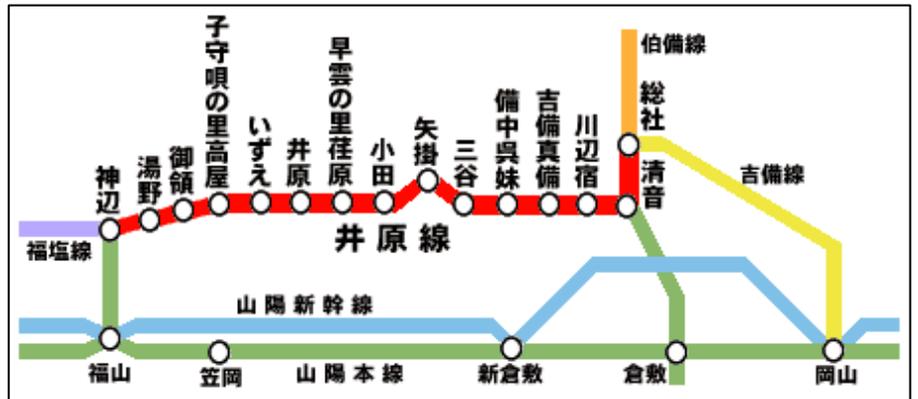




復興のシンボル井原鉄道を 守ろう、レトロ Railroad

■真備を通る井原鉄道の経営は厳しそうだ。開業から 19 年、来年は 20 周年を迎えるのだが、水害により乗客が減少すれば、早晚廃止論議も始まるのではないかと心配している。

■井原鉄道の 2017 年度の業績は 3 年連続で黒字、利用者微減 114 万人。



定期通勤・通学者 75万4500人、定期外 38万5613人。

売上高3億3845万円。事業費用5億1233万円。営業損失1億7387万円。

車両や線路の維持管理を国や関係自治体が負担する「上下分離方式」で経営している。

これら補助金1億9762万円などを加味すると、最終損益は1326万円の黒字だった。

■井原鉄道は2ヶ月近く止まっていたから、単純に計算すればそれだけで6000万円ほどは減収になり、それはほぼ赤字の増加になる。さらに真備町内の被害を考慮すれば、住民数の減少なども大きく、実際井原鉄道の開通後の乗客数の落ち込みは数十パーセントになるのではないかと想像される。10月の丸々ヶ月の減収がどれほどになるのか、まずは井原鉄道と一番責任のある岡山県は早急に発表して、今後の井原鉄道を含む地域の公共交通再生と維持について方向を模索するべきである。だが、井原鉄道については県外の多くの鉄道存続に間接に携わってきたラクダとしては、岡山県も地元倉敷市も及び腰だと感じていて、あえてここで問題提起を行いたい。

■井原鉄道は国鉄時代に吉備線の延伸として、あるいは山陽本線の代替線として計画されたが、国鉄分割民営化の流れの中で凍結されていた。その後岡山県などが出資したいわゆる第3セクターとして出来たが、当初の基金を取りつぶし、経営再建のため上下分離が採用された。全線ほぼ高架で踏切が少なく、車両は特急列車並の355馬力エンジンが搭載され、110kmで運転できるのだが、2005年のJR福知山事故以後、全車両にドライブレコーダー搭載が義務付けられ、06年省令が改正され



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



てその猶予期間が11年に過ぎたが、13両全部の整備費が8000万円と高額で時短効果も少ないことから搭載されていない。100km以上の運転が出来ず、現在では95km制限しており、高規格線路が泣いている。元々倉敷駅・岡山駅などへの乗入れも考慮して、行き先方向幕には「岡山」「倉敷」が用意されていると聞く。

■そもそも井原鉄道のようなローカル線を単独で黒字にすることは無理で、地域の基幹生活路線として、いわば国道と同じような仕組みで維持し活用していく必要がある。井原鉄道もJRの鉄道網の一部として機能して初めて意味があるし、駅から繋がるバス網も不可欠なのである。だが平行する国道には以前は井笠バスが走っていたが、井原鉄道の開業で打撃を受けたこともあり、2012年に倒産し路線廃止。現在では真備町内では倉敷市のコミバスや予約制のタクシーが運行されているが、たとえば旅行者が気楽に使える真備から新倉敷駅などにいく方法はない。

■井原鉄道が象徴するように、総社から真備、矢掛、井原と旧山陽道に沿っては、古代から人の流れがあった豊かな文化圏だ。現在も地縁血縁はこの流れが強い。しかし本来だと総社市と合併すべき真備が、水島の力に押されて倉敷と合併してしまったのではないかと思う。あるいはまた大きい倉敷と合併して小田川改修を急ごうとしたのかもしれない。大都市に飲み込まれた市町村の文化経済的振興は難しい。

■レトロロード・井原鉄道をつくろう 明るい話題は真備の横溝正史の疎開地支援に、全国から多くの寄付が集まり、今年もイベントが開催されることだ。例年通り金田一に扮した面々が清音駅から岡田の疎開地に行列を組んで行くことだろう。いっそのこと、井原鉄道を「レトロロード」として各駅をレトロファッション駅と位置づけ、楽しい復旧拠点としてはどうか。

- ★総社駅 古墳時代のレトロファッション
- ★清音駅・川辺駅 金田一ファッション
- ★吉備真備駅 奈良時代ファッション
- ★矢掛駅 大名行列ファッション
- ★小田駅 中世夢が原ファッション
- ★(北条)早雲の里荏原駅 戦国ファッション

■こうしてみると、首都圏あたりではこれだけの観光資源があれば、話題作りに社長を公募し、アイデアを駆使して地元を巻き込んで、毎週イベントが行われて賑わっているかもしれない。MOMO導入直後ラクダは水戸岡さんを紹介し、井原鉄道ではイベント列車「夢やすらぎ号」を導入した。またうらじゃ祭りのトロッコレースに使用した車輛を井原鉄道イベントに貸し出しているが、去年は経費削減で中止になったという。こういう危機の時は逆に祭りなどは必要だ。イベント列車としての企画は様々行われ、定期や一日券などの努力も行われているが、いまいちインパクトが弱い井原鉄道なのである。真備が復興するためには、井原鉄道をシンボルとして毎日がお祭り状態、イベントブチまくりの地域にして、どんどん観光客に来てもらう必要もある。定期外のお客をもう40万人呼び込んで倍増、といった目標設定をする必要がある。

■東西を結ぶ路線バス網も再構築も必要なのではないか。真備、矢掛、井原のコミバスはスクールバス等を使った小規模な物だが、観光客の利用、土日のイベント利用への対応が出来ていない。災害を機会に、過度に自家用車に依存した社会の脆弱性に気づいた人が人がすくなくならずいるはず。ラクダとしては真備復興のための「水害復旧支援活動用無料貸出し自転車(興助号)」だけでなく、アイデアや支援の輪を広げていきたい。

