

乗って残そう登山の足 (鉄道やバスの廃止問題)

年末年始は北信の山に登っていた。元旦に下山し、いつもなら風光明媚な北陸道で帰るのだが、なぜか長野道経由で帰ることにした。梓川 SA で運転手交代の時に大きく揺れた。震源地での揺れはどれほどだったのか想像に絶する。

被災された方々には心からお見舞い申し上げますとともに、一日にも早い復旧をお祈り致します。

今回の山行は北陸新幹線が近くを走っており、鉄道で行くことも考えていたが、自動車は小回りが利くこと、割り勘で安くいけることから、今回も自動車を選択した。20 年位前は夜行急行「きたぐに」や「ちくま」が走っていたが、今では廃止になっている。ホームで友を待ち、列車の中では友と酒を交わす。知っている他の会のメンバを探しまた酒を飲む。そんな文化が楽しかった。

JR 西日本が最近発表したローカル線の赤字額は年 237 億円だという。一部をリストにした。これらの区間は将来について地元と話しあうとの事だ。鉄道は血管と同じでネットワークであるがゆえに、全体として機能する。バス転換と言っても運転手不足なので、即廃線もあり得る。どうにかならないのだろうか？

路線	区間	年間赤字	お薦め
山陰線	出雲市ー長門	44.5 億円	
紀勢線	白浜ー新宮	28.5 億円	
関西本線	亀山ー加茂	15.8 億円	鈴鹿山脈、笠置ボルダ
小浜線	敦賀-東舞鶴	15.2 億円	
大糸線	糸魚川-南小谷	5.9 億円	後立山
越美北線	越前花堂ー九頭竜湖	8.1 億円	荒島岳

登山者が乗車しても、たかが知れるが、少しでも協力できないだろうか？
知恵を出し合っていきたい。

・グループ切符の大幅ディスカウント ・鉄道と地元商店とのタイアップ等あれば嬉しい。
なお JR 西日本は 2023 年に 3 年ぶりに黒字化(835 億円)との事でした。