

地方ローカル線の廃線と存続の可能性

大橋時生

近年、特に地方において鉄道路線の廃止が相次いでいる。その要因として、主要産業の衰退や人口減少による過疎化、モータリゼーションの進展、災害の激甚化が挙げられる。国土交通省によると、2000年度以降2022年2月3日までに全国で45路線、1157.9kmの鉄軌道が廃止となっている。さらに、2020年初頭より新型コロナウイルス感染症の影響もあり、鉄道事業は大打撃を受けている。感染症が収束しても以前の輸送人員数には戻らないと言われているが、路線維持のために奮闘している鉄道会社や自治体も存在する。本稿は、①地域交通としての役割、②観光産業としての役割、③地域の象徴としての役割の3点に注目し、鉄道は他の公共交通機関では担うことができない役割を持っていることを証明し、その存続の意義を明確にすることが目的である。

例として秋田内陸縦貫鉄道とJR花咲線を取り上げ、利用促進や地域活性化の取り組みを紹介する。前者は1989年に全線開通した第三セクター鉄道であるが、年間およそ2億円の赤字を出してしまっている。秋田内陸縦貫鉄道の担当者の方への聞き取り調査から確認できたことは、鉄道会社と地方自治体が一体となり、さらに地元の人々や企業と協力し地域と鉄道が共に活性化を図ろうとしていることである。秋田内陸縦貫鉄道としては、増加傾向にあった台湾からの観光客のさらなる集客に力を入れるとともに、地域に眠る素材をブラッシュアップして発信することを念頭に、地元を巻き込んでいきたいと考えているようだ。

「ごっつお玉手箱列車」をはじめとしたレストラン列車は地域の人々と協力し運行を行っている。この企画は秋田県内陸部へのレポート訪問を狙いとしていることが分かった。以上のことから、当鉄道は秋田県内陸部の象徴として、特に②や③の役割を持っているものと考えられる。

後者はJR北海道の路線であるが、2016年に鉄道会社単独では維持が困難な路線として指定された。卒業論文の執筆にあたり、花咲線の沿線自治体である根室市の担当者の方への聞き取り調査を行った。沿線自治体では鉄道の存続を図るべく、花咲線を「地球探索鉄道花咲線」と銘打って路線のブランド化を進めている。列車の乗車が観光の目的となることを期待する一方、列車を降りて地域を観光してお金を使ってもらうことも課題であるという認識だ。専用のホームページ作成やクラウドファンディング等を行い、花咲線の利用促進に取り組んでいる。現在はJR北海道が地域の関係者と一体となって行う「第2期事業計画(アクションプラン)」の期間中であり、第1期と比較した利用状況の変化を確認しているところである。花咲線も交流人口の拡大を目指しており、②や③の役割が強いことが確認された。

また、両者とも①地域交通としての役割において、バスやデマンド交通との接続を図ろうとする動きが見られた。鉄道は定時性や速達性が確保され地域間や都市間を結ぶ役割を持ち、鉄道で行くことができない場所へは他の交通機関が補完していると言えるだろう。それ

ぞれの役割の分担をし、協力しようする動きが見られる。

ここまで 2 つの鉄道路線を具体例として取り上げたが、いずれも現在ある鉄道を活かして地域にどのような効果をもたらし、貢献するかを問われているのだろう。採算が取れないために廃止を検討するのは当然かもしれないが、沿線地域に経済効果をもたらすというのであれば話は変わると考えられる。特に鉄道での観光は集客力を持ち、地域の象徴となり得ることが明らかとなった。以上のことから、鉄道は他の公共交通機関では担うことができない役割を持っていることが証明された。それゆえ、地方の鉄道を存続させる意義があると言えるだろう。