

II 地方(特に第三セクター)鉄道の状況

1. 地方鉄道路線の危機

2016年12月13日、NHK「クローズアップ現代」で、北海道の鉄道の現状を伝える「暮らしはどうなる? 全国“鉄道縮小”時代」が放送された。2016年11月、JR北海道は、JR単独では維持困難な路線が全路線の半分に達する1,200kmだとの衝撃的な発表をおこなった。維持困難とする判断基準は、1日の乗客数が2,000人未満の路線である。NHKの独自調査でも、路線数の1/3に達した。その一つ「日高線」について、JR北海道はもし存続させたいならば沿線自治体に年間13.4億円の拠出を求めるとの脅しともとれる要求をした。沿線自治体の一つ「新ひだか町」では3億円ほどの拠出が必要となるが、医療関係費が5億円、学校運営費が2億円ほどでしかない弱体な財政では3億円を引き出すことは不可能だとした。JR北海道・島田社長は、「民間会社である当社が単独で全ての費用を担っていくには限界が出てきている」と苦渋の色を見せた。

この事態には、地方鉄道、とりわけ第三セクター鉄道の抱える深刻な現状に通底する問題が垣間見える。

2. 公共の危機

図表－1 国鉄分割民営化年表

年(西暦)	鉄道関連事項	政治・社会・道路事項	廃止路線数
1956	東海道本線全線電化	「日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書(ワトキンス報告)」道路システムの遅れを指摘。日本道路公団発足	
1959	東海道新幹線着工		
1960	国鉄、指定券予約コンピュータシステム「マルス」運用開始。	道交法制定。60年安保闘争。	
1961	新幹線への8千万ドル世銀借款決定	朴クータタ。農基法。武州鉄道汚職事件。第一回日米貿易経済合同委。首都高1号線。	
1962	名鉄、初のモノレール	第一次全国総合開発計画	
1963		初の高速道路名神一部開通(66年に全線開通)。	
1964	国鉄赤字転落、東海道新幹線開業、鉄建公団設立	東京オリンピック	
1960年代後半	生産性向上運動	貨物輸送で自動車が鉄道を上回る	
1968	国鉄諮問委員会、国鉄財政再建推進会議道路転換対象赤字83線区指定	新宿騒乱事件。東名高速一部開通。	
1969	日本国有鉄道財政再建特別措置法	新全国総合開発計画。東名高速全面開通。	2
1970	職員管理室・能力開発課を設置、反マル生運動激化。全国新幹線鉄道整備法。	血のメーデー事件無罪判決。ヨド号ハイジャック。京都嵯峨川初の6選。日米安保自動延長。交通事故死者数ピーク(交通戦争)。	1

1971	労組提訴 2 件に不当労働行為認定、マル生運動失敗	沖縄返還協定調印。ニクソンショック(金ドル交換停止)。環境庁発足。	3
1972	順法闘争。廃止反対の中、赤字 83 線中 11 線が本年まで廃止。山陽新幹線開業	札幌オリンピック。田中「日本列島改造論」。	9
1973	順法闘争に反発し首都圏国電暴動	オイルショック。変動相場制への移行。	
1974	「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」を閣議決定、国鉄スト日数 23 日 国鉄初の全面連休。	田中金脈	
1975	11～12 月に「スト権」スト。12 月 3 日スト中止でスト敗北。15 人の解雇を含む 5405 人の処分	首都圏交通大混乱、「生活物資等確保緊急連絡本部」を政府内に設置。東北自動車道、仙台まで。	
1976	国鉄スト日数 8 日、運輸省は 2 年連続国鉄料金 60% 値上げ方針。国鉄、実用蒸気機関車全廃		
1977	国鉄スト日数 6 日	第三次全国総合開発計画	
1978		日中平和条約	
1979	山口線、観光列車として SL 再開。	南アルプススーパー林道(開発か自然保護か)。名神・中国自動車道連結。	1
1980	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、3 次にわたる特定地方交通線=赤字ローカル線指定、		
1981	特定地方交通線の転換第三セクター・三陸鉄道	第二臨調	
1982	東北新幹線(大宮→盛岡)開業	中曽根内閣成立。中央自動車道全線開通、第 2 次臨調の総合管理庁(後の総務省設置として結実)構想提言。	
1983	国鉄再建監理委員会設置	中国自動車道全線開通	1
1984	第 2 次廃止対象特定地方交通線 27 線区。特定地方交通線の第三セクター転換一号=三鉄	総務庁設置。	6
1985	再建監理委員会は、「分割・民営化」の「国鉄改革に関する意見」書を内閣総理大臣に。	プラザ合意。関越自動車道が全線開通。	19
1986	日本国有鉄道改革法成立。国鉄赤字 1,4 兆円に。第 3 次廃止対象特定地方交通線 12 線区指定		5
1987	国鉄改革、分割民営化。JR 各社の株式保有の日本国有鉄道清算事業団発足。	「多極分散型国土の形成」の第四次全国総合開発計画。11 月、中曽根退陣。東北自動車道全線開通。	9

(出所)各種年表より筆者(高木隆造)作成。

JR北海道の発表とそれを受けた沿線自治体の動揺には、まず通底する第一の問題が伏在している。JRの前身旧国鉄は、東京オリンピックの年、東海道新幹線開通の1964年から赤字転落し、その後、赤字を累積させ1969年5月に日本国有鉄道財政再建特別措置法が、1981年5月には抜本的な再建策として日本国

有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)が公布された。分離されるべき不採算路線を「特定地方交通線」として指定した。「特定地方交通線」に指定された路線は、第1次選定が40線(729.1km)、第2次選定が31線(2,089.2km)、第3次選定が12線(338.9km)だった。つまりは、高度経済成長を背景とした国土開発・鉄道網拡大で生じた公的資金枯渇を「赤字」と言い、その赤字部分を地域的に具体的にあぶり出し分離して他に付け替える方式の出発点だった。

それは、全国総合開発計画路線(1962年策定「第一次全国総合開発」から)の発動を背景に持つものであった。一全総の「国土の均衡ある発展」の標語の下で新鋭重化学工業の太平洋ベルト地帯敷設を進め、同年に「新産業都市建設促進法」で道央、八戸から有明・大牟田までの15新産業都市を指定し、1974年に工業整備特別地域整備促進法で鹿島・周南までの6地区をさらに付加し工業地帯を全国に拡散・分散して行く方式である。その四期目の四全総(1987年策定、目標年次2000年)は、産業展開をベルト状から「交流ネットワーク構想」の分散方式へと転換し「多極分散国土の構築」を目指した。しかし、いずれにしても新幹線網と高速道路網で開発拠点・人口集中地同士を結ぶものである。鉄道は人口を高速鉄道で結び、高速道路は「ジャスト・イン・タイム」で柔軟に工業拠点同士を結ぶものだった。この高速鉄道と高速道路網の組み合わせは、人口希薄地域の地方路線のゆっくりとした少人数の時間・人の流れのテンポとは違うのであり、そのため基幹交通網外の傍流に取り残されることになった。資金と資源をこの二者に注ぎ込むために、在来路線は「捨石」とされ「赤字路線」と断罪されることになった。同時に、鉄建公団(発足1964年)による政治路線建設に示される無謀な建設ラッシュ、財投資金投入と政府保証鉄道債券方式での資金調達、その「赤字」をさらに固定化し肥大化させていくものであった。

国は、公共の意味を理解し承認した上で、それでも致し方ない許容できる「赤字」幅の範囲を定めて「赤字」を圧縮することもしなく、あげて「赤字」責任を高速鉄道網建設や無計画な路線建設というプロジェクトを担った公共の経営体である国鉄に負わせた。さらにその責任は、国鉄の労使対立と低サービスに転嫁して国鉄経営の財政再建を呼号した。くしくも1960年代後期の順法闘争に示される、マル生と言われた生産性向上運動による深刻な国鉄労使対立を経営困難と赤字の根因だとしてすり替えたのであった。巷間叫ばれた「親方日の丸」の批判標語は、よく世論にしみ込んだ。プロジェクト政策による資金枯渇を公共経営体の経営責任にしたて、経営体の「赤字」なるものを炙り出してその「赤字」を切り離す。そうするとその経営体からは「赤字」は消える。「赤字」は当然、「赤字」でも公的インフラ存続を望む沿線自治体と住民に付け替えられる。

国家は憲法に基づき、あまねく全国民に等しい公共サービスを提供する義務があり、そのことによって国民の公共への信頼感を獲得し、国民は信頼感に基づき公共を支えるというのが近代市民法理念である。しかし現実には、上位の公共である国家は己の責任を不問にして、中間の公共=国鉄に責任を付け替え、さらにその中間の公共=国鉄は、その下位の公共=地方自治体と市民に負担を押し付ける。この場合、「現にサービスを受ける者だけが負担せよ」と地方自治体と市民は公的サービスを受け取るだけの人々になる。住民にとり公共はただただ負担を押し付けるだけの煙たい存在になるが、公的サービスを受けているのが自分達なのだからしょうがないとの公共への諦念を作り出すことになる。こうして市民にとって公共は遠ざかる。公共は市民=住民のもので、市民=住民自身が作り出した我がものだとの観念は崩壊する。公共が公共を壊す、ということがこれらに通底する第一の問題なのである。

その仕上げが公共という名乗りをやめる分割民営化であった。つまり、公ではなく私となったとして公共の役割を放棄するのである。1982年、第二臨調(会長・加藤寛「国鉄解体」論、参与・屋山太郎「国

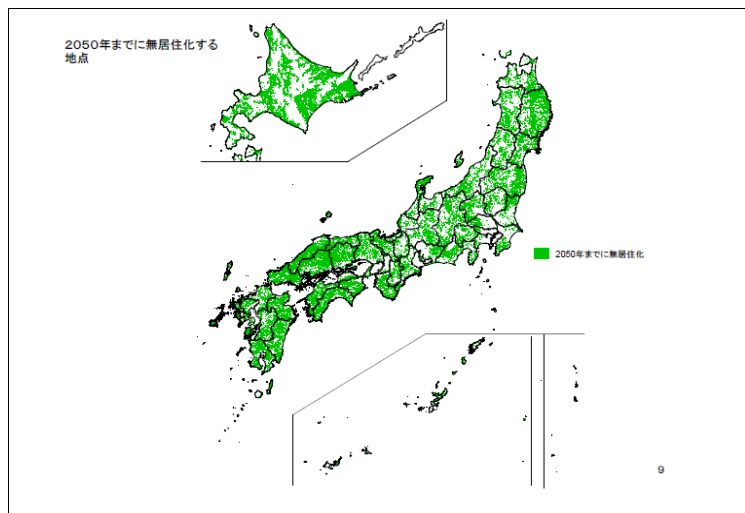
鉄労使国賊」論に示される)によって民営化の道筋ができ、1983年、中曽根内閣による国鉄再建監理委員会設置がなされ、1987年に分割民営化(地域別にバラバラに分解したのだから全国民にあまねく等しい公共サービス提供の理念の否定)がなされた。同時期、電電公社・日本専売公社の民営化も実施された。時あたかもバブル最盛期に突入寸前の時期であった。この民営化は同時にバブルをさらに肥大化させることでもあった。公共の弱体化と個人の個別化、それを示す「自己責任」観念が覆いだした。世界的には、英サッチャー主義、米レーガノミクスと連動する新自由主義が世界を覆った。

3. 人口減少と「地方消滅」

第二の問題は地方の疲弊である。JR日高線存続のために「新ひだか町」は3億円さえ拠出できないという厳しい財政状態だった。そのNHK番組の2016年12月の3か月前、NHKスペシャル「縮小ニッポンの衝撃」が放送された。日本の人口は、2008年をピークとして転げ落ちるように減少していく。当然にもその縮小は地方から始まる。縮小の波は地方辺境から始まり急激に広まり、ついには大都市部にいたる。番組は、縮小の波が今は考えられもしない東京区部にまで至るとの衝撃をつきつけた。夕張市、島根県益田市から東京近郊の横須賀、豊島区に至るというものである。

この番組は、2015年6月の日本生産性本部、日本創生会議の提言、いわゆる人口減少と消滅自治体を示す「増田レポート」を受けてのものだった。それとも関係する国交省「国土のグランドデザイン2050」(2014年3月発表)に掲載の「2050年まで無居住化する地域」図を見てみる。

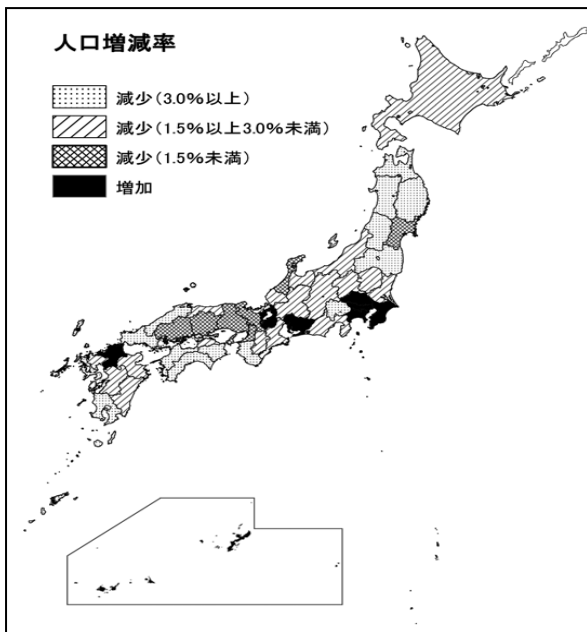
図表ー 2 「2050年まで無居住化する地域」



(出所) 新たな「国土のグランドデザイン」国交省 参考資料(2) 1ページより。

北海道では根室・十勝、本州では岩手県沿岸部・北上山地、福島県浜通り、島根県・山口県、そして四国全域と南九州の無居住化地域の密集が目立つ。これに近年の都道府県別人口増減率を被せてみよう。2015年の対前年比人口増減率は、減少率が高い順に、秋田が-13%、青森-11.3%、高知-10%、和歌山-9.9%、山形-9.6%、岩手-9.1%となっている。先に示したJR廃止路線多発の北海道はまだ-5.6%に過ぎない。

図表－3 人口増減率



(出所)総務省「国勢調査」、「平成27年国勢調査 人口速報集計結果」より。

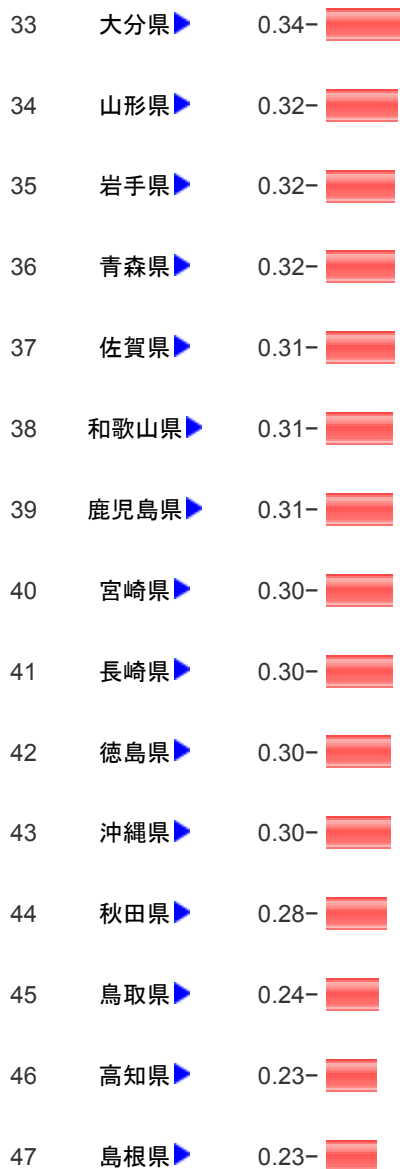
さらに人口ピーク時期も示す。全国的には2008年がピークであったが、秋田は1980年にピークを迎えた。実は、秋田の場合はすでに1956年に135万人のピークを迎えた後に急落し、70年代中期に持ち直して第二のピークを80年に迎えてその後は一気に下降していった。そして、青森・高知・和歌山、山陰の島根、南九州の鹿児島、そして岩手が1985年、山形が1990年、北海道は1995年だった。2000年には東京近郊の茨城が、2005年に栃木がピークを打った。こうして確かにNHK番組が言うように、縮小の波は北東北・南四国・山陰・南九州から始まり徐々に広がりを見せ、2005年には大都市周辺県にも及んできたのであった。

1980年代中期に開始された公共=国鉄・電電公社・専売公社などの民営化は、とりわけいち早く人口減に転換した北東北・南四国・山陰・南九州にJR地方路線の民営化=第三セクター化となり、さらにその民営化が時代の主潮流になったためようやく1990年代に人口減に転じた北海道に、今ではもはや「当然のこと」として強く押し付けられることになった。

人口減は、各地方自治体の財政にも重くのしかかる要因なのだから、地方財政を国家が支援していくシステム(憲法25条生存権に裏打ちされた国家の所得移転と所得・公共サービス平準化)が弱体化すればさらに強いマイナス要因となる。

図表－4 財政力指数ランキング(2014年)

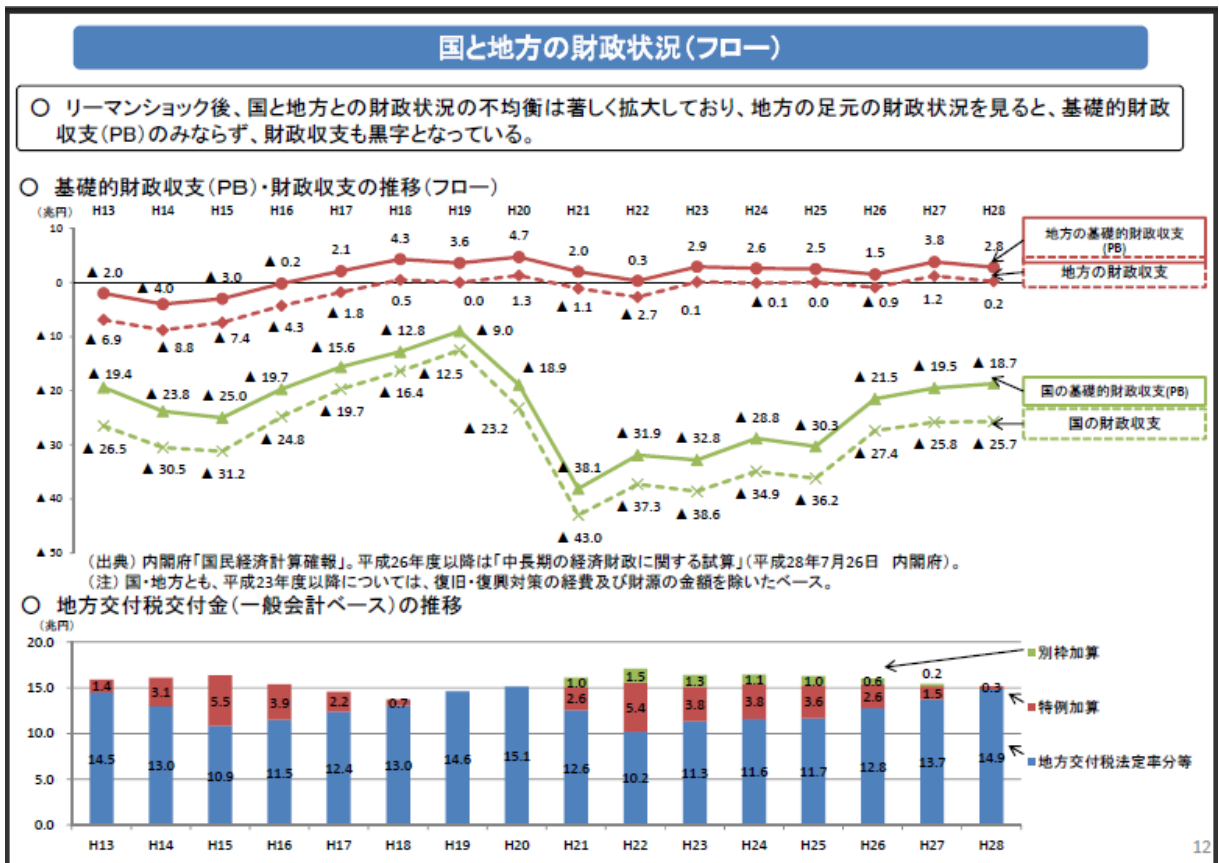
順位	自治体名	財政力指数
30	山梨県▶	0.37-
31	福井県▶	0.37-
32	熊本県▶	0.37-



(出所) 総務省「地方財政状況調査関係資料」から筆者(高木隆造)作成。

2014年の都道府県財政力指数でみると、47都道府県のうち下位15自治体では34位に山形、35位に岩手、36位に青森が位置し、以下、南四国・山陰・南九州が連なる。44位秋田、45位鳥取、46位高知、47位島根である。人口減と財政脆弱化の中で、公共インフラとしての公共交通を縮小地域に「赤字」付きで丸投げされた形なのである。

図表－5 国と地方の財政状況



(出所)財務省「地方財政 資料2」の「国と地方の財政状況(フロー)」の項「地方交付税交付金」12ページ、2016年10月27日。

地方交付税交付金の推移のみを指標として見ると、2010年をピークとして加算部分(特別加算・別枠加算)が減少して全体を押し下げてきている。なお、2016年に財政平準化措置を必要としない財政豊かな不交付団体は、都道府県では東京都のみで、市町村では77団体ある。人口増加の大都市圏の千葉・埼玉・東京・神奈川県に属する30団体、工場立地著しい愛知県の16団体の計46団体を除けば31団体ある。そのうち9団体は泊・六ヶ所・女川・広野・大熊・東海・刈羽・高浜・大飯など原発関連施設自治体であり、地方の疲弊と公共インフラの弱体化、そしてそれゆえとでも言うべき原発関連施設の分布が重なる。

人口減少など地方疲弊は、地方の再生策への要求を強めているが、その再生策の中にしっかりと交通インフラを位置付けていく努力が必要となる。さらに、今やスーダンと並ぶ政府債務残高対GDP比200%超の事態も考慮に入れておかねばなるまい。財投債を除いた普通国債残高はほぼ900兆円(2019年)に達している。「異次元金融緩和」によるマネタリーベース増大で超低金利を実現して、インフレを作り出して景気を浮揚させるとのリフレ政策(インフレターゲット論)は、そもそも論理が逆で破産しているにもかかわらず止めはしない。否、怖くて足抜けもできない地点にまで来たのであった。日銀が国債を買いオペで吸収しない限り国債価格は暴落し金利は暴騰する、そして円の信認は失われる。今や、買いオペを行わないというリスクを取ることができないくらいに国債市場の自律性が失われている。国家は、償還の「60年ルール」さえ重しとを感じるくらいに国債に依存し続けている。これが、地域政策の財政的縛りとして機能する。歳出も国債償還費と利払いである国債費によって大きく圧迫されているからであり、さらに労働力人口減少・高齢人口増大で社会保障費用は止めどもない。

4. 地域再生政策と地方公共交通

人口減少は、2000年代初期には2008年人口ピーク予測に基づいて長らく課題の一つとはなってきた。2011年「東日本大震災」により、この問題は東北被災地の復興とさらにその震災ショックを槓桿とした経済社会改造意欲の高まりとによってより現実味を帯びてきていた。震災の2011年3月のショックのただなか、5月、日本生産性本部に日本創生会議(以下、創生会議)が設置されたのはそのことを示すものである。経済同友会は2013年4月、「改革推進プラットフォーム」(以下、プラットフォームと呼称)を設置した。このことは、その前年12月に第二次安倍政権が成立したことも連動している。この組織の中核を担う事務局長は富山和彦である。富山は、2003年来長らく竹中平蔵らと「ポリシーウォッチ・ジャパン」で共同するとともに、創生会議・増田寛也と共同することになる人物である(同氏はJAL再建に活躍したばかりでなく東日本破綻バス会社再建も手掛けた)。また、竹中と2005年に「日本21世紀ビジョン」を書き上げ、震災時に経済学者連名提言を出した伊藤元重らとも連携している。

ともあれ、小泉改革路線は、麻生内閣の「安全・安心」路線への転換、民主党政権の発足によって経済財政諮問会議不開催に示されるように棚上げとなっていたのだが、大震災発生により「チャンス到来」として復活し、第二次安倍内閣発足によりそのロケットスタートを担うグループとして活動再開した。2013年11月には創生会議増田は雑誌に「壊死する日本」を発表し、同友会プラットフォームは2014年4月に『第2弾成長戦略』に向けた提言を、そして翌5月に創生会議増田は人口減少と地方消滅に関する提言=増田レポートを発表した。これらは、小泉改革の2003年以来の一貫した「改革」の流れの中のものである。

こうした「改革」の流れの中で、2013年11月「交通政策基本法」(以後、基本法)制定、2007年11月施行の「公共交通活性化法」改正が2014年11月に施行されたのであった。この基本法は、小泉政権時代から必要性が叫ばれており、大震災直前に「法案」が閣議決定されていたものであった。その2011年に閣議決定された「交通基本法」案では、交通を「人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉であると言える」⁽¹⁾と捉えた。交通の文化・生活を支える側面を強調したものであった。それは生きる権利を構成するものとして「移動権」⁽²⁾概念を認定するものでもあった。そのため、地方での交通の撤退・減便にも憂慮を示し「これらの地域においては交通サービスの確保が差し迫った問題となっている」とした。

だが、安倍内閣ではこの法案に「大規模災害への対応や、施設の老朽化への配慮などといった規定の追加、国際競争力の強化や地域の活性化といった内容の充実その他の修正を加えた上で⁽³⁾」基本法を制定することになったとした。基本法には、2010年にあった権利としての移動権や地方交通の縮小への憂慮は消えている。そして6条で交通施策推進は国から住民までの関係者が連携・協働しなければならないとし、11条「国民の役割」では「国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める」ことが求められている。不思議にも、住民は公共の交通政策に協力しなければならない客体・統治される地位に落とし込まれている。住民・市民による公共の形成、それゆえの主権者たる住民・市民の生活安定を論理の出発点に置くものではない点に注意しておくべきである。

(1) 「交通基本法案の立案における基本的な論点について(案)」交通基本法案検討小委員会、2010年11月、3ページ。

(2) 同上1ページ。

(3) 「国交省」「交通政策基本法」について」1、「制定に至る経緯」「(2)交通政策基本法の制定」より。

基本法が想定する具体的施策は、地域に拠点たるコンパクトシティを成形し、一方大都市圏を、国際競争力を持つ成長エンジンとして外に開かれたゲートウェイ機能を持つスマートシティに成型する。交通システムはそれらを支え、結びつけるものとして位置付ける。そのことによって「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化」「国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化」⁽⁴⁾をICT技術によって成し遂げるもの、であった。この構図で重心は明らかに後者のスマートシティ成型に置かれ、そこを入り口として地方拠点都市、地方に活力を呼び込むものとして交通システムが位置付けられる。この基本法の具体化は、「交通政策基本計画」(以下、基本計画)によってなされるものとされている。

基本計画は、2014年を初年度として2020年までとし、東京五輪実現に資するものとして位置付けられた。さらに、「本計画による施策の推進に当たっては、『交通安全基本計画』等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、『国土形成計画』や『社会資本整備重点計画』、『観光立国実現に向けたアクション・プログラム』、『国土強靱化基本計画』、『まち・ひと・しごと創生総合戦略』とも連携」⁽⁵⁾するものでもある。

この基本計画中の地方鉄道に関わるものを中心として若干見ておこう。人口急減で輸送サービス提供が不可能になる可能性があること、だが、高齢化は自家用車運転不可者の増大であり逆に公共交通を必要とすること、そのため「自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている」⁽⁶⁾とした。地域高齢化は地域そのものの再編を必要とするのだが、ここでは運転弱者の増大としてのみ捉えられている。そして、人口急減地で高齢化に対応して公共交通を確保する場合は、その交通に関わる自治体・企業・利用住民が一体となって確保せよ、ということである。ここで、国は外から見ている。地方地域自助が基本であることに注意しよう。

地方都市周辺で経営可能な交通手段の場合、「都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進める」⁽⁷⁾とした。展開すべき居住地域への人口誘導とその人口を都市中心と結合させて街づくりをし、さらにその都市以外から観光などで人を呼び込めるような交通にせよ、ということである。住宅地設定と都市機能とを分けて考える観点や重要ではあるが観光のみしか上げない観点やに不安は隠せない。それは、交流人口増大を通じての「地域間格差是正」という理解にも言いえる。「各地域の固有の歴史、文化、地場産業などを活かした地域活性化」⁽⁸⁾とは、独自の歴史・文化・地場産業の魅力をアピールし、沢山の観光客に来てもらって金を落としてもらい、それが地域間格差解消となる、という驚くべき薄い地方地域理解として表れる。ここには、地域内部循環に基づく生活と産業基盤の安定性確保などという観点は弱い。

そして「各地域がネットワークで結ばれた『コンパクト+ネットワーク』の形成に資するため、2014年に改正された『都市再生特別措置法』等及び『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づき、『立地適正化計画』及び『地域公共交通網形成計画』を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築

(4) 同上、「交通政策基本法について」「(3) 交通政策基本法の概要」より。

(5) 「交通政策基本計画」「はじめに」、1～2 ページ。

(6) 同上、4 ページ。

(7) 同上。

(8) 同上、5 ページ。

し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる」⁽⁹⁾としている。そのため2020年を目標年度として100件の成功事例を作るという「地域公共交通網形成計画」数値目標も出された。この「地域公共交通網形成計画」は「粗製乱造ではないか」（交通政策審議会委員・名古屋大学、加藤博和による）との意見はあったものの、2020年2月には全国の自治体542団体で作成され、目標を大きく上回り、地方地域にとり公共交通確保がいかに強い要求であることを示した。岩手県は、公共交通に関する被災地特例補助事業が2020年9月に終了することから、公共交通維持のために「岩手県地域公共交通網形成計画」を2019年4月に策定した。同計画は、2023年度を目標年として2017年度水準の維持を掲げている。

さて、上記「地域公共交通網形成計画」は改正「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により実施されているのだが、この法律についても若干見ておこう。この法改正と同時に独立行政法人「鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の一部を改正する法律ができ、認定軌道運送高度化事業等に対する出資等の制度が創設された。改正法は、「地域公共交通網計画」の策定を自治体に促し、国交大臣によって計画が認定されたものには支援する旨が明言されている。2020年2月現在、策定542計画38件が認定を受けている。認定を受けた38件中、北海道は3件、青森は弘前、八戸広域圏の2件で他の東北県では認定はない。他に複数件認定は茨城2件、埼玉2件、岐阜2件、鳥取2件、広島3件、山口2件、長崎3件、大分4件となっている。

また、同改正法24条に基づき「鉄道事業再構築実施計画」の認定も行っており、認定によって課税標準の特例措置、地域公共交通確保維持改善事業費補助金、鉄道施設総合安全対策事業費補助が出ることになっている。現在、当計画が認定された事業者は9事業者であり、三陸鉄道も含まれている。他に、都市新市電であるLRTも改正法で推奨された方式だが、それに関しては「軌道運送高度化事業」として認定・支援を受けるものであるが富山鉄道や札幌交通局が認定を受けている。

基本法や改正法が連携を前提としている諸制度についても若干見ておく。まずは、国土形成法の全国総合開発計画に続く国土形成計画は2015年、前年の「国土のグランドデザイン2050」を踏まえて改訂された。「異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す『対流促進型国土』の形成を図ることとし、この実現のための国土構造として『コンパクト+ネットワーク』の形成を進めること」とした。まさしく基本法の「コンパクト+ネットワーク」形成である。

ここには、太平洋ベルトを軸にして重化学工業を展開していく列島レベルの地域展開の発想はなく、東京等大都市圏とその他に大きく区分したうえで、その他地域のコンパクトシティ形成とコンパクトシティの結合による「連携中枢都市圏」と「小さな拠点」を中心に据えた農山漁村をイメージした地域とが語られる。

そして、人口減少対処、地域個性重視、技術革新と経済成長を支えることを3本柱としている。住み続けることができ、かつ稼げる国土形成でもある。この場合もやはり、力点は「稼げる」国土形成に置かれている。「稼げる」ためには活力と刺激を国土全体に流し込む「対流促進型国土」が必要だ、ということになる。この国土形成には、2020年東京五輪前後10年を「日本の命運を決する10年」⁽¹⁰⁾と位置付ける。

さらに、ICT活用と海外からの人口・消費・活力を取り込んでいき新たな国土形成をするということは、一方では、その活力と刺激の流路にないところは見過ごされていくのではないかと危惧される。また、東京五輪開催のエネルギーを経済成長復活の起爆剤に、とのスローガンでもある。だいたい、20年以上

⁽⁹⁾ 同上、9 ページ。

⁽¹⁰⁾ 国交省「国土形成計画(全国計画)概要、2 ページ。

の設備投資・研究投資の低迷で弱体化した日本産業へ一発で刺激を与えるという発想よりも、底辺から消費と設備・研究投資の涵養で地力を取り戻していくという発想がなぜないのか、不思議でならない。そして、「医療・福祉・商業等の機能をコンパクトに集約」⁽¹¹⁾することは妥当であるが、そこに行政機能・住民自治機能・居住機能もまとめ上げていくという発想もない。また、地域を農山漁村地域、都市地域、研究・教育地域の3つに区分し、そこが互いに対流するとともにそれぞれが海外とも対流するというのが『対流』のイメージ」とされているが、区分の根拠も明確ではない。

それはともかくとして、やはり力点はリニア中央新幹線により結合させる「スーパーメガリジョン」を軸に投資・研究を集約してICT活用の成長拠点とする、そしてそこが人材から投資を海外から引き寄せるという論理に置かれている。他の地域が、「日本海側・太平洋側2面活用型国土」と言われても、それはせいぜい「個性」なるものを磨いて観光客を引き寄せる地域として位置付けられているだけではないかと思われる。横文字の多用、「六次産業化」や「起業増加町」やの笑止な造語も無内容さの糊塗の行為にしか見えない。また、「対流」を強調する割には、それを物的に保証する交通システムの提起もリニア中央新幹線しか具体的には出てこない。

2003年「社会資本整備重点計画法」に基づく2015年から2020年までの「第四次社会資本整備重点計画」も見ておこう。これは主に、インフラ老朽化に直面した我が国がいかにコストカットしながら効率的にインフラを維持していくのかの方針だと言える。公共交通に関しては、都市コンパクト化、道路による都市間速達性、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化」など大都市圏環状道路整備、国際空港、国際港湾施設整備が示されているに過ぎない。そして、「我が国の優れたインフラシステムの海外展開」が唱道されている。総じて、交通・下水道など公共活動の民間委託となる民間による公共サービス提供のPPP/PFIを主流にして、KPI=重要業績評価指標によって管理しようとのことである。PPP・PFI協会が自ら言うように、英サッチャー政権の新自由主義のインフラ版だと考えてよい。

2018年「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」についても若干間説しておこう。これは首相主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」決定を受けたものである。これは他の政策よりも具体的であり、意外性もない。だが、地方公共交通に焦点を当てれば今更の「ジャパンレイルパス」の利便性向上や外国人旅行者のためのレンタカー利用の日本語訳、新幹線のwifi環境整備などあまりにも初歩的な施策で啞然とする。政府中枢が発する基本方針的なものが、レンタカー取り扱い説明書に外国語も用意してね、とはあまりに粗末に過ぎる。そのため、地方鉄道の生活と観光の利用の共存などの提言はない。

2019年12月決定の第二期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」はどうであろうか。ここでも、地域公共交通システムの保全と改善に関するものは少ない。それだけでなく地域住民の生活システムの安定を最重要課題とするためには、地域経済の安定と福祉の安定が無くてはならない。しかし、「地域の外から稼ぐ力を高めるとともに、地域内経済循環を実現する」との言葉に示されるように、安定的な経済の地域相互依存を軸に考えるのではなく「稼ぐ力」は外部から与えられるに過ぎない。外部変動に左右される社会は不安定である、とは考えないらしい。それは外部人材の活力にも期待する「多様な人々の活躍による地方創生」や地域にIoT (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (AI)、ビッグデータ等の新たな技術を利用した「Society 5.0の推進」ということにも示されていようか。いずれにせよ、地方

(11) 同上、2ページ。

公共交通の確保・改善の施策はほぼ提起されていない。

こうして、沢山の地域再生プランは、地域住民の生活安定を第一に考えることで地域生活安定という魅力を作り出し、そのことで地域社会の人口減と高齢化進行を押し戻す、そのための重要な社会インフラとして地方公共交通を確保するとの視点が弱いと残念ながら言わざるを得ない。

5. 第三セクター鉄道の苦境

矢継ぎ早に打ち出された輻輳する改革プランも、住民を当事者として参加させて責任を付与するのではあるが、有効な地域社会の再建策とは言い難い。そこで導入される民間投資も赤字が既定路線である場合は、継続的投資は望むべくもない。だから、人口減と高齢化に見舞われた地域の公共は疲弊し、民間会社であるJRも経営を放棄していく。

そして、「赤字」路線を疲弊していく地域に丸投げしていく場合、それは民間資本が受け継ぐはずもなく地域がそれを第三セクター方式で受け取る以外にない。NHK番組放送と前後して雑誌「東洋経済」は2016年11月「半数以上が『赤字』、三セク鉄道の厳しい現状」を報じた。

図表－6 三セク業況

■全国第三セクター鉄道会社 業況一覧 (旧国鉄転換型 31社)

会社名	輸送人員 (千人)		営業収入 (百万円)		経常損益 (百万円)		最終利益 (百万円)		利益剰余金 (百万円)
	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度
■旧国鉄転換型									
三陸鉄道	602	690	446	528	▲ 135	▲ 102	5	86	▲ 87
阿武隈急行	2,592	2,594	713	715	▲ 17	▲ 90	8	▲ 44	▲ 1,021
会津鉄道	512	513	410	415	▲ 198	▲ 199	▲ 18	▲ 12	▲ 1,262
由利高原鉄道	223	235	97	189	▲ 85	▲ 86	1	▲ 22	▲ 51
秋田内陸縦貫鉄道	312	316	204	186	▲ 178	▲ 202	15	▲ 1	▲ 146
山形鉄道	597	614	166	175	▲ 59	▲ 98	▲ 8	▲ 9	▲ 358
北越急行	1,286	3,854	618	4,656	▲ 434	1,653	▲ 622	▲ 1,178	8,606
鹿島臨海鉄道	2,105	2,109	1,146	1,147	25	▲ 1	16	17	1,895
真岡鐵道	1,025	1,025	372	369	▲ 37	▲ 27	▲ 4	▲ 1	▲ 46
野岩鐵道	352	397	208	278	▲ 197	▲ 214	▲ 6	▲ 1	▲ 839
わたらせ渓谷鐵道	439	417	333	330	▲ 142	▲ 142	▲ 22	▲ 32	▲ 191
天竜浜名湖鐵道	1,523	1,480	459	435	▲ 138	▲ 175	7	6	▲ 451
愛知環状鐵道	16,580	15,380	4,145	3,858	81	▲ 48	114	7	404
伊勢鐵道	1,699	1,719	592	605	▲ 1	▲ 2	4	3	145
樽見鐵道	665	647	162	152	▲ 63	▲ 75	▲ 22	7	▲ 188
明知鐵道	402	422	186	130	▲ 67	▲ 101	10	20	2
長良川鐵道	756	760	268	266	▲ 161	▲ 169	▲ 1	4	▲ 103
のと鐵道	696	663	281	218	▲ 49	▲ 52	▲ 8	▲ 25	▲ 174
信楽高原鐵道	484	450	161	170	10	8	6	4	▲ 299
北条鐵道	350	358	82	81	▲ 11	▲ 18	▲ 0	▲ 0	▲ 29
井原鐵道	1,153	1,112	366	336	▲ 149	▲ 177	41	▲ 33	▲ 118
錦川鐵道	198	188	249	255	▲ 68	▲ 81	7	▲ 23	▲ 65
智頭急行	1,124	1,066	2,777	2,753	436	356	282	254	4,605
若桜鐵道	326	347	160	172	▲ 34	▲ 31	33	▲ 33	▲ 14
土佐くろしお鐵道	1,910	1,916	963	949	▲ 321	▲ 359	▲ 2	▲ 18	▲ 109
阿佐海岸鐵道	44	43	9	12	▲ 65	▲ 56	▲ 5	▲ 6	▲ 68
甘木鐵道	1,389	1,363	222	217	▲ 1	▲ 3	1	▲ 2	7
平成筑豊鐵道	1,720	1,739	334	324	16	▲ 20	17	▲ 15	▲ 168
松浦鐵道	2,908	2,864	733	735	▲ 85	▲ 139	6	1	34
南阿蘇鐵道	257	241	118	115	▲ 13	▲ 3	1	6	▲ 0
くま川鐵道	693	697	146	140	▲ 26	▲ 31	14	12	35

東京商エリサーチ調べ

(出所) 「半数以上が「赤字」、三セク鉄道の厳しい現状」伊藤歩著、「東洋経済」2016年11月4日から。

地方別「JRグループ・大手私鉄16社・準大手私鉄5社以外の鉄道会社」

東京商エリサーチの『2015年度全国第三セクター鉄道63社経営動向調査』によると、第三セクターの鉄道運営会社63社のうち、半数以上の35社が経常赤字で、そのうち26社が国鉄の赤字路線から三セクに転換した『旧国鉄転換型』だ(「東洋経済」オンライン2016年11月4日 伊藤歩)とした。この「旧国鉄転換型」31社のうち2015年に黒字の会社は鹿島臨海・愛知環状・信楽高原・智頭・平成筑豊の5鉄道会社のみである。これは「全三セク鉄道表」でも確認できる。

図表-7 全三セク鉄道表(1)~(4)

(1)「第三セクター鉄道の現況」(北海道・東北)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
北海道	4	1(道南いさりび鉄道)	2016年
青森	5	2(八戸臨海鉄道・青い森鉄道)	2002年
岩手	3	2(三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道)	1981年、2001年
宮城	3	1(仙台空港鉄道)	2000年
秋田	3	3(秋田臨海鉄道・由利高原鉄道・秋田内陸縦貫鉄道)	1970年、1984年・1984年

山形	1	1(山形鉄道)	1988年
福島	4	3(阿武隈鉄道・福島臨海鉄道・会津鉄道)	1984年、1915年、1986年

(2) 「第三セクター鉄道の現況」(関東・甲信)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
茨城	4	2(ひたちなか海浜鉄道・鹿島臨海鉄道)	2008年、1969年 両社とも国鉄・JR 継承ではない。
栃木	2	2(野岩鉄道・真岡鉄道)	1981年、1987年
群馬	3	1(わたらせ渓谷鉄道)	1988年
埼玉	3	2(埼玉新都市交通・埼玉高速鉄道)	1980年、1992年 両社とも国鉄・JR 継承線ではない
千葉	14	4(いすみ鉄道・東葉鉄道「営団線の継承」、芝山鉄道「京成線の継承」、千葉都市モノレール「東電・三菱重など参加」)	1987年、1981年、1981年、1979年、
東京	8	3(ゆりかもめ、東京臨海高速鉄道「91%株都」、多摩都市モノレール「(80%株都)」)	1988年、1991年、1986年、
神奈川	9	3(神奈川臨海鉄道「JR 貨物・横浜市・神奈川県」、横浜高速鉄道、横浜シーサイドライン)	1963年、1989年、1983年。いずれも国鉄・JR 継承線ではない
新潟	2	2(北越急行、えちごトキめき鉄道)	1984年、2010年
山梨	1	0	
長野	4	1(しなの鉄道)	1996年

(3) 「第三セクター鉄道の現況」(中部・関西)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
富山	6	3(あいの風とやま鉄道、万葉線、富山ライトレール)	2012年、2001年、2004年、
石川	3	2(IR いしかわ鉄道、のと鉄道)	2012年、1987年
福井	2	1(えちぜん鉄道「京福電鉄継承線」)	2002年
岐阜	5	2(樽見鉄道、明知鉄道、長良川鉄道、)	1984年、1985年 1986年
静岡	7	0	
愛知	11	4(名古屋臨海高速鉄道「非国鉄・JR 継承線」、衣浦臨海鉄道「国鉄・県・市・JFE の貨物」、愛知環状	1997年、1971年、1986年、1999年

		鉄道、中部国際空港連絡鉄道「県・名鉄など」)	
三重	5	1(伊勢鉄道「特定地方交通線指定」、)	1986年。
滋賀	3	1(信楽高原鉄道「特定地方交通線指定、甲賀市 55%株」、)	1987年
京都	7	0	
大坂	10	5(関西高速鉄道、大阪港トランスポートシステム「港ターミナル貨物線」、大阪外環状鉄道「府市・JR」、中之島高速鉄道「京阪・府市」、西大阪高速鉄道「阪神・府・市」)	1988年、1974年、1996年、2001年、2001年、いずれも非国鉄 JR 継承線
兵庫	8	2(神戸新交通「非 JR 継承線」、北条鉄道「特定地方交通線指定」)	1977年、1984年、
奈良	1	1(奈良生駒高速鉄道「近鉄・県」)	1998年
和歌山	2	0	

(4) 「第三セクター鉄道の現況」(中国・四国・九州・沖縄)

鳥取	2	2(若桜鉄道、智頭急行)	1987年、1986年
島根	1	0	
岡山	3	1(井原鉄道「財務状態不明」)	1986年
広島	3	0	
山口	1	1(錦川鉄道)	1987年
徳島	1	1(阿佐海岸鉄道)	1988年
香川	2	0	
愛媛	1	0	
高知	2	1(土佐くろしお鉄道、)	1986年
福岡	7	1(平成筑豊鉄道「財務状況不明」)	1989年
佐賀	0	0	
長崎	3	1(松浦鉄道「特定地方交通線指定」)	1987年
熊本	5	3(南阿蘇鉄道「特定地方交通線指定・財務状態不明」、くま川鉄道「特定地方交通線指定」、肥薩おれんじ鉄道)	1985年、1989年、2002年
大分	1	0	
宮崎	0	0	
鹿児島	1	0	
沖縄	1	0	

(出所) (1)～(4)表は第三セクター鉄道等協議会所属の各社のHPなどから筆者(高木隆造)作成。

(注) (1)～(4)表の赤字は2017年経常損益が赤字の会社。また三セク設立年は「三セク会社数・会社名の記載の順。

ちなみにここでは、「第三セクター鉄道」を「第三セクター鉄道等協議会加盟各社」と限定しておく。この三セク鉄道は、同協会によれば「1、国鉄再建法により国鉄やJRから分離された赤字ローカル線、建設工事凍結線の引き受けるために設立されたものなど。2、整備新幹線開業に伴う並行在来線を引き受けたもの。3、赤字私鉄路線を引き受けたもの。4、貨物輸送のため設立された旧国鉄・沿線自治体・荷主企業三社共同出資の臨海鉄道。5、新交通システム・モノレールの建設・運営のため新規設立された通常民営鉄道協会にも加盟しているもの。」の5種に分類している。

上記分類の1と2は国鉄・JRの路線を引き継いだものである。この国鉄・JRの特定地方交通線転換の第三セクター鉄道の場合、路線距離に応じた転換交付金を受給しており、これを基金として運用し、赤字を埋め合わせることを想定していた。だが、バブル後の超低金利政策の中、基金の運用益は枯渇して経営に大きな打撃を与える状況となってきたという。さらに、2000年に鉄道事業廃止が許可制から届け出制へと簡便になり、経営廃止となる赤字路線が続出した。

バブル崩壊後の長期低迷の中で、2000年以降に地方路線や第三セクター鉄道の廃止が増加した。北海道では「北海道ちほく高原鉄道」ふるさと銀河線が2004年に廃止合意、2005年廃止決定した。JR北海道は、江差線を2013年に、留萌本線は2016年に廃止届けを提出した。またJR石勝線も2019年4月1日をもって廃止となる。そして、JR札沼線も2019年10月廃止で沿線4町と合意。JR根室本線も2016年以降廃止の方向で協議に入っている。ただJR江差線は2015年に廃止届、翌年に第三セクター「道南いさりび鉄道」が開業引き受けとなった。前述した「日高線」は存廃を巡って協議を続けてきたが2019年11月、関係7町臨時会議で廃止容認を決定した。今後は個別にJRとの代替交通手段の協議に入る予定である。

東北の現状も困難な状態にある。沿線3市町村から支援拒否にあった青森の「十和田観光電鉄」も2012年3月に廃止となり89年の歴史に幕を下ろし、代替バス運行に移行した。やはり青森の「弘南鉄道」は、1998年に1984年に国鉄から譲渡された黒石線を廃止して2013年に大鰐線の廃止方針を採択したが、現在は存続している。大鰐線の場合、全線10駅なのだが、そのうち4駅が学校に接続する形となり、典型的な通学線として機能している。弘前・黒石間の弘南線の場合も、13駅中3駅は「高校前」駅となっている。

岩手のJR岩泉線は、当初より半年早く2014年4月に廃止。第三セクターの三陸鉄道は、2009年、2014年、2019年と3回も鉄道事業再構築事業実施計画の認定を受けており、際立っての認定であることに注意されたい。「秋田内陸縦貫鉄道」は経営再建で2005年以降苦闘していたが、2008年に存続に決定、2010年に8年間で20億円を県が負担することになった。秋田県は、同鉄道会社資本の38.6%を出資している。次いで、北秋田市が22.7%の出資である。輸送人員は、2013～2015年に337,334～312,106人に減少しており歯止めはかかっている。宮城の「くりはら田園鉄道」は、2007年に廃止した。山形県で国鉄長井線の移管を受けて1988年に設立された「山形鉄道」は、山形県が31.4%、福島では「福島交通」が2008年に会社更生法適用申請、経営破綻し、その後、経営再建した。再建には、「増田レポート」の増田寛也の協力者の富山和彦が関わった。現在は、バス40路線で国・沿線市町村から補助を受けている。JR只見線は11年豪雨で被災したが、施設と土地を地元が保有し、運行のみJRが行う上下分離方式での2021年運行再開で合意した。

その他の地方も簡潔に見ておこう。関東甲信越では、「日立電鉄」2005年廃止、「伊豆箱根鉄道」駒ヶ岳鋼索2005年廃止、「鹿島鉄道」2007年廃止、「長野電鉄」屋代線2012年廃止がなされた。2005年、「上

田交通」の「上田電鉄」への譲渡、2008年「茨城交通」湊線の第三セクター「ひたちなか海浜鉄道」への分社化・組織改編がなされた。同社は、ひたちなか市が50.56%で、茨城交通が49.44%の出資である。社長は、公募によって任用された。また、1975年に欠損補助対象地方鉄道として国が認定し国・県・市による欠損補助が開始された「銚子電鉄」へ、2014年に県支援が決定された。同社は、2017年に台湾鐵路管理局蘇澳(すおう)線との姉妹鉄道締結を行い、台湾との交流を強めている。北関東複数県を跨ぐ1988年設立の「わたらせ渓谷鉄道」へは、2005年からの群馬・栃木両県と沿線自治体による赤字補填などが行われた。同社の筆頭株主は群馬県で16.66%、群馬県みどり市が10.34%、栃木県日光市が6.69%となっている。この路線の12の無人駅には、公募のボランティア駅長の「ふるさと駅長」が任命されている。

北陸では、2005年、「のと鉄道」廃止、2009年「北陸鉄道」石川線の廃止があった。JR富山港線は2006年に廃止となり、2004年に富山市33.1%、富山県16.1%、そして銀行等が出資し設立された三セクの「富山ライトレール」に同路線が移管され、路面電車LRT路線となった。2020年には、富山市内電車(富山軌道線)を運営する「富山地方鉄道」に吸収合併された。この会社は、富山県が3.56%出資しているが、民間資本主導である。また、北陸には福井県に2002年設立の第三セクター「えちぜん鉄道」がある。福井市を含め5市が70%出資である。これは、私鉄京福電鉄東古市線廃止表明を受け、福井県の音頭により路線の存続のために設立された。同社は北陸新幹線開業を受けてJR平行在来線の問題もあり、福井鉄道などとの合併の話も出てきている。ちなみに「福井鉄道」は1945年設立の古い会社ではあるが、現在鉄道事業の収益は会社の収益の23%程度となっている。鉄道事業の苦境で2007年には経営悪化し、自主再建を断念して県と沿線3市に支援を要請した。県は再建を主導して、大株主である名古屋鉄道の協力を得て存続に漕ぎつけた。その再建の際に、自治体が直接出資するのではなく、市民組織の体裁を持つ支援組織名で資本参加する方式を取った。広く支援を呼びかけるだけでなく、沿線市民の協力も取り込むという方式であった。そのため、出資者は、鯖江商工会議所6.76%、まちづくり福井6.76%、武生商工会議所5.41%、福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会4.05%、福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議4.05%などになっており、注目すべき再建方式だった。同社は2009年に三陸鉄道とともに鉄道事業再構築実施計画を認定され補助率がかさ上げ、税制特例を受けることができるようになった。また別に、JR越美北線は別称九頭竜線だが、2005年に廃止と第三セクター化で揺れていたが現在は運行している。しかし、1987年には1日当たり772人乗客は、2016年には423人となり減少に歯止めがかからない状態である。

東海地方では、「名古屋鉄道」三河線ほか5線は2004～2006年に相次いで廃止したが、西尾線・蒲郡線は沿線自治体が施設の修理・維持管理費と減価償却費を2011年度から負担することで存続している。

「桃花台新交通」も2006年廃止、「神岡鉄道」は2007年に廃止、会社解散となった。「近鉄」伊賀線・養老線は2007年に第三セクター「伊賀鉄道」、「養老鉄道」に、内部線・八王子線は2015年にやはり第三セクター「四日市あすなろう鉄道」に移管された。同鉄道は、近鉄が75%、四日市市が25%出資の近鉄子会社の第三セクターであるという特徴を持っている。市が施設と車両を所有し、あすなろう鉄道が経営する方式である。同鉄道も、2015年に鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。1984年設立の国鉄線と鉄建公団予定線とを移管した第三セクターの「樽見鉄道」は、住友大阪セメントのセメント輸送の打ち切りの2006年に経営危機に見舞われたが、それ以降持ち直して2018年度決算では純利益は633万円の赤字に転落した。1986年設立の「長良川鉄道」は、岐阜県・郡上市が出資する第三セクター。2006年以降赤字にあえいでいたが、2017年は66.5万円の黒字となり一息ついたが、2018年度決算では約129

万円の赤字に転落した。同じく 1985 年に国鉄明知線を引き継いだ岐阜県が 32%の株式を持つ第三セクター「明知鉄道」は、やはり 2017 年度で約 2,000 万円の赤字を計上し、輸送人員も最盛期の 1992 年には 180 万人であったが現在では 75 万人に落ち込んでいる（「中日新聞」2016 年 12 月 11 日）。静岡県の「岳南鉄道」は、2011 年に富士市に運行困難を伝え、2014 年から支援を受けている。しかし、ゴルフ場経営・不動産事業も手掛けて多角経営も試みているが予断を許さない。かつては近鉄が運営していた岐阜・三重を走る養老線は、2007 年に近鉄子会社「養老鉄道」に運営が移管されたが経営は不安定であり、2017 年に同鉄道、大垣市・桑名市など沿線 7 市町が鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。

近畿圏では、2008 年に「三木鉄道」が廃止、2016 年に「阪堺電気軌道」では上町線が廃止されたが、阪堺線の廃止方針に対しは堺市が 2010 年に 10 年間 50 億円支援表明をし、存続となった。堺市の支援の下、大阪市内～堺市内間運賃を大人 200 円・子供 100 円均一にする方策を 2011 年に打ち出した。2004 年に廃止表明を行った南海貴志川線は、「岡山電気軌道」が継承を表明し「和歌山電鐵株式会社」を設立し継承した。「神戸電鉄」粟生線の存廃が 2010 年に持ち上がったが、存続している。鉄建公団と国鉄の路線を継承して 1982 年に設立された「北近畿タンゴ鉄道」は、京都府が 44.7%の株主である第三セクター鉄道である。2015 年には、WILLER EXPRESS の子会社 WILLER TRAINS に列車の運行と乗車券販売事業を移譲した。同鉄道（宮福線及び宮津線）も、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。また、1987 年設立で甲賀市が 55.1%、滋賀県が 34.5%出資の第三セクター「信楽高原鉄道」は、2019 年度は営業利益・純利益ともども黒字であり、2013 年には鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。

中国・四国圏では、「屋島登山鉄道」が 2005 年に廃止となった。JR 三江線は 2016 年に廃止された。1987 年 JR 若桜線を引き継いだ第三セクター「若桜鉄道」は 2006 年から経営危機に陥っていたが、上下分離方式での再建策を 2007 年に打ち出した。しかし、2012 年から赤字転落、2016 年には八頭町が車両と燃料代の負担もすることになった。八頭町が筆頭株主で 38%、若桜町が 27%、鳥取県 15%の所有となっている。同社は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき鉄道事業再構築実施計画の認定を三陸鉄道と共に 2009 年に受けた。九州・沖縄圏では、JR 宮地岳線が 2006 年に第三セクター化も模索したが 2007 年に廃止となった。2007 年に、「島原鉄道」は廃止された。「高千穂鉄道」は、2008 年に資産を沿線自治体に無償譲渡し、廃止となった。

先に指摘した第三セクター鉄道の財務状況は、予断を許さない。前掲の JR 路線から第三セクターとなった 31 社の「全国第三セクター鉄道会社 業況一覧」は、経営が極めて困難なことを示している。2015 年度数値では 31 社中 26 社は、経常損益は赤字であり、鹿島臨海・愛知環状・信楽高原・智頭・平成筑豊の 5 鉄道会社のみが黒字に過ぎない。これら黒字 5 社は輸送人員数が信楽高原鉄道の 48.4 万人を除き全て 100 万人を超えているのだが、100 万人を超える他の 10 社が赤字であり、輸送人員の多少が直接に財務状況を規定しているとは言えないが、100 万人以下はおしなべて赤字であり、輸送人員数が大きな要因の一つであるとは言えよう。また、別表にも示されるように最多の輸送人員で 2015 年には黒字だった愛知環状鉄道は 2017 年には赤字転落をしており、この点でも経営は不安定であることに注意されたい。

6. 小結

公共が弱体化し、それを再建する方策も一方では PPP(Public Private Partnership)の民間委託やビッグデータ=公共データの民間活用であり、公共の弱体化に歯止めがかからない。前経産大臣は、公共活動をどれだけ民間に売り渡すことができるのかに尽力していると明言した。こうした状況では、地方公共

交通、とりわけ第三セクター鉄道は苦境から中々脱出できない。

行政・福祉・医療・教育活動と商業活動、さらには居住もまとめ上げて「コンパクト」な町を成形することで快適・便利な地域を再建し、その「コンパクト」の町々、そして小拠点を持つ周辺村落を交通で結んでより安定的な生活圏を構築することは確かに不可避だ。しかし、街・市域が薄く広く拡大していく現在の状況では公共交通の維持も難しい。でも、増田レポートが指摘したような消滅を目の前にして、踏みとどまって再建にかじを切り替えることは全く不可能ではない。住民と粘り強く協議をし、住民を巻き込んだ資金調達と経営を行うことで新たな協働の生活スタイルを作り上げていく努力をしていくなら、それを社会インフラとして支える地方鉄道にまだほの暗くはあるが一条の光も見えてくる可能性はゼロではない。