

第3章 留萌本線

1. 路線のデータ

① 路線概要¹

所属JR：JR北海道

路線長(全線)：66.8km 廃止対象区間：16.7km

区間(全線)：深川～増毛間 廃止対象区間；留萌～増毛間

駅数(全線)：20 廃止対象区間：9

② 沿線人口

廃止対象区間を挙げる

市町村	～15歳	15歳～64歳	65歳～	総人口
留萌市	2,290	12,391	75,13	22,221
増毛町	427	2,179	1,891	4,497

図表2-3-1 廃線対象区間自治体の人口²

③ 財政(財政の余裕度の指標として財政力指数、規模の指標として歳出額)

自治体名	財政力指数	歳出額(千円)
留萌市	0.31	13,730,920
増毛町	0.13	4,876,248

図表2-3-2 廃線対象区間自治体の財政³

④ 輸送密度

¹ 北海道旅客鉄道「平成28年度決算 社長談話」<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyou/28kessan.pdf>

² 総務省統計局「平成27年国勢調査人口等基本集計」<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka.htm>

³ 総務省「平成27年度市町村別決算状況調」http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)		
	深川～留萌	留萌～増毛	合計
廃止問題浮上前2014 (平成26)年度			142
廃止問題浮上後2015 (平成27)年度	183	67	250
2016(平成28)年度	188	134	322

図表2-3-3 輸送密度

⑤赤字額(H25)

区間	営業損益(百万円)	
	管理費除く	管理費含む
深川～留萌	△589	△683
留萌～増毛	△160	△177

図表2-3-4 赤字額

⑥復旧費用：

(廃止に関するJR北海道側の理由は、主に営業赤字であり、脱線事故などはあったが復旧費用については述べていない)

⑦今後運行を続けるのに必要な費用：防災工事費に数十億円

⑧所属する JR の経営状況(売上収益(売上高)、営業損益、純損益)

単位：百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益 ⁴
JR 北海道	172,500	△39,800	△10,300	△14,800

図表 2-3-5 JR 北海道の経営状況

⑨沿線の高校数：3校⁵（廃止対象区間）

⁴ 親会社株主に帰属する当期純利益

⁵ 総務省統計局「市町村別集計 学校調査（高等学校 全日制・定時制）」<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000001079872>

2. 廃止問題の経緯

廃止問題が浮上する以前から、留萌本線の事故は相次いで起きていた。2005(平成17)年3月22日、箸別駅～増毛駅間で、雪崩による路線上での積雪に列車が乗り上げ脱線する事故が発生した⁶。また、2012(平成24)年3月7日、同区間・同理由で列車脱線事故が再発し、2013(平成25)年1月3日は大雪により全面運休になる⁷など、地域環境による事故と運休が頻繁に起こった。

このような状況の中、2015(平成27)年2月23日以降、雪崩および斜面崩壊の恐れがあることから留萌駅～増毛駅間で終日運転見合わせが始まり、4月29日から運転再開になったものの、8月10日にJR北海道は営業赤字および防災工事費を理由で留萌駅～増毛駅間の区間を2016(平成28)年までに廃止することを留萌市長と増毛町長に正式に伝えた⁸。

これに対して翌日の8月11日、留萌市議会により留萌線検討対策会議が設置され⁹、12月9日に路線存続を求める要望書をJR北海道に提出した¹⁰。しかし、廃止の時期や補償の内容を巡って交渉は難航し、結局、JR北海道の留萌駅～増毛駅間の最終運行日を2016年12月4日にするということについて、増毛町長と留萌市長は受け入れることになった¹¹。

2016年12月5日、留萌駅～増毛駅間が廃止された¹²。

⁶ 運輸安全委員会「鉄道事故の概要 2005年3月22日北海道旅客鉄道株式会社 留萌線 箸別駅～増毛駅間 列車脱線事故」<http://web.archive.org/web/20130105230040/http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail.php?id=1679>

⁷ 北海道ニュースリンク「15日ぶり運航再開JR留萌本線留萌～増毛間」<http://web.archive.org/web/20131104025818/http://www.hokkaido-nl.jp/detail.cgi?id=14320>

⁸ マイナビニュース「JR北海道、今年度限りで廃止予定の留萌本線留萌～増毛間を4/28から運転再開」<http://news.mynavi.jp/news/2016/04/22/423>

⁹ 留萌市議会「議会かわら版2015年10月号」<http://rumoishigikai.hokkaido.jp/27-10gyouji.pdf>

¹⁰ 留萌市議会「留萌線検討対策会議が要望書提出」<http://www.komei.or.jp/km/rumo-i-murakami-hitoshi/2015/12/14/留萌線検討対策会議が要望書提出>

¹¹ 日本経済新聞「JR留萌線の留萌～増毛間、地元首長が廃止に同意」http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y_Z00C16A4CC1000/

¹² 北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の廃止日繰上げの届け出について

3. JRの主張

JR北海道のプレスリリースによると、該当路線の沿線地域の過疎化、モータリゼーションの進展、高校の閉校などによる利用者の減少が原因で大幅な営業赤字になっていることを廃止の理由の一つとして挙げている。また、沿線の地質的特徴による災害が多発する線区であり、2005年および2012年の列車脱線事故を例に挙げながら、「数十億円」に及ぶ多額の防災工事費が必要であり、該当線区では路線バスの方が地域により適合した輸送手段であることを理由として挙げている¹³。

4. 自治体の主張

廃止前、留萌市議会がJR北海道に提出した要望書によると、“JR北海道が「JR北海道再生のための提言書」を盾に赤字路線の切り捨て、廃止（減便）ありきの提案という流れを強めていくことが危惧され、特に、市民が留萌本線の将来展望に大きな不安を抱えている状況にあり、地域の公共交通としての鉄道交通網の存続を求める市民の願いは切実”と述べている¹⁴。

しかし、2016年4月9日、増毛町長はJRが代替交通の運行費用の一部を負担するなどの条件を追加し、廃止を受け入れ、留萌市長も廃止に同意した¹⁵。

5. 考察

留萌本線の廃止に関して、JR側の主な理由は防災工事費および営業赤字

て」<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160628-1.pdf> 2016年6月28日

¹³ 北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の鉄道事業廃止について」<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150810-2.pdf>

¹⁴ 留萌市議会「留萌本線に関する要望書」<http://www.e-rumoi.jp/content/000002894.pdf> 2015年12月9日

¹⁵ 日本経済新聞「JR留萌線の留萌―増毛間、地元首長が廃止に同意」http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y_Z00C16A4CC1000/

がである。すでに2度も起きた列車脱線事故に備えて、安全を確保するために防災工事をしなければならないが、現在の路線の営業および財政の状況ではそれが賄えないということである。しかし、路線のデータからわかる通り、留萌本線の輸送密度はJR北海道の全路線の中でもほぼ最下位である「500人未満線区」として分類されていて、営業収支も赤字となっている。また、JR北海道の経営状況は営業赤字が毎年続いていて、留萌本線の営業状況の悪化を自力で解決するのはできないと思われる。

このような状況で路線廃止を防ぐためには自治体の支援が必要になるが、該当線区の沿線地域である留萌市・増毛町は財政規模が小さく、財政力指数は両方0.4未満で低く、財政に余裕がないため、支援は期待できないと考えられる。

以上のことから、留萌本線の廃線の主な原因は金銭的問題であり、このような財政的問題が解決されなければ、運行再開はできないのではないかとと思われる。