

鉄道やバスといった交通事業者の各社は、コロナ禍により、経営危機にさらされている。

一般には知られていないが、実は「鉄道・路線バスは基本的に赤字」なのである。もちろん、東海道新幹線や山手線のように、大きな黒字を産み出す鉄道路線は存在する。

路線バスも全路線で赤字ではなく、都市部の一部路線は黒字である。しかしそれ以外の多くの路線は、運賃収入のみでは運行経費を賄

えない「赤字」が一般的だ。そのため交通事業者は、黒字路線以外にも、物販や不動産、高速・貸切バスなど、鉄道や路線バスを軸とした

高いため、その維持が課題となっている。ではなぜ、地方の交通事業者は赤字路線を廃止しないのだろうか。それは、赤字が交通事業者の責任とされ、廃止となれば地域から厳しく批判されるからである。しかし、鉄道・路線バスの利用者減少の要因は、人口減少やマ

コロナ禍で顕在化した課題

地方公共交通の経営(1)

地域の生活関連産業により、グループ全体で収益を出してきたのである。地方の交通事業者ほど鉄道・路線バス部門の比重が

高いため、その維持が課題となっている。ではなぜ、地方の交通事業者は赤字路線を廃止しないのだろうか。それは、赤字が交通事業者の責任とされ、廃止となれば地域から厳しく批判されるからである。しかし、鉄道・路線バスの利用者減少の要因は、人口減少やマ

減便を行い、利用者がゼロに近づいたら廃止する」という手法が使われてきた。しかし、コロナ禍で一気に利用が落ち込んだため、この手法では間に合わなくなってきたのである。

は、行政が鉄道事業のインフラ管理を行う上下分離方式の導入など、行政が交通事業の運営に主体的に参画することがまず挙げられる。そのほかに、鉄道からバス、バスからデマンド交通などといったより小さな

交通手段への転換も考えられる。いずれにせよ、その地域の将来の交通体系はどうあるべきか、それに対して地域と交通事業者でどういう役割分担・リスク負担ができるか、地域の将来に向けて、地域でしっかりと考えることが必要である。

(毎週木曜日に掲載)



近藤 洋平(こんど う・ようへい) 政策研究事業本部研究開発第1部(名古屋) 主任研究員

ろうか。まず、路線が赤字となる要因が、交通事業者だけではなく、地域社会の問題でもあることを、行政や住民自身が理解する必要がある。

次に、交通事業者の赤字部門のまま残すのではなく、持続可能な仕組みに変えるべきである。具体的に

こうした日本の状況の一方で、ヨーロッパではまちづくりや環境対策などの観点から、公共交通はその価値が見直されつつあり、地方でも路線も増えていることをご存じだろうか。

以上を踏まえ今回より4回にわたり、日本の公共交通における制度的課題や改善方策について、具体的に述べていきたい。

