

ローカル線存廃問題から考える 地域公共交通の多面的な価値



川手 魁



西川 貴



肥後隼大

CONTENTS

- I 各地で進む地域公共交通の再構築議論
- II ローカル線の例から考える地域公共交通の多面的な価値
- III 多面的な価値を踏まえた意見対立
- IV 多面的な価値の可視化に基づいた議論
- V 縮小均衡にとどまらない議論

要 約

- 1 長期的な人口減少やモータリゼーションに加えて、コロナ禍が契機となり、全国各地で地域公共交通の将来像に関する議論が進んでいる。これらの議論では、事業収支にとどまらない「多面的な価値」をどのように受け止めるかが論点の一つとなっている。
- 2 代表的な議論として、ローカル線の存廃問題を取り上げる。ローカル線は、事業として見れば収支が非常に悪いものの、観光客の誘客手段や地域の象徴的存在としての役割を指摘する声もあり、議論が膠着状態になることが多い。
- 3 一部の地域では、多面的な価値を整理・可視化することで、鉄道事業者と地域が利害対立を乗り越えて建設的な検討を実施しており、地域における公共交通の役割を再定義する試みとして注目される。
- 4 一方で、出口論が輸送手段の変更や費用負担の変更といった縮小均衡の考え方のみでは、今後も人口減少が進む中で、将来的に問題が再燃する可能性もある。多面的な価値を活かした持続可能な公共交通を構築するためには、①広域での公共交通連携、②移動先の生活サービスとの連携、③交流・関係人口増加策との連携、という新たな視点も必要と考えられる。

I 各地で進む地域公共交通の再構築議論

1 維持が困難になる

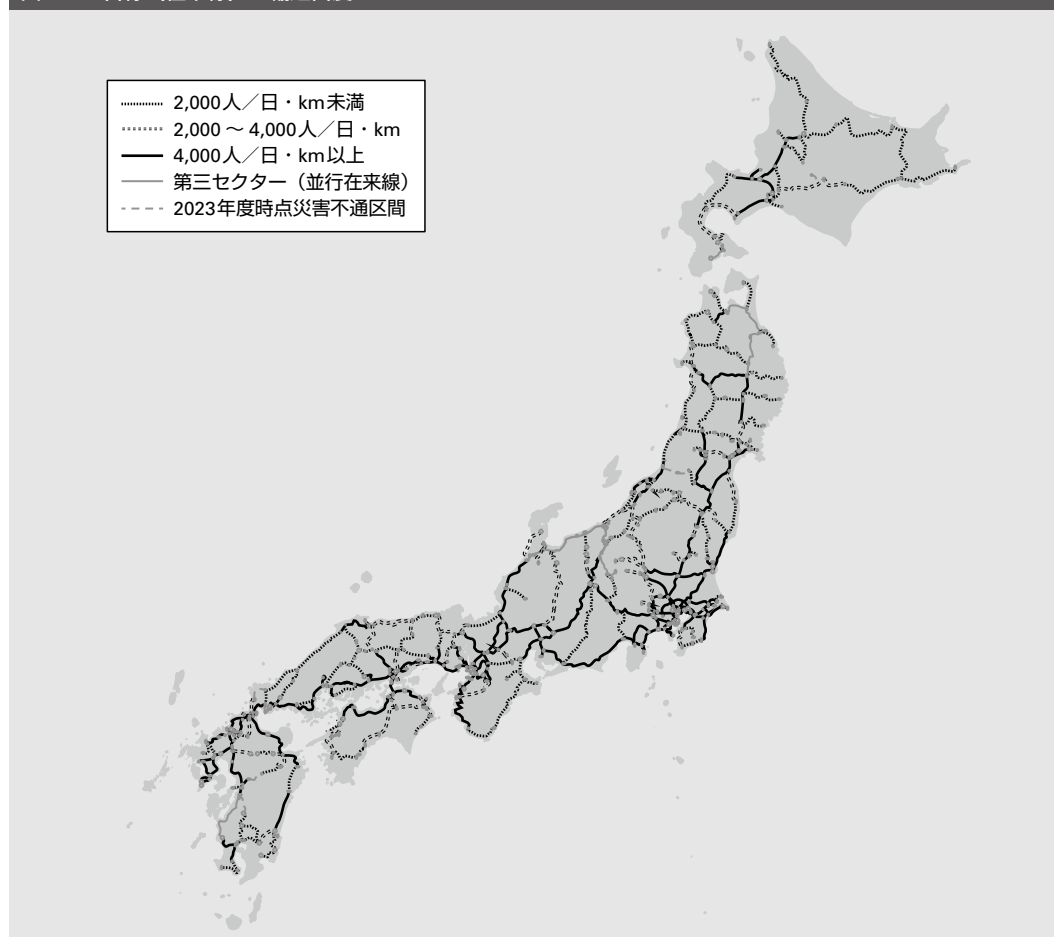
地方の鉄道・バス路線

近年、各地で地域公共交通^{注1}の再構築に関する議論が続いている。全国で2013（平成25）年度以降に廃止された鉄道路線は約600km、乗合バス路線は約1万3000kmに及び、廃止に至らずとも減便や運行区間の短縮といったサービスの見直しが行われた路線も多数存在する。またJR各社のデータによると、2023年度^{注2}に輸送密度^{注3}4000人／日・km未満の路線（国鉄分割民営化時に「バス等への転換が妥当」とされた水準）は約

9200km、より厳しい水準として輸送密度2000人／日・km未満の路線は約6500kmに及ぶ。後者の赤字額は、JR東日本で年間757億円^{注4}、JR西日本で年間233億円^{注5}に達する（図1）。

こうした状況を踏まえて、国土交通省は地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）という概念を提唱し、交通事業者のみならず地域の関係者が連携・協働して公共交通を支える取り組みを推進している。たとえば鉄道については、2023年10月から、特に利用の少ないローカル線を対象に、鉄道事業者または自治体の要請を受けて国が「再構築協議会」と呼ばれる協議の場を設置できることになり、岡山県・広島県にまたがるJR芸備線がその第一号案件となっている。

図1 JR各線（在来線）の輸送密度^{注6}



2 地域公共交通を取り巻く 厳しい環境変化

地域公共交通が苦境に陥っている背景として、2つの長期的な環境変化が存在する。

1点目は、少子高齢化・過疎化・人口減少である。地方では、鉄道やバスの従来の主な利用者であった学生が大幅に減少する一方、増加する高齢者の移動ニーズ（ドア to ドアでの移動、バリアフリー対応など）にはうまく応えられていないケースが多い。

2点目は、自家用車保有のさらなる拡大（モータリゼーション）である。日本における乗用車の世帯保有率は、すでに1990年代には80%前後に達していたが、その後地方では、「一家に一台」から「一人に一台」へ進展したことで、通勤・買物・通院などの公共交通利用が減少するとともに、学生の通学や習い事などの外出についても保護者の送迎が拡大した。

3 コロナ禍による課題の先取り

こうした状況に拍車をかけたのがコロナ禍である。コロナ禍は私たちにさまざまな教訓を与えたが、運輸業界にとっては、「将来の人口減少社会を先行して体感した」出来事だった。鉄道の例では、2022年度の在来線輸送量は、2019年度と比べてJR東日本が-22%、JR西日本が-20%となったが、これは2020年から2050年にかけての日本の人口減少率（-17%）に近い水準である。すなわち運輸業界は、コロナ禍によって30年先の課題に一足早く直面し、その深刻さを実感したことで、再構築に向けた議論を加速させたという見方もできる。

II ローカル線の例から考える 地域公共交通の多面的な価値

1 事業収支にとどまらない議論

地域公共交通の再構築議論で難しい点は、事業性の向上だけが論点ではないことである。地域公共交通は、地域の生活や、観光などの産業に欠かせない基盤であり、収支改善を目的にサービスの縮小（や廃止）を行えば解決するという問題ではない。

一方で、事業収支にとどまらない「多面的な価値」をどのように受け止め、将来像を導くかについては、統一的な議論手法がなく、費用負担の議論にもつながることから、公共交通事業者と地域（行政や住民など）の間で意見が対立し、膠着状態に陥ることも多い。

2 代表的な議論としての ローカル線存廃問題

地域公共交通の中でも特に鉄道（ローカル線^{※7}）については、将来像を議論する際に「多面的な価値」の存在を地域側が指摘することが多い。またJRのローカル線については、かつて国鉄によって建設された路線が民間企業（JR）に移管されたという歴史的な経緯もあり、論点構造が複雑となっている。そこで、本稿では特に議論が難航しているローカル線の存廃問題を題材として、「多面的な価値」の具体的な内容を整理したい。

3 事業的価値：インフラ事業 としてのローカル線

ローカル線の議論で俎上に載せられる1つ目の価値は、インフラ事業として運賃・料金収入を得られるという価値である。これを本

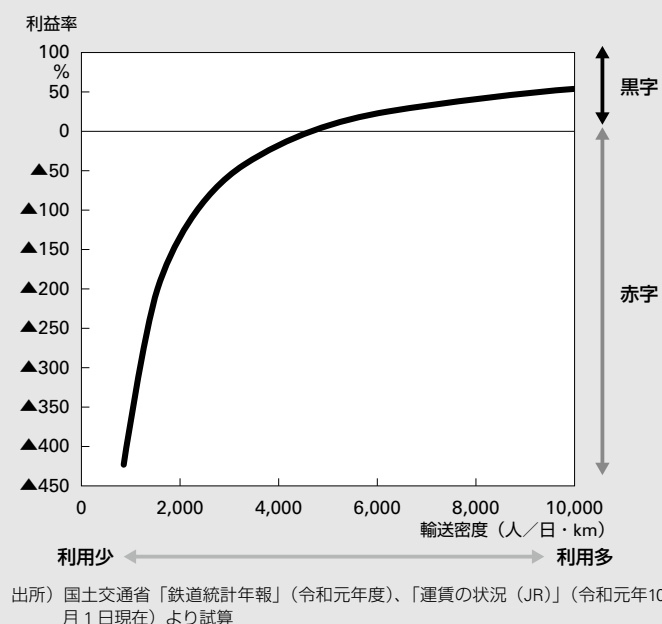
稿では「事業的価値」と呼ぶ。ローカル線単体の収入が着目される場合もあれば、観光客が多く利用する路線では「ローカル線に乗るために他路線に乗り換えた分の収入」が加味されることもある。

ただし、この事業的価値の存在をもって議論が決着する例は見られない。インフラ事業は大きな設備投資を実施し、それらの設備をいかに効率的に活用して収益を上げるかという「アセットビジネス」である。中でも鉄道事業は、駅・線路・車両・通信設備など膨大な設備投資を必要とする事業であり、たとえば鉄道車両は1両当たり最低でも数千万円、一般的には1～2億円程度を要する。そして、これを初乗りが百数十円という水準の運賃収入によって回収するビジネスモデルとなっている。

国土交通省の統計を基に試算すると、地方旅客鉄道の1km当たり営業費用は年間約2500万円であり、たとえば距離が40km程度のローカル線のコストは年間約10億円となる。野村総合研究所（NRI）の推計では、ローカル線の損益分岐点は、輸送密度換算で4000～5000人／日・km程度と考えられる（図2）。

一方で、現在議論が進んでいる路線の輸送量は、損益分岐点よりもはるかに低い水準である。一例として、前述の「再構築協議会」では「輸送密度が1000人／日・km未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満」が設置の目安となっている。こうした路線では、「100円の売上を得るために数百円から数千円の費用が発生する」という収支状況であり、ローカル線を事業という観点から見ると、厳しい評価にならざるを得ない。

図2 ローカル線の輸送密度と利益率の関係



4 利便的価値：地域の足としてのローカル線

2つ目の価値は、住民や来訪者の足として活用され、移動の利便性向上（ひいてはクオリティ・オブ・ライフの向上）に貢献するという価値である。これを本稿では「利便的価値」と呼ぶ。

たとえば鉄道の特徴の一つとして、道路状況に左右されずに定時・高速輸送が可能なことが挙げられる。近年はローカル線沿線でバイパス道路の整備も進んでいるが、並行する道路が渋滞する線区や比較的高速運転が可能な線区については、鉄道の存在が利用者の生活水準や体験価値の向上に貢献していると考えられる。

また、鉄道は運賃が比較的安価であることもメリットとして挙げられる。厳しい事業性の裏返しではあるが、特にJRのローカル線は、歴史的な経緯から運賃水準が安価に抑え

られており、学生や自家用車を保有しない住民や来訪者にとっては、費用面で重宝される移動手段となっている。

5 シンボリック価値：地域の「宝」としてのローカル線

3つ目の価値は、ローカル線が存在することによって地域の発展や住民の郷土愛などにつながるという価値である。これを本稿では「シンボリック価値」と呼ぶ。

その中身についてはさまざまな議論が行われており、統一的な定義は定まっていないが、たとえば「地域における観光への寄与」が挙げられる。一部の線区では、観光列車や鉄道旅行を目当てに訪れる観光客が一定数存在し、地域の観光消費に対する寄与は無視できない規模となっている。また、インバウンド観光客は「JAPAN RAIL PASS」などの鉄道乗り放題パスで訪問する人も多く、廃線によって誘客機会が逸失することへの懸念も

聞かれる。

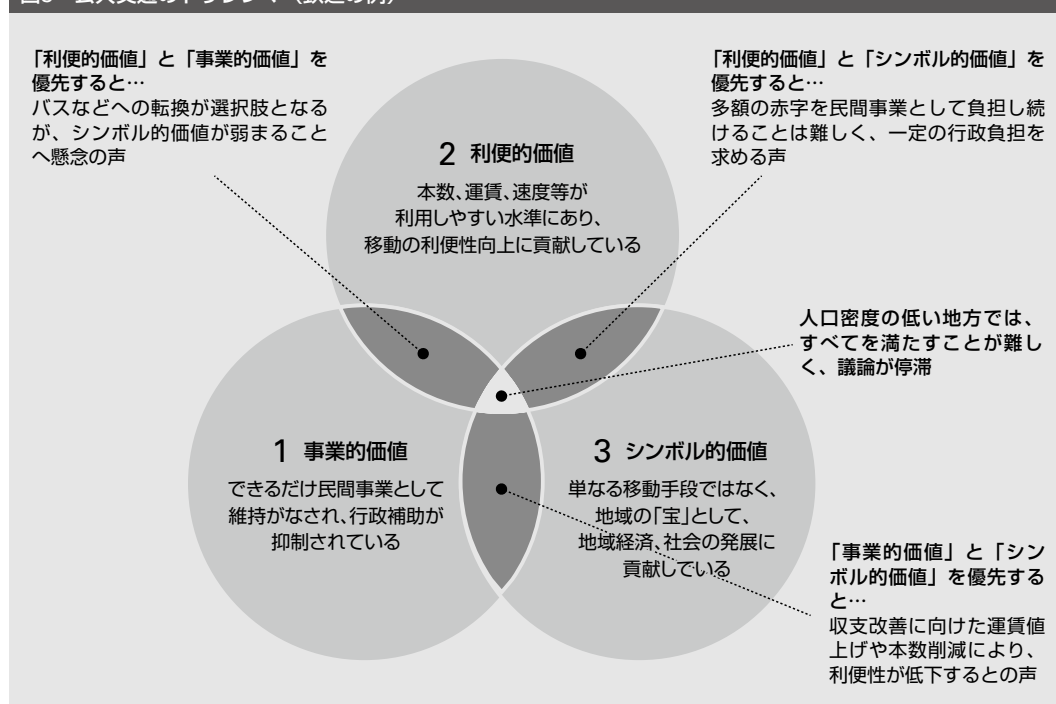
また、「地域住民の郷土愛への寄与」を挙げる意見もある。鉄道は路線図で大都市へつながっていることが表されるうえに、地図上でも路線が駅名とともに明記される。地域が鉄道ネットワークに組み込まれていることで、住民の地域に対する安心感（発展から取り残されていないという気持ち）につながっているとの声が聞かれる。

Ⅲ 多面的な価値を踏まえた意見対立

1 「公共交通のトリレンマ」による意見対立

前章で挙げた3つの価値は、図3のように整理される。理想的な姿は「事業的価値」「利便的価値」「シンボリック価値」の3つがすべて成り立っている状態であり、その際は鉄道会社目線でも地域目線でも価値を発揮して

図3 公共交通のトリレンマ（鉄道の例）



いるといえる。

一方で、このような状態は人口が密集し、公共交通の利用が盛んな一部の大都市圏でしか成立せず、地方では少なくともどれか1つは優先順位を劣後させざるを得ない。たとえば、「公的負担で鉄道を維持すべき」という意見は、「利便的価値」と「シンボリック価値」に重きを置いた主張であり、逆に「公的負担を抑えるために鉄道を廃止してバス転換すべき」という意見は、「利便的価値」と「事業的価値」に重きを置いた主張である。また、近年ローカル線で運転本数の削減がされている状況は、民間企業の自助努力の範囲内で「事業的価値」と「シンボリック価値」が守られるように「利便的価値」が劣化したものといえる。

このように「3つの価値すべてが成り立つことは難しい」という状況が、複数の相いれない方向性を生んでおり、ステークホルダーの間で望ましい選択肢が異なるため、議論が平行線をたどることになる。本稿では鉄道の例で説明したが、価値の具体例は異なれどバス等のほかの公共交通でも類似の議論が展開されており、NRIはこの対立構造を「公共交通のトリレンマ」と表現している。

2 全国画一的な議論から地域別の議論への転換

歴史的には、鉄道路線の多くや一部のバス路線は「国土の均衡ある発展」のために国主導で整備され、国の支援の下で「事業的価値」を度外視することで維持されてきた。

かつて田中角栄元首相は、著書『日本列島改造論』の中で、「すべての鉄道が完全にもうかるならば、民間企業にまかせればよい。

私企業と同じ物差しで国鉄の赤字を論じ、再建を語るべきではない」「農山漁村を走る地方線で生じる赤字は、国鉄の総赤字の約一割にすぎないのである」と述べた。経済成長と人口増加で都市の過密が問題となっていた時代、「国土の均衡ある発展」のためには、公共交通を大都市だけでなく地方にも遍く整備していくことが必要とされていた。

一方で現在では、日本全体の人口が増加から加速度的な減少へ転換し、国の財政も厳しさを増す中で、すべての公共交通を国全体で支えていくことは難しくなっている。国土交通省は「社会資本整備総合交付金」の活用など国が地域公共交通を支援する枠組みを提供しつつも、各地域の中で公共交通を支えていく必要性を訴えている。言い換えると、地域単位で「事業的価値」も一定程度考慮に入れながら、地域の実情に合った公共交通とはどのような姿かを議論することが求められている。

IV 多面的な価値の可視化に基づいた議論

1 利害対立による議論の停滞

各地域で公共交通の将来像を議論する際に、「トリレンマ」である以上はすべてを満たす魔法の解は存在しない。膠着した議論から脱却するには、「3つの価値のうちどの価値を重視するか」という建設的な議論が必要となる。

本来であれば誰かが議論を主導して、どの価値に重きを置くのかという検討を進めるべきだが、実際には議論の主導者が不在であるが故に協議が進まないことが多い。

議論の主導者が不在である原因は、費用負担者と受益者に「ねじれ」が生じているからである。前述の「3つの価値」のうち、「事業的価値」の受益者は主に交通事業者、「利便的価値」の受益者は主に公共交通の利用者、「シンドル的価値」の受益者は主に沿線地域となる。一方で、民営の公共交通であれば、費用負担者は公共交通の利用者（運賃・料金負担）と公共交通事業者（赤字の内部補填）である。

公共交通事業者目線では、「受益者負担」の原則の下で、収益に見合った交通手段へ転換を図るか、地域（行政）も費用負担をしたうえで公共交通を維持するという考え方になるが、一方の地域目線では、地方財政も厳しい状況が続く中で行政負担が増加することへの抵抗感が強い。このように両者がはじめから利害対立関係にある場合は、どちらかが議論を主導することが困難となる。

2 多面的な価値を可視化する試み

利害対立を乗り越えて議論を進めるには、「多面的な価値」の具体的な内容やその大きさについて、印象論だけではなく論理的な整理を行うことが重要である。

ここで再度ローカル線の再構築議論を取り上げ、多面的な価値をさまざまな手法を用いて可視化した試みを2つ紹介する。

3 JR只見線の事例

2011年7月の新潟・福島豪雨で被災したJR只見線（会津川口―只見間。以下同様）では、地域経済の活性化に資する観光資源としての価値を重視した試算が行われた。

JR只見線の復旧検討に当たっては「バス転換案」と「上下分離方式での鉄道復旧案」が比較検討され、バス転換する場合の事業損失は年間約0.5億円、鉄道復旧する場合の事業損失は年間約3.3億円と推計された。

一方で、鉄道としての只見線が有する「交通」「交流人口」「象徴」「関係人口」「暮らし」という5つの分野でもたらされる地域への便益が、バス転換案と鉄道復旧案の事業損失の差分を上回るとの試算がなされた。このうち「交通」は本稿における「利便的価値」に、「交流人口」「象徴」「関係人口」「暮らし」は本稿における「シンドル的価値」に相当すると考えられる（図4）。

こうした検討を踏まえて、最終的には行政負担を行いつつ、上下分離方式^{注8}で鉄道を

図4 只見線利活用計画で示された「只見線の5つの価値」

- ①生活を支える交通ネットワークとしての価値【交通】
→（目標）奥会津地域の住民が年に1回以上、只見線を利用する
- ②交流人口を呼び込む観光資源としての価値【交流人口】
→（目標）只見線沿線地域を訪れる観光客数入込数が年間620万人以上
- ③地域の象徴、誇らしさ、拠り所としての価値【象徴】
→（目標）奥会津地域の住民の8割以上の人が見線線地域を地域のシンボルとして認識している
- ④関係人口を生む地域資源としての価値【関係人口】
→（目標）「只見線に関する事業」に用途を指定したふるさと納税件数1,500件以上
- ⑤交通以外で日々の暮らしに役立つ価値【暮らし】
→（目標）新たな只見線の活用方法の実現件数5件以上

出所）只見線利活用推進協議会「只見線利活用計画」より作成

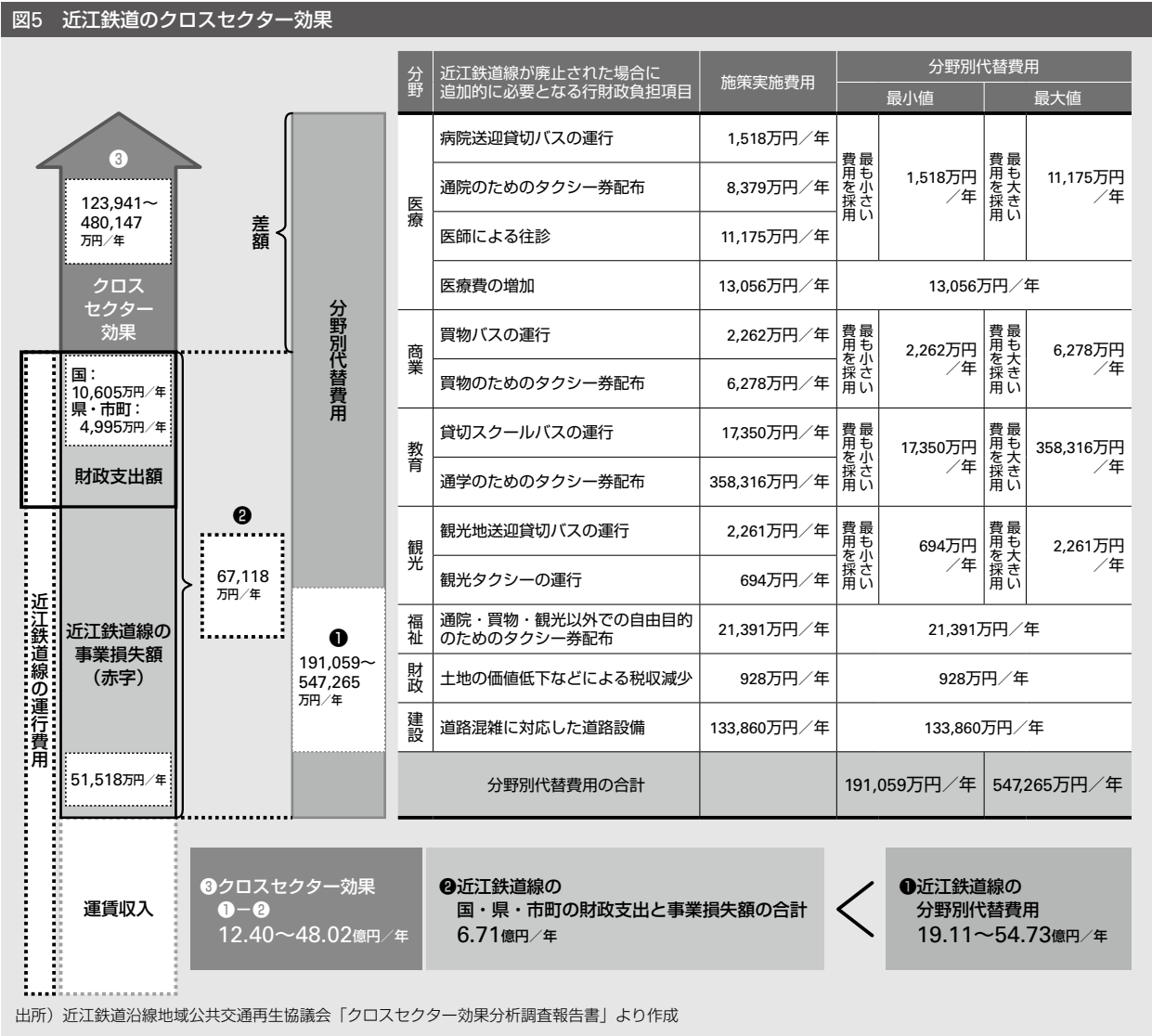
復旧する道が選ばれ、「上」を担うJR東日本が運行経費と車両経費として約0.7億円／年を負担し、「下」を担う沿線自治体が鉄道施設経費として約2.1億円／年を負担するとされた。

4 近江鉄道の事例

滋賀県の近江鉄道は、主に地域住民の足としての価値を重視し、「近江鉄道が存続する場合に必要な財政支出と事業損失額の合計」と「近江鉄道が廃止された場合に行政が実施すべき施策およびその費用」を比較し、その

差額（クロスセクター効果）を近江鉄道の価値と見なした。「近江鉄道が廃止された場合に行政が実施すべき施策」には、代替手段が鉄道と同等程度の移動機会を提供するために必要となる費用（タクシー券配布やバス運行など）や、自動車交通量増加に対応するための道路整備費用などが計上された。これは本稿における「利便的価値」の定量化に相当するといえる。

仮に近江鉄道が廃止された場合、追加的に必要となる行政負担額は最小で約19.1億円／年、最大で約54.7億円／年と推計されたのに



対して、国・県・市町の財政支出額と近江鉄道の事業損失の合計は6.7億円であり、近江鉄道のクロスセクター効果は最小でも12.4億円／年、最大で48.0億円／年と推計された（図5）。この比較結果を踏まえ、近江鉄道は行政支援による維持が合理的であると判断された^{注9}。一方で、民間事業としては持続可能性が確保できない状態にあったため、上下分離方式を導入して自治体も費用負担を行いながら鉄道を存続させることが決定された。

V 縮小均衡にとどまらない議論

1 限定的な出口論

このように、多面的な価値の可視化についてはさまざまな手法が試行錯誤されているものの、出口論については選択肢が限定的となっている。鉄道の場合は、「事業的価値と利便的価値を重視してバス転換する」か「利便的価値とシンボリック価値を重視して、費用分担の見直しを行いつつ鉄道を維持する」という2つの選択肢が主流となっている。また路線バスの場合も同様で、さらにきめ細やかな公共交通（オンデマンドバスなど）に転換するか、行政支援を増やしつつ路線バスを維持するという選択肢が挙げられることが多い。

一方で、このような「輸送手段の転換か行政関与の増加か」という二者択一の議論は、利用の減少に合わせて個別の公共交通のあり方を変える「縮小均衡」の議論にとどまっている。今後も人口減少が進むことが想定される中で、一時的な縮小均衡では、10年や20年先に再度同じ議論が繰り返されることが懸念される。国鉄分割民営化時に鉄道から路線バスに転換された路線が、後に路線バスの維持

も難しくなって自治体運営のコミュニティバスに転換し、現在ではその維持も難しくなっている、という事態がその最たる例である。

2 議論範囲の拡大

縮小均衡の議論から脱するには、「鉄道やバスを残すべきか」といった限定的な範囲で議論を行うのではなく、公共交通や社会インフラ、さらには地域全体という広い視野で検討を実施することで、公共交通の多面的な価値を発揮しやすくしたり、同じ価値を発揮するためのコストを低減したりする工夫が必要となる。近年の萌芽事例も踏まえつつ、3つの視点を紹介する（図6）。

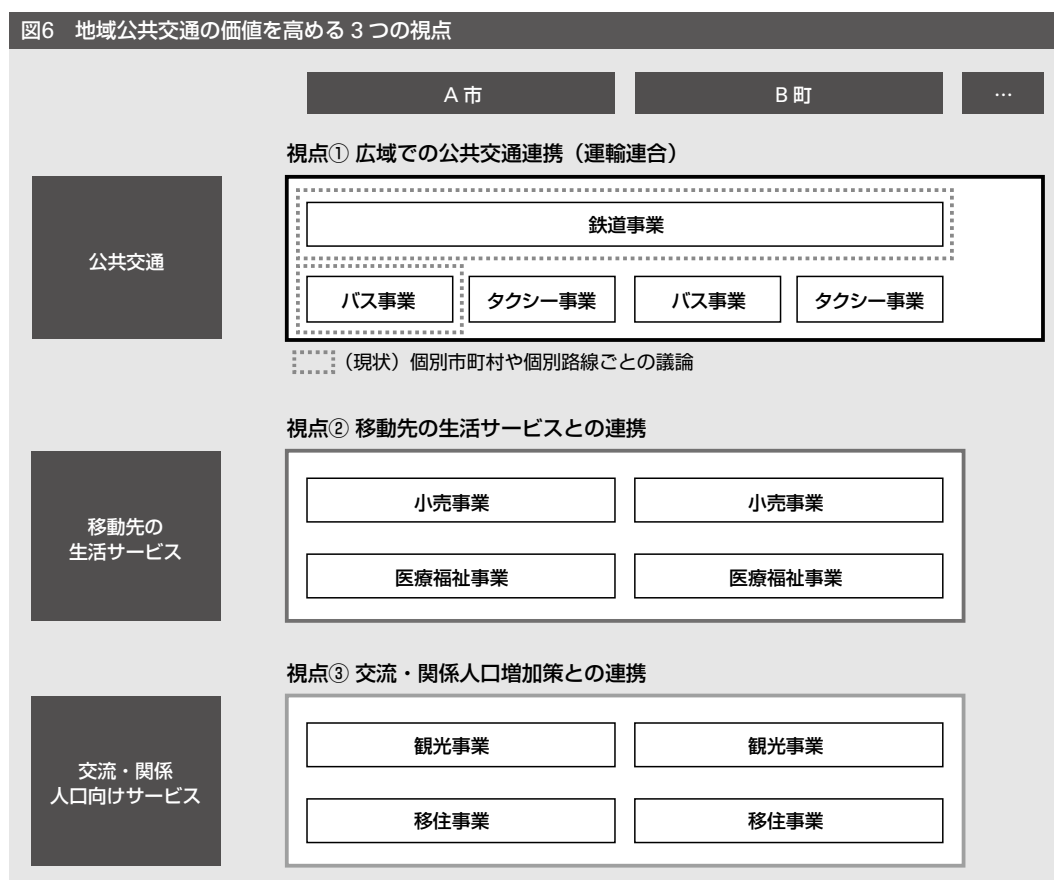
視点① 広域での公共交通連携

市町村域や特定の移動手段に閉じた議論を行うのではなく、広域で「あるべき公共交通」の姿を描き、さらに運営面でも相互に連携を図ることで、事業的価値や利便的価値の向上を図ることが考えられる。

たとえばドイツでは、複数自治体や複数事業者横断で「運輸連合」と呼ばれる公共交通の共同運営組織が設立されており、公共交通計画の策定やダイヤ・運賃の統一などを一元的に実施している。日本でも、熊本都市圏ではバス5社による共同経営の取り組みが進んでおり、重複する路線の解消や、ダイヤの調整、統一運賃の導入などが実施されている。

より人口規模の小さな地域においても、たとえば複数自治体・事業者で、地域公共交通の運営を担う新たな組織を共同で立ち上げ、車両や施設の保有・管理、運転士の雇用、列車やバスの運行管理を一元的に担うことで、

図6 地域公共交通の価値を高める3つの視点



運営の効率化や利用者にとって分かりやすいサービスの提供が進むことが期待される。

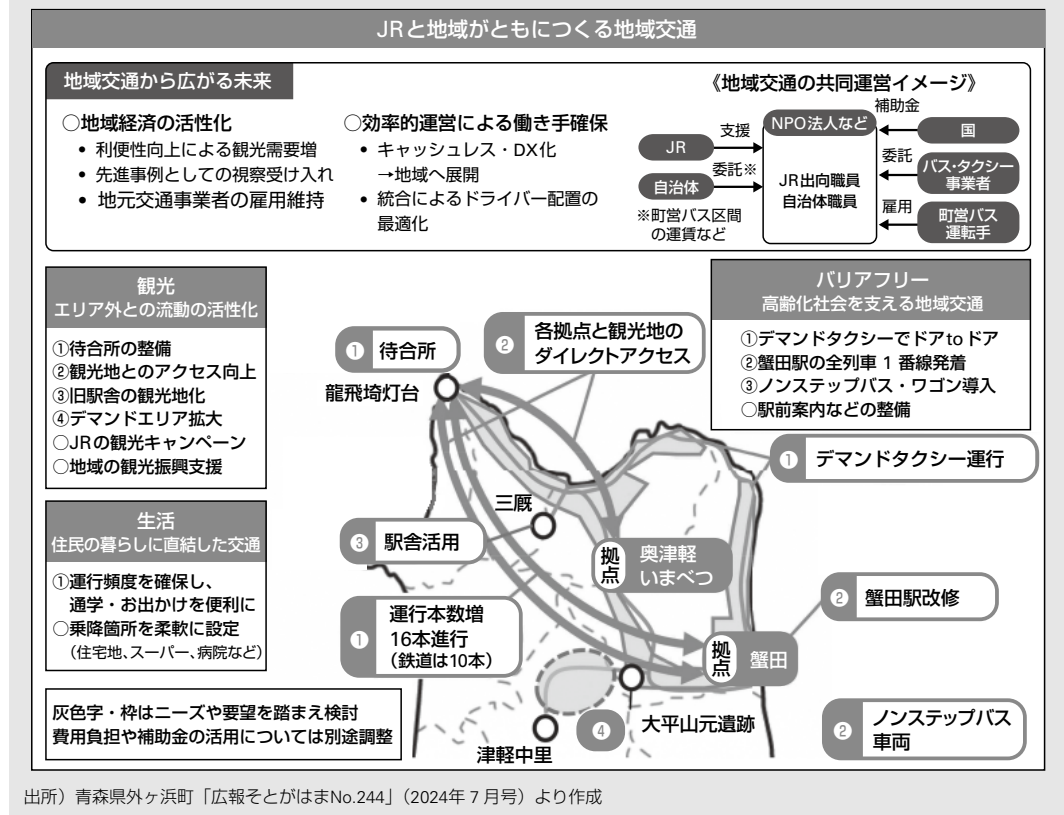
人口規模の小さな地域における萌芽事例として、JR津軽線（蟹田―三厩間、以下同様）が挙げられる。

JR津軽線は、2022年8月の大雨災害により線路設備が大きな被害を受け、JR東日本は鉄道復旧に約6億円の費用と少なくとも4カ月の工事期間を要すると試算した。津軽線の輸送密度^{※10}は、国鉄民営化時点（1987年度）の415人／日・kmから、2019年度には107人／日・kmに減少しており、JR東日本と沿線の今別町、外ヶ浜町、青森県は、津軽線のあり方を協議するための会議を2023年1月より開催した。

会議では、津軽線利用者や沿線住民を対象としたアンケート調査やインタビュー調査を踏まえて、利用者ニーズを分析した。そして、今別・外ヶ浜地域の公共交通の将来像としてJR東日本が提示した複数の案を比較検討した結果、2024年5月に自動車交通への転換で合意した。

津軽線の検討で特徴的なのは、自動車交通転換後の将来像として、JR東日本と自治体が共同でNPO法人を設立し、津軽線の代替交通と、沿線自治体がすでに運行している町営バスを一体的に運営するという構想が示されたことである。JR東日本という大企業が運営に参画しつつ地域の公共交通を統合していくことで、従来よりも効率的な運営や、運

図7 自動車交通への転換後の地域交通体系（JR東日本提案）



転士の持続的な確保につながることを期待される（図7）。

視点② 移動先の生活サービスとの連携

鉄道やバスなどの地域公共交通だけで議論を行うのではなく、「移動先」である生活サービスと連携した議論を行うことで、主に利便性の向上を図ることが考えられる。

たとえば北海道江差町では、地域でドラッグストアを展開するサッドラホールディングス（以下、サッドラ）と江差町が包括連携協定を締結し、サッドラが運営に協力する形でオンデマンドバス「江差マース」が運行されている。具体的には、サッドラのグループ会社が発行する北海道共通ポイントカード

「EZOCA」で運賃の支払を可能とし、利用者に対しては利用に応じたポイント還元を実施している。また、江差町と連携したオリジナルカード「江差EZOCA」を用いてサッドラの店舗で買物をする、売上の0.2%が江差町に寄付される仕組みとなっている。サッドラにとっては、オンデマンドバスの運行に協力することで自社店舗への「足」が確保され、結果的に商業事業の売上が増加することが期待される。また江差町にとっては、同社が決済システムの導入などに協力することで、利便性の向上につながる。

その他の事例として、JR東日本の「スマート健康ステーション」が挙げられる。同社は、駅を「暮らしのプラットフォーム」へと

転換する構想「Beyond Stations構想」の一環として、駅ナカで対面診療に加えてオンライン診療も受けられるクリニックを設置する取り組みを進めている。駅自体に日常生活で欠かせないサービスを配置することで、駅から先の乗換が不要となり、結果的に公共交通（鉄道）の利便的価値を向上させる取り組みといえる。

視点③ 交流・関係人口増加策との連携

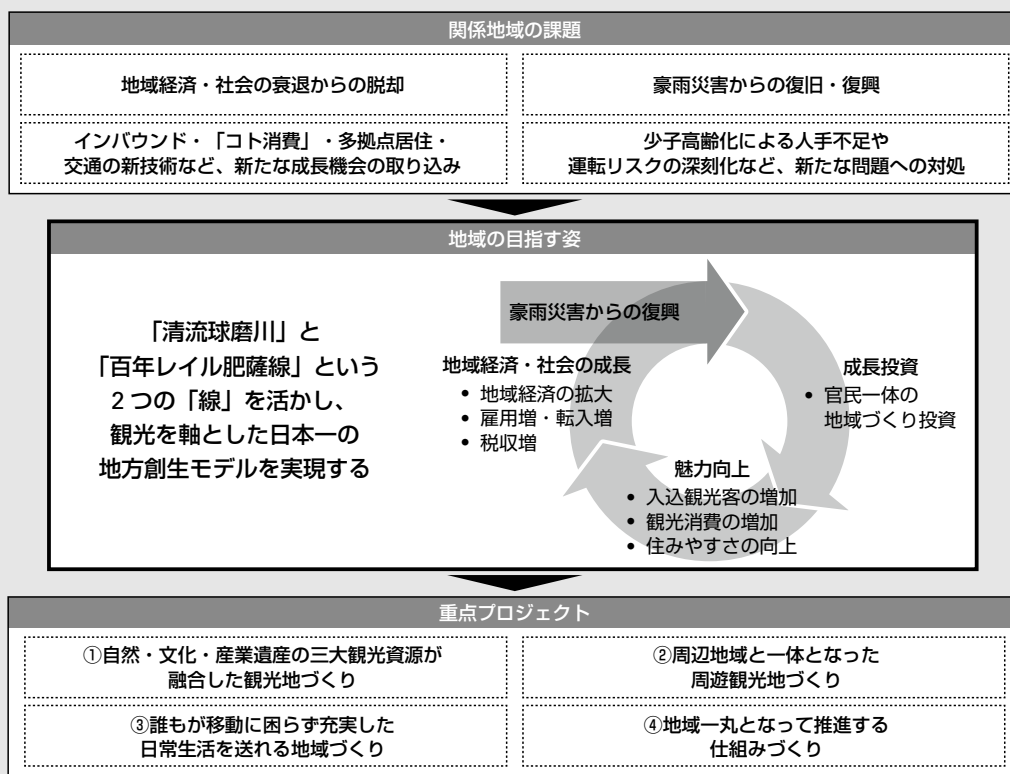
定住人口の減少が避けられない中では、交流・関係人口を増加させる取り組みと連携して公共交通を再構築し、公共交通が持つ「シンボリック価値」を活かしながら地域全体の再成長を図るという考え方も取り得る。

この萌芽事例としては、JR肥薩線（八代―人吉間、以下同様）が挙げられる。

JR肥薩線は、国鉄民営化時点（1987年度）では輸送密度が2171人／日・kmだったが、2019年度には414人／日・kmに減少し、さらに令和2年7月豪雨（2020年）による被災で複数の橋梁の流失や路盤の流出、築堤の崩壊など、さまざまな被害を受けた。鉄道復旧に要する費用は235億円と概算され、国の河川・道路の復旧工事との事業間連携を活用しても約76億円という見通しが示された。

ここで熊本県は、人吉・球磨地域の観光振興にとって肥薩線は必要不可欠と考え、鉄道での復旧を目指して、県および関係市町村による「JR肥薩線再生協議会」を組織した。この協議会では、鉄道復旧に向けて国およびJR九州の理解を得るために、鉄道を軸とした復興・地域振興のビジョンや、鉄道の利活用策が検討された。

図8 肥薩線復興方針で示された「地域の目指す姿」



出所「JR肥薩線復興方針」より作成

その検討結果として2023年12月に示された「JR肥薩線復興方針」では、地域の目指す姿として、『清流球磨川』と『百年レイル肥薩線』という2つの『線』を活かし、観光を軸とした日本一の地方創生モデルを実現することを掲げ、肥薩線はその達成に欠かせない存在として位置づけられた（図8）。

具体的には、肥薩線の復旧とともに地域側でも観光まちづくりなどに約105億円の投資を行い、鉄道は観光の誘客手段や代表的な観光コンテンツの一つ、また生活利便性を高める存在として位置づけることで、肥薩線の利用増とともに、観光消費額などの増加による経済波及効果（年119億円）が発現すると試算された。

一方で、肥薩線単体では赤字事業であることに変わりはないため、官民の適切な費用分担によって持続可能性を確保するために、上下分離方式で復旧する方向で、JR九州と熊本県は2024年4月に基本合意を締結した。これは、肥薩線が持つ「シンボリック価値」に相当する部分を受益者である地域側が負担し、さらにその価値を高めるための事業間連携も行うことで、鉄道での維持に向けて動いた事例といえる。

3 地域の実情に応じた 方向性の選択

こうした新たな視点も踏まえた議論は、どの地域でも同じ結論に至るわけではない。地域の人口規模や、今後の人口動態、移動の実態、地域の観光資源、地域の関連計画といった要素を踏まえて、地域の実情に応じた選択を行う必要がある。

たとえば、地域に強力な観光資源があり、

公共交通の力を活かして交流・関係人口を増加させる余地があるのであれば、視点③は有望と考えられる。逆に観光を軸とした再構築が難しく、人口が減少する中で地域の生活を守っていくことが第一なのであれば、視点①や②の検討から深度化を図るべきである。

4 幅広い連携の主導者としての 交通事業者

いずれの方策を採るにしても、従来の地域公共交通再構築の議論と比べ、幅広い地域や事業を横断して再構築を図っていくことになる。

その実現のためには、行政が地域やサービス横断で議論を行う枠組みを用意することに加えて、議論の中核として連携を主導する民間事業者の存在も重要である。前述のJR津軽線におけるJR東日本のように、地域の名士の企業が人材や技術（予約・決済システムなど）も携えながら積極的に議論に参画することが、検討の後押しにつながる。

交通事業者は、地方において厳しい事業環境に置かれる一方で、地域に根ざしたビジネスを展開している企業であり、簡単に地方から撤退するわけにはいかない。「縮小か行政補助か」という二者択一の議論に限らない将来像を交通事業者が積極的に提案し、また地域側も将来を見据えた建設的な議論に参画することが期待される。

注

- 1 地域住民や地域の来訪者が利用する公共交通。
本稿では特に地方都市や中山間地域における地域公共交通を指す
- 2 JR東海は線区別の輸送密度を公表していない

め、2021年度の国土交通省統計を用いた

- 3 1日1km当たりの平均利用者数を表す指標
- 4 2023年度
- 5 2021～2023年度平均
- 6 JR北海道・東日本・西日本・四国・九州は2023年度、JR東海は2021年度
- 7 本稿では地方の利用が相対的に少ない鉄道路線全般を指す
- 8 線路の保有・維持など「下」を運営する主体と、列車運行など「上」を運営する主体を分離する方式。一般的に「下」を行政や第三セクターが担うことで、「上」を担う鉄道会社の負担を軽減させることが多い
- 9 なお、近江鉄道のクロスセクター効果試算では、将来の人口推移を織り込んでいない。中山間地域など人口の急減が予想される地域では、人口減少を織り込むなど試算手法の改良が必要となる
- 10 輸送密度は中小国—三厩間のデータを採用。これは、2016年3月26日の北海道新幹線開業までは、蟹田・中小国間が本州と北海道を結ぶ特急列車の運行ルートとなっており、特急利用者の数値を除外するためである

参考文献

- 1 小牟田哲彦「『日本列島改造論』と鉄道」交通新

聞社新書、2022年

- 2 新谷幸太郎「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」(日経プレミアムシリーズ) 日経BP 日本経済新聞出版、2022年

著者

川手 魁(かわてかい)

野村総合研究所(NRI) アーバンイノベーションコンサルティング部地域イノベーショングループシニアコンサルタント

専門は鉄道・物流会社などの事業戦略、スマートシティの事業計画・PMOなど

西川 貴(にしかわたかし)

野村総合研究所(NRI) アーバンイノベーションコンサルティング部インフラSXグループシニアコンサルタント

専門は運輸・物流分野の政策立案支援、同分野の事業戦略立案・実行支援など

肥後隼大(ひごはやた)

野村総合研究所(NRI) アーバンイノベーションコンサルティング部地域イノベーショングループシニアコンサルタント

専門はモビリティ領域の地域活性化戦略支援、エネルギー領域のDX戦略立案・実行支援など