

平成から令和へ——。存続の危機に立たされた地域のマイレール

# 時代を駆けた鉄道の 未来を賭けた挑戦

旧国鉄の廃線対象だった赤字ローカル線を引き継ぎ、平成の幕開けとともに誕生した「平成筑豊鉄道」。地域の足として時代を駆け抜けた鉄道は今、存続の道を探しもがき苦しんでいます。

## 黒字から赤字へ転落 社長公募に託した命運

開業以来10年間、第3セクターの鉄道では異例の黒字を維持し「三セクの優等生」として全国的に脚光を浴びた平成筑豊鉄道。しかし収入の約16%を占めていたセメント輸送が平成15年度末に鉱山会社の事業撤退により廃止。黒字経営維持の肝であった貨物輸送を失い、長引く不況

少子化による通学生減少、自家用車普及による旅客輸送の赤字をカバーできなくなりました。そして赤字決算が続く厳しい経営環境を打開するため、平成29年、新社長公募に会社の未来を託します。

## 逆境が生んだ観光列車 非日常利用に見た光明

厳正な審査を経て、県内外の応募者88人から選ばれた河合賢一新社長。就任後、観光列車「ことごと列車」や貴重な旧国鉄車両「キハ2004」などのローカル鉄道ならではの魅力に注目します。「日常利用はこれから必ず落ちていく。それでもここにしかない、本当に魅力的な目標があれば遠方からも乗って頂けるはず」と非日常利用に活路を見えています。

## 逆転へのためまぬ挑戦 次代へ架けるマイレール

「値上げしても満足頂ける、質の高いサービス提供しかない」と厳しい現実を受け止めています。

さらに追い打ちをかけた昨年7月の西日本豪雨。平成22年・24年の豪雨被害と合わせ、被害総額は4億5千万円にものぼりました。「災害後、小学校や地域から義援金や励ましの言葉をいただきました。子どもの将来や利用者のため、この鉄道が消える未来は絶対に避けたいと思いました」。地域鉄道の消滅は、学生や高齢者などが移動手段を失うこと。教育面や福祉面で不利になった地域は、さらなる人口流出が進む危険も秘めています。

ことごと列車の年内予約は常に満席で、平日の貸し切り運行も好評ですが、抜本的な経営改善と結びついていません。現状では出資市町村の負担金増額、利用料金改定も避けられない状況。

「1日1日を積み重ねて30年。なんとか次の世代へ鉄道のバトンを渡したい」と決意を表わした河合社長。9月から福岡女学院大学の生徒が鉄道の日常利用方法を提案する官・学・民の連携事業も開始。他企業との連携も視野に入れた多様な可能性を検討しながら、逆転に向けた道を模索しています。



ことごと列車  
COTO COTO TRAIN

七ツ星のデザイナー・水戸岡鋭治氏が設計。内装・料理・サービスともにローカル線では例の無いこだわり抜かれた内容が魅力の「日本一ゆっくり走る」観光列車。



平成筑豊鉄道 河合 賢一 社長

東京大学中退後、大分県庁勤務を経て(株)九州産業交通の取締役就任。関連企業でも取締役を務め、公募で同社代表取締役社長就任。



↑鉄道ファンを中心にクラウドファンディングで存続した、全国でこの一台のみ現存する「キハ2004」。



↑朝のピーク時の金田駅。鉄道を失うことは町内千人以上が通勤・通学の足を失うことにつながります。

## 開業から見守り続ける生き字引

地元鉄道の誕生に、真っ先に出向の手を挙げました。当時珍しかった第3セクターの鉄道運営は全て手探り。沿線自治体や社員が一丸で頑張ったことを覚えています。車と違い、乗れば必ず記憶に残る鉄道。ここにしかない魅力があると信じています。



開業時にJRから出向唯一残る現役乗務員 高藤 猛さん(70)



↑平成元年10月、金田駅を出発した開業一番電車。→開業30周年を記念した「へいちくフェスタ」で行われた企画で、200人が同じ線路でことごと列車に旗を振り見送った。



↑福岡女学院大学と連携協定を結ぶJALの参画でプロジェクトが進行。ことごと列車の平日活用を目指し、行政・大学・JAL・平筑の4者が意見を出し合い運営に反映する予定。