

先月半ばに、北海道が銀河線の廃止方針を沿線自治体に説明するとの記事があった。その要旨は次の通りである。『北見市と十勝支庁池田町を結ぶ第三セクター「ふるさと銀河線」の存廃問題で、道は同線を廃止し、路線バスで代替する方針を固めた。道幹部が 15 日（平成 15 年 11 月）、沿線の一市六町の首長に個別に伝え、理解を求める。(以下略)』

ふるさと銀河線に残念ながら乗車する機会もないままに着任して 2 年が過ぎた。この機会に「ふるさと銀河線」について若干調べてみた。



(写真撮影高橋 1 尉)

ふるさと銀河線は、昭和 36 年池田町と北見市を結ぶ池北線として根室本線の支線の役割を果たしていた。昭和 50 年代以降、長大 4 線（他の三つは、名寄、標津、天北の各線）の一つとして廃止が検討されたが、4 線の内では営業係数が良かったこと並びに沿線自治体・住民の熱意もあり、北海道初の第三セクターの鉄道として、設立された。

即ち、北海道を始め沿線自治体（池田町、本別町、足寄町、陸別町、置戸町、訓子府町、北見市）などが出資して、平成元年 6 月に北海道池北高原鉄道株式会社を設立し、「ふるさと銀河線」として再スタートを切った。出資額は約 5 億円であり、地元企業や個人も相当数出資している。従業員は 100 名未満である。

ふるさとを大切にしていることを示すと共に、沿線 140 km は星空が美しいことから「ふるさと銀河線」と名付けられた。北見～池田間には、全部で 33 の駅があり、その内 12 の駅には星座の名前が付いている。池田駅を地球に一番近い射手座に擬し、北見駅を地球から最も遠い蠍座に擬し、その間の主要駅を概ね地球からの距離に応じて山羊座（本別駅）、水瓶座（足寄駅）、魚座（愛冠駅）、牡牛座（上利別駅）、牡羊座（大誉駅）、双子座（陸別駅）、蟹座（置戸駅）、獅子座（境野駅）、乙女座（訓子府駅）、天秤座（上常呂駅）である。何ともロマンチックではないか。銀河鉄道の面目躍如たる命名である。夫々の星座に指定されている駅のホームの看板には、その旨が記載され、夫々の星座についての説明がある。機会があれば確認して頂きたい。

開業以来、高校生の通学、高齢者の通院など、所謂交通弱者の足としての役割を果たすと共に、十勝圏とオホーツク圏を結ぶ唯一の公共交通機関として、地域経済を支え、朔東管内の観光にも多大な寄与をしてきた。

然しながら、モータリゼーションの長足な進歩や少子化による高校生の通学者の減少な

どにより、平成2年度の102万人をピークに利用者は減少し続けた。平成13年度における利用者は約57万8千人であり、ピーク時からの減少分は殆どが通学定期利用者である事はデータから明らかである。

上述のように利用者の減少により、運輸収入も減少しつつある。必死の営業努力をしているものの、毎年4億円ほどの赤字を出している。合理化の為にCTC化工事を行ったが、厳しい経営環境を改善するには至らず、相次いで運賃を値上げしたものの、第2経営安定基金は既に元金の取り崩しを始めており、来年度には基金が底を付く見込みである。

池北高原鉄道の駅舎開築等の状況を見てみると、小利別駅、本別駅ステラプラザの営業開始、仙美里駅、勇足駅、上常呂駅舎、足寄駅「あしよろ銀河ホール21」駅舎部分使用開始、新駅「岡女堂駅」開業、置戸駅・日の出駅改築使用開始、訓子府駅舎使用開始等である。

銀河線の営業努力を物語るものとして、2001年に「SL銀河号」を運行し、2002年(平成14年)11月には、銀河鉄道999の作者松本零士氏がデザインしたラッピング車両を登場させるなどがある。然し残念ながら、これが起死回生のカンフル剤にはなっていないようだ。

ラッピング車両とは、車体に直接ペンキで描くのではなく、特殊インクで印刷された巨大なシールを貼ったものである。網棚の上にも松本零士氏の絵が貼ってある。作者のメッセージや999イエロー号&ホワイト号の運用表などは同社のホームページ

(<http://www.ohotoku26.or.jp/organization/chihoku/>)にアクセスして確認する事が出来る。小生も乗車した事はないが夢のある話ではないか。今年度限りの可能性が高いので、是非一度ご乗車されん事を推奨する。池田から北見迄の料金は3,410円である。ラッピング車両の運行は不定期であるので、池北高原鉄道(TEL:0157-31-7111)に確認することが必要だ。尚、スペシャル999号のラストランが平成15年11月16日に行われた。

銀河線沿線は爽やかな高原特に陸別から先は高原を走る銀河鉄道というイメージに相応しい。池田からは利別川に沿って走る。この間20回川を渡るという。利別川の四季折々の表情の変化を眺めるのも一興ではなかろうか。国鉄時代の趣を残す駅風景あり、地域の個性を表現した駅舎、無人駅も良い。車内にジュース類の自動販売機やテレビを備えた車両(CR75型)があるのも面白い。全列車ワンマン運行であり、特に冬季には降車する際には自分でボタンを押してドアを開閉しなければならないというから注意が必要だ。自動開閉ドアに慣れた者は、歴史の針を半世紀前に戻した錯覚に陥るかも知れぬ。

峠越えの利用者は少なく、池田～陸別間と置戸～北見間は運行の形態が異なる。本数的には北見側が多い。全線を通じて走るのは4.5往復であり、うち一往復は140分で池田北見を結ぶ。通学時間帯には帯広に直通運転する列車もある。

最後になったが、池北線の歴史を一瞥しよう。網走に至る路線として、明治40年釧路線の池田駅から建設が進められた。明治43年に陸別まで、翌年には、現在の北見市である野付牛、更に翌年の大正元年10月には網走まで開通して網走本線となった。然しながら、昭和7年に旭川と北見を短絡する石北線が開通し、幹線路線の座を譲らざるを得なかった。昭和36年には池田～北見が池北線と改称され根室本線の支線となった。尚、平成3年には

帯広までの JR 乗り入れを開始した。

この麗しくも夢を乗せて走る「ふるさと銀河線」が、地元の要望にも拘らず、経済効率の観点からバス転換になるのであろうか。その結論の出る日も近いのか？第三者としては存続を望むものであるが、止むを得ないのかもしれない。公共交通の使命と経済性との狭間で如何なる解決策があるのだろうか。

大学教員や医師等で作る「ふるさと銀河線に特急を走らせる会」が銀河線経由の特急を北見～札幌間に走らせて経営を改善する案などを提示している。

本線の存廃に関する結論が出たら、又紹介する。
(参考：池北鉄道(株)からの聞き取り、各種 HP etc)