

# 「風力発電を問う」—シリーズ 28

## —山線廃線の再考と存続—

(中篇)



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

## 第二十七章

まほろば主人  
宮下周平

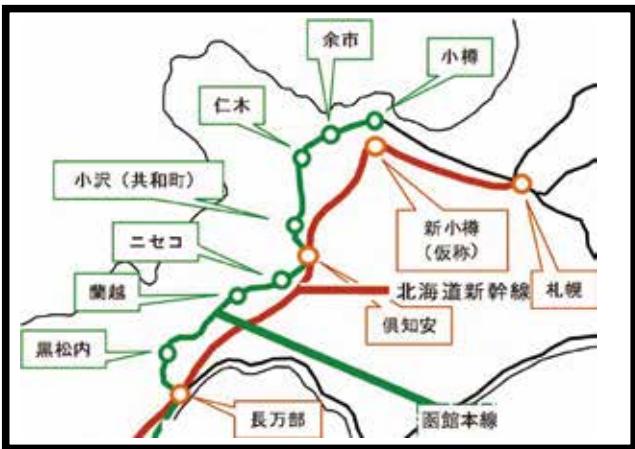
画像出典：<https://rail.hobidas.com/>

に、さらに延伸40年代  
に 21、さらに延伸40年代  
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  
怒つ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つた。  
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。

再び、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**、流れが急速に変わつて来たのだ。



出典：<https://www.lrt.co.jp/>

## 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、そういう可能性について、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。

国のはり方。田舎を切り捨てない政治のはり方等含め、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。

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、森屋隆太と自民党は、安心と理解を国民に促した。

**民営分割ご安心ください。**

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なりません。

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

## 23、JR民営化の時、自民党は

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がなくなつた**と、指摘された。これは、東京から北朝鮮・平壌まで



風  
新  
り



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  
Photo:Jiji (<https://ameblo.jp/hoseiyakyuubukencyuu>)

ストというものが国民の広い理解を得られなかつたという時代背景は、よくよく覚えていられる。……先輩の決定に責

日本は今まで、**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**してしまつたのだ。多くは都市中心の、採算の取れる黒字中央線のみが残つた。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。

国鉄が…あなたの鉄道になります。

○期待ください。  
○全国民をつなぐ新しいサービス。  
○運転・輸送の安全に邁進します。  
○新しい旅行をつくりと楽しめます。

**自民党**

62年4月を目指して新しい鉄道をみなさんと一緒に考える

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、



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

## 24、鉄道が赤字なのは、「世界の常識」

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るようしている。

「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”**

人口約900万人のオーストリアでさえ、赤字ローカル線「廃



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

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。

上論一  
が皆無  
なのは可取か。

「上記」が皆無なのは何故か、  
「公共交通」という名前が示す通り、

**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、鉄道やバスもきっぷを正しく買って乗る限り、誰しもが自由に使える。

「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。



画像出典：<https://toyokeizai.net/>

## 26、公共インフラに黒字を求めるはナンセンス

- 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

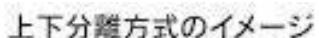
し、そこに民間企業が列車を運行させる「上下分離」が普通」と主張。日本でも、

**世界の常識は、交通インフラは税金で整備し、維持する。**

赤字口一ガル線は「ガソリン税」を鉄道に回し、「上下分離方式」で維持すべきだ。

「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。

● 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

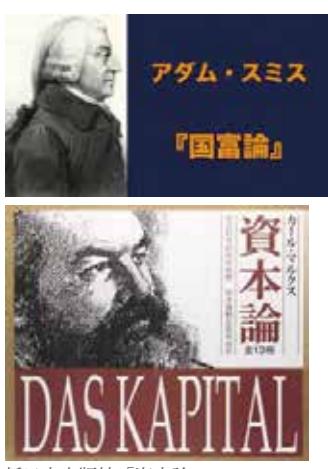


出典：<https://www.nikkei.com/>

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聰氏は、自著『超インフラ論』の中であのアダム・スミスもカール・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

スタジアム、病院、学校、  
保育園、これらも全部同じ。



新日本出版社「資本論」



超インフラ論（藤井聰著 PHP 新書）

風  
新の  
り

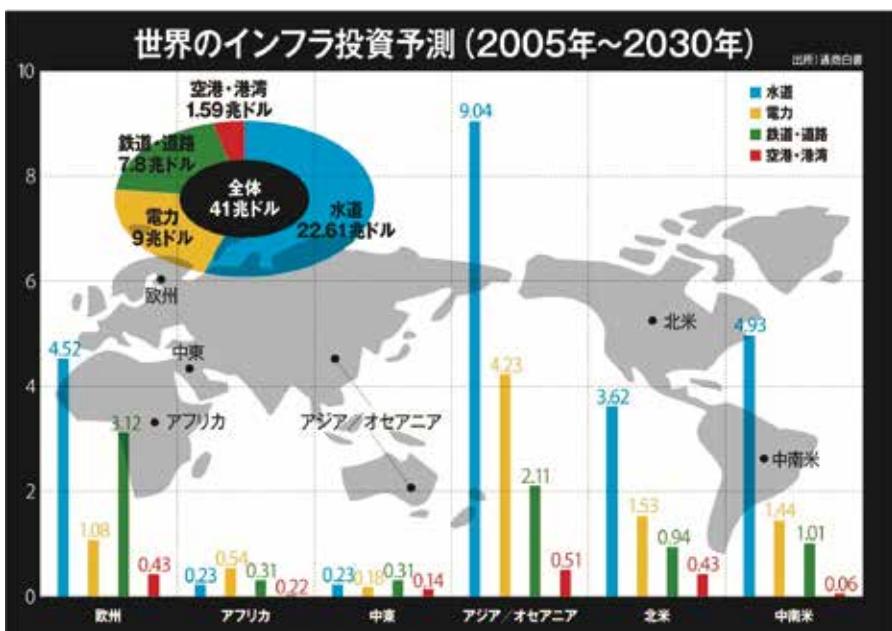
## インフラの主な例

画像出典：国土交通省 HP より



摘要する。

「日本の高速道路網は先進国中最下位」  
 「公共事業費は5倍になつて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」との地方インフラの重要性を指す。



出典：<https://dhbr.diamond.jp/>

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

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

鐵道以外の、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、赤字か黒字かではない。



画像出典：<https://x.com/ZurichJapan>

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。複線では、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でしょうか。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。



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。これはおかしな話で、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。

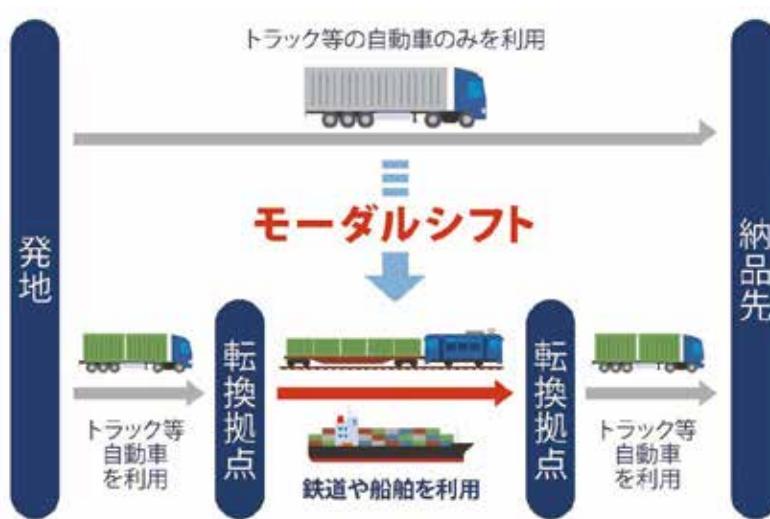
- ③は、地震などの災害で幹線が麻痺した際に、ローカル線のネットワークがバックアップ効果を発揮する場合があるというこ

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機運が年々高まっているという観点。

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、これまで以上にネットワークの維持強化に



出典：<https://ecnomikata.com/>

# 風の 新刊



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/>)

より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。クルーズ船しかし、大陸横断列車しかし、観光保存鉄道しかし、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、せっかく存続するために、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**、**土幌線**、**広尾線**、**日高線**、**胆振線**など、残っていた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。

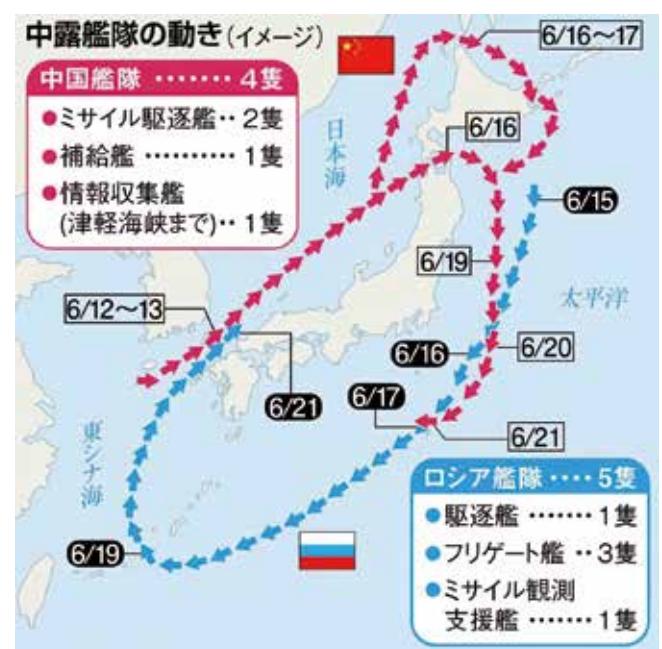
⑥のロシア対応というのは、以上に比してさらに特殊な観点ですが、**北海道東北部のJR線**の存否を北海道だけの負担と判断で決めていいのか、といふ問い合わせ。稚内や根室への鉄路の廃止が、**対岸のロシア**にどういうサインを与えるか、真摯に考えて判断

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**」なのでしょうか。日露戦争の日本海海戦において、日本海軍にとつ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

⑤は、逆にいえば、せっかく存続するために、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**、**土幌線**、**広尾線**、**日高線**、**胆振線**など、残っていた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。



<https://funeco.jp/>



出典：<https://www.sankei.com/>

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、高齢者が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。

### ✓ 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を表明することができる。

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場合には、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。

### 第13条（幸福追求権）

#### 求権

- ・廃線によつて公共交通の利便性が損なわることで、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。



スがある。

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經營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經營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。

### ✓ 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。

### ✓ 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る。

### 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つて適用条文は異なる。

これら鉄道廃線の歴史は、細密に、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」『事業の休廃止に関する』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、原点に戻つて、問い合わせねばならぬ時ではないだろうか。

## 30、郷愁も情緒も、また大切

「汽車 汽車 ポッポ ポッポ  
シユツボ シユツボ シユツボ  
ぼくらをのせて  
シユツボ シユツ  
ボ シユツボッポ  
……」

「線路は続くよ、どこまで。野を越え、山越え何処までも……」

郷愁と追憶の汽車と



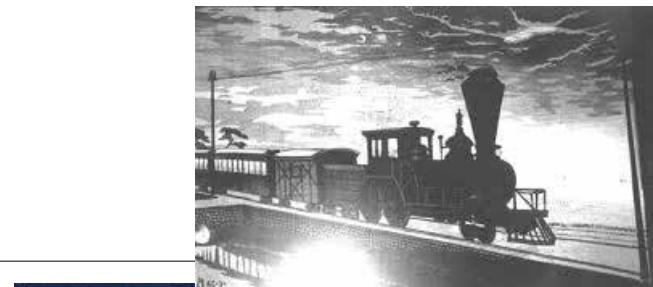
- 今は山中 今は浜  
今は鉄橋渡るぞと  
思う間も無く トンネルの  
闇を通って広野原 (ひろのはら)
- 遠くに見える村の屋根  
近くに見える町の軒 (のき)  
森や林や田や畑 (はたけ)  
後 (あと) へ後へと飛んで行く
- 廻 (まわ) り灯籠 (とうろう) の画 (え) の様に  
変わる景色のおもしろさ  
見とれてそれと知らぬ間に  
早くも過ぎる幾十里



旧然別鉱山 (大江鉱山)

線路と唱歌。  
子供の心を育むのも、  
大切な乗り物なのだ。

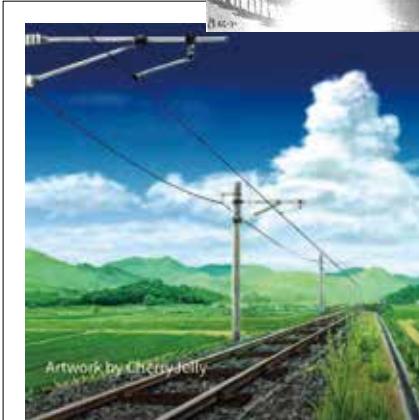
そして 1906 年大和田建樹作詞「汽笛一声新橋をはや我汽車は離れたり……」の鉄道唱歌。  
田村虎藏作曲・北海道篇南の卷18番は、「鑛山名たかき然別林檎の實のる餘市村夕風さむく秋ふけて紅ならぬ枝もなし」と、当時の然別鉱山や余市リンゴの盛んなるを思い偲ばれる。  
明治草創の先人の労を追憶したり、と情緒情操を涵養するには、本物の鉄道は必要だった。



### 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…

ピクシブ百科事典



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



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

歴史上、効率主義は、必ず破綻する。

情緒的な搖らぎと安らぎがない。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たからだ。未だノスタルジアを求めて、鉄道マニアはなくならない。

### 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

## 寅さんの列車旅



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



<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

私は、机や畑の前を毎日何十本と通る山線列車の「ピーッ」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!!

町民の幸いのため、これからのお子孫のためにも、みんなで山線継続に声を集めよう!!!

### 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、文化勳章受章の故宇沢弘文博士。日本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・

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  
より脱却せねばならない、と説く。  
自然環境（山・水・土壤・大気など）、  
社会的インフラ（道・橋・

まさに、今のこの時代の詰間に、用意された答えではなかろうか。

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、ついで全国に網羅され、た堤も水力発電も、そして鉄道網もみな

「心を持った経済学」とは  
まさに、人の間接的な社会的取引によって、資源が効率的に配置されるべきであるという考え方だ。つまり、資源の有効な利用と、社会全体の利益追求を目的とした経済学だ。

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ではならない、と警鐘を鳴らした。

市場原理主義に怒り切れた巨人 宇沢弘文さん

「心を持った経済学」とは  
まさに、人の間接的な社会的取引によって、資源が効率的に配置されるべきであるという考え方だ。つまり、資源の有効な利用と、社会全体の利益追求を目的とした経済学だ。

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ではならない、と警鐘を鳴らした。

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

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。

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>

「心の経済学」を実践せぬ限り、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)

価値基準で寸断し、廃棄することは許されない。明治期、「廢仏毀釈」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。風車と言い、再エネと言い、そして鉄道と言い、みな心の政策判断が要る。

それを目前の経済資本の短絡的価値基準で寸断し、廃棄すること