特集

# ＪＲ留萌線（深川～留萌間）の現況について①

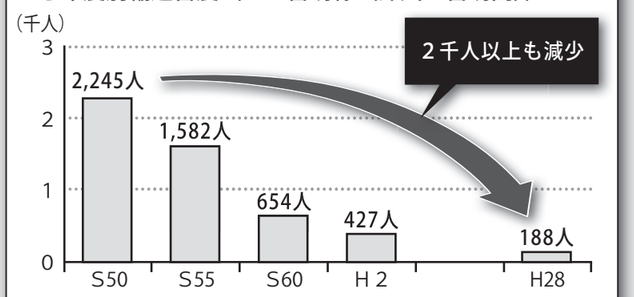
皆さんとの情報共有を図るため、ＪＲ北海道および留萌線（深川～留萌間）に関する国や北海道の考え方などついてお知らせします。

問 市・政策調整課 ☎42-1809

## ＪＲ留萌線（深川～留萌間）の利用状況

▼ＪＲ留萌線（深川～留萌間）の平成28年度輸送密度（1キロメートル当たりの1日平均輸送人数）は188人となっており、輸送密度が2千人を超えていた昭和50年度と比較すると、2千人以上も少なくなっています。

●年度別輸送密度（ＪＲ留萌線（深川～留萌間））



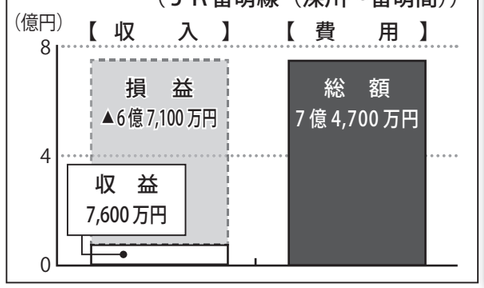

※平成28年度の輸送密度は、台風10号による影響を除くため、9月から12月までの4カ月間を除いた数値です。

## ＪＲ北海道の発表

▼ＪＲ北海道は、安全最優先で持続可能な鉄道事業を推進するため、平成28年11月18日に「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表しました。

ＪＲ北海道では、この発表の中で「当社単独では維持することが困難な線区」を**輸送密度200人未満の線区**などと定め、ＪＲ留萌線（深川～留萌間）を含む要件に該当する13線区に対する考え方を示しており、「ＪＲ留萌線（深川～留萌間）に対する考え方」について次のように示しています。（以下、原文ママ）

●平成28年度収支状況
（ＪＲ留萌線（深川～留萌間））




◆留萌線　深川－留萌　50.1km

極端にご利用が少ない線区であり、平成31年度には並行する高規格道路が全通する予定の線区。また、老朽化したレールや橋梁があり維持管理に苦慮しているほか、冬期間には吹き溜まりが多発し、除雪等の対応に苦慮している線区。なお、運営赤字と別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で30億円程度が必要。



## 国と北海道それぞれの考え方

### 国の考え方

▼石井啓一・国土交通大臣は、平成29年7月28日の記者会見で「ＪＲ北海道の事業範囲の見直し」について次のように述べています。（以下、要旨を掲載）

ＪＲ北海道、そして地域の皆さま方、そして国が一体となって検討していくことが重要である。

経営安定基金は、元本をＪＲ北海道に渡した後はＪＲ北海道において自主的に運用されるもので、その運用益が金利によって変動することは、当初から想定された仕組みである。

運用益が減少していることから、国土交通省としては、ＪＲ北海道に対し、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸付など累次にわたって支援を行ってきている。

そもそも、ＪＲ北海道が厳しい経営状況に置かれているのは、経営安定基金の運用益が減少していることのみならず、むしろ地域の人口減少やマイカーなどの他の交通手段の発達により、路線によっては輸送人数が大きく減少し、鉄道特性を発揮しづらい路線が増加していることも大きな要因であると考えている。

今後、ＪＲ北海道による鉄道事業の運営を含め、地域における持続可能な交通体系を構築していくことが重要なことであると考えている。

### 北海道の考え方

▼北海道では、平成30年3月に策定した「北海道交通政策総合指針」の中で「ＪＲ北海道単独では維持困難な線区に対する考え方」について次のように示しています。（以下、原文ママ）

個別の線区は、存廃などの結論や優先度を示したものではなく、道内の鉄道網が直面する厳しい環境や鉄道が果たしている役割などを踏まえ、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示したものであり、指針の考え方を参考に、今後、鉄道事業者はもとより、道や国も参画し、各々の実情や線区の特性を踏まえた検討・協議を更に進める。

ＪＲ北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を担うべきである。持続的な鉄道網の確立に向けて、経営に責任を有するＪＲ北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、住民の最適な公共交通を確保する観点から、地域においても可能な限りの協力・支援を行うことが重要である。

**【留萌線（深川～留萌間）】**

2019年度の鉄道路線と並行する高規格幹線道路の全面開通を踏まえ、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、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく。

市では、皆さんと「ＪＲ留萌線（深川～留萌間）の今後」について十分に協議しながら、まちや皆さんにとって最善の方向性を示していきたいと考えています。皆さんのご協力をよろしくお願いします。