

■論文題目	鉄道政策の歴史の変遷と地方交通ーローカル線はなぜ苦境にあるのかー		
■氏名(学籍番号)	大沼 侑輝(0412020015)		
■指導教員	高嶋 裕一	■所属コース	経済・経営コース
■キーワード	公共交通	政策	

## 1.はじめに

公共交通は1872年(明治5年)に新橋から横浜間の鉄道開通以来、人・物資の輸送手段の主力であり続けてきた。しかし、近年は自動車の普及や高速道路の開通などのモータリゼーションによりその危機が叫ばれ、様々な、政策的処置がなされるも空しく退潮を余儀なくされている。近年は少子化、さらに2020年の新型コロナウイルスによる移動自粛から利用者は大幅に減少し、公共交通事業の持続可能性に大きな影響を与えている。

本稿は2000年以降の公共交通政策の歴史の変遷をたどり、これからの鉄道政策がどうあるべきか、また苦境にあるローカル線の沿線自治体を分析していくことを目的とする。

## 2.公共交通の現状

公共交通の現状について年度別鉄道旅客数量と年度別交通手段分担率を確認する。

年度別旅客数量(図1)は2017年に約250億人であったが、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり、約176億人となっている。推移は2020年を除き、横ばいの若干上昇傾向であった。また、民間事業者とJR旅客会社を比較していくと、民間鉄道の占める割合が高く、2020年は民間鉄道が約110億人でJR旅客会社は約67億人となっている。

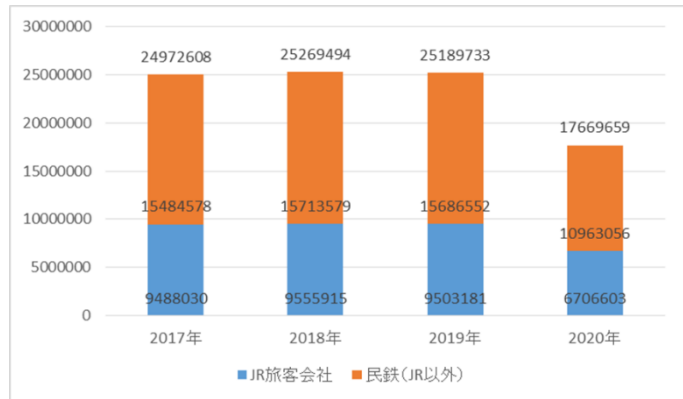


図1 年度別旅客数量の推移 (単位: 千人)

交通手段分担率については、平日(図2)は自動車の割合が45%以上を占め、休日(図3)も

60%以上が自動車を利用している。しかし、鉄道は平日(図2)が約15%で、休日(図3)は約8%となっており、通勤・通学の利用が少なくなるため休日は鉄道利用者の利用割合が減少した。交通手段として用いられる割合は自動車が多くを占め、鉄道利用者は低迷している。

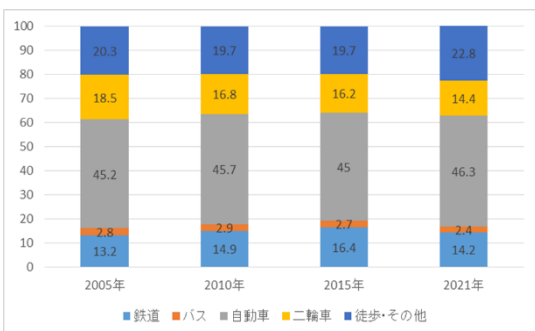


図2 平日の年度別交通手段分担率

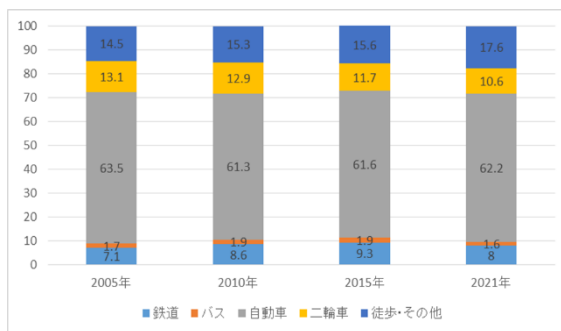


図2 休日の年度別交通手段分担率

## 3.鉄道政策の歴史の変遷

近年の鉄道政策で重要な政策として、2000年の「鉄道事業法改正」と2007年の「地域公共交通活性化・再生法」の2つを挙げる。「鉄道事業法改正」について加藤(2011)は、『需給調整機能を廃止し、事業への参入・退出を簡易化させ、鉄道を国の管理とすることを辞する考えのもと自治体が主体的に交通事業に取り

組む「サバイバル戦略」を意図したもの』と述べた。この政策においては、退出が届出制となったことから自治体・住民が対応するすべを持たないという課題が存在し、私は 2007 年の「地域公共交通活性化・再生法」における事業者・自治体・住民の話し合いの場である「協議会の設置」と 2014 年、2017 年の改正をもって「地域交通網計画の法定計画化」「地域交通計画作成の努力義務化」のもと、自治体が交通事業を牽引していくという意識の改善を行う補完がなされたと推察する。

2023 年には「改正 地域公共交通活性化・再生法」がなされ、今まで協議会の設置が廃線へつながると考える自治体の消極性を改善するため、「廃線ありき・存続ありき」という考えを持たない、「国も関与」する新たな協議会の設置が可能となった。このように、2000 年以降の鉄道政策は当初の政策意図の弥縫策に終始しており、全般として意思決定主体の不在に悩まされている。

#### 4.新制度の適応要件を満たす自治体の分析

一般的には地域の足として交通形態を変化させ、公共交通を維持していくのか、観光の側面から鉄道を残し、新たな観光資源の発掘、有効活用について模索していくのかの判断が協議会内の話し合いで重要なトピックとなる。本稿は JR 各社の路線別利用者資料をもとに輸送密度が 4000 人未満の路線を視覚化した。その中で新協議会の設置が予定されている芸備線、芸備線内でも輸送密度が少ない庄原市内の東城～備後落合区間について取り上げる。

沿線自治体である庄原市では令和 2 年の人口が約 3.3 万人、うち年少人口が 3 千人、生産年齢人口が 1.5 万人、老年人口は 1.4 万人となっており、年々減少傾向にある。定住人口の観点から通勤・通学の定期利用者が多いとは言えない。また、市勢要覧の市内の主な観光資源マップを参考とすると、路線近くの施設が「すずらんの湯」「リフレッシュハウス東城」など路線距離と比較して、観光資源が少なく、交流人口の観点からも需要増加は見込めない。

#### 5.おわりに

本稿は鉄道政策の歴史的変遷とその意図を検討した。確かに、地域公共交通活性化・再生法によって鉄道事業法改正をはじめとした政策の不備の補完がなされたように見える。しかし、今回の改正を踏まえて国が関与した新たな協議会が設置されようとも、自治体の主体性が回復されない限り、庄原市の事例に見るように協議会の設置を以てしても、政策の目的である「廃線ありき」という考えを持たないということは看板倒れに終わる可能性がある。

今後の課題として、庄原市内で交通モードを変更すると仮定した場合、どの交通形態が適しているか、また、沿線自治体が重複する路線の地域特性の分析が行えていないため、今後の課題とさせていただくものとする。

#### 6.主要参考文献

1) 加藤博和 『日本における地域公共交通確保維持改善制度の変遷と今後の活用策に関する考察』「第 44 回土木学会土木計画学研究発表会 講演論文」2011 年 11 月 <[http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201111\\_no44/pdf/136.pdf](http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201111_no44/pdf/136.pdf)>

2) 国土交通省 (2020) 『鉄道輸送統計調査』 <[https://www.e-stat.go.jp/stat\\_search/files?page=1&layout=detail&atelist&toukei=00600350&tstat=000001011026&cycle=8&year=20201&month=0&result\\_back=1&tclass\\_val=0](https://www.e-stat.go.jp/stat_search/files?page=1&layout=detail&atelist&toukei=00600350&tstat=000001011026&cycle=8&year=20201&month=0&result_back=1&tclass_val=0)>アクセス日：2024 年 1 月 10 日

3) 国土交通省『令和 3 年度 全国都市交通特性調査』 <<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001573783.pdf>>アクセス日：2024 年 1 月 10 日