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

公共交通維持の重要性と
利用促進の取り組み等について

2024.10.14　国労北海道本部
菊　地　宏　之

1. 北海道における公共交通維持について

①2024年8月31日、石勝線追分ー新夕張間で大雨による陥没・土砂流入が発生し運転見合わせ、９月４日に復旧。

② 運転手の長時間労働規制にともなう「２０２４年問題」も影響し、物流ではトラック代替を断念したケースもあった。

③ JR北海道は代行バスを走らせなかったため、影響が深刻化。関係者からは、「鉄路の不通が長引けば、影響は深刻化した」との声も上がった。

2. 自然災害と公共交通への影響

① JR北海道は、運休区間を走る特急が多く乗客数に見合うバス台数を確保できず、代替輸送を断念。今後も同様の事態が起こる可能性がある。

② 石勝線は農業が盛んな十勝から、道央圏や本州への　物流の大動脈であり、迂回路線が無いため貨物輸送にも大きな支障を生じ影響は大きい。

3. 自治体への要請

① 2024年2月15日、北海道に対して要請行動を実施。

② 公共交通の維持と、並行在来線における貨物輸送維持のため、北海道としても取り組みと国に対しても責任ある対応を求めるよう要請した。

国労北海道本部
北海道への要請行動を展開

道本部は、2月15日14:30より北海道に対して、池本柳次道議会議員（国労議員団長）、赤根広介道議会議員同席のもと、要請行動を行った。

北海道からは滝本元人北海道副知事、総合政策部交通政策局斉藤由彦鉄道担当局長に対応を頂いた。

冒頭、伊藤委員長から要請骨子として、ＪＲ北海道に対する経営支援策の継続と地域公共交通の維持活用、並行在来線における貨物輸送の維持等をＪＲ北海道、関係自治体のみの対応とすることなく北海道として積極的に関わり、あわせて国に対しても責任有る対応を求めて頂きたいと5点にわたり要請をしてきた。

これに対し滝本副知事から、基本的に道の思いは国労と同じであり、今後も国に働きかけを行っていくとのお話しがあり、各項目ごとに回答、並びに意見交換を行った。

最後に池本議員、赤根議員より意見を頂き、要請行動を終了した。

4. 今後の取り組み

- 北海道本部は本部と連携し、鉄道は地方の重要な公共インフラであるとの認識に立って、国交省および北海道への要請行動を続けていく。

「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

公共交通を取り巻く現状と課題について

2024.10.14
国鉄労働組合
北海道本部　　菊　地　宏　之

1. 北海道のローカル線について

- 2016年11月28日、JR北海道が「当社単独では維持困難な線区」を発表。
- 赤線区・黄色線区に分類される。

JR北海道の単独維持困難線区

廃止が決まった5区間（通称・赤線区）
①日高線鵡川ー様似間（2021年4月廃止）
②石勝線夕張支線（新夕張ー夕張、19年4月廃止）
③札沼線北海道医療大学ー新十津川間（20年5月廃止）
④根室線富良野ー新得間（24年3月廃止）
⑤留萌線深川ー留萌間（石狩沼田ー留萌間23年4月廃止、石狩沼田ー深川間26年3月廃止）

存続を前提に見直しを進める赤字8区間（通称・黄色線区）
⑥宗谷線名寄ー稚内間
⑦石北線新旭川ー網走間
⑧富良野線富良野ー旭川間
⑨釧網線東釧路ー網走間
⑩根室線（花咲線）釧路ー根室間
⑪根室線滝川ー富良野間
⑫日高線苫小牧ー鵡川間
⑬室蘭線沼ノ端ー岩見沢間

廃止された路線一覧

①石勝線夕張支線
新夕張－夕張
(2019年４月廃止)

②札沼線
医療大学－新十津川
(2020年5月廃止)

③日高線
鵡川－様似間
(2021年４月廃止)

④留萌線
石狩沼田－留萌
(2023年４月廃止)

⑤根室線
富良野－新得
(2024年３月廃止)

廃止予定の路線

⑥留萌線　深川－石狩沼田(2026年３月廃止予定)

黄色線区の課題

- ９月４日、ＪＲ北海道は黄色線区の存続に向け、2026年度までに赤字総額を２３年度比で３割削減する「高い目標」、さらにチャレンジ目標を設定。いずれも努力目標ながら自治体や道は財政負担が膨らむことに警戒感。

- 今後、利用促進策や、コスト削減を本格化させるが地方での人口減少が止まらず、札幌への一極集中が進む中、赤字削減目標達成は困難との見方もくすぶっている。

JR北海道への監督命令

- 2024年3月15日、JR北海道に対して国は経営改善に向けた監督命令を出し、同時に1,092億円の財政支援を決定。

2. 並行在来線について

- 北海道新幹線の札幌延伸が２０３０年度末から遅れることとなり、並行在来線の地域協議や貨物輸送の協議にも大きな影響が出てくることが明らかになってきている。
- 函館線長万部－小樽間については、２０２２年に沿線９市町村と道が廃線･バス転換を決めている。
- 函館線函館－長万部間については、８月８日に開かれた第３回有識者会議で、新幹線の札幌延伸が２０３０年度末から遅れることがわかったものの、２５年度に結論を出す目標を変更しない方針を確認し、来年３月に中間報告をまとめることとしている。

函館線 長万部－小樽間の状況

- ８月２８日に開かれた会合で、道が示した代替本数案に対し、バス各社が運転手不足が深刻化する中、難色を示しバス転換の難しさが浮き彫りになっているが、道は、代替本数案は今後の議論の出発点であり、この計画のままいくとは思っていないと発言。
- 議論は新幹線の延伸延期による停滞感も相まって、長期化は避けられそうにない状況となっている。

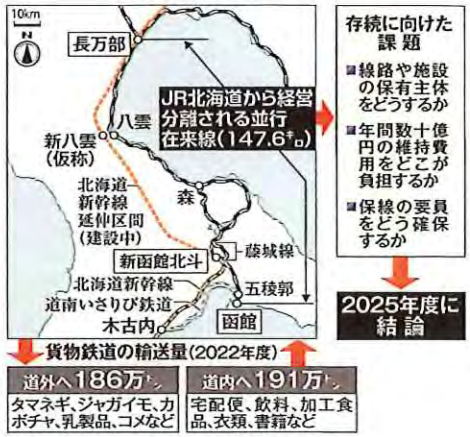
既存のＪＲ・バスと道が示したバス転換後の運行本数

区間	既存のJR	既存のバス	バス転換後
①長万部－黒松内間	9	2	8
②黒松内－蘭越間	9	—	10
③蘭越－ニセコ間	14	4	13
④ニセコ－倶知安間	14	28	35
⑤倶知安－小沢間	25	32	42
⑥小沢－然別間	25	14	24
⑦然別－仁木間	31	43	58
⑧仁木－余市間	31	43	59
⑨余市－小樽間	33	112	125

※既存区分は2023年6月時点。本数は1日当たり。

貨物輸送の課題

- ８日の会合では、こうした会議の進め方について複数の出席者から、「意見聴取だけで中間報告をまとめられるのか」「維持費負担のあり方を話し合うべきだ」との疑問の声が相次いだ。国交省や道は「今後、２、３回も聞き取りを続ける」として実質的な議論を当面先送りする姿勢を示しており、運営を巡って意見が割れる展開となっている。



函館線 函館-長万部間の状況

- 函館線函館－長万部間については、昨年１２月２７日に道と沿線７市町村長は、存続判断を留保したまま、バス転換する場合の検討を函館バスと始めることで一致した。バス転換に向けた議論が進むとの見方がある　一方、貨物運行の維持といった別の要素もあり、新幹線の開業自体が遅れる事は明らかであり、検討が本格化するかは不透明で先行きは見通せない。

- 函館－長万部間の貨物輸送をめぐっては、８月８日に開かれた第３回有識者会議で、新幹線の札幌延伸が２０３０年度末から遅れることがわかったものの、２５年度に結論を出す目標を変更しない方針を確認し、来年３月に中間報告をまとめることとしている。

JRの現状と公共交通を考えるシンポジウム

～ JR東日本の駅の現状と課題 ～

２０２４年１０月１３日

国労東日本本部
渡　辺　信　之

1.いま、お客さまと接する駅はどうなっているのか

・ポストコロナ社会の不可逆的な構造変化により、経営環境は大きく変化し、この変化は戻りません。

・当社グループの生き残りをかけて、会社・系統・組織(職場)・仕事の垣根を超え“ヒト起点”での「新たな価値を創造」していきましょう。

・これまでの役割分担もとらわれない柔軟な働き方を進め、私たちの成長意欲・チャレンジを具現化できるフレキシブルな組織(職場)で一人ひとりの活躍フィールドを広げていきます。

「現業機関での柔軟な働き方の実現」と言われても・・・

現実はJR東日本の1681駅(2023年4月1日現在)を75箇所の統括センターに集約

統括センター・・・複数の駅を一つの現業機関とし、駅社員一人で複数の駅を勤務できるようにする。車掌・運転士が乗務前・途中・乗務後の駅業務(みどりの窓口・改札・案内等)を担当する駅社員は駅業務以外のイベント企画や物資販売が「主力」に変わりつつある。

2.JR東日本のみどりの窓口について

写真1　熱海駅の指定席自動販売機での行列

写真2　大宮駅の整理券方式のみどりの窓口と待ち時間と人数

※2021年5月11日「2025年までに首都圏231駅・地方圏209駅のみどりの窓口を約70駅まで削減」公表

【喜勢陽一社長記者会見より】

・2024年5月8日**「多大なる不便をかけていることを重く受け止める」**として、窓口で混雑が発生していることを考慮し、現在の209駅のみどりの窓口を当面維持する」とした。
・6月4日「首都圏15駅でみどりの窓口復活させる」とした。
・7月4日「お盆などの繁忙期に50駅で窓口を再開・増設する。窓口の再開・増設を地方にも拡大できないか検討してきた。支社や本社の社員も対応にあたっていく」とした。

【臨時窓口を開設する6駅】
川口・北朝霞・南越谷・川越・久喜・北千住

【みどりの窓口設置駅での窓口数の増設する44駅】
蒲田・郡山・武蔵溝ノ口・登戸・長野・仙台・柏・鶴見・武蔵小杉・横浜・戸塚・大船・平塚・小田原・伊東・吉祥寺・三鷹・国分寺・立川・八王子・大月・甲府・大宮・宇都宮・高崎・水戸・勝田・いわき・市川・船橋・津田沼・新浦安・松本・上田・佐久平・軽井沢・山形・古川・新白河・一ノ関・八戸・秋田・弘前・新潟

ＪＲ東日本首都圏主要線区のみどりの窓口設置駅

注:( )は委託駅

線区(区間)	駅数	みどりの窓口設置駅名
東海道線（東京～熱海）	21	東京・新橋・品川・川崎・横浜・戸塚・大船・藤沢・辻堂・茅ヶ崎・平塚・二宮・小田原・真鶴・湯河原・熱海 【16駅】
横須賀線（東京～久里浜）	19	東京・新橋・品川・武蔵小杉・横浜・戸塚・大船・鎌倉・(横須賀) 【9駅】
総武快速線（東京～千葉）	10	東京・錦糸町・新小岩・市川・船橋・津田沼・千葉 【7駅】
高崎線（東京～高崎）	25	東京・上野・赤羽・浦和・大宮・上尾・桶川・鴻巣・熊谷・本庄・高崎 【11駅】
宇都宮線（東京～黒磯）	34	東京・上野・赤羽・浦和・大宮・小山・宇都宮・宝積寺・那須塩原 【9駅】
常磐快速線(東京～土浦)	17	東京・上野・日暮里・松戸・柏・龍ケ崎市・(牛久)・(ひたち野うしく)・(荒川沖)・土浦 【10駅】
山手線(大崎～大崎)	29	目黒・渋谷・新宿・池袋・日暮里・上野・(秋葉原)・東京・新橋・品川 【10駅】
京浜東北線(大宮～大船)	47	大宮・浦和・赤羽・日暮里・上野・(秋葉原)・東京・新橋・品川・蒲田・川崎・鶴見・東神奈川・横浜・桜木町・関内・(新杉田)・大船 【18駅】
中央快速線(東京～大月)	32	東京・御茶ノ水・新宿・中野・(吉祥寺)・三鷹・国分寺・立川・八王子・大月 【10駅】

ＪＲ東日本首都圏主要線区のみどりの窓口設置駅

注:( )は委託駅

線区(区間)	駅数	みどりの窓口設置駅名
中央総武各駅停車線（三鷹～千葉）	39	三鷹・(吉祥寺)・中野・新宿・(飯田橋)・秋葉原・錦糸町・新小岩・市川・船橋・津田沼・千葉 【12駅】
常磐各駅停車線（綾瀬～取手）	14	松戸・新松戸・柏 【3駅】
京葉線（東京～蘇我）	18	東京・舞浜・新浦安・蘇我 【4駅】
埼京川越線（大崎～川越）	24	渋谷・新宿・池袋・赤羽・武蔵浦和・大宮 【6駅】
横浜線（東神奈川～八王子）	20	東神奈川・町田・(相模原)・橋本・八王子 【5駅】
南武線（川崎～立川）	26	川崎・鹿島田・武蔵小杉・武蔵溝ノ口・登戸・立川 【6駅】
相模線（茅ヶ崎～橋本）	18	茅ヶ崎・(寒川)・海老名・橋本 【4駅】
武蔵野線（府中本町～西船橋）	26	武蔵浦和・新松戸 【2駅】
八高川越線（八王子～川越）	14	八王子 【1駅】
青梅五日市線（立川～奥多摩・武蔵五日市）	31	立川 【1駅】
	465	【144駅】 約30%

【喜勢陽一社長記者会見より】

・9月10日**「混雑の緩和に一定の効果は得られた」**と評価した上で、年末年始にも同様の対応を行う考えを示した。また、必要性があると判断した北千住駅については10月からは窓口を常設とすることを決定。
今後も利用状況を見ながら窓口の増設や再開を個別に検討する。

3.JR東日本の改札について

『変革2027』による「ヒト起点」による価値創造・・・駅社員の企画業務が拡大しています。

写真４　北戸田駅（左）と北赤羽駅浮間口（右）の改札

写真３　大宮駅の無人改札口で「アバター」を操作するお客さま

写真５　北戸田駅の無人改札口にあるインターホンと乗車証明発行機

・北戸田駅は2023年度の乗降人員2万1785人/日で165位の駅
・戸田市は埼玉県南部にある東京都のベットタウンであり、人口14万2077人（2024年9月1日現在）

4.JR東日本のホームについて

写真7　秋葉原駅京浜東北線ホームの車掌用のITV画像

写真６　ホームドアの未設置の埼京線（上）と、設置の京浜東北線（下）

5.JR東日本のワンマン運転について

今後の7両以上のワンマン運転を2025年～2030年頃の実施をめざすとして、2031年度までに首都圏330駅758番線にホームドアを設置

【準備を進めている線区】

山手線・京浜東北線・横浜線・南武線・常磐各駅停車線

【検討や準備を進める線区】

埼京川越線・武蔵野線・中央快速線・中央総武各駅停車線・京葉線

【首都圏のワンマン運転の現状】

JR東日本の在来線66線区中47線区(約70%)まで拡大

6.みどりの窓口廃止後の駅について

写真８　大宮駅のコンコース(左)とさいたま新都心駅のみどりの窓口廃止のお店(右)

・さいたま新都心駅は収容人員3万7000人のさいたまスーパーアリーナがあり、イベントやコンサートが頻繁に開催されていますが、「みどりの窓口」廃止後はスイーツ屋さんに変貌しました。
・JR東日本のびゅうプラザ(旅行センター)は全て廃止となり、大宮駅のびゅうプラザは「Eki Tabi Market」となり各地の名産販売店に変貌しました。

＜JR東日本の安全安定輸送について＞

・2023年3月2日川越線指扇～南古谷間デットロック事故
・6月16日内房線上総湊～竹岡間パートナー会社社員の感電死亡事故
・6月28日国労東日本申18号「3月2日に発生した川越線デッドロックに対する申し入れ」団体交渉
・8月6日東海道線大船駅電化柱衝突事故
・8月7日関東運輸局から警告書
・9月16日青梅線立川～西立川間エアセクション架線切断事故
・11月7日「グループ安全計画2028」策定
・2023年1月18日国労東日本申2号「連続して発生している電気関係事故等の原因究明と『安全安定輸送の確立を求める』」申し入れ団体交渉
・1月23日東北新幹線上野～大宮間架線垂下とパートナー会社社員感電事故
・1月24日国土交通省から警告書
・2月22日横須賀線新橋～品川間トンネルコンクリート剥落
・3月7日東北新幹線郡山駅分岐器制限速度超過による停止位置大幅行き過ぎ

写真９　浦和駅の自動券売機が撤去されポスター掲示に変わりました

・3月14日横須賀線新橋～品川間レール折損
・3月29日東北新幹線大宮～小山間停電事故
・4月1日深澤祐二会長あいさつ「安全がトッププライオリティー」
喜勢陽一社長あいさつ「決して変えてはならないもの、その第一は『究極の安全』の追求」と言及
・4月2日東北新幹線福島駅保守車両油漏れ
・4月11日東北新幹線北上～盛岡間停電事故
・4月26日東海道線横浜～川崎間人身事故での救助作業中隣接線運転再開
・6月26日中央快速線御茶ノ水～四谷間飯田町変電所ケーブル火災事故
・7月10日東北新幹線いわて沼宮内～二戸間保守車両油漏れ
・7月12日中央本線大月駅構内ケーブル火災事故
・8月6日国労東日本申17号「安全安定輸送の確立を求める」申し入れ団体交渉(JR東日本本社)
・8月8日国労東日本申20号「安全安定輸送の確立を求める」申し入れ団体交渉(新幹線統括本部)
・8月16日総武各駅停車線三鷹駅パンタグラフ破損(三鷹車両センター架線設備不良・JR東日本231系500番代)三鷹～中野間7時間運休　東京メトロ東西線西船橋駅パンタグラフ破損(JR東日本231系800番代)6万4000人影響

・8月25日東海道貨物線横浜羽沢～大船間トンネル内通信ケーブル設置工事で
軌陸車衝突作業員8人軽傷【9月26日共同通信の取材で公表、報告義務はないとして国土交通省・神奈川県　警には未報告】
・9月19日東北新幹線古川～仙台間「はやぶさ・こまち6号」連結器外れ列車分離事故　4万5000人影響
・9月20日斉藤哲夫国土交通大臣記者会見で、「JR東日本に原因究明と再発防止策」の指示
・9月20日国土交通省「JR東日本東京総合車両センターでの2017年3月までの9年間在来線の車軸・輪軸の取り付け記録の改ざん」を公表
・9月24日国土交通省はJR東日本東京総合車両センターへの特別保安監査の実施
・9月26日池田裕彦JR東日本新幹線統括本部長記者会見で、「こまち編成(E6系)の運転台のスイッチ内で金属の切りくずからショートして解放の電流が流れたことが原因」と公表
・9月27日JR東日本グループ会社J-TREC総合車両製作所(神奈川県横浜市・旧東急車輛)で、2013年から今年まで車輪圧入のデータ改ざんを公表
・9月27日矢野精一JR東日本横浜支社長記者会見で、東海道貨物線横浜羽沢～大船間トンネル内通信ケーブル設置工事で保守用車衝突作業員8人軽傷事故を受けて、「請負会社に向けて安全面含めて指導を徹底していきたい」と表明

【最近の墜落死傷事故　】

日　時	発生個所	概　要
2024年 7月 18日	外房線・鵜原駅	駅の屋根から墜落負傷・二次下請
2024年 7月 01日	上越新幹線・浦佐駅	駅の屋根から墜落負傷・二次下請
2024年 6月 01日	京浜東北線・大井町駅	鉄骨からの墜落負傷　・二次下請
2024年 2月 24日	横浜線・中山駅	駅の屋根から墜落**死亡**・二次下請

【最近の退避誤りでの汽笛吹鳴事象】

日　時	発生個所	関係個所
2024年 7月 25日	東海道線平塚駅構内	平塚保線技術センター
2024年 7月 22日	横浜線十日市場～長津田間	横浜保線技術センター
2024年 7月 20日	内房線浜金谷～保田間	(株) 交通建設
2024年 7月 18日	東北本線花泉駅構内	(株) 金澤電気工業所
2024年 6月 24日	南武線矢向駅構内	日本リーテック　(株)
2024年 5月 23日	中央快速線中野駅構内	新宿保線技術センター
2024年 4月 08日	常磐快速線三河島駅	東日本電気エンジニアリング(株)

・9月30日国土交通省はJR東日本グループ会社J-TREC総合車両製作所への特別保安監査の実施

【ホームからの線路内落とし物　拾得作業誤りの事象 】

日　時	発生個所	概　要
2024年 8月 30日	中央快速線 ・国分寺駅	JR見張り社員がJR取得する社員が無断で拾得作業を確認
2024年 8月 05日	南武線・西立川駅	JESS社員終電後単独 拾得作業
2024年 4月 18日	横浜線・相原駅	JESS社員抑止せず単独取得作業
2024年 2月 21日	中央快速線 ・阿佐ヶ谷駅	JR社員合図灯を取りに行った間に単独作業で汽笛吹鳴
2023年 7月 20日	山手線・五反田駅	JESS社員見張員未確認汽笛吹鳴
2023年 7月 08日	埼京線・池袋駅	JR社員見張りせず汽笛吹鳴
2022年 11月 27日	東青梅駅	JESS社員抑止せず拾得
2022年 6月 01日	中央本線・猿橋駅	JESS社員単独取得

【最近の退避誤りでの汽笛吹鳴事象 】

日　時	発生個所	関係個所
2024年 7月 25日	東海道線平塚駅構内	平塚保線技術センター
2024年 7月 22日	横浜線十日市場～長津田間	横浜保線技術センター
2024年 7月 20日	内房線浜金谷～保田間	(株) 交通建設
2024年 7月 18日	東北本線花泉駅構内	(株) 金澤電気工業所
2024年 6月 24日	南武線矢向駅構内	日本リーテック(株)
2024年 5月 23日	中央快速線中野駅構内	新宿保線技術センター
2024年 4月 08日	常磐快速線三河島駅	東日本電気エンジニアリング(株)

「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

第1ターン

公共交通を取り巻く現状と課題について

国鉄労働組合岡山地方本部
報告：小林　靖浩

Ⅲ 地域の足であるローカル線をめぐる動きは、いま大きな節目を迎えている

昨年改正された「改正地域公共交通活性化再生法」に基づき、JR西日本の要請により芸備線の「再構築協議会」が初めて設置された。

そして３月２６日に広島で初会合が開かれ、今まさに国主導による廃止をも視野に入れた動きが具体的にスタートを切ったと言える。

1，ローカル線の現状

芸備線「再構築協議会」設置までの大まかな流れ

- ２０２１年２月、コロナ禍の大幅な減収を受け、JR西日本の長谷川社長はローカル線について「維持は困難である」として、「廃止を含めて在り方を見直し、地元と議論を進める」と表明。
- ２０２２年４月には、輸送密度2,000人未満の１７路線３０区間の収支を初めて公表。
- 沿線自治体は、「廃線ありきではないか」と警戒感が広がる。「鉄道利用者が全国的に減る中、ネットワーク全体をどう維持するかを考えるべきだ。地方路線を切れば収益性が上がるとは考えられない」「存廃を含む議論は当面しない」などと反発。

中国知事会共同アピール採択

- ２０２３年１０月、中国地方知事会は鉄道ネットワークの維持や確保を含む基盤整備の要望など１６項目からなる共同アピールを採択。
- 「JRの内部補助を含めたネットワーク維持に関する法的枠組みを国の責任で明確化する」よう求め、「全路線の収支が開示され、個別の路線のあり方が議論される仕組みとする」よう要請。

議員連盟、特別委員会が発足

- ２０２３年７月、芸備、姫新、因美線沿線の岡山、鳥取、兵庫県内の８市町の議員連盟「JR芸備線・姫新線・因美線の利用促進と存続をめざす議会議員連盟」が発足。
- ２０２３年９月、新見市議会は市内を走る芸備線、姫新線、伯備線の利用増や路線維持に向け、調査・議論を行うための「JRローカル線利用促進・存続問題検討特別委員会」を設置。

真庭市がJR西日本の株を購入

- ２０２４年７月、真庭市がJR西日本の株式３万４０００株をおよそ１億円で購入。
- 市内を走る姫新線の利用が低迷するなか、株主となることでJR西日本との関係を強め、路線の維持や利便性向上につなげていく。

「改正地域公共交通活性化再生法」施行

- ２０２３年４月、「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が可決・成立。

- これにより、地方公共団体または鉄道事業者は国土交通大臣に対し、ローカル線の在り方を協議する「再構築協議会」の設置ができるようになる。

芸備線「再構築協議会」の開催

- ２０２４年３月２６日、広島市内において「再構築協議会」の初会合が開催される。

芸備線「再構築協議会」設置

- ２０２３年１０月、JR西日本は国に芸備線の備中神代～備後庄原間（６８．５km）の「再構築協議会」設置を要請。

- ２０２４年１月、国交省は全国初の「再構築協議会」設置を正式決定。

広岡研二・広島支社長

- 「大量輸送という鉄道の特性を発揮できていない。より便利で持続可能性の高い交通体系の実現に向けた議論をしたい」とバス転換などをにじます。

これに対し、自治体からは

- 「鉄道は通勤や通学、買い物などあらゆる面でかけがえのない移動手段。JR側で運行を継続してもらいたい」（岡山県・上坊勝則副知事）
- 「潜在需要を掘り起こし、芸備線の可能性を最大限に追求することが必要だ」と鉄路維持を訴えると同時に、JR西日本の経常利益が１９９１年度の７１７億円から１４６０億円（２０２３年度見込み）と約２倍に増えている状況に触れ「内部補助で路線を維持できないのなら理由を説明してほしい」（広島県・玉井優子副知事）

益田浩・中国運輸局長（議長）

- 「鉄道の廃線ありき、存続ありきという前提は置かず具体的なファクトとデータに基づき議論する。３年をめどに方針を作成したいが、真摯な協議が続く限り３年を超えても打ち切ることはない」

- 「高校生や高齢者などの移動を支え、まちづくりを進める上で欠かせない。日常の利便性向上に加え、交流人口の増加や地域産業の活性化など、ほかの交通モードに代えがたい新たな価値や役割を最大限追求したい」（庄原市・大原直樹副市長）
- 「新見市は鉄道とともに発展してきた。現在も高校生や高齢者にとってなくてはならない移動手段となっている」（新見市・野間哲人副市長）

- しかし一方では「存廃を国が決めるつもりはないが、一定の方向性が見えた段階ではしっかりと後押しをしていく」とも述べており、仮に廃線という方向で議論が進めば国がそれにお墨付きを与えることになる。

今後のスケジュール

- ２４年度は実務者レベルでの「幹事会」を４回程度開催し、最終的な意思決定機関である「再構築協議会」は２回ほど開催するとしている（次回は秋に開催としている）。

- 第１回幹事会（５月１６日）
- 第２回幹事会（７月１０日）
- まちづくりや観光振興などに関する新たなデータを集める調査事業を実施していく。

JR西日本の主張の変遷

- コロナ禍による大幅な減収を理由に「維持は困難」と表明。

⇩

- 利益がほぼコロナ前に戻ると「そもそも大量輸送という鉄道の特性を発揮できていない」と主張。

⇩

- さらに現在は利用が少ないローカル線への設備投資は「株主をはじめとしたステークホルダーの理解が得られない」と、まさに「お荷物である」と言わんばかりの主張をしている。

鉄道ネットワークの在り方は協議しない？

- ５月１６日に開催された第１回幹事会で広島県より「まず、JRの全国的な鉄道ネットワークの在り方を整理すべきだ」と主張。

- これに対し国交省は「今回は全国的な在り方は協議しない」とかわした。

- 全体像が見えないまま個別の線区だけを議論しても意味は薄いのではないか。

木次線でも在り方を協議したい

- ２０２４年５月、JR西日本は芸備線に続き木次線（出雲横田～備後落合＝29．6km）でも地元自治体と協議したいと突如表明。

- 「県民の生活を支える大切な路線であり、廃止を前提とするものであれば応じられない」（島根県・丸山達也知事）。

- 「赤字路線の尻尾切りのような話が今まさに起きている」（広島県・湯崎英彦知事）。

JRには公共交通を守る社会的責務がある！

国鉄の「分割・民営」化によって国民の財産であった鉄道を引き継いだJRには公共交通を守るという社会的責務がある。

鉄道は交通弱者の乗り物である

- 赤字ローカル線の利用者は、マイカーによる移動ができない高校生、障がい者、高齢者である。
- そうした交通弱者が最後の頼りにするのが鉄道である。
- 赤字ローカル線の廃止は、交通弱者の移動手段を奪うことになる。

同時に

- 「分割・民営化してもローカル線はなくならない」と当時の政府自民党は大々的に宣伝し、「国策」として分割・民営化を断行した国の責任は重大である。
- 国は行司調整役などという傍観者的な姿勢ではなく、主体的に鉄道ネットワークの持つ社会的価値を認識し、ローカル線の維持と利便性を図るために積極的役割を果たすべきである。

利用しにくい現状

- 芸備線野馳駅近くに住むYさんは日常の生活では芸備線を使っておらず、買い物は県境を越えてマイカーで１０分ほどのところにある庄原市のスーパーなどを利用している。
- 芸備線は平日でも往復１１本しかなく、「芸備線を使って買い物に行く場合、最低でも往で５時間以上かかってしまうので現実的ではない」と話している。

（2024/7/20　地本労働学校・則武弁護士資料より）

ヨーロッパに広がる鉄道復活の動き

- オランダ運輸省運輸国務長官のスティーチェ・ファン・フェルトホーフェン氏は２０１９年１０月１１日、２０１６年１２月に廃止されたオランダ国内への国際夜行列車を２０１９年１２月１５日の冬ダイヤ改正から復活させるため、財政的な支援として６７０万ユーロの補助金を供出すると発表した。

- ドイツは２０１９年９月２０日、気候変動の影響を緩和するという名目で政府が５４０億ユーロを支出すると発表しているが、これらの大半は鉄道へ投資されることがわかっている。また鉄道利用を促進するため、５０㎞以上の長距離鉄道利用にかかる付加価値税率を現在の１９％から７％へ大幅に引き下げることを決定した。

（2024/7/２０　地本労働学校・則武弁護士資料より）

様々な課題と通じるローカル線問題

- たしかにローカル線の利用状況はJR発足時から約９割減少している区間もあるなど、非常に厳しい状況である。その要因は人口減少や自動車社会の推進等々様々であろうが、利便性の向上に向け、事業者・自治体はもちろん、国が財政的支援を含め積極的に行うことが求められている。

- 一度失われた鉄路は復活させることは困難である。

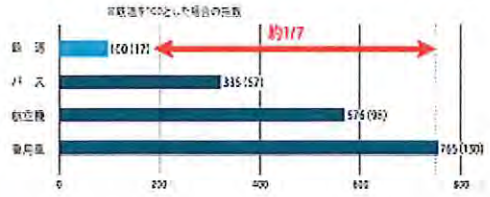
- ローカル線問題は、過疎化・人口減少、２０２４年問題、一極集中、自動車依存社会、環境問題等々とも通じる課題である。

自動車依存社会の見直し

鉄道はエネルギー効率に優れ環境にやさしい乗り物である

乗客１人１ｋｍあたり
消費エネルギー，CO2排出量，スペース占有量

	消費エネルギー	炭酸ガス排出量	スペース占有量
鉄道	1．0	1．0	1．0
バス	1．8	3．8	25．0
自家用車	5．9	9．0	120．0



（2024/7/２０　地本労働学校・則武弁護士資料より）

労働組合として

- 国鉄「分割・民営」化を通して闘ってきた私たち国労だからこそ、沿線自治体や利用者をはじめ様々な団体とも連携して、鉄路を守るため最大限の取り組みが求められている。

- 地活化法改正の付帯決議六項では再構築協議会の構成について、「地域の実情に応じて住民、労働者、物流事業者等を含めることとし、多様な意見が反映されるようにすること」となっている。これを守らせる取り組みの模索が必要である。

2, 公共交通としての鉄道の確立へ

地元紙も取り上げる

ローカル線 減便回避を
JR支社に要望書

みどりの窓口 4駅のみに
北長瀬、大元駅で閉鎖へ

「山陽新聞」

社説
サービス低下食い止めを

置き去りにされる「利便性」と「安全」

- 約４年にわたるコロナ禍は社会全体に大きな影響を与えた。
- その危機感はJR会社の「効率化」と称する施策に拍車をかけた。
- 徹底したコスト削減の下、大幅な組織の統廃合や検査周期の延伸による要員削減、列車の区間短縮、大幅な減便、ワンマン化、みどりの窓口廃止と駅無人化などが矢継ぎ早に進む。
- また、車軸組み立ての不正問題や新幹線での事故・輸送障害など、いま鉄道の「利便性」と「安全」が脅かされている。

おわりに

公共交通としての鉄道の確立に向けて声を上げ、一つひとつ運動を創っていく！

「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

第２ターン

公共交通維持の重要性と
利用促進の取り組み等について

国鉄労働組合岡山地方本部
報告：小林　靖浩

１．沿線自治体などとの意見交換

【２０２１年】

- 2021年の「ダイヤ改正」において、利用状況に合わせたダイヤに見直すとし、山陽本線（上下線各5本）と赤穂線（上下線各5本）において列車運転区間の短縮が行われた。
- その「ダイヤ改正」の発表を受けて沿線自治体は、JR岡山支社に減便の再考を求めて要望書を提出した。
- 自治体の利便性向上に向けた努力に逆行したJRの施策に対して、岡山地方本部として意見を聞くために「沿線自治体との意見交換」を進めてきた。

・2/17和気町　・2/17備前市　・4/26赤磐市
・7/30瀬戸内市　・9/27岡山市

意見交換で出された意見は・・・

赤磐市・・・・

JR岡山支社から来られて、いきなり3月のダイヤ改正で減便をするとの説明がされた。市としては、利用促進に向けて努力することもできなかった。

瀬戸内市・・・

車両数を増やすだけでなく、必要なことは列車の便数を増やすことである。

長船駅は陸橋があり、車いすの障がい者は、邑久駅まで列車に乗ってきている利用者もいる。長船駅にエレベーターの設置が必要である。

岡山市・・・・

利用者の利便性を考えると（運転区間の短縮は）残念である。

【２０２２年】

2022年のダイヤ改正において、6線区44本もの列車減便が行われた。国鉄時代を含めて最大規模の減便である。

山陽本線でも列車運転区間の短縮が行われ、岡山～福山を走る「快速サンライナー」を廃止し、岡山～金光間の折り返し運転などで利便性はさらに低下した。

・このダイヤ改正を前にして、岡山県と13市町は「減便を見直す「要望書」をJR岡山支社に提出した。しかし、減便は実施された。
・岡山地方本部として、山陽本線の沿線自治体に意見交換を行ってきた。

・1/31福山市　・2/16笠岡市、
・9/29瀬戸内市　・10/25岡山市

沿線自治体から出された意見

岡山市

・３月のダイヤ改正で秋くらいにＪＲからの情報があれば市として、対応ができたがそうした情報もない
・交付金など、国に要請していくことが必要と思っている。

瀬戸内市

・国民の税金で作り上げてきた鉄道だが、民営化され声が届かなくなっている。
・１５億円かけて駅駐輪場や駅前ロータリーを整備してきたが、列車が来ないことには、努力は無になり利便性は低下する。

2023.11/15「JR芸備線・姫新線・因美線の利用促進と存続をめざす議会議員連盟」

〈出された意見〉

・新見市として国へ意見書を上げてきた。新見駅は3線が結束し発展してきた。中山間地域をつぶすことは、日本をつぶすことであり許されない。
・自治体ばかり利用促進をしろと言うが、具体的に利用数がどのくらいなればいいのか。そして、JR本体の利用促進はどうなのか。
・神代駅のトイレは無くなり、小さな駅になってしまった。
・ローカル線を無くすことは新見の大学生・高校生が困ることになる。
・乗りたい、残したいというマイレール意識が必要。
・交通税を導入し、公共交通の資源を確保するべきである。
・芸備線は運行本数が少ない。国鉄に戻すことが一番良いことである。
・ローカル線ネットワークは、税制を作り国が関与するのが一番だ。

地域交通法に基づき、JR西日本から芸備線の備中神代から備後庄原までの区間における「再構築協議会」の設置の要請があり、県北のローカル線の存廃が問題となる中・・・・・

岡山、鳥取、兵庫県北の議員（津山市、新見市、真庭市、美作市、勝央町、智頭町、佐用町、たつの市）でつくる「議会議員連盟」が設立総会を開いた。

芸備線・姫新線・因美線の存続に向けた取り組みを決めた。

【２０２４年】

地方本部として、「芸備線再構築協議会」に臨む岡山県としての考え方などについて、意見交換を行ってきた。

5/21　県民生活部県民生活交通課から

・コロナ禍で鉄道を利用したくても出来なかったが、コロナが終息しても列車が減便されている。利便性は低下している。
・沿線自治体は、利用促進に向けて駅前整備などをしてきているのに、列車の減便がされ残念である。
・車での移動をいかに列車に変えるかを考えていきたい。駅までのアクセスと駅からのアクセスを改善すべきである。その為には、列車ダイヤが利用実態に合うことが必要である。
・バスも厳しい経営状況にあり、減便し時刻の繰り下げをおこなっている。
・県としてパーソントリップ（PT）調査を行ってきた。
・県として芸備線を含めて全路線を守っていくようにしていく。

2．これまでの国労岡山地方本部の取り組み

地方本部として、ＪＲの安全・サービスの低下の施策に対して鉄道利用者と地域住民の利便性を守るため、できるだけ地域に出ていき声を上げる取り組みを行ってきた。

特に芸備線の存廃が出てきた2021年からは、新見地区における取り組みを重視しながら取り組んできた。

また、駅の無人化が毎年行われることで交通弱者と言われる方たちの安全を守るためにも駅周辺での行動を行ってきた。

次に、取り組みを紹介します。

2022年～2024年は、駅無人化反対！芸備線を守ろう！と声を上げた

2022.10/29　倉敷駅前にて　駅無人化反対行動

2023.2/25　岡山駅前にて　駅無人化反対行動

2022.8/19　芸備線を守る街宣行動　新見駅前にて

2021.12/5　新見地区街宣行動

2024.2/23　津山地区行動

2024.3/28　新見地区行動

2024.4/25　福知山線列車脱線事故を問い公共交通を守る街宣行動　福山駅前にて

3．共闘組織との連携した取り組み

ローカル線廃止反対行動と合わせて、駅の無人化反対や障がい者や高齢者など交通弱者が安心して利用できる鉄道にしていくために共闘した取り組みを行ってきた。

今後も連携した取り組みを行い、公共交通を守っていくことを各「会」と確認している。

① 障害者の生活と権利を守る岡山県連絡協議会

・岡山県内の無人化駅の調査を行い、障がい者が自由で障壁なく公共交通機関を利用できるように関係機関に働きかけるように岡山県に要望している。

・岡山駅への路面電車乗り入れについては、点字ブロックに敷設はJIS規格のものにするように連動性確保について県に要望している。

② みんなで守る赤穂線の会

・2021年のダイヤ改正において、赤穂線の列車運転区間が短縮されたことに対して、地元住民が中心で作る「会」は、邑久駅前集会を開催や瀬戸内市との意見交換、署名活動、JR岡山支社への要請行動などを取り組んでいる。

2022.5/14　集会を開催　邑久駅前にて

③ 福塩線をよくする会

・福塩線沿線（広島県東部）にある福山北特別支援学校や沿線町内会などの声を聞き、JR岡山支社に11回に及ぶ 申し入れを行い交渉している。駅が無人化反対署名の取り組みや、無人駅への時計の設置、駅スロープの設置、洋式トイレへの改修、4種踏切の1種化（警報機・遮断機の設置）などを求めてきた。

これからも多くの障がい者が利用する福塩線を改善するために、「会」と連携していく。

地方本部としての当面の取り組み

① 駅無人化反対！ローカル線を守る街宣行動
「地域公共交通を守る全国統一行動」として行動する
＊2024年11月30日（土）岡山市内において

② 沿線自治体との意見交換を引き続き行う

③ 共闘組織と集会などを取り組む

④ ２０２５年春ダイヤ改正に対して、減便を元に戻す取り組みを行う

以上を岡山地方本部として、当面して取り組んでいく

「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

ローカル線を守れ！安全安心の鉄道の再生に向けて

国労広島地方本部：佐々木　隆一

全国初！芸備線再構築協議会・・・規約の核心

（協議事項）

第４条 協議会は、第１条の目的を達成するため、次に掲げる事項の協議を行う。

1. 特定区間に係る再構築方針の作成に関すること。
2. 交通手段再構築実証事業計画（地域交通法第２９条の４第１項に規定する交通手段再構築実証事業計画をいう。以下同じ。）の作成及び実施に関すること。

●鉄道輸送を維持した上で利用者利便を確保するか、●輸送需要の実態に合わせて鉄道の全部又は一部をバス等他の交通モードに最適化して利用者利便を確保するか

3. その他目的の達成のため必要と認められる事項

芸備線概況

路線距離	広島～備中神代 159.1 km	／ 三次～90.3km
軌間	1,067 mm（狭軌）	
複線区間	なし、全線単線	
電化方式	全線非電化	
主車両	キハ 120　座席 49 席　（気動車・普通車） 最高速度 95 km/ｈ可能	
閉塞方式	自動閉塞式・特殊自動閉塞式（軌道回路検知式）	
保安装置	ATS-SW	
最高速度	85 km/h	

営業キロ ▸ 三次駅～備中神代(A)分　≒　東京～根府川(90)分

利用しにくいダイヤ

Q 三次駅(13:00)発　乗換え 1 回あり (23 分)

備中神代駅までの所要時間は？

A＝ ① 約 120 分(2 時間 00 分)

A＝ ② 約 150 分(2 時間 30 分)

A＝ ③ 約 180 分(3 時間 00 分)

25

Q本数が少ない事は言うまでも無いが・・・

何区間 ①＝7 ②＝10 ③＝13

過去・現在・未来　西日本旅客鉄道(株)

- ○ 国鉄改革法とローカル線の未来
- ○ 「ローカル線の新しい効率化」施策
- ○ 鉄道部・地域鉄道部
- ○ 非正規労働者の雇用拡大(柔軟な雇用形態)　※新時代の日本的経営
- ■ 規制緩和　鉄道事業法「改正」　※許可制→届出制
- ■ 鉄道軌道整備法　※事業者の主体性に十分配慮＝経営に資する
- ○ 再構築協議会に寄らない「結論」も視野に・・・*前例あり*

運輸局長挨拶：「廃止ありき」「存続ありき」という前提を置くことなく、具体的なファクトとデータに基づき議論を進めていきたい。実務的内容は幹事会で取決める！