

守れ!! 鉄道ネットワーク

特集 すいよう

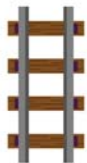
全国で鉄道路線の廃止問題が持ち上がり、日本が世界に誇る鉄道ネットワークがずたずたにされようとしています。3月末には、地方公共交通の在り方、ローカル線の存廃をめぐる、事業者（JR）と地元自治体などが話し合う「再構築協議会」の初会合が広島市内で開かれました。「ローカル線廃止にさらに拍車がかかるのでは」と懸念されています。（遠藤誠二）

ローカル線をめぐるこの間の主な動き

- 2022年3月 北海道新幹線延伸で並行する函館線（小樽—長万部）廃止決定
- 4月～8月 JR各社（東海除く）が各線区の輸送密度を公表
- 7月 国土省の有識者会議が提言を発表
- 8月 米坂線、津軽線被災只見線全線運行再開
- 23年3月 留萌線（石狩沼田—留萌間）廃止
- 4月 「再構築協議会」設置の改定地域公共交通活性化・再生法成立
- 4月 JR四国が、牟岐、予讃、予土3線について協議の意向
- 5月 JR東日本と地元自治体が久留里線をめぐり協議開始
- 6月 美祿線被災
- 10月 地域公共交通活性化・再生改定法施行
- 10月 JR東日本が芸備線一部区間で「再構築協議会」設置要請
- 24年1月 JR北海道が黄色線区の改善策を3年先送りと報告
- 3月 再構築協議会での議論開始
- 3月 JR東日本が吾妻線をめぐり県などへ協議申し入れ
- 3月 根室線（富良野—新得間）廃止
- 4月 JR九州と熊本県が肥薩線の一部区間復旧存続で合意

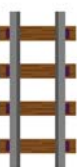
このまま鉄路廃止の道に一気に進んでしまうのか。各地では、鉄道維持・存続にむけた住民組織が立ちあがり、活動を続けています。また、対象路線の沿線自治体もほとんどが存続を求めており、地域の運動によって災害復旧・存続となった只見線の例もあります。再構築協議会をはじめとする各地域での議論、運動の行方が注視されます。

再構築協議会設置を前にして、JR各社（東海除く）は2022年、赤字路線を公表。これに呼応するように国土交通省の有識者会議は、輸送密度（1きき当たり1日の平均）



再構築協議会設置を前にして、JR各社（東海除く）は2022年、赤字路線を公表。これに呼応するように国土交通省の有識者会議は、輸送密度（1きき当たり1日の平均）

3月31日には、16年8月の台風災害で不通となった北海道・根室線の富良野—新得間が、復旧することなく廃線となり、100年以上続いたJR北海道が分断されました。JR北海道は同年11月、当社単独では維持することが困難な線区として、赤線区Ⅱ輸送密度200人未満、黄色線区Ⅱ同200人以上2000人未満の廃止を進め、残るは留萌線、津軽線、米坂線、美祿線、



肥薩線—全国では、台風、豪雨などの災害で被災した路線が数多くあり、JRが復旧、存続の方針を明らかにしないなど、廃線が危ぶまれている。津軽線をめぐっては、地元自治体、蟹田—三厩間の廃止で合意したことが報じられていますが、また、JR以外にも、全国の民鉄、第三セクターの少なくない路線で、存廃議論が起きています。

沿線自治体の声

「大量輸送」だけが役割でない

再構築協議会は、昨年10月に施行された改定地域公共交通活性化・再生法により設けられたもの。特定の線区について、鉄路廃止・他の交通機関への転換などで事業者が協議を申し出れば地元自治体が応じる責任を追います。最初に「旭上」にあがったのは、中国地方山間部を走る芸備線（備中神代—備後庄原）で、JR側は、「対象線区は大量輸送の観点で鉄道の特性が発揮できていない」（西日本本島支社長）と発言。これに対し地元自治体代表は、「異論がある」現行通り運行していただけのがベース（岡山県副知事）、「大量輸送性のみに着目せず、（鉄道の）新たな価値、役割を見いだすのが重要」（岡山県新見市副市長）などと反論しました。



再構築協議会の対象区間にある芸備線の備後落合駅

3月31日には、16年8月の台風災害で不通となった北海道・根室線の富良野—新得間が、復旧することなく廃線となり、100年以上続いたJR北海道が分断されました。JR北海道は同年11月、当社単独では維持することが困難な線区として、赤線区Ⅱ輸送密度200人未満、黄色線区Ⅱ同200人以上2000人未満の廃止を進め、残るは留萌線、津軽線、米坂線、美祿線、

肥薩線—全国では、台風、豪雨などの災害で被災した路線が数多くあり、JRが復旧、存続の方針を明らかにしないなど、廃線が危ぶまれている。津軽線をめぐっては、地元自治体、蟹田—三厩間の廃止で合意したことが報じられていますが、また、JR以外にも、全国の民鉄、第三セクターの少なくない路線で、存廃議論が起きています。



広島市内で開かれた再構築協議会の初会合＝3月26日



21年に様似方面が廃止された日高線の鶴川駅

廃止が取りざたされている主な線区（JR・民鉄、第三セクター除く）

- ① 宗谷線（名寄—稚内）
- ② 留萌線（深川—石狩沼田）
- ③ 富良野線（富良野—旭川）
- ④ 石北線（新旭川—網走）
- ⑤ 釧網線（東釧路—網走）
- ⑥ 根室線（滝川—富良野）
- ⑦ 根室線—花咲線（釧路—根室）
- ⑧ 日高線（苫小牧—鶴川）
- ⑨ 室蘭線（沼ノ端—岩見沢）
- ⑩ 函館線（小樽—長万部）
- ⑪ 函館線（長万部—新函館北斗）
- ⑫ 津軽線（蟹田—三厩）
- ⑬ 米坂線（今泉—坂町）
- ⑭ 吾妻線（長野原草津口—大前）
- ⑮ 久留里線（久留里—上総亀山）
- ⑯ 大糸線（南小谷—糸魚川）
- ⑰ 芸備線（備中神代—備後庄原）
- ⑱ 木次線（備後落合—出雲横田）
- ⑲ 美祿線（厚狭—長門市）
- ⑳ 牟岐線（牟岐—阿波海南）
- ㉑ 予讃線（向井原—伊予大洲）
- ㉒ 予土線（北宇和島—若井）
- ㉓ 肥薩線（人吉—吉松）
- ㉔ 指宿枕崎線（指宿—枕崎）

※廃止でJR・自治体が合意、両者が廃止の可能性も含め協議、またはJRが廃線の可能性に言及、もしくは被災線の復旧に関しJRが存続を明言していない線区



一部区間の廃止が取りざたされている久留里線の久留里駅

日本大学名誉教授 桜井徹さん 道路偏重・営利的経営・分割民営化—の見直し必要



JRのローカル線問題は、外部要因、内部要因、制度的要因の三つが関連して生じています。外部要因は、政府の交通政策です。とくに道路偏重の投資政策が取られ、マイカーに過度に依存

する社会が形成されてきたことです。

内部要因は営利重視というJRの経営姿勢です。これには二つの意味があります。一つは、投資抑制や列車の減便・駅の無人化などの営利重視経営が利便性低下と乗客の鉄道離れを引き起こすという「負のスパイラル」。もう一つは、

営利的経営が、路線を狭隘な営業係数で評価すること。芸備線のように、ネットワークとしての価値を無視し、路線を細切れにして廃止を正当化することにつながっています。

制度的要因は、国鉄分割・民営化です。広島県知事などが主張しているように、分割・民営化時に内

部補助でローカル線を維持するというスキームがとられたが、そのスキームが崩壊したのであれば、分割・民営化にさかのぼってローカル線問題を考え直すべきです。

道路偏重の投資政策、営利的経営そして国鉄分割・民営化の見直しがローカル線問題解決のために必要です。