

特急「大雪」の快速化と新幹線札幌延伸後の石北線等の在り方に関する提言

JR北海道が「維持困難線区」の公表を行って以後、国土交通大臣は JR 北海道の経営改善について、2018年と本年3月の2度にわたり監督命令を出し、「2031年度の経営自立」を求めています。2031年を目途としたのは、「北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する」ことを前提にしているからです。しかし、その前提条件である「2030年の北海道新幹線札幌延伸」自体が、今大きく覆っています。2度目の監督命令が出された後の本年5月、新幹線の建設主体である「鉄道・運輸機構」は2030年度の延伸開業を断念し、「数年単位の遅れ」が生じることを公表しました。

この事態を受けて、6月6日に北海道議会の参考人としての招致を受けた JR 北海道の綿貫社長は、「黄線区の在り方と新幹線の延伸遅れとは関連させない」として、監督命令が求める通り「抜本的な改善策を26年度までに取りまとめる」と答弁されました。

しかし、監督命令では、黄線区の抜本的改善方策は「観光収入等の線区の特性に応じた目標を設定し、達成度合い等を検証し、とりまとめる」とされています。新幹線の札幌延伸開業は、札幌に集結した観光客を鉄道ネットワークによって全道に行き渡らせる最大のチャンスです。黄線区の改善方策の検討が、この収益改善の最大のチャンスである札幌延伸開業をらの外に置いて行われることはあり得ません。黄線区の改善方策の議論は「どうすればこのチャンスを最大限に実現化し、収益化できるか」にこそ集中すべきです。

私たちは、このような視点から、この度の新幹線札幌延伸開業の遅れが石北線にもたらす不利な影響を回避し、更には札幌延伸開業後の石北線にもたらされる収益を最大化することを願い、次のことを提言いたします。

①国土交通大臣は、「黄線区の抜本的な改善方策の取りまとめを2026年度末までに求める」とする監督命令を見直し、新幹線の札幌延伸開業を前提にした目標設定と検討が行われるよう、取りまとめ時期の延期を行うべきです。

②特急「大雪」の特別快速化に伴う乗客の逸走回避策を講ずること。

来年3月のダイヤ改正において、特急「大雪」の特別快速化が打ち出されていますが、2つの点から多くの利用者の逸走が起きることとなります。H100系による運行はリクライニングのない硬い座席での4時間を越える移動であり、乗客に苦行を強いるものです。更に特急に適応された「えきねっと得だ値」が使えず、北見－旭川間の3,240円が4,510円と、実に1,270円の値上がりになるからです。

乗客の逸走を回避する方策を講ずる必要があります。一つは、シートのリクライニング化とテーブルの設置です。バスや自家用車ではなく鉄道による移動を優先するビジネスマンにとって、何より必要なものは車内でのパソコン作業ができるテーブルの設置で

す。もう一つは車内販売の継続や車内ガイド等「おもてなし」を提供し、「だから乗る」列車として認識してもらう取組みが必要です。こうした取り組みの実現を強くＪＲ北海道に求めます。

③新幹線の札幌延伸開業後において、石北線の特急３往復化と知床斜里延伸をすること。

新幹線の札幌延伸開業後において、現行の２８３系車両を２６１系車両（函館線からの転用）に置換える場合、「大雪」を特別快速から特急に戻すことを求めます。この場合、旭川までの３往復の確保と知床斜里までの延伸をすべきです。（別紙参照）

④ラベンダー＆ハマナス編成の先頭車両導入をすること。

ラベンダー＆ハマナス編成（２６１系 ５０００番代）の先頭車両（フリースペース車両）を増産し、現行 ２６１系車両と連結運用させることを求めます。このことにより、ビジネスユース、幼児子連れユースに対応し、Wi-Fi 化も実現することとなります。更には、将来的な ２６１系 ６０００番代車両の石北線及び釧網線投入をすべきです。

⑤浜小清水駅周辺のテーマパーク化を進めること。

特急を知床斜里まで延伸させるに伴い、浜小清水駅周辺をアウトドアツーリズムやアドベンチャーツーリズムのベースとしてテーマパーク化させることを求めます。浜小清水駅周辺は「シートゥーサミット」の会場として国際的認知を受け、モンベルショップ、サイクリング、シーカヤック、「オホーツクの村」、濤沸湖の温泉、湿原センター、藻琴山など、すでに多くの資源を持っており、第９期北海道総合開発計画（閣議決定）が求める「世界トップクラスの観光地づくり」がかなうエリアといえます。今年のシートゥーサミットでは参加者を運ぶ特別列車が運行されましたが、更にこのエリアの観光振興と鉄道や駅舎の活用を一体にした構想の推進を行うべきです。

⑥西女満別駅を移動し、「女満別空港駅」としてのテーマパーク化をすること。

現行の西女満別駅は、女満別空港から直線距離で ８００ｍほどに位置するにもかかわらず、空港利用客の乗降のない秘境駅と化しています。西女満別駅位置の網走側へのわずかな移動で空港までの距離は更に ４００ｍにまで近づきます。駅ホームの移設と駅舎新設によって、空港との連携、空港連絡バスの新たな展開（再開発される川湯温泉へのアクセス、東藻琴、小清水、清里へのアクセス、卯原内、常呂、佐呂間へのアクセス等）と新たなバス観光需要が生まれます。更には女満別空港と世界自然遺産知床、国宝の町遠軽を鉄道で直結する等、新しいオホーツク観光の創造が可能になります。

駅舎や連絡橋は網走、遠軽、知床、津別峠、美幌峠、屈斜路・阿寒・摩周、釧路湿原等オホーツク及び道東の観光地、更には鹿、熊、オオワシ等の野生動物保護のための啓発、あるいはオホーツク文化人・アイヌ民族や北方民族の文化・生活等の紹介、サイク

リング、カヤック、カーリング、登山、スキーなどアウトドアツーリズム、スポーツツーリズムなどの情報提供等が行われるゲートウェイ施設「総合的ビジターガイダンスセンター」として機能させることができます。この移設、新設を、社会資本整備総合交付金と北海道開発予算の投入によって実現するよう取組みを進めるべきです。

⑦ザ・ロイヤルエクスプレスの継続運行と新しい豪華周遊ツアーの誘致を進めること。

豪華周遊ツアーザ・ロイヤルエクスプレスを使った北海道クルーズは、道東・オホーツク観光の旗手として多くの観光客の関心を集め、これに続く「Hokkaido Love ひとめぐりツアー」を生み出しています。これらのツアーを継続させるとともに、「赤い風」、「青い風」による道東オホーツク周遊、オホーツクの文化、歴史、自然、食等を徹底して楽しむ「オホーツク深堀ツアー」等、新たなツアーメニューを開発し、オホーツク観光の新地平を作る取組みを進めるべきです。

豪華ツアーの誘致はオホーツクのおもてなし度を洗練させるとともに、豪華ツアーのノウハウを活用したたくさんのカジュアルで安価なツアーの創出にもつながります。

オホーツクを堪能するツアーにはバスは不可欠です。鉄道とバスとを連携した新たな観光ルートやツアーの開発は「オホーツク観光 Maas」につながるようになります。

新幹線の札幌延伸開業がもたらす北海道観光の「新時代」は、札幌道央圏に集中する観光客を道東、道北、オホーツク等全道へと誘客する観光資源とルート作りを最大かつ必須の課題としています。「黄線区」を含む鉄道ネットワークの維持拡充なしに求める「新時代」が築けないことは明らかであり、また「黄線区」の再生も北海道観光新時代の要請に応えることによって可能になるものです。

この度の新幹線の札幌延伸開業の遅れは、北海道の鉄道ネットワーク再興のための方策を、もう一度根本から議論し直す時間を与えてくれました。関係諸機関そして道民の広い議論が展開されることを願い、提言いたします。

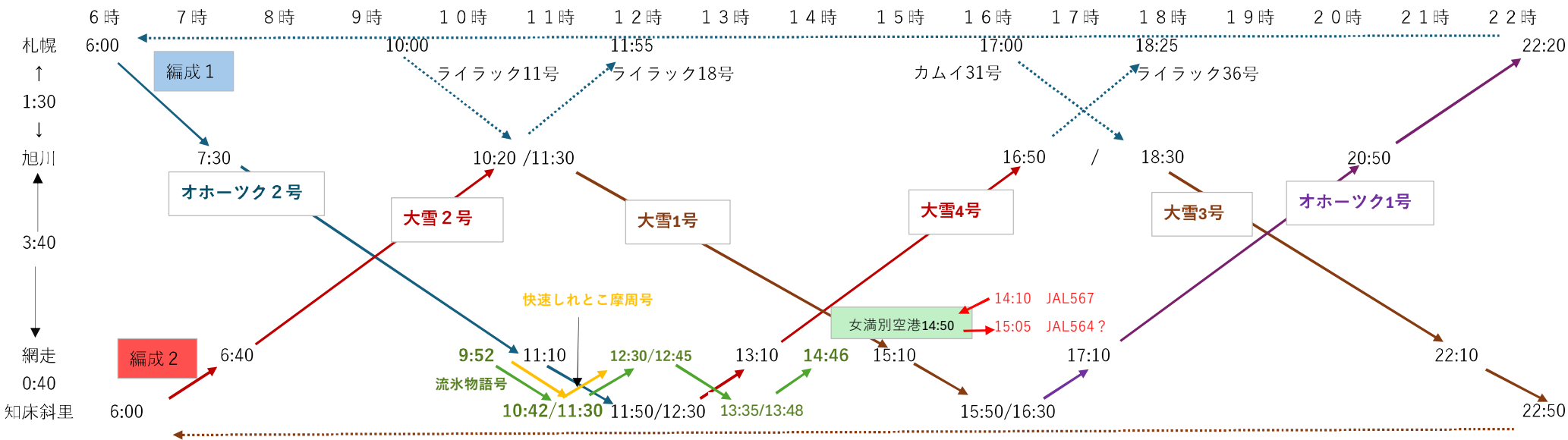
2024年8月31日

石北沿線ふるさとネットワーク第9回総会

(提言別紙)

振興策なきコストカットは廃線へのスパイラル！新幹線札幌延伸後の新しいオホーツク観光を作るために！

旭川ー知床斜里間 特急3往復ダイヤを提案します。（注：発着時間は仮置きです。）



大雪快速化の背景は新幹線札幌延伸の延期（2030年ー2035年？）である。それまで現在の283系車両での運行をしなければならない。（261系への置換えは2035年以降？）
特急車両を現行の3編成運行から2編成運行にしたとしても、旭川ー網走間の3往復は可能である。更に知床斜里まで運行を伸ばすことにより収益増が可能になる！
この際、地元沿線(期成会) から、コストカットをしてもなお、収益の増強を図れるダイヤを提案すべきである！

- ・特急はすべて知床斜里まで運行する。途中は浜小清水駅のみに停車。
- ・特急は旭川ー知床斜里の3往復を確保する
- ・朝の札幌発はビジネスの利便を確保するため直通運行を維持する。夕方の札幌戻りも疲れを考慮し直通を維持する。
- ・昼間の特急運行は観光客の移動、チェックアウト&チェックインの理にかなっている。
- ・夕方の旭川発、知床発の特急は昼間の十分な観光行動を保証できる。
- ・西女満別駅を移転し女満別空港駅として特急停車駅とする。昼間のJAL便との接続可能性があり、知床観光への有効な後押しになる。（※564便は出発時間変更が必要になるが）

将来、261系の引退後はラベンダー&ハマナス編成車両（261系 - 6000代）に置き換えるべきである！そのためには社会資本整備総合交付金の適用とプラスアルファしての「北海道特例」を持続可能な交通体系の枠組みとして国に要求することが必要！