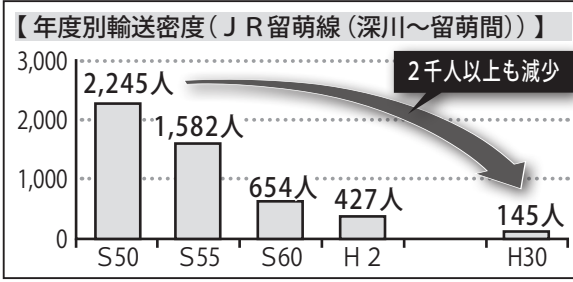




みんなで考えよう JR留萌本線の現状と今後①

市では、皆さんと共に最適な地域交通のあり方について考えていくため、JR留萌本線の現状などに関する情報を発信しています。

問 市・政策調整課 ☎ 42-1809



※ JR北海道単独では維持困難な線区
 赤線区…輸送密度200人未満の線区（留萌線を含む5線区）
 黄色線区…輸送密度200人以上2,000人未満の線区（宗谷線ほか7線区）

維持困難13線区が発表
交通問題がクローズアップ

JR北海道は平成28年11月、自らの経営努力を行っても安全な鉄道輸送サービスの提供が困難として、「当社単独では維持困難な線区（JR留萌本線含む13の線区）」を発表し、道内の交通問題として全国的にも大きくクローズアップされました。

留萌本線は、明治43年の開業以来、貨物輸送を振り出しに地域の交通手段として利用されており、昭和50年には1日約2000人以上の利用があったものの、直近の平成30年には1日約145人と極端に利用の落ち込んだ線区となりました。

沿線自治体会議を設置
国や北海道、JRと協議へ

存続の可能性を探るために留萌市の呼び掛けにより、沿線の2市2町で「JR留萌本線沿線自治体会議」を設置し、国や北海道、JR北海道との各協議をはじめ、首長同士の意見交換などを行いながら、JRの経営再生と国の責任の下で鉄道の存続を訴えてきました。

しかし、JR留萌本線に関しては、「鉄道よりも他の交通機関との代替も含め、地域での検討協議が必要であり、利便性や効率性の向上が期待できる線区」との考えの下、国・北海道としては、鉄道の持続的維持ではなく、地域が一体となって交通ネットワーク形成の検討と協議を行った上で、結論を出していく必要がある線区と主張しています。

また、北海道では、8つの黄色線区を対象として、利用促進のための臨時的な財政支援や沿線地域が作成する事業計画への支援により、鉄道維持に関する提言を国に提出する準備を進めています。残念ながら、留萌本線は、その対象に入っていません。

最適な地域交通のあり方を一緒に考えていくために

基本的には、鉄道の維持とJRの再生は、国の責任で対処するべき課題です。しかし、人口減少や時代の変化の中で、地方の移動手段である公共交通をどう守っていくかという問題は、地域としても考えなければならぬ課題です。公共交通は利用者があつてこそその交通手段であり、利便性・経済性が重要となります。

沿線自治体やJR北海道ともこの地域の将来のため、今後さらに議論を尽くして結論を導かなければなりません。市民の皆さんと一緒に、地域にとって最適で持続可能な地域交通のあり方について考えていきましょう。

市では、皆さんとJR問題についての課題を共有しながら、市民にとって最善の結論を導くためにも、これまで以上にJR北海道との個別協議を進め、代替交通や新たな交通体系の考え方、地域振興策などに関する考えを確認し、先に開催した市政懇談会の中で、次のとおり、JR北海道の考えについて情報提供を行いました。

■ 留萌線に関するバス転換等の考え方（JR北海道）

- ①バス転換の考え方……………◎既存のバス路線への費用負担、バス購入などへの初期投資支援
 ◎デマンドタクシー運行に対する支援（バスが運行していない時間帯）
- ②通学生、通勤者などへの対応…◎廃止時、鉄道定期券利用者に対して差額分を補償
- ③その他……………◎JR深川駅へのバスの乗り入れや鉄道との接続を考慮したバス体系の実現
 ◎JR深川駅に無料駐車場を整備

今は両方を選択肢として見ながら 各沿線自治体で十分に協議したい

3年前にJR北海道が、自身の運営について、道内13線区の見直しを発表しました。その内、赤線区・黄色線区という形で、5と8。その内の5というのが、留萌線を含めて、他の代替交通で交通手段を維持できないか、残りの8についてはそれぞれの市町村も負担して、なんとか利用促進を行っていくという形です。

留萌線を今後維持していくためには、約9億円の赤字が発生しており、それを4つの市町で、単純に線路の長さで考えていくと、その内の6億円を負担することになります。

皆さんが疑問に思うのは、その赤字を国や北海道が負担しながら、市町村と協力して利用促進をしていくべきじゃないかということだと思います。

JR北海道も国から監督命令が出ていますから、当然その命令の中には線区の見直しというものが出されています。国としては、JR北海道が、自らの

経営改善方針を条件に2年間に限り、引き続き支援をしていくということで、令和元年・2年で400億円という財政支援をしています。

JR北海道の話によると、5年間の計画の中で、留萌線はさらに厳しい状況になってくるものと思っております。その中で、今後、留萌市のまちづくりのことを考えると、ただそのことを受け入れるだけではなく、市として、その次の対策も打っていく必要があるだろうと思っています。

具体的には、るしんふれ愛パーク、留萌駅も含め、駅周辺エリアでの賑わいづくりに向けた新たな公共施設の誘導など、まちづくりの一環として、次の一手をなるべく早く考え、提案していくべきと考えています。

JR北海道が企業として、廃線やむなしの考えで、通告を受けてからまちづくりを考えていくのではなく、今から次の一手を考える時期に来ていると思っ

ております。

ただし、留萌線は「点」ではなく「線」の問題ですので、単純に留萌だけが容認したとしても、「線」で考えるとすれば、今後、沼田町、秩父別町、深川市と十分協議しながら、このことを整理し、結論を出していかなければならないと考えています。

私としては、今の段階では、両方を選択肢として見ながら、今後に向けて、市民の皆さんへの情報提供と各沿線自治体とも十分協議を進めた上で、私なりに判断していきたいと考えているところです。



中西 俊司 市長