

4 1 中小私鉄は今何を求められ、将来どうあるべきか 中小私鉄の役割

ここまで、全国の様々な事業者を取り巻く状況について触れてきた。

一般に、地方は車社会であることが多い。どのような地方都市を想定するかによっても状況は変わるが、総じて「車の方が便利な都市」であることは明白であろう。本数も決して多くないうえ駅までの移動を伴う鉄道利用は、移動の自由度を下げる選択になってしまう。その中でも鉄道利用を選択する理由は、「何らかの理由で車が使えないから」に他ならない。例えば、免許を取ることができない学生や、運転に不安を抱える高齢者などが「車が使えない人」に該当するだろう。特に、超高齢化社会を迎えた日本において、今後車の運転ができない高齢者の数は増え続けることが確実だ。

彼らにとって、鉄道はほとんど唯一と言っていい移動手段となっているし、だからこそ地方私鉄は「なくてはならない」存在であると言える。

以上のことから、地域住民にとっての中小私鉄の役割として「車が使えない人にとって唯一の移動手段」を挙げたい。

あわせて、観光資源としての役割についても述べたい。観光客の視点から見ると、中小私鉄には観光地までの交通手段としての側面がある一方で、それ自身が観光地の一つになる、つまり中小私鉄乗車が観光の一つの目的になるという側面もある。

中小私鉄について考えるにあたっては、旅情を提供する「アトラクション」という役割も無視できないものであろう。

(1年 神井)

4 2 中小私鉄は今何を求められ、将来どうあるべきか 地域の足であり続けるための提言

少子高齢化や地方の過疎化、自家用車の普及にともなう利用者減少によって、中小私鉄の経営はますます厳しいものになっている。特に近年、経営環境が厳しい鉄道会社にとって、車両や設備の老朽化、保守不足による安全性の低下が大きな問題になっている。大手の鉄道会社は自然災害による事故が多いのに対し、中小私鉄は保線不足による発生が多いという。このような中小私鉄では、車両や設備の更新の遅れや、保線のための技術や人材などの不足が深刻だ。自治体の補助金などによってなんとか経営を続けているものの、安全性の低下は免れない。そのため、地方中小私鉄の路線は、利便性のみならず安全面においても都市部の鉄道と大きな格差が生まれていると言える。

このように、中小私鉄は厳しい経営環境に置かれており、各地の鉄道会社で存廃議論が

持ち上がっている。しかし、だからと言ってそのような中小私鉄を廃止していくことは果たして公正だろうか。市場原理を重視する立場から考えると、赤字を生み出している路線は廃止されるべきだろう。収益性がないということはそれに対応する需要がないということであり、公的援助によって無理に存続させるのは非効率的で、市場原理に任せて淘汰されるべきである。存続に見合う需要のない路線を廃止し、収益性が見込まれる路線に投資を行ってサービスの向上を行う方が、費用対効果は大きいかもしれない。しかし、鉄道の役割は経済合理性のみで評価できるものなのだろうか。

中小私鉄のあり方を考えるにあたって、地域コミュニティの存在を無視することはできないと私は考える。鉄道はその地域における住民の足となっているだけでなく、そのコミュニティの文化の重要な構成要素にもなっている。例えば、地域を走る鉄道はその地域のシンボルとなったり、住民の交流の拠点となったりすることが考えられる。その鉄道に乗って通勤や通学をした記憶は彼らのアイデンティティの一要素ともなるだろう。長い期間走り続けた車両が引退する際に、昔から使っていたから寂しいと懐かしむ住民の様子がしばしばテレビなどでも見られる。地域鉄道はコミュニティの絆や一体感を育み、住民自身のアイデンティティ形成にも大きな役割を果たすと言えるだろう。

もちろん、存廃議論などにおいて鉄道の存続に固執するべきではない。鉄道を廃線しBRTに転換することなども、選択肢としてありうる。重要なのは、単なる移動の手段や利潤の追求の手段にとどまらない、コミュニティにおける鉄道のあり方について議論を深めることだ。鉄道が地域住民の利用によって支えられていると同時に、地域共同体も鉄道によって支えられていることを意識する必要があるだろう。

(2年 中川)