

特集

《シリーズ》JR問題

ダイヤ改正で縮む路 地の熱意で生き残った



根室線で運行されている代行バス

を考える② 線・駅をルポする 「秘境駅」も

「改正」という言葉を辞書で引くと、「不備な点を改めること」とある。しかし、JR北海道が3月13日に実施したダイヤ改正についていえば、それは事業者側の論理であり、利用者にとっては「改悪」としか言いようがない衝撃的なものだった。慢性的な赤字体質に追

い討ちをかけたコロナ禍で、北海道の地方路線が置かれた立場はいっそう厳しくなっている。縮小の一端を辿る路線・駅と、逆風にめげず、地元の熱意によって廃止を免れた「秘境駅」の現状を探った。
(フリーライター・内海達志)

「廃線への下準備では」

国鉄全盛期のダイヤ改正は、新線・新駅の開業、特急の増発&スピードアップなど、ファンならずとも心躍る文字通りの「改正」だった。なかでも通称「ヨンサントオ」(昭和43年10月1日)は、いまなお伝説のダイヤ改正として語り継がれており、復刻版時刻表が人気を集めているほどだ。翻って今春のダイヤ改正は、地方路線のさら

なる減便、全特急列車の12%の減便及び臨時列車化、18駅の廃止など、利用者にとっては溜息の出る内容ばかり。旭川―網走間の特急「大雪」は定期列車が完全になくなってしまう。このほか、別の18駅についても、維持管理に要する負担を自治体に求めることになった。

約5千万円。全体で約6億2千万円を見込むコスト削減計画からみれば微々たる数字といえるが、それだけ切羽詰まっている証しといえよう。
今回はコロナ禍での経営改革という大義名分があるため、減便や駅の廃止を強いられた自治体が反発の声を上げにくい雰囲気があることも事実だ。とはいえ、減便後に本数が復活する事例はまずないだけに、「廃線への下準備では」との疑念も強まっている。
JR北海道が「単独では維持困難」としている路線のうち、輸送密度200人未満の留萌線と根室線の富良野―新得間は、前者が1日8往復から7往復

後者が11往復から8往復にそれぞれ減便され、ますます利用しにくい状況となった。いったん減便↓乗客減↓減便↓乗客減という負のスパイラルに陥ってしまふと、そこから立て直すのは容易なことではない。

筆者はダイヤ改正前

の2月中旬、富良野―新得間を移動した。乗車したのは11時02分発の富良野行き代行バス。同区間は、2016年8月の台風被害以降、東鹿越―新得間がバス代行輸送になっている。11時02分発は、鉄道運行区間もバス輸送する、唯一、乗り換えの手間

がいらな

い便利な便だ。にもかかわらず、車内は寥寥としており、数少ない乗客も1人を除き全員が鉄道ファンであった。列車の

終点、東鹿越は金山湖畔にある寂しい無人駅。金山―東鹿越間のトンネルはよくエゾシカが迷い込むことで知られ、以前、2時間近く足止めを食った経験がある。駅名とは裏腹に、トンネル内では鹿を追い越せないため、ノロノロ運転を余儀なくされるのだ。

次の幾寅駅は、高倉健主演の映画『鉄道員(ぽっぽや)』のロケ地となり注目を集めた。現在は作品に登場した「幌舞駅」の看板が掲げられ、味わいのある駅舎には展示コーナーが設けられている。
新得の手前では、サホリリゾートに立ち寄るが、不便なバスを利用するリゾート客などまずいない。13時03分



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから

TEL 011-644-0101

(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)