

本テーマの最後は、公共交通事業者と地元自治体の「壁」について述べていきたい。

今年4月11日、JR西日本は「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」というプレスリリースを出し、その中で「線区」単位の細かい収支状況を開示した。その中には、なんと100円を稼ぐために2万円以上の経費がかかる線区もあった。しかもこれがコロナ禍以前の数値とのことなので、コロナ禍の今は極めて深刻な

事業者と地元自治体の壁

地方公共交通の経営(4)

「地元の切り捨てだ」と憤りの声を紹介する報道が見られた。生活を支える鉄道路線が急になくなっては沿線住民が困るので、鉄道会社には社会的責任を果たしてほしいということだろ

う。しかしここでよく考えてほしい。仮に地元で唯一の百貨店が経営危機にあると自ら公表したとして、地元の首長は同様に憤るだろうか。その百貨店は、都会と地方に店舗を持っており、都会店の売り上げで地方店を維持していたとする。地方店の売り上げが減ったことは、百貨店だけの経営責任なのだろうか。実際その百貨店は、品数も少なくサービスも悪かったかもしれない。一方の住民もネット通販や郊外のショッピングセンターを利用する

など、百貨店が無くても過ごせるライフスタイルに変わったのだろう。それはつまり、地域自ら百貨店を切り捨てたと言えなくもないのだ。このように考えると、公共交通の分野において、地方自治体と交通事業者の間に大きな「壁」があること



近藤 洋平(こんどう・ようへい) 研究開発第1部主任研究員

が分かるだろう。一方で、この「壁」を乗り越えた事例は全国に多数存在する。例えば香川県の高松琴平電鉄は、利用者減少とサービス悪化で地元から不要論が出ていた。そうしながら副業の経営悪化で民事再生法を申請することになった。それを機に経営体制を一新し、新経営陣は地元自治体との連携を深める方針に舵を切った。地域での議論の結果、地域にとって鉄道は必要となり、地元自治体は公的資金を入れて経営を安定化させるとともに、近年では連携しながら新駅整備・複線化を行っ

(毎週木曜日に掲載)

