

北海道ちほく高原鉄道の経営と廃止

三 木 理 史*

I はじめに

本稿の課題は、北海道旅客鉄道（以下、JR北海道）池北線を継承した北海道ちほく高原鉄道（以下、CR）ふるさと銀河線（以下、銀河線）が2006年3月の鉄道存続を断念するに至った経過を追跡し、第三セクター（以下、三セク）鉄道の休廃止の経緯を考察することにある。

1980年代の国鉄地方交通線（以下、地交線）対策における特定地交線の多くの路線は、バスに転換されて廃止となったが、一部は三セク方式などで鉄道として存続した。しかしそれらの鉄道存続路線も、10年を経た20世紀末ごろから沿線のモータリゼーションの進展に、経済不況の長期化、少子高齢化や人口減少の進行が加わって、鉄道廃止に踏み切る事業者が増加した¹⁾。その発端は民営事業者への譲渡路線の弘南鉄道黒石線（1998年10月）と下北交通大畑線（2001年4月）であったが、その後01年4月ののと鉄道七尾線、06年4月のCR、同年12月の神岡鉄道、07年9月・08年12月の高千穂鉄道、08年4月の三木鉄道はいずれも三セク鉄道であった。三セク鉄道については、地交線転換から約10年を経た21世紀はじめに香川正俊が地域振興との関係を論点に体系的に論じ²⁾、その後も福田晴仁、坂本桂二・大野貴司などが路線維持の観点から議論してきた³⁾。

他方罹災や不況、少子高齢化などを要因とする21世紀以後の鉄軌道休廃止は、鉄道への社会的関心の高まりによって当該線と直接利害を共有する沿線地域にとどまらず全国から注目を集め、利用状況の分析が多くなされてきたが⁴⁾、休廃止の経緯自体は十分に解明されてきたわけ

ではない。特に三セク鉄道の休廃止は、地交線対策を打開した当時と、三セク化以後の路線維持、さらにそれらを経て鉄道事業断念の各時期を通時的に比較考察できる稀有な対象でありながら、その有意性を意識したと見られる研究は前述の香川などの一部の研究に限られてきた。

本稿では、特定地交線のうち、沿線地域が遅くまで鉄道存続に期待を賭けた北海道長大4線区の1つである池北線の転換過程を分析した前稿を踏まえ⁵⁾、池北線を三セクで継承したCR銀河線の廃止に注目する。特に同線は、北海道唯一の三セク鉄道として存続期間中から地域経済に関わっていち早く注目を得てきた⁶⁾。そして廃止直前には鉄道誌での速報記事や、事後には社会学的研究が得られ、さらに沿線地域史における特筆⁷⁾に加え、道内三セク企業として公益事業論的観点からも注目された⁸⁾。しかしいずれの記事や研究もCR時代のみを対象とし、旧池北線時代との連続性はさほど意識せず、また廃止に至る経緯も斎藤や堀畑が貴重な同時代的証言を収録しているが、それを分析して廃止の要因に言及した成果は現れていない。すでに運輸分野の三セク企業では、民間出資割合の効果が有意な一方で、地方自治体の後追いの救済・支援の効果が負の影響をもたらすと検証結果も発表され⁹⁾、後者の典型でもあるCRの個別分析は1980年代の「地方の時代」を追い風に地方鉄道存続の伝家の宝刀であった三セク経営の限界に示唆的な事例ともいえる。

それら先行研究を踏まえる本稿では、①池北線時代と銀河線の沿線や輸送内容の比較、②特定地交線転換を乗り越えながら鉄道存続の挫折した要因、③CR廃止の経営判断主体の解明、

*奈良大学文学部地理学科

の3点を論点とする。その際本稿では、北海道庁の行政文書を主に活用し¹⁰⁾、3つの論点について、II章で全国三セク鉄道でのCRの立ち位置を確認しつつ存続期間の通時的分析を行い、III章でCRの経営課題である帯広乗入、経営改善、高速化の3点に集約して考察し、IV章において廃止に至る過程を明らかにする、という構成を採り、その結論をV章でまとめる。

II CRの全国的位置づけと変化

1. 三セク鉄道とCR

1984年4月開業の三陸鉄道を嚆矢とする日本の三セク鉄道は、1980年の久慈・宮古・盛の各線の地交線選定に関わって中村^{ただし}直岩手県知事が鈴木善幸首相（いずれも当時）と連携し、81年4月に三セク方式での運営を決定したことによって誕生した¹¹⁾。この前例がその後特定地交線を有する各道府県へと浸透し、第一次線の転換は1988年3月の木原線のいすみ鉄道への転換をもって鉄道転換18線327.2kmとバス転換22線401.9kmで、第二次線転換は86年11月の阿仁合線の秋田内陸縦貫鉄道転換を皮切りに89年6月の池北線のCRへの転換をもって鉄道転換11線670.6kmとバス転換20線1,418.6kmで、各々完了した。さらに第三次線転換は、1988年1月の岡多線の愛知環状鉄道を皮切りに、90年4月の宮津線の北近畿タンゴ鉄道への転換をもって鉄道転換9線312.9kmで完了することになった。そして1990年代はじめに旧国鉄特定地交線転換に関わる三セク鉄道がほぼ出揃った。

それら三セク鉄道を、1985～2000年度の営業係数をもとに類型化すると、営業係数値が①全国平均値を下回る優良路線群（営業係数120未満）、②全国平均値前後の標準路線群（営業係数120～200未満）、③全国平均値を大きく上回る不採算路線群（営業係数200以上）、に大別できる¹²⁾。CRは、阿佐海岸鉄道（徳島県）と並び操業期間中を通じて常に③の一角を構成していた。1988年9月に徳島・高知両県を中心に会社を設立し、牟岐線海部以南の日本鉄道建設

公団の建設工事凍結区間の工事を再開して、92年3月に海部一甲浦間が開業した阿佐海岸鉄道¹³⁾は、旧国鉄地交線転換路線ではない。また特定期間のみ③に属した信楽高原鉄道は1991年5月の大規模事故に起因した特殊事例でもあることを踏まえれば、98年度以後の三木鉄道と2000年以後の秋田内陸縦貫鉄道が類例となる。その点でCRの不採算性は旧国鉄特定地交線転換の三セク鉄道のなかでも際立っていた。

つぎに旅客輸送密度を見ると、CRは操業期間を通じて全国平均を大きく下回り、神岡鉄道について低い400～200台の数値で低迷していた。但しここでの輸送密度は人／キロ値であり、旧国鉄地交線の基準とされた人／日値で見ると、2,800～1,200台の数値で推移していたことになり、第三セクター化以後も旅客輸送量が減少し、経年的に特定地交線存続の基準である4,000人／日を満足できない状態が継続した。そこに営業距離の長さも加えてCRは、操業期間の大半で経常損益が北近畿タンゴ鉄道とともに対象事業者中最大規模の3～4億円台の欠損を計上しつづけた。

他方苦しい経営を補填する経営安定基金の規模¹⁴⁾も、CRは三セク鉄道中最大で、特に1993～98年度に80億円を越える基金残高であり、その金額は全国平均値の約8倍に相当し、CRについて多額の秋田内陸縦貫鉄道でさえ平均値の2～3倍の金額にとどまっていた。前稿で述べた1989年2月の会社設立総会での「覚書」においてCRは、その基金を、関係自治体からの負担金を財源に5年目までの欠損補填に充てる第1基金、日本国有鉄道清算事業団から交付される転換交付金を財源に欠損や施設更新・整備に充てる第2基金、関係自治体からの負担金を財源に欠損補填に充てる第3基金、に区分していた。そうした公的資金依存が高く、また設立時の地方自治体所有株式が80%におよんだCRの体質は、前述の松本・後藤論文の指摘する負の効果を生む典型でもあった。

2. CRの輸送・経営状況

特定地交線の池北線を継承したCR銀河線は、1市6町を沿線に南部の池田町と本別町、北部の訓子府町と北見市を平野で通過しながら、沿線のかなりの部分が山間の路線であった(図1)。最末期の2005年の沿線人口は、11万人の北見市を別にすれば、残る6町いずれも約2~9千人で、平野部の町村こそ壮年期人口比は高かったが、山間になるほど高齢化が進行していた。銀河線の輸送人員は、創業以来定期(通学・通勤)・定期外旅客双方において減少基調を脱することができず、特に1990年代後半以後の通勤定期旅客の減少が際立っていた。そうした輸送人員構成と、その基礎を成す沿線1市6町の人口増減率を関係づけて見ると(図2)、北見市を除く6町は大勢において人口減少傾向にあり、特にCR沿線にあたる地域の割合の高い本別、足寄、陸別、置戸、訓子府の4町にその傾向が強かった。そしてCRの輸送人員の減少率と、それら4町の人口減少率はほぼ同じと見なされることから、輸送人員の低迷はまず沿線人口減少によるものと考えられる。

池北線末期の1980年度の輸送断面¹⁵⁾(前稿図3参照)は、70年度と比較して定期外旅客が池田方で約半分にまで減少し、定期旅客への依存を高めていた。CR時代の統計と国鉄のそれは採録方法に相違が大きいため、CR時代の平日利用を定期旅客相当と仮定すれば、池田方での定期旅客の減少はより広域化しており、それが輸送低迷の主因と考えられる。他方陸別一置戸間の利用は下げ止まっていた。つまり置戸以南区間の置戸、陸別、足寄の3町の人口減少率の顕在化がCR輸送人員低迷の主因と考えられる(図3)。定期旅客のうち減少率のより大きい通勤定期は1995~2000年度に、通学定期は00~05年度に、大きく減少し、転換後の定期外旅客の減少率が小さいのは通院者などの利用のためと考えられる。

つぎに沿線市町の児童・生徒数の変化を見ると(図4)、1990~2000年間でいずれの市町も小・中・高校生のすべてが減少基調で、JRとの

結節点にあたる北見市と池田町に比べ、銀河線沿線各町の小学生の減少が目立った。すなわち2000年以後銀河線は通学者利用の維持困難が予想された。さらに銀河線沿線には通学圏の広い高校や大学などの分布が少なく、児童や生徒数の減少は沿線から高校や大学の分布する北見市への通学者獲得困難を予見したのもであった(図1参照)。

ついでCRは、営業損益において操業期間中のうち1994~2000年度に用地貸付や旅行・保険代理業務に関わるその他兼業を計上していたが、その収益金額は鉄軌道業収益のわずか1%に過ぎず、ほぼ鉄道専業であった。大勢では操業期間を通じて鉄軌道業収益も、その約2.5倍の営業費も、いずれもほぼ横ばいであったが、2000年度からの営業費の軽減によって末期は損益額の軽減に一定程度成功していた(図5)。しかし営業収益と営業費が共に減少基調であり、要するに新たな事業を抑制した、換言すれば消極的経営の結果であった。そのため操業期を通じて無配状態が継続していた。鉄道旅客収入構成を見ると(図6)、転換間もない1990年代初頭には輸送量では定期旅客のわずか3分1程度の定期外旅客が、約4倍もの収入額であり、通学定期旅客依存度の高いCRの収益性の低さがうかがえる。また浮沈の顕著な雑収を除けば、1999年度に明らかに収入が減退した。

一方、営業収益に対する各費用などの占有割合を見ると(図7)、まず営業費は最末期の2005年度を除き経年的に25~30%程度で、多少の浮沈はあっても一定割合にとどまっていた。それに対して人件費は、経営の悪化した1999年度以後に占有割合の明らかな上昇が認められ、その増加の要因であった。同様に修繕費の占有割合も後年高まっており、それが人件費と並んで経営悪化の要因と考えられる。老朽施設や車両などの更新負担の目安となる減価償却費は1995年度前後に急増して施設更新がCRの負担となった一方で。動力費や諸税負担の影響は小さかった。

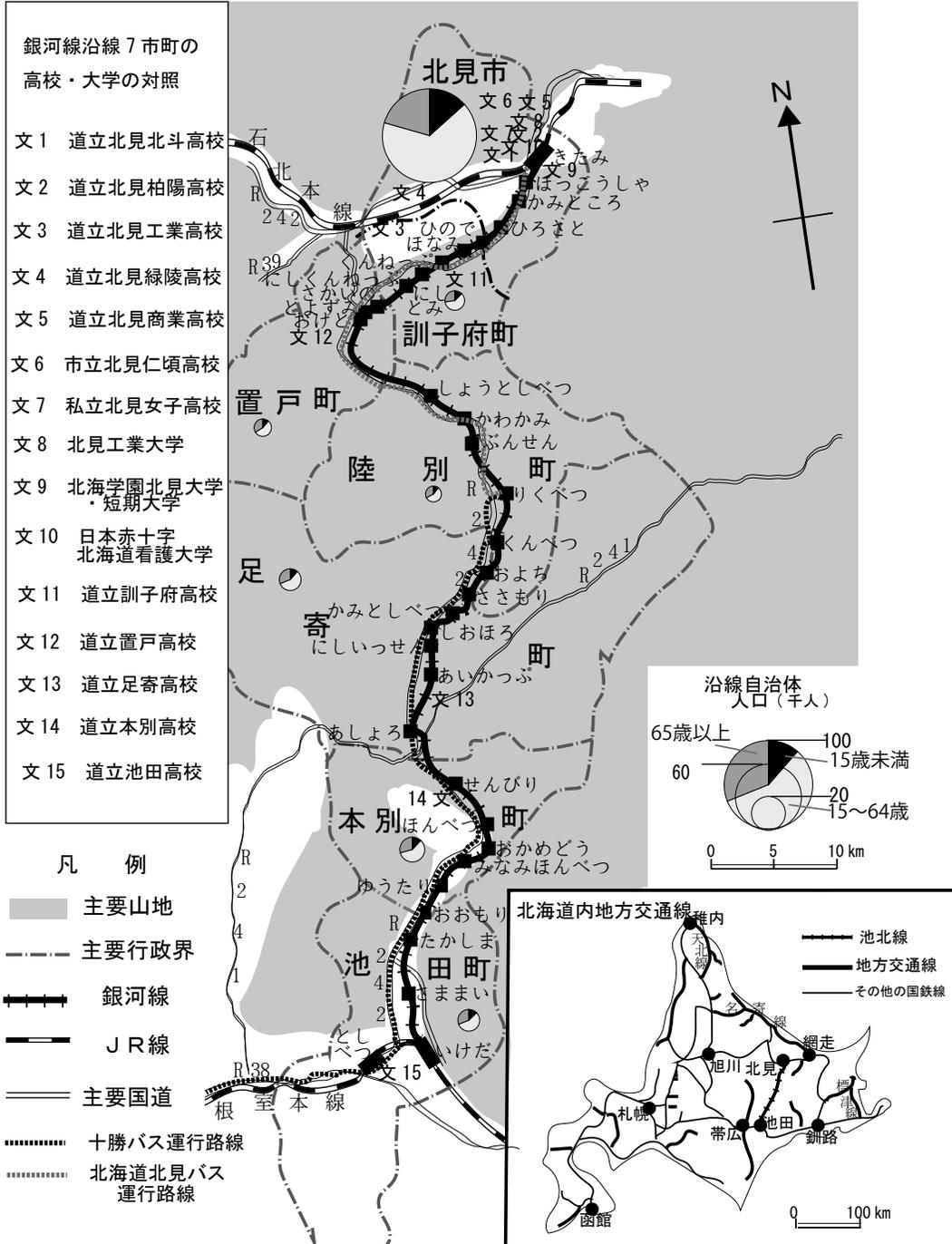


図1 CR銀河線沿線の概況 (2005年)
注：人口は2005年10月の国勢調査報告による。

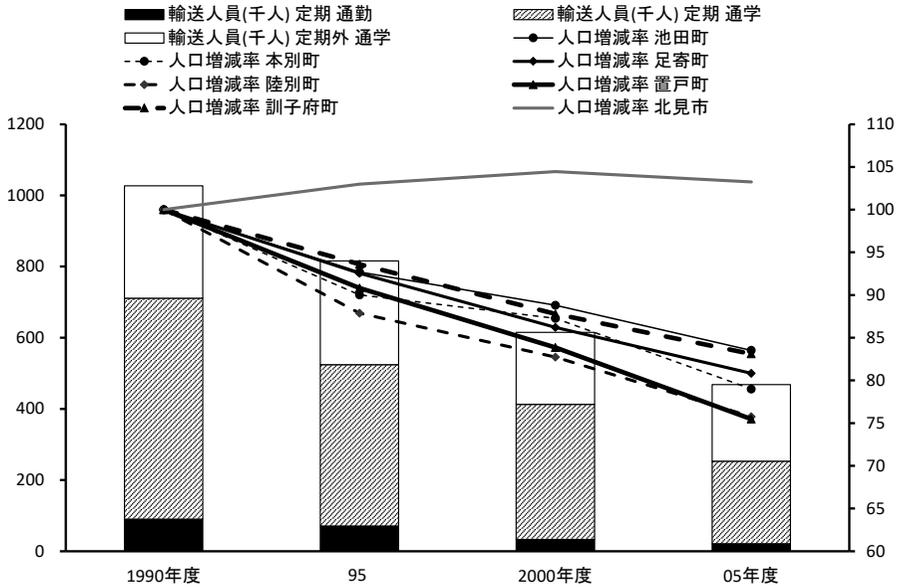


図2 CRの輸送実績とその沿線人口増減率の推移

注：人口増減率は1990年度を100とした指数で表示した。
 出所：輸送実績は運輸（国土交通）省鉄道局『鉄道統計年報』（各年度）、人口は『国勢調査報告』（各年）によって作成。

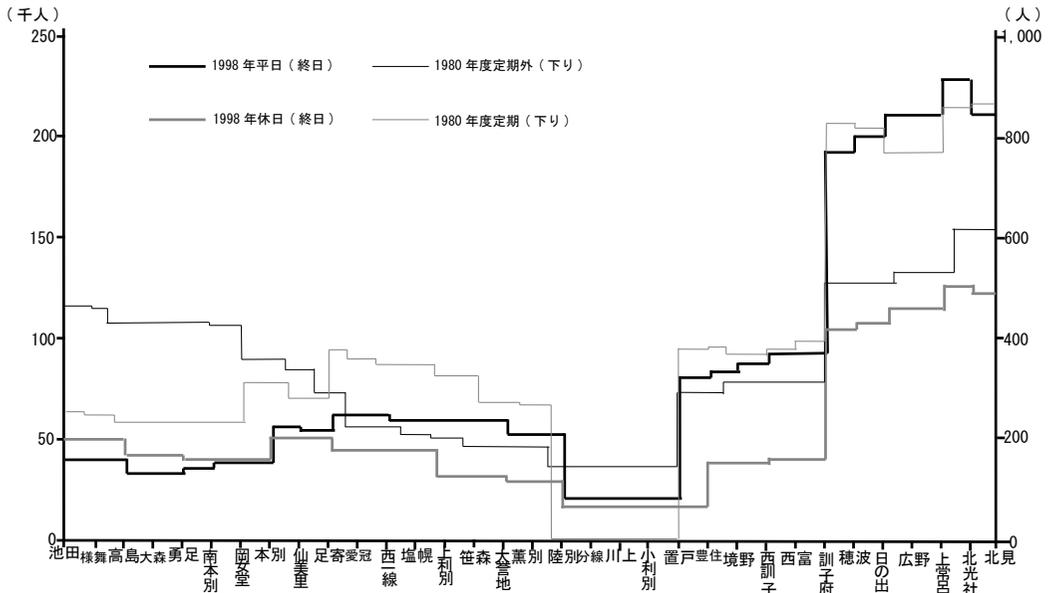


図3 CR銀河線（国鉄池北線）の旅客輸送断面図

注：1998年は右軸基準で7月5日(日)と6日(月)の「ふるさと銀河線OD調査結果」による全数調査、1980年度は左軸基準で『鉄道統計資料』所載の当該年度「鉄道旅客駅別発着通貨数量」による。
 出所：「ふるさと銀河線OD調査結果」（北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『平成10年度完結ふるさと銀河線関係』A11-2-4781所収）、情報システム部『昭和55年度 鉄道統計資料（鉄道旅客駅別発着通過数量）』によって作成。

北海道ちほく高原鉄道の経営と廃止

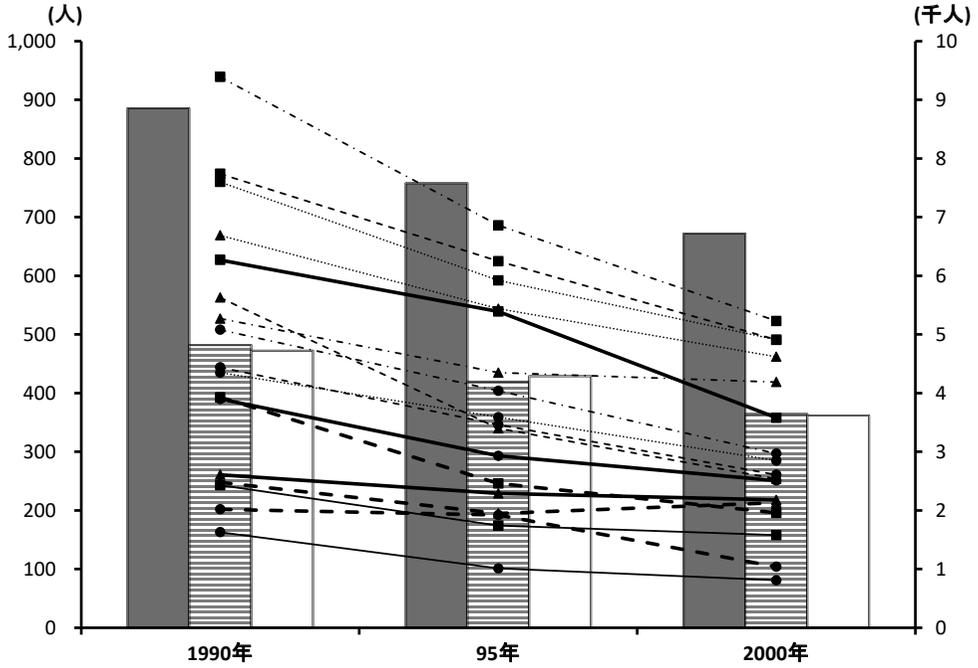


図4 CR沿線自治体の児童生徒数の推移

出所：(財) 運輸調査局「北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析最終報告書」
 (北海道総合企画部交通政策局交通企画課『16 ふるさと銀河線関係者協議会①』所収) 表2.1.1.3によって作成。

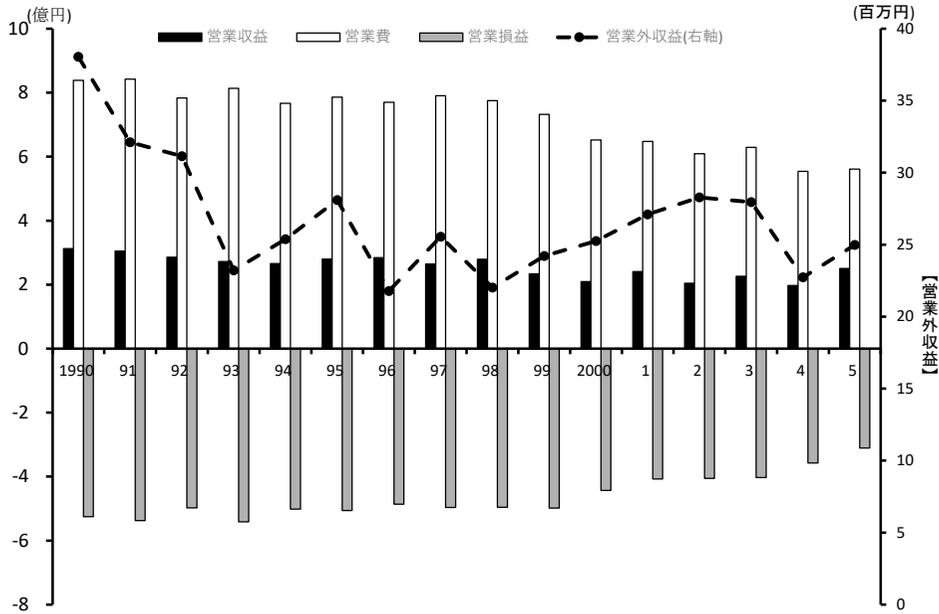


図5 CRの鉄道事業営業状況の推移

出所：運輸(国土交通)省鉄道局『鉄道統計年報』(各年度)によって作成。

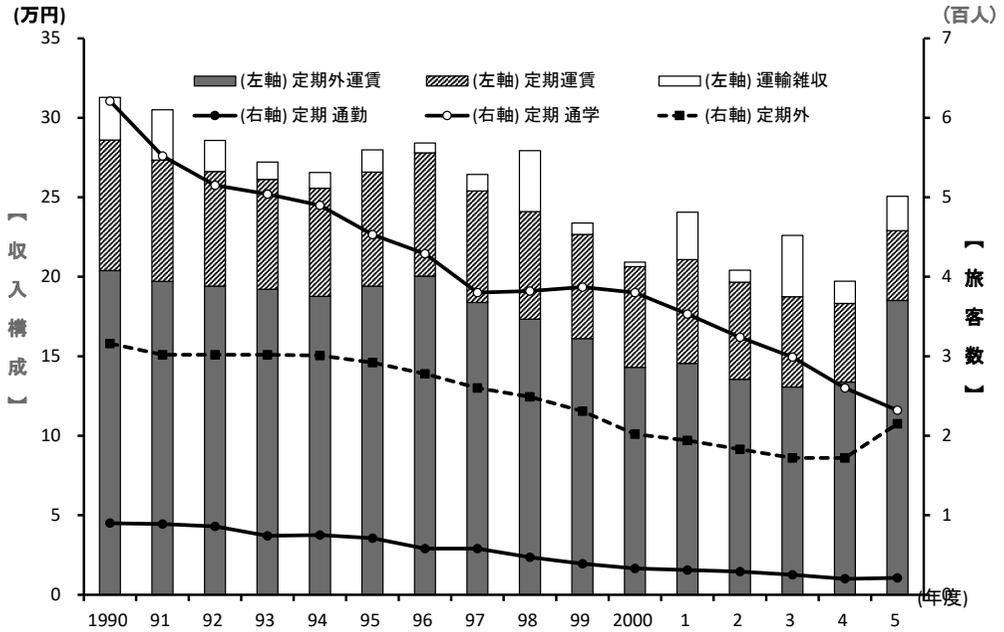


図6 CRの鉄道旅客収入構成と旅客数の推移
 出所：運輸（国土交通）省鉄道局『鉄道統計年報』（各年度）によって作成。

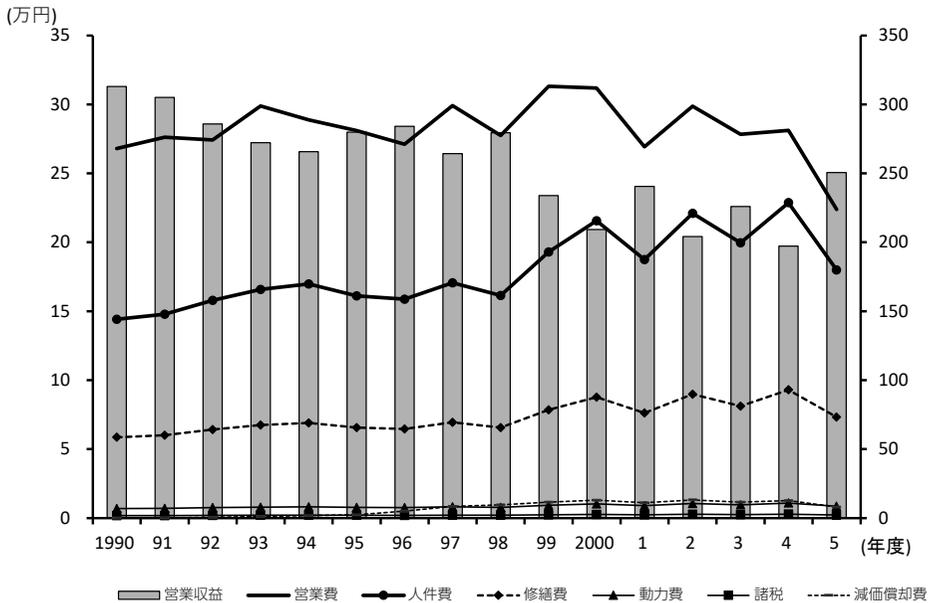


図7 CRの営業収益に対する諸経費および諸税・減価償却費割合の推移
 出所：運輸（国土交通）省鉄道局『鉄道統計年報』（各年度）によって作成。

Ⅲ 転換後の経営改善

1. CR開業と帯広直通問題

JR池北線は、三セク鉄道転換決定から開業までわずか半年でCRに転換した。そのため1989年6月開業時に列車ダイヤも車両準備が間に合わず、「転換前と同じダイヤによって暫定運行」し、8月から「11両全車が新型車両となり、列車の増発やスピードアップが図」¹⁶⁾られて増発13本中9本が置戸―北見間の運行で、また池田―北見間を普通列車より約20分速達する快速列車「銀河」を新設し、池田駅での根室本線特急列車との接続も改善した。転換交付金42億円の約38.4%にあたる初期投資額約16億円を1989年5～11月に支出した。三セク鉄道への転換では「日本国有鉄道改革法等施行法」（昭和61年法律第93号）にもとづき線路用地や駅施設は原則無償譲渡で、初期投資は主に車両新造やその検修施設の整備に充て、1989年度にそれらが初期投資の約71%を占めた（図8）。

開業当初に沿線市町は、CR振興策として団体利用促進を図り、その利用も大半が沿線の学校や行政関係で¹⁷⁾、1990年6月の定時株主総会でも「沿線自治体に対する寄りかかりの部分が多い」¹⁸⁾と株主から批判を受けた。他方1989年度末の「営業報告書」では「6件の踏切事故が発生し」¹⁹⁾、沿線自治体と協議して対策を進めたが、90年11月にさらに連続3件の踏切事故によって北海道運輸局からの警告に加え、事故車両3両中2両が使用不能になり、踏切改良や統廃合を迫られた²⁰⁾。

草創期のCRにとって最大の懸案が「JR時代のサービスレベルを守って帯広駅までの直通運転」²¹⁾を行うことであったが、①実際の利用人員は少なく（1988年実績からの推計で116人）、②増収が見込めない一方で、③施設整備や乗務員養成経費が多額、④構内や検収係員など要員増加によるランニングコストの大幅増、⑤帯広駅高架時の建設費負担金や駅舎使用料などの負担、につながるとして当初道庁は反対の立場で

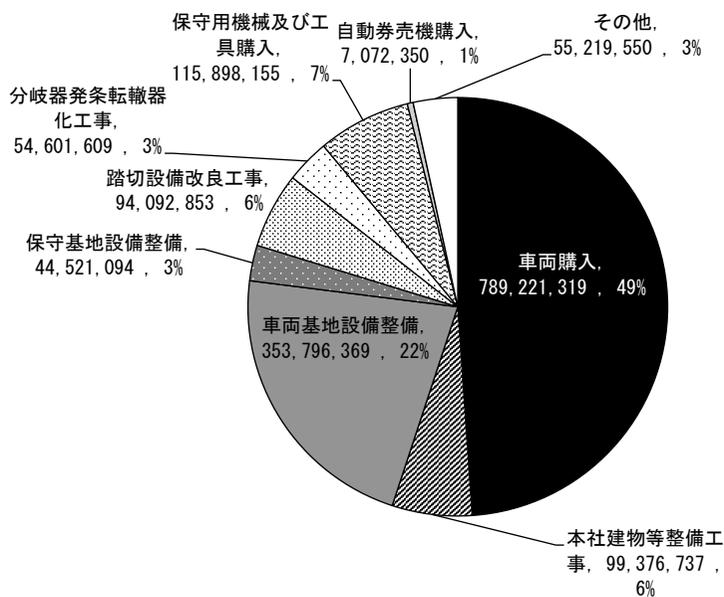


図8 CRの初期投資の使途別配分（1989年9月）

注：図中の各分類は件名、金額（円）、構成比（%）の順となっている。

出所：「池北線初期投資交付金支払い実績表」（北海道網走支庁地方部振興課企画室『平成2年度完結北海道ちほく高原鉄道株式会社関係綴』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3959〕所収）によって作成。

あった。また直通運転は、「CRからJRへ乗り入れる乗客が多いという予想のもとに、帯広乗り入れの話を進めていたが、実態は、JRからCRへ乗り込む乗客のほうが多」²²⁾く、1990年6月の第7回取締役会で、a. JRのダイヤ改正(90年9月)に向け暫定的JR車両の足寄までの乗り入れ、b. CR車のJR車併結による帯広乗入れ、の2案を検討し、a. ではJR車両使用料年間4,437千円、b. では池田での渡り線敷設費とCR車両の無線設備費37,000千円とJR職員のCR車習熟養成費8,000千円などの経費負担などが判明した。

その後検討を重ねて1991年11月にJRと相互乗入れ方式での帯広直通が実現し、CRからJRには池田一帯広間2往復の全列車がJR車両との併結、JRからCRには池田一足寄間1往復がJR車両の単車、の各運転で、それに伴う設備投資はCR負担分8,250千円を基金取り崩しで調達し、前述の90年6月取締役会提案b.案と比較して相互乗入れすることで大幅な軽減が可能となった²³⁾。平成「2(1990:引用者)年度で1日73名が帯広～池田を利用しているので、乗入れにより20%増加し、1日約3万円、年間約1千万円の増加が見込める」一方、「相互乗入れによる車両整備費・燃料代として年間20万円の持出しになる」²⁴⁾とした。帯広直通は、CRにとって乗客数と旅客収入共に増加に結びつかず(図2・5参照)、所詮地域との連携誇示の域を出るものではなかった。

そして沿線はマイカー普及が進行し、加えて十勝側で帯広までの路線バスの並行運賃制導入で「鉄道運賃と殆ど差がなく…(中略)…旅客がバスに流れ、厳しい競争状態に」²⁵⁾ある一方で、国鉄・JR時代には年間1～2件であった踏切事故がCR移行後89年度6件、90年度5件と増加し、沿線自治体に要請して警報機・遮断機付踏切の増加を図ったことでCRの保守管理費が増大した。

2. 経営改善と沿線自治体

1989年5月に沿線1市5町の首長と議長を構

成員として、CRの利用促進活動を担う「ふるさと銀河線振興会議」(以下、振興会議)を組織し、まず従来JR委託であった北見駅の運転取扱業務を90年12月から一部自社取扱として経費削減に着手した²⁶⁾。転換から3年を経た1991年12月にCRは「経営の現状と課題」をまとめ、発足以来毎年度約4～5億円の赤字計上の原因は、沿線に「確たる産業、観光資源なども少なく、沿線人口は依然として都市流出の現象が続」き、「輸送人員の7割を占めている通学生が、第2次ベビーブームの終焉とともに大幅に減少」²⁷⁾が予想されるからとして窮状を訴えた。また「JR北海道から引継ぎを受けた鉄道用地について調査整理をしていく中で、家庭菜園等鉄道用地の無断使用が相当数見受けられるので、耕作者に事情を説明し、理解を求め土地使用料を収受」²⁸⁾して営業外収入の確保を表明したものの、山間区間の多い路線のためCRの営業外収益は90年度をピークに上下を繰り返して下降することになった。

CRは成立時から5年期限の「特定地方交通線転換鉄道等運営費交付金」(前年度欠損額の2分1)の交付を受けてきたが、その最終年度にあたる1993年度を前に92年4月の振興会議総会では「補助期間の延長を求めるのは非常にむずかしいとする運輸省の助言」²⁹⁾を踏まえて設置した振興会議の役割は、91年度にJRから中古レール購入や駅・保線土木・電気関係各部門で13名の要員減などの経費削減の提案や沿線地域利用拡大キャンペーンの域を出なかった。

1991年5月には信楽高原鐵道の列車衝突事故を承けて三セク鉄道での保安設備強化の機運が高まり、CRも信号設備自動化(CTC)の検討を開始した。当時三セク鉄道の約69%が自動化済みの一方で、銀河線は国鉄時代「比較的早い時期に、廃止路線と位置づけられ…(中略)…手が加えられていないため、全体的に老朽化が進ん」³⁰⁾でいた。加えてCRの従業員はJRからの出向やそのOBが多く、平均年齢も47.1歳(1991年現在)と非常に高かった。そして「費用の50%以上を占めている人件費の削減が急務」の

ため、「CTCを導入し、駅での運転取扱業務をなくし、現在の駅要員24名を8名体制（16名減）にするほか、委託駅（池田駅）における委託業務費の減額」³¹⁾を図ろうと考えたが、1992年11月の補助申請に対して道庁は「会社の経営改善については、…（中略）…経営安定基金の活用による会社の自助努力の範囲内で行うべき」とし、「開業後の乗車人員の推移をみると、下げ止まりの傾向がみられない」³²⁾として難色を示した。そこでCRは、中期経営計画にCTC導入を盛り込み整備費用総額9.6千万円のうち1/3を自社負担、特に経営困難な事業者として1994年度から「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」を申請したが、残る2/3の政府と自治体の各負担をめぐって、自治体負担分を転換時の協議以上の過重だと見なす自治体もあって難航した³³⁾。

基金に依存せざるをえないCRは「導入時期は基金に最も体力がある」³⁴⁾うちにと考え、早期決着のため1994年9月に95～97年度継続事業として事業費9.6億円でCTCを導入し、財源は国補助金・道を含む自治体負担金・経営安定基金の各々が3.2億円を負担し、「道庁でも来(95:引用者)年度以降負担することで…（中略）…了承」³⁵⁾して、1995年12月にCTCの使用を開始した。補助金の不可欠な三セク鉄道のCRは、補助制度の規定によっては沿線自治体のさらなる負担を求められ、そして1997年度に全線でのCTC使用開始によって駅の無人化を推進できた一方で、それら無人駅の除雪が会社の経営にも影響していたため、98年2月から地元自治体の対応に委ねざるを得なかった³⁶⁾。

3. 増収対策と活性化推進

1994年6月の「特定地方交通線転換鉄道等運営費交付金」の打ち切りを機に、同年度からCRは遊休地の有効活用と旅行代理店および損害保険の両業務を軸に兼営事業を本格化させた。まず前者では離農跡地や放置状態の関連施設（含・無人駅など）に関する沿線自治体からの情報をCRが受けて本州方面の利用希望者に提供し、一般住宅（セカンドハウス）、研究・

研修施設、事務所・小売店舗などに活用する途を開いた³⁷⁾。これを承けて十勝に工場を置く神戸の甘納豆の老舗「岡女堂」が1995年9月に本別一南本別間へ岡女堂駅を新規開設し、「団体客（関西方面）増に大きく寄与し」³⁸⁾た。

他方旅行代理店業務は国内旅行業の主催旅行実施営業所としてCRを登録申請し、足寄、訓子府の各駅に営業所を開設し、損害保険代理店業務は業者代理店経由で自己契約分を会社直接契約として火災保険、自動車保険、損害保険などを対象とした³⁹⁾。しかしCRは、兼業営業損益がピークとなった1996年度でさえ鉄道営業損益のわずか1%で、特に営業費を計上しなかったが、その欠損を補うにはほど遠く、前述の鉄道専業が実態であった。そこで全国の三セク鉄道の初乗平均運賃より低額だとして、CRは1995年9月に17.4%の運賃値上げに踏み切ったが、その苦渋の運賃値上げの効果は「前年同期間の実績に対し7.9%の増加にとどまり」⁴⁰⁾、長期的にも運賃収入総額と鉄軌道業営業収益がわずかに増加したに過ぎなかった（図5・6参照）。

そのため1996年5月の振興会議では、CTCなどの過大な設備投資が祟り「予想を超えた抗し難い金利経済情勢によ」って「転換交付金を積み立てた第2基金を全部使っても平成14（2002:引用者）年度までしか運行できない」⁴¹⁾見通しになっていた。そして「安定的に基金を運用するためには、関係自治体への長期貸付運用しかないが、貸付られた自治体は運用する事業がな」⁴²⁾く、鉄道の代替交通機関の財源さえこと欠くため、会社整理に3年を要するとして1998年に廃止を表明した。

そこに現れたのが、1996年5月の「トンネルやカーブの多い石北線に比べ、銀河線は格段に安く高速化でき」⁴³⁾るとして、JRの札幌一網走間特急を、帯広からCR経由で運行し、JRから使用料を徴収する、という往年の網走本線時代を彷彿させる窮鼠猫を囓むような計画であった。第35回取締役会での「銀河線の赤字問題を考えると高速化というのは、有効な方法であるが、石北線の従来からの動きを考えると、道と

しても非常に戸惑っている」(発言：道庁企画振興部交通対策課長)、「会社としては、正式な検討課題にする段階にはない」⁴⁴⁾(発言：CR熊谷専務)などの発言によって、本格的検討には至らなかったが、高速化計画はその後もCR存続の支柱として断続的に浮上した。その背景には運輸省の1997年度からの経営基盤補助政策を発端に、その対象区間も不明確なままの情報拡散があり、結果的に2000年3月に補助は宗谷本線高速化が採択された⁴⁵⁾。

1998年12月の第49回取締役会では、経営改善が見込めず第2基金にも手をつけざるをえないとし、さらに同年12月の連絡協議会の「ふるさと銀河線活性化推進調査中間報告(案)」⁴⁶⁾では「現行の基金条例では第1基金元本の取り崩しは認められて」おらず、前述「中間報告」より短い2002年度途中で第2基金消滅による運行停止を見越して、金利反転までの緊急避難的に国債、地方債、政府保証債などの債券運用による資金運用を提案した。そして1999年4月に道庁、網走・十勝両支庁、沿線1市6町、CRを組織し、急務となった経営改善に関わる活性化を検討するため、ふるさと銀河線活性化推進会議(以下、推進会議)を結成した⁴⁷⁾。それに対して道庁は、直接的財政支援のない場合には「第1基金の元本の取崩しを視野に入れた検討も一つの解決策」であり、「存続に向けた最後の手段であり、これが直ちに銀河線の存続年数を決定づける」⁴⁸⁾として、政府の「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」などの補助・助成制度を積極的に活用することを主張し、2000年度にCRは同補助金の交付を受けることになった。

そうした状況に危機感を抱いたCRの熊谷専務は、1998年7月に加盟する第三セクター鉄道等協議会の第14回総会において「数年を経ずして撤退をせざるを得ない危機的状況である。従って、協議会として、同じような状況下にある第三セクター鉄道事業者のために、何らかの対応策を検討してもらいたい」⁴⁹⁾として窮状を訴えた。そこで協議会では「経営安定特別対策委員会」の設置を決定し、検討を行って1999年

2月の第4回委員会で初めて経営の上下分離の提案を行った。

IV 廃止と自治体の対応

1. 関係者協議会への展開

2002年1月の推進会議⁵⁰⁾では、それまでの銀河線全線を鉄道で存続することを前提とした議論に加えて、利用の65%を占める北見一置戸間のみを鉄道で存続し、それ以外をバス転換して運営経費の削減案や、01年度にえちぜん鉄道(福井県)で許可された上下分離方式をシミュレーションした。しかし、2002年5月には01年度のCRの利用者実績がピーク時の1990年度の56.2%にまで減少したため、毎年約4億円程度の経常損失に加え車両等設備の更新に約30億円を要するとして、道庁は04年度途中運行分までが補助の限界であることを表明するに至った⁵¹⁾。

そして2002年7月の北見市との打合せにおいて道庁は「『活性化会議』として検討した結果鉄道存続については難しいという整理をいったんすべきではないか。今後はバス転換時の初期投資にどのくらいかかるのか、鉄道事業の整理にどのくらいかかる(る)か(引用者)のかを整理すべき」⁵²⁾と提案し、この時点で鉄道存続断念とバス転換がほぼ決定した。8月の推進会議でも道庁は「今後の利用状況、収益を考えると赤字補填を行うことはきわめて難しい」が、その理由を「この地域だけ鉄道を維持し、道の補助を行うことは、道全体のバランスからも道民の理解は得られない」⁵³⁾からとした。首長がCRの役員を兼務する沿線市町も建前と本音を使い分けてきたが、本音では道庁と同じく鉄道存続の断念へと傾くことになった。一方同年9月でも新聞記事は存続へ道庁と協議と報じていた⁵⁴⁾。道庁を最大株主に、沿線自治体首長が経営陣を固めるCRは、自治体と企業の各立場の交錯で自治体の後追いの救済・支援のもたらす三セク企業の実態が露呈していた。

しかし2003年1月頃には道知事も銀河線の鉄道存続困難を仄めかし、2月に振興会議が国土

交通省鉄道局や衆参両議院議員に支援策拡充の要望書を提出した。また同年5月に道庁が沿線1市6町の関係者とCRを構成メンバーにしたふるさと銀河線関係者協議会（以下、関係者協議会）を新たに設置し（表1）、同年秋頃を目途に鉄道存廃の方向性決定が明確化して、新聞報道もそれをようやく踏襲した⁵⁵⁾。第2回関係者協議会では銀河線は地域間の短距離利用が中心で、北見一置戸間各駅から池田までの通し利用者が少なく、今後利用者減少の一途で毎年4～5億円の欠損を生じ、それらは地元負担となること、そして地域住民の足の確保について「路線バスの試算も含めて検討」⁵⁶⁾ することで合意を得て、バス転換の様相が次第に強まって2005

年度の鉄道存廃決定を確認した。

関係者協議会は、単に転換協議に終始したわけではなく、第5回で全国から無利子で30億円の預託金を集めて年間12%の減価式通貨発行で運用益を得るという珍奇な提案もあったが、赤字補填の目途が立たず、同様に簡易高速化も経費の少なさのみで経営的プラスにならないとして見送りとなった⁵⁷⁾。また第8回では専門家の経営分析を踏まえて利用僅少の様舞、薫別、川上の各駅廃止、通行量の少ない踏切10ヶ所の廃止、老朽車両に代えてDMVの導入による経費軽減とバス転換区間との一体輸送提案も現れた⁵⁸⁾。しかし第9回で道庁が鉄道存続の困難を明示したことで去就はほぼ決し⁵⁹⁾、第10回で道

表1 北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線関係者協議会の検討内容

回数	年月	主な検討内容
第1回	2003年3月	・協議会の設立と方向性の期限設定
第2回	2003年6月	・銀河線の現状と路線バスの試算への合意
第3回	2003年9月	・鉄道運行の見直し ・バス輸送の水準と運行経費試算
第4回	2003年11月	・鉄道運行の見直し（高速化／上下分離） ・バス輸送の水準と運行経費などの試算 ・地域の足を支える自治体負担額試算
第5回	2004年2月	・沿線自治体の提案（地域通貨／簡易高速化／JR北海道への移管） ・バス転換議論への前提条件
第6回	2004年6月	・2005年度中までの有期的銀河線存続の議論 ・道による専門家を活用した経営分析 ・バス転換の検討
第7回	2004年7月	・沿線住民代表からの意見発表 ・道庁による経営分析や増収策の取り組みに関する報告 ・増収策について
第8回	2004年11月	・住民代表者の意見と経営分析のとりまとめ ・経営分析の結果報告
第9回	2004年12月	・道庁による鉄道存続困難の表明 ・沿線自治体としての決断に向けての意見交換
第10回	2005年1月	・鉄道輸送欠損負担の見極め ・道庁の経費負担の少ないバス転換決断の表明
第11回	2005年2月	・バス転換の基本的考え方、意見の集約 ・陸別町長から一般提言の銀河線再生論傾聴の必要
第12回	2005年3月	・一般提言2件の評価を協議
第13回	2005年3月	・道副知事による存続困難の表明 ・鉄道存続の展望が開けない場合はバス転換を確認

出所：北海道総合企画部交通政策局交通企画課『15 ふるさと銀河線関係者協議会①』、同『15 ふるさと銀河線関係者協議会②』、『16 ふるさと銀河線関係者協議会①』、『16 ふるさと銀河線関係者協議会②』所収文書によって作成。

庁のバス転換を本格的に表明し、2月の第11回で鉄道の存廃決断を各々確認した。

そして第13回会議は鉄道存続に展望が開けない場合にはバス転換という第2回の確認的総括にとどまったが、同日開催のCRの取締役会で2006年度以後資金手当の目途が立たないとして、鉄道廃止が多数決によって決定することになった⁶⁰⁾。

2. 銀河線のバス転換とCRの清算

2005年4月の臨時株主総会で3分2以上の賛同によって鉄道廃止が正式決定し、CRは国土交通大臣宛に鉄道事業の廃止届出を提出した。同日に引き続き実施した道・沿線自治体首長打ち合わせ会議では、道庁と沿線自治体1市6町、警察、道路管理者の参加による北海道運輸局主催「地元協議会」を軸としてバス転換を協議し、別に道庁企画振興部長を座長として沿線市町長、CR専務取締役から成る「ふるさと銀河線沿線自治体連絡協議会」（以下、協議会）を組織し、約3.4億円のCRの欠損金（2004年度決算）を鉄道廃止後約1年以内に通常清算することになった。

6月の第1回協議会では網走側の北海道北見バスと十勝側の十勝バスの関係者も参加してバス転換に関わる具体的協議を開始し、その後北見―池田間の直行便に関する協議と、7月にはバス転換を見据えた銀河線のOD調査の実施を確認した。7月の第2回協議会では会社清算の基本方針が議論され、「株主の利益を害することなく出資金を返還するため、資本金の復元に最大限努力する」⁶¹⁾ことを第一に、その資金は原則社有地等財産処分による捻出額を充当し、困難な場合には経営安定基金第1基金を充当するための経営安定基金条例改正や、CR社員の再雇用促進や退職時の処遇についても、各々検討した。つづく第3回協議会の中心議題の代替バス事業者選定関係では前述の既存2社に加え、十勝側の帯広市―陸別町間に毎日交通が参入を申し出たが、9月の第4回協議会では既往の運行経験に照らして十勝側の帯広―陸別間に

十勝バス、網走側の陸別―置戸―北見間に北海道北見バス、を各々推薦することが決まった⁶²⁾。また2005年7月の網走支庁と北海道北見バスでの打ち合わせにおいて、両代替バス路線の乗継運賃設定の指摘が出ながら、結局採択が見送られた⁶³⁾のは、銀河線が池北線時代の一体的輸送機能を失墜していた証左でもあった。

その後協議会は、銀河線の鉄道廃止直前の2006年3月の第10回会議まで開催し、審議の重点も代替バス関係から次第に会社清算へと移行した。そして廃止後の2006年7月の第11回協議会では、6月にCRが解散して清算人会を設定したことを報告したうえで、会社資産（土地・施設）は原則として自治体に一括譲渡、土地は有償譲渡など基本的な方向性を検討し、自治体が会社から継承しない橋梁の速やかな撤去の確認などを踏まえ⁶⁴⁾、同年10月第12回協議会幹事会では2007年度末に清算事務終了を確認した。

さらに2007年3月の第13回協議会で自治体への資産一括譲渡を前提に撤去費用を精算したところ、同年度末の基金残高51.06億円を上回る約51.93億円となることが判明し、それへの基金充当については道庁の意見が求められたが、「鉄道跡地の活用等に関する費用」⁶⁵⁾として基金残額の充当と併せて、その不足額の捻出を協議することで落ち着いた。

V まとめ

本稿では、三セク鉄道の休廃止の実態を北海道庁の行政文書を活用して検討し、①銀河線と池北線時代の沿線や輸送状況の比較、②それをもとに特定地交線転換を乗り越えながら鉄道存続の挫折の要因、③CR廃止の経営判断主体の解明、の3点を論点に、CR銀河線の転換後の推移を追跡して2006年3月の鉄道存続断念に至る経緯を明らかにしてきた。

CRは、その操業期間を通じて輸送密度が全国平均を大きく下回り、三セク転換後も旅客輸送量の減少が継続し、営業距離の長さによって対象事業者中最大規模の欠損を計上した一方

で、経営安定基金の規模も三セク鉄道中最大であった。銀河線は、1970年代と比べて池北線区間の直通機能が減退し、定期旅客依存を高めたが、その定期旅客も通勤が1995～2000年度、通学が00～05年度に、各々大きく減少した。さらに結節点の北見市や池田町に比べて沿線各町の小学生減少が目立ち、2000年以後通学利用者確保の目途さえ失われていた。またCRは、兼業収益が鉄軌道業収益のわずか1%のほぼ鉄道専業ながら、鉄軌道業収益はその約2.5倍の規模の営業費と共に横ばいであった。すなわち①池北線時代以上に沿線人口や利用者が減少し、好転は望めなかった。

転換当初は団体利用が好調で、経費節減を図りつつ網走本線時代の輸送機能の踏襲にあたる帯広への直通運転実現に取り組んだ。ところが特定地交線時代の設備更新の放置による施設老朽化や、従業員の高齢化に加え、その補填のために1990年代前半には基金を取り崩してのCTC導入を余儀なくされた。一方で沿線の多くが山間で著名観光資源にも乏しく、遊休地の活用や観光客誘致の効果も低く、1990年代後半にはバブル崩壊後の低金利も影響し、すでに基金の枯渇が懸念されていた。そして網走本線時代を彷彿させる札幌と網走を結ぶJR直通特急乗り入れによる高速化が銀河線振興の一支柱となった。また21世紀に入ると、地域鉄道維持のための上下分離方式などが全国的に浸透したが、結果としてCRは安易なバス転換を受容した。②長大4線にあって唯一池北線が鉄道転換できたのは他の3線に対する輸送上の優位であり、三セクとしての将来性が担保できていたわけではなく、沿線の少子高齢化の抑制や上下分離などの対策なしに存続はもはや困難であった。

地交線転換時の三セクとは都道府県が受け皿に沿線市町村が実務を担ったが、CRにとって道庁が最大株主で、沿線自治体首長は平常時の末端の経営関与にとどまり、重要な経営判断は道庁所管部局、最終的には道知事が担っていた。特定地交線転換時に池北線存続を推進した道庁の姿勢転換は1990年代後半のCTC導入時と見ら

れ、以後は逆に銀河線のみに加担できないとする立場へと変化した。③CRの廃止も、2003年1月頃の存続困難とする道知事の判断によって大勢が決しており、05年4月の臨時株主総会での正式決定において沿線自治体はそれを追認したに過ぎなかった。

三セク鉄道の輸送圏は市町村レベルにとどまるものが多いが、特定地交線転換が政府と都道府県知事間の協議に拠った経緯から、三セク鉄道の意思決定も市町村ではなく、都道府県の担う場合が多かった。道庁は21世紀以後の上下分離などの新たな地域鉄道経営方式をCRの再生に生かそうとしなかった。ほぼ同時期の岐阜・三重両県における近鉄撤退時の対応に照らせば、松本・後藤前掲論文の指摘する自治体関与の負の側面が強く現れていたことになる。しかし、本稿では肝心の道庁の硬直化した対応に至る意思決定を明らかにできておらず、今後の課題としたい。

〔付記〕本稿は、鉄道百五十年史編さん委員会編『鉄道百五十年史 第五巻』（仮題）第四章の執筆過程で、第三セクター鉄道の事例研究として行った調査がベースとなっているが、当該章の紙幅の制約から要旨の掲載にとどめざるを得ず、前稿と共にその詳報に相当する。調査費用などのご配慮を頂いた編さん委員会および交通協力会に謝意を表したい。またJSPS科研費19K01195の成果の一部でもある。

〔注〕

- 1) 第三セクター鉄道等協議会編『第三セクター鉄道等協議会30年史』第三セクター鉄道等協議会, 2015年, 86頁。
- 2) 香川正俊『第3セクター鉄道と地域振興』成山堂書店, 2000年、香川『第3セクター鉄道』成山堂書店, 2000年。
- 3) 福田晴仁『ルーラル地域の公共交通—持続的維持方策の検討—』白桃書房, 2005年, 第三章、坂本桂二・大野貴司『ローカル鉄道の経営戦略とマーケティング—長良川鉄道

- を事例として一』三恵社,2020年など。また交通経済研究所『運輸と経済』第79巻第2号,2019年は「第三セクターのこれまでとこれから—鉄道を中心に—」として特集号を組んでいる。
- 4) 時事問題的関心の例として田中良治「高千穂鉄道—三セクから民間企業へ—」都市問題98-6, 2007年, 25～29頁、地理学的関心の例として土谷敏治「地理学の視点からみた公共交通の研究—ローカル鉄道を中心に—」交通学研究62,2019年,21～28頁、交通経済学的関心の例として松崎朱芳・米崎克彦「鉄道廃止における地域主体への影響—旧江差線を事例に—」交通学研究62,2019年,117～124頁などがあげられる。
 - 5) 三木理史「北海道における地方交通線対策と池北線—北海道ちほく高原鉄道への転換に至る道程—」奈良大学紀要51,2023年,35～54頁（以下、前稿とする）。
 - 6) 佐藤正之『北の銀河鉄道—第三セクター経営のゆくえ—』日本評論社,1996年。
 - 7) 速報として斎藤幹生「存廃問題に揺れる北海道ちほく高原鉄道」鉄道ピクトリアル737,2003年, 106～111頁、斎藤「北海道ちほく高原鉄道の存廃問題」鉄道ピクトリアル745,2004年,114～117頁、社会学的研究として堀畑まなみ「地方鉄道廃止が及ぼす地域社会への影響—北海道ふるさと銀河線の廃止の事例—」桜美林論考（自然科学・総合科学研究）1,2010年,49～62頁、沿線地域史としては『北見現代史』編集委員会編『北見現代史』北見市長神田孝次,2007年,948～981頁。
 - 8) 菅原浩信「第3セクターのマネジメント—北海道ちほく高原鉄道の事例研究—」経済学研究(北海道大学)48-1,1998年,34～48頁、菅原「ふるさと銀河線における戦略的協働」経済学研究59-3, 2009年, 49～70頁。
 - 9) 松本守・後藤孝夫「ソフトな予算制約問題と第三セクターのパフォーマンス—運輸分野を対象とした実証分析—」交通学研究57,2014年,57～64頁。
 - 10) 本稿で用いたCRに関する行政文書は、1989～99年度分の各簿冊が北海道立文書館所蔵の歴史的公文書等、2001年度以降分の各簿冊が情報公開請求によって北海道知事から北海道総合政策部交通政策局交通企画課を通じて公開されたものである（令和2年9月17日交通第358号）。但し前者は網走支庁の行政文書で、本庁行政文書の後者と基本的に連続せず、2000年度前後に時期的断続がある。それを埋め得る公文書を北見市に求めたが、保存期間満了で処分済みであった。
 - 11) 日本国有鉄道地方交通線対策室編『地方交通線対策史』日本国有鉄道地方交通線対策室,1987年,286頁。三陸鉄道については、二階堂行宣「三陸鉄道をめぐる危機と希望—地域公共交通経営の普遍性・特殊性—」東大社研ほか編『地域の危機・釜石の対応—多層化する構造—』東京大学出版会,2020年,173～196頁を参照。
 - 12) 三木理史「第4章 第三セクター鉄道・地方貨物鉄道」鉄道百五十年史編さん委員会編『鉄道百五十年史 第五巻』（仮題）日本交通協会,2024年（編集中）。また堀内重人『鉄道・路線廃止と代替バス』東京堂出版,2010年,16頁によれば、日本の三セク鉄道は、その誕生の経緯からつぎの5つに分類できるといふ。①旧国鉄やJRの赤字ローカル線や工事凍結路線を継承、②整備新幹線の開業でJRから分離した並行在来線を継承、③赤字の民鉄路線を継承、④臨海鉄道、⑤大都市周辺の開発した路線の運営。そのうち本稿での対象は主に①にあたる。
 - 13) 日本鉄道建設公団三十年史編纂委員会編『日本鉄道建設公団三十年史』日本鉄道建設公団,1995年,107頁。
 - 14) 第三セクター鉄道等協議会前掲『第三セクター鉄道等協議会30年史』資料4。
 - 15) 輸送断面図の基礎となる駅間別通過旅客人員の数値は国鉄の公表値であり、分割民営

- 化後はJR、さらにCRともに同様の数値を公表していないため作図は困難である。
- 16) 北海道ちほく高原鉄道(株)『『ふるさと銀河線』のダイヤ改正について』(平成元年7月8日)(北海道網走支庁地方部振興課企画室『平成2年度完結 北海道ちほく高原鉄道株式会社関係綴』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3959〕所収)。
 - 17) 「団体実績」(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
 - 18) 振興課長本間満「復命書」(平成2年6月28日)(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
 - 19) 北海道ちほく高原鉄道株式会社『営業報告書 第2期』(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収) 1頁。
 - 20) 企画係長荒谷俊尚「復命書」(平成2年12月11日)(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
 - 21) 北海道ちほく高原鉄道(株)「JR北海道との直通運転(帯広乗り入れ)について」(平成元年9月13日)(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。JR末期の1989年3月改正で池北線には下り2本、上り4本の直通列車を設定していたが、転換後は線内運転のみであった。
 - 22) 網走支庁地方部振興課長内紀雄「復命書」(平成2年6月11日)(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
 - 23) 「帯広駅乗り入れ(直通運転)について」(北海道網走支庁地方部振興課企画室『平成3年度完結 ふるさと銀河線』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3957〕所収)。
 - 24) 網走支庁長武田前掲「復命書」(平成3年6月25日)。
 - 25) 北海道ちほく高原鉄道株式会社「経営の現状と課題」(北海道網走支庁前掲『平成3年度完結…』A11-2-3957所収) 2頁。IMG3914
 - 26) 「北見駅共同使用負担費の見直しについて」(北海道網走支庁前掲『平成3年度完結…』A11-2-3957所収)。
 - 27) 北海道ちほく高原鉄道前掲「経営の現状と課題」8・10頁。
 - 28) 北海道ちほく高原鉄道前掲「経営の現状と課題」19頁。
 - 29) 地方部振興課主事武安郁男「復命書」(平成4年5月15日)(北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『平成4年度完結 ふるさと銀河線』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3956〕所収)、「全国の三セク鉄道と共闘」北見新聞1992年5月1日付(25164号)(前同所収)。
 - 30) 「信号の自動化について」(北海道網走支庁前掲『平成4年度完結…』A11-2-3956所収)。
 - 31) 前掲「信号の自動化について」。
 - 32) 「ちほく高原鉄道(株)の特殊自動閉塞装置の導入に対する交通対策課の考え方(案)」(北海道網走支庁前掲『平成4年度完結…』A11-2-3956所収)。
 - 33) 地方部振興課主事上田哲史・武安郁男「復命書」(平成5年3月31日)(北海道網走支庁前掲『平成4年度完結…』A11-2-3956所収)。なお「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」の負担割合は、鉄道整備基金『鉄道助成ガイドブック』(平成5年3月)鉄道整備基金,1993年,32～33頁を参照。
 - 34) 「(2) 鉄道軌道近代化施設整備の取り組みについて」(北海道網走支庁地方部振興課企画室『平成6年度完結 ふるさと銀河線関係』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3953〕所収) 4～5頁。
 - 35) 振興課企画係主事武安郁男「報告書:北海道ちほく高原鉄道(株)第28回取締役会について」(平成6年12月2日)(北海道網走支庁前掲『平成6年度完結…』A11-2-3953所収)(発言者:飯田専務)。
 - 36) 北海道ちほく高原鉄道(株)「無人駅の除雪の取扱について」(H10.2.25)(北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『平成10年度完結 ふるさと銀河線関係』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-4781〕所収)。

- 37) 北海道ちほく高原鉄道(株)代表取締役社長久島正「離農家施設等の情報提供業務について」(北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『平成5年度完結 ふるさと銀河線』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3955〕所収)。
- 38) 「北海道ちほく高原鉄道(株)取締役会意見質疑等」(北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『平成7年度完結 ふるさと銀河線関係』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-3951〕所収)。
- 39) 「国内旅行業の実施について」、「損害保険代理店業務の仕組」(北海道網走支庁前掲『平成5年度完結…』A11-2-3955所収)。
- 40) 北海道ちほく高原鉄道株式会社『第8期営業報告書』(北海道網走支庁地方部地域政策室地域政策課『H8 ふるさと銀河線関係綴』〔北海道立文書館所蔵/A11-2-4780〕所収) 1頁。
- 41) 「経営安定基金について」(北海道網走支庁前掲『H8…』A11-2-4780所収) 6頁。
- 42) 前掲「経営安定基金について」。
- 43) 「立体交差で高速化を ふるさと銀河線」北海道新聞1996年5月14日付(北海道網走支庁前掲『H8…』A11-2-4780所収)。
- 44) 「ちほく高原鉄道の高速化について」地域政策部地域政策課主査飯田高弘「復命書」(平成8年6月3日)添付資料(北海道網走支庁前掲『H8…』A11-2-4780所収)。本件については鉄道建設公団札幌工事事務所からも事実無根とする回答が届いた(札幌工事事務所先山管理課長ほか「ふるさと銀河線の高速化について」〔平成8年6月6日〕〔北海道網走支庁前掲『H8…』A11-2-4780所収)。
- 45) JR北海道20年史編纂委員会編『JR北海道20年のあゆみ』北海道旅客鉄道株式会社,2007年,71～72頁。
- 46) ふるさと銀河線連絡協議会「ふるさと銀河線活性化推進調査中間報告(案)」(平成10年12月12日)(北海道網走支庁前掲『平成10年度完結…』A11-2-4781所収) 1・11頁。
- 47) 熊谷祐三『網走本線から池北線そしてふるさと銀河線へ』(史稿No.26)北見市史編さん事務室,2005年,26～27頁
- 48) 「北海道より提出された修正意見」(北海道網走支庁前掲『平成10年度完結…』A11-2-4781所収)。
- 49) 第三セクター鉄道等協議会編『第三セクター鉄道等協議会20年史』第三セクター鉄道等協議会,2005年,97頁。
- 50) 北海道総合政策部前掲『13～ちほく高原鉄道検討会』所収の会議資料の初見が2002年1月であり、それ以前の内容は不詳である。前述のCRに関する公文書が2000～01年間で欠落していることも、この間の事情の追跡が困難な要因である。
- 51) 「道の考え方(案)取扱注意」(H14.5.17)(北海道総合政策部前掲『13～ちほく高原鉄道検討会』所収)。IMG8472
- 52) 「北海道ちほく高原鉄道(株)に関する北見市との打ち合わせ結果」(H14.7.15)(北海道総合政策部前掲『13～ちほく高原鉄道検討会』所収)。
- 53) 「第6回ふるさと銀河線活性化推進会議の開催結果」(北海道総合政策部前掲『13～ちほく高原鉄道検討会』所収)。
- 54) 「ふるさと銀河線存続へ道と協議へ」朝日新聞2002年9月28日付(朝刊)(北海道総合政策部前掲『13～ちほく高原鉄道検討会』所収)など。
- 55) 「第1回ふるさと銀河線関係者会議の概要」(北海道総合企画部交通政策局交通企画課『15 ふるさと銀河線関係者協議会①』所収)。「存廃問題で、道と沿線市町協議開始」読売新聞2003年3月30日(朝刊)(前同所収)など。
- 56) 交通企画室長加賀至「連絡事項件名：第2回ふるさと銀河線関係者協議会の開催結果について」(北海道総合企画部前掲『15ふるさと銀河線関係者協議会①』所収)。
- 57) 北見市「ふるさと銀河線振興会議にて検討

を要するとされた案件」(北海道総合企画部前掲『15 ふるさと銀河線関係者協議会②』所収)。

- 58) 新日本監査法人代表社員・公認会計士篠河清彦「北海道ちほく高原鉄道株式会社の経営分析等に関する報告書」(北海道総合企画部前掲『16 ふるさと銀河線関係者協議会①』所収) 10～11頁。DMVとはDual Mode Vehicleの略称で、軌道と道路で共用可能な車両を指し、日本では21世紀初頭頃からJR北海道が開発に取り組んでいた(詳細は畑川剛毅『線路にバスを走らせろ—「北の車両屋」奮闘記—』〔朝日新書056〕朝日新聞社,2007年を参照)。
- 59) 交通企画室長亀谷敏則「第9回ふるさと銀河線関係者協議会の開催結果について」(北海道総合企画部前掲『16 ふるさと銀河線関係者協議会①』所収)。
- 60) 交通企画室長亀谷敏則「知事への連絡事項件名:ふるさと銀河線の廃止決定について」(平成17年3月28日)(北海道総合企画部前掲『16 ふるさと銀河線関係者協議会②』所収)。
- 61) 北海道ちほく高原鉄道株式会社「会社清算に係る基本方針」(北海道総合企画部前掲『平成17年度 ふるさと銀河線自治体等連絡協議会1/2』所収)。
- 62) 「代替バス事業者の推薦について」(平成17年10月)(北海道総合企画部交通政策局交通企画課『平成17年度 ふるさと銀河線自治体等連絡協議会2/2』所収)。十勝バスが帯広起点としたのは「池田町を起点とした場合に国の補助対象から外れてしまう」(十勝バス株式会社「ふるさと銀河線代替バス運行に係るヒアリング事項」〔平成17年9月26日〕北海道総合企画部交通政策局交通企画課前掲『17～18 銀河線会議通知等』所収) ためであった。
- 63) 「ふるさと銀河線代替バスダイヤ北海道北見バス(株)との打ち合わせについて」(平成17年7月28日)(北海道総合企画部前掲『17～18 銀河線会議通知等』所収)。
- 64) 「会社清算に伴う資産処分を進め方について」(北海道総合企画部交通政策局交通企画課『H18ふるさと銀河線沿線自治体等連絡協議会』所収)。
- 65) 「北海道ちほく高原鉄道(株)経営安定基金について」(北海道総合企画部前掲『H18ふるさと銀河線沿線自治体等連絡協議会』所収)。