

# JR九州減便 どう考える

JR九州がダイヤ改定で大幅な減便を打ち出し、九州各地の自治体から悲鳴が上がる。経営効率化という民間企業としての経営判断と、地域の足の確保という公共性をどう考えるべきか。

## 自治体は人呼ぶ努力を

熊本大工学部教授

溝上 章志さん (62)



熊本市出身。1998年から熊本大工学部教授。専門は交通計画。熊本市のバスネットワークを中心に地域公共交通計画を研究。熊本市都市計画審議会会長を務め、熊本県荒尾市などの地域公共交通活性化協議会にも参加。

JR九州は、国鉄の分割民営化後に民間企業になりました。収益が上がるところに投資し、収益が上がらないところは合理化する、というのは当然だと思います。

都市圏のサービスを上げて通勤客や買い物客を主要な駅に運ぶということ、観光のような時間とお金を使ったゆとりのある旅での利用というのが、これからのJRの役割

であり、戦略です。

運行本数の適正化も方策の一つで、車両や人材などの資源を需要増が見込める都市圏内の通勤輸送や都市間高速輸送に投入し、そうでない区間では縮小・撤退するのは、民間企業として当然でしょう。

その反面、線路などのインフラは、かつて、JRが国鉄だった時に国民が税金を投入して作ったということは常に意識してほしいものです。

また、現在でも、連続立体交差事業などの都市計画事業では、自治体や国がお金を出しています。民間企業として効率を追求しつつも、公共輸

送機関としての役割と責任は果たさなければいけません。

JRには路線の廃止だけは絶対にしてほしくありません。廃線になると通常、代替バスが運行されますが、持続した例は日本ではほとんどありません。定時運行や安全への信頼性、快適性、高速で一度に多くの人を運べるということ、鉄道だからこその役割があり、バスでは鉄道に勝るのは難しい。

廃止にはならなくても運行頻度が大幅に減らされれば、利用者が離れる可能性が出てきます。一定の頻度を保ちつつ、ある程度の需要を確保するような努力が必要です。努力といっても、少子高齢化が進む中で、地元住民が乗る回数を増やすということには限界があります。

では、どのように増やすか。域外の人に来てもらい、地元住民が域外に出て行くしありません。JRが展開する駅ビルも含め、まちそのものの魅力を上げ、そこに行きたいという交流人口を増やす努力が自治体には必要です。

これからさらに人口減少が進んだときに、鉄道会社の努力だけでは地方鉄道路線を維持できない局面になってくるでしょう。線路などのインフラ部分を自治体が保有し、民間会社に運行してもらおうという上下分離方式がいくつかの地方鉄道で採用されています。海外では、公共交通の運営費の赤字を国や自治体が一定の割合、補うなどの支援をしています。公的な支援も含めた議論が必要になってくると思います。(小原智恵)