

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

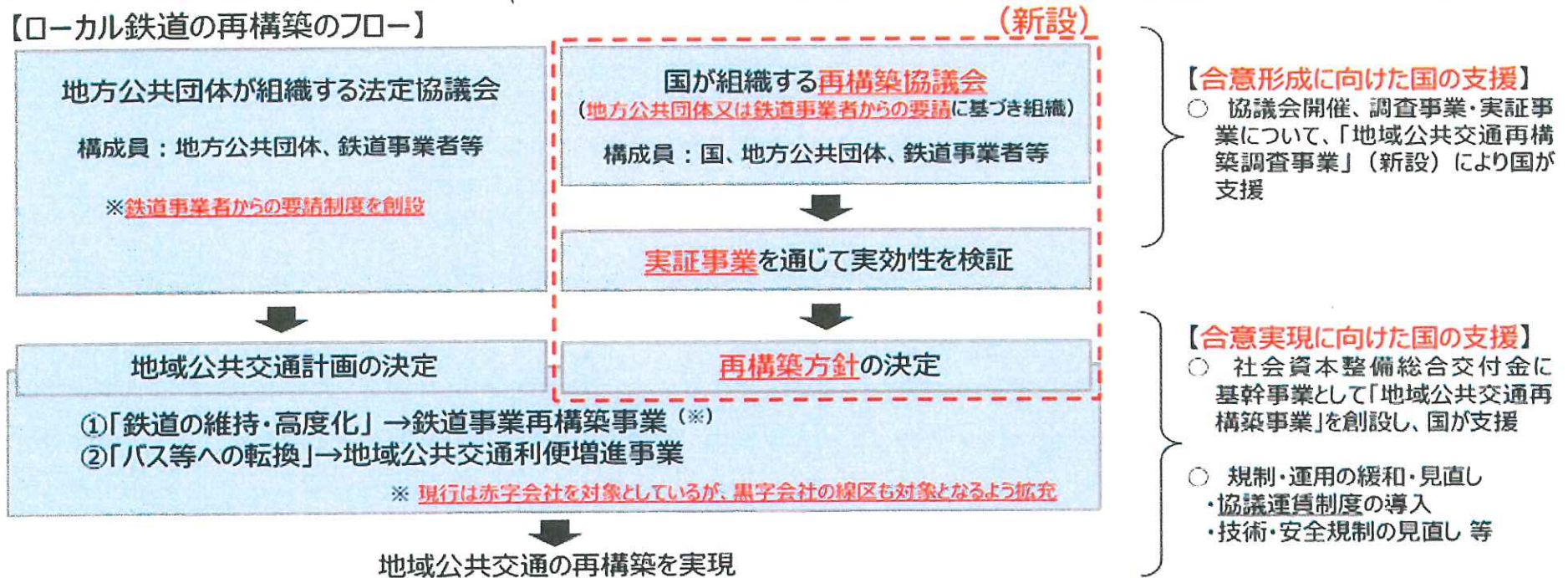
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

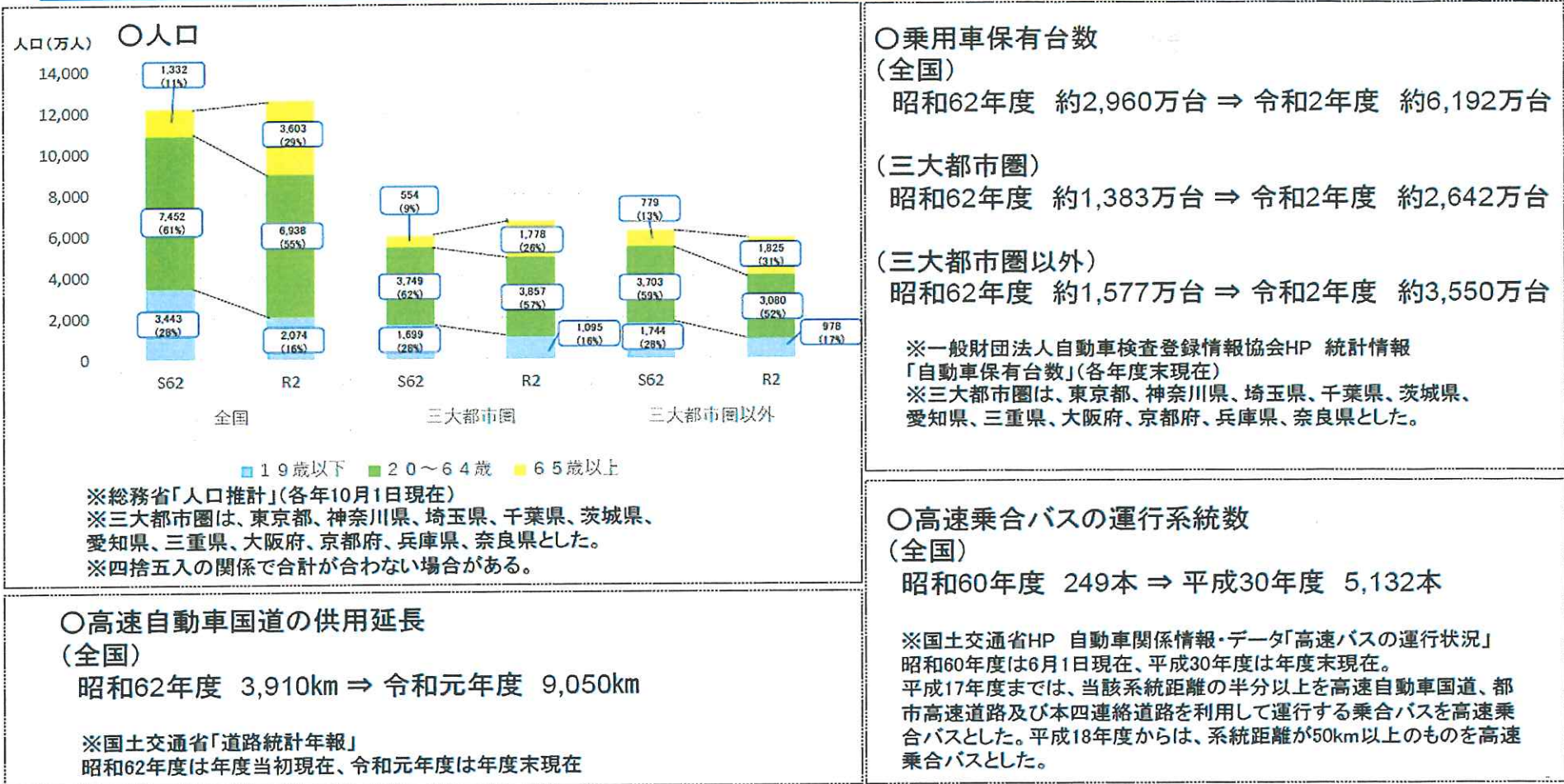
- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

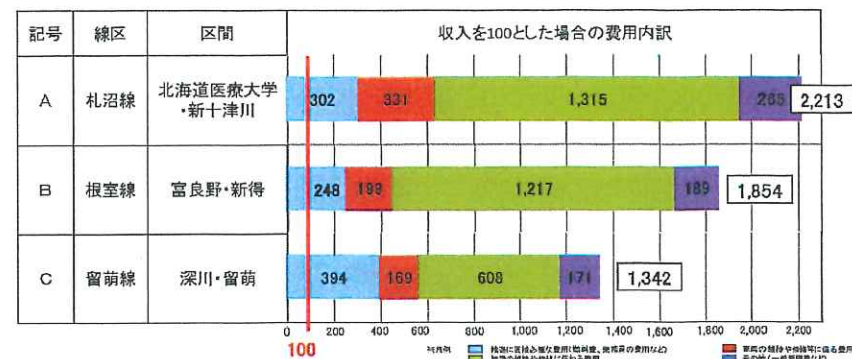
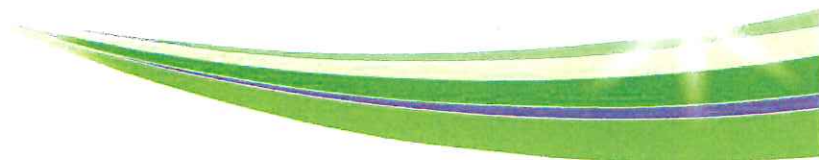


国鉄改革当時の情勢の変化

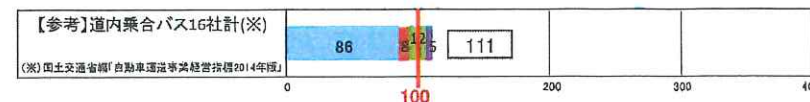
国鉄改革当時と比較して、少子高齢化が進行し、三大都市圏以外の地域では人口が減少している。また、マイカーへの転移、高速道路の整備が進み、高速バスの運行は増加している。



1. 当社単独では維持することが 困難な線区



営業係数が1,000を大きく超えており、また老朽土木構造物の更新も必要
当該線区で得られる収入で、輸送に直接必要な費用も賄えません。



①輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区

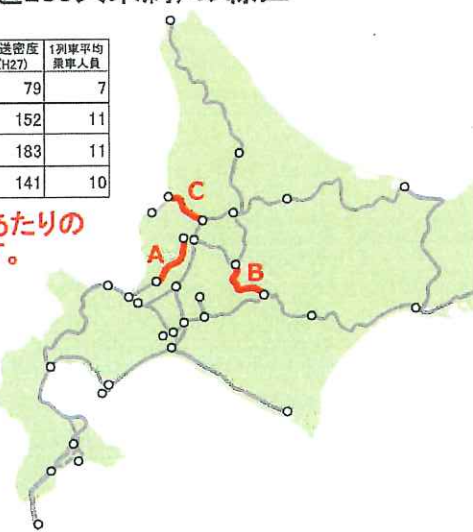
記号	線区	区間	営業キロ	輸送密度 (H27)	1列車平均 乗車人員
A	札沼線	北海道医療大学-新十津川	47.6	79	7
B	根室線	富良野-新得	81.7	152	11
C	留萌線	深川-留萌	50.1	183	11
計			179.4	141	10

ご利用が極めて少なく、1列車あたりの
平均乗車人員が10人前後です。

○ 運営赤字とは別に今後20年間で
必要な維持更新費用

記号	線区	区間	費用(億円)
A	札沼線	北海道医療大学-新十津川	6
B	根室線	富良野-新得	※ 22
C	留萌線	深川-留萌	30
計			58

※台風災害の復旧費用は含まず



鉄道よりも他の交通手段の方が適しており、
利便性・効率性の向上も期待できると
考えられるほか、運営赤字とは別に老朽土
木構造物の維持更新費用として今後20年間で
58億円程度が必要となります。

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ご相談を開始したいと考えて
おります。

令和5年度浦臼町当初予算における公共交通に係る予算要求額

・生活交通対策費	36,948千円
〔内訳 路線バス浦臼砂川線運行負担金	21,757千円
路線バス月形浦臼線運行負担金	8,400千円
一般営業タクシー運行事業助成金	6,780千円
中空知地域公共交通活性化協議会負担金	11千円
・町営バス浦臼滝川線運行事業	25,400千円
〔内訳 運行経費	9,400千円
マイクロバス購入費	16,000千円
・乗合タクシー運行事業	2,854千円
・高齢者及び障がい者に係る	
タクシー等料金利用助成事業	9,030千円

合計 74,232千円

財源としましては、地域内フィーダー系統補助金が浦臼町で2,155千円（うち、714千円は乗合タクシー事業者への補助）、特別交付税が約17,779千円の支援をいただいておりますが、それ以外は町の独自財源を充てて維持をしており、財源的にも非常に厳しい状況であります。

全国の乗合バス路線の廃止状況の推移

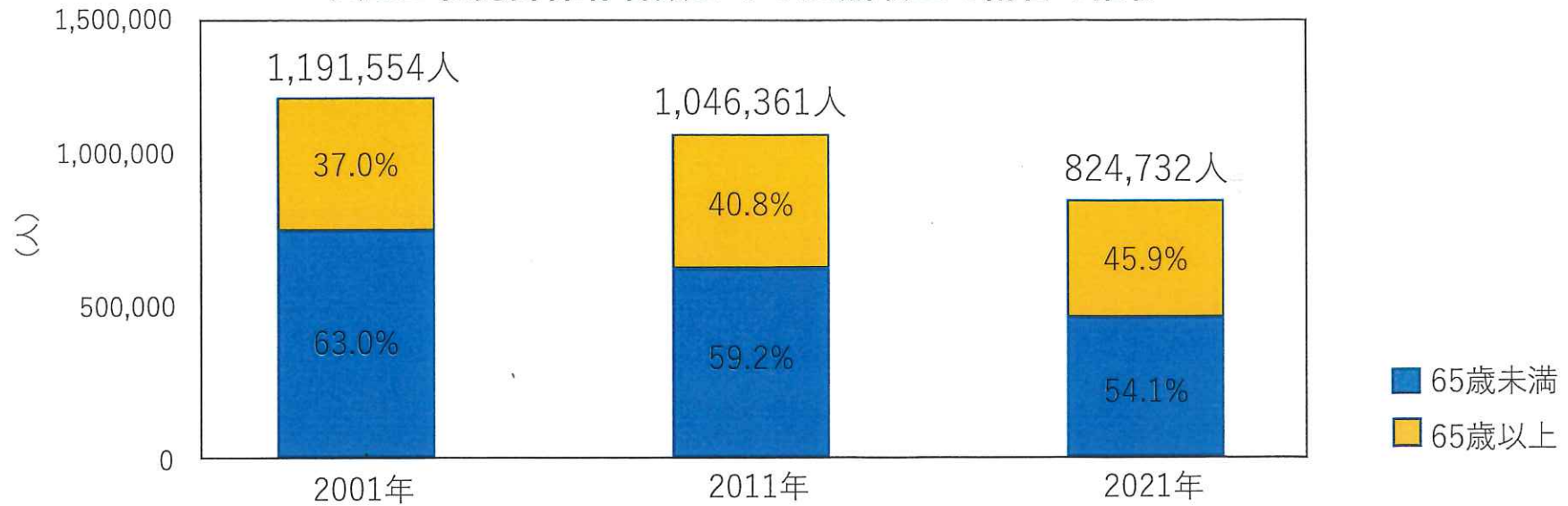
	一般路線バス(※1)	乗合バス(全体)(※2)路線の廃止・許可状況	
	廃止キロ	廃止キロ	許可キロ(累計)
2011(H23)年度	—	7,458	420,844
2012(H24)年度	902	7,400	433,597
2013(H25)年度	1,143	8,419	477,667
2014(H26)年度	1,590	8,875	510,252
2015(H27)年度	1,312	7,318	537,604
2016(H28)年度	883	7,488	561,741
2017(H29)年度	1,090	5,487	585,879
2018(H30)年度	1,306	7,763	587,155
2019(H31・R1)年度	1,514	7,691	588,329
2020(R2)年度	1,543	13,785	588,917
2021(R3)年度	1,487	—	—
合計	12,770 (7.6%)	81,684 (48.6%)	168,073 (10年間の伸び)

(※1)一般路線バス＝高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

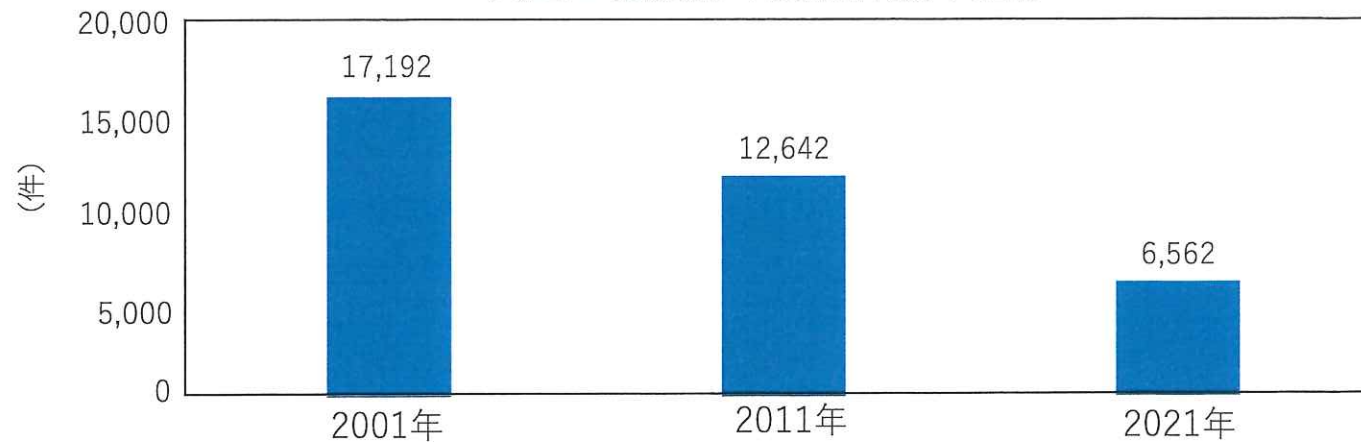
(※2)乗合バス(全体)＝高速バス、定期観光バスを含み、乗せ替え等に伴う廃止を含む。

合計欄の()内は、乗合バス(全体)の許可キロ(10年間の伸び)に対する割合

大型二種免許保有者数とその65歳以上の割合の推移



大型二種免許の交付件数の推移



留萌本線 鉄道事業廃止に係る合意内容

留萌本線 鉄道事業廃止に係る合意内容

基本的な合意事項

- ① 石狩沼田・留萌間は令和5年3月末まで運行し廃止
- ② 深川・石狩沼田間は令和8年3月末まで運行し廃止（部分運行は3年間）
- ③ 深川・石狩沼田間の運行費用と折返設備の費用はJRが全額負担
- ④ 代替交通支援は、鉄道廃止から最大18年間分
- ⑤ JRから各自治体へのまちづくり支援は7,000万円

・代替交通の確保や支援の方法、鉄道施設や用地の処理等については、十分な支援措置がなされるよう、JRと各自治体が双方誠意をもって、速やかに協議を行い、別途、覚書を締結する

・深川・石狩沼田間の乗車状況の確認を年度ごとに双方で行う