

# はじめに

今日、地方の鉄道の多くは往々にして赤字に苦しめられています。それらは経営面からみた場合には評価されないことでしょう。しかしそのような赤字の鉄道でも、存続する意味があるのではないか、という発想が今回の研究の発端です。その中で私たちが考えた仮説は、「鉄道は沿線地域に振興をもたらす」というものです。地域に存在する鉄道という点では、JRのローカル線や中小民鉄でも同じですが、今回の研究では特に、地域が出資しているという点で地域との関係がより深いと考えられる第三セクター鉄道が地域に対してもたらず影響を主に考えたいと思います。

1980年代、国鉄改革の一環として三陸鉄道を皮切りに全国に数多くの第三セクター鉄道が誕生しました。一時は国鉄時代には赤字線区であった路線であっても黒字に転換されるケースがあるなど、鉄道経営や新しい地域の象徴として描かれることもありました。しかしそれから約20年が経過するとともに第三セクター鉄道を取り巻く状況は変化してきました。

今日、第三セクター鉄道の多くは苦境に立っています。車両更新や災害などに伴う支出を契機として存廃問題まで発展することは珍しくありません。さらに、道路交通の影響も見逃せません。かつて地方にあった私鉄路線はモータリゼーションの進展に伴い大部分が廃止されてしまいました。そして地方の過疎に加え、今日では更なる車社会化に伴う、鉄道を含めた公共交通機関離れが加速しています。

しかし、そのような状況でも鉄道を必要とする人々も少なからず存在することも事実です。車社会化が進んだとはいえ、高齢者や学生など、日常生活に鉄道を使わなくてはならない人々もいます。そして、少子高齢化は現在ますます進行しています。それに加え、第三セクター鉄道はその独特な設立経緯から考えると、不採算路線のために消え行く運命であった路線が地域の願いにより生き残ったという考え方ができます。地域住民の意思や期待が現れやすい鉄道だということができるでしょう。

上の点を考えてみると第三セクター鉄道は、その活用の仕方次第では地域

社会を維持していく装置としての役目を持っており、またそれを果たすことができるのではないのでしょうか。地域に鉄道があるのならばそれを活かす方策を考えるべきではないのでしょうか。何も方策を立てないで廃線にしてしまうことはあまりにも惜しいことだと思います。そこでこの冊子では、第三セクター鉄道でも、今回の研究ではローカル輸送が主体となる地方路線を中心にとりあげ、それと地域社会との関係性について探っていきたいと思います。

今回の研究は3部構成で成り立っています。

序論では、第三セクター鉄道の鉄道側とそれととりまく地域側の事情についてまとめました。

第1部では第三セクター鉄道のうち、数社に関して実地調査を行い、現況と地域との関わりを調べました。

第2部では、公共交通機関としての第三セクター鉄道の存続の妥当性及び第三セクター鉄道の持つ可能性について考えていきます。

この冊子を通じて、第三セクター鉄道と地域の関係性に対して読者の皆様に理解や認識を深めていただけたら幸いです。

- \* 今回の研究では非常に多くの方々にご協力いただきました。  
お忙しい中、私たちの取材に快く応じてくださった皆様に感謝いたします。