

JR 米坂線の復旧に向けた共通認識

(基本的な考え方)

「地域」の交通のあり方は将来にわたって「地域」のあり方を左右するものであり、「地域」の将来を見据え、「地域」が主体となって、「地域」に最適な輸送モードを未来志向で選択していく責任がある。

JR 米坂線は被災による運休から既に相当の期間を経過しており、幹線交通としての利便性と持続可能性を早急に改善する観点から、合理的な検討期限を設けるべきとの考えもあるが、こうした責任にかんがみれば、財政制約などを理由にして「やむを得ない」といった消極的な選択を行うことや、他の「地域」の検討が先行していることなどをもって拙速に判断することは避けなければならない。

JR 米坂線は、国鉄改革時の路線見直しにあたって、バス輸送への転換が困難な路線として鉄道輸送が維持された経緯がある。ローカル鉄道に関する制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークのあり方などに関する本県を含む地方自治体からの様々な意見を踏まえて、政府において鉄道ネットワークの基本的なあり方や今後の財源確保などについて引き続き検討が行われている中で、現時点で鉄道による復旧の選択肢を除外することは慎重に考えるべきである。

他方、BRT やバスに転換することで、投資・運営経費を抑制しつつ、鉄道と同等またはそれ以上の利便性や持続可能性を確保した新たな輸送サービスが提供されている「地域」があることも事実である。

このため、JR 米坂線の復旧にあたって、BRT やバスによる新たな輸送サービスが、「地域」に最適な輸送モードとして積極的に選択していく対象になるのかどうか、「地域」の実情を踏まえた具体的な検討を行っていくこととする。

いずれにしても、JR については、国土交通省の検討会において、国鉄改革において、多額の国鉄長期債務を切り離して国民負担としたほか、国や地方自治体が多く国鉄職員を受け入れて JR 各社の負担を軽減した一方、JR 各社には駅周辺部も含めた貴重な固定資産を数多く承継させるとともに、不動産・流通等の関連事業の展開によって経営基盤の強化を可能としたこと、これらによって、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワ

ークを維持していくことが可能と考えられたこと、JR 会社法に基づく国土交通大臣指針に基づき、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるものとされていること、こうした国鉄改革の経緯を踏まえた JR が果たす役割として、沿線地方自治体が鉄道の価値を最大限活用するという発意と創意工夫のもとで、鉄道事業者も、引き続き、路線沿線の現状を踏まえつつ、公共交通機関が社会に果たす役割を十分に認識し、地元と一体となって公共交通機関の利用促進とサービス水準の向上に取り組んでいくことが望ましい、ことが指摘されているところであり、このことに十分留意する必要がある。

（今後の進め方）

山形県側として、県、沿線自治体、JR、国土交通省で構成する「復旧検討会議 WG」において、BRT やバスによる新たな輸送サービスについて、投資・運営経費を抑制しつつ、利便性や持続可能性を高める方策や、運行の安全性や安定性を確保する方策について、先行事例を踏まえつつ、具体的な検討を行うこととする。JR 米坂線の広域幹線としての十分な機能を確保するためには新潟県側との連携が不可欠であることから、新潟県側にオブザーバー参加を求めることとする。

検討にあたっては、予断を持つことなく、また、机上の検討にとどまることなく、方策の実効性を検証するため、実証運行を実施し、合意形成のプロセスをとっていくアプローチを組み合わせることにより、真に効果的な方策について丁寧に検討を進めていくこととする。このため、JR に対し、JR が主体となった実証運行の速やかな実施を求めていく。

また、先行事例に照らせば、投資・運営経費の負担を含めた JR の関与の内容はサービスレベルを左右するものであり、「地域」の輸送モードの選択にあたって極めて重要な要素であることから、本格運行にあたっての JR の関与の内容について具体化を求めていく。

なお、今回の検討は被災区間である今泉・小国間を対象とし、今泉・米沢間は除外することとする。