

2022年3月7日

# JR 根室線富良野 - 新得間「存続断念」の再考と国交省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」への北海道の意見表明を求める声明

根室本線の災害復旧と存続を求める会

代表 平 良 則

富良野鉄道未来の会

代表 宮 田 均

石北沿線ふるさとネットワーク

代表 長 南 進 一

1月28日、「JR根室線富良野～新得間関係市町村長会議」がもたれ、鉄道存続を断念する意向が表明されたことに私達は大きな驚きを禁じ得ません。根室線富良野～新得間は道東・道北を一周する円環路線を形成する線区であり、その欠落はこれにつながる根室線、釧網線、石北線、富良野線沿線の全ての市町村に影響を及ぼす問題です。

また、2月14日国交省は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」第1回検討会を開催し、地域鉄道の維持存続に向けた地方及び国の財政支援のあり方を7月までにまとめるとしています。

このような状況を受けて私たちは、沿線4市町村に対してはこのたび示された「鉄道存続断念」の意向を再考し、引続き沿線協議をお願いするとともに、北海道に対しては国交省「検討会」に対する意見表明を行うとともに、あわせて北海道及び国に対してはこの間のJR根室線富良野～新得間協議への参画のあり方を見直し、再考のための沿線協議に真摯に臨むことを求めます。

私達が沿線4市町村、北海道及び国に対し再考と再協議をお願いする理由は①JR根室線富良野～新得間の鉄道の必要性に関する議論が徹底されていないこと、②北海道は、国土交通省が2月14日に開始した新たな検討会に対し、この間国に求めてきた抜本的支援制度の創設を求めて意見表明をすべきこと、③鉄道存続の判断が沿線市町村に片務的に強いられている沿線協議のあり方を見直すべきと考えるからです。

## ①について

2016年当初、根室線富良野～新得間はJR北海道により廃止・バス転換を求める「赤線区」として位置付けられました。しかし、2018年に北海道が定めた「北海道交通政策総合指針」はこの線区を「道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要である」ものとししました。これを受けて当のJR北海道も、沿線自治体とともに

「持続可能な交通体系の構築」をめざす8線区（黄色線区）の「アクションプラン」の中に、「滝川ー富良野間と同様の取組を行うとともに、生活・観光・物流の3側面からの検討協議を進め、あるべき交通体系について試行等も行いながら検討を進める」として、「北海道交通政策総合指針」と全く同じ文言を記載しました。更に今年度から始まった「第2次アクションプラン」においても「具体的取組内容」の「基本方針」としてこれを踏襲し、「当事業期間※において徹底的に検討を行う」としています。（※2021年度から2023年度までの3年間）

しかし、この間の沿線での議論はそのための「徹底的な検討」が行われたとは思えません。富良野市のホームページによれば「JR北海道より富良野ー新得間における鉄道の存続も含めた協議開始の申し入れがあり、協議を開始する旨を決定」した第1回根室本線対策協議会総会（2021年7月6日）以降、9回の関係市町村幹事会がもたれたものの、会議は4市町村、道、JR北海道のみ（北海道運輸局及びJR貨物がそれぞれ一回だけ参加）で行われ、観光関係者や観光政策の専門家・研究者・有識者が入ることはありませんでした。

「北海道交通政策総合指針」は、昨年3月新たに2015年～2025年に取組む「重点戦略」を設定しました。その具体的取組みとして提起されているのは①夏季、道央に観光客が集中している季節的・地域的偏在を解消すること、②空港間移動の手段の充実のための二次交通との連携、道内周遊の促進、③地域の特色を生かした観光列車の運行や商品開発など鉄道輸送機能の充実、④雄大な自然を生かした道内周遊など新たな観光資源や観光ルートの創出・活用等が提起されています。

この4つの課題に応えるものこそ道東・道北を一周する根室線富良野ー新得間の存続であり、これにつながる根室線、釧網線、石北線、富良野線の維持にはほかなりません。この沿線上には旭川空港、帯広空港、釧路空港、女満別空港があります。1次交通としての空港、2次交通としての鉄道、更にはバスやタクシー他の3次交通を連携する運輸連合やMaasの形成を見越した議論、調査、試行、そして何よりそのことが沿線にもたらす便益とアウトカムの分析が行われなければなりません。

北海道運輸交通審議会・鉄道ネットワークワーキングチームは「将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について」（2019年2月）において、「広域観光ルートを形成する路線」を「持続的な運行のあり方を検討する必要がある」路線として示しました。

根室線富良野ー新得間はまさに「広域観光ルートを形成する路線」として機能するにもかかわらず、その検討をすることのないまま、4市町村長は「鉄路存続断念」の意向を表明してしまいました。私たちは根室本線対策協議会がその意向を再考し、第2次アクションプランの残された期間内に、広域観光ルートとしてのこの線区のあり方・必要性、可能性そしてそれによってもたらされる沿線への便益とアウトカムについて徹底的に検討していただくよう求めます。

## ②について

根室線富良野ー新得間の維持存続のために必要とされる財源は毎年の運行費負担が10.9億円、台風被害に係る復旧費が10.5億円、老朽施設の更新が20年間で22億円というものです。これらの負担を誰も行わないということで富良野ー新得間の存続が断念されたわけです。しかし、地域鉄道を支える財源負担のあり方を巡って、国は新たな検討を行っています。

国交省は2月14日に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」第1回検討会を開催しました。3月3日に第2回目が開かれ、地方自治体からのヒヤリングがおこなわれます。

その後、論点整理と取り纏め案の検討がなされ、この夏までに結論を出すとしています。国交省の思惑とは別に、マスコミはこぞって「国の財政負担がどうなるか」に関心を寄せています。新たな鉄道政策の議論が求められています。開催された第1回検討会ではJR全在来線の57%が廃線水準にあることが示され、JR西日本は輸送密度2000人未満の線区の収支を公表し、自治体などと協議したいとの考えを述べています。

コロナ禍が契機になったとはいえ民間依存の現行の鉄道政策の破綻があらわになり、日本の鉄道をどうするか、抜本的な鉄道政策の転換が求められています。北海道は国に対し鉄道網維持のための「抜本的支援」を求め続けてきました。施設設備の維持更新や資金対策などの他、地方財政措置の適用も求めてきましたし、「赤字補填・運営費に対する支援制度の創設」も求めてきました。

私達は富良野線富良野～新得間の4市町村に対して、国の検討会が開始されたことを受け「鉄道存続断念」の意向を一旦保留すること、北海道に対しては地域鉄道問題の最前線にいる当事者として、地域鉄道の運営費に対し地方財政措置を行うなど国の制度の抜本的改革を、この検討会に意見表明する様求めます。

台風災害に係る復旧費についても新たな画期的な動きがあります。富良野～新得間同様に、九州豪雨で被災したJR九州肥薩線について、国と熊本県は流失した鉄橋を災害復旧事業の河川工事として再建し、線路の路盤は国道や県道の復旧工事の一部として整備することを検討しています。

4市町村はこうした他県の動き国の動きの詳細を把握し、この方式の根室線への適用を道と国交省に強く要求するべきです。

### ③について

「JR根室線富良野～新得間関係市町村長会議」が鉄道存続を断念する意向を示さざるを得なかったのは、昨年7月の協議会総会において国交省北海道運輸局が示した「赤線区は支援の対象としない」という立場が変わらなかったこと、昨年10月には道側から「鉄道存続に向けた支援はしない」との発言があったことにより、「国や道からの支援が期待できないし、市町村からも運行費は出せない」として、存続断念の認識に至ったということです。

北海道の「鉄道ネットワークワーキングチーム」の座長である岸邦宏氏は、鉄道存続問題の解決には2つのステージがあるとし、第1のステージは「地域での鉄道の必要性の議論であり、鉄道を残すと決めたら、次のステージはそのための方法の検討だ」として、沿線協議の開催を促してきました。

しかし、既に廃線を決めた沿線も今回の根室線富良野～新得間も、協議はそのようには進みませんでした。財源問題については道及び国が最初から「負担しない」との姿勢に固執するなかで「地域での鉄道の必要性の議論」をするということは、「地域が鉄道を必要とするなら、そのための負担は沿線が負ってください」ということにしかありません。

北海道の観光戦略がアフターコロナと新幹線の札幌延伸後の観光を見据えるものであるならば、「広域観光ルート」を全道にどう張りめぐらすかが課題となります。「北海道交通政策総合指針」はそのための根室線富良野～新得間の可能性を示唆したのであり、この線区の存続の議論は北海道の鉄道網維持のための核心をなす議論であるといえます。にもかかわらずその事が全く顧みられないならば、沿線協議のあり方そのものが根本から見直されねばなりません。

鉄道には5つの機能があります。①地域住民の生活移動、②都市間移動、③観光、④物流、そして⑤領

土問題や国際交流に関わる機能です。このように多様な機能とそのことによる便益を提供する鉄道存続の判断であるにも関わらず、道や国が「金は出さない」との姿勢を固執するのであれば、沿線市町村に負担と判断の著しい片務が強いられることになります。

5つの機能の中で沿線市町村が主体的に判断し担うべきは「沿線住民の生活移動」であり、その他4つの機能や便益の維持とそのため負担を沿線市町村のみに負わせることは著しい社会的不正義を強いることになると思います。

私達は4市町村がその事を毅然と主張し、道と国はその事を踏まえ、あるべき財政負担のあり方に真摯に向き合った沿線協議を進めること、さらに国は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を進めること求めます。

豪華観光列車「ザ・ロイヤルエクスプレス」がコロナ禍にもかかわらず2年続いて道東・道北を周遊し、これと同じ路線を「HOKKAIDO LOVE ひとめぐり号」が走り、多くの人々に感動を与えました。コロナが明け人々の移動が再開される時、この2つの列車ルートを模範に多くのツアーと個人客の移動が生まれるでしょう。根室線富良野―新得間を存続させ、道東・道北を一周する周遊ルートを新しい観光資源として育てるなら、富良野、十勝、根釧、オホーツクに大きなアウトカムがもたらされます。

**「富良野 - 新得間にザ・ロイヤルエクスプレスを！」**このことを根室線富良野―新得間存続のスローガンとされることを求め、私どもの声明といたします。