

三江線の旅 ①

ローカル鉄道「三江線」の廃止報道に驚き

広島県の三次から島根県の江津まで、江の川の流りに沿って日本海へ向かっていくJR三江線に乗って、ローカル鉄道の車窓に映る旅情を味わいながら石見の国をゆったりと辿っていく1泊2日の旅を計画していたところに、いきなり三江線が廃止されるとの報道が飛び込んできたのには驚いた。

慢性的な赤字を抱えてきたローカル線とはいえ、長年にわたって沿線住民の生活を支えてきた交通機関がなくなるのは、地域社会に与える影響も大きく、直ちに廃止するわけにはいかないらしい。

中国新聞の報道によれば、沿線にある7自治体と廃止に伴う地域対策の協議を重ねながら、2年先の2017年9月に廃止を目指すというので、私たちの旅プランには直接的な影響はないものの、あらためて、人口の減少で過疎化に歯止めが効かない山間地域が抱えている問題の深刻さが想像されて気が滅入る。

1926年9月に着工された三江線は1930年4月に石見江津一川戸間が開通、75年8月に三次までの全線が開通し、87年4月には国鉄の民営化でJR西日本の経営するところとなり、2006年7月の豪雨で全区間が運休を余儀なくされる。07年6月に全線の運行を再開したものの経営は厳しく、10年6月には沿線の6市町村などが利用促進



を図る活性化協議会を設立するなど三江線を支える取り組みがはじまった。

しかし、三江線の沿線には大量の観光客を惹きつける魅力のポイントが乏しく、安定した利用客であるはずの通勤・通学客も利用が増えるどころか年々減少を辿っている。

右の写真は山あいの谷を跨ぐ空中に設けられている宇津井駅で、「天空の駅」と持て囃されて人気を集めたこともあるが、一時的

ブームに終わり、3年前に様子を知らないとドライブがてら訪れたとき、通過していく列車の乗客があまりに少ないことに驚かされた記憶がある。

運行している列車が1日に僅か4本と少ないため、通勤客は自家用車に、部活などで利用する時間帯が分かれる通学客はスクールバスに乗り換えるなど、三江線を利用する乗客は減る一方で、108キロ・35駅を結んでいる路線の1キロ当たり平均輸送人員は、JR西日本が発足した1987年度で1日に458人だったものが、14年度には50人に激減している。ちなみに14年度の旅客運輸収入は2300万円という。

J R西日本では、三江線の運行を運転手が車掌を兼ねるワンマン体制に切り替え、途中の駅も、粕淵と石見川本のほかは駅員を配置しない無人駅とするなど、費用の削減に努めてはきたが、その程度では追い付かなかったと思われる。

地域の住民が積極的に三江線を利用することで、江の川流域の貴重な公共交通を守ろうとする呼びかけに積極的な反応をしなかった住民の足がこれからどうなるのか、バスや乗り合いタクシーなどいろんな代替案が論じられているが、住民の間で異なる利害を調整しながら負担を分け合う地域のコンセンサスづくりが求められることと思われる。