

JR各社の不採算路線についての議論が広がっている。全国には利用者が非常に少ない路線が多くあり、JR各社はそれらの路線で大きな損失を出している。鉄道は車両の運営や鉄道の維持に膨大な固定費がかかり、その固定費を運賃収入でカバーできないからだ。

最近発表されたJR東日本の事例で見ると、1駅当たりの1日平均利用者数が2千人未満の区域が管内の営業距離の35%を占め、これらの区間はすべて赤字だという。千葉県内を走る久留里線や奥羽線の一部では、100円の収入を得るために必要な費用（これを「営業係数」と呼ぶ）は1万円を超えている。膨大な赤字を垂れ流しながら走り続けているということだ。

もちろん、地域の鉄道は人々の足として重要な意味を持っているので、簡単に閉鎖というわけにはいかない。そこで大都市圏の鉄道や新

東京大名誉教授(国際経済学)

## 伊藤 元重

## 論壇

幹線などの収入で費用の補填が行われている。大都市圏の利用者の負担で地方路線を支えるということだ。

国民全体で地域の鉄道を支えるという考え方は、基本的には国民に支持されている。だから、不採算路線を早急に閉鎖すべきだという声が大きく上がっているわけではない。ただ、不測の災害が起きると、不採算

### 地域交通守る真剣な議論を

路線の問題が突然表面に出ることになる。東日本大震災による被害で、三陸地域の鉄道が破壊された。これを元の形に戻すとするとその後の鉄道運行も含めて膨大な費用がかかる。この費用をどう賄うのかが大きな問題となった。

そこで、鉄道が走っていた路線を専用道路のような形でバスを運行させるBRTという方式が採用され

た。地域では当初は鉄道がなくなることに不満を持つ人もいたが、実際にバスを運行させると本数も増え、また旧来の鉄道駅だけでなく病院・役場・学校へも連結することで、以前より便利になったという感想を持つ人も増えた。鉄道をBRTに移行することで輸送サービスは維持しながら費用を抑えていくという取り組みを検討する地域が広がることを期

待したい。もう一つの事例は、福島県の只見線だ。素晴らしい景観の鉄道らしいが、2011年の福島・新潟の豪雨で橋が流されるなど大規模な被害が出た。鉄道を復旧させるためには、大規模な費用が必要となる。大規模な費用をかけて復旧させても、その利用者は非常に少なく、赤字を垂れ流し続けることになる。そうした費

用をすべて首都圏などの利用者に負担させることが好ましいのか。当然、そうした議論が出る。

結局、上下分離という方式が採用された。JR東日本が鉄道運行を続けるが、設備の運営費用は福島県が負担する。そのため、福島県が鉄道設備（「下」の部分）を保有し、JR東日本には「上」の部分である運行だけを委託するというものだ。鉄道を残すため、地域がそれなりの負担をするというケースだ。

不採算ではあっても、地域にとって鉄道は重要な資産だ。ただ、その運営費用がいつまでもどこから降ってくるというものでもない。どのような方法で地域の交通ネットワークを守っていくのか真剣な議論が必要だ。そしてこれはもちろん、鉄道だけでなく、道路やバスなど、すべてに当てはまることだ。

\*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。