

J R 札沼線沿線住民説明会次第

日 時：平成30年5月29日（火）

午後6時00分～

会 場：月形町交流センター講堂

1 開 会

2 換 拶

3 議 題

(1) J R 札沼線に関する経緯について

(2) 協議事項に関する J R 北海道からの回答内容について

(3) 質問・意見交換について

(4) その他

4 閉 会

JR北海道の動向と月形町・関係自治体の対応

(H28年11月～H30年5月までの主なもの)

時 期	内 容
28.11.09	沿線3町(月形町、浦臼町及び新十津川町)の町長によるJR北海道への札沼線の維持存続要請
28.11.18	JR北海道小山常務、一條専任部長来庁(JR北海道島田社長が「JR単独では維持が困難な路線」を発表する件の事前説明) 午後、JR北海道島田社長が「JR単独では維持が困難な路線」を発表
28.12.04	留萌本線留萌～増毛間廃線
28.12.06	第4回町議会定例会全員協議会で説明(9月7日の全員協議会以降のJRの状況について)
28.12.16	要請書「札沼線の維持存続について」に対する回答(JR北海道小山常務、一條専任部長他来庁)
29.01.25	JR札沼線新十津川町住民説明会
29.02.13	JR札沼線に関する鉢呂吉雄参議院議員他来庁
29.02.16	JR札沼線浦臼町住民説明会
29.02.17	札沼線沿線3町長ガイドツアー共同記者発表
29.02.21	北海道による「将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について」に関するJR札沼線沿線町長への説明会
29.03.07	第1回町議会定例会全員協議会で説明(JR札沼線の維持・存続問題について)
29.03.13 ～14	第1回町議会定例会一般質問(道の鉄道ネットワークWT報告書について、JR札沼線を基軸としたまちづくり構想の検討について)
29.04.10	JR北海道小山常務、一條専任部長来庁
29.04.21	札沼線(北海道医療大学・新十津川間)に係る沿線4町長意見交換会
29.04.22	JR札沼線維持・存続に関する陳情行動(渡邊孝一衆議院議員、釣部 勲道議会議員)
29.05.09	平成28年度JR北海道決算発表
29.05.18	町議会全員協議会で説明(JR札沼線の維持・存続問題について)
29.05.21	札沼線沿線3町長ガイドツアー(新十津川町・浦臼町)

29.05.26	第1回札沼線沿線4町長意見交換会（当別町開催）
29.07.04	第2回札沼線沿線4町長意見交換会（新十津川町開催）
29.07.08	札沼線沿線3町長ガイドツアー（浦臼町・月形町）
29.07.24	町議会全員協議会で説明（JR札沼線の維持・存続問題について）
29.08.30	第3回札沼線沿線4町長意見交換会（月形町開催）
29.09.06	町議会全員協議会で説明（JR札沼線の維持・存続問題について）
29.09.09	札沼線沿線3町長ガイドツアー（月形町・新十津川町）
29.09.23	札沼線沿線マルシェ in 商工まつり
29.09.29	第1回地域公共交通プロジェクトチーム会議（プロジェクトチーム設置）
29.10.10	第4回札沼線沿線4町長意見交換会（浦臼町開催）
29.10.14	キハ40で行く 秘境豊ヶ岡駅と月形の歴史にふれる旅
29.10.14 ～15	国道275号歴史街道 町長・副町長ガイドツアー（14日当別町・新十津川町、15日浦臼町・月形町）
29.11.13	第5回札沼線沿線4町長意見交換会（新十津川町開催）
29.11.23	第6回札沼線沿線4町長意見交換会（月形町開催）
29.11.30	第2回地域公共交通プロジェクトチーム会議
29.12.05	町議会全員協議会で説明（JR札沼線の維持・存続問題について）
29.12.22	第7回札沼線沿線4町長意見交換会（月形町開催）
30.01.06	「JR北海道再生推進会議」が高橋知事に要請書提出
30.01.12	北海道議会「北海道地方路線問題調査特別委員会」設置 高橋知事がJR北海道への支援を表明
30.01.16	第1回札沼線沿線まちづくり検討会議（空知総合振興局開催）
30.01.18	高橋知事が国にJR支援を要請
30.01.25	札沼線沿線まちづくり検討会議いすみ鉄道視察研修
30.02.10	総合交通政策検討会議（交通政策指針審議）
30.02.16	第2回札沼線沿線まちづくり検討会議（岩見沢市コミュニティプラザ）
30.02.20	町議会全員協議会で説明（JR札沼線の維持・存続問題について）
30.02.21	第1回月形町地域公共交通活性化協議会開催
30.02.26	北海道地方路線問題調査特別委員会 JR北海道島田社長ら参考人招致

30. 03. 02	町議会全員協議会で説明 (JR札沼線の維持・存続問題について)
30. 03. 05	札沼線沿線まちづくり検討会誌報道発表
30. 03. 19	第1回地域公共交通対策プロジェクト会議
30. 04 上旬	JR北海道との協議スタート
30. 04. 27	知事の地域訪問
30. 05. 09	町議会全員協議会で説明 (JR札沼線の維持・存続問題について)
30. 05. 16	JR北海道への協議事項の回答 (西野副社長来庁)
30. 05. 29	JR札沼線住民説明会

ご回答

日頃、弊社業務に格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

先日頂戴いたしました「JR 北海道の事業範囲見直しに関する協議事項」につきまして以下の通りご回答申し上げます。

JR 北海道の事業範囲見直しに関する協議事項

◇月形町まで存続の場合

1 輸送密度の計算

輸送密度を算出する場合の線区輸送人/キロの算出の仕方を教えていただきたい。

別紙-1 をご参照願います。

2 輸送密度の基準

JR 北海道では「JR 北海道単独では維持することが困難な線区」の輸送密度が 200 人未満(片道 100 人未満)の線区は、バスなどの代替輸送に転換すると考えているが、基準が「200 人未満」とするのはどうか。

国鉄時代の昭和 55 年 12 月「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)」が公布され、輸送密度 4,000 人/km・日未満の線区は特定地方交通線としてバス転換が適当とされましたが、JR 北海道発足以降は輸送密度 4,000 人/km・日未満の線区についても、その維持・存続に努力をしてまいりました。しかし鉄道は安全を保つための費用が膨大になるうえに北海道は多大なる除雪費が必要となります。

輸送密度 200 人未満の線区は、片道にすると 100 人未満であり、弊社の営業路線においてお客様のご利用が極めて少なく、1 列車当たりの平均乗車人員が 10 人前後であり、当該線区で得られる収入で輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)も賄うことができない線区となっています。これらの線区は鉄道よりもバスなどの交通手段の方が適していて、利便性・効率性の向上も期待できる線区であることから、地域の皆様と持続的な交通体系のあり方について相談をしていく必要があると考えています。

3 北海道医療大学駅-石狩月形駅間の輸送密度、営業係数

平成 28 年度の北海道医療大学-新十津川間の輸送密度は 66 人、営業係数は 2,609 円であるが、仮に石狩月形駅以遠のみが廃線となった場合、輸送密度は増加し、営業係数は減少すると思われるが、その数値を教えていただきたい。

北海道医療大学から石狩月形まで鉄道を存続させた場合の営業損失は年間 215 百万円となります。それに加え今後 20 年間に必要となる土木構造物の維持費用(2 億円)及び車両の更新費用(6

億円)が必要となりますので、これらを含めると年間費用は255百万円となります。(別紙-2参照)なお、北海道医療大学・石狩月形間の平成28年度の輸送密度は147人/km・日となっています。また営業係数は2,020円となります。

4 観光振興(まちもの語り)

JR北海道から過日「まちもの語り」という札沼線沿線への観光ツアーの提案があった。是非とも札沼線の利用促進を目指し、一部区間鉄道を利用するなどの事業としてほしい。

「まちもの語り」の企画意図は、まちの歴史や産業に関わる観光素材の魅力訴求を第一と考えております。その中で鉄道もその歴史や産業に紐付けられる場合、コース内での組み込みも検討しております。現時点では各町の観光素材を想定しておりますので、バスツアーから開始をしたいと考えておりますが、今後につきましては鉄道とバスでの商品設定も検討しております。

5 札幌圏への通勤の拡大

月形町は札幌圏への通勤圏と考えるが、一層通勤を可能とするためダイヤの見直し、快速列車の運行の可能性はあるか。

現行の車両数では早朝の上り列車本数を増やすことが出来ないため移手段が限られた通学輸送を主体にダイヤを構成しています。そのため通勤者には朝の列車時分が多少早すぎる結果となっています。しかし石狩当別駅における朝夕の乗り継ぎは待ち時分を極力短くしており現行ダイヤにおいても適切と考えます。しかし昼間時間帯の列車では乗り継ぎ時分が40分と長い列車もありご迷惑をおかけしていますが、今年3月のダイヤ改正で一部の改善を実施させていただきました。なお、増発のためには新たな車両の購入が必要ですが1両当たり2億円超であり、運転士の人数も増やさなければならず厳しい状況にあることをご理解ください。

石狩当別・月形間は現行最高速度時速65kmですが時速85kmへの高速化を実施するためにはレール、枕木、道床(砂利)の交換を行う必要があり、その費用は約20億円と想定しています。またこの区間の電化には更に約27億円の費用が必要と想定しています。

札幌・北海道医療大学間に快速列車を運行する場合、札幌市内の各駅の列車本数が減少することから、利用チャンスが減少し車内が混雑することは明らかです。また普通列車が途中駅で待避できない他、単線区間での行き違いも発生することから、快速列車の時間短縮効果が発揮できず、さらには、石狩当別行き普通列車を減らす必要もあり、実質増発とはなりません。

現行設備では快速列車の特性を発揮できず、設備増強や車両増備が必要なため実施が困難であることをご理解ください。

札沼線の全線を複線化するにあたっては札幌・桑園間の複線化も必要となります。そのため工事費が莫大となると共に用地の取得も困難であることから実現の可能性はありません。

6 町民への運賃助成制度導入に関する支援

町民の利用促進を図るため、町が運賃助成を行う場合、JR北海道の運行確認あるいは証明書等の発行を要するが、そうした対応は可能か。

具体的な確認方法については今後ご相談させていただきますが、例えば領収書発行機能のある券売機で発行される領収書による確認も一案かと思えます。また、無人駅から乗車の場合は車掌から切符をご購入いただき領収書も発行できますので、これを利用することも考えられます。

7 石狩月形駅での切符購入環境の拡大

石狩月形駅で切符を購入すると発駅・着駅が明瞭となり、輸送密度にも明確に反映される。現在、切符購入時間は限られており、ワンマン列車ではあるものの、石狩月形駅での切符購入時間の延長及び購入区間の拡大を図り、切符を購入しやすくはならないか。また、ICカード利用設備を設置できないか。

石狩月形駅はスタッフ閉塞という独特の取扱が必要であり、列車運行業務が主の駅であるため切符の販売時間、取扱券種が限定されることにご理解をお願い申し上げます。取扱券種につきましては可能な限り地域の皆様のご利用実態に合わせ設定していますが、残念ながらすべてのご利用に対応出来ないのが実態でございます。その場合にはお手数ですがワンマン整理券をお取りいただき乗換列車の車掌又は着駅でご精算いただけますようお願いいたします。

輸送実績への反映につきましては切符を購入出来ずにワンマン列車で運賃をお支払いいただきましたご利用につきましても一定のルールに基づき輸送実績に計上され輸送密度にも反映しています。なお、切符を購入出来ず石狩当別駅で列車に乗り継ぎ、札幌駅など有人駅でご精算いただいた運賃については輸送実績には反映されませんので、石狩当別・札幌間の車内で車掌から切符をご購入ください。

ICカードの導入にはシステムの改修費用、IC改札機の設置、通信ケーブルの敷設など膨大な設備投資を伴うことから利用の多い札幌圏に限定して導入しているシステムであることをご理解ください。

8 新駅の新設

月形刑務所駅を新設し、刑務所職員の通勤、面会者の利便性を高める。

新駅の設置にあたっては設置箇所の沿線状況、他の交通機関の利用状況、設置にかかる投資効果並びに地元自治体及び沿線住民の協力等の条件を総合的に勘案し検討することとなっています。具体的には駅の新設により新たな鉄道利用が相当数見込まれ、将来的にも損失が発生しないことが条件となっています。なお、設置費用は要望側の負担となります。

月形刑務所付近については線路が山間部に敷設されているため線路勾配が13パーミル(1,000mで13m昇る)あり駅の勾配基準(10パーミル以下)を超えていることから新駅設置は難しいと考えます。

9 月形町まで残した場合の JR 北海道からの協力・支援

沿線自治体が三セク等で鉄道を運営し、月形町まで鉄道を維持・存続させる場合、自治体への JR 北海道からの協力・支援はどのようなものがあるのか。

月形まで鉄道を存続される場合には、弊社としてはバス転換のための費用相当額(代替交通への支援及び鉄道設備の撤去費用)が負担出来る金額の上限となりますので、それを上回る費用はすべて地元でご負担をお願いせざるを得ません。また将来的に鉄道の経営が行き詰まりバス等への転換を行う場合には弊社からの転換費用は既に使い果たしているために地元で代替輸送を確保していただくこととなります。

鉄道の存続に拘るのではなく地域の将来を見据えて限られた資金を有効にご活用いただければと考えます。

10 維持存続の可能性

札沼線の赤字額は、3億6,700万円(石狩月形駅までだと赤字額は、2億1,500万円)と維持困難路線の中で一番少ない。赤字額がどれほど圧縮されると維持存続が可能なのか。また今後、輸送密度が「200人未満」に近付くなど、乗車人数が増えることが期待される場合は鉄道路線を維持する考えに変わることもあり得るのか。

弊社は一昨年の11月に「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、札沼線（北海道医療大学・新十津川間）につきましては持続可能な交通体系とするために、バス等への転換を地域の皆様と相談を開始したいといたしました。

ご指摘のとおり、線区収支だけを見れば損益は夕張支線に次いで少ないのですが、営業係数を見ると2,609円（夕張支線1,681円）と飛び抜けて採算性が低い状況にあります。また輸送密度200人未満の線区は、片道にすると100人未満であり、弊社の営業路線においてお客様のご利用が極めて少なく、1列車当たりの平均乗車人員が10人前後であり、当該線区で得られる収入で輸送に直接必要な費用（燃料費、乗務員の費用など）も賄うことができない線区となっています。

弊社としては赤字の解消はもちろん重要ですが「鉄道でなければ輸送できない線区なのか」あるいは「鉄道よりもバスなどの交通手段の方が適していて利便性・効率性の向上も期待できる線区なのか」という観点から地域の皆様と持続的な交通体系のあり方について相談をしていく必要があると考えています。

◇全線廃線となった場合

1 新規路線バスの運行

石狩当別駅—石狩月形駅間、石狩月形駅—浦臼間に代替バスが運行する場合の運行主体は、バス事業者や自治体運営とするのではなく、JR北海道が自ら新規に代替バスを導入し、運行させ、責任を持って対応すべき。

弊社はバス転換後の地域の交通の確保について責任を持って対応して参ります。バスの運行にあたっては、まずは既に地元で営業を行われているバス事業者の權益を優先することが必要だと考えています。なお鉄道事業廃止後の代替輸送確保等に係る調整は鉄道事業者が事業廃止の意思表示を行ったことを受け、都道府県知事から地方運輸局長に対し調整の申し出があった場合に「地元協議会」を設置し、調整を開始します。なお「地元協議会」が設置されない場合には道路運送法に基づく「地域協議会」において路線設定、事業者の選定、運賃、停留所等を決めることとなりますので、弊社も協議会に参加させていただき代替交通の確保に努めさせていただきます。

なお地元のバス事業者に運行を行っていただく場合には、弊社といたしましては、代替バスの運行により沿線自治体に新たに負担金が生じることを考慮してその18年分を支援させていただきます。

2 新規路線バスの運行(札幌直行便)

代替バスへの転換となった場合、札幌直行便を運行させる。

弊社が提案させていただいています当別・月形間の新規路線バスにつきましては、鉄道との乗換のスムーズ化と目的地までの到達時分の延伸を極力抑えるため乗換ターミナルを北海道医療大学駅に新設することを考えています。北海道医療大学・札幌間につきましては、バスよりも鉄道の方が便数も確保されており渋滞による遅れもないことから便利で快適にご利用いただけます。従いまして弊社が支援させていただく対象には札幌直行便の設定は想定していません。

なお、北海道医療大学の乗換ターミナルにつきましては、乗換し易く、便利にするよう努めて参ります。

3 新規路線バスの運行(実証運行)

新規路線バスが運行される場合、幹線となる新規路線バスとそれを結ぶ支線の実証運行に協力を願う。

新規路線バスを設定されるのにあたっては、その他の交通手段との接続を考慮したダイヤ設定が必要と思います。現在月形町で開催されている地域公共交通活性化協議会において総合的な交通網の検討と連携して弊社も取り組んで参ります。検討の結果、実証運行を行うのであれば町のご意向に沿いながら弊社としても協力させていただきます。

4 新規路線バスの運行(運賃及び運行時間の試算)

代替バスの運行にあたり、運賃及び運行時間の試算を願う。

弊社が提案させていただいた運行ダイヤに基づき自治体への支援額を算定するため、運賃、経

費等を決めて運行に伴う収支を試算しています。運賃につきましては鉄道運賃の1.3倍、運行時間につきましては石狩月形・北海道医療大学間が32分、石狩月形・石狩当別間は42分で設定しています。バスの収支につきましては、今後具体的な協議をさせていただき段階でお示しいたします。

5 ターミナル機能を有する施設整備への支援

石狩月形駅は、中央バス月形線の発着駅であり、近くにはハイヤー会社もある。また、町立病院や交流センターといった医療機関・福祉事業所も近くにあり、高齢者や障害者の利用に適した位置にある。石狩当別駅―石狩月形駅間、石狩月形駅―浦臼間に新規バスが運行すると交通のハブ機能を有する施設の整備が必要となる。その際の整備費の支援と人的支援を求める。整備に関しては、各世代の町民が集い、交流が出来る複合施設の機能を有するものとしたい。また、樺戸博物館を充実させるため、資料整理やVR機能整備に支援願えないか。

弊社としては鉄道事業廃止後の代替輸送の確保に対する支援の他にまちづくりに関連する取り組みにも一定額の支援をいたします。この支援の活用方法につきましては町の皆様でご検討いただきますので月形町で計画されているターミナル機能の施設整備や樺戸博物館の充実にご活用いただければと考えます。駅設備や備品等の提供も出来る限り協力させていただきます。

また、鉄道跡地の譲渡と共に、弊社が行う駅舎及び鉄道設備の撤去工事を町の方で受託していただくことも可能ですのでご活用ください。なお、増毛町では鉄道事業廃止後の駅周辺整備事業に当社からの支援の他に地方創生拠点整備交付金を活用しています。

人的支援につきましては、必要の都度、勉強会等に出席することでご協力させていただきますのでご理解ください。

6 代替バス運賃への支援(定期券利用)

新規路線バスが運行される場合、通勤・通学者の定期券の鉄道運賃との差額分を支援する場合の支援期間を新規路線バス自体の支援期間と同様としていただきたい。

定期差額補償につきましては、鉄道事業廃止時に鉄道定期券を利用されているお客様を対象とし、通勤定期は1年間、通学定期は在学期間(1年を10ヶ月と計算)の鉄道定期運賃とバス定期運賃との差額を補償することとしています。これまでの線区廃止の事例ではこの支援内容で対応させていただいておりますのでご理解ください。

7 北海道医療大学駅の整備(含む駐車場整備)

JR北海道が提案している北海道医療大学駅の整備を進めるとともに大学駅にJR利用者駐車場を整備する。

弊社が提案させていただいております当別・月形間の新規路線バスにつきましては、鉄道との乗換のスムーズ化と目的地までの到達時分の延伸を極力抑えるため乗換ターミナルを北海道医療大学駅に新設いたします。新設するバスターミナルはバリアフリー対応と共に乗換経路には上屋を設置し降雨時にも濡れずに乗換ができます。また、現行石狩当別駅折返し列車を北海道医療大学駅まで延伸し、乗換列車の増便を行います。(別紙-3参照)

なお駐車場の整備につきましては、駐車場に転用できる弊社所有の土地が無い場合、第三者の土地を借用することとなりますので今後調整させていただきます。

8 跡地利用①

廃線となった線路、ホームの一部無償譲渡。譲渡を受ける方針決定に複数年かかる場合は、どの時点まで許容してもらえるか。

鉄道設備の譲渡についての期限はありませんが、鉄道用地の譲渡については弊社が3,000㎡以上の土地を譲渡する場合にはJR会社法により重要な財産の譲渡として国土交通大臣の認可が必要となります。この認可申請は沿線自治体に譲渡する土地を一括して行ないますので、各町の利用計画により申請時期を調整することになります。

9 跡地利用②

鉄道保安林の維持管理は続けてもらえるか

町へ譲渡した場合はその管理も町へ移管となります。弊社が継続して保有する場合には森林としての一般的な管理をいたします。

10 観光振興(PRブース)

JR札幌駅の一部を観光PRブースとして無料で借用できないか。

札幌駅の広告スペースは弊社のグループ会社が管理していて基本的に有料となっています。具体的計画があればご相談ください。出来る限り協力させていただきます。

11 廃線合意

JR北海道としては、JR札幌線(北海道医療大学―新十津川間)の廃線合意をいつまでに取り付けようと考えているのか。

地域の皆様とは持続可能な交通体系として鉄道よりもバス等への転換が有益であることをご理解いただくため、丁寧にご相談させていただく必要があると考えています。

12 JR北海道の支援

JR札幌線(北海道医療大学―新十津川間)の具体的な協議入りは、道内の「JR北海道単独では維持することが困難な線区」の中でも先駆けとなるが、このことを考慮し、自治体への支援においては、「上積み」や「割増し」などが発生するか。

弊社は基本として代替輸送の確保に関して発生する地元負担を軽減するため支援をおこなっています。それぞれの地域によって代替輸送設定の条件が異なることや一部地域においては廃線後のまちづくりなどにも協力する場合もあり、弊社にできる範囲で地元のご要望に応じていきたいと考えています。

札幌線沿線自治体の皆様にはいち早く弊社との話し合いの場を設定していただき誠に感謝申し上げますので、各町のご要望には出来る限りお応えさせていただきます。具体的な支援内容につきましては今後の協議でご相談ください。

以上

札沼線（北海道医療大学・新十津川間）の輸送密度算出について

① 中小屋・石狩月形間の1ヶ月定期が1枚発売された場合

$$\begin{array}{c}
 \text{営業キロ} \\
 \text{(中小屋・石狩月形間)} \quad \text{枚数} \quad \text{往復} \quad \text{日数} \\
 7.5\text{キロ} \times 1 \text{枚} \times 2 \times 31 \text{日} = 465 \text{人キロ} \\
 \vdots
 \end{array}$$

① 発駅・輸駅が明確なきっぷが1枚発売された場合（マルス発売など）

$$\begin{array}{c}
 \text{例：月ヶ岡～豊ヶ岡間} \\
 \text{営業キロ} \quad \quad \quad \text{枚数} \\
 \text{(月ヶ岡・豊ヶ岡間)} \\
 9.4\text{キロ} \times 1 \text{枚} = 9.4 \text{人キロ}
 \end{array}$$

② ワンマン列車で収受した運賃

○石狩当別駅で集まった収入を過去の調査結果に基づき、それぞれの区間の割合を決め按分している。

$$\begin{array}{c}
 \text{例：月ヶ岡～本中小屋} \quad 0.00\% \\
 \quad \quad \quad \text{勇生内～浦臼} \quad \quad \Delta\Delta.\Delta\% \\
 \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \quad \vdots
 \end{array}$$

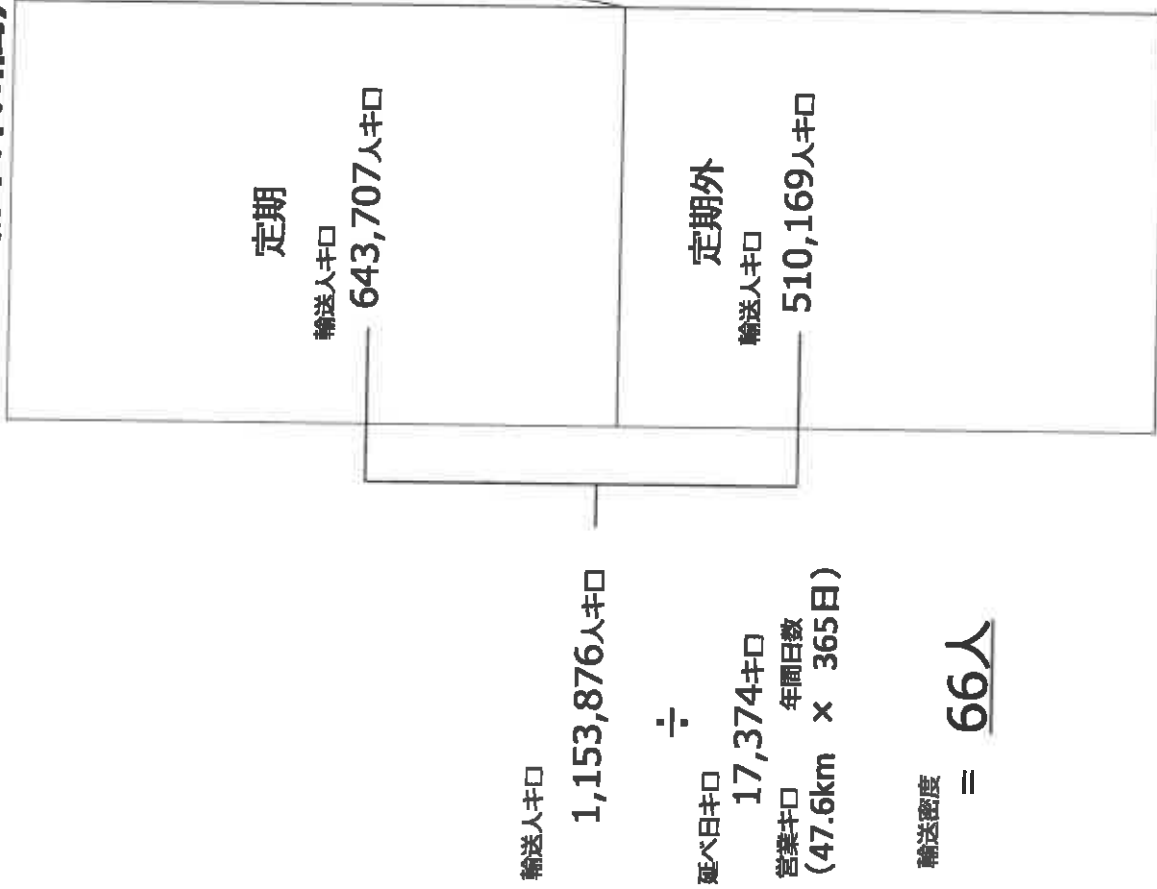
③ 券売機で発売した金額式のきっぷの場合

○運賃同額の乗客からの乗客の比率で按分している。無人駅の場合は明らかに発駅が明確な乗車券（マルス発売等）の発売枚数の比率で按分

例：札幌～1,640円区間（新十津川）の新十津川駅への配賦：
明らかに発駅が新十津川駅となっているマルス発売の乗車券などの枚数の比率で配賦

④ フリータイプなきっぷの場合

○利用実績や設定したモデルコースに基づきそれぞれの線区に配賦している。



札沼線(北海道医療大学・石狩月形)までの収入、費用

別紙-2

■収入について

(百万円)

	北海道医療大学・ 新十津川間	北海道医療大学・ 石狩月形間	増減
営業キロ	47.6km	17.4km	-
収入	15	11	-3
輸送に直接必要な費用	47	31	-16
施設の維持や修繕に係わる費用	180	99	-81
車両の維持や修繕等に必要な費用	54	47	-7
その他(管理費等)	46	30	-17
諸税	7	3	-5
減価償却費	48	18	-31
計	382	226	-155
営業損失	-367	-215	152

■鉄道運行を持続的に維持するための費用

北海道医療大学・石狩月形間の鉄道を運行するには、上記費用の他に今後20年間に土木構造物の維持費用(2億円)及び車両の更新費用(6億円)が必要となり、これらを含めると年間費用は以下のとおりです。

項目	北海道医療大学・ 新十津川間	北海道医療大学・ 石狩月形間	増減
営業損失	367	215	-152
土木構造物の維持費用	30	10	-20
車両の更新費用	40	30	-10
計	437	255	-182

(百万円)

○ 以上の他に、石狩月形駅で折返すため約35百万円の初期投資がかかります。

札沼線を医療大学～石狩月形とした場合の収支の考え方

1. 収入

- 定期、定期別のご利用の状況（輸送人キロ）の割合に応じて算出しています。

2. 費用

(1) 輸送に直接必要な費用

- 「輸送に直接必要な費用」とは車両の燃料代、乗務員の人件費など列車の運行に係わる費用、駅に係わる費用（駅の人件費含む）などです。
医療大学・石狩月形間を残した場合は、一部ダイヤを見直すことで使用車両を1両、必要な乗務員を1人減らすことが可能となります。これにより、乗務員の人件費、車両の動力費（燃料代）を減らすことができます。その他にも列車の運転区間が短くなるため、実際の走行距離が減少する分だけ動力費（燃料代）は減少します。

(2) 施設の維持や修繕に係わる費用

- 線路等の地上設備の維持管理の費用については車両キロ（線路上を通過する車両の頻度）を使って費用（保線関係の人件費含む）をそれぞれの区間に配分しています。
- 電気関係設備については、踏切設備の他、通信設備など沿線に敷設している設備が主となることから、営業キロを使って費用（電気関係の人件費含む）をそれぞれの区間に配分しています。

(3) 車両の維持や修繕等に必要な費用

- 「車両の維持や修繕等に必要な費用」とは車両の検査や修繕に係わる工場の人件費などの費用です。
医療大学・石狩月形間を残した場合は、一部ダイヤを見直すことで使用車両を1両減らすことが可能となります。これにより、車両の維持や修繕に必要な経費を削減できます。

(4) その他（管理費等）

- 「その他（管理費等）」とは運輸・工務・営業等に係る本社・支社の経費及び総務・経理等の一般管理部門など本社計画部門の管理費や社宅及び研修施設などに係る厚生福利費などが含まれており、各路線の輸送に直接必要な費用、施設の維持や修繕に係わる費用、車両の維持や修繕等に必要な費用に応じて配賦しています。このため、石狩月形駅で折り返した場合の費用削減に応じて縮減します。

(5) 諸税

- 主に資産の所在する線区に計上します。今回の試算では簡便な方法として営業キロを用いて配分しました。

(6) 減価償却費

- 車両は車両の走行した距離により、地上設備はそれぞれ所在する線区に減価償却費を計上します。今回の試算では簡便な方法として営業キロを用いて配分しました。

3. その他事項

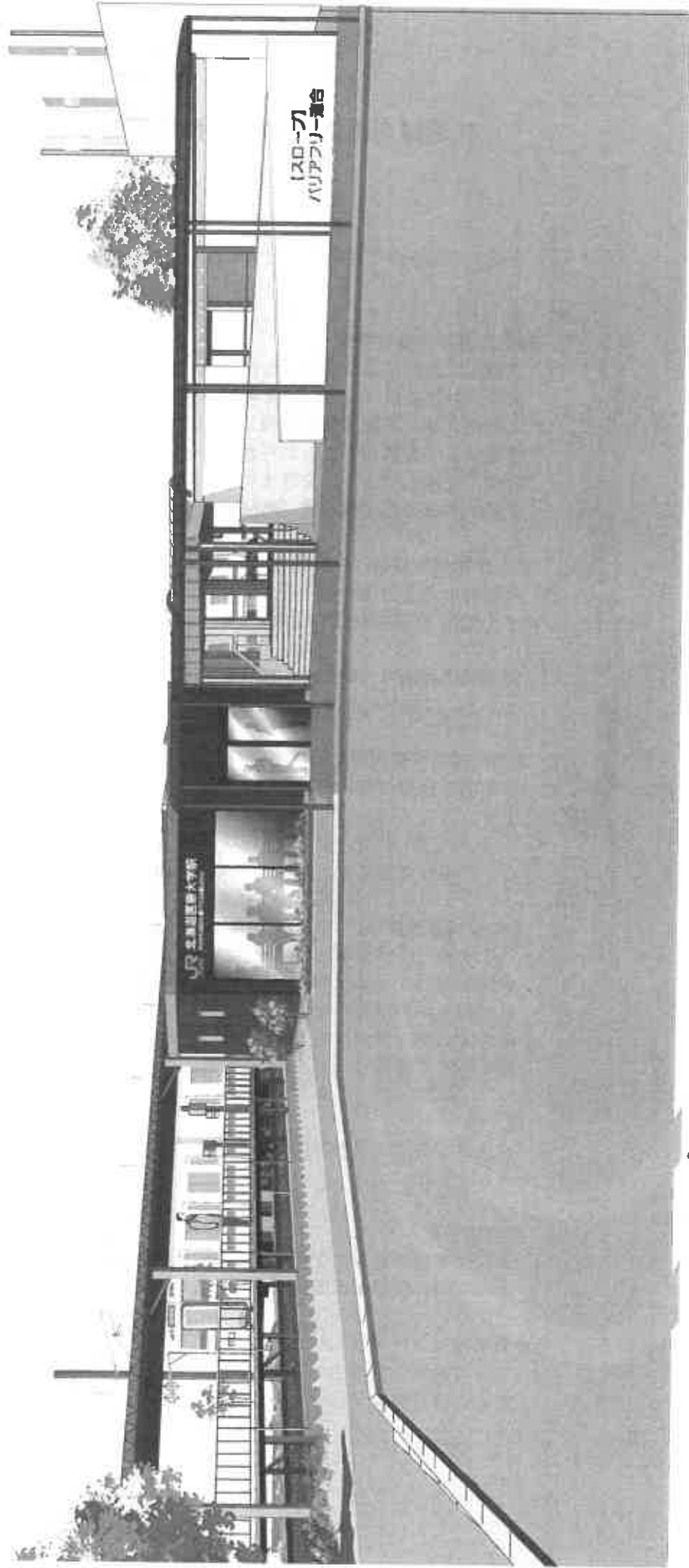
- 石狩月形駅で折り返した場合は、今の設備では折り返しが出来ないため、折り返し可能とするための信号システムの整備が必要です。そのための折返し対応の初期投資は発生します。

北海道医療大学駅

整備後

バスと列車の乗り継ぎに屋根をかけ、雨に濡れない。

別紙 3



北海道交通政策総合指針

※2016（平成28）年8月にバス転換に合意した石勝線（新夕張～夕張間）を除く。

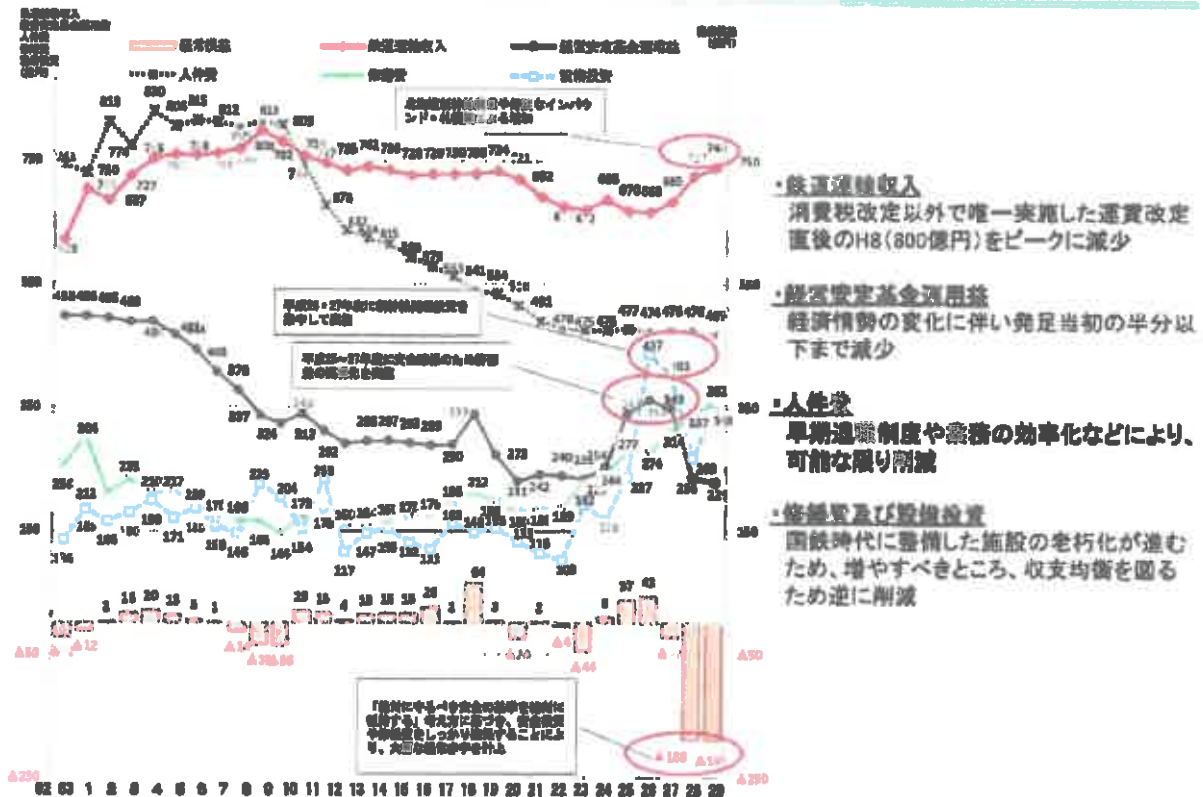
道北地域	宗谷線 (名寄～稚内間)	ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性も見据え、国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域での協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。
	根室線 (滝川～富良野間)	住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。
	根室線 (富良野～新得間)	圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、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。
	富良野線 (富良野～旭川間)	観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
	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線開通を踏まえ、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。
道東地域	石北線 (新旭川～網走間)	国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域の協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。
	釧網線 (東釧路～網走間)	観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
	根室線 [花咲線] (釧路～根室間)	北方領土返還運動の拠点として重要な役割を有する北方領土隣接地域における鉄道の役割を十分考慮するとともに、国の北方領土対策や高規格幹線道路網整備の状況も踏まえつつ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
道央・道南地域	札沼線 (北海道医療大学～新十津川間)	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、バス転換も視野に、地域における検討・協議を進めていく。
	日高線 (苫小牧～鷲川間)	他の交通機関での代替の可能性も踏まえつつ、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。
	日高線 (鷲川～樺似間)	線路と海岸線が近接し、これまでも自然災害が頻発するなど厳しい環境に置かれた路線であることや、昨年11月に公表された調査結果等を踏まえ、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。
	室蘭線 (沼ノ端～岩見沢間)	住民の利用状況を踏まえ、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。 検討にあたっては、道北や道東と本州方面を結ぶ貨物列車のバイパスルートとしての役割など、全道的な物流網の観点にも考慮することが必要である。

※ 鉄道貨物輸送のあり方については、輸送実績及び鉄道施設の維持に要する費用負担等を考慮するとともに、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当であり、地域における検討・協議と並行して、関係機関による議論を進めていく。（「北海道交通・物流連携会議（仮称）」を設置。136頁を参照。）

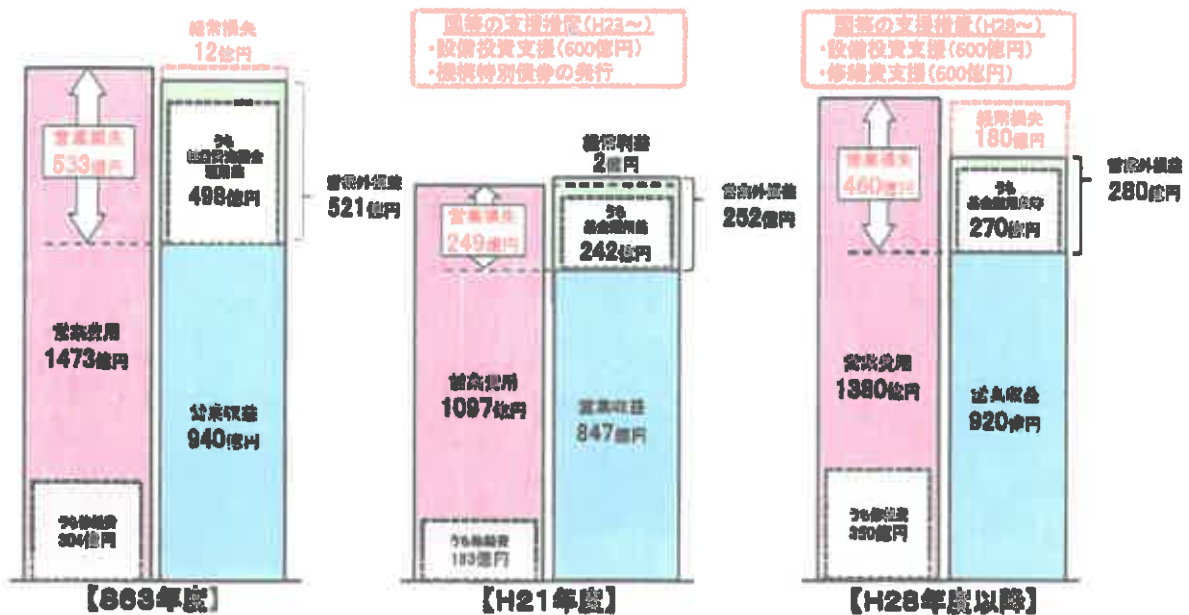
JR北海道の現状について

平成30年5月29日
JR北海道

鉄道運輸収入、経常損益等の推移

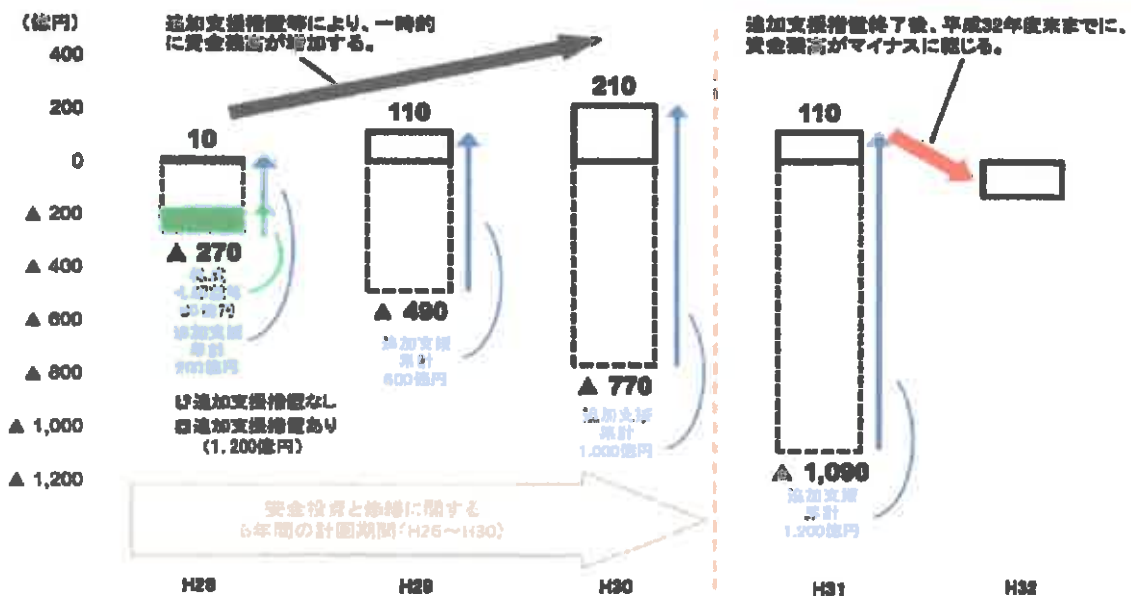


今後の収支見通しについて



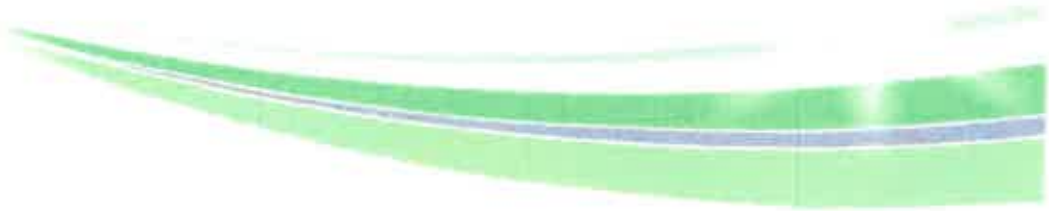
- 安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたくて全体の収支計画を策定することとし、修繕費は350億円を計画しています。
- しかし、営業損失は460億円となり経営安定基金運用益などでは補いきれず、今後、180億円規模の経常損失を計上することとなります。

今後の資金見通しについて(イメージ)



- 180億円規模の経常損失のほか、設備投資や借入金の返済などにより、毎年300億円規模の資金が不足している状況
- 国等の追加支援措置1,200億円により、平成31年度までの資金は確保できる見通しである一方、追加支援措置が終了したあとの資金確保の目処がたっておらず、このまま何もしなければ平成32年度末までに資金不足となる見通し

札沼線（北海道医療大学・新十津川）について

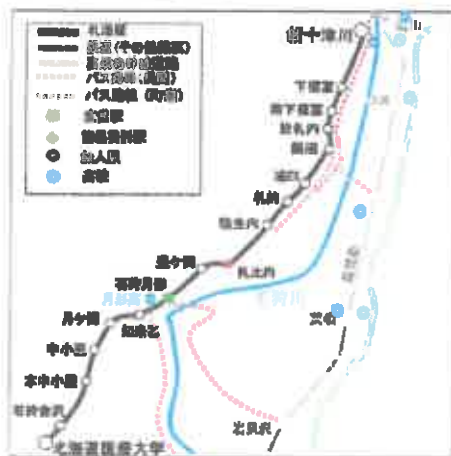


沿線の概況

■鉄道の概況

- ・区間 北海道医療大学～新十津川
- ・営業キロ 47.8km
- ・列車本数 16本(上り7本、下り9本)
 医療大学～石狩月形：16本
 石狩月形～端白：12本
 端白～新十津川：8本
- ・所要時間 77～88分
- ・駅数 17駅(有人1駅 無人16駅)
- ・沿線自治体 美幌町、月形町、端白町、新十津川町

■札沼線沿線の交通状況



■鉄道とバスとの費用比較(平成29年4月1日現在)

○新十津川～端白

	JR北海道	バス
距離	13.8km	14.2km
運行本数(上下)	2本	10本(土休日0本)
所要時間	22分	24～27分
運賃	片道普通	280円
	片道普通	480円
運賃	1か月	8,840円
	3か月	16,880円
	6か月	31,030円
運賃	1か月	17,280円
	3か月	48,280円
	6か月	96,280円

○端白～美幌

	JR北海道	バス
距離	4.7km	5.0km
運行本数(上下)	12本	2本(土休日0本)
所要時間	8～9分	7～8分
運賃	片道普通	210円
	片道普通	200円
運賃	1か月	3,800円
	3か月	10,230円
	6か月	20,510円
運賃	1か月	5,040円
	3か月	14,270円
	6か月	28,540円

※ 他に乗合タクシーを運行(200円)

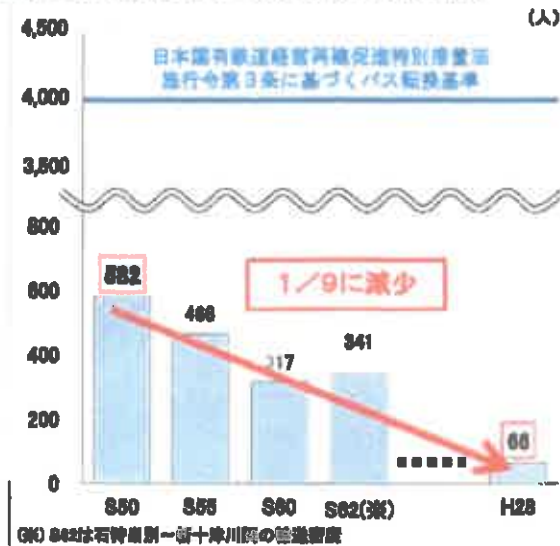
○端白～美幌江

	JR北海道	バス
距離	—	11.1km
運行本数(上下)	—	11本(土休日0本)
所要時間	—	24分
運賃	—	280円

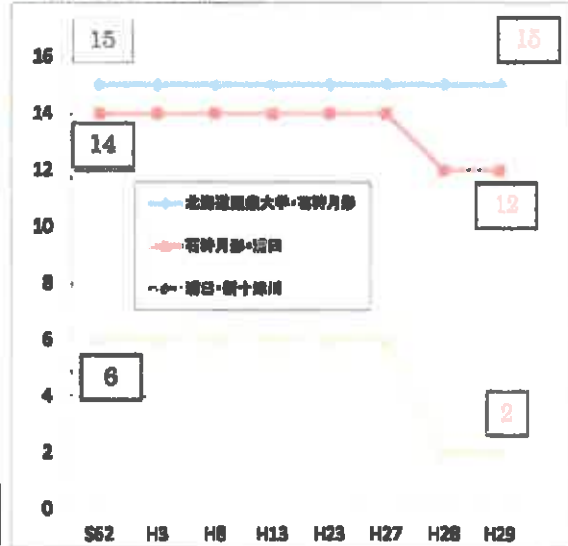
利用状況と列車本数の推移

- 平成28年度の輸送密度は66人と非常に少なく、昭和50年度との比較では約1/9と大きく減少しています。昭和62年4月のJR北海道発足以来、当該線区の鉄道輸送サービスの維持に努力して参りましたが、それも限界となり昨年3月のダイヤ改正でご利用の極端に少ない列車の見直しを行わざるを得なくなりました。

輸送密度推移(医療大・新十津川間)



列車本数の推移



列車別利用状況について

- 当該線区では、朝夕の月形高校の通学列車のみままとまったご利用がありますが、石狩月形～新十津川間の一日を遊してのご利用は非常に少ない状況です。

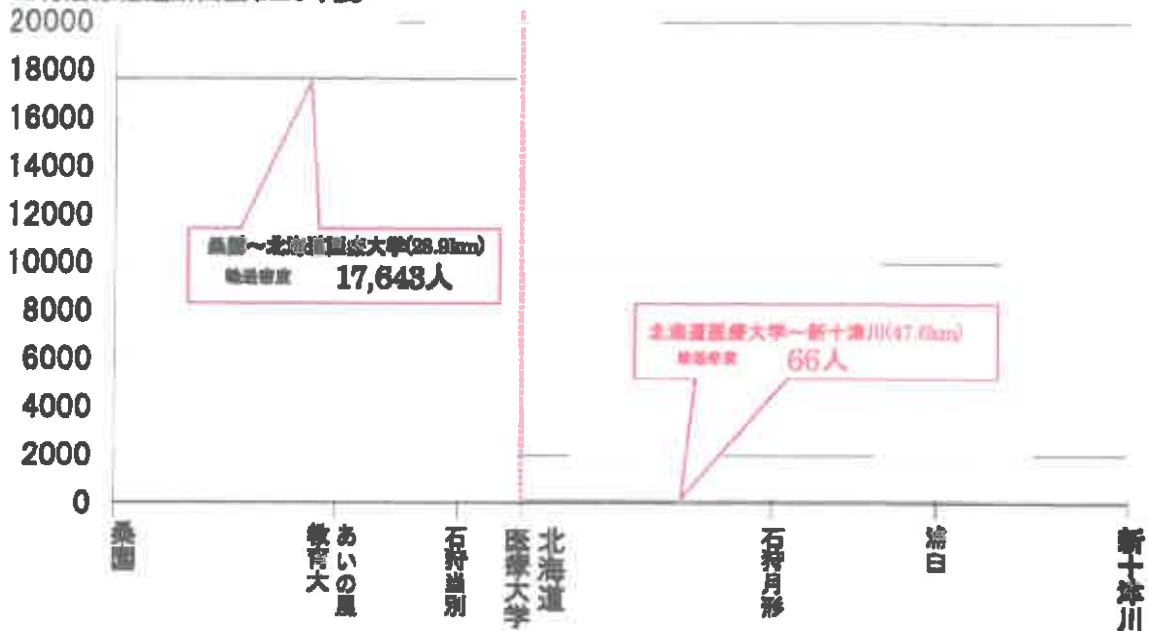
列車種別	医療大	石狩月形	沼田	新十津川
下行列車	13人	3人		
上行列車			22人	
下行列車	14人	11人	12人	
上行列車			8人	12人
下行列車	6人	3人		
上行列車			6人	6人
下行列車	14人	11人		
上行列車			5人	8人
下行列車	11人	8人		
上行列車			0人	26人
下行列車	17人	1人		
上行列車			1人	5人
下行列車	7人			
上行列車			0人	0人
下行列車	7人			
上行列車				

※列車別乗降人員調査(毎年11月に実施)による

札沼線の利用状況(輸送密度)

- 桑園～北海道医療大学は17,643人、北海道医療大学～新十津川は66人で、北海道医療大学を境に大きな輸送量の段差があります。

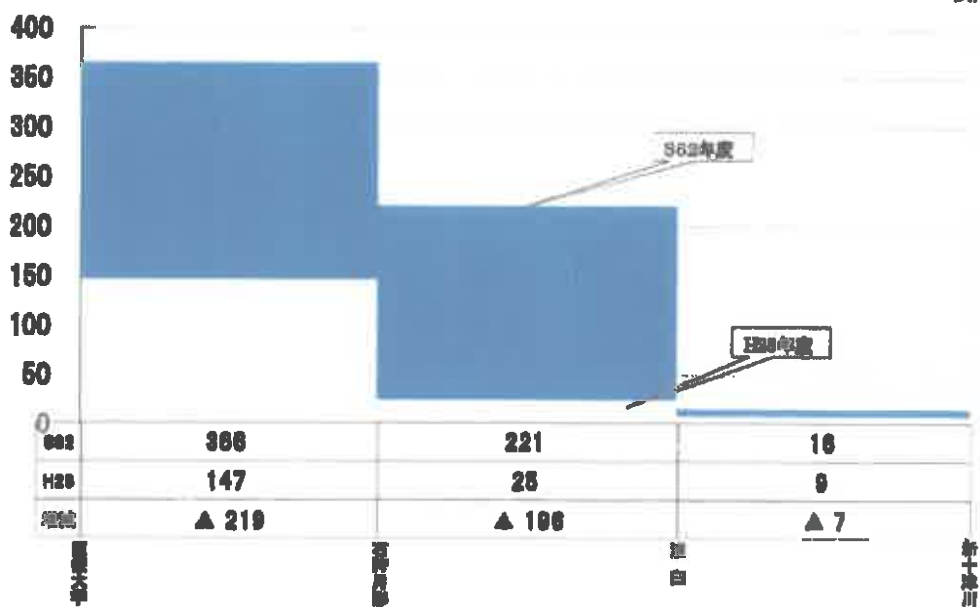
■札沼線輸送断面図(H28年度)



区間別輸送量の変化

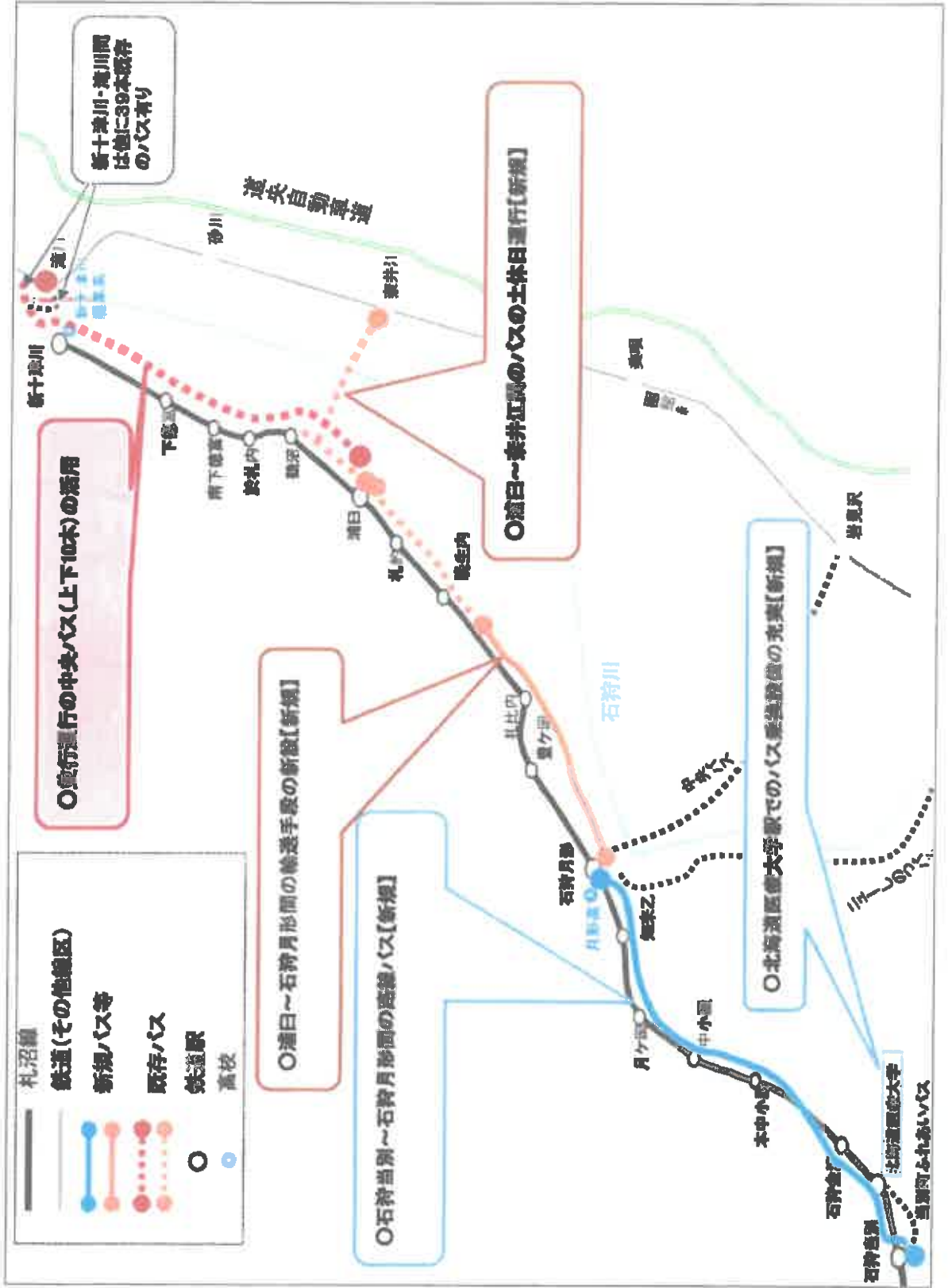
- 北海道医療大学～石狩月形間については半分以下になっており、石狩月形～浦臼は1割程度の水準にまで落ち込んでいます。

■駅間通過人員の比較(一日平均)



※駅間乗降数発表より

札沼線(北海道医療大学・新十津川間の)新しい交通体系について



札沼線(石狩当別・浦田間)バスダイヤ案

