

第5節 不採算路線

1. 内部補助 不採算路線維持のためのシステム

戦後、国鉄が全国で一元的に路線を保有することとなった理由の1つには、内部補助の仕組みを盛り込む事が挙げられる。すなわち、地方の路線のみで独立した会社を運営することは難しいため、地方部と利用者の多い都市部の両方を内包し、後者の収益の一部をもって前者の赤字を補填することで、全国の鉄道ネットワークを維持することを可能としたのである。

また、前述のように鉄道が規制産業であり、黒字部門への参入、赤字部門からの撤退が共にしがたかった事も、内部補助の成立に貢献していた。

このことは、国鉄分割民営化後のJR各社のみならず、一部の大手私鉄にも言える。実際、1960年代以降のモータリゼーションや過疎化の進展により、地方の中小私鉄が次々と姿を消した中、大手私鉄に属していたローカル線の中では、この時期の廃止を免れた路線もある。

しかしそれ以降、こうした鉄道を取り巻く環境が改善されることはほとんど無く、現在も利用者数が減少し続けている路線が多い。2000年に鉄道事業法が改正され、鉄道廃止の際の手続きが許可制から届出制に変更されると、大手私鉄、中小私鉄を問わず、各地で事業撤退への動きが活発化している。

2. 名古屋鉄道の例

豊橋と岐阜を結ぶ名古屋本線を中心に路線網を築き上げ、戦後は日本最長の営業キロを誇る私鉄となった名古屋鉄道だが、トヨタ自動車本社を擁する中京圏では、自家用車の普及が早かったため、それに伴い閑散路線の廃止が断続的に行われてきた。それでもローカル路線を多く抱えている状態に変わり無く、輸送密度¹は大手私鉄の中で最も低いクラスにあった。

加えて、国鉄分割民営化直前より、東海道本線において新型車両の投入や列車本数の増発、速達列車のスピードアップといったサービスの向上が急速に行われたことに加えて、岐阜以北や飯田線沿線の宅地開発が進んだこともあり、豊橋 - 岐阜間で競合関係にある名古屋本線から多くの利用客を奪った。このように、ローカル路線の更なる収支悪化、主要な収益源である名古屋本

¹ 1日1キロ当りの輸送人員。

線をはじめとした黒字部門の苦戦で、内部補助の維持は徐々に困難な状態となり、鉄道事業法改正と前後して9路線の大規模な路線廃止が行われるに至った。

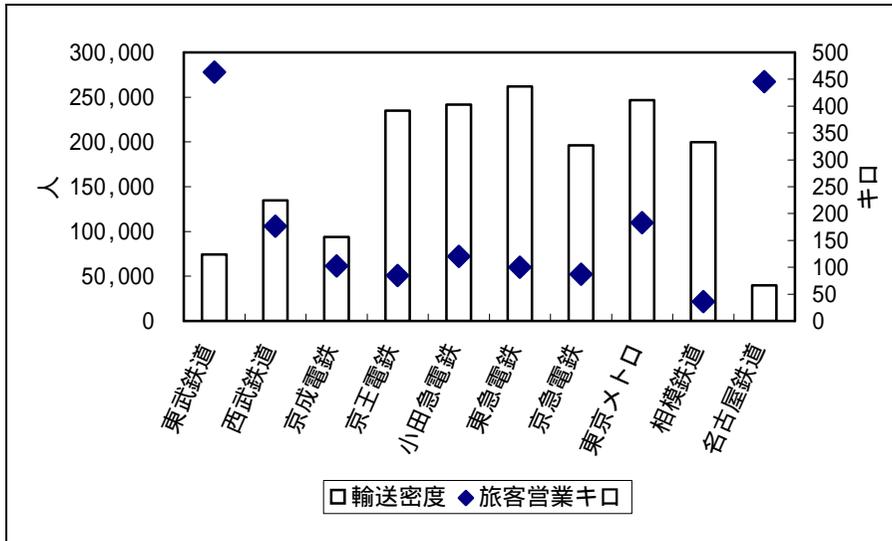


図 2-3-20 2006年3月末における関東大手私鉄と名古屋鉄道の旅客営業キロ・輸送密度（日本民営鉄道協会HPより作成）

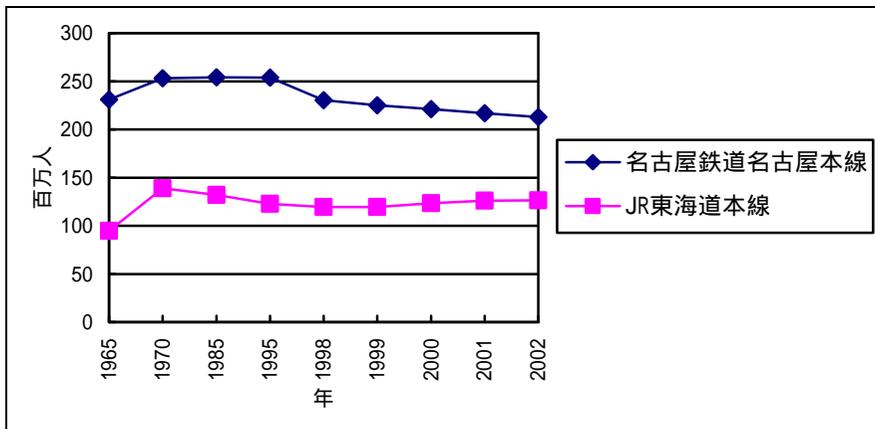


図 2-3-21 名古屋鉄道名古屋本線と東海道本線²の年間旅客輸送人員の推移（財団法人運輸政策研究機構『都市交通年報』より作成）

² 名古屋鉄道名古屋本線は本宿 - 新岐阜（現名鉄岐阜）間（81.8キロ）、東海道本線は岡崎 - 大垣間（84.1キロ）で集計。

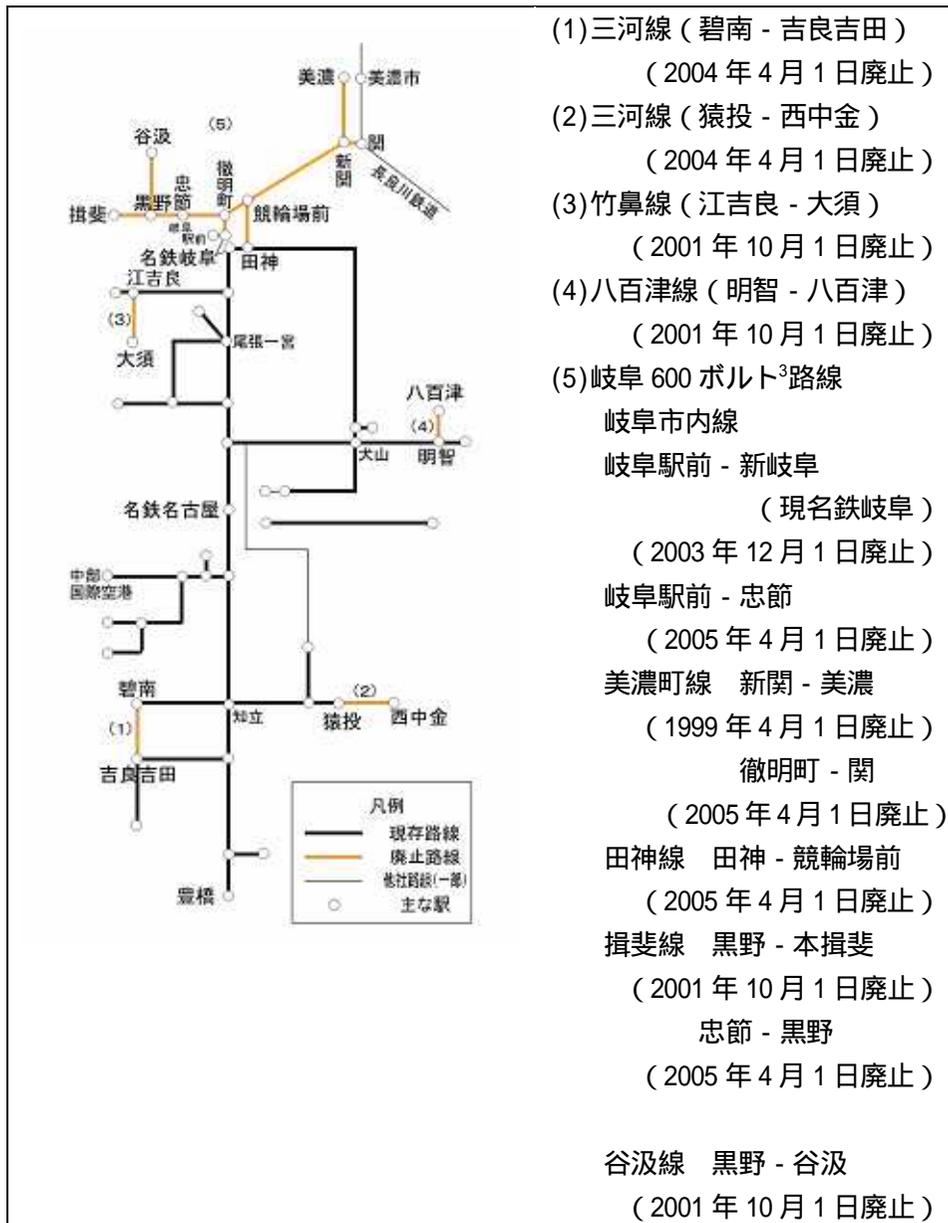


図 2-3-22 名古屋鉄道の近年における廃止路線

³ 日本の鉄道で直流電化を採用している路線の架線電圧は 1500 ボルトが一般的だが、軌道（路面電車）を起源とする路線や、規模の小さい路線では 600 ボルトで電化されているものもある。

まず 1998 年 11 月に輸送密度 2,000 人未満の 5 線区 6 区間の廃止の意向を表明、翌年 3 月末に沿線自治体に対して正式な報告を行い、同意を得られた 4 区間が 2001 年 10 月 1 日をもって廃止された。ただし、自治体が赤字補填を決定した路線では 3 年間の運行継続の措置が取られた。また、1992 年より調整を行って来た美濃町線新関 - 美濃間も 1999 年に廃止されている。

続いて 2004 年 3 月には、岐阜 600 ボルト路線の残る区間についても廃止を表明、沿線自治体は「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町村対策協議会」を設置し、名鉄からの事業移譲、上下分離方式の採用による存続の検討を行ったが、引継ぎ後 10 年間に要する莫大な公的費用確保の見通しが立たず、一時は岡山電気軌道が運営協力の方針を示したものの、8 月に存続の断念を正式に発表した。これに従い、2005 年 4 月 1 日をもって、4 区間の廃止が行われた。またこれと前後して、関市の小売業者が軌道事業への参入を示唆し、関係自治体との調整を行っていたが、計画の具体性の低さを指摘され、軌道の撤去が開始された事もあって断念している。なお岡山電気軌道は、南海電気鉄道が廃止を予定していた貴志川線についても支援を表明し、こちらは 2006 年 4 月 1 日に事業を引き継いでいる。

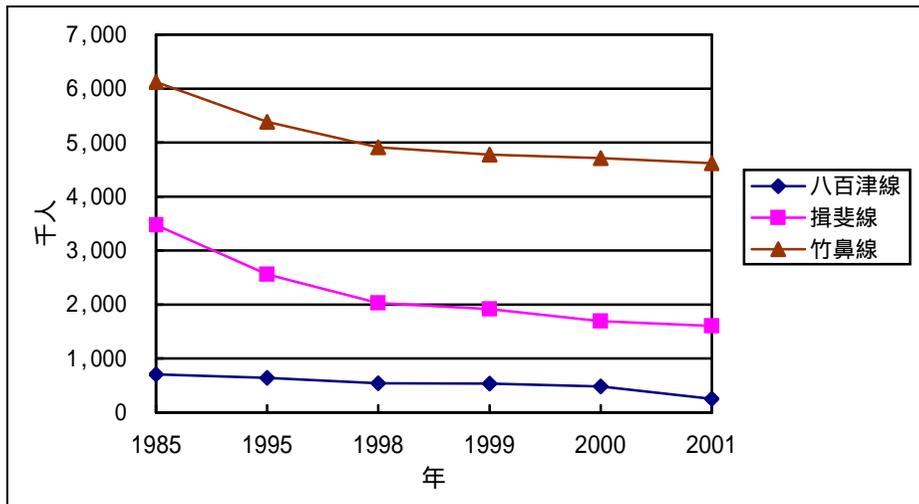


図 2-3-23 名古屋鉄道八百津線・揖斐線・竹鼻線⁴の年間輸送人員の推移
(財団法人運輸政策研究機構『都市交通年報』より作成)

⁴ 八百津線は明智 - 兼山間 (3.6 キロ)、揖斐線は忠節 - 又丸間 (4.3 キロ)、竹鼻線は笠松 - 大須間 (10.3 キロ) で集計。

この様に、名古屋鉄道が1990年代以降で大手私鉄中最大規模の路線網整理を行った事は事実であるものの、閑散路線においても活性化やコストダウンのための施策を怠っていたとは決して言えない。岐阜600ボルト路線では、利用者数がピークを過ぎた数年後の1967年に揖斐線と岐阜市内線の直通運転を開始した。また、1970年には田神線の開業と、1500ボルト電化の本線に対応する車両の導入により、美濃町線列車の新岐阜（現名鉄岐阜）駅乗り入れを開始し、1973年からはワンマン運転を実施して合理化を図っている。ワンマン運転に関しては、1984年より八百津線と広見線、三河線の一部でもディーゼル車両の導入と同時に始まっている。1999年の美濃町線新関 - 美濃間の廃止時には、利用者への配慮として新関駅から並行する長良川鉄道の関駅間に連絡線を建設した。また、2000年には部分低床の新型車両導入も行うなど、廃止を目前とした時期にあってもサービス向上のための努力が続けられていた。こうした施策の後にも利用者の減少に歯止めがかからなかったという結果を踏まえての路線廃止であり、自治体との協議の場も設けられていた。そのため、廃止はステークホルダーへの責任を十分果たした上でなされた事であり、妥当な判断であると言える。前述の通り名古屋鉄道は黒字部門の収支も悪化の一途を辿っており、2001年4月より順次、名古屋本線を含む幹線区間でもワンマン運転が開始されるなど、合理化・効率化を進めている。そのような状況を踏まえると、名古屋鉄道は内部補助を可能な限り有効に働かせていたケースと言えるのではないだろうか。

3. 不採算路線に対する価値判断

しかし、こうした制度への批判も存在する。すなわち、本来のサービスを利用する対価に加え、赤字部門補填の費用を負わされている黒字部門の顧客にとっては、内部補助の制度は望ましいとは言えない。また、赤字部門でも、内部補助を理由として積極的な経営改善を怠り、黒字部門の負担をより増大させてしまう恐れがある。国鉄が民営化に加え分割を強いられたのはこの理由によるところが大きい。

将来的に黒字転換が見込まれない事業からは撤退するのが企業として適切な判断である。しかしながら、交通機関は赤字地域も含めて広範囲に及ぶネットワークを形成してこそ高い利用価値を生むものであり、実際ナショナルミニマムの確保や国土の均衡な発展などを理由に、地域社会や自治体からの強い反対にあい、路線の廃止が簡単に許容されない場合がある。しかし一方

で、黒字部門においても規制緩和による競争の激化や人口規模の縮小に伴う利用者の減少が予測されるため、今後内部補助を維持していくことは困難になると考えられる。完全に内部補助が廃止されることは無いとしても、鉄道事業者は地域社会や顧客、行政などのステークホルダーと対話を図りつつ、改めて路線の存続価値について検討し、必要に応じて公的支援の強化や第三セクター化、路線の廃止など最適な方策を選択することが、各ステークホルダーへ果たすべき事業者の義務だといえる。