

守ろう鉄路50年の灯

見捨てられるローカル線

ローカル線 廃止問題

赤字ローカル線廃止——その波が、もうそこまで来ています。昨年十一月二十二日、道内では羽幌線を含む十四線・千二百四十二キロが、第二次廃止対象ローカル線として選定されました。

羽幌線のつぎは留萌本線……。『国鉄再建法』の成立以来、着々と『住民の足』がもぎ取られようとしています。

国鉄の収支が赤字に転化したのは、東海道新幹線が開業した昭和三十九年でした。それ以後毎年赤字は増え続け、四十三年には年間一千億円台、さらに五十五年と五十六年には一兆円を超えてしまいました。

赤字に悩む国鉄の再建を図るため、特別運賃制導入による運賃値上げ、赤字ローカル線の廃止、人員整理による合理化などを柱とした『国鉄再建法』が、昭和五十五年十二月に施行されました。

この法律の柱の一つであるローカル線廃止について目をむけてみましょう。

廃止対象は

留萌本線・羽幌線など31線区

この法律によると、国鉄の地方線（約九千*）は――。

(1) 一日の輸送人員が千人以下の路線は昭和六十年年度までに廃止かバス転換とする。

(2) 一日四千人以下の路線については六十年以降に廃止か、バス転換とする。

(3) 一日八千人以下の路線は特別割増運賃（六十年年度で現行運賃の五割増程度）の、三グループに分けられます。

この基準から見ますと、道内で

は留萌市を初じめ全町村に、廃止反対存続期成会、を設立させ、本格的な運動を始めました。

この時期、法律の施行に伴う細部にわたる廃止などの基準については、政令に定められるということ、国・国鉄に対し道や市など関係自治体で組織された期成会

鉄道線路は大正10年代に逆戻り

今回の政令にある廃止基準は、全国一律に一日一*。当りの旅客輸送密度が千人未満の線とされており、問答無用の方針で切捨てようとしています。

この基準により昨年十一月二十二日、国鉄は昭和六十年三月までに廃止予定の第二次廃止対象ローカル線として、道内十四線区一千二百四十*を選定しました。

第二次廃止対象路線は、標津、池北、士幌、広尾、湧網、天北、歌志内、幌内、富内、胆振、瀬棚、松前、名寄本線、そして羽幌線の十四線区、さきに選定された万字線など第一次廃止対象路線八線区



とままえ おびら るもい

はぼろ しょうばんつ せんえい してしお べのほり



を合わせると二十二線区一千四百五六*になり、道内国鉄線総延長の三十六*が消えるという壊滅的な打撃を受けることとなります。

これは、まさに大正十年代の道内路線区と同じで、六十年近くも時代が逆戻りしてしまうこととなります。

また、基準の中にはいくつもの除外規定があります。

(1) ラッシュ時一時間当り乗客数が千人を超えるもの。

羽幌線の廃止は留萌本線廃止への布石

道内の国鉄は、北海道の開発の先兵として発達してきました。鉄道の開通によって多くの都市を形成し、鉄道は地域の開発をもたらす歴史を歩み、四千*の鉄道網に発達した道民の財産になっていきます。

これを赤字ローカル線だといって、採算が取れないことを理由に見捨てられるものではありません。

国鉄の廃止は、地域住民の行政経済、文化すべてに関わり、マチの土台そのものの崩壊につながる危険があります。

たとえば、市は黄金岬や神居岩を整備し、管内を結ぶオロロンラインの拠点として通年観光を目指しています。海水浴客を初じめ観



▲羽幌町での決起集会

光客を運ぶのはやはり鉄道です。さらに、留萌港は重要港湾です。鉄道が廃止されれば、その機能が失われ地域の産業経済はもろもろ地域の発展にも大きく影響してきます。

このように、ローカル線廃止に

は重大な問題が含まれています。それでは、赤字ローカル線廃止によって本当に赤字が解消できるのでしょうか。さきに述べましたが、国鉄には一兆円を超える赤字があります。

その赤字の内、第一・二次対象ローカル線が占める割合は、わずか三割です。開業を始めた東北・上越新幹線なども赤字です。最近先進道抗が貫通した青函トンネルも、開業となれば膨大なお金が必要となります。

このように、赤字ローカル線を廃止したとしても、直接赤字解消には役立たず、逆に、廃止による市町村への影響、交通弱者と呼ばれる人々への影響が多大なもののように思われます。

「いまさら廃止に反対したってしょうがない」「留萌本線は廃止されないよ、政治的判断で残るだろう」などの楽観的な意見も聞かれます。

しかし、羽幌線が廃止されれば必ずつぎにやってくるのが留萌本線の廃止です。

いま、羽幌線廃止反対運動を通して、もう一度、私たち一人ひとりが留萌本線の存在意義と留萌の将来について考えていかなければならない時期ではないでしょうか。