

## ふるさと銀河線

### 再生のための活動方針案

#### 生活者と歴史から銀河線を考える

5月1日、置戸境野で開催したふるさと銀河線存続会議（以下「存続会議」）主催の学習会で、ある高齢者から「境野には商店が一つもなくなってしまい、今でさえ、夕食時のワサビ一つ買うのも北見へ行かなければならない。銀河線が廃止になり、これ以上の不便さを強いられるなら、私自身もこの世から消え去りたい」との悲痛な訴えがありました。

さらに学習会終了後、境野駅で、前田駒次のゆかりのある女性は「旧網走本線建設に奔走した駒次は、その運動費用捻出のため自分の田畑を売りつくしてしまったと親からよく聞かされた。私は2年前から月5回ほど北見市へ通っているが、650円の汽車賃のところ1,000円払って、銀河線の赤字を減らし、いつまでも頑張れと願いを込めて一人だけの運動を続けてきた」と語りました。

このように銀河線は沿線住民にとって、自分自身の一部のような存在であるだけでなく、人々の生きる希望の支えになっています。沿線住民から生きる希望を奪うことは、文化の破壊ともいえるべきものであり、したがって、赤字だけで廃止を論じるのは「木を見て森を見ない」考えであると思います。

また、駒次にゆかりのある方が、祖先の建設した鉄道を廃止させないため、自ら考えた割増料金を支払い続けた行為に、私たちは高邁な精神を学び取ることができます。中国の周恩来の「井戸水を飲むとき、井戸を掘った人の苦勞を思え」の格言がありのすが、私たちは、改めて前田駒次の苦勞をしのび、いま何をすべきかを考えるべきです。

このように考えると、銀河線を守る主体は私たち住民であり、その行動と熱意によってのみ、鉄道会社、沿線自治体、北海道を動かすことができるのであって、決してその逆ではないことを銘記しなければならないと思います。

#### 沿線を守る立場から銀河線を考える

旧網走本線開通から93年、沿線1市6町は、この鉄道によって発展してきたと言っても過言ではありません。私たちの先祖は、銀河線に乗って、この地に入植しました。

名寄線が廃止され、バスも運行されなくなりつつある紋別市が疲弊の極に喘いでいるように、もし、銀河線が撤去されたなら、沿線自治体の人口は激減し衰退に突き進むことは間違いありません。本州とは異なり、「まちがあるから鉄道が建設されるのではなく、北海道は鉄道ができてからまちができた」のです。したがって、鉄道がなくなれば自治体は間違いなく衰退します。

銀河線が廃止されていないにもかかわらず、置戸高校普通科は、本年定員40人のところ、応募は8人しかありませんでした。これは廃止を前提とした風評被害です。したがって廃止になった場合、応募者はゼロに近づき、廃校の危機に直面します。この例を含まない場合でも、3億円の赤字により廃止にした場合、沿線自治体の経済損失（これを「費用便益分析」といいます）は、その4倍の13億円に達します。

## 地球環境から銀河線を考える

今日、地球温暖化の危機が叫ばれ、CO<sub>2</sub>削減が国際的な緊急課題になっています。また知床が7月にも世界自然遺産として指定されようとしており、さらに銀河線沿線自治体は日本でも有数の有機農法、自然農法による農産物生産地として知られています。都市でアトピーの子どもをかかえる親たちは、汚染されていない空気、安全な水・食糧を生産しているこの道東に注目し、この農産物を食べ、ここに旅行できることを何よりの喜びとしています。だからこそ、この地域に住む私たちは、全国に先がけ、自分たちの生活の質を高めるとともに、安全な農産物を全国に提供することにより、道東産品の質を高めることが求められています。

そしてCO<sub>2</sub>排出量の少ない銀河線を守り育てる運動が、世界の地球環境保護政策の先端を走っていることを知る必要があります。すでに国会では、札幌選出の荒井聰代議士が、4月中に2回にわたり国会質問を行い、知床への自動車乗り入れ規制を提起し、銀河線などの鉄道利用を環境省、国土交通省に要求しています。

私たちの「銀河線に乗って知床へ」のメッセージは夢物語ではなく、いまや世界の人々の共感を得るものになっています。

## 具体的再生方針

神田社長は経営を放棄した

これまで私たちは、生活者や沿線を守る立場から、さらには地球環境を守る視点で銀河線を考えてきました。

次に、私たちが考えなければならないのは、3億円の赤字を出している銀河線をどのようにすれば再生できるかです。いま、この具体論を現実のものにすることが求められています。

これまで1年3ヶ月間、私たち存続会議は、単に「廃止反対」だけを唱えていたのではありません。2004年6月6日の関係者協議会において、「北海道、沿線自治体、会社は銀河線存続に向けて最大限の努力を行なう」ことを約束しました。

このため、私たちは再建の対策として、昨年6月内閣府に対して、「地域再生構想」を提出し、国はこれをふさわしいと評価しました。また、昨年11月には第6次構造改革特区で赤字穴埋め財源を創出するため「コミュニティ・ファンド特区」を提案し金融庁など3省庁の容認を得ました。同時に「DMV特区」（「デュアル・モード・ヴィークル」一道路・鉄道を走る乗り物）も提案し、国土交通省から現行制度でも運行可能の回答を得ました。また、昨年12月、私たちは「おにぎり1個で銀河線を走らせよう」と16項目にわたる増収、経費削減案を提案し、地元紙に意見広告を出しました。これらの提案に対し、高橋知事と神田社長は、実現困難との理由で何ひとつ採用しようとしませんでした。彼らが約束した「最大限の努力」を自ら破棄したのです。皮肉にも、私たちが構造改革特区で獲得したDMV運行は、一部実力者の“尽力”で本年、石北本線北見～網走間で実験運行されることになりました。これが北海道と会社の怠慢を示す何よりの証拠です。

さらに、本年3月27日の第13回関係者協議会では、民間のコンサルティング会社社長の中 博氏の再建提案を、陸別・足寄・本別の3町長が継続して検討すべきと強く主張したにもかかわらず、座長の道庁吉田企画振興部長は「検討に値しない」と強引に総括しました。

この審議強行は高橋知事の事前指示によるものであり、私たちは忘れるわけにはいきません。

また、会社には 20 億円の土地資産があるといわれ、私たちは昨年 8 月からこの情報開示を求めてきましたが、会社はこれを拒否し続けました。しかし、廃止決定した 3 月 27 日の取締役会後、私たちとマスコミの要求により公開を約束し、4 月 8 日になって、ようやく土地資産が、20 億円あることを文書で明らかにしました。

そして、4 月 17 日の臨時株主総会を迎えました。私たちは、93 年の歴史を持つ銀河線を廃止させる重大な株主総会だから、マスコミにも公開するよう動議を提出しました。これに対し、大株主である北海道が反対票を投じ、葬りさりました。また「沿線首長は廃止に当たり沿線住民の意見を聞くべき」「自治体議会の廃止賛成決議を得てから手続きをすべき」との意見に対し、「株主総会に出席しているのは首長としてではなく、取締役としてであるから、住民に対する説明責任を果たす必要はなく、議会決議を得る必要もない」と退けました。さらに 20 億円の土地資産を沿線自治体に売却すれば平成 18（2006）年度の運行資金は確保できるのではないか、との質問に対し、神田社長は「仮定の質問には答えられない」と拒否しました。株主総会の最後に私たちは付帯決議を提出しました。その内容は①会社は平成 18(2006)年 3 月までの間、道庁が委託した 3 コンサルタント会社の指摘事項を最大限実行する②会社が資金の目途がついたときは事業を継続する。また事業譲渡希望者が現れた場合協議に応じる一とするものです。「少しでも長く運行してほしい」との沿線住民の切なる願いを実現したいとする経営者なら、この付帯決議を拒否できないはずです。私たちはこの附帯決議が採択されるなら、廃止の原案に賛成する考えでした。ところが、神田社長はこの附帯決議は原案を否定するものだとし、北海道の反対票で否決しました。

初めから「廃止ありき」だった

銀河線沿線には、15 万人が住んでいますが、誰一人として高橋知事、神田社長から直接廃止の説明を聞いたものはいません。

このように、沿線住民にも 1 回の説明会も開かず、93 年間の銀河線の歴史に終止符を打とうしたのは、ある背景があります。それは、4 月 10 日一部実力者が、銀河線の鉄道用地の跡に、平成 18 年度にも、高速道路を建設すると発表したからです。3 月 27 日の関係者協議会の開会前、根室にいた高橋知事が、山本副知事と吉田企画振興部長に「廃止以外の選択肢はない」と指示し、同部長が十勝 3 町の反対を押し切って廃止総括を強行したのも、一部実力者の政治的圧力があつたからであり、初めから銀河線には「廃止ありき」の筋書きがあつたからです。株主総会である株主から「ここ（総会）には民主主義がない」と鋭い指摘がありました。民主主義が死に、政治的圧力がまかり通つたのが、この株主総会でした。道東の行政において、このようなおぞましい汚点があつたことを私たちは後世の子孫にしっかり伝えなければなりません。

バスは永久に走り続けるか

資本金 5 億円で 20 億円の土地資産を持つ会社が倒産した実例があるでしょうか。一部実力者の圧力に迎合した会社が、基金から 31 億円もの税金を浪費してレールを撤去するこ

とを黙って見過ごしてよいのでしょうか。これらの愚行を阻止するため、いま、私たちは、ふたつの分野で行動を起こさなければなりません。ひとつは、北海道運輸局に対する運動と、もうひとつは承継会社の立ち上げです。

4月20日、存続会議は道運輸局に対し、①地元協議会にオブザーバーとして存続会議を加えること、また同会議が推薦する学識経験者を加えること②会社は平成18年度にもレールを撤去しようとしているが慎重に対処するよう指導すること、を求めました。

これに対する運輸局の具体的回答はありませんでしたが、会社側より1日先んじて申し入れたことは、「廃止反対」が存在することを運輸局に認識させたことで効果があったと考えます。私たちは運輸局の地元協議会では、①現状どおり銀河線を運行させた場合②DMVを運行させた場合③バス転換させた場合の10～20年間の財政シミュレーションを公開させ、バス運行が永久に保証されないことを究明していきます。

私たちは承継会社を立ち上げます

このほど、東京の中 博氏は、ちほく高原鉄道株式会社の承継会社として「株式会社 銀河の森」を設立する方針を固めました。この会社は東京の資本と地元の出資により資本金5億円で発足させるものとします。私たちは沿線住民が主体的に銀河線を守る立場から、1口5万円の株取得予約運動を推進することとします。

私たちは裁判を起こします

今回の臨時株主総会の審議経過をみるとよくわかりますが、ちほく高原鉄道株式会社の経営者は商法違反と疑われることを繰り返しています。このため、弁護士との精査の上、臨時株主総会決議が無効との訴訟を提起します。

私たちはNPOを申請します

新会社が立ち上がると、全国の支援者にレール(1m)、枕木(1本)をパソコン上で“販売”し、これを赤字埋め財源とする運動を起こします。この財源づくり支援のため存続会議をNPOにして活動を活発化させます。このほか、このNPOは多様な支援活動を行なうこととします。

夢のある再生運動をします

全国の廃止された鉄道を住民の手により再生させた例として、万葉線、えちぜん鉄道、三岐鉄道 北勢線の3例があります。南海貴志川線存続再生が決まり、全国で4例目になる予定です。私たちの、ふるさと銀河線再生の挑戦は5例目であり、この成功は、廃止で揺れる全国の地方鉄道の大きな励みとなります。

銀河線が幸いなことは、宮沢賢治の短編童話「銀河鉄道の夜」のロマンが、沿線一帯に溢れていることです。

存続会議代表団の松岡義和氏（市立名寄短期大学学長）は、『宮沢賢治のファンタジア』の中で、次のように記しています。

「32の駅、乗降所、すべて宮沢賢治の短編童話で意味づけ、賢治童話のファンタジアの世界を歩くという企画である。具体的に例をあげると、小利別駅を「ポラーノの広場」

にし、川上駅を「月夜の電信柱」、分線乗降所を「かしわ林の夜」の作品の世界に設定していくというものである。

川上駅は無人駅で、あたりには人家もない。線路沿いに古い電柱を10メートル間隔で200メートルにわたって並べるともう「月夜の電信柱」の世界で「ドットコ、ドットコ」電柱たちの行進がきこえてくるようだ。賢治の愛読者にとっては、たまらない魅力である」

また、車体いっぱい描かれた松本零士氏の絵も子どもたちに大きな夢を与えてくれます。銀河線沿線の風景とこれらの素材は他の鉄道にはない魅力溢れた財産です。銀河線再生によって日本の子どもたちに大きな夢を与えることができます。

沿線住民のみなさん、銀河線を愛してくださっている全国のみなさん。銀河線再生と子どもたちにロマンを与える運動に、共に参加しようではありませんか。