

山口国体の開会式を一〇月一日に控えた九月二六日、J R山陰本線長門市駅と山陽本線厚狭駅を結ぶ美祿線(全長約四六km)が運転を再開した。同線は、昨年七月の集中豪雨によって一つの鉄橋が流出し、一つの鉄橋の盛り土がえぐられるなどしたため、約一年二ヶ月の間不通となっていたものである。再開当日は、記念式典の開催、記念列車の運行など、地元は大いに盛り上がったよう

だ。J R美祿線も、地方鉄道線の多くがそうであるように、利用客の減少に悩んでおり、一九九六年度に一、一三〇人であった一日当たりの利用客数は、二〇〇九年度には六四二人にまで落ち込んでいたという。また、沿線にあった炭鉱の最盛期には、当時の国鉄全体でも有数の輸送量を誇っていたというが、いまはセメント材料の石灰石を輸送するのがほとんどということである。昨年九月に発足した地元の美祿、山陽小野田市、長門市を中心とする利用促進協議会では、二〇一三年度までに年

間乗客数を一〇万人上乗せすることを目指して、通勤利用の拡大や観光キャンペーンなど一〇項目、三八事業を盛り込んだ実施計画を作成し、記念式典における関係者の挨拶も、異口同音に、利用者の拡大が最大の課題であることを強調するものとなった。鉄道が不通となつてい

た期間は、代行バスが運行されており、

利用者の中には、バスの運行本数が鉄道の倍以上あることや、停車場が目的地の近くにあることから、バスの方が便利だという意見もあったようだが、鉄道の方が風景がきれいだし、安心感があるという声が大勢のようだ。学校や役場と同様に、その地域にとつては、鉄道や駅が存在自体が、輸送手段としての機能を遙かに

超えた重要な意味をもつのである。

ところで、鉄道の復旧には多額の費用がかかる。J R美祿線の場合には、鉄橋の架け替えや河川改修などに必要な約六億六、七〇〇万円の費用のうち約五億円を山口県が負担す

橋本 勇

記*月*士*護*弁*続

11

J R 美 祿 線

るとのことだが、これは県にとつても易しい決断ではなかつたのではなからうか。宮崎県などが出資する第三セクター高千穂鉄道株式会社が運転していた延岡市と高千穂の間を結ぶ高千穂線は、二〇〇五年九月の台風一四号によって二つの

鉄橋を失うなどの被害を被り、県や沿線自治体がさらなる費用負担に難色を示したために、二〇〇八年二月に全線が廃止された。しかし、輸送機能は、バスやトラックで代替えることができるとしても、鉄道そのものが有する観光資源の代わりに

はならない。そこで、高千穂町の観光・商工関係者らが高千穂あまてらす鉄道株式会社を建設して、鉄道再開を目指しているとのことであるが、必ずしも前途は容易ではないようだ。

今年九月の台風一二号によって軌道が寸断された紀勢本線は、特段の地元負担なしに復旧工事が進められ、年内には全線再開の見込みだという。一方、三月一日の東日本大震災で被災し、不通となっている東北地方の鉄道各線は、被害が甚大であるだけでなく、街作りの構想との関係などから路線位置を定めかねているところもあり、復旧の見通しをたてるのは難しいという。

住民の足、観光客の誘致、観光資源、思い出、住民の拠り所など、鉄道には理屈だけで説明できない様々な魅力がある。その魅力を現実の力として、復旧、復興するのか、それよりも優先すべき重要且つ緊急の課題があるのか、悩みは尽きない。

(弁護士)