

地方鉄道の維持と再生に向けた取り組み



きしたに かつみ

岸谷 克己

国土交通省(鉄道局 技術企画課 課長補佐)

地方鉄道を巡る現状と課題

既に読者の皆さんもご承知のとおり、沿線人口の減少、少子高齢化の進展、自動車交通への過度の依存等に伴って地方鉄道の経営環境は非常に厳しい状況にあります。鉄道事業者においても、こうした逆境に対抗するため従業員数の削減を始めとする合理化策を進めてきましたが、安全運行のために不可欠な技術の継承への懸念さえ生じるなど、もはや鉄道事業者の自助努力も限界に近づきつつあるのではないのでしょうか。

鉄道事業法が改正され鉄道事業への参入・退出(廃止)規制が緩和された平成12年度以降、既に全国で22路線、500km以上の鉄道路線が廃止されており(表1)、さらに今現在でも複数の鉄道事業者が事業廃止の意向を提示しています。また、宮崎県の高千穂鉄道のように自然災害に伴う甚大被害によってそのまま長期運休に至るケースや、経営難のため軌道等の適切な維持管理もままならず列車の安全運行に支障をきたしている事例すら見受けられるようになっていきます。

表1 近年廃止された鉄道路線

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	平13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	平13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	平13.10.1
	谷汲線	〃	黒野～谷汲	11.2	平13.10.1
	八百津線	〃	明智～八百津	7.3	平13.10.1
	竹鼻線	〃	江吉良～大須	6.7	平13.10.1
14	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	平14.4.1
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	平14.8.1
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	平14.10.21
	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	平14.5.26
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	平15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峽	46.2	平15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	平16.4.1
	〃	〃	猿投～西中金	8.6	平16.4.1
17	揖斐線	名古屋鉄道	忠節～黒野	12.7	平17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	平17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	平17.4.1
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	平18.4.21
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	平18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉メインパーク前	25.7	平19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉢田	27.2	平19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	平19.4.1

(平成19年4月5日 第2回交通政策審議会鉄道部会資料より抜粋)

こうした地方鉄道の安全運行、サービス維持・改善のため、国土交通省としても鉄道軌道近代化設備整備費補助(いわゆる「近代化補助」)や、まちづくりと連携した高速化・乗継円滑化のための設備の整備を行う幹線鉄道等活性化事業費補助などにより支援してきましたが、如何せん歯止めがきかない状況に陥っているといっても過言ではありません。

しかしながら一方では、旧国鉄時代の特定地方交通線(鉄道特性を発揮できずバス輸送への転換を図るとされたローカル線)の選定基準とされた輸送密度4,000人/日キロ未満に該当する路線でも、関連事業収益や地域の支援などにより経営を維持している鉄道事業者も少なからず存在します。つまり、鉄道として存続できるかどうかは、単に輸送密度だけでなく、路線毎の経営形態・条件等をも踏まえながら、地方自治体、住民、観光関係団体、NPO、沿線立地企業など、沿線地域の様々な関係者が、それぞれの能力や特性を活かして相互に連携しながら、鉄道事業者と一体となって創意工夫に基づく取り組みを展開しているかどうか大きく依存していると考えられます。

こうした地域が地方鉄道を支える取り組みとしてよく紹介されるものに、①必要以上に自動車に

依存することなくコンパクトなまちづくりを進める地元自治体の施策と連携しながら利便性を高めた富山ライトレールの事例、②廃止届が出された後に地元地域が事業継承会社（和歌山電鐵）の確保、存続後の事業運営への財政支援等を行った和歌山電鐵貴志川線の事例などが有名ですが、いずれも地域・市民を中心とした存続運動・利用活性化運動によって地方鉄道が蘇ったものです。

このように、地元自治体による地方鉄道事業者への支援方策について整理すると、①地方自治体が施設を保有する上下分離型、②地元自治体が資産の一部を保有する方式、③地元自治体が施設の整備費や運営費を負担する方式など地域の実情に応じて幾つかのパターンがあり、これらは概ね図1のように整理されています。

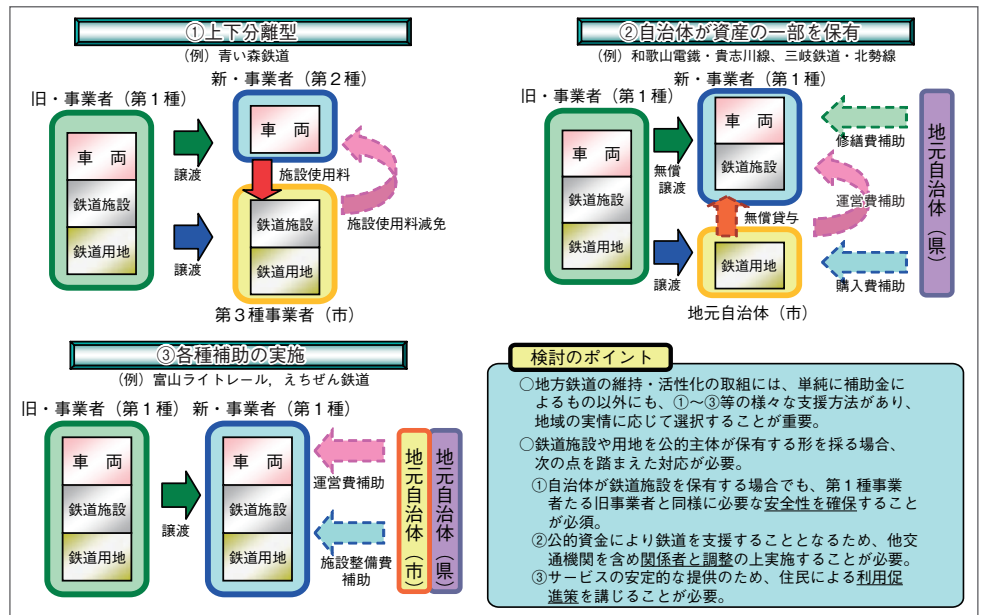


図1 地方鉄道を維持する取組

(平成19年5月18日 鉄道部会ネットワーク・サービス小委員会資料より抜粋)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

こうした状況のなかで、本年5月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立しました(図2)。同法の柱は、

①市町村は、公共交通事業者、利用者等で構成する協議会を設けて、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一

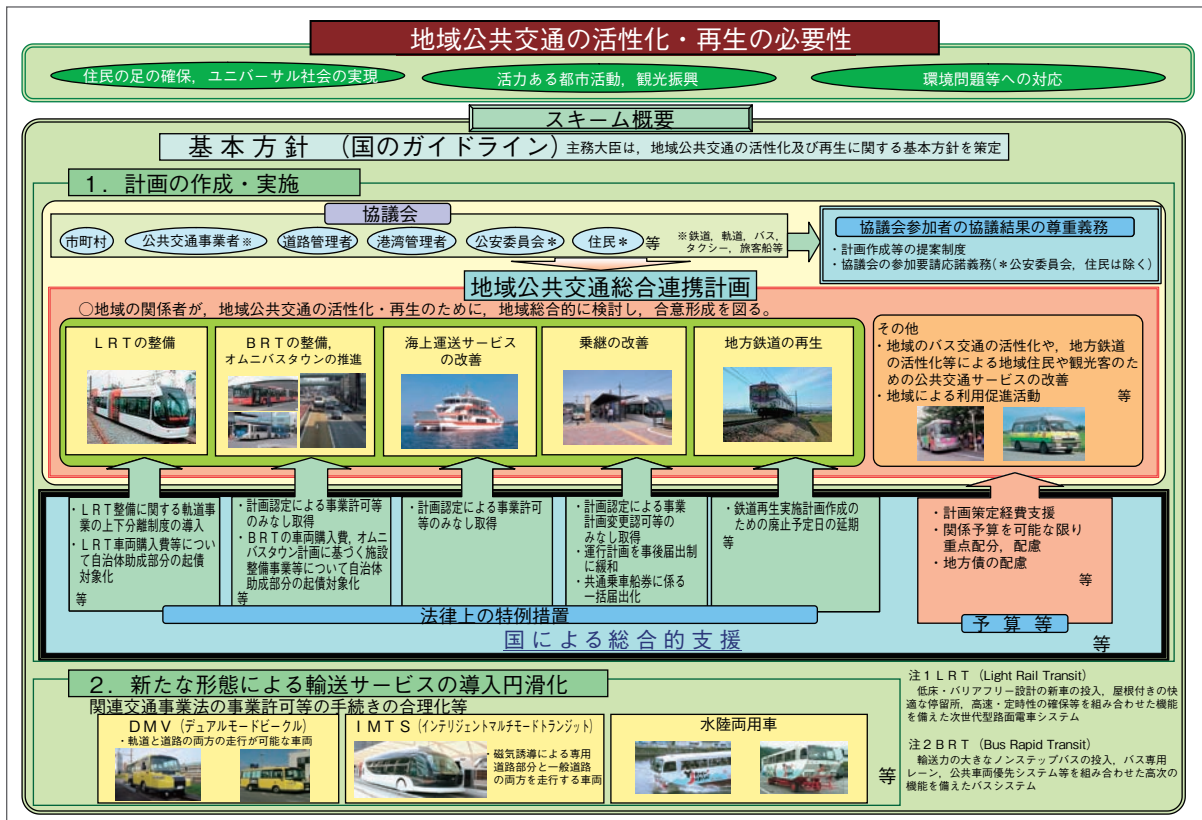


図2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

体的に推進するための『地域公共交通総合連携計画』を策定すること。

- ②『地域公共交通総合連携計画』のなかで、超低床車両の新型路面電車(LRT)の導入など特に重点的に取り組む『地域公共交通特定事業』について、国による認定制度等を設け、関係法律の特例による支援措置を講じること。
- ③DMV(デュアル・モード・ビークル)、IMTS(インテリジェント・マルチモード・トランジット)、水陸両用車のような複数の旅客輸送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した輸送サービスを提供する『新地域旅客運送事業』の円滑化を図るため鉄道事業法等に係る手続きの合理化等の措置を講じること。

などですが、特筆すべきは、地方鉄道の存続廃止問題に関連して、鉄道事業者が単独では維持できなくなった路線について、地域の支援による存続に向け、地元自治体と鉄道事業者が、明確なルールの下で協力して取り組む「鉄道再生事業」が規定されたことで、これにより廃止届が出された後でも鉄道事業者と地元自治体・住民等が公式協議の場を持ち、路線維持のための地元自治体の支援額などで合意すれば、廃止を延期できる旨の手続きが法定化されたことです(図3)。

この法律は本年10月から施行される予定ですが、地方鉄道の維持・再生にあたり本法に基づくスキームが効果的に活用されるものと期待しています。

交通政策審議会鉄道部会中間とりまとめ

こうした地方鉄道を巡る課題は、鉄道行政の中でも非

常に重要なウェイトを占めています。前述の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の法案審議と並行して、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、今後の鉄道行政の方向性に関する積極的な議論がなされ、その成果を本年6月に「中間とりまとめ」として公表しています。

以下は、そのうちの「地方鉄道のネットワークとサービスの維持・活性化」等からの抜粋です(鉄道部会や小委員会の資料や議事要旨は国土交通省のホームページでご覧いただけます)。

—鉄道部会中間とりまとめ(抜粋)—

地方鉄道のネットワークとサービスの維持・活性化にあたり直ちに具体化を図るべき施策

(1) 地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援

沿線の地方自治体による鉄道事業への支援の形態のひとつとして、地方自治体が鉄道施設を保有することにより、運行を担う鉄道事業者の負担を軽減する手法があるが、これをはじめとする多様な手法が幅広く活用されることを促進するための方策について具体的な検討を進めるべきである。

(2) 地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設

地方鉄道における鉄道サービスのあり方について、地方自治体や住民などの関係者による主体的な取組を促す観点から、地方自治体において、住民などの要望に基づいて

必要と考えるサービス水準を想定し、鉄道事業者との合意を前提として双方の役割分担によりそれを実現することができる制度の創設について具体的な検討を進めるべきである。

(3) 鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援

現行の鉄道軌道近代化設備整備費補助制度(近代化補助)においては、赤字の鉄道事業者が行う安全性・利便性の向上のための施設・設備の整備に対して補助を行ってきたところであるが、今後は、まちづくりや地域活性化、観光振興、地球温暖化

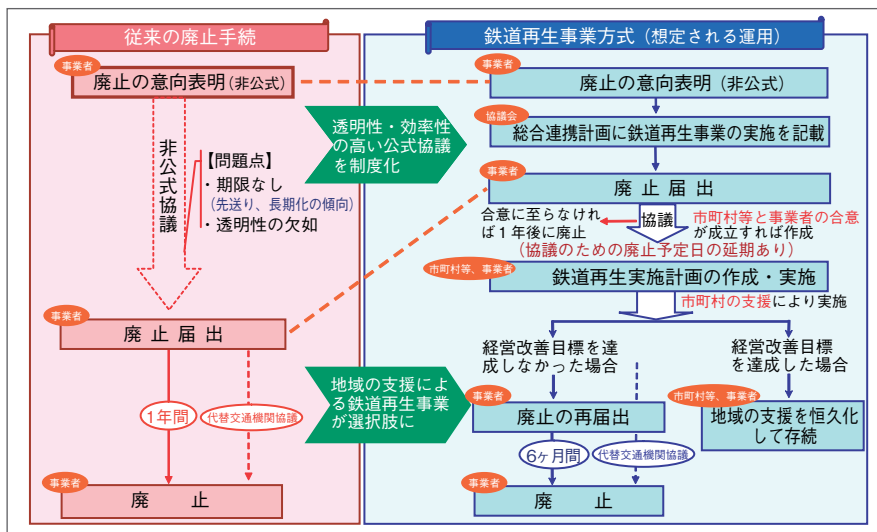


図3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要(鉄道再生事業関係)

対策等と連携しながら沿線地域の様々な主体が一体となって鉄道の維持・活性化を図ろうとする意欲的な取組を対象とする支援を目的とすることとし、このような観点から、沿線の地方自治体、住民などと鉄道事業者が連携して策定した連携計画に基づく取組に対して、まちづくり等の施策と連携して重点的な支援を行うことができる補助制度に移行させる方向で具体的な検討を進めるべきである。

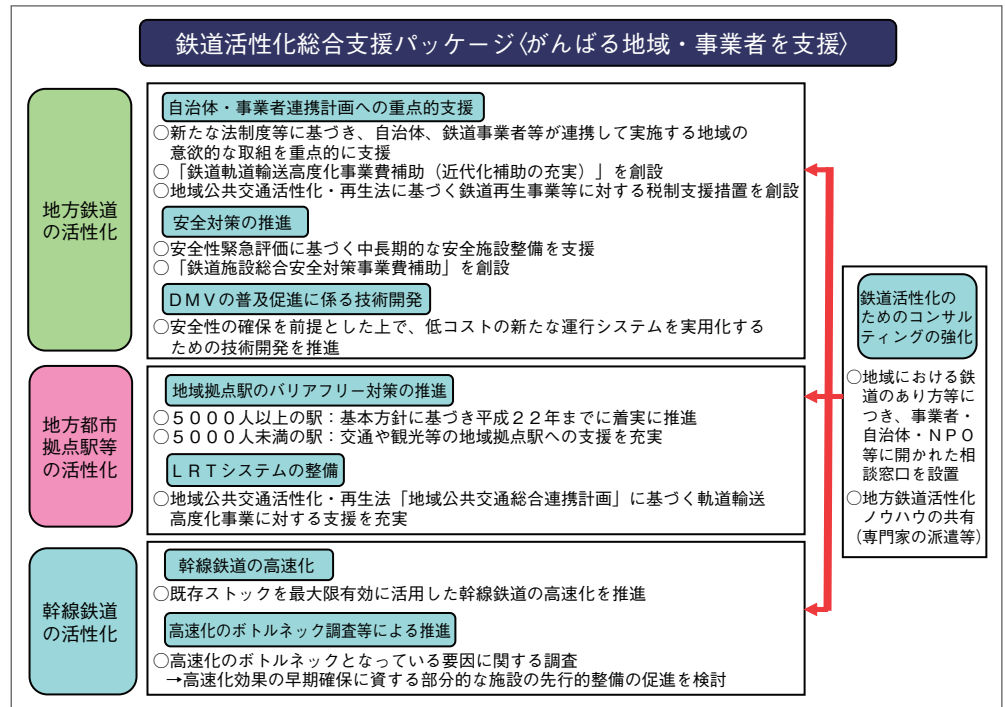


図4 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ

この場合、鉄道の利用促進に資するソフト面の取組なども促進する仕組みとすべき

であり、また、関係者による意欲的な取組のインセンティブを阻害することとなっている。現行制度の鉄道の経営状況に係る要件を見直す方向で検討を進めるべきである。

なお、住民、観光関係団体、NPO、沿線立地企業などの様々な主体の参加を得て積極的な支援や利用促進を展開しようとする地方自治体に対する財政支援制度の充実についても具体的な検討を進めるべきである。

(4) 情報・ノウハウの共有の推進

鉄道の利用促進の先行事例等に関する情報・ノウハウを収集・整理し、地方自治体をはじめとする地域の関係者が容易にアクセスや検索を行うことができる体制を構築すべきである。

なお、これらの他にも地方鉄道に関連する施策として、これまで1日あたりの利用者数が5000人以上の駅について重点的に支援を図ってきた鉄道駅のバリアフリー化について、地方部において高齢化の進行が著しいことを踏まえれば、『今後は1日当たりの利用者数が5000人未満の駅においても、高齢者の利用実態その他の駅の状況を含む地域の実情にかんがみ、バリアフリー化の必要性が高く、地元の協力が得られる場合などについては、バリアフリー化を推進するべきである。』とされています。

この中間とりまとめにおいて「直ちに具体化を図る」とされた上記をはじめとする様々な施策は、これまでの鉄道部会の議論によって一定の方向性についてのコンセンサス

を経て、直ちに作業に着手すべきとされたものであり、引き続き、政策実現のための具体的な検討を進めることとしていますが、いずれにしても、今後の地方鉄道の存続廃止問題の根底にあるのは、鉄道事業者の自助努力や利用者の追加的負担だけでは限界があるとの認識であり、地域の公共交通である地方鉄道は、単なる交通産業としてではなく、社会資本（インフラ）として捉えることを前提に、地域がしっかりとこれを支えていく仕組み作りを基本としています。

おわりに

国土交通省では、従来から近代化補助など地方鉄道を支援する補助事業等を推進してきましたが、地方鉄道を巡る昨今の情勢等を踏まえて、がんばる地域・事業者を支援する『地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ』を平成20年度概算要求に盛り込むこととしました(図4)。

現在のマイカー社会と地方鉄道の衰退は、我々自らがこれまで長い間かけて選択してきたライフスタイルの結果であって、そのため地方鉄道の復興が一朝一夕には為し得ない、極めて高いハードルであることはよく理解できます。ただ、多くの識者が述べているように、超高齢化社会を迎える我が国にとっては、コンパクトシティに代表されるように自動車依存度の小さい、そして公共交通が成り立つ都市への誘導が重要であると考えられ、そのためには本稿に掲げた取り組みを加速化させるとともに、交通政策と都市政策との今まで以上の連携が重要になってくるのではないかと考えています。[RRR]