

**評論** 2003年の北海道経済

**11月●ふるさと銀河線、北海道が廃止・バス転換方針を表明** 山田 玲良

2003年11月23日、第三セクター鉄道ふるさと銀河線の存廃問題を話し合う第四回関係者協議会が北見市内で開かれ、北海道が「鉄道廃止・バス転換が望ましい」との方針を正式に表明した。銀河線の前身は旧国鉄長大4線の一つ池北線。1980年代に他の3線名寄、標津、天北とともに廃止が検討された際、鉄道存続を求める沿線住民、自治体の強い要望を背景に、道が第三セクター方式による全線存続を提案、自治体側も財政負担を受け入れたため、1989年6月、北海道ちほく高原鉄道株式会社・ふるさと銀河線として再出発した。長大4線のうち道が全線存続を決断したのは池北線のみである。以来、道は最大出資者として銀河線の経営を支えてきたが、今回その政策を大きく転換した。

道の政策転換の背景には、銀河線の構造化した赤字体質と道自身が抱える深刻な財政難がある。銀河線は現在、毎年度4億円前後の赤字を計上している。1990年度に100万人を上回っていた年間乗客数は2002年度、53万人にまで減少したといわれる。この間沿線1市6町（北見市、訓子府町、置戸町、陸別町、足寄町、本別町、池田町）の人口は全体で2.4%しか減っておらず、沿線住民の鉄道離れが進んでいることがうかがわれる。銀河線には2つの経営安定基金が用意されていたが、第一基金は利息運用しか認められていない。第二基金は既に元金の取り崩しが進み、2004年度半ばに底を突く見通しである。銀河線の存続には資本金の8割を出資する道と沿線1市6町の財政支援が不可欠な情勢である。

しかし、道の財政状況は非常に厳しい。2000年度の公債費負担比率（公債の元利償還に充当された一般財源が一般財源総額に占める比率）は15%の警戒ラインはおろか、危険ラインの

20%も超える22.3%。これは47都道府県で9番目に高く、政令指定都市を抱える都道府県としてはワースト1である。2001年度には歳入額が2.1%減少する一方、地方債の発行額が2.9%増加するなど、財政の硬直化は更に進む。また、道の財政は自主財源が少ない。道税の歳入に占める割合は2001年度で18.8%にとどまる。国は「三位一体の改革」、「道州制」を唱えて地方の自立を促すが、1999年度のデータでは、道内で収納される国税収入は道と道内市町村に配賦された国の資金の5割にも満たない。仮に、道内で収納される国税を地方の収入とする代わりに国からの資金を返上することになれば、その部分だけで1兆5000億円を越す財源不足が生じる計算になる。高橋はるみ知事は2003年10月、銀河線への財政支援について「無い袖は振れない」と発言してしまっただが、それも仕方ないと思ってしまうほど極めて深刻な状況なのである。

財政問題を抱えるのは沿線自治体も同じである。2004年1月に北見市が発表した『北見市財政健全化プラン』によれば、市財政の収支不足は2004年度に20億円を超える見通しである。北見市が1998年度から2000年度にかけて、銀河線の経営安定基金（第一基金）から基金のほぼ全額に当たる48億円を借り入れていたことにも、市の苦しい台所事情がみとれる。北見市の公債費負担比率は1995年度、危険ラインの20%に到達した。これは繰上げ償還分を含む数字であったが、その後も20%前後を推移し、2002年度は繰上げ償還なしで19.7%に上っている。75%程度が妥当とされる経常収支比率（経常一般財源総額に対する経常費充当一般財源の割合）も2002年度は92.8%に達しており、道と同じように、財政の硬直化が進行している。

**評論** 2003年の北海道経済

だが、銀河線存続を求める沿線住民の声は切実だ。現在、銀河線の利用者のほとんどは通学の高校生で占められているが、銀河線が廃止されれば、子供を通学先近くに下宿させなければならないと考えている家庭もある。バスに転換された場合、通学定期代は2倍から2.5倍に跳ね上がる。また、十勝側で代替バスが走るとみられる国道242号線は、冬期の4割から5割は路面が圧雪・アイスバーン状態になる。家計への負担、安全性を考えれば、通学するわが子にバスを利用させることを躊躇するのは無理からぬことだろう。しかも、そのことは代替バスの乗客数が転換時の予想を下回る可能性を示唆する。1987年に廃止された旧国鉄広尾線の場合、代替バスの乗客数は廃止翌年度の97万人から、2002年度には39万人にまで落ち込んでいる。銀河線の代替バスがこうした乗客の減少に見舞われた場合、バス路線の統廃合によって、一部の沿線地域は公共交通機関を全く失ってしまうかもしれない。このような住民の不安を背景に、財政不安を抱える沿線自治体も銀河線存続への道を模索している。

銀河線の廃止・バス路線への転換の是非を判断する場合、経済合理性の観点からは、つぎの2つの点を十分検討する必要があるだろう。1つは、銀河線の廃止・バス路線への転換が交通サービスを供給する側にとって経済合理的なのかという問題である。もう1つは、たとえバス転換が供給側にとって経済合理的だとしても、需要側の費用・便益、社会全体の費用・便益に照らしても合理的なのかという問題である。

1つ目の点について、道は、銀河線を現状のまま存続させれば年間赤字額は将来4億円を超えるのに対し、バス転換すれば1億200万～1億3600万円前後に抑えられるとの試算を示している。しかし、この試算には、銀河線の経営安定基金（第一基金）48億円をバス転換のための投資や支出（線路の撤去費用、バス運行の初期投資、バス利用者の負担軽減費など）に充て

ることが見込まれている。逆に、この経営安定基金を銀河線の利便性向上のために使ったらどうなるのか。北海道教育大学岩見沢校の竹田泉助教授は、銀河線は1億3千万～2億円程度の投資で最高時速95キロへの高速化が可能であること、それによって北見～札幌間の所要時間がJR石北線経由に比べ15分前後早くなるので、乗客の大幅増から年間2億円近い営業黒字も見込めることなどを主張している。これに対し、道は、北見～札幌間を1時間短縮するには140億円の投資が必要と反論する。だが、たとえ巨額の初期投資が必要だとしても、その後の営業黒字が見込めるならば、赤字が確実なバス転換より銀河線の拡充を選択する判断もあり得るだろう。

また、二つ目の点については、バス転換は二酸化炭素、窒素酸化物などの環境負担を社会に強い、交通事故や移動時間などの負担を利用者に強いるという問題がある。環境自治体会議・環境政策研究所の上岡直見主任研究員の試算によれば、それらの総額は年間4億円以上に上るといふ。もちろん、バスにはルートを柔軟に設定できるという特長があり、移動時間が長くなっても目的地のより近くで下車できるようになれば、利便性が向上するという側面もある。しかし、それはあくまでも多様なバス路線が設定、維持された場合に限っての話である。転換後のバス路線が乗客減に見舞われ、路線そのものが失われてしまえば、元も子もなくなる。一方、前述の高速化が果たされて利便性が上がれば、銀河線が及ぼす社会的便益は大幅に増大する。例えば、オホーツク圏経済を活性化するために道央との交通・運輸ネットワークの充実を図ろうとすれば、現在石北線経由の特急で5時間余りかかっている札幌～北見間の所要時間を短縮することも課題となろう。しかし、急勾配や急カーブの連続する石北線を高速化するには石北峠や常紋峠を貫くトンネルを通す必要があるといわれている。それなら、銀河線にてこ入

## 評論 2003年の北海道経済

れして十勝を經由するルートを高速化したほうがはるかに容易で、安上がりであろう。このように、銀河線には沿線住民の生活の足という以上の社会的価値が潜在する可能性がある。

道による銀河線廃止・バス転換の理由づけは、今のところ少々強引であり、結論を急ぎすぎているきらいがある。道の主張で比較的説得力があるのは、銀河線存続が供給側の経済合理性に合わないという点だが、投資によって銀河線の利便性が格段に向上する可能性を考慮すれば、それにも即座には首肯しかねる。また、地域にとっての交通サービスはライフラインに準じる生活基盤であり、存廃の判断に際してはむしろ社会的な便益・費用の観点が重視されるべきである。

いったん錆付かせた鉄路は元には戻らない。取り返しのつかない決定をする前に、関係者は

もう一度よく検討する必要があるのではないか。道は銀河線の存続のためにこれ以上の負担を納税者に求めることはできないというが、存廃を慎重に検討することは現在まで銀河線の存続に求めてきた納税者の負担に報いることでもある。存廃論議のための関係者協議会は2003年3月に始まったばかりである。池北線存続の決断に至った経緯に照らしても、銀河線の将来は、当面の財政問題とは切り離して、もう少し時間をかけて決めるべきであろう。

### 〈参考文献〉

『北海道新聞』、『朝日新聞』、北海道ちほく高原鉄道・北海道・富山県・札幌国税局・北見市各ホームページ。

(札幌大学経済学部助教授)