

J R ローカル線の維持に関する意見書

国鉄が分割民営化されて 35 年が経過した。この間、都市部への人口集中の反面、地方では人口の減少・少子高齢化、モータリゼーションの進展もあり、J R ローカル線を取り巻く環境は大きく変化してきた。

令和 4 年 4 月、J R 西日本は、線区別の経営状況に関する情報開示として 2019 年度の輸送密度（平均通過人員）2000 人/日未満の線区について、収支率や平均通過人員を公表した。

豊岡市に関しては、山陰本線の城崎温泉駅から新温泉町の浜坂駅間が 693 人となっている。豊岡市を含む但馬地域においては、鉄道交通は J R のみであり、公共性は極めて高い。採算・収支のみを重視すれば、最も不採算の路線から廃止し、最終的には不採算路線はすべて廃止され、採算が取れる路線しか存続しないことになる。鉄道はひとたび廃止すれば容易に復活できない。特に山陰本線の一部区間を「不採算」として廃止することは地域活性化からも認められない。まずは、鉄道として維持することを考えるべきである。国は民間鉄道会社に公共交通としての責任をすべて一任するのではなく、地方に生活する国民の交通権を保障する立場から、ローカル線の維持・活性化に向けた指導と支援・補助制度も含む政策展開を下記のとおり強く要望する。

記


- 1 区間ごとに扱いを考えるという前提に立つのではなく、国鉄改革時の考え方も踏まえつつ、国の交通政策の根幹として鉄道ネットワークをどう考えるかという議論と鉄道ネットワーク確保の観点に立つこと。
- 2 多くのローカル線は中山間地域における貴重な移動手段であり、その廃止は、通学・通勤・通院など一層困難をもたらし、地域の衰退を加速することとなる。国土の均衡ある発展のために、ローカル線の適切な維持存続を図ること。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

令和 4 年 6 月 29 日

豊 岡 市 議 会

衆議院議長
参議院議長
内閣総理大臣
財務大臣
総務大臣
国土交通大臣



殿