

JR日南線の今、知っていますか？

日南線が開通したのは、JRがまだ国鉄だった昭和38年。以来、串間市はもちろん県南・南九州における「地域の足」としてわたしたちの日常生活を支えてきました。そんな日南線が今、利用者の減少により厳しい状況となっています。

1. 止まらない減少

南宮崎駅から志布志駅までを運行するJR日南線の中でも、とくに油津～志布志間の利用者数が減少しています。平成29年7月にJR九州が公表した、1日に1kmあたりその区間で何人通過したかを表す輸送密度では、油津～志布志間の平成28年度利用者は222人で、昭和62年の669人と比較すると、約3分の1の乗客数となっており、拠点間を大量に輸送するという鉄道の特性を發揮できていません。その原因としては、人口減少や車での移動が主流になったことが挙げられます。

現在の利用者は市から日南方面へ通学する高校生や高齢者が多く、もしも廃線になってしまうと、通学や運転免許を持たない人の移動が困難になり、送り迎えが必要になるなど周囲に負担がかかってくることになるでしょう。そうならないためにも、市外への移動手段として日南線はなくてはならない存在なのです。

現在の各区間の利用者数 (平成28年度)



油津～志布志区間の輸送密度

昭和62年度 669人 → 平成28年度(現在) 222人

約1/3に減少

2. 厳しい状況の日南線

年間約1路線ほどのペースで廃線化が進むという鉄道の赤字路線。これには平成12年に行われた鉄道事業法の改正が深く関係しています。それまで、鉄道事業者は事業の撤退をしようとした場合には、国土交通大臣の許可を得る必要がありました。

しかし、この改正により許可制から届け出制へと変更され、路線廃止はその1年前までに届け出を行うことで、事業者は廃止を実行できるようになりました。もちろん、廃止が決定するまでには、関係機関との協議を重ねたり、地域への説明も必要になりますが、路線廃止のハードルが下がったことは紛れもない事実です。

さらに、廃線に拍車をかける背景が、もう1つ。昨年の10月25日、JR九州が株式上場を行いました。JR九州は駅ビルやマンション開発などが経営を支えており、これまで駅の無人化に取り組みなど、コスト削減を図ってはいるものの、現在の鉄道事業収入は30年前の3分の1に落ち込んでいるのが実状です。そんな中で、懸念されるのが株主の声。合理性を求める株主の声は、自ずと赤字路線に集まる

利用状況ワースト5区間(JR九州)

線名	区間	輸送密度
①肥薩線	人吉～吉松	108人
②豊肥線	宮地～豊後竹田	154人
③日南線	油津～志布志	222人
④筑肥線	伊万里～唐津	236人
⑤日田彦山線	田川後藤寺～夜明	299人

日南線はワースト3位

ことになるでしょう。実際に日南線(油津～志布志間)は、肥薩線・豊肥線に次いで九州で3番目に利用が少ない状況です。

最近では、JR西日本(平成8年に株式上場)が運営する、島根県江津市と広島県三次市を結ぶ三江線が来年の4月1日をもって廃止することが決定されました。日南線においても、いつ同様の事態が起きてもおかしくはありません。