

—山線廃線の再考と存続—  
(前篇)

仁木町の  
みなさまへ

# 風の 祈り

## 第二十六章

まほろば主人

宮下周平



画像出典: <https://2nd-train.net/>



出典: [https://x.com/jimin\\_koho](https://x.com/jimin_koho)

これはどなたの言か、お判りだろうか。  
現総理・石破茂首相である。

「状況が厳しいから、路線を減らす。本当にそれでいいのだろうか。札幌近郊の通勤路線があり、物資輸送の路線がある。そして国境地帯を走る。北海道の魅力を最大限に引き出していくため、そうしたインフラ整備をもう一度きちんと見直していきたい」

一、まずは、これを読んでください

私は、来月、この「風の祈り」26、27章を添えて、石破茂首相宛てに「函館本線山線廃止の再考と存続」の『嘆願書』を提出する予定です。

2024年10月18日、北海道入りし、衆議院議員選挙での応援演説会で、「**新幹線並行在来線・廃線**」問題に触れて、鉄道網の重要性を強調されたという。

## 二、存続に追い風が吹き始めた

天下国家の総帥の立場で、石破首相が、軽々にかくも実現不可能

なことを述べられるであろうか。この前提に、2023年10月「**地域公共交通活性化再生法**」の国策変更があった。国土交通省の田口芳郎大臣官房参事官は、「地域が鉄道を単なる民間事業ではなく地域の重要な交通インフラと位置付けた場合には、それに対して国が積極的に社会資本整備のお金を入れていく仕組みを作った」と答えている。

## 三、国民の心情は

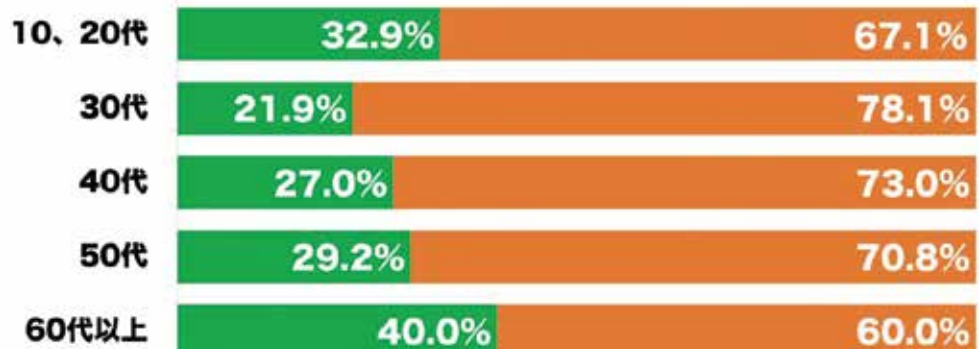
逆に、国民心情は、赤字ローカル線の存続か、廃線かの二者選択の結果はどうか。圧倒的に存続派なのである。以下、この両者の思いを踏まえて、論を進めたい。

## 四、「廃線体験者のつぶやき」10年先、50年先に後悔しない生き方

多可町（兵庫県・人口2024年18,922人）の小嶋明（NPO法人じーば代表）さんは、鉄道の廃線危機に陥る地域に伝えたいことがあるといます。

「（鉄道が1982年に廃線）無くなった町の者しか言えないことなんですけど、無くしてしまったらもう終わり。もう一度作りたいと言ってもできません。」（注）

【赤字のローカル線は廃止すべきだと思う？】



2014年の文章です

廃線が**（そじょう）**粗上（そじょう）に上がったても無関心でいても、無くなってしまったらどう言っているかというところ『やっぱり残さなあかんかった』

地域鉄道の高付加価値フォーラム  
in  
五所川原  
どっすー？ 地域鉄道

2023年12月16日(土)  
13時30分～15時45分 13時開場

会場:五所川原市民学習情報センター  
五所川原市字二ツ谷503番地5  
参加費:無料  
参加申込み:ホームページから(<https://ecotran.jp/>)  
電話での申込み:津軽鉄道総務課 0173-34-2148

プログラム

開会のあいさつ 一般社団法人交通環境整備ネットワーク 代表理事 原 潔  
基調講演「地域交通法改正のポイント、地域の鉄道は」 国土交通省大臣官房参事官 田口芳郎氏  
トークセッション「地域鉄道の付加価値を高めるには」  
コーディネーター/東京女子大 矢ヶ崎紀子氏  
パネラー/ 国土 田口芳郎氏  
温泉ビル 石井宏子氏  
官房参事官 田口芳郎氏  
閉会のあいさつ 津軽鉄道株式会社代表取締役社長 澤田昌二郎氏

ecotran JSTE 一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催

<https://t-ate.com/>

# 風新のり

多可町の人口推移



【2020年】

地図種 (km <sup>2</sup> )	185	平均年齢 (歳)	53.2	昼夜間人口比率 (%)	90.2
人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	104.0	※昼夜間人口比率のみ2015年時点			

※図中の点線は前掲2019年3月公表の「住民人口推計」の値 © jp.gdfreak.cc

時代がどん  
どん動いて、

多くの人の声だった  
んです。鉄路がある  
うちに廃線を阻止  
しなければ、悔い  
が残ります」

たな』  
というの  
が、32年前  
(1982年)  
に廃線の町  
では、バス  
も存続危機  
で、『負の  
連鎖』。  
この町の



出典: <https://newsdig.tbs.co.jp/>

一寸先が闇。この時こそ、確実に  
今在る現実や国や先人の遺産を大  
事にすべきことだ。これは、先の  
水力発電の遺産を再活用するのと  
同じ意味ではなからうか。

五、山線とは？後志は、  
稀に見る「世界の至宝」  
だった

山線は、他人事では  
ないのだ。

私の家の20m前に  
その函館本線。終  
日終夜、上下全列車  
31本の音と姿。寝台  
列車、貨物列車、通  
勤通学列車がガタ・  
ゴト、ガタ・ゴトと  
音を鳴らして走るは  
走る。まさに他人事  
ではないのだ。

長万部から小樽ま  
でのこの函館本線。  
これを山線という。  
(青線)

この半径60kmは、  
世界でも稀に見る豊



<https://trafficnews.jp/>

かな土地柄である。後志は海、山、  
田園地帯が存在し、さまざまな特  
性が凝縮した地域。いわば、自給  
自足できる最高の風土なのだ。



『北の駅舎物語番外編・思い出の函館本線  
「山線」DVDより』

長万部は噴火湾を望み、太  
平洋の海幸の宝庫。俱知安は、  
ジャガイモの壮大で豊饒な産  
地。ニセコは今やスキー・ス  
ノボリのメッカで異常な賑わ  
い。仁木・余市は果物・ミニ  
トマトやワイン・ウキスキー  
の蔵元、日本海に接しニシン  
漁の盛んな魚御殿。この地  
は、国内でも海外でも在り得  
ない稀に見る多様性・多様性  
の優位性高い聖域だと、専門  
筋も絶賛する。

その山線は、羊蹄山を仰ぎ、  
原始林を抜ける絶景。



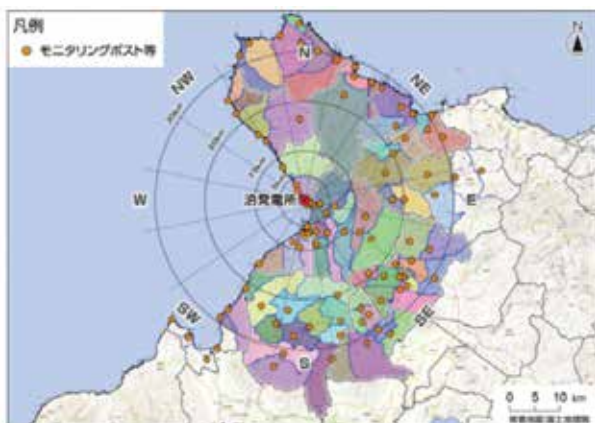
あの、天井全景の観光列車を走らせたい、インバウンド（外国人観光客）向けゆっくり旅の遊楽鉄道ともなろう。

それは、逆転の発想。補線投資



「全国レクリエーション鉄道地図」交通協同出版より

貨物で650ト、トラックなら10トで、いずれも**6倍以上の効率**。  
1トの貨物を1km輸送するのに、CO<sub>2</sub>排出量がトラックは232g、内航海運で38g、鉄道は20g、何と、**1/11の削減**比だ。



内閣府 HP より

額の何倍もが返って来る、鉄のパウダースノー路線なのを、外人客こそ知っている。

**六、山線は、大動脈にして、ECO、CO<sub>2</sub>削減の味方**

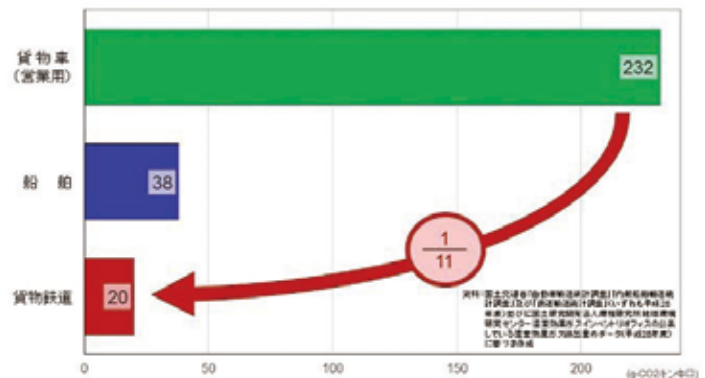
そして、長万部から倶知安は、1日上り5本、下り4本の計9本走る一次農水産物流の大動脈。これを絶って、何を残そうというのか。

列車一両で300人、バス一台なら精々50人。26両編成

#### 輸送機関別のCO2排出量原単位

#### モーダルシフトの効果

（輸送機関別のCO2排出量原単位（1トンの貨物を1km輸送したときのCO2排出量）：2017年度実績）



環境省 HP より

①**軍事** 余市は防備隊、倶知

これを潰して廃線にするなど、みすみす宝を溝に捨てようなもの。問題の再エネ建設より、CO<sub>2</sub>削減（カーボンニュートラル）に貢献しているではないか。

**七、災害時は見殺しか**

すべての判断・施行は、平時のこと。しかし、3・11の大災害再来時は、どう対応するのか。人命救助のためにも鉄道を存続する。平時時と非常時を繋いで行く国策が、どうしても必要ではないか。



<https://ryukyushimpo.jp/>



NHK( 専門家監修の CG による再現映像 ) 現代ビジネスより



<https://www.minpo.jp/>

**② 原発** 2月18日、泊原発の再稼働が閣議で決定。180度の転換だ。3・11の教訓、長年阻止の努力も虚しく、一瞬の

安には駐屯地の備えあり。ロシア・北朝鮮・中国からの有事の際、重量のかかる戦車・兵器の移動・運搬に鉄道は欠かせないはず。



決定だ。事故が勃発した時の避難。高速道路・羊蹄国道が閉鎖や車の渋滞した際の避難迂回路は、どう

確保するのか。後志8万人の足と被爆が危ない。

### ③ 火山避難

2000年(平成12年)3月31日の再噴火。マグマが地下10mに眠る有珠山噴火が近いとの危険レベル予測。



豊浦町有珠山火山防災マップより



噴火湾沿い1万9千人の避難先・救援物資の道路が溶岩流や碎石で封鎖。鉄道での大量輸送の保存確保は必至ではないか。大混乱が眼に見えるようだ。

これらみな国の仕事、お上の考える事、**政府が為すべき事**。JR企業や各自治体の役割ではない。何れの国々に、血税を湯水の如くばら撒く。何兆・何

十兆の不明金あれば、鉄道継続の費用など、どうとでもなる額ではないか。日本は自然災害列島。予備方策は万全を期したか。自国民の命を考え、**再国営化・半国営事業化**すべきではなかつか。

### 八、高齢者や通学・通勤・買い物の足が奪われる

車のない高齢者の隣町への買い物。通勤・通学者の足も奪われる。不便極まりない毎日に、過疎化に拍車がかかる。まさに「**国内難民**」の受け入れをどうするのか。

平日朝、余市・小樽間は、ホームに長蛇の列。3両編成も高校生らで満席、つり革の立ち客も多い。倶知安駅は、冬場スキー客・イ



<https://xn-nbkw38mlu2a.com/>



ンバウンド客の積み残しで、乗り切れず。ついに、通勤型キハ201系を日中に増結投入！混雑が続く函館本線山線も、廃止決定の路線で異例の対応をせざるを得なくなっている。この現状を、黙って見過ごせようか。



<https://krfj.net/>

2011年の廃止決定が、14年後、この事態に変貌するとは誰が想定しただろう。

世の中は流動する。変化する。30年の新幹線開通も、38年への変更に余儀なくされた、8年間も。しかも、それがさらに長引くか否か、誰が知ろう。今更ながら当時の各自治体の長よ、連帯してその裁断に責を取れるだろうか。

この重大事、国が面倒を見るより他、ないではないか。

現在、米国トランプ大統領の200以上も連発する「大統領令」。世界は歴史上かつてなき巨



<https://newsdig.tbs.co.jp/>



かと言うもの。この危急存亡の秋こそ、政府は、議員は、地方は、先を読まねばならない。

大革命が連鎖している。紀元年来の非常時の今。過去の決定に拘泥する猶予はない。それは、愚

## 九、在来線は、1次・2次・3次産業の味方

朝夕の通勤通学、地元民の足としてあったはずの鉄道。そして、農業・漁業の1次産業、加工・商品化の2次産業の工業、販売・流通の3次産業の生活全般



のものでもあったはずだ。それは、生活者の足、大中小企業の味方であった。

それが、無視され、除外され、時代遅れの遺物として見なされて来た結果。道路は車の洪水でCO<sub>2</sub>の出まくりだ。脱炭素交通の代表格・鉄道を廃止し、バス路線の切り替えは、安直ではなかったか。ましてや、再エ



ネを推奨してCO<sub>2</sub>削減とは、笑止千万、矛盾も矛盾。風車、太陽光パネル建造は、論理の破綻。時流の逆行ではなからうか。各市町村長、物事を、遠くして深く考えられたい。



画像: <https://toyokeizai.net/>

十、新幹線は、主に観光行楽者のために、庶民の足には、ほど遠い。そもそも函館・札幌間の時間短縮のため、どれだけ自然破壊や地方衰退を余儀なくされ、見越されたか。ほとんどが、ゼネコン優位の利権のため。地方自治首長は、おらが町が取り残されるの不知らず、賛同に回った。高い切符で、町民が乗れるのか。どれだけの人が利用するのか。今では、ほとんどが異国観光客招来のためになってしまった。そもそも新幹線は、地点間をよ



『広報仁木』2月号より

## 十一、議会の結末は、断念

24年12月19日の第4回定例議会での、このJRに関しての論議は、『広報仁木』2月号に掲載された。議会を傍聴しても議論が十分尽くされたとは伝わらない。最終は、

り高速で結ぶため、トンネルだらけの地下鉄状態。18%しかない景色、異常ではないか。インバウンド客は、せっかくく北海道にきて、絶景を満喫できないトンネルカーテン列車に乗って楽しめすか？ 時短格安なら飛行機利用で済む。高額の旅費のため、どれだけの市町村が犠牲になるか。あしもと足許を見るべきではなからうか。



出典：NHK より <https://www.nhk.or.jp/>

佐藤秀教議員の質疑、佐藤町長の応答で終了。小樽〜余市間で45億円の経費、市町の負担額5億円の為に、仁木は断念せざるを得ないという双方財政での止む得き形の幕引きであった。

これら「貨物調整金」や「社会資本整備総合交付金」に加わるに、「鉄道の再構築事業」の交付金が支給される。駅、線路、トンネル、橋、信号などの整備から車両の購入まで可能。国の50%の補助で済む。地方自治体は徹底して精査し、市町民を納得させた末の結論だったのだろうか。

小樽ー長万部間バス代替のたたき台			
区間	既存		たたき台
	JR	バス	
長万部ー黒松内	9	2	8
黒松内ー蘭越	9	-	10
蘭越ーニセコ	14	4	13
ニセコー倶知安	14	28	36
倶知安ー小沢	25	32	42
小沢ー然別	25	14	24
然別ー仁木	31	48	58
仁木ー余市	31	48	59
余市ー小樽	33	112	125

(注) 後志ブロック会議の資料より作成。既存部分は2023年6月時点。各区間を走るJRやバスの本数

出典：<https://www.nikkei.com/>



北海道新幹線「並行在来線」バス転換協議の泥沼化、地元住民は不信感。日に日に増す道庁批判の声  
(写真は小樽駅)

## 十二、佐藤聖一郎町長、「山線廃止宣言」で先導役

佐藤町長は、この山線問題を2021年11月29日の町議会全

将来を見越して、佐藤町長は、どれほどの思慮を尽くし、足労を惜しまなかったか。この時こそ、補助金を求めるべきではないか。国も又、応じるべきではないだろうか。  
利権狙いのコンサルタントに再エネ事業で、総額持ち逃げされるより、どれほど町民の為になるだろう。



<http://www.asahi.com/>

町内4会場での意見交換会の前に『参加者数がひとつの町民の意思の表れ』として、独断専行して廃止を決定。首長として議会で初の「バス転換承認発言」をして、後志の先鞭役で北海道新聞に掲載された。道庁が主導する密室の「並行在来線対策協議会」

員協議会で『9月に4回開催した住民の意見交換会への参加者が少なかった』理由を挙げ、12月6日からの

(22年3月)に道も強気。ほとんど白紙で余市町も説伏して廃止が決定した。折角、斎藤余市町長が小樽余市存続で居る中。せめて格安工事の短距離直線、仁木駅までも延伸する提案で反対に回れなかったか。

何という役回りを、演じてくれたものか、拙速の感が否めない。

だが、酷である。これは、政府が取り組むべき国家事業で、地方自治に押し付け、首長を悩ませる案件ではない。【その結語と解決が、今回の「風の祈り」26・27章の主張である。】

### 十三、バス会社不在の密室会議と決定、そして現実激変

しかし、バス転換を決めたものの、現実、**運転手の高齢化、退職者の激増**により、長期計画は困難。確約できない中で、**路線廃止か、本数減少**しか、手の打ちようがない。

第13回「後志ブロック会議」並行在来線の廃止を決めた密室協議

の場に、地域のバス事業者は呼ばれていなかったという失態。この異常事態。そして、道側の謀は狂った。本命不在と、時の流れが狂わした。

激怒した北海道中央バス・ニセコバス・道南バスの3社は、路線ルート・ダイヤ等を検討継続。24年8月28日開催の第17回後志ブロック会議で根本を揺るがす『昨今の深刻化するバスドライバー不足(70%)からバス転換の目途が立たず』、バス転換が暗礁に乗り上げた。各所からも道に疑問の声。2月6日、中央バスは、遂に440便もの廃止、減便を発表した。

### 十四、新幹線、38年度「開業延期」で迷走

札幌〜北斗駅(212km)の82%も占めるトンネル工事が難航。比羅夫工区で、巨石塊が地中に出現し、掘削の行く手を阻む多数の難所。予定が大幅に狂った。

さらに、基準値を超えるヒ素や鉛などの重金属の残土処理問題。

加えて作業員不足や残業規制強化と線路敷設工事もあり、開業時期が見えない。これはGX・DX推進で大幅に見通しが立たなくなったのだ。

我が同志は、この工事責任者でもあった。が、絶望的な状態にとうとう離職し、其処を去った。

当初30年の予定が、38(令和20)年に8年の先延ばし。それも予定。再延長の可能性もあり、25年3月現在、更に数年単位の延伸となった。

新幹線延伸のための事業費が、すでに2兆3150億円(22年)試算で、その1/3を地方が負担。さらに、雪だるま式に、道民に重く押し掛かるのだ。

北海道新幹線の並行在来線経営分離区間



### 十五、「陸の孤島」と「負の連鎖」

俱知安町は工事の都合上、「**長万部〜小樽間2025年で廃止**」を道の参事が主張。これは論理の破綻。本年度、仁木の命運も決まるかもしれないのだ。



<https://busmagazine.bestcarweb.jp/>



<https://otarunet.com/>



<https://www.asahi.com/>

鉄道廃止↓バス転換↓便数減少↓乗車減少↓バス廃止↓  
「負の連鎖」



出典：<https://www.lrt.co.jp/>



だが、「**在来線を残してほしい**」と、住民の悲痛の声を無視して、道はバス転換に何故にこうもこだわるのか。コストカットして、目先の黒字赤字しか意識がないのか。



「**廃止の方針**」を決めた山線区間**長万部～小樽間**で、輸送密度が**2,000人**を超える余市～小樽区間であれば、廃止の対象とはなり得ないのに、道は強行に廃止命令。そこで、**第三セクター方式**（国や地方自治体（＝第一セクター）と民間企業（＝第二セクター）との**共同出資の事業体**。民間の活力を使って公共的な事業を営むもの）の路線維持の提言が出された。

**十六、小樽・余市間の可能性「多頻度、多駅化する」**

その中で、後志管内でも侃々諤々、賛否両論に分断した。

むしろ、小樽～余市間をもっと便数を増やし、駅数を増やして利便化「多頻度、多駅化」にすれば、黒字化するとの新提案だ。

後述の俱知安間をバス化するとの論の他に、仁木住民としては、更なる鉄道延伸での可能性を望むや切なり。それが新幹線敷設後の山線復活化で、「旅客・貨物の両方で稼ぐ」という内容である。



復興のシンボルとなった三陸鉄道

## 十七、全国でも同様の問題と復興

この問題は今国中で勃発して、地方で論議され、独り道内函館本線だけの事件では無かったのだ。

だが、挫けない町々もあるのだ。11年7月の豪雨被害に遭った福島と新潟間の只見線135km秘境路線が11年ぶりに1本のレールで再開。

NHK連続テレビ小説「あまちゃん」の舞台となった三陸鉄道が、3・11の復興のシンボルとし

## 司氏が警告

昨年より、前商工会議所会長・津司康雄氏が連載して山線廃止の反対論を展開している。

そこには「鉄道は2025年度廃線の危機です!」との警告で、白紙撤回と存続を強調している。



て運行。10年以上経つても、以前より25%以上の観光利用客でこった返しているという。

## 十八、仁木でも津

## 十九、鈴木知事の『攻めの廃線』の結果

鈴木知事の夕張市長時代、JR石勝線夕張支線を『攻めの廃線』宣言を切っ掛けに、夕張市の衰退が止まらない。安易なバス転換も24年9月末で廃止。それに、連鎖して、16年12月留萌～増毛間、21年4月鶴川～様似間、23年3月石狩沼田～留萌間などの廃線を決め、全て「大失敗」。

市有の4観光施設を17年2月2・4億円と格安で中国系元大企業に売却。元大は、約15億円で香港系ファンドに売却した。道知事「栄転」後も、鉄道軽視、歴史削除（記念塔の撤去）の姿勢で、「稼ぐ道政」の公約は未だ



<https://www.youtube.com/> 【北海道】乗り物大好きチャンネル



<https://www.yomiuri.co.jp/>



『夕張再生市長』鈴木直道著(講談社)

実現していない。「GX・DX大構想」が「グリーン詐欺」宣言のトランプ大革命で先き行きが危うい。

知事は、新幹線を「道民の悲願」

# 風の祈り

の代で、消滅させるには、  
余りにも勿体ない。余り

水力発電が再び脚光を浴びて、  
歴史上の先駆者の労苦が報われよ  
うとしている今。同じく明治以来  
の営々として築いて来た鉄道機関  
網。この先人の遺産をこ

## 二十、抑々、鉄道は国の遺産、歴史の活用

と声高に訴えるも、今となれば、  
道民は冷やかな目となり、虚しく  
映るだけだ。



<https://hre-net.com/>

繋がる。

それは、先の石破首相の言に

大失策を繰り返してはならない。

二東三文で買われた。この世紀の

令。寺院仏像は薪となり、諸国に

曾ての明治新政府の廃仏毀釈

だ。

一極集中を避ける移住民の受け

皿、地方創生には、必要欠くべか

らざる未来の大舞台だったはず

だ。

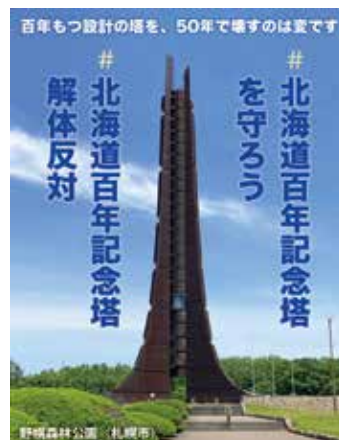
人体に血脈リンパが張り巡らさ

れているように、国土の隅々には

にも申し訳ないではないか。



画像出典：<https://image.itmedia.co.jp/>



### 仁木町の風力発電を考える会

仁木町大江 1-341-44 代表 穂積豊仁

TEL: 080-1863-1306

【仁木風 HP】<https://niki-wind.main.jp/>



### 風の祈り—第 26 章

2025 年 3 月 7 日発行

発行所：株式会社まほろば

NATURAL & ORGANIC

自然食の店 まほろば

札幌市西区西野 5 条 3 丁目 1-1

TEL:011-665-6624 FAX:011-665-6689

[www.mahoroba-jp.net](http://www.mahoroba-jp.net)



「果たして、石破首相、  
どう回答頂けますか？」  
国の愚策・無策が地方を苦し  
める。インフラは、国家の骨  
格にして血脈。目先の経済効  
果で右往左往し、甲論乙駁し  
てこれを断絶してはいけない。  
その解決は如何に。  
二十七章に続く。