



## 第 212 号

2021 / 3

30 分に 1 本を割り込む危機！

これからは綿密な対話が不可欠

■まもなく実施される春の JR ダイヤ改正ではどこもコロナ禍のため、全国的に「聖域なき」減便が実施されているが、特に岡山が物議を醸している。赤穂線や山陽本線の昼間時間帯の減便だ。従来、赤穂線では岡山～長船間で、山陽本線では岡山～和気間で概ね 30 分に 1 本の運行間隔が保たれていた。ところが、春のダイヤ改正で日中時間帯が半分の 1 時間に 1 本の割合に減便されるという。この 30 分に 1 本というのは、他社事例やアンケート調査結果などを見ると、公共交通機関が多くの利用者が我慢できる最低限度の運行頻度であり、かつ取り組み次第で黒字が見込め継続的にサービスが提供できるボーダーラインと言える。このラインを割り込むと利用促進のハードルはかなり高くなり、沿線自治体においても街づくりや地域の人口流出に深刻な影響が出てくる。

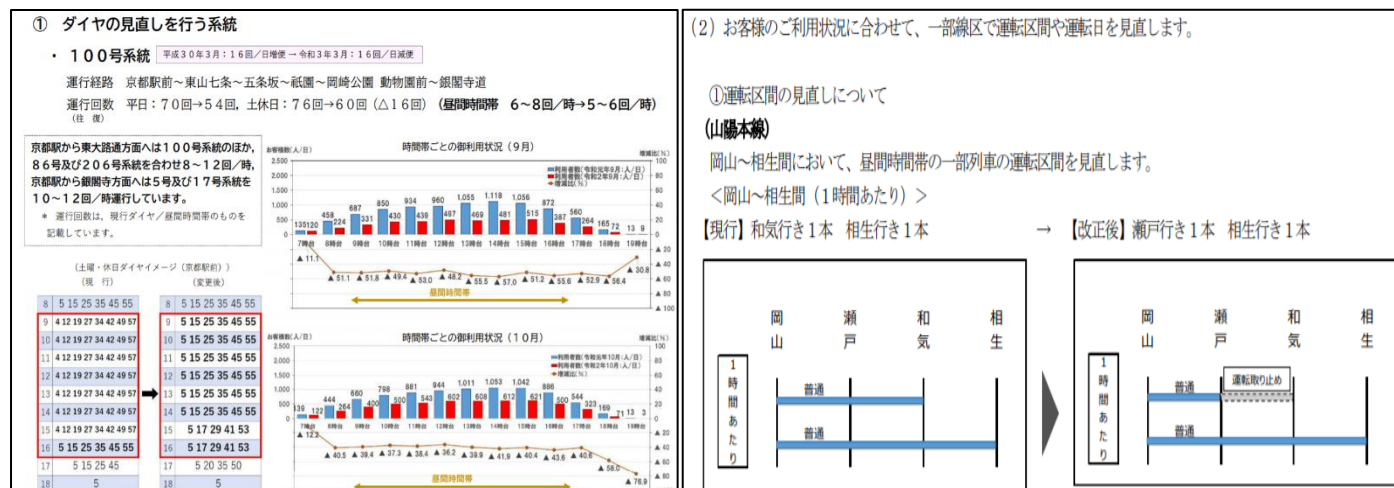
■沿線自治体も寝耳に水だったようで、このダイヤ改正が発表されると沿線 5 市町の首長らが要望書を提出しダイヤ再考を訴える事態になっている。要望は長期戦も覚悟し、国交省にも提出するとして波紋が広がりそうだ。JR 西日本によると当該区間は乗車率が 1～2 割程度しかなく実情にあったものとしているが、地元自治体は納得していないようである。そこで岡山県の統計データから減便対象区間のここ 10 年間のデータを見てみると、山陽本線は微減傾向であった。しかし、赤穂線(長船・邑久・大富)についてはわずかではあるが増加傾向が続いていた。これは地方路線としては極めて稀なケースで、利用者を増やしていたにも関わらず本数半減は確かに説得性に欠ける。

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
長 船	1 162	1 184	1 169	1 162	1 184	1 143	1 169	1 172	1 188	1 203
邑 久	1 654	1 646	1 652	1 663	1 688	1 653	1 745	1 751	1 769	1 798
大 富	152	167	182	194	207	199	215	226	234	235
西 大 寺	3 042	3 007	3 074	3 092	3 368	3 362	3 497	3 521	3 615	3 704

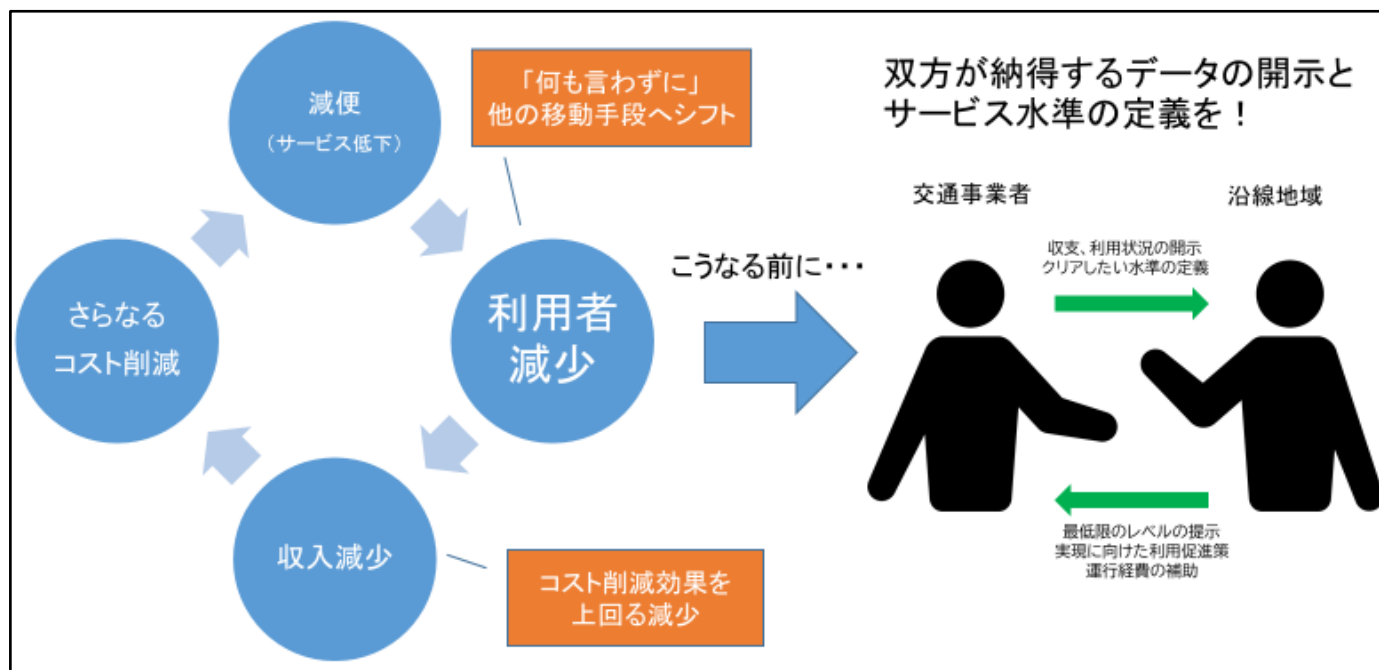
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
和 気	1 361	1 343	1 322	1 344	1 390	1 361	1 399	1 372	1 371	1 341
熊 山	1 341	1 368	1 378	1 427	1 496	1 388	1 463	1 426	1 424	1 383
万 富	651	645	652	650	672	671	668	639	635	625
瀬 戸	2 457	2 465	2 451	2 463	2 571	2 502	2 655	2 660	2 668	2 732

■では、今回のダイヤ改正は何が問題だったのだろうか。筆者はシンプルに「地域とのコミュニケーション不足」であったのではないかと考える。例えば和気駅や熊山駅では駅前周辺の整備事業を進めてきていたとするが、減便するほどの利用状況であるならば JR と交渉しこれらの事業が完結するまでは利用促進と本数維持などの交渉が出来たはずではないか。本当は実施していたかも知れないが、一連の報道内容からは行政と事業者の間でのちぐはぐ感が見え隠れする。本来、交通とまちづくりは一体となって行われるべきもので、鉄道が「当たり前のように存在している」という前提で進めていけば、そのほとんどが民間企業で成り立っている地域交通を維持することはまず不可能だ。またダイヤ改正の周知方法にも改善の余地があるのではないだろうか。京都市交通局と JR のダイヤ改正のお知らせを並べてみたが、同じ減便のお知らせでも前者

の方が具体的な数字と根拠を示し利用者が納得する情報発信をしている。これまで、シンプルな発信でも利用者からの反応がなかったのは、それでも最低限の本数が確保されており影響が少なかったか、利用者が静かに関心を持つこともなく離れていっただけである。今後はこのようなやり方は通用せず、事業者側もしっかりと納得する情報発信はもちろんのこと、客観的なデータに基づく地域との双方向のコミュニケーションが求められる。もちろん、これは鉄道に限らず全ての交通機関に言えることだ。



■元来、地域の足を守りたい、未永く発展してもらいたいという想いは事業者も自治体側も同じはずだ。JR西日本はこれまでも富山港線や木次線、吉備線など、熱心な自治体や地域の活動に対しては好意的な対応を示し協力を惜しまずやってきた実績がある。今回のダイヤ改正が対立ではなく、今後も持続的に地域の中における鉄道の役割を明確にし、行政と連携した取り組みを目指すきっかけとすべきだ。



↑負のスパイラルからの脱却には、双方の情報公開による具体的な会話が不可欠!

NPO 法人公共の交通ラダ(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

