

提案から6年余、道内鉄道5線区、廃止・バス転換で決着

◇ 決着の日

二〇二三年三月三〇日、J R根室線（滝川―根室・四四三・三 km）のうち富良野―新得間（八一・七 km）が二〇二四年三月三二日の運行をもつて廃止され、同年四月一日よりバス転換されること、J R北海道社と沿線自治体との間で合意されたことが報じられた。あわせて、これをもつて、J R北海道社が二〇一六年一月に「当社単独では維持することが困難な線区」として提示した一三線区のうち、輸送密度が特に低く、廃止・バス転換の提案をした五線区について、すべてが同社の提案どおり廃止・バス転換されることで決着したとも報じられた。

このニュースが新聞等で報道された二〇二三年三月三十一日は、同五線区のうちの一つ留萌線・石狩沼田―留萌間（三五・七 km）の最終運行日とも重なっていた。

◇ J R北海道社による二〇一六年の提案

二〇二三年五月時点から振り返ると約六年半前に当たる二〇一六年一月、J R北海道社は「当社単独では維持することが困難な線区」について

というタイトルの文書を発表し、道内では当時大きな衝撃をもつて受け止められた。

その内容は、同社管轄の鉄道路線および線区を以下の①～③のとおり区分し、このうち特に①について、沿線自治体の関係者などに向けて、今後の鉄道の存廃に関する対応方針を提案するものであった。

- ① 当社単独では維持することが困難な線区（二三線区）
 - a 輸送密度二〇〇人未満の線区（三線区）
 - b 輸送密度二〇〇人以上二〇〇〇人未満の線区（八線区）
 - c 既に話し合いを始めている線区（二線区）
 - d 当社が維持可能な線区等（一一線区）
- ② 当社単独で維持可能な線区（八線区）
 - a 北海道高速鉄道開発（株）関連線区（二線区）
 - b 北海道新幹線（一線区）
 - c 北海道新幹線並行在来線（二線区）
- ③ 冒頭で「J R北海道社が廃止・バス転換の提案をした五線区」と称したのは、右記の区分のうち、①―a（三線区）と①―c（二線区）を合わせたものに該当する。①―c「既に話し合いを始めている線区」に区分された二線区も、前出の文書掲

載のデータによると、輸送密度はいずれも二〇〇人を下回っていることから、五線区は全て「輸送密度二〇〇人未満の線区」と一括できる。五線区は以下のとおりである。

- ① 石勝線 新夕張―夕張間（二六・一 km）
- ② 札沼線 北海道医療大学―新十津川間（四七・六 km）
- ③ 日高線 鶴川―様似間（二一六・〇 km）
- ④ 留萌線 留萌―深川間（五〇・一 km）
- ⑤ 根室線 富良野―新得間（八一・七 km）

これら五線区に関する対応としてJ R北海道社が提案したのは、当該線区の鉄道路線の廃止とバス等への転換であり、この提案が二〇二三年三月末をもつて全線区で合意された（付表1）。

◇ 廃止五線区の概要

五線区のうち、本稿執筆時点の二〇二三年五月ですでに廃止となっているのが、J R北海道社からの提案に先んじて沿線自治体（夕張市）の側から廃線を提案した石勝線・新夕張―夕張間（夕張支線）、札沼線・北海道医療大学―新十津川間、日高線・鶴川―様似間の三線区と、留萌線・留萌―深川間の一部である。留萌線だけは二段階廃止で合意されており、石狩沼田―留萌間の廃止を先行し、これを二〇二三年三月末をもって廃止し、残りの石狩沼田―深川間については三年後の二〇二六年三月末をもって廃止する予定である。最後に決着した根室線・富良野―新得間は、冒頭で紹介したとおり、二

○二四年三月末をもって廃止の予定である。

同五線区の廃止により、営業キロにして計三一・五kmの鐵路が消えることになる。これはJR北海道社の管轄する全路線の営業キロの総計二六七五・七km（二〇一六年一月時点）の一・六％を占める規模である。また、計六四の駅がその役目を終え、沿線自治体のうち一二市町で域内を走る鐵路が消えることになる。

廃止五線区のうち、JR北海道社が二〇一六年一月に『当社単独では維持することが困難な線区』について』を提示する以前に発生した台風等の自然災害の影響により、線路や設備が損壊するなどして鉄道の運行ができなくなり、廃線まで代行バスの運行が続けられてきた線区が二つある。すなわち、二〇一五年一月の高波被害以降運休が続いた日高線・鶴川一様似間と、二〇一六年八月の台風一〇号の被害以降運休が続いた根室線・東鹿越一新得間である。同二線区では、線路等の損壊以降、運休に伴う代行バスの運行が続き、そのまま鉄道運行が再開することなく廃線になった。この点で、沿線自治体などからは、JR北海道社に対する不満の声も上がっているとの報道もある（『北海道新聞』二〇二三年三月三十一日付け朝刊など）。

◇ 続く鉄路存廃をめぐる取り組み

JR北海道社が「当社単独では維持することが困難な線区」として提示している線区は、先ほども言及したとおり、「輸送密度二〇〇人未満の線

区」の五線区だけではない。以下に示す「輸送密度二〇〇人以上二〇〇〇人未満の線区」の八線区もここに含まれる。

- ① 宗谷線 名寄―稚内間（一八三・二km）
- ② 根室線 釧路―稚内間（二三五・四km）
- ③ 根室線 滝川―富良野間（五四・六km）
- ④ 室蘭線 沼ノ端―岩見沢間（六七・〇km）
- ⑤ 釧網線 東釧路―網走間（二六六・二km）
- ⑥ 日高線 苫小牧―鶴川間（三〇・五km）
- ⑦ 石北線 新旭川―網走間（二三四・〇km）
- ⑧ 富良野線 富良野―旭川間（五四・八km）

これら八線区について、JR北海道社は、「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できない線区」と位置づけた上で、今後の方針として、「鉄道を維持する仕組みについて、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始」し、「そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか、他の代替輸送サービスの方が効率的で利便性が向上するかどうか検討を行う」としている。「下記の項目」とは、以下の四項目である。

- ・ 設備の見直しやスリム化、ご利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費節減
- ・ 運賃値上げ（全道又は線区毎）によりお客様に自分の負担をさせていただく方法
- ・ 沿線の皆様に日常的に鉄道をご利用いただく利用促進策
- ・ 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける

上下分離方式

同社ウェブサイトによれば、これら八線区への対応としては現在、国土交通省発出の監督命令「JR北海道の経営改善について」（二〇一八年七月二七日）のもと、線区ごとにそれぞれ「事業計画（アクションプラン）」を作成し、輸送密度や収支状況における改善目標などを定めつつ、集中改革期間（第一期…二〇一九～二〇二〇年度、第二期…二〇二一～二〇二三年度）を設けて、利用促進やコスト削減などの取り組みが線区ごとに進められている。前出の監督命令によれば、第二期集中改革期間が終わる二〇二三年度末には、国に対して「事業の抜本的な改善方策」を示すことが求められている（付表2）。あらためて言うまでもなく、鉄道は住民生活や観光、物流を支える重要な交通・生活・産業インフラであり、その廃止が地域に与える影響は極めて大きい。この先一年の各地の動向や関係機関の取り組みがいつそう注目される。

【参考文献】

- ・ 佐藤信之「JR北海道の危機 日本からローカル線が消える日」イースト・プレス、二〇一七年一〇月

【参照ウェブサイト】

- ・ JR北海道「地域交通を持続的に維持するために」
<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/>
- ※ 最終参照は二〇二三年五月一六日。

△編集部・正木浩司▽

＜付表 1＞ 廃止済み・廃止予定の5線区一覧 (2023年5月現在)

路線名	線区	『当社単独では維持することが困難な線区』について』での位置づけ	廃止日・ 廃止予定日	営業キロ (km)	輸送密度 (2015年度)	廃止駅	廃止 駅数	沿線自治体
1	石勝線	新夕張ー夕張	既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区	2019.04.01	16.1	118	5	夕張市
2	札沼線	北海道医療大学ー新十津川	輸送密度200人未満の線区	2020.05.07	47.6	79	16	当別町／月形町／浦臼町／新十津川町
3	日高線	鶴川ー様似	既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区	2021.04.01	116.0	186	25	むかわ町／日高町／新冠町／新ひだか町／浦河町／様似町
4	留萌線	石狩沼田ー留萌	輸送密度200人未満の線区	2023.04.01	35.7	183	7	沼田町／留萌市
		深川ー石狩沼田	輸送密度200人未満の線区	2026年3月末 (予定)	14.4		4	深川市／秩父別町／沼田町
5	根室線	富良野ー新得	輸送密度200人未満の線区	2024.04.01 (予定)	81.7	152	7	富良野市／南富良野町／新得町
計					311.5	計		
							64	

※ JR北海道『当社単独では維持することが困難な線区』について』別紙3、JR北海道ウェブサイト掲載情報などに基づき、2023年5月、正木作成。

※ 輸送密度は基本的に2015年度の実績を記載しているが、日高線のみ2015年度運休のため2014年度実績を記載。

< 付表2 > アクションプランの策定・実施対象の路線・線区一覧（2023年5月現在）

	路線名	線区	営業キロ (km)	輸送密度			線区内駅数 (21年4月)	アクションプラン実行委員会に参画する沿線市町村	アクションプラン実行委員会に参画する周辺市町村
				2015年度	2018年度	2021年度			
1	宗谷線	名寄－稚内	183.2	403	335	174	33	旭川市／稚内市／士別市／名寄市／比布町／和寒町／剣淵町／美深町／音威子府村／中川町／豊富町／幌延町	なし
2	根室線	釧路－根室	135.4	449	250	174	19	釧路市／釧路町／厚岸町／浜中町／根室市	別海町／中標津町／標津町／羅臼町／白糠町
3	根室線	滝川－富良野	54.6	488	419	201	9	滝川市／赤平市／芦別市／富良野市／南富良野町／新得町	占冠村
4	室蘭線	沼ノ端－岩見沢	67.0	500	412	300	13	岩見沢市／栗山町／由仁町／安平町／苫小牧市	なし
5	釧網線	東釧路－網走	166.2	513	380	245	26	釧路市／釧路町／標茶町／弟子屈町／清里町／斜里町／小清水町／網走市	鶴居村
6	日高線	苫小牧－鷗川	30.5	589	462	387	5	苫小牧市／厚真町／むかわ町	日高線の周辺に位置・関係する市町村
7	石北線	新旭川－網走	234.0	1,141	844	448	36	旭川市／当麻町／愛別町／上川町／遠軽町／北見市／美幌町／大空町／網走市	なし
8	富良野線	富良野－旭川	54.8	1,477	1,505	960	18	旭川市／美瑛町／上富良野町／中富良野町／富良野市	なし
計			925.7	計			159		

（※1） JR北海道『「当社単独では維持することが困難な線区」について』別紙3、JR北海道ウェブサイト掲載情報などに基づき、2023年5月、正木作成。

（※2） 輸送密度の引用元は、2015年度はJR北海道の上記文書・別紙3、2018年度と2021年度は同社ウェブサイト掲載の「線区データ」に基づく。2021年度の数値は、本稿執筆時点における直近の数値として引用。2018年度の数値は、コロナ禍の影響を受ける直前の数値として引用。

（※3） アクションプランについて

- ① 当該線区を含む路線全体を対象として策定・実施されるものである。
- ② アクションプラン実行委員会は、取組主体をJR北海道社とし、対象路線ごとに設置されている。全委員会に北海道庁と国土交通省が参加。沿線自治体の首長の参画する実行委員会のほか、担当者レベルで構成する幹事会も設置されている。民間事業者が関わる委員会もある。