

第1章 事例研究にあたって

日本には数多くの地域鉄道事業者が存在し、それぞれが鉄道の観光資源化をはじめとした独自の方法で利用促進に努めている。しかし、本研究ではその取組みをすべて取り上げることは不可能である。どの鉄道事業者を事例研究で扱うべきだろうか、検討する必要がある。

そこで、本研究において参考としたのは、2013(平成25)年3月6日に国土交通省が開催した「地域鉄道の再生・活性化等研究会」(第4回)で用いられた鉄道運輸機構の調査報告書¹である。この資料は、2005(平成17)年度と2010(平成22)年度の鉄道統計年報から得たデータ²に基づき、地域鉄道事業者を取り巻く経営環境や経営事業の変化を分析したものである。国土交通省の定義した91の地域鉄道事業者を対象に、「経営の安定性」を横軸に、「鉄道事業者の性格(生活路線－観光路線)」を縦軸にそれぞれとり、類似した事業者を統計的に分類するという分析手法を取っている。

調査報告書では、地域鉄道事業者を①生活路線グループ、②生活・観光路線グループ、③観光路線グループ、④生活・観光路線、安定経営グループ、⑤観光路線、安定経営グループ、⑥経営安定資源潤沢グループに分類している。経営悪化に苦しむ地域鉄道事業者を観光によっていかに活性化させるかという本研究の趣旨を考えたとき、たんに事例をこれら6つに類型化して紹介するのではなく、今回は特に経営安定性の低い①～③のグループの時系列的な変化、特に生活路線化・観光路線化の変化について注目していくことにしたい。本研究では、2005(平成17)年度から2010(平成22)年度にかけて、経営安定性もしくは生活路線化・観光路線化の変化が顕著だった地域鉄道事業者を事例研究にて取り扱うことにする。

次に、具体的にどの鉄道事業者を事例研究のモデルとするかを決定して

¹ 鉄道運輸機構 調査報告(本編資料) <http://www.mlit.go.jp/common/000991952.pdf>

² 本調査報告書で採用されたデータは、営業収支率、年間輸送人員、平均輸送密度、平成22年度当期損益、職員1人あたりの営業収益、職員1人あたりの輸送人員、保存費用が営業費用に占める割合、鉄軌道業営業収益が全営業収益に占める割合、定期旅客の割合である。また、アンケート調査より取得された定期外旅客のうち観光旅客が占める割合もデータとして含まれている。

いく。経営安定性の低い地域鉄道事業者は、2005(平成 17)年度から 2010(平成 22)年度にかけて経営環境の悪化が指摘されている。特に、①の生活路線グループの移動においては、肥薩おれんじ鉄道の経営安定性の低下が目立っている。また、肥薩おれんじ鉄道は 2013(平成 25)年 3 月 24 日より観光列車である「おれんじ食堂」の運行を開始し、今後の動向も注目されていることから、鉄道の観光資源化を考えるにあたって、肥薩おれんじ鉄道を事例として取り上げる意義は大きいだろう。②の生活・観光路線グループの銚子電気鉄道は、同グループ他に多数の地域鉄道事業者が経営安定性を低下させているなか、現状の経営安定性を保ったまま、観光路線化が進んでいることがうかがえる。第 1 部第 2 章では観光市場への注目が集まっていることを考えると、③の観光路線グループが本研究においてもっとも重要となる。

特に、津軽鉄道・いすみ鉄道・大井川鉄道は観光路線化と経営安定化に大きく推移し、これら 3 つの地域鉄道事業者は、鉄道の観光資源化と経営改善が結びついた事例として検討する必要があるだろう。また、路線がつながっている野岩鉄道と会津鉄道は、前者が生活路線化、後者が観光路線化している状況である。なぜこのような状況になったかが疑問に残ったため、本研究の事例として考えることとした。

したがって、事例研究にあたって、本研究ではいすみ鉄道・銚子電気鉄道・野岩鉄道・会津鉄道・肥薩おれんじ鉄道・津軽鉄道・大井川鉄道の 7 事業者を取り上げた。事例研究に当たってそれぞれの事業者の輸送実績、収入実績の表を掲載したが、定期外旅客の割合の数値は、定期外旅客数/定期旅客数+定期外旅客で算出し、小数点第 2 位以下は切り捨てで求めている。