

廃線について



廃線跡が遊歩道として活用されている例

産経フォト [路上感撮]列車のこない踏切? 日高市の「ポッポ橋」

(www.sankei.com/photo/story/news/161023/sty1610230005-n1.htm)より引用

1.そもそもなぜ廃線になるのか

基本的に廃線になるには三つの理由が考えられます。一つは貨物目的に作られたものの、輸送量が減少してしまったパターンです。これは炭鉱や伐採所付近の鉄道によく見受けられます。二つは開業当初は多くの利用客がいたものの、過疎化による影響で利用者が減少してしまったパターンです。これは地方都市間の鉄道によく見受けられます。三つ目はそもそも開業自体が無謀だったパターンです。国鉄末期に開業した鉄道によく見受けられます。これまでも日本だけでもたくさんの路線が廃線になってきました。今回具体的な例を示しながら見ていこうと思います。

2. 三江線

管轄：西日本旅客鉄道
区間：江津駅～三次駅
距離：108.1km
駅数：35
輸送密度：83 人/日



三江線の位置

毎日新聞 JR 西日本：三江線廃止も検討 人口減、利用低迷で 広島―島根
(mainichi.jp/graph/2015/10/16/20151016ddf041020020000c/002.html)より引用

(1) 廃線前の運行形態

普通列車のみの運転で、全線通しの2往復のほかには、江津駅～浜原駅間に3往復、原駅～三次駅間に2往復、口羽駅～三次駅間に1往復の区間運転列車があります。また、5時間以上運行されない時間帯が存在しているほか、全列車でワンマン運転を実施しています。最終列車は江津・三次発とともに19時台です。

(2) なぜ廃止されてしまったのか

やはり最大の理由は利用客の少なさです。三江線の輸送密度は83人/日で、JRの路線では最下位となっています。1963年の全線開通前の時点で赤字83線に指定されており、これまでも何度も廃線にする話がありました。1975年の全線開通後も、利用状況の好転はなく、そしてついに、2015年10月16日に廃止に向けての検討をJR西日本が開始したことを広島・島根両県に伝えたことが、中国新聞により報じられました。三江線の平成26年度の輸送密度は1日当たり50人と会社発足時の約9分の1にまで落ち込んでおり、また、平成18年、25年と二度にわたり大規模災害による長期間運休を余儀なくされ、激甚化する災害リスクの高まりも廃止の一因となりました。

(3).廃止されてからどうなったか

廃止された次の日から代行バスが運行を開始しました。しかし、三次から江津までの直通バスはなく、何本もバスを乗り継がないといけません。そのため、所要時間も大幅に増加しました。ただ、もともと三次から江津まで利用する人はほとんどいなかったらしく、大して問題ないのかもしれませんが。

3.JR 北海道



JR 北海道の路線の半分が廃線の危機に瀕している。

日本経済新聞 JR 北海道、全路線の半分「維持困難」

(www.nikkei.com/article/DGXLASDZ18HX1_Y6A111C1TJC000/)より引用

JR 北海道は、2016 年 11 月 18 日に利用者の減少などにより、単独維持が困難な地域が発表されました。約半分の路線が、単独維持が困難な路線に選ばれました。これはすなわち、地元自治体などの援助がなければ廃線になる可能性があるということです。北海道では札幌への一極集中が進み、深刻な過疎化が進行している上、地方都市中心部の空洞化にともなう、車社会の進行で、今後ますます苦しくなることが予測されます。



釧路市—アンサイクロペディア (ja.uncyclopedia.info/wiki/釧路市)より引用

2006年に閉店した今井丸井釧路店。釧路最後の百貨店で、閉店により釧路市中心街の衰退を加速させました。その後 kute という商業施設ができる予定でしたが、失敗し、廃虚化しています。



釧路市—アンサイクロペディア (ja.uncyclopedia.info/wiki/釧路市)より引用

一方車社会は進行し、わざわざ 110 キロ先にあることを知らせる看板まであった。(現在は撤去された模様)

過疎化と、車社会が進んだ道東の中心都市の一つである釧路市では、イオンモールなどの郊外に買い物に行く人が増え、釧路駅付近の大型商業施設はすべてつぶれてしまいました。道東ではほかにも旭川西武や東急北見なども閉鎖されており、このようにもはや駅付近に行く必要がなくなってしまったことも、利用者減少の要因

の一つだと考えられます。さらに、釧路市の生活保護受給率は深刻な状況でとても路線維持への援助はできないでしょう。道東では似たような都市が多く、今後 JR 北海道とどのような交渉をするかは見ものです。

4. 廃線後の活用例

廃線になった後残念ながら放置され無残な姿になっていることも少なくありませんが、中には廃線跡を活用していることもあります。活用例の多くが、ハイキングコースとしての活用ですが、中にはユニークな活用方法もあります。



廃線跡地で、トロッコが走っている。

Travel.jp 廃線が復活？北海道美深町「トロッコ王国美深」線路の上をトロッコで GO!

(www.travel.co.jp/guide/article/19250/)より引用

5.人口減少社会の日本に鉄道は維持できるのか

ここまで廃線に関することを書いてきましたが、そもそも日本にこんなに多くの鉄道が必要なのでしょうか。当然鉄道がなくなれば移動の手段が限られるわけで、困る人もいます。観光客が来にくくなり地方の経済が打撃を受けることもあります。しかし、鉄道の維持にはたくさんのお金がかかります。私たちの税金を使って赤字路線を維持していることだってたくさんあります。しかし地方ではすでに車社会が進んでいる上、地方がよみがえることは現状考えにくく、鉄道があってもいずれば誰もいなくなります。経営努力によって赤字体制が改善するのなら、維持してもよいかもしれませんが、基幹路線以外はバスに転換するなどの巨額赤字路線の見直しに入る時期なのではないのかなとは思います。

6. 参考文献

産経新聞 WEST “さよなら乗車”にファン続々 来年廃止の JR 三江線

www.sankei.com/west/news/170503/wst1705030024-n1.html

産経新聞 WEST 来春廃線の JR 三江線で最後の「全線開通記念日」 島根・石見川本駅にぎわう

www.sankei.com/west/news/170901/wst1709010021-n1.html

ぶらり三江線 WEB

sankousen.com/

JR-西日本 三江線 江津～三次駅間の鉄道事業廃止届出について

www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page_9318.html

日本経済新聞 JR 北海道、全路線の半分「維持困難」

www.nikkei.com/article/DGXLASDZ18HX1_Y6A111C1TJC000/