噴火湾に落ち込む崖、背後に迫る急峻な山。両端をトンネルに挟まれた、まだ雪が残るＪＲ室蘭線小幌駅のホームに、作業着姿の豊浦町職員が降り立った。４月１日、全国にも例がない、自治体による駅の管理が始まった。ＪＲ職員から点検の要点を熱心に教わる職員をファインダー越しに見つめ「町が思い描く観光振興策が今後も進められる」と安堵の気持ちになった。

秘境駅 自治体が管理

野村 英史
西部支社

小幌駅存続

厳しい地形と、現在1日に6本しか停車しない普通列車以外での到達が難しいところが人気を集め「日本一の秘境駅」と呼ばれる。そんな駅が、脚光を集めたのは昨年6月、ＪＲ北海道が廃止方針の打ち出した道内9駅に挙がってからだ。

観光の呼び水として活用を考えていた町は、存続を強く求め、ＪＲと協議を始めた。ＪＲ側は、他の8駅と比べ、近くに集落がなく住民生活に影響がないことを理由に態度を変えなかったが、町が維持管理費に加え人的支援を表明したことが決めてとなり、当面の駅存続にこぎつけた。3月23日、管理協定を結んだ。

■ ■ ■

ＪＲにとって駅の維持管理業務の大半を地元自治体が負担することで、業務が保線作業に限定される利点があった。ＪＲ北海道鉄道事業本部の戸川達雄企画室長（当時）は協定締結後の取材で「厳しい財政事情に加え人材も不足する中、人的支援が大きなポイントになった」と明かした。

有名な観光地を持たない町にとって「日本一」を冠した駅は、観光振興に不可欠な存在だった。町は廃止方針が打ち出される前の昨年春、観光に特化した係を新設、同年秋には町総合戦略を策定し、観光振興を農漁業に次ぐ基幹産業に育てる、と位置付けた。観光地域づくり法人（ＤＭＯ）を設立し観光客を向こう5年間で1割増の40万人にすると目標に掲げた。鍵を握る駅の維持管理経費は年間約４７０万円。財源は、新設した小幌駅応援基金と、ふるさと納税を充てる。

町は地方創生の交付金を活用して、体験型観光のモニターツアーを複数開催、駅周辺にある洞爺湖有珠山ジオパークのジオサイト・小幌洞窟などを散策する観光ルートを作成する試みを始めている。まだ駅が存廃に揺れていた昨年10月末のツアー。小雪が降る小幌海岸で白い息を吐きながら特産のホタテを焼いて参加者をもてなす職員たちの姿に、観光に懸ける思いを見た気がした。

町による駅の管理が始まり、ＪＲ職員から点検箇所の説明を受ける町職員ら＝４月１日

■ ■ ■

ＪＲは、利用者が少ない無人駅の廃止を進めている。小幌駅の維持管理費用を豊浦町が引き受けた例を引き合いに、自治体側が駅の維持管理を行う場合は、存続を認める方針を打ち出した。だがＪＲが示した金額の財政負担が重く、隣町・長万部町のように駅の存続を断念した自治体もある。来年3月のダイヤ改正で10駅が消える。

その小幌駅も、存続は1年更新で、利用状況などを踏まえ判断される。その道のりは平坦ではないが「駅を降りたら大自然」というのは他にはない魅力。豊浦町にしかできない観光地づくりを進めてほしい。