

令和3年度

未来をつくろう市民と市長の地域懇談会

令和3年10月

「JR根室線富良野～新得間について」

1. これまでの経過
2. JR北海道からの申し入れ事項
3. 協議・検討状況

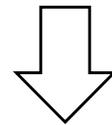
1. これまでの経過

- 平成28年11月 JR北海道が、単独では維持困難な路線(10路線13線区)を公表
根室線富良野～新得間は、輸送密度200人未満(赤線区)となっていること
から、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待
できると考えられるほか…持続可能な交通体系とするためにバス等への転
換について地域の皆様と相談を開始したい。
- 平成29年9月 平成29年度「地域懇談会」で「鉄路のあり方」をテーマとして、根室線富良野
～11月 ～新得間を含めたJR北海道の公表内容、根室本線対策協議会での取り組
みなどを報告
- 平成30年7月 国がJR北海道に対し「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」発出
「鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待でき
る線区において、地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。」

平成30年9月～11月 平成30年度「地域懇談会」で「鉄路のあり方」をテーマとして、根室本線対策協議会において検討した経費節減策・利用促進策の効果、路線バスの現況などを報告

令和3年3月 国がJR北海道を支援する根拠である「国鉄清算事業団債務等処理法改正法」が可決（赤線区の維持については支援の対象としていない）

令和3年7月 令和3年度根室本線対策協議会総会において、JR北海道より根室線富良野～新得間について、鉄路の存続を含め線区のあり方の協議の申し入れを受ける



改正された国鉄清算事業団債務等処理法では、赤線区の維持については支援の対象としておらず国からの支援が見込めないこと及びJR北海道の経営状況を考慮し、JR北海道からの協議の申し入れを受け入れ、具体的な協議については、富良野市、南富良野町、占冠村、新得町、北海道で行うことを根室本線対策協議会総会で確認

2. JR北海道からの申し入れ事項

根室線（富良野～新得間）について

令和3年7月6日

北海道旅客鉄道株式会社

- 根室線(富良野～新得間)につきましては、平成28年8月の連続した台風により甚大な被害を受け、東鹿越～新得間において代行バスによる運行を行っており、ご利用の皆様にご不便をおかけしていることとお詫び申し上げます。
- かつては札幌と道東を結ぶ大動脈として昭和55年度には4,664人/日のご利用がありましたが、石勝線開業後は、被災前の平成27年度基準で152人/日となりました。近年ご利用のお客様の多くは富良野市内高校および南富良野高校への通学生という状況であることから、当社としては鉄道よりも他の交通機関の方が適していると考え、バス等への転換についてご相談を開始させていただきたく、平成28年に発表させていただきました。
- このような中、「根室本線対策協議会」においては、「利用促進策、経費節減策、意識醸成策」の検討や「運賃改定、上下分離方式、バス転換、国・道・市町村として考えられる支援」といった4つのケーススタディについての調査・検討を進めていただきました。また、地域の皆様のご協力を得て策定したアクションプランでは、「生活・観光・物流の3つの側面からあるべき交通体系について試行しながら検討を推進」することとなりました。
- これまでの協議に深く感謝を申し上げます。
- 当社としては、当該線区はご利用が極めて少ないことから、鉄道よりも他の交通手段の方が適していると考えておりますが、鉄道の存続も含め、線区のあり方を協議させていただきたくお願い申し上げます。

1. 鉄道を復旧・維持存続する場合の考え方について

- 国からの監督命令（平成30年7月）および当社への支援継続方針（令和2年12月）が出されましたが、輸送密度200人未満の線区（赤線区）については、国からの支援の道筋が示されませんでした。
- 国鉄清算事業団債務等処理法改正法案について国会審議が行われ、令和3年3月に改正法を可決していただきました。
- コロナ禍の影響を受け、当社の経営状況は一段と厳しくなっており、多額の復旧工事費の拠出や復旧後の線区運営を単独で行える状況ではありません。
- このため、鉄道を復旧・維持存続していく場合は、砂防えん堤や河川堤防の新設など河川管理者等にお問い合わせの事項に加え、鉄道運行のための所要額（年額10.9億円）を関係者の皆様にご負担いただく必要があると考えております。

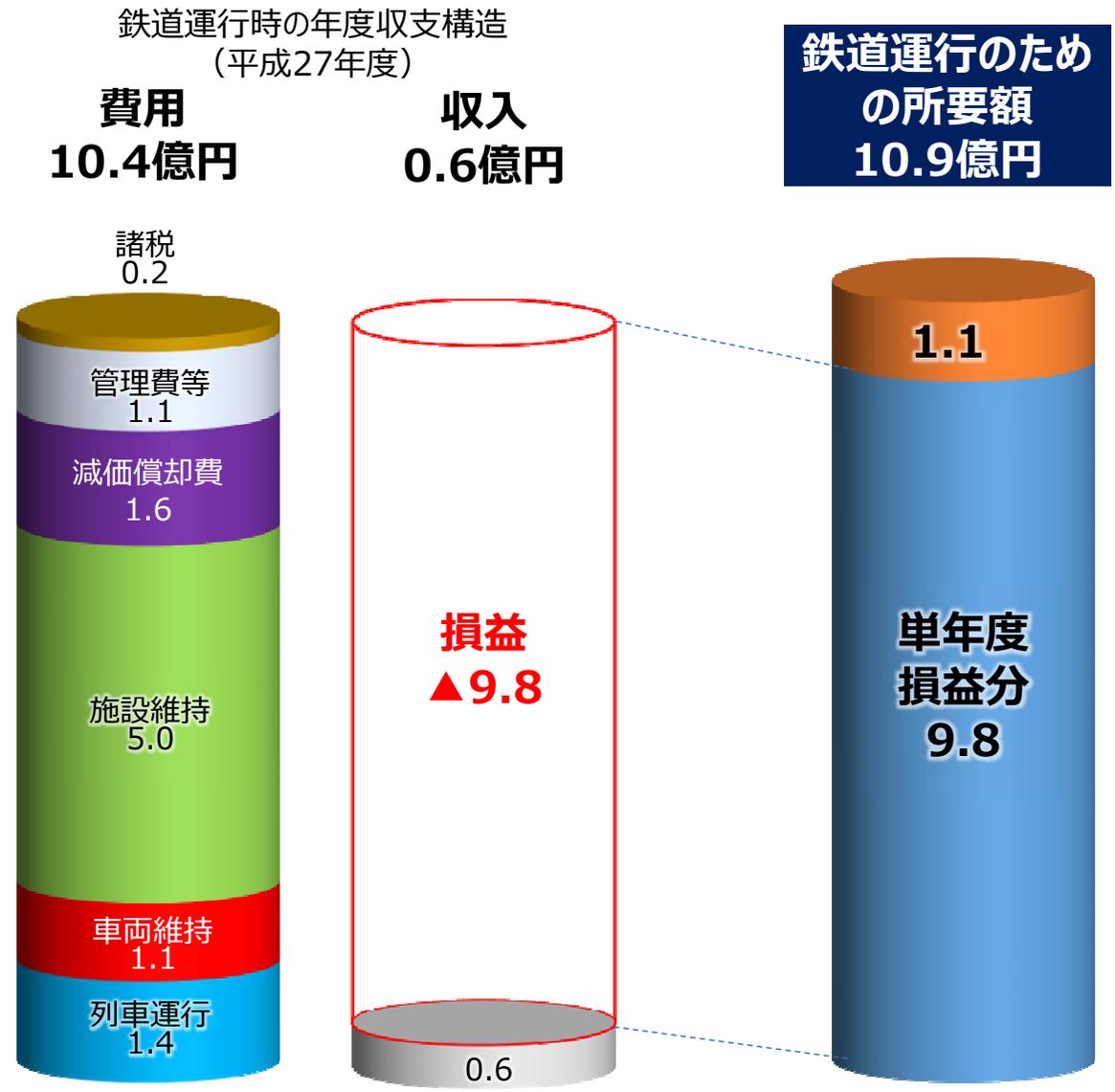
（参考）

東鹿越～上落合間 復旧概算費用 10.5億円（土木 5.4億円、軌道 2.3億円、電気 2.8億円）

鉄道を復旧・維持存続する場合

- ◆ 砂防えん堤や河川堤防の新設など（⇒ 河川管理者等へのお願い）
- ◆ 鉄道運行のための所要額（年額10.9億円）のご負担（⇒ 関係者の皆様へのお願い）

図1) 鉄道運行のための所要額



**土木構造物
大規模修繕・更新費用
(単年度)**

今後20年間の土木構造物
大規模修繕・更新費用

| | |
|-----------------------|------|
| ○ 橋りょう (腐食対策・亀裂対策) | 5億円 |
| ○ トンネル (変状対策・漏水対策) | 14億円 |
| ○ 経年維持費増 | 3億円 |
| 計 | 22億円 |

(平成29年1月時点)

2. 線区のあり方について

- 当該線区は輸送密度200人未満の線区（赤線区）となっており、ご利用が極めて少なく、当社としては鉄道よりも他の交通手段の方が適していると考えております。

(交通モードの一般的な特性)

鉄道 = 拠点間大量高速輸送、大量輸送を前提とした高い環境性能

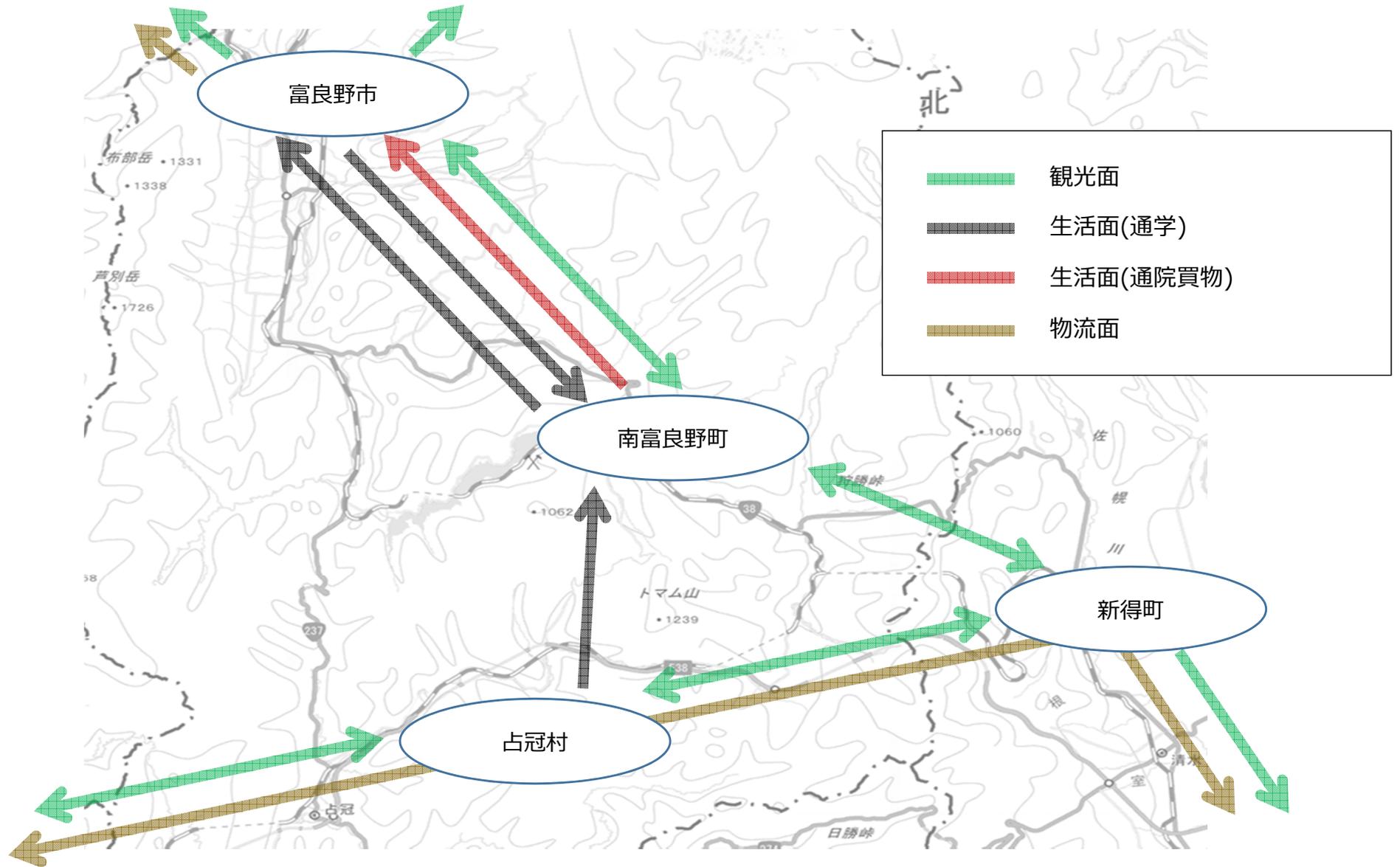
バス = ニーズに応じた自由度の高いルート・バス停・ダイヤの設定、インフラ分離による低コスト運営

- 皆様と共に策定した「根室線アクションプラン」において、富良野～新得間は「生活・観光・物流の3側面から検討・協議を進め、あるべき交通体系について、試行等も行いながら検討を進める」こととしました。
- 鉄道が担ってきた役割を踏まえ、地域のまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通の具体策について、皆様と一緒に検討してまいりたいと考えております。
- バス等への転換を行う場合には、収支試算により運行開始後一定期間の地元自治体負担を賄えると想定される支援金を当社より拠出する用意があります。

線区のあり方の協議【ご提案】

- ◆ あるべき交通体系について皆様と一緒に検討
- ◆ 収支試算により運行開始後一定期間のご負担を賄えると想定される支援金の拠出

図2) 富良野～新得間における鉄道の主な役割



3. 協議・検討状況

[1]根室本線対策協議会

JR根室線富良野～新得間関係市町村幹事会の開催状況

- 第1回幹事会 日 時：令和3年7月21日(水)14:00～16:30
場 所：富良野市役所
出席者：富良野市、南富良野町、占冠村、新得町、北海道、北海道運輸局、JR北海道

- 第2回幹事会 日 時：令和3年8月6日(金)15:00～17:30
場 所：富良野市保健センター
出席者：富良野市、南富良野町、占冠村、新得町、北海道、JR北海道

- 第3回幹事会 日 時：令和3年9月1日(水)13:30～17:20
場 所：富良野市立図書館
出席者：富良野市、南富良野町、占冠村、新得町、北海道、JR北海道

- 第4回幹事会 日 時：令和3年9月30日(木)9:00～10:00
場 所：富良野文化会館
出席者：富良野市、南富良野町、占冠村、新得町、北海道、JR北海道

[2]協議・検討の状況

(1) 鉄路存続の検討

① 鉄路の可能性

- ◇生活面～根室線の乗車人員や定期券発売実績等の聴取
- ◇観光面～過去に根室線を運行した観光列車の実績等や、旅行事業者における旅行商品の現状や今後の見込みの聴取
- ◇物流面～JR貨物における鉄路を活用した物流の現状や災害時代替ルートとしての考え方の聴取

② 費用負担

- ・鉄道を運行するための費用の精査
- ・国の負担の考え方の確認
- ・道から第三セクターによる鉄道運行に関する収支の情報提供

(2) 新たな交通体系の検討

- ・国や北海道からバス運行に係る補助制度などの情報提供
- ・バス等へ転換した場合の交通体系の検討(鉄路沿線を基本とした走行や利便性を考慮した接続路線など)

[3] 今後の進め方

幹事会(課長級)及び首長会議において、鉄路存続に向けた費用の精査や、バス等へ転換した場合の利便性を考慮したルートやダイヤの作成など新たな交通体系について、協議・検討を重ねていく。