

未来ビジョン

輸送サービス労組

労働条件
安全と安心な鉄道
地域連帯
企業倫理を
実現するために
全ての仲間と共に
歩み出そう



主役は“一人ひとりの仲間”



「輸送サービス労組 未来ビジョン」を 全職場からつくりだす 11・4大集会



▲ 11年ぶりに只見駅を発車する会津若松行き1番列車
(2022年10月1日/只見駅)

廃線の危機を救った、地域住民の諦めない気持ち 11年ぶりに JR只見線全線運転再開!

2011年7月の新潟・福島豪雨で甚大な被害を受けて、会津川口駅～只見駅間が不通になっていた只見線は、10月1日、11年ぶりに全線運転再開を果たしました。

多くの地域住民が「おかえりなさい!只見線」「まってたよ」のボードやのぼりを掲げ、列車に手を振り、また車内からも沿線の方々に手を振る姿が見られるなど、只見線の新たな出発をみんなの溢れる笑顔で祝福していました。



□ 地域が鉄道路線を支える

「上下分離方式」で運行する只見線

不通になった只見線が、奇跡の復旧までの11年間は決して平坦な道のりではありませんでした。橋梁の流失や路盤の崩壊が多くの箇所が発生し、復旧費用は約90億円を見込まれました。併せて元々の赤字路線であるため、当初JR東日本は、不通区間である会津川口駅～只見駅間のバス転換を提案し、廃線の危機にありました。しかし、地元住民は県や沿線自治体に鉄道存続の要望と協議を続け、JR東日本が列車運行を担い、自治体が施設と駅舎を管理する、JR東日本で初めての「上下分離方式」を復旧区間で導入していくことになりました。福島県と沿線の17市町村は年間約3億円の維持管理費を負担していきませんが、地域が鉄道路線を支えていく役割を果たしていきます。

□ 観光資源としての只見線を確立し、 地域住民の諦めない気持ちが実を結ぶ!

あって当たり前だった只見線が日常生活から消えることで、地域住民は「なくなってみてその重要性に気づいた」「只見線は地域になくってはならないもの」など、地域にとって只見線は重要な存在であることに気づきました。

只見線地域コーディネーターの酒井治子さんは「この地域で暮らしを続けること自体、合理的でもなければ経済的でないと思う人はいるかもしれませんが、私たちが引き継いできたこの地域を否定することはできないと思います。この町で暮らすと決めた時に、ここで生きていくことを諦めない決めました。只見線にも同じ気持ちでこれからも関わっていきます」と決意と覚悟を語っています。

只見線は「全国屈指の絶景路線」として知られています。只見線沿線自治体と住民は「只見線を地域の観光資源として位置付け、只見線の利活用を通じた奥会津地方の活性化」という、鉄道の新たな価値観を創造しました。絶景ポイントの確保のために樹木の伐採や遊歩道の整備を行い、手作りの船着場から和船を漕いで始めた「霧幻峡の渡し」は、地元の人には珍しくなかった川霧を観光資源にして、海外にまで名を知られる観光地にまで育てあげました。そして、只見線沿線自治体は、条例で「只見線にみんなで手をふる条例」を定め、みんなで只見線に手をふることで、只見線への愛着とつながりを深め、地域から只見線を応援しています。

地域住民の覚悟と諦めない気持ちが、廃線の危機にあった只見線を救い、地方ローカル鉄道を存続させた「全国の先進事例」として注目されています。

▼ 11年ぶりの全線運転再開を応援する地域の方々
(2022年10月1日/只見駅周辺)



▲ ひたちなか海浜鉄道の中根駅
(組合員撮影)

地方ローカル線も市民協働で活性・黒字化できる! ひたちなか海浜鉄道 吉田社長に聞いた!

「廃線危機からの復活と黒字化への道のり」 「コロナ禍における地方鉄道の取り組み」



□ 廃線危機

かつては、東洋のナポリと言われ関東最大規模の阿字ヶ浦海水浴場への観光輸送(上野から常磐線経由の直通急行も運転)や地域の通勤・通学輸送で活況を呈していた茨城交通湊線も、モータリゼーションの進行など社会環境の変化に対応できず、2006年度には輸送人員が最盛期の約1/5まで減少、運行を担っていた茨城交通から市に対し路線廃止の打診がなされた。

□ 市民協働による存続

これに対し市は「湊線は重要な社会インフラであり廃止は認められない」と明言。沿線住民も市と歩調を合わせ「まちの衰退を防ぐ観点からも鉄道は必要。市、事業者とともに鉄道維持のために協力する」として自治会組織を基にした「おらが湊鉄道応援団」を結成。単に鉄道存続だけを求めるのではなく、鉄道を軸とした地域全体の再活性化をめざして、質の高い運動を開始した。

これらにより湊線は、2008年4月1日、「本当の意味での市民協働」を社とする第3セクター「ひたちなか海浜鉄道」に経営を移管、廃線を免れることとなった。



□ 第三セクター移行後の活性化の取り組み

1. 市民

- "おらが湊鉄道応援団"が、乗客に対し沿線の商店等で割引等のサービスが受けられる乗車証明書を発行。これにより鉄道利用者へのサービスアップが図られるとともに、地域商店街等への新しい人の流れを作る。また、那珂湊駅で観光案内。
- 応援団報を毎月発行。応援団の活動と湊線の現状を市民に分かりやすく告知。(市民と鉄道のつなぎ)
- 大学研究室など連携、鉄道とアートを融合したみなとメディアミュージアムを毎年開催し、アートにより鉄道とまちの魅力発信を行う。(さまざまな分野から広くアイデア取り入れ)
- その他、JA、JF、商店街、沿線高校など、地域活性化に取り組むさまざまな団体と鉄道を仲立ち、鉄道を地域活性化の枠組みに組み込む。(鉄道と地域の活性化は表裏一体)

2. 事業者

- 国・県・市の補助制度を活用し、需要の見込まれる個所に新駅を設置、利用増を図る。(行政との連携による潜在需要掘り起こし)
- 合わせて、住民の要望を聞き列車の増発、時刻の見直しを行い、利便性の向上を図る。最終便の増発、交換設備新設による増便、高校始業時刻とJRダイヤを勘案したダイヤ設定による通学利便性の向上など。(利便性向上による需要喚起)

- さまざま団体との連携による鉄道の付加価値の向上。アニメとのタイアップ、CMでの起用、ツアーの誘致など。(従来取り組まなかった新規需要の掘り起こし)
- 一大観光地である国営ひたち海浜公園への輸送に参入。新規需要の取り込みで成功し、同公園への路線延伸も決定。(需要を見込める分野への投資)

3. 行政

- 市は、国・県に働きかけ、安全確保のためのインフラ整備費を負担(国の補助制度に基づき、事業者負担分を県・市が負担)。(市民の足を守るための必要な社会資本維持費と認識)
- また、湊線イベントなどは市広報誌に掲載紙側面支援を図る他、通学定期券の発売について、教育委員会を通じて沿線中学校へ利用促進のチラシ配布など効果的な施策を実施。
- 地域活性化にも大きな効果のある国営ひたち海浜公園への路線延伸に主体的に取り組む。

これら市民・事業者・行政一体となった「鉄道だけでなく地域の活性化も視野に入れた取組」により、開業前には70万人余だった年間輸送人員が開業10年目の2017年度に100万人を突破、わずかだが単年度黒字を達成した。

□ アフターコロナに向けて

コロナ感染拡大の影響により、運輸収入は2割以上の落ち込み。新たな需要掘り起こしと鉄道自体の付加価値向上の取り組み急務。

- 観光地、名産とタイアップした施策の実施(鉄道と地域イベントの連携、海浜公園・ほしいもと連携したツアーの誘致など(連携相手はJR、大手旅行会社など))
- 鉄道自体の付加価値向上(列車貸切、車庫見学など)。また、これと沿線観光地や名産品とのタイアップによる地域全体の魅力発信。



□ 全体に思うこと

鉄道自体は、まだまだやれることがあると思います。ひとつは、地域のみなさん(=利用者となってくれる)との会話。この中で湊線は、高校の始業時間に合わせたダイヤ設定を行い、通学利用の増加を達成できました。その時言われたのが「鉄道が利用者の意見を聞いて時刻を変えてくれるなんて」。利用者が鉄道に対しどんな気持ちでいたか、わかると思います。(ふつうの商売ではありえないですね)

ふたつめは、駅で行っている朝市について。地域に八百屋さんがなくなって特にお年寄りが困っていましたが、その受け皿にもなって喜ばれています。お客さんの言葉は「駅の中に入ってもいいの?」。入場券購入は規則です。が、鉄道の常識が世間の常識とはちょっとズれている感じですね。

みつめは、地元のお祭り屋台の休憩所としての利用。真夏にまちを子どもと山車を出して練り歩く時、まちなかの那珂湊駅ホームが広くて列車も40分毎しか来なくて絶好の休憩場所になりました。その路線ごとに独特の特徴があるはず。地域とともにこれを活かすお手伝いをするのもいいかと。もちろん入場券のルールなどは地域ごとに融通を聞かせて。そうしていろんな人とお付き合いするうちに、今まで見えてこなかった鉄道の魅力が再発見され、それを活かすことで鉄道もよくなり、地域のみなさんに「税金を使っても地元の鉄道を残したい」という気持ち(そして実際の経済効果)も生まれてくると思います。

湊線では、古い車両を活かした鐵道神社とか、東京からほど近い田舎の風景が魅力で、いろんなCMやドラマに出てくるようになった(=撮影料も入ります)とか。早いうちに取り組みを開始した方がいいと思います。病気も軽いうちが治りやすいですから。

ひたちなか海浜鉄道株式会社

代表取締役社長

吉田 千秋 氏

YOSHIDA, Chiaki



将来の公共交通のあり方について、

自治体・地域住民と知恵を出し合い、

連帯の取り組みを創り出そう!

7月28日、JR東日本は輸送密度2000人未満の収支を公開し、その「35路線66線区」が赤字であることを明らかにしました。国鉄からJRに分割民営化されてから地方ローカル線の赤字問題に直面することは危惧されていたことです。それが今、大きな局面を迎えています。しかし、赤字とは言えども地域ならではの歴史と特情を抱え、廃線によって通勤・通学・通院などで鉄道を利用する人の生活の足を失うことは、地域社会の生活に大きな影響を及ぼします。

地方ローカル鉄道が直面する課題は、私たちの雇用と働き方にも直結します。したがって、鉄道の新たな価値づくりを含めた、将来の公共交通のあり方と「まちづくり」について、自治体・地域住民と知恵を出し合い連帯していくことが重要です。



私たちは持続可能な開発目標(SDGs)を応援しています。