

## 中央バス「滝芦線」「歌志内線」 12月1日から減便となります

運転手不足と赤字圧縮のため、今年12月1日改正の冬ダイヤから土日祝日便が減便（滝芦線4往復減、歌志内線4往復減）となり、発着時刻も一部変更となります。平日便の減便はありません。

なお、市としては路線存続を最優先に、運行に係る赤字を負担する方向で、中央バス・沿線市町と協議中です。

変更後の時刻表は、中央バスから決定次第公表されますが、赤平市ホームページや「広報あかびら12月号」でもお知らせします。



赤平駅を通過する特急列車(昭和43年)

炭鉱全盛の時代、赤平市の人口は5万9,430人(昭和35年)、石炭を中心とした赤平駅の鉄道貨物輸送量は全国1位の178万トン(昭和36年)でした。そこからつながる鉄道路線の行先は、小樽・函館・釧路など。また、中央バスがダイヤを増発したほか、歌志内・上砂川経由での札幌行き特急便を新設したのもその頃(昭和39年)でした。赤平市は北海道のみならず、日本の経済成長を支える中核都市のひとつであったのです。

下り			上り		
種別	時間	行先	種別	時間	行先
普通	1:06	釧路	準急	3:42	小樽
〃	5:42	富良野	急行	5:20	函館
〃	7:46	上芦別	普通	6:39	滝川
〃	9:43	釧路	〃	8:42	〃
〃	13:24	富良野	〃	9:41	〃
〃	14:16	池田	〃	11:34	〃
〃	16:02	落合	〃	14:37	〃
〃	17:53	富良野	〃	16:19	〃
〃	20:47	〃	〃	18:42	函館
急行	23:38	釧路	〃	21:53	滝川

国鉄赤平駅時刻表(昭和29年)

## ご利用ください！ 乗合(のりあい)タクシー



「乗合タクシー」とは、利用者登録をした方からの電話予約で、ご自宅と連絡施設の間を決められた時間に「乗り合いで運行する交通機関」です。ご利用には、事前の登録が必要です。電話1本(企画課☎32-1834)で登録できます。

ご自宅からJR・中央バスへの移動手段としてもご利用ください。

■対象者 70歳以上の方  
要介護認定者の方  
公共交通空白区域に住んでいる方

※公共交通空白区域とは、住友山手・平和台、赤間(1~3区)、東豊里町、茂尻栄町・茂尻新町、百戸町・エルム町、北文京町、西豊里町、桜木町・住吉町、共和町・幌岡町、幸町4丁目(幸団地1・2号棟)を指します。

■連絡施設 ①赤平市役所 ②コープさっぽろ ③マックスバリュ ④JR赤平駅(交流センターみらい)  
※上記連絡施設以外には止まりません。

■利用料金 片道400円(小学生以下200円)  
※片道のみでも利用できます。

赤平市の乗合タクシーは、今年で試験運行3年目となります。来年度からの本格運行を目指し、準備を進めています。

公共交通を利用するメリット

① 購入費・ガソリン代・税金・保険・車検・駐車料金…これらを節約しても、1日あたり約2千円かかっているとの試算もあります。一方、路線バスの1人あたり支払い運賃の全国平均は、200円〜300円台です。

② どうしても多くの人が利用できる公共交通は、環境にやさしい！1人が1キロメートル移動する際に排出される二酸化炭素量は、自家用車と比べてバスが半分以上、鉄道が7分の1程度と言われています。

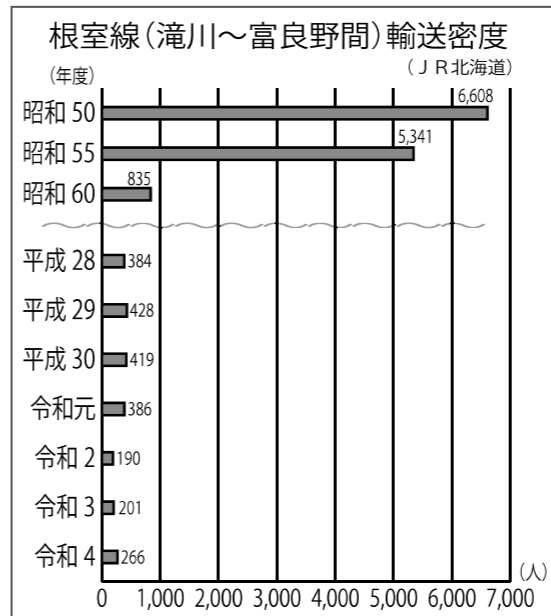
③ 健康寿命を延ばします。年齢などに応じ1日6千歩〜9千歩程度歩くことが目標とされていますが、公共交通を利用した場合、自家用車よりも立ったり歩いたりする機会が増えます。

④ こうつう事故による死者数は過去最低を更新していますが、それでも、痛ましい事故はなくなっていません。公共

公共交通を守るために

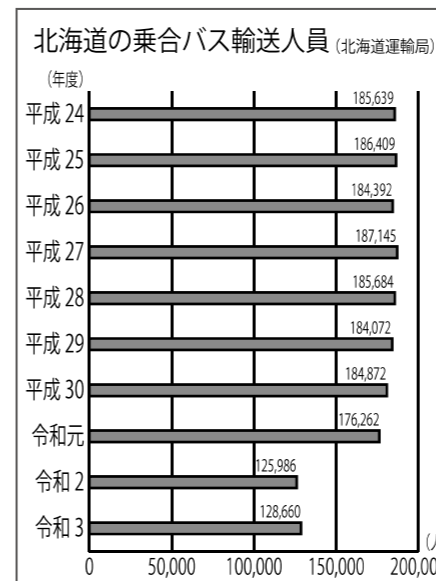
赤平市には高校がありません。ほとんどの高校生がJRや中央バスを利用して通学しています。また、約3割の中学生が、中央バスで通学しています。市では高校生への支援金や、バス通学の中学生に定期券を交付していますが、公共交通がなくなると、そもそもの移動手段が失われることとなります。

自家用車と公共交通それぞれの良さを上手に使い分けながら、市民一人ひとりが年に一度でも公共交通を利用すれば、各路線の存続につながる大きな収益を生み出します。私たちが公共交通を利用することで、子どもたちが赤平小中学校から高校へと進むことができる未来を守りましょう！



根室線(JR北海道)

JR根室線の滝川・赤平・芦別・富良野を結ぶ区間は、輸送密度(1日1キロメートルあたりの平均利用者数)が200人以上2千人未満で、JR北海道が平成28年11月に発表した「単独維持困難線区」に該当しています。



滝芦線・歌志内線(北海道中央バス)

収支状況の悪化と運転手不足により、全国・全道で路線バスの減便や廃止が相次いでいます。中央バスの滝芦線・歌志内線についても、以前は利用者数が比較的安定していましたが、コロナ禍後に急激に利用が落ち込み、赤字が拡大しています。



自家用車に依存するライフスタイルの定着や人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を受けての利用者数落ち込みにより、鉄道や路線バスといった公共交通を取り巻く環境は、厳しさを増し続けてきました。今年度の利用は、コロナ禍前の6割〜8割程度の回復にとどまる見込みであるほか、燃料費の高騰や運転手不足なども相まって、「JRや中央バスが走っていて当たり前」という状況ではなくなっています。そこで、今月の「広報あかびら」では、公共交通が果たしてきた役割や歴史を振り返りながら、その現状をお伝えし、いつかは誰もが頼りとする公共交通を守るため、私たちが今できることを考えます。



赤平駅前バス停(昭和39年)