

■常呂図書館所蔵の国鉄湧網線を含む国鉄ローカル線廃止関連の新聞記事スクラップ：時系列一覧

- * 記事の主要な部分を抜粋、あるいはキーワードを含む文節を載せています。記事の切り抜きは、常呂図書館で2冊（第1次・第2次）に分けて保存しています。
- * 道内各路線の記載がある記事は「湧網線」を優先して取り上げ、他の路線は省略している場合があります。
- * 「常呂町の湧網線に関する年表」も併せてご活用ください。

新聞名	掲載月日	西暦	見出し・リード	内 容
北海道新聞	昭和46年1月22日	1971/1/22	がんばるローカル駅・常呂 初の収益1億円突破は確実 団体客をのばす 駅員8人休み返上のPR	国鉄の再建は現場の職員からと広範囲な国鉄利用運動展開 農協・漁協に 団体旅行のPR 農協とタイアップ「伊豆・伊東・常磐ハワイアンへの旅」 町と協力「敬老列車」 前年度を上回る12の団体旅行 町内に往復切符 特急・寝台・指定席の購入は常呂駅でPR
朝日新聞	昭和47年2月8日	1972/2/8	羽幌線、湧網線を合理化	旭川鉄道管理局が今日から合理化 土佐、常呂港が廃止 中湧別一網走間2本、卯原内一網走間1本運行廃止
北海タイムス	昭和49年10月4日	1974/10/4	売れてます北見平和行き いつもの数十倍 国鉄切符ささやかな希望託してか	国鉄湧網線の北見平和駅がこの夏、観光客の間で静かな人気 常呂駅では 7月47枚（昨年4枚）、8月25枚（同9枚）、9月170枚（同11枚） 常呂ー北見平和の切符に「といところから平和の国へのお守り」と説明する客
北海道新聞	昭和49年11月23日	1974/11/23		常呂所から北見平和行きの切符「よいところから平和の句へ」のキャッチ フレーズ 地元の結婚式の引き出物に大量発注
北海道新聞	昭和50年3月11日	1975/3/11	湧網線沿いにファン SLと流水撮り納めと続々	湧網線を走るSL 通称クンロク（9600型）網走ー中湧別間を1日1往復 釧網本線のSLが昨年篤廃止 流水とSL撮影は常呂と名寄本線興部町の 2ヶ所 2ヶ所とも6月廃止予定 常呂町を訪れるSLファンが連日30人超
北海道新聞	昭和55年2月	1980/2	道内国鉄「骨」だけに 27線が整理の対象 残りはわずか9線 国鉄総裁廃止路線選定で語る 「北海道は弾力的に」	本道の国鉄36線のうち、27線がなくなる 本道は2008.9キロで 全国の半分 地元との協議がまとまらなければ国鉄が自動的に国鉄バスに 切り替える見切り発車事項を含む 2月19日国鉄再建法国会提出
不明（記事3本）	昭和55年2月	1980/2	ローカル線廃止反対へ対策本部 道、市町村などと協力 国鉄再建法に西紋別地区、地方線切り捨てと猛反発 貨物増えているのに、過疎化にも拍車かける	道は、道内の国鉄ローカル線の確保を図るため「道国鉄地方線対策本部」設置 道庁に本部、各支庁に地方本部、全道各界からなる対策協議会
北海道新聞	昭和55年2月25日	1980/2/25	国鉄ローカル線バス化 本道の問題点、赤字でも生活に 密着 見切り発車する前に見直す論議を	国鉄再建法が今国会に提出 特定地方交通線という名の赤字ローカル線の バス化・あしきり号の発車 本道では道内鉄道地図の半分が真っ白に *バス転換対象路線データ付き
北海道新聞	昭和55年7月12日	1980/7/12	佐呂間町、湧網線合理化に反対、全面撤回運動へ	佐呂間駅と浜佐呂間駅に影響 佐呂間駅は旅客業務と小荷物取り扱い委託 貨物取扱廃止、浜佐呂間駅は無人に、
不明	昭和55年8月29日	1980/8/29	昭和55年度監査報告 国鉄赤字また8000億円台 燃料高で値上げ増収フイ	本道は収入が996億円、経費が2978億円で1982億円の赤字 全国4ブロックでもっとも悪い
北海タイムス	昭和55年8月29日	1980/8/29	道内27線、バス転換対象 政治路線が圧迫 退職金の負担増も要因	バス転換への基礎データとなるローカル線の利用状況が54年度決算で明らかに *道内のバス転換対象路線リスト付き・年度別純損失と累積家事グラフ付き
不明	昭和55年8月29日	1980/8/29	道内で全国赤字の25& バス転換対象本道は27路線	*道内国鉄の決算／53年度と54年度の対比表付き・収支係数から見た 道内上位10線・収支係数から見た道内下位10線（湧網線下位5位）
不明	昭和55年8月29日	1980/8/29		道内国鉄の54年度決算 史上最高2181億円の赤字 旅客前年度比2%減 深名線全国ワースト2位変わらず
北海道新聞	昭和55年10月9日	1980/10/9	道内国鉄存続10線だけ、26線がバス転換対象 赤字線選定へ運輸省令案、関係省庁と協議へ	バス転換する特定地方交通線の選定基準に運輸省作成の政令案をたたき台に 関係省庁と協議へ
不明	昭和55年10月11日	1980/10/11	地域の実情無視の赤字線廃止（社説）	
不明	昭和55年10月11日	1980/10/11	14日から衆議院運輸委員会で本格審議 国鉄再建法案、会期内成立は微妙	*衆議院での審議日程、各政党間の考え方解説
不明	昭和55年10月11日	1980/10/11	国鉄再建法衆議院運輸委員会通過 ズタズタ道内国鉄 切り捨て36線中26線が該当 社会の崩壊にも… 道・市長町村会は猛反発 見直しへ強力運動急ぐ	本道で存続は、函館・室蘭・根室・宗谷の各本線、千歳・夕張・富良野・ 札沼・江差・石北各線の10線 道庁の国鉄地方線対策本部緊急会議 国鉄地方線対策協議会緊急幹事会
不明	昭和55年10月11日	1980/10/11	生活ダイヤまで 大ショックの沿線住民	*廃止対象の日高線沿線住民の声：医療過疎・通学 弟子屈町長が国鉄は もっと知恵働かせ、無策を批判
北海道新聞	昭和55年11月2日	1980/11/2	国鉄再建、道開発庁は24線存続、運輸省案を14上回る 支庁連絡線も幹線	国鉄再建法が衆議院運輸委員会で可決 道開発庁案で残ると推定される路線 幹線系14、地方交通線10（湧網線含む）、廃止・バス転換対象路線12

不明	昭和55年11月2日	1980/11/2	運輸省が方針 国鉄「幹線」の該当基準 10万都市 2つ以上 膨らむ除外規定に先手	廃止する赤字ローカル線を具体的に決める「幹線」の基準作りが攻防の焦点 * 幹線：人口 10万人以上の都市を 2つ以上含む、この都市間の各駅間の 輸送密度 1日 1キロ当たり 4000人超の方針
不明	昭和55年11月2日	1980/11/2	廃止反対、条件闘争へ 国鉄地方交通線対策緊急会議 新情勢で判断	国鉄再建法が衆議院運輸委員会通過で新情勢に 北海道国鉄地方交通線 対策協議会が道庁で緊急会議、今後の通しと反対運動の進め方協議 国鉄地方交通線の全国一律廃止反対、国鉄赤字の原因を地方交通線にしわ寄せ は理解不可を堅持 運輸省の廃止基準をにらみ条件闘争へ
不明	昭和55年11月5日	1980/11/5	国鉄法案、参院で審議へ きょう趣旨説明	参院の審議日程：地方公聴会 9日、中央公聴会 12日開催予定 運輸省・国鉄はバス転換廃止基準や具体名の公表要求を拒否
朝日新聞	昭和56年1月9日	1981/1/9	赤字ローカル線「全線存続」微妙な乱れ 第3セクター論も 地元「条件闘争」けん制	赤字ローカル線の廃止基準盛り込む政令策定作業、月末または 2月決定見通し 道を先頭に「全線存続」で一致結束の道内関係自治体に足並みの乱れ 条件の悪い袋小路路線自治体が「第3セクター構想」に関心 きょう運輸政務次官来道、大部隊の中央陳情団編成、同次官に訴え
北海道新聞	昭和56年1月9日	1981/1/9	廃止ローカル線政令決定、国鉄副総裁：来月ずれ込みも	政令づくり、運輸省・国鉄関係者が 2月以降に可能性示唆は初めて 政令づくり難航、道開発庁・自治省・通産省の意見受入の場合、運輸省予定の 昭和 60年度約 4千キロとはほど遠いわずか数百キロに
北海道新聞	昭和56年1月28日	1981/1/28	合理化抜きの赤字ローカル線廃止に自民道代議士会が 反対	現在、運輸省・国鉄が進めているローカル線廃止計画は、国鉄再建に必要な 合理化努力を棚上げしたまま、地域住民にしわ寄せするもの 道開発審議会も赤字ローカル線廃止反対、道開発庁長官に申し入れ
北海タイムス	昭和56年1月28日	1981/1/28	知事ら大陳情攻勢 ローカル線廃止反対、道代議士会も 決議	道代議士会は「国鉄再建の必要性は認識、運輸省案のローカル線廃止では赤字の 10%未満、本当の国鉄合理化せずローカル線対象は本末転倒
朝日新聞	昭和56年1月28日	1981/1/28	自民道代議士会、赤字地方線廃止に反対 知事らが陳情	自民道連会長、国鉄再建に対する全体像がない中でローカル線を廃止しても 国鉄再建は不可能、現状では道内の鉄道は 1本も切らせない
読売新聞	昭和56年3月2日	1981/3/2	国鉄赤字線廃止まず 43、美幸線・宮古線など 2年度内最終対象は 86に きょう閣僚協で最終決着	赤字ローカル線廃止基準を決める政令、第 1段階 43路線、第 2段階 35路線、 第 3段階 8線廃止で合意、2日の閣僚協議会で最終詰め、3日閣議決定予定 明らかになった政令：廃止対象路線は輸送密度（1日 1キロ当たり）4千人未満 政令正式決定後、国鉄が具体的な廃止路線選定、対策協議会へ * 年度ごとの廃止対象路線一覧記載
北海道新聞	昭和56年3月2日	1981/3/2	幌内、歌志内線存続、赤字線の士幌、富内線も存続 岩内線、原発決定後に再検討	幌内・歌志内線は、現実に石炭を大量輸送、福岡県は使われていない 士幌線は延長距離が 50キロ以上、バス転換無理の政治判断、富内線は自衛隊 弾薬庫を配慮
不明	昭和56年3月2日	1981/3/2	国鉄 8 路線廃止に地元怒る 通学は？農産物は？ 存続運動むなしく救済の見通しゼロ 幌内・歌志内線は延命	国鉄の赤字ローカル線廃止対象を決める政令基準案がついに決定 第 1段階で切り捨てが確実視された深名線・湧網線・富内線は一応生き残り 第 2段階の廃止対象は、「輸送密度 2千人未満」湧網線を含む 15路線 選定作業は第 1段階の作業が終わった後、一応 2年間の延命 * 国鉄再建法による特定地方交通線の通知から承認、対象路線ごとの協議会設置、 廃止後の交通輸送の決定までの簡単な説明
不明	昭和56年3月	1981/3	鉄路の重み、論理で示せ 感情論では第 2 段階も敗北 開発計画と一体化を 国鉄再建ほど遠く、赤字解消の効果 わずか	第 2段階で 15線が廃止すると総合環境構想など開発計画に支障きたす危機感 本道関係者に強い 第 2段階では具体的な道開発計画に絡めた廃止反対運動が 必要
北海タイムス	昭和56年3月3日	1981/3/3	ローカル線廃止 線区別協議会、6 月以降に なぜ犠牲に…怒り爆発	国鉄道総局が政令基準に基づいて道内の線区を幹線と地方交通線に仕分け 幹線は函館・千歳・室蘭・根室・夕張に、貨物営業線の手宮線の 6線区 残り 31線区は地方交通線、地方交通線から廃止対象の特定地方交通線を選別 特定地方交通線は 23線区、営業キロ数 50キロ未満の輸送密度千人未満を 第 1次段階の廃止線区に * 廃止対象自治体首長のコメント付き
北海タイムス	昭和56年3月3日	1981/3/3	道内国鉄 60 年度まで 23 線区廃止、政令関係閣僚協議会で 合意、道内 8 路線、57 年までは 8 線、きょう閣議決定	政府は 2日、2回目の国鉄地方交通線選定関係閣僚会議開催、廃止基準を定める 政令（国鉄再建法施行令）を協議、運輸省案に一部修正で事実上合意 官房長官「現に相当量の石炭輸送路線、500人未満路線のうち営業キロ数 50キロ超路線、輸送密度 2千人以上の路線を除外」修正案、各閣僚了承 * 地方選廃止に足かせ、圧力・配慮で落着のタイトルで政令決定の解説あり

北海道新聞	昭和56年3月3日	1981/3/3	国鉄赤字線廃止、本道は60年度まで23線 6月にも地方協議会、バス転換など協議へ	第2段階の廃止路線は、深名・湧網・富内・士幌・胆振・標津・天北・羽幌・瀬棚・名寄・池北・幌内・歌志内・広尾・松前の15路線、正式決定の時点で運輸・自治・道開発庁で改めて見直し（官房長官談話：第2段階で廃止する赤字線の選定は実施時点で再検討、運輸・自治両省で覚え書き取り交わす） *60年度まで廃止対象となる全国の路線一覧（営業キロ数・路線密度）付き
北海道新聞	昭和56年3月3日	1981/3/3	赤字線絶望、通学の足どうする 31校900人直撃 バスなら負担増、バイク事故も心配に	道教委がまとめた廃止により影響を受ける高校は、全道で31校、882人、共和・津別・岩内・紋別北、万字線が美唄など9校に影響 *代替バスの便数、通学定期の負担 *廃止路線沿線住民の声記載
北海道新聞	昭和56年3月3日	1981/3/3	政治絡んだ赤字線廃止、露骨に地元利益 存続へあの手この手、第2段階も難航必至	*記者座談会：第1段階廃止路線の決定、官房長官の調停案に合意という形の政治決着、政府・自民党を中心に展開された存廃劇の舞台裏を担当記者が座談
毎日新聞	昭和56年3月3日	1981/3/3	ローカル線廃止、それでも遠い赤字解消 削減わずか700億、急がれる「貨物」へのメス 廃止切り替えで自治相、第3者方式を否定 鉄建公団、地方開発線と幹線37線は工事中止へ	国鉄の赤字ローカル線の廃止基準に伴い、鉄建公団が担当する「ローカル線の卵」AB線（地方開発線、同幹線）の取り扱い確定、37線は廃止基準に該当、凍結から工事完全中止に
不明	昭和56年3月	1981/3	赤字線存続へ必死の名案 団体で乗れば無料 千葉大喜多町500万円補助決める	首都圏で唯一廃止対象路線になった木原線の存続運動大喜多町は、町内団体が同線利用に運賃補助を町議会で決議
北海タイムス	昭和56年6月15日	1981/6/15	「ふるさと自画自賛」No119 美深町	美深町長談として、町の沿革・町づくり、美幸線全面開通めざす紹介
読売新聞	昭和56年7月25日	1981/7/25	ローカル線廃止反対、27日から全国運動 民間モニターが厳しい意見、国鉄さん、態度悪いよ 無愛想・言葉足らず・あみだの帽子・トイレも汚い	総評と国労、動労などで組織する「公共輸送優先の交通体系実現をめざす国民共闘会議」が国鉄のローカル線廃止計画に反対して全国キャラバン 国鉄が4月から民間モニター採用して意見聴取、報告書として各地の国鉄職場に
不明	昭和56年7月	1981/7	*インサイドレポート 赤字ローカル線存続運動 角館線に見る 地元経営、にわかに熱気 もう国鉄頼らぬ 転換後の赤字覚悟の上とか	第3セクターへの道を模索し始めた秋田県の事例 第1次廃線の対象となった秋田県の角館線を抱える角館町長と西木村村長が「第3セクターへの転換」を県に訴え、県議会がもう一つの対象線、矢島線も含む第3セクター式の調査費承認 *過疎化の現状、第3セクター化の収支試算 *廃止対象路線の廃線承認までのスケジュール解説
朝日新聞	昭和56年9月4日	1981/9/4	国鉄8路線の廃止 知事「凍結」の意見書提出 国に強く再考を迫る 地域開発に大きな痛手	国鉄特定地方線廃止に関する運輸大臣あての道知事意見書を札幌陸運局に提出 道内8路線について「廃止は基本的に反対、これを凍結すべき」 沿線市町村も特定地方交通線対策協議会ボイコットを示していることを明記 知事意見書は、総論と8項目の共通事項、路線ごとの個別事項の3部構成 *8路線の個別意見内容記載
読売新聞	昭和56年9月4日	1981/9/4	国鉄8路線廃止凍結を、知事が強硬意見書運輸大臣に提出 開発基盤揺るがすな *8路線：渚滑線・白糠線・美幸線・万字線・相生線 ・岩内線・興浜南、北線	総論で「全国一律での廃止は本道の開発基盤をゆるがす」と強く反発 8項目の共通事項で、「国鉄の役割を踏まえ、地域の総合的な交通体系を確立し、輸送効率のみで廃止せず、省エネルギーなど今日的要請にこたえるため、積極活用せよ」と地方交通線位置づけを訴え
北海道新聞	昭和56年9月4日	1981/9/4	逆手にとろう赤字線 稚内―釧路、廃止路線を一本化 オホーツク本線 貨物増加うけあい、沿線自治体活発な動き	オホーツク海沿いに路線はつながっていないながら有機的な連携を持っていない国鉄の廃止対象路線5本、建設中断路線1本など7本の路線を稚内から釧路までオホーツク本線として一本化の動きが沿線自治体で 地元関係者が中央陳情 *7路線の沿線一覧付き、7路線の状況解説
毎日新聞	昭和56年9月4日	1981/9/4	国鉄赤字路線廃止、知事が反対意見書 位置付け不明確 国鉄の構造的問題解決を 地元市町村、対策協議会に 不参加も	道は特定地方交通線対策協議会が国、国鉄側のみの参加でも運営できる建前からボイコットはしない方針 運輸相の承認後、各線ごとに対策協議会設立、代替バス輸送、第3セクターなど廃止後の方向協議、早ければ10月に設立
北海道新聞	昭和56年9月18日	1981/9/18	国鉄赤字線攻防正念場へ 40路線廃止運輸相承認 地方協議会11月始動 本道対象8路線沿線は訴える 反対運動の再出発だ、地域の声なぜ無視！	運輸相は18日、国鉄赤字ローカル線（特定地方交通線）の第1次廃止対象路線40線を国鉄の申請通り承認 *第1次廃止対象路線の基準記載、廃止対象路線沿線自治体首長の声記載
北海道新聞	昭和56年9月19日	1981/9/19	強い風当たり覚悟、国鉄赤字線廃止承認、硬軟両様の道総局 国鉄総裁談話：十分に論議尽くす 一方的だと知事	国鉄道総局長「国鉄を廃止してもバスなどの交通機関に転換、決して住民の足を奪うものではない」強調、「協議会への協力お願い、欠席は地域の足確保がおぼつかなくなる」強気の姿勢も
北海道新聞	昭和56年9月19日	1981/9/19	赤字地方線、運輸相が廃止を承認 興浜北線など基準内と意見書に回答	*第1次廃止8路線の意見書に対する運輸省の見解を個別に解説
北海道新聞	昭和56年9月26日	1981/9/26	道内8線は58年度、国鉄赤字線の廃止予定、運輸省に申請 地元協議11月2日から、岩内線は来春 沿線8市町村が不参加、道内の地方協議会存続運動正念場	国鉄は廃止予定時期と地元での特定地方交通線対策協議会の開催希望日の承認を運輸省に申請 第1次廃止対象路線の昭和57年度廃止は無理な状態、廃止予定時期を58年度に *道内廃止対象の13市町の協議会態度を記載

北海道新聞	昭和56年9月26日	1981/9/26	カボチャの皮に「死守美幸線」 廃止許せん、美深町長がプレゼント作戦	美深町長が「死守美幸線」文字入りカボチャを25日、運輸省と国鉄に持ち込み、運輸相と国鉄地方交通対策室長に手渡し、「美幸線は未完成、廃止とんでもない」
読売新聞	昭和56年9月26日	1981/9/26	石勝線、10月1日希望のゴー、道央貫く最短ルート 沈下廃止線しり目に 廃止7線区の対策協議会開始、国鉄は11月2日を希望 岩内線だけ来年4月1日	国鉄石勝線の開業が10月1日に 夕張・日高山脈を突き抜けて道央と道東県を結ぶ待望の新ルート、本道を代表する山岳ルートが特徴 特急おおぞらの車両183系のニューフェイス 札幌－釧路が46.4キロ短縮、1時間前後短縮 根室本線（落合－滝川間）はローカル線並みに後退
読売新聞	昭和56年9月26日	1981/9/26	国鉄赤字線第1次廃止38線は58年度に	国鉄が特定地方交通線の第1次廃止対象40線の廃止予定時期と地元対策協議会開催希望日を運輸相に承認申請、協議会の開催期間が2年のため、57年度廃止予定が58年度以降にずれ込む
北海道新聞	昭和56年9月30日	1981/9/30	国鉄経営改善計画、貨物部門は見直し、 60年度までに100駅程度まで集約、貨物操車場全廃 新たに1万人削減	輸送量が激減している貨物部門見直し、貨物駅・貨物操車場の削減計画を57年度末までに前倒し、「各駅停車式」から効率の良い「拠点間直行方式」に転換 国鉄の得意とする大量定型貨物（石油・石炭・石灰石など）に重点化
読売新聞	昭和56年9月	1981/9	赤字線、生き残りへ走る 利用してと実弾作戦 自宅から駅までタクシー代出す：山形県白鷹町（長井線） ローカル線廃止、わずか百億円余り浮くだけ 宮城県丸森線、まず全線開通を 低迷国鉄、今年度の収支推計、皮算用の1千億円下回る	久慈・宮古・盛の廃止対象3線を肩代わりする第3セクター化を岩手県が決定 未開通区間は着工率100%で完成目前、地元住民百年来の悲願である三陸縦貫鉄道の全線開通、59年度末までに未開通部分を開通させ、国鉄から経営を引き継ぐ方針、年内に「三陸鉄道株式会社」発足
北見毎日新聞	昭和56年10月22日	1981/10/22	池北線の貨物集約、路線存続のためにも国鉄に同意の動き	国鉄池北線の貨物輸送激減による貨物駅の集約化問題が再燃、沿線町では「貨物駅廃止に同意して、池北線だけは存続」の気運に
北海道新聞	昭和56年10月29日	1981/11/29	釧路－稚内を動脈に、オホーツク本線期成会旗揚げ	廃止対象のオホーツク海沿岸国鉄ローカル線を、釧路から稚内までの大動脈として有機的に結ぶ「国鉄オホーツク本線建設促進期成会」が28日紋別で結成 廃止対象の7路線、建設中の雄武－枝幸間、釧網線の9路線を一本化、人と物資の大動脈に
北見毎日新聞	昭和56年11月7日	1981/11/7	池北線守るため、条件闘争に切りかえ 貨物廃止もやむなし	国鉄池北線沿線市町では、旭川鉄道局の貨物取扱廃止に同意し、池北線の存続、旅客の確保だけは図る考え方に 昭和53年に旭川鉄道局から池北線の貨物取扱廃止提案、昨年、池北線そのものを第2次廃止対象に 貨物取り扱いよりも池北線廃止が重要問題 北見市は貨物集約対策協議会から池北線問題対策協議会に組織名称変更 北見・訓子府・置戸の事情抱え、条件闘争に
不明	昭和56年11月	1981/11	オホーツク本線（稚内－釧路間）ぜひ！ 沿線19市町村初の中央陳情	国鉄興浜本線を建設し、オホーツク海沿いに稚内－釧路間のオホーツク本線を実現しようと、国鉄オホーツク本線建設促進期成会一行が11月16日上京、精力的に中央陳情
北海道新聞	昭和56年12月7日	1981/12/7	国鉄赤字線地方協議会、各地で難航、発足5線区だけ 地元は自動的廃止強く警戒 規則改正や説明会開催 国鉄、懐柔に懸命	国鉄赤字ローカル線のバス転換などを話し合う地方協議会のスタートが、地元の強い抵抗で難航、国鉄希望の11月スタートは、36線区のうち岩手の3線区11月13日に新潟の2線区協議会スタート、その後継続なし 岩手の久慈・宮古・盛3線は第3セクター移管を前提
北海道新聞	昭和57年1月8日	1982/1/8	網走－稚内間、オホーツク本線試乗記 1, 2両編成で 客閑散、現状では飼い殺しの感	オホーツク本線対象路線を記者が試乗（網走－稚内間 335.4キロ）感想記 湧網線・名寄本線・興浜南線・興浜線（バス）・興浜北線・天北線
北海道新聞	昭和57年3月26日	1982/3/26	旭川鉄道管理局管内10駅を無人化 29日から民間委託も9駅	旭川鉄道局は25日、深名線など管内3線区の19駅を無人化か民間委託に5線区の24駅（19駅と重複あり）の貨物取り扱い廃止合理化を29日実施発表 *業務民間委託：湧網線の佐呂間など2駅、貨物取り扱い廃止：湧網線の佐呂間駅など4駅、今回の合理化は昭和55年に関係市町村に提示、今年1.2月に地元の合意取り付け
北海道新聞	昭和57年8月22日	1982/8/22	廃止対象の道内国鉄赤字8線、地方協議会来月開催か 興浜南・興浜北・美幸・渚滑線沿線の町が軟化	*道内14市町の地元協議会への態度の開示：興浜南・北線沿線自治体は協議会参加やむなし、美幸線・渚滑線沿線市町は参加タイミング待ち、札幌陸運局が職権開催ちらつかせ 岩内線沿線自治体は原発問題に絡めて反対
北海道新聞	昭和57年8月23日	1982/8/23	滝上町、地方協議会参加へ 赤字ローカル線沿線第1号 バス路線開設を条件に	渚滑線を抱える滝上町で28日「滝上を守る町民会議」総会開催、滝上・上川經由紋別－旭川間の国鉄バス路線開設条件に特定地方交通線対策協議会参加表明へ 浮島トンネル開通（59年春開通）で、旭川まで鉄道より2時間短縮
北海道新聞	昭和57年8月24日	1982/8/24	赤字廃止論は暴挙、開発の将来像示す視点を	*北見・網走版：道北に生きる「首長が語る国鉄ローカル線」（上）津別町・美深町・羽幌町・紋別市長・枝幸町長が廃止予定線を抱える首長がこれまでの取り組みと展望を語る

北海道新聞	昭和57年8月25日	1982/8/25	レールは住民の命、地域づくりに欠かせぬ	* 北見・網走版：道北に生きる「首長が語る国鉄ローカル線」（中）津別町・美深町・羽幌町・紋別市長・枝幸町長が廃止予定線を抱える首長が、鉄道と地域開発、港と鉄道、冬期間物資の確保、流水観光と鉄道 北海道開発と第2臨調
北海道新聞	昭和57年8月26日	1982/8/26	第3セクター模索、採算に難、道の援助求む	* 北見・網走版：道北に生きる「首長が語る国鉄ローカル線」（下）津別町・美深町・羽幌町・紋別市長・枝幸町長が廃止予定線を抱える首長が第3セクター方式検討の考え方、岩手県の第3セクター方式の具体例、第3セクターの採算性、道の役割を語る
朝日新聞	昭和57年9月1日	1982/9/1	赤字線廃止、絶対反対から転換 白糠が協議会参加表明 美深など7市町も軟化 知事も方向修正の意向	国鉄赤字ローカル線8線の廃止問題を話し合う道国鉄特定地方交通線関係市町村会議を開催（札幌市）、白糠町（白糠線）が特定地方交通線対策協議会開催・参加ややむなし表明、市町村協議会も了承 興部・雄武・紋別・滝上・美深・歌登が参加に向けて検討中を表明、従来の立場維持は岩内線2町
北海道新聞	昭和57年9月1日	1982/9/1	道内赤字線沿線市町、地方協議会参加へ方針転換 条件が整った線から 月内にも一部開催 臨調答申など受け、共同歩調の枠外す 白糠が参加回答、社会情勢でやむなし、町議会が決定	道特定地方交通線関係市町村会議で、共同歩調で地方協議会ボイコット方針を転換 ローカル線廃止促進の臨調基本答申に態度軟化の自治体あり、参加問題協議道も態度軟化：赤字線廃止全面反対せず、第3セクター経営構想には1つの線に道出資すれば他も出さなければならなくなる
北海道新聞	昭和57年9月2日	1982/9/2	渚滑線廃止、玉砕より有利な条件を 上渚滑町で町内会、部落会長会議、近く独自の組織結成へ	渚滑線の間間点、紋別市上渚滑町の町内会長・部落会長会議開催、同町は1日200人以上渚滑線利用、渚滑線廃止で一番困るのは上渚滑住民の立場 廃止で一番困る上渚滑に少しでも良い条件獲得をと市内全域を網羅した「確保する市民会議」とは別に独自組織結成し、市を交渉相手に要求
北海道新聞	昭和57年9月9日	1982/9/9	オホーツク本線建設を、道議会議員団発足	国鉄オホーツク本線建設促進道議会議員団、8日結成 宗谷・網走・根室・釧路地区選出の自民同議員13人加入
北海道新聞	昭和57年9月11日	1982/9/11	美幸線・興浜南線・興北線の地方協議会、美深・枝幸も参加、第3セクター化めざす	美深町、議員協議会ですら取り付け、陸運局に地方協議会参加の意向、美幸線の全線開通工事予算凍結解除に努力し、全線開通・運営を第3セクター方式・歌登・枝幸もメンバーに 枝幸町：美幸線とオホーツク本線（興浜南ー北線）の全線開通めざす
不明	昭和57年9月16日	1982/9/16	西興部村、国鉄貨物引き込み線、特定荷主がOK、廃止 ほぼ確実に	西興部村で石灰石運搬の国鉄貨物引き込み線（1.3キロ）が11月15日から廃止に事実上決定 同線は西興部村上興部の道農材工業上興部石灰鉱業所から名寄本線上興部駅までトラック輸送へ移行、年間生産6万トンのうち鉄道約1万トンで完全赤字、国鉄が同駅廃止提案、9月初めに特定荷主がOK回答
北海道新聞	昭和57年9月17日	1982/9/17	赤字線の地方協議会、残る10線区も決まる 道内は相生線など7線、岩内線など陸運局長権限で強行 相生線対策協議会、美幌・津別も参加	特定地方交通線関対策協議会は道内7線区で開催未定だったが、国鉄・運輸省は今月末からすべて開催をあきらかに 岩内線は地元反対のまま陸運局長権限で強行開催、渚滑線・万字線は地元開催に基本的同意も開催日未定を陸運局長が一方的に日程設定、見切り発車 相生線的美幌・津別、協議会参加ややむなし、相生線の半分を第3セクター鉄道、半分を津別町営バス運行をめざす
北海道新聞	昭和57年9月30日	1982/9/30	国鉄渚滑線の廃止、どうなるバス転換後の姿 紋別市が条件や要望提出へ、地方協議会控え緊張の関係者 津別町も地方協議会参加方針、美幌町はきょう協議	紋別市街と上渚滑の交通：渚滑線の列車6往復と北紋バス11往復の2本立て、紋別市の要望事項：国鉄減少分バス増便、通学・通勤ラッシュ時の配慮、早朝・夜間利用者の交通確保、国鉄運賃同様安くなど12項目 津別町議会が議員協議会で地方協議会参加了承、住民組織も了承
不明	昭和57年9月	1982/9	オホーツク本線、来月27日に試乗、期成会が計画	紋別市などが実現を目指している国鉄オホーツク本線のPRを、国鉄オホーツク本線建設期成会が10月27日、沿線市町村の首長ら招き試乗運転 乗り換えの多い区間を直通列車で意義を認識、国鉄から車両1台借り切り、普通列車につないで運行
北海道新聞	昭和57年9月30日	1982/9/30	シリーズ「瀬戸際の赤字線」美幸線・相生線 苦難の選択、地域崩壊を恐れて	美深町：隣接の歌登・枝幸両町と協議の末、仁宇布から枝幸まで美幸線全線開通させ、第3セクター方式で経営のいばらの道選択、第3セクター方式は赤字前提 利用客を現在の2倍見込んでも年間1億円以上の赤字 美幌・津別町：乗車効率比較的良好美幌ー津別間第3セクター方式鉄道、津別ー相生を町営バス転換、沿線職員半分に・運賃2倍で年間7400万円赤字
北海道新聞	昭和57年10月1日	1982/10/1	シリーズ「瀬戸際の赤字線」興浜南・北線 オホーツク本線、存続への夢乗せて	オホーツク本線は、ローカル線切り捨てにおびえる道東・道北市町打ち出した大動脈構想、興浜南・北両線未開通区間51キロ開通させ、興部ー浜頓別間を第3セクター方式鉄道経営 * 興部町・枝幸町・浜頓別町の考え方、住民の声

北海道新聞	昭和57年10月2日	1982/10/2	シリーズ「瀬戸際の赤字線」渚滑線・白糠線 レールへの執着、不安残るバス転換 オホーツク本線、存続への夢乗せて	滝上町：廃止になる渚滑線のバス代行を広げて紋別－旭川バス路線新設構想、 （５９年開通の浮島トンネルへの期待）、上渚滑から紋別への通勤・通学のバス 定期代倍以上に、国道が駅と正反対、商店街の不安 白糠町：いち早く協議会に参加、転換交付金で町営バス購入、駅前再開発・バス タクシー構想
北海道新聞	昭和57年10月2日	1982/10/2	相生線の地方協議会参加問題、美幌町議会も了承	美幌町議会が議員協議会で地方協議会参加了承 美幌・津別両町の住民の足確保 対策：相生線３６．８キロのうち、美幌－津別間１６．６キロを第３セクター鉄道 津別－北見相生間２０．２キロ津別町営バス認可を求める
不明	昭和57年10月2日	1982/10/2	興浜南・北線、未開通部分完成させ第３セクターで運営、 対策協議会初会合で要望	興浜南・北線の地布教議会初会合10月1日開催、地元の意向：南北両線間の未開通 部分の開通と第３セクターによる運営、転換交付金の一括交付・運営事業への 基金化、国・道助成と将来オホーツク本線が第２次対象路線になった場合の配慮 今後、未開通部分の建設と第３セクターによる運営を巡って審議
北海道新聞	昭和57年10月27日	1982/10/27	オホーツク本線、いま発車、実現へデモンストレーション 網走駅前で氣勢、６５人が試乗	釧路市から稚内まで国鉄廃止路線・赤字線をオホーツク本線として一本化 現地 視察・実現訴え、オホーツク本線建設促進期成会メンバーら６５人が２７日 網走出発、稚内へ 網走発午前８時半、稚内着午後７時３１分
北海道新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	* 緊急レポート：衝撃ローカル線（上） 昭和の希望、無残な末路 タイムスリップ、６０年前に 逆戻り、崩される道内の交通体系	赤字ローカル線の第２次廃止対象線、深名線が外れただけで予定通り１４線 リストアップ、１次線が協議のテーブルについたばかり、１次・２次線がないと 現在の総延長の１／３が消える、ちょうど大正１０年代、延長キロ数は昭和２～ ３年頃の道内線路図、６０年近く昔にタイムスリップ 駅も合計２６５消滅、 貨物は取扱駅の廃止進み、１１月のダイヤ改正で１４線のうち１０線姿消す
北海道新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄赤字線の第２次廃止対象、道内は１４線１２４２キロ 運輸相に申請、１次分加え３６％消滅へ 標津・池北・ 天北など総延長全国３３線の半分、深名線外れる	国鉄は２２日、５９年度末までに廃止予定の道内１４線を運輸相に承認申請、 関係知事に通知、年内にも知事意見書を出させ、廃止基準適合検討 本道の第２次廃止対象路線：標津・池北・士幌・広尾・湧網・名寄・天北・羽幌 ・歌志内・幌内・富内・胆振・瀬棚・松前 九州９線・中部４線・東北３線に 比べ圧倒的に多い 第１次では取りあえず「営業キロ数３０キロ以下の行き止まり 線選定」、第２次では営業キロ数１００キロ超５線（標津・池北・名寄・天北・ 羽幌）含む 深名線存続理由：代替道路未整備・積雪で年間１０５日不通のため 除外例に当たる * 第２次廃止対象路線の図・データ付き
北海タイムス	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄赤字の第２次廃止分、本道標津線など１４路線 全国では３３路線に 国鉄申請、５９年度末に廃止へ 強い反発必至、実施ずれ込み濃厚	第１次廃止選定路線は、５０キロ未満で１日当たり旅客輸送密度／平均乗車人数 ５００人未満、３０キロ未満の行き止まり線対象 第２次廃止路線は延長キロ 関係なし、旅客輸送密度２０００人未満（５５年度末）基準に選定、対象路線 第１次の３倍に 本道の国鉄は１４支庁、３２市、１８０町村の大部分を３７ 線区で連続する鉄道網を形成、臨調の国鉄分割・民営論が追い打ち、将来的には 道内５線区に
北海タイムス	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄赤字線の２次廃止、暴挙だ！反対沿線住民に深刻な 波紋、ズタズタ道内路線、まな板の鯉に怒り 幸福駅も消える 地元無視の選定、関係市町村徹底抗戦へ 一丸体制	整備が続く十勝港や経済交流の発展が期待される北見圏とを結ぶ大量輸送手段の 存亡に関わる帯広・十勝の一大事、道東地域の将来のために短絡的に考えるべき ではないと主張 現実主義の中で９月に広尾線、１１月１５日から士幌線で貨物 列車廃止を意味する車扱い貨物廃止 道は全国知事会を通じて国・国鉄に第１次 線の話し合いのメドがつくまで、第２次線の選定は見合わせるべき要請
読売新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	追い打ち、足払い、１４線 ばっさり１次の６倍 天北線など１００キロ以上５線 大正末期に逆戻り 残りは２５７１キロ	道内廃止対象路線は１４線、全国３３路線のうち、本道が１４線区１２４２キロ 営業キロ数では全国の５７．２％が道内に集中、極めて厳しい内容 天北線の１４８．９キロをトップに標津・池北・名寄・羽幌線５線が１００キロ 以上の営業線、相互の経済圏を結ぶ線、影響計り知れない オホーツク海、日本海沿いからほぼ鉄道が姿消す 胆振・富内・湧網各線が全国ワースト１０の８．９．１０位 道内は過疎地域にも鉄道をまず引いて開拓・開発のパイロットにした国策関係、 少ない運行本数にとどまっている間に飛躍的に進んだ道路網・マイカー普及に 国鉄が飲み込まれた形 公共性から経済第一に方針転換、本道が格好の標的に
読売新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	第２次廃止対象路線 開発経済、崩壊の危機 沿線の市町村は猛反発 国鉄の使命放棄、過疎化への 拍車も加速	湧網線：ただ存続を訴えるだけでは実効ない、対抗策として「オホーツク本線」 建設、オホーツク本線建設促進期成会と湧網線確保対策協議会が一本化して運動 新線開通には百億円、前途陰しい * 天北線・標津線・池北線・幌内線・羽幌線 ・名寄本線・士幌線・胆振線各線の状況・対策解説

朝日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	赤字線廃止、第2次分を申請 国鉄59年度末までに17道県で33線2170キロに	1日キロ当たりの輸送密度が2千人未満の路線対象、同じ輸送密度でも道内の深名線・釧網線・留萌線・日高線は、代替輸送道路未整備、年平均10日以上雪で道路使用できない、沿線の開発計画で輸送密度が60年度までに2千人を超える除外規定で外れる 国鉄の申請は、運輸省との十分な事前打ち合わせ済みそのまま承認される見通し強い 第1次・際2次分の廃止対象路線赤字は年間770億円（56年度決算）で国鉄赤字全体の1割未満 当面2千億円赤字の東北新幹線、千億円以上の上越新幹線を下回るが、東北新幹線15年後、上越新幹線20年後黒字見込み
朝日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄の赤字路線廃止2次分申請、成否は地元住民説得第3セクターも難航、自治体には大きな負担	昭和42年度の国鉄監査報告書で「ローカル線撤去」の公式打ち出し、緩やかな廃止論議が臨調答申バックに一気に加速、黒字見通しない赤字ローカル線廃止は国鉄にとって「生き残り策の大きな柱」、地元は「国鉄の延命策の犠牲」言い分地方自治体の線路存続、第3セクター化は障害多い、国鉄再建法でレール、駅舎無償貸与、車両導入費・人件費など会社運営費は第3セクター負担、財政力弱い自治体が肩代わり
朝日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄の第2次線廃止案、道内の14路線バツサリ残り15幹線だけに	紋別市長：第1次で興浜南・北線廃止、地元はこの両線をつないでオホーツク本線実現図る考え方に変わりなし、第2次選定から名寄本線除外の布石だが、足下すくわれた 道知事：地元の理解得ないまま一方的な措置は遺憾
毎日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	地方選廃止さらに33線、国鉄第2次を承認申請協議会発足は難航か	第2次選定基準「1キロ当たりの1日平均旅客輸送人員2千人未満」、この尺度により、1次廃止の基準：輸送密度2千人未満で30キロ以下の行き止まり線、50キロ以下で輸送密度500人未満を免れていた長大線区に網かぶせ
毎日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	第2次廃止申請、道民の足に非情の大ナタ 14線区、36%ズタズタ 天北線など長大路線も深名線は助かる 道の特殊性ないがしろ、自治体の抵抗どこまで	道内のレール延長の36.2%が「60年度末までに廃止し、バス転換か第3セクターによる運営」の対象、松前町に結ぶ松前線、石炭輸送の要幌内線・歌志内線、宗谷線と並んで北端の稚内に結ぶ2大幹線の一つ天北線、農産物輸送動脈、士幌線・広尾線、地域住民の足・輸送の動脈に変わりなし 除外条件「平均乗車距離30キロ超」には天北・羽幌線など6線該当、「輸送密度千人以上」に池北線944人、名寄線897人で後一歩及ばず除外外れる 千歳線・函館本線など5幹線を除き、北海道の鉄道はいまだ「開発鉄道」住民のレールに寄せる愛着、本州府県の意識とは明確な違い 「愛着・心情論は物差しにならないという国鉄・臨調／中央の論理に道民の論理はどう立ち向かうか
毎日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	*道東北 強い反発、地元の声 孤立・過疎に拍車 住民の足、貨物輸送は	国鉄の特定地方交通線の第2次廃止対象路線申請当日の主な市町村の声 天北線：住民感情逆なで、廃止で一番影響受けるのは沿線の中頓別・浜頓別・稚内・稚内商業高校などの汽車通学生、稚内市長：天北線は隣接町村を結ぶ動脈、廃止は稚内の孤立、枝幸町長：天北線廃止はオホーツク本線根底から崩れる 士幌・広尾・池北線／帯広市：3路線の拠点、予期していたが早い申請、高圧的姿勢を感じる、広尾町：多額の国費投じた十勝港の整備事業が宙に浮く、池田町：池北線の存続・廃止住民アンケートで88.4%反対 松前線：要求無視の暴挙／松前町：国鉄が基準に取り上げたデータは52年から54年度の3年間、53年度から3年間の旅客1人当たり平均乗車距離は30.7キロ、1日当たり旅客輸送密度も1700人くらいと指摘、毎年40～50万人の観光打撃 幌内線：開業百年迎えて／幌内線は幌内炭坑の石炭輸送の大きな使命、日産4千トンの60%トラック輸送で苦小牧へ、40%が鉄道で全道各地へ、再建途上の幌内炭坑の足引っ張る 名寄本線：バス転換は困難／紋別市：紋別は第1次地方線廃止の渚滑線と長大路線の名寄本線、紋別と道央・道北結ぶ重要幹線、オホーツク観光にも大打撃、105万人観光客大部分は名寄本線・湧網線利用、冬の流水観光は影響大、100キロ超名寄本線のバス運行は不可能
毎日新聞	昭和57年11月23日	1982/11/23	国鉄33線廃止計画、レールは必ず残す、「嫁も来ない」怒る地元、平均66キロ長い路線、影響も大きく	流水観光打撃：名寄本線・湧網線奪われる紋別市長／水産基地も百万人を超す 流水観光もパー レール半減：鹿児島県内43%廃止

北海道新聞	昭和57年11月24日	1982/11/24	国鉄赤字線第2次線廃止、道北の足グラリ、渦巻く怒り 崩れる生活の基盤、バスに転換なら通学費は数倍に 許せぬ暴挙、絶対阻止	国鉄の第2次線廃止が予定通りの実施ならば、旭川鉄道管理局管内16線中10線 消滅、延べ総延長1509キロ中、711.9キロ廃止 廃止対象路線沿線の 住民・関係者の声：天北線／稚内市長・猿払村長・稚内市民会議会長・ 浜頓別高校長、名寄本線／名寄市長・名寄高校長・興部町長・興部高校長・ 紋別市長・遠軽町長、湧網線／町民の足を守る会・地方公務員、羽幌線／手塩 町長・羽幌町長・留萌支庁長・羽幌町観光協会・手塩高校長、 池北線／置戸町企画課長、深名線／幌加内町長
北海道新聞	昭和57年11月24日	1982/11/24	* 緊急レポート：衝撃ローカル線（中） 国鉄民営化回避狙い、しゃにむに「重荷」切り捨て 大きな代償	* 道内14線を含む第2次線廃止の舞台裏をレポート 運輸省・国鉄が隠密で 進めた第2次廃止作戦は、自民党総裁予備選締め切り前日、際どい時期に浮上、 臨調答申・政府行革大綱決定の大きな流れ「62年7月末めどに国鉄民営・分割」 阻止には、赤字ローカル線廃止を含むあらゆる提言を実行するだけ 国鉄は申請 した赤字ローカル線、国鉄再建法に忠実に59年度末廃止へ持ち込むだけ 割増運賃も検討：国鉄・運輸省は赤字ローカル線の割増運賃制を検討、現実に 大都市での特定割引運賃を大幅に拡大中
北海道新聞	昭和57年11月25日	1982/11/25	* 緊急レポート：衝撃ローカル線（下） 政治の壁、地方から反撃を、発想の転換求める声も	早くも攻防の火花：国鉄道総局長から道知事への早期意見書提出要請、1次線申請 時に道知事の意見書が他県より大幅に遅れたことへの「けん制」 1次線とは違う：1次線廃止攻防で道・自治体が嫌というほど思い知らされたのが 「政治の壁」の厚さ、結局は無力 1次線と2次線では問題が根本的に違う： 2次線は道民全体の生活圏を守る闘い 地域交通再検討を：弱いところへのしわ 寄せが2次線選定で明らかに、総合的な交通政策を考え地域交通のあり方再検討を
北海道新聞	昭和57年11月29日	1982/11/29	* 潮流1982、記者の視点 ローカル線道民一丸で守れ、旅行に積極利用 マイカー抑えて	第1次、第2次廃止計画は昭和55年11月成立の国鉄再建法が後ろ盾、廃止は 地元の同意さえ不要 除外規定：ラッシュ時の利用客千人以上・道路が雪害で 年間10回以上途絶えるなど厳しい 折しも行政改革のかけ声、行政の簡素化 補助金カット、成果あげない中、国鉄再建が行革の目玉に、赤字ローカル線が いけにえに 新幹線・在来線・高速道路が揃った東海道などの地域と同一基準で 人口密度低く開発途上の本道鉄道を廃止、「不採算路線は切れ」の経済原則だけ 名寄本線／幹線まで不必要に 廃止阻止一番確実は、法律・政令凍結、改正へ 知事意見書は慎重な調査・検討で、政省令基準に照らして妥当ではないことを 理解させるべき
北海道新聞	昭和58年1月13日	1983/1/13	開発期成会、国鉄2次廃止阻止で協議、強力な陳情攻勢へ	網走支庁管内開発期成会主催の「国鉄第2次路線廃止反対懇談会」11日開催、 関係市町村首長ら11人集まり、路線守るために強力な中央陳情を申し合わせ 公共性あつての国鉄、2次線廃止阻止、管内同一歩調、息を合わせて方針確認、 27.28日、運輸省・国鉄に陳情攻勢全会一致
北海道新聞	昭和58年2月17日	1983/2/17	第2次赤字ローカル線巡る動き、ただ今減速中、 廃止推進に重い転換交付金、反対陳情も大幅減 運輸省が選挙にらみ政治的配慮も	廃止に際して地元を支払う転換交付金が870億円に、捻出未確定の隠れた ブレーキ材料 第2次分の「運輸大臣承認」正式決定のリミット今年3月末、 肝心の運輸省静観、地元側も一歩も譲らない構え、大臣承認の前提の関係知事 意見書提出ゼロ状態 転換交付金の財源手当が進まず、赤字ローカル線廃止に 当たり1キロ当たり3千万円を国庫から国鉄通じて関係市町村に支払う手切れ金 58年度国鉄予算案で第1次分要求28億円、必要額の10%、第2次分の資金 用意意見通しは国鉄だけではつけられない
北海道新聞	昭和58年4月26日	1983/4/26	赤字線廃止、運輸省・国鉄が再び動き、知事の意見書要請 道は応じないもよう	運輸省と国鉄は地方選挙終わった機会に、第2次廃止対象の関係道県知事に 廃止についての意見書の早期提出再要請を決定（岩手県除外） 昨年11月、 全国知事会地域交通問題研究会で「意見書出さない」申し合わせ、道開発調整部 廃止を前提とした意見書は出さない態度、新知事が意見書督促にはすぐ応じるこ となしの見方強い
北海道新聞	昭和58年5月12日	1983/5/12	国鉄第2次廃止対象線、知事と反対陳情、全国大会で圧力 、対策市町村会議で確認	道内赤字ローカル線第2次廃止対象14線の沿線13市48町8村で構成する 道国鉄特定地方交通線（第2次線）確保対策市町村会議代表者会議、11日開催、 「廃止は断固阻止」確認、昨年12月7日以来の第2回目会議、署名活動（名寄 ・池北・湧網線）・レター作戦（広尾線）・体験試乗会（名寄本線）各線の運動 紹介、会議組織を「連絡協調」から行動を伴う組織に、当面の運動：道知事に 廃止反対運動の先頭に立つよう要請・全国レベルの総決起大会開催を全国知事会 地方6団体に働きかけ

北海道新聞	昭和58年5月13日	1983/5/13	観光旅行記念入場券、イラストに人気、意外な売れ行き 赤字国鉄、久々の笑い	札幌鉄道管理局が昨年秋から全国初の観光地駅で観光記念入場券発売、売れ行き好調、昨年の10駅にこの1日から8駅追加、旭川鉄道管理局でも5駅で販売中 マニア・旅行客購入 入場券のヒントは幸福駅・今金駅の縁起切符ブーム、表に観光地のイラスト、裏に駅名起源、ご当地の観光案内的な試み全国初 18駅の発売実績は65000枚超、トップの銭函駅11000枚売上、増収額700万円 旭川鉄道管理局もアイデア借用、比布・紋別・常呂・増毛・網走5駅で今月から発売中
北海道新聞	昭和58年5月24日	1983/5/24	国鉄第2次廃止線、意見書提出応じぬ、 全国知事会運輸省に反発	全国知事会23日、交通担当部長会議開催、運輸省が16道県に送った知事意見督促状の対処方針協議、運輸省に「1次線廃止の解決メドつくまで意見書の提出要請見送るべき」、実質的な2次線廃止日程の凍結を強い内容の申し入れ書提出決定
北海道新聞	昭和58年6月17日	1983/6/17	国鉄湧網線、列車に揺られて廃止ハンターイ 沿線住民が総決起集会	オホーツク沿線住民の足を守ろう、16日、湧網線沿線住民200人が列車に乗り込み、車内で総決起大会、沿線5市町で作る湧網線確保対策協議会主催、始発の中湧別駅から湧別町・上湧別町60人が佐呂間駅で網走市・常呂町・佐呂間町140人と合流「湧網線絶対確保」のハチマキで車内大会：道知事メッセージ、老人代表存続訴え、絶対反対決議文、網走市で市民と集会
北海道新聞	昭和58年6月24日	1983/6/24	国鉄赤字線第2次対象、知事意見書まったく出ず 59年度末廃止困難に	運輸省は16府県に対し、運輸大臣の廃止承認前提となる「知事意見書」を6月中旬までに提出するよう督促状、23日までゼロ、地元との話し合いの糸口なし 全国知事会：1次線廃止メドまで廃止作業見合わせるべきの文書申し入れ 運輸省：6月10日発足の国鉄再建管理委員会が7月に出す緊急提言を後ろ盾に
北海道新聞	昭和58年6月28日	1983/6/28	道運輸交通審議会が5年ぶりに答申、赤字線のバス転換も 注目される知事の対応 廃止沿線市町村長、来月中央へ陳情団	道路・鉄道など本道の基幹的な交通体系の位置づけと整備方向を示した道運輸交通審議会の答申、諮問から5年ぶりにまとめ、知事に 国鉄赤字ローカル線は現状での存続は極めて厳しい、地域の実情に応じてバス輸送への転換もあり得る、道の対応に注目 道国鉄特定地方交通線確保対策市町村会議の常任幹事会27日開催、7月上中旬 運輸省・自治省・見開発庁など中央官庁、道選出代議士、国鉄再建管理委に30人の陳情団、第2次赤字ローカル線廃止反対訴え
北海道新聞	昭和58年8月3日	1983/8/3	国鉄再建で管理委が緊急提言、赤字ローカル線廃止急げ 格差運賃の導入も、資産の処分促進、投資は原則停止 60年度までの実施を要求 * 国鉄再建管理委員会の提言：主な内容あり	国鉄再建管理委員会が2日、委員会提言第1段「緊急措置の基本的実施方針」を首相に提出、国鉄が62年7月までに効率的な新しい経営形態確立、体質改善を：本社・地方機構の再編・統合、赤字ローカル線廃止促進、赤字幹線分離の検討手・小荷物輸送廃止、ローカル線の割増運賃含む地域別格差運賃導入 本道にとって、赤字ローカル線廃止・割増運賃が住民の足に直接打撃 60年度までに実施要求、政府は国鉄再建関係閣僚会議を経て閣議決定、提言の具体化へ 国鉄は現行の経営改善計画に代わる新計画策定へ
北海道新聞	昭和58年8月3日	1983/8/3	国鉄再建管理委員会提言、国鉄離れを助長、廃止への一里塚 運賃の地域格差導入、無策極まり地方いじめ、ツケ回すな 便乗値上げが心配 岩見沢市議会特別委員会：万字線バス転換を検討	識者の声：国鉄経営陣の無能さと運輸政策の失敗のツケを地方に押しつけるもの 地方の時代に逆行する措置、地方は中央に比べて文化の享受などハンディ負う、地方の住民負担をさらに増加、一番のねらいはローカル線廃止に向けた圧力 岩見沢市議会：万字線・幌内線対策特別委員会開催、第3セクターによる万字線存続経営上困難説明、廃止リミット迫り、代替バス路線の検討了承
北海道新聞	昭和58年8月3日	1983/8/3	国鉄再建管理委員会提言、道民の足確保に危機感 9日に全道大会、道・市町村など幅広い政治力結集 国労が反論、構造赤字の解消策など肝心な部分欠落 鉄労、高く評価 国労道本部、国鉄離れに拍車 国鉄再建管理委員長、地方選値上げ理解得られる 厳しすぎる注文、国鉄も戸惑い、赤字幹線も分離とは	道：ローカル線廃止圧力に危機感、9日に道内経済団体などと国鉄特定地方交通線確保対策全道大会開催、ローカル線存続を国に働きかけ 知事意見書：意見書の提出は2次線廃止への一里塚として拒否、全国一律運賃見直しは本州との不公平拡大、提言で2次線廃止への流れ強まる必至、幅広い政治力の結集が重要
北海道新聞	昭和58年8月27日	1983/8/27	道内国鉄、止まらない赤字坂、効果なし合理化値上げ 逆に収入は1%の減 白糠線ワースト1の魔術、本社人件費まで割り当て	57年度の赤字額ついに3千億円超、打つ手なしの泥沼赤字構造、旅客ピークの49年度（人キロ）を100とすると57年度は66、全国が88、本道は全国の2倍のスピードで国鉄離れ、北大教授「運行本数少ない、本州の急行より遅い、特急、北海道は他府県に比べて鉄道サービス悪い、当然の結果」 貨物は前年度比9%減、総輸送量の50%占める石炭・石油不振、57年10月の北炭夕張新鉱閉山・旧夕張線災害加わり、石炭輸送46万トン減、石油25万トン減 ほのかな光：石勝線／昨年度より10万人増、収入20億円増、千歳線／旅客収入2桁増

北海タイムス	昭和58年9月5日	1983/9/5	湧網線存続へ人力車走る、網走ー上湧別：青年らユニーク運動、熱い願い乗せ百キロ	国鉄が第2次廃止対象路線としている中湧別・網走間の湧網線廃止反対運動、上湧別町商工会青年部のアイデア、上湧別町は湧網線・名寄本線の廃止対象路線2本抱え線路のない町の瀬戸際に、2台の人力車で100キロリレー方式で走破、沿線住民のアピールを得て反対運動盛り上げ宣言、3日午前5時網走市役所出発、18人で時速10キロ、1人1キロ、各町の青年部総勢90人参加、午後6時過ぎ到着
北海道新聞	昭和58年9月5日	1983/9/5	人力車だって走るんだ！消すな湧網線、湧別町民リレー網走を出発	国鉄湧網線廃止反対を訴え、上湧別町の若者たちが人力車リレーで沿線百キロ走破に挑戦、上湧別町青年部のアイデア、「走れ！100キロ人力車」染め抜きＴシャツとハチマキ姿、宣伝車・交通指導車・人力車・バス・修理車、コースは常呂・佐呂間・芭露・中湧別・上湧別駅から同町農村センター、途中各町の首長乗せ、湧網線・名寄本線廃止反対の手形・チラシ配布・署名活動
北海タイムス	昭和59年2月17日	1984/2/17	ローカル線で運輸省、知事意見書出せ 自民党道代議士会、廃止阻止へ全力	全国知事会が「各県が独自に対応」として意見書提出凍結を解除、対象17道県中岩手県・三重県・秋田県・群馬県・栃木県提出、九州6県も4月以降提出、山口・静岡・茨城・岐阜県も提出の方向で調整、福島県は新線説続問題で遅れそう、第1次線同様本道が孤立化は必至 自民党道代議士会は全面廃止阻止求める案作成着手、「代議士会案」まとめ政府・関係機関に働きかけ
北海道新聞	昭和59年3月15日	1984/3/15	湧網線存続へ議員連盟3月末発足、1市4町の総力を結集	佐呂間町議会議長の呼びかけで、湧網線沿線：網走市・常呂町・佐呂間町・湧別町・上湧別町が準備委員会を経て「国鉄湧網線存続対策議員連盟」発足、存続運動展開決定、設立総会3月末、1市4町議員全員参加、事務局佐呂間町湧網線確保対策協議会（首長・議会代表・住民代表）とスクラム組み運動
北海道新聞	昭和59年3月20日	1984/3/20	第2次赤字国鉄線廃止、運輸省が道に最後通告 知事意見書を督促、期限は4月中旬、見切り発車も	運輸省が札幌運輸局を通じて道に期限付きで知事意見書提出の督促、道は57年の第2次線選定以来、意見書出さずに抵抗 昨年10月、全国知事会の知事意見書凍結を解除、未提出は道など11道県に 4月6日前後に未提出知事に運輸大臣名で公式文書発送、提出期限を4月16日前後、運輸大臣の第2次線選定承認5月20日前後とスケジュール明示、提出なしは形式的な書類審査で大臣承認知事意見書提出あれば「道県からのヒアリング、現地調査などにより慎重に審査」、営業距離100キロ超（標津・池北・名寄・天北・羽幌）など特別な理由のケースは地方協議会開催時期を遅らせる配慮申し添え 道は今回の督促が見切り発車、対応苦慮
北海タイムス	昭和59年4月21日	1984/4/21	本道政治力結集を、国鉄の第2次廃止対象路線で懇談会、道知事が強調	大詰め入りの国鉄赤字ローカル線第2次廃止対象路線（道内14路線）をめぐる道と関係市町村との懇談会20日札幌開催、今後の取り組み中心につっこんだやりとり、知事意見書提出のメドなしが関係17道県のうち北海道・福岡のみ、切迫した状況での対応策協議 道知事：全線存続の基本姿勢変わらず、第1次線と異なり現地調査を通じて慎重に対処、特別理由で地方協議会開催配慮の情報あり、意見書提出は地元の意向を十分汲むのは当然、政治的突破口切り開きが重要、知事意見書提出ぎりぎりまで見合わせの意向
北海道新聞	昭和59年4月21日	1984/4/21	2次赤字線の意見書提出、連休明けに判断、道知事意向 存続へ道特例訴え	国鉄第2次廃止対象ローカル線問題で、道が対象沿線72市町村長招き、20日「国鉄特定地方交通線第2次線問題懇談会」札幌で開催、道知事から情勢報告意見書未提出は17道県のうち福岡・佐賀・北海道のみ情勢厳しい、法施行で政治的レベルでの突破口切り開くのみ、意見書は4月と5月が最後の綱引きの時、連休明けに最終判断考え、意見書の内容は北海道特例必要性訴え、全線一括の廃止反対
網走新聞	昭和59年5月10日	1984/5/10	湧網線、存続を強く要望、地方の時代逆行 赤字ローカル線の廃止、中央主導にも不満 知事意見書で地元の声聴取 副知事：道内政治力の結集必要 オホーツク本線への願望理解	知事意見書提出含め、今後の対応決める参考に線区別懇談会開催、湧網線は9日佐呂間町で開催、沿線1市4町の首長・利用者代表ら70人、道側から副知事、市町側9人発言、産業・教育・生活あらゆる分野で依存する湧網線存続訴え副知事：14線が開発に大きな役割・オホーツク本線の重要性認識、存続の突破口開くために道内の政治力結集し、北海道の特殊性粘り強く訴える
網走新聞	昭和59年5月10日	1984/5/10	納得できぬ一律廃止、オホーツクには特殊事情	湧網線の線区別懇談会で、湧網線存続期成会会長（佐呂間町長）が湧網線の概要・存続求める理由8項目を説明
北海道新聞	昭和59年5月11日	1984/5/11	湧網線懇談会、生活に不可欠、副知事に住民訴える	湧網線の存続問題について、道副知事と地元住民の懇談会、9日佐呂間町で開催、傍聴席に20人詰めかけ、副知事「中央の情勢は非常に厳しい、5月が大きなヤマ場」 知事意見書巡り、提出するなら内容十分尊重するよう運輸省に条件づけ、2次線14線に線引きするのかの注文・質問、副知事の明確回答なし

網走新聞	昭和59年5月11日	1984/5/11	湧網線、副知事が体験乗車、通院にどうしても必要車中でも存続の声	副知事が湧網線線区別懇談会出席後、佐呂間から網走まで体験乗車、存続訴える住民の声に耳かたむけ、1両編成の車内は懇談会出席の40人乗車で満員、副知事は乗り合わせた数人の乗客と話し、住民の足として不可欠に理解、
朝日新聞	昭和59年5月12日	1984/5/12	* 緊急報告：鉄道が消える（上） 過疎イメージ増幅、花嫁もこない あきれた鈍足急行・相互依存する町村・地域崩壊の危機感	第2次廃止対象14線区別懇談会では、存続訴える切実な声繰り返される利用者の減少が赤字を増やし、赤字改善の国鉄合理化がいつそうサービス低下、客離れに 懇談会で知事指摘：国鉄は使いづらくして赤字線切り捨て、地域の実情に合ったダイヤ編成必要 合理化の名目で不便とはいえ、鉄道がなくては困る声は切実：通学・通院・買い物 遠別－留萌間の急行、約百キロが2時間半羽幌線廃止で国鉄職員400人減、飲食店・商店・学校減少、地域全体の危機
朝日新聞	昭和59年5月12日	1984/5/12	赤字線廃止、道議会総務委員長談：意見書提出やむなし何線残すかで勝負	道議会総務委員長が11日記者会見、知事意見書の提出をこれ以上凍結しては法律上の意見具申の機会放棄し、運輸省の見切り発車の口実に、意見書提出やむなしの見解 道議会は57年12月、58年7月、59年3月の3回、第2次ローカル線確保の要望書決議、存続要望 対象14線区について、ある種の選別行われる可能性示唆
読売新聞	昭和59年5月12日	1984/5/12	2次線廃止、道議会委員会が判断示す、意見書提出やむなし	道議会総務常任委員長談話：知事意見書の提出やむなし、意見書提出の場合中央の高度な政治レベルによって本道の意向に沿う解決策を見いだしたい 知事の意見書提出拒否を支持してきた道議会が軌道修正「凍結解除」で、知事が15日予定の定例記者会見で意見書提出を正式表明
北海道新聞	昭和59年5月12日	1984/5/12	知事、赤字線の意見書で15にも提出表明 道議会やむなしの見解	道知事ら道幹部が11日まで続けた線区別懇談会・各種団体の意見聴取で「提出せざるを得ない」の意見大勢、道議会が議決した3回の路線確保要望意見書が一種の垣根に、委員長談話で取り払い 道知事、15日にも意見書提出正式表明
北海道新聞	昭和59年5月14日	1984/5/14	* 84潮流：記者の視点 国鉄赤字線第2次廃止、苦悩乗り越え現実的対応を！ 存続運動路線しぼれ、情勢厳しく全線は望み薄 壁を破る説得力が問題	第2次線14路線が廃止、本道の鉄道網は半世紀前の昭和3年当時の姿に逆戻り 実情は国鉄再建法を強力な後ろ盾とする政府の赤字ローカル線切り捨て方針、知事意見書の提出は現実的な判断、意見書はあくまでも手続きのワンステップ 意見書では赤字ローカル線廃止の不合理性を徹底的に突き、本道の特殊性大いに強調すべき、赤字ローカル線の切り捨ては国鉄再建には微々たる効果、国鉄再建は利用者サービス忘れ、経営努力怠り国民に見捨てられた親方日の丸体質 廃止路線選定に全国一律の物差しは無神経で乱暴、本道は全国廃止総延長のほぼ半分、鉄路が地域開発の柱の本道特殊性に配慮なし 全線存続は切実な願い、誰も可能とは思っていないのも事実、的を絞った対応必要に
読売新聞	昭和59年5月18日	1984/5/18	国鉄2次線、廃止反対意見書まとまる 知事あすにも提出、生活・経済に重大支障	知事意見書提出決断後の道は、関係団体との意見書調整、17日取りまとめ、総論：第1次、2次廃止は「北海道の開発や今後の発展に重大な影響及ぼす」「ローカル線問題は、短期的収支ではなく将来展望踏まえ、長期的視点で解決すべき」6項目にわたり廃止反対理由説明 各論：14線について存続必要性線区別に強調 18日の道議会総務委員会で説明、19日運輸相へ提出
北海道新聞	昭和59年5月18日	1984/5/18	国鉄再建管理委員会意見書、変更案なお不十分 赤字線廃止など遅れ、改めて分割・民営を 7月末に第2次提言も 委員長会見：抜本改革なければ 再建無理 運輸相が変更案を了承	国鉄が5月上旬に示した改善計画の変更点：要員を32万人体制に、幹線収支を黒字に、貨物3万両体制に 管理委員会：昨年8月の緊急提言の実施点検、総体では悪化する経営環境の中で国鉄も相当の努力していると一応認識、本社会含む経営管理機構の抜本改革・赤字ローカル線廃止の遅れ強調、国鉄が瀕死の状態に近づいていることを国民に理解してもらう、現行の公社制度の枠内では国鉄再建は極めて難しい、民営・分割示唆
毎日新聞	昭和59年5月18日	1984/5/18	廃止承認へ動く国鉄2次対象線、どうなる本道への政治的 配慮、特例残す政令改正は期待薄、第3セクターを枠外で 主張の声高く	2次線33線を抱える17道県の知事意見書が出そろい見通し、これで2次線の廃止承認は時間の問題、本道勢が一致して望む「廃止基準の北海道特例」の実現法政上（政令改正）期待薄
北海道新聞	昭和59年5月29日	1984/5/29	運輸省、2次線廃止線の現地ヒアリング、 あすまず胆振・富内	道知事から知事意見書提出を受け、運輸省は5月30日から6月6日までの日程各線区別の現地ヒアリング実施、併せて代替道路の未整備区間の現地調査 知事意見書に盛られた廃止反対の理由や地域実情を地元説明・意見聴取が目的 5班（運輸省課長クラス・札幌陸運局・道オプザーバー）で地域各界各層の代表 おおむね10人から2時間

朝日新聞	昭和59年5月29日	1984/5/29	ローカル線、運輸省あすからヒアリング まず富内・胆振線	運輸省の線区別現地ヒアリングの日程決まる、沿線市町村の関係者集め、運輸省側姿勢の説明、地域実情・意見ヒアリング、現地調査は代替道路の整備状況が中心 この現地ヒアリングで廃止承認への手続きすべて官僚
読売新聞	昭和59年5月29日	1984/5/29	国鉄2次廃止線、あすからヒアリング まず富内・胆振線	道内対象線区別現地ヒアリング、30日の富内線・胆振線を皮切りに来月6日まで実施、地元代表から先に提出された知事意見書の内容・地域の実情を1線当たり2時間をメドに要望聞く 湧網線：6月4日午後4時、佐呂間町
毎日新聞	昭和59年5月29日	1984/5/29	運輸省、国鉄2次線赤字線ヒアリング あすから14線区で、富内・胆振線皮切りに	28日、運輸省から道に入った連絡、運輸省と札幌陸運局の担当員ら5班に分かれ現地入り、各線区の関係町村長・存続期成会代表らから知事意見書内容・地域実情の説明・意見聴く、場所によっては代替道路の未整備区間など可能性聴く
北海道新聞	昭和59年6月6日	1984/6/6	*北見・網走 2次線廃止路線（湧網線・池北線）現地ヒアリング 利用度高い、存続を、住民の切実な訴え相次ぐ	国鉄垂赤字自利ローカル線赤字屋イス溶炉線、4・5日」、湧網線：名寄本線、池北線を抱える網走管内で実施 池北線：運輸省鉄道監督局国有鉄道部長：主催者側として「画一的・形式的なヒアリングにならないようにしたい」、膨張百人以上湧網線：常呂－佐呂間間代替バス路線の現地調査、常呂町長「冬季は雪で道路ふさがり、バスの代替輸送は現実的に不可能」指摘
網走新聞	昭和59年6月6日	1984/6/6	運輸省のヒアリング、過疎化に拍車・地域崩壊 湧網線存続強く訴える 地元と行き違う、手続き急ぎたい	道知事兼書：本道は特殊な条件下で深刻な影響、地域実情について住民の声聴くよう要請、本道だけを対象にヒアリング開催 常呂町長：過疎化の振り子が振り切れ、これから戻ろうとしている時、この地域の実情を無視することは、国の政策が中央中心の表れ、国の運輸政策と開発政策には大きな矛盾、道路は幅員狭く冬期間は雪で途絶、代替バス運行困難 国有鉄道部長：廃止は法律に基づき、基本曲げられない
北海道新聞	昭和59年6月6日	1984/6/6	国鉄、本道の分割・民営化は必至 再建管理委員会が結論、さしたる支障はない、来月提言へ 国鉄の余剰人員対象まとまる、一時帰休や出向導入 勧奨退職促進、条件改定、2万5千人	国鉄の経営形態の抜本的改革検討の国鉄再建管理委員会が5日協議、北海道・四国・九州は旅客の流動実態・地域のまとまりから分割にさしたる支障なしの見解 分割の必要性：巨大組織で管理限界・全国一元化は地域実情から遊離 全国交通ネットワークは鉄道・航空・自動車など特性を活かした複数の交通体系で形成すべき、鉄道は特性の発揮できる主要幹線に限定、経費の内部互助は収益性ある東海道・山陽新幹線、首都圏から合理的範囲の補助に限って妥当、技術的面は相互直通列車の運転で可能
北海道新聞	昭和59年6月7日	1984/6/7	*北見・網走 ヤマ場迎えたローカル線、網走管内の現状 存続運動最後のツメ、直通バスの影響も懸念	湧網線：ユニークな運動盛ん 湧網線確保対策協議会主催で58年6月16日、沿線1市4町住民約200人が中湧別から網走まで列車乗車、車内で住民総決起大会、58年9月3日上湧別町商工会青年部主催の湧網線沿線人力車キャラバン、90人が交代で百キロ走破 59年3月国鉄湧網線存続対策議員連盟結成 *名寄本線・池北線・相生線・興浜南線各線の状況紹介
北海道新聞	昭和59年6月7日	1984/6/7	国鉄第2次廃止対象線現地調査終わる、 届いたか地元の訴え、冬を経験せねば無意味	知事意見書提出を受けて、5月30日から始まった線区別懇談会が6日の標津線現地ヒアリングで終了、積雪寒冷地の特殊事情、鉄道が通学・通院の足の実情訴え、運輸省側からの具体的な存続感触得られず、廃止に向けた一つのステップの印象残す
北海タイムス	昭和59年6月7日	1984/6/7	*ふんばれローカル線14：湧網線 観光客来なくなる、周遊券無視の営業係数	昭和56年10月、国鉄のローカル線切り捨て気運に反発した沿線自治体がオホーツク本線構想「接続さえ良くなれば、観光客はきっと来てくれる」 湧網線の網走湖・能取湖・サロマ湖を横目に、「将来これほど有望な観光地のレールをなくすなんてばかげている」、同線利用の観光客は周遊券利用の大学生、周遊券利用は同線の収益に計上されない：佐呂間町長談 サロマ湖周辺は、冬の観光客増加
北海道新聞	昭和59年6月8日	1984/6/8	道内赤字線だけ除外は無理、廃止手続き進める 運輸相、社会党議員団に言明	運輸相、7日、道内赤字ローカル線第2次廃止対象路線14線全線存続要請の社会党道選出議員団に「法律（国鉄再建法）と政令の定めにより、廃止承認手続き進めざるを得ない、同内線だけ除外は困難」 道意見書に対し、現地事情尊重の姿勢から現地ヒアリング終了で、最終的に態度固め
北海道新聞	昭和59年6月8日	1984/6/8	国鉄赤字線2次廃止、運輸相が表明、道内14線含め 近く一括承認	道内から特別措置による存続求める声強い、道内国鉄赤字ローカル第2次廃止対象路線取り扱い、社会党道選出議員団代表が存続要請に運輸相表明：「法律・政令の定める手続き通り進めざるを得ない」、承認時期は「非常に先ということはない」、今月中に一括承認の可能性強い

北海タイムス	昭和59年6月14日	1984/6/14	第2次赤字ローカル線廃止、一括承認許さぬ 中央陳情など強力な運動、全道会議で確認	運輸省の現地ヒアリング終わり、いつ運輸相が承認するか時期が焦点、13日 国鉄特定地方交通線確保対策会議が札幌開催、存続へ関係団体の結束強め、総決起 大会の意味合い 道知事：もはや政治的決着意外に道なし、本道の政治力結集して 難局打開に全力を
北海道新聞	昭和59年6月14日	1984/6/14	国鉄赤字2次路線、全道会議で要望決議 特例措置で存続を	道主催の「国鉄特定地方交通線確保対策会議」13日札幌開催、道内22機関・ 団体、国に対し本道の特殊措置・廃止承認手続きから本道14線除外を強く要請を 確認、道幹部を先頭に同会議代表が関係省庁・政党幹部中央陳情決定
北海道新聞	昭和59年6月15日	1984/6/15	国鉄2次線存続、政治力に期待 道知事ら懸命に陳情、	廃止承認の大きなヤマ場迎え、国鉄特定地方交通線確保対策会議代表約40人が 14日上京、知事先頭に関係省庁・自民党首脳らに最後の攻勢、運輸相「率直に いって対応に苦慮」認識示す 道知事記者会見：情勢は異常に厳しく、承認手続き 最終段階を実感、望みは捨てていない、道選出国会議員の政治力に期待
読売新聞	昭和59年6月15日	1984/6/15	2次赤字線存続を、知事ら政府・自民に要請	国鉄特定地方交通線確保対策全道会議が14日中央陳情、道知事・道議会議長など 22団体代表32人参加、運輸・自治・同開発庁各大臣、自民党総裁・幹事長に 要請内容：「本道の第2次線存続に特別措置講じ、当面、現在進めている全国 33選定承認手続きから本道14線を除外して」 運輸相：「全国一律の廃止基準 は法律作る時から問題、道の特殊性理解しているが、法律があり苦慮している」
北海タイムス	昭和59年6月15日	1984/6/15	ローカル線を残せ、本道上京団が要請行動	道・道議会・関係市町会議の代表が14日、運輸相・関係省庁・自民党首脳・政党 関係者に要請、各関係者の回答はおおむね慎重 運輸相：法律では一括承認、苦慮 している最中、路線承認の最終方針をまだ決めていない表明 自民党政調会長： 道内で廃止できる線が一つもない形は思えない、道内で取捨選択してもらわねば、
毎日新聞	昭和59年6月15日	1984/6/15	2次赤字線、14線除外を陳情、知事ら運輸相らを訪れ	国鉄特定地方交通線確保対策全道会議が運輸相・自治相・道開発庁長官・自民党 副総裁訪ね、「北海道における国鉄特定地方交通線第2次線の確保に関する陳情 書」提出、北海道の特殊性課題3項目に第2次線選定承認手続きから道内14線 除外を要望 運輸相：廃止の一律基準は、法を作る時から北海道に問題が出てくる との思い、北海道は人口密度が低く、ほかの地域とは鉄道の適性違う、選定承認 の結論はまだ、北海道の人の希望にどう応えるか苦慮している」、
北海道新聞	昭和59年6月15日	1984/6/15	* 赤レンガやぶにらみ 無理やり国鉄利用、その場しのぎ	6月の道議会特別決算委員会「知事は国鉄ローカル線廃止反対唱えているが 公用車ばかり利用、国鉄使っていない、道職員も同じ」知事の姿勢にクレーム
北海道新聞	昭和59年6月16日	1984/6/16	国鉄赤字線の第2次廃止、政治問題化の動き、運輸省軟化	国鉄赤字ローカル線の第2次廃止対象33線（本道は14線）を巡って最近、 各界から運輸省に対する廃止反対の要請活発化、同省「予想外の幅広い動き」と 慎重な受け止め、6月下旬に廃止承認の意向が強行突破困難の見方に傾き、一部 路線存続の可能性も示唆 道知事の陳情受けた自治相が15日、運輸相に「廃止 承認は慎重に」と異例の注文 運輸相：百キロ以上の長大路線は慎重に扱う、 与野党一致で同法改正を行うなどの現実的対応／一部路線に存続可能性示唆
網走新聞	昭和60年2月16日	1985/2/16	湧網線地方協議会開く、網走市長オホーツク本線を要望 代替バス道路の厳冬調査、3月初めにも実施	国鉄の第2次廃止対象の湧網線の第1回地方協議会、15日網走市開催、地元から 代替バス道路の厳冬期調査の要望、3月初め実決定、今回は調査後、調査結果 踏まえ本格的論議へ 昭和59年8月、国鉄から地方協議会への委員派遣を 湧網線確保対策協議会（1市4町）が拒否、湧網線存続運動継続 1月14日
網走新聞	昭和60年3月5日	1985/3/5	湧網線、代替輸送の厳冬期調査 バス転換無理、地元訴え 幅員狭い、しばしば吹雪で不通	湧網線の代替輸送バス道路厳冬期調査が4日、網走一上湧別町で実施、湧網線 特定地方交通線対策協議会第1回協議会で地元の要望受け、協議会として実施 道運輸局企画部長・旭川鉄道管理局地方交通線部長・網走支庁地方部長・沿線 1市4町首長ら25人、午前10時半網走支庁出発、湧網線の線路にほぼ沿って いる代替バス道路全線を調査 総延長のうち町道19%、道道26% 4町の吹きだまり雪害多発箇所・幅員5.5m狭い箇所・交通事故多発地帯17 の危険箇所 この日おだやかな天候、道路のアスファルト顔出し、厳冬期調査には 期待はずれ 地元参加者から運輸省に厳冬期の実情訴え、現状ではバス転換無理 を訴え
朝日新聞	昭和60年3月5日	1985/3/5	湧網線、道運輸局部長ら沿線厳冬期調査	網走支庁出発した一行は、常呂町の道道北見常呂線皮切りに中湧別駅まで17ヶ所 にわたり調査、実際に道路幅測るなどし、午後3時10分調査終了

北海道新聞	昭和60年3月5日	1985/3/5	地方交通線対策協議会、春なのに厳冬期調査 湧網線代替バス、地元疑問の声	湧網線の代替バス路線の厳冬期調査4日、湧網線特定地方交通線対策協議会が実施。24人参加、大型バスで厳冬期の積雪状況、除雪方法などチェックがねらい 予定路線94キロのうち問題となりそうな17ヶ所チェック、3月に入り最大60センチの積雪が半分以上融雪、道路に雪がない状態、沿線住民が望む本来の厳冬期調査からかけ離れ、5月連休明けの第2回協議会に調査結果報告
北海道新聞	昭和60年3月12日	1985/3/12	100回迎える国鉄再建管理委員会、国鉄再建陣痛続く 本州分割なお模索、地方線に存続の道、借金国民負担も	国鉄の抜本的再建策検討の国鉄再建管理委員会は58年6月10日の初会合以来3月14日で100回目迎える、1週間にほぼ2回のペースで会合、管理委員会の検討まとめ 緊急提言：第1次（58／8／2）赤字ローカル線に加え、赤字幹線も分離促す、地域格差運賃導入迫る（59／4／20実施） 第2次（59／8／10）全国一元的経営から脱却、分割民営化の方向 分割・民営：3島分割（北海道・四国・九州）（59／6／5）本州の分割が難しい 3年前の臨調答申では島別分離を含め全国7分割、管理委員会は3島に加え本州は4分割プラスアルファ
北海道新聞	昭和60年3月13日	1985/3/13	国鉄再建管理委員会、全国7分割固める 民営化と同時断行 地方90線、合理化徹底し存続 解説：収支調整は難問、赤字必至の本道に試練	行財政改革最大のカギを握る国鉄改革案を審議中の国鉄再建管理委員会が分割・民営化軸の国鉄再建案の骨格固めた 国鉄分割：北海道・四国・九州・本州の4島に分け、本州は東北・関東、北陸・甲信越、中部・近畿、中国・山陰の4ブロック「全国7分割」に踏み切った 30兆円超の長期債務は資産売却・新会社へ引き継ぎ・国民負担の3等分方式で処理 10万人余の国鉄余剰人員対策は特別立法で対処 地方ローカル線は分割後の新会社引き受け全路線存続 解説：問題はこれからの具体案づくり、本道の赤字は必至、どう生き残るか厳しい試練に直面、地方交通線は第1次・2次に次ぐ「追い打ち」からまぬがれたのがせめてもの救い
北海道新聞	昭和60年4月2日	1985/4/2	* 社説：国鉄に劣らぬバスの活用法を	道内の第1次廃止対象路線は8路線すべてが列車運行からバスに切り替えに、国鉄が56年6月に第1次対象線を選定して以来、ほぼ4年ぶりの決着、8線のうち白糠線は58年10月町営バスに転換、相生・渚滑・万字3線は3月で鉄路閉じ4月1日から民営および町営バス輸送に、興浜南・興浜北線・岩内・美幸4線も夏ごろまでにはバス切り替え終える見込み 鉄道は地域における基幹的な輸送機関、積雪地帯の本道では沿線の産業活動に重要な役割果たしてきた、しかし道路の整備、除雪体制整備の今日、バスは十分鉄道に代替できる公共交通機関に、バス輸送をいかに位置付け、それを地域の経済や暮らしにどう生かすか、鉄道の廃止が決まった以上、前向きの姿勢でバスの活用策を考えるべき、バスは決して鉄道より劣る交通機関ではない、活用法いかんでは鉄道以上に地域の経済振興や生活向上に貢献できる
朝日新聞	昭和60年7月16日	1985/7/16	迫る国鉄分割・民営化答申（上）その前夜 自民党：反対議員を調整役に、財源問題除き党内沈静 国鉄：批判派も一斉転進、人事刷新で部内を統一 国鉄再建管理委員会：一連の首脳人事を歓迎	臨調答申を受けて国鉄再建管理委員会が2年がかりで作業してきた最終答申が7月末、首相に提出 内容：全国の国鉄を「6分割」して「民営化」が確実 80年の歴史を持つ国鉄の大転機 昭和59年6月、国鉄総裁が日本記者クラブで講演、分割・民営化に賛成の発言 国鉄内の分割派・非分割派の対立一気に表面化、与党内の勢力争いに直結、6月末の総裁含む役員7人の更迭、前例のない事態に発展
朝日新聞	昭和60年7月17日	1985/7/17	迫る国鉄分割・民営化答申（下）この1年 最初の亀裂：巻き返した反対派、総裁演説に抗議相次ぐ 裏切り：手打ちの儀式も空振り 最後の抵抗：はね返った人事異動、政界工作も大勢動かず	行革の最大の目玉としている国鉄の「分割・民営化」路線は、国鉄総裁更迭に続く新総裁人事の発令、自民党内の巧妙な根回しで、その体制固め終わる。ここに至るまで当の国鉄では分割・非分割派双方の内部対立が続き、非分割派が大勢占める役員会は国鉄再建管理委員会とも激しい攻防を続けた。 * 記事は、その対立・攻防とその内幕解説
北海道新聞	昭和60年7月17日	1985/7/17	総評大会、事務局長が示唆、分割は絶対阻止、国鉄民営化は柔軟に対応 国鉄総裁、強力な余剰人員対策を管理委員会に要望	総評の第73回定期大会は16日、1985年度運動方針案、国鉄再建闘争方針案に対する本格的質疑入り、論議は国鉄の分割・民営化、労働戦線統一、春闘総括に集中 事務局長の中間答弁：国鉄再建闘争について「国鉄の分割を絶対阻止することに焦点当てるべき、民営化に反対するが国鉄再建では民営的手法採り入れる」国鉄再建管理委員会の「分割・民営化」には反対するが、民営化には柔軟な姿勢を示唆

読売新聞	昭和60年7月17日	1985/7/17	再建管理委員会が答申へ国鉄運賃は分割後も「通し」で、合算制は排除、遠距離通減も維持	国鉄再建管理委員会首脳談：国鉄の分割・民営化答申で問題の一つに指摘されている運賃精算の方法について「現在の運賃制度を基本とする」、分割会社間にまたがり運行する場合も現行通り、距離に応じて運賃を決める通算制方式を答申に盛り込む方針 ＊国鉄の運賃計算：幹線・地方選（ローカル線）別に、乗車距離数に応じて決める通算制方式採用、遠距離通減制（遠距離安く） ＊国鉄と私鉄の相互乗り入れ区間は、国鉄運賃と私鉄運賃の合算制採用 ＊国鉄分割後、独立した民間会社になり、本州で相互乗り入れした場合、「合算制」は運賃割高になると指摘 ＊利用者の負担増を避け、現行の通算制採用と遠距離通減制維持の考え
毎日新聞	昭和60年7月17日	1985/7/17	国鉄再建管理委員会首脳、分割後は3本立て運賃、新幹線・幹線・ローカル線で	首脳談：答申では「運賃の弾力化」を明記、現在の幹線とローカル線の2本立てが分割後の近い将来は新幹線・幹線・ローカル線の3本立て運賃に多層化 答申の骨格：本州を3地域に分け、北海道・四国・九州を加えて全国を6分割、当初は旧国鉄100%出資の特殊会社とし、順次株式公開して民営化、赤字の避けられない3島には計1兆円の基金設け運用益で赤字埋める
毎日新聞	昭和60年7月18日	1985/7/18	国鉄再建、全国知事アンケート調査、負担増懸念、民営は6割賛成	分割・民営化を柱とする国鉄再建管理委員会の注目の答申が26日に提出、特に全国6分割・民営化が盛り込まれている改革案について、全国知事のうち27都府県知事が「民営化」に賛成、「分割」の賛否はほぼ半々、18日まとめた共同通信社の調査で明らかに 道知事：民営化は反対意向は強いが保留、分割は条件付き反対「産業・生活路線は国責任で」 ＊全国知事の意向を一覧表にまとめ
北海道新聞	昭和60年7月19日	1985/7/19	加藤・国鉄再生管理委員会委員長代理に聞く、分割・民営前途明るい、地域の特徴出せる、本道は拠点間輸送に活路	委員長代理にインタビュー、国鉄改革に臨む最終的な考え方聞く 同氏：「国鉄再建は分割・民営化の道しかない」強調、北海道については「札幌以外にも新しい拠点づくりが進んでおり、今後、鉄道が役立つ」、新しい「北海道会社」の前途は決して悲観すべきものではないとの見解 ＊北海道関係：Q／分割した場合、北海道と九州・四国はどうしても赤字になってしまう。結局、3島切り捨てになるのでは？ A／「3島会社」には基金を創設しその運用益で赤字を補てん、あとはそれぞれに努力してもらうことになる。自立できる相応の額としたい。新会社を特殊会社としているのは、いつでも病院に入れる（国が面倒みる）ということ。未熟児を完全看護していく体制をとろうということ。 Q／北海道会社の見通しは？ A／北海道の開発はこれまで札幌中心に過ぎた。いわゆる拠点づくりが遅れていた。しかし、次第に旭川・北見など新しい拠点づくりが進んでいるように思う。この方向がさらに進展すれば、お互いの連絡が不可欠となり、当然、鉄道も役立つようになるだろう。