

# 日高線廃止から3

# 年目の春

# 池田拓・浦河町長が「地方交通の明日」を提言



▲浦河駅

JR根室線の富良野―新得間が3月31日をもって廃止されたが、JRが被災区間の復旧に着手しなかったことに対する反発が禍根を残した。そうした悪しき前例を作ったのは、3年前に鶴川―様似間が廃止された日高線だ。現在、廃止区間では道南バスが運行を担って

いるが、現地の状況はどう変化したのか。日高線ルートを通河まで辿り、沿線首長の中で唯一、最後まで鉄路を守ろうと奮闘した池田拓・浦河町長に「地方交通の明日」について話を聞いた。

(フリーライター・内海達志)

## 名ばかりの「日高線」

日高線の起点となる苦小牧までは、札幌から普通列車に乗車した。同区間を走る特急列車の自由席が完全になくなり、指定席を使うと割高になるからだ。南千歳以遠は本数がぐっと少なくなるため、早起きを強いられた。

苦小牧10時21分発の鶴川行きは、たった1両のディーゼルカーに乗客は3割ほど。通学の高校生が利用する時

間帯以外、満席になることはめったにない。

車両はファンに人気の名車キハ40(近い将来、姿を消す予定)で、動物や花を描いたカラフルなペイントが目を引く。だが、日高へ向かわない日高線のわずか30・5キロの路線では、正直、気分は盛り上がらない。太平洋と牧場の絶景が続くのは鶴川から先であり、廃止区間は残存区間の4倍



▲カラフルだが閑散としている日高線のローカル列車

近い116キロにも及ぶのだ。留萌のはるか手前で寸断された留萌線もそうだが、実態にそぐわない路線名には違和感を覚える。改名には手間も費用もかかるし、どうせ廃止になるのだから放っておこうという考えなのだろうか。列車は工場群の大きな煙突を望みながら、

広大な勇払原野を進んでいく。エゾシカの群れがあり、熟年夫婦の観光客(というより乗車目的のファン)が歓声をあげた。勇払、浜厚真と停車するが、乗り降りする人はいない。次の浜田浦は昨年3月に廃駅となった。

10時50分、鶴川着。列車を利用する人は少ないが、駅舎は地元の公民館的な役割を果たしているようで、待合室の奥にあるスペースから賑やかな笑い声が聞こえてきた。

苦小牧―鶴川間は1日8往復。2015(平成27)年の被災後に運行を開始したJRの静内行き代行バスは、一応、列車に連絡していたのだが、路線バスは接続が悪く、1時間も

待たねばならない。もっとも、バスは苦小牧始発なので影響はないのだろう。

8往復あった代行バスは6往復(土日祝は5往復)に。道南バス

## 転換バス路線も苦境に

11時50分発のバスは日高線の被災区間に沿

もご多分に漏れず運転手不足は深刻なようで、至るところで募集の案内を目にした。乗車率も芳しくないのが、将来的にはさらなる減便の可能性もある。

って走る。景色は素晴らしいが、ズタズタになった線路が哀愁を誘う。道路と交差する箇所は、すべて線路が撤去されていた。

門別、厚賀、新冠とJR時代に主要駅だった町でも乗客は増えず、約1時間半をかけて13時20分、静内に到着した。駅はそのまま残されており、バスの待合室となった構内では、立ち食いそば店と売店が営業している。線路



▲鶴川駅。バスの待合室、公民館を兼ねている



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)