

# 第1章 地域鉄道の現状

本研究では、鉄道の観光資源化について取り扱ってゆくことになるが、序文でも述べた通りそもそものきっかけは厳しいとされる地域鉄道を取り巻く現状を打開する方策の検討であった。そこで、本格的に鉄道の観光資源化の議論にはいる前に、現在地域鉄道を取り巻く現状やその必要性、今後の課題などについて考えてみたい。

## 1. 地域鉄道を取り巻く現状

そもそも、地域鉄道とはどのような鉄道を指すのであろうか。鉄道行政を所管する国土交通省では地域鉄道を「一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクター」であると定めている<sup>1</sup>。また、これらのうち中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、2013(平成25)年4月1日現在で91社が分類されている。この定義では、在来幹線・都市鉄道の定義が必ずしも明確でないが、国土交通省では地域鉄道について「地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自立・活性化等の観点から、その活性化が求められている重要な社会インフラ」であるとしており、そのような役割が期待される鉄道であれば地域鉄道と呼ぶことができるであろう。

前述の通り地域において重要な役割が期待される地域鉄道であるが、その取り巻く環境は非常に厳しいものがある。少子化の進展や地方の過疎化、モータリゼーションの進展によって、地域鉄道事業者の輸送人員は平成3年にピークとなって以降減少傾向が続いている<sup>2</sup>。このような現状を反映し

---

<sup>1</sup> 国土交通省ホームページ 地域鉄道対策 ([http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html))

<sup>2</sup> 国土交通省 地域鉄道の現状(<http://www.mlit.go.jp/common/000233163.pdf>) 昭和63年度以降に開業した事業者を除く地域鉄道事業者71社の輸送人員の推移より。1991(平成3)年に5.2億人あった輸送人員は2011(平成23)年には3.9億人にまで減少した。

て、2011(平成 23)年度には 91 社ある地域鉄道事業者のうち 69 社で鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上している。鉄軌道業の赤字を反映して企業の設備投資も進んでおらず、施設の老朽化も進んでいる。地域鉄道事業者の所有する車両の半数近い 47%の車両がすでに 30 年以上使用されている。路線開業からの経過年数も 80%の事業者が 70 年以上であり、これはトンネルや橋梁などの設備の耐用年数をすでに超過している<sup>3</sup>。

鉄道路線の廃止も相次いでいる。2000(平成 12)年度以降、全国で 35 路線、673.7km の鉄軌道が廃止された。鉄道の廃止については利用者の減少による地域鉄道の厳しい経営状況や長引く不景気に加え、鉄道事業への参入規制の緩和<sup>4</sup>により鉄道事業からの撤退が許可制から届出制になり、事業者の判断のみで廃止を決定できるようになったこと、1997(平成 9)年の赤字の中小民鉄に対する欠損補助の廃止、2001(平成 13)年の京福電鉄の事故による国土交通省の監査強化と安全対策投資の増大、国鉄の赤字ローカル線を引き継いだ第 3 セクター鉄道に関してはゼロ金利による経営安定基金の枯渇、会計制度の変更により大手民鉄などで赤字路線への内部補助を行うことが難しくなったことなどによるところも大きいといわれている。

このように厳しい状況に置かれている地域鉄道であるが、今後地域鉄道を取り巻く環境は改善していくのだろうか。2003(平成 15)年 3 月に国土交通省の地方鉄道問題に関する検討会により取りまとめられた報告書『地方鉄道復活のためのシナリオ』では、今後の地方鉄道<sup>5</sup>について国からの補助には極めて消極的であり、「自分たちの鉄道」という思いのもと、地域が一丸となって支えるということが重視されている。そして、それを踏まえて地域にとって鉄道が不要と判断される場合は廃止已む無しという立場を取っており、地域の責任で地域が存続を決めるという原則が貫かれている。さらに、今後日本は少子高齢化の影響で急速に人口の減少が進み、2060(平成 72)年までに日本の人口は 8674 万人まで減少するとみられてい

---

<sup>3</sup> 注 1 と同じく国土交通省 地域鉄道の現状より

<sup>4</sup> 「鉄道事業法の一部を改正する法律」(平成 12 年 3 月)による。これにより、鉄道事業廃止が地元の同意を経なくとも廃止届提出後 1 年を経れば可能に、

<sup>5</sup> 本研究では地域鉄道という呼称を用いているが、当該報告書では地方鉄道という表現を用いていることから、ここではそれに準じた。

る<sup>6</sup>。特に経営の厳しい地域鉄道の多く存在する地方では人口の減少が顕著になるとみられ、地域鉄道を取り巻く環境は一層厳しくなっていく可能性が高いと考えられる。規制緩和後相次いだ地域鉄道の廃止を受けて国土交通省では、2007(平成 19)年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、「公有民営」の鉄道事業の再構築や、交通ネットワークを確保し利用しやすくすることによって、住民の足を守るという方向性も示しているが、早期に状況を好転させるのは難しいだろう。

## 2. 公共の移動手段の必要性

このように厳しい状況に置かれている地域鉄道においては、今後も経営環境の悪化による鉄道事業からの撤退に議論が各地で発生する可能性が高いと考えられる。ここではまず、地域鉄道存続の是非の議論の前に、地域における公共の移動手段の必要性について確認したい。

当会では 2012(平成 24)年の一橋祭研究で「地域公共交通を考える」というテーマで研究を行った。これは少子高齢化や過疎化、モータリゼーションにより地域の公共交通機関が危機的状況に立たされる中で、その必要性について論じたうえでそのあるべき方向性について検討したものである。この研究では、公共交通機関の効率性・公平性と交通権という考え方に着目した。効率性・公平性に関しては、自動車の外部不経済や交通サービスの公共性に着目し、マイカーには果たすことのできない役割を持っていることや、それに伴い沿線にもたらされる便益（外部経済）が存在することを指摘している。一方でマイカーが普及している今日でも身体的・経済的・年齢的にマイカーを利用することの困難な人たちが一定数存在することを指摘し、その様な人々の移動権を保障するためにもあらゆる人に開かれた公共の交通機関が必要であるとした。その上で現存するバスや鉄道は公共交通機関としての使命を果たすため、移動手段の選択肢の一つとなりうるよう事業者・沿線の地方公共団体・住民の協働の下、必要に応じて適切な支援をしながら利便性を確保していかなければならないと結論付けている。

---

<sup>6</sup>日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）  
(<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/newest04/point.pdf>)

そのためには、必要に応じて事業者に対する支援を行うことは必要であると考えられる。一方で、それらの支援は相応の費用がかかるものであるから、その支援の正当性を確保するためにも公共性が担保されていなければならない。乗客の利用実態とあまりにかけ離れた運行を行う事業者は公共性があるとは言えず、公共性を確保するための努力を続けることが欠かせない。したがって、公共性を担保しつつ地域の移動手段を保持しなければならないといえる。

### 3. 鉄道のバス代替の現状

ではここで、前節で述べた鉄道輸送・バス輸送の特徴を踏まえつつ、地域鉄道が廃止されバスによって代替された地域のその後について考えてみたい。

はじめに鉄道廃線後の廃止代替バスの動向について検討する。まず主に検討に用いるのは、国土交通省中部地方交通審議会での地方都市の公共交通機関の在り方についての検討の中で行われた、「廃止鉄道路線追跡調査」の調査結果概要である。この調査は、2001(平成13)年10月に廃止された名鉄八尾津線、同竹鼻線（一部区間）沿線地域について、沿線住民及び高校生へのアンケート、地方公共団体、高校、代替バス事業者へのヒアリングを行うものであり、路線廃止の地域への影響を把握し、今後の地域における交通システム維持の在り方に関する資料を得ることを目的としている。

路線	廃止区間	廃止年月日	代替措置
八百津線	全線(明知～八百津) 7.3km	平成13年10月1日	東濃鉄道(株)による貸切バス乗合許可
竹鼻線	江吉良～大須 6.7km	平成13年10月1日	羽島タクシー(株)による貸切バス乗合許可

図表 1-1-1 : 調査路線の概要

八百津線の廃止代替バスは、YAOバスという愛称で運行され、廃止前に比べて停留所数は大幅に増えた一方で、所要時間・運賃は割高になった。また、単一の事業者による運行でなくなった結果、乗り継ぎが悪く長時間待たされる例が発生した。竹鼻線は、所要時間はバスになり伸びた。運賃

は 100 円に抑えられていたが、その後名古屋鉄道に乗り継ぐ場合は廃止前より割高になった。

それでは、調査結果を見てみよう。始めに利用者数の推移についてみよう。図表 1-1-2 は、鉄道廃止前 1 年間の鉄道の輸送実績と鉄道廃止後 1 年間の代替バスの輸送実績を比較したものである。いずれの路線でも利用者数は 7 割程度減少しており、大幅な利用者の逸走を招いていたことがわかる。併せて行われたアンケート結果から見た内訳をみると、高校生の減少幅は小幅であるのに対し、沿線住民の利用はいずれも 40% 程度減少しており、利用頻度も減少している。また、通勤客の利用は半数以下に落ち込んでいる一方、通院目的の利用は 3 割程度の減少にとどまっている。代替バスになり利用を止めた人々は、代わりに自家用車や自転車の利用に移行していた。つまり、大幅に利用者が減少した中でも自らの移動手段（自家用車等）を持つ人の減少が目立ち、自ら移動手段を確保するのが難しい高校生や通院する人が残された形になっている。

	廃止前	代替バス	廃止後／廃止前 比
	H12.10～H13.9	H13.10～H14.9	
八百津線	488,929(1,340)人	138,703(380)人	28.40%
竹鼻線	604,530(1,656)人	194,690(533)人	32.20%
数字は年間輸送実績(1日当たり)			

図表 1-1-2：廃止前後の輸送実績の変化

ところで、実際の輸送実績の減少率はアンケート結果に見られる住民の利用者数の減少率を大幅に上回っていることがわかる。これには、利用を続けていても利用頻度が減少した人が多いということや、そもそもアンケートに答える人は地域の公共交通に対して関心を持っている可能性が高いということも考えられるが、沿線住民でない来訪者の利用減少による可能性も考えられる。実際に、域内の高校では生徒数の減少、特に周辺市町村からの生徒の減少がみられるという高校からのヒアリング結果も見られた。これについては、アンケート調査などによる判定は難しいが、検討に値するものであると考える。

ただし、この調査結果については注意してみるべき点がある。それは、廃止前の両線が名古屋鉄道の路線の一部であったという点である。一般に

大手私鉄は地方の中小民鉄などと比べると運賃は低水準に抑えられており、廃止代替バスとの運賃差は大きくなりやすいものと考えられる。また、名古屋鉄道の一部であった両線がバス代替されたことにより、運行・運賃の両面で名古屋鉄道の路線ネットワークから切り離される結果となった。これも地方の中小民鉄などと比べると特異な点であり、この調査は様々な事例の中では利用者の減少が大きくなりやすい事例と考えられるのだ。

また、加藤博和はこの事例における代替バス利用減少の原因について、廃止区間に並行する路線設定によって主な目的地であると市中心部や高校、総合病院へのアクセス手段としては所要時間や運賃が大幅に悪化したことに言及し、『廃止代替』にこだわりすぎたことに尽きる」指摘した(加藤,2005)。すなわち、廃止路線に並行する廃止代替バスにこだわることで、路線・ダイヤの設定の自由度が高く、ニーズに合わせた公共交通機関網を低コストで整備できるという利点が生かされないという結果を招いたというのである。その上で加藤は代替バス検討プロセスに内在する問題点について、代替交通手段検討時間の不足、代替交通手段検討方法の不在、代替交通関係者の低いモチベーション、自治体・行政間の考え方の違いを挙げ、沿線自治体では早い段階から、その路線の廃止を想定して地域のバス路線網再編に向けた検討を行うことが重要であると結論付けている(同上,2005)。

この点に関して小宮山直久らは、新交通システム桃花台線廃線に伴う利用者の交通行動の変化を分析した(小宮山ら,2009)。小宮山らによれば、桃花台線では廃線の検討が始まった段階から、代替公共交通機関整備という選択肢も含めて地域住民・行政・事業差の間での論議が行われ、旧桃花台線沿線をなぞる形だけでない代替バス路線網が、住民の意思を反映させた形で実現しており、その結果として全国での鉄軌道廃線後の代替バスへの平均転換率が3割である中、8割強の転換率を実現したという(同上,2009)。ただ、これらの取り組みが行われたにもかかわらず2割もの利用者が減少したということを考えると、鉄道廃線後の代替バス利用者の減少を完全に防ぐのは困難であると考えられる。しかも、旧桃花台線の利用頻度別に見た廃線後の利用頻度では、週2~3回以上と日常的に利用していた人は廃線後も路線バスを利用する傾向がみられるが、廃止前週1回の利用であつ

た人は廃線後の利用頻度の低下が大きく、鉄道に比べ路線バスの方がたまにしか利用しない人にとっては移動抵抗が高くなっていることを示唆するとしており、不案内な人にも利用しやすい鉄道とわかりにくいバスの違いが表れていると考えられる。

一方で、鉄道の廃止で失われた輸送を、バスで十分に穴埋めできない事例も発生している。名古屋鉄道美濃町線の事例では、代替バスの輸送力不足と遅延が問題となった(渥美,2007)。名古屋鉄道美濃町線は、同じく廃止になった名古屋鉄道岐阜市内線と合わせて岐阜県の岐阜市(人口約 40 万人)と関市(人口約 10 万人)をつないでいたが、2007(平成 19)年 3 月に廃止され岐阜乗合自動車が増便する形で鉄道の代替を行うことになった。代替バスは同年 4 月から運行を開始したが、朝のラッシュ時に積み残しが出るという問題が発生し、バスを大型化するなどの対策を余儀なくされたほか、後日増便も行われた。それでもバスへの転換率は廃止当初 56%とされており、残りはマイカーなどに流出したと考えられる。また、岐阜市は比較的規模の大きい地方都市であることから渋滞も発生した。バスの所要時間はダイヤ上美濃町線と同等であったが、終点付近では 30 分の遅延が発生したという報告があるほか、平成 18 年豪雪の際には通常所要時間が 1 時間程度のところで 3 時間を要したという(同上,2007)。このように、廃止に直面するような地域鉄道であってもバスで同等の輸送を行うのは難しいことも多い。

以上に述べてきたことをまとめると、鉄道が廃止されてバス代替がなされた場合、大幅な利用者の減少を招くことが分かった。また、その際代替バス利用に残るのは高校生や通院する人など、自ら移動するのが難しい交通弱者が中心であった。利用者の減少の結果として他の移動手段の選択肢を持たないこれらの人々が頼みとするバスの、さらなるサービスの切り下げにつながる恐れもある。廃線に合わせて十分議論を尽くし、バスを中心とする公共交通ネットワークの再構築を行うことによって、ある程度利用者の減少を食い止めることはできるが完全に防ぐことは困難で、特に普段あまり利用しない住民や来訪者にとっては利用のハードルが高くなることが分かった。

#### 4. 地域への影響

では、ここでさらに視点を広げて鉄道の廃止が地域に与える影響について考える。

初出の廃止鉄道路線追跡調査によれば、鉄道の廃止により鉄道利用者のうち通勤・通学の多くの人が、代替バスを利用する代わりに自動車に転換したり、家族等による送迎や自転車に転換したりしている。その結果、高齢者の一部に外出機会の減少が見られるなど、前述の通り交通弱者が顕在化することとなった。また、現在は不自由を感じていない人でも、自動車を運転できなくなった時の不安を長期的には感じているほか、鉄道の廃止で不便になったことにより若者の地域離れが予想され、一層の高齢化・過疎化が進むことへの不安も感じていた。鉄道存廃の是非については、廃止前にはなんとしても阻止すべき問題とはとらえられていなかったが、鉄道廃止後においては鉄道がなくなったことを惜しむ声があった。

宮崎耕輔らによると、のと鉄道の廃止により沿線住民にとっての利便性は向上したと答えた人と低下した人が拮抗しており、沿線住民にとつてのと鉄道廃止後即大きな影響が発生したわけではない(宮崎ら,2005)。一方で、鉄道の廃止によって過疎化が一層進んだという印象を持つ人も、都市部からいっそう遠い地域になったという印象を持った人も約半数いた。能登半島は観光地としても知られているが、鉄道の廃止によって観光客や土産物屋の売り上げに影響が出たか、買い物に来る人の数や商店街の活気に影響が出たかなどについてはいずれも影響が出ているとどちらでもないが拮抗していた。このように、実際に影響があまり出ていなくても、鉄道が失われたことによる心理的な不安感が増大していることが示されていた。また、観光産業や商業は減少傾向か横ばいであり、鉄道の廃止による影響が地域経済に及ぼす悪影響も見られた。観光産業への悪影響は観光客の減少を示唆しており、都市部からいっそう遠い地域になってしまったという印象の裏付けともなりうるだろう。

このように、アンケート結果からは交通弱者の顕在化や心理的不安の増大とその地域社会への影響、地域経済への影響が発生するという傾向が見られた。このうち交通弱者・地域経済への影響の問題は具体的に実害が発生している。堀畑まなみは 2006(平成 18)年の北海道ちほく高原鉄道ふる



さと銀河線の廃止を受けて 2009(平成 21)年に陸別町でヒアリングを行った(堀畑,2010)。陸別町からの所要時間は北見・池田ともに廃止直前は1時間~1時間30分程度であったが、代替バスになって所要時間は帯広までが2時間50分、北見までが2時間25分と、廃止前より大幅に伸びた。廃止により高校生の進学先が変わることはなかったが、所要時間が長くなったことにより北見の高校に通う場合は朝5時50分のバスに乗らねばならず部活動もできないなど、しわ寄せが発生している(同上,2010)。北見の高校にバスで通っている生徒は4名であるが、バス通学は不便であるとして10名が北見に下宿していた。高齢者に関しては、陸別町には診療所があるものの専門的な医療は北見で受ける場合が多く、鉄道は乗り降りが楽である、トイレがあるなどのメリットから通院で利用する高齢者も多かった。一方、廃止後は所要時間が長くトイレの心配があるバスではなくマイカーで家族に送ってもらう人が多いほか、陸別町からの通院を断念して転出した世帯が10世帯程度あった(同上,2010)。陸別町の人口は3000人程度であるから、10世帯転出することの影響は大きい。経済的影響としては鉄道関連の産業が消滅したことによる地元企業への打撃、直接の影響であるかの評価は難しいが、店の廃業なども見られたという。人口も、思っていたよりも早く3000人を切ったというコメントが得られている(同上,2010)。これらの経済的影響は、鉄道の廃止が直接の原因であるかの判断をするのは難しいが、一定の影響は与えていると考えてもよいだろう。

なお、地域鉄道廃止後の交通機関として BRT が有力視されることがある。BRT は「バス専用道路などにより、軌道系交通と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システム」と定義される<sup>7</sup>。これにより、鉄道のメリットとバスのメリットの両方を取り入れることができるというのである。東日本大震災で被災した路線でも導入されて話題になった。しかし、現状では BRT であることを認定する仕組みなどは存在せず名乗ったもの勝ちの状況というべきである。例えば、東日本大震災で被災した気仙沼線・大船渡線で運行される BRT は時刻表では JR の在来線と同等に扱われているが、日立電鉄の廃線跡で

---

<sup>7</sup> 鉄道まちづくり会議著『どうする？鉄道の未来増補改訂版』p.46

運行されるひたち BRT は全国版の時刻表には掲載すらされていない。このように交通機関としての位置づけの定まらない状況での議論は困難であり、今後どうなっていくかを注視していきたいところである。

## 5. 地域における鉄道の重要性

ここまで、地域の鉄道が廃止されたことによる影響を現象面から検討し、交通弱者の問題、地域経済への影響、そして今後に対する不安感があげられた。これらは相互に独立しているように存在するように見えるがいずれも地域の衰退という一つの問題に集約できるのではないだろうか。そうであるとすると、地域振興において鉄道が非常に重要な役割を果たしているということになる。では、それはどのような役割なのだろうか。鉄道は公共交通機関である。したがって、鉄道の主な使命は交通を担う、つまり地域内と地域外の間の人の行き来を担うことなのである。

では、ここで地域の内部と外部の関係性について考えよう。民俗学者の赤坂憲雄は人間の営みとして「切れ目なく連続する無限の空間からひとつの区画を切り取り、ある方向づけられた統一体へと形成すること」<sup>8</sup>を挙げている。各地にある地域の共同体もこの営みの下で作られた空間であるといえることができる。しかし、人間は単にその空間の内部に閉じこもるのではなく内部と外部を結ぶ通路をつくと赤坂は指摘している。そしてわれわれは外部との交わりを断とうとしながら、内部と外部を交わせるのだというのだ。そしてその際の媒介者としての役割を果たすのが異人である。

では、なぜ人間はそのようなことをするのか、この点について赤坂は「内部の成立のためには、まず外部が析出されなければならない、逆に、外部もまた内部を前提とせずには存在しえない。同様にわれらがかれらの存在によることなしには我らとして自己同一化しえず、かれらの創出をまっけてはじめて、われらが鮮明な像をむすぶことができる。われらという意識を共同化している圏域＝共同体、その外部に疎外されたかれらこそが、ファルコマン＝第三項であり、〈異人〉なのである。」<sup>9</sup>と説明している。つまり、われわれは異なる文化的背景を持つ他者との接触を持つことによって自

<sup>8</sup> 赤坂憲雄『異人論序説』ちくま学芸文庫 p.13

<sup>9</sup> 赤坂,同上書,p.23

らを見出し、新たな価値を見出すことができるのである。これは共同体をその共同体たらしめるためには必要不可欠なプロセスである。

ここでいう〈異人〉とはどのようなものなのだろうか。赤坂は共同体と外部の〈交通〉の視角から、〈漂泊〉と〈定住〉の形式によって①一時的に交渉を持つ漂泊民、②定住民でありつつ一時的に多集団を訪れる来訪者、③永住的な定着を志向する移住者の3つに分類している(赤坂,1992)。①は各地で興業をしながら転々としてゆくサーカスなどはこれに類するだろうがどこにも定住していない人ということになるため現代日本の制度上はあり得ないので今回は検討しない。②はある一定の定住地を持っている人たちで、一時的にその地に訪れた行商人や旅行者などが該当する。③はその地に移住してきてその先も住み続ける人たちである。赤坂はこのほかに④秩序の周縁部に位置付けられたマージナル・マン、⑤外なる世界からの帰郷者、⑥境界の民としてのバルバロスを定義している(同上,1992)が、これらは現代日本では存在しないあるいは異人としての役割は与えられていないと考えられるので考えないこととする。したがって我々は今日、境界において②および③に分類される異人たちとのかかわりを持つ中で、地域の共同体を維持しているのである。

ではわれわれが異人たちと関わりを持つ境界とはどのような場所なのだろうか。赤坂によれば「農耕の場である〈土地〉という内部と、農耕とは無縁な〈土地〉にあらざる空間としての外部」<sup>10</sup>を区切るものであり、石・樹木・川・湖といった自然の地形や石柱・門・立像・杭といった標示を使用していた。このような境界標識は共同体の尽きる場所、すなわち村はずれや道の分岐点である追分・辻などの通過地点におかれていたという。そしてこのような場所は人の往来が頻繁で、古くはしばしば市が立って多くの人が集まり、異質な共同体相互の〈交通〉の場になっていたという。

では、今日そのような役割を果たすのはどのようなものなのだろうか(同上,1992)。人間による開発が進んだ結果共同体の内部と外部を区切る物理的な断絶は非常に曖昧になってきているように思える。道路整備の進展によりわれわれは自動車に乗れば、何も意識することなく容易に共同体の内

---

<sup>10</sup> 赤坂,同上書,p.27

部と外部を分かち境界を通過することができるばかりか、共同体自体に関わらずに素通りしてしまうこともできる。道が交わっていたとしてもそこを通過する人々の間に交流が発生するとも考えにくい。このように境界の曖昧になった地域は、その地域としてのアイデンティティを持ち続けるのが困難になっていくのではないかと考えられる。そのように考えると、鉄道および駅が果たす役割は非常に大きいように思えるのである。なぜなら鉄道の駅はこの地域と他地域が接する境界としての機能を果たしうると考えるからである。

駅は、共同体の中心部にあることが多い。当然人の行き来も多く、共同体の交通の結節点になっていることも多い。場合によっては、共同体の人々がそこに集まっている場合もある。一方で駅から列車に乗れば他の地域に直結している。逆に、他の地域から訪れた来訪者は駅からこの共同体に足を踏み入れることになる。つまり、駅は共同体の秩序の終端であり、かつほかの地域の共同体の秩序と接する明確な境界になっているのである。そして、駅においてはほかの地域からの来訪者とこの共同体の内部の人との間に接触が起こり、相互に影響を及ぼし合うことになる。開発が進み、物理的な境界が不明確になって異なる秩序を持つ共同体が連続的に連なるようになってきている中においても、駅を接点とした境界は明確である。鉄道と駅を境界として他の地域との区分と接触を保つことによって、その共同体は輪郭を保ち得るのではないかと考えられるのである。

また、鉄道は沿線地域というかたちで沿線の各共同体を束ねる役割も果たしている。ひとつひとつの共同体が全国的な知名度を持つことは難しいが、一般に路線単位の沿線地域としては全国的に認知されることは可能である。これは鉄道が全国の人が利用することを想定した位置づけであるからだ。例えば、鉄道はすべて時刻表や多くの地図に掲載されており全国の鉄道がインターネットなどで一つの枠組みの中で時刻などの検索が可能である一方、バスの多くは時刻表・地図に掲載されず、時刻の検索も各バス会社のウェブサイトなどに依存し調べ方もばらばらである。そして、鉄道によるもたらされる沿線地域の知名度により、来訪者にそれぞれの共同体を内包するその地域へ訪問するきっかけを与えることになる。いわば、沿線地域というブランドのもとに外部からの来訪者を誘致し、沿線の駅を

それぞれの共同体の窓口として他地域との接点を持つことができるのである。

つまり、鉄道はその地域が外部と接する境界としての役割が付与されていると考えられるのではないだろうか。地域鉄道の存廃が議論される時に、鉄道の持つシンボル性が持ち出されることがあるが、これもその議論の延長線上で考えることができるだろう。そして、鉄道が地域でそのような役割を果たすことは地域・来訪者双方にとって非常に大きなメリットがある。地域にとっては、駅というその地域の各共同体への来訪者を受け入れる拠点を得ることになり、来訪者が鉄道を利用して来るならば到着するのは駅のみでダイヤに従って来ることになるので、組織的・計画的・効率的に受け入れることができるのである。また、多くの場合駅は共同体の中心にあることからアクセスも良く、共同体内にいながら容易に外部との接点を持つことができる。一方で来訪者にとっては、アクセスのための手続きが確実かつ容易であるというメリットがある。これは、第一点に鉄道駅がその共同体の核になっていることから目的地と鉄道駅の関係が明示的で共同体内での移動についても鉄道駅を起点に考えることができるという点がある。そして第二点として全国の人が利用することを想定した位置づけであるため、来訪者にとって利用しやすいという点がある。したがって、それらの共同体を束ねる存在としての鉄道路線がその地域の目印となりうるのである。

## 6. 鉄道存続の課題

このように、地域にとって鉄道はなくてはならない存在であり、実際に廃止になった地域では大きな弊害が発生しているが、それでも地域鉄道の廃止は収まる気配を見せない。では、地域鉄道を存続にはどのような課題があるのだろうか。

地域鉄道の多くは赤字であることは前述の通りである。営業収益よりも営業費用が上回っていることから、営業を続けるためにはなんらかの形で赤字の補填を行わなければならない。ここで問題となるのは現在の地域の状況である。地方財政は長引く不景気や少子高齢化による税収減、地方交付税交付金の減額などにより歳入が減少しており、地方公共団体の財政は

余裕が少ない。また、地域も不景気や少子高齢化、過疎化などが進み余力がなくなってきている。この傾向は地域鉄道の問題を抱えるような地方において顕著であると考えられる。そのような中で、地域鉄道の赤字を埋め合わせるような支援を行うことは難しくなっているのである。特に北海道夕張市の財政破たんを機に地方財政健全化の取り組みが行われる中では様々な行政サービスの削減がなされており、そのような中で新たな財政支出を伴うこれらの支援を行っていくことは難しいであろう。国土交通省では地域鉄道存続のための支援は原則として地域の判断と負担の下で行うことを原則としていることから、地域に支援の余力がない以上存続という判断をするのは難しいのである。

また、支援を行うにあたっては負担を負う人々からの理解を得なければならない。近畿日本鉄道北勢線の存廃問題においては、存続の際財政支援を行った三重県が当初、鉄道が最低限の交通手段ではないことを理由に支援に対して難色を示し、バス転換を望んでいた(森田,2003)。これに際して三重県議会では、「公共交通に対する県としての支援の考え方は、JR 及び大手民鉄のように自立経営が十分可能なものについては公的支援をしていません。しかし、バス交通のように最終的な公共交通機関に対しては、シビルミニマムという観点から公的資金を投入しています。」という答弁がなされている。つまり、鉄道は最終的な交通機関ではないから支援の対象にはならないというのである。多くの地域で鉄道廃線後には代替バスの運行が行われるケースが多く、生活交通の重要な部分をバスが担うため、バスが「最終的な公共交通機関」であり、行政はそのように認識している場合が多いのだという(同上,2003)。また、北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線の廃止に際しては、札幌周辺に人口の7割が集中する中で人口の希薄な道東地域の鉄道存続のために多額の税金を支出することの問題点も指摘されている(堀畑,2010)。樽見鉄道沿線での調査でも、半数近くは沿線地方公共団体からの支援に否定的であり、支援のための負担増に対する拒否感も強い(坂本ら,2012)。このような状況の下で、負担者からの理解を得ることへのハードルは大きいだろう。

経営環境が悪化している地域鉄道であるが、地域鉄道は地域になくてもならない存在であるにもかかわらず、地域鉄道が赤字である場合にその赤

字を補てんすることは上述の通り難しい状況である。したがってこのままの状態を放置すれば、さらなる鉄道路線の廃止が出てもおかしくない。そうならば、地域に与える悪影響は計り知れない。したがって、地域鉄道は収支を改善していくために、自らの未来を切り開くような取り組みを行わなければならない状況に追い込まれているのである。

## 7. 注目される観光と地域鉄道

さて、このように厳しい状況に追い込まれている地域鉄道であるが、それを打開する手段の一つとして鉄道の観光資源化が注目を集めている。これは、近年鉄道が観光対象の一つとして位置づけられるようになってきたことや観光立国の推進などが関係しているとみられる。地域鉄道の再生・活性化等研究会も報告書「観光とみんなで支える地域鉄道」を出し、その中で観光を通じた地域鉄道の再生・活性化に向けた取り組みの事例を紹介するなど、地域鉄道再生に活用する動きが加速している。

ところで、地域に訪れる観光客は前述の地域への来訪者の一類型といえることができる。したがって、鉄道にとって観光客が有力な収入源であるだけでなく、観光客にとっても鉄道はその地域との媒介者としてなければならないはずの存在である。そして、観光客が鉄道を利用して地域を訪れることは、地域社会の在り方に深く関わることになるだろう。その点で、観光客と鉄道と地域の関係について検討を行うことは、鉄道や地域のこれからを考える上で非常に重要なことである。

本研究では、このように地域鉄道が厳しい状況に置かれている中注目されている地域鉄道と観光の関係について、さらには地域との関わり方について考えていくこととする。