



第 206 号

2020 / 9

リミット迫る交通崩壊 その規模は . . .

■ 新型コロナウイルスの影響が出始めて早くも半年が経過した。今年のお盆も感染拡大は止まることなく各交通機関の利用は例年と比べると大幅に落ち込んだ。GW に続いて貴重な収益源を失ったことになり、交通崩壊が現実味を増してきている。実際に全国の鉄道・バス事業者の中では減便や路線の廃止を静かに検討されており、次のダイヤ改正も予断を許さない。だが実際のところ、どれだけの影響を被るかは未知数だ。そこで今号では中国地方の鉄道を例にあげ「最悪のケース」を想定してみる。

■鉄道は一般的に他の交通機関に比べると大量輸送力や速達性、定時性、環境優位性などに強みがあると言われている。利益を上げることが基本と考える民間事業として捉えるのであれば、今後も「民間ベース」で維持していくためにはある程度の「大量輸送力」が確保出来ることが大きなポイントとなる。どれだけ定時性や環境への配慮に優れていても、ある程度の輸送需要がなければ事業として継続させていくことは難しいのは過去の廃線の経緯からも明らかだ。

■使用するデータは JR 西日本が公開している「数字で見る JR 西日本」で公表されている通過人員を基にする。仮にコロナ禍が収まったとしても以前のような輸送量に戻ることは考えにくい。そこで今回はコロナ禍前より 8 割 (※) までしか利用者が回復しないと仮定する (※JR 西日本が公表している利用状況を見ると、緊急事態宣言の解除後の通勤・通学利用が 8 割程度まで回復しているとしたことを基にしている)。その上で以下の条件を満たす路線は継続困難路線とし、地図から消滅した場合を作成した。

①、2018 年の実績から 0.8 を掛け平均通過人員が 2000 人を下回る区間。(鉄道の優位性が発揮しにくい)

②、2020 年 3 月 14 日改正時点で、1 日の運行本数が 30 往復を下回る区間。(利便性に劣る)

③、①と②を満たしなおかつ定期の特急列車の運行がない区間(長距離移動の需要がなく、大きな収益もない)

■これらの条件を基に作成をしたところ図 2 のようになった。中国山地はほぼ全て条件が当てはまり、継続困難となる路線の総延長は 1300km を超えることとなった。これは東京～福岡間を遥かに上回る距離である。実際にはコロナ禍における落ち込みは新幹線・特急列車では 5 割を超えており、この他にも厳しい区間は多くあるだろう。輸送人員を 2000 人以下としたのは旧国鉄時代にも廃止・転換の 1 つの目安とされた数字であることや、近年でも JR 北海道が単独では維持困難な路線として 2000 人以下という基準を設けていたことを参考にした。実際には貨物需要や観光需要、ピーク時の利用状況なども検討する必要がある、これら全てが廃止されるというわけではないと思われる。民間ベースで公共交通を維持するのは限界であることを実感する 1 つの資料としてご参考いただきたい。

図1:2020年8月現在の中国地方のJR路線図(四国は一部のみ表記)



図2:コロナ終息後、鉄道の優位性が保てなくなった路線が消滅した「最悪の場合」(四国は一部のみ表記)



※これまでの赤字路線はごく一部の黒字路線とその他関連事業で支えてきた。しかし、このビジネスモデルは限界にきている。「商売」としての公共交通から、地域共通の資産として残す・残さないの選択を迫られる日が来ている。地域の生活を支える為、財政面も含めた制度や考え方の変革が望まれる。(注・智頭急行・井原鉄道等は JR でなく、計算適用外)

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)
事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502
E-mail:info@racda-okayama.org
URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA 検索

