

国鉄矢島線から第三セクターの由利高原鉄道に運営が移管されて、三十八年の歳月が流れた。鳥海山へ登る行き帰りに矢島線は利用したが、車の免許を取得してからは乗車した記憶がない。子吉川に添って矢島まで運んでくれる本荘から二十三キロの路線は、瓦屋根の民家と田畑の織り成す里山の風景を醸して美しかったが、半世紀余りが経過して、風景にさほどの変化はないが、車両と乗客数は大きく変わった。

去年の夏、大雨で県内を走行する幾つかの鉄道路線が被害を受けたが、花輪線はこの五月に復旧し、被災した全ての路線が元通りになるという。由利鉄に線路を流されるような

被害はなかったが、乗客数の激減による赤字経営の実態は変わらない。

「乗ること自体が当たり前だという風潮を作らないと」。由利鉄の社長、萱場さんは沿線の人たちに、鉄道利用を呼び掛けながら大胆な料金設定を決意した。通学定期を半額

にすると決めたが、驚いたのは学生の少なさであった。改定前は、学生の二割（五十七人）しか利用しなかったが、半額にすると百二十七人に増えて、七十万円の利益が出たという。年間一億円の赤字に比べると微増に過ぎないが、「レストラン列車」「こいのぼり列車」などを走らせ、山菜や地元の日本酒に、「由利牛」を使ったカレーなどを開発、販売

して頑張っているが、赤字経営から抜け出せる見込みはない。鉄道は資源か、精算されるべき設備なのか。少子高齢化の加速する秋田で、対策を迫られる課題は多い。車の燃料が脱石油に切り替わる時代に、鉄道は将来的にも必要な資源だろうか。

JR北海道の取り組んでいる課題と方針は、いずれ秋田県の未来に重なる事例として関心を持ちたい。人口密度の低い維持困難路線は、沿線自治体と協議しながら廃線かバス転換に変えようとしている。車中心の生活を考慮して、「住みやすい街づくり」を目指して欲しいが、沿線自治体の財政支援に頼った運営は、課題解決の先送りになるだろう。

