

2024(令和6)年度

総合型選抜

小論文

(時間 60 分)

下の新聞社説を読み、「ローカル交通の再生」について、あなたの意見をその理由とともに述べなさい。ただし、次の1～3の内容を含んだ構成とし、300字以上600字以内で書きなさい。

1. 「鉄道大国」日本におけるローカル鉄道の現状とその背景とはどのようなものか。
2. 「ローカル交通」の再生の方法としてはどのようなものがあるか。
3. 「ローカル交通」の再生のために何が最も必要だと考えられるか。

なお、誤字・脱字、常用漢字不使用は減点の対象となるので注意しなさい。

「ローカル交通」の再生急げ（社説）

乗客減と赤字の続くローカル鉄道の見直しについて、鉄道会社と地元自治体などとの官民協議を促す法律改正が実現した。これを機にバス転換などを含めて「地域の足」をどう維持するかの議論を加速させたい。国や自治体は鉄道会社任せではなく、「自分ごと」として問題に向き合う必要がある。

日本は世界有数の鉄道大国だが、人口減が進む地域では経営の悪化が著しい。鉄道は固定費が高い半面、大量の乗客や貨物を運ぶのが得意だが、乗客のまばらなローカル線ではこの強みを発揮できない。逆に高い固定費が足かせとなって、赤字が常態化する。

これまでJR各社は都会で稼いだ利益でローカル線の赤字を埋める「内部相互補助」でしのいできたが、人口減の加速やコロナ禍による都市部の需要縮小もあり、持続可能性は年々低下している。

地域の足をどう立て直すか、メニューはいくつかある。東日本大震災で被災した三陸地方ではJR東日本と自治体が線路跡の一部をバス専用道路に転換することで合意し、BRTと呼ばれるバスを走らせている。鉄道に比べて「便数やルートの変更、新駅の開設が容易」などの利点がある。

豪雨で鉄橋などが流された、福島県と新潟県を結ぶJR東の只見線は2022年10月に全線で運転を再開した。JRは当初バス転換を提案したが、インフラ復旧費の一部や管理費を地元が負担することで鉄道を維持した。運行と施設の管理を違う主体が担う「上下分離」を検討する地域や事業者は多く、只見線の成否に注目したい。

滋賀県は「交通税」を導入し、地域の公共交通を支える財源にすることを検討している。

富山市は J R 西日本から引き継いだ路線を路面電車に転換し、市街地や沿線の活性化に成功した。

ローカル線の利用者の多数は地域の住民であり、その便益の多くも地元が享受する。地域の熱意や関与と、交通事業者の真摯な取り組みが相乗することで、ローカル交通の再生に道筋をつけたい。

(2023/6/13 日本経済新聞 朝刊 2 ページ)