

沿線の選択

道外の事例から

①秋田、山形

■地域の生命線

内陸線は鷹巣(山形県北秋田市)と角館(仙北市)を南北に結ぶ94.2キロの長大路線。1986年に旧国鉄線を引

奥羽山脈の山あいに水田が広がる秋田県仙北市。秋田内陸線のディーゼル列車が「タタン、タタン」と音をたてて駆け抜けると、齋藤睦子さん(57)は農作業をひと休みし、列車に手を振った。「こんな山奥まで人を乗せてくる列車を見ると元気が出る。家と駅が遠くて乗る機会は少ないけれど、気持ちだけでも応援したい」と毎日続けている。

愛着が列車支える



田植えを終えた水田のそばを走る秋田内陸線のディーゼル列車。齋藤睦子さん(右)らが列車に向かって手を振った—秋田県仙北市西木町

き継ぎ、両市と県などが出資する第三セクター「秋田内陸縦貫鉄道」が運行する。年間約2億円の経常赤字は県と両市が穴埋め。レールや車両の修繕費は県が負担し、2015年度は約3億円を補助した。

「内陸線は自分たちの鉄道。だから、いとおしい」。仙北市の上松木内駅周辺の住民約200人でつくる「秋田内陸線を守る会」の松本秋男さん(66)はそう力

を込め、最大の危機が訪れた約10年前を振り返る。赤字額が2億5千万円を越えた06年末、当時の寺田典城知事が廃止に言及した。直前に発足した同会は、約50万円の回数券をまとめ買いし、住民に乗車を呼び掛けた。駅名の看板を塗り替え、ホームにつながる階段に雪よけの屋根も設置した。

路線存続を決めた。ただ、経営は依然厳しい。沿線人口の減少で16年度の輸送密度(1キロ当たりの1日平均輸送人員)は20年前より4割減り、256人。JR北海道が「単独では維持困難」とした、留萌線留萌—深川の188人と、宗谷線名寄—稚内の364人(いずれも16年度)の間に位置する水準だ。

■寄付で駅新設

山形県内を走る山形鉄道

守る会は2カ月に1度、懇談会で列車を貸し切るなど積極利用に努める。松本さんは言う。「山奥で道路事情の悪いこの地域では生命線。なくせねえ」

長井線も旧国鉄線から転換した第三セクター路線。自治会長として募金活動に取り組んだ若月正孝さん(82)は今、強い危機感を抱く。16年度の利用者数は約59万人。ピーク時の4割にまで落ち込んでいる。

沿線には四つの高校があり、約600人の生徒が通学で使う。若月さんは、長年のバス会社勤務の経験から「この人数をバスで運ぶのは無理。なくてはならない路線だ」と言い切る。

「高校生が撮った沿線の写真展をやれないか」また芋煮会をやっぺ。週末の午後、長井市の羽前成田駅には、駅周辺の住民でつくる「羽前成田駅前おらだの会」の会員が集い、にぎわいを呼べるアイデアを持ち寄る。



取材を終えて

住民と向き合う 秋田内陸線、フラワー長井線の沿線住民は「鉄道は地域の共有財産」と口をそろえ、当事者意識の強さが印象に残った。道内でもJR釧網線の観光列車で、地元住民が車内販売やアナウンスを行う取り組みはあるが、全道に浸透しているとは言い難い。秋田内陸縦貫鉄道は2014年までの4年間、計8カ所で沿線住民と懇談会を開いた。事業者が住民に向き合おうとする姿勢も、鉄道への愛着を育む大切な要素だと思う。(報道センター 吉田隆久)

揺れる鉄路 第4部 (5回連載します)

沿線の選択

道外の事例から

②福井

代行バスは通学の高校生らでこった返し、道路では車が長い列をつくった。福井県永平寺町の元県議和田高枝さん(76)の脳裏には、京福電鉄が運休した2001年から2年間の光景が焼き付いている。

■**渋滞、遅刻続々**

同年6月24日、京福電鉄越前線で列車同士が正面衝突、約25人が負傷した。同社は、前年にも運転士が死亡する事故を起こしたばかり。国土交通省は即座に列車の運行停止を命じた。

運休、混乱を経て再生



多くの高校生で混雑する朝のえちぜん鉄道の田原町駅。2年間の運休を経て、沿線住民の間に鉄路を守る機運が生まれた

この頃、経営難でサービスが低下した京福電鉄に、利用者の不満が高まっていた。加えて福井県は、16年3月の世帯当たり自家用車普及台数が1・74万台と、北海道の1・006万台より多い、全国一の「マイカー天国」。和田さんは「京福は社員も不親切で、末期の国鉄のよう。『車があれば鉄道はいらん』と話す人は多かった」と振り返る。

いざ代行バスが走ると、まちは混乱に陥った。ラッシュ時にはバスに乗り切れない人があふれ、代行初日は県立高だけで約250人が遅刻。時間通りに来ないバスを敬遠し、年間約30万人いた列車利用者の約4割が乗用車へ流れた。福井市中心部の渋滞はさらに悪化し、列車なら50分で行ける勝山―福井間が、2時間半かかることもあった。

10月には京福電鉄が事業廃止届を国に提出し、廃線は秒読み段階に。「冬は高校生が雪の中、屋根のない停留所で傘をさし、来ないバスを待っていた。何とかせなあかんと思った」と和田さん。沿線住民に声を掛け、運休区間を歩いてパトロンをつなぎ、再開を訴える「駅伝大会」を開くと、約600人が参加した。

県も動きだす。鉄道を再開すれば、移動時間の短縮や渋滞緩和で投資額の1・2倍に当たる84億円の効果がある、との試算をまとめた。01年12月、第三セクターで路線を引き継ぐ方針を決め、同社との資産譲渡交渉や資金集めに奔走した。

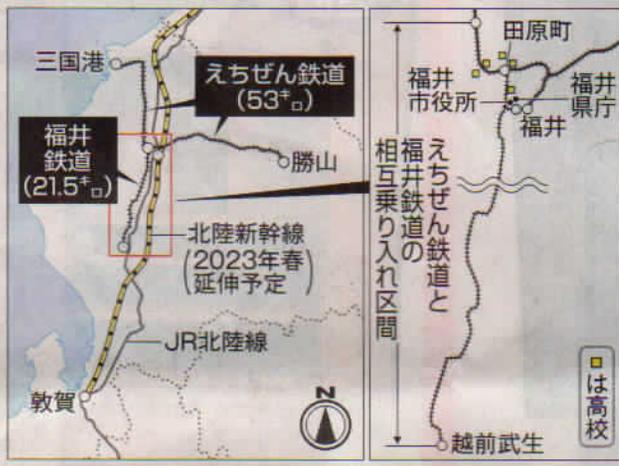
再開を願う世論の後押しを受け、沿線9自治体や企業の出資で「えちぜん鉄道」が発足。03年7月に一部路線で運行が始まる。10月には三国港―福井―勝山(53キロ)の全線が開通した。

再開後も、福井がマイカー天国であることに変わりはない。それでも16年度のえちぜん鉄道の利用者数は約356万人と、運休前を約2割上回る。列車増発や、切符を販売する添乗員を配置したほか、沿線市町と県が駅周辺に駐車場を整備し、駅まで車で来た人が列車に乗り換えやすい環境を整えてきた。

県交通まちづくり課の平林透さん(52)は指摘する。「突然列車が止まった、あの経験があったから、住民に『鉄路を守らなあかん』という意識が芽生えた。これが大きい」

07年には、県内の福武線(越前武生―田原町、21・5キロ)を運行する福井鉄道が自主再建を断念した。沿線3市は支援のため、鉄道の土地のみを所有し、国の補助を受けて新型車両を購入。16年3月に一部区間で、えちぜん鉄道との相互乗り入れが始まる。16年度の利用者数は約203万人と前年度を5万人上回った。

6年後の23年春には北陸新幹線延伸に伴い、並行する在来線がJR西日本の経営から離れ、「福井第3の地方鉄道」が誕生する。平林さんは「既存の鉄道やバスと、ダイヤや料金で一体的なサービスをすれば、さらに利用は伸びる」と意気込む。公共交通の見えない力に気付いた福井では、官民一体の取り組みが続く。



県も動きだす。鉄道を再開すれば、移動時間の短縮や渋滞緩和で投資額の1・2倍に当たる84億円の効果がある、との試算をまとめた。01年12月、第三セクターで路線を引き継ぐ方針を決め、同社との資産譲渡交渉や資金集めに奔走した。

再開後も、福井がマイカー天国であることに変わりはない。それでも16年度のえちぜん鉄道の利用者数は約356万人と、運休前を約2割上回る。列車増発や、切符を販売する添乗員を配置したほか、沿線市町と県が駅周辺に駐車場を整備し、駅まで車で来た人が列車に乗り換えやすい環境を整えてきた。

取材を終えて

問題意識共有 「自分たちで考えた形で走る列車に、お客が乗っているのを見ると本当に楽しいですよ」。えちぜん鉄道沿線を早朝6時から案内してくれた福井県庁の平林透さんは、生き生きとしていた。道内の公共交通の議論は、国、道、市町村とJR北海道が、負担を巡って互いにけん制し合う状態が続いている。平林さんは「関係者が問題意識を共有して話し合わない後悔する」と語る。運休で鉄道の潜在力に気づいた当事者の言葉は重いと感じた。(報道センター 吉田隆久)

沿線の選択

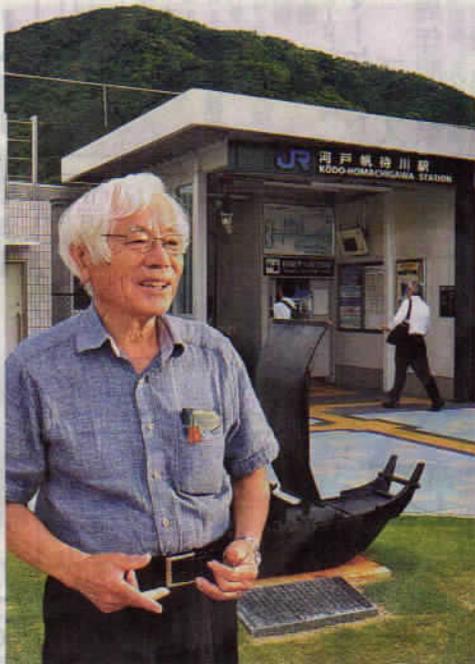
道外の事例から

③ 広島

「カベを乗り越えろ！」
今年3月、JRの路線として全国で初めて廃線から復活し、注目を集める広島市の可部線。市北部の可部地区の沿線住民は、再起への願いをこんな合言葉に託してきた。13年ぶりの運行再開は、まさに住民がいくつもの「壁」を乗り越えた先にあった。

可部線は1909年(明治42年)、広島市中心部の横川駅から一部区間が開業したのが始まりだ。線路は

規制の壁 地域一丸



▲ 廃線から復活したJR可部線の河戸帆待川駅前、運行再開までの努力を振り返る大島会長

北西方向へ延び、かつては通勤通学路線として広島県安芸太田町の三段峡駅まで計60・2キロを結んだ。しかし、JR西日本は2003年、不採算を理由に可部―三段峡間の46・2キロを廃止した。

■ 廃線1.6キロ復活

復活したのは、このうち可部―あき亀山(広島市)間の約1・6キロだ。運行再開に尽力した住民組織「JR可部線利用促進同盟会」の大島正彦会長(76)は「最初は住民の間でも『できや

あせん』という声が大半だった」と回顧する。最大の壁は、誰がコストを負担するかだった。廃線後、同盟会の前身の可部駅・河戸駅間電化促進期成同盟会が主体となり、広島市などと計53回の連絡会を開いた。注目したのは、07年施行の「地域公共交通活性化再生法」だ。

ディーゼル区間だった可部駅以北は、廃線前から電化を求める住民運動が盛んだったこともあり、電化事業をここに路線を復活させる道を模索した。国が事業

費の3分の1を補助し、自治体も3分の1以上を出資する活性化再生法の制度を用い、広島市は事業費約27億円の3分の2に当たる約18億円の負担を決めた。

JR西日本の維持費を減らすため、同市は固定資産税がかかる線路用地と新駅舎、ホームを市所有とすることでJR側と協議。廃線から10年後の13年2月、JRと事業合意にこぎ着けた。同市の岡田義成交通対策担当課長は「ゼロか百かの議論では平行線のまま。折り合える点を見つけるとに心を砕いた」と話す。

自治体の粘り強い交渉と住民の熱意で、国も特例を認めた。安全上の観点から国は現行法で踏切の新設を原則認めていない。廃線前に5カ所あった踏切の復活も「新設」扱いのため、同市は地域間の分断や立体交差では建設費がかさむことを理由に挙げ、国やJRと交渉を進めた。住民も踏切の渡り方教室を開くなど努力を重ね、3カ所に限り設置が認められた。

広島大学の藤原章正教授(鉄道工学)は「可部線は、地域が事業者を動かして、規制緩和を促した好例だ。鉄道を巡る環境は各路線で異なるため、存続の方法を探るには、地域の知恵と柔軟な発想が求められる」という。

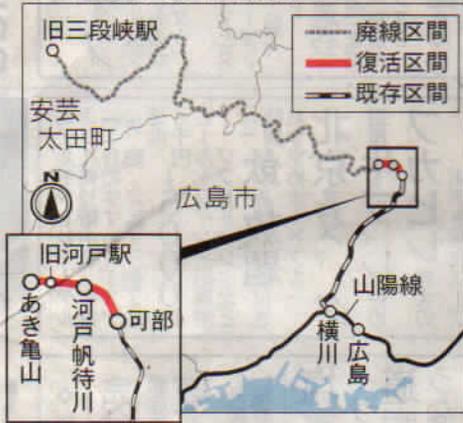
取材を終えて

溝埋める努力 地域公共交通活性化再生法について、道内では自治体などが線路を保有する「上下分離方式」に適用されるとみて警戒感が強い。ただ、同法には多様なメニューがある。可部線で参考にしたいのは、路線の特性を見極め、生かせる制度や手法を模索し、国や事業者との溝を埋める姿勢だ。広島市の担当者は、第三セクターなど従来の仕組みとは異なる手法を「可部方式」と呼ぶ。「〇〇方式」が道内で数多く生まれるといい。(報道センター 斉藤千絵)

■ 存続努力なお

6月中旬の夕暮れ時、河戸帆待川駅を大島会長と訪ねた。駅の1日平均乗車人員は、廃線時の約4倍に増えたという。朝夕の通勤、通学時間帯はサラリーマンや高校生らでにぎわいを見せる。路線を維持、発展させる試みに終着点はな

JR可部線の新旧路線図



揺れる鉄路

第4部

沿線の選択

道外の事例から

④兵庫

6月中旬、兵庫県姫路市内を走るJR西日本の姫新線の車内。「皆さまが快適にご利用いただけるようお願いします」。通常の録音放送に代わり、地元の琴丘高2年の大道朱莉さん(17)と米沢理沙さん(16)がマイクを握った。

■34年ぶり快挙

姫路駅と岡山県新見市の新見駅を結ぶ姫新線は1936年(昭和11年)に全線開通した。車内放送は沿線の姫路市、たつの市、佐用町でつくる「姫新線利用促進・活性化同盟会」などが企画し、昨年10月に続き2

首長動く 客足戻る



JR姫新線の車内で乗車マナーを守るよう呼び掛ける地元高校生。乗客に路線への愛着を持ってもらうのも目的だ。兵庫県姫路市

回目。沿線の高校5校が参加した。生徒の乗車マナー向上と「マイルール意識」の醸成を狙いだ。姫新線の存廃論がささやかれたのは約10年前。県内の姫路―上月(佐用町)間の利用がピーク時の66年度の601万人から、中国自動車道の開通などで2009年度は半分以上の238万人に減った。

廃線への不安を路線を守る覚悟に変えたのは、たつの市出身の井戸敏三知事(71)や、沿線の首長だった。06、09年度に新型車両を導入し、地上設備の工事を実施。「乗客減少→減便など利便性低下→さらなる乗客減少」の負のスパイラルを断ち切ろうと、高速化とダイヤの改善を進めた。

車内費34億円は県がJRに無利子融資し、金融機関への年利は県が約900万円、沿線3市町が残り半分を分担して払う。軌道改良など整備費45億円は県が23億円、3市町が12億円、JR西が10億円を負担した。西田正則・前たつの市長は昨年10月死去が呼びかけた目標は「乗客300万人」。沿線自治体は駅周辺の整備や、定期券の購入者への駐車・駐輪料金の補助など利用促進策を打ち出し、車両基地見学会なども開いた。

団体利用客の助成などをやる佐用町の庵庭典章町長(67)は「JRに要求するだけでは駄目。利用者を増やすため、地元も汗をかかなければ」と強調する。15年度の乗客は34年ぶりに300万人となり、V字回復を記念した式典で、井戸知事は「次の目標は300万人の維持」と宣言した。気を抜けば乗客は再び離れる。JR西の村田修一・姫路鉄道部長(60)は「今後沿線の魅力を高めてほしい」と期待する。

大都市・神戸と三木市、小野市を結び、宅地開発に伴い発展した粟生線は、92年度には年1400万人以上が乗るドル箱路線だった。それが少子高齢化や路線バスの台頭によって利用離れが進み、16年度は620万人とピーク時の半分以上に。過去の設備投資の利子負担と維持補修費がかさみ、赤字は年間約10億円に上る。

沿線関係者は「公有民営は一つの手段。大切なのは地元と鉄道会社が対話することだ」と指摘する。問題解決の糸口を見つけられるかは、首長の姿勢に大きく左右される。議論がかみ合わないまま「地域の足」の危機が強まる粟生線に、残された時間は少ない。



取材を終えて

アイデア生む契機 JR姫新線が走る兵庫県たつの市に、母の実家がある。小学生の時に何度か乗ったが、記憶に残っているのは古い車両と寂れた駅だ。25年ぶりに乗車した姫新線の新型車両は高校生らで混雑し、駅舎も見違えるほどだった。確かに、財政難に直面する道内の市町村ができることは限られる。それでも、地域のオビニオンダーである首長が動くことで、路線存続のアイデアが生まれ、関心を寄せる沿線住民や観光客も増えるのではないだろうか。

(報道センター 竹中達哉)

◆
連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メールtetsuro2017@hokkaido-np.co.jpとファクス011・210・5592でも受け付けます。

■粟生線は混迷

首長の決断で交通事業者との信頼関係を築いた姫新線に対し、同じ兵庫県内の神戸電鉄粟生線(鈴蘭台―粟生、29・2キロ)は関係者

神戸電鉄は特に利用が少ない三木、小野両市に鉄道施設の保有を求める「公有民営方式」を提案。両市のトップは県や神戸市とともに車両や設備への財政支援には応じてきたが、さらなる負担を2市だけに迫る神戸電鉄との関係はこじれ、公有民営化の協議は行き詰まっている。

沿線の選択

道外の事例から

⑤三重

市街地を縫うように鉄路が走る。雨に煙る6月の朝、四日市あすなろう鉄道（三重県四日市市）の駅は通勤や通学の乗客で混み合っていた。沿線の高校に通う水谷光希さん（18）は「梅雨の時は助かる。廃線だったらこの高校に入学しなかったと思う」と話す。

全国3カ所しかないレール幅76・2センチの特殊狭軌線の近畿日本鉄道（近鉄）内部・八王子線（7・0キロ）を引き継いだ。2015年4月、車両や施設を四日市市が保有し、運行は新会社「あすなろう鉄道」が担う。公有民営とも呼ばれる「上下分離方式」で再出

情報公開 存続の要



朝のラッシュ時に通勤・通学客で混み合う四日市あすなろう鉄道の駅ホーム＝三重県四日市市



発した。そこに行き着くまでには曲折があった。

■週1回の協議

「青天のへきれきだった」。12年当時、四日市市自治会連合会の会長だった高野健さん（76）が振り返る。近鉄が年約3億円に上る内部・八王子線の赤字の穴埋めを四日市市に打診したことが市議会で判明したのがその年の6月。これを

受けて、8月に高野さんらが大阪の近鉄本社で存続を求める要望書を出した際、いきなりバス高速輸送システム（BRT）への転換を示されたという。

存続に向け、鍵となったのが、ひざ詰めの話し合いだった。存続問題の浮上を受けて間もなく、市議会は調査特別委員会を設置。市と近鉄が多い時で週1回協議し、利用人員や売上高、

赤字額、将来の収支シミュレーションなど詳細な資料を次々と引き出した。

これらを議論の俎上に載せたのは、存続への道筋を探るだけでなく、当時都合の悪い情報を近鉄が隠している」といった住民の疑念がくすぶっていたこともある。近鉄側も「非公開のデータもあったが、全部の事情を話して全てのデータを出した」（福島博計画部

長）と胸襟を開いた。市と近鉄による完全公開の議論は市民参加も促した。市民有志らでつくるNPO法人「四日市の交通と街づくりを考える会」のメンバーが特別委のやりとりを傍聴し、会員制交流サイト（SNS）などで情報を発信。市幹部や専門家らによるシンポジウムも開いた。これらの活動を通じて「（近鉄や市が）住民の存続への思いを無視できない環境をつくった」と、考える会理事長の上野理志さん（47）は話す。

取材を終えて

「北海道の鉄道は大丈夫ですか」。四日市で取材中、関係者から何度も逆質問を受けた。その都度、JR北海道と沿線自治体の協議があまり進んでいない現状を話した。頭に浮かんだのは、道内では地元協議を非公開にするケースが少なくないことだ。道内は見直し区間が1自治体で完結する例はまれだが、四日市のように透明性を高くし、多くの住民が関わることで納得できる結論を導けるのではと感じた。（経済部 栗田直樹）

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060・8711（住所不要）北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール tetsuro2017@hokkaido-np.co.jp とファクス011・210・5592でも受け付けます。

■反発なき負担

議会での情報公開と議論を通じ、徐々に互いの信頼

「四日市の住民の鉄道への熱い思いを目の当たりにし、鉄道存続を前提とした方針にかじを切った」。当時、鉄道運輸収入がピーク時の75%に目減りする中、バス転換案を見直した理由を、福島部長が振り返る。あすなろう鉄道は年300

0万人が利用し、開業2年目の16年度は1億2千万円の経常利益を上げた。その大半は市への寄付にも回った。市は車両更新などで10年間で約15億円の資金負担が必要になるが、市民から表立った反発の声は出ていないという。

特別委の副委員長を務め、昨年11月から市長となった森智広さん（39）が言う。「開かれた議論を徹底的に重ねて、鉄道存続の合意に至った。それが近鉄任せにしない『市民鉄道』が生まれた原動力だ」

揺れる鉄路

第4部

（おわり）