



JR発足から38年 あの時の公約はどうなった？

国鉄の分割民営化から38年が経過した。ほとんどの国鉄世代が定年退職し、JR採用組の時代へと変わっていく。この38年間いろいろなことがあったので、少しだけ振り返ってみたい。

1986年5月22日（分割民営化の前年）自民党が全国紙に6点にわたる公約を掲載した

- ・全国画一からローカル優先のサービスに徹します。
- ・明るく、親切な窓口に変身します。
- ・楽しい旅行をつぎつぎと企画します。
- ・会社間をまたがっても乗り換えもなく、不便になりません。運賃も高くなりません。
- ・ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。
- ・ローカル線（特定地方交通線以外）もなくなりません。

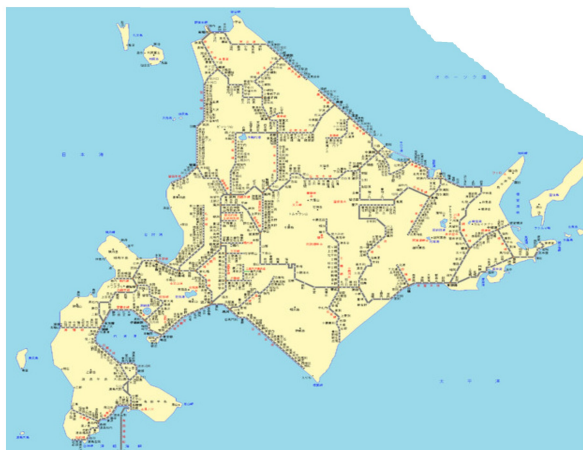
はたして上記の公約は、どれだけ守られているだろうか。すべてを否定するわけではないが、問題点をあげたいと思う。まず、北海道のローカル線問題を考えてみたい。

こんなにあった北海道の鉄路

国鉄時代（1982年）は、北海道にはこれだけの路線があった。（左上）ところが現在は、こうなっている。（左下）

JR北海道は2016年11月に「当社単独では維持することが困難な線区について」という文書を出し、その全線区を、①JR北海道単独で維持可能な線区（11線区1150.7km）②単独では維持することが困難な線区（13線区1237.2km）に分類した。②はさらに（a）輸送密度200人未満の5線区と（b）輸送密度200人以上2,000人未満線区に分け、（a）については直ちにバス転換に向けて協議を開始するとし、（b）は地元負担や利用促進などについて協議したうえで営業継続の可否を判断するとした。（次世代へつなぐ地域の鉄道より抜粋）

しかし、国鉄が民営化された時、赤字路線については黒字路線の利益あるいは付帯事業で賄っていかうという形でスタートした。それを今になって、個々の線区が赤字だからといって切り離すのは、民営化した主旨からすると外れてはいないだろうか。



沿線住民と共にローカル線を守ろう

昨年11月、JR東日本は久留里線久留里～上総亀山間について鉄道廃止の方針を表明した。

ローカル線問題は、経営の収支だけではなく、地域社会との結びつきも踏まえて考えるべきではないかと思う。公共交通がなくなれば、住民は車に頼らざるを得ないと思うが、高齢化が進む地域では、すべての人が車を運転できるわけではない。買い物や通院が困難になり、生活の質も低下するだろう。若い人は交通の便がよい都市部へ移住して、地域の過疎化がますます進むことが考えられる。

廃線議論でも利用者の減少を原因に挙げているが、住民からは「そもそも使いたいタイミングに列車がないのにどうやって乗れというのか」という声も上がったと聞く。

前項に自民党の公約を載せたが、国鉄改革時に想定された制度設計、事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図るのではなく、JRのあり方そのものに立ち返って、議論することが必要ではないのか。

もしそれができないのであれば、国鉄の「分割・民営」化は、のちに中曽根元首相が語った「国労を潰す」ことを意識してやった「国策」だった、ということではないのだろうか。

3・15ダイヤ改正

首都圏の一部路線でワンマン運転開始

JR 東日本は少子高齢化に伴う人材不足、人手不足や就労意識の変化などを理由に首都圏の主要鉄道路線でワンマン運転の導入を開始すると発表した。まずは2025年春から、常磐線（各駅停車）の綾瀬駅～取手駅間、南武線の川崎駅～立川駅間でワンマン運転を実施。2026年春から、横浜・根岸線の八王子駅～大船駅間で 2030年頃までに山手線、京浜東北・根岸線、中央・総武線（各駅停車）、埼京・川越線においてもワンマン運転を実施する予定となっている。



現場からは問題点や疑問の声が噴出している

- 常磐線のワンマン化では10両編成を運転台のモニターのみで対応する、と言っているが、4・5両なら確認は可能かもしれないが、混雑時に10両編成すべてのドアの乗降確認・安全の確保は困難だ。
- 車イス対応時に使用するバディコムが回線混雑でつながらないことが多々ある。会社からは運転士につながらない時は列停を扱うと説明された。列停は本来ホームから人や物が転落するなど非常事態が発生した場合の保安装置ではないのか。明らかにおかしい。
- 委託駅社員は電車のドアコックは扱えない決まりになっている。急病人が発生した場合など会社は「車内のお客さまに扱ってもらう」と言っている。
- 線路点検・架線障害などにより乗務員が点検のため一定時間電車を離れる時がある。指令が車内放送をするというが、運行困難時に運用手配に忙しい指令がとても対応できるとは思えない。

このような問題点や疑問の声が上がり、社員が不安を抱えながらの業務を強いられ「ワンマン化」をして、本当に安全運行ができるのだろうか。合理化ありきではなく真摯な議論を尽くすべきだ。