



地方ローカル線を考える

改正地域公共交通活性化再生法が、10月1日に施行されました。『再構築協議会』は、沿線自治体や鉄道事業者の要請を受け、国が意見を聞いた上で設置し、自治体と事業者は「正当な理由がある場合を除き、応じなければならない」とされ、輸送密度(1キロあたり1日の平均利用者数)1,000人未満の路線が対象(全国62路線、103区間)となり、3年以内に結論を出すことが求められています。同時に、ローカル線に沿ってバスを走らせるといった実証事業について、国が費用を補助し、事業結果を踏まえ、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決め、「再構築方針」がまとめられることとなります。

ローカル線をめぐっては、JR北海道が2016年に全路線の50%を超える線区が、「当社単独では維持することが困難な線区」と発表し、その後、自治体などとの協議が進められ、一部区間ではバス転換や廃線となっています。四国でも、四国経済連合会の呼びかけにより自治体などで構成する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」が17年に立ち上がり、利用促進やコスト削減などが取り組まれています。JR西日本は、10月3日に、芸備線(備中神代～備後庄原)について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、再構築協議会の設置を国土交通大臣に要請しています。

国労の「ローカル線」に対する考え方は？

国労は、ローカル線のあり方について、地域の活性化や他に移動手段を持たない利用者の重要な足であり、単に採算性のみで存廃の議論を行なうべきではなく、エリアにおける各種交通モードの連携が必要であり、一次交通としての鉄道の役割と二次交通としてのバスやタクシーの連携により利便性の向上を図ることを求めています。併せてダイヤの設定でも1日数本しか運行がなく、利用したくても利用できないダイヤを、利便性の良いものに見直すことも提起しています。さらに、大規模自然災害で被災した線区では、被災から数年が経った今でも復旧のめどがたっていない路線があることから、災害に強い鉄道づくりに向けた国の支援を必要として、国土交通省への要請も行っています。一度廃止になった鉄道は復活が厳しいことから、拙速な議論とならないよう、地域のまちづくりを意識して議論することを求めています。

城端・氷見線では

11月29日、JR城端線・氷見線再構築検討会は、富山県庁で第4回会合を開き、2029年度をめどに経営主体を、JR西日本からあいの風とやま鉄道に移管することなどを盛り込んだ再構築実施計画案を、おおむね了承しました。計画期間は来年2月ごろから10年間で、JR西日本からあいの風とやま鉄道に移管する際に必要となる施設整備費は、342億円を想定しています。新型鉄道車両は176億円で、29年度をめどに全34両を導入する予定です。運行本数の増加や新型車両の導入に伴うホーム改修などに44億8千万円、交通系ICカードに対応する改札機の設置に、4億6千万円などを想定し、施設整備費にJR西日本の拠出金150億円のうち86億円を充当し、18億円は経営安定支援に、残りの46億円は経営移管後の負担に備え、2029年度以降に活用する「城端線・氷見線経営安定基金(仮称)」に組み入れる予定です。

実施計画期間中の負担額は、国が128億円・県が75億円・沿線4市が75億円・JR西日本150億円で、合計428億円となっています。再構築検討会は、次回の会合で実施計画を正式に取りまとめ、国に提出する予定です。