

# 地方鉄道の活性化と地域社会の役割

恩田 睦  
小谷田文彦

## はじめに

近年、地方鉄道のなかには利用者数の減少に歯止めをかけているところがみられるようになった。こうした地方鉄道に共通してみられる特徴の一つは、鉄道事業者の経営努力に加えて、沿線自治体や住民による存続・利用促進運動が積極的に行われていることである。1999年5月21日に公布された鉄道事業法の一部を改正する法律によって、需給調整規制が廃止されたことで、鉄道事業者が路線を廃止する際には、従来の許可制から原則1年前の事前届出制へと変更になった。言い換えると、廃止期日の1年前に届け出れば、必ずしも沿線住民の同意を得ることなく路線の廃止に踏み切ることができるようになった。弘前大学が位置する青森県では、1998年4月に弘南鉄道黒石線(川部ー黒石)、2001年4月に下北交通大畑線(下北ー大畑)が廃止になったほか、全国的に地方鉄道路線の廃止が相次ぐことになり、地方によっては公共交通の利便性が低下したところもあった。

しかし、赤字路線という理由だけで廃止することは、これからの少子高齢化社会を考えたときに、地域住民の移動手段がなくなることを意味する。大都市圏以外の各地方において、地域住民による地域公共交通を維持しようという取り組みがみられるようになったのには、こうした経緯があった。2007年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」によって、地方鉄道を含む公共交通機関の活性化に積極的な自治体には財政支援がなされるようになった。これまでの鉄道事業者で解決すべき経営課題と考えられていた地方鉄道の利用者増加策は、地域全体で取り組むべき問題になったと言える。

われわれは、2002年9月17日に設立されたえちぜん鉄道(福井県)による利用者増加策の展開について、同社の経営状況を検討したうえで地域住民を中心としたサポート組織(「えちてつサポーターズクラブ」)の設立に尽力した一人である和田高枝氏へのヒアリング調査を行ったことがある<sup>1</sup>。2000年と翌2001年に2度の正面衝突事故を起こした旧京福電鉄の撤退後に、1年3ヶ月ほどの電車運行停止期間を経て、えちぜん鉄道として開業できた要因の一つに沿線住民らによる精力的な存続運動があった。一連の運動の中心的なメンバーの一人であった和田氏の考えは、えちぜん鉄道として電車存続が叶ったからには、再び廃止されるようなことのないように地域住民は電車を利用しなければならないというものであった。つまり、地域住民によるボランティア活動や乗車運動といった取り組みが必要であることを明らかにしたのである。

本稿では、えちぜん鉄道を含む4社の事例紹介を通じて、地方鉄道と地域社会との連携のあり方を示すことにしたい。そこで、地方鉄道の活性化を議論するに当たり地域社会との連携を検討しなければならない理由について、近年刊行された地方交通活性化の事例を扱った書籍を整理すること

によって説明することにした。

## 1. 関連文献の検討

### ①LRT・バスの可能性

まず、地域交通の再生方法を類型化した成果として事業再生実務家協会・公企業体再生委員会(2007)を挙げておきたい。同書は、ターンアラウンドマネージャー、いわゆる事業再生専門家らが取り組んだ第三セクター、公営企業、住宅供給公社などの事業再生問題とその解決策をまとめたものである。「地方経済の活性化のみならず、地域金融機関の不良債権処理や地方自治体財政の健全化に必ずや寄与できる」と明記されていることから明らかなように、地方鉄道だけに問題関心を絞っているわけではない(事業再生実務家協会・公企業体再生委員会, 2007, i)。事例研究として、JRから転換された第三セクター鉄道3社(いすみ鉄道、しなの鉄道、青い森鉄道)の財務状況を踏まえて3種類の事業再生方法を提示している。すなわち、①財務・事業リストラという、コスト削減に加えて不採算部門の廃止と成長部門への投資、②人員削減とそれに合わせた業務の外注化による業務量全体の削減を意味する「リエンジニアリング」、そして③民営化である。ただし、民営化については、財務リストラができない地方公営企業には有用な事業再建策であるとしながらも、必ずしも経営効率を高めるわけではないと指摘している。このように、不採算部門であるがゆえに事業廃止と即断するのではなく、できる限り再建させようとする議論を提唱した意味において一定の評価ができるが、地域社会との連携までは言及されなかった。

その一方で、地方都市においてはLRT (Light Rail Transit)という軽量軌道交通を普及させることで都市交通の利便性を高めようとする議論が活発になった。LRTとは、「地下鉄ほどの輸送力がなく、一方、既存のバスや路面電車では表定速度や輸送力で都市交通としての機能を十分に発揮できない都市や地域に、建設費が低廉に整備できる都市交通システム」として規定されている<sup>2</sup>。わが国において、イギリスのライトレール交通協会(LRTA)によりLRTとして分類されている鉄道は、東急世田谷線、江ノ島電鉄、京福電気鉄道(嵐電)、阪堺電気軌道、筑豊電気鉄道、長崎電気軌道、広島電鉄宮島線であるが、これらは第二次大戦前に開業した路線である。

近年は、新たにLRTを建設しようとする地方都市が増えている。例えば、京都ではLRTを公共交通機関として位置づけようとする運動がみられた。住民らは、京都を観光都市として発展させるために、諸外国の事例を交えながら京都におけるLRT導入にかかるコストや課題を示した「京都市LRT構想」を発表した(土居・近藤・榎田, 2004)。ところが、2007年1月に京都市内においてLRT導入を想定した社会実験を実施した際に、沿線商店主などから反対意見が出たことや京都市の財政問題のため計画自体が頓挫している。

宇都宮・服部(2010)は、LRTの可能性について、諸外国の事例からまちづくりと都市交通のあり方を考える際には有用であるとしながらも、宇都宮市におけるLRT導入の議論を踏まえて、わが国では市民の間でもLRTの理解が十分に進んでいるとは言い難いと指摘している。高岡市や富山市のように、既存の鉄道路線を利用できる場合であればまだしも、LRTを新設しようとする既存の交通事業者と住民の合意を得ることが容易ではないのであった。

LRTよりも一般的な公共交通機関として、バスをあげることができる。中村(2006)は、バスを地域公共交通としてまちづくりを構想するべきであると提唱し、諸外国と国内の事例を踏まえて、バスを利用してもらうための工夫・改善点を明らかにしている。同書でも紹介されているBRT(Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)は、名古屋ガイドウェイバスをはじめ、東日本大震災で被災したJR大船渡線(気仙沼ー盛)とJR気仙沼線(柳津ー気仙沼)の代替輸送機関としても知られている。とはいえ、主に都市交通としてバスの可能性を議論しているため、地方においても同様に当てはまるかどうか、さらなる検証が必要であると思われる。

牧瀬・中西(2009)は、人口減少時代の地方におけるバス輸送のあり方を正面から検討した成果の一つである。同書は、バス事業について採算がとれる事業ではないという前提条件のもと、公益事業として行政の果たす役割を明らかにした。2007年11月に発足した豊田市のコミュニティバス「とよたおいでんバス」を事例として、地方のバス路線であったとしても、運行便数を増やして運行情報をインターネット上に公開するなどして利便性を向上させれば、利用者数を増やすことも可能であると示したのであった。しかしながら、豊田市において、コミュニティバスの運営に赤字補填は避けられないため、財源の確保と市民の理解が不可欠である。それゆえ、豊田市の手法を他の自治体に広く適用することは容易なことではない。

その一方で、地方におけるバスの経営環境は厳しいと指摘したのが、全国10箇所の鉄道廃止後の代替バス輸送の事例を紹介した堀内(2010)である。多くの事例では、鉄道運賃よりも代替バスの運賃が高額になりがちであるが、鉄道廃止後には行政から鉄道運賃との差額分について運賃補助がなされるほか、バス停の増設、運行本数の増加が実施される傾向がある。ところが、中長期的にみると、利用者数は総じて鉄道時代よりも減少するというのである。結果的に数年後には代替バスの運賃補助が打ち切れ、運行本数も減便されることによって、地域公共交通がさらに衰退してしまうところもあった。地域住民の移動手段を維持していくことを考えると、たとえ不採算であったとしても鉄道路線を廃止して、代替バスに転換することには慎重にならざるを得ない。その一方で、鉄道事業者の立場を考えれば、限られた人員で日々の安全輸送だけでなく、利用促進策を企画・実行することは現実的に難しいことも推測できる。では、今日の地方鉄道はいかなる工夫をしているのであろうか。

## ②地方鉄道の経営再建

近年では、鉄道事業者のなかには独特な経営手法をとることで利用者の増加につながっているところもある。佐藤(2007)は、地方鉄道の経営再建として、えちぜん鉄道(旧京福電気鉄道)、高松琴平電鉄、三岐鉄道北勢線(旧近畿日本鉄道北勢線)などの事例を紹介した。これらの鉄道の再建過程はそれぞれ異なるが、共通点として、地域住民による積極的な鉄道存続運動と利用促進運動、経営者(経営陣)の交代が挙げられている。

また、経営者自身が積極的に経営再建の取り組みを発信していることも無視できない。小嶋(2012)は、2006年4月に設立された和歌山電鐵による利用者増加策を紹介している。同書の著者は、両備グループの代表で、和歌山電鐵の代表取締役社長の小嶋光信氏である。和歌山電鐵は、南海電気鉄

道が利用者低迷などを理由に存続を断念した貴志川線を継承して設立された。同書では、小嶋氏の視点で和歌山電鐵として経営するに至った経緯が述べられている。すなわち、同線に並行する道路は渋滞することが多く、沿線地域が人口増加地域であったことに加えて、住民主体の存続運動が展開されていたことが事業継承を決めた理由であった。鉄道事業者と行政と地域住民のいわゆる産官民の連携・協力があってこそ、利用者の増加を実現することができたのである。また、猫の「たま駅長」の存在が和歌山電鐵の知名度を向上させ、和歌山県全体の観光PRにつながったのであった。

また、鳥塚(2011)は、いすみ鉄道の代表取締役社長としての立場から、同鉄道の経営に関わろうとした経緯をはじめ、利用者と呼び込むためのアイデアと行動のあり方を説明している。2009年6月に「公募社長」として就任した鳥塚亮氏は、ベテラン職員との人間関係を構築することで、社内全体のモチベーションを高めていった。こうして、新しいアイデアを実行しやすくするための雰囲気社内において醸成されることとなり、例えば、700万円の訓練費用を応募者側で負担する乗務員訓練や車体に「ムーミン」のキャラクターをペイントした列車の運行、さらにオリジナルグッズの販売などが具体化していった。

鳥塚(2013)は、いすみ鉄道の観光鉄道化、すなわち鉄道を移動手段としてだけでなく、鉄道そのものを観光資源にすることで、積極的に沿線外からも利用者と呼び込もうとする姿勢を強調した。鳥塚氏によれば、これまでは鉄道利用を呼びかけてきたが、実際に沿線外の人々は自動車で来訪することが多いことから、お土産やオリジナルグッズの購入を呼びかける宣伝活動を始めたという。また、国鉄型ディーゼルカーをJRから購入・整備したうえで運行することで、主に鉄道ファンを対象とした観光鉄道への道を模索している。こうした取り組みによって、たとえ沿線に名の知れた観光地が無かったとしても、鉄道そのものが観光の目的になることによって、利用者増・収入増に結びつけることができることが明らかになったのである。では、地方鉄道が再び活性化するためには、経営者の交代が条件になってしまうのであろうか。

### ③地域住民が主体となる地方鉄道の存続・利用促進運動

こうした疑問に対して一定の示唆を与えたものとして前掲佐藤(2007)をあげることができる。佐藤氏によると、津軽鉄道のサポートクラブでは、厳しい経営環境におかれている同鉄道を支援しようとする地域住民などの有志が、沿線地域で講演活動や利用促進運動を展開することで、鉄道会社の経営努力と相俟って路線の維持に貢献していた。つまり、地方鉄道の存続・利用促進運動は、鉄道会社だけでなく地域住民にも一定の役割を果たしうることが明らかにされたのである。これまでの地方鉄道は、日々の安全輸送と利用促進策の企画・実行という二役をこなすことが求められてきたが、後者を地域住民に委ねることで利用者の減少に歯止めをかけることができたのである。

こうした先進的な取り組みをより多くの事例をもとに検討した成果が、堀内(2012)である。近年における地方鉄道の存続をめぐる地域住民の運動のあり方が変化していることを指摘し、以前は陳情や署名活動といった、行政に依存する運動が目立っていたのに対して、ここ最近では、それに加えて地域住民による鉄道利用を前提としたイベント企画やボランティアによる駅ホームや待合室内の清掃など、鉄道の必要性をPRするような活動が増えているというのである。富山県高岡市の

RAKUDA（路面電車と都市の未来を考える会・高岡）では、沿線地域において精力的に講演活動や出前講座を行うことで、鉄道の存続を直接市民に訴える活動を展開している。

こうした取り組みは、鉄道事業者には安全輸送に徹してもらい、地域住民や有志が鉄道の存続・利用促進運動を展開するという意味で、分業関係を構築することになる。もちろん、鉄道事業者の意識変革は求められるであろうが、必ずしも経営者（経営陣）の交代といった組織改革を要しないという点で取り組みやすい手法であると言えよう。そこで本稿では、他の地方鉄道の事例についても現地調査を踏まえて検討することにより、地域社会との関わりのあり方を提示することにしたい。本プロジェクト研究において取り上げる地方鉄道は、えちぜん鉄道、アルピコ交通、上田電鉄そして前橋市（上毛電気鉄道）の4社である（下表）。年末年始の繁忙期にもかかわらず、快く訪問調査に協力していただいた各社に改めて御礼申し上げる。なお、えちぜん鉄道のみ昨年度に調査をおこなったため、表には含まれていない<sup>3</sup>。

表1 インタビュー調査の訪問日時・調査先・担当者の一覧（2014年度）

日時	調査先	担当者氏名 役職
2014年12月21日（日）		
16:00～17:30	アルピコ交通株式会社	隠居 哲矢 様 鉄道事業部鉄道課 課長
2014年12月22日（月）		
10:30～12:00	上田電鉄株式会社	浦野 光裕 様 運輸部長
2015年1月13日（火）		
12:00～13:00	前橋市役所	新保 正夫 様 前橋市政策部交通政策課バス交通係 副主幹

注：役職は調査当時のものである。

## 2. 各鉄道会社の概要

### ①えちぜん鉄道

えちぜん鉄道の沿革と概略については、主に恩田(2014)に依拠して記述したい。1944年12月1日当時、京福電鉄は、福井県内で越前本線（福井—京福大野）と同本線の支線である永平寺線（東古市—永平寺）、そして三国芦原線（福井口—三国港）と丸岡線（西長田—本丸岡）の4線区で鉄道営業を展開していた。しかし、1964年に1,500万人の年間利用者数を記録してからは、モータリゼーションの進行による減収に直面したことで、1968年7月11日に丸岡線、1974年8月13日に越前本線の勝山—京福大野間を廃止した。そして1992年2月20日に京福電鉄は、越前本線の東古市—勝山間と永平寺線を廃止・バス転換する旨を表明した。

これに対して、勝山市議会は何とかして廃止を阻止しようとした。1997年3月に勝山市をはじめとする沿線市町村（勝山市、永平寺町、松岡町、上志比村、福井市）は、京福電鉄との間で存続の基本合意を取り交わすと、1998年度から2000年度にかけて財政支援を実施した。さらに勝山市は、各

種のイベントを企画するなど利用促進策を実施した。しかし、こうした補助金を中心とした支援活動は京福電鉄の経営の効率化を促す要因にはならなかった。

2000年12月17日と翌2001年6月24日に2度の正面衝突事故を起こした京福電鉄には、翌6月25日以降、国土交通省と中部運輸局福井運輸支局によって全線の運行停止とバス代行が命じられた。また、事故後における保安監査の結果を受けて、7月19日には全国の鉄道事業者として初となる事業改善命令が発せられた。命令には、安全管理体制の整をはじめ老朽化している施設の更新、列車自動停止装置(ATS)の整備、運転士の基本動作の徹底、業務管理の厳正化などが含まれた。

2001年6月25日から京福電鉄の全線は、バスによる代行輸送に切り替えられた。川上(2012)は、のちに代行バスの運行期間を振り返って「マイナスの社会実験」であったと述べているが、京福電鉄の利用者のうち代行バスを利用したのは36%に過ぎず、それを上回る42%が自家用車(運転・送迎)へと移行した。その結果、毎朝の通勤時間帯を中心に、鉄道沿線の道路で交通渋滞が発生するようになり、冬季を中心に福井市内に通学する高校生の遅刻が頻発したのであった<sup>4</sup>。勝山市と永平寺町の住民からは鉄道の運行再開を求める声があがっていたが、一方で京福電鉄に運行は任せられないという意見や、京福電鉄を残すのではなく、電車を残すべきといった主張が多かった<sup>5</sup>。

勝山市と永平寺町の住民有志は、鉄道存続を訴えるため勝山市内から福井市内まで、越前本線の沿道を踏破する駅伝大会を開くと、福井市内において鉄道存続県民総決起大会を催した。こうした活動によって、2001年11月24日には新鉄道会社として第三セクター方式で存続する方針が確認された。12月19日には県議会において越前本線に関する請願・陳情が採択されるに至った。そして、独自の鉄道存続案として、設備投資はすべて県費で賄う一方、第三セクター会社の設立・運営は沿線市町村が責任を負う「上下分離」方式が決定したのであった<sup>6</sup>。

2002年9月17日に第三セクター会社のえちぜん鉄道が設立した。えちぜん鉄道では、開業に際して15%の運賃引き下げをおこなった。京福電鉄当時は、運行費用をもとに運賃を決定していたというが、えちぜん鉄道では「京福バスと福井鉄道の運賃を基準」にする方針を採った。そのため、えちぜん鉄道の運賃は、福井県嶺北地域の公共交通機関の初乗り運賃として最安の部類に入る150円としている。鉄道営業についても、車内での乗客サポートにあたるアテンダントを乗務させるほか、「えちてつサポーターズクラブ」という沿線内外の有志による“ファンクラブ”のような組織を作っている。年会費1,000円を支払うと、乗車運賃のほか加盟各店の割引サービスも受けられるもので、電車利用を促すような施策も行われている<sup>7</sup>。

## ②アルピコ交通(2011年4月1日に松本電気鉄道から社名変更<sup>8</sup>)

1920年3月に設立され、1922年9月に松本―島々間を開業させた筑摩鉄道を起源とする松本電気鉄道は、1966年の梓川電源開発工事にかかる資材輸送を引き受けたのを機に輸送設備を一新した。ところが、資材輸送が終了したのと同時に貨物輸送が下火になり、1973年12月に車扱貨物を廃止した。一方の旅客輸送をみると、1967年7月から73年にかけて国鉄との直通運転が実施され、例えば名古屋からの列車を入線させるなど積極的な旅客誘致をすすめたが、旅客輸送を活発にすることはできなかった。1983年9月には台風被害によって、島々―新島々間が廃止になった。1986年12月に

は鉄道事業の合理化策の一環でツーマンからワンマン運転へと切り替えられたものの、旅客数は減少の一途を辿った。1999年からは、松本市内の高齢者を対象にして「松本市福祉100円パス」を実施し、2003年には適用範囲を松本市の障害者にまで拡大するなど利用促進にも力を入れていた。

1960年代後半になると松本電気鉄道では、鉄道、バスの他にスーパーマーケットやホテル、観光事業にも進出し、1992年にはグループ企業をアルピコグループとして再編して多角化経営を進めた。

路線図1 アルピコ交通上高地線

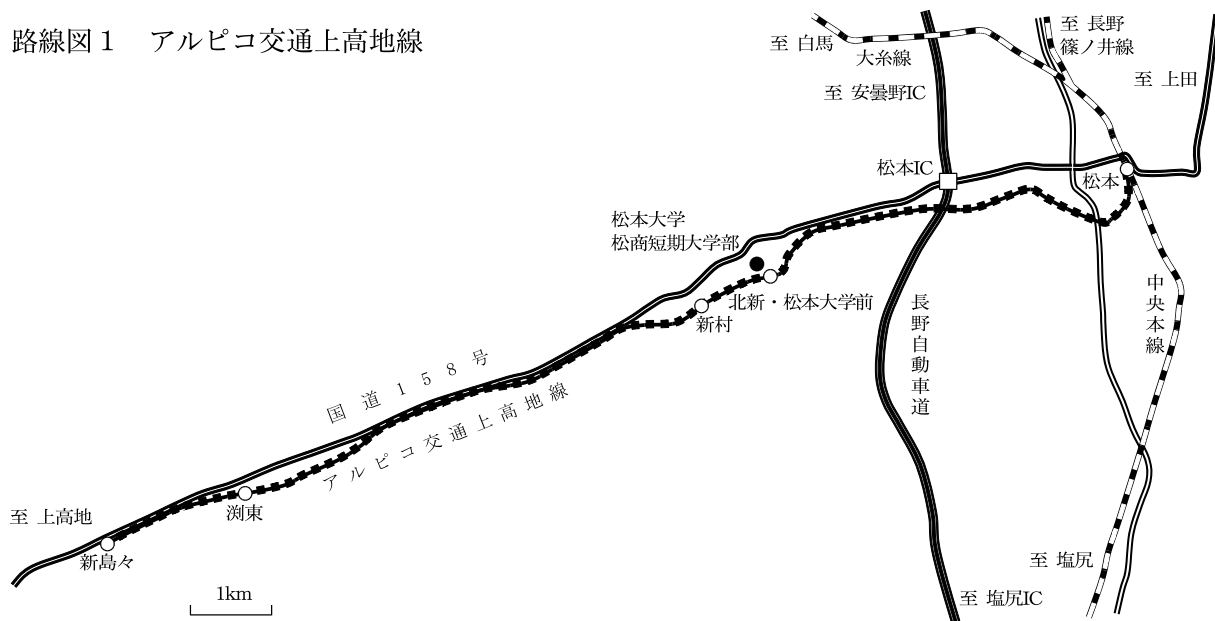
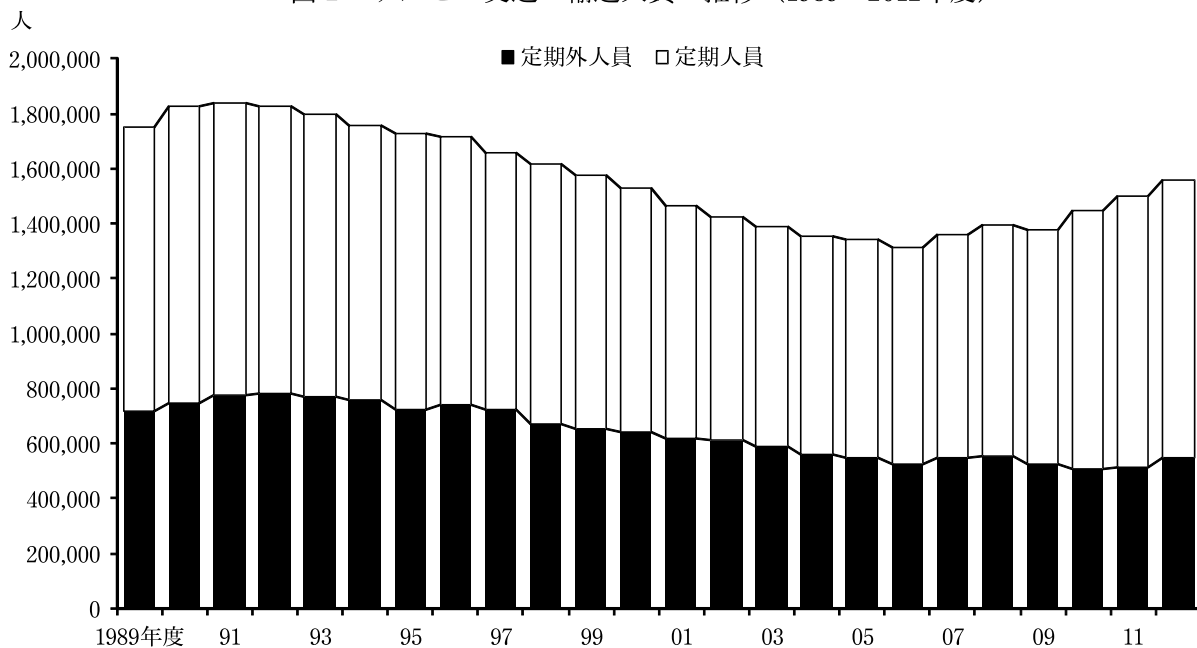


図1 アルピコ交通の輸送人員の推移（1989～2012年度）



出所：アルピコ交通株式会社『鉄道上高地線 概要』から作成。

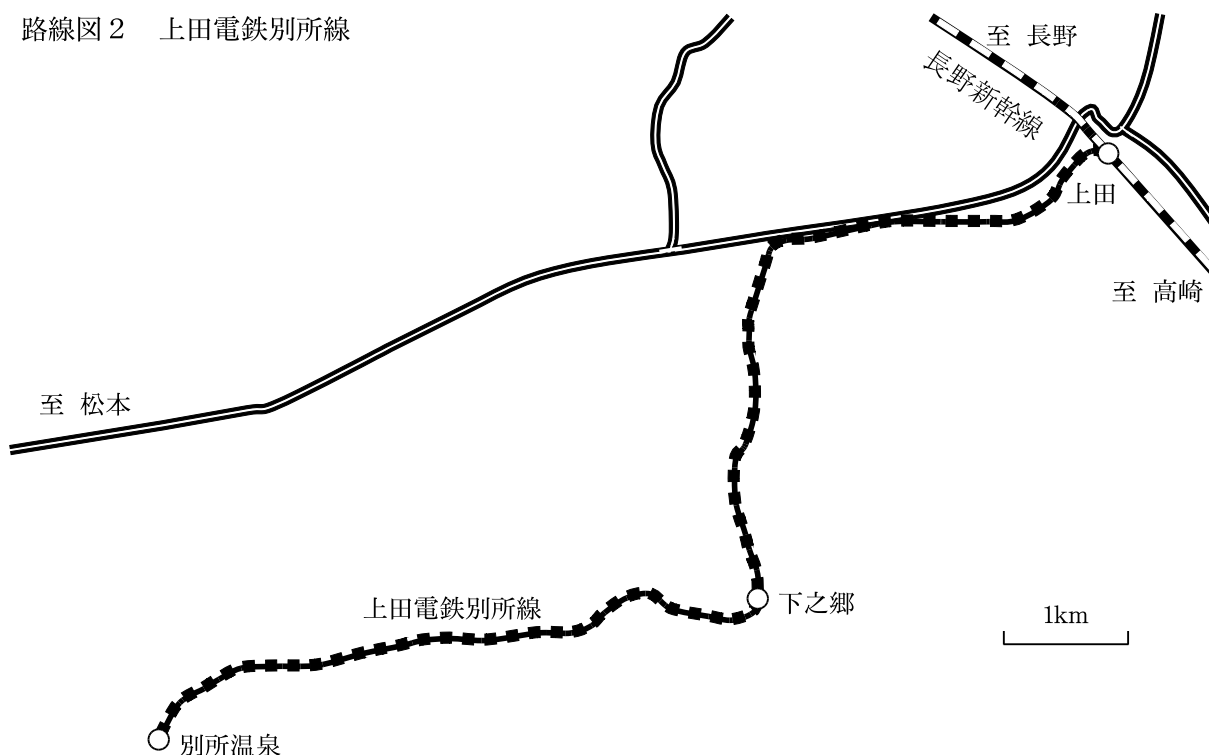
しかしながら、2007年9月末に、同グループは、およそ176億円の連結債務超過に陥った。原因は、グループ企業間の連携が取れなかったことによる財務状況の悪化にあった。アルピコグループは、2007年12月に「私的整理に関するガイドライン」を申し出て、経営再建に向けた合理化、コスト削減、不採算事業の売却、グループ間での株式持ち合いの解消と、持ち株会社への移行を進めた。こうして、2011年3月に事業再建を完了したのであった。2009年1月には、貸切バス事業会社のアルピコハイランドバスを松本電気鉄道に吸収合併させ、また2011年4月にはグループ企業の諏訪バスと川中島バスを吸収合併した。これにともない商号を現在のアルピコ交通株式会社へと変更した。

アルピコ交通の鉄道路線は、路線図1で示すように、松本-新島々間の14.4キロメートルである。沿線には、国道158号線が並行しているが、沿線に松本大学・松商短期大学部があるため大学生の通学利用が多い。2002年4月には北新駅を、北新・松本大学前駅に改称するほか、大学の始業時刻に合わせた列車運行ダイヤに改めるなど、大学生および教職員が利用しやすい条件を整えている。2013年3月には、上高地線のイメージキャラクターである「渚東なぎさ」(えんどう・なぎさ)ラッピング電車の運行を開始した。キャラクターの渚東なぎさは、同社のオリジナルグッズにも採用されており、イベントでの物販で買い求める鉄道ファンが多いという。こうした取り組みが功を奏して、図1のように、2007年度以降に定期人員と定期外人員がともに増加したのであった。

### ③上田電鉄別所線

1920年11月に設立された上田温泉電軌により、翌21年6月に上田原-別所(現・別所温泉)、24年8月に国鉄上田駅に乗り入れたことで全通したのが、現在の別所線である。1939年には上田電鉄(初代。現在のの上田電鉄とは異なる)に商号を変更し、1943年に丸子電鉄と合併したことで、上田丸子

路線図2 上田電鉄別所線





電鉄へと再び商号を変更した。1940年代には、別所線を含めて4路線、合計48キロメートルの営業路線を有した。

ところが、1960年代になると自家用車の普及、いわゆるモータリゼーションの進展とともに道路事情が改善されたことで鉄道利用者が減少し、1972年までに別所線を除くすべての路線が廃止された。別所線についても、1973年に上田交通(1969年に上田丸子電鉄から商号変更)が廃止を申し出たのである。当時は、観光客や通学生の移動手段を維持しようとする別所温泉の旅客組合と地域住民による陳情活動などの存続運動が起こり、幸いにして1974年に地方鉄道軌道整備法に基づく欠損補助を受けることができたことで存続することになった<sup>9</sup>。

別所線の存続問題が再浮上したのは、2002年10月のことであった。同年に国土交通省が実施した「安全性緊急評価」によって、新たな安全基準を満たすには10年間に15億円の資金が必要とされたのである。これは、2000年と翌01年における京福電気鉄道の正面衝突事故を契機として、地方鉄道の安全管理体制の強化と充実を図ることを目的とした<sup>10</sup>。かくして、上田交通が、必要資金を調達するべく長野県と上田市に財政支援を申し入れたことをきっかけに別所線の存続問題が再燃したのである。

2003年6月に、上田市では市長を本部長とする「別所線存続緊急対策本部」が設置され、翌年12月には安全対策を中心とした公的支援を決定するとともに、3年間(2004年度から2006年度)の運行協定を締結した。2005年度からは運行経費、例えば、鉄軌道用地にかかる固定資産税相当額、都市計画税相当額、償却資産のうち構築物に係る固定資産税相当額が補助されるようになり、2007年度からは鉄道業務に係る駅舎の固定資産税相当額も支援の対象として追加された<sup>11</sup>。また、経営の機動性をもたせることと、収支を透明化するため<sup>12</sup>、2005年10月に持ち株会社になった上田交通の子会社として、鉄道専業の上田電鉄が設立された<sup>13</sup>。

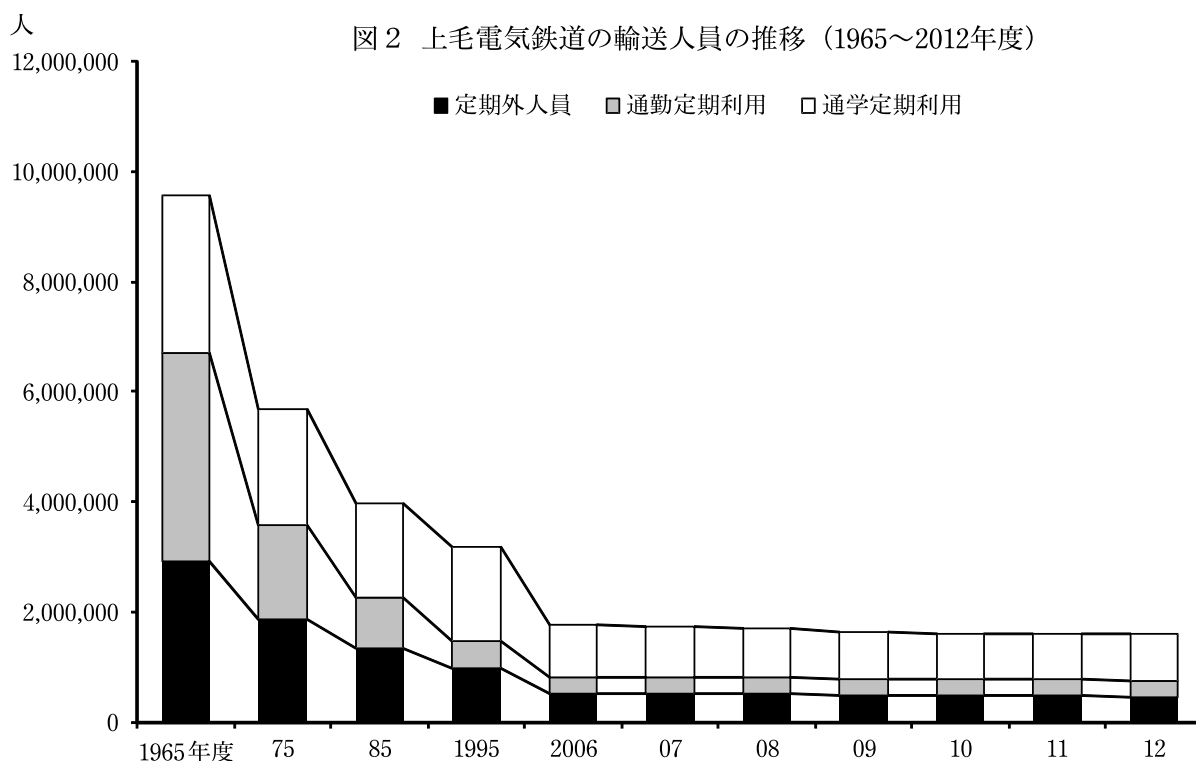
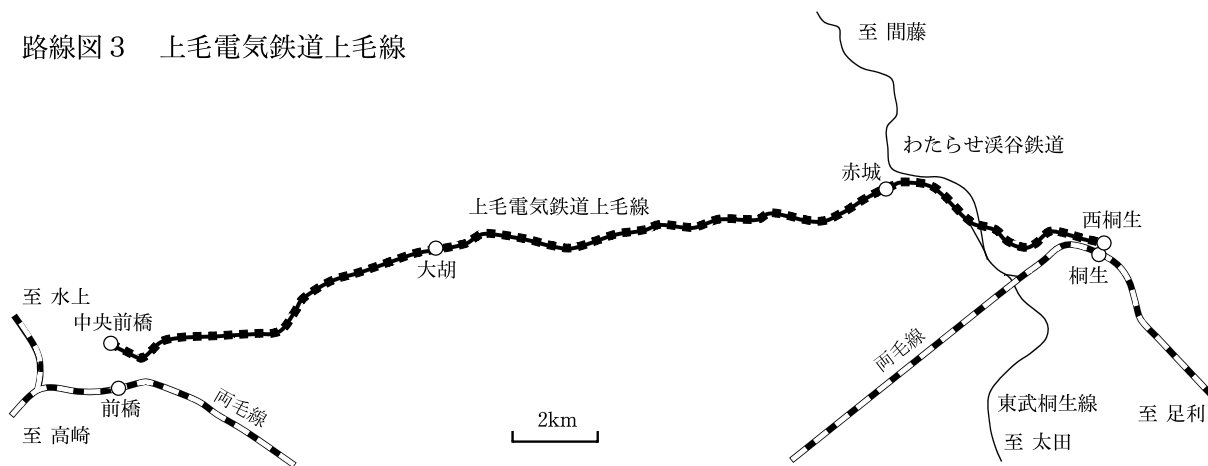
#### ④上毛電気鉄道上毛線

1926年5月に設立された上毛電気鉄道(以下、上毛電鉄と略)は、1928年11月に中央前橋―西桐生間の上毛線を開業させた(路線図3)。1930年3月には乗合自動車業、1950年9月には貸切バスの兼営をはじめており、1995年4月まで前橋市を中心にバス営業を展開したのであった。図2で示すように、上毛電鉄の利用者数は、1970年代から急減しており、2000年代になって安定しているものの、年間利用者は158万人ほどである。

上毛電鉄は旅客の減少から、1976年度から鉄道軌道整備法による欠損補助金の交付を受けてきたのであるが、1997年度限りで打ち切られることになり、群馬県及び沿線市町村が対応策を検討・協議した。1996年には沿線一帯から鉄道を存続させようとする機運が高まり、沿線市町村と県、関係者で上毛線再生等検討委員会が発足、2年にわたり検討した結果、1998年1月に上毛線再生の基本方針が決定され、それに基づき、上下分離方式を同年度から導入した<sup>14</sup>。すなわち、電路や線路等の設備及び車両修繕の一部に関する費用を県および市町村が負担し、鉄道会社は列車運行に責任を負うというものである。公的支援に当たり、鉄道会社は収入確保を柱にした経営再建計画を策定して実行することになった<sup>15</sup>。この意図は、上毛電鉄自体が最大限の経営努力をなすことで収入の確

保、設備の近代化、経営の合理化、サービス改善等を行うことで再生を図ることを前提として、沿線市町村および群馬県等は再生を促進して経営の安定化を図るための支援をしようというものであった。

路線図3 上毛電気鉄道上毛線



出所：http://www.city.maebashi.gunma.jp/kurashi/188/189/191/p001752.html から作成（2015/2/20 アクセス）。

しかしながら、1998年度から上下分離方式により事業を継続しているのであるが、経営状況は非常に厳しい状況である<sup>16</sup>。もちろん、上毛電鉄は営業努力を続けていることは言うまでもないが、売却可能な保有資産に限りがあるほか、少子化や沿線の高校の統廃合の影響で輸送人員の減少が予想されるためである。そのため、抜本的な再生策として、駅周辺に人の流動を促す施設の誘致や都

市計画の見直しなどで輸送需要を向上させるような取り組みがなされない限り、経営の安定化を実現することは困難であると考えられる。

### 3. 各鉄道会社に対するサポート活動

#### ①えちぜん鉄道

えちぜん鉄道には「えちてつサポーターズクラブ」と呼ばれるサポートクラブが存在している。このサポーターズクラブは、年会費1000円で運営され、会員は運賃・加盟店での割引を特典として受けることができる。2012年度の会員数は4,061名であり、県外からも235名の参加者が存在している。

発足においては、既に本稿でも紹介している沿線在住の女性が主導的な役割を果たし、鉄道を利用するツアーやイベント等を企画、運営している。

#### ②アルピコ交通

アルピコ交通においては、大学との連携、キャラクターグッズの広告宣伝効果を上げることができる。大学向けの営業活動として、大学の始業時刻に合わせて運行時刻を設定し、大学生の通学に対しての利便性を高めている。また、通常の定期券とは別に「4カ月定期券」を発売している。これは、長期休業期間のある大学生に向けての定期券であり、通常の定期券を購入するよりも価格も安く済むことから好評を博している。

アルピコ交通は沿線大学との連携を進めている。このきっかけは松本大学・松商短大からの提案であり、これらの大学は大学におけるPBL（Project-Based Learning、課題解決型学習）活動の一環として、アルピコ交通との関わりを深めている。大学生と地域のかかわりを模索する大学にとって、アルピコ交通は極めて好都合な存在であったと言える。大学は学生と地域の子供たちが触れ合うことのできる企画をアルピコ交通の電車を貸し切ることにより度々、主催している。子供は電車好きである事が多く、また、鉄道会社にとっても宣伝効果が高い。年少の児童が電車に乗りたがるのであれば、当然、親も一緒に乗ると考えられる。これは当面の運賃収入による利益だけでなく、子供に電車への好印象を育むことによる将来への投資であるとも言えよう。

#### ③上田電鉄別所線

上田電鉄は「別所線電車存続期成同盟会」という組織により支援されている。この同盟会によるWeb pageによれば<sup>17</sup>主な活動として支援キャラクター、マイレールチケット販売幹旋、写真撮影会・コンテスト、無料レンタサイクル、スタンプラリー等の活動を行っている。また、上田電鉄にはかつて丸い窓を持った電車があり、この「丸窓」は同社におけるイベントのキーワードである。春と秋には「丸窓祭り」が開催され、クリスマスの時期には「サンタ列車」が企画されている。

上田電鉄も子供とのかかわりを意識しており、例えば、電車の検査・試運転を子供が体験できるイベントが存在し好評である。ここでも、上田電鉄の宣伝のみならず、親子による運賃収入増加と電車好きの子供を増やすことが目的となっている。これらの企画は、通常のメディアを通してだけ

でなく「まる窓別所線」との名称の上田電鉄の情報誌により周知される。

#### ④上毛電気鉄道上毛線

上毛電鉄には「上毛電鉄友の会」が存在している。年会費は1,000円であり、ここからの収入によって各種のイベントが開催されている。サポートクラブの維持、運営には様々な事務処理が必要になるが、上毛電鉄はこのサポートクラブに大変協力的であり、上毛電鉄の社内で事務作業を代行している。現在、積極的に活動する会員は160名ほどである。

上毛電鉄友の会は、上毛電鉄に公的支援が行われている期間に前橋市側が呼びかけることにより発足した。前橋市役所に勤務する鉄道ファンが、市役所内や地域の鉄道好きな人々を勧誘し活動が開始された。

## 4. 事例の考察

これまでの鉄道会社への地域による支援はいくつかの特徴があり、類型化することができる。表にまとめると以下のようになる。

表2 各鉄道会社と支援

鉄道会社名	支援の特徴	支援組織の主体
えちぜん鉄道	サポート組織による活動	住 民
上毛電鉄	サポート組織による活動	自治体
アルピコ交通	大学との連携	大 学
上田電鉄	会社主催各種イベント	社 員

えちぜん鉄道、上毛電鉄は住民・鉄道ファンによるサポート組織が支援を担い、アルピコ交通は大学と連携している。上田電鉄は外部組織よりも会社そのものによる努力が大きい。これは支援組織の主体とも関連する。えちぜん鉄道は沿線住民、上毛電鉄は自治体、アルピコ交通は大学、上田電鉄は社員である。

以上からわかることは、地方鉄道と地域社会は様々な主体を通じて関わりあうことができ、相互に利用しあう関係により活性化の可能性があるということである。鉄道会社は安全輸送に徹するのがその本分である。もちろん上田電鉄のように熱心な社員が多くの労をイベントの開催等に割く例もあるが、ここに地域社会の役割があると考えられる。地域社会は鉄道会社に関心を持ち、この活動を様々なやり方で支援することにより、鉄道会社に恩恵をもたらすことができる。そして地域の鉄道会社が健全に運営されることが地域住民の利益にもなる。今後は、各地域でどのような主体がどのような形で地域の鉄道会社と関わるかを模索すべきであろう。そして最後に、鉄道会社は地域活性化の原動力の一つとなる可能性を秘めた存在であり、そのためにも地域社会の意識が極めて大きいことを指摘しておきたい。

## 参考文献

- 宇都宮浄人・服部重敬(2010)『LRT一次世代型路面電車とまちづくり』交通研究協会。
- 恩田睦(2014)「えちぜん鉄道の経営と地域社会」弘前大学人文学部 学部戦略経費チーム研究報告書編集委員会『弘前大学人文学部 学部戦略経費チーム研究報告書』pp.68～82。
- 恩田睦・小谷田文彦(2014)「沿線住民による地方鉄道の存続・利用促進運動：和田高枝氏ヒアリングによるえちぜん鉄道の活性化」弘前大学人文学部『人文社会論叢 社会科学篇』第32号、pp.125-137。
- 川上洋司(2012)「都市・地域交通政策の現場から(3)えちぜん鉄道としての再生後10年の総括と今後の展望」『運輸と経済』運輸調査局、第72巻11号、pp.72-81。
- 小嶋光信(2012)『日本一のローカル線をつくる一たま駅長に学ぶ公共交通再生』学芸出版社。
- 佐藤信之(2007)『コミュニティ鉄道論』交通新聞社。
- 事業再生実務家協会 公企業体再生委員会(2007)『地域力の再生—三セク・地域交通・自治体病院の再生モデル』。
- 土居靖範・近藤宏一・榎田基明(2004)『LRTが京都を救う—都大路まちづくり大作戦』つむぎ出版。
- 鳥塚亮(2011)『いすみ鉄道公募社長—危機を乗り越える夢と戦略』講談社。
- 鳥塚亮(2013)『ローカル線で地域を元気にする方法—いすみ鉄道公募社長の昭和流ビジネス論』晶文社。
- 中村文彦(2006)『バスでまちづくり—都市交通の再生をめざして』学芸出版社。
- 堀内重人(2010)『鉄道・路線廃止と代替バス』東京堂出版。
- 堀内重人(2012)『地域で守ろう！鉄道・バス』学芸出版社。
- 牧瀬稔・中西規之(2009)『人口減少時代における地域政策のヒント』東京法令出版。

- 
- 1 恩田・小谷田(2014)。
  - 2 宇都宮・服部(2010) p.27。
  - 3 2013年度に実施した調査の詳細については、恩田(2014)を参照。
  - 4 「代行バス通学遅刻続出」『福井新聞』2001年6月28日。
  - 5 「緊急連載 惨劇再び 京福電車正面衝突 下」『福井新聞』2001年6月28日。
  - 6 「上下分離で京福存続」『福井新聞』2001年12月19日。
  - 7 えちぜん鉄道の利用者数および経営状況については、恩田(2014) 77頁を参照。
  - 8 アルピコ交通の概要については、主にアルピコ交通株式会社『鉄道上高地線 概要』(アルピコ交通株式会社提供)に依拠する。
  - 9 「廃止の危機にあった地方鉄道の存続に向けた取組」。 [http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/chiebukuro/PDF/jirei\\_ueda.pdf](http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/chiebukuro/PDF/jirei_ueda.pdf) (2015.2.20アクセス)。
  - 10 堀内(2012) 82頁。
  - 11 前掲「廃止の危機にあった地方鉄道の存続に向けた取組」。
  - 12 近年の上田電鉄の利用者数については、「別所線の活性化・再生に向けた取組みについて」を参照。  
[http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku\\_kankou/saisei/seminar\\_symposium/date/25/ueda\\_dentetu.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/saisei/seminar_symposium/date/25/ueda_dentetu.pdf)

(2015.2.20アクセス)。

- 13 堀内(2012) 82頁。
- 14 国土交通省「地域による鉄道の振興 ベストプラクティス集」。 <http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%2011.htm> (2015.2.20アクセス)。
- 15 国土交通省「事例 上下分離による鉄道運営 上毛電気鉄道：群馬県」。 [http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/mobility/torikumi/jirei\\_48.pdf](http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/mobility/torikumi/jirei_48.pdf) (2015.2.20アクセス)。
- 16 同上。
- 17 別所線電車存続期成同盟会「期成同盟会・再生支援協議会」  
<http://www.city.ueda.nagano.jp/hp/ipro/20100203000000005.html> (2015.2.20アクセス)。