

2026 年度活動方針

「維持困難線区」公表から 10 年、「在り方」議論は膠着

2016 年、JR 北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」を公表して以来、10 年が過ぎ様とされています。しかし、10 年を費やしてなお、「北海道の持続的鉄道網の在り方」は見えていません。

JR 北海道は、国交省の監督命令により、年度内に「抜本的な改善方策」をまとめることを求められており、綿貫社長は 4 月の記者会見で「上下分離」の協議を沿線に提案しました。しかし、現状の国の鉄道政策に対して何の言及もないままに出された提案は沿線自治体の強い反発を受けることにしかありません。翌 5 月の記者会見では「沿線自治体との協議は時期尚早、中間的取りまとめにもこだわらない」、「全体的な進め方を含め、国や北海道と相談、調整」すると立場を変えざるを得ませんでした。

事態は「維持困難線区」が公表された 10 年前と何も変わることのない膠着状態にあります。いやむしろ、「維持困難線区」問題は JR 北海道だけではなく、日本の鉄道路線の在り方に係る問題として、日本の鉄道政策の転換を見据える課題となっています。

俎上の真っただ中にある国の鉄道政策の見直し

2022 年 4 月に JR 西日本が、同年 9 月には JR 東日本がそれぞれの維持困難線区を公表しました。国交省においても 2022 年以来、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を開催されてきました。本年 4 月の検討会では、基幹的鉄道ネットワークの維持のためには、新たな財源確保が必要であるとして、「幅広い受益者から負担を収受する仕組み」について「国、地方自治体、鉄道事業者等において引き続き議論を深めなければならない」との方向性を打ち出しています。

直近の動きとしては、自民党がこの 7 月 2 日に「鉄道制度・ネットワークに関するプロジェクトチーム」を新たに立ちあげました。都市鉄道やローカル線、鉄道事業者への支援制度等について 1 年間議論を重ねて提言をまとめ、来年度の「骨太方針 2027」への反映を目指すとしています。つまり、鉄道ネットワークの在り方と、それをどう維持していくかの「財源や方策」の議論は今まさに俎上の真っただ中に置かれているのです。

2023 年の「地域公共交通活性化再生法」改正の国会審議を通して、当時の国交大臣・斉藤鉄夫氏は「鉄道は公的インフラである」との答弁を繰り返しました。しかし、その答弁にふさわしい国の支援策が確立されたかと言えば、それは未だ不十分なままであり、したがって今もなお「議論を深めよ」、「骨太方針に反映せよ」との動きとなっているのです。言葉だけではなく、真に鉄道を公的インフラとして支えていくための政策転換ができるか否か、この 1 年はそのための重要な時間と位置付けられます。

10 年間を無駄にしないために、北海道の姿勢転換を求める

この 10 年間で、北海道からは 6 つの鉄道路線（石勝線夕張支線と 5 つの赤線区）が無くなりました。石北線の輸送密度も 947 人（2016 年）から 614 人（2025 年）にまで縮小しました。利用促進をめざすはずのアクションプランも 3 次に渡り取組まれています。結局は「負のスパイラル」を阻止すること

はできませんでした。その原因がどこにあるか。それは私たちネットワークが毎年の総会で指摘し続けてきたことですが、「北海道のリーダーシップの欠如」にあると言わざるを得ません。

この 10 年の間で、北海道は 2 つのことをやらねばなりませんでした。一つは鉄道政策の見直しを進めようとする国に対し、事態の最大の当事者として「北海道からの政策提言」を行うことでありました。もう一つは北海道創生の中核的課題である「食と観光」、とりわけ観光戦略の推進に鉄道の活用を連動させることでした。しかし北海道はそのどちらも行って来ませんでした。北海道は 10 年間、「利活用推進」というモラトリアムに逃げ込んでいただけなのです。

国の鉄道政策の見直しに「北海道からの政策提言」を行って来なかったことには、鈴木知事の考え方が反映しています。知事の中には鉄道を「公的インフラ」とする考えはなく、私企業としての「自立再生」を求めているからです。その基本認識は、鉄道を「公的インフラ」として見直していこうとする国の方向とは相容れず、北海道の現実から提起する重要な諸課題を普遍的政策によって保障させる契機とはしなかったのです。

もう一つの観光戦略との関りにおいては、北海道創生総合戦略が「観光立国北海道」を掲げ、北海道総合開発計画（国交省）が「世界トップクラスの観光地づくり」をめざし、北海道観光機構が総観光消費 3 兆円（2030 年）をめざす一方、克服すべき課題として、いずれの戦略も計画も「地域偏在」と「脆弱な二次交通」を指摘しています。道央、道南のオーバーツーリズムが問題となり、JR 函館線における旅客の積み残しが頻繁に発生している中で、「めざすべき目標の達成」と「課題の解決」のために行うべきは、旅行客の道北、道東、オホーツクへの誘引であり、そのための鉄道網の維持と活用です。北海道がその様な認識や戦略の持ち合わせていないことをはっきりと見せつけたのが、根室線富良野―新得間の廃止でした。今や富良野・美瑛はオーバーツーリズムの渦中にあり、十勝、根釧、オホーツクへの回遊が課題となっています。根室線富良野―新得間の復活は北海道観光の救世主と成り得たし、それは今でも成り得るのです。

鈴木知事はじめ道の鉄道部局はその認識を改め、「鉄道は公的インフラである」ことを認め、国の鉄道政策の転換のための「枠組みと財源の在り方」を国に提言すべきです。あわせて、オーバーツーリズム解消のための全道的な地域誘導策を策定するとともに、各地域が鉄道と観光を連動させた「地域公共交通計画」の改訂（地域観光 Maas）に着手するようリーダーシップを発揮するべきです。

この 1 年こそ、基本に立ち返った議論を

5 月 31 日付北海道新聞は「＜鉄路の行方＞黄色線区 動かぬ道議会」との記事を掲載しました。JR 北海道からあらためて「上下分離」が提案されたことに対し、「再び本格的に議論すれば、財政負担を自治体に求める JR の思惑に乗ることになる」との道議会関係者のコメントを載せています。

しかし、「国の鉄道政策を変えよう」という機運が起きている今こそ、道議会は財政負担のたらいまわしではない、「鉄道のあるべき姿」の議論をすべきです。

私たちはその議論として、今まで「3 つの視点」を提示し続けてきました。その視点の重要性はこの 10 年間まったく変わるものではありません。

その第一は「鉄道は公共インフラである」ということ、第二に「鉄道インフラを守る役割は国、都道府県、市町村のそれぞれにある」ということ、第三に「沿線市町村がなすべきは、「住民の足を守る」

ことと「行きたい町を作る」ことである」ということです。

交通政策基本法はその第 2 条で、交通は生活移動、地域間移動、観光及び物流の機能を有するもので、国民生活及び国民経済の発展に欠くことのできないものと規定しています。道路、港湾、空港などその機能を果たすインフラはすべからず公共インフラであるのに、鉄道だけが私的インフラとして不安定なままにしておくことは交通の機能の欠落を引き起こすことになります。

鉄道は生活移動、地域間移動、観光及び物流の 4 つの機能を一本のレールにより果たしており、その果たしている機能と便益に応じ国、都道府県、市町村がインフラ維持の負担を負うことは当然です。国は「鉄道は公共インフラである」と言いながら、「上下分離」によるインフラ維持費用の全てを市町村に負わせています。しかし、都市間移動や観光や物流の機能と便益の対価までを市町村に負わせることは著しい不正義であり、インフラ維持費用の大部分は国と都道府県が負うべきことこそ公正です。

そして市町村の役割は、住民の生活移動を確保するために、必要なサービスの範囲や量を測定し、調整をし、提供することです。そのためには市町村は生活移動を担う主体として鉄道運行に関わらなくてはなりません。そして市町村にとって何よりも大事なことは、自分たちの町の魅力を高め、「行きたい町」作りを進めることです。

このようにして「鉄道のあるべき姿」を見ていくなれば、国、都道府県、市町村のいずれも、そのインフラを維持するための負担を回避することにはなりません。

国交省の「地域モビリティ刷新検討会」や自民党の「プロジェクトチーム」が今後どのような提言を打ち出すかは、北海道の鉄道が果たしている役割と抱える課題をどれだけ認識させるかにかかっています。静観を打破し、道と道議会、市町村の奮起を求めます。

沿線と私たちがなすべきこと、行きたい町を作るために

2016 年、JR 北海道が「単独での路線維持が困難」として石北線の存廃を議論する意向を打ち出したのを機に、私たちネットワークはその名称を「ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク」から「石北沿線ふるさとネットワーク」に改称しました。ふるさと銀河線の廃線からちょうど 10 年が過ぎていました。

これまでの 10 年間、連続市民講座やフォーラムの開催、鉄道政策に関する様々な提言や要望を行うとともに、特急列車での車内販売や沿線ツアーの造成など鉄道利活用と観光の推進を進めてきました。

重要なことは、そのツアー造成を通じて地域に「変化」を促すことでした。見過ごされてきた地域の歴史や文化、生業、自然環境などの地域資源を活かし、地域の人々と共に磨き上げることで仲間が増え、地域の人々が集まり、地元の価値に目覚めた時、町は魅力を発散し人、多くの人々を引き寄せます。

今まで私たち森林鉄道や産業遺産、近代化遺産、オホーツク文化等をテーマにツアー造成を取組んできました。テーマの多くはほぼ前例のないものばかりで、地元の人々が気付かない資源や価値に眼を向けさせたことが出来ました。しかし、それを機に地元のプレーヤーを育てるまでには至っていません。これからの課題は地元のプレーヤーを見つけ、協力者を見つけ、持続的なツアーを可能にする取り組みを進めていくことです。

コンテンツを見つけ、組上げていくためには地域おこし協力隊といった新しい人材と元々の地元で根差した人材との連携が必要です。外に打ち出していくためにはプロモーター等既存の組織との連携が必要になります。同じようなテーマに取り組む他地域の組織との連携など幅広いネットワークの構築が出

来れば、私たちの進める「行きたい町作り」は「行きたいオホーツク作り」へと大きく前進することができます。

オホーツク観光連盟が解散し、オホーツク観光全体を構想する組織が無くなりました。一方で「歴史文化」や「野鳥観察」などのテーマに沿った新たな広域観光コンテンツ作りが動いています。こうした動きと連携し、新しいオホーツク観光の創造に参画していく必要があります。

私たちは常にオホーツク観光づくりと公共交通との連携を模索してきました。いくつかの私案※も検討しながら、「オホーツク観光 Maas」を取り纏め「オホーツク地域等公共交通計画」の中に組み込ませる取り組みが必要です。

人流作り、身近な賑わいの場としての駅の活用を

石北線は沿線住民にとって、通勤・通学・通院等日常生活の足として機能している。駅をその起点としていかに機能させていくかは、日常の鉄道利用を拡大させていくためにも重要です。パーク＆ライドとバリアフリーが重要な課題となります。駅のバリアフリー化は、乗降番線の変更によっても可能になります。跨線橋を使わない番線利用を研究し、JR 北海道に提起することで、施設改修なしにバリアフリーが実現します。

バスとの連携も鉄道乗降客の増加に貢献できます。列車の到着を待たずに出ていくバスの在り方を見直す。福祉バスやスクールバスを観光客にも対応させる等、柔軟な発想による公共交通の活用を地域住民と共に検討する。モビリティマネジメントのテーマとして駅を見直す、町の賑わい拠点として駅を活用するなどの取組みが重要です。

2025 年、相内駅を利用した「愛の猫駅フェスティバル」は駅と町に賑わいをもたらしたばかりか、1日に 63 名の乗降客を生みました。同様の取組みを複数の無人駅で或いは定期的に開催できる可能性を常に追求していきます。

日々の日常の中に駅を置くことが出来れば、マイレール意識の醸成を促します。周辺住民と共に駅利用の可能性、駅の賑わい作りを検討していきます。

※https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/t2_5gatu.pdf

(2025 年 5 月 T2 例会資料 オホーツクの観光戦略と公共交通の在り方)