

地方鉄道の再生と利用促進効果に関する考察*
—貴志川線再生から1年間の推移を事例として—
Renewal of Local Railways and Effects to Their Promotion *

伊藤 雅**
By Tadashi ITO**

1. はじめに

ここ数年、地方鉄道の廃線が相次ぐ一方で、官民の支援による新たな枠組みによる鉄道の再生の事例（万葉線（2002. 4. 1）、三岐鉄道北勢線（2003. 4. 1）、えちぜん鉄道（2003. 7. 20）、和歌山電鐵貴志川線（2006. 4. 1）、富山ライトレール（2006. 4. 29）など）も増えつつある。これらの地方鉄道を対象として、その再生手法に関する特徴を整理するとともに、いかに利用促進を図っているのかについて考察する。

また、この中でも地方鉄道再生から1年が経過した事例として、和歌山電鐵貴志川線を取り上げる。この沿線においては、モビリティ・マネジメント適用の社会実験を実施したほか、この1年間に産官学民が一体となった利用促進のためのさまざまな施策が行われている。これらの施策が利用促進にいかに関与を及ぼしたかについて考察するとともに、今後、地域の活性化に向けていかなる課題があるかについて整理する。

2. 地方鉄道の再生手法と利用促進効果

日本における公共交通運営は独立採算性のもとに、運賃収入を主な収入源として、これによって運行経費を賄うことが基本原則とされてきた。しかしながら、特に地方部においては、運賃収入によって運行経費を賄うことができない「赤字」の状況に陥る公共交通が続出し、経営を続けることが難しくなってきた。

そこで、国や自治体などの公的資金による支援が行われてきているが、従来は、赤字補填のための補助金の支給や、自治体出資による第三セクター会社による運営といった方法による支援が一般的であった。しかしながら、第三セクター会社においては経営責任の所在が明確でないことから不採算経営に陥る鉄道会社が多く、財政難の自治体にとっては資金を出せない状況へと追い込まれて

いる。また、赤字補填の補助金の場合でも、積極的な経営策を取ることができないために、これも増額する赤字額に公的資金が限界に達する状況に追い込まれている。

こうした状況の下で、新たな枠組みによる鉄道経営の方式が模索され、近年取り入れられている形態がいわゆる「上下分離方式」による責任分担関係である。

これは、鉄道の「上」すなわち、運営に関しては、民間会社あるいは第三セクター会社が担い、採算性と経営の効率性を持たせながら運行を行う。そして、鉄道の「下」すなわちインフラにあたる鉄道用地や鉄道施設に関しては公共により投資・整備を行うというものである。

鉄道も道路と同じように、それがもたらす便益は、鉄道利用者のみにとどまらず、道路利用者や地域全体に便益が帰着している。受益者負担の原則から考えれば、鉄道利用者の運賃による負担だけでなく、公的負担を行うことは合理的であり、地域住民の理解と合意が進んできた結果^{1),2)}、定着してきた方式である。

表1には近年新たな方式により再生を果たした5つの鉄道会社・路線の概要を示している。

地域住民による存続運動のもとで、初めて上下分離方式の考え方で再生されたのが2002年4月に加越能鉄道から運営を引き継いだ第三セクター会社の「万葉線株式会社」である。輸送人員の減少により赤字が続き、旧経営会社が廃止の意向を示していたものの、地域住民グループの「RACDA高岡」が地域の中で万葉線の必要性を訴え、住民の理解を広めていった。その結果、地元自治体の高岡市と旧新湊市が10年間の損失補填と設備投資をすることを決定し、新型の低床車両も導入されて新しいスタートを切っている。輸送人員は、採算が取れるレベルには達していないものの、順調に増加し続けており効果をあげている。また、高岡市では、北陸新幹線開業を視野に、将来の地域交通のあり方を市民レベルで議論する機運が醸成されており、公共交通を活用したまちづくりが進められている³⁾。

2番目の再生例は、三重県桑名市から延びる北勢線である。この線は大手私鉄である近畿日本鉄道に所属するローカル線であったが、輸送人員の減少を理由に廃止が表明された路線であった。しかしながら、地域にとって重要な路線であるという住民の存続運動を背景として、

*キーワード：公共交通計画

**正員、博（都市・地域計画）、和歌山工業高等専門学校
（和歌山県御坊市名田町野島77、
E-mail: tito@wakayama-nct.ac.jp)

隣接する地元の私鉄、三岐鉄道が路線を譲渡することとなった。しかしながら、この北勢線はナローゲージと呼ばれる古い規格であったため、走行環境改善のために、軌道の改良や駅の統合・新設などの大幅な改良が施されることとなり、総額55億円にのぼる公的資金が拠出されている。しかしながら、開業直後は輸送人員の減少に歯止めがかからなかったが、3年目からようやく持ち直しており、今後利用促進策が有効に機能するかどうかが焦点である。

3番目の事例は、福井県にある「えちぜん鉄道」である。この鉄道は、旧経営会社の京福電鉄が運営していた当時の2000年12月と2001年6月の2度に渡って列車衝突事故を起こし、地方鉄道であるがゆえに施設改良のための設備投資を自力で行える資金力はなく、事業の廃止に追い込まれてしまった路線である。その後、代替バスによる輸送が行われていたが、冬季の積雪時には、大幅な遅延が生じて、日常生活に大きな影響を及ぼし、鉄道復活の住民の要望が大きく高まっていた。そこで、地元自治体により、基盤整備費113億円と10年間の損失補填31億円が拠出され、第三セクター会社を設立して、運行が再開されたものである。輸送人員は、以前の水準にまだ回復していないものの、開業後は連続して輸送人員が増

加しており、地域の重要な輸送機関として役立っている。

その後、多くの地域で路線の廃止が続き、存続が模索される路線も多かったが、2006年に和歌山県にある貴志川線が再生事例の仲間入りをするようになった。この路線の再生後の状況については次章で詳述するが、再生の経緯について略述すると、貴志川線は北勢線と同様、大手私鉄のローカル線であったが、輸送人員の減少と赤字を理由に廃止が表明された。しかしながら、沿線住民にとっては重要な足であることから、地域ぐるみでの存続運動と路線の必要性の分析が行われ^{2), 3)}、地元自治体による支援策の決定がなされた。さらに、後継会社の公募が行われ、岡山電気軌道の出資による和歌山電鐵が運営を引き継ぐこととなった。公的資金の投入に加え、意欲ある民間会社の参入がなされ、1年目で約10%の増客を実現している。

最新の事例は、富山市にある「富山ライトレール」である。日本初のLRTとして、総事業費58億円が投入され、欧米スタイルのLRTとして大幅なサービス水準の向上を実現している。その結果、開業前年と開業初年の同月比較の調査で、約2倍の増客を記録しており、全国から注目を浴びている路線となっている。

このように、再生を果たした地方鉄道は、利用促進効

表1 再生された地方鉄道の概要

| 鉄道会社 | 万葉線 | 三岐鉄道 | えちぜん鉄道 | 和歌山電鐵 | 富山ライトレール |
|----------------------|---|---|--|--|---|
| 路線延長 | 高岡軌道線： 7.9km 新湊港線： 4.9km | 北勢線：20.4km | 勝山永平寺線： 27.8km 三国芦原線： 25.2km | 貴志川線：14.3km | 7.6km (うち軌道区間 1.1km) |
| 開業年月日 | 2002.4.1 | 2003.4.1 | 2003.7.20 | 2006.4.1 | 2006.4.29 |
| 旧経営会社 | 加越能鉄道 | 近畿日本鉄道 | 京福電鉄 | 南海電鉄 | J R西日本 |
| 運営方式の概略 | 富山県・高岡市・旧新湊市が出資する第三セクター会社が経営。2002年度から10年間に想定される赤字補填約5億8800万円と設備投資約16億円を公的資金により負担。 | 民間事業者間での鉄道事業の譲渡・譲受。沿線自治体により、用地取得費、10年間の設備更新および運営補助として総額55億円が拠出される。 | 二度の列車衝突事故により2001.10に事業廃止。沿線9市町村の出資により第三セクター会社を設立。県が基盤整備に113億円拠出。沿線市町村が10年間31.2億円の損失補填。 | 民間事業者間での鉄道事業の譲渡・譲受。県による用地取得費および設備投資約5億円。沿線市町が10年間8.2億円の損失補填。 | 県・市が出資する第三セクター会社を設立。路線の改良、軌道区間の新設、新型車両の導入など総額約58億円を公的資金により負担。 |
| 年間輸送人員の推移(斜体は再生前の数値) | 988千人(2001) 1,003千人(2002) 1,036千人(2003) 1,066千人(2004) 1,130千人(2005) | 2,614千人(2001) 2,407千人(2002) 2,061千人(2003) 1,923千人(2004) 2,057千人(2005) | 3,038千人(1999) … 1,384千人(2003) 2,425千人(2004) 2,795千人(2005) 2,918千人(2006) | 2,274千人(2001) 1,992千人(2002) 1,985千人(2003) 1,926千人(2004) 1,922千人(2005) 2,119千人(2006) | ※平日1日当り人員 2,266人(2005) 4,998人(2006) |
| 輸送人員増減比(開業前年を100) | 1年目 101.5 2年目 104.9 3年目 107.9 4年目 114.4 | 1年目 85.6 2年目 79.9 3年目 85.5 | 1年目 45.6 2年目 79.8 3年目 92.0 4年目 96.1 | 1年目 110.2 | 1年目 220.6 |
| 参考資料 | 文献1), 万葉線ネットなど | 国土交通省中部運輸局資料など | 国土交通省中部運輸局資料など | 文献3) など | 富山市資料など |

果という観点からは、現時点ではほぼ成功を収めているといえる。今後、その効果が持続し、まちづくりの観点からも相乗効果をもたらすかどうかについて注視していく必要がある。

3. 貴志川線再生後の1年間

和歌山電鐵貴志川線は、地域住民の後押しによる存続

の実現、全国初の公募事業者による運営といった話題性の中で、鉄道再生事例として全国から注目されながら2006年4月1日の開業を迎えた。

存続の経緯もあり、住民と一体となった経営を目指すことから、毎月一回、和歌山電鐵関係者と地域住民団体、沿線学校の学生などで組織される「貴志川線運営委員会」が開催され、和歌山電鐵の現状報告や利用者の立場からの提言、イベントの企画などが話し合われている。

表2 和歌山電鐵開業以来の主なイベントと実施主体

| 年月 | 主なイベント | 実施主体 |
|-------|--|--|
| 毎月 | 貴志川線運営委員会（第三木曜日） | 和歌山電鐵ほか |
| 06年4月 | 開業式（参加者約500名） 開業記念乗車券、記念入場券発売 | 和歌山電鐵 和歌山電鐵 |
| 5月 | 母の日ギャラリー電車（幼稚園児160名の絵画展示） 大池遊園駅清掃（参加者約180名） 貴志川線利用状況アンケート調査（標本数1218, 回収率50.4%） | 和歌山電鐵 貴志川線の未来をつくる会ほか 和歌山電鐵ほか |
| 7月 | 七夕飾り付け（和歌山駅） 貴志駅・甘露寺前駅・西山口駅清掃 貴志川線ラリークイズ（参加者25名） 時刻表ポスティング（3000部） 風鈴設置（和歌山駅） いちご電車サポーター募集（～8月、約1000万円の募金） モビリティ・マネジメント調査（調査票配布1004世帯と乗降客調査、11月に事後調査実施） | 和歌山電鐵 貴志川高校 和歌山電鐵ほか 和歌山電鐵 和歌山電鐵 和歌山電鐵 和歌山21世紀型交通まちづくり協議会 |
| 8月 | いちご電車完成（グランドオープン） いちご電車グッズ発売 第1回貴志川線祭り（参加者約5000名） | 和歌山電鐵 和歌山電鐵 貴志川線運営委員会 |
| 9月 | 川柳電車運行（～12月、378句を展示） 竹久夢二版画展（貴志川町生涯学習センター） | 和歌山電鐵 和歌山電鐵 |
| 10月 | 日本鉄道賞特別賞受賞 いちご電車内公演 ダイヤ改正（平日10本、休日12本増発） 時刻表配布（2000部） | 国土交通省 健康生きがいづくり一座 和歌山電鐵 和歌山電鐵 |
| 11月 | 第1回ペンキ塗り大会（岡崎前駅、参加者150名） パークアンドライド駐車場設置（伊太祈曽駅） | 和歌山電鐵ほか 和歌山電鐵 |
| 12月 | クリスマス・イルミネーション（貴志駅、いちご電車） 貴志駅清掃（参加者約30名） クリスマス電車（子供にプレゼント先着200個、参加者約1000名） 門松設置（伊太祈曽駅） | 和歌山電鐵ほか 貴志川線の未来をつくる会ほか 和歌山電鐵 貴志川線の未来をつくる会 |
| 07年1月 | 一日乗車券発売開始 貴志駅ネコの駅長任命 ネコの駅長缶バッジ発売 ホーム支柱に駅名板を設置（全駅） 吉礼駅駐輪場舗装工事完成 いちご電車で結構披露宴開催 | 和歌山電鐵 和歌山電鐵 和歌山電鐵 貴志川線運営委員会 和歌山市 和歌山電鐵 |
| 2月 | 交通まちづくり会議in和歌山の開催 貴線祭（和歌山駅前地下広場） ネコの駅長絵はがき発売 | WCAN交通まちづくり分科会 沿線の高校生 和歌山電鐵 |
| 3月 | 大池遊園駅・甘露寺前駅清掃 歌声列車onいちごSTAGE | 貴志川線の未来をつくる会ほか 和歌山電鐵 |
| 4月 | 開業一周年記念式典 新車両「おもちゃ電車」発表（夏導入予定） | 和歌山電鐵 和歌山電鐵 |

参考文献4) をもとに、和歌山電鐵ホームページ、貴志川線の未来をつくる会ホームページを参照して作成

また、和歌山電鐵は親グループである両備グループの企画力を活かして、話題性のあるイベントや地域密着型のイベント、サービス向上策を次々と打ち出して、利用促進を推進している。交通施策として実施してきた内容としては、利用者アンケートの実施（5月）、いちご電車の導入（8月）、ダイヤ改正による増便（10月）、パークアンドライド駐車場の設置（11月）、一日乗車券の発売（1月）とハード整備、ソフト施策の両面から実施してきている。特に、デザイン性の高いいちご電車は、インパクトが大きく、定期外の乗客の集客に大きく貢献している。

一方、住民側との協働としては、会員数約3000名を擁する「貴志川線の未来をつくる会」が様々なイベントの主催、サポートをしてきており、清掃活動を始めとして、沿線のイベントのPRや運営委員会への参画など地元としての支援活動を幅広く行っている。

また、地域住民団体が学識経験者ら（和歌山大学・辻本勝久氏および筆者）も参画しているWCAN（和歌山市民アクティブネットワーク）交通まちづくり分科会が、市民参画の公共交通活性化プログラムを企画し、国土交通省近畿運輸局の支援のもとに、行政・事業者・経済界・市民からなる「和歌山21世紀型交通まちづくり協議会」を組織して、和歌山都市圏を対象としたモビリティ・マネジメントの社会実験を実施した。

このモビリティ・マネジメントのメニューの1つとして貴志川線沿線を対象としたワンショットTFPを実施した⁵⁾。沿線駅の周辺に立地する住宅地（3地区、1004世帯）を対象に、コミュニケーション・アンケートのセット（動機付け冊子、公共交通情報冊子、アンケート票）を配布し、411名（回収率19.2%）から回答を得ることができた。同じ貴志川線沿線でも、地区や年齢層によって、貴志川線の利用状況や意識が異なっており、全般的には貴志川線利用に対する意識が高いとはいえ、利用促進のためには地区特性を考慮したアプローチが必要であることが分かった。なお、追跡調査によってアンケート事後（ダイヤ改正後）における交通利用状況を調査した結果（34サンプル）、クルマ利用が32.5%減少（18.4→12.4回/月）し、貴志川線利用が14.5%増加（4.2→4.9回/月）したことを確認している。また、アンケートの事前/事後に乗降客調査を実施した結果、対象地区の2駅で全体の平均よりも高い利用状況であることが確認されたほか、同時期に導入されたいちご電車の利用率も他の編成に比べて高い結果を得ており、TFPや新車導入、ダイヤ改正といった利用促進策が一定の効果を有することが確認できた。

鉄道の存続によって、今後のまちづくりへの波及が期待される所であるが、土地利用の誘導規制、沿線における施設整備などは進んでいない現状である。また、道路

施策との連携についても、従来から駅の案内標識の設置が要望されていたが実現されておらず、パークアンドライド駐車場にしても、和歌山電鐵が独自に整備するなど、連携が図られていない状況である。唯一、和歌山市によって吉礼駅の駐輪場が舗装整備されたのが挙げられる程度であり、今後いかに連携を進めていくかが課題である。

4. おわりに

現在、和歌山都市圏の交通まちづくりの推進策の1つとして、前述の協議会が主体となって「和歌山都市圏交通まちづくり基本計画（素案）」の策定作業を実施する予定となっている。これまでは、鉄道事業者と地域住民、そして行政（鉄道担当部局）が三位一体となった鉄道再生のストーリーとなっていたが、将来の地域交通のあり方を考える上では、道路担当部局との連携なしには語ることはできない。幸いにも、国の施策の流れとして地域公共交通総合連携計画の策定がうたわれており、貴志川線のLRT化なども視野に入れた計画の立案を目指したいと考えている所である。

参考文献

- 1) RACDA高岡編著：万葉線とRACDA高岡5年間の軌跡，2004.
- 2) 辻本勝久編著・WCAN貴志川線分科会著：貴志川線存続に向けた市民報告書～費用対効果分析と再生プラン～，和歌山大学経済学部 Working Paper Series, No. 05-01, 2005.
- 3) 辻本勝久：貴志川線の社会的価値と住民運動の展開，運輸と経済，Vol. 65, No. 11, pp. 72-81, 2005.
- 4) 磯野省吾：和歌山電鐵株式会社の状況，交通まちづくり会議in和歌山発表資料，2007.
- 5) 伊藤 雅：和歌山都市圏における鉄道沿線住民を対象としたワンショットTFP－和歌山電鐵貴志川線および南海電鉄加太線における適用事例，第2回日本モビリティ・マネジメント会議，2007（報告予定）.