

(J R) 九州から見たJ R北海道問題 —何が出来て、何が出来てないのか—

本資料は、配布用資料のために**概要版**として作成したものです。
当日の提示資料は本資料とは異なります。
(内容を詳述するため、追加や割付変更するスライドがあります)
あらかじめご了承のほどお願いいたします。

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年3月8日

於： 北海道大学

話題提供者 大井 尚司 (大分大学経済学部門)

1. J R九州の現在の経営環境

2. J R九州の出来たこと

3. J R北海道問題を九州の例で考えると

4. まとめにかえて

経営関係のデータ (公開資料から)

• 路線網

新幹線1、幹線8、地方交通線13路線

2,273キロ、567駅

• 輸送人員

2015年度決算 3億3,062万人 (新幹線1,348万人)

定期比率約6割

• 経営状況

近年は黒字が出るように (もともと、鉄道は赤)
関連事業の展開 (不動産、農業、飲食)

1. J R九州の現在の経営環境

2. J R九州の出来たこと

3. J R北海道問題を九州の例で考えると

4. まとめにかえて

J R九州のできた (やった) こと

- ① **競争力強化**
 高速バスの急拡大への対応 (鉄道の対応はJ R化後)
 都市構造と駅の立地の問題 (とくに県庁所在地)
- ② **観光列車 (D & S 列車) + 広域の観光活用**
 初期の列車: 特急車両 (電車)、ゆふいんの森
 ななつ星は救世主か?
 近年の列車: 中古車改造 + ストーリー化
 (はやとの風、いさぶろうしんべい、指宿のたまてば
 こ、A 列車で行こう、やませみかわせみ)
 広域観光: ビートル (ジェットフォイル) → 国内でも、国際でも活用
- ③ **省力化**
 ワンマン運転特急の出現
 スマートステーション、駅無人化・子会社委託化の拡大
 列車本数の削減 (普通削減)
 広域運用、気動車から「電動車」へ

1. J R九州の現在の経営環境

2. J R九州の出来たこと

3. J R北海道問題を九州の例で考えると

4. まとめにかえて

J R北海道問題を九州の例で考えると

- **J Rバスは北海道が一番好条件**
 別会社とはいえ同グループ + 札幌都市圏輸送がある
- **高速バスで置き換わる需要を肯定的に評せないか**
 直通列車も競争力もないサービスを鉄道で維持?
- **第三セクター等地元中心での維持体制への転換の是非**
 バスとの二重投資の限界
 三セクも1社に過ぎなかったがそれも失敗に → 文化?
- **自然現象への対応**
 九州でも被害はある (鹿児島市内日豊本線、豊肥本線、など)
 残ったのは実は観光列車対策、それがなければ廃止かも

1. J R九州の現在の経営環境

2. J R九州の出来たこと

3. J R北海道問題を九州の例で考えると

4. まとめにかえて

J R九州は地域とどう絡んだか

- 「観光列車」を軸とした地域の巻き込み
出迎え、見送りなど (各地)
地域産品の活用 (ななつ星、或る列車)
「資源」としての「Win-Win」関係
- 「駅ビル」一人勝ちを避ける取り組み
鹿児島 (天文館商店街との連携)、博多
マンション建設 (西鉄との合併)
- 最近では地方鉄道部 (支社) の動きも
裁量をどこまで与えるかがカギ

J R九州も課題はあり

• 鉄道事業は赤字

輸送機関としての鉄道のシェアは知っている
震災被災区間の復旧
長崎新幹線は大丈夫か
観光列車の採算性
実は生活列車・特急車両の「次」が問題

• 上場したことでの心配

内部補助の限界、赤字事業への厳しい眼
JR線は活性化再生法・災害復旧支援の枠外、の悩み

J R北海道はどうする？

- 自然環境の過酷さゆえの「制約」と「利点」
「中古車」が使えない、「見守り」しにくい地域のコスト、道路も鉄道も実は「疎」
「中長距離」「安定走行」が生かせる区間、特急・観光地需要 (移動距離)、札幌圏
- 九州をまねるのは困難
駅ビル？観光列車？
- 「疎」になった各都市の再生に手を携えられないか
駅周辺での手の組み方、コンパクトシティ化に駅の活用
- 自社内バス事業 (高速バス) との補完体制構築
全部を鉄道でしようと思わない
- 「地域で支える」文化が本当にできるか
=他地域以上に継続的な資金を支出する覚悟が必要
特定地方交通線をあんなに廃止？「ちほく高原鉄道」すら維持できなかった現実は？
- 「鉄道経営の適正規模」を考える時期かも