

阿仁合線は無くなるのではなく 存続の道は開かれている。

「阿仁合線は昭和六十年年度までに廃止される」というのが一般的に受けとめられたようになってはいますが、必ずしもそうではない。今後の対応のいかんによっては、十分に存続の道は残されています。そのことをご理解いただくために、先ず廃止の根拠となっている法律、それに具体的な廃止基準を定めた法令とはどんなものをお知らせし、今後の廃止阻止のための運動のいしずえにしていただきたいと思ひます。

「ご承知のとおり、昨年十一月、国会で日本国有鉄道経営再建特別措置法」が成立しています。これは、膨大な累積赤字（五十四年度末で六兆八千）に悩む国鉄の経営を、このまま放置しておくで、将来巨額の負担が国民にかか

てくることを憂慮し、国鉄の再建は国民の課題であるとの考えのもとに、経営再建を促進するために執るべき特別措置を定めた法律です。その要点を抜粋して見ますと、

六十年度末までに経営の健全性を確保するための基準を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図ること。○日本国有鉄道は、経営再建が国民生活及び国民経済にとって緊急の課題であることと認識の上で、その組

特定地方交通線の選定基準

「日本国有鉄道経営再建特別措置法」を基に、地方線廃止の具体的な基準を定めた施行令は、3月11日の官報で公布されました。

当初、この政令は昨年未だに公布の予定でしたが廃止基準をめぐる、政府内部と行政官庁との間に意見の食い違いがあり、難産の末に予定を三月にも遅れて公布の運びとなったという経緯があります。

地方線は、元来、地域開発と国土の均衡ある発展を目的に敷設されたもので、利益本位を尺度とした考え方は、国鉄地方線の理念をそこなうものであり、廃止対象地域の衰退を招く、という意見が出されたことは当然の成りゆきと云えます。

その政令の中から、特定地方線の選定に関する基準について要約すれば次のとおりとなっています。

1. 選定基準
輸送密度が4,000人未満の営業線とする。ただし、次に掲げるものを除くものとする。
(1) ピーク時間片道1,000人以上のもの。
(2) 代替輸送道路が未整備のもの。
(3) 冬期積雪等による代替輸送道路の不通過期間が10日を超えるもの。
(4) 普通旅客の平均乗車距離が30キロメートルを超え、かつ輸送密度が1,000人以上のもの。

2. 選定手順
特定地方交通線の選定は、営業線の長さ、旅客の量、他の営業線との接続態様等を総合的に勘案し、段階的に営業線とのとし、次に掲げる営業線については、他のものに先立って選定するものとする。

- 1) 営業キロが30キロメートル以下であり、かつ輸送密度が2,000人未満のもの。
 - 2) 1以下であり、かつ輸送密度が500人未満のもの。
- ※ 阿仁合線は輸送密度2,000人未満の営業線として、60年度までの転換対象線となっています。

織の全力を挙げて連やかに経営再建の目標を達成すること。○国は、日本国有鉄道にわが国の交通体系における基幹的交通機関としての機能を維持させるため、地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ、経営再建を促進するための措置を講ずる。法律では、以上のようなことを踏まえながら、その他、「経営改善計画」の内容や、「特定交通線の選定に関する事項など」全文二十六条にわたり、経営再建に向けての措置事項が定められています。

その中から、最も関係の深い「地方交通線の選定」についてとり上げて見ます

ふるさとの駅を守ろう

歴史を生き生きと生活を支え、明日の地域開発の車を走らせて走る

ローカル阿仁合線

阿仁合線を利用しましょう

○日本国有鉄道は、鉄道の営業線のうち、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしても、なお収支の均衡を確保することが困難であるものとして、政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けること。○この承認を受けた鉄道の営業線のうち、その鉄道による輸送に代えてバス輸送が適当であるとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けること。赤字ローカル線・特定地方交通線の廃止については、代替交通機関をどうするかや、第三セクターによる運営の可能性などについて検討する協議会の設置が義務づけられており、今後の対応のいかんによっては、鉄道として残される道があることを伺わせます。

○協議会とは、関係行政機関

と必要となる輸送の確保に必要となる協議を行うために、特定地方交通線として、交通対策協議会を組織する。

乗る運動を徹底しよう

沿線市町村長、議長会で確認

「二千人を超えたら廃止しない」

国鉄の説明会で当局が言明

「なんとなくでも鉄道は残すのだと、いま全国的に涙ぐましい存置運動が展開されています。」

また、地方を切り捨てた冷酷な仕打ちに対する深いいきどおりがうずまいています。

四月二日、阿仁合線の今後の対策をどうするかをめぐって「北日期成同盟会緊急協議会」が鷹巣町で開かれ、市町村長と市町村議会議長全員（うち代理一名）が出席し、阿仁合線を残していくという方針を確認しながら、その方法をめぐって長時間にわたって協議しました。

その結果、第三セクター経営は国の財政援助などが明確でないため時期尚早であり、当面、輸送密度を二千人以上に上げるための「乗る運動」を行政側から具体的にすすめる。また、鷹角線についても、関係機関に対して全通を積極的に働きかけるとしました。

輸送密度を二千人以上にすることが、廃止されないための第一条件でもあること

とから、「乗る運動」に向けて出席者から次のような意見が出された。

また。二千人以上になったら廃止がまぬがれるのかという疑問については、去る五月二十二日、東京で開かれた「国鉄地方線関係の説明会」で、長崎県の昭和六十年廃止対象となつて、国鉄との間に次のような応答があったので紹介しよう。

▽利用しやすいダイヤ改正を働きかけよう

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

▽修学旅行や遠足でもできるだけ汽車を利用させる

「二千人を超えたら廃止しない」以上の応答からみて、二千人を超えたら廃止を続けるつもりであるが、阿仁合線廃止を阻止する阿仁の条件であることが理解できるし、しかし、その実績が単年度だけの一時の現象では必ずしも評価されるとは思われず、廃止時期の六十年に向けて一年でも早く実績を作り、積み重ねていくことが必要となり。

▽沿線各駅に立看板を設置する

「乗って残そう阿仁合線」を合言葉に、今から一人でも多くの方が乗るようにご協力をお願いします。

必要交通手段は確保する

県地域交通対策協議会が発足

赤字ローカル線廃止問題を全県的な立場でとらえ、その対策を進めたいこと

をねらいに「県地域交通対策協議会」の設立総会が、五月二十八日、県議会大会議室で開かれました。

協議会は自治体、議会、労働団体、商工会など四十九団体で構成され、廃止対象線ごとに角館線、矢島線、阿仁合線の各会を結び、全県的な意見を集成して、国鉄再建法に基づき各線区の「特定地方

会議では、佐々木知事が「地域の基幹交通手段であり、廃止することは国土の均衡ある発展を唱えるもの。政策とも矛盾する」との

方針で、全県的な意見を集約反映させたいと挨拶。

規約の決定、佐々木知事を会長とする次の役員を選任し、地域の足確保を目指す

また、二千人以上になったら廃止がまぬがれるのかという疑問については、去る五月二十二日、東京で開かれた「国鉄地方線関係の説明会」で、長崎県の昭和六十年廃止対象となつて、国鉄との間に次のような応答があったので紹介しよう。

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

全県規模の運動がスタートしました。

なお、役員は副会長に北日期成同盟会長の沢井阿仁町長が選任されています。

▽役員名
会長 佐々木喜久治 県知事
副会長
出川 広光 副知事
沢井 作蔵 阿町長
鷹角線北日期成同盟会長
柴田 十郎 角館町長
鷹角線南日期成同盟会長
佐藤 憲一 本荘市長
矢島線存続対策協議会長
監事
山田健治郎 大館市長
県市長会代表

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

鈴木 荘一 大内町 県町村議会議長会長

▽阿仁合線部会構成員
会長 大館市 北秋田郡 選出理事 北秋田 北秋田町 長、同町村議会議長会長、鷹角線町長、同町議会議長、森吉町長、同町議会議長、上小阿仁町長、同町議会議長、阿仁町長、同町議会議長、大館北秋地方協議会長、同地区同盟会長、米内沢高校長、同校PTA会長、北秋田校長、同校PTA会長、北秋田郡連合青年会長、阿仁町商工会長、森吉森林組合会長、鷹角線観光協議会長、阿仁

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

以上の上記は、乗る運動を徹底しようという間接的措置ではない。

用語解説

地域開発や都市づくりの

本業、国や地方公共団体（公共セクター）がやるべき仕事に、民間の資金を導入するも（民間セクター）、赤字ローカル線の場合は自治体の比重が高い。

鷹角線開通こそ先決

赤字線廃止を乗り越え

残るはわずか五・九キロ

地域住民の七十年来の希望であった鷹角線開通が、工事完成まであと一歩の五・九キロを残してストップしています。

全通をねらいに四十八年から再開された工事は、当初の計画どおりに進んでいれば、今ごろは開発の夢を乗せた列車が走っている筈です。

工事途中に起こった国の総需要抑制策、さらに追い打ちをかけるような赤字ローカル線の廃止という悪要因が重なったためであります。

鷹角線の開通は、ある意味では阿仁合線(角館線も含む)の廃止にさきがけて進

めなければならぬ課題と云えます。

この線が開通されることによって、阿仁合線と角館線の問題も別の面での解決が可能となります。

国内の鉄道新線建設の状況を見ますと、A B線といわれる地方開発線地方幹線の着工率は極めて悪く、昭和五十五年現在で、全国四〇の工事率のうち着工が認められたのはわずか三線というきびしい状況にあります。

また、工事予算も、五十六年度に確保した予算百五十億のうち、三分の一が凍結されたままとなつております。

鷹角線

強い第三セクターの可能性

国の具体案は秋ごろ

阿仁合線の存続と鷹角線の工事再開の道として、第三セクター案がクローズアップしていますが、その具体的な中味が判っていないため対応が遅れています。

一、当たり三千万円とされる転移交付金とその使途運営赤字の国庫補助および赤字の計算方法、営業線、駅舎、車輛の貸与条件など

阿仁合線

阿仁合線の現状

阿仁合線の再開は、全線開通をめざすことには要わりなく、第三セクターを前提としていっているが、その内容についてはまだ国の条件が明確に示されていないので、今後、運輸省や国鉄当局との協議を重ね、七月八月には開設される予定の地元交通開発協議会などで基本的な考え方をまとめた際の態度を示しては下す。

鷹角線の工事状況は下記のとおりです。ご参照ください。

国では、工事再開の前提として、完成後の運営を第三セクターでやるという要件が満たされることをあげており、この点から、鷹角線の着工には一日でも早く第三セクターを作ることが必要とわかってきます。

その場合主体となるのはあくまでも県であり、県が第三セクターに向けての明確な態度を運輸省および国鉄に表明することによって、工事が再開されることになりす。

このため、地元の北口期成同盟会では、南口期成同盟会と提携しながら、沿線の資源、観光開発のメリット、さらに、過疎地域であり鉄道の果たす役割と重要性を訴え、県へ早急に第三セクターの体制づくりをするよう運動を進めているところだ。

鷹角線工事概況

-55.8.19-

