

第三セクター鉄道の現状と地域社会 —秋田内陸縦貫鉄道を例に見る—

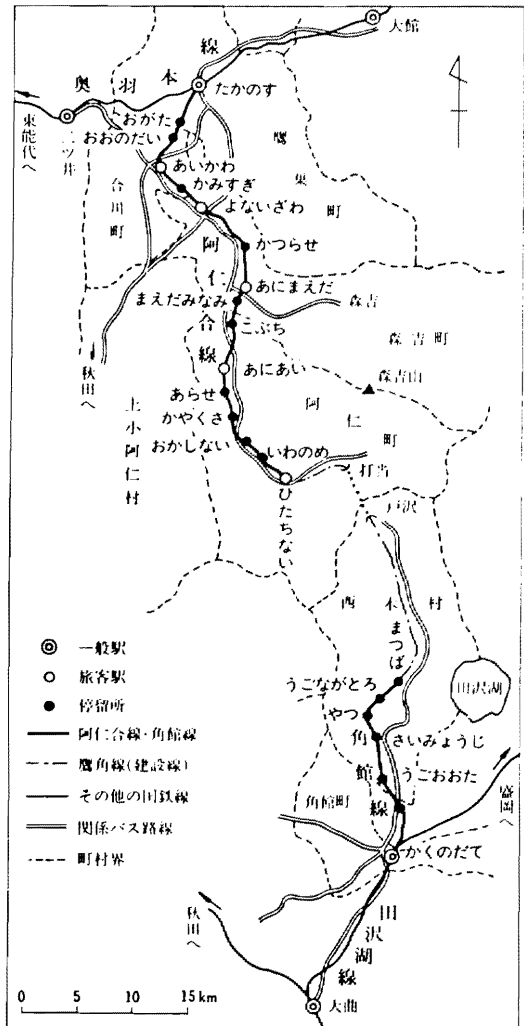
宇田川 忠 俊

1 はじめに

「国鉄再建法」が成立してから既に8年。廃止対象となった国鉄ローカル線もそのほとんどの趨勢が決まり、一頃マスコミで騒がれた“ローカル線問題”もヤマ場を越えた感もあるが決して終わったわけではなく、転換後の経営状況はあまりかんばしくない。バス転換路線以上に苦戦を強いられているのが『第三セクター鉄道』である。

昭和62年度末までに開業した第三セクター鉄道21社のうち、黒字を計上したのは三陸鉄道・樽見鉄道・由利高原鉄道の4社だけでその他の17社はことごとく赤字となっており、大変厳しい状況におかれている。

こうしたなかで各会社は少しでもその経営を安定した方向へ進めようと努力している。例えばワンマン化の実施などをはじめとする徹底した合理化や運転本数を増やしてフリークエンシーを充実させるなどを行っている。しかし普段から高校生やお年寄しか利用しない地方交通線は地域社会に果たす役割は思いのほか小さい。本研究は秋田内陸縦貫鉄道を例に第三セクター鉄道の利用実態を明らかにし、地域社会に有効に機能する鉄道にするにはどうしたらよいか考察するとともに、あわせてその将来を展望するものである。



第1図. 秋田内陸縦貫線沿線概要図

鉄道ジャーナルNo199より

2 秋田内陸縦貫鉄道と沿線の概要

(1) 秋田内陸縦貫鉄道について

この線の主な特徴としては、①第三セクター鉄道としては数少ない豪雪地帯を走ること、②沿線に大規模な開発事業があり1989年4月1日の全線開業（北線と南線が接続する）により旅客流動の新たな変化・増加が見込まれること——などがあげられる（第1表に会社概要を示す）。

第1表. 会社概要

○輸送体制（昭和63年12月現在）	角館町	21.0百万円（7.0%）
駅数=22（南線=6、北線=16）	森吉町	15.0 "（5.0"）
（全線開業後=29）	田沢湖町	15.0 "（5.0"）
車両数=旅客車9両	阿仁町	12.0 "（4.0"）
（全線開業後=14両）	合川町	10.2 "（3.4"）
運転本数=56本（南線=14、北線=32）	西木村	10.2 "（3.4"）
職員数=67人	その他	1.5 "（0.5"）
（全線開業後=77人）	計	231.6 "（77.2"）
○設立 昭和59年10月31日	〔民間〕	
○資本構成	秋田銀行	12.0百万円（4.0%）
資本金総額 3億円	羽後銀行	7.2 "（2.4"）
出資者・出資金額：（比率）	秋田相互銀行	4.8 "（1.6"）
〔自治体〕	秋田商工会議所	3.3 "（1.1"）
秋田県	その他	41.1 "（13.7"）
鷹巣町	計	68.4 "（22.8"）

鉄道ジャーナル別冊「第三セクター鉄道」より

北線は国鉄時代の阿仁合線で昭和9年12月に鷹ノ巣⇔米内沢間が開業。以後第2表のようにレールは南下し、昭和38年に比立内に達した。全長46キロで途中市街を形成されているのは合川・米内沢・阿仁合。沿線高校は合川高校・米内沢高校の2校。病院は米内沢総合病院がある。

南線は国鉄時代の角館線で昭和45年に角館⇔松葉間が開業。仙北地区の中心角館を起点に西木村の松葉までを結ぶ全長19.1キロの路線。途中目立った市街はなく、諸施設・病院・高校はことごとく角館に集まっている。

昭和61年11月の開業時は国鉄の中古車両で間に合わせていたが、昭和63年2月より新車を導入した。運転本数は北線は鷹ノ巣⇔阿仁合間で1日12往復。阿仁合⇔比立内間で9往復の運転。朝夕中心のダイヤで日中は本数が少ない。南線は1日7往復の運転である。

(2) 人口と地域産業

全国的に見て人口が減少している秋田県のなかでも特に沿線は、いわゆる過疎化が著しい地域である。人口の推移を第3表に示す。沿線町村のなかでも阿仁町の人口減少が激しく昭和63年度の人口は対35年度の48%となり、この30年の間に半減した。

第2表. 秋田内陸縦貫鉄道沿革

沿 革

- 大正 11年 4月 「秋田県鷹ノ巣ヨリ阿仁合ヲ経テ、角館ニ至ル鉄道」として法制化。
- 昭和 7年 10月 鷹ノ巣・米内沢間起工。
- 9年 12月 鷹ノ巣・米内沢間(15.1 Km)を「阿仁合線」として開業。
- 10年 11月 米内沢・阿仁前田間(10.2 Km)開業。
- 11年 9月 阿仁前田・阿仁合間(7.8 Km)開業。
- 31年 1月 鉄道建設審議会において「鷹角線」阿仁合・角館間が調査線となる。
- 32年 4月 鉄道建設審議会において次の区間が着工線となる。
阿仁合・比立内間(13.0 Km) 比立内・桧木内間(20.1 Km)
桧木内・角館間(28.4 Km)
- 38年 10月 阿仁合・比立内間(13.0 Km)開業。
- 45年 11月 角館・松葉間(19.2 Km)を「角館線」として開業。
- 54年 12月 未開通部分29.3 Kmの工事が中断される。
- 56年 9月 角館線が第1次特定地方交通線に運輸大臣承認。
- 59年 6月 阿仁合線が第2次特定地方交通線に運輸大臣承認。
- 59年 10月 鷹角線の早期全線開通と当該線を第3セクターによる維持運営を図るため秋田内陸縦貫鉄道株式会社設立。
- 60年 9月 地方鉄道業免許を取得する。
- 61年 7月 角館線及び阿仁合線の貸借並びに譲渡及び譲受について認可される。
- 61年 11月 第3セクター秋田内陸縦貫鉄道(株)秋田内陸北線及び南線として開業する。

会社資料より

第3表. 沿線町村の人口推移

町村名	年度	昭和 35	昭和 40	昭和 45	昭和 50	昭和 55	昭和 60	昭和 63
		鷹 巣 町	人口(A) 増加率(B%)	27,240 —	26,244 △ 3.7	25,370 △ 3.3	24,742 △ 2.6	25,065 1.3
合 川 町	人口(A) 増加率(B%)	12,083 —	10,833 △ 10.3	9,946 △ 8.2	9,578 △ 3.7	9,587 0.1	9,309 △ 2.9	9,175 △ 1.4
森 吉 町	人口(A) 増加率(B%)	15,488 —	13,871 △ 10.4	12,041 △ 13.2	11,050 △ 8.2	10,282 △ 7.0	9,826 △ 4.4	9,767 △ 0.6
阿 仁 町	人口(A) 増加率(B%)	11,337 —	9,859 △ 13.1	8,224 △ 16.6	7,132 △ 13.3	6,276 △ 12.0	5,596 △ 10.8	5,426 △ 3.0
西 木 村	人口(A) 増加率(B%)	8,827 —	8,030 △ 9.0	7,475 △ 6.9	7,134 △ 4.6	6,986 △ 2.1	6,813 △ 2.5	6,925 1.6
田 沢 湖 町	人口(A) 増加率(B%)	17,074 —	15,986 △ 6.4	14,924 △ 6.6	14,827 △ 0.6	15,206 2.6	14,891 △ 2.1	14,541 △ 2.4
角 館 町	人口(A) 増加率(B%)	17,862 —	17,268 △ 3.3	16,817 △ 2.6	16,869 0.3	16,906 0.2	16,644 △ 1.5	16,303 △ 2.0

* 人口は国勢調査より、63年度は住民基本台帳による。
* 増加率は5年前の人口からみた増加率を示す。63年度は対60年度。

沿線はかつて鉱山町として栄えたところが多く阿仁鉱山は昭和45年に閉山。現在木材産業が森吉・阿仁両町の主要な賃収入対象産業となっている（第4表参照）。西木村でも主たる産業は農業・林業でやはり第1次産業人口が40%を占める。

第4表. 沿線町村の産業別人口構成比

	合川町 (J60)	森吉町 (J55)	阿仁町 (J55)	西木村 (J60)
第1次産業人口	1,522	1,317	741	1,452
農業	1,258	1,048	467	1,168
林業	257	264	272	284
水産業	7	5	2	0
第2次産業人口	1,424	1,792	1,039	1,235
鉱業	1	24	20	8
建設業	510	677	345	753
製造業	913	1,091	674	474
第3次産業人口	1,648	1,897	913	984
卸売・小売業	524	601	285	402
金融不動産業	35	65	25	13
運輸通信業	100	187	77	81
サービス業	848	841	408	354
公務	132	176	117	126
その他	9	27	1	7
合計	4,594	5,008	2,695	3,671

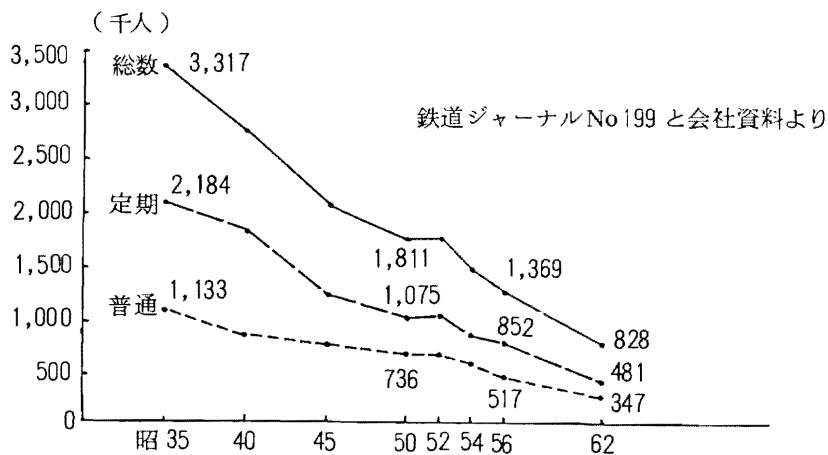
国勢調査をもとに作成

3 利用状況とアンケート調査の結果

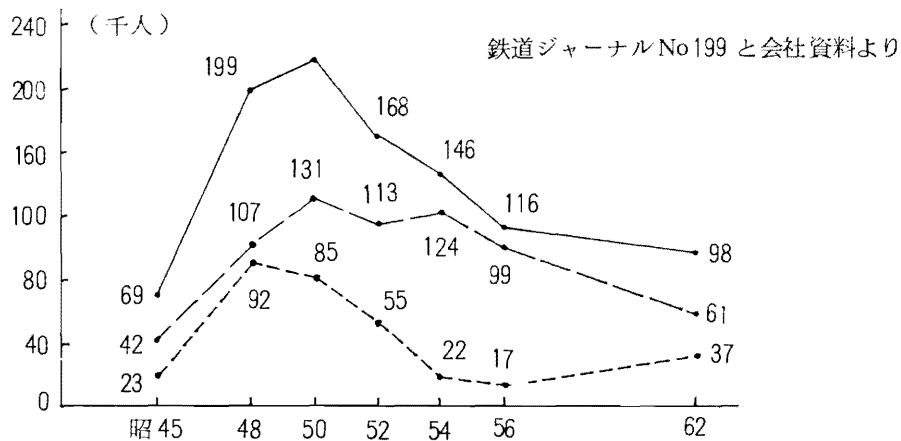
(1) 利用状況

国鉄時代から年々利用者は減っており第三セクターとなってからも依然減少傾向にある（第2図、第3図参照）。北線では阿仁前田と阿仁合に利用者数の大きな段差が見られる。利用層は高校生と高齢者がほとんどで鷹ノ巣への利用。南線もやはり利用の中心は高校生でその他の一般客は角館への利用が多い。

他の交通機関としては路線バスがあり北線・南線とも並走している。特に南線に並走する羽後交通の^{ひがき}内線は1日10往復、運賃同額なうえフリー乗降制なので自宅前で乗降でき利便性は鉄道より高い。



第2図. 阿仁合線・内陸北線輸送量の推移



第3図. 角館線・内陸南線輸送量の推移

(2) 利用実態アンケート調査の実施

秋田内陸線の利用状況と全線開業への関心度を把握するために、昭和63年12月沿線住民にアンケート調査を実施した。対象は合川・森吉・阿仁の各町と西木村の計4町村の各小・中学校児童・生徒の父兄である。総回答数は756、回収率は概ね90%である(第5表参照)。

〔質問1〕 概ね各町村とも似た結果となった。いずれの町村も「ほとんど利用することはない」が半数前後を占め、毎日もしくは2～3日に1回利用はあわせて1.8～3.7%となっている。

〔質問2〕 圧倒的に「クルマの方が便利」が多く60%を占める。特にクルマの普及状況が著しい西木村では76.3%と高くなっている。また西木村では現在南線よりもバスの方が本数が多いことから「バスを利用する」も10.4%と比較的高い。

〔質問4〕 各町村とも「ちょうどよい」が1位を占める。これは普段利用しないための関心のなさが如実にあらわれているといえよう。また西木村は「もっと増やしてほしい」、「もう少し増やしてほしい」をあわせて40.2%と他の3町より増発を期待する割合が高い。

〔質問6〕 いずれの町村も「2台」が最も多くほぼ40%の世帯がこれにあたる。ついで「1台」「3台」「持っていない」と続く。特筆すべきは西木村で2台所有が過半数を超え、「持っていない」という世帯も4町村で最も低い。そして「4台以上」所有も5.9%と高く、西木村は他の3町と比較して自家用車普及状況がよい。

〔質問9〕 仙北・秋北両地区の交流の状況を見るものである。北線沿線は南へ行くほど「ある」の割合が高く73.2%にもなる。しかし峠をこえた西木村では阿仁町ほど「ある」は多くない。

〔質問11〕 全線開業後の利用願望を見たものである。各町村とも85%程度(ア、イあわせて)が利用したいと答えている。

〔質問12〕 未開業部分を含めて本数増発による利用状況の変化を西木村の人に自己判断してもらったが、やはり多くなると答えた人は62.5%を占めている。

〔質問13〕 ほぼ住民の意見はふた手に分かれており、6:4の割合で何らかのものを地域にもたらすと考える人が多い。

第5表. 利用実態アンケート調査結果

秋田内陸縦貫鉄道（南線）利用実態アンケート

質問1 所用や買い物、通勤を含めて北線、南線を利用するのは何日に一回の割合ですか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、毎日利用している	3人	1.8	2人	0.9	2人	1.5	7人	3.2
イ、2～3日に1回	2人	1.2	2人	0.9	2人	1.5	1人	0.5
ウ、1週間に1回くらい	10人	6.0	8人	3.5	6人	4.6	9人	4.2
エ、1ヶ月に1回くらい	30人	18.0	38人	16.6	30人	22.9	26人	12.0
オ、半年に1回くらい	32人	19.2	50人	21.8	29人	22.1	26人	12.0
カ、ほとんど利用することはない	90人	53.8	129人	56.3	62人	47.3	147人	68.1
計	167人	100.0	229人	100.0	131人	100.0	216人	100.0

質問2 (質問1でエ、オ、カと答えた方のみ) 利用しない理由は何ですか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、列車の本数が少ない	2人	1.2	3人	1.4	5人	3.7	2人	0.9
イ、運賃が高い	12人	7.4	10人	4.6	8人	6.0	5人	2.4
ウ、車の方が便利	112人	69.1	151人	69.6	85人	63.9	161人	76.3
エ、バスを利用する	5人	3.1	11人	5.1	8人	6.0	22人	10.4
オ、出掛けることがない	25人	15.4	41人	18.9	26人	19.5	12人	5.7
カ、その他	6人	3.7	1人	0.4	1人	0.8	9人	4.3
計	162人	100.0	217人	100.0	133人	100.0	211人	100.0

質問4 北線 南線の運転本数について、どう思いますか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、もっと増やしてほしい	8人	5.0	13人	6.8	6人	5.0	20人	10.2
イ、もう少し増やしてほしい	35人	21.7	41人	21.5	28人	23.3	47人	30.0
ウ、ちょうど良い	113人	70.2	130人	68.1	78人	65.0	116人	59.2
エ、多い	5人	3.1	7人	3.6	8人	6.7	13人	0.5
計	161人	100.0	191人	100.0	120人	100.0	196人	100.0

質問6 お宅は自家用車（軽四、軽トラックを含む）をお持ちですか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、持っていない	7人	4.1	13人	5.7	8人	6.2	8人	3.6
イ、1台	62人	36.0	90人	39.3	49人	37.7	55人	24.9
ウ、2台	70人	40.7	94人	41.0	53人	40.8	115人	52.0
エ、3台	29人	16.9	25人	10.9	14人	10.7	30人	13.6
オ、4台以上	4人	2.3	7人	3.1	6人	4.6	13人	5.9
計	172人	100.0	229人	100.0	130人	100.0	221人	100.0

質問9 今年（昭和63年）秋北地区（阿仁町、鷹巣町、大館市など）に行ったことがありますか。

（南線のための質問）

今年（昭和63年）仙北地区（西木村、角館町、大曲市など）に行ったことがありますか。

（北線のための質問）

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
「ある」	52人	30.8	97人	43.1	93人	73.2	72人	37.1
「ない」	117人	69.2	128人	56.9	34人	26.8	122人	62.9
計	169人	100.0	225人	100.0	127人	100.0	194人	100.0

質問11 来年4月、北線と南線がつながりますが、大曲、盛岡、仙台、東京（阿仁合、鷹ノ巣、大館）方面へ行くとき、利用したいと思いますか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、ぜひ利用したい	79人	48.2	103人	46.6	82人	63.1	102人	47.9
イ、まあ利用したい	58人	35.4	84人	38.0	34人	26.2	79人	37.1
ウ、あまり利用したくない	9人	5.5	11人	5.0	2人	1.5	9人	4.2
エ、利用したいとは思わない	18人	10.9	23人	10.4	12人	9.2	23人	10.8
計	164人	100.0	221人	100.0	130人	100.0	213人	100.0

質問12 （質問1でエ、オ、カと答えた方のみ）上桧木内一角館間は全線開通後、現在より運転本数が増える予定ですが、もしそうなったら、今より利用することが多くなると思いますか。

	西木村	
	人数	%
ア、だいぶ多くなると思う	24人	13.3
イ、多少多くなると思う	89人	49.2
ウ、変わらないと思う	68人	37.5
エ、減ると思う	0人	0.0
計	181人	100.0

質問13 秋田内陸縦貫鉄道の全線開業は、沿線の地域活性化につながると考えますか。

	合川町		森吉町		阿仁町		西木村	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ア、全くそう思う	11人	6.7	19人	8.6	17人	13.5	14人	6.5
イ、そう思う	97人	59.5	109人	49.5	57人	45.2	118人	54.9
ウ、あまり思わない	52人	31.9	88人	40.0	45人	35.7	79人	36.7
エ、全然思わない	3人	1.8	4人	1.8	7人	5.6	4人	1.9
計	163人	100.0	220人	100.0	126人	100.0	215人	100.0

4 沿線を取りまく環境と将来

(1) 沿線開発と観光

南線側は武家屋敷やサクラで名高い角館や田沢湖などメジャーな観光資源が目立つ反面、北線側はどちらかというとマイナーである。

このなかで注目されるのが森吉山の開発で、昭和62年度よりこの山の中腹に「森吉スキー場」、

「阿仁スキー場」が国土計画の手によりオープンとなった。昨シーズンの来場者は両スキー場あわせて約27万人と少ないが今後に期待が持たれている。

(2) 沿線自治体と住民の反応

もともと利用者の少ない起点の角館町や鷹ノ巣町は全線開業への関心も薄い。これに対して中間の阿仁町・西木村ではいくつかのイベントの企画も出て全線開業へ向けての機運も高まっているが、全体としていまひとつ自治体の足並みは揃わない。沿線住民の反応はアンケート調査のとおり期待する向きとそうでない向きが半々程度に分かれている。

(3) 全線開業後と今後

当然南北の交流が活発になる。加えて質問11にあるように仙台・東京方面への短絡ルートにもなり都市間輸送を担うようになる。また阿仁町の比立内^{ひだちうち}・打当地区の高校生が角館の高校に通うというケースもでてくるであろう。げんに平成元年度の秋田県公立高校入試には数名が角館高校に願書を提出している。

しかしながら南北の旅客流動にしても都市間輸送にしてもいったいどれくらいの実績があがるかは、他地域においても前例がないだけに不安な面も残る。

5 まとめと課題

以上秋田内陸縦貫鉄道の利用状況を中心にその現状を見てきたが、このクルマ社会の時代のなかで地方交通線の地域社会とのかかわりがいかに薄れているかが明らかである。今後地域社会に有効に機能する鉄道として存続していくには都市間輸送の充実と外来観光客の入れ込み増加にかかっているといえよう。

すなわち前者は盛岡までの直通列車の実現が不可欠であり、後者は例えば森吉山を軸としたリゾート施設の充実が急がれる。JR北海道が札幌・千歳空港を起点としてニセコ・フラノ・トマム・サホロ各スキー場に向けて走らせている“スキートレイン”はよい例であり、秋田内陸線も新幹線接続とすれば可能性はかなり広がるはずである。

また地域住民にも鉄道を利用しやすいような環境整備（例えば駅に隣接もしくは駅前に公共施設を立地させる）を行うべきである。当然“第三セクター”なのだから会社・自治体・住民の三者が協調し、より地域に貢献する鉄道に育成していかなければならず、何の対策もないままにすると先はもう見えている。そうならないように願いつつ秋田内陸縦貫鉄道の今後を期待したい。

【 参考文献・資料 】

- 青木栄一（1987）：「第三セクター鉄道——新しいローカル鉄道の成立と意義」
鉄道ジャーナル別冊・第三セクター鉄道 PP.83 ~ 93 鉄道ジャーナル社
- 青木栄一（1983）：「教育問題としてのローカル線」 地理Vol.28 No.11 1983 古今書院
- 小林 茂（1987）：「北海道におけるリゾート開発と鉄道」 鉄道ジャーナル No.251 '87 - 9
- 鈴木文彦（1983）：「特定地方交通線の実態と問題を現地に見る—25・阿仁合線・角館線」
鉄道ジャーナルNo.199 '83 - 9
- 種村直樹（1987）：「全線開通に懸ける秋田内陸縦貫鉄道」 鉄道ジャーナルNo.244 '87 - 3
- 田宮利雄：「秋田ローカル線今昔」 無明舎出版
- 秋田魁新報夕刊連載「内陸線全通」(1)~(14) '88 - 11

本稿を執筆するにあたりご助言・ご指導を賜りました水野裕・後藤雄二両先生に厚く御礼申し上げます。またアンケート調査や現地調査にあたり次の方々、機関、学校にお世話になりました。誌面を借りて御礼申し上げます。

阿仁町教育委員会・教育長 吉田稲穂氏、秋田内陸縦貫鉄道株総務課長 成田俊男氏、合川町教育委員会、西木村教育委員会、合川町役場、阿仁町役場、西木村役場、角館町役場、合川町立合川東小学校、合川町立合川西小学校、森吉町立米内沢小学校、森吉町立前田小学校、阿仁町立阿仁合小学校、阿仁町立阿仁第二中学校、阿仁町立中村小学校、西木村立上桧木内小学校、西木村立桧木内小学校、西木村立西明寺小学校、秋北バス(株)米内沢操車場、羽後交通(株)角館営業所、その他取材に快く応じて下さったの方々。