

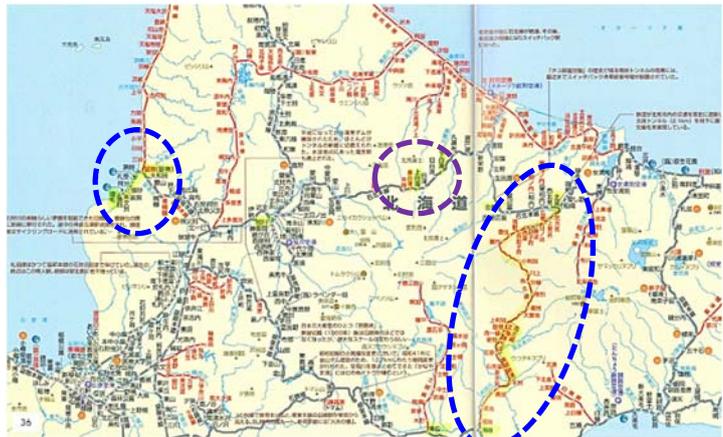
# 鉄道路線廃止後バス転換を図った沿線などを視察

## 本別町等との意見交換を実施！

～鉄道特性活性化プロジェクト第10回会合において現場視察～

5月19日から21日にかけて、JR連合が主催する「鉄道特性活性化PT」の活動の一環として、北海道エリアにおける現地視察及び「第10回会合」を実施、様々な現地視察や、関係自治体及び地方議員団連絡会議所属議員との意見交換等を行った。今視察には、PTのアドバイザーである太田専修大学教授を含む計13名に加え、JR連合地方議員団連絡会議の菅原北海道議会議員、春井池田町議会議員及び笠木旭川市議会議員にも参加を要請、行動を共にした。

現在PTでは、「鉄道特性活性化基本戦略」ベースとした中間答申（案）の策定に着手している。中間答申（案）は、「基本戦略」策定当初からの基本構成であった「①JRの競争力強化をもたらす鉄道特性の発揮」、「②公共的役割としての鉄道特性の発揮（鉄道の再生）」、「③鉄道特性を発揮することが極めて困難な地域への対応」という3テーマに加え、「④日本の鉄道再生に向けた行政の構造改革」という柱を新たに加え、議論・検討を行っているところである。日本は世界でも類例のない超高齢化社会・人口減少時代に突入し、鉄道についてもここ10年間で約600kmに及ぶ鉄道路線が廃線となっているが、今回の視察は、こうした厳しい現実を直視し、とりわけ「③鉄道特性を発揮することが極めて困難な地域」の地域公共交通に関する提言内容を検討・肉付けしていくことを主眼に置き実施した。具体的な視察対象としては、2006年に路線廃止となりバス転換が図られた旧「北海道ちほく高原鉄道（ふるさと銀河線＝池田～北見間）」の沿線や、本年4月にJR北海道より路線廃止届が出された留萌線（留萌～増毛間）をメイン対象に選定した。



※（参考）図中の赤線・字は既廃止路線（JR乗りまわし地図帳より転載）

### <現地視察を行った箇所は以下の通り>

#### ◆旧「池北線」（ふるさと銀河線として2006年4月に廃線）

勇足駅跡、本別駅跡、足寄駅跡、陸別駅跡、りくべつ鉄道「百恋駅」、北見市内橋梁跡

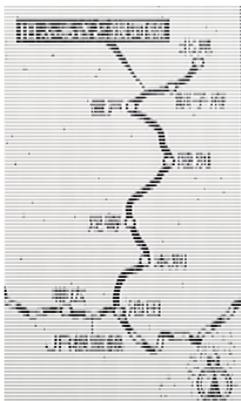
※加えて本別町との意見交換を実施

#### ◆北見市～JR石北線～旭川・・・遠軽駅、旧白滝駅跡、上白滝駅跡、奥白滝駅跡

#### ◆旧「羽幌線」（国鉄民営化時の1987年3月に廃線）・・・三泊駅跡、臼谷駅跡、小平駅跡

#### ◆JR留萌線（留萌～増毛間、2016年12月廃線予定）・・・留萌駅、増毛駅、廃線予定区間を乗車

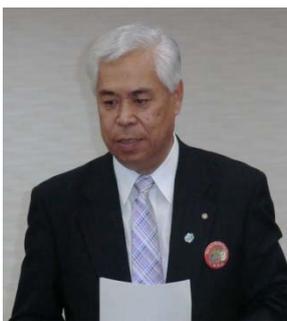
旧「北海道ちほく高原鉄道（ふるさと銀河線）」（以下「銀河線」と記す）は、国鉄時代、国鉄再建法による存続基準を満たさないとして1984年に第二次特定地方交通線に、すなわちバス輸送への転換が適当であると位置付けられた「池北線」が、JR発足後、1989年（平成元年）に北海道唯一の第3セクターとして発足したものである。しかしながら、当該140km区間は、種々の経営努力がなされたものの、利用者数は約12年間で半減、営業赤字を補填するべく設置された経営安定基金はバブル景気崩壊後の超低金利時代により運用益が激減し、元本取り崩しにより底



北海道新聞記事より転載

をつく状況となった。2003年より関係者（社、道、沿線自治体）により構成される協議会が設置され、問題点や増収対策、路線の存廃等も含めた方向性についての協議が開始され、紆余曲折を経て2006年4月に営業を終了、1911年の網走線全線開通から95年で鉄道の営業に幕を下ろした経緯がある。現在は、先述のとおりバスによる代替輸送が行われており、本年は転換後10年を迎える節目の年となる。陸別町を堺に、陸別町～帯広市間（南側）は十勝バス（株）、陸別町～北見市間（北側）は北海道北見バス（株）により運営されているが、利用は低迷。2015年度はバス転換当初より10年間で約2～3割が減少、大きな原因の1つは人口減少、中でも主たる利用者の高校生の減少が挙げられている。

**視察初日**は、沿線のエリア毎の特情はもとより、地域の足の確保や地域振興に向けて腐心する沿線市町の取り組み状況や課題認識等を見聞き活動へ反映すべく、まず「銀河線」南端の池田町へ赴き、そして中間町である陸別町、足寄町、本別町を訪れ、沿線及び関係施設等の視察を行った。各町では「銀河線」廃止前より中心駅にあったコミュニティセンター内外の施設・設備を拡充して、旧駅舎・車両・軌道（レール・まくらぎや橋梁等）を一部保存・活用するなど、人が集まり交流する場とするべく、様々な鉄道遺産の利活用・観光スポット化を図っている。なお、「池北3町」と呼ばれる陸別・足寄・本別の3町は今春、国の地方創生関連交付金などを活用して地域活性化をめざす構想を打ち出し協定を締結。その中の観光振興策の中心として、旧駅舎を活用した3町の「道の駅」の連携による観光地域づくり推進法人を創設した。「道の駅」を振興策の核に据えた構想であり、これらを結ぶ交通の果たす役割等が注目される。同線遺産の大規模な利活用の取り組みを挙げれば、陸別町では「銀河線」廃止から2年後の2008年に、陸別町商工会が運営する観光鉄道『ふるさと銀河線りくべつ鉄道』が設立され、現陸別駅構内では、旧「銀河線」で活躍した列車の「乗車体験」や実際に運転できる「運転体験」等が有料で行われている。今回の視察は平日であったこともあり、各「道の駅」ともに利用客はまばらであったが、バス転換後の町の努力や想いが感じられた。



本別町・高橋町長

その後、JR連合地方議員団連絡会の菅原北海道議及び春井池田町議も参加のもと、本別町内において、本別町の高橋町長及び企画振興課の小川課長補佐をはじめとする交通政策担当者3名と意見交換を実施した。

高橋町長からは、「銀河線」発足から路線廃止・バス転換に至る経緯と想い、地域の高齢化や人口減少等によって利用者が減少する中での取り組み（元駅や土地、車両・橋梁等の構造物の再活用）や、路線バス・コミュニティバス運行における課題認識、道東・道北エリアの地域振興に向けた危機感や取り組み内容等を伺った。



菅原 北海道議会議員

続いて、菅原道議は、JR北海道における不祥事を受けて有識者等の第三者が中心となってとりまとめられた「JR北海道の再生に向けて」に言及、JR北海道における「選択と集中」の必要性が明記され、JR北海道ではこれに向けた様々な議論・検討が行われていること、地域公共交通検討会議ではJR北海道から線区別輸送密度や営業係数が公表され、駅の廃止や路線の存廃論議が巻き起こっている

状況の紹介があった。その中で感じている危機感や、交通行政の改革の必要性についての訴え、そして特に日高線の復旧に向けた関係者（協議会）の動きや、留萌線廃止に向けた動きを



春井 池田町議会議員

中心とした情報提供に加え、JRや自治体のみならず地域住民の積極的なコミットの必要性・重要性が述べられた。そしてJR連合の仲間とともに地域公共交通の確立に向けて考え、動いていく旨の意思表示を受けた。また春井町議からは、池田町の視点から見た「銀河線」廃止とバス転換に向けた経緯、廃止論議の際に生じた市町間の温度差、路線バス利用促進のための学生への補助金支給の取り組みと課題、町内を走らせているコミュニティバス運行に係る課題（農村エリアの公共交通確保を求める声等）、過疎化が進む地域公共交通の確保における市町の取り組みの限界と国・道による支援拡充の必要性を訴える話があった。三名からのこうした情報を踏まえ、参加者による幅広い意見交換が展開された。

中でも、バスに対する公的補助制度が現状にマッチしていないこと、具体的には特に廃止された鉄道路線の代替路線バスに対する公的補助は、補助要件が厳格（廃止路線に沿った路線設定、バス停の設定方）との意見や、幹線系と中心とした補助に係る制約（複数市町村を跨がるバス路線は中核都市とを結ぶ系統でなければ補助対象とならないこと）等、柔軟な制度設計になっていない点の指摘があった。また生活路線バスにおいては、平均乗車密度が5人未満となれば補助が打ち切られるといった、地域公共交通の在り方・国の姿勢を変革する必要がある旨の意見も出された。多くの基礎自治体はバス輸送の充実と利便性向上（かつ効率的な運営）を考えているものの、制度の壁が自治体の裁量を阻害しており、代替としてのバス輸送が本来の機能を発揮するためにはバスに対する補助制度にメスを入れる必要があるということを伺い知れた。尤も、赤字経営となっているバス会社へ補助金が交付されている点については、バス会社側が地域とともに積極的に主体的な経営努力を行うよう促すためのインセンティブ設定等の仕組み作りも不可欠であると感じた。また、実際の人の流れはもはや1つの基礎自治体内にクローズされていない現実に鑑み、複数の自治体を跨がって包括的な運輸行政を展開することの必要性、すなわち広域自治体連合の形成と調整を図ることが住民のニーズにマッチするとの意見にも共感を覚えた。本別町では、隣町との間で独自のバス輸送を設定し試行錯誤をしており、地域の持続的な公共交通確立のためには、こうした取り組みへの支援の拡充の必要性も強く感じた。その他、同町が道内の他市町村とともに、地域振興の「仕掛け」の1つとして、北海道等に対し「観光列車」の創設を提案し、実現にむけては今年度の道予算において調査費（800万円）を確保したことや、エリア毎の魅力を発信するべく連携していること、近年社会問題化しているバス運転者不足が過疎化地域のバス交通に大きな影響を与えていること（受委託費の高騰が自治体財政を圧迫）等も伺った。高橋町長からは、JRへの期待と激励のほか、地方バスにおける客貨混載という手段の有効性や、「次世代の子供たちに確かな町を残したい。物流も含めしっかりとした町にしていく」といった想いも示された。

**視察2日目**には、本別町を出発して北上し、観光鉄道『ふるさと銀河線りくべつ鉄道』の「百恋駅」（「銀河線」運行時の元信号所）や、事前に伺っていた文化圏の境界とも言える陸別～置戸町間の山間を視察しつつ、北見市へ向かった。

北見市内では整備された鉄軌道跡（橋梁）を視察。その後、石北線の運行状況や沿線（遠軽駅含む）の状



本別町との意見交換の様子



石北線「旧白滝駅」跡



第 10 回会合の様子

況、今春のダイヤ改正において廃止された駅跡等の視察を行いつつ、旭川市へ向かった。旅客輸送という側面では極めて厳しい現状が垣間見えたが、北海道という巨大な農産物生産地の大量生産と大量輸送において、貨物鉄道の存在意義は大きいといった意見も出された。

旭川市においては、第 10 回会合を開催し、今視察にて得られた知見や課題認識をいかにして提言に反映するかなどにつ



笠木 旭川市議会議員

いて、議論を行った。また同会合では、太田教授より北見市の交通行政や課題（地域公共交通網形成計画を策定中であることや、北海道北見バスによる代替バスの利用状況（バス転換後 10 年間で利用者数が 2.5 割減の 36 万人、赤字経営、物流面における石北線の重要性等）についての情報提供を受け、前日の「銀河線」沿線市町視察の総括を行った。

さらには、JR 連合地方議員団連絡会の笠木旭川市議との間で意見交換を実施し、改築された旭川駅に関する情報提供のほか、旭川市行政の課題や、地域公共交通に関する意見交換を行うことができた。

視察 3 日目（最終日）には、本年 4 月に鉄道路線廃止の届出がなされた JR 北海道留萌線（留萌～増毛駅間）の沿線や運行に係る状況把握と、既廃止路線（羽幌線）の跡地活用状況等の視察を行った。留萌線については、沿線の人口減少が著しく、また沿線は山間部からの落石などの危険箇所が多数あり徐行区間となっており、鉄道の速達性・利便性は完全に失われていることを実感。沿線には道路が整備されており、鉄道の営業係数が 4 千円を超えるなど、鉄道特性を発揮することが極めて困難なケースを象徴していると感じた。もともと海沿いの見事な景観を臨む路線であり、過去には映画の舞台にもなったこともあり、観光振興の取り組みも行われているが、廃止決定後ということもあり、鉄道ファン等の旅行者で列車内の座席はほぼ満席状態であった。一方で、JR 北海道はこの間、沿線自治体との間で廃止に向けた協議を繰り返し行ってきており、バスによる代替輸送を確保することで合意に至った。今後は、バス転換による地域住民の通学や生活における移動手段の持続的な確保に加え、鉄道路線が失われた後の地域振興策等、地域が一体となった取り組みが求められる。

今春の北海道新幹線開業（新青森～新函館北斗）という華やかな側面がある反面、上述のとおり JR 北海道では「選択と集中」の取り組みが内外に示されており、今後は留萌線のように路線廃止・他交通モードへの転換、という結論に至るエリア・線区が出てくる可能性もある。過疎化が進む北海道ように広大かつ雪国エリアで、地域住民の公共の移動手段を将来にわたっていかにして維持・確保していくのか、最前線の事例（鉄道の存廃・地方の苦労等）を目の当たりにし、肌身に感じる視察を行えたことは極めて有意義であった。

今回の 3 日間にわたる視察を経て、PT における提言内容策定に資する視察となり、今後も引き続き中間答申策定に向けた取り組みを継続していく。



旧「羽幌線」の三泊駅施設はバス待合所に



留萌線「増毛駅」前にて