



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 230 号

2022/ 12

鉄道 150 周年！

令和のその先へ②

■前回に引き続き鉄道 150 年の総括として、今後の鉄道の在り方について考えていきたい。前号では結びに地方都市でも最低限の利便性を確保し、マイカーに匹敵する利便性を確保するべきであると述べた。これはバス路線においても同じことが言える。ダイヤ改正をする際、どうしても本数の多い黒字路線から減便を進めた方が実は簡単なのである。例えば 1 日 10 本程度の運行しかない路線から 2 本を削ると、100 本以上の中から 2 本を削るのではどちらが簡単かは言うまでもない。しかし、こうしたなし崩しの取り組みが本来ならば便利になるはずの路線もどんどん不便になっていき、利用者離れが進んでしまったのもまた事実である。

■筆者は鉄道が今後生き残る路線には 3 つの方向性があるのではないかと考えている。1 つ目は中核都市を中心とした従来型の都市近郊の輸送。2 つ目は特急や新幹線に代表される都市間輸送。3 つ目は観光輸送である。これらは現在に至るまでも鉄道とその地域社会を支える根幹となる部分であるが、裏を返せばこれらの特性が見込めない路線の維持はかなり厳しく他の交通モードへの転換も含めた検討が必要であろう。

■特に重要なのが 1 つ目の都市近郊の輸送についてである。大都市圏では待たずに乗れる間隔で列車が来るが、日本全体で見ると極めてごく少数のエリアに限られるのが非常に残念であると常々感じている。地方では車で移動するから困らない、と感じる方も多いかも知れないが地方都市でも都心部では案外駐車場がなかったり、料金が高すぎたりして駐車場難民になる人は多いのではないかと。実際に年末の岡山市内を例にとってみても、忘年会シーズン(今はコロナ禍でかなり減ったかも知れないが・・・)には市内の駐車場がパンクし渋滞で道路機能が麻痺している。また、観光客など地域外の人から来る人にとっては公共交通は必要不可欠であり、地元客にも観光客にも分かりやすく・使いやすい体系にしていくことは必須の課題である。

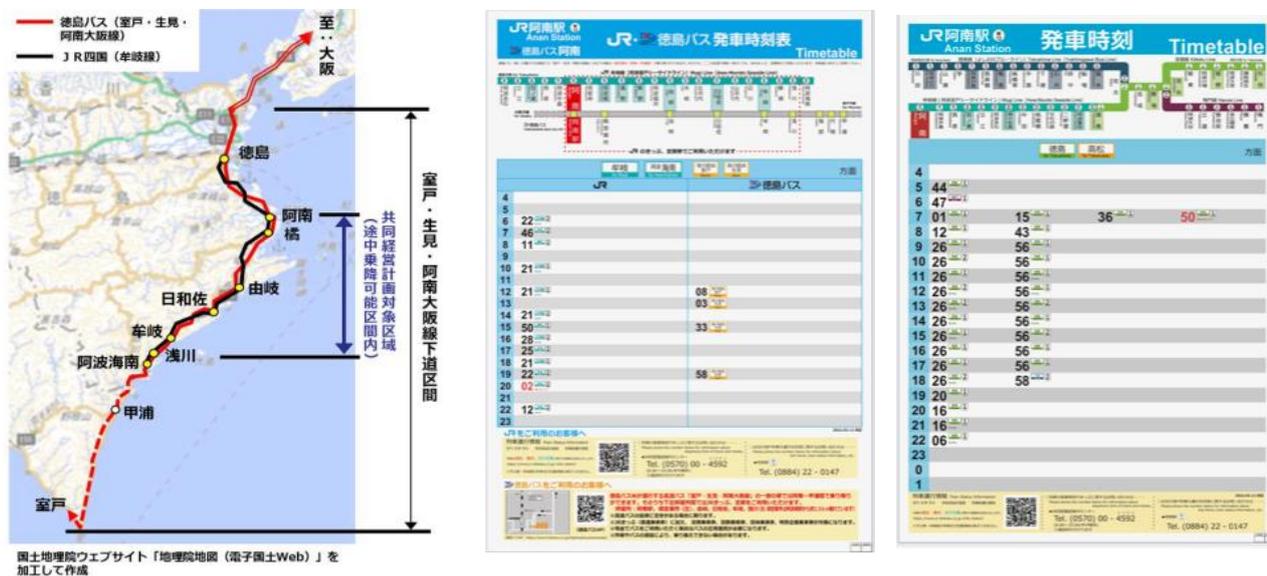
■しかし、実際にどの地方を旅行しても県庁所在地の駅でさえ 1 時間に 1 本しかないなど、お世辞にも便利とは言えない地域がほとんどである。例えば山陰の米子～松江～出雲市間は人口 10～20 万人規模の都市が連続するにも関わらず、普通列車は 1 時間に 1 本もない時間帯もある。特急も運行されているので、こちらでリカバリーしている部分もあるが、普段使いで鉄道を使おうとはならないであろう。ただ鉄道事業者も赤字額が大幅に増えていることに加えて利用の増加や運転手の確保も難しい中での増発は現実問題として難しいであろう。そこで活用したいのが並行バス路線の活用だ。

■実は鉄道単体・バス単体では不便だが、並行するそれぞれの路線を組み合わせると実はかなり利便性を高めることが出来るという可能性を秘めた路線は意外と多い。その 1 つの取り組みとして今年から始まったのが徳島県牟岐線における徳島バスとの相互連携だ。JR 牟岐線の阿南～浅川間で始まった共同経営だ。これは列車の減便による不便さを解消させる目的もあるが、並行するバス路線も活用して JR の定期を持って

いれば途中からバスに乗り継いでも追加料金なしで利用が出来る。また、該当する駅ではバスと鉄道の両方の時刻表を掲載しており利用者に分かりやすい工夫を行っている。また阿南～徳島駅間では30分ごとのパターンダイヤにもしており、日本各地に存在する地方路線の中でも非常に前向きに考えている好事例と捉えることが出来よう。筆者も牟岐線を旅行で使おうと検討しているのであるが、確かに分かりやすく好感が持てた。

■商売をしていると、どうしても自社の利益や自分たちのやりやすいように事業を行う方向で考えてしまいがちだ。もちろん、持続的に業務を行うためには必要な視点であるし否定もしない。しかし、それが利用者に受け入れられなければ無意味でもある。共同経営に踏み切るには費用や利益の分配、ダイヤ改正時の調整など内部の増える労力については単体で行うよりもさらに複雑になることは想像に難くない。しかし、それでも実施に踏み切れたのは利用者目線でこちらが好ましいという経営判断があったからであろう。これは鉄道とバスなど異なるモードに限らず、バスとバスでもいいし、バスとタクシーでもよい。これからの時代は競争では成り立たず、共創の時代である。好ましいことに少しずつではあるが、こうした連携による新しいサービスの実現によって結果を出している事例は増えてきている。

■鉄道は150年を迎え、「文明開化の象徴」から一部地域では廃線など「衰退の象徴」へと残念ながら変化してしまっている面もある。しかし、一方でこうした新しい取り組みによって時代に合わせて変化をし、人々の足を支える取り組みもある。重要なのは単に「A地点からB地点を結ぶ」という手段に留まらず「地域の問題を解決するために鉄道はいかに必要か」という目線に立って議論をするべきであろう。こうした地域住民や利用者の目線からあるべき姿を捉え直してこそ、鉄道はこれからの時代も「人々の生活を支える象徴」としてあり続ける。これからも単なるノスタルジーや事業者目線ではなく、具体的かつ各自治体を含めた関係者を巻き込んだ新しい方策を期待したい。



図：JR 四国の HP より抜粋。牟岐線ではバスと連携した新しい取り組みがスタート。牟岐方面ではバスと連携、徳島方面はパターンダイヤ（中央：牟岐方面・右：徳島方面）

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

