

①普通旅客運賃

◆100kmまで：

従来の「対キロ制運賃（賃率×キロ数）」から「対キロ区間制運賃」に変更。

◆101km～200km（地方交通線は182km）まで：

引き続き、「対キロ制運賃（賃率×キロ数）」とし、適用する賃率を幹線は17.85円⇒19.7円、地方交通線は19.6円⇒21.6円に改定。

◆201km以上（地方交通線は183km以上）：

現行の「対キロ制運賃」とするとともに賃率を据置き。

②定期旅客運賃

割引率は据え置くものの、普通旅客運賃の改定に併せて改定。

※特急料金（北海道新幹線を含む）の改定については、消費税率転嫁分のみとする。

※加算運賃（南千歳～新千歳空港間）については、今回の運賃改定にあわせて140円から20円に減額等届出を行う。

	改定率
普通旅客運賃	15.7% 12.1%(加算運賃減額を含む)
定期旅客運賃	22.4%
通勤	22.6%(割引率48.9%)
通学	21.8%(割引率72.4%)
料金	1.8%
全体	11.1%

運賃改定時の収支見込みと実績

(単位：億円)

	R2年度			R3年度			R4年度		
	現行	申請	実績	現行	申請	実績	現行	申請	実績
営業収益	914	954	510	905	946	552	899	940	729
鉄道運輸収入	728	768	354	728	769	403	728	769	585
営業費用	1,377	1,377	1,324	1,373	1,373	1,315	1,359	1,359	1,368
営業損益	▲463	▲423	▲814	▲468	▲427	▲763	▲460	▲419	▲639
営業外損益	289	289	375	285	285	657	280	280	395
経常損益	▲174	▲134	▲438	▲183	▲142	▲105	▲180	▲139	▲243

(注)現行:改定前の想定。申請:改定後の想定。

1. 結論

○公共料金等専門調査会は、国土交通省における事後検証その他の後記3で指摘する留意事項についての対応状況等について、しかるべき時期に国土交通省へのヒアリングを含めた検証を行うこととしたい。

3. 留意事項

○JR北海道において、その事業が北海道内の消費生活に多大な影響を与えることを十分自覚し、徹底した輸送の安全の確保や利用者の利便性向上に向けた取組、及び、それらを実現するためのグループ全体での最大限の経営努力が行われることが重要である。国土交通省においては、JR北海道の長期経営ビジョン等に基づく取組を丁寧に検証し、その確実な実施のために必要な指導、助言を行うべきである。それらの際には、本改定案については、近距離利用者等への負担が大きく、想定以上に利用者が減少する可能性もあることから、需要の変化について注視すべきである。

○本改定案は運賃の値上げ幅が小さくないものであること、及び、区間によって値上率が異なることに鑑み、運賃の改定に当たって、JR北海道は利用者の理解を得るための積極的な取組や丁寧な情報提供・説明・対話を行うべきである。

JR北海道の最近の経営状況について

令和6年4月1日現在

○ 社員数	5,945人		
○ 主な経営諸元(令和5年度)			
・営業収益	単体: 849億円	連結: 1,477億円	
・営業利益	単体: ▲574億円	連結: ▲499億円	
・経常損益	単体: ▲162億円	連結: ▲111億円	
・輸送人員	120百万人		
	定期外:	52百万人	
	定期:	67百万人	
○ 鉄道旅客営業キロ	2,254.9km		



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(両線区とも方向性は合意)

JR北海道が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た線区
留萌線(深川～石狩沼田) <R8年度末まで運行し廃止予定>

輸送密度200人以上2,000人未満の線区<いわゆる「黄線区」>

JR北海道が鉄道を維持する仕組みについて相談を開始した線区

- | | |
|----------------|----------------|
| ① 釧網線(東釧路～網走) | ⑤ 宗谷線(名寄～稚内) |
| ② 花咲線(釧路～根室) | ⑥ 根室線(滝川～富良野) |
| ③ 富良野線(富良野～旭川) | ⑦ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢) |
| ④ 石北線(新旭川～網走) | ⑧ 日高線(苫小牧～鷗川) |

既に廃止された線区

- | | |
|--|--|
| ※1 石勝線(新夕張～夕張)
平成30(2018)年3月26日
鉄道事業廃止届提出
平成31(2019)年4月1日
鉄道事業廃止 | ※4 留萌線(石狩沼田～留萌)
令和4(2022)年9月9日
鉄道事業廃止届提出
令和5(2023)年4月1日
鉄道事業廃止 |
| ※2 札沼線(北海道医療大学～新十津川)
平成30(2018)年12月21日
鉄道事業廃止届提出
令和2(2020)年5月7日
鉄道事業廃止 | ※5 根室線(富良野～新得)
令和5(2023)年3月31日
鉄道事業廃止届提出
令和6(2024)年4月1日
鉄道事業廃止 |
| ※3 日高線(鷗川～様似)
令和2(2020)年10月27日
鉄道事業廃止届提出
令和3(2021)年4月1日
鉄道事業廃止 | |

JR北海道単独で維持可能な線区等

(11線区・1,150.7km)

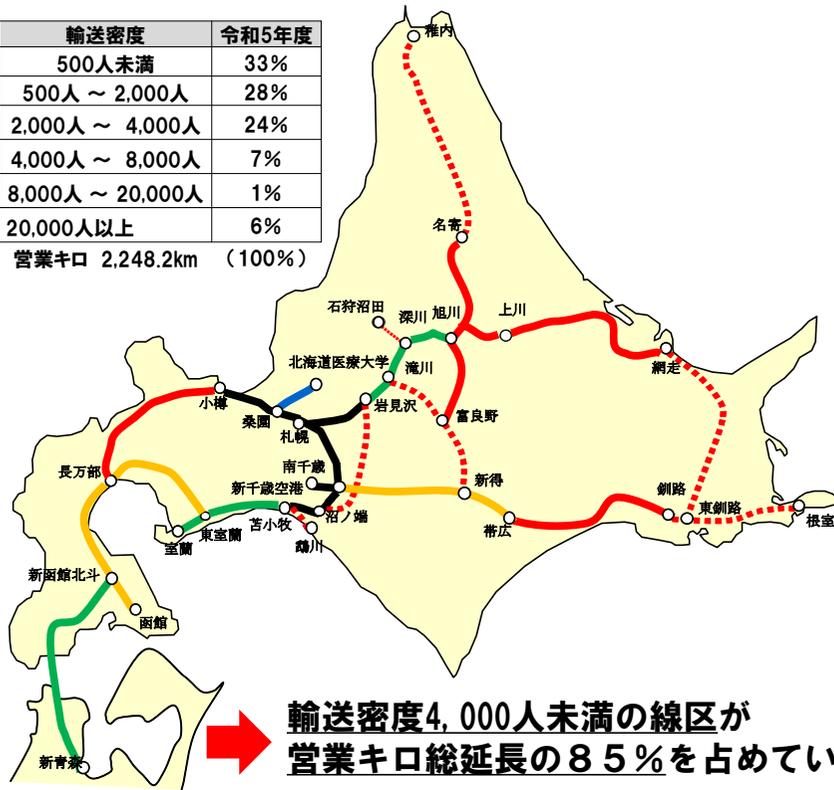
- JR北海道が単独で維持可能な線区
- 北海道高速鉄道開発(株)関連線区
当面はJR北海道で維持していくが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討する線区
- 北海道新幹線
新函館北斗～札幌間は令和12年(2030年)度末完成を目指す(※)
(※)本年5月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告
- 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間
JR北海道から経営分離されるまでの間、同社が施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行う線区

平成28年(2016年)11月「当社単独では維持困難な線区について」(JR北海道公表)に基づいて作成(輸送密度は平成27年度(2015年度)実績基準)

JR北海道の線区別輸送密度(令和5年度)

凡例	輸送密度	令和5年度
.....	500人未満	33%
.....	500人～2,000人	28%
.....	2,000人～4,000人	24%
.....	4,000人～8,000人	7%
.....	8,000人～20,000人	1%
.....	20,000人以上	6%

営業キロ 2,248.2km (100%)



国鉄改革当時の事情の変化

① 高規格幹線道路の供用延長

昭和62年度 167km ⇒ 令和4年度 1,199km (約7.2倍)

② 自動車の保有状況

昭和62年度 165万台 ⇒ 令和4年3月 287万台 (約1.7倍)

③ 人口の推移(北海道内)

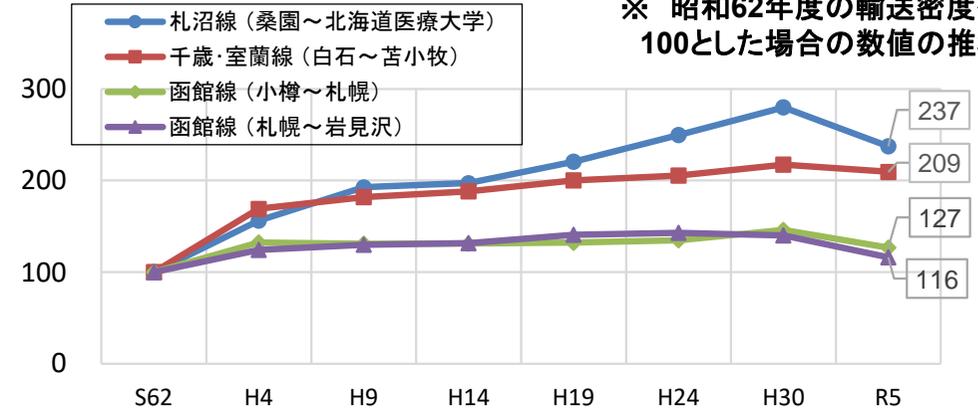
昭和62年度 566万人 ⇒ 令和4年度 514万人 (▲9%)

令和4年 514万人 ⇒ 令和27年 401万人 (▲22%)

(推計)

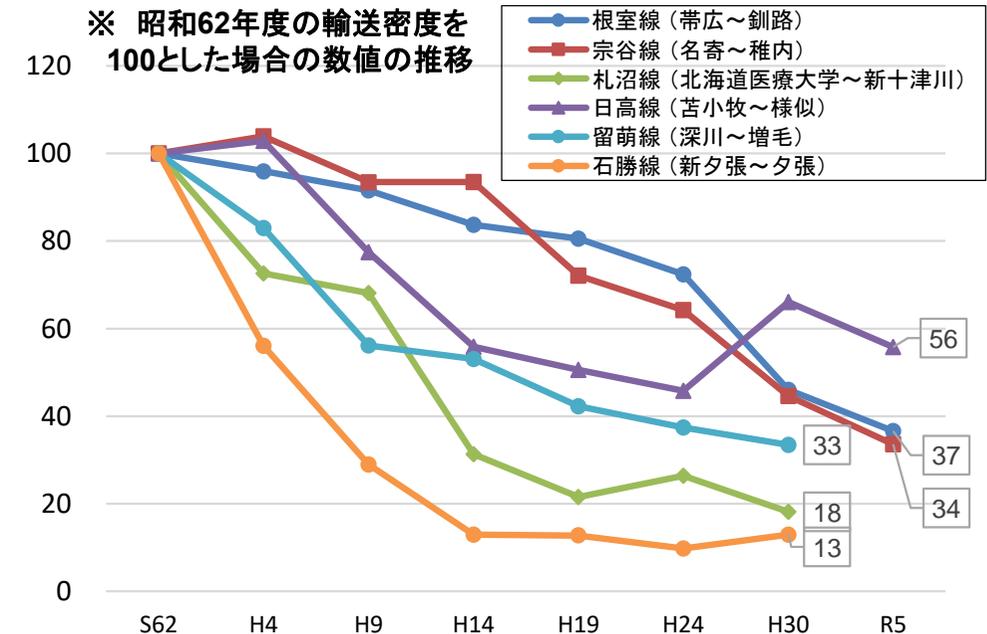
輸送密度の推移 ① 札幌圏の路線

※ 昭和62年度の輸送密度を100とした場合の数値の推移



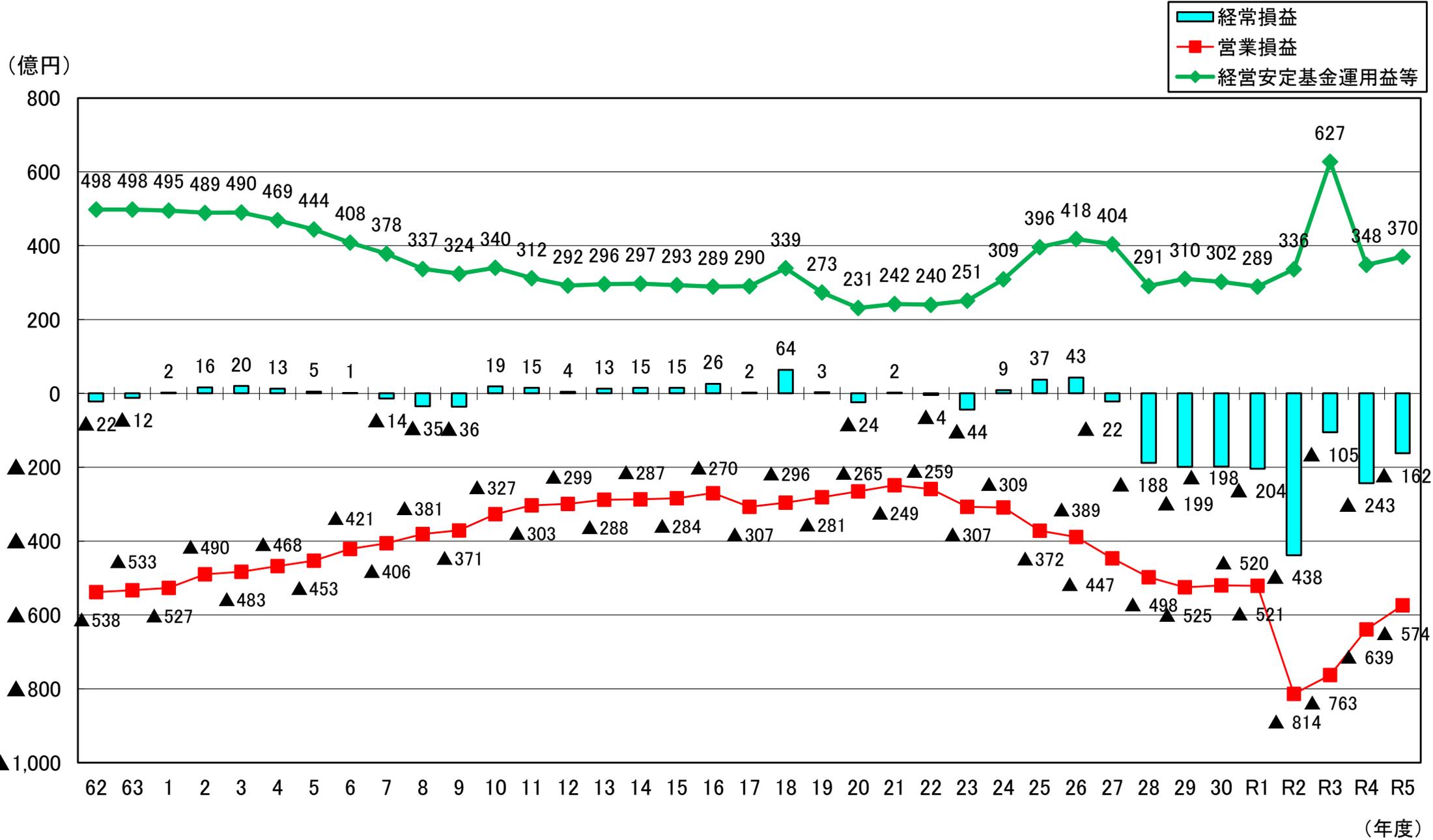
輸送密度の推移 ② 札幌圏以外の路線

※ 昭和62年度の輸送密度を100とした場合の数値の推移

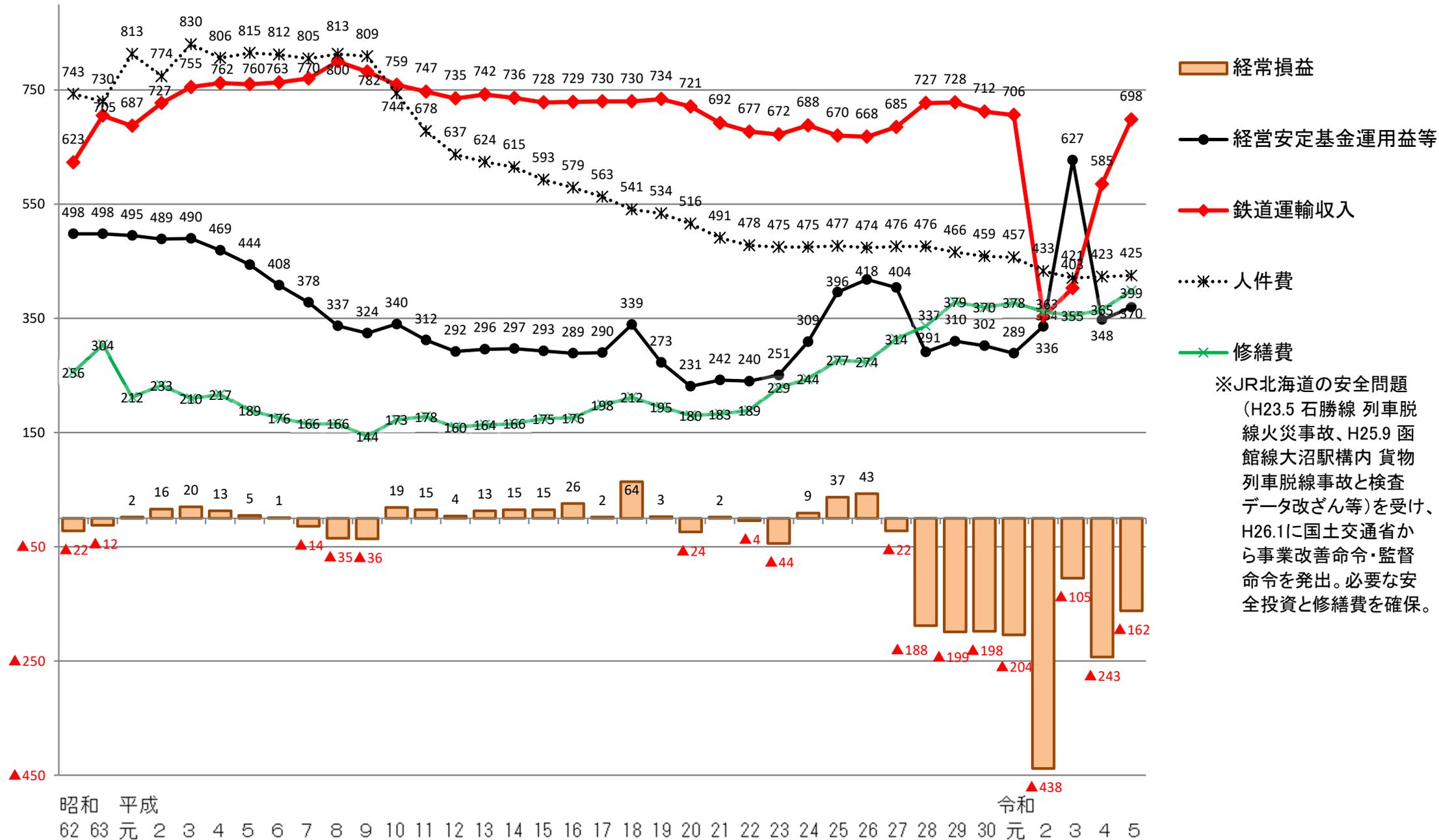


※H30以降、留萌線は(深川～留萌)、日高線は(苫小牧～鶴川)にて算出、石勝線(新夕張～夕張)は廃止(H31.4.1)

JR北海道の経常損益の推移(単体)



JR北海道の鉄道運輸収入・経常損益等の推移



JR北海道の令和5年度決算(単体・連結)

○単体損益計算書 (単位：億円、億円未満切捨)

第4四半期累計	'22年度 実績	'23年度 実績	増減	比率 (%)
営業収益	729	849	120	116.5
鉄道運輸収入	585	698	113	119.3
(うち新幹線)	(55)	(77)	(21)	139.5
開発事業収入	56	63	6	112.0
その他の収入	87	87	0	100.9
営業費用	1,368	1,424	55	104.1
人件費	423	425	2	100.5
動力費	83	82	▲ 1	98.2
修繕費	365	399	34	109.4
その他の費用	496	518	21	104.2
営業利益	▲ 639	▲ 574	64	—
営業外損益	395	412	16	104.2
一般営業外損益	47	42	▲ 4	90.0
基金運用益	293	315	21	107.2
(運用利回り%)	(4.31)	(4.61)	(0.3)	
特別債券利息	55	55	—	100.0
経常利益	▲ 243	▲ 162	81	—
特別利益	288	193	▲ 95	66.9
特別損失	234	21	▲ 213	9.0
税引前当期純利益	▲ 189	9	198	—
当期純利益	▲ 180	18	199	—

○連結損益計算書 (単位：億円、億円未満切捨)

第4四半期累計	'22年度 実績	'23年度 実績	増減	比率 (%)
営業収益	1,337	1,477	140	110.5
鉄道運輸収入	585	698	113	119.3
営業費用	1,910	1,977	67	103.5
営業利益	▲ 572	▲ 499	72	—
営業外損益	391	388	▲ 3	99.2
一般営業外損益	42	18	▲ 24	43.1
基金運用益	293	315	21	107.2
特別債券利息	55	55	—	100.0
経常利益	▲ 181	▲ 111	69	—
特別利益	350	249	▲ 100	71.2
特別損失	323	83	▲ 239	25.9
当期純利益	▲ 163	39	203	—
親会社株主純利益	▲ 164	33	197	—

<'23年度 事業セグメント別の状況(対前年比較)>

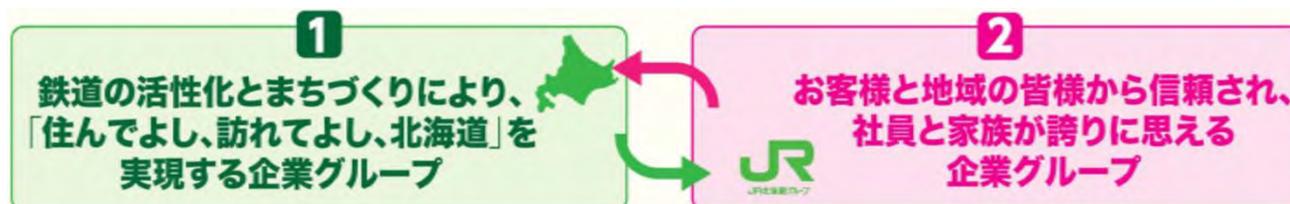
第4四半期累計	'22年度		'23年度		増減	
	外部売上	営業利益	外部売上	営業利益	外部売上	営業利益
① 運輸業	775	▲ 631	895	▲ 563	120	67
② 小売業	227	3	238	8	10	4
③ 不動産賃貸業	210	48	192	43	▲ 17	▲ 4
④ ホテル業	74	4	100	15	25	10
⑤ その他	49	12	50	13	1	0
合計	1,337	▲ 572	1,477	▲ 499	140	72

○位置づけ

- ・2031年度(新幹線全線開業後の初年度)の経営自立を目指すための長期的な経営ビジョン。特例業務勘定による「国の支援」を受けることなく、経営自立を目指す。

○概要

・JR北海道グループが目指すべき将来像



・実現するための3つの戦略

1. 開発・関連事業の拡大

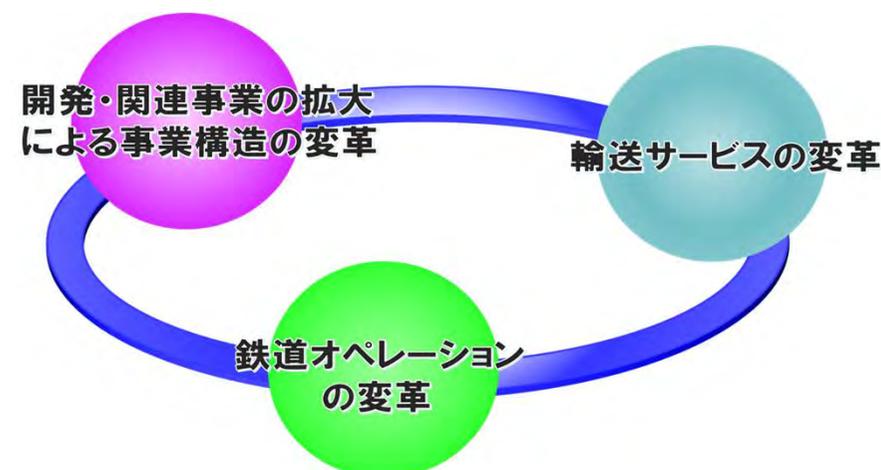
- 売上 800億円→1,200億円
- 利益 100億円→150億円

2. 輸送サービスの変革

- 北海道新幹線の高速化(札幌～東京4時間半への挑戦)
- 新千歳空港アクセスの強化

3. 鉄道オペレーションの変革

- 高精度測位を活用した列車制御による業務効率化の実現
- 苗穂工場の刷新(ICT活用による生産性向上)



○数値計画 (目標値)

- ・ 2023年度目標値

(単体) 営業収益	947億円 (2018年度比 +63億円)	経常損益	▲143億円(2018年度比+71億円)
(連結) 営業収益	1,832億円 (2018年度比+152億円)	経常損益	▲68億円(2018年度比+67億円)

○具体的な施策

○経営基盤の強化

〈主な増収施策〉

- ・ 北海道新幹線の取り組み
- ・ 空港アクセスの強化 (快速エアポートの毎時5本化)
- ・ インバウンドの収益拡大
- ・ 観光列車の取り組み
- ・ 輸送サービス改善
- ・ 運賃改定 (10月1日より40億円規模値上げ。23年ぶり)
- ・ ホテル事業の拡大
- ・ 不動産事業、小売事業の拡大

〈主なコスト削減策〉

- ・ 資材調達方法の見直し
- ・ 保線用機械の導入による工事の効率化

〈管理体制の強化〉

- ・ 各項目毎のK P Iを設定
- ・ 部門別収支管理の徹底
- ・ 情報開示の拡充 (線区別収支・決算情報を四半期毎に)



東急電鉄「THE ROYAL EXPRESS」



H100形一般形気動車



鉄道施設の設備投資や修繕

○安全に関する取組

- ・ 新たに「安全計画2023」(2019-2023年度)を策定

■設備投資 総額1,520億円 (現計画比+387億円)

- ・ 特急車両・在来線車両の代替
- ・ コンクリート枕木化
- ・ 高架橋の耐震補強 等

■修繕費 総額1,765億円 (現計画比+174億円)

○維持困難線区における取組

- ・ アクションプランに基づき、地域と協働して利用促進・コスト削減

I. 基本的な考え方

- JR北海道、JR四国及びJR貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、必要な支援を継続・拡充。

II. 支援の概要

- (1) JR北海道、JR四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、**令和12年度まで延長。**
- (2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。
 - ① **経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）**
 - ② 各社の**中期経営計画期間内における支援の実施（総額:2,465億円）**
 JR北海道（～令和5年度）：1,302億円
 ※令和3年度以降に地域と協力して行う「黄線区」への支援は別途
 JR四国（～令和7年度）：1,025億円
 JR貨物（～令和5年度）：138億円
 - ③ **支援手法の拡充**
 新たな支援手法として、**青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取り**を追加
- (3) これらの実施に必要となる法改正（国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正等）について、令和3年3月31日に公布、4月1日より施行。

III. 具体的な支援策

1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

(1) 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）（新規）

現在の特別債券※に加え、JR北海道・JR四国の経営安定基金について一定の運用益を確保することにより、経営安定基金を下支え

※特別債券…鉄道・運輸機構が利率2.5%を保証する特別な債券を発行（平成23年度～）

2. 構造的な経営課題への支援

(2) 助成金の交付（継続）

貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕等の支援、黄線区に係る設備投資等の支援 【JR北海道】

(3) 青函トンネル・本四連絡橋のJR負担見直しに係る支援（新規）

青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担 【JR北海道、JR四国】

3. 経営改革の推進

(4) 省力化・省人化に資する支援（新規）

- ① 設備投資に必要な資金の出資 【JR北海道、JR四国】
- ② 設備投資等に係る無利子貸付 【JR貨物】

(5) 利子補給（新規）

市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給 【JR北海道、JR四国】

(6) DES(Debt Equity Swap)※（新規）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強 【JR北海道、JR四国】

※DES…債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること

(7) 不要土地の引取り（新規）

廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り 【JR北海道、JR四国、JR貨物】（税制で登録免許税・不動産取得税の特例を措置）

4. その他

(8) 地域と協力して行う「黄線区」への支援（新規）

北海道高速鉄道開発(株)による観光列車等の取得に対し、国と地域が協力して支援 【JR北海道】

中期経営計画2023の振り返り

令和6（2024）.3.29 JR北海道公表資料より抜粋

「中期経営計画2023」策定時には想定できなかった新型コロナウイルスの感染拡大・燃料費高騰といった大きな環境の変化の影響を受けたことなどから中期経営計画の数値目標は達成できませんでしたが、長期ビジョン達成に向け「安全の再生」「経営基盤の強化」等については、集中的に取り組みました。

中期経営計画2023の主な取り組み

3つの戦略による経営基盤の強化

開発・関連事業の拡大による事業構造の変革

- 不動産事業
 - ・札幌駅前再開発の推進
 - ・分譲MS開発（苗穂）、賃貸MS開発（手稲、桑園）
- ホテル事業
 - ・JRイン開業（南口、北2条、函館）
- 小売事業
 - ・北海道四季マルシェ、DO3TABLE展開

輸送サービスの変革

- 輸送体系の強化・速達化
 - ・快速エアポートの毎時5本化
- 観光列車（道内周遊列車）
 - ・HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号運行
- 持続可能な交通体系の構築
 - ・赤茶5線区の自治体合意
 - ・黄線区のアクションプラン策定・実施・検証

オペレーションの変革

- 安全性向上・自動化・省力化
 - ・H100形導入
 - ・話せる券売機の導入
- 働き方改革
 - ・多様な働き方の推進
- Kitacaエリア拡大

4つの基盤の取り組み

あくなき安全の追求

- ・「安全計画2023」の推進
- ・事故、事象への対応
- ・冬期輸送対策

お客様と地域への感謝

- ・駅、車両のバリアフリー化
- ・ダイヤの駅、名寄高校駅開業
- ・災害級大雪時の除雪体制の構築

グループの意識改革

- ・グループ横断的なコスト削減
- ・「カーボンニュートラル2050」策定

社員の幸福の実現

- ・労働条件の改善（ハア実施）
- ・社宅の建替え
- ・健康経営の推進

新型コロナウイルス・燃料費高騰の影響

■ コロナ禍・燃料費高騰の影響

新型コロナウイルスによる鉄道運輸収入の減（約1,100億円）、燃料費高騰の影響を受け、R5年度までに大幅な減収・コスト増が発生しました。

■ 資金の確保

コロナ禍の状況下、雇用を確保しつつ事業継続することを最重要課題に掲げ、コスト削減、経営安定基金の評価益の実現化等を実施し、更に金融機関から短期借入を実行するなど、資金確保に努めました。

国・地域からの支援

■ 国の支援…R元、R2年度の2年間で406億円の支援が措置された。

R3～5年度については、法改正により支援が継続・拡充され、3年間の支援パッケージとして1,088億円の支援等が措置された。

■ 地域の支援…観光列車等の取得に対し国と協調して補助。「HOKKAIDO LOVE! 6日間周遊バス」への支援等。

- JR北海道においては、「安全」を経営の根幹と位置づけ、「JR北海道 安全の再生」を基本方針として、「安全計画2023」に基づく取組みを推進。
- 安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業運営を継続し、必要な設備投資・修繕を実施。

○計画的な車両・設備の更新



737系通勤型交流電車



733系電車

- ・新製車両導入による老朽化した車両の置き換え
- ・国鉄時代から使用してきた車両を順次新型ハイブリット車両に更新
- ・札幌圏近郊で使用される車両を721系から733系へ順次更新
- ・車両ライフサイクルの考え方に基づく車両機器の更新

○車両・地上設備の検査の効率化



ドローンを活用した検査

- ・新技術を活用した構造物検査業務の実施
- ・新型車両導入によるメンテナンスコストの削減
- ・保線作業機器(バラスト運搬車等)の増備
- ・補修作業の発生数量減少を図るため、PCマクラギを導入



H100形一般形気動車

○線路・土木・電気設備の更新・修繕等の省力化



ATS(自動列車停止装置)の整備



高架橋耐震補強



線路集中修繕

- ・検査業務の機械化・自動化により更なる省力化、コスト削減を推進
- ・土木構造物の計画的な修繕・工事の実施
- ・耐震化工事及びコンクリート剥落対策の実施
- ・ロングレール化による軌道強化の実施

○除雪体制の強化

- ・除雪機械の増備・取替による除雪体制の強化



大型除雪機械(ENR-1000)



ラッセル気動車(キヤ291)

大型除雪機械
(N-MCR600)



○空港アクセス輸送の強化



733系快速エアポート

- 快速エアポートの増便
令和2年3月から毎時5本化、
令和6年3月から毎時6本化
- 快速エアポートに無料Wi-Fiを導入(全22編成)
- 733系導入による定員増
- 令和5年3月北海道ボールパークFビレッジの開業にあわせ、北広島駅の改修や臨時列車の運行を行い、輸送力を確保

○多目的車両の新製・一般車両の観光列車化



はまなす編成



ラベンダー編成

- 令和2年度に新型車両(261系5000代)を導入し、フラノラベンダーエクスプレス、「HOKKAIDO LOVE!ひとめぐり号」などの観光列車を運行
- キハ40形「山紫水明(さんしすいめい)」シリーズの投入



「山明」号



「紫水」号

○バリアフリー化の推進等



- エレベータ等の整備
令和元年度以降、南小樽駅、島松駅、洞爺駅 3駅を整備
北広島駅の改修に合わせて、エレベーター改札口を設置
太美駅にはスロープを設置
- 白老駅周辺環境整備

○ICカードKitacaの拡大

- 令和6年3月から20駅拡大
(函館～新函館北斗 岩見沢～旭川)



○アシストマルス(話せる券売機)の導入



アシストマルス(話せる券売機)

- 平成30年12月から、
現在61駅に導入
(多言語対応)

○チケットレスサービスの導入

- 令和元年度から、特急券のチケットレスサービスを導入
- 令和4年度からは快速エアポートのuシート(座席指定券)に拡大

特急券チケットレスサービス

- 札幌～旭川間
- 札幌～岩見沢間
- 札幌・新札幌～苫小牧間



在来線チケットレス座席指定券サービス

- 快速エアポート(uシート)

○「赤・茶線区」(5線区)については、鉄道事業を廃止し、新たなサービスへ転換(留萌線(深川～石狩沼田)は令和8年度末までに鉄道事業廃止の合意)。

○「黄線区」(8線区)については、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進、コスト削減等の取組みを実施。

JR北海道単独では維持することが困難な線区 令和6年4月1日現在 (13線区・1,237.2km)

■ 輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区(両線区とも方向性は合意)

JR北海道が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た線区
留萌線(深川～石狩沼田) <R8年度末まで運行し廃止予定>

■ 輸送密度200人以上2,000人未満の線区 <いわゆる「黄線区」>

JR北海道が鉄道を維持する仕組みについて相談を開始した線区

- | | |
|----------------|----------------|
| ① 釧網線(東釧路～網走) | ⑤ 宗谷線(名寄～稚内) |
| ② 花咲線(釧路～根室) | ⑥ 根室線(滝川～富良野) |
| ③ 富良野線(富良野～旭川) | ⑦ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢) |
| ④ 石北線(新旭川～網走) | ⑧ 日高線(苫小牧～鷗川) |

■ 既に廃止された線区

- | | |
|--|--|
| ※1 石勝線(新夕張～夕張)
平成30(2018)年3月26日
鉄道事業廃止届提出
平成31(2019)年4月1日
鉄道事業廃止 | ※4 留萌線(石狩沼田～留萌)
令和4(2022)年9月9日
鉄道事業廃止届提出
令和5(2023)年4月1日
鉄道事業廃止 |
| ※2 札沼線(北海道医療大学～新十津川)
平成30(2018)年12月21日
鉄道事業廃止届提出
令和2(2020)年5月7日
鉄道事業廃止 | ※5 根室線(富良野～新得)
令和5(2023)年3月31日
鉄道事業廃止届提出
令和6(2024)年4月1日
鉄道事業廃止 |
| ※3 日高線(鷗川～様似)
令和2(2020)年10月27日
鉄道事業廃止届提出
令和3(2021)年4月1日
鉄道事業廃止 | |



JR北海道単独で維持可能な線区 等

(11線区・1,150.7km)

■ JR北海道が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JR北海道で維持していくが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討する線区

■ 北海道新幹線

新函館北斗・札幌間は令和12年(2030年)度末完成を目指す(※)

(※)本年5月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告

■ 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間

JR北海道から経営分離されるまでの間、同社が施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行う線区

平成28（2016）年11月

JR北海道において「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表し、地域の関係者と協議を開始。

平成30（2018）年 7月

国土交通大臣からJR北海道に対し、JR会社法に基づく監督命令を発出。

JR北海道の経営改善について（抜粋）

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、平成31（2019）年度及び平成32（2020）年度を「第1期集中改革期間」とし、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、実証実験や意見聴取などの取組を行い、持続的な鉄道網の確立に向け、2次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的に検討を行う。その際、国は交通体系のあり方の検討を行う地域の関係者に対して、必要な支援を行う。

その上で、「第1期集中改革期間」の検証を行い、着実な取組が行われていることを前提として、平成33（2021）年度から平成35（2023）年度までの「第2期集中改革期間」に移行するとともに、第1期集中改革期間の検証結果を第2期集中改革期間における取組に反映する。

JR北海道と地域の関係者は、集中改革期間における取組の結果を毎年度検証し、最終年度（平成35（2023）年度）には総括的な検証も行う。その際、利用者数等の目標に対する達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方策についても検討を行う。

令和1（2019）・令和2（2020）年度（第1期集中改革期間）
令和3（2021）～令和5（2023）年度（第2期集中改革期間）

○8線区について、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むためのアクションプランを策定。

※「収支状況」「輸送密度」について、第1期開始前（平成29（2017）年度）と同水準を維持することを最終年度（令和5（2023）年度）の目標として設定。

○8線区ごとにJR北海道、北海道庁、沿線自治体等からなる「アクションプラン実行委員会」を設置し、取組の結果を毎年度検証。

⇒ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により計画通り実施できない取組みも存在。

令和5（2023）年度

○アクションプランの取組に加え、国の新たな補助制度を活用して調査・実証事業を実施。

○JR北海道と地域の関係者が5年間の取組の「総括的検証」を実施。

○令和6年1月、アクションプラン総括的検証報告会を開催し、JR北海道と地域の関係者が「総括的検証」を国土交通省に報告。

取組の経緯

- 平成30年7月の監督命令に基づき、J R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むとともに、持続的な鉄道網の確立に向け徹底的な検討を行うため、事業計画（アクションプラン）を策定。
- 取組の結果を毎年度検証し、最終年度（令和5年度）には総括的な検証も行う。その際、目標に対する達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方策についても検討を行う。

5年間の取組状況

アクションプランの取組

- 利用促進：観光列車の運行（釧網線・花咲線・富良野線等）、通学定期等への助成（日高線等）、名寄高校駅移設（宗谷線）、特急列車内での特産品販売（石北線等）、ウォーキングイベントによる利用促進（根室線・室蘭線等）、他
- コスト削減：ご利用の少ない駅の見直し（釧網線・花咲線・石北線・宗谷線・日高線）、ご利用の少ない踏切の見直し（石北線・根室線）
- J Rと地域の関係者が一体となって取り組む気運が醸成された。
- 新型コロナの影響等により、一部の取り組みは計画通り実施できず。**

調査・実証事業（令和5年度）

- 調査事業：沿線住民等への公共交通利用実態調査や観光利用に関する調査を実施
- 実証事業：線区特性に応じた「観光利用の促進」「地域住民等の都市間利用の促進」「バスとの連携による地域住民の域内移動の促進」に資する各種事業を実施

5年間の取組結果の検証

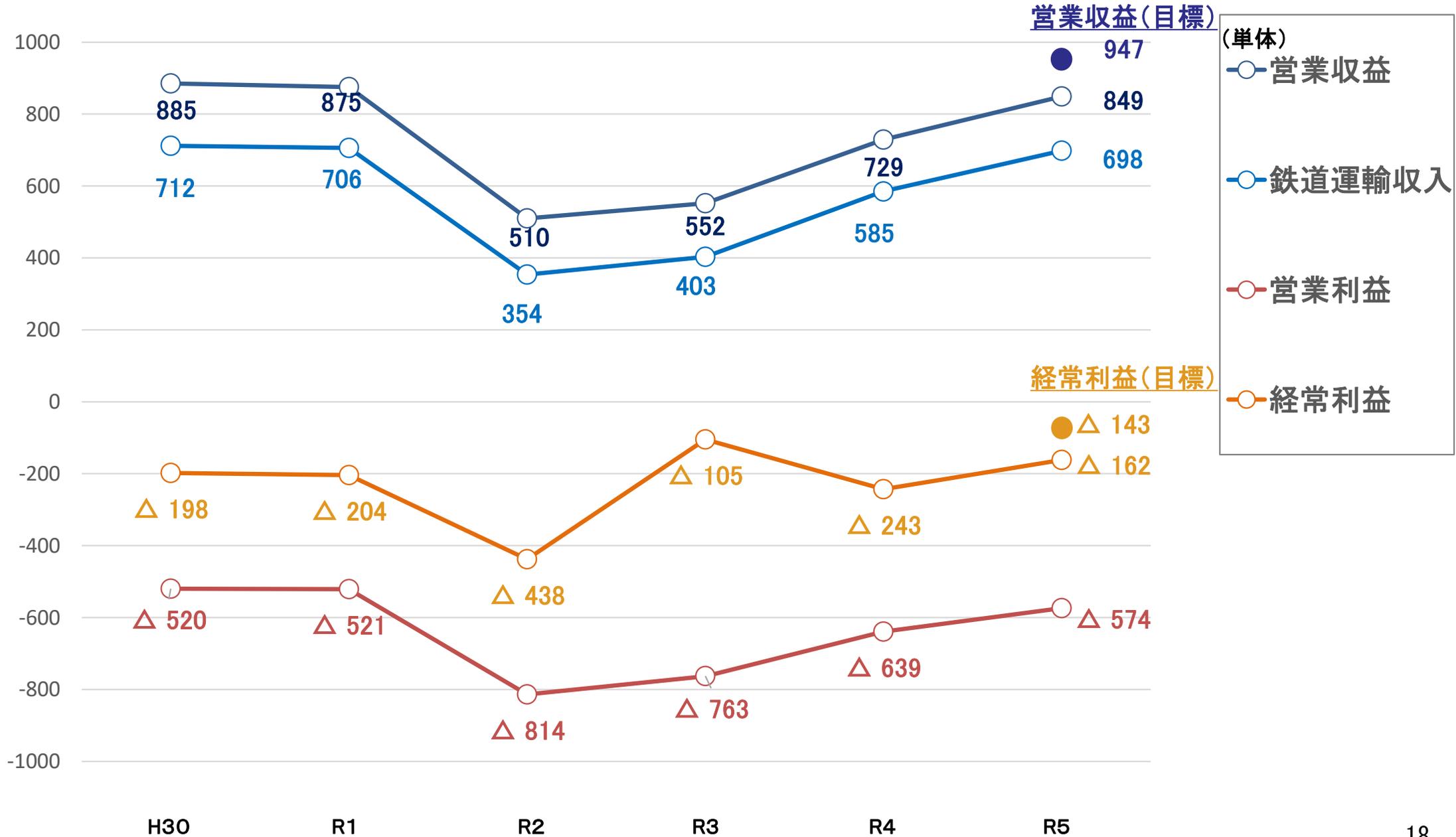
- 上記の取組を進めてきたものの、約3年間にわたる新型コロナの影響等により、観光・生活面での利用は大幅に減少。
- 基本指標となる線区収支・輸送密度は、一部を除き目標未達。**
- 沿線住民の利用頻度や今後のJ Rを利用する意向については、線区により差が見られる。
- 収支改善・利用拡大につながる**事業の抜本的な改善方策の検討には至らず。**
- 一方で、**ポストコロナを迎え、生活交通利用の回復、インバウンドや国内旅行増加の動き。**ただし、営業収益やご利用状況の回復度合いについては、線区により差が見られる。

今後の取組の方向性

- 維持する仕組みの構築に向け、J R北海道と地域の関係者は、引き続き一体となって、
 - ・新型コロナの影響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て検討・実施
 - ・線区特性に応じて、徹底した利用促進やコスト削減の取組を行うとともに、データとファクトに基づく議論を重ね、PDCAサイクルにより必要な見直しを行いながら、今後3年間を目途に、事業の抜本的改善方策をとりまとめることとしたい。

中期経営計画2023における目標値(単体)と実績について

単位: 億円



背景・経緯

- 平成30（2018）年7月、国土交通大臣がJR会社法に基づく監督命令を発出し、JR北海道に対し、経営改善に向けた取組を着実に進めることを命じた。
- JR北海道においては、現状では、
 - ・監督命令に基づき策定した令和5年度までの中期経営計画に掲げている**収支改善の目標を達成することは困難な状況**。
 - ・「黄線区」については、JR北海道と地域の関係者において、これまでの取組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**。

JR北海道に対する監督命令（令和6年3月15日発出）

上記の状況を踏まえ、今般あらためて、JR会社法に基づく監督命令を発出し、JR北海道に対して、**経営改善に向けた取組をより一層深度化及び加速化する**よう命ずる。

<経営改善に向けた取組>

- JR北海道は、経営自立を目指し、以下の取組をはじめとする収益の増加とコストの削減に取り組み、徹底した経営努力を行うこととし、これらを盛り込む**次期中期経営計画（令和6～8年度）を策定し、着実に遂行**する。



インバウンド観光客の
徹底的な取込み



非鉄道事業への戦略的な投資と
体制・人材の強化



安全投資の確保



DXの推進による
生産性の向上



カーボンニュートラル
への積極的な貢献

<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（いわゆる「黄線区」）における取組>

- 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組を行い、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**。
 - ・線区の特長（観光線区、都市間幹線交通など）に応じた目標を設定し、PDC Aサイクルにより必要な見直しを行う。
- ⇒**令和8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。**



観光利用の促進



二次交通との連携

I. 基本的な考え方

- JR北海道、JR四国及びJR貨物について、令和3年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立化に向けて、必要な支援を継続。(助成金の交付等の支援の期限は、令和12年度まで)

II. 支援の概要

- **各社の中期経営計画期間内における支援**を実施。
JR北海道及びJR貨物については、令和5年度末で中期経営計画期間が終了するため、新たに**中期経営計画(令和6～8年度)**を策定。
- JR北海道・JR四国については、経営安定基金の下支え(運用益の安定的な確保)を継続。

JR北海道

中期経営計画期間内における支援

助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等

- 中期経営計画期間(～令和5年度) : **1,088億円**
- ⇒**中期経営計画期間(令和6～8年度) : 1,092億円**

「黄線区」における取組

- 平成30年の国からJR北海道に対する監督命令に基づき、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進、コスト削減等に取り組み、**令和5年度までの取組の結果について総括的な検証を実施。**
- 国において、地域と協力して、設備投資や観光列車等の取得に対し、**67億円**の支援を実施。
- ⇒**国からJR北海道に対する監督命令発出**
(JR北海道と地域の関係者が一体となって、令和8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)
 ・地域と協力して行う「黄線区」への支援を継続



ハイブリッド気動車等の導入



メンテナンスの省力化・省人化



開発事業の強化



観光列車の導入

JR貨物

中期経営計画期間内における支援

設備投資(安全基盤の強化、輸送力増強、生産性向上等)に係る無利子貸付

- 中期経営計画期間(～令和5年度) : **138億円**
- ⇒**中期経営計画期間(令和6～8年度) : 193億円**



輸送力増強に必要な機関車・荷役機器の導入



偏積防止対策の強化

JR四国

- 中期経営計画期間(令和3～7年度) : 1,025億円の支援を実施中

1. 各社の中期経営計画期間内における支援

(1) 助成金の交付

- ・貨物走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資等の支援、青函トンネルに係る修繕等の支援等【JR北海道】

(2) 青函トンネル・本四連絡橋の更新費用に係る支援

- ・青函トンネル・本四連絡橋（鉄道関連部分）の更新費用について、JR北海道・JR四国に代わって、鉄道・運輸機構が負担【JR北海道、JR四国】

(3) 省力化・省人化に資する支援

- ①設備投資に必要な資金の出資【JR北海道、JR四国】
- ②設備投資等に係る無利子貸付【JR貨物】

(4) 利子補給

- ・市中の金融機関から行う資金調達に係る利子補給【JR北海道、JR四国】

(5) DES(Debt Equity Swap)

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた債務圧縮・資本増強【JR北海道、JR四国】

(6) 不要土地の引取り

- ・廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り【JR北海道、JR四国、JR貨物】

2. 地域と協力して行う「黄線区」への支援【JR 北海道】

- ・黄線区に係る設備投資等の支援
- ・北海道高速鉄道開発(株)による観光列車等の取得に対し、国と地域が協力して支援

3. 経営安定基金の下支え【JR北海道、JR四国】

- ・JR北海道・JR四国の経営安定基金について一定の運用益を確保すること等により、経営安定基金を下支え

令和6 (2024) .4.1 JR北海道公表の資料を基に作成

○数値計画 (目標値)

・2026年度目標値

(単体) 営業収益 **911億円** (2023年度見込み 849億円)
 (連結) 営業収益 **1,555億円** (2023年度見込み1,453億円)

最終損益 **4億円**(2023年度見込み▲1億円)
 最終損益 **15億円**(2023年度見込み▲5億円)

○具体的な施策

○安全の取組 (安全計画2026)

- ・車両の代替、合成マクラギ化、高架橋耐震補強、雪害対応等を推進

○経営基盤の強化

開発・関連事業の拡大による事業構造の変革

- ・ホテル事業の拡大
- ・不動産事業の拡大
- ・物販・飲食事業の拡大



新ブランドホテルの検討



社宅用地の開発 (マンションほか)

輸送サービスの変革

- ・インバウンド収益拡大・観光列車
- ・空港アクセス輸送の強化
- ・収入強化の取組
(イールドマネジメントシステムの導入、特急列車の全車指定席化の拡大等)
- ・北海道新幹線の取り組み



アドベンチャートラベル



快速エアポートの輸送力拡大

オペレーションの変革

- ・自動化・省力化に向けた投資
- ・駅業務・体制の見直し
- ・業務のデジタル化推進



安全性の向上



構造物検査の省人化

○持続可能な交通体系の構築

- ・黄線区について、令和8年度末までに、線区ごとに事業の抜本的改善方策を確実にとりまとめ

○カーボンニュートラル

- ・高効率な車両や設備等への更新
- ・再エネ等の積極的活用

運賃改定後の利用状況、利用者の 理解を得るための取組み等について

令和元年10月運賃改定後の利用状況について

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、鉄道運輸収入は大幅に減少。
- 令和5年5月の5類移行後における利用の回復、インバウンド需要の増加等により、近距離は回復傾向にある一方、中長距離は回復が鈍く、行動変容による影響等があると考えられることから、引き続き、利用状況を注視していく。

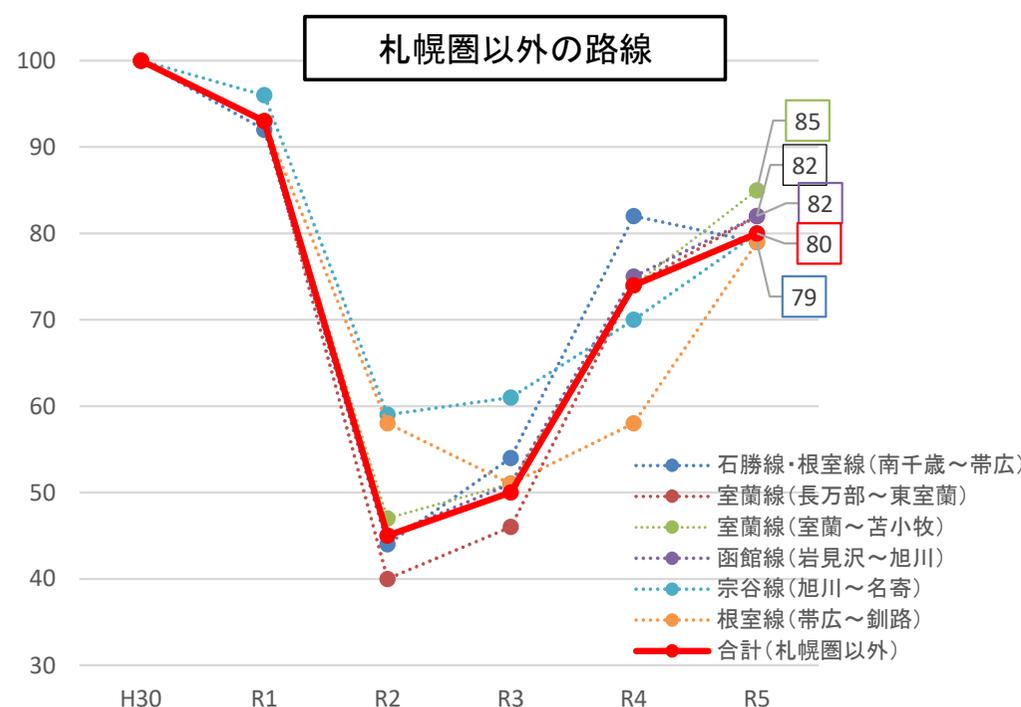
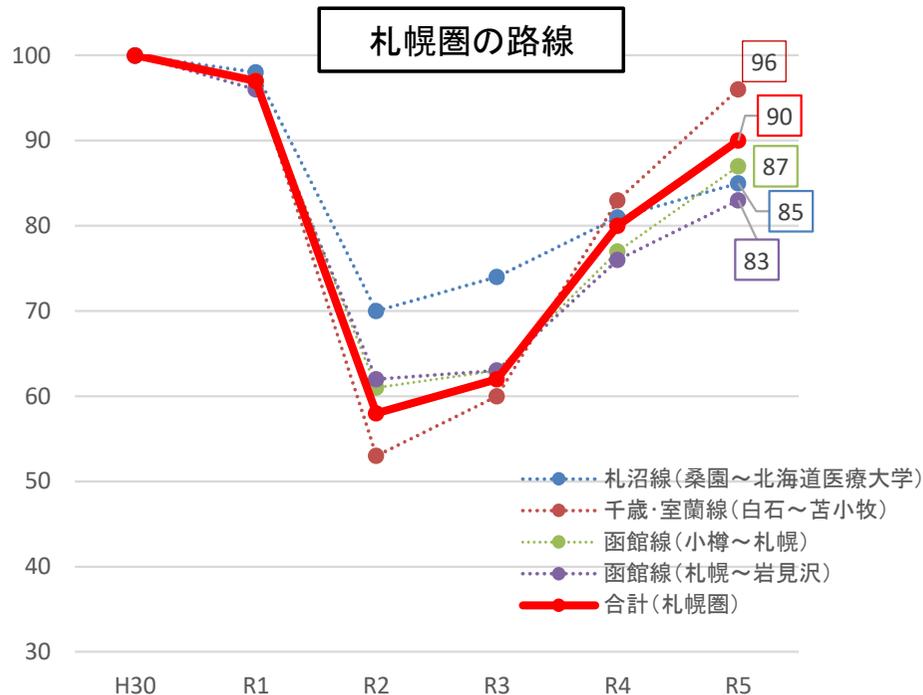
運輸取扱収入の推移

単位：億円、（）内は対H30比

		H30	R1	R2	R3	R4	R5
定期収入		123	132 (107%)	118 (96%)	119 (97%)	124 (101%)	129 (105%)
定期外収入	近距離	215	220 (102%)	113 (53%)	133 (62%)	194 (90%)	235 (109%)
	中長距離	391	367 (94%)	136 (35%)	170 (43%)	285 (73%)	342 (87%)
合計		735	725 (99%)	370 (50%)	424 (58%)	606 (82%)	710 (97%)

※近距離は100キロまで
※雑収があるので合計があわない

輸送密度の推移



※H30(2018)の輸送密度を100とした場合の数値の推移 ²⁴

利用者の理解を得るための取組み等

○運賃改定に当たって、JR北海道において、利用者の理解を得るための積極的な取組や丁寧な情報提供・説明・対話として、以下の取組みを実施した。

1. 認可申請時（令和元年5月）における情報提供・説明

- (1) 報道機関向けのレクチャー
- (2) 専用パンフレットの作成・配布
- (3) ホームページにおける情報提供

2. 認可時（令和元年9月）から運賃改定実施時（同年10月）における情報提供・説明

- (1) 報道機関向けのレクチャー
- (2) ホームページにおける情報提供
- (3) 駅頭のポスター、列車内の中吊り広告による情報提供

3. 利用者との丁寧な対話

- (1) 接客社員への研修
- (2) 利用者からの意見への対応

利用者の理解を得るための取組み等

1. 認可申請時（令和元年5月）における情報提供・説明

（1）報道機関向けのレクチャー

JR北海道において、認可申請時（令和元年5月10日）に、マスコミ各社向けのレクチャーを実施し、運賃改定の目的や、利用者サービスの向上策など、同社の考え方が各種報道で取り上げられた。

はじめに

JR北海道

□ 目的

当社は、道内人口の減少や高規格幹線道路の整備等の影響を受け、鉄道事業収入が伸び悩む中、「絶対に守るべき安全の基準を絶対に維持する」ために必要となる安全投資と修繕に関する費用を確保することから、毎年400億円規模の営業赤字が発生する収支構造となっています。

今後も、安全確保のための経費を確保しつつ、

- ① 鉄道の競争力を維持すべく輸送サービスの向上
- ② ご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の維持

を図るため、当社の最大限の経営努力を前提として、関係者からのご支援をいただきつつ、お客様に費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を申請いたしました。

□ 運賃改定予定日

- 令和元年10月1日（消費税率の引き上げに合わせて実施）

□ 改定率および増収額

- 改定率：当社の旅客運輸収入全体で9.1%（消費税込11.1%）を予定
- 増収額：年間40億円を計画

□ 認可申請

- 認可申請日 ： 令和元年5月10日

P1

主な利用者サービスの向上策

JR北海道

（1）新千歳空港アクセス輸送の強化

- 札幌～新千歳空港を結ぶ快速エアポートの増発



（2）車内における無料Wi-Fiサービスの提供

- 北海道新幹線、快速エアポートで実施



（3）261系特急気動車の新製

- 老朽化した特急車両の置き換え



（4）H100形一般気動車の新製

- 主にローカル線で運行している老朽化した一般気動車の置き換え



（5）多目的車両の新製・一般車両の観光列車化

- 老朽化したリゾート車両の置き換え等
- キハ40形「紫水」号「山明」号の投入



（6）駅整備によるまちづくりへの協力

- 民族共生象徴空間開設に伴う白老駅周辺整備事業



P4

利用者の理解を得るための取組み等

(2) 専用パンフレットの作成・配布

JR北海道において、認可申請時（令和元年5月10日）より、認可申請中（計画中）の運賃・料金改定について、専用パンフレットを2万部作成し、無人駅を除く全ての駅で配布した。

パンフレット番号 EE 0106-009

運賃・料金改定のお知らせ

現在計画中の新しい運賃・料金についてお知らせいたします。

主な区間の普通旅客運賃	1
主な区間の運賃と料金（特急列車など）	3
主な区間の定期旅客運賃	4
特急定期券 かよーる（主な区間）	9
新幹線定期券 FREX・FREX/VOL	11
きっぷのルールと運賃計算	12
各駅間の営業キロ（運賃計算キロ）	14
営業キロ地帯別の普通旅客運賃	18
営業キロ別の定期旅客運賃	
・通勤定期旅客運賃	20
・通学定期旅客運賃（大学生用）	22
・通学定期旅客運賃（高校生用）	24
・通学定期旅客運賃（中学生用）	26
・通学定期旅客運賃（小学生用）	28
加算運賃	30
北海道新幹線の料金	31
在来線の特急料金など	32
その他の料金など	33

皆様よりJR北海道をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

弊社は5月16日に、普通運賃を平均15.7%引き上げるなどの運賃・料金改定の認可申請を行いました。

弊社では現在、安全を最優先とする新幹線サービスを継続して提供するために年間200億円を超える赤字が発生していますが、今後の人口減少や高経路整備費、経費安定基金運用益の減少により、最大400億円

普通旅客運賃

JR北海道内をご利用いただく場合の普通旅客運賃

【例】

営業キロ	運賃	改定	増減	営業キロ	運賃	改定	増減
1 ~ 3	170円	200円	401 ~ 420	2,120円	5,700円		
4 ~ 6	210円	250円	421 ~ 440	2,340円	7,920円		
7 ~ 10	220円	290円	441 ~ 460	2,660円	8,260円		
11 ~ 15	250円	340円	461 ~ 480	2,880円	8,470円		
16 ~ 20	300円	440円	481 ~ 500	3,200円	8,800円		
21 ~ 25	400円	540円	501 ~ 520	3,530円	9,130円		
26 ~ 30	540円	640円	521 ~ 540	3,740円	9,330円		
31 ~ 35	640円	750円	541 ~ 560	3,970円	9,660円		
36 ~ 40	740円	860円	561 ~ 580	4,200円	9,990円		
41 ~ 45	840円	970円	581 ~ 600	4,430円	10,320円		

主な区間の普通旅客運賃（大人）

区間	営業キロ	運賃	改定	増減
札幌～旭川	420	2,340円	2,660円	320円
札幌～帯広	500	2,880円	3,200円	320円
札幌～釧路	540	3,200円	3,530円	330円
札幌～網走	580	3,530円	3,860円	330円
札幌～稚内	620	3,860円	4,190円	330円
旭川～帯広	80	440円	470円	30円
旭川～釧路	120	540円	570円	30円
旭川～網走	160	640円	670円	30円
旭川～稚内	200	740円	770円	30円
帯広～釧路	40	140円	170円	30円
帯広～網走	80	240円	270円	30円
帯広～稚内	120	340円	370円	30円
釧路～網走	40	140円	170円	30円
釧路～稚内	80	240円	270円	30円
網走～稚内	40	140円	170円	30円

■ 新しい運賃・料金での発売開始時期について

- 新しい運賃・料金は、2019年10月1日お買い求めのきっぷから適用いたします。
- 2019年9月30日までにお買い求めのきっぷは、乗車日・有効開始日が10月1日以降であっても、改定前の運賃・料金で発売いたします。
(10月1日以降に乗車される場合でも、差額のお支払いは不要です)
- 乗車券、特急券等は、原則としてご乗車になる日の1ヶ月前から（指定券はご利用の列車が始発駅を発車する日の1ヶ月前の10時から）発売いたします。

■ おトクなきっぷの発売額について

- このたびの運賃・料金の改定に伴い、おトクなきっぷの発売額も変更させていただきます。発売額は決まり次第お知らせいたします。

■ 函館線 苗穂駅の営業キロを変更します

- 苗穂駅は、2018年11月にバリアフリー設備が整った新駅舎へと移転しましたが、このたびの運賃改定にあわせ、営業キロを札幌駅方向へ0.3キロ変更し、2019年10月1日お買い求めのきっぷから適用します。

このパンフレットに記載している情報は、JR北海道のホームページでもご覧いただくことができます。
<https://www.jrhokkaido.co.jp/>

お問合せは

JR北海道 電話案内センター 電話 011-222-7111
(営業時間 / 6:30 ~ 22:00)

このパンフレットに記載の情報は、2019年6月24日現在のものです。

利用者の理解を得るための取組み等

(3) ホームページにおける情報提供

JR北海道において、認可申請時（令和元年5月10日）より、認可申請中（計画中）の運賃・料金改定について、同社ホームページ内に特設ページを開設し、情報提供を行った。



dev-jr.com/fare/index.html

北海道旅客鉄道株式会社
HOKKAIDO RAILWAY COMPANY

Google カスタム検索

LANGUAGE

駅・鉄道・旅行 | 暮らし | 企業・採用 | お問い合わせ

JR北海道トップ > お知らせ一覧 > 運賃・料金改定のお知らせ

お知らせ

運賃・料金改定のお知らせ

消費税率の引き上げと併せ、2019年10月1日（火）から発売するきっぷの価格を改定させていただきたい旨、国土交通大臣に認可申請を行いました。

2019年5月10日（金）現在、**認可申請中または計画中の運賃、料金をお知らせします。**

- ▶ 運賃改定へのご理解をお願いします
今後も鉄道の競争力を維持すべく輸送サービスの向上と、ご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の維持のため、当社の最大限の経営努力を前提として、関係者からのご支援をいただきつつ、お客様にも費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を計画いたしました。運賃改定へのご理解をお願いいたします。

主な区間の運賃など

- ▶ 主な区間の普通旅客運賃【PDF/90KB】
- ▶ 主な区間の運賃と料金（特急列車など）【PDF/57KB】
- ▶ 主な区間の定期旅客運賃【PDF/110KB】
- ▶ 特急定期券かよエール【PDF/60KB】
- ▶ 新幹線定期券「FREX」「FREXパル」【PDF/37KB】

主な区間の普通旅客運賃 (大人)

区間	運賃	乗車券	乗車券	乗車券	乗車券
札幌～旭川	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～帯広	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～帯広	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
釧路～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
釧路～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
網走～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100

特急定期券 かよエール

区間	運賃	乗車券	乗車券	乗車券	乗車券
札幌～旭川	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～帯広	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
札幌～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～帯広	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
旭川～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～釧路	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
帯広～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
釧路～網走	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
釧路～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
網走～稚内	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100

利用者の理解を得るための取組み等

(3) ホームページにおける情報提供

特設ページにおいては、運賃・料金の改定内容だけでなく、運賃・料金の改定を必要とする理由や、その背景となる同社の経営状況、外的環境の変化等についても詳細な情報提供・説明を行った。

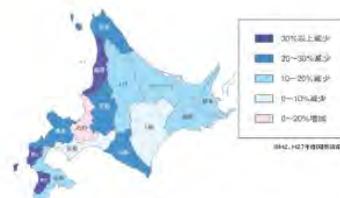
運賃・料金の改定について

当社線をご利用いただく際の運賃・料金について改定させていただきたい旨をまとめた、「鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請」を国土交通大臣あてに行いました。

運賃及び料金の改定を申請した理由について

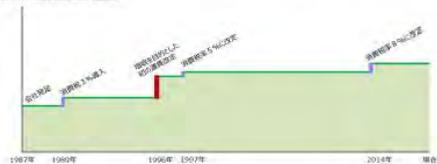
当社は1987（昭和62）年の設立以来、北海道における基幹的輸送機関として公共交通の一翼を担うべく、当社グループ一体となり鉄道輸送体系の整備・サービス改善、開発・関連事業の拡大等の増収努力とともに、業務運営の効率化や経費節減に取り組んでまいりました。

しかし、道内の人口減少や高規格幹線道路整備等の影響による鉄道運輸収入の減少、さらに経済情勢の変化による経営安定基金の運用益の減少などにより経営は厳しい状況となり、「できる限り現行の線区を維持」しつつ収支均衡を図るため、安全に関する費用を含め費用全般を削減する一方、1996（平成8）年1月に運賃改定を実施して以降20年以上にわたり、消費税率の引き上げを除き運賃改定を行わず、運賃を維持してまいりました。



地域別の人口変化 / 1990（平成2）年と2015（平成27）年の比較

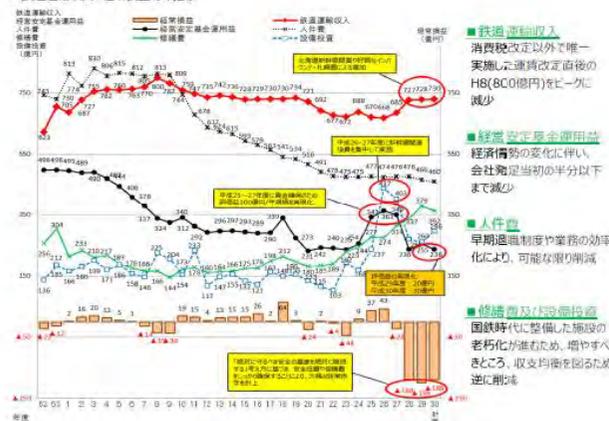
当社発足時からの運賃改定の歴史



高規格幹線道路網の整備状況



鉄道運輸収入、経常損益等の推移



その後、2011（平成23）年5月以降に発生した一連の事故や事象を受けて国土交通大臣より受領しました2014（平成26）年1月24日付「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」に基づき、列車を運行する以上は「絶対を守るべき安全の基準を絶対に維持するために必要な投資と修繕を行うこととし、毎年400億円を超える営業赤字が発生することとなり、当社の経営は厳しい状況が続くものと考えております。

- 老朽化した車両、設備の維持、更新、耐震補強等
- 建設から50年以上が経過した土木構造物の維持



4850形式気動車（1977年〜）



石北線/女満別トンネル（1912年〜）



新札幌高島架橋（耐震補強工事）



茶谷線/サロベツ川第1越梁架設（1926年〜）

このため、当社は国土交通大臣より受領しました2018（平成30）年7月27日付「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、徹底した経営努力と「持続可能な交通体系の構築」などの課題解決等により経営自立を目指す長期経営ビジョンを策定しました。

今般策定しましたビジョンを踏まえ経営自立に向けて、今後も鉄道の競争力を維持すべく輸送サービスの向上と、ご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の維持のため、当社の最大限の経営努力を前提として、関係者からのご支援をいただきつつ、お客様に費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を計画いたしました。

当社の最大限の経営努力として、具体的には業務の効率化や資材調達方法の見直し、工事費の低減などに取り組む一方、輸送サービスの向上施策としては、快速エアポートの増発と733系車両への更新、無料Wi-Fiサービスの提供、特急列車の新型車両への置き換え、魅力的な鉄道の旅を提供する多目的車両の導入などを計画しております。



新型車両「快速エアポート 733系電車」

また、鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区につきましては、今年度より当該線区において策定されたアクションプランに基づく取り組みを地域の皆様と一体となって実施してまいります。



新型車両（261系特急気動車）

併せて、2019（令和元）年10月1日に消費税率が8%から10%に引き上げられることに伴う消費税率引上げ相当分を運賃及び料金に転嫁させて頂くこととし、運賃・料金改定の認可を申請させていただきました。

利用者の理解を得るための取組み等

2. 認可時（令和元年9月）から運賃改定実施時（同年10月）における情報提供・説明

（1）報道機関向けのレクチャー

JR北海道において、認可時（令和元年9月5日）に運賃改定の目的や、利用者への丁寧な説明、情報提供等に努める等、同社の考え方を説明。

令和元年9月5日

報道各位

「認可書」受領にあたってのコメント

本日、鉄道事業法第16条第1項の規定に基づく鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更の認可書を国土交通大臣よりいただきました。国土交通省鉄道局や運輸審議会の皆様におかれましては、運賃及び料金の認可申請事案について長期にわたりご審議いただき、厚く御礼申し上げます。

本日ご認可いただきました運賃及び料金については、弊社の厳しい経営状況を踏まえ、今後も鉄道の競争力を維持していくための様々な輸送サービスの向上と、ご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を維持していくため、弊社グループをあげての徹底した経営努力を行うことを前提に、お客様にも一部ご負担をお願いさせていただくものです。

ご利用のお客様のみならず地域の皆様に、今後とも丁寧な説明に努めてまいりますので、ご理解賜りますようお願い申し上げます。

北海道旅客鉄道株式会社

利用者の理解を得るための取組み等

(2) ホームページにおける情報提供

JR北海道において、認可時（令和元年9月5日）に、認可後の運賃・料金改定について、同社ホームページ内の特設ページにおいて、情報提供を行った。

運賃・料金改定の認可を受けて

本日、鉄道事業法第16条第1項の規定に基づく鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更の認可書を国土交通大臣よりいただきました。

本日より認可いただきました運賃及び料金については、弊社の厳しい経営状況を踏まえ、今後も鉄道の競争力を維持していくための様々な輸送サービスの向上と、ご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を維持していくため、弊社グループをあげての徹底した経営努力を行うことを前提に、関係者からのご支援をいただきつつ、お客様にも一部ご負担をお願いさせていただくものです。

今回の認可を弊社の経営改善に着実に結びつけるとともに、グループ長期経営ビジョン「未来2031」にかかげた経営自立の達成に全力をあげてまいります。また、運賃改定の効果をご利用のお客様にもご理解いただけるような丁寧な説明・情報提供にも努めてまいります。

2019年9月5日
北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長
島田 修



The screenshot shows the JR Hokkaido website's 'Notice' page regarding fare and fee changes. The page is titled 'お知らせ' (Notice) and '新しい運賃・料金について' (About the new fares and fees). It includes a search bar, navigation menu, and a 'Language' dropdown. The main content area contains several sections:

- お知らせ** (Notice)
- 新しい運賃・料金について** (About the new fares and fees)
 - 運賃改定へのご理解をお願いします
 - 運賃改定へのご理解をお願いします
- 主な区間の運賃など** (Main fare sections, etc.)
 - 主な区間の普通旅客運賃
 - 主な区間の運賃と料金(特急列車など)
 - 主な区間の定期旅客運賃
 - 特急定期券およびメール
 - 前年定期券「FREX」
- 運賃・料金について** (About fares and fees)
 - きっぷのルールと運賃計算について
 - 各駅間の運賃キロ (運賃計算キロ)
 - 運賃キロ特等別旅客運賃
 - 運賃キロ別の定期旅客運賃
 - 通勤定期旅客運賃
 - 通学定期旅客運賃 (大学生用)
 - 通学定期旅客運賃 (高校生用)
 - 通学定期旅客運賃 (中学生用)
 - 通学定期旅客運賃 (小学生用)
 - 加算運賃 (前千歳駅～新千歳空港駅間)
 - 北海道新幹線の料金
 - 在来線の特急料金など
 - その他の料金など
- おトクなきっぷの発売額について** (About the amount of discount tickets)
 - JR北海道のおトクなきっぷについてはこちらをご覧ください。
- その他のお知らせ** (Other notices)
 - 函館線 函館駅の営業キロを変更します。
 - 新しい運賃・料金での発売開始時期について
 - 「乗換・運賃・時刻検索」について
 - ニュースリリース一覧はこちら

At the bottom, there are two footnotes:

- ※2019年5月10日掲載の資料内で「釧路高駅」の漢字に誤りがありました。お詫言いたしますとともに訂正させていただきます。
- ※2019年6月26日、パンフレット版でのご案内開始にあわせ、当ページ内資料の表記等の一部追加・変更しています。

利用者の理解を得るための取組み等

(3) 駅頭の「ポスター」、列車内の中吊り広告による情報提供

JR北海道において、認可時（令和元年9月5日）以降、利用者の理解を得るため、各駅にB1サイズのポスターを、全ての普通列車の車内にB3サイズの中吊りポスターを掲出した。

運賃改定のお願ひ



安全な輸送サービスを
提供し続けます。



快速エアポートの
増強を図ります。



地域交通の確保に
努めます。

JR北海道では、10月1日の消費税改定に合わせて、
「運賃の改定」をお願いしております。
当社グループをあげて「徹底した経営努力」を行ってまいります。
ご利用の皆様のご理解をお願い申し上げます。

北海道旅客鉄道株式会社

運賃改定のお願ひ



安全な輸送サービスを
提供し続けます。



快速エアポートの
増強を図ります。



地域交通の確保に
努めます。

JR北海道では、10月1日の消費税改定に合わせて、
「運賃の改定」をお願いしております。
当社グループをあげて「徹底した経営努力」を行ってまいります。
ご利用の皆様のご理解をお願い申し上げます。

北海道旅客鉄道株式会社



駅頭での掲出状況（令和元年9月）

利用者の理解を得るための取組み等

3. 利用者との丁寧な対話

(1) 接客社員への研修

- ・ JR北海道において、認可申請時に、駅等で勤務する全ての営業社員（接客に関わる全社員（約2,300名））に対し、専用の資料を配布。
- ・ さらに、消費者委員会意見（令和元年8月15日）以降、計4回、駅社員（のべ約450名）が参加する勉強会を実施し、利用者に対する丁寧な接客に当たった。

駅社員用

運賃・料金改定のお知らせ

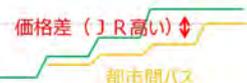
- 消費税率の引き上げと併せ、2019年10月1日（火）から発売するきっぷの価格を改定させていただきたい旨、国土交通大臣に認可申請を行いました。
- このパンフレットに記載している運賃・料金は、2019年5月10日（金）現在、認可申請中または計画中のものです。



現在の運賃制度

対キロ制運賃（賃率×キロ数）

JR運賃と他交通機関との現状比較



新しい運賃制度

対キロ区間制運賃

距離をいくつかの区分に分割し、区分毎に運賃を定める方法
（片手乗降や地下鉄の乗り換えなど、2区間以上は平均キロ数から算出）



新しい運賃制度（まとめ）

- 近距離区間における運賃は、他交通機関と比較して低額であったため、他交通機関の運賃を考慮しながら相応に引き上げる。
- 長距離利用となる都市間輸送は他交通機関との競合が激しく、大幅な値上げは逸走を招く恐れがあることから、200キロまでの賃率を1.1倍し、200キロを超える部分については賃率を維持する。
- 定期運賃は割引率を維持し、引き続き他交通機関より概ね低額に設定。
- 加算運賃は20円に減額する。
- 料金は消費税率引き上げ分のみ改定。

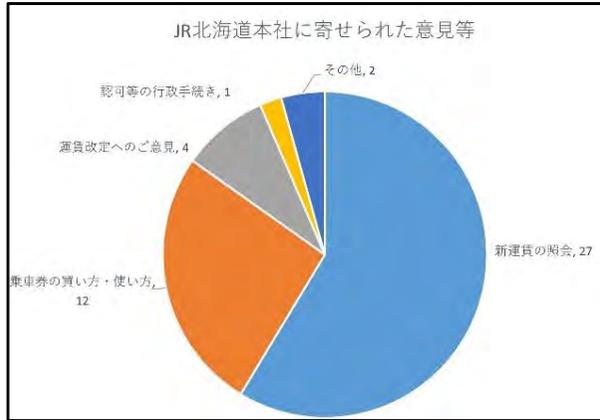
運賃・料金の改定率などについて

- 2019年10月1日実施予定の消費税率改定分と併せ、当社の旅客運輸収入全体で**11.1%（税抜9.1%）**の改定を申請しました。
 - ・ 普通旅客運賃
消費税率改定分を含め、平均で**15.7%（税抜13.6%）**の改定を申請しました。
 - ・ 定期旅客運賃
割引率は現行のままですが、普通旅客運賃の改定に伴い、消費税率改定分を含め、平均で**22.4%（税抜20.1%）**の改定を申請しました。
 - ・ 加算運賃
新千歳空港アクセス輸送開始の設備投資にかかるコストに充てるため、千歳線（南千歳駅～新千歳空港駅間）を乗車されるお客様からは加算運賃140円をいただいておりますが、当該区間のご利用者数が堅調に推移し、加算運賃収入等による設備投資額等の回収が順調に進捗してきたことから、このたびの運賃改定が認可された場合、**20円に引き下げる**届出を行う予定です。
定期運賃に対する加算運賃も、同様に引き下げる予定です。
 - ・ 特急料金、グリーン料金など
特急料金やグリーン料金、座席指定料金などの料金については、消費税率の引き上げ分のみを転嫁させていただき、増収を目的とした改定は行いません。
- このパンフレットは、2019年5月10日現在、認可申請中または届出予定の価格をお知らせするものです。
- 国土交通大臣に申請した運賃・料金などについては、今後国によりご審理いただくため、変更となる可能性があります。

利用者の理解を得るための取組み等

(2) 利用者からの意見への対応

認可申請時（令和元年5月10日）から、運賃改定日（同年10月1日）まで、JR北海道本社（電話・メール）に46件の意見が寄せられた。その多くは、新運賃の照会や乗車券の買い方・使い方に関するものであった。



また、一部の大学から通学定期の新運賃額の間合せが寄せられたため、令和元年6月、8月及び9月に、JR北海道の社員が3校に直接訪問し、学校最寄り駅からの運賃表（大学生用通学定期、通勤定期（大学職員））を配布し、説明を行ったほか、7校に資料提供や電話等で個別説明を行った。

認可申請後、各駅の社員に対して、新運賃額の間合せが多く寄せられたため、その対応として、令和元年6月26日から各駅からの新運賃表を全ての有人駅において配布した。

発寒中央駅からの新しい通学定期運賃（2019年10月から）（単位：円）

駅名	経由	通学（大学生等）			通学（高校生等）			通学（中学生等）		
		1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 箇月	3 箇月	6 箇月
旭川		18,730	53,410	101,240	17,030	48,530	91,950	13,310	37,850	71,980
仁木		17,650	50,160	95,200	16,020	45,740	86,840	12,540	35,760	67,800
宗市		16,480	46,990	89,090	14,980	42,710	80,950	11,730	33,360	63,460
福島		14,080	40,160	76,130	12,800	36,490	69,140	10,010	28,460	54,130
塩谷		12,230	34,830	65,940	11,150	31,730	60,060	8,670	24,770	47,060
小樽		11,400	32,600	61,750	10,410	29,610	56,220	8,100	23,160	43,780
小樽南		11,250	32,140	60,830	10,250	29,260	55,530	7,990	22,810	43,320
小樽南港		11,250	32,140	60,830	10,250	29,260	55,530	7,990	22,810	43,320
新穂		11,110	31,690	60,070	10,110	28,870	54,630	7,870	22,450	42,570
万石		8,570	24,480	46,390	7,810	22,280	42,230	6,100	17,380	32,930
ほしき		7,130	20,360	38,520	6,490	18,530	35,080	5,060	14,460	27,350
登川		6,960	19,840	37,480	6,320	18,010	34,140	4,920	14,090	26,620
福穂		6,530	18,640	35,290	5,930	16,970	32,160	4,650	13,260	25,060
宇留		5,030	14,310	27,180	4,560	13,010	24,660	3,570	10,170	19,260
福穂公園		4,340	12,330	23,400	3,930	11,210	21,240	3,060	8,780	16,560
発寒		3,780	10,760	20,450	3,430	9,790	18,580	2,680	7,670	14,470
琴似		3,780	10,760	20,450	3,430	9,790	18,580	2,680	7,670	14,470
森部		4,340	12,330	23,400	3,930	11,210	21,240	3,060	8,780	16,560
札幌		5,030	14,310	27,180	4,560	13,010	24,660	3,570	10,170	19,260
苗穂		6,530	18,640	35,290	5,930	16,970	32,160	4,650	13,260	25,060
白石		8,400	23,990	45,410	7,630	21,790	41,250	5,960	17,010	32,190
厚別		10,220	29,150	55,120	9,290	26,450	50,210	7,260	20,670	39,120
森林公園		10,450	29,780	56,390	9,500	27,090	51,320	7,420	21,150	40,080
札幌・江別		10,800	30,810	58,290	9,820	28,040	53,060	7,660	21,860	41,500
江別		11,240	32,080	60,830	10,240	29,160	55,400	7,970	22,740	43,160
江別		11,250	32,140	60,830	10,250	29,260	55,400	7,990	22,810	43,320
江別		11,250	32,140	60,830	10,250	29,260	55,530	7,990	22,810	43,320
豊川		11,700	33,350	63,180	10,670	30,380	57,510	8,330	23,760	45,090
幌向		12,180	34,680	65,940	11,090	31,580	59,750	8,670	24,610	46,750
石狩		13,500	38,590	72,980	12,340	35,090	66,350	9,600	27,410	52,030
石狩		15,660	44,750	84,610	14,240	40,680	76,890	11,120	31,730	60,210
苗穂		18,270	52,010	98,450	16,640	47,370	89,630	13,000	36,920	70,120
光珠内		19,500	55,500	104,950	17,720	50,390	95,670	13,850	39,470	74,770
雲見		20,470	58,470	110,500	18,680	53,100	100,840	14,570	41,570	78,850
志志内		22,080	63,030	119,620	20,120	57,390	108,890	15,730	44,790	84,750
赤井江		23,490	66,830	127,010	21,370	60,780	115,520	16,630	47,480	90,120
豊沼		24,700	70,460	133,060	22,480	64,110	121,560	17,540	49,900	94,950
砂川		26,200	74,500	141,520	23,810	68,040	128,600	18,600	53,070	100,700
滝川		28,120	80,290	151,730	25,630	73,140	138,120	19,960	57,150	108,180

●2019年6月24日現在、計画中の運賃です。この表に反映のない駅までの運賃は、駅間におおげなだけで、
●運賃改定に関する詳細情報は、専用ウェブサイトまたは弊社ホームページでご覧いただけます。

北海道医療大学駅からの運賃（2019年10月から）

「改定」欄の金額は、認可申請中のものです。（単位：円）

線区	駅名	大人片道普通運賃		通勤定期運賃						通学定期運賃（大学生用）					
		現行	改定	1 箇月		3 箇月		6 箇月		1 箇月		3 箇月		6 箇月	
小樽・手稲方面	小樽	1,270	1,490	36,400	42,730	103,760	121,760	196,170	230,650	17,670	20,740	50,360	59,270	95,410	112,110
	南小樽	1,270	1,490	35,960	42,200	102,480	120,420	193,710	227,430	17,420	20,470	49,670	58,470	94,100	110,500
	小樽南港	1,270	1,490	34,970	41,030	99,670	117,200	188,330	221,000	16,800	19,760	47,880	56,320	90,710	106,740
	福島	1,070	1,290	32,740	39,470	93,300	112,620	167,000	201,550	15,840	19,120	45,160	54,570	85,560	103,560
	篠路	930	1,130	28,400	34,510	80,930	98,450	146,720	178,590	13,540	16,480	38,610	46,990	73,150	89,090
	ほしき	930	1,130	27,350	33,290	77,930	94,780	146,720	178,590	12,860	15,660	36,670	44,750	69,480	84,610
	苗穂	840	970	26,320	30,440	75,010	86,780	129,890	150,160	12,170	14,080	34,660	40,160	65,680	76,130
	福穂	840	970	25,820	29,860	73,570	85,030	129,890	150,160	12,010	13,910	34,250	39,630	64,890	75,080
	手稲	840	970	25,130	29,040	71,610	82,760	129,890	150,160	11,480	13,270	32,730	37,890	62,000	71,940
	福穂公園	740	860	23,740	27,610	67,660	78,640	114,720	133,440	11,120	12,950	31,680	36,840	60,020	69,970
	発寒	740	860	23,410	27,240	66,740	77,710	114,720	133,440	10,780	12,540	30,710	35,760	58,190	67,800
	発寒中央	740	860	22,530	26,210	64,190	74,610	114,720	133,440	10,460	12,180	29,820	34,680	56,500	65,940
琴似	640	750	20,590	24,170	58,700	68,850	99,530	116,640	10,040	11,790	28,600	33,620	54,190	63,720	
森部	640	750	20,320	23,850	57,920	67,910	99,530	116,640	9,880	11,610	28,180	33,080	53,400	62,640	
札幌	640	750	20,590	24,170	58,700	68,850	99,530	116,640	10,040	11,790	28,600	33,620	54,190	63,720	
苗穂	740	860	22,530	26,210	64,190	74,610	114,720	133,440	10,460	12,180	29,820	34,680	56,500	65,940	
白石	740	860	23,740	27,610	67,660	78,640	114,720	133,440	11,120	12,950	31,680	36,840	60,020	69,970	
厚別	840	970	26,320	30,440	75,010	86,780	129,890	150,160	12,170	14,080	34,660	40,160	65,680	76,130	
森林公園	930	1,130	27,350	33,290	77,930	94,780	146,720	178,590	12,860	15,660	36,670	44,750	69,480	84,610	
大森	930	1,130	28,060	34,100	79,970	97,230	146,720	178,590	13,340	16,270	37,990	46,170	71,990	87,870	
若見沢方面	若見沢	1,070	1,290	29,770	35,910	84,850	102,400	160,350	193,650	14,380	17,340	40,980	49,460	77,640	93,810
江別	1,070	1,290	30,200	36,460	86,060	103,790	162,650	196,440	14,590	17,650	41,570	50,160	78,770	95,200	
江別	1,070	1,290	31,230	37,690	89,000	107,510	167,000	201,550	15,110	18,270	43,070	52,010	81,600	98,450	
豊川	1,270	1,490	34,970	41,030	99,670	117,200	188,330	221,000	16,800	19,760	47,880	56,320	90,710	106,740	
幌向	1,270	1,490	36,400	42,730	103,760	121,760	196,170	230,650	17,670	20,740	50,360	59,270	95,410	112,110	
上幌向	1,270	1,490	39,500	46,170	112,570	131,540	199,000	233,870	19,160	22,480	54,620	64,100	103,470	121,560	
若見沢	1,450	1,680	41,350	47,980	117,830	136,680	222,710	258,250	20,200	23,490	57,590	66,830	109,110	127,010	