

# 鉄道廃止による紋別地域の影響と跡地利用対策

横 平 弘\*

## 1. 諸 言

1980年に成立・公布された“国鉄再建法”により、JRの閑散線区(赤字ローカル線)で北海道内の長大4線(天北線・名寄本線・池北線・標津線)の1つであった名寄本線が一昨年4月30日に廃止された。

この廃止前には、同本線の最大の中間駅を有する紋別市を初め、沿線の各市町村は、廃止によって交通の利便性のみならず、産業・経済・教育・民生等、多くの分野に多大の打撃を蒙り、過疎化に拍車がかかることを懸念して、鉄道廃止に挙って強力な反対運動を続けてきた。

しかしその運動の甲斐もなく、同本線は天北・標津両線とともに廃止され、全線バス転換されて2年を経過した。一昨年6月4日に第3セクター化されて存続となった池北線とは対照的で、悲喜こもごもの現状である。

いま、この時点において、名寄本線廃止の結果を紋別市地域について検証するとともに、廃止に伴って発生した鉄道跡地の状況や、跡地利用計画の概要と課題、並びに都市計画上の諸問題等について考察する

## 2. JR名寄本線廃止・バス転換までの経緯

1980年の“国鉄再建法”公布以降のJR名寄本線廃止・バス転換の経緯は表-1に示すとおりである<sup>(1)</sup>。

JR名寄本線特定地方交通線対策協議会は1986年7月に第1回目が開催され、以降1989年3月まで計6回開催されてバス転換に至った。

沿線各市町村は第2回同対策協議会以降、代替輸送機関について第3セクターによる鉄道運営を検討・調査し、最終段階では遠軽一紋別間と名寄

一下川間の部分存続を運動したが相当額の赤字は免れず、これの負担についても関係者の合意が得られなかつたため、止むなくバス転換を選択した。

バス転換に伴つて国から交付された「名寄本線転換交付金」の内訳と用途は表-2のとおりである<sup>(2)</sup>。

表1 JR名寄本線廃止・バス転換までの経緯

項目	年・月・日	事項
1. 法律制定公布	1980.12.27	「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布」
2. 選定申請	1982.11.22	JRが運輸省に特定地方交通線(第2次線)を選定申請
3. 対策会議の設立	1982.12.7	北海道国鉄特定地方交通線(第2次線)対策市町村会議設立
4. 知事意見書提出	1984. 5. 18	札幌陸運局長に対し知事の意見書提出
5. 選定候補選出	1985. 8. 2	札幌大臣が名寄本線など長大4線の廃止選定を承認
6. 廃止承認の申請	1985. 8. 13	JRが名寄本線など長大4線の廃止承認を運輸大臣に申請
7. 協議開始希望日	1985.12.1	JRが特定地方交通線協議会開始希望日を設定
8. 決定進行の決定	1986. 3. 14	長大4線の分割・民営化後の新会社のとてにJRが赤字を補てんすることを2年間の暫定運行が開港決定
9. 協議会の開催状況	1986. 7. 15 1987. 7. 31	第1回名寄本線特定地方交通線協議会開催 第2回 "(1988. 4. 30 第3セクターに向かう現地調査開始)" 第3回 "(1988. 11. 7 第3セクターを断念し、全線バス転換を確認)" 第4回 "(1989. 1. 14 名寄本線代替バス運営協議会設立)" 第5回 "(1989. 3. 8 第6回)" 第6回 "(1989. 4. 30 第7回)" "(1989. 5. 1 第8回)"
10. 廃止日	1989. 5. 1	名寄本線廃止
11. 代替輸送	1989. 5. 1	代替バス運行

<文献(1)に基づき作成>

表2 名寄本線転換促進交付金の内訳

項目	内訳	金額 (千円)	用途
転換促進事業交付金		2,266,206	
	定期券差額交付金	210,000	通勤・通学定期乗客に交付
	初期投資交付金	672,615	バス事業者に交付(バス購入費用)
	転換促進間連事業交付金	1,383,591	バス停留所上屋建設(北校前ほか) 交通安全設置整備(信号器設置等による危険箇所の解消など) 代替輸送道路整備(道路拡幅など) 間連道路整備(歩道の設置など) 道路の除雪体制の確立
代替輸送確保基金		2,023,794	
	運営基金	1,367,387	6年目以降バス事業者に交付
	車両更新基金	656,407	同上 路線バス1両=194,150千円 快速バス4両=98,600 マイクロバス1両=4,961
合計		4,290,000	

<文献(2)に基づき作成>

\* 道都大学

### 3. 鉄道廃止の影響とその対策

JR 名寄本線が廃止され代替バスが運行されて2年経過した。この間の鉄道廃止の影響とその対策について現地調査を行った結果は次のとおりである。

#### (1) 代替バスの運行状況<sup>1)(3)(4)</sup>

##### 1) 利便性の確保について

JR 廃止後の交通利便性(利便、アクセス、サービス等)については、交通関係機関において廃止前の状況を極力下回らないように努めることとし、代替バスの確保、便数の確保、待合所の整備等により、利便性は下記 i)～vi)のとおり確保されている。

しかし代替バスの時間帯と拮抗する在来バスの間引きにより、便数減になった一部地域がある。また札幌からの夜行便の接続バスが無かったり、バスの乗り心地やトイレの問題などから、一部に不便・不快の声がある。

i) JR 線に替わる便数の確保(紋別～遠軽の例)一廃止前:JR 上下10本及びバス13本、廃止後:バス上下18本。

ii) 早朝・夜間便の確保。

iii) 通勤・通学便の確保、ラッシュ時対策。

iv) JR 遠軽駅での石北本線主要列車への接続の確保。

v) 待合所の整備(渚滑～沼の上)－7ヶ所(計画: 5ヶ所)。

vi) その他の交通網の整備—都市間バス(紋別～旭川)、航空路(紋別～札幌)。

##### 2) 安全性の確保について

安全性確保のため、道路整備に関しても各要所に計画的に整備が進められている。

i) 道路整備一步道の設置、道路の拡幅、危険箇所の解消

ii) 道路の除・廃雪体制の確立

##### 3) 運賃について

一部路線に関しては競合路線の運賃を設定・適用するなど、極力抑制しているものの、全体的に割高となっている。今後は各社ごとの原価計算による運賃設定ではなく、全道画一体系に移行すべきとの意見もある。

通勤・通学者に対しては転換交付金を積立て、定期運賃の差額助成措置により負担軽減を行って

いるが、これを支出消費後は本人の負担増となってくる。

i) 競合路線の運賃設定(紋別～渚滑の例)—一般片道 JR180円、バス270円。

ii) 通勤・通学に対する定期運賃の差額補助の実施(紋別～渚滑の例)—通勤 1ヵ月 JR5,560円、バス12,510円、通学 1ヵ月 JR3,100円、バス10,010円。

#### (2) 旧駅舎の状況

##### 1) 旧紋別駅

旧待合室はそのまま、代替バスの待合室として使用されているほか、旧事務室を利用して「JR トラブルセンター」が営業している。

JR 旭川支社管内では唯一無鉄道地の旅行営業所で、JR 乗車券のほか、航空券、宿泊券なども扱っている。旧ホームは「ガリンコ朝市」の愛称で魚菜店の早朝市場に転用され、新しい紋別観光名所となっている。

##### 2) 旧元紋別駅

駅舎・ホームを撤去した広い跡地に北紋バス本社が移転し、車庫や操車場となった。

##### 3) 旧渚滑駅ほか

バス待合室に転用された。

#### (3) 鉄道廃止による経済・観光等への影響

##### 1) 経済的影响

紋別市内の JR 職員(1984年 2月末134人)及びその家族の一部流出による消費購買力の低下や JR 関連産業への影響は、地域経済に連動波及している。

##### 2) 観光面の影響

観光客の多くはツアーバス、都市間バス、航空機の利用であるが、一部に JR 列車—バスの乗り継ぎ利用者もあり、乗り継ぎによる不便性や時間的ロスによる距離感がある。また、JR 周遊券ではバスを利用できない。JR とバス業界の連携がなく、時刻表や案内板等に連絡路線・時刻等の掲載や表示がない。

##### 3) 鉄道跡地の整備と都市的イメージ

JR 廃止を機に、都市づくり構想のより一層の進捗を図り、併せて駅跡地や線路跡地の有効利用構想を推進しており、都市的整備が進められている。

しかし整備に当って一部転換交付金を充てるにしても、その他の財源対策の問題がある。

また、鉄道のない都市のイメージ・ダウンは否

めない。

#### 4) 人口減について

渚滑線廃止(1985年)以降のJR職員及びその家族の一部の市外転出により、市全体の人口減につながっているものと思われる。この間にその他事由による転出や道都大学の入学生増等による転入もあるが、その他の要因も含む人口の推移は表一3に示すとおり、1984~1988年までの4年間の平均社会減少数は357人、名寄本線廃止(1989)後約2年間の平均減少数は231人で、むしろ減少傾向に歯どめがかかってきているとみられ、この傾向はすでに昨年10月実施の国勢調査で示されている<sup>(5)</sup>。

表3 紋別市の人口動態

(単位：人)

	社会増減			総増減人口	総人口
	転入	転出	増減		
1984年					32,077
85	1,902	2,222	△320	△159	31,918
86	1,816	2,320	△504	△310	31,608
87	1,841	2,229	△388	△291	31,317
88	1,853	2,067	△214	△85	31,232
(小計)			(△1,426)	(△845)	
84~88平均			△357	△211	
89	1,935	2,244	△309	△181	31,051
90	1,916	2,068	△152	△48	31,003
(小計)			(△461)	(△229)	
89~90平均			△231	△115	

(各年12月31日現在)

<「住民基本台帳」に基づき作成>

#### 4. 鉄道廃止結果の総合的判断

##### (1) 紋別市産業部による総合的判断<sup>(3)</sup>

まず上記3.(1), (3)の考察に基く、産業部商工観光課を中心とする紋別市の総合的判断から述べる。

一極集中の是非や多極分散への動きの中で人口の希薄な地方において、全国一律の基準により採算性のみを追求した鉄道の廃止は、大都市と地方のアンバランス、所得格差や経済構造の格差を増大し、過疎過密に拍車をかけることとなる。

鉄道を廃止された地方自治体は、利便性の確保、交通体系の見直し、都市的イメージの低下と経済の影響に歯止めをかけるために、これまでの都市基盤の整備に加え、諸施策を講ずることで影響を如何に少なくするかに努めている。

のことから、決定的な打撃はないにしても、

今後のまちづくりに鉄道の廃止が総ての面に係わってくるものであり、影響は少なくないと思われる。

##### (2) ローカル線鉄道交通から最適な交通体系への検討。

上記(1)の判断では、鉄道廃止によってこれまでに決定的な打撃はなく、むしろ今後の影響を懸念している。一方、一般住民の間からは鉄道廃止に対する切実な声はなく、ステータス・シンボルの喪失とか都市的イメージの低下に対するつぶやきが聞かれる程度である。また当市の近年の人口動態をみても、上記のとおり緩やかな減少傾向は最近も続いているが、鉄道廃止による人口動態への著しい影響はなかったものと考えられる<sup>(6)</sup>。

一般にモータリゼーションの進んだ地域社会における鉄道交通の現状から、鉄道はもはや汎用の交通機関ではなく、その特性を發揮できる分野に役割を限定されるべきとの認識に基いて、ローカル線鉄道の使命はすでに終了したことを前提として考察を進める<sup>(7)</sup>。

もし旧池北線(現「ふるさと銀河線」)のごとく第3セクター方式で鉄道を存続させた場合、巨額な赤字<sup>(8)</sup>の負担については、当初の5年間程度は国による転換交付金での処理が可能としても、それ以後の措置としては関係自治体に多額の財政負担がかかり、そのために都市の他の機能が著しく低下することとなって、短期的にはメリットはあるが、長期的には相当の損失を蒙ることとなる。

従って将来の当地域に最適な交通体系を綿密に検討して、従来の鉄道主体から新交通体系へ速やかに移行させるとともに、これに適合した新たな都市計画を樹立することが、当市の当面の課題と考えられる。

#### 5. 鉄道跡地利用計画の概要

鉄道廃止に伴って線路跡などに帶状の空地が生じた。

紋別市街の中心部に位置する、旧紋別駅を中心とする約4万m<sup>2</sup>の鉄道跡地利用については、一昨年12月に発足した行政・商業界等の関係者で組織する「オホーツク・ニューシティ基本計画策定推進協議会」で策定を進め、その計画立案を北海道商工指導センターに委託して、昨年3月に「紋別

市オホーツク・ニューシティ基本計画」<sup>(9)</sup>が完成した。

同基本計画作成に当っては、まず前提条件として土地利用の現況を調査して機能的に各ゾーンに区分し(図-1),これに基いて土地利用構想(図-2),施設配置計画(図-3)と,ゾーニング別事業

実施スケジュール(表-4)を計画し,この中で交通ターミナル等の主要施設及びシンボルロード,メモリアルロード(鉄路沿線通り)の1992年オープンを目指している。

次に各施設の概算工事費と資金調達試案は表-5,表-6に示した。また事業手法は,例えば「交

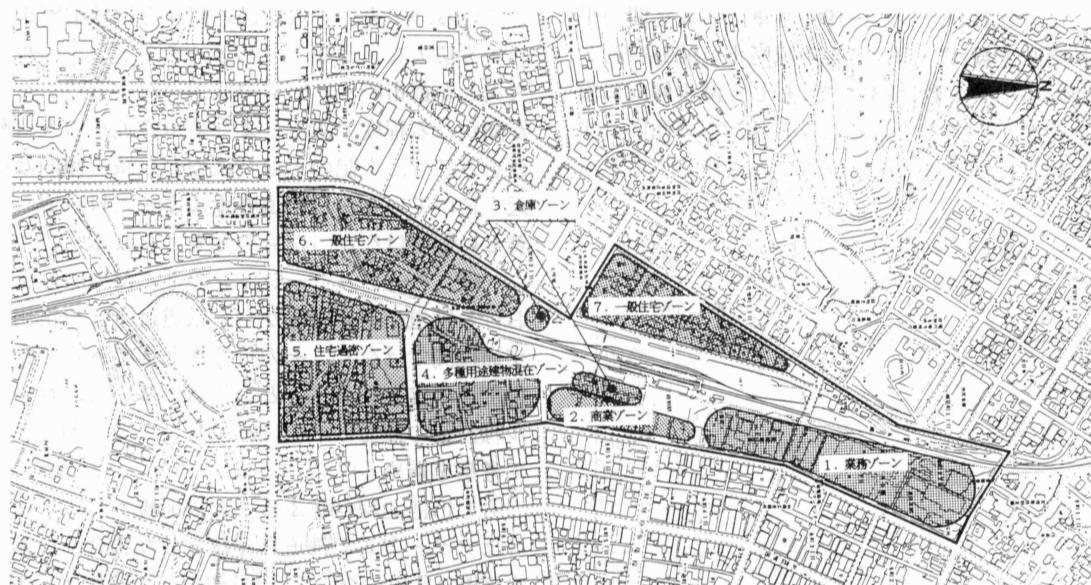


図1 土地利用現況図 <文献(9), p.11に基づき作成>



図2 土地利用構想 <文献(9), p.20に基づき作成>

「通ターミナル」では紋別市が事業主体となって、  
「総合都市交通施設整備事業」などとして実施し、  
街路事業の採択基準に合致させて約程度の助成が  
得られる。

「産業振興センター」では民間(地区内商工業者)  
を事業主体に、"商工会館等建設費補助事業"とし

て実施し、各業者の床面積に応じた助成が得られる。

このほか「商業施設」では新たな「街づくり会社」を設立し、"地域商業集積整備事業"を適用させると、事業費の80%以内で無利子、20年償還の助成が得られる。

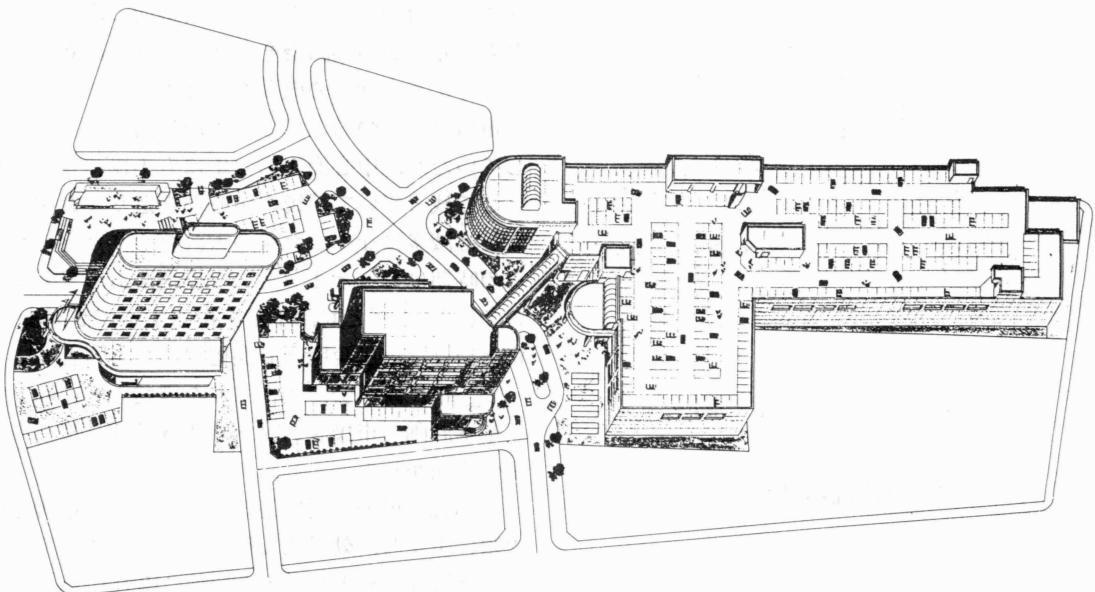


図3 施設配置計画の全体イメージパース <文献(9), p.22に基づき作成>

表4 ゾーニング別事業実施スケジュール

ゾーン	事業名	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年以降
1	市民広場Uパーク	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2	商業施設	-----	-----	-----	-----	-----	-----
3	交通ターミナル	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	産業振興センター	-----	-----	-----	-----	-----	-----
4	多目的広場	-----	-----	-----	-----	-----	-----
5	開発街区	-----	-----	-----	-----	-----	-----
6	開発街区	-----	-----	-----	-----	-----	-----
7	ホテル関連施設	-----	-----	-----	-----	-----	-----
8	保健センター	-----	-----	-----	-----	-----	-----
9	リザーブ用地	-----	-----	-----	-----	-----	-----
10	公共駐車場	-----	-----	-----	-----	-----	-----
シンボルロード(波止場通)							
メモリアルロード							
メモリアルゲート(カイケイ)							

----- プラン作成 ----- 実施 <文献(9), p.46に基づき作成>

表5 概算工事費

ゾーン	施設名稱	床面積(㎡)	金額(円)
1・2	市民広場・バーキ1階 同上種樹・ベンチ	610	610×230円/㎡ = 140,300
	店舗部分 駐車場部分 (P/H合心)	610 10,176 10,570	610×40円/㎡ = 24,400 10,176×166円/㎡ = 1,689,216 10,570×103円/㎡ = 1,103,850
	外構工事	3,013	3,013×9円/㎡ = 27,117
	合計		2,990,883
3	交通施設 IF 1,475㎡ 2F 1,083㎡ 3F 1,083㎡ センター 4F 1,083㎡ 5F 1,083㎡ PH 45㎡ 外構工事 (ハイカーブ、バス停・駅舎)	2,558	2,558×180円/㎡ = 460,440
		3,294	3,294×165円/㎡ = 543,310
		3,002	3,002×10円/㎡ = 30,020
	合計		1,033,870
4	多目的広場 整地費 広場+駐車場工事 野外ステージ 公衆便所	3,220	3,220×2円/㎡ = 6,440
		125	3,220×11円/㎡ = 35,420
		50	125×60円/㎡ = 7,500 50×130円/㎡ = 6,500
	合計		55,860
10	公共駐車場 整地費 駐車場工事	6,420	6,420×2円/㎡ = 12,840
			6,420×7円/㎡ = 44,940
	合計		57,780

(注1) 事業費の算定時点は平成2年3月現在とする。

(注2) スカイウェイ(空中歩廊)工事費は1,250円/㎡×46M = 57,500円

表6 資金調達計画試案

区分	調達先	調達額(円)	算出基礎
借入金	高度化資金 ・中小企業事業団 ・北海道	(75.2%) 2,563,928	・対象額 3,204,910円 × 80% ・事業団の出資額により減額されるので その分は入店保証金で調整する
自己資金	出資金 ・紋別市 ・中小企業事業団 ・その他	(24.8%)	・主としてバーカー、駐車場、フィットネス等のコミュニティ施設
	入店保証金 ・入店者	847,787	・面積に応じた保証金、敷金など ・創業費等は別途加算
合計		3,411,715	

注1 店舗内装費・什器費は除く

## 6. 鉄道跡地利用計画の課題

### (1) 基本計画策定時からの課題

紋別市当局は一昨年5月、旧紋別駅構内と周辺部23haを交通ターミナルや共同店舗などにすることを公表した。しかし地元商店から“待

った”がかった。既存の大型スーパーに加え、郊外大型店や生協の進出計画に危機感を強めていた商店にとって、これらに対抗できるのは共同店舗ではなく、大型ショッピングセンターしかない、という思いがあったからである。

結局、市当局は振出しに戻した形で北海道商工指導センターに計画策定を依頼し、地元の声を反映させる機関として市と商工会議所の代表者5名からなる前記の協議会を一昨年12月に設立し、昨年3月に基本計画の概要をまとめた。

市当局はこの線で何とか実現に踏み出したいとしていたが、中心商店街の中にも不協和音は依然として残っていて、“街の中心部を造りなおす機会などは滅多になく、百年の大計づくりともいえるこの時期にもっとオープンな協議があつてもよいのではないか”と対話不足を指摘する声が高まり、市当局は「市民説明会」開催に踏みきった<sup>(10)</sup>。

### (2) 市民説明会で提言された課題

基本計画の市民説明会が昨年6月22日に当市の主催で開かれた。

計画説明後の質疑応答では、“プランの精神を最大限に生かし、効果的な街づくりを目指して、商業者は個人の利害を考えず計画に協力してほしい”と同計画を全面的に支援する主婦の声があった反面、“子供や市民が楽しくショッピングできるような遊歩道・緑地に配慮が足りない”という消費者の指摘や、“駅前の再開発は確実に進むだろうが、駐車場の少ない周辺の既存商店街との整合性はどうなるのか”と、不安にゆれる商業者の一面があった。

後者に対して市側は“既存商店街の整備と活性化は今後の課題”と答えるにとどまった<sup>(11)</sup>。

説明会は終えたが、これで市民の合意が得られたわけではない。基本的には前記の協議会をもつて有効に活用させる方向で、これに地域住民や消費者代表などを加えて、市民各層の意見を積極的に聴取すべきであろう。

### (3) 基本計画書に示されていない課題

基本計画書の後段には、同計画の実現に向けての「今後の課題」が提言されているが、これとは別に大局的見地からの課題を提示する。

#### 1) 鉄道両側のアクセス改善と緑地の増設

“細長く連続した跡地”はそのままの形態で、サイ

クリングロードなどに利用するのが最も手とり早く、合理的でもある。しかし当市の場合、鉄道敷設当初海側だけだった市街地が鉄道を越えて山側へ広く発展して、鉄道が市街地を分断した状態となり、現在は旧駅裏である山側の方が海側をはるかにしのいでいて、主要商店街のある駅前の海側を結ぶアクセスとしての横断路(旧踏切)が少なく、交通のネックとなっている。

これを解消するためには線路跡に横断路を基本計画よりも密に増設する必要があり、これにより跡地は多くの方形街区に分断される。

このアクセス改善によって、とくに中心街区におけるこれまでの屈折・行止り・袋小路等による車交通の滞滯や無駄な折返し運転が解消されて、安全でスムーズな都市交通の確保に役立つものと考えられる。

また横断路によって海・山両側の各商業街区が直結することにより、両街区が連続一体化し、規模増大による商店街の高度化なども可能となる。

横断路以外の跡地については、当市の市街地が未だ緑地が不十分な状態にあるため、主としてグリーンベルトまたは小公園・遊園地等に改造すべきであろう。

## 2) 文化施設との連携

図一2 土地利用構想—10「公共駐車場整備用地」の両側に隣接して「文化会館」と「市民会館」が対置しており、まだ鉄道跡地の介在で車による直通路は隔絶されている。これを車道及び歩道で直結することによって、市民文化のシンボルとしての両会館の有機的利用をはかるほか、駅跡地とのアクセスの向上やニューシティのイメージを文化的に高めることも可能となる。

またこの一帯に今後展開される文化・商業の各施設は、イベントの開催など種々の面で連携が密接となることを期待して、これらを有機的に結びつけるために、地下道や空中連絡路などで立体的に連結させる手法が効果的である。

## 3) 流氷都市拠点地域ホテルとの整合性

紋別市街南部の流氷都市拠点地域では大型ホテルの建設が計画中であるが、これに対して図一2 土地利用構想—7の民有地にも大型ホテルの建設計画がある。この両者の整合性が不明で、これは市議会でもとりあげられ、市当局は前者はリゾー

トホテル、後者は都市型ホテルで、両ホテルは必要なものと判断している<sup>(12)</sup>。

しかし、当市は流氷観光地域として定着しつつあるが冬期以外、観光客は素通りが多く、都市型ホテルといえども通年で宿泊客を十分確保することはまだ困難であり、当分の間、両者の競合が懸念されるところから、観光産業とホテル業に関して行政とホテル業界による緊密な振興策が不可欠である。

## 4) 港湾・公園地区との連携

“紋別の顔”とも呼ばれる「駅跡地区」に対して、その前面の“紋別の心臓”ともいべき「港湾地区」と、その背面の、市街全景を展望できる「紋別公園地区」を結ぶゾーンは、徒歩でも連絡・周遊できる格好の空間である。

この3者を1体として、紋別のそれぞれの特徴(個性)を生かした観光開発計画の一環としての基本計画策定が肝要であり<sup>(13)</sup>、例えば紋別公園(山・滝)→駅跡地(川)→港湾(海)を貫流する水路を設計し、港湾・船舶などを模倣したモニュメントや景観づくりによって、基本計画書に例示された釧路の「フィッシュシャーマンズ・ワーフ」に匹敵する街づくりが期待できる。

## 5) 開発街区住民に対する説得

図一2 土地利用構想—5、6の開発街区(民有地)については、住民(商業者など)に対して行政側からの説得が必要である。

再開発の難かしい原因の最大のものは、住民を説得し協力を得ることであり、再開発に熱心な神戸市では、20年前から反対者の主張を分類し類型化しているが今日も全く変わらないという<sup>(14)</sup>。当市も計画実施の段階で誠意ある説得活動を起し、早急に対策を立てることが不可欠である。

## 7. 都市計画策定上の課題

### (1) 地域の個性を大切にした街づくり

紋別市は港町特有の坂の多い街で、これは当市の特徴であり個性でもある。この個性を大切にして、これを生かした立体的な街づくりを計画することにより、極めて趣きのある、紋別にふさわしい都市景観の設計が期待できる<sup>(13)</sup>。

これは駅跡地再開発のような部分的計画手法ではあまり効果はなく、広大な地域を総合的に再開

発することによって大きなメリットが得られると考えられる。

例えば線路沿いの細長い崖面に連続する壁面シリーズを設けたり、その崖頂部に連続式展望台を設置して観光面での再開発をはかり、また市街地の大部分が良質の地盤からなっていることに着目して地下空間を積極的に活用し、地上との複合地下街や半地下式住宅団地を開発して冬期の活性化対策に向けるなど、総合的な構想のもとに都市計画サイドとの調整を要する。

## (2) 市民各層の協力による街づくり

基本計画の課題にもあるとおり、街づくりの実施に当っては全市的立場で総合調整を行う「協議会」組織が設立されるが、このメンバーには一般市民代表(男女別、年令層別)を加えて、商業施設の枠を越えたコミュニティづくりを目指す必要がある。

これは当然、市の企画・都市計画担当者が中心となり、市全体の街づくりの観点から市民の協力が得られるようにするために、新たに「市民会議」的組織に拡大することも検討すべきであろう。

## 8. 結 言

遠紋広域圏(紋別市ほか9町2村)では、鉄道廃止後の補完交通として、まずオホーツク紋別空港の複便化と千歳空港への乗り入れを運輸省に陳情していたが、昨年8月から実現され“街の活性化につながる”として久しぶりに街の表情も明かるくなつた<sup>(15)</sup>。

また陸路の整備として旭川—遠軽—紋別間の有料自動車専用道路・高規格幹線道路が計画中で、これが完成すれば道央圏との流通の動脈として期待されている<sup>(16)</sup>。

鉄路のなくなった街はバス転換後3年目を迎えているが、今後どのような交通体系を推進して街の活性化につないでいくのか。これからも行政・住民ともに決断が求められている。

最後に調査に協力された北大大学院生・武田泉氏、並びに紋別市役所・三浦涉商工観光課長、同 永井功一鉄道跡地利用対策室長、同 北野慎治企画調整課係長に深謝の意を表す。

注 1) 文献のほか、紋別市商工観光課、JR紋別トラベルセンター、北紋バス本社での聞きとり調査による。

## 参 考 文 献

- (1) 名寄本線地方交通線対策協議会(1989)：「国鉄特定地方交通線対策の経過(その1～21)」、紋別市役所
- 日本交通計画協会(1986)：「地域の交通条件の変化に伴う地域振興方策に関する調査報告書」、PP.110～111、国土庁地方振興局
- (2) 名寄線地方交通線対策協議会(1989)：「名寄線転換促進関連事業交付金配分表」並びに「名寄線基金概算〈バランス〉」、紋別市役所
- (3) 紋別市産業部(1990)：「渚滑線・名寄本線廃止に伴う代替バス運行後の考察」、PP.1～5、紋別市役所(未刊)
- 紋別市総務部(1990、'91)：「(平成元年及び2年版)紋別市統計書」、PP.12～13、紋別市役所
- (4) 全国電気通信労働組合中央部(1990)：「国鉄分割に見る地方切り捨て」、『あけぼの』、第7巻、第7号(通巻第78号)、PP.81～88
- (5) 紋別新聞(1990.11.29)：「国勢調査集計結果—前回から1,086人減る」
- (6) 北海道新聞(1990.4.24)：「名寄本線廃止から1年—まちはどう変わったか(上)」
- (7) 藤井弥太郎(1981)：「ローカル鉄道の今後と自治体」、『地域』、No.7、PP.12～17、大明堂
- (8) 北海道新聞(1990.6.3)：「銀河線きょう開業1年」(記事では同線の初年度の赤字額は3.9億円)
- (9) 紋別市オホーツクニューシティ基本計画策定推進協議会(1990)：「紋別市オホーツクニューシティ基本計画」、PP.1～109、紋別市
- (10) 北海道新聞(1990.4.25)：「名寄本線廃止から1年—まちはどう変わったか(中)」
- (11) 同 上 (1990.6.23)：「旧JR紋別駅前再開発—市民に初の説明会」
- (12) 紋別新聞(1990.6.14)：「ホテル2つの整合性は」
- (13) 藤田邦昭(1986)：「生き残る街づくり」、PP.31～34、学芸出版社
- (14) 塩見 譲(1987)：「新しい都市づくりの視点」、PP.115～116、ぎょうせい
- (15) 北海道新聞(1990.6.22)：「紋別一千歳線就航決定—まちの活性化につながる」
- (16) 同 上 (1990.4.26)：「名寄本線廃止から1年—まちはどう変わったか(下)」

# The Influence of Railway Abolishment on Mombetsu Area and the Available Planning for Its Remaining Site

Hiroshi YOKOHIRA

About two years have passed since Nayoro Main Line of JR local line stopped being in service and changed into bus transportation system. Having been located on this line, Mombetsu City has suffered the damage of its image as an urban city, though the direct economical damage has been restrained.

Afterward, the area around former Mombetsu Station is going to be redeveloped with "Okhotsk New City Master Project", yet the discussion among the designers, the existing city planning sides and the consumers is not enough.