

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え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。