

JR 発足 37 年、あらためて地域公共交通を考える

シンポジウム

資料集

2024 年 10 月 14 日



国鉄労働組合

JR発足 37 年 あらためて地域公共交通を考える

10.14 シンポジウム

2024 年 10 月 14 日
国 鉄 労 働 組 合

プ ロ グ ラ ム

- 開会あいさつ 木村 忠義（国労本部副委員長）
- 主催者あいさつ 松川 聡（国労本部委員長）
- 来賓あいさつ 森屋 隆（参議院議員）
- 基調報告「JR 体制と鉄道ネットワークの持続可能性」
桜井 徹（日本大学名誉教授）
（休 憩）
- パネルディスカッション
 - コーディネーター 安藤 陽（埼玉大学名誉教授）
 - 私鉄総連 志摩 卓哉（交通政策局長）
 - 島根県江津市 植田 好雄（江津市議会議員）
 - 北海道本部 菊地 宏之（書記長）
 - 東日本本部 渡辺 信之（副委員長）
 - 岡山地方本部 小林 靖浩（執行委員長）
 - 広島地方本部 佐々木隆一（執行委員長）
- 第 1 ターン
テーマ「公共交通を取り巻く現在の状況と課題」
- 第 2 ターン
テーマ「公共交通維持の重要性と利用推進の取組等について」
- パネルディスカッションのまとめ 安藤 陽（埼玉大学名誉教授）
- シンポジウムまとめ 岩元 孝信（国労本部書記長）
- 閉会あいさつ 木村 忠義（国労本部副委員長）

J R発足 37 年 あらためて地域公共交通を考える 10・14 シンポジウムあいさつ・まとめ

松川委員長あいさつ

10月14日、今日は、鉄道の日。

いま、日本の鉄道、特にローカル線は危機的な状況にあります。この状況を肌で感じている地域の皆さまから「線路をなくしちゃいけない」「学校に、病院に行けなくなる」「町が無くなってしまふ」など心配する声が寄せられ、全国の仲間から「このままではいけない」「何かできないのか」「鉄道の安全は大丈夫か」などの意見や要望などをいただき、国労として本日のシンポジウムを企画させていただきました。



三連休最終日ではありますが、全国から「J R発足 37 年 あらためて地域公共交通を考える 10・14 シンポジウム」に参加された皆さん、Web で視聴されている組合員の皆さん、ありがとうございます。

そして、公共交通を守ろうとの趣旨に賛同してご協力いただいた、埼玉大学名誉教授・安藤先生、日本大学名誉教授・桜井先生、また、ともに公共交通を守る立場から私鉄総連・志摩交通政策局長、ローカル線廃止を経験された江津市・植田市議会議員にも参加していただきました。そして公共交通出身で地域交通の大切さをよく知っている立憲民主党、森屋隆参議院にも衆議院解散という大変お忙しい中駆け付けていただきました。

ご臨席賜った皆さまには、シンポジウムの成功のためにお力添えをいただいたこと、心から感謝申し上げます。

国労中央執行委員長の松川です。一言ご挨拶申し上げます。

1872年10月14日、新橋～横浜間に日本で最初の鉄道が開通し、以来、駅から町ができ、町から町をつないで日本の発展に寄与した日本の鉄道は、いま、儲からない、赤字だからと言って廃線の危機にあり、ひいては公共交通そのものが危機に瀕しています。

152年の歴史を持つ鉄道は、全国に鉄道網を張り巡らせ、都心から地方まで、人流と物流の要として運用されてきましたが、時代と共に役割も変わり、1987年には、国鉄が「分割・民営」化され、現在のJ R体制になり 37年という時を重ね、国鉄を知らない世代が多くな

ってきたのも事実です。

当時の国鉄は、地方路線の赤字を抱えながらも、内部補助により単年度黒字であったものの、新幹線建設などによる累計赤字に陥っていました。赤字を埋めるための運賃値上げや度重なる合理化施策に反対する組合運動が強大になっていたこともあり、国策として国家的不当労働行為を行ってまで国労を潰すことを一つの目的として、国鉄「分割・民営」化が実行されました。国労は国鉄を「分割・民営」化するとローカル線の廃止につながると主張し反対運動を展開しました。

これに対し自民党は、分割・民営化の前年に新聞全国紙に意見広告を出し6つの公約を掲載しました。その中には、「運賃はあがりません。ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。ローカル線もなくなりません」などの記載がありました。

1986年5月のことでした。そして翌月6月に当時の中曽根首相は、突如として衆議院を解散し衆参同日選挙に打って出て、私たちも国鉄「分割・民営」化反対の旗を掲げて闘ったものの、予想に反して大勝を納めた自民党は、国鉄「分割・民営」化を強行したのです。

このように国策でローカル線を含めた公共交通網としてJRが発足したわけです。

しかし、順調に経営が推移した本州3社と経営が苦しい北海道、四国、九州の3島会社の経営体力は広がる一方で国労が指摘してきた通りの展開になりました。民間会社ですから、資本の理論で赤字を生み出すローカル線はしだいに経営の重荷となり、拍車をかけたのが自然災害の頻発と新型コロナ感染症でした。災害からの復旧に莫大な費用がかかり、復旧しても赤字であるなら、廃線した方が儲けにつながると言わんばかりで、手つかずの状態です。さらにコロナで本州三社も赤字に転落し、一時的に内部補助ができなくなったことから、線区毎の収支や輸送密度を公表し、廃線への準備に入りました。そして、「地域公共交通 活性化再生法(地活法)」の改正が行われ、赤字路線を抱える事業者が国に対策を求めることができるようになり、再構築協議会が立ち上がりました。

この一連の経過において前面に出てくるのは、「会社経営のために利潤を生み出すための鉄道」であり、欠落しているのが「公共交通の視点と使命」。

ここで一度立ち止まり、「公共交通とは何か」「超高齢化社会における人流と物流をどうするのか」を考えないといけない。したがって、JRのみならず、私鉄、バス、タクシー、JR貨物、トラックなどが総合的に連携し、国民が安心して豊かに生活していくために必要な「人流と物流」を企業や国が考えないといけない。これこそが「公共交通の視点と使命」ではないでしょうか。

ローカル線を廃止してバス転換すれはうまくいくという問題ではありません。すでに、ローカル線をバス転換した自治体の経過については、この後のパネルディスカッションで報告していただけたと思いますが、このままでは、交通格差が広がり、交通弱者がさらに生み出されてしまいます。これは、企業の力だけではどうにもなりません。自治体や国がかかわって日本の公共交通を構築し、交通格差をなくさなければいけません。

もう一つ重要なのは、安全問題です。国労は、鉄道事業にとって安全が第一であるとの立場で、安全総点検運動や会社施策に対する団交での改善を求めてきました。

一方、会社は、「安全はトッププライオリティー」としながらも、より儲けを生み出す事業戦略に投資し、現在はAIを活用し、自動化にひた走っています。結果として現場の技術力が低下しているとの指摘がされています。

残念ながら今年に入り事故が頻発しています。

1月にJR東日本で新幹線の架線切断事故が発生、使用開始から38年が経過していたことが判明。東海では、新幹線保守用車の激突事故、九州では高速船浸水データ改ざん、各社で車輪輪軸の圧入データ改ざん、そしてつい最近、東日本で新幹線分離事故など、挙げればきりがなほどの事故や不正までが明らかになりました。

このままでは、またもや大事故につながるのではないかと心配ばかりが募ってしまいます。福知山線事故から来年で20年を迎えます。もう一度初心に帰り、安全目線で職場を見ないといけないと思います。

国労は、公共交通の問題と安全問題は一体の問題であるにとらえており、後ほどのパネルディスカッションにおいても、本質に迫っていきたいと思っています。

現在も地方においては、自動車社会ですが、超高齢化社会を迎え、高齢者の自動車事故が問題視され、免許証の返納が求められています。したがって免許証を返納すると限られた交通手段に頼るしかないわけですが、鉄道が廃線になれば移動手段はごく限られた物にならざるを得ません。廃線となれば復活は望めません。町は疲弊し、鉄道跡地は荒廃していきます。ですから今ある交通モードを組み合わせ、公共交通を構築する必要があることをあらためて訴えたいと思います。

結びになりますが、企業利益のための交通手段ではなく、利用者のため、国民が必要とする公共交通網を構築するために全力をあげようではありませんか。私が尊敬する「高校生平和大使」の言葉を引用させていただきますが、このような私たちの取り組みは「微力だけど無力じゃない」。このことを確信し、微力な力を結集し、大きな力に変えていくことを御誓い申し上げてご挨拶といたします。



岩元書記長まとめ



シンポジウム全体のまとめという事になりますが、今シンポジウムは「JR発足37年あらためて地域公共交通を考える」というテーマで行い、1部は桜井先生からの基調講演、2部では安藤先生をコーディネーターとしてパネルディスカッション形式で報告を頂きました。

JRをはじめ、全国の鉄道やバスについて公共交通として位置づけを

されながら、実態は運営事業体に委ねられ、路線の維持について採算性議論になっていることが問題であると考えられますし、現在、人件費などのコストカットによる路線維持になっているように考えられます。またその弊害として度重なる輸送障害など安全が危惧される事態、利用者の利便性の低下の報告もありました。

JRが発足し37年が経ちましたが、現在においても鉄道は重要な地域公共交通の一つである事に変わりはありません。新型コロナウイルスによる世界的なパンデミックの中で利用者が一時激減した事は事実ですが、現在は回復傾向にあります。そうした中において内部補填について限界を迎えていると言われていますが、上場4社については会社全体で考えると発足時から収益を増大させている事も事実です。北海道、四国、貨物については構造的な矛盾があり国が積極的に関与することが求められています。

地域公共交通の維持については、エリアにおける事業者間の連携も重要であり、かつては並行する事業者は競争相手であり積極的にダイヤ調整が行われる事などはありませんでしたが、現在はエリア全体での連携により利用者の利便性の向上などが図られている報告もありました。

こうした状況も生まれていますが、事業者と地方自治体に委ねるだけでなく国の公共交通に対する考え方、公共交通を社会インフラとして位置づけ国が積極的に関与することが重要であり国や国土交通省に積極的に求めていきます。

本日のシンポジウムをキックオフとして、全国統一行動としてエリア・地方本部において、自治体・利用者と一体となった創意工夫した集会や学習会、シンポジウムや宣伝行動などを取り組むことについて再度確認をし、シンポジウムのまとめとさせていただきます。



JR体制と鉄道ネットワークの持続可能性

鉄道史研究者の「戯言」か？

日本の鉄道体制40年周期説

鉄道開業(1872年)からの約40年: 官営・私営併存時代
鉄道国有化(1906年)からの約40年: 国有国営時代
公共企業体発足(1949年)から約40年: 国鉄公社時代
国鉄分割・民営化(1987年)から約40年: JR時代
次の40年は？

出所) 高嶋修一「事業者は変わっても鉄道は走り続けた」『JRガゼット』2022年4月。表現は変更。

日本大学名誉教授・博士(商学)

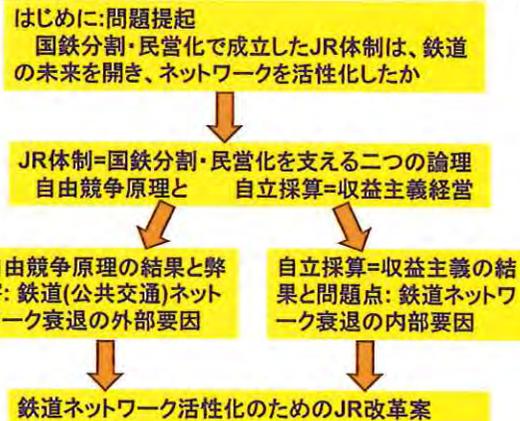
桜井 徹

sakurait@trio.plala.or.jp

1

目次

- I. はじめに: 問題提起
- II. JR体制を支える二つの論理
- III. 自由競争原理と 過度のクルマ社会の実現: 鉄道ネットワーク衰退の外部要因
- IV. JRの自立採算=収益主義経営の推移と結果: 鉄道ネットワーク衰退の内部要因
- V. 鉄道ネットワーク活性化のために: JR改革案
- VI. むすびに代えて



2

I. はじめに

- ① 対象としてのJR体制: 国鉄分割・民営化により形成
 - a. 1987年4月1日、国鉄改革法に基づき6つの旅客会社(JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州)と1つの貨物会社(JR貨物)が発足
 - b. 1993年10月以降JR東日本・JR東海・JR西日本・JR九州が株式上場・完全民営化
- ② 問題提起: 分割・民営化時の「約束」は果たされたのか
 - a. 1985年7月26日の国鉄再建監理委員会意見書:サブタイトル「鉄道の未来を拓くために」(資料1)
 - b. 1986年5月22日の政権与党の自民党の広告: 鉄道ネットワークの維持や利便性の拡大 (資料2)
 - c. JR体制は、鉄道の未来を拓き、鉄道ネットワークを活性化したのか
 1. 輸送シェア・営業キロの推移、ローカル線の廃止:(図1、表1)
 2. ブルートレイン廃止、運賃値上げ、駅の無人化、みどりの窓口閉鎖、輸送障害件数(表2~表5、図2、図3)
- ③ 課題
 - a. なぜ約束は守られず、鉄道ネットワークは衰退したか
 - b. その答えは分割・民営化=JR体制を支えた二つの論理にある
 - c. 以下、二つの論理を鉄道ネットワーク衰退の外的要因と内的要因に分けて把握し、その実際を展開し、最後にJR改革案を提示

営業キロの推移やローカル線の廃止、駅の廃止などがハードとしてのネットワークに関わる問題だとすれば、ブルートレインの廃止、運賃値上げ、駅の無人化などはソフトとしてのネットワークである。

資料1 国鉄再建監理委員会意見書の表紙

資料2 自民党の新聞広告

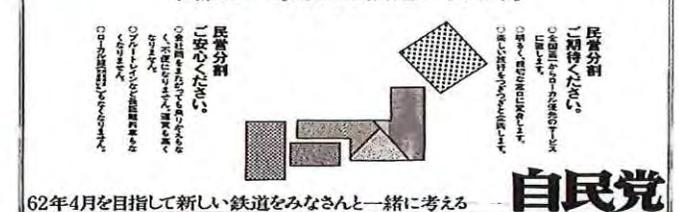
国鉄改革

鉄道の未来を拓くために

国鉄再建監理委員会意見書

監修: 日本国有鉄道再建監理委員会

国鉄が...あなたの鉄道になります。



民営分割ご期待ください。

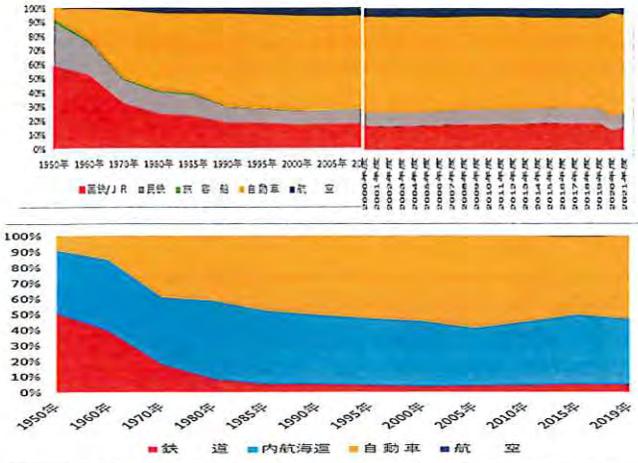
- 全国画一からローカル線優先のサービスに徹します。
- 明るく、親切な窓口に変身します
- 楽しい旅行をつぎつぎと企画します

民営分割ご安心ください。

- 会社間をまたがっても乗りかえもなく、不便になりません。運賃も高くなりません
- ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。
- ローカル線(特定地方交通線以外)はなくなりません。

出所)『読売新聞』1986年5月22日。

図1 国鉄・JRの輸送分担率の推移(上: 旅客、下: 貨物)



JRの分担率
 1986年度 18.5%
 2019年度 19.1%
 2022年度 15.6%

鉄道分担率
 1985年度 5.0%
 2019年度 4.9%

輸送分担率が上昇しなかった。鉄道の未来を拓いたと言えるだろうか

出所)『交通関係資料集』などの国土交通省資料、旅客の2010年度以降は日本エネルギー経済研究所計量分析ユニット『EDMC エネルギー・経済統計要覧』(2024)、理工図書。

表2 東京発のブルートレイン: 1987年4月と2024年3月

列車番号	出発駅・時間	到着駅・時間	列車名
1	東京 16:40	長崎・佐世保 10:40・10:27	さくら
3	東京 17:05	西鹿兒島 13:34	はやぶさ
5	東京 18:05	熊本・長崎 11:09・12:06	みずほ
7	東京 18:20	宮崎 14:28	富士
1001	東京 18:50	浜田 9:57	出雲1号
9	東京 19:05	博多 10:51	あさかぜ1号
11	東京 19:20	下関 9:55	あさかぜ3号
8025	東京 19:50	博多 11:57	あさかぜ81号
13	東京 21:05	宇野 7:03	瀬戸
1003	東京 21:20	出雲市 10:50	出雲3号
101	東京 22:45	大阪 7:43	銀河
8109	東京 23:10	大阪 7:59	急行銀河81号
8117	東京 23:59	大阪 9:41	急行銀河83号

列車番号	出発駅・時間	到着駅・時間	列車名
5031M	東京 21:50	高松・出雲 7:27・10:00	サンライズ出雲・サンライズ瀬戸

ブルートレイン廃止は分割・民営化と関連

寝台列車は欧州でも削減されていたが、近年、「飛び恥」に代表されるように短時間での航空機利用への批判もあって、寝台列車が復活しつつある。

出所) 日本交通公社『時刻表復刻版 1987年4月号』(JTB時刻表 2017年5月号臨時増刊) JTBパブリッシング) 日本交通公社『JTB 時刻表 2024年3月』JTBパブリッシングから作成。

表1 鉄道ネットワークの推移: JRの縮小

	旅客鉄道営業キロ					貨物鉄道営業キロ		
	JR	大手	中小	公営・営団	合計	JR	民鉄	合計
1987年度	21,189	2,818	2,807	545	27,359	10,154	824	10,978
2021年度	19,676	2,912	4,460	490	27,538	7,899	350	8,249
増減率	-7.1%	3.3%	58.9%	-10.1%	0.7%	-22.2%	-57.5%	-24.9%

旅客も貨物もJRの営業キロは減少
 公営・営団の営業キロの減少は、営団地下鉄が東京地下鉄に改組され、大手に編入されたことによる
 貨物の民鉄は主に臨海鉄道であり、その営業キロの減少は、JRとの動向の結果

出所)『鉄道統計年報』各年度版から作成。

表3 通勤・通学(高校生)定期運賃の推移: JR北海道とJR本州3社比較

営業キロ		1ヶ月定期運賃		2024年3月の1ヶ月定期運賃		本州3社の幹線との差額	
		通勤	通学(高)	通勤	通学(高)	通勤	通学(高)
11km	幹線	6,600	4,670				
	地交線	6,600	4,870				
	山手線	5,400	3,780				
21km	幹線	11,400	6,630				
	地交線	11,400	6,820				
	山手線(20km)	7,200	4,950				

1987年4月の1ヶ月定期運賃は、JRは統一運賃
 2024年3月には、JR北海道、JR四国、JR九州の運賃値上げに対応して、定期運賃も差異。

表4 JR旅客会社の運賃値上げ率(普通運賃)

1996年1月
 JR北海道 7.0%
 JR四国 6.7%
 JR九州 7.8%
 2019年10月
 JR北海道 11.1%
 2022年8月
 JR四国 12.8%
 2025年4月(予定)
 JR北海道 7.6%
 JR九州 14.6%

消費税の影響は除く

出所) 日本交通公社『時刻表復刻版 1987年4月号』(JTB時刻表 2017年5月号臨時増刊) JTBパブリッシング、同『JTB 時刻表 2024年3月』JTBパブリッシングから作成。 出所)国土交通省資料

図2 JR西日本の駅数、無人駅比率、社員配置駅比率



参考: JR東日本の2024年1月現在の駅数は1624、うち、直営駅(JR西日本の社員配置駅に相当)は250、社員配置駅比率は15.4%

注) 駅合計は有人駅(社員配置駅と業務委託駅)と無人駅の合計。
出所) JR西日本『データで見るJR西日本2024』から作成

表5 みどりの窓口廃止数

	廃止駅	廃止箇所
JR北海道	2	2
JR東日本	221	222
JR東海	10	10
JR西日本	160	163
JR四国	22	22
JR九州	31	32
合計	446	451

注) 2020年3月31日から2023年11月30日
原出所) 日本共産党田村智子事務所

JR東日本首都圏主要線区のみどりの窓口設置駅
駅数 465
設置駅数と比率 151 32.4%

出所) 渡辺信之「JR東日本の現状について」
2024年1月1日(配布資料)

II. JR体制を支える二つの論理

① 国鉄経営危機の要因

- a. 競争に対応しえなかったこと
- b. その要因: 公社制度と全国一元的経営: 非効率経営

② 産業論から見た分割・民営化の論理

- a. 利用者の自由な選択: 自由競争論=総合交通体系否定
- b. 自動車と鉄道の競争条件の平等化否定: 道路偏重のインフラ投資

③ 企業論から見た分割・民営化の論理

- a. 民営化の論理
 - 1. 自立採算: 収益主義的経営ないしは株主重視経営
 - 2. モデルとしての大手私鉄
- b. 分割の論理
 - 1. 地域間内部補助否定
 - 2. 幹線とローカル線の内部補助は肯定

これらの論理と理論の問題点 ①交通サービスが社会的共通資本であることを無視 ②官僚的経営への批判と経営形態の変更とを同一視

自由競争論

- ・ 競争的市場が資源の最適分配につながる
- ・ 交通サービスも一般的な商品と同様に需要と供給の一致=最適価格、最適供給

公共選択論: 官僚的経営批判

- ・ 政治家と官僚は自己利益の最大化を図る(我田引鉄)

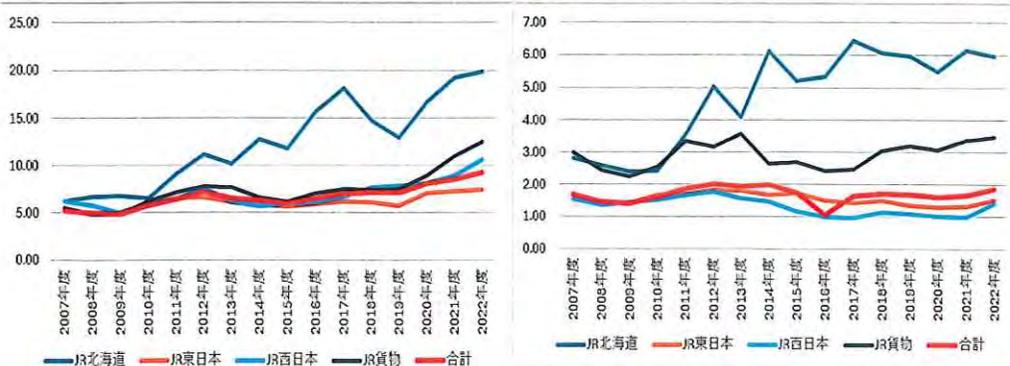
所有権論: 公企業非能率

- ・ 資源の効率的利用のために私的所有が必要
- ・ 例1 コモンズの悲劇
- ・ 例2 プライベートビーチと公衆海水浴場

図3 列車走行(百万)キロあたりの障害件数 (2007-2022)

全体(部内+部外・自然災害)

部内



出所) 国土交通省「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」各年度版から作成。図が煩雑になるため、JR7社のうち比率の高い会社を抽出。

III. 自由競争原理と過度のクルマ社会の実現: 鉄道ネットワーク衰退の外部要因

① 自由競争原理としての規制緩和

② 利用者の自由な選択と道路偏重のインフラ投資: クルマ社会の実現とその弊害

③ 自由競争原理の交通政策の修正と限界

III-① 自由競争原理としての規制緩和

a. 交通における規制緩和・競争激化とその修正

1. 規制緩和

- i. トラック: 1990年物流二法 最低保有台数の緩和など
- ii. バス・タクシー: 道路交通法改正
 - ・ 2000年、貸切バスと2001年乗合バスの規制緩和
 - ・ 2002年、タクシーの規制緩和

2. 各事業における競争の激化と労働条件の悪化・交通事故の増加

b. 鉄道における規制緩和: 1999年、鉄道事業法の改正

1. 鉄道の休廃止を許可制から届出制へ: 中小私鉄の路線廃止の促進(図4)→2010年代はJR
2. 運賃規制の緩和: 上限運賃制の設定と料金の届出制

c. 2000年代末からの規制緩和の見直し

1. バス: 2006年道路運送法の改正、
2. コミュニティバスの認可など
3. タクシー: 2009年、タクシー適正化・活性化特別措置法など→ライドシェア
4. トラック: 2018年、貨物自動車改正法の一部改正、基準告示→2024年問題

III-② 利用者の自由な選択と道路偏重のインフラ投資: クルマ社会の実現とその弊害

a. 道路偏重のインフラ投資とクルマ社会の実現

1. 1987年以降における道路延長、とくに高速道路と道路投資(表6)
2. 自家用乗用車の増加、地方における自家用乗用車の普及(表6、図5、図6)
3. 2009年にガソリン税の一般財源化で道路投資は減少、しかし高水準⇄鉄道予算少(図7、表7)

b. クルマ社会の弊害(1): クルマ中心のまちづくり

1. 郊外の大型ショッピングセンターと道路整備
2. 地方都市におけるシャッター商店街の出現(注)

c. クルマ社会の弊害(2): 自動車の社会的費用

1. 騒音(図8)や交通事故(図9): 近年はとくに高齢者の事故の増加
2. EUIにおける社会的費用算出の試算: 自動車の社会的費用が大きい(表8)

d. クルマ社会の弊害(3): 鉄道を含む公共交通の衰退

1. 政府の産業政策による東京一極集中政策ともあいまって公共交通衰退(図10、資料3)
2. 公共交通空白地域(表9)と移動困難者: コミュニティバスやデマンドバス
3. 免許返納問題(図11)

(注) 地方都市における百貨店の衰退: 1999年213→2023年3月100、背景としての大型ショッピングセンターと道路網の整備(NHK「時論公論」2023年4月6日放送)

図4 需給調整廃止前後における鉄道の 신설と廃線キロ数

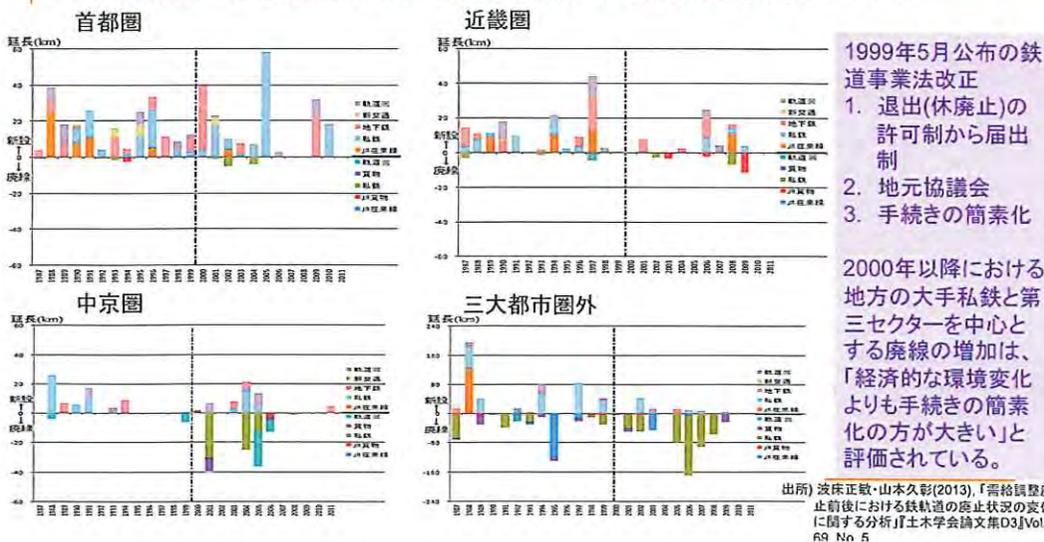


表6 クルマ社会: 高速道路、一般国道、道路投資、国の道路予算および自動車保有台数の推移

	高速自動車国道 道供用延長	一般国道 実延長	道路投資 額	国の道路 予算	自動車保有 台数	うち乗用車
1987年度	4,280	46,661	8,501	1,740	50,223,439	28,538,497
2004年度	7,383	54,265	8,086	2,245	78,278,880	55,284,124
2021年度	9,021	56,144	6,855	2,065	82,077,752	61,917,112

注) 高速道路と一般国道延長キロは、1987年度と2004年度は各々1988年度初め、2005年度初めの数値。

出所) 国土交通省『道路統計年報2023』、自動車検査登録情報協会「車種別(詳細)自動車台数」から作成。

図5 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移

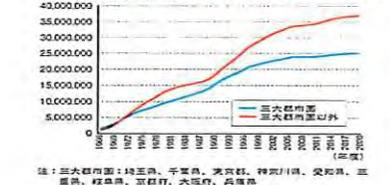


図6 都道府県別世帯あたりの乗用車保有台数



出所)国土交通省『交通政策白書』2021年版、21頁。

図7 2005年の国土交通予算の内訳

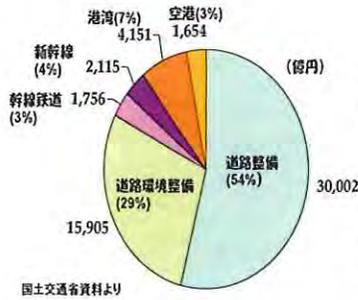


表7 鉄道関係予算の推移

項目	2011年度										2011年度 増減率 (%)		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020			
国土交通省関係鉄道関係予算等 (国土交通省、国鉄)	305	10,250	332	333	353	291	223	214	210	220	214	(10.14)	-33.1
国鉄-新幹線 (鉄道局、事業部)	921	(10.76)	874	863	837	776	763	551	614	641	605	(10.55)	-125
新幹線等安全対策関係予算	33	(10.00)	52	11.5	57	8.0	10.1	8.8	8.0	2.0	1.4	(10.00)	-55.8
鉄道施設安全対策関係予算	31	(10.00)	7.6	0.0	7.0	6.3	10.8	12.1	11.9	15.5	12.5	(10.36)	4.1
鉄道施設安全対策関係予算	0.3	(10.00)	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	2.3	3.5	3.5	(10.36)	13.4
鉄道交通の円滑化に向けた国土交通省関係予算等 (国土交通省、国鉄)	1.0	(10.00)	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	0.5	0.5	0.5	0.5	(10.00)	-50.3
国鉄-地方交通関係関係予算等 (国土交通省、国鉄)	0.1	(10.00)	0.1	0.1	0.1	0.5	0.5	0.5	0.5	0.7	0.7	(10.00)	10.2
国土交通省関係鉄道関係予算 (国鉄)	3,577	(29.5)	2,622	1,867	1,853	1,641	1,837	1,827	1,617	1,770	1,543	(10.5)	-56.8
国鉄-国土交通省関係予算 (国鉄)	2,783	(22.6)	2,372	2,364	3,148	3,397	3,492	3,767	3,837	4,129	4,579	(31.1)	87.2
国土交通省-国土交通省関係予算 (国鉄)	12,143	(100.0)	11,615	11,998	12,755	12,221	12,884	13,266	13,454	14,889	14,747	(100.0)	21.4

出所) 宇都宮浄人『地域公共交通の統合的政策 21世紀のまちづくり戦略』東洋経済新報社、2020年。

表8 EUにおける交通の社会的費用

社会的費用(外部費用)の範囲

- ① 事故費用(保険でカバーできない金額)
- ② 大気汚染費用(健康被害や建物への被害、農業・生物多様性の損失)
- ③ 候変動費用(二酸化炭素・窒素酸化物・メタンなどの排出が引き起こす被害)
- ④ 騒音費用(虚血性心疾患や脳卒中などの健康被害)
- ⑤ 渋滞費用(主に道路)、well to tank(油田からガソリンスタンドまで)排出費用(エネルギー生産に関わる費用)
- ⑥ 生息地被害費用(交通インフラが自然や住環境に与える費用)
- ⑦ その他の外部費用(土壌・水質汚染)
- ⑧ その他 計測不可能な費用

社会的費用の計測(2016年)

- ① 全体: 道路8,204億ユーロ、鉄道: 178.7億ユーロ
- ② 1人1キロ: 自動車12.0セント、バス3.6セント、鉄道2.8セント

出所) European Commission, Handbook on the external costs of transport Version 2019 -11.2020.から作成。

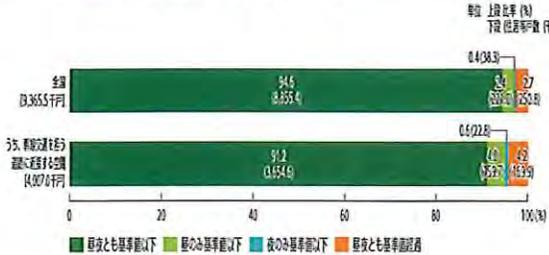
表9 二次交通政策基本計画における「公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口の割合」の目標値と現況

	三大都市圏	地方中核都市圏	地方都市圏
2019年度	91.1%	79.5%	39.0%
2022年度	91.9%	79.0%	37.3%
2025年度 (目標)	92.0%	81.3%	39.6%

注) 公共交通の利便性が高い地域とは、鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の県域内の地域(オフピーク時に片道運行間隔20分以下の鉄道駅を中心とする半径1キロ圏内の地域等)

出所) 閣議決定「第二次交通政策基本計画」および「第二次交通政策基本計画における数値指標の状況」(2023年6月公表現在)から作成。

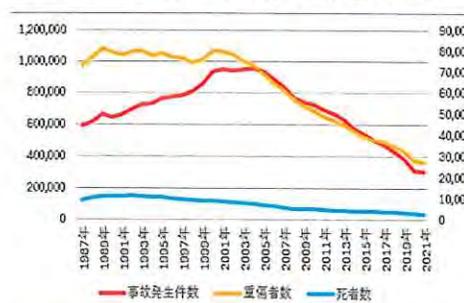
図8 2021年度 道路に面する地域における騒音の環境基準達成状況



自動車騒音問題も改善されているが、2021年度でも、約調査対象の936.6万戸の住居等のうち昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過したのは約51万戸(5.4%)で、幹線交通道路に近接する約400.7万戸のうち、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過した住居等は約35.2万戸(8.8%)も存在。

出所) 環境省『環境・循環型社会・生物多様性白書』2023年版、222頁。

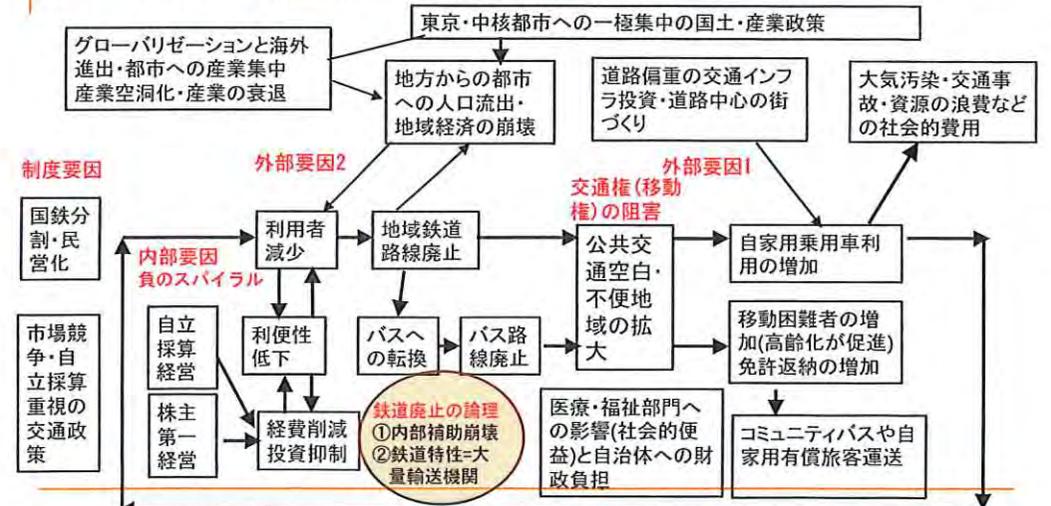
図9 1987年以後の道路事故発生件数、重傷者数、死者数(24時間)の推移



道路事故発生件数と重傷者数は2005年頃にピークとなるが、それでも30万件の事故発生。近年は高齢者の事故発生件数と死亡者の割合が増加している。

注) 事故発生件数は左目盛り、重傷者数と死者数は右目盛り。出所) 内閣府『交通安全白書』2021年版から作成。

図10 地域公共交通衰退の循環とその諸要因



出所) 桜井 徹『地域公共交通の危機とその再生に関する論点』『前衛』2022年5月号、186ページ(一部修正)。

資料3 公共交通衰退・鉄道廃止問題

21

① 外部要因、内部要因、および制度要因

- a. 外部要因:
 1. 人口減とその背景: 東京一極集中の産業政策
 2. 自動車利用の増加とその背景: 道路偏重の投資政策、クルマ中心のまちづくり
 - b. 内部要因
 1. 経営悪化: 営利的経営による負のスパイラル
経費削減・投資抑制(列車の減便・減車、優等列車の削減・廃止、駅の無人化)→利便性の低下→経営悪化→経費削減・投資抑制→鉄道の廃止
 2. 廃止の論理: 内部補助崩壊論と鉄道の特性=大量輸送論
 - c. 制度要因: 国鉄分割・民営化と営利的経営
- ② それらの相互作用
- ③ 「負のスパイラル」から「正のスパイラル」への政策転換
- a. 利便性増加のための先行投資・ダイヤの改善(高山本線、ひたちなか海浜鉄道の事例)
 - b. 移動権確保に相応しい政府規制

Ⅲの③ 自由競争原理の交通政策の修正と限界

23

- a. 2007年 地域公共交通活性化・再生法の制定
 1. 地方公共団体が地域公共交通網形成計画を策定し、協議会を通じて、事業者に必要な支援
 2. 「民間交通事業者の競争環境を整え創意工夫を期待する各個別の事業法に基づく交通事業者のサービス提供の限界」の表明(注1)
- b. 制定以降、2014年、2020年の改正と公的関与の強化
 1. 第三セクター鉄道や民鉄: 鉄道再構築事業と上下分離
 2. バス事業: 自家用有償旅客運送事業の認可やバス事業補助の若干の拡大
 3. 2014年改正 公共交通整備とまちづくりの一体化の強調と都道府県が計画策定主体へ
 4. 2020年改正で独占禁止法の改正によるバス路線の共同経営・運賃プール(岡山・熊本)
- c. 限界
 1. 地方自治体の責任のみの強調: 政府の財源少ない
 2. 規制緩和政策や自立採算原則を放棄していない
 3. 道路偏重のインフラ投資政策やクルマ社会は「聖域」扱い
- d. 2023年4月地域公共交通活性化・再生法の改正(注2)
 1. コロナ禍によるJRの経営悪化を契機
 2. JRのローカル線の「活性化・再生」: JRからの分離→IVで展開

注1) 城福健陽「地域公共交通政策をめぐる状況」宿利正史・長谷知治編『地域公共交通政策論』東京大学出版会、2021年、12頁。
注2) 同法について筆者は2023年4月18日開催の参議院国土交通委員会で参考人として意見陳述。詳細は議事録を参照されたい。

図11 免許返納数と返納率の推移

22



2019年の池袋での母子2人の死亡事故で返納数と率ともピーク。しかしコロナ禍で低減。詳細は、桜井 徹「免許返納と公共交通の整備を考える」『女性のひろば』2024年8月。

注) 返納数(棒グラフ)は左目盛り、返納率は右目盛り。
出所)警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」2023年版。返納率は2014年から2021年までは村松容子「高齢者の免許返納率の推移」(ニッセイ基礎研究所)

Ⅳ. JRの自立採算=収益主義経営の推移と結果: 鉄道ネットワーク衰退の内部要因

24

- ① JR発足時における自立採算の制度的保障とその修正
- ② 今日までの鉄道ネットワークの推移: 新幹線と在来線
- ③ 自立採算経営の推移: 経営格差の拡大と鉄道ネットワークの破壊

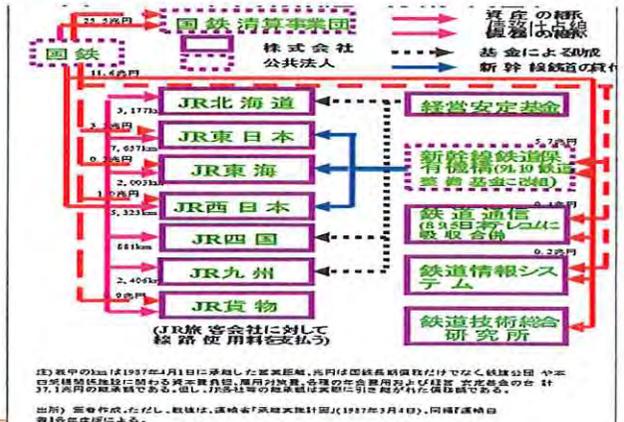


図12 国鉄分割・民営化の図式

IVの① JR発足時の自立採算の制度的保障とその修正

25

- a. 従業員の削減: 国鉄職員32万6025人の約40%: 採用差別問題
- b. 承継債務の減免: 旧国鉄債務25.8兆円の約65%→残額は国鉄清算事業団
- c. 承継資産の圧縮(在来線などは簿価で承継など)
- d. 収益調整措置
 1. 経営安定基金(7.3%)設置によるJR三島会社の欠損補填(注)
 - i. 1990年代以降の低金利で補填額減少
 - ii. 2014年、完全民営化のためにJR九州が取崩し
 2. 新幹線鉄道保有機構設立によるJR本州3社間の既設4新幹線の収益調整
 - i. JR東海主張で1991年廃止
 - ii. 各社が買い取る: JR東海の利益拡大(後述)
- e. 完全民営化と大臣指針
 1. 2002年以降、JR東日本、JR西日本、JR東海、JR九州の清算事業団所有の全株売却(表10)
 2. 完全民営化に際し、上記4社が「当面考慮すべき事項」を公表(資料4、表11)

注) 経営安定基金の総額は、1兆2781億円、内訳はJR北海道、6822億円、JR四国、2082億円、JR九州3877億円(旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律付則第7条第1項に規定する運輸大臣が定める金額)

資料4 大臣指針の策定とその問題点

26

① 大臣指針の背景と内容

- a. 完全民営化で本州JR3社とJR九州は大手私鉄と同一の立場、相互完全自立
- b. 全国ネットワーク維持と会社間連携が阻害される可能性が存在

② 内容

- a. 連携・協力の確保: ①運賃②貨物との関係③駅・施設の使用
- b. 利用者の利便に配慮した路線の維持・鉄道施設の整備
- c. 中小企業者への配慮

③ 問題点

- a. 大臣は助言・命令は可能だが、今日まで実行されていない
- b. 路線の維持: 地方公共団体に「十分な説明」をすれば足りる
- c. 1999年の鉄道事業法改正で廃止が届出制に規制緩和されたので効果は少ない

表10 JR各社の株式上場と完全民営化日

	株式上場日	完全民営化日
JR東日本	1993年10月26日	2002年6月21日
JR西日本	1996年10月8日	2004年3月12日
JR東海	1997年10月8日	2006年4月5日
JR九州	2016年10月25日	2016年10月25日

出所) 各種資料から桜井作成。

表11 大臣指針の内容

27

1. JR会社間における連携及び協力の確保に関する事項
 - 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮(通算制、遠距離運賃)
 - 鉄道線を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする(70%負担方式)
 - 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする
2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項
 - 輸送需要の動向等を踏まえて、現に営業する路線を適切に維持
 - 路線を廃止しようとするときは、輸送需要の動向等の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
 - 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮
3. 中小企業者への配慮に関する事項
 - 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

出所) 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会「地域の将来と事業者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言—地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか—」2022年7月25日。

IV-② 今日までの鉄道ネットワークの推移: 新幹線と在来線

28

a. 承継ネットワークの範囲とその後の推移

1. 承継ネットワークの範囲: 特定地方交通線を除く、幹線系線区と地方線区(図13)
2. 推移の特徴: 新幹線ネットワークの拡大と在来線ネットワークの縮小(表12、表13)

b. 新幹線ネットワークの拡大の意味

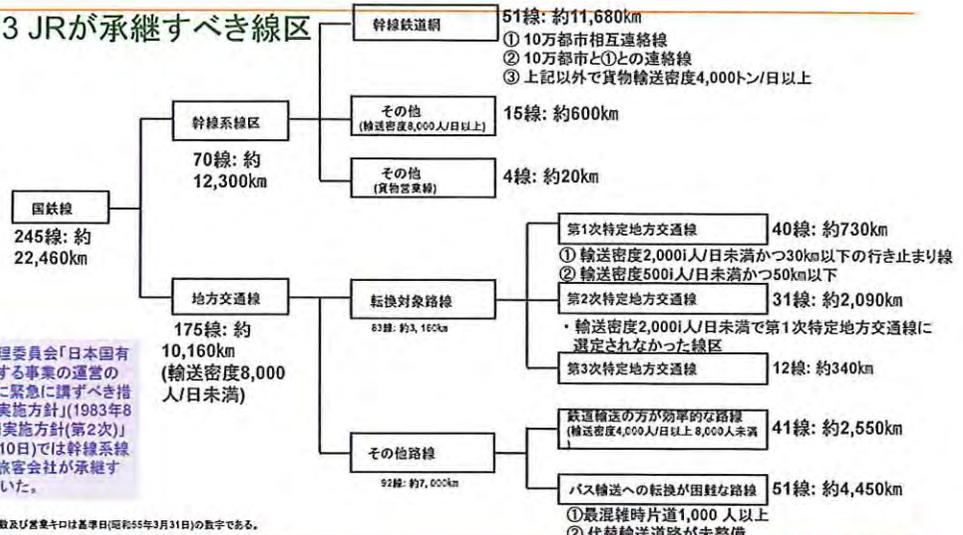
1. 整備新幹線建設財源からみた特徴(表14)
 - i. 上下分離と公的資金半分
 - ii. 既設新幹線の売却収入
2. 「並行在来線」の分離(表15): JRの自立採算確保を目的で、法的根拠なし(注)

c. 在来線ネットワークの縮小と「公共性」

1. モーダルシフトに逆行する貨物ネットワークの縮小
2. 在来線の廃止と「JRの公共性」
 - i. 在来線の廃止と経営悪化の負のスパイラル(既述、資料3)
 - ii. 自然災害による復旧断念
 - iii. JR経営者によるJRの「公共性」(資料5)

注) 整備新幹線開業に伴う並行在来線の分離は、政府・与党申し合わせに基づくものである(国鉄労働組合整備新幹線並行在来線問題対策会議「並行在来線の維持・活性化に向けて—私たちの提言—」2010年1月、10頁、参照)。

図13 JRが承継すべき線区



国鉄再建監理委員会「日本国鉄の経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置の基本的実施方針」(1983年8月2日)や「同実施方針(第2次)」(1984年8月10日)では幹線系統区だけをJR旅客会社が承継する路線としていた。

(注) 線区数及び営業キロは基準日(昭和53年3月31日)の数字である。

出所) 『提言』12ページ。

表14 整備新幹線の事業費と財源構成

	事業費	国		地域等		JR
		公共事業 予算	特定財源	地方負担	貨付料等	特定財 源・借入 金等
1989-1997年度累計	12,022	2,063	1,956	2,291	5,712	
同上割合	100.0%	17.2%	16.3%	19.1%	47.5%	
	事業費	国負担		地方負担		貨付料等
		国(補助 金)	既設新幹 線譲渡収 入	地方公共 団体の負 担金	(JR負担)	
1998-2020年度累計	62,205	18,018	14,590	18,703	16,146	
同上割合	100.0%	29.0%	23.5%	30.1%	26.0%	
2024年度	2,275	804	101	452	918	
同上割合	100.0%	35.3%	4.4%	19.9%	40.4%	

注)1. 1998年度以降の「貨付料等」には借入金も含む。
2. 2024年度の「既設新幹線譲渡収入」は「既設新幹線譲渡収入の前倒し活用」である。

出所) 長崎県「整備新幹線予算の推移」(https://shinkansen.pref.nagasaki.jp) 鉄道建設運輸整備支援機構「整備新幹線の事業費」(https://www.jrtt.go.jp/construction/outline/shinkansen/)から作成

表15「並行在来線」第三セクター

	開業年月	区間	営業キロ
しなの鉄道	1997年10月	軽井沢-碓氷ノ井	102.4
	2015年3月	長野-妙高高原	
青い森鉄道	2002年12月	目黒-八戸	121.9
JRGいわて銀河鉄道	2002年10月	八戸-青森	
	2002年12月	盛岡-目黒	82.0
尾瀬おれんじ鉄道	2004年3月	八代-川内	116.9
えちごトキめき鉄道	2015年3月	妙高高原-市原	97.0
あいの風とやま鉄道	2015年3月	市原-飯沼	100.1
伊いしかわ鉄道	2015年3月	伊予-金沢	17.8
	2024年3月	金沢-大聖寺	46.4
通陽いきりび鉄道	2016年3月	木古内-五稜郭	37.8
ハビタインふくい	2024年3月	大聖寺-敦賀	84.3
合計			806.6

1989-1997年度ではJRの負担割合が約半分を占めていたが、1998-20020年度ではJRの負担割合は26%となる。2024年度ではJRの負担割合がやや上昇し40%。既設新幹線譲渡収入を含めれば、整備新幹線事業費の半分は公共資金である。

注)1. 2022年9月開業した九州新幹線(西九州ルート)肥前山口-諫早間は上下分離(2種:JR九州、3種:(一社)佐賀・長崎鉄道管理センター)で運行
2. 今後、函館-小樽間の経営分離、予定。

並行在来線のうち横川・軽井沢間(11.7キロ)は1997年10月廃止

表12 JR各社の新幹線、在来線別駅数・営業キロと現業職員・駅職員の推移

	北海道		東日本		東海		西日本		四国		九州		JR旅客6社		貨物		
	1987年度	2021年度	1987年度	2021年度													
新幹線	駅		4	24	39	13	17	16	23				15	53	98		
	営業キロ		149	835	1,194	553	553	646	813				289	2,634	2,938		
在来線	駅	495	338	1,679	1,616	382	395	1,191	1,166	255	259	525	4,527	3,774	368	241	
	営業キロ	2,542	2,224	6,619	6,108	1,431	1,418	4,445	4,091	837	854	2,101	17,975	16,679	10,011	7,955	
現業部門	職員数	9,631	4,818	71,450	32,456	16,437	12,601	42,100	18,868	3,247	1,428	11,642	4,341	154,537	74,512	10,134	4,028
	駅職員	2,583	1,085	22,465	8,672	4,114	3,151	11,778	4,398	914	286	3,666	703	45,520	18,295	3,318	1,021

注)1. 営業キロと駅は1987年度は年度首で、在来線には特定地方交通線は除かれる。2021年度は年末。
2. 職員数は年度末の数字で、1987年度の場合は特定地方交通線を含む。また2021年度の数字は2020年度末の数値。
3. 2021年度のJR各社の在来線の駅と営業キロには第2種鉄道事業者の数値も含まれた。

出所) 国鉄「承継実施計画」、各社の「有価証券報告書」(2021年度およびホームページ等)、職員数は『鉄道統計年報』から作成。

表13 JR各社の輸送収入・輸送人キロと新幹線の比重

	JR北海道			JR東日本			JR東海			JR西日本			JR四国			JR九州		
	1987年度	2018年度	2021年度	1987年度	2018年度	2021年度	1987年度	2018年度	2021年度	1987年度	2018年度	2021年度	1987年度	2018年度	2020年度	1987年度	2018年度	2021年度
輸送収入(百万)	96	136	96	5,068	6,549	4,793	391	574	395	1,496	1,911	1,470	55	45	33	247	338	267
輸送収入(10億)	62	71	40	1,401	1,855	1,113	825	1,396	657	679	873	487	26	22	11	105	151	89
うち新幹線				3	311	597	258		1,291	589		457	211				54	27
輸送人キロ(百万)	3,919	4,261	2,414	104,490	137,598	91,250	41,147	65,736	32,016	45,781	59,379	37,303	1,673	1,410	875	7,664	9,285	5,130
うち新幹線				89	12,137	23,742	10,384	32,100	56,277	25,176	12,276	21,338	9,745				2,032	1,002

注)1987年度の新幹線輸送人キロは、国土交通省資料、JRウェブサイトから推定、同輸送収入は各社の時系列データなど
出所) 『鉄道統計年報』(1987、2018、2020年度)および各社「有価証券報告書」(2018年度、2021年度)「JR北海道グループ2021年度決算」などから作成。

資料5 JRの公共性: 継承ネットワークの活性化

① JR東日本の元会長住田正二氏は

「JR東日本が実現しなければならない公共性」を二つに分けている。一つは、「旧国鉄から引き継いだ7500キロ路線のネットワークを使い、如何によりサービスを提供するかということ」である。もう一つは、「整備新幹線、常磐新線などの鉄道新線を建設し、新しい利便を提供するということである」。「国鉄時代はこの二つの公共性が一緒になり、むしろ、後者の公共性に重点が置かれ過剰投資に結びついて、国鉄危機を招いた」として、前者の公共性に重点をおくべきだと述べた。

② JR東海の元会長葛西敬之氏は

分割・民営化は公共性と企業性の二元連立方程式の解を求める作業であり、「市場の合理性」=企業性に重点を置いたけれども、「民営化され、より良いサービスを提供しつづけるという国民的期待」に答えることが必要であり、「市場の合理性に徹し、株主の利益だけのために経営すべしという新しい国民的合意形成がなされない限り、その本質が変わることはない」と述べている。「分割民営化を決めた当時の国会答弁で、政府は同鉄から継承された路線はすべて維持されると約している」と葛西氏はのべている。

葛西氏にとっても承継した路線を維持し活性化することが、公共性であった。

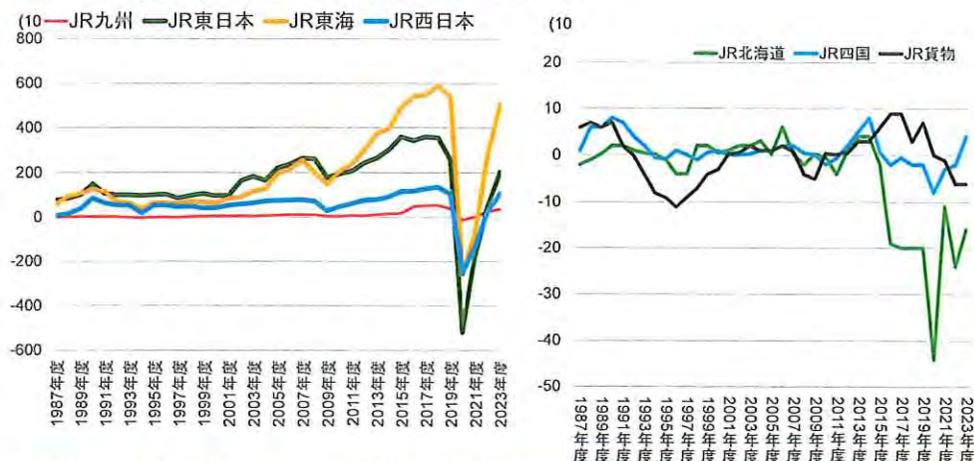
出所) 住田正二(1992)『鉄路に夢をのせて』東洋経済新報社、葛西敬之(2001)『未完の「国鉄改革」 巨大組織の崩壊と再生』東洋経済新報社。

IV-③ 自立採算経営の推移: 経営格差の拡大と鉄道ネットワークの破壊

33

- JR各社の経常損益にみる経営格差(図14)
- JR 北海道の「経営崩壊」と在来線の大幅削減
- 上場JR会社における株主重視経営とローカル線の分離

図14 JR各社の経常損益の推移



出所『鉄道統計年報』各年度版およびJR各社『有価証券報告書』などから作成。

出所『鉄道統計年報』各年度版およびJR各社決算公告などから作成。

IV-③-a. JR各社の経常損益にみる経営格差(図14)

34

1. 上場JR4社

- 2000年頃までは本州3社間では経常利益額に差異がなかった
- しかし、その後、経常利益額の差異=経営格差拡大: 新幹線鉄道保有機構廃止の矛盾露呈か?
 - 2010年ころまでJR東日本の経常利益額が大きい
 - その後、JR東海の経常利益が高く、JR東日本の2倍→在来線廃止しないことを言明(注1)
 - JR西日本が最も低水準: ここでは2005年の福知山線脱線事故には言及しない
 - JR東海>JR東日本>JR西日本の構造は、コロナ禍後でも変わらない
- JR九州は2016年の完全民営化後、経常利益拡大

2. 非上場JR3社

- JR貨物は、最近、経常利益がやや高まる
- とくにJR北海道の経常損失額が大きく、変動幅も大きい: 分割・民営化の「影の部分」(注2)

3. JR各社の共通性関連事業の拡大=脱鉄道(省略)

注1)「当社は……今後も変わらずに在来線の運営」(JR東海『統合報告書2023』1頁。

注2) 石井幸孝『国鉄「日本最大の企業」の栄光と崩壊』中央公論社、2022年、338頁。

IV-③-b. JR 北海道の「経営崩壊」と在来線の大幅削減

36

1. JR北海道の「経営崩壊」

- 経営危機の要因(注1)
 - 経営安定基金運用益の低減: 1987年度498億円、2000年度296億円、2010年度229億円
 - 修繕費の拡大、そして「負のスパイラル」
 - 2011年から2013年:投資不足を背景とする列車火災事故→設備投資・修繕費の増加(注2)
- ### 2. 2016年11月、単独では維持困難な線区(13線区、1237km)公表、以後 廃止進む(表16)
- ### 3. JR北海道、JR四国、JR貨物への政府の経営支援: 2021年までに約1.4兆円(注3)
- 自立採算経営の「破綻」
 - 政府は完全民営化の「旗」を下ろさず
 - 「国としては、国鉄改革の趣旨を踏まえ、残るJR北海道、JR四国、JR貨物の完全民営化に向けた取組を進める」(注4)

注1) 宮田和保「JR北海道の危機はいかにして生じたのか」宮田和保ほか編著『地域における鉄道の復権 持続可能な社会への展望』緑風出版。

注2) 安部誠治「JR北海道の連続不祥事と再生への課題」『社会科学論集』第142号、2014年。

注3) 大嶋 満「JR北海道・四国等の経営自立に向けた支援の継続・拡充—JR二島支援法(国鉄債務処理法等改正案)に関する国会議員—」『立法と調査』第435号、2021年。

注4) 国土交通省鉄道局「国鉄の分割・民営化から30年を迎えて」(<https://www.mlit.go.jp/common/001242868.pdf>)。

参考 JR各社の一人
一ヶ月平均給与

(単位:千円、未満四捨五入)

	1995年度	2008年度	2019年度
JR北海道	508	484	402
JR東日本	591	606	562
JR東海	542	653	659
JR西日本	545	575	538
JR四国	419	488	415
JR九州	445	521	477
JR貨物	498	444	486

注) 規年内賃金、規格外賃金、臨時賃金の合計。

表16 JRの「経営判断」で廃止した路線

線区名称	事業者名	区間	廃止年月	営業キロ
七尾線	JR西日本	和倉温泉-輪島	1991年9月	48.4
函館線	JR北海道	砂川-上砂川	1994年5月	7.3
深名線	JR北海道	深川-名寄	1995年9月	121.8
美祿線	JR西日本	南大嶺-美祿	1997年4月	2.8
信越線	JR東日本	横川-軽井沢	1997年10月	11.7
可部線	JR西日本	可部-三段峡	2003年12月	46.2
富山港線	JR西日本	富山-岩瀬浜	2006年3月	8.0
岩泉線	JR東日本	茂市-岩泉	2014年4月	38.4
江差線	JR北海道	木古内-江差	2014年5月	42.1
留萌線	JR北海道	留萌-増毛	2016年12月	16.7
三江線	JR西日本	三次-江津	2018年4月	108.1
山田線	JR東日本	宮古-釜石	2019年3月	55.4
石勝線	JR北海道	新夕張-夕張	2019年4月	16.1
大船渡線	JR東日本	気仙沼-盛	2020年4月	43.7
気仙沼線	JR東日本	柳津-気仙沼	2020年4月	55.3
札沼線	JR北海道	北海道医療大学-新十津川	2020年5月	47.6
牟岐線	JR四国	阿波海南-海部	2020年10月	1.5
日高線	JR北海道	鷗川-様似	2021年4月	116
留萌線	JR北海道	石狩沼田-留萌	2023年4月	35.7
根室線	JR北海道	富良野-新得	2024年3月	81.7
留萌線	JR北海道	石狩沼田-深川	2026年3月 予定	14.4
合計				918.9

出所) 『鉄道統計年報』各年度版から作成。

出所) 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会「提言」17頁の表にに桜井追加。

表17 上場JR各社の株主還元額と外国人持株比率

	配当総額 (10億円)	自己株式 取得額 (10億円)	配当性向 (%)	総還元性 向(%)	外国人 等の株式 所有割合 (%)
JR東日本					
2017年3月期	50.5	39.9	18.6	32.6	35.9%
2018年3月期	53.9	40.9	18.7	32.9	34.4%
2019年3月期	57.2	39.9	19.4	32.9	33.4%
2020年3月期	62.3	-	21.4	31.4	30.1%
2021年3月期	37.7	-	-	-	27.8%
2022年3月期	37.7	-	-	-	26.9%
2023年3月期	37.7	-	38.0	-	27.7%
2024年3月期	52.9	-	26.8	-	31.0%
JR西日本					
2017年3月期	27.1	-	29.7	-	30.6
2018年3月期	30.9	-	28.0	-	30.4
2019年3月期	33.6	9.9	32.8	42.5	30.9
2020年3月期	34.9	9.9	39.1	50.3	29.8
2021年3月期	19.1	-	-	-	27.5
2022年3月期	24.4	-	-	-	27.5
2023年3月期	30.4	-	34.4	34.4	26.7
2024年3月期	34.6	-	35.0	-	33.8
JR九州					
2017年3月期	6.1	-	13.8	-	43.4
2018年3月期	13.2	-	26.3	-	38.0
2019年3月期	14.8	-	30.2	-	44.7
2020年3月期	14.7	9.9	46.9	78.6	35.5
2021年3月期	14.6	-	-	-	27.8
2022年3月期	14.6	-	110.3	-	18.2
2023年3月期	14.6	-	46.9	-	19.4
2024年3月期	14.6	-	38.0	-	21.1

注) 配当性向と総還元性向は、連結ベース。
出所) 各社『決算短信』、『統合報告書』、『有価証券報告書』などから作成。

表18 上場JR各社と大手私鉄の株主還元・配当目標とDOE(純資産配当率)

企業名	株主還元・配当目標	DOE
JR東日本	総還元性向40% 配当性向30%	2.0
JR西日本	配当性向35%以上	3.0
JR東海	安定配当	0.7
JR九州	長期安定配当	3.4
京成	安定的・継続的 配当性向10%	1.5
近鉄	安定配当	2.0
京王	業績を勘案して利益還元	1.7
京急	成長投資と株主還元への両立	1.3
京阪	公共性の高い鉄道事業のため 安定的な利益配当	1.3
阪急阪神	総還元性向30%	1.4
東急	配当性向30%以上	1.4
東武	総還元性向30%以上	1.3
小田急	総還元性向40%	2.6
西鉄	安定的・継続的配当	1.5
西武	DOE2%を下限とする累進配当	1.9
南海	公共性の高い業種のため安定的配当	1.4
名鉄	公共的使命達成のため安定配当	1.3

注) DOEは2024年3月期で連結ベース。
出所) 表3に同じ。

DOE(純資産配当率)は配当総額÷株主資本で算出

JR東日本、JR西日本、JR九州のDOEは他の私鉄に比べると高い

IV-③-c. 上場JR会社の株主重視経営とローカル線の分離

- 株主重視経営の実際 (表17、表18)
- JR九州における株主重視とBRT化(注)
 - 2019年外国人株主の要求から99億円の自己株式取得
 - 日田彦山線存続のための年間維持費1.6億円負担せず、BRT化へ
- JR東日本とJR西日本のローカル線廃止の根拠としての「内部補助崩壊論」とその批判
 - 「内部補助崩壊論」とローカル線分離の動き
 - 2020年度決算での赤字を契機とする「内部補助崩壊論」(図15)
 - 2022年4~7月輸送密度2000人未満の線区別収支公表とローカル線分離協議の「進展」(表19、図16)
 - 2023年4月、改正地域公共交通活性化再生法 鉄道特性論に基づく分離(資料6)と鉄道特定線区再構築協議会設置および資金支援
 - 「内部補助崩壊論」批判
 - 制度からの批判: 広島県知事等(資料8)
 - 実態からの批判
 - コロナ禍からの経営好転、とくに関連事業(表20、表21)
 - 輸送密度2000人未満の赤字額合計と株主還元額(表22)
- 解決の方向性
 - JR体制維持なら、内部補助に合理性、見直す場合: JR改革案 次の課題

注) 桜井 徹「地域公共交通の危機とその再生に関する論点」『前衛』第1013号、126頁

図15 JR東日本の「内部補助崩壊論」



出所) JR東日本「JR東日本の地方交通線の現状と取り組みについて」2022年2月14日(国土交通省有識者委員会への提出資料)。

図16 JR東日本の赤字ローカル線分離とその改革方向



出所) JR東日本「運輸事業: 在来線ネットワーク」『ファクトシート』(2023)。

資料6 鉄道特性論について

① 政府とJR各社の見解

- a. 政府の見解:「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(2023年8月31日):
「一部のローカル鉄道においては、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因により、輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない状況が見られる。こうした状況の中で、地域の関係者や当該ローカル鉄道の利用者にとって最適な形で交通手段の維持・確保を鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界」
- b. 鉄道特性が発揮できる基準
1. 政府の見解: 4000人
 2. JR各社の見解: 2000人

② 移動権から見た鉄道特性

- a. 大量輸送
・ 1日平均輸送密度で把握する問題か
- b. 利便性: バス転換による利用者の減少(資料7)
1. 速達性
 2. 定時制
- c. 安全性
- d. 他のモード、とくに自転車等との併用可能
- e. 環境面の優位性
- f. 駅の拠点機能: まちづくり
- g. リダンダンシー(redundancy; 災害時の多重性)機能 (花角新潟県知事)

出所 「クルマ社会を問い直す会」その他報道資料から作成。

表19 JR東日本とJR西日本の協議対象区間の概要

路線名	陸羽東線	大湊線	津軽線	久留里線	芸備線	吾妻線
路線区間	小牛田・新庄間	野辺地・大湊間	青森・三厩間	木更津・上総亀山	備中神代・広島間	渋川・大前間
同上距離(km)	94.1	58.4	55.8	32.2	159.1	53.3
同上輸送密度	687	392	325	770	1170	1932
協議対象区間	古川・新庄間	野辺地・大湊間	蟹田・三厩間	久留里・上総亀山間	備中神代・備後庄原間	長野原草津口・大前間
同上距離(km)	84.7	58.4	28.8	9.6	68.5	13.3
同上輸送密度	708, 44, 254	392	80	54	84	263
協議開始日	2022年10月20日	2022年12月22日	2023年1月18日	2023年5月1日	2024年3月26日	2024年5月23日

- 特徴
1. 吾妻線は最も最新
 2. 協議対象区間は、大湊線以外は、路線の一部に限定
 3. JR東日本の各協議会は任意協議会で各県内に対して、芸備線は改正地域公共交通活性化再生法に基づく特定線区協議会で関係自治体は岡山・広島両県にわたる
 4. JRの戦略: 各個撃破
 5. 住民運動は孤立分散

注1) 輸送密度は営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員で、平均通過人員とも呼ばれる
計算式=輸送人員キロ÷営業キロ÷365日(又は366日)。
注2) 本表での輸送密度は2022年度の数値、但し、芸備線の協議対象区間のみ2019年度の数値。
いずれもJR東日本、JR西日本各公表数値。

出所) 「鉄道協議会日誌」および新聞報道などにより作成。

資料7 バス転換は利用者減

① 山崎ほか(2005)

- a. 名鉄三河(山)線: 2002年度の鉄道利用者数30万7694人、1便あたり22人、2004年度の代替バスは15万344人で1便あたり11人
- b. バス転換後に利用者が減少する理由: 運賃、運行頻度、定時性、所要時間+α

② JR北海道学園都市線(北海道医療大学~新十津川)2020年廃止:廃止前の鉄道利用者115人、廃止後のバス利用者2022年度38人 (NHK, <https://www.nhk.or.jp/hokkaido/articles/slug-nb508c26a1419>)

③ 気仙沼BRT(前谷地~気仙沼間): 鉄道時代872人、2019年度BRT263人 (https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2016-2020.pdf)

④ 大船渡線BRT(気仙沼~盛岡): 鉄道時代426人、2019年度BRT274人(同上)

⑤ 鹿島鉄道線(石岡~鉾田駅・茨城空港間): 鉄道廃止直前2006年度乗車人員は83.5万人、2019年度で約35万前後 (https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/toshikei/kikaku/machi/documents/3538-10-13_2.pdf)

名鉄三河(山)線と代替バスの比較

	鉄道	代替バス
運行距離	8.6 km	8.9 km
運賃(箱根~西中金)	290 円	200 円
運行本数	平日: 20 往復 休日: 19 往復	平日: 20 往復 休日: 15 往復
所要時間	15 分	20 分
運行時間帯	平日: 6:10~22:33 休日: 6:10~22:33	平日: 5:55~22:23 休日: 6:30~22:23

山崎ほか(2005)
利用者減は鉄道よりバスの方が大きい



出所) 山崎基浩ほか(2005)、「利用者意識からみた鉄道とバスの比較研究—豊田市『さなげ足助バス』を例として—」第31回土木計画学研究・講演集No.128などから作成。

資料8 内部補助崩壊論についての自治体からの批判

広島県知事

「そもそも国鉄改革によって誕生したJRグループは、不採算路線も含めて維持ができるように制度設計されたものである。そうしたスキームが維持できなくなった以上は、国も政策の根幹として鉄道をどうすべきかの考え方を示すべきであり、新たな枠組みを作らなくてはいけない」(注)

表20 JR東日本(単体)の経営成績

(単位: 億円)

	鉄道事業収入	鉄道事業営業損益	経常損益(単体)	利益剰余金(単体)	株主還元額
2018年度	20,284	3,524	3,548	21,692	971
2019年度	19,692	2,540	2,601	22,284	623
2020年度	10,905	(5,146)	(5,177)	16,718	377
2021年度	12,547	(2,537)	(1,777)	15,348	377
2022年度	16,083	30	460	15,495	377
2023年度	18,481	1,979	2,023	16,565	529

注) 榎田泉「広島県知事が主張『国はJRのあり方を議論すべき』」『東洋経済online』2022年9月20日。

出所) JR東日本『ファクトシート2023』および同『有価証券報告書』2024年3月期などから作成。

表21 JR東日本連結のセグメント別売上高・利益

(単位: 億円)

		運輸事業	流通・サービス事業	不動産・ホテル事業	その他	調整額	連結計上	
							額	割合
売上高	2018年度	21,230	5,937	3,695	2,592	(3,434)	30,020	70.7%
	2019年度	20,811	5,736	3,693	2,746	(3,521)	29,465	70.6%
	2020年度	11,677	3,799	2,915	2,435	(3,181)	17,645	66.2%
	2021年度	13,328	3,122	3,756	2,084	(2,503)	19,789	67.4%
	2022年度	16,803	3,535	4,097	2,231	(2,712)	24,055	69.5%
	2023年度	19,180	4,156	4,349	2,540	(2,927)	27,301	70.3%
利益	2018年度	3,419	392	814	238	(15)	4,848	70.5%
	2019年度	2,505	343	746	238	(26)	3,808	65.6%
	2020年度	(5,323)	(135)	151	147	(43)	(5,203)	
	2021年度	(2,853)	141	1,078	11	(2)	(1,539)	
	2022年度	(240)	352	1,115	172	6	1,406	-17.1%
	2023年度	1,707	540	1,001	219	(16)	3,451	49.5%

出所) JR東日本『有価証券報告書』から作成。

表22 上場JR各社の株主還元額とローカル線の赤字額

(単位: 10億円)

	株主総還元額	2000人未満営業収支差
JR東2019	62	▲69
JR東2020	38	▲71
JR東2021	38	▲68
JR東2022	38	▲65
JR東2023	53	—
JR西2017-19平均	40	▲25
JR西2018-20平均	36	▲25
JR西2019-21平均	29	▲25
JR西2020-22平均	25	▲24
JR九2018	15	▲6
JR九2019	25	▲6
JR九2020	15	▲7
JR九2021	15	▲5
JR九2022	15	▲6
JR九2023	15	—

注) 輸送密度2000人未満の線区数と営業距離は、JR東日本、66線区、2,218km、JR西日本、30線区、1360km、JR九州、24線区、823km。

出所) 『有価証券報告書』各期、各社の線区別経営状況から作成。

V. 鉄道ネットワーク活性化のために: JR改革案

① JR改革の先行研究

- a. 大塚良治 江戸川大学教授 (資料9)
- b. 石井幸孝 元JR九州社長・会長(資料10)

② ローカル線を巡る新たな動き

- a. 自治体によるJR西日本の株式購入(真庭市、亀岡市各1億円): 発言権の確保
- b. JR西日本城端・氷見線の分離と第3セクターへの移管とJR西日本の150億円拠出
 - 1. 2024年2月 鉄道事業再構築実施計画事業認定 (資料11)
 - 2. 鉄道再構築事業・移管後におけるJR西日本の拠出額の位置と根拠 (資料12)

③ 筆者のJR改革案 (資料13)

資料9 大塚良治氏の改革案

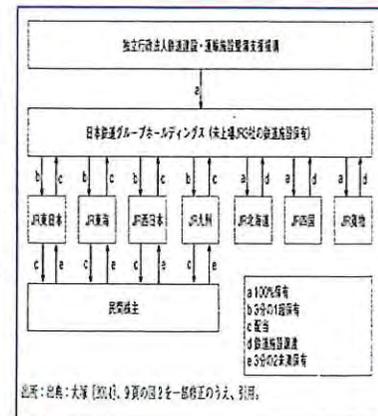
① 特徴

- a. 持株会社日本鉄道グループホールディングス(JRHD)を鉄道建設・施設整備支援機構の全額出資で設立
- b. 非上場JR3社(JR北海道、JR四国、JR貨物)はJRHDの全額出資、同3社の施設はJRHDが保有
- c. 上場JR4社(JR東日本、JR東海、JR西日本、JR九州)はJRHDが3分の1超出資
- d. 上場JR4社の株式取得必要費用は、約2.7兆円、財源は非上場JR3社への経営支援額約0.5兆円、支援機構の利益剰余金、約1.2兆円、のほか鉄道ユニバーサル利用料金

② 論点

- a. ローカル線問題はとくに言及がない
- b. 上下分離は、JR北海道とJR四国のみに限定

大塚良治(2021)『JRグループの再編』宮田ほか編著『地域における鉄道の復権 持続可能な社会への展望』緑風出版、244-257頁。図は、同上、252頁。



資料10 石井幸孝氏の改革案

① 内容(抄出)

- a. 全国新幹線網の旅客と貨物での対等利用、「新幹線物流」の開始
- b. 新幹線輸送会社の下部構造はJR本州3社が保有、整備新幹線は現行方式を継続
- c. 非上場3社は半官半民を目指し、JR北海道とJR四国の下部構造は「官」が負担
- d. JR北海道・JR四国・JR貨物は上場を目指す(「官」出資比率の3分の1)、「官」とはJR貨物は国、JR北海道は国と道、JR四国は国と四国4県
- e. JR東日本、JR東海、JR西日本、JR九州の株式の一定比率、「国策上」、国・公的機関による買取
- f. 将来目標: 7社体制
 - 1. 地域分割の在来線による旅客6社
 - 2. 「半官半民のJR新幹線会社」: 新幹線(下部構造)、旅客(上部構造)、貨物(上部構造)の一体化

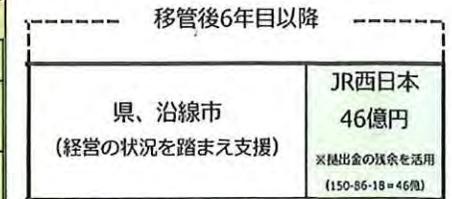
② 論点

- a. 株式取得は、真庭市や亀岡市の株式取得に共通
- b. 新幹線のみ分割を見直し、半官半民は民営化の見直し
- c. しかし、ローカル線維持についての言及はとくにない
- d. 上下分離は新幹線のみ

出所) 石井幸孝『国鉄―「日本最大の企業」の栄光と崩壊』中央公論社、2022年。

表23 城端・氷見線の鉄道再構築事業・経営移管後の費用負担

事業に要する経費と負担額 (実施計画期間中)					
区分	国	県	4市	JR	備考
施設整備費 342億円	128	64	64	86	
経営安定支援 40億円	—	11	11	18※	R11年度以降毎月 ≒拠出金拠出を逐月
計 382億円	128	75	75	104※	≒拠出金(150億円)との差額46億円は後年度(移管後6年目以降)の負担に備え、経営安定基金に積み立て



(計画期間の5年間で約36億円)

・JR西日本は、実施計画(2024年度から10年間で)に104億円、実施計画終了後、移管後6年目以降に46億円、全体で150億円拠出。しかし150億円拠出の根拠不明

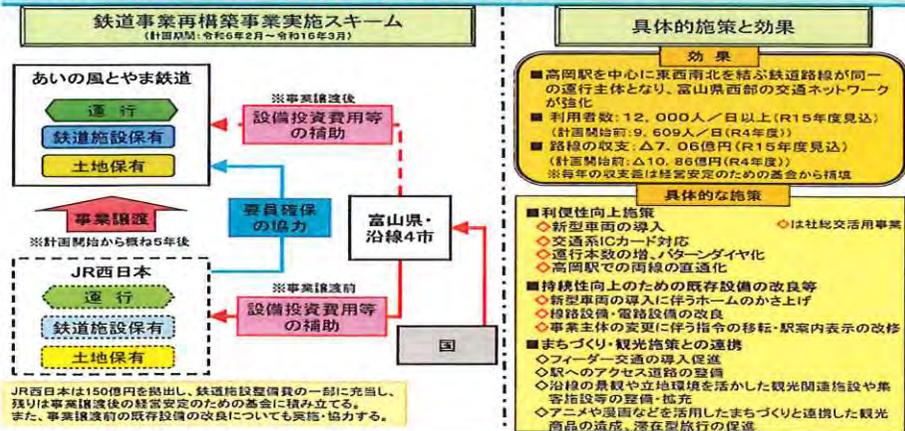
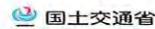
収益還元法で計算すると、150億円は18年間における企業価値(マイナス)となるが、JR西日本は417億円、拠出すべき(資料11)

出所) 「第5回 城端線・氷見線再構築検討会資料 城端線・氷見線再構築実施計画 最終案概要」から抜粋。

出所) 「第4回城端線・氷見線再構築検討会資料 城端線・氷見線再構築実施計画(案)の概要」別紙 3から抜粋。

資料11 国交省認定による事業再構築事業

城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業の概要



JR西日本は150億円を拠出し、施設整備費の一部に充当し、残りは事業譲渡後の経営安定のための基金に積み立てる。また、事業譲渡前の既存設備の改良についても実施・協力する。

出所) 国土交通省鉄道局鉄道事業課「城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画の認定について」。

資料12 収益還元法(DCF)から見た150億円の根拠と妥当性

① DCF(Discounted Cash Flow)法

- a. 将来にわたって生み出す収益(キャッシュフロー)を現在価値に割り引いて
- b. 企業価値を評価する手法である(野村證券「証券用語解説集」)

② 計算法

- a. 収益(キャッシュフロー)÷割引率
- b. 割引率(利回り)は金利を基準に決定

$$\sum_{t=1}^n \frac{R^t}{(1+r)^t} = \frac{R}{r}$$

nが無限大

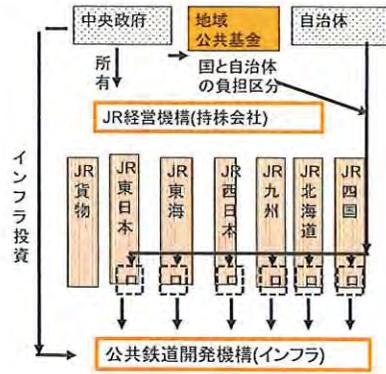
t: 年数, R: 収益, r: 割引率

③ 赤字ローカル線譲渡への適用

- a. 買い手が売り手にマイナスの金額で譲渡=売り手が買い手に金額を支払って譲渡
- b. 城端・氷見線の譲渡にDCFで価格を決定した場合(減価償却等は省略)
 - 1. 収支差額: 2022年度▲10.86億円
 - 2. 150億円の根拠、10.86億円の場合、割引率2.6%(公正報酬率)で割ると、18年で153.6億円。これはJR西日本が全体で18年間の経営支援を行うとしていることと整合性がある
 - 3. だが、ローカル線は公共財産であるので無限に存在するものとして企業価値を算定する必要がある。この場合、417億円、JR西日本は拠出すべきである

資料13 筆者のJR改革案

- ① 持株会社 JR経営機構を設立し、7JR会社を子会社とする
- ② 上下分離、インフラ部門は公共鉄道開発機構とする。政府のインフラ投資計画で鉄道と道路投資の配分を適正化
- ③ ローカル線維持の為に地域公共基金を設立し、自治体と国の一定の負担区分の元で、ローカル線に資金援助する
- ④ 地域公共基金の財源は
 - a. ドイツのようなガソリン税を活用する
 - b. JRから分離する場合は、収益還元法で算定した金額をJRが交付する



注) 1. 各JR旅客会社の近距離輸送は運輸連合の対象。
2. 口はローカル線輸送の路。
出所) 筆者作成。

VI. むすびに代えて

- ① JR体制=分割・民営化の元で鉄道ネットワークが維持されていないことに関して、分割・民営化を支える二つの論理にわけて、鉄道ネットワーク衰退の外的要因、内的要因を分析した。
- ② その上で、論者によるJR改革案の検討と、新しい動きを勘案しつつ、筆者なりのJR改革案を提示した。
- ③ 労働組合が、こうした改革案を提示するのは困難かもしれないが、今日、鉄道ネットワークに関わって生じている問題の多くが分割・民営化に帰因していることを明記して、利用者の利便の改善と労働条件の向上に取り組んで戴きたい。
- ④ 逆に、そうした現場における活動が、分割・民営化の見直しを迫ることになるのである。

第1ターンの

「公共交通を取り巻く現状の状況と課題」

1. 三江線廃止の取組と代替バス転換の現状と課題

鳥取県江津市で市議会議員をしています。越田好雄です。JR時代の職場は、浜田列車支隊で車両検査の仕事をしていました。私からは、2018年3月で廃線となった「三江線廃止の取組と代替バス転換の現状と課題」について、報告させていただきます。こうした場での経験がないので冒頭の意に沿う報告になるのが心配ですが、よろしくお願ひします。

江津市は、公共交通を使って「東京から一番近い都市」と言われています。テレビ東京の田村淳のTaMaRuBa(たまりば)という番組でもとりあげられています。人口は約2万2千人、鳥取県8市で一番小さい市です。三江線は、鳥取県江津市と鳥取県三次市を結ぶ103.1kmの路線で、江の川という中国地方最大の河川194kmに沿って走っていました。



■2010年(平成22年)に、沿線6市町とJRで「三江線活性化協議会」を設立、76項目の利用促進策を2011年から5か年の取り組みが行われ、2012年(平成24年)10月~12月列車時刻の短縮を目的としたダイヤの17種のバス増便実験がされ、結果は、1便当たり利用4人増、残念な数字。「増便が収益増につながる」と結論付け、社会実験は三江線廃止に向けたデータ集めでもあった。

■2012年11月「三江線の維持・存続を考えるシンポジウム」三江線を守る会などが主催で、行き違い設備の復活、安全対策など求め「遠慮にも人あり、暮らしあり」というスローガンで取り組んだ。「遠慮にも人あり、暮らしあり」は「遠慮に責任」と「遠慮でも生きる権利がある」という「人間としての尊厳」の表したものです。シンポジウムで「利用促進も人口減少や少子化高齢化の中では限界があるが、乗って採算取り組みしなければならぬ」と問題提起もされた。

JR西日本は、三江線廃止は既定路線として用意周到に廃線のシナリオを描いていた。

■2013年(平成24年)8月委員災害の長期間不通は廃線されるのではと心配したが、2014年に復旧、その年に三江線全線開通40周年を迎え、記念イベントが盛大に行われ、米子支社長は「沿線自治体と一緒に活性化に向け利用促進を頑張りますよ」とあいさつ。「三江線廃止の動きはしばらくはないのでは?」と「強い期待感」は迎えと迎え「舌の根も乾かぬうちに」、2015年(平成27年)10月17日「三江線廃止の検討。2017年10月廃止、具体的に決まったものではない」と、正に「怪現に承」の報道に愕然とした。

■2016年(平成28年)9月1日「どのような形態であっても行わない」として廃止届けを出し平成28年(2016年)9月末までには行うと表明し、2018年(平成30年)3月31日で58年の歴史に幕を閉じ、三江線が廃止になった。

全長103.1kmの路線で、分割民営化以降、本線で10%を超える路線の全線廃止は2000年に鉄道事業法が改正されて、JR西日本が初めてケースとなった。

(3) 鉄道事業法改正で全線廃止は初めて

当時の真鍋社長「三江線のケースは他のエリアモデルケースになる」と発言し、三江線廃止は本次線に波及する事が懸念された。

■JRの考え方

- ① 輸送密度を踏まえると、鉄道の特性を發揮していない
 - ② 輸送モードとして鉄道が地域にニーズに合致していない
 - ③ 三江線活性化協議会で5か年の利用促進は、利用者の減少に効果なかった。
 - ④ 自然災害リスクの高まり、被災と復旧の繰り返しは社会経済に合理的でない。
- 当時の河川鳥取県知事は、三江線廃止に対して、中立的立場として行司役で徹した事で、三江線廃止に対する態度は明らかにしなかったことで、廃線の流れが作られた面があったのではないかと、都道府県の対応が重要であり、大きく影響すると言えます。

(1) 三江線廃止の経緯

分割民営化前から廃線の心配はあった。
■1987年分割民営化の際に、三江線は特定地方交通線でしたが、代替輸送道路が未整備と合う理由で廃線は進められていた。鉄道は地域にとっては単なる移動手段にとどまらない大きな意味を持っている。

若者が都会に流出する中で、残された父母は「この鉄道が息子の肩につながっている」と、都会のような交通を望んでいない。「これに乗って行けば子供の所に行ける」という心の支えであり希望でもあった。

中山間地の回で採算を求められても取れるわけない、人口減少、過疎と過密の中で少子高齢化は、地方に住んでいる者の責任でも何でもない、鉄道を奪われ公共交通を切り捨てられ、移動の自由の制限は、この上ない理不尽と言えます。

■1998年(平成10年)4月 JR西日本が鳥取支社が可部線可部・三段峡間の廃止を検討していることを報道、同日、同支社は緊急記者会見を行い、検討中であるが自然面はないと発表した。

(注2000年の鉄道事業法(許可制から届け出制)改正を見越し、2003年可部駅-三段峡駅が一部廃線)

■1999年(平成11年)3月、川戸駅の行き違の設備(ポイント)が撤去(同時に川平、田原、石見梁瀬永塚も撤去)され、江津・川本間(32.6km)が開通区間になり、三江線廃止の危機感から、ポイントの復活など求め「三江線を守る会」を設立させ存続運動を取り組んできた。

(2) 安全無視、利便性は二の次の姿勢

川戸駅の行き違の設備(ポイント)撤去は、通勤通学に影響を与え、江津朝5時53分の次に江津から川本方面の列車は12時36分では、江津方面から川本高校(現在は鳥取中央高校)に通学が困難となり、川本町は生徒の確保で通学バスを運行したことで、より利用者が少なくなった。

■三江線、安用災害による長期間不通
2005年(平成18年)と2013年に豪雨災害では、1年間の不通後に復旧がなされ、その際に、區区ながら「法面や落石対策等の災害対策をしなさい」と指導されたが、JR西日本は具体的な落石対策は行わず、江津・川本間の危険箇所73か所を25km/hの低速運転で対応し、代行ダイヤが正規のダイヤとなった。
危険と隣り合わせの線路は、落石を発生し直前に停止し乗り上げたりも発生し、一歩間違えれば江の川に転落という、安全無視、利便性軽視の上に、運転士も命がけの線路でもあった。

(4) 三江線代替交通の現状と課題

■JR西日本は、持続可能な新交通プランに、初期投資が10年間のランニングコストの支援金を提示。

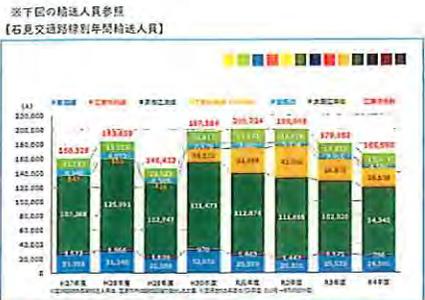
◆三江線代替交通に対するJR西日本からの支援金総額	
①代替交通の運行に係る支援	17.5億円
②地域振興に係る支援	3.0億円
③三江線沿線地域公共交通活性化事業	1.0億円
合計	21.5億円

④江津市の支援金による事業

2017年度(平成29年度)	
▼初期投資	117,022,118円
・バス停増設及びバス停施設の整備	
・生活バス車両の購入(ワゴン車2台)	
・バス運行対策補助金	
・バス乗車購入補助(50人乗り3台)	73,707,300円
・乗務員確保に係る経費補助	1,433,475円
2018年度(平成30年度)	
▼初期投資	45,073,550円
・バス停増設及びバス停施設の整備	
・トイレ整備	川平駅・バス停に整備
・バス運行対策補助金	乗務員確保に係る経費
	1,997,230円

総額	341,661,000円
2018年~2021年度に活用した金額	163,445,763円
残金	178,215,237円は積立
※三江線代替バス補助金は、市の財政で負担で運行している。	

廃止後に代替バス、利用が低迷した中で、バスに転換して利用が伸びることはない、いづれ採算が合わないという理由で切り捨てになる、一時は伸びるがその後は減少する(三江線代替バスも)



4条バス路線 6路線18系統(2024年3月末) ※4月1日から有種廃止
江津市の路線バス補助金実績(平成30年度から三江線代替バス補助金)

※補助対象期間は10月1日～翌年9月30日

年度	全路線経費(千円)	三江線経路補助金(千円)
平成27年度	23,586	4,133
平成28年度	23,756	4,146
平成29年度	26,427	4,359
平成30年度	31,973	2,132 (3,783)
令和元年度	28,827	7,026
令和2年度	28,862	6,635
令和3年度	31,321	13,846
令和4年度	28,112	9,225

(※三江線代替バス補助)

2024年以降で運転手5人の人員不足から、令和6年度4月から、浜田～有種温泉線由・江津駅までの有種バス路線廃止された。
運行距離や利用人員などから本来は、三江線廃止から6年7ヶ月が経過の三江線代替バス廃止が相上り上っていたが、10年は支援される三江線代替バスという社会的な影響から今回は有種の廃止となった。本年10月から三江線の代替交通の運行時刻変更や3便の減便が行われ、高校生の帰宅後の帰宅に影響するダイヤとなっており、3年後は廃止の対象線区になる可能性がある。

第2ターンの「公共交通維持の重要性と利用促進の取組等について」

1. 鳥根県における公共交通の現状

各自治体は「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、江津市も令和5年度に令和9年度までの5年計画が作成されています。
市の担当課も、有種廃止を感じた。「廃止は軽微でない！廃止と減便は全く違う」と言われ、公共交通の重要性は誰もが思う所です。

(1) JRの現状は

- 2019年3月ダイヤ改正で、山陰支社内の特色・快速列車を72本の列車を削減させて最終列車の繰り上げ、浜田・出雲間は、1時間に1本はあった特色が快速で、2時間に1本の特色のみ、最長の時間毎で最大2時間30分列車が走らぬ時間帯が出来た。
- 駅舎の老朽建て替えに併せてトイレの無きや待合所のコンパクト化が進む。高校の最寄り駅では、雨・風もしのびないの苦情がある。

■西国三駅舎スリム化?



2. 資源する廃線跡地

跡地のより面近くは、雑木雑草が残り景観保全・鳥獣害対策をJR西日本に求めても跡地跡地が108キロもあり対応出来ない。茨城町のケースでは、跡地の除草(住民から要望があり)についてJRに依頼し、委託料金として年間450万円、地区単位で除草し燃料代等に充てている。

3. 鉄道遺産を利用した街づくり

「天空の駅」として知られる宇都群駅での「トロッコ列車」の運行などで観光や地域活性化に一定の成果が出ている。 茨城町では、跡地から跡地を歩道とし、トンネル内でのカフェを計画(街並みの観点から中継・・・町から活気は無くなったように感じる(後増職員)「もっと早く跡地の魅力に取り組みれば・・・」との声も

4. まとめ

- ① 利用促進として、乗って取り組みが必要だが、過疎化が進む中で少子化・高齢化で人口減少する中で限界がある。
- ② 利用促進策は、交通事業者がメリットを感じられる取り組みも開かれる。
- ③ 鉄道事業法の改正、JRと私鉄を一律に適用でなく、路線維持のための法整備。

と言う事を述べて報告とさせていただきます。

川本町は、代替交通維持は地元の高校の専任にもかかわらず、川本一江津を1日6往復するバス利用者は1日延べ40人、8割の32人が高校生利用。
川本町は地元に通う生徒に、居住地を問わずバス代を全額助成、利用促進と生徒確保に懸命だが、選挙負担成町負担は2018年～2021年度、1250万円～1440万円、スクールバスに切り替えた方が割増的有利性も高いが、高校生以外の交通弱者の存在は根絶できず、失った列車が町に重い課題を突き付けています。

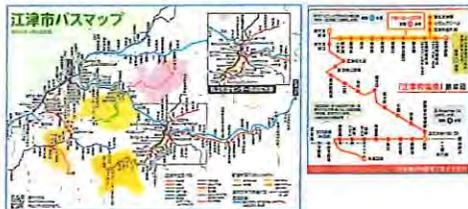
- ◎江津市も三江線代替バスによる、鉄道運賃より高くなったために選挙期間の半額補助制度を行っています。
- ◎車の運転免許自主返納後の、移動手段の確保は課題と言えます。

(3) バス・タクシーの現状

2024年以降による運転手確保と強い手不足は減便・路線廃止として顕在化している。人員確保には、休日出勤、早朝・深夜勤務の中で決まった休みが取れない働き方など処遇の改善、給与水準の引き上げが必要だが、経費の負担増となり、利用者や行政による負担の増加も不可避である。

■有種バス路線廃止による代替生活バス

4月～6月の1日の利用者数18.4人。 石見交通が運行していた2022年12月の12.0人を上回る。 生活バスを都野津線に入るようにし、江津、都野津の高校でのJR線や他の路線バスに乗り換えしやすいダイヤを設定することで住民の利用増につながっており、有種温泉の施設設備関係者からは、公共交通機関を利用して訪れる客が増えたとの声もある。



■バス・タクシーの助成制度

JRは、バスやタクシーなどの接点となる公共交通としてなくてはならない重要な交通インフラですが、専社の中で高速道路は整備され、田舎では家族が一人1台車を所有し、高齢者も免許返納をしないが、「日常の買い物、病院通いが不便」と「運転に乗り切れない」とも言われています。
江津市でも、路線バスが無いところは、デマンドや乗り合いなどの生活バス(15路線で2,100万円)は行政が財政負担を運行せざるを得ない、タクシー利用では、障がい者や要介護者には福祉タクシー利用補助(330万円)の助成制度、10月から75歳以上及び免許返納者(年齢不問)にタクシー利用補助制度(3,100万円、2万円分を半額の千円で購入、最大年間1万2千円分)が導入された。 公共交通空白地域・時間空白の解消を目指し、地域ニーズの把握と新たなモビリティサービスの実証実験としてAIオンデマンド交通の検証と実用同等のチケット販売と決済方法のデジタル化の有効性の検証がされました。
時間的空白への対応として、ランドシャアの導入(令和7年度)の検討も言われています。

■JRの利用促進策は

- ◎JRで、江津～松江7千円(特急利用) 所要時間1時間20分
 - ◎車一高速道とガソリン代で2,500円 所要時間1時間50分
 - ◎乗人数乗れば圧倒的に安いし、時間的なロスも少ない。
 - ◎鳥根県は、会議や研修に10人以上の参加者の鉄道を5分の1が利用した場合の経費の補助。(半年間で2件にとどまった)
- 会議時間の設定や列車の利便性など移動時間のロスが一番のネック。

江津市の担当課に、JRの利用促進策を聞く。「出払はJR利用を推奨し外部の会議等は列車の時間を考慮して開催時間等はしている」が実質的な利用促進は行っていない。市民の日々の生活を支える交通手段はバス(路線維持の補助金)やタクシー(利用助成)への助成になる。

2. 鉄道事業法の改正を

地方自治体は、自主財源が乏しく財源は国の交付金に大きく依存しており、JRが、鉄道維持を放棄した時点で実質的に残された選択は「バス転換」しかない。 鉄道事業法を、最低限、自治体自治体と住民との合意形成要件とする法整備が必要ではないか。

- オペレーター対応型の高規格乗降機導入によるみどりの窓口閉鎖
- 委員設置の営業時間 江津駅午前7時25分～午後5時10分 浜田駅午前7時20分～午後7時30分
- 鳥根県内で、みどりの窓口は鳥取所在地の松江駅の一室のみ。高齢者は扱いづらい(扱い方が分からず帰った)、切符購入時間の増大などで、サービス低下。
- 乗物は朝5時30分～午後11時までが、朝8時～午後8時と短縮は、「最長の時間等に体制強化(乗車を増やす)、高品質向上する事で、持続的なサービス提供に努めます」としていますが、ワンマン運転の拡大や駅の無人化など、サービスは自己責任になっている。
- 落石・倒木・車両故障・線形異常・動物との接触など列車遅延も多く、自治体からは列車ダイヤの不便さと合わせて出発時に使にくいとの声もある。
- 出雲地方と石見地方の交通格差

鳥根県でも松江・出雲地方と石見地方では人口も出ても、東西で交通格差は顕著です。
列車の本数では、
江津駅の上下線の本数 35本(上り17本、下り18本)
特色7本(上り) 7本(下り)
松江駅の上下線の本数 85本(上り44本、下り42本)
特色22本(上り)23本(下り) といった具合です。
山陰本線であるが、出雲以西はローカル線が数少ないとあるとの危機感。
2022年度の出雲市・益田間の平均通過人員は860人、赤字額34億5千万円と言われています。

■高速道路の道路整備
鳥根県内の高速道路の総延長289kmのうち、令和6年4月1日の開通区間は235km、開通率は81%。残り区間も令和7年度には開通予定で、車の所要時間は一律の短縮となる。

(2) 三江線代替交通の現状について

■鳥根、広島鳥取の沿線6市町の14路線で開始。駅から遠かった高校や病院にもバスルートを通じ、好きなところで乗降できるフリー乗降区間も設計利用促進も高めた。利用が伸びない路線など江津市で1路線廃止、鳥取市の町営バス3路線はデマンドに移行、14路線が10路線で全て赤字、2020年10月～21年9月は総額2億円のマイナス。各路線の赤字額は376万～5263万円で、収益の40倍を超える職員が乗る路線もあり、赤字は各自治体が補填。
鳥根県内の旧三江線沿線4市町の人口は廃線となった2018年は計4万2千人で、その後4年間で2800人減った。高齢化率も0.8ポイント上昇して約44.7%に上る。

- 丸山鳥根県知事
- JRは、面談からネットワークを引き組んだ。経路を維持するのは約束ではないのか。国民から借金も減らしてもらって民営化したこと踏まえ「私鉄と同じように単独に経営問題と考えるのはおかしい」と指摘しています。
- ※人口減少や少子高齢化で危機に直面しているローカル線・路線バスなどの公共交通について、日本では「採算」が前提にされているのに対して、欧米では「国民の移動の自由」を保障することが共有されています。これは欧米では「すべての人に平等に公共交通を提供する」という観点、発想が国民に根付いているためです。
公共交通はまちづくりにおいて、政府の財政支援で維持する仕組みが一般的になっています。

まとめ

JRの駅は町の玄関口であり、交通の接点として鉄道の存在はまちづくりに欠かせない存在です。
2001年には、山陰本線高速化事業(約45億円、JR負担10億円)、駅舎の改修などぶく、県や自治体が負担し実現した。地域に鉄道はなくてはならない存在である。しかし、交通インフラを守り、維持をしていただくために自治体負担は大きいものがある。そのために、市民の理解を得る公共交通の在り方について、一人一人が自分事として考えてもらう事も重要である。長に交通運輸労働者の労働環境の改善を求め、過疎・過密、少子化など人口減少による過疎化の流れを捉えていく事が関わっており、一地方の自治体だけの努力では限界があります。バス、タクシーを含めた総合的な交通運輸政策が求められていると思います。

2024年10月14日

「JR発足37年 あらためて地域公共交通を考える10・14シンポジウム」

持続可能な公共交通をめざして



私鉄総連(日本私鉄労働組合総連合会)
General Federation of Private Railway Workers' Unions

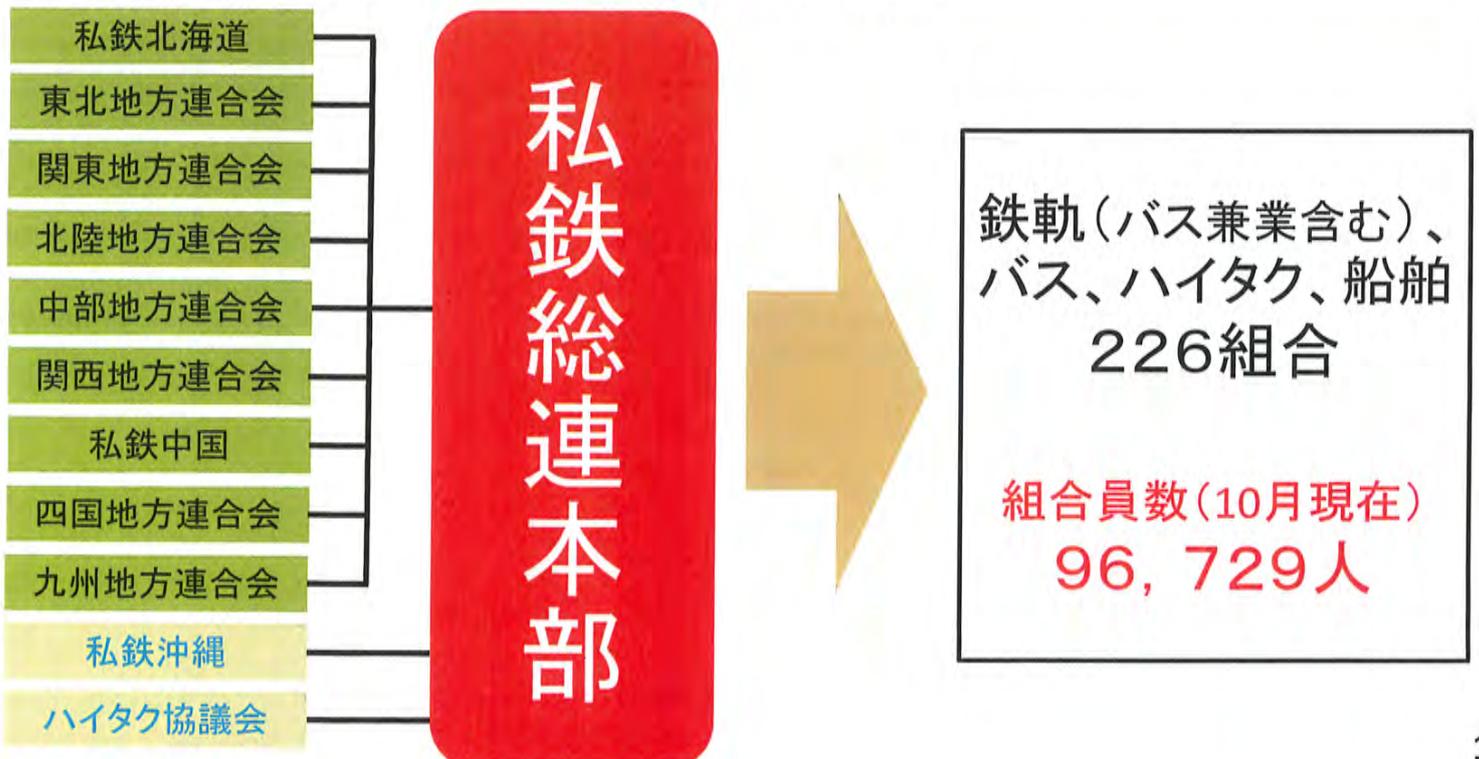
資料出所：国土交通省 他

私鉄総連の組織



私鉄総連(日本私鉄労働組合総連合会)
General Federation of Private Railway Workers' Unions

私鉄総連は1947年に結成されました。結成されてから、今日まで生活と雇用、労働条件の維持、改善と平和な社会を築く運動を一貫して進めてきました。組合員の求める課題を現実にするためには、一組合だけの運動にとどまっては難しいとの思いから、北は北海道から南は九州・沖縄までのネットワークを作り、運動の経験を交流するなかで、力を合わせ、多くの課題を克服してきました。

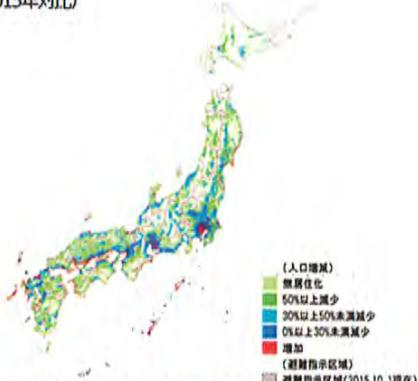


公共交通を取り巻く現在の状況と課題

地域公共交通におけるさまざまな状況

将来の人口増減状況

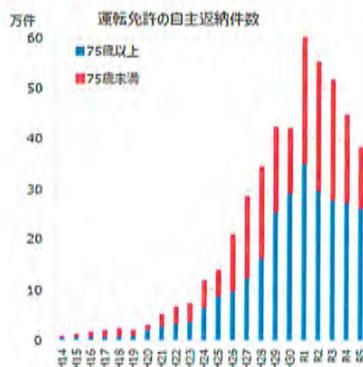
・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**
(2015年対比)



(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年統計)」等をもとに国土交通省作成

運転免許返納数の推移

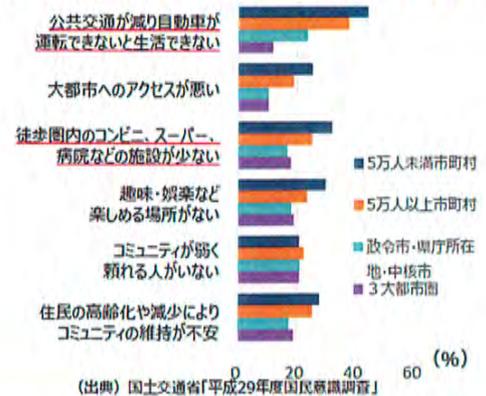
・運転免許の返納が進展しており、令和5年度において、年間**約40万件**返納された。



(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安(地域別)

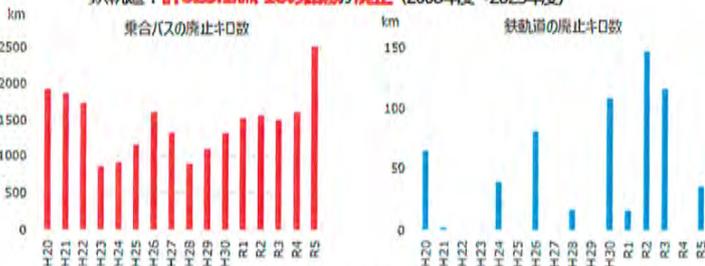
・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**



(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線廃止の状況

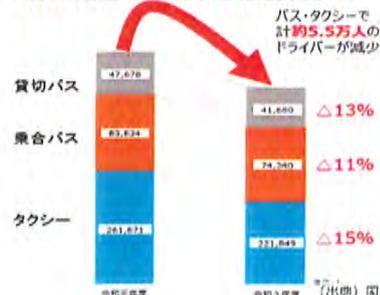
・乗合バス：**計23,193kmの路線が廃止**(2008年度→2023年度)
・鉄軌道：**計625.1km、18の路線が廃止**(2008年度→2023年度)



(出典) 国土交通省総合政策局作成

ドライバー数の状況

・乗合バス：**約1196名減少**(2019年度→2021年度)
・タクシー：**約15%減少**(2019年度→2021年度)



(出典) 国土交通省物流・自動車局作成

人口減少及び高齢化による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。現在、利用者数は、感染症以前の水準に戻りつつあるが、完全に戻りきることは見込めない。特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況にある。路線バスについても、ほぼ全ての事業者が赤字の状況にある。また、ハイタクにおいてもコロナ禍の間に、運転手が約2割減少し、結果として、全面的なライドシェア解禁の声が大きくなる。

☆利用者（**移動手段の確保に対する不安の高まり**）

- ・人口減少にともなう総需要の減少
- ・若年層の減少による通学需要の減少
- ・車の運転ができない高齢者（免許返納者）等の移動ニーズの拡大
- ・インバウンド観光客の急増によるオーバーツーリズムへの対応 など

☆担い手

- ・事業継続の困難性の増大（**公共交通の確保は危機的な状況**）
 - 中心部では過当競争、郊外では赤字路線を抱える
 - 地方自治体の公共交通に対する温度差
- ・大手・中小を問わず、要員確保と人材育成の問題、高齢化
- ・技術職場における技術の継承問題 など

交通政策第7次中期方針における交通政策要求の重点課題として

1. 長期化する感染症の影響への対応
2. 交通政策基本法と交通政策基本計画
3. **地域公共交通活性化再生法（地域交通法）を柱とした政策課題**
4. **生活交通確保維持に向けた財源の確保**
5. 災害からの復旧・復興
6. 業種別対策（共通の課題と個別の課題） など

戦後

- 増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**を確保
- 交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

- 競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進
- 国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等

2000年代～

- 地域公共交通については地域交通法の制定・改正により、各自治体を中心に「**望ましい交通ネットワーク**」を追求

2007年 (平成19年) 地域交通法制定 ● **市町村による協議会・計画**の制度を創設 ● 計画に盛り込むことができる**各種事業**を創設

2013年 交通政策基本法の制定 (基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定)

2014年 (平成26年) 地域交通法改正 ● **都道府県による協議会・計画**も可能に ● 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ ● ネットワークの**面的な再構築**の事業を創設

2020年 (令和2年) 地域交通法改正 ● 計画の作成を**自治体の努力義務**に ● **交通資源を総動員** (自家用有償運送等) ● **競争から協調へ** (※独禁法特例法も制定)

2023年 (令和5年) 地域交通法改正 ● **再構築協議会**の制度を創設 ● **共創による「リ・デザイン」**のため事業を拡充 (財政支援を大幅に拡充)

地域公共交通活性化再生法 (地域交通法) を柱とした政策課題 PRU 私鉄総連(日本私鉄労働組合総連合会)
General Federation of Private Railway Workers' Unions

1. 交通政策に精通した人材の育成

- ・地域公共交通のあり方や事業環境は、それぞれの地域で異なる
- ・地方自治体の対応に「**温度差**」がある (首長や担当者の意識)
- ・地域公共交通会議 (法定協議会) が計画を承認するだけの場になっている
- ・**労働組合の役員改選後の対応** (交通政策に関する情報共有や学習、事業者との連携)

2. 持続可能な公共交通するために

- ・地域公共交通計画の内容について (既存の公共交通と補完する輸送との関係性など)
- ・AIオンデマンド交通などの**実証実験**の内容について (クリームスキミング的な参入)
- ・幹線系統など**広域の経済圏単位での考慮** (都道府県の指導性、各市町村との連携強化など)

3. 「公共交通」の理念を広げ、交通労働者としての誇りを確立

- ・第6次中期方針に提起されている「**公共交通**」という**思想の拡大**
- ・地域住民や利用者との関係性強化 (座談会や沿線懇談会など)
- ・自治体開催の行事への参加や話題提供
- ・**自らが地域に飛び込むことの重要性と必要性を認識**

安定的な財源を確保することは、安全運行の確保や利便性維持にも関わる交通政策要求の最優先課題

- 生活交通の確保は私鉄総連の最も重要な政策となる。一方で、規制緩和以降、内部補助が十分に機能しなくなり、全国の多くの地域で人口減少が進むなかでは、民間事業者の自助努力だけで生活交通のネットワークを維持することは困難になりつつある。(コロナ禍でさらに状況が悪化)
- 国の地方バス補助制度の変遷により、利用者の利便を損なうばかりでなく、働く者にとっても中休勤務が増加するなど負担が増す結果(長時間労働が常態化)となり、要員不足の一因となっている。(改善基準告示改正にともなう対応により、改善に向けた取り組みが進んでいる。ただし、要員不足のため、やむを得ない路線の廃止や減便なども行われている。)

☆利益を確保することが困難な路線は、上下分離・公有民営方式などの導入を求めていくことも必要。

- 生活交通確保に向けた国の財源は、①一般会計(地域公共交通確保維持改善事業) ②地方交付税交付金・特別交付税交付金などで賄われているが、政治の動向に左右されやすい。

☆生活交通確保・維持に向けた基金の創設など安定的な財源の確保が必要。

例えば、「公共交通目的税」に近い制度として「国際観光旅客税」があり、観光立国に向けた取り組みに活用することができていることから、こういった制度を参考に、若しくは拡充による支援の創設の可能性などを模索する必要があると考えている。

国民(利用者や住民など)の公共交通維持の重要性への理解を深めたうえで、一般財源から支出されるのが確実な方法ではあるが、一朝一夕に進むものではないため、まずは、**適正運賃を求めつつ「全てを利用者負担としない」**ことを前提に、具体的には、①多様な財源の組み合わせで所要額の確保、②中期的には、ガソリン税、自動車関連諸税、炭素税などの一部を公共交通確保維持のための目的税として基金を創設し活用する、③上下分離方式や運賃の一部を公的に負担する仕組みの確立、などをめざす。

8

公共交通維持の重要性と利用促進の取り組み

1. 交通政策要求の基本目標

既存の公共交通の維持や利便性向上を果たすことに止まらず、地域、年代、職業を問わず、人々が必要とする時に利用できる公共交通の提供可能範囲を拡大させ、**限りなく面に近い、網目状の移動**を地域住民に提供すること。

2. 交通政策要求の基本的内容

現状の公共交通の運営が市場原理に基づく「利益優先」「事業者まかせ」「過小な公的支援」などの政策転換を求めるとともに、特に「**内部補助」「自助努力**」での公共交通の維持の時代ではないことを**共通認識**としなければならない。同時に働く者の任務としては、「利用者あるいは利用したい人」の立場で**地域住民に保障すべき最低限以上の公共交通の実現に向けた積極的な政策**を国、地方自治体などに求めること。

3. 運動のカギを握る地域での連帯と政治力

国や地方自治体の政策転換をはかるためには、**強力な政治的力量が必要**となる。政策要求実現をめざす時に、産別に結集している強み、同時に、地域における利用者・住民との連携、そして交通政策要求と活動に賛同する政党などの協力関係の強化で私たちの運動を広めていくことが求められる。

4. 事業者との関係

私鉄・バス・タクシーは、公共交通という「公益」事業であることは言うまでもない。事業者は当然として、公共交通の維持発展に尽力すると同時に、経営側として、労働者に対し、雇用と良好な労働環境を保障する責任を持っている。今後も企業責任を明確にし、**交通労働者の生活と雇用を確保していく視点は基本**であり、同時に、当該地域における**労使で共通する交通政策課題**については、**共同行動として積極的に取り組む**ことが必要。

徳島県南部における共同経営（並行モード連携モデル）の概要

【共同経営の内容】

① JR乗車券類で徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」の途中乗降区間の利用を可能とする。

① JR乗車券類で徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」の利用を可能化



② 鉄道とバスを乗継ぐ場合、JR乗車券類による通し運賃を適用する。

② 通し運賃の適用



国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」を加工して作成

【共同経営の効果】

- バスと鉄道の双方を同じ交通サービスとして利用することが可能となるため、徳島県南部地域における公共交通サービスの**利便性が向上（運行本数増加／平均運行間隔時間短縮）**する。
- 利用者の増加に伴う増収により交通事業者の**経営力を向上し、基盤的サービスの提供の維持**に繋げる。

【具体的な効果】

➢ 同じ運賃体系で利用可能な交通サービスの運行本数

鉄道サービスのみ	→	鉄道+バス
16~28本		24~36本

運行本数が実質8本増加

➢ 同じ運賃体系で利用可能な交通サービスの運行間隔

鉄道サービスのみ	→	鉄道+バス
85~91分		62~66分

平均運行間隔が20分以上短縮

今まで	これから
阿南発（牟岐方面）	
12:21	12:21
	13:03
14:21	14:21
	15:33
15:50	15:50
19:22	19:22
	19:58
22:12	22:12

12

共同経営が実現に至った背景／今後に向けて

【共同経営が実現に至った背景】

- ◆ **利用者減少や労働力不足等、交通事業者として抱える共通問題の一致**
- ◆ **徳島県が地域公共交通サービスを鉄道・バスの別関係なく総合的に捉え、協議会を開催**
- ◆ **徳島県が実施する地域公共交通施策に関して、JR四国及び徳島バスは交通事業者として協力**
- ◆ 運輸局の協議会過程からのノウハウ面等のサポート

【今後に向けて】

- ◆ 共同経営の成功に向けて
 - 関係者との更なる連携
 - 運賃面以外の利便性の向上
- ◆ 更なる持続可能性の向上に向けて



▲ 駅電光掲示板でのバスの案内（阿南駅）
◀ バスも組み込んだ駅発車時刻表

【徳島バス】

- 鉄道とバスサービスを総合的に捉え、**徳島県の公共交通ネットワークを再構築**

【JR四国】

- MaaSの考え方下、鉄道やバス等の各モビリティが特性を活かし有機的に連携
- **「公共交通ネットワークの四国モデル」の構築**
→ 関係事業者のご理解、運輸局の支援に加え、**交通事業者の事業エリア単位で地域の公共交通をグランドデザインする**
県の理解が不可欠

松本地域公共交通利便増進実施計画(エリア一括協定運行事業)

国土交通省

新規(令和5年9月認定)

- 松本地域では、**地域公共交通をインフラ**として捉えて、行政が主体となった**路線再編や系統の新設等**を実施。
- また、公募型プロポーザルにより選定した交通事業者との間で締結した協定に基づき、行政が主体的に設定したエリア全体での交通サービスの提供について、市が5年間にわたり負担金(交通サービス購入費)を支出する「**公設民営型**」のバスネットワークに移行。
→官民共創により、**全国初の「エリア一括協定運行事業」を実施し、利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を実現。**

事業の内容

① 重複路線の整理、長大路線の分割

(空港今井線、松本・島内線、南松本・山形線等)
複数路線が運行する区間について重複を解消。また、長大路線については、路線を分割しつつ、廃止区間の代替手段として、既存路線のルート変更で対応。

② 地域ニーズに応じた増便や系統の新設

(信大横田循環線、山形線、神林ライナー、合庁ライナー等)
通勤通学など地域ニーズに応じて、朝夕時間帯等の増便や系統の新設を実施。

③ 運賃のキャッシュレス化や情報発信の強化(関連事業)

地域内全路線に二次元コード・クレジットカードタッチ決済を導入するほか、GTFS-JPの整備や、県の交通・観光案内アプリ「信州ナビ」を通じたバスの走行位置の発信などを推進する。



- ・作成自治体 長野県松本市、山形村、朝日村
- ・事業実施区域 松本市、山形村、朝日村
- ・事業実施予定期間 R5年10月～R10年9月



事業の効果

・効率性の向上による持続可能性確保

重複路線の整理や長大路線の分割により、運行の効率化を図り、持続可能性の向上に寄与。

・利用ニーズに応じた路線設計による利便性向上

使いやすいダイヤ、系統に見直すほか、キャッシュレス化・情報発信の強化により、観光客を含めた利用者の利便性を向上。

ネットワークの中心を担う路線等については、**松本市と交通事業者(アルビコ交通)が締結した協定に基づき、市が複数年にわたって負担金を支出**することで、**安定的に交通サービスを確保**。行政が主体となり、**エリア全体を見据えた路線設計を実現**。

共創による乗合バス事業の共同運営システムに向けた取り組み(広島県広島市)

交通×交通

事業実施主体

【共創プラットフォーム】“広島型”協調・共創プラットフォーム
【実施主体】広島市、広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、芸陽バス(株)、備北交通(株)、中国ジェイアールバス(株)、エイチ・ディー西広島(株)、(株)フォーブル、公益社団法人広島県バス協会

地域課題

広島市に乗り入れる乗合バス事業者は11社にものぼり、これまで各社は成長トレンドの中で利益を上げてきたが、採算性や競争原理を優先して事業展開してきたこと、官民の連携が十分でなかったことから、事業者の枠を超えた取組は一部に留まっていた。こうした中、人口減少やモータリゼーションの進展に加え、コロナ禍による大幅な輸送需要の減少などに直面し、各社の経営努力のみでの事業存続は極めて困難な状況となっている。

このため、官民一体で「競争」から「協調」へと舵を切り、持続可能で利便性の高い乗合バス事業へと再構築するための新たな連携体制(共同運営システム)を構築する。

実証事業の内容

連携体制を構築する上では、客観的データにより事業者間の公平性を担保し、納得感を高めながら各種施策を展開していくことが重要であるため、現在、関係者が個々に保有している各種データを共有・分析し、関係者が一体となって利便性向上や運行効率化に資する実証運行の企画、立案、運行及び結果の評価を行う。

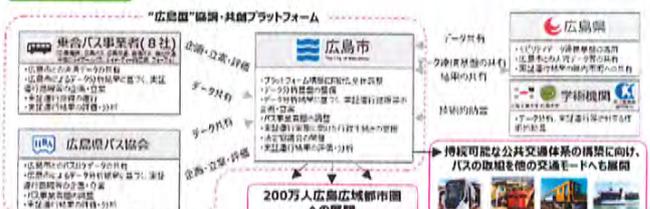
今後の展開

本プロジェクトを通じてデータ分析を軸とした利用促進・運行効率化等の企画・立案を行う仕組みを構築し、来年度からの稼働を予定する共同運営システムにおいて継続して各種施策を展開。

事業実施区域



事業体制



まちづくり・エネルギー×交通

事業実施主体

【共創プラットフォーム】
金沢市地産地消の再生可能エネルギーによる公共交通脱炭素化推進プラットフォーム
【実施主体】金沢市
【共創パートナー】金沢エナジー株式会社（エネルギー）
北陸鉄道株式会社、西日本ジェイアールバス株式会社（交通）

地域課題

金沢市中心市街地の細街路を運行している「金沢ふらっとバス」は、ディーゼルエンジン駆動の車両を使用しているが、細街路での排出ガス削減や、内燃機関車両特有の変速ショックによる高齢者等の車内事故低減が喫緊の課題

実証事業の内容

金沢ふらっとバスの運行委託先である北陸鉄道及び西日本ジェイアールバスと連携し、運行ルート（4ルート）において、最も電力を消費する冬期間に1日通してEV車両を運行した際に、走行環境、走行用バッテリーの性能、乗務員の適応可能性等に課題が生じないか検証する。また、走行実験の際の使用電力は、金沢エナジーが提供する「金沢産かつ再生可能エネルギー（水力）由来」の電力を使用し、再生可能エネルギー由来の電力による運行の可能性について、あわせて検証する。

このような関係者の連携により、今後の電力の地産地消や、脱炭素社会に寄与するまちづくりを推進する。

今後の展開

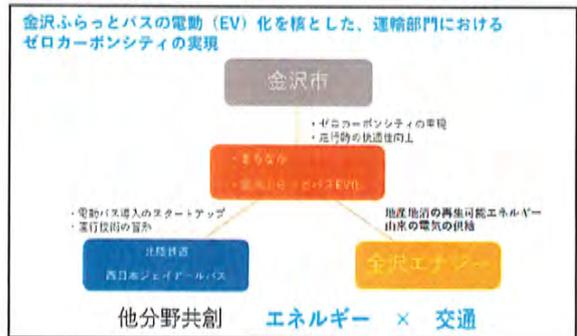
今回のEV化実証運行で問題が認められなかった場合は、この枠組の中でEV車両を導入し、運行することとなる。また、地産地消の再生可能エネルギー由来の電力を使用する枠組みについては、今回構築する金沢市・交通事業者・電気事業者によるプラットフォームを活用し、より具体化する。

事業実施区域



引用：金沢市

事業体制



交通政策に関する統一行動

交通政策要求実現全国行動（4月～6月）

要請対象：利用者・沿線住民 など

行動内容：統一した宣伝物などを配布し利用促進を訴える。

- ・キックオフ集会の開催
- ・鉄軌、バス車内などへポスター掲示
- ・利用促進カレンダーの配布

など



福祉施設で利用促進をアピール



水戸駅前ではアピール行動に参加した組合員

全国各地の鉄道・駅構内・バス車内などに掲示しています！



笑顔で暮らせる 日常を支えます

私たちは、利用されるみなさまを、安全・安心に目的地まで送り届けるため、日夜努力しています。車内換気や消毒など感染症大防止に向けても最大限、取り組んでいます。

安心して公共交通をご利用ください



ご理解とご協力をお願いします。

PRU 私鉄総連

協賛/ ①日本私鉄労働組合、②日本バス協会、③全国ハイヤー・タクシー連合会

2023年ポスター



みんなで描く地域の未来 守ろう「公共交通」

「あなたのそばに公共交通」
公共交通は、地域社会の基盤であり、人々の生活を支える重要な役割を果たしています。しかし、人口減少や高齢化が進む中で、公共交通の維持・向上が課題となっています。私鉄総連は、地域社会の持続可能な発展のために、公共交通の魅力を高め、利用を促進することを目指しています。皆様と一緒に、地域の未来を共に描いていきましょう。

PRU 私鉄総連

協賛/ ①日本私鉄労働組合、②日本バス協会、③全国ハイヤー・タクシー連合会

2024年ポスター

労働組合としての取り組み

交通政策第7次中期方針（5年～10年後を見据え）

私鉄総連は、「働く者の賃金・労働条件の回復と向上を含む、労働環境の改善による魅力ある産業の実現」と、「利用する人にとっても利便性に富む、魅力ある公共交通の実現」を最大の目標として、人口減少のなかで事業を安定させるための財源の確保やカーボンニュートラルの実現、自動化・無人化への対応、地域公共交通を破壊する懸念があるIT技術を活用した新業態の参入などの課題に対応し、地域の公共交通を、引き続き私たち自身が主体的に担っていくための政策として「交通政策第7次中期方針」を提起しています。

持続可能な公共交通は、国、地方自治体、沿線住民・利用者、交通事業者、交通従事者など、関係者の相互理解のもと、それぞれの役割を果たすことで実現することができるという考えのもと、上記の目標の達成をめざし、将来を見据えた運動を展開していきます。

第 1 ターン

「公共交通を取り巻く現状の状況と課題」

1. 三江線廃止の取組と代替バス転換の現状と課題

島根県江津市で市議会議員をしています、植田好雄です。JR 時代の職場は、浜田列車支部で車両検修の仕事をしていました。

私からは、2018 年 3 月で廃線となった「三江線廃止の取組と代替バス転換の現状と課題について」報告させていただきます。

こうした場での経験がないので皆様の意に沿う報告になるのか心配ですが、よろしくお願ひします。

江津市は、公共交通を使って「東京から一番遠い都市」と言われています。

テレビ東京の田村淳の TaMaRiBa(たまりば)という番組でとりあげられています、人口は約 2 万 2 千人、島根県 8 市で一番小さい市です。

三江線は、島根県江津市と広島県三次市を結ぶ 108.1 km の路線で、江の川という中国地方最大の河川 194 km 沿って走っていました。



(1) 三江線廃止の経過

分割民営化前から廃線の心配はあった。

■1987 年分割民営化の際に、三江線は特定地方交通線でしたが、代替輸送道路が未整備と言う理由で廃線は逃れていました。鉄道は地域にとっては単なる移動手段にとどまらない大きな意味を持っている。

若者が都会に流出する中で、残された父母は「この鉄道が息子の所につながっている」と、都会のような交通を望んでいない。「これに乗って行けば子供の所に行ける」という心の支えであり希望でもあった。

中山間地の田舎で採算を求められても取れるわけない。人口減少、過疎と過密の中で少子化高齢化は、地方に住んでいる者の責任でも何でも無いに、鉄道を奪われ公共交通を切り捨てられ、移動の自由の制限は、この上ない理不尽と言えます。

■1998 年(平成 10 年) 4 月 JR 西日本広島支社が可部線可部・三段峡間の廃止を検討していると報道。同日、同支社は緊急記者会見を行い、検討中であるが白紙撤回はないと発表した。

(※2000 年の鉄道事業法(許可制から届け出制に)改正を見越し、2003 年可部駅～三段峡駅が一部廃線)

■1999 年(平成 11 年) 3 月、川戸駅の行き違の設備(ポイント)が撤去(同時に川平、因原、石見梁瀬永輝も撤去)され、江津・川本間(32.6 km)が閉塞区間になり、三江線廃止の危機感から、ポイントの復活など求め「三江線を守る会」を発足させ存続運動を取り組んできた。

(2) 安全無視、利便性は二の次の姿勢

川戸駅の行き違の設備(ポイント)撤去は、通勤通学に影響与え、江津朝 5 時 53 分の次に江津から川本方面の列車は 12 時 36 分では、江津方面から川本高校(現在は島根中央高校)に通学が困難となり、川本町は生徒の確保で通学バスを運行したことで、より利用者が少なくなった。

■三江線、豪雨災害による長期間不通

2006 年(平成 18 年)と 2013 年に豪雨災害では、1 年間の不通後に復旧がなされ、その際に、国交省から「法面や落石対策等の災害対策をなさい」と指導されたが、JR 西日本は具体的な落石対策は行わず、江津・川本間の危険箇所 73 ヲ所で 25 km/h の徐行運転で対応し、徐行ダイヤが正規のダイヤとなった。

危険と隣り合わせの線路は、落石を発見し直前で停止や乗り上げた事もあり、一歩間違えれば江の川に転落という、安全軽視、利便性軽視の上に、運転士も命がけの線路でもあった。

■2010年(平成22年)に、沿線6市町とJRで「三江線活性協議会」を設立。
76項目の利用促進策を2011年から5か年の取り組みが行われ、2012年(平成24年)10月～12月列車時間の隙間を埋める通常タイヤの1.7倍のバス増便実験がされ、結果は、1便当たり利用4人弱、残念な数字。「増便が収益増につながらない」と結論付け、社会実験は三江線廃止に向けたデータ集めでもあった。

■2012年11月「三江線の維持・存続を考えるシンポジウム」三江線を守る会などが主催で、行き違い設備の復活、安全対策など求め「過疎にも人あり、暮らしあり」というスローガンで取り組んだ。「過疎にも人あり、暮らしあり」は「過疎にした責任」「過疎でも生きる権利がある」という「人間としての尊厳」の表したものです。シンポジウムで、「利用促進も人口減少や少子化高齢化の中では限界があるが、乗って残す取り組みもしなければならない」と問題提起もされた。

JR西日本は、三江線廃止は既定路線として用意周到に廃線のシナリオを描いていた。

■2013年(平成24年)8月豪雨災害の長期間不通は廃線されるのではと心配したが、2014年に復旧。その年に三江線全線開通40周年を迎え、記念イベントが盛大に行われ、米子支社長は「沿線自治体と一緒に活性化に向け利用促進を頑張りましょう」とあいさつ。「三江線廃止の動きはしばらくないのでは?」と「淡い期待感」は泡と消え「舌の根も乾かないうち」に、2015年(平成27年)10月17日「三江線廃止の検討。2017年10月廃止、具体的に決まったものではない」と、正に「寝耳に水」の報道に唖然とした。

■2016年(平成28年)9月1日「どのような形態であっても行わない」として廃止届け出を平成28年(2018年)9月末までには行うと表明し、2018年(平成30年)3月31日で88年の歴史に幕を閉じ、三江線が廃止になった。

全長108.1kmの路線で、分割民営化以降、本州で100kmを超える路線の全線廃止は2000年に鉄道事業法が改正されて、JR西日本が初めとケースでした。

(3) 鉄道事業法改正で全線廃止は初めて

当時の真鍋社長「三江線のケースは他のエリアのモデルケースになる」との発言し、三江線廃止は木次線に波及する事が懸念された。

■JRの考え方

- ①輸送密度を踏まえると、鉄道の特性を発揮していない
 - ②輸送モードとして鉄道が地域にニーズに合致していない
 - ③三江線活性協議会で5か年の利用促進は、利用者の減少に効果なかった。
 - ④自然災害リスクの高まり、被災と復旧の繰り返しは社会経済に合理的でない。
- 当時の溝口島根県知事は、三江線廃止に対して、中立的立場として行司役に徹した事で、三江線廃止に対する態度は明らかにしなかったことで、廃線の流れが作られた面があったのではないかと。都道府県の対応が重要であり、大きく影響すると言えます。

(4) 三江線代替交通の現状と課題

■JR西日本は、持続可能な新交通プランに、初期投資から10年間のランニングコストの支援金を提示。

◆三江線代替交通に対するJR西日本からの支援金総額

①代替交通の運行に係る支援	17.5億円
②地域振興に係る支援	3.1億円
③三江線沿線地域公共交通活性化事業	1.0億円
合計	21.6億円

◎江津市の支援金による事業

2017年度(平成29年度)

▼初期投資 117,022,118円

- ・バス停回転場及びバス停施設の整備
- ・生活バス車両の購入(ワゴン車2台)
- ・バス運行対策費補助金
バス車両購入補助(50人乗り3台) 73,707,300円
乗務員確保に係る経費補助 1,433,475円

2018年度(平成30年度)

▼初期投資 45,073,550円

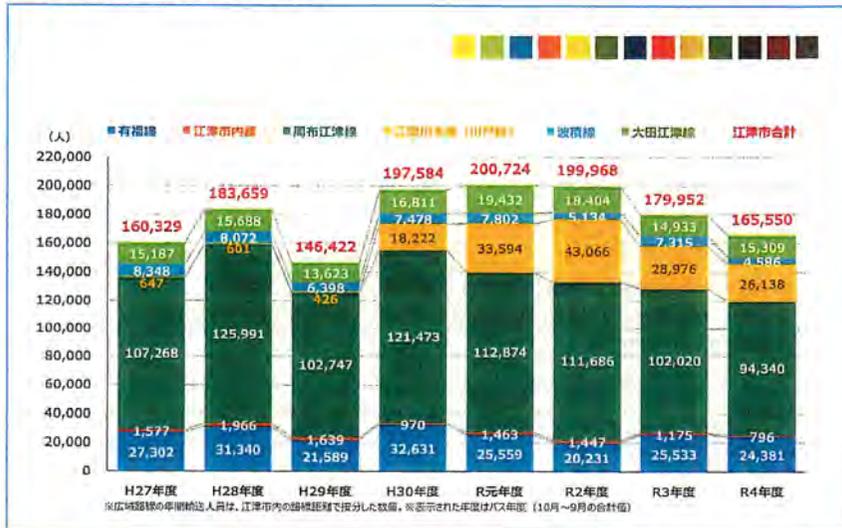
- ・バス停回転場及びバス停施設の整備
- ・トイレ整備 川平駅バス停に整備
- ・バス運行対策費補助金 乗務員確保に係る経費 1,997,230円

総額	341,661,000円
2018年～2021年度に活用した金額	163,445,763円
残金	178,215,237円は積立て
※三江線代替バス補助金は、市の財政で負担で運行している。	

廃止後に代替バス。利用が低迷した中で、バスに転換して利用が伸びることはない。いづれ採算が合わないという理由で切り捨てになる。一時期は伸びるがその後は減少する(三江線代替バスも)

※下図の輸送人員参照

【石見交通路線別年間輸送人員】



4 条バス路線 6 路線 18 系統(2024 年 3 月末) ※4 月 1 日から有福線廃止
江津市の路線バス補助金実績(平成 30 年度から三江線代替バス補助金)

※補助対象期間は 10 月 1 日～翌年 9 月 30 日

年度	全路線総額(千円)	三江線路線補助金(千円)
平成 27 年度	23,586	4,133
平成 28 年度	23,756	4,146
平成 29 年度	26,427	4,359
平成 30 年度	31,973	2,132 (3,783)
令和元年度	28,827	7,026
令和 2 年度	28,862	4,635
令和 3 年度	31,301	13,846
令和 4 年度	28,112	9,225

(※三江線代替バス補助)

2024 年問題で運転手 5 人の人員不足から、令和 6 年度 4 月から、浜田～有福温泉經由・江津駅までの有福線バス路線廃止された。
運行距離や利用人員などから本来は、三江線廃止から 6 年 7 ヶ月が経過の三江線代替バス廃止が俎上に上っていたが、10 年は支援される三江線代替バスという社会的な影響から今回は有福線の廃止となった。本年 10 月から三江線の代替交通の運行時刻変更や 3 便の減便が行われ、高校生の部活後の帰宅に影響するダイヤとなっており、3 年後は廃止の対象線区になる可能性がある。

2. 荒廃する廃線跡地

線路やのり面近くは、雑木雑草が茂り景観保全・鳥獣害対策を JR 西日本に求めても廃線跡地が 108 キロもあり対応出来ない。美郷町のケースでは、線路の除草(住民から要望があり)について JR に掛け合い、委託協力金として年間 450 万円。地区単位で除草して燃料代等に充てている。

3. 鉄道遺産を利用した街づくり

「天空の駅」として知られる宇都井駅での「トロッコ列車」の運行などで誘客や地域活性化に一定の成果が出ている。美郷町では、粕淵駅から線路を遊歩道とし、トンネル内でのカフェを計画(衛生の観点から中断・・・町から活気は無くなったように感じる(役場職員) 「もっと早く沿線の魅力化に取りくめば・・・」との声も

4. まとめ

- ① 利用促進として、乗って残す取り組みは必要だが、過疎化が進む中で少子化・高齢化で人口減少する中では限界がある。
- ② 利用促進策は、交通事業者がメリットを感じられる取り組みも問われる。
- ③ 鉄道事業法の改正。JR と私鉄を一律に適用でなく、線路維持のための法整備。

と言う事を述べて報告とさせていただきます。

第2ターンの

「公共交通維持の重要性と利用促進の取組等について」

1. 島根県における公共交通の現状

各自治体は「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、江津市も令和5年度に令和9年度までの5年間計画が作成されています。

市の担当課も、有福線廃止で感じた。「廃止は相容れない！廃止と減便は全く違う」と言われ、公共交通の重要性は誰もが思う所です。

(1) JRの現状は

■2019年3月ダイヤ改正で、山陰支社内の特急・快速列車含めて72本の列車を削減併せて最終列車の繰り上げ、益田・出雲間は、1時間に1本はあった特急か快速が、2時間に1本の特急のみ、昼間の時間帯で最大2時間30分列車が走らない時間帯が出来た。

■駅舎の老朽建て替えに併せてトイレの撤去や待合所のコンパクト化が進む。高校の最寄り駅では、雨・風もしのげないとの苦情がある。

■西浜田駅舎スリム化？



■オペレーター対応型の高機能券売機導入によるみどりの窓口閉鎖

- ・要員配置の営業時間 江津駅午前7時25分～午後5時10分
浜田駅午前7時20分～午後7時30分

島根県内で、みどりの窓口は県庁所在地の松江駅の一窓のみ。高齢者は扱いづらい（扱い方が分からず帰った）、切符購入時間の増大などで、サービス低下。

・当初は朝5時30分～午後11時までが、朝8時～午後8時と短縮は、「昼間の時間帯に体制を強化（要員を増やす）し、応答品質向上する事で、持続的なサービス提供に努めます」としてはいますが、ワンマン運転の拡大や駅の無人化など、サービスは自己責任になっている。

■落石・倒木・車両故障・線路異常・動物との接触など列車遅延も多く、自治体からは列車ダイヤの不便さと合わせて出張時に使いにくいとの声もある。

■出雲地方と石見地方の交通格差

島根県でも松江・出雲地方と石見地方では人口比もあるが、東西で交通格差は顕著です。

列車の本数では、

江津駅の上下線の本数 35本(上り17本、下り18本)

特急7本(上り) 7本(下り)

松江駅の上下線の本数 86本(上り44本、下り42本)

特急22本(上り) 23本(下り) といった具合です。

山陰本線であるが、出雲以西はローカル線的な扱いであるとの危機意識。

2022年度の出雲市・益田間の平均通過人員は860人、赤字額34億5千万円と言われています。

■高速道路の道路整備

島根県内の高速道路の総延長289kmのうち、令和6年4月1日の開通区間は235km、開通率は81%。残り区間も令和7年度には開通予定で、車の所要時間は一層の短縮となる。

(2) 三江線代替交通の現状について

■島根、広島両県の沿線6市町の14路線で開始。駅から遠かった高校や病院にもバスルートを延ばし、好きなところで乗降できるフリー乗降区間も設け利便性も高めた。利用が伸びない路線など江津市で1路線廃止、邑南町の町営バス3路線はデマンドに移行。14路線が10路線で全て赤字。2020年10月～21年9月は総額2億円のマイナス。各路線の赤字額は376万～5263万円で、収益の40倍を超える経費が掛る路線もあり、赤字は各自自治体が補填。

島根県内の旧三江線沿線4市町の人口は廃線となった2018年は計4万2千人で、その後4年間で2800人減った。高齢化率も0.8ポイント上昇して約44.7%に上る。

川本町は、代替交通維持は地元の高校の存続にもかかわり、川本一江津を1日6往復するバス利用者は1日延べ40人。8割の32人が高校生の利用。

川本町は地元に通う生徒に、居住地を問わずバス代の全額助成で、利用促進と生徒確保に懸命だが、通学費助成で町の負担は2018年～2021年度、1250万円～1440万円。スクールバスに切り替えた方が効率的で利便性も高いが、高校生以外の交通弱者の存在は無視できず、失った列車が町に重い課題を突き付けています。

◎江津津市も三江線代替バスによる、鉄道運賃より高くなったために通学定期の半額補助制度を行っています。

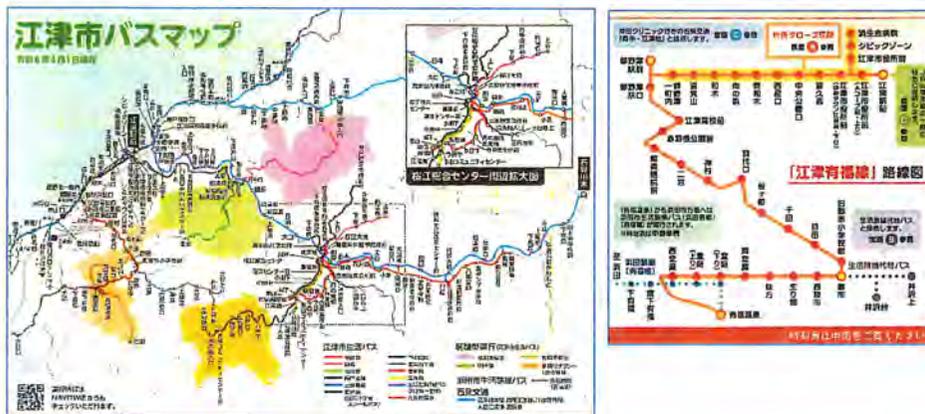
◎車の運転免許自主返納後の、移手段の確保は課題と言える。

(3) バス・タクシーの現状

2024年問題による運転手確保と担い手不足は減便・路線廃止として顕在化している。人員確保には、休日出勤、早朝・深夜勤務の中で決まった休みが取れない働き方など処遇の改善、給与水準の引き上げが重要だが、経費の負担増となり、利用者や行政による負担の増加も不可避である。

■有福バス路線廃止による代替生活バス

4月～6月の1日の利用者数18.4人。石見交通が運行していた2022年12月の12.0人を上回る。生活バスを都野津駅に入るようにし、江津、都野津の両駅でのJR線や他の路線バスに乗り換えしやすいダイヤ設定をすることで住民の利用増につながっており、有福温泉の宿泊施設関係者からは、公共交通機関を利用して訪れる客が増えたとの声もある。



■バス・タクシーの助成制度

JRは、バスやタクシーなどの結節点となる公共交通としてなくてはならない重要な交通インフラですが、車社会の中で高速道路は整備され、田舎では家族が一人1台車を所有し、高齢者も免許返納をしたいが、「日常の買い物、病院通いが不便」と「返納に踏み切れない」とも言われています。

江津市でも、路線バスが無いところは、デマンドや乗り合いなどの生活バス(15路線で2,100万円)は行政が財政負担を運行せざるを得ない、タクシー利用では、障がい者や要介護者には福祉タクシー利用券(330万円)の助成制度、10月から75歳以上及び免許返納者(年齢不問)にタクシー利用補助制度(3,100万円、2千円分を半額の千円で購入、最大年間1万2千円分)が導入された。公共交通空白地域・時間空白の解消を目指し、地域ニーズの把握と新たなモビリティサービスの実証実験としてAIオンデマンド交通の検証と定期券等のチケット販売と決済方法のデジタル化の有効性の検証がされます。

時間的空白への対処として、ランドシェアの導入(令和7年度)の検討も言われています。

■JRの利用促進策は

◎JRで、江津～松江7千円(特急利用) 所要時間1時間20分

◎車一高速料とガソリン代で2,500円 所要時間1時間50分
車で複数人乗れば圧倒的に安い、時間的なロスが少ない。

◎島根県は、会議や研修に10人以上の参加者の鉄道を5分の1が利用した場合の経費の補助。(半年間で2件にとどまった)

会議時間の設定や列車の利便性など移動時間のロスが一番のネック。

江津市の担当課に、JRの利用促進策を聞くと「出張はJR利用を推奨や外部の会議等は列車の時間を考慮して開催時間等はしている」が実質的な利用促進は行っていない。市民の日々の生活支える交通手段はバス(路線維持の補助金)やタクシー(利用券助成)への助成になる。

2. 鉄道事業法の改正を

地方自治体は、自主財源が乏しく財源は国の交付金に大きく依存しており、JRが、鉄道維持を放棄した時点で実質的に残された選択肢は「バス転換」しかない。鉄道事業法を、最低限、沿線自治体や住民との合意形成要件とする法整備が必要ではないか。

■丸山島根県知事

JRは、国鉄からネットワークを引き継いだ、路線を維持するのは約束ではないのか。国民から借金も減らしてもらって民営化したこと踏まえると「私鉄と同じように単純に経営問題と考えるのはおかしい」と指摘しています。

※人口減少や少子高齢化で危機に直面しているローカル線・路線バスなどの公共交通について、日本では「採算」が前提にされているのに対して、欧米では「官民で「移動の自由」を保障することが共有されています。これは欧米では『すべての人に平等に公共交通を提供する』という観点、発想が国民に根付いているためです。

公共交通はまちづくりに必要だとして、政府の財政支援で維持する仕組みが一般的になっています。

まとめ

JRの駅は町の玄関口であり、交通の結節点として鉄道の存在はまちづくりに欠かせない存在です。

2001年には、山陰本線高速化事業（約45億円、JR負担10億円）、駅舎の改修などふくめ、県や自治体が負担し実現した。地域に鉄道はなくてはならない存在である。しかし、交通インフラを守り・維持をしていただくために自治体負担は大きいものがある。そのために、市民の理解含め公共交通の在り方について、一人一人が自分事として考えてもらう事も重要である。更に交通運輸労働者の労働環境の改善を進め、過疎・過密、少子化など人口減少による過疎化の流れを変えていく事が問われており、一地方の自治体だけの努力では限界があります。バス、タクシー含めた総合的な交通運輸政策が求められていると思います。