

第2章

(1) 樽見鉄道の事例

樽見鉄道は、岐阜県大垣市の大垣駅と同本巣市（旧根尾村）の樽見駅とを結ぶ第三セクター鉄道で、全長は34.5km、旅客輸送は主にレールバス（1両編成）で行われている。ここでは、樽見鉄道の歴史、現状を見た上で、将来の展望について考える。

1. 成立経緯

樽見鉄道の前身は1958年に開業した国鉄樽見線であるが、この当時の開業区間は大垣 - 美濃神海（現神海）であり、その先の樽見までは1970年以降工事が進められていた。しかし、1981年に国鉄が樽見線を国鉄再建法に基づく第1次特定地方交通線に指定したため、沿線自治体や関連企業の間では第三セクター方式による運営の可能性が話し合われた。

国鉄樽見線では本巣駅の北側にある住友大阪セメント岐阜工場からの貨物輸送が行われていた。当時は住友大阪セメントが出荷の85%（約60万ト）を樽見線に頼る状況、また樽見線が収入の80%以上をセメント輸送に依存する状況であった。一方、転換前の1983年の輸送密度は652人/km・日、営業係数¹は424という破滅的な状況であった。

この状況で沿線自治体と住友セメントの樽見鉄道への出資が決まったが、第三セクター転換に向けて鉄道輸送のノウハウを持つ企業の参加が求められた。そしてこの樽見線経営に興味を持ち、経営の中心に立つことを決めたのは、JR東海道本線・美濃赤坂駅から貨物専業でセメント輸送を行っていた西濃鉄道であった。

こうして資本金1億円で西濃鉄道51%、住友大阪セメント24%、その他の民間企業1%、県や自治体24%という出資比率の第三セクターの設立が決定した。これにより1984年10月6日、大垣 - 神海間（23.6km）で国鉄改革における国内3番目の第三セクター鉄道、樽見鉄道が転換開業した。そしてこの転換における7億1400万円（うち2100万円は定期運賃差額に利用）の転

¹ 営業係数は、個々の線区の収入に対する原価の比率を示し、100より小さいと赤字。（「新版鉄道用語辞典」（グランプリ出版））

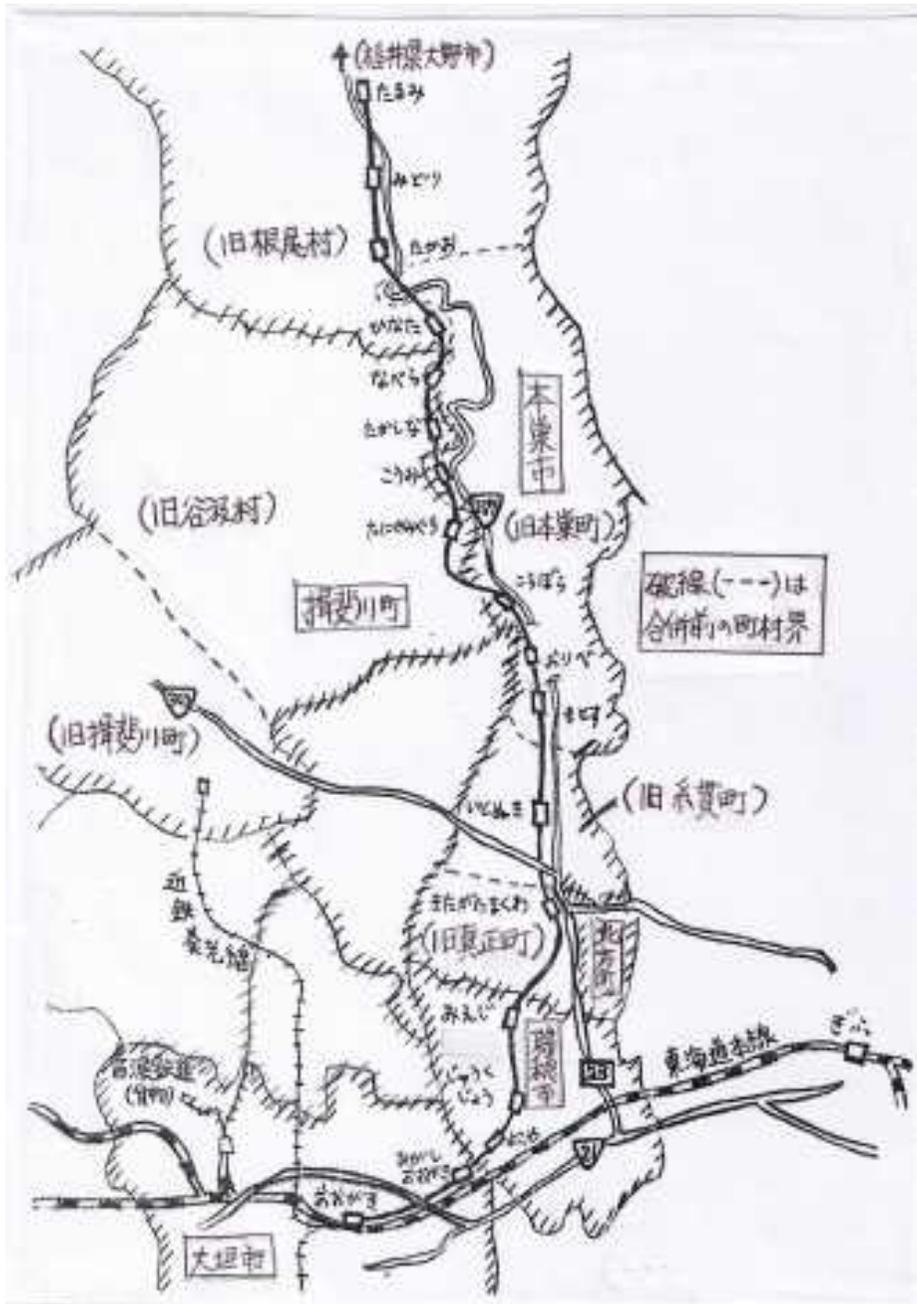


図 2-2-1 樽見鉄道周辺の地図

換交付金を利用し、ダイヤ見直しに向けた行き違い設備や駅設備の整備、車両（レールバス、客車等）の購入等を行った。

一方、神海 - 樽見間の工事は 1970 年から始まり工事進捗率 70%となっていたが、1981 年以降は凍結となり、樽見鉄道の開業後も神海から先の区間は手付かずのままであった。しかしこの区間も、1986 年から日本鉄道建設公団による工事が再開、1989 年 3 月 25 日、神海 - 樽見間の新線（10.9km）が開業し、現在に至っている。

2.樽見鉄道の現況

次に、樽見鉄道の現状と経営状況について見ていく。

(1)利用状況、流れ

まず、各駅の乗降客数（2001 年度）は表 2-2-1 のとおりであり、この表で見ると、大垣、北方真桑の両駅の乗降客が多い。

駅名	乗降客数(人)	駅名	乗降客数(人)	駅名	乗降客数(人)
大垣	1452	糸貫	90	高科	10
東大垣	276	本巣	374	鍋原	40
横屋	100	織部	(開業前)	日当	24
十九条	48	木知原	78	高尾	20
美江寺	120	谷汲口	122	水鳥	32
北方真桑	810	神海	128	樽見	328

表 2-2-1 駅の 1 日当たり乗降客数（2001 年度）

（「データブック日本の私鉄」（ネコ・パブリッシング）より作成）

このうち大垣駅は J R 東海道本線、近鉄養老線との接続駅であり、乗り換え客以外にも駅前の繁華街、飲食店等を利用する人々で賑わっている。一方、北方真桑駅は岐阜第一高校や岐阜工業高専が近くにあることから、高校生の定期利用が多い駅である。また 2005 年 4 月 1 日に廃止となった名鉄揖斐線がこの付近を通っていたこと、この駅付近で国道が接近することなどから、駅周辺もいづらか賑わいがある。なお、高校については東大垣駅の近くにも大垣商業高校があり、高校生の乗降が見られる。

朝ラッシュでは、上り大垣方面の通勤・通学の流れも大きい。北方真桑駅周辺の高校へ向かう下りの流れも大きい。平日のこの時間帯には3両編成の客車列車も本巣 - 大垣間を1往復しており、同区間は約30分おきの運行となる。下り大垣駅7時46分発の客車列車は始発の時点で130人程の高校生が乗車し、そのほとんどが各学校の最寄り駅である北方真桑駅で降りていた。

一方で昼間は全線で1時間あたり1本の運行を基本としているが、乗客は非常に少なく、特に本巣駅または神海駅以北は乗客がゼロになってしまうこともある。これは上り列車においても同様で、神海駅以北の乗降客数の少なさは大きな問題である。



図 2-2-3 北方真桑駅の通学風景

(2) 町の状況

ここでは、町の風景が変わってくる地域に分けて大垣から下り樽見方面に各駅の状況を見ていく。

大垣 - 北方真桑間

大垣駅は、人口約15万人と岐阜県内第2の都市である大垣市の中心部にある駅で、駅ビルや周辺のショッピング施設等も充実している。樽見鉄道線のレールバスは大垣駅の切り欠き6番線を使って運行しており、平日朝ラッシュ運行の客車列車は7番線を利用する。

大垣を発車すると、沿線は住宅地の比較的多い区間である。東大垣を出て揖斐川の鉄橋を渡ると、横屋、十九条、美江寺の瑞穂市内3駅が続き、列車は市内の低層住宅地を走っていく。この3駅周辺の道路は細く、樽見鉄道の

東側を走る幹線道路県道 23 号線からもいくらか離れている。商店の多くは幹線道路に集積しているため、3 駅周辺は住宅が多い他はひなびた風景となっている。その先本巢市に入り、北方真桑駅付近で県道 23 号線と国道 157 号線とが接しており、朝夕のラッシュ時間帯は道路の交通量が多い様子がうかがえる。さらに、前述のとおりこの駅の周辺には高校が多いこともあって朝夕のラッシュ時間帯には駅自体の利用者も格段に多くなる。なお、北方真桑駅は平日昼間のみ駅員を配置している。

北方真桑 - 本巢間

北方真桑駅以北は終点樽見まで国道 157 号線にほぼ沿う形で線路が走っており、また、大垣以降、本巢駅までは平坦な線路である。また、本巢駅は樽見鉄道本社の所在地で駅員が配置されており、さらに車庫があるため区間運転の始発、終点にもなる。

ところで、旅客輸送とともに本巢駅の先にある住友セメント岐阜工場で生産されるセメント輸送が行われている。国鉄時代には年間 60 万トという大量の貨物を運んでいたが、2003 年の実績で樽見鉄道の貨物輸送は約 16 万トである。しかし現在でも、樽見鉄道の収入の約 4 割を占める重要な収入源となっている。

本巢 - 神海間

まず表 2-2-2 を見て分かるとおり、この先の神海まで、すなわち第三セクター開業時の線区内では乗降客が各駅ともおおよそ 100 人以上となっている。また、本巢駅と木知原駅との間にある織部駅は 2002 年 4 月 1 日に新規開業した駅のため、乗降客のデータはないが、この駅は国道 157 号線沿いにある道の駅「織部の里もとす」が目の前にあり、道の駅オープン約 1 年後に新設された。そして、この先はトンネルとなっており、次の木知原駅以北は風景が大きく変わり山間部を走るようになる。

北方真桑駅から本巢市内を走ってきた樽見鉄道は、次の谷汲口駅で一旦揖斐川町に入る。昼間は毎日この駅から桜や紅葉の名所である谷汲山行きのバスが出ており、樽見鉄道のダイヤに合わせてほぼ一時間おきの運転となっている。また、谷汲山華厳寺は西国三十三ヶ所巡りの満願霊場でもある。そして、樽見鉄道は再び本巢市に入り神海駅となる。転換区間の終点となる神海駅であるが、この区間の他の駅と同様に周辺に商店や民家は少なく、現在は無人駅である。

神海 - 樽見間

神海以遠は 1989 年開業の新線区間であるため、駅設備や鉄橋などの路線状況も比較的新しい。しかしながら、さらに山奥に入り民家も少なく駅から遠くなる区間であるため、利用客はかなり少なくなる。高尾駅以北の旧根尾村の人口は 2000 年で 2184 人であり、沿線人口も少ない。

神海の次、高科駅は再び揖斐川町内の駅であるが、その次の鍋原駅以降は全て本巣市内の駅である。その鍋原駅からは根尾川温泉の看板が見えているが、現在は休業中である。鍋原駅から先はトンネルが続く区間となり、日当駅や高尾駅はトンネルを抜けたわずかな谷間に設置されている。次の水鳥駅のすぐ南側には、1891 年の濃尾地震で出来た根尾谷断層が北西から南東方向に延びており、この断層は特別天然記念物にも指定されている。そのため、文化庁の承認を経た上での路線工事を行った区間でもあるが、現在ではこの断層を観光地として生かしており、地震断層観察館という施設も水鳥駅付近の断層上にある。

そして、終点の樽見駅である。樽見駅周辺には民家の他に民宿や飲食店もいくらかあり、旧根尾村役場が本巣市役所根尾総合支庁舎として現在も利用されている。また観光施設としては、うすずみ温泉・四季彩館、道の駅「うすずみの里・ねお」があり、樽見駅から無料送迎バスも出ている。これら施設の名称につく「うすずみ」は、樽見駅から徒歩 15 分ほどのところにある「淡墨桜」からきており、この「淡墨桜」は樹齢約 1500 年の国指定の天然記念物である。名前の由来は散り際に見せる淡い墨を引いたような色からきている。桜のシーズンには樽見鉄道でも臨時列車を多数運行して観光客を運んでいる。



図 2-2-4 樽見駅の様子

(3) 地域維持、鉄道維持の施策について

ここでは、地域交通としての鉄道を存続し、地域を維持していくための鉄道会社の施策を見ていく。

ダイヤと運行費用の改善

第三セクター転換前に 10 往復の運行であった樽見線の列車は、転換後に増便を重ねた結果、2005 年 9 月 1 日時点では大垣 - 本巣間で 22 往復（土休日 20 往復）、本巣 - 樽見間で 17 往復の運転となっている（ただし、上り 1 本は神海始発のため神海 - 本巣間は上り 18 本）。また、現行のダイヤは昼間の時間帯を中心に全線 1 時間おきのダイヤになっており、さらに朝ラッシュ時の通学利用者に合ったダイヤの考慮などにより、利用者の利便性向上に役立っている。

このような増便に対して 1 便あたりの費用を削るために導入されているのがレールバスによるワンマン運転である。レールバスは小型軽量の気動車で定員は 100 人前後であるが、運行費用が低く抑えられるという点から第三セクターへの転換時に導入されており、このような費用節約により増便を実現している。

また、第三セクター転換時に行われた東大垣駅などの駅の行き違い施設の新設が、この増便に役立っている。

観光へのでこ入れ

樽見鉄道沿線は富有柿やイチゴ、真桑瓜などの果物がとれ、ここまで述べてきたとおり温泉、断層、桜などもあり、比較的観光資源に恵まれた第三セクターである。この資源を最大限生かすことも第三セクター鉄道には求められる。樽見鉄道では軽快気動車仕様の列車を一部改造した観光列車を走らせており、現在は薬草列車（5 月～11 月）やしし鍋列車（12 月～3 月）が定期外旅客の増加のために活躍している。樽見鉄道が現在発売している主な企画きっぷ、企画列車は次ページの表 2-2-5 にまとめたが、いずれの企画にも地元の名産、名勝に触れながらゆっくり観光してほしいという考えが表れている。

(4) 自治体の姿勢

沿線自治体（現・大垣市、穂積市、本巣市、揖斐川町、北方町）は 1989 年に連絡協議会を設置しており、2003 年度には「鉄道の日」イベントや沿線の旅案内チラシの配布などを行った。また、1985 年 2 月には樽見新線対策協議会が設立され、延長区間の鉄道特性維持、沿線地域の振興に貢献している。

商品名	金額(円)	セット内容	発売期間
うすずみ温泉 ゆったり食事 プラン	大人 3000 子供 1800	うすずみ温泉入浴券 + 食事券 1000 円分 + 全線 1 日乗車券	通年発売 (うすずみ温泉 休館日を除く)
うすずみ温泉 湯遊レールプ ラン	大人 3700 子供 2500	うすずみ温泉ゆったり 食事プラン + 体験(パ ン作り、陶芸絵付、パ ターゴルフから 1 つ)	通年発売 (うすずみ温泉 休館日を除く)
鮎やな料理ク ーポン	大人 3880 子供 3450	大垣 - 木知原間往復券 + 鮎料理クーポン	6 月 18 日 ~ 10 月 31 日まで
薬草列車(要予 約)	5000	列車内お食事(薬草弁 当) + うすずみ温泉入 浴券 + 断層観察館割引 券 + 全線 1 日乗車券	5 月 ~ 11 月の 木・金曜
しし鍋列車(要 予約)	5500	列車内お食事(ぼたん 鍋と季節料理) + うす ずみ温泉入浴券 + 断層 観察館割引券 + 全線 1 日乗車券	12 月 ~ 3 月の木 曜(年末年始を 除く)

表 2-2-5 樽見鉄道の企画きっぷ、企画列車（樽見鉄道HPより作成）

このように、樽見鉄道を維持していきたいという意思是自治体にもしっかり残っている。沿線自治体ではこれまでも固定資産税の減免、駅前整備、経常損益の補填など様々な支援を行ってきた。しかし、前述のとおり利用者数の減少が深刻化しつつある上、2006年3月には樽見鉄道の収入の4割を占める、住友セメント岐阜工場からの貨物輸送の完全撤退が決まっている。財政面については後で具体的に述べるが、ここ数年は5000万円を越えるような経常損失を計上している。この様な状況下で、沿線自治体の中には「これ以上の赤字に対しては樽見鉄道廃線も考えるべき」という考え方も一部にあるという。このような状況で樽見鉄道においては2004年に経営診断が行われており、これに従い樽見鉄道に増収や人員削減の方向性を持たせた上で、以後3年間の支援を決定している。

また、ここで持ち上がったのが「市民鉄道」の構想である。自治体や鉄道会社、市民、NPOがメンバーで2005年1月20日に樽見鉄道マイレール促進協議会を設置し、市民鉄道構想の実現に向けてメンバーそれぞれの取り組みを定めている。以下にあげるような施策を実施していくことで、マイレール意識に基づく市民が支える鉄道を実現させ、増収を目指そうという考えである。

市民・NPO（仮称）樽見鉄道ファンクラブ創設、線路沿いの草刈等 樽見鉄道 新駅設置、シルバー割引切符、駅舎のバリアフリー促進等 沿線市町 コミュニティバスの連携強化、一体的・総合的支援等

(5) 代替交通機関の可能性

ここでは代替輸送機関、バスへの代替について考えたい。

まず、北方真桑駅以北のバスの運行経路としてはおそらく国道157号線を基本とするのが最も適切であるといえる。しかし、この地域は北へ行くほどに山深く、冬季は雪深くなるため福井県との県境付近、国道157号線の温見（ぬくみ）峠は冬季通行止めとなる。また、神海以北樽見駅付近までの道路状況は改良が進んだとはいえ、一部では現在でも道幅が狭くバス運行にあまり適さないままであり、特に通勤・通学時間帯の大型バスの運行は厳しいだろう。さらに、鉄道に比べて遠回りでかなりの時間がかかることは間違いない。樽見駅付近までは除雪さえ行えばバス運行もおそらく可能であるが、運行においてはいくらか問題を抱えているのである。

一方、北方真桑駅以南は南北に走る主要道から遠い細い道の中に駅があることや、根尾川を渡る道の選定など課題が多く、輸送量に見合ったバスの運行には疑問符がつく可能性がある。また、朝夕の自動車交通量の多さを考えても運行が厳しくなる可能性は否めない。

道路状況の他に乗降客数や本社・車両保管区の関係から考えると、大垣から本巣までの鉄道経営に縮小するなどの考え方もできるだろう。しかし本巣以北の地域においては、鉄道による各地域への新聞配達の速達化や、「淡墨桜」や紅葉といった観光シーズンに鉄道ならではの大量輸送が可能であるといったメリットもある。特に降雪の厳しい冬季は、鉄道の安定運行がより際立つ。

以上のことから言えることとして、確かに経営状況は厳しくバスへの転換の可能性が表面化するような局面であるが、バスへの転換が厳しいと考えられる現状では鉄道輸送を残していく必要性が強いと言える。沿線自治体も残

す方針を持っており、旧根尾村を昔のような「陸の孤島」状態に戻すべきでないとする限りは、まずは現状の鉄道を生かす方向で考えるべきであろう。

(6) 財政面

まずは図2-2-6・2-2-7を見ていただきたい。開業当時から数年間、旅客輸送は順調に伸び、また経常損益も黒字に傾くなど安定しており、樽見鉄道は財政的には「3セクの優等生」の一員だったということがよくわかるだろう。しかしながら、1994年には経常赤字に転落し、その後も赤字の増加傾向が続いており、2002年度には車両の検査実施や台風被害等を含めて1億2400万円もの赤字を計上している。

この赤字増大傾向の最大の原因は収入の減少であり、近年、旅客輸送は定期、定期外ともに減少が進んでいる。定期外輸送に関しては開業当初に見られた観光客流入の効果が薄れてきていることが原因であると考えられる。また、旅客輸送と同時に貨物輸送の衰退も挙げられる。この貨物が既に撤退を決定している現状では更なる経営状況の悪化は避けられそうに無いが、自治体の対応の面でも述べたとおりこれ以上の赤字を出してはいけないという状

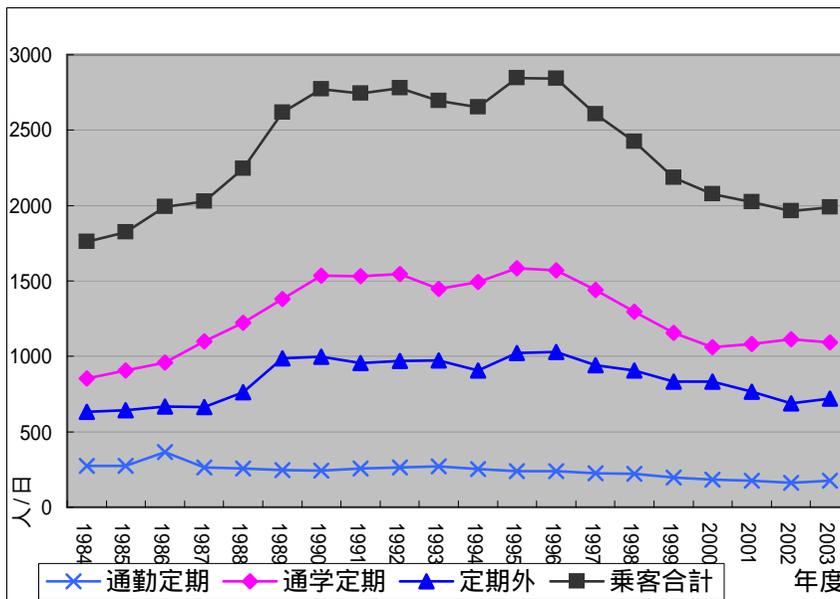


図2-2-6 旅客輸送量の推移

(「岐阜県第三セクター鉄道の概要 平成16年度版」より作成)

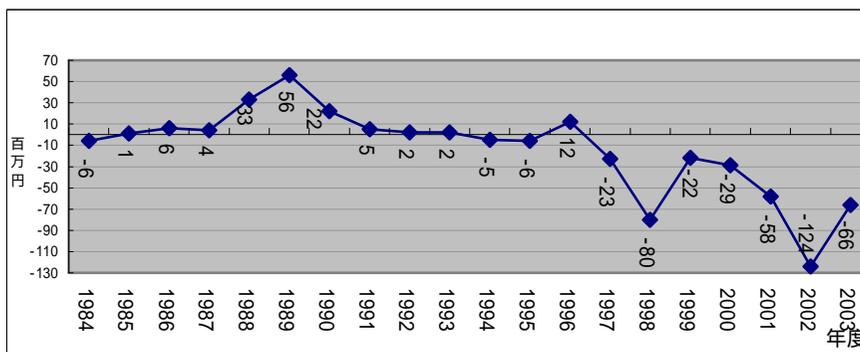


図 2-2-7 経常損益の推移

(「岐阜県第三セクター鉄道の概要 平成 16 年度版」より作成)

況でもある。樽見鉄道の経営努力はこれまでも(3)で述べたような乗客増加や地域貢献への努力、さらには人員削減などの形で行われてきている。2006年には運賃の値上げを決めており、今後は利用状況に見合ったダイヤ見直し等も必要になると考えられるが、崖っぷちの企業経営状況から脱却する効果は十分ではないだろう。

3. 将来への展望

まず、これまで述べてきたように「市民鉄道」へ向けた動きが加速中である。市民・NPO、樽見鉄道、沿線市町のそれぞれが将来計画に基づき取り組みを始めている。第三セクター開業当時に見られたような市民の「マイルール」意識が強固に根付くことが自治体からの支援を受ける意味でも、経営を安定させる意味でも、今後の鍵である。

名鉄揖斐線の廃線後、この地域唯一の鉄道となった樽見鉄道は通勤定期客、通学定期客とも5%の増加となっているという。鉄道の需要は確かに存在しているといえるが、それをいかに囲い込むか、そして地元の住民にマイカーではなくいかにレールを使ってもらうかという意味でも「マイルール」運動を推進していく必要がある。

経営状況が良いといわれていた第三セクター鉄道でも、現在ではこのように存続の危機にさらされてしまっている。現状の経営危機を何とか脱してこの樽見鉄道を存続させていくために、経営努力や市民鉄道の実現に向けた協力的体制の強化を足踏みせずに続けていかなければならないのである。