



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 253 号

2024/ 12

## 地方鉄道再び冬の時代に考えるべき論点とは、芸備線は

■2024 年も本格的な冬を前に地方鉄道に厳しいニュースが舞い込んだ。千葉県の子 JR 東日本・久留里線の廃止方針と青森県の弘南鉄道大鰐線の休止表明である。いずれもピーク時から大幅に利用者が減少しており、採算性も極めて悪化していた。特に前者の子 JR 久留里線については 2023 年度の営業係数(100 円を得る為に必要な経費)が 1 万 3580 で収支率は 0.7%となっている。確かに地元の利用者の気持ちを考えると、心苦しい面は否めないがもはや陳情や慣習のみで維持できるようなレベルではない。大鰐線も同様に開業から一度も黒字化出来ておらず、ついに地方の限界を見たように思う。ただし大鰐線については年間 30 万人の利用者がいる。厳密にはまだ決定事項ではないような報道であるが、地域にとって良い着地点が見つかってほしいと思う。

■もちろん、赤字か黒字かのみで公共交通の廃止を評価するのはナンセンスであると考えている。赤字だから廃止したいというのはあくまで企業の論理であり、特に公共性が高い交通事業においては一企業のみならず沿線の生活や周辺産業まで大きな影響を及ぼす。仮に鉄道事業が赤字でも関連する事業が黒字であったり、地域全体持続性が担保されたりしている。それが立証できれば公共交通も持続されるべきで、したがって、単に鉄道会社のみはその一端を負わせるのではなく、地域全体で考えるべき課題であることは、これまで何度も出てきた通りである。「廃止にしてもらっては困る。何とか維持を」という気持ちだけでは、もう地方そのものも存続できない。今後も、この本質的な課題に向き合わない限り、各地でこの問題は噴出するのではないかと考える。

■さて、この 2 社の事例を見ても分かる通り、近年は JR 各社も不採算路線の成績を公表し始めた。コロナ禍の数字も加味している、費用計算の分配が分からない等の事情も考慮する必要があるが、まずは公表している数字を信じて見てみよう。確かに実際の速報値はもう少し上向いてもいいかもしれないが、列車の運行本数や両数などから見ると実感に近いのではないかと考える。さて、JR 西日本が 2024 年 10 月 29 日に公表したプレスリリースを見てみると、久留里線クラスが岡山周辺にいくつかあるのが分かる。中国山地が特にひどく、例えば芸備線東城～備後落合間が収支率 0.8%を筆頭に木次線出雲横田～備後落合間 2.9%、姫新線中国勝山～新見間 2.5%などが乱立する。仮に収支率 100%は厳しいにしてもせめて 10%(それでも相当現実的な採算基準ではないかもしれないが・・・)には乗っていないと存続が必要であるという論理は成り立たないように思う。企業努力が足りないということであれば、自治体側も何が出来ているのか？今後の地域存続に向けてどう鉄道を活用するのかまでのストーリーを数字も載せて語る必要がある。

■極端なことを言ってしまうと JR が信用できないのであれば、自治体が新しく第三セクター鉄道等を作って代わりにやってしまうという手もある。実際に富山県の氷見線や城端線では「あいの風とやま鉄道」に移管

すると決定した。運行サービスは素案レベルであるが、新型車両の導入・運行本数を約 1.5 倍・パターンダイヤ化・その他設備の改修など非常に魅力的な内容が並ぶ。興味深いのは 2036 年度までの 10 年間で 382 億円が必要となるが、このうち 104 億円を JR 西日本が負担するという(最終的には 150 億円とも)。非常に破格の条件であり、JR としても地域に対して誠意を見せる前例は既にある。

■岡山の都市部周辺でもここ数年で赤穂線や山陽線をはじめ、相当減便が進んでしまった。他の地方私鉄と比べてもかなり「不便」な部類に入ってしまった。一方で今年経営分離された「ハピラインふくい」を例に見ても、第三セクターに経営移管されたことでより地域の実情に即した利便性を実現しようとしている地域も数多くある。鉄道の廃止と地域の衰退は鶏と卵のようなものであるが、少なくとも地域の中で徐々に症状が出てきたものが結果として「鉄道」という卵に噴出してしまっているだけである。なので、いくら鉄道の廃止のみを取り上げても、そもそもなぜそうなったのか?という原因を突き止め、それに対する解決策を考えていかないと、この問題解決は非常に難しいだろう。

■ちなみによく見る地方鉄道の存続に関する会議の意見ではどうしても「なくなったら困る」などの感情的な議論がクローズアップされがちであるが、一度冷静に数字のみで見てみよう。例えば先ほど姫新線中国勝山～新見間の場合。線区営業費用が 4.1 億円で収入が 0.1 億円。鉄道は固定費の多い装置産業なので乗客数の大小で費用は大きく変わらないと仮定すると、収支を均衡させるには単純にあと 4 億円の収入が必要となる。1 日当たりになると約 110 万円である。同区間の本数は上下合わせて 16 本なので 1 列車当たり約 6.9 万円売り上げを伸ばせばいい。ただし勝山～新見間の片道運賃は 680 円なので 1 両に約 100 人を詰め込む必要があるが少し現実的ではない。また平日・土日の波もあるだろう。一方で岡山から十分日帰り圏内であるし、インバウンド客に高単価で乗ってもらうという方法もある。これでもかなり現実的ではない計算かも知れないが、少し数字で細かく分解するだけでも解決すべき課題や打ち手は見えてくる。感情論のみでは残念ながら物事は解決しない。地域で知恵を出し合い、前向きな議論を繰り広げたい。(以上、森)

■芸備線を存続させる唯一の方法は、観光鉄道に特化することである。島根県では 1 年前まで観光列車「奥出雲おろち号」を走らせ、地域も応援団を結成して様々な企画をやってきたが、車両更新ができなくて、廃止された。島根県はおろち号を復活させ、岡山県と広島県もそれぞれ観光列車を購入して、一部は岡山駅などに乗り入れて新幹線に接続させる。新会社を設立し、上下分離をして、JR から 20 年分 100 億円程度の持参金をもらう。JR のままでは投資はできないが、地域の会社として復活させ、社長は全国・世界から公募する。JR にとっても永遠に赤字が続くよりもいい。車両の初期投資 3 編成で 25 億、運行は岡山県・広島県が出資する井原鉄道にお願いする手もあり、車両検査もできるだろう。軌道強化と鉄橋・崖・トンネルの改良も投資する必要がある。道路と同程度の保守費用を国から政治的に獲得する仕組みも必要だ。(岡)

■その上で、道路中心に再配置されてしまった公共施設を、コンパクトに駅にまとめる。道の駅も「駅」と名乗る位なら、鉄道の駅に併設する。たとえば鯉が窪湿原の側の「道の駅・鯉が窪」の裏には芸備線が有る。少し離れた現在の駅を移動して、地域の観光拠点に出来る。郵便局、商店なども駅に集約する。現在の路線のママ、いくら「乗って残そう」と運動しても、通勤通学で稼ぐ可能性はほとんど無い以上、新たなチャレンジをやるべき時だろう。ヨーロッパの数ある観光鉄道なども参考にするのもいいだろう。(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

