

# 根室本線対策協議会事務レベル検討会議

## ケーススタディに関する調査検討報告書



平成30年 8月16日

# 目 次

構成メンバーと調査検討経過について . . . . .	3
ケーススタディに関する調査検討の概要について . . . . .	4
ケーススタディ① 上下分離方式について . . . . .	5
ケーススタディ② 運賃改定について . . . . .	9
ケーススタディ③ バス転換について . . . . .	11
ケーススタディ④ 国・道・市町村の支援について . . . . .	21
今後の検討方向（案） . . . . .	22

# 構成メンバーと調査検討経過について

## (1) 構成メンバー

団体名	所属・職名	氏名
滝川市	企画課長	稲井 健二
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	鈴木 誠
新得町	地域戦略室長	東川 恭一
占冠村	企画商工課長	三浦 康幸
北海道運輸局	交通企画課長	頼本 英一
北海道	鉄道支援担当課長	佐々木 敏
上川総合振興局	地域政策課主幹	岩佐 英世
空知総合振興局	地域政策課長	菅原 伸一
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	野口 和弘
	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	渡邊 克昌

## (2) 検討経過

月日	案件	内容
11月13日	根室本線対策協議会 中間報告	様々なケーススタディを想定し、調査検討 をすることが指示される。
11月30日	第2回幹事会	想定されるケーススタディの選定
12月22日	第7回事務レベル検討会議	4項目の調査検討事項を設定
1月31日	第8回事務レベル検討会議	JR北海道への支援策に関する調査
2月26日	第9回事務レベル検討会議	北海道運輸交通審議会鉄道ネットワーク・ワーキン グチーム・フォローアップ会議の内容確認
3月29日	第10回事務レベル検討会議	上下分離方式に関する調査
5月7日	根室本線対策協議会総会	平成30年度の事業計画を承認
5月24日	第11回事務レベル検討会議	上下分離方式に関する検討 バス転換と運賃改定に関する調査
6月6日	中央要請	国土交通省、国会議員への要請運動
6月27日	第12回事務レベル検討会議	6者会議に関する情報収集 バス転換と運賃改定に関する検討
7月31日	第13回事務レベル検討会議	ケーススタディに関する調査研究報告書の とりまとめ

# ケーススタディに関する調査検討の概要について

事務レベル検討会議では、平成29年11月13日に開催された根室本線対策協議会中間報告において、「一定の判断を下さなければならない段階にきたときには、その判断材料となる資料等を住民や議会に提示することが必要になる。そのため、事務レベル検討会議では、様々なケーススタディを想定し、調査検討を行う必要がある。」との指示を受けた。

そのため、本検討会議では、JR北海道が示した輸送密度200人以上2,000人未満の線区の4項目のうち「運賃改定」や「上下分離方式」の2項目について、輸送密度200人未満の線区の「バス転換」について、「国、道、市町村として考えられる支援」の4項目について調査検討をすることとした。

## 事務レベル検討会議での調査検討項目

ケーススタディ①	上下分離方式について
ケーススタディ②	運賃改定について
ケーススタディ③	バス転換について ※バス事業者へのヒアリング等はない
ケーススタディ④	国、道、市町村の支援について

# ケーススタディ① 上下分離方式について

上下分離方式の調査検討については、全国の3つの事例を参考にした。

事例箇所	保有形態	上 会 社	下 会 社
四日市 あすなろ 鉄道	運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送に直接必要な費用</li> <li>• 輸送に係る管理費</li> <li>• 管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 施設の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 減価償却費</li> <li>• 車両、施設の保守に係る管理費</li> <li>• 大規模修繕・更新費用</li> </ul>
只見線 (会津川口 ～只見間)	沿線自治体は鉄道施設および土地を保有する方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送に直接必要な費用</li> <li>• 車両の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 減価償却費</li> <li>• 輸送に係る管理費</li> <li>• 大規模修繕・更新費用(車両)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 施設の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 減価償却費(車両以外)</li> <li>• 車両、施設の保守に係る管理費</li> <li>• 大規模修繕・更新費用(土木構造物)</li> </ul>
山形鉄道	沿線自治体は土地だけを保有する方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送に直接必要な費用</li> <li>• 施設の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 車両の維持や修繕等に係る費用</li> <li>• 減価償却費</li> <li>• 輸送に係る管理費</li> <li>• 車両、施設に係る管理費</li> <li>• 大規模修繕・更新費用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 諸税(固定資産税等)</li> </ul>

# ケーススタディ① 上下分離方式について

全国の3つの事例を根室線(滝川-新得間)にあてはめた場合の試算額

平成27年度線区別 収支営業損益(A)	大規模修繕・更新費用(B) (20年間で想定される費用の 1年あたり平均値)	根室線(滝川-新得間)の 年間負担総額(C) (A) + (B) = (C)
21.6億円	2.6億円	24.2億円

	上会社	下会社
四日市あすなろ鉄道方式	5.7億円	18.5億円 (うち18億円は国、道、JR北海道、地元自治体 で誰がどのように負担するか協議)
只見線方式 (会津川口～只見間)	9.4億円	14.8億円 (うち14.3億円は国、道、JR北海道、地元自治 体で誰がどのように負担するか協議)
山形鉄道方式	23.7億円 (国、道、JR北海道、地元自治体で 誰がどのように負担するか協議)	0.5億円

※固定資産税等は土地に係る金額のみを示すことが難しいことから、全額を下会社の負担としている。

# ケーススタディ① 上下分離方式について

全国の3つの事例を根室線(滝川-富良野間)にあてはめた場合の試算額

平成27年度線区別 収支営業損益(A)	大規模修繕・更新費用(B) (20年間で想定される費用の 1年あたり平均値)	根室線(滝川-富良野間)の 年間負担総額(C) (A) + (B) = (C)
11.8億円	1.3億円	13.1億円

	上会社	下会社
四日市あすなろ鉄道方式	3.9億円	9.1億円 (うち8.8億円は国、道、JR北海道、地元自治体 で誰がどのように負担するか協議)
只見線方式 (会津川口～只見間)	6.1億円	7.0億円 (うち6.7億円は国、道、JR北海道、地元自治体 で誰がどのように負担するか協議)
山形鉄道方式	12.8億円 (国、道、JR北海道、地元自治体で 誰がどのように負担するか協議)	0.3億円

※固定資産税等は土地に係る金額のみを示すことが難しいことから、全額を下会社の負担としている。

## 上下分離方式に関する市町村の意見について

- ① 四日市あすなろ鉄道方式のように車両・鉄道施設・鉄道用地、及び只見線方式のように鉄道施設、鉄道用地を保有し管理することは、地方自治体にとって多額の財政負担が生じるため対応することは困難であると考えます。
- ② 鉄道を維持存続するために、市町村側として何らかの負担をしなければならない状況であれば、山形鉄道方式を一つの参考事例として協議することは可能であるが、その場合、固定資産税分の負担については、税条例に基づく減免措置が可能か否か検討する必要がある。



## ケーススタディ② 運賃改定について

### 1. JR北海道の運賃改定に係る変遷

平成元年4月	消費税導入(3%)に伴う運賃改定
平成8年1月	経済情勢の変化に伴う経営安定基金運用益の減少等により、平成8年度の経常損失が100億円を越える見通しとなったため、全体改定率7.0%(普通運賃8.0%、定期運賃17.2%)の運賃改定
平成9年4月	消費税率引き上げ(3%から5%)に伴う運賃改定
平成26年4月	消費税率引き上げ(5%から8%)に伴う運賃改定

### 2. JR北海道が平成8年1月運賃改定したときの見込みと実績

単位: 億円

改定前 見込み	運賃改定時想定					平成8年度実績(改定後)		
	改定後の 鉄道運輸収入 (逸走前) (b)	増収額 (c=b-a)	想定 逸走額 (d)	改定後の 鉄道運輸収入 (逸走后) (e=b+d)	増収額 (f=e-a)	鉄道運輸 収入 (g)	増収額 (h=g-a)	逸走額 (i=g-b)
761	814 (改定率 7.0%)	+53	△4 (逸走率 0.5%)	810	+49	800	+39	△14 (逸走率 1.7%)

## 運賃改定に関する市町村の意見について

- ① JR北海道の厳しい経営状況から運賃改定は仕方がないものと考えますが、運賃を値上げする分、利便性やサービスの向上を含め、利用者から理解を得られる対応をする必要がある。
- ② 運賃値上げに加え、通学者の定期運賃割引率が大幅に引き下げられた場合、逸走率が高くなることが懸念される。
- ③ 観光・物流面で路線が維持されると仮定した場合、観光客への運賃値上げによる収支改善は検討に値する。
- ④ 鉄路の見直し問題について住民とともに危機意識を共有し、マイレール意識の醸成を図るためには、「運賃3割アップ」など具体的な数字を行政側から示していくことも必要ではないだろうか。(JR北海道の経常損失180億円 ÷ 平成8年改定時の増収額39億円 × 全体改定率7% ≒ 3割)
- ⑤ 路線を維持するためには運賃の改定はやむなしと考えるが、「路線は廃止」「運賃は値上げ」では地域の理解を得ることは困難である。

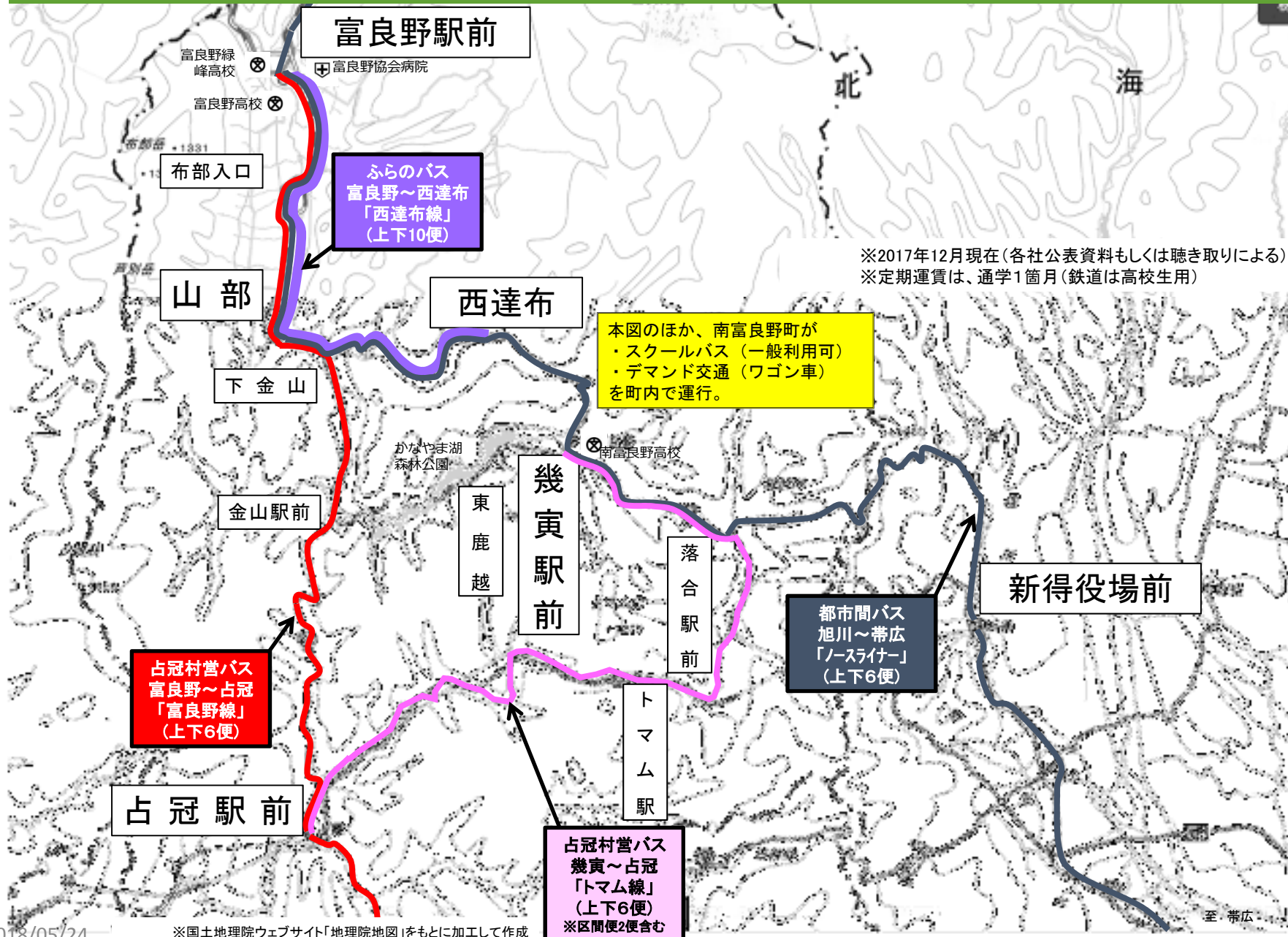
## ケーススタディ③ バス転換について（富良野新得間）

### 1. 根室線（富良野－新得間） 並行路線バスの現況

運行会社	区間	路線名	便数
ふらのバス	富良野～西達布	西達布線	上下10便
占冠村営バス	富良野～占冠	富良野線	上下6便
占冠村営バス	幾寅～占冠	トマム線	上下6便
道北バス、拓殖、十勝バス	旭川～帯広	ノースライナー	上下6便

	富良野～山部			富良野～幾寅		
	鉄道(A)	バス(B)	B/A	鉄道(A)	バス(B)	B/A
片道運賃	260円	430円	1.7	840円	720円	0.9
定期運賃	5,960円/月	12,900円/月	2.2	11,360円/月	設定なし	—
運行本数	11本	10便	0.9	12本	6便	0.5

# 富良野-新得間 並行路線バスの現況

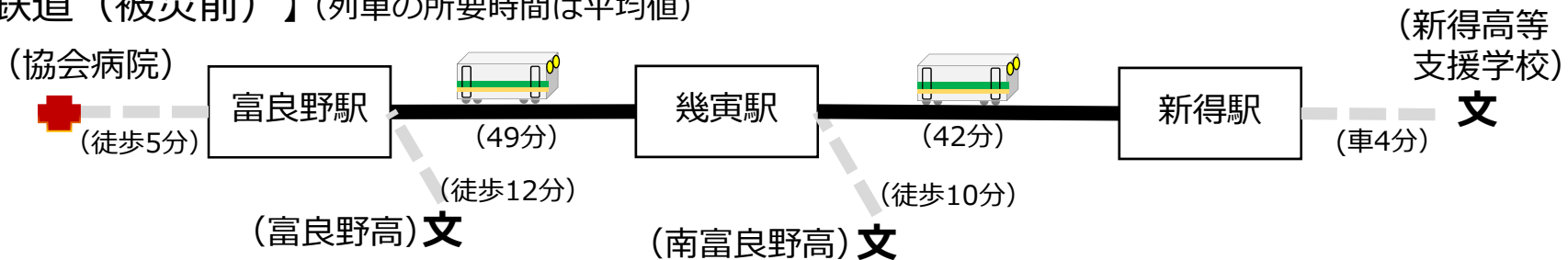


# 富良野-新得間をバス転換した場合に考えられる案

	現状踏襲案	既存路線延伸案	既存路線接続案
案のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>富良野～新得間に鉄道より多い上下14便の路線バスを国道38号経由で新たに運行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふらのバス「西達布線」を4便増便し、幾寅・南富良野高校へ延長する。</li> <li>占冠村営バス「トママ線」を幾寅から富良野へ延長する。</li> <li>幾寅～新得間は乗合ワゴンで上下14便を新たに運行し、幾寅から新得へ通学可能とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふらのバス「西達布線」を4便増便する。</li> <li>占冠村営バス「富良野線」は、山部まで短縮する。</li> <li>占冠村営バス「トママ線」は西達布まで延長する。</li> <li>西達布～新得に乗合ワゴンで上下14便を新たに運行し、幾寅から新得へ通学可能とする。</li> </ul>
主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>富良野～新得の各駅間でこれまでと同様に乗り換えなく移動できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>富良野～山部、富良野～幾寅は現在より大幅に増便される。</li> <li>富良野～幾寅～トママを乗り換えなく移動でき、観光流動の活性化が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のふらのバス「西達布線」を基軸とした交通体系に集約される。</li> <li>バスの増便により交通体系を効率的に確保できる。</li> </ul>
主なデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>重複・競合の非効率が発生する</li> <li>バス事業者間等での調整と合意が必要となる。</li> <li>実際の流動との整合性に考慮する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者間等での調整と合意が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町をまたがる移動は乗り換えが基本となり、流動によっては乗換回数が増える場合がある。</li> </ul>
富良野～幾寅の乗換なし本数	20本	26本	6本
富良野～新得の乗換なし本数	20本	6本	6本
運行費用	2億5千万円 (うち新規運行分1億2千万円)	2億4千万円 (うち増便・延長・新規分1億円)	1億9千万円 (うち増便・延長・新規分6千万円)

# 富良野-新得間の利便性（所要時間）の比較

【鉄道（被災前）】（列車の所要時間は平均値）



【新しい交通体系案（既存路線延伸案）】（バス等の所要時間は推計値）



【所要時間の比較】（日常的なご利用があり市町境を跨がる移動を掲載。乗換時分は含みません。）

目的地 \ 出発地	富良野協会病院		富良野高校		南富良野高校		新得高等支援学校	
	鉄道	バス等	鉄道	バス等	鉄道	バス等	鉄道	バス等
富良野駅					59分	65分		
幾寅駅	54分	68分	61分	56分			46分	47分

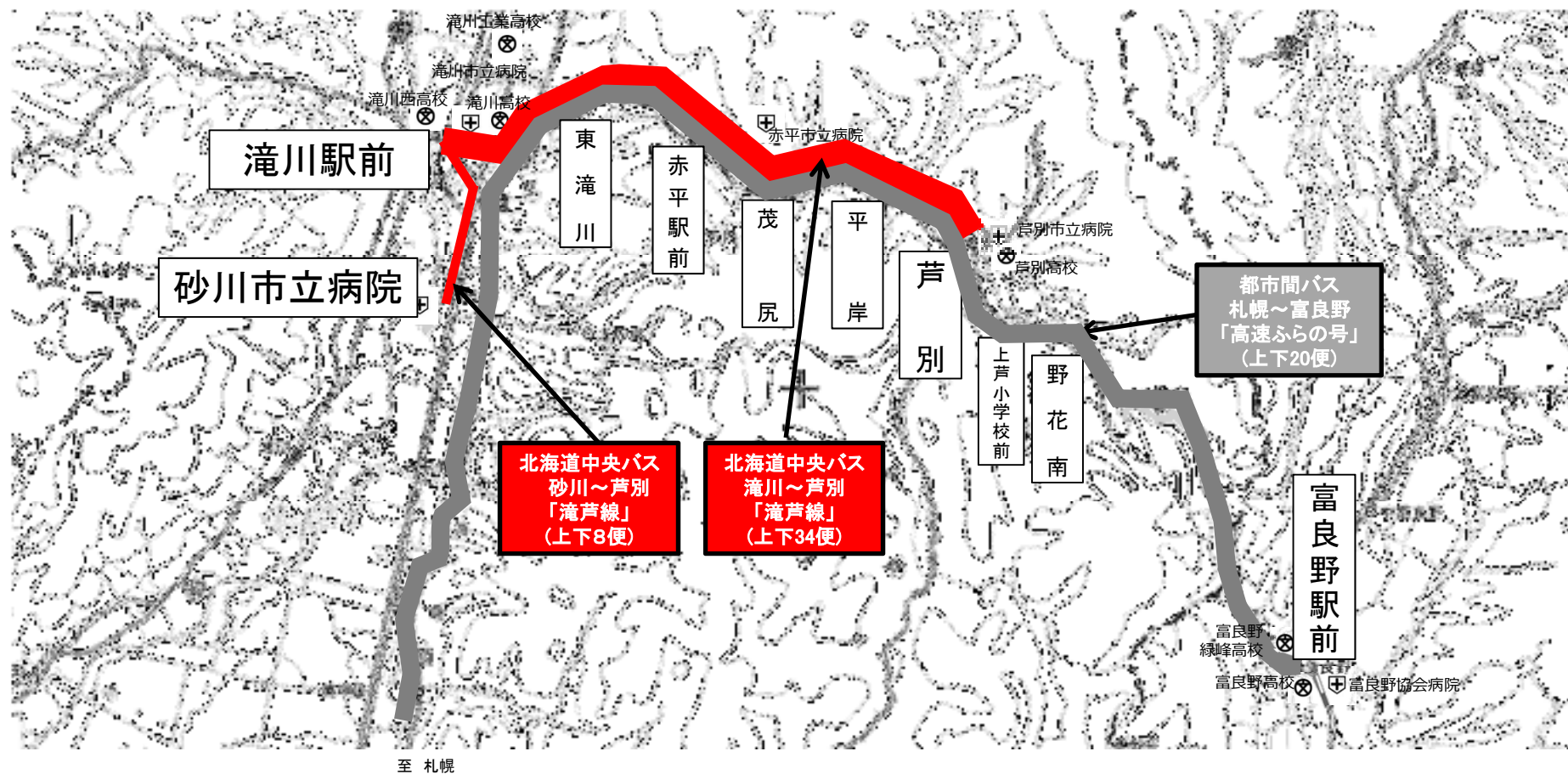
## ケーススタディ③ バス転換について（滝川富良野間）

### 2. 根室線（滝川－富良野間） 並行路線バスの現況

運行会社	区間	路線名	便数
北海道中央バス	砂川～芦別	滝芦線	上下8便
北海道中央バス	滝川～芦別	滝芦線	上下34便
北海道中央バス	札幌～富良野	高速ふらの号	上下20便

	滝川～赤平			滝川～芦別		
	鉄道(A)	バス(B)	B/A	鉄道(A)	バス(B)	B/A
片道運賃	260円	440円	1.7	540円	700円	1.3
定期運賃	6,110円/月	15,480円/月	2.5	8,630円/月	21,360円/月	2.5
運行本数	19本	42便	2.2	19本	42便	2.2

# 滝川-富良野間 並行路線バスの現況



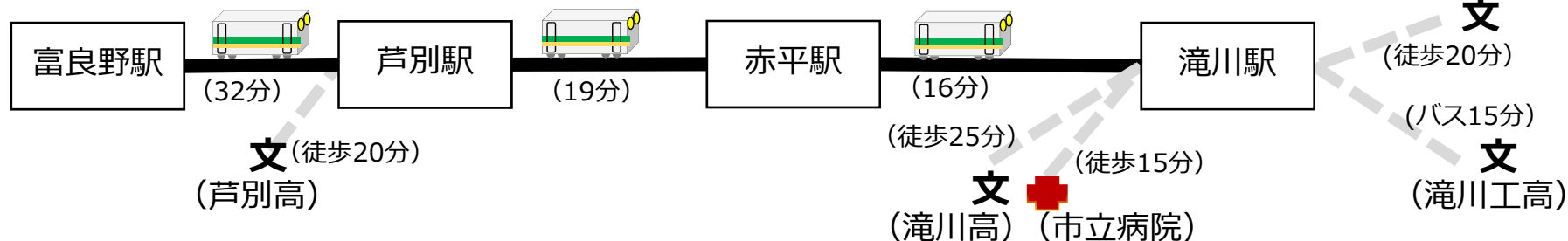


# 滝川-富良野間をバス転換した場合に考えられる案

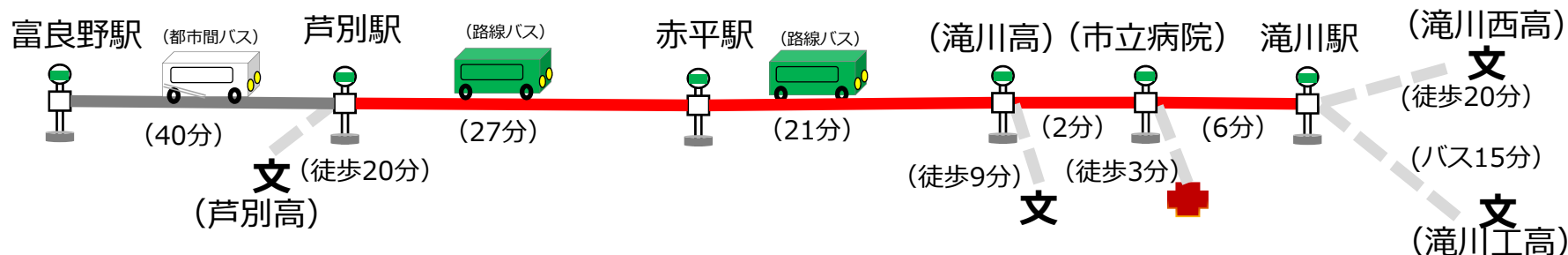
	現状増便案	既存路線代替案	都市間バス接続案
案のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>滝川～富良野に鉄道より多い上下22便の路線バスを新たに運行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道中央バスの既存路線バス「滝芦線」、及び既存都市間バス「高速ふらの号」で代替する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道中央バスの既存路線バス「滝芦線」、及び既存都市間バス「高速ふらの号」が赤平や芦別で相互に接続するように設定を調整する。</li> </ul>
主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>滝川～富良野の各駅間でこれまでと同様に乗り換えなく移動できる。</li> <li>各駅間で現状よりも増便となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重複・競合の非効率が発生しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存路線バスと都市間バスの連携で利便性が向上する。</li> </ul>
主なデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>重複・競合の非効率が多数発生する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滝川から富良野へは赤平か芦別で乗り換えとなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滝川から富良野へは赤平か芦別で乗り換えとなる。</li> </ul>
滝川～芦別の乗換なし本数	64本	42本	42本
滝川～富良野の乗換なし本数	22本	直通なし	直通なし
運行費用	5億7千万円 (うち新規運行分1億9千万円)	3億8千万円 (うち新規運行増額分なし)	3億8千万円 (うち新規運行分増額分なし)

# 滝川-富良野間の利便性（所要時間）の比較

【鉄道】(列車の所要時間は平均値)



【新しい交通体系案（既存路線接続案）】(バスの所要時間は平均値)



【所要時間の比較】(日常的なご利用があり市境を跨がる移動を掲載。乗換時分は含みません。)

目的地 \ 出発地	芦別高校		滝川高校		滝川市立病院		滝川西高校		滝川工業高校	
	鉄道	バス	鉄道	バス	鉄道	バス	鉄道	バス	鉄道	バス
滝川駅	55分	76分	/	/	/	/	/	/	/	/
赤平駅	/	/	41分	30分	31分	26分	36分	49分	31分	44分
芦別駅	/	/	60分	57分	50分	53分	55分	76分	50分	71分
富良野駅	52分	60分	92分	97分	/	/	/	/	/	/

※バス定員50人、既存路線バスでは対応不能とした場合、滝川・芦別間の高校通学生を運ぶには計5台のバスが新たに必要と見込まれる。

## バス転換を本格的に検討する場合のJR北海道の基本的な考え方

1. バス転換を行う場合、お客様、地域の皆様から「バスになって便利になって良かった」とご評価をいただけるよう、鉄道よりも便利で効率的な交通手段の確立に努めてまいります。
2. 「バス転換の懸念事項」につきましては、当社の拠出費用などを協議の中で具体的にお示しすることで、ご理解いただけるよう、努めてまいりたいと考えております。
3. 参考までに、江差線(木古内～江差間42.1km)や石勝線(新夕張～夕張間16.1km)では、鉄道を廃止してバス転換するにあたって、鉄道よりも便利で効率的な交通体系を構築するための費用を当社が沿線自治体の皆様に拠出しました。

- ・バス運行により生じる自治体の皆様のご負担(江差線は18年間)
- ・バス運行にかかる初期投資費用(バス購入費用・老朽取替費用等)
- ・運賃増については、当社の負担にて、廃止時点で定期券をご利用のお客様に対して、鉄道定期運賃とバス定期運賃との差額を一定期間補償。(通勤:1年間、通学:在学期間(1年を10ヶ月として計算))

## バス転換に関する市町村の意見について

- ① 今後、路線維持に向けた地域負担が前提となるのであれば、「バス転換」も視野にいった検討をしなければならないと考える。
- ② 近距離利用で適切な運行ルートとした場合、鉄道よりもバスのほうが地域住民の満足度は高くなると考えられるが、訪日外国人増加にともなう観光ルートの周遊ネットワークとして、本路線は維持存続すべきである。
- ③ 地域住民にとって、本当に鉄道よりもバスのほうが利便性が高くストレスのない移動が可能なのか、運行時刻や乗換回数などの具体的な調査検討が必要である。
- ④ 冬期間における降雪などの影響により、バスの定時制の確保が懸念される。

## ケーススタディ④ 国・道・市町村の支援について

7月27日に国が示したJR北海道の経営改善に関する関係者による支援・協力について

JR北海道の徹底した経営努力を前提として、経営自立までの間、国、地方自治体、関係者等が必要な支援・協力を行う。国の支援の根拠となる法律の規定に付された期限内の平成31年度及び32年度の2年間における国の支援は、以下のとおりとする。

**(1) 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ける鉄道施設及び車両の設備投資及び修繕への支援**

※地方自治体からも同水準の支援が行なわれることを前提に、具体的な仕組みについては、地方自治体との協議も踏まえ、今後検討・調整。  
道内自治体の厳しい財政状況を踏まえ、地方財政措置を要求

**(2) 貨物列車走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資及び修繕等への支援**

**(3) 青函トンネルの維持管理への支援**

**(4) 経営基盤の強化に資する前向きな設備投資への支援**

**総額(2年間) 4百億円台** (額は今後確定)

**(1)から(3)までは全額助成、(4)は助成1/2、無理子貸付1/2**

## 根室線（滝川～新得間） 今後の検討方向（案）

これまでのケーススタディの結果や、交通政策総合指針の考え方を踏まえ、根室線の(滝川～新得間)のあり方について、生活面・観光面・物流面の3つの側面から、関係者ととも検討・協議を進める。

### [交通政策総合指針の考え方]

#### ■ 滝川～富良野

住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

#### ■ 富良野～新得間

圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていく。検討にあたっては、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要である。

### ◆根室線（滝川～新得間）の特性を踏まえた、線区のあり方・維持方策の検討

#### 【生活面】

◆検討の視点：持続性があり、かつ今よりも利便性の高い公共交通：住民の利用実態など生活圏交通の観点

関係者：関係市町村、道、国、JR北海道、高校、医療機関、バス事業者 等

#### 【観光面】

◆検討の視点：広域観光周遊ルートの形成、観光地・地域経済活性化に寄与する公共交通：線区を越えた広域交通の観点

関係者：関係市町村、道、国、JR北海道、地域・広域の観光協会等、バス事業者 等

#### 【物流面】

◆検討の視点：災害時の代替ルートや今後のさらなる活用を見据えた鉄道貨物輸送：道内全体の物流の効率化・最適化の観点

関係者：関係市町村、道、国、JR北海道、JR貨物、経済団体、北海道交通・物流連携会議 等