



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 234 号

2023/ 3

地図から消えるローカル線 次の世代に何を残すのか？

■先日、書店で手にした本が非常に印象深かったので、今月はその紹介とそれを参考にした考察としたい。その本とは「地図から消えるローカル線 未来の地域インフラをつくる」である。日経プレミアシリーズで野村総合研究所の著者が、鉄道ファンの視線は一切なく、現実的なデータと未来予測からローカル線の在り方について深く切り込んでいる。コロナ禍でローカル線の存廃問題は避けて通れなくなってきた中、我々は未来に先送りできないところまで来ていると思い知らされる一冊だ。

■まずコロナ前、いや歴史を辿れば国鉄末期の時からローカル線問題と言うものは始まっていたと言えよう。赤字 83 線の話はこの瓦版を書いている筆者が生まれる前からあったようであるが、ひとえに鉄道の問題は人口が減少していく中で持続可能なインフラをどう維持していくか？という問題の 1 つに過ぎない。そもそも鉄道やバスの利用減少の問題は、事業者側の営業努力の問題も否定は出来ないが、過疎化・少子化・高齢化・産業の衰退・街のスプロール化など、様々な地域の問題が総合的に重なって表出する問題である。その為、単に鉄道やバスと言った交通手段だけを見た「現状維持」ありきの対策では、根本的な問題解決にはならない。インフラとはこの他にも水道や郵便、道路の維持等、生活に欠かせないサービス全般に及び、街づくり全体の取り組みに連動するように地域交通の在り方を考え直す必要があるからである。

■本書の中で著者はローカル線のこれまでの役割や今日に至るまでの経緯を整理したうえで、今の日本ではローカル線の運営に対して 3 つの価値を求めていると説明している。1 つ目は「利便的価値」である。当たり前のことだが利用者にとって便利であることであり、本数や運賃・速度などが十分な水準にあることを指す。2 つ目は「事業的価値」で公共交通に対して可能な限り公的資金を投入せずに運賃収入のみで維持して欲しいという期待である。3 つ目は「シンボリック価値」で、単なる移動手段と捉えるだけでなく、地域の「宝」としての象徴性を期待するものである。そして、この 3 つの価値が全て成り立つ状態である時であれば、公共交通は地域や利用者からの期待に十分に答えられていると言えるがこの本の著者は断言している。当然ながら大都市圏のごく一部の路線を除いて、この 3 つが成り立つことは極めて難しい。実際にはこの 3 つのうち 2 つほどが重く取り上げられ、運賃の値上げや減便、公的負担による維持などが議論されてきた。しかし、いずれにせよ現実的な問題として「お金(何らかの負担)」が伴う。ノスタルジーや一部の人の頑張りのみで維持されている体制は持続可能な状態ではない。行政には主導になって動いてもらいたいものの、行政の立場に立つと費用負担の増加や廃止による影響などメリットが少ない。鉄道会社も会社全体が黒字であると、「なぜ廃止？」の質問に答えにくい。そして地域住民も「あって当たり前」と思いながらも日常的に使用する人はごくわずかで積極的に議論に関わることがなかった。特に国鉄民営化後の 30 年間はこの悲しい平行線が続き、ついには袋小路に入ってしまったと書かれている。

■また一般的に「鉄道がなくなると街が衰退する」という、説があるが実際にローカル線問題は先述したように地域の問題が「総合的に」合わさって発生する問題である。鉄道がなくなったから、ではなく地域の構造に歪が出始めた為にローカル線問題が起こる訳だ。その為、単に鉄道を残せばという結論ありきではなく「なぜ鉄道なのか?」「なぜバスなのか?」を丁寧に考え、「こう工夫する」という**地域の問題解決に踏み込んでいく必要がある**。地域に本当に適した交通とは何かを突き詰めて考えないことには、意味のない事業者への要望や一時的な運動で終わってしまう。

■では実際にどのレベルであれば鉄道は残すことができるのか。興味深いのはこの本の著者による分類ではあるが、平均通過人員に着目し新たに存続または他の交通モードへ転換する基準値を新たに作ったことだ。国鉄末期は 4000 人/日が一つの目安とされたが、さらに細かく分類している。極端な例だが、中国山地の芸備線では輸送密度が 10 人/日という衝撃的な区間もあった。バスどころかタクシーでも採算が取れず、近所の人に送迎してもらっても成り立つレベルの利用者数に鉄道があることが本当に望ましいかどうかは考える必要があるだろう。さて、筆者による分類であるが、地域内輸送・広域内輸送による違いはあるが、3つのレベルに分かれていた。1つ目は 200 人以下。これは利用が極めて少ないレベルで、鉄道よりもデマンドバスなどの方がよっぽど地域にとっては望ましいというレベルだ。2つ目は 200 人～2000 人未満でこれも鉄道の維持は厳しいレベルとなっている。2000 人未満の路線は数多くありそうだが、利用が少なく路線長が長ければ当然採算性も悪くなる。結果的には広域バスや BRT などに転換した方が地域にとっては望ましい交通体系を作れるというのだ。一方で 3つ目の **2000 人以上については地域と鉄道会社が一体的に取り組めば維持・向上が図れる**としている。駅前に公共施設を持って来るなど、街づくりと一体となった取り組みを行えばまだまだ復活の可能性はあるというのだ。

■詳しくは書籍をご参照いただきたいが、こうして考えると**2000人以上というのが鉄道が今後、地域の中で中心としてあり続けるライン**と捉えることが出来るかも知れない。もちろん、実際の利用実態や採算性は各路線・各地域の実態に併せて異なるが、基準値としては非常に参考になる。鉄道がなくなるのは寂しいし、地域の中に長い年月をかけて溶け込んできた原風景と思う人も多いただろう。しかし、**実際に移動手段として支持され、地域の問題に貢献する形へと変化しなければそれはノスタルジーで終わってしまう**。岡山県内にも 2000 人のデッドラインを割り込む路線は存在する。今は大丈夫でも、そのままにしておくこのデッドラインに割り込むところはまだまだ増えてくるだろう。ぜひ、本書を読んで地域の在り方を見直してみよう。

★RACDA からのお知らせ

「クリーンモビイル岡山倉敷連星都市圏 3」

鉄道存続に関して、単に 2000 人で区切って良いのか、サービスレベルとの関係はどうかなど、詳しく論じた「クリーンモビイル岡山倉敷連星都市圏 3」冊子を発行しました。ラクダホームページからお申し込み下さい。京橋朝市でも頒布。

A4カラー60p 1000部、頒価 500円



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

