

思いを伝える往復切符

● interview with rail users

「へいちく」愛用者の声



白石 勝則さん
(弁城 宝珠)

子どもの頃からなじみ深い金田駅は、私の49年間の鉄道勤務で最後の16年を世話になった愛着ある駅。現在は金田駅の名誉駅長に任命していただきましたが、恩返しの気持ちで各種イベントを手伝っています。



谷本 智代子さん
(上野 高見台)

赤池駅で「お好み焼き美代」を営み今年で20年目を迎えます。その間、駅を利用する子どもたちを我が子のように見てきました。子どもと私を結ぶ赤池駅がこれからもずっとあり続けることを名誉駅長として願っています。



福田 キヨ子さん
(金田 西金田)

直方や後藤寺の商店街で買い物するときや博多にいる娘に会いに行くときなどに利用しています。厳しい現状を知っているの、力になればと思い、メッセージが添えられるつり革オーナーに「がんばれ」と投稿しました。



吉田 美奈子さん
(弁城 二川田)

息子が3年間、今年高校を卒業する娘が3年間お世話になりました。営んでいる店が金田駅の近所で、駅員さんと話すことも多く、親近感を持って見守っています。これからもずっとご近所付き合いをしていきたいです。



杉原 将太さん
(赤池 上桜町)

高校への通学と遊びに行くときに利用しています。僕たちにとって町外への公共交通手段と言えば「へいちく」しかありません。地域に欠かせないので、これから利用する後輩たちのためにもずっと存続してほしいです。



香月 友菜さん
(伊方 清先)

来年高校へ通学するときにも「へいちく」が無かったら親に送迎を頼まなくてはいけないので、本当に困ります。今も友達と直方に遊びに行く時などに利用していますので、いつまでも走り続けてほしいです。



明治時代から約100年間をかけて徐々に線路を伸ばし、昭和47年に全線開通した高千穂鉄道。メインの利用客は通学生と高齢者、そして観光客。地域の貴重な足は突如姿を消した。

川沿いの景観が特徴的だった高千穂鉄道。被災時にはその立地が災いし、線路が流出する箇所が続出。復旧費用は試算段階で約50億とも言われ、関係者は失意の日々を過ごした。



↑ 水面から線路までの高さで東洋一を誇った「高千穂鉄橋」を通過する廃線前の高千穂鉄道。

鉄道がなくなる日

高千穂から汽笛が消えた
追憶のレールに重ねた想い

終わりは突然に

「まさか一晩で、たった一度の災害で全てを失うなんて」。平成18年まで高千穂鉄道に勤務していた齊藤拓由さんは、衝撃的な当分の出来事を振り返りました。

平成17年9月、宮崎県延岡市から高千穂町まで約50kmを結ぶ「高千穂鉄道」に突然の悲劇が襲います。記録的豪雨をもたらした台風14号の被害で、約20億円という途方もない復旧費用が示されたのです。運行再開が断念されたのは、それからわずか3か月後のことでした。「赤字経営を続ける鉄道につき突きつけられた復旧費20億円という絶望的な金額……。株主の沿線自治体をはじめ、地域住民も存続に難色を示しました」。齊藤さんは

失ったものの大きさ

高千穂鉄道の廃線後、町は一変したそうです。高千穂町役場企画観光課に嘱託職員として勤める矢野 鮎さんに、町の状況を伺いました。「通学生や高齢者が来店できないため、駅周辺では閉店が相次ぎ、閑散としています。通学をバスに変えたり、家族が送迎する光景も目立ちます。学生は転校し、高齢者はかかりつけの病院を変えたり、不便な生活を強いられています」。鉄道と共に人の流れを失い、駅周辺の賑わいも消えつつある高千穂町。九州を代表する観光地の一つですが、経済的課題も深刻です。

他人事ではない
実際に起こりうる事実。
8年前に突然消滅した
高千穂鉄道の悲劇に学ぶ。

● interview |

失ってから後悔しても遅いんです

人は大事なものを失うことを想像しません。私もまさか生活の一部だった鉄道が無くなるとは思っていませんでした。いま、全国の第三セクター鉄道で存続が危ぶまれる声が増えています。ぜひ沿線の皆さんには鉄道がなくなった日常や未来を想像していただき、愛着を持って地域の鉄道を利用して欲しいと思います。

元高千穂鉄道乗務員(朝倉市甘木鉄道 総務営業部長)

齊藤 拓由さん



JR・第三セクター鉄道会社 日本各地で路線廃線が相次ぐ

2000年代に入って、JRと第三セクターの鉄道会社33路線が廃線に追い込まれています。その要因は2つ。まず一つが1999年に施行された鉄道事業法の改正。それまで鉄道は、地元が反対する場合は廃止できませんでしたが、新制度では「認可制」から「許可制」に変わり、鉄道会社が届け出を出せば、廃線が許可されるようになりました。

そして、もう一つの要因が第三セクター鉄道会社の資金切れです。設立当時に国から提供された「経営安定資金」が、2000年代にどの会社も底をつき始めています。そのため、鉄



2008年4月に廃線した「三木鉄道(兵庫県)」。住民アンケートでは、廃止賛成が70%ののぼり、終着を迎えました。



最盛期、100kmを超えた営業路線も現在では一部路線を廃線し、三分の一にまでなっている「のと鉄道(石川県)」。

道会社と、その筆頭株主である自治体は、新たな「経営安定化基金」を準備するため、税金で赤字を補う必要があると迫られています。第三セクター鉄道の存続は、今や選挙の争点にもなり、住民の意思を間接的に反映します。その結果、赤字路線に注目が集まり、廃止の検討が全国的に行われ、貴重な鉄道が姿を消してしまふようになりました。