



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 247 号

2024/ 6

芸備線問題に見る

地域鉄道維持の諸問題

■[芸備線再構築協議会の溝] 岡山県や広島県の中国山地を横断する芸備線の再構築協議会が始動した。しかし、議事録を見る限り案の定、国や自治体、運行事業者の意図がまとまらず先行きが思いやられる状況だ。運行事業者が「これだけ人数が減っています。赤字額が大ききもう限界です」と言っても、自治体側は「鉄道は地域の財産であり、街と共に発展してきた。引き続き運行をお願いしたい。」と言って譲らない。この両者の溝は今に始まったものではなく、全国的に見られるものであろう。筆者も何度も直面している。当然ながら自治体も企業も生き残る為に必死であり、背負うものが違うし、絶対に譲れないものがある。簡単に議論が進む方がむしろ稀であろう。その大前提を置いたうえで、芸備線を始めとする地域鉄道を考える上で外せない考え方を論じたい。

■[地域全体の問題] 当たり前の話であるが、なぜ鉄道の存廃問題が発生するのか。沿線人口の減少や中心市街地の移転、空洞化、少子高齢化など様々な要因が重なり利用者が減少して、収益が悪化し、やがては路線を維持するのも困難になってきたから発生するものである。したがって、鉄道路線の存廃問題は単に運行事業者単独の話ではなく、地域の問題が集積して発生した 1 つの現象に過ぎないということをまず認識する必要がある。もちろん、鉄道路線の利用活性化の為に運行事業者側でも臨時列車を走らせたり、沿線自治体と共に観光 PR を打ったりといった打てる努力はある。しかし、沿線自治体でも真剣に地域の問題を考え、地域のこれからの在り方を真剣に考えない限り根本的な解決方法にはならない。今回の芸備線も区間によってはお世辞にも生活の為になくてはならない利用者数とは思えない実績も存在する。この辺りは冷静に考える必要がある。

■[1時間1本が最低ライン] 次に「現在のダイヤは使いたくても使えないダイヤであり、利用しにくい」という意見もよく聞く。これも運行事業者(特に JR)の責任にあると聞こえてくる発言があるが、少々気の毒に思う。確かに芸備線のダイヤは日本有数の難易度である。確かに特に広島県側の区間は広島市の郊外区間に組み込まれており、大手私鉄や地方の中小私鉄と比べても本数が少ないと感じるエリアはある。しかし、大半の区間は日本有数の人口閑散区間で、元を辿れば国鉄時代からあまり本数は変わっていない。JR は民間事業者だから儲からない路線は極端に間引いている、との印象を持たれがちだが、このスタンスでは仮に国鉄に戻っても大して変わらないであろう。体感的なものではあるが、地方で生活するには最低でも 1 時間に 1 本、可能であれば 30分に 1 本は乗車チャンスが欲しいところ。もはや鉄道単独で考えるの

ではなく、並行するバス路線やタクシーなども組み合わせた交通体系を再設計していくことが賢明である。誰かに責任や原因を押し付けて解決する時代ではもうない。

■[現状維持はあり得ない] では、一体どうしたら良いのか。これについては筆者も明確な答えを持っていない。しかし、1 つ確実に言えるのはもはや地域が置かれた状況は過去の成功体験や感情論だけで維持できるほど穏やかな状況ではない、ということではないだろうか。芸備線の再構築協議会は今後も何度も開催されると思うが、もはや「現状維持」という答えはないように思われる。極端な話かもしれないが、もし沿線地域が真剣に考えた結果鉄道が必要で現状と同じインフラが必要ということであれば自治体自らが運行や経営に深く関与することが筋であろう。JRは儲かっている会社だから・・・という声が聞こえてきそうであるが、株式会社である以上ボランティアで運行は出来ない。仮に今儲かっているとしても長期にわたって内需が減少し、バリアフリー対応やインフラ更新など今後も大規模な出費が待ち受ける。今は何とか凌いでも、必ず近い将来に双方共倒れになる。

■[数値化の必要性] 重要なのは感情的な議論をするのではなく、明確なデータを始めとする数字でもって、客観的に議論することだ。その上ではまずJR側がより詳細な情報提供を行っていくことは欠かせない。一方で自治体も例えば観光客を呼び込めるというのであれば、年間にどれくらいの人数を呼び込めるのか、それを受け入れる体制はあるのか、移住者も含めて何人呼び込めば地域は持続可能になるのか等、鉄道を活用することで実現可能になる数字を明確に出す必要がある。芸備線、特に経営状況の厳しい中国山地エリアは特に沿線人口が少なく、集客力のある観光地が乏しいため、より綿密な計画を練る必要がある。対立や分断ではなく、どうすれば生き残ることが出来るのかを共に考える仲間として実りある議論が展開されることを期待したい。

■[芸備線問題は試金石] この問題は中国山地だけでなく、富山県の大糸線や北海道でも議論が進むようになった。JRが鉄道事業の全てではない。実際に富山県の富山ライトレールや並行在来線から切り離された第三セクター鉄道ではむしろ、運賃こそ上がったもののパターンダイヤの採用やサービスの向上でJR時代より沿線住民の利便性が増した事例も多い。地域路線はまずもって地域住民の為にある。ならば自分たちでよりよくさせることは出来る。誰かに何かをしてもらうことを待つのではなく、自分たちは何が出来たのか。これを実行できる地域がこれから生き残っていくのであろう。過去にしがみつ়くことではなく、未来の為に何が出来たのか。そんな気持ちで仕事に取り組みたい。(森)

■追記 JR 西日本山陰支社は、5月23日の定例記者会見で、芸備線と備後落合で接続する木次線についても、事実上、再構築協議会の設置に向けて協議を始めたいと表明した。観光列車おろち号の廃止、冬期期間の運休など既に存続が危ぶまれていた。島根県と広島県、さらに岡山県でたとえば観光鉄道として復活させる「覚悟」があるかどうかだろう。(岡)

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

