

鉄道存廃を考えるための論点 —JR北海道問題 何が問題か—



流通経済大学 板谷和也

Iwamizawa Station

シンポジウム 地域の公共交通をどのように守っていくべきか
—JR北海道の路線存廃問題を考える—

2017/03/08

於北海道大学工学部

本日、論点として提案したいこと

- JR北海道問題 何が問題か
- 存廃の基準についての考え方
- 不採算路線を維持する方策とは
- 鉄道が廃止されると町は衰退するか
- 報道は、住民は、行政は、何をすればよいか

国鉄と分割民営化

- 国鉄が分割民営化に至った要因
 - 労使関係の悪化
 - 「働かない」職員が多数存在
 - 巨額の債務
 - 新線建設の資金を多額に高利で調達
 - 経営権不在
 - 新設建設をするかどうかや運賃水準などを自力で決められない
- 分割民営化が必要だった理由
 - 国鉄のままでは経営不能
 - 弾力的な運賃設定、ダイヤ設定、職員運用、関連事業の充実、地域の特色を生かした経営のいずれも、国鉄では不可能
 - 内部補助による非効率
 - 黒字路線の利益が赤字路線の維持に使われてしまう

鉄道の守備範囲

- 旧国鉄の赤字ローカル線対策
 1. 「赤字83線」(1968年・国鉄諮問委員会)基準なし、廃止路線わずか
 2. 「地方交通線」選定(1980年・日本国有鉄道経営再建特別措置法)輸送量による分類基準あり
- 鉄道路線の存廃基準の考え方(分類方法)
 1. 鉄道運営に必要な全ての費用を、運賃収入でまかなえる路線 **鉄道の守備範囲**
 2. 必要な費用が運賃収入ではまかなえないものの、他の交通手段ではかえって輸送効率が悪くなる路線
 3. 必要な費用が運賃収入でまかなえないうえ、他の交通手段の方が効率的に運航できる路線

国鉄時代の路線評価基準

- ・ 存続路線 **8,000人/日で採算**
 - ・ 幹線: **8,000人/日**以上
 - ・ 地方交通線: **4,000人/日**以上
 - ・ 廃止路線 **2,000人/日が存廃基準**
 - ・ 第1次特定地方交通線
 - ・ 営業キロ30km未満かつ輸送密度**2,000人/日**未満かつ盲腸線(行き止まり線)
 - ・ 営業キロ50km未満かつ輸送密度**500人/日**未満
 - ・ 第2次特定地方交通線
 - ・ 残る輸送密度**2,000人/日**未満の路線
 - ・ 第3次特定地方交通線
 - ・ 残る輸送密度**4,000人/日**未満の路線
 - ・ 例外規定 **バスで運びきれない需要があるか**
 - ・ **ピーク時輸送人員が1方向1時間あたり最大1,000人以上**
 - ・ 代替輸送道路なし
 - ・ 代替輸送道路が積雪のため年間10日以上不通
 - ・ **旅客1人あたり平均乗車キロ30km以上でかつ輸送密度1,000人/日以上**
- 長距離の太い流動があるか**

公共交通と自動車の関係

- ・ 人は、自動車が使えれば自動車に乗る
 - ・ 自動車の特徴:ドアツードア、着席移動、いつでも乗れる
 - ・ 公共交通の特徴:駅・バス停に行かないと乗れない、座れる保証がない、発車時刻まで待たないといけない
 - ・ つまり、利便性では勝負にならない(自動車の圧勝)
 - ・ 地方によっては自動車のシェアが90%を超えているところも
- ・ 公共交通は、駅やバス停の近くに施設を集め、それぞれ高速化しないと自動車に対抗できない
- ・ 道内のこれまでの施策
- ・ 高速道路の整備
 - ・ 鉄道より速く移動できる道路網の充実
- ・ 郊外型ショッピングセンターの誘致
 - ・ 既存の駅前商店街の衰退
- ・ 公的機関、病院等の郊外移転
 - ・ 自動車利用でのアクセスの改善
- ・ いずれも、公共交通を維持する方向とは正反対

フランスの方法

- ・ 地域内で完結する路線の存廃・サービスレベル設定等の権限を州に移譲
- ・ 運行は国鉄に委託
- ・ バス代替路線もあり
 - ・ サービスは全て鉄道と同じ(例:国鉄土幌線末端部)
- ・ 国全体で支えるネットワークと地方で支えるネットワークを区別
- ・ 州によっては道路費の5倍以上を鉄道に投入

交通の予算をどこに投入するかが問題。道路予算を削って鉄道に出すことが妥当かどうか



鉄道廃止による地元への影響は

- ・ 「地方鉄道の存廃による地域経済への影響」
 - ・ 板谷・森田2010(日本計画行政学会全国大会で報告)
 - ・ 鉄道路線の廃止(存続決定)前後における地元の経済指標を比較し、廃止による悪影響が出ているかどうかを検討
- ・ 結論:廃止事例と存続事例の間に**有意差なし**
 - ・ 鉄道の存廃に関係なく、元気な街は元気
- ・ 「地方鉄道の存廃に関わる要因」
 - ・ 板谷・森田2009(日本計画行政学会全国大会で報告)
 - ・ 2000年以降に存廃が議論になった40路線(廃止28・存続12)を対象に、存廃の要因を分析
- ・ 結論:路線の**輸送密度**と**地元都道府県の財政状況**が大きく影響
 - ・ 輸送密度1500~2500、財政力指数0.4~0.6が境界

鉄道の社会的な影響が小さい路線で廃止されている鉄道の存廃は街の盛衰に影響しない

ある政党とある報道機関の主張

- ある政党のJRへの要請事項
- ある報道機関の主張(3/3付)
- JR北海道の路線維持に向けて、最大限の努力をすること
- 経営状態のみで廃止線区を決定しないこと。また、廃止ありきではなく、地域の利用者や沿線自治体と誠意を持って協議すること
- 大型商業施設やフランチャイズとの連携など、鉄道と商業施設の一体化や観光資源・特産物の掘り起こしを活用すること。
- 国・北海道に対し、線区存続に向けて強く働きかけること
- 鉄道路線の見直しについて協議入りするのはよいが、「廃線ありき」であってはならない
- JRは「廃線か多額の地元負担か」の二者選択でなく、多様な選択肢を示すべき
- 道路予算を鉄道費に充てるような柔軟な発想が必要だ
- 鉄道事業を持続可能にするにはJRの経営構造の改革が必要だ

現場の状況に基づかない「自分で費用負担しない人」の論理ではないか

国、地元自治体、住民の役割は？

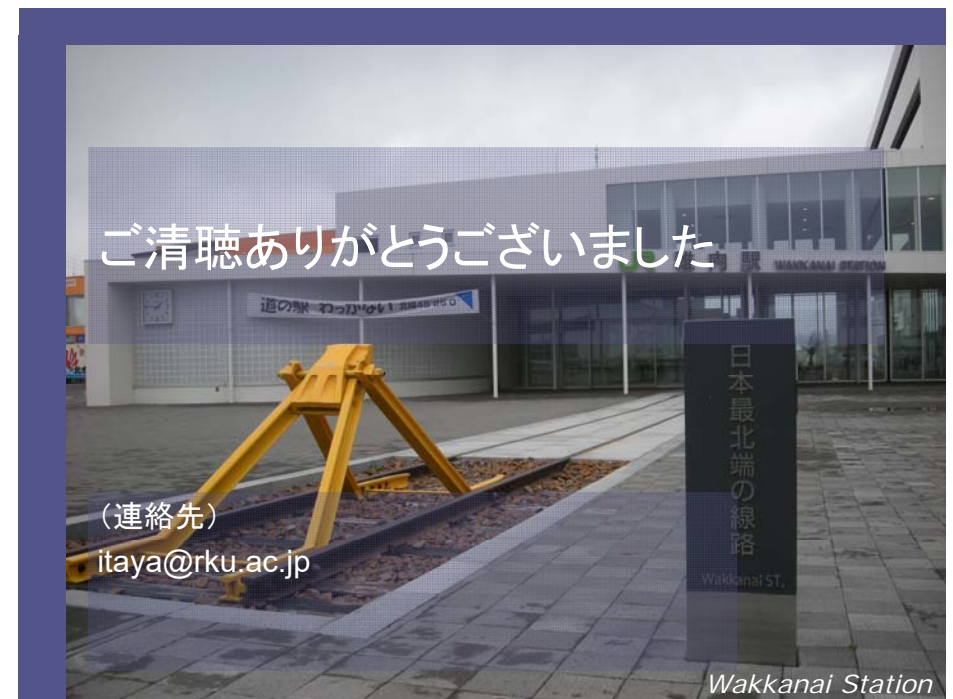
- 国(国土交通省)
 - 残すべきネットワークの検討
 - JR北海道の路線は純粹民間事業者の路線と違い、幹線としての機能が大きい
 - JRの株主としての責任
- 地元自治体(北海道)
 - 各路線の必要性の再検討
 - 維持に必要な費用の負担
- 地元自治体(各市町村)
 - 鉄道の役割の再検討
 - バスで代替した場合との比較
- 住民
 - (維持する場合)維持費を負担すべきか考える



バスでも賑わいは残せませ
「道の駅すずなり」
旧・のと鉄道:珠洲駅跡

論点の解答案

- JR北海道問題 何が問題か
 - 各都市をつなぐネットワークがどうあるべきか
- 存廃の基準についての考え方
 - 存続させることが社会的に効率的な路線を選ぶ
- 不採算路線を維持する方策とは
 - 地方自治体の予算配分の問題
- 鉄道が廃止されると町は衰退するか
 - 鉄道が役割を終えている場合は衰退しない
- 報道は、住民は、行政は、何をすればよいか
 - 鉄道の役割と維持費の負担者を再検討すること



(連絡先)
itaya@rku.ac.jp

Wakkanai Station