

『鉄道フォーラム in 赤平』 実施報告書



主催：根室本線対策協議会

【開催趣旨】

根室本線対策協議会では、鉄路の維持存続を訴え、住民利用、観光利用、貨物輸送の観点で必要性の議論を進めてきており、令和元年度にはJR北海道に対する緊急的かつ臨時的な支援となる、「北海道鉄道利用促進環境整備交付金」の「市町村支援金」を令和元年度から2年度の2ヵ年について決定をしたところであります。また、根室線を維持・活性化するために策定した「根室線アクションプラン」に基づき、地域とJR北海道が一体となって、利用促進や経費削減などに取り組んでまいります。このことから、本フォーラムを通して、鉄道利用の歴史、今後の活用方法などについて皆さんと考えていくこととします。

- ◆開催日時 令和元年11月22日（金）午後2時00分～午後3時30分
- ◆開催場所 赤平市交流センターみらい 4階かたらいホール（赤平市）
- ◆参加者数 103名（市民・行政職員・市議会議員・沿線住民等）※事務局含む

1. 開 会（午後2時00分）

○司会進行：赤平市企画課長 林 伸樹

2. 主催者挨拶

○根室本線対策協議会（開催地）赤平市長 畠山 渉



【挨拶要旨】

皆さん、こんにちは。ただいま紹介いただいた、赤平市長の畠山 渉でございます。本日の鉄道フォーラムが赤平市で開催できますことに、大変喜ばしく、心から歓迎を申し上げるところでございます。それでは、私から、開催地赤平市長として、本フォーラムの開会に当たり、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、時節柄、大変お忙しい中、「鉄道フォーラム in 赤平」にご出席、ご参加をいただき、誠にありがとうございます。また、大変、ご多用の中、鉄道フォーラム講師として札幌国際大学の吉岡教授にもお越し頂きました。大変、ありがとうございます。

さて、本根室本線対策協議会は昭和56年に設立いたしまして、これまで様々な活動を行ってきておりますが、平成28年11月、JR北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」として根室線が対象となったことにより、これまで以上、鉄路の維持存続に向け、構成市町村はもとより、JR北海道を含む関係諸団体等との連携強化を図っていかねばならない状況となっております。そこで、JRの利用促進や経費節減等について取り組む気運の醸成を図るとして、本年4月、「根室線アクションプラン」を策定し、JR北海道とともに各市町村、鋭意取り組んでいるところでございます。

本日は、「根室線アクションプラン」にも盛り込まれておりますが、「北の産業革命「炭鉄港」を活用した鉄道利用促進」ということで、本年5月20日に日本遺産認定となりました「本邦国策を北海道に観よ！～北の産業革命「炭鉄港」～」、この後、吉岡教授から詳しいお話があると思いますので、私の口からは、これ以上申しませんが、この「炭鉄港」を起爆剤に、根室線の活性化、全道の鉄路の活性化に繋がればと願っているところでございます。

本日、フォーラム開催前に、昨年7月にオープンいたしました「炭鉱遺産ガイダンス施設」をご覧になった方もおられるかと思いますが、おかげさまでオープン以来、1万6千人を超えるお客様にご来場いた

だいております、日本遺産構成文化財の一つでもあります「旧住友赤平炭鉱立坑櫓」につきましては、来月公開のアニメ映画「ぼくらの7日間戦争」のモデルとなった建物となっております。また、余談ではございますが、この鉄道フォーラムが終わりました後に、本日、この会場でPTA連合会主催の教育講演会が予定されているわけですが、偶然ではございますが、講師の映画監督でもある菅原 浩志先生、実は、昭和63年、映画監督デビューされたわけですが、デビュー作が女優、宮沢りえさんのデビュー映画、実写版の「ぼくらの7日間戦争」でありまして、私自身、何か運命めいたものを感じているところでございます。

いずれにいたしましても、本日の講師であります、吉岡教授からは、『鉄路の果たす役割～日本遺産「炭鉄港」に学ぶ』と題して、ご講演を頂くこととなっておりますが、まさに、今後の本協議会の取り組みに対し、新たな視点で、利用促進に対するヒントをいただけるのものと、私自身も大いに期待しているところでございます。

最後になりますが、本日の鉄道フォーラムが、根室線沿線の地域住民の皆さまがこの鉄路の問題を考える機会となるとともに、今後の利用促進について、重ねてお願い申し上げ、開催市を代表しての歓迎の挨拶とさせていただきます。

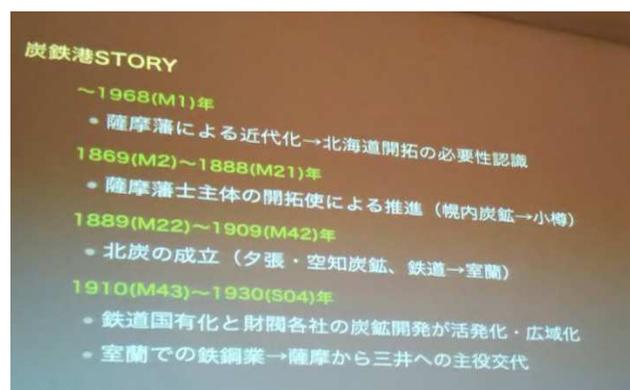
3. 講演

◇講演テーマ：『鉄路の果たす役割 ～日本遺産「炭鉄港」に学ぶ～』

◇講師：札幌国際大学 観光学部国際観光学科 教授 吉岡宏高 氏

【講演要旨】

- 炭鉱は鉄道と密接な関係があり、「炭鉄港」は令和元年5月に84件の応募から16件が日本遺産になったものの一つ。
- 北海道では1882年に小樽港から空知の幌内炭鉱への鉄道ができた。札幌への輸送が人力から鉄道となり、物価が10分の1近くになった。このことにより、札幌が栄えることに。現在の北海道ができるまでには、幌内炭鉱を起点とした経済的な発展があり、炭鉱と鉄道のおかげで発展してきたことが歴史的にも証明されている。その後、1892年に空知から室蘭に炭鉱を広げ鉄道も伸びていった。日露戦争を機に鉄道は国有化され軍艦の国産化が進んだ。さらには燃料の鉄を生産するために現在の日鉄室蘭が出来上がった。また、北海道開拓には、鍋島直正、黒田清隆、松浦武四郎などがかわり、北海道のランドデザインが描かれてきたといわれている。



- ・北海道の人口の移り変わりをみると、明治維新（1868年）ころから人口が増え、さらに戦中・戦後にかけて急増してきた。明治の初め、北海道には5万人の人口だったものが、わずか100年で500万人になった。100年で人口百倍



- ・北海道開拓当時、北海道内人口の95%が渡島地域に集中していた。さらなる開拓をすすめるために炭鉱とともに鉄道が広がっていった。また、北海道のすべての物が小樽港に集まっていた。
- ・1960年～1969年、外貨の侵入エネルギー革命がおこる。1963年、日本炭鉱の最後の努力の象徴として赤平立坑ができた。三笠の立坑ともドイツの技術。
- ・炭鉄港の歴史と人口推移をみてみると、小樽や室蘭の人口は第2次世界大戦時と現在が同じくらい。空知管内は明治初期と同じくらい。ということで日本全体がこれから50年後に迎える人口減少の時代を「すでに起きた未来」として空知管内は体験している。自分たちの未来を考える機会として空知管内をみる事ができる。

- ・根室線の役割は
 - ①札幌⇒道東へのショートカット
(石勝線の完成で役割減)
 - ②石炭の運搬
 - ③通学などの生活交通
 - ④富良野観光との結びつき



- ・小樽や室蘭は、石炭の減少と苫小牧港の発展によって衰退していく。一方、赤平・芦別炭鉱は掘り出しが遅かったにもかかわらず、累計では上位に入っている。

道炭鉱の出炭順位

	累計 (1,000 ³)	平均 (1,000 ³ /年)
1	北炭夕張 74,242	三菱南大夕張 909
2	三井砂川 60,779	住友赤平 898
3	北炭空知 55,530	三井芦別 888
4	北炭樺内 55,225	北炭夕張 884
5	住友赤平 48,467	三井砂川 868
6	三井芦別 47,047	三井美唄 857
7	三井美唄 44,542	北炭夕張新 744
8	三菱大夕張 26,606	北炭空知 534
9	住友赤平 26,510	北炭樺内 502
10	北炭真谷地 23,010	三井美唄 455
11	三菱南大夕張 19,083	三菱大夕張 429
12	三井美唄 18,657	住友赤平 408
13	芦別炭坑 14,589	北炭平和 383
14	北炭平和 14,153	芦別炭坑 289
15	住友歌志内 13,575	北炭真谷地 281
16	北炭万字 9,647	北炭清水沢 264
17	北炭清水沢 9,509	住友歌志内 226
18	北炭夕張新 6,699	新栄 201
19	北炭糠春別 6,474	北炭万字 189
20	新栄 5,834	三菱芦別 123

- ・日本遺産に登録されたことで、全国に100ある日本遺産同士が連携することが重要になってくる。これからの観光は、個人向けのオンリーワンであったり現地でしか味わえない旅が求められている。また、発地主導型の観光ではなく着地型の観光が主流になってくるだろう。それはSNSの発達も起因。

- ・たくさん来ればよい観光ではなく、歴史などのクオリティの高い素材を有した観光が炭鉄港。また、北海道の自然界にある『緑』はビート畑であり、北海道のビートは薩摩藩から砂糖が求められて広がった。ビートは広大な土地、寒冷、輪作などの条件から北海道に適している。最近、観光に求められるのは『非日常』であり、もっといえば『異日常』が求められる。炭鉄港を使った異日常の旅の提案などが必要だと思うし、寂れた町の風景を気に入る観光客もいるということ。この寂れた町はどんな経過でこうなったのかを考えさせる仕組みがあればよいのではないか。ここにしかないものを掘り起こし、発信することが大事。芦別駅の駅乗り場はなぜ広いんだろう？なぜタンクロンができたんだろう？と考えさせることが大事。

- ・収支改善にむけては、観光に特化した車両の追加も考えられるし、鉄道設備をライトなものにすることも検討してみてもどうか。炭鉄港を生かした次への投資として『そとに広がる取り組み』『そとにつながる取り組み』を。それでも足りない部分は国・道・市町村でカバーするしかない。

- ・日本遺産になれた戦略を炭鉱になぞらえると、ミリ秒発破の手法のように構想に25年、仕掛けに10年をかけ、日本遺産登録という発破を一瞬で成し遂げた。また、炭鉱では労働者のデモが多く行われ、デモと同じようにワークショップを継続することで住民に浸透させていった。さらには、人民裁判のような形式での炭鉱遺産サミットを開催し、首長たちを納得させた。そして、赤平炭鉱立坑が日本遺産に登録された。



5. 閉会の挨拶

・根室本線対策協議会 会長（富良野市長）北 猛俊



【挨拶要旨】

みなさん大変ご苦労様でした。富良野市長の北と申します。閉会にあたりまして一言ご挨拶させていただきます。まずは、ご講演をいただきました札幌国際大学 吉岡教授におかれましては、お忙しい中お越しいただきましてありがとうございました。また、「鉄路の果たす役割～日本遺産「炭鉄港」に学ぶ」と題しまして、ご講演でございました。歴史のなかで活躍された先人、その先人の思いを強く感じさせていただきました。その思いが鉄路になり、港になり、現代にいたると思います。まさに「炭鉄港」の事業が我々の思いを深め、人の動きにつながっていき鉄路存続にもつながるものと感じさせていただきました。

さて、本協議会が主催します鉄道フォーラムにつきましては、3年前の富良野市を皮切りに、2年前は滝川市さん、そして、昨年度南富良野町さんで開催し、今回、赤平市におきまして4回目の開催となるところであります。このフォーラムを通じて住民の方々にも鉄路の意味、鉄路を守っていくための自治体におけるソフト事業をどのように作り上げていくかが今後も大事になってくると思います。

最後になりますが、JR北海道の経営自立を果たすまでは、国による支援の継続が不可欠でありますので、そのための法改正を国に求めていく必要がありますが、みなさんのご理解も同時に求めていきたいと考えております。

今鉄道フォーラムを通じて、みなさんの思いが遂げられますようご祈念申し上げ、閉会のあいさつとさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

6. 閉 会（午後3時30分）

【参加者状況】 ※事務局員含む

○参加人数（103名）

・滝川市	6名
・赤平市	38名
・芦別市	19名
・富良野市	11名
・南富良野町	6名
・新得町	3名
・占冠村	3名
・その他（道内）	20名