

わたらせ渓谷鉄道にみる鉄道経営の変遷と地域の変容に関する一考察*

*A Historical Study on Relationship between the Management of Railway Company
and the Area along its Railway Lines in case of Watarase Keikoku Railway*

為国孝敏**・福島二朗***・益子輝男****

by Takatoshi TAMEKUNI**, Jiro FUKUSHIMA*** and Teruo MASHIKO****

1. はじめに

1980(昭和55)年12月に成立した日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(以下、国鉄再建法)に基づき、運輸省は特定地方交通線(いわゆる赤字ローカル線)83線区を承認した。承認を受けた特定地方交通線では、国鉄および沿線地域の地方自治体等の代表者による対策協議会が設置され、転換の具体策が協議された。そこでは地域社会自ら資金を調達して鉄道の存続を図るか、バスへの転換を受け入れるかが決断された。こうして、特定地方交通線83線区のうち、38線区が第三セクター方式による鉄道経営を選択した。このような状況下で国鉄足尾線は、1984(昭和59)年に第2次特定地方交通線に選定されたため、地元では鉄道存続の観点から第三セクター化についての検討・協議がなされ、1989(平成元)年3月、わたらせ渓谷鉄道は成立、開業した。

しかしながら、わたらせ渓谷鉄道をはじめ第三セクター鉄道の多くが、もともとの赤字ローカル線を継承して発足したことから当初から輸送需要に乏しく、鉄道経営に相当の努力が必要である。青木栄一は、第三セクター鉄道の経営戦略のポイントとして、①経営の合理化、②輸送サービスの向上、③潜在的交通需要の掘り起こし、を取り上げ、「地方自治体は鉄道の持つ本質的な特性をよく認識し、地域社会の輸送需要に適合した公共交通システムとその中における鉄道の役割を考えながら、鉄道利用を促進できるような土地利用整備や地域開発に努力してゆかなければならない」と指摘している¹⁾。

こうした背景を踏まえて本研究では、わたらせ溪

谷鉄道を対象とし、その変遷と地域との関連について考察を行う。具体的には、わたらせ渓谷鉄道の前身である足尾鉄道の成立過程、わたらせ渓谷鉄道の成立に至る過程、開業後の経営戦略の中で、地域との関連について実証的な分析を行うこととする。

図-1にわたらせ渓谷鉄道の位置図を示す。

2. 足尾鉄道の成立過程

(1) 足尾鉄道の成立²⁾

足尾鉄道は、古河市兵衛ほか5名により1898(明治31)年6月免許が申請された。出願路線は、日本鉄道両毛線(現・JR両毛線)大間々駅を起点として足尾町に至る路線と、同じく大間々駅を起点として毛武鉄道線(現・東武鉄道)太田駅に至る路線の合計337㍑(53.1km)、軌間3フィート6インチ(1,067mm)で、一般旅客および貨物輸送を目的とした。特に筆頭発起人である古河市兵衛が経営する足尾鉱山に出入りする旅客・貨物を運搬することが主要目的であった。

足尾鉱山は、1610(慶長15)年に発見されて以来、幕府財政に大きく寄与したが、幕末には既に衰退していた。明治政府は、1871(明治4)年に民間への払い下げを実施し、その後1877(明治10)年に古河鉱業(現古河機械金属)の経営となってからは、先進的な技術と設備の導入により生産が急激に増加し、政府の近代化政策とも相まって急激に発展を遂げた。

こうした中で出された免許申請は、その後、鉄道院の「足尾銅山から東京への交通速達目的」とする見地や古河鉱業との補助契約等を経て、1910(明治43)年1月、渡良瀬川の河床を土砂採取などで破壊しないことを条件に「私設鉄道法」に準拠して桐生-足尾間の本免許が交付された。なお、合わせて「鉄道国有法(1906)」の規定に準じた鉄道買収条件を命令書にて指定している。こうして足尾鉄道

* keywords: わたらせ渓谷鉄道、鉄道計画、土木史

** 正会員 工博 足利工業大学講師・工学部土木工学科
(〒326 栃木県足利市大前町268-1,
Tel. 0284-62-0605, Fax. 0284-64-1061)

*** 正会員 足利工業大学講師・工学部土木工学科

**** 学生員 足利工業大学工学部土木工学科



図-1 わたらせ渓谷鉄道位置図

は、1911（明治44）年4月に下新田－大間々間（5.9km）が開業し、合わせて鉄道院との間に、桐生－下新田間（1.3km）の共同使用契約を締結した。また1912（大正元）年12月、足尾までが開業した。その後、1913（大正2）年3月、東武鉄道の太田－相老間が開通し、相老で足尾鉄道と連絡したため、東武鉄道を会した東京直結路線が成立した。そのため鉄道院は、同年10月に足尾鉄道との間に同鉄道全線の借受契約を結び、1918（大正7）年6月に国有鉄道に買収した。

（2）沿線地域との関連

足尾鉄道の建設にあたっては、沿線地域を中心にいくつかの反対意見も出されていた。例えば、会社の設立よりおよそ1カ月前の1909（明治42）年3月には、群馬県邑楽郡渡瀬村在住の小林善吉が渡良瀬川沿岸住民885人の代表として、衆議院に鉄道建設反対の請願書を提出している。その内容は、既に足尾銅山の操業によって渡良瀬川の水質が汚染されているところに、その右岸に鉄道を建設すると工事に伴う土砂採取等による河底の破壊により堤防が脆弱になり洪水が予想されるため、沿岸下流域の住民の生活が危険にさらされるとしている。足尾銅山では、明治期に精錬に伴う鉱毒が渡良瀬川に流れ込み、沿岸数十か村に被害をもたらせたいわゆる足尾鉱毒事件が発生しており、また大きな労働争議も数度発生していた。こうした中、足尾銅山への出入り

する旅客・貨物は鉄道の建設に至る過程で増加し続けたため、鉄道建設についての需要は増大していったことが推察される。この当時の足尾町の世帯数および人口は、1897（明治30）年に3,516世帯、27,426人であったものが、1907（明治40）年に5,983世帯、34,824人、1916（大正5）年には8,484世帯、38,428人となり、これは栃木県下第2の人口を数えるほどに増加している。

こうしたことから、足尾鉄道の経営施策は、増加する需要をいかに輸送するかに力点が置かれていたことが推察され、そのことは枝線でありながらも国有鉄道に買収されたことから推察される。なぜなら、鉄道国有化法では、幹線鉄道を国有化し地域交通は民間の経営に委ねる方針がとられていたからである。

3. わたらせ渓谷鉄道の成立^{3),4)}

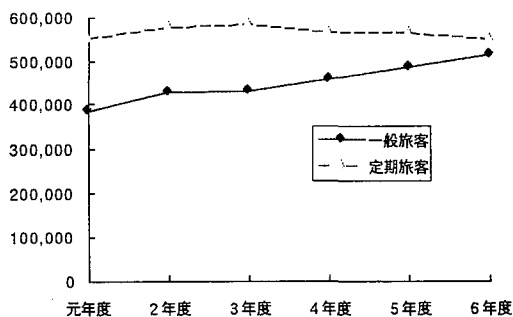
1973（昭和48）年2月、長い歴史を刻んだ足尾銅山が閉山となった。足尾銅山は、戦後の社会経済状況の変化に呼応して経営合理化などの施策をとってはきたが、鉱脈の枯渇、収支のアンバランス等の理由により閉山となった。そのため、国鉄足尾線を利用した貨物輸送量は大きく減少した（輸入鉱石の精錬のための鉱石の搬入と硫酸の搬出のみとなった）。さらに足尾町の人口は閉山時に9,588人、閉山

表－１ わたらせ渓谷鉄道成立への経緯

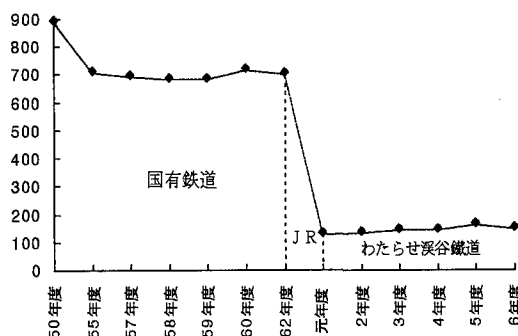
年 月 日	概 要
昭和48年2月末日	足尾銅山閉山
昭和55年1月23日	「国鉄足尾線統続期成同盟会」結成
昭和59年6月22日	足尾線 特定地方交通線第2次承認
昭和59年9月～	「ラッシュ時ラッシュ区間1,000人以上乗車」運動実施 (昭和62年 1月終結)
昭和61年11月28日	国鉄関連8法案参議院本会議可決・成立
昭和62年5月29日	足尾線統続期成同盟会で、足尾線の第3セクター化を決議
昭和63年3月29日	第9回足尾線特定地方交通線対策協議会が開かれ、昭和64年3月29日から「第3セクター会社」により運営を開始することに決定
昭和63年7月19日	「わたらせ渓谷鉄道株式会社」設立発起人会
昭和63年10月19日	「わたらせ渓谷鉄道株式会社」創立総会
昭和63年10月25日	「わたらせ渓谷鉄道株式会社」会社設立登記
昭和63年12月2日	第1種鉄道事業免許が認可となる
平成元年3月29日	「わたらせ渓谷鉄道株式会社」営業開始

後の翌1974（昭和49）年には7,565人に減少している。それに伴い、旅客輸送も減少し、廃止除外基準（ラッシュ時片道1,000人以上）を下回るようになった。こうした状況の基に、国鉄では1984（昭和59）年6月に足尾線を第2次特定地方交通線に選定した。地元では、鉄道存続の観点から、1980（昭和55）年1月に「国鉄足尾線統続期成同盟会」を結成し、廃止除外基準をクリアするための運動を展開する等、存続に向けた抵抗を続けた。その後、1986（昭和61）年11月に古河鉱業が足尾事業所を縮小し、貨物輸送をトラックに転換させる等の状況の変化により、期成同盟会さらに対策協議会にて、鉄道存続の観点からの第3セクター化が決議された。それに基づき、1988（昭和63）年、「わたらせ渓谷鉄道株式会社」が設立、翌年3月に営業を開始した。表－1にわたらせ渓谷鉄道設立への経緯を示す。

足尾線は、足尾鉄道としての設立以来、足尾銅山とともに歩んだいわば産業路線であった。そのため、足尾銅山の盛衰が直接輸送状況に反映される路線でもあることから、閉山による影響は致命的であったとも言える。また、戦後のモータリゼーションの発達に呼応して、沿線の国道122号線が改良、整備されたことも大きな要因と考える。こうしたことは、鉄道輸送量が廃止除外基準など特定地方交通線の対象となる状



図－2 わたらせ渓谷鉄道の輸送人員



図－3 営業係数の推移

表－2 わたらせ渓谷鉄道の施策（その1）

年	月	鉄 道 関 連	沿 線 自 治 体 関 連
平成元年	3月	わたらせ渓谷線開業	
	5月		動揺ふるさと館オープン（東村）
	7月	カラオケ列車運行（以後毎年実施）	
	7月～8月	夏祭り臨時列車運転（以後毎年実施）	桐生まつり・草木湖まつり
	10月	東武鉄道りょうもう号相老駅停車	
	12月	水沼駅温泉センター開業	
	12月	貴船神社初詣列車運転（以後毎年実施）	
平成2年	3月	開業1周年記念行事実施	
	7月～8月	夏のイベント実施（以後毎年実施）	
平成3年	3月	水沼駅温泉センター「かっぱ風呂」	
	4月	お座敷列車「やじろべえ号」運転	
	5月		富弘美術館オープン（東村）
	7月	動揺列車運転（桐生市政70周年記念）	
	9月	大間々駅アートギャラリー写真展示（～現在）	
平成4年	3月	JRエクスプレス号乗入れ	
	4月		小平の里「野口水車保存館」等オープン（大間々町）
	5月	わたらせ渓谷鉄道杯争奪ゲートボール大会開催	
	5月	わたらせかっぱ王国の建国	
	7月	かっぱサミット開催	
	7月～8月	トロコ列車運転（4回）	

況まで、新たな輸送需要創出のための動きが地元を含めて見られなかったことから推察される。しかしながら、明治末期より沿線地域の足としての愛着度が鉄道存続を前提とした動きに結びつき、わたらせ渓谷鉄道の成立につながったものと推察される。

4. 鉄道の経営施策と地域との関連

図-2にわたらせ渓谷鉄道の輸送人員の推移を、図-3に国鉄からわたらせ渓谷鉄道にいたる営業係数の推移を示す。わたらせ渓谷鉄道の輸送人員は開業以来、年間百万人を越える値で微増している。図-2はその内訳を示しているが、定期旅客が減少傾向にあるのに対して、一般旅客が年々増加していることがわかる。定期旅客の減少は沿線地域の人口減少を反映したものと考えられるが、一般旅客の増加は何らかの経営施策と地元自治体の取り組みとがリンクしたものと推察される。一方、営業係数は、国鉄時代の約700と比較すると、わたらせ渓谷鉄道となつてからは150前後を示しており、大きな経営改善方策がとられた成果と推察される。

表-2、3は、わたらせ渓谷鉄道の施策、および沿線自治体の新たな試みについて示したものである。わたらせ渓谷鉄道は、開業以来積極的な施策を展開していることがわかる。具体的には、企画列車の運転、駅空間の観光施設化、東京への誘客および直結事業、沿線地域への協力、と大別できる。これに、無人化、省力化などの経営合理化を推進しつつ、新型車両の導入や時刻改正などの輸送施策を図っている。一方、沿線自治体では、観光客誘致を念頭に文化施設の建設等の施策を展開している

表-3 わたらせ渓谷鉄道の施策（その2）

年	月	鉄 道 関 連	沿 線 自 治 体 関 連
平成4年	9月	足尾線存続運動謝恩映画列車運転	
	10月	東京方面広域キャンペーンの実施	
	10月		銅ふれあい館オープン（足尾町）
平成5年	5月	第2回 わたらせ渓谷鐵道杯争奪 ゲートボール大会開催	
	10月	東京方面広域キャンペーンの実施	
	11月	群馬県人口200万人達成記念 イベントもちつき体験列車の実施（3回）	
平成6年	2月	間藤駅（足尾いきいきセンター）完成（足尾町）	
	2月	水沼駅温泉センター「サウナ風呂」オープン	
	3月	大間々駅観光トイレ完成（大間々町）	
	4月～6月	開業5周年記念関連事業実施	
	5月～10月	トロッコ列車の運行	
	6月	じゃがいも掘り体験ツアーの実施	
	7月	カラオケ列車の運行	
	7月～8月	夏休み親子工作教室の実施	
	7月	神戸駅に炭火焼清流オープン	
	10月	東京方面広域キャンペーンの実施	
平成7年	1月～3月	「グルメの王様ツアー」実施	
	6月～7月	こな成大滝と寝釈迦散策	
	7月	カラオケ列車運行	
	7月～8月	トロッコ列車・木工教室とバーベキュー	
	10～11月	こな成大滝散策と富弘美術館 トロッコ列車	
	10月	東京方面広域キャンペーンの実施	
	11～12月	きのこづくしと藍染め体験の旅	
	12月	初詣列車	

ほか、わたらせ渓谷鉄道に対して新駅設置（4箇所）、駅舎改築（2箇所）、駅トイレ改築（14箇所）を地元負担にて実施している。こうしたことから、第三セクターとして開業したわたらせ渓谷鉄道は、沿線自治体との連携を強く意識した施策がとられていることが推察される。

謝辞：資料をご提供いただきましたわたらせ渓谷鉄道（株）に感謝いたします。

参考文献

- 1) 青木栄一：第三セクター鉄道の成立、鉄道とクリアール
- 2) 日本国有鉄道百年史、第6巻、pp.511-514、1972
- 3) 足尾町：足尾町振興計画、1996
- 4) わたらせ渓谷鉄道会社概要資料、ほか