

1年後に廃 根室線・ 新得間

止決定 富良野— の「無念」



廃止区間を走るディーゼルカー

根室線の富良野—新得間(81・7^キ)が、1年後の3月31日に廃止されることが決まった。根室本線対策協議会を構成する7市町村がバス転換に合意したもので、これによりJRが単独維持困難とする5区間は、3年後の3月31日、留萌線の深川—石狩沼田間の廃止

をもって、すべて姿を消すことになる。このニュースが報じられた3月31日は、留萌線の石狩沼田—留萌間でラストランが行われた日。鉄道の縮小は止まらず、次は地元負担が存続条件となっている8区間に矛先が向くのでは、との危機感が高まっている。(フリーライター・内海達志)

方針が変わった不通区間

根室線の落合駅近くの被災現場では、巨大な倒木がトンネルの入口を塞いでいた。しかし、高波が道床を完全に流失させ、レールが無残にも湾曲して宙に浮いていた日高線の被災現場と比べれば、復旧へのハードルは低いはず、との印象を受けた。

案内してくれた「根室本線の災害復旧と存続を求める会」(以下、

「なんとしても廃止に持っていきたい」との思惑があると思えない」と怒りを滲ませる。

2016(平成28)年8月の台風被害を受け、当初は落合—東鹿越間でバスによる代行運転が実施されていた

が、翌年3月からは新得—東鹿越間に延長された。バス乗り換えの手間を解消する目的もあったのだろうが別の意図もあるのでは、と勘繰る人も少なくない。実際、JR北海道の島田修社長(当時)は「雪解け後すぐにでも」と、復旧工事の見通しについて明言していたという。

佐野さんは、「その発言は新得や南

富良野の議員も聞いていますし、新聞でも報道されました。ですから、はじめは地元も、そう遠くないうちに復旧すると期待を抱いていたわけです。その後、切り捨てに方針を

傷はなく、いつ列車が現れても不思議ではない感じだった。それは別の機会に訪れた、映画『鉄道員』の資料室が設けられている幾寅駅も同様である。

政府は2000(平成12)年に鉄道事業法を変更し、従来、国の許可制だった鉄道廃止手続きが、鉄道事業各社による事前届出制になった。これは廃止の

転じた背景には、上から何らかの圧力があつたと疑わざるを得ません。現在、バス代替区間は41・5^キとなっています。列車を走らせることが可能な区間はかなりあります。こんなに長い距離が不通になっていたら復旧はもう無理だ、と思わせる印象操作もあるのでは」

沿線には諦めムードが

と話す。帰路に立ち寄った落合駅も、構内への立ち入りは禁止されていたが、施設に目立った損

新得町内に場所を移し、改めてお二人に話を伺った。佐野さんは元国鉄マン、平さんは先祖が開拓農家で、入植の3年後に狩勝トンネルが開通し、「峠を越えるSLの汽笛を聞きながら育った」とあ

って、鉄路に寄せる愛着は深い。「求める会」は、前身の「考える会」を経て、2018(平成30)年から署名活動や集会の開催など、手弁当で精力的に存続を訴えてきた。被災からはや7年



▲2016年から放置されている被災現場



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)