

そのため、公有民営方式などの新たな運営形態を行うなど、存続に向けて事業者だけでなく地域住民や沿線自治体が一体となって取り組むことが求められている。

(4年 肥田)

4. 参考資料

“加盟会社一覧” . 第三セクター鉄道等協議会.

<https://3sec-tetsudou.jp/companys> ,(2024-11-03)

“令和4年度 第三セクター鉄道の輸送実績・経営成績について” . 第三セクター鉄道等協議会. 2023-10-18.

<https://3sec-tetsudou.jp/archives/1386> ,(2024-11-03)

2

中小私鉄を めぐる現状

赤字83線から改正地域交通法

前節で現在の中小私鉄の運営環境を見てきた。赤字ローカル線に対する議論はここ数年で出てきたものではなく、60年近く議論され続けている。しかし、なぜ交通をどうするべきかという議論は2000年代を境に性格を異にしているといってもよい。それ以前はより効率的な交通の提供を主眼に置いた公共交通運営だったのに対して、2000年代以降は社会的要請に基づいて福祉としての公共交通の維持が語られるようになった。本節では、公共交通の維持に対する考え方の変遷をまとめるとともに、2007年に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域公共交通活性化再生法)を中心に、赤字ローカル線における政策上の議論を説明する。次章以降展開される具体的な取り組みを促した政策上望ましい中小私鉄の在り方はどのようなものだろうか。

2.2.1 効率的な運営を求められる中小私鉄

2000年代以前、交通は産業であり、より市場の原理に基づいて効率的に運営すること国は強く推進してきた。また、道路状況の改善やバスの大型化により、効率的ならばバスによる転換も求めるなど、移動をいかに効率的に提供するかが問題とされた。運輸白書においては以下のような記述がされている。

収支の悪化に対処するため、企業の採算性の回復をはかること…(中略)…その存続が必要と

認められるものは積極的に助成すること¹

民営鉄道事業の経営の健全化は、他の一般の私企業と同じく、経営の合理化によるコストの削減を図る一方、コストの上昇を価格すなわち運賃の改訂に求めることが基本となる²

鉄道のみがその地域の公共大量輸送機関としての社会的使命を有するものではなく…(中略)…輸送分野の調整を行う必要³

中小私鉄にとどまらず、赤字を垂れ流すローカル線⁴の廃線や近代化は主流の流れであった。有名なものでは赤字 83 線⁵や特定地方交通線⁶が挙げられる。国鉄の赤字を背景に、役割を終えたとされたものは国鉄バスや民間のバスに移管された。転換によって利便性の向上とコスト削減を図るものであった。上記の取り組みが示す通り私鉄であろうと国鉄であろうと、いかに効率的に運営するかが重視されたことがわかる。

2.2.2 過疎化、少子高齢化のなかの中小私鉄の位置づけ

前節で示したように、2000 年代以前は効率的な運営が路線維持の判断基準であり、バスのほうがより効率的とみなされれば、バス転換というのが当然の考え方であった。しかし、2000 年代以降は後述の社会的要請を受けて、行政が主体となって維持促進に努める方向に転換した。その結果として 2007 年に公布され、改正を繰り返す「地域公共交通活性化再生法」が成立した。

公共交通の維持が見直された背景には、①効率的な行政運営を目的にした市町村合併によって施設の集約とアクセスが求められたこと②高齢者ドライバーの免許返納を推進するために、代替となる公共交通の整備が求められたこと③孤立の回避や衣食住のアクセスと

¹ 運輸省,1974,「昭和 39 年度運輸白書」,各論 1(I)鉄道,第 4 章合理化の道を求める鉄道経営,第 2 節民営鉄道,第 4 項中小私鉄の動向

² 運輸省,1975,「昭和 40 年度運輸白書」,各論 1(I)鉄道,第 3 章経営の状況,第 2 節民営鉄道,第 2 項運賃問題

³ 運輸省,1978,「昭和 43 年度運輸白書」,第 6 章鉄道輸送をめぐる諸問題,第 3 節ローカル鉄道対策,第 3 項中小私鉄対策

⁴ 昭和 49 年度の運輸白書によれば、昭和 47 年度の地方交通線は「1,828 億円の営業損失が発生」し、これが「国鉄その赤字が国鉄財政悪化の一因」であるとまとめられており、「国民経済的にみても、自動車輸送に転換する方がより効率的である」との見解から赤字ローカル線の整理を主張している。

⁵ 1968 年に国鉄より提出された意見書を契機に、「自動車とのコスト、社会環境上の諸条件、自動車の代替可能性等で分類し、83 線区 2,600km を自動車輸送に委ねるよう勧告したもの(菅原,1985)

⁶ 1980 年公布の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づき、輸送密度 4000 人/日未滿の路線のうち①ある時間に一定の需要のあるもの、②道路がないまたは冬季に使えないもの、③利用距離が長いものを除いた 5000km を廃止が妥当としたもの

いった地方の生活水準維持のために公共交通の整備が求められたこと④観光立国の推進のために適切なアクセス手段が求められたことが挙げられる。これらを踏まえた公共交通の設計は交通事業者だけで解決できるものではなく、行政のまちづくりや市民活動の影響を強く受けるため、行政の下での公共交通計画の策定が推進された。そのフレームワークとして成立したのが地域公共交通活性化再生法である。森田(2010)によれば、同法の特徴は①「地域」という公共空間における制度設計、②公共空間の担い手としての市民の位置づけ、③政策立案・実施主体としての基礎自治体④地方財政措置(起債・交付税)の活用である。同法は今まで主体とみられた交通事業者から地域や住民、行政に交通の主体を移すという取り組みの表れであるとみなせるだろう。

さて、地域公共交通活性化再生法では中小私鉄にどのような役割を期待しているのだろうか。交通政策基本法の理念である「交通に対する基本的な需要が適切に充足されること」にのっとり、交通の需要を提供する主体であることを前提として、地域公共交通活性化再生法で定める計画の策定のために設立される協議会の組織の一員となることが求められる。(地域公共交通活性化再生法第三章第一節第六条(出典：e-Gov ポータル

(<https://www.e-gov.go.jp>))加えて、具体的な手引きである「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では情報の提供やサービスの質の向上、新しい輸送モードへの移行、貨客混載事業など新たな事業への取り組みなどが記載されている。同様に基礎自治体が作成する立地適正化計画やバリアフリーマスタープランに沿って、街の将来像にあったその地域が誰もが利用しやすい公共交通を提供することが中小私鉄の役割として期待されている。

結論として、少子高齢化社会を迎える日本において中小私鉄に求められている役割とは、行政のまちづくりと連携し、交通を必要とする人が利用しやすいようなシステムでもって住民や来訪者が移動ニーズを満たせるようにするサービスの改善と、適切な移動モードの選択や新規事業といった未来にむけての取り組みへの協力であるといえるだろう。

(4年 稲垣)

参考文献

運輸省,1974,「昭和 49 年度運輸白書」,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa49/index.html>)

国土交通省,2022,「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>)

菅原操,1985,「国鉄の地方線問題の経緯と将来動向」,土木学会論文集,第 353/IV-2

森田優己,2010,『「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と交通権実現への課題—地方分権と基礎自治体の役割の視点から」,交通権,2010 巻 27 号,p.34-39,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,https://doi.org/10.20611/kotsuken.2010.27_34)