

# 地方鉄道廃止が及ぼす地域社会への影響

## — 北海道ふるさと銀河線の廃止の事例 —

堀畑 まなみ

キーワード：地方鉄道，北海道ちほく高原鉄道，ふるさと銀河線りくべつ鉄道，公共性

### 1. はじめに

地域公共交通は、利用者が減少し、維持することが厳しい状況に長い間、置かれている。過去に制定された全国総合開発計画や過疎対策では、空港や新幹線、高速道路のインターなどを結ぶ道路交通網の整備が中心であった。都市交通と違い、地方鉄道やバスは本数が少ないため、利用者は時間に縛られる地域公共交通を避け、都市部に繋がり、便利になった道路を利用する自動車ユーザーへと切り替わっていった。

2000年に改正された鉄道事業法では、当時の規制緩和政策の影響で、公共交通においても撤退と参入を容易にしようと自治体の同意を撤廃した。2010年1月現在、撤退した鉄道は32路線で、バス路線へと変更されたが、鉄道の新規参入はゼロである。利用者が減少し、経営的に厳しさが増しているなかでは参入をする企業はなく、事実上、撤退のみを容易にするだけの法改正となってしまった。急激に地域公共交通の撤退が進んでしまったことから、国土交通省は2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という新しい法律を施行し、「公有民営」の鉄道事業再構築実施をしたり、交通ネットワークを確保し利用しやすくしたりすることで、住民の生活の足を守っていく政策へ舵を切りなおしたが、すでに鉄道が撤退した地域では、バス転換がなされ、鉄道利用者の生活は大きく変わるようになった。

この論文では、鉄道の撤退の状況をまず概観し、北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線の撤退後の状況をまとめ、最後に社会学的な考察を行う<sup>1)</sup>。

### 2. 鉄道撤退の状況

2000年の鉄道事業法改正以降、需給調整規則が廃止され、撤退については沿線自治体の同意を必要としなくなったため、届出さえだせば鉄道事業者は1年後には廃止をすることができるようになり、さらに、代替バスを用意することで、届出をだしてから半年で廃止をすることも可能となった。これにより、全国で赤字を抱える地方鉄道の撤退が始まった。

図表 1 2000 年以降の全国廃止路線一覧

廃止時	鉄道会社	路線	区間	キロ数
2001 年 2 月 1 日	小田急電鉄	向丘遊園モノレール線	向丘遊園～向丘遊園正門	1.1
4 月 1 日	のと鉄道・JR 西日本	七尾線	穴水～輪島	20.4
	下北交通	大畑線	下北～大畑	18.0
10 月 1 日	名古屋鉄道	揖斐線	黒野～本揖斐	5.6
		谷汲線	黒野～谷汲	11.2
		八百津線	明知～八百津	7.3
		竹鼻線	江吉良～大須	6.7
2002 年 4 月 1 日	長野電鉄	河東線（※ 1 木島線）	信州中野～木島	12.9
5 月 26 日	南海電鉄	和歌山港線	和歌山港～水軒	2.6
8 月 1 日	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	野辺地～七戸	20.9
10 月 21 日	京福電鉄	永平寺線	東古市～永平寺	6.2
2003 年 1 月 1 日	有田鉄道	有田鉄道線	藤並～金谷口	5.6
3 月 21 日	名古屋鉄道	小牧線	味鋤～上飯田	2.0
9 月 18 日	ドリーム開発	ドリームランド線	大船～ドリームランド	5.3
12 月 1 日	JR 西日本	可部線	可部～三段峽	46.2
2004 年 1 月 31 日	東急電鉄	東横線	横浜～桜木町	2.0
4 月 1 日	名古屋鉄道	三河線	碧南～吉良吉田	16.4
	名古屋鉄道	三河線	猿投～西中金	8.6
2005 年 4 月 1 日	名古屋鉄道	揖斐線	忠節～黒野	12.7
	日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	18.1
	のと鉄道	能登線	穴水～蛸島	61.0
2006 年 4 月 26 日	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	池田～北見	140.0
9 月 30 日	桃花台新交通	桃花台線（※ 2）	小牧～桃花台東	7.4
12 月 1 日	神岡鉄道	神岡線	猪口～奥飛騨温泉口	19.9
2007 年 4 月 1 日	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道線	石越～細倉マインパーク前	25.7
	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉢田	27.2
	JR 西日本	宮地岳線	西鉄新宮～津屋崎	9.9
	高千穂鉄道	高千穂線	延岡～横峰	29.1
2008 年 4 月 1 日	島原鉄道	島原鉄道線	島原外港～加津佐	35.3
	三木鉄道	三木鉄道線	三木～厄神	6.8
2008 年 12 月 28 日	高千穂鉄道	高千穂線	横峰～高千穂	20.9
2009 年 11 月 1 日	北陸鉄道	石川線（※ 3）	鶴来～加賀一の宮	2.1

国土交通省 HP（[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)）より、2009 年 8 月 28 日閲覧

※ 1. 長野電鉄河東線は、木島線と書かれていることが多いので併記をした。

※ 2, 3. 桃花台線と石川線については筆者が追記した。

2010年1月現在で、全国で32路線、615キロメートルの鉄道が廃止になった。このうち、小田急電鉄、ドリーム開発、東急電鉄は都市交通であるので、これを除けば29路線となる。

更に、北陸鉄道石川線の鶴来から加賀一の宮間(2.1キロメートル)の廃止届けがだされ、2009年11月1日をもって、もう1路線増えた。詳細については図表1を参照していただきたい。

注目すべきは、旧国鉄の特定地方交通線対策実施により生まれた第三セクター鉄道38路線のうち、のと鉄道・JR西日本の七尾線、北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線、神岡鉄道神岡線、三木鉄道三木鉄道線、高千穂鉄道高千穂線といった5路線が含まれていることである<sup>2</sup>。

もともと利用者が少ないために、特定地方交通線選定対象となり、第三セクター鉄道として継承されたものであった。赤字は覚悟しても、地域住民の足のためという公共性を重視しての継続であったが、利用者減少に伴う恒常的な赤字に勝てなかったり、高千穂鉄道のように災害等によって復旧のための経費がかかりすぎて存続をしたくてもできなかったりしたのである。

また、営業キロ数が10キロメートルに満たない小さな路線が、都市交通を除くと12路線あることに気がつく。

先行研究では利用者の減少の要因を、第三セクター鉄道についてであるが、①少子化の影響で高校生を中心とする通学生の減少が続いていること、②沿線の道路整備の進捗に伴う自家用車への流出が一層増えたこと、③過疎化の進展による乗客そのものの減少、④観光の不振や沿線の会社及び工場閉鎖といった長引く景気低迷による地域経済の疲弊の影響を受けていること、⑤週休2日制の普及や景気低迷に伴う「外出・買い物控え」を反映した定期通勤客の減少と回数券利用客の増加、⑥沿線住民の「マイレール意識」の大幅な低下と地方自治体による有効な支援不足、⑦路線バスとのアクセスの不便や乗り換えの不便等、と挙げている(香川：2002 pp27-pp28)。

この利用者減少の要因はほかの地方鉄道についても同様にいえると思える。

公共交通の場合、定期券を購入して利用する人が一人増えることで、年間利用人数に大きな違いができてしまう。通学定期を購入する学生が一人増えることは、夏休みや冬休み、休日を除いて年間300日程度鉄道を利用すると考えられ、年間利用者数600人の増加ということになる<sup>3</sup>。

少子化によって、高校の統廃合が進むなかでは高校そのものが地域からなくなってしまったため、利用者減少はやむを得ない。そのため、通勤定期の利用者の確保や、地域住民になるべく利用してもらうための利用補助や、自宅から駅まで自動車を利用し乗り換えて鉄道を利用してもらうパークアンドライドなどが、現在、利用者確保の方策としてとられている。

この要因に、民間鉄道ならではのものを付け加えるのであれば、くりはら田園鉄道や神岡鉄道といった産業鉄道の廃止より、産業構造の転換による廃止も含まれてくると思える。

鉄道が撤退をしてしまった地域では、そのほとんどで廃止反対運動が起きたが、廃止をとめることは難しく、バス路線に切り替わってしまった。駅を中心に街づくりを行ってきた地域では、バスに切り替わることで、商店街などに影響がでることが考えられる。バスに切り替わることは、駅という人が集える空間が奪われることを意味する。続いて、北海道ちほく高原鉄道ではどのようなようになったのかをみていく。

### 3. 北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線の廃止の事例

#### 3.1. ふるさと銀河線廃止の経緯<sup>4)</sup>

北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線は池田町と北見市を結ぶ延長140キロメートルに及ぶ路線であった。途中、足寄町、本別町、陸別町、置戸町、訓子府町をとおり、通学客や通勤客、病院や買い物に通う地域住民を乗せていた。

図表2はふるさと銀河線の設立から廃止までの経緯を簡単にまとめたものである。

1982年に第二次特定地方交通線に選定され、1984年5月18日に当時の北海道知事が意見書を運輸大臣に提出し、国鉄としての存続を強く要請した。同年6月22日、運輸大臣は道内10路線を承認し、長大路線である標津線(116.9キロメートル)、名寄線(143.0キロメートル)、天北線(148.9キロメートル)、池北線の4路線については厳冬期も含め、代替輸送として全区間バス運行が可能かどうか十分な調査ができるまで、承認を保留とした。その後、調査を経て1985年には正式に第二次特定地方交通線に承認された。

以降、沿線の1市6町で構成された池北線存続対策会議では生活路線として不可欠な交通手段である池北線を守ろうと、平均乗車密度の不足を改善するための運賃補助制度の実施や、沿線各自自治体で相互にイベントを開催しあって利用促進を図り、廃止を前提とする国主催の特定地方交通線対策協議会への出席も拒否し続けてきた。

周囲の情勢が変化するなかで、ほかの保留3線と合同で参加を決め、1986年7月に第1回池北線特定地方交通線対策協議会が開かれた。この会議ではバス転換はもちろん、第三セクター化ではなく国の保証の下における新会社による鉄道の存続を強く要望する意向を示した。

1988年1月18日開催の長大四沿線十二市町の首長等と北海道との会合で、個別に対応策をつめることが確認され、地元で作っていた池北線対策会議では2月5日の会議にて住民の理解を得られる範囲内で応分の負担もやむを得ないとして第三セクターでの鉄道存続の考えにたち、11月14日の池北線特定地方交通線対策会議で、第三セクターによる鉄道輸送とすることを決定した。

1989年6月4日、JR北海道の池北線を引き継ぎ、ふるさと銀河線としてスタートし、沿線自治体では利用者を増やそうと様々なイベントを実施、地域活性化を図るための駅舎及び駅周辺整備事業も進め、利用者が快適に鉄道を利用でき、駅が地元地域の中心になる

ように努めてきた。

開業から5年間は国の財政支援（赤字額の2分の1）があり、これと経営安定基金からの補助金で赤字補填がなされていたが、1994年6月の国の財政支援打ち切り以降は、経営安定基金からの補助金で補填がされ、1995年度からは第二基金の元金を取り崩して補填せざるを得ない状況となった。沿線人口の減少、それに伴う利用者の減少による赤字が続き、2000年には、北海道、沿線自治体を中心となって、存続を前提にしてまとめた「ふるさと銀河線活性化調査報告」を作成、これを踏まえ「ふるさと銀河線経営改善計画」が作成された。経営改善計画を実施しない場合には第二基金による損失補填限度は2003年度までと見込まれたが、経営改善計画を実施しても一年延びるだけとわめて厳しいものとなった。

このため、北海道、沿線一市六町及び会社を構成員とする「ふるさと銀河線関係者協議会」が2003年3月29日に設置された。同年6月21日の第二回協議会では、北海道は財政的支援については否定的な考えを示し、ワーキンググループではバス転換を含めたあらゆる選択肢を議論することになった。同年9月14日の第3回協議会には、北海道から運行経費は鉄道で年間約6億円、バス輸送では3億4000万円以下になるという試算がだされ、同年11月23日の第4回協議会では、北海道はバス輸送の水準と自治体負担額について、鉄道輸送に比べてバス輸送の場合は、既存の補助制度を活用する国や北海道の補助金で補填できるため、沿線自治体の負担は大幅に圧縮できるという考えを示した。また、銀河線が存続した場合、北海道の補助は年間4500万円が限界と示した。2004年6月6日開催の第6回協議会では、2005年度3月末までに結論をだし、経営改善の見通しが立たなければバス転換することで合意をした。

2005年2月26日開催の第11回協議会では、陸別町長が企業再生を手がける東京の民間人が作った銀河線経営計画案を提案したが、賛否が分かれ、第12回協議会で疑問点について北海道が質問をとりまとめて提案者に照会することになった。再提案に対して存続を望む沿線首長から十分に検討するように強く求める意見が出され検討するとし、次回の協議会で結論をだすことになった。同年3月27日開催の第13回協議会では、北海道は実現性が乏しい、専門家による分析でも再建は難しいとして、結論を先送りにできないと表明。沿線首長間の意見は最後まで一致しないまま協議が終了となり、決定を取締役に持ち越すこととなった。

引き続き行われた取締役会では、採決でふるさと銀河線の廃止が決定され、2006年4月にバス転換されることとなった。

沿線住民たちも、存続のために活発に動いた。2003年7月から、沿線自治体のふるさと銀河線振興会議や町内会などが銀河線の存続を求める署名活動を活発に行い、約3万3000人の署名を集め、この署名簿を沿線自治体の首長が知事に提出するときに「特段の配慮」を求めた。2003年11月18日には足寄町で、「ふるさと銀河線の存続を願う町民の会」が主催して存続を求める町民大会を開催したり、同年12月4日には置戸町商工会で、地域通貨で鉄路存続を

図表2 ふるさと銀河線設立から廃止までの略年表

年	月	日	
1909			池田から達別（現陸別）間完成。翌年、達別から野付牛（現北見）間完成
1961			池田 - 北見間を池北線に改称
1980	12		国鉄再建法が国会で成立
1982	11		特定地方交通線の第2次選定対象が決まり、池北線が含まれる
1984	5	18	北海道知事、第2次特定地方交通線に関する意見書を運輸大臣に提出
1985	8	2	運輸大臣、4路線について第二次特定地方交通線として承認
1986	7	15	第1回池北線特定地方交通線対策協議会開催
1988	1	18	長大4線沿線12市町の首長等と道との会合にて個別対応策でつめることを承認
	2	5	地元の池北線対策会議、第三セクターでの鉄道存続の考えにたつ
	11	14	第4回池北線特定地方交通線対策協議会、第三セクター運営での鉄道輸送決定
1989	1	20	運行対策準備会で名称を公募の中から「ふるさと銀河線」に決定
	2	28	ちほく高原鉄道株式会社発足
	6	4	北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線として運行開始
1991	11	1	帯広乗り入れ開始
1995	7	1	運賃改定。全体で平均22.7%値上げに
2000	2		存続を前提に北海道、沿線自治体を中心になってまとめた「ふるさと銀河線活性化調査報告」を踏まえ「ふるさと銀河線経営改善計画」作成
2003	3	29	北海道、沿線1市6町及び会社にて構成する「ふるさと銀河線関係者協議会」設置
	6	21	第2回ふるさと銀河線関係者協議会開催。道は財政支援に否定的考えを示す
	10	6	沿線自治体の首長7人、北海道知事に対して存続要請活動を行う
	11	18	ふるさと銀河線の存続を願う町民の会が主催する、存続を求める町民大会が足寄で開催される
2004	1	18	「残そう！ふるさと銀河線沿線住民総決起集会」がふるさと銀河線振興会議主催にて陸別で開催
	3	6	ふるさと銀河線存続運動連絡会議設立される
	6	6	第6回ふるさと銀河線関係者協議会開催。2005年3月末までに結論をだし、経営改善の見通しが立たなければバス転換することで合意
2005	2	26	第11回ふるさと銀河線関係者協議会開催。陸別町長が企業再生を手がける民間人が作成した経営計画案提出をするも賛否が分かれ、第12回協議会でも道から実現性が乏しいと言われる
	2	20	ふるさと銀河線存続大集会在陸別で開催
	3	27	第13回ふるさと銀河線関係協議会開催。沿線首長間の意見は最後まで一致しないまま協議終了
	4	17	北海道ちほく高原鉄道(株)の臨時株主総会にて廃止が決定。バス転換に。
2006	4	20	ふるさと銀河線最終運行

考える勉強会を開いたり、2004年1月18日には陸別町で「残そう！ふるさと銀河線沿線住民総決起集会」を開催したりした。同年3月には「ふるさと銀河線存続運動連絡会議」が設立され、陸別町で開かれた会議では、北海道がバス転換を急いでいる状況から「鉄道存続は厳しい」との認識で一致し、①年度内廃線決定の阻止、②鉄道遊休地の活用、運賃の引き上げなどで赤字幅の圧縮、③沿線住民への乗車の呼びかけなどの活動方針を承認した。この会では政府推進の「地域再生構想」に着目し、銀河線による観光と経済の活性化を考え、6月末に政府の地域再生推進室に地域再生構想計画を提出したが、この計画の二次募集の提出期限の10月15日までに沿線自治体側の理解を得ることが出来ず申請に至らなかった。

このように、沿線首長や住民たち、支援者たちが動いたものの、多額の赤字には勝てずに廃止が決定となり、2006年4月21日から帯広-陸別間を十勝バスが、陸別-北見間を北見バスが運行することになった。

### 3.2. 基金の内訳と経常損失

ふるさと銀河線の設立にあたっては、積立て基金を作っていた。図表3より、原資については北海道が43億5000万円、沿線自治体が13億円、転換交付金（初期投資を差し引いた分）が24億5500万円の計81億500万円であった。

会社設立資本金については、北海道が2億円、民間出資が1億円、基金と同じ負担割合で北見市が5445万円、他の町が2000万円から2090万円の負担で合意をしていた。

図表3 経営安定基金の積立額内訳

原資拠出機関	金額
北海道	43億5000万円
沿線自治体	13億円
転換交付金※	24億5500万円
計	81億500万円

※転換交付金は初期投資分を差し引いたもの

基金は、図表4より、第一基金、第二基金、第三基金と3つに分かれ、第一基金は北海道・沿線自治体の負担で積立てるもの、第二基金は国鉄清算事業団から沿線地自体に支払われる転換交付金を積立てるもの、第三基金は北海道・沿線自治体の負担する資金をもって積立てるものとしていた。

図表4 基金の種類

第一基金	道・沿線自治体の負担で積立てるもの
第二基金	国鉄清算事業団から、沿線自治体に支払われる転換交付金をもって積立てるもの
第三基金	道・沿線自治体の負担する資金をもって積立てるもの

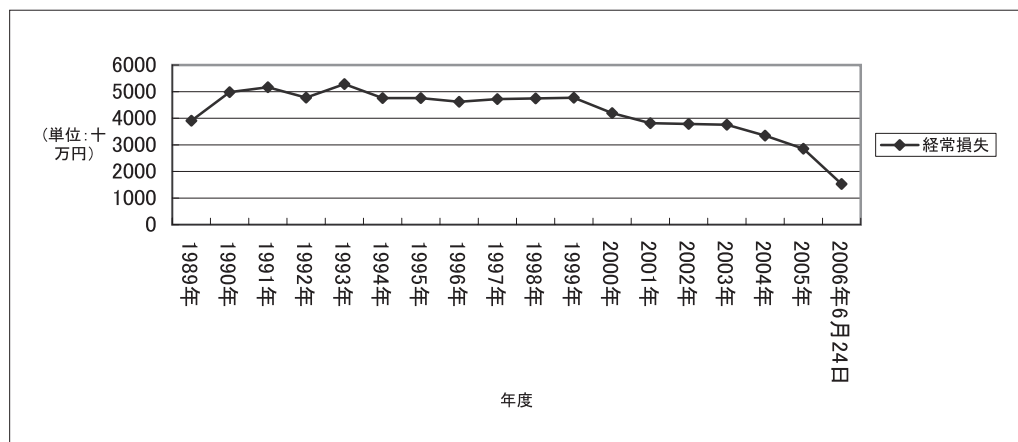
それぞれの基金処分の条件は、図表5のとおりで、第一基金は「会社の経常損失に対して補助する」もので、この元本については処分することができないとされた。第二基金は「鉄道事業の損失と会社の行う鉄道施設の整備または更新に要する経費に補助する」もので、第三基金は「会社の営業が開始された日から起算して5年度までの各事業年度にかかる鉄道の損失に対し、元本を補助する」ことに限定した。

旧国鉄赤字ローカル路線を引き継ぐといった、悪条件の中での第三セクター鉄道設立であったので、赤字体質から黒字体質への転換を図ることは容易でなく、結局、廃止までの間、赤字が継続した。

図表5 基金処分の条件

第一基金	会社の経常損失に対して補助する。この元本については処分することができないものとする
第二基金	鉄道事業の損失と会社の行う鉄道施設の整備または更新に要する経費に補助する
第三基金	会社の営業が開始された日から起算して5年度までの各事業年度にかかる鉄道の損失に対し、元本を補助する

図表6 ふるさと銀河線の経常損失の推移





開業から5年間は国の財政支援と経営安定基金からの補助金で赤字補填がなされていたが、1994年6月の国の財政支援打ち切り以降は、経営安定基金からの補助金で補填がなされ、1995年度からは第二基金の元金を取り崩して補填せざるを得ない状況となった。

1989年の運行開始から、2006年6月24日までの経常損失は図表6に示した。1989年度は3億9055万円の赤字で、1990年度は4億9811万円、1991年度は5億1673万円、1992年度は4億7737万円、1993年度は5億2838万円となっており、2001年以降は経営改善計画を導入し、赤字額が3億8千万円程度で推移し、2005年には2億8557万円にまで赤字が圧縮できた。2006年は4月20日がラストランであったが、4月21日から6月24日まで損益が入るため、廃止時には1億5181万円の赤字となった<sup>5</sup>。

第一基金を取り崩すことはできないと約束されていたため、清算はこの第一基金を利用して行うこととなり、2006年6月24日の定時株主総会で「清算人会」が発足し、2年以内で清算完了をすることになった。最終的には基金の残りなどは45億円くらいで、そのうち北海道は10億円くらい出していたが、返還はしなくてもよくなり、出資金と北海道が放棄した分だけ各自治体に戻ることになった<sup>7</sup>。橋梁撤去や線路の撤去などに経費や高校生のバス利用補助などに、戻ってきたお金は利用されている。

### 3.3. 北海道の意向と自治体の思い

廃止について、自治体関係者は「もともと基金の運用益で赤字をうめていこうとして出発した第三セクター鉄道であり、当初の金利の5%であればある程度運用でき、赤字を補填することが可能であった。しかし、ゼロ金利政策がとられ、運用益がでず、利用者も減ったことが廃止の原因になった」と分析する<sup>6</sup>。

「もっとも多かったときの80億円の基金を5%で運用したなら、4億円の運用益がでて赤字が4億円でも対応できたのに、ゼロ金利政策が一番悪い」「基金を北見市の特別会計として運用するなどいろいろなことをして運用益を出そうとしたが、景気悪化のため難しく、会社も140人くらいいた社員をリストラして80数名でがんばるなど、血を流すような努力をしてきた」のであるが、廃止となってしまった<sup>8</sup>。

廃止について、北海道の道議会議論もあり、当初からバス転換の意向が強かった<sup>9</sup>。このことは、ふるさと銀河線関係者協議会での北海道の発言からも確認できる。

置戸町、訓子府町は北見とバスが繋がっており、池田町も帯広からの鉄道があったが足寄町から陸別町までは鉄道しかなく、鉄道が奪われることは、公共交通を奪われることを意味していたため、自治体関係者の中でも、足寄町、本別町、陸別町は残すことに意欲的であった。当初は足並みがそろっていたが、だんだんと各自治体の状況が違うために揃わなくなった。陸別町や足寄町はできるだけ銀河線を残してほしいという思いが強かったが、全体の意見がまとまるものではなく、温度差があり、もっと議論をしたかったが先に廃止の議論になってしまったという<sup>10</sup>。

北見にも、「道内の経済循環もあるから、(ふるさと銀河線が走ることは)効果があった。それを計算に入れるなど北見としても(運行を)やめたことでダメージはある。1億円だしたとしてもプラスになるのではないかと思っていた」という思いがあった<sup>11</sup>。

自治体関係者は残したいと思い、ふるさと銀河線関係者協議会では最後まで結論を出すことができず、最終的に、臨時株主総会で経営的に決めてもらうことしかできなかったのである。

### 3.4. 代替バスへの転換の影響

ふるさと銀河線を主に利用していたのは交通弱者といわれる高校生や病院へ通うための高齢者たちであった。

高齢者の場合、鉄道の方が乗りやすくトイレがあるなど使いやすく、乗っているときに少し動けることも利点であった。

帯広から陸別まで、十勝バスでは2時間50分、陸別から北見まで北見バスで2時間25分と、合計すれば、5時間かかる。帯広から北見まで一気に行くことはできず、陸別で乗り換えることになる。足寄からは帯広に出ることが多くなり、陸別からは北見に出ることが多くなる。

陸別から北見へは、陸別の次の停留所の栄町から置戸まで自由乗降区間となり、牧場の間を走る。その間は利用者がとても少ない。今も国の補助金と北海道の補助金でぎりぎりの運営であり、2人以上利用する場合に利用補助をだし、利用促進をしている<sup>12</sup>。利用者の少ない過疎バスとされているので、5人の輸送密度をクリアできるかどうかの問題になっており、陸別-北見間のバスについては、来年度、再来年度で減便をという話がでてきている<sup>13</sup>。鉄道路線を継承しているため、陸別-北見間は2時間半をかけて、かつての駅の近くを通ることになる。

北見までは自動車を利用すれば近道を通るため1時間で着くので、トイレの心配があるバスを利用する人は少なく、病院に通う時には家の人がいれば、連れて行ってもらうことになる。

陸別町では、診療所は1箇所あり、入院はできるが、専門の医療にかかるためには北見に行かなくてはならない。ふるさと銀河線が廃止になった当時、陸別町で住民の出入を担当していた方から、「高齢者の転出が当時ありました。それぞれお子さんのいる近くの帯広近郊や、札幌に行かれた方もいました。鉄道が続いていればまだがんばろうと思えた元気な方たちだった。10世帯くらいですが、小さな町なのでそれでも大きい」と聞いた<sup>14</sup>。人口3000人あまりの町にとっての10世帯であるので比率からすれば大きなものとなる。誰もしが住み慣れた家に住み続けたいと思うものであるが、鉄道がなくなったことを契機に町を出て行ったのである。

沿線には高校は、池田町、足寄町、本別町、置戸町、訓子府町、北見市にある。このう

ち置戸町の高校は福祉の資格を取る高校で寮があるため、通う形態をとっていない。足寄の高校生が通うのは本別や池田くらいまでで、陸別の高校生は足寄、本別、北見まで通っている。

鉄道からバスに変わったことで高校生の進学先が変わることはなかったが、鉄道の通学定期とバスの通学定期では金額が大きく異なることになる。そのため、代替バス定期運賃差額補助をすることになった。「ふるさと銀河線代替バス定期運賃差額補助事業補助交付要綱」に、普通定期は2006年4月21日から2007年4月30日まで有効とする定期券、通学定期は2006年4月21日から2009年4月30日までを有効とする定期券に対して、1市6町で基金を運用した運用益を当て補助するとした。補助金額は、銀河線の通学定期運賃とバス通学定期運賃の差額で、銀河線利用と同じ金額ですむようにした補助であった。

通学定期について当初3年間を考えていたが、北見市、訓子府町、置戸町、陸別町で2008年11月25日に「ふるさと銀河線代替バス通学定期運賃補助事業実施にかかる覚書」をかわし、3年ごとに見直しはするが7年間延長することを決め、それぞれの町が負担することにした。各高校も少子化の影響で存続が危ぶまれていることから、陸別から足寄の高校や本別の高校に通う学生には、各町が定期代を補助している。陸別から足寄への通学者は2009年度で18名、本別へは17名、北見へは4名おり、北見の高校に通うには朝5時50分のバスに乗る。北見の中心までであれば、このバスで通学が可能である。北見まで通っている高校生は復路のバスが早いため、部活をすることはできない。朝が早くバスだと不便だとして、北見に下宿している高校生は10名いる。本年度より、北見に通学する高校生の通学定期個人負担を5000円だけとして、残りを補助することにし、親元から高校まで通ってもらうことでバス利用促進を図ることにした。

### 3.5. ふるさと銀河線りくべつ鉄道

陸別は、冬季に-30度になるほど日本で一番寒い町である。陸別では、鉄道が撤退したことで、「以前は駅に人が来ていたが来なくなった」「地元建設会社が保線の手伝いの仕事など鉄道に関連した仕事をしていたが、全体の道路工事が減少している影響もあるけれども、働いていたい人がやめたり、倒産したりしている」。「2003年に人口は3200人だったが、現在、2900人前後となっており、鉄道がなくなってから意外と早めに3000人を切ってしまった。必ずしも鉄道がなくなったからではなく店をたたんで出て行った人がいた」といった影響もあった<sup>15</sup>。

鉄道がなくなることで、過疎化がさらに進むと心配されていた。そのため、商工会では鉄道を動態保存して観光資源に利用して、移住・定住の足がかりを作ろうということになった。

2007年10月に9両の車両をすべて譲り受け、整備をし、2008年から「ふるさと銀河線りくべつ鉄道」として、気動車運転体験コース（80分程度のLコース、15分程度のSコース）、乗車体験、トロッコ乗車体験ができるようにした。2008年度は全部で800万

円の売り上げとなり、2009年は3分の2程度の見込みとなっている。Lコースを体験するには2万円かかるが、2008年には196名が利用し、リピーターが東京や大阪から来ているほどである。Lコースを走らせる際には駅にある3箇所の通路に保安の人が必要になるため、保安関係3人/日、運転指導に1~2人で、保安関係には1人につき4000円から5000円、運転指導には8000円を支払うため、1人だけの申し込みの場合には足がでてしまうことになる。運転を楽しんでもらうためには最大4人までしか受け付けることはできないため、大きな黒字ができるようにはできていない。鉄道整備はJRの方が無償で行っており、運転指導も北見や池田からちほく鉄道のOBの方や北見バスの運転手の方が交通費を含めて来てくれており、草刈などはボランティアがやっている。札幌からのモニターツアーを実施したり、今は航空会社に話を持ちかけてツアーをしたりしようと意欲的に取り組み、現在、4キロメートルくらいまでは鉄道を動かせることができるため、将来的には、Lコースリピーターのためにコースを延ばし2キロメートルくらいを往復してもらって、長い距離を運転できることを目玉にしたいと考えている<sup>16</sup>。

商工会ではまだ、りくべつ鉄道が町の活性化に影響があるかどうかの調査はされていないが、2008年は旧駅舎に作った道の駅の売り上げが倍以上になり、今年も伸びているという。第2、第4の土日にLコース体験ができるようになってきているが、陸別町では日曜日が商店のお休みになるため食べる場所を確保することや、宿泊施設としては旧駅舎にある研修施設のオーロラハウスと民間施設2箇所、コテージはあるものの、ツアー客を受け入れるには難しいため、課題となっている<sup>17</sup>。

現在の事務局長は「陸別には温泉がないから観光は無理だ」と言われたことがあり、くやしい思いをしたという。陸別には一般公開している中ではもっとも大きい天文台や、2009年で28回目を迎える「しばれフェスティバル」や、りくべつ鉄道など、観光資源はたくさんあり、観光地の可能性が十分あると考えている<sup>18</sup>。

鉄道が廃止になったことは町にとってダメージであったが、100年の歴史のあるふるさと銀河線の一部をりくべつ鉄道として残すことで、観光資源として鉄道をよみがえらせ観光客を呼ぼうという、陸別町の人々の希望につながっている。

#### 4. まとめ

ふるさと銀河線の撤退は、最大出資者の北海道の意向が強く、沿線1市6町の調整が難しかったと考えられる。はじめから廃止ありき、という北海道の意向を、ヒアリングをした1市2町では敏感に感じ取っていたようである。最大出資者の意向を無視することはできず、自治体の財政も減少している中では、存続をさせたとしても、自治体が多額の赤字分の補填をすることは難しかった。また、人口の7割が札幌に集中している現状からすれば、低人口地域である道東の公共交通に札幌の人たちが出した税金をどこまで使えるかということが問題になる<sup>19</sup>。

ふるさと銀河線関係協議会の中で、北海道としては今後年間4500万円までしか出せないとした。一般に、不特定多数の利用者が使うとして道路の維持・管理に税金を使うことは問題がないとされるが、利用者が限られるとされる鉄道の維持に税金を使うことはできないとされる。

北海道の財政も厳しいことは十分承知であるが、道路の維持も公共のものを維持するためというのであれば、鉄道の維持も公共のものを維持するためとして必要であったのではないだろうか。多数決の考え方からすれば、低人口地域の人たちは不利な状況におかれて当然であるため、過疎化が進む沿線住民しか利用しない鉄道の維持は「いらぬ」として、多数派からは切り捨てられてしまうであろう。また、経営効率が求められる今の鉄道の状況では、公共性を帯びているというのは建前だけで、赤字が発生し累積しているとして撤退することも許されてしまう。

しかし、地球温暖化への対策だけではなく、高齢者や高校生など交通弱者の権利を守ることを考えるなら、建前になってしまっている鉄道における公共性を地域環境主義の視点から捉えなおすことが必要になってくるであろう<sup>20</sup>。地域環境主義の考え方には、地域の環境という個人の生活から一歩さがって、地域という広い範囲でみるため、公共性の概念が含まれている。

高校に通う、病院に通う、買い物に行くなど、生活に必要なことが不便になることを、低人口地域の人にはがまんせよといえるのであろうか。また、駅前が鉄道の廃止によって駅前ではなくなり、人が集まりにぎわっていた場所がなくなっていく様子を眺めているといえるのであろうか。

北海道のように町が点在しているところでは、市町村自治体レベルだけで、住民の社会生活環境を維持することは難しい。公共性をどこまでの領域で、どのレベルで形成するか、改めて考察が必要になってくるであろう。今後の課題としたい。

公共性の確保はバスに代替しても可能であるかどうかは、ふるさと銀河線の事例でみたように、一見できておるようにみえても、転出していった人がいたり、高校に通いにくくなったりと小さなところに確実にしわ寄せがきていた。撤廃した鉄道がもともと、低人口地域を走っていただけに人数としての影響は大きくないが、個人の生活でみれば影響を受けた人それぞれの人生に変化があり、書きとどめておく意義はあると思える。

現在、新しい法律で、上下分離式が認められ、公有民営ができるようになったが、この法律が少しでも早くできていれば、事態はまた違ったかもしれない。

どの鉄道についてもいえることであるが、運行時間の関係で利用者は時間に縛られることから、自動車ユーザーへと切り替わり、利用者が減少することでさらに鉄道運行の間隔があき、不便になり、また自動車ユーザーへと切り替わるという悪循環が形成され、鉄道からバスへと転換されていく。

バスに転換されても、一度、公共交通機関の撤退を経験した地域では、バスがいつまで残るかも不安なままとなる。

[注]

- 1 この論文は、H20～H22年度科学研究費補助金（挑戦的萌芽研究）課題名「公共交通機関撤退が及ぼす地域社会変容の社会学的研究」（課題番号 20653031，研究代表者桜美林大学総合科学系准教授堀畑まなみ）による補助で行った。北海道ふるさと銀河線ちほく鉄道調査は2009年9月2日から5日まで行ったもので、足寄町役場、陸別商工会、陸別町役場、北見市役所の方にヒアリングを行った。どの自治体の方も鉄道が廃止になったことについて、市町内のコミュニティバスについてなど、詳細に話をしてくださった。また陸別商工会では、りくべつ鉄道に対する思いをお伺いできた、改めてお礼を申し上げたい。ありがとうございました。
- 2 特定地方交通線選定対象は、1980年に制定された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）後の、1981年に特定地方交通線の対象路線を選定する基準を定めた政令が出され、第一次から第三次に分類をした。第一次選定対象は基準が（ア）営業キロ30キロメートル以下、かつ輸送密度が2000人未満の路線（産出石炭輸送路を除く）、（イ）営業キロ50キロメートル以下、かつ輸送密度が500人未満の路線。第二次選定対象は、基準が（ア）輸送密度2000人未満の路線、第三次選定対象は、基準が（ア）輸送密度4000人未満の路線。となっている。
- 3 鉄道存廃問題に関する研究を2008年度から開始したが、高校生の利用減少が利用者減に深刻に影響をしている話を、2008年12月13日実施のひたちなか海浜鉄道社長へのヒアリング、2009年3月13日実施の秋田内陸縦貫鉄道運輸部運輸課長へのヒアリングで聞いている。
- 4 ふるさと銀河線の経緯については多くを北見現代史に依っている。詳細は北見現代史第八章交通・通信、第一節ふるさと銀河線948ページから981ページまでをごらん頂きたい。
- 5 2009年9月4日、北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングにて頂いた資料から図表6を作成、本文中の数字もこの資料を根拠としている。
- 6 2009年9月2日、足寄町役場総務課企画財政室室長へのヒアリングより。
- 7 2009年9月3日、陸別町役場副町長へのヒアリングより。
- 8 2009年9月4日、北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングより。
- 9 2009年9月4日、北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングより。
- 10 2009年9月2日、足寄町役場総務課企画財政室室長へのヒアリングより。
- 11 2009年9月4日、北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングより。
- 12 2009年9月3日、陸別町役場副町長へのヒアリングより。
- 13 2009年9月4日、北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングより。
- 14 2009年9月3日、陸別町役場職員の方へのヒアリングより。
- 15 2009年9月3日、陸別町商工会事務局長へのヒアリングより。
- 16 2009年9月3日、陸別町商工会事務局長へのヒアリングより。
- 17 2009年9月3日、陸別町商工会事務局長へのヒアリングより。
- 18 2009年9月3日、陸別町商工会事務局長へのヒアリングより。
- 19 北見市企画財政部地域振興室地域振興課長へのヒアリングより。
- 20 地域環境主義は、飯島伸子が提唱した考え方である。

参考文献

- 香川正俊『第3セクター鉄道』、成山堂書店、2002年1月  
『北見現代史』編集委員会編『北見現代史』、北見市長神田孝次 2007年1月