

我が一橋大学鉄道研究会では「春旅行」と称して今年3月、岩泉に旅行に出かけた。岩泉線は、JR東日本の不採算ローカル線として廃止の最有力候補の路線である。1日3往復しか運行されていない。そんな路線に実際に乗ってみて、感じたことを述べてみたい。

1996（平成8）年3月9日、私は茂市15:27発の列車に乗った。予想以上に客が乗っている。単行ではあるが、座席は100%埋まっていて、立っている人がいるほどである。ところが、やはり、というべきであろうか、車掌が検札にきたときのことである。乗客の大部分が、周遊券やフリーキップを提示しているのである。このことはいったい何を意味しているのだろうか。つまり、地元客の利用よりも、鉄道好きな人間が利用客の中心になっているのである（彼らはカメラをもってうろうろしているのですぐにわかる）。もちろん、この日は土曜日だったのである程度差し引いて考えなければならないが、この岩泉線も他のローカル線と同じく、周遊券利用の鉄道愛好家と割引率の高い通学定期での利用客が、全体のうちかなりの割合を占めていることが予想され、収支状況は厳しいであろう。（なお、終点の岩泉には高校があり通学に岩泉線を利用している生徒も多いらしい）途中、車掌が乗客の総人数と、そのうち正規運賃を支払った乗客（つまり周遊券利用客以外の客）の人数を数えていた。廃止に向けて、乗車状況のデータを集めているのだろうか…。

終点の岩泉駅は閑散としていた。ふつう、駅や空港には契約したタクシーが常駐しているのだが、駅前には私が乗ってきた列車の乗客以外には人影も車も見当たらなかった。我々の目を引いたものといえば、「乗って残そうマイレール」ののぼりくらいで、駅前周辺における経済集積度はたいへん低く（つまり商店などがまったく見当たらない）町の中心部は駅から少し離れたところにあった。その原因として駅が街道より後にできたことが挙げられるのではないか。とはいっても銀行の支店（出張所ではない！）があったりしたので、ほかの地域から客をひっぱってくるほどの力はないにしても、一通りのことは町内ですませられそうである。

ここで、岩泉線に対する理解を深めるために、岩泉線の建設の経緯と岩泉町（下閉伊郡）の歴史について触れておきたい。

岩泉線は、戦時色の濃い時代、この地方に豊富に埋蔵されていた耐火粘土の輸送路を確保することを目的として、1941（昭和16）年に着工された。建設は準軍需物資輸送の名目で拍車がかかけられ、国内では他の新線建設がすべて中止されるなかで突貫工事がすすめられ、1942（昭和17）年6月に茂市 - 岩手和井内、そして2年後には押角まで延長された。しかし戦後、終着岩泉までたどり着いたのは、1972（昭和47）年のことである。

着工当初は、この岩泉線をさらに15キロ東に延長して、小本まで括ぶ計画（小本線）があったが実現しないまま終わった。

また「岩泉」という地名は、この岩泉町の観光地である日本三大鍾乳洞のひとつ「龍泉洞」の洞内から水が豊富に湧出することに由来するといわれている。日本で最大面積を誇る町（992.90 km²、一部境界未定のため推定値）でもあり、昔は酪農がおこなわれていた関係で明治乳業の工場があったが、移転してしまった。

さらに、5年毎に行われる国勢調査をもとにここ20年ほどの岩泉町の人口推移を調べてみると、一貫して減少傾向が続いていることがわかる。1975（昭和50）年の調査では20,219人であったが、1980（昭和55）年には18,236人、ついに2万人の大台を割り込んだ。さらに1985（昭和60）年には16,959人、そして、1990（平成2）年には15,164人を数えるだけとなってしまった。とくに1985年から1990年にかけては人口減少率が10.6%にも達しており、過疎化の進む岩手県の町村のなかでも高い数字となっている。岩泉町は典型的な過疎の町ということができよう。岩泉線の乗客が減っていくのも当然のことかもしれない。近隣の町村でも軒並み人口が減少しており、死亡者数が出生者数を上回り、高齢化が進む現在では、ローカル線の主力である通学需要にすら陰りが見えているのが現状である。

さて、仮にこの路線を廃止するとして、もっとも問題とされているのが、並行代替道路の一部区間の未整備である。整備されていると認められる区間は茂市 - 刈屋間であり、刈屋にある県立病院などへ行くには、茂市側からは国道106号線からの乗り入れが可能である。もうひとつ浅内 - 岩泉間も、国道455号線が並行している関係で整備がされており問題はない。見通しが悪く、幅員も狭いのは、残る刈屋 - 浅内間の国道340号線であり、ここは道路地図などでも運転者に対して注意を促している。ここに、もっとしっかりした道路が開通していれば、あるいは廃止の代償として道路を改良するなどす

れば、岩泉線廃止について地元住民のコンセンサスも得られやすくなるだろうが、そのような計画もなく廃止議論だけが先行しているのが実情である。そして、1日わずか3往復の鉄道では使えないということで地元住民は、道路は整備されていないけれども、それでも鉄道よりはるかに便利な自家用車利用にシフトしていくのである。

ただ、岩泉周辺の住民が県都盛岡に出向く際は、自家用車利用の場合でも遠回りとなる茂市経由のルートを使うわけではなく、盛岡までほぼ一直線の国道455号線を利用すると思われ、実際、盛岡 - 岩泉間に国道455号線経由のバスが1日5往復程度運行されている。つまり刈屋 - 浅内間（国道340号線）を多額の費用をかけて整備したところで、喜んでここを利用するドライバーは、数少ない沿線の住民だけとなるだろう。

岩泉町をかかえる岩手県としても、本音としては岩泉線より東北新幹線の延伸の方に力を入れたいはずで、岩泉線のことでもJR東日本をあまり刺激したくないであろうと考えるのは私の考えすぎだろうか…。

岩泉地区は比較的盛岡に近く国道455号線でまっすぐいけることもあいまって経済的な結びつきも強いと思われるが、盛岡まではマイカーか、あるいは直通バスを利用するのが一般的で、岩泉線という選択肢は人々の頭には浮かんでこないのだろう。このようなことも岩泉線の乗客減につながっているのかもしれない。

私が泊まった旅館の主人は次のようなことをいていた。
「ダイヤ改正のたびに列車の本数が減りました。過疎化がすすみ乗客が減っていく、そうすると列車の本数を安易に削減する、すると利便性が落ちるからますます乗客が離れる、さらに列車の本数が減る、という悪循環に陥っているんです。そしてそれを口実に、JR側は岩泉線廃止の方向を打ち出してきたのです。観光客も地元客も1日3往復では利用できません。もっと本数を増やしてもらわないと…。さらに並行道路は未整備であり、現段階での鉄道廃止には納得できません。」

しかし、仮に増便をして岩泉線に1時間に1本列車を走らせたとしても、1度自家用車の便利さを味わってしまった住民が簡単に鉄道に戻ってくるだろ

うか？住民の中には、先ほどの旅館の主人と同じような考えの人ももちろんいるだろうが、一方で鉄道はどうせ使わないのだから道路の整備に力を入れてほしいと感じる人も少なくないのではないか。だからといって簡単に鉄道を廃止していいのだろうか？自家用車を運転できないお年寄りや高校生などのいわゆる交通弱者を見捨てていいのだろうか？もっとも、この点に関してはバス転換で解決できると考えることも可能ではあるが…。

しかしその代替バスすら構内に運転できるかどうか微妙なほど一部区間の道路は整備されていないのである。

赤字ローカル線沿線の住民はこう思うのである。

「列車の本数が少なくて不便なのに、そのうえ地方交通線と称して割高な運賃をとるのはおかしい。不便なだから、むしろ運賃を安くしたっていいんじゃないか？」

そして、首都圏など大都市圏の住民はこう思うのである。

「電車にはあれほどたくさんの人が乗っているのだから、かなり儲かっているでしょう。それならもっと運賃を下げた利用者還元すべきなのではないか？」

四国から上京してきた私にとっては、上記の意見の両方に納得してしまうのである。もちろん、ここには内部補助という問題も発生してくるのだが、詳しい議論は後の章にゆずるとしよう。

