

# JR日高線 一目も早い復旧をめざして

平成27年1月の低気圧に伴う高波や、昨年8月の台風により大きな被害を受けたJR日高線は、運休となって2年が経ちました。

地域住民の大切な足として、復旧に向けたこれまでの取り組みなどをお知らせいたします。



## 早期復旧に向けて

### ■ 早期全線復旧を 求める署名活動

日高線の運行再開にめどが立たないことから、通学で列車を利用する高校生や病院に入院する高齢者など、地域住民の日常生活にこれ以上影響が出ないよう、平成27年4月に「日高線の早期全線復旧を求める署名」活動を行いました。

この署名は、日高管内全町の取り組みとして実施。町民皆さんから8163筆の署名をいただき、日高町村会を通してJR北海道へ提出しています。

## ■ 利用促進アイデア募集

日高線の一目も早い運行再開に向け、地域でできる鉄道の活用について、町民皆さんからアイデアを募集し、通勤や通学、旅行など様々な観点から利用促進に対するご意見をいただき、平成27年11月にJR北海道へ提出しました。

これを受け、平成27年12月には持続的に日高線を維持する各種取り組みを協議するため、管内沿線7町と北海道及びJR北海道で構成する「JR日高線沿線自治体協議会」が設置され、復旧後の利用促進策として「札幌までの直通列車の運行」や「イベント列車の運行」などについて協議を行ってきました。

しかし、JR北海道は、現在所有する車両の老朽劣化が進み、新たな車両をつくらなければならないことや、沿線7町が提案した利用促進策の項目は収入額を大きく上回る経費が見込まれることから、「実施は困難」との回答でした。

## 復旧の費用は…

JR北海道は、昨年の夏の台風などの被害を含めると、日高線の復旧にかかる経費は約86億円にのぼると



試算しました。

また、復旧費とは別に、海岸浸食対策の離岸堤りがんてい\*1の整備や橋などの老朽対策として、今後10年間で53億円の費用が必要とのことでした。

さらに復旧後の日高線を持続的に維持するためには、上下分離方式\*2の導入、又は沿線自治体の費用支援が必要との見解が示されました。単年度で必要な費用は、実に16億4千万円。このうち、JR北海道は3億円を負担し、残りの13億4千万円を沿線自治体で負担する内容です。

上下分離方式や費用負担については、大変大きな金額であり、将来も続くことから「沿線自治体としては負担できない」として拒否すること

を正式表明するとともに、「鉄道事業者として責任ある回答」をJR北海道に求めました。

## JR北海道は…

昨年11月18日、「単独では維持することが困難な路線」10路線13区間（1237.2km）を発表。これは1km当たりの1日平均旅客輸送人員を示す輸送密度が2千人未満の線区や、既に話し合いを進めている線区で、日高線が含まれるものでした。そして12月21日には、「日高線の復旧を断念し、バス転換に向けた協議をしたい」という一方的な方針を示しました。

復旧を断念し、バス転換に向けた協議をしたい」という一方的な方針を示しました。



- \*1 「離岸堤」…沖合に設置する堤防のような構造物
- \*2 「上下分離方式」…自治体などが鉄道施設を保有し、鉄道会社が運行を担当する方式

## なぜ復旧してくれないのか

昨年8月の台風で大きな被害を受けた鉄路は、日高線だけではありません。

「石勝線・根室線」のトマム〜芽室間も、多くの箇所で路盤流出により橋桁が流されたり、線路が宙づりになるなどの被害に見舞われましたが、約4ヶ月の復旧工事を経て、昨年12月22日に運転が再開されています。

同じ台風で同じような被害を受けた「石勝線・根室線」と「日高線」。日高線を復旧しない理由はどこにあるのでしょうか。

仮に復旧を断念してバス転換した場合、JR北海道がバス運行を行うものではありません。町が負担するバス運行経費を、JR北海道が一部負担するというものです。



また、鉄道よりも多くの時間がかかり、利用者の皆さんへ負担が重くのしかかります。地域の貴重な財産である鉄道を残すため、一日も早い復旧をめざして沿線7町が一丸となって取り組んで参ります。この取り組みは今後も、広報紙等を通じてお知らせしていきます。