

おはてしなくの... 輸送密度はなぜ低下したの? 初3つの要因

**沿線の人口減少**

2015年と2045年の  
将来推計人口比較

「白浜町」  
2155人 → 14183人  
(▲34.1%)

「新宮市」  
16582人 → 8096人  
(▲51.9%)

「新宮市」  
2931人 → 16580人  
(▲43.9%)

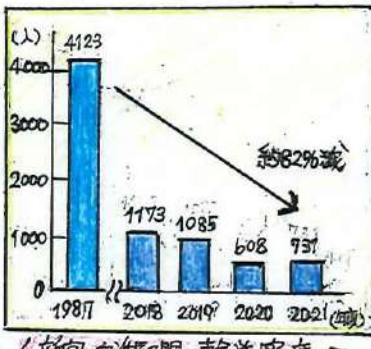
**道路の整備**

2025年には新幹線  
自動車道が幹  
まで延伸予定  
JR特急の  
需要まで  
懸念されている

**コロナ禍**

赤字ローカル線は  
都市部の路線や  
新幹線が得られる  
利益で支えられて  
いるため、収益源  
の利用者が減少  
によって運営が  
維持することが  
難しくなっている。  
また、コロナ禍  
以後の回復も  
難しいと見られる。

地域人口の減少と共に輸送密度も減少する考えがある



本数が少ないのは... 本数が少ないのは...

線区	本数
新宮白浜線	1
新宮紀伊田辺線	1
新宮白浜線	1
新宮紀伊田辺線	1

きのくに線の現状、輸送密度の減少

三重県亀山駅と和歌山県新宮市を結ぶ和歌山線に至るJR紀勢線。新宮と和歌山駅間を中心に線の受給地域住民から親しまれている。沿線には世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の一部である熊野三山や那智の滝、熊野古道に加え南紀白浜などがあるものの、輸送密度は1桁落ちの1日平均利用者数の低下という大きな課題を抱えている。

JR西日本が公表した輸送密度2000人未満の17路線30区間のうち、紀勢線白浜-新宮駅間の2019年度の平均収支は1年に73億3000万円、2020年度は6億9000万円に減少した。1987年度(運営がJRに民間化される前)は4123人だった輸送密度は約30年で約2割に減少した。2020年度(コロナ禍)には608人と減り続けたことからも、大量輸送のできる公共交通という鉄道の特性が十分に発揮できていないと、厳しい経営状況が明らかとなった。これは鉄道会社のみなさん、地域社会全体の課題でもある。

きのくに線 サイクルトレイン

ローカル線を未来へつなぐ新聞

きのくに線の今と未来

発行: 引網性斗 和歌山市立伏虎 義務教育校

赤字ローカル線だからできたサイクルトレイン

乗客の少ない、穴をたたくバスを運営に取って代わって、2020年9月1日より車内自転車専用スペースに運行開始された。改札を出ればすぐにサイクリングの旅が楽しめる。サイクルトレインの魅力は観光客やサイクリストを呼び込むことだけではない。ほんの駅コママりで、これまでに列車を利用していただいた地域住民も、新しい交通手段として気軽に乗車してもらいたい。地域に密着した公共交通であり続けるための取り組みだ。

観光利用だけでなく、日常利用をいかに増やしていくか様々な課題を抱えてサイクルトレインは走り続けている。



鉄道と共存するまちづくり ほぼくちにはできることは

暮らして支えるなくてはならない鉄道だ。高齢者にとっては慣れ親しんだ生活の正であり、若者にとっては通勤通学にかかせない。これまであって当たり前だったローカル線のあり方が問われている。この課題はほぼくちの生活に直結したもので、国や鉄道会社に任せて知らんぷりはできない。コストの低いバスなどへの転換も安全性能やエネルギー効率と比べると、鉄道の特性を失ってしまうことになる。町と鉄道が共存する道はないのか。きのくに線は、ほぼくちは、ほぼ岐路に立たされている。

路後を活性化するために、地域に寄り添った公共交通であり続けるために、そして和歌山の魅力を観光客にもっと知ってもらうために、ほぼくちには何ができるだろうか。

	283系 3両編成	1996/7/31 ~
	287系 3両編成	2012/3/17 ~
	280系 3両編成	2015/7/31 ~
	110系 3両編成	2017/8/15 ~

3両おサイクル 2022/10/1 ~ 白浜、本車、紀伊勝浦、新宮駅の4駅

2017年11月には和歌山-橋本駅間で運行されたサイクリング専用列車。和歌山の魅力を発信!

利用者満足度 5☆!!

2020.10.1開始 ~ 11月15日まで  
★利用者数 1004人 (1日最大59人)  
★満足度 5段階中4以上が89%

2021.9月1日 ~ 2021.3月21日まで  
★利用者数 2,439人 (平日5.7人/日 土日休平均24.7人/日)  
★満足度 5段階中4以上が90%

サイクルトレインのセールスポイントは?

- ① 時間が正確
- ② 事故が少ない
- ③ 環境に優しい

事前予約不要  
追加料金不要  
解体不要

和歌山 50%  
近畿地方 40%  
その他 10%

ローカル路線にとってもなにより大切なのは、地域に密着した公共交通であること。またそれが持続可能であること。2021年度の新宮-白浜間の輸送密度が前年比でおよそ2割回復したのはサイクルトレインの功績が大きいと考えられる。

赤字ローカル線はきのくに線だけの問題ではない。それぞれの地域にとってよりよい交通体系を実現するために、鉄道会社と町と人が一体となって、従来の道を探していかねばならない。その答えは一つしかない。路線の数を増やせばいい。路線の数を減らせばいい。地域の人々が守るべき。きのくに線は未来へつなぐために、サイクルトレインは今日も走る。

御坊駅から始まる サイクルトレインの旅。

新宮市 紀伊田辺のサイクルトレインが設置されている。他の乗客の邪魔にならないよう、待ち時間下使用した。

白浜駅のホームでくまなく。白浜以南は乗客がほとんど少なく、自転車は多く。サイクルトレインの旅が。ホームにはスマートフォンもあり。

ゴールの新宮駅には階段スロープが設置されている。ホームにはスマートフォンもあり。

本誌最前号で本誌。←

きのくに線はサイクルトレインのことで調べる内に廃線危機の現状を知り、地元の鉄道について知りたくなった。思いがけず知りたくなった。あるのがおもしろい。サイクルトレインの現状を今、様々な人々に伝えたい。この状態を成り立たせている。この問題には、私たちも、関心をもち、共有することで、きのくに線を未来へつなぐ手助けができるかもしれない。

この新聞が一人でも多くの人に、赤字ローカル線の課題を知り、からうこと、かけになるとうれしい。

編集後記

きのくに線はサイクルトレインのことで調べる内に廃線危機の現状を知り、地元の鉄道について知りたくなった。思いがけず知りたくなった。あるのがおもしろい。サイクルトレインの現状を今、様々な人々に伝えたい。この状態を成り立たせている。この問題には、私たちも、関心をもち、共有することで、きのくに線を未来へつなぐ手助けができるかもしれない。

この新聞が一人でも多くの人に、赤字ローカル線の課題を知り、からうこと、かけになるとうれしい。