

「地域を支える鉄道が直面する課題」

失えないレール

平成の幕開けとともに生まれた、私たちの平成筑豊鉄道。人をつなぎ、地域を支え、日々ひた走るこの「地域の足」がいま存続の岐路に立たされている。かけがえのない鉄道を突然失わないために、身近なマイルールと私たちの日常を見つめ直してみたい――。

失いかけたときに気づく「地域鉄道」の大切さ、このままでは失いかねないピンチと向き合う。

また記憶に新しい昨年7月の大規模水害。九州北部に甚大な爪跡を残した集中豪雨は、経営難にあえぐ平成筑豊鉄道の鉄道に容赦なく牙をむきました。枕木を支える道床の流出や土砂崩



↑特に被害が大きかった田川線の崎山～袖須原間では、被災地点が29か所を数えました。

れなど、被災件数は41か所にのぼります。約1億6千万円を費やし、完全復旧まで実に57日間を要しました。思わぬ水害で残った重荷は、細く伸びた鉄路にずっしりとのしかかっています。

存続の危機に直面

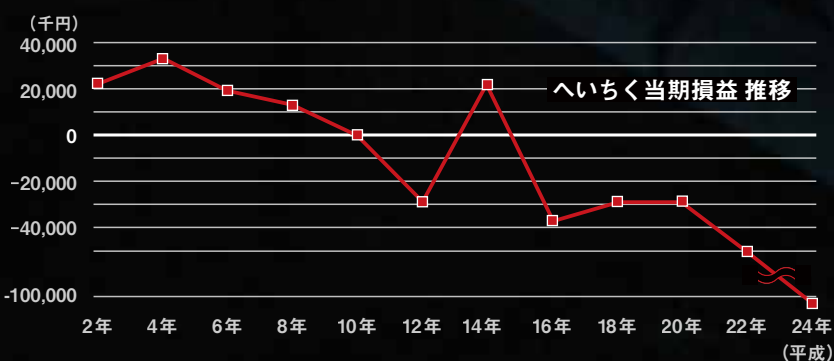
平成元年、旧国鉄の廃線対象だった赤字ローカル線を引き継ぎ、地域の期待を背負って力強く走り出した平成筑豊鉄道。地元から「へいちく」の愛称で親しまれ、私たちにとって「あつて当

たり前」なマイルールです。そんな、かけがえのない鉄道が今、存続の危機に直面しています。

開業当初から営業収入の約16%を占めたセメント輸送で黒字経営を維持してきた「へいちく」。しかし、平成15年度末に鉱山会社のセメント事業撤退により、貨物輸送が廃止に。それまで旅客輸送の赤字をカバーしてきた貴重な財源を失いました。さらに長引く不況、少子化による通学生の減少、家用車の普及など「へいちく」を取り巻く環境は厳しくなるばかり。そこに昨年の水害が追い打ちをかけ、経営は火の車へと追い込まれました。かつて開業以来10年間、第三

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」として全国的にも脚光を浴びた「へいちく」。現在は沿線市町村からの補助金と銀行の借金などで経営をつないでいますが、今後10年間のシミュレーションでは、補助金を増額しなければ継続が困難な状況に陥っています。

これだけ車が普及し、マイカーにあわせた生活環境が整う近年、「あつて当たり前」な「へいちく」の貴重さを改めて実感する機会も減少しています。「へいちく」が走る風景だけが日常の中にとけ込んでしまった今、失いかけたときに気づく地域鉄道の存在とそ



福智町の金田に本社を置く「へいちく」。●は福智町内の駅