

# 線路あつての小集落

## 守れるか、地域交通



ホームに音もなく雪が降り積もる。空知管内沼田町のJR留萌線恵比島駅で、浅岡修久さん(66)と喜美子さん(67)夫妻が、身を寄せ合うように列車を待つ。雪まみれの深川行き普通列車に乗ると、先客は会社員らしきスーツ姿の男性とカメラを持った鉄道ファンら7人。1両編成のディーゼル車が、エンジン音を響かせて雪原へ走りだした。

修久さんが土木建設会社

### 列車は日々の足

2 駅先の石狩沼田駅まで約6分。農協系金融機関で年金をおろし、町役場で国保税を納め、スーパーで食品を買い、書店へ寄る。1

ホームに音もなく雪が降り積もる。空知管内沼田町のJR留萌線恵比島駅で、浅岡修久さん(66)と喜美子さん(67)夫妻が、身を寄せ合うように列車を待つ。雪まみれの深川行き普通列車に乗ると、先客は会社員らしきスーツ姿の男性とカメラを持った鉄道ファンら7人。1両編成のディーゼル車が、エンジン音を響かせて雪原へ走りだした。

ホームに音もなく雪が降り積もる。空知管内沼田町のJR留萌線恵比島駅で、浅岡修久さん(66)と喜美子さん(67)夫妻が、身を寄せ合うように列車を待つ。雪まみれの深川行き普通列車に乗ると、先客は会社員らしきスーツ姿の男性とカメラを持った鉄道ファンら7人。1両編成のディーゼル車が、エンジン音を響かせて雪原へ走りだした。

道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### JRは地域と信頼関係を

JR北海道においては、本道の交通ネットワークを形成する公共交通機関として、地域との確かな信頼関係のもと、地域に根ざし、地域とともに発展するとの認識に立ち、顧客満足度を高める努力を不断に継続するなど、将来の事業展開を図ることが求められる。

### 「平均」に埋もれ

留萌線沿線自治体へのJRの説明によると、12年度の1日平均乗客数の内訳は深川-石狩沼田間は390人、恵比島を含む石狩沼田

恵比島は、沼田町内の炭鉱へ向かう私鉄留萌鉄道(1971年廃止)と、留萌線の分岐点として栄え、かつて400人以上が住んでいた。駅はNHK朝の連続テレビ小説「すずらん」のロケ地となり、一時脚光を浴びた。今や周辺で暮らすのは9世帯13人。車を持つのは2世帯だけだ。

住民が不安な気持ちを抱くようになったのは昨年11月。JR北海道が留萌線の廃止とバスへの転換方針を発表した。2015年度の1日当たり1日平均乗客数が、全道5番目に少ない183人だったのが理由だ。

バスだと深川市まで約1時間と列車の3倍。修久さんは椎間板ヘルニアで長時間移動はきつい。恵比島で50年以上暮らす大場幸夫さん(84)も5年前に脳梗塞で倒れ、妻(79)と通に1度、留萌線で深川市へ通院する。「バスの狭い座席はつらい。汽車の方が速くていいんだ」。足腰が痛む大場さんの切実な訴えだ。

留萌間は130人と、区間によって利用者に偏りがあることが分かる。商圏を分析するコンサルタント会社ディー・アイ・コンサルタンツ(東京)の試算では、恵比島駅の乗降客数は1日延べ10人。住民13人に対し、高い利用頻度を示す。JR北海道は「そこまで細かくは調べていない」(広報部)という。

JRは留萌線に加え、札幌線の北海道医療大学-新十津川間、根室線の富良野-新得間も廃止・バス転換する方針だ。この中には、恵比島のように、小集落であつても線路への依存度が高い地域が埋もれている可能性があるが、実態は分からない。

廃止対象の3区間34駅(他路線が走る深川、富良野、新得駅を除く)の半径1.5km内の住民は約2万3千人、1日の利用者数は延べ約1400人。ディー・アイ・コンサルタンツがはいった数字だ。

次回回は海岸保全の視点から、JR日高線の存廃問題を取り上げます。

揺れる鉄路 第2部

JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。

◆ JR北海道が昨年11月、道内全路線の半分の10路線13区間を「維持困難」と発表し、自治体や住民に波紋を広げた。鉄路の存廃めぐり、道内の現場で何が起きているのかを伝える。報道センターの吉田隆久、竹中達哉、斉藤十絵が担当し7回連載します。



# 「民間」なぜ海岸保全

さびて赤茶けた線路から列車の姿が消えて久しい。冬の太平洋岸は、うねりを伴う荒波に洗われていた。高波被害でJR日高線鶴川―様似間(11.6キロ)が不通になり、1月で3年目に入った。被害が大きかった日高管内日高町から新冠町の区間では、重さ3トンの消波ブロックが沖へ流された。残ったコンクリート製の護岸に鉄筋はなく、割れ

目から大小の石がのぞく。JR北海道の担当者が「昭和初期に造られたものが多い」という古い護岸だ。「海岸を守るといって国土保全に、なぜJRという一企業が責任を持たねばならなかったのか」。新冠町の小竹国昭町長は、被災現場を見るたび、釈然としない思いにかられる。上空から見ると、海岸に沿って造られた線路と道路

はとどころで交差している。護岸に目をやると、線路が最も海寄りである区間は老朽化が目立ち、道路や人家が海寄りの区間は改修され、比較的新しい。国鉄の負の遺産 理由は海岸法にある。施行規則で、都道府県が管理する「公共海岸」から、鉄道用地は「除く」とされている。公共海岸は道が改修

し、工事費の55%に国の交付金が充てられる一方、線路が海寄りの区間はJRが自前で護岸工事を行う。国土保全を目的に海岸法が成立したのは1956年。国は「責任が不明確になる」とし、国鉄所有の海沿いの土地を海岸法から外した。だが、国鉄が責任を持つというのは建前で、護岸の工事費は一般会計の補助や政府保証の鉄道債券の形で、最後は国が面倒を見た。87年の分割民営化で国鉄から土地を引き継いだJRが、海岸保全を担うようになって30年がたつ。JR北海道の西野史尚副

社長は2月、昨夏の台風被害を含む100億円近い復旧費を「負担できない」とし、日高線の廃止・バス転換方針を沿線7町に改めて伝えた。日高線では2004～14年度、護岸浸食や土砂流入など災害件数が267件にのぼり、そのたびに補修に追われてきた。西野副社長は記者団に「海沿いに道路がある場合は税金を使うが、鉄道の場合

はJRが国土を守らなければいけない。非常に大きな負担だった」と述べ、多額の工事費が復旧断念の引き金を引いたことを認めた。4路線で計37キロ JRが海岸保全を担うのは、日高線の約11キロを含め、室蘭線、根室線、函館線の全道4路線6区間の計37キロに及ぶ。渡島管内八雲町の函館線では13年、護岸に穴が開き、土砂が流出。護岸は完成以来、約70年間補修されていなかった。なぜ「民間」のJRが海岸保全の役割を肩代わりし続けたのか。国土交通省港湾局は「JR発足時、官民の土地の境界を決める必要があったが整理しきれず、暫定的に残ったままになった」と明かす。JR北海道幹部も「国や道に海岸の管理を移すという議論や発想はなかった」という。

## 守れるか。地域交通

②



⑤昨夏の高波で土砂が流出し、線路が宙づりになったJR日高線大狩部(おおかりべ)駅付近―昨年12月  
⑥JR日高線節婦(せつぷ)駅近くの護岸。左手前のJRの管轄区間と比べ、右側の公共海岸は整備が進んでいる(小型無人機使用、小川正成撮影)

道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### 計画的な老朽対策なく

本道においては、完成から100年を超えるトンネルや橋りょうが全体の約1割を占める(中略)老朽更新や維持管理については、それらを使用して収益を得る鉄道事業者が行うことが原則であるが、これまで計画的な老朽対策がなされてこなかった(後略)

### 揺れる鉄路 第2部

合はJRが国土を守らなければいけない。非常に大きな負担だった」と述べ、多額の工事費が復旧断念の引き金を引いたことを認めた。復旧要請に応じられないとするJRに対し、日高線の沿線7町も動きを見せる。2月、鉄路と道路の両方を走れるデュアル・モード・ビークル(DMV)の運行を求め、復旧が困難な区間は並行する国道を走らせるよう「逆提案」した。費用面などから既にDMV実用化を断念したJRは難色を示すが、道幹部は「沿線首長にとって、DMVは『廃止方針を受け入れたわけではない』と住民に説明できる旗印になると考えたのだから」とみる。突如浮上したDMV構想をめぐる、沿線自治体とJRの新たな攻防が始まる。

次回は維持困難路線の地元負担について取り上げます。



# 負担論議 避けたまま

「今までの議論を台無しにするんですか」。道内の鉄道網のあり方を話し合うため、1月末に開かれた道の鉄道ネットワークワーキングチーム(WT)の最終

合。路線維持に向け、JR北海道幹部が地元負担の検討を求めると、荒川裕生副知事が声を荒らげた。

JRが「単独では維持困難」とした10路線13区間の2015年度の赤字は、15年1月から不通が続く日高

線、釧路川一様似間を除くと約147億円に上る。地元負担に敏感に反応した副知事を見て、関係者は「道は金を出したくないんだな」と感じた。

だが、道幹部は、支援を受ける立場であることと忘れたかのようなJRの姿勢に、副知事は怒ったとみる。

③

## 守れるか、地域交通



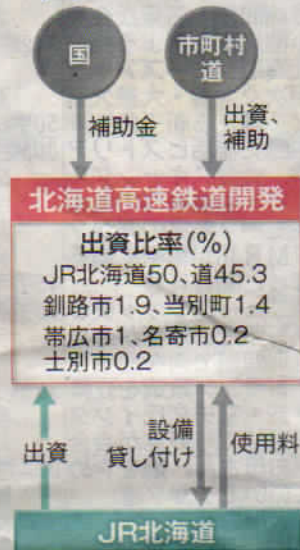
JR宗谷線を走る特急「スーパー宗谷」。名寄までは道や地元自治体が出資で高速化が実現した1日、上川管内比布町(大島拓人撮影)

道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### 地元負担 現実的に難しい

鉄道施設については、設置から長期間が経過し、老朽化が著しく、今後更新等に多額の資金を要することが確実であり、JR北海道のこれまでの経緯や道内自治体の厳しい財政状況を踏まえると、これらの費用について自治体に負担を求めることは、現実的に難しい。

### 北海道高速鉄道開発の仕組み



WTの報告書は路線維持の大前提として、国の財政支援の必要性を明記したものの、道内では誰が、どれだけ負担するかの問題は腹の探り合いが続く。

### 沿線のジレンマ

JRは、線路など鉄道設備を自治体などが保有する「上下分離方式」を軸に地元と協議入りたいが、反対を恐れて具体的な要求額

までは踏み込んでいない。自治体側も「負担を口にすれば、条件闘争に入った印象を近隣自治体や住民が持つ」(維持困難路線の沿線首長)とジレンマを抱える。

ただ、道や自治体が出資した例はある。1994年設立の第三セクター「北海道高速鉄道開発」に対してだ。鉄道開発は石勝線・根室線の南千歳-釧路間と、宗谷川-名寄間の高速化で、特急が時速120キロで走行す

るが、名寄以北の最高速度は時速95キロのまま。宗谷管内の自治体は10年以上、稚内までの高速化を国と道に

求め、鉄道開発への出資にも前向きだった。

それが昨年、国への予算要望書から「高速化」の文字が消えた。宗谷線名寄以北が維持困難とされたため、要望内容は「利用促進にむけたJR北海道への支援」に置き換わった。

地元負担やむなしの空気がもじわりと広がる。工藤広稚内市長は苦悩しつつ、「そもそも宗谷線が残らなければ何も始まらない。自治体も覚悟を決めないといけない」と財政支援を検討する考えだ。一方、沿線の小規模自治体の首長は「出せる額は限られる」と身の丈以上の負担を警戒する。

### 「住民が関心を」

自治体を悩ませるJRの経営危機を受け、多様なアイデアにも注目が集まり始めている。道教育大札幌校の武田泉准教授(交通政策)は「国の支援は当然として、広くお金を集める仕組みが必要だ」と指摘。JR北海道は、次回物流を支える貨物列車について考えます。

### 揺れる鉄路

### 第2部



# ぐらぐらぐらぐら 物流大動脈

## 守れるか、地域交通

④



宗谷管内中頓別町で、町内の村上春樹ファンが2月26日に予定した新作読書会が中止された。23日未明、JR貨物の列車が胆振管内洞爺湖町の室蘭線で脱線し、最新の長編小説「騎士団長殺し」の到着が遅れたためだ。翌24日の運行再開まで、本州から青函トン

### タマネギ綱渡り

「ぎりぎりだった」。北

見通運（北見）の舛川誠社長（57）は、台風被害でJR石北線（新旭川―網走）が約1カ月半も不通となった



旭川への出発前、機関車と貨車を連結するタマネギ列車。貨物特有のガチャガチャという音を立てて走りだす＝2月16日、JR北見駅（伊丹恒撮影）

トラックで運んだが、車両と運転手が足りず綱渡りの状況だった。積み荷の7割を北見産タマネギが占める石北線の臨時貨物列車（通称・タマネギ列車）は1日1往復。8月～翌年4月に約6万トを旭川まで運ぶ。他の貨物列車やトラックに移し替えられ、遠くは鹿児島にまで届

けられる。またみらい農協（北見）の高橋常務理事（50）は「石北線は農産物の生命線」と話す。JR北海道が「単独では維持困難」とする10路線13区間の中で、JR貨物が走るの石北線の新旭川―北見間と根室線の滝川―富良野間、室蘭線の沼ノ端（苫小牧）―岩見沢間の3区間。農産物の収穫期に臨時列車が走る富良野市は、長時間労働の規制強化が進むトラックだけでは「輸送をカバーできない」（企画振興課）と危機感が強い。

### 「自助努力必要」

一方、JR貨物に対して、経営の根幹を揺るがしかねない「提案」が浮上している。割安に抑えられてきた線路使用料を引き上げ、JR北海道の収入源にする―というものだ。1987年の国鉄分割民営化に向けた議論で、「道内に貨物列車は不要」との声が上がる中、北海道開発

庁長官などを歴任した故加藤六月農林水産相らが存続を訴えた。経営難が予想されたJR貨物は線路を保有せずに、JR旅客6社に対し線路使用料を払うことになった。JR北海道への線路使用料は年約16億円。貨物が必要ならば発生しない経費に限り、線路維持のために必要な検査や除雪の費用などは含まれない。この軽減措置がなければ、JR北海道にとって年100億円の増収となるこの試算もある。

「われわれに払え、というのですか」。1月中旬に開かれた道の鉄道ネットワークワーキングチーム（WT）の会合で、この問題が議題に上がり、JR貨物の幹部が気色ばんだ。「そうではない。（増額の支援を）国に訴えるんだ」と別の委員が取りなした。WTの報告書は、JR北海道に不利な現行の線路使用料の見直しを求めつつ、「JR貨物の経営の安定確保」の文言も盛り込んだ。報告書を見た国土交通省OBは「巨額の線路使用料を国に肩代わりさせる考えだろが、道内にだけ血税を投入するには相当な説得材料が必要だ」とみる。報告書は石北線の維持を想定したが、そのための具体策の検討はこれからが正念場だ。2011年にはJR貨物がタマネギ列車を廃止する方針を示し、地元自治体などの財政支援で何とか存続が決まった経緯もある。「関係者の自助努力が欠かせない」。またみらい農協の高橋常務理事は、険しい表情で語る。◇ 次回は鉄路と観光振興について取り上げます。

### 揺れる鉄路

### 第2部



# 物語号熱意が動かす

流水が覆うオホーツクの海沿いを、青と白の鮮やかな列車がゆっくりと進んでゆく。JR北海道が釧網線の網走―知床斜里間で1月から2月末まで運行した期間限定の観光列車「流水物語号」その幕開けには、住民たちの「物語」があった。

止める方針を地元へ伝え、けん引する機関車の老朽化が理由。だが自治体や旅行者らの強い要望を受け、後継列車として運行されたのが物語号だった。

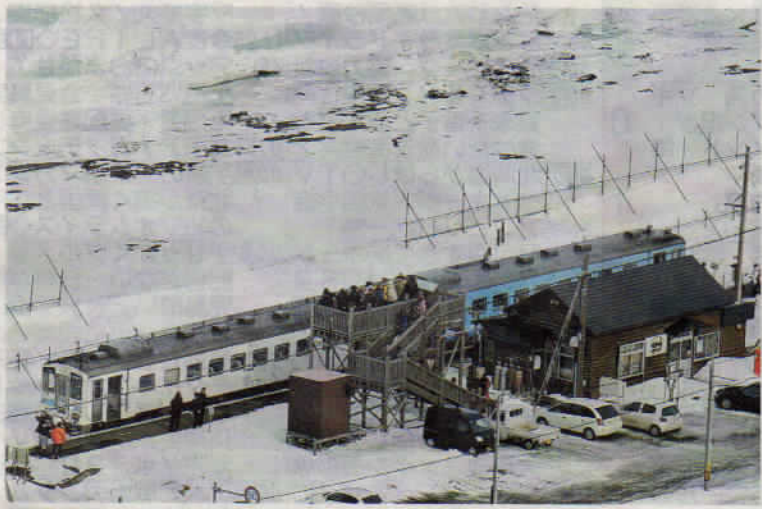
農業経営の傍ら、会長を務める石黒明さん(39)は「で存続につながった」と手応えを語る。

同倶楽部は10年の結成以来、JRと協力し、列車内にホットプレートを用意して地元の味覚を味わう「オホーツク食い倒れ号」など臨時列車を約10回運行した。流水ノロッコ号の廃止が伝えられると、JRの負担を減らすため、機関車でなく普通列車にラッピングする代案を考え、物語号の運行にこぎつけた。

地元の熱意を受け、JR側にも変化が見られた。限

## 守れるか、地域交通

⑤



流水で埋まるオホーツク海をバックに停車する観光列車「流水物語号」。JR釧網線北浜駅は観光バスでやってきた観光客でにぎわう。2月22日、網走市(本社機から、伊丹恒撮影)

道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### 観光立国推進に大きな役割

観光客の周遊を支える基盤となる鉄道網は観光立国北海道の推進に大きな役割を果たすことが期待される。(中略)観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、地域において持続的な運行のあり方を検討する必要がある。

### 周遊ルート模索

道東は15年、道内で初めて観光庁の「広域観光周遊ルート」に選ばれた。さっそく道東、道北12市町村の首長や観光団体でつくる「プライムロードひがし北・海・道」推進協議会が、

にホットプレートを用意して地元の味覚を味わう「オホーツク食い倒れ号」など臨時列車を約10回運行した。流水ノロッコ号の廃止が伝えられると、JRの負担を減らすため、機関車でなく普通列車にラッピングする代案を考え、物語号の運行にこぎつけた。

地元の熱意を受け、JR側にも変化が見られた。限

られた許可業者だけが携わって来たグッズ制作に地元企業の参入を認め、車内放送や車内物販を網走市のボランティアにゆだねるなど、運用面で地元への門戸を開いた。石黒さんは「JRと自治体の議論はゼロか百かの判断になりがちだが、地域にできることはもつとあるはず」と言う。

JRが「単独では維持困難」とした10路線13区間に含まれる釧網線(東釧路―網走間)は、沿線に三つの国立公園があり、豊かな観光資源に恵まれる。釧路市の蝦名大也市長は「鉄道を生かした広域的な観光は、北海道がこれからはどうでいくのかにつながる重要な問題」と強調する。

国の支援のもと、多言語対応の案内板や無料公衆無線LANなど、外国人観光客の受け入れ整備を進める。釧網線沿線でも、地域の中から鉄道を生かそうとする動きが出てきた。往路は夏の観光列車「くしろ温泉ノロッコ号」、復路はカナダで下る旅行プランができたり、SL冬の温泉号の終点となる標茶駅で、戻り列車の待ち時間に地元食材を使った弁当を提供するカフェも今年オープンした。

ただ、推進協の中核を担う「ひがし北海道観光事業開発協議会」の野竹鉄蔵事務局長(57)は「鉄道をどのように周遊観光に組み込むか、全体的な枠組みはできていない」と漏らす。「行ってみたい」という潜在需要を取り込める魅力が道東にはあるだけに、体制づくりの遅れにはがゆさを感じ

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メールtetsuro2017@hokkaido-np.co.jpとファクス011・210・5592でも受け付けます。

## 揺れる鉄路

### 第2部

次回鉄路廃止後の代替バスのあり方を考えます。

同協議会は、道東を旅行する個人客の約半数がJRを利用していると分析する。野竹事務局長は「釧網線という大動脈がなくなれば、道東の観光客の流れは確実に滞る。JRと観光地、空路の連携を図り、『線』から『面』へと事業展開することを、JRとともに急ピッチで考えて実績を積み重ねたい」と話す。観光需要の掘り起こしに、今こそ地元の熱意と創意工夫が求められている。



# 代替バスが最善策？

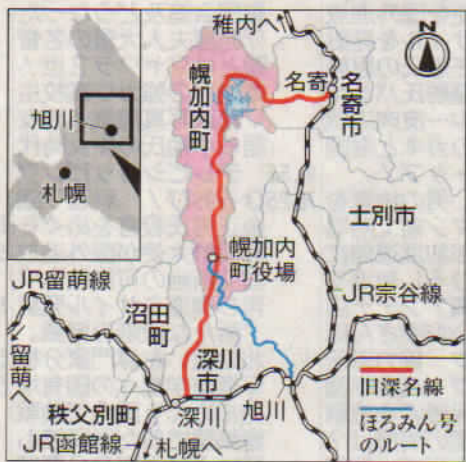
2月中旬の朝。小雪がちらつく上川管内幌加内町の役場前で50〜70代の男女4人がワゴン車に乗り込んだ。

## 住民ニーズくむ

旭川と結ぶ町民限定の無料乗り合い自動車「ほろみん号」。通院で週2、3回利用する沢田勲さん(76)は「町民の大切な足。ありがたいね」とほほ笑む。最大9人乗りで旭川まで約1時間。町内10カ所、旭川市内2カ所の停留所を巡り、平日に2往復する。

## 守れるか、地域交通

⑥



2月中旬、ほろみん号に乗り、旭川市内で降りる幌加内町の住民(大島拓人撮影)



町内では1995年の深川(深川―名寄間)廃止を受け、JR北海道が「バス転換のモデルケース」として、大森義弘初代社長として、利用低迷の原因の一つは、住民ニーズの変化だ。町民

の大半は買い物や通院のために深川、名寄ではなく旭川へ向かう。10年の支庁再編で幌加内が空知から上川管内へ移され、その流れは加速した。住民は、かつて

JRは日高線の鶴川―様似間、札幌線の北海道医療大学―新十津川間、根室線

の富良野―新得間、留萌線深川―留萌間の4区間で廃止・バス転換を提案する。

R北海道から派遣された市まちづくり企画室主幹の佐藤元さん(42)だ。

道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### 代替交通 地域で検討を

利用者の大幅な減少により、収支が極めて厳しい線区については、他の交通機関との連携、補完、代替なども含めた最適な地域交通のあり方について、JR北海道をはじめとする交通事業者や国、道の参画のもと、地域における検討が必要である。

### 複数の手段活用

デマンド交通は、予約を受けた住民の自宅前までワゴン車で迎えに行き、希望する停留所まで運ぶ。帰りも停留所から自宅まで送り届ける。運賃は路線バス並みに設定し、昨年8月から実証実験を続けてきた。

担当する一人が、廃線合意の条件の一つとして、J

最終回は鉄道の存廃と教育問題を取り上げます。

### 揺れる鉄路

### 第2部

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メールtetsuro2017@hokkaido-np.co.jpとファクス011・210・5592でも受け付けます。



# 通学の足進路も左右

「通学の足がなくなるかもしれないことは、今の進路を選ぶ一つのきっかけだったかもしれない」。札幌市清田区の小高い丘に立つ中高一貫校の北嶺中・高校。寮生活を送りながらここで学ぶ、日高管内日高町出身で中学1年の高橋岳杜さん(13)は、自らの選択をこう振り返る。

## 故郷離れ札幌へ

中学受験を意識したのは小学6年のとき。第1志望は、放課後も寮で補講や教員の指導を受けられる北嶺中。ただ、友達と離れるこ

し不自由だ。「運動は苦手だけど、勉強ならどこまでも知識を広げていける」。小学校でそう気づくと、新しいことを知るのがどんどん楽しくなった。

高橋さんの右半身のまひは日常生活や勉強に支障はないものの、今も時折、発作が起きることがある。通学圏内の高校に進学して

狭いバスで長時間、移動することになり、体にも負担がかかる。両親と相談し、北嶺中の受験を決めた。道教委の本年度の調査では、道内を19に分けた通学区域のうち、区域外の高校へ進学した生徒の割合は日高地区が28%で最多。5年前から7・1割増え、増加率も全道で最も高かった。

道教委は「JRの不通がどれだけ影響したかは分からないが、一般的に通学の利便性も進路選択の基準となる」と(新しい高校づくり推進室)と指摘する。



JR厚岸駅前通学生の帰りを待つ保護者たちの車列。花咲線で通う男子生徒は「大勢の人が乗っているのに見直し対象になるなんて…」と首をかしげる(茂忠信撮影)



## 揺れる鉄路 第2部

の普通列車が着く午後5時11分。駅で降りる高校生らを持つ保護者の車が、1台、また1台と集まり、20台ほどに。駐車場に止めきれず、路肩で待つ車も出る。

駅前の混雑は朝も同じ。車の送迎は、路線バスだと列車の接続に合う便が少なく、遅れる恐れもあるためという。JRは、朝の通学時に1両増やして2両編成で運行するが、それでも満席になる日があるほど、列車利用の生徒は多い。

厚岸町からJRで釧路方面の高校に通う生徒は約120人。町内の中学校を卒業し、進学した生徒の約半数を占める。厚岸町の若狭靖町長は「路線がなく、なれば優秀な人材の流出や、家族の収入による教育環境の差に拍車がかかる」と憂慮する。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、北海道の総人口に対する札幌市の人口割合は、2010

年が35%。これが40年には40%となり、道内人口の4割が札幌市へ集中することが予想される。

日本人口学会理事で、札幌市立大の原俊彦教授(64)は「人口流出は進学などを伴う若い世代で顕著だ。地方の人口減は今に始まったことではないが、JRを含むインフラ環境の変化が、連鎖反動的に札幌一極集中を加速させる可能性もある」と危惧する。

釧路高専に通う2年生の娘を自家用車で迎えに来た女性(40)は「厚岸の子供たちにとって、花咲線は唯一の存在」と言い、廃線に強く反対する。「高専には寮もあるけど、お金がかかるので通わせ続けられるかどうか分からない」

厚岸では、同じような不安を次の世代も、その次の世代も抱え続ける。鉄路の行方が地方の子供たちの進路を揺さぶっている。

(おわり)

## 道の鉄道ネットワークワーキングチーム報告書より

### 教育など都市機能強化を

道の総合計画では、経済、医療、教育などの都市機能が集積する中核都市を中心とした連携、補完による活力ある地域づくりを進めていくこととしており、人口減少の急速な進行が見込まれる中、その機能を一層強化していくことが欠かせない。

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メールtetsuro2017@hokkaido-np.co.jpとファクス011・210・5592でも受け付けます。