

現地調査報告

可部線廃止区間（可部～三段峡）  
三年目の現状

2006.12

国鉄労働組合 西日本本部青年部

# もくじ

- 1.はじめに
- 2.可部線の歴史
- 3.一部廃止までの経緯と問題点
- 4.アンケート結果
- 5.現地調査でわかった問題点
- 6.公共交通と生活
7. J Rの社会的責任

2003年当時の可部線沿線地図



## 1. はじめに

JR可部線は一部区間(可部～三段峡)が2003年11月30日をもって廃止となった。

国労西日本本部青年部は廃止直前の可部線に乗車し、廃止後に予想される問題について「可部線存続」を訴える戸河内町観光協会会長に話を聞くなど研究してきた。廃止から三年が経った今、廃止問題を振り返り、現状を検証するため今年8月に再び現地へ行き調査した。

アンケート結果と廃線による沿線市町村への影響を報告し、合わせてローカル線廃止問題と存続の必要性を考えていきたい。



2003.10 廃止直前の三段峡駅



2006.8 廃止三年目の調査団

## 2. 可部線の歴史

今から110年前の1896(明治29)年、加計八右衛門らによって広浜鉄道(広島市浜田市)が計画され、その敷設願が逓相に提出されたことから始まり、1908(明治41)年に横川 祇園間が最初に開通した。

1969(昭和44)年には、加計～三段峡間が開通した。鉄道が開通したことにより、三段峡を訪れる観光客が増える。

1987(昭和62)年4月1日、国鉄が分割・民営化された。国鉄における廃止転換基準の輸送密度4000/日を可部線全体で上回っているため、事業がJR西日本に引き継がれる。

2003(平成15)年12月1日に可部～三段峡間が廃止となる。

現在は一日あたり、上下あわせて142本の列車が運行している。

1908(明治41)年	横川～祇園間が開通。大日本軌道会社が設立。
1936(昭和11)年	鉄道省に買収。
1969(昭和44)年	加計～三段峡開通。
1974(昭和49)年	三段峡～浜田(今福線)の着工式が行われたが、オイルショックで中止となる。
1987(昭和62)年	4月1日 国鉄からJR西日本が事業を引き継ぐ。
1998(平成10)年	4月16日 JR西日本は可部～三段峡間の廃止検討を表明。
2002(平成14)年	11月29日 可部～三段峡間 46.2kmの廃止届けを提出。
2003(平成15)年	12月1日 可部～三段峡間が廃止となる。

### 3.一部廃止のまで経緯と問題点

#### 廃止検討を表明

1998(平成10)年4月16日JR西日本広島支社において記者会見が開かれ、支社長は可部線可部～三段峡間について「内部で勉強している段階で廃止を決めた訳ではないが、鉄道の機能性や特性を十分発揮できるかどうかを考えると存続は難しい。日程は白紙だが撤回はしない」と発言。

#### 存続運動の盛り上がり

沿線の自治体や住民らが廃止反対を表明し、存続を願い運動が盛りあがった。

#### 廃止届けの準備を表明

2002(平成14)年5月8日、JR西日本広島支社長は、国土交通省へ廃止届を出す方向で準備を進めていることを表明。

可部線存続実行委員会などは存続を願い、沿線を行進。住民の思いをアピールするとともに、JR西日本広島支社に存続をあらためて要望。

#### 廃止方針を国交省に報告

2002(平成14)年5月23日、JR西日本は可部線のうち可部～三段峡を廃止する方針を国土交通省に報告した。

#### 廃止届けの提出

2002(平成14)年11月29日、可部～三段峡間の廃止届けが提出された。

2000(平成12)年の鉄道事業法改正により、廃止に地元自治体の同意が必要なくなってから廃止届が出されるのは初めて。

#### 効率化でサービスの低下

経営改善と言いながら、効率化だけを進めてきた。JR西日本は利用者の減少を理由に、列車の減便や駅の無人化、信号設備の縮小で多客期の増便ができないなど効率化ばかりを行い、利用者へのサービスが低下している。線路設備や列車運行の改善、割引運賃など利用者を増やす努力はほとんどしていない。

利用しやすい状況を作り出す改善がもっと必要だった。

1998(平成10)年 7月	沿線自治体でつくる可部線対策協議会による「がんばれ、かべせん」決起大会 存続を求める署名をJR広島支社に提出
1999(平成11)年 3月	可部線の存続を考えるシンポジウム
2000(平成12)年 3月	3.28 可部線存続大行進 延べ1500人の沿線住民などが参加
11月	104日間の試験増便スタート
2001(平成13)年 1月	大阪市で「がんばれローカル線 in 大阪のつどい」を開催 実行委がJR西日本本社を訪れ、存続要望書を渡す
3月	JR西日本社長の「さよなら運動」発言にJR可部線存続実行委員会が抗議文提出
4月	1年間の試験増便再開
12月	可部線再生の提案書を国などに提出
2002(平成14)年 5月	二回目の可部線存続大行進 延べ1500人が参加 JR西日本広島支社まで行進し、存続を要望

### 一部だけの数字で判断していること

J R 西日本は可部～三段峡間の輸送密度が492 / 日であるから一部廃止をするといったが、可部線は横川～三段峡間であり、区間全体の輸送密度は平成10年度で4600人 / 日で、国鉄における廃止転換基準であった4000人 / 日をクリアしている。国鉄から事業を引き継いだのも可部線全体で基準をクリアしていたからであり、その経緯を踏まえて判断するべきだった。

### 地球環境問題

自然の生態系等に悪影響を及ぼすおそれがある、地球温暖化が国際的に深刻な問題であり、その主な原因である大気中の温室効果ガス（二酸化炭素、メタン等）の濃度を安定させるため、CO<sub>2</sub>の排出削減は先進国の課題である。自動車の排気ガスを減らすために、マイカーから公共交通利用への転換、CO<sub>2</sub>の排出の少なさで優位な鉄道へのシフトはとても効果的である。

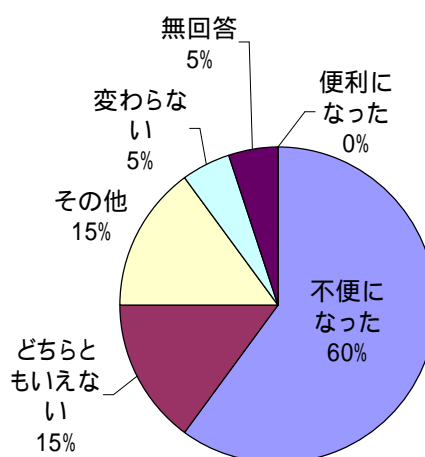
鉄道を廃止しバスに転換することによって、CO<sub>2</sub>削減の目標から後退してしまう。

## 4. アンケート結果

### 1. バスの状況について

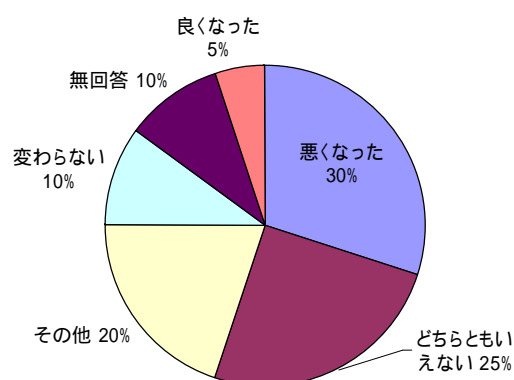
#### (1) 鉄道と比べて？

回答	比率
不便になった	60%
どちらともいえない	15%
その他	15%
変わらない	5%
無回答	5%
便利になった	0%



#### (2) 鉄道と比べて乗り心地は？

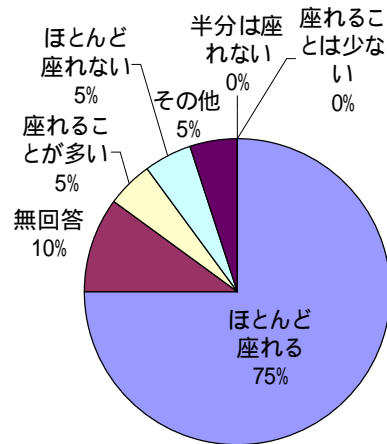
回答	比率
悪くなった	30%
どちらともいえない	25%
その他	20%
変わらない	10%
無回答	10%
良くなった	5%



鉄道に比べて不便になったという意見が60%と半数以上になった。理由の一つには定時性の問題がある。バスは、渋滞などが原因で時間どおり来ない、着かないことが多く、予定が立てにくい。また、乗り心地がカーブでの揺れが激しく「乗り物酔いをする」、ステップが高く足の悪い人は「乗り降りが大変」など。鉄道とバスを比べて、バスのデメリットが出た。

(3) 着席率はどうですか？

回答	比率
ほとんど座れる	75%
無回答	10%
座れることが多い	5%
ほとんど座れない	5%
その他	5%
半分は座れない・少ない	0%

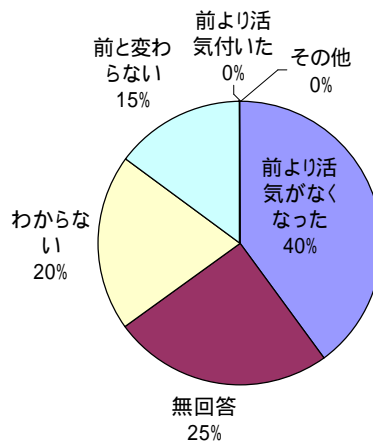


乗車停留所や時間帯にもよるが概ね着席できる。ただ、鉄道のように広々としていない、向かい合わせでわいわいした雰囲気になりにくい。バスにはトイレが付いていないので長時間の乗車が不安。

2. 鉄道廃線後の街や暮らしについて

(1) 街の活気はどうですか？

回答	比率
前より活気がなくなった	40%
無回答	25%
わからない	20%
前と変わらない	15%
前より活気付いた	0%
その他	0%



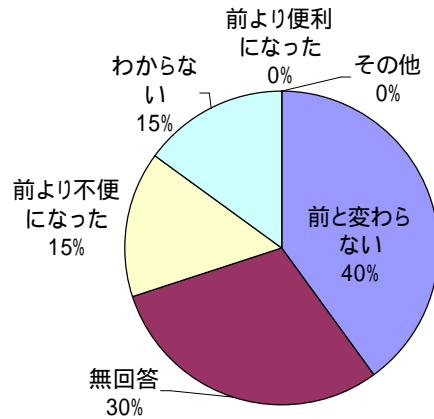
具体的には  
イベントが無くなった。  
観光客が減った。



旧安野駅 現在も車両が留置されており、運行当時の姿を残す

(2) 暮らしの便利さはどうですか？

回答	比率
前と変わらない	40%
無回答	30%
前より不便になった	15%
わからない	15%
前より便利になった	0%
その他	0%



具体的には

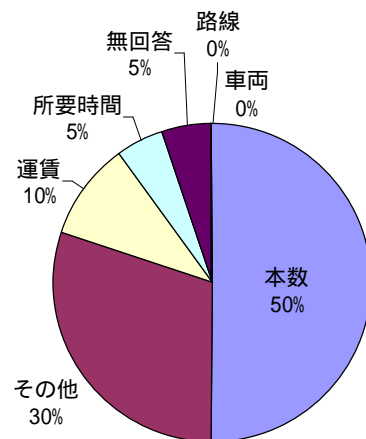
自家用車を使うので変わらない。

買い物や病院に行くときなど、生活が不便になった。

3. 公共交通の改善について

(1) 改善してほしいことは？

回答	比率
本数	50%
その他	30%
運賃	10%
所要時間	5%
無回答	5%
車両	0%
路線	0%



具体的には

運行本数を増やしてほしい。

時間どおりに着くようにしてほしい。

所要時間の短縮

4. 廃線区間の活用方について

(1) アイデアや希望はありますか？

具体的には

使い道がない

サイクリングロード

花を植える

散歩道



旧加計駅ホームの一部と交流館

## 5. 現地調査でわかった問題点

### 運賃があがった

特に学生の通学定期券が上がっている。鉄道に比べて3倍となり大変な負担になっている。

	2003年10月	2006年8月	差額
	鉄道	バス	
可部～加計	570円	740円	+ 170円
加計～三段峡	230円	420円	+ 190円
可部～三段峡	950円	960円	+ 10円
最短区間運賃	140円	160円	+ 20円
可部～加計通学定期(高校生)	7940円	23820円	+ 15880円

### バスに変わって

バスは揺れが鉄道と比べて激しく、ステップが高いので乗り降りが大変。また、渋滞に影響されよく遅れる、時間どおりに着かない、トイレが無いなど不便な点が多い。鉄道と比べると高齢者には利用しづらい交通機関である。



### 観光客の減少

廃線の影響を受け観光客は減少している。鉄道で来られた人が来なくなったばかりか、廃線の悪いイメージで、自家用車やバスで来る人まで減っている。アンケートでも「観光客が減り、町の活気が無くなった」と言う意見が多く聞かれた。

かつて可部線が三段峡まで開業したことによって観光客の数が増えた。生活を守ることはもちろん、地域の活性化・発展のためにも

鉄道が必要であり、鉄道があることが観光イメージを良くしたし、観光客を誘致する効果を示してきた。

### 高齢者の自動車運転問題

アンケートでは「廃線になっても暮らしの便利さは変わらない。ほとんど自動車で移動するから」という意見があった。確かに今は自動車を運転し事足りているが、いずれ運転ができなくなるときがやってくる。

高速バスで広島市内へ出かける人に聞いた話では、「家の周りは自動車でいいが、広島市内は交通量が多いし普段走りなれていないので不安。昔は車でも出かけたが、今はバスに乗っています。」と語っているように、将来やってくる高齢化社会を考えると鉄道が整備されている暮らしの利便性や必要性があるはず。





## 6. 公共交通と暮らし

昨今、一部都市部を除き公共交通利用者が減っている。

道路網の整備などで自動車利用が便利になり、自家用車の保有台数が増え、地方では一人一台に近い台数となっている。自動車利用が増えることで小売店が大駐車場と広い面積の売り場を求めて 郊外に出店する 車で移動する 公共交通利用者が減る 本数が減る・運賃が上がる 不便だから使わない・運賃が高いから車で行く というような悪循環になっている。また、公共交通が不便なので、外で酒を飲むにも自動車で出かけ、

飲酒運転をしてしまい、交通事故やひき逃げが後を絶たずに社会問題となっている。

環境問題・高齢化社会など考えると、将来を見据えた鉄道路線を中心とした公共交通の整備が必要である。

【北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会】が行った「富山の公共交通に関するアンケート結果」では、半数以上の人が高齢化社会を考えると公共交通が充実し、マイカーに頼らなくても生活できる環境を望んでいる。

問. 自動車に依存する日常生活について、あなたはどのように思われますか？(複数回答可)

	回答数	構成比
自家用車は便利であるから今のままでよい	33	5.8%
自家用車なしでは日常生活を送れないと言うのは好ましいことではない	113	19.7%
<b>高齢社会になっており、公共交通はもっと充実すべきである</b>	<b>160</b>	<b>27.9%</b>
<b>自家用車に頼らなくても良いように JR、バスや電車などの公共交通を便利にすること</b>	<b>157</b>	<b>27.4%</b>
公共交通をもっと利用するようにすべきである	67	11.7%
その他	9	1.6%
無回答	34	5.9%
計	573	100.0%

## 7. JRの社会的責任と路線維持

JRが発足して19年が経つ。国鉄分割・民営化の際に「いくつかの赤字路線を抱えているが、その赤字路線を全て抱えて事業全体で採算が確保できる」という前提で発足したはずであり、可部線一部区間だけで算出した赤字を理由に廃止するのはおかしい。JR西日本全体で黒字路線・赤字路線を総合的に経営して路線の維持に努める責任がある。

また、高齢者など交通弱者の増加、地球温暖化対策、地方の過疎化などの社会問題を抱える今後、鉄道の担う役割は大きい。CO<sub>2</sub> 排出量削減、第三セクター鉄道の苦しい経営状況などを踏まえ、JRは公共性、社会性を持っていることを認識し、様々な社会問題に積極的に対応すべきであり、採算の厳しいローカル線を含め現状の路線を維持する努力が必要である。