岡山・広島県を訪問し考えた

私たち労働組合に出来ることはなにか？

NRU
国労中国
２０２６年
９月１４日
第６号
発責　倉下文明
編集　教宣部

芸備線の備後庄原駅から備中神代駅間を対象とした「再構築協議会」も、結論を得る目安とされている来年３月まで約半年となりました。この１１月には、事務局を担う中国運輸局から再構築協議会が実施をした実証実験等を踏まえて、何らかの方向性が示されるとも言われています。

このように芸備線の行方も一つの大きな山場を迎えようとする中、国労中国地方本部として、８月２６日に岡山県、９月８日に広島県を訪れ、公共交通を担当する職員の皆さんから、現状に対する自治体の思いをお聞きし、芸備線の維持・存続に向けた課題などについて、率直に意見交換を行って来ました。



期限ありきでなく

岡山県では、大塚愛県議会議員にご紹介頂き、「再構築協議会」の現状や今後の見通し、関係機関への要望などお聞きすることが出来ました。

再構築協議会における議論の現状について、「１１月には、これまでの実証事業の結果を踏まえて骨子案的なものが出ると聞いている」「数値化できない定性という面についてもしっかり評価して貰いたい」など言われていました。

また、再構築協議会の参加自治体が複数に跨る中で、「各自治体の意見の一致を見ない場合もあり、スケジュールありきでなく納得が得られるまで議論していく」とも言われ、自治体の意見交換も精力的に取り組んでいるとのことでした。

ＪＲ西日本への要望として、「再構築協議会が立ち上がって以降、列車の増便など利用促進への協力を頂いていることに感謝しつつ、鉄道として残った場合は引き続き積極的な利用促進の取り組みをお願いしたい」と言われていました。

一方、国の交通政策にかかわる要望では「鉄道のネットワークを守る基準についての考え方を示してもらいたい」と言われていました。仮に芸備線の一部区間が廃線となれば、結節していた木次線への波及も考えられるなど、中国地方の鉄道ネットワークの形成に大きく影響しそうです。そうならないためには、ＪＲ会社と自治体の判断に全て任せるのではなく　国としての基準を示すなどのリーダーシップこそ求められています。

岡山県では、芸備線の他、姫新線・因美線・赤穂線など多くのローカル線区で利用促進協議会をつくり、活性化に向け奮闘頂いている事に元気を頂きました。

全国何処でも！

９月８日、広島県を訪れ、芸備線存続に向けた課題など意見交換を行なってきました。

再構築協議会の進め方に対しては、岡山県と同様、「再構築協議会が結論を出す目安と言われる３年を迎えるが、無理に結論を出すことなく、丁寧な議論を心がけ決してスケジュールありきにはならないでもらいたい」と言われていました。

また、ＪＲ発足の経緯にも触れながら、〇元々は国民の共有財産であること〇芸備線の一部区間が廃止となると近隣の路線の存続にも大きく影響があること〇全国をネットワークで繋いでいる鉄道を一事業者の判断で廃止してもいいのか〇行き違いポイントの撤去などで列車本数も減り、利用する人も少なくなっている〇徐行区間や災害による運休も多く利便性の低下が進んでいる等、率直な思いが語られていました。

また、上下分離については「国鉄改革の経緯を踏まえれば、ＪＲによる維持が基本。自治体への負担の付け替えは、現時点では適切でないと考えている」と言われていました。

鉄道のように自治体を跨り運行されている公共交通が姿を消せば、自動車でもなければ地域に足を運ぶこともできなくなります。インバウンドや観光客の入込が被る影響も小さくはありません。

観光路線化の話も出ていましたが、それにしてもＪＲ会社の重い腰を上げるのは一筋縄では行きません。

自治体には、駅を中心とした街づくりの実践をはじめとして、ＪＲもやってみようとなる利用促進に向けた知恵と工夫をお願いしてきました。



広島県の交通担当者の方からは、「全国どこにいても同じに便益を受けれなければならない」と言われていました。まさに、その通りだと思います。一方、今後も、否が応でも沿線の人口がさらに減少することは避けようがありません。「理想と現実」の中で翻弄されますが、考えることをあきらめず、ローカル線問題に向き合っていこうと思います。

ＪＲと自治体の橋渡しを！！

利用が減り大量輸送としての使命が果たせないというＪＲ、一方では、利便性の低下が更なる利用者離れに繋がるとする自治体、なかなか接点が見いだせず対立点だけが浮かび上がる。バス転換した地域では、バスの減便・廃止も言われ、これも持続可能とは言えそうもない。なんとか、鉄路を残せないものか！との思いで自治体訪問を続けているが、鉄路の維持には自治体の努力と共にＪＲ会社の協力が欠かせないのも事実である。

廃線の危機という現実を突きつけられ、沿線自治体では、地域挙げて利用促進に取り組んで頂いているが、思うようには利用は増えず苦戦が続いている。かといって何もしなければ、沿線人口の減少に比例して、利用も右肩下がりになることは避けられない。

一方、ＪＲ会社法では、営業線の維持が義務図けられ、早々廃線には踏み切れない。我慢比べでなく、自治体とＪＲが協力して、鉄路を守る、その橋渡しが労働組合に出来ないか？！