



NO. 958
 発行
 2018年
 9月25日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 加藤 秀夫
 編集責任者
 教 宣 部



9月に入り、気温が少しづつ下がってきました。
 明け方は20 以下の日もあって、季節は夏から秋に変わってきました。
 た。
 秋と言えば、食欲の秋・スポーツの秋、などあります。今年の紅葉は例年より早まるそうです。気温が急に下がったせいだと思います。
 秋は、温泉に入ってゆっくり休みたいですね。夏の疲れが出ていませんか。



只見線の現状について



2011年7月の新潟・福島豪雨で不通となった福島県の只見線・会津川口～只見駅間27.6キロの復旧工事の起工式が2018年6月に行われた。

福島県が鉄道施設と土地を保有し、JR東日本が運行を担う「上下分離方式」による21年度の再開を目指す。

壊れた橋のうち3カ所を新しくし、1カ所は橋脚を強化する。線路など設備も更新する。復旧費は81億円でJR東日本、県と関係17市町村、国が各27億円を負担、改正鉄道軌道整備法が成立し国の補助が受けられることになった。

年間運営費・地元負担は 2億1千万円

復旧後の年間運営費は2億8千万円、このうち地元負担は2億1千万円で県が7割・17市町村が3割を拠出する予定。運行にかかる人件費や車両の維持・補修費など7千万円はJR東日本が負担する。

復旧工事には約3年かかる予定で只見線は災害運休から10年振りに全線復旧する。

不通区間における代行バスの収支と、不通前の鉄道収支は、代行バスの収支(2015年度)は収入約300万円、運営費5300万円。鉄道収支(2009年度)は収入約500万円、運営費約2億8千万円、その他の経費が約5000万円。

復旧後、地元自治体は毎年2億円以上の補填を続けることになる。



田子倉発電所建設の専用鉄道路線

会津川口～只見駅間は電源開発(株)が田子倉発電所(ダム)建設の為に敷設した。「田子倉発電所建設専用鉄道」路線が前身で当時の国鉄が不承不承引き継いでいる。当時から沿線人口は少なく「採算が採れない」と買取を拒否した国鉄を国が押し切り引き継がせたという歴史を持つ。

(福島県・河北新報より記載しました)



今回の「国鉄新潟」は只見線の現状について企画しました。
 自然災害で鉄道も大きな災害にあつて不通区間が多くなっています。JR各社は復旧に莫大な費用がかかるので、上下分離方式を沿線自治体に要請します。
 JRは責任を持って復旧しなければならぬと思います。収益が上らない線区は廃線か「上下分離方式」に追い込まれています。



上下分離方式とは

上下分離方式は、列車の運行事業者(上)と施設の保有者(下)を分けて路線を運営する方式。

上下分離方式へ 若桜鉄道(鳥取県)

2009年4月に上下分離方式を導入した若桜鉄道(鳥取県)は、線路施設を沿線自治体が保有し、若桜鉄道は沿線自治体から無償で施設を借り入れて列車を運行する「公有民営」を採用している。



これにより若桜鉄道は2009年から2011年まで黒字を計上したが、利用者の減少から2012年度以降は再び赤字となっている。



JR九州が提案 日田彦三線上下分離へ

昨年7月の九州北部豪雨で寸断されている日田彦山線についてJR九州は、(線路などの維持費を自治体が負担する)上下分離方式など提案する考えを示している。

しかし、福岡県や大分県は上下分離方式での復旧は考えていないと発言している。

JR西日本は7月の豪雨で被災した線区は9線区あり復旧まで1カ月以上を要する。



当面する行動について

第71回定期地方大会
9月22日(土) 10時開会
地本事務所

酒田地区全員集会
10月1日(月)

国労東日本マラソン大会
11月10日(土)
東京・皇居外周

地本退職者激励会
11月17日(土)
式典 地本事務所



復旧まで1カ月以上 要する線区

- 山陽本線
三原～海田市・柳井～徳山
- 姫新線
上月～新見
- 津山線
野々口～牧山
- 伯備線
豪渓～上石見
- 芸備線
新見～下深川
- 福塩線
府中～塩町



因美線
津山～智頭

呉線
三原～海田市(全線)

岩徳線
岩国～櫛ヶ浜(全線)

これらの線区では、大半が土砂流入や斜面崩壊、盛土流出といった被害が起きているが、電化区間の山陽本線や伯備線では変電所が水没するという深刻な事態に陥っている。



上下分離方式は 自治体負担が 大きい

上下分離方式は、只見線や日田彦山線など沿線の自治体が線路を保有し、鉄道会社は自治体から線路を借りて列車を運転する運営方法のこと。自治体が線路を保有することで鉄道会社の負担が少なくなり、利用者の少ない鉄道路線でも維持しやすくなる。



JR九州と沿線自治体は、2018年4月から復旧の方法などに関する協議を開始、JR九州は上下分離方式の導入も視野に入れて沿線自治体と議論したい考えのようだ。しかし、日田市など沿線自治体は上下分離方式の導入に難色を示している。線路を保有することで財政負担が大きくなるため。

(ネットからの情報を記載しました)

