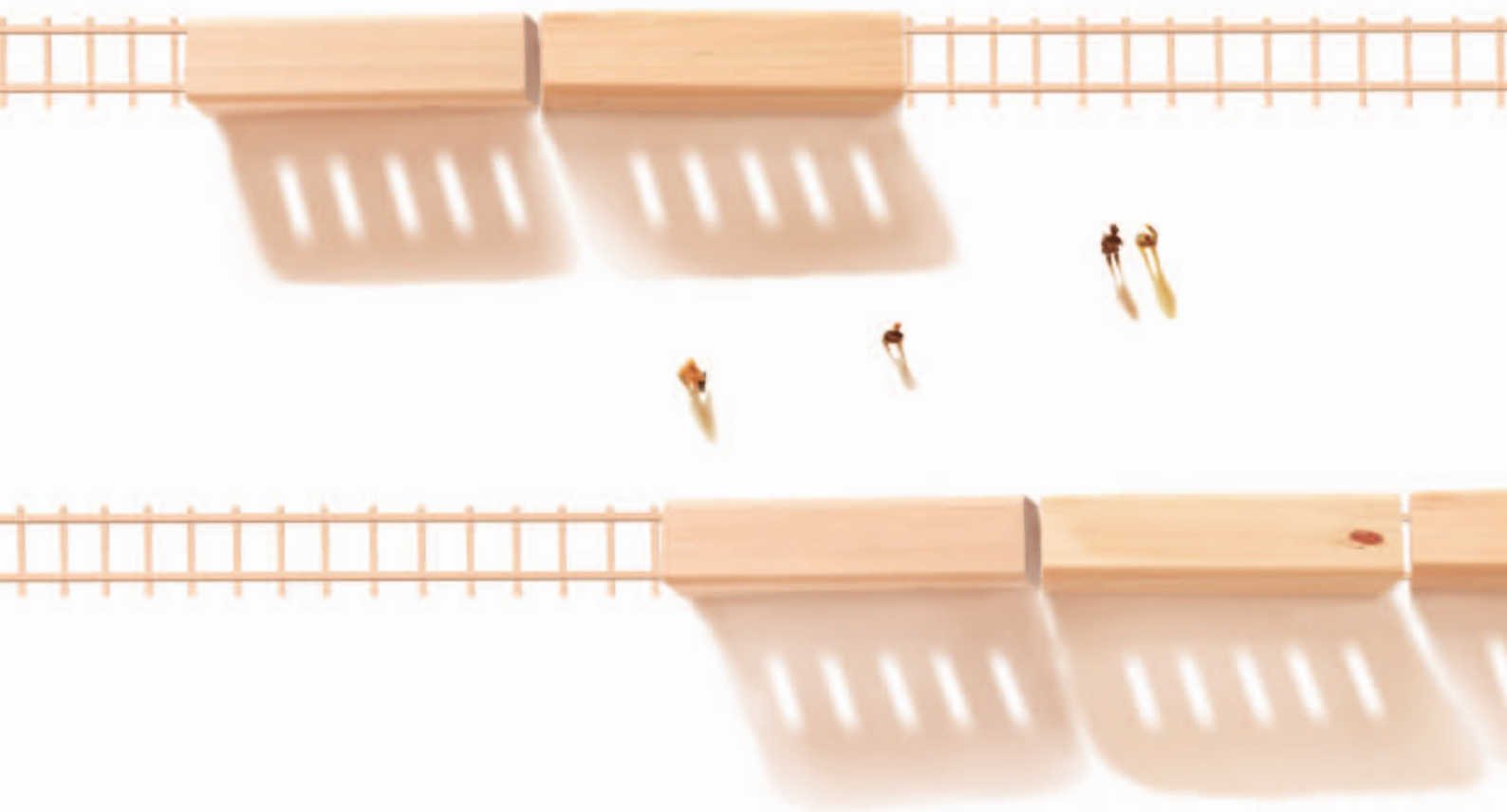


政策・調査機関誌 Saycho 2017.3 No.44

Say-cho

地方ローカル線の 今後を考える



はじめに

2013年に交通政策基本法が策定されてから3年が経過しました。その後も私たちを取り巻く環境は年々厳しさを増しており、急速に進む少子高齢化や地方過疎化、経済・社会・産業構造の変化が地方路線の利用者数減少に拍車をかけています。ローカルエリアにおける鉄道網をいかに維持していくかという課題について、真剣に考えなければならない時が来ています。

JR連合では、2012年に発足した「鉄道特性活性化プロジェクト」において、様々な検討・検証を重ねられ、今年度中にも最終答申がまとめられることとなっています。昨年10月に開催された「第12回政策シンポジウム」において中間答申がなされ、ローカルエリアについては「鉄道の特性を発揮することが極めて困難なエリア」として言及される方向性が示されています。

そのような中、2016年9月に三江線の廃止届が提出されました。2010年に活性化協議会が立ち上げられて以降、様々な取り組みを行ってきましたが、残念ながらご利用が増えることはなく、廃止という結論に至りました。

折しも、JR北海道は昨年11月18日、「JR単独では維持することが困難な路線」として10路線13線区を公表しました。関係自治体の間では、突然の公表に困惑が広がっています。多くの地方ローカル線を抱えるJR西日本にとっても、決して他人事ではなく、持続可能な公共交通のあり方について、しっかりと考えるべき時が来ています。

一方で、2017年3月、可部線の延伸がなされました。2003年に可部～三段峡間が廃止された時から続けてきた、地元と一体となった「乗って残そう」運動がようやく実を結びました。一度廃止された区間が復活するのは全国でも例がなく、注目を集めています。

今回の「Say-cho No.44」では、三江線と可部線における事例を中心に、これまで私たちが行ってきた地方ローカル線における取り組みを振り返ります。今後の地方公共交通のあり方について、改めて考えるきっかけとなれば幸いです。

Say-cho

Saycho 2017.3 No.44

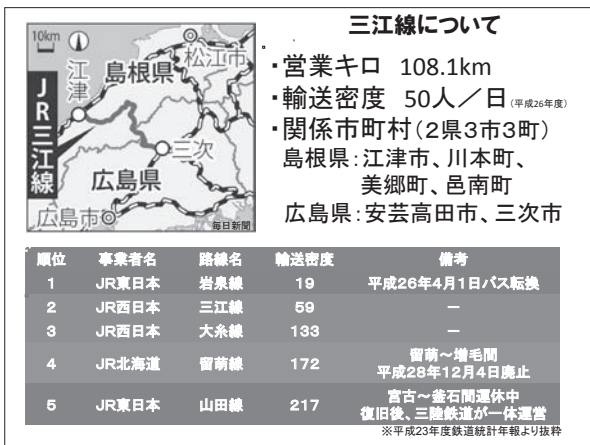
1 三江線について	
・三江北線の開通	2
・三江南線の開通	2
・三江線の全線開通	2
全線開業後の三江線	3
・バスによる増便社会実験の実施	5
度重なる豪雨災害と落石リスク	6
・三江線廃止検討報道とその対応	8
2 可部線について	
・可部～三段峡間の廃止	14
・廃止後の動き	15
・発覚した踏切問題	16
・延伸に向けた最後の調整	17
・ついに延伸開業へ	19
3 二つの事例から学ぶこと、今なすべきこと	20
4 表紙で振り返る25年	23
【巻末資料1】	
三江線に関する「検討会議」第3回経過報告書	27
【巻末資料2】	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）	33
編集後記	34

1 三江線について

◇三江線の概要◇

三江線は、島根県江津市と広島県三次市を結ぶ路線です。沿線には、島根県江津市（2.6万人）、川本町（0.4万人）、美郷町（0.5万人）、邑南町（1.1万人）、広島県安芸高田市（3.1万人）、三次市（5.7万人）の6市町があります。江津駅と三次駅を直線で結ぶとわずか62キロですが、線路は江の川に沿って大きく蛇行しており、全長は108.1kmとなっています。【図1】

【図1】



なく、工事は難渋を極めました。1930年4月20日に開通、営業を開始しました。

続いて、川戸～石見川越間が1931年5月20日に、石見川越～石見川本間が1934年11月8日に、石見川本～石見築瀬間が1935年12月2日と次々に開通、営業を開始し、予定の最終区間である石見築瀬～浜原間が1937年10月20日に開業し、石見江津～浜原間（50.1km）が全通しました。しかし、浜原以遠、芸備線三次に至る計画区間の建設工事は、戦争等の時局の悪化に伴い中止となりました。



三江南線の開通

三次～式敷間（14.7km）は1936年8月に着工しましたが、1939年3月、路盤工事を完

了したところで戦争の拡大に伴い工事は中止されました。

第2次世界大戦後、1953年5月に再着工し、1955年3月31日に開通・営業開始しました。この区間を三江南線とし、既に完成していた三江線（石見江津～浜原間）を三江北線と呼ぶこととなりました。

その後、式敷～口羽間（13.6km）が建設され、1963年6月30日に開通・営業開始し、三江南線は三次～口羽間（28.4km）となりました。

三江線の全線開通

三江南北両線を結ぶ浜原～口羽間（29.6km）は1964年3月23日、日本鉄道建設公団の発足に伴って、同年4月工事線に指定され、1965年12月運輸大臣の認可を受け、翌1966年1月工事着手、1975年8月31日に開通・営業開始となり、これにより三江線・江津～三次間（108.1km）が全線開通しました。



三江北線の開通

三江線（後に三江北線と改称）の工事は、1926年9月から着工されました。

最初の開通区間である石見江津～川戸間は、江の川との間に線路を敷設するスペースがほとんど

三江線開通と駅開業の歴史（ぶらり三江線WEBより）

駅名	駅間 営業キ ロ	累計 営業キ ロ	開業年月日	開通・営業開始日等			所在地		
江津	-	0.0	T9.12.25	江津～川戸間 S5.4.20	三 江 線 ↓ 三 江 北 線 S5.4.20 ∩ S50.8.30	三 江 線 S50.8.31 ∩	島根	江津市	
江津本町	1.1	1.1	S33.7.14						
千金	2.3	3.4	S33.7.14						
川平	3.6	7.0	S5.4.20						
川戸	6.9	13.9	S5.4.20						
田津	5.4	19.3	S24.11.15	川戸～石見川越間 S6.5.20				邑智郡 川本町	
石見川越	3.0	22.3	S6.5.20						
鹿賀	3.5	25.8	S24.11.15	石見川越～ 石見川本間 S9.11.8					邑智郡 美郷町
因原	3.1	28.9	S9.11.8						
石見川本	3.7	32.6	S9.11.8	石見川本～ 石見築瀬間 S10.12.2					
木路原	2.0	34.6	S37.1.1						
竹	3.0	37.6	S33.7.14						
乙原	2.2	39.8	S10.12.2						
石見築瀬	2.9	42.7	S10.12.2						
明塚	2.3	45.0	S42.3.20	石見築瀬～浜原間 S12.10.20	邑智郡 美郷町				
粕淵	3.1	48.1	S12.10.20						
浜原	2.0	50.1	S12.10.20						
沢谷	3.7	53.8	S50.8.31	浜原～口羽間 S50.8.31		邑智郡 美郷町			
潮	5.8	59.6	S50.8.31						
石見松原	3.2	62.8	S50.8.31						
石見都賀	5.6	68.4	S50.8.31						
宇都井	6.4	74.8	S50.8.31						
伊賀和志	3.4	78.2	S50.8.31	口羽～式敷間 S38.6.30	三 江 南 線 S30.3.31 ∩ S50.8.30	広島	三次市		
口羽	1.5	79.7	S38.6.30						
江平	3.5	83.2	S38.6.30						
作木口	1.7	84.9	S38.6.30						
香淀	4.8	89.7	S38.6.30						
式敷	3.6	93.3	S30.3.31	三次～式敷間 S30.3.31	三 江 南 線 S30.3.31 ∩ S50.8.30	広島	三次市		
信木	1.8	95.1	S31.7.10						
所木	1.9	97.0	S31.7.10						
船佐	1.4	98.4	S30.3.31						
長谷	2.2	100.6	S44.4.25						
栗屋	2.5	103.1	S30.3.31	三次市					
尾関山	3.0	106.1	S30.3.31						
三次	2.0	108.1	T11.6.7						

全線開業後の三江線

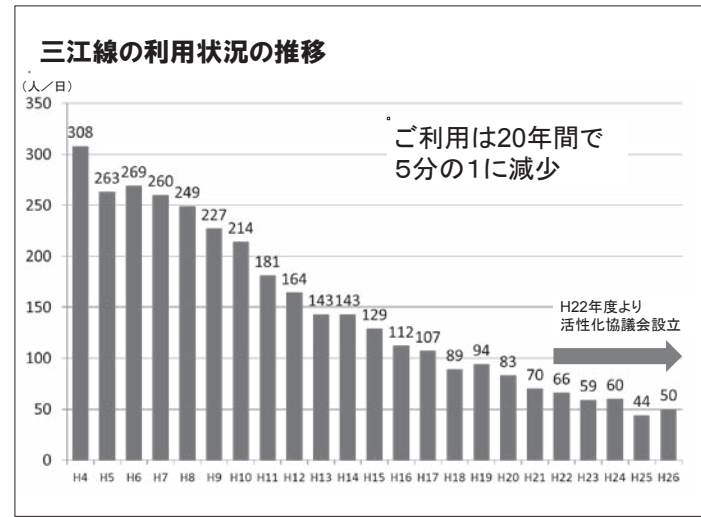
ようやく全線開通を迎えた三江線でしたが、その後も決して順風満帆とはいきませんでした。開業直後の1980年には、国鉄再建法の施行に伴い、開業後見込まれる輸送密度が1日当たり4、000人未満の路線については、特定地方交通線として廃止、またはバス転換の対象とされました。

路線の選定は3段階で行われ、第一次廃止対象の条件は「営業キロが30km以下の盲腸線で輸送密度2、000人／日」または「営業キロが30km以下の盲腸線で輸送密度500人／日」でした。三江線は全長が108.1kmあり、この条件はクリアできました。しかし、1975年の開業当初の輸送

密度は約500人／日であり、第二次廃止対象路線の条件「輸送密度2、000人／日未満」に該当しました。ところが、代替道路未整備であり、バスによる代行輸送が困難であることを理由に、かろうじて廃止対象路線から外されました。さらに近年では、沿線の人口減少・少子高齢化の進展等により、利用客は大きく減少するとともに、「利用客の減少↓ダイヤの減少↓利便性の低下↓さらなる利用客の減少」という負のスパイラル

「総合連携計画」では、①「生活鉄道」としての活性化／沿線住民による日常利用の促進②「ふるさと鉄道」としての掘り起こし／地域で乗って支える利用促進の強化③「観光鉄道」としての新たな挑戦／江の川沿いの景観や文化、食等の活用④イメージづくりと認知度向上／江の川とともにある鉄道の魅力発信⑤地域による「参加と

【図2】



に陥り、1975年の開業当初は約500人あった輸送密度も2009年には70人まで落ち込みました。これらを踏まえ、2010年には沿線6市町、島根県、JR西日本、住民代表等で構成される「三江線活性化協議会」が設立され、同協議会が主体となつて「総合連携計画」を策定し、活性化事業を実施してきました。【図2】

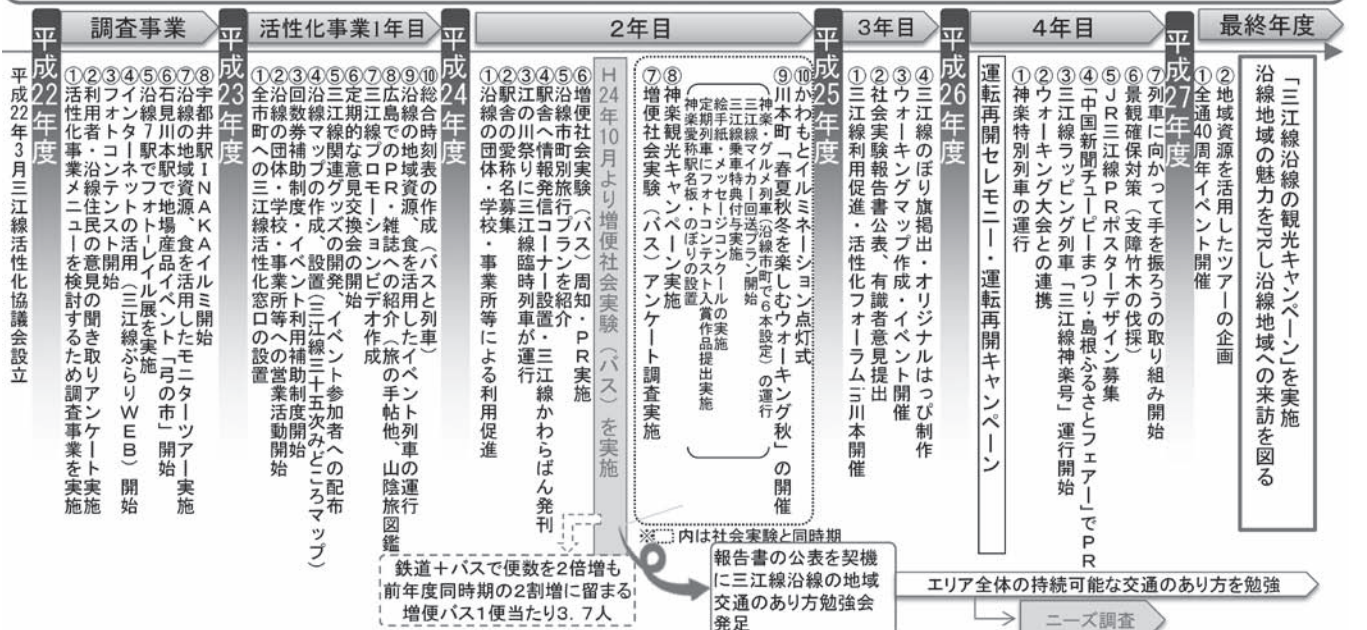


【図3】 活性化協議会が行ってきた事例

【図3】 活性化協議会が行ってきた事例
「協働」の仕組み／鉄道と地域の活性化への5つの目標が設定され、沿線住民による日常利用の促進から旅行商品の造成による観光利用の促進に至るまで、様々な切り口から76に及ぶ事業が実施されました。

連携計画（活性化協議会の取組み）

沿線の人口減少・少子高齢化の進展等により、利用客が大きく減少する状況の中、三江線の活性化に向けて、沿線6市町・島根県・住民代表・観光関係者・島根県立大学・JRなど沿線地域及び関係機関が連携して取り組むことを目的に平成22年3月に設立。平成22年度に「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成23年度から活性化に向けた取り組みを推進。



バスによる 増便社会実験の実施

2012年には、沿線住民からの「運転本数が少なく、利用したくても利用できないので増便してほしい」「通学や通院にあわせたダイヤにしてほしい」との声を踏まえ、バスによる増便社会実験を実施しました。当初は鉄道での増便も検討されましたが、必要な設備を整備するハードルが高いため、バスも活用した実験となりました。期間は、効果を最大化するため、山陰デスティネーションキャンペーン開催期間中の10月から12月に行い、実験の内容は、バスを列車に見立てて、現行鉄道ダイヤの1.7倍で運行するというものでした。実施期間中に、ご利用者から「バス停を増やしてほしい」「本数も更に増やしてほしい」との声があったことから、12月にはバス停を新設し、ダイヤも2倍で運行することとしました。

しかしながら、結果は平均乗車人数3.7人、鉄道とバスを合わせた全体での利用は、対前年同期比の2割増にとどまるなど、期待していた成果を得ることはできませんでした。実験から分かったことの一つに、少子化の影響により、沿線の高校が生徒を確保するために通学の利便性を掲げ、独自にスクールバスを運行したことにより、鉄道を定期的に利用する通学性が著しく減少しているということがありました。実験の終盤ではスクールバスも運休させて鉄道の利用を促しましたが、一度離れた利用を復活させることは困難であり、残念な結果に終わりました。【図4】

【図4】

増便社会実験（バス）（1）

沿線住民

- ・運転本数が少なく、利用したくても利用できないので増便して欲しい
- ・通学や通院にあわせたダイヤにして欲しい

鉄道での増便は必要な設備の整備のハードルが高い

活性化（利用促進）及び潜在需要の見極めを目的に、バスによる増便社会実験を実施
効果の最大化のため、山陰デスティネーションキャンペーン開催期間に実施【平成24年10月1日（月）～12月31日（月）】



- ・時刻表の各戸配布、各市町の広報誌や無線放送等による周知
- ・ダイヤ設定は地域住民との意見交換やアンケートから設定
- ・バスと列車を合わせて現行鉄道ダイヤの1.7倍～2.0倍のダイヤで運行
- ・ご利用者の要望により駅以外の場所に停留所を追加（12月）

増便バスの平均乗車人数は3.7人、鉄道・増便バス全体の利用は対前年同期の約2割増に留まる

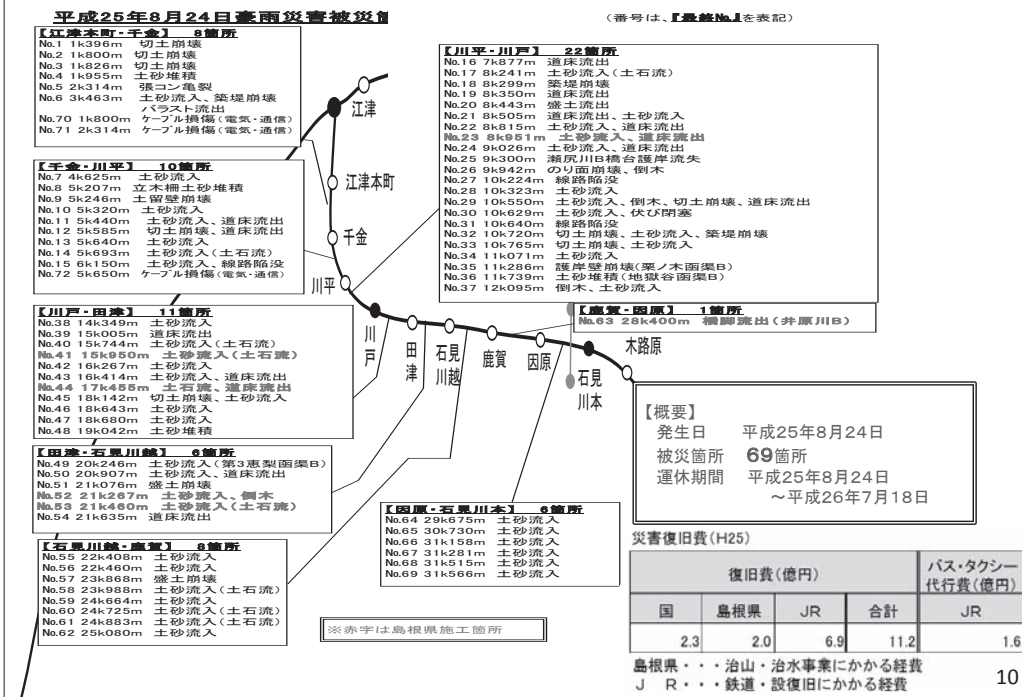
三江線増便社会
実験（バス）
報告書
（H25. 7公表）

評価

- ・潜在需要は限定的であり、三江線とスクールバスが競合し非効率
- ・増便等による利便性向上を喜ぶ声もあり、利用者のニーズを今後どう反映するか検討が必要
- ・基幹となる交通と二次交通等の棲み分けや将来のあり方について協議会とは別の場での議論が必要

【図5】

災害状況（H25）（1）



【図6】

災害状況（H25）（2）



その後も、度重なる豪雨災害により、三三三線は長期間の運休を余儀なくされました。最近でも、2013年8月に豪雨災害により69カ所で被災し、全線で運転を見合わせました。

9月には一部区間で運転が再開されましたが、とくに被害が大きかった江津～浜原駅間は復旧が遅れ、費用負担についてJRと地元自治体が話し合ったうえ、全区間で運転を再開できたのは翌

度重なる豪雨災害と落石リスク

2014年7月でした。復旧費用は約11億円かかり、JR西日本が約7億円、地元自治体などが約4億3000万円程度を負担しました。【図5】

【図6】

また、三江線の沿線、特に開業の古い三江北線を中心に、落石によるリスクがありました。

2004年6月22日には、川戸駅～田津駅間において、時速45km/hで走行していた列車が落石と衝撃し、乗り上げて車輪がレールから浮き上がり脱線するという事故が発生しました。

それまでも落石防護柵などは設置されていたものの、事故を防げなかったことから、63カ所にわたる徐行箇所が設定されました。その後、区間の統合などが行われ、現在では落石の危険のある箇所として合計59箇所、距離にして約27kmが徐行区間とされています。この区間では、万一落石が発生した場合であっても安全に停車できるよう、

時速30kmでの徐行運転を実施しており、三江線の速度向上を阻害する大きな要因となっています。

さらに、三江線のうち江津～因原間は国道261号、粕淵～三次間は国道375号が並行しており、ほとんどの区間で改良工事がなされています。三江線では2時間30分かかるところ、沿線道路を使えば車で2時間、さらに、高速道路を使えば90分で移動することができます。【図7】



【図7】

三江線の豪雨による被災と復旧



- ・2006年7月 豪雨災害、全線運休
- ・2007年6月 全線復旧
- ・2013年8月 豪雨災害、全線運休
- ・2013年9月 浜原～三次駅間運転再開
- ・2014年7月 全線運転再開

・沿線の山からの落石を警戒した多くの徐行箇所があり、三次～江津間(108Km)を通して乗ると、3時間20分かかる。



・一方、江の川の向かい側には幹線道路が走り、車では2時間程度、高速道路を使えば1時間30分程度で移動が可能。

【図8】



三江線廃止検討報道とその対応

このような現状と経過を踏まえ、2010年に立ち上げた「三江線活性化協議会」の5カ年計画の期限が半年後に迫った2015年10月、会社は沿線自治体に対して持続可能な公共交通の実現に向けた検討の申し入れを行いました。

その自治体への申し入れについて、新聞をはじめとしたマスコミは、2015年10月16日、「JR西日本が三江線（江津～三次間）の廃止を検討」

と報道しました。【図8】

JR西労組としては、見解を発表し、事前の情報になかったことについて遺憾の意を表しました。また、今後の方向性として、「組合員の雇用確保を前提に、『廃止ありき』『期限ありき』ではなく、『交通政策基本法』等の基本理念・方針に則り、地域が理解、納得できる持続可能な公共交通のあり方を確立すべきである」と訴え、JR西日本に慎重かつ責任ある対応を強く要請しました。

【図9】

三江線廃止検討報道への対応

- 2015年10月16日 廃止検討報道
- 2015年10月19日
「三江線の廃止検討等の報道に対するJR西労組見解」を発表
 - ・ 報道が先行したことは極めて遺憾
 - ・ 一方で、三江線は非常に厳しい運営実態にあることも事実
 - ・ 三江線の今後については「廃止ありき」「期限ありき」ではなく、鉄道路線としての存続の可能性を含めて検討すべき。
 - ・ 「交通政策基本法」等の基本理念・方針を踏まえ、沿線自治体が連携して主体的に議論・検討すべき。
 - ・ JR西日本も持続的な地域の活性化につなげるべく、責任と役割を果たさなければならない。
- 2015年10月29日 本部・本社間で交渉を実施し、組合員への丁寧な説明、沿線の自治体・住民との丁寧な対話を求める

同月19日には、会社に対して申8号「三江線の廃止検討等の報道についての申し入れ」を提出し、同月29日に行った交渉（経小）の中で、「廃止・期限ありき」ではなく、組合員への丁寧な説明と、沿線の自治体・住民への丁寧な対応を強く求めました。【図10】

また、2016年1月20日・21日、27日・28日の4日間に亘って開催された石見支部での職場集会に中央本部も出席し、三江線に関わる現在の状況や組合員の思い、今後の取り組みの方向性などの共有化を図ってきました。

職場集会では、会社の対応に対する不信感や、組合のこれまでの運動に対する意見、さらには三江線廃止による雇用不安など、様々な意見が出されました。中央本部として、雇用の確保を大前提に、

「廃止・期限ありき」ではなく、沿線の自治体・住民との丁寧な対話を会社に求めていくとともに、集まった現場組合員の声を確実に会社に伝え、丁寧に説明するよう求めることを約束しました。

一方で会社は、1月23日から2月2日にかけて、「三江線改良利用促進期成同盟会（以下、『期成同盟会』という）」の主催により、三江線沿線の6市町（8会場）において開催された住民説明会に出席しました。JR西労組が求めていたとおり、住民説明会では、会社から沿線地域住民の方に対し、「人口減を大幅に上回るペースでのご利用減」「活性化協議会の取り組みにもかかわらず減少傾向に歯止めからず」「バスによる増便社会実験の実施と結果」「公共交通あり方検討勉強会の設立とニアアンケート調査の実施」など、JR三江線の現

状や課題等について丁寧に説明が行われ、参加者からの質疑が行われました。8会場で延べ764名の参加があった模様です。【図11】



【図10】

J R西労組 業務速報

No. 14 2015年10月19日

発行責任者 JR西労組政策・調査部
宮野 勇馬

三江線の廃止検討等の報道に対するJR西労組見解と申し入れについて

標題について、中央本部は、添付の見解を発表するとともに、会社に対して申8号「三江線の廃止検討等の報道についての申し入れ」を会社に提出し、誠実に対応するよう強く要請しました。

※ 添付資料 ①三江線の廃止検討等の報道に対するJR西労組見解（1枚）
②申8号「三江線の廃止検討等の報道についての申し入れ」（1枚）

以上

三江線の廃止検討等の報道に対するJR西労組見解

2015年10月19日
西日本旅客鉄道労働組合（JR西労組）

10月16日朝刊における新聞記事の掲載以降、JR西日本が三江線（江津～三次間）の廃止を検討しているとの内容が相次ぎ報道された。

職場で働く組合員の雇用不安につながる路線廃止の問題について、責任組合であるJR西労組へ事前の連絡なく報道が先行したことはきわめて遺憾であり、会社の情報管理を含めた姿勢や対応を厳しく糾弾したい。

一方、三江線は、ご利用の大幅な減少を背景に、会社も関与しながら、沿線自治体の活性化協議会を通じて、バスによる増便社会実験などさまざまな取り組みを行ってきたが、残念ながら、路線の輸送密度が現在では日本一少ない1日約50人にまで落ち込み、非常に厳しい運営実態に陥っていることも事実である。さらに、これまでも繰り返し集中豪雨による被害を受け、昨年7月に11ヶ月ぶりによりやく全線復旧したが、防災面についても考慮すべき課題もある。

なお、私たちの運動の成果もあって、2013年11月には「交通政策基本法」が成立したほか、これとも関連して昨年11月には「改正地域公共交通活性化再生法」が施行され、まちづくりとも一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの形成について社会的な問題意識が高まり、地方の主体的な取り組みを国が支援するしくみがつくられてきた。

三江線の今後については、「廃止ありき」「期限ありき」でなく、鉄道路線としての存続の可能性を含めて検討すべきである。それを前提に、「交通政策基本法」等の基本理念、基本方針を踏まえ、沿線自治体が連携して「地域公共交通網形成計画」の策定を含めて主体的に議論、検討するとともに、JR西日本も持続可能な地域の活性化につなげるべく責任と役割を果たさなければならないと考える。

JR西労組は、三江線のあり方について、組合員の雇用確保を前提に、鉄道を活かした地域共生、地域活性化を積極的に唱道し運動を展開してきた立場から、上記の認識に基づき、JR西日本に慎重かつ責任ある対応を強く要請するとともに、沿線自治体に対しても問題提起し、地域が理解、納得できる持続可能な今後の方向を確立するよう求めていく。

JR西労組（申）第8号
2015年10月19日西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 真鍋 精志 殿西日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員長 坂山 三郎 殿

三江線の廃止検討等の報道についての申し入れ

先般、三江線の廃止検討等に関する新聞報道がされたが、事実関係や三江線の今後のあり方等について、下記の通り申し入れるので対応を要請する。

記

1. 10月16日以降、三江線の廃止検討等に関する新聞報道が相次いでなされたが、責任組合であるJR西労組や沿線自治体が存知しない内容の報道が先行したことはきわめて遺憾である。会社の情報管理についての見解を明らかにするとともに、本件報道に関する事実関係を明らかにされたい。
2. 県や沿線自治体とのこれまでの対応の経過を明らかにされたい。
3. 三江線においては、会社も関与しながら沿線自治体の活性化協議会を通じて、バスによる増便社会実験などさまざまな取り組みを行ってきたが、本実験に対する、現時点における会社の評価を明らかにされたい。
4. 三江線の今後のあり方について、鉄道を活かした地域共生、地域活性化を展開するべく、「廃止ありき」「期限ありき」ではなく、鉄道路線としての存続の可能性を含めて慎重に検討すべきと考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

以上

また、この時点で、会社は期成同盟会との話し合いを開始できていませんでした。これは、期成同盟会が協議入りの条件として「白紙状態」を求めてきたためです。会社としては、廃止・バス転換を前提に協議を開始したかった模様ですが、JR西労組の「廃止・期限ありき」ではなく丁寧な対話を」との主張通り、その後「白紙状態」からの協議が始まりました。【図12】

協議の中で、鉄道の存続の可能性も含め、持続可能な地域公共交通のあり方について実務レベルで幅広く検討することを目的として、「検討会議」が設置されました。

検討会議は、期成同盟会の諮問に基づいて、期成同盟会が最終的な判断をする上で必要な整理を

【図11】



中国新聞 2016年1月24日(日)

【図12】



中国新聞2016年2月7日(日)

【図13】

(2) 運営方式別の収支の検討【参考資料⑥】

・三江線の収支状況を前提に、自治体が開与する運営方式を適用した場合の収支シミュレーション（単年度当たり）を行ったところ、以下の結果となった。

①第三セクター方式

・三江線の現状の収支と比較すると、固定資産税が免除となる分、鉄道事業者の費用は減少する。ただし、沿線市町にとっては48百万円の固定資産税の減収となる⁵。

鉄道事業者収支 ▲851百万円

②みなし上下分離方式

・一畑電車の運営方式を適用してシミュレーションを実施した。
・鉄道事業者が負担する経費のうち、線路・車両の修繕費相当部分を自治体が負担することとなる。

鉄道事業者収支 ▲476百万円
行政負担額 374百万円

③上下分離方式

・若桜鉄道の運営方式を適用してシミュレーションを実施した。
・線路・車両に係る費用は第三種鉄道事業者である自治体において負担することとなる。

鉄道事業者収支 ▲273百万円
行政負担額 577百万円

・三江線の収支を前提とする限り、いずれの運営方式を適用しても車両の運行を行う鉄道事業者の単年度収支は均衡せず、鉄道事業者に多額の運行欠損が生じることから、利用者の一層の増加を図り、いかにして毎年度の運行欠損を埋めて、継続性を確保していくかが大きな課題である。

⁵ 固定資産税については、②みなし上下分離方式、③上下分離方式についても同様のことが言える。

⁶ 若桜鉄道の車両については、平成28年4月以降、第三種鉄道事業者である自治体が保有することとなったことから、車両に係る費用についても自治体が負担する前提でシミュレーションを行っている。

【図14】

三江線の機能強化（災害リスクの低減）				
前提：徐行運転が不要とするために施す斜面対策 内容：落石対策連続徐行区間に防護網を設置				
区間／単位	駅間 ^a km	徐行延長 km	概算工事費 (防護網工) 億円	【参考】 短縮時分 時：分
江津～石見川本	32.6	12.9	約48	約0:16
石見川本～浜原	17.5	5.8	約21	約0:06
浜原～口羽	29.6	0.7	約2	約0:05
口羽～三次	28.4	7.9	約29	約0:13
合 計	108.1	27.3	※約100	約0:40

※対策斜面高は平均15mと想定
※用地買収費用等は含まない(工事費のみ)
※コンクリート吹付工の場合は 総計150億円

また、同年6月には第2回目となる経過報告書が作成・報告され、バス転換した際の運行経費は年間約1.2～1.9億円、車両などの初期投資も8.2億円にとどまることが明らかにされました。【図15】

同年7月には、鉄道とバスによる新交通プランを比較検討した「報告書」が報告、承認されました。「鉄道とバス」には、それぞれ特性を発揮しうる領域があり、様々な観点から比較検討を行うと、それぞれメリット、デメリットが存在している。三江線沿線地域において望ましい地域公共交通のあり方は、これまでの経過報告書の内容や今回の比較検討結果を参考に、持続可能性という観点から、最終的な判断を導き出すことが重要」とされました。【巻末資料1 P 27】

経過報告の結果、期成同盟会は「住民報告会等を行いながら、期成同盟会として検討、協議を行い、慎重に判断する。引き続きJRの路線としてJR三江線の存続の可能性を求めていく。両県選出の国会議員、JR西日本へJR三江線の存続に向け、要望・支援を要請していく」ことを決定した模様です。

この決定に従い、8月1日、沿線6市町の首長は再びJR西日本本社に赴き、6月に新たに着任した来島社長との意見交換を行いました。

来島社長は、この意見交換の中で、2016年9月1日に開催の「三江線改良利用促進期成同盟会」臨時総会において、鉄道事業を存続する三江線の存続要望に対する回答を改めて行うことを明らかにしました。【図17】

【図17】

中国新聞
2016年9月2日(金)



【図15】

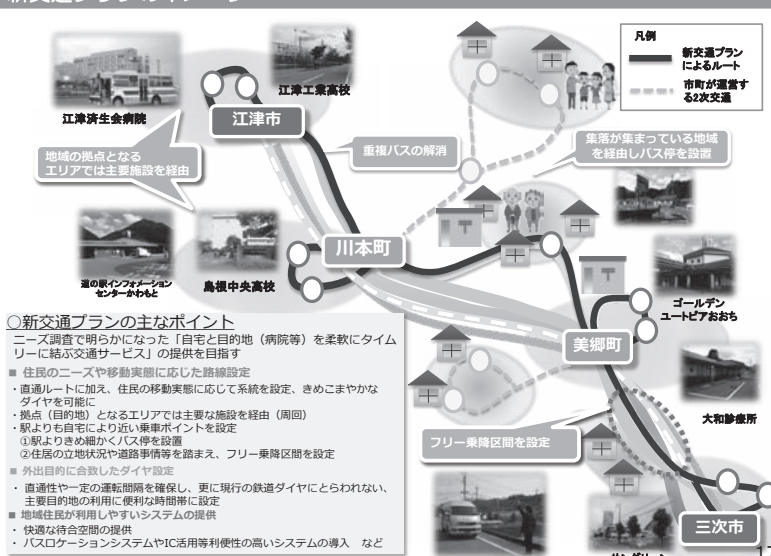
三江線に関する「検討会議」の経過

- ・2016年2月 三江線に関する「検討会議」発足(全8回)
 構成員:三江線沿線6市町(三次市、安芸高田市、邑南町、美郷町、川本市、津江市)、JR米子支社、島根県、広島県、(中国運輸局、学識経験者)
- ・2016年4月 経過報告①(鉄道による運行経費)
 第3セクター、上下分離、みなし上下分離のいずれの方式を選択しても、年間約8億5000万円程度の支出となる。
 ※ さらに車両基地や車両に30億～40億円
- ・2016年6月 経過報告②(バスによる運行経費)
 バス転換した場合には、年間1.2～1.9億円
 ※ 車両などの初期投資には8.2億円



【図16】

新交通プランのイメージ



【図19】

2. 三江線廃止に向けた今後のスケジュールを明らかにされた。 ・第一種鉄道事業の廃止届出を、平成 28 年 9 月末日までに行う予定である。 3. 三江線廃止後の新たな交通プランに対して「どのような形で地域と関わっていくのかを明らかにされた。また、初期投資等の負担を表明しているが、具体的に明らかにされた。 ・鉄道廃止後の代替交通については地元にて議論・検討するものとされている。一方、今後の地域交通の計画策については当社もこの地域で公共交通を担ってきた事業者の立場として、地元と一緒に関わらせて頂きたいと考えている。 ・当社は地域にとって本当に良いプランを実現したいとの思いから、新たな交通プランの立ち上げと、それが軌道に乗るために一定の役割を果たしていく所存であり、具体的には新プラン策定への協力に併せ、初期投資費用の全額と一定期間の運営費用を負担する考えであり、今後具体的に地元の皆様と協議を進めていきたいと考えている。 【組合】 廃止の日までに大きな災害が起きれば、復旧せずにそのまま廃止ということもあるのか。 【会社】 ないと言いきれないが、それが前提ではない。 【組合】 新聞報道によれば、9 月 30 日に廃止届を提出するようだが、廃止届には廃止の日をいつと記入するのか。 【会社】 具体的な日にちを記入するが、期成同盟会からの要望もあり、現在検討中である。 【組合】 地域公共交通活性化再生法に基づく扱いにし、国から補助金を受け取る仕組みにするのか。 【会社】 基本的には自治体がかかることだが、その方向である。 【組合】 JR も新たな交通プランの策定協議に参加するのか。 【会社】 主体となるのは市町であると認識しているが、積極的に関わっていく。 【組合】 廃止日は届け出から 1 年後が基本とのことだが、バスによる輸送にスムーズに移行するまで、しっかりと鉄道の輸送を確保すること。 【会社】 期成同盟会からは、地域公共交通活性化再生法に基づくマスタープラン（基本計画）となる地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の策定には、約 1 年半かかるとの要望があった。これは当社の見通しと大きく異なるものではない。廃止日については、慎重に検討する。貴側から強い要望があったことは受け止めておく。 【組合】 廃止日までにバスによる輸送体系が整わなかった場合は、廃止日を延長することでも良いか。 【会社】 廃止日までに、バスによる輸送体系は整うものと認識している。 【組合】 バス会社はどのように決まっていくのか。中国ジェイアールバスは候補のひとつか。 【会社】 まだ何も決まっていない。計画の策定過程の中で決まっていくものと認識している。 【組合】 「一定期間の運営費用を負担する」とのことだが、一定期間とはどれくらいか。 【会社】 決まったものはない。合理性を前提に検討し、協議を行っていく。 4. 三江線廃止後の JR 西労組組合員の労働条件等において不利益な取り扱いとならないよう配慮された。 ・社員の労働条件等については、就業規則等に基づき適切に取り扱っていくこととなる。 【組合】 雇用の確保は大前提である。組合員は転勤に対する不安を持っている。なるべく多くの組合員が浜田の地で仕事を続けられるよう、業務を浜田に残すこと。 【会社】 これまで国鉄破綻の二の舞にならないよう業務運営を行ってきた。雇用不安を招かないというスタンスは、今後も堅持する。一方で、西日本全体としての雇用を守っていく必要があるため、事業の見直しに伴う最低限の転勤は今後もありえる。組合員の生活設計を考慮しながら、慎重に検討していきたい。 【組合】 大規模・広域での転勤は、雇用を守ったとは言えないのではないか。 【会社】 地元で働きたいという気持ちは理解するが、活躍の幅や視野を広げる意味でも、一定程度の転勤があるのはご理解いただきたい。 【組合】 臨時列車の運行などで、波動的体制をとるのか。 【会社】 現行体制の範囲で適切に対応していく。 【組合】 多客対応や沿線整備など、必要な安全投資は最後まで行うこと。 【会社】 必要な対策は最後まで行っていく。 5. JR 西労組組合員に対して、今回の廃止表明を含め今後のスケジュールや廃止後の労働条件等については、前広に丁寧に説明された。 ・三江線に関するこれまでの取組み及び現状について社員の高齢かつ共通の認識を図るため、報告書公表の節目を捉え社員への周知を行ってきたところである。 ・意思表示後においても三江線に関する社員説明会を開催し、米子支社長より三江線の現状を説明及び質疑応答を行ったところである。 ・なお、廃止後の労働条件については、必要により地方で説明を行う考えであり、引き続き丁寧に進めてまいりたい。 【組合】 今回、支社長からの説明日程が設けられ、当日出席できなかった組合員には DVD の視聴機会が設けられたが、DVD の音質が悪く、言葉が聞き取りにくいとの声が上がった。また、現場長からの説明もなかった。今後も丁寧な対応を求め。 【会社】 今後も丁寧な対応を行う。 【組合】 今後のプレス発表等については、どのように組合員に周知されるのか。 【会社】 掲示板などを活用して、なるべく早く周知できる体制を整える。 【組合】 廃止までの日が長く、その間多客対応や安全対策に多くの労苦がかかることが懸念される。しっかりと、前広に対応すること。 【会社】 現場長との間のコミュニケーションで解決できることも多いと考えている。必要な対策については、しっかりと行っていく。	以上
--	----

【図21】

三江線の廃止表明への対応

- ・同 9 月 1 日 JR 西「三江線廃止」表明、「JR 西労組見解」を発表

- ・鉄道としての存続の可能性を含めた検討を求めてきたことからすれば、廃止は残念
- ・この間の経過や現状を踏まえると、今回の判断については受け止めざるを得ない。
- ・今後は、地域との合意のもと、地域に最も適した持続可能な公共交通を築くことが求められる。

- ・同 9 月 16 日、20 日 再び当該支部での職場集会
- ・同 9 月 28 日 本部・本社間で経小を実施
「廃止時期は慎重に検討を」
- ・同 9 月 30 日 JR 西、三江線の廃止届け提出
廃止日は 2018 年 4 月 1 日



【図20】



- ・2016 年 9 月 30 日、JR 西は三江線の廃止届を提出
- ・廃止期日は 2018 年 4 月 1 日

【廃止理由】

- ① 拠点間を大量に輸送するとの鉄道の特性を発揮できていない
- ② 買い物や通院などの地域ニーズに鉄道が合致していない
- ③ 5 年間の取組みにも関わらず利用者減少に歯止めがかからない
- ④ 自然災害リスクの高まり

2 可部線について

可部・三段峡間の廃止

西労組が地域と関わり、地域の活性化に本格的に取り組むようになったきっかけは1998年の広島県の可部線の一部廃線問題にさかのぼります。可部線の可部―三段峡区間は輸送人員が少なく、1998年4月、会社は路線の一部を廃止し、バスへの転換を図る報道がなされました。

これに対して、JR西労組は、これまで懸命に地方路線の存続や発展に頑張ってきたにもかかわらず、地域の理解を求める努力や、利用促進を通じて存続を模索するなどの取り組みもなく、一方的な経営視点にもとづいて地方路線を廃止しようとする会社の判断に異を唱えました。

会社が正式にバス転換を発表した9月、JR西労組中央本部は、沿線1市4町で構成する「JR可部線対策協議会」代表19名と大阪弥生会館にて意見交換会を開催するとともに、JR西日本に対して陳情を行いました。この会には、亀井静香衆議院議員、亀井郁夫参議院議員、萩原広島市助役、野上戸河内町長、小田簡賀村長も出席しました。

同年11月には、JR西労組が「三段峡ハイキング号」を利用し、イベントを開催しました。このイベントには123名が参加し、野上戸河内町長も挨拶に駆けつけました。

1999年には「活かそう・研こう・地域の鉄道」

をテーマに政策シンポジウムを開催するとともに、組合員・家族に対してアイデア募集を行ったり、各エリアにおいても、政策委員会や地域活性化検討委員会の開催やアンケート活動を行ったりするなど、多くの組合員に地域との共生・発展への認識の共有に取り組んできました。

可部線の廃線問題においては、JR西労組としても、組合員やその家族に対して、観光名所へのハイキングなどと呼びかけ、「乗って残そう運動」を展開しました。可部線乗車ツアー、映画祭、駅伝大会など60回以上の利用促進イベントにも地元とともに取り組んできました。地元自治体においても、対策協議会などが設置され、関係省庁や会社への存続陳情をはじめ、自治体の運賃助成や無料送迎バスの運行など「地域と鉄道の再生運動」は盛り上がりを見せました。

会社は、こうした動きを踏まえ、2000年11月1日からの104日間、増便試行（社会実験）を実施し、「利用状況を見極め、一定水準に達しない場合はバス転換も含め最終判断したい」との見解を明らかにしました。目標の水準としては、国鉄時代の輸送密度800人（1999年時点の輸送密度は421人）が示されました。

増便試行期間中には、JR西労組も臨時列車を運行し、「可部線体験ツアー」を実施するなど、地元と一体となった運動を展開しました。

2001年2月に増便試行は終了し、3月にはJR西労組が経営協議会を開催しました。そこでは、試行期間の輸送密度が759人であったことが報告され、4月からさらに1年間の利用動向を見極めるとの見解が示されました。

4月からは第2次の増便試行が実施され、期間は1年間とされました。JR西労組中央本部と広島地本は合同で、4月21日と11月15日の二回にわたり、「JR可部線活性化、JR西労組・自治体意見交換会」をホ

テルグランヴィア広島にて開催しました。この意見交換会には、亀井参議院議員、増原衆議院議員、織田広島市助役、戸河内町長、加計町長、簡賀村長も参加し、地域の公共交通として可部線を守るための方策などが議論されました。



2002年3月31日、第2次の増便試行が終了しました。5月27日、JR西日本は「可部線対策協議会」に対し、1年間の第2次試行期間の輸送密度が487人であったことを説明し、「2003年12月1日以降、鉄道事業の営業を行わない」との見解を示しました。JR西労組とも翌28日に経営協議会を開催しました。

試行期間中、乗客が増えたのは土曜・日曜日に運転された広島駅からの臨時快速「三段峡観光号」だけであり、残念ながら、地元の利用、とりわけ重視されていた定期利用客はほとんど増えることなく、会社が設定した存続の条件である輸送密度

800人／日には達することができませんでした。その後、地元自治体を中心とする第三セクターへの移行も検討されましたが、2002年11月22日、可部線対策協議会も断念することを決めました。会社は同年11月29日に廃止届を提出し、翌2003年11月30日、廃止となりました。【図22】

廃止後の動き

廃止後も廃止区間を鉄道として再生しようという動きがありました。1994年夏、可部線の部分廃止が具

を中心377世帯が加入した「河戸地区まちづくり協議会」が旗揚げしました。2003年の部分廃線の際にも、廃線こそ免れなかったものの、可部駅―河戸駅間に限ってはJR西日本と広島市の間で「工事費用を全額地元負担とし、市から電化延伸の協議があれば応じる」との協定が結ばれ、線路設備はそのまま残されました。

2007年には可部線延伸の大きなきっかけとなる「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が施行されました。この法律では、「地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ効率的に推進することを目的とし、地方自治体が鉄道事業者と連携して、新線建設や鉄道の輸送改善に取り組むことができる仕組み」が整えられました。【巻末資料2 P33】

広島市では、この制度の活用を視野に入れ、2008年9月には、「可部線活性化調査」が国の補助対象に選ばれ、計画が具体化しました。「JR可部線活性化協議会」が設置され、広島市・JR西日本のほか、バス会社やオブザーバーとして国土交通省が参加しました。2009年12月には、活性化素案に電化延伸を盛り込む意向が明らかにされ、2010年には「JR可部線活性化連携計画」を策定しました。

2011年2月3日、広島市は可部線で2003年に廃止された区間のうち、可部駅から廃止区間にある河戸駅西方約400m付近に設置される予定の新駅までの約2kmを、電化して復活させることを明らかにしました。計画では、広島市と国

【図22】

1998年 可部線一部廃線との会社意向が示される

1999年5月
「活かそう・研こう・地域の鉄道」
地域活性化をテーマに政策シンポジウム開催

組合員・家族からのアイデア募集
「地方路線の活性化」「駅の活性化」

各エリア
・政策委員会、地域活性化検討委員会を開催
・地域活性のモデル線区を設定
・利用者・自治体へのアンケート

地域との共生・発展へ
認識の共有



【図23】

可部線三段峡ハイキング

1998年に廃線の意向
乗って残そう運動の展開

・可部線利用促進イベント
・住民あがての地域おこし

2000年11月から4ヶ月間と、
2001年4月から1年間の2度の
増便社会実験を行った。

目標乗車数に達せず、
2003年12月に一部廃線



【図 24】

その背景となるのが、2002年に施行された

広島市11年度着工方針

市とRは13年度までの協議をしている。市は「沿線住民の利便性向上のため、市単独で11年度当初予算案に実施設計と工事の関連経費を計上する方針を決めた。現在は、新設する駅の構造や市と国が大半を負担する工事費についてJと詰めて、駅からの電化延伸

は、旧岡戸駅地区までの約2キロが対象となる。新駅は2カ所設置し、旧岡戸駅周辺、旧歌之中間点を予定する。敷地は廃線敷を活用し、通信ケーブルなど不要な既存設備は撤去する。

JR西日本は10年12月、11年度の着工を想い、市から各社に意見を求め、3月末までに量結果を基本設計に提出するもの。これを受け両線区は意向向けの最終協議をした上で、JR東日本による経営協議、事業化するかを判断する。

可部線は、JRが03年12月、可部―三段峡間(46・2km)を廃止した。しかし、沿線地域の活性化を目指して市やJR、バス事業者は08年9月、協議会を発足。旧河戸駅周辺への住民が強く要望している電化延伸の可能性を探ってきた。

2011年9月7日にJR西日本の広島支社長は、国土交通省が安全面から新線への設置を認めていない踏切を、住民の要望で3カ所復活させるため、同省中国運輸局との調整が必要となったこと、線路など鉄道施設の耐久性の問題などを理由に、同年9月末の最終決定を事実上先送りすることとを明らかにしました。

国土交通省は踏切道改良促進法に基づき「鉄道の新線建設にあつては、原則として道路との立体交差化を進めるものとする」との方針から、新設鉄道と道路との交点については高架化あるいは地下化を指導しているため、J R 西日本は踏切の全

廃を提案しました。し

かし、住民は「生活道

路が遮断され不便」と

反対し、広島市も立体

交差まで事業化するこ

とは困難であつた

め、2012年に入つ

でも踏切の扱いをめぐ

る協議がまとまりませ

同年1月18

日に広島市はスケ

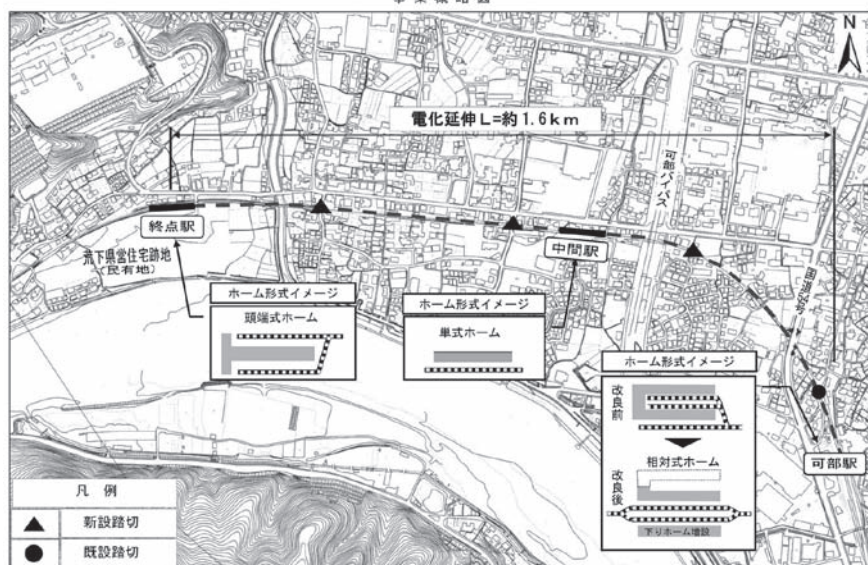
ジュールに遅れが出て

いるのを認め、電化延

伸工事の2011年度

内着工が困難となり、

別紙



【凶】
26

2012年7月、JRは「広島市の踏切整備案に国と地元が同意する」ことを条件に踏切案に譲歩しました。これを受け、2012年12月31日に、2012年度中に着工、2015年度に運行を開始することについて、広島市とJR西日本の間で2013年2月1日に合意しました。【図25】

設置する踏切3箇所については、1箇所は車両通行禁止とすることとし、また1箇所は道路側の立体交差が完成するまでの暫定措置とされました。「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第39条には、「新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であつて、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。」とする例外規定があり、これを適用したものと思われます。

「道路法」においても、第31条で「当該道路の交通量又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。」と規定されています。これらのことから考えれば、可部線の新設踏切は、「運転回数が少なく、地形上やむを得ない」との解釈されたものと思われます。

延伸に向けた最後の調整

延伸にかかる総事業費は約27億円であり、国から3分の1の補助を受けて広島市が負担することとされました。駅舎や路線などは広島市が整備し所有し、JR西日本は運行や保線経費を受け持つことで、2015年（平成27年）3月のダイヤ改正時が開業目標とされました。

2013年9月、踏切に関する調整に時間が掛かったことから、JR西日本が夏に行う予定であった国土交通省への事業許可申請が遅れたため、

【図27】 中国新聞 2014年2月26日(水)

中国新聞 2014年(平成26年)2月26日(水曜日)

JR可部線の電化延伸許可

国交省

国土交通省は26日、JR西日本に対し、廃止された広島安佐北地区のJR可部線可部―旧河戸間を電化して復活させる事業を許可した。1987年のJR各社延伸後、廃止区間が復活するのは全国で初めて。2016年春の開業を目指す。

中国運輸局の小橋雅明局長が、広島市中区の広島商同庁舎でJR西日本広島支社の杉岡寛支社長に許可状を手渡した。小橋局長は電車を走り、沿線が活化することを確信している」と話す。杉岡支社長は「1日も早く工事に着手し、地元から約1・6km、元々の期待に応えられるよう努力したい」と答えた。

可部線は03年11月末、横川―三段峡間60・2kmのうち、ちディゼル区間だった可部―三段峡間の46・2kmが廃止された。JR西日本に引き継がれた。27億円の事業費は国と市が負担する。

（中島大）

祝
JR可部線電化延伸!!

広島市とJR

JRで全国初の路線復活となる可部―旧河戸間の沿線。手前が河戸側（撮影・福井宏史）

【図26】 中国新聞 2013年2月5日(火)

中国新聞 2013年2月5日(火)

可部線電化延伸を発表

15年春 復活は全国初

広島市とJR

広島市とJR西日本は4日、廃止されていたJR可部線の可部―旧河戸間（広島市安佐北地区）について、2015年春の運行開始を目標に電化して復活させることと発表した。総事業費は約27億円で、国からは約27億円で、国から

（25面）関連記事

安佐北地区役所に近

（亀山南十丁目）と、

一日の利用客は、中

点駅を2200人に見

うら、移設も含めて3

力所設置する。

長とJR西日本広島支

社、杉本孝行支社長が

市役所で合同会見し、

1日に事業の最終合

意の覚書を交わしたと

説明。杉本支社長は「延

伸が地域活性化のモチ

ベーションを高め、JR

と住民と緊密に連携

（有岡英俊）

JRで全国初の路線復活となる可部―旧河戸間の沿線。手前が河戸側（撮影・福井宏史）



【図29】 中国新聞 2014年9月30日(火)



ついに延伸・開業へ

2015年（平成27年）2月6日、延伸区間の駅舎の設計がほぼ終了し、新駅と延伸対応した可部駅のイメージパースが発表されました。2016年（平成28年）7月8日には延伸区間に新設する中間駅・終端駅の駅名が、それぞれ河戸帆待川駅、あき亀山駅と発表されました。同年10月7日にはレールの敷設工事が完了し、年内を目処に試運転を始める見通しが示されました。同年12月16日には延伸区間の開業日が2017年3月4日と発表されました。【図31】

地元の期待が高まる中、ついに2017年3月4日、可部駅―あき亀山駅間が延伸開業しました。開業日には、多くの歓迎イベントが開催され、自治体や住民も一体となって延伸を喜びました。様々な紆余曲折を経ましたが、いったん廃止されたJRの路線が復活するという、全国で初めての事例となりました。【図32】



【図32】 朝日新聞 2017年3月5日(日)

【図31】 中国新聞 2016年10月8日(土)

第3種郵便物認可

廃線区間の一部再開

広島 JR可部線 2駅新設

広島市を縦断するJR可部線で、2003年に廃線になった区間の一部が電化延伸され、4日に開業した。同市安佐北区の可部駅の先に河戸帆待川駅とあき亀山駅の二つの駅が新設され、あき亀山駅で出発式と開業記念式典が開かれ、活した。

JR山陽線の横川駅から北に延びるJR可部線は、利用客の減少で可部駅と三段峡駅（現在の広島県安芸太田町）の区間が廃線になったが、今回、可部―あき亀山間の1・6キロが「復活」した。

廃線後に住宅開発が進み、あき亀山駅の近くには今後、市民病院が移転するなど利用者の増加が見込まれる。地元から要望があり、JR西日本が広島市などとの協議を重ねてきた。あき亀山駅のホームであった出発式では、貞本鉄富可部駅長らが手を挙げて合図を送ると電車が出発。線路脇の道で住民らが小旗を振って見送った。

記念式典に出席した広島市の松井一実市長は「地域の方だけでなく鉄道ファンや全国の方にも愛着を持って利用してもらえる路線になるよう願っている」と話した。

（小林圭）

2016年（平成28年）10月8日（土曜日）

新しい線路が敷設された電化延伸区間の終点となるあき亀山駅近く

（撮影・今田豊）

悲願のレール 敷設完了

可部線延伸 安佐北区

JR西日本は7日、2017年春季に開業を予定する広島市安佐北区の可部線の電化延伸区間（1・6キロ）で、新しい線路の敷設をほぼ終え、年内に試運転を始めること明らかにした。

広島支社の伊勢正支社長は記者会見で工事全体の進捗率を割程度と説明。「線路の敷設はほぼ完了した」と述べた。あき亀山駅と河戸帆待川駅の二つの新駅の工事では内装作業などを進めているという。

12月17日に可部駅構内の従来の線路に延伸区間の線路を接続する工事をした上で、年内をめどに試運転を始める見通しを示した。

延伸区間は、03年に廃止された可部線可部―三段峡の一部。廃線になったJR路線の復活は全国で初めてとなる。伊勢支社長は「新駅設置で通勤や通学が便利になり、にぎわいの創造につながる。安全最優先で工事を進めたい」と述べた。

（中川雅晴）



3 二つの事例から学ぶこと、今なすべきこと

ここまで三江線の廃止と可部線の一部廃止・一部延伸について振り返ってきました。これらの例から、今後の地方ローカル線のあり方について、考えてみたいと思います。

背景としては、2000年3月に行われた鉄道事業法の改正があります。改正前は、廃線をするには、「認可」を受ける必要がありましたが、改正により「届出」制になりました。法律上は、1年前に届出を出せばどのような路線であっても廃止することが可能になっています。

加えて、少子化が進み、鉄道事業単体では将来の収入確保が見通せなくなってきたことなどが挙げられます。過疎化・ご利用減が著しい地方におけるローカル線のあり方について、JR各社は真剣に検討を始めています。

4月6日に毎日新聞に掲載されたJR発足30年のインタビュー記事の中においても、来島社長は、利用者の少ない地方の路線について「本来に鉄道でなくてはならないのか。あるべき交通体系を考える議論が必要だ」と述べ、「輸送密度が500人を切っている路線では、あるべき交通体系を議論する必要がある」と指摘しています。

私たちJR西労組として、会社の提案を受けてから、新聞報道があつてから行動を起こすのではなく、企画提案運動として、一歩先の運動をしていかなければなりません。

何より重要な地域との連携

何より重要なのは地域との連携です。可部線の事例では、地元自治体と一体となつて意見交換会やイベントを開催しました。三江線の事例でも、活性化協議会を通じて乗客の増に努めました。しかしながら、どちらも安定的な乗客の増につなげることができず、廃線となつてしまいました。

これらのことから学ぶべきは、「乗って残そう」運動には限界があるということです。少子高齢化、沿線道路の充実などにより、地域の交通事情は大きく変化しています。そのような状況においては、持続可能な公共交通網を作ることが、地域の振興・活性化につながるのではないのでしょうか。

合わせて、労働者不足の問題も考えなければなりません。地方ローカルエリアの公共交通網を「誰が」「どのように」守っていくのか、地方自治体と一体となつて、真剣に考える時期が来ています。

私たちが今なすべきこと

それでは、私たちが今できることには、どのようなものがあるでしょうか。まず挙げられるのは、地方議員を通じた自治体との懇談です。JR西労組には、私たちの仲間（OBや家族の方など）である「JR西労組議員団会議」に所属する議員の皆様がいます。JR西労組としても「交通政策をすすめる会」を通して支援を行っており、この議

員の皆様を通して関係自治体との意見交換会を進めることができます。【図33】

また、JR連合・JR西労組の代表として、府県連合・地協や交運労協の役員となり、それぞれの地元に密着した地域政策の実現や組織対策など中心的存在となつて活躍していただいている方々が約200名いらっしゃいます。この方々を通して、自治体との接点を持つこともできます。

三日月前衆議院議員が中心となつて2013年に成立した「交通政策基本法」で大きく変わったのは、各自治体に「地域の公共交通を考える担当者」ができたということです。その担当者を通じて、JRの窮状を訴え、認識（危機感）を共有することが大きな一歩になります。また、自治体によっては、「〇〇線活性化協議会」などの名称で、法律に基づく「協議会」が設置してあることがあります。そのような協議会が設置してあれば、その協議会のメンバーに加えてもらうことができるかもしれません。実際のところ、会社がメンバーに入っている協議会は多くあります。しかし、重要なのは、労働組合として、日々お客様に接しているものの代表として、協議会に参加することです。

昨年開催した政策シンポジウムにおいても、パネリストとして参加した加藤准教授（名古屋大学環境学研究所 都市環境学専攻）から、「会社だけではなく、労働組合として、働く者の代表として協議会などに参加することが必要だ」との強いアドバイスをいただいています。

労働組合として、法定協議会のメンバーとして加わることを一つの目標に、まずは議員を通じた自治体訪問から、行動を起こしていきたいと思います。

【図33】 交通政策をすすめる会 議員紹介

JR西労組議員団会議所属メンバー ※本人または家族がJR西日本出身の方々です。

JR西日本にゆかりのある人が各地で活躍しているよ。

岡山地区

大西洋平
山口市議会3期
【岡山県議会】
【国鉄第一車】
JR西労組の皆様にはいつもお世話になってます。

楠木忠司
岡山市議会3期
【岡山県議会】
これまでの経験を活かし公共交通の発展に向けて頑張ります。

小西義巳
岡山市議会3期
【岡山県議会】
JR西労組の皆様にはいつもお世話になってます。

米子地区

中田利幸
米子市議会5期
【米子電気】
JR出身の組織内議員としての熱意と責任感で取り組みを進めます。

福岡裕隆
鳥取県議会6期
【米子農村センター】
「安全」を限りなく追求するJR西労組！心から敬意を表します。

京都地区

大伴雅章
長岡市議会4期
【京都】
JR西労組組織内議員として、今年の10月に5期目の挑戦をする予定です。ご支援をよろしくお願いいたします。

矢野進次
京都市議会3期
【中京町議会3期】
【社会福祉センター】
いつも感謝の心、仕事に誇りをもって頑張ってください。

近藤宏和
向日市議会1期
【京都】
JR西労組の仲間の皆様の日常からのご支援、ご協力に感謝します。

滋賀県

三日月大造
滋賀県知事1期
元滋賀県議員4期
【滋賀県議会】
【本部青年女性委員長】
「交通」で栄えてきた滋賀。次代をつくるため地域協働交通をつくりたい。

金沢地区

古城克實
石川県議会4期
【金沢市議会】
JR西労組としての誇りと自信を持って！

藤本 悟
富山県議会3期
【富山県議会】
公共交通の発展のため活動します。

和歌山地区

堀原和昌
和歌山市議会1期
【和歌山県議会】
JR西労組和歌山地区出身地方議員として、活動していきます。ご支援をよろしくお願いいたします。

大阪地区

田原 匠
奈良県議会5期
【奈良】
地域住民の「命と生活」を守る、公共交通の発展のため頑張ります。

神戸地区

栗山雅史
兵庫県議会2期
【兵庫】
第1子が生まれました！子育てがんばっています！

福岡地区

羽良和弘
福岡市議会1期
【福岡県議会】
福岡JR西労組、いまでもそうであったように、これからも！

交通政策をすすめる会の活動内容

■以下の議員に支援(寄付)を行います。

(1) JR連合会議員団新議員会
(2) JR連合会21世紀の鉄道を考える議員フォーラム議員
(3) JR西労組議員団会幹事議員
(4) 組織内からの議員・国会議員・地方議員

■支援内容

(1) 活動活動への支出(寄付)
(2) 議員活動に対する支援として選挙区で支出
(3) 選挙区での立候補に対する支出
(4) その他交通政策をすすめる会の活動達成のための活動費

■会費は、夏季半年・年末半年時に各500円です。

■毎年2月に定期総会を開催します。

■活動経過、収支報告を報告・承認、ニュースを発行し会員に周知します。

【参考】 区間別平均通過人員および旅客運輸収入(平成27年度)

線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日)	旅客運輸収入(百万円/年)
北陸線	金沢～米原	176.6	※1 24,282	25,024
	金沢～福井	76.7		27,100
	福井～敦賀	54.0		28,532
	敦賀～米原	45.9		17,429
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2,712	1,096
越前線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	772	458
七尾線	津幡～和倉温泉	59.5	※2 5,415	4,807
城端線	高岡～城端	29.9	4,479	2,787
氷見線	高岡～氷見	16.5	4,416	2,582
高山線	猪谷～高山	36.6	2,556	2,178
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	987	196
東海道線	米原～神戸	155.8	143,772	230,243
	米原～京都	67.7		120,836
	京都～大阪	42.8		344,851
	大阪～神戸	33.1		390,684
湖西線	近江塩津～山科	74.1	29,734	37,689
山陰線	京都～福生	67.0	6,516	4,782
山陽線	京都～園部	34.2		43,680
	園部～福知山	54.3		6,292
	福知山～城崎温泉	69.5		3,712
	城崎温泉～浜坂	39.9		826
	浜坂～鳥取	32.4		941
	鳥取～米子	92.7		4,312
	米子～出雲市	61.6		6,171
	出雲市～益田	129.9		1,346
	益田～長門市	85.1		300
	長門市～小串	52.8		412
草津線	小串～福生	23.6		3,126
	福生～草津	36.7	9,895	12,260
	草津～豊後川	15.3		2,996
	豊後川～草津	21.4		18,883
奈良線	木津～京都	34.7	10,580	29,848
大阪環状線	天王寺～新今宮	20.7	262,354	286,475
	西九条～桜島	4.1	23,913	79,689
	尼崎～福知山	106.5	13,077	39,892
	尼崎～新三田	36.9		100,731
福知山線	新三田～篠山口	21.5		14,610
	篠山口～福知山	48.1		4,519
	福知山～JR難波	115.0	29,541	33,044
	福知山～加茂	61.0		1,267
関西線	加茂～JR難波	54.0		68,941
桜井線	奈良～高田	29.4	5,377	5,492
片町線	木津～京橋	56.9	31,722	67,217
JR東西線	京橋～尼崎	12.5	—	120,850
おおさか東線	放出～久宝寺	9.2	—	33,857
関西空港線	日根野～関西空港	11.1	—	24,331
				2,922

線 名	区 間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日) 昭和62年度(S62) 平成27年度(H27)	旅客運輸収入(百万円/年) 平成27年度(H27)
和歌山線	王寺～和歌山	87.5	6,408	5,087
	王寺～高田	11.5		10,811
	高田～五条	23.9		2,792
	五条～和歌山	52.1		4,876
阪和線	天王寺～和歌山 など	63.0	91,930	105,660
	天王寺～日根野 豊～東羽衣	36.6		155,290
	日根野～和歌山	26.4		37,332
紀勢線	新宮～和歌山市	204.0	9,741	5,363
	新宮～白浜	95.2		1,392
	白浜～和歌山	105.5		8,984
	和歌山～和歌山市	3.3		3,575
山陽線	神戸～下関 など	530.8	40,285	39,630
	神戸～姫路 兵庫～和田岬	57.5		201,488
	姫路～上郡	34.8		25,283
	上郡～岡山	53.8		13,561
	岡山～福山	58.3		36,967
	福山～糸崎	29.2		14,971
	糸崎～白市	33.0		9,431
	白市～広島	40.8		43,460
	広島～岩国	41.4		42,133
	岩国～新山口	91.4		9,977
	新山口～下関	68.9		7,371
	加古川～谷川	48.5	3,301	2,726
	加古川～宍神	7.4		7,401
	宍神～谷川	41.1		1,884
	姫路～新見	158.1	2,211	1,517
姫新線	姫路～播磨新宮	22.1		6,918
	播磨新宮～上月	28.8		957
	上月～津山	35.4		431
	津山～中国勝山	37.5		875
	中国勝山～新見	34.3		328
舞鶴線	東舞鶴～綾部	26.4	5,965	3,221
播但線	和田山～姫路	65.7	7,197	4,829
	姫路～寺前	29.6		9,000
	寺前～和田山	36.1		1,409
赤穂線	相生～東岡山	57.4	5,545	5,708
	相生～播州赤穂	10.5		9,357
	播州赤穂～長船	31.8		2,215
	長船～東岡山	15.1		10,525
津山線	津山～岡山	58.7	4,542	3,616
吉備線	岡山～総社	20.4	6,690	5,752
宇野線	岡山～宇野	32.8	19,236	20,882
	岡山～茶屋町	14.9		41,154
	茶屋町～宇野	17.9		4,008
本四備讃線	茶屋町～児島	12.9	14,179	28,144
				1,954

線 名	区 間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日) 昭和62年度(S62) 平成27年度(H27)	旅客運輸収入(百万円/年) 平成27年度(H27)
伯備線	倉敷～伯耆大山	138.4	6,751	6,013
	倉敷～備中高梁	34.0		11,295
	備中高梁～新見	30.4		4,984
	新見～伯耆大山	74.0		4,009
芸備線	備中神代～広島	159.1	2,561	1,702
	備中神代～広島	18.8		87
	東城～備後落合	25.8		8
	備後落合～三次	45.7		216
	三次～羽留家	48.2		1,503
	羽留家～広島	20.6		9,062
	福山～塩町	78.0	2,885	2,199
福塩線	福山～府中	23.6		6,806
	府中～塩町	54.4		200
	東津山～鳥取	70.8	2,323	1,808
因美線	東津山～智頭	38.9		197
	智頭～鳥取	31.9		3,773
境線	米子～境港	17.9	3,022	2,554
木次線	備後落合～穴道	81.9	663	215
三江線	三次～江津	108.1	458	58
呉線	三原～海田市	87.0	14,582	9,590
	三原～広島	60.2		2,665
	広島～海田市	26.8		25,146
可部線	横川～可部	14.0	11,361	18,474
岩徳線	岩国～柳ヶ浜	43.7	3,342	1,330
	新山口～益田	93.9	2,946	1,559
山口線	新山口～宮野	15.5		6,318
	宮野～津和野	47.4		754
	津和野～益田	31.0		411
宇部線	新山口～宇部	33.2	5,568	2,520
小野田線	小野田～居能 など	13.9	1,478	440
美祇線	厚狹～長門市	46.0	*3 1,741	574
博多南線	博多～博多南	8.5	—	14,063
	新大阪～博多	644.0	55,663	80,438
	新大阪～岡山	180.3		115,806
	岡山～広島	161.3		89,492
北陸新幹線	広島～博多	302.4		54,522
	上越妙高～金沢	168.6	—	24,139
	上越妙高～富山	110.0		24,858
	富山～金沢	56.6		22,790

○「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の日1日あたりの人数を表し、当社が国土交通省に毎年報告する「鉄道事業実績報告書」に基づき、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

※線名(区間)営業キロは平成27年度末現在の情報を元にしています。

※昭和62年度の平均通過人員は昭和62年度当時の営業キロを元に算出しています。

※1 直江津～金沢間含む ※2 和倉温泉～輪島間含む ※3 南大嶺～大嶺間含む

○「旅客運輸収入」は、最新年度の「有価証券報告書」に掲載されている旅客運輸収入を路線別に示しております。

表紙で振り返る25年

4

表紙で振り返る25年

政策調査機関誌「Say-cho」は、1992年7月に創刊号が発行されました。当時の矢後希悦初代委員長は、創刊にあたって次のような所感を掲載しています。

「私たちは、統一結成大会の運動方針で、労使関係を『対立と協力』と位置付け、経営参加路線を目指すことを決定いたしました。（中略）そして、その協力の場面においても、会社の施策を鵜呑みにするのではなく、それぞれの施策に対する検証を行って労働組合のチェック機能を働かせるとともに、最終的には、さらに労働組合の能力アップをし、会社に対し労働組合から施策提示できるところまで目指したいものだと考えています。」

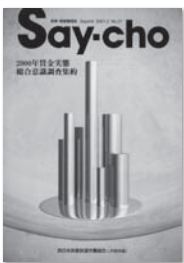
創刊号では、労使トップ対談として、当時の井手正敬社長と矢後委員長の対談が特集されています。「労働運動は『西』が牽引車」「早期株式上場を」「会社の将来にとって旅行業、関連事業の発展が不可欠」「高齢者対策は労使の課題」などの内容でした。

編集後記では、「Say-cho」に込められた編集責任者、酒井俊臣氏の思いが綴られています。政策・調査の「政・調」、「成長」の他に、「SAY」には「色々と物を申して行こう」という思いを込めたとのことでした。

以降、毎年数回の発行が続き、今号で44号となりました。今後も企画提案運動を創り上げるうえで必要な情報を提供していきます。ご活用ほど、よろしくお願いいたします。

1993年 11月 No.5	純民間労組に学ぶ ー今、こんなことを考えています！ー 昇格実態調査報告	
1992年 7月 No.1	創刊に当たって 《労使トップ対談》 第二の創業期、民主化運動 を担う！ JR西日本、発足5年の軌跡	
1994年 2月 No.6	新春労使対談 今が時代の転換期 これから如何に働くか？ 「総合意識調査」速報！	
1992年 11月 No.2	時短について考えよう！ 「労働時間短縮に関する組 合員意識調査」詳報	
1994年 7月 No.7	民間労組に学ぶ 第2弾 「総合意識調査」続報！ 「都市圏」対「町村」（住宅問題） など	
1993年 2月 No.3	JR連合第1回賃金実態調査報告！ これがJR西日本の賃金事情 だ！（その1）	
1994年 11月 No.8	上場間近 株式の『そこが知りたい』 新生JR西労組3周年 我々の勝ちとってきたもの	
1993年 7月 No.4	みつめ直そう！ 私たちの運動論 「管理業務担当者アンケート」 集約	

1997年 2月 No.15	福利厚生を考える ー社会情勢と私たちに関する諸制度の動向ー 96賃金実態・総合意識調査報告ーJR西労組組合員の賃金実態と意識ー 【資料編・おもな福利厚生給付などの内容】	
1997年 7月 No.16	特集 JR西労組「2001年ビジョン」 ー21世紀の責任あるJR西労組運動と組合員の幸せづくりに向けてー 上場後初の決算・過去最高の収入確保 ー1996年度決算についてー	
1997年 11月 No.17	特集「改正年金制度」のおさらい	
1998年 2月 No.18	ゆとり豊かさは実感できるか! (速報)97年度版「賃金・生活実態」「総合意識」調査の集計と分析	
1998年 7月 No.19	賃金、昇進問題を考えよう! ー充実した制度確立をめざしてー	
1998年 11月 No.20	社会保障制度の変革とポイント 「健康保険」「介護保険」「年金保険」そして「雇用・労災保険」 ー新しい社会の創造に向けてー ー一定年を前後して高年社会を輝いて過ごせるためにー	
1995年 3月 No.9	どうなってんねん年金 年金制度の変更点と鉄道共済の現状 『'94 賃金実態・ゆとり豊かさ調査』速報!	
1995年 7月 No.10	震災下の'94決算 青年女性・ゆとり豊かさ座談会 ー『'94賃金実態・ゆとり豊かさ調査』政策課題分析ー	
1995年 11月 No.11	とくしゅう 高年者対策 JR10年目の検証にむけて 第1回これまでの経営の推移と輸送の動向	
1996年 2月 No.12	ザ・しゅんとう ー社会環境の変化とJR西労組組合員の実態・意識ー (95賃金・生活実態、総合意識調査報告[その1]) ゆとりある老後の確立にむけて ー総合生活・福祉プランの検討とJR西労組年金制度の導入へー	
1996年 7月 No.13	私たちの労働条件大分析! ー96総合労働協約改訂と中長期ビジョンの策定にむけてー 95賃金・生活実態、総合意識調査報告(続編) 震災を乗り越え株式上場へ着実な前進(1995年度決算について)	
1996年 11月 No.14	労働時間短縮とこれからの働き方 意識面からみたJR西労組組合員像	

2001年 2月 No.27	2000年賃金実態 総合意識調査集約 	1999年 2月 No.21	新たな「人事・処遇制度」の確立に向けて ー21世紀のリーディングカンパニーにふさわしい賃金・昇進制度ー 1998年度「賃金・生活実態、総合意識調査」の分析 ー99春季生活闘争で確かな手応えをつかもうー 
2001年 11月 No.28	新賃金昇進制度実態調査の結果について 環境問題を考える 	1999年 7月 No.22	『保存版』あなたの年金水準を検証する ー雇用保険と公的年金からみるライフマネジメントー 
2002年 2月 No.29	ステップ21 (中間報告・職場討議資料) 先が読めない時代だからこそ、基本に立ち返ったキラリと光る運動を！ 	1999年 11月 No.23	整備新幹線 ー21世紀の鉄道を考えるー 
2002年 9月 No.30	特集「ステップ21」 (JR西労組中期ビジョン) 	2000年 2月 No.24	ゆとり豊かさの実感を21世紀へ ー99年度版「賃金・生活実態・総合意識調査」の集計と分析ー 
2003年 2月 No.31	春闘を考える ー「2002年版賃金実態等調査」集計結果を踏まえてー 	2000年 9月 No.25	高年者雇用問題について考える ー65歳現役社会をめざしてー 
2004年 3月 No.32	労働組合と政治 ー働く者の声を政治の場へー 	2000年 11月 No.26	21世紀の鉄道整備 年金の実務 

2011年 7月 No.39	総合交通体系の構築に向けた 「交通基本法」を考える 	2005年 2月 No.33	2004賃金実態調査の結果について —賃金実態と賃金・昇進制度 の検証— 
2012年 8月 No.40	職場のあり方提言委員会「第一次提言」 私たちの職場の環境と展望 	2006年 7月 No.34	JR西労組 安全性向上計画検証アンケート 集約結果・分析 
2013年 11月 No.41	職場のあり方提言委員会「第二次提言」 高年者雇用検討分科会による 議論の深度化 	2007年 7月 No.35	次世代育成支援を考える ～「育む力」が次世代の活力 に～ 
2014年 11月 No.42	JR西労組が取り組む「地域活性化運動」 	2008年 7月 No.36	安全確立のための技術継承と 人材育成を考える 
2016年 1月 No.43	ワーク・ライフ・バランスの実現に向けた 取り組み ～仕事と生活の調和、図れて いますか?～ 	2009年 7月 No.37	ワーク・ライフ・バランス実現に向けて いい仕事、いい人生を始めよう!! 
		2010年 7月 No.38	政策ビジョン 2010～2014 

バックナンバー (No.1～No.43) のデータを
JR西労組ホームページに掲載しますので
活用してください。

目次

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

① 輸送特性	P2
② 事業種別と運営方式	P3
③ 事業許可手続き	P4
④ 環境への影響	P5
⑤ ルート設定の柔軟性	P5
⑥ ダイヤ設定の柔軟性・定時性	P6
⑦ 拠点間の所要時間	P6
⑧ 気象と災害リスク	P7
⑨ 運賃	P7
⑩ コスト比較(初期費用と運営費用)	P8
⑪ 補助金活用	P9
⑫ 地域の観光振興への影響	P10
⑬ 快適性	P10
⑭ 継続的な運営を確保するための課題	P11
まとめ	P12

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

～はじめに～

- ・検討会議での検討経過については、これまで2回にわたり、期成同盟会へ経過報告を行った。(第1回 4/21、第2回 6/18)
- ・第3回経過報告書では、第1回及び第2回経過報告書において論点整理を行った項目のうち、鉄道とバスで比較可能な項目を抽出し、比較及び評価を行うとともに、「まとめ」として、最終的な判断を導く際に踏まえるべきと考える視点等について整理を行った。

比較項目	鉄道	バス
①輸送特性	■ 拠点間の長距離、大量輸送に優れた交通機関 (参考)三江線で使用されている列車(キハ120)の定員は104人	■ 数十人規模の旅客を目的地まできめ細かに輸送するのに適した交通機関 (参考)バス車両の定員は28人(小型バス)～59人(大型バス)

- 鉄道と路線バスは、輸送規模や輸送距離という点でそれぞれ特性を有しており、特性を発揮しうる領域において一定の棲み分けがなされている。
- 地域公共交通は、こうした輸送特性も踏まえながら、地域の実情に応じて選択されることが重要。

- ＜参考①＞沿線地域の将来人口見通し(第1回経過報告書P5参照)
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、沿線6市町の人口は、今後も全ての市町において減少が続くと見込まれており、公共交通への依存度が高いと想定される65歳以上の高齢者についても、平成32年をピークに減少に転じると予想されている。
- ＜参考②＞沿線住民の移動の実態・ニーズ(第1回経過報告書P7参照)
- ・平成22年の国勢調査、平成26年の住民ニーズ調査の結果を見ると、三江線沿線地域においては、自家用車の交通分担率が高く、公共交通への依存度が低い。
 - ・高齢者等の交通弱者の移動実態は、同一市内での移動にとどまるケースが大半であり、市町を超えて移動している人の割合は少ない。移動目的としては、通院、買物、役所・金融機関が多い。
 - ・高齢者等の交通弱者が将来の公共交通に望むサービスとして、「乗りたい時間に乗れる」、「駅・バス停が自宅(又は目的地)に近い」、「運転時間が正確(遅れない)」、「運賃が安い」ことを求める声が多い。

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
②事業種別と運営方式	■ 事業種別 - 第一種鉄道事業： 鉄道施設や車両を保有して運行する事業 - 第二種鉄道事業： 他の鉄道事業者が保有する鉄道施設を使用して運行する事業 - 第三種鉄道事業： 鉄道施設や鉄道用地を保有し、第二種鉄道事業者に使用させる事業	■ 事業種別 - 一般乗合旅客自動車運送事業： 民間事業者が国土交通大臣の許可を受けることにより、事業用自動車を用いて旅客の運送を行う事業 - 自家用有償旅客運送： 自家用自動車を用いて旅客の運送を行う事業
	■ 運営方式(自治体が支援を行うもの) - 第三セクター方式： 第三セクターが第一種鉄道事業者として運営を行う方式 - 上下分離方式： 鉄道の運行主体とインフラ(鉄道施設)の管理を分離する方式 - みなし上下分離方式： インフラ(鉄道施設)の所有権を鉄道事業者に残したまま、自治体がインフラの維持管理や車両設備の投資に要する費用を負担する方式	■ 運営方式 主として以下の方式が考えられる。 - 民間事業者や第三セクターが一般乗合旅客自動車運送事業により、乗合バスの運営を行う方式 - 地方自治体が自家用有償旅客運送により、自治体バスの運営を行う方式

3

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
③事業許可手続き	■ 鉄道事業を経営しようとする者は、鉄道事業法に基づき許可を取得する必要 <許可基準> ① 事業の計画が経営上適切なものであること ② 事業の計画が輸送の安全上適切なものであること ③ 上記のほか、事業の遂行上適切な計画を有するものであること ④ 事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること ■ ①については、将来的な累積赤字の解消見通し等について審査が行われる。 ■ 厳しい経営状況にある鉄道については、自治体による10年程度の支援が行われることを前提に、許可がされた前例が存在。	■ 乗合バス事業を経営しようとする者は、道路運送法に基づき許可を取得する必要 <許可基準> ① 事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること ② 上記のほか、事業の遂行上適切な計画を有するものであること ③ 事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること ■ 許可を取得している乗合バス事業者が、新たな系統のバスを運行する場合には、道路運送法に基づき事業計画の変更認可を受ける必要。認可基準は許可基準と同様。 ■ 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、道路運送法に基づき国土交通大臣の登録を受ける必要。登録を受けるためには、地域の関係者がその必要性について合意していることが必要。

- 鉄道事業は、乗合バス事業と比較して、事業の計画が経営上適切なものであるかどうかという点について、厳しく審査が行われる。
- 自治体支援による新たな運営方式により三江線を運営する場合、自治体側に一定期間(少なくとも10年程度)にわたる支援を行う体制が整っているかどうかの一つの重要な要素となるものと考えられる。

4

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
④環境への影響	■ 一般的に、鉄道はバスや自動車よりも一人当たり二酸化炭素排出量が少なく、環境に優しい。 ■ 気動車の場合には、一定の輸送量がある場合(※)に、バスや自動車よりも一人当たり二酸化炭素排出量が少なくなる。 (※)乗車人員が60名以上の場合(キハ120)	■ 一般的に、バスは鉄道よりも一人当たり二酸化炭素排出量が多い。 ■ 気動車と比較した場合、一定の輸送量に満たない場合(※)には、バスの方が一人当たり二酸化炭素排出量が少なくなる。 (※)乗車人員が60名未満の場合(キハ120)

- 三江線の一列車当たりの乗車人員(H26)は5.3人であり、この水準では、鉄道よりもバスや自動車の方が、一人当たり二酸化炭素排出量が少ない。

比較項目	鉄道	バス
⑤ルート設定の柔軟性	■ ルートを変更するためには、用地買収や新たな線路の敷設が必要となり、時間とコストを要する。	■ 鉄軌道系の輸送機関に比べて、低コストで柔軟な路線設定が可能であり、市街地の中心部や郊外化した公共施設・商業施設等まで乗り入れることが可能。 ■ 運行開始後であっても、通行可能な道路がある限り、利用者の意見や利用実態に合わせて柔軟にルートを変更することが可能。

- バスが通行できる道路が存在する限り、費用をかけて新たに施設を整備する必要が無いため、バスの方が鉄道よりもルート設定の柔軟性に優れている。

5

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
⑥ダイヤ設定の柔軟性・定時性	■ 複線の場合、過密なダイヤ設定となっていない限り、ニーズに応じた柔軟なダイヤ設定が可能であるが、単線の場合には、行き違い設備の場所や数が、柔軟なダイヤ設定を行う上での支障となり得る。 ■ 鉄道は渋滞や信号待ちによる停車が少なく、定時性に優れている。	■ 高校の登校・下校時刻や、病院や商業施設等の開業時刻も考慮した柔軟なダイヤ設定が可能。 ■ バスは道路の渋滞等による影響を受けるため、鉄道に比べて定時性に劣る。

- 三江線で利用者ニーズに応じたダイヤを実現するためには、行き違い設備の整備が必要となる(1箇所約3.1億円)が、バスの場合には、柔軟なダイヤ設定が可能。
➤ 一方で、鉄道はバスに比べて定時性に優れている。

比較項目	鉄道	バス
⑦拠点間の所要時間	■ 江津～石見川本 1時間7分 ■ 石見川本～石見都賀 1時間1分 ■ 石見都賀～三次 1時間15分 ※上記はいずれも三江線の平均所要時間	■ 江津～石見川本 1時間9分 ※江津、石見川本での巡回時分(10分)を含まない ■ 石見川本～石見都賀 1時間12分 ※石見川本、粕淵での巡回時分(8分)を含まない ■ 石見都賀～三次 1時間38分 ※口羽、三次での巡回時分(4分)を含まない

- バスは拠点施設を巡回し、また、きめ細かに停留所を設定することとしているため、鉄道よりも時間を要する。
➤ 拠点施設を巡回する時分を除くと、江津～石見川本間は概ね鉄道と同様の所要時分となるが、石見川本～石見都賀間は11分、三次～石見都賀間は23分、バスの所要時分が鉄道の所要時分を上回る。

6

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目		鉄道			バス			
⑧気象と災害リスク	■ 自然災害による三江線の運休日数							
	区間	H25年度	H26年度	H27年度				
	江津～石見川本	236日	115日	10日				
	石見川本～浜原	236日	116日	11日				
	浜原～口羽	14日	11日	14日				
	口羽～三次	16日	13日	19日				
	(出典)JR西日本							
■ 自然災害による三江線沿線道路の通行止め日数								
	区間	H25年度	H26年度	H27年度				
	国道261号線(江津本町～石見川越)	0日	0日	0日				
	県道日貫川本線(石見川越～鹿賀)	0日	164日	0日				
	国道261号線(鹿賀～因原)	0日	0日	0日				
	県道川本波多線(因原～粕瀬)	2日	0日	0日				
	県道美郷飯南線(浜原～沢谷)	0日	0日	0日				
	国道375号線(粕瀬～式敷)	1日	0日	0日				
	県道江津三次線(式敷～長谷)	5日	2日	0日				
	県道江津三次線(長谷～尾関山)	10日	92日	353日				
	国道375号線(式敷～尾関山)	10日	3日	2日				
		(出典)道路管理者への聞き取り結果						
➤ 近年、1時間降水量50mm以上の年間発生回数は増加傾向にあり、災害リスクは増大する傾向にあるが、鉄道であれバスであれ、災害リスク自体は同様に存在している。								
➤ データの集計手法が統一されていないため、三江線の運休日数と沿線道路の通行止め日数を単純比較することは困難であるが、三江線は急峻地に敷設されていることなどから、一度大きな被害を受けると運休期間が長期にわたる傾向にある。								

比較項目		鉄道		バス	
⑨運賃	■ 三江線				
	・ 距離制運賃(初乗り140円～)				
		■ 三江線と並行する民間路線バス			
		・ 距離制運賃(三江線よりも高い)			
		■ 三江線と並行する自治体路線バス			
		・ 定額制運賃(三江線よりも安い)			
		ex) 江津市、三次市			
		・ 距離制運賃(三江線よりも高い)			
		ex) 美郷町			
➤ バスの運賃水準は、運営主体が旅客需要等を踏まえながら決定するものであり、単純な比較は困難であるが、参考までに、現状の鉄道とバスの運賃水準を比較すると、距離制運賃を採用しているバスは鉄道よりも運賃が高く、定額制運賃を採用しているバスは自治体が運行していることもあり、鉄道よりも運賃が安い傾向にある。					

7

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
⑩コスト比較	■ 初期費用	
	最大30～40億円(※)	
	(※)新たな運営方式により三江線を運営する場合に必要な初期投資(車両基地、車両の購入等)の最大額。 車両、橋梁、トンネルなど譲渡可能な施設については、簿価で譲渡した場合の試算であり、協議次第ではこれ以下となる余地がある。	
	■ 年間運行費用	
	(※)三江線の年間収入(約2千万円)は含まない	
	■ 初期費用	
	(1)三江線と同程度の運行本数を確保する場合 約8.2億円(※)	
	(2)三江線の1.6倍の運行本数を確保する場合 約9.3億円(※)	
	(※)バス停設置、車両購入、営業所設置、システム導入に要する費用の合計	
	■ 年間運行費用	
	(1)三江線と同程度の運行本数を確保する場合 約1.2～1.9億円	
	(2)三江線の1.6倍の運行本数を確保する場合 約2.0～3.1億円	

(注) 初期費用、年間運行費用とも試算値。各数値の詳細は第1回経過報告書及び第2回経過報告書を参照。

➤ 自治体支援による新たな運営方式により三江線を運営する場合と新交通プラン(バス)を導入する場合のコストを比較すると、少なくとも年間運行費用は、バスの方が低くなるものと想定される。

8

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
⑪補助金活用	■ 国の補助制度 (1) 赤字路線に対する欠損補助制度 ・ 存在しない (2) 設備投資、大規模修繕に対する補助制度(※) ・ 地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業) ⇒ 安全性の向上に必要な車両設備の更新・改良やレール、枕木、落石防止設備等の大規模修繕に要する経費の1/3を補助 (※)JR本州3社、大手民鉄等は補助対象外	■ 国の補助制度 (1) 赤字路線に対する欠損補助制度 ・ 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助) ⇒ 一定の要件を満たす経常赤字が見込まれる系統に対し、欠損見込額の1/2を補助 (2) 車両購入に対する補助制度 ・ 地域公共交通確保維持事業(車両購入に係る補助) ⇒ (1)の補助対象系統の運行の用に供する車両を購入する場合、車両購入に係る減価償却費及び金融費用の1/2を5年間補助
	■ 島根県、広島県の補助制度 ・ 赤字路線に対する欠損補助制度は存在しない	■ 島根県、広島県の補助制度 (1) 赤字路線に対する欠損補助制度 ・ 国の補助対象系統に対し、欠損見込額の1/2を協同的に補助 ・ 国の補助対象系統以外については、一定の要件を満たす場合に、県と市町村が欠損見込額の1/2を補助 (2) 車両購入に対する補助制度 ・ 国の補助対象となる車両に対し、車両購入に係る減価償却費及び金融費用の1/2を協同的に補助 ※市町村が運行する場合には、上記とは別のスキームにより、運行支援等を実施

(注) 補助制度の詳細は第1回経過報告書及び第2回経過報告書を参照。

- 鉄道については、安全性向上のための設備投資や大規模修繕を行う場合に、国の補助制度を活用できる可能性。
 ➢ 一方、バスについては、国と県の運行欠損補助制度や車両購入に対する補助制度を活用できる可能性。

9

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
⑫地域の観光振興への影響	■ 観光列車など、鉄道自体が観光資源となり得るため、沿線地域への観光振興に果たす役割は大きい。 ■ バスに比べて車窓が広く、桜や紅葉といった沿線の自然景観を楽しむことが可能。	■ バス自体が観光資源となる可能性は低く、鉄道に比べて観光面での発信力が弱い。 ■ 路線バスを使った観光振興(モデルコースを紹介するパンフレットの作成)に取り組んでいる地域も存在する。
➢ 観光列車の運行など、鉄道の方がバスよりも観光面での発信力が強く、地域の観光振興へ及ぼす影響は大きいものと考えられる。 ➢ 路線バスであっても、観光資源が存在すれば、柔軟なルート設定により、観光地まで直接乗り入れることで観光振興を図ることが可能。		
比較項目	鉄道	バス
⑬快適性	■ 以下のような点で、路線バスよりも身体的な負担が小さい。 ・ 山間部であっても大きな揺れは少ない。 ・ 車内空間が広い。 ■ 座席構造がボックスシートやロングシートとなっており、車内で会話を楽しみながら移動することが可能。 ■ 駅構内がバリアフリー化されていない場合など、高齢者等にとって身体的負担が大きい。	■ 長距離の乗車になると、以下のような点で、路線バスの方が鉄道よりも身体的な負担が大きい。 ・ 山間部ではカーブによる揺れが多い。 ・ 車内空間が狭い。 ■ 対面の座席構造とはなっておらず、会話を楽しみながら移動するという点では、一定の制約がある。 ■ 低床バスの場合には、高齢者等でも容易に乗降が可能。

- 長距離移動する場合には、路線バスよりも鉄道の方が身体的な負担が小さく、快適性に優れている。
 ➢ また、鉄道は移動中でも会話を楽しみながら移動できるというメリットがある。
 ➢ バリアフリーの観点では、鉄道駅の改修が困難な場合、バスの方が乗降時における身体的負担が小さい。

10

鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討

比較項目	鉄道	バス
⑭継続的な運営を確保するための課題	■ 「生活利用」と「観光利用」の両面で、三江線の利用者を増加させるための現実的な方策としてどのようなものがあるか、検討が必要。 ■ 新たな運営方式により三江線を運営する場合、鉄道事業許可の取得に必要な支援体制(自治体による10年程度にわたる継続的な支援を行う体制)の整備が必要。 ■ 新たな運営方式により運営する際に必要となる初期投資(最大約30～40億円)について、財源を確保する必要。 ■ 住民ニーズに応じたダイヤへの改善を図るためには、車両増備や行き違い設備の設置(約7.6億円)が必要となり、財源を確保する必要。 ■ 三江線の速度向上を図るためには、落石防護網の設置等(約100億円)が必要となり、財源を確保する必要。	■ 新交通プランに移行したとなった場合、誰がその運営を担うのか、検討が必要。 ■ 新交通プランに移行したとなった場合、三江線沿線住民の利便性の維持・向上を図るため、ルートや停留所をどこに設定するか、三江線の駅で経由しない駅が発生する場合、当該駅周辺住民の移動手段をいかに確保するか、検討が必要。ダイヤについても乗換拠点での乗り継ぎに配慮する必要。 ■ 新交通プランに移行し、そのルートの設定を行う際には、支線となるフィーダーバス路線との調整や、競合する可能性がある区間について、関係者との十分な調整が必要。 ■ 新交通プランに移行し、その運賃の設定を行う際には、バス交通の現状にも配慮しつつ、様々な角度からの検討が必要。 ■ バス運行の安全性を向上させるためには、バスルートの設定に応じ、対向車との行き違いが容易でない箇所の改良に中長期的に取り組む必要。また、バス運行の有無にかかわらず、危険度が高い箇所の落石防止対策等が必要。 ■ 新交通プランを具体化する局面では、持続可能性を最大限に高める観点から、初期費用と運行費用について、十分検討する必要。

11

まとめ

- 鉄道とバスには、それぞれ特性を発揮しうる領域があり、様々な観点から比較検討を行うと、それぞれメリット、デメリットが存在している。
- 三江線沿線地域において望ましい地域公共交通のあり方は、これまでの経過報告書の内容や今回の比較検討結果を参考に、持続可能性という観点から、以下の要素をよく踏まえた上で、最終的な判断を導き出すことが重要。
 - ✓ 鉄道、バスの輸送特性と、沿線住民の移動の実態やニーズとの調和
 - ✓ 事業を行うために必要な国の許認可の取得可能性
 - ✓ 地域公共交通を維持するために必要となるコスト
 - ✓ 鉄道やバスが存在することでもたらされる価値(生活利用と観光利用のバランスをどう考えるのか)
 - ✓ 鉄道、バス双方のメリット、デメリットを踏まえた上での沿線地域の将来を見据えた地域公共交通についての議論
- 利用者を目的地まで安全かつ確実に輸送することは、公共交通機関の最大の使命であることから、鉄道であれ、バスであれ、落石防止対策や未改良箇所の改良など、安全確保対策に取り組むことが重要。
- 地域振興への影響を懸念する住民の声もあることから、鉄道であれ、バスであれ、地域交通を活用したまちづくりや地域振興策について考えていくことが必要。

12

巻末資料2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）

（平成十九年五月二十五日法律第五十九号）

最終改正…平成二十七年五月二七日法律第一八号

- 第一章 総則（第一条、第二条）
- 第二章 基本方針等（第三条、第四条）
- 第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施
- 第一節 地域公共交通網形成計画の作成（第五条―第七条）
- 第二節 軌道運送高度化事業（第八条―第十二条）
- 第三節 道路運送高度化事業（第十三条―第十七条）
- 第四節 海上運送高度化事業（第十八条―第二十二条）
- 第五節 鉄道事業再構築事業（第二十三条―第二十五条）
- 第六節 鉄道再生事業（第二十六条―第二十七条）
- 第七節 地域公共交通再編事業（第二十七条の二―第二十七条の八）
- 第八節 雑則（第二十八条―第二十九条の二）
- 第四章 新地域旅客運送事業の円滑化（第三十条―第三十六条）
- 第五章 雑則（第三十七条―第四十二条）
- 第六章 罰則（第四十三条―第四十六条）
- 附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となつていことに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

第二章 基本方針等

（基本方針）

第三条 主務大臣は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、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（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。
一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

二 第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画に定める事業に関する基本的な事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

六 その他国土交通省令で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

3 基本方針は、交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めるものとする。

4 基本方針は、交通政策基本法第十五条第一項に規定する交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならない。

5 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

6 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、国家公安委員会及び環境大臣に協議するものとする。

7 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成

（地域公共交通網形成計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村においては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通網形成計画の区域

三 地域公共交通網形成計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

三 地域公共交通網形成計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。

四 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

五 地域公共交通網形成計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

六 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

七 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

八 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通網形成計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。

九 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通網形成計画の送付を受けたときは、主務大臣にあつては地方公共団体に対し、都道府県にあつては市町村に対し、必要な助言をすることができる。

十 第六項から前項までの規定は、地域公共交通網形成計画の変更について準用する。

（協議会）

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体

は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

二 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

三 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

四 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

五 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

六 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

七 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域公共交通網形成計画の作成等の提案）

第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通網形成計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施しようとする者

二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

二 前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通網形成計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

集記 編後

て避けて通れない問題となっています。

もう一つの視点として、労働力人口の減少、すなわち労働力不足の問題もあります。大手外食チェーン業界では、24時間営業の店舗は次々に縮小・廃止されています。ヤマト運輸は、引き受ける荷物を調整する方針を固めたと報道されています。どちらの事例においても引き金となったのは、労働力不足です。

JR西日本も、労働力不足に直面しつつあります。このまま放置しておく、労働力不足による路線の縮小という結果を招きかねません。

一方で、これまでも鉄道の世界では、自動券売機、自動改札、自動放送、自動運転、自動点検など、多くの機械化がなされてきました。現在も、ローカル地区だけでなく、アーバン地区においても無人化省力化の流れが進んでいます。このような時代において、今後も最新の技術を活用した省力化がなされていくことは、避けて通れないことでしょう。

ただし、労働力人口が減っていく社会というのは、誰も経験したことがありません。会社の提案を受け入れるだけでは、大きな落とし穴にはまってしまうかもしれません。

このような時代だからこそ、労働組合のチェック機能を最大限に発揮し、これまでJR西労組が行ってきた企画提案運動を推し進めていく必要があります。

企画提案運動を行うためには、現場で働く皆さんの率直な意見や提案が重要です。今回のSayichoをお読みいただき、ご意見などがあれば是非お聞かせいただければと思います。お待ちしております。

今回のSayichoでは、「地方ローカル線」を取り上げました。JRが発足してから30年。地方における過疎化・高齢化が進展し、地域の公共交通網をどのように維持していくかは、私たちにとって避けて通れない問題となっています。



Say-cho 第44号

2017年3月

発行責任者 荻 山 市 朗

編集責任者 宮 野 勇 馬

発 行 所 西日本旅客鉄道労働組合

〒530-0012 大阪市北区芝田2丁目1番18号

西阪急ビル9階

(TEL)NTT 06-6375-9869(代) JR 071-7155(代)

(FAX)NTT 06-6373-4133 JR 071-7151

ホームページ:<http://www.jrw-union.gr.jp>