



北海道でボーダー（境界）を考える

第6号では、北大スラブ・ユーラシア研究センター拠点が、境界研究ユニット（UBRJ）及びNPO法人国境地域研究センター（JCBS）などとの共催で、令和になって初めて開催したセミナーの様をお届けします。

パネルディスカッション「ゲートウェイ北海道の交通～陸・海・空を結ぶ」は5月25日、JCBS設立5周年を記念して、新理事長に就任された木村崇・京大名誉教授の記念講演「ボーダーに魅せられて」に続いて開催されました。パネルディスカッションでは、ハイエックの高田喜博研究員の北海道の現状に関する問題提起をもとに、田中輝美さん（ローカルジャーナリスト・島根在住）、山上博信さん（JCBS 理事・名古屋在住）、武田泉さん（北海道教育大学准教授）のお三方が議論を闘わせました。とくにこのお三方は全員が国鉄あるいはJR全線踏破の「鉄男・鉄女」でもあり、議論の後半はJR北海道の再生問題に熱が入りました。北海道を日本の「端っこ」ではなく、北極海やサハリンなど航路の、また欧州や北米への空路の「玄関口」という観点から、陸路の問題も考える意味を参加者全員で共有しました。

* プログラム

2019年5月25日（土） 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター大会議室

14:30-16:00

特別講演 「ボーダーに魅せられて～JCBSの5年を振り返る」

木村崇（京都大学名誉教授）

16:00-17:00

ラウンドテーブル「ゲートウェイ北海道の交通～陸・海・空を結ぶ」

司会：岩下明裕（北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター）

高田喜博（公益社団法人北海道国際交流・協力総合センター）

武田泉（北海道教育大学）

田中輝美（ローカルジャーナリスト）

山上博信（NPO 法人国境地域研究センター）

*なお、本文中の鉄道路線図及び鉄道関連の写真はすべて武田泉氏の提供です。



（岩下明裕） 今回のセミナーの趣旨ですが、少し前にNHKローカルの「北海道クローズアップ」と言う生番組でJR北海道の問題を取り上げているのを見ました。JR北海道の島田社長と北大経済学部の吉見宏さん、そして今日のパネリストの一人、田中輝美さんです。田中さんはいわゆる鉄女ですが、わざわざ島根から来られてさぞやご活躍、と思いきや、番組はほぼ島田社長の一人芝居。田中さんはちょこちょここと合いの手に振られるだけで、さぞストレスが残ったことだろうと、番組終了後にすぐラインしたほどです。そのときから一度、田中さんを札幌にお呼びして、あのときのうっぷんを晴らす機会を提供できればと思っていました。そしてこれが今日のセミナーを企画した本当の理由です。

さすがにJR北海道の社長を引っ張りだすのは無理ですが、吉見さんは仲間なのでお声がけをしました。ただ今日のご出張とかで残念でした。では、というわけではないのですが、やはり今日は私がおつきあいしている交通に詳しい方々でセッションをつくりたいと考え、NPO法人国境地域研究センターの理事でもあります、山上博信さん、日本中の郵便局を回り、バスにも乗り、そして小笠原、大東島といった国境離島フリークにお声がけしました。そしてもうひ



とり、やはり北海道でJRや交通を語らせたら、右にでるものはいない、北海道教育大学准教授の武田泉さん、全員が国鉄もしくはJR全線制覇の強者です。鉄男、鉄女のいわば、ドリームマッチです。

とはいえ、鉄道の話ばかりというわけにはまいりません。ラウンドテーブルのテーマは、北海道の交通をボーダーから考えるですから、やはり北海道そのものを議論しなければなりません。陸路もありますが、空や海も大事です。そこで北海道の地域や経済に詳しい、ハイエックの高田喜博さんに今日は基調報告をお願いしました。

(高田喜博) 高田です。所属先の正式名称はちょっと長いのですが、公益社団法人北海道国際交流・協力総合センターと言います。昨年3月に定年退職をして今は非常勤の客員研究員という身分です。私の仕事は今日のテーマをドリームマッチのお三方の鉄路の話につなぐことです。

さて今日のテーマが『北海道でボーダーを考える』というものなので、まず北海道の特性を確認しておく必要があります。北海道は非常に広い、しかも雪が降るという意味で、ほかの府県の交通の議論とは違うというのが前提となるのです。

この広い北海道で我々が取り組んでいるのが「ボーダー」にかかわるもの。最近「ボーダーツーリズム」と言っていてロシアに開かれている稚内や、まだ閉じられたままですが、これから可能性がある道東の根室から北方領土にかけてのボーダーツーリズムを考えています。また、境界を越えなくても、ボーダーツーリズムはできます。オホーツク沿岸にそって根室から稚内まで、つまり境界地域を結ぶ旅を行ったこともあります。私たちのツーリズムは、境界地域の地域振興という観点から取り組んでいるのですが、交通の話はその核となるものです。ボーダー地域にどうやって人、モノを送り込んで活性化を図るかということについて、今日は議論をしたいと思っています。

さて、どれぐらい北海道が広いかというと、8万3400平方キロメートルで、これは北方四島を含んだ面積です。全国の22.1%にあたり、九州と四国を足しても足りない。中国地方を足したらちょっと越えるので、岡山県を抜くと、ほぼ北海道の面積に匹敵します。人口でいうと北海道はこの広い地域に534万人と少ない。九州は7県だけで1200万人います。岡山県を除く中国と九州、四国を足す



と2100万人くらいとなり、北海道の4倍になります。つまり、北海道は非常に広い地域に人口が分散している。これを「広域分散型社会」というのですが、そういうところで交通の問題を考えなければならないということです。

もう1つ北海道の地理的な特性を挙げると、九州の県などは隣接する県との連携が可能ですが、北海道は海に囲まれているので難しい。北海道も北東北3県と連携協定を結んで知事サミットとかを開いていますが、実際には連携が困難です。もし連携しようとするサハリンなどの海外と連携しなければならない。そこで、いつもは、この海に囲まれた広域分散型社会の北海道のもつ特性をいかして、ボーダーを越えて海外とどうつなげばいいのかという議論をするのですが、今日はそうではなくて、北海道の中でボーダーにあたる地域も含めて、どうやって移動してもらおうかという議論をしたいと考えます。

もうひとつ、別の角度から北海道の特性を見てみましょう。そんなに広いのなら、本州とつながる道央圏のみにスポットをあてて、オホーツク沿岸などの離れた地域を切り捨てたらどうかという乱暴な意見があります。しかし、ここで1つ資料を見てほしいと思います。実は北海道の豊かさは、必ずしも道央だけではないのです。総務省の資料で「全国市区町村平均所得順位」というのがあります。全国を東京の区も含めて1741の市区町村に分けると、上位200のほとんどは東京の区です。例えば、1位は港区、2位は千代田区、3位は渋谷区で、5位が兵庫県の芦屋市になるのですが、実はその4位に猿払村が入っています。この猿払からオホーツク沿岸を南下していくと、隣の浜頓別が82位、枝幸が136位、雄武が106位、興部が110位、佐呂間が115位、斜里が95位で100位以内に入っています。

これはホタテとか漁業で発展しているところですが、酪農の別海も126位。これも根室管内で道央圏からかなり離れた場所です。実は我々のJIBSN（境界地域研究ネットワークJAPAN）の仲間である礼文町も172位に入っています。これがどれぐらいすごい数字なのかというと、例えば山陰の島根県、鳥取県、山口県に、この200位に入っている市区町村は1つもありません。四国4県にもありません、九州の鹿児島県と宮崎県にもありません。それぐらい、この200位に入るというのはすごい。だから、ある意味では産業があり、豊かなところにもかかわらずアクセスが難しいところがあるというのが北海道の交通のひとつの問題かと思います。



我々の取り組みでいうと、ボーダー地域にも豊かなところがあり、しかも、昔からの人の営みの歴史の上に成り立っているということです。言い換えれば、こうした魅力のある地域に行くのが大変だというのが、今の北海道の交通の課題だと思うのです。鉄路と道路の関係、空路との関係などが議論になると思いますが、こうした魅力あるボーダーにどうやって人やモノを運んでいくのか、そのためのネットワークをどうやって構築し維持するかという議論となるでしょう。北海道の交通ネットワークの課題は、次の2点だと思います。第1に、広い北海道の中の拠点となる目的地に短時間でいくための高速移動の整備、第2はその拠点からさらに具体的な目的地に移動するための二次交通の整備でしょう。

今、北海道も観光事業に取り組んでいますが、その中でもインバウンドが大きな柱です。本州からどうやって日本人に来てもらうかという従来の政策課題に加えて、海外からどうやって人を呼び込むかということが課題です。ご承知のように、新千歳空港から中国や韓国を結ぶ複数の航空路線がありますが、お隣のロシアとの交通が気になります。

空路でいうとユジノサハリンスクと最初は函館空港が結ばれていました。今は新千歳空港に変わっています。この航空券は7万円以上と高かったのですが、昨今は限定的ながら2万円以下で手に入るようになりました。昨年9月にはウラジオストク便も新千歳空港に就航しました。これも外から北海道にどうやってお客さんを連れてくるかという仕掛けですが、このウラル航空はロシア人だけではなく、実は中国人を北海道に送り込むことを狙っているようです。ウラジオストクには中国から多くの路線があり、中国人をウラジオストク経由で北海道に送り込めれば、将来的に可能性のある路線だと考えているようです。

あとカンタス航空がオーストラリアとの間に今年12月に路線を開きます。これについてはリゾート開発を行っている加森観光が、すでに就航前から4000～5000の席を買っており、リゾート客の取り込みをすでに始めていると聞いています。

海の話をしてみると、稚内とコルサコフを結ぶ航路は、今年は動いていません。従来は小樽からホルムスク、稚内からコルサコフに貨客船やフェリーが就航していましたが、早くから小樽の方が休止して稚内のみになり、これも数年前にフェリー会社が撤退しました。その後、稚内とサハリンの会社が一緒に東南ア



アジアから双頭船をチャーターしてなんとか続けてきました。しかし、今年はとても厳しいようです。物流については、今日はあまり触れることができませんが、モノの動きに関していえば、北海道の地理的利点をもとに、経済成長が著しいアジアと北米をつなぐということでしょう。アジアの物流は上海などから北米に向かう最短ルートは津軽海峡を通るものです。つまり、世界物流の中心が北海道のすぐそばを通っている。しかし、北海道はシンガポールのような中継基地の機能を果たしていない。貨物の流れをどのようにして北海道経由にできるかというのがポイントになります。

それとの関係で北極海航路があります。気候変動で北極海の氷が減ってきて、まだ通年ではないのですが、商業航行ができるようになりました。そうすると北海道は、スエズ運河を通ったときにはアジアの一番奥に位置していたのが、北極海航路ではアジアの玄関口になります。つまり、北極海航路と北米航路の接点が北海道なのです。

最後です。今日のメインは鉄道の話になるのですが、海外や本州などからどうやって北海道にお客さんを連れてくるかという議論に加えて、広い北海道で点在する魅力的な地域までこのお客さんをどう運んでいくかが問題となります。今まで高速道路が建設されてきましたが、例えば稚内まで行く道路は途中の剣淵まで。網走や根室に行く高速あるいは横断道路も全線は開通していないというのが現状です。いわば、計画の半分ぐらいしか進んでいない状態で、鉄路は廃線の流れが強まっています。鉄路を残すにしておく、かなりの知恵と工夫が必要なようで、これをどうやって残していくのが議論となります。

繰り返しになりますが、外からやって来た人たちが道内各地のボーダーに移動する流れを作り、地域の活性化につなげる方策を考える。そのために、どうやって道路、鉄路を活用するか。その時に道路優先、鉄路優先と言った単純な話ではなく、それら融合させる総合的な交通体系を考える。他方で、資源は限られており、捨てるところは捨てるべき時にどう向き合うのか。議論はつきないのですが、いろいろ雑多な問題提起をさせていただきました。ありがとうございました。（拍手）

（岩下） 勉強になる話でした。北海道と外を結ぶ話と、北海道の中で考える話を一応分けて議論したいと思います。パネリストにつなぐ前に、すこし私か



らも補足させてください。

人を連れてくるというとき、飛行機で外国人を連れてくるというのが普通ですね。私はこの前、モンゴルに行くときに大韓航空をソウルで乗り継いで行きました。ウランバートルです。大韓航空の戦略というのは日本の地方都市とソウルを結んで、そこから世界に運ぶというもの。さっきのウラル航空が中国人を運ぶのと似た話です。ソウルをハブにして日本人で稼ぐというのが、旧来の大韓航空のアプローチでした。

すると飛行ルートは、北朝鮮のせいもありますが、南側と言いますか、朝鮮半島の南を、ソウルを通る空路になります。朝鮮半島の北を通るルートというのは中距離・短距離路線ではほとんどないのです。北ルートは昔、ソ連の上を飛べなかった頃、アンカレッジ経由が多かった時期を思い出されるかと思いますが、今もあるのです。

北米、特に東海岸に行く、あるいは北ヨーロッパと最短距離を狙えば、地球は丸いので必ず北上します。札幌からみてウラジオストクはほぼまっすぐ移動で2時間で行きます。東京よりは30分以上近い。ロシアの上を飛べるようになってからは、ヨーロッパになるともっと近い。だから、いつも我々はヨーロッパ、特に北の方、ヘルシンキとか、ストックホルムとか、コペンハーゲンとかは、東京発でも札幌上空近くを通ります。北極の上を飛ぶともっと近い。北米でもボストンとか、ニューヨークに行くときはよく北海道の上を飛ぶんです。

札幌近辺の上空を飛んでいるのをみると、ここでパラシュートで降ろしてくれればいいのにといつも思ってしまいます。ところでFlightradar24なるソフトがあり、これをみると今は飛行機がどこを飛んでいるのか一目でわかります。これヨーロッパ便ですが、ほとんど成田から北海道の上を飛んでいるんです。この12月からフィンエアーが札幌発着でヘルシンキ便を運行しますが、1時間以上縮まると思います。我々、一度、東京に行ってそこから北海道に戻ってヨーロッパに行っていたわけですが。ヨーロッパに一番近いのは実は北海道だということがわかります。北米に近いのも北海道です。カナダや米国の北側だけでなく、ハワイも近いですね。つまり、空路でお客さんを運ぶとき千歳がゲートウェイになるという話です。今日の議論の前提になればと思います。

では司会に戻ります。今日は何回もラウンドをやりたいと思いますの。最初



のラウンドはJRの問題には一切触れないでいただきたい。それは後半にたくさん時間を取ります。JRだけでなく陸路にもあんまり触れてほしくない、さきほど高田さんの話を聞いて北海道の空と海からはじめましょう。北海道を外からみるという視点でご意見を願います。ただし、サハリンに稚内から橋を架けるような話は後にしてくださいね。自己紹介も兼ねて一言ずつ願います。ではもっとも遠方、島根から来た田中さん、いかがでしょうか。

(田中輝美) すごい、突然来きましたね (笑)

(岩下) こういうやり方をすることが、わかって来ておられるはずですが。

(田中) 普段は島根県に住んでいます。島根で生まれ育ち、島根の地方紙の記者をしていましたが、ある日、地方紙は地域の外には届けられない、地域の中にしか届けられないことに気がつき、地域の外に届けるには辞めるしかないかなと独立しました。すると、みんなから「東京に行くんだ」と言われました。いや私は地方に住みながら地方のことを書くのだと言っても、そんなフリーランスのジャーナリストは当時まだ日本にはいなかったもので、なかなか分かってもらえませんでした。そこで私が地方で生きていくのだと一発でわかる肩書きをつくらうと思い、ローカルジャーナリストと名乗りました。地方に暮らしながら地方のことを書く職業です。実は岩下先生がJIBSNにかかわる記者の方々のことをボーダージャーナリストと呼んでいて、そうか、ジャーナリストに何かを掛け合わせればかっこいい名前が付けられるなかと気がつき、そうしたわけです。で、、、

(岩下) ちょっと考える時間をあげましょうか。

(田中) ありがとうございます。

(岩下) 先に自己紹介だけやってもらって、その後、北海道外との関係で北海道の意味を考えるとという話がどういう意味があるのかという話をふります。これはもう1回、今回は同じ順番で聞きます。



(山上博信) 名古屋から来ました、山上と申します。国境地域研究センターの事務所の運営にかかわっておりますが、私はもともと沖縄730という交通方法の左右が入れ替わる日が沖縄との初の出会いでした。郵便局、鉄道、バスが大好きですが、今はもっぱらパラオとかにもかかわっています。小笠原ではずっと暮らしの相談、法律相談のため通っていました。国境を意識していないボーダー地域の研究をやっているので、北海道をとりあげるといって今日みたいな話は困っております。

(岩下) 武田さん、まずは得意のJR問題は一切触れずに。交通学のご専門なのでJR以外のこともいっぱいしゃべられるはずなので、よろしくお願いします。

(武田泉) 教育大札幌校の武田と言います。私は地理学の担当で端っこが好きなので、沖縄に行ったり、稚内、根室など北の方も展開しており、そういうことで岩下先生ともお付き合いが始まり、一緒にボーダーツアーに出掛けたり



もしました。もう一言いえば、ボーダーについては大学生のころに当時、壁がなくなる前の東ドイツに行くことができました。ベルリンの真ん中に壁があり、東からも西からもこの壁を見ました。他方で、東ドイツとチェコの国境、小川が流れていて、ここ国境ですよという看板がある程度でギャップにびっくりしました。国によって全然違うというのを垣間見たことができました。

(岩下) では北海道と外の世界、北海道のボーダーがもつマイナスとプラスの両面。マイナスはもういっぱいありそうですが、どうぞ、田中さん。島根とか、ローカルの観点からいろいろ言えそうですが。

(田中) さっきの高田さんのお話がすごく面白いなと思ひまして、これを島根に置き換えた場合、北海道と何が違うかと考えました。

まず、北海道の圧倒的なアドバンテージは、北海道を知らない人はあまりいないということでしょう。島根で考えると、例えば、首都圏でアンケートを取って、一番場所が分からない県って訊くと、一位が島根なんですね。まず島根をどう知ってもらおうかというところから始めないといけないのです。対して、北海道はここを飛ばせるわけです。

それから、もう1つ考えたのは、北海道に来ることそのものがテンションが上がると思いますが、逆に言えば、北海道は目的地でしかないわけです。つまり、北海道は常に遠くから来る人の非日常の極みのようなもの。日本国内では、沖縄か北海道かというくらい、目的にしかならないところです。これはいい意味もありますが、西日本からみた北海道のイメージだと圧倒的にスキーですよ。そうすると、スキーとか、雪に興味がない人は、あまり北海道に行こうというモチベーションをもたないわけです。他のイメージをあげれば、ドライブで気持ちよく飛ばせるみたいなイメージですかね。ツーリングも含めてですね。車やバイクが好きな人にとっての魅力はあるでしょうし、あとは旭山動物園や摩周湖といった自然でしょうか。

そういう意味では、ゲートウェイ北海道というのはすごくいいなと思います。私も何でボーダーツーリズムにこんなに参加しているのかというと、面白いところに続けて2カ所行けておいしいみたいなどころがあるからです。端っこだけだとなかなか行かないけど、端っこに行った上にさらにもっと違うところまで



行けるみたいな楽しみです。ゲートウェイとしての北海道の認知度を高めて、さらにそこから海外にも行けるというのは、すごい可能性があるように思えます。島根では採れない戦略ですし、他の多くの都道府県にも採れない戦略ではないかと思って、感動したところです。

(岩下) 今の話いいですね。目的地としての北海道だけではなくて、手段としての北海道、経由地としての北海道。地理的に飛行ルートの途中ですから、一度、北海道で降りて、またそこから外国に行くみたいなことですね。航空会社とか旅行会社とかやりませんかね。

(田中) 「ついでに北海道」って新しいキャッチですよ。

(岩下) 「ついでに北海道」！

(田中) そう。

(岩下) 北海道の人にとっては面白くないだろうね。

(田中) ごめんなさい。いや、でも外の人にはすごく魅力的に映ると思います。海外に行くとき、飛行機に乗っている時間が長いのはすごいストレスですね。だから、ちょっとでもその時間が短くなる上に、「ついでに北海道」を楽しめるというのはポテンシャルがある気がします。

(岩下) 島根は「ついでに島根」にはならないんですね。

(田中) 残念ながら、ならないんです...

(岩下) 何か目的を探して頑張っていく感じになるのね。なるほど、山上さんどうですか。一番国境から遠く、地理的には日本の中心のようなところでしょ、名古屋は。



(山上) 日本の中心なんですよ。私が住んでいるのは豊田ですけど、トヨタの本社の工場の周りの子供とか、親御さんなんて、自分が世界の中心だと思ってますから。

(岩下) 本当に？

(山上) 本当に。道を聞くと、あんた、そんなところも知らないのって、いや、知りませんよという話になるわけです。本当に彼らはそういうふうに思っているのです。さきほど田中さんの話を聞いて、実は山上さんって、東京なんかほとんど行ったことないでしょうとよく言われます。端っこすきやからね。でも言うんです。小笠原に行くには東京に1泊しなきゃならないんだと。

(岩下) 「ついでに東京」か。

(山上) グアムとか全然知らないでしょうとかも言われます。でも、パラオに行くにはグアムは必須の経由地なので、ここで必ず遊んで行きますよ。よっぽど皆さんより、グアムの博物館、飲食店はたぶん知っていますといった話になります。仁川もそうですよね。空港自体が大きな休憩施設となっていますし、おいしいものを食べられてね。こう考えると、新千歳空港もやり方だと思えますね。万葉俱樂部があつたり、近くにレラとかのパワーセンターなどありますけど、やっぱりそういうものを造っていくことでしょうか。千歳はトマトもおいしいですね。苫小牧と結んでフェリーと飛行機の海陸連絡などもあっていいと思いますが。あと千歳市ですかね。あの周りの街づくりにもう1つ工夫があるといいと思います。

自衛隊の方だけではなく、千歳で休憩をするというのもいいかなと私は思いますけどね。今回も、1日目は千歳で泊まっていました。便利で食いものがうまく、安く泊まれるのに、あんたそんな急いで札幌いかんでもええやろと。次の日に北に行ってもよし、南に行ってもよし。私はえりもの方でバスに乗って遊んできました。私ももう30年近く北海道のいろいろな村を歩いて来た人間ですから。「ついでに札幌」なんてどうでしょうか。



(岩下) ボーダーツーリズム推進協議会の会長の伊豆芳人さんという方がおられて、我々の仲間ですけど、今は羽田空港のビルの活用法も探求されています。とにかく羽田を遊べるところにするということのようです。空港というのは、普通、通過点にしか考えないけど、それを目的地にしたいということでしょうか。

(山上) 今、伊丹がそうなろうとしています。伊丹空港を改装して。

(田中) 羽田より楽しいですね。

(岩下) さて、お待たせしました。武田さん。空と海の話に何を言いますか。

(武田) まず私自身は東京生まれで四半世紀ちょっと以上前に北海道に移住したわけです。先ほど端っこがすきといいましたが、北海道に来てそのまま居着いてしまったわけです。ここで申し上げたいことは、ここは「北海道」と「札幌」の2枚看板になっているということです。北海道と言いつつも、札幌だけは「島」みたいな感じです。都市機能が充実しており、札幌だけですべての用が足せてしまうのです。札幌から若い人は全然、外に出ていかないのです。それでいて、自分は「北海道人」といった気取りをしている人が結構多いのです。

(田中) 札幌に住んでいる人で？

(武田) 住んでいる人で。例えば、私は札幌のどこかに行くよりは、むしろJRに乗って札幌以外の道内に行ってみたいのですが、こういう人は少ないのです。札幌近郊を外れると、結構、ワンマン列車になってしまって風景が変わって面白いのですが、そういうことへの興味関心が札幌に住んでいる人、特に若い人の間に、全く消えうせているようです。おそらく札幌の若い人の頭をぼんと割ったら、札幌という中心があって、そこから新千歳経由で東京の方に直結しているのではないのでしょうか？ 札幌以外の北海道は全部カットされている。札幌以外は見えないということで、そういう心理も北海道全体の交通事情がどんどん浸食されたり、脅かされたりする一因になっているように思います。



(岩下) どの国も首都とか中心にそういうのが集中します。この話は、ワシントンとニューヨーク、特にマンハッタンだけを見てアメリカを語るなみたいなことと同じですね。だから、彼らが嫌いなトランプが勝ったりすると私達も驚く。あるいは、東京と京都だけを見て日本を語るな、札幌だけ見て北海道を語るな、みたいなことですね。今日の北海道は暑いでしょうか。違うわ、札幌が暑いだけです。稚内は20度きってますから。

こういう話というのはボーダースタディーズ的ですね。要するに、ディスカバリー北海道をきちんとやりましょうと。札幌に2泊3日言っただけで北海道に行ったと思うなど。北海道はほかの地域と違って、地域の多様性が大きいからです。そして、これは後で話をしますが、みなさん多くは移民ですから、地域によって出身が全部違ったりします。北海道が他の都道府県と違うというところは議論の核にしたいと思います。その前に、高田さんに訊きたい。北海道ってよく貧しいと言われますよね。



(高田) はい。

(岩下) ということは、先ほどの所得ランキングですが、平均で採ったらいけないと思うの。札幌と北海道は違うということ以上に、あなたが挙げたまちはいいほうのランキングじゃない。そういうところばかりだったら北海道全体はもっと収入が高くなるでしょう。でも現実には沖縄と最下位を争っていますから、下のランキングにたまっているまちが、夕張を筆頭にたくさんあると思います。まず、そのランキングを教えてくださいませんか。

(高田) 北海道開発はそもそも国の開発予算がいっぱい入って進みました。明治時代、帝政ロシアに対する安全保障を考えて、人が住んでないところに道路や港や町をつくり、資源開発もしました。第二次世界大戦後は、たくさんの人たちが外地から戻って食料や住居の問題が生じるということで、その人たちを吸収すべく、炭鉱や農漁村に多くの国の予算が投じられました。しかし、転換が起きます。例えば、石炭から石油に、食料も輸入へと。これによって北海道の地域の没落が始まりました。夕張はその典型となる炭鉱町ですが、歌志内など昔の炭鉱町はほとんど廃れました。北海道の食料自給率は200%ですが、国際競争のあおりで、農業がうまくいっているところとそうではないところの格差が広がっている。別海は酪農が、十勝は畑作でうまくいっている例ですが、それは限られた場所ともいえます。

(岩下) つまり、北海道は、高田さんが言うように豊かなところへのアクセスが難しいのに加えて、地域としては貧富差がものすごく激しいところだということですね。北海道全体の交通を考えると、この格差の問題も頭に入れて議論をした方がいいでしょう。

(山上) 今ネットで見ましたが、一番下が上砂川で、それから歌志内。結局レールがなくなったところですね。(笑)

(岩下) もうひとつ言っておくと私は九州の人間なので思うのですが、九州の炭鉱も似たような状況です。直方とか、飯塚とかもシャッター街になってい



るけど、それでも北海道よりはいい。場所によっては、世界遺産にするなど、遺産化を目指しています。九州との比較の観点もあったほうがいいかもしれません。

では、お待たせしました。陸路として鉄道、道路を軸に次のラウンドを回します。武田さんからどうぞ。

(武田) JRの国鉄時代からの路線網をお見せします。これは国鉄の最後のころです。1、2、3、4とありますが、1つ目は1980年頃、国鉄民営化で廃止直前の時期です。石勝線ができたばかりで、道内で一番、鉄道が長かったときです。2つ目はJR北海道が設立されたときの路線網です。これを見ると枝線がかなり減っています。先ほどの歌志内、上砂川などがなくなっています。現在がこれです。いろいろ色分けがされていますが、JR北海道が維持可能とする線と、維持困難のそれが区別されています。

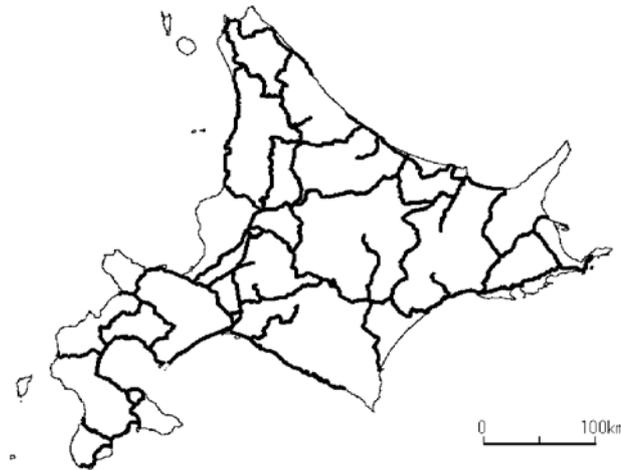


図1-1. 1982年当時の北海道内の国鉄路線網(最大延長)

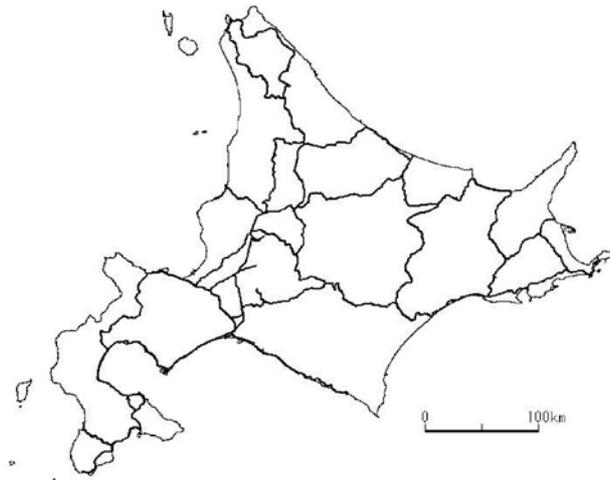


図1-2. JR北海道発足当時(1987年4月)の路線網

維持困難の路線もさらに分けられます。自分たちで何とかしてくださいね、という線と、これは廃線しましょう、バス転換してくださいという線などです。それから日高のように本当はやりようがあったにもかかわらず、なし崩し的に崩れて、やっぱり何もできないので廃線ですと対応が変わってきたところ。

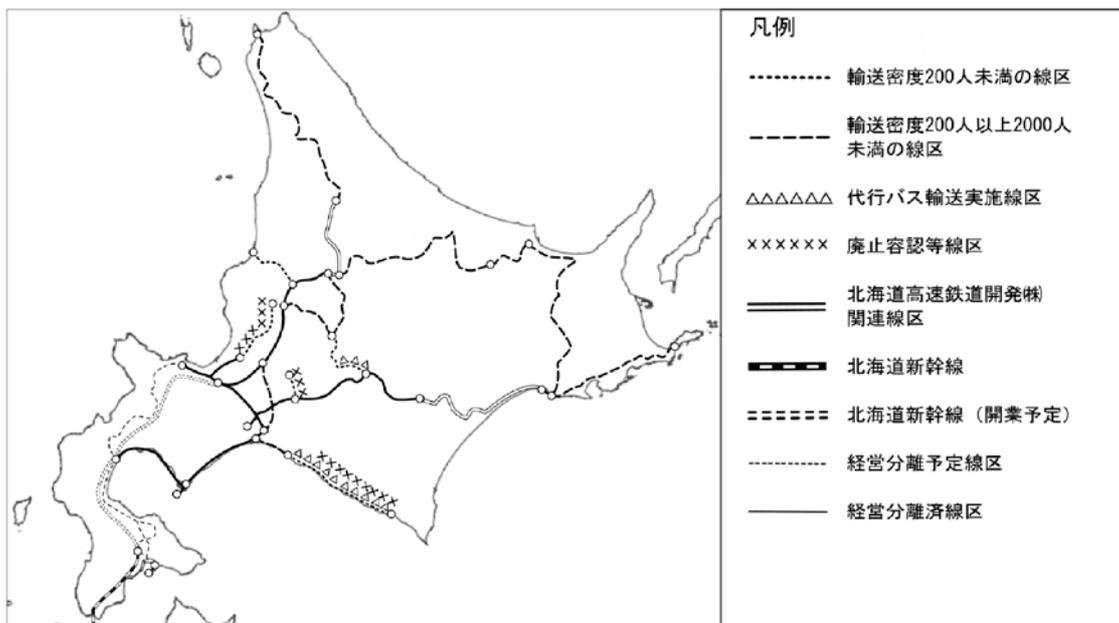


図1-3. 現在のJR北海道路線網(維持困難区間等)



そして新幹線がこれからできますので、並行する在来線について、JRは運営できないので経営分離を地元で何とか考えてくださいという路線。地元が何とかできないのだったら、廃止しましょうというところですね。行きつくところは、JR北海道の島田社長がおっしゃっているように、採算をとれて経営できるところ以外は全部やめようという話になります。そうなると、釧路、旭川、名寄あたりまでしか路線が残らず、あとは全部消滅することになります。これが新自由主義、つまりネオリベリズムの立場にたつ安倍政権が目指しているところなのかもしれません。

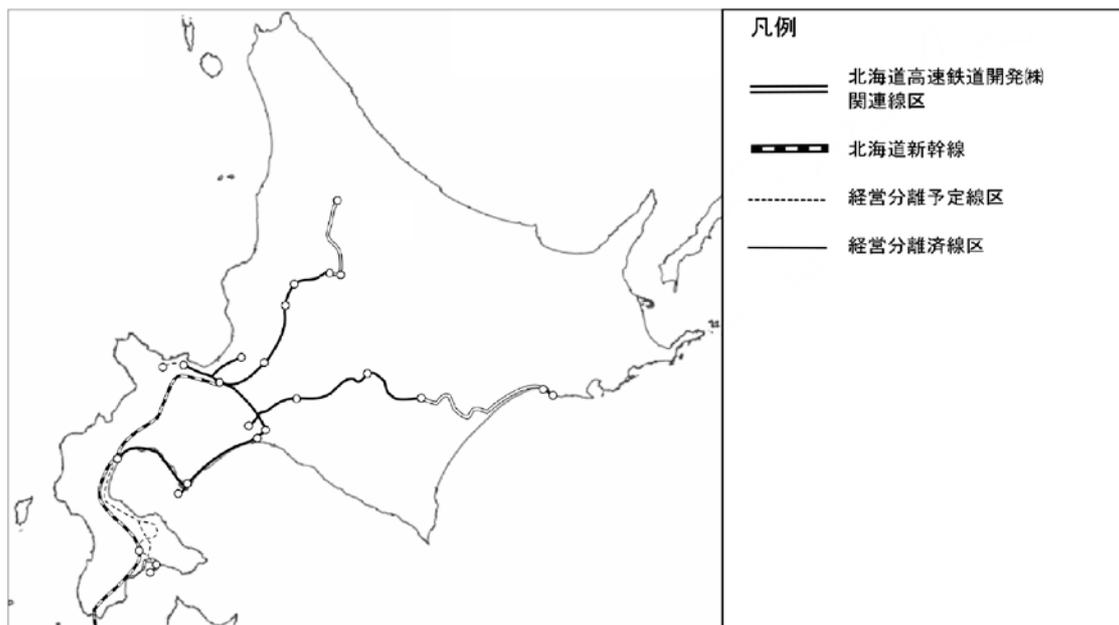


図1-4. JR北海道等による単独維持路線区間

こういう話が進む背景には、北海道の開発にかかわる問題があります。北海道開発局という専門組織があるのですが、道路についてはその直轄とになっています。ですから、たくさんのお金を入れて、高規格道路をつくり、事実上高速道路を無料開放するようなかたちで運用しているわけです。ところが鉄道は蚊帳の外。分割民営化しJRが生まれた後、国のお金は鉄道になるべく入れない。あとは自前で全部やりなさいという方針をとりました。だから鉄道について支援してほしいと国に言っても、支援する金はないということになります。また財源の問題もあります。これは縦割りになっており、鉄道は旧運輸省系、道路



は旧建設省系で別立てのため、相互の融通がまったく想定されていません。

知事サイドであれ、与党であれ、野党であれ、対応はとろうとしません。道路の方は一般道路も含めてどんどん整備されていくのに対して、鉄道については例えば、石北本線のようにほとんどお金をかけられず、路盤も十分に整備されず、コンクリートの枕木が5本に1本しか入れられないような状況です。何十年たっても古い車両が走り、スピードアップもできない。そこで、鉄道の運賃、料金が高くなり、高速バスの方が半値で行けるとかになると、ますます鉄道は廃れていく。

(岩下) 要するに、国鉄の分割民営化が諸悪の根源の始まりということですね。

(武田) 分割民営化についてはいろいろ意見が分かれますが、少なくとも北海道の状況を見ている限り、良いとは言えません。

(岩下) でも、政府のネオリベリズムは分かるのですが、道路には金を掛けるわけですね。鉄道は捨てるけど。ネオリベリズムだけで説明できますか？

(武田) 捨てるというか、自前でやれということです。

(岩下) 自前でやれというイデオロギー、その発想はどこからきているんですか。だってイギリスなどネオリベラルの時代もあったけど、鉄道を守っているのではないですか。ネオリベラルにもかかわらず、鉄道を守っている国はいっぱいあるわけでしょう。なぜ日本は鉄道を捨てるという方向のネオリベラルなんですか。

(武田) それは自分たちに都合のいいところだけをネオリベラルで対応して、切り捨てているのだと思います。あと縦割り行政ですか。

(岩下) だから何で鉄道をターゲットにしたんですか。それは国鉄解体が労



働組合つぶしだったからなのではないでしょうか。

(山上) そうそう、国労対策でした。

(武田) 発端は国労対策であったかもしれませんが、結果としてもっともつと先まで来てしまった。

(高田) 北海道のグランドデザインをつくることを考えたとき、本来、国労対策は終わったのだから、鉄道も道路も総合的な交通体系をつくらなければならなかったはずですが、ところが、今の北海道総合開発計画は法律に基づき閣議で決定されてそれに基づいて、総合開発をするという建前になっているのですが、そこに鉄道の話は出てきても、お金がついてこないのです。

(武田) 開発庁があった頃はまだ鉄道は取り上げられていました。平成の一けたのころまでは。ところが省庁再編で国交省の中に北海道局としてとりこまれてから、鉄道の話さえ、国の開発計画の冊子などに文言が出なくなったのです。

(高田) 国土交通省に組み込まれてから、その国交省の縦割りが北海道総合開発に表れているということですね。

(武田) そういうことです。だから、開発局と運輸局といった同じ国交省の出先機関が別々にあり、それぞれが似て非なることをやっているということです。

(高田) そもそも北海道開発局をつくったのはそういう縦割りをやめ、横断的にやろうということだったのでしょ？

(武田) ところが、その開発局をつくる時、総合的、横断的にやるという話だったのですが、そのときに鉄道は日本国有鉄道で国の外郭団体が運営していたわけです。これがJRになっても、枠組みだけは昔のままなので、結局、今



の開発局は鉄道だけを除外してやるようになったのです。開発局は、アイヌ問題も含めて、いろいろな事業をやっているのですが、鉄道だけは必ず除外されるのです。

(岩下) なるほど、アイヌへの対応は開発問題なのですね。

(武田) そうですよ。そうなってしまっています。人権とか民族の先住権もありますが、「開発」なのです。

(岩下) 田中さん何か言いたそう。

(田中) ありがとうございます。北海道にどこまで適応できるかは疑問ですが、本土では私鉄経営がうまくいきすぎた影響があり、基本的には鉄道は民間がやってうまくいくから、公金はいれない。これが日本の本土の文化としてあったという背景もあるように思います。要するに、鉄道に公金を入れるのはおかしいと感じてしまう。

(岩下) ただ、私鉄はもうかるところばかりに集約しますよね。例えば、九州で言えば、熊本電鉄でも西鉄でも都市近郊線化が著しい。前者では菊池線が、後者では宮地岳線がなくなりました。だから、郊外線を通えるところはいいのですが、それ以外のところはだめではないですか。だから、私鉄にすればいいというのは都会の理屈かと思いますが。

(田中) そう。だから、そこをもう変えていかないと。公金で鉄道を支えるようにしていかないといけない。

(武田) 日本には大手私鉄がありますよね。大手私鉄があり、それが開発関連事業を展開して、採算を取るというカルチャーになっています。これは世界的に見ても日本独特のもので、特に東京とか大阪とかで大手私鉄が群雄割拠しています。以前は市場を分割し、縄張り争いをやっていました。縄張りのところで沿線の乗客を取られないようにするため、切磋琢磨して競争はするけど、



都市としての全体の交通の統一感が二の次となります。運賃の統一なんかできないわけですね。

(岩下) 西武ライオンズなんか典型ですね。あの埼玉の田舎に球場を造ってわざわざ線を引いてみんなを乗せる。車内広告はライオンズの勝利のニュースばかり。

(田中) 関西もそうですね。

(岩下) 山上さんみたいな日本の中心で私鉄が潤っているところはどうですか。

(山上) 名鉄でも今、路線、切るようになっていきます。バス転換をしているところもあります。ここ30～40年の歴史を見てみると、鉄路をどんどん減らしているところです。これは岐阜市内線とか路面電車だけの話ではありません。

ところで、アメリカなど日本よりもかなり早く規制緩和を進めていますよね。航空行政などその代表例ですが、でもアラスカでは競争が成り立ちませんから、そういう地域は範囲外にします。そこでJRでいう「三島（さんとう）」会社を考えるわけです。JRの3つ、北海道と九州、四国。この「三島」会社については国のお金を入れたほうがいい。どれだけ入れていくのかを国民のなかで合意形成をしていくというのが大事な議論だと思うわけです。あと貨物も忘れてはいけません。

(岩下) でも、そうだとすると武田さんの地図の最後に残る近郊路線だけを完全民営化して、あとは国有化したらいいのではないですか。

(武田) そういう話ですね。

(岩下) 千歳線だけ独自に民営化したらいい。

(武田) 「三島」会社の話を続けたいのですが、JR九州だけが最近、完全に



民営化して上場しました。それで、今どうなっているのかというと、外国人の株主に半分ぐらいの株を買い占められてしまいました。しかも6%ぐらいを取ったというのがファーツリー・パートナーズ (Fir Tree Partners) という米国のファンドであり、これがいろいろ揉め事になっています。

例えば、JR九州の赤字線、宮崎とか鹿児島の方に多いのですが、彼らは廃止しろとまで今すぐは言わない。昨今、博多駅周辺とかの関連事業、とくに系列の不動産事業が有望だから、株価がどんどん上がるのを期待して儲けさせてもらおうと考えている。でも不動産の市況によって、この先はどうなるか分かりません。株主によっては、鉄道事業をやはり縮小しなくてはならないと言い出している。そういう意味で、JRの民営化の最終目標は、北海道も九州も四国も貨物も、国が持っている株式を全部放出して、上場して完全化することであるわけです。これ自体、やりすぎというか、地域需要をまったく無視しているのではないかと感じます。

(岩下) 武田さんが最初に言った北海道＝札幌というイメージを打破すべきということを思い出しました。近郊は私鉄でもいい、もっと民営化する方向にして、ほかは国有化で税金入れるというような、そういうことをはっきり推し進めたらどうなのでしょう。JRはあてにならないから、いっそ日本ハムに札幌から北広島まで私鉄の近郊線を引いてもらえればとか。JRを使うと函館へ行く特急とか、快速「エアポート」に影響がでるからとかいう話になるので、ここは西武みたいにやってもらえれば近郊線沿いにまた住民も増えるし、いいように思います。山上さん、何か言いたい？

(山上) JR北海道が発表している営業係数というのがあります。要は売り上げに対して、どれだけ経費が掛かったかという数字です。100円もうけるのになんぐらい経費が掛かっているのかというのがそれですが、札沼線、函館線、あるいはこの千歳線など都市近郊ですが、これが表向き93円ですね。だから、100円稼ぐのに93円の経費が掛かっていると言う話になりますが、これは括弧が付いていて管理費を含むと106円だそうです。そうすると、近郊線にもいわゆる純粋な黒字路線がないのです。だから、たぶん今おっしゃったようなことを実現すると共倒れになるのではないのでしょうか。それともう1つ、私は昨日、日高ま



で行って来て改めて思ったことがあります。過去の例を見ると、国鉄は単なる一本の鉄道網ではなく、国鉄バスとか、接続する美唄鉄道とか、それから雄別鉄道とか、連絡運輸という体系で運用されていました。「えりも駅」なんていまだに言うわけじゃないですか。美唄もそうですけど、そこから東京までの切符も売っている。

働きに出た、あるいは進学した子供に荷物を送る窓口もそこにある。こういった総合的な交通体系が成り立っていたわけで、もう一度、交通体系として旅客と荷物を運ぶことができるという意味での鉄道バス、連絡会社線をもう一度体系として整理しないといけないと思います。これは、お金を度外視する話ですが。

(岩下) バスの話は後でもう少しやりたいですが、100円稼ぐのにいくらというのは、あれはプロパガンダです。僕は、赤字国鉄キャンペーンのときに九州にいて、赤字国鉄の旅と称して、ゼミで筑豊に小旅行していた経験があるのですが、当時の九州の国鉄で黒字は1路線しかなかったのです。それは、新幹線の小倉と博多間だけ。鹿児島本線の都市部でさえ赤字です。赤字ですけど、それは100円稼ぐのに110円といった程度だったと記憶しています。

具体的な数字は覚えていませんが、筑豊の何とか線は1000円、2000円です。だから筑豊の線を切ろうと主張する。でも、これはおかしいです。圧倒的に九州の鉄道は鹿児島本線と日豊本線を走っているわけ。ということは、赤字の総額のほとんどは鹿児島本線のはずです。鹿児島本線が黒字にならない限り、端っこをきっても赤字で減る額は微々たるもの。だから、トータルの赤字を考えたら、地方線の赤字はないに等しいです。逆に言うと、地方線は国有化する、これに対して、微々たる赤字係数の都市近郊線の赤字を98円くらいにするのは島田社長が旗を振ってJRとして頑張る。こういう風にしないといけないわけです。営業係数キャンペーンは最初からつぶす論理なのよ。だから、今回また北海道で出したわけですよ。あの中曽根政権のときにやったことと同じことをやろうとしている。だから、この数字に惑わされては絶対いけない。

(山上) そうですよ。



(岩下) 100円で2000円の赤字といっても、トータルでその路線に1日5本しか走っていなかったら、たいしたことはありません。たぶん圧倒的な赤字は、実は千歳線とかではないでしょうか。これについて何か言いたいことありますか？

(武田) 山上さんがいったあの手の表ですけれども、JR北海道の出し方は問題です。札幌の近郊間は、本当は千歳線がいくらとか、函館線がいくらとか、出そうと思えばいくらでも出せるのに、今回、4線を合わせて井勘定で出しているだけですよね。

(岩下) そうですね。

(武田) だから、あの辺が逃げなのです。例えば、小樽の方へ行くときに、銭函の先から朝里までずっと断崖を走っており、雪崩が起きそうな場所がありますよね。

(岩下) あるある。

(武田) あの辺なんか相当、護岸工事とか、雪崩対策とか、防雪対策にもものすごいお金が掛かっているのです。日高線もそうだけでも、線路があって、すぐ目の前が海の場合は、これは旧国鉄時代から引き継がれていて、海岸法施行規則によってJRがすべて護岸工事までやらなければならないことになっている。本来、国がやるべき防災工事をJRが負わされているといってもいい。もちろん、積雪関連に関する費用もJRは払わされています。こういうのがたくさんあります。これらを整理して、ここまでがうちの分担で、ここから先は別なところがやってくれとか、言うべきことを言わないで、全部、赤だからやめたいとこういうことを言っているのが、今の社長や経営陣じゃないでしょうか。

(岩下) 最近ちょっと機会があつてえりもまで行ったのですが、それで気がついたので、日高線の鉄道で本当に壊れているところってちょっとの距離じゃないですか、静内の手前。あれやる気があるなら、様似から静内までは運



行できるはずでしょう。だから、日高線をつぶすために、この短い区間を口実にしている。

(武田) でも、結構、壊れちゃったのですよ。何回も大雨によって。

(高田) もともと日高線は海に広く面したところがあって、高波が出たら止まってしまうし、保守が大変ですから、どうやってつぶそうか考えていたように思います。でも、あそこはたぶん北海道でも一番魅力的なローカル線の一つです。しかし、人気があるわりには、誰もそんなに乗っていないので、JRはつぶしかつたのだと思います。

(武田) 本当は苫小牧から静内まで残して、あとをつぶしたかったのだと思いますが、崩れたところが静内の手前だったので、結局、鶴川から先は全部廃止したいということでしょう。

(高田) それをいい理由にして。

(武田) そう。口実にしてやるわけですね。

(岩下) だけど、それって北海道だけではなくて、九州だってそうじゃないですか。

(武田) そうですね。

(岩下) 日田彦山線も危ないし、高千穂線はけたが落ちて廃線に追い込まれた。九州でも屈指の絶景だったのに。

(武田) やめちゃいましたね。

(岩下) 要するに鉄道はもういらんという政策を、田舎では取っているんじゃないの。



(田中) だから、背景として会社が悪いというよりも、私は住民とか国民の意識の問題だと思っていて、さっきも少し触れましたが、赤字ならいらないう意識が植え付けられているのです。だから廃線を支持するわけです。

(高田) 赤字だから仕方ない。



(田中) 赤字だから仕方ない、って、外国ではそうならないですよ。赤字か黒字かを超えて、鉄道は大事だから。みんなの足だし、それ以外にも価値があって大事なものだから、赤字か黒字かを超えて残そう、守ろうという意識がある。だけど、日本は私鉄がうまく経営できてきたこともあって、黒字でなければ鉄道は意味がないという意識が強い。でも今後は黒字を続けていくのは難しい鉄道がどうしても多くなると思います。だから赤字か黒字かという議論を続けても、鉄道の未来の展望が開けない。そうではなくて、鉄道はどのような価値があるのか議論してみんなで共有して、支えていくようにしないと。



(高田) さっきの道路の比較でも、道路も赤字ですという話。

(田中) 鉄道は赤字だからいらぬのに、道路は赤字、黒字といった話が議論にならないのは(鉄道の未来にとって)危険だと私は思っています。

(岩下) 鉄道の価値をどう考えるかという話にいきましょう。ヨーロッパの多くはこれを大事にしているでしょう。でもアメリカだったら一部を除いてないじゃない。このあたりをどう思いますか。

(高田) ニュージーランドも旅客廃止です。

(岩下) つまりそう考えると、要は、バスがありゃいいじゃないかという話になる。バスはあまりコストもかからないし、バスをもっと増やしてもらう方がいいだろうと。何でみんな、そんなに鉄道にこだわるの？

(山上) それは違うのですよ。そこはね。

(フロア) だって、バスは本数だってすごく少ないじゃないか。

(岩下) 増やせばいいじゃん。

(フロア) 増やせないよ。

(岩下) 鉄道だって1日3本しか走っていないところがあるんですよ。これは本数の問題ではない。フロアのみなさん、もうちょっと我慢してください。あと15分たったら議論をふりますから。

(山上) 貨物の存在が大きいのです。いまでもJR貨物が非常に長距離を、札幌ターミナルから東京を超えて九州まで行く列車を運行しています。



(岩下) あります。

(山上) それから、東日本大震災では石油を輸送する列車、線区が壊れたために、東北の震災の復興が遅れたという事例が思い出されます。問題は積み替え時間をどう評価するか、輸送にかかる燃料だとかコストをどう考えるか。にもかかわらず、鉄道と貨物が大事であることを共有する必要があります。

交通教育的な観点が必要でしょう。地理の学習の中だけではなくて、総合学習としての交通です。単に鉄道が環境にやさしいという話でもない。交通になぜ鉄道が必要だとか、大量輸送はどのように担われるべきかといった内容を、幼少時から意識付けしていくことが必要だと思うのです。これは離島航路にしても同じ。

(岩下) 鉄道の話をしているときに、あまりほかを混ぜないでくださいね。

(山上) 鉄道と貨物でいきましょう。

(岩下) 武田さんの最初の路線図を見ているのだけど、これだと北見からのタマネギ列車は守れなくなるわけですね、近い将来。

(武田) そうですね。

(山上) ポテトチップスなんかに影響が出ましたよね。ジャガイモ列車がなくなったから、ポテトチップスも作れなくなった。ここ1~2年ぐらい。

(武田) そういうのもあります。

(山上) だから、量としてはやっぱり運びきれないのですよ、トラックだったら。

(岩下) だったら、北見に行く、網走に行く石北本線は残る？



(武田) 今のところ1本だけ走っています、あのタマネギ列車。今から10年ぐらい前までは3本あったのですよ。だんだん減らしてしまい、最後の1本になったとき、本当は全廃したかったけれども、地元の農協とかが金を出して、機関車とコンテナ車を買ってあげて、何とか残そうという感じでがんばった。でも本当もう少し残せばいいのです。残さないで全部トラックに変えようとする、石北峠とかを越えるための、トラックの台数と運転手を確保するのはかなり難しいみたいです。

(岩下) 網走から船を出すとかやらないの？

(武田) ものすごくぐると迂回して、効率的じゃないでしょう。

(岩下) ホタテ列車というのはないか。

(武田) ホタテ列車はないですね。

(岩下) ホタテは船でいいわけだ。

(山上) あれは飛行機でしょう。

(高田) 高級品は単価が高いので。

(武田) 冷凍モノをコンテナで運ぶのもないわけではないのですが。

(山上) 牛乳だとほくれん丸など専用船があるよね。

(武田) 冷凍にしてしまうと船でも運べます。

(岩下) では鉄路は貨物で守るということですか。

(山上) 絶対それは必要だと思います。



(岩下) 日高は貨物がないから守れなかった。

(武田) ないです。

(高田) ニュージーランドは、貨物を残して、旅客のところはつぶしました。

(岩下) 一般的に考えると、海に面したところは船で出せばいいみたいな、そうすると、陸路で難しいところは残るのですか。

(武田) JR貨物の利点というのは、今、青函トンネルでつながっていますけれども、比較的速く比較的安く行くからです。高くてもよかったら飛行機で行けばいいし、時間がかかってもいいなら船ですよ。その中間というか、ほどほどに、それなりに速くて確実に、それで結構安いというのがメリット。

(岩下) それなら新幹線なんかやめて、そっちを充実させた方がいいわけですね。

(武田) そういう言い方もありますね。そこをどうするかということです。

(岩下) あと10分ぐらい、高田さんも入れて4人の方で、もう少しこれを言いたいというのがありますか。武田さん、あるんじゃない？ 写真を用意しろと言っていたから。その話をしませんか？



(武田) では、その話やりましょう。今、全国の地方でまん延しているのが、鉄道はぜいたくだから、鉄道じゃなくてバスでいいのだというものです。もう1つは、ボーダーを超えた話ですが、サハリン、旧樺太の科尔サコフ、大泊港のすぐ近くまで鉄道が来ています。この線路の幅が、まだ日本が引いたときと同じ狭軌ですが、ロシアはいま広軌を準備している。新しいレールがすでに引かれてきています。写真は、日本製の富士重工が作った気動車、ディーゼルカーですが、線路の幅が広がったら、これも廃車でしょう。



写真1 サハリン・科尔サコフ付近の鉄道路盤(改軌準備済)

さて、これ、へろへろのレールですが、これ宗谷北線です。名寄から先、稚内の間で、美深の付近です。この写真とさっきの写真を合わせてみるとよく分かるのですが、このへろへろレールよりは、もうちょっとがっしりしたレールの方がいいと思われるでしょう。乗ってみた感覚では、へろへろレールでも日本の場合、結構、車両の軽量化が進んでいて、比較的速く走れます。サハリン側の列車は重厚な作りではありますが、乗り心地がいいわけではなくて、スピードもそんなに速いわけではない。重量級の貨物列車は走れるという利点がありますが。



写真2 宗谷北線の鉄道路盤

いずれにせよ、宗谷北線をやめたわけですが、JR北海道は、名寄から先は、本当に運行本数がすごく減っており、数時間に1本で、あと特急列車が1日3本。普通列車も稚内近くは1日3本か4本しか来ない。減らされて困っている人がいるのかなと取材してみると、豊富の高校に通う人たち。毎日、稚内発、朝6時半の特急に乗って通っています。



(岩下) 特急に乗っているね。

(武田) 6時半頃の普通列車がなくなり、5時20分になったからです。5時台ではとても乗れません。そして6時半の特急の後、次は普通列車が10時台までありません。だから、特急列車に乗り遅れたらアウトです。では、何人通っているかという、十数人みたいです。逆方向の幌延から豊富に来る人はどうなるかという、もはや乗れる列車がなくなってしまう、スクールバスを町で仕立てて通わせています。ニセコの付近も列車も大幅に減ってしまいました。全道的に言えば、北海道新幹線の開業のときに減便されましたが、いろいろなところで非常に困っている人はいるけど、その数がそれほど多くもないように見えるということです。だから、不便な人の数は多くないから、別に構わないのではというような言い方もされて、例えば、豊富高校なんか、統廃合してみんなで引っ越せばいいだけじゃないかとの議論にもなりかねません。

この名寄から先について本当にやる気がないのであれば、例えばロシア鉄道の技術者に来てもらって、サハリン鉄道の極東支社側に運行をやってもらう、広軌に拡張するとか、そういうアイデアも検討したほうがいいのではないかと思います。まあ、ロシアが鉄道とともにやってくるときはそのまま乗っ取られないように気をつけなければならないという話がありますが、歴史を振り返れば。

(岩下) ありがとうございます。ではお待たせしました。フロアを開きます。

(フロア) さっき北海道の特徴として炭鉱が挙がりましたが、食糧基地という観点をどうして取り上げないのでしょうか。食糧基地として、誰がどういふかたちで輸出し、誰が消費するのかということを考えてみたらいかがでしょうか。内地というか、本州に引っ張らなければペイしないとは思いますが。二つ目は、大陸からサハリンを経由して結んだらどうかということです。つまり、電力と天然ガスと鉄道。サハリンと結ぶという観点をもう少しリアリティーを持って論じていただけないか。



(山上) BAM鉄道の終点はワニノだったと思いますが、そこから鉄道連絡船が出て真岡までですね。問題は、真岡からユジノサハリンスクを抜けてコルサコフのレールがまだつながっていない。

(武田) 途中が廃線になった。

(フロア) 陸橋はだめなのですか。

(武田) いずれにせよ、サハリンの北部のノグリキの近くに達する鉄道を、ロシア鉄道当局は造る気になっており、そこからコルサコフの方に下りてきてということは考えており、ゲージを広げる作業をやっているということです。

(高田) ロシア政府の調査費がプーチン大統領の命令で出ており、間宮海峡を渡るところを橋にするのかトンネルにするのか、まあ橋にするのでしょう、といった計画になっています。そうすると、サハリン島内の鉄道の幅を本土の広軌に変えなければなりませんので、さっきの武田さんの写真にあったように、もう準備ができていて、工事もまもなく終わるのでしょうか。

(武田) ほぼ終わりです。

(高田) ただ間宮海峡の橋は着手されていない。

(武田) だから、まだ時間がかかります。プーチン政権は、もっと日本側に宗谷海峡をつなぐことを本気になってほしいようですが、日本側にとっては、夢物語です。誰も本気に考えていません。本気に考えるとなくなるかもしれない宗谷線どうするのと言う話になりますね。

(高田) 宗谷海峡に鉄道を通す橋の話はもう十何年前にサハリンで調査したときにも、総合大学の先生から出されました。でも、これを実現するというのは、誰がお金を出すのか、誰が維持するのかという意味で、あまりにも大きな



赤字になるので非常に難しい。実現しないと私は思っています。電気についてですが、これは鉄道以上に規制が厳しいので今すぐは難しいけれども、北東アジア全体の送電線網の構想があって、こちらの方が将来的には可能性があると思っています。でも開発局の人は鉄道をあまり好きじゃないですね。北海道は広いから、線でつながる鉄道も電力の送電線も大変なのだという意見を聞きます。お金をかけるところ、かけられないところという二極化が進むと、電力とか道路は残しても鉄道は残さないということでしょうか。

(フロア) 生ガスを引っ張ってくるというやつはどうですか。つまり、天然ガスをパイプで引っ張ってくる。そうすると、北海道には相当有利な産業が立地できるのではないですか。

(高田) 最近、新潟で行われたエネルギーの会議では、パイプで持ってくるときに、地元の北海道で途中、枝分かれするから地域にメリットがあるという話がでました。これに対して、パイプを引くんだったら、需要は東京とか大阪にあるので、まっすぐサハリンから日本海を通って新潟あたりにもってくる、つまり北海道を通さない方法が安いのではないかという意見もあります。それから安全保障の観点からみると、パイプだと止められてしまうと危ない。LNGでロシアから入れている方が、別の供給地にすぐシフトできるので、やはりLNGだという議論もあるようです。

食料の問題も重要です。もともと北海道は食糧供給基地として開発予算が入ってきて、道路も整備され、鉄道も利用されてきたのですから。200%の食料自給率なので、多くの食料を本州に輸送しているのも確かです。JRの貨物は有効に使われているし、単価の高い海産物などは飛行機です。空路の話で言えば、人を運ぶだけではなくて、下のベリースペースを有効活用することも考えられています。電子部品とか高級食材の輸送です。これは実現するでしょう。

(黒岩幸子) 岩手から来ています。今日は面白い話をどうもありがとうございます。私の質問は基本的なものです。鉄道に赤字、黒字とかいう問題を越えた何か価値があるとおっしゃっていました。でも、そういう価値というのは何なのかを教えてくださいたいです。というのも、岩手県には、三陸のリアス式



海岸の、三陸鉄道があります。NHK朝ドラ「あまちゃん」をご覧になっていた方はわかると思いますが、これってずたずたになったものを全部復興させました。私、あれほど愚かなことはないと思うのです。その前から赤字で、もう乗る人もいなかった。これから人口も増えない。それなら、復興にあんなお金をかけるより、もうちょっと何かいい輸送手段を考えて効率的にやればいいのにと感じていました。

あれはやっぱり、みんなが復興してほしいというのは、何か癒やしというか、コトコトかわいいじゃないですか、1両走っているのが。そういうのを見たいといった気持ちだと思うんです。その手のシンボル。でも、まったくそこに合理性はないでしょう。こういうのを変えた方がいいと思います。だから、赤字、黒字を超える価値というのが何なのかが、私はよく分からない。

さっきから話が時々転倒していると思います。人が移動したり、運搬するために鉄道が必要という話なのか、鉄道を残すために、どうやったら人を乗せ、ものを動かすかという話なのか。そんなに人間にとって、どこかに引いて、そこで乗せてあげるという鉄道が重要なのでしょうか？ 鉄道そのものに何か意味があるんですか。これだけ鉄ちゃんが日本中にいるから、いいのでしょうか。要するに、普遍的な価値、私が考えている移動手段、運搬手段以上のものが、何か鉄道にはあるのですか。

(池直美) 私も関連した話です。カナダ出身なので、自分の国のことについてお話しさせてください。カナダの鉄道はすごい赤字です。あんなに大きなところに鉄道を走らせても、客は乗らないです。高価な、高い席もありますが、それ以外は実は皆さん乗っていません。基本的に車か、遠くへ行く場合は飛行機です。だから、鉄道はいらないのですけど、なぜカナダであれだけ鉄道がいまだに残っているかという、やはり当時、中国の方々、あと日本の方々もいた、移民の自分たちが造った鉄道といった、ストーリーが大事なのです。

鉄道をなくす話がでると、必ず彼らから絶対なくすな、これは我々の一部なんだと、我々がここに来ている存在意義なのだと、だからなくさないでくれという話になります。そこで博物館もつくりました。お金では換算できないプライスレスなものが、そこにはあるみたいです。必ず彼らは鉄道をなくさないでほしいという反対運動をやり、これがもう社会に受け入れられているわけです。



北海道でもたぶん鉄道を造ったという話は北海道の歴史の一部のはずですよね。なぜそういう話にはならないのかが、ちょっと疑問です。

(黒岩) 駅舎だけ残しているというのを見ましたよ。そんなに大切なら、それでいいのでは。

(山上) アメリカなんかも、旅客鉄道がなくなって、記念館的に駅を残してカフェにしたり、博物館にしていますね。ただ、日本の場合は、例えば私鉄の阪急電車など小林一三という人が創始者で、宝塚歌劇をつくり、住宅地を造って、人々を呼び込んでいった都市の鉄道の歴史があり、明治期でも早期に全国主要都市へレールを走らせたりもしており、残すためにあえて何かやることもないような気がします。

三陸鉄道の場合ですが、例えば越喜来(おきらい)とか、実際、鉄道がなくなったとすると、自動車交通だけで物資や旅客の輸送を維持するのに心もとない場所があるのではないかと思います。JRと同じ規格の鉄道が行き来するということは、人の移動だけではなくて、貨客混載といって、貨物や郵便物も載せることでいろいろ役割があるように思います。

私は離島の研究をしている者ですから、有人国境離島の例を思い浮かべます。最近であればフェリーに乗る島民の運賃をJRの在来線なみの運賃にしよう。高速船であれば、特急の自由席なみの料金に値下げさせよう。ジェットホイルなどであれば、特急の指定席にしよう。航空運賃であれば、新幹線なみの運賃になるようにしようなどと、補助を始めました。実際に奄美大島など、鹿児島発のJALだと5万円近くかかっていたものが、奄美群島振興ということで補助金を与えることによって、8000円で行けます。そうすると、レンタカー、飲み屋が繁盛し、里帰りの人が増えるといった効果も生まれます。北海道ではこういうことが応用できるのではないかと思います。

(岩下) 何でそこまで鉄道が大事なのかというのを、もうちょっとお願いします。

(武田) この手の話はよく伺っています。まず、三陸鉄道もそうですけど、



東北はローカル線とか、第三セクターなど、かなり鉄道が残っている方です。例えば、秋田内陸縦貫鉄道とかもあります。なぜ、ではローカルな鉄道を残すのかというと、沿線の人とかに愛着があったり、鉄道を糧にして地域の一体感をつくったり。また鉄道があるからこそ、よそからお客さんが来るということで、特に秋田内陸線の沿線には今、台湾からのお客さんがたくさん来ていて鉄道に乗ります。道路とバスだけでは起こり得ないことです。鉄道があるから、田舎の方でも比較的簡単に盛岡とか東京に行けるとも言われています。

三陸鉄道について言えば、膨大な復興予算をつぎ込んで復旧はしたのですが、あそこの沿線に行ってみると分かることは、横でもっと大きなお金をかけて大規模な工事をやっているということです。つまり、三陸縦貫自動車道という高速道路の建設です。要するに鉄道と道路のお金の関係を考えてほしいのです。

例えば、かつて道東にふるさと銀河線という、帯広の近くの池田から北見まで140キロを結ぶ線があり、年間3億5000万円の赤字を出していました。廃線になりましたが、すぐ並行して、今の十勝オホーツク自動車道、北海道横断自動車道を造りました。そのとき、北見の道路を10キロぐらい造るのに400億円掛かっているそうです。その10キロに400億円をかけないで、これを銀河線に使ったら、100年以上存続できる計算になります。ともかく道路財源は、国費ベースで言えば、鉄道財源がほとんどゼロに等しいとすれば、もともとその500倍ぐらいあるわけです。国家の財源の1%でも鉄道に回せたら、相当なことができるはずですが、縦割りの予算構造でまかりならないと言われているわけです。

三陸鉄道についても、そんなものなくても、道路で近々、そのまま仙台にも行けますよと言われるかもしれません。確かに、南部の気仙沼はBRT（バス高速輸送システム；一部線路敷を舗装して運行するバス）と言う、JR東日本の輸送システムに替わりました。でもこれはバスですから。走行中はシートベルトを締めなければいけない、隣の席にも行けない。乗客の数が限られるし、よそから来た人が乗る余地が少ない。例えば高校生が多く乗っているから、ちょっとお客さんもという、すぐ立たなければならない。立ったら快適性はないし、大きな荷物も置けない。

確かに地域の住民たちは車で移動するかもしれません。でもお客さんとか、地域のつながりや交流などを考えたときに、いわゆるダブルトラックと言いますが、多様な手段を維持しないと地域は発展しません。採算や経済合理性だ



けなら、どちらか一つ的手段に集約しましょうとなるのですが、何とか知恵を出して、今あるものは何とか残せないのか考えるべきでしょう。

(フロア) 乗用車とか自転車を鉄道に載せるといったやり方もあるんじゃない？

(武田) あるけれど難しいです。日本は鉄道で採算を取るという場合、一人でも乗客を詰め込んで混雑させて利益を上げるというアプローチをとるので、なかなかこれを乗せる仕組みや空間がないのです。そういう専用の車両を造ったりした試みはありました。実際にサイクリングトレインというのは、十何年前だったでしょうか、3年間ぐらい、道央圏や全道の何か所かで導入されました。結局、PRもなされずにすぐに終わりました。カートレインもやりました。これは採算が合わないのでやめました。せっかく白石駅に、自分で運転して貨車に詰め込める装置を作ったのですが、半年しか使われず、駐車場になってしまいました。やろうとしたのだけど、失敗の繰り返しでした。一部の人以外は全然、関心を持たなかったからです。別に鉄道なんか、自分は乗らなくてもいいやという感じです。なくても自分は生活できるから。要するに、交通というのは派生需要だとみなされるわけです。何か目的があって、そのための手段でしかない。手段ですから、何か合理的なものが選べればそれで十分と言うことです。

新知事もそう言っています。そうすると合理的に見えるかもしれませんが、かなりのものを捨てていくことになります。

(岩下) 田中さん、もうちょっと鉄道を擁護しませんか。

(田中) 鉄道の特性は大量輸送です。移動と輸送だけを考えたら、特に地方では鉄道の役割は終わったと残念ながら思います。それでも私がローカルジャーナリストとして、なぜこんな鉄道に意味や価値を感じて愛しているかという、ほかの交通機関と比べても、鉄道には地域の人々の記憶や歴史が一番宿っているからです。バスや飛行機とは違います。さきほどカナダの例でおっしゃっていただいたようなことです。地域に一番密着し、身近と言うとちょっとダサいですが、地域の人々の記憶を宿らせて走っている。



でもおそらく北海道は違うのでしょうか。開発の歴史の中で、国策の中で造られたと。本土だと、うちの地域を何とかしたい、他の地域とつながりたいという懸命な思いで、名士が金をはたいたり住民が出し合ったりして、鉄道を造ったといった話があります。そうやって培ってきた地域の積み重ねに、人々の思いが詰まっています。だから、鉄道がなくなること自体が、自分たちの地域の歴史がなくなるみたいに感じることも多いのです。

もう1つあります。私は人口減少最先端の島根にいて、もう新しくモノを造れない時代なのだと痛感しています。人口も減り、経済も縮む。造れないなら、生かすしかない。鉄道だけではありません。地域にせつかくあるもの、先人たちが造ったものを生かすことが大切です。だから、鉄道も生かした方がいいと思います。バスや飛行機は移動に特化していますが、鉄道にはプラスαの価値が出せます。レストラン列車ができる、駅舎が使える、人々の一体感やつながりを生むことができる。鉄道を生かせない地域にとっては、鉄道はお荷物になってしまうから無理に残さない方がいいのかもしれない。

鉄道をなくすのは、鉄道会社ではなくて地域だと思っています。地域の人々が鉄道の持っている多面的なプラスαの価値を生かせれば、人を呼び込めるのです。特に広域で。

地方創生で競争が激しくなっている中、小さい市町村が個別に戦っても難しいです。例えば島根でさえ知られていないのに（島根にある）邑南町、飯南町、美郷町と言っても、たぶん皆さん今、初めて聞かれましたよね。さっきの三陸のリアス線をプラットフォームと位置付けて、ああ、あのあたりねと認知してもらったうえで、そのなかで個別に建設的に競えばいい。これが鉄道は地域をつなげるという意味です。狭いところでもつなげるし、広いところともつなげられる。バスと飛行機では難しい部分だと思います。鉄道を生かせないのは、地域の責任です。全部の地域は無理かもしれない。けれど、生かせる地域では鉄道を生かして大事にしてほしいと思います。

私の地元でJR三江線というのがなくなりました。なくなってから「あった方がよかった」という声が聞かれます。結局、廃線で何が起こったかと言えば、町には長い線路があり、駅もありました。でも今は、立ち入り禁止という看板が立ち、踏切で止まる必要もない。毎日のように、ああ、もう列車は来ないんだな、うちの町は衰退しているんだなと無意識的にでも感じる。そして、地図



からも消えます。廃線翌日にはネット上の地図から三江線は消えていました。今まで地図に名前が載っていた広告効果を考えただけでも損失は大きなものです。駅の名前、路線の名前が一気になくなっている。最初から何もなかったかのように、歴史が途絶えてしまう。地域のポテンシャルも減ってしまうということです。生かせるものを生かすことの意味を考えてほしいと思います。



(地田徹朗) 僕も地域の問題だと思います。僕、北大スラブ研に3年前まで勤めていて、3年前に辞める直前、流水を見に行こうと思い、札幌発札幌行の切符を買いました。網走までぐるっと回ってくるというルートを選んだのですが、この釧網本線という超赤字路線とされる路線に外国人がどーんと乗ってきました。外国人のインバウンドの観光客が、川湯温泉などで降りていくわけです。だから、鉄道があれば、インバウンドの観光客が鉄道をハブにして地域のなかで縦にも横にもつながっていくのです。バスになると結局、札幌発着が軸になり、札幌がハブになります。そして、札幌からは点と点でしか結ばれません。交通弱者とされる高齢者の人たちが、例えば都会にアクセスする場合でも、



例えば枝幸からバスで札幌に来る場合、点と点でしか結ばれないけど、音威子府を経由すると、地域の別のところを経由して人が動くということになります。そうすると、地域の一体性みたいなものが失われずに残るのではないかと感じるのです。

北海道での鉄道の話を知っていると、地域単位でどうするということが本当に考えられているのかどうか疑問です。地域の将来を本当に考えているのかどうか。北海道はそれぞれの町村が移民でみな出自も違います。だから、なかなか横の連携が取れないというのもネックになっているのでしょうか。

インバウンドもおそらくこれから変わっていくでしょう。北海道には、マストゥリズムでやってきて、いろいろなところをバスで巡るということもありますが、リピーターはマイナーなところに個人でいきますよね。行って見て驚いたのですが、積丹半島なんかでは、中国人の普通の人たちが観光している。結局、鉄道があれば、地域の複数の場所を見て回りやすいでしょう。地域全体をパッケージとして売り込むことは意味がありますから、これこそ鉄道でしかできないのではないかと思います。地域の社会的な問題とそこに観光客をどう呼び込むという課題は、一見、違うようで、実は連動しているようにも思いません。いかがでしょうか。

(武田) まず地域の話です。ふるさと銀河線のときもそうでしたし、今の廃止存続論議も同様ですが、まず協議会でやります。しかし道内には旧支庁の振興局ごとの単位があり、振興局を超えた議論の場がほとんどありません。JR側が勝手に富良野とか新得とかでぶつ切りにして、ここの区間はいくらです、ここの区間は人が乗っていませんなどと言ってくると、結局、分断されているので、こうした議論に乗せられてしまうわけです。

例えば、日高本線は、苫小牧から様似までです。ぶつ切りにされると、議論は、胆振管内と日高管内で別々にやるわけです。これは、JRの言いなりになることを意味します。非常に疑問があります。本来もっと一体でやるべきでしょう。銀河線のときそうしようとした。でも最終段階で、北見側と十勝側で別になってしまった。地域の議論の仕方が問題だと思います。もちろん、移民社会ということもいえるけど、まずは振興局など制度的なしがらみに起因するのではないのでしょうか。



インバウンドの件についてです。道内の鉄道路線には、日本人よりもインバウンドの人が非常に多いケースが見られます。例えば、登別駅に2月に行きますと、外国人観光客ばかりです。駅の待合室のいすを撤去してスペースを作りましたが、インバウンドの人が改札待ちで並びます。それぐらい多い。だから、日本人のお客さんが乗れない。登別駅から温泉までのバスもそう。ものすごく大きなスーツケースが多すぎて、バスが発車できず10分ぐらいざらに遅れてしまいます。それぐらい乗っています。その意味で今やJR北海道の路線は、外国人でもっているようなところがあります。

海峡線があったころ、つまり新幹線ができる前ですが、当時から台湾の人が多く乗っていましたが、これが道内にはあまり知られていませんでした。どういう人がどういうニーズで来ているのか把握もできてなかった、もったいない話です。これも地域の一体性とか、連携の仕方に関わる話です。そういうことについて鉄道の特長をもっと議論して、原点に戻って、もっといろいろやれることを探すというのが正しいアプローチでしょう。

(山上) 今、話を聞いていて気がつきました。ぶつ切りにして営業係数、収支係数を別立てにするという仕掛けは、士幌線の上士幌、十勝三股間が最初ですかね。あれを呼び水にして。

(武田) 糠平です。

(山上) 糠平でしたか。あれがよくなかったです。要は、士幌線の一番上の3駅の間、糠平、上士幌、十勝三股。ここだけ極端に赤字なので、まずそこを廃止しましょうと。これが、蟻の一穴、土手崩す、の始まりだったように思います。

それからインバウンドの話ですが、ジャパンレールパス、いわゆる訪日される方々の企画乗車券を使う人たちを、JR北海道がどのくらい輸送をしているのか、このパスにどれぐらいJR北海道が貢献しているかが気になりました。この貢献は果たして適正に算出されているのでしょうか。

(フロア) いろいろ面白い話をありがとうございます。今日は少しヨーロッ



パの話も出てきたので、少し紹介させてください。ヨーロッパが鉄道を重視している話がありましたけど、これは大きな話ででてきたと思います。京都議定書を受け、CO2排出をどうしようかといったとき、飛行機プラス自動車の社会では削減できないということになりました。そこでモーダルシフトと呼びますが、鉄道プラス海路という古い手法を復活させようとしたわけです。以前はフランス国内でも飛行機移動が普通でしたが、最近はTGVなる高速鉄道が主流です。これは高速なので北海道の鉄道とは文脈は違いますが、鉄道移動の方が人気になりつつあるというのは実感されます。

モーダルシフトのときに、なるほどと思ったのが、マルチモーダル、複数の交通手段をシームレスにつなぐという考え方です。これが、北海道はあまりシームレスではないのですね。

(武田) そうそう。

(フロア) 例えば、釧網本線に乗りたいのに、路線バスで移動しようと思ったら、数時間に1回しか列車がない、出発した10分後に公共のバスが着くみたいなことがよくあります。仕方がないからタクシーで移動せざるを得ない。この部分は鉄道で、その後バスで、場合によってはここには新たな乗合輸送みたいなものが北海道では必要なのではないのでしょうか。

どうしても1時間、2時間待ちしなければならないのであれば、その地域を観光させるという手法も必要でしょう。なんにもなくて待つのはつらい。でも何か考えて工夫しているかと言うとそれもない。かなりばらばらなイメージがあるのです。個人で旅行したいけれど、へき地であれば、バスもパックスツアーでしか成り立たないみたいなのが多いです。個人旅行を、もっと楽しめるようにするためには、様々な交通の横の連携が欲しいと感じます。

(岩下) ありがとうございます。今日ここにおられる北海道の方は札幌在住の人がほとんどだと思いますが、稚内から来られている方がいます。ご意見を伺いたいです。

(斉藤マサヨシ) 稚内から来ました、写真家の斉藤マサヨシです。私はずっ



と稚内に住んでいます。さきほど武田先生が宗谷北線の話がされたのを興味深く拝聴していました。私は以前、稚内市役所で観光課長をしていたときに、宗谷北線に観光列車で蒸気機関車を走らせようと、JR北海道に交渉に行ったことがあります。そうしたら、宗谷北線の路盤が悪いので、残念だけど蒸気機関車は走らせられないと言われました。では、JR北海道で改良してください、これから高速化もすると基本方針にあるでしょうと言ったら、いやいや、あれは国鉄から引き継いだもので、我々の責任範疇にはない。これは国の責任でやってもらわないと、改良するお金は私たちにはないとご返事されました。稚内市がどうしてもそれを望むなら、国に言ってほしいとも。

実際に地元で感じるのは、鉄道は残してほしいというのが、99%の市民の意見でしょう。でも実態として乗っているのかというと、冬になるとJRよりもバスの方が運行効率がいいという現状があります。吹雪くとJRは運休です。でも稚内から札幌に行く高速バスはほとんど運行します。それでみんなJRをやめて、バスで出掛けるというのが実情です。気持ちと現実の乖離が問題です。

それともう1つ、切実に一番端っこで暮らしていて感じるのは、移動に非常に時間がかかるという問題です。北海道に13の空港があるのだから、これを生かした、いわゆるローカルLCCみたいなものを、将来に向けてやってほしいなというふうに思います。

先ほど高田さんが、隣の猿払村の話をしていました。所得全国4位という話でしたが、去年は確か2位か3位だったと記憶します。例えば、そこのホタテ漁師の娘さんは、週末、土日に娘をピアノのレッスンをさせるために、稚内空港から札幌まで飛行機に乗せています。この人たちは、JRなんかいない、もっと小型の飛行機をたくさん飛ばしてくれ。それも千歳じゃなくて丘珠空港に飛ばしてくれと思っています。

端っこに住んでいると、様々な思いが住民にあるのではないかと思います。先ほど田中さんは、JRはつくるのもつぶすのも地域の人だとおっしゃいました。私もその通りだと思います。どうやったら守れるのか、少し助言をいただければと思います。

(岩下) ありがとうございます。時間がなくなってきたので、最後にこれから何を問題としてどうやっていくかお話しください。



(高田) 広い北海道でどうやって交通を確保するか。私の本心は、実は鉄道ではありません。北海道内ではローカル飛行機をいっぱい飛ばし、そこから道路を結ぶ。道路はドア・ツー・ドアで医療や防災などにも使えます。私は実は鉄道ファンではないです。

投入できる資源が限られているときに、どういう選択をするかというときには、悲しいけれども残せない鉄道もある。でも、どうしても残したければ知恵と工夫で対応するしかない。その方法について今日はそこまで議論ができなくて残念でしたが、これも議論できればよかったと思いました。

(武田) 少し前のご発言の中で、道内の交通連携ができていないというのはその通りです。鉄道駅の駅前広場があっても、一番近くにあるのがマイカーの送迎場、次がタクシー乗り場です。路線バスの乗り場は一番遠くに追いやられています。しかも、本数が少ない鉄道とバスもそれぞれ別会社だから、競争することになり、ほぼ同じ時間帯に並行してバスと列車が走っていたりします。ライバル感丸出しで非常に連携が悪い。

そういう中で何とかしようという動きはあります。ヨーロッパの運輸連合みたいなことを真似しようと。しかし、すべて事業者任せなので動きません。本気度が足りません。その上新しい知事が言うておられるように、鉄道は手段であって目的ではないという口実で、今後なし崩しにどんどん切られていく可能性が高いと危惧します。

(山上) JR九州を例にとりますと、高速船ビートルなど活用して、アジアへのゲートウェイとして生き残りを図ろうとしているように見えます。ビートルには日本人はあまり乗らないながらも、釜山と比田勝を走っている、韓国人を乗せるということもやっています。北海道は事情が違うので無理でしょうが、他の地域の事例を参考に何か考えなければならぬと思いました。

それから日高本線には昨日乗ってみました。乗り継ぎ時間なく様似まで行けるというのは、シームレスだったわけですね。連絡切符を作れば、列車あるいはバスが遅れば接続待ちをするということも昔はやっていたはずです。運賃についても清算システムができているから、競合による利用者不便は解消され



ますね。もう1回これができればいいのにと思いました。

(田中) 2016年、地域再生と鉄道について本を書きました。人口減少時代、地域は放っておいたら衰退するというのがベースにあります。何もしなかったら衰退する、だからどうするかという話です。対策の1つは移動しやすい地域をつくることです。鉄道があつたら好都合ですが、なくても移動しやすい地域をつくることは再生につながります。鉄道会社と行政と住民の3者が力を合わせましょうと、そういう問題提起をしました。

その本の直後、岩下先生が冒頭で紹介されたNHK北海道ローカルに呼んでいただきました。一番ショックで驚いたのは、関係者間の信頼関係のなさです。お互いに不信感が募っているように見えました。

私はこれまでさまざまな地域を見てきて、何より大事なものは信頼関係だと感じてきました。でも、信頼関係の基盤が北海道とJRにはない、これがよそ者から見た悲しい結論でした。武田さんが出してくださった、JR北海道が単独ではこれだけしか残りませんと言った路線図。私の愛する鉄道はもうこれだけしか残らないのだと思って、泣きながら帰りました。信頼関係をどこから構築していけばいいのか考えていく必要があると思います。

(岩下) 今までの話を聞いて考えたことをまとめます。要は、黒字とか赤字とかは別に、大事な鉄道と大事ではない鉄道が多分ある。今日の議論で落ちているのはそこにおける政治の問題です。鉄道とか道路は、かなり政治で造られていて、政治で守られている。私は山口にいたからよく分かります。山口線で長門峡という場所があります。島根の手前ですが、一度、豪雨で線路が崩落しましたが、あっという間に直りました。

理由は簡単です。首相がいるからです。島根の人が言っていました。あれ、島根県側だったらつぶれているのではないかと。つまり、そういう政治が北海道は弱いのかという気がします。有力な政治家はいましたけど、今はどうでしょうか。もちろん、なんでも政治家に頼ればいいのかという話をしたいわけではないですが、政治と交通の関係という見方は大事な論点でしょう。

田中さんから啓発されたのは、鉄道をなくすのも地域、守るのも地域という話。その場合にストーリーとか価値の共有となると、北海道は難しいという点



は私も本当に思います。1つは空間がでかいこと。隣まちというのがないのです。特に北とか東の方に行くと。だから、移動と言ったら札幌にみな向かうのです。

中間の都市といっても、旭川以外は大きいまちがないわけです。みな札幌に移動するから、地域ごとに組めない。振興局の話が今日でしたが、武田さんと山上さんを並べたきっかけを思い出しました。昔、ボーダーツーリズムで道東、オホーツク、道北と廻ったとき、この2人の掛け合いがバスの中でえらく受けました。今回もう一度、この2人で掛け合いをやってもらおうと考えました。そのときのルートには振興局が3つありました。根室とオホーツクと宗谷です。で、この3つが組んで支援したのはこのツアーが史上、初めてだと言われたのです。今までやったことがなかったのです。3つの振興局に加えて、北見と稚内と紋別と根室と網走の5つの市の協力を得ました。振興局と市町村、この連携がまた難しい。今日の議論を聞いていて思い出しました。

移動の間隔に加え、地域のコミュニティーもそれぞれに違いすぎる。上から降ってくる金をあてにして、道を飛ばして国と直接つきあうところ、自分たちで食えるところ、お魚で食えるところは、廻りとは関わらず、勝手にやる。これも道を相手にしない。つまり、豊かさと貧しさ、それぞれに分断されて、豊かなところは似てくるけど、貧しいところはそれぞれにかたちがちがうという話を思い出したりします。

空間の差があり、しかも多くはみな移民。移民だから自分たちの場所に愛着もさほど強くない気がします。3代、4代ですから。北海道を1つとして語ることが難しいとすれば、ひとつひとつの地域で、うちの鉄道だけは守るみたいなことを、スポットで考えていくしかないようですが、しかしそれでは鉄道というつながる交通がなかなか守れない。ジレンマですね。本当にやる気があれば、様似から浦河、静内までの路線は日高で守るみたいな声が出てもいいように思うけど出ないわけです。北海道の交通を考える問題性が本当に浮き彫りになったセミナーだったと思います。

今回は北海道の優位性をベースにしなが、北海道のもつ難しさをどのように乗り越えていくかというような具体的なセミナーへとつなげることができればとか考えます。今日のドリームマッチ、いい天気にも関わらず、長時間、この部屋のなかにお付き合いいただきありがとうございました。（拍手）



セミナー冒頭に基調講演を行う木村崇・京大名誉教授



北東アジアの現在／Northeast Asia Today

北大スラブ・ユーラシア研究センター拠点
「域内連携体制の構築をめざす国際関係論」

Vol. 6 July 18, 2019

UBRJ/NIHU セミナー

北海道で ボーダー(境界) を考える

日時

令和元年
5月25日
14:30~17:00

会場

北海道大学
スラブ・ユーラシア
研究センター
4階大会議室

予約不要・参加無料

14:30-15:00

特別講演

「ボーダーに魅せられて ～JCBSの5年を振り返る」

木村 崇 (京都大学名誉教授)

15:00-17:00

ラウンドテーブル

「ゲートウェイ北海道の交通 ～陸・海・空を結ぶ」

司会：岩下明裕 (北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター)

高田喜博 (公益社団法人北海道国際交流・協力総合センター)

武田泉 (北海道教育大学)

田中輝美 (ローカルジャーナリスト)

山上博信 (NPO法人国境地域研究センター)



※駐車場はありません。公共交通機関でお越し下さい。

A 人文・社会科学 総合教育研究棟 (W棟) から W棟の正面玄関をいって右へ進み 法学部棟を経由します。

B 附属図書館 (札幌駅・北大正門方面) から 附属図書館の正面玄関をいって直進し 渡り廊下を通り法学部棟に接続します。 ※附属図書館閉館時は◎へ

・法学部棟より2階へ上がります。
・法学部棟 **2階**に、当センターへの連絡通路がございます。(※からは接続できません)
・当センター2階「事務室」奥の階段、またはエレベーターで **4階**へ上がってください。
※各所の壁上に案内板がございます。あわせてご確認ください。

主催 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター境界研究ユニット (UBRJ)

共催 人間文化研究機構基幹研究プロジェクト「北東アジア地域研究」
北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター拠点 (NoA-SRC)
NPO法人国境地域研究センター (JCBS)
境界地域研究ネットワーク JAPAN (JIBSN)
公益社団法人北海道国際交流・協力総合センター (HIECC)

お問い合わせ：iwasi@slav.hokudai.ac.jp





Northeast Asia Today

北東アジアの現在

Vol.6, July 18, 2019

EDITORS

Akihiro Iwashita (Hokkaido University)

Mihoko Kato (Hokkaido University)

NIHU Area Studies Project for Northeast Asia

Hokkaido University Group

Leader: Akihiro Iwashita

Slavic-Eurasian Research Center, Hokkaido University

Kita-9, Nishi-7, Kita-ku, Sapporo, 060-0809 Japan

Tel: +81-11-706-2388 Fax: +81-11-706-4952

<https://hokudaislav-northeast.net/en/>

©2019 by the Slavic-Eurasian Research Center

All rights reserved