

鉄道の衰退と地域の未来と

札幌市医師会
愛全病院 診療部

土肥 修司

室蘭本線は私が最も頻回に利用してきた鉄路だ。東室蘭～苫小牧間は海沿いを走り、特急列車は長万部で函館本線と合流するJR北海道の幹線、登別温泉へのアクセスにあたるだけに中国系外国人の旅行者も多い。沿線の眺望は豊かだが、彼らには車窓からの眺望を楽しむ人はあまり見かけない。車中ではひたすら眠っているか、スマホをいじっているか、食べている。二人連れでは時々顔を接近させ、自撮棒付きのスマホで写真を撮っている。

この室蘭～苫小牧・札幌間の車窓からの眺めは、海あり山あり緑あり、冬では雪の白さありで飽きさせない。眺望は天候に左右されるものの、パソコンの持参を止めて、もっぱら首を左右に動かして車窓からの眺めを楽しんでいる。牧場にはサラブレッドが草を食んでいる。一瞬の眺望だけれど、5月半ばから6月には仔馬と母馬とが寄り添う姿は実にいい。

午前中の移動では、雨上がりで空気も澄み、みごとに晴れ渡って空の青さも海の碧さも格別だった。車窓から太平洋の海面には小舟が数隻見え、さらに遠くには、苫小牧港に向かう大型フェリーの船体が見える。視線を左に向けると樽前山の雪や周辺に雲が茜色に染まっていた。車窓からの眺望は、見通しのない医師確保の要請に向かう重い気分を一時的に和らげてくれたものだ。

列車の旅と海への想いは、小学生頃の家族旅行で初めて海を見たときの感動と重なっている。多分留萌の海ではなかったろうか。砂浜で広大な海を見ていると思わず引き込まれそうになった。「あまり、近づくなよ」という父の声が聞こえた。

若い頃は勤務する大学も、可能なら海が身近に感じられる地であれば、という思いもあって、アメリカの留学先も海沿いの街にあるマイアミ、エール、ジョンズ・ホプキンスを選んだ。筑波大学では太平洋まで2時間近く要した。20年間務めた岐阜は島国日本の海と接しない4県の一つ。そんな背景もあって、三方が海に面した室蘭市への赴任は興奮するに充分であった。赴任後は、新幹線や特急列車の移動の旅ではなく、ゆったりとした列車の旅で北海道の海岸線を巡ってみたいと思っていた。だがこの想いはまだ実現できていない。地域医療現場の8年間ではその余裕を持てなかったのだ。

その間にも、鉄道は地域の人口減少に遅れて衰退していった。留萌-増毛線も廃線となったし、一昨

年の大雨の後、根室本線も、日高本線も一部不通になっている。輸送密度200人未満の線区は廃止されるようだ。日本の繁栄を支えてきた鉄道網にも時代の激風が襲っている。

北海道初の鉄道運転は1880年(明治13年)、蒸気機関車「弁慶号」の試運転だった。小樽市張碓駅はりうすは北海道旅客鉄道(JR北海道)函館本線の中心駅であったが、今はない。明治13年という時代、その3年前には西郷隆盛を首領とする土族ら約4万人が兵を挙げ、明治政府にとっては厳しい戦闘が約8ヵ月に渡って展開された(西南戦争)。その最中に木戸孝允が病死、西郷は自刃し、翌11年には大久保利通が不平士族によって暗殺(紀尾井坂の変)された激変の時代であった。にもかかわらず、明治25年には石炭輸送のため岩見沢-室蘭線が開通し、鉄道網は新橋駅-横浜駅間開業から30年余りで7,000kmを突破し、日本の近代化を支えてきた。欧米では、鎖国をしていた極東の島国日本が、明治維新から僅か数年で自前の鉄道を完成させたことに、驚嘆の声が上がったという。

歴史家のトインビーAJは、「人類の歴史の奇跡の一つは、日本の明治以降の近代化である」と述べたが、それは選良たちの「富国」のための見事な挑戦の成果であった。第二次世界大戦後も日本社会はとてつもない危機に直面したが、これも選良たちによる制度が機能し、そしてわが国は未曾有の発展を成し遂げた。何時の時代も、選良となる人材が最も大切なのだ。

人口減少時代は当分続く。その間に人はさらに老い、鉄道も産業の発展を支えてきた基盤も脆くなり、施設は老朽化し、地域は弱体化する。茨城や岐阜にいた頃、北海道からのニュースにはことのほか敏感になっていたためか、拓殖銀行の倒産時にも、企業幹部を想定して「何をやっているのだ…」と嘆いたのは20年前であった。医療崩壊が声高に騒がれた折には「北海道の医師は…」という思いがあった。室蘭に移りJR北海道の事故報道が続いた時は、思わず「北大工学部は…」と口走ったものだ。「整備に金をケチっているからですよ」。OBの声が聞こえた。

基盤整備や点検作業のような収益性のない事業は敬遠される。だがそれらは外国人の雇用やロボットで代用と一足飛びにはいかない。人口減時代を生き抜くには、難題にこそ取り組む気概と自分たちが守ってきたことを後世に伝える姿勢、そして革新や時代の変化に対応できる人材の育成だと思う。JR北海道でも地域病院でも同じに違いない。

この140年間、人の移動手段は馬・船から鉄道そして車・飛行機と変わってきたが、人の移動が地域活性化の基盤であることには変わりなかった。室蘭線の車窓から海を眺めながら心の広がりを感じる一方、人口減少のままでは新幹線の札幌延伸後も広い見通しを保てるだろうか、と心配も広がっていく。