

道路への視線

①

今は使われていない信号所から線路沿いに約1000メートル歩くと、森の中に遺跡のような建造物が見えた。北見市留辺蘂町とオホーツク管内遠軽町生田原にま

「100年トンネル」現役

たがるJR石北線の常紋トンネル(全長507メートル)。9月中旬、JR北海道社員



の先導で中に入った。天井

は剝離防止のネットで覆われ、補修に備え、ひびがある部分にスプレーで付けた白い線が幾筋も浮かぶ。

開通は1914年(大正

103年前の姿をほぼそのままとめるJR石北線の常紋トンネル。天井はネットで覆われ、ひびがある部分にスプレーで目印が付けられている(伊丹恒撮影)

揺れる鉄路

第6部

3年)。当時、建設中の過酷な労働で多くの労働者が命を落としたとされる。

壁には103年分のス

ス。中は列車が入るのかと思っほど狭い。高さ4・3メートル以上、幅3・8メートル以上

が必要だ。鉄道トンネルの基準に対し、漏水防止のために貼り付けた断熱材で1センチ

の余裕しかない部分もある。「つぎはぎしながら使

っています」。保線担当者

が苦渋の表情で明かす。

試算では大規模改修には常紋トンネルだけで12億

円、石北線全体のトンネルや橋などを合わせれば、57

億円かかる。だが、経営難のJRは先送りせざるを得ない。その一方、周辺では多額

の税金を使って、真新しい道路が着々と延びている。

2面に続く

道路への視線

①

一面から続く

JR北海道が常紋トンネルの抜本改修に踏み切れないまま、年200万〜300万円の維持費で延命させているのは裏腹に、オホーツク管内では高規格道路の整備が着々と進む。費用は国が80〜85%、道が15%を負担する仕組みだ。

「高規格」並行

石北線とほぼ並行して走

最低限の安全

施設延命「JR任せ」

旭川紋別自動車道では昨年度、丸瀬布インターチェンジ(IC)―遠軽瀬戸瀬IC間の11・2キロが開通した。比布ジャンクションから、現在工事中の遠軽ICまでの事業費は3351億円に上る。常紋トンネルから南東に約35キロ離れた北海道横断自動車道網走線の北見東IC―足寄IC(一部区間は凍結中)も事業費1470億円で、順次開通している。

生活に不可欠な道路の整備は、その大半を行政機関が担わなければならない。道路は広域にまたがり、コストの単純比較も難しいが、道内で鉄路と道路が好対照を描く分岐点となった

のが、30年前の国鉄分割民営化だ。国鉄時代とは一転、民間事業者となったJRが列車の運行から施設の整備

の道路関係予算(2017年度当初)は1兆4200億円。北海道分は1879億円に上る。一方、国の鉄道関係予算は1028億円と道路予算の7%しかなく、整備新幹線を除く北海道関係分はわずか9億円だ。

じり貧のJR北海道をよそに、JR東海など大都市部を抱える本州3社が業績を伸ばしてきたことも「民間任せ」を助長した。鉄道事情に詳しい大塚良治・湘北短大准教授(経営学)は

「JR北海道は経営基盤が脆弱で、国の制度を等しく適用すると不公平な状況が生まれる。約2500キロに及ぶ道内路線を自力で維持するのは制度上限界がある」と指摘する。

事業費2585億円

この中でも存在感を高めているのが、高規格道路の日高自動車道(苫小牧東―浦河、120キロ)だ。来年3月までに日高門別IC―日

こうした構図を象徴するのが、一昨年の高波と昨夏の台風で路盤が流出し、鶴川―様似間の116キロで運休が続く日高線だ。必要な復旧費は約86億円。復旧したとしてもJRが沿線各町に求める2億円弱ずつの維持運行費がかかる。このため、沿線自治体は完全復旧を断念し、鉄路と道路の両方を走れるデュアル・モード・ビークル(DMV)などの導入を模索する。

高厚賀IC間(14・2キロ)が開通。鶴川IC―日高厚賀IC間は31・4キロにおよび、日高線運休区間の3分の1の距離に延びる。日高厚賀ICまでの事業費は2585億円に上る。

「昨日、台風でまた被害があったんじゃないか」。これまでの高波や台風で周辺が護岸倒壊などの被害に見舞われた日高線の厚賀―大狩部間。台風18号が通過した直後の今月19日、厚賀駅(日高管内日高町)近くを歩いていた男性(67)は線路を見詰めた。「線路は残してほしいが、木材や競走馬は何で運ぶのさ。残念ながら、高規格道路や国道に頼らざるを得ない」と話す。

揺れる鉄路



高規格道路と鉄道

道路への視線

②

道路をはじく雨音だけが、小刻みなリズムで響いていた。道東が大雨に見舞われた9月中旬、十勝管内陸別町。街中から国道を車で北上すると、山あいには北海道横断自動車道の陸別小利別インターチェンジ（IC）が見えてきた。

10月9日、ここから北の訓子府IC（オホーツク管内訓子府町）までの16キロが開通する。さらに先の北見まで信号を待たずに行き来

できるようになり、北見ー帯広間の所要時間は4〜5分短くなるという。

「冬も安全に」

「冬も安全になり、救急搬送時の時短も期待でき



沿線住民や鉄道ファンに惜しまれながら、赤字で廃線となつた「ふるさと銀河線」2006年、十勝管内池田町

旧銀河線沿線

地方交通「ないがしろ」

「国道もあるのに、なぜ莫大な事業費がつくのか。鉄道は誰でも使える。子どもやお年寄りなどに必要なのは鉄道ではないのか」。

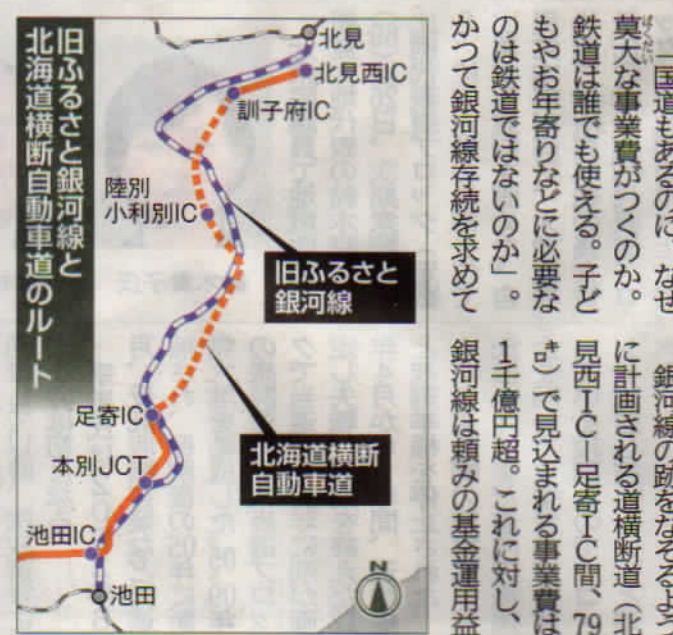
「国道もあるのに、なぜ莫大な事業費がつくのか。鉄道は誰でも使える。子どもやお年寄りなどに必要なのは鉄道ではないのか」。

奔走した元陸別町議の河瀬洋美さん(67)は今も毅然としない思いを抱える。

が低金利で激減し、年4億円超の赤字が穴埋めできずに廃止された。役割が異なる

進む人口減少 鉄道の消滅が、全国的に進む人口減少を加速させた

前の05年より19%少ない7358人。池田、足寄、陸別、置戸、訓子府の各町の減少率も14〜16%台と全道平均の5・3%を上回る。



北見の市民団体、石北沿線ふるさとネットワーク副代表の中川功さん(73)も、道路に巨費が使われながら、鉄道があまり顧みられない現状を「政治の貧困」とした上で、「鉄道に予算を使うのは無駄」と都会の学者は言うが、交通量が少ない高規格道路などをどう

説明するのか。一部でも鉄道に振り分け、バランスの取れた交通政策にすべきだ」と強調する。

元国鉄職員の高橋町長は語気を強める。「国鉄が切られ、銀河線が切られ、高速はつながらない。地方は

揺れる鉄路

第6部

道路への視線

③

7期28年にわたって後志管内蘭越町長を務め、昨年勇退した宮谷内留雄さん(80)の自宅には、町職員時代から書きためた日記が保管してある。

忘れられない日がある。2008年11月5日。その前日に頭痛を訴えた60代の町嘱託職員が搬送先の札幌の病院で亡くなった。日記にはこうある。「私は昨日はヘリを使用してはと伝え

函館線・長万部―小樽

バス転換巡り思惑交錯

だが、風が強くてドクターヘリは飛べなかった。奥さんの話では病院に着いたときは手遅れの状況と言っていた

「命の道路」なんです。日本高速道路が整備する小樽―余市間(23・4キロ)は

18年度中に開通する。国が1510億円を整備する余市―共和間(27・6キロ)、共和―倶知安間(11・5キロ)も着工済み。蘭越にほど近い倶知安までの開通は30年ごろとみられている。

沿線負担必至

一方、これに沿うように走るのが、通称「山線」と呼ばれるJR函館線長万部―小樽間(140・2キロ)だ。宮谷内さんは10年6月の町議会で、山線の今後について「理想ではあった方がいいが、現実問題としてどうなのか」と発言。バス転換が現実的との認識を示し、波紋を広げた。

山線も含む函館線函館―小樽間は、30年度末の北海道新幹線札幌開業時にJRから切り離され、自治体出資の第三セクター鉄道となる方向だ。ただ、山線の16

年度の輸送密度(1キロ当たり1日平均輸送人員)は652人と、採算ラインの8千人を下回る。赤字幅も2億6800万円(15年度)。函館―長万部間と違い、JR貨物の線路使用料も見込めず、国や道の支援を受けなくても沿線が赤字負担を強いられるのは必至だ。

どう合意形成

後志管内を中心とする山線の沿線では、さまざまな思惑が交錯する。高校生や観光客など1日の乗降客が千人以上を数える余市駅の

「自治体全体の負担は年10億円以上になるはず」と鉄路存続に否定的な首長もいる。現駅を新幹線駅に建て替える倶知安町は在来線の動向次第で、まちづくりも変わる。西江栄二町長は数年後には結論を出さないと

「必要を訴える。鉄路と道路で異なる国のスタンスだ。鉄道建設・運輸施設整備支援機構が国などの資金も受けて建設・保有し、それをJRが借りる「上下分離方式」の北海道新幹線の維持で沿線が重荷を負いかねない一方、高規格道路なら維持管理や除雪まで国などが担ってくれる。この差が地域を揺さぶる。

「必要を訴える。鉄路でなければならぬ必要をどう見だし、鉄路を支える合意形成をどう進めるか。山線の沿線が直面する悩みは今後、道内の多くの沿線自治体に突きつけられる課題でもある。

「ここでもちろつくのが、鉄路と道路で異なる国のスタンスだ。鉄道建設・運輸施設整備支援機構が国などの資金も受けて建設・保有し、それをJRが借りる「上下分離方式」の北海道新幹線の維持で沿線が重荷を負いかねない一方、高規格道路なら維持管理や除雪まで国などが担ってくれる。この差が地域を揺さぶる。鉄路でなければならぬ必要をどう見だし、鉄路を支える合意形成をどう進めるか。山線の沿線が直面する悩みは今後、道内の多くの沿線自治体に突きつけられる課題でもある。



揺れる鉄路 第6部

道路への 視線

④

高速道の大規模改修

原資捻出へ無料化延期

行われている大規模改修工事を報道公開した。

有料区間は黒字

「北海道でも高速道路の大規模更新・修繕が始まります」
大型クレーンが巨大な板状の部材をつり上げ、カメラのシャッター音が響く。今月20日、小樽市内を走る札幌道朝里―銭函間の大野橋(162・6尺)。東日本高速道路(ネクスコ東北本)北海道支社は、こ

「北海道でも高速道路の大規模更新・修繕が始まります」
大型クレーンが巨大な板状の部材をつり上げ、カメラのシャッター音が響く。今月20日、小樽市内を走る札幌道朝里―銭函間の大野橋(162・6尺)。東日本高速道路(ネクスコ東北本)北海道支社は、こ



大規模改修工事が行われている札幌道の大野橋。今後は高速道路の「維持更新」が本格化する
—小樽市内(小室泰規撮影)

工事は9億円をかけて、完成から46年がたつ上り線(小樽方面)の古いコンクリート製の板を、今までより強度を5割高めた板に取り換えるもの。こうした抜本的な改修工事は道内では初めてだ。同社は2030年度までに、管轄する道内696キロのうち、傷みが激しい築30年以上の橋やトンネルのおよそ2割を順次改修する。

拡張や40兆円もの巨額債務が問題視され、05年にネクスコ東日本をはじめ、借金返済を担う日本高速道路保有・債務返済機構などに分割された旧国鉄とも重なるが、道央道など「道内高速道路の有料区間は黒字」(ネクスコ東日本幹部)。

ており、赤字にあえぐJR北海道とは対照的だ。ただ、大野橋をはじめとする大規模改修にかかる費用は、実は通常の修繕費には含まれていない。道路の基礎強化につながる「投資的経費」と位置付け、財源確保のための新たな借り入れが国から認められた。この返済原資を捻出するため、国は3年前、当初は50年までの実現を目指していた「高速道路の無料開放」を65年10月まで15年先送りすることを決めた。今後とも順次、老朽化した橋やトンネルの大規模改修が必要に

なれば、「借金の完済」が遠のきかねない。高速道路を含む道内の高規格道路網は1103キロ。このうち、旭川紋別自動車道など全体の37%を占める。規格道路網は1103キロ。このうち、旭川紋別自動車道など全体の37%を占める。規格道路網は1103キロ。このうち、旭川紋別自動車道など全体の37%を占める。

縮小均衡を余儀なくされて

いるJR北海道の鉄道網とは決定的に異なる。だが、無料区間も有料区間と同様、将来的に大規模改修にかかるお金が国民負担になって跳ね返る恐れがある。高速各社の経営に詳しい大和総研の中里幸聖主任研究員は「人口減少も進む中、高速各社や国には資金調達も含めて工夫が求められる」と指摘する。「あれが響いた。特急利用者が一気に減った」。JR北海道の幹部は、旧民主党政権下で、高速道路の無料化実験が行われた10、11年を振り返る。当時、札幌―旭川など収益の柱だった

揺れる鉄路

第6部

特急の利用客が激減。その後、自動料金収受システム(ETC)搭載車を対象にした割り引きが継続されたことも尾を引いた。「地方も含めて高規格道路が広がっていた影響も大きかった」(JR幹部)とみている。道内の高速道・高規格道路網は国などの支えもあって、この30年間で6・5倍超に延びている。計画されている高規格道路の進捗率は全国の82%に対し、道内は60%。このため、「まだ道内は道路整備が必須」との声すら漏れる。鉄路の存在感は一段とかすんでいきそうな状況だ。

道路への視線

⑤

国鉄改革法案を巡る論議がヤマ場を迎えた1986年11月、参議院特別委員会で激論が交わされた。

社会党(当時)の赤桐操氏「この法案では、新会社(JR各社)は大規模災害が起きても復旧費用を意図できな。廃線に追い込まれることも考えられる」

橋本龍太郎運輸相「指

消えた鉄道族

摘の状況で、路線が廃止されることはありませぬ

橋本氏の「約束」を形に残すため、参院は法案可決

・成立の際に「災害防止の施設整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保について特別の配慮を行う」などとする付帯決議も行った。

今こそ政治力を

ところが今、高波と台風

の被害で不通となった日高線・鶴川一様似間と根室線・東鹿越(上川管内南富良野町)―新得間を復旧させる特別な配慮は無く、JR



北海道は廃線・バス転換を進める方針だ。日高線沿線、日高管内浦河町の池田拓町

「高規格道の方が票に」

長は「今こそ政治の力が必

要なのに、政治家は国鉄時代のようには動いてくれない」と嘆く。かつて潤沢な国鉄予算に群がった「鉄道族」は姿を消し、今の永田町では「道路族」が幅を利かせる。国土交通省(旧運輸省)鉄道局の関係予算(当初予算ベース)はJR発足時の87年度でも2723億円あったが、2017年度は102

8億円と30年前の4割弱。整備新幹線や都市部の新線の建設費を除くと、駅の

耐震強化など既存路線へ充てられるのは約100億円にすぎない。道内の元自民党国會議員は「鉄道を残すより、高規格道路を造った方が票になる」と現職議員の本音を代弁する。

枠外で一般会計の約3500億円を返済に充てた。さらに政府は16、17年度、JR東海が東京―大阪間に総工費9兆円で建設するリニア中央新幹線に、財政投融资から3兆円を低利融資する。

そもそも莫大なりニア建設費を捻出できる理由の一つは「想定しなかった金利低下」にある。黒字経営が確実だったJR東海は発足時、国鉄債務継分など5兆円超の長期債務を背負ったが、その後の低金利で払い負担が減り、30年間で計2兆円超の差益を「ぬれ

官邸の影響強く

旧鉄道族の空白を埋める

ように、JR各社への影響力を強めたのは首相官邸だ。JR東海の葛西敏之名誉会長は安倍晋三首相と保守的な国家観を共有し、首相を取り巻く財界人グループ「四季の会」の中心メンバー。

揺れる鉄路

第6部

手で粟(証券アナリスト)で享受した。JR北海道の経営安定基金の運用益が金利差損で計4600億円失われたのは正反対の構図だが、金利変動がもたらした異常な地域間格差を、国は放置してきた。そして就任した同社の島田修社長は「鉄道も高速道路も欲しい」というのは全国的には理解が得られない(6月6日北海道新聞のインタビュー)と主張し、政府の立場と平仄を合わせている。(おわり)