



〈たけだ いずみ〉1962年東京都出身。東京学芸大学大学院、北海道大学大学院環境科学研究科を経て、現在は北海道教育大学札幌校准教授。専門は人文地理学、地域交通政策論、地域環境政策論。鉄道に関する提言や研究成果を多くのメディアに発表し、高い評価を得ている。石北ふるさと応援ネットワークやJR函館本線の存続を求める蘭越・余市住民の会顧問も務める。

シリーズJR「黄線区」の明日を考える① 「上下分離方式」の課題と可能性 「地域戦略」における鉄道の位置付けとは

～北海道教育大学 札幌校人文地理学研究室准教授 武田 泉氏

慢性的な赤字体質に苦しみ、国から397億円の支援を受けているJR北海道にとって、自立経営は避けられない課題であり、2026年度末までに改善案を示すよう求められている。しかし、一定の道筋をつけるうえでネックとなっているのが「黄線区」（8線区）の存在だ。その最終的な解決策として、運行（上）をJRが担い、線路などのインフラ（下）を沿線自治体が管理する「上下分離方式」を提案しているものの、費用負担の重さから財政に余裕がない自治体側の反発は強く、両者が協議のテーブルにつくめどさえ立っていない。

この閉塞した現状をどう打破すればよいのか――。シリーズの第1回目は、「北海道新幹線開業10年の検証」（3月号）に続き、鉄道事情に詳しく、多数のメディアに提言を発表している北海道教育大学札幌校人文地理学研究室准教授の武田泉氏に話を伺った。なお、次回以降は各線区の現状や全国「上下分離方式」導入例など、不定期で連載していく。

（フリーライター・内海達志）

5つの「上下分離方式」案

「上下分離方式」については、海外では「下」を国が持つのが一般的ですが、日本では地方任せにする傾向がみられます。「下」の所有案として、以下の5つのパターンをまとめてみました。

■第一案 北海道開発局 ※軌道法変更の上、国道（並行）認定、道路財源として開発建設部道路事務所に、JR保線部門を予算上移行する（みなし）。

■第二案 鉄道運輸機構（Ⅱ国）が持つに
あたり、道内サイドでは道高速鉄道開発（株）を改組した道鉄道維持整備（株）を改組設立。道内自治体から広く浅く出資を募り、負担金を徴収する。

■第三案 黄色線区を地域別にグループで再分割させ、より地域密着にする。

道東保有会社（釧路

支社）
道北保有会社（旭川
支社十根室西線）
道央保有会社（室蘭
線・日高線十山線）

■第四案 道貨物鉄道
支援機構を設立。貨物
列車走行線区を黄色線
区に限らず、本州方面
への並行在来線の支援
も含めて、全国の利益
団体（JA、チェー
ンストア業界団体、通
運団体、宅配業界等）か
ら一定の分担金を徴収
して財源に充てる。

逆パターンも考えられ
ます。
「下」がJR北、「上」
が各種パターンの運営
会社の場合、財政上か
ら道路とほぼ同等の
社会インフラと位置付
けられ、老朽化対策や
災害復旧、安全設備の
維持・向上・刷新など
がきちんと行われると
いうメリットがありま
す。一方、公に新たな
負担が発生すること、
上下分離策でもなお鉄
道側が将来的な利用増
が見込めないと判断し
た場合、会社によって
は最低限の貧弱なサー
ビスしか提供されない
可能性もあること、が
デメリットといえるで
しょう。

■第五案 国境隣
接地域への路線
（宗谷線・花咲線）
では、広義の防衛
予算として「特定
鉄道維持」として
一定額を投入する。

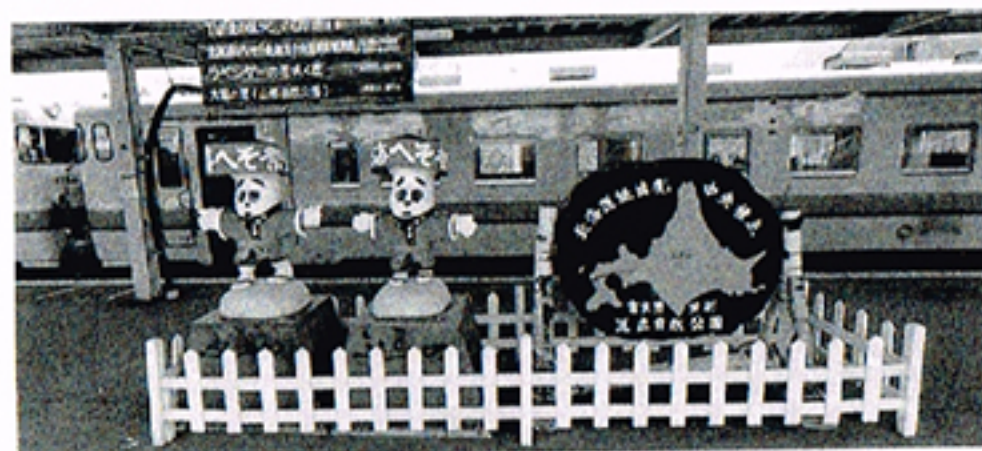
では、実現の可能性
はというと、特に国の
政策当局の姿勢如何で
あり、本当にやる気が
あるかどうか次第。実
現性は大きいと思
います。

上下分離実現後は、
地域交通活性化再生法で
の鉄道再構築事業の支
援対象となり、社会資
本整備総合交付金の支
援対象になります。た
だ、そのためには、地
元自治体の総意で交通
網形成計画を策定する
必要があります。鉄道
を軸にどこまで実効的
対策が盛り込めるかど
うにかかっていると思
います。

「黄線区」の強みと弱み
次に、8線区それぞ
れの課題と可能性につ

このほかそれぞ
れについて、上下

「黄線区」の強みと弱み
次に、8線区それぞ
れの課題と可能性につ



▲観光客の利用が多い富良野駅

を担う路線。富良野界隈が国際的にも知名度が上がり、アクセス改善は急務。夏のラベンダーエクスプレスだけでなく、スキーシーズンも含めた通年での定期特急運行が望まれます。将来は札幌に延伸した新幹線との連携も必要です。

◆花咲線(釧路―根室)
釧路根室管内のみならず、拠点都市根室は北方領土の国境地帯の玄関口、日本国として保持していく上で、対外的メッセージを含めて極めて重要な存在であり、同線も防衛予算(広義の国防投資)を投じてでも維持すべき路線です。近年は「地球探索路線」や「東アジア最東端路線」としても売り出し中ですが、エゾシカやヒグマとの遭遇・衝突も多い。

対釧路の自治体間輸送(特に対釧路)への需要は根強く、帯広・札幌方面への長距離輸送や観光面でも連続性が欠かせません。近年中に大規模な地震や津波の発生も見込まれ、まずその復旧を公費で



▲廃止された「日本最東端の駅」東根室に停車中の花咲線の列車

◆釧網線(釧路―網走)
道東やオホーツク海、知床半島周辺の国境地帯としての位置付けの他に、世界自然遺産の

知床や、釧路湿原・阿寒摩周国立公園をはじめとした、日本でも傑出した大自然・環境を保全し活用していく上で、極めて重要な存在。

釧路湿原周辺や川湯温泉―緑の釧路北峠、浜小清水―北浜などに広大な自然地域があり、知床斜里―網走などの自治体間輸送の他に、道央から道東をぐるりと一周できるため大きな周遊価値があり、全区間を通じて観光利用も多く、知名度も上昇傾向にあります。

今後「赤い星」「青い星」等の観光列車が設定されるとはいえ、従来からの「ノロッコ」号の後継列車や、石北線で述べた女満別空港駅や釧路駅からの臨時



▲宗谷線で運転され、好評を博した観光列車「風っ子そうや」

いて考察していきます。

◆宗谷線(名寄―稚内)
稚内や宗谷周辺の国境地帯を保持していく上で、対外的メッセージを含めて日本国として保っていく上で、極めて重要な存在。同線は「戦車を運べるか」

という短絡的な意味ではなく、広義の国防投資(防衛予算)を投じてでも維持しすべき路線と整理され、同沿線は自治体間の日常輸送や長距離輸送、観光面では欠かせないインフラです。

部分的に直線化や高規格化のため、並行の高規格道路の路側(音中道路区間等)を、軌道法準拠で開発局が一体的に整備すれば、所要時間短縮やサービス改善が大きく図れます。将来的な日ロ関係を考慮した場合、サハリンとの鉄道連結も視野に、貨物輸送再開の検討も必要になってくるでしょう。

◆石北線(旭川―網走)
道北と道東オホーツク



▲石北線の桜岡駅。旭川への通勤・通学圏はそれなりの需要があるのだが――

クの主要都市を結び、生活・産業・観光面でも欠かせない重要路線。途中の石北・常紋峠周辺など人口希薄な区間がありますが、旭川―上川、遠軽―網走には地域輸送も一定程度存在。女満別空港至近に同線が通過するも「秘

境駅」然としている西女満別駅まで、空港ターミナルビルから開発局(網走開発建設部)が道開発予算で十勝オホーツク道の延伸工事と一体化させて連絡歩道橋を整備して、「女満別空港駅」として新たに結節点を整備することで、大きく同線が変わるのではないかと考えます。

◆根室線(滝川―富良野)
道央から富良野方面への観光や貨物輸送、赤平・芦別等の空知管内旧産炭地の地域輸送

旭川の「辛口情報」が、
お好みの方へ。

旭川を中心に、道北の政治経済はもとより、身近な話題も盛り沢山。新聞より掘り下げた密度の高い情報。今、旭川の街を知るなら、北海道経済!

道北圏のオピニオンリーダー

月刊北海道経済

発行 北海道経済 旭川市5条11丁目左10号 TEL 23-0228

ビジネスシーンをスマートにする一枚



年会費
無料

ニッセンレンエスコート法人カード
(法人・個人事業主用)

メリット1
事務処理の軽減

メリット2
コストの削減

メリット3
経費管理の合理化

メリット4
経費の明確化

ニッセンレンエスコート

[お問い合わせ] 011-219-2006
https://www.nissenren-escort.co.jp





▲室蘭線の早来駅。利用客は少ない



▲日高線の鶴川駅。人気のキハ40が最後まで活躍し、ファンを集めていた

た。「先端分野の産業立地に必要鉄道の整備をおこない、そこで働く人たちの生活を支えるまちづくりをする」とされ、「産業立地に必要鉄道の整備、港湾施設等の整備・機能

ターミナル至近への移設も視野に入れたらどうか。
鶴川方面への観光利用を増加させるため、道の駅・四季の館での連携強化策として、むかわ恐竜博物館や、門別競馬場などへのバス

を連携させることも必要と考えます。

不透明な国(国交本省)の動き

今回の「黄線区」問題への国の「本気度」を考えると、大いに参考になるのが、同じJR北海道の「ドル箱」、千歳線の輸送改善に対する国の姿勢であり、「日本成長戦略」や高市政権の目玉とされる「地域未来戦略」

での書かれ方です。道内では経産局を中心に、①半導体・AI②宇宙③GX(グリーン・トランスフォーメーション)・洋上風力④食・観光——の4つの産業クラスター(集積)形成を目指すとする素案にまとめられました。

強化」との文言が登場します。

道内素案では、政府主導の「戦略産業クラスター計画」だけに「鉄道」が登場し、「空港アクセス鉄道」などのインフラ整備」とされますが、これは千歳線を想定しているのか? 先行事例としての熊本の空港新線を含めた豊肥線の輸送力増強策も対象なのか? 新千歳空港用地内での社会資本整備事業特別会計空港整備勘定による新線建設なのか? 幹線鉄道等活性化補助での補助率の嵩上げが問題なのか? それ以外の在来線は除外なのか? 正直、全くもって判然としない内容のままです。局は鉄道に関して管轄



▲釧路線の「SL冬の湿原号」は欠かせない観光資源になっている

今後「赤い星」「青い星」等の観光列車が設定されるとはいえ、従来からの「ノロック」号の後継輸送がどうなるか。臨時特急を滝川方面から周回させるか、日中時間帯の観光利用・地域輸送に対応できる本数の増加や、車両数の増加などが課題。女満別空港駅での経路をいかして、旭川空港への道開発予算を投じたアクセス改善や農産物輸送も、今後主

◇室蘭線(岩見沢―苫小牧)
札幌圏の外縁部を走り、安平、由仁、栗山等の南空知自治体相互の地域輸送面で、また、札幌や千歳に直接入らずに本州や室蘭、苫小牧から旭川方面への貨物輸送を担う路線として重要。特に近年、千歳線のパイパス路線として石炭輸送の名残で複線区間が多いこ



▲富良野線の「ノロック号」は今シーズンでラストランとなる

とを活かし、本州―札幌の貨物列車(特に朝と日中帯)を岩見沢経由で迂回させ、線路容量が逼迫している新千歳―札幌の負担軽減や、特急を含めたスピードアップに活かすべきです。

そのために岩見沢駅手前に馬蹄形の短絡線を整備する必要がある。また追分経由で、新千歳―旭川、もしくは富良野への特急の誘致も必要だと思えます。さらには、苫小牧―

◇日高線(苫小牧―鶴川)
鶴川―様似の廃線後

もなお、苫小牧、鶴川方面への確実な地域輸送路線として重要で、特に苫小牧市内の信号の多い区間をほぼノンストップで走行でき、速達性が発揮されています。残された区間の地域利用や潜在需要を維持・拡大させるため、複数の駅設置が必要と考えます。まずは室蘭線と同様に、苫小牧―勇払にイオン新駅や住宅街への設置、勇払―浜厚真に発電所、もしくは新日本海フェリー



▲富良野線はラベンダー観光のシーズンには特に混みあう

70th Anniversary
十勝信用組合
理事長 橋場 幸一
帯広市大通南9丁目18・20 Tel:0155-23-1371
https://www.tokachishinkumi.com/

郷土に根ざした、あなたの雑誌
月刊ラブおたる
(南坂の街出版企画)
小樽市福地2丁目1番703 セントラルステートビル TEL (0134) 29-2166

道民雑誌

クオリティ

好評発売中



全道書店
コンビニ

月刊クオリティ
オンラインストア



でお求めください

定価750円

(株)太陽

<https://qualitynet.co.jp>
TEL (011) 644-0101
FAX (011) 644-2444

外であり、一連の計画の中で鉄道に対応すべき国交省鉄道局の動きが全くみえてきません。国が鉄道に対して何をしてくれるのか。そこが鉄道問題全体の根幹であり、「黄線区」での「上下分離方式」の問題とも、「地下で」密接につながっているのです。



▲混雑が慢性化している快速「エアポート」

「先送り」ばかり。札幌市にしても、ずいぶん熱心な丘珠空港滑走路延長とは対照的に、JR支援には我関せずのまま。「黄線区」や千歳線改善の停滞は、JRで網走や稚内へ移動したり、新千歳への快速「エアポート」を利用する札幌市民にとっても不利益なはずなのですが、腰は重いままです。

本来、どういう財源で、誰がどのようなスキームで鉄道を支援するのか、という計画を策定するのは、国交省本省鉄道局と道開発局による共同作業であるべきところですが、現状ではさっぱり

青写真がみえてきません。資金面で余裕がない地方がやれることは限られています。にもかかわらず、国や道は地方に丸投げで、お金がないのなら廃止やむなし、という考えです。鉄道廃止後は、事前予約が必要なデマンド交通が地域の足を担うことになるのでしょうか。留萌線のように、早朝と夜間の代替バスデマンド便が2年で休止され、さらには今年

他方、道庁は、知事を含め国の様子眺めといった感じで、率先して動こうとはせず、新幹線の問題と同じく

(談)