

JR東、吾妻線沿線自治体に協議申し入れ 終点付近区間の存廃議論へ

有料記事

角津栄一 高木智子 2024年3月22日 19時00分



JR吾妻線大前駅に停車中の電車=JR高崎支社提供



JR東日本 高崎支社は22日、吾妻線の長野原草津口(長野原町)―大前(嬭恋村)の沿線地域の交通体系に関して協議をするよう、群馬県、長野原町、嬭恋村に対して申し入れたことを明らかにした。この区間(13・3キロ)は赤字収支が続いており、今後、鉄道路線の存廃も含めて議論が始まるとみられる。

JR高崎支社によると、吾妻線は渋川―大前(55・3キロ)。草津温泉に最寄りの長野原草津口までは東京都内から特急列車が乗り入れるなど本数も多いが、終点の大前着の下り列車は4本だけ。大前発の上りも5本しかない。

長野原草津口―大前の区間の利用状況を示す平均通過人員は2022年度、1日あたり263人で、会社発足時(1987年度)から約7割減っている。線区収支は4億6300万円の赤字。鉄道路線の営業成績の指標である営業係数を見ると、100円の営業収入を得るために2759円の費用がかかっている。

高崎支社長「なるべく早めに具体的な議論をしたい」

JR高崎支社は21日に県などへ申し入れをする中で、長野原草津口―大前の区間は利用者数が減少し続け、鉄道の特性である大量輸送のメリットを発揮できていない現状があると指摘。その状況を踏まえて、沿線自治体と交通体系に関して議論する協議への参加を要請したという。

この日会見した樋口達夫支社長は、沿線自治体との協議について、「吾妻線はかなり利用者数が減ってきている。JRとしては重要な課題で、なるべく早めに具体的な議論をしたい」と述べた。また、大量輸送のメリットを判断する基準として、「一律ではないが、平均通過人員1日あたり2千人未満だと、鉄道の特性をいかしきれていないと考えている」とした。

国は昨年、赤字ローカル線の再編に向けて、鉄道事業者と沿線自治体の議論を加速させる法定組織である「再構築協議会」を設置する制度を創設した。

再構築協議会設置が念頭にあるか問われた樋口支社長は「法定ではなく任意で考えている。関係自治体と一緒に議論したい」と強調した。

JR東日本が公表した22年度の利用者が少ない線区には、上越線の水上―越後湯沢(35・1キロ)も挙げられており、線区収支19億2千万円の赤字だった。だが、上越線に関する申し入れについては「現時点では考えていない」と答えた。

JR東日本は23年3月、千葉県 の 久留里 線(久留里―上総亀山)について、県、沿線自治体に議論を申し入れ、同年5月、JR、行政、有識者、地域住民らによるJR久留里線(久留里・上総亀山間)沿線地域交通検討会議が設置された。(角津栄一)

孺恋村「利用者を増やそうとした矢先だった」

「赤字路線をなんとかもり立てようと利用者を増やそうとしてきた矢先でした」。JR東からの申し入れに、群馬県孺恋村の担当者はショックを隠せない。

村内にある吾妻線の終着・大前駅から特産のキャベツを 高崎駅 まで運んで駅構内で販売したり、県外客を増やすために孺恋の観光PRをしたりして、利用促進につながる取り組みをしてきた。昨年には吾妻線の活性化プロジェクトを結成。若い世代も含む村民5人が話し合いを始めたところだった。

村には路線バスがなく、実証実験中の乗り合いのデマンドバスで集落と鉄道駅を結んで、交通弱者の支援をしている。今回のJRからの申し入れには「存続や廃止という前提を置かない議論」とあるものの、村の担当者は心配する。「村内の高校生は通学のために乗り、県外から観光客が利用する重要な路線。JRの申し入れにどう対応するか、JRからしっかり説明をきき、慎重に判断することになる」と話す。

長野原町の担当者は「JRからの申し入れを受け取ったばかり。今後どう対応していくか検討したい」とコメントした。

群馬県の交通 イノベーション 推進課の 田中佑典 課長は「利用者の少ない線区が公表されており、吾妻線の厳しさは把握していた。沿線自治体も含めて関係者が一堂に会して次のあり方に向けて議論する場ができるのなら、地域住民の移動を守るために、県としてもしっかりかかわっていきたい」と話した。(高木智子)

再構築協議会

改正地域公共交通活性化再生法(地域交通法)が2023年10月に施行され、新設された制度。赤字ローカル線の再編に向けて鉄道事業者と沿線自治体の議論を促すため、鉄道事業者または自治体の要請により、国が設置する。利用者が著しく減少している線区が対象で、1キロあたり1日の平均利用者数(輸送密度)が1千人未満が目安。3年以内を目安にバスなどへの転換や存続といった方針を策定する。