

はじめに

皆さん、普段利用する鉄道が明日なくなることを想像してみてください。

例えば一橋大学生であれば、最寄りを走る中央線がなくなったとすると、「国立駅がなくなるから南武線の谷保駅を使う？」、「武蔵野線の西国分寺駅から歩く？」、「京王線の府中駅や JR 立川駅からバスを使う？」と様々な手段を考えます。しかし実際そのような状況になると、「これからどうしていけばいいか」、「なぜ自分は使っているのになくなる必要があるのか」といった不安や不満が最初に出てくると思います。

私含め、大半の方が「自分の利用している鉄道、路線がなくなるわけがない」と考えるかもしれません。しかし、現実日本各地で廃止される路線や廃止するか問題になっている路線が増えています。特に山岳地帯など過疎化が激しい地方では利用者の減少に加え、土砂崩れ等の災害に伴い、廃線になるという、いわば止めを刺される状況も起こっています。そしてその廃線路線が、その地域の唯一の公共交通手段であることも少なくありません。

鉄道は生活のために必要だから、廃線は生活を脅かしかねないと考えている方もいらっしゃるのではないかと思います。

しかし鉄道を利用できることが生活の利益であると認められるかというと、そうとは言い切れないのです。例えば、廃線に対して沿線住民の方が裁判を起こした事案(前橋地判平成 11 年 2 月 26 日、東京高判平成 12 年 2 月 16 日)では、裁判所は、廃線により生活に不都合は発生する可能性は認めつつも、鉄道の利用により生活で得られる利益は、憲法で保障されている生存権、移動の自由、幸福追求権として保障されているものではないとしています。

このように沿線住民からの鉄道を利用する利益の主張は裁判所においても認められない可能性があることを考慮に入れつつ、廃線問題を見ると、沿線自治体の姿勢も廃線問題に関して非常に重要な役割をはたすの

ではないかと考えたのが今年度の研究のきっかけとなりました。

1987(昭和 62)年に国鉄が分割民営化されたことで、旅客鉄道「株式会社」となり、株式会社として社内の赤字、特に赤字路線に関してしっかり目を向ける必要性が高まっています。そのため廃線問題に関しても厳しい状況が生まれています。またこれからも進むであろう過疎化により、廃線問題は拡大していくのではないのでしょうか。

国鉄が民営化した 1987 年から、今年 2017(平成 29)年で、民営化から 30 年を迎えました。この 30 周年を機に、国土交通省は「国鉄の分割民営化から 30 年を迎えて」という題で、これまでの総括を行い、また新聞や鉄道系雑誌など様々な媒体で民営化の功罪、課題に関して考察がなされています。そのような流れの中、弊会の今年度(2017 年度)研究誌は、近年の JR の廃線問題と沿線自治体の姿勢をメインテーマとし、各部員が執筆いたしました。

まず、第 1 部「路線廃止問題を取り巻く要因」では、自治体財政や JR の経営状態など、路線廃止問題に関連する要因を見ていきます。次に第 2 部「事例研究」では近年の路線廃止問題の事例を扱います。第 1 章で事例研究の進め方を説明し、第 2 章以降で各事例の研究を進め、最後に事例研究のまとめを示します。そして第 3 部「結論と提言」では、1 章で示した路線を取り巻く環境と 2 章で行った事例研究を受け、JR の路線廃止問題における意思決定の要因を考察し、それをもとに自治体への提言を行います。

考察が至らぬところは多々あると思われませんが、お楽しみいただき、ご意見・ご感想をいただけると幸いです。

一橋大学鉄道研究会第 55 代部長