

平成 17 年度卒業論文

地方鉄道廃止の政策過程

- ふるさと銀河線を事例にして -



生涯教育課程コミュニティ計画コース社会学ゼミ

学生番号 2410

佐伯裕徳

目次

はじめに	4
1 ふるさと銀河線の歴史	5
1-1 網走本線から池北線へ	5
1-1-1 網走への路線	5
1-1-2 網走線の開通	5
1-1-3 戦前の沿線の状況	6
1-1-4 戦後経済復興時の状況	6
1-1-5 鉄道輸送に見えたかげり	7
1-2 国鉄改革による存続の危機	7
1-2-1 国鉄改革にいたる過程	8
1-2-2 全国における地方交通線	8
1-2-3 北海道における地方交通線	9
1-2-3-1 地方交通線の選定	9
1-2-3-2 第二次特定地方交通線をめぐる国との攻防	9
1-2-4 長大4線をめぐる動き	10
1-2-4-1 長大4線の概要	10
1-2-4-2 長大4線の結束の崩壊にいたる過程	10
1-2-5 池北線沿線の動き	10
1-2-5-1 池北線存続運動の始まり	10
1-2-5-2 池北線沿線自治体の意思決定の動き	11
1-2-6 池北線が廃止承認から鉄道転換に至る経緯	11
1-2-7 新会社設立へ	12
1-2-8 ふるさと銀河線開業に向けて	12
1-3 まとめ	13
2 ふるさと銀河線の開業から廃止まで	15
2-1 第三セクターとしてのふるさと銀河線	15
2-2 経営安定基金の設置	15
2-3 開業後の動き	16
2-3-1 会社の経営努力	16
2-3-1-1 ダイヤ改正と帯広乗り入れ	16

2-3-1-2 運賃改定について	16
2-3-1-3 CTC の導入	17
2-3-1-4 経営改善計画	17
2-3-1-5 その他の取り組み	18
2-3-2 沿線自治体における取り組み	19
2-3-2-1 ふるさと銀河線振興会議	19
2-3-2-2 駅舎及びその周辺整備	19
2-4 開業後の経営状況	22
2-5 存廃問題にゆれたふるさと銀河線	23
2-5-1 ふるさと銀河線関係者協議会	23
2-5-1-1 第2回ふるさと銀河線関係者協議会	23
2-5-1-2 第3回ふるさと銀河線関係者協議会	23
2-5-1-3 第4回ふるさと銀河線関係者協議会	24
2-5-1-4 第5回ふるさと銀河線関係者協議会	24
2-5-1-5 第6回ふるさと銀河線関係者協議会	24
2-5-1-6 第7回ふるさと銀河線関係者協議会	25
2-5-1-7 第8回ふるさと銀河線関係者協議会	25
2-5-1-8 第9回ふるさと銀河線関係者協議会	26
2-5-1-9 第10回ふるさと銀河線関係者協議会	26
2-5-1-10 第11回ふるさと銀河線関係者協議会	26
2-5-1-11 第12回ふるさと銀河線関係者協議会	27
2-5-1-12 第13回ふるさと銀河線関係者協議会	27
2-5-2 沿線住民の取り組み	28
2-5-3 廃止の決定	29
3 廃止に至った要因	31
3-1 減少し続けた利用者	31
3-1-1 輸送人員の推移	31
3-1-2 沿線地域の環境変化	32
3-2 会社経営上の問題点	34
3-2-1 行政主導型の経営	34
3-2-2 社員構成の現状と社内の問題	34
3-3 設立時の計画と実績の差異	36
3-3-1 損益計画の差異	36
3-3-2 基金運用計画の差異	39

3-4 自治体間の温度差	41
3-4-1 自治体間の温度差の実態	41
3-4-2 温度差の背景	42
4 終わりに	44
4-1 鉄路を残した意義	44
4-2 今後の課題	45
4-2-1 他地域における鉄路の跡地利用	45
4-2-2 銀河線沿線地域の今後の取り組み	46

謝辞

参考文献・参照 HP

年表

はじめに

今回、私が地方鉄道、とりわけふるさと銀河線を取り上げるきっかけとなったのは、ある新聞記事を目にしたからである。その新聞記事は、「ふるさと銀河線来年にも廃止か」というものであった。そのとき、1年生のときに池田町の歴史を取り上げ、鉄道が深く関わっていたことを思い出した。池田町は、鉄道とともに発展してきた鉄道の町であり、その一端を担ってきたふるさと銀河線がなぜ廃止になるのか疑問に思った。そこで、銀河線の廃止の要因を探り、地方鉄道廃止の政策過程について研究することを決めた。

第1章では、銀河線の前進である網走線の誕生から池北線へ、そして国鉄改革により北海道で唯一の第三セクターとしてふるさと銀河線が誕生するまでの過程について述べる。第2章では、銀河線の誕生から会社の経営努力等をとおして廃止に至った過程について述べる。第3章では、廃止に至った要因についていくつかのしぼり考察していく。4章では、第三セクターとして残した意義を考察し、今後の沿線地域のありかたについて展望を示していきたい。

1 ふるさと銀河線の歴史

1-1 網走本線から池北線へ

ここでは、『北海道の鉄道』（2001）と、『北の銀河線』（1996）を、主に参考にして、網走本線の敷設からローカル線である池北線に至る歴史について示す。

1-1-1 網走への路線

北海道の鉄道の歴史は、北海道の開発、発展の歴史でもあった。明治 20 年後半の北海道開拓に対する関心の高まりを背景に、明治 29 年 5 月「北海道鉄道敷設法」が公布された。北海道鉄道敷設法は、予定線を緩急の順序で一期線と二期線に区分し、明治 30 年以降十二年で一期線を完成させる予定だったが、北海道で開通したのは十勝・釧路・天塩の三線だけだった。それは、もともと建設資金が鉄道公債を募集してのものだったので不安定だったからである。そのため、明治 39 年 12 月の第二三通常議会で、明治 40 年以降八カ年計画に変更し、未着工の第一期線と第二期線の一部手直しが行われた。このなかで、現在の池北線にほぼ相当する「池田カラ網走ニ至ル鉄道」が第一期線に繰り上げられた。また、利別太～相内間だったルートが、池田～網走間に変更された。その理由としては、明治 30 年以降十勝、北見地方の内陸の開拓が伸展したという状況変化があげられ、十勝国と北見国を結ぶ産業開発路線として重要視されたからである。また、その背景には、道内に政治勢力を持ち始めた、政友会と地元有力者の働きがあった。池田には、旧鳥取藩主池田輝知の養嗣子、貴族院議員池田仲博侯爵が明治 29 年に 290 万坪の未開地の払い下げを受けて開いた華族地主制の池田農場があり、地元の池田出身の新津繁松道会議員がいて、北見にも政友会系道会議員の前田駒次北光社農場管理人らがいた。

1-1-2 網走線の開通

建設工事は、釧路線（釧路～帯広間）の池田停車場から始まり、橋梁 146 箇所、トンネル 3 箇所をもつ延長 120.4 哩（193.7km）であった。明治 43 年に、池田～湊別（現陸別）間（77.4km）が完成し、高島駅、勇足駅、本別駅、仙美里駅、足寄駅、上利別駅、湊別駅が開設され、当時は上下 3 本ずつ運転されていた。

湊別以北の工事、特に湊別～置戸間は、人跡未踏の溪谷が連続し、工事用資材や食料品の補給に苦しんだ。しかも、マラリアなどの病気が流行したために工事人夫の罹病が相次ぎ、その補充に苦しんだ請負人によって悲惨な「タコ部屋」が作りだされた、という生々しい記録が各地に残されているように、工事は困難を極めたが、翌年の明治 44 年には、湊別～野付牛（現北見）間（66.2km）が完成し、小利別駅、置戸駅、訓子府駅、上常呂駅、野付牛駅が開設された。そして、大正元年に、野付牛～網走間が開通し網走本線（池田～網走）が全通した。網走本線全線開通により、湊別を中心に林業がより栄えることになり、農作物においても網走港には冬期に流氷が来るため、網走本線を利用し釧路港より本州方

面に輸送を行った。当時は、上下 3 本ずつの運行であり、池田～野付牛間は 5～6 時間程度の時間を要した。

1-1-3 戦前の沿線の状況

1920 年から 30 年にかけて北見地方の鉄道の状況は大きく変わった。大正 10 年 10 月 5 日に名寄線の名寄 - 中湧別間が全通し、既設の湧別軽便線・網走線と結びついた。そして、昭和 7 年 10 月 1 日には、新旭川 - 遠軽間の石北線が全通した。その名寄線と石北線全通の間の時期にあたる 1927 年 8 月、札幌にあった北方文化協会から発行された『北海道案内』の第三版に、当時の沿線の状況が書かれている。

まず、野付牛については「明治 44 年には池田から鉄道が開通して、にわかに活況を呈し、翌大正元年には網走線が全通をみ、さらに湧別線の開通等により交通の便となるにしたがい、来訪者がますます多く」になった町とある。そして、この頃には、「……町勢、先開地網走町をしのぎ、交通上の優位はついに当町をして北見一円経済上の中心地たらしむるに至った」のである。また、『北国より海峡の彼方 - 北海のたより』には、野付牛を農産物の集散地、経済の中心地として長足の進歩を遂げているとして、「支庁所在地、網走を凌駕し、まさに政治の中心をここに移そうという野望さえ一部策士の間に行われるほど、新興の気分の充ちた町です」とある。このように鉄道の開通によって発展したのは、他の沿線も同様だった。訓子府は「……鉄道が開通して交通の便となりたる以来、……農村および木材工業地として発展」している。置戸は、盛んに木材が伐採され、木材工業も興ったが、「付近一帯の山岳、ことに常呂川上流地方は有名な大森林地帯で、その針葉樹を主とする林相の豊麗なることと、材積の豊富なることをもって広く世に知られ」ていたのである。十勝に良材を産し地味も良い農耕地がある湊別、広大な軍馬補充部牧場がある上利別など足寄や本別も鉄道の開通が発展の大きなきっかけとなった。また、戦前に新駅として大正 2 年に大嘗地駅、大正 9 年に川上駅、大正 11 年に境野駅が開設された。

1-1-4 戦後経済復興時の沿線の状況

戦後の混乱期の後に鉄道は、路線バスの拡充を経て、乗用車の普及を軸とするモータリゼーションが起きる前の一時期において、公共機関の要として大きな役割を担っている。1950 年代のこの時期、網走本線がもっとも活気付いた時期であった。北見市の経済的發展を背景に通勤客が増えるとともに、高校進学者の増加があったからである。『訓子府町史』によると、52 年頃に農村の好景気と二・三男対策から上級学校への進学率が著しく増加して、当初は定時高校がクローズアップされ、全日制高校に及んだ。この時期の沿線の發展は 1959 年に発刊された『日本地理風俗体系・1 北海道』に次のように紹介されている。「北見市は、戦後、商工業が發展し、人口が急増した。ハッカの世界産額の半ば以上を占めており、日本でただ一つのハッカ工場がある。隣接する訓子府町は、家畜を飼う農家が多く、ハッカの栽培、石灰石・マンガンの鉱業や木材の産出も多い。置戸町は、木材が森林鉄道

によって運び出され、置戸駅の周りには製材工場や木材加工工場が並んでいて背後の森林資源の豊かさを思わせる。十勝においては、まず池田町は、運輸・通信関係の人口が多い交通の町であった。本別町は、木材の町として成長し、十勝平野東部の中心地であった。本別の仙美里には、戦前は軍馬補充部十勝支部の放牧場があったが、戦後解放され、250戸以上の開拓農家が入っている。足寄・陸別は林業の盛んな町である。」このように、重化学工業を中心に高度経済成長が始まった時期だが、網走本線の沿線は農林業を基盤としていた。その状況は、木材王国といわれた置戸駅の貨物取扱量に表れている。置戸駅からは、森林鉄道が四方に延びており、木材の搬出だけでなく、農産物の輸送、ときには住民の交通手段として利用されていた。

また、この時期に新駅として、昭和23年に大森駅・笹森駅、昭和25年に日の出駅、昭和27年に愛冠駅、昭和33年に薫別駅・分線駅、昭和34年に様舞駅・豊住駅・西訓子府駅・西富駅・稲波駅・広郷駅・北光社駅が開設された。

1-1-5 鉄道輸送に見えたかげり

1960年代に入ると、経済復興の過程で大きな役割を果たしてきた鉄道輸送にかげりが見え始めた。これは、全国的な傾向だったが、網走本線も同様だった。貨物輸送は小回りの利くトラック、また、旅客輸送においても自家用車の増大が生じたからである。昭和38年5月に北海道営林局が北見市で開いた森林鉄道終了記念式典は、トラック輸送の優位性を表す象徴的な出来事であった。森林鉄道は、大正10年に置戸と温根湯の間に初めて敷設された。しかし、国有林内の道路整備とともに、昭和34年度から経営合理化とともに、トラックへの転換が実施され、昭和38年度に事業が打ち切られた。また、このころ網走本線では、貨物主体の貨客混合列車中心から、ディーゼルカーの導入により貨客分離が進行していた。そして、先にも述べたように、貨物輸送が減少していた。そのため、乗客にとっては、所要時間の短縮の面でプラスに働いた。そのような中で、網走本線にとって画期となったのは、昭和36年4月1日である。それまで、新旭川 - 北見間は石北線の一部、北見 - 網走間は網走本線の一部であったが、この日、新旭川 - 網走間が石北本線と改称された。運行の実態に合わせた措置だったが、池田 - 北見間は名実ともにローカル線に格下げされ池北線となった。翌年の昭和37年に、台風の影響で根室本線の狩勝峠が土砂崩れにより不通になり、そのため池北線は短い期間だが、本線なみの扱いを受けたのは、皮肉な結果であった。その後、池北線は交通環境の変化により、年々利用者数が減少していく中で、高校生が利用の中心となっていく。

また、この時期に新駅として、昭和35年に西一線駅、昭和36年に塩幌駅、昭和37年に南本別駅が開設された。

1-2 国鉄改革による存続の危機

ここでは、『我田鉄引』（1994）と、『網走本線から池北線そしてふるさと銀河線へ』（2005）

を参考に、国鉄改革の動きを特にローカル線の廃止について、国・北海道・池北線沿線自治体それぞれの視点で示す。

1-2-1 国鉄改革にいたる過程

わが国は、昭和 30 年代以降の高度成長期以降のモータリゼーションの伸展に伴い、自動車を中心とする交通体系へと移行し、輸送構造が大きく変化した。一方で、人口の都市への流失から、ローカル線沿線の地域については、過疎化と相まって鉄道の輸送量が減少し、大量輸送・定時制・安全性という鉄道の特性を発揮できない線区が多く見受けられるようになった。

そうした状況の中、昭和 39 年度に国鉄は純損失を初めて計上し、それ以降、継続的な赤字を出し始めた。こうした状況の中で昭和 44 年度から昭和 55 年度までに 3 度にわたり再建計画を作成した。そして、昭和 55 年度 12 月、昭和 60 年を目標に定員削減による合理化と赤字ローカル線の廃止、バス転換を骨子とする日本国有鉄道経営再建特別措置法（国鉄再建法）を制定した。この国鉄再建法では、まず、国鉄路線は旅客輸送密度 8000 人を基準に、8000 人以上を「幹線系線区」とし、8000 人未満のローカル線を「地方交通線」とした。さらに、地方交通線のうち輸送密度 4000 人未満の特に採算の悪い線区は、廃止してバス転換、ないしは第 3 セクターなどによる民営鉄道にするのが適当としている。また、国鉄再建法に基づき、昭和 60 年度を目標に「経営改善計画」が策定され、この結果を見て分割民営化か現行体制維持するかということ判断するという状況であった。

三度にわたる再建計画と国鉄再建法におけるローカル線政策についての共通点は、国鉄経営から大量輸送という鉄道輸送の特徴をいかせず儲からないローカル線を除外する点である。相違点としては、三度にわたる再建計画は法律に基づいて行われたわけではないため消極的であったのに対して、国鉄再建法は法律に基づいて積極的に行われた点である。これにより中央政府は、法律によって手続的な正当性を付与され、実効性が担保されるゆえに、利害を異にする地方と激しく対立することとなった。

1-2-2 全国における地方交通線

全国で廃止対象線となった地方交通線は、83 線 3157.2km となった。廃止は、三段階に分けて実施され、第一次特定地方交通線は営業路線が 30km 以下で輸送密度が 2000 人未満と、営業路線が 50km 以下で輸送密度が 500 人未満の 40 線 729.1km が対象となり、第二次特定地方交通線は輸送密度が 2000 人未満で第一次特定地方交通線に選定されなかった線区 31 線 2089.2km が対象となったが、第一次に比べて営業距離が長いために、関係する市町村も多く、対象線区が北海道と九州に集中していた。第三次特定地方交通線は輸送密度が 2000 人以上 4000 人未満の線区 12 線 338.9km であった。この 83 線区のうち、45 線区 1846.5km はバス転換により鉄道の使命を終え、残り 38 線区 1310.7km は第三セクター鉄道等として新たな出発をした。

表 1-1 特定地方交通線の転換状況

	バス		鉄道	
第一次線	22 線	401.9km	18 線	327.2km
第二次線	20 線	1418.6km	11 線	670.6km
第三次線	3 線	26.0km	9 線	312.9km
合計	45 線	1846.5km	38 線	1310.7 k m

1-2-3 北海道における地方交通線

1-2-3-1 地方交通線の選定

道内の特定地方交通線は、他より際立って多い 22 線で第一次、第二次の二段階に分けて実施された。昭和 56 年 6 月、第一次選定の対象となったのは美幸線・興浜北線・興浜南線・万字線・白糠線・渚滑線・相生線・岩内線の 8 線 214.4km で、昭和 56 年 9 月 18 日承認された。昭和 57 年 11 月には、第 2 次選定の対象として、士幌線・広尾線・湧網線・羽幌線・歌志内線・幌内線・富内線・胆振線・瀬棚線・松前線・標津線・池北線・名寄線・天北線の 14 線 1242km が選定された。

1-2-3-2 第二次特定地方交通線をめぐる国との攻防

第 2 次特定交通線に選定されたのは、14 路線で北海道全体の 30.8%にもなった。かかわる自治体は、69 市町村にもなり、第一次特定地方交通線に選定された路線の 16 市町村を遥かに超えるものであった。昭和 58 年 8 月 9 日に開催された「北海道国鉄特定地方交通線確保対策全道大会」で当時の北海道知事横路孝弘氏は次のように述べている。「もし、第一次、第二次赤字ローカル線がなくなれば、道内営業距離の 36%を失う。鉄道とともに歩んできた本道開拓の歩みは深刻な打撃を受け、地域経済はもちろん、民生、教育などに計り知れない影響を及ぼす。」これには、採算性を重視して責任を地方に転嫁する国鉄のやり方に対する批判の意味も含まれていた。そして、存続に向けて、利用拡大の取り組みや関係方面への幾度なる陳情など強力な運動を展開し、昭和 59 年 5 月 18 日に横路知事は、第二次特定地方交通線に関する知事意見書を運輸大臣に提出した。その知事意見書には、100km を超える長大 4 線ごとの特殊性から現れる存続の必要性を訴えている。

そして、昭和 59 年 6 月 22 日運輸大臣は第二次特定地方交通線として道内 10 線を承認し、池北線を含む長大 4 線は保留扱いとなった。これには、地方の予想以上の要請活動を踏まえて、地方のガス抜きの意味合いもあった。また、北海道においては、二つの側面があった。正の側面としては、一部の区間が一括廃止からはずされたということである。一方で、負の側面としては、関係自治体間の亀裂である。これは、「廃止承認」の自治体が強い不満を表明したのに対して、「先送り」や「承認保留」のグループは現実的な運動をしていこうというもので、グループ間の足並みの乱れが顕著になった。

1-2-4 長大4線をめぐる動き

1-2-4-1 長大4線の概要

『標津線』は延長 117km。根室本線と釧網本線を結ぶ道東の循環路線で、沿線には 6 市町村がある。自然条件からバスへの転換は困難である。沿線地域には医療機関が少ないため、通院に利用されているほか高校生 500 人が国鉄で通学している。廃止は北方領土隣接地域の振興や根室湾海域総合開発調査事業に支障をもたらす。

『天北線』は、延長 149km。道北の重要な循環鉄道網を形成している。沿線 5 市町村の広さは佐賀県に匹敵し、平均乗車距離は 55km で、バス転換は困難である。また、観光や酪農など地域開発にも支障が出る。

『名寄本線』は延長 143km。道北・道東の重要な循環路線。豪雪地帯で地吹雪が多いことや平均乗車距離が 33km であることからバス転換は困難である。沿線住民は、名寄市・紋別市に医療や教育を頼っており、通院・通学に支障をきたす。

『池北線』は延長 140km。道東の重要な循環鉄道網である。医療や教育は北見市や帯広市に集中し、沿線住民の通院・通学に支障をきたす。また、林業振興やオンネトーなどの観光開発にも大きな影響が出る。

1-2-4-2 長大4線の結束の崩壊にいたる過程

長大4線は、いずれも 100km を越える長大路線であり、厳冬期も含め代替輸送としてバス転換が可能かどうかという点で保留扱いとなっていたが、運輸省の冬季調査を経て、昭和 60 年 8 月 2 日に特定地方交通線として承認された。そうした中、保留 4 線市町村が一丸となって存続運動を展開した。廃止期限が迫る中で、存続の展望も見えず、これまで国の開催する特定地方交通線対策協議会は廃止を前提とするものとして出席を拒否してきたが、情勢の変化から、保留 4 線合同で参加を決めた。そして、国鉄が JR に移行したことで長大4線を取り巻く状況はより現実的なものになり、昭和 63 年 1 月 18 日開催の長大4線沿線 12 市町と道の会合で、各線の実情に合わせた個別の存続の道を北海道とさぐることになった。

1-2-5 池北線沿線の動き

1-2-5-1 池北線存続運動の始まり

池北線存続運動の始まりは、網走支庁にある訓子府町における貨物合理化反対に端を発するものであった。昭和 53 年 1 月 31 日に発表された、従来の荷馬車時代の旧態依然たる駅体制から自動車を含めた共同輸送の近代的な駅体制への転換をはかる第 2 次貨物集約化計画が問題となった。このとき、旭川鉄道局内の池北線で集約化の対象となったのは、上常呂駅・訓子府駅・置戸駅であり、訓子府駅での貨物は 3 駅の中で最も多かった。ここから、「貨物駅集約化対策会議」が開催され、集約化反対運動が起こり、北見市や置戸町と連携して陳情などもするようになった。そして、国鉄再建法が国会に提出されると「貨物駅

集約化会議」は、「国鉄池北線地方交通対策訓子府町対策協議会」に組織換えされ、合理化反対と池北線存続の二つの問題が協議されることとなった。その後、北見市や置戸町にも協議会の設立を働きかけ、両自治体で協議会が発足した。そして、国鉄再建法が成立すると、今まで貨物対策に比重をおかれていた運動が池北線存続に向けた運動へと転換された。これは、国鉄の赤字から貨物の廃止は認めるが、池北線そのものは存続させるという考えである。

1-2-5-2 池北線沿線自治体の意思決定のしくみ

昭和 58 年 6 月 19 日に国鉄池北線存続に関する諸対策の推進を図ることを目的として、池北線存続対策会議が開催された。対策会議は、帯広市・北見市・訓子府町・置戸町・陸別町・足寄町・本別町・池田町の各市町長及び各議会議長を構成員としており、沿線自治体の政治と行政が一体となったものであった。対策会議は、行政上、網走支庁と十勝支庁に分かれてこれまで交流がなかった沿線自治体をまとめ、陳情活動や情報交換の場としての役割や自治体の議会への連絡機能も果たしていた。また、対策会議の下には、先述した訓子府町協議会のような住民組織がすべての自治体に存在した。これらの住民組織は、対策会議の実働部隊的な役割を果たすほか、住民の意見集約をする役割も果たした。

1-2-6 池北線が廃止承認から鉄道転換に至る経緯

池北線が特定地方交通線に承認された以降も、池北線を守るため、先に前述した池北線存続対策会議では廃止対象路線の選定理由となった平均乗車密度の不足を改善するため、運賃補助制度や沿線自治体で相互にイベントを開催しあって利用促進を図る乗車率向上策を推し進めた。そして、先に先述した池北線特定地方交通線対策協議会の第 1 回が昭和 61 年 7 月 15 日に開催された。この会議で、池北線は道東の中核都市である北見市と池田町を結ぶ、延長 140km もの最大路線として北海道における動脈線であり、冬期にはマイナス 30 度にもなり全国一の厳冬、積雪の厳しい地域であり非難路線として重要な役割を担う路線である。この池北線の国有鉄道としての存続は、必要不可欠なものであり、仮に民営化が実現された後においても、バス転換はもちろん第三セクター化などではなく、国の保証の下における新会社による鉄道としての存続を強く要請した。そして、存続か廃止かタイムリミットが迫る中、前述したとおり、長大 4 線で進めていた存続運動は各線個別に行うことになった。その間、池北線特定地方交通線対策会議と並行して行われていた池北線対策会議は、昭和 63 年 4 月 20 日に開催された会議において、第三セクターでの鉄道存続が確認され、同年 11 月 14 日の第 4 回池北線特定地方交通線対策協議会では、第 3 セクターによる鉄道輸送とすることを決定した。

この結末には、中央における政治決着によるところが大きい。しかし、当初は池北線と名寄線の一部の「1.5 線」を存続させるというものであったが、結局名寄線はバス転換になった。では、なぜ池北線は鉄道を存続することができたのか、これには三つの要因がある。

一つ目は、日本国有鉄道清算事業団から営業距離を基準に 1km あたり 3000 万円の特定期間交通線転換交付金が支払われることになっており、池北線は転換交付金が 42 億円であったため、第三セクター鉄道への転換が可能だった。これについては、他の長大 4 線についても同様である。二つ目は、他の長大 4 線に比べて営業係数が最も低かったことである。三つ目は、沿線自治体と沿線住民の存続への運動が活発だったからである。

1-2-7 新会社設立へ

昭和 63 年 11 月 27 日、JR 北海道から第三セクター方式の鉄道に移行するための準備を円滑に進めるために、池北線運行対策準備会を発足させ、規約、役員、事業計画等と路線名について公募することを決定した。

そして、同年 12 月 27 日に会社設立発起人会を開催し、発起人代表を北見市長に決定した。平成元年に入り、1 月 20 日の池北線対策準備会では、公募していた路線名を応募総数 2130 通の中から「ふるさと銀河線」にすることに決定した。2 月 27 日に開かれた第 5 回池北線対策準備会では、代替輸送事業者を北海道ちほく高原鉄道株式会社とすることとし、転換時期は、平成元年 6 月 4 日をめどとすることと決定した。

これ他の会議が相次いで開かれる中で、第三セクター化に必要な経営安定基金や資本金の各自治体の負担額も決まった。経営安定基金については後に詳しく述べる。資本金については、2 億円を道、1 億円を民間出資に仰ぎ、2 億円については各沿線自治体で分担して負担し北見市は 5445 万円、他町が 2000 万円から 2090 万円となった。

1-2-8 ふるさと銀河線開業に向けて

平成元年 2 月 28 日、北海道ちほく高原鉄道株式会社創立総会が行われた。この日が、80 余年にわたり地域住民の足となり、地域振興の役割を担ってきた池北線の新しいスタートの日となった。3 月 18 日には、JR 北見運転区構内の検修担当社員詰所の 2 階に本社事務所を仮設し、当時の川名専務はじめ 20 名が常駐し、就業規則・運賃申請・運行計画などの開業に向けての諸準備が本格的に始まった。

そして、3 月 29 日に運輸省は JR 北海道から提出されていた長大 4 線の廃止申請を認めて、翌 3 月 30 日に代替鉄道事業者認定書及び、1 種鉄道事業免許状が北海道ちほく高原鉄道株式会社に交付された。

4 月 24 日には、白い車体の「高原」と「銀河の星」をイメージしたブルーとグリーンラインが 4 本、その中に沿線 1 市 6 町を表す 7 つの星を配した車両 6 両が北見駅に到着した。6 月 3 日には、出発式や開業式典の準備であわただしい中、最後の運行となる JR 北海道の池北線のお別れ式が池田町 2 番ホームで行われ、100 人以上の関係者や鉄道ファンに見守られ、この日で池北線は 80 余年の歴史にピリオドを打つこととなった。そして、翌日の平成元年 6 月 4 日に北海道ちほく高原鉄道株式会社「ふるさと銀河線」がいよいよスタートすることとなった。

第一次・第二次・第三次と三段階に分けて行われた特定地方交通線の廃止・転換が北海道では、平成元年 6 月 3 日をもってすべてが終わった。道内では、22 線区 1456.5km が特定地方交通線の承認を受け、その中で、唯一鉄路として存続することが決まった路線が池北線であった。地元地域住民と関係団体の鉄路存続に対する熱意と努力によって第三セクター鉄道として、北海道ちほく高原鉄道、ふるさと銀河線は新しい一歩を歩み始めた。

1-3 まとめ

ここまで、網走本線から池北線そして第三セクター鉄道「ふるさと銀河線」として再出発するまでの歴史をまとめてきた。そこで、ここではふるさと銀河線の役割の変容を述べたい。まず、網走本線開通時についてだが、道東の開拓に大きな役割を果たした。これは、網走本線に限ったわけではなく、広大な面積のため隣接地域との距離があり、また厳しい自然環境の北海道では鉄道の開通により地域が発展し、駅を中心に街が形成されているところが多い。

初期の網走本線の役割としては大きく二つある。一つ目は、木材輸送である。網走本線が開通する以前は、木材は網走港で船積みされていたが、網走港は流氷に覆われるため冬季間を避けて輸送していた。そのため、森林資源が豊富の割には林業があまり栄えてなかったが、網走本線の開通により冬季間も小樽港や釧路港に輸送できるようになり沿線地域特に置戸や陸別などは林業が大いに発展した。

二つ目は、1921 年に名寄線、1932 年に石北線が開通するまではオホーツク圏から札幌に向かうための唯一の陸上公共交通機関であったということである。そのため網走本線の需要は大きかっただけでなく、北海道の主要都市を結ぶ大動脈として北海道交通の重要な役割を果たしていた。

次に戦後復興期の役割については、この時期網走本線は最も活気があり、公共交通機関の要として重要な役割を果たした。この時期は、北見市の発展により、訓子府等からの通勤客が増えた。また、この時期には高校への進学率が向上し通学客も増加した。一方で、貨物輸送についても網走本線沿線は農林業を基盤としていたため、置戸や陸別などを中心とする木材輸送や訓子府と中心とした農産物輸送が多かった。

その後、1960 年代に入るとモータリゼーションの進展により鉄道輸送にかげりが見え始めた。貨物輸送については小回りの利くトラック、旅客輸送については停留所が多いバスが普及していった。そして、昭和 36 年には網走本線は池北線に改称され、名実ともにローカル線となり、高校生が利用の中心となり地域住民の生活の足という役割が色濃くなっていく。

そして、国鉄改革により池北線は昭和 60 年に第 2 次特定地方交通線に承認され廃止対象路線となる。しかし、池北線は第三セクター鉄道として存続することとなる。存続理由は前述したが、その中でも住民の存続への熱意は他の地域より強いものがあつた。その背景には各沿線自治体とも網走本線とともに地域が発展してきたために愛着が強かったものと

思われる。また、当時は各町の中心となる駅周辺には国鉄の社宅が立ち並び、国鉄関係者も多く住んでいたために直接利害を受ける住民も多く住民意識が高かったと思われる。

このように、網走本線のころは、木材輸送を中心とした貨物輸送や地域の重要な公共交通機関としての役割を果たし地域の発展に寄与してきたが、モータリゼーションの進展による交通体系の変化により、高校生や老人など交通弱者のための地域の足へと変化していった。そして、国鉄改革に伴う存廃問題を経て、第三セクター化により地域の足としての役割を担い「ふるさと銀河線」としてスタートした。開業後の動きについては次章で述べていく。

2 ふるさと銀河線の開業から廃止まで

2-1 第三セクター鉄道としてのふるさと銀河線

第三セクター法人とは、地方公共団体や国等の公的部門と民間部門が共同出資して設立されるものであり、地方自治法による地方自治体が経済的活動を行う地方公営企業とはまったく異質のものである。地方公営企業は、地方自治体の議会議員や常勤職員の管理者との兼職禁止や決算の議会認定等のさまざまな制約下におかれるのに対し、第三セクター法人は法的には地方自治体等とは別個の法人であり、その事業は地方自治体等の事業ではないため、地方公営企業のように法的諸制約はほとんど受けない。そのため、特定地方交通線対策に伴って関係自治体等が、地方公営鉄道ではなく第三セクター方式を選択したのは、地方公営企業の制約を逃れるためや民間活力の活用、直営方式になじみにくい弾力的な運営を行うためである。その反面、法的諸制約がほとんどないために、責任の所在がはっきりしないという問題もある。

第三セクター鉄道の現状としては、北海道ちほく高原鉄道に限らず、業績不振に陥っている会社が多い。98年度において第三セクター鉄道は38社のうち、黒字は8社で赤字は30社と大半を占めている。経営が軌道にのっている路線は沿線に都市があり、通勤・通学客をうまく取り込んでいるところやJR各社との乗り入れ、高速化による特急車両の導入等行われているところがほとんどである。一方で赤字路線は乗客数の減少や伸び悩みがあり、多くが過疎地帯を抱え、今後も乗客数の増加が望めない路線である。なかでも北海道ちほく高原鉄道は、赤字額が38社中ワーストワンである。

2-2 経営安定基金の設置

ふるさと銀河線は開業当初から赤字経営が予想された。そのため国は第三セクター鉄道に移行する際、鉄道事業の経営が安定化するのに役立つために補助する原資として経営安定基金を設ける措置を関係する自治体にとらせた。この経営安定基金の運用益を用いて会社の赤字を補填していこうとの考えであった。この基金は道と沿線自治体の協議により北海道ちほく高原鉄道経営安定基金の名称で北見市に設置された。

経営安定基金の積み立て額は、道が43億5000万円、沿線自治体が13億円、転換交付金（初期投資分を差し引いたもの）が24億5500万円で合わせて81億500万円になり、道・沿線自治体負担分は平成元年から5年度までの5年間で完了することとした。この基金は三種類の基金で構成されていて、第一基金と第三基金は道・沿線自治体の負担で積み立てるもので、第二基金は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積み立てるものである。第一基金と第三基金の原資処分機関は同じだが、処分できる場合が異なる。

第一基金は、運用果実を用いて経常損失に対して補助し、その元本は条例で処理できないこととした。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、運用益及び元本を会社に補助することとされた。第二基

金は、鉄道事業の損失と会社の行う鉄道設備の整備または更新に要する経費に補助すると決められた。ただし、特に必要と認める場合には、元本の一部を切り崩して会社に補助することができる。

簡単にいうと基金全体の運用益で赤字補填し、不足する部分は第三基金と第二基金の元本を切り崩すが、第一基金の元本については条例で決められているため切り崩せないということである。

2-3 開業後の動き

ここでは、『ふるさと銀河線 10 年のあゆみ』（1999）と『網走本線から池北線そしてふるさと銀河線へ』（2005）を参考にして、会社の経営努力と沿線自治体における取り組みに分けて開業後の動きを示す。

2-3-1 会社の経営努力

2-3-1-1 ダイヤ改正と帯広乗り入れ

旧池北線の列車の運行本数は 26 本で、日中は概ね 2～3 時簡に一本の割合だったため、根室本線や石北本線への接続が不便なダイヤとなっていた。そのため、予定していた車両の配備後にダイヤ改正とワンマン運行を実施した。通勤・通学・通院など沿線の意見を参考に、それまでの 26 本から 39 本に増便し、1 日 1 往復の快速列車を運行した。快速列車では、上りで 40 分、下りで 49 分の時間短縮となり、オホーツク圏と十勝圏を結ぶ都市間列車としての役割を一段と期待されるようになった。その後もダイヤ改正を行い、陸別から北見への通勤・通学も可能になった。また、JR 北海道とちほく高原鉄道の各駅において、お互いの切符を買うことができるようになり、利用客の利便性が一層向上した。さらに、開業以来の懸案事項であった、ふるさと銀河線の帯広乗り入れが平成 2 年度に具体化し、12 月の取締役会で、翌年秋ごろに実施することが確認された。帯広乗り入れがほぼ固まった平成 3 年 5 月に JR 北海道の社員に対する訓練がスタートし、乗り入れ方法も JR 車両に連結して乗り入れることが決定した。そして、11 月 1 日に帯広乗り入れが開始され、ダイヤ改正が行われた。これにより、38 本あった列車本数を 32 本に削減するとともに池田駅での乗り継ぎも改善された。その後、平成 9 年 3 月に JR 根室線の高速化に伴い、乗客の利便性向上と利用者増を図るため、池田駅での JR 特急列車への接続改善と併せて線内ダイヤの大幅な改正を行った。そして平成 12 年、経営改善計画に伴う車両削減によりダイヤ改正を行い列車本数が 31 本となった。

2-3-1-2 運賃改定について

まず、開業時における運賃改定で平均 5%の値上げを行った。それ以来、経営努力により運賃改定を見送ってきたが、平成 6 年に国からの転換鉄道経営安定補助金が打ち切りになり、さらに利用者の減少、諸物価の上昇、他の第三セクターの運賃状況から平成 7 年に初

乗り運賃を 140 円から 160 円、平均で 22.7%の値上げを行った。しかし、それにともない利用者が減少したため抜本的な収支改善には結びつかなかった。平成 9 年には、消費税が 3%から 5%に改正されたので、現行運賃にその分を一律上乗せし、平均 1.9%の値上げとなった。平成 13 年度には平成 12 年に策定された「経営改善計画」に盛り込まれた運賃改定が実施され、初乗りで 160 円から 180 円、全体で 10.1%の値上げとなった。その後計画では、17 年度にも平均 22.7%値上げする予定であったが、あと 1 年限りになる可能性がある中で値上げすることに北海道運輸局が難色を示したため見送られた。

2-3-1-3 CTC の導入

ふるさと銀河線の閉そく式はタブレット閉そく式で、これは旧国鉄時代に設備され経年 84 年の老朽施設であった。そのため、鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保を強化して設備の近代化を図り、併せて人員の合理化を行い経営の安定化を図るべく、かねてより CTC の導入を計画し、国に対し要望をしていたところ、平成 7 年度予算で国の補助が決定した。CTC は列車の運行状況を把握し、閉そく、信号表示及び分岐器の転換を一括して制御するシステムで総事業費は 9 億 6000 万円、平成 7 年度から 3 ヶ年で整備した。平成 7 年度には第 1 期工事として北見 - 置戸間、平成 8 年度には第 2 期工事として置戸 - 足寄間、平成 9 年度には第 3 期工事として足寄 - 池田間で工事が行われている。この事業の完成により、平成 11 年度までに駅員 16 人を含む社員 22 人が削減され、運営体制の簡素・合理化が図られた。

2-3-1-4 経営改善計画

ふるさと銀河線は経営環境の悪化により経営安定基金の元本を取り崩し、近い将来その元本さえ底をつきかねない状況になり、将来の安定的な運行が危惧されることから、平成 10 年に北海道及び沿線自治体を中心となって、鉄道の存続を前提に「ふるさと銀河線活性化調査」を実施した。この調査により検討された内容、提言を踏まえ平成 12 年 2 月に「ふるさと銀河線経営改善計画」が策定された。計画の基本的な考え方は次の通りである。また、計画の概要と実施状況については表 2-1 を参照していただきたい。

○経営改善計画の基本的な考え方

- ① 沿線住民の移動手段としての役割の維持
- ② 経営効率化視点の導入
- ③ 関係主体による役割分担

この計画の実施により 9 億 1000 万円の収支の改善を見込んでいた。しかし、依然として損失を生ずる厳しい状況が予想され、計画を実施しても基金残高の状況から第二基金による補填限度を平成 15 年度から平成 16 年度に 1 年延ばせるだけという厳しい状況だった。そのため、平成 15 年度からの北海道の主催でふるさと銀河線関係者協議会が開催され、存廃問題が議論されることとなった。

表 2-1 経営改善計画の概要と実施状況

項目	概要	実施状況
①実施年度	平成 12 年度 - 22 年度	平成 17 年に廃止決定
②増収対策	北見 - 北光社間への新駅設置	2000 万円の初期投資が必要となり、会社の将来の見通しが見えなかったため未実施。
	割引・企画きっぷの販売強化	帯広方面への往復割引きっぷの販売 特殊回数券の販売 1 日散歩きっぷに関しては未実施
	観光利用の促進 (旅行会社等への営業活動の強化と沿線自治体との連携強化)	本州からの紅葉ツアーや SL 列車の運行、ラッピング列車の運行、沿線観光施設・イベントの活用、東京の旅行エージェントへの働きかけ等を実施 レンタサイクルやノロッコ列車（仮称）に関しては未実施
	社有地の有効活用 (駐車場による収入確保など)	平成 15 年度実績で 323 件、賃料収入は約 2000 万円
	運賃の値上げ (H13 10% H17 10%を検討)	平成 13 年度は実施されたが、17 年度は存続自体不透明だったため未実施
③経費削減対策	人件費の削減 9 名減	95 名から 9 名減を達成し、廃止決定時には 86 名体制となった
	車両の削減 2 両	2 両の車両削減を実施し 12 両から 10 両体制となった
	電路保存費の削減 (踏み切り 11 箇所の廃止)	1 箇所の踏み切りは廃止された。残りは冬季間の使用停止を検討
	その他修繕費の削減 一部の駅の廃止（三駅）	沿線自治体の反対により未実施

出典：北海道ちほく高原鉄道提供資料

2-3-1-5 その他の取り組み

その他の取り組みとしては、さまざまなものがあるが主なものをいくつかあげていきたい。まず、平成 2 年には、待望のイベント列車が到着し、その年の 6 月 8 日には老人大学の団体を乗せて使用開始となった。これにより、開業 1 周年を記念して「ほろ酔いビール列車」が、北見 - 置戸間で運行されるなど、今後さまざまなイベントに銀河線の車両が利用できるようになり、銀河線の新たな活用法が期待された。

平成 6 年には、地域に密着し積極的な営業活動を展開して増収を図るために国内旅行業代

理店業務と火災・自動車・障害などの損害保険代理店業務を開始した。

平成 13 年 7 月 30 日から 8 月 5 日までの 7 日間、北海道および沿線自治体の協力により「SL 銀河号」が運行された。運行初日は、北見駅の 4 番ホームに多くの SL ファンが集まり、SL の発車に備えて黒煙がもうもうと噴き出し、合図を待つ中運行セレモニーが行われた。平成 14 年 11 月 2 日から 3 日間漫画家松本零士デザインによるラッピング列車「999 イエロー&ホワイト号」を運行した。これは全国的にも話題になり、587 人が利用した。このラッピング列車は 1 月 22 日に「スペシャル 999 号」として運行し、以後はイメージアップと利用客の拡大を図るため毎月一回第三日曜日に運行されることとなった。

また、これは会社の経営努力ではないが、平成 7 年度に開業以来初の新駅である岡女堂駅が、本別町内の岡女堂工場に隣接して開業となった。これは、神戸市兵庫区に本社をおく甘納豆メーカー「株式会社岡女堂」が、同社の本別工場に観光バスが立ち寄るようになり、観光客に少しでも銀河線を利用してもらおうと自費で建設した。

2-3-2 自治体における取り組み

2-3-2-1 ふるさと銀河線振興会議

沿線自治体では、1 市 6 町の首長・議長でふるさと銀河線振興会議を設置し、年に 1 回ふるさと銀河線祭りを開催したり、各地域の意見調整を行ってきた。また自治体ごとにふるさと銀河線沿線市町振興会議を設置し、イベントの開催・PR 活動や団体利用の助成制度を行って利用促進を図ってきた。実施事業の詳細については表 2-2 を参照していただきたい。

2-3-2-2 駅舎及びその周辺整備

沿線自治体では町の「顔」である駅を中心とした市街地の再開発や商店街の近代化などが検討され、各沿線自治体で駅舎の改築や周辺の整備が行われた。詳しくは表 2-3 を参照していただきたい。ここでは、各自治体の中心となる町名が駅名になっている駅舎の改築について述べる。

各自治体の駅舎ともコミュニティ施設と一体化した複合施設でユニークな建物であった。まず、平成 3 年に本別駅が、レストラン・多目的ホール、簡易郵便局を設置した複合施設として完成した。平成 5 年には陸別駅が「オーロラタウン 93」としてオープンした。この施設は開拓の祖・関寛斎のテーマ館、観光物産館、研修施設、泊施設の機能を持ったもので道の駅にも登録されている。平成 6 年には足寄駅が「銀河ホール 21」としてオープンした。ここには、バスの案内所・ホール・ギャラリー・喫茶の施設があり、道の駅としても登録されている。平成 8 年には、置戸駅がコミュニティホール「ぼっぼ」としてオープンした。この施設には、観光案内所・商工会議所・オケクラフト販売コーナー・町民ギャラリーなどがある。平成 12 年には、訓子府駅が訓子府町農村交流センター「くる・ネップ」としてオープンした。これにより沿線町の主要な駅舎及び周辺整備はほぼ完了した。

表 2-2 ふるさと銀河線各市町振興会議事業一覧

区分	イベント	PR	助成制度	環境整備	その他
池田町	第 14 回ふるさと銀河線祭り ふるさと銀河線沿線総決起集会 参加	踏切事故防止の PR 活動	4 人以上の団体に運賃 の 1/2 を助成		沿線市町へのイベ ント参加
本別町	第 19 回ゲートボール大会 菊まつりのツアー	時刻表の配布 広報への掲載 踏切事故防止の PR 活動 ふるさと銀河線を求める要請活動 残そう!!ふるさと銀河線本別町決起集会	4 人以上の団体に運賃 の 1/2 を助成 運賃のかからない乳幼 児も 1 名とカウント	駅周辺の環境 整備	沿線イベント参加 利用者プレゼント 応募事業 存続署名活動
足寄町	パークゴルフ大会 ワイン祭りツアー 菊まつりツアー 歌謡列車	踏切事故防止 PR 活動 利用拡大キャンペーン	4 人以上の団体に運賃 の 1/2 を助成	足 寄 駅 の 花 壇・フラワーポ ット整備	沿線イベントへの 参加 利用者プレゼント 応募事業
陸別町	パークゴルフ大会 日産陸別こがらしマラソン 第 23 回しばれフェスティバル 歩くスキークの集い	時刻表の配布 友の会入会促進 踏切事故防止の PR 活動 既存イベントへの協賛・後援による PR 利用拡大キャンペーン	4 人以上の団体に運賃 の 1/2 を助成	駅周辺への環 境整備	沿線市町のイベン ト参加
置戸町	人間ばん馬 おけトレイン レール&ウォーク 2003 銀河鉄道 999	踏切事故防止啓発 利用拡大キャンペーン	4 人以上の団体に運賃 の 1/2 を助成	駅周辺花壇の 植え込み	沿線イベント参加 利用者プレゼント 応募事業
訓子府 町	家庭婦人バレーボール大会 レール&ウォーク 2003 銀河鉄道 999	啓発情報誌「マイレール銀河」の発行 時刻表の配布 事故防止の PR 活動 利用拡大キャンペーン 団体利用促進	4 人以上の団体に 1/3 を助成 各単位老人クラブに運 賃の 1/2 を助成 団体利用へのバス配車 沿線イベント参加助成	駅周辺の環境 美化	沿線イベント参加 利用者プレゼント 応募事業 町職員の池田町経 由での出張奨励
北見市	銀河線で行くほたる鑑賞ツアー 短詩の旅 レール&ウォーク 2003 銀河鉄道 999 銀河線で行く銀河の森天文台ツ アー 絵でつづる銀河線夢コンテスト	友の会入会促進 事故防止の PR 活動 ふるさと銀河線絵画展 利用拡大キャンペーン		駅の清掃活動 上常呂駅大型 花壇造成 上常呂さくら 並木清掃	沿線イベント参加 利用者プレゼント 応募事業

出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

表 2-3 駅舎及びその周辺整備状況

実施主体	駅名	実施年度	事業の概要	摘要
池田町	池田駅	平成 3～6 年度	トウーリストプラザ整備事業 お祭り広場、休憩施設、駐車場、緑地	平成 6 年 8 月完成
本別町	本別駅	平成 2～3 年度	複合施設「ステラプラザ」コミュニティーセンター 憩いの広場、駅前広場モニュメント、公園、駐車場	平成 3 年 11 月完成
		平成 11～12 年度	駅前広場整備事業 歩道部分、駐車場、タクシー乗降ブース 自家用車乗降ブース、バス乗降所、駐車場	平成 12 年 12 月完成
	勇足駅	平成 3 年度	パークゴルフ場	平成 3 年 9 月完成
		平成 5～6 年度	コミュニティーセンター、駅舎 コミュニティー広場、プラットホーム	平成 5 年 11 月完成 平成 6 年 10 月完成
	仙美里駅	平成 4～5 年度	コミュニティーセンター、駅舎、コミュニティー広場 プラットホーム	平成 5 年 10 月完成
池北三町行政事務組合	大誉地駅	平成 3 年度	大誉地分団詰所新築、大誉地分団詰所路面改良 防火水槽新設	平成 3 年 11 月完成
足寄町	大誉地駅	平成 3 年度	室内ゲートボール場	平成 3 年 10 月完成
	足寄駅	平成 5 年度～6 年度	(複合施設)「あしよろ銀河ホール 21」 展望室、駅舎 小ホール、周辺整備	平成 7 年 4 月 全館供用開始
	上利別駅	平成 2 年度	コミュニティー施設、公園及び駐車場整備	平成 2 年 12 月完成
陸別町	陸別駅	平成 5 年度	(複合施設)「オーロラタウン'93」駅舎、交流センター 駐車場、道路、公園・緑地・その他	平成 5 年 5 月供用開始 再開発事業平成 5～9 年
	小利別駅	平成 2 年度	コミュニティー施設、公園及び駐車場整備	平成 2 年 12 月使用開始
置戸町	置戸駅	平成 6 年度～8 年度	(複合施設) コミュニティーホール「ぼっぼ」 駅公園、駐輪場、駐車場、道路	平成 8 年 11 月完成
訓子府町	訓子府駅	平成 5 年度	町営独身勤労者住宅 (メゾン銀河)	平成 6 年 2 月完成
		平成 6 年度	農村公園「銀河公園」	平成 6 年 11 月完成
		平成 11～12 年度	訓子府町農業交流センター及び駅舎整備 町民農園整備	平成 12 年 11 月供用開始
	日ノ出駅	平成 5 年度	日出地区ふれあいセンター	平成 5 年 10 月完成
		平成 10 年度	駅舎、公園、駐車場等	平成 10 年 11 月完成
北見市	上常呂駅	平成 5～6 年度	「上常呂コミュニティープラザ」、市営住宅、環境広場等	平成 6 年 9 月供用開始
		平成 6 年～8 年度	臨森林緑のシンボル事業 (さくら並木造成)	平成 8 年 12 月完成
	ちほく高原鉄道(株)本社等	平成 7～8 年度	本社移転 運転所、検修庫新築	平成 8 年 12 月使用開始

出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

2-4 開業後の損益実績

以上のような経営努力を行ってきたが、銀河線の経営は大変厳しいものであった。表 2-4 は開業以来の損益実績を示したものである。

表 2-4 平成元年度から平成 16 年度までの損益実績

科目/年度	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
旅客運輸収入	254	286	273	266	261	255	265	277	253	241	226	206	210	196	187	183
その他	7	26	31	19	10	11	16	8	13	40	7	3	29	7	34	13
営業収入合計	261	312	305	285	272	266	282	286	267	281	234	210	240	204	225	197
営業費用	698	838	842	783	813	766	786	770	760	775	732	652	647	609	628	554
営業利益	-436	-525	-537	-497	-541	-500	-503	-483	-493	-493	-497	-442	-407	-405	-402	-357
営業外損益	46	27	20	20	12	24	27	21	21	19	20	22	25	26	27	22
経常利益	-390	-498	-516	-477	-528	-475	-475	-461	-472	-474	-476	-419	-381	-378	-375	-334
特別損益	36	418	554	475	503	527	558	446	462	472	476	437	379	372	369	
税引前利益	-353	-79	37	-2	-25	51	82	-15	-9	-1	0	18	-2	-5	-5	
法人税等	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
当期利益	-355	-81	35	-3	-26	49	80	-16	-11	-3	-1	16	-3	-7	-7	

出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

開業後の運営状況について、まず収入面をみると開業 2 年目で初の通年営業となった平成 2 年度と平成 16 年度と比較すると、収入の大半を占める旅客運輸収入が 2 年度 2 億 8602 万円から 16 年度 1 億 8321 万円へと約 1 億円の減少となっている。平成 7 年度の 9 月には開業以来はじめての運賃改定を行い、平成 7 年度・平成 8 年度と若干の増収となったが平成 9 年度からはまた減少傾向となった。これは、沿線人口や通学生の減少、さらには自家用乗用車の普及が原因と考えられる。平成 11 年度に策定された経営改善計画に基づき平成 13 年度 4 月から運賃改定が行われたが、運輸量の一層の減少から運輸収入の上昇には結びつかず平成 14 年度にはついに旅客運輸収入が 2 億円をきり 1 億 9653 万円となってしまった。

一方で費用面は、平成元年度から平成 3 年度までは立ち上がり時における支出の増加が見られるがそれ以降は年々減少している。営業費用がピークだった平成 3 年度と平成 16 年度を比較すると約 3 億円近く減少している。これは先に述べた、CTC の新設や経営改善計画に基づく合理化が効果を示したものである。

経常利益に関しては、平成 2 年度から平成 11 年度までは約 5 億円前後の経常損で推移してきたが、平成 11 年度に策定された経営改善計画により、平成 12 年度には 5733 万円、平成 13 年度には 9529 万円、平成 14 年度には 9828 万円の収支の改善がみられ平成 16 年度には 3 億 3462 万円の経常損まで減少した。しかし、収入面を支える旅客運輸収入が輸送人

員の減少により改善がみられないことから厳しい経営状況に変わりはない。輸送人員については次章で詳しく述べる。

2-5 存続か廃止かにゆれたふるさと銀河線

2-5-1 ふるさと銀河線関係者協議会

平成 15 年 3 月 29 日、第 1 回ふるさと銀河線関係者協議会が開催された。これは、ふるさと銀河線に関する諸問題を幅広く議論するため、道・沿線市町・会社などの関係者が、客観的に状況を認識し打開策を協議するとともに、ふるさと銀河線の将来の方向性を明らかにするために設置された。協議を行う内容としては、ふるさと銀河線の現状の把握と今後の経営見通し・北海道ちほく高原鉄道経営安定基金の現状と今後のあり方・地域住民の日常生活に必要な交通機関あり方・ふるさと銀河線の将来の方向性などである。ここでは、ふるさと銀河線関係者協議会の動きを通して、廃止決定に至った経緯を検討していく。

2-5-1-1 第 2 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 15 年 6 月 21 日）

第 2 回協議会では、三つの論点が確認された。一つ目は、銀河線は地域間の短距離利用が主であり、池田～北見間の全線利用者は一日平均 13 人と著しく少ない。二つ目は、今後の利用者の減少は止められず、毎年 4 億から 5 億の欠損が生じる。三つ目は鉄道の欠損に係る費用は国からの支援が期待できず、地元で負担しなければならないということである。

しかし、沿線側からは「道はまず筆頭株主としての考えを示すべきで、議論の出発点が違う」（金澤紘一陸別町長）などの意見が出され、また「存続を前提に議論してほしい」などの発言が続き、訓子府町や置戸町は地元負担に前向きな考えを示したのに対し、道側は、「どういう形で住民の足を確保できるかを議論したいが、道が最後まで財政を負担して経営を維持するというのは道民への説明ができない」と述べ、消極的な姿勢を示した。

地域住民の足を確保するためにも、幅広い観点から協議するため路線バスの試算も含めて検討を行うことが必要との理解で合意したが、道は財政支援については否定的な考えを示し沿線との考えの隔たりが浮き彫りとなった。また、道は「秋までには存廃問題の方向性を出したい」と述べた。

2-5-1-2 第 3 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 15 年 9 月 4 日）

第 3 回協議会では、鉄道運行の見通しと、バス輸送の水準と運行経費などの試算の二つが示された。鉄道運行の見通しについては、第一基金を切り崩せば、平成 26 年度までは運行可能であるが、少子高齢化の影響で利用者は今後 30 万人まで落ち込み、バス転換となったとき、それに要する費用の目途も立たなくなるという結果となった。バス輸送の水準と運行経費などの試算については、現在の鉄道と同ダイヤでの運行はバスでも概ね可能であり、運行経費は鉄道が約 6 億円に対し、バス輸送では 3 億 4000 万円以下となり、場合によっては国庫補助・道補助の対象となりうることも報告された。

その結果、次回以降の協議会では、さらに鉄道とバスの比較検討を行い、一定の方向性を見出すこととなった。

2-5-1-3 第4回ふるさと銀河線関係者協議会（平成15年11月23日）

第4回協議会では、以下のことが報告された。鉄道運行の見通しについて、ふるさと銀河線の「高速化」には多額の資金が必要であり、会社単独の事業費負担は不可能である。バス輸送の水準と運行経費の試算などについては、当該地域においてもバス輸送は可能であり、運行本数を増やすことにより、銀河線と同様の運行水準となることができる。運行経費の試算は、鉄道輸送に比べバス輸送の場合は既存補助制度を利用すると沿線自治体に欠損に対する大幅に圧縮される。鉄路存続の場合は、年間4億程度の赤字が続くが、バス転換だと赤字額は1億900万から4600万円で、国・道の補助を差し引いた沿線の年間負担額は2300万から4600万円と示した。

その上で、道は「バス輸送は妥当な選択」として、第一安定基金をバス転換に伴う初期投資や定期運賃差額分負担、レール撤去費に充てるという考えを示した。これに対し、沿線自治体からは「道は、鉄路廃止を前提にしているようにみえる」といった批判的な意見も出された。次回協議会では、各自治体の考え方を提示することとなった。

2-5-1-4 第5回ふるさと銀河線関係者協議会（平成16年2月11日）

第5回協議会では沿線自治体1市6町による検討結果について北見市長から代表して次のような提案が行われた。

鉄道運行に伴う赤字の解消は難しいが、増収策等を講じて赤字額の縮減に最大限取り組み、赤字額の4分の3を道が、残りを沿線自治体が負担していく。しかし、具体的な増収策とその成果として、赤字額がどの程減縮されるかについて沿線自治体からは具体的提示がなかった。

地域住民の足の確保の観点から、バス転換も並行して検討していく。これは、沿線市町がまとまってバス転換も議論していくという初めての表明であった。また、バス転換の検討を進める前提として、足寄―北見間の高速道路建設を最優先に取り組むこと、第一安定基金の活用について幅広く議論すること、地域の振興策については地元の意見を尊重することを配慮してほしいを提案した。

また、市民団体から提案のあった「簡易高速化」による増収策の提案については、沿線自治体において検討した結果、鉄路存続のために実施するのは難しいという結論に達した。

2-4-1-5 第6回ふるさと銀河線関係者協議会（平成16年6月6日）

第6回関係者協議会では、ふるさと銀河線について、これまでの協議の結果により道・沿線自治体・会社が一致した内容について確認した。一つ目は、銀河線の運行は平成17年度まで継続し、赤字補填については、その期間に限り第一基金を当てる方向で検討してい

く。二つ目は、道・沿線自治体・会社はふるさと銀河線存続に向けて最大限努力していく。道は、専門家を活用し、会社の経営分析をし、沿線自治体・会社は増収策に取り組む。三つ目は、最大限努力をしても鉄道存続に向けて展望が開けない場合は、バス転換とし、期限は遅くとも平成 17 年 3 月までに結論を出す。

2-5-1-6 第 7 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 16 年 7 月 25 日）

第 7 回協議会では、ふるさと銀河線沿線自治体の住民代表 7 名から、ふるさと銀河線の現状に対する認識、地域住民の足を守るために必要なこと、会社の増収策についての意見聴衆が行われた。住民代表の主な意見は以下のようなものである。

- ① 銀河線の高速化および銀河線を利用した特急列車の導入により、知床に向かう観光客の誘致
- ② JR 北海道が現在開発している DMV を導入して、地域の実情に即した交通体系を構築する
- ③ JR 特急列車との接続改善や、住民ニーズに合わせたダイヤ改正を行う
- ④ 民間の経営ノウハウを導入する
- ⑤ 国土交通省で検討中と報道された地方鉄道再生の新制度に期待する

他の増収策としては、広告収入など営業努力・サポーター制の導入・利用者の自転車の輸送・展望車の導入・沿線商店街での切符販売などである。このような意見に対し、会社・沿線自治体は早急に検討し、実施可能なものは実施し、また道が依頼している専門家にも参考分析してもらうことを決定した。

2-5-1-7 第 8 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 16 年 11 月 7 日）

第 8 回関係者協議会では、道が専門家に依頼していた経営分析の最終結果が報告された。経営分析を依頼された 3 社は、運賃の値上げや経営削減を行ったとしても、収支改善効果は 5000 万から 1 億円にとどまり、根本的な解決にはなりえないと指摘した。通学生の減少などの外的要因のほか、合理化の余地がないことや今後車両・橋梁の更新が必要になること、地域が一体となった盛り上がりがないことを挙げている。とくに、3 社が共通した意見は、「マイレール意識の低さ」である。報告では「沿線住民が年 4 往復利用すれば 2 億円の増収になる」という試算も示したが、現実性は明らかに低いのが現状である。裏を返せば、沿線が一丸となって取り組むすべを持たない状況が鉄道の窮状を象徴している。協議会を傍聴した「存続連絡会議」の狭間和浩事務局長も報告について「はじめに廃止ありきの内容」としながら、「地域の熱意の弱さも否めない。……住民総出で支えなければ効果がない」と認めた。

また、前回沿線住民から提言された高速化やゼロ金利債による資金調達などは、現実的に困難という検討結果が報告された。沿線イベントとの連携や営業活動の強化、民間の経営ノウハウの導入などについては推進する方針が示された。

道側は次回協議会で「われわれが自ら責任を持って決断していきたい」とし、「われわれが申し上げたことが裏付けられた内容だった。専門的な分析は判断材料となる」と語った。一方で、沿線首長は「報告の内容について十分理解したうえで、さらに専門家を交えて意見交換する場が必要」と主張した。また、北見市長は「再生策を期待していたが、特効薬がないという結論は大変残念」と語った。

2-5-1-8 第9回ふるさと銀河線関係者協議会（平成16年12月25日）

第9回関係者協議会では、会社の経営状況や今後の見込みについて説明した後、協議が行われた。そこで出た沿線首長の主な意見としては、「経済面だけでなく、鉄道の持つ社会全体への便益・公共性・環境へのやさしさ・十勝一網走の交通体系等の面からも検討すべき」、「バス輸送とした場合、運行形態や欠損等がどのようになるか検証を行う必要があり、それと鉄道との比較検討し結論を出すべき」、「銀河線の大変厳しい現状を踏まえ重大な決断を下すべき時期に来ている」といったものであった。

また、今回は住民代表との意見交換も行われ、国と道が北海道の発展と未来のために存続に向けて努力してほしいといったものや、沿線地域にあったバス転換のシミュレーションを出してほしいなどの意見が出された。

これを受けて、次回協議会までにバス転換のシミュレーションを整理し、問題を先送りすることなく、建設的に協議を行うこととなった。

2-5-1-9 第10回ふるさと銀河線関係者協議会（平成17年1月30日）

第10回協議会では、これまでの協議会での検討結果を整理した後、バス輸送の試算結果とあわせて意見交換が行われた。沿線自治体からの意見は、「まず鉄道輸送については第一基金より赤字補填を行って結論を一年延ばし、その間に民間の人材の活用などによる存続の可能性を探るべき」という一方で、「平成16年6月に議論の先送りをしないことを確認しており、結論を先延ばして第一基金で2年分の欠損補填をするのは認められない」という意見も出ており、沿線市町の間でも足並みのずれが見える。バス輸送については、「冬期間の運行への影響」、「逸走率などの試算があまい」といったものや「運行主体・運行経路など具体的な議論をすべき」といった意見が出た。

道はそのような意見に対して、鉄道輸送に関して、社会的便益は認めたとしても、抜本的経営改善策がない中で鉄道を存続させるには自分たちで費用を負担しなければならず、それは道や沿線にとって難しいとしている。このことから、鉄道輸送は廃止という道の意向が伺える。バス転換については、具体的なことは転換が前提となって話ができるようになった時点で開始するという考えである。

2-5-1-10 第11回ふるさと銀河線関係者協議会（平成17年2月26日）

第11回協議会では、バス転換の基本的な考え方と第一安定基金の取り扱いに関する道の

考え方が説明された。まず、バス転換については、運行主体、輸送水準、沿線自治体の負担等は会社の廃止表明後運輸局が主催する「地元協議会」で具体的議論をしていくということ、運行経路は陸別を中間点とし十勝側と北見側に路線を設定すること、利用者負担について第一基金を利用した定期代差額助成を検討していくことが説明された。また、第一基金については、会社の清算および沿線自治体の足の確保のために活用することが説明された。

この日道は「二年間の協議のけじめをつけないといけない」とし、次回会合で最終結論を出す考えを示したが、陸別町をはじめ複数の町は存続を求めている。道は、全沿線市町が納得した形でのバス転換を目指しているため、結論に達するかは不透明であった。そんな中、金澤絰一陸別町長は企業再生を手がける民間人が作った銀河線経営計画案を提出した。

2-5-1-11 第 12 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 17 年 3 月 21 日）

第 12 回協議会では、前回陸別町長から提案のあった「銀河線経営計画案」の発案者から説明を受け、意見交換を行った。

「銀河線経営計画案」の概要は、まず所有と経営を分離し、経営は新たに立ち上げる民間会社が行う。極力小規模な会社組織として徹底したコストダウンを行い、メンテナンスも行う。そして、新たに 1 市 6 町の物産を販売する銀河物産公社（仮称）を立ち上げ、販売収入を得る。銀河線のレール 140km を 1m、年間 1000 円で協力者に仮所有してもらい年間 1 億 4000 万円を確保する。経営転換に必要な資金は現在の経営安定基金から 10 億円借り、株式市場場上市時に返還する。そして、総体で 2 年目から黒字が可能とした。

この再建案に対し、鉄路存続を望む十勝管内の陸別町・足寄町・本別町の 3 町は十分検討するよう強く求める意見が出されたため次回再度検討することとし、3 月 27 日開催予定の第 13 回協議会で結論を出すことを確認した。

結論は先送りしたが、平成 17 年度の運行に伴う赤字補填財源については、補填財源の第 2 基金が不足した場合、第 1 基金を充てる方向性を確認した。

2-5-1-12 第 13 回ふるさと銀河線関係者協議会（平成 17 年 3 月 27 日）

第 13 回協議会は、100 人以上の傍聴が詰め掛けの中で開催となった。今回は、前回示された民間の再建案について意見が交わされた。十勝管内の存続を推進する陸別・本別・足寄からは、「限られた時間内での提案に一定の理解を示す」発言や「検証に時間を設けるべき」との意見が出された。一方で、他の自治体からは、「実効性に乏しい」、「運営会社が経営責任を果たせるのか」といった厳しい意見もでて、沿線市町の中の足並みの乱れが鮮明となった。これに対し、道は「現実性の乏しさという点で一致した」、「専門家による分析でも再建は難しい」として結論は先送りできないと一蹴した。そして、道は「運行の継続のための支援策は見い出せず、第 1 基金の取り扱いについても沿線自治体間での意見一致

をみていない。会社の 2006 年度以降の会社の資金のめどが立っていない。道としては銀河線が継続して運転していくことは困難である」との最終判断を表明した。これに対し、民間の再建案にも積極的な姿勢をみせていた、陸別・足寄・本別の 3 町は、バス転換の議論が十分でない中で先に廃止の結論を出すことは住民に説明できないと激しく反発した。

沿線自治体の反発に対し道は、今後詳細に検討するとの答えに終始した。また、沿線首長間の意見は最後まで一致しないまま協議は終了した。

2-5-2 存続に向けた沿線住民の取り組み

ふるさと銀河線の廃止・バス転換の議論が加速する中、平成 15 年 7 月に沿線自治体のふるさと銀河線振興会議や商工会、町内会などが銀河線の存続を求める署名活動を行い約 3 万 3000 人の署名が集まった。この署名をもって 10 月 6 日、沿線自治体の首長 7 人が道庁を訪れ、知事に提出し「特段の配慮」を要請した。

その後、各地に住民組織が結成されていき、存続に向けた活動が展開されていった。平成 15 年 11 月 18 日には、「ふるさと銀河線の存続を願う足寄の会」の主催で、存続を求める町民大会が開かれた。大会では、「ふるさと銀河線に特急を走らせる会」の代表が高速化案を説明した。12 月 4 日には、置戸の「地域通貨を考える会」が勉強会を行い、その中ではバス転換の代案として、地域通貨、簡易高速化による特急の運行、運賃の値上げなど複数の対策を組み合わせるべきと話し合われた。平成 16 年 1 月 18 日には「残そう！ふるさと銀河線沿線住民決起集会」が陸別町で開催された。ここでは、陸別町長の挨拶の後、高齢者ら存続を願う住民が思いを語った。

このように各団体が個別に活動していたが、バス転換が活発化する中、平成 16 年 3 月 6 日に沿線の各団体や個人が集まり「ふるさと銀河線存続運動連絡会議」が結成されて、それ以降住民運動の中心となっていく。陸別町で開催された会議では、道がバス転換を急いでいる状況から「鉄道の存続は厳しい」という見解で一致している。その後連絡会議では知事と北見市長に対して鉄道存続を求める公開質問状を提出した。また、同会は政府の推進する「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「知床・オホーツク・十勝観光へふるさと銀河線で！」という地域再生構想をまとめたが、計画は関係自治体が申請することになっていることから、沿線自治体に対して計画の策定を要請した。しかし、沿線自治体の理解を得ることができず申請には至らなかった。また、同会員と中心に結成された「鉄道を考える会」では、「ふるさと銀河線存続について」の請願を北見市議会に行ったり、北見市で発行されている情報誌に「北見市民一人当たり、おにぎり一個分でふるさと銀河線を走らせよう！」という意見広告を出した。

また、ふるさと銀河線の存廃問題は、全国の鉄道ファンやローカル線を守る運動を利用者の立場から進めている団体など道内外の人々の関心を集めた。9 月 20 日には、「ふるさと線を守る東日本連絡会」の会員がふるさと銀河線沿線を訪れ、沿線自治体や沿線住民と懇

談し存続に向けて要請活動を行った。

平成 17 年に入り、協議会で 3 月までに結論を出すことで合意がなされ、存廃議論が大詰めを迎えていた 2 月 20 日、陸別町でふるさと銀河線存続大集会が開かれ、沿線住民や各地から 1400 人が集まった。パネルディスカッションでは、「もう一度考えよう！みんなのふるさと銀河線」をテーマに 5 人のパネラーが銀河線の可能性について語った。多くのパネラーからは、「黒字化は十分可能」との意見が相次ぎ、意見の中には、鉄道の管理会社と別に運営会社を作る上下分離方式の採用や、簡易高速化、鉄道の仮所有による募金キャンペーンといったものが出された。あるパネラーからは「再建と破綻を分けるのは経営者の情熱。情熱には必ず知恵がついてくる」といった励ましの意見も出た。また、網走管内滝上町在住の参加者からは、鉄道廃止後のまちの惨状について語られた。一方、札幌でも 3 月 20 日に、ふるさと銀河線の存続を目指すシンポジウムが開催され、沿線住民も含め約 300 人が参加した。

存廃協議が大詰めを向かえ、3 月 27 日に関係者協議会と北海道ちほく高原鉄道の取締役会が続けて開かれ存廃問題の最終結論が出ようとしている前日の 26 日に、存続を求める声を届けようと「ふるさと銀河線北見集会 2005」が開催された。しかし、その声は届かず、翌日にふるさと銀河線の廃止が会社の取締役会で決定された。

廃止が決定されて以降、今までふるさと銀河線存続運動連絡会議としてまとまっていた住民組織は、考え方の違いから大きく二つに分裂していった。ひとつは、今後も鉄道存続に向けて活動をしていく「再生ネットワーク」である。これは、新しい運営会社があれば鉄道存続が可能ということを目標にして活動している。もう一方は、廃止を受け止め残り少ない銀河線の運行期間中に、地域の顔である銀河線を利用し、地域の遺産として住民の心に残そうというものである。¹

2-5-3 廃止の決定

協議会に引き続き、株式会社北海道ちほく高原鉄道の取締役会が開かれた。ここで、取締役の沿線首長による採決が行われた。廃止議案に反対したのは陸別町長のみで、協議会では反対の立場であった本別・足寄町長は最終的に賛成に回った。これにより、4 月 17 日に株主総会を開き、議決を経た上で、国土交通省に廃止の届出を行うことが決まった。廃止手続きは 1 年を要し廃止・バス転換は 2006 年 4 月ごろの予定となった。

このように、ふるさと銀河線は開業から 17 年でその役目を終えることとなった。経営改善計画は平成 22 年度までの計画であったが、その半ばで廃止が決定されてしまった。また、この計画の実施において、経費削減対策は順調に進んだものの、一方では増収対策は思うような伸びは見られなかった。これには、沿線地域の過疎化やモータリゼーション化が影響しているがほかには、まず徹底的な合理化を行ったため増収策に手を回せる状況ではなかったことがあげられる。例えば、団体の観光客の誘致を行っても、合理化により車両の

¹ 自治体職員の話では町民の活動の主流は後者である

余裕がないために観光客を乗せてしまうと定期のお客が乗れない状況になるということや、新駅設置についても初期投資の費用を捻出する余裕が合理化によりなかったなどがある。

また、自治体と会社の溝も見受けられた。一部駅の廃止についてだが、会社では住民の反対で実施できなかったとのことだが、自治体側では地域住民へ説明する前に廃止しないことを決定した。

3 廃止の要因

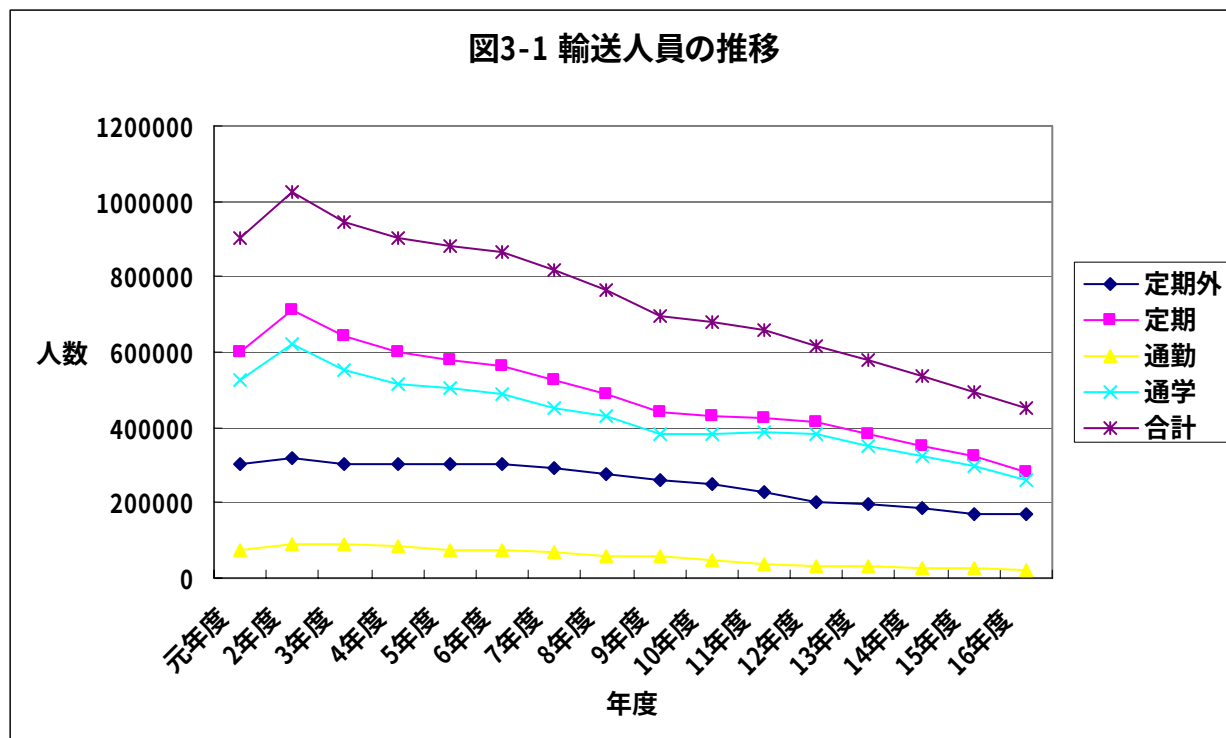
ここでは、廃止の要因について、利用者の減少・設立時の計画と実績の差異・自治体間の温度差・会社経営の問題点の4つに的をあてて考察していく。

3-1 減少し続けた利用者

3-1-1 輸送人員の推移

銀河線沿線は過疎地であるためにもともと利用は少なかった。問題は第三セクター以降も利用が減少し続けたことである。

図3-1を見ると、平成2年度にピークに達し1027085人を記録したが、3年目からは開業によるブームも去り減少傾向に転じ、平成16年度には452165人と平成2年度の半分に以下に減少してしまった。また、利用者の約60%を学生の通学定期で占めているのが特徴的である。その通学定期もピークだった平成2年度と平成16年度を比較すると620758人から260460人とこれも半分以上となっている。次に、定期外利用者についてみると平成2年度は開業ブームもあり316063人であったが、平成16年度は171785人とこれも大幅に減少している。このように、定期・定期外ともに大幅に減少しており歯止めがきかない状況になっている。では、このような減少傾向の要因は何であろうか。次節ではその要因について検討していく。



出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

表 3-1 輸送人員の推移

	元年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
定期外	304073	316063	302573	301977	302279	301299	292212	278380
定期	599736	711022	640762	601560	577800	564480	524220	487080
通勤	73180	90264	88822	86460	73740	74820	71220	57540
通学	526556	620758	551940	515100	504060	489660	453000	429540
合計	903809	1027085	943335	903537	880079	865779	816432	765460
輸送密度	516	476	439	472	462	456	431	407
	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度
定期外	259519	248722	230548	202177	194003	183297	171585	171785
定期	438120	429600	426240	412740	383640	352740	324360	280380
通勤	57600	46860	38640	32400	30780	28800	25200	19920
通学	380520	382740	387600	380340	352860	323940	299160	260460
合計	687639	678322	656788	614917	577643	536037	495945	452165
輸送密度	372	361	345	320	302	281	260	242

出典：北海道ちほく鉄道 会社概要

3-1-2 沿線地域の環境変化

前述したような利用者の減少には、沿線地域の環境の変化が大きく影響している。具体的には、沿線地域の人口の減少・少子化による高校生の減少・自家用車の普及といったことが変化の大きな要因となっている。

まず、沿線人口についてだが、開業 2 年目の平成 2 年度と平成 15 年度を比較すると沿線 1 市 6 町全体では、オホーツク圏の中核都市である北見市に人口がひっぱられ、4663 人、3%の減少にとどまっているものの、実質的な利用者である沿線中間自治体（訓子府町・置戸町・陸別町・足寄町・本別町）では、人口の減少が著しく、平成 2 年度の 37772 人に比べ、平成 15 年度は 31226 人と、6546 人、13.8%の減少となっている。ふるさと銀河線の利用者のほとんどは沿線の住民であり沿線人口の減少は利用者の減少の大きな要因のひとつとなっている。

次に、ふるさと銀河線の最大の利用者である高校生の人口は、少子化により沿線人口と同様、大幅に減少してきている。沿線全体で平成 2 年度には 7530 人いた高校生が、少子化の影響で 15 年度には 4529 人と、13 年間で 3001 人、39.9%も減少している。この結果として通学定期の輸送人員が平成 2 年度の 620758 人から平成 15 年度の 299160 人へと 321598 人の減少へとつながっている。また、短・中期的にみて、今後高校生へとスライドしていく小中学生も平成 2 年度と比べ平成 15 年度には、小学生で 3947 人、31.3%の減少、中学生で 2553 人、36.7%の減少となっていることから今後とも減少傾向に歯止めがかから

ない状況となっている。

最後に、沿線地域における自動車保有台数をみると、平成 2 年度には沿線全体で 55512 台の保有から、平成 15 年度では 95637 台へと 13 年間で 40125、72%の増加となっている。これは、通勤客減少をもたらすと考えられる。事実、通勤定期の輸送人員は平成 2 年度の 90264 人から平成 15 年度には 25200 人へと 65064 人、73.1%の減少となっている。また、自動車の種類別に見ていくと軽自動車の増加が著しい。これは、主婦層が車に乗り始め、買い物や私用へと出かけるようになったと考えられる。これは、定期外の利用者の減少へとつながったひとつの要因だと考えられる。

表 3-2 沿線人口の推移

区分	2 年度	7 年度	H2/H7	12 年度	H2/H12	15 年度	H2/H15
池田町	9809	9093	△7.3	8710	△11.2	8691	△11.4
本別町	11484	10336	△10.0	10021	△12.7	9247	△19.5
足寄町	10289	9522	△7.5	8870	△13.8	8765	△14.8
陸別町	3902	3429	△12.1	3228	△17.3	3158	△19.1
置戸町	4901	4451	△9.2	4110	△16.1	3783	△22.8
訓子府町	7196	6736	△6.4	6317	△12.2	6273	△12.8
北見市	107247	110449	3	112039	4.5	110248	2.8
合計	154828	154016	△0.5	153295	△1.0	150165	△3.0
中間人口	37772	34474	△8.7	32546	△13.8	31226	△17.3

出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

表 3-3 沿線児童生徒数

区分	2 年度	14 年度	H2/H14	15 年度	H2/H15
小学生	12594	8749	△30.5	8647	△31.3
中学生	6961	4510	△35.2	4408	△36.7
高校生	7530	4708	△37.5	4529	△39.9

出典：北海道ちほく高原鉄道

表 3-4 沿線自動車保有台数

区分	2 年度	14 年度	H14/H2	15 年度	H15/H2
普通自動車	1116	19908	17.84	20778	18.62
小型車	50801	44719	0.88	43820	0.86
小型 2 輪車	1189	1649	1.39	1723	1.45
軽自動車	2415	28117	11.64	29316	12.14
合計	55512	94393	1.7	95637	1.72

出典：北海道ちほく高原鉄道 会社概要

3-2 会社経営上の問題点

3-2-1 行政主導型の経営

第三セクター鉄道会社は、出資比率によって「行政主導型」と「民間主導型」に分類することができる。経営の主導権を掌握できる 51%以上の出資金を地方自治体が出資した第三セクター鉄道会社を行政主導型とすれば、1999 年 12 月までに設立された会社 38 社のうち行政主導型は 26 社、民間主導型は 11 社、50%ずつが 1 社となっている。北海道ちほく高原鉄道株式会社の株主構成は、80%が北海道と沿線自治体で残りの 20%が北洋銀行・北見信用金庫などの地元金融機関や一般企業という構成になっており、行政主導型にあてはまる。

また、取締役は社長に神田考次北見市長が務め、他の沿線首長や網走支長も取締役に名を連ねていて非常勤であり、取締役のうち常勤なのは専務の竹倉一良氏のみである。そのため、実質的な経営は専務に任せ、他の取締役が会社顔を出すのは年に数回だけであり、取締役会においても輸送実績などの報告に終始し、意見を激しく交わすことはない。「経営改善計画」をまとめた経営コンサルタントの中博氏は「会社経営が、首長の片手間でするわけがない」と指摘し、「24 時間社長がいない会社はつぶれる」と言い切った（十勝毎日新聞 2005. 3.29）。また、取締役の多くは行政職のため会社経営だけでなく、住民にも目を向けざるを得ない。そのため、経営改革に徹しきれず、身動きがとりづらい立場である。それを象徴する出来事としては、1997 年夏、銀河線の車両に人気アイドルグループ SMAP がイラストを描くテレビ番組制作の打診があった。銀河線アピールの絶好のチャンスであったが判断に迷ううちに同じ企画が青森県の津軽鉄道で実現してしまった。ほかには、駅舎にコンビニ店の導入を検討したときのことである。大手コンビニチェーンは、沿線 2 町の駅舎近くの社有地を有望視した。ところが、沿線の首長は「コンビニ店に進出されると地域の商店が打撃を受ける」と待ったをかけた。さらに、乗降客の少ない駅や踏切の廃止する合理化案に首長が横やりをいれたこともあった。このように首長と取締役という異なる立場の「二足の草鞋」には、会社を運営していくうえで弊害となった。また、存続への熱意が強い首長が、関係者協議会では廃止に反対したにもかかわらず直後の取締役会では賛成に回ったことなど、住民からは分かりにくい対応もあった。

3-2-2 社員構成の現状と社内の問題

社員の年齢構成の推移と平成 18 年 3 月 31 日時点での社員年代別構成状況を参考に分析していく。

表 3-5 社員の年齢構成の推移

H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
46.0	45.4	46.4	49.1	49.8	50.7	51.3	52.5	51.8	51.6	52.3	53.3	53.3	54.0	54.7	55.4

出典：運輸調査局 北海道ちほく高原鉄道の経営分析

表 3-6 平成 18 年における社員の年齢構成

		20	30	40	50	60	61	62	63	64	65~	計
本社	出向・派遣			1	6							7
	プロパー		2		2							4
	OB プロパー				1							1
	嘱託					1	3					4
	小計		2	1	9	1	3					16
駅	出向・派遣				1							1
	プロパー											
	OB プロパー											
	嘱託						1		1	2		4
	小計				1		1		1	2		5
運転所	出向・派遣				6							6
	プロパー	1	2									3
	OB プロパー			1	2	1						4
	嘱託					1	2	9	8	3	5	28
	小計	1	2	1	8	2	2	9	8	3	5	41
工務区	出向・派遣			1	6							7
	プロパー	1	4									5
	OB プロパー				3							3
	嘱託					1	3	1	2		1	8
	小計	1	4	1	9	1	3	1	2		1	23
合計	出向・派遣			2	19							21
	プロパー	2	8		2							12
	OB プロパー			1	6	1						8
	嘱託					3	9	10	11	5	6	44
	合計	2	8	3	27	4	9	10	11	5	6	85

出典：北海道ちほく高原鉄道 提供資料

まず、社員の年齢構成の推移を見ていくと年々高くなっており、平成 16 年時点で 55.4 歳となっている。この背景には新規採用を中止、スキルのある JR の OB を出向後、安価な嘱託職員として継続雇用し、社員不足を補っていたことが挙げられる。新規採用については、平成 9 年から、将来の安全性の確保のために必要最低限の人材を養成していくという目的から新卒者の採用を始めたが、人数として少ないものであった。また、開業から 10 年経過してから初めて新卒者を取るというのは遅すぎたのではないだろうか。半永久的に鉄

路を維持していくことを考えれば、人材を育てられないということは大きな損失である。これには、先行きがあやしく、何年持つかわからない会社に入社して、その人の人生を棒に振ってもしようがないという考えもあったかもしれない。また、現在 60 歳以上の社員は 45 人にもなり、特に鉄道輸送に欠かせない運転士の高齢化は深刻であり、その点からも存続するのは厳しい状況であった。

次に社員の年齢構成状況を見てみると社員数は 85 人でそのうち本社が 16 人、運転所に 41 人、工務区に 23 人、駅に 5 人である。このうち道や JR からの出向・派遣 21 人、嘱託 44 人、ブローパー 12 人、OB ブローパー 8 人となっている。これをみると、ほとんどの社員が出向や派遣または嘱託であり会社独自の社員が少ないことが特徴である。営業幹部においても営業活動に長けていない道・沿線自治体の出身者であり、2～3 年程度で出向元に戻るために鉄道経営を理解するのは難しく、社内を把握することも難しい。また、民間企業では当然行われている、日々の売り上げ管理、日々の売り上げ管理に基づく売り上げ増減の要因分析、施策の費用対効果分析、本社と本社職員及び駅員の収入目標の設定、新たな増収策の検討、やる気のある社員の雇用などの対策が、経営・営業経験不足のためなされていなかった。

また、職員の出身母体が異なり、社内は寄り合い所帯であるため、意思疎通が図りづらく、出向者は戻る場所がある。また、ブローパーの職員においても第三セクターということから雇用の確保をしてもらえるとという安心感があり、嘱託採用に伴う高齢化とも相まって、全体的に職場の士気や危機感が低く、また愛社精神も弱い。そのため、会社内から積極的な取り組みを行おうという気運が少ない。収入の減少が著しかったことから増収策に取り組む姿勢が必要であったがそうした動きはなかった。

3-3 設立時の計画と実績の差異

ここでは、会社の設立当初の損益計画と基金収支計画と実績を比較分析し、計画未達成の原因を分析していく。

3-3-1 損益計画の差異

ここでは、損益計画の差異についてみていくが、主に収入面は営業収入合計で、支出面は営業費用で比較していく。

まず、営業収入を比較していくと、開業当初から 9400 万円の差異があり当初の計画の 73.6%にとどまった。それ以降も年々その差異が開いていき平成 15 年度には、差異が約 6 億 9900 万円にもなり当初計画の 24.3%しか達成されていない。その主な要因としては 2 点挙げられる。

1 点目としては、当初の計画にそった運賃改定を行わなかったことである。当時の計画では、開業時に 5%アップ、その後隔年 11%アップの計画であったのに対して、実際には開業時に 5%アップ、平成 7 年 9 月に平均 22.7%アップ、平成 9 年 4 月に平均 1.9%アップ、平成 13 年 4 月に 10.1%アップにとどまっていることである。

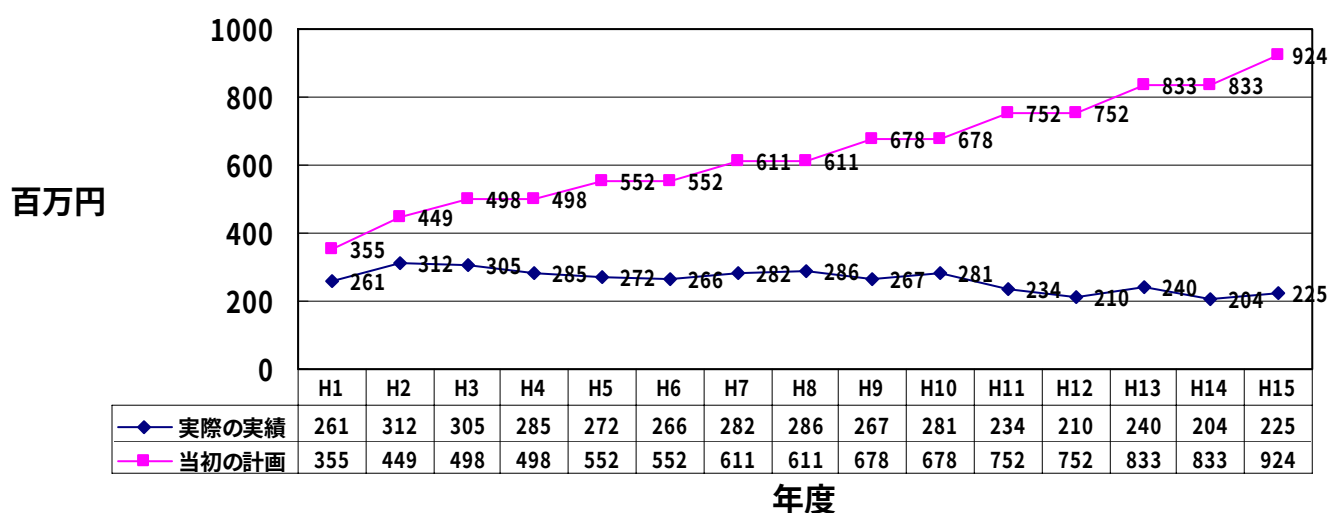
2点目は、営業収入の大半を占める旅客運輸収入が当初から大きく計画を下回ったことがあげられる。これには、大きく3つの要因があると考えられる。1点目は、計画の見通しの甘さ、図3-2にあるとおり計画に達した年度は皆無である上、年々その差が拡大しているのである。2点目は、第三セクター方式による運行継続が決まった後の安心感によるマイルール意識の低下、3点目は、前述したように沿線環境の変化による利用者数の減少である。

表 3-5 平成元年から平成15年度までの会社設立当初の損益計画

科目/年度	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
旅客運輸収入	433	436	484	484	537	537	596	596	662	662	735	735	816	816	906
その他	10	13	13	13	14	14	15	15	15	15	16	16	17	17	18
営業収入合計	355	449	498	498	552	552	611	611	678	678	752	752	833	833	924
営業費用	679	807	852	860	868	872	912	939	965	987	1032	1046	1081	1110	1154
営業利益	-324	-358	-352	-362	-316	-320	-301	-328	-287	-309	-280	-294	-248	-277	-230
営業外損益	10	2	2	2	2	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5
経常利益	-314	-355	-352	-359	-313	-315	-296	-322	-282	-303	-276	-288	-242	-271	-225
特別損益	0	314	355	352	359	313	315	296	322	282	303	276	288	242	
税引前利益	-314	-40	2	6	45	-2	18	-25	39	-21	27	-12	46	-28	46
法人税等	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
当期利益	-315	-42	1	-8	44	-3	17	-26	38	-22	26	-13	44	-29	44

出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書

図3-2 営業収入の比較

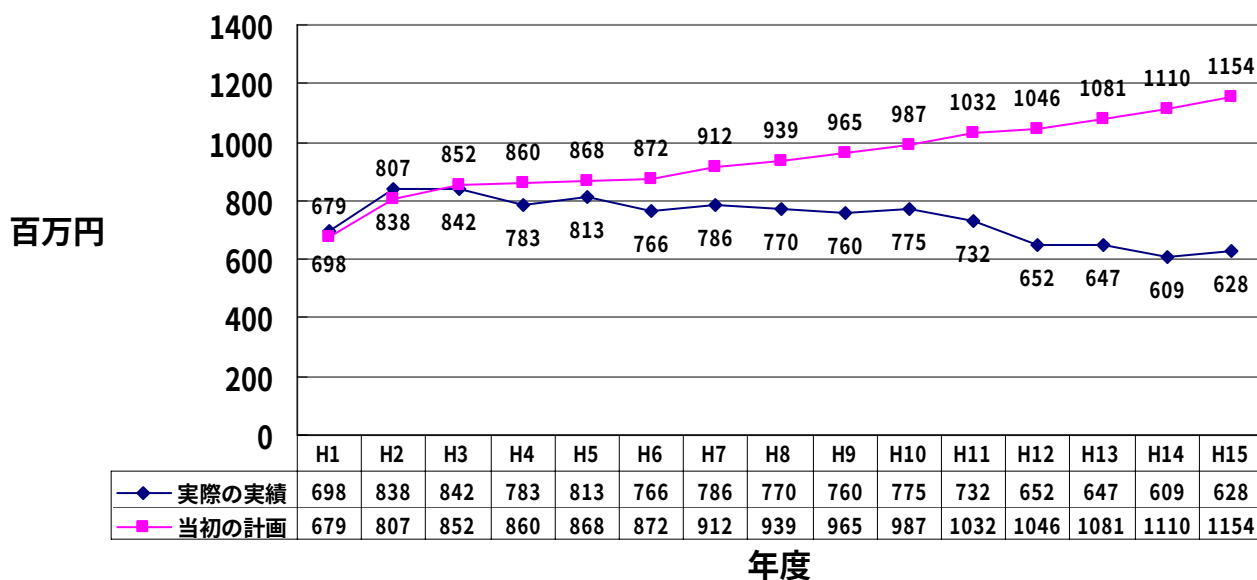


出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書

次に、支出面を営業費用の予測と実績を比較していく。開業3年目の平成3年度まではほぼ計画どおりに推移していった。平成4年度から平成11年度までは当初の計画で微増傾向で推移するものと予測していたが、実際は横ばいに推移したため、当初の計画より低く抑えられていた。平成12年度から実際の実績は、費用が大幅に削減され始め当初の計画より大きく下回った。これには、平成12年度から実施された経営改善計画によるものが大きい。平成15年度には、当初の計画と実際の実績の差異は5億2600万円になり、当初の計画の54%に抑えられている。

その要因はなんだろうか。1点目は、大幅な人員削減である。会社設立当時社員は144人いたが、廃止時には85人まで削減された。また、JR職員や旧国鉄職員の退職者を嘱託職員として多く雇ってきたことも大きい。2点目は、保有車両が会社設立当時12両であったが、平成12年度から実施された経営改善計画により10両にしたためである。3点目は、JR北海道との共同駅使用料の削減である。平成2年度には、7900万円であったが、平成15年度には2600万円となった。4点目は、外注作業の見直しである。これは、車両清掃業務の業者変更により、年額300万円削減した。5点目は、中古レールの活用である。これは、新品のレールに比べ2割安い中古レールを使用し、累計購入額を2380万円にまで抑えた。図3-3にあるとおり、銀河線は費用面で計画を上回る努力を重ねてきた。それにもかかわらず、経営は改善されることはなかった。

図3-3 営業費用の比較

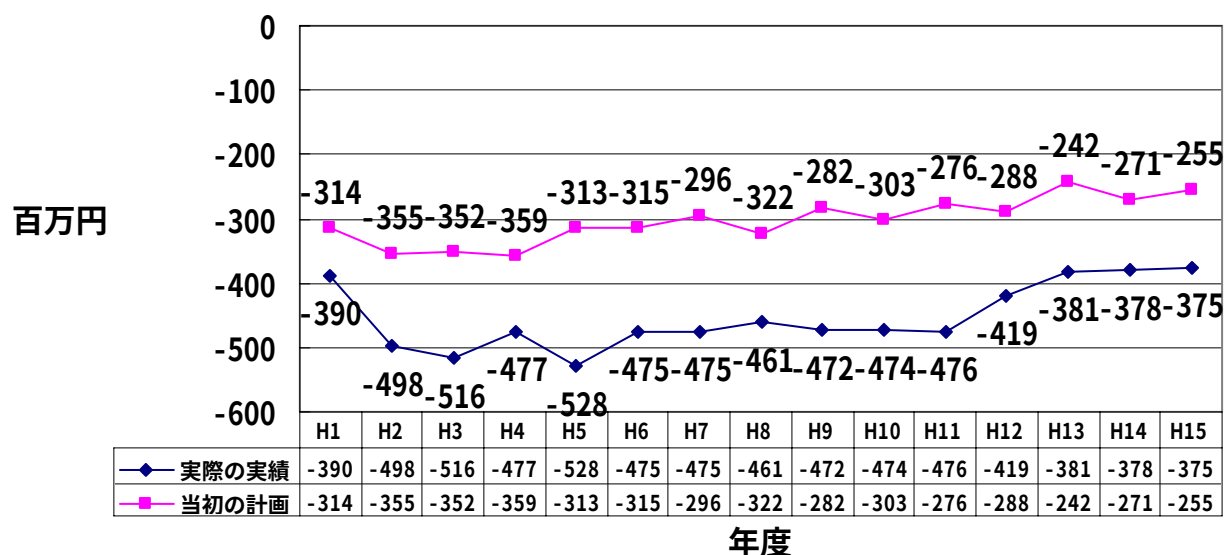


出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書

最後に、経常損益の差異についてみていく。これも、会社設立当初から計画と実際の実績とはかなり差異があった。平成 12 年度からはその差が減少されているが、計画には至っていない。

支出面は、先にみたように計画よりも大幅に減少している。一方で、収入面は、平成 15 年度には計画の 4 分の 1 しか達成していない。収入面の影響が大きいのである。それには、沿線環境に代表される外的要因が大きい、そのほかには、大幅な経営合理化により積極的な増収策をうてなかったこともある。例えば、車両の削減により普段の営業を行うだけで精一杯になり、観光利用でツアーの団体客を輸送する余裕がなかったということもあった。

図3-4 経常損益の比較



出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書

3-3-2 基金運用計画の差異

経営安定化基金は、北見市が管理者となって一元的に管理しており、短期大口定期預金による運営をおこなってきた。最高で 80 億円を超える大口ロットでの預金であることや、沿線自治体で最も資金需要の多い北見市が対金融機関との窓口となったことなどから、開業当時から運用利回りは高率をキープし、平成 4 年度には最高 7.4%の利率を記録し、4 億円を超える運用益の確保が可能であった。しかし、バブル崩壊後の経済環境によって運用益は減少の一途をたどり、平成 9 年度実績では利率が 1 %～1.325%まで低下、基金取り崩しに伴う元本の減少と相俟って、年間運用益は約 1 億円まで減少した。その後も、運用益は減少し続け平成 15 年度には 5000 万円になり、廃止が決定した後の平成 17 年度には、

第二基金を使い果たし、第一基金の元本の一部を切り崩した。

このように基金が枯渇していき、当初の計画と大きく乖離した要因はなんだろうか。当初の計画では年 5.4%の利子率を予想していたが、バブル崩壊後の超低金利政策による利子率の低下が大きな計画との差異を生んだ。平成元年から平成 15 年度までの果実累計の計画は 70 億 2900 万円だったのに対し、実際の実績では 27 億 4800 万円であった。もうひとつの理由は、前節で述べた収益計画の差異である。当初の計画と比べ大幅に収入面が達成されておらず、そのため損失が拡大し欠損補助額が大幅に拡大した。平成元年度から平成 15 年度までの欠損補助額累計の当初計画は 34 億 1200 万円だったのに対し、実際の実績では 48 億 100 万円にまで膨れ上がってしまった。

表 3-6 平成元年から平成 15 年度の会社設立当初の計画

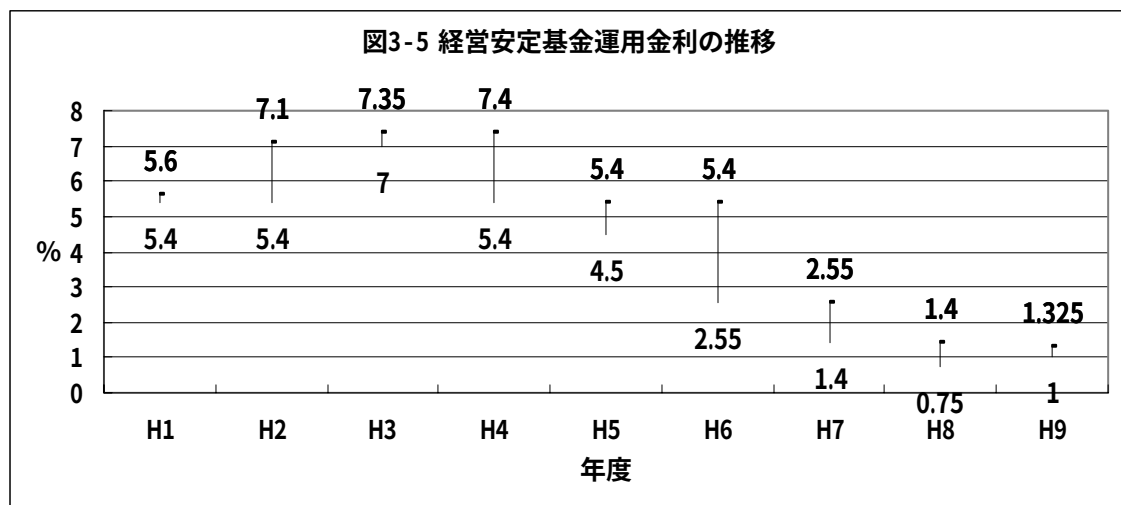
科目/年度	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
基金等受入	3585	1130	1130	1130	1130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
果実	193	265	331	401	474	490	508	518	530	541	555	567	543	548	565
収入計	3778	1395	1461	1531	1604	490	508	518	530	541	555	567	543	548	565
欠損補助	0	157	177	176	179	156	287	296	322	282	303	276	288	242	271
設備補助	0	0	0	0	0	0	27	0	6	0	27	749	149	0	0
支出計	0	157	177	176	179	156	315	296	328	282	330	1026	438	242	271
基金残高	3778	5016	6300	7655	9080	9414	9607	9829	10032	10291	10515	10057	10162	10468	10762
内第二基金	2587	2570	2531	2491	2455	2455	2455	2455	2455	2455	2455	1837	1787	1884	1985

出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書

表 3-7 平成元年度から平成 15 年度の基金実績

科目/年度	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
基金等受入	3696	1130	1130	1130	1130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
果実	132	196	341	411	362	415	210	95	101	84	97	98	92	58	50
収入計	3828	1326	1471	1541	1492	416	210	94	101	85	97	99	93	59	50
欠損補助	0	195	249	230	230	260	421	298	442	467	455	424	373	374	375
設備補助	0	76	8	13	0	0	133	130	96	0	22	23	0	17	0
支出計	0	271	257	243	230	260	554	428	538	467	477	447	373	391	375
基金残高	3828	4883	6098	7395	8658	8812	8468	8135	7696	7313	6932	6583	6302	5969	5645
内第二基金	2698	2651	2646	2648	2622	2598	2451	2331	2259	2291	2055	1635	1349	1080	768

出典：新日本監査法人 北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書



出典：ふるさと銀河線活性化調査報告書

3-4 自治体間の温度差

3-4-1 自治体間の温度差の実態

自治体間の温度差については、ふるさと銀河線存廃問題が浮上してから顕著になっていった。最初に、沿線 1 市 6 町の足並みの乱れが露呈したのは、平成 14 年 6 月 21 日に行われた第 2 回関係者協議会である。その中で存続に向けた負担配分を巡り、沿線自治体の中にはバス転換もやむを得ないとする意見もでた。次に、温度差が露呈したのは平成 15 年 8 月 4 日に行われた「ふるさと銀河線振興会議」総会である。このときバス転換に反対する署名活動について、沿線両端の池田町と北見市は行政として動くことは厳しいとの見解を示した。その後、協議会の終盤では、陸別町長から民間人が作った銀河線再建計画が提出されたが、これに対して廃止をやむなしとする自治体からは実効性が乏しいとの意見が出され、一方で存続を強く求める自治体からは検討の時間を求める意見が出た。最後の協議会では十勝の本別・足寄・陸別が鉄道の存続を訴えたが、他市町は廃止やむなしの立場をとった。その後引き続き行われた北海道ちほく高原鉄道株式会社の取締役会では、協議会で鉄道存続派であった足寄・本別も鉄道廃止に賛成し、最後まで鉄道廃止に反対したのは陸別のみであった。

このように、存廃問題を通しての各自治体の温度差があることは明らかである。この温度差の構図を住民組織の「ふるさと銀河線再生ネットワーク」は次のように分類している。

- ① 廃止派自治体…自治体内に JR があるため、銀河線不要論者が多い (2 自治体)
- ② 中間派自治体…自治体内に銀河線しかないが、存続の熱意がない (2 自治体)
- ③ 存続派自治体…銀河線の廃止は一層の過疎化を招くと危機感をもつ (3 自治体)

ここでいう廃止派の自治体は、JR があるということから北見市と池田町であろう。存続派の自治体は、関係者協議会の経緯から判断すると本別町・足寄町・陸別町であり、中間派の自治体は残りの訓子府町と置戸町と思われる。

廃止派である池田町と存続派である本別町の広報誌による住民への協議会の経過報告を比較し温度差の実態をみてみよう。両町とも広報誌において銀河線について多く取り上げているが、取り上げ方が異なる。本別町は平成 16 年 2 月から平成 17 年 3 月まで多くのページを使いふるさと銀河線の存続を訴えてきた。本別町の担当職員の話では、「広報誌にこれだけ銀河線の特集を組んだ沿線自治体はないんじゃないか」というくらいページ数が多い。内容については、「未来に残そう！！ふるさと銀河線」と題して、存続集会の特集や存続を訴える人々のメッセージなど存続に向けた内容が多くを占めていた。その中で、強調されていたのは「銀河線を利用しよう」ということであり、町民に地域のシンボルである銀河線を町民一人一人の力を結束して存続させようというものであった。

一方で、池田町でも広報誌で銀河線について多く取り上げていた。しかし、本別町とは取り上げ方が異なっていた。池田町の広報誌では、関係者協議会の経過報告と町の関係者協議会での方針が主な内容であった。そこで強調されていたのは、「地域の足を守ること」と「結論を先送りしないこと」の 2 点であり、鉄路の存続に必ずしもこだわるものではなかった。また、広報誌の中では、「ほかの沿線自治体内では、2・3 年の検討期間が必要との強い意向が大勢を占めるなど、会議では意見の食い違う場面もありました」というように他町との意見の違いについても述べられている。

このように、広報誌による銀河線の捉え方を見ても、自治体間に温度差がある。しかし、自治体間に温度差があることは立場が違うため仕方がないことである。

3-4-2 温度差の背景

ここでは、住民組織が分類したような立場の違いが出てしまう社会的背景について、廃止派・存続派・中間派ごとに考察していく。

まず、廃止派の 2 町であるが、池田町は、北部の地域を除いてほとんど銀河線の利用者がいない。町民の多くは何か用を足すときは、町内か JR を利用し帯広市に出ることが多い。また、銀河線の利用の中心である高校生は、町内の池田高校に通うか、帯広に進学する。町内で銀河線を利用し通学するものは少なく、銀河線沿線から池田高校に通学するものも少ない。このように、池田町では、銀河線への依存度が低い。北見市は、上常呂地区や置戸や訓子府へ通学する高校生が主に銀河線を利用しているが、沿線の中で唯一の都市である北見市にとってそれらは一部の住民にすぎない。北見市民全体から見れば銀河線への依存度は低い。

次に存続派といわれる 3 町についてみていく。陸別町は、池田から 77.4km、北見から 62.6km で銀河線の間地点に位置している。さらに隣接する足寄町まで約 33km、置戸町まで約 32km で途中北勝峠があり、まさに陸の孤島である。起伏が激しく、冬の自動車による移動はとても危険である。行政区域として十勝管内であるが距離・所要時間等から商業圏は網走管内に入ると考えられるため、町民が用を足すときや都市に出なければならないときは北見市に出ることが多い。また、町内には高校がないため、多くは足寄や本別へ銀

河線を利用し通学している。他の交通機関がないため銀河線への依存度は沿線の中で一番大きいと思われる。足寄町は、バスが走ってはいるものの本数自体は少なく銀河線を利用する住民は多い。高校生の利用については町内から本別高校へ通うものや、隣接する本別や陸別から足寄高校に通う生徒も多い。そのため、銀河線への依存度は陸別町ほどではないが高いと思われる。本別町は高校や病院もありたいのことは町内で用を足すことが可能だが、なにか大きな用を足すときは銀河線を利用し帯広に出る人が多い。また、本別高校には銀河線を利用し足寄町や陸別町から多くの生徒が通学している。そのため、銀河線がなくなると高校の生徒数が減り高校自体の存続問題になりかねないと危惧していることもある。このように本別町においても銀河線に対する依存度はある程度高い。この隣接した3町は銀河線の利用の中心である高校生の移動が多く、また一般の利用者もこの区間内の利用が多い。そのため3町がまとまり最後の協議会まで存続を訴えたと思われる。

次に、中間派といわれる2町についてみていく。訓子府町は、銀河線の中で北見－訓子府間の利用者数が最も多いことから、町民が利用している割合も多いと考えられる。利用の中心となる高校生も北見や置戸に通学する生徒が多い。しかし、北見市から16.5kmと近くバスも並行して走っているため、それほど鉄路にこだわるという姿勢ではないと考えられる。置戸町は、北見まで約30kmの距離にあり、並行してバスも走っている。利用者の多くは高校生で訓子府や北見に通学するものも多く、また北見や訓子府から置戸高校に通学するものも多い。この北見－訓子府－置戸間は相互に高校生の移動が多い。しかし、置戸から陸別方向に向かうものが少ない。現在も北見方面へはバスも運行されているためそれほど鉄路にこだわる必然性も少ない。この2町は沿線自治体の中でも利用者が多いほうではあるが、北見市からの距離がそれほど遠くなく道路も平坦で走りやすく、鉄路にこだわる必要はない。

また、道東自動車道の関係も否定できない。現在道東自動車道は足寄までだが、今後北見まで延びる予定である。そのため、未完成の地域は高速道路も作り多額の赤字の銀河線を残せとは北海道に対して言えないのが実情であろう。その高速道路とのかかわりが、利用者が比較的多い訓子府や置戸が中間はといわれる要因のひとつかもしれない。

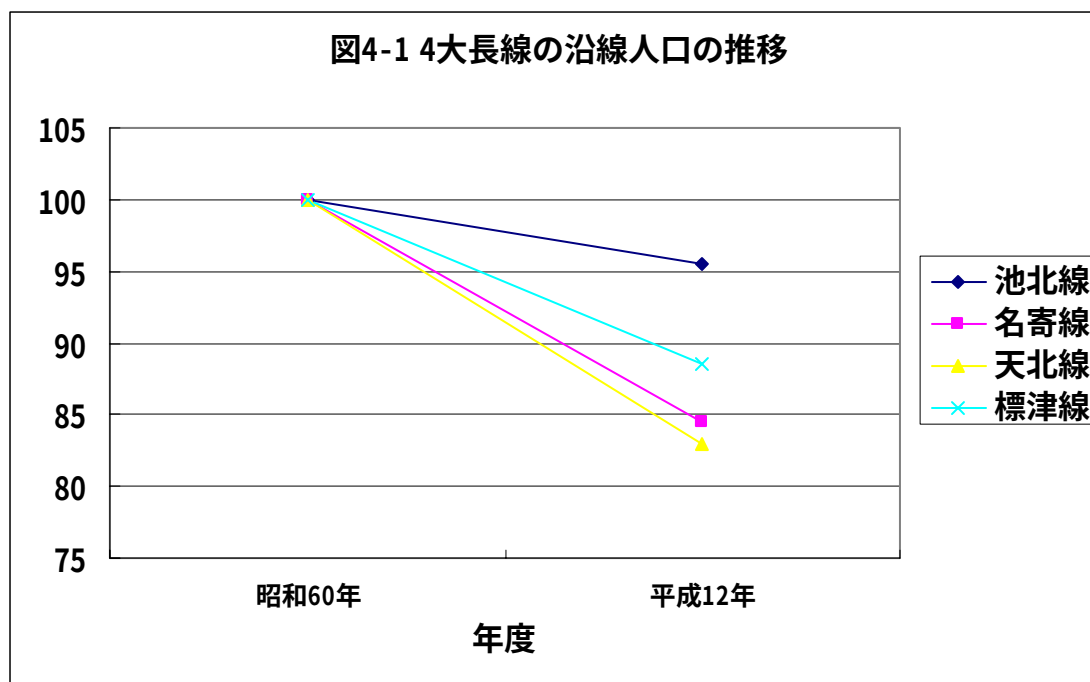
4 おわりに

ここでは結びとして、池北線が国鉄改革において北海道で唯一鉄路を存続した意義と、ふるさと銀河線廃止後の沿線地域の課題についてふれたい。

4-1 鉄路を残した意義

ふるさと銀河線は、かつて網走本線として道東の発展に大きな貢献をした。やがて、時代とともに池北線へと名称を変え、その役割も地域の生活路線へと変貌していった。そして、大きな転換期となった国鉄改革である。このとき、池北線は、他の四大長線とともに廃止の対象となった。池北線は他の4大長線がバス転換となる中、唯一第三セクターとして鉄路を存続させた。しかし、開業から17年、多額の資金を注ぎ込み存続してきたふるさと銀河線は廃止を決定した。では、ふるさと銀河線に多額の資金をつぎ込み鉄路の存続した意義とは何だったのだろうか。ここでは、国鉄改革時にバス転換ではなく鉄路を維持した意義について考えていきたい。

そこで、4大長線の各沿線人口の推移を見ていくことにした。図4-1は、国鉄改革時の昭和60年の人口を100として平成12年の人口と比較したものである。



これを見ても、各線とも沿線の人口は減少している。しかし、銀河線の前身である池北線の沿線地域は4.5%の減少に留まっているのに対し、標津線では11.4%、名寄線では15.5%、天北線にいたっては17.1%も減少している。池北線沿線には、オホーツク圏の中心都市である北見市があることを留意しても、この差は大きい。これには、鉄路を存続し

た影響があるものと考えられる。国鉄改革当時、池北線沿線には多くの国鉄職員が住んでおり、鉄路を廃止した場合、彼らは沿線地域を離れていたであろう。しかし、鉄路を残したことにより彼らの多くは、北海道ちほく高原鉄道の社員としてその地に留まることができた。会社も、積極的に彼らを正職員や嘱託職員として雇用した。これには経験ある人材を確保するためや、人件費の削減という目的であったのだろうが、結果的には旧国鉄職員の再雇用の場となることができた。もちろん地域の足を守り続けたということが一番の意義ではあるだろうが、国鉄改革による地域の急激な変化を緩和した役割も大きいだろう。鉄路の存続には多額の資金を費やしたが、それは決して無駄ではなかったといえる。

4-2 今後の課題

最後に今後の課題について取り上げる。今後の課題としては鉄路の跡地利用、代替交通機関の確保、沿線地域との連携等があるが、ここでは鉄路の跡地利用について考えていきたい。まず、他地域の鉄路の跡地利用について紹介する。そして、銀河線沿線市町の跡地利用の展望を示す。

4-2-1 他地域における鉄路の跡地利用

ここでは、4 大長線のひとつである名寄線沿線の西興部村と興部町の鉄路の跡地利用と動態保存²している三笠交通記念館と丸瀬布町³森林公園いこいの森の取り組みについて紹介する。

最初に、西興部村における鉄路の跡地利用について述べる。木造駅舎の上興部駅は、当時のままに保存され自由に見学できる鉄道記念館となっている。西興部駅周辺は、駅跡に真新しい街が経営するリゾートホテルが建てられ、線路用地に沿って行政の施設が立ち並んでいる。中興部駅は旧木造駅舎がほぼ完全な形で残されている。ホームや植え込みもあり映画のセットのような風景となっていて、今でも近所の人が清掃しておりとてもきれいに保たれている。興部町では、興部駅跡地がアニュー・ジョイパークという交通記念複合施設として生まれ変わっている。ここは、バスターミナルや道の駅「おこっぺ」になっていて、名寄本線の資料館、町民ホール、会議室も併設されている。また、当時ホームが 120m もあったというだけあり敷地が広く、噴水や遊水路、芝生広場、ステージなどが整備され町民の憩いの場やイベント会場として利用されている。車両も保存されており、現在はディーゼルカーを改装した「ルゴーサエクスプレス」として、簡易休憩所「語らいの舎」、無料の簡易宿泊所「出会いの宿」として開放している。

次に、動態保存している三笠交通記念館と丸瀬布町森林公園いこいの森について紹介する。三笠交通記念館は北海道の鉄道のパイオニアである「幌内鉄道」の偉業を保存するもので、旧幌内線幌内駅とその周辺を利用した施設である。ここでは、貨車改造のトロッコ

² 列車を実際に運転して保存すること

³ 現在は合併により遠軽町丸瀬布

列車を引く典型的な産業用蒸気機関車が動態展示運転を行っている。丸瀬布町森林公園いこいの森では、かつて豊富な森林資源の運搬用に建設された北見営林署武利意森林鉄道を使い動態保存を行っている。

4-2-2 銀河線沿線地域の今後の取り組み

ここでは、本別・足寄・陸別に焦点をあて各町の跡地利用について紹介し、今後の沿線地域の展望を示したい。

まず、本別町は、庁内に検討委員会を設けている。そこでもっとも有力なのは、本別駅を今後「道の駅」に登録することである。これが正式に決定すると、駐車場の拡大をはじめとした施設整備とともに、駅舎内にある観光物産センターの機能充実を目指すこととなる。次に、足寄町は足寄駅がすでに「道の駅」に登録されている。また、駅裏には大型スーパーの出店も決まっている。そのため、現在の線路部分を駐車場などに整備し、「道の駅」と大型スーパーが隣接した足寄町の一大商業施設とする計画であるという。陸別町は、沿線で唯一動態保存を計画している。動態保存の詳細は未定だが、陸別駅から同町内の川上駅まで走らせる計画であるという。

このように、沿線自治体は廃止後のまちづくりについて動き始めている。銀河線沿地域の跡地利用について、沿線の間にある5町は、街の中心となる駅舎がすでにコミュニティー施設との複合施設として生まれ変わっている。これは、廃線後も街の核として存続するだろう。この施設をいかに有効に使うかが今後の課題となるだろう。そのときに留意しなければならないことは、町民のための施設ということが大前提にあるということである。もちろん観光利用も大切であるが、町の中心である以上、町民により多く利用してもらわなければならない。今後、廃線により一層の過疎化が心配されるが各自治体が知恵を絞り、よりよいまちづくりを進めていくことを切に願う。

謝辞

最後に、この論文を書くにあたって、勉強不足であった私の聞き取り調査に快く応じてくださった方々、資料を提供してくださった方々、多くのご協力いただいた方々に感謝を申し上げます。

北海道ちほく高原鉄道株式会社 代表取締役専務 竹倉一良氏

北海道ちほく高原鉄道株式会社 総務部次長 新出哲也氏

北見市企画財政部（銀河線担当） 穴田徹氏

訓子府町企画財政課 企画係長 渡辺克人氏

置戸町役場 企画課長 矢崎秀人氏

陸別町役場 総務課長 佐々木敏治氏

足寄町 総務課企画財政室主任 大浦三奈氏

本別町企画振興課 課長補佐 吉井勝彦氏

池田町企画財政課 企画係主任 小島理成氏

北海道庁 交通企画課

以上の皆さんには大変感謝しているとともに、調査時に多くのご迷惑をおかけしたことをお詫びいたします。

うかがった話を基に、銀河線について論述しましたが、もしも、私の理解不足、勉強不足により内容が事実と異なるものでありましたら、この場を借りてお詫びいたします。

最後になりましたが、この 4 年間、社会学研究室教官である角一典助教授にはいろいろな面でご指導いただきました。この論文の完成も角先生のご指導なしにはありえないことでした。大変お世話になりました。

ふるさと銀河線年表

年月日	出来事
明治 29 年 5 月	「北海道鉄道敷設法」公布
明治 40 年	池田～網走間鉄道建設着工
明治 43 年 9 月 22 日	池田～湊別（現陸別）間 77.4km 完成
明治 44 年 9 月 25 日	湊別～野付牛（現北見）間 62.6km 完成
大正元年 10 月 5 日	網走本線全線開通
昭和 36 年 4 月 1 日	網走本線から池北線（池田～北見間）に改称
昭和 53 年 1 月 31 日	第 2 次貨物集約化計画の発表 （訓子府町における池北線存続運動のきっかけ）
昭和 55 年 2 月 20 日	国鉄再建法案が国会に提出
昭和 55 年 5 月 6 日	「国鉄池北線地方交通線対策訓子府町協議会」が「貨物駅集約化対策会議」を組織替えして設立
昭和 55 年 12 月 27 日	日本国有鉄道経営再建特別措置法公布
昭和 56 年 6 月 10 日	第 1 次特定地方交通線を選定
昭和 57 年 11 月 22 日	池北線が第 2 次特定地方交通線に選定される。
昭和 58 年 8 月 9 日	「北海道国鉄特定地方交通線確保対策全道大会」開催
昭和 59 年 5 月 18 日	北海道知事は、第 2 次特定地方交通線に関する知事意見書を運輸大臣に提出（国鉄線として存続するために必要な措置を講じるよう強く要請）
昭和 60 年 8 月 2 日	運輸大臣は池北線を地方特定交通線として承認
昭和 61 年 7 月 15 日	第一回池北線地方特定交通線対策協議会を開催 （鉄路としての存続を強く希望）
昭和 62 年 4 月 1 日	JR 発足
昭和 63 年 4 月 20 日	池北線対策（地元）会議の開催 （第三セクターでの鉄路存続を再確認）
昭和 63 年 11 月 14 日	第四回池北線地方特定交通線対策協議会を開催 （第三セクター運営による鉄道輸送とすることと決定）
昭和 63 年 11 月 27 日	池北線運行対策準備会発足 （規約・役員・事業計画等と決定、路線名の公募を決定）
平成元年 1 月 20 日	路線名を「ふるさと銀河線」とすることに決定
平成元年 2 月 28 日	「北海道ちほく高原鉄道株式会社」創立総会
平成元年 3 月 9 日	「北海道ちほく高原鉄道株式会社」設立登記
平成元年 3 月 30 日	運輸大臣から代替鉄道事業者認定書及び第一種鉄道事業免許状を授与

平成元年 6 月 4 日	ふるさと銀河線開業
平成元年 8 月 6 日	社是の制定 ・安全輸送の確保 ・誠意で接するサービスの提供 ・経営健全化への努力 新ダイヤスタート ・スピードアップ（池田北見間 49 分短縮） ・列車の増発（26 本から 29 本） ・ワンマン運転導入 ・接続改善
平成 2 年 3 月 10 日	ダイヤ改正
平成 2 年 6 月 10 日	イベント列車導入
平成 2 年 9 月 1 日	ダイヤ改正
平成 2 年 12 月 20 日	小利別駅改築
平成 3 年 9 月 7 日	本別駅「ステラプラザ」営業開始
平成 3 年 11 月 1 日	ダイヤ改正（JR 帯広駅乗り入れ開始）
平成 4 年 7 月 1 日	ダイヤ改正（北見～帯広 2 時間 56 分）
平成 4 年 12 月 24 日	仙美里駅改築使用開始
平成 5 年 3 月 18 日	ダイヤ改正
平成 5 年 4 月 12 日	陸別駅「オーロラタウン」オープン
平成 5 年 11 月 27 日	勇足駅改築使用開始
平成 6 年 6 月 29 日	国内旅行業登録（第 319 号）
平成 6 年 9 月 1 日	損害保険代理店業務取扱開始
平成 6 年 9 月 16 日	上常呂駅舎改築営業開始
平成 6 年 12 月 15 日	足寄駅「あしよろ銀河ホール 21」駅舎部分使用開始
平成 7 年 3 月 15 日	ダイヤ改正
平成 7 年 9 月 1 日	運賃改定
平成 7 年 9 月 4 日	ダイヤ修正（新駅関連） 新駅「岡女堂駅」開業
平成 7 年 10 月 28 日	本社事務所移転
平成 8 年 12 月 1 日	置戸駅改築使用開始
平成 8 年 12 月 20 日	北見運転所検修庫移転
平成 9 年 3 月 22 日	ダイヤ改正（接続改善等）
平成 9 年 4 月 1 日	運賃改定（消費税導入のため）
平成 10 年 4 月 11 日	ダイヤ改正
平成 10 年 11 月 11 日	日ノ出駅舎改築使用開始
平成 10 年 12 月 8 日	ダイヤ改正
平成 11 年 6 月 4 日	開業 10 周年
平成 12 年 11 月 1 日	訓子府駅者改築使用開始
平成 13 年 4 月 1 日	運賃改定

平成 13 年 7 月 1 日	ダイヤ改正
平成 13 年 7 月 30 日	SL 銀河号運行
平成 14 年 3 月 16 日	ダイヤ改正
平成 14 年 11 月 2 日	松本零士さんデザインラッピング列車運行開始
平成 15 年 3 月 29 日	第一回ふるさと銀河線関係者協議会を開催
平成 15 年 6 月 21 日	第二回ふるさと銀河線関係者協議会にて住民の足を確保するためバス路線の試算も含めて検討していくことで合意
平成 15 年 9 月 4 日	第三回ふるさと銀河線関係者協議会にて鉄道とバスの比較検討を行うことを決定
平成 15 年 11 月 23 日	第四回ふるさと銀河線関係者協議会にて、道は早急に一定の方向性を取りまとめる必要があることを説明
平成 16 年 2 月 11 日	第五回ふるさと銀河線関係者協議会にて、沿線自治体の検討結果を北見市長が代表して提案
平成 16 年 6 月 6 日	第六回ふるさと銀河線関係者協議会にて、平成 17 年 3 月までに結論を出すことに決定
平成 16 年 7 月 25 日	第七回ふるさと銀河線関係者協議会にて、住民代表の意見を聴取
平成 16 年 11 月 7 日	第八回ふるさと銀河線関係者協議会にて、道が依頼した経営分析について報告
平成 16 年 12 月 25 日	第九回ふるさと銀河線関係者協議会にて、会社の経営状況について会社から説明
平成 17 年 1 月 30 日	第十回ふるさと銀河線関係者協議会にて、バス輸送の試算を発表
平成 17 年 2 月 26 日	第十一回ふるさと銀河線関係者協議会にて、陸別町長から新たな経営計画案の提案
平成 17 年 3 月 21 日	第十二回ふるさと銀河線関係者協議会を開催
平成 17 年 3 月 27 日	第十三回ふるさと銀河線関係者協議会を開催。その後の取締役会にてふるさと銀河線の廃止を決定
平成 17 年 4 月 17 日	北海道ちほく高原鉄道株式会社の臨時株主総会において鉄道事業の廃止を決議
平成 17 年 4 月 21 日	北海道運輸局が北海道ちほく高原鉄道株式会社の鉄道事業の廃止届を受理。ならびに北海道知事より地元協議会の設置の申し出
平成 17 年 6 月 3 日	北海道運輸局による鉄道事業の廃止届出に係る「意見聴取」を開催
平成 17 年 6 月 27 日	第一回ふるさと銀河線代替交通確保協議会の開催
平成 17 年 8 月 15 日	第二回ふるさと銀河線代替交通確保協議会の開催

参考文献・参照 HP

〈参考文献〉

魚住弘久，1994，『「我田引鉄」の終焉 - 北海道における特定地方交通線政策の展開過程を素材として』 東京大学都市行政研究会.

佐藤正之，1996，『北の銀河鉄道 - 第三セクター経営のゆくえ』 日本評論社

ふるさと銀河線 10 周年記念事業実行委員会，1999，『ふるさと銀河線 10 年のあゆみ』

田中和夫，2001，『北海道の鉄道』 北海道新聞社

熊谷祐三，2005，『網走本線から池北線そしてふるさと銀河線』 北見市史編纂事務室

中川裕之，1999，卒業論文『第三セクター「ふるさと銀河線」存廃問題における沿線自治体間の温度差とその社会的背景』

香川正俊，2000，『第 3 セクター鉄道』 成山堂書店

南正時，1996，『失われた鉄道 100 選』 淡交社

宮脇俊三，2000，『鉄道廃線後を歩く 7』 JTB

川尻亜紀，2004，「インタビュー新時代の地域鉄道（1）北海道の地域交通を考える - ふるさと銀河線の取り組みから」『運輸と経済』，64(7):62-70.

斉藤幹雄，2004，「続報 北海道ちほく高原鉄道の存廃問題」『鉄道ビクトリアル』，54(4745):114-117.

斉藤幹雄，2003，「存廃問題にゆれる北海道ちほく高原鉄道」『鉄道ビクトリアル』，53(10737):106-111.

伊藤富士夫，2000，「事例 過疎地域における鉄道の取り組みについて - ふるさと銀河線を事例にして」『月間自治フォーラム』，(490)41-46.

本別町，2004.2～2005.3，『広報ほんべつ』

池田町，2003.6～2005.12，『IKE-TOMN』

北海道ちほく高原鉄道，2005，『会社概要』

北海道ちほく高原鉄道，1999，『ふるさと銀河線活性化調査報告書』

北海道ちほく高原鉄道，2000，『経営改善計画』

北海道ちほく高原鉄道，2004，『経営改善計画の実施状況』

新日本監査法人，2004，『北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書』

中小企業診断協会，2004，『北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営に関する報告書』

運輸調査局，2004，『北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析 最終報告書』

中川功，2005，『北海道「ふるさと銀河線再生！」活動報告』，ふるさと銀河線再生ネットワーク

〈参考 HP〉

北海道庁 <http://www.pref.hokkaido.jp>

北海道運輸局 <http://www.hkt.mlit.go.jp/>

北海道ちほく高原鉄道 <http://www15.plala.or.jp/chihoku>