

第三セクター鉄道と 地域の未来



2005 年度 一橋祭研究

一橋大学鉄道研究会

第三セクター鉄道と 地域の未来

一橋大学鉄道研究会

はじめに

今日、地方の鉄道の多くは往々にして赤字に苦しめられています。それらは経営面からみた場合には評価されないことでしょう。しかしそのような赤字の鉄道でも、存続する意味があるのではないかと、という発想が今回の研究の発端です。その中で私たちが考えた仮説は、「鉄道は沿線地域に振興をもたらす」というものです。地域に存在する鉄道という点では、JRのローカル線や中小民鉄でも同じですが、今回の研究では特に、地域が出資しているという点で地域との関係がより深いと考えられる第三セクター鉄道が地域に対してもたらず影響を主に考えたいと思います。

1980年代、国鉄改革の一環として三陸鉄道を皮切りに全国に数多くの第三セクター鉄道が誕生しました。一時は国鉄時代には赤字線区であった路線であっても黒字に転換されるケースがあるなど、鉄道経営や新しい地域の象徴として描かれることもありました。しかしそれから約20年が経過するとともに第三セクター鉄道を取り巻く状況は変化してきました。

今日、第三セクター鉄道の多くは苦境に立っています。車両更新や災害などに伴う支出を契機として存廃問題まで発展することは珍しくありません。さらに、道路交通の影響も見逃せません。かつて地方にあった私鉄路線はモータリゼーションの進展に伴い大部分が廃止されてしまいました。そして地方の過疎に加え、今日では更なる車社会化に伴う、鉄道を含めた公共交通機関離れが加速しています。

しかし、そのような状況でも鉄道を必要とする人々も少なからず存在することも事実です。車社会化が進んだとはいえ、高齢者や学生など、日常生活に鉄道を使わなくてはならない人々もいます。そして、少子高齢化は現在ますます進行しています。それに加え、第三セクター鉄道はその独特な設立経緯から考えると、不採算路線のために消え行く運命であった路線が地域の願いにより生き残ったという考え方ができます。地域住民の意思や期待が現れやすい鉄道だということができるでしょう。

上の点を考えてみると第三セクター鉄道は、その活用の仕方次第では地域

社会を維持していく装置としての役目を持っており、またそれを果たすことができるのではないのでしょうか。地域に鉄道があるのならばそれを活かす方策を考えるべきではないのでしょうか。何も方策を立てないで廃線にしてしまうことはあまりにも惜しいことだと思います。そこでこの冊子では、第三セクター鉄道でも、今回の研究ではローカル輸送が主体となる地方路線を中心にとりあげ、それと地域社会との関係性について探っていきたいと思います。

今回の研究は3部構成で成り立っています。

序論では、第三セクター鉄道の鉄道側とそれととりまく地域側の事情についてまとめました。

第1部では第三セクター鉄道のうち、数社に関して実地調査を行い、現況と地域との関わりを調べました。

第2部では、公共交通機関としての第三セクター鉄道の存続の妥当性及び第三セクター鉄道の持つ可能性について考えていきます。

この冊子を通じて、第三セクター鉄道と地域の関係性に対して読者の皆様に理解や認識を深めていただけたら幸いです。

- * 今回の研究では非常に多くの方々にご協力いただきました。
お忙しい中、私たちの取材に快く応じてくださった皆様に感謝いたします。

第三セクター鉄道と地域の未来

目次

はじめに	2
目次	4

序論 第三セクター鉄道及び地域の事情

第1章 第三セクター鉄道の成立経緯と性格	7
第2章 第三セクター鉄道を取り巻く環境	16

第1部 具体例にみる第三セクター鉄道

と地域の関わり

第1章 研究の手法と視点	23
第2章 (1) 樽見鉄道の事例	28
(2) 三木鉄道・北条鉄道の事例	39
(3) しなの鉄道の事例	53
(4) のと鉄道の事例	64

第2部 第三セクター鉄道と地域への

理論的考察及び展望

第1章 効率性と公平性から考えられる公共性	75
第2章 交通権をめぐる近年の動向	84
第3章 交通機関としての鉄道がもつ利点	96
第4章 第三セクター鉄道存続への悪条件と限界	101
第5章 第三セクター鉄道と地域の将来へ向けて	110

おわりに	118
参考資料一覧	120
研究誌バックナンバーのご案内	125
一橋大学鉄道研究会活動紹介	126

序論

第三セクター鉄道 及び地域の事情

第1章

第三セクター鉄道の成立経緯と性格

1. 第三セクター鉄道とは何か

第三セクターとは、政府等公機関を第一セクター、民間会社を第二セクターと考えた際に、そのほかの法人を指すが、日本に於いては特に官民双方が出資する株式会社のことを指す場合が多い。

鉄道事業に於いては旧日本国有鉄道、地方公営鉄道（各公営地下鉄等地方公共団体が直接運営する鉄道）、旧帝都高速度交通営団（営団地下鉄）及び地方公社の運営する鉄道（神戸市都市整備公社（六甲有馬、新神戸、まやの各ロープウェイ）等地方公共団体が全額出資する会社が運営する鉄道）を第一セクター、私鉄（全額民間出資の会社）を第二セクターとし、これ以外のものを第三セクター鉄道と称する。

第三セクター鉄道の特徴は第一並びに二セクターの鉄道ではその経営が建設費の償却、運営コストあるいは財政負担等の問題から不可能であるとみなされている路線が多いことである。つまり、当該地域に必要な路線について、周辺自治体並びに利害のある民間会社が共同出資し、これを建設あるいは維持する事につとめることを目的としているのである。

また、鉄道に限らず第三セクター全般に関して一般的に言われている利点としては、

- ・ 決算の議会承認等の制約を受けないため公営企業より自由な経営ができる
- ・ 民間資金を導入できるので自治体の財政負担が少ない

欠点としては、

- ・ 決算の議会承認等がないため監査が十分に行えない
- ・ 出資自治体の補助を当てにし、放漫経営になる
- ・ 経営の責任が曖昧になる

取締役が自治体の首長などと兼任のため実際の経営にあまり介入しないことが多い

出資する民間会社が経営予測をあまりしないことが多い

といった点が挙げられている。

2. 第三セクター鉄道の誕生

日本の鉄道は長らく「鉄道国有法」「地方鉄道法」に基づき、国鉄を中心として運営され、国鉄路線網を補完するものとして各私鉄及び地方公営鉄道が位置づけられていた。また、鉄道路線網の整備は「鉄道敷設法」に基づき全国を網羅する路線整備を国鉄、1964年以降は日本鉄道建設公団に義務づける形でその充実を図るシステムとなっていた。

しかしながら、モータリゼーションの進展並びに都市への人口集中、地方の過疎化などの影響を受け、1964年より国鉄の運営は赤字に転落。その後、再建対策を立てるが、1970年代後半以降その経営は危機的状況に陥ってゆくことになる。

こうした状況を受け1980年に「日本国有鉄道再建促進特別措置法」が制定された。この法律では鉄道ではなくバス輸送で対処可能でかつ採算のとれない路線に関しては廃止する方針となった。これらの路線は「特定地方交通線」と名付けられ、翌年の「日本国有鉄道再建促進特別措置法施行令」に基づき選定され、3段階に分けて順次廃線となることとなった。

また同時に鉄建公団の建設線についても地方交通線とされるA線並びに地方幹線とされるB線についてはこの建設を凍結されることとなった。

なお、特定地方交通線の選定方法については表1-1-1を参照していただきたい。

これらの国鉄再建措置により廃止が予定された特定地方交通線に関しては国鉄以外の鉄道事業体又はバスへの転換が迫られることとなった。また、建設凍結線については開通後の受け皿となる鉄道事業体ができれば建設が再開されることとなった。こうした受け皿となる会社として、当時の政府が提唱したのが第三セクター方式である。

もちろん第三セクター方式の鉄道運営はこの提唱の前から港湾地区における貨物鉄道の整備や、大都市の鉄道などでは見ることができた。しかしながら、全国に第三セクター鉄道という名前が知られるようになったのは、この国鉄改革関連であった。

この国鉄改革関連の第三セクター鉄道は1984年に転換された三陸鉄道をトップに1999年開業の井原鉄道に至るまで合計37社が設立された。

一方、赤字の私鉄やJR線を引き継いで運営する第三セクターも誕生した。こちら、地域の鉄道を沿線自治体の負担で残そうという趣旨は国鉄改革線と同様である。

またこれとは別に 1990 年の政府与党申し合わせにより、整備新幹線の並行在来線については J R からの分離もやむを得ないということになり、結果的に地元が第三セクターで引き受ける方針となった。このタイプの第三セクターは 1997 年開業のしなの鉄道を筆頭に現在 4 社ある。

区分	営業キロ	輸送密度 ¹	備考
第一次廃止予定 路線	30km 以下	2000 人/km・日未満	産炭路線は除く
	50km 以下	500 人/km・日未満	
第二次廃止予定 路線	制限なし	2000 人/km・日未満	
第三次廃止予定 路線	制限なし	4000 人/km・日未満	
ただし以下の要件を満たす場合特定地方交通線から除外される 1．1 駅間の輸送人員が 1 時間当たり片道 1000 人以上ある場合 1．代替バスが走行できる道路が整備されていない場合 2．積雪期 10 日以上代替バスによる輸送が不可能になる場合 3．1 人平均乗車キロ 30km を超え、かつ 1000 人/km 日以上の場合			

表 1-1-1 特定地方交通線選定基準（「第三セクター鉄道」成山堂書店）

3. 成立経緯から見る第三セクター鉄道の分類

ここまでは第三セクター鉄道の成立経緯について大まかに見てきた。しかしながら、一口に第三セクター鉄道といってもその路盤、信号システム等の基本インフラ、設立当初の資金等には会社により大きな隔りがある。ここでは主に成立経緯並びに路線網の位置から各社の特に経営に関わる点を中心に第三セクター鉄道の分類をする。

・国鉄ローカル線転換線型

該当会社：北海道ちほく高原鉄道、三陸鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、由利高原鉄道、山形鉄道、阿武隈急行、会津鉄道、わたらせ渓谷鐵道、真岡鐵道、いすみ鉄道、神岡鐵道、明知鐵道、長良川鐵道、樽見鐵道、愛知環状鐵道、天竜浜名湖鐵道、北近畿タンゴ鐵道、

¹ 輸送密度：1 年間の利用者の乗車距離の累計を日数と当該路線の営業キロで割った数値。当該路線を 1 日 1km 当たり何人が利用したかを表す。

信楽高原鐵道、北条鐵道、三木鐵道、若桜鐵道、錦川鐵道、土佐くろしお鐵道、平成筑豊鐵道、甘木鐵道、松浦鐵道、南阿蘇鐵道、高千穂鐵道、くま川鐵道

国鉄の特定地方交通線を引き継いだ会社。なお、のと鐵道も設立当初は型であったが、現在は旧国鉄能登線区間を廃止したため、型ではない。このため、型の交付金等を受けたので注意が必要である。

これらの会社の有利な点は

- ・1km 当たり 3000 万円を限度として転換交付金が交付された
- ・転換後 5 年間の運営費が 5 割を限度に国から交付された
- ・転換後 5 年間の固定資産税が半分免除される
- ・90 年までに転換した場合不動産取得税、登録免許税が免税される

これらの会社の不利な点は

- ・路盤インフラが国鉄路線の開業時期により左右される
- ・すでに鉄道よりバス転換が優位との結論が一度でている

といった点が挙げられる。

・鉄建公団 AB 線転換型

該当会社：三陸鐵道、秋田内陸縦貫鐵道、阿武隈急行、野岩鐵道、鹿島臨海鐵道、樽見鐵道、愛知環状鐵道、北近畿タンゴ鐵道、井原鐵道、阿佐海岸鐵道、土佐くろしお鐵道

日本鉄道建設公団の AB 線（つまり地方路線）の建設凍結を受け、その開業後の受け皿となり、開業にこぎ着かせた会社。ただし、鹿島臨海鐵道及び愛知環状鐵道は鉄建公団 CD 線（幹線及び都市鐵道）である。

これらの会社の有利な点は

- ・比較的良好な路盤インフラを無償で譲渡されている
- 保線費用が安上がりであることが多い
- 人手がより少なくてすむ
- 比較的高速であり、自動車との競争で優位
- 除雪等自然災害による費用が少なくてすむことが多い
- ・1km 当たり 1000 万円を限度に転換交付金が交付された
- ・転換後 5 年間の運営費が 4 割を限度に国から交付された

これらの会社の不利な点は

・国鉄として開通した場合赤字路線になると見込まれていた
といった点が挙げられる。

・国鉄路線網バイパス線型

該当会社：北越急行、伊勢鉄道、智頭急行

成立経緯としては、型であるが、単にその地区のローカル輸送にとどまらず、当該路線をJRの特急等が通過し、広域的なネットワークの中で短絡線として機能している路線がこれらである。これらの会社はローカル輸送よりもこうした通過列車が収益面で多くの比重を占めているのが特徴である。

・赤字私鉄・JR線転換型

該当会社：くりはら田園鉄道、えちぜん鉄道、万葉線、富山ライトレール（来年JR富山港線より転換予定）のと鉄道

これらは従来私鉄、JRの路線であったものが、その赤字による運営破綻等の理由により、第三セクターとなったものである。のと鉄道の場合は特殊で、七尾線の末端区間の運営をJRから委託されているという形態をとっている（詳細は第1部第2章（4）を参照）。今後JRや大手民鉄の末端線切り離し、中小私鉄の倒産などにより新しく発生する可能性があるという点で、型と異なる。

これらの会社の不利な点は

- ・転換時に補助金交付が基本的にない
- ・路盤資産などを受け継げないことがある
- ・路盤、車両等インフラが老朽化していることが多い

といった点が挙げられる。

・整備新幹線並行在来線型

該当会社：青い森鉄道、IGR いわて銀河鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道

これらは1990年の政府・与党の申し合わせに基づき整備新幹線の開業の代償としてJRから分離された在来線を引き受ける会社である。つまり、整備新幹線の開業によりローカル線になり、採算が見込めない在来線を地域が引き受けるという制度である。現在も整備新幹線建設は進んでおり、今後このタイプの第三セクター鉄道は着実に増えると思われる。

これらの会社の利点としては

- ・路盤インフラが良いため自動車交通等との競争に強い
- ・貨物、寝台特急通過等他線区にない収益を望める路線もある
- ・沿線に比較的大きな都市が複数あることが多い

不利な点としては

- ・路盤インフラの使い方によっては維持コストが大きい
- ・転換時に補助金交付が基本的でない
- ・基本的にＪＲからの資産譲渡が有償になる

が挙げられる。

・都市鉄道整備型

該当会社：首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）など

大都市圏におけるニュータウン、新都心開発や都市鉄道網の整備を目的とする第三セクター鉄道会社。

・鉄道インフラ整備型

該当会社：関西高速鉄道（ＪＲ東西線の路盤、構造物）など

線路の建設や維持のみを肩代わりし、他の鉄道会社の建設費、維持費負担を緩和する目的で設立される第三セクター鉄道会社。

・貨物鉄道型

該当会社：鹿島臨海鉄道、京葉臨海鉄道など

臨海地区などでもっぱら貨物輸送のみを目的とする第三セクター鉄道会社。ＪＲ貨物（国鉄）と主要な荷主、沿線自治体の出資であることが多い。なお、鹿島臨海鉄道鹿島臨港線はこのタイプであるが、同社大洗鹿島線は 型である。

・観光鉄道型

該当会社：立山黒部貫光

ケーブルカー、ロープウェイ等を運行し、もっぱら観光客の輸送のみを目的とする第三セクター鉄道会社。

これらの型のいずれであっても、幹線鉄道活性化事業補助制度、鉄道軌道近代化設備整備費補助、鉄道係員安全対策教育指導費補助制度、鉄道災害復旧費補助制度などの各種鉄道関連補助制度については条件を満たせば受けられる。

なお、今回の研究では研究趣旨に適合する 、 、 、 型のみを扱う。また、今後第三セクター鉄道という場合には原則的に 、 、 、 型の会社を指すものとする。

4. 第三セクター鉄道の現状

今回研究の対象とする、型いずれの会社も少子化による通学輸送の減少、過疎化による総輸送人員の減少などにより経営は非常に厳しい。例えば、型にのと鉄道を加え、を除いた国鉄転換 34 社の 1999 年から 2002 年までの輸送人員数の推移を見てみると図 1-1-2 のとおり。

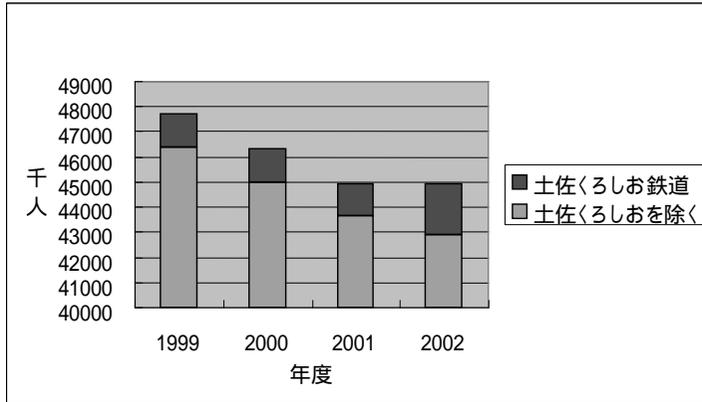


図 1-1-2 34 社輸送人員合計 (国土交通省HPより作成)

なお、土佐くろしお鉄道をグラフ上で別にしたのは、2002 年に土佐くろしお鉄道ごめん奈半利線が開業し、土佐くろしお鉄道の輸送人員が二倍になったためである。

これを除外してみると 34 社全体の傾向として年々輸送人員が減少していることがわかる。なお、この傾向は各社別でも基本的には変わらない。

また、同様にこれら 34 社の経常損益を合計すると以下図 1-1-3 のとおり。

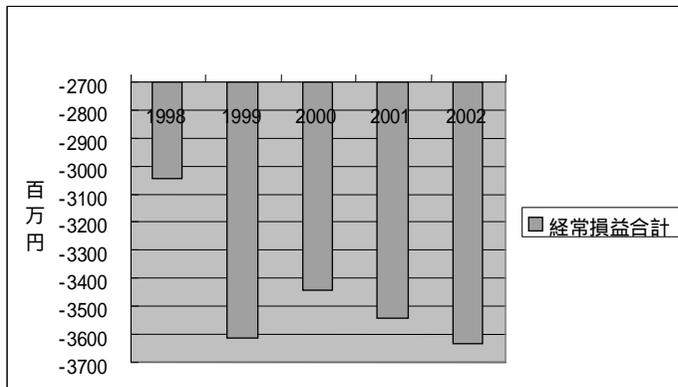


図 1-1-3 34 社経常損益合計 (国土交通省HPより作成)

輸送人員の減少を受けて、各社の経営努力や、設備投資などにより多少の変動はあるものの基本的には全社合計では赤字であり、赤字額は年々増え続ける傾向がある。

しかし、輸送人員の減少、特に通学輸送の減少は各社転換時からの傾向であり、多少は折り込み済みのことである。

一方、国鉄からの転換当時には想定されていなかった収支悪化の要因として、転換交付金や周辺住民、企業、自治体の寄付を元に経営安定化基金を設立し、その運用益で赤字補填をするという構想が低金利政策の影響から破綻したことが挙げられる。このシステムが破綻したため、経営安定化基金の元本を赤字補填に使ってしまい、さらに運用益が下がり、結果基金を食いつぶすという悪循環に陥りつつある会社もある。現実には、前述 34 社から開業の遅かった井原鉄道を除いた 33 社合計で見ると、各社の設立時の基金を足すと 266 億 1600 万円あるのに対し、2003 年 3 月 31 日現在では 185 億 6100 万円まで減少してきている（国土交通省調べ）。

その上開業 15 年前後となった各社は車両の更新や路盤、信号システムに対する投資などが必要になっており、これらの費用の捻出も現在の決算状態では容易ではない。

さらに、1999 年に鉄道事業法が改正され、鉄道事業の自由化、需給調整規制撤廃が促進され、廃止の場合許可制から事前届出制に緩和された。

こうした状況の中、すでにのと鉄道の一部が廃止され、さらに北海道ちほく高原鉄道、くりはら田園鉄道、神岡鉄道の廃止が決定した。

このように現在国鉄転換の第三セクター（ 、 型）の経営状態はきわめて厳しい。また、赤字私鉄・JR 転換線（ 型）に関しても見通しは決して明るくない。

型各社は設立から日が浅いため、まだ経営、利用客動向についていえる会社は少ない。しかしながら、IGR いわて銀河鉄道では事業計画で利用者減を予測、青い森鉄道でも収支 0 で推移することを予測しているなど、その前途はきわめて厳しいと思われる。

こうした中で、新しい再建策、維持策も見られる。その代表例が上下分離方式である。上下分離方式とは線路や信号システム、場合によっては車両も含むインフラ（つまり下部）を自治体等公機関所有とし、鉄道会社はそれらインフラを使った鉄道運行事業（つまり上部）のみを担当する方式のことである。この方式をとる場合、路盤の固定資産税が免除になるほか、本来一括

で行わなければならないインフラ整備や取得を公機関が行い、その負担を鉄道会社が後から分割して支払う、あるいは支払わないことができ、経営上の負担が軽減される。つまり、線路部分はバスの道路部分にあたるものだと解釈して、これを公機関が全面負担しようという考えである。この方式はすでに三陸鉄道や青い森鉄道などで実施されている。

しかしながら、第三セクター鉄道の経営はきわめて厳しいと言うのが現在の情勢である。

第2章

第三セクター鉄道を取り巻く環境

前章では第三セクター鉄道の「鉄道側」の事情を考察してきたが、本章では、第三セクター鉄道の沿線自治体の多くが抱える、過疎化の問題、自家用車の保有率の高さ、そして財政難の問題を取り上げる。

1. 過疎地域の抱える諸問題

地方において過疎化が始まったのは昭和30年代に入ってからである。これは高度経済成長に伴い人々、特に若者が中心に、より豊かな生活を求め、農山漁村地域から都市地域に向けて大きな人口移動を起こしたことに由来する。この結果、より強固な生活環境となっていく都市地域に比べ、過疎地域においては地域社会の基盤の維持が人口の減少により年々困難になり、基礎的な生活環境、生活基盤の確保が問題になってきた。例えば学校が徒歩圏内に存在しない、急病を患っても病院まで遠いために適切な医療措置が受けられないといった問題である。都市と地方との格差を是正し、住民福祉の向上に寄与するために政府も生活基盤や産業基盤の強化を図ってきた。しかしながら、過疎地域においては、過去の若者の都市地域への流出に伴い高齢者の割合が他地域に比べ割合高く、新たな産業育成が困難な環境になっている。表1-2-1は2004年10月1日現在の埼玉県と島根県の3世代別の人口構成割合を示している。老年人口の割合が埼玉県は全国最低であり、島根県は全国最高である。数値からわかるように島根県は既に4人に1人が高齢者となっている。

	年少人口 (0～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)
埼玉県	14.2	70.3	15.5
島根県	13.1	60.1	26.8
全国平均	13.1	66.6	19.5

表 1-2-1 埼玉県と島根県の人口構成割合（単位％）

（総務省統計局HPより作成）

そこで、政府でも 1970 年からそれぞれ 10 年間の時限立法で 3 度出された特別措置法により過疎地域の対策を講じてきたが、2000 年 4 月より新たな「過疎地域自立促進特別措置法」という 10 年間の時限立法を施行しており、過疎地域の住民福祉の向上、地域格差の是正という従来目標に加え、豊かな自然を生かしたその地域ならではの産業の振興や地域文化の伝統を継承・発展させようとしている。これにより定住人口、交流人口¹の増加や少なくとも維持を図り、個性的で自立的な地域社会の構築を目指している。なお、同法での過疎地域の要件は「1960 年から 1995 年にかけての人口減少率が 30%以上」といった一定の人口条件と、その地方自治体がどの程度自力で歳出予算を賄えるかを示す「財政力指数²が 0.42 以下」であるなどの財政力条件の両方を満たすことである。

2. 道路交通の整備と自家用車の普及

終戦直後の日本にはヒトやモノの移動を活性化させ、国民の生活水準を向上させることが求められていた。しかし、当時の日本の道路は未舗装の道路が非常に多く、移動の活性化の必要条件となる速達性、快適性の面で足かせとなっていたため、道路整備が緊急の課題であると政府は認識していた。そこで、1954 年、当時の運輸省は揮発油税や自動車重量税などの自動車関係税を道路整備に用途を限定する道路特定財源を導入し、これ以後道路整備は都市、地方にかかわらず急速に進められた。地方道全体の平均混雑度で表した道路整備の推移は図 1-2-2 のとおりである³。平均混雑度は昭和 46 年（1971 年）からの最初の 10 年間は増加傾向にあるが、ここ 20 年は 0.6 と 0.7 の間を推移しており、ほとんど変化がないことが読み取れる。道路の幅員を広くして、自動車（特に大型車）が、減速することなく対向車とすれ違えることができるといった要求に応えるほど、道路整備の水準を上げなくてもよいならば、およそ 20 年前には道路整備を大規模に行う必要性はなくなり、特に混

¹ 本誌において今後「定住人口」は、ある市町村に住む人々の人口と通勤・通学等で日常的にその市町村に流入するいわゆる昼間人口を合わせたものを指し、交流人口は、主に仕事、観光等で一時的にその市町村に流入する人々の人口を指すことにする。

² 財政力指数とは、毎年総務省で作成する地方財政計画において基準財政収入額（ ）と基準財政需要額（ ）が決定されるが、この / の値を指す。当然、数字が小さいほど自力では財源を調達できないため、不足分は後述する地方交付税で補填される。

³ 混雑度とは、（実際の）交通量/交通容量を表し、1.0 以下はスムーズに走行、1.0~1.5 は朝夕のピーク時に渋滞、1.5 以上は慢性的な渋滞が発生するとされている。

雑の発生しやすい道路を幅員の拡張等で重点的に整備すればよいと考えられる。

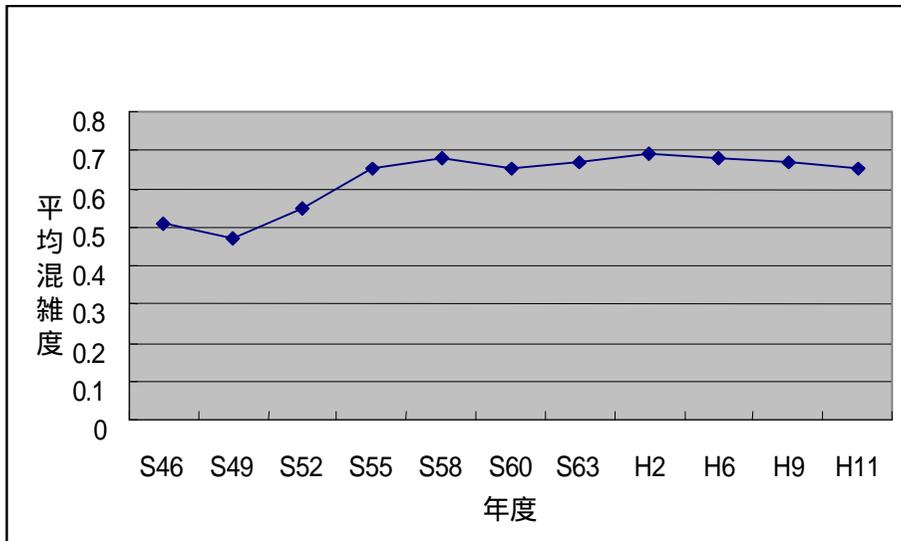


図 1-2-2 地方道全体の平均混雑度の推移

(「道路行政 平成 16 年版」(道路行政研究会編)より作成)

また、表 1-2-3 からわかるように、自家用車の保有台数の増加台数には年度によって違いは見られるが、一貫して増加傾向にあり、昭和 40 年度から平成 16 年度にかけては年度平均で約 130 万台ずつ増加していった。1 世帯当たりの自動車保有台数は、全国平均で今年 3 月末現在 1.1 台である。東京都など大都市部の属する都府県では、住宅事情などにより自家用車を保有できない世帯があるために 1 世帯当たり 1 台未満である一方で、福井、富山、群馬の各県で 1 世帯あたり 1.7 台を越える県もあり、地方において場合によっては 1 世帯に 2 台以上自家用車を保有する世帯もあることを物語っている。時間を気にすることなく、いつでもどこにでも移動できる自家用車の使用が多くなったことが、過疎地域において第三セクター鉄道を含めた鉄道利用を少なくし、その経営を悪化させた原因の一つであることは否めないであろう。

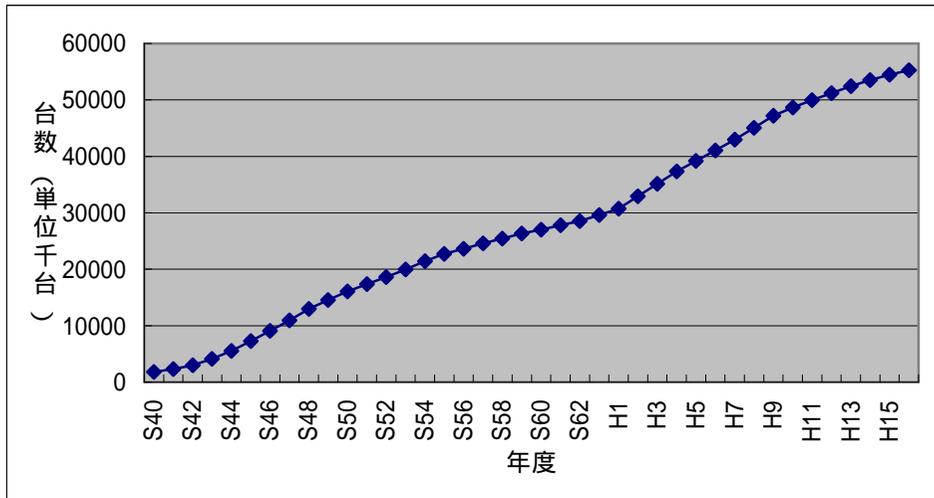


図 1-2-3 自家用車（軽自動車を含む）保有台数の推移
（財団法人自動車検査登録協力会ホームページより作成）

3. 過疎地域の自治体の財政難⁴

近年、国の財政状況が悪化の一途をたどっているが、地方の財政状況も同様に悪化の一途をたどっている。国も地方も長引く景気低迷の影響による所得税、法人税等の基幹税の税収減に加え、国が景気対策として 1998 年から実施している所得税の恒久減税も税収減に拍車をかけている（図 1-2-4）。これに反比例するかのように、国と地方の公債発行額は毎年数十兆円規模に達するようになり、今年度末時点で国と地方を合わせた長期債務残高は約 770 兆円に上ると予想されている。高齢化の進展で、今後国の歳出に占める年金・医療・介護といった社会保障関係費が急速に増えることが予想されており、現在の国の歳出構造を継続することは困難であるため、歳出構造の改革は待ったなしの状況である。また、歳出面で見た国と地方の金額比が 4:6 であるのに対し、歳入面で見た国と地方の金額比は 6:4 になっており、地方は自分の歳出を賄えず、国からの財源移転に頼っている。確かに財源移転は、特に過疎地域と呼ばれる地域では不足する自主財源を補うことができ、安定した財政運営を行うことに寄与したが、財源移転の過程において国から使途

⁴ 本項に限り「地方」は、「過疎地域」ではなく、都道府県や市区町村といった「地方自治体」のことを指す。

について細かく指図を受けることが多く、必ずしも地方自治体の自主性が必ずしも反映されない行政が執り行われていたのである。

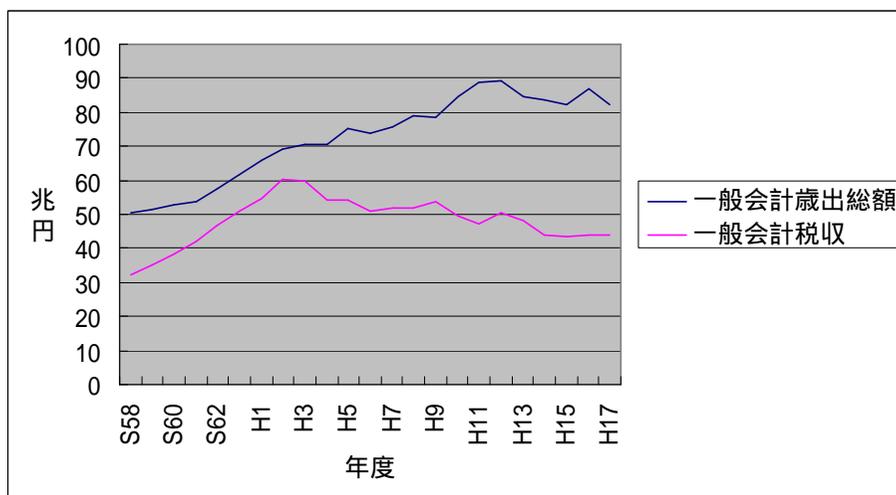


図 1-2-4 国の一般会計税収、歳出総額の推移（但し、平成 15 年度までは決算額、16 年度は補正後予算額、17 年度は予算額）
（財務省ホームページより作成）

そこで、2002 年より小泉内閣では義務教育費国庫負担金等の使途の決まった国から地方への補助金である国庫補助負担金(通称補助金)の廃止・縮減、同じく国から地方への財源移転であるが使途の決まっていない地方交付税交付金(通称交付金)の段階的削減、所得税等の国の基幹税を地方が徴税する住民税に段階的に税源移譲する三つの改革を同時に行う、いわゆる三位一体改革を進めてきている。国の中央省庁は既得権益が奪われる恐れがあり、改革に反発を強めているが、改革の一部は既に実行されている。改革により地方は歳出を自主財源で行える可能性が高まり、これまでのように他人(国)の金を使うために歳出に無駄が生じやすくなる可能性を防ぐことが期待されている。

しかしながら、これらの改革が行われても依然地方の財政は厳しいことには変わりはない。前述のように国が三位一体改革の税源移譲を通して自主的な財政運営を促進させようとする側面がある一方、国の財政事情が厳しいために、補助金、交付金を削減することで国の台所事情を少しでも改善する目

的で、三位一体改革をしているのではないかという声が地方から上がっているのも事実である。土佐くろしお鉄道の走る高知県の普通会計は、2004年度決算で見た場合5000億円弱の歳入、歳出規模である。ところが、歳入が前年度比で7.7%減少してしまったために、経費を前年度比で6.6%削減しなければならなかった。減少幅はいずれも約400億円前後とかなりの規模である。

高知県に限らず地方自治体は全国的に歳出削減の方向で動いており、第三セクター鉄道への自治体の金銭的支援も同様に厳しくなりつつあるといえるだろう。

第 1 部

具体例にみる 第三セクター鉄道と 地域の関わり

第1章 研究の手法と視点

ここからは、序論で述べた第三セクター鉄道とその沿線地域の一般事情を踏まえ、具体的にいくつかの第三セクター鉄道を取り上げる。具体例を挙げる前に、各鉄道について執筆する上で留意した点などについて述べておきたい。

1. 情報収集の方法

都市出身者で占められている本誌の執筆者が、書物その他から得られる知識に依拠するのみで「地域の交通手段」という視点から第三セクター鉄道を分析することは、困難だと考えられた。そこで、一般的に得られる資料を参照することはもちろんだが、研究にあたって第三セクター鉄道が実際に走っている現地に赴き沿線の様子を観察した。その際、様々な時間に様々な区間を乗車してみて、対象となる第三セクター鉄道の置かれている状況をできるだけ正確に把握できるよう心がけた。加えて、今回はテーマが「第三セクター鉄道」であり、出資したり支援を行ったりする形で自治体が深く関わっている場合も多いことから、各鉄道とも沿線自治体に1箇所以上取材をして、生の声を聞くことにした。また、一部の交通事業者にも取材に応じてもらうことができた。これらの取材でご教示いただいたことも踏まえ、次章以降で分析を行う。

2. 視点 交通と地域振興

交通と地域振興の関係

今回は1で述べた方法により情報収集を行ったが、現地で情報収集をしたり執筆をしたりする際に念頭においた考えの1つである、「地域振興」の考え方を具体例に先立って導入しておきたい。

古くから「交通手段が確保されれば地域は栄える」という趣旨のことはよくいわれる。交通機関が整備されることによって、物や人、情報が迅速かつ確実に運ばれることは、自由競争下の市場経済において地域が発展することと直結しうる。ゆえに、現在でも過疎問題で悩む自治体などは、「地域振興」を目指すにあたって必要な条件として「交通整備」を掲げる場合が多い（もっとも、交通が整備されれば必ずしも地域の振興につながるとは言えず、あ

くまで交通整備は地域振興を達成する必要条件であるという視点に注意が必要である)。

人口による地域振興の把握

ところで、「地域振興」とは地域がどのようなことであろうか。「振興」という言葉は、『広辞苑(第五版)』(岩波書店)によると「ふるいおこして物事を盛んにすること。また、盛んになること。振起」となっており、「地域が盛んになること」、「地域を盛んにすること」が文面から考えるとこの地域振興の姿ということになる。しかしながら、分析を進めていく上ではこうした抽象的な定義は有用ではない。

そこで、地域振興の度合いを測るものさしとしては「人口」が一般的に挙げられる。人口が増加すれば、経済的な消費が増え、地域産業は活性化する。また、税収の増加に伴って自治体の収入も増える。これらは地域の活性化につながる。そう考えれば人口を地域振興の具合を考える材料にすることは自然なことであり、専門的な研究でも伝統的に用いられる方法である。なお、地域が振興するにあたり、住民の「地域に愛着を持つこと」「地域に生きがいを見出すこと」のようなメンタル面でのことを要件とする考え方も存在する。確かにそれも考慮しなければならない。しかしながら、目で見て判断できる材料ではないので捨象するか、あるいは「人口という指標に現れる前提段階」と考えることにする。

人口の概念には、「定住人口」と「交流人口」がある。この定義については序論の第2章で既に記した。第三セクター鉄道の走る地域で、過疎化が進んでいるのも同章で提示したとおりで、次頁の表2-2-1に鳥取県東部の山間を走る若桜鉄道(郡家-若桜)沿線自治体の人口データを示す(なお、郡家町、船岡町、八東町は2005年に合併して八頭町となっている)。加えて、2006年を頂点として人口減少時代に入ろうとする(国立社会保障・人口問題研究所の調査による)今、定住人口の増加を望むのはもはや現実的ではないと考えられる。したがって、交流人口を「いかにして増やすか」が多くの地域で課題となっているという最近の情勢を踏まえ、本誌では「定住人口・交流人口の両方が地域に与える影響を足し合わせれば、将来にわたって地域の秩序を維持できること」を第三セクター鉄道の走る地域の目標だと仮定する。

鉄道は地域が振興するために何ができるであろうか。ここまで述べた仮定が正しいならば、地域が振興することと、物や人や情報の移動を活発化さ

	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年
郡家町	11134	9921	9808	9802	10009
船岡町	6117	5286	4988	4996	4664
八東町	8311	6935	6507	6293	5572
若桜町	9616	7443	6633	6004	4998

表 2-2-1 若桜鉄道沿線の人口推移（単位・人）

（1960年のデータは「昭和35年国勢調査報告 第四巻 鳥取県」

（総理府統計局）、残りは「鳥取県の人口」¹各年版より）

せること 鉄道がより活発に利用され、結果として鉄道も栄える、あるいは維持が可能となることは密接に関わっていると考えられる。直感で捉えても、公共交通機関が住民にとって利用しやすければ、その土地に住む（住み続ける）というひとつのきっかけになる。これは定住人口の維持につながるであろうし、同時に外からの人口をも呼び込みうるかもしれないが、交流人口の場合はそれに加えて地域そのものの集客力 仕事や観光でその土地を訪れる需要を生む力 が必要不可欠であると思われ、とりわけ観光資源を売り出す場合などは交通事業者側もその土地の魅力を売り込んだり、企画商品を作り出すなどの方策が不可欠であると思われる。

人口による地域振興の把握への疑問

ここまでは一般的に鉄道についての考察であったが、果たして第三セクター鉄道の場合、ここで述べてきた「地域振興」に寄与する部分は何の程度あるのであろうか。実際の人口データの一例として、次章で扱う樽見鉄道沿線の数値を挙げてみる。次の頁に示す表 2-1-2 は樽見鉄道の終点・樽見駅を含む岐阜県の根尾村（現在は合併して本巣市）と、根尾村とは南方で接している谷汲村（現在は合併して揖斐川町）の人口推移である。根尾村には元々鉄道はなく、国鉄再建法の定めに基づき凍結されていた樽見鉄道末端部分の建設工事が再開し、樽見駅まで鉄道が開業したのは1989年3月のことであった。他方、谷汲村の村域には樽見鉄道が走っている（こちらの開業は1958年）ほか、古くから名鉄谷汲線（2001年廃線）が通っていた地域である。両者の人

¹ これは国勢調査に基づく人口資料であるが、発行元は1980年までが総理府統計局、1985年～1995年のものは総務庁統計局、2000年のものは総務省統計局）である。「岐阜県の人口」「兵庫県の人

口推移を見ても樽見鉄道の樽見開業を境に周辺自治体の人口と比べて大きな変化が生じたとは言にくい。同じような例はJR鍛冶屋線（1990年廃線）の終点・鍛冶屋駅があった中町（兵庫県、なお今年11月より合併して多可町となっている）にも当てはまる。中町の人口推移は図2-1-3に示したとおりである。

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
根尾村	3202	3005	2979	2453	2184
谷汲村	4502	4408	4147	4108	4028

表 2-1-2 根尾村と谷汲村の人口推移（単位・人）

（「岐阜県の人口」各年版より）

1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
12028	12079	11748	11698	11686

表 2-1-3 中町の人口推移（単位・人）

（「兵庫県の人口」各年版より）

もっともここで提示した人口は「自治体」の人口であり、厳密な意味での「沿線人口」とは言いにくい。しかし、一般に入手が可能なデータから得られる結果はこの程度であり、少なくとも自治体の定住人口で見ると第三セクター鉄道が果たしている役割があるとは言いがたい。

それでも、「鉄道がなくなると、地域がさびれる」という考えを一般的に聞くことができるのはなぜであろうか。場合によっては、「地域振興」の度合いを人口で測れるという設定そのものに欠陥があるのではないだろうか、と省みてみたところ、「人口は地域振興を測る手段のひとつに過ぎない」「鉄道が人口に与える影響は、今のところ大きくない」というふたつの帰結に至った。

地域振興には、地域それぞれの「スタイル」がある。序論でも述べたように、「その土地ならではの」地域振興が求められており、そういったものを「人口」という視点だけで本当に測りきれぬのか　これが前者の帰結である。

他方で、人口を維持するといった地域のあり方を実現するには、地域としての体系だった施策が求められる。その中で、「鉄道」という交通機関をその体系のなかに組み込んで施策を行った例は多くないように思える。つまり、

鉄道には「地域振興」を果たす素地があるにもかかわらず、それを最大限に生かしている地域はどれだけあるのだろうか　これが後者の帰結である。

とは言え、やはり　で導入した地域振興の概念にも、妥当性があることは否めない。ならば、「人口は地域振興を成し遂げる上で必要な要素のひとつではあるが、必ずしもそれだけが地域を振興させる手段であるわけではない」ということになる。

もっとも、ここまでの議論は主として定住人口を念頭においたものであり、交流人口増加へ果たせる役割については少し様子が変わってくる。前に示した岐阜県根尾村への観光流入客を見ると、1987年度に33万人だったものが、樽見駅までが延伸開業した1988年度には40万6千人にまで増加した。この点について、分析を行った日本観光協会によれば、「樽見鉄道全通」が理由であると示されていた。もっとも樽見鉄道の場合は山間部であり、開通前の道路事情も望ましくなかったことから、鉄道が利用されやすい状態であったと言える。そのような条件を考えると、確かに鉄道が交流人口増加に貢献したケースは存在するものの、「鉄道さえあれば交流人口が増加する」とは一概には言えず、判断しづらいところである。あくまで周囲の状況と、地域が鉄道を「どう利用するか」ということ、言い換えれば鉄道側が利用してもらうために「どう努力するか」ということが絡んでくる話である。

以上のような過程をたどり、地域振興を測る指標としての「人口」を意識しつつも、今回の研究では人口の数値には依拠しないこととする。人口増加や維持が達成されているかを見るよりは、「地域が鉄道をどう利用するか」「第三セクター鉄道側が、乗ってもらうためにどう工夫するか」という点を観察するほうが有益なようである。よって、地域の人口に影響を与えるほどの役割を鉄道が果たすためにはどうすればよいのか　その近似として「地域に影響をもたらす施策」をどのように行っているか、あるいはそれ以前の段階で、鉄道が維持するためにどのような施策を講じてきているか　という点について着目することにし、次章で検討を加えていくことにする。

第2章

(1) 樽見鉄道の事例

樽見鉄道は、岐阜県大垣市の大垣駅と同本巣市（旧根尾村）の樽見駅とを結ぶ第三セクター鉄道で、全長は34.5km、旅客輸送は主にレールバス（1両編成）で行われている。ここでは、樽見鉄道の歴史、現状を見た上で、将来の展望について考える。

1. 成立経緯

樽見鉄道の前身は1958年に開業した国鉄樽見線であるが、この当時の開業区間は大垣 - 美濃神海（現神海）であり、その先の樽見までは1970年以降工事が進められていた。しかし、1981年に国鉄が樽見線を国鉄再建法に基づく第1次特定地方交通線に指定したため、沿線自治体や関連企業の間では第三セクター方式による運営の可能性が話し合われた。

国鉄樽見線では本巣駅の北側にある住友大阪セメント岐阜工場からの貨物輸送が行われていた。当時は住友大阪セメントが出荷の85%（約60万ト）を樽見線に頼る状況、また樽見線が収入の80%以上をセメント輸送に依存する状況であった。一方、転換前の1983年の輸送密度は652人/km・日、営業係数¹は424という破滅的な状況であった。

この状況で沿線自治体と住友セメントの樽見鉄道への出資が決まったが、第三セクター転換に向けて鉄道輸送のノウハウを持つ企業の参加が求められた。そしてこの樽見線経営に興味を持ち、経営の中心に立つことを決めたのは、JR東海道本線・美濃赤坂駅から貨物専業でセメント輸送を行っていた西濃鉄道であった。

こうして資本金1億円で西濃鉄道51%、住友大阪セメント24%、その他の民間企業1%、県や自治体24%という出資比率の第三セクターの設立が決定した。これにより1984年10月6日、大垣 - 神海間（23.6km）で国鉄改革における国内3番目の第三セクター鉄道、樽見鉄道が転換開業した。そしてこの転換における7億1400万円（うち2100万円は定期運賃差額に利用）の転

¹ 営業係数は、個々の線区の収入に対する原価の比率を示し、100より小さいと赤字。（「新版鉄道用語辞典」（グランプリ出版））

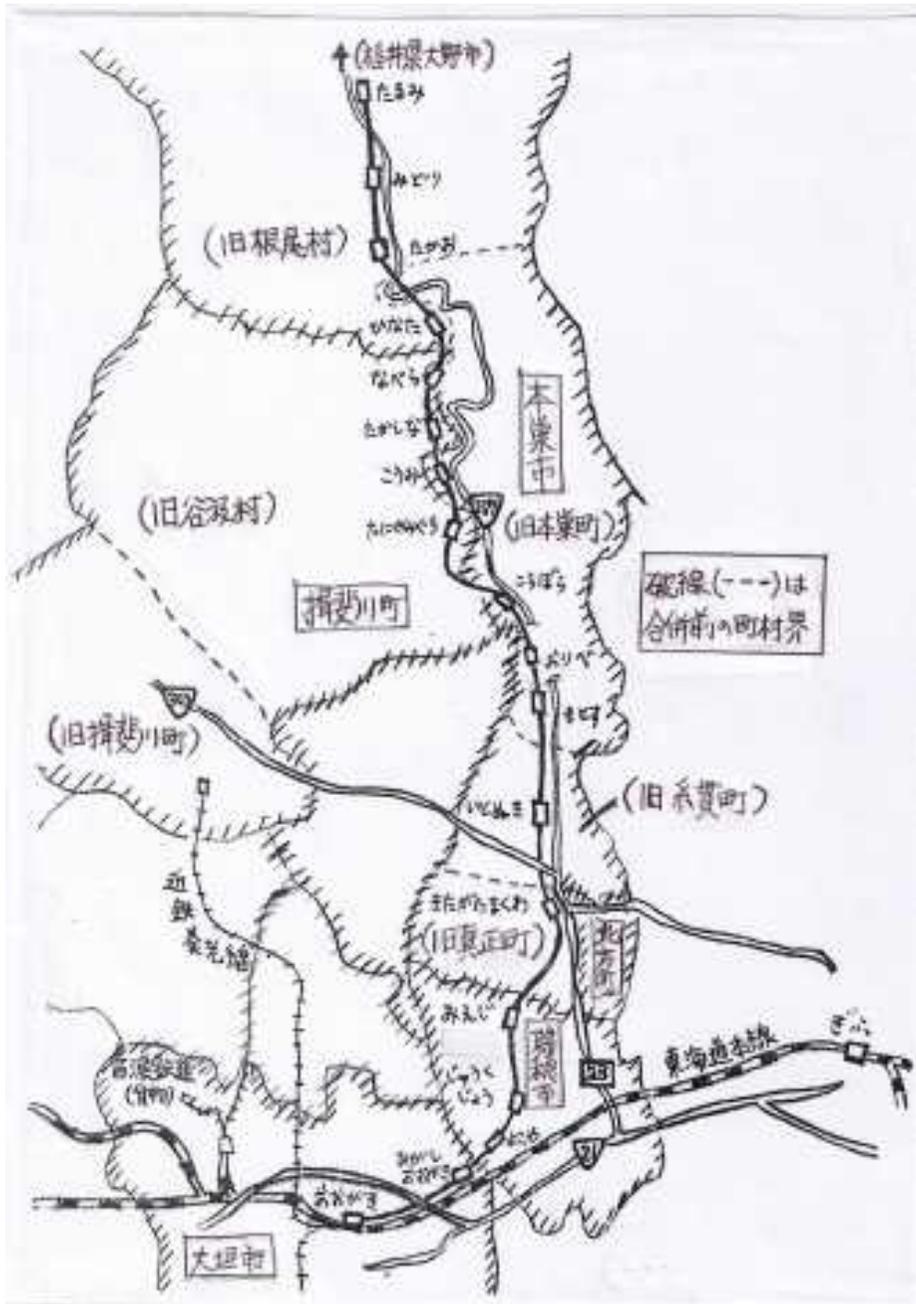


図 2-2-1 樽見鉄道周辺の地図

換交付金を利用し、ダイヤ見直しに向けた行き違い設備や駅設備の整備、車両（レールバス、客車等）の購入等を行った。

一方、神海 - 樽見間の工事は 1970 年から始まり工事進捗率 70%となっていたが、1981 年以降は凍結となり、樽見鉄道の開業後も神海から先の区間は手付かずのままであった。しかしこの区間も、1986 年から日本鉄道建設公団による工事が再開、1989 年 3 月 25 日、神海 - 樽見間の新線（10.9km）が開業し、現在に至っている。

2.樽見鉄道の現況

次に、樽見鉄道の現状と経営状況について見ていく。

(1)利用状況、流れ

まず、各駅の乗降客数（2001 年度）は表 2-2-1 のとおりであり、この表で見ると、大垣、北方真桑の両駅の乗降客が多い。

駅名	乗降客数(人)	駅名	乗降客数(人)	駅名	乗降客数(人)
大垣	1452	糸貫	90	高科	10
東大垣	276	本巣	374	鍋原	40
横屋	100	織部	(開業前)	日当	24
十九条	48	木知原	78	高尾	20
美江寺	120	谷汲口	122	水鳥	32
北方真桑	810	神海	128	樽見	328

表 2-2-1 駅の 1 日当たり乗降客数（2001 年度）

（「データブック日本の私鉄」（ネコ・パブリッシング）より作成）

このうち大垣駅は J R 東海道本線、近鉄養老線との接続駅であり、乗り換え客以外にも駅前の繁華街、飲食店等を利用する人々で賑わっている。一方、北方真桑駅は岐阜第一高校や岐阜工業高専が近くにあることから、高校生の定期利用が多い駅である。また 2005 年 4 月 1 日に廃止となった名鉄揖斐線がこの付近を通っていたこと、この駅付近で国道が接近することなどから、駅周辺もいづらか賑わいがある。なお、高校については東大垣駅の近くにも大垣商業高校があり、高校生の乗降が見られる。

朝ラッシュでは、上り大垣方面の通勤・通学の流れも大きい。北方真桑駅周辺の高校へ向かう下りの流れも大きい。平日のこの時間帯には3両編成の客車列車も本巣 - 大垣間を1往復しており、同区間は約30分おきの運行となる。下り大垣駅7時46分発の客車列車は始発の時点で130人程の高校生が乗車し、そのほとんどが各学校の最寄り駅である北方真桑駅で降りていた。

一方で昼間は全線で1時間あたり1本の運行を基本としているが、乗客は非常に少なく、特に本巣駅または神海駅以北は乗客がゼロになってしまうこともある。これは上り列車においても同様で、神海駅以北の乗降客数の少なさは大きな問題である。



図 2-2-3 北方真桑駅の通学風景

(2) 町の状況

ここでは、町の風景が変わってくる地域に分けて大垣から下り樽見方面に各駅の状況を見ていく。

大垣 - 北方真桑間

大垣駅は、人口約15万人と岐阜県内第2の都市である大垣市の中心部にある駅で、駅ビルや周辺のショッピング施設等も充実している。樽見鉄道線のレールバスは大垣駅の切り欠き6番線を使って運行しており、平日朝ラッシュ運行の客車列車は7番線を利用する。

大垣を発車すると、沿線は住宅地の比較的多い区間である。東大垣を出て揖斐川の鉄橋を渡ると、横屋、十九条、美江寺の瑞穂市内3駅が続き、列車は市内の低層住宅地を走っていく。この3駅周辺の道路は細く、樽見鉄道の

東側を走る幹線道路県道 23 号線からもいくらか離れている。商店の多くは幹線道路に集積しているため、3 駅周辺は住宅が多い他はひなびた風景となっている。その先本巢市に入り、北方真桑駅付近で県道 23 号線と国道 157 号線とが接しており、朝夕のラッシュ時間帯は道路の交通量が多い様子がうかがえる。さらに、前述のとおりこの駅の周辺には高校が多いこともあって朝夕のラッシュ時間帯には駅自体の利用者も格段に多くなる。なお、北方真桑駅は平日昼間のみ駅員を配置している。

北方真桑 - 本巢間

北方真桑駅以北は終点樽見まで国道 157 号線にほぼ沿う形で線路が走っており、また、大垣以降、本巢駅までは平坦な線路である。また、本巢駅は樽見鉄道本社の所在地で駅員が配置されており、さらに車庫があるため区間運転の始発、終点にもなる。

ところで、旅客輸送とともに本巢駅の先にある住友セメント岐阜工場で生産されるセメント輸送が行われている。国鉄時代には年間 60 万トという大量の貨物を運んでいたが、2003 年の実績で樽見鉄道の貨物輸送は約 16 万トである。しかし現在でも、樽見鉄道の収入の約 4 割を占める重要な収入源となっている。

本巢 - 神海間

まず表 2-2-2 を見て分かるのとおり、この先の神海まで、すなわち第三セクター開業時の線区内では乗降客が各駅ともおおよそ 100 人以上となっている。また、本巢駅と木知原駅との間にある織部駅は 2002 年 4 月 1 日に新規開業した駅のため、乗降客のデータはないが、この駅は国道 157 号線沿いにある道の駅「織部の里もとす」が目の前にあり、道の駅オープン約 1 年後に新設された。そして、この先はトンネルとなっており、次の木知原駅以北は風景が大きく変わり山間部を走るようになる。

北方真桑駅から本巢市内を走ってきた樽見鉄道は、次の谷汲口駅で一旦揖斐川町に入る。昼間は毎日この駅から桜や紅葉の名所である谷汲山行きのバスが出ており、樽見鉄道のダイヤに合わせてほぼ一時間おきの運転となっている。また、谷汲山華厳寺は西国三十三ヶ所巡りの満願霊場でもある。そして、樽見鉄道は再び本巢市に入り神海駅となる。転換区間の終点となる神海駅であるが、この区間の他の駅と同様に周辺に商店や民家は少なく、現在は無人駅である。

神海 - 樽見間

神海以遠は 1989 年開業の新線区間であるため、駅設備や鉄橋などの路線状況も比較的新しい。しかしながら、さらに山奥に入り民家も少なく駅から遠くなる区間であるため、利用客はかなり少なくなる。高尾駅以北の旧根尾村の人口は 2000 年で 2184 人であり、沿線人口も少ない。

神海の次、高科駅は再び揖斐川町内の駅であるが、その次の鍋原駅以降は全て本巣市内の駅である。その鍋原駅からは根尾川温泉の看板が見えているが、現在は休業中である。鍋原駅から先はトンネルが続く区間となり、日当駅や高尾駅はトンネルを抜けたわずかな谷間に設置されている。次の水鳥駅のすぐ南側には、1891 年の濃尾地震で出来た根尾谷断層が北西から南東方向に延びており、この断層は特別天然記念物にも指定されている。そのため、文化庁の承認を経た上での路線工事を行った区間でもあるが、現在ではこの断層を観光地として生かしており、地震断層観察館という施設も水鳥駅付近の断層上にある。

そして、終点の樽見駅である。樽見駅周辺には民家の他に民宿や飲食店もいくらかあり、旧根尾村役場が本巣市役所根尾総合支庁舎として現在も利用されている。また観光施設としては、うすずみ温泉・四季彩館、道の駅「うすずみの里・ねお」があり、樽見駅から無料送迎バスも出ている。これら施設の名称につく「うすずみ」は、樽見駅から徒歩 15 分ほどのところにある「淡墨桜」からきており、この「淡墨桜」は樹齢約 1500 年の国指定の天然記念物である。名前の由来は散り際に見せる淡い墨を引いたような色からきている。桜のシーズンには樽見鉄道でも臨時列車を多数運行して観光客を運んでいる。



図 2-2-4 樽見駅の様子

(3) 地域維持、鉄道維持の施策について

ここでは、地域交通としての鉄道を存続し、地域を維持していくための鉄道会社の施策を見ていく。

ダイヤと運行費用の改善

第三セクター転換前に 10 往復の運行であった樽見線の列車は、転換後に増便を重ねた結果、2005 年 9 月 1 日時点では大垣 - 本巣間で 22 往復（土休日 20 往復）、本巣 - 樽見間で 17 往復の運転となっている（ただし、上り 1 本は神海始発のため神海 - 本巣間は上り 18 本）。また、現行のダイヤは昼間の時間帯を中心に全線 1 時間おきのダイヤになっており、さらに朝ラッシュ時の通学利用者に合ったダイヤの考慮などにより、利用者の利便性向上に役立っている。

このような増便に対して 1 便あたりの費用を削るために導入されているのがレールバスによるワンマン運転である。レールバスは小型軽量の気動車で定員は 100 人前後であるが、運行費用が低く抑えられるという点から第三セクターへの転換時に導入されており、このような費用節約により増便を実現している。

また、第三セクター転換時に行われた東大垣駅などの駅の行き違い施設の新設が、この増便に役立っている。

観光へのでこ入れ

樽見鉄道沿線は富有柿やイチゴ、真桑瓜などの果物がとれ、ここまで述べてきたとおり温泉、断層、桜などもあり、比較的観光資源に恵まれた第三セクターである。この資源を最大限生かすことも第三セクター鉄道には求められる。樽見鉄道では軽快気動車仕様の列車を一部改造した観光列車を走らせており、現在は薬草列車（5 月～11 月）やしし鍋列車（12 月～3 月）が定期外旅客の増加のために活躍している。樽見鉄道が現在発売している主な企画きっぷ、企画列車は次ページの表 2-2-5 にまとめたが、いずれの企画にも地元の名産、名勝に触れながらゆっくり観光してほしいという考えが表れている。

(4) 自治体の姿勢

沿線自治体（現・大垣市、穂積市、本巣市、揖斐川町、北方町）は 1989 年に連絡協議会を設置しており、2003 年度には「鉄道の日」イベントや沿線の旅案内チラシの配布などを行った。また、1985 年 2 月には樽見新線対策協議会が設立され、延長区間の鉄道特性維持、沿線地域の振興に貢献している。

商品名	金額(円)	セット内容	発売期間
うすずみ温泉 ゆったり食事 プラン	大人 3000 子供 1800	うすずみ温泉入浴券 + 食事券 1000 円分 + 全線 1 日乗車券	通年発売 (うすずみ温泉 休館日を除く)
うすずみ温泉 湯遊レールプ ラン	大人 3700 子供 2500	うすずみ温泉ゆったり 食事プラン + 体験(パ ン作り、陶芸絵付、パ ターゴルフから 1 つ)	通年発売 (うすずみ温泉 休館日を除く)
鮎やな料理ク ーポン	大人 3880 子供 3450	大垣 - 木知原間往復券 + 鮎料理クーポン	6 月 18 日 ~ 10 月 31 日まで
薬草列車(要予 約)	5000	列車内お食事(薬草弁 当) + うすずみ温泉入 浴券 + 断層観察館割引 券 + 全線 1 日乗車券	5 月 ~ 11 月の 木・金曜
しし鍋列車(要 予約)	5500	列車内お食事(ぼたん 鍋と季節料理) + うす ずみ温泉入浴券 + 断層 観察館割引券 + 全線 1 日乗車券	12 月 ~ 3 月の木 曜(年末年始を 除く)

表 2-2-5 樽見鉄道の企画きっぷ、企画列車（樽見鉄道HPより作成）

このように、樽見鉄道を維持していきたいという意思是自治体にもしっかり残っている。沿線自治体ではこれまでも固定資産税の減免、駅前整備、経常損益の補填など様々な支援を行ってきた。しかし、前述のとおり利用者数の減少が深刻化しつつある上、2006年3月には樽見鉄道の収入の4割を占める、住友セメント岐阜工場からの貨物輸送の完全撤退が決まっている。財政面については後で具体的に述べるが、ここ数年は5000万円を越えるような経常損失を計上している。この様な状況下で、沿線自治体の中には「これ以上の赤字に対しては樽見鉄道廃線も考えるべき」という考え方も一部にあるという。このような状況で樽見鉄道においては2004年に経営診断が行われており、これに従い樽見鉄道に増収や人員削減の方向性を持たせた上で、以後3年間の支援を決定している。

また、ここで持ち上がったのが「市民鉄道」の構想である。自治体や鉄道会社、市民、NPOがメンバーで2005年1月20日に樽見鉄道マイレール促進協議会を設置し、市民鉄道構想の実現に向けてメンバーそれぞれの取り組みを定めている。以下にあげるような施策を実施していくことで、マイレール意識に基づく市民が支える鉄道を実現させ、増収を目指そうという考えである。

市民・NPO（仮称）樽見鉄道ファンクラブ創設、線路沿いの草刈等 樽見鉄道 新駅設置、シルバー割引切符、駅舎のバリアフリー促進等 沿線市町 コミュニティバスの連携強化、一体的・総合的支援等

(5) 代替交通機関の可能性

ここでは代替輸送機関、バスへの代替について考えたい。

まず、北方真桑駅以北のバスの運行経路としてはおそらく国道157号線を基本とするのが最も適切であるといえる。しかし、この地域は北へ行くほどに山深く、冬季は雪深くなるため福井県との県境付近、国道157号線の温見（ぬくみ）峠は冬季通行止めとなる。また、神海以北樽見駅付近までの道路状況は改良が進んだとはいえ、一部では現在でも道幅が狭くバス運行にあまり適さないままであり、特に通勤・通学時間帯の大型バスの運行は厳しいだろう。さらに、鉄道に比べて遠回りでかなりの時間がかかることは間違いない。樽見駅付近までは除雪さえ行えばバス運行もおそらく可能であるが、運行においてはいくらか問題を抱えているのである。

一方、北方真桑駅以南は南北に走る主要道から遠い細い道の中に駅があることや、根尾川を渡る道の選定など課題が多く、輸送量に見合ったバスの運行には疑問符がつく可能性がある。また、朝夕の自動車交通量の多さを考えても運行が厳しくなる可能性は否めない。

道路状況の他に乗降客数や本社・車両保管区の関係から考えると、大垣から本巣までの鉄道経営に縮小するなどの考え方もできるだろう。しかし本巣以北の地域においては、鉄道による各地域への新聞配達の速達化や、「淡墨桜」や紅葉といった観光シーズンに鉄道ならではの大量輸送が可能であるといったメリットもある。特に降雪の厳しい冬季は、鉄道の安定運行がより際立つ。

以上のことから言えることとして、確かに経営状況は厳しくバスへの転換の可能性が表面化するような局面であるが、バスへの転換が厳しいと考えられる現状では鉄道輸送を残していく必要性が強いと言える。沿線自治体も残

す方針を持っており、旧根尾村を昔のような「陸の孤島」状態に戻すべきでないとする限りは、まずは現状の鉄道を生かす方向で考えるべきであろう。

(6) 財政面

まずは図2-2-6・2-2-7を見ていただきたい。開業当時から数年間、旅客輸送は順調に伸び、また経常損益も黒字に傾くなど安定しており、樽見鉄道は財政的には「3セクの優等生」の一員だったということがよくわかるだろう。しかしながら、1994年には経常赤字に転落し、その後も赤字の増加傾向が続いており、2002年度には車両の検査実施や台風被害等を含めて1億2400万円もの赤字を計上している。

この赤字増大傾向の最大の原因は収入の減少であり、近年、旅客輸送は定期、定期外ともに減少が進んでいる。定期外輸送に関しては開業当初に見られた観光客流入の効果が薄れてきていることが原因であると考えられる。また、旅客輸送と同時に貨物輸送の衰退も挙げられる。この貨物が既に撤退を決定している現状では更なる経営状況の悪化は避けられそうに無いが、自治体の対応の面でも述べたとおりこれ以上の赤字を出してはいけないという状

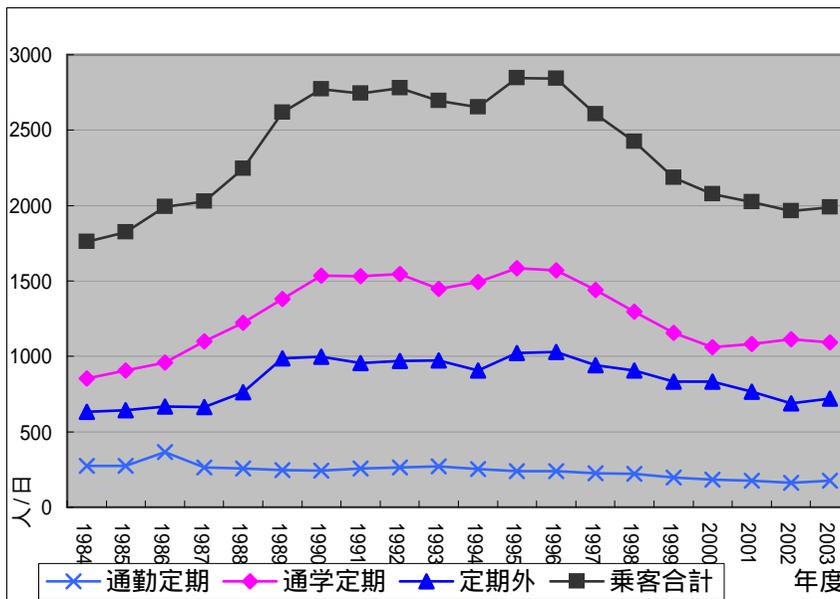


図2-2-6 旅客輸送量の推移

(「岐阜県第三セクター鉄道の概要 平成16年度版」より作成)

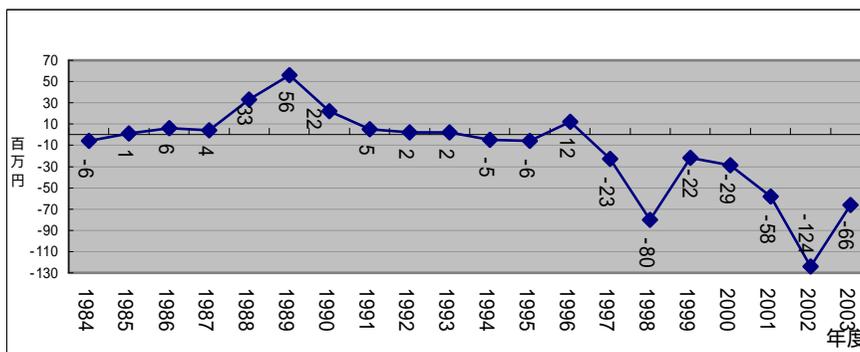


図 2-2-7 経常損益の推移

(「岐阜県第三セクター鉄道の概要 平成 16 年度版」より作成)

況でもある。樽見鉄道の経営努力はこれまでも(3)で述べたような乗客増加や地域貢献への努力、さらには人員削減などの形で行われてきている。2006年には運賃の値上げを決めており、今後は利用状況に見合ったダイヤ見直し等も必要になると考えられるが、崖っぷちの企業経営状況から脱却する効果は十分ではないだろう。

3. 将来への展望

まず、これまで述べてきたように「市民鉄道」へ向けた動きが加速中である。市民・NPO、樽見鉄道、沿線市町のそれぞれが将来計画に基づき取り組みを始めている。第三セクター開業当時に見られたような市民の「マイルール」意識が強固に根付くことが自治体からの支援を受ける意味でも、経営を安定させる意味でも、今後の鍵である。

名鉄揖斐線の廃線後、この地域唯一の鉄道となった樽見鉄道は通勤定期客、通学定期客とも5%の増加となっているという。鉄道の需要は確かに存在しているといえるが、それをいかに囲い込むか、そして地元の住民にマイカーではなくいかにレールを使ってもらうかという意味でも「マイルール」運動を推進していく必要がある。

経営状況が良いといわれていた第三セクター鉄道でも、現在ではこのように存続の危機にさらされてしまっている。現状の経営危機を何とか脱してこの樽見鉄道を存続させていくために、経営努力や市民鉄道の実現に向けた協力体制の強化を足踏みせずに続けていかなければならないのである。

第2章

(2)三木鉄道・北条鉄道の事例

三木鉄道(厄神 - 三木間、6.6km)は国鉄三木線、北条鉄道(粟生 - 北条町間、13.6km)は国鉄北条線から転換して誕生した第三セクター鉄道である。いずれもJR加古川線の駅を起点として接続しているという地域的な面、また成立経緯や路線規模などにも共通点が見受けられるため、ここでは同時に2つの鉄道を見て、比較を試みたいと考えている。

1. 成立経緯

三木鉄道と北条鉄道(以下、三木鉄道と北条鉄道の両方を指す場合には両鉄道と記す)の起源は、明治時代に設立された播州鉄道に遡る。同鉄道は、高砂港(現兵庫県高砂市)から加古川を経て西脇(現兵庫県西脇市)に至る路線を本線と据え、現在の三木鉄道と北条鉄道はその支線という位置づけで大正時代初期に開業した。とりわけ厄神 - 三木間の支線は、旅客輸送というより三木で生産される金物や米の輸送を主たる目的として開業したとされている。その後、経営主体が播但鉄道に変わり、更に戦中に元々播州鉄道として開業した各線は国に買収され、厄神 - 三木間の支線は国鉄三木線、粟生 - 北条町間の支線は国鉄北条線となった。

国鉄時代の昭和40年代には、両線とも旅客輸送量は最盛期を迎え栄えたが、貨物輸送は1974年に合理化の一環で廃止となった。また、迫り来るモータリゼーションの波をもろに受けたこともあり旅客輸送は減少を続け、結果として輸送密度は三木線で1384人/km・日、北条線は1609人/km・日(いずれも1977~79年度の平均値)と、2000人/km・日を下回り、かつ路線延長がいずれも短いことから第1次特定地方交通線に選定されることとなった。

いずれも国鉄時代の輸送密度を見る限り、鉄道での存続はきわめて困難だと考えられたが、兵庫県が存続に熱心な姿勢を示したこともあり、1984年には第三セクター設立が決定した。資本金出資比率(発足時)は三木鉄道が沿線自治体である三木市29%、兵庫県17%、加古川市5%、民間から49%、北条鉄道が同じく沿線自治体の加西市29%、兵庫県17%、小野市5%、民間から49%の比率で、いわゆる「自治体主導型」である。転換後の増資の際に三

木市はさらに三木鉄道に出資した関係で、三木鉄道における三木市の出資率は50%を超えるに至り、さらに自治体主導の色が濃くなっている。

2. 現況

(1) 町の状況

兵庫県下を走る第三セクター鉄道という共通点はあるが、両鉄道の立地には相違点もある。

三木鉄道の起点の厄神は加古川市内にあり、厄神から宗佐までは加古川市内を走る。宗佐・下石野間で市境を超えて、その後終点の三木までは三木市（なお、三木市は10/24付けで吉川町と合併しているが、以下「三木市」と記した場合には合併前の三木市を想定して用いている）に属している。以下、厄神から三木に向けて沿線をたどってみる。

厄神から宗佐が属している加古川市は、人口で見ると約26万6千人（2005年10月現在）を超える、兵庫県でも6番目の都市である。しかし、厄神は加古川市の中心である加古川駅からは7kmほど距離があり、周辺は古い住宅街が広がってはいるものの、駅から少し離れると水田地帯となるような地域である。ベッドタウン化が進んでいるとは言いがたい。また、人の流れは鉄道であれば加古川方面へ向かっており、三木への流れはほとんどない。

沿線も、終点三木の周りを除くと水田地帯が広がる地域である。都市計画法の定めで開発を行えない地域となっている「市街化調整区域」の指定区域も多く、特に下石野から高木の手前までは三木鉄道の北側に住宅がほとんどない状況となっている。線路の南側は併走する県道20号線（主要地方道加古川三田線）を隔てて住宅はあるにしても、駅を中心としたつくりにはなっておらず、駅間に集落が見られる場合もある。沿線で特筆すべき施設としては、西這田駅からの徒歩圏に市立別所中学校、市立別所小学校がある。なお、下石野駅のそばには市立別所小学校の分校が存在するが、現在は休校となっている。

終点の三木は住宅街の中にある。三木市は人口約7万6000人（ここで述べている人口は合併前の2005年3月のデータ。現在では吉川町との合併で1万人程度増えていると考えられる）の都市で、市内には三木鉄道のほか、神戸電鉄粟生線が乗り入れており、こちらは日中でも15分毎の運転で神戸市の市街地・新開地に直結している。これにクルマでの移動も加わって、現在では人の流れは概ね神戸方面に向いている。



図 2-2-9 三木鉄道の車両ミキ 300 形
(北条鉄道の新型車両・フラワ 2000 形と共通設計)

三木鉄道が乗り入れている三木駅は三木氏の市街地のはずれにあって、市役所など行政の中心へ行くには徒歩では遠く、神戸の市街地へ直結している神戸電鉄の三木駅へも徒歩 10 分ほどの距離のある場所である。また、そもそも三木鉄道・神戸電鉄の三木駅周辺は市街地ではあるが、現在の市の人口は自由が丘・志染といった神戸電鉄沿線を中心に伸びており、こちらがベッドタウンとして発達して三木市の人口の半分近くを占めるほどになっている。以上より三木駅は市の発展著しい地域ではない「旧市街地」のはずれにあるという立地であり、三木鉄道は苦戦を強いられざるをえない環境だといえる。

北条鉄道は、起点の粟生が小野市に属しており、粟生 - 網引間で市境を越え、網引 - 北条町間は加西市内となる。

起点の粟生は JR 加古川線のほか、神戸電鉄粟生線が乗り入れる共同駅となっている。同駅が含まれる小野市（人口約 5 万 1000 人・2005 年 9 月現在）の中心は神戸電鉄粟生線の小野駅付近であり、こちらもやはり市の中心からは外れていて、厄神と同様に駅から少し離れると水田地帯が広がっている。

途中区間の様子は三木鉄道と似ており、水田地帯に所々集落がある構成である。集落は駅の周りにある場合でも、100 世帯程度と大規模ではない。

終点の北条町は人口約 5 万 1000 人（2005 年 9 月現在）の加西市の中心に近く、再開発事業によって駅前には図書館や商業施設が入るショッピングセ

ンター・アスティアかさいが建っている。駅のすぐ横に姫路方面への路線バスや大阪行き中国ハイウェイバス（1日16往復）のバス停を設け、北条町駅周辺を交通の中継地点として機能させようとしている。また、駅から800mほどのところには中国自動車道が通っており、中国ハイウェイバスの北条バス停があるため、こちらから大阪行き、津山（岡山県）行きのバス（1日26往復）に乗りすることも可能である。これは同時に、マイカーで中国自動車道の加西ICを利用することが可能であることを意味しており、事実、人の流れは以前ならば隣接する姫路方面に向いていたものが、神戸や大阪方面へ向くようになってきている。



図 2-2-10 再開発事業で新築された北条町駅

(2)利用状況、流れ

後述するように利便性を高めるための施策を両鉄道とも行ったが、利用客は大まかに言えば減少傾向をたどっている。とは言っても、最近の様子を見ると三木鉄道・北条鉄道で動向が異なっているので以下分析してみる。

三木鉄道の利用客数は、図 2-2-11 に示すような変化をたどっている。第三セクターでの運行が始まった1985年から1987年の間は著しく減少しており、それからはしばらく横ばいの状態が続いたものの、ここ数年はまた減少傾向となっている。転換当初に比べると輸送人員では約45%と大きく落ち込んでいる。

三木鉄道の利用客の特徴に、通学利用の少なさがある。以前は三木・加古

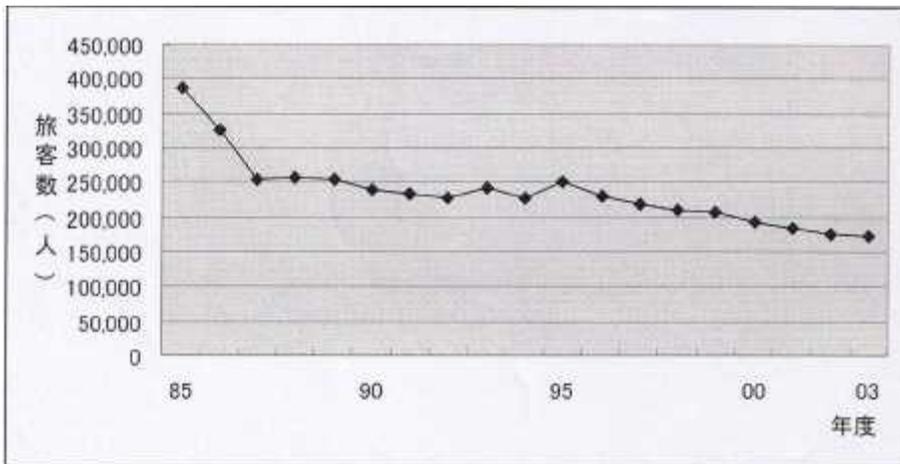


図 2-2-11 三木鉄道における輸送人員の推移（三木市役所提供）

川両市間は高校生の通学による往来も可能であったが、現在では三木市と加古川市では学区が異なるため、県立高校に通う生徒の通学需要は存在しえなくなっている。よって、多くの第三セクター鉄道がそうであるような、通学時間帯に集中した賑わいは見られない。通学の需要は、前述の通り休校中の市立別所小学校分校の学区の児童が下石野 - 西這田間に乗車し、別所小学校に向かう需要、それから厄神経由で三木鉄道沿線から姫路方面の大学に向かう需要があるに過ぎない。そのほかは、病院に通う需要や通勤輸送が若干あるが、総数は少なくかつ減少傾向である。このような状態であるため、朝ラッシュの時間帯でも1列車の乗客数は20人程度と振るわないのが現状である。

他方、北条鉄道の輸送人員の推移は図 2-2-12 に示すとおりである。国鉄時代と比較すると、第三セクター転換時に運賃が2倍近くに跳ね上がったこともあり、当初は大幅に減少が見られたが、その後はおよそ年間30万人の輸送人員のレベルを維持している。

北条鉄道の場合、三木鉄道と異なり、通学輸送が非常に多いことが特徴である。図 2-2-13 で推移を見てみると、マイカー通勤の普及によって通勤定期客は下降線をたどっているものの、通学定期客がそれに相反して増加傾向にあったために、両者と定期外旅客も合わせると年間30万人の輸送人員を維持することができたものと考えられる。

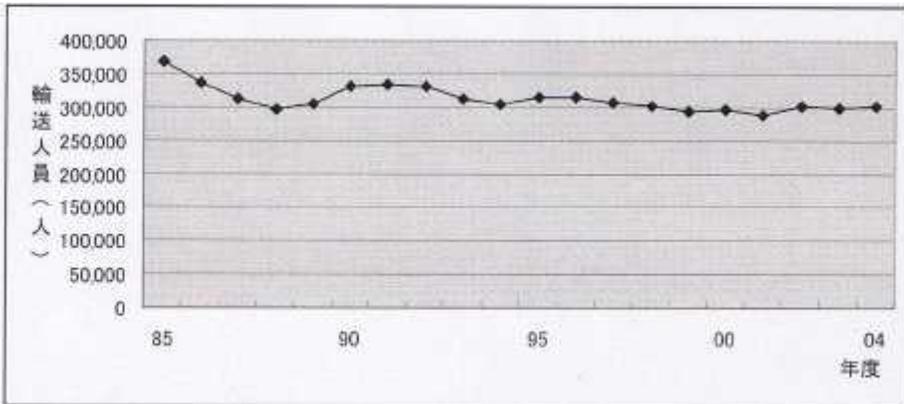


図 2-2-12 北条鉄道における輸送人員の推移 (加西市役所提供)

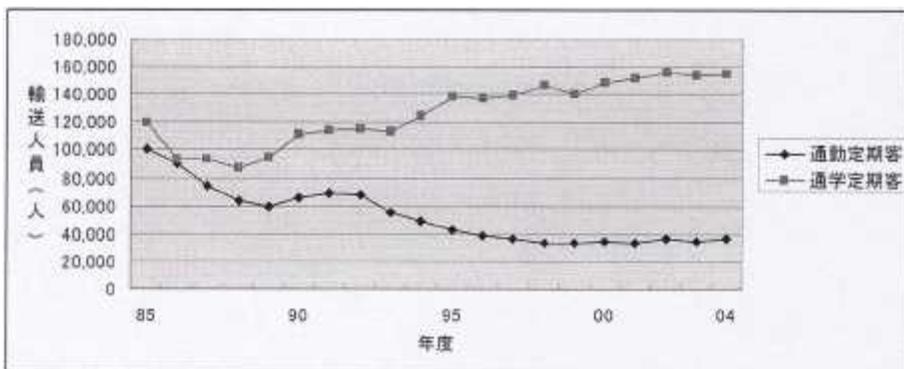


図 2-2-13 北条鉄道における定期客輸送数の推移 (加西市役所提供)

通学の需要は、北条町から粟生経由で小野・三木方面の高校に向かう流れになっている。北条町を含む加西市にも確かに高校は存在するのだが、近年では選択の多様化により、市外の高校への志望も増えているため、通学定期客数の増加という形で現れている。なお、加西市内の高校へはほとんどが自転車で通える範囲の生徒の通学であり、列車での北条町への流れ込みは少ない。

(3)地域維持のために事業者がとっている施策

両鉄道ともにとっている施策としては、ダイヤの改善、イベントの開催、合理化がある。それに加え、三木鉄道の場合は駅の増設も積極的な施策とと

らえることができる。

ダイヤの改善

多くの第三セクター鉄道で試みられたように、両鉄道は増発などのダイヤの改善を行っている。国鉄時代の三木線・北条線はいずれも加古川線との連携を意識したダイヤになっていた。転換約1年前の1984年2月改正のダイヤでは、三木線には14往復のダイヤが設定されており、うち午前中の2往復を除いた12往復が加古川線に直通して加古川まで直通運転を行っていた。線内運転の2往復の列車も厄神では、加古川方面とは短時間での接続を確保していた。北条線は13往復の設定で、ラッシュの時間帯を中心に下り3本、上り2本は加古川線列車に併結して加古川への直通運転を実施していた。そのほかの列車も加古川方面との連絡を考えたダイヤ設定になっていた。

1985年4月に両線が転換して三木鉄道・北条鉄道となると、国鉄(当時)加古川線との連絡線は寸断され、両鉄道で運用される列車がすべて軽量構造のレールバスになったこともあって加古川への直通運転は中止された。三木鉄道で19往復、北条鉄道で15往復に増発され、日中でも1時間~1時間半に1本の運転を確保したものの、直通列車がなくなるデメリットは大きかったと考えられ、一概に利便性が高まったとは言えない(とは言え、加古川方面との連絡は考慮されたダイヤ編成ではあった)。ちなみにどちらも途中駅の行き違い設備はこれまでに撤去され、1列車が単純に往来するだけの運転であった。

その後も小規模なダイヤ修正を幾度か行ってきた。大きな変化として、三木鉄道においては1998年に1本のみであった三木駅到着線を2本に増設し、厄神からの列車が到着すると同時にすでに停車中の厄神行き列車が発車するダイヤを組むことで、折り返しにかかる時間を省いて運用することができ、朝ラッシュ時には30分強の間隔のダイヤを無理なく組むことが可能になった。現在では、両鉄道とも1時間サイクルのダイヤである加古川線との接続を考慮して、日中では1時間間隔の利用しやすいダイヤになっている。運転本数は三木鉄道で23往復(平日の場合。土曜・休日は21往復)、北条鉄道で17往復として、利便性を高めている。

イベントの開催

沿線住民へ鉄道の存在を周知させるため、また外からの定期外輸送を増加

させるためにも同鉄道ではイベント列車の運転を行っている。

三木鉄道では、全国の様々な駅弁を集めて売り、三木 - 厄神間を往復する間に食べてもらう企画や、三木鉄道を使ったハイキングの主催をしたり、子供たちの絵を車内に飾るギャラリートレインの運転を行ったりしている。また、今年の夏休みには車掌のアナウンスが体験できる機会を設け、地元の小学生など 30 名ほどが参加した。

北条鉄道では、「かぶと虫列車」「サンタ列車」と銘打ったイベント列車を運転している。「かぶと虫列車」は沿線の神姫バス・兵庫県立フラワーセンターとの共催企画で、北条町 - 粟生間の車内で「かぶと虫育て方教室」を開き、その後北条町駅からフラワーセンターに移動してかぶと虫の幼虫をプレゼントするという企画で、今年も 5 月に行われた。「サンタ列車」は毎年 12 月に運転されており、車内をクリスマスツリーやモールなどで飾りつけ、サンタクロースに扮したスタッフが子供たちへのプレゼントを配るというもので好評を博している。このほか、神戸電鉄沿線の住民を北条鉄道沿線へのハイキングに誘致したり、小学生を対象に鉄道塾を開催するといった試みを行ったりしている。

合理化

他の第三セクター鉄道同様、徹底した合理化でコストの削減をはかっている。両鉄道とも転換当初は、燃費がよく購入費用も安いレールバス LE-Car(第 2 部第 4 章で詳述する)を導入した。通常はこれによる単行でのワンマン運転(混雑時には北条鉄道で最大 3 両編成、三木鉄道で最大 2 両編成の列車が走っていた)とし、人件費・走行費ともに極力抑える努力を行っていた。現在でも単行ワンマン運転とする基本姿勢は変化していないが、車両は経年疲労が見られたため、他の第三セクター鉄道と共通設計の標準車両を三木鉄道では 1998 年から、北条鉄道では 2000 年から投入し、三木鉄道では既にレールバス LE-Car との置き換えが終了している。

駅の増設

三木鉄道では、国鉄から転換したちょうど 1 年後に新駅を開設している。厄神方から宗佐、下石野、西這田、高木は 1986 年 4 月 1 日の開業で、国包・宗佐間と宗佐・下石野間はどちらも 0.5 km の駅間となった。利便性を高めることが目的だったと考えられるが、三木鉄道の各駅の利用客数は表 2-2-14

駅名	乗降客数
厄神	260
国包	16
宗佐	25
下石野 ¹	14
石野	25
西這田 ¹	16
別所	12
高木	13
三木	192

表 2-2-14 三木鉄道各駅の乗降客数（1998 年度・一日平均の値）

（『データブック日本の私鉄』より作成）

に示すとおりであり、新駅開業が利用客増加にはなかなか結びついていないと言わざるをえない。

(4)自治体の姿勢

両鉄道ともに利用客の少ない路線が転換したものであるため、元々経営は難しいものと考えられる。前述の通り考えられる合理化策は概ね行われていると見受けられるが、転換時点よりさらに乗客数がいずれの鉄道も減少していることからさらに経営は難しい局面に来ている。北条鉄道の利用客が横ばいであるとは言っても、すでに述べたとおり定期券の価格が安い通学輸送が増加し、そうでない通勤需要は減少傾向にあることから会社としての収入は減少の方向に向かっているものと思われる。

現在三木鉄道では年間約 6,000 万円、北条鉄道では年間約 2,000～3,000 万円の赤字を計上している。これを三木鉄道の場合貸付金・補助金の形で直接三木市が補填しており、北条鉄道では第三セクター鉄道転換時に交付された転換交付金を中心に設立した基本助成基金を取り崩して赤字を補填している。基本助成基金の額は毎年の赤字計上によって減少しているため、間もなく底をつく見込みとなっている。加西市ではこのほかに設備等整備費補助金

¹ 前述の市立別所小学校下石野分校の休校は 2001 年 4 月からであるため、このデータには下石野 - 西這田間の小学生の需要は反映されていない。

として昨年と今年は 300 万円の補助を行っている。この補助金はレールや枕木の交換の費用に充てられている。

このように苦しい状況ではあるが、三木鉄道の主要株主である三木市、北条鉄道の主要株主の加西市はいずれも鉄道に対して肯定的な考え方を示している。いずれも鉄道の持つ定時性や大量輸送性というメリットを主張するほか、三木市の場合は「鉄道は地域にとって重要な社会的インフラであり、財産」という点を重視しており、加西市は北条鉄道において朝夕に集中する通学輸送に着目し、通学生を中心としてそのほか年配者や障害者のような交通弱者を含めた住民の福祉を向上するという点での鉄道のメリットを挙げている。

以上のような理由によって、両鉄道を存続させるというのが現在の自治体の姿勢である。その上で、三木市は三木鉄道の活性化のために JR 北海道が開発した「デュアル・モード・ビークル」(Dual Mode Vehicle、以下 DMV と略す)の導入が可能か否かといった研究を行っている。DMV は道路を走行する際に用いるゴムタイヤとレール上を走行する際に用いるガイド輪を備え、道路上也レール上也走行することが可能であることが特長である。三木鉄道に導入が可能であれば、不利な立地である三木駅から道路上を走行して神戸電鉄粟生線の恵比須駅までの連絡を想定しているという。このような「どうしたら鉄道を存続できるか」という点においても自治体の姿勢は前向きであり、今後の動向が注目される。

(5) 代替輸送の可能性

自治体が赤字補填を行っており、今後も当面は補填を続ける姿勢であることからバス代替輸送の可能性は現在のところないが、一応考察を加えておきたい。

三木鉄道は、国包 - 三木間では完全に県道 20 号線と併走している。もっとも鉄道と県道 20 号線が離れる宗佐駅付近であっても両者の距離は 200m ほどであり、加えて県道 20 号線は整備された道路であることも考えればすぐにもバスによる代替輸送は可能だと考えられる。残った厄神 - 国包間も県道 20 号線、県道 18 号線 (主要地方道加古川小野線)、県道 207 号線をたどればそれほどの迂回をすることなくバスでも結べると考えられることから、三木鉄道は道路の面でも仮に代替輸送に切り替わることがあったとしても、さほど問題は生じないと思われる。次に輸送量の面を考察すると、一番輸送量の多

くなる朝ラッシュ時間帯であっても一列車当たりの乗客数は概ね 20 人程度であり、鉄道の大量輸送性を是が非でも必要とする環境ではないことから、この点でもバスによる輸送を妨げることはないであろう。

北条鉄道の場合、状況が異なってくる。まず、完全に併走している道路は存在しない。粟生 - 法華口間の県道 81 号線（主要地方道小野香寺線）、播磨下里 - 北条町間の県道 43 号線（主要地方道高砂北条線）、県道 23 号線（主要地方道三木山崎線）のような道路は存在するものの、併走道路が存在しない区間もあり、たとえ存在している区間であっても県道 43 号線と播磨横田駅のように 1 km 以上の距離がある場合もある。北条鉄道の各駅の周辺には少なくとも数十世帯の民家があることから、途中駅を切り離して考えることは許されないと考えられ、1 km 離れた道路を走る代替バスが仮に運転されたとしても代替の役割を果たすとはもはや言いがたい。したがって、北条鉄道の走る区間を鉄道以外の輸送手段でとなると、道路を整備するかよほどの工夫が必要となってくるであろう。輸送量に着目してみても、北条鉄道の朝ラッシュ時は、北条町からの粟生行きに通学生を中心として一列車で百数十人の乗客がいる。これを鉄道の場合ならば大量輸送性というメリットを活かして 2 両編成の列車で運んでしまう。バスでは少なくとも 3 台の続行運転が必要となり、常にその車両数と乗務員を確保しなければ代替輸送が成立しないため、バスでの代替輸送は不向きであると判断できる。

3. 展望

すでに述べたとおり、毎年両鉄道は運営していく中でどうしても赤字を計上してしまっているが、自治体はそれを支援して残していく方針である。そうではあるが、両鉄道が置かれている環境はあまりにも厳しい。三木鉄道では乗客の減少が続いており、北条鉄道でもあくまで比較的単価の安い通学定期を利用する学生の輸送に支えられていると言っても過言ではない状況である。今後も自動車の普及、道路の整備は更に進むであろうし、通学輸送があるために現在は代替輸送が不適であると考えられる北条鉄道も将来の人口予測（表 2-2-15）を見てみると、少子高齢化の影響を受けることは必至で、安泰とは言い切れない。もっともこれは裏から読み取るとクルマの運転が困難な高齢者が増加することであり、高齢者の輸送手段確保という点で鉄道の重要性が見直される可能性はあるかもしれない。

		2000年	2015年	2030年
三 木 市	総人口	76,682	74,926	69,058
	年少人口	10,753(14.0%)	8,465(11.3%)	7,163(10.4%)
	老年人口	13,250(17.3%)	23,249(28.8%)	23,723(31.0%)
加 西 市	総人口	51,104	50,937	48,635
	年少人口	8,055(15.8%)	6,983(13.7%)	6,071(12.5%)
	老年人口	10,257(20.1%)	13,538(26.6%)	14,500(29.8%)

表 2-2-15 三木市・加西市の将来予測人口

(国立社会保障・人口問題研究所HPより作成)

北条鉄道で、赤字を計上しているという理由によりバス代行輸送を行うとすると、様々な困難が予想されることは既に述べた。そう考えると、経営面での苦しさがあっても自治体が支援している姿勢は比較的理解しやすい。ところが三木鉄道の走る区間では、すでに代行輸送を行う条件は揃っており、残ったコストという点に着目して鉄道とバスという輸送手段を比較したら、まず鉄道が有利という結論にはなりにくいであろう。そうであっても、自治体が前述のように「財産」として見ており、単なる輸送手段以上の価値を見出して存続の必要性を感じるのであれば、維持していくというあり方は自然ともいえないだろうか。確かに採算が取れないという理由で「廃線にする」と論理を組み立てることは簡単であるが、実際にそれを行うには多大なエネルギーが必要であり、廃線にしてしまったら二度と取り戻せないというリスクを伴う。三木鉄道の場合、例えば学区制度の見直しによって通学需要が出てくる可能性も否めないともいえる。

ただし、赤字補填には住民から徴収した税金を少なからず投入する以上、その補填額は様々な企業努力を経た上の最少額である必要があるし、それ以前に自治体の鉄道に対する考えが納税している地域住民に理解され賛同されない限りこうした構造をとり続けることは難しい。今以上に赤字補填額が増えたり、利用者が減って鉄道があることの恩恵を受けている住民の割合が自治体内で低下した場合は、現在と同じように支援が続けられるかは疑問符を打たざるをえない。

厳しい状況を脱するためには、利用客を増やすしかない。ところが、両鉄道とも観光資源がさほどある地域でもないことから、やはり多くの沿線住民

に日常的に利用されるような施策をとるということになる。とはいっても、現に住んでいる人口は限られたものであって、既に増発や新駅開業など考えられる施策はかなり実施してきている。抜本的に改善するためには、それぞれ三木鉄道の場合は三木市が研究しているDMVの導入、あるいは加古川線との直通運転などよほど大きなことをしなければならない事態になっており、難しい局面にきていると言える。

2. 現況

(1) 鉄道概要

資本金は 23 億円で、これは全国の第三セクター鉄道の中では最大級である。そのうち長野県が 75% を出資し、沿線自治体 6 市 3 町（発足当時 5 市 5 町）が合わせて 15%、残りの 10% を地元の金融機関、交通事業者等が出資している。そのほか、しなの鉄道開業にあたって施設、車両は J R から譲渡されたが、それを無償とするか有償するかで県と J R は対立した。オリンピック開催を控えた交渉の末、結局、県議会において県が譲渡金額をしなの鉄道に無利子貸付することが決議され、有償譲渡が決定した。この貸付金 103 億円は 10 年間据え置きの後、2007 年度から 20 年間をかけて、県に返済されることになっていたが、現在、しなの鉄道は債務超過に陥っているため、その返済は長野県による公的支援によって免除される方針となっている（後述）。

営業区間は軽井沢 - 篠ノ井間であり、同じく新幹線と並行する篠ノ井 - 長野間について、県側は経営面や旅客流動の面から第三セクターに含めたいと主張をしたが、篠ノ井線から直通する特急列車「しなの」（大阪・名古屋 - 長野）を含む、ダイヤ調整の必要性があるとする J R 側の説明が通った形で、J R による経営が続いている。

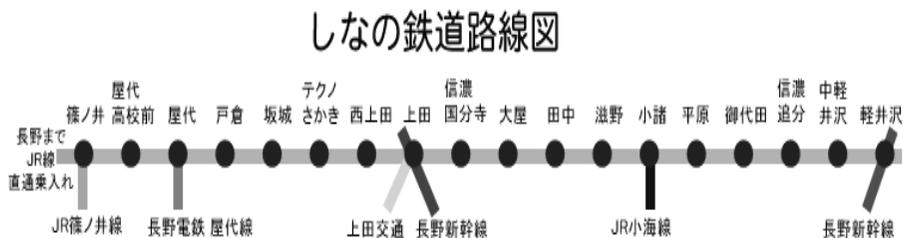


図 2-2-17 しなの鉄道路線図（しなの鉄道 H P より）

開業当初は J R と共同使用の篠ノ井を含めて 15 駅、65.1km だったが、各駅間が少なくとも 3km 以上あり、地元からの要望もあったため、テクノさかき、歴代高校前、信濃国分寺の各新駅を開業した。

ダイヤは小諸を境に利用者数が大きく異なることや、全線直通運転の場合、長野、上田、軽井沢における長野新幹線との接続をとるのが難しくなることなどから、多くの列車は小諸で系統が変わるが、開業当初より全線直通する列車は増加している。また、篠ノ井方面はすべて、長野まで直通運転をする。運転本数自体は J R 時代よりもどの区間でも大幅に増加したといえる。

	開業当初	2002年	現在(2004年改正)
軽井沢 - 長野	12	21	21
軽井沢 - 小諸	32	27	22
軽井沢 - 上田			1
軽井沢 - 戸倉	2		
小諸 - 長野	52	49	50
小諸 - 戸倉	1		
上田 - 長野	9	5	6
戸倉 - 長野	8	9	9

表 2-2-18 区間別運転本数

(「鉄道ジャーナル」2002.10、1998.1、「会社概要」より作成)

	軽井沢	小諸	上田	戸倉	長野
現在	44	72	77	86	
J R時代	30	51	69	69	
増減	+14	+19	+8	+17	

表 2-2-19 第三セクター化前後の普通、快速列車運転本数の比較(上下合計)

(「会社概要」より作成)

運賃は旧来の信越本線が別会社になったことで、本来なら、しなの鉄道沿線から長野などJ R線の駅へ行く場合、初乗り運賃が2回かかることになるが、結局、両社が調整割引を行い、定期利用も含めて値上げ幅を抑えた。また、当初はJ R幹線並みの賃率だったため、区間によっては結果的に従来より安くなった場合もあった。開業時から現在までに2001年と03年に計2回の値上げを経ているが、いまだに全国の第三セクター鉄道から比べれば、低い運賃水準にあると言える。

	区間	距離	J R	開業当初	現在
例 1	上田 - 長野	34.4km	570円	600円	660円
例 2	戸倉 - 長野	19.5km	320円	310円	350円

表 2-2-20 J R時代と開業当初、現在の運賃の比較

(「鉄道ジャーナル」1998.1、しなの鉄道HPより作成)

(2)利用状況

開業時の見通し

沿線総人口は長野市の35万人をはじめ、途中の上田市12万人、小諸市4万5千人など合計60万人を超え、潜在需要は大きい。また、駅圏人口はわずかながら増加傾向にある。

通学需要は、軽井沢、小諸、田中、上田、西上田、坂城、屋代、屋代高校前(2001年開業)、篠ノ井と多くの駅付近に高校が点在し、また、周辺の佐久市、長野市にもあるため、大きいことが見込まれる。

主に、長野市内への旅客流動が大きく、長野市への通勤通学利用は小諸まで多くある。JR時代の調査を基にすると、予想される輸送密度は8000人/km・日、さらに新幹線を利用するため、最寄りの停車駅まで移動するアクセス利用を含めると、9800人/km・日となる。一日あたりの乗車人員は38000人を見込んでいた。

実際の推移

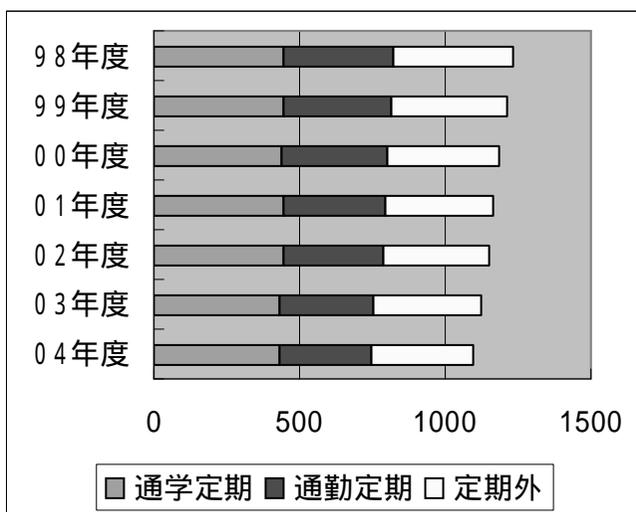


図 2-2-21 開業以来の輸送人員数推移(単位万人)(「会社概要」より作成)

通学定期利用者は比較的堅調な推移を示しているが、通勤定期利用者、定期外利用者は、毎年漸減し現在ではそれぞれ開業当初の8割強まで落ち込んでいる。なお、現在の1日あたり乗車人員数は約30000人である。

利用者数が伸び悩む要因

- ・ 少子化の進行

通学定期利用は安定した需要と言えるが、少子化が進み高校生の数自体が

減少している。そのため、大きな減少には至っていないが、予測より利用が
少ない状況である。

・上田 - 長野間の新幹線利用への移行

所要時間面から、運賃が高いにもかかわらず利用者の移動手段が並行して
走る新幹線に若干、移行しつつある。新幹線定期利用者も増えつつある。

	所要時間	運賃
しなの鉄道	40 分	600 円
長野新幹線	13 分	1350 円 (自由席利用)

表 2-2-22 上田 - 長野間における新幹線との比較 (回数券利用)

(JR時刻表より作成)

・道路事情の改善

鉄道のほぼ全線に国道 18 号線が並行している。朝などに渋滞は見られるが、
上信越自動車道の全通もあってかなり緩和されつつある。また、マイカー所
有率が高いことも要因に挙げられる。

実際に通勤・通学需要を見てみる

・9月15日(木) 624M 長野発(7:50) 小諸着(8:50)

しなの鉄道の中で相対的に大きな需要がある、長野 - 小諸間について、そ
の需要を探ってみた。中でも長野方面からの列車で最も通学需要がありそう
なもの(他に途中までならば長野発(8:03) 戸倉着(8:27)がある)に乗って
みることにした。なお、ここでは通学以外の乗客を「一般客」とする。

始発・長野駅 人口 35 万人の長野市の中心駅。長野新幹線、長野電鉄と
連絡する。しなの鉄道は通常 3 両編成で運行するが、この列車は 6 両編成で
運行される。しかし、それでも座席はほぼ埋まり、立っている乗客もいた。
乗客の 8 割から 9 割は高校生だと思われる。

安茂里 ~ 川中島 ~ 今井 降りる人はほとんどいないが高校生が各駅で 10
人程度乗車する。

篠ノ井 ここから、しなの鉄道の線路。まとまった人数が乗り降りする。
結果的に乗客数の増減はない。

屋代高校前 2001 年開業の新駅。千曲市内に入る。屋代高校生と思われる
数十人が降りる。乗車は少ない。

屋代 屋代南高校の最寄り駅。長野電鉄に連絡する。同じく、多くの高校
生が降りる。乗車も多く、一般の乗客も増えてきた。

戸倉 車両基地がある。降車は少ない。乗車が数十人、半分以上は一般客である。

坂城 ここから坂城町。坂城高校最寄り駅。石油用の貨物線があり、1日2往復の貨物列車が運行している。高校生が大勢降りる。乗車は数十人程度で、高校生が多い。

テクノさかき 99年開業の新駅。近くに工業団地、テクノセンターがある。乗車、降車ともに少ない。

西上田 ここから上田市である。上田西高校最寄り駅。オイルターミナルが隣接しており、篠ノ井から1日2往復の貨物列車が運行している。高校生が大勢、降りる。改札口がかなり混雑しているようだ。車内は全員が座って、なお座席が余っている。

上田 沿線最大の都市。上田城の城下町でもある。人口は12万人。上田高校、その他多くの高校の最寄り駅。長野新幹線、上田交通（現上田電鉄）別所線と連絡する。新幹線開通にあわせて、駅前が整備された。残っていた乗客が一般客も含めてほとんど降りる。車内はガラガラである。

信濃国分寺 02年開業の新駅。駅の手前が信濃国分寺史跡公園になっている。乗車は少し、降りた人はいないようだ。

大屋 ここまでが上田市内。乗り降りともに少しずつである。

田中 旧東部町。現在は東御市。小県東部高校最寄り駅。駅前に温泉施設「ゆうふる田中」が整備されている。しなの鉄道では一部を除く各駅から往復乗車券と入場券を割引してセットで販売している。車内にいた高校生が降りる。残っている乗客はかなり少ない。

滋野 湯の丸高原方面の入り口。乗り降りともにとても少ない。このあたりから回りに見える住宅が少なくなってくる。既に車内は上田からはローカル線の趣である。

終点・小諸 東信の中心都市のひとつ。駅に着く直前に懐古園（小諸城址）が右手に見える。河岸段丘の上に市街地があり、高低差がある。小諸以東の列車は、後続の長野発（8:17）小諸（9:20）軽井沢着（9:44）までなく、また小海線もこの列車に接続するため、乗り継ぎ客は見られず、ほぼ全員が小諸に用事があるのだと思われる。小諸 - 軽井沢間は全線を通じて、乗客は少ない。中間駅では乗り降り客はいるかないかといった程度である。

以下にしなの鉄道内各駅の1日あたり乗降客数を示す。

篠ノ井	屋代高校前	屋代	戸倉	坂城	テクノさかき
2272	1250	4913	3632	2115	970
西上田	上田	信濃国分寺	大屋	田中	滋野
2119	12101	981	2798	2642	914
小諸	平原	御代田	信濃追分	中軽井沢	軽井沢
3463	137	1273	357	903	2118

表 2-2-23 各駅の1日あたり乗降客数(2004年度)(「会社概要」より作成)

(3)第三セクター化が地域にもたらした影響

新幹線の開業により、上野から信越本線を経て長野へ直通していた特急「あさま」が廃止され、同時に信越本線横川 - 軽井沢間がバス転換された。それにより、東京と長野方面を直接結ぶ鉄道は長野新幹線が担うことになった。新幹線はおおむね旧信越本線に沿うように走っているが、東信の都市のひとつである小諸は通らずにその南方の佐久平(佐久市)を通った。そのことが小諸市に与えた影響を小諸駅乗降客数と小諸駅からほど近い観光地である懐古園の入場者数を挙げて考えてみる。

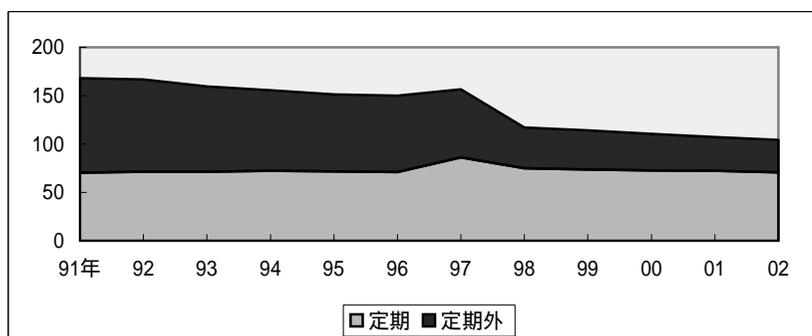


図 2-2-24 小諸駅年間乗降客数(単位万人)

(「統計小諸」(小諸市役所総務部企画課)より作成)

以上のように利用者数は開業の97年を境に激減し、中でも定期外利用者の落ち込みが目立つ。しなの鉄道は定期利用者のローカル輸送に専念し、小諸駅は通勤・通学者中心の駅になったといえる。

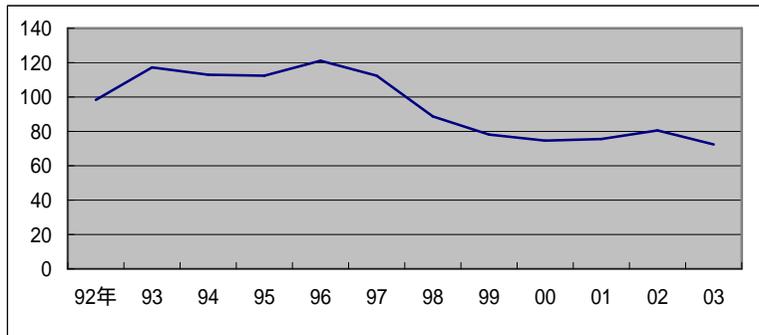


図 2-2-25 懐古園年間入場者数(単位万人) (「統計小諸」より作成)

懐古園は小諸城址を整備したもので天守閣は焼失しているが、公園内には藤村記念館をはじめ小山敬三美術館、徴古館、郷土博物館、動物園、遊園地など数多くの文化施設が点在している。そのほか、二の丸の石垣には若山牧水歌碑が、千曲川を望んでは藤村詩碑があり、多くの人を訪れる。年間入場者数は200万人を越えていた時期もあったが、82年に有料化された(各施設の入場料は共通料金となったが園内に入るだけで散策料がかかるようになった)こともあり、100万人台になったとはいえ、小諸観光の中心と言える。しかし、ここを訪れる人もしなの鉄道開業の頃を境に大きく減少した。もとより、軽井沢や別所温泉などという更に有名な観光地、温泉地へ行く途中の短期間の通過型の観光客が多かったという事情があり、その上、新幹線の開通とそのルートから外れたことで、首都圏からの観光客が大きく減少したことが想像できる。しかし、新幹線によって、首都圏からのアクセス時間自体は短縮している。そこで、温泉などの他の観光地もアピールし、小諸自体の魅力を増すことでことができれば、滞在型の観光客を増加させることができるかもしれない。

(4) しなの鉄道から地域への働きかけ

ここでは、しなの鉄道から地域への働きかけについてみる。

新駅の設置

開業当初から地域から要望が出ていた新駅設置を現在までに3箇所行っている。各駅ともに一定程度の利用者があり、新駅はある程度の成功と言える。なお、用地、設置費用などは地元が負担している。また、この先5年の設備投資計画の中に、戸倉 - 屋代間と田中 - 大屋間への新駅設置を含んでおり、09年までの完成を目指す。

長野電鉄との連携

現在、しなの鉄道は長野電鉄に乗り入れを行っていないが（国鉄から急行が乗り入れを行っていた時期もあった）夏から秋にかけての週末に、長野電鉄と連携して、臨時快速を運行し、避暑地、リゾート地として有名な軽井沢と葛飾北斎と栗菓子で知られる小布施を、屋代において短い待ち時間で結んでいる。また、軽井沢ゾーン（軽井沢、中軽井沢、御代田、小諸）と小布施ゾーン（松代、須坂、小布施、信州中野、湯田中）の各駅を乗り降り自由区間とする、往復フリーパス切符を販売している。

サポーター制度

2002年7月より、しなの鉄道では沿線住民に鉄道に対する関心を高め、愛着を持ってもらうために、会員制で車両保守費、線路保守費の一部を年会費として払ってもらう代わりに、その個人あるいは法人名を車両内や駅構内の枕木に掲示するサポーター制度を行っている。車両に関するものはトレインサポーター、線路に関するものはレールサポーターとそれぞれ呼ばれている。会員は毎年、会員証とともに観光案内や沿線情報誌の送付などのサービスを受けることができる。会員数は個人、法人合わせて、レールサポーターが約80人、トレインサポーターは100人を超える。



図 2-2-26 車両内の掲示（トレインサポーター）

(5)長野県のしなの鉄道に対する考え方

長野県は資本金のうち75%を出資する最大の株主である。その長野県にしなの鉄道に対する考え方を聞くことができた。その要点は以下の通りである。前述のとおり、しなの鉄道は通勤、通学、特に高校生による通学利用を多く担っている。そのなかで現在、次項で述べるように鉄道の財政状況は厳しくなっているが、採算が取れなくても、廃止やバス転換を検討する余地はなく、

県民の足として、とりわけ車を利用できない年少者、高齢者のために維持していかなければならないと考えている。また、初期投資の103億円の事実上の債権放棄を含む支援と鉄道側の自助努力しだいで十分、黒字化は可能であるという認識を持っており、これからもサポートしていく体制はできている。また、一部には103億円の債権放棄を非難する論調もあるが、県の説明としては、他の並行在来線転換型の第三セクター鉄道では地元自治体が初期投資費用を肩代わりしている。そこで長野県も、その返済を免除することで他の第三セクター鉄道を持つ自治体と同じ立場になるということである。

・2003年度末時点

しなの鉄道 資本金 23 億円 累積赤字 28 億円 **固定資産 135 億円**

減価償却費 15 億円

...固定資産が現在の価値よりも過大に評価されている状態。従来、営業黒字を達成しても、この減価償却費により赤字転落が続いていた。

・2004年度

①長野県がしなの鉄道に対する103億円の債権を株式化する

資本金 23 億円 126 億円

...減損会計²による特別損失に備えて、資本を強化する。

しなの鉄道の固定資産を減損会計で50億円に圧縮

固定資産 135 億円 50 億円 減価償却費 5 億円 2 億円

特別損失 85 億円

...固定資産を圧縮したため、減価償却費が小さくなる。

・2005年度

85億円の特別損失と18億円の累積赤字と資本金103億円を相殺

資本金 126 億円 23 億円 特別損失 85 億円 0 億円

累積赤字 28 億円 10 億円

...長野県に対する債務はなくなり、さらに債務超過の状態から脱する。また、減価償却費の圧縮により、黒字が出やすい会社になる

表 2-2-27 長野県の減損会計による財政支援の流れ

¹ 減価償却費...有形固定資産の経年による価値の減少分を毎期ほぼ一定額ずつ損失として計上すること。固定資産が多いほどその費用も大きくなり、決算を圧迫する要因になる。

² 減損会計...固定資産の現在の価値が簿価よりも下回っている場合、差額を損失として計上して、簿価を減額すること。

(6)しなの鉄道の経営努力と財政状況

開業当初の見通しでは、11年目に単年度黒字化を、23年目には累積赤字解消を達成する見込みだった。しかし、実際は述べてきたように利用者数は伸び悩み、また、運賃は5年毎の引き上げで最終的には当初の2倍程度への値上げを見込むという、やや現実離れした設定を行っていたこともあり、01年度には24億円の累積赤字を抱え、債務超過に陥った。また、07年度から県に対する初期投資の返済が始まる予定で、もし返済が始まれば、経営状態は極めて危険な状況になるところだったが、前項のとおり、返済は免除され、累積赤字も減少する見通しである。しかし、あくまで県の財政支援は自立経営を援助するためのものであり、自力による単年度黒字化は必須である。そのため、しなの鉄道では新駅の設置などに加え、経営努力として、ワンマン運転区間（開業当初はワンマン運転なし 軽井沢 - 小諸間に導入 現在、上田まで区間延伸）を全区間に広げることを計画し、人件費の削減を目指す。そのほかライナーや快速の増発による速達性の強化や、バリアフリー化を含む駅の改修など検討している課題は多い。

3.展望

現在、しなの鉄道は多額の累積赤字を抱え、厳しい経営状況にあるといえる。しかし、今まで述べてきたように沿線の潜在需要は決して小さくなく、経営努力をもってすれば、黒字化を実現できる素地はあると言える。そうするために必要なことはサービスの向上や沿線住民の関心を喚起することなど様々だが、簡単でないにしても実現可能なことであろう。また、並行在来線転換型特有の問題として、初期投資が巨額であることがあるが、このしなの鉄道のケースは、結局は沿線自治体の支援が必要であるということを示しているといえるだろう。第三セクター化直後は、自治体は鉄道を経営したことがないのでどうしても経営努力が不足し無駄ができてしまうが、それを克服できれば他の第三セクター路線よりは恵まれた環境にあると言え、健全な経営を目指すことはできるのではないだろうか。

第2章

(4)のと鉄道の事例

ここまでは第三セクター鉄道として現存している路線について例を挙げ考察してきたが、この章では、一部区間において鉄道路線としての存続を断念しバス転換に至った例である石川県ののと鉄道をとりあげる。

1. 経緯

(1)国鉄・JR 第三セクター鉄道

非電化単線の第三セクター鉄道であるのと鉄道が最盛期に保有していた路線は、七尾線（七尾 - 輪島間、53.5 km）と能登線（穴水 - 蛸島間、61.0 km）の2つに分けられる。前者は能登半島の付け根部分を走るJR七尾線（津幡 - 七尾間、54.4 km）の延長部にあたる。輪島までの全線開通は1935年で、長きに渡り国鉄七尾線として金沢 - 津幡 - 輪島間通しでの運行が行われていた。後者は七尾線の途中駅である穴水から分岐し、国鉄能登線として1959年より5年間で段階的に開業している。

しかし能登線は全線開業後30年と経たずして第3次特定地方交通線の対象となり、JR発足の翌年の1988年に能登線はのと鉄道により引き受けられた。その後七尾線津幡 - 和倉温泉間の直流電化が決定、その代償として、大半が非電化のまま残った末端部の七尾 - 輪島間がJRから切り離され、こちらは1991年に同じくのと鉄道に移管された。ただしこちらはJRが第3種鉄道事業者¹として線路をそのまま保有し、のと鉄道は列車運行のみを行う第2種鉄道事業者となっている。

(2)第三セクター鉄道 廃線・バス転換

のと鉄道への移管によりひとまず廃線の危機を免れた能登半島末端部の各路線であったが、沿線地域の過疎化は確実に進んでおり、定期・定期外ともに年々利用者は減少の一途をたどった。さらに能登有料道路を筆頭とした高規格道路の整備が急速に進み、金沢から各都市への特急バス網の拡充も進んだ。能登有料道路や特急バスについては後述する。こうした事情が重なって

¹ ただし、七尾 - 和倉温泉間は列車運行と線路保有を共に行う第1種鉄道事業者

のと鉄道の経営は困窮し、2000年に七尾線穴水 - 輪島間 20.4 kmの廃止を表明、翌年廃線となった。

その後も運賃値上げや運転本数削減など度重なる合理化策を図ったが事態は好転せず、老朽化した施設や設備・車両の更新もままならない状況となったことから昨年には能登線全線の廃線を決断した。本年度より県内唯一の私鉄である北陸鉄道（以下北鉄と略す）の子会社、奥能登観光開発・能登中央バス（後者は七尾線廃止部分の代替バスも担当）の2社で運行される転換バスに切り替わり、能登線は国鉄時代から通算しても40年あまりという短い歴史に幕を閉じた。

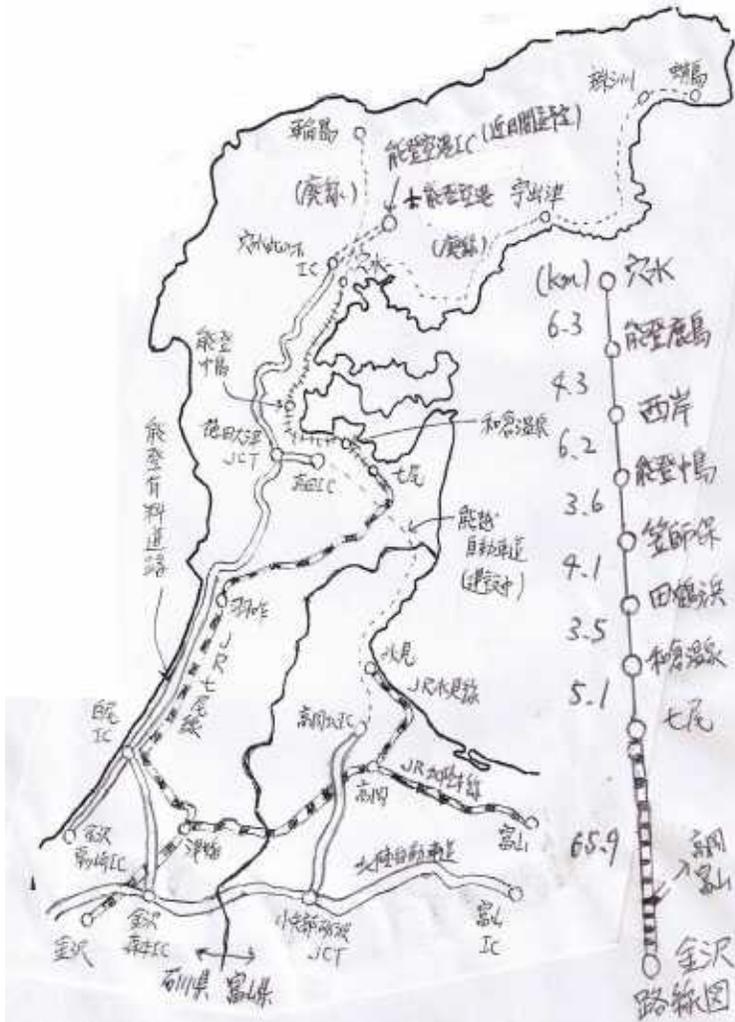


図 2-2-28 のと鉄道ほか能登半島の交通体系マップ

2.現況

今回は現有路線である七尾線七尾 - 穴水間と、バス転換後4年あまりが経過した七尾線穴水 - 輪島間の調査を重点的に行った。能登線については、廃線後まもない今の段階で利用状況の考察を行うのは好ましくないと考えたため、参考程度とした。



図 2-2-29 七尾駅に停車中の新型車両

(1)町の状況

七尾線沿線の都市で最大なのは起点の七尾で、輪島・穴水の順に続く。七尾は能登半島では最大の都市であり、市域は七尾駅から能登中島駅までを含む。人口は2003年度末のデータで約64,000人(うち七尾・和倉温泉といった旧市域は47,000人、田鶴浜地区6,000人、中島地区7,500人)。和倉温泉や能登島といった観光地を抱えることから交流人口も多い。輪島は人口約27,000人(2005年9月現在)で、奥能登の中心都市である。七尾ほどではないものの朝市などの観光資源を持つ。穴水以下の都市は各集落へのジャンクションや通学・病院通い需要の集約地としての役目にとどまる。能登線沿線の都市にも共通したことだが、ほとんどの地域が第1次産業とわずかな観光

産業以外の産業を持たず、若者の人口流出が顕著である。距離的にも県庁所在地金沢（人口 457,000 人、2005 年 8 月現在）のベッドタウンと呼ぶにはやや遠く、のと鉄道沿線から金沢への恒常的な通勤輸送は大して見込めない。また、七尾への通勤需要についても穴水以南の各駅から少々みられる程度で、転換バスからのと鉄道へ乗り継ぎ七尾へ向かう流れはごくわずかである。

(2)利用状況、流れ

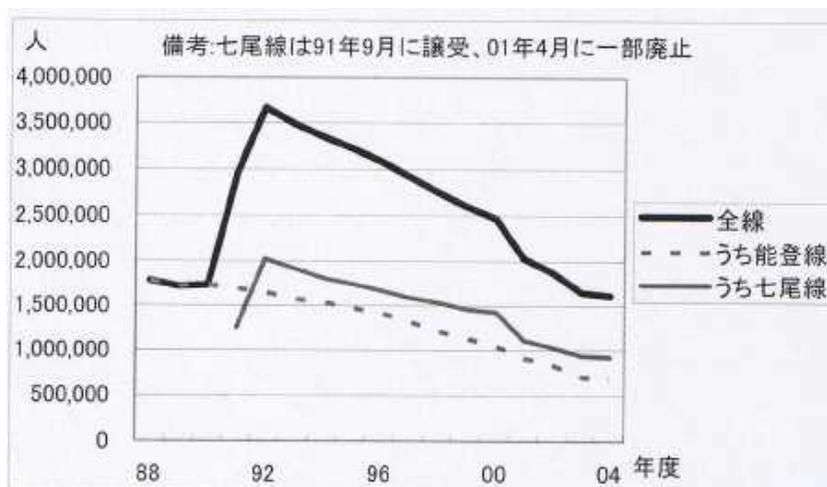


図 2-2-30 のと鉄道路線別利用者の推移 (のと鉄道提供)

のと鉄道全体の利用者の推移については図 2 - 2 - 30 を参照されたい。途中での区間廃止のない能登線のデータを見てみると、第三セクター発足時の 1988 年から廃線前の 2004 年にかけて利用者が半分以下に減っていることが分かる。

現在唯一の鉄道路線となっている七尾線七尾 - 穴水間は、JRの特急が乗り入れる七尾 - 和倉温泉間（電化区間）と、残りの和倉温泉 - 穴水間（非電化区間）に大別される。前者は七尾市の市街地を走り、運賃もJRに合わせた安価な特定運賃となっていることから利用が多い。普通列車は前線通しての運行でJR七尾線への直通は行われていない（急行列車は末端部廃止の直前まで金沢から輪島・珠洲まで運転されていた）が、のと鉄道からJR線にそのまま乗り継ぐ、またはその逆の例も少なくない。後者は和倉温泉から北上するにつれ利用者が漸減し、ほぼ中間の能登中島での利用が比較的多い。9月初旬の平日昼過ぎに七尾発穴水行きの普通列車車内で利用動向を調査した

ところでは、七尾出発時に 30 人程度であった乗客が終点の穴水では約半数になっていた。降車客の中で転換バスへ乗り継いでいったのは少数であった。

一方ラッシュ時について述べると、のと鉄道のように沿線人口が少ない場合、通学需要が通勤需要を上回ることが少なくない。第三セクター化後の定期利用者の推移を調べたところ、やはり通学が通勤の 7～9 倍で推移していた。その定期利用客も、下記の表 2-2-31 のとおり第三セクター化以降落ち込みが激しく、ここにも少子化・過疎化の影響が見てとれる。

年度		1988	1992	1998	2000	2002	2004	輸送人員
能登線	普通	726	566	376	317	258	247	-479
	定期	1,058	1,084	843	725	580	442	-616
	計	1,784	1,650	1,219	1,042	838	689	-1,095
	指数 ²	100	92.3	68.3	58.4	47.0	38.6	(1988 基準)
	輸送密度	1,268	1,097	805	685	525	547	
七尾線	普通		827	561	507	318	288	-539
	定期		1,193	975	920	717	629	-564
	計		2,020	1,536	1,427	1,035	917	-1,103
	指数 ²		100	76.0	70.6	51.2	45.4	(1992 基準)
	輸送密度		1,831	1,299	1,184	1,180	1,173	

表 2-2-31 のと鉄道利用者数の種類別推移（単位：千人、のと鉄道提供）

(3) 地域維持のためにとられている方策（事業者として）

唯一残った七尾 - 穴水間はいわば「最後の砦」といえる存在である。地域の過疎化により定期利用の増加はもはや望めないという展望から、沿線を観光地として開拓する試みが進んでいる。それぞれの駅に「演劇口マン駅（能登中島駅）」のような愛称を設け、駅周辺の施設・イベント・景勝地などを盛り込んだ散歩コース・サイクリングコースを設けた。今後は各駅など沿線各地に、こうしたものをまとめたイラストマップを掲示・配布していく方針である。主要駅ではレンタサイクルの貸し出しを行い、列車への積み込みにも対応させている。ほかにもお座敷車両の貸切、能登中島駅に常置してある郵便列車での仕分け作業の体験などを盛り込んだ児童対象の「鉄道体験遠足」

² 「指数」はそれぞれ基準年の合計利用者数を 100 としたときの数字である

の開催など意欲的にイベントを開催している。また、末端区間の廃止に伴い老朽化の進んでいた車両の廃車・置き換え・海外への譲渡を実施し、バリアフリーに対応した新型車両の導入を進めている。

(4)代替交通機関の現状・可能性と県の姿勢

廃線後数年が経つ七尾線穴水 - 輪島間の転換バスの運賃は段階的に値上げが行われ、現在は民間事業者とほぼ同水準になっている。その影響もあってか、平日の午後 6 時前後という通勤・通学需要の見込める時間帯でありながら利用者は最大でも 10 名に満たなかった。バス路線の途中区間に高校を抱えるほどの規模の集落はなく、ほとんどが両端間の利用（能登空港經由便については空港での乗降客が若干）である。



図 2-2-32 穴水駅前に停車中の能登線転換バス（低床型）

対して能登線はバス転換にあたり、通勤通学や高齢者利用に対応するための大型観光用バス・バリアフリー対応低床バス車両(図 2-2-32)を導入した。ダイヤについても多様な系統を設け、駅から離れていた高校や病院・集落をくまなく回るようにし、バス停も能登線時代の駅数から比べ大幅に増やして

いる。朝夕ラッシュ時は速達性確保のため、集落から外れたバイパス道路を経由する快速便も設けた。こうしたダイヤ設定は県が住民や学校などからの要望をくんで、改善点としてバス事業者に提案するという形態をとっているが、バス事業者によると事実上、ダイヤは県の手によって作られているようである。県では今後もバスダイヤについて利用者との意見交換の場を設けるとしており、更なる増発や系統拡充の余地があるとした。ほかにも県はバス代替に際して、道路状況が悪く、低床バスを導入したとき車体が路面をこする可能性のある区間について道路の改良工事を行ったりし、バス転換によりサービスが低下することのないよう十分な配慮を行っている。

現在残った七尾線七尾 - 穴水間も並行する道路の状況は概して悪くなく、朝夕の渋滞、通勤通学輸送の混雑が深刻でなければバス転換も不可能ではない。現在路線に並行するバス路線としては七尾 - 和倉温泉間を北鉄グループのバスが1時間に1本、能登中島 - 西岸間を市のコミュニティバスが1日数本走っている。この区間が鉄道として残っている理由としては、観光資源としての開拓の可能性、そして過疎が進む能登半島の中でも鉄道を残すに値する地域であると県に評価されている、という部分があると考えられる。

また、転換バス以外に代替交通機関としての役割を果たしうるものとして、能登半島の根元に位置する県庁所在地の金沢市から、輪島や珠洲、その他半島先端部の各都市とを結ぶ「特急バス」が北鉄グループにより運行されている。これは能登半島の背骨のごとくその中央を貫く、能登有料道路を経由するものである。この有料道路は金沢市の粟ヶ崎から穴水町の此木（くのぎ）までの全長約 83 kmの、石川県が運営する自動車専用道路で、JR七尾線及びのと鉄道とルート上ほぼ並行している（図 2-2-28 の地図を参照のこと）。近年北陸自動車道との連絡バイパス道も開通し、今や能登半島の交通の大部分を担っているといっても過言ではない。旧日本道路公団所有の「高速道路」でなく県営の「有料道路」上を走ることから「特急バス」と名乗っているのだが、短距離の高速バスと同じようなものと考えていただければよい。金沢 - 輪島間の片道で比較した場合、鉄道と転換バスの乗り継ぎだと 2,680 円（ただし穴水 - 輪島間廃線前は 1,000 円近く安かった）なのに対し特急バスだとこれより安い 2,200 円である。JR七尾線は線形や線路状態が悪く、各交通機関の間での乗り換えの手間も考えると圧倒的に特急バスが有利だといえる。さらに此木は有料道路の終点であり大半のバス系統が通過するので、金沢行きバスの本数は1時間に1本以上とのと鉄道よりはるかに高頻度になること

もある。のと鉄道穴水駅を中心とした旧市街からは2km弱離れているが、此木バス停付近は大きな駐車場を持つ郊外型店舗が多い地域であり、自動車交通の要所として発達しつつある様子が感じ取られた。

(5)財政

県	33.6%
北国銀行（本店金沢）	5.0%
北陸銀行（本店富山）	4.2%
興能信用金庫（本店宇出津）	4.0%
資本金合計	4.5億円

表 2-2-23 のと鉄道の出資比率

（『データブック日本の私鉄』（ネコ・パブリッシング）より作成）

県	3,441
市町村	72
運営助成基金等〔内訳：転換交付金 456、県補助金 80、沿線市町負担金 671（固定資産税分）、運用利子 438〕	1,645
国	457
合計	5,615

表 2-2-34 のと鉄道設立～2003年度までの公的助成等

（単位：百万円、のと鉄道提供）

これは能登線廃線前のデータであり、能登半島全体における市町村合併が進んでいなかったため、沿線市町村には過疎による税収減の影響で財政が逼迫しているところが多かった。市町村からの助成が少ないのはこれが原因であり、第三セクター化から能登線廃線に至るまでの流れは漏れなく県が主導権を握っていたといえる。

年度	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003
旅客収入	18	441	722	852	799	697	638	498	388
経常損益	-1	16	-126	-226	-249	-283	-241	-271	-196

表 2-2-35 のと鉄道旅客収入・経常損益の推移

（単位：百万円、のと鉄道提供）

1987年度は開業後わずかな期間のデータであり、本節の最初でも述べたとおり1991年度と2001年度には路線長の増減がある。それを考慮した上でも、年々旅客収入の減少・収益の悪化が進んでいるのが見てとれる。

3. 将来への展望

ここまではのと鉄道を取り巻く厳しい環境を主に述べてきたところがあるが、能登線を含む末端区間をバス転換でのと鉄道から切り離し、現有路線について交流人口増加を目的とした宣伝（前述のイラストマップ等）を行うことでさらなる廃線は十分に避けられるという見解を県が示している。さらに存続についてプラスにはたらく要素を挙げておきたい。

そもそも穴水以北・のと線がそれぞれ廃線を避けられなかった理由のひとつに、沿線の能登半島北部の急峻な地形が挙げられる。例を挙げると、能登線の穴水 - 宇出津間はその路線のかなりの部分がトンネルや橋梁で占められていた。そのため駅はこれらの合間を縫って作られ、結果として集落からは遠く離れてしまい利用するにも急な傾斜・階段を使わねばならない状況となってしまった。沿線の過疎・住民の高齢化が進む中、高齢者にとって利用しにくい路線は必然的に不利となる。また維持費用も大幅にかさみ、能登線全体では向こう10年で施設・設備・車両更新の費用として約29億円の投資が必要という試算が出ていた。そのため第三セクター化を経て廃線となってしまったが、逆に宇出津 - 蛸島間だけを見ると宇出津以西より比較的トンネルや橋梁が少なく、また海岸沿いを走っていたのでこの区間だけを残すことも不可能ではなかったという。しかし金沢や七尾といった都市との直通ができなくなるという大きなデメリットが生ずるため、部分存続の可能性が具体化することはなかった。こうした特殊な事情が能登線の廃線時期を早めてしまったことは否めない。バス転換が行われた際、小回りが利くことを利用し各集落をこまめに回る系統を多数設定したため、結果として今のところ能登線時代と比べ利用者減に歯止めがかかっているという。そのため、ある意味で能登線はバス転換について差し支えない路線だったといえなくもない。

対して現存する七尾 - 穴水間は能登線と比べ平坦な部分が多く駅から集落は離れていない。また、維持にかかる費用も少なく抑えられるので、存続に際してその立地条件が障害となることはないといえる。この点から、末端部が廃止されたとはいえ茅づる式に現有路線も廃止されるという流れにはなりにくいといえる。

とはいえ、穴水以北・能登線の廃線時期にかけて、唯一残っていたJR線への直通急行列車「能登路」も廃止となり、乗り換えなしで利用できる特急バス・自家用車を向こうに回した競争において年々状況は不利になってきている。のと鉄道側では自社車両を利用した直通運転の復活を要望しているが、1日5往復以上が和倉温泉まで乗り入れる北陸本線からの特急などの合間を縫ったダイヤ編成が求められるため、直通復活の話は具体化していない。半島全体の路線が非電化で統一され、1つの組織により管理されていた国鉄時代と比べ、JR線区間が電化されたことによる速達性の向上が、非電化区間にさほど恩恵をもたらしていないのは皮肉である。2014年に金沢までの開業が見込まれる北陸新幹線の影響でJR線区間が第三セクター化され、のと鉄道に移管される可能性もあるが、あくまで可能性の域を脱しない。現状では、会社が2つに分かれている中でも、互いに協力してダイヤを組み、七尾や和倉温泉での接続の円滑化、そしてまずは1日数本程度から直通運転を行っていくことで速達性の維持・向上に努めることが求められる。

これに加え、ひとまずは今後展開される観光需要の呼び起こしを成功させることが路線存続のキーポイントとなるであろう。また、沿線の過疎化により地域内の新たな利用増加は見込めないとされているが、のと鉄道が産業の乏しい沿線の活性化および過疎進行の阻止のための手段の1つとなりうることを住民が強く自覚し、住民の側から存続を訴える動きが活発化することを望みたい。

第2部

第三セクター鉄道と 地域への 理論的考察及び展望

第1章

効率性と公平性から考えられる公共性

本章では、市場介入を必要とする要因の総称として、交通政策の分野でよく言われる「公共性」を考慮しなければならない場合について考える。最初に「公共性」を考慮しなければならない要因を述べる。そして、交通事業などの公共財の望ましい供給量が決定される過程を説明し、公平性も加味した効用の観点からの第三セクター鉄道の望ましい供給について考察したい。

1. 市場（マーケット）の失敗と交通事業への政府の介入の正当化

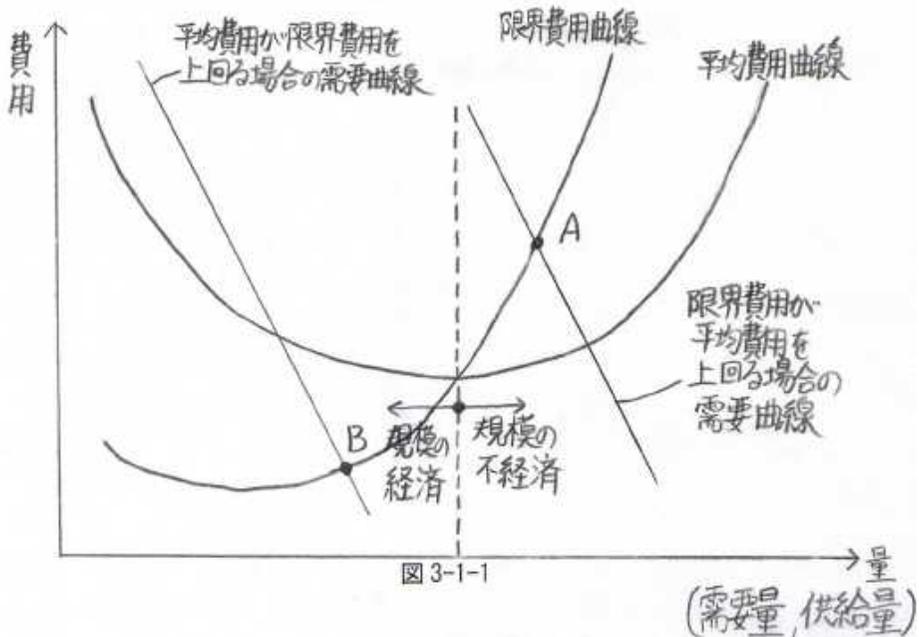
一般的に市場経済では財（商品、サービスなど）は市場を通じて円滑に取引が行われることになっている。ここでは、通常市場が正しく機能した場合に行われる「効率的な財の資源配分」が、市場を通じて取引されない外部的な要因によって、適切に行われない「市場の失敗」を交通事業を例にとりて考える。ここでいう外部的な要因には様々なものが考えられるが、これから考えていく上で必要なものをいくつか指摘する。

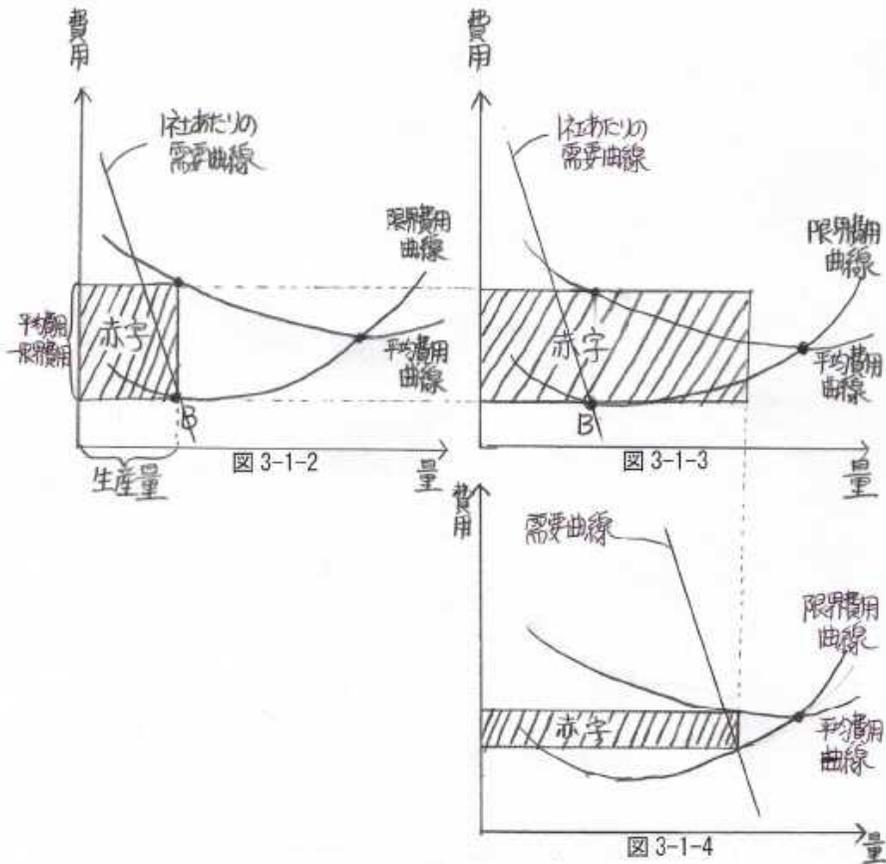
(1) 規模の経済

ひとつは「規模の経済」の問題である。通常の財は平均費用（財1単位あたりの生産費用）が逡増する¹状況、すなわち図3-1-1で限界費用（追加的に1単位財を生産するときにかかる費用）が平均費用を上回る状況で、需要曲線（追加的に1単位財を購入するときを支払ってもよい対価と、そのときの需要量の組み合わせの点の集合）と限界費用曲線（追加的に1単位財を供給するときにかかる費用と、そのときの供給量の組み合わせの点の集合）が一致する点Aで財（ここでは交通サービス）が教習されることが想定されている。しかし、平均費用が逡減する状況では、図3-1-1でわかるように平均費用が限界費用を上回る状況で需要曲線と限界費用曲線が一致している。平均費用が逡減する状況で財が供給されるときに、「規模の経済」が働いているという。規模の経済が働いているときも、本来は平均費用が逡増する状況と同様、需要曲線と限界費用曲線が一致する点Bで供給するのが望ましいのだが、

¹ 次第に増加するのが「逡増」、次第に減少するのが「逡減」である。

複数の交通事業者が参入する場合、1社当たりの供給量は非常に少なくなってしまい、財1単位あたりの費用である平均費用が、限界費用を上回る状況で供給するので、図3-1-2のように1社当たり「(平均費用 - 限界費用) × (1社当たりの)供給量」が赤字になってしまう。ところで、価格は一般的に限界費用で決定される。一方、供給者側にとって、総費用は、総費用 = 平均費用 × 供給量と認識される。このような前提で赤字が発生するのは、限界費用 × 生産量 = 総収入 < 総費用となり、総収入が総費用を下回ってしまうためである。従って、複数の交通事業者が参入して同一の交通サービスを供給した場合の赤字(図3-1-3)よりも、政府(具体的には国や自治体)が一つの交通事業者に独占を許して交通サービスを供給させた方が、赤字を少なくできるため、より効率的に交通サービスが供給されるのである。今、赤字を少なくできるといったばかりだが、これには条件がある。1つの交通事業者に供給を任せたとしても、図3-1-1の点Aのように限界費用が平均費用を上回る状況で需要曲線と限界費用曲線が一致すれば赤字は発生しないのだが、図3-1-4のように、1社に任せても平均費用が限界費用を上回る状況で需要曲線と限界費用曲線が一致するときには、依然赤字が発生するためにこの交通事業者は交通サービスを提供できなくなる。このような場合、赤字分を政府が補助することが政府のとりうる政策のうちの一つとなる。





(2)不確実性

もう一つには不確実性の問題がある。不確実性とは、現時点において現時点より後に発生するすべての事柄を完全に予測するのは不可能であるという性質を指す。もし不確実性の問題を解消できるような交通サービスがあるとなれば、「どこかに移動したいと思ったときに常にどこにでも移動できるような交通サービスがあること」に相当するだろう。一見すると、タクシーは不確実性の問題を解決するには最適な交通サービスと考えられるかもしれない。急に自宅からどこかに行かなければならなくなっても、タクシー会社に電話をすれば大抵すぐに自宅までタクシーが来て、目的地に行くことができる。しかし、もしラッシュ時に突然夕立が降って電車が不通になってしまうような状況を考えるとどうだろうか。この場合、夕立は事前に予測できなかったものとする。目的地に一刻も早く到着したい人は、駅前のタクシー乗り場に直行するだろうが、あまりにもタクシーを利用したい人が多く、長時間

待たなければタクシーに乗れないであろう。このタクシーの例は極端であるかもしれないが、要するに交通サービスにおいてはたとえ普段は利用しなくても、いつ必要になるか利用者及び交通事業者は完全には予測できない不確実性が常に発生しうるので、いかなる状況にも対応できるように供給しなければならないのである。民間の交通事業者に交通サービスの供給を完全に任せたとときに発生する一つの問題に、通常時の利用者が極端に少ないために経営を続けることが困難になり、撤退を余儀なくされるケースがありうる。これでは移動したいときに移動できない人が出てくる恐れがある。そこで、政府が介入し、バス会社や鉄道会社を運営あるいは出資することが正当化できるのである。

(3)外部性

そのほか、交通事業への政府の介入を正当化するものに、正の外部性、負の外部性が発生する場合がある。正の外部性として、鉄道会社の例を考えてみる。町に鉄道が通っていれば、駅周辺に商業施設や住宅ができ、町が賑わう要因になる。この点は第3章でも述べるので、そちらも参照していただきたい。このように、鉄道会社の建設した駅などの鉄道施設が鉄道に対する運賃を支払う鉄道利用者のみならず、鉄道を利用しない駅周辺施設における財の供給者やその施設の利用者にも便益を及ぼす場合、鉄道敷設に正の外部性が認められるため、鉄道施設の建設費を税金で補助することが正当化される。負の外部性の例では混雑した道路が考えやすい。自家用車の多く走る、渋滞の激しい道路ではまず自家用車の運転者が目的地に到達するのに時間がかかるので不利益を受ける上、付近の住民に対しては自動車の騒音、排気ガスにより健康に悪影響を与えるかもしれない。この場合、自家用車の走行を何らかの方法で一定量に制限し、それに代わる公共交通手段を政府が用意することが正当化される。

2. 市場の失敗以外の政府の交通政策への介入の正当化

これまでは市場の失敗を原因に政府の介入が正当化される理由を述べてきた。しかし、仮に政府の介入によって経済がパレート効率的になったとしても、更なる政府の介入が正当化されることがある。パレート効率的とは、市場機構で実現された資源配分（あらゆる生産物や財産の配分）が、ある個人の経済的な状況を悪化させることなしには、他の個人の経済的な状況を改善することはできないという状態であり、市場機構で実現された資源配分はパレ

ート効率的な資源配分の一つである。しかし、現実には市場で取引する際に最初に不利な条件を与えられた人がいる場合には、資源配分が最適にならない場合もありえる。また、たとえ取引条件が最善で市場機構での資源配分も最善であっても、取引の結果、乏しい資源しか配分されない人も出てくるかもしれない。そのような場合、政府が所得再分配、つまり豊かな人から貧しい人へ所得を再分配することが容認されるのである。具体的には生活保護や失業手当を給付したり、序論で取り上げたように国が財源の乏しい自治体へ補助金を交付したりすることである。自治体が第三セクター鉄道へ出資することや経営状況が悪化している第三セクター鉄道へ補助をして移動の自由を確保することも、所得再分配の一環と考えられる。

3. 公共財の望ましい供給量

交通事業への政府の介入が許されることがわかったところで、次はどの程度交通事業に政府が関わるのが、資源配分上望ましいのかを述べる。その前に、公共財の定義を述べなければならない。厳密に言う公共財は「ある人が消費した財を他の人も消費できる」という非競合性と、「費用を負担しない人の消費を排除できない」という非排除性の両方を満たした財である。競合性とは、例えばAさんの食べたそのものを、Bさんが食べることはできない(消費することができない)ことを表したもので、排除性とは例えば、映画館で映画を見るときに入場料を払わない客に映画を鑑賞させないことができるというものである。定義から、交通事業は運賃を払わない客を排除できる点で厳密な公共財ではないが、交通の「利用可能性」については、消費の競合性が考えられず、利用可能性から得られる便益を受けている人の排除が非常に難しいことから、そういう意味でここでは公共財として扱うこととする。

さて、詳細については省略するが、ある政府の公共財の最適供給量は、各人の私的財(前述の公共財の性質を満たさない通常の財)の限界代替率の和が私的財と公共財の限界変形率と等しくなるところである。ここでは、限界代替率の「代替」とは私的財と公共財の代替のことを指しており、限界代替率とは各人が公共財を追加的に1単位得るために、どれだけ私的財をあきらめても「よい」かを示す比率をいう。逆に、限界変形率の「変形」とは私的財を公共財に変形することを指しており、公共財を追加的に1単位得るためにどれだけ私的財をあきらめなければ「ならない」かを示す比率を限界変形率という。このような説明はわかりにくいかもしれないが、簡潔に言えば

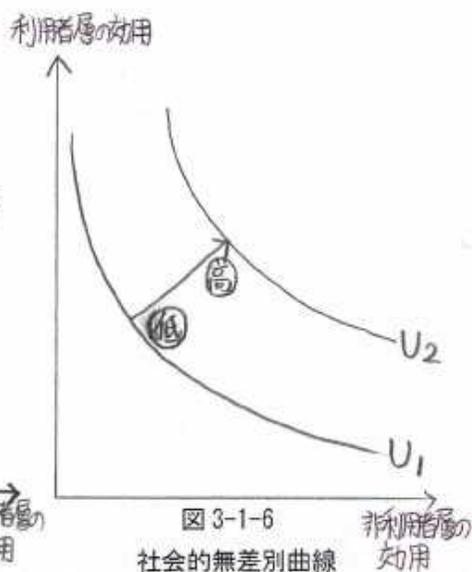
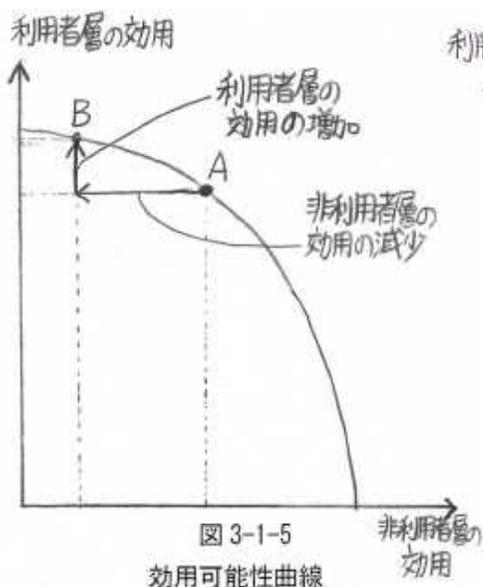
一人一人に公共財を得るために私的財をどの程度放棄してもよいかを聞いてその全員分を足し合わせたものと、全員が希望する公共財の量を供給するときに、放棄しなければならない私的財の量がちょうど一致するような量が最適供給量となるのである。

4. 効率性と公平性の観点から

前項で扱った公共財の供給の決定方法は、全体の効率性を追求する方法であり、極端な話では、ある人々がある公共財を欲しても、それに対し対価を支払えない場合には需要がほとんど発生せず、公共財が供給されないことが多々ありうる。2項で扱ったように、政府は民間では供給されない公共財を供給する役割だけでなく、市場機構に任せられた資源配分を再配分する所得再分配の役割も担っている。ここからは効率性だけではなく、所得再分配によって達成される公平性も加味したパレート効率的な資源配分を考えたい。ここで、第三セクター鉄道の沿線自治体の住民には、第三セクター鉄道利用者層（以下、利用者層と略す）と第三セクター鉄道非利用者層（以下、非利用者層と略す）の2つのグループが存在するとし、利用者層は第三セクター鉄道の存続を望んでおり、非利用者層は自家用車で移動でき、第三セクター鉄道は利用しないので、廃止してもかまわない、もしくは地域のシンボルとしてできれば存続を望むものと仮定する。単純化のために、沿線自治体は第三セクター鉄道という財と第三セクター鉄道以外の財の2財しか供給しないものとする。財はこれまでの議論から明らかのように、効率性を犠牲にして、すべての人の移動手段の確保という公平性を担保するような財であるとする一方で、財は公平性を担保できないが、効率的に供給できる公共財であると仮定する。また、2つのグループの人数については利用者層よりも非利用者層のほうが多いものとする。

効率性と公平性には効率性を追求すれば公平性をあきらめなければならない、「トレードオフ」と呼ばれる関係がある。先述の通り、3項で扱った「公共財の最適供給理論」では利用者層よりも、自家用車を保有できるほど所得水準が高く公共財に対する支払い能力が高い非利用者層の意見が反映されやすく、効率性を追求したものであるため、一般に財の供給が多くなる。ここで利用者層と非利用者層の効用可能性曲線を考える。効用可能性曲線の効用とは「満足度」のことを表しており、一般には消費する財の量が多くなるほど大きくなるが、限界効用（財が追加的に1単位増えるときの効用）は逓

減する。ここで考える効用可能性曲線は、非利用者層の第三セクター鉄道が存在することの効用と利用者層のその効用の組み合わせを描いたものであり、一般に限界効用が逡減するために原点に対して凹型の曲線となっている（図 3-1-5）。一般に所与の効用可能性曲線状の点はすべてパレート効率的な点である。図 3-1-5 には点 A、B があるが、点が A から B に移ると、非利用者層の効用が減少し、相対的に利用者層の効用が上がって公平性が実現されるようになる²。



しかしながら効用可能性曲線は、パレート効率的な資源配分の組み合わせを表しただけであり、沿線自治体の住民がどの程度財の供給を望んでいるかは、住民の意見を聞いたうえで決まるものである。そこで登場するのが、社会的無差別曲線という曲線である³。社会的無差別曲線とは、図 3-1-6 を参照していただきたいが、この場合第三セクター鉄道の沿線自治体住民の利用者層と非利用者層の効用の組み合わせを考えたときに、沿線自治体住民の利用者層と非利用者層の効用の組み合わせを考えたときに、沿線自治体住民の全体の効用が同じになる点、つまり効用がある一定水準（正の数ならばどん

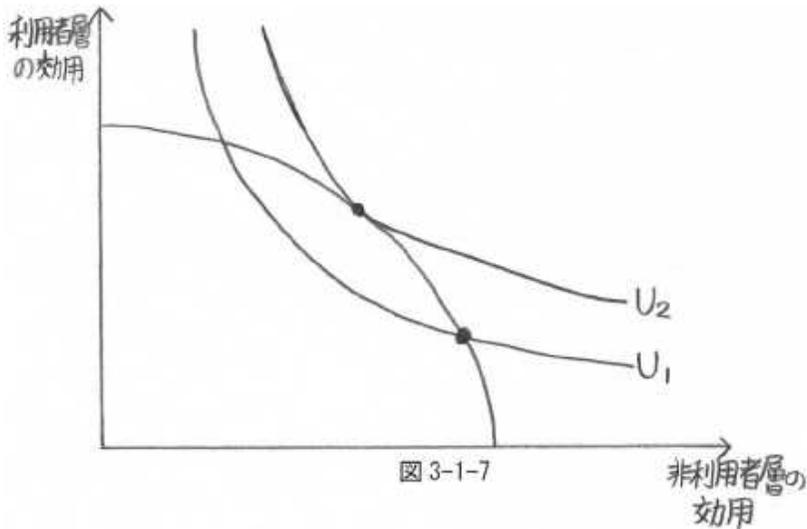
² 「相対的に」と表現したのは、一般に効用の大小関係は示せても、効用を絶対値で表すことが困難であるためである。

³ 無差別というのは社会的無差別曲線上の点の効用はすべて同じであるという意味での無差別である。

な水準でもよい) になるような点を結んだものであり、一般的には原点に対して凸の形状をしている。

ここでいう社会とは沿線自治体の住民のことをさすと考えてよい。一般に図 3-1-6 の原点から離れるほど効用水準は高くなるので、社会的無差別曲線は原点より右上にあるものほど効用水準の高い曲線となるのである。図 3-1-6 では U_1 よりも U_2 のほうが効用水準は高い。

社会的無差別曲線が図 3-1-5 のような形状であると仮定すると、社会的無差別曲線と効用可能性曲線を利用して導かれる結論が図 3-1-7 で表せる。今、3 項で扱った公共財の最適供給理論により導かれた利用者層と非利用者層の効用の組み合わせが点 A で表されるとする。点 A は利用者層の効用が相対的に低く、非利用者層の効用が相対的に高いことがわかる。これは、この項の最初の仮定から、点 A は公共財を可能な限り公平性より効率性を優先して供給する点であるから、必然的に財の供給は相対的に少なく、財の供給は相対的に多くなるためだ。図 3-1-7 より、点 A を通る社会的無差別曲線 U_1 の効用水準よりも、点 B を通る社会的無差別曲線 U_2 の効用水準の方が、社会的に見て高い効用水準に達することができる。逆に言えば、社会的無差別曲線が図 3-1-7 のような形状になっていることからこそ点 A より点 B の効用の組み合わせが社会的に見て望ましくなるのである。点 A から社会的無差別曲線と効用可能性曲線の接する点 B に効用水準を変更させる、すなわち非利用者層の効用を減少させる代わりに利用者層の効用を増加させることによって、沿線自治体住民全体にとってより高い効用が獲得できるのである。



このようなモデルが示唆するものを考えると、たとえ現在のようにモータリゼーションが進み、第三セクター鉄道の経営状況が悪くても、沿線自治体にとって第三セクター鉄道が必要とされているならば、普段は自家用車に乗っている人々にも第三セクター鉄道の存続のために応分の負担を求めて、第三セクター鉄道に補助金に代表される何らかの援助を行うことが正当化できるのである。もちろん、先ほどの社会的無差別曲線の形状が異なれば第三セクター鉄道を廃止してもよいという結論が得られるかもしれない。だが、全国の第三セクター鉄道の沿線自治体住民が、自家用車を普段利用する人々も、地域のシンボルとして存続を望んでいる場合も多いことから、図 3-1-7 のモデルは現実的に妥当性のあるものだと考えられる。

5. まとめ

本章では、交通事業について政府が介入する代表的な要因についても言及したが、第三セクター鉄道を存続させていく上で、最も重要な政府が介入する要因として、効率性と公平性という軸を中心に据えて考えていくべきではないかという主張を、経済学の考え方に依拠して述べてきた。確かに、効率性は第三セクター鉄道を存続させていく上で追求していかなければならないことの一つでもあるが、単に効率性を求めるだけでは経営状況が崖っ縁にある多くの第三セクター鉄道は存続できないであろう。逆に、単に公平性のみを追求したとしても、その分だけ効率性が大きく失われることは経営上あるいは地域社会にとっても望ましくないことだが、沿線住民全体のためにもある程度の公平性を考慮した第三セクター鉄道の経営をすることが、これから必要とされるのではないだろうか。

第2章 交通権をめぐる近年の動向

前章では、第三セクター鉄道は「移動手段の確保という公平性を担保するような財」であり、それに補助をすることは「移動の自由を確保することであり、公平性を担保すること」であるという記述をした。本章では、その「移動の自由」という点に着目して議論を行う。

公共交通機関の必要性を訴える、あるいは既存交通機関の廃止を防ごうとする際の主要な根拠として「交通権」の思想がある。この視点については既に当研究会が1996年に発行した一橋祭研究『岐路に立つ地方公共交通交通』で指摘していることではあるが、9年が経過した現在、「交通権」の考え方がどのように捉えられるに至っているか、最近の流れを中心に紹介してみたい。

1. はじめに

ここまで述べてきたとおり、第三セクター鉄道は難しい局面に来ているといえる。北海道ちほく高原鉄道や神岡鉄道の来年の廃止が既に決まっている。また、一般に鉄道が廃止になった区間を引き受ける転換バスにも、存続が危ぶまれている路線が多い。バスのみが走っていた地域では、それさえも廃止となり、公共交通機関が何もなくなってしまった地域もある。今のところ、交通事業者と行政がこれらの交通機関を不要と判断してしまったら、生き残らせるべく救済をすることは困難な状況である。

しかしながら、こうした地域においても従前の交通機関の利用客は確実にいたはずである。公共交通機関がなくなったり、不便になることで彼らが自由に移動することは不可能、あるいは困難になってしまう。そこで、公共交通機関を保障するための一つの拠りどころとして出てくる考えである、「交通権」が必要となってくる。現実の世界において、一人ひとりの「権利」を根拠として用いない限り公共交通機関が切り取られていく様子はよく見られ、危機的状況といえる。

2. 交通権の概念

交通権という言葉は使われなくとも、「移動の自由」という考え方は交通や地域について考えるにあたって、よく出てくる概念ではないだろうか。公共交通機関を使用しなければ移動が困難である「交通弱者」を引き合いに出し、

「自家用車を使わずとも移動できることが望ましい」といった程度の主張がなされる場合が多いという印象がある。しかし、ここで述べる「交通権」の考え方では、一人ひとりが自由に移動することを「権利」として認め、法的に「交通する権利」を保障していこうとする点が特筆すべきところである。

ではその交通権はどんなものであるか。とりわけ「何を保障する権利なのか」という点に関し、一律に定義を行うのは困難である。後述する交通権学会編集『交通権憲章』（日本経済評論社刊・1999）によれば、交通権とは「国民の交通する権利」であり、「国民が自己の意思に従って自由に移動し、財貨を移動させるための適切な移動手段の保障を享受する権利」がその中身ということになる。これが示されただけではあくまで抽象概念であり、交通権の考え方が世の中で認められるようになったとしても、何が保障されることになりうるのか、はっきりしない。同じく『交通権憲章』によれば、誰もが交通権を持っており、自由に移動できるという交通権の「平等性」の概念によって、誰にでも移動するために最低限の交通手段が提供されるべきということが定められている。これだけならばいわゆる「移動の自由」の主張と類似のものと言えるが、交通権の場合「安全性」「利便性」などの概念も保障対象となるとする。しかしながら、今回考察する対象は地方交通であり、その現在の厳しさは「1.はじめに」で述べたとおりである。したがって、現実の問題となりうる「鉄道の廃止」「バスの廃止」ということを念頭に置き、「平等に交通権を保障される」という「平等性」の点のみに焦点を当てて議論を進める。

そもそも交通権は何を根拠として主張されているのか。日本国憲法上保障される「新しい人権」の1つであると論者は主張している。すなわち、日本国憲法（以下この項では特に記さない場合、日本国憲法のことを指す）22条1項の「居住・移転の自由」、25条1項の「生存権」、13条の「幸福追求権」を根拠として保障されるものであるとする。

22条1項：何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する

25条1項：すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する

13条1項：すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求

に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

交通権の根拠となる主たる条文の22条1項は「どこに住んでもよい」ということが、資本主義経済の基礎を築き上げるという意味で、憲法のなかでは「経済的自由」の1つとして位置づけられてきた。しかしながら、居住・移転の自由が保障されずに、人（仮にA氏とする）を強制的に一定の場所に居留せさせたとしたら、それは「人身の自由」に制限を加えているとも言える。移動の制限があると、A氏は様々な情報を得る機会、人と交流する機会を失うことになって、これは表現の自由などの「精神的自由」にかかわる問題である。なお、こうした複合的な性格は「定住」する場合であっても、一時的に「移動」する場合（旅行など）であっても同じだと考えられるため、22条1項は単に居住する以外にも、幅広く移動する自由をも認めるとする解釈が一般的である。

上記のように、「居住・移転の自由」には様々な側面があって、移動するということは、経済的自由を保障するだけでなく、その人の人格を形成する上で重要な行為であることがお分かりいただけるだろう。とするならば、その移動の自由を保障することは、25条の言う「健康で文化的な最低限度の生活」を保障する上でも必要なことであり、13条1項の掲げる「幸福追求」のためにも当然主張されるものと考えられる。現実の生活を考えてみても、適切な移動の手段が確保されないならば、学校や病院へ行くといった最低限の生活に必要な行為をなすことが不可能になってしまうと思われる。このことは、交通機関の確保が「健康で文化的な最低限度の生活」を保障することにつながるということを端的に示しており、25条をも根拠条文として用いる理由は容易に理解できる。

3. 交通権の歴史

「交通権」とは、国鉄改革にあたり特定地方交通線の廃止を試みようとしたのと時期を同じくして世に出てきた考えである。しかし、その大元をたどるならば1970年代に湯川利和氏によって記された『マイカー亡国論』が源流であるとされている。この中には「生活権の1つを構成する移動の権利」の言及部分が存在し、「交通権」の概念も垣間見ることができる。

1984年には、和歌山線格差運賃返還請求事件（以下和歌山線事件と記す）

の訴訟が起きた。同事件については冒頭で述べた 1996 年度の一橋祭研究で詳述されているのでここでは細部は割愛するが、国鉄の経営悪化に伴い国鉄（当時）和歌山線が地方交通線に指定されたことを受けて導入された地方交通線運賃の可否を争うために提訴されたものである。原告らは、それまで国鉄が成立以来貫いてきた全国一律運賃とは異なる運賃体系（地方交通線運賃は一般的な幹線運賃と比較すると割高）は憲法第 14 条 1 項に反するものであり、また住民の「交通権」を侵害するものであるという主張を前面に出して争ったが、1991 年に和歌山地方裁判所で判決が下り、原告らの主張はいずれも認められず、「交通権」という主張も憲法を根拠として具体的に保護されるべき「具体的権利」としては言えないとするのがその判断であった。

憲法 14 条 1 項：すべて国民は法の下に平等であって、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない。

同事件の訴訟の影響もあって、「交通権」の主張はある程度知られるようにはなったが、誰もが認知する一般的概念になるには至らなかった。また、ほかにも地方交通線運賃が適用されることとなった路線は多く存在したにもかかわらず、同事件に続くような訴訟が起こされることもなかった。しかしながら、訴訟が行われている間の 1985 年には「交通権を考える会」が研究者をはじめとする様々な分野からの会員約 300 名で発足、翌年には「交通権学会」へと発展的に移行し、以来交通権の概念を推進・普及させるための研究活動や諸運動を行っている。

4. 交通権の法律化をめぐる近年の動き

はじめに、「交通権をなぜ法律化しようとしているのか」という点について考えてみたい。ここに、全く公共交通機関のない過疎地に住み始めた人（B 氏）がいたとする。B 氏が移動のために公共交通機関が必要であると主張した場合、どのような流れになるか想定してみよう（図 3-2-1）。まず、自主的に公共交通機関を整備してくれる主体が現れれば、それに越したことはない。ところが、民間企業では採算の合わない場所に進出してくることは考えにくいし、自治体もそう簡単には重い腰を上げようとはしない。このときに、「公共交通機関がどこにでも必要」という民意が強ければ、法律で整備しようと

いう動きにつながるかもしれない。現在のところこの民意はさほどでもなく、そうなると「人権」を盾に司法の場に持ち込むよりほかなくなる。

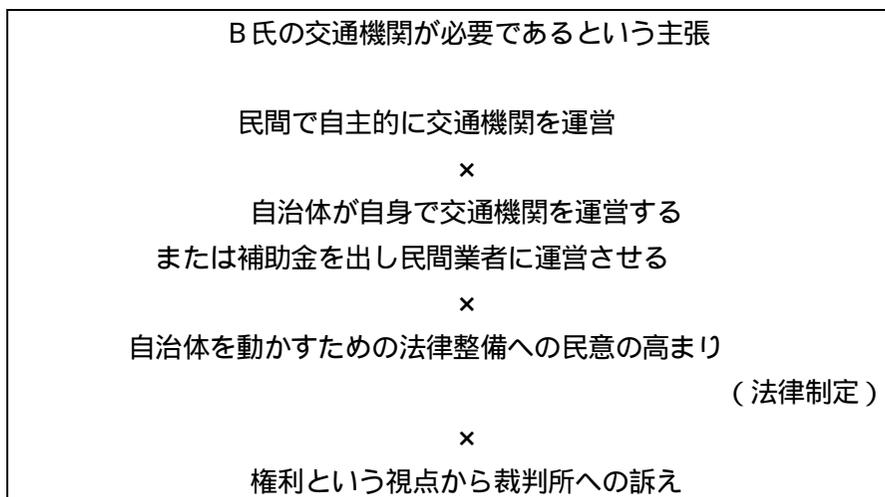


図 3-2-1 交通機関を確保する過程のイメージ

立法府で法律が整備されることの利点は、どこに求められるであろうか。三権分立で挙げられる残りの「司法」「行政」を考えた場合、「司法」は法律に従って判断を下す機関であり、法律として整備されれば権利は認められやすくなる。「行政」に関しても、「行政活動は法に従う」というのが大原則である。いかなる行政活動も法律の定めにはならず、法律に抵触する命令・行政指導を行うことはできない。仮に交通整備に関して統一した法律が整備されれば（現在は未整備）交通権の保障の基準もある程度明確となり、行政もその方針に従った施策を行うようになるということになる。

また、交通に関して言えば、2001年の省庁再編以前は鉄道・道路・航空などの各交通機関がそれぞれ別個に捉えられて整備される場合があり、一定の地域に対する重複的な投資のロスを交通に対する総合的法規の成立でなくしていくべきであるとする指摘も見られた。現在では、道路も含めた交通機関全体を管轄範囲とする国土交通省の成立で改善は見られるものの、交通機関に関して横断的に規律する法律である「交通基本法」を設け、より効率的な交通整備を進めていこうという考えが出てきている。

「交通基本法」という考え方は、交通権の発想の登場と時を同じくして1980年代半ばに初めて提唱されたもので、その実現に向けては1989年に当時の社

会党が「交通基本法」を成立させることを公約に掲げたことが特記される。その後しばらくは大規模な動きは見られなかったが、1998年になると、前述の交通権学会が交通基本法制定の前段階となると考えられる「交通権憲章」を提唱した。この交通権憲章では、第1条で「人は、だれでも平等に交通権を有し、交通権を保障される」と掲げた後に交通の安全性、利便性、文化性などの確保を各条文でうたい、さらに交通権の考え方を発展させていくためには行政や交通事業者、国民それぞれに担うべき義務があるとし、最後に交通基本法の制定へ向けた第11条「国民は、交通権憲章にもとづく『交通基本法』（仮称）の制定を国に要求し、その実現に努力する」でまとめている。

そして、2002年には民主党と社民党が「交通基本法」の法案を国会に提出した。この法案では、第1条の「目的」で「交通が、国民の諸活動の基礎」とうたい、第2条では移動に関する権利を保障している。条文を見ればわかるとおり、この法案が成立していたとしても、具体的に保障する基準を明らかにしているわけではない。また、「公共の福祉」の制限つきであって、第4条の「交通体系の総合的整備」においても、あくまで様々な交通機関の特性を考慮し、役割を分担して整備していく方針が示されている。これらの制限事項については、「6.まとめ」で多少言及することにする。法案が可決していれば、この項のはじめに述べたとおりの効果があったと考えられるが、翌年には「国民が周知するところではない」などの理由により廃案になった。民主党と社民党では、今年9月の衆議院総選挙の際に提示した「マニフェスト」にも「交通基本法成立」を挙げ、再度の法案提出を検討しているという。

交通基本法案（民主党・社民党提出）

第1条：この法律は、交通が、国民の諸活動の基礎であるとともに、環境に多大な影響を及ぼすおそれがあることにかんがみ、移動の自由に関する権利を明確にし、及び交通についての基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の交通についての基本理念に係る責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項を定めることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

第2条

第1項：すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要

な移動を保障される権利を有する。

第2項：何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する。

第4条：交通体系の整備は、国土の総合的な利用、開発及び保全に関する国の方針に即し、交通に係る需要の動向、交通施設に関する費用効果分析及び収支の見通しその他交通に係る社会的経済的条件を考慮して、徒歩、自転車、自動車、鉄道、船舶、航空機等による交通が、それぞれの特性に応じて適切な役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として、総合的に行われなければならない。

5. 近年の交通権をめぐる訴訟例

前出の和歌山線事件では、和歌山地裁はすべての国民に平等に同運賃での公共交通機関の提供は不可能であることを掲げ、原告の主張はすべて排斥された。交通権が憲法で保障される具体的権利とは言えない、というのが同地裁の判断であった。

以後、交通権が交通機関をマイナスの方向に転じる動きが見られたときの反対理由に掲げられることはあっても、それを根拠とした裁判例は少ない。しかしながらその中に見られる、1997年に起きた信越本線廃止関連の訴訟を以下に紹介しておきたい。

同年の北陸新幹線（高崎 - 長野間）の開業に伴い、群馬県と長野県の県境にあたる難所・碓氷峠を越える横川 - 軽井沢間が廃止となってバス転換された。また、軽井沢 - 篠ノ井間は第三セクター鉄道のしなの鉄道となり、現在に至っている。経緯については、第1部でしなの鉄道を扱った部分も参照していただきたい。この件に関して、信越本線が廃止・第三セクター鉄道化されたことは住民の利便性を著しく侵害し、交通権を損なわせたとして、信越本線を運営していたJR東日本に対し当時の運輸大臣が同線廃止の許可を出したことが違法であるとして、信越本線の廃止に反対し、取り消しを求める裁判が「信越本線を守る会」により起こされた。この訴訟のほか、現・しなの鉄道中軽井沢駅（長野県）から信越本線安中駅（群馬県）へと通う中学生を持つ親による訴訟も起こされた。

いずれの裁判においても、鉄道会社には一定程度の公共性があるということ、住民には交通権があること、そして信越本線の廃止・第三セクター化で具体的に被った損害を挙げて争われた。原告らが被った不利益として、横川 - 軽井沢間のバス転換によって運賃が2倍近くに跳ね上がったこと、普通列

車でも最短 17 分で結ばれていた両区間がバスでは定刻で運転されても 40 分以上かかるようになったこと、特急列車も含めると「あさま」が頻繁に走っていた信越本線においては信越本線として残った高崎 - 横川間においても運転本数が著しく減少したことなどを挙げている。

こうした主張に対し、下された判決はすべて被告らには「原告適格」がないとするものであった。被告らが主張した点についての検討は一応なされたものの、行政裁判を起す際の要件である原告らの「利益」が認められないことから、「そもそも当該事件に関し、行政裁判を訴える資格がない」とする判断のみ下されたということになり、交通権という概念が認められるか否かという点についての判断は避け、それ以前の段階で門前払いしたと取ることができる。

裁判の上で憲法があるという理由だけで直接に「交通権」を認められることは、先述の和歌山線事件の時点にもまして困難だと考えられる。なお、私見になるがこのような判断が下される理由には、本当に行政訴訟を起す資格がないという点以外に、交通権という概念が世の中に認知されていないことがあるとも思われる。裁判上認められるようになるという以前に、「交通権」という考え方が広く知られ、それを求める民意が高まることが必要ではないだろうか。

6.まとめ

このように見ても、一部では「交通権憲章」の提唱、「交通基本法」の法案提出のような活発な動きも見られるものの、今もって「交通権」を法的に認められる権利として認識する考え方は周知のところとは言いがたい、と言わざるを得ない。はじめに述べた「交通権」という概念がどれだけの人に把握されているかを考えれば、まだ道のりは長いといえる。知名度が低いことも要因となり、裁判所において「交通権」を主たる根拠として、住民が円滑に移動する権利、すなわち公共交通機関の確保を主張することは現段階で困難であることはすでに述べたとおりである。

しかしながら、なぜ「交通権」の考え方は継続的に主張されているのだろうか。廃線など沿線住民に不利となる事柄が取りざたされる事態が起きているという前提ではあるものの、なぜ「交通権」という考え方を根拠として存続を求めるに至っているのか。やはり住民の「交通する権利」というのは必要であって、言い換えれば公共交通機関の維持が求められているというこ

となる。とすれば、「交通権」という主張はただ一部の人のよってなされるマイナーな主張であるという捉えられ方をするだけでは済む問題ではないように思える。

加えて、粉の考え方が主張され始めた 1986 年代初頭と現在では明らかに社会の状況が異なっていることも考慮しなければならない。例えば、需給調整規制撤廃の問題がある。1999 年にこれを盛り込んで鉄道事業者の改正が行われ、鉄道を利用する住民は弱い立場におかれるに至っている。この点については第 4 章で詳述するので、そちらを参照願いたい。さらに、高齢化の問題もある。現在、第三セクター鉄道などの「非採算路線」では、利用者の多くを占めているのが通学定期客であるという場合が多い。周知の通り少子化の進行は著しいスピードであり、第 1 部において登場した第三セクター鉄道各社においても、少子化はいくつもの路線で乗客減少要因の一つに挙がっていた。利用客数という点のみに着目すれば、確かにそのようなことになる。

しかし反面、高齢化の進行に伴って公共交通機関の必要性は今後強まっていくのではないかと考えられる。第三セクター鉄道は過疎地域に含まれる地域を走っていることがほとんどであり、そうした地域においてはとりわけ高齢化は深刻である。高齢者はたとえ自動車免許を持っていても、運転中の注意力低下などにより自家用車の運転が困難になる場合も多く、「交通弱者」について述べている書物であれば、一般的にはその中に含まれる。あくまでそれは紙上での議論であって、実際には地方都市や農村地帯において、高齢者にも支障なく自動車の運転をしている人もいる事実も把握してはいるが、その他の成人年齢層に比べれば、より公共交通を必要とする立場であることに疑いはないだろう。週に 1 回、町の病院に通院しようにも、移動の手段がないという事態を招いてはいけぬ。そう考えると、2030 年の推計値を見るに、高齢者が全人口の 50% 程度にまで達する可能性のある過疎地域で、公共交通の重要性が高まっていくことは容易に想像できる。秋田県を走る秋田内陸縦貫鉄道の将来人口予測を表 3-2-2 に示すが、こちらでも阿仁町を筆頭として、老年人口の比率の高さが分かる。

前段では利用するであろう「数」に焦点を当てて議論を行ったが、本来「権利」に関する議論をするにあたり、「数」の問題で片付けてはならないことは十分承知している。交通権が法的権利として認められるならば、その権利は誰でも享受できるものでなければならぬはずであって、「数が少ないこと」は権利を排除する理由にならない。鉄道をバスに転換するような場合に、元々

	2000年	2015年	2030年
鷹巣町	26.1	35.4	40.9
合川町	29.4	40.5	52.3
森吉町	31.0	40.2	47.1
阿仁町	37.6	48.1	53.3
西木村	31.1	41.5	47.8
田沢湖町	25.9	36.2	43.2
角館町	25.9	33.5	37.2

表 3-2-2 秋田内陸縦貫鉄道沿線¹の総人口に占める老年人口の割合の予測
(単位：％、国立社会保障・人口問題研究所HPより作成)

駅が存在した集落を「住民数が少ない」「幹線道路から離れている」という理由だけで、経路せず見捨てるようになる行為を行ってしまうと、交通権は誰もが享受することのできる権利であるという性質を失ってしまう。併走する道路が存在しないことを理由にバスへの転換を困難とする鉄道の場合、交通を必要としている駅周辺の人々を切り捨てることはできない、という発想があるものと思われる。なお、以上のような前提に立つならば、交通権はあくまで既存の公共交通機関をマイナスの方向に転じさせる場合（例えば鉄道からバスへの転換、バスの廃止など）のみに根拠として用いられるだけでなく、元から公共交通機関に恵まれなかったような地域の住民からの権利主張が見られる可能性もあると言える。あくまで既得権益を守るためだけに用いられる主張ではないということをはっきりさせておきたい。

それでもなぜ、「数」を引き合いに出したのか。それは、現実世界において権利を実現させるためには「費用がかかる」ということに尽きる。例えば数人しか利用客はいないが、それでも何らかの公共交通機関を求めていたでしょう。交通権の考え方だけに着目すればこの主張はもっともで、早急に整備をすることが求められよう。しかしながら、バスを運行するにしても、タクシーチケットを配布するにしても、その費用はどこから出てくるのであろうか。まして鉄道の場合などどうなるであろうか。利用者が負担するとしても、一定の水準を超える額を負担させるならば、もはや交通権の思想にも全く合

¹ 現在では市町村合併により、鷹巣町、合川町、森吉町、阿仁町は北秋田市、西木村、田沢湖町、角館町は仙北市となった。

致しない。交通機関の運営主体が私企業ならば採算が取れなければ運行を継続することは到底不可能となり、残るのは地域として必要とする自治体や国が公共交通機関を維持していくために必要な額を拠出していくという手段だけになってしまう。その場合、拠出される額の元をたどれば税金ということになるであろうから、結局公共交通機関の利用可能性を持つ住民がその負担に同意できるか、あるいは国や地方自治体としてそういった地域の交通機関を支えていくことに国民や（利用可能性を持たない地域の）住民が納得できるか、というところが極論ということになる。

費用のことを考えると、交通権を認めると言っても、それがどこまでの程度で認められるものであるのかが難しくなる。「交通権」を具体的モードで考えてみると、一番弱い段階は非舗装道路を走るバスやタクシー、次に舗装道路にバスやタクシーを走らせる段階、そしてそれより上位には鉄道を走らせる段階が来るであろう。これは概ね高速性や定時性の有無、そして費用のかかる程度を勘案して想定したものである。この想定において、より下位の交通機関へ移行させたり、そもそも交通機関をなくしたりするような場合、交通権が一定程度で侵害されていることは間違いない。

他方、住民の望む交通機関を実現するには経営の観点、すなわち費用がかかわってくるわけで、費用とあわせて考えることが不可欠である。「交通権がある」ということを根拠とするだけで無制限・無秩序に鉄道網が整備されればよいということではない。住民の移動に関してマイナスの施策がとり行われようとしている場合、その実施の前後で住民の交通権にどのような影響が及ぼされるか、そしてそれを維持する必要性がどの程度か、維持するためにかかる費用はどの程度なのか、といったことを総合的に考慮して、どのような方向に進めていくべきかを判断せざるを得ない。結局のところ、全国の交通を横断的に規律する「交通基本法」が制定されようとも、それが一義的に保障をする基準を与えてくれるわけではなく、ひとつひとつの事例ごとに判断していくしか方法はない。このような意味で、「誰にでも保障される」ことを建前とする交通権にも限界がある。

とはいっても、このことは「交通権」を否定することにはならない。あくまで制限を加えるべきところは、交通の「モード」の部分であって、「地域事情からすると過剰なモードでの交通権の実現を望む場合のみ、制限されるのはやむをえない」と交通権を解するのが妥当であろう。その地域で生活を営む上で最低限に必要な交通機関を整備するにあたって、制限を加えることは

あってはならない。それは今後どれだけクルマ社会が進展して行こうとも同様である。費用の問題で交通機関を維持することも困難でも、それが最低限のものであれば、最悪国や自治体の拋出によって維持されなければならない。それが、「人権」にまで頼らなければ交通権の平等性が維持できない現状を打開する近道ではないだろうか。

第3章

交通機関としての鉄道がもつ利点

前章までに述べたことは社会が必要とするならば公共交通機関を整備することには妥当性があり、また移動の自由の観点からは適切な交通機関を確保する必要があるというものであった。しかし鉄道だけが公共交通機関ではない。バスやタクシーなど他の公共交通機関も数多く存在する。本章では他の陸上交通機関に対して、鉄道が選択される利点はどこに求められるのかについて考察する。

1. 大量輸送性

鉄道は輸送力に優れている交通機関である。大都市圏や都市間の鉄道によく言われる特徴であるが、それは地方のローカル列車などに対しても当てはまる特徴である。第三セクター鉄道は全般的にその輸送密度が小さいといわれるが、それはその鉄道の全体の輸送の平均であり、朝の通学時間帯などのラッシュ時間帯、および観光などによる季節需要によっては一時的に他の交通機関によっては捌ききれないほどに需要が高まる路線もある。そのような路線では大量輸送性という鉄道の特性を遺憾なく発揮している。

一般的な路線バスでは最大級の大きさのもので定員 80 名前後であるのに対して、第三セクター鉄道のうち比較的初期に転換されたものの一部やその他私鉄で導入された LE-Car と呼ばれる小型レールバスの定員は 88 人である。最も大きな路線バスと小型の旅客用鉄道車両の定員がほぼ同一というのは鉄道の大量輸送性について考えるとき、非常に象徴的な点であろう。なお、第三セクター鉄道各社に最近導入されている新型気動車の定員は 100 人以上でありバスとの輸送力に差をつけている。それに加え、鉄道は混雑時には車両を増結することで、人件費を増大させることなく輸送力を調整して運転することができるというメリットもある。これらの特徴より一人あたり輸送コストは安く済み、バスなどよりもその分運賃を安くすることも可能である。

2. 定時性

鉄道は他の交通機関と比較して運行の定時性が保たれるために、利用者に対して安心感・信頼感を提供している。他の交通機関と比較して軌道上という独立したシステム内で運行するために運行障害を受けづらいことが定時性を実現する大きな理由となっている。また、軌道上を走行することは鉄道自体の定時性を確保するにとどまらず、自家用車やバスに対する交通需要を鉄道にシフトさせることによって、併走する道路の混雑緩和にも役立つ場合もある。降雪時や降雨時などの悪天候時に代表されるような、道路を走行する交通機関の運行にとって障害となる状態であっても、他の交通機関と比較して遅れを少なく抑えることが出来る場合が多い。

3. 安全性

鉄道の安全性は非常に高い。鉄道の事故¹件数はここ数年、JR全社合計では年間 500 件程度、民鉄全社合計では 400 件程度が記録されている。そのうち、重大事故と呼ばれる大きな事故は近年では年数件ずつ記録されているのみである。それ以外の車両自体の欠陥によってもらされる事故や乗務員の不注意による事故はそう簡単に起こるものではなく、加えてそのような事故の発生率は近年減少傾向にある。だがしかし、いくら安全とはいえども、ホームからの転落事故や踏切上で発生する接触事故など防ぎきれていない事故も数多く残っている。それゆえ事故防止対策を怠りなく進めることが求められるのは言うまでもなく、安全を求めての投資が行われなくてはならないという点では他の交通機関と変わりはない。

4. 環境優位性

鉄道は、鉄輪に鉄軌道という摩擦の少ない組み合わせで走るために走行抵抗が非常に少ない。このために、エネルギーのロスが非常に少ない交通機関である。図 3-3-1 は、各交通機関別の二酸化炭素排出量を、鉄道のそれを 100 として表したものである。この図より他の交通機関と比べて、鉄道の二酸化炭素排

¹ 交通新聞社発行の「交通年鑑」によると鉄道における事故は運転事故と呼ばれ、それをさらに列車事故・重大事故・責任事故・踏切事故に分類している。列車事故とは列車衝突事故・列車脱線及び列車火災事故などが含まれる。重大事故とは運転事故のうち死傷者 10 名以上または 10 両以上の脱線があったものとしている。そして責任事故とは原因が鉄道係員に由来するもの、踏切事故は文字通り踏切で発生した事故のことである。

出量の少なさがわかる。実際に鉄道は国内旅客輸送機関の輸送量のなかでは約3割もの実績を誇っているにもかかわらず、エネルギー消費量分担率では全体のわずか6%に過ぎない。一方、自家用車は国内旅客輸送機関のうち約半分の輸送量であるが、エネルギー消費量分担率は7割以上となっており、乗用車がエネルギーの面からみるととても非効率な交通機関であるといえよう。以上の点は下の図3-3-2より読み取ることができる。これらの点より、鉄道は地球環境に優しい交通機関と呼ぶことができるだろう。

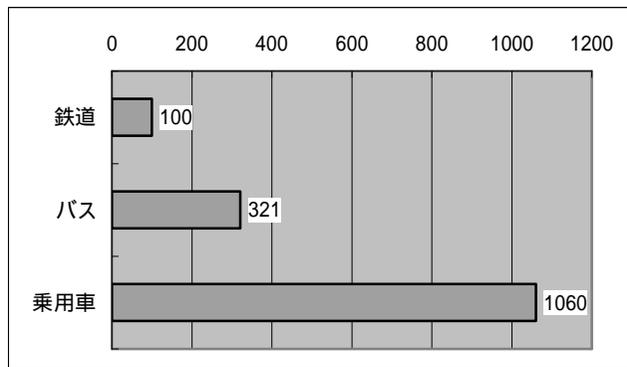


図 3-3-1 交通機関別単位輸送あたりの二酸化炭素排出量 (2001 年度)
 (「交通関係エネルギー要覧」(国土交通省総合政策室)より作成)

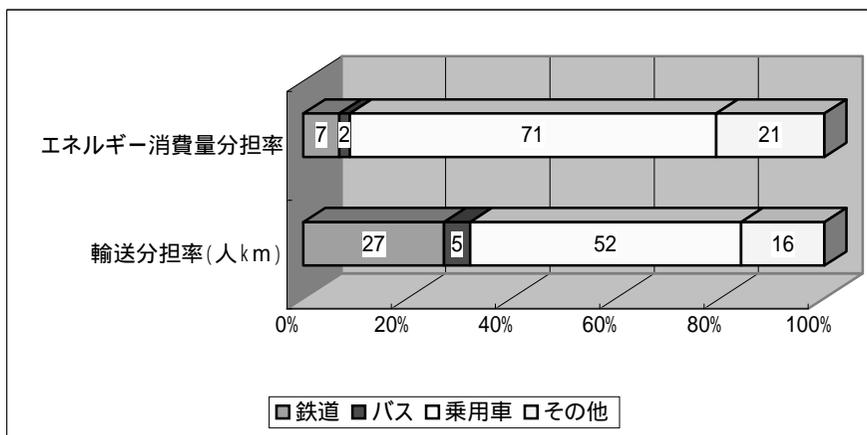


図 3-3-2 交通機関別エネルギー消費分担率と輸送分担率 (2002 年度)
 (「交通関係エネルギー要覧」(国土交通省総合政策室)より作成)

5. 地域シンボルとしての鉄道

鉄道は他の交通機関以上に、地域のシンボルとなりうる交通機関である。鉄道はその運行に際して、独自性の高い設備や施設をつくらなくてはならない。その設備や施設、具体的にいえば線路や駅が地域にとってのシンボルとなりうる。線路が引かれていることで、自分の住む地域が周辺の地域との連続性や接続性を保っており、孤立せずにすんでいると感じている人は多い。さらにもう1つの例として、駅について考える。駅が地域シンボルとして機能を果たす例の一つに集積性が挙げられる。ある程度の大きさを持つ駅であれば多少町はずれに作られたとしても、集落や商店を呼び寄せ町を発展させる効果を多少なりとも持っていたと考えられる。また、駅周辺の開発だけではなく、駅構内を活用することもできる。第三セクター鉄道においては拠点駅の駅舎内に自治体の出先機関や地域の観光案内所などを併設する例が見られる。

また、鉄道が廃止されてしまっても、鉄道の車両や設備が郷土資料館や地域学習の一環として保存されているケースは多い。たとえば、第1部で紹介したのと鉄道輪島駅跡には「ぷらっと訪夢」という道の駅併設型のバスターミナルである施設が作られ、そのなかに輪島駅ホーム跡を復元し、「のと鉄道輪島駅」について紹介をする掲示板が立てられている。

地域にとっては、地域の地名が駅名として時刻表及び各種旅行ガイドブックに掲載されるという効果がある。今年春廃線となったのと鉄道能登線では、終着駅「蛸島」などは珠洲市の一集落の名に過ぎなかった。本来ならば、地域住民やのと鉄道沿線住民以外は誰も知らなくても当然であるような地名であるが、時刻表に記載されていたために、全国的に知られる機会や少なくとも目に触れられる機会があった。この逆に、鉄道の廃線によって時刻表から掲載されなくなる、また地図から駅名が消えることが地域のブランドイメージの低下に結びつきやすいのもまた事実である。鉄道が廃止された場合の転換バスは、転換から数年は鉄道線の代わりという位置づけが強いために時刻表に残される場合がほとんどであるが、数年のうちに他のバス路線の中に埋もれてしまい時刻表にも掲載されなくなり、観光客が転換バスの運転時刻を知ろうにも知ることができない状況に陥ってしまう例も見られる。以上のように、時刻表や地図から駅名が消えることで観光客はその町を旅行の目的地に定めにくくなる。著名な観光地であっても、ガイドブック等にアクセス手

段と所要時間が「鉄道で 分」と記入されるのではなく「バスで××分」と記載されることによって、旅行者にはそこが辺鄙なところであると（実際にはそうでなくても）思われやすくなってしまふ。以上の点及び、バス自体にも運転時刻や運転頻度を知ることが難しく、その定時性には不安が残るといふデメリットがあるため、鉄道によるアクセスを失った観光地は旅行者が訪れにくい環境となってしまうと考えられる。

第4章

第三セクター鉄道存続への

悪条件と限界

1. 需給調整規制の撤廃とその影響

需給調整規制の撤廃とは、1990年代後半から2000年代初頭にかけて、運輸サービスの所管官庁である国土交通省（2001年の省庁再編までは運輸省）が、鉄道に限らずバス、タクシー、航空、旅客船等の各交通事業に関する一連の法律の審議及び改正により、それまでとってきた国の行政監督・指導といった交通政策への関与を極力少なくし、交通事業者の自主性を尊重させる、いわゆる規制緩和の交通事業版である。鉄道で言えば第2章でも触れたように2000年の鉄道事業法の施行が需給調整規制の撤廃に該当する。

では、需給調整規制とは具体的にどのような規制かを説明したい。「需給」とは文字通り需要と供給のことであるが、従来は、国が需要に見合うだけの供給をするように、あらゆる交通事業に規制を敷いていたわけである。鉄道ならばある鉄道の路線を廃線にしたい場合、国の許可が下りなければ廃止することができない許可制を採っていたほか、タクシーの場合は国が区分するタクシー営業の事業区域¹において各タクシー事業者に免許を交付する免許制²を採っていた。需給調整規制には参入と退出を制限できるところに様々なメリットがある。参入を制限することで、過大な運賃値下げ競争が発生するのを防ぎ、公共交通事業にとって重要な使命である安全性を保ち続けることができた。退出を制限することで、利用客が少なく採算が合わなくても事業者のみの都合で撤退するのを防ぎ、人々の最小限の交通手段確保に貢献してきた。

¹ タクシーの営業所への帰属性を高めるために、国は全国を1911区域に分ける事業区域制度を敷いて管理していたが、需給調整規制撤廃の一環で1996年から段階的に半減させた。

² 免許制は免許を交付する形で事実上参入業者の数を制限する制度であり、許可制は一定の条件を満たせば参入・退出を自由とする制度であり、届出制とは現国土交通省の各運輸局に届出書を出せばよい制度である。

需給調整規制を行うことは、第1章で扱ったような「規模の経済」が成り立って平均費用が逡減する状況では、複数の業者が参入するより一つの業者に独占を許したほうがより効率的であるため有効な手段である。しかし、平均費用が増加する「規模の不経済」が成り立つほど需要量の大きい場合は独占を許すよりは新規業者を参入させて価格などの競争を行うほうが、利用者は同じサービスをより安い価格で受けることができるため、独占を許すことは非効率を招くといえる。かつては、交通サービスの市場が小さく、規制を敷かないと弊害が生じる恐れがあると考えたため、国は需給調整規制を設けたのだが、市場が十分大きくなり、規制を行うよりは、できるだけ撤廃して民間の活力を引き出すことが好ましいと考えた国は、90年代の後半にあらゆる交通部門で需給調整規制撤廃という規制緩和を行ったのである。

確かに、航空分野では需給調整規制撤廃によって、新規航空会社が参入し、既存航空会社との競争で、割安運賃の登場や増便などで利用者のニーズにかなうものになった面もある。しかし、新規航空会社も参入するにあたっては、たとえ航空機をリースで調達したとしても、初期投資にかかる費用は莫大なものであり、運航を始めても、既存航空会社に比べ新規参入業者は経営体力が弱い。そのため、既存航空会社が値下げ攻勢を仕掛けたときに、新規参入業者は攻勢に耐え切れなくなり、経営が苦しくなる例も見られた。現在羽田空港と九州3都市の空港の路線に就航している新規航空会社のスカイネットアジア航空は昨年、経営危機に陥ったため、産業再生機構による支援を受け、現在全日空と業務提携して経営再生を図っている。新規航空会社としては比較的健闘しているスカイマークエアラインズでさえ、来年3月に採算の悪い路線からすべて撤退し、現行の羽田 - 福岡便に加え、いわゆる「ドル箱路線」の代表格である羽田 - 新千歳に1日10往復程度運航することなどを中心とする、思い切った路線再編計画を10月に発表している。このように新規業者は既存業者に比べ劣位にあるために、できるだけ採算の取れるところに参入しようとするのがわかるであろう。

では、需給調整規制廃止が鉄道事業に与えた影響とは何であろうか。需給調整規制廃止によって、鉄道事業への参入規制は免許制から許可制、退出規制は許可制から廃止1年前の事前届出制となったが、鉄道網が著しく発達している日本において、新規参入が可能で採算の採れる路線というのは、一部の大都市圏を除けば、限りなくゼロに近いといって過言ではない。むしろ鉄道の場合、需給調整規制廃止が参入と退出に与えた影響から見た場合、プラ

ス面の影響よりはマイナス面の影響の方があるかもしれないと思われる。そして、そのマイナス面の影響が与えられているかもしれないものの一つに、今回の研究で取り上げる第三セクター鉄道があると考えるのが妥当であろう。鉄道事業法で鉄道事業の廃止について規定されている第 28 条の 2 には、「関係地方公共団体や利害関係者から、廃止後の公衆の利便の確保について意見聴取した上で、公衆の利便を阻害する恐れがないと認めるとき、鉄道事業者は廃止の届け出ができる」といった内容が書かれており、廃止そのものを議論するというよりも、廃止後の交通手段の確保に力点が置かれている。一方、改正前の同法 28 条では「廃止によって公衆の利便が著しく阻害される恐れがあると認める場合を除き、国土交通大臣は廃止の許可を下さなければならない」といった内容になっており、加えて同法施行規則第 42 条において、廃止の是非について住民、関係市町村等の意見を添付することが求められている。改正前後で第三セクター鉄道をより容易に廃止することが可能になったかどうかは一概に判断できないが、少なくとも需給調整規制廃止が鉄道の存続にとってプラスに作用したとはいえないだろう。

2. 危機的な経営状況と安全面の問題

これまで度々言及されたように、第三セクター鉄道各社のほぼ全てが、鉄道を必要としている人のために、大きな収益を見込めない鉄道を引き受けている背景もあり、非常に厳しい経営を強いられている。2001 年度時点での各社の経常損益を眺めると、各社の事業規模の大小を考慮したとしても毎年数千万円単位、場合によっては数億円単位の経常損益が出ており、事業の置かれている環境上、やむを得ないとはいえ巨額の経常赤字を出していることは間違いない。また、序論でも述べたように転換交付金等で積み立てた経営安定基金については、主に低金利政策の影響から当初の運用計画通りに行かず基金を食いつぶす悪循環に陥っており、将来の経営が極めて危ぶまれる鉄道路線も多々存在する。このように経営が苦しいと、予算も限られてくるため、当然鉄道にとって重要な安全面にも問題が出てくる。

現在、第三セクター鉄道として福井県内で運転しているえちぜん鉄道は元々中小私鉄の京福電気鉄道が運転していた路線を引き継いだものだが、引き継ぐ直接の原因となったのは 2000 年と 2001 年に相次いで発生した列車事故で、以降の事業継続が困難になったためである。2000 年の事故は車両の老朽化に伴うブレーキ部の破断という設備上の問題、2001 年の事故は信号の見

落としという人為ミスの違いはあるが、いずれも経営が苦しく、安全対策や社員の安全教育といったことに投資する余裕がなかったことが事故の背景にあったのだろう。第三セクター鉄道と直接には関係ないものの記憶に新しいところでは、今年4月に発生したJR福知山線のカーブでの脱線事故が多数の死傷者を出したため、国は同じ事故を二度と繰り返さないために事故後すぐに全国の鉄道事業者に事故が起こったカーブと同じ運転構造のカーブを有していないか調査させ、6月には該当箇所すべてにカーブの制限速度にあわせたATS（自動列車停止装置）を装着するように義務付けた。結局、ほとんどの第三セクター鉄道において影響はなかったが、一部には該当箇所が多い鉄道も存在した。ATSのような高性能の安全設備を設置する場合、多額の費用を計上しなければならないため、序章でも触れられた鉄道軌道近代化設備整備補助のような補助が国や地方から交付されると考えられるが、補助がなされるにせよ経営の芳しくない第三セクター鉄道にとっては大きな打撃であろう。

安全面の問題に関しては、次項で詳しく扱う人件費削減の問題に付随する技術力の継承の問題もある。特に国鉄の特定地方交通線を転換した第三セクター鉄道では転換時に国鉄時代からの職員をそのまま採用し、新規採用を極力抑制していたこともあり、若い職員が少ない傾向で、職員の年齢構成に偏りが見られる。このため、若い人に長年の経験で培われた車両や線路の安全点検といった技術の伝承が難しい状況にある。現在はベテランの人が点検に当たればよいのだが、いずれはベテランの人も引退しなければならず、第三セクター鉄道の長期的な経営を考える上では、今後技術力の継承は年々大きな問題になることは間違いないだろう。

3. 第三セクター鉄道が行ってきた施策

本章では、第三セクター鉄道を運行していく上での法律上の変化として、需給調整規制撤廃を取り上げた。そして、第三セクター鉄道側の抱えている問題の一つとして、安全運行を行っていく上での長期的な課題についても提示した。以下では、少し視点を変えて「第三セクター鉄道は既に経営を安定させるために考えられる様々な施策を行ってきており、抜本的な改善をしづらいところに来ている」という点について述べておきたい。

第三セクター鉄道が様々な施策を行ってきているのは、その成立経緯や性格を鑑みれば、頷ける話である。国鉄時代に設けられた「バスのほうが輸送

モードとして適切である」という輸送密度 4000 人/km・日の基準を下回った路線の数々であり、経営を立ち行かせるためには相当な工夫が必要であった。そうでない成立経緯の第三セクター鉄道についても、収益を得られる見込みがないために建設が国鉄時代に凍結され、その後工事が再開して開通した路線や、ローカル輸送のみを担うことになって収支の悪化が懸念される並行在来線、あるいは民間経営で立ち行かなくなったために転換した路線といった顔ぶれである。状況を改善するためには積極的な姿勢が必要であり、すでに様々なことを行っているということも前者と同じである。ここでは、主として国鉄特定地方交通線から転換したケースを念頭に置いて、「第三セクター鉄道がどのような工夫を行ってきたか、見て知ることのできる範囲の施策に着目し、「利用者の増加をはかる施策」「鉄道会社の経費を削減する施策」の2つに分けて概観してみる。

(1)利用者の増加をはかる施策

ダイヤの改善

国鉄時代においては、地方のローカル線は「乗っている人がいない、したがって運転本数を減らす」という経営の視点に立つ場合が多く、住民が利用したくても「自在に利用する」にはほど遠いダイヤが組まれている場合が多かった。しかしながら、その区間のみの運営に集中できる 逆に言うならば、その地域の輸送に失敗したら生きていく道がない 第三セクター鉄道に転換した後、利用者本位のダイヤを組む改善策が次々と進んだ。加えて、沿線自治体がこの第三セクター鉄道に出資していることもこの追い風となった。ダイヤ改善については、第1部の例を見ていただければお分かりいただけるであろう。

特に顕著なものとして、甘木鉄道の例を挙げる。甘木鉄道は、基山（福岡県・基山） - 甘木（同・甘木）を走る路線であるが、国鉄甘木線時代には大都市福岡に比較的近い立地であることから、ある程度の沿線人口に恵まれているにも関わらず、1日7往復の運転で昼間はほとんど列車が走らない状態であった。しかし、1986年4月に甘木鉄道に転換されると同時に、使われなくなっていた途中駅の行き違い設備を復活させ、1日32往復（ほぼ30分間隔の運転）を確保するとともに、駅を移設して途中でクロスしている西鉄天神大牟田線との接続を良くしたところ、利用客数は飛躍的に増加した。現在では、朝夕ラッシュ時に間隔を詰め、46往復の運転とし、さらに利便性を高

めている。

もっとも、大規模な増発とはいかなくても、利便性の高い等間隔ダイヤや通学輸送に合わせたダイヤを組んでいる例は多い。第1部で取り上げた樽見鉄道が当初通学輸送客を大きく伸ばした理由は、ダイヤの改善にあったと言われており、施策の効果は十分に上がったと言える。他方で、経営が厳しい第三セクター鉄道が多い中で、これ以上の増発を行うことは困難と考えられ、乗客が少ない上に例えば「1時間間隔ダイヤ」などの利用しやすいダイヤが組まれている場合には、これ以上よいダイヤを組むことが不可能に近い場合もある。より利便性の高いダイヤで地域にアピールすることは、限界に近づきつつある。

新駅の開業

国鉄線として計画され、現在第三セクター鉄道が営業している路線では、駅間が比較的長い場合が多い。そこで、住民の「足代わり」として鉄道を使ってもらうために、転換後に新駅を開業する例が見られた。

第1部で挙げたものの中では、しなの鉄道や三木鉄道がこの例に該当する。他の例では、佐賀県の有田と長崎県の佐世保を結ぶ松浦鉄道はこの点で非常に積極的であった。国鉄松浦線時代には93.9kmの同区間に途中駅は30駅(平均駅間距離3.0km)であったが、現在では55駅(平均駅間距離1.7km)にまで増やし、相次ぐ新駅開業は話題を呼んだ。

しかしながら、駅を新たに設けることにはデメリットがあることも考慮しなければならない。すなわち、駅数が増えれば地方鉄道は元からさほどの「高速性」が発揮できていないにもかかわらず、さらに所要時間が伸びてしまうこと、そもそも駅の開業には多額の費用がかかることが主たるものであろう。これを鑑みてもプラスの影響を与える場合でない限り、新駅の開業はありえない。よって、今後においてこれ以上の新駅の開業は難しいかもしれない。

特殊な列車の運転

交流人口を確保するために、この施策を行っている第三セクター鉄道は多く存在する。イベント列車といっても多種多様であるが、ここでは「車両自体を特別な仕様とするもの」、「車両は通常の輸送を行う場合と同じだが、企画の内容で趣向を凝らすもの」の2つに分けて紹介する。

前者には、SL列車やトロッコ列車などがある。SL列車を運転している

のは真岡鐵道（茨城県・下館 - 栃木県・茂木）である。1994 年の運転開始以降、週末を中心に運行を続けており、1998 年からは蒸気機関車を 1 両から 2 両に増やして、要請があった場合には J R 東日本のような他社に貸し出すという事業も始めている。2001 年度の実績では、年間 4 万人の S L 列車への需要があった。また、トロッコ列車を運転している鉄道は多く、わたらせ渓谷鐵道（群馬県・桐生 - 栃木県・間藤）、天竜浜名湖鐵道（静岡県・掛川 - 同・新所原）などがその例にあたる。同じくトロッコ列車を運転する南阿蘇鐵道（熊本県・立野 - 同・高森）では、トロッコ列車の乗車を目的とする人が多く訪れている。団体客も起点の立野までバスで来て、終点の高森から先回りしたバスに乗って別の観光地へと足を伸ばしたりあるいはそのまま帰路についたりするといった形態で、トロッコ列車自体が観光の目的になりつつある。2002 年度には定期外客の 21%（年間約 35000 人）を占めるまでに収入増に貢献している。

他方、一般輸送に用いている車両を生かして、イベントを行っている例もある。第 1 部で紹介した事例の中にも、樽見鐵道の葉草列車・しし鍋列車や三木鐵道で行った車内で全国の駅弁を食べる企画、北条鐵道のサンタ列車・カブト虫列車などが示されており、第三セクター鐵道の走る地域の外からの需要を呼び込むことに役立っている。

しかしながら、やはりこれらの施策にも限界があることは否めない。観光客といった地域の外からの需要を確保するためには、常に「斬新さ」がなければならないと考えられる。観光輸送を増やすことで、鉄道会社の収入の向上に役立てるためには、観光輸送が「恒常的に」多くなければならない。したがって、リピート客を呼び込んだり、広告や口コミによって新しい客を呼び込んだりするような施策がなされなければならない。そうでもしない限り、いつか限界が来る可能性は高い。

また、どの地域で特殊な列車の運転を行ってもうまくいくというわけではない。観光客を呼び込むためにはその「目的」となる「観光地」があることが条件となるほか、観光客の中には、「景色を楽しむ」乗客も多いと考えられることから、沿線風景がどのようなものであるかは施策が成功するかに大きく関わる。さらに、「観光に行きたい」という需要が多いと思われる都市部からのアクセスがよくない場合、観光客を増加させることは一般に困難と考えられる。

利用者を増加させる施策　つまりは、企業の経営を改善する施策　は、これら以外にも企画乗車券の発行や様々なイベントの開催などで見られるが、特殊な列車を運転する場合と同様に、限界があるであろう。地域へのはたらかかけとして、わたらせ渓谷鐵道のように格安の年間フリーパスを発売して利用促進をはかるケースも見られる。しかし、こちらもクルマ社会において、決定打とはなっていない。もはや、これ以上の施策を考えにくかったり、あるいは次のアクションを起こすには大きなことをしなければならない状況になっていると考えられる。

(2) 鉄道会社の経費を削減する施策

人件費削減

鉄道事業の経費のうち、多くを占めるとされる人件費を削減する施策は、第三セクター鉄道転換当初から取り組まれてきた。

まず、ワンマン運転はほとんどすべての第三セクター鉄道で行われており、今では長い編成であったり特殊なイベント列車であったりするときのみに車掌が乗務するといった形態になっている路線も多い。駅は無人化を進めた。駅員が必要な場合であっても、観光センターの職員などに乗車券の発売をはじめとする業務を委託して、経費を徹底的に節約している。

鉄道会社としても、最低限に必要な人数で業務を成り立たせている。例えば、第1章で取り上げた北条鉄道では、転換時には国鉄時代の三分の一ほどである9人(現在は社員養成のため13人)で業務を成立させていた。他の第三セクター鉄道でも、程度の差はあるにしろ、国鉄時代より少ない人員でやりくりしているのは明らかである。ゆえに、一人の社員が果たさなければならぬ業務が多岐にわたることにはなるが、人件費の削減ということでは大きく貢献している。

走行費削減

第1部でも述べられているとおり、第1次特定地方交通線から転換した第三セクター鉄道の一部にはレールバス LE-Car という軽量気動車が導入された。この車両は、前章で述べたとおり小型の車両であり、バスの車体と共通仕様として製造費そのものを低減させた(1両あたり4,000万円強。近年投入されている車両は、1両あたり約1億円)ほか、複数の第三セクター鉄道で共通設計の車両を投入した点も特筆される。このことも車両の単価を引き

下げることには貢献していると考えられる。また、軽量車体であることから走行費用は明らかに下がり、従来の気動車と比較して二分の一以下の燃費で走行可能と言われている。

あまりに小さな車両であったこともあり、LE-Car が導入された第三セクター鉄道は3社に留まったが、その後もこの LE-Car と同じ発想にたつ軽気動車は多くの第三セクター鉄道で用いられ、1990年代の第三セクター鉄道を支えた。これらの車両は購入費用や走行費用を下げることに貢献したが、車体強度の問題から耐用年数が短かった。また、LE-Car については乗り心地の面で問題があるとされた。そこで、ここ10年くらいの間に投入された車両は、従来の鉄道車両に近い構造となり、耐用年数を高め、車両はグレードアップした。反面、燃費の面でもレールバスほどの節約効果はあがっていないようである。

以上のような努力は多くの第三セクター鉄道に共通して見られるが、会社によって取り組み方は様々で、まだ経費削減の工夫の方法がありうる場合もある。「鉄道」という形で運営していくにはある程度の費用がかかることはやむを得ず、費用の削減にも限界があることは間違いなさそうである。

このように、第三セクター鉄道が可能な「自助努力」は、大方向わけてきており、これ以上のアクションを起こすことが困難な場合も多い。

4.まとめ

1章から3章までは「鉄道」という交通機関についてプラスとなる要因を述べてきたが、本章で述べたように鉄道というモードで交通機関を実現したいと考えても、それを叶えがたい事情が存在する。それでは、このような情勢のなかで今後、第三セクター鉄道各社はどのようにあるべきなのだろうか。この点については次章で考察を加えることにする。

第5章

第三セクター鉄道と地域の

将来へ向けて

現在、第三セクター鉄道の存続に多くの困難が待ち構えているということは前章までで述べた通りである。ではこれから第三セクター鉄道が存続していくためには何が必要であり、求められるのだろうか。第三セクター鉄道に対して、その利害関係者とも言える地域はどのように接し、協力していくべきかをこれまでの第三セクター鉄道の成立からの経緯などを振り返りつつ、考えてみることにする。

現在第三セクター鉄道として運行されている路線の多くは旧国鉄時代に特定地方交通線と指定され、本来ならば廃止となってもおかしくはない路線であった。それにもかかわらず、多くの路線で地域住民から廃線反対運動が巻き起こった。特に現・わたらせ渓谷鐵道である旧国鉄足尾線では「サクラ乗車」とも揶揄される住民一丸となった執念の乗車運動で何とか廃線の危機を乗り越えてきた。そして、特定地方交通線のうち鉄道での存続が決まったものは新たな経営形態である第三セクター鉄道での運行が始まった。

だが、残念ながらそれら第三セクター鉄道の多くは経営難に陥っており、苦しい台所事情となっている会社がほとんどである。しかしその中で、経営再建に取り組んでいる会社もある。その施策のひとつが上下分離方式の導入である。上下分離方式には、序論で述べたように様々なメリットがある。しかし、その一方で鉄道事業者側の経営改善へのインセンティブが低下するなどのデメリットがある。さらに自治体に関しては継続的な負担が重くのしかかることになる。それゆえ、第1部第2章(3)で紹介したように、減損会計を導入し累積赤字を減らすことで鉄道会社の負担を小さくしたしなの鉄道など、全国各地の鉄道やその沿線自治体は上下分離以外にも様々な手法を用いて経営再建に向けて取り組んでいる。

しかし、その一方で第三セクター鉄道が赤字であっても国鉄時代に赤字で切捨てられた路線なのだから収益が出せなくて当然だと考え、経営努力を怠

っている会社もあるようである。だが、そのような怠慢な姿勢は許されるものではない。第三セクター鉄道が存続のための経営改善策として最初にすべきことは、自助努力の徹底である。この例は新社長による経営改革を果たしたしなの鉄道に見られる。当初、しなの鉄道は赤字続きの苦しい経営であり、2001年度には2億8千万円の償却前赤字を抱えるほどであった。だが、社員の意識改革や、駅長の社内公募、企画列車の運行、外部業者との契約見直しなどの様々な経営改革が民間旅行会社出身の杉野社長によって行われた2002年度には、9400万円の償却前黒字を達成することが出来た。今では杉野社長は退任したものの、前述のようにしなの鉄道は累積赤字を解消すべく経営再建中である。

また、財務面だけでなく、地域住民にとって利便性の高い鉄道を目指すことで、利用者の確保、経営の安定化を試みた第三セクター鉄道も多い。地域視点での経営が行えるようになったために、利用者のニーズを汲み取り、反映させることができるようになり、乗客数を伸ばすことが出来た路線も数多くある。新駅設置や増発、ダイヤ改正などの利便性向上の施策や、サービスアップによって、各第三セクター鉄道は沿線に抱えていた潜在的需要を発掘することが出来たのであった。

だが、第三セクター鉄道の経営にあたってはその内外に大きな壁がある。第三セクター鉄道に対する「内部の壁」という問題は、経営体力の貧弱という点である。そして第三セクター鉄道に対する「外部の壁」とは住民意識の低下である。

まず、第三セクター鉄道の「内部の壁」である、経営体力が貧弱であるという点について考える。これは、第三セクター鉄道の輸送密度が低いために、旅客収入を得ることが難しいことにも由来する。第三セクター鉄道にとって、経営体力が貧弱だと実感されるのは、多額の支出が必要なときであろう。そのひとつの例は、経年により車両や施設更新が必要となったときであり、もうひとつの例は事故や災害の復旧時であろう。ここでは、第三セクター鉄道における災害復旧について考えてみる。

先日の台風14号で宮崎県延岡市と高千穂町を結ぶ第三セクター鉄道・高千穂鉄道は沿線を通る五ヶ瀬川の氾濫により鉄橋が流失するなどの被害を受け、依然として復旧への見通しが立たないという悲惨な状況にある。高千穂

鉄道は年間旅客数がピーク時の1992年度には60万人を数えたにもかかわらず、2004年度はその約6割にまで落ち込んでしまっていた。それに加えて設備や車両の更新時期がやってきて、その費用をめぐる存廃問題が浮上していたときであった。それゆえ、車両更新どころか復旧への莫大な工事費を前に、廃止もやむなしという風潮が広がっている。実は高千穂鉄道は転換前である国鉄時代にもほぼ同じ区間で繰り返し同様の被害を受けている。将来再び災害に襲われるであろうことに疑いの余地はない。

無論、経営や災害に対して第三セクター鉄道を保護する施策が全くないわけではない。たとえば第三セクター鉄道の維持・経営補助を目的とした施策としては国土交通省による近代化補助制度がある。これによって車両や地上設備の更新を行うことができた事業者も存在する。それに加え、全国組織「第三セクター鉄道等協議会」を契約者とする土木構造物保険・鉄道賠償責任保険が用意されている。だがそれでもなお、それらは全額を補償ではないので第三セクター鉄道にとって事故や災害などのリスクに対する脅威は依然として存在し、第三セクター鉄道の経営に厳しさが残ることには変わりはない。さらに加えて高千穂鉄道を存続させるならば、単なる復旧にとどまらず、災害対策をさらに強化して進めておく必要があり更なる負担が強られることが予想される。

これらの点より高千穂鉄道とその沿線の自治体は単純に鉄道を復旧させることだけでなく、今後も鉄道を残すのかをも含めて問い直すことが要求されている。現在、高千穂鉄道の存続か廃止かをめぐっては高千穂鉄道自身や数々の市民団体、宮崎県・沿線自治体の間で様々な案が検討されており、情報が錯綜している状態というのが正直なところである。高千穂鉄道を取り巻く地域の今後の取り組みが注目される。

続いて、第三セクター鉄道に対する「外部の壁」、地域住民の鉄道に対する意識低下という問題に対して検討をする。かつては熱心に存続運動をおこなった住民達も、今日では自家用車の普及により、鉄道への依存度が下がり鉄道への関心が薄れてしまった。鉄道の存在が、当たり前となってしまったためであり、これが俗に言われる「マイルール意識の低下」である。国鉄の廃止方針に対して、住民運動を続け苦勞して転換・存続させた路線であっても第三セクター鉄道がその運行を引き継いだということに満足しきってしまい、鉄道を残そうとした執念を忘れてしまう。喉元すざれば熱さ忘れる、とはま

さにこのことであろう。

そのような路線の一つの例としては三陸鉄道（岩手県）が挙げられる。三陸鉄道とは1984年4月に開業した日本初の国鉄転換型第三セクター鉄道である。国鉄転換型の第三セクター鉄道とはいえども新規開業部分を多く含む路線であり、全線の約4割は新線区間である。三陸鉄道は、かつては第三セクター鉄道の優等生として知られていたが、1994年度より経常赤字に転落してしまった。その理由は1992年に宮古駅前にあった県立総合病院が移転をしたために、通院者による鉄道利用の需要を喪失してしまったことや、1994年の南リアス線での強風による列車転落事故を受けての安全対策による多額の支出・運転規制の強化に伴うダイヤ乱れの頻発化に由来するものだと考えられている。しかし、赤字転落の最大の理由は、住民のマイレール意識の低下であるといわれている。この鉄道の開業時、地元住民の鉄道に対する期待と熱意はすさまじいものであった。現在では三陸鉄道北リアス線が通る田野畑村はそれまで交通の便が不便極まりない地域であったが、三陸鉄道による新線開業の影響で住民の生活は一変し、村は観光ブームに沸いたと言う。このほかにも三陸鉄道は各自治体で歓迎され、また開業フィーバーの波にのり予想以上の高収入を得ることが出来た。当初三陸鉄道の経営は順風満帆であったがそれにより経営陣や住民の間に経営に対する危機感が薄れてしまったのも事実である。ブームが過ぎると観光客が減少したために定期外利用客が減少し、さらに前述のような事情や少子化による学生の減少によって定期利用客も減少していった。三陸鉄道では再びマイレール意識を喚起しようと乗車運動などさまざまな施策が行われているが、まだまだ全盛期の勢いには届かないというのが現状である。

三陸鉄道に限った話ではなく、第三セクター鉄道全般にいえることとして、鉄道を支える住民の存在が、第三セクター鉄道維持の必要条件ではないだろうか。かつて私鉄として経営されていた万葉線（富山県・旧加越能鉄道）やえちぜん鉄道（福井県・旧京福電気鉄道福井鉄道部）などは廃線の危機を迎えつつも、住民主体の存続運動が起こり、第三セクター鉄道に転換された現在でも地域住民の声を汲み上げて鉄道経営に生かす利用促進会議などの施策がとられている。第三セクター鉄道における住民が絡む経営努力策のひとつとしては今回の実地調査の中には、しなの鉄道において「サポーター制度」があったものの、それは鉄道会社側からの提案であり、地域住民の自発性の結果ではない。既存の第三セクター鉄道も利用者や住民に対するアプローチ

を強化し、彼らの自発性を促してほしいものだ。もちろんその際、第三セクター鉄道にも説明責任がある。第三セクター鉄道もただ闇雲に助けを請うだけでなく、誠意をもって現在直面している状況を住民に理解してもらえよう説明しなくてはならない。住民の理解があって、初めて今後の展望が描ける。第三セクター鉄道としての発足から20年前後経過した今日、改めて地域の第三セクター鉄道が必要か再度住民に問いかけるべきではないだろうか、採算が合わなくても存続させることに合意が得られるか、また日常的な利用者だけに限らず、各沿線住民ひいては第三セクター鉄道の出資者の一つである沿線自治体に居住する人々の間に、自分たち自身が第三セクター鉄道に対して負担していくという受益者負担の考え方が受け入れられるかという点がポイントであろう。

もちろん鉄道を残さず、バスなどに転換したほうが地域に対して好影響をもたらしたといえる例もある。今回の研究では旧のと鉄道能登線がその例であったといえよう。のと鉄道が廃止となった後に用意された転換バスは通学や通院といったニーズを汲み取ることに成功し、乗客の推移は好調である。ただし、それは能登半島という決して緩やかでない地形や集落の点在という地理的に鉄道運行に対して不利な地域であったからなどという理由がいくつも存在していたためである。もし鉄道の運行を諦めバスによる代替輸送に切り替えるのであれば、バス転換後も鉄道時代と利便性や快適性、速達性といった点で同等もしくはそれ以上のサービスを提供することが理想である。だが現状ではその実現は非常に困難であると言わざるを得ない。そもそもそのような交通機関があれば鉄道から既に代替されている。バス転換に関しては、乗客がどの程度までサービス内容の変化に同意・納得できるのかにもかかっているといえるだろう。

だが、鉄道を安易に廃止すべきではない。一度鉄道を廃線させることは簡単であるが、そのような鉄道が復活する可能性は、特に地方の場合ではほとんど0に等しいといえるだろう。廃止への動きは輸送密度や財務状況という数量的データに由来して巻き起こるものが大半である。だが、その際に鉄道廃止に対する住民の姿勢や態度という、量りにくいデータについてもないがしるにすべきではない。

近年では第三セクター鉄道でこそないが、鉄道存続に対して地域の住民の姿勢が存続に結びついたという事例がある。それは三岐鉄道北勢線(三重県)である。北勢線はかつて近畿日本鉄道によって運営されていたが、2000年夏

に同社は北勢線の廃止を表明した。北勢線は三重県北部の桑名市から北勢町を結ぶ全長 20.4km の路線であり、輸送密度は利用 3282 人/km・日である。当初、三重県知事は北勢線のバス転換を主張していたが、地元桑名市長らが反発、同年秋から冬にかけて地域住民に北勢線利用に関するアンケート調査を行った。アンケート配布枚数は 10,000 枚、その回答率は 54.2% であった。なおそのうち、「ほとんど毎日から月 1、2 回程度利用する」と答えた「利用者」が 17.8%、利用頻度がそれ以下の「非利用者」は 8 割強であり、回答者の中には「非利用者」が「利用者」よりも圧倒的に多かった。だがしかし、採算性と存廃について問いかけた項目では、「利用者」の大部分に加えて「非利用者」のうち、6 割もの人々が「採算が合わなくても維持すべき」と答えている。さらに加えて、全体で 7 割もの人々が利用促進運動に参加したい、と答えた。以上のようにアンケートの結果より、非常に多くの住民が鉄道存続に非常に前向きであるということが示された。もっとも、住民の費用分担に対する理解には疑問が残る。上述のアンケートで北勢線維持への沿線市町村による負担に同意した「利用者」は 4 割程度であり、利用者自身による負担に同意した「利用者」に至っては 2 割程度に過ぎないという結果であった。それでも、桑名市が費用の半分近くを負担することを決めたため、三重県知事の考えを変えさせ、結局北勢線は近隣の鉄道事業者である三岐鉄道に承継される形で鉄道として存続することとなったのであった。

以上は地方私鉄の例であったが、鉄道維持に利用者や住民の意識がかかわるという点では第三セクター鉄道も変わりはない。むしろ、第三セクター鉄道の方が、出資者に沿線自治体が入っているため、地域が本気になれば、行動に移しやすい。先に出した 2 つの壁のたとえで言えば、第三セクター鉄道の「外部の壁」である住民のマイルール意識の低下を克服することがすなわち、「内部の壁」である貧弱な経営体力を克服することにもつながっていく。

第三セクター鉄道が地域に対して貢献できることは、地域住民のための交通手段を確保し提供しつづけることだろう。これはひどく当たり前の表現にすぎないが、第三セクター鉄道のこれから目指していく方向性は、その一言にこそ尽きるのではないだろうか。地域住民が日常的な移動に鉄道を用いることに関しては、鉄道によって地域に好影響が与えられることは当然であり、観光など地域外からの輸送であってもそれは観光業などの地域産業に結びつくことで地元住民に還元されるという点では住民に対してプラスの影響をも

たらずことに変わりはない。

そしてまた、第三セクター鉄道を支える地域側も受身のままでいることはなく、自分たちの地域を走る鉄道の維持や活性化に向けて積極的に取り組んでいてもらいたいものだ。

おわりに

以上のように今回の研究では、第三セクター鉄道の成立経緯から始まり、具体例も取り上げながら、第三セクター鉄道自身とその沿線地域の将来のあり方まで書いてきました。第三セクター鉄道が将来も地域社会の一翼を担うにはどうしていけばよいかを、部員一人ひとりが真剣に考えてきましたが、読者の皆様にはどれだけ伝わりましたでしょうか。

これまでも当研究会では、第三セクター鉄道に限らず、地方のローカル線を題材とする研究が少なからずありました。それらは鉄道会社に限らず企業の最大目標が、最大限利益を出さなければならないことであるという状況で、赤字を出しているローカル線は、できるだけ赤字を減らさなければならないという部員の思いがあったからこそその研究だったのだと思います。やはり、利用客がほとんどいない鉄道を明らかに利用客数に見合わない多額の費用をかけて支える図式を見て、「この鉄道は本当に運行する意義があるのか」と疑問に思わない人は、ほとんどいないのではないのでしょうか。存在意義を疑う声が高まるからこそ、地方ローカル線の運営会社はこれまで可能な限りの収益改善策や費用削減策を考え、それを実行に移してきたのではないかと思います。できる限りの経営努力をしたとしてもこれ以上の経営の継続は困難と判断し、廃止の決断を下した鉄道も、場合によってはありました。

1995年に中央から地方への権限と財源の委譲を促進させる地方分権推進法が施行されてから今年で10年が経ちました。施行後、地方分権が声高に叫ばれるようになりましたが、最近第三セクター鉄道の通る地域でも市町村合併が盛んに行われているように、ようやく地方分権の考え方が人々に浸透してきたのではないかと思います。地方分権をすることは、わかりやすく言えば「地方は何をしてもいいけど、その代わりやったこと責任は地方でもちなさい」ということです。この考えは、第2部の最後まで述べたようなこれからの第三セクター鉄道のあるべき姿とも重なるのではないのでしょうか。

今でも多くの人が「どうせあの鉄道は空気をのせているだけなのになぜ走っているのか」という気持ちを少なからず持っているのではないかと思います。これは、収益よりも費用が大きいのに走っているのはおかしいという前述の考え方を表したものに他なりません。もちろんこの採算性の考え方が完

全に間違っているとは私たちは思いませんし、最も重要な基準であると断言できます。本研究開始前も、当研究会の部員の中には、採算の取れないところは鉄道として走らせるべきでないと考えている人もいました。しかし、それだけが第三セクター鉄道を切り捨てる基準ではありません。いくら空気しか輸送していないと揶揄されても、沿線住民がその鉄道が必要だと判断するならば、住民の声が直接届く自治体が多くを割合を出資する第三セクター鉄道を走らせる意義は十分にありとします。

とはいえ、第三セクター鉄道を無条件で走らせてよいわけでないのはこれまで本誌で述べてきたことからみて明らかでしょう。とりわけ、本誌で鉄道存続のために強調されているのは、住民のマイレール意識の向上や観光需要の掘り起こしといったことでした。自治体が出資している第三セクター鉄道だからこそ、住民が第三セクター鉄道に対する関心を高め、積極的に活用していかなければならないのです。第1部第1章でも触れたように、第三セクター鉄道の中には交流人口の増加に貢献した例もあり、地域がどのように鉄道を活かしていくかが鉄道や地域の維持の鍵になってくると言えるでしょう。

のと鉄道の「将来への展望」の部分では北陸新幹線の開通の話題に触れましたが、10年、20年後に整備新幹線が開通することが予定されています。そのときには従来の在来線がしなの鉄道のような並行在来線型の第三セクター鉄道として再出発することが予想されていますが、これらの新しい第三セクター鉄道でも、住民に対して求められているのは同じものだと思います。

もちろん、現実について廃止されてもおかしくない第三セクター鉄道もあることは厳然たる事実として受け止めなければなりません。しかし、そのような路線であっても安易な廃止をしてよいのか、もう一度考え直す必要があるでしょう。「廃止をする」と言うことは簡単ですが、実際にそれを行うことはやさしくはない、という印象を私たちは今回の実地調査から受けました。一度廃止してしまえば、後にその路線が必要となっても鉄道を復活できる可能性はゼロに近いと言っても過言ではありません。

加えて第1部で示した三木鉄道の沿線のように、鉄道を市民の財産として認識する考えもあります。第三セクター鉄道に単なる移動手段以上の価値を見出せば、第三セクター鉄道を維持していく妥当性は増していくといえるでしょう。鉄道の付加価値がどの程度で、鉄道が必要であるかを判断するのは結局のところ沿線住民であり、その沿線住民が鉄道を必要と判断する限り、可能な限りの方法で第三セクター鉄道を維持してほしいと願ってやみません。

参考資料一覧

序論

第 1 章

今村都南雄 『第三セクターの研究』(中央法規 1993)

林俊彦 『公益事業と規制緩和』(東洋経済新報社 1990)

『鉄道運輸年表』 『旅』1999年1月号別冊 JTB

『改正「鉄道敷設法」別表を読む』 『旅』1999年11月号別冊 JTB

<http://ja.wikipedia.org/> (Wikipedia)

<http://www.chugoku-np.co.jp/> (中国新聞のHP)

<http://www.toonippo.co.jp/> (東奥日報のHP)

<http://www.milt.go.jp/> (国土交通省のHP)

<http://www.shugin.go.jp/> (衆議院のHP)

<http://www.pref.aomori.jp/> (青森県のHP)

<http://www.pref.okayama.jp/> (岡山県のHP)

<http://www.hoko.com/> (法庫)

第 2 章

道路行政研究会 『道路行政』 平成 16 年版

総務省 『平成 17 年度版 地方財政白書』

<http://www.soumu.go.jp/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0.htm>(総務省自治
行政局過疎対策室のHP)

<http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2004np/index.htm>(総務省統計局の推
計人口のHP)

<http://www.aira.or.jp/> (財団法人自動車検査登録協力会のHP)

<http://www.mof.go.jp/> (財務省HP)

<http://www.pref.kochi.jp/zaisei/> (高知県財政課HP)

第 1 部

第 1 章

小野寺英輝 『地域振興学』(愁燕社 2005)

吉野隆治 『地域振興は実現したか 地方振興と電源地域振興』(開成出版
1998)

下平尾勲 『構造改革下の地域振興 まちおこしと地場産業』(藤原書店 2001)

香川正俊 『第3セクター鉄道と地域振興』(成山堂書店 2000)

『広辞苑(第五版)』(岩波書店 1998)

『交通学研究』1990年研究年報(日本交通学会)

『岐阜県の人口』昭和55年版、昭和60年版、平成2年版、平成7年版、平成12年版(総理府統計局、総務庁統計局、総務省統計局)

『兵庫県の人口』昭和55年版、昭和60年版、平成2年版、平成7年版、平成12年版(総理府統計局、総務庁統計局、総務省統計局)

『昭和35年国勢調査報告 第四巻 鳥取県』(総理府統計局)

『鳥取県の人口』昭和45年版、昭和55年版、平成2年版、平成12年版(総理府統計局、総務庁統計局、総務省統計局)

『岐阜県広域詳細道路地図』昭文社 2005

『全国観光動向』昭和62年度版、昭和63年度版(日本観光協会)

第2章(1)

岐阜県第三セクター鉄道連絡会議 『岐阜県第三セクター鉄道の概要』平成11~16年度版

『岐阜県の人口』平成12年版(総務省統計局 2000)

樽見鉄道社史編集委員会 『樽見鉄道10年史』(1994)

岡田文士 『東海ローカル線の旅』(風媒社 2005)

『鉄道ジャーナル』1995年4月号(鉄道ジャーナル社)

『運輸と経済』1986年9月号(財団法人運輸調査局)

<http://www006.upp.so-net.ne.jp/tarumi-railway/> (樽見鉄道のHP)

<http://www.city.motosu.gifu.jp/> (本巣市のHP)

第2章(2)

『鉄道ピクトリアル』2000年5月増刊号(鉄道図書刊行会)

『鉄道ジャーナル』1985年4月号、1999年9月号(鉄道ジャーナル社)

『運輸と経済』1994年2月号(運輸調査局)

運輸政策研究機構 『日本国有鉄道民営化に至る15年』(成山堂書店 2000)

寺田裕一 『データブック日本の私鉄』(ネコ・パブリッシング 2002)

川島令三 『全国鉄道事情大研究 神戸篇』(草思社 1992)

『ゼンリン住宅地図 兵庫県「加西市」「小野市」「三木市」「加古川市 北部」』
(ゼンリン 2005)

『兵庫県広域・詳細道路地図』(昭文社 2005)

<http://www.city.kakogawa.hyogo.jp/> (加古川市のHP)

<http://www.city.sapporo.jp/toshi/takuchi/> (札幌市都市局市街地整備部宅
地課のHP)

<http://www.city.chiba.jp/takuti/takuti.html> (千葉市都市局都市部宅地課
のHP)

<http://www.city.miki.lg.jp/> (三木市のHP)

<http://www.city.ono.hyogo.jp/> (小野市のHP)

<http://www.city.kasai.hyogo.jp/> (加西市のHP)

<http://164.46.153.177/index.html> (西日本ジェイアールバスのHP)

<http://thomas.dip.jp/hojo/> (北条鉄道の紹介ページ)

<http://www.jrhokkaido.co.jp/> (JR北海道のHP)

<http://www.ipss.go.jp/> (国立社会保障・人口問題研究所のHP)

第2章(3)

『鉄道ジャーナル』1998年1月号、2002年10月号(鉄道ジャーナル社)

『会社概要』(しなの鉄道株式会社 2005)

『統計小諸』各年度版(小諸市役所総務部企画課)

小諸市誌編纂委員会『小諸市誌近現代篇』(小諸市教育委員会 2003)

『しなの鉄道再生計画』(しなの鉄道再生支援協議会 2004)

<http://www.pref.nagano.jp/kikaku/koutuu/kangae.htm> (長野県企画局交通
政策課のHP)

<http://www.shinanorailway.co.jp/> (しなの鉄道のHP)

<http://www.pref.nagano.jp/index.htm> (長野県のHP)

第2章(4)

『鉄道ピクトリアル』2001年5月増刊号(鉄道図書刊行会)

『ガンバレのと鉄道 未来へ向かって』(のと鉄道友の会)

<http://www.incl.ne.jp/ntr/> (のと鉄道のHP)

第2部

第1章

- 藤井彌太郎、中条潮編『現代交通政策』(東京大学出版会 1992)
- ステイグリッツ 『公共経済学』 上巻 第2版(東洋経済新報社 2003)
- ステイグリッツ 『ミクロ経済学』 第2版(東洋経済新報社 2000)
- 『運輸と経済』2001年2月号 (財団法人運輸調査局)

第2章

- 交通権学会『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』(日本経済評論社 1999)
- 戸崎肇『現代と交通権』(学文社 2002)
- 交通権学会『交通権 現代社会の移動の権利』(日本経済評論社 1986)
- 『運輸と経済』2005年3月号 財団法人運輸調査局
- 『交通学研究』2002年研究年報 日本交通学会
- 芦部信喜『憲法(第3版)』(岩波書店 2002)
- 野中俊彦、中村睦男、高橋和之、高見勝利『憲法』(有斐閣 2001)
- 原田尚彦『行政法要論(全訂第6版)』(学陽書房 2005)
- <http://www.dpj.or.jp/> (民主党のHP)
- <http://www5.sdp.or.jp/> (社会民主党のHP)
- http://homepage3.nifty.com/go_/sin_etu/ (信越本線裁判を支える会のHP)
- <http://www.ipss.go.jp/> (国立社会保障・人口問題研究所のHP)
- LEX/DB INTERNET、判例データベースより、鉄道廃止許可処分取消等請求事件(東京地裁平成10年5月13日の判決)、信越線廃止許可処分取消請求事件(前橋地裁平成11年2月26日の判決)、同控訴事件(東京高裁平成12年2月16日の判決)

第3章

- 『鉄道ジャーナル』2004年8月号(鉄道ジャーナル社)
- 国土交通省総合政策室『交通関係エネルギー要覧』
- 『交通年鑑』平成16年度版(交通新聞社)

第4章

香川正俊 『第3セクター鉄道と地域振興』(成山堂書店 2000)

『鉄道ジャーナル』2000年7月号(鉄道ジャーナル社)

『運輸と経済』2001年5月号(財団法人運輸調査局)

『鉄道ピクトリアル』2000年5月増刊号、2002年12月号(鉄道図書刊行会)

『鉄道ジャーナル』1999年2月号、1999年9月号、2002年6月号、2004年8月号(鉄道ジャーナル社)

寺田裕一 『データブック日本の私鉄』(ネコ・パブリッシング 2002)

岐阜県第三セクター鉄道連絡会議 『岐阜県第三セクター鉄道の概要』平成16年度版(2005)

<http://www.mlit.go.jp/> (国土交通省のHP)

<http://www.sna.jp/> (スカイネットアジア航空のHP)

<http://www.skymark.co.jp/> (スカイマークエアラインズのHP)

<http://www.sunfield.ne.jp/watakei/> (わてつネットのHP(わたらせ渓谷鐵道のHP))

<http://www.hagakanko.com/> (はが観光協会のHP)

第5章

『鉄道ジャーナル』2004年8月号(鉄道ジャーナル社)

『運輸と経済』2005年2月号(財団法人運輸調査局)

『鉄道統計年報』平成15年度版(国土交通省鉄道局)

『日本国有鉄道 民営化に至る15年』(財団法人 運輸政策研究機構)

『JRガゼット』2003年3月号(交通新聞社)

『地域の交通条件の変化に伴う地域振興方策に関する調査報告書』(国土庁地方振興局 社団法人日本交通計画協会)

『地方鉄道復活のためのシナリオ 鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与』(地方鉄道問題に関する検討会)

<http://www.t-railway.co.jp/> (高千穂鐵道のHP)

以上のほかに、全編に渡って以下の資料を参考にしました。

香川正俊 『第三セクター鉄道』(成山堂書店 2000)

『JR時刻表』各号(交通新聞社)

バックナンバーのご案内

このたびは当会の研究誌「鉄道事業に対する投資のあり方」をお読み下さいましてありがとうございます。

当会では毎年一回、一橋祭に向けてテーマを設定した研究冊子を発行しています。一橋祭の会場でお配りしているほか、一橋祭終了後に郵送配布も行っていますが、以下の研究誌にはまだ残部がございます。興味をお持ちの方に郵送でおわけいたしますので、ぜひお申し付け下さい。なお、恐縮ですが送料のみご負担下さい。

2005年11月現在の在庫バックナンバー

「鉄道における情報マネジメント」(2003年)

「鉄道事業における投資のあり方」(2004年)

お申し込み方法

一部を申し込まれる場合

宛先: 186-8601 東京都国立市中 2-1 一橋大学鉄道研究会

希望される研究誌のタイトルを明記

送り先を書いた角形 3号(216mm×277mm)の返信用封筒を同封

210円切手を返信用封筒に貼付

複数部申し込まれる場合

宛先: 186-8601 東京都国立市中 2-1 一橋大学鉄道研究会

希望されるすべての研究誌のタイトルを明記

送り先を書いた角形 2号(240mm×277mm)以上の丈夫な返信用封筒を同封

二部請求の場合 290円、三部請求の場合 340円切手を返信用封筒に貼付

おしらせ

バックナンバーの在庫状況、研究内容、その他については、当鉄研のウェブサイト <http://www.mercury.ne.jp/tekken/> でもご案内しています。こちらもぜひご覧下さい。

一橋大学鉄道研究会 活動紹介

一橋大学鉄道研究会（以下、鉄研）は、現役部員 10 名程度からなるサ・クルで、四十余年の歴史を有しています。本学は社会科学系の総合大学であることから、私たち鉄研も個別的・趣味的観点から鉄道を捉えるだけでなく、社会科学の観点から鉄道を捉えていけるように心掛けています。

鉄研では毎年春ごろからの話し合いで研究テーマを決定し、夏休みまでの期間を研究に関連する基本書を用いた勉強会等にあて、研究の方向性を探っていきます。そして、各部員の研究担当範囲が決まると、各自担当の概略をレジュメにして部会で発表し、他の部員の意見を求め、議論を深めていきます。夏休みに入ると、各部員は資料収集や実地調査などを行い、9月の研究合宿に向けて原稿作成にあたります。合宿での徹底的な原稿検討の成果を受け、10月からの冬学期に入ると、週2回の部会で研究原稿の推敲を重ね、月末にようやく1冊の研究誌にまとめあげられます。以上のように、半年以上の準備期間をかけ10月の一橋祭で皆さんに配付する研究誌は、私たち鉄研部員の活動の総決算ともいえるもので、例年学内外を問わず一定の評価を頂いています。

さて、鉄研の活動は研究だけでなく他のサークル同様、旅行をはじめ、さまざまなイベントも行い、部員間の親睦を図っています。とりわけ年間4、5回ある旅行は時にはOBも参加して、大いに盛り上がります。今年度は5月に群馬県草津方面にて行った新歓合宿をはじめ、9月には4泊5日の行程で北東北や北海道を巡ってきました。今後も、来年1月に追い出しコンパが予定されています。

第三セクター鉄道と地域の未来
2005年一橋祭研究発表

2005年11月4日 初版第1刷発行

発行責任者

発行所 一橋大学鉄道研究会

〒186-8601 東京都国立市中2-1

無断複製転載を禁止します。

落丁・乱丁本はお取替えします。