

J R 東日本労働組合

N A G A N O

E-mail naga-30-naga@hotmail.co.jp



2022年 7月 28日 No. 450

JR東日本労働組合

長野地方本部

発行者：臼井幸一

編集：情宣部

鉄道は今後どうなっていくのか!?

鉄道ローカル線の将来に関する国土交通省有識者検討会が、1キロ当たりの1日平均乗客数を示す「輸送密度」が千人未満などを目安に「特定線区再構築協議会(仮称)」を設置し、国が主導する形で事業者や自治体と、鉄道としての存続策やバス、バス高速輸送システム(BRT)などへの転換を議論するとしています。

地方の鉄道は人口減と新型コロナウイルス禍で乗客が減少し、「コロナが収束してもローカル鉄道の危機的状況は解消されず、これ以上の問題先送りは許されない」として、再構築協議会の設置は「鉄道事業者か沿線自治体の要請を受け、国が認定する特定線区が対象」となります。

- ① 平時の輸送密度が千人未満
- ② 隣接駅間の1時間当たり乗客数(一方向)が全区間で500人未満
- ③ 複数の都道府県にまたがるなど広域調整が必要

を全て満たす線区が目安となります。

都道府県所在地など拠点都市を相互に連絡する特急、重要な貨物列車が走っているJR線区は「対象外とするのが適当」としています。

協議入り後は「廃止ありき」「存続ありき」でなく、増便や接続の見直しなどで鉄道の乗客の見直しなどで鉄道の乗客を増やせるかどうか、バスやBRTなどの導入可否を検討し、最長3年以内に対策を決めるとしています。

長野県内では、

「輸送密度」(JR東日本は「平均通過人員」と呼称)が2019年度に千人未満だった路線は、
大糸線—南小谷～糸魚川間(102人)、白馬～南小谷間(215人)、信濃大町～白馬間(762人)
小海線—小海～小淵沢間(450人)
飯山線—戸狩野沢温泉～津南間(106人)、飯山～戸狩野沢温泉間(503人)
中央東線—辰野～塩尻間(547人)

2020年度以降、新型コロナウイルスの影響でさらに輸送密度が低下しています。さらには少子高齢化、道路網の整備などで鉄道の輸送人員の減少に歯止めをかけることは難しい状況です。

JR西日本の大糸線、南小谷～糸魚川間だけでなく、長野県内のJR東日本の線区も今後協議の対象になると思われます。線区の存廃や地域の声だけでなく、私たちの働く場所がどうなるのか?など、労働組合の側から今後の雇用について考えていく必要があるのではないのでしょうか?

労働組合で鉄道の未来について考えていきませんか!?