

## 石北沿線ふるさとネットワーク活動方針

### 1. オホーツクの将来を左右する石北本線問題

7月29日、JR北海道は「単独での路線維持が困難」として石北本線の存廃協議を開始する意向を打ち出しました。くしくもふるさと銀河線の廃線から10年、再び地域の公共交通権が奪われ、オホーツク圏の衰退に直結する事態が引き起こされています。

今回の11路線16区間におよぶ鉄道事業見直しをJR北海道は「国鉄分割民営化以来の改革」と位置付けています。この事態への対応は沿線自治体にとどまらず、道や国を巻き込み一大政治課題にしなければ解決できない問題です。辻北見市長はこの事業見直しを「地域全体の存続の危機に進むもの」だ、と表明しました。まさに石北本線問題は一路線の存続問題を超えオホーツク圏の将来を左右する大問題です。この問題を突破していくことはすなわちオホーツクの将来を構想していくことにほかなりません。そしてその中に石北本線をどう位置付け活用するのか、そのマスタープランが問われています。そうした合意を作れるか否か、そこに石北本線問題を突破できるか否かの鍵があります。

### 2. 銀河線再生ネット、応援ネットの活動で得た教訓

私たちはふるさと銀河線の存続運動を担った「ふるさと銀河線再生ネットワーク」を引き続き、「廃線後こそ地域の衰退が心配だ！」として「再生ネット」を「応援ネット」に変え活動を続けてきました。この活動の中で私たちはいくつかの教訓を得ました。それは、①ふるさと銀河線は国鉄→JR→第三セクターへと鉄道を引継いだ、これが破綻した時にこれを支える法的根拠や法的措置が必要であったこと。②生活路線としての公共交通を維持するためにも、まちづくりや観光政策と連動し、沿線地域への移動人口・交流人口を拡大させなくてはならないこと。そして③着地型観光・滞在型観光を定着させていくためには近隣市町村との連携や広域での連携が不可欠であるということです。

私たちは石北本線の鉄道事業見直しという新たな問題を前にして、その解決の糸口はやはりこれまで取り組んできた実践とそこで得た教訓のなかにあると考えています。

### 3. 地域公共交通活性化・再生法の適用可能性の議論を

ふるさと銀河線が廃線になった翌年の2007年(平成19年)、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(「活性化再生法」)が制定され、地域公共交通の持続的維持を支えるための法的根拠が作られました。「活性化再生法」は鉄道事業再構築のために都道府県を含む地方公共団体の関与と国の支援を可能にするものです。JR北海道の事業見直しの中で、この法律が可能とする鉄道事業の「上下分離方式」が言及され、議論を呼んでいます。しかし、**私たちはやはりこの法律を足場とし、地方自治体の財政実態や北海道の鉄道の特質などを踏まえた運用のあり方、道や国の財政負担のあり方、更には法律の改正までも議論の俎上**

に載せながら、石北本線への適用可能性を検討していく必要があると考えています。

#### 4. 観光をキーワードとした公共交通再生計画の必要性

石北本線は生活路線、都市間移動、物流、観光の4つの機能を持っていますが、私たちは石北本線の観光路線としての機能を拡充していくことによって他の3つの機能の存続＝鉄道の持続的運行も可能になると考えています。

北海道は地方創生のテーマとして「食と観光」を打ち出しています。しかしこれまでは、オホーツクが北海道最大の食糧供給基地であるにもかかわらず、食と観光を結び付ける議論や構想そのための実践は極めて低調でした。「食糧供給基地」という地位に甘んじ「面倒なことを回避してきた」といわざるをえません。

北海道新幹線や千歳あるいは女満別への航空便を一次交通とするなら、そこからオホーツク各地へと運ぶ二次交通が石北本線です。石北本線を観光路線として育てるためには沿線周辺の「食」や「歴史遺産・産業遺産」等さまざまな地域資源を観光化するとともに、石北本線各駅からそこに向かうための三次交通＝バス路線の拡充が不可欠です。

**私たちは、運輸関係者や観光関係者にとどまらず、一次産業関係者やNPO等多様な階層の関係者が知恵を出し合い、「観光」をキーワードにしたオホーツク圏全体の「公共交通再生計画」が作られねばならないと考えます。**

#### 5. 地域資源の掘り起こしと広域観光ネットワークづくり

私たちはふるさと銀河線が廃線になった後も「ふるさと銀河線沿線応援ツアー」を実施し、北見～訓子府～置戸～陸別を結ぶ広域観光の可能性を示してきました。旧訓子府駅舎では農家によるツアー客への「朝食会」や「野菜市」を初めて実施し、地場野菜を使ったレストランでの昼食を堪能するバスツアーも実施しました。これは訓子府町を「食の町」と位置づけ、それを体現する観光ツールを作ろうとしたものです。

置戸においては「林業の町」と位置づけ、森林鉄道跡探索ツアーを初めて実施しました。森林鉄道をテーマにしたツアーはその後も温根湯森林鉄道跡、滝上森林鉄道跡ツアーへと拡大し、これを契機に滝上観光協会は札幌からのバスツアーを実現させ、更には丸瀬布のいこいの森、上藻別の鴻之舞鉱山跡を巡る広域連携ツアーに発展させました。

石北本線沿線においても、白滝の黒曜石、生田原の北の王金山跡、鴻之舞の金山跡、イトムカ水銀鉱山跡などの「ジオ」をテーマにしたツアー、北見の北光社やピアソン夫妻、遠軽の同志教育会や留岡幸助等地域の開墾と発展に果たしたキリスト者の役割をテーマにしたツアー等を実施してきました。

これら沿線応援ツアーの実施で明らかになったことは、食に限らず歴史遺産や産業遺産など地域の持つ資源の価値を、なによりも地元の人々が過小評価することなく、地元の人々の手でコーディネートすること、そしてテーマに応じて近隣市町村同士が連携しあうことの重要性です。地域が一丸となって自ら観光を作りもてなすことで着地型観光、滞在型観光は大きな感動を与えることができます。

石北本線を着地型観光、滞在型観光の移動を担う二次交通として、そこから目的地に向か

うバスなどを三次交通として位置付け、その一体的運行を行なうことによって石北本線の観光機能を飛躍的に高める必要があると考えます。そのために**私たちは、石北本線沿線市町村及び近隣・周辺市町村の地域資源を掘起こし観光化するとともに、観光協会はじめ諸団体個人との広域観光ネットワーク作りを進めます。**

## 6. 「道東・道北ななつぼし列車」の実現を

オホーツク町村会ははじめ宗谷、上川、十勝、釧路の五つの町村会がリゾート列車を走らせる「道東・道北ななつぼし列車」構想を打ち出し、北海道はそのための調査費を計上しました。北海道はこの8月にJR北海道を含めた有識者による検討会議を発足させ、来年2月に「フォーラム」を開催するとしています。私たちはこの動きは極めて重要だと考えています。予定される線区は一部を除き、今回JR北海道が打ち出した事業見直し区間に重なり、この構想の実現は路線存続を担保することになるからです。検討会議に事業見直しの当事者であるJR北海道が参加するなど実現への道筋は平坦ではありません。しかし、**私たちはオホーツク町村会と連携し「道東・道北ななつぼし列車」の実現に向けて、オホーツク圏全体の機運を高めるための取り組みを行います。**

## 7. 地方鉄道に対する国の財政支援の拡充を

私たちは「観光を基軸に地域再生することなしに鉄道事業の危機を乗り越えることはできない」と考えます。そしてその再生の道筋はオホーツクの住民が当事者として担わなくてはならぬと考えています。しかし、今回JR北海道が打ち出した事業見直しは鉄道政策や制度の構造的矛盾のツケを、その責任を負う立場にない沿線に押し付けるものでもあります。JR北海道の経営が立ち行かなくなったそもそもの原因は分割民営化の赤字補てん策であった「経営安定基金」の運用が破綻したことにあります。「経営安定基金」という政策が破綻したのであれば、国やJRはこれに代わる新たな政策を打ち出す責任があります。

私たちが最初に言及した「活性化再生法の改正」を検討すべき根拠はまさにここにあります。私たちは「上下分離方式」の導入に伴うコストは実質的に国が負うべきであると考えます。また分割民営化で利益を享受するJR東日本やJR東海は赤字会社に対する実質的支援を行うべきであると考えます。JR北海道がJR貨物から受ける線路使用料は軽減措置によりわずかしか徴収できていません。この軽減分を黒字会社が実質的に負担する「貨物調整金」を拡充させる必要があります。分割で利益を得た者が分割でリスクを負った者を支援することは当然のことです。

**私たちは、国に対し「活性化再生法」を見直し、地方鉄道に対する国の財政支援をさらに拡充するよう要求します。また、鉄道・運輸機構に対し「貨物調整金」をJR赤字会社にも支給するよう要求します。**

## 8. 石北本線の利用促進とその仕組みづくり

先にも述べた通り、石北本線は生活路線、都市間移動、物流、観光と多様な機能を持っています。そのことは石北本線利活用の多様性や余地の多さを示すものでもあります。**私たち**

は、行政機関はもとより民間事業者が石北本線の利用を率先するよう訴えます。更にバス路線との有効な連携の中で沿線住民が日常移動にJRをより多く利用できる仕組みを研究し提言します。

## 9. 銀河線代替バスの利用促進と沿線地域活性化

地域の活力を守り、住民の移動権、交通権を守るためには鉄道と同様にバスの役割が極めて重要です。旧ふるさと銀河線の沿線の町では廃線前の10年と廃線後の10年を比較すると、人口の減少、高齢化率の進行、地価の下落、事業所数の減少、商業販売高の下落のいずれもが廃線後に加速度を増しています。地域の活力を守るために果たしてきた鉄道の役割の大きさを思い知らされるとともに、バス路線の維持が地域にとって死活的に重要であることをあらためて強く実感します。

陸別を境にする十勝バスと北見バスの取組みの違いにも危惧を感じます。十勝バスは『りくべつ鉄道運転体験』バスパック」の実施やふるさと銀河線の車両をモチーフにしたラッピングバスの運行など沿線観光と連携したバス運行を行っています。こうした十勝バスの取組みに学び、北見～訓子府～置戸～陸別間においても地域イベントや沿線観光とバスとの連携を積極的に追求していく必要があります。生活路線と位置付けられる代替バスであっても、その永続的運行を可能にするためのバス利活用の促進に知恵を絞らなくてはなりません。

**私たちは、代替バスや路線バスを利用した「りくべつ鉄道応援ツアー」や「訓子府・置戸応援ツアー」引き続き実施し、旧ふるさと銀河線沿線地域の観光化と沿線のバス利用を推進します。**

## 10. 鉄道遺産車両保存と「鉄道歴史資料博物館」の建設

石北本線沿線、旧ふるさと銀河線沿線の観光化の課題として「銀河線検修庫」周辺の跡地利用問題があります。私たちは、ハッカ記念館やとん田公園に隣接するこの跡地周辺を北見の開拓と近代化の歴史を伝える歴史的街区「オホーツク近代化歴史街区（MOHB：Modernized Okhotsk Historical Blocks）」と位置付け、鉄道遺産車両の保存展示と森林鉄道、鉱山鉄道、植民軌道などを含むオホーツクの「鉄道歴史資料博物館」の建設をめざしています。北見市観光協会はこの跡地にコンベンション施設や「道の駅」の建設を提言しています。

**私たちは、旧ふるさと銀河線検修庫跡地を観光化するために北見市観光協会の提言に賛同するとともに、鉄道遺産車両の保存・展示・公開を担い、「鉄道歴史資料博物館」の建設をめざします。**

## 11. 多様な関係者への結集の呼びかけ

私たちは今総会において、会の名称変更を提案していますが、石北本線の存続問題と旧ふるさと銀河線沿線の地域振興とは密接不可分の課題であると認識しています。「石北本線の危機はオホーツク圏全体の衰退をもたらす」からというだけではなく、石北本線の存続には沿線及び沿線周辺の観光化なしにはあり得ないからです。

しかし石北本線問題解決の困難さを考える時、問題突破のためには、行政、一次産業関係者、商工業者、観光関係者等多くの階層の個人団体を糾合していく必要があります。ネットの会員も多様な人材の参加が必要になります。会の名称に「石北沿線」の文言を入れたのは、当面する課題を明確にし、これに関心を持つ多くの人々の結集を願うからです。

**私たちは、「石北本線の危機を地域再生へつなげる」、「地域の観光化なくして石北線の存続はない」を合言葉に多くの個人団体の当会への参加を呼びかけます。**

## **12. 道内、全国の鉄道存続運動との連携**

今回 J R 北海道が打ち出した鉄道事業見直しは、石北本線を含む 1 1 路線 1 6 区間について協議を予定しています。**私たちはこの11路線16区間の諸個人団体と連携するとともに、全国の鉄道存続運動、鉄道による地域活性化運動と交流を求め、互いの知恵と経験を共有し、ともに危機突破をめざします。**