

アフターコロナにおいて持続 可能な地方と鉄道

2021年9月10日 運輸政策セミナー

伊東 尋志 hiroshii77@icloud.com (元) えちぜん鉄道株式会社専務取締役 (安全統括管理者)

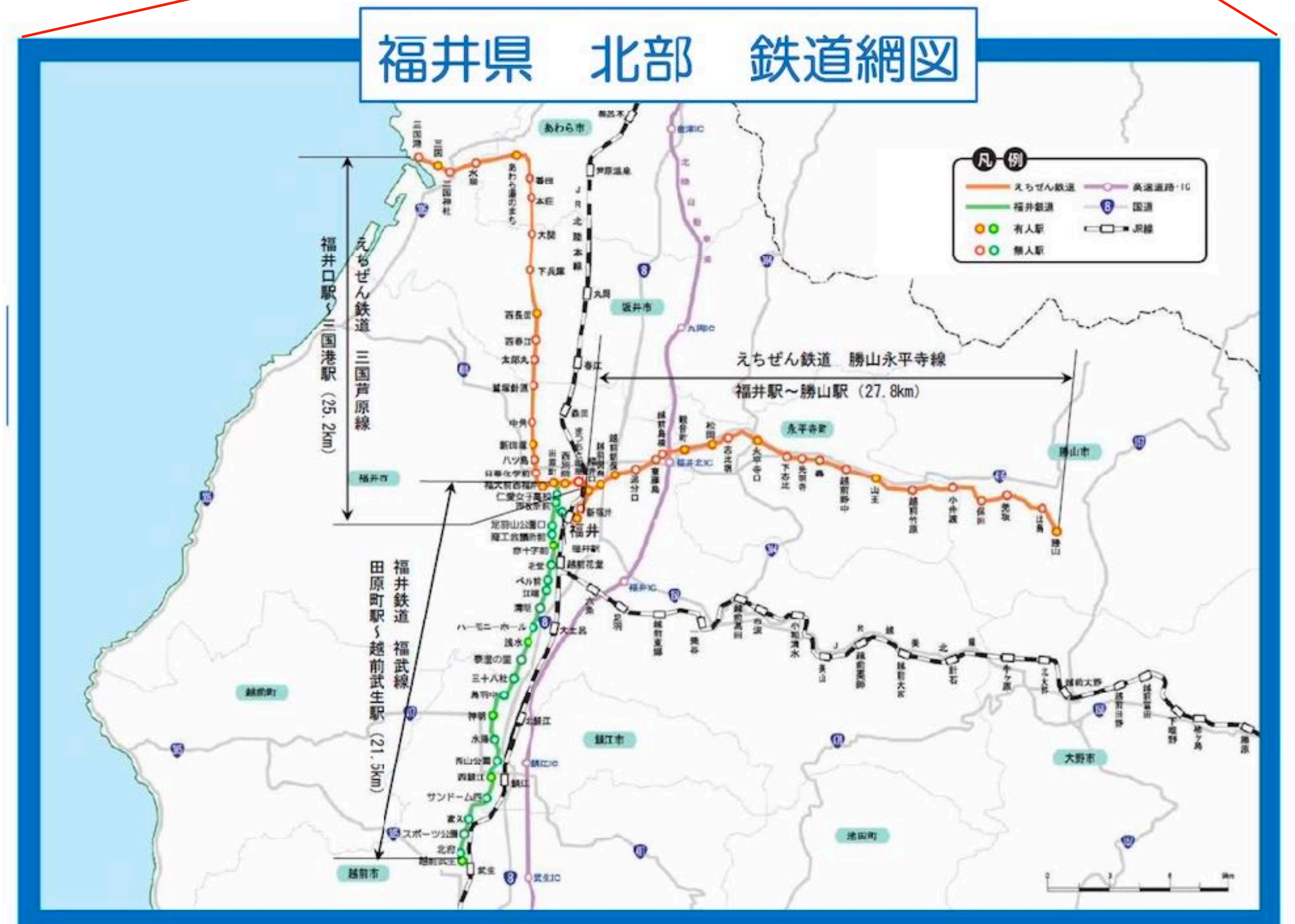
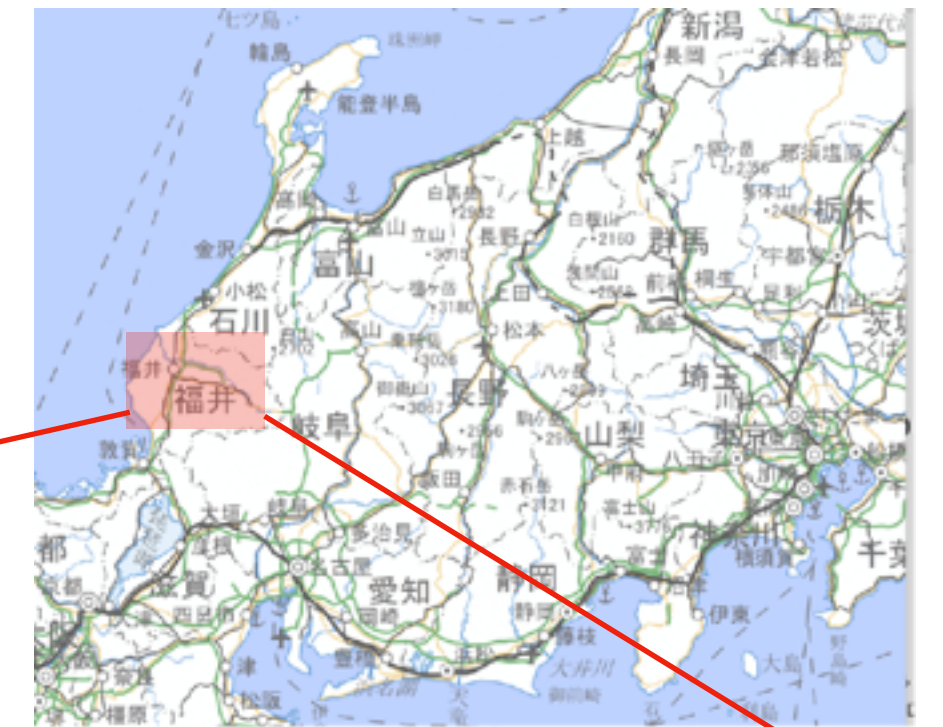
えちぜん鉄道の紹介とコロナの影響

• えちぜん鉄道概要

▶京福電鉄の福井県内路線を引き継ぎ、2003年運行開始

▶2路線、53kmに44駅。1日の運行本数は約160本（日中30分ヘッド）

▶2019年の年間利用者数は約360万人



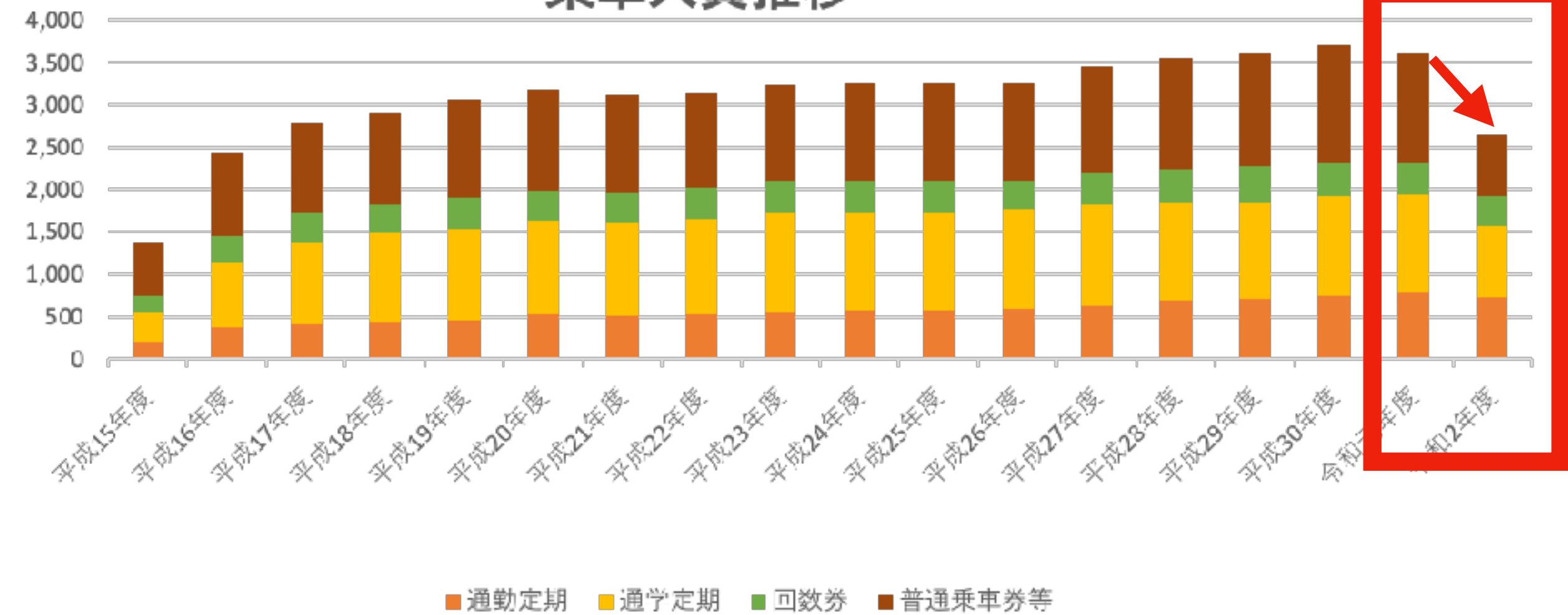
えちぜん鉄道の紹介とコロナの影響

●2020年の実績

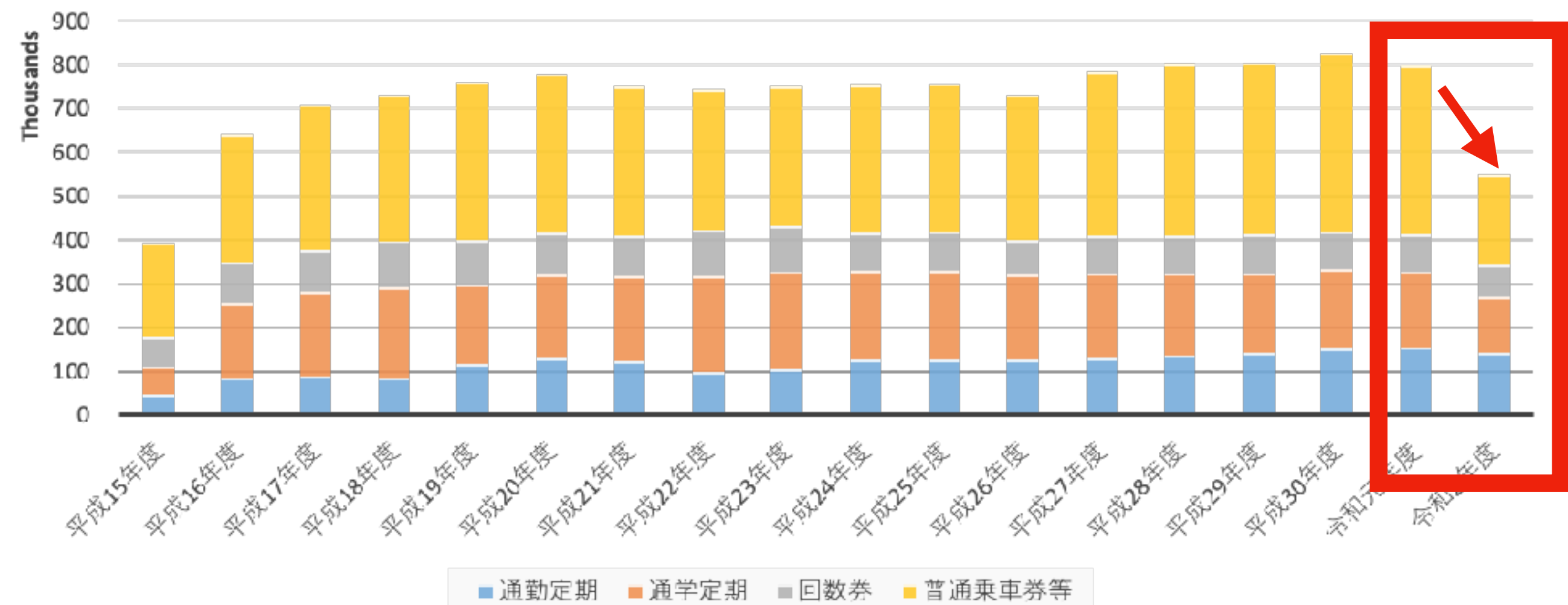
▶全体で約30%の利用者、
収入の減少

▶普通乗車券、通学定期の影響が大きい。通勤は比較的
影響が小さい

乗車人員推移



運輸収入推移



2020年：災害対応

- 大雪



- 小舟渡駅付近斜面崩落



地方の鉄道が持続するために：2020年の経験

- ミクロの取り組み、工夫
 - ▶ コロナによる減収補填2.2億円を、県と沿線市町でいち早く予算化（2020年夏）
 - ▶ 大雪前に除雪車両の更新に国、県で1億円を予算化
 - ▶ 斜面崩落は県道側であったことから、道路としての災害復旧予算により鉄道部分を復旧
- 政策協調の必要性の痛感
 - コロナと災害対応の経験から、「政策の縦割り」を改めて痛感（予算はあっても鉄道では使えない）
 - ▶ 経営支援（雇用維持、運転資金確保、長期資本）：[「地方創生臨時交付金」の使途解釈](#)
 - ▶ 災害復旧財源（道路は「公共」、鉄道は「私的財産」）
 - ▶ コロナ感染拡大予防の実務マニュアル、ワクチンの問題（新型インフル行動計画が全く生かされていない）

鉄道を通して持続可能な「地域」を考える

「社会機能」として維持するため、「競争」から「協力」の仕組みへ

1. これまでの「ルール」、前提

- 鉄道は民間事業であり、（株主へ還元する）利益が必要
- 内部補助は企業の効率性を落とすので望ましくない
- 交通モード間の「競争」により社会的な効用、消費者受益が増大する
- 競争に勝てない路線、または企業は「撤退」 = ネットワークの分断、交通手段選択の幅縮小

2. これらをアフターコロナの鉄道と社会に当てはめたとき、何が起こるか。

- ▶ 人口と需要の減少の加速化
- ▶ 移動、トリップの減少（経済のサービス化の次の段階への移行）
- ▶ 地方の問題から都市の問題へ（分断と格差）
- ▶ 保険（通常時は見えない価値）がない社会、道路すら維持困難な時代へ

地域社会と鉄道投資

「誰が投資をするのか」という課題

• 例) えちぜん鉄道と福井鉄道の相互直通運転

- ▶ 道路施設整備（道路信号システム、市内電停、交差点ペイント）
- ▶ 駅周辺と賑わいづくり交流施設整備（田原町駅周辺と「たわらまちミュージズ」）
- ▶ 福井市都市交通戦略

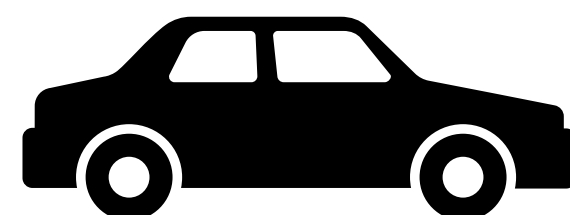
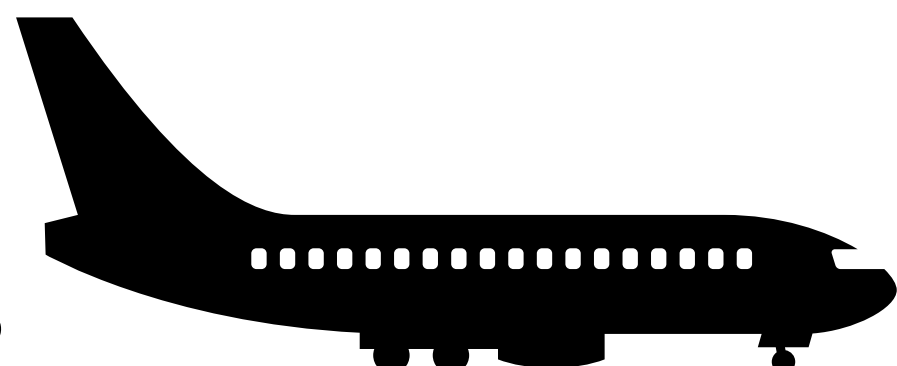
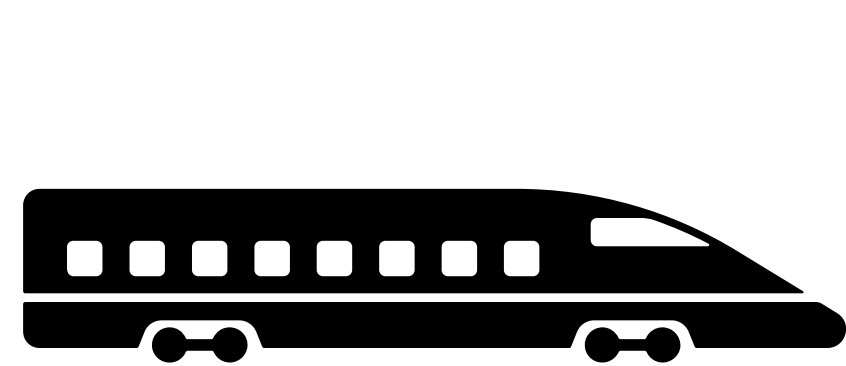
「都市事業」として上記の全てが一体的に進み出す（投資主体が決定）まで、実は10年以上かかっている（詳細は交通統計研究所刊「交通と統計」No.62に掲載）

= 「社会的事業」を実は誰も具体的に知らない



ルールの見直し（そろそろ、いまこそ）

- ヤードスティック、総括原価、需給調整規制撤廃.etc = 全て「競争政策」
- 「地方鉄道は地域で」 = これも「地域間競争」
- アフターコロナ、ウィズコロナの時代
 - ▶ 交通分野において、誰が、誰と競争しているのか
 - ▶ そもそも「市場」の存在目的は？「競争」はだれのためか？
 - ▶ 競争から協力の時代へ
- **議論して決めることが必要だが、議論には客観的データと論理が必要**



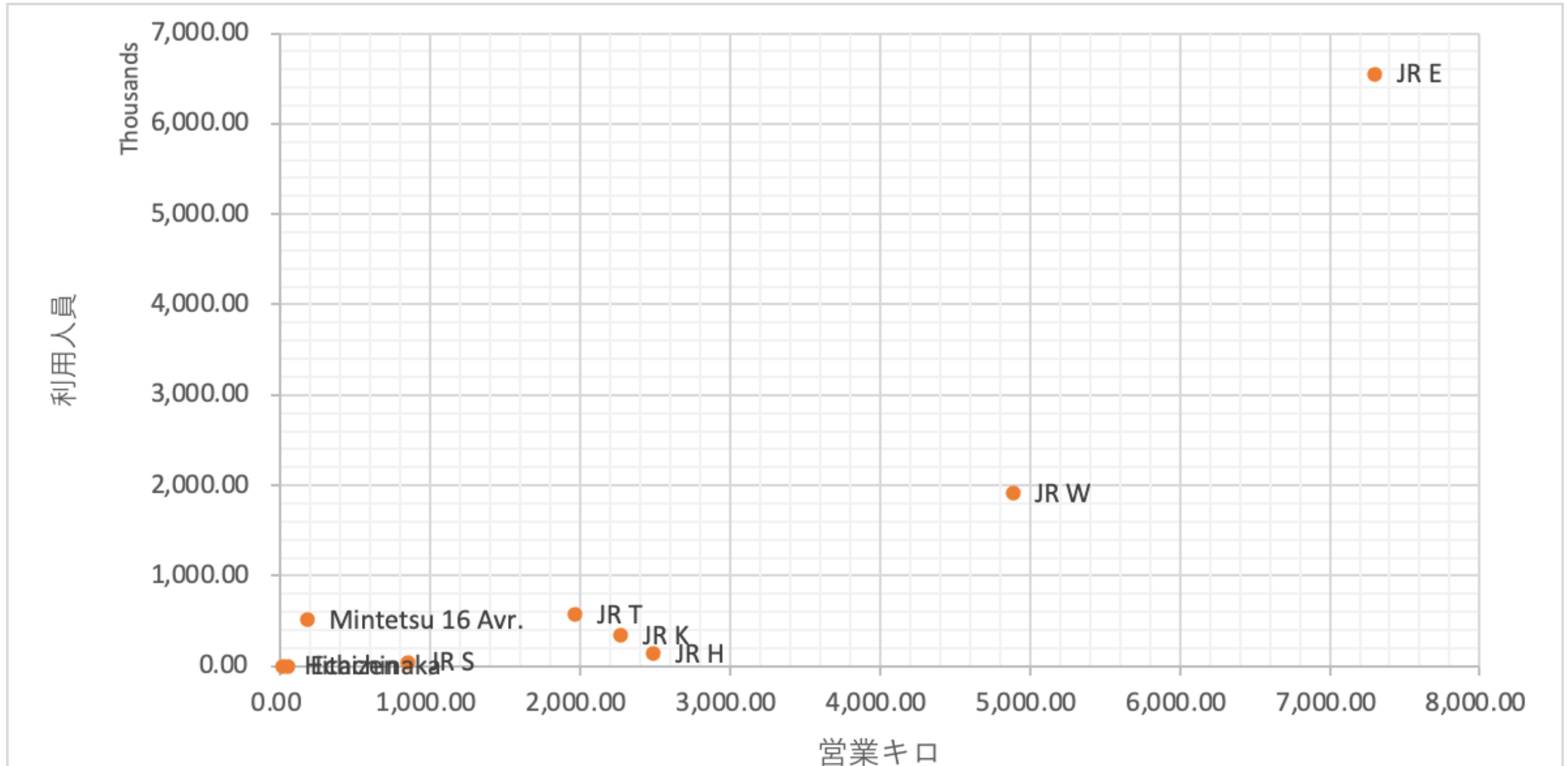
「効率化」で地方の鉄道は生き残れるのか

国土交通省 JR、大手私鉄基準コスト資料より (2020)

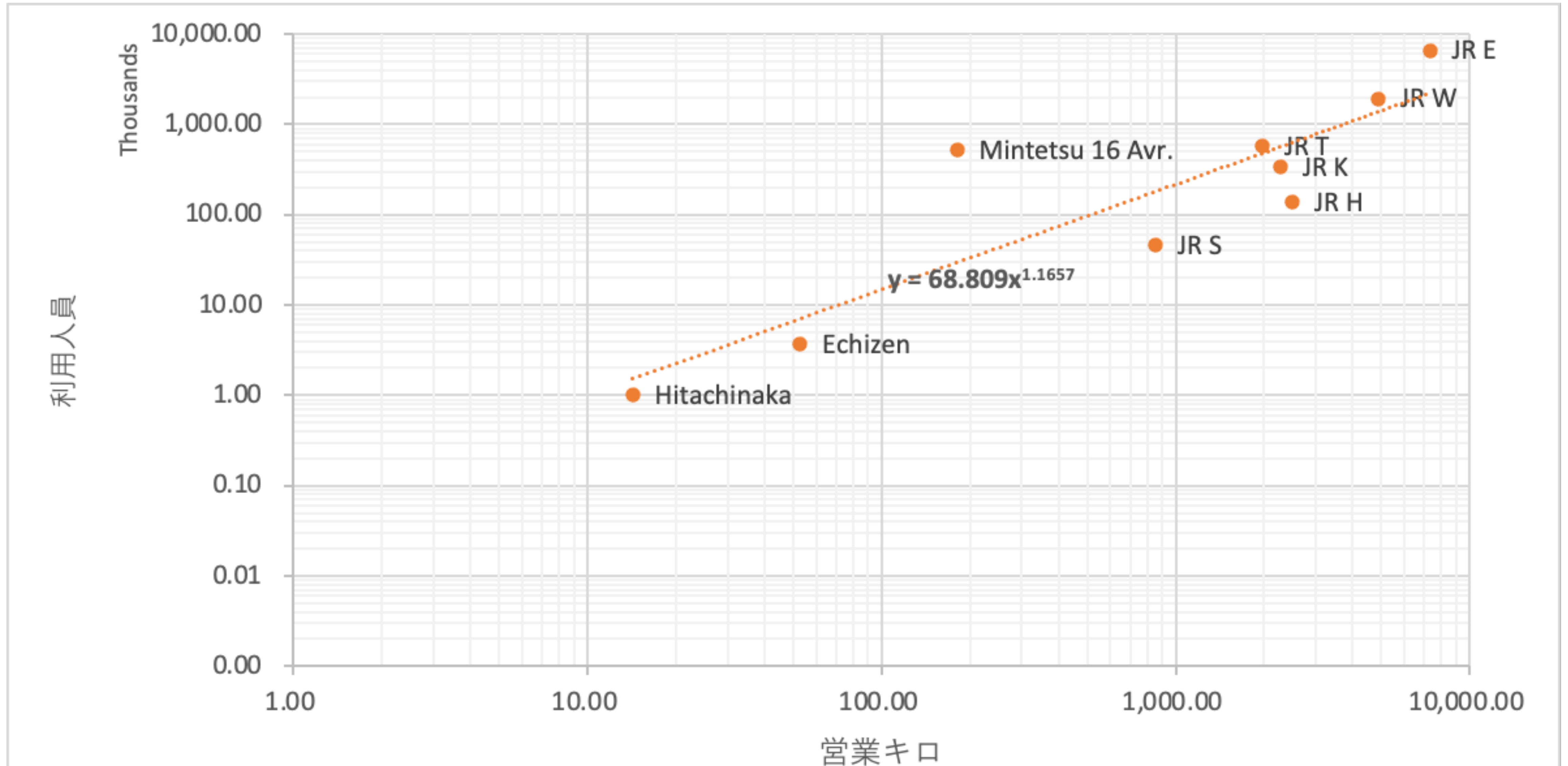
利用者は2019年データで計算

		実績コスト (百万)	2019利用者数 (千人)	利用者千人あたり コスト (百万)	営業キロ	営業キロ当たり コスト (百万)
JR	北海道	71,070.00	136,378	0.521	2,493.0	28.5
	東日本	767,243.00	6,549,424	0.117	7,302.7	105.1
	東海	266,598.00	574,114	0.464	1,970.8	135.3
	西日本	338,282.00	1,911,994	0.177	4,885.8	69.2
	四国	17,189.00	45,429	0.378	854.6	20.1
	九州	64,122.00	338,671	0.189	2,273.0	28.2
大手私鉄	大手私鉄平均	35,747.00	516,367	0.075	180.7	269.2

利用者数は何で決まるのか (2018年鉄道統計年報)



利用者数は何で決まるのか (2018年鉄道統計年報：両対数軸)



データから見えること

- 地方の鉄道も上場JR、大手私鉄に比べて「**経営効率が劣る**」とは実は言えないのではないか
- 特にJR北海道、四国は鉄道会社の下限コストに近い状態で運営されている
 - ▶ えちぜん鉄道、ひたちなか海浜鉄道（キロ当たり約18百万円/年）とほぼ同レベルのキロ当たりコスト
- ＝問題として浮上しているJR地方路線も、最大でも同程度のコストだと想定できる
- 鉄道利用者数、さらに効率性を決めているのは、「営業キロ」
 - ▶ その営業キロは、沿線の人口によって今の長さになっていると想定される
 - ▶ ネットワークは規模が大きいほど「効率的」になる性質がある（収穫逓増）
 - ▶ 廃線や分断（3セク化）は実は非効率につながる（生き物の身体と同様、一部をなくす、切り離すことは、一部にとってだけでなく個体全体の損失）

伊東 尋志 hirosiii77@icloud.com