

「維持困難路線」公表1年

①

JR北海道が昨年11月に「単独では維持困難」な10路線13区間を発表してから間もなく1年。JRと沿線自治体との協議は思うように進まず、路線見直しに向けた道筋はいまだ見えない。これを打開するにはどんな視点や取り組みが必要か。沿線自治体の首長や道幹部、専門家らに現状認識と今後の展望を聞いた。

(6回連載します) 17面に特集

昨年11月、JR北海道が宗谷線名寄一稚内間について「単独では維持困難」と発表した時は、やはり来たかと思っただろう。その前から宗谷線では機関区の見直しや無人駅廃止の提案、名寄駅でも売店のキヨスクと旅行センターの廃止が小出しにされていたためだ。当然、JRに対する沿線自治体の不信感は根強かったが、発表を受け、これからJRとどう協議していくかが問われると肝に銘じた。

今年3月、宗谷本線活性化推進協議会が道内の見直し対象路線の沿線では初めてJRとの協議入りを決めたのは、2月に道の鉄道ネットワークワーキングチームが鉄道網の在り方について報告書をまとめたことが大きい。宗谷線は維持すべき大事な路線だと確認できた。高橋は「み知事もこの問題について「関与していく」と再三発言した。存続に向けた機運が高まったことを受け、協議会で具体的な議論を進めようとの話になった。路線を残すことが前提であれば、関係自治体はできる協力はしっかりしていく」という意思表示でもあったと思う。

名寄市長

加藤 剛士氏(46)



かとう・たけし 名寄市出身。小樽商大商学部を卒業後、生命保険会社勤務、給食会社社長などを経て2010年の名寄市長選で初当選。現在2期目。JR宗谷線沿線など26自治体を中心とする宗谷本線活性化推進協議会の会長を務める。

存続へできる協力する

4月に始まった事務担当者による「幹事会」では沿線できていることについて議論を始め、JRの経営問題とは分けた。自治体が施設を保有する「上下分離」は、他の路線とどう整合性を取るか、道内路線全体をどう考えるかという問題。私たちにこそ議論を前に進める物差しがない。

幹事会でJRは情報を出しているし、前向きなスタンスに変わってきている。首長同士の議論が不足しているのは反省点だが、今後、協議会として方向性を固める。年内には前倒しして結論を出したい。地域が宗谷線についてどう考えているのかを改めて整理し、利用促進策、増収策、経費削減策について沿線できていることを積み上げたい。具体的な大きな話は国や道に要請することも出てくる。例えば、旭川への北海道新幹線延伸や旭川空港への鉄道延長によって、宗谷線の可能性が広がるかもしれない。宗谷線は最北で、国境に面し、国土防衛上の重要性があり、将来、バスやトラッ

クのドライバーがいなくなっても活用できる物流インフラではないかと考えている。

この間、地域では宗谷線に関する講演会など住民が鉄道への関心を深める機会が多くあった。全国的にも応援してくれる人がいると実感しており、ありがたい。沿線自治体ではかつて天北線、羽幌線などが廃止され、大変な思いをしてきた。鉄道が道北の浮沈にかかわる問題だという認識を持っている。連帯感が出てきていると感じる。

私たちに、できることをする覚悟はあるが、できる議論は限られている。道はJRの経営問題についてもっと主体的に考えてほしい。沿線の温度差を感じながらも、その意向を踏まえ、北海道全体の鉄道の在り方についてJRと膝を交え、スピード感を持って話を進めてほしい。そうすることで、膠着している地域での協議も進むのではないかと。

(聞き手・上村衛)

宗谷線を含む単独維持困難路線
JR北海道が自力では「維持困難」と位置付ける10路線13区間の不採算路線。道内路線の半分の1237.2kmに上る。輸送密度(1km当たり1日平均輸送人員、2015年度)が200人未満の留萌線深川-留萌間など3区間はバス転換を進める方針。輸送密度が200人以上2千人未満の8区間は鉄道施設の一部を自治体が保有する「上下分離方式」を軸に地元と協議する。このうち宗谷線名寄一稚内間は道央と道北を結ぶ主要路線の一つだが、輸送密度は特急が走る区間でありながら500人未満となっている。

「維持困難路線」公表1年

②

国鉄時代は経営のすべてを東京で決めていたが、30年前の国鉄改革でJR7社に分割され、北海道の事情を知る人が判断するようになった。分割したこと自体は間違いではなかった。ただ、国が積んだ6822億円の経営安定基金の運用益で鉄道を維持するスキームは、金利低下で機能しなくなった。誰も制度を改めようと思わず、先送りをしてきたことが一番の問題だ。JR北海道はもっと早く、経営の実情を世に問うべきだった。

線路や駅などの維持管理を含め黒字経営ができる鉄道は、世界を見渡しても、日本の大都市を走る私鉄とJR路線、それに新幹線くらいだろう。そもそも

関西大教授

宇都宮 浄人氏(56)



うつのみや・きよひと 兵庫県西宮市出身。京大経済学部卒。日本銀行を経て、2011年から現職。専攻は交通経済学。現在はオーストリアのウィーン工科大学大客員教授として、欧州の公共交通を研究中。著書に「鉄道復権」など。

複数の移動手段保証を

目指すようになった。例えば北海道と人口密度に近いオーストリア中部のザルツブルク州は、全交通手段の中で自動車を利用される割合(利用分担率)を昨年の50%から、2025年までに45%へ下げることが目標に掲げた。

また、「乗客が少ないのだから廃止されても仕方がない」と諦めてはいないだろうか。列車の本数を増やし、わかりやすいダイヤにすれば、乗客は増える。駅前には喫茶店やみやげ物店があり、列車に乗って観光客もやってくる。イタリア北部のベンス

選ぶようにしている。住民が複数の「足」を持つことで生活の自由度が上がり、その街に住みたい人が増える。北海道の交通体系の目標であるべきだろう。

北海道の鉄道を維持活用するには、国が線路や駅、トンネルなど基盤設備を所有し、JR北海道は鉄道の運行に専念する欧州型の「上下分離方式」が望ましい。道路予算を少しだけ鉄道に回せば達成できる。まずは鉄道を、道路と同じ、社会生活を支える交通インフラに位置づけることだ。

地域の魅力を高めるために、鉄道をどう活用するべきかという観点でも議論を進めるべきだ。鉄道に独立採算を求める日本のやり方は右肩上がりの時代の遺物。世界の標準から外れていることは、国も理解しているはずだ。

(聞き手・拝原絵)

欧州の鉄道改革 1970~80年代に進行したモータリゼーション(自動車の大衆化)の影響で鉄道事業が巨額赤字に苦しんだのは、欧州各国も同じだった。日本でJR7社が発足した翌88年、スウェーデンはレールなど基盤(下部)を政府が所有・管理し、列車運行(上

部)を民間に委ねる「上下分離」を欧州で初めて採用。91年には欧州共同体(欧州連合の前身)が各国に指示し、上下分離方式が一気に広がった。国は地方路線の維持を保証し、国営、民間など複数の鉄道会社に参入を促してコストを抑える方法が一般的だ。

「維持困難路線」公表1年

③

JR北海道が発表した「単独では維持困難」な10路線13区間の沿線では、将来を見据えた最適な交通ネットワークの在り方に関する議論を行っている。道は自治体などと連携し、利用実態の調査や調査結果を受けた利用促進策の検討を進めてきた。当初はJRの発表に対して驚きや反発があったのも事実だ。しかし、高橋はるみ知事とJR北海道の島田修社長、北海道市長会会長の菊谷秀吉、伊達市長、北海道町村会会長の棚野孝夫、釧路管内白糠町長の4者が今年2月と10月に会談し、JRは地域の立場に立って、真摯に経営状況などを説明すべきだという方向で一致した。

すでに経営安定基金の積み増しや無利子融資など国から支援を受けてきたJRが、これ以上の支援を求めつらいことは分かる。だが、本州と比べて貨物列車の走行割合が高く、積雪寒冷の道内は、鉄道の維持にコストがかかり、老朽化した橋やトンネルの更新も必要だ。さらなる国の支援は欠かせない。道や市長会、町村会は、国に支援を求めること自体がJRへの応援だと考えている。

鉄道の存続が廃止かという視点だけでは、議論は行き詰まる。その地域で、どのような交通インフラがあり、住民はどんな交通機関を利用しているのか。道は地域での検討、協議の場を、道以外の交通手段の状況など、さまざまな資料を沿線自治体に

「維持困難路線」公表1年

④

四国や北海道、九州のいわゆるJRの「三島会社」は民営化の際に基金を設け、その運用益で赤字を補填する仕組みでスタートした。だが、金利がこまごま下がるのは誰も予想できなかった。「国の失政だ。責任を取れ」と指摘する気持ちも分かるが、これを言い続けても仕方がない。

元々の金利で運用していたら、今の赤字路線は赤字ではなかったのか。人口減少が進み、これだけ自家用車が普及すれば、地方で需要が少ない路線が出てくるのは当然だ。当初想定された運用益を算定し、その不足分を国が出したところで道内の路線は将来安泰か。そんなこととはない。

国としても多大な税金を北海道の乗客の少ない路線のためにつぎ込むことに、国民の理解を得られるかという問題もある。基金の話とは別に、維持困難な路線をどうするかという議論は前に進めないといけない。

国の政策を問うばかりで、前向きな議論にならないような事態は避けたい。人口減少などのトレンドが急に変わらない中で、路線見直しの議論が遅れば事態は悪化するだけだ。重体で処置を始めるよりも、重傷の状態から処置を始めた方がいい。

市町村にまたがる路線で見直し議論を進める際、各地域の鉄道の利用状況などによって、鉄道を守るかどうかで温度差が出

道副知事

山谷 吉宏氏(63)



やまや・よしひろ 室蘭市出身。早大政経学部卒。1980年に道庁に入り、サミット推進局長や環境生活部長、経済部長などを歴任。2013年4月に副知事に就任し、今年4月からJR問題や空港民営化などの交通政策を担当する。

「地域と汗」第一の役割

提供し、幅広い検討を呼び掛けしてきた。知事も私も職員も、何度も沿線に入り、交通の専門家にも考えてもらってきた。

ただ、必ずしも公式な会議ばかりでなく、水面下の協議もあり、PRをしてこなかった。それが伝わらず、道のリーダーシップへの批判があるなら残念だ。公式、非公式にかかわらず、地域のひとと一緒に汗をかくのが、道が果たすべき第一の役割だと思ふ。

道は年度内に、北海道新幹線が札幌まで延伸する2030年ごろを想定した新たな交通政策の指針を策定する。町内での買物、通院から、町外への通学、通勤、さらには(面積の小さい順で)22都府県分の広さがある北海道の中で、広域的な交通体

系をどう構築していくのか。議論を深め、地域づくりに生かしていきたい。

鉄道の存続のため、道が地域に協力、支援するのは当然だ。鉄道設備や車両の更新、駅舎などを活用した地域振興策が財政支援の事例として考えられる。道財政は確かに厳しいが、市町村財政も厳しい。お互い助け合い、各路線ごとに、どういった策を組み合わせていけるかを考えてほしい。ピンチをチャンスに変えるビジネスが起るはずだ。

道が上から路線の存続を判断することはない。地域の人の鉄道や駅への思いを共有し、一緒に悩み、他の交通機関も含めて、どういった形が最も利便性が高いのか、共に考えていきたい。国に対して抜本的な支援を要請するのと並行して、地域での議論を深め、加速させたい。

(聞き手・竹中達哉)

道のJR問題への対応 JR北海道の路線見直し問題を受け、道は昨年11月、有識者や首長らによる鉄道ネットワークワーキングチーム(WT)を設置。今年2月、石北線(新旭川一網走)と宗谷線(名寄一稚内)を念頭に路線維持を訴える報告書をまとめた。地域での協議

や議論の進捗(しんちよく)状況を把握するため、WTのフォローアップ会議も不定期で開催。このほか、年度内に新たな交通政策の指針をまとめるため、関係機関の検討会議で議論を重ねている。沿線地域の自治体でつくる協議会などにも参加している。

神戸大学大学院教授
正司 健一氏(62)



しょうじ・けんいち 神戸市出身。神戸大学大学院経営学研究科博士課程前期課程修了後、1999年より同研究科教授。専攻は交通政策。日本交通学会前会長、四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会で座長を務める。

見直し議論道の主導で

てしまふ。全国の例を見ても、自治体が施設を保有する「ト下分離」がうまくいっているのは、府県が中心になって調整を図るケースが基本。いずれ四国でも

い。四国は4県あり、知事が4人いる。合意形成の手続きが一つ多い。北海道は知事が1人だけだ。リーダーシップを発揮できる。

少なくとも、JRと沿線自治体との話し合いの場を設けるのは道の役割ではないか。現状を

少しでも変えるためには、それぞれの組織がどんな手を打つべきかを考える段階にきている。JRはもっと経営改善して、コストカットを図る。しかし、それだけで黒字になるわけではない。国にどの程度持つてもらいたい、残り部分を、道や沿線自治体

住民がどう負担するかという話になると思ふ。

JRが路線維持のためにできるのは、コスト圧縮のほか、運賃を上げることくらいしかない。JRに路線を維持していただきというのは、乗客の負担を増やしていただきたいという同義語だ。ホテルなど関連事業でまうければいいという議論もあるが、関連事業が赤字になった段階でJRは倒産する。JRに努力の余地がないとは思わないが、専業ですらうまくいかない企業もある中で関連事業がうまくいくとは限らない。

地域によって事情が異なり、地元協議の進展に濃淡があるのは仕方ない。すでに動き出した地域の路線見直しで一定の方向性が出れば、道内で身近にみることで先例になり、他の地域にとって大いに参考になると思ふ。

(聞き手・徳永仁)

四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会 JR四国と地元4県の知事に加え、学者、経済界代表ら18人で構成する。今夏に初会合を開いた。JR四国が懇談会を設立したのは2010年に続き2回目、当時の懇談会は観光列車

の展開などを柱とする利用促進策をまとめ、JRが実行した。今回の懇談会では、北海道と同様、全国に先駆けて進む人口減少など構造的な問題を抱える四国の鉄道網をどう維持していくかについて話し合う。来夏までに中間報告をまとめる。

「維持困難路線」公表1年

⑤

道内を走る鉄道路線の多くが建設当初の目的を終えているのではない。炭鉱を結んでいた幌内線や歌志内線など支線の多くも廃線になった。今は高速バスやマイカーなど競争相手も多く、根室線や釧網線といった路線も今まで通りでは立ちゆかなくなるといわれる。意味ではJR北海道の路線見直しも理解できる。

約140年に及ぶ北海道の鉄道の歴史の中で、JRは速く走ることを追求してきた。それでも乗客は減っている。速く走るといって「文明的価値」が限界にきているためだ。ただ、JRは公的色彩が強い企業。需要のないところに需要をつくるなら、鉄道の優位性や楽しさといった

「価値」を創造しなければいけない。

新たな価値をどう生み出すか。速く走ることにはこだわらず、「文化的価値」をつくる必要がある。速度に象徴される文明は物差し一つで計れるが、文化は違う。モノリザやピナスといった絵画を良いという人もいれば、そうでない人もいる。廃止する前に価値の分かる人に向けて文化的な需要をつくるべきだ。

いすみ鉄道社長

鳥塚 亮氏(57)



とりづか・あきら 東京都出身。明大商学部卒業後、大韓航空やブリティッシュ・エアウェイズ勤務などを経て2009年、いすみ鉄道の公募社長に応募して社長就任。著書に「ローカル線で地域を元気にする方法」など。

速さより「文化的価値」

晴らしい列車が走るJRにできないはずがない。

たとえば1日1往復しかない札幌線の新津川駅なら、駅前に全3室のホテルを造って地元が運営したらいい。「列車がないから泊まって」と地産地消の料理でもてなすだけで全国区に

なる。北海道は温泉がある。ホームに露天風呂を作り「列車が通過する際は立ち上がらない」となんて札を立てれば話題になる。

国の縛りの中で難しい面もあるのだから、安全・正確を追求してきたJRにとって価値の

担う方式がいいと思う。

自治体や道にも責任がある。これまで走っていることが当たり前であまりに関与しなすぎた。鉄道を残したいなら、上を地元が責任持ってやるべきだ。自分たちの望む時間帯に列車を運行し、欲しいサービスもできる。スポンサーを募って観光列車を走らせることもできる。JRの負担軽減になり、地域も活性化できて鉄道も守られる。

いすみ鉄道沿線の人たちは資金的な支援をしてくれたし、何でもやらせてくれた。第三セクターという側面もあったかもしれないが、何より覚悟があった。それに比べようと私も地域のためにはどうすればいいかという考え方でやってきた。今まで敷居を高くして駄目になったのだから、敷居を低くすればいいだけ。鉄道さえ残っていればなんでもできるのだから。

(聞き手・土屋航)

いすみ鉄道 千葉県南部のいすみ市と大多喜町を結ぶ26.8キロで運行する。旧国鉄の赤字路線で廃止対象だった木原線をJRから引き継ぎ、千葉県や大多喜町、いすみ市などが株主の第三セクターとして1988年に開業した。経営立て直しに向け、2009年

に鳥塚氏が社長に就任。沿線を「日本のムーミン谷」と呼び、キャラクターをあしらった黄色いムーミン列車や食事を楽しめるグルメ列車を運行。オリジナルの土産物の開発と売店の設置、訓練費700万円の自己負担を条件にした運転士訓練生の募集も話題を集めた。

「維持困難路線」公表1年

⑥

JR北海道の経営難の要因は、6822億円の経営安定基金の運用益で営業赤字を埋めるという国鉄改革時のスキームが崩れていることに尽きる。年7・3%という想定通りの利回りを達成したのは最初の2年間だけ、その後の金利は下がり続けた。運用益の目減りは累計で4600億円にのぼる。

会社(JR)は国に対してスキームの是正と、不足した運用益の確保を求めるべきで、その前に、自治体に「鉄道を残したければ支援を」とお願いするのは順番が違ふ。これがJR北海道労組の基本姿勢だ。

JR北海道労組書記長

笹森 哲也氏(56)



渡島管内八雲町出身。八雲高卒。1980年に旧国鉄に入社。青函船舶鉄道管理局の五稜郭機関区(函館市)で列車の整備に携わる。その後、システム開発や運転士などを経て2009年から現職。

沿線に赴き 今後とも協力

や修繕もままならない状態で、重大な事故を起こした。当事者として非常に反省しなければならぬ。

JRの社員は約7千人と発定時から半減した一方、札幌近郊など一部の路線では列車本数が増え、スピードアップなどの技術開発も進んだ。1人当たりの仕事の量は増え、質の高さも求められている。そして安全投資

働いている。安全運行のための重大な事故を起した。当事者として非常に反省しなければならぬ。

2011年の石勝線の特急列車脱線炎上事故では、JR北海道労組が現場の組合員の声を独自に聞き取り、車輪が傷んで振動が発生し、脱線に至ったと判断した。当時、どの程度の傷で

車輪を修理するか、社内基準は明確に決まっていなかったため、車輪整備の統一基準を設けるよう会社に提言し、基準ができた。運行優先の方針の下、応急処置だけで列車を走らせていたことを反省し、特急の減速と間引きも提案し、一部はダイヤ

改正に取り入れられた。

JRの路線見直し問題は国政課題だ。多くの国会議員に理解してもらい、国会で議論してもらったため、労働組合としてもフォーラムなどの取り組みを行っていく。昨秋以降は維持困難路線の沿線自治体に赴き、鉄路存続に組合も努力すると説明してきた。引き続き協力関係ができればいい。

経営問題や安全問題が出ると「労働組合が悪い」という声が出るが、具体的にどうい問題があるのか指摘してほしい。雰囲気で「労働組合が悪い」というのは、不毛な話ではないか。

JR北海道に四つの労働組合があり、組合が違つと一緒に仕事をしないという風説もあるが、あり得ない。それぞれ組合で主義主張は異なるが、職場では一緒に働いている。

(聞き手・吉田隆久)

JR北海道の労働組合 JR北海道労組(JR総連系、約7千人=関連会社や退職者の組合員も含む。以下同)、JR北労組(JR連合系、約700人)、国労北海道本部(約130人)、建交労北海道鉄道本部(約90人)の四つがある。JR北海道労組とJR北労組は1987年の国鉄分割・

民営化に賛成した労組の流れをくみ、国労北海道本部と建交労北海道鉄道本部は反対した。列車の脱線・炎上事故など相次ぐトラブルや不祥事を受け、JR北海道と4労組は2013年12月、安全対策を話し合う「安全に関する労使合同会議」を設立。現在も年4回、会合を開いている。

安全投資

安全投資

安全投資

安全投資

安全投資