

## IV 時代を超えて(鉄道は活かして残す)

### 明確なビジョンと新たな役割 ~ ぼたちのたのしい旅の夢 つないでる ~

#### IV.1 道の強いリーダーシップ

JR北海道の線区別の見直し協議(提案)に対し、北海道(道のWT)は平成29年2月7日「将来を見据えた北海道鉄道網あり方について」を発表した(I-2.2.1~3 参照)。  
道新アンケートで路線存続に向けて道が主導的役割を果たしているかとの設問に半数以上の市町村が、「余り思わない」または「全く思わない」と回答している(2017. 7. 28 道新記事)。  
道は、「幹線ネットワーク」を、早急に、定義づけ、道民に存続を明言し、国の理解も求めるべき。

#### 道の強いリーダーシップが必要な理由

- 「幹線ネットワーク」は、北海道の産業振興、生活基盤として不可欠な社会資本であり、「北海道運輸交通審議会」で当然検討すべきテーマである。
- 幹線の方向付けが定まれば、残るは、「ローカルネットワーク」として、それぞれの地域独自に地域の特徴、創意工夫を凝らした「新たな交通体系」の整備について検討できる。
- 財政出動には、国民、道民の理解が必要であり、それは道に果たすことが求められる。

これまでの取り組みを見て感ずること

- 道のWTによる報告書「将来を見据えた北海道鉄道網あり方について」には、道路網の6類型が示されているが、明確な路線が明示されているわけではなく、事業主体も、必ずしも明確ではない。
- 「北海道運輸交通審議会」において知事から「交通政策に関する新たな指針」等について諮問案が出され、「総合交通政策検討会議」等で検討がなされ、年度内の答申が予定されている(議事録公開)。
- 線区ごとのJR協議の実施には、温度差が見られ、開催されていても内容は非公開である(新聞報道のみ)。
- 早急に、道の姿勢を示すことにより、各線区が土俵に上げられるよう、環境を整える必要がある。また、協議内容は、オープンにしなければ成らない。いろんな意見に向き合い、解決策を講ずる必要がある。

## IV 時代を超えて(鉄道は活かして残す)

#### IV.2 利便性・快適性の向上

経営が厳しいことを理由に行う、利便性・快適性を損なうような対策は、逆効果を生む。  
既に再生を果たした先進事例を見るまでもなく、利便性・快適性を犠牲にした存続はあり得ない。  
「逆が真である」とは限らないが、ここでは、「逆が真となる」よう、発想を切り替え利便性・快適性、安全(安心)性を重視する必要がある。

- 鉄道を利用して困惑するのは、乗換駅や下車駅で他の交通機関に乗り換えるための待ち時間である。
- 下車駅には、公共交通機関の乗り換え等の案内表示が必要である。
- 通勤・通学時とそれ以外の時間帯で座席の配置を工夫できないか。
- モバイル端末向け観光情報の発信は有効？
- 車椅子、ペット、自転車等のスペース確保は？

利便性・快適性の向上

| 項目      | 検討事項(例)                            |
|---------|------------------------------------|
| 利便性の向上  | 利用料金、運行回数、ダイヤ編成(乗り換え時間)、貨客混載       |
| 快適性の向上  | 新車両の導入、デザイン列車、イベント列車 <sup>注1</sup> |
| サービスの充実 | 観光情報発信、イベント案内、特定駅 <sup>注2</sup>    |
| 安全・安心対策 | ステップ(段差)の緩衝化                       |
| 思いやり    | 駅周辺・車内の美化、乗車マナー、鉄道ボランティア           |

注1: (例) 納涼ビア・トレイン、紅葉列車、冬景色列車等  
注2: 簡易貨物駅、車椅子乗下車駅等

## IV 時代を超えて(鉄道は活かして残す)

### IV.3 鉄道の新たな付加価値

今後、鉄道の利用者が増加する要因は、「来道外国人」の増加以外に考えられない。そのような状況の下で、鉄道を存続することは、「来道外国人」のためにと言うことになりかねない。しかし、鉄道の果たす役割を改めて見詰め直すと、そればかりではない、重要なことに気づかされる。鉄道は、守るべくして守らなければならない(新たな需要に応えなければならない)。

#### 第2, 第3の上下分離方式

- 鉄道の維持・管理は、幹線に関してはJR北海道が責任を負い、ローカルネットワークに関しては、その責は義務づけない(地域で協議して決定する)。
- 鉄道の利用(運行)をJR北海道以外の事業者等が自由に参入できるよう必要な措置を講ずる。
- 参入する事業者の創意工夫により、鉄道の新たな利用価値を創造する。

- 現在の上下一体方式では、新たな付加価値は期待できない。また、鉄道を3セクや地方公共団体に委ねるには、荷が重すぎる。むしろ、JRが、その蓄積された技術を最大限に発揮すべき。
- 鉄道(幹線)は道内一体であり、内部補助(不採算路線のマイナスを採算路線のプラスで補う)の発想は生じない。
- 現在JR貨物が鉄道を利用しているが、鉄道の利便性が増せば、需要は伸びそうな気がする(DMVやトラック輸送との連携など)。
- 宮崎県「高千穂あまてらす鉄道」は、廃線となった一部区間にカート(無蓋車)を運行(時速25キロほど)させ年間2万人以上の観光客を運んでいる(H29.4.28 道新記事)。

## IV 時代を超えて(鉄道は活かして残す)

### IV.4 国土資源の有効活用

今や、北海道は札幌一極集中が進み、地方は過疎化し空き家、耕作放棄地の拡大に悩まされ、一方で、海外資本に道内の土地が買い占められているとの報道もある。鉄道がその防波堤になるとまでは言えないだろうが、「鉄道が張り巡らされる」ことで、人々の交流や物流を活性化させ地域の生活、経済活動が維持されてきた。過疎化は、国土の荒廃を生む。鉄道の廃止は、それを助長しかねない。鉄道を活かす方策が求められている。

#### 鉄道に夢を托す

- それぞれ、交通機関ごとに生き残りをかけて競い合っても乗客、物流は伸びない？
- それぞれの特長を活かし、相互に不足を補うことが必要(コスト軽減等)。特に、トラック輸送と鉄道輸送は効果が期待できる？
- 道路と鉄道の2つ選択肢があることは、技術の開発やサービスの向上に有効？ 相乗効果でネットワークが発展すれば、地域が活性化し、乗客、物流も活性化する。

- 物流がより活性化すれば、第2青函トンネルも夢ではない。車道が開通すれば効率性がより増大するだろう。
- 新幹線は旭川まで延伸できないか？ フリーゲージで、速度には拘らない。要は、乗り換えのロスを回避できれば良い。
- 災害復旧の判断を沿線の自治体に委ねるのは、無理難題の押しつけ。幹線は、国・道が判断すべき。
- 鉄道運賃は、高速バス料金、航空運賃と比較して割高感がある。航空運賃の通常料金は高いが、早割料金がある。鉄道も割引切符はあるけれども。