

地域鉄道の刷新に向けて —人口減少時代のモビリティのあり方とは—



南小谷駅

第1回大糸線(糸魚川・南小谷間)沿線地域公共交通検討会議



糸魚川駅

流通経済大学経済学部 板谷和也

2026/4/28

自己紹介

- 板谷 和也(いたや・かずや)

- 流通経済大学経済学部教授
 - 博士(環境学) 技術士(建設部門)
- 2005年3月 東京大学大学院新領域創成科学研究科修了
- 2005年4月 横須賀市都市政策研究所
- 2006年4月 (財)豊田都市交通研究所
- 2008年7月 (一財)運輸調査局
- 2015年4月 流通経済大学(現職)

- 専門

- 都市工学、土木計画、交通政策

- 公職

- 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 会長
- 利根町地域公共交通協議会 会長
- 新座市地域公共交通会議 会長
- 印西市地域公共交通会議 副会長
- 白井市地域公共交通協議会 副会長
- 他

- 著書

- 地域魅力を高める「地域ブランド」戦略(2008年・共著)
- 地域モビリティの再構築(2021年・共著)
- 他

はじめに：地方鉄道の状況

- 相次ぐ路線見直しの議論
- JR北海道：黄色線区（上下分離提案）
- JR東日本：津軽線、久留里線、吾妻線
- JR西日本：北陸各線、芸備線、美祢線
- JR九州：肥薩線
- 民鉄：富山地方鉄道、弘南鉄道、近江鉄道
- 第三セクター：平成筑豊鉄道、錦川鉄道
- 他にも事例あり

いずれも利用が著しく減少



撮影：筆者



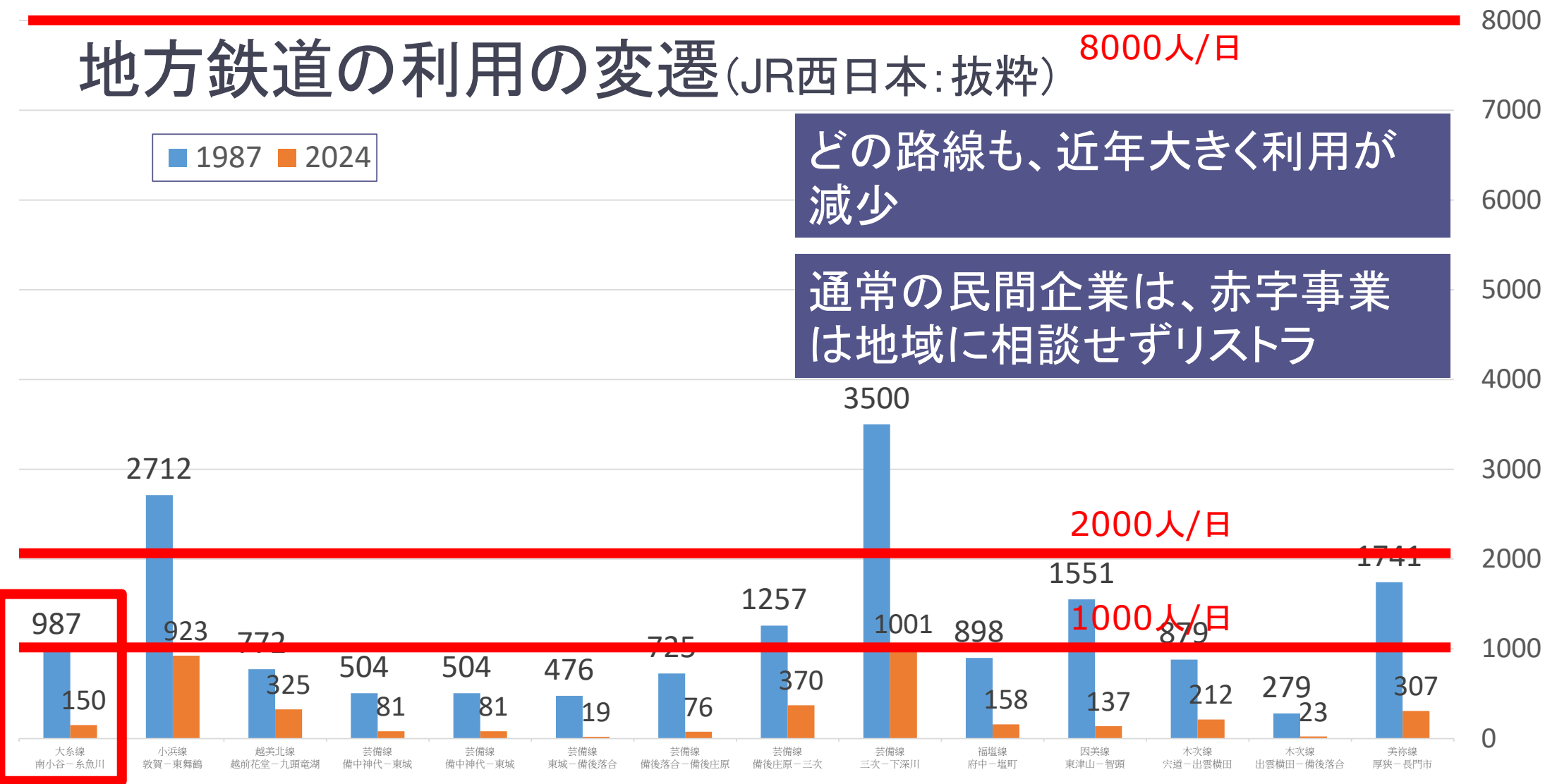
地方鉄道の利用の変遷 (JR西日本: 抜粋)

8000人/日

■ 1987 ■ 2024

どの路線も、近年大きく利用が減少

通常の民間企業は、赤字事業は地域に相談せずリストラ



2000人/日

1000人/日

鉄道利用が減るのは悪いことか

- 鉄道の利用が減少したことが原因で維持困難線区が発生
- 質問：鉄道利用が減るのは悪いことなのか？
- 解答：誰も悪くない
 - 交通状況の変化は当然のこと
 - より便利な移動手段が使えるようになったら、誰でもその移動手段を使うようになる。日本以外の各国では鉄道は採算事業ではない
 - 利用が減った交通手段は役割を終えつつあるだけ

鉄道利用減少の根本的な原因

- 人は、交通・輸送にお金を支払いたくない
- 形のあるものにはお金を出せるが、移動は形として残らないから「もったいない」
- 鉄道のきっぷ代、バス代、配送料は「なるべく払わない」
- 自動車は、必需品かつ「形がある」から支払う
- 一度買ったものは使わないと「もったいない」

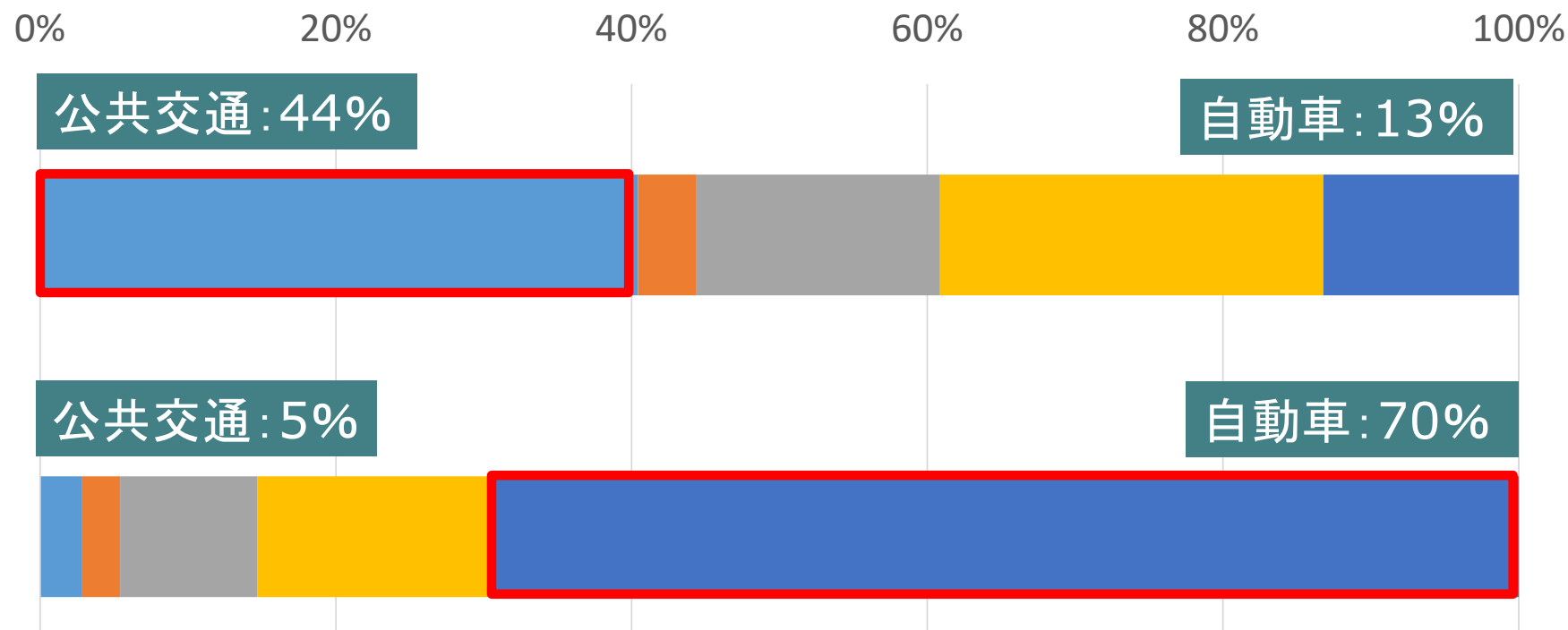
なぜ人は自動車を使うのか

- 理由：自動車の方が便利だから
 - 家を出たらすぐに着席・出発でき、目的地まで一直線
 - 速度も空調も内装も自由自在
 - きっぷを買わなくてよい
 - これらのニーズに合わせるために、多くの商業施設・病院・公共施設等が広い駐車スペースを確保して郊外に立地

- 公共交通は不便
 - 駅・バス停まで移動しないと利用できない
 - 鉄道・バスが来るまで待たなければならない
 - 座れるとは限らない
 - 目的地まで直接行けるとは限らない
 - きっぷを買わなければならない

自動車が著しく不便でない限り、人は自動車を選ぶ

交通手段分担率の実態



首都圏は世界でも特殊な、公共交通を黒字で運営できる地域
地方は利便性が高い自動車が圧倒的なシェア

公共交通に対する一般的な認識

- 「重要な政策課題と考えるが、自身は自家用車で移動しているので、ほとんど利用していない」
 - 自分には関係のないことだと考えている
- 「今は利用していないが、将来、運転できなくなったときに利用したいので、路線は維持してほしい」
 - 実際に運転できなくなったときに公共交通を使うわけではない
- いずれも他人事
 - 「自動車しか移動手段がない」とどのような状況になるかの理解が不十分

自動車に依存すると

高齢になり自動車を運転できなくなると、生活に支障が出る
未成人は運転できず、自由の利かない生活で地元を好きにならない



一面に駐車場と道路が並ぶ、日本の地方都市の光景



商店街の機能を維持できなくなり、シャッター商店街から青空駐車場商店街へ

鉄道の見直し議論で検討すべきこと

- 維持すべきは「目的地への移動手段」
 - 手段は鉄道に限らず、自動車でもバスでも航空でも船でもよい
 - 住民と訪問者の移動の手段そのものが、守るべき唯一のもの
- 鉄道運行を維持すべき条件とは
 - バス転換したら問題が生じそうな路線
 - 通勤・通学需要が一定以上存在
 - 長距離を移動する人や物が一定以上存在する路線
 - 観光地や貨物輸送などがある場合
 - 利用が増える見込みのある路線
 - 沿線の年少人口が増加中の場合など

鉄道が地方で果たす役割は、輸送密度(利用者数)や収支だけでは測れない

地方鉄道をどう刷新するか

- 現状維持は衰退の道
 - 現状のままでは絶対に利用は増えないので、鉄道のままサービス改善するか、バスに転換してサービス改善するかのいずれかを選ぶべき
- 結論の決まっている議論は無意味（廃線ありきor存続ありき）
 - 地域の鉄道の役割を正確に認識し、そのうえで将来をどうするか、関係者が自分のこととして議論すべき
 - 存廃をフラットに議論するには、存続する場合の財政支援に関わる措置が必要
- 論理と納得がなければ外部からの支援は不可能
 - 自分たちで活用する気がないのに他人を頼るべきではない
- ピンチはチャンス
 - 効率的で住民ニーズに合った交通のかたちを探る好機と捉えるべき

地方鉄道の刷新に向けた検討のために必要なこと

ターゲットの明確化

1) 利用・運営の実態の把握

- いつ、誰が、どこからどこまで、いくら払って利用しているか
- 利用目的は何か(通勤、通学、通院、買い物等、用務、観光、...)
- 収入と支出はどれくらいか

2) 利用ニーズと新たな利用者獲得可能性の把握

- 利用者のニーズがどこにあるか(所要時間の短縮、運行頻度の向上、バリアフリー対応、キャッシュレス対応、安全対策(踏切、ホーム)、...)
- 観光対策や通学・通院等の新たな利用の可能性

3) 刷新施策の概要の検討

- 施策ごとの費用と改善効果、需要および各種の影響・効果の予測

赤字の地方鉄道の運行費用を誰が負担するか

- **国負担**: 対象路線の沿線以外の住民が、その路線のために資金を負担するということ
 - 「クニ」という実態のない概念が負担するのではない
 - 自分が全く使わない交通機関の維持費を負担することに賛成するかどうか
- したがって、負担させる**論理**が必要
 - 国家幹線への負担は可能
 - 観光鉄道や地域鉄道の支援は不可
- ガソリン税の一部を鉄道への補助に用いると、自動車ユーザーが鉄道を助けるということになる(海外事例)
- **内部補助**: 混雑路線(大都市圏の路線あるいは新幹線等)の利用者が地方路線の費用を負担するということ
 - 経済学的に根拠なし
 - 過度な内部補助は採算路線のサービス改善を遅らせ、労働者の待遇を悪化させる
 - ホームドア設置やエレベータ設置の遅延、大雪などの災害への対策の遅延、速度や頻度などのサービス水準の停滞など
 - 給与カット、労働強化→職員の定着率の低下
- 内部補助の維持は不可能

赤字の地方鉄道路線を維持することができるのは、国でも都市部の住民でもなく**地方政府(都道府県・市町村)**

旧国鉄の国家幹線分類基準

• 「幹線」の基準(1)

1. 人口10万人以上の都市(主要都市)を相互に連絡
2. 営業キロ30km以上
3. 輸送密度4,000人/日以上

• 「幹線」の基準(2)

1. (1)の基準を満たす路線と主要都市を連絡
2. 営業キロ30km以上
3. 輸送密度4,000人/日以上

• 「幹線」の基準(3)

1. 貨物輸送密度4,000t/日以上

• 「幹線」の基準(4)

1. 輸送密度8,000人/日以上
- 主要都市をつなぐ30km以上の路線は、4,000人/日が幹線の基準
 - 主要都市をつながないか短距離の路線でも、8,000人/日で幹線
 - 貨物輸送量が4,000t/日以上の路線は幹線

課題: 主要都市の設定方法、貨物鉄道の扱い、8,000人/日の妥当性

鉄道を維持(復旧)した事例

・只見線(JR東日本)

・全線

- ・会津若松～小出(135.2km)
- ・輸送密度370

・被災区間

- ・会津川口～只見(27.6km)
- ・輸送密度49

・被災区間を上下分離で復旧

- ・復旧費だけでなく復旧後の運行赤字も公的負担

・近江鉄道線

・全線

- ・本線(米原～貴生川:47.7km)
- ・多賀線(高宮～多賀大社前:2.5km)
- ・八日市線(八日市～近江八幡:9.3km)
- ・輸送密度(全線)1848

・事業者による維持困難との申し入れから関係自治体と協議

- ・代替案・クロスセクター効果の把握
- ・上下分離方式で維持

公費負担による復旧・運行支援 金額が大きく、複数主体協力

バスで刷新した事例

・日田彦山線(JR九州)

- ・BRT(添田～夜明)
- ・輸送密度138
- ・鉄道(城野～添田)
- ・輸送密度1720
- ・被災区間の復旧に際し、一部専用道を用いたBRTを選択
- ・整備費はJR九州負担
- ・事業主体もJR九州(委託)

・鹿島鉄道線

- ・石岡～鉾田(27.7km)
- ・輸送密度605
- ・廃止後、路線跡を活用して一部専用道のBRT(かしてつバス)を開業
- ・整備費は地元市町村負担
- ・運行主体は関東鉄道
- ・近年は茨城空港アクセスも

整備費が鉄道よりやや安価になる傾向 事業主体は様々

注意すべき事柄

- 維持する対象は公共交通路線
 - 交通手段(鉄道、バス、タクシー等)を限定する必要はない
- 検討する対象はサービスの質
 - 移動時間、運行頻度、座席、バリアフリー、支払方法、他
 - 「これまで通り」を求めない
- 利用者の属性に合ったサービス
 - 通勤・通学、通院、買い物等と用務、観光等のニーズの差異
- 公共交通の利用しやすいまちづくり・観光地づくり
 - 結局クルマの方が移動しやすい状態なら、公共交通は改善しない

おわりに: 公共交通に対する考え方の刷新

- 地域にとって鉄道はどのような交通機関なのか
 - 自ら移動するために乗る、重要な交通手段？
 - 子どもが免許を取得するまでの間使う交通手段？
 - 自分も家族も使わないが、使っている人がいるから残すべき？
 - 地域外からの来訪者が乗ることがあるから残さないといけない？
 - 国が40年前に維持すると約束した路線だから、運行見直しの提案は約束違反？
 - 鉄道は民間事業者が営利で運営しているから、駅周辺のまちづくりは事業者の役割？
 - 交通事業者に金銭支援をするのは、特定の会社を利する行為だからやめるべき？

重要なのは、関係者が鉄道・交通問題を自分のことだと考えること
人口減少時代には、公共交通は地域・関係者の支援で維持すべき

ご清聴ありがとうございました

(連絡先)
itaya@rku.ac.jp

