

JR西日本株式会社による「輸送密度 2,000 人以下の路線」の公表 に対する赤穂市の考え方

今般、J R 西日本株式会社が「輸送密度 2,000 人以下の路線」という独自の基準に基づき赤穂線（播州赤穂～長船）を公表したことは誠に遺憾である。

当該区間については、令和 2 年度より輸送密度 2,000 人を下回っていましたが、これまでは令和元年度（2019 年度）を基準に公表されていたため、このタイミングでの開示基準の変更には大変驚いているところである。

赤穂市では、赤穂線の利便性の向上と利用促進のため、駅周辺整備や、駅舎内へのトイレの整備、主要駅でのパークアンドライドなどのハード面の利用環境の取組に加え、本市と備前市などが構成員となった東備西播定住自立圏域 J R 利用促進協議会によるフォトコンテスト、あこう DMO（一般社団法人あこう魅力発信基地）による観光発信など、住民への利用促進に向けたハード、ソフトにわたる様々な取組を行っているところであり、そのことは毎年、J R 西日本株式会社への要望活動の中で説明している。

そのような取組を進めている中において、このたびの公表は地域住民に不安と失望を与えるものである。

コロナ禍以降、昼間の電車の間隔が 30 分から 1 時間になり、みどりの窓口が廃止され、無人駅の増加、ごみ箱の撤去など、利用者の利便性を全く省みない対応がとられてきたのも事実である。

公共交通は採算性だけで判断するものではなく、地域の重要な社会インフラであると同時に、2,000 人という数字だけの判断ではなく、当該区間を跨って利用されている方もおり、路線のネットワークという視点が重要である。

こうした沿線自治体や利用者の声に真摯に耳を傾けていただくよう強く要望する。

また、本市は東備西播定住自立圏域などと連携し、引き続き赤穂線の利用促進に取り組むとともに、今後、兵庫県及び岡山県とも連携し、一層の利用促進への検討を進めていく。