

鉄道のあるまち・くらし (全2回)

— 事例から学ぶ 廃線後の影響 —



▲ JR北海道 黄色線区路線図 (全8路線)

- ①日高線 (苫小牧 - 鷓川間)
- ②室蘭線 (沼ノ端 - 岩見沢間)
- ③根室線 (滝川 - 富良野間)
- ④富良野線 (富良野 - 旭川間)
- ⑤宗谷線 (名寄 - 稚内間)
- ⑥石北線 (新旭川 - 網走間)
- ⑦釧網線 (東釧路 - 網走間)
- ⑧花咲線 (釧路 - 根室間)

JR北海道は「自社単独では維持することが困難な区間」を平成28年11月に発表。そのうち、「輸送密度が200人以上2,000人未満の線区(黄色線区)」として8路線が該当すると示しました(左記図参照)。「輸送密度が200人未満の線区(赤線区)」で現在残っている線区は留萌線のみ。すでに一部が廃止されていて、残っている深川 - 石狩沼田間が令和8年3月31日で廃止となります。

今回は、室蘭線と同じく黄色線区である石北線の存続活動を行う「石北沿線ふるさとネットワーク」代表・長南進一さんを取材。

平成17年に廃止となった「北海道ちほく鉄道ふるさと銀河線」の存続を目指して設立された「ふるさと銀河線再生ネットワーク」での活動内容、「石北沿線ふるさとネットワーク」での活動内容についてお話を聞きました。

1 『ふるさと銀河線』廃止による影響

第3セクター『北海道ちほく高原鉄道 ふるさと銀河線』は、十勝管内の池田町とオホーツク管内の北見市を結んでいた路線で、その距離は140kmに及びます。旧国鉄池北線として運行していた路線が昭和62年の国鉄分割民営化でJR北海道に承継され、2年後の平成元年に『北海道ちほく高原鉄道』へ転換されることとなります。国鉄時代から廃止対象となっていたものの第3セクターに受け継がれたのは、高校生や専門学校の通学や買い物など生活路線として利用者が多いことと、経営安定基金の運用による赤字補填が見込めたことがありました。

しかし、自動車の普及や少子化の影響による人口減少、基金による赤字補填も難しい状況に。

長南さんらは平成16年に鉄道存続を目指し『ふるさと銀河線再生ネットワーク』を設立。コミュニティ・ファンド特区構想による赤字補填、DMV(デュアル・モード・ビークル=線路と道路を走行できる自動車)の導入、岡山電気軌道へ営業継承の提案などを行いますが、残念ながら実現に至らず、翌年廃止が決定。長南さんは「平成12年に鉄道事業法が改正され、路線廃止が許可制から届出制へと変わったことが廃止を一気に加速させたように思います。部分廃止という案もありましたが、合意に至らず全線廃止となり、本当に残念でした」と当時を振り返ります。沿線自治体に存続のため資金協力を要請したものの、陸別町以外が拒否したことも廃止の要因となりました。

廃止後は鉄道本数と同じ本数を維持する形でバスでの代替輸送がスタート。北見 - 陸別間は北海道北見バス、陸別 - 池田間は十勝バスが運行しています(直通運転でのバスはなし)。北海道北見バスの代替バスは、昨年より減便となり、12月1日からはさらに減便となりました。沿線自治体によっては、タクシー(ハイヤー)やコミュニティバスが運行していない地域もあり、早急な公共交通全体の見直しが迫られている状況です。

『ふるさと銀河線再生ネットワーク』は廃止後に『ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク』と名称を変え、まちを活性化する取り組みを実施しました。

沿線を巡るツアーの企画を行って道内外から参加者を募り、地産地消の料



石北沿線ふるさとネットワーク
代表 長南 進一さん(写真右)

北見市出身。東京での生活を経て、平成12年に再び北見市へ。第3セクター「ふるさと銀河線」の存続を目指して平成16年に「ふるさと銀河線再生ネットワーク」の結成に参加。平成28年に「石北沿線ふるさとネットワーク」と名称変更。「NPO法人オホーツク鉄道歴史保存会」代表、「一般社団法人オホーツク・テロワール」理事も務めており、オホーツク全体の活性化に取り組んでいる。