



ローカル線廃止は市民ぐるみで取組もう

# 留萌本線・羽幌線を守ろう



## 地域の足をみんなで守ろう

我が家には留萌高校へ通学している娘がいますので、留萌線が廃止されると、日常生活に受ける影響は、本当に大きいと思います。特に通学のための費用ですが、他の交通機関を利用すると、国鉄を利用する場合と比較して、何倍かの費用負担となる訳で、物価高の折、家庭経済に拍車をかけることとなりますね。

幌糠町  
村上孝子さん  
(主婦)



## 廃止線となると バス輸送到切替

「国鉄再建法」は、赤字に悩む国鉄の再建を図るため、輸送需要の少ない地方交通線をバス輸送到切替、または特別運賃制の導入などを柱としたもので、昨年11月の第93回臨時国会で成立したものです。



■明治43年に開通してから今日まで70余年、私たち市民の足として、また、本市経済発展の動脈として活用されてきた国鉄留萌本線と羽幌線が、赤字ローカル線として廃止の瀬戸際にたたきかかっています。  
■このため、市を始め市議会、商工会議所、農・漁協、地区労など、すべての機関が手をつなぎ「廃止反対」に取組みを進めるため存続期成会を設置し、国や関係機関への働きかけを進めている段階ですが、今号では、この留萌線存続問題について考えてみたいと思います。

この法案では、約9千キロに及ぶ地方線を次の条件に満たない場合はバス輸送到切替する事を目的としているものです。  
(1) 一日の輸送人員が2千人以下の路線は昭和60年度までに廃止かバス転換とする。  
(2) 一日4千人以下の路線について60年以降に同じ条件とする。  
(3) 一日8千人以下の路線は、特別割増運賃(60年度で現行の5割増程度)の、三通りに分けられる訳です。

です。

この法案の基準から見ますと、道内では国鉄営業線36線区のうち27線区が対象となり、この中には留萌本線(66・8キロ)、羽幌線(141・1キロ)も対象に入っている訳です。しかし、この法案の成立に伴う細部にわたる廃止等の基準について

(3) 国鉄輸送からトラック輸送に切り替った場合、燃料不足、価格の高騰が生じ、輸送費の増加を招き結果的には消費者物価の上昇へと結びつき、市民生活は増々苦しくなります。  
(4) 重要港湾留萌港をはじめ、管内の地方港湾は着実に整備が進めら

それと、登校時のための列車に間にあわせるためには毎朝5時に起きなければなりませんし、クラブ活動をする、帰宅する時間は遅く、いつも可愛想に思っています。マチの中に住む方には理解をいただけない面もあるかと思いますが、やはり国鉄に依存して生活している者にとっては、廃止は大変なことです。



東幌町  
浮田幸恵さん

私は、今春に高校を卒業します

では「政令」により定められる訳ですが、国や国鉄からはまだ具体的なものは示されていません。しかし、遅くとも3月上旬には示される事が予想され、この政令が決定されると、4月早々にも留萌管内から、ディーゼル・カーが姿を消す事も考えられる訳で、このローカル線廃止には、市民ぐるみ、管内ぐるみで取り組まなければならぬ問題といえます。  
このため、現在、この政令の策定を進めている国、国鉄等に対しては道や市で組織される期成会をあげて、全国一律の標準をきき、地域の実情を考慮した政令にするよう、強い働きかけを進めている訳です。

## 政令には地域的 要因を考慮して

この運動に対して、国でも存続を進める要件として政令の中に、

れてきましたが、鉄道廃止が決定された場合、その機能が失われ、地域の産業経済はもちろんな地域の発展にも大きく影響が出てくる事が予想される訳です。  
(5) 過去における路線廃止になった地域の例を見ると、地元商店街の売り上げが大きく減少し、その影響は、はかり知れないものがあります。

が、現在は弟が列車で留萌高校へ通学しています。

私の家は、幌糠の駅から2キロも離れているため、朝の列車に乗るためには自転車まで飛ばしますが、雨や雪の日には、それは大変です。

それと汽車の時間を気にしながらのクラブ活動の毎日でした。でも、汽車に乗って、みんなしゃべりながら過ぎた何分かの時を思い出します。

やはり、いろいろな思い出が残っている国鉄は廃止してはくありませんし、私たちの足でもありません。それと、私の家のような農家への輸送や留萌市の過疎化に結びつくような気がするので、絶対に廃止はしてほしくありません。

次に該当する路線等については検討をする旨の基本が示されています。

存続の要件として、(1) 北海道の場合は支庁所在地と連絡する線区。(2) 重要港湾や主要漁港と連絡する線区。(3) 産炭地と連絡する線区。(4) 幹線と主要ローカル線を結ぶ線区。これらの要件が示されています。

では、この国鉄留萌本線や羽幌線が、もし廃止された場合、私たちの日常生活には、どのような影響が考えられるでしょうか。

その要件としては、  
(1) 両線は重要な生活線であり通勤通学、また通院など、日常生活に欠くことのできない路線であり、影響は大きいものです。  
(2) 廃止に伴わないバス路線に転換された場合、国鉄利用者とりわけ通学生徒の受ける影響も大きく、通勤費も現在の3倍以上高くなる事が予想されます。

## 廃止運動には 市民の協力を

このように留萌本線や羽幌線が廃止されると、いろいろな影響が出てくる訳です。

そこでリードの部分でものべましたが市を始め関係機関ぐるみで留萌本線・羽幌線存続期成会を発足させ、市民の皆さんと共にこの両線の廃止に反対する運動を展開してまいりたいと考えますので、ご協力をお願いいたします。

また、これらと併せて「国鉄を利用する運動」にも積極的なご理解をお願いいたします。

## 70年にわたる留萌線の 歴史を考えよう

国鉄留萌本線の留萌・深川間の工事は明治38年、第22回国議会で議決され、明治40年深川から工事が開始、4年後の明治43年11月に完成した。

特に工事が急がれた理由としては留萌港の修築と大きく関係があり、留萌港の伸展とともに大きな役割を果たしてきた。

また留萌駅舎は、留萌川をへだてて現市街と対峙して都合が悪いが、将来築港が完成された場合を考えて現在地に決められたといわれています。ちなみに増毛・留萌間は正10年11月5日に開通した。