

北海道旅客鉄道株式会社における
旅客運賃の上限変更認可申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年9月12日
鉄 道 局

目 次

(頁)

○各委員からのご質問に対する回答について	1
＜第5回審理（令和6年9月5日）＞	2
問　通学定期運賃の割引率の1%見直し（圧縮）について、 1%というのは金額でいうとどの程度のボリュームになるの か。	2
問　北海道新幹線は、現状では乗車率も低く収支には貢献で きていないとのことであるが、札幌延伸開業後の北海道新 幹線の収支としてどこまで期待しているのかといったこと が分かるような試算はあるのか。	2
問　貨物列車との共用走行問題など、JR北海道単独では解決 が困難な課題による200億円規模の赤字について、どのよ うな課題があるのか内訳を教えてください。	2
問　要員約150名の業務見直しについて、要員を削減しなけ ればコスト削減にはならないと思うが、実際にはどのよう な見直しを行うことを想定しているのか。	3
問　新規採用に苦労しているとの話もあったが、要員約150 名の業務見直しと新規採用をどのように両立させていくの か。	3
問　石勝線列車脱線火災事故に始まり、業務改善命令や監督 命令の発出、また、これを受けた長期ビジョンや中期経営 計画の策定などがなされているが、これらの関係性を時系 列で整理してほしい。	4
問　今般の運賃改定に関して、どのように周知・説明を実施 したのか。	4
問　安全確保に係る中期経営期間中の設備投資・修繕費につ いて、必要資金をどのように確保する計画になっているの か。	5
問　令和6年にもJR北海道の経営改善について国土交通大 臣が監督命令を発出しているが、監督命令の発出に関して 通達も含めて何らかの基準等は定められているのか。	5
問　不動産、ホテル、物販・飲食事業の拡大に加え、新たな 事業領域にも挑戦するとのことであるが、他のJRや民鉄と 比べて非鉄道事業はどの程度の規模なのか。	5

○各委員からのご質問に対する回答について

<第5回審理（令和6年9月5日）>

問 通学定期運賃の割引率の1%見直し（圧縮）について、1%というのは金額でいうとどの程度のボリュームになるのか。

○ 通学定期運賃の割引率を見直さなかった場合の改定後収入（逸走後）と、割引率を見直した申請運賃による改定後収入（逸走後）を比較した差異は約 8,100 万円（今回運賃改定における増収額（37 億円）の約 2%）である。

※割引率を 1%見直すことにより、1 箇月の大学生用通学定期運賃では、初乗り区間で 130 円の負担増になる。

問 北海道新幹線は、現状では乗車率も低く収支には貢献できていないとのことであるが、札幌延伸開業後の北海道新幹線の収支としてどこまで期待しているのかといったことが分かるような試算はあるのか。

○ 平成 23 年度に行われた交通政策審議会整備新幹線小委員会における北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に伴う収支採算性の確認にあたり、北海道新幹線（新青森・札幌間）の収支改善効果（札幌開業後 30 年平均）は 27 億円／年と示している。

問 貨物列車との共用走行問題など、JR 北海道単独では解決が困難な課題による 200 億円規模の赤字について、どのような課題があるのか内訳を教えてください。

○ JR 北海道単独では解決が困難な課題については、①貨物列車との共用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化、②青函トンネルの維持管理等に係る問題の解消、③黄線区を維持する仕組みの構築等の 3 点となっている。

①貨物列車との共用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化

特定期間に時間帯区分により貨物列車とのすれ違いがないダイヤ設定とすることで青函トンネル内の 260km/h 走行を実現しているものの、一年の大半は走行速度を落として運行している。

②青函トンネルの維持管理等に係る問題の解消

青函トンネル固有の設備の更新及び修繕等に係る費用について、一部を国が負担している。

③黄線区を維持する仕組みの構築等

各線区の特性に応じた目標を設定し、地域の関係者と引き続き一体となって徹底した利用促進やコスト削減に取り組み、毎年度、取り組みの結果や目標の達成度合い等を検証し、必要な見直しを行いながら、黄色 8 線区全体の収支差損を徹底的に圧縮することを目指す。

その上で、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。

また、JR 北海道によれば、維持のためのコストを誰がどう負担していくのかについては、引き続き関係者と相談するとのことである。

問 要員約 150 名の業務見直しについて、要員を削減しなければコスト削減にはならないと思うが、実際にはどのような見直しを行うことを想定しているのか。

- 中期経営計画 2026 の期間中において、要員約 150 名の業務の見直し（要員削減、配置転換）を行うこととしており、具体的には、「駅業務・体制の見直し」（みどりの窓口営業体制）、「運転・輸送体系の見直し」（ワンマン運転の拡大）等の取組みを計画している。

問 新規採用に苦労しているとの話もあったが、要員約 150 名の業務見直しと新規採用をどのように両立させていくのか。

- JR 北海道は昨年度の自己都合退職者数が 236 人、一方で今年度新規採用者数 181 人と、自己都合退職者が上回っている。JR 北海道によれば、必要な社員数を確保していくために要員削減に取り組む一方で、運行に必要な人員を確保するため、新規採用にも力を入れているとのことである。
- また、通年での社会人採用やカムバック採用により引き続き採用していくことや、社員は会社の大切な財産であるとの認識のもと、賃金改善など労働条件の改善、働き方改革など様々な取組みにより退職者数の抑制に努めることとしており、安全輸送は維持しながら、業務見直しにより、要員を削減することで必要社員数を減らす取組みも行っていくとのことである。

問 石勝線列車脱線火災事故に始まり、業務改善命令や監督命令の発出、また、これを受けた長期ビジョンや中期経営計画の策定などがなされているが、これらの関係性を時系列で整理してほしい。

○ 時系列は以下のとおり。

- 2011.5 「石勝線列車脱線火災事故」発生
- 2011.6 国土交通大臣が JR 北海道に対して、「安全輸送の確保に関する事業改善命令」を発出
- 2013.9 「函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故」発生
- 2014.1 国土交通大臣が JR 北海道に対して、「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」を発出
- 2015.3 JR 北海道が「安全投資と修繕に関する5年間の計画」(2014~2018)を策定
- 2016.11 JR 北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」を公表
- 2018.4 北海道が「北海道交通政策総合指針」を公表
- 2018.4 国、北海道、北海道市長会、北海道町村会、JR 貨物、JR 北海道による「JR 北海道の事業範囲の見直しに係る関係者会議」が発足
- 2018.6 JR 北海道が「JR 北海道グループの『経営再生の見通し』(案)」を公表
- 2018.7 国土交通大臣が JR 北海道に対して、「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を発出
- 2019.4 JR 北海道が「JR 北海道グループ長期経営ビジョン未来 2031」及び「JR 北海道グループ中期経営計画 2023」を策定
- 2024.3 国土交通大臣が JR 北海道に対して、「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を発出
- 2024.4 JR 北海道が「JR 北海道グループ中期経営計画 2026」を策定

問 今般の運賃改定に関して、どのように周知・説明を実施したのか。

- 周知については、JR 北海道ホームページにおいて特設ページを開設して案内を行っており、また、すべての社員配置駅においてパンフレットの配布、ポスターの掲出、各駅から近郊駅までの普通運賃・各種定期運賃の一覧表の配布を行っているほか、すべての普通列車の客室内において中吊りポスターの掲出を行っている。
- 個別説明については、認可申請時にプレス資料を北海道庁や各沿線市町村に送付しているほか、必要に応じて個別に往訪しての説明も一部実施した。

問 安全確保に係る中期経営期間中の設備投資・修繕費について、必要資金をどのように確保する計画になっているのか。

- JR 北海道によれば、中期経営計画 3 年間における安全確保に係る設備投資・修繕費については、資金の目途がついている。通常資金確保に加え、国からの増資・助成金等を有効に活用するとともに、経営安定基金評価益の実現化、インバウンド施策等による増収施策、あるいは要員効率化・ダイヤ改正などによるコスト削減策により収支改善を図ることで資金を確保していくとのことである。

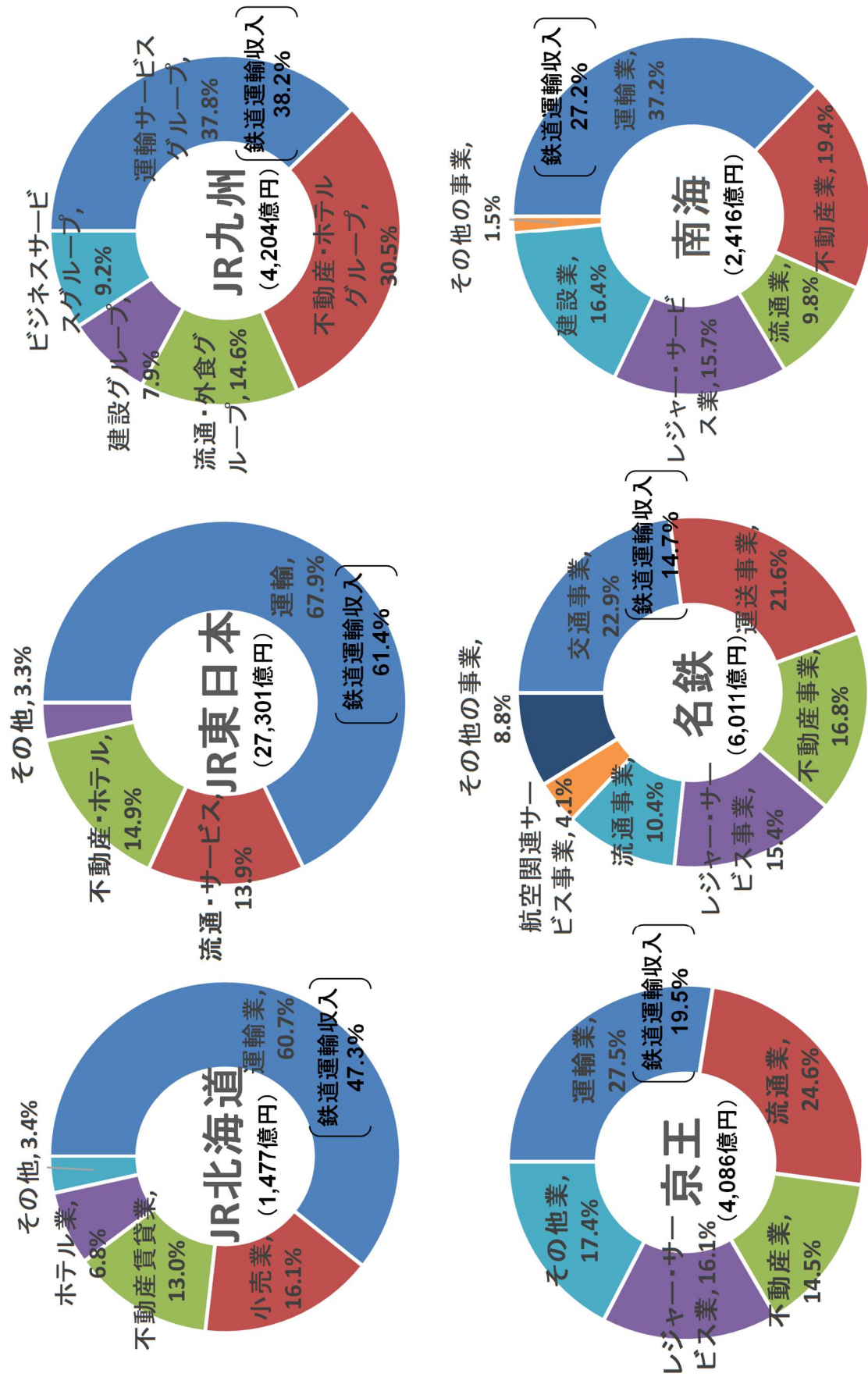
問 令和 6 年にも JR 北海道の経営改善について国土交通大臣が監督命令を発出しているが、監督命令の発出に関して通達も含めて何らかの基準等は定められているのか。

- 基準等は特に定めていない。

問 不動産、ホテル、物販・飲食事業の拡大に加え、新たな事業領域にも挑戦することであるが、他の JR や民鉄と比べて非鉄道事業はどの程度の規模なのか。

- 次ページ参照。

セグメント別営業収益比較(令和5年度連結決算)



(出典) 各社決算資料(ウェブサイト)