

# 根室本線対策協議会事務レベル検討会議 中間報告書



第1回事務レベル検討会議

平成29年5月16日（富良野市）



第2回事務レベル検討会議

平成29年6月7日（滝川市）



第3回事務レベル検討会議

平成29年7月11日（新得町）



第4回事務レベル検討会議

平成29年8月10日（赤平市）



第5回事務レベル検討会議

平成29年9月1日（南富良野町）



第6回事務レベル検討会議

平成29年10月3日（芦別市）

平成29年11月13日

# 目 次

事務レベル検討会議の趣旨 . . . . .	3	根室線の土木構造物の概況 . . . . .	24
構成メンバーと検討経過 . . . . .	4	根室線の大規模修繕・更新費用 . . . . .	25
根室線の概況 . . . . .	5	根室線の収支の状況 . . . . .	27
輸送密度の推移 . . . . .	7	J R利用者アンケート調査 . . . . .	29
輸送密度と輸送人キロの推移 . . . . .	8	経費節減策 . . . . .	32
定期列車本数の推移 . . . . .	9	利用促進策 . . . . .	36
1日当たり駅間の車内乗車人数 . . . . .	10	意識醸成策の取り組み . . . . .	38
1日当たり駅間の定期券利用実績 . . . . .	11	平成30年度事業計画（案） . . . . .	45
駅の乗車人員 . . . . .	12	中間報告のまとめ . . . . .	46
地域の生活を支える根室線 . . . . .	13	今後に向けた各機関の考え . . . . .	48
交通モードの比較 . . . . .	16	中間報告後の対応（案） . . . . .	51
広域観光ルートを形成する根室線 . . . . .	20	参考資料 . . . . .	52
広域物流ルートを形成する根室線 . . . . .	22		

# 事務レベル検討会議の趣旨

事務レベル検討会議は、平成29年4月27日に開催された根室本線対策協議会総会において、鉄路の維持存続に向けた線区を経費節減策、利用促進策、住民意識の醸成策についてJR北海道とともに検討することが確認され設置されました。

## 根室本線対策協議会

(市町村長＋市町村議会議長)

## 根室本線対策協議会幹事会

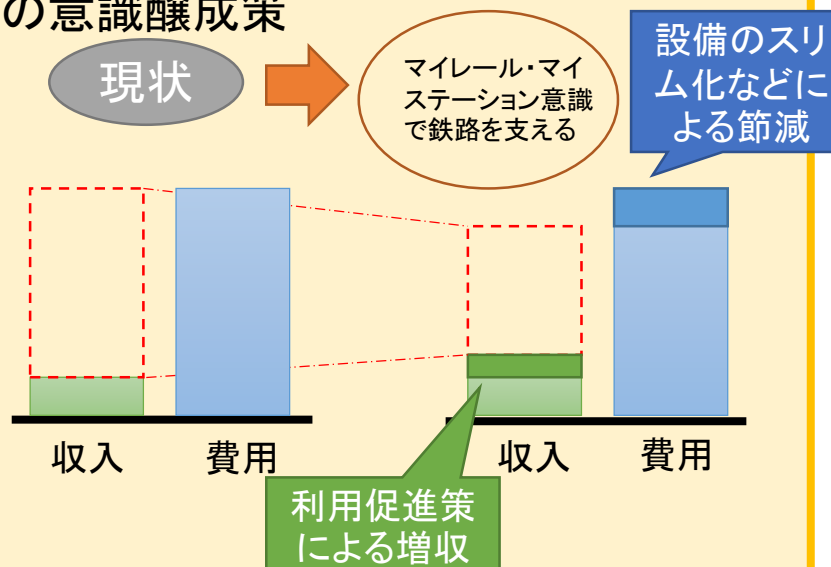
(市町村企画担当課長)

## 事務レベル検討会議

- 北海道運輸局交通政策部交通企画課
- 北海道総合政策部交通政策局交通企画課
- 上川・空知・十勝総合振興局地域政策課
- JR北海道地域交通改革部
- 市町村企画担当課

## 【主な検討内容】

- ① 営業損益の調査分析によるコスト圧縮に向けた経費節減策
- ② 日常的な利用や観光列車・企画列車運行による利用促進策
- ③ マイレール、マイステーションに向けた住民の意識醸成策



# 構成メンバーと検討経過

## (1) 構成メンバー

団体名	所属・職名	氏名
滝川市	企画課長	深村 栄司
赤平市	企画課長	畠山 渉
芦別市	企画政策課長	高橋 克嘉
南富良野町	企画課長	定塚 正文
新得町	地域戦略室長	東川 恭一
占冠村	企画商工課長	松永 英敬~9月 三浦 康幸10月~
北海道運輸局	交通企画課長	山本 隆志
北海道	鉄道交通グループ主幹	佐々木 敏
上川総合振興局	地域政策課長	石井 順一郎
空知総合振興局	地域政策課長	工藤 稔
十勝総合振興局	地域政策課長	小林 達也
JR北海道	地域交通改革部専任部長	三浦 雅行
	車両部長	岩本 隆市
富良野市 (事務局)	企画振興課長	西野 成紀
	企画振興係長	入交 俊之
	企画振興係	野澤 進吾

## (2) 検討経過

月日	案件	内容
4月27日	根室本線対策協議会 総会(富良野市)	JR北海道を交えた「事務レベル検討会議」を設置し検討することが確認される。
5月16日	第1回事務レベル 検討会議(富良野市)	今後の検討会議の進め方、先進事例地の視察、国土交通省への要請活動について協議。
5月30日	千葉県いすみ鉄道視察	沿線の首長、議長、企画担当課長らによる視察
5月31日	国会議員への要請	道内選出30人の国会議員への要請活動。
6月1日	国土交通省への要請	石井国土交通大臣、根本政務官への要請活動。
6月7日	第2回事務レベル 検討会議(滝川市)	経費節減策(駅の見直し、踏切の廃止等)に関する協議。
6月29日	JR利用者実態調査	JR利用者に対するアンケート調査を実施。
7月11日	第3回事務レベル 検討会議(新得町)	利用促進策(日常的な利用等)に関する協議
8月10日	第4回事務レベル 検討会議(赤平市)	住民意識醸成策に関する協議。
9月1日	第5回事務レベル 検討会議(南富良野町)	経費節減策、利用促進策、意識醸成策に関する 取りまとめ
10月3日	第6回事務レベル 検討会議(芦別市)	中間報告取りまとめ、及び中間報告後の対応について協議。

# 根室線（滝川・富良野）の概況

## ■線区の歴史

- 根室線滝川・富良野間は、下富良野線として建設され、1913年（大正2年）に全線が開業しました。全線が開業して104年を経過しています。主な開業年と開業区間は下表となっています。

開業年	開業区間
1913(大正2)	滝川～下富良野(現富良野)

## ■鉄道の諸元

- 区間 滝川～富良野
  - 営業キロ 54.6km
  - 列車本数 上下19本（貨物：臨時上下4本※）
- ※平成20年1月より臨時上下2本のみ運行中
- 駅数 9駅（うち有人2駅）
  - 沿線自治体 滝川市、赤平市、芦別市、富良野市

## ■特記事項

- 夏季に臨時特急フラノラベンダーエキスプレス（最大2往復/日）を運行
- 貨物列車が運行（滝川～富良野間 臨時上下4本）



フラノラベンダーエキスプレス



貨物列車

## ■沿線の交通状況

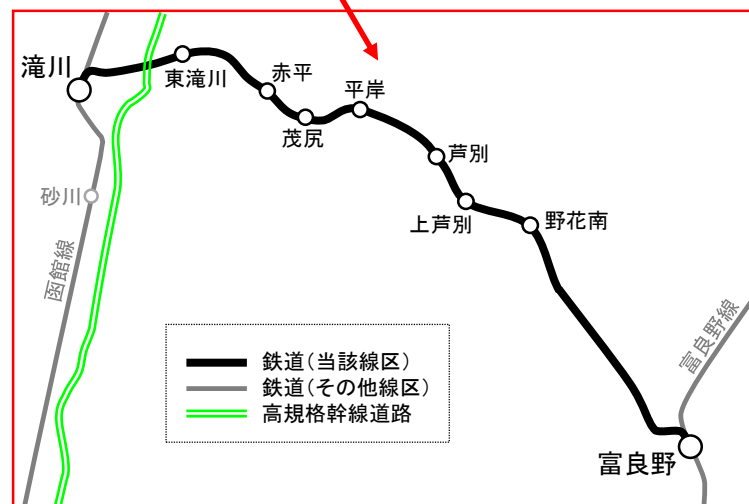
### (1) バス

#### ○都市間バス

- 札幌～赤平～芦別～富良野 10往復/日（中央バス）

#### ○路線バス

- 滝川～赤平～芦別 21往復/日（中央バス）
- 滝川～赤平 16往復/日（中央バス）



# 根室線（富良野・新得）の概況

## ■線区の歴史

- 根室線富良野・新得間は十勝線旭川・帯広間の一部として建設され、富良野より新得に向かって段階的に開業しながら、1907年（明治40年）に全線が開業しました。全線が開業して110年を経過しています。主な開業年と開業区間は下表となっています。

開業年	開業区間
1900(明治33)	下富良野(現富良野)～鹿越
1901(明治34)	鹿越～落合
1907(明治40)	落合～帯広
1966(昭和41)	落合～上落合～新得間の新区間の使用開始

## ■鉄道の諸元

- 区間 富良野～新得
- ※東鹿越・新得間は代行バスにより運行
- 営業キロ 81.7km
- 列車本数 富良野・東鹿越間 上り6本、下り4本
- 沿線自治体 富良野市、南富良野町、新得町
- 駅数 9駅（うち有人2駅）

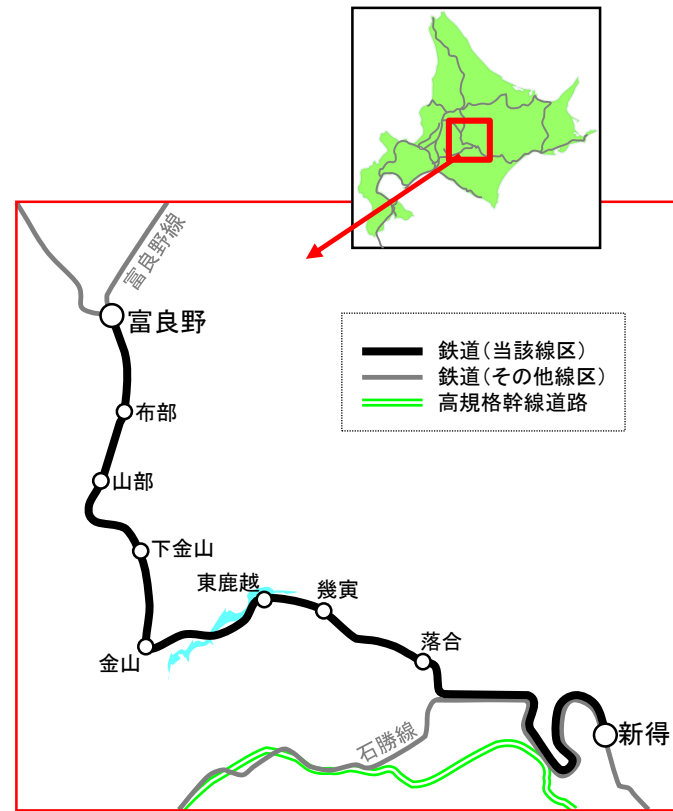
## ■特記事項

- 平成28年8月の台風10号により、不通となっている東鹿越～新得間については、バス代行輸送（上下10本）
- H29. 7. 12にJR北海道は落合～新得間の復旧費10.5億円と発表

## ■沿線の交通状況

### (1) バス

- 都市間バス
  - 旭川～帯広 3往復/日（道北バス、拓殖、十勝バス）
- 路線バス
  - 富良野～西達布 5往復/日（ふらのバス）
  - 幾寅～下金山、金山、北落合 デマンド方式（町営バス）
  - 富良野～占冠 3往復/日（村営バス）
  - 占冠～（トマム）～幾寅 2往復/日（村営バス）

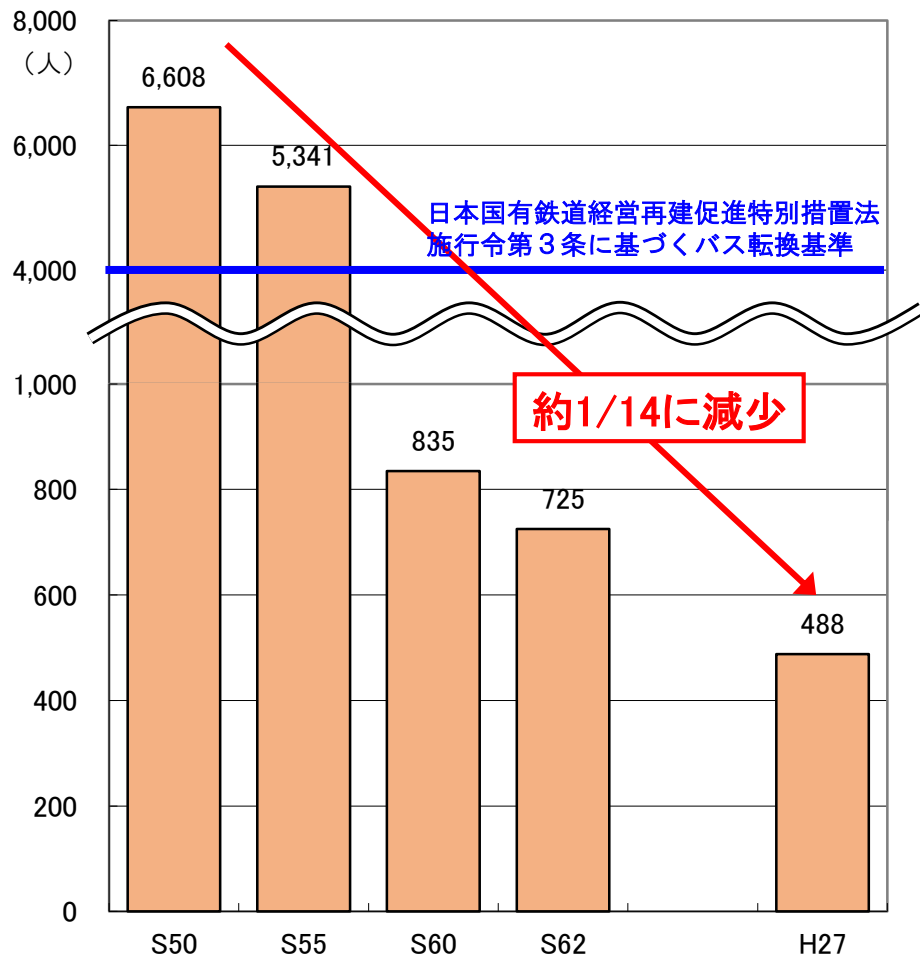


# 輸送密度の推移

## ■滝川・富良野

○昭和50年度と比較して約1/14に減少

○昭和62年度と比較して約2/3に減少



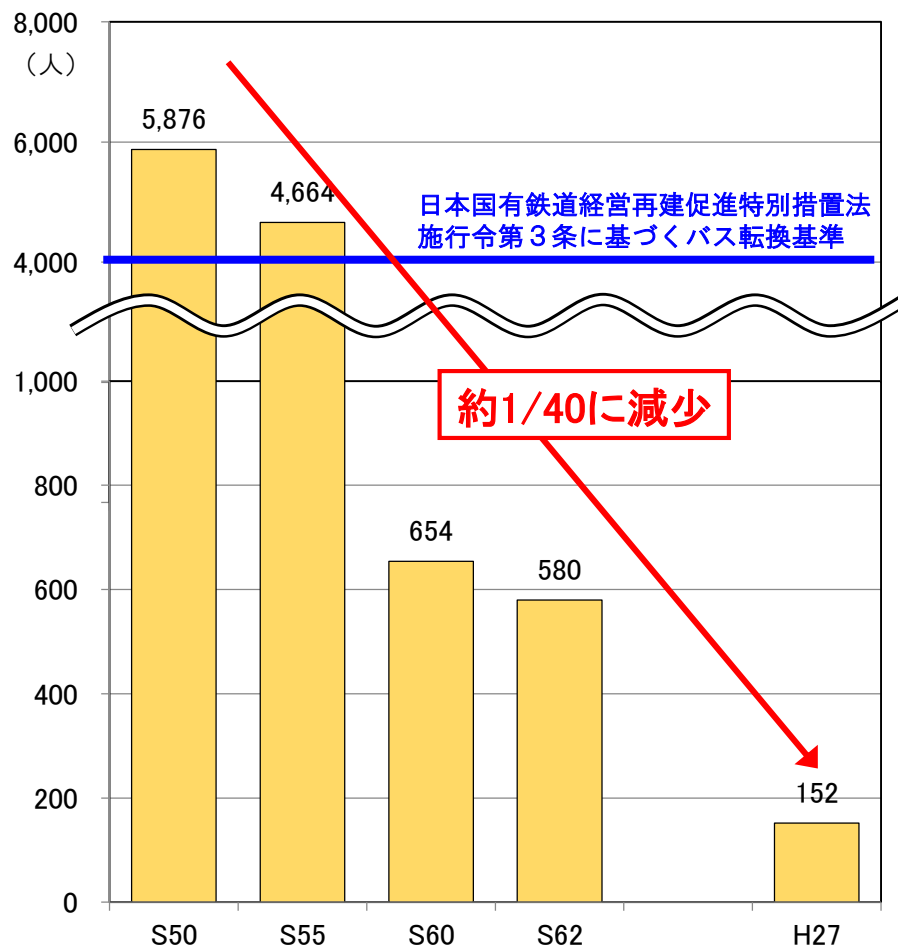
※輸送密度: 営業キロ1kmあたりの1日平均輸送人員

※H28の輸送密度は432人(8月の台風被害により、9月から12月を除いて算出)

## ■富良野・新得

○昭和50年度と比較して約1/40に減少

○昭和62年度と比較して約1/4に減少



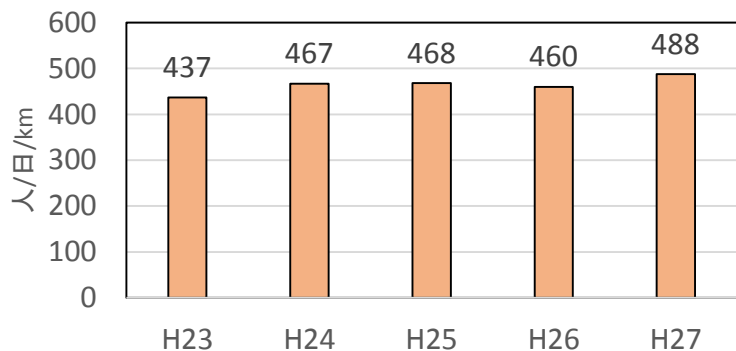
※輸送密度: 営業キロ1kmあたりの1日平均輸送人員

※H28の輸送密度は154人(8月の台風被害により運休を継続しているため、4~8月の実績で算出)

# 直近5年間の輸送密度と輸送人キロの推移

## ■ 滝川・富良野間の輸送密度の推移

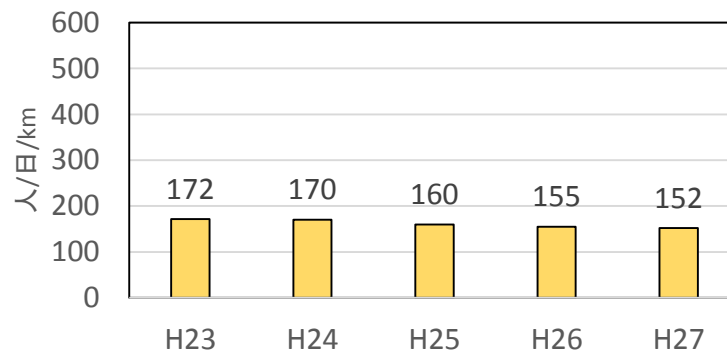
○直近5年間の輸送密度は**増加**している。



輸送密度 = 年間輸送人キロ ÷ 営業距離54.6km ÷ 365日

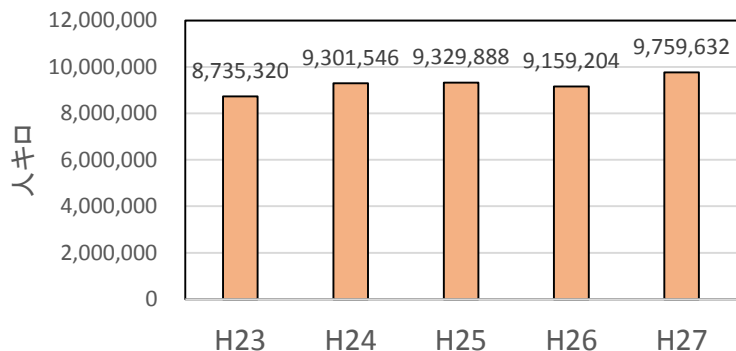
## ■ 富良野・新得間の輸送密度の推移

○直近5年間の輸送密度は**減少**している。



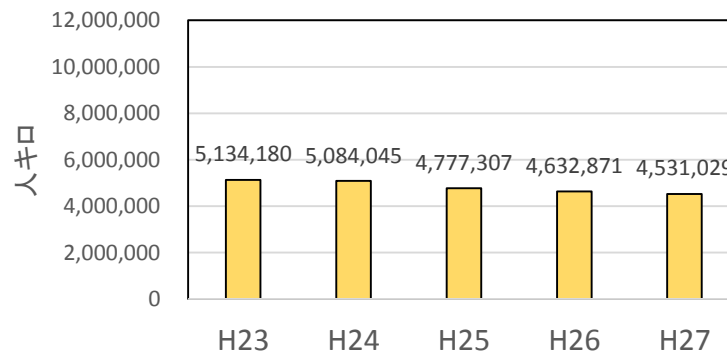
輸送密度 = 年間輸送人キロ ÷ 営業距離81.7km ÷ 365日

## ■ 滝川・富良野間の輸送人キロの推移



年間輸送人キロ = 輸送人(乗車人員) × 輸送距離(乗った距離)

## ■ 富良野・新得間の輸送人キロの推移

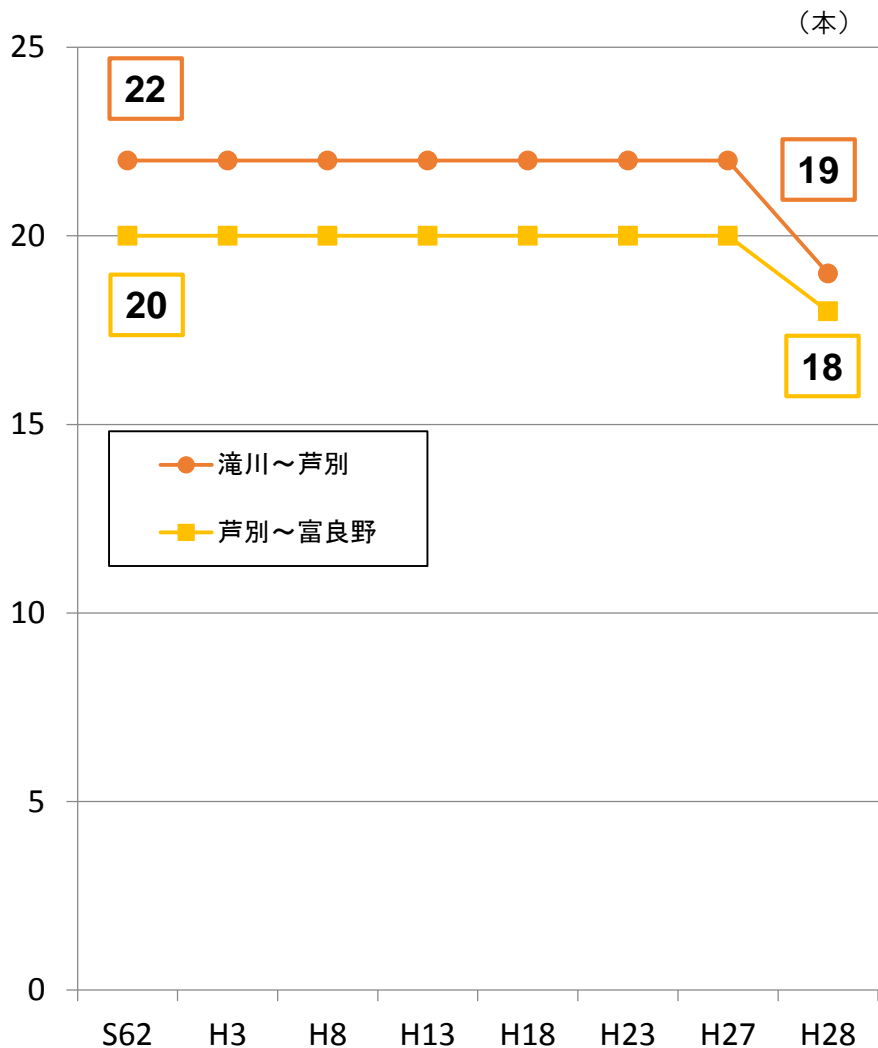




# 定期列車本数の推移

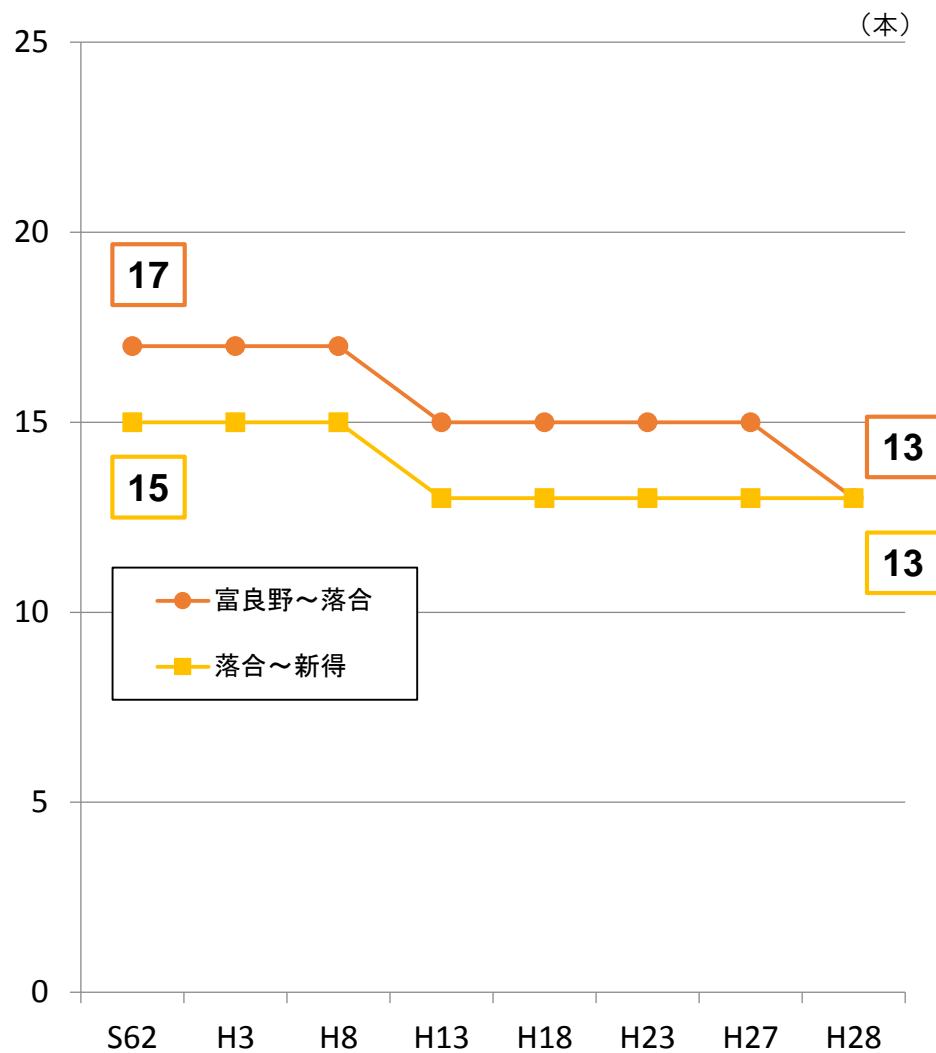
## 滝川・富良野

○平成27年まで運行本数を維持してきました。  
平成28年3月ダイヤ改正で減便致しました。



## 富良野・新得 (H28は台風被災前)

○平成12年3月のダイヤ改正以降、列車本数を  
ほぼ維持してきました。



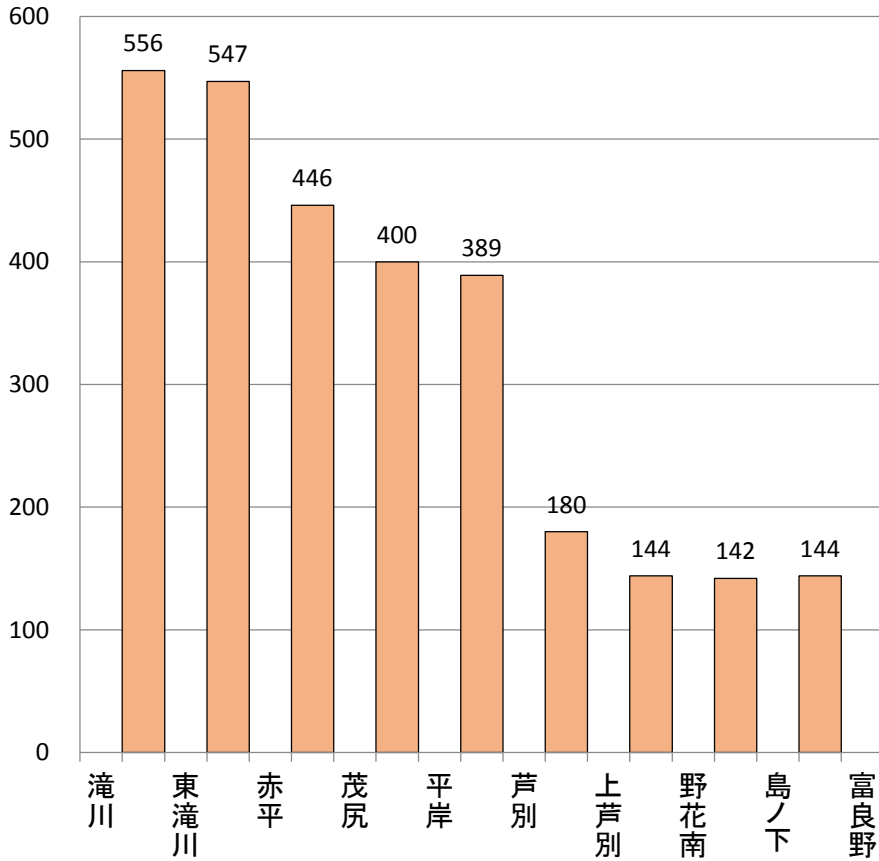
# 1日当たり駅間の車内乗車人数

## ■平成27年度乗降人員調査 車内乗車人数

○芦別以東でご利用が減少しています。

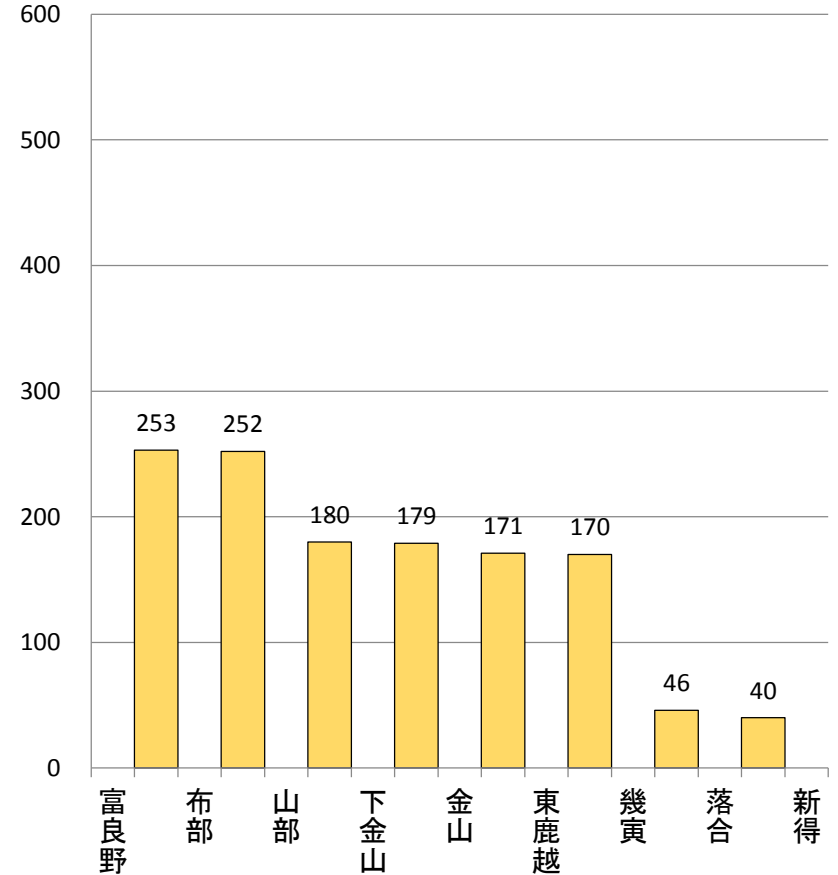
◆滝川・富良野

(人)



○幾寅以東でご利用が減少しています。

◆富良野・新得



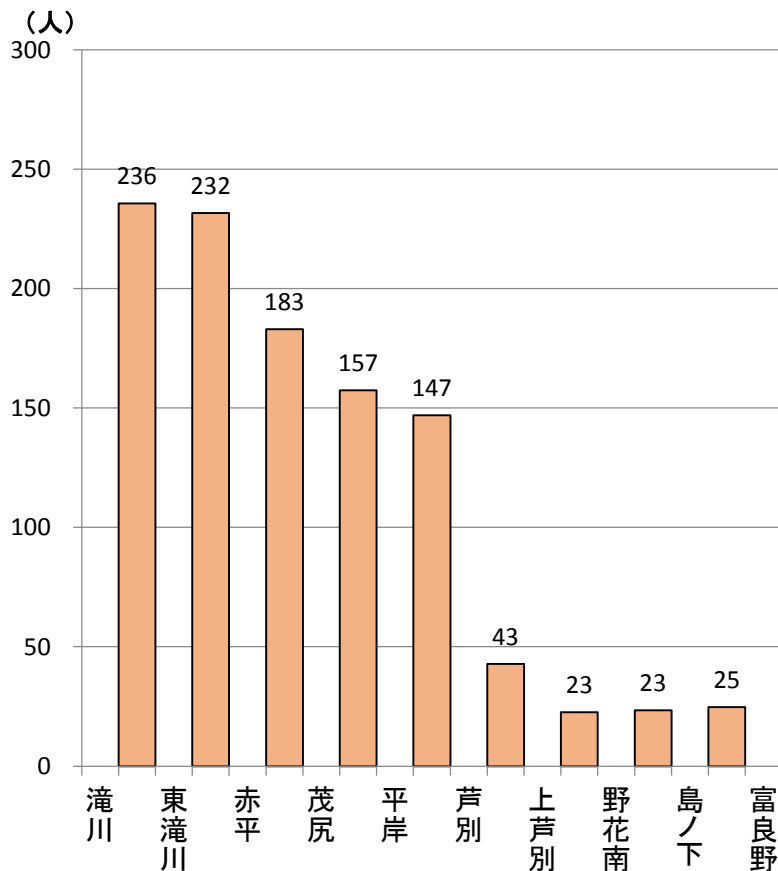
※平成27年11月実施 列車別乗降人員調査の実績より算出

# 1日当たり駅間の定期券利用実績

## ■平成27年度定期券利用実績(1日当たり人数)

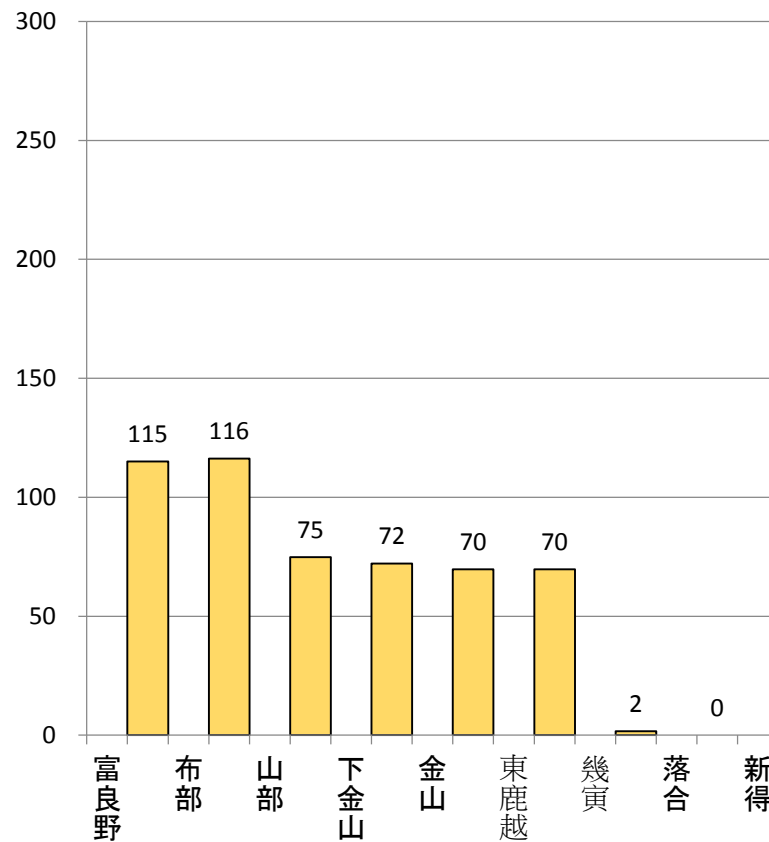
○芦別以東でご利用が減少しております。

### ◆滝川・富良野



○幾寅以東でご利用が減少しております。

### ◆富良野・新得

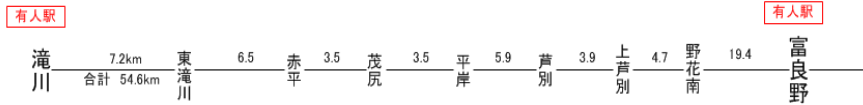


根室線内各駅の定期券発売枚数(1ヶ月定期を1枚と換算)の実績から年間人員を換算  
 年間人員換算＝「年間の1ヶ月定期発売枚数」×1/12(人数)×2(往復)×248(年間平日数)  
 1日当たり＝年間人員換算/365

# 駅の乗車人員

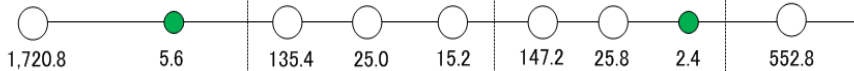
## ◆滝川・富良野

○乗車人員が10人以下の駅は、9駅中2駅です。



※駅は平成29年3月4日現在

駅別乗車人員(H24-28の5年平均)



※乗車人員は特定日調査に基づく

※乗車人員1日平均  
 ● 1人以下  
 ● 10人以下  
 ○ 10人超

所在自治体	滝川市	赤平市	芦別市	富良野市
平成27年度人口	41,192人	11,105人	14,676人	22,936人

※人口は国勢調査に基づく

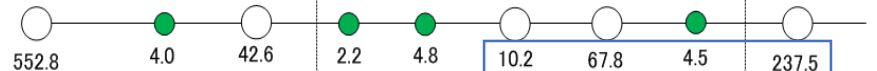
## ◆富良野・新得

○乗車人員が10人以下の駅は、9駅中4駅です。



※駅は平成29年3月4日現在

駅別乗車人員(H24-28の5年平均)



※乗車人員は特定日調査に基づく

※乗車人員1日平均  
 ● 1人以下  
 ● 10人以下  
 ○ 10人超

### 年度別乗車人員

		(東鹿越)	(幾寅)	(落合)	(新得)
H28	49	H28はデータなし			
H27	1	59	5	245	
H26	0	74	4	202	
H25	0	72	5	247	
H24	1	66	4	256	

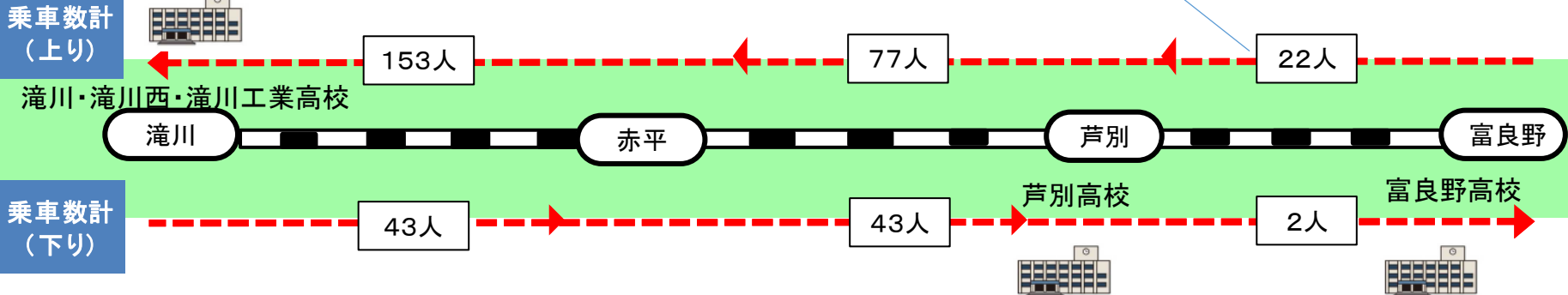
所在自治体	富良野市	南富良野町	新得町
平成27年度人口	22,936人	2,555人	6,288人

※人口は国勢調査に基づく

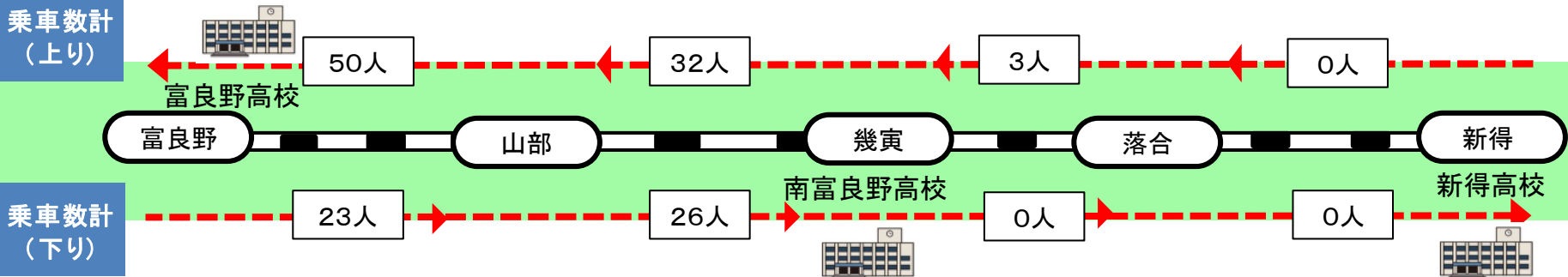
# 地域の生活を支える根室線（鉄道利用の通学状況）

根室線（滝川～新得間）は、通学のための重要な交通機関として利用されているが、一部においては、利用者数が極めて少ない区間もあります。

## 【滝川～富良野間】



## 【富良野～新得間】



<参考：乗車定員>



キハ40:96名



路線バス:約80名 ※大型(9m超)

# 高校等の通学の状況

## ■通学状況 (平成28年度)

### ◆滝川・富良野

		(人)											通学計	
		深川	美唄	砂川	滝川	東滝川	赤平	茂尻	平岸	芦別	上芦別	島ノ下	富良野	通学計
深川西高等学校	乗車数	←	←	←	←	1								1
	通学計	1	←	←	←	1								1
美唄聖華高等学校	乗車数		←	←	←	←	←	←	1					1
	通学計		1	←	←	←	←	←	1					1
砂川高等学校	乗車数			←	←	2	←	←	←	1				3
	通学計			3	←	3	←	←	←	1				3
滝川工業高等学校	乗車数				←	7	2	←	3	1				13
	通学計				13	←	13	6	←	4	1			13
滝川高等学校	乗車数				←	13	2	3	23	5	←	2		48
	通学計				48	←	48	35	33	30	7	←	2	48
滝川西高等学校	乗車数				3	50	12	6	7	9				87
	通学計				87	87	84	34	22	16	9			87
芦別高等学校	乗車数				43	→	→	→	←	←	←	4		47
	通学計				43	→	→	→	←	←	←	4		47
富良野高等学校	乗車数								1	→	1	2		2
	通学計								1	→	2	2		2
乗車数計					43	3	73	16	9	35	16	1	6	202

#### 【滝川→富良野】

・滝川から芦別高校への通学流動が多い

#### 【富良野→滝川】

・芦別、赤平等から滝川の高校への通学流動が多い

### ◆富良野・新得

		(人)											通学計
		富良野	布部	山部	下金山	金山	東鹿越	幾寅	落合	新得	通学計		
富良野高等学校	乗車数	←	1	17	5	5	←	19	3			50	
	通学計	50	50	49	32	27	←	22	3			50	
南富良野高等学校	乗車数	23	→	3	→	→	→					26	
	通学計	23	→	26	→	→	→	26				26	
乗車数計		23	1	20	5	5		19	3			76	

#### 【富良野→新得】

・富良野から南富良野高校への通学流動が多い

#### 【新得→富良野】

・幾寅、山部等から富良野高校への通学流動が多い

富良野高校には滝川方面、新得方面の両方からの通学流動がある

※通学者数は、平成28年度通学調査の結果

(通学状況について各学校へ調査を依頼し、回答のあったものを記載。富良野緑峰高校は未回答。)

※網掛けは各高校最寄り駅での降車数

※島ノ下駅は平成29年3月4日に廃止

# 通勤・通学定期の発売状況

## 定期券月平均発売枚数 (平成27年度)

### ◆滝川・富良野

(枚)

	滝川	東滝川	赤平	茂尻	平岸	芦別	上芦別	野花南	島ノ下	富良野	線区外 (富良野以遠)	合計
線区外 (滝川以遠)		1.0 0.3	5.5 1.0	3.0 1.9		2.2 1.3	0.3					11.9 4.4
滝川		2.9	59.3	19.1	7.7	45.4	17.0			4.0	0.8	156.2
東滝川			4.7	0.8		9.5	1.1			1.9	0.8	18.8
赤平						20.8						20.8
茂尻						6.6	0.8					7.4
平岸						1.1						1.1
芦別										5.6		5.6
上芦別							0.1			1.0		1.1
野花南										3.9		3.9
島ノ下										0.3		0.3
富良野										0.6		0.6
合計		3.9 0.3	64.8 5.7	22.1 2.8	7.7	69.4 17.3	17.3 2.0			14.4 3.8	0.8 0.8	200.3 32.5

定期券のうち通学定期が全体の約9割を占める

### ◆富良野・新得

(枚)

	富良野	布部	山部	下金山	金山	東鹿越	幾寅	落合	新得	合計
線区外 (富良野以遠)		0.8								0.8
富良野			29.9 4.9	2.0	2.8		41.8	1.2		77.8 6.9
布部							0.9			0.9
山部							4.3			4.3
下金山										
金山							1.0			1.0
東鹿越										
幾寅										
落合	定期券のうち通学定期が全体の9割を超える									
新得	滝川・布部間の通学定期が月平均0.8枚発売されている									
合計		0.8	29.9 4.9	2.0	2.8		47.1 3.0	1.2		83.8 7.9

凡例：  通学定期券月平均発売枚数

通勤定期券月平均発売枚数

※1ヶ月定期は1枚、3ヶ月定期は3枚、6ヶ月定期は6枚として集計

※経路は最も安価な経路で集計

※島ノ下駅は平成29年3月4日に廃止




※小数点第1位未満は四捨五入

# 交通モードの比較

滝川～富良野～新得間は、都市間バス及び路線バスが並走し、特に、滝川～芦別間のバスは鉄道の2倍を越える運行本数となっている。

【出典】北海道調べ

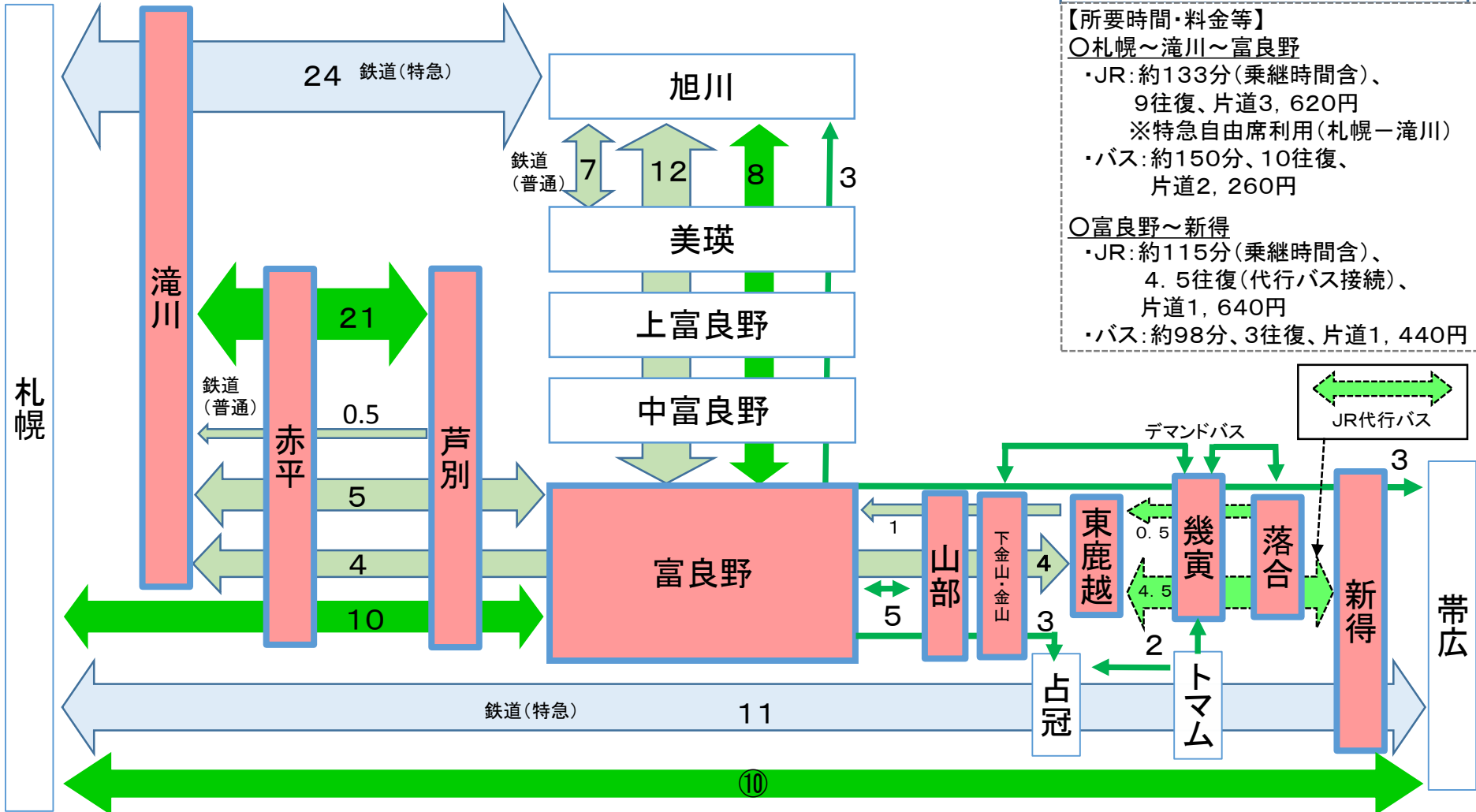
<交通機関別の運行状況> ※H29.8時点

-  鉄道 特急
-  鉄道 普通・快速
-  都市間・路線(町村営)バス

※数は、往復の数字

【所要時間・料金等】

- 札幌～滝川～富良野
  - ・JR:約133分(乗継時間含)、9往復、片道3,620円
  - ※特急自由席利用(札幌-滝川)
  - ・バス:約150分、10往復、片道2,260円
- 富良野～新得
  - ・JR:約115分(乗継時間含)、4.5往復(代行バス接続)、片道1,640円
  - ・バス:約98分、3往復、片道1,440円

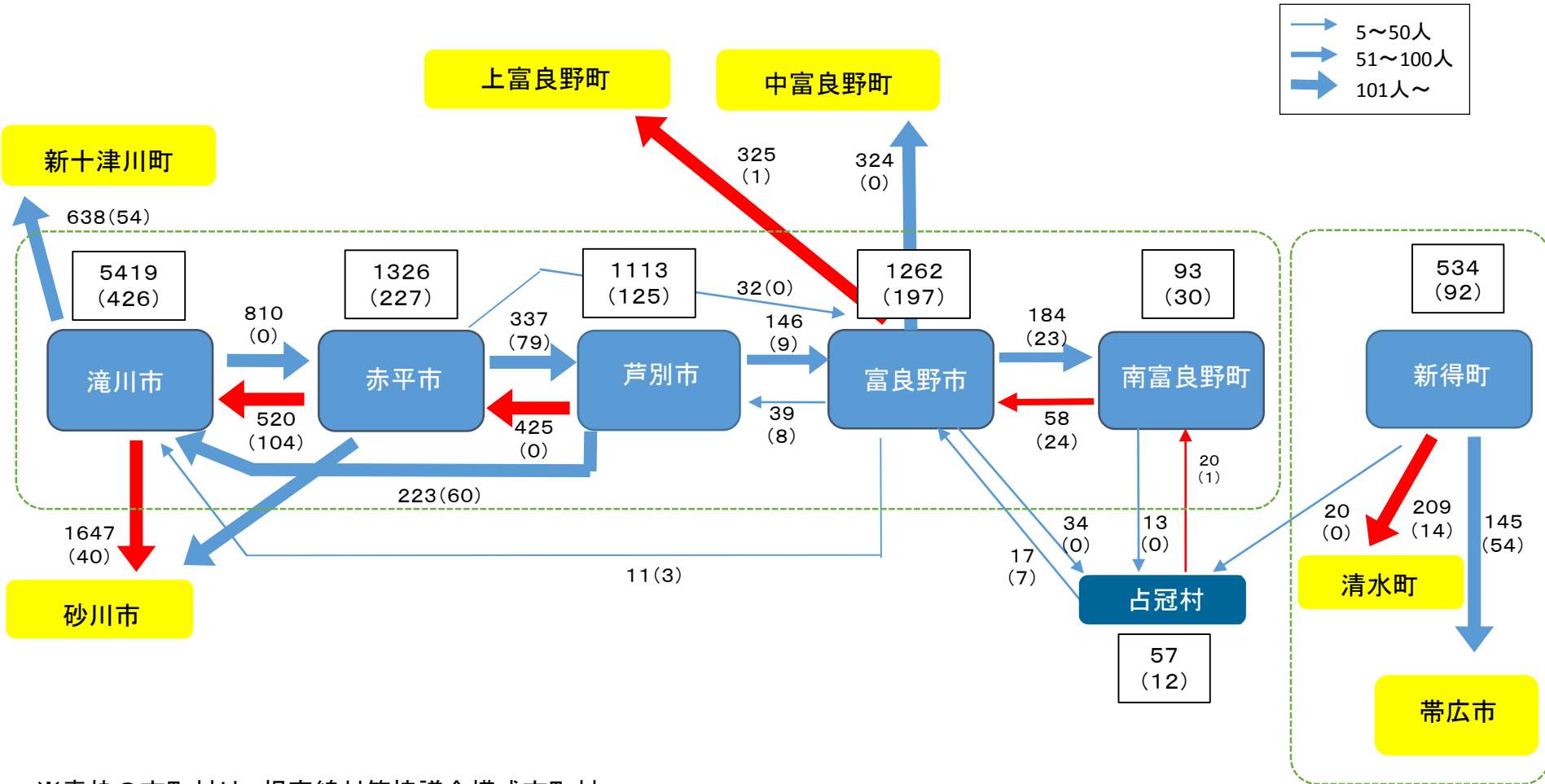




# 地域における移動の実態 ～通勤・通学～

- 沿線5市町(滝川市、赤平市、芦別市、富良野市、南富良野町)においては、双方向の通勤・通学の流動が見られる。
- 新得町は、十勝管内での通勤・通学の流動が大半となっている。

<他市町村への通勤・通学の移動実態(上位3市町村\*沿線相互の移動は全て記載)>



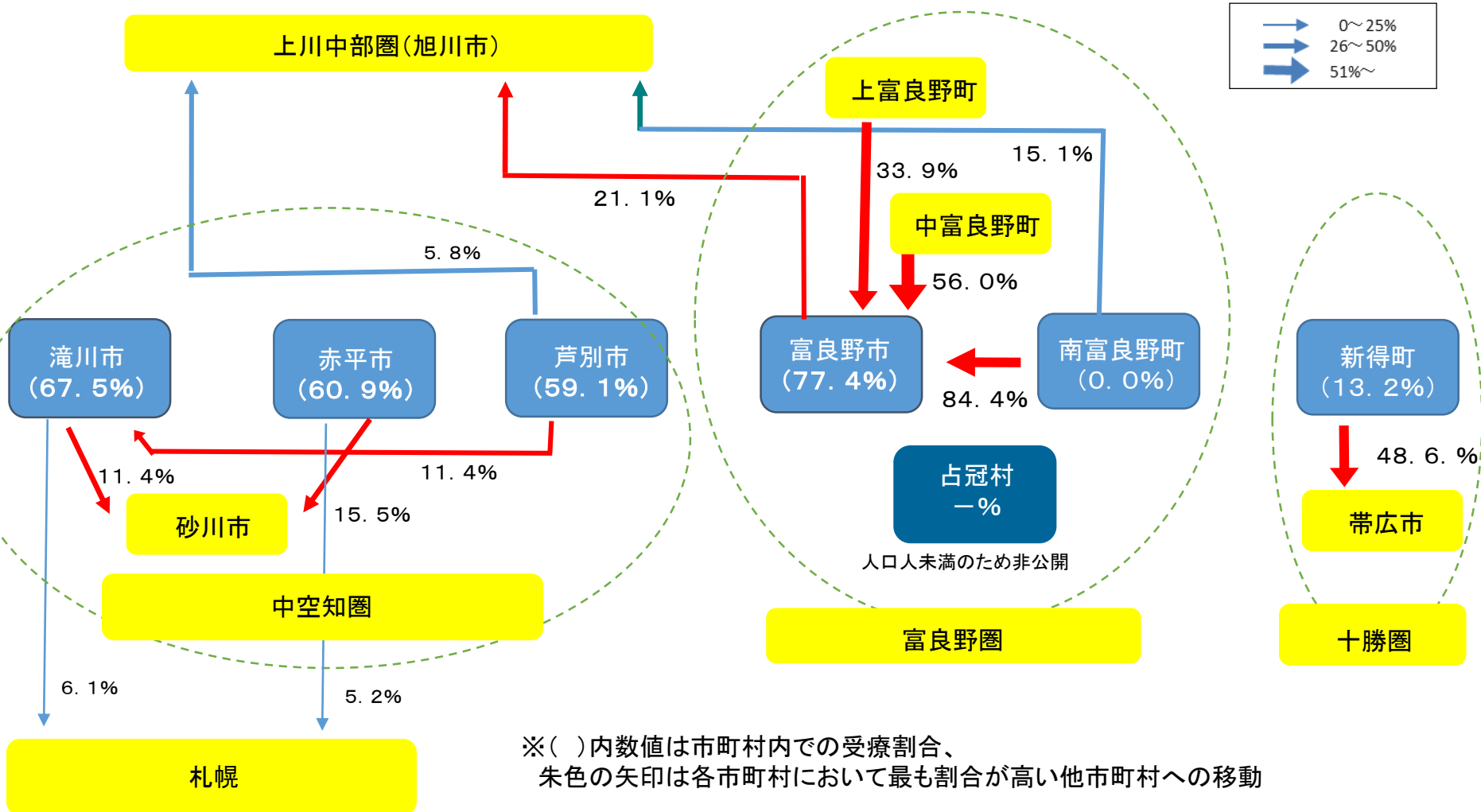
※青枠の市町村は、根室線対策協議会構成市町村

( )内数値は通学者数、協議会構成市町村の上の数値は市町内での通勤・通学者数、朱色の矢印は各市町村において最も人数が多い他市町村への移動

# 地域における移動の実態 ～医療～

- 滝川市・赤平市・芦別市は、概ね地元の医療機関で入院しているが、一部で周辺の市や旭川、札幌の医療機関への流動が見られる。
- 南富良野町は、富良野市の医療機関への流動が極めて高い。
- 新得町は、帯広市の医療機関への流動が多い。

＜他市町村への入院に伴う移動実態(上位2市町村)＞

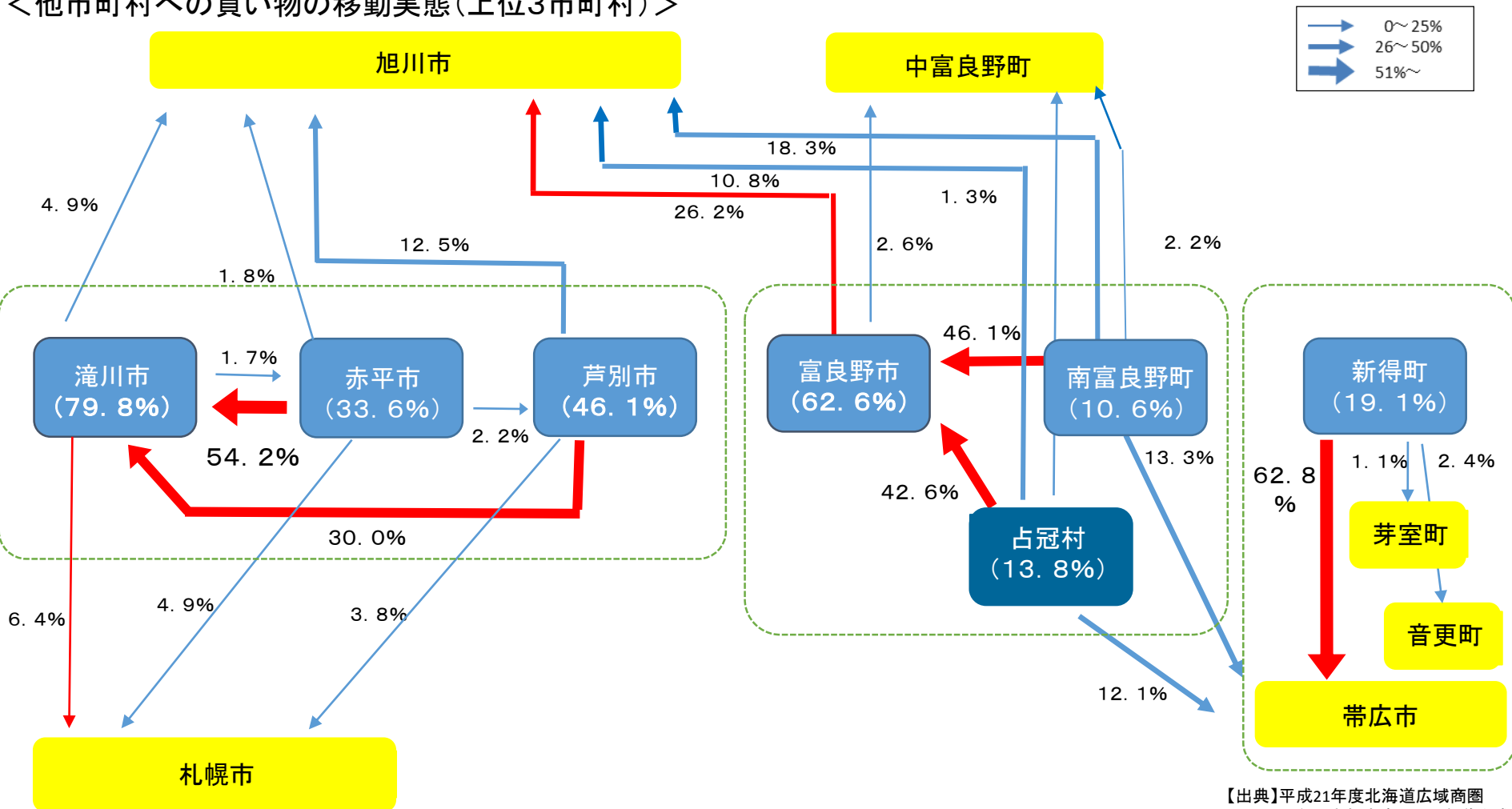


※( )内数値は市町村内での受療割合、  
朱色の矢印は各市町村において最も割合が高い他市町村への移動

# 地域における移動の実態 ～買物～

- 赤平市、芦別市は、滝川市への流動が多く、滝川市は市内での買い物がほとんどとなっている。
- 南富良野町、占冠村は、富良野市への流動が多く、富良野市は市内での買い物が多いものの旭川市へも一定の流動がみられる。
- 新得町は、帯広市への流動がほとんどとなっている。

## <他市町村への買い物の移動実態(上位3市町村)>



【出典】平成21年度北海道広域商圏  
動向調査報告書より北海道作成

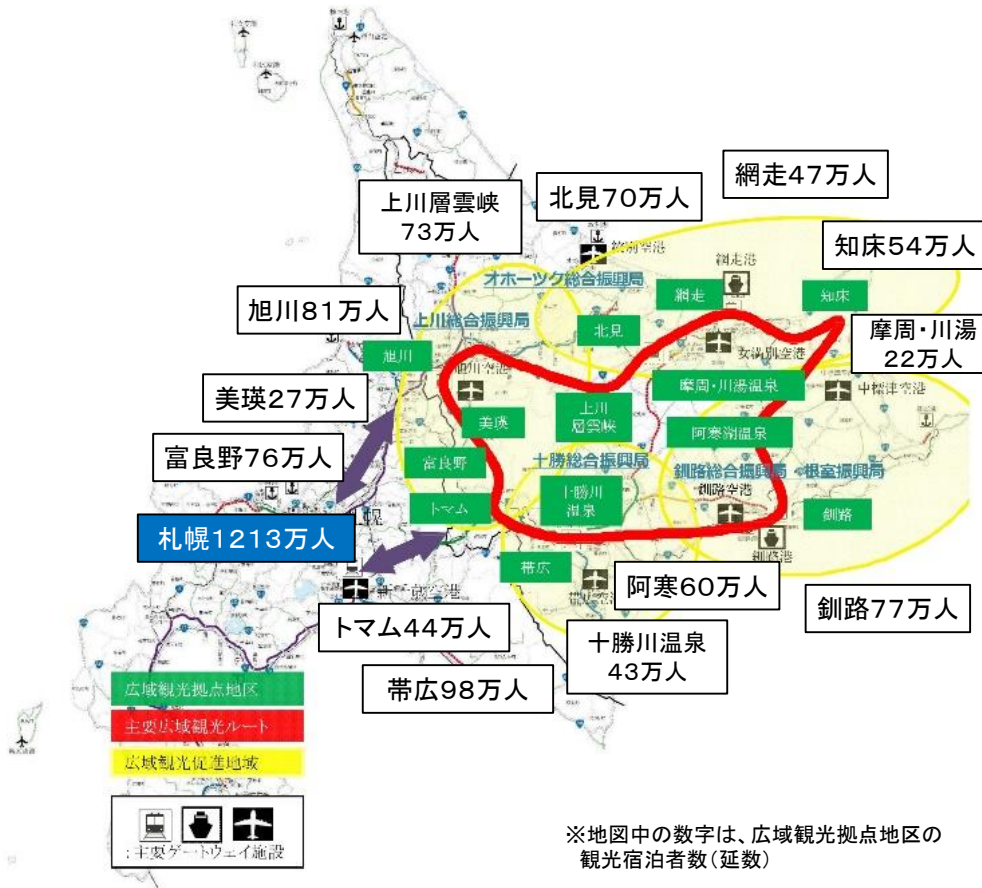
※( )内数値は市町村内での買い物割合、朱色の矢印は各町において最も割合が高い他市町村への移動

# 広域観光ルートを形成する根室線①

- 国の広域観光周遊ルートには、広域観光拠点地区である富良野市も含まれており、インバウンドの増加や北海道新幹線開業も相まって、今後、国や道が進める観光立国に大きく寄与する可能性があります。
- 沿線地域の宿泊客数は、増加傾向であり、特に外国人宿泊客数は急激な増加となっています。

## ①国の広域観光周遊ルート

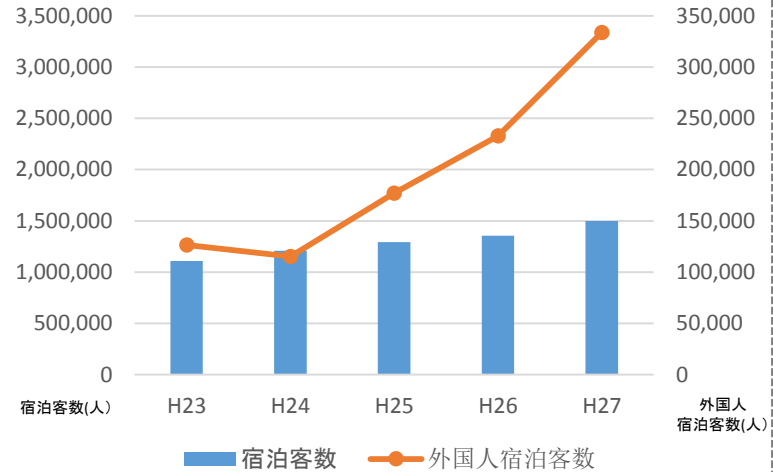
「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」



【出典】国土交通省観光庁資料

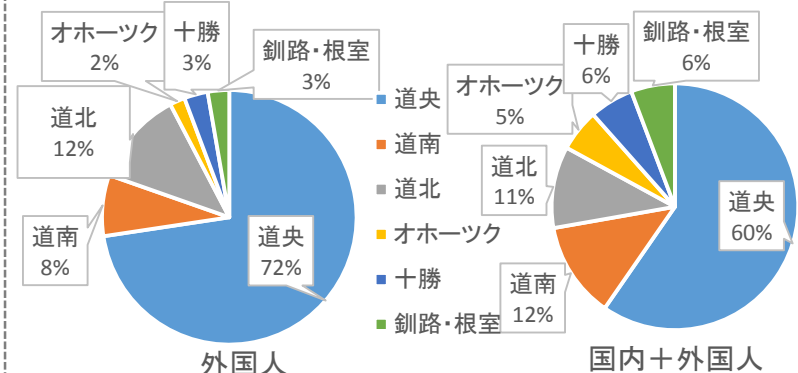
## ②沿線地域における観光宿泊者数(延数)の状況

【滝川～新得間の沿線等市町村計】※占冠村を含む



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

## ③平成27年 圏域別・観光宿泊者数(延数)の割合

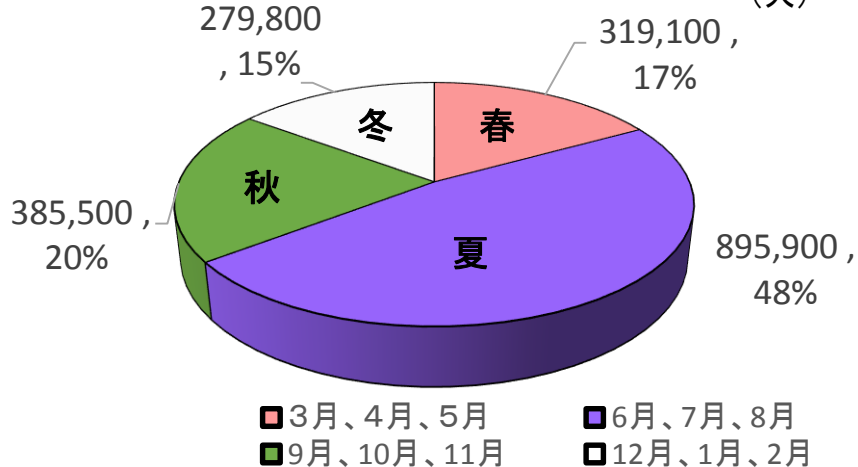


【出典】北海道観光入込客数調査報告書

# 広域観光ルートを形成する根室線②

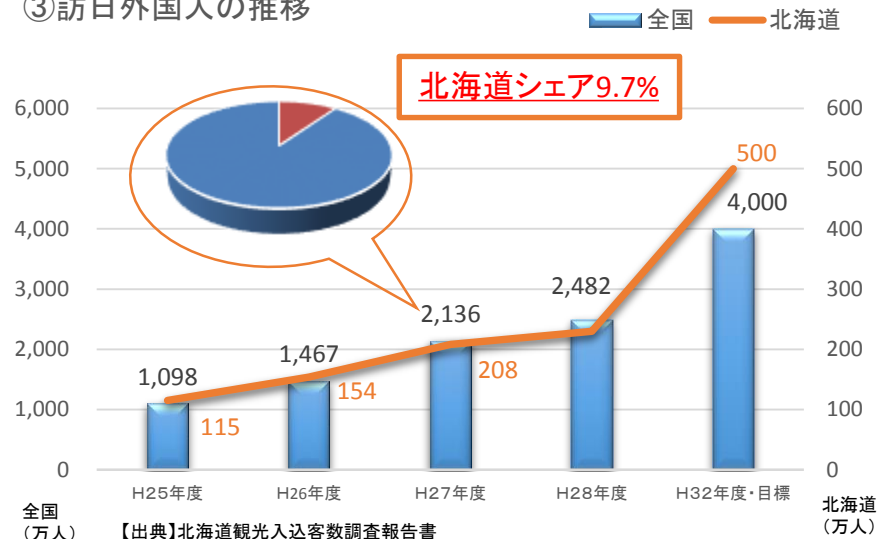
- 根室線沿線の代表的な観光地である富良野市は、観光客の入込みが夏に集中している。
- 鉄道を利用する外国人観光客は増加が続いており、外国人向けレールパスの利用は更なる拡大の可能性はある。

①富良野市：平成27年度・季節別観光入込客数 (人)



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

③訪日外国人の推移



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

②富良野市：月別宿泊客延数 (人)



【出典】北海道観光入込客数調査報告書

④外国人向けレールパスの販売状況

北海道レールパスの販売枚数は、全国以上の伸び率となっているが、全国に占めるシェアは、依然低い。

	H27	H28	対前年比
JR6社計	231.8万枚	273.1万枚	117.8%
北海道レールパス	7.9万枚	9.4万枚	119.0%
シェア	3.4%	4.1%	

北海道レールパス  
 外国人旅行者専用割引切符 (特急・急行列車が乗り放題)

- ・3日間16,500円
- ・5日間22,000円
- ・7日間24,000円

【出典】JR北海道資料、北海道調べ

# 広域物流ルートを形成する根室線①

- 鉄道貨物輸送は道内と道外の輸送シェアの約8%を、農産物をはじめとする多様な貨物を輸送しています。
- 道内における貨物列車の運行本数は、札幌以南が多くなっており、滝川～富良野間においては、8月から4月の間のみ臨時列車上下2本が運行されています。

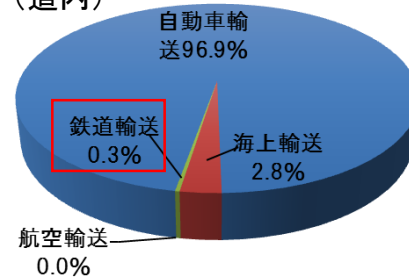
## ① 鉄道貨物輸送の状況

【出典】JR貨物  
陸上貨物輸送の  
鉄道シェア(H25実績)



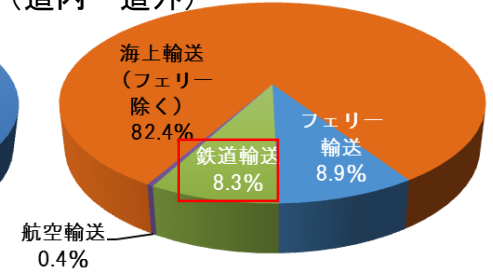
## ③ 輸送モード別貨物輸送量

(道内)



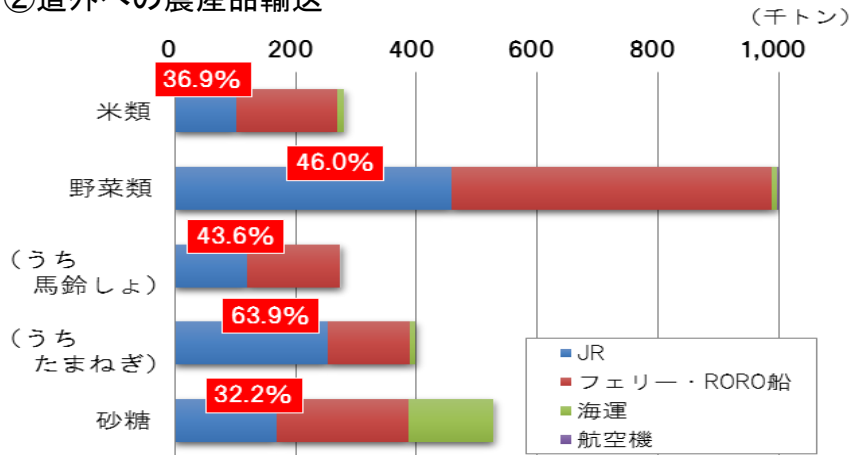
【出典】数字で見る北海道の運輸(平成28年度版)  
鉄道: JR貨物・北海道運輸局資料 自動車: 「自動車輸送統計年報」  
海上: 「港湾統計流動表」 航空: 「航空輸送統計年報」による

(道内一道外)



【出典】数字で見る北海道の運輸(平成28年度版)  
鉄道・フェリー: 「貨物・旅客地域流動調査」  
海上: 「港湾統計流動表」 航空: 「航空輸送統計年報」

## ② 道外への農産品輸送



【出典】農畜産物及び加工食品の移出実態(平成27年)調査結果報告書(平成29年3月 北海道開発局)

## ④ 貨物列車の運行状況

※貨物列車運行線区[赤線]

- 設定列車本数が上下50本以上/日
- ▬ 設定列車本数が上下10本以上～50本/日未満
- - - 設定列車本数が上下10本未満/日

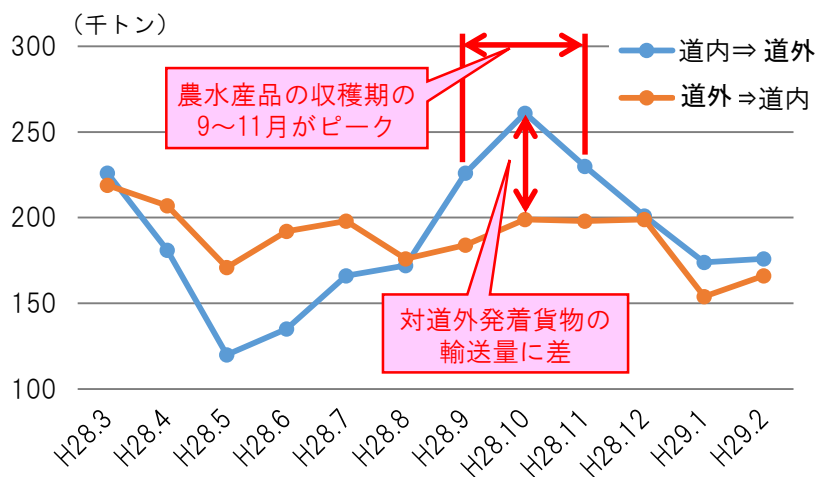


【出典】JR貨物 区間別設定列車本数(列車本数には、臨時列車を含む。)

# 広域物流ルートを形成する根室線②

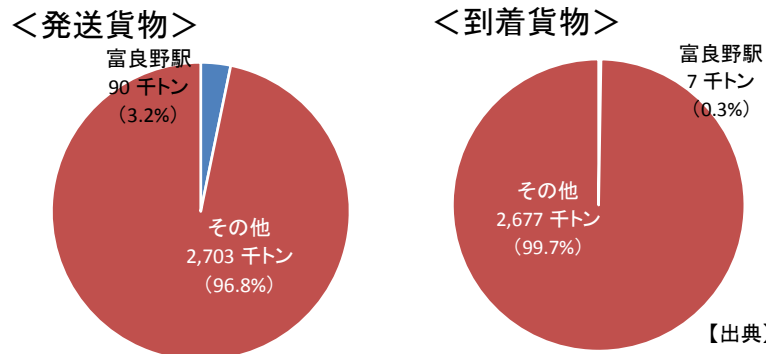
- 道内から道外へ向かう上り便の輸送では、一次産品比率が高いことにより、季節変動が大きくなっている。
- 下り便の荷物が少ないことによる片荷輸送が課題となっており、富良野駅発着の貨物についても同様の傾向となっている。
- 貨物列車を運行するために必要な安全投資並びに修繕の一部は、国鉄改革時にJR6社間で締結した協定（アボイダブルコストルール）により、JR北海道が負担している。

## ① 鉄道輸送における月別輸送量（道内→道外間輸送）



【出典】北海道の運輸の動き（月報）（北海道運輸局）

## ② 道内発着輸送貨物における富良野駅の割合（H27）



【出典】JR貨物資料

## ③ 貨物による線路使用料負担の比較

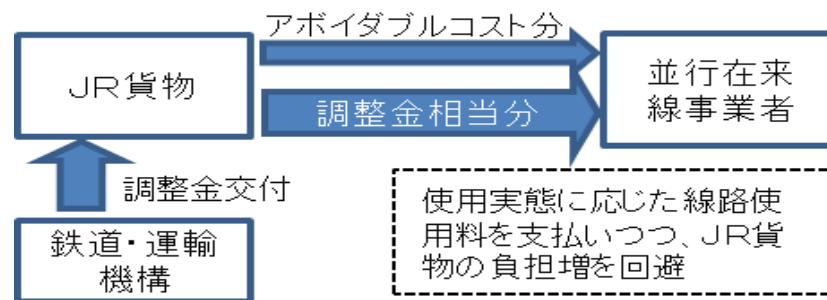
区分	線路・電路設備修繕費		人件費・	資本費
	軌道・電気	その他	業務費	（設備投資等）
JR旅客	○	×	×	×
並行在来線	○	○	○	○

### ＜JR旅客会社に対する線路使用料＞

・アボイダブルコストルールが適用され、貨物列車が走行しなければ回避できる経費（レールの摩耗に伴う交換費用等）のみをJR貨物が負担

【出典】国土交通省HP

## ④ 並行在来線事業者に対する線路使用料



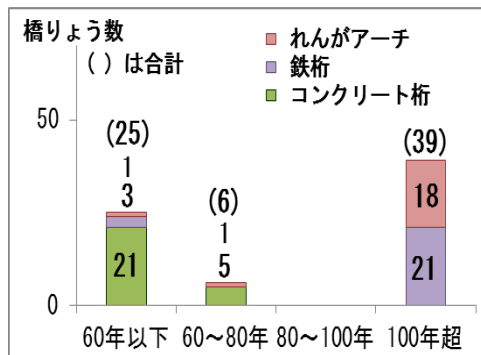
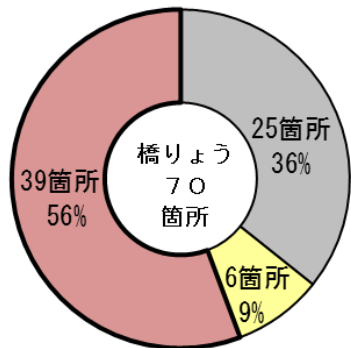
### ＜並行在来線事業者に対する線路使用料＞

・厳しい経営環境の並行在来線事業者に対し、使用実態に応じた線路使用料を確保するため、アボイダブルコスト相当分に加え、鉄道・運輸機構がJR貨物を通じて、貨物調整金を交付

【出典】国土交通省HP

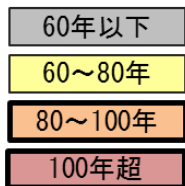
# 根室線の土木構造物の概況

## ■ 滝川・富良野間

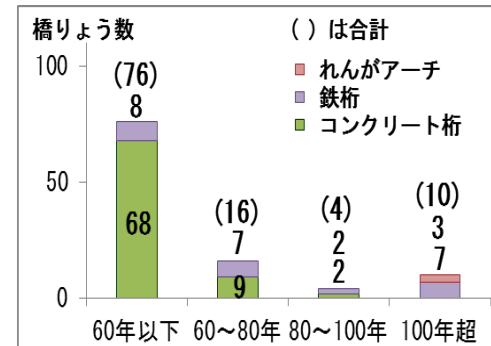
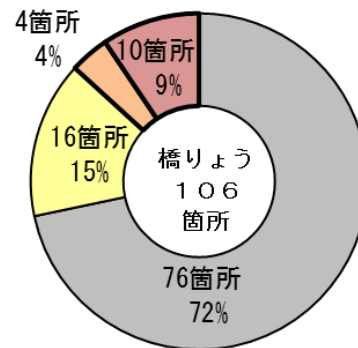


橋りょうの経年および材質

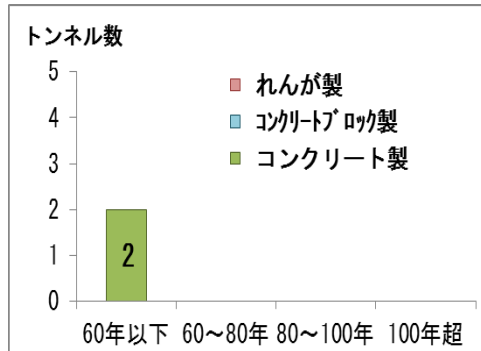
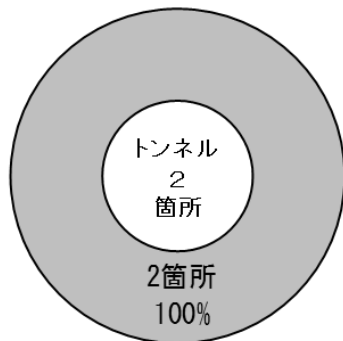
凡例



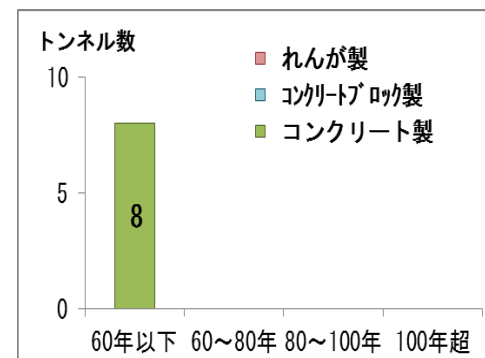
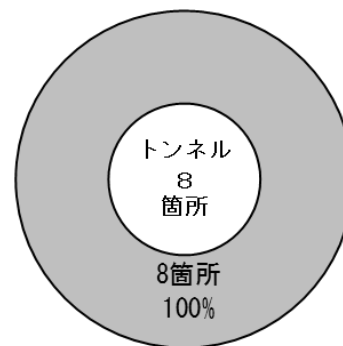
## ■ 富良野・新得(上落合)間



橋りょうの経年および材質



トンネルの経年および材質



トンネルの経年および材質

※平成29年1月現在



# 根室線の大規模修繕・更新費用

## ■ 今後20年間で運営赤字とは別に必要となる土木構造物の大規模修繕・更新費用

根室線	設備概況		費用内訳			
	種別	数量	項目	数量	費用	計
滝川・富良野	橋りょう	70橋	①鋼橋の腐食対策	24橋(64連)	6億円	10億円
			②鋼橋の亀裂対策	13連	1億円	
			③橋脚の洗掘対策	3橋(8橋脚)	2億円	
	経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				1億円	1億円
計					11億円	11億円

根室線	設備概況		費用内訳			
	種別	数量	項目	数量	費用	計
富良野・新得(上落合)	橋りょう	106橋	①鋼橋の腐食対策	24橋(38連)	4億円	5億円
			②鋼橋の亀裂対策	8連	1億円	
			③橋脚の洗掘対策	1橋(1橋脚)	0億円	
	トンネル	8箇所	①地山の影響を受けるトンネルの変状対策	2箇所	9億円	14億円
			②トンネルの漏水対策	5箇所	5億円	
経年進行に伴う恒常的な維持管理費用の増加				3億円	3億円	
計					22億円	22億円

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。

# 根室線の車両の更新費用

## ■ 今後20年間で運営赤字とは別に必要となる車両の更新費用

### 1 車両の現状及び更新の考え方

- ・ 全車両が更新時期を迎えるため、新製車両への更新が必要
- ・ 一般用の新製車両については、現在試作車を製作中である電気式気動車を想定

### 2 今後20年間の車両更新費用

1の考え方に基づき算出した今後20年間の車両更新費用は以下のとおりです。  
 なお、更新車両数は平成29年4月時点の予定ダイヤを前提として算出しています。  
 また、観光列車用（フラノラベンダーエクスプレス等）の車両は含んでいません。

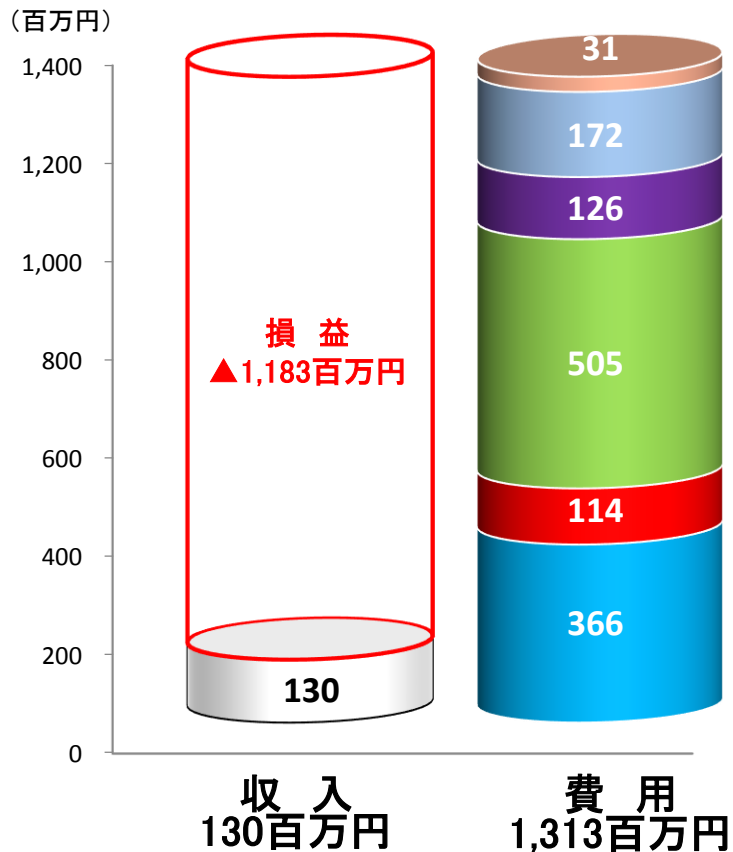
線 区	更新車両数	車両更新費用	備考
根室線（滝川～富良野間）	7両	14億円	
根室線（ <u>滝川</u> ～新得間）	9両	18億円	滝川～新得間の場合は上記7両に加え、2両が必要となります

※ 金額は億円未満を四捨五入して表示しています。

# 根室線の収支の状況

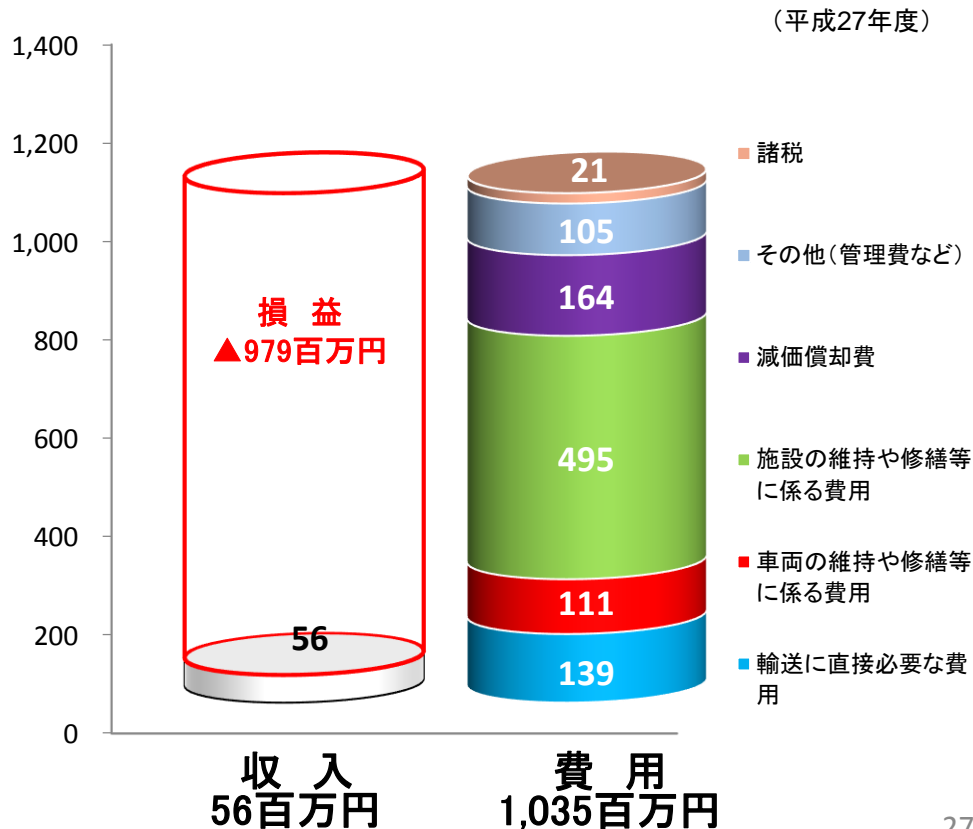
## ■滝川・富良野

- 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おります。
- 石勝線開業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です。



## ■富良野・新得

- 石勝線開通後は特急列車の運行が無くなり、現在は極端にご利用が少ない線区です。
- 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おります。



# 収支の各項目に含まれる内容

収入	収入の内容
収入	・乗車券、特急券など
	・通勤定期券、通学定期券など
	・建物及び土地等貸付料、旅客雑収入(入場料金等)など
費用	費用の内容
輸送に直接必要な費用	・運転士、車掌、指令に係る費用、燃料費
	・駅などの旅客の取り扱いに係る費用
車両の維持や修繕等に係る費用	・車両の検査・修繕に係る費用など
施設の維持や修繕等に係る費用	・線路、橋梁、トンネル、建物などの修繕に係る費用
	・信号、通信設備、配電線などの修繕に係る費用
減価償却費	
その他(管理費など)	・施設、車両の維持、修繕の作業管理に係る本社、支社の費用
	・列車の運転及び旅客の取り扱いの作業管理に係る本社、支社の費用
	・一般管理費の費用など
諸税	・固定資産税など

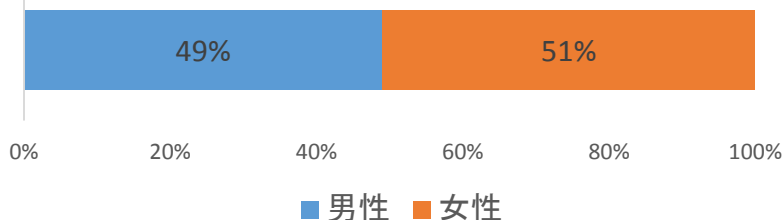
- ・収入は、発売した切符の区間に応じて配分している。
  - ・車両に係る費用は実際に走行した区間の距離に応じて配分している。
  - ・施設に係る費用は直接線区に係る費用のほか、配分が必要な費用については、その線区に関わった人員割合で配分している。
  - ・本社計画部門などの管理費を全て線区に費用割合で配分している。
  - ・人件費には、社員7,000人のほかに定年退職後の再雇用者と契約社員1,300人の人件費と冬期の除雪作業員等の臨時雇用者2,000人の人件費も含まれる。  
また、JR札幌病院の医師及び派遣医師を含む。
  - ・JRの平均年収(※)は500万円を下回る水準である。
- ※平均年収には、超過勤務手当等の実績給を含む。管理職社員及び定年退職後の再雇用者で労働日数が定年退職前と同じ者を含み、医療社員及び契約社員を除く。

# JR利用者アンケート調査① (H29.6.29実施)

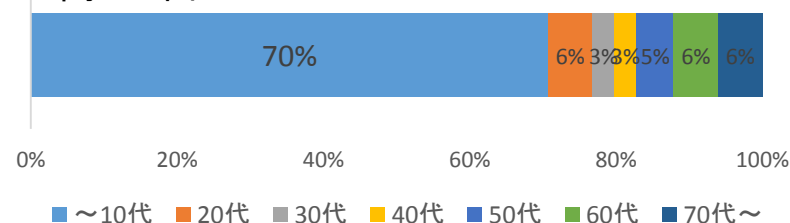
## ●各駅におけるアンケート回答者数

滝川駅	東滝川駅	赤平駅	茂尻駅	平岸駅	芦別駅	富良野駅	東鹿越駅	新得駅	合計
218人	6人	45人	10人	10人	19人	360人	56人	22人	746人

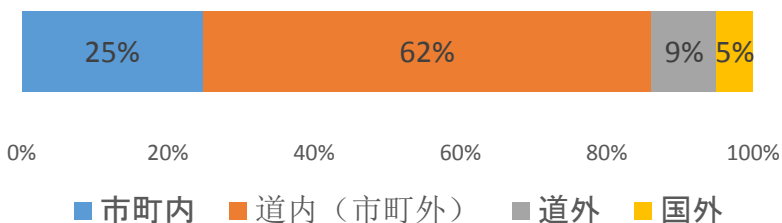
### 問1 性別



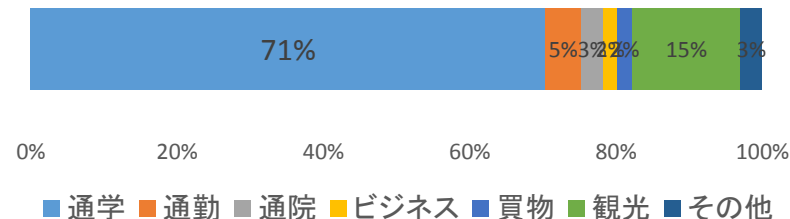
### 問2 年代



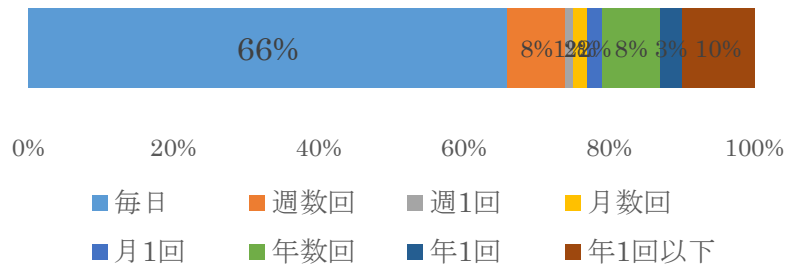
### 問3 お住まい



### 問4 JRの利用目的

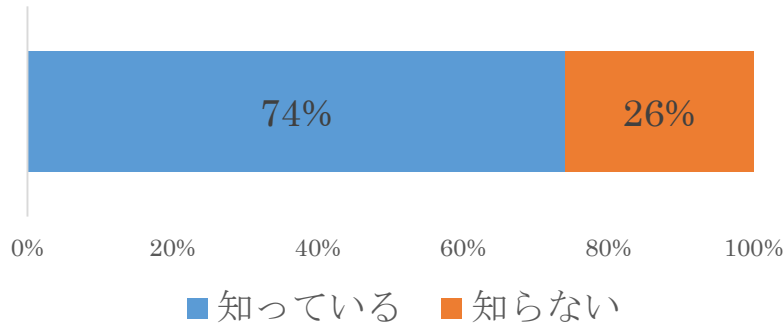


### 問5 JRの利用頻度

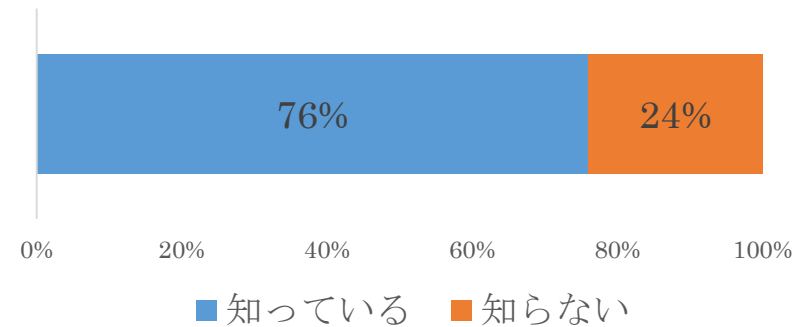


# JR利用者アンケート調査② (H29.6.29実施)

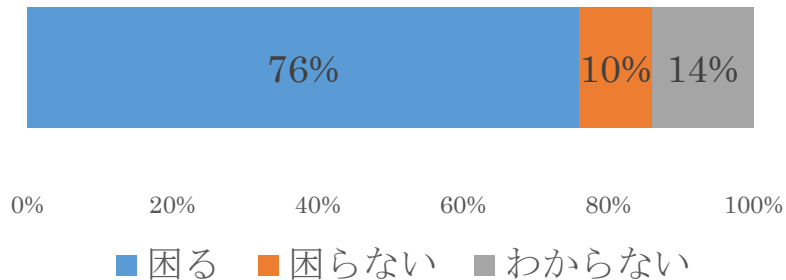
問6 JRが利用者の少ない路線の廃止などを含めた見直しを検討していることを知っていますか？



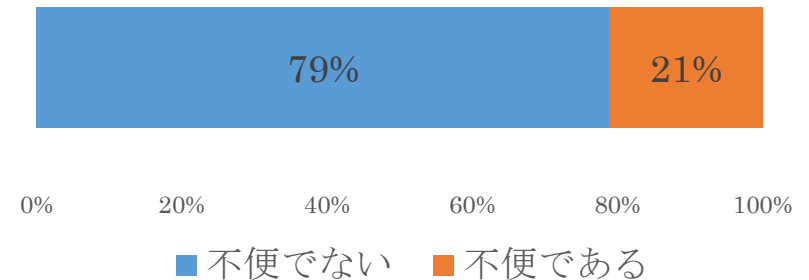
問7 本路線が見直しの対象となっていることを知っていますか？



問8 利用している路線が廃止されバスに転換されるとしたらどう思いますか？



問9 ご利用している駅に不便を感じますか？



# J R利用者アンケート調査による主な意見

## 【利便性向上に関する意見】

- ① 列車の本数を増やしてほしい（赤平駅、芦別駅、富良野駅、東鹿越駅）
- ② 昼の時間帯の列車が少ない（赤平駅）
- ③ 根室線はなくなってほしくない（平岸駅）
- ④ エレベーターやエスカレーターの設置が必要である（芦別駅、富良野駅）
- ⑤ 活気のある街なれば利用者は増えると思う。（芦別駅）
- ⑥ せっかく線路がつながっているのだから、イベントとしてエリア周遊を（芦別駅）
- ⑦ 列車の運賃を安くしてほしい（富良野駅）
- ⑧ 駅の売店（キオスク）やゴミ箱がなくなり、大変に不便になった（富良野駅）
- ⑨ 乗り心地を改善してほしい（富良野駅）
- ⑩ 外国人観光客に対する案内表示不足、丁寧さ不足を感じる（富良野駅）
- ⑪ お得な切符をいろいろ出してJ Rを交通の一番候補になるようにしてほしい（新得駅）

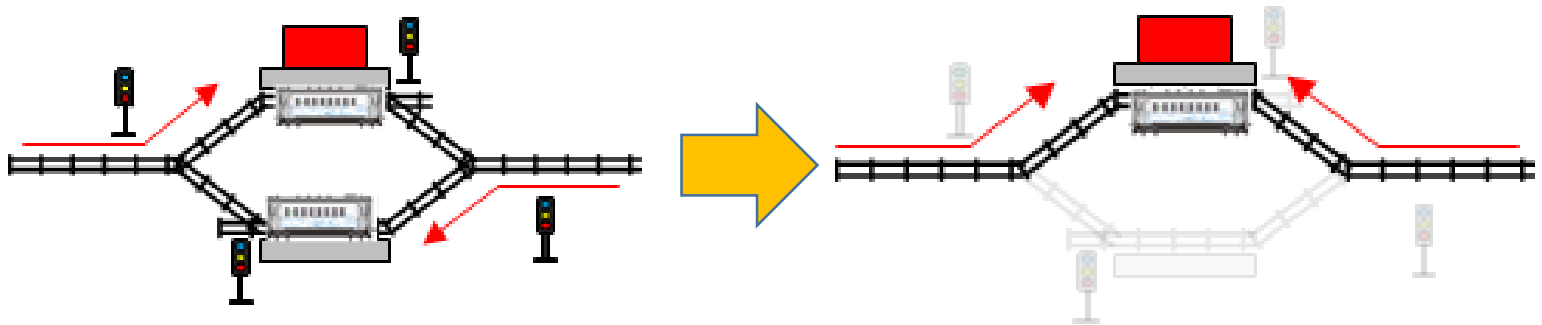
## 【路線見直しに関する意見】

- ① J R北海道はJ R九州を参考に経営改善をすべきであり、赤字路線を切り捨ててもJ R本体は残すべき（富良野駅）
- ② 夕張市方式のように実現可能な道を選択すべき（富良野駅）
- ③ J R北海道は事故が多く安心できないので、J R東日本と一緒にあったほうがいいのではないか（富良野駅）
- ④ どうしても鉄道でなければならない時代でもない（富良野駅）
- ⑤ 幾寅駅から東鹿越駅までバスから汽車に乗り換えるのが大変なので、バスか汽車が早くどちらかに決めてほしい（富良野駅）
- ⑥ 使いやすければバスでも汽車でもどちらでもよい（富良野駅）
- ⑦ 上下分離して国が線路を保守すべき（東鹿越駅）
- ⑧ 北海道で列車を走らせることは残念ながら無理だと思う（新得駅）

# 経費節減策①

コスト圧縮に向けて考えられる経費節減策は以下の4点です。

- ①ご利用の少ない無人駅の廃止 ⇒ 1ヶ所当約100～200万円/年  
JRが定期的に行っている乗降人員調査において乗車人員が極端に少ない駅(過去5年間平均で10名/日以下)であり、定期券の発売枚数が極端に少ない駅から選定
- ②通行量が少なく、隣接踏切への迂回が可能な踏切の廃止 ⇒ 1ヶ所当約100万円/年  
通行量が50台/日に満たない、隣接踏切(車であれば線路キロで5km以内)等による迂回が可能な踏切を廃止
- ③行き違い設備の撤去による設備のスリム化 ⇒ 1ヶ所当約300～400万円/年



- ①線区のご利用の大部分を占める通学生の利便性を確保した列車の運転体系  
 ②線路等の保守メンテナンスを適切に行える体制  
 上記①②を考慮したうえで、使用頻度の低い行き違い設備を撤去

- ④ご利用の少ない普通列車の見直し  
極端にご利用の少ない列車について見直し



## 経費節減策②

### 滝川・富良野間

経費節減策	数量	最大効果	金額
①ご利用の少ない無人駅の廃止	2箇所	200万円	400万円
②通行量が少なく、隣接踏切への迂回が可能な踏切の廃止	9箇所	100万円	900万円
③行き違い設備の撤去による設備のスリム化	列車の運行体系に応じて数量や金額が変わるため、さらなる検討が必要。		
④ご利用の少ない普通列車の見直し			
経費節減策合計			1,300万円

### 富良野・新得間

経費節減策	数量	最大効果	金額
①ご利用の少ない無人駅の廃止	4箇所	200万円	800万円
②通行量が少なく、隣接踏切への迂回が可能な踏切の廃止	3箇所	100万円	300万円
③行き違い設備の撤去による設備のスリム化	列車の運行体系に応じて数量や金額が変わるため、さらなる検討が必要。		
④ご利用の少ない普通列車の見直し			
経費節減策合計			1,100万円

## 経費節減策③（無人駅（行き違い設備を含む）の年間維持管理費）

単位：百万円

	東滝川	赤平	茂尻	平岸	芦別	上芦別	野花南	布部	山部	下金山	金山	東鹿越	幾寅	落合
除雪関連費	5.3	7.1	5.3	5.1	7.4	3.3	3.4	2.3	3.1	2.9	3.5	2.4	1.7	1.8
（うち、駅舎等除雪費）	(4.4)	(4.3)	(4.4)	(4.4)	(4.4)	(2.6)	(2.6)	(1.8)	(2.6)	(2.2)	(2.2)	(1.7)	(1.7)	(1.8)
除草費	0.2	0.7	0.2	0.2	0.7	0.3	0.2	0.0	0.3	0.2	0.2	0.3	0.0	0.3
駅舎・乗降場修繕費	0.5	2.2	2.3	1.9	1.1	3.2	0.2	1.2	0.6	0.1	1.5	0.2	1.1	1.0
検査費（駅設備・ホーム・電気設備）	1.3	2.1	1.0	1.0	1.7	1.1	1.2	1.0	1.0	0.2	1.1	1.4	0.2	1.6
電気料金	3.1	4.3	1.6	1.1	4.2	1.2	1.1	0.6	1.7	0.2	2.1	2.4	0.3	3.4
水道・燃料費・諸費	0.7	0.0	0.7	0.7	0.2	0.8	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
巡回等の経費	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2
合計	11.2	16.4	11.1	9.9	15.3	9.9	6.9	5.2	7.0	3.7	8.6	6.9	3.9	8.2

- ・無人駅の年間維持管理費は、駅の維持管理に必要と考えられる項目について、一定の考え方で算出した参考値です。
- ・駅舎・乗降場修繕は過去5年間の工事費実績の年平均により算出
- ・巡回等の経費は1人あたりの基準日額×必要日数により算出
- ・幾寅駅と落合駅の除雪関連費は、列車運休により駅構内の除雪費用は含まれていない。
- ・合計額は、小数点第2位以下を四捨五入。四捨五入により合計値が合わないことがある。

# 経費節減策に関する各市町村の意見等

## ① 駅の廃止により経費節減策

- 駅の廃止は、地域住民との協議による合意形成が必要であると考え(芦別市)
- 無人駅を廃止しても効果は少ない。利用が少ない時間帯は列車を通過させても良いのではない(南富良野町)
- 今後、公共交通の役割は重要となり、駅は廃止してもホームは残し、沿線利用者の交通手段を確保すべき(新得町)
- 高校生が利用する無人駅の廃止は、実質路線廃止を意味する(占冠村)

## ② 踏切の廃止による経費節減策

- 隣接踏切の有無と迂回可能な踏切の調査結果を待って協議することとしたい(滝川市)
- 住民生活への影響が懸念されることから、慎重に検討する必要がある。(芦別市)
- 第一種踏切から第三種踏切への変更が可能な踏切があるか示されたい(富良野市)
- 冬期間通行止め区間は沿線農業者との事前協議による踏切の廃止は可能である(新得町)
- 迂回路が確保できるのであればやむを得ない(占冠村)

## ③ 行き違い設備撤去による経費節減策

- 列車本数の減少や運行トラブル時の復旧遅滞などの影響により、更なる利用減が懸念される(芦別市)
- ある程度の列車を維持するため、一定程度の撤去はやむを得ないと考える(新得町)
- 通学生の利便性を確保した列車の運行体系の考え方を維持していただいたうえで、設備のスリム化はやむを得ない(占冠村)

## ④ 列車の削減による経費節減策

- 利用者からすれば朝夕の通学時間帯を除けば1時間に1本、最低でも2時間に1本程度の運行は必須である(滝川市)
- これ以上の減便は住民生活に大きな影響を与える(芦別市)
- 最低1日6往復の運行の確保を(新得町)
- 通学に必要な便を残し、昼間の時間帯の減便はやむを得ない(占冠村)

# 利用促進策①

大量・高速という鉄道の強みを発揮し、輸送密度を向上させるためには、沿線住民の日常的な利用を大幅に増加することが不可欠であり、仮に考えられる利用促進策とその効果額について以下に示します。

## 滝川・富良野間

利用促進策	仮定	金額
①通勤での利用	滝川～赤平～芦別～富良野の <b>就業者通勤流動の約1割</b> (現在の利用の約10倍)がJRを利用した場合	3,000万円
②出張での利用	赤平市、芦別市、富良野市における <b>就業者50人が2回/月</b> 、札幌までの出張時に往復でJRを利用した場合	400万円
③通院での利用	東滝川・茂尻・平岸・上芦別・野花南から、各市内の病院への通院で <b>10人/日</b> が往復でJRを利用した場合	500万円
④買物での利用	赤平市・芦別市・富良野市からそれぞれ <b>20人/日</b> が、札幌での買物時(土休日)に往復でJRを利用した場合	900万円
利用促進策計		4,800万円

## 富良野・新得間

利用促進策	仮定	金額
①通勤での利用	富良野～南富良野(幾寅)の <b>就業者通勤流動の約1割</b> (現在の利用の約10倍)がJRを利用した場合	600万円
②出張での利用	南富良野町(幾寅)における <b>就業者10人が2回/月</b> 、札幌までの出張時に往復でJRを利用した場合	40万円
③通院での利用	富良野～落合間の各駅から、富良野市の病院への通院で <b>2人/日</b> が往復でJRを利用した場合	400万円
④買物での利用	南富良野町(幾寅)から <b>4人/日</b> が、札幌での買物時(土休日)に往復でJRを利用した場合	80万円
利用促進策計		1,120万円

# 利用促進策に関する各市町村の意見等

## ①通勤・出張・通院・買物での利用促進

- JR北海道は、低率でも構わないので割引制度の導入を検討できないか(滝川市)
- 就業場所が駅から遠いことから、利用促進に結びつかないことが考えられる(赤平市)
- 大型店が駅から離れており、買物による公共交通機関の利用には難しい現状がある(赤平市)
- 便数の確保による利便性の向上が必要と考える(芦別市)
- 市民の日常的な利用に向けて、地域懇談会において市民の声を直接聞く予定である。市職員のJR利用による旅費を増額要求(富良野市)
- 列車の本数が少なく、勤務時間とあわないケースが多く難しい(南富良野町)
- 買物は、家族で出かけるケースが多いので、家族割などの割引切符等の対応が必要である(南富良野町)
- 通勤・通学にあわせたダイヤ改正が必要(新得町)
- マチの交通体系を各市町村も考えるなど、駅に人が来られるような仕組みづくり、魅力づくりが必要。マイレージなどJR利用を誘導する(占冠村)

## ②駅を中心としたまちづくり

- 本年、滝川の玄関口である駅前広場の一部供用開始と、JR滝川駅のリニューアルに伴い「滝川市観光情報コーナー」を新装し、旅行者や市民の皆様におもてなしと親しみやすい空間を演出している。(滝川市)
- 「駅は街の顔」として、駅前土地区画整理事業、駅前再開発事業、駅東側富良野協会病院移転を進めてきた(富良野市)
- 街なか賑わい駅周辺に人が集う駅前再整備を検討中(新得町)

## ③企画列車・観光列車による利用促進

- 根室本線～富良野線～函館本線周遊ルートパスを創設しては(滝川市)
- 継続的に集客が見込める企画列車は難しいものがあるが、観光列車として炭鉱遺産を活用できないか(赤平市)
- 単発のものでは効果がほとんどなく、ラベンダーエクスプレスやノロコ号のような長期間のものや週末運行できるようなものであれば効果は期待できる。(南富良野町)

# 意識醸成策の取り組み①

## (1) 鉄路のあり方を考える講演会の開催

### 平成28年11月14日【鉄道フォーラムin富良野】

テーマ：「根室本線の未来を創造する  
～できることからはじめませんか～」

#### ■パネリスト

- ・鳥塚 亮 氏 いすみ鉄道株式会社 代表取締役
- ・永山 茂 氏 北海道鉄道観光資源研究会 代表
- ・中嶋 茂夫 氏 鉄道ジャーナリスト
- ・能登 芳昭 富良野市長

#### ■コーディネーター

- ・林 克弘 氏 北の観光まちづくりリーダー



### 平成29年8月21日【富良野市まちづくり講演会】

演題：「地域の鉄道のあり方を考える」

講師：藻谷 浩介 氏

(株)日本総合研究所主席研究員



# 意識醸成策の取り組み②

## (2) 富良野駅周辺の花苗ポットの設置



## (3) 婦人会による幾寅駅の清掃奉仕

2017年(平成29年)4月28日(金曜日)

### 幾寅駅 再開の願い込め



丹念に駅を清掃する幾寅婦人会ら町民

【南富良野】幾寅婦人会(後藤治子会長)は26日、恒例のJr幾寅駅の清掃を行った。40年以上続く行事だが、昨夏の台風被害のため「駅の利用者や観光客

### 富良野 婦人会が清掃奉仕

め現在、列車は走っておらず、駅はJr北海道がバス転換方針を示した根室線富良野―新得間にある。それでも「駅の利用者や観光客が気持ちよく利用できるように」と丹念に清掃した。会員ら24人が参加。1999年に故高倉健さん主演の映画「鉄道員」のロケが行われた同駅で、駅舎内外のごみ拾いや窓の拭き掃除を1時間ほど行った。同会は毎年、5月の大型連休前に駅の清掃を行ってきた。2003年に駅が完全無人化された後も変わらずに続け、15年には長年の活動が評価されてJr北海道社長賞を受賞した。幾寅駅再開のめどはたっていないが、後藤会長は「毎年駅を訪れ、『落ち着くんだよね』と話していく人もいる。今年も気持ちよく使ってほしい」と掃除を行った。「水害があっても駅は自分たちの生活の一部。皆早くつながってほしいと思います」と話した。(古市優也)

## 意識醸成策の取り組み③

### (4) 住民の主体的な利用推進



山部友の会（山部駅：H29. 4. 14）

例年、桜の花見旅行をしている山部友の会では、今年4月の新潟県上越市の旅行に、JRを利用することを決め、参加者15人が山部駅に集まりました。



富良野青年会議所（上富良野駅：H29. 6. 18）

青年経済人などで組織する富良野青年会議所では、「家族交流会」を開催し、富良野駅から上富良野駅までノロッコ号に乗車しました。



# 意識醸成策の取り組み④

## (5) 自治体職員によるJR利用

2017年(平成29年)2月2日(木曜日)

### 揺れる鉄路

## 1駅だけ移動はJRで

【富良野】JR北海道が「単独で維持困難」とする根室線の存続を訴えるため、富良野市の職員45人が1日、市内島ノ下地区の施設で行う会議への移動手段に同線を利用する取り組みを行った。富良野駅から1両編成の普通列車に乗って満員状態で1駅分移動。3月のダイヤ改正で廃止となる島ノ下駅に降り立った。

(関連記事2面)

### 会議に向かう富良野市職員45人 路線存続をアピール

市は例年、内部会議と懇親会を市中心部から約7km離れた島ノ下地区の温泉宿泊施設で行っている。これまで施設の専用バスを利用してきたが、市を挙げて路線維持を訴える姿勢を示そうと、同地区出身の職員がJRでの移動を考えた。参加したのは課長以上の幹部職員で、午後5時57分に富良野駅を出発。隣の島ノ下駅まで通学客ら約20人とともに乗車した。石井隆副市長は「維持につなげるための取り組みをこれからも続けたい」と話した。



富良野市職員でいっぱいになったJR根室線の車内

## (6) 列車時刻にあわせた会議時間の設定

2017年(平成29年)7月12日(水曜日)

### 揺れる鉄路

## 根室本線対策協の関係職員 会議に代行バスで出席

### 列車のない不便さ実感

【南富良野】JR北海道が「単独では維持困難」とするJR根室線滝川-新得間の路線維持に向け、沿線市町村でつくる根室本線対策協議会の関係職員は11日、十勝管内新得町役場で開かれた事務レベル検討会議の第3回会議に根室線を利用し、乗換えに根室線を使って出席した。南富良野町のJR東陸越駅では列車から代行バスに乗り換え、

東陸越駅で列車を降り、代行バスに乗り換える会議出席者



新得へ。昨夏の台風被害で東陸越-新得間が不通になったためだが、職員たちは「列車が運行しない不便さが分かった」と述べた。

会議はJRと道、沿線市町村の実務者が出席し、5月から月に1度開催。富良野市役所での初回で事務局の富良野市が、会場を加賀市町村の持ち回りとし、出席時はなるべく根室線を利用しようという提案していた。

この日は富良野、滝川、赤平、芦別、4市と上川総合振興局の実務者計8人が根室線を利用。富良野方面からの列車が正午、東陸越駅に到着すると、乗り換え時間の5分間で停車中の代行バスに急いで乗車した。

事務局の富良野市企画振興課の入交俊之・企画振興係長は「通学で利用する高校生たちの日々の不便を身をもって感じた」と話した。

今回の会議は8月10日、赤平市役所で開かれる予定。(石崎あんり)

# 意識醸成策の取り組み⑤

## (7) 滝川市長による根室線講話



【滝川】前田康吉滝川市長は19日、ホテル三浦華園で開かれた滝川商工会議所議員総会の終了後、JR北海道の路線見直しについて講話を行った。前田市

### 地域連携しアイデアを 前田康吉 滝川市長 根室本線維持で講話

長は、いすみ鉄道半葉原の視察、石井啓一国土交通大臣への要請などについて報告し、「根室本線の維持を地域の課題として考え、地域の経済」として、市側が要望して

団体として協力をと訴えた。写真11。市長講話はJR北海道の厳しい経営状況に前田市長は「北海道の厳しい経営状況に理解を示しつつ、迅速な路線見直しは生活への影響が大きく、危機感を覚える」と指摘。同

社島田修社長との懇談を含むこれまでの経過、いすみ鉄道や道内選出国会議員と石井大臣の要請活動など根室本線対策協議会の取り組みを説明した。前田市長は「利用促進とあわせ、市民のみならずへ鉄路を残す意義を理解していただく必要がある」と、広報

でも3特集を組み、ホームページやフェイスブックで情報を発信したい。また「住民や経済団体のみならずと連携し、地域の鉄路を守るためのアイデアを出し、国へ想いを届けて助かしたい」と語り、理解と協力を呼びかけた。

【丸岡直久】

## (8) 新得町議会による根室線視察



新得駅前



東鹿越駅

## 意識醸成策の取り組み⑥

### (9) 広報紙「鉄路企画」のパネル展示



広報ふらの8月号の特集企画「鉄路編」11ページ分をA2サイズに拡大し、富良野市内の公共施設や金融機関等の民間施設16ヶ所において8月21日から12月10日までパネル展示を実施。

### (10) 臨時貨物列車の愛称公募



農作物を輸送する貨物列車を子ども達に親しんでもらうため、富良野市内の小学生を対象に愛称を募集し、288件の応募のなかから「ふらのベジタ号」が選ばれ、9月3日の「ふらのワイン・ぶどう祭り」で発表。

# 意識醸成策の取り組み⑦

## (11) 意識醸成に向けた住民懇談会



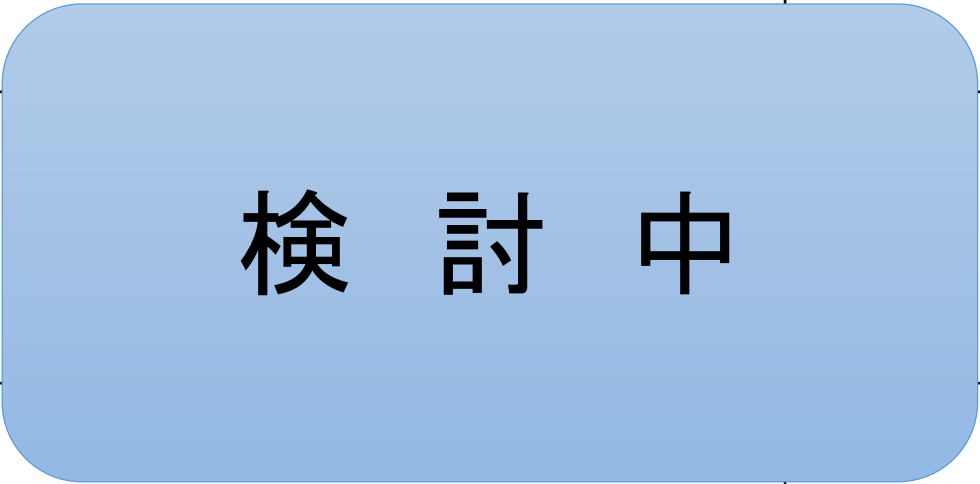
市町村長自ら地域に出向く住民懇談会

滝川市	～	5会場
赤平市	～	14会場
芦別市	～	9会場
富良野市	～	15会場
南富良野町	～	5会場
新得町	～	4会場
占冠村	～	6会場

## (12) その他の取り組み(予定を含む)

- 滝川駅前広場のライダーの設置
- 赤平駅に併設している「交流センターみらい」への集客の取り組み
- 赤平駅前広場での納涼盆踊り、茂尻駅前広場での商工業まつりの開催
- 芦別駅前の再整備事業
- 新得町によるモニター制度の設置
- 新得駅舎を利用したフォトコンテストの開催

## 根室本線対策協議会として平成30年度に向けた事業計画（案）

項目	事業内容	事業費
ホームページ等による 情報発信		
企画列車(炭鉱遺産) の運行		
スタンプラリーの 実施		

## 中間報告のまとめ①

1. 役割・必要性	根室線は「地域生活」「広域観光」「広域物流」を支える路線である。
2. 維持に向けた現状・課題	<p>①収支及び今後の土木構造物の大規模修繕等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滝川～富良野間：損益▲11.8億円、大規模修繕等25億円 昭和62年と比べ輸送密度が約3分の2</li> <li>・ 富良野～新得間：損益▲9.8億円、大規模修繕等26億円 昭和62年と比べ輸送密度が約4分の1</li> </ul> <p>②地域生活を支える路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期券のうち通学が9割を占め、滝川－赤平・芦別間の利用が多い。</li> </ul> <p>③広域周遊ルートを形成する路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 札幌から広域観光周遊ルートの広域観光拠点地区である富良野を結ぶルート、夏季に臨時特急が運行。</li> <li>・ インバウンド500万人の目標に向け、札幌方面及び旭川・美瑛方面からの観光客の円滑な移動に欠かせない路線。</li> </ul> <p>④広域物流ルートを形成する路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 季節輸送(8月～4月)の臨時便の運行。</li> <li>・ 季節変動、片荷輸送などの課題はあるが、安定した農産品の輸送体系を維持していくため必要な路線。</li> </ul>

## 中間報告のまとめ②

### 3. 調査検討結果

- ① 経費節減策では、駅の廃止、踏切の廃止、行き違い設備の撤去、列車の見直しが考えられ、その効果額は最大で見積もった場合でも、滝川・富良野間で1,300万円、富良野・新得間で1,100万円である。
- ② 利用促進策では、通学・通勤・通院・出張・買物などの日常的な利用が必要不可欠であり、その効果額は最大で見積もった場合でも、滝川・富良野間で4,800万円、富良野・新得間で1,120万円である。
- ③ 経費節減を進めれば利用者は減少し、利用促進を進めれば経費は増額し、経費節減と利用促進は反比例の関係にある。
- ④ よって、経費節減策、利用促進策、意識醸成策を最大限に行ったとしても、滝川・富良野間の営業損失11億83百万円、富良野・新得間の営業損失9億79百万円を抜本的に改善できる状況にはない。

# 今後に向けた各機関の考え①

## J R 北 海 道

根室本線対策協議会事務レベル検討会議につきましては、これまで、「経費節減策」「利用促進策」「住民意識醸成策」等につきまして意見交換等をさせていただきまして、誠にありがとうございます。

協議会の対象としている線区のうち、滝川・富良野間に関しましては、昨年7月および11月に発表させていただきました当社単独では維持することが困難な線区のうち「輸送密度が200人以上2,000人未満」の線区に該当し、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ご相談をさせていただきたいと、ご提起させていただきました。

- 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

また、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、ご提起させていただきました。

中間報告後の対応に関する考えについてですが、当社と致しましては、現段階においては、これらのア、イ、ウ、エの項目を着実に進めることが必要と考えております。このうち、「上下分離方式」については、既存の国の支援制度を活用するために、「公有民営の上下分離方式」へ移行することが、最も現実的な方法と考えております。

「公有民営の上下分離方式」を導入するためには、①地元自治体による主導のもと、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会を立ち上げた上で、②5カ年程度の「地域公共交通網形成計画」や「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、③国による審査を受け、国土交通大臣に認定していただく、などの条件はありますが、これらを満たすことにより、国土交通大臣の認定のもと補助を受けることができることに加え、鉄道事業の許可基準のうち事業採算性に係る部分が適用されないなどの特例措置を受けることが可能というメリットがあります。

「公有民営の上下分離方式」へ移行したとしても、下会社の負担を全て自治体に求めるものではありません。鉄道を国、自治体、当社の3者で支えるために、当社としても応分の負担をする前提で、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、ご相談をさせていただきたいと考えております。

また、それぞれの負担を少しでも軽減するため、引き続き、経費節減、利用促進等のご相談をさせていただきたいと考えております。

組織につきましては、これまで同様、沿線自治体の皆様と当社に加え、北海道運輸局様、北海道庁様にも参画いただき、首長様にご参集いただく会議と事務レベル会議とを必要に応じて、実施していただきたく考えております。

また、富良野・新得間に関しましては、「輸送密度が200人未満の線区」に該当します。

当該区間は鉄道よりも他の交通手段の方が適しており、当社としてはバス等への転換について地域の皆様とご相談をさせていただき、より利便性・効率性の向上を実現したいと考えております。

富良野・新得間の地域における持続可能な交通体系のご相談をさせていただきたくため、組織につきましては、滝川・富良野間とは別の組織としていただきたく考えておりますが、メンバーにつきましては、滝川・富良野間と同様、沿線自治体の皆様と弊社に加え、北海道運輸局様、北海道庁様にも参画いただき、首長様にご参集いただく会議と事務レベル会議とを必要に応じて、実施していただきたく考えております。



## 今後に向けた各機関の考え②

### 北海道

- JR北海道の経営再生と鉄道網の持続的な維持に向けては、JRの徹底した自助努力を前提に、国の抜本的な支援とともに、地域の実情に応じた実効性のある方策が、一体的に講じられることが重要である。
- 根室線(滝川～新得間)においては、これまで、JR北海道、道、地域の利用実態調査などのデータに基づき、経費節減、地域住民の日常的な利用促進などの取組による効果について検討してきたが、今後は、地域住民等による鉄道の利用や移動状況の実態について把握をした上で、観光・物流といった広域的な観点からも線区の特性や役割・必要性について、更に検討し(必要に応じ他線区との連携)、地域の将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方について、議論を深めていく必要がある。
- 同時に、鉄道の持続的な維持に向けて、経費節減や利用促進に向けた取組についてさらに検討を深めた上で、どのような方策が考えられるか、実効ある方策について検討していく必要がある。
- また、今後の具体的な議論に当たっては、経費節減策や利用促進策による効果額の検討や線区比較による当該線区の鉄道事業運営面の特性が把握できるように、輸送密度の考え方、全体の収支状況の詳細、各線区の収入や費用の内訳及び積算・按分方法、今後20年間の土木構造物等の大規模修繕や更新費用などの考え方などについてJRから情報提供を受ける必要がある。
- なお、国の動向や道の交通政策に関する新たな指針の策定状況なども踏まえ、「事務レベル検討会議」での検討に加え、必要に応じ「協議会」での対応を協議する。

## 今後に向けた各機関の考え③

### 国（北海道運輸局）

- 経費節減策、利用促進策による効果について試算し、これらの策だけで鉄道路線の維持が可能であるか検証する必要がある。試算の結果を踏まえつつ、具体的な鉄道維持の方策について議論をすることも必要である。
- 鉄道の利用促進だけではなく、地域住民の移動ニーズや観光客の有無等を考慮の上、バスやタクシー等も含めた地域が真に必要とする総合交通体系のあり方について考えていく必要がある。
- 事務レベルの会議で検討を行っているが、地域の総意が必要なため、首長レベルの正式な協議も必要である。

### 沿線市町村（滝川市、赤平市、芦別市、富良野市、南富良野町、新得町、占冠村）

- 根室線の役割・必要性については、本路線が地域住民の通学など日常生活を支えているとともに、観光や物流など農業と観光を基幹産業とする本地域にとって必要不可欠な社会インフラであると沿線市町村では位置づけている。
- そのため、まずは北海道が、空知地域や道北と道東をつなぐ交通ネットワークとして、本路線がどうあるべきかを示し、将来の道内全体の交通体系のあり方について明確にする必要がある。
- 国に対しては、そもそもJR北海道の問題が、経営安定基金の運用益で営業損失を補えなかったことが問題であることから、JR北海道に対する抜本的な支援策の検討が必要と考える。
- さらに、国や北海道に対して、去年の災害により不通となっている東鹿越～新得間の復旧の必要性について問いたい。
- 今後の費用負担の比較検討や交通体系を含めた協議については、まずは、線区ごとではなく道内全体の問題として、北海道がイニシアティブをとって進める必要がある。
- 沿線市町村は、地域住民の意向を十分に把握し、今後の方向性について判断していく必要がある。

## 根室本線対策協議会としての中間報告後の対応（案）

論点1⇒

- ① 滝川・富良野間と富良野・新得間の別組織を設置する。
- ② 滝川・富良野間は上下分離方式、富良野・新得間はバス転換に向けて協議する。
- ③ 構成メンバーは、国、道、市町村、JR北海道とし、必要に応じて首長・経営者レベル、または事務・担当者レベルとする。

論点2⇒

- ① 根室線（滝川・新得間）の役割・必要性、バスやタクシー等を含めた地域にとって真に必要とする総合交通体系のあり方について協議する。
- ② 構成メンバーは、国、道、市町村、JR北海道とし、必要に応じて首長・経営者レベル、または事務・担当者レベルとする。

論点3⇒

- ① まずは、北海道が本協議会の中間報告を参考に、道内全体の交通体系のあり方について示し、そのことを踏まえて、上下分離方式など費用負担を含めた協議は、線区ごとではなく、道内全体の問題として北海道が主体となって取り組む必要がある。
- ② それらの方向性が明らかになった段階で、経費節減や費用負担など個別・具体の協議を線区ごとに行う必要がある。
- ③ なお、市町村はそれぞれ鉄路に関する住民の意向を踏まえて、今後の方向づけを判断していく必要がある。

# 參考資料

# 国土交通省北海道運輸局からの提供資料

# 地域公共交通活性化再生法の概要

## 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

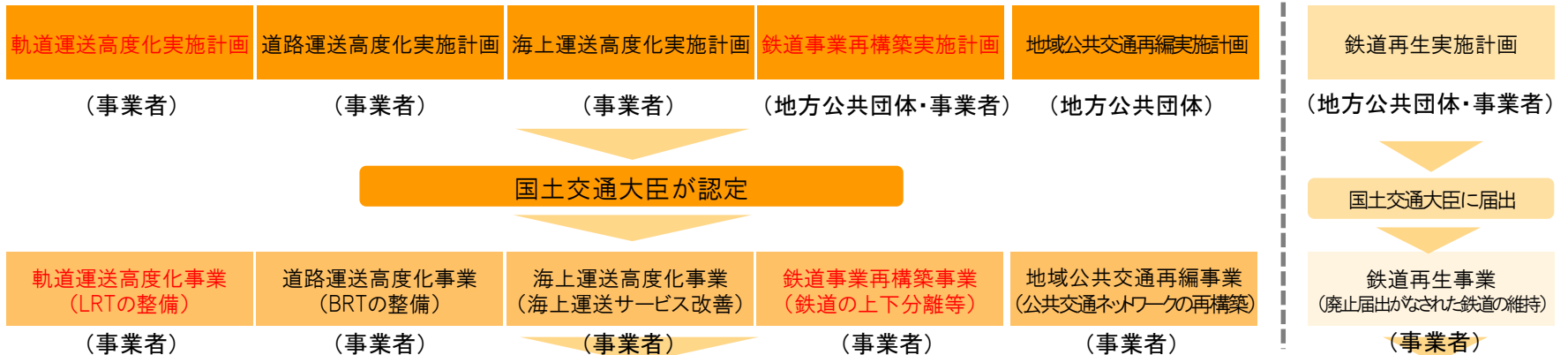
### 地域公共交通網形成計画（地方公共団体が作成）

- 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

# 鉄道事業再構築事業の概要

## 鉄道事業再構築事業

- **継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業**を対象
- **地方公共団体等と鉄道事業者が共同**で鉄道事業再構築事業の計画を作成し、実施

### 内容

経営の改善  
地方公共団体等の支援  
+  
事業構造の変更  
例：上下分離

### 目的

当該路線における  
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

## 特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
  2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- (※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。  
この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

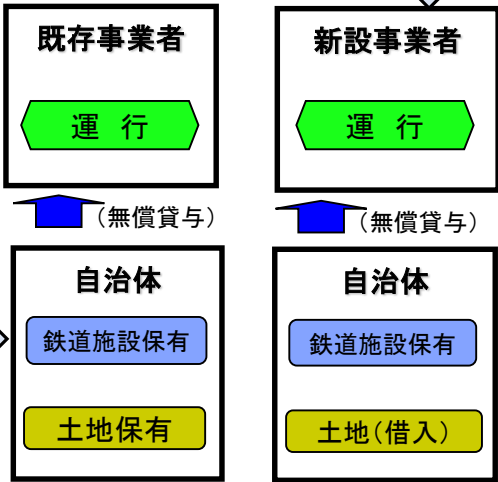
## 支援措置

鉄道設備整備に対する「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」の予算(補助率かさ上げ等)、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

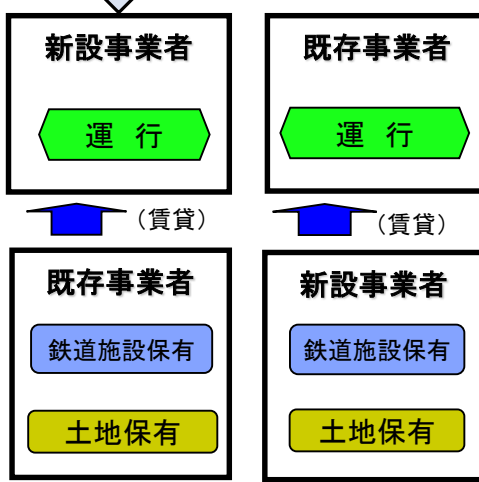
事業構造の変更  
パターン

若桜鉄道、信楽高原鉄道、伊賀鉄道のケース

### 公有民営の例



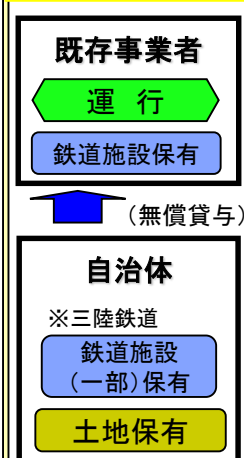
### 北近畿タンゴ鉄道のケース



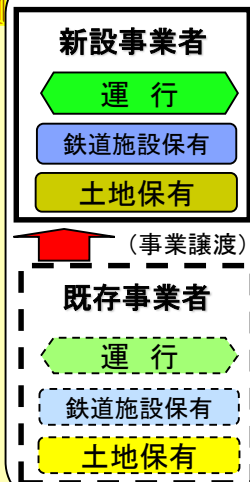
### 上下分離の例

### 福井鉄道、三陸鉄道、山形鉄道のケース

#### 重要な資産の譲渡の例



### 事業譲渡の例



## 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間: 10年間 平成21年度~30年度)

## 若桜鉄道(株)

《第一種鉄道事業者  
→第二種鉄道事業者》

運 行

車両保有

鉄道用地・  
鉄道施設の  
無償譲渡鉄道用地・  
鉄道施設の  
無償貸付

## 若桜町、八頭町(沿線2町)

《2町それぞれが第三種鉄道事業者》

維持管理

インフラ保有

土地保有

協議会

国

地域の連携

施設の維持修繕、設備  
投資に係る業務の委託  
※委託費: 約46百万円/年設備投資費用の補助  
※約1億円(10年間)両町に対する  
財政支援  
※25百万円(21年度分)

鳥取県

## 具体的施策と効果

## 効果

- 利用促進策による増収と鉄道施設の維持管理負担の軽減により、計画期間中を通じて概ね収支均衡を達成するとともに、安全・安定した運行を維持。

## 具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇ 鉄道施設の維持修繕の着実な実施  
〔10年間: 420百万円〕
  - ◇ 鉄道施設の老朽更新等の着実な実施  
〔10年間: 310百万円〕
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
  - ◇ 自治体職員による利用促進
    - ・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用 等
  - ◇ 沿線住民による利用促進
    - ・自治会等による計画的な回数券購入 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
  - ◇ 各種イベントの企画・開催
    - ・SL等車両運転体験 等
  - ◇ 観光観点商品の企画・販売
    - ・団体ツアー誘致、関連グッズ販売 等
- その他
  - ◇ 地域と連携した利用促進による増収
  - ◇ マイレール意識の醸成
  - ◇ 各種経費抑制施策の維持



# 信楽高原鐵道の鐵道事業再構築事業の概要

## 鐵道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 平成25年4月~35年3月)

### 信楽高原鐵道(株)

《第二種鐵道事業者》

運 行

鐵道施設の維持管理業務の受託  
及び車両の維持管理業務

鐵道用地・  
鐵道施設・  
車両の  
無償譲渡

鐵道用地・  
鐵道施設・  
車両の  
無償貸付

### 甲賀市

《第三種鐵道事業者》

鐵道施設の維持管理  
及び車両の維持費用の負担

鐵道施設及び車両保有

鐵道用地保有

国

鐵道施設の  
維持管理業務の委託等

設備投資費用の補助  
(費用の1/3補助)

甲賀市に対する  
財政支援  
(維持管理・設備投資費用)

滋賀県

## 具体的施策と効果

### 効果

■ 利用促進策による増収と鐵道施設及び車両の維持管理負担の軽減により、計画期間中を通じて収支均衡を図るとともに、安全・安定した運行を維持。

### 具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇ 鐵道施設の維持修繕の着実な実施  
[10年間: 223百万円]
  - ◇ 鐵道施設の老朽更新等の着実な実施  
[10年間: 820百万円]
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
  - ◇ 甲賀市職員による利用促進
    - ・ 職員の鐵道通勤へのシフト、エコ通勤の推進
  - ◇ 地域と連携した利用促進
    - ・ 地域のお買物券やフリー切符の販売 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
  - ◇ 各種イベントの企画・開催
    - ・ トロッコ風列車の運行 等
  - ◇ 観光関連商品の企画・販売
    - ・ 陶製干支切符、抽選券付き回数券の販売、観光協会加盟店の割引 等
- その他
  - ◇ 鐵道業務体験プログラムの実施
  - ◇ サポーターズクラブの設立

## 伊賀線の鉄道事業再構築事業の概要

## 鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成29年4月~39年3月)

## 伊賀鉄道(株)

《第二種鉄道事業者》

運行

鉄道施設・車両の  
維持管理業務鉄道用地・  
鉄道施設・  
車両の  
無償貸付

## 伊賀市

《第三種鉄道事業者》

鉄道施設・車両の  
維持管理費用の負担

鉄道施設及び車両保有

鉄道用地借入

国

鉄道施設・車両の  
維持管理費用の負担設備投資費用  
の補助

三重県

## 具体的施策と効果

## 効果

- 輸送人員:1,568千人/年(H38年度見込)  
(計画未実施の場合:1,344千人/年)
- 収支の均衡

## 具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇ 鉄道施設の維持修繕の着実な実施  
[10年間:15億円]
  - ◇ 鉄道施設の老朽更新等の着実な実施  
[10年間:8億円]
- 一体となった収支構造の構築
  - ◇ 伊賀鉄道に利益が発生すれば、伊賀市の基金へ 拠出。伊賀鉄道に損失が発生すれば、伊賀市が基金等を活用し補填
- 沿線地域と連携した利用促進等の実施
  - ◇ 忍者列車ツアーによる訪日外国人観光客の誘致
  - ◇ 駅名のネーミングライツ、車体ラッピング広告
  - ◇ 枕木オーナー制度の導入 等
- 伊賀市による利用促進・増収策の推進
  - ◇ 市職員を対象としたエコ通勤の推進
  - ◇ 既存バス路線の運行改善、P&R用の駐車場整備 等

# 内部線及び八王子線の鉄道事業再構築事業の概要

## 鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成27年4月～37年3月)

### 四日市あすなろう鉄道(株)

《第二種鉄道事業者》

運行

鉄道施設及び車両の  
維持管理業務

鉄道用地・  
鉄道施設・  
車両の  
無償貸付

### 四日市市

《第三種鉄道事業者》

鉄道施設及び車両の  
維持管理費用の負担

鉄道施設及び車両保有

鉄道用地借入

国

鉄道施設及び車両の  
維持管理費用の負担

設備投資・修繕費用  
の補助  
(費用の1/3補助)

四日市市に対する  
財政支援  
(設備投資・修繕費用  
の1/6補助)

三重県

## 具体的施策と効果

### 効果

- 計画期間中を通じて第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった収支構造を構築し、利用促進策による増収施策と鉄道施設及び車両の計画的な整備を行うことにより、安全・安定した運行を維持。

### 具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇ 鉄道施設の維持修繕の着実な実施 [10年間:394百万円]
  - ◇ 鉄道施設の老朽更新等の着実な実施 [10年間:2,072百万円]
- 一体となった収支構造の構築
  - ◇ 四日市あすなろう鉄道に利益が発生すれば、四日市市の基金へ拠出
  - ◇ 四日市あすなろう鉄道に損失が発生すれば、四日市市が基金等を活用し補填
- 四日市市による利用促進・増収策の推進
  - ◇ 駅前広場の整備による利用促進
    - ・西日野駅、内部駅における駅前広場の整備による利便性向上
  - ◇ 地域と連携した利用促進
    - ・イベント列車の運行、遠足や社会見学における利用促進 等
- 沿線地域と連携した利用促進・増収策の実施
  - ・駅を発着とするハイキング等による観光客の誘致
  - ・枕木オーナー制度の導入
  - ・駅名のネーミングライツの実施
  - ・関連グッズの企画・販売
- その他
  - ◇ 高校生等による駅の美化活動の実施
  - ◇ 鉄道の乗り方講習の実施(将来の利用者発掘)

## 宮福線及び宮津線の鉄道事業再構築事業の概要

## 鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成27年4月~37年3月)

## WILLER TRAINS

〈第二種鉄道事業者〉

運 行

鉄道施設・車両の  
維持・修繕業務の受託鉄道用地、  
鉄道施設・  
車両貸付鉄道用地、  
鉄道施設・  
車両使用料  
142百万円/年

## 北近畿タンゴ鉄道

〈第三種鉄道事業者〉

鉄道施設・車両保有

鉄道施設・車両の  
維持・修繕業務の委託

鉄道用地保有

国

自治体

京都府、兵庫県、  
福知山市、舞鶴  
市、宮津市、京丹  
後市、伊根町、与  
謝野町、豊岡市鉄道施設・  
車両の維  
持・修繕業  
務の委託施設整備費用等の  
補助  
補助率:1/3又は1/2\*  
(\* 財政状況の厳しい  
地方公共団体が支  
援する場合には、その費用相当分  
の1/2を補助)

財政支援

・鉄道施設及び車  
両の維持・修繕、  
施設整備等に  
係る必要額を支援

## 具体的施策と効果

## 効果

■ **利用促進策による増収**及び鉄道施設・車両等に係る**コストからの解放**により、計画期間中を通じて概ねの**収支均衡**を図るとともに安全・安定した**運行を維持**。

## 具体的な施策

## ■ 安全な輸送サービスの確保

◇ 鉄道施設等の計画的な整備・更新

[維持・修繕10年間:5,427百万円]

[施設整備 10年間:4,486百万円]

◇ 安全管理の科学化

◇ 安全に関する外部専門家からの意見聴取

## ■ 集客・増客対策の実施

◇ 自治体・学校・職場等へのモビリティ・マネジメントの実施

◇ 地域の魅力等の情報発信

(観光サイト、切符販売サイト、WILLER会員向けWEBマガジンの活用等)

◇ 着地型観光プロジェクトの実施

(WILLERグループの旅行商品企画力・高速バス輸送ノウハウ、鉄道、観光資源を活用したツアー企画)

## ■ 沿線自治体等による取組

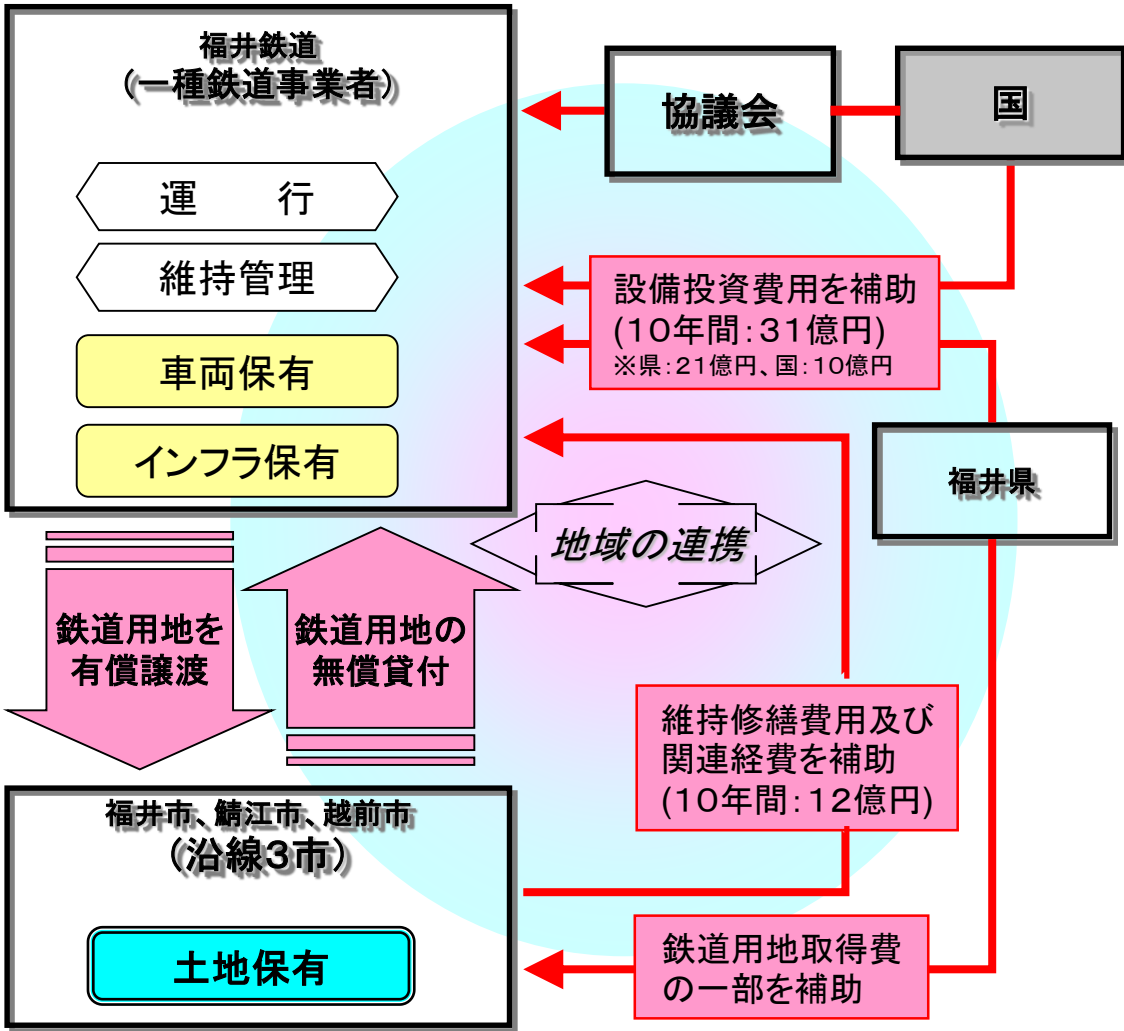
◇ 観光圏整備事業の推進(海の京都)による沿線観光地の魅力向上

◇ 駅待合施設、トイレ、バリアフリー設備等の整備

# 福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間: 10年間 平成21年3月~30年3月)



## 具体的施策と効果

平成29年度 (計画最終年度)

- 輸送人員は利用促進策により、年間200万人台に増加。(19年度: 161万人)
- 鉄道事業収支は、増収・経費減により収支の均衡が図られ、将来にわたり安全・安定した運行を継続。

- **安全対策の強化**
  - ◇ 設備投資の充実 [10年間: 31億円]
  - ◇ 維持修繕の充実 [10年間: 12億円]
- **営業の強化とソフト面での利便性向上**
  - ◇ 運賃全般の見直し
    - ・企画乗車券の充実、高齢者割引制度の導入、運賃体系の見直し
  - ◇ 地域との連携
    - ・沿線サポート団体等との連携強化、地域イベントとの連携強化、「カー・セーブデー」の推進、法人利用の促進
  - ◇ 利便性向上
    - ・終電の繰り下げ、急行運行の見直し
  - ◇ サービス向上
    - ・接客サービスの向上、設備(駅・車両)改善
- **ハード面での利便性向上**
  - ◇ 駅の新設 [4駅]
  - ◇ パークアンドライド駐車場の新增設 等 [約270台: 10駅]

# 山形鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間:5年間 平成28年12月~33年3月)

山形鉄道  
(一種鉄道事業者)

運 行

維持管理

車両保有

インフラ保有

鉄道用地を  
無償譲渡

鉄道用地の  
無償貸付

長井市、南陽市、川西町、白鷹町  
(沿線2市2町)

土地保有

国

設備投資費用の補助  
5年間:3億円(H28年度~)

鉄道施設・車両に係る  
修繕・維持管理費用を補助  
5年間:3億円(H28年度~)

地域

山形県

## 具体的施策と効果

### 効果

- 輸送人員:519,600人(H32年度見込み)  
(計画未実施の場合:502,200人)
- 鉄道事業収支の均衡を図る  
H32年度当期純利益:6,848千円

### ■ 安全な輸送サービスの確保

- ◇ 老朽設備の更新投資等の計画的な実施  
〔5年間:3億円〕
- ◇ 維持修繕の着実な充実〔5年間:3億円〕

### ■ 経営体制の強化

- ◇ 企画・営業部門、情報発信力の強化  
・地域資源を活用したツアー企画、新グッズ開発・ネット販売
- ◇ 経費の削減  
・人員管理の適正化、運行車両数の適正化
- ◇ 沿線地域との連携による利用拡大  
・ネーミングライツ列車、イベント列車、法人向け定期の発行

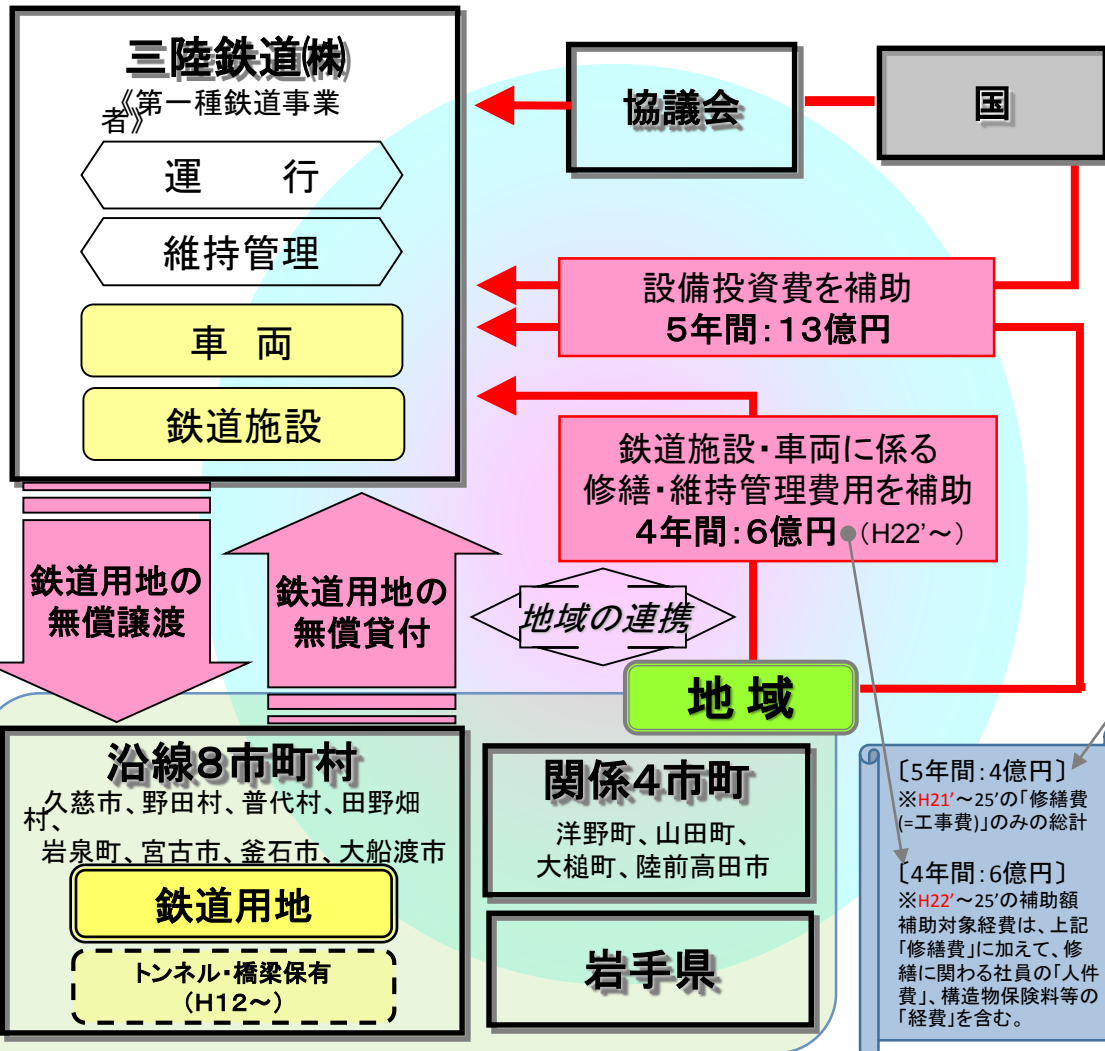
### ■ 沿線自治体等による支援

- ◇ エコ通勤、ノーマイカーデーの実施
- ◇ 観光まちづくり施策との連携
- ◇ 沿線住民の利用拡大  
・モビリティマネジメント、沿線企業の利用促進
- ◇ ふるさと納税の活用  
・ふるさと納税返礼品にフリー切符等を導入

# 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業(当初)の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間:5年 平成21年度~25年度)



## 具体的施策と効果

### 効果

■鉄道施設等に係る維持管理負担の軽減と、地域と連携した利用促進施策による収入確保等により、計画期間中を通じて収支の均衡と安全で安定した運行を維持。

### 具体的な経営改善施策

- 安全で便利な輸送サービスの確保
  - ◇老朽設備の更新投資の計画的な実施 [5年間:12億円]
  - ◇維持修繕の着実な実施 [5年間:4億円]
  - ◇新駅設置及び駅設備の改善 [1億円]
- 利用促進等による収入の確保
  - ◇地域との連携
    - ・マイルール回数券の斡旋販売、地域イベントの開催 等
  - ◇観光事業の強化
    - ・観光商品の開発、エージェンต์への販売促進活動の強化 等
  - ◇関連事業の展開
    - ・関連グッズ等の販売強化、ネーミングライツの販売 等
- 経費の抑制
  - ◇人件費等の削減
    - ・人員の適正管理、給与等の削減、委託業務の直轄化 等
  - ◇運行形態の見直し
    - ・運行ダイヤ等の見直しによる運行経費の削減 等

## 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業(変更後)の概要

## 再構築事業実施スキーム

計画期間:【当初(平成21年11月認定)】平成21年度～25年度(5年)

→【変更後】平成30年度まで5年間延長

## 三陸鉄道(株)

《第一種鉄道事業者》

運 行

維持管理

車 両

鉄道施設

(注)26年度に災害復旧施設等を自治体へ移管

無償貸付

## 沿線8市町村

久慈市、野田村、普代村、田野畑村、  
岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市

鉄道用地

トンネル・橋梁保有  
(H12～)

## 関係4市町

洋野町、山田町、  
大槌町、陸前高田市

岩手県

国

設備整備費用の補助  
5年間:7億円 (H26年度～)鉄道施設・車両に係る  
修繕・維持管理費用を補助  
5年間:6億円 (H26年度～)

地域

## 具体的施策と効果

## 効果【継続】

- 鉄道施設等に係る維持管理負担の軽減と、地域と連携した利用促進施策による収入確保等により、計画期間中を通じて収支の均衡と安全で安定した運行を維持。

## 具体的な経営改善施策(平成26年度～)

- 安全で便利な輸送サービスの確保
  - ◇ 老朽設備の更新投資の計画的な実施 [5年間:7億円]
  - ◇ 維持修繕の着実な実施 [5年間:6億円]
- 顧客の創造等による収入の確保
  - ◇ 沿線住民の移動手段の確保・改善
    - ・通学利用ニーズに対応したダイヤ設定、医療ラインの確保 等
  - ◇ 観光利用の拡大
    - ・学習観光商品(震災復興・ジオパーク等)や体験型観光商品(アニメツーリズム等)の開発、エージェントへの販促活動 等
  - ◇ 関連事業の展開
    - ・地場産業や大手企業と協働した商品開発の強化、物販強化や地域情報発信 等
- 経費の抑制
  - ◇ 人件費等の削減
    - ・人員の適正管理、経費の縮減 等
  - ◇ 運行形態の見直し
    - ・運行ダイヤ等の見直しによる運行経費の削減 等

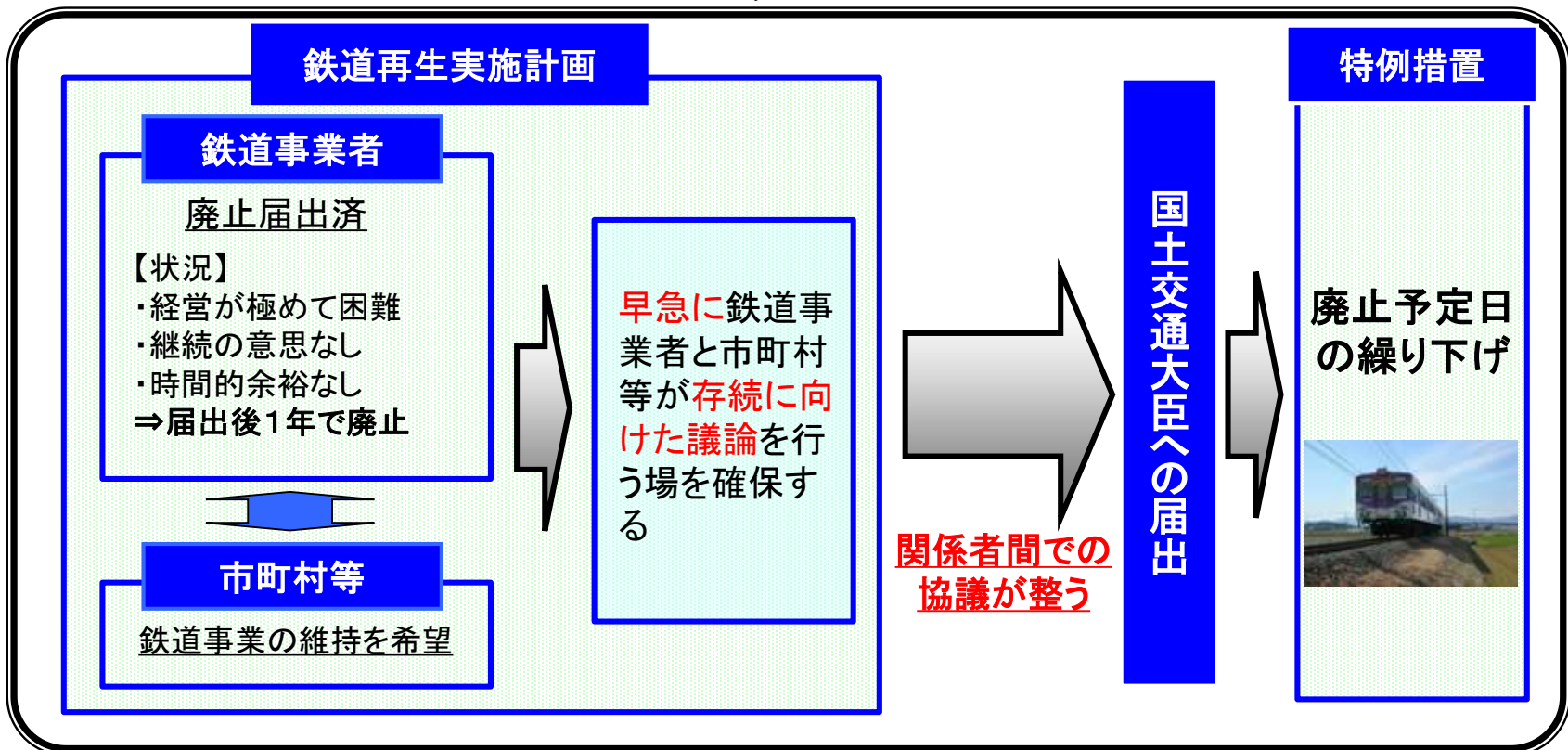


# 鉄道再生事業について(根拠法:地域公共交通活性化・再生法改正法)

- 廃止届出がされた鉄道事業について、市町村その他の者の支援により当該鉄道事業の維持を図るための事業。
- 国土交通大臣に届け出ることにより、事業廃止期間の延長が可能となる。

地域公共交通網形成計画(地方公共団体が作成)

鉄道再生事業の実施を盛り込む場合には、詳細について実施計画を作成



# 地域鉄道の安全輸送の確保

## 鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）（公共）

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

- |            |  |
|------------|--|
| 1. 補助対象事業者 | 鉄軌道事業者   |
| 2. 補助率     | 国 : 1 / 3 等  |
| 3. 補助対象設備  | レール、マクラギ、落石等防止設備、<br>ATS、列車無線設備、防風設備、<br>橋りょう、トンネル 等 |



軌道改良



法面固定



ATS

# 地域鉄道の安全輸送の確保

地域公共交通確保維持改善事業費補助金(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)(非公共)  
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国 : 1 / 3 等
3. 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両 等



軌道改良



法面固定



ATS



車両の更新

# 利便性の向上(インバウンド対応型鉄軌道車両設備の整備等)

## 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金(インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業)

訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上の促進を図るため、地域鉄道事業者が行う鉄軌道車両設備の整備等を支援

- |            |                         |
|------------|-------------------------|
| 1. 補助対象事業者 | 鉄軌道事業者                  |
| 2. 補助率     | 国 : 1 / 3               |
| 3. 補助対象設備  | 車両 (インバウンド対応のもの(※)に限る。) |



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化

(※)車内案内表示、車内案内放送、車体の行先表示の多言語化により、インバウンド対応を実施する車両(実施済みのものなども含む。)を指す。

(留意事項)

・本事業については、訪日外国人旅行者における移動の円滑化のため、車両内において次停車駅に関して多言語での情報提供を行うことが特に望ましい。

# 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

## 幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）

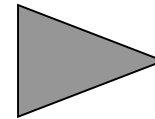
潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画（※）の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援

※地方公共団体等の関係者で構成する協議会の協議を経て策定

1. 補助対象事業者            法定協議会、第三セクター等
2. 補助率                      国：1／3   、    地方：1／3
3. 補助対象設備              輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、  
ダイヤ改正・増便等に必要な施設の整備 等



新駅の整備



行き違い設備の新設

# 地域鉄道に対する支援策(固定資産税の特例措置)

## 鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置

- 特例措置の対象 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減  
適用期限：平成31年3月31日まで  
(平成29年度税制改正要望により、平成31年3月31日まで2年間延長)



車両の更新

## 鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

- 特例措置の対象 鉄道事業再構築事業を実施する事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した償却資産・家屋
- 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減  
適用期限：平成30年3月31日まで

## 低床式車両に係る固定資産税の特例措置

- 特例措置の対象 低床式車両 (LRV)
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減  
適用期限：平成31年3月31日まで  
(平成29年度税制改正要望により、平成31年3月31日まで2年間延長)



低床式車両

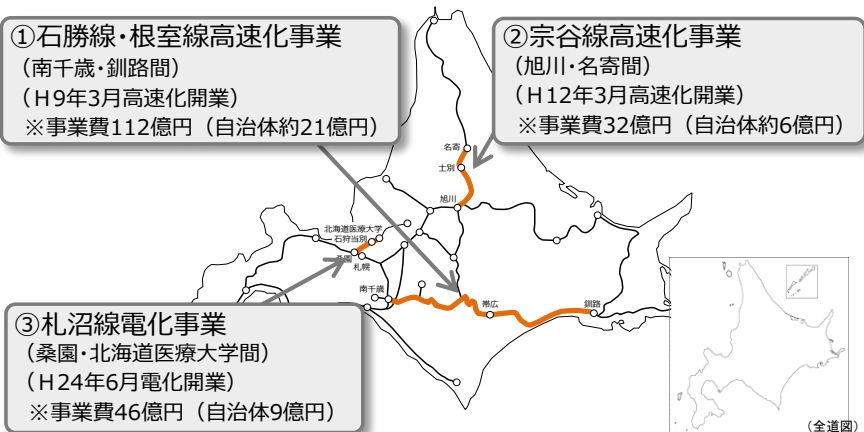
# 北海道からの提供資料

## ①会社の概要

- 設立時期 平成6年1月20日
- 目的
  - ・鉄道施設の改良及び貸付
  - ・鉄道車両の貸付
- 資本金 72億960万円
- 株主 北海道(45.3%)、釧路市(1.9%)、帯広市(1.1%)、名寄市(0.2%)、士別市(0.2%)、当別町(1.4%)、JR(50.0%)
- 経営状況
 

売上高	768百万円
(H28) 経常利益	48百万円
当期純利益	30百万円

## ②高速化に伴う鉄道施設改良及び貸付(概要・スキーム)



## ③車両購入及び貸付(概要・スキーム) ※宗谷線の事例

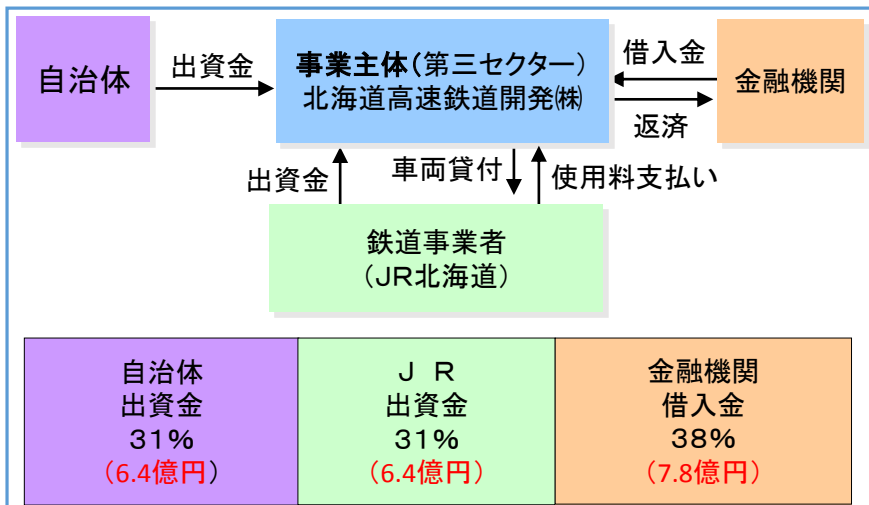
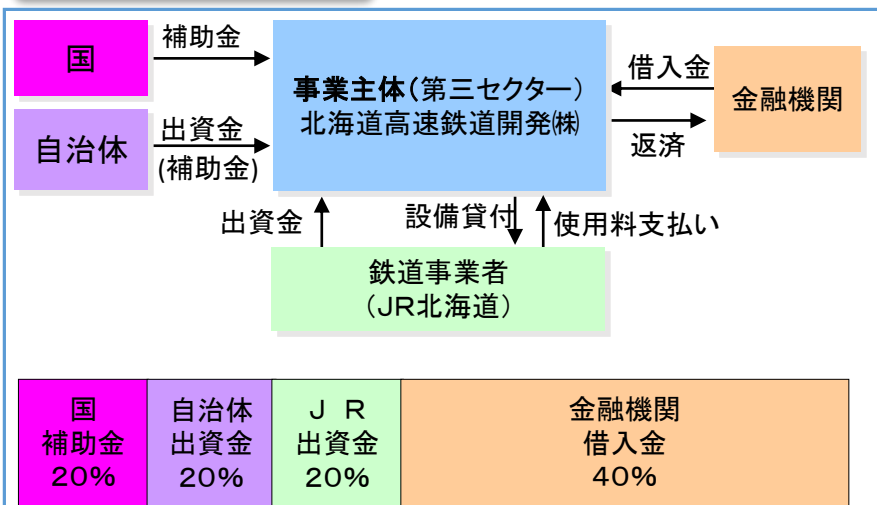
- ・事業内容 261系特急車両12両購入
- ・事業費 21億円

### <自治体出資金内訳>

- ・北海道 62,720万円(98%)
- ・名寄市 665万円(1%)
- ・士別市 615万円(1%)

### <JR北海道使用料負担額>

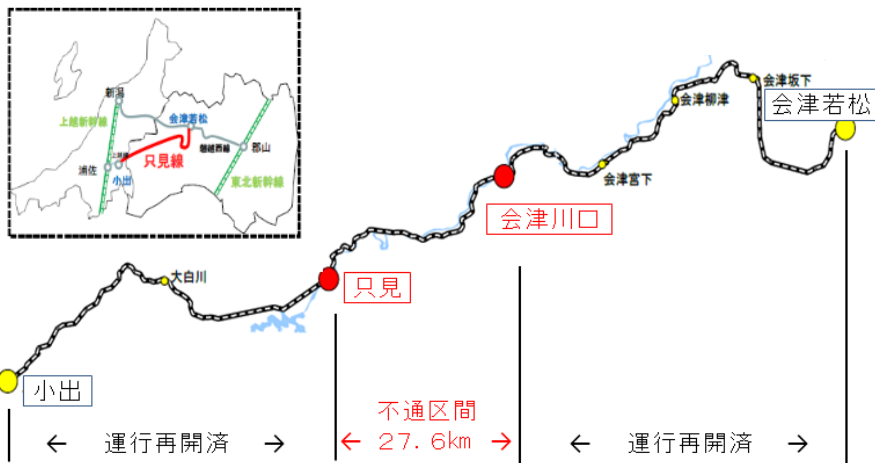
- ・8,600万円/年(~H36)





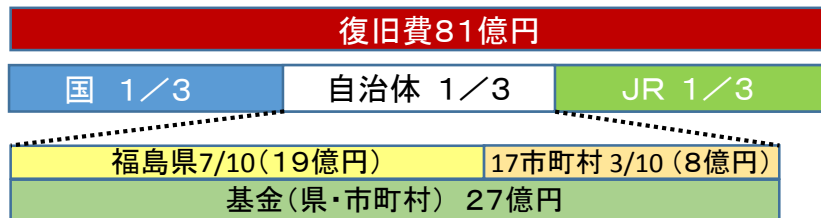
## ①概要

- ・区 間 会津若松(福島県)～小出間(新潟県)
- ・営業キロ 135.2km 全36駅
- ・運行本数 上下22本
- ・輸送密度 304人(H22年度)  
※不通区間である只見～会津川口間は43人



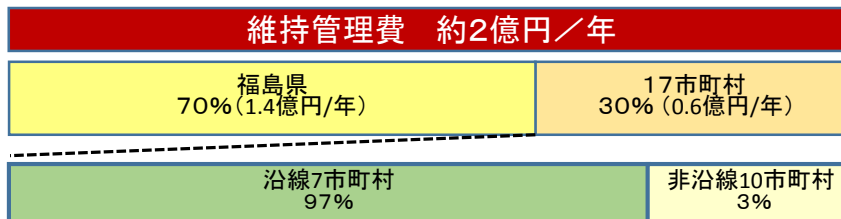
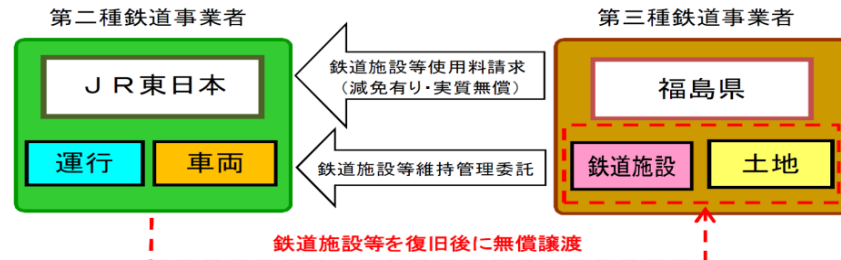
H23年7月	豪雨で鉄橋などが流出し不通
H29年6月	JRと福島県(福島県及会津17市町村を代表)が上下分離方式の基本合意
H30年春	復旧工事の着工予定(2021年度 全線開通予定)

## ②復旧スキーム



※現在、議員立法による制度改正を検討中

## ③維持管理スキーム



	比率	団体名	人口 (人)	負担額 (千円)	負担割合 (%)
沿線 (7)	97	会津若松市	122,882	9,244	4.4
		会津美里町	20,570	5,895	2.8
		会津坂下町	16,093	4,761	2.3
		柳津町	3,448	4,568	2.2
		三島町	1,622	4,254	2.0
		金山町	2,147	13,033	6.2
		只見町	4,413	19,355	9.2
非沿線 (10)	3	喜多方市	48,740	893	0.43
		下郷町	5,702	104	0.05
		檜枝岐村	602	11	0.01
		南会津町	15,844	293	0.14
		北塩原村	2,760	51	0.02
		西会津町	6,414	119	0.06
		磐梯町	3,534	65	0.03
		猪苗代町	14,714	272	0.13
		湯川村	3,187	58	0.03
		昭和村	1,290	24	0.01
計			273,962	63,000	30.0

上下分離実施区間