

JR留萌本線と今後のまちづくり

2019.11.24 市政懇談会

留萌市地域振興部

これまでの経過

J R 留萌本線の路線見直し経過

○平成28年11月

J R北海道が「『当社単独では維持することが困難な線区』について」公表

⇒留萌本線は、1列車あたりの平均乗車人員は10人前後と、利用が極めて少なく、老朽構造物の更新も必要などの要因から対象線区とされる。

【地域の皆様とともに、鉄道よりも便利で効率的な交通手段に転換を進める】

○平成30年 4 月

北海道が「北海道交通施策総合指針」を公表

⇒留萌本線は、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていくとされる。

○平成30年 6 月

J R北海道が「経営再生の見通し（案）」を公表

⇒輸送密度200人未満の線区については、鉄道よりも便利で効率的な交通手段への転換が求められる。

○平成30年 7 月

国土交通大臣から J R北海道が「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を下される。

⇒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の転換を進める。

○平成31年 4 月

J R北海道が「『J R北海道グループ長期経営ビジョン等』について」公表

沿線自治体会議での協議経過

○平成30年 5 月

「ＪＲ留萌本線沿線自治体会議」を設置

⇒沿線自治体首長の意向確認、今後の方向性ほか

○平成30年 8 月

第 2 回沿線自治体会議の開催

⇒「国土交通省（大臣）による監督命令」に対する内容協議ほか

○平成30年 9 月

第 3 回沿線自治体会議の開催

⇒「ＪＲ北海道の経営改善について」（北海道運輸局からの説明） 「国の監督命令を受けた今後の取組等について」（ＪＲ北海道からの説明）

○令和元年 6 月

第 4 回沿線自治体会議の開催

⇒沼田・秩父別町長就任後の 4 首長による開催（ＪＲ留萌本線の現況、現時点での 4 首長の意向確認、今後の方向性ほか）

※上記のほか、担当課長会議にて事務レベルの協議を実施（5回）

直近の市議会での答弁要旨

（質問要旨）

●ＪＲ留萌線の方向性について、現時点で留萌市長がどのような見解を持っているのか。

（答弁要旨）

●これまでも、議会の中で国や北海道の支援が見込めない状況において、留萌線を維持していくための約６億円の地元負担は難しい状況にあるとの考えを述べている。

●私としては、市民とＪＲ問題についての課題を共有しながら、市民にとって最善な結論を導くためにも、これまで以上にＪＲ北海道との個別協議を進め、交通事業者としてのＪＲの責務や、地域振興等に対する考え方を確認した上で、今後の駅周辺も含め、船場公園周辺エリアと一体となったまちづくりや、代替交通も含めた新たな公共交通体系の考え方について、しっかり市民の皆さんにお示していかなければならない段階に来ていると考えている。

将来に向けた持続的な交通の検討

①鉄路の存続を目指す場合（考えなければならないこと）

○ＪＲ留萌本線を維持する場合に必要な経費負担

年間で約９億円※の赤字を誰が負担するのか？

※９億円＝単年度赤字＋（20年間に必要となる土木構造物老朽対策費と車両更新費の１年あたりの費用）

○国、北海道への支援要請

国からの監督命令を受け、ＪＲ北海道としては、当線区について「鉄道よりも他の交通手段が適しており、新たなサービスの転換を進める」との方針の中、国・道からの支援が期待できるか？

○市民の利用拡大に向けた行動

市民挙げての利用促進を進めることによって、高速、大量輸送の鉄道特性が発揮できるだけの利用者が増えるか？

②鉄路を存続できなかった場合（ＪＲ北海道からの提案）

留萌線（深川・留萌間）を バスに転換する場合の考え方について

留萌線（深川・留萌間）につきましては、明治４３年の開業以来、地域の重要な交通手段として多くの皆様にご利用いただいてきましたが、近年は、沿線人口の減少や高規格道路の整備等により、鉄道のご利用は大幅に減少し、鉄道を維持するために多額の赤字を抱えることとなりました。

私共ＪＲ北海道が最大限の経営努力を行っても、安全な鉄道輸送サービスを提供できなくなることから、平成２８年１１月に「当社単独では維持困難な線区」を発表し、地域の皆様と相談を開始することとしました。

留萌線のご利用は、１日１４５人と極めて少なく、当社としては鉄道よりも他の交通機関の方が適しており、利便性・効率性の向上も期待できると考えています。このためバス等への転換について地域の皆様とご相談したいと考えております。

必要な交通を持続可能な形で構築するため、皆様のご理解をいただきますようお願い申し上げます。

②鉄路を存続できなかった場合（ＪＲ北海道からの提案）

○バス転換の考え方

●沿岸バス・道北バス共同運行の旭川行き路線バスと中央バスが運行する札幌行き都市間バスが運行されていることから既存のバスのダイヤの見直しを行い深川での鉄道の接続など利便性の向上を考えていく。**（路線維持のための費用負担～18年間や、バス購入等の初期投資支援）**

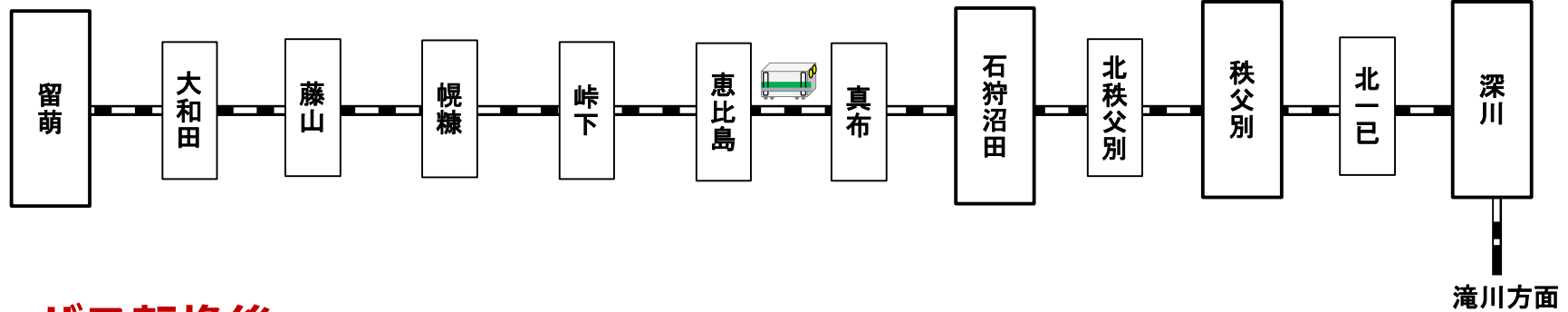
●鉄道が運行していて既存バスが運行していない時間帯についてはデマンドタクシーを運行し利便性の向上を考えていく。

当社の考える留萌線（深川・留萌間）の交通体系について（J R 提供）

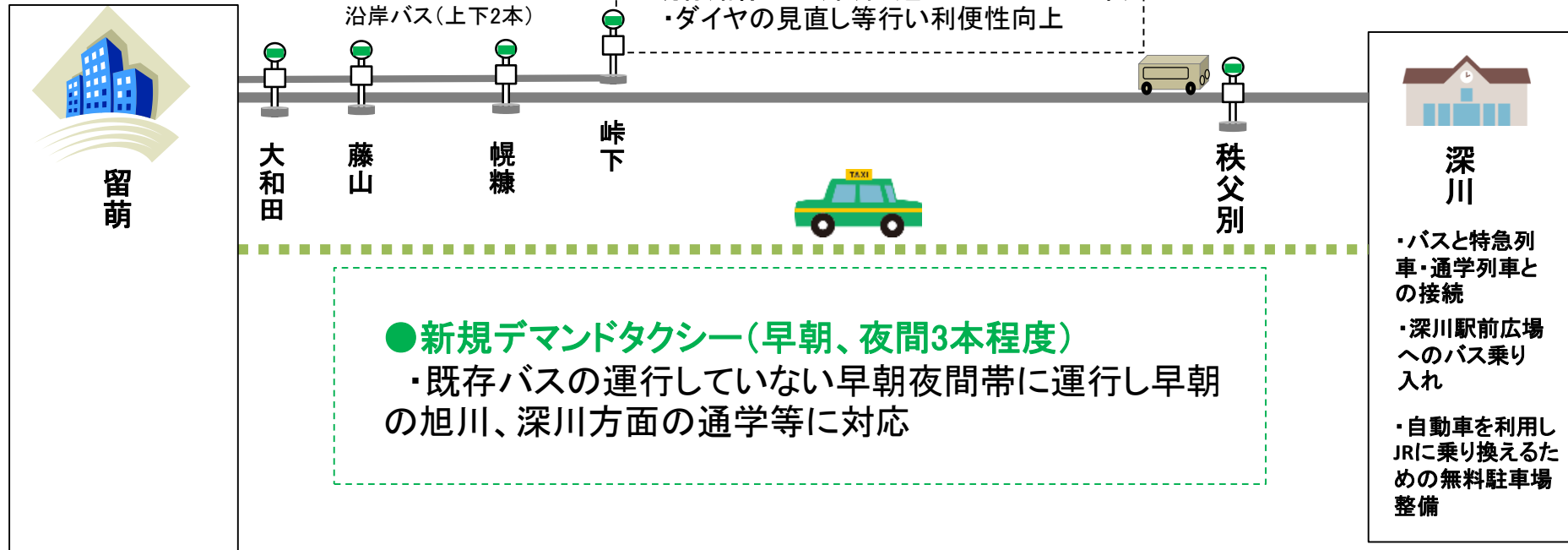
<留萌・深川間>

○ 現行

●鉄道 上下:17本



○ バス転換後



②鉄路を存続できなかった場合（ＪＲ北海道からの提案）

○通学生、通勤者等への対応

- 通学について、デマンドタクシーの新規運行や既存の路線バスの時刻変更等により深川、旭川方面の通学手段を確保したい。
- 廃止時に鉄道定期券利用のお客様には差額を補償。
 - ・通勤定期：鉄道廃止時から１年間
 - ・通学定期：在学期間中（１年を１０ヶ月と計算）

その他

- （１）深川駅から函館本線への乗換がスムーズに行えるようにバスの深川駅前広場への乗り入れと鉄道との接続を考慮したバス体系の実現を考えたい。
- （２）自動車を利用し深川駅でＪＲに乗り換えるための無料駐車場の整備を考えたい。

②鉄路を存続できなかった場合（ＪＲ北海道からの提案）

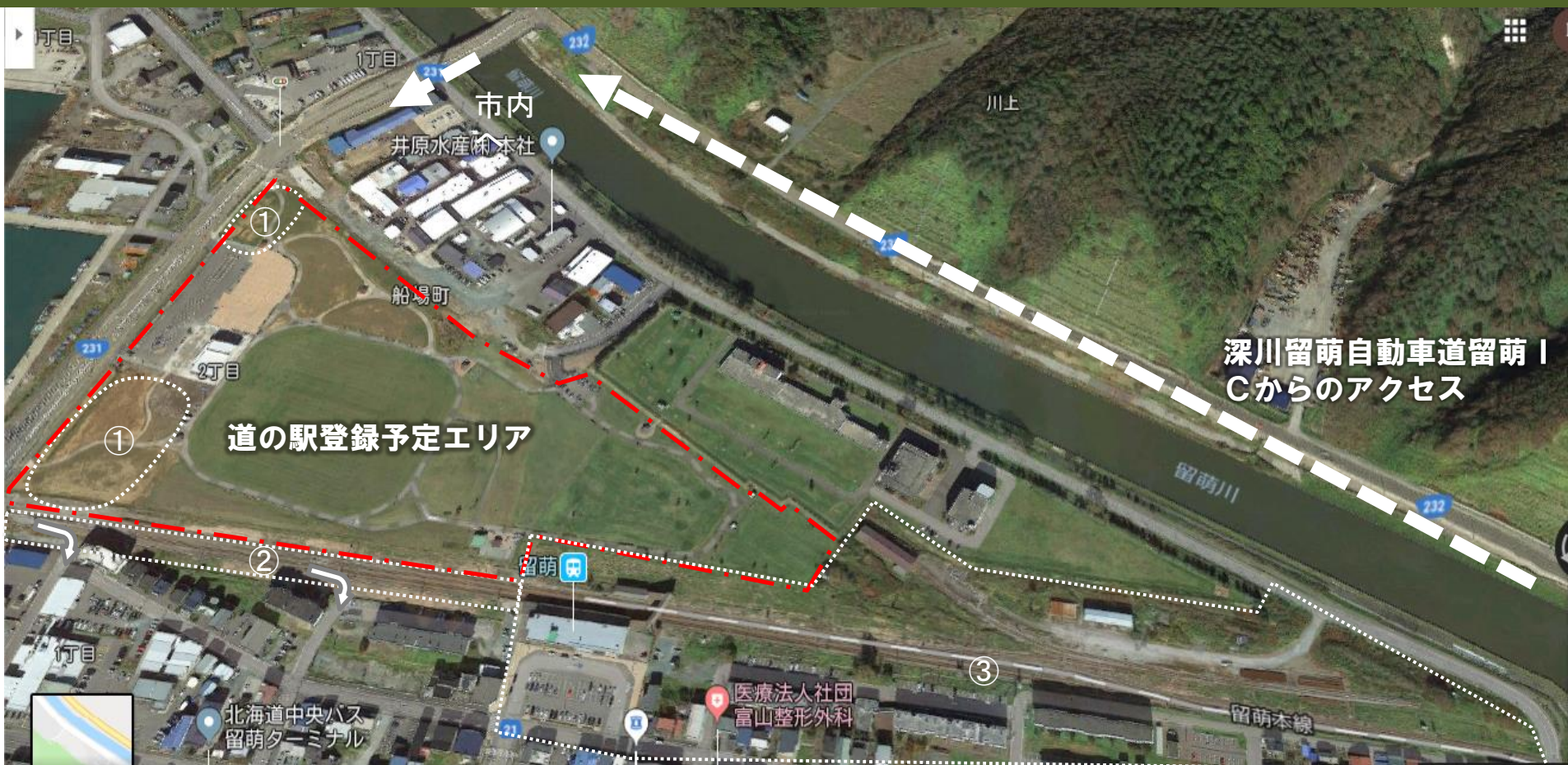
○地域振興・まちづくりへの協力

●地域の皆様のご要望をお伺いしながら、交通結節点としての鉄道用地の活用などのまちづくりに対するご支援を考えたい。

船場公園地区周辺エリアの整備など

道の駅登録、交流・遊戯施設、駅前へのアクセスと交通結節点、新たな公共施設の立地誘導など（鉄道用地の無償譲渡、まちづくりのための費用の一部支援）

船場公園地区周辺エリア整備全体像(案)



	施設	主体	概要(案)
①	交流人口・集客ゾーン	市	1) 屋根物販棟、浜焼き施設 2) 屋内交流・遊戯施設 3) 駐車場拡張、車中泊専用・電源設備等
②	歩行アクセス環境	市	アクセス道路など

	施設	主体	概要(案)
③	新たな公共施設誘導ゾーン	市・民間	1) 生涯学習センター(ホール、貸館施設、ギャラリー、運動施設など) 2) 交通ターミナル(バス、タクシー)、民間商業施設 3) 駐車場、広場等

今後の方向性

① 沿線2市2町との協議

- ・存続の可能性についての協議や、今後の進め方
- ・国の動き(令和3年以降の国支援方策)への対応

② 市民、交通事業者との協議

- ・JR北海道と継続協議(通学者・通勤者にとって利便性と最適な代替交通について)
- ・持続的な公共交通体系(地域交通の課題の洗い出し)
- ・バス路線の維持に向けた運転手対策の必要性など