

■ 利用者置き去りで良いか／十鉄鐵路存廃問題

十和田観光電鉄(本社・十和田市)の鉄道事業に対する財政支援問題で、沿線の十和田、三沢両市、六戸町は3日、支援の可否を十鉄に回答する。3市町とも全額支援に否定的な考えを示しており、同社の要請に応じない公算が大きい。

十鉄は支援を受けることができなければ、鐵路存続は難しいとの考えを明らかにしている。このまま沿線3市町、十鉄が方針を変えなければ、路線廃止は不可避となる。

これまで十鉄の鐵路問題は、財政支援の可否ばかりがクローズアップされ、その議論に時間を費やした。結果的に利用者の意思、住民の合意形成は後回しにされた。地域にとって鉄道は必要か、といった本質的な議論もない。どちらかを選ぶのではなく、さらに別な道を探るための議論を尽くしたのか、行政と十鉄に問いたい。

十鉄鐵路存廃問題が結論を急ぐのは、同社の事情によるところが大きい。

同社が求めている財政支援はインフラ整備を中心に、今後10年間で約5億2千万円。これに対し沿線市町は、事業者の負担が全くないことや支援したとしても将来の展望が見えないこと、事実上の運行欠損補填(ほてん)である修繕費を含むことなどを理由に、支援には否定的だ。

一方で同社は、支援の枠組みを、青い森鉄道の「上下分離方式」などを例に、インフラ部分を自治体に負担してもらいたいとの考えを示す。その上で「(要請した支援に)百パーセントの回答をいただかなければ、鉄道事業存続は難しい」との姿勢を崩さない。

安全対策、施設費用の負担は、鉄道事業以外からの補填も含めて財源を見つけることができないという。このため、沿線市町との協議は平行線をたどる。

さらに、十和田市駅の建て替え問題が協議時間を制限する。駅ビルを解体するため、同社が所有者から来年3月末までの退去を求められているからだ。鐵路存続のためには、新駅舎が必要となる。廃止となれば、代替交通手段を確保しなければならない。いずれにしろ、準備期間を考慮すると、今月の早い段階で結論を出さなければならない。

十鉄は2010年の「十和田観光鉄道活性化協議会総会」で、12年以降に多額の設備投資が必要となるとの見通しを示し、今年3月には沿線2市1町に対して内々の支援要請を行った。しかし、東日本大震災が起きたこともあり、自治体との協議で合意点を見いだせないまま時間が過ぎた。市民が十鉄の支援要請を知るのは、8月に開かれた活性化協議会の後だった。

十鉄が示した鐵路存続の選択肢はあまりに少なく、限られた時間で協議が進められる中で、利用者は置き去りにされた。沿線住民が鐵路問題を考える時間も一月半しか残されなかった。

今月中旬までには、鐵路の存廃が決まる。結論には少しでも多くの利用者、住民の声が反映されるよう、行政と十鉄には慎重な判断を求めたい。