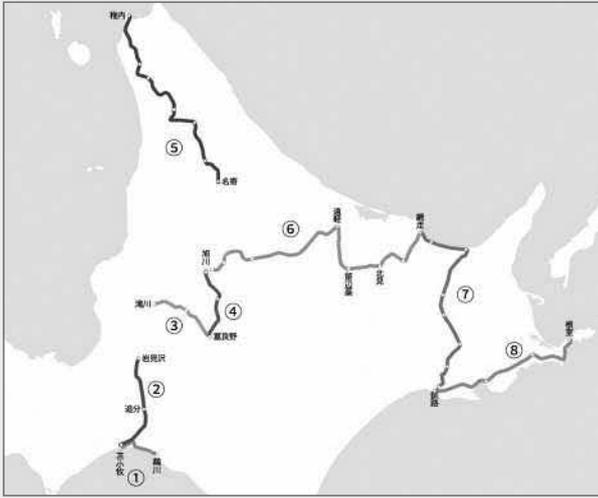


鉄道のあるまち・くらし (全2回)

— 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 - 鶴川間) 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による影響で徐々に人口減少、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、昨年からは減便となり、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。

理を堪能し、産業遺構を訪れる体験型ツアーを全4回実施。平成18年には実施した代替バス利用者へアンケートを行い、「運賃が高くなった」「トイレがなくて困る」「鉄道より時間がかかる」などの声が寄せられました。また、平成28年には沿線自治体にアンケートを行い、鉄道廃止前後の人口などを調査。本別町では、バス輸送への変換で通学が困難となり、町外に転出した高校生のいる世帯が、鉄道廃止後10年間で100世帯に及んだという驚きの数字が示されました。陸別町では、人口は減少しているものの、年間商品販売額が増加しているというデータがあります（右表参照）。廃止前から道の駅と鉄道駅の2つの役割を果たしていた陸別駅を体験型観光施設として整備。観光客が多く訪れ、年々販売額が増えているそう。

「やり方次第で、鉄道が廃止となっても関係人口の増加や増収が可能だと示した良い事例」と長南さんが話されたように、マイナスの要素だった「鉄道の廃止」が、観光客の受け入れや地域の特産品開発や販売を進めることでプラスの要素を生み出し、まちに活気を生んでいるということに驚きました。

設問	調査年	回答
人口の推移 (各年4月)	平成8年	3,509人
	平成18年	2,988人
	平成28年	2,530人
年間商品販売額 (商業統計)	平成16年	36億49百万円
	平成19年	32億37百万円
	平成26年	42億65百万円

▲陸別町における実態アンケート結果
(実施：ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク)



陸別駅ではふるさと銀河線の車両が見られるだけでなく、乗車体験や運転体験などが行われ、観光資源として活用されています。

2 地域活性化のために必要な鉄道路線



北見駅は石北線で最も乗車人員が多い。貨物ターミナルが隣接しており、たまねぎ列車と呼ばれる貨物列車がここから運行している。

石北線は新旭川ー網走間を結び、234kmと非常に長い線区です。利用特性で見ると、石北線は観光利用が30%、生活利用が37%を占めています。また、オホーツクエリアは北見市のたまねぎをはじめ、多くの農産物が貨物列車で本州へと運ばれるなど、物流の役割も大きいのが特徴。

「鉄道の役割として、[地域間移動][生活移動][観光][物流]の4つがあると考えます。石北線はどれも兼ね揃えていて、存続のためにこれから力を入れていくべきなのは[観光]。他の地域から来てもらって乗車してもらわない限り乗車率のアップやオホーツク全体の活性化に繋がらない」と長南さん。人口減少が進むとともに生活利用も減少となるため、観光客など地域外の方が利用することで利用率の増加に繋がります。ただ、沿線の他の公共

交通と連携が取れておらず、駅からの移動手段が確保できないなどの課題も。

現在『石北沿線ふるさとネットワーク』として行っている活動の1つが、特急列車内での石北線沿線地域の特産品販売。「車内販売は、お土産として購入するだけでなく、その地域の産業や農産物を知ってもらうきっかけ作りだと考えます。商品から地域に興味を持ってもらい、再訪に繋げるなど関係人口の増加につなげていきたい」とオホーツクの持つさまざまな魅力を伝えていく役割も担われています。

これからの石北線について、「北海道新幹線の延伸は、オホーツクだけでなく、北海道全体の観光のあり方や人の流れの変化を生むこととなります。私の活動はオホーツク全体の活性化が最大の目的で、そのためには鉄道が必要です。鉄道を活かすことでもっと地域の活性化ができるはず。少ないオホーツクの公共交通をどうやって回せばうまくいくか、これからも考えていきたい」と長南さん。

道の駅あびら D51 ステーションに展示しているSL『D51 320』を見に来られたことがあるそうで、「車両の保存状態の良さに驚きました。このまま維持できればもっと価値のあるものになるはず。町の大切な観光資源だと思うので、大事に守り続けてほしい」と話してくださいました。

取材：木下 知佳（元地域おこし協力隊）

安平町では、室蘭線沿線の5市町でつくる「JR室蘭線活性化連絡協議会」での取り組みに加え、独自に町内全ての公共交通機関で使用できる共通回数乗車券（JRは切符代金として使用可）の発行のほか、JRからの二次交通対策として追分駅での循環バスの接続確保や二種免許取得費助成事業、地域おこし協力隊の配置による早来地区でのハイヤー事業再開（令和7年1月からは月曜日～土曜日8時30分～18時50分の週6日営業に拡大!）など、室蘭線をはじめとした地域公共交通の維持確保に取り組んでいます。

室蘭線は安平町に4駅を有する重要な線区でまちづくりに欠かせません。沿線外の方々の観光利用も誘致しながら室蘭線を沿線住民の皆さんのご利用で支え、私たち一人ひとりの行動からこの地域と生活を守り活性化させていきましょう。

問合せ（安平町の公共交通相談窓口） 政策推進課政策推進グループ ☎ 2751



ハイヤーの営業時間、公共交通の時刻表などはこちらからご確認ください