



公共交通を巡る環境の変化

JR北海道は、昭和62年4月に、当時の日本国有鉄道の分割民営化により誕生しました。それまで、国の事業として運営されてきた鉄道は、国鉄の分割民営化に前後して強力に合理化が推し進められ、岩見沢でも、昭和60年には万字線が、昭和62年には幌内線が相次いで廃止されるなど、大きな影響がありました。

一方、乗合バスでも、平成14年2月の道路運送法改正により、新規参入に一定の規制を設け、需要と供給のバランスを保つことなどにより、サービスの維持に役割を果たしてきた需給調整規制が撤廃され、バス事業者の新規参入・撤退が容易になりました。

こうした動きは、大都市圏などでは、交通事業者間の競争を活性化させ、サービスの向上など一定の効果を生みましたが、地方では自家用車の普及などとも相まって不採算路線の撤退や合理化が進むなど、公共交通に大きな影響を与えています。

また、昭和62年に国鉄が分割民営化して発足したJR北海道。30年程前まで岩見沢駅には、現在の函館線と室蘭線だけでなく、万字線と幌内線が乗り入れ、市内では現在の倍の12駅が毎日、多くの人々を送り出し、迎え入れていました。

空知の石炭や農業を背景に早くから交通の要衝として発展してきた岩見沢。現在も二つのJR路線が接続し、岩見沢駅と、であえーる岩見沢を中心とした路線バスのネットワークが張り巡らされ、駅前のタクシープールからは、多くのタクシードライバーが利用客を目的地まで送り届けています。

しかし、ひと昔前の岩見沢を知る人たちの中には、現在の公共交通ネットワークを淋しく感じている方もおられるのではないだろうか。

10月に新しい路線での運行がスタートした路線バス。ひと昔前には1時間に何本も運行し多くの市民の皆さんを運んだ、市内Aコース・Bコースを知る方も多いと思います。

交通の要衝

取り巻く環境が大きく変化している公共交通。その中でも、バスに関しては、何度か広報いわみざわで取り上げてきました。一方で、JR北海道から単独維持困難線区として公表されたJR室蘭線があります。今月号は、鉄路にスポットを当て、今までの歴史を振り返りながら、公共交通を未来に引き継ぐために、私たちにできることを考えます。

問合先 市企画室



市職員が出演して説明します
12月8日(金) 午後5時40分

動画再生



この写真にスマートフォンをかざすと動画をご覧いただけます(発行日から1カ月)
利用には専用アプリ **COCOAR2** が必要です。インストール・起動後、対象画像にかざしてください

未来に続く

公共交通

みんなの利用で支えよう

無料

JR室蘭線を学ぼう!

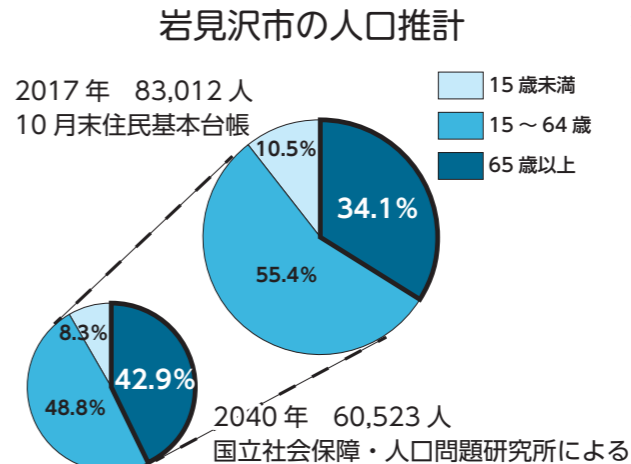
JR北海道が、単独維持困難線区として位置付けているJR室蘭線の状況と一緒に学びませんか。内容など詳しくは、お問い合わせください。皆様のご来場をお待ちしています。

日時 12月20日(水) 午後3時

場所 自治体ネットワークセンター4階マルチメディアホール(有明町南1)

問合先 市企画室

公共交通に自由競争の原理が導入される一方で、国内の大都市の多くが直面している人口減少と高齢化の進行。岩見沢市の人口は、2040年には次のグラフのように推計されており、65歳以上の方が4割を超えています。



公共交通に求められる地域の足としての役割は、ますます重要性を増しており、地域にとって、路線の存廃を以前のように事業者の採算性だけで語ることができません。地域に暮らす私たちが自ら、地域の足をどのようにして守り、確保していくかを考えなければなりません。

JR室蘭線利用実態調査から分かったこと

岩見沢市、栗山町、由仁町の3市町は、7月に連携してJR室蘭線の利用実態に関する調査を行いました。次の表は、岩見沢駅を発車する上り線と、到着する下り線の便別の乗降数を示したものです。朝の通勤・通学の時間帯と、夕方の帰宅の時間帯の利用が多く、それ以外の時間帯とで大きな差がみられます。

上り線		下り線	
岩見沢発	乗車人数	岩見沢着	降車人数
5:58	4	6:55	101
9:03	6	7:41	183
12:52	17	10:01	22
15:06	11	14:50	10
16:32	98	18:50	9
19:38	154	21:11	4
21:57	30	22:54	2

次に、調査を行った各駅の乗降客数は、岩見沢駅の利用が最も多く、次いで栗山駅や由仁駅、栗沢駅の利用が多くなっています。乗降客を年代別にみると、20歳代までの若い世代の利用が、全体の8割を超えており、特に利用者数の多い朝の下り便、夕方の上り便で、この傾向が強くなっています。

バス路線の維持・確保のため

10月に新しい路線での運行がスタートした路線バス。私たちにあって、最も身近な公共交通機関と言えますが、市内路線の利用者数は、前回の路線見直し前の平成17年度から平成28年度までの間に、約178万人から約108万人に減少しています。路線バスは、地域で暮らす人たちにあって、これからは必要不可欠な移動手段であることから、市は、平成28年度で約3,500万円に上るバス事業者への補助など、必要な路線の維持・確保に向けた取り組みを行っています。

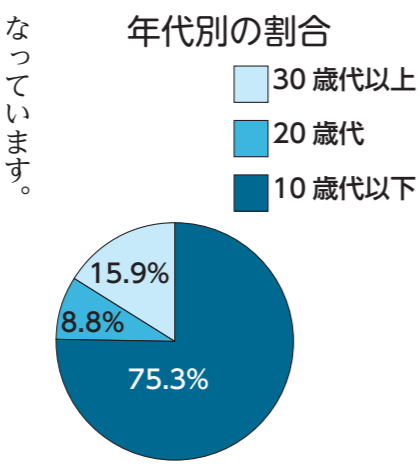
路線バスの冬ダイヤについて

積雪期を迎え、12月1日から路線バスの一部区間において、冬ダイヤとして数分程度の時刻調整が行われています。

詳しくは、北海道中央バス(株)岩見沢ターミナル(有明町南1 ☎22局 0761)にお問い合わせいただくか、各停留所または北海道中央バス(株)ホームページでご確認ください。

1日の各駅の乗降客数

駅名	乗車	降車	計
岩見沢	320	331	651
志文	15	15	30
栗沢	51	48	99
栗丘	4	4	8
栗山	169	155	324
由仁	65	73	138
古山	15	14	29
三川	37	27	64
計	676	667	1,343



また、岩見沢駅を除く各駅で乗降客133人に対して行った聞き取り調査からは、JR室蘭線の主な利用客は、由仁町や栗山町、栗沢町地区から岩見沢市内の高校などへの通学を目的とした学生であることや、三川駅(由仁町)と追分駅(安平町)をまたいだ移動は極端に少ないことがわかりました。

JR室蘭線 いまむかし

日本で3番目に開業した幌内鉄道の主要駅でもあった岩見沢駅は、かつては東北以北最大の操車場を有する駅としても知られていました。全盛時には1日平均で4千を超える貨物車両が忙しく出入りし、空知の石炭を小樽や室蘭、苫小牧の港に運ぶとともに、多くの人々が働き、まちは活気にあふれていました。

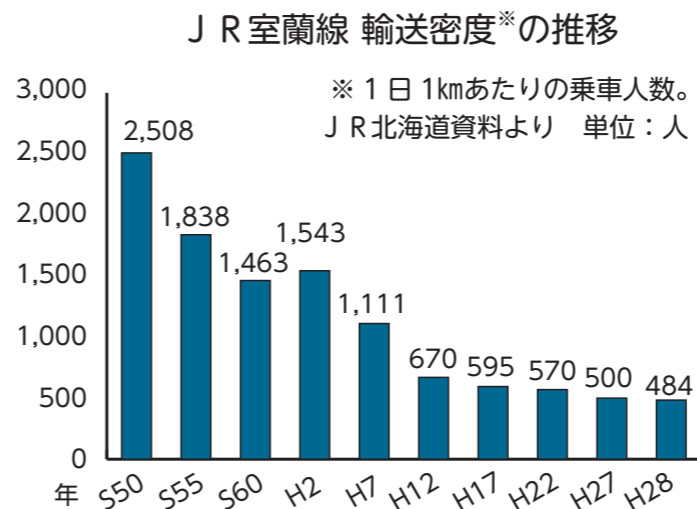
かつて国鉄は、全国で12カ所の鉄道の町を認定しており、道内では岩見沢市と追分町(現安平町の一部)の2カ所が認定されてきました。鉄道の町として栄えた歴史を持つ二つのまちは、現在もJR室蘭線で直結し、ともにJR室蘭線の岐路に直面しています。



当時のJR室蘭線では、1日60便以上の貨物列車の合間を縫うように、旅客列車が運行していました

明治25年に開業し、最盛期には1日に60便以上の貨物列車の合間を縫って、20便以上の旅客列車が往来していたJR室蘭線。石炭輸送や利用客の減少により、現在は、旅客列車が上り下りともに7便で14便、貨物列車は苫小牧方面に向かう2便が岩見沢を通過しています。

早くから多くの人や物を運んだ鉄路や鉄橋、トンネルなどの鉄道設備は老朽化が進み、今後20年間で、設備の維持・更新に7億円、車両の更新には20億円かかる試算されています。現在の輸送量に対して過大となってしまう鉄道設備は、線区の収支を圧迫しています。



どうなる? どうする? 私たちの室蘭線

昨年11月に、JR北海道が10路線13線区、距離にして道内の鉄道の約半分にあたる1,237kmを「当社単独では維持することが困難な線区」として公表しました。

単独維持困難線区とは、JR北海道が、収益の悪化などにより今までのように維持していくことが難しいと位置付けた線区で、JR北海道からは、輸送密度が200人未満の区間はバスなどへの転換、JR室蘭線を含む200人以上2,000人未満の区間は費用負担なども含めて鉄道を維持する仕組みを地域と相談したいという意向が示されています。

JR室蘭線が単独維持困難線区として公表されて以降、市は沿線自治体である栗山町、由仁町と「地域にとって室蘭線は必要、という共通認識を確認し、また、胆振管内の安平町や苫小牧市とも、北海道を通じて情報交換を行いながら、北海道の公共交通ネットワーク全体の中でのJR室蘭線の役割や、利用促進策などの話し合いを重ねています。

JR室蘭線(沼ノ端～岩見沢)の概況

駅数 13駅 営業キロ数 67.0km

年度	平成27年度	平成28年度
輸送密度(1日1kmあたりの乗車人数)	500人	484人
営業係数(100円の運賃収入を得るためにかかる費用)	965円	1,137円
営業収支	▲1,117百万円	▲1,267百万円

皆さんの声をお寄せください

今後、市は沿線自治体などと連携して、利用促進などの取り組みを進めていくこととしていますが、鉄道を「残す」ためには、特に沿線に暮らす皆さんのご理解とご協力が不可欠です。皆さんのJR室蘭線への思いや利用促進策など、ご意見をお寄せください。

提出方法 郵送、ファックス、Eメールまたは持参(様式は問いません)

〒068-8686 岩見沢市鳩が丘1丁目1番1号
岩見沢市企画財政部企画室
FAX 23局 9977
Eメール train@i-hamanasu.jp



室蘭線で行ってまた 岩見沢～新千歳空港

皆さんは、旅行や出張などで新千歳空港に行くとき、どのような交通手段を利用しますか？
自家用車か札幌経由のJR快速エアポートを利用するという方が多いのではないのでしょうか？
JR室蘭線を利用して行くこともできるんですよ！

JR北海道では、沿線の自治体ごとに、そのまちを紹介する「わがまちご当地入場券(170円)」を発売しています



9:03 発
今年、新駅舎開業 10 周年を迎えた岩見沢駅(明治 17 年開業)を出発



9:26
丸い形が印象的なカルチャープラザ EKI に併設された栗山駅(明治 26 年開業)



9:32
由仁駅(明治 25 年開業)
岩見沢に向かう下り線とすれ違います



南千歳駅 10:07 着
降りて 2 分後、向かいのホームに快速エアポートが到着



新千歳空港 10:12 着
1 時間 9 分で到着です



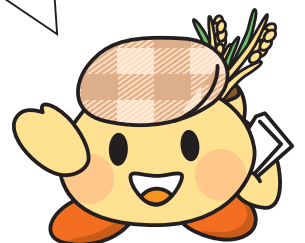
新千歳空港



追分駅(明治 25 年開業)
9:49 着
跨線橋を渡って、4 分後の石勝線に乗り換えます

私たちにできること

時間帯にもよりますが、スムーズに新千歳空港に到着できました
皆さんも、ぜひご利用ください！



自動車を運転している人にとって、普段、JRやバスなどの公共交通機関を利用する機会が多くないかもしれないが、そうでない人にとって、公共交通は、文字どおり、地域で暮らすための「足」です。そして、それを一番必要としているのは、自動車を運転できない高齢者や子どもたちなどです。

皆さんも、子どものころは、通学などに公共交通を利用していませんでしたか？

そして、今は自動車を運転していても、いつか、自動車の運転を卒業しなければならぬときが来ます。

公共交通を未来に引き継ぐために、今の私たちにできることは「利用すること」ではないでしょうか？

難しく考える必要はありません。まずは今度の週末、公共交通でどこかに出かけてみませんか？いつもと違う景色が待っているはずです。