

根室線の維持に向けて町は、沿線自治体との連携を深めるため、根室線沿線自治体（滝川市、赤平市、芦別市、富良野市、南富良野町）で構成する、根室本線対策協議会（会長・能登芳昭富良野市長）に正式加入の申し出を行いました。

平成29年1月18日、根室本線対策協議会の臨時総会において本町の協議会加入が承認されました。4月27日には根室本線対策協議会総会が開催され、占冠村の協議会加入が承認されたほか、鉄道の維持・存続に向けた事業計画が決定し、事務レベル検討会議を立ち上げ、線区の経費削減策、利用促進策、住民の意識醸成策についての案を作成することになりました。



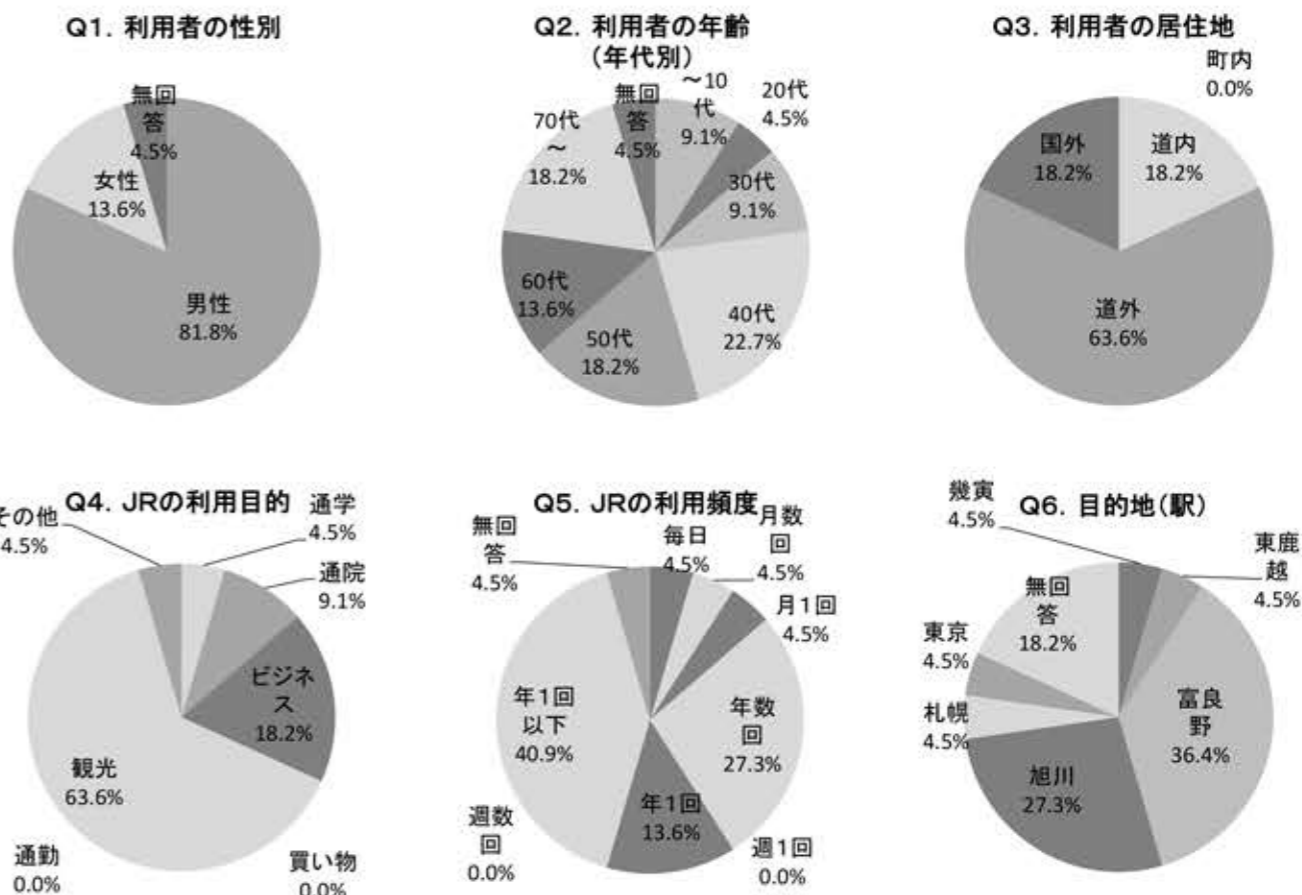
根室本線維持対策協議会の様子

5月16日に第1回事務レベル検討会議が富良野市で開かれ、沿線自治体、北海道、JR北海道の実務担当者のほか、オブザーバーとして北海道運輸局の職員が出席し、経費削減策や利用促進策などについての話し合いを行いました。ただしこの会議は、「JR北海道が求める協議入り」ではなく、あくまでも路線維持に向けた情報収集のための会議と位置付けられています。

5月30日には、根室本線対策協議会の加入自治体の首長、議長らが、千歳県のいすみ鉄道を訪れ、鉄道利用促進策や住民による活性化促進策についての現地視察を行いました。翌5月31日、6月1日には、協議会による国会議員、国土交通大臣・政務官への要請活動が行われ、JR北海道の安定的な経営に向けた支援に関する要請書が手渡されました。

6月29日には、宗谷線、石北線、富良野線、根室線で乗降実態に関する一斉アンケート調査が行われました。根室線では、滝川、芦別、赤平、富良野、東鹿越、新得などの駅で調査が行われ、新得駅において始発から最終便までの利用者にアンケートを配布しました。回答の集計結果は以下のとおりです。

JR根室本線利用実態調査結果（新得駅）



依然として続く厳しい状況

7月12日には、JR北海道が根室線のうち、東鹿越ー上落合間の被害状況と災害復旧の概算費用などを発表しました。

復旧工事費には、JRが管理している設備が同規模の災害に対して機能が維持できるために必要な概算額を計上しており、土木工事費、軌道工事費、電気工事費を合わせて10・5億円ほどがかかる見通しです。復旧期間については、少なくとも一年以上を要することが見込まれています。

JR北海道は、復旧するにあたっては、国などによる災害復旧事業費補助の枠組みを活用するだけでなく、公的資金を入れるというところは、持続的に路線を維持していくことが前提ということを理由に、工事を先送りすることを表明しています。



特に大きな被害を受けた東鹿越ー上落合間の線路（平成29年5月10日撮影）

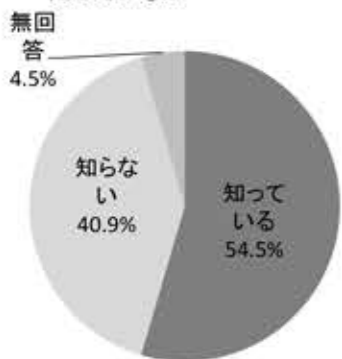
JR 北海道報道発表資料（抜粋）

災害復旧の概算工事費

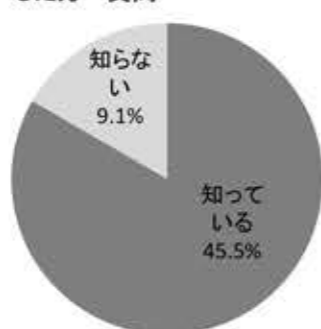
（単位：億円）

駅区間等	系統別概算工事費内訳				主な工事内容
	土木	軌道	電気	計	
東鹿超（構内含む） ～上落合（構内含む）	5.4	2.3	2.8	10.5	<b>【土木】</b> 盛土復旧、護岸新設、のり面工新設、排水管施設、流木撤去、土砂しゅん漂 等 <b>【軌道】</b> 道床交換 等 <b>【電気】</b> 踏切復旧、その他電気設備復旧、運行管理装置機能確認 等

Q7. JRが利用者が少ない路線の廃止などを含めた見直しを検討していることを知っているか



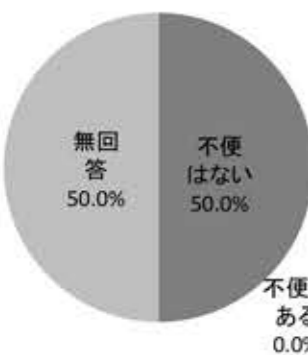
Q8. 根室線が見直しの対象となっていることを知っているか ※Q7で「知っている」と回答した方へ質問



Q9. 利用している路線が廃止され、バスに転換されるとしたらどう思うか



Q10. 新得駅について



Q11. JRの利用促進を図るためにどのような取り組みが必要だと思うか（自由意見）

- ・運賃を安くする。
- ・お得なキップなどを色々出して、JRを交通の一番の候補になるようにして欲しい。
- ・北海道で列車を走らせるのは、残念ながら無理だと思う。