

日高線を失いつつある今、沿線みなさんに訴えたいこと

2020. 10. 3 安全問題研究会

1. 馬は地域の財産。関係者と色々あっても宝は残せ

- (1) 日高線廃止を主導した馬牧場主の中には、長期的・大局的視野のない「その日暮らし主義」の者も多く腹も立つが、馬は日高地域の財産であり、愚か者でも立てておくことが肝要（誰のことを指しているかはみなさんの想像に……）。
- (2) 「少年と犬」（馳星周さん）の直木賞受賞は日高の大自然という執筆環境の中から生まれた快挙。中央が北海道の価値を見直しつつある（浦河に大型書店がないのが惜しい）。

2. 大型車運転手不足、高齢者は免許返納で地方はどうなるか

- (1) 大型バス、トラックの運転手不足は深刻。高齢者の加害事故が起きるたびに「免許を強制返納させろ」との強硬論。政府も押されており、高齢者の免許更新講習は厳しくなる一方。「地方で電車もバスもなく車も乗れない高齢者が慣れない大都市に移住しても知人もおらず、することもなく行く場所もない」という未来がすぐそこまで来ている。
- (2) 採算度外視で運行される公共交通の議論が今すぐ必要。

3. 日高線を奪った者へ「6700倍返しだ！」

(1) JR東海相談役・葛西敬之の犯罪

- ① 東大学生時代、通学定期券・学生証を落とし、取りに行った駅で「東大出身なら出世が早いですよ」と言われて就職先を国鉄に決めた志の低い出世主義者。
- ② 旧国鉄職員局長として、分割民営化反対派組合員1047名の解雇に直接関与。「(国鉄分割民営化に反対した) 動労千葉組合員117名は、最初の段階では(国鉄からJRへの採用資格者を搭載する) 採用候補者名簿に載っていた。名簿から外すよう指示したのは葛西職員局長」(動労千葉JR不採用訴訟・伊藤嘉道職員局課長補佐証言から)。
- ③ 国鉄改革推進派3人組として、井手正敬・JR西日本元会長、松田昌士・JR東日本元会長(昨年死去)とともに本州3社のトップへ。今年6月の株主総会まで代表取締役名誉会長として、30年以上JR東海に君臨。

(2) 百害あって一利なしのリニアに9兆円、北海道ローカル線支援は妨害

- ① 民営化直後の1988年、関西経済同友会の会合で早くも「リニア建設には3分の1は国のカネが必要。ナショナルプロジェクトで推進しなければならない」と発言。安倍政権下で9兆円の建設費のうち3兆円が財政投融资から貸し付けられ、発言通りに。
- ② 儲かっているJR東海にJR北海道を救済する考えはないのかと問われ「日本中に道路・航空網ができた今、転換される路線が出るのは当然」と廃止容認。JR6社を統合してローカル線を残すことにも「経済原則に反する」と反対。「そんな愚問を発するな」と記者を怒鳴りつける(2018.8.20付け「日経ビジネス」インタビュー記事)。

(3) 葛西が人生をかけて推進するリニアを潰すことが「最大の復讐」だ！

日高線復旧費は13億4千万円(JR北海道試算)。葛西が推進する9兆円リニアを潰せば「6700倍返し」。日高線を奪った者へ、これほど効果的な復讐はない。

4. コロナ禍で鉄道はこう変わる

(1) 「密」から「ゆとり」へ、「企業」から「公共財」へ

- ① 「密集」ダメ、満員電車ダメ、駅ビル集客で鉄道の赤字を補填するのもダメ……すべ

てのビジネスモデルが崩れ、大手私鉄も経営は危険水域に。今年生まれた子どもが 80 歳の時、世界は 22 世紀になっているが、現在の新自由主義的鉄道政策をこのまま続けた場合、22 世紀の日本に鉄道は新幹線含め、1 つも残れない。「密」からゆとりへ、「赤字でも公共財として支える」鉄道への転換が必要。

- ② 乗客数が少ないことを前提に、客単価を上げて経営を維持するローカル線型経営がこれからの主流となる。同時に税による補てんも必要。ドイツはすでに、民営化したドイツ鉄道に対し、コロナ禍による減収の補てんを決めている。

(2) 「旅客」は高速から低速へ、「貨物」は低速から高速へ

- ① 大部分のローカル線はすでに公共交通の役割を果たしておらず、「乗ること」そのものに価値をつけて列車を商品として売り出す経営に転換している。「乗って楽しむ」ことが前提なら高速より低速のほうが価値を持つ。
- ② 貨物輸送の分野では、旅客輸送と逆に高速化への強い要望がある。北海道で獲れた魚・野菜をコロナ禍で空きとなった新幹線で輸送する社会実験が開始。「おいしいものを、鮮度の高いまま大消費地へ」は時代の要請。コロナによる「巣ごもり消費」でネット通販需要は右肩上がり。貨物はますます速さを要求される。

5. ローカル線と日高に明日はないが、明後日はある

(1) 浦河町内の線路跡地に保存鉄道の提案

残念ながら日高線廃止の流れには抗し難い。新自由主義支配が続き、政府も市民も「公共」の概念を理解する意思・能力を著しく欠いている日本では、鉄道への公的支援は当分見込めない。浦河町内の線路を残し、保存鉄道を運行してはどうか。

(2) 保存鉄道で線路を残し、なし崩し的に公共交通復活へ

- ① 鉄道事業法が改正され「特定目的鉄道」開設が可能に。安全運行が確保されれば、経営計画や長期経営安定対策がなくても観光目的の鉄道を開設できる。運賃設定は自由にでき、1km の距離で 1,000 円の運賃を徴収することもできる。
- ② 英国では、ニュー・ヨークシャー・ムーアズ鉄道（総延長 28.8km、所要 1 時間）のように、ローカル線並みの長い距離を走る観光専用保存鉄道の例もある（映画「ハリー・ポッター」の撮影が行われたことでも知られる）。ロムニー鉄道（総延長 21.6km）は学生のために通学列車を平日は毎日運行。保存鉄道の公共交通化。
- ③ 日本ではまだこのような例はないが、北九州銀行レトロライン（福岡県、地図< 1 >）のように特定目的鉄道としての成功例が出始めている。国鉄特定地方交通線転換第三セクターでは初の災害復旧断念～廃止事例となった高千穂鉄道（現「高千穂あまてらす鉄道」）運営スタッフも「いずれ公共交通に戻す気概でやっている」。
- ④ 2018 年 10 月、福岡県赤村で開催された「全国未成線サミット」（建設途中で工事が中止となった未成線の沿線自治体が主催）で「岩日北線トコトコトレイン」（地図< 2 >）運転スタッフから驚きの発言。「錦川鉄道よりトロッコの客のほうが多い。今のままなら錦川鉄道も廃止して全線トロッコにしたほうがいい」（半分冗談、半分本気）。
- ⑤ 公共交通維持を訴えても人もカネもまったく集まらないのに、廃止されて保存観光鉄道になったら人もカネも集まる「不思議の国ニッポン」。公共交通より保存観光鉄道のほうが日本では可能性がある。浦河に保存観光鉄道を作り、学校や病院等の前に駅を作って定期運行する形で「事実上の公共交通」として活用してはどうか。その際、酒井芳

秀前新ひだか町長が提案した「DMV運行」案も生きてくる。

- ⑥ JR6社の路線のうち「地方交通線」区分は87路線。「保存鉄道・遊覧鉄道・観光鉄道」路線数は100以上！ 総延長ではJR地方交通線が圧倒しているが、路線数ですでに保存鉄道・遊覧鉄道・観光鉄道が上回る。いずれは「保存・遊覧鉄道全国時刻表」を創刊し、これらの路線を再び路線図に載せることを目標に頑張るのもいい。
- ⑦ JR廃止区間の一部復活（可部線）や民営ローカル線の公営化（北神急行電鉄の神戸市営地下鉄編入）の事例も。民営化・廃止一辺倒だったローカル線に変化の兆し。

<終わりに>

- ① DMVは、阿佐海岸鉄道<地図3>で8月に運行ダイヤ案が公表されるなど、まもなく定期運行に入る。阿佐海岸鉄道は徳島と高知を結んで走る8.5kmのミニ鉄道で、高知県側は東洋町のエリア。
- ② 東洋町は2007年、全国で唯一、高レベル放射性廃棄物最終処分施設候補地に応募後、住民の反対で取り下げ。財政難から核のごみ誘致に手を上げながら撤退し、地域の宝物の鉄道にDMVを走らせて「町おこし」という東洋町の現状は、財政難の中で地方がこれからどう生きるべきかを私たちに問いかけている。カネほしさから核のごみ誘致に手を上げようとしている寿都町・神恵内村の今後を考える上でも重要なヒントになる。
- ③ 日高線は失われても、私たちの主張してきたことの正しさは失われない。今では多くの有識者が、日本の鉄道政策のおかしさを訴えている。
 - ・『災害だから廃線はしょうがない、という議論にはならない。「シンボル」としての鉄道さえなくせば、地域はますます衰退する。一方、鉄道をなくすまで地方を衰退させてきた政治の責任もまた、問われることになる』（鉄道ライター小林拓矢さん、2019.11.25）
 - ・『政府は世界に日本の技術を広めるなどという崇高な理想を語る前に、国内の疲弊しきった鉄道システムを再興させることのほうが先決ではないか。利益至上主義で長距離・夜行列車は消え、台風が来るたびに被災したローカル線が復活することなく消えていく。これは途上国以下のレベルである』（鉄道ライター高木聡さん、2020.9.18）

<地図3>阿佐海岸鉄道（徳島～高知県）



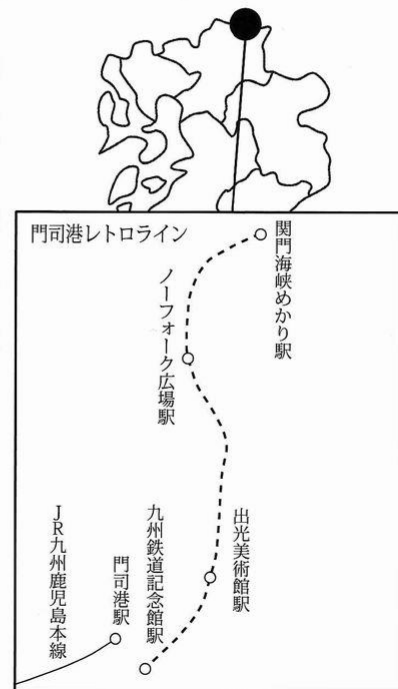
<地図 1>北九州銀行レトロライン

「北九州銀行レトロライン」(福岡県・平成筑豊鉄道株式会社 門司港事業所)

昭和4年船積みの為、貨物線として開業。昭和5年国鉄鹿児島本線貨物支線となる。

昭和62年にJR貨物が運行を継承。平成21年に平成筑豊鉄道が門司港事務所を開設し、北九州銀行レトロライン門司港観光列車の運行を始めました。運行区間は、九州鉄道記念館駅～関門海峡めかり駅間の2.1km。運行期間は3月から11月(春休み・GW・夏休み期間は毎日運行)の土・日・祝日。※運行日以外は貸し切り列車として運行可。

この観光列車は公募により「潮風号」と命名されました。モダンでおしゃれなデザインを、レトロをイメージする落ち着いた重厚な「青」色で装った機関車はDB10形式機関車2両。客車はトラ70000を改造2両。機関車2両で客車を両ばさみとしプッシュ・プルで運行しています。



<地図 2>岩日北線トコトコトレイン

「岩日北線」(山口県岩国市・錦川鉄道)

国鉄「岩日(がんにち)線」は、山口県・岩国駅(山陽本線)と、島根県・日原駅(山口線)を短絡しようとした鉄道計画。岩国市の川西駅から錦町駅までの約30kmは昭和38年に開通。まずは六日市駅までの工事が着工され、延伸部分は「岩日北線(がんにちきたせん)」と呼ばれた。4kmを越える六日市トンネルも貫通し、路盤はほとんど完成したが、国鉄改革の余波で1980年(昭和55年)に建設が凍結された。開業済みである岩日線も昭和62年には第三セクターの「錦川鉄道」に経営移管した。結局、錦町から六日市までは未成線に終わった。六日市駅の予定地には「むいかいち温泉ゆ・ら・ら」が建設。一方、錦町側では、途中の「雙津峡(そうづきょう)温泉」付近までの路盤を整備。錦町駅から片道40分の「岩日北線記念公園」として「とことこトレイン」という遊覧列車が走り、幻の鉄道を楽しめる観光施設として人気を博している。

