

〔研究員の視点〕

赤字鉄道路線をどうすべきか

運輸調査局 主任研究員 板谷和也

※本記事は、『交通新聞』に執筆したもの転載いたしました

著しい利用減少に直面する路線

国鉄の分割民営化から26年経過した今、改めてJR各線の輸送密度を眺めてみると、厳しい現実が浮き彫りになる。

〈表〉は、2008年度において輸送密度1,000人／日を下回るJR路線の一覧である。

かつての国鉄において、特に輸送量が少なくバス転換や第三セクター化がただちに必要とされた「第1次特定地方交通線」の選定基準の一つは、輸送密度2,000人／日というラインであった。この水準の半分にすら届かない路線が、JRだけで27路線も存在するのである。

しかし、この事実はあまり報道されることはない。それは、JR化後に輸送密度や収支係数といった各路線の輸送状況を示す数値が公開されなくなったことと、JR各社の収支がおおむね良好に推移し路線の存廃問題に直面する機会が激減したことによると考えられる。

鉄道廃線の背景

こうした路線はJRに限らず民鉄にもいくつあるが、利用が少なく赤字額の大きい路線をいつまでもそのままにしておけるものだろうか。特に輸送密度500人／日を切るような路線は、既に鉄道としての使命を終えているのではないか。

表：輸送密度1000人／日未満のJR路線

(鉄道統計年報より筆者作成)

会社	線名	輸送密度
東日本	気仙沼線	914
北海道	宗谷線	877
東日本	大湊線	855
九州	日南線	851
東日本	飯山線	833
東日本	大船渡線	770
東日本	五能線	749
西日本	美祢線	678
九州	肥薩線	610
九州	吉都線	576
東日本	陸羽西線	568
西日本	小野田線	522
東日本	花輪線	504
西日本	越美北線	475
東日本	米坂線	468
北海道	釧網線	454
東日本	北上線	424
東日本	山田線	404
東日本	只見線	400
北海道	日高線	355
東海	名松線	333
四国	予土線	280
西日本	木次線	267
北海道	留萌線	188
西日本	大糸線	170
西日本	三江線	83
東日本	岩泉線	49

私は、輸送量が一定の水準を下回る路線については、輸送モードの変更を含めた運営方法の抜本的な再検討が必要であると考える。

このような主張をすると地元から強い反発を受けることが多いが、反発する方々が必ずしもその路線を日常的に利用しているわけで

研究員の視点

はない。地方の輸送は、そのほとんど全てが自動車によって担われている。

地方の鉄道路線の利用の多くは通学目的の学生であり、スクールバスを適切な形で運行すれば輸送需要に十分に対応できるとみられる。

鉄道駅がまちのシンボルとなっているとか、鉄道が廃止されると時刻表に載らなくなるという主張もある。

実際に、利用の少ない駅の周辺には公共施設や商業施設が立地していないことが少なくないが、そうした地域でも郊外の幹線道路沿いには大規模なショッピングセンターがあることが多く、極端な例では公共施設までもが郊外に立地している。

そういうところで鉄道の利用が減っているのは、鉄道側の責任というよりはむしろ、地元が鉄道を大事にしてこなかったことによるのではないか。

駅がまちの中心として機能していない上、鉄道が廃止されたとしても当面の移動に際してはほとんど誰も困らない状況になってしまっているのである。

鉄道需要を喚起するには

では、輸送の少ない路線は即座に鉄道としての運行を廃止すべきなのだろうか。私はそのようには思わない。

輸送量の減少した路線は多くの場合、時代の要請に十分に対応できていない。速度や運行頻度、アクセス手段といった多くの問題点について、解決法を一つ一つ検討することがまず必要であろう。

地元の移動ニーズに合ったサービスがどのようなものか、費用対効果も含めて検討している地域がどれくらいあるだろうか。

たとえば近年は統廃合される公立学校が増えているが、存続する学校の立地場所はどうなっているだろうか。あるいは医療施設が移転する場合の移転先は、どのような場所だろうか。

このような多くの人が集まる施設を駅の近くに集めると、鉄道の輸送需要が増えそうだが、こうした努力はなされているだろうか。地元自治体だけでなく、鉄道事業者の側もこうした状況に対応できているだろうか。

中心駅の機能を維持するには

そして鉄道駅にはもう一つ、外部からの玄関口としての役割がある。鉄道駅が廃止されると、まちの玄関がなくなつて観光産業にも影響が出るという。

しかし、そもそも駅自体が旧態依然としたままで鉄道路線を維持しても、果たして観光に役立ち、地域の顔として機能し続けることができるのだろうか。

〈写真〉は、のと鉄道能登線が廃止され市内に鉄道路線がなくなった珠洲市の中心駅・珠洲駅の跡に整備された「道の駅すずなり」である。

金沢との間の都市間バスや市内の路線バ



写真：道の駅すずなり（筆者撮影）

スのターミナル機能と地元産品の販売所が一体となり、駐車場も完備した施設である。2010年4月の開業以来、多くの利用を集めている。

この事例に見られるように、まちの玄関としての駅の機能は、交通モードが変わっても同じように人が集まるような仕組みを構築できれば維持できるのではないだろうか。

もちろん鉄道のまま維持する道もあるだろうが、その場合でも道の駅すずなりのように、駅に人が集まる仕掛けを講じることで、これまでと大きく異なる鉄道サービスを実現することが必要と私は考える。

現状維持から脱却するには

地方の赤字鉄道路線の多くは、廃止しようとすると反発があり、その反発を避けるために現状維持を続けてきた結果として今の状況

になっていると私は考える。そんな中での現状維持は後退の始まりであり、望ましいはずがない。

地元自治体と鉄道事業者が協力して、効率的に今の状況を改善する方法は多々ある。国鉄の民営化の際に、同時に地域分割した理由は、各地域の実態に合ったサービスを提供するためであった。

今それを実現するために、鉄道事業者には地元に入って需要の方向性を把握し、地域に合った輸送サービスを地元自治体とともに検討し実現するという、これまでと異なる役割が求められているのではないだろうか。

また地元自治体はこれまで以上に地域の交通の現状を把握し、住民や交通事業者と話し合って今後の交通に関わるビジョンを構築していく必要があるだろう。