

第 5 回 平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会

事例紹介②

(路線バス転換)

J R 北海道 留萌線
長野電鉄 屋代線

令和 7 年 8 月 29 日



J R北海道 留萌線

JR留萌線について

令和5年3月廃止[留萌～石狩沼田間]、
令和8年3月廃止予定[石狩沼田～深川間]

【概要】

- 北海道留萌市と深川市を結んでいた鉄道路線（総延長：50.1km、12駅、全線単線・非電化）
- 明治43年に「官設鉄道留萌線」として留萌～深川間が、大正10年には留萌～増毛間が開業（元々、留萌港への石炭や木材、海産物等の輸送目的で建設（H11.3に貨物輸送廃止））
- 民営化直後の昭和62年度の輸送密度は435人だったが、水産加工業の衰退等による人口減少が進み、平成26年度には142人と、約1/3まで減少
- 平成30年5月に「JR留萌本線沿線自治体会議」を設置し協議を行っていたが、令和4年8月に同会議において、JR留萌線の廃止・バス代替を決定
 - 〔R5.3 留萌～石狩沼田間廃止〕
 - 〔R8.3 石狩沼田～深川間廃止〕
- 鉄道廃止にあわせ、代替交通（バスや乗合タクシー）を運行開始



【Data】

- 令和4年度の輸送密度は170人/日・km（平成筑豊鉄道のR6輸送密度は700人/日・km）
- 令和4年度の営業損益は約5.6億円の赤字

廃線決定までの経緯（留萌～深川間）

	主 な 動 き
平成28年11月	JR北海道が留萌線を「当社単独では維持することが困難な線区」の1つとして公表 <u>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ことから、バス等への転換について地域の皆様と相談を開始したい</u>
平成30年3月	北海道が「北海道交通政策総合指針」を策定（鉄道維持困難線区に対する考え方） 令和元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に考慮しながら、 <u>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</u>
平成30年5月	JR留萌本線沿線自治体会議設置（留萌市 [※] 、沼田町、秩父別町、深川市）※事務局
平成30年7月	国土交通省が、JR北海道に対し監督命令を発出（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第13条第2項） ▶経営改善の取組（地域の足となる新たなサービスへの転換を進める） ▶関係者による支援（徹底した経営努力を前提に、国や自治体等が支援・協力）
令和4年8月	第9回JR留萌本線沿線自治体会議において路線廃止（バス代替）を決定 ▶各沿線自治体とJR北海道が合意書を締結 ①留萌～石狩沼田間はR5.3月末に廃止 ②石狩沼田～深川間はR8.3月末に廃止 ③JR北海道による代替交通への支援（路線廃止から最大18年間） ④JR北海道による各沿線自治体へのまちづくり支援（7千万円）
令和4年9月	JR北海道が国土交通省に留萌～石狩沼田間の廃止届を提出（R5.3廃止）
令和7年3月	JR北海道が国土交通省に石狩沼田～深川間の廃止届を提出（R8.3廃止）

代替交通への転換の概要

(関係者への聴き取り)

	聴き取り内容
廃線前の状況	▶元々は、石炭等の貨物輸送のための路線 ▶人口減少や沿線高校の廃校により、鉄道利用者も減少 ※留萌市の人口（ピーク時[S42]：4.2万人、R7.7時点：1.8万人） ※沿線高校の廃校（秩父別高校[H12]、沼田高校[H21]）
鉄道廃止関係	▶鉄道施設の撤去費用はJR北海道が負担 ▶土地は沿線自治体に無償譲渡（希望する部分のみ） ※留萌市では、まちなかの賑わい創出を図るため、JR留萌駅舎跡地を活用し「新交流複合施設」を整備予定。
代替交通関係	▶代替交通に要する費用は、JR北海道からの支援金（最大18年間）を財源に各自治体が負担 ※広域的なバス路線（留萌旭川線）については、国や道の地域間幹線系統補助を活用 ▶代替交通の利用状況 ①バス（留萌旭川線）：1便あたり約12人（R5） ②早朝・夜間乗合タクシー（留萌～深川間）：年間482人（R6） ③沿岸特急あさひかわ号(羽幌～留萌～旭川間)：1便あたり約7人(R6)

[参考]現地の様子

令和6年11月21日撮影



留萌駅の駅舎（ロータリー側）



留萌駅の線路



留萌駅の駅舎（ホーム側）



留萌～石狩沼田間の線路

長野電鉄 屋代線

長野電鉄 屋代線について

(平成24年4月廃止)

【概要】

- 長野県須坂市と千曲市を結んでいた鉄道路線
(総延長:24.4km、13駅、全線単線・電化)
- 大正11年に「河東鉄道株」として開業し、その後、大正15年に「長野電気鉄道株」と合併して誕生した現在の「長野電鉄株」が運行(自治体出資なし)
- ピーク時の昭和40年代には輸送人員約330万人/年だったが、モータリゼーションや過疎化・少子高齢化の進展により利用者は減少
(H19年度の輸送人員約48万人、S40年度比14.7%)
- 平成21年に法定協議会を設置し、増便などの実証事業も行ったが、平成23年に同協議会で屋代線の廃止・バス代替を決定(平成24年4月に廃止)
- 鉄道廃止にあわせ、長野電鉄株が100%出資する「長電バス」が代替バス「屋代須坂線」を運行開始

【Data】

- 平成23年度の輸送密度は475人/日・km
(平成筑豊鉄道のR6輸送密度は700人/日・km)
- 平成19年度の営業損益は約1.8億円の赤字
(累積赤字額は約51.7億円)

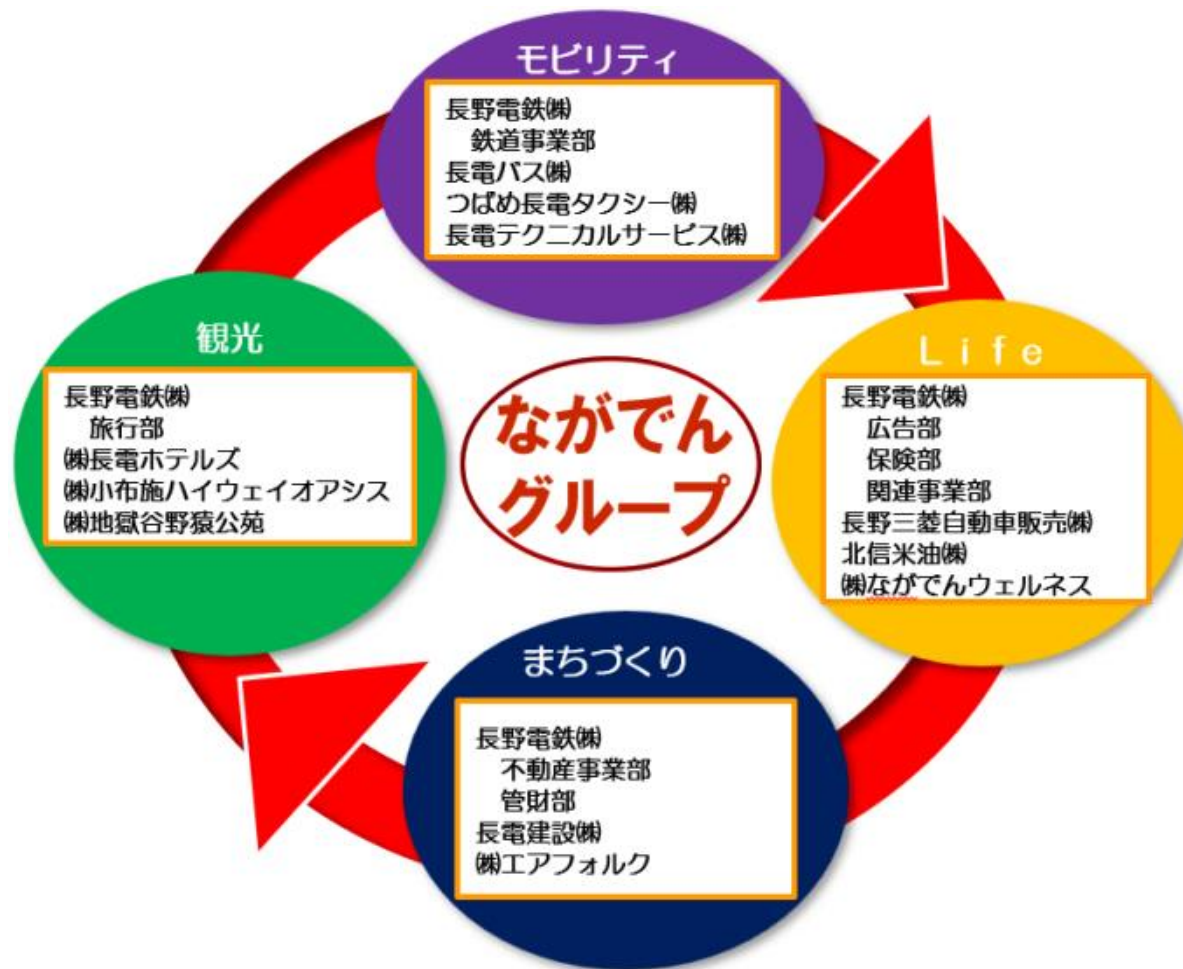
長野電鉄 路線図



出典: 「長野電鉄屋代線」 (2025年
8月12日(火) 09:58 UTC)
『ウィキペディア日本語版』

長野電鉄の概要

長野電鉄グループ 事業系統図



▶令和6年度 財務状況

【グループ全体】

売上高	18,168百万円
営業利益	614百万円
経常利益	498百万円
純利益	693百万円

【鉄道事業】

売上高	1,960百万円
営業利益	9百万円

平成筑豊鉄道 (R6決算)

売上高	350百万円
営業利益	▲355百万円

屋代線廃止までの経緯

	主 な 動 き
平成21年 1 月	長野電鉄が、屋代線について、地域公共交通活性化法に基づき沿線自治体に協議を申し入れ ▶沿線自治体 長野市、須坂市、千曲市 ▶申し入れの主な理由 ・将来利用者数が2041年に約29万人まで減少 ※ 2007年（H19）利用者実績 約48万人 ・屋代線の設備投資に約31億円必要
平成21年 5 月	第 1 回協議会開催（事務局：長野市）
平成22年 7 月	実証事業実施（鉄道増便、バス代行輸送） ※ 実施期間：3 か月間 ▶結果 約1,531万円の経費を投じて約229万円増収（対前年比約10%増）
平成23年 2 月	第12回協議会において屋代線廃止（バス代替）を決定 ▶方向性のパターン（必要経費） 【無記名投票】 ①引き続き実証実験を実施（2.0億円/年） 11票 ②検討継続のため屋代線を一時休止しバスによる代替運行（1.7億円/年） 0票 ③バス代替による地域の交通手段確保（0.7億円/年） 14票◎
平成23年 3 月	長野電鉄が国土交通省に屋代線の廃止届を提出（平成24年 4 月廃止）

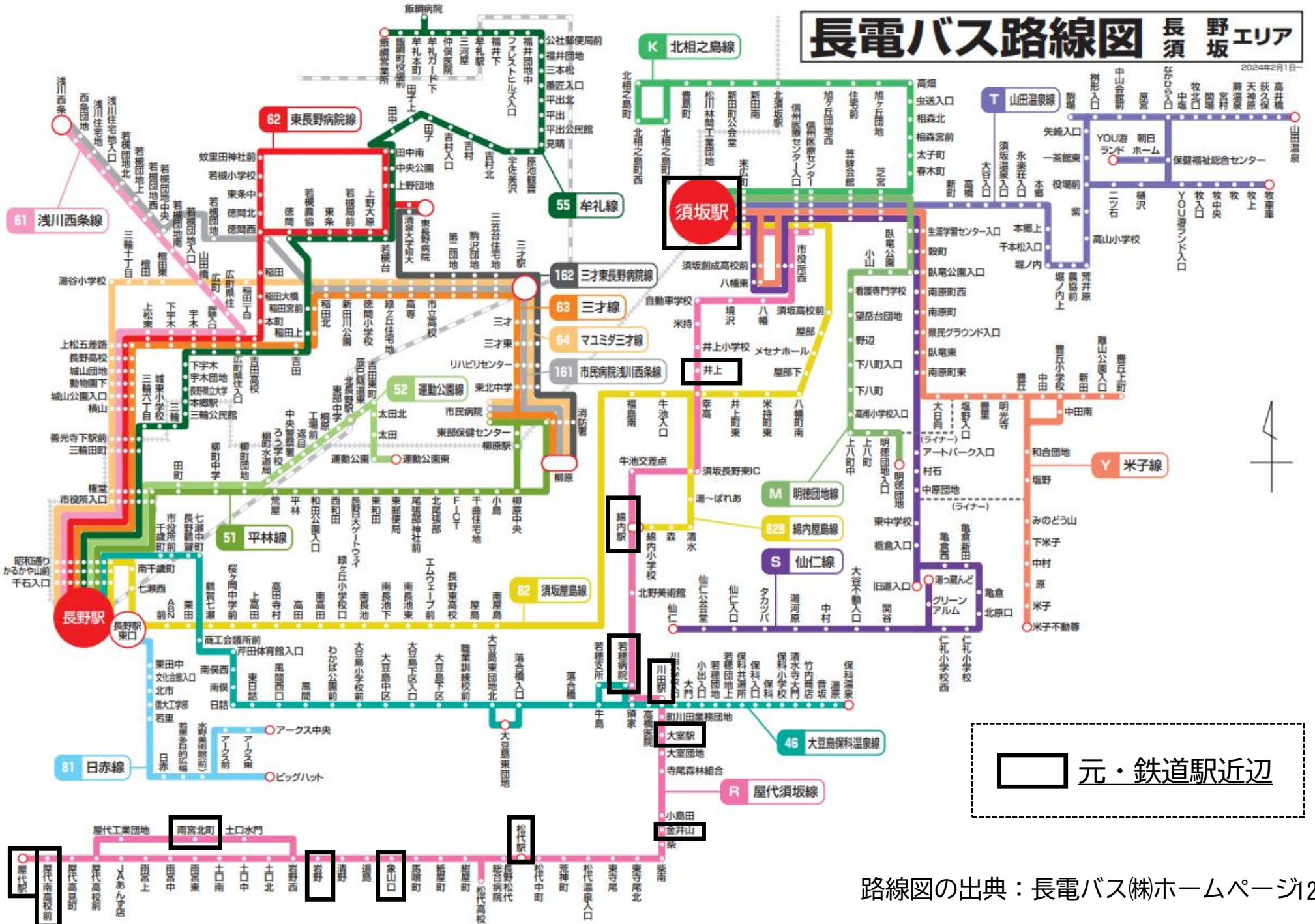
鉄道時とバス代替後の比較

	鉄 道 時	代替バス (R7.7.31時点)
駅 数	13駅	一例 快速便 33駅 各停便 49駅 ※ 系統等によって異なる
ダイヤ (須坂→屋代)	15本/日 (H19.9.30時点)	一例 快速便 5本/日 各停便 10本/日 ※ 曜日等によって異なる ※ 系統によっては一部区間のみ走行
所要時間 (須坂→屋代)	約40分	一例 快速便 約1時間25分 各停便 約1時間30分 ※ 時間帯等によって異なる
運 賃	須坂駅～屋代駅 880円 (H24.3.31時点)	須坂駅～屋代駅 930円

早朝時間帯に
快速便を設定

長電バス路線図 長須野坂エリア

2024年2月1日



代替バスへの転換の概要

(関係者への聴き取り)

	聴き取り内容
廃線前の状況	▶沿線に複数の高校があるため、メインユーザーは高校生 ▶しなの鉄道（並行在来線）による沿線高校近くへの新駅設置等により利用者の減少が加速 ▶行政からの赤字補填はなし
鉄道廃止関係	▶土地は沿線市に一括して無償譲渡 ▶踏切は最終運行日の翌朝までに用途廃止（警報機は黒ビニールで被覆）
代替バス関係	▶転換の際、鉄道時より運行本数とバス停を増加 ▶転換の際、大がかりな設備投資は行っていない ▶年間利用者数は約21万人（R6） ※ 屋代線（鉄道）利用者 約48万人（H19） ▶運賃を低く抑えるため、鉄道運賃を踏襲 ▶赤字部分は国・県の地域間幹線補助制度を利用しているほか、それでもなお不足する部分は沿線3市で距離割による折半 ※ 現在の沿線3市の負担額は、年間5000万円～6000万円程度