



三セク鉄道は いま

佐藤 和 博

(NPO全国鉄道利用者会議会員 鉄道カメラマン)

旧国鉄（以下、「国鉄」）から第三セクター鉄道に転換されたローカル線はいまどんな状況なのだろうか。これまでの経緯と今後を考察してみたい。

当時の国鉄が抱えていた、いわゆる「赤字ローカル線」対策のために、1980年に成立した国鉄再建法に基づいて、該当する特定地方交通線は、国鉄から地方公共団体や地元企業等の経営に委ねられることになる。これがそもそもの「三セク転換鉄道」の始まりであった。

即ち、国鉄全路線約20,800kmを「幹線鉄道網」と「地方交通線」とに区分。地方交通線175線区10,169.5kmの中で廃止対象となる線区を「特定地方交通線」と名づけ、その線区ごとに特定地方交通線対策協議会を設けて、バス転換か鉄道維持かを検討することを義務づけた。2年間で協議が整わなくても、当該線区については、国鉄が独自に廃止申請を行えることになったのである。

ただし、地方交通線のうち、

- ①輸送密度4,000人以上の線区、41線区2,556.7km
- ②隣接する駅間一方向の1時間あたり最大旅客人員が1,000人以上の線区、及び代替輸送道路が未整備、豪雪地帯等でバス転換不適當な線区、49線区4,369.2km

この合計90線区6,925.9kmについては、廃止対象から除外されている。

また、特定地方交通線の廃止にあたって、国は次のような「転換交付金」を準備した。

①代替輸送事業者に対して、転換交付金として1kmあたり3,000万円を助成する。

②国鉄再建法の成立に伴って工事が凍結されている、建設途上にある「未成線」で、転換後の輸送事業者が引き継ぐ場合は、1kmあたり1,500万円を助成する。

③代替輸送開始から5年間は、赤字や欠損について、バス転換の場合はその全額を、鉄道維持の場合は半額をそれぞれ補填する。

実際の転換に際しては、こうした助成措置に追加してほとんどの転換路線で、地域の足を守るべく、別立てで、維持運営基金も造成されている。

こうして、国鉄在来線約20,800kmのおよそ16%にあたる特定地方交通線85線区3,239.7kmが廃止の俎上に上ることになったのである。

廃止ないしは転換に向けた作業は、1981年から、第一次～第三次の三段階に分けて行われていった(第一次廃止対象40線区729.1km、第二次廃止対象27線区1,540.4km、第三次廃止対象12線区338.9km。なお、第二次廃止対象線区は、当初は33線区だったが、うち6線区を保留したため27線区となり、後に4線区548.8kmを追加。残る2線区の岩泉線及び名松線については対象外としたため、結果として31線区2,089.2kmとなった)。

最終的に廃止対象とされた83線区3,157.2kmは、鉄道存続38線区(36線区が第三セクター化、2線区は民営化)1,310.7km、バス転換が45線区

1,846.5kmにそれぞれ衣替えされ、当該線区の廃止または転換は、国鉄再建法成立から9年4ヵ月後の1990年4月、宮津線の北近畿タンゴ鉄道への移行によって一応完了するに至った。

対象83線区には、本県の矢島線、阿仁合線、角館線も含まれており、様々な検討の結果、第三セクターによる経営を選択。前者は、1985年に由利高原鉄道として、後者二線区は1986年に秋田内陸縦貫鉄道として、ともに鉄道により存続し現在に至っている。後に鷹巣～角館間が全通した秋田内陸縦貫鉄道(秋田内陸線94.2km)も、由利高原鉄道(烏海山ろく線23.0km)も、開業当初は好調な収支を維持していたものの、止まらない沿線人口の減少や、鉄道存続の安堵感からか、乗車(利用)率は漸減し、幾たびか廃止論議が浮かんだことは記憶に新しいところである。

県内の両鉄道とほぼ同時期に同じく鉄道による三セク転換した、全国の状況を参照願いたい(別表、出所：第三セクター鉄道等協議会)。

2020年度の実績であるが、前年度に比べて乗車人員が増えているのは33社のうち、若桜鉄道1社のみ。経常損益では6社が好転したものの、営業外損益が合算されているので、営業損益のみの実績ではない。一部は経営形態の変更

によるものも含まれている。いずれも厳しい経営が続いているのが実情である。

それでは、第三セクター鉄道の存続に向けての今後の課題は何であろうか。

転換以降、魅力ある路線・列車をめざして、各社とも懸命の経営努力を続けており、集客に向けて腐心していることは言うまでもない。県内2社にあっても、沿線車窓案内や車内販売に列車アテンダントの添乗や、「ごっつお列車」「生ビール列車」、さらには「秋田舞妓列車」「落語列車」「民謡列車」等々、イベント列車を催行。

「クリスマス列車」では運転士・アテンダントがサンタのコスプレで乗務するなど、涙ぐましいほどの対応に努めている。

もとより、要員は各社とも必要最低限にとどめており、国鉄当時には考えられないほど労働生産性は向上している。

問題は沿線人口の減少による中高生の通学需要の減退と低金利による基金の目減りであろう。

また、他の交通機関に比してのインフラ負担の重さも指摘できる。つまりは、例えばバスの場合、乗客輸送で走行する道路は国か地方公共団体が維持しているので、道路に支障があってもバス事業者の負担はない。航空機と空港、船舶と港湾のポジションも同様。ひとり鉄道だけ



秋田内陸縦貫鉄道～小又川橋梁を渡る<EMI+縄文号>

【別表】 第三セクター鉄道等協議会加盟各社の輸送実績・経営成績

地 域	事業者名	営業キロ	転換等 年月日	輸送人員(千人)			経常損益(千円)			基金総額(千円) R3.3.31現在			
				元年度(A)	2年度(B)	(B)-(A)	元年度(C)	2年度(D)	(D)-(C)				
1	岩手	三陸鉄道	163.0	昭59.4.1	909	635	-274	-403,481	-585,272	-181,791	2,355,946		
2	宮城・福島	阿武隈急行	54.9	昭61.7.1	2,165	1,571	-594	-149,887	-84,948	64,939	-		
3	秋田	秋田内陸縦貫鉄道	94.2	昭61.11.1	264	180	-84	-188,224	-184,158	4,066	702,458		
4	秋田	由利高原鉄道	23.0	昭60.10.1	159	131	-28	-97,948	-95,714	2,234	246,381		
5	山形	山形鉄道	30.5	昭63.10.25	531	369	-162	-66,255	-106,383	-40,128	66,671		
6	福島	会津鉄道	57.4	昭62.7.16	489	305	-184	-321,498	-403,415	-81,917	229,806		
7	栃木・福島	野岩鉄道	30.7	昭61.10.9	325	145	-180	-204,123	-301,508	-97,385	-		
8	茨城	鹿島臨海鉄道	53.0	昭60.3.14	2,050	1,497	-553	-27,429	-116,512	-89,083	-		
9	栃木・茨城	真岡鉄道	41.9	昭63.4.11	904	681	-223	-74,224	-228,568	-154,344	0		
10	栃木・群馬	わたらせ渓谷鉄道	44.1	平1.3.29	367	237	-130	-162,735	-278,546	-115,811	368,673		
11	千葉	いすみ鉄道	26.8	昭63.3.24	289	222	-67	-194,208	-196,443	-2,235	419,174		
12	新潟	北越急行	59.5	平9.3.22	1,170	740	-430	-638,868	-718,337	-79,469	-		
13	石川	のと鉄道	33.1	昭63.3.25	617	421	-196	-23,308	-39,564	-16,256	459,263		
14	岐阜	長良川鉄道	72.1	昭61.12.11	781	541	-240	-293,968	-473,486	-179,518	600,000		
15	岐阜	樽見鉄道	34.5	昭59.10.6	654	485	-169	-70,545	-97,923	-27,378	0		
16	岐阜	明知鉄道	25.1	昭60.11.16	378	255	-123	-85,676	-143,173	-57,497	0		
17	静岡	天竜浜名湖鉄道	67.7	昭62.3.15	1,512	1,145	-367	-254,230	-272,605	-18,375	140,625		
18	愛知	愛知環状鉄道	45.3	昭63.1.31	18,835	13,129	-5,706	20,191	-1,088,424	-1,108,615	-		
19	三重	伊勢鉄道	22.3	昭62.3.27	1,658	826	-832	-63,494	-287,805	-224,311	723,893		
20	滋賀	信楽高原鉄道	14.7	昭62.7.13	437	314	-123	2,148	-10,406	-12,554	0		
21	京都・兵庫	北近畿タンゴ鉄道	114.0	昭63.7.16	-	-	-	-1,062,018	-1,015,133	46,885	0		
22	兵庫	北条鉄道	13.6	昭60.4.1	334	278	-56	-15,333	-23,150	-7,817	0		
23	兵庫・岡山・鳥取	智頭急行	56.1	平6.12.3	1,123	515	-608	218,646	-356,125	-574,771	-		
24	鳥取	若桜鉄道	19.2	昭62.10.14	354	366	12	304	-9,299	-9,603	0		
25	岡山・広島	井原鉄道	41.7	平11.1.11	1,106	846	-260	-180,257	-246,966	-66,709	0		
26	山口	錦川鉄道	32.7	昭62.7.25	162	136	-26	-89,560	-101,468	-11,908	93,834		
27	徳島・高知	阿佐海岸鉄道	8.5	平4.3.26	53	49	-4	-73,812	-92,260	-18,448	92,254		
28	高知	土佐くろしお鉄道	109.3	昭63.4.1	1,767	1,424	-342	-505,240	-665,919	-160,679	368,037		
29	福岡	平成筑豊鉄道	49.2	平1.10.1	1,626	1,280	-346	-27,384	-7,328	20,056	15,020		
30	福岡・佐賀	甘木鉄道	13.7	昭61.4.1	1,437	1,060	-377	1,271	-69,623	-70,894	448,776		
31	長崎・佐賀	松浦鉄道	93.8	昭63.4.1	2,773	2,253	-520	-83,333	-285,111	-201,778	221,214		
32	熊本	南阿蘇鉄道	17.1	昭61.4.1	56	30	-26	-1,236,804	-168,860	1,067,944	22,624		
33	熊本	くま川鉄道	24.8	平1.10.1	710	426	-284	-19,463	-330,556	-311,093	179,246		
34	長野	しなの鉄道	102.4	平9.10.1	14,045	10,310	-3,735	92,073	-703,813	-795,886	-		
35	岩手	I GRいわて銀河鉄道	82.0	平14.12.1	5,106	4,357	-749	-92,672	-331,282	-238,610	750,266		
36	熊本・鹿児島	肥薩おれんじ鉄道	116.9	平16.3.13	1,076	804	-272	-689,205	-667,126	22,079	-		
37	新潟	えちごトキめき鉄道	97.0	平27.3.14	3,877	2,988	-889	-516,671	-274,243	242,428	-		
38	富山	あいの風とやま鉄道	100.1	平27.3.14	15,129	11,371	-3,758	-144,560	-754,055	-609,495	-		
39	石川	I Rいしかわ鉄道	17.8	平27.3.14	9,207	6,399	-2,808	274,471	-188,392	-462,863	-		
40	北海道	道南いさりび鉄道	37.8	平28.3.26	633	520	-113	-195,590	-216,697	-21,107	-		
合 計					2,142.1		95,068	69,241	-25,827	-7,642,899	-12,220,596	-4,577,697	8,504,161

輸送人員増
経常損益が黒字

黒字額計	黒字額計	
581,675	0	-581,675
赤字額計	赤字額計	
-8,224,574	-12,220,596	-3,996,022

※注：表中、34から40までの各社は、新幹線開通による並行在来線廃止に伴う三セク転換であり、本稿の対象とは別次元のもの。また、北近畿タンゴ鉄道は、2015年度から施設・線路等インフラを所有して、営業は民間の京都丹後鉄道に譲渡しているため、輸送人員数は表記されていない。基金総額は転換時の交付金及び独自の積立金の残額。同協議会に名を連ねていた、池北高原鉄道（北海道）、高千穂鉄道（宮崎県）等6社は現在までに廃止されている。

はそれらすべてが事業者の負担なのである。

前者の人口減少については、高齢者の通院需要が増加しているのだから、鉄道・病院・行政連携による、下車駅から病院までのアクセス手段を改善し、鉄道利用者の確保に寄与できないものか。

イベント列車はいずれも好評であり、新たな企画の提案とあわせて可能な限り催行頻度を増やし、もって乗車機会をより多く提供すべきだろう。出来秋の頃、JAと提携し沿線の農産物の展示予約列車を仕立てて車内で受注・宅配するなら、地元の認知度向上になるばかりでなく、ふるさと納税広報の一助にもなり得よう。

加えて、集客のために、イベント列車だけでも秋田駅までの乗り入れを望みたい。車両の運用や信号対応等、難しい条件もあろうが、かつては秋田内陸縦貫鉄道が乗り入れていたこともあり、JRと調整、検討できないだろうか。

一方、後者については、現在でも一部で導入されている「上下分離」による経営形態を再検討してはどうか。すなわち、線路・駅舎等インフラの所有・維持は地方公共団体か保有機構が受け持ち、鉄道事業者は車両・要員により「営

業」に専念することになる。この場合、当該鉄道の本来の営業実態が明確になる反面、インフラ保有サイドは一定の資産を継続して保持し続ける責務が生じることになる。

三セク鉄道に限らず、ローカル線を取り巻く状況は相変わらず厳しい。

いずれにしても、三セク転換による鉄路存続を選択したのは沿線住民にほかならない。沿線住民の率先利用こそ、最大の要件であろう。まさに「塊より始めよ」であり、鉄路存続のベースであるはずだ。

めぐって来た春三月、今年も若い世代が生まれ育った地を後にする。幾年かの後、成長した若者たちがローカル列車に乗り込んで帰郷。車窓からの懐かしい情景に安らぎ、旧友の笑顔が浮かぶ。

ローカル線は故郷そのものでもある。沿線住民に愛され、さらなる利用促進によって三セク鉄道の明日への飛躍を祈りたい。

参考文献：月刊「鉄道ジャーナル」

資料提供：第三セクター鉄道等協議会

写真撮影：2枚とも筆者



由利高原鉄道～残雪鳥海山を背に<おもちゃ列車>