

浦河町内における日高線の跡地利用案について

2021. 8. 9

1. 提案内容

- ①日高は全国有数の馬産地であり、管内にはJRA（日本中央競馬会）浦河育成牧場があるなど、畜産振興にも大きな貢献を果たしている。馬産地としての浦河を最大限にアピールするため、跡地に線路を残し、馬車鉄道を運行するよう提案する。
- ②馬車鉄道は、北海道開拓の村（札幌市）で運行されているが距離はわずか700mである。この他、静岡県でも、大正時代まで運行されていた御殿場馬車鉄道の復元プロジェクトのためのクラウドファンディングが成功し、馬車鉄道が走り始める。
- ③浦河町内全域で線路を残し、馬車鉄道を運行すれば、北海道開拓の村にはない本格的な距離での馬車鉄道運行となることに加え、御殿場馬車鉄道は北海道から遠く、競合しないと思われる。
- ④北海道ちほく高原鉄道（2006年廃止）の跡地の陸別町で「りくべつ鉄道」の保存列車運行に関わっている清水孝彰さんに提案したところ「日高らしさを出せ、他地域に類似の例がないため、道外からも観光客の集客が見込める」とのご意見をいただいた。

2. 浦河で廃線跡に馬車を走らせた場合の費用積算

摘要	主な作業内容	金額(年額)	備考
客車管理費	年1回、運行シーズン開始前に点検	150,000	修理費別
線路管理費	シーズン中(4~11月)、毎月1回	550,000	修理費別
馬管理費	馬(2~3頭)、調教、運転する御者、餌代、装蹄費	11,000,000	4~11月馬車鉄道、12~3月は馬そり運行として試算
計		11,700,000	

(馬車鉄道を運行している「北海道開拓の村」から当研究会が聴き取り。**太字**は必ず必要な費用、それ以外は削減可能な費用を示す。)

- ・浦河の場合、土日祝、観光シーズンだけの運行とするのであれば、馬は運行時のみのレンタル（JRA浦河育成牧場等から？）にすれば馬管理費は不要となる。課題は防疫対策（馬インフルエンザ、馬パラチフスなどの家畜伝染病対策）。
- ・馬をレンタルにできた場合、費用は年間で客車管理費、線路管理費の70万円＋馬レンタル費のみ。露店からの場所代、参加者からの協力費徴収等で費用をまかなうことも視野に入ってくる。

(※聴き取りした「北海道開拓の村」担当者：

一般財団法人北海道歴史文化財団法人本部管理部次長 工藤竜也 氏

TEL 011-898-2692(内線 231) FAX 011-898-2694 Mail kudou@kaitaku.or.jp)

3. 今後必要なこと

- ①町が廃線跡地を早急にJR北海道から譲り受ける。
- ②(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)が廃線跡地の買い上げ～

整理をしやすくするための「国鉄清算事業団債務等処理法案」が成立・施行されたが、この法案を所管する国交省鉄道局鉄道事業課JR担当室に確認したところ、「地元が廃線跡地の利活用策を持っている場合に、その意向に反して強制的に鉄道・運輸機構による整理が行われることはない」との回答を得た。このため、浦河町が線路取得の意向を示しておけば、鉄道・運輸機構による強制的な廃線跡地の整理は行われたいものと考えている（別添資料「国鉄清算事業団債務等処理法の一部を改正する法律についての鉄道局取材結果」を参照）。

＜参考＞静岡で「御殿場馬車鉄道の車両復元プロジェクト」クラウドファンディング成功

- ・静岡県で「御殿場馬車鉄道研究会」が呼びかけた「御殿場馬車鉄道の車両復元」プロジェクトのクラウドファンディングが成功。
- ・目標金額 162 万 5 千円に対し、110 人からこれを大幅に上回る 236 万 5 千円を集める。

＜御殿場馬車鉄道研究会が示した資金の使途＞

車両製作費	: 1, 000, 000 円
返礼品	: 245, 000 円
諸経費	: 100, 000 円
クラウドファンディング手数料	: 280, 500 円
必要金額合計	: 1, 625, 500 円

- ・馬車を運行する場合でも、初期費用は 100 万程度で可能と判明。
- ・関係アドレス
120 年の時を経て甦る！「御殿場馬車鉄道の車両復元プロジェクト」
<https://readyfor.jp/projects/gotembabashatetsudo>

-----（以下新聞記事引用）-----

●馬車鉄道、車両復元へ 御殿場の研究会、観光資源化を模索（2021.3.2「静岡新聞」）

<https://www.at-s.com/news/article/local/east/866436.html>

御殿場市と小山町の有志でつくる御殿場馬車鉄道研究会（菅沼弘会長）が、同市中心部と同町の山梨県境付近を往来した御殿場馬車鉄道の車両の復元を目指している。模型ではなく人を乗せて動く車両にする計画で、実現すれば全国的にも珍しいという。郷土の歴史を語り継ぐとともに、観光資源として地域活性化につなげたい考え。インターネットで資金を調達するクラウドファンディングを行っている。

2018年に「研究部」として発足した同会は鉄道の調査研究や伝承に取り組んでいる。メンバーの間ではたびたび車両復元の話が持ち上がったが、資料が乏しく夢物語とみられていた。

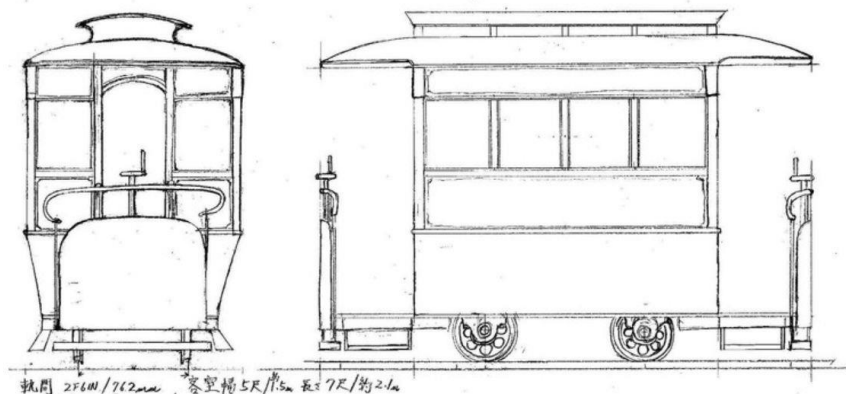
事務局長の勝又祐介さんが、長年ものづくりに携わってきた富士宮市の佐野直文さんに鉄道模型の修理を依頼したことで展望が開けた。図面がなくても復元できるという佐野さんに協力を依頼し、快諾を得た。

写真など数少ない当時の資料を参考に、車両の研究員や鉄道博物館の学芸員だったメンバーの知識を生かし、可能な限り忠実に再現する。勝又事務局長は「作って完成ではない」と語る。復元が話題になり新たな資料が集まれば、さらに本物に近づけるつもりだ。

廃止から100年近く経過し、鉄道があったと知る住民は減っている。菅沼会長は「子

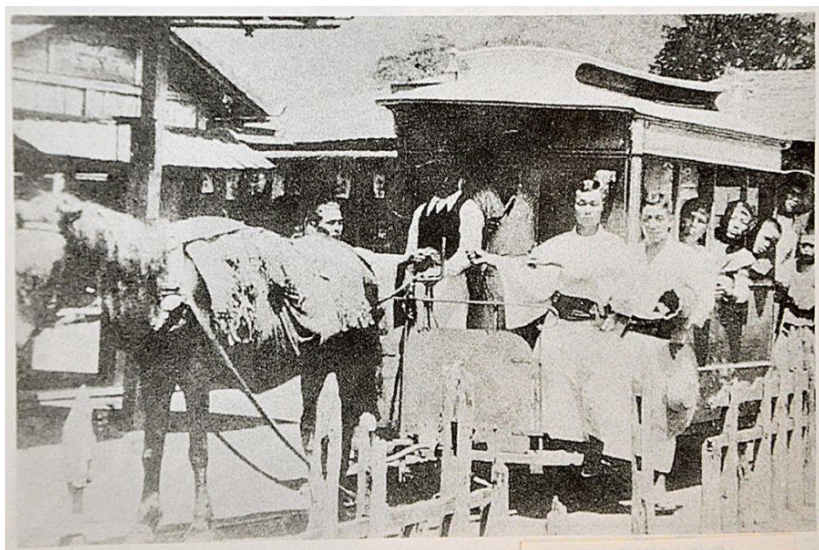
どもたちが乗って地域の歴史を学んでほしい」。馬車鉄道は全国にあったことから「話題になれば、関心を持つ多くの人を呼び込める」と期待している。

＜メモ＞御殿場馬車鉄道 研究会の保有資料によると、1898（明治31）年から順次開通した。御殿場駅近くの新橋駅と小山町の籠坂駅間の約18キロを結び、富士登山者や旧東海道線で御殿場に運ばれた物資などを運んだ。運転士が警笛の代わりに鳴らすラッパの音が「テトウテトウ」と鳴り響いたことから「テト馬車」と呼び親しまれた。1928年までに廃止になった。現在も「馬車道」と名の付く公園などがあり、名残をとどめる。



現時点での復元車両（客車）予想図

現時点での復元車両予想図（御殿場馬車鉄道研究会）



現役時代の「御殿場馬車鉄道」（御殿場市教育委員会刊「文化財のしおり第24集」より）

国鉄清算事業団債務等処理法の一部を改正する法律についての鉄道局取材結果

2021年4月9日
安全問題研究会

1. 2011年に始まったJR北海道、四国、九州、貨物4社（九州はその後、完全民営化に伴い除外）に対する安全投資、貨物調整金などの支援は日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（債務等処理法）に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）を通じて行われてきた。この支援策は10年間限りの時限立法であり、2021年3月に失効する予定だったが、政府は、この支援策をさらに10年間延長するための債務等処理法の改正案を今国会に提出。2021年3月26日、参院本会議において全会一致で可決、成立した。
2. 今回の支援策は、基本的に従来のもを踏襲しているが、①JR北海道・四国両社にとって重荷になっていた青函トンネル、本四備讃線（通称「瀬戸大橋線」）の維持管理を事実上鉄道・運輸機構に移管する「群馬型上下分離」〔注1〕の変形型の導入、②廃線跡地の鉄道・運輸機構による引き取り、③JR北海道に対しては、債務の株式化による圧縮と追加出資——等を新たに盛り込んでいる（債務の株式化に関しては、別紙資料）。
3. 今回、当研究会は、この法律を所管する国土交通省鉄道局鉄道事業課JR担当室に対し、改正債務等処理法による新たな支援策に関する電話取材を行った。その概要は以下のとおり（取材日：2021年4月9日）。

——2点、お尋ねしたい。1点目、本四備讃線、青函トンネルの維持管理費の負担を今回、JR北海道・四国から事実上移管するとの方向だが具体的にはどうなっているのか。

〔鉄道局〕本四備讃線については、高速道路部分を含め、本州四国連絡高速道路株式会社（本四高速会社）が保有し、維持管理もここが行っており、これまで、維持管理費は本四高速会社がJR四国に対し請求してきた。今回の改正法では、この枠組みは今まで通り変えないが、JR四国が本四高速会社に支払ってきた維持管理費を鉄道・運輸機構が肩代わりする方法に変わる。

青函トンネルについては、もともと鉄道・運輸機構が保有して維持管理を行い、費用をJR北海道に対して請求していたが、これも鉄道・運輸機構が肩代わりする。鉄道・運輸機構にとっては自分で保有している線路を自分で維持する形になるが、鉄道・運輸機構内部で特例業務勘定から建設勘定へ維持管理費相当額を会計上、振り替える手続きを取る〔注2〕。線路維持管理の主体を本四高速会社や鉄道・運輸機構に移すことも考えられたが、保線のやり方を急に変えることは安全上の懸念があるので、変えないことにした。

〔注1〕群馬型上下分離とは、鉄道会社の経営上は上下一体のまま、自治体が下の維持管理（車両修繕など「中」を含む場合もある）の費用を鉄道会社に補助することで、上下分離と同様の効果を持たせる

方式をいう。この方式を最初に導入したのが上毛電鉄（群馬県）であることから群馬型と呼ばれる。

青函トンネルは鉄道・運輸機構、本四備讃線は本四高速会社が保有し、JR北海道・四国両社は維持管理費のみ負担する形になっており、もともと上下が一体だった上毛電鉄のケースとは厳密に言えば異なるが、費用負担者を維持管理の実施主体とみなした場合、上下「一体」だったJR四国・北海道から維持管理費の負担だけが切り離される結果、群馬型上下分離と同様の効果を持つことになることから、ここでは群馬型上下分離の変形として整理することとした。

〔注2〕鉄道・運輸機構の建設勘定は新線建設や機構が保有する鉄道施設の維持管理など、鉄道・運輸機構の本来業務に使うための勘定。特例業務勘定は、鉄道・運輸機構発足とともに解散した旧国鉄清算事業団から引き継いだ旧国鉄の「残務整理」のための勘定で、JRへの支援もここから行われている。青函トンネルについては今後、鉄道・運輸機構内部でJR北海道支援のための特例業務勘定から、機構が保有する線路を維持するための建設勘定に対して維持管理費の「支払」が行われる形になる。

——2点目、「廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取り」が改正法に盛り込まれているが、これはどのような場合に行われるのか。この3月に廃線となった日高本線の跡地でウォーキングイベントや馬車鉄道運行などの実施案が出ており、廃線跡の用地が鉄道・運輸機構に強制的に引き取られるような形になった場合、イベント実施に支障が出かねないので、お尋ねしている。

〔鉄道局〕この措置は、廃線跡地などの土地引き取りの申し出がどこからもなく、地元自治体も不要とした場合に、JR各社が不要不急の廃線跡地を抱え込んだまま、税、土地管理費などの負担を強いられることがないように盛り込んだもので、機構としては正直なところ、やらないですむなら極力やりたくない案件である。

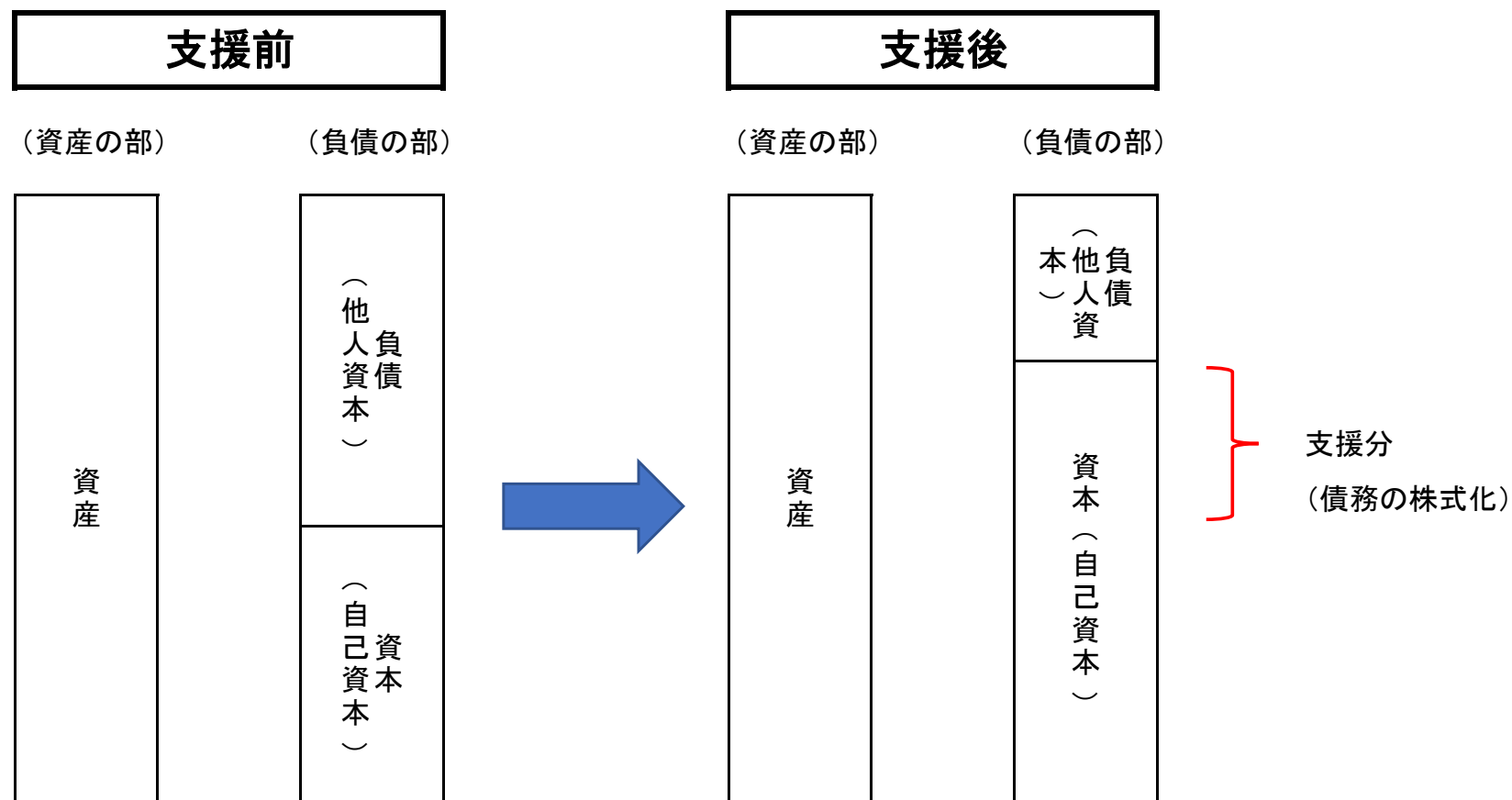
——確認だが、地元で廃線跡地を利用したイベントなど、活用案が出ている場合は機構による強制的な土地の引き取りはないものと理解してよいか。

〔鉄道局〕廃線跡地については様々な活用方法があると考えられ、JR各社と地元自治体との総合的な話し合いの中で決まっていくものと考えている。活用が地元で行われる場合には、ぜひともそうしていただきたいというのが本音である。

<補足>

今回、当研究会の取材に対し、鉄道局は「廃線跡地等の不要土地の鉄道・運輸機構による引取りは、機構としては正直なところ、やらないですむなら極力やりたくない案件」と明言した。これは、国鉄分割民営化当時、旧国鉄から清算事業団に継承された用地（特に地方部）の売却に苦労したことを踏まえてのものであると考えられる。いずれにしても、鉄道・運輸機構が「活用が地元で行われる場合には、ぜひともそうしていただきたい」と回答したことはプラス材料。日高本線跡地で今後、ウォーキングのほか、馬車鉄道運行等を行う場合に備え、地元自治体（特に浦河町）は廃線跡地をJR北海道から取得しておくことが望ましいと考える。（了）

政府が打ち出したJR北海道に対する「債務の株式化」支援のイメージ



※債務の株式化が行われると、貸借対照表上、資産(自己資本)が増え、負債が減る。

(株式会社は、これにより資本金を増額し、負債額を減少させる。)

※株式化された債務は新株として株主が引き受けるが、JR北海道の場合、株主は鉄道・運輸機構のみであり、鉄道・運輸機構が新株をすべて引き受け、資本金として支出。