

—山線廃線の再考と存続—

(中篇)



<https://af-info.or.jp/>

# 風 新の ツ

## —第二十七章

まほろば主人

宮下周平

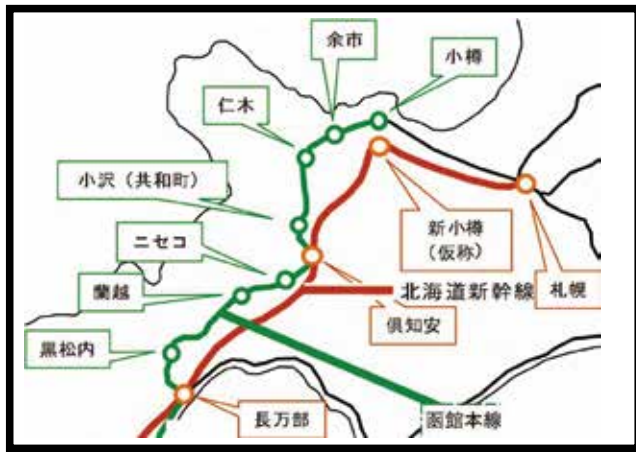
画像出典：<https://rail.hobidas.com/>

21、さらに延伸40年代に、山線復活の兆し

何と、この3月15日には、懸念された新幹線開通時期が、数年後の40年度に伸び、それも最終確定ではないとの「有識者会議」での報告があった。再精査で、さらに延期の可能性も濃厚に。

道民も、自治体も不安が隠せない。道は「にわかに受け入れ難く、大変遺憾である」とのコメントを出した。だが、未知なる障害物に怒っても如何ともし難い。それにより、予定されている駅周辺の商業施設の目論見は頓挫して、民間企業の見通しが立たなくなった。手を引く業者も多い。15年以上も歳入がないばかりか、資金投入が枯渇して本業が危うくなる。

更にバス受け入れ側も、運転手雇用が益々激減。これも前途多難、暗澹として先が見えない。果たして、インバウンドブーム持続も時代激動の中、担保もなく不安は隠せない。



出典: <https://www.lrt.co.jp/>

再びと、山線復活の案件が浮上して来た。廃線賛成派も、理論形成も崩れ、前言撤回、白紙再考を余儀なくされつつある。

**世論が再び「山線復活」に傾き、流れが急速に変わって来たのだ。**

## 22、道民の声々

「北海道の大動脈、線路をこれ以上なくさない政策が大切ですね。」

**道民一人当たり年間1000円の拠出で、現在の道内路線**

**は確保できる試算（約51億円）**

があります。民間の提案ですが、そついつ可能性について、JRは、道は考えているのでしょうか。

傾ける耳と姿勢を

持つてもらいたいものです。」

by Y・S



「本来、在来線は、その土地に住む方々の**生命線**であり、物資を運ぶ重要な鉄道です。この意味をたくさんの方々にお知らせしたいです。」

**国の在り方。田舎を切り捨てない政治の在り方等含め、シェア拡散お願い申し上げます」**

by O・N



このように、今まで知らされなかった情報に触れ、非都市部の人々の多難な状況を知り、続々と「山線復活」賛同の声が寄せられている。

## 23、JR民営化の時、自民党は

1987年4月、中曽根元首相は、国鉄分割民営化を強行した。その際、国民に約束した事は、

**民営分割で安心ください。**

①ローカル線はなくならない。

②ブルートレイン（寝台夜行列車）など長距離列車もなくならない。

③民営化で運賃も高くなりません。

と当時、自民党は、安心と理解を国民に促した。

この3月10日国会で、「地方創生と公共交通機関が果たす役割について」の質疑に、森屋隆議員から「結果として鉄



道の廃止距離は2000年から2024年4月1日までの**24年間で、48線区、1289・4kmがなくなった**」と、指摘された。これは、**東京から北朝鮮・平壤まで**

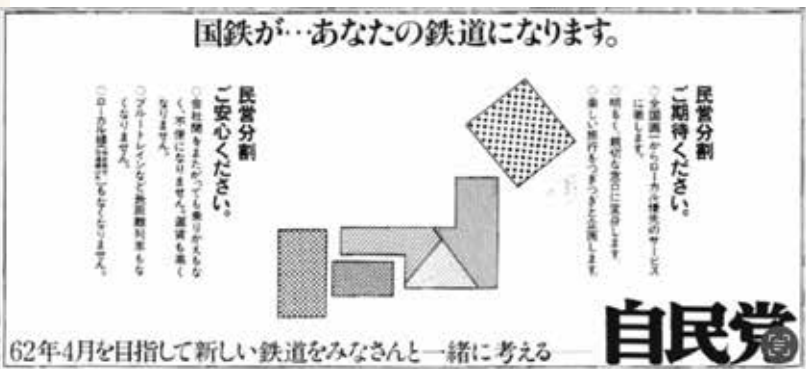




出典: <https://www.nhk.or.jp/>



1987年に発足したJRだが、国鉄を崩壊に導いた「経営上の矛盾」を、今もなお抱えたままだ  
Photo: JIJ ( <https://ameblo.jp/hoseiyakyuubunkenkyuu> )



の国や海を跨ぐ距離が消失したことになる。そして上の約束は悉く反故にされたまま、今日を迎えている。

千回も寝台列車を利用したという大の鉄道オタク・石破首相は「多くの国鉄の方が、誇りを胸に一生懸命働いておられるのはもちろんよく承知をしているが、

ストというものが国民の広いご理解を得られなかったという時代背景は、よくよく覚えていく。……」先輩の決定に責



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



任の持てぬ、何とも歯切れの悪い的を得ぬ答弁。あの国労スト闘争が激しかった頃を思い出される。だが、今尚ローカル線が消え去る勢いは収まらない。「みどりの窓口」サービスも消えた。改めて言質と真逆で、政治公約が信用できない結果のまま、国民不在の政府はその破局を迎えようとしている。

24、鉄道が赤字なのは、「世界の常識」

日本は今日まで、**673**中**400**余りの鉄道が廃止されてきた。JR民営化という美名の許、何と既に**6割方**が**消滅**してしまったのだ。多くは都市中心の、採算の取れる黒字中央線のみが残った。ならば、地方創生とは、何だったのか。では、世界を見てみよう。



<https://jbpress.ismedia.jp/>

人口約900万人のオーストラリアでさえ、赤字ローカル線「廃

「ローカル線が、赤字なら廃止」は、「世界の非常識」  
「黒字を出せるわけがない」が、「世界の基準」

日本における三大都市圏の黒字は、異常な乗降客多さにより、世界では有り得ない事、特異な現象なのだ。



画像出典：https://toyokeizai.net/

止論」が皆無なのは何故か。「公共交通」という名前が示す通り、オーストリアや欧州の国々では**鉄道やバスは「公共の」乗り物**であるとの考え方。ちょうど、道路が公共のものであり、交通ルールを守る限り誰しもが自由に使えるのと同じように、鉄道やバスもきつぷを正しく買って乗る限り、誰しもが自由に使える。

## 25、上下分離方式で

「**里山資本主義**」の藻谷浩介氏は、現在の鉄道廃止の趨勢に疑問を投げかけておられる。

● どうして「鉄道だけが赤字ならば、廃線の異論になるの？」という問いに、

「それなら、北海道は新幹線を含め、全線で赤字だから廃止すべきとなる。

**赤字ローカル線は「ガソリン税」を鉄道に回し、「上下分離方式」で維持すべきだ。**

世界の常識は、交通インフラは税金で整備し、維持する。

旅客鉄道は、路盤を税金で整備し、そこに民間企業が列車を運行させる「**上下分離**」が普通」と主張。日本でも、

- 1、道路はガソリン税で維持管理
- 2、空港の滑走路は自治体所有、
- 3、港湾も岸壁は自治体所有

## 26、公共インフラに黒字を求めるはナンセンス

● 鉄道の存廃について「100円稼ぐのに2万4000円か

上下分離方式のイメージ



出典：https://www.nikkei.com/

かるような赤字線は廃止せよ」。

この話し合いは、利害関係者は自治体と鉄道事業者だけ。ガソリン税を徴収している国が入っていない。

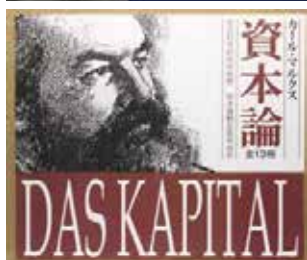
交通に限らず、インフラというもの、世界各國共通で、何らかの形で税金を投入しない限り、黒字にはならない。それを求めるのはナンセンス。

典型が**上下水道**で、徴収された料金で黒字になることはないが、廃止はされない。**ごみ焼却場、火葬場、公共ホール、**

**スタジアム、病院、学校、保育園**、これらも全部同じ。

## 27、インフラ投資が税収を増やす

京都大学教授で経済学者の藤井聡氏は、自著『超インフラ論』の中で、あの**アダム・スミス**も**カー・マルクス**も、インフラ投資が経済にもたらす大きなインパクトであることを引き合いに論じている。



新日本出版社「資本論」



超インフラ論(藤井聡著 PHP 新書)



## インフラの主な例

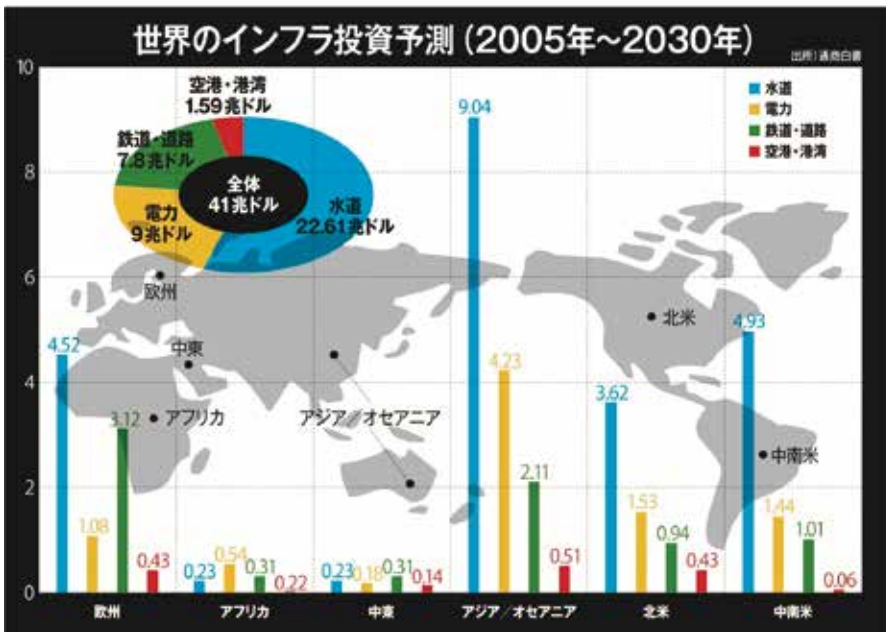
画像出典：国土交通省 HP より



摘する。

との地方インフラの重要性を指

「日本の高速道路網は先進国中最下位」  
「公共事業費は5倍になってGDPに反映される」  
「デフレ期においては、インフラ投資で税収増が期待できる」



出典：https://dhbr.diamond.jp/

鉄道以外の、滑走路の建設を自前で求められれば航空会社は消滅する。空港も旅客用の港湾施設もそれぞれ国民の一部しか使わない施設。さらに国立大学の学生は国民の1%もないが、キャンパスの維持費や人件費に国費が投入

されている。これらについては廃止すべきという意見は出ない。どの交通インフラをどれくらい残して使うのかという判断の基準は、赤字が黒字かではない。

たとえば、JR北海道には黒字の路線が1路線もない。しかし人口300万人近い札幌都市圏での通勤通学や、新千歳空港から札幌市などへの旅行者・出張者の移動は、札幌駅から4方向に走るJRの輸送に深く依存している。JRがなければ、渋滞が常態化し、冬場を中心に交通事故も急増するでしょう。「赤字で

も必要な路線」は、欧米だけでなく日本にも当たり前に存在する。  
道路の総延長と鉄道の総延長では、1/39短い。しかも鉄道は、路面の面積が小さい。複線で2車線道路、単線なら1車線道路にしか該当せず、道路の路面全体を舗装し直すのに比べれば、保守の手間や費用は軽微で済むのではないだろうか。ということで、ガソリン税の数%を回すだけでも維持補修は可能と思われます。



画像出典：https://x.com/ZurichJapan



出典：https://www.fukushima-sekisho.net/

## 28、国際的視点を持つ

Q：国土交通省道路局はガソリン税を鉄道に回してくれるのでしょうか。

A：小泉内閣以降、ガソリン税は一部が厚生労働省の福祉財源にも回されてしまっている。これはおかしい話で、この税はまずは、鉄道を含む交通分野に使われるべきです。

Q：そのためには国策的観点から理解を求めることが重要ではないでしょうか。

A：国策的観点として主要なものは、

- ① 自家用車から公共交通への利用者の誘導
- ② 貨物輸送の、トラックから鉄道への移行促進（モーダルシフト）
- ③ 経路のリダンダンシー（余剰）、リザーブ（予備）確保
- ④ インバウンド対応
- ⑤ ロシア対応

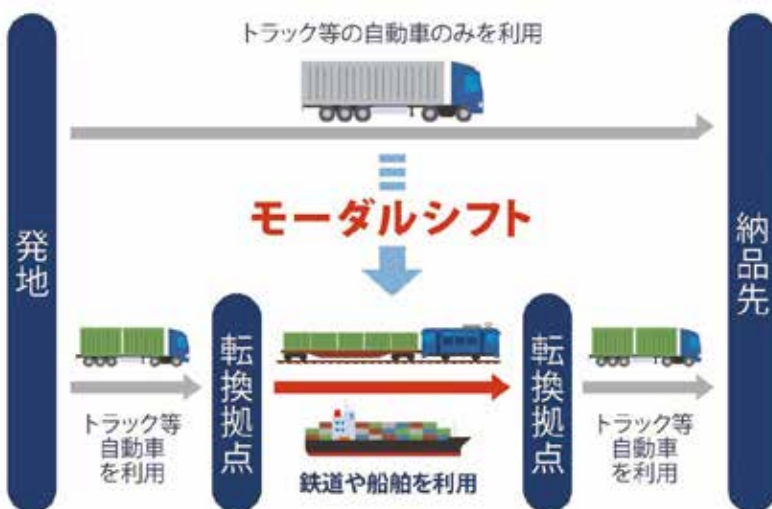
の5つが考えられる。

① は、自家用車の運転時は、公共交通利用時に比べ、たとえばPCやスマホが利用できず、睡眠もできないなどという個人が意識しない社会的費用の大きさに鑑み、公共交通への利用者シフトを少しでも進めることが国策上重要ではないかという観点。

② は、世界的なCO<sub>2</sub>排出抑制の要請に加え、生産年齢人口の減少に伴うドライバースの人手不足の深刻化、燃料代の長期的な高騰もあり、民間企業であるJR貨物だけの努力に任せずに、国策的に推進し直すべきだとの機運が年々高まっているという観点。

③ は、地震などの災害で幹線が麻痺した際に、ローカル線のネットワークがバックアップ効果を発揮する場合があるというこ

とです。たとえば東日本大震災の後には、新潟と郡山を結ぶ磐越西線が貨物輸送路として活用されました。②のモーダルシフト（トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること）を真剣に進めるのであれば、これまでに以上にネットワークの維持強化に



出典：https://ecnomikata.com/





先進地日立市鹿島鉄道でも地価が15%～30%以上さがり、人口も減少している。(画像出典：https://toyokeizai.net/)

よるバックアップ動線の確保が重要になる。

④は、「鉄道に乗ること自体が、多くの国では観光資源と認知されている」ことに由来する論点。世界では、移動の過程そのものを観光資源として活かすスタイルが普通に存在します。クルーズ船しかり、大陸横断列車しかり、観光保存鉄道しかり、時間を贅沢にかけ、時に停まり、景色をゆっくりと楽しむことが魅力となっている。

⑤は、逆にいえば、せっかく存在していた鉄道が廃止されてしまったために、優れた景観を持つにもかかわらずインバウンド来訪の波が及んでいない地域もあるのは残念です。

特に北海道には、旧天北線、羽幌線、名寄線、標津線、池北線、士幌線、広尾線、日高線、胆振線など、残っていたら高く評価されたであろう例がいくつもある。つい最近の廃止事例である日高線などについては、維持を北海道だけの判断に任せず、インバウンド振興という国策的な観点から対処を考えるべきだった。

⑥のロシア対応というのは、以上に比してさらに特殊な観点ですが、北海道東部のJR線の存否を北海道だけの負担と判断で決めていいのか、という問いかけ。稚内や根室への鉄路の廃止が、対岸のロシアにどういうサインを与えないか、真摯に考えて判断

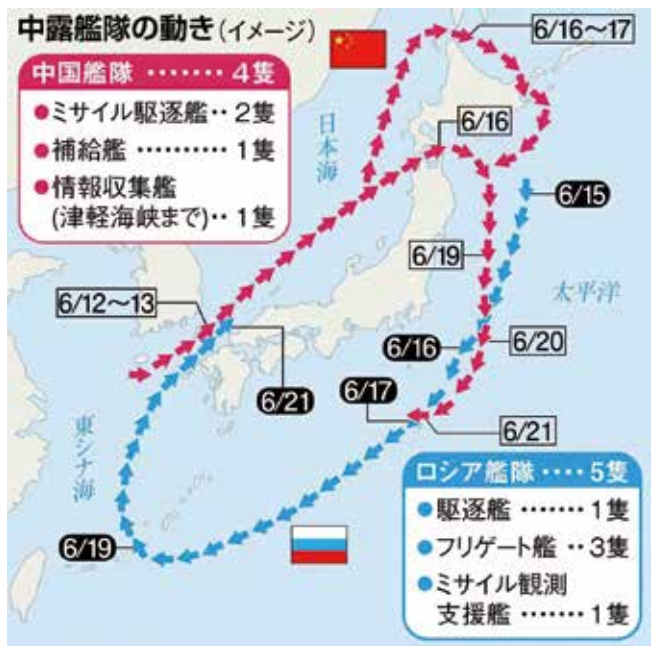


https://funeco.jp/

すべきということ。対ロシアの国境地帯である、宗谷海峡や北方領土の真向かいの地域をないがしろにして、何の「国土防衛」なのでしょう。

日露戦争の日本海海戦において、日本海軍にとってはロシアの艦隊が対馬海峡に現れるのか、迂回して太平洋上を進んでくるのか、早期発見が勝敗を分けると踏んでいた。

それを確認して、直ちに日本海軍に知らせたのは、離島の



出典：https://www.sankei.com/

住民である漁師たちであった。これが、日本国に勝利をもたらした。

しかし、JRの赤字路線を廃止するのであれば、国境の辺地に日本国民が居住し続けることを確保できるはずもない。赤字の地方の鉄路を簡単に配慮もせずに廃止したのは早計であった。国外的視野、脅威と抑止力が欠落してはならない。

## 29、函館本線山線の廃線に反対する「既得権」とは

主にその鉄道線を利用してきた地域の住民や事業者の権利、利益、利便性に関する権利を指す。具体的には、次のような側面がある。

- 1、地域住民の交通手段としての既得…車が普及せず、高齢者の多い地域では鉄道が生活の一部として機能。
- 2、事業者の依存…沿線にある鉄道の利用客に依存している小売店や観光業など。
- 3、地域経済への影響…観光客の減少、物流効率が悪化して、地域経済活動に障害。

一般的に関連する法律や条文は以下のようなものがある。

区分		定義
鉄道事業	第一種鉄道事業	他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のものをいう。
	第二種鉄道事業	他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であつて譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用し、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。
	第三種鉄道事業	鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもつて敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。
索道事業		他人の需要に応じ、索道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。
専用鉄道		専ら自己の用に供するため設置する鉄道であつて、その鉄道線路が鉄道事業の用に供される鉄道線路に接続するものをいう。

### ✓ 1、鉄道事業法

#### 第28条（事業の休廃止）

- ・ 鉄道事業者が路線を廃止する場合には、国土交通大臣の認可が必要。
- ・ 地域住民や自治体が廃止に反

対する場合は、この認可手続きの中で意見を述べたり、反対を表明することができる。

#### 第59条（事業許可に基づく権利の保護）

- ・ 鉄道事業者には許可に基づく営業権があり、住民側が「既得権」として鉄道存続を求めるときには、鉄道事業者の義務と権利に関する法的主張と対立する可能性がある。

### ✓ 2、行政手続法

#### 第35条（意見提出手続）

- ・ 廃止に関する行政処分において、関係者（住民や自治体）は意見陳述を行う権利がある。
- ・ 「既得権」を主張する場合、地域住民の移動手段の維持や生活権の侵害を理由に意見を提出できる。

### ✓ 3、憲法

#### 第29条（財産権の保障）

- ・ 廃線による影響で沿線住民や事業者の財産的利益が損なわれる場合には、財産権を根拠に「既得権」を主張するケースがある。

スがある。

#### 第13条（幸福追求権）

- ・ 廃線によって公共交通の利便性が損なわれることで、住民の生活の質が低下する場合には、幸福追求権を根拠に反対意見を述べることが考えられる。



### ✓ 4、民法

#### 第1条（基本原則）

- ・ 信義則（1条2項）に基づき、「住民は公共交通の維持に対する正当な期待権を有する」として既得権を主張する場合があります。

### 💡 補足

- ・ 「既得権」として法的に明確に定義された権利があるわけではなく、鉄道の存続を求める主張は憲法や行政手続法などを根拠に間接的に訴える形が一般的。具体的なケースによって適用条文は異なる。

—ここまで



# 風の 新の リ

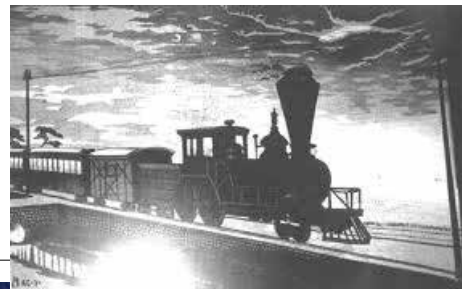
郷愁と追  
憶の汽車と

「線路は続くよ、どこまでも。野を越え、山越え何処までも……」

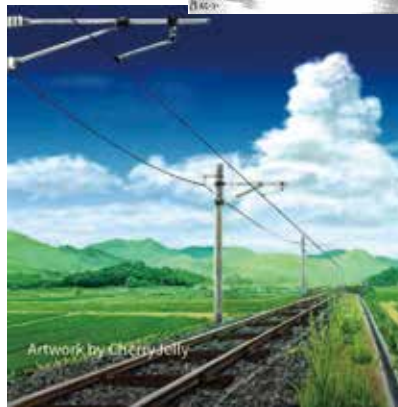
「汽車 汽車 ポップ ポップ  
シュッポ シュッポ シュッポ  
ぼくらをのせて  
シュッポ シュッ  
ポ シュッポッポ

## 30、郷愁も情緒も、 また大切

これら鉄道廃線の歴史は、細密詳細に、憲法や民法に照らし合わされた事実であったであろうか。実際、「鉄道事業法、第28条」《事業の休廃止に関して》は、JR北海道が同意しているだけで、自治体及び沿線住民は同意していない。つまり手続きは未だ完了されていない状況にある。庶民の我々は、原点に戻って、問い直さねばならぬ時ではないだろうか。



1. 今は山中 今は浜  
今は鉄橋渡るぞと  
思う間も無く トンネルの  
間を通過して広野原（ひろのはら）
2. 遠くに見える村の屋根  
近くに見える町の軒（のき）  
森や林や田や畑（はたけ）  
後（あと）へ後へと飛んで行く
3. 廻（まわ）り灯籠（とうろう）の画（え）の様に  
変わる景色のおもしろさ  
見とれてそれと知らぬ間に  
早くも過ぎる幾十里



### 線路は続くよどこまでも

原曲名 (I've Been Working on the Railroad)、アメリカの民謡である。  
アメリカの民謡。日本では佐木敏（後述）作詞の歌...

ビクシブ百科事典

<https://dic.pixiv.net/>



旧然別鉱山（大江鉱山）

たり……」の鉄道唱歌。

そして1906年大和田建樹作詞「汽笛一声新橋をはや我汽車は離れ

線路と唱歌。  
子供の心を育むのも、大切な乗り物なのだ。



<https://tozaiya.co.jp/>

田村虎蔵作曲・北海道篇南の巻18番は、「**鉱山名たかき然別林檎の實の餘市村** 夕風さむく秋ふけて 紅ならぬ枝もなし」と、当時の然別鉱山や余市リンゴの盛んなるを思い偲ばれる。  
明治草創の先人の労を追憶したり、と情緒情操を涵養するには、本物の鉄道は必要だった。



<https://tetsudo-ch.com/>

31、山線「銀山駅」に、  
あの寅さんも  
『男はつらいよ』『望郷篇』。  
銀山駅で寅さんが、汽車を待つて

歴史上、効率主義は、必ず破綻する。  
情緒的な揺らぎと安らぎがなければ、物事は長続きしない。  
それは、人はみな幸いを久遠に求めているからだ。未だノスタルジアを求めて、鉄道マニアはならない。

いる。そんな侘しいながらも山田洋次監督が選んだ、なにか風情のある無人駅には、功利主義では計れない山中の雰囲気、今なおある。インバウンドでは、こういう名もない、ヒソソリとした見向きもしない所こそ穴場になって行くのだ。不思議と日本人が忘れていたこの日本の良さを、外国人が嗅ぎ分けて来日し、国際空港が賑わう光景に隔世の感があるのだ。



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



36、山線は仁木の生命線  
仁木町の衰退は、山線廃止より始まる。  
これは、歴史の指し示す現実なのだ。  
それを食い止めるためには、保存、温存、継続は、是が非でも必要なことである。



「まほろば自然農園」横の月見橋（元国道）から、山線の鉄橋と余市川を望む

町民の幸いのため、これからの子孫のためにも、  
みなで山線継続に声を集めよう！！  
私には、机や畑の前を毎日何十本と通る山線列車の「ピーツ」という汽笛は、「助けて欲しい」との悲痛な絶叫、訴えに聞こえて来るのだ。  
仁木駅↓然別駅↓銀山駅  
を守りましょう！！



### 33、心の経済学

この難題に答えを出した日本が世界に誇る哲人経済学者で、文化勲章受章の故**宇沢弘文**博士。日本国憲法制定の草稿案作成に関わった数学者であり、弟子にノーベル賞学者を輩出させた「憲法学の巨星」であった。



画像出典：<https://www.nikkei.com/>

# 風の祈り

電力・鉄道など、制度資本（教育・医療・社会的インフラ（道・橋・自然環境（山・水・土壌・大気など）、

経済の衰退や国民が困窮するのは、現在の市場原理・資本主義である換金思想が元凶であり、そこから脱却せねばならない、と説く。

金融・司法・文化など」という3つの「**社会的共通資本**」（Social Common Capital）を横に繋いで

護り、発展させる実践哲学を提唱。「一つの国や特定地域に住むすべての住民が、豊かで優れた経済生活・文化を生み出し、魅力ある社会を持続・安定的に維持可能にする社会的装置」であり、その**赤字は、人間的・社会的収入より支出が多くなるも是とする**。利潤追求の対象として市場に委ねられるグローバリズムと新自由主義により管理されてはならない、と警鐘を鳴らした。

まさに、今のこの時代の詰問に、用意された答えではなからうか。

日本は、世界に誇る長い伝統文化の国家で、古代・中世のみならず、近代において全国に網羅された堤も水力発電も、そして**鉄道網**もみな

他に類例の無き先人の遺した伝統文化の足跡なのだ。



<https://umimosuki623.blog.fc2.com/>



<https://x.com/yamagasuki207>



2014年10月15日付『毎日新聞』より

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27章

2025年4月4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)



それを目先の経済資本の短絡的価値基準で寸断し、廃棄することは許されない。明治期、「廃仏毀釈」の佛を割り捨てるが如く、昭和期の道民の願い「北海道百年記念塔」を易々と撤去する如きなのだ。**風車**と言ひ、**再エネ**と言ひ、そして**鉄道**と言ひ、みな心の政策判断が要る。

「心の経済学」を实践せぬ限り、町に未来はない。そして日本にも未来はない。その心の選択こそ、私達一人ひとりにかかっているのだ。

(つづく)