

2019年総会活動方針（案）

いまだ見えない道内鉄道網維持の道筋

2016年7月、JR北海道が自社単独では道内鉄道網の維持は困難であると表明してから3年が過ぎようとしています。しかし、ここに至ってなお「道内鉄道網維持」の道筋は見えていません。

JR北海道問題をめぐるこの1年間は、①国によるJR北海道への「2030年までの『経営計画とビジョン』の策定」命令（昨年7月）、あわせての2019・20年における400億円台の支援表明、②これを受けたJR北海道の「長期経営ビジョンと中期経営計画」及び「行動計画（アクションプラン）」の策定（本年4月）、③北海道の「利用促進に資する緊急かつ臨時的な支援」としての2019・20年各年の2億円の補正計上、④それに伴う沿線自治体の「内6000万円の負担了承」として推移しています。

輸送密度200人以上2000人未満の線区について出した「行動計画」は、2019・20年を「第一期集中改革期間」として利用促進と経費削減に取り組むもので、沿線市町村も「2年間に限り、赤字補填ではなく利用促進のために」との限定で、財政支援を了解しました。

一方で、「あるべき交通体系」の検討はこの2年の後に先送りされ、2021年以降の国の支援を継続する法改正も「第一期集中改革期間」の進展如何となりました。2年間の「行動計画」が目指すものは2017年度水準の路線収支と輸送密度の確保です。国はこの2017年度水準の確保を2021年以降の財政支援の前提としています。

「行動計画」や「中長期計画」を通してめざすべきこと

「2021年以降の支援は、行動計画の進展が前提だ」という国の考えは、JR北海道問題を生んだ当事者としての責任を自覚しないもので、私たちはその姿勢を非難します。しかしその一方で、この2年間の「行動計画」と「中長期計画」が新たな局面を生む可能性があることに注目します。

「中長期計画」は、2031年すなわち新幹線札幌延伸後の連結決算の黒字をめざしています。JRはその前提に「500億円規模の新幹線収入」を挙げ、また「行動計画」も「観光線区としての特性を最大限発揮」「観光の観点からのインバウンド対策の強化」「観光の側面からのあるべき交通体系の検討」等を課題として挙げています。

私たちはこの問題の初めから「鉄道の再生は北海道の創生戦略、『観光立国北海道』のビジョン作りと軌を一にしている」と訴えてきましたが、鉄道網維持の前提に観光戦略が置かれたことは重要です。

「500億円規模の新幹線収入」がどれほど十分な根拠を持って試算されたかは疑問です

が、その実現には、北海道全域を「観光テーマパーク」にするほどの広域かつ大規模な観光戦略が不可欠です。

J R北海道は「新幹線収入 500 億」の根拠を「4 時間の壁」突破に求めています。しかしそれが極めて「不都合な真実」であることは最新の「鉄道ジャーナル」誌（2019 年 7 月号）が明らかにしています。むしろ着目すべきは、開業以来毎年、新幹線効果が減退し続けているという現実です。北海道観光のベースが道南や道央にとどまっている限り、新幹線が 500 億円の収入をもたらすことはありません。札幌延伸後に、旅行客を日胆、道北、道東、オホーツクすなわち北海道全域に観光客を運ぶ戦略が出来てはじめて、500 億円の目標が見えてくるのです。軽種馬産地としての特別な文化と魅力を持つ日高線、「日本のでっぺん北・海・道ルート」を形成する留萌線、富良野・美瑛と十勝を繋ぐ根室線を、たかだか 20 億円のコストと天秤にかけ、廃線にすることでは目標は達成されないのです。

この点では、「行動計画」がバス転換を前提にしていた根室線・富良野—新得間について、「生活・観光・物流の 3 側面からあるべき交通体系の検討」へと位置付けを変えたことを大いに評価されることです。

この 2 年間の「行動計画」の実践を通し、J Rはもとより、沿線の自治体、産業界、住民が鉄道利活用がもたらす新たな可能性を見出し、新たな観光ツールを生みだすことができれば、「全道鉄道網維持」の新たな展開が生まれるのです。

鉄道再生の主体はだれか

J R北海道問題は、その財源問題をめぐって誰も「火中の栗」を拾わないだろうことが最初から予想されました。昨年 4 月以降 5 回にわたって開催されてきた 6 者協議はまさにその通りに展開し、昨年 12 月以降現在まで新たな会議は開催されていません。「J R支援の根拠」や「負担の割合」をめぐり、国と地域（道及び沿線自治体）の歩み寄りはできませんでした。

国交省は「活性化再生法」を根拠に地域の財政支援を求めました。しかし鉄道は「観光」、「物流」、「都市間移動」、「生活移動」の機能を持ち、とりわけ北海道の鉄道は「領土問題」や「日口交流」の機能も持つことを考えれば、道、市町村だけではなく国も負担の主体となる根拠があります。J R北海道の見直し対象路線は「生活路線としての地域交通」という「活性化再生法」の枠組みを超えています。「見直し対象路線」を地域鉄道・地方鉄道という枠組みでとらえるのであれば、その維持のためには「新たな地域交通政策」が必要です。必要性を国と地域の双方が了解することなしに鉄道の再生はありえません。そのことは北海道だけではなく、四国、九州、更には全国の地域鉄道・地方鉄道存続のためにも求められる政策なのであり、北海道の議論をその「先駆けにする」との共通認識が必要です。

見直し対象路線に対しての「地方財政措置」については、国交省もその必要性を認めています。この間、地域は「従来の枠を超える地方財政措置」を求めています、「新たな地方

財政措置」を実現するためには「新たな方法論」が必要となります。上下分離がその方法論の前提になりますが、見直し路線の鉄道の機能からすれば、道、沿線市町村のみではなく国も運行の主体に組込む「新たな上下分離方式」が検討され、政策化されるべきです。

かつて私たちは、銀河線存続運動において「銀河線でまちおこしを！」をスローガンに掲げました。それは鉄道の廃止がもたらす地域の疲弊を回避するだけではなく、鉄道の存続とその利活用が地域の利益や新たな付加価値の創造につながることを訴えたからです。地域は、鉄道が地域創生に関わる「公的インフラ」であることを認め、自らが鉄道再生の主体となることを厭うべきではなく、そのためのあり方を国に提案すべきです。

私たちは何をやらねばならないか ーやるべき4つのことー

鉄道が担っている機能には、大きく観光、物流、都市間移動、生活移動の4つがあります。石北線はその4つをほぼ同じ重さで持っています。従って利用促進の課題もこれら4つに関わって存在し、「オール北見」、「オールオホーツク」で多くの沿線関係者が関与しなければならず、また関与できる多様な方法論がある路線なのです。

2019・20年に沿線が取り組むべき課題は「行動計画」（別紙参照）に示されています。私達はここに示された課題の実践をやり遂げなければなりません。そして私たちがこれとともに、更にはこれを超えてやるべき課題が存在しています。その課題を次に提起します。

①観光路線としての価値と可能性を高める

現状で、石北線の機能として最も軽視されているのが観光路線としての機能です。

鉄道の存続を地域の創生（地域の利益や新たな付加価値の創出）につなげるためには、多くの人々をオホーツク・北見に呼び寄せる必要があります。石北線は道央や道北からオホーツクへの導線であり、流水観光や知床観光、更には湧網線観光への移動手段としての魅力や優位性を作ることによって石北線の乗車が促進されます。事実、観光客の石北線利用は冬場に多く、そこには他の交通手段に対する安全面での優位性が認識されているのです。

今オホーツク観光は、新しいツールを作りつつあります。モンベル、ノースフェイス、ヘリーハンセンといった世界的アウトドアブランドがカヤック、トレッキング、サイクリングなど、オホーツクをフィールドとし、その魅力と価値を満喫させる観光を作り上げようとしています。また、DMOや農観連携運動の立ち上げとともに、農業者や漁業者等の一次産業者と連携したグリーンツーリズムが芽生えようとしています。

ここで求められることは、鉄道による移動の利便性と快適性であり、一次交通としての空港から鉄道へ、鉄道からバスなど三次交通へのシームレスな関係を可能にするオホーツクの「交通連合」を作り上げることです。（※6月14日、道新オホーツク版参照）

私たちは、2014年、「石北本線利活用推進連絡会」として、MOTレール倶楽部、オホーツク観光情報学研究会、北見運輸支局、大空町などとともに、「西女 de 煮しめ」を開催しま

した。

西女満別駅の存在は、オホーツクにおける 1 次交通から 3 次交通を結ぶ結節点として決定的に重要です。私たちは今あらためて、西女満別駅の女満別空港直近への移設と空港ビルへの直結化を、石北線利活用の「切り札」として提案します。

②利便かつ快適な移動手段としての鉄道の優位性を高める

石北線は、都市間移動としては、バスや自家用車と競争下にあります。バスや自家用車でなく鉄道による移動を選択してもらうためには、鉄道移動の利便性と快適性を高める必要があります。移動時間を利用してパソコン作業や文書作業をしようとするビジネスマンや乳幼児と移動する家族は、長距離移動にあたってバスよりも鉄道の利用を優先に考えています。この様なニーズを確実に乗車につなげるためには、コンセントや Wifi が使える、授乳スペースがあるなど、鉄道利用の有用性・利便性を高める対応が必要です。

またシートベルトを必要としない移動空間の快適さとリラックスした時間の提供はバスや自家用車の移動に対する優位性を保っています。その優位性をさらに確実な選択へつなげようとしているのが車内販売です。

石北線における車内販売は今年で三年目を迎えます。車内販売は地域特産品の販売と位置付けてはいますが、その目的は特産品のプロモーションではありません。リラックスした中での鉄道移動の楽しさと快適さを提供し、バスや自家用車にシフトした人々を再び鉄道に戻すことが目的です。

車内販売の魅力を高めるためには提供する商品の豊富化、車内販売ならではの商品の差別化、高付加価値化を進める必要があります。しかし現状は車内設備の制約等により、必ずしも乗客のニーズに応えきれていません。10 月には運賃の値上げが予定されています。値上げを乗車離れにつなげないためには、顧客満足を高めなければなりません。そのためには車内利便設備の設置や稼働は不可欠です。私たちはそのためのコスト負担を運賃値上げの財源から支出するよう J R に求めます。

車内販売を鉄道選択の優位性につなげるためには沿線側にも課題があります。

「土日祝日に車内販売」とアナウンスしながら、実際には実施されない日があります。乗車した日に車内販売がなければ、乗客は「当てにならない」と判断し、選択を留保してしまいます。現状の沿線自治体持ち回りのボランティア的体制から、利活用事業の企画運営に専念する「沿線盛り上げ会社」等の恒常的組織の立ち上げをめざす必要があります。

③タマネギ列車の死守と貨車輸送の拡大を

「タマネギ列車」に象徴される石北線の物流機能は路線存廃に直結する重要な機能です。生産量日本一を誇る北見タマネギが全国に運ばれる量は年間 30 万トンを超えます。そのうち鉄道輸送が担う割合は 20%弱ですが、物流業界はこれを「黄金比率」と呼びます。2011 年、J R 貨物が列車輸送を廃止しトラックへの切り替えを提案した時、当のトラック業界が

農業団体や物流業界の先頭に立って猛反対運動を起こしました。鉄道が農産物輸送から撤退すれば、それに代わる代替輸送が確保できず、オホーツク農業に大打撃が生ずるからです。

しかし今また、道内の鉄道貨物輸送には暗雲がかかろうとしています。青函トンネルを共用する貨物列車が新幹線の高速化を阻んでいるとして、国交省が貨物列車の廃止や減便の検討に着手しています。JR貨物が道内の鉄道輸送から撤退してしまえば、道内鉄道網の維持は不可能になります。多額の貨物調整金により収支をバランスさせる「道南いさりび鉄道」は経営破たんを免れず、同様に、新幹線の札幌延伸とともに並行在来線となる函館線も貨物調整金の収入を前提にしており、その存続は困難となります。

JR貨物の将来にわたる安定輸送はその路線の存廃に直結するのです。石北線については農産物を運んだ帰り貨車の「空荷」が問題となっています。ホクレンは「片荷列車」の解消をめざし、農業用段ボールの貨車輸送への転換を打ち出しました。

市ガスから北ガスへの事業移管にあたって、当初は液化燃料の貨車輸送が想定されました。しかし、それが何故実現しなかったのかは検証されていません。貨車輸送を実現させるための条件が何であるかを再検討し、液化燃料の貨物輸送を進める必要があります。

「片荷列車」の解消には企業の知恵と努力が求められます。沿線の商工業者にはホクレンに倣い、貨車輸送の拡大に知恵を出し合うことが求められます。

④生活路線としての利便性向上に取り組む

石北線が賑わいを見せるのは朝夕の通学時です。その時間を除いて列車に乗っている人の姿はまばらです。これまで石北線は、通学列車として以外「生活路線」として捉え活用しようという発想をもってこなかったのです。

沿線別の「行動計画」において、石北線については「都市間・生活など線区特性を生かす」と位置付けられ、「生活移動としての鉄道」の利活用が課題として提起されています。今あらためての捉え直しをしてみれば、今まで取組んでいなかった課題がたくさんあることが分かります。これらの課題に応えるため北見市は観光協会、商工会議所、私たちネットワークを含めて「鉄道活性化協議会」を組織しました。私たちは官民で構成されるこの「協議会」を通し、市民が鉄道利用の利便性を実感し多くの利用が促進される事業を、フレキシブルに企画・実践していきます。

「行動計画」が取組むべき課題として提起されている中に「バスなど他の交通機関との連携」があります。鉄道ダイヤとバスダイヤの連携、バス路線と鉄道路線との競合の排除と相互補完、バスと鉄道を乗り継ぐ場合の料金割引などの課題が想定されます。こうした課題を実現するためには「地域公共交通網形成計画」の策定を目指す「地域公共交通活性化協議会」と連動して取り組む必要があります。

「行動計画」に挙げられていないものにも、生活移動手段として鉄道の利活用を進めるために必要な課題があります。一つは「パーク＆トレイン」の推進です。車通勤を列車通勤にシフトさせるためにも、郊外あるいは隣接する町からの移動に鉄道を利用させるためにも

この施策の展開が必要です。

更には駅のバリアフリー化です。駅周辺に市役所があり、商業施設があり、文化施設があるコンパクトシティを実現しているのに、鉄道を使ってそこに行こうとしないのは、階段がバリアとして存在しているからです。中央図書館の駅南への移転は全体の利用者を増やす一方で高齢者の利用が減退しています。北見駅のホームをまたいでいる中央プロムナードは図書館に直結しています。このプロムナードに改札を置くことを真剣に検討すべきです。

ネットワークは何をやるか

私たちネットワークは2016年、JR北海道の路線問題が提起されるのと軌を一にして活動を開始し、JR北海道問題の論点や議論の進め方について様々な分析と課題解決への提言を行ってきました。その中で私たちが一貫して訴えてきたことは、鉄道が地域の生活と振興に関わる「公的インフラ」であり、その維持存続には国、道、市町村の財政支援が必要だということ。JR北海道問題は、全国の地方鉄道やローカル線がともに抱える問題であり、その維持存続のためには新たな法制度改正が必要だということです。この考え方は課題解決に向き合う人々に共有され、議論の基礎を形成してきたと思います。

しかし、冒頭に記した通り、財政負担や法制度改正の合意にはまだ多くの時間を必要としています。

かかるなか、私たちはこの2年間、沿線期成会や北見市及び「北見市鉄道活性化協議会」とともに「行動計画」の実践を進めますが、その実践を通して獲得しなければならないものがあります。

それはこの実践に多くの沿線関係者を巻き込みことで、広く「マイレール意識の醸成」を行うこと、そして鉄道の利活用が新しい地域おこしのツールであることを多くの人々に実感してもらうことです。

「鉄道の利用促進」という課題解決を通して、私たちは地域に新しい観光を作ることができます。この2年間を通して、私たちは地域の新しい価値を発見し育て、それを人々に伝える方法を見つけ、訪れる人々をもてなすホスピタリティー力を着けることができます。

私たちネットワークが2年間のすべての課題を担うことはできません。私たちはネットワークであり、すべきことは目的のための連携を作ることです。

私たちはそうした連携を作るために「ワークショップ」を開催します。「石北線の利活用と新しい地域おこし」という統一したテーマのもと、複数の課題ごとに地域の関係する人々に呼び掛け、その知恵を集め、多様な主体による多様な利活用策の立案と実践につなげていきます。

私たちは課題ごとに複数回の「ワークショップ」を通し、新しい実践のネットワークを広げ、その集約として市民挙げての「石北線利活用フォーラム」（仮称）等の実現をめざします。

丹尾車両や産業遺産・近代化遺産を新たな沿線観光に育てる

かつて北海道は「鉄道王国」でした。日本の近代化の原動力となる石炭と木材を道内各地から搬出し全国へ輸送するために全道に鉄道網が張りめぐらされました。石炭と木材が石油とコンクリートに置き換わる中で、北海道も鉄道も長い衰退の時代を経験し、新たな「創生や再生」が求められているのが現在です。

北海道命名 150 年の歴史を経て、衰退の遺物としか思われてこなかった産業や近代化に関わる遺産は、その価値や意味が見直され、観光にもつなげる取り組みが進んでいます。

空知、室蘭、小樽を結ぶ「炭鉄港」が日本遺産に認定され、十勝三股が日本最大の林業集落として「林業遺産」に認定されました。オホーツクにおいても昨年からは観光連盟による「SL車両めぐりツアー」が開始され、管内各地の森林鉄道跡を「林業遺産」にしようとする取り組みも進められています。

私たちは市内の個人が収集保存してきた国鉄時代の車両を「丹尾車両」と命名しその保存と公開に取り組んできました。しかし、「丹尾車両」は個人所有であるために十分な保存環境を持つことが出来ず、年々の劣化が目立っています。しかし多くの鉄道ファンがその価値を認め、全国から「丹尾車両」を訪ねてきています。クラウドファンディングの方法によって、車両補修と保存環境の整備は可能です。私たちは車両公開のたびに「ペンキ募金」を募っていますが、クラウドファンディングの方法論が取れない理由は「丹尾車両」が個人所有であり、将来にわたっての保存が保証されていないからです。私たちはクラウドファンディングに取り組むことを前提に、北見市が「丹尾車両」の寄贈を受容れるよう求めます。北見市内には4台のSL車両が保存されていますが、留辺蘂自治区に置かれたD51311は無残な雨ざらし状態が長く続いています。私たちは「丹尾車両」及びD51311の補修及び保存環境整備のためにクラウドファンディングに取り組むことを提案します。

私たちは、ハッカ記念館、「丹尾車両」のある周辺を「オホーツク近代化歴史街区」と位置付けています。屯田兵の大隊本部が置かれ、オホーツク最初の鉄道が走り、薄荷工場やタマネギ倉庫が置かれたこの場所が北見観光の新たな拠点となることを望み、「丹尾車両」の積極的公開とこの場所を利用したイベントの開催を進めます。

十勝三股に続いて、オホーツクの森林鉄道跡の林業遺産登録が課題になっています。私たちは廃線後のふるさと銀河線沿線の観光開発、石北線沿線の観光開発の重要なアイテムとして森林鉄道跡の探索に最初に取り組んできました。林業や森林はオホーツクの歴史と生活文化に深く根ざしており、これをテーマにした観光がオホーツク観光の新しい次元を作ってくれと考えています。私たちは産業遺産・近代化遺産をオホーツクの観光の新たなツールに育て上げるために、モデルツアーを開発し企画提案していきます。