

2006年5月26日

沿線市長・町長 様

ふるさと銀河線再生ネットワーク

代表 下斗米 ミチ

ふるさと銀河線財産の処分問題に関する要請

貴職におかれては、ふるさと銀河線（以下「銀河線」という。）の存続に力を注がれ、また廃線後は代替交通の確保と、廃線施設の活用に腐心されておりますこと、心より敬意を表します。

しかしながら、一部新聞によりますと、すでに撤去された踏切部分以外の、銀河線全線にわたる鉄路、橋梁等の撤去計画がこの6月中にも確定すると報道されております。私どもは、何ゆえ鉄路等の撤去が急がれるのかその真意が量りかねるとともに、撤去工事をめぐる利権がらみの報道がなされることには心を痛めるものであります。

銀河線は第三セクター北海道ちほく高原鉄道株式会社（以下「会社」という。）が、旧国鉄財産の無償譲渡を受け、また旧国鉄時代からの転換交付金と北海道並びに沿線自治体からの資金を財源とする「基金」の助けを借りて運行してきた鉄道でありました。その財産処分については、納税者であり出資者でもある沿線住民並びに道民に対する十分な情報開示のもとに、とりわけ沿線住民の意向を踏まえた慎重な判断が必要なものと考えます。

そこで私どもは以下の理由により、会社が所有する銀河線財産の処分計画について、これを拙速に決定することなく、少なくとも一年間の経過を見て決定すべきことを会社に申し入れられるよう、貴職に要請いたします。

今国会中の5月11日付けで松木謙公衆議院議員が提出した「ふるさと銀河線の廃止に関する質問主意書」に対し、内閣は「旧鉄道施設の全部を早急に撤去すべき義務はない」と明確に答弁しています。

同じく松木謙公衆議院議員が5月17日の衆議院農林水産委員会において行った質問に対し、中川昭一農林水産大臣、ならびに国土交通省大臣官房審議官が以下の主旨の答弁を行っています。

中川大臣は代替バスの運行について、「通学あるいは通院されている方にとっては、スタートしてご苦労されていることを聞いている」、「寂しさもあり、また実質的にも、いろいろな不便を現時点で感じているという発言がずいぶん多いことを承知している」とする答弁をされており、これは後述する逸走率の高さを懸念することに同じ考えであります。また、国土交通省は鉄道施設の観光活用について、「その独自性や周りの景観、自然環境との組み合わせ、何らかの形で体験型の施設とするなど、魅力を高める工夫によって、観光資源と

しての可能性は十分にある」とし、廃線鉄道の活用についても「所有者を中心として、地元の方々が十分に話し合いをし考えていただくことと思っており、その中で相談に乗れる部分もあると考えている」とする答弁をされております。これも後述する沿線住民による廃線鉄道の活用の検討を後押しするものであります。

銀河線沿線は日本でも一番の寒冷地域であり、かつ高齢化の進行が著しい地域です。バス転換後の逸走率について、北海道が6%と住民説明する一方で、逸走率を20%とし、代替バスの減便もありえる、と説明する自治体もあります。この様に逸走率の判断には難しさがあり、廃止後約一か月間の代替バスの乗車状況を観察していると、実際の逸走率は6%や20%の予想を大きく上回り、冬季の状況によっては代替交通が機能しない事態にもなりかねません。のと鉄道や名鉄岐阜市内線、高千穂鉄道では、鉄道廃止による影響の重大性を沿線住民が認識し、現在では鉄道復活の運動が進められています。予想される逸走率の高さを考えれば、銀河線でも同様のことが起こり得る可能性が高いと考えます。

銀河線沿線の自然環境、高齢化の進行等から予想されるもう一つのことは、過疎化の急速な進行です。陸別町においては、多くの観光客を呼んでいた天文台への入込数が銀河線廃線後に激減しました。陸別町の皆さんは銀河線の動態保存事業の成功に向けて、官民一体となって取組まれていると承知しております。過疎化の進行を危惧する多くの沿線関係者が今、廃線後の地域振興策に知恵を出そうとしています。訓子府町の議会においては、一定期間の鉄道存続の必要性が議論され、深見町長も「振興に向けて必要があれば議題にあげていきたい」お考えとお聞きしております。置戸町、訓子府町においては鉄道の存続と活用をめざす住民たちの検討が開始されています。

総延長140km、総面積640万㎡の膨大な規模ですから、沿線自治体が様々な活用の検討に入っていることは当然ですし、今後は住民や青年団体、商工団体や農業団体からまちおこし、観光おこしに連動した様々なプランが出されると思います。しかし、そうしたプランが出される前に会社が鉄道等の撤去計画を決定してしまうことは、活用計画の最初から鉄道活用の選択肢を排除することになるものです。第三セクターとして、沿線自治体、沿線住民の資金をもつぎ込んで運営してきた会社が、その廃線後の鉄道財産活用について沿線住民の意思決定を規制するとき枠をはめることは許されません。

旧国鉄財産を譲受けた第三セクター鉄道で、その廃止後に全線を撤去し、会社を清算する事例は銀河線が全国初となります。私どもは銀河線の鉄道財産の処分とは、すなわち旧国鉄財産の最終処分を行うことであり、その手続き方法は国有財産法に準じて行われるべきものと考えます。松木謙公衆議院議員の質問主意書に対し、内閣が、「廃止された鉄道の財産処分をどのように進めるかは、旧鉄道事業者が、自ら判断する問題である」とする旨の答弁を行ったことは極めて不適切であり、今後も国会において政府の見解を質してゆきます。

しかし、仮に百歩譲って、廃止された鉄道の財産処分が旧鉄道事業者の判断によるにし

でも、鉄路等の撤去計画を決定することの緊急性はどこにもありません。むしろ逸走率の推移と廃線鉄路の観光活用の動向を見ることなく鉄路等を撤去することは、取り返しのつかない悔いを沿線にもたらすことになると思います。

貴職に置かれては、賢明なる判断のもとに、私どもネットワークの要請を実行いただけますよう重ねてお願いを申し上げます。