

JR東日本が公表した 主な地方路線・区間の経営状況

路線	区間	収支率 (%)	営業損益 (億円)
津軽線	青森—中小国	4.3	▲21
八戸線	鮫—久慈	5.9	▲14
石巻線	小牛田—女川	11.9	▲13
気仙沼線	前谷地—柳津	4.1	▲2
男鹿線	追分—男鹿	11.3	▲10
陸羽西線	新庄—余目	8.9	▲6
米坂線	今泉—小国	3.8	▲8
上越線	水上—越後湯沢	7.4	▲15
弥彦線	弥彦—吉田	6.0	▲1
大糸線	白馬—南小谷	2.6	▲3
外房線	勝浦—安房鴨川	12.4	▲12

※2019年度の平均、収支率は収入÷費用、▲は赤字

厳しに収支 警戒戒強

JR東日本が地方路線ごとの厳しい収支を初公表した。人口減や新型コロナウイルス禍で鉄道利用が低迷する中、国が設置を決めた沿線自治体との協議の場でバス転換などの検討促進に期待する。ただ廃線への布石と警戒する声は強く、地域の重要インフラの支援で合意形成できるかどうか問われる。

「赤字だから(直ちに)やめた」とのことではない

が、運営の仕方や、場合によっては一部地元での運営の負担を相談したい。JR東日本の高岡崇執行役員は28日の記者会見で、自治体側に向けた本対策の協議を呼びかけ、会を地域ごとに設け、3年以上

激変

内には結論を出す方針を25日に示した。来年度から議論に入るようになる。廃線を警戒する自治体との協議はこれまで進んでおらず、JR東の幹部は「線路の維持管理は高額で経営を圧迫している。早く議論に入り、

バス高速輸送システム(BRT)などに切り替えない」と打ち明ける。JR各社の中でも、大郡国鉄分割民営化で発足した

線の色字を埋め合わせてきた。しかしコロナ禍で落ち込んだ。バス乗客数はテレワークの普及などで元に戻らず、人口減も加速し環境は激変。野村総合研究所の試算では、現在の鉄道網を2040年度まで維持した場合の鉄道収益はJR東が19年度比で17%減少。」

「必要な観光資源」

君津の商議所

R西は19%減、JR九州も14%減となる。せいたく

地方路線を取り巻く状況は深刻。JR東側からは「鉄道事業はせいたくな乗り物で、大量輸送できない区間では運営的に負荷が高い」(高岡執行役員)との声も出ている。一方で、1年間の収入が最も少ないと発表された久留里線久留里—上総亀山間が走る君津市の斉藤敦。商工会議所専務理事は「数少ないダイヤール車両で鉄道愛好家に人気がある。観光資源としてもぜひうしても必要だ」と訴える。

津軽線の対象区間が走る青森県外ヶ浜町の山崎結子町長も「議論は仕方ないが鉄道の存在は前提だ」とあくまで鉄道での存続を求め、歩み寄りは容易ではない。関西大の宇都宮浄人教授(交通経済学)は、官民が路線単体の収支にとどまらず、「一緒に地域づくりを考えることが重要だ」と強調。自治体がレールや駅舎を保有。管理し、鉄道会社がサービスを担う「上下分離方式」が「鉄道を地域発展のツールとして生かす有力な解決策だ」との見方を示した。