

安平町地域公共交通網形成計画に基づく予定事業 (平成 29 年度)

● 町広報紙による「地域の公共交通を考える」の掲載（1月～）

町民気運の醸成のため、平成 30 年1月号(1月5日発行)では、安平町の公共交通全体を見渡して、現状はどのように運行されているのか、その中で室蘭線はどのような状況に置かれているのか、国や町などの考え方や利用状況を交えて特集記事を掲載しました。2月号では公共交通の利用促進について掲載する予定です。

⇒ 広報あびら H30.1 月号の特集紙面は次ページ

【その他の予定事業】

● 町職員による「職員ノーマイカー運動」の実施（初回1月11日～）

町民の日常的な利用を促す取組を検討しているところですが、これに先駆けて、町職員の鉄道又はバスによる公共交通通勤を推進する運動をスタートします。まずは月1回（第2木曜）の取組とし、職員が率先して取り組むことで、公共交通の役割や必要性の議論を促すきっかけとしていきたい考えです。今後、町民を挙げての実施を検討します。

● 町職員の公務出張時のJR等公共交通の利用（1月～）

町では、公務出張時には公用車を使用することを原則としてきましたが、今後は、①の取組に加えて、苫小牧市や札幌市への出張時には、JR等の公共交通を使用することを推進していきます。

● あびらチャンネルによる「公共交通利用啓発CM」の放映（2月～）

町民気運の醸成のため、あびらチャンネル(町内テレビ)を通じたPR映像を放映します。大人にも子どもにも受け入れられるような 30 秒程度のCM映像を予定しています。

● 総合時刻表(路線図や My 時刻表を含む)の作成と提供（～3月）

既存の町内公共交通の全体を理解し、賢く利用するためのツールとして作成・提供します。町内を運行するJR、あつまバス、せいごドームバス、デマンドバスの時刻表や路線図、駅や停留所の周辺情報などをわかりやすく掲載します。(当町では、ハイヤーも公共交通の一つであると位置づけており、この総合時刻表に電話番号を掲載します。)

地域の公共交通を考える JR室蘭線をとりまく状況

安平町の地域公共交通

町の公共交通を見渡してみると、小さな町でありながら鉄道やバスなど、多岐にわたって利用できる環境にあることがわかります。しかし、その一方では、公共交通に対する町民の満足度が低い状況や、利用者の少ない便、運行経路が重複している区間があるのも実情です。

このような中、平成29年5

種類	運行内容
鉄道	JR 室蘭線、石勝線
路線バス	あつまバス 苫小牧線、千歳線、安平循環線など（1社）
せいこドームバス	せいこドーム利用者のみが乗車可能な町営バス
デマンドバス	予約制の乗り合いバス（事業主体は安平町商工会）
ハイヤー	適時性や行き先の自由度が高い公共交通（2社）
その他	通園・通学バス、福祉バス ※利用対象に制限あり

月に策定した安平町地域公共交通網形成計画では、既存の公共交通を活かし共存も図りながら、費用負担のバランスも加味した持続可能で望ましい公共交通網の実現に向けた方針や施策を盛り込んでおり、現在、その具体的取組を進めているところです。

室蘭線が維持困難線区に

平成28年7月、JR北海道は、地域における交通手段の確保を前提に、鉄道を持続的に運営するための方策など、地域に適した交通体系のあり方について、地域と相談していききたいとの意向を示し、同年11月には、室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）を含む「JR単独では維持することが困難な線区（10路線13線区1237km）」を発表しました。（表1）

これを受け、東胆振1市4町では、首長懇談会を4回開催し、今後の方向性として鉄道の維持存続を基本とし、各自治体による利用促進策の推進や情報交換を行う方針を決めたほか、1市4町の連名による鉄道の存続等に向けた要望書の提出を、JR北海道をはじめ、国土交通省や地元国会議員に対して行いました。

また、同じ室蘭線の沿線自治体である岩見沢市、栗山町、由仁町の南空知1市2町とも情報交換等を行いながら、北海道の公共交通ネットワーク全体のなかでの室蘭線の役割や必要性、利用促進策などにつ

（表1）JR北海道が示した協議の方向性

区分	軸とする相談の内容
輸送密度（1日1km当たりの乗車人数）が200人未満の線区	バス等への転換
輸送密度が200人以上2,000人未満の線区【室蘭線が該当】	ア 駅の廃止や列車の見直しによる経費節減 イ 運賃の値上げ ウ 日常的に利用してもらうための利用促進策 エ 上下分離方式（※）

※一例として、列車や人件費の「上」と、線路や駅舎など施設の「下」とを、JRと地域等とが費用分担して保有する方法。

いて話し合いを重ねています。

室蘭線の沿革と概況

空知地方で産出される石炭輸送の中核を担う鉄路として、北海道炭礦鉄道が室蘭～岩見沢間を敷設。これが現在の室蘭線に当たります。



明治25年に追分停車場が、明治27年には早来駅が建設され、以降徐々にまちが形成されていき、特に追分駅は、北海道の5大鉄道拠点の1つと言われるほど拡大していきました。また、昭和50年に国鉄最後のSLが走行したのもこの地であったように、安平町は鉄道の隆盛とともに歩んできたまちであると言えます。

しかしながら、自家用車の普及などと相まって、平成28年度における線区（沼ノ端～岩見沢間）の営業損益は、12億6700万円の赤字となっており、存続の岐路に立たされています。

室蘭線の利用状況から

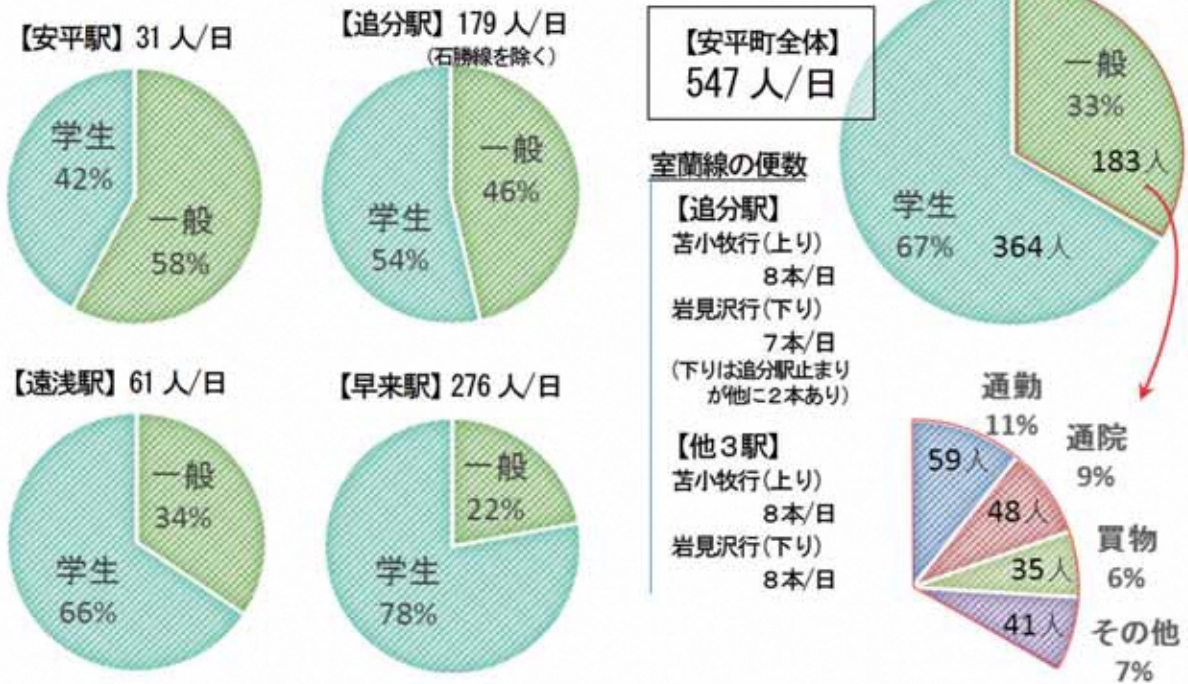
町では、安平町地域公共交通網形成計画の策定作業に伴い、平成28年8月に町内の鉄道やバスの乗降調査を実施しました。

その結果においても、町内の公共交通の中で最も1日の乗降者数が多いのがJRという結果が出ており、利用者が減っているとは言え、鉄道が住民の足として重要であることが確認できます。また、町内の駅乗降者数をみると、毎日の通学や通勤で利用している方の割合が多く、朝と夕方への乗降が大半を占めています。

また、別の調査結果（平成27年度）では、室蘭線に乗って安平町から町外の高校へ通学している生徒は133人、反対に町外から追分高校に通学する生徒は37人おり、室蘭線のゆくえは、子どもたちの進学先や追分高校の存続にも影響することが危惧されます。

こうした例をはじめ、鉄道の存続が与える地域への影響は計り知れない状況です。

1日の駅乗降者数（平成28年8月安平町調査）



問題の背景や国の考え方

「JR単独では維持することが困難な線区」の問題の背景には、低金利時代が続いたことによる、国鉄分割民営化に伴って設けられた経営安定基金の運用益の大幅な低下があります。民営化後の30年間でJR北海道が得るはずであった運用益の差額は、4000億円以上と言われており、これは経営努力だけで補える規模ではないとの見方があります。

これに対して国は、「経営安定基金の運用益の実質的な積み増しなどを累次にわたって支援しており、JR北海道が厳しい経営状況におかれているのは、人口減少や他の交通手段が発達し鉄道特性を發揮しにくい状況にあることが大きな要因であり、全国の事例をみても、まずは地域でどのように取り組んでいくか地域自らが考えることを期待する。（国交大臣会見）」という立場をとっています。

また、国の指導により設けられている第三者委員会「JR北海道再生推進会議」は、

将来を見据えた、現在よりもっと便利な交通システムは何かという段階の議論へ進むよう、道民に対して要請しています。

町の基本的な考え方

町としては、この室蘭線の問題が住民生活に直結するものであり、鉄道の歴史とともに形成され歩んできたこの地域にとって、まちづくりの根幹を揺るがしかねない大きな問題であると認識しており、室蘭線の維持存続を基本に、今後、町民の皆さんとともに鉄道の役割と必要性についての議論を深め、地域の実情や線区の特性を踏まえた実効性のある利用促進策について検討していく考えです。

『あのときもったががんばっていたればよかった』。廃止となったふるさと銀河線の地域の方のこうした声も伝え聞かえており、私たちのまちでも町民を挙げての議論や行動が必要なきが訪れています。

広報あびら2月号では、「利用促進策の取組」について掲載を予定しています。