

地域鉄道の位置づけを踏まえた 活性化策の検討

株式会社 大和総研 鈴木文彦

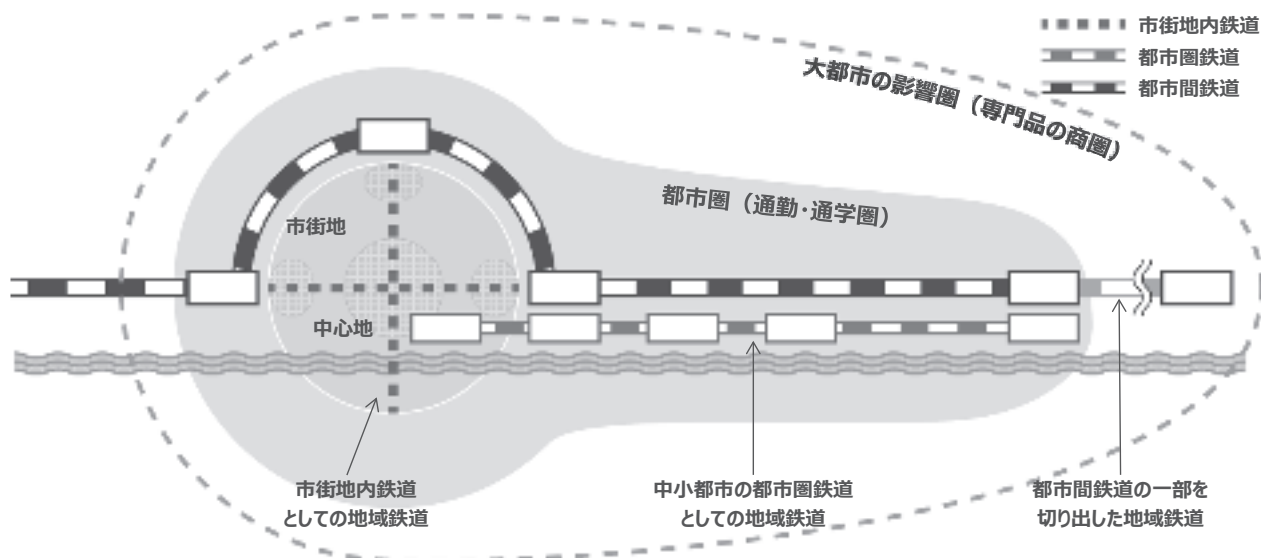
一義に定義できない地域鉄道

国土交通省によれば2016年4月1日現在で96社の地域鉄道事業者がある。運行主体別に見ると中小民鉄が49社、第三セクター鉄道が47社となっている。定義上、地域鉄道とは新幹線、在来幹線、都市鉄道以外の鉄軌道路線を言うが、必ずしも地方都市を地盤とするものではなく、都心と郊外を結ぶ通勤通学路線だけでもない。神戸電鉄のように大都市圏を地盤とするもの、広島電鉄のような路面電車も含まれている。そして地域鉄道の約半分は、阿武隈急行のような旧国鉄ローカル線の経営を引き継いだ路線、青い森鉄道のように整備新幹線の開業によってJR各社から分離された並行

在来線である。多くは沿線自治体が出資する第三セクターによって経営されている。このように地域鉄道と言っても由来や性質が様々であり、一義に定義するのは難しい。

地域鉄道の活性化についても同様である。人口減少、車社会化などを背景とした輸送人員の低落傾向の中、沿線の観光振興やイベント列車など域外客を増やす方策が全国各地で検討されている。もっとも、それがどこでも成功するとは言い難い。観光資源の競争力はもちろん、地域における鉄道の機能にも拠ると思われる。こうした取組みは多くのケースで沿線自治体の公的負担が伴う。輸送人員の増加にどれほどのインパクトが期待できるのかを踏まえ、慎重な検討が求められよう。

図1 中心地との関係を踏まえた鉄道の3類型



出所) 大和総研作成

鉄道の3類型と地域鉄道の位置づけ

図1は、都市の中心地との関係に着眼し、地域鉄道を機能別に分類したものである。鉄道より前の時代、河川や街道に沿って市街地が発生。鉄道は、当時の市街地を迂回するように敷設された。今でこそ駅前と中心市街地が同一視され活性化の対象となっているが、開業当初は郊外だったことは興味深い。当時の鉄道の機能は都市間の移動だった。続いて鉄道駅と中心地を結ぶ市街地内鉄道ができた。その後、郊外住宅地の広がりとともに、中心地と郊外を結ぶ鉄道が延び、沿線の通勤・通学路線として発展した。都市の大小に限らず全国的に同じような経緯が見られる。

つまり、大都市と小都市で相似形を成す鉄道の3つの類型が見出せる。第一に、市街地内の移動を主とする「市街地内鉄道」。第二に、中心地と郊外を結び、沿線の通勤・通学の足となる「都市圏鉄道」。都市圏鉄道とは、沿線に通勤・通学圏つまり都市圏を形成する点に着目した呼び方である。

第三に、都市圏の核となる都市と別の都市を結ぶ「都市間鉄道」である。都市間鉄道の役割は伝統的に旧国鉄が担っていた。今は高速バスや航空機と競合する。都市間鉄道の路線は網の目状に展開しているものの、中心地との関係でいうと、都市間鉄道は大都市の中心地と、その影響下にある中小都市を結ぶものと言える。

マーケティングの概念で言えば、商品は購入頻

図2 地域鉄道のポジショニング図



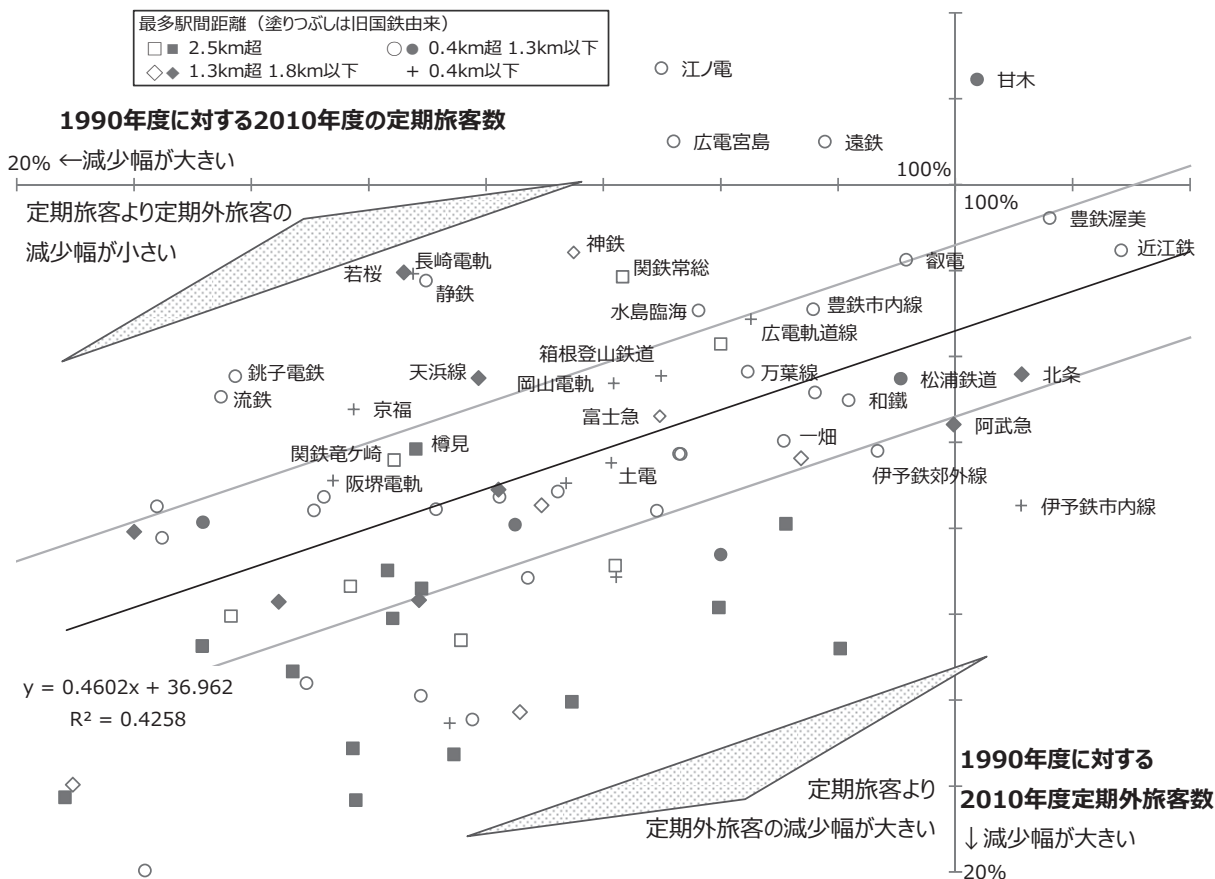
度によって毎日購入する最寄り品、毎週購入する買回り品、年に数回買う専門品の3つに分類できる。この枠組みを鉄道にあてはめてみれば、中心地を起点に鉄道も3層構造に分類できる。商圏で言えば最寄り品に相当する市街地内鉄道。その外延にあり通勤通学圏を形成する都市圏鉄道は買回り品の商圏に相当する。そのさらに外側に、専門品商圏に延びる都市間鉄道がある。実際は、これら3層のいずれかを主力としながら、隣接領域にまたがって鉄道機能を果たしている。たとえば大手私鉄は都市圏鉄道だが、市街地内鉄道である地下鉄に乗り入れている。そして大都市傘下の複数の拠点都市を結ぶ役割も担っている。

地域鉄道は規模で分類した概念であり、大都市の市街地内鉄道、中小都市の都市圏鉄道が含まれている。注意すべきは旧国鉄路線を由来とする、

第三セクター鉄道に多いタイプである。これらは都市間鉄道のひとつの「部分」であり、名目上の終点とは別に、都市間鉄道の全体系が想定する潜在的な終点がある。それは大都市の中心地である。

図2は、輸送人員のうち通勤・通学定期旅客以外の比率を縦軸、通勤・通学定期旅客のうち通学定期の割合が高いものを右に、通勤定期の割合が高いものを左に配置したポジショニング図である。三角形のそれぞれの頂点は通勤定期旅客、通学定期旅客、定期外旅客の鉄道ユーザーの3つの属性を表している。地域鉄道がこれら3極のどれに近いことによって地域鉄道の機能を把握しようとしたものである。大都市の市街地内鉄道は三角形の左上に分布する。通勤定期旅客より定期外旅客が多い。左下つまり通勤定期旅客が主要ユーザーであるところには大都市の都市圏鉄道が多い。そ

図3 1990年度と比べた2010年度の定期旅客と定期外旅客の水準



れに対して中小都市の都市圏鉄道、あるいは駅間距離が長く旧国鉄に由来する都市間鉄道は三角形の右半分に多く分布する。主な定期旅客は通学を目的とするものである。三角形の底辺に近づくほど、学生をはじめ車による移動が困難な住民のための生活路線の意味合いが強くなる。

域内需要を主とする地域鉄道に適應する活性化策

図3は、1990年度に対する2010年度の輸送人員の水準を見たものである。左に位置するほど定期旅客の、下に位置するほど定期外旅客の減少幅が大きい。図からは、定期旅客と定期外旅客の減少ペースが似通っているケースが多いことがわかる。定期旅客と定期外旅客の減少ペースには緩やかな相関が見られ、近似線の上下10ポイントの間に本図の対象88路線のうち40路線がある。

ここで、多くの地域鉄道において、定期外旅客と定期旅客はともに沿線住民と考えるとつじつまが合う。定期外旅客とはいえ、観光客など外来ユーザーは多くなく、通院、中心地への買物、定期券を使わず通勤するパート労働者の割合が高いのではない。そう考えると、地域鉄道の輸送人員は主に沿線人口、次いで自動車の世帯普及率、中心地の吸引力で決まることになる。この20年で言えば、観光振興やイベント列車など域外客をターゲットにした活性化策が輸送人員の減少に寄与したケースは多くなかったと考えられる。

定期旅客の減少ペースの割に定期外旅客の減少ペースが緩やかな地域鉄道とはどういうものか。まず江ノ島電鉄、長崎電気鉄道のような都市の市街地内鉄道がある。広島電鉄宮島線、遠州鉄道、静岡鉄道、神戸電鉄など大都市の都市圏鉄道も分布している。大都市の中心地に接続する路線も散見される。総じて中心地の吸引力が高い。若桜鉄道のように、大都市以外の地域鉄道で定期外旅客

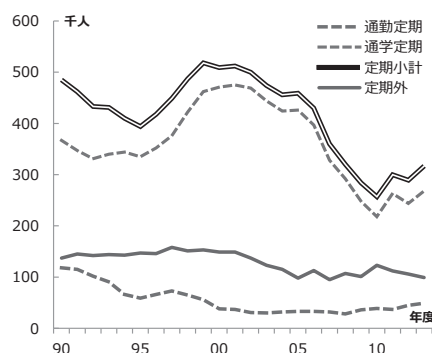
の水準を比較的維持しているケースは例外的である(図4)。

他方、中小都市の都市圏鉄道、地方の都市

間鉄道、旧国鉄由来の路線は輸送人員の減少幅が大きい。とくに定期外旅客の減少ペースが激しいケースが多い。都市間鉄道の機能が弱まっていることが窺える。都市圏鉄道においては、車社会化で中心地の求心力が低下したこともある。おしなべて沿線人口の減少が影響している。地方型の地域鉄道の経営環境は厳しい。

市街地内鉄道、都市圏鉄道から都市間鉄道まで、多くの地域鉄道は沿線住民を顧客とする域内市場産業である。そうした認識の下、いかに輸送人員の減少に歯止めをかけるべきか。観光資源に際立った競争力があるケースは例外として、輸送人員の増加の観点でいえば、域内客つまり通勤・通学客を増やす方が第一選択肢と考えられる。通勤、通学時間帯に合わせたダイヤ編成、定期の割引率の向上、学校や職場へのセールスなど地道な努力が必要だ。旧国鉄に由来する都市間鉄道の場合、駅間距離を通勤・通学輸送に合わせ短くすることも一考。とくに新幹線や高速バスなど都市間輸送の機能で競合するケースにおいては、機能の重複を避ける意味で、都市圏鉄道への戦略転換が有力な選択肢である。通勤通学に狙いを定め、さらに通院や買物で中心地に向かう定期外旅客を増やす策が主。観光振興やイベント列車は休日の閑散期の稼働を上げる策として、費用対効果を慎重に評価したうえで取り組むのがよいだろう。

図4 若桜鉄道の輸送人員の推移



出所) 鉄道統計年報から大和総研作成