

長良川鉄道経営方針

問題意識	
外部マイナス要因	外部プラス要因
<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化 ・景気の低迷 ・モータリゼーションの進展 ・東海北陸道全線開通 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地域資源豊富

長良川鉄道のミッション
365日沿線住民の安全移動の確保
地域活性化

長良川鉄道の存在意義
地域に安心提供
地域に元気提供

理念
長良川鉄道が元気になれば、地域が元気になる

目標
地域に愛される長良川鉄道
何度も乗ってみたい長良川鉄道
自慢できる長良川鉄道

経営目標
現状運輸収入(2億6千万円)の確保・維持
毎年1%のコスト縮減

平成27年の利用者目標
681千人
想定されるトレンドでは652千人
29千人の増加を目指す

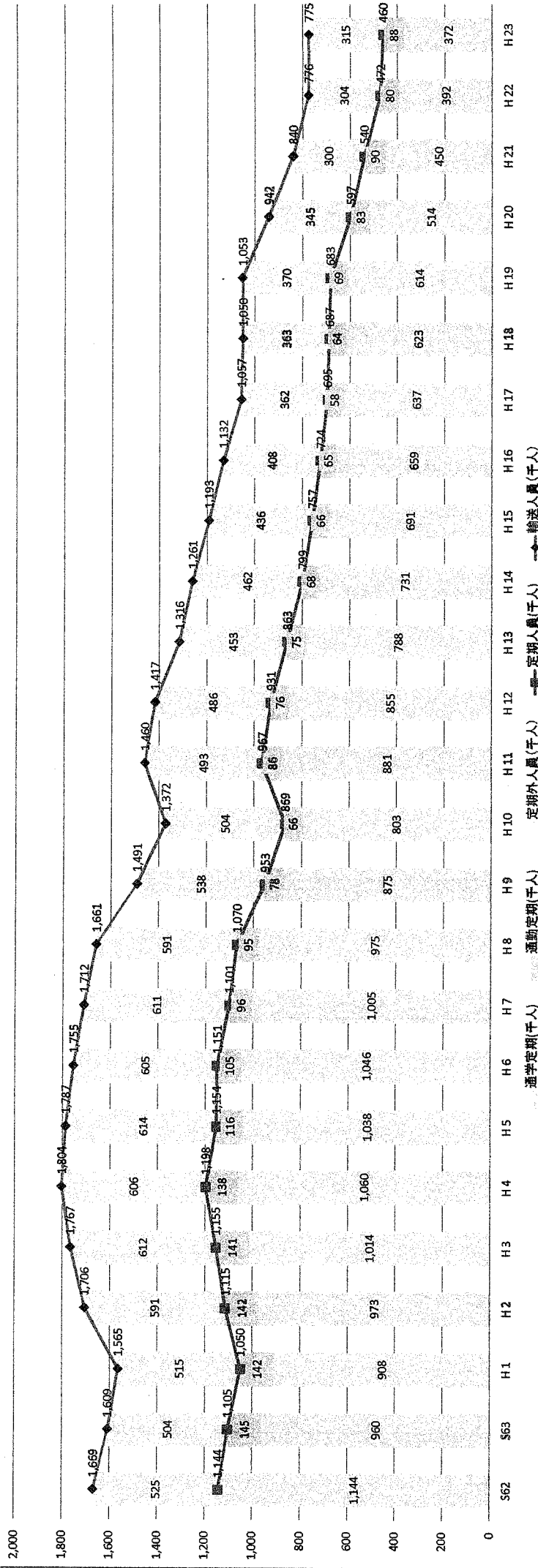
目標達成へのアプローチ

- 1 通学利用者減少の歯止め
 - 学生ニーズに合った定期券整備
共通定期券、学期定期 等
 - 鉄道を愛する気運の盛り上げ
学生・PTAによる鉄道支援組織化
学生の企画参加
 - シームレスな乗継強化
- 2 通勤客の拡大
 - 市町・企業職員の利用拡大
 - インセンティブ制度
 - シームレスな乗継強化
 - 企業団体による鉄道支援組織化
- 3 観光等定期外利用客の確保
 - 鉄道の観光化
乗ってみたい列車、語り部列車
 - 市町観光組織との連携・協働強化
共同プロモーション、効果あるプロモーション
 - 地域バスとの連携強化
白鳥交通等との連携・協働
 - シームレスな乗継強化
- 4 旅客外収入の確保
 - 広告収入の確保
 - 列車のラッピング
 - オーナー制
 - 土産品開発
- 5 長良川鉄道のブランド化
 - 広報強化
パブリシティの活用、露出度向上
 - キャラクター制作

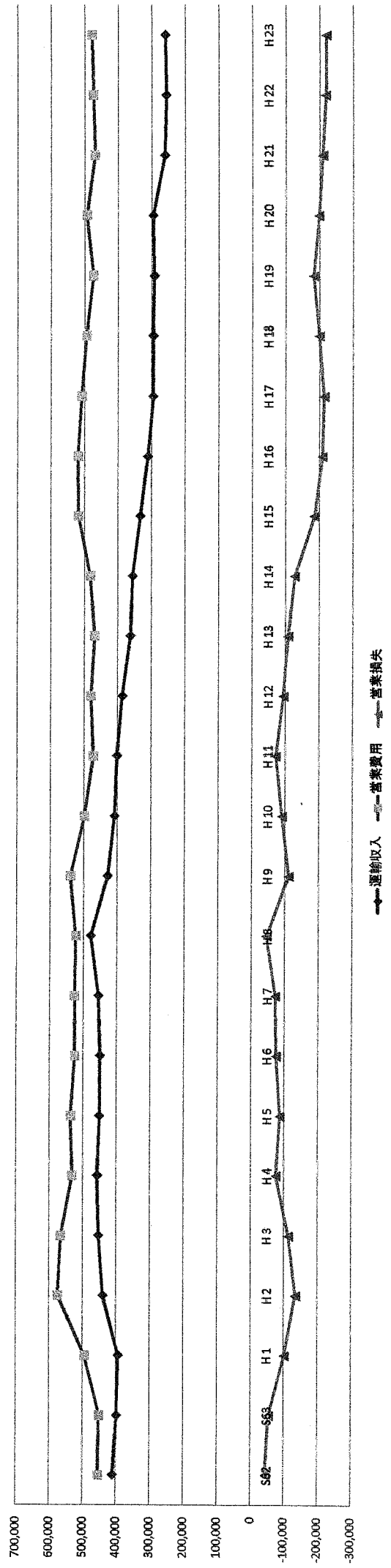
経営スタンス

- 1 チャレンジする経営
 - 守りから攻めの経営
 - 目標達成への職員のチャレンジ・評価
- 2 行政・地域との協働化経営
 - 行政との連携・協働化
 - NPO等との協働化(企画段階から)・連合化
 - 応援団からプレーヤー(実質支援組織化)
 - 地域貢献できる仕組み
- 3 情報の共有化経営
 - 会社の経営情報・顧客情報の共有化
 - 客データベース化と客管理
 - 透明性
- 4 現場優先の経営
 - 逆ピラミッド組織経営
 - 客の満足度アップ(ニーズ・ウオンツの先取り)
 - 接客態度の向上(ホスピタリティ精神の徹底)
 - 苦情へのスピーディな対応
 - 客との交流(コミュニケーション)
 - 自由闊達な風土づくり
 - 会社と個人の能力を最大限発揮できる仕組みづくり

輸送人員年度別推移



運輸収入・営業費用・営業損失年度別推移(単位:千円)



厳しと増す第三セクター鉄道

長良川鉄道持続発展へのアプローチ

坂本桂二（経 長良川鉄道 常務取締役）

一 はじめに

中山間地域を走る全国の第三セクター鉄道は瀕死の状態である。財政が厳しい中、それを支援しているのが沿線市町村である。これ以上の支援は困難とする沿線市町村では、廃線の議論がされるようになった。とらなる輸送客の減少が続けば、第三セクター鉄道の多くは廃止となると思われる。廃止事例によるバスへの転換率は二〇%前後であり、この転換率ではバス業者はいずれ経営困難状態に陥り、路線廃止は必然である。その場合、交通弱者は日常生活（買物、通院等）に支障をきたすことになる。この状態を回避すべく、第三セクター鉄道の持続発展に知恵を出す必要がある。

過言ではない。長良川鉄道においても一億八千万円の赤字を想定している。

最近のモータリゼーションの進展^{*2}、高速道路を始めとした道路網の整備等の進展、少子高齢化^{*3}の進展等により、輸送客が減少する一方、鉄道施設の老朽化による維持修繕費等の増大により、赤字額は毎年拡大する構造にある。また、沿線市町村の財政悪化による支援の限界等から廃止に追い込まれるところも多々でてきている。廃止した第三セクター鉄道沿線地域は高校生等の転出が進み、観光客等訪れる人も激減し、店は廃業を余儀なくされる。それにより地域の活性化は失われ、過疎化は進み、地域全体がゴーストタウン化していると聞く。

第三セクター鉄道は、地域交通弱者の移動手段としての役割が大きく、採算性の観点のみで廃止をすることには問題がある¹と考える。第三セクター鉄道には地域活性化、存在効果^{*4}、社会効果（CO₂削減効果、交通事故減少等）があり、住民の意向、公益性、鉄道の収支状況等を総合的に考えた上で、廃線を議論すべきである。国等は、中山間地域を走る第三セクター鉄道の重要性に鑑み、運営支援のあり方を抜本的に見直す必要がある。その意味で交通基本法の制定とそれに関連する施策が大きく期待されるが、二〇二一年国会提出の交通基本法案からは移動権

特別論文

の文言が消えた。

大赤字の旧国鉄の路線

二 第三セクター鉄道を取り巻く環境

二〇〇九年度における第三セクター鉄道（第三セクター鉄道等協議会委員）は全国で三五鉄道あるが、これらの鉄道の経常損益をみるとほとんどが赤字で、黒字鉄道は北越急行、伊勢鉄道、智頭急行、鹿島臨海鉄道、若桜鉄道の五社のみである。赤字鉄道のほとんどは、その赤字を沿線市町村からの補填でまかなっている。

第三セクター鉄道のほとんどは、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（一九八〇年二三百二七日交付）により廃止路線（経営持続が困難）となった旧国鉄路線を引き継いで経営しており、JR特急が直通、上下分離方式の取入れ等、特殊な条件下で運行している鉄道路線以外は黒字化が望めないといつても

を引き継いだ長良川鉄道は毎年赤字が拡大し、沿線市の議会でも一部路線の廃止議論がされているが、これ以上の経営努力は限界である。旧国鉄赤字路線引き継ぎから四半世紀が経つ第三セクター鉄道は、大きな転換点を迎えている。その意義、役割等を沿線住民、企業、関係団体、行政が一体になり再度議論する時期にきている。

三 国の地方鉄道施策の方向性

(1) 後退した「移動権」——交通基本法案と関連施策

二〇二〇年三月の交通基本法試案は、国民は移動を保障される権利を有し、移動の自由を有するとし（第三条、移動権確保）のための国、地方公共団体、事業者の責務の規定と同時に、政府は交通に関する施策を実施するために必要な法制上又は財政上の措置等を講じなければならないとしている。しかし、同年一月の「交通基本法案の立案における基本的な論点について」をみると「移動権」「移動権の保障」について、法制論、行政論、社会的実態論の三つの観点から問題提起がされた。法制論では、権利の内容について国民のコンセンサスが得られているとはいえないとし、行政論では、個々人に移動権の内容を給付するための裏打ちとされた財源が整わなければ行政の不作為が問われるとし、社会的実態論では、移動権を保障することが、課題対応への最適方法であるとの考えに疑義が唱えられた。地

公共団体、運輸事業者等へのアンケート調査からも、移動権については更に検討が必要とされ、交通基本法案に「移動権」もしくは「移動権の保障」を規定することは時期尚早ということで、「移動権」「移動権の保障」の文言は法案から削除された。法学に苦しむ第三セクター鉄道の苦難の道は続く。

4 地域鉄道支援制度の現状

二〇一一年度の国土交通省鉄道局の予算状況をみると、地域鉄道の活性化、安全確保等の観点から「地域鉄道による安全な輸送の維持のための支援充実」「地域鉄道の利便性の向上」を施策の柱としている。具体的には、地域公共交通確保維持改善事業を新規に制度化し、経営環境が厳しい事業者が行う輸送の安否維持のために必要な措置を講ずるとし、地域の多様な関係者が計画に基づき実施する取り組みへの支援、地域公共交通バリエーション促進事業、地域公共交通調査事業に支援するとしている。また、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、利便性向上のための施設整備に対して支援を行っている。これらの予算額は三〇五億円で、二〇一〇年度の活性化・再生法による支援額（年間二〇〇億円弱）と比較すると充実したといえるが、これらの支援のみでは、経営の悪化している第三セクター鉄道の再生は困難であり、赤字補填も含めた抜本的な支援施策が期待される。

国土交通省の担当者の弁によれば、第三セクター鉄道はJ.R、大手私鉄とは違い、赤字の補填を国がすべきというスタンスで財務省と協議を進めたが、鉄道ということで十把一絡げにされ、鉄道は中間交通手段であり最終交通手段ではない、よって交通事業者には赤字補填の支援ができないとされたという。財務省においては、生活における移動手段はバスで十分であるとの考え方が強いとも聞く。交通基本法案から移動権の文言が消えたことの影響は大きい。

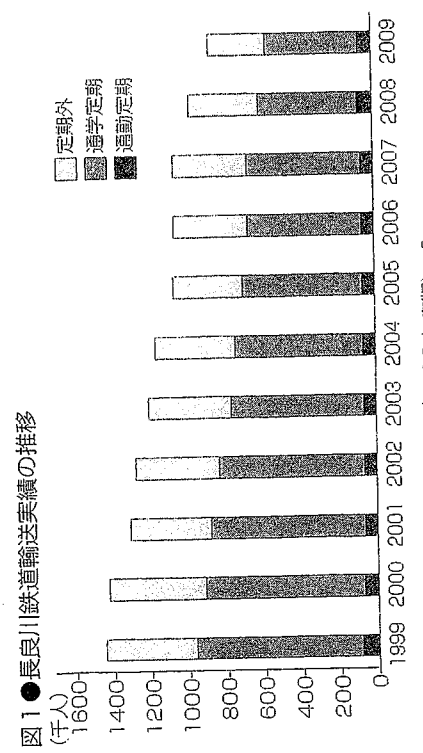
この打開のためには、第三セクター鉄道事業者（第三セクター鉄道等協議会）、都道府県、市町村が一体になって、第三セクター鉄道赤字補填の必要性を国に訴えていく必要がある。

四 長良川鉄道の運営状況

(1) 減少する利用者——通学定期利用者が半減

長良川鉄道（資本金四億円、八〇〇〇株）の輸送人員は、一九八六年の開業以降、微増傾向を示したが、一九九二年度の一八〇万四四九六人をピークにほぼ一貫して減少し続け、二〇〇九年度はピーク時の半分以下の八二万九千九百二人となっている（図1）。通勤定期利用者は開業以降減少したものの、二〇〇五年度の五万七千九百〇〇人を底に微増傾向を示し、二〇〇九年度は九万二千六百人となった。それに対して全体利用者の約六割を占める通学定期利用者は、一九九二年度の一〇六万三千八百人をピー

クに減少し、二〇〇九年度はピーク時の半分以下の四四万九千二百八十人となり、経営悪化に影響を及ぼしている。これは沿線市町の少子化と、それに伴う沿線高校の入学定員の削減、義務



資料：岐阜県第三セクター鉄道の概要（2010年度版）*5

教育児童のスクールバス化が大きく影響していると推測される。定期外利用者は、二〇〇八年度まではほぼ四〇〜六〇万人台前半で推移していたが、東海北陸自動車道の全線開通、リマンショック等の影響から二〇〇九年度は三〇万三千八百一人に落ち込んでいる。

全国三五の第三セクター鉄道の輸送密度*6（人/日km）をみると、五〇〇未満は六社、五〇〇以上八〇〇未満が八社、八

〇〇以上一〇〇〇未満が九社、一〇〇〇以上が二社となっている。最高は愛知環状鉄道の九五二七、次いで北越急行の八六〇一、IGRいわて銀河鉄道の三三〇五、最低は阿佐海岸鉄道の一二五、次いで秋田内陸縦貫鉄道の四〇二、錦川鉄道の四三四となっている。輸送密度が高い鉄道は、大都市周辺鉄道が、J.R特急が直通している鉄道である。長良川鉄道は、廃止の危機が迫るといわれる六〇〇台レベルを大幅に下回る四五八でワースト五である。

毎年一割程度減少する通学定期利用者の減少に、少しでも歯止めをかけることと同時に、観光等の定期外利用者の拡大を進める必要がある。長良川鉄道沿線には素晴らしい観光資源があり、沿線市町の観光部門、観光協会等と連携した長良川鉄道利用者拡大策が必要である。

(2) 厳しさを増す営業損益と営業係数

営業費用は、開業以来四〜五億円台で推移しているが、営業収益は一九九六年度の四億七八七三万九千円をピークにほぼ一貫して減少し、二〇〇九年度にはピーク時の半分程度の二億六千二百七十四千円に落ち込んでいる。開業当初の欠損補助を目的とした九億円の運営費補助基金は二〇〇三年度に枯渇し、現在は、毎年の赤字のほとんどを沿線市町からの補填で賄っている。この間、人件費、修繕費等の縮減など合理化を図ってきたが、営

業係数も二〇〇一年度の二一三から二〇〇九年度には一七九とほぼ一貫して上昇し、危機的状況である。全国の第三セクター鉄道の営業係数をみると、一〇〇以下の鉄道は、北越急行（七二）、智頭急行（九〇）、伊勢鉄道（九五）、愛知環状鉄道（九八）、鹿島臨海鉄道（一〇〇）、甘木鉄道（一〇〇）の六社のみである。営業係数が最も高いのは秋田内陸縦貫鉄道の二〇四で、秋田圏等の全面的なバックアップの下に再建が進められている。

五 沿線住民 高校生の長良川鉄道に対する意識

(1) アンケート調査にみる沿線住民の利用状況

二〇〇三年一月から二〇〇四年一月にかけて、長良川鉄道沿線住民に対し、意識調査が行われた。その結果から沿線住民の利用状況をみると、高齢者が三二%、高校生が一四%、小中学生一〇%等となっており、五割以上が交通弱者である。利用目的は通学一八%、レクリエーション一四%、通院八%、冠婚葬祭八%、買い物二%等となっており、長良川鉄道は地域住民の、特に高齢者の重要な移動手段となっている。二〇一一年一月の大雪の時には、道路が交通止めになる中、長良川鉄道の運行によって病院に行くことができたこと感謝の言葉をいただいた。鉄道が廃止されれば高齢者は通院もできず、日常の買い物もできない。その声は悲劇である。

利用頻度は毎日一六%、月に数回が一三%等となっており、

また、性別毎の通学手段の割合をみると、通学手段として一番多いのが、男女とも「自転車」であるが、「長良川鉄道」利用はいずれも女子学生の割合が男子学生を上回る。長良川鉄道の経営を考える上においては、女子学生が利用しやすい環境づくりを進め、その利用増加を図る必要がある。

通学時間帯別生徒数の割合をみると、通学時間が三〇分未満の生徒が全体の半数、三〇分以上が残り半数を占めている。通学時間帯別通学手段の状況をみると、長良川鉄道利用通学者の割合は通学時間（すなわち通学距離）が長くなるほど高くなる。通学時間が三〇分未満（時間帯別）での利用割合は一〇%以下であるが、三〇分以上（時間帯別）になるとその割合は急激に高くなり、六〇分以上になるとその割合は四八・一%となる。長良川鉄道は遠方より長時間をかけて通学する生徒にとってなくてはならない通学手段である。長時間・長距離通学者が利用しやすい環境づくりが必要となる。

長良川鉄道利用通学者の利用頻度は、平日ほぼ毎日利用者が五九・九%と大半を占める他、ときどき利用者が二〇・五%、悪天候のみ利用者が一三・七%である。長良川鉄道利用通学者の駅から学校までの交通手段をみると、徒歩が七二・八%と大半を占め、次いで自転車が二四・〇%と両方の手段を合わせると九五%を超える。

長良川鉄道利用通学者の項目別満足度（図2）をみると、長

その理由として、他に交通手段がない三六%、駅が近い二九%、時間が正確一六%等となっている。一方、利用しない理由はダイヤが悪い一九%、駅が遠い一五%、運行本数八%、他線との連絡が悪い七%等となっており、利用拡大に何が必要かを問うと、運行回数を増やす二〇%、他線との連絡を良くする一八%、コンビニ等との連絡を良くする一四%、運賃を引き下げる一三%等となっている。利用者拡大のため、沿線住民の意見等に応えられるよう、最大限努力する必要がある。

(2) 沿線高校生の長良川鉄道に対する意識

次に、沿線高校在籍高校生が長良川鉄道に対してどのような認識を持っているのか、またどのような期待をしているか等の問題意識の下に、二〇一〇年七月から九月に行ったアンケート調査結果から高校生の通学手段の割合をみると、通学手段の大半を占めるのが「自転車」通学で、その割合は四八・一%、次いで「自家用車送迎」が一六・三%、「長良川鉄道」が一四・二%で、「天候等の諸条件によっては通学に長良川鉄道を利用する」と回答した者を含めると、沿線高校の生徒のうち五人に一人は通学に長良川鉄道を利用していた。自転車通学が多いのは、自転車通学が可能な範囲に居住している生徒が多いためであり、長良川鉄道が沿線高校通学の学生にとって重要な通学手段であることには変わりはない。

長良川鉄道に対して不満とする割合（不満とやや不満の合計割合以下同じ）が一番高い項目は「運行本数」で、次いで「運賃」で、その割合は七〇%前後であり、費用対効果、物理的課題等を総合的に検討し、対応していく必要がある。長良川鉄道利用拡大の重要度の問いに対する答えも「運行本数」「運賃」への対応が特に重要としている。

通学以外の長良川鉄道利用状況をみると、利用するという者が三八・六%いるが、四五・一%は利用しないとする。利用する主な目的は、買い物が一四・三%と五割近くを占め、次いで食事・娯楽が二九・三%、部活動が八・七%、観光・レジャーが

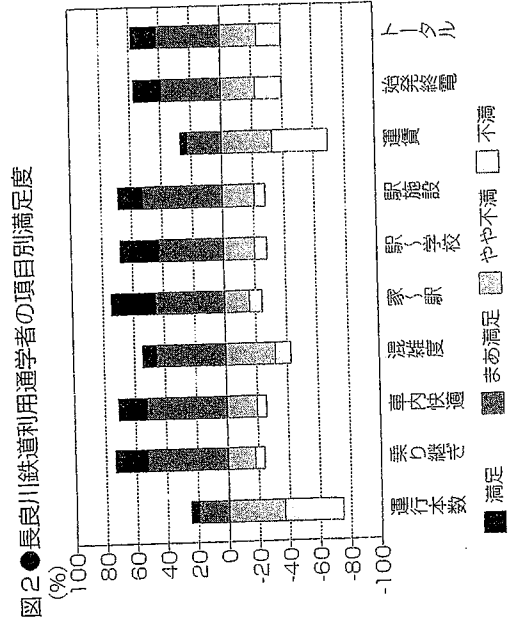


図3 ●長良川鉄道を利用しない理由

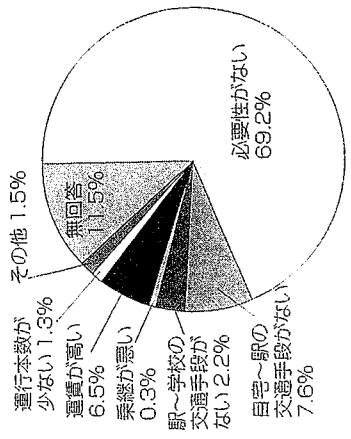
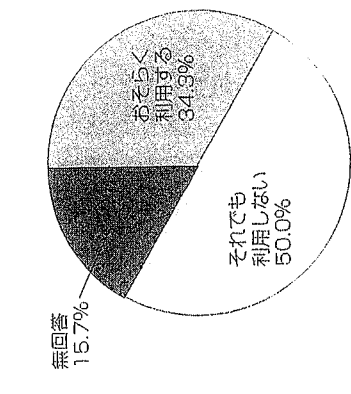


図4 ●理由改善後の長良川鉄道利用の有無



七二％、塾習い事が二・〇％、通院が〇・九％となっている。買い物、食事・娯楽、観光・レジャー目的利用者の割合を合計すると八割以上を占める。高校生の余暇活動における長良川鉄道利用拡大策が求められる。

「地域の移動手段」「観光振興等地域活性化」「住民等の交流の場」の三点について、その期待を問うと、期待するという者の割合(期待まあ期待の合計割合)はそれぞれ六〇・二％、四七・七％、四〇・六％である。長良川鉄道本来の役割である地域住民の移動手段

への期待は非常に高く、また観光振興等地域活性化への期待も高い。しかし、住民等の交流の場への期待評価は分かれる。長良川鉄道はまちづくりに欠かせない存在であり、この面の高校生等の認識はまだ低く、地域の将来を担う高校生にこの観点での啓蒙が必要と思われる。

通学手段を長良川鉄道以外とした者に長良川鉄道を利用しない理由を問うと、必要がないとする者(学校まで三〇分以内居住者が五四％を占め、徒歩、自転車通学できる)が六九・二％と大半を占めるが、自宅から駅の交通手段がないとする者が七・六％、運賃が高いとする者が六・五％、駅から学校への交通手段がないとする者が二・二％、運行本数が少ないとする者が一・三％、乗り継ぎが悪いとする者が〇・三％いる(図3)。必要がないとする以外の者に利用しない理由が改善された場合、長良川鉄道を利用しますかと問うと、おそらく利用するとする者が三四・三％いる(図4)。

六 ターゲット別利用拡大へのアプローチ

(1) 通学者

① 高校生等のマイレール意識の希薄化への対応

マイレール意識の向上は、長良川鉄道発足の趣旨等を踏まえながらその存在意義、必要性等を関係者が一層になって真剣に議論することが出発点となる。長良川鉄道再生計画の新規計画

策定(二〇二一年度策定予定)過程で設立予定の協議会は議論の絶好の場となる。長良川鉄道の存在の意義、必要性の共通認識づくりを再度進め、形骸化しつつあるといわれる長良川鉄道市民連絡協議会、長良川鉄道協力会等を実質的に機能するようリセットしていく必要がある。また、長良川鉄道をこよなく愛するファンクラブ、サポーター等の設置が求められているほか、県、市町、企業の互助会の助成メニューに長良川鉄道利用を加える要請、市町村のシルバー助成メニューに長良川鉄道利用を加える要請、商工会、観光協会等のバックアップ、長良川鉄道利用者に割引クーポン発行要請等を通じて幅広い応援団づくりを進める必要がある。

また、高校生の鉄道利用拡大を図るためには、高校生に愛される鉄道にしていくことが必要である。そのためには、長良川鉄道の運営等への参加を高校生に求めることである。たとえば、高校生の長良川鉄道販売商品企画開発、鉄道イベント等の企画・運営、駅清掃等への参加である。さらには、園児、小学生が小さい時から鉄道を知り、親しみをもってもらうことが将来の利用拡大に繋がると推察され、その機会を設けることである。たとえば、郡上市では園児等の長良川鉄道乗車体験を実施中である。

② 高校生の長良川鉄道に対するニーズへの対応

A 運賃支払方法の多様化

運賃を下げれば鉄道の通学利用が拡大する訳ではない。行政とタイアップした仕組みづくりが必要となる。たとえば、通学定期利用者への行政からの支援による「お得感」を与えることである。名鉄沿線協議会では、モニターに通勤・通学定期券代補助を実施しており、通学定期利用者増に効果が出ているという。こうしたことが出来れば、通学定期利用者は拡大すると予想される。通学利用者拡大に加え、都市圏の高校生との通学コスト格差解消等の観点からも、行政の通学定期券補助等が期待される。

また、通学定期券の弾力化を図れば、高校生の長良川鉄道利用は拡大すると思われる。例えば、通学形態に合わせた「学期定期券」である。また、通学定期券代金の支払い方法の工夫、たとえば二カ月定期を発行し、その支払いは毎月割賦で支払う(支払い担保の確保が必要であるが)等である。

イ 利便性の高い運行本数等

沿線の通勤・通学者の流入・流出動向は、「郡上市内移動」「郡上市以外移動」と大きく二つに分けられる。この状況を踏まえ、通勤・通学者移動に合った列車時刻編成にしていく必要がある。

ウ 駅から学校、自宅から駅までの利便性の高い移動手段の確保

バス事業者、行政等と連携して、スムーズに乗り継ぎができ

るバス発車時間等の調整や、共通乗車券・定期券の開発が必要となる。また、行政には地域全体のシームレスな交通体系整備が求められる。

エ 列車内等の環境整備

雨等悪天候時の車両増結による不快感の解消（悪天候時の列車増結に感謝の声がある）、マナーの悪い乗客への注意、ゴミ対策等を乗客の協力を得て進め、車内環境改善を図る必要がある。また、周辺環境改善として、地区住民等の協力（長良川鉄道支援ボランティアの募集も必要）を得てトイレの清潔感向上等を進めていく必要がある。

オ 通学利用以外利用者へのサービス向上

青春ホリデー切符、高校生の土曜日の買物、レジャー等の学生割引切符、沿線商店街と連携した買物券付切符の発行等の開発が必要となる。また、名古屋での買物等の便宜を図るために、長良川鉄道と高速バスとの共通乗車券等の開発や、土日祝祭日用のダイヤ設定も必要となる。

(2) 通勤者

地球環境対策の重要性が叫ばれており、企業においてもエコの交通機関として鉄道が注目されている。その対応の一つとして、沿線市町の首長に次の協力を要請することである。①沿線市町の首長の指導の下に、沿線在住市町職員をマイカー通勤か

ら鉄道通勤に強く誘導していくこと（一人残業ターだけでも）、②沿線市町の首長から沿線企業に対し、職員のマイカー通勤から鉄道通勤への転換を呼びかけてもらうこと、③協力企業には環境貢献企業として、市町による表彰や広報誌でPRしてもらうこと等である。

長良川鉄道としても駅、鉄道車内等で協力企業のPR等を行い、その実施のインセンティブを高めることである。もちろん、そのための通勤定期（無記名定期券等）、切符の開発（エコ割引定期券、回数券の開発、深夜列車運行切符等）も必要となる。

(3) 観光客

現在「日本まん中子宝の湯クーポン（長良川鉄道を利用し入場すれば、五〇円の入湯税のみで温泉入浴が可能）、郡上市八幡の旅館とのタイアップ（宿泊客に運賃を還元）、JR東海とタイアップしたさわやかウォーキング等、各種の長良川鉄道企画商品販売等を積極的に進めている。しかし、県、沿線市町の観光部門との連携がまだ弱いこと、PRパワーが不足していること、沿線の埋もれた観光資源の発掘システムが出来ていないこと、沿線市町の観光をイメージできる駅づくりができていないこと、心を和ませ話題性のある物語づくりに欠けること、一駅一テーマづくりによる活性化策が必要なこと等が課題である。

今後は「心のふるさと」を体感できる観光列車を目指し、観

る、買う・味わい、体験をキーワードに県、沿線市町と連携し観光振興を進めることが重要である。まず「観る」では、隠れた沿線観光資源の発掘・展開、既存の沿線観光資源のPR、たとえば、駅に桜を植樹し「桜でお出迎え」、電動機付自転車を活用した周遊観光、小瀬の鶴匠との語らいツアー、沿線の花飾り推進等を、「買う・味わい」では、新鮮、無農薬の産品市、そこでしか食べられない料理、心にのこる土産品開発（銚子電鉄では名物「ぬれ煎餅」が全国区のヒット商品になっているという。売り上げ収入は三億五千万円にもなる）、健康山菜料理、創作鮎料理等（若者、よそ者、女性による商品開発、沿線素菜高校生徒による商品開発依頼も）を、「体験」では結婚式、誕生会等のメモリアル列車、カブト虫列車、側線での子どもの列車運転体験、レールきサイクリング等のイベント開発、定番のウォーキングコース開発、沿線組織と連携した自然体験、クラフトづくり体験等の対応が求められる。

七 長良川鉄道の一部廃線問題

郡上市議会の行財政特別委員会で、美濃白鳥駅から北濃駅区間の廃線が議論されている。この区間の廃線議論は、郡上市の長良川鉄道への赤字補填額縮減の視点から議論されているが、このような形で議論が進んでいくことに危惧を抱く。長良川鉄道の一部路線が廃止されれば、沿線住民の安心感が消滅し、就等

の機会喪失等により過疎化に拍車がかかり、また、交通事故の増加も予想される。さらには、廃止路線沿線だけでなく、その周辺の観光へのダメージも予想される。鉄道は定時性、安全性、大量性に特長があり、バスとは違う社会資本であり、安易にバス転換すればこと足りるものではない。

仮に、美濃白鳥駅から北濃駅間の路線を廃止した場合、確かに経費面（固定費、修繕費等変動費、人件費等）での削減効果はあるが、廃線に伴う区内外の乗客者減による減収が想定されるため、そのプラス効果はせいぜい年間二〇〇万円弱である。加えて、区間の廃止に伴う線路撤去費、橋梁撤去費、踏切構造物撤去費、駅撤去費等を他の鉄道調査例等を参考に試算すると、約一億四千万円という経費縮減効果以上のコストが発生する。二〇年間で割り戻すと、年間約五〇〇万円弱である。また、この区間をバス代替した場合の間接便益（存在効果の便益、時間便益、環境改善便益、観光消費便益、道路交通事故削減便益）の減少を他の鉄道の調査例等を参考に試算すると、年間二四〇〇万円程度になると予想される。美濃白鳥駅から北濃駅区間の廃線の議論は、これらの状況も勘案して進めるべきと考える。

八 むすび

以上で述べてきた長良川鉄道の持続発展についての提案は、いずれにしても再生への決定打にはならない。長良川鉄道がお

かれた社会経済情勢、転換経緯等から考えて黒字化は不可能であり、赤字はやむを得ない。赤字容認額に限界はあるとはいえこれらの前提のもとに、第三セクター鉄道として地域の公共的役割をいかに果たしていくかが重要である。また、その役割公共目的からみて運営費用以上、特に、市町の赤字補填以上の効果が発揮されているか否かを常に検証していくことが必要となる。さらには、長良川鉄道は沿線市町のまちづくりと不可分の関係にあることを十分認識して、常に対応していくことが求められる。

〔参考文献〕

岐阜県第三セクター鉄道連絡協議会「岐阜県第三セクターの概要」二〇一〇年度
 郡上市「郡上市観光振興ビジョン」二〇一〇年
 国土交通省「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて・中間報告」二〇一〇年一〇月二二日
 国土交通省鉄道局「平成23年度鉄道局関係予算概算」二〇一一年一月
 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道だより」第三号、二〇一〇年一〇月
 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道等の概要」二〇〇九年

中井健一「超高齢化社会における第三セクター鉄道の持続可能性」地域経済第二四集、二〇〇五年
 長良川鉄道株式会社「長良川鉄道経営分析及び経営改善診断業務報告書」二〇〇三年
 長良川鉄道一〇年史誌編集委員会編集「長良川鉄道10年史」長良川鉄道株式会社、一九九六年

- * 1 下部（インフラ）の管轄と上部（運行・運営）を各行組織を分離し、それぞれ会社を独立させる方式（上部は自治体等が保有し、それを第三セクター鉄道が借り受け運行・運営）。
- * 2 一九七五年から二〇〇三年の間に自動車の負担率は二〇％増加し、逆に鉄道は七％、バスは二四％低下。（立法と調査）二〇〇七・一、No.283、八八頁、国土交通委員会調査室）
- * 3 高齢化率二〇〇五年二〇％、二〇一三年三二％予想、二〇一五年四〇％予想。（国勢調査、人口問題研究所資料）
- * 4 地域のイメージが向上する等、鉄道が存在すること自体による効果。
- * 5 岐阜県第三セクター鉄道の概要（岐阜県第三セクター鉄道連絡協議会発行）五八頁参照。
- * 6 一日当たりの平均乗客量
- * 7 一〇〇円の営業収入を得るのにどれだけの営業費用を要するかを算出指針。
- * 8 中井（二〇〇五）二二四―二二五頁参照。
- * 9 調査実施主体は（株）長良川鉄道。
- * 10 通学で長良川鉄道利用者以外の者を対象（二二七人）。
- * 11 二〇〇三年八月の「長良川鉄道経営分析及び経営改善診断業務」報告書（長良川鉄道株式会社）三三九―三三〇頁参照。
- * 12 二〇〇四年三月の「長良川鉄道株式会社についての経営診断及び経営改善調査業務委託」報告書（岐阜県第三セクター鉄道連絡協議会、一七六―一七八、二六九―二八五頁参照）。