

岐阜県第三セクター鉄道の現状と今後の展望について

(財)岐阜県産業経済振興センター

主任研究員 中村 賀英

岐阜県第三セクター鉄道の現状と今後の展望について

はじめに.....	44
1. 第三セクター鉄道成立の経緯.....	44
1 - 1 国鉄再建法による特定地方交通線の選定	44
1 - 2 地元検討組織の立ち上げと第三セクターへの転換.....	45
2. 第三セクター転換後、現在までの状況.....	49
2 - 1 営業成績の推移.....	49
2 - 2 関連事業	51
2 - 3 営業努力とコスト削減.....	51
2 - 4 各種助成措置および地元の支援.....	51
2 - 5 岐阜県内4社の転換後の状況.....	53
3. 経営悪化の背景	57
3 - 1 輸送量の減少	57
(1) 旅客輸送	57
(2) 貨物輸送	57
3 - 2 財務事情の悪化.....	58
(1) 助成制度の変容.....	58
(2) 事業継続に当たっての投資の必要性.....	58
4. 第三セクター鉄道を取り巻く状況の変化	59
4 - 1 鉄道事業法の改正(規制緩和)	59
4 - 2 地元支援態勢の冷え込み.....	60
5. 第三セクターローカル鉄道の存在意義.....	60
5 - 1 地域振興と総合交通政策.....	61
5 - 2 鉄道路線の存廃について.....	62
5 - 3 地方公共団体と第三セクター鉄道事業者のパートナーシップ.....	62
6. 第三セクター鉄道経営再建のための施策	63
6 - 1 輸送需要拡大策.....	63
(1) まちづくりと一体となった需要創出.....	63
(2) 総合交通政策による需要創出.....	64
6 - 2 財政支援策.....	65
(1) 従来支援態勢の強化.....	65
(2) 短期的な新たな支援方策	65
(3) 上下分離方式の検討	66
(4) 財源配分について.....	67
(5) 事業者のさらなる努力.....	67
7. まとめ	67

岐阜県第三セクター鉄道の現状と今後の展望について

(要 約)

1. 第三セクターローカル鉄道は、地元の鉄道存続への熱望のもとに国鉄特定地方交通線からの転換によって生まれた。岐阜県には神岡鉄道、樽見鉄道、明知鉄道、長良川鉄道の4社4路線がある。第三セクターへの転換は、国鉄再建法に基づき、各路線ごとの特定地方交通線対策協議会において、地元の合意に基づき国鉄輸送に代わる輸送形態として鉄道での輸送を選択し、その事業体として第三セクターという形をとり、転換交付金、種々の補助制度、地元の支援などの特別な措置により自立可能な環境を整備するということであった。多くの会社は転換交付金等を原資とした経営安定のための基金を設定して、経営の安全弁とした。

2. マイレール意識に支えられ、各種の補助制度により順調にスタートした第三セクター鉄道各社は、地域に応じた利便性の高いダイヤ構成、運賃設定、コスト削減、イベント実施等増収努力に努めた結果、収支は国鉄時代に比べて大幅に改善したが、ほとんどの事業者は経常赤字を脱することはできなかった。

3. 開業後15年を経過して、各社は予想できなかった社会環境の変化や経年劣化等により経営が悪化し苦境に立たされている。その背景として大きく分けて考えると、輸送量の減少という需要面と財務事情の悪化という経営収支面の2つの面が挙げられる。旅客輸送の減少は少子化、とどまることのないモータリゼーションの進展、観光需要の冷え込みによるものであり、貨物輸送はより低廉な道路輸送への転移が進んだ。また、財務事情については、補助制度の一部は打ち切りになり、基金の元金取り崩しが進んでいる。今後は施設老朽化や人材育成等で投資が増加し、基金の枯渇も予想され、まさに正念場を迎えている。

4. 交通部門における規制緩和策として平成12年に鉄道事業法が改正された。その内容は地方交通政策の転換を促すもので、地域の鉄道を公共サービスと位置付け地元地方公共団体が中心となって計画を策定し、事業者を活用して住民のモビリティ確保を図ることとされている。一方で住民のマイレール意識は風化の一方で、規制緩和の動きや事業者が窮地に追い込まれていることとのギャップは大きい。

5. 公共交通政策は今や地方行政の重要課題になった訳だが、地方公共団体側の準備不足は否定できない。まず、第三セクター鉄道の経営の危機的状況を共通の認識とする必要がある。事業者と共に徹底的に議論して、当該第三セクター鉄道の将来像を構築することが重要である。そのうえで住民、利用者へ開示し、地域全体で危機感を共有し、存続の方向性が決まれば、地域一丸となって経営再建に取り組み、永続的に存続させていく事になる。事業者は行政側からの最低限の助成のもと、そのノウハウを活用し効率性を追及することが求められる。大事なのは両者のパートナーシップであり、良好な危機感を常に共有し、地域問題として総合政策的観点で能動的に運営に取り組むことが重要である。

6. 地方公共団体の施策は街づくりを行なう都市計画行政、交通安全、環境や福祉、市民の自覚ある行動を促す意味での社会教育にまで広がる。総合交通政策としての取り組みにより第三セクター鉄道再建策は明確になり、メニューも増える。輸送需要の拡大については、交通弱者にも優しいまちづくりとの連携施策や、他の交通機関を一体としてとらえた総合交通体系による住民モビリティの確保があり、これは地域振興にもつながる。財政支援については、従来の支援態勢の強化のほか、一步踏み込んだ新たな補助政策や、さらには鉄道施設を社会資本とみなす上下分離方式まで考えられる。

7. 公共サービスとして行政側から補助金の支出が不可避なローカル鉄道において、公共性と効率性を両立させるのには、第三セクター鉄道の再構築が最もふさわしいと思われる。既存のストックである各路線を地域住民の共有財産として活かすことは、これからの成熟社会にふさわしい道である。

はじめに

岐阜県内には4社の第三セクターローカル鉄道があり、これは全国の都道府県の中でも最多となっている。国鉄再建措置にともなう国鉄特定地方交通線からの転換から約15年を経過し、第三セクターローカル鉄道を取り巻く環境はますます厳しさを増しており、直面する問題点も山積している。

そこで、今回は岐阜県内の第三セクター鉄道について、経緯、現状を調査し、問題点を抽出し、全国的な第三セクター鉄道の状況や規制緩和時代を迎えた運輸行政の変化を考えあわせながら、岐阜県における望ましい総合交通政策の中での第三セクター鉄道の今後の方向性について考察する。

1. 第三セクター鉄道成立の経緯

岐阜県内の第三セクター鉄道には神岡鉄道、樽見鉄道、明知鉄道、長良川鉄道の4社4路線があり、すべてが昭和55年制定の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)による特定地方交通線(神岡線、樽見線、明知線、越美南線)からの転換路線となっている。

1-1 国鉄再建法による特定地方交通線の選定

国鉄再建法では、国鉄改革の柱のひとつとして、鉄道としての輸送特性が発揮しにくくなっていった特定地方交通線について廃止し、これに代えて地域住民の生活の足を確保すると共に、輸送需要に見合った効率的な輸送手段を確保・整備することとしていた。基本的にはバス輸送への転換が望ましいとされたが、地元側があくまでも鉄道での存続を望んだ場合は、事業の採算性等について事前に十分な検討を行なった上で自治体をはじめとした様々な方面からの積極的な参画がおこなわれることにより第三セクター鉄道への転換の道も残された。また日本鉄道建設公団が建設中だったローカル新線工事(AB線工事)についても凍結とされた。

特定地方交通線の認定基準は、旅客輸送密度(旅客営業1kmあたりの1日平均旅客輸送人員)が4,000人未満で、以下の条件に該当しない路線で、全国で83路線が対象となった。

(1) 1日のピーク時の輸送人員が、1時間1方向1,000人以上である。

(2) 代替バス輸送道路がない。

(3) 代替バス輸送道路の積雪期不通日数が年平均10日を超える。

(4) 旅客の平均乗車距離が30kmを超え、かつ輸送密度が1,000人以上である。

特定地方交通線廃止同意に当たって、第三セクター鉄道へ転換する場合、鉄道施設の無償譲渡または無償貸付を受けるほか、国から代替輸送事業者に対し廃止路線1km当たり3,000万円、鉄道建設公団工事路線凍結受け入れ1km当たり1,500万円を転換交付金として助成し、これを定期運賃差額補助(期限有り)、代替事業者の初期投資、経営安定のための基金を中心とした転換促進関連事業に充当できるものとされた。また、代替輸送開始から5年間、赤字の半額補助が行なわれることとされた。これらの措置が講じられたことは、廃止対象の特定地方交通線代替事業者が自己資金も乏しく、自らの力では地域の活性化を図るとか、沿線開発を進めることは困難であって、国・自治体の補助など制度上の特例が

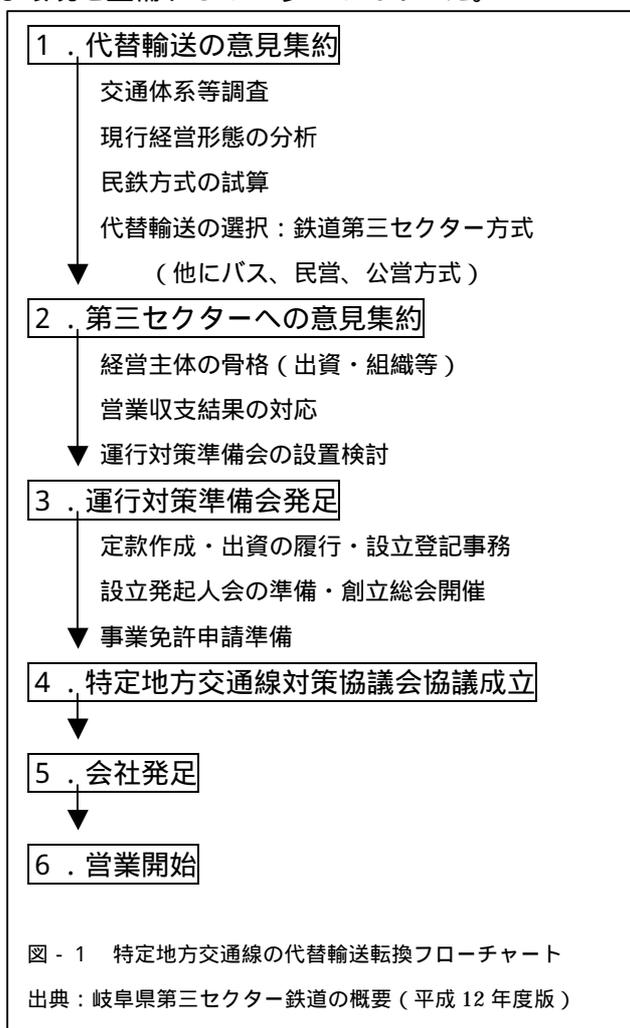
もともと前提とされていたことを示す。

昭和 56 年 6 月、輸送密度 2,000 人未満かつ営業キロ 50km 以下の路線 40 線区が第 1 次特定地方交通線に選定され、岐阜県では神岡線、樽見線、明知線が該当した。また昭和 57 年 11 月、輸送密度 2,000 人未満の残り路線 33 線区が第 2 次特定地方交通線に選定され、岐阜県では越美南線が該当した。

1 - 2 地元検討組織の立ち上げと第三セクターへの転換

特定地方交通線の廃止にともなう代替輸送転換は図 - 1 に示すフローチャートに基づき実施された。第三セクターへの転換の流れは、国鉄再建法に基づき組織された各路線ごとの特定地方交通線対策協議会において、地元の合意に基づき国鉄輸送に代わる輸送形態として鉄道での輸送を選択し、その事業体として第三セクターという形をとり、交付金、種々の補助制度、地元の支援などにより自立可能な環境を整備するということであった。

岐阜県においては、いち早く第三セクター転換による鉄道存続を図る方向性が打ち出され、4 路線はそれぞれ第三セクター鉄道、神岡鉄道(株)、樽見鉄道(株)、明知鉄道(株)、長良川鉄道(株)として鉄道を存続することになった。これについては、国鉄再建法に定められた 2 年間という限られた協議期間の中で、当時の地元の鉄道存続への強い熱気の高まりが出資の大きな部分を占めることになる岐阜県を動かしたとされている。特定地方交通線転換の第三セクター鉄道の全国第一号は岩手県の三陸鉄道で、同社の設立には岩手県が主導的役割を果たし、鉄道存続の道を歩んだ他の路線の範となった。ちなみに三陸鉄道に半年遅れて全国第二号、第三号として岐阜県の神岡鉄道、樽見鉄道が相次いで開業した。また国鉄改革のなかで工事が凍結されていた日本鉄道建設公団地方新線（AB 線）の 1 つであった樽見線の延長区間（美濃神海～樽見間）についても、後に工事再開のうえ樽見鉄道に引き継がれた。



ところで、この時期は鉄道事業以外でも総合保養地域整備法（昭和 62 年）による大規模リゾート開発型など第三セクター会社が多く成立した。第三セクター事業は地方自治体などの公的部門と民間部門が共同出資して設立する法人であり、出資を幅広く仰げることや地方自治法等の制限をほとんど受けなくなることなどに特色があるが、反面で経営責任、事業内容、官民役割分担が曖昧にされやすい。公的部門は設立に要する出資や補助金交付

等の財政支援、要員派遣などの人的支援を通じ第三セクター経営に深く関与しており、本来公共的観点に立脚した明確な行政目的を持ち、その実現のためには地方公営企業よりも第三セクター方式のほうが優れているという合理的な根拠が必要とされる。第三セクターは商法に基づいて営利事業を行いつつ、行政目的を包含した公共性を有するものでなくてはならない。昨今、第三セクター全般について経営が悪化し地方自治体財政を圧迫し破綻の危機にあるものもみられるが、鉄道事業第三セクターは「公共性」と「合目的性」があり、他の第三セクター事業とは異なることに注意したい。単に地域住民の移動の権利を守るだけでなく、地域振興上各施策に重要な役割を担う「公共性」を有しており、その事業が地域と密接に関連した諸行政目的の実現に貢献すべき不可欠な内容を包含する点で「合目的性」を有する。地域住民、利用者、行政の地域一体となった鉄道存続に対する熱望によって設立されたのが第三セクター鉄道であり、公的関与のもとに弾力的な運営と効率性を重視した事業体として第三セクターという事業形態が選ばれたのである。第三セクター鉄道の経営問題は、内需拡大を主目的とした大規模リゾート開発型第三セクターの破綻問題と同列には扱い得ないのである。

以下、岐阜県内4社各社の発足時の出資構成、転換交付金の使途、鉄道存続選択の必要性、採算が成立する理由について述べる。

(1) 神岡鉄道(株) (昭和59年1月6日 会社発足、昭和59年10月1日 開業)

・資本金 2億円

自治体 49% 岐阜県 19.6% 沿線町村 19.6%

富山県 4.9% 沿線町村 4.9%

民間 51% 三井金属鉱業(荷主)

・転換交付金 609百万円(30百万×20.3km)

定期運賃補助 4百万円

初期投資 257百万円(車両、駅、保守設備等)

転換促進事業費 348百万円(基金に322百万円)

・鉄道存続選択の必要性

地域住民の足の確保

転換時鉄道利用者 約400人/日 (内通学 約90人/日)

豪雪対策

代替輸送道路 国道41号線の途絶の可能性が有る

大量貨物輸送

三井金属鉱業神岡鉱業所から、亜鉛精錬の副産物として濃硫酸(年間10万トン)の大量危険品輸送があり、道路での輸送は困難

・採算が成立する理由

出資金は、関係自治体、三井金属鉱業で負担する。

鉄道施設の無償貸付、転換交付金の交付を受ける。

貨物・旅客の輸送量の確保に、企業・沿線自治体が積極的に協力する

固定資産税の減免等について、関係自治体が協力する。

(2) 樽見鉄道(株) (昭和59年2月1日 会社発足、昭和59年10月6日 開業)

・資本金 1億円

自治体	24%	岐阜県	12%	沿線町村	12%
民間	76%	西濃鉄道(運営主体)	51%		
		住友大阪セメント(荷主)	24%		
		その他	1%		

・転換交付金 720百万円(30百万×24.0km)

定期運賃補助	21百万円
初期投資	463百万円(車両、駅、保守設備等)
転換促進事業費	230百万円(基金なし)
辞退など	6百万円

・鉄道存続選択の必要性

地域住民の足の確保

転換時鉄道利用者 約1,600人/日 (内通学 約800人/日)

路線延長

沿線住民の悲願である美濃神海～樽見間鉄道公団工事路線が進捗率70%で凍結されている

大量貨物輸送

沿線の住友セメントからのセメントの約半分(年間60万トン)の大量輸送があり、道路での輸送は困難

・採算が成立する理由

出資金は、西濃鉄道、関係自治体、住友セメントで負担する。

鉄道施設の無償譲渡、転換交付金の交付を受ける。

貨物・旅客の輸送量の確保に、企業・沿線自治体が積極的に協力する

固定資産税の減免等について、関係自治体が協力する。

(3) 明知鉄道(株) (昭和60年5月21日 会社発足、昭和60年11月16日 開業)

・資本金 2億円

自治体	65.5%	岐阜県	32.5%	沿線町村	33.0%
民間	34.5%	(地元企業23社)			

・転換交付金 756百万円(30百万×25.2km)

定期運賃補助	61百万円
初期投資	491百万円(車両、駅、保守設備等)
転換促進事業費	201百万円(基金に充当)
辞退など	3百万円

・鉄道存続選択の必要性

地域住民の足の確保

転換時鉄道利用者 約2,400人/日 (内通学 約1,400人/日)

道路凍結対策

寒冷地帯のため、凍結による道路交通障害で通勤・通学に支障がある

地域振興

恵那・中津川の大規模工業団地の立地等により、恵南地域の生活圏が拡大し、沿線には優良な観光資源が多く、その開発等、地域振興上、鉄道の果す役割は、重要なものと考えられる

・採算が成立する理由

出資金は、関係自治体、地元企業等の協力を得て確保する。
赤字補填のための基金を転換交付金を原資とするものの他、協力基金として地元企業等から1億円の寄付等を市町村の責任で募る。
鉄道施設の無償譲渡、転換交付金の交付を受ける。
旅客の輸送量の確保に、沿線自治体が積極的に協力する
会社の経営が安定するまで当分の間、関係自治体が人的支援を行なう。
固定資産税の減免等について、関係自治体が協力する。

(4) 長良川鉄道(株) (昭和61年8月28日 会社発足、昭和61年12月11日 開業)

・資本金 4億円

自治体 55% 岐阜県 27.5% 沿線町村 27.5%
民間 45% (地元企業110社)

・転換交付金 2,166百万円 (30百万×72.2km)

定期運賃補助 114百万円
初期投資 1,152百万円 (車両、駅、保守設備等)
転換促進事業費 900百万円 (基金に充当)

・鉄道存続選択の必要性

地域住民の足の確保

転換時鉄道利用者 約4,700人/日 (内通学 約2,400人/日)

地域にとって欠くことのできない長大路線である

道路交通途絶対策

豪雪・豪雨時の道路交通途絶があり、観光シーズンに道路交通渋滞が頻発するなかで、鉄道は地域住民のための唯一の安定した交通手段である

地域振興

工業団地・住宅団地の建設等により日常生活圏が拡大し、また沿線には優良な観光資源が多く、その開発等、地域振興上、鉄道の果す役割は、重要なものと考えられる。

・採算が成立する理由

出資金は、関係自治体、地元企業等の協力を得て確保する。
赤字補填のための基金を転換交付金を原資とするものの他、運用基金として、県・市町村で6億円、協力基金として地元企業等で当面1億円を積み立てる。

鉄道施設の無償譲渡、転換交付金の交付を受ける。

旅客の輸送量の確保に、沿線自治体が積極的に協力する

会社の経営が安定するまで当分の間、関係自治体が人的支援を行なう。

2. 第三セクター転換後、現在までの状況

各社は、地域に応じた利便性の高いダイヤ構成、運賃設定、コスト削減、イベント実施等増収努力に努めた結果、経営収支は国鉄時代に比べて大幅に改善した。これには前述の資産の無償貸与・譲渡や各種助成・補助制度、それに転換交付金等を原資とした基金の運用益の貢献度が非常に大きかったことは見逃せない。

2 - 1 営業成績の推移

輸送実績の推移を表 - 1 に、国鉄最終実績または会社目標を 100 とした指数で図示したものを図 - 2 に示す。旅客輸送人員は、各社の努力にもかかわらず全体としては減少傾向にあり樽見鉄道を除き国鉄時代を下回っており、神岡鉄道においては国鉄時代の3割という惨憺たる状況である。内訳をみると、各社とも通勤定期の落ち込みが甚だしく、通学定期がこれに続き、普通旅客はそれ程でもないという傾向が共通しており、沿線地域での少子高齢化、モータリゼーションが進展したなかで、各社が観光客誘致に努めている事がわかる。特に通勤定期の急速な落ち込みは、定期券運賃が国鉄時代には低廉で自家用車に対し価格競争力を持っていたものが、転換にともなう定期券運賃差額補助が終了になった時点で自家用車に転移したことが推測される。貨物輸送についてみると、当初計画を下回っており、神岡鉄道、樽見鉄道の2社とも濃硫酸、セメントという特殊な貨物中心の輸送であるため、荷主の輸送計画の変更をそのまま受けて減少方向となっている。

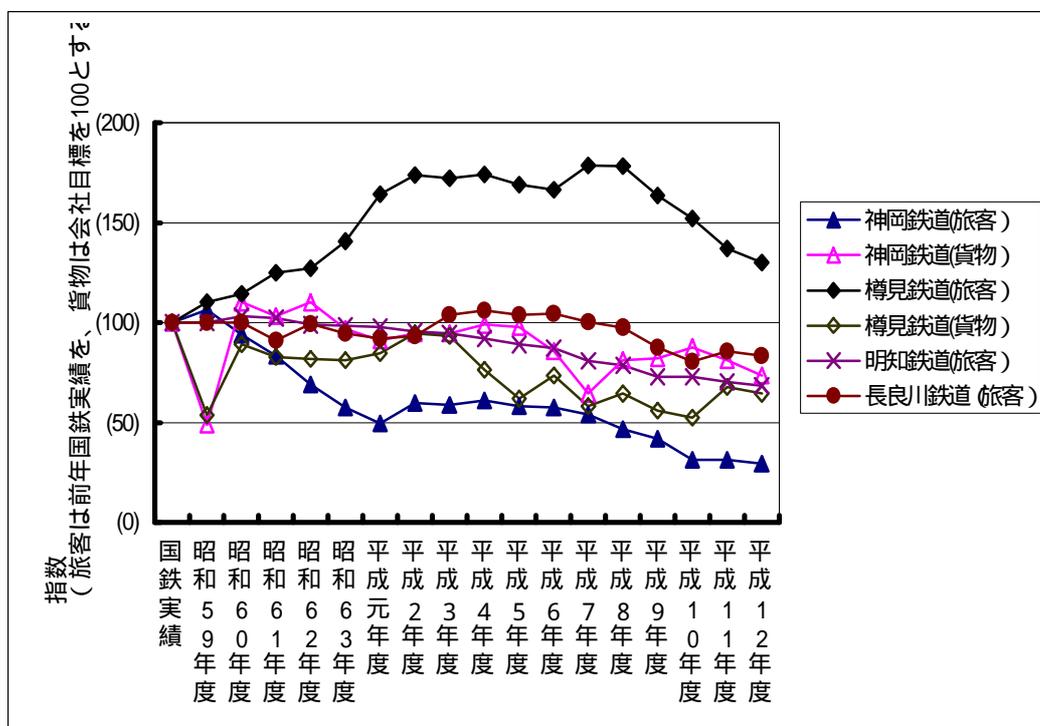


図 - 2 輸送実績の推移 (指数表示)

区 分		国鉄実績	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	
神岡鉄道	旅 客 人/日	通勤定期	88	78	61	49	22	24	20	20	18	14	9	7	6	8	3	5	4	3
		(指数)	(100)	(89)	(89)	(56)	(25)	(27)	(23)	(23)	(20)	(16)	(10)	(8)	(7)	(9)	(3)	(6)	(5)	(3)
		通学定期	98	88	77	71	78	44	29	45	45	52	61	55	36	18	15	12	16	18
		(指数)	(100)	(90)	(79)	(72)	(80)	(45)	(30)	(46)	(46)	(53)	(62)	(56)	(37)	(18)	(15)	(12)	(16)	(18)
		定期計	186	166	138	120	100	68	49	65	63	66	70	62	42	26	18	17	20	21
		(指数)	(100)	(89)	(74)	(65)	(54)	(37)	(26)	(35)	(34)	(35)	(38)	(33)	(23)	(14)	(10)	(9)	(11)	(11)
	貨 物	普通	216	262	240	215	177	163	150	175	174	179	164	169	175	161	150	109	106	97
		(指数)	(100)	(121)	(111)	(100)	(82)	(75)	(69)	(81)	(81)	(83)	(76)	(78)	(81)	(75)	(69)	(50)	(49)	(45)
		合計	402	428	378	335	277	231	199	240	237	245	234	231	217	187	168	126	126	118
		(指数)	(100)	(106)	(84)	(83)	(69)	(57)	(50)	(60)	(59)	(61)	(58)	(57)	(54)	(47)	(42)	(31)	(31)	(29)
		年間輸送量 _{トン}	90	44	99	93	99	87	82	85	85	89	88	77	58	73	74	79	73	66
		(指数)	(100)	(49)	(110)	(103)	(110)	(97)	(91)	(94)	(94)	(99)	(98)	(93)	(86)	(64)	(81)	(82)	(88)	(81)
樽見鉄道	旅 客 人/日	通勤定期	304	273	274	364	265	258	247	241	256	262	271	253	240	240	226	220	198	193
		(指数)	(100)	(90)	(80)	(120)	(87)	(85)	(81)	(79)	(84)	(86)	(89)	(83)	(79)	(79)	(74)	(72)	(65)	(60)
		通学定期	796	852	906	960	1,098	1,222	1,382	1,534	1,533	1,545	1,449	1,494	1,584	1,571	1,440	1,297	1,154	1,000
		(指数)	(100)	(107)	(114)	(121)	(138)	(154)	(174)	(193)	(193)	(194)	(182)	(188)	(199)	(197)	(181)	(163)	(145)	(133)
		定期計	1,100	1,125	1,180	1,324	1,363	1,480	1,629	1,775	1,789	1,807	1,720	1,747	1,824	1,811	1,666	1,517	1,352	1,243
		(指数)	(100)	(102)	(107)	(120)	(124)	(135)	(148)	(161)	(163)	(164)	(156)	(159)	(166)	(165)	(151)	(138)	(123)	(113)
	貨 物	普通	494	634	642	668	664	763	988	996	956	970	973	906	1,023	1,030	941	907	834	832
		(指数)	(100)	(128)	(130)	(135)	(134)	(154)	(200)	(202)	(194)	(196)	(197)	(183)	(207)	(209)	(190)	(184)	(169)	(168)
		合計	1,594	1,759	1,822	1,992	2,027	2,243	2,617	2,771	2,745	2,777	2,693	2,653	2,847	2,841	2,607	2,424	2,186	2,075
		(指数)	(100)	(110)	(114)	(125)	(127)	(141)	(164)	(174)	(172)	(174)	(169)	(166)	(179)	(178)	(164)	(152)	(137)	(130)
		年間輸送量 _{トン}	600	321	535	497	491	487	507	567	560	458	371	442	349	386	335	315	406	386
		(指数)	(100)	(54)	(89)	(83)	(82)	(81)	(85)	(95)	(93)	(76)	(82)	(74)	(58)	(64)	(56)	(53)	(68)	(64)
明知鉄道	旅 客 人/日	通勤定期	238		250	175	130	117	84	74	67	69	62	73	57	45	38	39	35	38
		(指数)	(100)		(105)	(74)	(55)	(49)	(35)	(31)	(28)	(29)	(26)	(31)	(24)	(19)	(16)	(16)	(15)	(16)
		通学定期	1,462		1,390	1,467	1,497	1,528	1,579	1,549	1,513	1,464	1,414	1,380	1,277	1,221	1,121	1,132	1,125	1,103
		(指数)	(100)		(95)	(100)	(102)	(104)	(108)	(106)	(103)	(100)	(97)	(94)	(87)	(84)	(77)	(77)	(77)	(75)
		定期計	1,700		1,640	1,642	1,627	1,643	1,663	1,623	1,580	1,533	1,476	1,453	1,334	1,266	1,159	1,171	1,160	1,141
		(指数)	(100)		(96)	(97)	(96)	(97)	(98)	(95)	(93)	(90)	(87)	(85)	(78)	(74)	(68)	(69)	(68)	(67)
	貨 物	普通	700		836	813	747	719	685	673	689	676	658	638	606	621	588	577	525	499
		(指数)	(100)		(119)	(116)	(107)	(103)	(98)	(96)	(98)	(97)	(94)	(91)	(87)	(89)	(84)	(82)	(75)	(71)
		合計	2,400		2,476	2,455	2,374	2,362	2,348	2,296	2,269	2,209	2,134	2,091	1,940	1,887	1,747	1,748	1,685	1,640
		(指数)	(100)		(103)	(102)	(99)	(98)	(98)	(96)	(95)	(92)	(89)	(87)	(81)	(79)	(73)	(73)	(70)	(68)
		年間輸送量 _{トン}																		
		(指数)																		
長良川鉄道	旅 客 人/日	通勤定期	505			454	404	425	390	396	384	378	321	292	262	260	214	180	236	207
		(指数)	(100)			(90)	(80)	(84)	(77)	(78)	(76)	(75)	(84)	(58)	(52)	(51)	(42)	(36)	(47)	(41)
		通学定期	2,892			2,899	2,775	2,602	2,486	2,520	2,780	2,904	2,841	2,904	2,746	2,671	2,398	2,200	2,407	2,342
		(指数)	(100)			(79)	(96)	(90)	(86)	(87)	(96)	(100)	(98)	(100)	(95)	(92)	(83)	(76)	(83)	(81)
		定期計	3,397			2,743	3,179	3,027	2,876	2,916	3,164	3,282	3,162	3,196	3,008	2,931	2,612	2,380	2,643	2,549
		(指数)	(100)			(81)	(94)	(89)	(85)	(86)	(93)	(97)	(93)	(94)	(89)	(86)	(77)	(70)	(78)	(75)
	貨 物	普通	1,266			1,497	1,457	1,381	1,413	1,432	1,677	1,660	1,682	1,680	1,670	1,619	1,472	1,380	1,347	1,332
		(指数)	(100)			(118)	(115)	(109)	(112)	(113)	(132)	(131)	(133)	(133)	(132)	(128)	(116)	(109)	(106)	(105)
		合計	4,663			4,240	4,636	4,408	4,289	4,348	4,841	4,942	4,844	4,876	4,678	4,550	4,084	3,760	3,990	3,881
		(指数)	(100)			(91)	(99)	(95)	(92)	(93)	(104)	(106)	(104)	(105)	(100)	(98)	(88)	(81)	(86)	(83)
		年間輸送量 _{トン}																		
		(指数)																		

出典：『岐阜県第三セクター鉄道の概要（平成12年度版）』及び各社公表資料

() 内数字は会社開業前年の国鉄実績を100とした指数。貨物については会社目標を100とした指数

経営成績については、100 円の収入を上げるのに幾らかかったかを表す営業係数を経常収支ベースで捉えると、表 - 2 に示すように国鉄時代の 400 ~ 1,000 というとてもない数値から収支均衡状態の 100 に近い数値へと大きく改善し、特に樽見鉄道の場合、数年間に渡って 100 を下回る黒字を記録した。しかし、これも各社の営業努力とコスト削減のみによるものでなく、前述のように国鉄再建にともなう転換促進策のなかで多くの行財政支援が講じられたことや地元住民のマイレール意識が転換当初は高かったことによるものであり、これだけの支援をもってしても、なかなか黒字経営ができないとみるべきである。その後、平成 6 年には県内 4 社すべてが経常赤字となり、転換交付金を中心とした基金の元金取り崩しなどで穴埋めしているという状況である。

2 - 2 関連事業

一般に鉄道は沿線の土地の使用価値を高め、鉄道事業者はみずから沿線で関連事業を行なって利益の内部化を図るのが通例であるが、第三セクター鉄道においても経営努力の一環として、鉄道以外の関連事業を行なって収入の確保に努めている。不動産賃貸、旅行部門、損害保険代理業などを手がけてはいるが、不況と競争による収益構造の悪化で本業の鉄道事業を支えるのには至っておらず、むしろ沿線地域においては民業圧迫として積極的な事業展開すらままならない状況である。

岐阜県内各社についても上記のような状況下にあるが、神岡鉄道だけは関連事業比率が約 80% と非常に高いのが特筆される。事業内容の中心は貨物輸送の最大顧客である神岡鉱山関係の自動車整備部門と荷役部門であり、同鉱山のためのトラックを除いた物流部門を一手に引き受けている形になっている。だが、これだけでは拡大が見込めないため、旅行業にも進出し競争環境のもとに収益を拡大しつつある。

2 - 3 営業努力とコスト削減

各社は、発足後国鉄時代と比べて大幅な列車増発を図り、駅を新設するなど利便性向上を図った。また、ワンマン運行による要員削減や軽量車両の導入などで運営コストの削減を図った。定期外の旅客輸送を増やすため各社ともイベント列車の運転や企画商品の開発を行ない一定の成果をあげた。

2 - 4 各種助成措置および地元の支援

前章で述べたように、特定地方交通線転換の第三セクター鉄道に対しては、鉄道施設（線路用地、軌道、駅施設等）の無償譲渡または無償貸付が行なわれたほか、国から転換交付金を代替輸送事業者に対し、廃止路線 1 キロ当たり 3,000 万円、鉄道建設公団工事路線凍結受け入れ 1 キロ当たり 1,500 万円限度で交付し、これを定期運賃差額補助、代替事業者の初期投資、基金を中心とした転換促進関連事業に充当できるものとされた。

岐阜県内の 4 社は、転換交付金について、定期運賃差額補助、初期投資に充当したほか、樽見鉄道以外の三社は基金を設立し転換交付金の剰余金を充当した。この基金は各年度の欠損補助を主な用途とし、設備の更新、災害復旧等への一部助成も想定しつつ安定経営を図る目的で設けられた地方自治法（241 条）上の「基金」で、転換交付金のほか、関係各地方自治体の税金と、沿線住民及び民間企業の拠出金などを財源として、代表自治体が基金

表-2 経営成績の推移

区 分		国鉄実績	当初計画	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
神岡鉄道	営業収入	72	98	62	135	193	311	335	331	359	381	399	338	379	455	502	502	510	501	447
	営業経費	375	125	117	153	219	339	348	356	375	401	428	369	432	520	524	530	543	517	471
	営業損益	△ 303	△ 29	△ 55	△ 18	△ 26	△ 28	△ 13	△ 25	△ 16	△ 20	△ 29	△ 33	△ 53	△ 65	△ 22	△ 28	△ 33	△ 16	△ 25
	営業外収入		7	14	14	16	22	10	11	15	15	18	10	5	11	10	13	12	7	7
	営業外経費		7	7	3	3	3	3	0	0	0	0	0	1	1	0	0	9	1	3
	営業外損益		0	7	11	13	19	7	11	15	15	16	10	4	10	10	13	3	6	4
	(営業係数)	(521)	(128)	(163)	(105)	(106)	(103)	(102)	(104)	(100)	(101)	(103)	(107)	(113)	(112)	(102)	(103)	(106)	(102)	(104)
	経常損益	△ 303	△ 29	△ 48	△ 7	△ 13	△ 9	△ 6	△ 14	△ 1	△ 5	△ 13	△ 23	△ 49	△ 55	△ 12	△ 15	△ 30	△ 10	△ 20
	特別収入			23	22	4	17	11	14	11	0	6	8	16	33	53	1	15	30	2
	特別経費			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	特別損益			23	22	4	17	11	14	11	0	6	8	16	33	52	1	15	30	2
	税引前利益			△ 25	15	△ 9	8	5	0	10	△ 5	△ 7	△ 15	△ 33	△ 23	40	△ 14	△ 15	20	△ 19
	法人税及び住民税			1	△ 3	0	0	4	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	当期損益			△ 26	18	△ 9	8	1	0	4	△ 5	△ 7	△ 16	△ 33	△ 23	40	△ 14	△ 15	20	△ 19
前期繰越損益			0	△ 26	△ 8	△ 17	△ 9	△ 8	△ 8	△ 4	△ 9	△ 16	△ 32	△ 85	△ 32	△ 43	△ 33	△ 28	△ 58	
当期末処分損益			△ 26	△ 8	△ 17	△ 9	△ 8	△ 8	△ 8	△ 4	△ 9	△ 16	△ 32	△ 85	△ 33	△ 43	△ 33	△ 28	△ 77	
樽見鉄道	営業収入	314	362	204	342	329	318	340	420	435	456	431	433	429	400	432	384	352	362	349
	営業経費	1229	385	203	326	315	309	323	389	441	478	476	474	449	432	438	425	459	394	390
	営業損益	△ 915	△ 23	△ 4	16	14	9	17	31	△ 8	△ 22	△ 45	△ 41	△ 20	△ 32	△ 6	△ 41	△ 107	△ 32	△ 41
	営業外収入		0	5	8	14	11	17	26	29	29	51	48	19	28	20	20	29	13	15
	営業外経費		14	7	23	22	16	1	1	1	2	4	5	4	2	2	2	2	3	3
	営業外損益		△ 14	△ 2	△ 15	△ 8	△ 5	16	25	28	27	47	43	15	26	18	18	27	10	12
	(営業係数)	(391)	(110)	(103)	(100)	(98)	(99)	(91)	(87)	(95)	(99)	(100)	(100)	(100)	(102)	(97)	(106)	(121)	(108)	(108)
	経常損益	△ 915	△ 37	△ 6	1	6	4	33	56	22	5	2	2	△ 5	△ 6	12	△ 23	△ 30	△ 22	△ 29
	特別収入			1359	31	0	11	408	11459	0	10	29	43	7	104	51	10	44	75	6
	特別経費			1359	31	0	11	408	11459	0	10	23	36	2	107	51	0	39	1	0
	特別損益			0	0	0	0	0	0	0	6	7	5	△ 3	0	10	5	74	6	
	税引前利益			△ 6	1	6	4	33	56	22	5	8	9	0	△ 9	12	△ 13	△ 75	52	△ 23
	法人税及び住民税			3	9	2	10	25	28	18	3	2	2	4	1	2	1	1	1	1
	当期損益			△ 9	△ 8	4	△ 6	8	28	4	2	6	7	△ 4	△ 10	10	△ 14	△ 76	51	△ 24
前期繰越損益			△ 2	△ 11	△ 19	△ 15	△ 21	△ 13	15	19	21	27	34	30	20	30	16	△ 59	△ 3	
当期末処分損益			△ 11	△ 19	△ 15	△ 21	△ 13	15	19	21	27	34	30	20	30	16	△ 59	△ 8	△ 32	
明知鉄道	営業収入	105	173	75	183	172	168	163	161	163	159	156	153	141	137	128	127	140	137	
	営業経費	708	204	88	202	183	179	204	190	184	180	181	172	167	166	162	159	153	161	
	営業損益	△ 603	△ 31	△ 13	△ 19	△ 16	△ 11	△ 41	△ 29	△ 21	△ 21	△ 25	△ 19	△ 26	△ 29	△ 34	△ 32	△ 13	△ 24	
	営業外収入		6	7	12	13	12	14	25	19	20	19	7	4	4	7	8	6	13	
	営業外経費		9	8	8	8	8	33	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	営業外損益		△ 3	△ 1	4	5	4	△ 19	23	19	20	19	7	4	4	7	8	6	13	
	(営業係数)	(674)	(119)	(117)	(108)	(106)	(104)	(134)	(103)	(101)	(100)	(104)	(108)	(115)	(118)	(120)	(118)	(105)	(107)	
	経常損益	△ 603	△ 34	△ 14	△ 15	△ 11	△ 7	△ 80	△ 6	△ 2	△ 1	△ 6	△ 12	△ 22	△ 25	△ 27	△ 24	△ 7	△ 11	
	特別収入			919	14	21	12	77	137	28	21	40	49	40	46	130	206	195	50	
	特別経費			916	0	6	4	82	91	19	11	29	33	20	19	100	180	187	37	
	特別損益			3	14	15	8	15	46	9	10	11	16	20	27	30	26	8	13	
	税引前利益			△ 11	△ 1	4	1	△ 45	40	7	9	5	4	△ 2	2	3	2	1	2	
	法人税及び住民税			1	0	1	2	1	0	1	1	3	3	1	1	1	2	1	1	
	当期損益			△ 12	△ 1	3	△ 1	△ 46	40	6	8	2	1	△ 3	1	2	0	0	1	
前期繰越損益			0	△ 12	△ 13	△ 10	△ 11	△ 57	△ 17	△ 11	△ 3	△ 1	△ 3	△ 1	△ 3	△ 2	0	0		
当期末処分損益			△ 12	△ 13	△ 10	△ 11	△ 57	△ 17	△ 11	△ 3	△ 1	△ 3	△ 1	△ 3	△ 2	0	0	0		
長良川鉄道	営業収入	268	408	142	410	398	394	441	453	457	451	450	455	479	429	409	402	386		
	営業経費	2648	571	156	454	451	495	575	566	532	538	525	527	524	540	499	473	480		
	営業損益	△ 2380	△ 163	△ 14	△ 44	△ 53	△ 101	△ 134	△ 113	△ 75	△ 87	△ 75	△ 72	△ 45	△ 111	△ 90	△ 71	△ 94		
	営業外収入		0	12	27	38	75	93	61	47	38	28	33	28	39	26	24	3		
	営業外経費		19	15	19	25	21	19	3	3	2	1	1	1	2	6	12	3		
	営業外損益		△ 19	△ 3	8	13	54	74	58	44	36	27	32	27	37	20	12	0		
	(営業係数)	(888)	(145)	(111)	(108)	(109)	(110)	(111)	(111)	(106)	(111)	(108)	(111)	(110)	(108)	(104)	(116)	(118)	(124)	
	経常損益	△ 2380	△ 182	△ 17	△ 36	△ 40	△ 47	△ 80	△ 55	△ 31	△ 51	△ 48	△ 40	△ 18	△ 74	△ 70	△ 59	△ 84		
	特別収入			4386	140	484	244	121	141	107	106	213	261	135	197	389	331	288		
	特別経費			4375	131	448	198	71	80	70	60	170	211	124	167	324	306	189		
	特別損益			11	9	36	46	50	61	37	46	43	50	11	30	85	25	99		
	税引前利益			△ 6	△ 27	△ 4	△ 1	△ 10	6	6	△ 5	△ 5	△ 11	△ 7	△ 44	△ 5	△ 34	6		
	法人税及び住民税			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1		
	当期損益			△ 7	△ 28	△ 5	△ 2	△ 11	1	5	5	△ 6	△ 6	9	△ 7	△ 45	△ 6	△ 35		
前期繰越損益			0	△ 7	△ 35	△ 40	△ 42	△ 53	△ 48	△ 43	△ 49	△ 55	△ 46	△ 53	△ 88	△ 105	△ 140			
当期末処分損益			△ 7	△ 35	△ 40	△ 42	△ 53	△ 48	△ 43	△ 48	△ 55	△ 46	△ 53	△ 88	△ 105	△ 140	△ 136			

出典：『岐阜県第三セクター鉄道の概要（平成12年度版）』及び各社公表資料 ※国鉄実績は、開業前々年度の値。当初計画は、開業翌年度又は開業から12か月の収支見込額。営業係数は経常収支ベース

条例を制定し一括管理・運用する。明知鉄道、長良川鉄道においては、枯渇を恐れて使用目的に応じ複数の基金に区分管理し、元金の取り崩しに一部制限を加えるなどの方法も講じられている。なお、樽見鉄道は収支予測で将来の経営見込みが立つとして基金を設けなかった。

さらに特定地方交通線転換事業者には代替輸送開始から 5 年間の経常損失に対し、前年度の経常損失の半額を国が補助した。岐阜県内の 4 社については当初の 5 年間に於いて欠損を出さなかった樽見鉄道を除く 3 社が、この補助を受けている。

固定資産税と河川占用料については大きな負担となるため、沿線自治体によっては減免が行なわれている。

職員については、当初各社とも年金受給付きの国鉄OBおよびJR出向者を採用したため人件費率が抑えられており、中小私鉄よりは低いレベルにある。また行政側出資比率の高い長良川鉄道、明知鉄道においては地方自治体からの人的支援も行なわれた。これらは、労働集約型産業である鉄道事業への支援として効果的であった。

沿線では協会等の地元支援組織ができ、マイレール意識の向上による利用の呼びかけをしたり、無人駅の環境整備などを行なった。沿線自治体も連絡協議会組織を作り、支援について情報交換したり、各自治体の広報誌による広報活動も行なわれた。

2 - 5 岐阜県内 4 社の転換後の状況

(1) 神岡鉄道

富山県にある JR 高山本線猪谷駅から神通川の支流高原川の溪谷を縫って奥飛騨温泉口駅に至る 19.9km の国鉄神岡線からの転換路線である。沿線は山岳地帯で、路線の大半を占める神岡町の人口はこの 15 年間で 3/4 に減少した。

全国二番目の第三セクター転換鉄道として発足した神岡鉄道は民間主導色が強いのが特徴で、出資比率の過半数を貨物輸送の荷主である三井金属鉱業 1 社で占めており、社長も同社出身である。また収益面でも鉱山関連の自動車整備、荷役を中心とした関連事業が 80% を占めている。

貨物輸送は発足時の存続理由（大量貨物輸送）に挙げられた三井金属鉱業からの亜鉛精錬の副産物である濃硫酸を中心とするものだが、道路輸送へのシフトが進み現在は濃硫酸の出荷量の約半分が鉄道輸送である。このため亜鉛精錬のための副原料や製品の一部などのコンテナ輸送の増加を図っているものの貨物輸送全体としては漸減傾向にある。なお、神岡鉱山は採掘を中止したが、輸入材料のトラック輸送によって神岡での亜鉛精錬は続けられており、濃硫酸の出荷量全体の変化はない。

旅客輸送は減少が続き、国鉄時代と比べると定期旅客が 90% 減になるなどひどい状況で、全国の第三セクター鉄道の中でも最少となっている。団体観光客誘致により旅客の増加策を図っているが現状維持が精一杯のところである。現在では存続理由（地域住民の足の確保）に挙げられた発足時の利用者数の 3 割にまで落ち込んでいる。旅客輸送の落ち込みが激しいため、鉄道事業営業収入の中での貨物比率は年々高まり現在では 85% を占めている。

収益については、前述のように関連事業の比率が高く、鉄道事業の赤字を補う構造になっているが、経常段階の収支で黒字になったことは無い。関連事業のなかで特徴的なのは

鉱山関係の自動車整備部門、荷役部門で、まさに神岡鉱山と命運を共にしている。平成 8 年以降は旅行業に進出し売上は増えているものの低収益事業である。

施設については、国鉄としての開通時期が昭和 41 年と比較的新しいため、トンネル区間が多く、スノーシェッドを備えるなど、雪害に非常に強い構造となっていて、この点については発足時の存続理由（豪雪対策）を十分に満たしている。しかしながら、近年並行国道の雪害対策が進み、気候の温暖化もあって、第三セクター化以降に道路が長期間途絶されたことは無い。

基金については、当初国からの転換交付金から 322 百万円で設置され、その後の取り崩しも少ないため、元金を上回った残高となっている。基金は、欠損補助及び近代化補助の自社負担分などの設備投資に使われている。管理は神岡町が条例を設置して行なっている。

地元支援組織としては、団体、法人、個人による「神岡鉄道協力会」が昭和 59 年 6 月に組織され、マイレール意識の啓蒙やイベント列車の企画などを行なっている。最近、鉱山を活かした地底観光イベント「ジオ・スペース・アドベンチャー」が注目されており、鉄道利用を組み合わせたイベントとして地域一帯で取り組んでいる。

また関連事業が鉱山関係主体になっていることもあって、神岡鉱業株がこれらの事業のための建物、設備等の貸与をするほか、全般に渡る技術援助、福利施設の貸与、兼務役員の無報酬など全面的な協力をしている。

（２）樽見鉄道

路線はＪＲ東海道本線大垣駅から根尾川を遡り神海駅までの国鉄樽見線転換区間と、神海駅から根尾村の中心に近い樽見駅までの新線区間（鉄道建設公団 AB 線工事）の合計 34.5km である。沿線人口は岐阜、大垣両市の近郊ということから、末端の新線区間を除いて減少傾向にはない。

資本金の 76% を民間が占める民間主導型の会社である。これは、発足時の存続理由（大量貨物輸送）にセメントの大量貨物輸送があったためであるが、荷主の住友大阪セメントを超えて 51% を西濃鉄道が占め筆頭株主となっている。西濃鉄道はＪＲ美濃赤坂駅からの貨物線を運営しており、転換時に運営を任された経緯がある。当初は社長も西濃鉄道社長が兼任していた。資本金は昭和 62 年、新線区間路線延長のため 5,000 万円増資され 1 億 5 千万円となっている。転換交付金を設備投資に殆ど充当して利便性向上を図り、基金を設けていないのが特徴である。また、存続理由（路線延長）に挙げられた鉄道建設公団工事凍結路線（美濃神海～樽見間）について、前述のように完成後無償譲渡を受けて平成元年 3 月 25 日に営業開始した。

輸送実績をみると、4 社の中で唯一旅客輸送人員の増加傾向ががみられ、国鉄時代の 2 倍にも及んだ時期があり、第三セクター鉄道の成功事例として挙げられることもあったが、近年は他社同様に減少傾向がみられる。旅客輸送の目玉としては、終点の樽見駅付近にある薄墨桜への観光輸送があり、この輸送人員は年間普通旅客の 5% を占め、特別ダイヤを設定して対応している。現在の 1 日あたり輸送人員は、路線を延長したこともあり存続理由（地域住民の足の確保）に挙げられた発足時の利用者数の 130% となっている。営業努力としてはイベント列車の運転、企画切符の発売、柿の木オーナー制度への乗車券組み込みなど積極的で、終点樽見からは根尾村のうすずみ温泉へのシャトルバスも出ている。

貨物輸送は発足時の存続理由（大量貨物輸送）に挙げられたセメントが主体で、鉄道事業営業収入での貨物比率は現在では約半分を占めている。少品種大量輸送であるため景気の波や、生産発送計画の変更などの影響を受けやすい面を持っており減少傾向にある。

収益については、旅客輸送量が国鉄時代と比べて増加したことや、貨物輸送が下支えの役割を果たしていたことなどから、鉄道事業の収支構造が他社に比べて良く、岐阜県内4社のうち唯一経常段階の収支が黒字の時期があったが、平成9年度以降は旅客、貨物ともに輸送量の減少によって、赤字が続いている。

基金については、前述のとおり設置されておらず、一般の私鉄と同じ独立採算制というべき収支構造のため経営の危機感は他社にも増して強い。

地元支援組織としては、27団体による「樽見新線対策協議会」が昭和60年2月に組織され、5,000万円の樽見新線対策基金を作り、神海駅以北の除雪費に限定して補助を行なっている。また、沿線自治体と賛同団体による「樽見鉄道連絡協議会」が平成元年5月に組織され、駅の清掃や、沿線情報チラシの作成配布などを行なっている。

（3）明知鉄道

JR中央本線の恵那駅から明智駅までの国鉄明知線転換路線25.1kmである。途中何度も峠を超えて集落を結ぶ急勾配線形となっている。沿線人口は起点側の恵那市、中津川市を除き減少傾向で、この15年間で5%減少している。

出資比率で66.5%を岐阜県及び地元自治体が占めているように、地元主導色が強いのが特徴で、社長は明智町長が務めている。険しい地形に敷設されているため、平成元年度には台風20号による運休と復旧費の支出を余儀なくされるなど、天災が経営上の不安定要因となっている。

旅客輸送量は漸減し、現在は存続理由（地域住民の足の確保）に挙げられた発足時の利用者の70%となっている。定期旅客が70%を占めそのうち95%が通学利用ということで、近年通学生の減少により輸送人員の低下傾向に拍車がかかっている。このため、年間200回以上に及ぶヘルシートレイン等のイベント輸送に力を入れて定期外旅客を増加させる施策をとってきているが減少に歯止めがかからない状況が続いている。観光輸送については発足時存続理由（地域振興）にもあるが、日本大正村や岩村城など沿線観光地も自家用車利用が多く、鉄道利用には結びつかないでいる。

収益については、旅客の減少により非常に厳しい状況が続いており、経常段階の収支は常に赤字となっており、基金を取り崩すなどして欠損を発生させないようにしている。

基金については、当初国からの転換交付金から201百万円で設置され、その後、元金の取り崩しが行なわれている。また第二基金として、企業等の寄付金によって協力基金が100百万円で設置され、こちらも元金の取り崩しが行なわれている。これら2つの基金は欠損補助及び近代化補助の自社負担分などの設備投資に使われ、明智町が条例を設置して管理している。

地元支援組織としては、関係自治体による「明知鉄道連絡協議会」が昭和60年7月に組織され、年間300万円の助成を毎年行なうほか、各自治体の支援についての情報交換を行なっている。また、7沿線市町村それぞれに各種団体、企業、個人による「明知鉄道協力会」が昭和60年に組織され、駅周辺の美化、駅の暖房設備負担などを行なっている。この

協力会の連絡調整組織として、「明知鉄道協力会連合会」がある。なお、第二基金 100 百万円の募金活動は協力会が行なった。

新しい動きとして、平成 10 年 1 月、「明知鉄道安定化会議」が沿線市町村長、議員、協力会役員により組織され、近く予想される基金枯渇に備えた増収・経費削減・支援策をまとめている。

(4) 長良川鉄道

路線は JR 高山本線的美濃太田駅から北濃駅までの国鉄越美南線転換区間 72.1km である。会社名が表すように、途中美濃市駅から終点北濃駅までは長良川に沿った山岳路線となっている。沿線人口は名古屋のベッドタウンの性格もある起点側では増加傾向、美濃市から奥は微減傾向となっている。

出資比率で 55%を岐阜県及び地元自治体が占めるが、民間分を 110 社もの地元企業で負担するなどまさに地元主導色となっており、社長は関市長が務めている。第三セクター鉄道としては長距離路線であり、山間路線という事で災害の影響を受けやすく、平成 11～12 年にも台風による集中豪雨で不通になり、同じく被災した並行道路の国道 156 号線復旧のために隣接線路用地を一時提供するという事もあった。平成 11 年 3 月には、関・美濃市間の名鉄美濃町線並行区間が廃止となり、当線の関駅にホームタッチ連絡した。これは昭和 62 年の中部地方交通審議会岐阜県部会答申において既に盛り込まれていたものである。

長距離路線ということもあり、現在の旅客輸送量は存続理由（地域住民の足の確保）に挙げられた発足時の利用者の 85%で減少の程度は比較的小さいが、約 60%と高い割合を占める通学定期輸送量が漸減状態のため、トロッコ列車運転や各種割引切符による観光客獲得や割引回数券による昼間利用客の増加施策等で普通旅客の増加を図っている。観光については発足時存続理由（地域振興）にもあるため、会社としても最大限の努力をしている。名鉄美濃町線並行区間（関～美濃市間）廃止では、輸送人員の若干の増加は見られたものの短区間のため収入増には結びついていない。発足時の存続理由（道路交通途絶対策）であるが、沿線道路の渋滞は改善されないものの鉄道への観光客の転換は見られないようである。むしろ平成 11～12 年の並行道路不通区間のための線路用地提供は皮肉な意味で道路交通途絶対策となってしまった。さらに並行する東海北陸自動車道の開通は、まさに観光輸送にとって脅威となっている。

収益については、やはり旅客の減少により非常に厳しい状況が続いており、経常段階の収支は赤字となっており、基金を取り崩すなどして欠損を大きくしないようにしている。平成 11 年の台風災害については国・県の災害補助金その他、第三セクター鉄道等協議会の災害保険によって、自社負担分が極力少なくなるようにした。関連事業のなかで、旅行代理店については長引く不景気と業界の過当競争により旅行商品の値下げにより減収が続き平成 12 年 3 月 31 日限りで廃止した。

基金については、当初国からの転換交付金から 900 百万円で設置された。この基金は元金の取崩しができ、欠損補助及び近代化補助の自社負担分などの設備投資に使われている。また第二基金として、10 年間の期限で県・市町村の拠出金によって運用基金が 600 百万円で設置された。この基金は元金の取崩しができず、運用益を欠損補助のみに使う。なお期限は 10 年間延長されている。さらに第三基金として、企業等の寄付金によって協力基金が

101 百万円で設置された。この基金は元金の取崩しができず、協力会連合会を通し美化活動推進等に使われる。以上、三種類の基金の管理は関市が条例を設置して行なっていて、区別管理されている。

地元支援組織としては、関係 8 自治体による「長良川鉄道連絡協議会」が昭和 61 年 8 月に組織され、各自治体の支援についての情報交換を行なっている。長良川鉄道連絡協議会では持ち回りで年 1 回の長良川鉄道フェスティバルを開催している。また、8 つの沿線市町村それぞれに各種団体、企業、個人による「長良川鉄道協力会」が昭和 61 年に組織され、1 億円の協力基金を作り、駅周辺の美化などを行なっている。この協力会の連絡調整組織として、「長良川鉄道協力会連合会」がある。

新しい動きとして、平成 13 年 7 月、長良川鉄道連絡協議会に「長良川鉄道事業経営安定対策委員会」が沿線市町村助役級、県中濃地域振興局をメンバーとして設置され、予想される基金枯渇に備えて、財政的支援策、利用促進策をまとめている。

3 . 経営悪化の背景

マイレール意識に支えられ、各種の補助制度により順調にスタートした第三セクター鉄道も約 15 年を経過して、開業時には予想できなかった社会環境の変化や経年による諸問題により苦境に立たされている。経営悪化の背景として大きく分けて考えると、輸送量の減少という需要面と財務事情の悪化という経営収支面の 2 つの面が挙げられる。

3 - 1 輸送量の減少

(1) 旅客輸送

輸送人員の減少については、出生率の低下による通学人口の減少に加え、並行道路整備がいっそう進み、軽自動車の普及によって自家用車の複数保有が進んだこと、また景気の低迷による観光需要の減少や地域の熱気の冷え込みによるものである。

岐阜県内 4 社は、いずれも通学定期客比率が高く、高校生の利用が主体という構造を持っているため、少子化は直接の利用客の減少を招くことになる。また最近では、登校時は列車を使いつつも下校は親が送迎する傾向もあり、自動車の普及との複合的な現象となっている。このことや週休 2 日制の普及などにより定期旅客減少は少子化の勢いを勝るものとなっている。

イベント輸送を中心とした普通旅客輸送についても、各社相当力を入れているがマンネリ化もあり、利便性の高い自家用車利用へ移る傾向が出ている。今後についても、新しいイベント企画等によって一時的な需要増を図ることができたとしても、トレンドとして減少傾向が続いていくことは間違いないだろう。関連事業比率の低い第三セクターローカル鉄道の場合、輸送人員の減少が経営収支の悪化に直結していることはいうまでもない。

(2) 貨物輸送

貨物輸送についても、神岡鉄道、樽見鉄道の 2 社共に、株主でもある主要顧客からの濃硫酸、セメントという特定貨物の大量輸送が大部分を占めていることから生産計画、輸送計画の変更を直接受けやすく、それが減少方向にあることが問題となっている。荷主は第三セクター鉄道会社の主要株主ではあるが、それぞれの業界においては競争にさらされており、コスト面から鉄道貨物輸送を道路輸送と比較せざるを得ない。神岡鉄道においては、

濃硫酸という危険品の輸送にもかかわらず、シェアがじりじりと道路輸送に奪われている。樽見鉄道も同様である。これには鉄道輸送よりも道路輸送が優位な小口ユーザーの増加という事情も有る。今後についても、2社は特定貨物の大量輸送については減りさえすえ、増加は見込めない。

3 - 2 財務事情の悪化

(1) 助成制度の変容

前述のように第三セクター鉄道は、鉄道施設の無償譲渡または無償貸付を受けたほか、転換交付金（営業キロ当たり3,000万円）、運営費補助（開業から5年間赤字の半額補助）出資金の分担、免税措置等、数々の助成を受けながら経営を維持してきており、その貢献度は非常に大きい。しかし、15年を経た今日、廃止または打ち切りとなった制度もある。

転換交付金の一部と自治体出資、沿線企業の寄付による基金については、当初は金利によって残高を増やすことができたものの、予想し得なかった景気低迷による低金利情勢によって果実が得られず、元金を取り崩す状況になっており、近い将来、確実に枯渇する。樽見鉄道に至ってはもともと基金が設定されていないため、累積欠損が増えてきている。

赤字事業者への運営費補助については予定通り5年間で終了し、代わりに他の中小民鉄と同じ鉄道軌道近代化設備整備費補助（近代化補助）の交付が始まった。近代化補助は事業者の補助金に頼らない体質作りを前提に、赤字の鉄道事業者の施設近代化投資について補助するもので、平成4年度から「特に経営困難な事業者の行なう安全対策設備整備」の補助率が国1/3、地方自治体1/3に引き上げられ、県内の第三セクター鉄道4社もこの補助率である。しかしながら、残り1/3は事業者負担分であり、各社とも基金の取り崩しや借入れなどに苦労している。また補助対象事業や補助枠の制限の問題もある。現在、この近代化補助は赤字第三セクターローカル鉄道に対する唯一の全国一律の補助制度と言ってよく、有効に活用されている。

なお近代化補助が第三セクター鉄道に適用になったのは平成3年の信楽高原鉄道の重大事故を契機としている。

(2) 事業継続に当たっての投資の必要性

第三セクター鉄道各社が転換によって、無償貸与・譲渡を受けた施設は15年の歳月を経て劣化が進んできており、さらに人材の面など今後の事業継続に当たって直面する問題点が山積している。これらの問題点解決にあたっては、第三セクター鉄道の将来像を早期にはっきりさせる必要がある。

無償貸与・譲渡を受けた、レール、路盤など線路施設、ATSや踏切設備など安全システムの多くは第三セクター転換を受ける以前の国鉄時代のものであり、老朽化が進んでおり、またレベルアップもなされておらず、輸送の改善が図りにくい状況にある。

さらに、大きな問題としては、近い将来、トンネル、橋梁等の大規模施設の補修が必要になることが挙げられる。現在は各社とも劣化診断に務めており、短期間に危険な状況になることは無いようだが、基礎構造物を含んだ大規模工事が必要になる場合、そのための莫大な投資を現在の経営の仕組みのまま第三セクター鉄道が単独で行なうことは不可能であり、いずれは後述する上下分離方式などの新しい仕組みを構築せざるを得ない。

車両については転換当時譲渡対象とはならず、第三セクター鉄道の多くは軽量・安価・低燃費な「レールバス」タイプの小型車両を導入した。開業後 15 年を経た現在、耐用年数に近づきつつあり各社とも計画的に取替えを進めているが、1 両あたり 1 億円という事業規模に比べ極めて大きな負担を要する投資となる。そこで各社に共通した問題ということで事業者の全国組織である「第三セクター鉄道等協議会」で高速化、高出力、ボディー強化、大型化、身障者対策を取り入れた新型標準車両を規格化し、近代化補助の対象車両とすることで負担の軽減を図っている。このタイプの第 1 号は、平成 9 年明知鉄道に導入され、その後県内では長良川鉄道、樽見鉄道が導入を開始している。神岡鉄道の車両はレールバスでは無かったため極端な老朽化はないが、いずれは取替えの時期は来る。

人材の面でも第三セクター鉄道は曲がり角を迎えている。鉄道の乗務員や技術者は特別な資格や技術力が必要であり、発足当時は国鉄退職者を年金受給付きの低賃金にて採用し人件費を抑制させつつ技術力を維持してきたが、それも交代時期を迎えて技術力の伝承が特に問題となっている。プロパー社員をどのように採用していくのか、どのように教育していくのかという問題であるが、そもそも新規採用、教育という前に企業としての将来性が現時点で見えないという大きな問題が立ちだかっている。

さらに事故・災害といったリスクへの備えも重要である。経営的に脆弱な第三セクター鉄道にとって、一回の事故や災害が経営基盤を揺るがすことになりかねないことから、平成 3 年、全国組織である「第三セクター鉄道等協議会」を契約者として土木構造物保険、鉄道賠償責任保険が創設されているが、保険金には免責部分（事業者負担分）があり、リスクが経営上の脅威であることに変わりはない。平成 3 年の信楽高原鉄道での正面衝突事故によって、当時三陸鉄道の成功などでバラ色とみえていた第三セクター鉄道が、実は脆弱な経営基盤にあることが露呈し、近代化補助金の第三セクター鉄道への適用が開始されたことは前述の通りである。

4．第三セクター鉄道を取り巻く状況の変化

第三セクター鉄道各社の経営が行き詰まりつつあるなか、世の中の地域交通を取り巻く状況は大きく変わりつつある。そして、これは地域交通の意義を根本から考え直す機会である。

4 - 1 鉄道事業法の改正（規制緩和）

交通部門における規制緩和策として、需給調整規制の撤廃と上限内の届出運賃制化を柱とする鉄道事業法の改正が平成 12 年 4 月 1 日実施された。これによって、路線の参入、撤退が自由化され、競争原理による運賃引き下げやサービスの向上が期待されているが、都市部の路線と異なり収益性が見込めない第三セクターローカル鉄道路線の場合は、新規参入業者は現れず、事業者主導の退出も自治体出資という面で考えられない。実態としては同法改正にともなう急激な状況の変化はないと思われる。ただ、民間の鉄道事業者においては内部補助で維持していた不採算路線の廃止の動きが既に出てきており、第三セクター鉄道においても石川県の主導により「のと鉄道」の一部路線（穴水～輪島）が平成 13 年 3 月 31 日付けで廃止されバス代替を実施するなど、今後の影響は避けられない。

ここで、鉄道における規制緩和が意味するものをしっかり捉えておく必要がある。鉄道

事業法の改正の基本方針となっている運輸政策審議会答申によれば、「引き続き地域の重要な交通機関として位置付ける場合には、必要に応じ、地元地方公共団体等が中心となって地域で鉄道を支え、鉄道の魅力を高めるための取り組みが一層求められると考えられるとともに地域の鉄道サービスを地元地方公共団体等が公共的サービスと位置付け、これを維持・確保していくため、民間鉄道事業者を運行にあたって活用するという発想も必要と考えられる。」と述べられている。これまで公共交通サービスは運輸省の監督行政によって施策、管理がなされている面が強かったが、これが無くなり、自治体をはじめとした地方公共団体みずからが地元の足である公共交通サービスを守る施策を策定し、管理すべき状況になったということなのである。これは地方分権の時代とか、福祉政策の強化という時流にも一致した動きである。規制緩和によって利用者便益を増すことができるのかどうかは、事業者によるものだけではなく、ひとえに地元（自治体）にかかっているのである。公共交通サービスを生かすも殺すも地元次第になったことは、のと鉄道の石川県主導による一部廃止がまさに実証している。岐阜県内の第三セクター鉄道のように、どのようにしても大幅な収益の向上が見込めない赤字体質の路線を存続させる場合、財政面を主とした補助が必然となるが、これも地元（自治体）が中心となって行なうべきことであり、むしろ規制緩和は新しい地方交通政策の転換を促しているのだともいえる。一方で事業者については、地方公共団体の策定したサービスレベルを実現するため、その支援をもとに運営主体として効率性を高めた経営を行なうことが求められる。

なお、改正鉄道事業法では不採算路線からの退出については運輸省、地方公共団体、関係交通事業者等による法定の地元協議会を設置し、原則として1年以内の間、代替輸送サービスの確保について関係者間で調整するものとしているが、存続を前提とした検討組織の規程は無い。

4 - 2 地元支援態勢の冷え込み

一方で、沿線住民の側をみると対照的なことがいえる。転換当時、地元の支援が講じられ華々しくスタートした第三セクター鉄道も時間の経過を経て誕生時の高揚した存続に対する熱意は冷めてきている。発足当時は直接の財政面の助成以外にもマイレール意識の高揚により岐阜県内各社とも定期外旅客の輸送人員は増加した。沿線各地域においても連絡協議会、協力会といった組織ができ、列車利用の促進や駅周辺の美化、除雪の協力などが行なわれた。協力組織は今日においても一定の成果をあげているが、マイレール意識の風化は否定できず輸送需要の全体としての減少傾向を止めるのには遠く及ばない。15年間という期間の経過は、第三セクター鉄道を良くも悪くも地域の日常的風景として定着させてきたが、一度存続したことで安心しきっている面も見られる。利用者や沿線住民は世代交代も進み、一方で取り巻く状況は変化し、抜き差しならないような状況にまでなっていることに気付かないでいるようにみえる。このギャップは大きい。

5 . 第三セクターローカル鉄道の存在意義

これまでにみてきたように、第三セクターローカル鉄道は、通常の経営努力のみでは自立が困難であることから、国・自治体の補助など制度上の特例措置を前提にして成立し、その上で安定した経営基盤のもとで永続的に存続できることが期待されたが、その後15年

を経過し、社会環境等の変化により当初の枠組みを大幅に変えていかなければ経営を維持していくことが困難となってきた。また、前述のように規制緩和や地方分権の潮流が地域交通問題にも押し寄せている。

ここで、第三セクターローカル鉄道の存在意義を今一度原点に立ちかえって考え直す必要がある。

5 - 1 地域振興と総合交通政策

交通は地域の発展を支えてきたが、鉄道に限って言えば、監督行政のもとに事業者の問題とされ地域行政サービスの一環という認識はなかった。公共交通は事業者がやるもので政策ではないという観念が、これまでの地方自治体の支配的な考え方であったと思う。しかしながら、第三セクターローカル鉄道沿線のように常住人口が減少しつつある地域においては、交流人口の増加こそが地域振興であり、このために政策として公共交通サービスを捉えることが必要である。モータリゼーションの過度な進展は、交通事故や環境問題といった直接的な面だけでなく、道路渋滞による生活環境の機能不全や、中心市街地の空洞化といったさまざまな問題を発生させている。現在第三セクター鉄道の起点駅である大垣、恵那といった都市においても中心市街地の空洞化が進んでいる。もはや第三セクター鉄道沿線の自治体全てが自動車利用を前提とした生活環境になっているのである。将来、高齢化が進み自動車を運転できなくなった時どうするのか、別の高齢者サービスで対応できるなどと楽観的に考えるので無く、いま交通弱者を含めた全ての住民が自立して生活できる公共交通政策をしっかりと行政が取り組まなければならない。これを怠ると、若年者だけで無く高齢者までもが大都市圏へ人口移動し、地域振興どころではなく、過疎化が急速に進むことになるだろう。まさに地方自治の危機である。そこで、交通弱者を含むすべての地域住民のモビリティを確保し、利便性の高い総合交通政策の策定が必要となってくる。

総合交通体系とは、公共輸送機関、自動車交通、歩行空間までも含めて、最も地域に適した交通システムのあるべき姿を指向したものでなければならない。そのためには自動車の利便性と集中による混雑、公共輸送機関による利用者の集約化の可能性と最低水準確保の問題、地域活性化と交通システムの関係、環境問題や安全性など交通にかかわる諸条件を考慮した上で、適材適所的な機能および施設配置と運行システムを持ったものこそが、総合交通体系といわれなければならない。交通機関には、鉄道以外にバス、タクシー、自転車等もあり、その特性を考えつつ組合せを考えていく必要がある。

鉄道輸送の特質は大量、高速輸送と信頼性、安全性、快適性にある。最近では効率性や地球環境にやさしい点も注目されている。しかしながら、線路施設や車両といった大規模な設備が必要で、その新設や維持のために大きな投資を要し、労働集約型産業であるため人件費率も高く低収益構造となっている。

したがって、あまりにも需要が少ない市場であれば、その最大の特質である大量輸送性を活かせなくなる。また効率性や地球環境の面も大量輸送した場合に意味があるものであり、高速性についても単線のローカル鉄道では自動車交通に対し優位ではない。収支構造の悪化を放っておけば、投資が削減され信頼性、安全性、快適性も失われることになる。これからは、公共輸送サービスを地域の中でどう計画するのか、そして第三セクター鉄道についても、その中でどのように位置付けをするのかという視点が必要である。

今年、総合交通政策を考えるうえで、大きな変化があった。省庁再編にともなう国土交通省の発足である。鉄道の競合相手は自動車交通であり、モータリゼーションの留まることのない進展によって、鉄道の経営悪化が進んできたのは言うまでもない。しかし我が国では鉄道は運輸省、道路整備は建設省と別々に所管されて整備されてきた。このことが交通への財政支出について道路偏重の政策につながり鉄道の退潮を招いてきた面がある。省庁再編によって建設、運輸両省が国土交通省に再編され、鉄道については監督行政、道路については建設行政というのではなく、今後は欧米のように総合交通整備として財源を鉄道事業へも投入できることが期待される。ガソリン税を主な財源とする道路整備特別会計の流用についても、鉄道への投入によって道路混雑が緩和されることや、環境負荷が軽減されることを総合的に考えれば意味のあることである。

5 - 2 鉄道路線の存廃について

鉄道路線は、離島航路のように生活上不可欠な交通サービスではなく、自動車交通による代替サービスが不可能とはいえない。このことは路線存続のための明白な根拠が欠けていることである。これまで述べてきたように、第三セクターローカル鉄道は財源持ち出し型サービスであり公的補助なくしては成立しない場合が多く、今後も経営の困難さが続く以上、将来にわたって存続させるのかについて経済的な側面だけでなく社会的な側面を含めた合理的な評価がなされなければならない。どのような条件下で、誰が費用負担をするのか、路線を維持するための費用と路線を維持することによって得られる社会的な利益を金銭換算など客観的、合理的に比較し得る方法の開発が望まれる。その際、自治体は交通問題を、福祉、環境、街づくりと同列に、あるいは一体の最重要施策と位置付け、市民を巻き込んで共通の課題として認識しなければならない。社会的な利益には、地域経済活動の活性化、道路投資負担の抑制、環境負荷の軽減、交通弱者福祉の増進、さらには鉄道があることによる安心感や地域ステータス等、輸送サービス受益者以外への波及効果が大きいためである。補助の種類、割合とそれをしてまでも存続させるだけの公共性があるかの地域コンセンサスが必要である。

既に述べたように、規制緩和にともなう改正鉄道事業法で不採算路線の退出については、運輸省・地方公共団体、関係事業者等で法定の地元協議会を設置し、1年間でバスを想定した代替輸送サービス確保を調整するとしている。15年前の国鉄から切り離された時のやり方に似ている。しかし、存続を前提とするのには法律上は規程がなく、地元地方公共団体が中心になって取り組むとされているだけである。そこで、第三セクター鉄道についてはまず、その事業について自治体や地域住民が鉄道事業者と危機感を共有し、存廃を含めた将来像について論議をする場を持つことが重要である。

5 - 3 地方公共団体と第三セクター鉄道事業者のパートナーシップ

今日、規制緩和で公共交通政策は今や地方行政の重要課題になった訳であるが、自治体側の準備不足は否定できない。鉄道は特殊な事業だからと食わず嫌いにならず、まずは、第三セクター鉄道事業者側から収支構造や将来の経営課題について、どの程度経営が苦しいのか、また企業努力をしているのか説明を受けて、経営の危機的状況を共通の認識とする必要がある。さらに首長、助役、担当課レベルで事業者とともに徹底的に議論して、当

該第三セクター鉄道の将来像を構築することが重要である。そのうえで存続の方向性が決まれば、住民、利用者へ開示し、地域全体で危機感を共有し、将来像について同意を取りつけ、地域一丸となって経営再建に取り組み、永続的に存続させていく事になる。

存続の方向性が決まれば、求められる輸送サービスレベルは、地域の実情や住民のニーズに通じている地方公共団体が主体的に判断することが適切であり、設定されたサービスレベルに基づき、補助金をつけて事業者が運行することになる。第三セクター事業者は、民間事業者としてそのノウハウを活用し効率性を追及することを求められる。事業者側としても輸送のプロとしての能力を発揮すると共に、自らが地域の活性化の一翼を担っているという気概を持って、自治体側とのパートナーシップを確立することが要求される。それは、補助制度などの収益面に限られたものではなく、イベント、観光からまちづくりに至るまで、需要の掘り起こしにつながる全ての事項が含まれる。また大規模な施設改良時への対策の検討へもつなげなければならない。

そして、同じ事の繰り返しにならないよう、両者は良好な危機感を常に持ち、地域問題として、総合政策的観点で能動的に運営に取り組むことが重要である。また自治体主導といいつつも交通問題は行政区域をまたがることから、広域連合として対応する方向性も必要であり、これは市町村合併の潮流とも無関係とはいえない。

岐阜県内においては、明知鉄道、長良川鉄道で新しい動きが始まっている。両社は社長が沿線自治体の首長（明智町長、関市長）ということもあって、基金の枯渇に備えて路線の存続を前提とした各社の経営安定問題を検討する組織を結成され、議論が始まっている。どちらもいままでの協力会的組織でなく、沿線自治体の助役レベルがメンバーになって、財源面も含めた本格的な検討をすることになっている。他の2社については、いまだ動きが見られないが、時機を逸しないことを願う。

6．第三セクター鉄道経営再建のための施策

これまでに述べてきた第三セクター鉄道の位置付けを考えつつ、地元自治体を中心として事業者と一体となって将来像を描き、引き続き存続を図る場合の、第三セクター経営再建策について第3章で挙げた輸送需要面と経営収支面の2つを受けて述べる。

6 - 1 輸送需要拡大策

(1) まちづくりと一体となった需要創出

行政側からの支援として求められているのは、利用促進運動などの掛け声だけの精神的なものではなく、鉄道の需要を根本的に掘り起こすことである。

都市計画は公共交通の利便性向上の見地から見直す必要がある。国鉄時代、町外れに駅が設置された例も多く利便性が低いままの状況が見られる。最近ではそれに輪をかけて、公共施設を駅から既成市街地からも遠く、公共交通では到底利用不可能な場所に建設するなど、街の衰退を一層加速させるようなことが行なわれている。

これからは鉄道と地元との結節点である駅および駅周辺の活性化を街造りと一体で考える必要があり、総合交通政策の視点も欠かせない。地域にとって鉄道がどういう役割を果たすのか、鉄道にどんな役割を果たして欲しいのか、きっちり位置付けして鉄道と町を共に育てていく必要がある。鉄道駅が中心市街地に近くなり、公共施設や商業施設も駅に併設ま

たは駅から歩ける範囲にあれば、交通弱者のモビリティは確保される。鉄道利用の利便性が高くなり利用者が増えれば、駅周辺の人通りが復活し商店街は再び賑わいを見せる。鉄道への転換が進めば、自動車利用者にも交通渋滞が解消されるメリットがある。また駐輪場の整備や自転車の列車内持ち込み許可により、休日には都会からの観光客が沿線巡りを楽しむなど、地域振興と健康指向にもつながるかもしれない。そして、これらは道路へ過大な投資を抑制させ、財政支出を好転させると共に環境への負担軽減にも役立つ。公共施設のなかで特に要望されるのは、高齢化の進むなかで、中核病院を駅の直近に立地させることである。病院の利用者は交通弱者なのであり、広域行政の力関係など政治的な理由によって鉄道沿線を外して病院を立地させるなどということが無いように切に望みたい。

自治体全面負担で新駅を設置することも重要である。新駅設置は確実に利用者数を増やすことになる。現在、全国の第三セクターローカル鉄道中唯一の黒字会社である西九州の松浦鉄道は、駅の数や列車数を国鉄時代の1.6倍に増やし、列車数も3倍にして輸送需要を掘り起こしたケースである。岐阜県内4社にもすべて新駅設置の取り組みがみられるが、樽見鉄道では並行道路の「道の駅」設置に合わせた自治体負担での新駅設置の計画があり注目したい。

(2) 総合交通政策による需要創出

改正鉄道事業法には乗り継ぎ円滑化措置の規程が盛り込まれている。岐阜県内4社については現在、通常はJR線等との直通運転が行なわれていないが、旅客の利便性を一層向上させるため、JR線との直通運転を増やし、できれば定期列車の設定を検討すべきである。直通運転は、地域社会にとっても両線の沿線が一体化する効果を持っている。所要時間短縮によって通勤通学圏は拡大し、定着人口の増加や道路渋滞の緩和につながる。また、都市圏との直通運転によって観光客をダイレクトに引き込んだり、新幹線などの全国ネットワークに直結することもできる。しかしこれには接続設備、信号保安、運転扱い、車両規格、責任分担等の技術的問題や、駅共同使用や車両貸借にともなう大きなコストなど課題も多い。各線の起点となっているJR線との接続駅はかつて国鉄の同じ駅であったにもかかわらず、JR線との乗換えが不便な構造となっていることが多い。これは別会社化により、共同使用よりも責任分担を重視したためであるが、結節点としては利便性が低下した感が強い。現状を見ると、規模の違いすぎる鉄道事業者同士での諸問題の調整は非常に困難で、行政の積極的な関与調整機能も期待したいところである。ソフト面においても、JRの持つ全国ネットワークとの接続により、アクセスが完備された全国ブランドの観光地を創出し売り出せる可能性が有る。このことは自治体の役割である。もちろん事業者側でもJR線との連絡運輸の範囲を拡大したり、旅行業とも関連するが「みどりの窓口」を設置し収益につなげる努力が求められる。

最近、自治体においてはコミュニティバスの運行が相次いでいるが、総合交通体系の中で市民のモビリティ確保のために、第三セクター鉄道のフィーダーサービスとして一体的に適切な位置付けがなされれば、鉄道にとっても駅勢圏が広がる効果がある。ここで注意しなければならないのは、公共交通計画は広域的に策定されるべきということで、1つの自治体にとって最適なバス路線の設定が、第三セクター鉄道を基幹とした総合サービス面では必ずしも最適なものとは限らない場合がある。設定路線が鉄道競合とならないように

したい。

ラッシュ時間帯を除くと空席が目立つ車内に自転車の持ち込みを許可することも考えられる。自転車が交通機関という認識は少ないが、フィーダーとして機能することで駅勢圏を拡大する効果を持っており、特に観光の面で鉄道を中心とした新しい形態や観光資源の面的広がりが期待される。環境負荷や健康指向にも合致し、新しい総合交通の形態である。もともと輸送密度が低いヨーロッパにおいて見られるスタイルであり、第三セクター鉄道の欠点を利点に変える意味も持つ。イベントでは一部見られるが、自治体との一体の取り組みによりシステムとして構築して、ライフスタイルにまで高めたい。

自動車の普及、道路整備によるモータリゼーションの進展が公共交通機関の経営を窮地に追い込んでいることは論を待たないが、今日渋滞による都市機能不全や環境問題等の問題点も指摘されるようになってきており、鉄道への転換を促すだけでなく、パーク＆ライドなど自動車交通と鉄道を有機的に結び付けることも考えられる。

6 - 2 財政支援策

(1) 従来の支援態勢の強化

もともと赤字体質の第三セクター鉄道の支援対策として、従来から行なわれている施策については、当面その施策の延長及び充実によって事業者の負担を軽減すること必要がある。

基金は第三セクター鉄道経営安定のための基本的な枠組みであったが、近年の超低金利の影響で運用益の減少を招き、施設投資の増加とあいまって、元金の取崩しの状況になっていて、いずれ枯渇してしまう可能性すら持っている。基金の増額や運用方法の改善、金利情勢に応じた利子補給的な補助などは、従来の施策の延長線で自治体が取り組みやすい施策である。しかしながら、この方策は対症療法であることを肝に銘ずるべきである。仮に基金の増額が行なわれたとしても、将来の金利情勢によっては元金の取り崩しが行なわれ、同じ事の繰り返しになる。これでは結局問題の先送りである。また、基金が事業者の経営意欲や、効率性向上を阻害するものになっては意味がない。あくまでも経営安定のための後盾という意味合いのものである。

各種の非課税制度や河川占用料の免除については延長して適用するとともに、充実させていく必要がある。このほか、近代化補助の継続や、駅舎の公共施設合築、広報活動によるマイルール意識の高揚など、現在行なわれている支援は最低限継続する必要がある。

(2) 短期的な新たな支援方策

現在は行なわれていない施策についても、次のような事業者の負担を軽減する施策が考えられる。

現在、第三セクター鉄道に対しての補助金制度として大きく機能している近代化補助を有効に機能させるために、事業者負担分について補助金のほかに低利融資制度または無利子貸し付け、さらには全額補助等の施策も考えられる。特に事業者負担分が用意できないために省力化投資ができず、会社の将来像を描けないという場合有効に機能する。全国で最もモータリゼーションが進んでいる群馬県では、存廃の危機にあった私鉄に対し、地域

協議会を設立し、再建計画の論議のなかで近代化補助の事業者負担分について自治体側ですべて負担することとして、一気に近代化と利便性向上を図った。(群馬県方式)

都市部の公営交通事業者に対して、一般会計部門から高齢者運賃補助が行なわれている例があるが、第三セクター鉄道についても高齢者のモビリティを向上させ、社会生活に参画できるよう直接補助が望まれる。直接補助の場合、公平性の面で行政区域を越えた補助のあり方や民間事業者への直接補助が問題となりがちだが、生活圏が広域化していることや、公営交通事業者の非効率性を考えると、既に古典的な議論だと思われる。現在も一部の事業者では協会の組織を通じた取り組みも行なわれているが、マイレール意識の高揚につながるなら、それを拡充する方法もある。

このほかにも、自治体が支援できる財政支援の方策はある。高齢者や障害者のモビリティ確保のための交通バリアフリー投資に対する補助や、鉄道技術者や乗務員の教育や資格取得に対する補助など、既存の補助制度の延長線上にあるものや、観光客誘致におけるタイアップ、災害時の協力体制など、いまだメニューが出尽くしているとは言えない。

(3) 上下分離方式の検討

鉄道事業法は昭和61年の制定当時から鉄道事業の上下分離方式の考え方を取り入れていた。これは鉄道の施設部分と運営部分を別々の事業体に分離するもので、公的主体が適切に民間鉄道事業者の支援を行なう方式として、大都市圏や空港アクセスの新線建設で導入が見られる。そもそも交通インフラ整備の視点で見ると、公的資金によって全面的に整備される道路、港湾、空港と比べて、鉄道は事業者自身が用地を確保し、線路施設を建設・維持しなくてはならない。鉄道が直接競合する道路については、受益者は輸送事業者であっても利用料金は不要である。欧米では、イコールフットिंगの立場から鉄道施設は公共財産という考え方が主流になってきており、日本の現状は立ち遅れているといわざるをえない。インフラの補助は、鉄道事業者への経営補助ではなく交通弱者や環境のための費用と捉えるべきである。特に第三セクターローカル鉄道の場合、地域の熱望で一度存続を選択した以上、鉄道インフラを道路同様に社会資本とみなすことは当然である。鉄道事業者は、大小を問わず施設の整備・維持のため資金調達、経費や税金の負担に常に苦しんでいるのが実情であり、特に過疎地域を沿線に持つ第三セクターローカル鉄道にとっては、経営の圧迫要因の最大のものである。また既に述べたが、近い将来の大規模インフラの改修は第三セクターローカル鉄道にとっては、現在の経営の枠組みのままでは事実上不可能である。

上下分離方式は公設民営という考え方である。インフラの整備・維持という「経営の足かせ」を取ったうえで、運営は民間の活力に任せるという事である。新設されてまもない赤字の都市鉄道の場合などは、上下分離によって運営部分に参入事業者が複数現れ、競争原理導入で利用者コストが下がるという、改正鉄道事業法の規制緩和の趣旨に沿った方向性が出てこないとも限らない。運営事業者の経営努力によって、より魅力的な鉄道に生まれ変わることで、依存体質が強く補助金のみが肥大化するという赤字の悪循環を打ち切ることになる。なお、インフラ部分については、公的機関の所有範囲、所有権などの細い部分については多様な形態が考えられ、各路線の事情に応じて最も適した形態を地域の議論の中で形成していくのが望ましい。所有範囲については、線路以下の全てとするのか、ト

ンネル・橋梁のみなのか、安全対策など増額分のみなのか、車両を含むのかといった論点である。所有権については、移転させるのか、あるいは仮想的に移転させて補助金を分離し、免税措置を別に講ずるのか、といった論点である。

ただし、第三セクターローカル鉄道の場合、上下分離が全ての経営問題を解決することにならないことには注意したい。上下分離をしても、経常赤字が発生するならば、他の補助政策との調整がなされなければならないし、その程度問題によっては再び存廃議論に結びつく可能性すらある。

(4) 財源配分について

不景気や構造改革といった状況下で地方財政が苦しくなっていくなかで、財源配分という問題が重要になってくる。前述したように交通政策は地方自治上の重要な施策となっており、公共交通を福祉や教育と同じレベルに判断し、地域住民にとって最適な政策の1つとして実行して行くことが求められる。国レベルでも、国土交通省の発足に伴ない道路に偏重した財源配分は見なおされる可能性がある。かつて地方都市において、道路混雑の緩和を目的として路面電車の廃止を推進したが、1車線増えただけの道路はたちまち渋滞してラッシュ時には交通機能がマヒしてしまい、今日路面電車復活論が叫ばれているという例もある。地域の交通計画の望ましい方向は何なのか、総合政策の中で方向性を決めて財源配分をしていく必要があり、将来的に地方分権の進展によっては一定の課税権を行使することも考えられる。

(5) 事業者のさらなる努力

地元から必要な助成を受けた上で事業者は一層の効率的な運営を求められる。すなわち今まで以上の経費節減と営業努力を行なうことであるが、現に各社はあらゆる努力をしており、既に限界に近い状況である。経費節減については、人件費や修繕費など目一杯節減しているが、安全に関する投資は最優先のものであり削減には限度がある。また自動信号化など当面の投資が将来の人件費削減につながるものもある。営業努力でも観光資源の生み出し、イベントなどの企画等には地元の支援が欠かせない。

鉄道事業法の改正では、参入撤退と共に運賃の規制も緩和された。運賃の引き上げは乗客に負担をかけることになるが、将来像を描いたうへは、長期的な計画のため公的助成も考え合わせながら適切な時期に効果的な改定がなされるべきである。時機を失うことで経営が不安定にならないようにしなければならない。運賃は事業者の経営の根幹にかかわることであり、助成のからみもあるため、自治体、関係機関の調整機能も期待される。

貨物輸送については、効率性が重視される特定大量貨物の輸送の減少を食い止めるのは困難なため、行政の鉄道貨物輸送へのモーダルシフト推進の潮流を取り込みつつ、既存の貨物輸送インフラを活かしたコンテナ輸送などを拡充していく必要がある。

7. まとめ

第三セクターローカル鉄道は、国鉄特定地方交通線からの転換から15年を経過し、経営悪化に陥り、正念場を迎えている。

いま、規制緩和の波の中で、交通問題は国の責任から地域の責任へ移された感があり、

地方公共団体の交通政策への関与はますます大きくなることが期待される。第三セクターローカル鉄道についても、その将来像について地方公共団体が地域の問題として、住民とともに主体的に考えて対応しなければならない。活かすも殺すも地域次第なのである。そして、存続を前提とした将来像を描けるならば、地方公共団体の役割は、事業者への財政的支援に留まるのではなく、街づくりを行なう都市計画行政、交通安全、環境や福祉の施策も必要であるし、市民の自覚ある行動を促す意味での社会教育の観点まで広がる。これらは、いずれも地方公共団体のみが主体的に行いうるものである。そして、事業者は鉄道運営のプロとして効率経営に務め、それに応えていくことが求められる。両者は、常にその役割分担やサービスレベルに関してオープンな議論をしていくことが望まれる。

定住人口が増加しない地域の場合、地域の行政サービスの 1 つとして公共交通を考えれば補助金を出さざるを得ないケースが多い。ここで、公共性と効率性を両立させるのには、既存の第三セクター鉄道の再構築が最もふさわしいと思われる。既存のストックである各路線を地域住民の共有財産として活かすことは、これからの成熟社会にふさわしい道なのではなからうか。

地域住民も総合交通政策の重要性を認識すると共に、自らの高齢化や将来残していくべき資産や環境という観点を含めての自覚をもった交通行動選択を行なって欲しい。

【参考文献】

- (1) 加藤昇・竹内伝史「都市交通論」、鹿島出版会、1988年1月
- (2) 佐藤信之「ローカル鉄道の現状と維持方策」『運輸と経済』第59巻第6号、(財)運輸調査局、1999年6月
- (3) 佐藤信之「ローカル鉄道の現状と維持方策 群馬県」『運輸と経済』第59巻第10号、(財)運輸調査局、1999年10月
- (4) 高寄昇三「地域交通再生と自治体の交通政策」『運輸と経済』第59巻第12号、(財)運輸調査局、1999年12月
- (5) 佐藤信之「ローカル鉄道の現状と維持方策 岐阜県」『運輸と経済』第59巻第12号、(財)運輸調査局、1999年12月
- (6) 香川正俊「第三セクター鉄道」、成山堂書店、2000年6月
- (7) 運輸省鉄道局「数字で見る鉄道2000」、(財)運輸政策研究機構、2000年10月
- (8) 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12年度版)」、2001年1月
- (9) 矢野俊幸「第三セクター鉄道の歩みと今後の取り組み」『運輸と経済』第61巻第5号、(財)運輸調査局、2001年5月
- (10) 宮木康夫「第三セクター鉄道の現状と課題」『地域開発』通巻第442号、(財)日本地域開発センター、2001年7月
- (11) 和田尚久「地方鉄道の現状と課題 京福電鉄越前線を例として」『地域開発』通巻第442号、(財)日本地域開発センター、2001年7月
- (12) 竹内伝史「市民の足を守るバスサービスの計画と行政」『運輸と経済』第61巻第8号、(財)運輸調査局、2001年8月
- (13) 「公共交通機関利用促進シンポジウム議事録」岐阜県、2001年2月