

JR加古川線 自治体の利用促進策

「効果限定的」厳しい見方

JR西日本が利用者の少ない赤字ローカル線の収支を2022年に公表して以降、兵庫県内でも、対象となった線区の維持に向け、沿線市町などが利用促進に取り組んでいる。だが、廃を含めた議論を求めるJR西の国弘正治兵庫支社長は、最も収益性の低い加古川線西脇市―谷川間の利用促進策について「効果は限定的」と厳しい見方だ。

(1面参照)

県は22年、JR西の収支公表を受け、沿線市町やJR西、バス・旅行事業者らによる協議会と、線区ごとにワーキングチーム(WT)を設置した。路線維持のために利用促進を図っている。

JR西は23年7月、西脇市―谷川間の利用実態を調査した。平日、土曜の計4日間、電車ごとに駅間の乗車数を調べたところ、定員114人に対して乗客は多くて25人だった。全区間で0人の電車も複数あったという。

自治体や同社などは23年度、自転車を分解しないで乗り込めるサイクルトレインの実証実験など二十数項目余りの利用促進策に取り組んだ。8、12月には丹波市の久下村、谷川西駅前での夜市を開き、約120〜270人が加古川線で訪れた。ただ、10月15日に実施した「乗って残そう乗車デー」は、1日の輸送密度千人を目指したが615人とどまった。

国弘氏は「自治体職員がたくさん乗っており、日常

利用への効果が認められるとは言えない」とする。

同区間は西脇、丹波の両市をつなぐが、20年国勢調査によると、両市の通勤・通学者のうち両市間を移動する人の割合は2、3%に過ぎない。鉄道のルートが住民の移動需要に合っていないとの指摘もある。

JR西の赤字路線(兵庫県関連)



同区間の沿線では国道175号の西脇バイパスの整備も進んでいる。国弘氏は「鉄道と道路を含めた議論をするのに望ましい時期

や周辺状況だ。丁寧な議論を進め、兵庫県におけるローカル線の議論のモデルケースにしたい」と話した。(大島光貴)

兵庫県関連のJR西日本のローカル線の収支状況と輸送密度

路線名	区間	赤字額	収支率(%)	輸送密度(人)
山陰線	城崎温泉-浜坂	9億5千万円(10億7千万円)	9.5(9.2)	721(606)
	浜坂-鳥取	7億5千万円(7億3千万円)	10.1(10.8)	768(738)
加古川線	西脇市-谷川	2億6千万円(2億6千万円)	4.5(4.9)	237(207)
姫新線	播磨新宮-上月	5億8千万円(5億9千万円)	11.2(11.5)	822(774)
	上月-津山	4億4千万円(4億3千万円)	8.8(9.3)	386(358)
播但線	和田山-寺前	6億2千万円(6億1千万円)	24.9(26.6)	972(924)

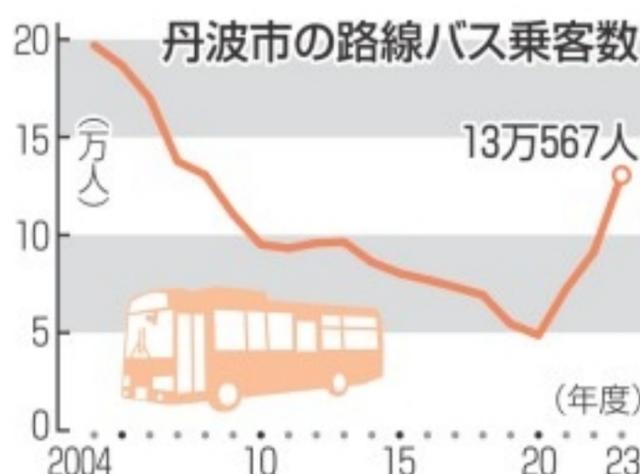
※赤字額と収支率はともに2020~22年度の平均。輸送密度は1日1*。当たりの平均乗客数(22年度)。()は赤字額、収支率が2019~21年度の平均、輸送密度は2021年度

バス利用 丹波市V字回復

人口減少で地方の公共交通が苦境に立たされる中、丹波市内では民間の路線バス利用者数がV字回復している。減便や路線廃止を防ごうと、同市とバス事業者が2019年度から通学定期の購入補助やルートの見直しなどを始め、朝夕の中高生らの需要を掘り起こした。相次ぐ学校統合も逆手に取って遠距離通学を取り込み、20〜23年度の3年間で年間の乗客数を約2・7倍に伸ばした。

丹波市内の路線バスは、神姫バス系列の「ウイング神姫」(兵庫県)が運行している。丹波市ふるさと定

3年で乗客2.7倍に



住促進課によると、23年度(22年10月〜23年9月)の延べ乗客数は13万567人。底だった20年度から8万2千人近く増やしたIIグライフ。24年度もさらなる上積みを見込む。

日本バス協会の報告などよれば、全国的に地方のバス経営は厳しく、公的支援なしには経営が成り立たない。同社が運行するのは丹波や西播、北播地域。丹波篠山市など自治体がてこ入れに積極的な一部エリアで利用が増えた例はあるが、丹波市ほどの回復は「事業者にとってもうれしい驚

き」という。同社の担当者「過疎指定地域も含む丹波市なら、都心部より利用者の減少幅が大きくて普通」とする。

同市は19年7月の兵庫県立丹波医療センター(丹波市氷上町石生)開院に伴い、同社などとバス路線再編に着手し、市内の全路線を同センターに接続させた。だが、利用増に最も貢献したのは通院患者ではなく、自

病院開設機に路線再編 中高生需要掘り起こし



転車通学や保護者の送迎をバスに切り替えた中高生だったという。

市が20年に創設した通学定期の購入補助制度により、市内の高校生は1カ月

中高生の通学を取り込み、延べ乗客数がV字回復した路線バス=丹波市柏原町柏原

のバス料金の自己負担が上限1万円に。沿線で暮らす生徒を中心に、20〜22年度に延べ4万人の乗客を新たに得た。23年度も31人が補助を申請した。

た路線を試験的に走らせると。利用が低迷する旧春日町域でも、中高生が登下校に使えるよう鉄道駅へ向かう朝の便を増やしている。

近年相次ぐ小中学校の統合で、徒歩通学ができなくなった生徒が増えたことも影響した。23年に中学校2校が統合した旧山南町域では、バス停の場所や始発の時刻を通学用に改め、半年で延べ4万人の新規乗客を確保した。市内では通学時間帯に「黒字便」も生まれている。

市は路線見直しに加え、小中学校での出張授業や啓発活動などを通じ、自家用車への依存度を下げて公共交通の有効活用を促す「モビリティマネジメント」に力を入れる。一方で、バス業界全体で言われる運転手不足への対応、補助事業と財政支出のバランスなどの課題も浮かび上がる。

今年4月からは、4カ月間新たな需要などを調べる社会実験が始まった。市内で唯一、路線バスが走っていない旧市島町域に、26年春の小中学校統合を想定している。(那谷享平)

市の担当者は「路線は一度廃止になれば復活は難しい。維持していくためにもバスの存在感がある今のうちに需要を掘り起こして乗客を増やしたい。官民で取り組んでいきたい」と話している。