R4.7.29(金)

昭和32年7月14日第三種郵便物認可　千葉日報（日刊）　2022年（令和

県内4路線5区間赤字

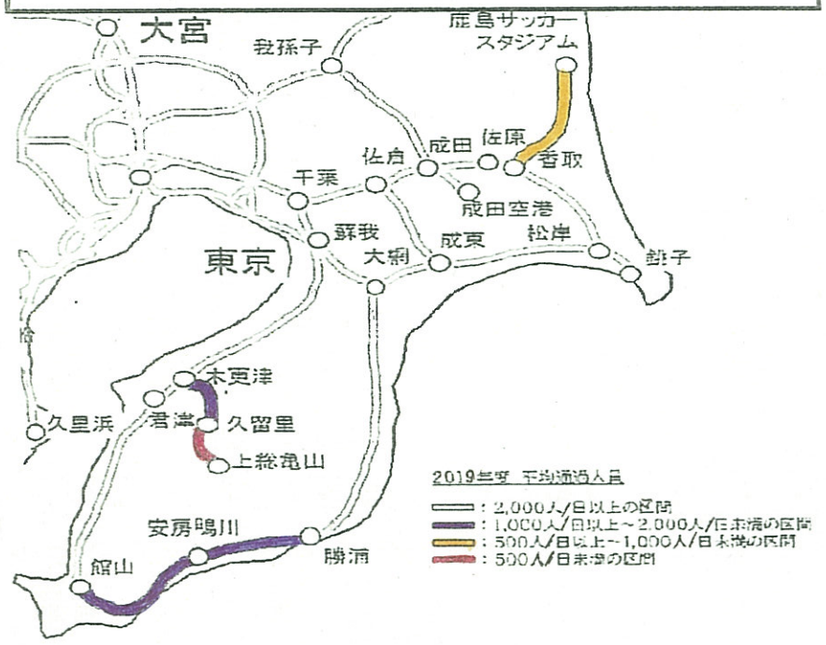
存廃巡り議論加速へ

JR東 地方収支初公表

JR東日本は28日、利用者が少ない地方路線の収支を初めて公表した。対象は1日当たりの平均乗客数が2千人未満の35路線66区間で、収入から費用を差し引いた収支は2019年度、20年度とも全て赤字だった。県内関連は内房線館山―安房鴨川間、外房線勝浦―安房鴨川間など4路線5区間。1年間の収入が最も少なかったのは20年度の久留里線久留里―上総亀山間で100万円だった。JR西日本なども地方路線の収支を公表済み。JR東も公表したことで、路線の存廃を巡る鉄道会社と沿線自治体の議論が全国的に加速しそうだ。

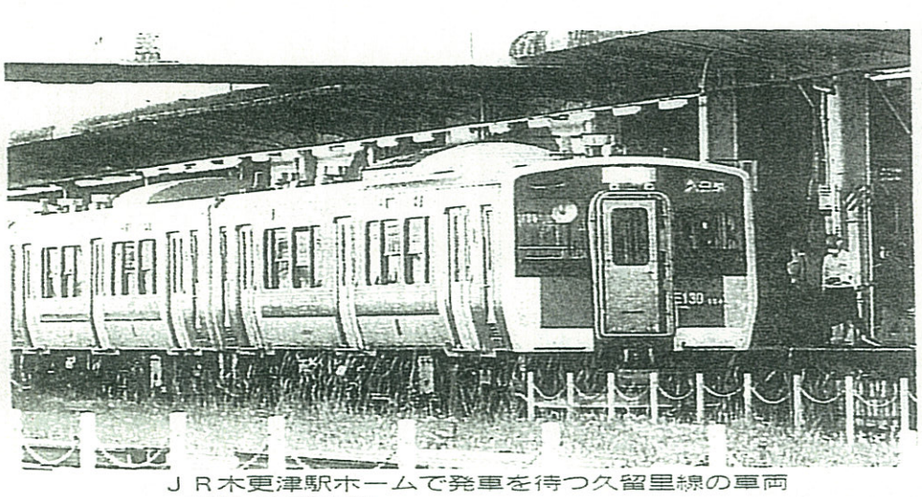
（関連記事16、17面）

線区別の利用状況（19年度実績）



内・外房線　館山―安房鴨川―勝浦間

久留里線　100万円区間も



JR木更津駅ホームで発車を待つ久留里線の車両＝28日、木更津市

JR東によると、県内路線で20年度の1日当たりの平均乗客数が2千人未満だったのは、内房線館山―安房鴨川（1245人）、外房線勝浦―安房鴨川（1017人）、久留里線木更津―久留里（1023人）と同線久留里―上総亀山（62人）、鹿島線香取―鹿島サッカースタジアム（952人）。いずれも19年度、20年度ともに収支は赤字。このうち、赤字額が最も多かったのは、20年度の内房線館山―安房鴨川で14億3500万円。

1年間の収入では、20年度の久留里線久留里―上総亀山が100万円。JR東管内で最も少なかった。

これらはいずれも1987年度と比べ1日当たりの乗客数が減少。県内で最も減ったのは久留里線久留里―上総亀山で93%減。外房線勝浦―安房鴨川は80%減った。

久留里線活性化協議会会長を務める石井宏子・君津市長は「市民生活に欠かすことのできない路線であり、市内外からの観光にも利用されるなど沿線地域活性化の役割を担っている」とした上で「引き続き利用者の増加や地域の活性化につながる取り組みを推進していく」とコメントした。

一方、JR東の高岡秀執行役員は、66区間について「鉄道は大量輸送が大前提で、その特性が発揮できていない」との認識を示した。

今回の公表により、路線の存廃を巡る鉄道会社と沿線自治体の議論が全国的に加速しそうだが、路線の維持を求める自治体は多く、議論は難航が予想される。

廃線への布石に

佐倉市の鉄道史研究家・白土貞夫さんの話　赤字路線の収支公表は、沿線住民らに厳しい経営状況を認識させ、廃線はやむを得ないと納得してもらうため。路線の敷設当時と異なり自家用車や高速バスなども普及する中では廃線は避けられず、何年後かには具体化すると考えている。一方、廃線にあたっては利用者との合意形成が不可欠で、路線バス整備など代替手段の提示も合わせて求められてくる。