

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、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中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。