

赤字ローカル線中心に交通問題を考える

横山 純一

鉄道やバスの路線縮小・廃止が相次いでいる。鉄道では日高線や留萌線などJR北海道が目立つが、最近JR西日本の中国山地を走る路線の縮小が話題になっている。滋賀県では近江鉄道の経営難が深刻化している。バスでは二〇二三年秋に、夕張鉄道バスが夕張―栗山―南幌間と夕張―長沼―新札幌間を廃止した。栗山町、夕張市はデマンドバスの運行を始めたが、住民とくに高齢者と高校生の利便性の低下は否めないだろう。

筆者はフィンランドの福祉や財政をメインに研究している。だが、深刻な交通問題を考えると、今後は交通問題にもアプローチする必要があると感じている。次の点を軸に研究を進めたい。

(ア) 鉄道の第三セクター方式と上下分離方式の検討。とくに後者の内実に立ちいった研究。

(イ) 滋賀県では地域交通を支える目的で交通税が盛んに議論されている。そこで、議論の発端になった近江鉄道の経営問題を把握したうえで交通税を研究したい。

(ウ) 北海道新幹線開通によって廃止可能性のある新函館北斗―長万部間は、産業政策上、貨物を軸に残す必要がある。同区間について、これまでどのような議論が関係者の間で行われてきたかを把握するとともに、関係者間の負担調整問題につ

いて深掘りする。

(エ) 鉄道事業者の経営努力、例えば、全国的に稀有な上下分離方式をとる若桜鉄道の収支改善のための努力や、経営難の中で黒字を達成した銚子電鉄の多様な取組を検討する。

(オ) 長万部―小樽間のバス転換シミュレーションと課題。つまり、バス転換後の赤字見通し、運転手不足などによるバス転換の実現可能性などを考察する。

(カ) 路線バス（コミュニティバスを含む）と、デマンドバス、ライドシェアの比較検討。

次に、興味深い事例として、そして、筆者にとって思い出深い路線として只見線と会津線について紹介し、赤字ローカル線問題を考えてみたい。

只見線は会津若松を起点に、只見、大白川を経て小出（新潟県）に至る約一三五kmの長大路線である。福島側は只見、新潟側は大白川が終点だったが、一九七一年に全線開通した。只見線は近年大規模災害に見舞われたが、福島県が尽力し、連休区間の会津川口―只見間を上下分離方式（運行はJR、土地と施設は福島県と沿線自治体が所有）にすることに よって、完全復活を遂げた。只見線の復活は、近年の鉄道史で最も喜ばしい出来事の一つであろう。只見川に沿って走り、風光明媚で観

光客の人氣が高い。

筆者は大学浪人時、只見駅より二駅会津若松寄りの会津塩沢駅付近の知人宅に一月近く滞在した。そして、高校時代に陸上部（中長距離）に所属していたこともあり、週に数回、早朝に塩沢から只見駅までの約八kmを走り、帰りは朝八時ころの只見駅発の列車で塩沢に戻る生活を送っていた。また、SLの貨物列車が時々通るので、ポートに乗って湖から写真撮影したことも多かった。楽しい思い出が詰まった只見線の復活に、筆者は感激している。

会津線は会津若松から会津滝の原までの路線だが、一九八七年七月から第三セクターとなり、会津若松から会津高原尾瀬口（旧会津滝の原）まで約六〇kmを走行している。注目されるべきは、一九八六年に東武鉄道の新藤原から会津滝の原まで新線（野岩鉄道）がつくられ、浅草と会津若松がつながったことである。野岩鉄道沿線には川治温泉などがあり、また、首都圏から尾瀬や会津若松、大内宿を訪れやすいため鉄道需要が高い。

地域づくりは高齢化の進行や人手不足の今だからこそ、これまでとは異なった視点で進められるべきだろう。只見線と会津線は高成長期に路線拡大ができたが、厳しい経済状況の今は、赤字の鉄道をいかに維持できるのかが重要。その意味で只見線の上下分離方式による復活は参考になる。公共事業には道路だけでなく、鉄道もその一つに含まなければならない。経営赤字だけを考えるのではなく、経営努力を前提にしながらも、地域経済的な視点等も踏まえて赤字にアプローチする必要がある。今が知恵の絞りどころなのではないか。

ハよこやま じゅんいち・北海学園大学名誉教授