

JR日高本線から～ 鉄道と観光、そして「地域力」

安全問題研究会
2018年7月14日

日高本線の現状

- 輸送密度(1日1kmあたり輸送人員) 298人 (JR北海道ワースト5位)
- 旧国鉄再建法(国鉄末期)では、4000人以下が「特定地方交通線」(廃止対象路線)に
- 営業係数(100円の売上を上げるための費用) 300以上
- 復旧にかかる経費 38億円(JR北の試算)
- 老朽化対策費 15億円(JR北の試算)

JR北海道各路線の輸送密度

平成27年度 お客様のご利用状況

平成28年6月9日
北海道旅客鉄道㈱



JR北海道のワースト路線(日高線は6位)

○ご利用が少ない線区(輸送密度500人/キロ/日未満)

※四捨五入表示のため合計等が合わない場合があります。

線名・区間	営業キロ(km)	輸送密度(人/キロ/日)		収支(百万円)			営業係数(円)
		平成26年度	《参考》 平成50年度	営業収益(a)	営業費用(b)	営業損益(a)-(b)	
留萌線 留萌～増毛	16.7	39	1,199	5	212	△ 207	4,161
札幌線 医大～新十津川	47.6	81	582	16	307	△ 291	1,909
石勝線 新夕張～夕張	16.1	117	2,318	14	172	△ 158	1,247
根室線 富良野～新得	81.7	155	6,271	60	856	△ 796	1,430
留萌線 深川～留萌	50.1	177	2,245	46	605	△ 559	1,316
宗谷線 名寄～稚内	183.2	405	1,878	487	2,649	△ 2,161	543
根室線 釧路～根室	135.4	436	1,879	247	1,089	△ 842	441
根室線 滝川～富良野	54.6	460	6,608	120	996	△ 876	827
釧路線 東釧路～網走	166.2	466	1,817	334	1,739	△ 1,405	520
合計	751.6	354	2,629	1,330	8,624	△ 7,294	648

《別掲》

日高線 苫小牧～様似	146.5	298	2,164	143	1,462	△ 1,319	1,022
------------	-------	-----	-------	-----	-------	---------	-------

・日高線については、平成27年1月の高波による線路被害のため、1～3月の列車の運転を中止しています。また、一部区間のバス代行に伴う経費などを含んでいるほか、列車回送経費を含んでいます。

鉄道事業計	2,499.8	4,791	—	75,664	117,131	△41,467	154
-------	---------	-------	---	--------	---------	---------	-----

(注) 1. 輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます。(線区輸送人キロ+営業キロ÷日数)
2. 営業費用には、本社計画部門などの管理費を含んでおりません(鉄道事業計を除く)。
3. 営業係数とは、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数をいいます。

廃線危機はJR北海道の「ダメ経営」が原因

JR北海道路線	輸送密度 (1975年度)	第三セクター 移行路線	輸送密度 (1977年度)	現状
日高本線(全線)	2,164	旧矢島線(現・由利高原 鉄道(秋田、羽後本荘 ～矢島))	1,876	存続
石勝線夕張支線(新夕張 ～夕張)	2,318	旧越美南線(現・長良川 鉄道(岐阜、美濃太田 ～北濃))	1,392	存続
札沼線(北海道医療大学 ～新十津川)	582	旧甘木線(現・甘木鉄道 (福岡、基山～甘木))	653	存続

- JR北海道が「自社単独で維持困難、支援も求めず」とした5線区から3線区を抽出。国鉄再建法により第三セクターに移行した鉄道の中から輸送密度に近いものを選んで比較(由利高原鉄道は北海道並みの豪雪地帯)。
- 輸送密度が5線区と同じか、それ未満の路線が現在も存続。
- 廃線論議に入る前に「第三セクター鉄道にできることがなぜJR北海道にできないのか」の検証が必要。

日高本線は「もうダメ」なのか？ 輸送密度は「破たんした尺度」

- 輸送密度とは「1日1km当たり乗車人員／貨物輸送量」のこと
- 乗客10人が10kmの区間を乗車したら
 $10人 \times 10km = 100人キロ$
- 50tの貨物を1,000kmの区間で輸送したら
 $50t \times 1,000km = 50,000トンキロ$
- 「乗客／荷主が鉄道会社にいくら支払ったか」は輸送密度では測れない

「輸送密度が低いから 維持できない」は本当か？

東京～ 新横浜 (28.8km)	乗客1人で 新幹線グ リーン車乗 車	乗客5人で普 通列車乗車
運賃	500円	500円
特急料金	860円	0円
グリーン料金 (～100km)	1,280円	0円
合計	2,640円	500円 (5人2,500円)
輸送密度	28.8人キロ (28.8 × 1)	144.0人キロ (28.8 × 5)

- 東京～新横浜間(28.8km)で比較
- 新幹線グリーン車に1人で乗る場合と普通列車に5人で乗る場合では、輸送密度では普通列車の方が大きいですが、売上げは新幹線に1人で乗る方が多い
- 客単価を上げれば輸送密度が低くても鉄道は維持できる(3セク鉄道はこの手法で維持)

日本全国で鉄道の乗り歩きを していて思うこと

- とにかく駅前が寂れ、県庁所在地以外の都市では、駅員が配置されているような主要駅の駅前ですら食堂もないことが多い。
- 食堂探しに疲れ、弁当を買ってホテルで食べるが増えた。
- 食事のできる場所があっても、中央の大手資本系列のチェーン店ばかり。これではせっかく地方の旅先で食事しても、そのカネは中央に吸い上げられ、地元に落ちない。

地方鉄道再生のためには

- 地元にかねが落ち、地元でお金が循環する仕組みを作る必要がある。
- 役場も学校も病院もすべて鉄道から離れた道路沿いにある。「駅に降りてもどこにも行けない問題」を解決しない限り、鉄道は地元住民の「選択肢」にすらなれない。
- 若者が鉄道に乗らないのは乗る文化がないから。20～30年後を見据え、今から子どもたちを「未来のお客さん」に位置づける。

まちづくりの中に鉄道を位置づける ひたちなか海浜鉄道(茨城県)の事例



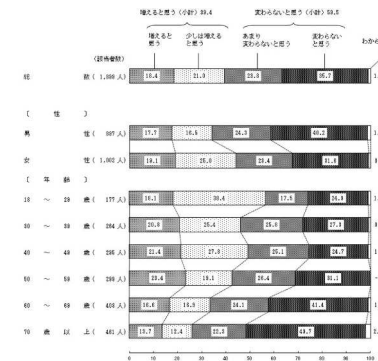
- 旧茨城交通を転換
- 写真は、ひたちなか海浜鉄道沿線の学校移転予定地
- 少子化で生徒数減少→小中学校を統合、沿線に移転、新駅設置
- 「学校を移転させ、近くに新駅を設けるのは非常に珍しい」(地元記者)
- 鉄道復権には行政の協力が不可欠

いつでも乗れる鉄道に すれば乗客は増える

- 内閣府「公共交通に関する世論調査」(2017年2月公表)
- 鉄道やバスがもっと利用しやすければ、出かける回数が「増える」「少しは増える」の合計……39.4%
- 男性34.2%、女性44.1%が(少しは)増えると回答
- 「公共交通機関にはまだ高い潜在力がある」(国土交通省)
- 外に出たい人が出られない……消費の減少、生活習慣病増加など「見えない社会的コスト」が増える
- 若者の貧困化、高齢者の免許返納……こんな時に鉄道を縮小すれば地域住民の「移動権剥奪」につながる

「高齢者＝交通弱者」は本当か？

- 「増える」「少しは増える」の合計は……
- 18～29歳 56.4%
- 30～39歳 46.2%
- 40～49歳 49.2%
- 70歳以上 26.1%
- 「交通弱者＝子ども」との結果(49歳以下は小さな子どもを持つ世代)



日高線復旧のために

- 鉄道の価値を再確認、そのためのまちづくり。
- 車窓から馬が見える区間は、室蘭本線の一部区間を除けば日高本線だけ。鉄道ファン、道外の観光関係者から高く評価。他の地域、路線との差別化が可能。
- 鉄道廃止でインバウンド(外国人観光客)が「日高への行き方がわからない」では話にならない。
- JRには頼れない。復旧費は国に負担を求めべき。赤字は沿線の責任ではない。

日高線の車窓から(石橋祐之さん撮影)



オール日胆で観光振興を (以下、思いつきの提案)



- 様似町の「世界ジオパーク」認定は追い風。
- 登別温泉、日高の乗馬・牧場見学、二十間道路桜並木、様似のジオパーク。日胆には見どころ満載(写真はしすない桜祭り)。

映画「おだやかな革命」 (渡辺智史監督、2018.2公開)



自然エネルギーによる地域再生。これからの時代の「豊かさ」を巡る物語。

再生エネルギーで地域自立を 目指す3地域が登場

- 石徹白(いとしろ)→「再生エネルギーで地域興し」に共感する若者、子育て世帯の移住が増加。
- 石徹白に移住、小水力発電に取り組む平野彰秀さん「自然災害などの危機に直面しても、食料とエネルギーと人とのつながりがあれば乗り越えられる。石徹白の人たちには、頭で考えるだけでなく、身体を動かしながら育んでいける『総合的な生きる力』がある」。

「おだやかな革命」に登場① 岐阜県郡上市白鳥町石徹白集落



「おだやかな革命」に登場② 秋田県にかほ市



「おだやかな革命」に登場③ 岡山県英田郡西粟倉(にしあわくら)村



地域自立の先進例(3か所)の 全てに鉄道登場～単なる偶然か？

岐阜県郡上市石徹白	長良川鉄道(旧国鉄越美南線)
秋田県にかほ市	JR羽越本線
岡山県英田郡西粟倉村	智頭急行(旧国鉄時代の工事凍結解除線)

- 渡辺監督は、鉄道のある地区を意図的に選んだわけではない(結果的にそうなっただけ)が、偶然とは思えない
- 国から支援がない中で、歯を食いしばって地域で鉄道を維持してきた地域が、結果として「地域力」を蓄え、自立の先進例になりつつある
- 工事凍結解除線＝国鉄再建法施行(1981年)により建設計画が凍結となった後、国鉄以外が引き受けを表明して工事凍結が解除となり開通したローカル新線(国鉄再建法14条)

今は苦しくとも

- 地域で知恵と力を出し合い、汗をかくことが「地域力」を蓄え自立することにつながる
- 鉄道は「維持費のかかる交通機関」(国交省鉄道局)→だからこそ、「あえて」地域で引き受け、自立するという選択も
- 鉄道を維持すれば「地域力」が養われ、20～30年後に明るい未来が待つ
- 基地、原発で補助金漬けの自治体、地域に未来はない(反面教師の例)

ご清聴ありがとうございました。

安全問題研究会ホームページ
<http://www.geocities.jp/aichi200410/>