

地方鉄道の現状と再生

武藤 雅威

輸送情報技術研究部(交通計画 研究室長)



むとう まさい

はじめに

地方鉄道では、モータリゼーションの急進、沿線人口の減少および少子高齢化などの影響により、多くの路線で厳しい経営を強いられています。運賃値上げや人員削減などの合理化に加え、鉄道輸送以外の分野でも増収活動を行うなどの地道な経営努力を続けてはいるものの、利用者減少に歯止めがかからず経営悪化の道をたどり、果てには廃止という残念な結果に至る例(表1)も見られます。一方、地域社会の協力により経営の立て直しを図り、再生への道を歩み始めた例も見られます。地方鉄道では何が起きているのか、廃止に至った理由は何か、再生へは何か必要かを探

るために、我々は地方鉄道の現状と再生に関する調査と分析を続けています。そこで、惜しくも廃止された旧北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線、再生に成功した和歌山電鉄株式会社貴志川線の関係の方々にお話を伺う機会を得ました。本報では、そのヒアリング調査や文献調査などで把握した廃止と再生の両局面に至るまでの経緯と現状について記すとともに、地方鉄道再生のための要件について、他の事例を加えながら考えていきたいと思います。

ふるさと銀河線の廃止までの経緯

北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線(以下、「ふるさと銀河線」という)は、旧国鉄池北線(池田～北見)を引き継いだ第三セクター方式の路線(図1)でした。路線延長は140kmにもおよび、全国の第三セクター鉄道の中でも最長の路線でしたが、利用者の減少、施設の老朽化が進行して経営悪化に至り、平成18年4月21日に惜しまれつつも全線廃止されました。

第三セクター会社の設立時には、経営安定基金を運用して資金調達を図ることが考慮されていました。その基金は国の転換交付金(1km当たり3,000万円=42億円)および、北海道と沿線自治体からの出資金から成り立っており、開業5年目までに積み立てられました。この経営安定基金は、条例により第1基金から第3基金までの3種類に分けられ、第1と第3基金は関係自治体が負担した分、第2基金は転換交付金の残金で積み立てた分とし、特に第1基金の元本は処分できないようになっていました。

廃止前の数年間では低金利の影響で思うような利子収入が得られず、加えて最盛期に102万人/年あった利用者数が、45万人/年まで落ち込んできました。年間5億円ほどの赤字を計上し、基金の元本を取り崩して補填するようになったため、車両数を削減したり、人件費を抑制したりするなどの経営努力により、何とか年間3.5億円程度の赤字までに圧縮しました。その一方で、鉄道車両や鉄橋の耐用

表1 近年に廃止された地方鉄道路線

廃止日	会社名(所在県)	営業キロ
H18.4.21	北海道ちほく高原鉄道(北海道)	140.0
H18.12.1	神岡鉄道(富山県・岐阜県)	19.9
H19.4.1	くりはら田園鉄道(宮城県)	25.7
H19.4.1	鹿島鉄道(茨城県)	27.2
H19.4.1	西日本鉄道・宮地岳線(福岡県)	9.9
H19.9.6	高千穂鉄道・延岡～榎峰(宮崎県)	29.1
H20.4.1	島原鉄道・南線区間(長崎県)	35.3
H20.4.1	三木鉄道(兵庫県)	6.6
H20.12.28	高千穂鉄道・榎峰～高千穂(宮崎県)	20.9



図1 「ふるさと銀河線」位置図



図2 線路に再び列車が通ることはない(旧訓子府駅)

年数切れの問題が浮上し、その改善には30億円近くの経費が必要と見積られました。ふるさと銀河線は、通学定期の割引率を低く設定していたこともあり、いわば100%補助金で運営してきたようなものでした。また、様々な増収策を講じましたが、その効果は限定的でした。

なぜ廃止に至ったのか

このような運営状況を受けて、今後のふるさと銀河線経営の方向性を協議するため、平成15年に関係者協議会が設置され、経営分析がなされました。監査法人などによる分析の結果、これ以上の経費圧縮は無理であり、バス転換はやむを得ないとの結論に至りました。

沿線人口減少、少子高齢化の影響のほかにも、沿線には大きな観光資源が無く、観光客が来ない不利な状況がありました。140kmという路線の長さも、全線一括存続論には抵抗となったようです。また、北海道では完全に車社会になっており、沿線住民の方々の鉄道に対する思い、いわゆるマイレール意識についても他の地方とは温度差があるとも言われています。再生を支援するNPO団体を含めて、廃止には様々な賛否両論が出ました。最終的にはお金の問題であり、赤字を誰が埋めるのかということになり、ついに存続を断念せざるを得ませんでした。

廃止後の状況

我々は、北見駅から旧訓子府駅(図2)まで、廃止後に運行されている代替バスに乗車しました。運行ダイヤは鉄道時代とほぼ同じように設定されましたが、隙間に増便することで本数は鉄道時より若干増えました。平日の昼間帯でも北見駅から10分程度の区間(旧北光社駅付近)までは、かなりの人数の方が乗車していました。また、沿線高校に通う生徒の帰宅時間帯では、同時刻でバスが2台続けて運行されており、輸送力の増強で通学の便宜を図る配慮が

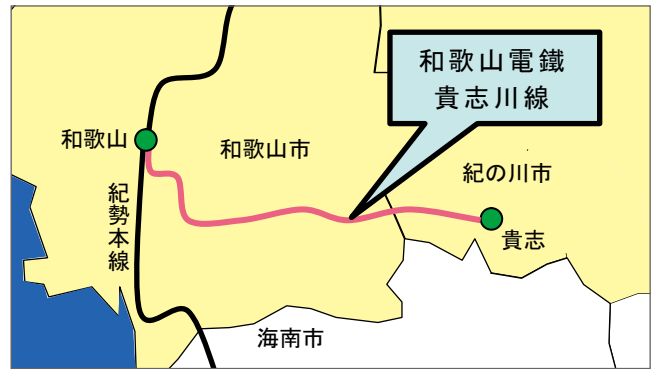


図3 「和歌山電鐵貴志川線」位置図

なされていました。バス転換により、定期券代が約2倍となったので、通学定期に関しては鉄道時との差額分を補助する制度を当初設けていましたが、現在では補助率を下げ、この制度を保持しています。ふるさと銀河線の財産処分方法については、残った基金を沿線自治体に配分・譲渡し、それを原資にレールや鉄橋、建物の解体を行いました。また、土地は各自自治体で購入することとしました。沿線自治体ごとにある主要駅舎はどれも立派な建物ですが、例えば、地域の交流センターとして活用されています。

このように、会社の清算事業はたんたん進んでいきましたが、この地域に鉄道があったことも人々の記憶からだんだんと薄れていってしまうのでしょうか。他の廃線となった事例を見ても、今後増収の目処がたたず、設備更新に新たな費用がかかるため、出資元である自治体が存続に難色を示し、やむを得ない判断として廃止を決断したというのが典型的な廃止に至るプロセスのようです。

貴志川線での再生の経緯

それでは反対に、再生に成功した例を見てみましょう。和歌山電鐵株式会社貴志川線(和歌山～貴志、延長14.3km、図3)は、地方鉄道再生の代表的な成功例です。再生前の貴志川線では、年間利用者数が昭和49年度の361万人から平成16年度には192万人にまで減少し、年間5億円を超える経常損失が生じ、累積赤字も70億円に達するほどでした。それまでの経営主体であった大手私鉄会社は16年8月、不採算を理由に撤退することを発表し、17年9月をもって廃止とするために、国土交通省へ鉄道事業廃止届出書を提出しました。

これに対して17年2月、和歌山県と地元自治体(和歌山市、貴志川町～当時)は協議を行い、貴志川線の存続で合意しましたが、第三セクター会社としての存続ではなく、民間事業者による存続を目指して、全国初の一般公募を行うこととしました。それに伴う財政支援策として、

- 運営費補助(10年間、沿線自治体が負担、上限あり)

- 用地取得(県の全額負担, 保有者は沿線自治体)
 - 施設整備(変電所などの改修, 県の負担, 上限あり)
- を行うこととしました。17年4月には, 応募のあった9者の中から岡山電気軌道株式会社(両備グループ)が選定され, 事業を引き継ぐこととなりました。この会社は, 鉄道事業者が運営主体から撤退することを表明した路線の運行支援に積極的であり, 自社の直轄運営でなく別途運営会社を設立し, 経営・運行ノウハウの提供を行う形での支援を表明しました。新生会社の和歌山電鐵株式会社が事業を引き継ぎ, 18年4月1日から新会社のもとで運行を開始しました。初年度の利用客数が211万9千人となり, 前年度に比べ10.2%増えるなど, 順調な滑り出しをみせています。貴志川特産のいちごをテーマに既存車両をリニューアルした「いちご電車」(図4)の導入や, 三毛猫の「たま」が貴志駅長に就任(図5)するなど, 常に話題づくりにも取り組んでいます。



図4 いちご電車



図5 たま駅長

社員育成について

我々は実際に貴志川線に乗車し, 伊太祁曽駅構内にある和歌山電鐵本社を訪問しました。そこで感じたのは, 若年齢層の社員が多いのですが, 皆さん生き生きとしており, 士気が高いことでした。この社員育成に関しては, 以下のような話を伺いました。

新会社設立時に, 地元和歌山の若い人を中心に社員を募集したところ, 幸いなことに大卒者も採用でき, 優秀な人材を確保することができました。開業前での運転士の訓練は, 前経営の鉄道会社に委託しました。開業一番列車の運転を女性乗務員が務めました, 今後も女性社員の比率を高めていきたいと思っています。親会社の両備グループからは, 最初に経営アドバイスを受け, ローコストで運営するノウハウやテンションを高くする方法などが伝授されました。その経営方針は空き時間に草むしりをするような「一従業員が三つの仕事を担う」こと, 社員の士気を高めるコツは「少数にすれば精鋭になる」ことです。なお, 車両, 電気設備の保守管理, 保線に関わる作業は, 工務系社員が少ないことから別の鉄道会社の関連会社へ外注しており, 保守費は新会社になってから, かえって増えてしまいました。将来的には社員の技能向上や要員増強により直轄化を目指して, 効率化, 費用削減を図っていく所存だそうです。

いちご電車, たま駅長

次に, 「いちご電車」「たま駅長」について, 伺いました。電車は旧会社色のまま, しばらく使用していましたが, 「いちご電車」(18年8月デビュー)は, 約1,100万円の寄付が集まり, それを元に, 車両を改修したものです。車両デザインを両備グループの顧問デザイナーである水戸岡鋭治氏にお願いしました。その後もユニホームのデザインなどを同氏にボランティアで行ってもらいました。「いちご電車」や「たま駅長」は, 社長(岡山在勤)のアイデアによるものです。会議の席上でよく発案されますが, それを実行に移すのは現場の者であり, 大変なこと(笑)で, 当初, 猫に駅長をさせてどうするつもりかと思いましたが, 今ではその拡販力に大変驚いています, と語って下さいました。この調査後の話ですが, 「たま駅長」はたくさんの乗客の引き猫としての貢献が讃えられ「スーパー駅長」に昇格(20年1月)しました。また, 「いちご電車」のほかに, 「おもちゃ電車」もデビュー(19年7月)し, いよいよ「たま電車」(21年3月)も走り出しました。

沿線市民のマイレール意識

この路線では、会社経営側、行政、商工会議所、沿線市民サポーター「貴志川線の未来をつくる会」の会員などをメンバーとする「運営委員会」を毎月開催しています。その中で、会社側から具体的な場所と内容を指示して、駅施設のペンキ塗布などのボランティア活動をお願いしているそうです。チラシを見て集まったというような全く関係のない人もボランティアに参加していただいているとのことです。ある時、人が集まりすぎてペンキ塗りの刷毛が足らなくなったこともあったそうです。

貴志川線に乗車してみると、平日の昼間帯でも相当数の乗客があり、年配の方から若い人まで幅広い年齢層が利用していました。初乗り運賃は170円で、全線乗っても360円とそれほど高くもなく、市民の足という感覚で気軽に利用できそうです。偶然、車内で乗り合わせた方からも貴志川線に対する熱い思いを聞くことができました。途中駅での行き違い設備の復活を要望しているというような話から、若い男性乗務員の中には女子高生から人気のある社員もいるというような話まで伺いました。このような話を通じて、沿線市民の方々のマイレールに対する愛着心が伝わってきました。貴志川線には「運営委員会」という開かれた場があり、会社側と沿線市民との間で意思疎通がしやすい環境にあるようです。

再生への要件

以上の2つの事例をもとに、地方鉄道における廃止と再生の両局面に至るまでの経緯と現状を見てきました。ここで、地方鉄道再生のための要件を考えていきたいと思えます。貴志川線には県庁所在地駅へのアクセス路線という有利な立地条件があるものの、次の要件が揃っていました。

- ①自治体からの財政支援
- ②地域コンセンサスと市民による支援
- ③路線の特色を生かした経営施策

①については、運営費を補助するという直接的な支援のほかに、地方鉄道においてもインフラ部分を自治体が保有して維持管理を担う、いわゆる上下分離方式が展開されています。最近では、鳥取県東部を走る第三セクター「若桜鉄道」でもこの方式を採用し、公有民営での再生を期することになりました。しかしながら、地方自治体の財政は逼迫した状況のところもあり、全ての路線でこの方式を適用できるとは限らないようです。

②については、存続に向けた運動でも、「乗って残そう」



図6 富山ライトレール

や「国や事業者への要望」のような取組みだけでは限界に行き当たっていることが示唆されています。鉄道整備では利害意識が生じやすいため沿線住民のみならず、地域全体に便益が行きわたるような仕組みが必要です。バスを含めて、地域の公共交通はどうあるべきかを議論するなど、NPO法人などの市民団体による活動が自治体を動かす例が見られます。富山市では自治体と市民が「一丸」となってこの問題に取り組み、「富山ライトレール」の開業(図6)やJR高山本線活性化に向けた社会実験開始につながっています。

③については、路線の特色や独自性を生かしたイベント開催やサービス施策により誘客を発掘するもので、それには発想力が要求されます。これまでは第三セクター会社の社長を自治体の長が兼務する例が大半でしたが、最近では、貴志川線と同じく新会社に経営を引き継いだ「ひたちなか海浜鉄道」のように、社長を公募する会社が散見されます。まさに、地方鉄道においても企業力が試される時代にあります。再生スタート時にはマスコミに取り上げられることにより、ある程度のにわか需要が発生するでしょうが、一過性の人気だけで終わらせない工夫が必要と言えます。

おわりに

ヒアリング調査は平成19年6～8月に実施したものです。その後の状況に何か変化がある場合はご容赦下さい。最後に、調査に協力いただいた北見市役所、和歌山電鐵(株)に御礼申し上げます。RRR