（昭和29年3月13日第3種郵便物認可）

瀬戸際の美幸線

①

廃止か第三セクター転換かの岐路に立つ美幸線。〝最後通告〟をチラつかせる国鉄。専門委員会を設置して、美幸線など四線の将来展望について協議を始めた道。美深―仁宇布間二十一・二キロの部分開通から二十年――存廃を巡る動きはいま大詰めを迎えている。国鉄や道、セクター転換を訴える期成会の動きに対する声を、美深町内や沿線の町で追ってみた。

（滝川康治記者）

交通弱者の足

ある日の車内で

九月中旬のある日、午後一時五十二分美深駅発の美幸線列車に乗る。乗客は旅行者三人と辺渓・仁宇布地区の農家の人が三人。たまたま、加藤重美美深駅長が乗り合わせた。

市街地を過ぎると田園地帯。山に紅葉が始まり、豆類の収穫作業がたけなわ。『たまには車を拾うけど、これに乗らなかったら足がない。（美幸線は）残してもらったほうがいい…』―仁宇布で酪農を営む初老の男性が話す。『これだけの行者三人と辺渓・仁宇布地区の農家の人が三人。たまたま、加藤重美美深駅長が乗り合わせた。

市街地を過ぎると田園地帯。山に紅葉が始まり、豆類の収穫作業がたけなわ。『たまには車を拾うけど、これに乗らなかったら足がない。（美幸線は）残してもらったほうがいい…』―仁宇布で酪農を営む初老の男性が話す。『これだけの客で国鉄には気の毒だね。でも、私らには列車しかない。汽車賃を上げても、長く走らせてほしい』と初老の農婦。『市街の人は廃止されても困らないから、関心が薄いらしい。宗谷線なら、びっくりするんだろうね』といい、辺渓駅で下車した。

三人の旅行客は『特に鉄道に魅力あるわけじゃないけど、乗ってみた』『軌道時代の名残があると思って…。人が少ないから廃止されても仕方ないんじゃないかな』。いずれも仁宇布駅ですぐ折り返すという。

『夏の間、この列車は旅行客がけっこう多い。でも松山湿原まつりの乗客数は減ったし…。仁宇布の民宿〝山賊の家〟も春でやめたそうですね。行き止まりなので目玉がないと…』―加藤駅長がつぶやく。今年は市街地に通う幼稚園児は一人もいない。

列車は仁宇布駅で折り返し、山合いを下る。帰路は三人の旅行者と地元の人。辺渓駅で町議の阿部隆さん夫妻が乗った。

道の検討結果に期待

豪雪時に住民の支えに

鉄路に強い期待

『鉄道は豪雪時に住民の命綱だった。仁宇布の者なら雪に閉じ込められた生活体験が必ずある。鉄道に対する大きな期待を抱いているんですよ』―仁宇布郵便局長の蓮沼優裕さん（行政区長）は、こう言って「鉄道の優位性」を説く。

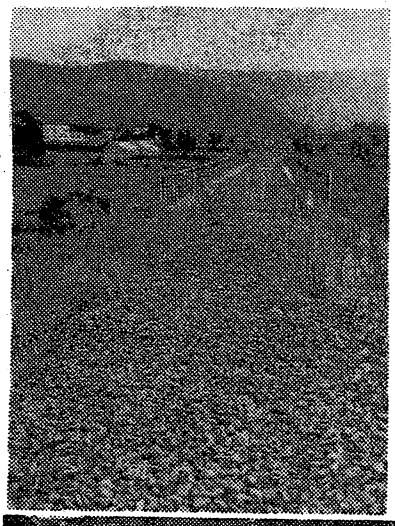
蓮沼さんらは、沿線住民の立場で存続を訴え続けている。国鉄の切り捨て策への反発は根強い。『ローカル線を切っても、国鉄全体の赤字対策にならない。火事場に水をかけるだけの話で、禍根を残さないか…。関係機関は選択の道を誤ってはならない…』。鉄路がなくなると老人や婦人、子供など〝交通弱者〟の足を直撃する。『今こそ行政のコントロールが必要だ』と蓮沼さんは言い切る。

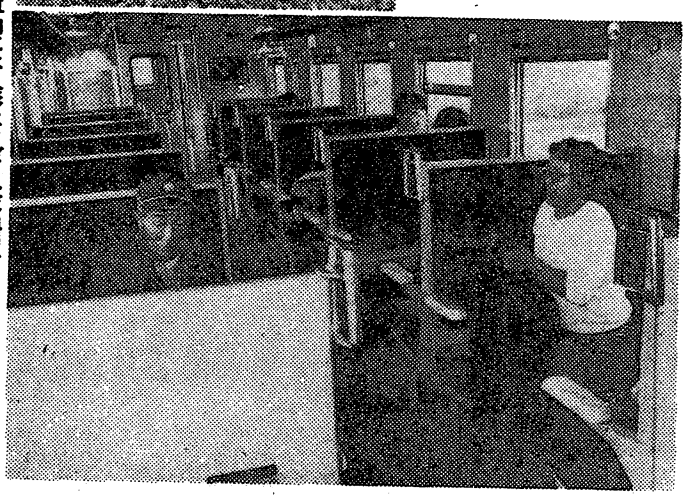
今、美幸線敷設促進期成会（西尾六七会長）は、第三セクターへの出資を道に要請中だ。『殖民軌道の運行にも一年間携わったが、セクター運営は可能では…。鉄道に自動車の自由性をプラスする方法がある。将来的には、車を積んで走る方式や本数を増やして住民ニーズにこたえるとか…。国鉄とは違う独自のやり方と交通行政の配慮があれば、セクター運営は可能だ』と蓮沼さんは希望をつなぐ。

道が昨年度行った調査によると、開業十五年後の第三セクターの単年度赤字は三億二千万～四億二千万円と厳しい数字が並ぶ。沿線三町の試算結果とは大きな隔りがある。

『道は小手先で火の粉をふり払うだけでいいのか。総合交通体系の中で明確な答えを出すべきだ。二次、三次線にも響く問題であり、抜本的な対応策を示してほしい』（蓮沼さん）と期待を寄せる。

美幸線など四線の行方を巡って、道の小委員会が二十二日に初会合を開いた。二十九日には沿線町長らの意見も聞き、十一月中旬にはセクター化かバス転換かの答申原案をまとめる。美幸線は今、瀬戸際に立つ。





仁宇布駅から先は鉄床だけが枝幸まで続く（上）列車内には人影はまばら、交通弱者にとって貴重な足だ

瀬戸際の美幸線

②

町長の思い

ある花嫁の言葉

『先日、町の花嫁募集作戦が縁で仁宇布に嫁いだ女性から「町長さん、私は美幸線に乗ってお嫁に来たけれど、まさかなくならないでしょうね」と聞かされた。胸に針が刺さる思いでしたよ』―長谷部秀見美深町長は、こう言って表情をくもらせる。

二十二日、道が設置した小委員会で美幸線など四線について、第三セクター化かバス転換かの審議が始まった。期限は二か月。二十六日には、国鉄側が小委の結論を見守り、十一月までは廃止の見切り発車をしないことを表明した。

期成会は道に一億円の出資を求めている。『出資しないのなら、道はこの地域をどうするのか。森林や鉱山資源の可能性は、開通時と全く変わらない。セクターは旅客用だけだが、貨物を一部つなぐことは制約ないと聞いているし…』と道の責任を強調する。

自ら切符売りも

長谷部町長の〝死守美幸線〟の活動は、マスコミを通じて全国に知られる。五十一年には廃止反対と観光開発を結びつけて「ぴふかた」と振り返る。

切符・カボチャ作戦は、出張の際などに行い、少ない経費で最大限の効果を狙った。存続運動に対する町費支出は『期成会に毎年七十五万円、五十七年度にセクター収支予測調査費に五百万円を計上した程度』（相場武町企画課長）という。

それだけに、セクター実現は譲れぬ要求である。

松山湿原まつり」を開始、五十三年秋から東京・銀座などで自ら〝切符販売作戦〟を展開、国鉄・運輸省幹部への〝文字入りカボチャ贈呈作戦〟などと精力的に奔走した。

切符販売の時、町内から『町長がそこまで…』『過疎を宣伝するようなもの。自分の売名行為では…』との声も出た。だが、持ち前のひたむきさで東奔西走。大詰めを迎えた今『街頭で大衆に訴えたことで、町のイメージを高める思わぬ効果があった。見知らぬ人が来町して、タバコの消費税やお土産類の売り上げも伸びた』と振り返る。

譲れぬセクターの道

「死守」掲げ続け正念場に

町民大会は慎重

五十七年に期成会はセクター転換を打ち出す。民間コンサルタントに委託した収支予測調査、道への出資要請…と続くが、詳細な経過は町民や議会にも知らされていない。『町民大会などを開いて説明を―』との声もある。長谷部町長は、『もっともな声だが、今はデリケートな時期。期成会、道、旭鉄局の調査結果の調整がつくと説明できると思うが…。町内には期成会役員もおり、道の意向も固まっていないし…』と慎重に言葉を選ぶ。

軌道を復活せよ

道、国鉄ともセクター化の可否について、期限を十一月中と区切っている。ここ十数年、長谷部町長の政治生命をかけた廃止反対運動も最終局面を迎えた。

『道が万一、出資を見送る事態は、まだ考えたくない』と口元をひき締め、軌道時代を引き合いに出す。『隣の歌登町では、四十年代に泣く泣く町営軌道を撤去して、美幸線建設に備えた。国鉄や道がいよいよダメと言うのなら、（道が）独自に軌道を復活させよ―と訴えたいくらいだ』と語気を強める。あくまでも国鉄や道の責任を問う構えだ。

美幸線の一部開通から二十年――道路網の整備と自動車輸送の発達で、事情は様変わりした―とみる向きも少なくない。『仁宇布―枝幸間は違う。豪雪でバス転換は不可能だし、未改良の道路が多い。歌登にあった鉱山の幹部は「列車が通れば操業を再開したい」と明言している。農地開発にもつながり、（廃止は）地域の青年から将来に対する夢を奪うことになる』ときっぱり言い切る。

自ら先頭に立ち〝死守美幸線〟を訴え続ける同町長にとって、正念場を迎えている。（滝川康治記者）

自ら先頭に立った切符販売作戦（54年、札幌冬まつり会場）

（昭和29年3月13日第3種郵便物認可）

瀬戸際の美幸線

③

歌登町の声

豪雪でバス転換困難

開通させ医療の足確保を

美深町仁宇布から歌登町市街地に向け、道道美深―中頓別線五十数キロを車で走ってみた。五キロほどで舗装が途切れ、しばらく改良工事区間が続く。時おり美幸線の鉄床やトンネルが見え隠れする。山あいを縫うように道が続くが、歌登町志美宇丹地区に着くまで、改良中の区間は数キロにすぎない。車がようやく行き交うだけの所も多い。急こう配の志美宇丹峠には「熊出没中です　危険」の看板も―。大型バスなら通るだけがやっと、冬期閉鎖される部分もある。仁宇布―歌登間のバス転換は、この道路状況と豪雪にあっては、相当難しいと感じた。

長い軌道の歴史

『道は少しずつ改良するのだろうが、雪も多いしバス運行は不可能に近い。改良されても冬は無理、クマも出るし…』―高橋政雄歌登町助役は、こう言って鉄道の重要性を説く。

同町の昭和史は、鉄路＝簡易軌道の建設とともに始まった。昭和三年、北海道第二期拓殖計画により、天北線小頓別から歌登まで十九キロの軌道建設がスタート。枝幸までの約十六キロ、志美宇丹まで十二・六キロが昭和八年には完成。運営主体も、利用者による運行組合、農林省（二十三年）村営（二十六年）と変わったが、旅客をはじめ、でんぷん、鉱石、原木などの出荷に活躍した。

四十年、町議会は国鉄の要請により「軌道の撤収」を議決する。美幸線建設には軌道があると支障をきたす―というものだった。同町は、美幸線全線開通の夢と引き替えに四十五年、軌道を運休させる。だが、鉄床ができ、歌登駅予定地にコンクリート製枕木がうず高く積まれたところで、美幸線建設がストップ。『かけがえのない軌道を撤去したのに、赤字だから切り捨てるでは納得できない』という町民感情は根強い。

開通のメリット

同町の幹部は、全線開通のメリットに①旭川・名寄圏との接続がスムーズになる②医療機関への通院の足確保―などを挙げる。

『うちの町民は、産婦人科はみんな名寄市立病院へ行く。稚内より名寄や旭川の総合病院へ通院する人が多い。特に冬期間は咲来峠が雪で閉鎖することもある。全線開通は、交通弱者の足確保に大きく役立つ』と、森永茂町企画財政課長は開通に望みを託す。

歌登町では、広報紙や役場庁舎への看板類の掲示などで全線開通を訴えてきた。『道がセクターに出資しないのなら、鉄路で分断された畑を元に戻せ―と言いたい気持ちだ』（森永課長）と厳しい表情を見せる。

国鉄は無責任だ

『赤字だから過疎地の者に負担せよ―では、国鉄はあまりにも無責任だ。道がそのお先棒をかつぐことはしないだろう…。セクター見送りじゃ住民があまりにかわいそうだ』―歌登町農協（大津年明組合長）の成田与八参事は、こう言って国鉄に怒りをぶつける。

町内には六十ヘクタールのエリアを持つ「健康回復センター」があり、スキー場やアスレチック、テニスコート、健康道場などがそろっている。『町内の産業振興の見地から美幸線が開通してもらわなくては困る。鉄道ができれば、回復センターの利用増にもつながる。それに医療の問題は大きいよ』と成田参事は続けた。

『全線開通は町を挙げての念願。軌道を外してまで建設を待ち望んだ。あれだけ路床を作り、いま投げるのでは情けない』―同町商工会（安田哲二会長）の佐藤定男事務局長はこう語る。セクター化に伴う赤字は地元が負担しなければならず、難しい問題も多い。

『もちろん赤字の不安はあるが、それに倍してマチや商店の活性化が図られると思う。三陸鉄道のようなやり方もある。なんとしても全線がつながらないことには…』と期待を寄せる。

四十年の軌道の歴史を持つ歌登町。一般町民の声は十分聞けなかったが、鉄道への期待は美深町民よりもずっと大きいものがある。

（滝川康治記者）

歌登駅予定地には敷設用車両と枕木が放置されたまま（上）伝宇布―歌登間の道道は狭く山間部を走る、クマも出る

（昭和29年3月13日第3種郵便物認可）

84.10.3. 名

瀬戸際の美幸線

④

反対運動は今

許せば次は宗谷線だ

無関心層の中で模索続く

『国鉄は、再建を口実に宗谷本線の旅客駅を停留所に格下げしようとしている。美幸線廃止反対運動も、こうした動きと絡めて、アピールの方法を考えなければ…』―住民の足を守る美深会議（細川通俊議長）の諸岡勇事務局長＝美深駅勤務＝は、こう言って口元を引き締める。町理事者と時に共同歩調を取り、存続運動を支えた同会議。タイムリミットを前に、運動の盛り上がりは今ひとつだ。

理事者側を評価

「国鉄の分割・民営化反対」を唱える同会議にとって、期成会が打ち出した第三セクター転換は、疑問の残るものだった。『早急にセクター化を打ち出す必要はない。理事者側の対応は、住民サイドの要求と離れているのでは…』とする声もあった。

だが、国鉄の最後通告、道の小委員会の動きーなど大詰めを迎える中で、『国鉄の手から離れるのは問題だが、鉄路を残そうという姿勢は評価できる。五十年間の悲願でもあり、住民の足を守るためにはやむをえない』（諸岡事務局長）と事態の推移を見守る構えだ。

『過疎だからーと切り捨ても、国鉄の累積赤字が解消する保障はない。鉄路を残さなければ、宗谷本線の切り捨てにもつながってしまう』と危機感を募らせる。

運動の輪広げて

同会議の美幸線廃止反対運動は、国鉄再建法の成立（五十五年）以後、精力的に展開される。構成員は地区労や農民連盟、企業組合などのメンバー。沿線住民や経済団体と一緒に行動したこともある。

「マイカーを優先し、バスを廃止する運政審答申に反対する請願」を提出したり、恵深橋の架け換え、踏み切り警報装置の設置、過疎バス…などと、交通問題全般にも取り組んだ。町内には『民間の存続運動は、国鉄職員を中心にした動きしかなかった』という声がある。『何回か住民集会もやった。こんなことでもやらなければ、アピールできなかった。広がりは少なかったが、住民に頼りにされてきた面はある』と諸岡事務局長は振り返る。

無関心層の多さ

理事者や同会議の奔走にもかかわらず、町民の存続運動への参加意欲は今ひとつ。同会議が五十五年に行ったアンケート調査（六百世帯対象）では、住民の三割近くが無関心派。五十七年秋に商工会青年部が町民二百七十九人を対象に行った意識調査でも「美幸線問題に関心がある」が約五四％、残りは関心が薄い層だった。こうした風潮は、大詰めを迎えた今もそう変わりない。

明るい材料が少ない中、諸岡さんらは新たな運動を模索する。『一次線の廃止を受け入れると、次は宗谷本線の番になる。新幹線建設優先のツケがローカル線に押しつけられている。黙っていては国鉄解体につながる』。先月、町内三駅の停留所化に反対する集会にも美幸線存続を盛り込んだ。

存続の願い歌に

昨年秋、美幸線列車内にギターの音と歌声が響いた。町職員の音楽グループ・SOS（長岐和彦代表）が道内の仲間に呼びかけて実現した「美幸線廃止反対レッドコンサート」だ。参加者たちは、オリジナル曲でローカル線切り捨て反対を訴えた。

SOSでは、十三日に二度目のコンサートを予定している。『今年はメーンを全線開通におきたい』と長岐さん。『国鉄のツケを住民生活を脅かす形で押しつける横暴は許せない。部分開通では美幸線たりえていない。第三セクターにしても、意味を分かっていない町民がいっぱいいる。演奏活動が、鉄路存続の願いを広げることになれば…』と期待を寄せる。

さめた目で存廃の行方を見守る町民が多い中、廃止反対運動は正念場を迎えている。（滝川康治記者）

SOSが呼びかけた昨年9月の廃止反対コンサート――今年も10月13日の開催に向けて準備が進んでいる

（昭和29年3月13日第3種郵便物認可）

84、10、5 名

瀬戸際の美幸線

⑤

町民の疑念

『第三セクター、道に要請しても予算がつくはずないよ。何としても全線開通を—という美深町民は、あまりいない。宗谷線の方が重大問題だ。（セクターを）設立しても、十年後には名寄の生薬公社よりひどい赤字を抱えるのでは…』—期成会のセクター論議をよそに、こうした声が少なくない。故・松浦周太郎氏の大きな政治力もあり、建設が進んだ美幸線。〝赤字線町長奮戦〟で全国に知られた半面、真剣にセクター化を支えようとする町民は意外に少なく、近く出る道の結論をきめた目で待つ。

青年たちの思い

先ごろ美深、歌登、枝幸の商工会青年部が、期成会総会に向けて「第三セクターによる全線開通を—」との決議を行った。『道への出資要請を支え、開通を願っての行動』（大塚一博美深町商工会青年部長）と狙いを語る。

だが、町内のある商業青年は『万難を排して開通させようとの声は少ない。建て前ではセクター促進だが、沿線に経済基盤を確立する将来図がない。美幸線ができても、この町が生き残れるわけじゃなく、転換交付金はもっと有効な使い道があるのでは…。それより、美深駅の無人化反対が重要だよ』と思いを語る。こうした声は、青年たちに根強いという。

消えたバス構想

四年ほど前、美深町商工会（園部正利会長）は『大通北一のスーパー跡地をバスセンターに改造、浜頓別、幌加内、名寄、音威子府方面への輸送拠点に—』という構想をまとめた。商店街の活性化と絡め①一階をバスセンターに②二階を共同店舗に③三階を貸室に—というプランだった。

バス構想は、①美幸線の存廃は商店に大きな影響がない②美深—浜頓別間のバス路線化で道路整備が可能③オホーツク側から名寄、旭川圏への道が開ける—などを推進理由に挙げた。

結局、この構想は実現を見なかったが、ある関係者は『列車よりバスが快適—との声もあり、今は本当に美幸線が必要なのか、町民間の詰めが大切だと思う』と問題を投げかける。

赤字運営に心配の声

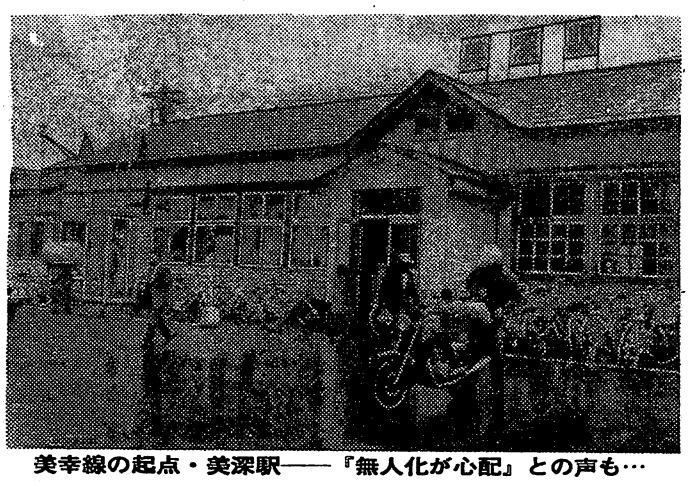
薄いセクター支持の動き

〝政治線〟の宿命

ある農業関係者は『たしかに全線開通した方がいいと町民は思っている。だが松浦先生が神様みたいな時と今は違う。赤字でもセクターをやるのなら、町民に協力を求めるのがスジ。上層部は政治的駆け引きだけが先行している』と現状を憂慮する。

市街地に住む六十代の男性は『本当に存続させる気なら仁宇布に特養ホームを誘致するなど、沿線活性化の手だてが必要。もう切符やカボチャが通用する時期じゃない』『森林は伐採してしまい、水産物はトラック輸送ではどこに資源開発があるのか。政治家や地方のエゴでは通用しない。簡単にセクター化を言うが、後の世代の赤字が怖い』と手厳しい意見。道に対する出資要請について『本来、国を追求すべきなのに、知事に難題を突きつけ、すべて道に責任を押しつけるシナリオではないか』とみる町民もいる。期成会がセクター転換を打ち出したあと、収支予測や将来展望に関する町民説明会は開かれていない。町民の多くは、疑問や期待を抱きつつ〝雲の上の話〟と受け止めているのが実情だ。

『美幸線問題で町民が議論する機会がない。町費支出を議会決議した以上、町民自身がもっと真剣に考える必要がある』と、町民大会の大切さを訴える声も各所で聞いた。存続を求める声が盛り上がらないのは〝政治線〟として出発し、有力者と道、国鉄間の〝駆け引き〟でピリオドを打つ—という面にも大きな要因がありそうだ。道と地元側のセクター収支予測は、大きく食い違う。美深町の将来像を探る意味でも、住民サイドの冷静な判断が重要といえる。（滝川康治記者）



美幸線の起点・美深駅——『無人化が心配』との声も…

10/8

名

瀬戸際の美幸線

⑥

道の苦悩

マイナス遺産危ぶむ

挟み撃ちの中で結論急ぐ

『セクターには膨大な赤字が予想される。町や道が補てんする必要があり、財政難の時代に後世の住民にマイナス遺産を残す。あれだけ町長たちが熱心なのに、セクター促進を訴える手紙すら一通も来ない…』

――道の担当者はこう言っていぶかる。国鉄と期成会の挟み撃ちに遭い、苦悩する道当局。小委員会の答申を待ち、セクターかバス転換かの結論を下す期限は、来月いっぱいに迫った。

要補てんは37億

美幸線と興浜南・北線の第三セクター化について、道は昨年度、収支予測調査を行った。最も条件の良いケースでも①全線開通の六十二年に赤字額が二億九千万円②転換交付金を積み立てた基金の利息、国庫補助を受けても、要補てん額の累計は七十五年で三十七億に上る―という厳しい結果が出た。同調査は『積雪寒冷の条件を考慮し、仙台陸運局管内の民営鉄道の収支を参考に試算した』（道開発調整部交通対策課）ものだ。厳しい見通しに、道はセクター化に難色を表明、小委員会に検討を委ねた。

道試算と、地元が民間調査機関に委託してまとめた試算とは、際立った対照をみせる。輸送密度や観光客の入り込みを道試算より多く見積もり、諸経費を低く抑えたためだ。地元試算は「六十二年に一億五千万円の赤字を出すが、七十年に九千万円の黒字転換する」という内容。特定地方交通線対策協議会のメンバーから見通しの甘さを指摘され、期成会は先ごろ修正案をまとめている。

修正案は、全線開業の六十二年度には、要員二十五人（うち一般職二十二人）、中古改造列車三両（ワンマン運行）、現行の一・七三倍の運賃で運営、一億二千六百万円あまりの赤字が生ずる―という内容。保安要員、人件費、運動費などは道案よりかなり低く試算。国鉄OBなどから『冬場に運休するならともかく、保守要員が少なすぎる。高齢の国鉄OBのワンマン運行では安全性に疑問がある』『トンネル保守、燃料代の見積もりが甘い』などと、実現を疑問視する指摘が出ている。

真剣な論議を―

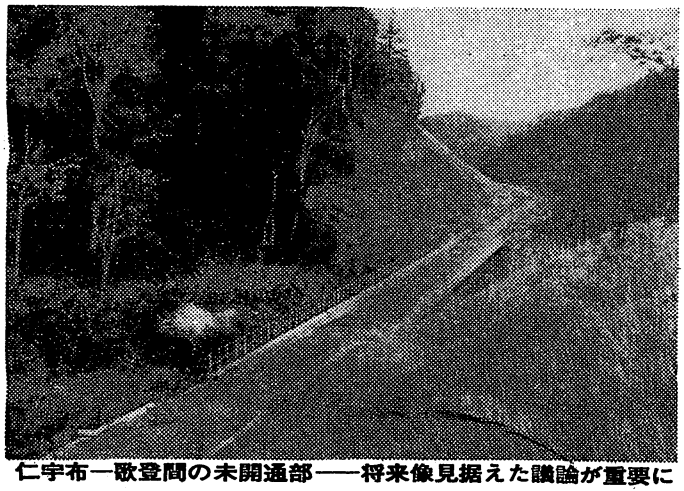
道の担当者は、修正案について①収入は道試算の最も良いケースを採用するが、運賃アップに伴う旅客離れが心配②七十五年の一日営業キロ当たり鉄道利用が道三十四人、地元三百二十六人と差が大きい③観光客の入り込み予測が、道試算と十倍の開きがある―などの疑問点を指摘。『いったんセクターを出発させれば、無責任な運営はできない。昔の簡易軌道とは違う社会的責任が求められる。沿線三町や道は赤字補てんを迫られ、後世にマイナス遺産を残すことにならないか』（相沢知交通対策課長）と苦悩の表情を見せる。

道の小委員会は、十六日に修正案の検討と問題点の整理を本格化させ、来月初旬には現地調査を行う予定。『最低四～五回の検討作業を行い、十一月中旬には答申原案をまとめたい』（相沢課長）。答申を尊重して、横路知事がセクター化か、バス転換かの判断を下す。道の対応を見守る旭川鉄道管理局の担当者は『道は必ず十一月中に態度を決定するはず。また結論が長引くのでは、新たな方法を考えなければ…』という。

期成会がセクターに固執し、道がバス転換を打ち出して調整がつかない場合はどうなるか―。見切り発車の場合、転換交付金（美深―仁宇布間六億円あまり）は出ない。『当面、国鉄が名士バスなどに代替輸送を委託して交通手段を確保する。その場合の収支などの検討も行っている』（旭鉄担当者）という方法しか残らない。この場合、国鉄が長期間にわたって赤字必至の運行を続けるのか―との不安は解消されない。

地域の将来図と収支予測をかみ合わせ、真剣な論議を深める時期がきている。

（滝川康治記者）



仁宇布―歌登間の未開通部――将来像見据えた議論が重要に

（昭和29年3月13日第3種郵便物認可）

S49.10.13(土)

瀬戸際の美幸線

⑦

廃止後の行方

部分開通から二十年―瀬戸際に立つ美幸線の運命は、来月まとまる道小委員会の答申で方向づけられる。期成会はセクター要求を崩さない。いったい美幸線はどうなるのか――。

六回の連載を振り返り、同線の行方や行政、住民の課題を考えてみた。

（滝川康治記者）

政治の波の中で

敷設促進の運動は、昭和初期から始まった。戦後、西尾六七町長（現道議）の下で、中央への請願が進む一方、調査線の決定（三十一年）を経て、翌三十二年には着工。総工費八億四千万円を投じて、美深―仁宇布間の開業をみるのは三十九年である。

以後、未開通区間の路床工事が進むが、国鉄再建法の成立と前後して、レールや枕木を搬入したまま工事がストップ。元運輸大臣の故・松浦周太郎氏らの力添えで建設が進んだ同線は、政治の荒波の中でほんろうされ続けてきた。

いま美幸線は、本来「国鉄VS地元」という存廃論議を第三者である道に委ねてしまった。セクター構想を巡り、住民間で議論する場が与えられぬまま、有力者と道、国鉄との〝駆け引き〟で最終場面を迎える。

他力本願の姿勢

『全線開通は五十年来の悲願。もうセクター化しかない』と町理事者が語気を強めるわりに、町民の存続気運は今ひとつ。町長自ら切符・カボチャ作戦などで〝死守〟を熱っぽく訴えたが、民間の存続気運が高ければ、こうした〝一人相撲〟も必要なかったといえる。

昨年、音威子府村で天北線廃止反対運動を続けるUさんと話す機会があった。『国の大きな流れの中で、いずれ廃止が強行されるだろう。でも、商工業者や労働者が村の現況を調べ、真剣に運動を続けるエネルギーは、廃止後のセクター転換などに、きっと大きな力になる』とUさん。民間サイドから村づくりを模索する姿勢を感じた。だが、美深町内で地域交通の将来像を真剣に討議する空気は薄く、〝あなたまかせ〟の観が強い。

将来見据えた論議を

試算の吟味も重要な時期

甘いセクター案

期成会がまとめたセクター構想は、詰めの甘さが随所にみられる。

①保守要員の少なさ②高齢国鉄OBによるワンマン運行③除雪費用の不明確さ―など、豪雪寒冷の条件下では不安材料が多い。試算の前提にしても、道担当者が指摘するように①運賃アップに伴う旅客離れを考慮していない②営業キロ当たり利用者数、観光客入り込み予測の甘さ―などの疑問がある。町理事者は、こうした点を関係機関や住民に説明し、納得のゆくセクター論議を展開する必要があろう。

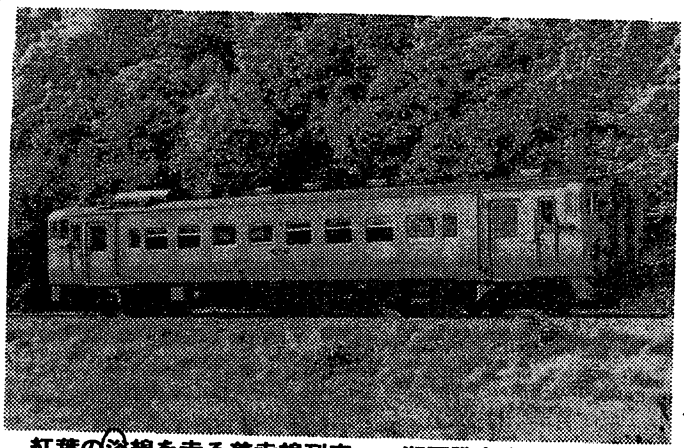
ひとつの選択…

美幸線の進路は今、①セクター運営②バス転換③国鉄による代替バス輸送―のどれかしか残されていない。セクター化は道が難色を表明、一億円の出資を得られる可能性は少ない。バス転換は、期成会が『豪雪地帯では無理』としており、不透明な部分が多い。どちらかを選択しなければ、転換交付金（美深―仁宇布間六億円あまり）は出ない。最後の代替バス輸送は、①②の協議不調時に国鉄が取る手段。この方法は、国鉄に全責任を委ね、地元自治体は責任を免れる。だが、転換交付金を捨て、美幸線と同様、いつ切り捨てられるか分からない代替バス運行は、住民の足を確保するという行政責任をないがしろにする側面を持つ。

国鉄が〝見切り発車〟を表明している今、年内か遅くとも年度内に、ひとつを選択せざるをえない。

大詰めを迎える美幸線。廃止を逃れることができない今、地域の将来像を探る意味でも、セクター試算の吟味や町民間、町民―理事者間の真剣な論議が重要な時期に来ている。

（おわり）



紅葉の浴線を走る美幸線列車――瀬戸際を迎えた今、道は3つにひとつ。民間サイドの真剣な論議が必要な時期だ