

JR 東日本・JR 西日本がローカル線の情報を開示

— 地域の移動ニーズを叶える総合交通体系構築の第一歩に —

えんどう しゅんたろう
遠藤 俊太郎

交通経済研究所主任研究員

1 メディアは「赤字額」に注目 — ポイントは「輸送密度」 —

11月21日にJR東日本、11月28日にJR西日本が、それぞれ2019年度の輸送密度実績2,000人/日未満の区間・線区（以下、「線区」とする。）にかかる収支等の情報を開示した。昨年度も両社を含め複数のJR旅客会社が同様のデータを開示しており、開示そのものに目新しさはないが、今回はコロナ禍の影響が終息しつつある2022年度の数値であるという点で注目に値する。JR東日本が対象とするのは同社管内の35路線66線区で、バス代行等を行っている箇所を除く34路線62線区の収支、営業係数（100円の収入を得るためにかかった費用）等を開示し、これに66線区全ての平均通過人員（人/日。以下、「輸送密度」とする。）を併記した。JR西日本で開示の対象となったのは17路線30線区で、こちらの収支データは2022年度単年度ではなく2020～2022年度の3か年平均となっているが、輸送密度についてはJR東日本と同様1987年度と2022年度の値が併記された。

これらのデータが開示されて以降、全国紙・

地方紙のほかインターネットも含めた各メディアが反応し、多数の記事が掲載された。線区別の輸送密度については先に公表されており今回新たに開示された事項が2022年度の収支データであったことから、その赤字額や収支率を中心に取り上げ、輸送密度については記事の中で簡単に触れるにとどまるか全く言及がない例が多くみられる。しかし、地域鉄道、いわゆるローカル線にかかる課題の本質は赤字額そのものではなく輸送密度から読み取れる輸送需要・輸送量の変化である。昨年（2022年）の検討会提言¹でも、「鉄道は、大量輸送、速達性及び定時性に優れた交通機関であることから、まずは、こうした特性が発揮されているかという観点から評価するのが原則」とされているとおり、ここでポイントとなるのは「赤字額」や「収支率」ではなくその輸送需要・輸送量を示す「輸送密度」の変化である。

2 JRグループ発足から35年で 輸送密度が激減

今回両社から開示された収支データに付記された輸送密度に目を向けると、国鉄分割民営化・

¹ 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会「地域の将来と利用者の視

点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」（2022）

図1 線区別輸送密度水準の変化(左:JR 東日本、右:JR 西日本)

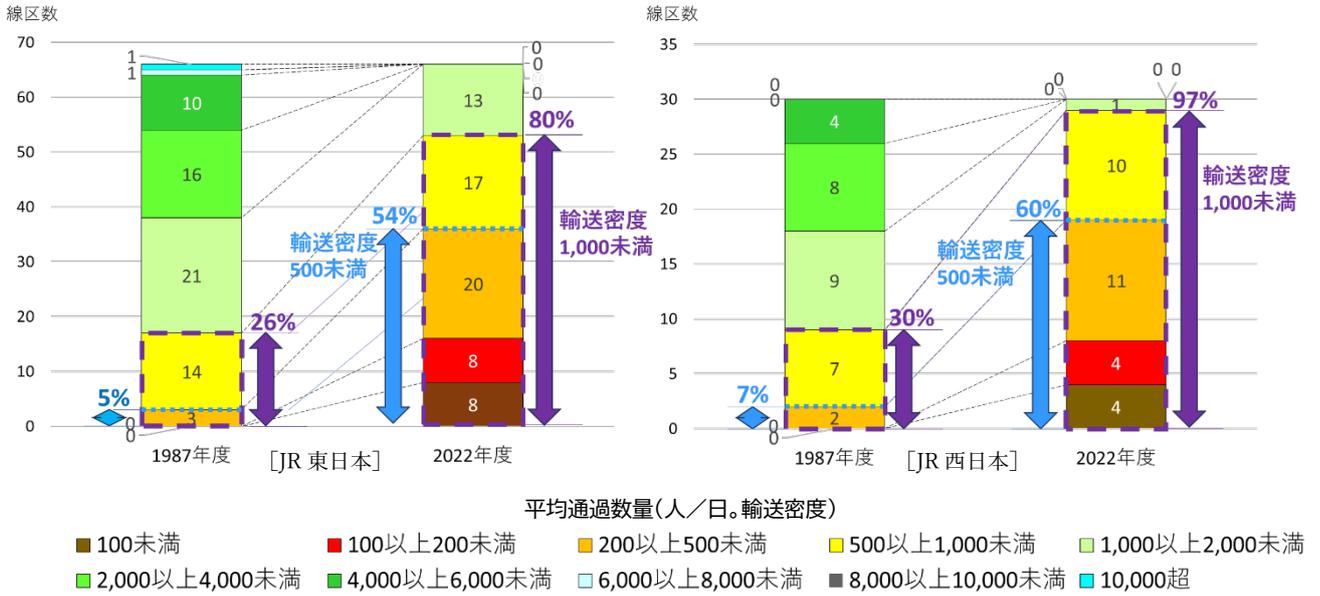
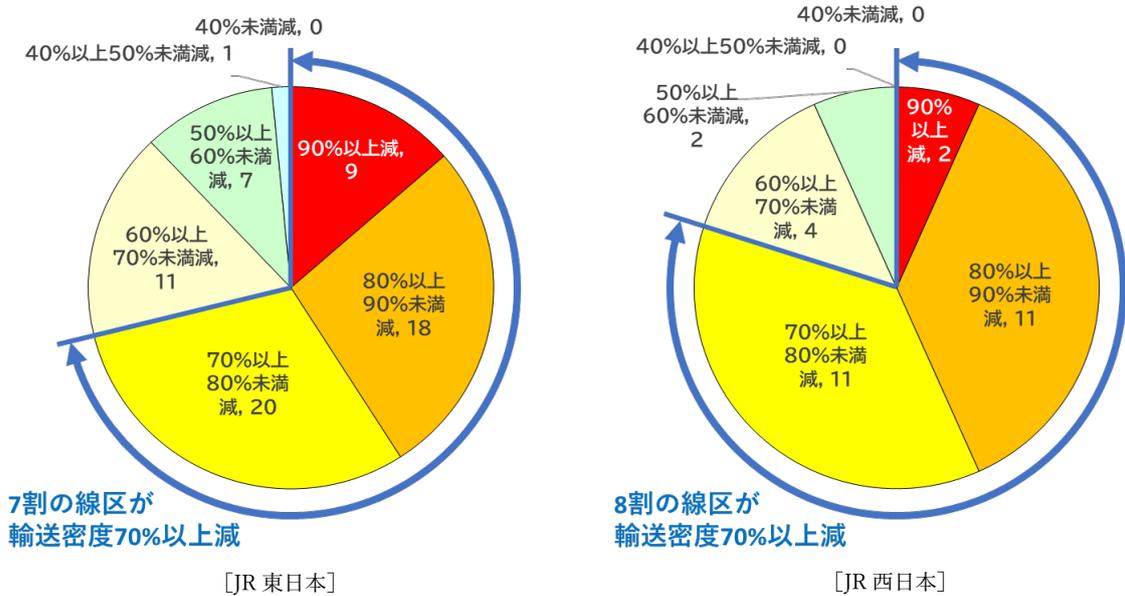


図2 線区別輸送密度の変化率(2022年度/1987年度。左:JR 東日本、右:JR 西日本)



JR グループ発足直後の 1987 年度から 2022 年度に至るまでの 35 年間の減少幅・減少率が非常に大きいことがわかる(図1)。輸送密度が増加した線区は皆無であり、今回開示対象となった線区の大部分が 1987 年比 70%以上減となったほか、1987 年度比 90%以上の減少となっている線区が両社計 11 にのぼるなど、需要がほぼ

消失したといえる水準に達している線区も存在する(図2)。

3 数字が示す「新たな事情の変化」

2001 年に JR 本州3社を JR 会社法の適用対象から除外する際に定められた、「新会社がそ

の事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」では、「新会社は、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する」とされている。この指針を盾に、JR 各社に対して輸送需要の変化にかかわらず「路線の維持」を求める首長も存在するが、この指針には併せて「現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、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関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする」と明記されている。1987年の国鉄分割民営化・JR 各社の発足から35年が経過する間、全国の高規格幹線道路供用延長は2.8倍、自動車（乗用車、軽自動車を含む）登録台数は2.2倍となるなど地域の交通環境は大きく変化した。線区ごとに個別の事情はあるとしても、輸送密度の大幅な低下は、地域の総合交通体系の変化、具体的には自動車による地域の交通利便性の向上が鉄道事業の競争力を削いできた結果とみるのが妥当である。鉄道事業者から示されている厳しい数字は、そういった「新たな事情の変化」を明確に示すものと捉えるべきであろう。

4 地域の移動ニーズを叶える総合交通体系構築の第一歩に

各地域では、地域で生活する人々、地域を訪れる人々の交通をどのように支え、より便利にしていくかという観点から、まずは地域における移動のニーズをしっかりと把握することが必要である。そのニーズに合致する移動の手段をいかに確保するのかを考え、どういった輸送モードが地域に必要なものであるかを判断するのはその次の段階での検討・議論となる。それが「地域公共交通の再構築」であり、再構築協議会は

「鉄道の存廃を議論する場」ではなく、地域にどのような交通が必要で、それをどのように提供し支えるのかを議論する場である。地域の移動をより便利にする方策を、地域(自治体)が中心となり、国や事業者も参画して「みんなで考える」ことが求められる。

今回のデータ開示が、より利便性が高く地域の移動ニーズを叶える総合交通体系構築の実現に向けた議論をスタートするきっかけとなることが望まれる。