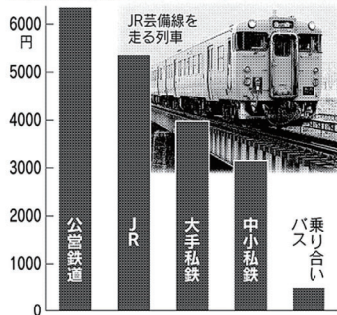


公共交通機関の走行キロ当たりの営業費用



(注)国交省の検討会資料から作成

赤字ローカル線 強まる廃線圧力

JR東も初の収支公表へ

自治体、依存脱却が急務

赤字ローカル線に廃線圧力が強まっている。4月に初めて利用者の少ない赤字路線と赤字額を公表したJR西日本に続き、JR東日本も初公表に踏み切る。新型コロナウイルス禍でJRの旅客6社は九州を除く5社が赤字。公共交通を維持するにはJR依存からの脱却が求められる。

JR西の長谷川一明社長は「維持が難しくなっている路線をどうするか。現状を認識してもらい、対話を深めたい」と説明する。利用者が特に少ない30区間は運輸収入(2017、19年度の平均で年間約43億円)に対して営業赤字が6倍近い約248億円に達した。本次線の出雲横田(島根県出雲市)―備後落合(広島県庄原市)間は、複数の駅間で20時間以上で行ったり来たりし続ける特別列車や、高級列車が食べられるリゾー

ト列車は2万円近い料金でも毎回完売する。線自治体は6月、JR路線の利用促進に向けた検討会を設置。県担当者は「国やJR西に要望するだけでなく、我々も日々の利用を少しでも増やす努力が必要だ」と話す。線路や駅などのインフラを行政が担い、鉄道会社には鉄道運行を委ねる「上下分離」は日本でも徐々に広がってきた。福

井鉄道は鉄道用地を沿線3市に譲渡し、無償で借りて08年度に再スタート。えちぜん鉄道との相互乗り入れもあり、利用者が大幅に伸びた。えちぜん鉄道(新潟県上越市)の鳥塚亮社長は「単なる移動手段ならバスやデマンドタクシーでいい。鉄道は貴重な観光資源」と観光列車化に活路を見いだす。複数の駅間で20時間以上で行ったり来たりし続ける特別列車や、高級列車が食べられるリゾー

ト列車は2万円近い料金でも毎回完売する。線自治体は6月、JR路線の利用促進に向けた検討会を設置。県担当者は「国やJR西に要望するだけでなく、我々も日々の利用を少しでも増やす努力が必要だ」と話す。線路や駅などのインフラを行政が担い、鉄道会社には鉄道運行を委ねる「上下分離」は日本でも徐々に広がってきた。福

針。地域に欠かせない存在になる必要がある。滋賀県の県税制審議会は4月、地域の公共交通を維持するための独自課税を提案した。個人県民税などに上乗せする超過課税方式を基本に検討すべきだとしている。東日本大震災で一部の線路が流失した大船渡線と気仙

沼線の一部はBRT(バス高速輸送システム)で維持を優先した。17年の九州北部豪雨で被災した日田彦山線でも23年の運行開始に向け、BRTの専用道建設が進む。JR東日本管内でも、1日の平均乗客数が1千500人未満の路線はコロナ前の19年度時点で24線区と、分割民営化時の13線区から大

きく増えている。JR東日本幹部は廃線を前提と

欧州、運行・保守で分担

鉄道発祥の地でもある欧州では上下分離方式の役割分担が浸透している。「上」の列車運行は鉄道会社が担い、線路や駅などインフラの保守点検や整備といった「下」のコストは行政が引き受ける。鉄道網の維持に公的資金を投入するコンセンサスが確立されている。欧州では1990年代に国営鉄道の民営化が相次ぎ「国は地域の足を守るのを前提に赤字覚悟で積極的に関わっている」(東洋学園大学の小林大祐准教授。ドイツは州のローカル線運行会社を入札で決め、フラ

日本、官民の議論必要

「国は地域の足を守るのを前提に赤字覚悟で積極的に関わっている」(東洋学園大学の小林大祐准教授。ドイツは州のローカル線運行会社を入札で決め、フラ

「持続可能な交通手段を地元と考えるきっかけにしたい」と期待する。国土交通省によると、公共交通機関の走行キロあたりの営業費用比較では鉄道よりバスが大幅に安い。14年以降だけで5線区を廃線にしたJR北海道の島田修会長は「交通体系維持に必要なコストを誰が、どう負担するのか。事業者だけが頑張ればよいという問題ではない」と力説する。国や自治体も正面から現実に向き合う局面を迎えている。