

国が「再構築協議会」設置を通知

鉄道の廃止、バスやBRTへの転換も話し合う



鉄道の存廃について自治体や鉄道会社が話し合う場（「再構築協議会」）を国が主導して設けられる制度（改正地域公共交通活性化再生法）の運用が10月から始まりました。赤字の地方路線を抱える鉄道会社と、鉄道会社が「廃止ありき」で協議に臨んでくることを警戒する自治体の「対立」や議論だけでは地方の交通のありようと人の流れが大きく変わる可能性があります。

協議会で①「鉄道輸送の維持・高度化」②「バスなどへの転換」のどちらかの方策について協議がとこのえば、「再構築方針」を作ります。国は、「協議がとこのようう積極的に関与していく」立場で、協議期間はおおむね3年間です。国土交通省の資料によると、JR旅客6社の鉄

道路線のうち、「輸送密度」（1キロあたりの1日平均輸送人員）が2000人未満の路線は、1987年はキロベースで16%にとどまっていますが2019年には31%の

にまで増え、翌20年には38%に拡大しています。広島県と岡山県を走る赤字路線のJR芸備線をめぐっては、JR西日本が自治体に任意の再協議を呼びかけているもの

自治体側は反発し、事態は止まっています。JR西日本は10月3日、芸備線の一部区間の備中神代と備後庄原間で「再構築協議会」設置を求めました。

芸備線で「呑み鉄」号走る 市民ら赤字路線の魅力発信

「呑み鉄」として知られる俳優の六角精児さんは、広島県庄原市で9月23日にあったシンポジウム「芸備線・木次線 魅力を活かす方法を考える」でJR芸備線の現状を「厳しい」と繰り返し「鉄道とは何かを沿線住

民に考えてほしい」と訴えています。翌24日には沿線の地酒を味わえる特別列車「呑み鉄鈍行ちどり足」号が運行されました。沿線には個性的な酒蔵があり、田舎の原風景が残る路線の魅力を発信しようと、

参考 JR日高線を守る会最終声明

（2020年10月23日 抜粋）

JR日高本線、鶴川―様似間116kmの廃線が決まりました。2015年1月の高波で被災・運休して以来、災害復旧もなされぬまま5年半も放置された拳句の廃線決定です。

人口減少に伴って、バス運転手やトラックドライバ―の数も不足する中、旅客とともに荷物を運ぶ貨客混載も可能ではないでしょうか。また、世界的に気候変動への対応が求められる中、欧州ではより環境負荷の少ない鉄道の利用が促進され、世界的に鉄道復権の流れです。

地域住民の高齢化に伴って運転免許の返納問題もあり、より快適性の高いユニバーサルな公共交通が求められています。また、交流人口の増加を促進するためにも、より視認性が高く信頼性の高い公共交通として、鉄道が再評価されています。

近の稲穂が揺れる車窓の眺めを楽しんでいました。

何より、地域の鉄道それ自体が観光資源である場合が少なくありません。

日本は、毎年大きな災害に見舞われる災害列島です。台風が来るたびに被災したローカル線が消えてゆくような貧しい社会で良いのでしょうか。

鉄道は、地域の暮らしと文化を支える大切な資源であると同時に、国家が責任をもって維持すべき公共財であり社会的共通資本です。このコロナ禍で、これまでのような新自由主義的やり方では限界だということが明らかになってきたのではないのでしょうか。これ以上一本たりとも廃線を出してほしくありません。

不採算路線や被災したローカル線を簡単に廃止とするのではなく、政治は、日本の鉄道網の維持と鉄道の災害復旧のための枠組み作り等に本気で取り組んでほしいと思います。

市民グループ「芸備線 魅力創造プロジェクト」（横川修代表）が企画しました。

列車は三次駅（広島県三次市）から備後落合駅（同県庄原市）までを約3時間で往復。2両編成の車両にクラウドファンディング（CF）の支援者ら約