

『地方から日本の成長戦略を問う』

第8回「鉄道などインフラの維持に向けて」

藤波 匠

株式会社日本総合研究所 調査部 上席主任研究員

JR 北海道は 2016 年 11 月、現行路線のおよそ半分にあたる 10 路線 1,237km について、もはや自社単独では維持できない見込みであることを公表した。

北海道に限らず、大都市圏以外では鉄道の必要性が低下し、利用者の獲得に苦戦している。一方で、廃線などが現実味を帯びてくると、途端に維持を願う地元の声が噴出する。東日本大震災で被災した東北沿岸部の鉄道路線も、代替バスではなく、鉄道の復旧を要望する声が大きかった。特に高齢化が進む地域では、公共交通の柱としての鉄道に対するニーズは依然として根強い。

路線単体の採算だけを見れば、日本中ほとんどの路線が維持困難である。とりわけ北海道では、札幌以外はほとんどの地域で疎化が進んでおり、また自動車での移動が前提の交通体系の中で、鉄道の維持が難しくなっている。しかし、効率性ばかりを追求する果てに、失うものがあることは確かである。

駅の喪失により、街は拠点性を失い、都市のスプロール化は一層進むことになる。また、地方でも若い世代は車を持たない傾向が強まっているため、鉄道がない地域では、若者を呼び込むための武器が一つ欠落することになる。普段はほとんど感じない公共交通のありがたみも、自分が歳をとり、車を手放してはじめてわかるのかもしれない。

人口減少に向かう私たちの社会では、すべてのインフラを存続させることはできないことは自明であり、いずれかの段階で、選択あるいは選別をしなければならなくなる。鉄道に限らずあらゆるインフラについて、何を残し、何を整理していくのか、そのための判断基準はいかなるものであるべきなのか。

JR 北海道が 10 路線について、もはや自社単独では維持できない見込みであることを発表したが、この「自社単独では」というただし書きこそ、貴重な鉄道インフラの存続に向けた、JR 北海道からの一つのメッセージである。誰が誰と協力し、如何にインフラを維持していくのか、住民、関係者の並々ならぬ努力と工夫が必要となる。

2017 年 8 月 29 日