

# 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過程に関する一考察－

三 木 理 史\*

Relationship between Countermeasures of JNR Slack Local Lines  
by Japanese Government and Chihoku Line in Hokkaido

Masafumi MIKI

## 要 旨

本稿の課題は、国鉄改革期に地方交通線対策の拠点であった北海道における長大線転換の一翼を成し、唯一第三セクター北海道ちほく高原鉄道（以下、CR）への転換を果たした池北線の検討を通じて、特定地方交通線が廃止を免れ得た経緯を、特に沿線自治体との関係に注目して考察することにある。網走（本）線として形成された池北線の輸送のピークは、1950年代後半から60年代にあり、草創期から北見方の利用が多く、区間格差が次第に拡大した。しかし旅客実数値は1982年度でも戦前期と比較して増加していたが、貨物輸送は1980年代に激減した。北海道長大4線中で池北線が鉄道で存続したのは、旅客運輸密度が最多で平均乗車距離も長く、営業係数が低いため人件費を解消できれば存続の可能性が高いためであった。そこで北海道庁は池北線の第三セクター存続を後押しし、1988年11月の池北線対策会議で第三セクターへの転換が正式に決定した。

キーワード：北海道庁、地方交通線、池北線、長大4線、北海道ちほく高原鉄道

## I はじめに

国鉄改革期<sup>1)</sup>に地方交通線（以下、地交線）<sup>2)</sup>対策の拠点であった北海道における長大線転換の一翼を成し、唯一第三セクター北海道ちほく高原鉄道（以下、CR）への転換を果たして鉄道路線存続に成功した池北線の検討を通じ、特定地交線が廃止を免れ得た経緯を特に沿線自治体との関係に注目して考察することにある。

日本の鉄道廃止において国鉄改革期は、戦時期<sup>3)</sup>を除き民鉄主導で推移してきた路線廃止が一転して国鉄（JR）中心に変化した時期にも相当し、他方廃止里程が現在まで空前絶後の規模におよんだ<sup>4)</sup>。また当該期は、地域的に北海道と、新潟、福岡、鹿児島各県の廃止里程が突出し、特に北海道と福岡県は1970年代の炭鉱閉山などで利用の減少した地交線が多数分布

したことによる。とりわけ北海道は対象路線数の多さのみならず、長大線を含むことで杆程も突出し、その1つの池北線は名寄本線、天北線、標津線と共に長大4線とよばれて一時転換保留扱いにもなった。

ところで、北海道の地交線対策を考察した魚住弘久は、その存廃の決定過程に地方政治家が充分に関与できず、中央の政治家や運輸省官僚の決定にほぼ従属状態であったとし、そこに「我田引鉄」政策の終焉を見出した<sup>5)</sup>。魚住は、その結論を長大4線、特に池北線経営のCRへの転換から導いており、それを機に地交線対策が地方鉄道政策史でお馴染みの地方の論理を脱して、中央の論理に帰結するようになったとしている。そうした半ば諦観含みの池北線からCRへの地交線対策に、敢えて地域の行動力を見出そうとしたのが武田泉であった<sup>6)</sup>。ところがそれら現状分析的研究において、地交線対策の典型でもあった池北線の転換は、地交線対策当時から池北線の輸送実態に関するレポートが発表されていたにもかかわらず<sup>7)</sup>、そこで掘り起こされた実態をそれらの議論に反映させてはこなかった。筆者は、地交線対策を単なる政争論に終わらせず、現代的な持続可能な地域交通論へとつなげるうえで、その輸送実態の再検証こそが不可欠だと考える。

21世紀に地交線対策が一段落すると、交通論などの現状分析研究において地方民鉄を含めたローカル線への関心はその維持へとシフトし<sup>8)</sup>、一方で歴史研究では国鉄改革における地交線対策という論点の立て方が低調であり<sup>9)</sup>、地交線対策の研究はほぼ途絶えることになった。そうした研究史を踏まえて地交線対策の研究を再見すると、その対策自体が国鉄の経営改善を目的としたため、当時の公的な事業史刊行物<sup>10)</sup>は数年単位、長くても1960年代半ば以後の経営指標にもとづく分析に終始し、歴史的経過にはさほど関心を払ってこなかった。本稿では同時代的関心と距離をおく歴史研究の立場に立ち地交線選定路線の系譜を掘り起こし、赤字ローカル線転落の経緯を地域史のなかで見極めてみたい。特に北海道における長大4線は、第一次特定地交線選定各線のような短距離かつ建設当時から収益性の疑問視された路線と本質的に異なる、本来幹線としての輸送を期待された要素を内包する点に鑑みて、そうした観点からの研究の意義が認められる存在だと筆者は考える。

そこで本稿は、池北線を例に、II章で長大線としての形成過程を、III章で戦後の輸送状況の変化を、IV章で第三セクター鉄道への転換経緯を、各々解明するという構成を採って検討を進める。

## II 池北線の形成過程

### 1. 網走（本）線の建設

開拓使の廃止から三県時代を経て1886年1月に設置をみた北海道庁は、92年に「開拓」<sup>11)</sup>推進に不可欠な北海道中央鉄道の調査を開始し、それを踏まえて95年7月に幹支線鉄道調査書および北海道全幹線概測図を内務大臣へ進達した。そのなかに「空知太以東厚岸・網走に至る」幹線から分岐し、「利別川口から相ノ内に至る」<sup>12)</sup>支線89哩（約143.2km）が記載され、これが池北線へとつながる鉄道計画の嚆矢であったが、当時の通信省鉄道局は空知太—旭川間の建設のみを承認した。

日清戦後の北海道庁は、石狩平野から十勝平野や名寄盆地へと開拓前線を拡大するうえで、炭

鉱開発を端緒とした北海道における鉄道建設の方向性を確定するため1896年5月「北海道鉄道敷設法」を公布した。先行研究において私設鉄道牽制としての意義の強調されてきた1892年6月の「鉄道敷設法」公布<sup>13)</sup>に対して、「北海道鉄道敷設法」は民間資本から貧弱な地下資源を守る開拓前線の拓殖計画に先駆けたものとする位置づけを得てきた<sup>14)</sup>。

その「北海道鉄道敷設法」中に「十勝国利別ヨリ北見国相ノ内ニ」至る鉄道計画が盛り込まれており、1896年12月に北海道庁長官は田邊朔郎技師の現地調査結果を踏まえ、十勝太一釧路間は第一期鉄道、利別太一相ノ内間は第二期鉄道、として各々建設することになったが、その後者が池北線の原型に相当した<sup>15)</sup>。但し「利別太ヨリ相ノ内ニ至ル鉄道」の「本線ハ利別太ニ於テ旭川十勝太線ト相岐レ終始利別川ノ西岸ニ沿ヒ『オルペ』『ピリベツ』ノ諸川ヲ渡リ此間稍々卑湿ノ地ニ属スルヲ以テ多少ノ高堤ヲ築キ…(中略)…上流ニ遡ルニ従ヒ土地漸ク高燥トナリ…(中略)…十勝北見ノ国境ヲ超ヘ…(中略)…常呂川ヲ渡リ字相ノ内ニ出テ湧別網走予定線ニ連絡スルモノトス」<sup>16)</sup>と記すように、計画経路は建設線より利別川西側を経過する予定であった(図1)。1905年4月に道内の鉄道は、北海道鉄道部の廃止によって本州などと同じ鉄道作業局の所管に一元化されたが、その前後の釧路線(のちの根室本線)の開通によって04年12月に利別、池田両駅が開業した。

その後第二期鉄道建設時に「利別網走間約百十七哩ノ沿線ハ土地概子肥沃ナルノミナラス一面北見ノ沃野ニ達シ饒多ノ農産物ヲ釧路港ニ搬出スルノ便アルヲ以テ既定厚岸網走間線路ニ比スレハ遙ニ有利ノ線路ナリト認ム」<sup>17)</sup>として鉄道会議に諮詢し、厚岸—網走間を振り替えて利別—網走間の建設を決定した。1907年3月に池田駅から着工した建設工事は、池田—達別(のち陸別)間は順調に進んだが、達別—置戸間は深い溪谷と密生した自然林に、常呂・網走両川沿いは屈曲と水害の危険に、拓殖の理由から東岸経路に変更した網走湖畔は湿地帯の築堤工事に、各々悩まされた<sup>18)</sup>。そして池田—達別間が1910年9月、達別—野付牛(のち北見)間が11年9月、野付牛—網走間が12年10月、に各々開通して池田—網走間は網走(本)線となった<sup>19)</sup>。その後当該路線は、1932年10月の石北線経路の新旭川—遠軽間全線開通を経て、61年4月に北見—網走間を石北線と併せて石北本線に編入して池田—北見間が池北線となるまで、道央から網走への主要経路として機能した<sup>20)</sup>。

網走(本)線開通後1910～20年代に新設された4駅のうち3駅は後年の池北線区間で、その後40～60年間に16駅(うち池北線区間15駅)が新設をみた(図3参照)。特に1958年の2駅、59年の7駅、60～62年の各1駅の新設は後述の輸送のピークが1960年であったことと符合し、また旅客利用増加の主因であった定期旅客へのきめ細かな対応と見ることができる。

## 2. 網走(本)線の輸送状況

網走(本)線から池北線に至る長期的な輸送状況を見ると(図2)、伸び悩み気味の戦前期の旅客輸送において定期外と定期の各旅客数比が約4:1であった一方、貨物輸送トン数は順調に増加して開拓地路線の様相であった。1960年度には定期外と定期旅客数比が約9:7になって旅客数のピークを成し、70年度には両者の比率が逆転して実数は減少傾向に転じ、他方貨物輸送トン数は60年度以後激減した。まず網走(本)線から池北線への改変を画期とした輸送転換点

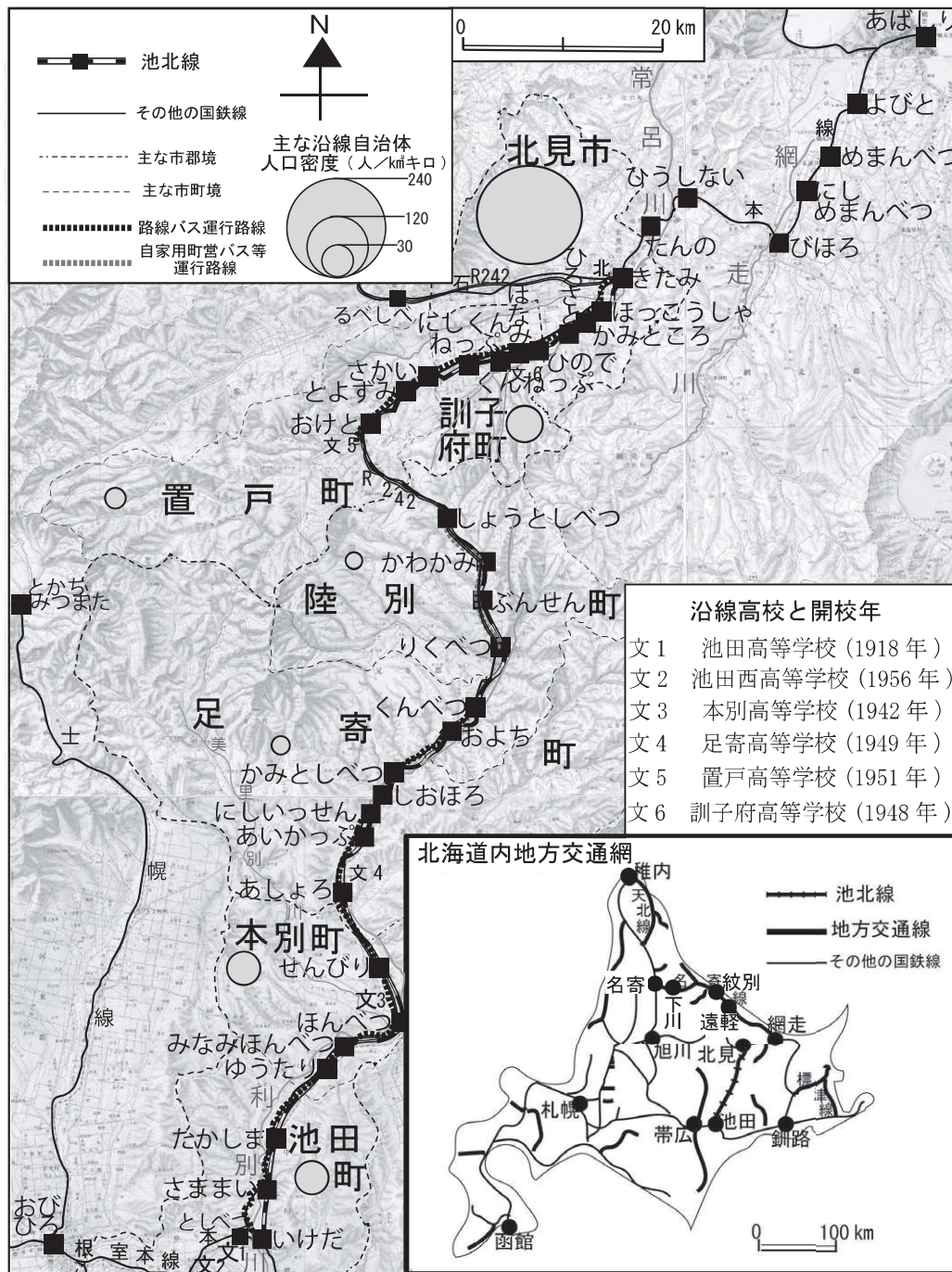


図1 池北線沿線の概況 (1985年)

注：人口密度は1985年3月末の住民基本台帳人口による。沿線高校の開校年は各校のwebサイト沿革において前身校を含めた開校年としたが、特に当該校として開校年を明記している場合にはそれに準じた。出所：基図は20万分1地勢図「帯広」(1996年発行)、「北見」(2001年発行)、「斜里」(前同)、「網走」(2002年発行)を用いた。

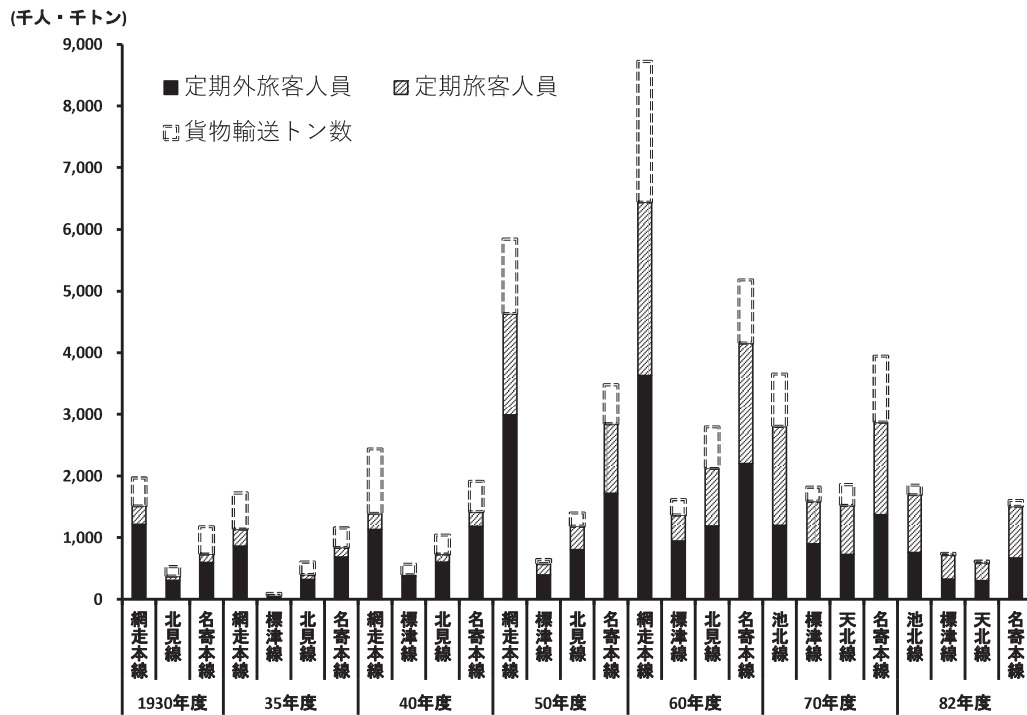


図2 北海道特定地方交通線長大4線の客貨輸送量の長期的推移

注：1950年度の数値は「鉄道各駅旅客発着通過人員表」、「鉄道各駅貨物発着通過トン数表」の下り発着数を参考値として入力したものである。また貨物輸送トン数は車扱だが、1982年度にはコンテナ輸送分を含んでいる。旅客数と貨物トン数は単位が異なり、連続するものではない。  
出所：鉄道省（運輸省）『鉄道統計年報』（各年度）によって作成。

が1960年代にあるとすれば、70年代以後に池北線は地交線としての様相が顕在化しはじめたといえよう。また国鉄改革の渦中にあった1982年度の輸送量はピークの60年度に比較して客貨ともに減少したが、石北本線編入区間を失った当該期でさえ、戦前期と比較して旅客実数値はむしろ多かった。また網走（本）線時代はもちろん、池北線への改変後も、長大4線に属する他の3線と比較して旅客・貨物の双方において経年的に輸送量が多く、特に戦後は定期旅客割合の増加が顕著であった。

つぎに1930～80年度の池田—網走間の輸送断面図を見ると（図3）、旅客輸送断面は年度を問わず池田—陸別、陸別—置戸、置戸—北見、北見—網走の各区間に4区分され、通時的に陸別—置戸間が最閑散区間、北見—網走間が最繁忙区間となっていた。後年池北線となる前3区間においても概ね池田方より北見方の利用が多く、それは沿線の人口密度の差に対応していた（図1参照）。定期旅客は1950年度に僅少で区間差も少なく比較的均一であったが、定期旅客の増加によって輸送量ピークの60年度以後は区間差が大きくなった。分水嶺でかつ国鉄の鉄道管理局界でもあった小利別—置戸間は、陸別—置戸間の最閑散区間で、特に定期旅客の通過が少なく、定期旅客数の比率の上昇とともに区間差が拡大した。1960～70年度の旅客減少は定期外旅客で著しく、61年に北見—網走間が石北本線に編入されたことで、道央からの池北線経路利用が減少

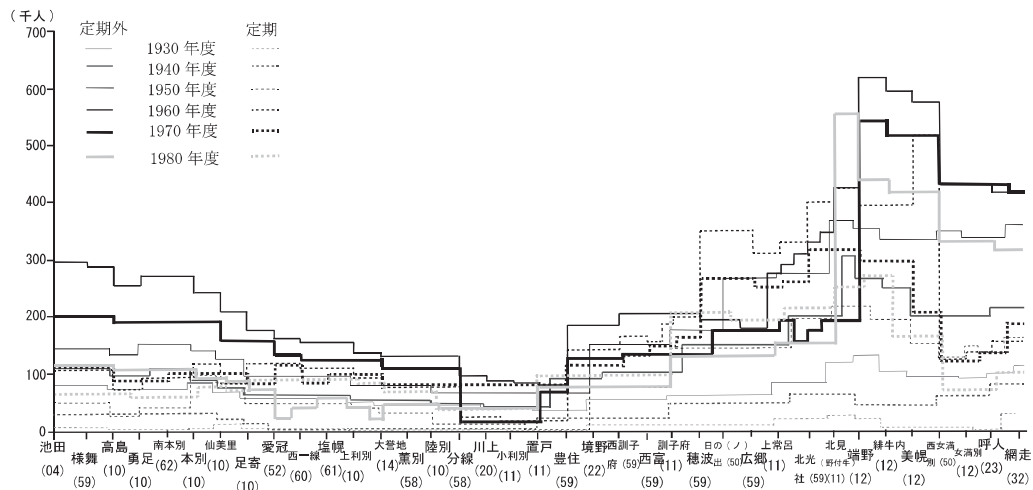


図3 網走本線（池北線・石北本線）の旅客輸送断面図（池田—網走間）

注：各駅名の（ ）内は停車場開設年（西暦）の下二桁を示している。  
出所：『鉄道統計年報（資料）』（各年度）による。

したためと考えられるが、通学など定期旅客の区間利用の減少は比較的抑制されていた。ところが1980年度に閑散区間はもちろん、特に池田側での定期通過旅客数の減少が70年代以前の定期外通過旅客数減少以上に顕在化した。池北線沿線では戦後高校の増設が進み（図1参照）、それらが高校進学率上昇に伴う進学者の多くを地元で吸収したことも定期旅客の減少を促し、同線の特定地交線の選定要因になった。

一方貨物輸送は通過貨物トン数の判明する1915年度には、上りと下り間の通過トン数に格差があり、下りは池田—網走間でほぼ均等化して少量、上りは池田—野付牛間が非常に多く全般に大量で、そうした傾向は25年度、さらに戦前期を経て50年度まで継続した（図4）。ところが貨物輸送トン数のピークである1960年度以後にはそうした傾向に変化が生じ、上りと下り間の格差の逆転と、石北線開通後の40年度から下りの均等状態も解消して野付牛（北見）—網走間の通過トン数が顕在化し、それが80年度まで継続することになった。つまり池北線の貨物輸送は1950年度を境に変化したことになる。そして戦前期のピークを成す1940年度の貨物輸送断面は、池田—足寄、足寄—陸別、陸別—置戸、置戸—訓子府、訓子府—野付牛、野付牛—網走の各区間に6区分され、陸別—置戸最閑散区間、北見—網走間が最繁忙区間となっていた。

そこで通過分界の足寄、湊別（のち陸別）、置戸、訓子府、野付牛の各駅の1920年代の駅勢を見ると、木材関係が主な取扱品目で、湊別や置戸など主要木材発送駅の主な到着品目も木材関係であり、道路輸送の不便な当時には線内各駅間での木材流通にも網走（本）線が活用されていた（表1）。それらの木材着地<sup>21)</sup>は小樽築港、苫小牧、浜釧路などの海運結節点であった。逆に到着貨物は内米や味噌醤油などの食料品や雑貨を中心に、旭川、黒石、青森、手宮、小樽などが主な発地であり、内地から道南・道央経由、あるいは網走経由で、沿線開拓地へ輸送されていたと見ることができる。つまり道央方面から網走（本）線内開拓地へ主に食料品や雑貨を配送する下り貨物と、網走陸揚げの食料品や雑貨に置戸や湊別からの重量ある木材を池田方面に輸送する上り

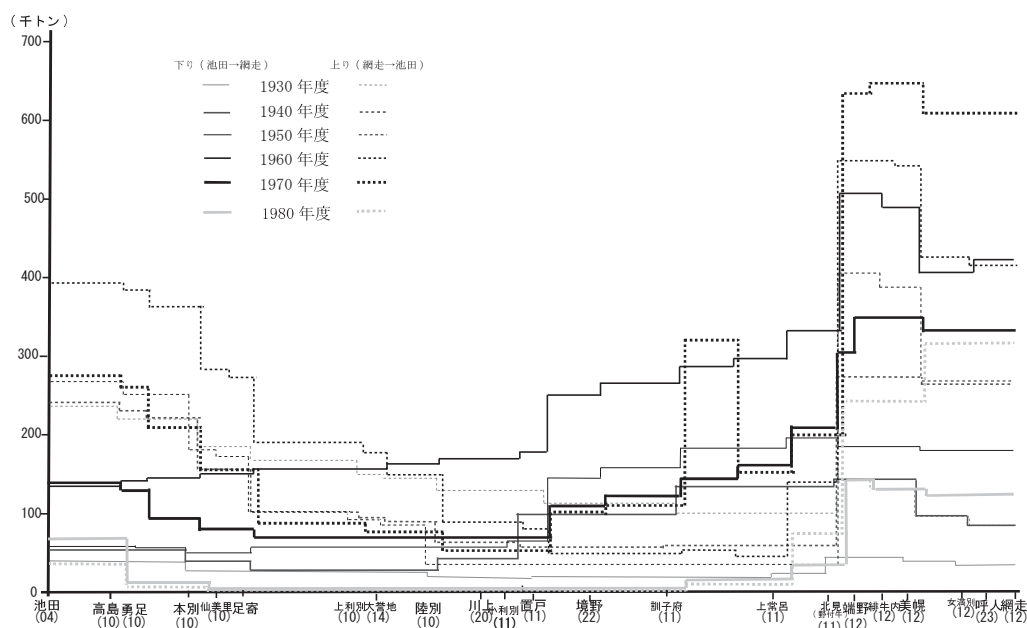


図4 網走本線（池北線・石北本線）の貨物輸送断面図（池田—網走間）

注：各駅名の（ ）内は停車場開設年（西暦）の下二桁を示している。

出所：『鉄道統計年報（資料）』（各年度）による。

表1 網走本線の主な貨物取扱駅における発送・到着上位3品目

駅名	発送				到着			
	1920年度		27年度		20年度		27年度	
	トン数	主要品目	トン数	主要品目	トン数	主要品目	トン数	主要品目
足寄	16,826	木材 244・大小豆 3,009・馬 433	29,462	松丸太 14,185・木炭 4,854・角材 2,734	6,977	内米 491・人造肥料 350・馬 156	4,623	米 613・薬工品 553・肥料 267
漆別	40,674	木材 32,313・木炭 1,085・大豆 622	37,370	松丸太 23,755・総挽材 4,992・木炭 3,840	6,660	木材 1,945・内米 574・飼料 450	4,638	丸太 780・米 451・味噌醤油 144
置戸	42,062	木材 35,826・木炭 3,063・麻 780	45,883	松丸太 25,000・松挽材 15,100・野菜 900	18,044	木材 3,375・砂利 1,862・内米 1,057	4,038	米 800・薬工品 200・酒類 150
訓子府	29,136	木材 17,203・野菜 1,157・木炭 631	5,410	総穀 1,745・木炭 557・亜麻茎 459	7,551	鉄器 4,494・内米 510・薬工品 500	1,982	—
野付牛	41,935	木材 11,545・機械 6,186・雑穀 4,435	23,436	総穀 3,195・米 2,103・塩 1,410	32,529	石炭 29,640・木材 10,094・内米 5,106	41,786	木材 4,587・米 3,380・挽材 2,919

注：1927年度の合計トン数は26年度の数値。

出所：1920年度は鉄道公認運送組合中央会『大正九年度駅勢資料』、27年度は札幌鉄道局『貨物関係駅勢要覧 附北海道の概況』（共に奈良大学図書館所蔵）によって作成。

貨物のために、網走（本）線時代の輸送では上り、下り間での通過貨物トン数に格差が生じていたといえよう。

ついで戦後の1960年度の輸送断面は、池田—本別、本別—足寄、足寄—置戸、置戸—北見、北見—美幌、美幌—網走の各区間に6区分され、足寄—置戸間が最閑散区間、北見—美幌間が最頻用区間であった。大勢を踏襲した1970年度は置戸—北見間のうち訓子府—日ノ出間に突出を生じて8区分となった。また1980年度は池北線区間の取扱駅と通過トン数の大幅な減少が認められるが、池田—高島、高島—仙美里、仙美里—日ノ出<sup>22)</sup>、日ノ出—北見、北見—美幌、美幌—

網走間の各区間に6区分され、仙美里一日ノ出間が最閑散区間、北見—美幌間が最繁忙区間であった。戦後の貨物輸送品目の記録は未見だが、1950年代の画期性は木材取扱の減少に関わるものと推定される。

### III 池北線の転換過程

#### 1. 特定地交線の成立

1922年4月公布で地方路線建設の根拠を成したいわゆる「改正鉄道敷設法」は、戦後51年5月により多くの予定路線を追加して改正され、翌52年度から建設を再開した<sup>23)</sup>。国鉄が、それら閑散線区を「ローカル線」と称して経営改善に着手したのは1950年代後半から60年代で、その際に従前の局単位から「線区」を1つの経営単位と見なす考え方も同時に取り入れた。その契機となった1953年11月の通達「線区別経営改善計画について」、ついで58年7月の通達「非採算線区の経営合理化推進について」は、国鉄の現業組織の鉄道管理局における支線区管理組織として「運輸区」、「管理所」、「管理長」を導入することで、59年度以後にその対象が大幅に増加して26線区・1,500kmに及んだが<sup>24)</sup>、そのなかに網走（本）線は含まれていない。そうした状況のなかで1957年から白棚線（福島県）や阪本線（奈良県）、また北陸本線の路線変更による旧線区間のバス転換がはじまった<sup>25)</sup>。

1968年9月に国鉄諮問委員会が石田禮助国鉄総裁に提出した意見書「ローカル線の輸送をいかにするか」において、旅客輸送は輸送密度1日1軒あたり1,500人、貨物輸送は約2,000トン（旅客輸送と貨物輸送の合理的輸送分野と考えることを基準に）83線区・2,600kmに及ぶ廃止路線（通称「旧83線区」）を選定したが<sup>26)</sup>、ここにも池北線は含まれなかった。そして国鉄は同年11月から地方局企画室を動員して旧83線区の輸送実態、沿線交通事情、将来の開発計画などを約6ヶ月間にわたって調査し<sup>27)</sup>、それを踏まえて1969～72年度に11線区・121.2kmを廃止した<sup>28)</sup>。しかし1969年の総裁交代によって国鉄のローカル線対策は廃止から存続・合理化へと変化し、旅客駅の新設凍結や廃止または無人化、貨物取扱の集約、さらには経営分離などが浮上したが、72年1月の「国鉄財政新再建計画」では再び地方閑散線区3,400kmの5年以内撤去の方向を打ち出した<sup>29)</sup>。ところが1972年7月に組閣した田中角栄の『日本列島改造論』によって、大勢が三度ローカル線存続へと変化した<sup>30)</sup>。

ローカル線対策の先送り傾向に対し、国鉄では1976年9月に地方交通線対策委員会を本社に、翌77年3月に地方交通線対策室を各々設置し、また運輸省の諮問機関である運輸政策審議会が76年9月に国鉄地方交通線問題小委員会を発足させた<sup>31)</sup>。1970年代後半に地交線対策の推進体制が整うなかで、80年12月に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（以下、国鉄再建法）が公布された。そして同法とその施行令（81年3月公布）を併せて「運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難な路線」を地交線（旅客輸送密度が8,000人/日未満）とし、幹線系と区分して、地交線のうち「鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客運送事業による輸送を行うことが適当」<sup>32)</sup>な路線を特定地交線（旅客輸送密度が4,000人/日未満）とした。特定地交線の選定手順は、①地交線のうち特定地交線を選定して同大臣の承認



を得る、②その選定を関係都道府県知事に通知する、③都道府県知事が選定について大臣に意見を具申する、④国鉄は①で承認された路線の名称および区間を公告する、⑤国鉄は特定地交線の廃止予定時期および各種会議開始希望日を定めた経営改善計画を定める、⑥選定は路線の円滑な廃止に向けて営業線の距離、旅客利用の量、他の営業線の接続の態様などを総合的に勘案して段階的に行う、とされた<sup>33)</sup>。これ以前の鉄道廃止では民鉄が中心のため、会社は沿線地域の利害関係者と直接交渉していたが、特定地交線では運輸省が自治体首長を介して沿線地域と交渉したため、以後は自治体首長の介在する場合が増加した。

そして国鉄は1981年6月に第1次線40線区・730kmを選定し、その際にa.旅客営業料30km以下で旅客輸送密度が2,000人/日未満(区間両端駅での接続、石炭の相当量輸送のものを除く)、b.旅客営業料50km以下で旅客輸送密度が500人/日未満とし、③の都道府県知事の意見具申において青森県と共に北海道は絶対反対の姿勢を採ったが、同年9月に①の大臣一括承認を得た<sup>34)</sup>。北海道の対象路線は相生、岩内、興浜北、興浜南、渚滑、白糠、美幸、万字の各線であった。

## 2. 長大4線の選定承認

国鉄は、1982年11月に第2次線33線区・2,170kmを選定し、その際第1次線を除く旅客輸送密度2,000人/日未満の路線とし、A.ピーク時輸送人員が1方向1時間最大1,000人以上、B.代替輸送道路未整備、C.代替輸送道路が積雪等で年間10日以上不通、D.旅客1人当りの平均乗車料30km以上で旅客輸送密度1,000人/日以上、E.開発計画等での確実な輸送量増加によって1985年度までに2,000人/日を越える、の各条件で13線・1,190.1kmを除外した。その申請線区は第1次線に比べ営業料が長い関係市町村も多く、また対象線区が北海道14線区と九州9線区に集中した<sup>35)</sup>。

北海道庁は、第2次線の申請もない1982年11月に、まず第1次線の協議会開催から日の浅い時期であり、その帰趨さえ明確でない時点で第2次線選定を進めることは「地域に多くの混乱を生じさせる」<sup>36)</sup>として見合わせを求め、ついで83年1月にも「北海道の廃止対象は第一次線と合わせ二十二線区、道内営業線の三十六パーセントにも及び」、第2次線には「長大路線や石炭輸送路線が過半を占める」<sup>37)</sup>ため断じて容認できないとし、いずれも運輸大臣にその意向を伝えた。そして都道府県知事は、意見書の提出を引き延ばし、1984年6月に代替バス運行困難とした岩泉線(岩手県)と名松線(三重県)に加え、北海道では池北線を含む4線(ほかは天北・名寄・標津の各線)の100kmを越える長大路線を含む全区間での新たなバス運行の可否を見極めるには、十分な調査が可能になるまで承認の保留を要するとしうえで、都合6線を除く27線の選定をようやく承認した<sup>38)</sup>。

その保留措置に対して北海道知事は運輸大臣に「北海道の特殊事情について配慮されたことに謝意を表するとともに冬期間における調査の実施を要請」<sup>39)</sup>し、運輸省地方交通線対策室では1985年2月に室長ほかが来道して池北線は標津線とともに26～28日に代替道路の状況調査と沿線市町村の事情聴取を実施した。それを踏まえて「運輸省としては、現地調査の他、気象状況及び代替道路不通状況調査等で検討した結果、特に(承認して:引用者)支障はないと」の見解であったが、北海道庁は「関係市町村は難色を示し各線ごとに保留を継続するよう要請活動を繰

り返した」<sup>40)</sup>。そして7月には北海道庁、沿線市町村、北海道議会が運輸省、北海道開発庁、自民党北海道代議士会に対し、「四線については、百キロメートルを超える長大路線であり、…（中略）…いずれも、地域の基幹的な交通機関として、地域の住民生活や産業経済活動に重要な役割を果たしているものであり、一方、通年にわたり、全線バス運行を確保することは、極めて困難」<sup>41)</sup> だとして承認に慎重な対応を要請した。それを承けて自民党北海道代議士会が運輸大臣に国鉄再建監理委員会の答申前の承認は絶対行わないことを要請し、運輸省はそれを受諾した。ところが8月に運輸省は「多方面からバス運行が可能か否かにつき十分慎重に検討してきたが、法令基準に照らしてのバス転換困難な特段の事由を見いだすことができない」<sup>42)</sup> として、国鉄の長大路線選定を承認した。

承認後も「当該四線は、長大路線のため市町村数も多く、いずれも二支庁間を連絡する重要な循環鉄道網を形成しており、特に沿線には高校が四十八校、短期大学及び大学が七校もあり、その通学者数は各種学校生徒を含めると、二八五三名にも及び、更に老人・婦人・子供等の通院にも鉄道は不可欠」であるうえに、「冬期にはマイナス三十度を超える厳寒の地で」、「地域住民の生活や産業経済活動に重要な役割を果たしている」<sup>43)</sup> として存続の請願が提出された。この時点まで足並み不揃いによる不利を懸念したためか、当初沿線地域は北海道全体、保留決定後は4線一括で存続運動を展開するとして、各線の個別事情を原則考慮してはいなかった。

### 3. 池北線の選定条件

池田町と北見市を結ぶ延長140kmの池北線は、「石北本線と根室本線を結ぶ道東地方における重要な循環鉄道網を形成しており、ダイヤの一部は帯広及び北見を起・終点として編成され」<sup>44)</sup>、往年の網走（本）線時代の直通機能は失われても、一部の列車を根室本線に乗入れて帯広起・終点で設定していた。1986年時点で沿線は、面積が7市町村に跨がって滋賀県に匹敵し、人口密度は全国平均の約8分1、北見市を除き過疎化が進行して「冬季は、 $-30^{\circ}\text{C}$ を超える厳寒多雪の厳しい自然条件」の地域であった。沿線地域は「豊富な森林資源と未利用農用地を活用し、林業、酪農、畜産の発展を目指すとともに、これら農林産物の高度加工を行う地場工業を振興」<sup>45)</sup> するとした。

そして池田—北見間は、線路に沿い国道242号がほぼ並行し、そのうち池田—薫別間と置戸—北見間には路線バス路線を設定していた（図1参照）。「医療、教育や文化等の施設によるサービスは、それぞれの市町間に機能を分担しているが、特に、地域の中心都市である帯広市や北見市に集積されこれらの市町への往来が日常生活を営む上で不可欠」として、北海道庁は「平均乗車距離が昭和57年度で36.9kmとなっており…（中略）…バスへと転換することは困難」との立場であった。

それには沿線に医療機関が少なく、「居住地の町内で1次医療サービスを全診療科目にわたってうけることができず、近隣市町へ通院しているのが実態であり、また、2次医療サービスなどについては、広域生活圏の中心都市である帯広市や北見市に多くを依存し」ており、特に老人、女性、子供などの通院に池北線は不可欠とした。また沿線には公立高校が10校<sup>46)</sup>、沿線から通学している公立高校は帯広市など2校で、池北線利用通学者は1,014名におよび、特に高校がな

いため陸別町の高校生にとって同線は重要な足でもあり、バス転換による交通費負担の増加が懸念された。

さらに沿線は酪農と畑作中心の生産性の高い大規模農業地帯で、さらに豊富な天然林資源にも恵まれ、加えて池田町のワイン城、本別温泉などの観光資源も点在し、観光入込客数の増加が期待できるため、池北線の廃止はその地域開発にも大きな支障をもたらすとしていた。

前述した長大4線に関する運輸省の現地調査時の資料によれば(表2)、池北線は営業料が4線中3番目で、特定地交線選定基準となる旅客運輸密度では最多でもあり、加えて過去5年間の減少割合も他の3線区に比べて少なかった。1984年度の普通旅客平均乗車距離と営業係数の低さは天北線について2番目であったが、実損益は名寄本線について赤字額が大きかった。池北線は営業係数が低い一方で、実損益赤字額が大きく、それは人員配置の多さに伴う人件費が原因と推定される。

つぎに沿線状況<sup>47)</sup>において池北線は、北見市や池田町などを含むため人口密度は最多で、1世帯当自動車保有台数は逆に人口密度のより低い標津線について多く、沿線に北海道糖業の工場を有することによって、工業出荷額でも沿線に雪印乳業を有して観光入込数でも野付道立自然公園をもつ標津線についていた。大観すれば池北線沿線は、長大4線のなかで道東・道北の他の3線に比べて人口減少が抑制され、道内地方都市や産業を有する点で、鉄道存続の余地が残る方ではあった。

表2 北海道第二次特定地方交通線長大4線区の概要

線区名称		池北線	標津線	天北線	名寄本線	
路線	営業料	140.0	116.9	148.9	143.0	
	旅客輸送密度	1977～79年度平均	943	590	600	894
		1984年度	750	346	382	534
	貨物輸送密度	1977～79年度平均	108	92	72	406
		1984年度	20	-	-	-
	1984年度	普通旅客平均乗車距離	37.2	31.4	56.5	31.2
		営業係数	1,187	1,594	1,179	1,510
		損益	-4,322	-2,561	-3,692	-5,707
		輸送収入	402	181	382	387
	1985年度	輸送経費・人件費	3,674	2,084	2,967	4,902
		輸送経費・物件費	951	547	1,113	1,302
		輸送経費・その他	530	313	411	730
	1979年度当充当人員		3.61	2.65	2.75	5.39
沿線	沿線面積	3,921.5	5,005.6	2,432.2	3,174.1	
	人口密度	41.00	23.23	27.64	35.87	
	1世帯当乗用自動車保有数(1985年3月末)	0.83	0.95	0.67	0.72	
	1983年工業出荷額	1,310	2,034	831	1,232	
	1984年観光入込数	1,574	2,060	1,100	833	

注：路線の1985年度の数値は運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部監修『特定地方交通線対策の記録―新しい地域の交通を目指して―』財団法人運輸振興協会・広報事業部、1989年、220～223・284～285頁、79年度当充当人員は日本国有鉄道地方交通線対策室『ローカル線概況』（昭和55年10月）、10・18・30・34頁による。

出所：北海道「保留4線に関する対応等の経過」添付資料1（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）によって作成。

さらに運輸省の現地調査結果から沿線の気象および代替交通機関の状況を見ると（表3）、池北線沿線は最も低温な地域を含みながらも、降水量が最も少ないため積雪は少なく、それに伴って代替道路や交通機関が不通や運休した日数も最少であった。しかしこれらの条件は逆に代替交通機関によって移動手段の維持を可能とする要因でもあった。

それらの点を勘案すれば、池北線は、長大4線区のなかで、路線の経営に関わる経済的要因や地域的要因において鉄道存続が最も有望な路線であったが、その一方で気象条件において代替交通手段への転換が容易な条件も同時に併有していたことになる。

#### IV 第三セクター鉄道への転換

##### 1. 鉄道存続の道程

1985年8月に山下徳夫運輸大臣は第2次線として長大4線の廃止を承認したが、86年1月に三塚博運輸大臣がそれらを機械的に廃止しないことを表明するなどして、北海道庁も長大4線の鉄道での存続姿勢が継続し、特に池北線対策会議は同年2月から団体客約1,800人確保による同線存続運動を決定していた<sup>48)</sup>。そして1986年3月閣議決定の「日本国有鉄道改革法等施行法案」（第23条）が国鉄の経営形態変更（87年3月末）までに廃止・転換未了の場合は、旅客会社が暫定的に2年間の旅客運輸営業を行うことを規定したが、長大4線区の沿線地域でも一定期間の延命保証だと歓迎的に受容した自治体と、最終結論時期が明示されて現実的対応不可欠と厳しく受容した自治体に二分された<sup>49)</sup>。1986年4月からの横路北海道知事は、長大4線区市町村長との会議によって、協議会会議不参加による先送り困難という認識を共有し、そのなかで標津線とともにいち早く翌5月から存続前提で池北線協議会への参加を決定した。そして寺前北見市長は、1986年7月の第1回池北線特定地方交通線対策協議会において池北線は北海道の動脈線にあたり、仮に国鉄民営化後も第三セクターなどではなく、国の保証下で新会社による鉄道としての存続を強く要請していた<sup>50)</sup>。

表3 北海道第二次特定地方交通線長大4線区に関する運輸省の現地調査結果

線区名称		池北線	標津線	天北線	名寄本線	
運輸省現地調査期間	1985年	2.28	2.26-27	2.18-19	2.19-20	
	調査地点数	4	6	5	6	
気象状況調査	概要	気温では最も厳しいが、降水量は最も少ない	気温、降水量とも富内線と同程度	気温では湧網線より厳しくなく、降水量では胆振線より厳しくない	気温では湧網線より厳しくなく、降水量では同線と同程度	
代替道路不通状況調査	不通日数	1985年	1	3	5	-
		84年	-	3	3	-
		83年	-	12	8	-
路線バス運行状況調査	運休日数	1985年	-	-	-	3
		84年	-	1	-	-
		83年	1	-	2	1
路線バス以外の車両運行状況調査		代替道路のほぼ全区間で、冬期間大型トラックが走行				

出所：運輸省大臣官房国有鉄道部長中島眞二「特定地方交通線の承認について」（官鉄業第124号昭和60年8月2日）添付資料（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）によって作成。

しかし1987年4月の北海道旅客鉄道（以下、JR北海道）成立前後にはあまり大きな動きがなく、88年1月に池北線について第三セクターでの存続検討を確認したにとどまっていた。またJR北海道を交えた1987年度の長大4線経営収支試算検討会での具体的議論は他の3線区、特に天北線と名寄線関係に集中し、池北線は人員配置と営業係数など限られた内容が組上りのぼるにとどまっていた<sup>51)</sup>。1988年2月の北海道開発調整部交通対策課伊東鉄道係長は標津線対策協議会が「政治的解決に期待しつつも、早い段階から現実的対応も考えていたようである…（中略）…第3セクターの試算についてJRより提示を受けるが、将来的には大幅な赤字も予想されることから、バス転換の方向へ動き出すことも考えられる」とし、池北線も「標津線同様、現実的対応を検討していた模様であるが、いましばらく様子を見ながら中央への要請活動も続ける」<sup>52)</sup>と発言した。引用中の「現実的対応」の中身は不明ながら、文脈からすれば1987年度中には一時バス転換も視野に入れていた可能性を示唆している。

ついで1988年2月に名寄本線を除く3線は第三セクターでの存続の検討に入り、5月の池北線対策担当課長会議ではもはやJRでの存続困難を既決事項とし、その際北海道庁は4線区中で営業成績のよい池北線を第三セクターとして存続させ、他の3線区の反応を見ようとした<sup>53)</sup>。そして同年11月の第4回池北線対策会議で第三セクター化が正式に決定することになった。

## 2. 北海道ちほく高原鉄道の成立

1988年11月の池北線の第三セクター化決定を承け、池北線運行対策準備会（以下、対策準備会）に先駆けて同月に道庁網走支庁では打合せ会議が持たれ、その冒頭に道庁交通対策課木田参事が「長大四線については、政治レベルでの話し合いが行われていたため、支庁への連絡が密に出来なかった」ことを詫びたうえで、「今後は、第3セクターでの運行に向けて、中味をオープンにした形で進めていくことになる」<sup>54)</sup>として支庁の協力を要請した。地交線対策と第三セクター化の間にギャップがあり、地方交通線対策会議に沿線市町村は出席しても支庁の参加がなく、対策準備会には道庁、網走・十勝両支庁、沿線市町が参加し、支庁はオブザーバーとして沿線町村への財政協力を行うこととした。そして、第三セクター企業の設立は道庁の出資の下に実務は沿線市町が担った。

11月の対策準備会ではまず事務局体制を整備し、12月中に発起人会、1月には第三セクターの創立総会、さらに出資金に関わる道や市町の予定と併せて、「帯広市に（へのカ：引用者）乗入れではダイヤをどうするか」、「予定車両（現在の35tであるが、27tの軽車両）であり、踏切、ポイント、警報機等で1億円をこえる改修等が必要。北見～池田でダイヤを組む」など、末端の細部に踏み込んだ審議をはじめ、「転換までの時間がない」<sup>55)</sup>状況での決定となった。資本金は5億円、出資分担は道と町村が各々2億円、民間が1億円とし、全体で75億円の基金は道と町村が37.5億円ずつを折半し、本社は北見市に置き、検修施設と一体で早急な設計が望まれることを確認した。

額面株式80,000株の分担は、北海道所有分と同じ4,000株を沿線の7市町で分担したが、唯一の市である北見市は27.2%を受け持ち、人口では陸別町や置戸町を上回る起点側の池田町はわずか10.5%で<sup>56)</sup>、転換への温度差が認められた（図5）。また1988年12～89年1月の約1ヶ月間

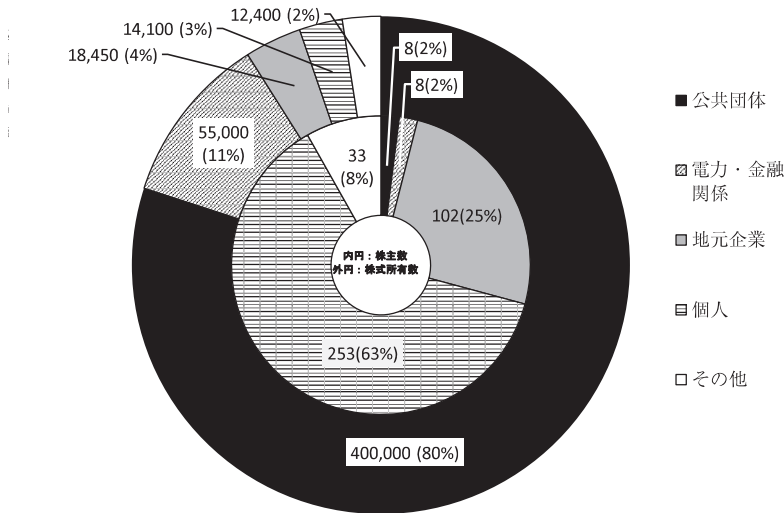


図5 北海道ちほく高原鉄道の株主・株式所有構成（会社設立時）

出所：北海道ちほく高原鉄道「会社概要」（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）。

で路線名を公募し、2,130 通の応募を得て沿線住民の郷土愛をもとにした結束を「ふるさと」に、東北海道の自然環境の素晴らしさと日照時間全道一の澄み切った夜空の星の美しさを「銀河」に、各々込めて「ふるさと銀河線」（以下、銀河線）と決定した<sup>57)</sup>。またダイヤの設定では、第1回対策準備会で帯広直通こそ棚上げにしたが、「地域住民等の要望および利用客増大を図るため、13本の列車を増発、1本の列車の運転区間の延長および1往復の快速列車の設定により、列車頻度の充実並びに接続列車の改善、接続待合わせ時間の短縮、高校の始終業時間等に配慮し、利便性の確保に努め」、特に「快速列車の設定により、運行時間の短縮と新路線のアピール効果を」<sup>58)</sup>高めようとした。

1989年2月の会社設立総会では「JRにおける収支は、毎年相当額の欠損を生じてきており、新会社においても経営見通しは厳しく、欠損を生じることが予想されておりますが、運賃改定を行い、国から5年間は運営費補助（前年度欠損額の2分1）を受け、さらには、沿線自治体による経営安定基金（約75億円）からの補助金を充てることにより、経営の安定化を図っていく」<sup>59)</sup>とした。営業に必要な現有施設は「日本国有鉄道改革法等施行法」（昭和61年法律第93号）にもとづき北海道旅客鉄道から無償譲渡を受け、それ以外の所要施設や設備等は会社設立後に転換交付金によって取得するとしたが、「税引前損益の黒字転換は開業後かなりの歳月を要する見込」<sup>60)</sup>としていた。また「車両や輸送設備などに要する経費については、転換交付金42億円の中から交付されることになっており、また資本金4億9,995万円を開業準備等当面の費用に充てる」<sup>61)</sup>として、会社は鉄道事業に加えて、自動車運送事業・運送取扱業、貸自転車業・自動車業、旅行業、駐車場業、生命保険等の募集業務・損害保険代理業務なども目的として多角経営も企図していた。代表取締役社長（非常勤）には久島北見市長を、取締役副社長（非常勤）には富田足寄町長を、代表取締役専務（常勤）には川名一雄元置戸町助役を各々選出した（表4）。

表4 北海道ちほく高原鉄道の創立発起人と引受（予定）株式数

役名	職名	氏名	引受株式数	所管行政区域人口 千人当株式数	備考 (1989年2月会社設立総会時の役職)
発起人総代	北見市長	久島正	1,089	10.2	代表取締役社長(非常勤)
発起人	北海道知事	横路孝弘	4,000	0.7	取締役(非常勤)
〃	池田町長	石井明	418	36.1	〃
〃	本別町長	矢野幸雄	504	38.9	〃
〃	足寄町長	富田秋雄	565	47.6	取締役副社長(非常勤)
〃	陸別町長	杉田稔	479	103.0	〃
〃	置戸町長	齊藤誠	456	80.3	〃
〃	訓子府町長	佐藤忠義	489	63.8	〃
〃	(株)北海道拓殖銀行 支配人	白髪良一	340	-	
〃	北海道電力(株) 代表取締役	戸田一夫	100	-	
発起人引受株式総数(全10,000株)			8,440	-	

注：所管行政区域人口は住民基本台帳人口（1985年3月末）による。

出所：「事業の概況等に関する特別記載事項」（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）。

そして前述の基金に関して北見市に北海道ちほく高原鉄道経営安定基金条例を設けて管理することとし、「北海道ちほく高原鉄道の経営を助成するために設置する基金の管理等に関する覚書」<sup>62</sup>が交わされ、そこでは以下の3用途を設けた。

- 第1用途 関係自治体からの負担金を財源として、鉄道事業により生じた欠損について会社に補助する。
- 第2用途 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として、鉄道事業により生じた欠損及び鉄道施設等の整備又は更新に要する経費について会社に補助する。
- 第3用途 関係自治体からの負担金を財源として、鉄道事業により生じた5年目までの欠損について会社に補助する。

そして第2条で基金をつぎの3つの種類とすることを取り決めた。

- 第1基金 関係自治体からの負担金を財源として、鉄道事業により生じた欠損について会社に補助する。
- 第2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として、鉄道事業により生じた欠損及び鉄道施設等の整備又は更新に要する経費について会社に補助する。
- 第3基金 関係自治体からの負担金を財源として、鉄道事業により生じた5年目までの欠損について会社に補助する。

また同年2月の第5回池北線地方交通線対策協議会において6月の転換が決定した。

## V まとめ

本稿は、国鉄改革期に地交線対策の拠点の1つであった北海道における長大4線区のなかで、唯一第三セクター北海道ちほく高原鉄道への転換と路線存続に成功した池北線の事例を検証することによって、北海道における地交線対策と第三セクター鉄道の形成の関係を考察してきた。

北海道における地交線対策に関する研究は、同時代的な研究対象として主に地方政治との関係を論点として注目を集めてきた。しかし中央政界と地方政界の政争に注目するあまり、池北線の輸送実態や機能への着目が充分ではなく、また国鉄改革や第三セクター鉄道への転換が終息すると、地交線対策に関する研究自体も低迷することになった。

そこで本稿では池北線の形成に遡り、同線が1900年代に根室（本）線から分岐して道東の拠点都市網走を結ぶ網走（本）線の系譜に属し、戦後の北海道開発計画を承けて1950年代後半から60年代に輸送のピークのあったことを明らかにした。さらにその輸送断面図を長期的に分析すれば、草創期から北見方の利用が多く、客貨ともに1960年代が輸送のピークを成すと同時に区間格差が次第に拡大したことも判明した。しかし輸送旅客の実数値では国鉄改革渦中の1982年度でもピーク時対60年度比では減少しつつも、戦前期と比較して増加しており、必ずしも輸送量の低迷とはいえなかった。また貨物輸送は、戦前期には道央方面から線内開拓地へ主に食料品や雑貨を下り貨物として、網走陸揚げの食料品や雑貨や線内発の木材を上り貨物として、各々輸送したため通過貨物トン数の線内格差が大きく、戦後は国鉄改革期の1980年代に貨物輸送が激減したことが明らかになった。

北海道は、早くから国鉄の赤字線対策の中心地域の1つではあったが、その本格化は1980年代の地交線対策以後で、本稿の対象とする池北線は82年11月の第2次線選定において俎上にはぼった。それでも池北線は、先行研究も注目するように長大路線として廃止対象から一旦留保され、運輸省が1985年2月の実地調査を経て、8月に廃止対象選定を承認した。それ以後も北海道庁は長大線の鉄道存続の主張を継続し、池北線は路線距離の長さやバス転換で沿線住民の医療サービスと高校への通学が保証できない点を根拠として廃止に難色を示した。また長大4線中で池北線は、旅客運輸密度が最多で、実際に普通旅客の平均乗車距離も長いうえに、営業係数も低く、実損益につながる人員配置の多さに伴う人件費問題さえ解消できれば鉄道での存続可能性が高かった。他方同線は運輸省の調査では4線区中で積雪などによる列車の不通や運休が最も少なかった。

長大4線区は、1987年4月の分割民営化を挟む前後2年間にあまり大きな動きがなく、先行研究の明らかにした政治的判断によってJR北海道が継承した。つぎの画期は1988年2月の同社での存続困難による第三セクターとしての存続の検討で、その直前には池北線もバス転換を視野に入れていた。しかし前述の鉄道輸送の好条件をもとに北海道庁は池北線の第三セクター存続を後押しし、他の3線区の反応を見るという方針を採って、1988年11月の池北線対策会議で第三セクターへの転換を正式に決定することになった。

上記の決定までは政治的判断を介するため、法的に対策会議の構成員であった市町に対して、



それまで蚊帳の外に置かれていた道庁が、第三セクター化決定を承けて本格的に協議に参加することになった。そして短時日に転換に関わる事務手続きを進め、北見市を新会社の拠点として当初から実務に踏み込んだ多くの決定を余儀なくされたが、沿線自治体間にも池北線転換への温度差が認められた。そして経営安定基金の創設、さらには新会社の役員選出においても北見市が主導権を担うことになり、転換の決定からわずか半年強で第三セクターでの運行開始となった。

要するに池北線の鉄道転換を可能にした最大の要因は、国鉄改革期に輸送実績で他の長大3線区を上回っていたことを根拠にした1988年11月の道庁の決定にあったと考えられる。それ以前の政治的判断を要した段階では長大4線区は一括され、特に池北線にのみ有利に作用した明確な条件を見出し得ない。そうした池北線の輸送実績を基礎に、転換後の北海道ちほく高原鉄道の輸送と経営、さらには2006年3月の鉄道存続断念への経緯は別稿において分析したい。

## 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』交通協力会,2024年(刊行予定)、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になっているが、当該章の紙幅の制約から要旨の掲載にとどめざるを得ないため、その詳細をまとめたものに相当する。本稿の続編は奈良大学地理学会『奈良大地理』第29号、2023年に掲載予定である。調査費用などのご配慮を頂いた編さん委員会および財団法人交通協力会に謝意を表したい。本稿はJSPS科研費19K01195の成果の一部でもある。なお筆者の関連する旧稿は原則として<https://researchmap.jp/read0035307>で公開しているので適宜参照して頂きたい。連絡先：mikim@daiibutsu.nara-u.ac.jp

## 注

- 1) 本稿では、起点を1982年7月の政府の第二次臨時行政調査会(通称:土光臨調)の国鉄分割民営化答申に置く通説的理解(草野厚『国鉄改革』[中公新書912]中央公論社,1989年)に従うが、終点は87年4月の分割民営化ではなく、三木理史「日本における鉄軌道廃止の長期的考察」奈良大地理26,2020年,14~32頁の国鉄(JR)の路線廃止料程転換点の1996年に置く。
- 2) 地方交通線とは1980年の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」によって、国鉄の営業線のうち、運営改善の適切な措置を講じたとしても収支均衡確保が困難なものを指している(辻本勝久「地方鉄道」日本交通学会編『交通経済ハンドブック』白桃書房,2011年,150頁)。これによってそれまでの「赤字ローカル線」、「閑散線」などの呼称が統一された。
- 3) 以下特記のない戦前・戦中・戦後などは第二次世界大戦に関するものとし、時期の属性を問わず官設鉄道をはじめ国有に属する鉄道は「国鉄」に、民営は「民鉄」に各々統一した。なお本稿では鉄軌道、自動車などの事業者名称に付す株式会社や法人などは省略した。また「北海道」という名称は行政域と行政体の識別が不明瞭になるため、後者の場合は「北海道庁」(または道庁)とした。
- 4) 三木前掲「日本における鉄軌道廃止の長期的考察」。
- 5) 魚住弘久『「我田引鉄」の終焉—北海道における特定地方交通線政策の展開過程を素材として—』(研究叢書10)東京大学都市行政研究会,1994年。

- 6) 武田泉「北海道における鉄道廃止政策の展開と沿線地域社会—名寄線・池北線の事例を中心に—」交通学研究 1990 年研究年報, 1991 年, 63 ~ 74 頁。
- 7) たとえば鈴木文彦「明日の活路なき道東の観光ルート—士幌線・広尾線・池北線— (シリーズ・ローカル線の実態と問題を現地に見る⑦)」鉄道ジャーナル 226, 1985 年, 101 ~ 103 頁など。
- 8) たとえば佐藤信之は、1999 年 6 月 ~ 2000 年 7 月まで都合 12 回にわたり「ローカル鉄道の現状と維持方策」を運輸調査局『運輸と経済』誌に連載したが、各回を主に県単位で構成していることから、同時に関心が自治体の地域交通対策へと移行したことをうかがうことができる。
- 9) 歴史研究の視角に立つものとして、恩田睦・小緑一平「国鉄明知線の第三セクター転換—モータリゼーションの進展と住民の認識—」篠崎尚夫編著『鉄道と地域の社会経済史』日本経済評論社, 2013 年, 3 ~ 51 頁などがあげられるが、その数は限定的である。
- 10) 改革を推進中の国鉄は解体直前の 1987 年 2 月に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 年を、所管官庁の運輸省は 89 年 4 月に運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部監修『特定地方交通線対策の記録—新しい地域の交通を目指して—』財団法人運輸振興協会・広報事業部, 1989 年を、各々編さん、総括して終止符とした。
- 11) 「開拓」には本来「 」を付すべきであるが、以下煩瑣なため省略する。
- 12) 日本国有鉄道北海道総局編『北海道鉄道百年史 上巻』日本国有鉄道北海道総局, 1980 年, 244 頁。
- 13) 老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社, 2008 年, 第 3 章。
- 14) 伊澤道雄『開拓鉄道論 上』(鉄道交通全書 8) 春秋社, 1937 年, 118 頁。
- 15) 日本国有鉄道北海道総局前掲『北海道鉄道百年史 上巻』251 ~ 259 頁。
- 16) 「北海道官設鉄道調書」(野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料 第 2 集地方鉄道史; 第 4 巻社史』日本経済評論社, 1980 年所収) 63 ~ 64 頁。
- 17) 「北海道鉄道敷設費総予算中変更並ニ敷設順序ニ関スル件」(第 17 回鉄道会議議事速記録第 1 号、明治 38 年 12 月 20 日)(野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料第 II 期第 11 巻』日本経済評論社, 1988 年) 14 ~ 15 頁。
- 18) 日本国有鉄道北海道総局前掲『北海道鉄道百年史 上巻』446 頁。
- 19) 鉄道省北海道建設事務所『北海道国有鉄道建設誌』鉄道省北海道建設事務所, 1926 年(国立国会図書館デジタルライブラリー所収), 84 ~ 85 頁。
- 20) 日本国有鉄道北海道総局前掲『北海道鉄道百年史 上巻』801 ~ 804 頁。1942 年 10 月に野付牛駅は北見駅に改称した(石野哲編『停車場変遷大事典 国鉄・JR 編 II』JTB, 1998 年, 895 頁)。
- 21) 表 1 の原典のうち札幌鉄道局『貨物関係駅勢要覧 附北海道の概況』からは各品目の着発地に関する情報を得ることができる。
- 22) 図 4 の原典の情報システム部『昭和 55 年度統計資料(貨物駅別発着通過数量)』情報システム部, 1981 年, 9 頁は日ノ出駅の通過数量値を掲載するが、石野前掲『停車場変遷大事典 国鉄・JR 編 II』895 頁によれば、同駅は荷物取扱時期こそあるが、国鉄時代終始旅客取扱駅であった。
- 23) 青木栄一「ローカル線の整理」(運輸政策研究機構編『日本国有鉄道民営化に至る 15 年』成山堂書店, 2000 年) 183 頁。
- 24) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』92 ~ 93 頁。国鉄の管理組織上で線区は単位ではなく、網走(本)線は当時小利別—置戸間を境に南が釧路、北が旭川の各鉄道管理局に帰属していた。
- 25) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』96 ~ 97 頁。
- 26) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』99 ~ 100 頁。
- 27) その報告書は、国鉄各支社単位で日本国有鉄道『ローカル線の概要』日本国有鉄道, 1969 年としてまとめられた。
- 28) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』102 ~ 109 頁。
- 29) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』110 ~ 121 頁。
- 30) 青木前掲「ローカル線の整理」185 頁。

- 31) 日本国有鉄道前掲『地方交通線対策史』130～131頁。
- 32) 運輸省前掲『特定地方交通線対策の記録』23頁。
- 33) 運輸省前掲『特定地方交通線対策の記録』44頁。
- 34) 運輸省前掲『特定地方交通線対策の記録』45～50頁。
- 35) 運輸省前掲『特定地方交通線対策の記録』51～52頁。
- 36) 北海道知事堂垣内尚弘ほか「地方交通線対策に関する要請書」（昭和57年11月10日）（運輸省『地方交通線③ 特定地方交通線の経営改善計画の承認等（二次線・保留4線・申請取下げ2線）』〔国立公文書館所蔵・運輸省61-4E-11-1-155〕所収）。
- 37) 北海道知事堂垣内尚弘ほか「特定地方交通線第二次線の選定凍結に関する要請書」（昭和58年1月20日）（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 38) 運輸省前掲『特定地方交通線対策の記録』56～57頁。北海道4線の保留扱いにおいて長大線という理由は表向きで、それを存続の足がかりにしようとした自民党北海道代議士会や同党運輸族有力議員の問題先送りだとする見解がある。その点も含めて第二次線選定における北海道の動向は魚住前掲『「我田引鉄」の終焉』35～57頁を参照。
- 39) 北海道「保留4線に関する対応等の経過」（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 40) 北海道前掲「保留4線に関する対応等の経過」。
- 41) 北海道知事横路孝弘ほか「国鉄第二次特定地方交通線の承認が保留された天北線等四線の取扱いに関する要望」（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 42) 運輸省大臣官房国有鉄道部長中島真二「特定地方交通線の承認について」（官鉄業第124号昭和60年8月2日）（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 43) 国鉄名寄本線外地方交通線対策協議会代表会長紋別市長金田武外三人「名寄本線・天北線・池北線及び標津線存続の件」（請願第69号昭和60年10月9日受理）（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 44) 北海道開発調整部交通対策課鉄道交通係「地方交通線に関する意見Ⅱ個別事項6池北線」（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。文書は1984年5月に北海道知事名で運輸大臣に提出したもので、以下本節の叙述・引用は注45)・46)を除き当該文書による。
- 45) 「線区の概要 池北線」（運輸省前掲『地方交通線③…』運輸省61-4E-11-1-155所収）。
- 46) 10校の校名は不明であるが、図1の6校に北見市内の各校を加えたものと推定される。
- 47) 日本国有鉄道地方交通線対策室「ローカル線概況」（昭和55年10月）から補足情報を得た。
- 48) 魚住前掲『「我田引鉄」の終焉』73・83頁。
- 49) 魚住前掲『「我田引鉄」の終焉』73～74頁。
- 50) 『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,950頁。当該発言者が寺前北見市長である点は、標津線・池北線・天北線・名寄線特定地方交通線対策協議会会議「第1回会議録」（昭和61年7月15日）（北海道宗谷支庁地方部振興課『昭和62年度完結特定地方交通線対策協議会天北線対策』〔北海道立文書館所蔵/A11-24598〕所収）22～24頁による。
- 51) 「長大4線昭和62年度経営収支試算等検討会」NO.1（北海道宗谷支庁前掲『昭和62年度完結…』A11-24598所収）。当該年度の資料が天北線対策の簿冊所収分に限られるため詳細は不明。
- 52) 企画係長佐藤正弘「天北線対策打合わせ会議について」（昭和63年2月9日）（北海道宗谷支庁前掲『昭和62年度完結…』A11-24598所収）。
- 53) 魚住前掲『「我田引鉄」の終焉』90頁。当時「1.5線存続」といわれた池北線および名寄本線（名寄—下川間・遠軽—紋別間）が鉄道存続を有望視されていた。
- 54) 企画室長長内紀雄・主事石塚仁「復命書：企画事務打合せ」（昭和63年11月28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）。
- 55) 池北線運行対策準備会「池北線運行対策準備会」（昭和63年11月27日）添付議事メモ（北海道網走支

- 庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 56) 北海道ちほく高原鉄道株式会社「定款(案)」(昭和63年12月24日)添付議事メモ(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 57) 「(仮称)北海道ちほく高原鉄道株式会社路線名決定について」(平成元年1月25日)(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 58) 「北海道ちほく高原鉄道関係資料」(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 59) 「創立に関する事項の報告」(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 60) 「事業の概況等に関する特別記載事項」(北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収)。
- 61) 前掲「事業の概況等に関する特別記載事項」。
- 62) 北海道網走支庁前掲『平成2年度完結…』A11-2-3959所収。

### Abstract

The aim of this paper is to clarify the relationship between the countermeasures of JNR slack local lines by the Japanese Government and the shift processes of its line in the case of the Chihoku line, which had only been able to continue as the Hokkaido Chihoku Kogen Railway, one of the four long-distance lines in Hokkaido. After the Abashiri main line running between Ikeda and Abashiri was constructed in 1912, it changed to the Chihoku line between Ikeda and Kitami to replace the Sekihoku main line between Kitami and Abashiri in 1961. The number of passengers reached a peak from the latter half of the 1950s to the early 1960s on the Chihoku line (Abashiri main line). Its passengers and freight had mostly come from Kitami rather than Ikeda since the 1910s, but differences in each zone had been extending by degrees. Although the actual number of passengers in 1982 was higher than in the prewar period, freight tonnage was radically reduced in the 1980s. Since it had long been the leading rail line in terms of transport density, average distance traveled, and low operation ratio, it was concluded that it could continue to operate as a railway by abridging the labor charges. The Hokkaido prefectural government recommended this and decided to continue it as a railway by joint public-private venture in 1988.

**Keywords:** Hokkaido prefectural government, JNR slack local line, Chihoku line, four long-distance lines in Hokkaido, Hokkaido Chihoku Kogen Railway