



“岐阜ローカル鉄道4路線”を 考える

「地域資源」を活かした取り組みと 永続的な安定を目指して

目次

1. はじめに
2. 岐阜ローカル鉄道4路線の概要
 - (1) 全国のローカル鉄道概況と
県内ローカル鉄道4路線の前史
 - (2) 明知鉄道の現状
 - (3) 樽見鉄道の現状
 - (4) 長良川鉄道の現状
 - (5) 養老鉄道の現状
3. ローカル鉄道の再生・活性化に向けた支援
 - (1) 国と岐阜県、沿線自治体の協調による支援
 - (2) 岐阜県と沿線自治体による支援
 - (3) 公有民営方式
 - (4) ソフト面での支援
 - (5) NPOなど民間による支援
4. 「マイレール」として残していくために
 - (1) 地域のローカル鉄道の役割・意義
 - (2) 存続に向けた提言
5. おわりに

1. はじめに

地域の足として、2015年1月現在、岐阜県には「明知鉄道」「樽見鉄道」「長良川鉄道」「養老鉄道」(五十音順)の4つのローカル鉄道^(注1)が走り続けている。しかしながら、沿線地域の人口減少やモータリゼーションの進展などで各社とも経営環境は極めて厳しい状況におかれ、国や県、沿線の自治体、あるいは親企業などからの支援を受けながらようやく存続しているのが実情だ。一般の人にとって自分の地域内に存在するローカル鉄道ならばある程度知っているが、自分の居住地から離れたローカル鉄道に対しては関心を持ったこともない、というのが実態ではないだろうか。また、沿線に居住していても移動手段はもっぱら自家用自動車で、鉄道を利用したのは通学していた学生時代にまで遡るといえる人もいよう。これらの状況を踏まえると、果たして地域の足としてのローカル鉄道の存在意義はもはや無くなってしまったのであろうか。

本稿では県内のローカル鉄道4路線の現状分析と各支援策、課題を整理しながら、地域のローカル鉄道は貴重な地域資源であるという「マイレール意識」の醸成と、これからそのローカル鉄道をどう活かしていくのかを考えていきたい。

2. 岐阜ローカル鉄道4路線の概要

(1) 全国のローカル鉄道概況と 県内ローカル鉄道4路線の前史

県内のローカル鉄道4路線の概要について述べる前に、まずは日本国内全体におけるローカル鉄道はどのような状況であるのかを概観してみる。「地域鉄道における再生・活性化に向けた事例調査」^(注2)によると、2011年度全91社のうち69社(約76%)が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上しているなど、沿線に大都市が存在している場合や有力観光地を沿線に持っている鉄道会社を除いて概ね厳しい状況が続いている。

県内のローカル鉄道4路線のうち、養老鉄道を除いた3路線は、日本国有鉄道(以下、国鉄)時代から、それぞれ明知線(恵那～明知)^(注3)、樽見線(大垣～美濃神海)、越美南線(美濃太田～北濃)として存在していた。これらの路線は国鉄末期の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(以下、国鉄再建法)」^(注4)において特定地方交通線^(注5)に分類された廃止対象路線であったことから、そもそも経営基盤が強くなかった。第三セクター鉄道^(注5)に転換された後も様々な施策で乗降客数を伸ばす経営努力を行ってはいないものの、総じて経営が好転する状況には至っていない。

もっとも転換当時は、県内では代替バスを選択する道ではなく鉄道存続への機運が全国に先駆けて高まり、第三セクター鉄道移行の全国第3号が樽見鉄道となるなど該当する沿線自治体などが鉄道存続を強く望んでいた^(注6)。以下に、県内のローカル鉄道4路線の概況を各社ごとに述べる。

(2) 明知鉄道の現状

国鉄の旧明知線を引き継いだ明知鉄道は、第三セクター方式の鉄道会社である(図表1、2)。岐阜県恵那市の東海旅客鉄道(以下、JR東海)中央本線恵那駅を起点に、中津川市の阿木地区を経由、再び恵那市内に入って岩村、山岡を通り明智駅に至る全長25.1kmの路線だ。全路線を通じて急勾配や急カーブが連続する山間の路線で途中の飯沼駅や野志駅は日本国内でも屈指の急勾配上にある駅として有名だ。沿線の主な観光スポットは、女城主の悲話で有名な「岩村城跡」、重要伝統的建造物群保存地区に指定されている「岩村本通り」、寒天の名産地である

図表2 岐阜県のローカル鉄道4路線の位置



図表1 各社概要および沿線所在の高等学校等

	明知鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社	長良川鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
本社所在地	恵那市明智町469-4	本巣市曾井中島680-11	関市元重町74-1	大垣市木戸町910
設立	1985年5月21日	1984年2月1日	1986年8月28日	2007年2月14日
運行開始	1985年11月16日	1984年10月6日	1986年12月11日	2007年10月1日
資本金	2億円	1.5億円	4億円	1億円
主要株主	岐阜県:6,500万円(32.5%) 恵那市:5,700万円(28.5%) 中津川市:1,000万円(5.0%)	西濃鉄道:7,650万円(51.0%) 住友大阪セメント:3,600万円(24.0%) 岐阜県:1,800万円(12.0%)	岐阜県:1億1,000万円(27.5%) 郡上市:5,680万円(14.2%) 関市:2,000万円(5.0%)	近畿日本鉄道:1億円(100%)
岐阜県との関係	外郭団体(※1)	出資法人(※2)	外郭団体(※1)	
営業区間(営業キロ)	恵那～明智(25.1km)	大垣～樽見(34.5km)	美濃太田～北濃(72.1km)	揖斐～桑名(57.5km)
駅数	11駅	19駅	38駅	27駅
沿線市町(順不同)	恵那市、中津川市	大垣市、本巣市、瑞穂市、北方町(※6)、揖斐川町	美濃加茂市、富加町、関市、美濃市、郡上市	桑名市、海津市、養老町、大垣市、神戸町、池田町、揖斐川町
沿線人口(※3)	13.2万人	28.9万人	21.5万人	43.5万人
輸送人員(※4)	44.5万人	62.8万人	77.5万人	603.7万人
1キロ当たり輸送人員	17,729人/km	18,203人/km	10,749人/km	104,991人/km
沿線高等専門学校、高等学校(※5)(順不同)	恵那高校 恵那農業高校 恵那南高校 坂下高校 中津高校 中津川工業高校 中津商業高校 阿木高校	岐阜工業高等専門学校 本巣松陽高校 大垣北高校 岐阜農林高校 大垣工業高校 岐阜第一高校 大垣桜高校 揖斐高校 大垣商業高校 大垣西高校 大垣東高校 大垣南高校 大垣日本大学高校	加茂高校 加茂農林高校 美濃加茂高校 関有知高校 関高校 関商工高校 武儀高校 郡上北高校 郡上高校	大垣北高校 海津明誠高校 大垣工業高校 池田高校 大垣桜高校 揖斐高校 大垣商業高校 桑名高校 大垣西高校 桑名西高校 大垣東高校 桑名北高校 大垣南高校 桑名工業高校 大垣日本大学高校 津田学園高校 大垣養老高校
沿線特別支援学校(※5)(順不同)	恵那特別支援学校	大垣特別支援学校 揖斐特別支援学校 岐阜本巣特別支援学校	加茂特別支援学校 関特別支援学校 中濃特別支援学校 郡上特別支援学校 郡上特別支援学校(那比)	大垣特別支援学校 海津特別支援学校 揖斐特別支援学校 くわな特別支援学校

出所: 各社・岐阜県ホームページ、「鉄道統計年報」(平成23年度版)より共立総合研究所にて作成

(※1) 外郭団体…県の出資・出損割合が25%以上

(※2) 出資法人…県が補助金・委託料を支出している県出資法人

(※3) 沿線人口…沿線市町の人口を合計した数(2013年10月1日現在、岐阜県:「岐阜県人口動態統計調査」、三重県:「三重県年齢別人口調査結果」)

(※4) 輸送人員…鉄道統計年報(平成23年度版)より

(※5) 沿線高等専門学校、高等学校、沿線特別支援学校…沿線市町等に存在する高等専門学校、高等学校、特別支援学校で鉄道利用の通学可能性のある学校とした。

実際の通学者の有無には係わらない。

(※6) 厳密に言うと、樽見鉄道は北方町を通過していないが、町の実質的な玄関口は北方真桑駅であることから沿線市町に含めた。

“岐阜ローカル鉄道4路線”を考える

「山岡」、明智の「日本大正村」などがある。沿線の岩村町富田地区は、農村景観日本一の場所としても選ばれている。イベント列車も積極的に運行されており、きのこ列車、寒天列車、じねんじょ列車など多種にわたる。

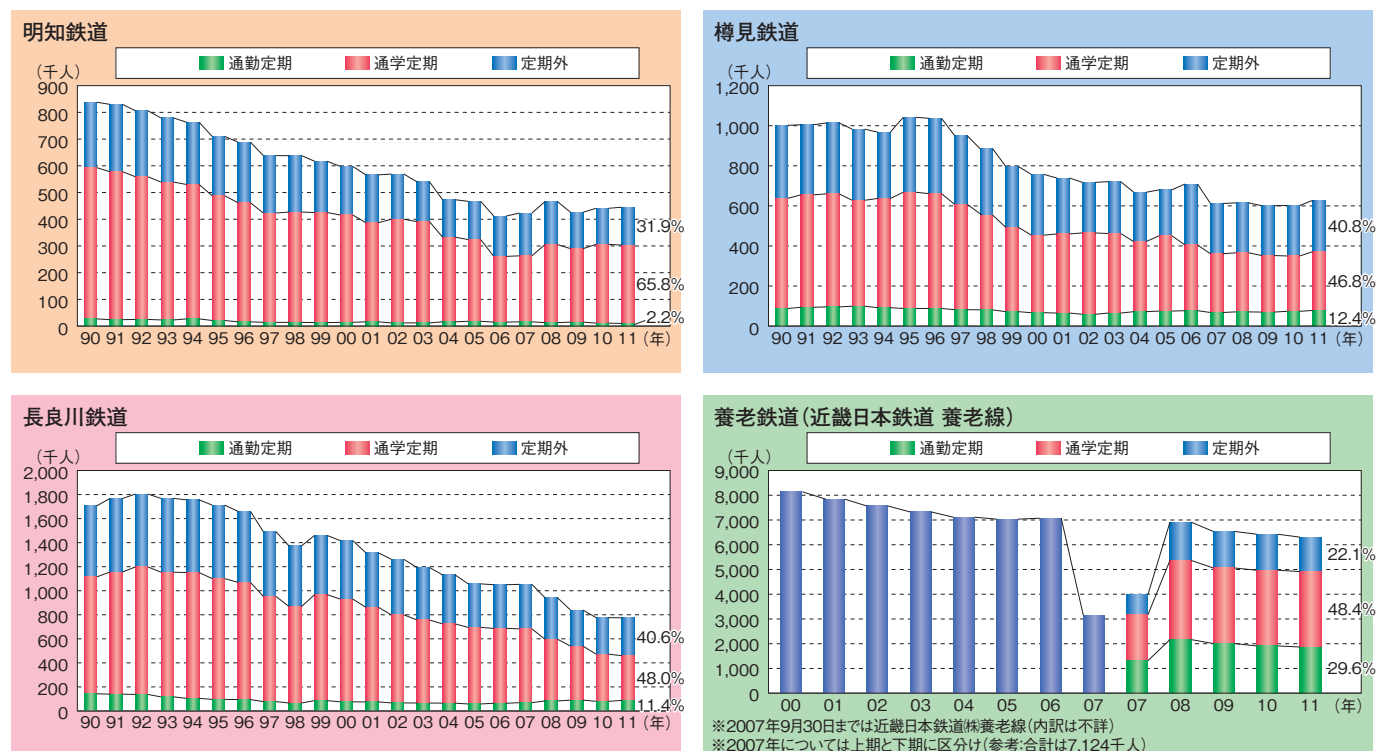
また、沿線には明智駅に恵那南高校、岩村駅に恵那特別支援学校、阿木駅には阿木高校などがあり朝夕には通学客も多い。同社の通学定期利用者率は他の3社よりも高く、2011年度において全利用者の65.8%を占めている(図表3)。

(3) 樽見鉄道の現状

国鉄の旧樽見線を引き継いだ樽見鉄道は、岐阜県大垣市のJR東海東海道本線大垣駅を起点に、瑞穂市や本巣市、一部揖斐川町を通過しながら再び本巣市の樽見駅に至る全長34.5kmの路線だ。先述のとおり、地元自治体の「鉄道存続」への強い機運の高まりが後押しとなって全国で3番目の設立となった第三セクター方式の鉄道会社である(図表1、2)。沿線の旅客輸送を確保するという点も重要であるが、この路線がいち早く第三セクターに移行した背景

は、貨物輸送の鉄道確保というニーズが大きかった。これは、当社の主な株主として大垣市の西濃鉄道(貨物専門)や沿線に工場を持つ住友セメント(現住友大阪セメント)が地元自治体よりも上位に名を連ねていることから見て取れる。開業直後(1985年)から1994年までは年間2億円を超える貨物運輸収入があり、鉄道貨物輸送(セメント輸送)が安定していた時期は旅客運賃収入と併せて経営は順調に推移していた。旅客についても、淡墨桜の季節にはJR東海との直通運行やSL運行など様々なイベント列車を走らせ、国鉄時代には未完成の路線であった美濃神海(現神海)～樽見間10.9kmを延伸開業させるなど、いわば第三セクター鉄道会社の優等生として注目を浴びていた。ところが、セメント輸送が年々トラック輸送にシフトした結果、2004年頃には同セメントの岐阜工場の出荷に占める鉄道貨物輸送の割合は1割程度にまで縮小し、コストが割高になった鉄道輸送を見直すとして2006年3月28日に貨物輸送が完全に終了することとなった。以降は一転して経常収支で赤字が続くようになったため、旅客鉄道としての経営安定化を目指して、大

図表3 各社輸送人員推移および定期券利用者割合推移



出所:「鉄道統計年報」(各年度版)より共立総合研究所にて作成。近畿日本鉄道 養老線(2000～2007.9.30)のデータは桑名市ホームページより。
 (※)数値は四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。

型ショッピングモール「モレラ岐阜」に至近の場所に新駅を開設するなど乗降客の増加を図る経営努力を続けている。

この路線は大垣駅から織部駅間は濃尾平野の田園地帯を走り抜けるが、織部駅から樽見駅は根尾川の溪谷に沿って走る。沿線の主な観光スポットは、樹齢1500年を超える国指定天然記念物「淡墨桜」や根尾谷、西国三十三所観音霊場の第三十三満願札所として有名な「谷汲山華嚴寺」などがある。イベント列車も葉草列車やしし鍋列車などが運行されている。

また、沿線には北方真桑駅に岐阜工業高等専門学校、本巣松陽高校、岐阜第一高校の三校が集中立地しており、朝夕には通学客で賑わう。ただし、学区の関係で公立高校の学生は同鉄道を利用しづらいのが難点と言える。そのため同社の通学定期利用者率は2011年度において全利用者の46.8%を占めているものの、潜在的な利用者の取り込みが十分にできていない可能性がある(図表3)。

(4)長良川鉄道の現状

国鉄の旧越美南線を引き継いだ長良川鉄道も、第三セクター方式の鉄道会社である(図表1、2)。岐阜県美濃加茂市のJR東海高山本線美濃太田駅を起点として、富加町、関市を通り美濃市を經由して郡上市の北濃駅に至る全長72.1kmで、県内ローカル鉄道の中では最長の路線だ。美濃太田駅から美濃市駅間は一部都市間輸送を担っている。梅山駅を過ぎたあたりからは清流長良川を左に右に見ながら、トンネルをくぐり抜け鉄橋を渡っての風光明媚な溪谷を走り

抜けていく。観光路線としての魅力も高い。沿線の主な観光スポットは刃物の町「関」や、先般ユネスコ無形文化遺産に登録された本美濃紙の産地でうだつの上がる街並み「美濃」、踊りの「郡上八幡」などがある。イベント列車としては、ゆら〜り眺めて清流列車、ごっつお〜コタツ列車、サイクリング列車などを運行している。また、駅のホームと温泉施設が一体となったみなみ子宝温泉駅では、同鉄道を利用して降車すると割引料金で温泉に入ることができるサービスもユニークだ。

また、沿線の関下有知駅には関有知高校が、梅山駅には武儀高校がそれぞれ隣接しており通学利用に便利である。また、美濃白鳥駅からは郡上北高校が近い。同社の通学定期利用者率は、2011年度において全利用者の48.0%を占めている(図表3)。

(5)養老鉄道の現状

大手民鉄の一社である近畿日本鉄道株式会社(以下、近鉄)所有の養老線(桑名〜揖斐)が前身で、旧養老線の運営部分を引き継いだ養老鉄道は、車両や鉄道施設、鉄道用地などは引き続き近鉄所有のままの上下分離方式を採用した近鉄の完全子会社である(図表1、2、4)。そのため他の3路線との生い立ちは異なっている。とはいえ、近鉄の主要幹線である名古屋線から分岐している「行き止まり線」で、かつ旅客輸送密度も晩年は4,000人未満/日であるなど、先述の国鉄再建法の基準に照らし合わせてみると「特定地方交通線」に該当する状況であった。近鉄においても有数の赤字路線であり、他路線などの収益で赤字を補填していたことから、

体験乗車レポート①

明知鉄道

(2014.12.24)

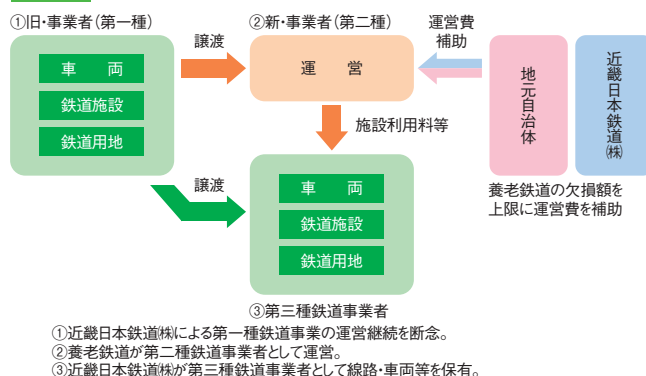
クリスマス・イブの日の午後。急行大正ロマン号が恵那駅を発車。観光列車的な位置付けの列車。1両約10名程度で母親と娘なのか親子とおぼしき女性観光客が目立つ。恵那駅を出てすぐに急勾配を上り始める。時速はおおよそ30km/h。ゆっくりとさぞど力強く、エンジン全開で坂を上っていく。途中の飯沼駅はケーブルカーを除いて日本一の急勾配(33パーミル)な駅とのことで、列車を何度も試験運行し、安全に発・停車できることが確認できて初めて設置許可が下りたとか。沿線はどこか懐かしくなるような田園風景が続く。岩村町富田地区は、「農村景観日本一の場所」として選ばれている。岩村駅で6名ほど下車し1名が乗車。すれ違い設備がある駅だ。さらに峠を越えて終着明智駅へ。車両基地にはSLが静態保存。ただし動くようにするには、おおよそ10億円はかかるなど、まだ乗り越えなければならない点は多いが、近い将来もしかすると、「リニアとSL」という夢のコラボが実現するかも。



前述の3路線と同様、経営基盤が強いとはいえない。三重県桑名市の近鉄名古屋線桑名駅を起点として、岐阜県海津市、養老町、大垣市を縦断、途中JR東海東海道本線大垣駅を経由して神戸町、池田町を通過し揖斐川町の揖斐駅に至る全長57.5kmの路線だ。濃尾平野の最西端部分を南北に走り、岐阜県と三重県を直接結ぶ唯一の鉄道である。通勤・通学客が多く観光路線というよりは生活路線の色合いが強い。同社の特徴として、他の3社と比べると乗降客数が概ね10倍程度に達し経営規模は大きい(図表3)。沿線の大部分は大都市名古屋に通勤・通学可能な範囲のため桑名駅あるいは大垣駅で乗り継ぐ利用者が多いことから、比較的短距離での利用が多い。鉄道としての歴史は古く、養老～大垣～池野間の開通は1913年(大正2年)まで遡り100年を超えている。かつては名古屋線との直通運転がなされていたことや、国鉄と連絡する貨物輸送が行われていた時代もあった。沿線の主な観光スポットには「養老公園」や「多度大社」などがあり、その他温泉施設が沿線に散在している。イベント列車は薬草列車を運行しているほか、サイクルトレインをいち早く導入して利用客の増進を図っている。

また、沿線には高校などが多く存在し同社の通学定期利用者率は、2011年度において全利用者の48.4%を占めている(図表3)。割合は他社に比べてとりわけ大きい訳ではないが絶対数が多い。少子化の影響で高校生が減少しているものの、通学しやすいダイヤ編成やバスなどとの接続

図表4 「上下分離方式」のしくみ



出所:独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「地方鉄道の活性化に向けて」より共立総合研究所にて作成

改善、駐輪場の整備など通学利用者の掘り起こしでさらなる取り込みが経営の安定を図る上で重要になる。

3. ローカル鉄道の再生・活性化に向けた支援

インフラとして位置づけられる鉄道事業は設備整備や維持などにも相当のコストが必要だ。それは経営規模の小さいローカル鉄道においても同様で経営の重荷になっている。単に営業上の赤字補填のみならず、安全に運行するための設備維持のコストに対しても、国・地方自治体などによって「地域の人々の足を担う」というインフラを支える視点で、様々な資金面での支援がなされている。ただし、何でも支援をするのではなく「地域が主体となって行う意欲的な

体験乗車レポート②

樽見鉄道

(2014.12.26)

年の瀬も押し迫った晴れた朝。9時台の列車に大垣駅から乗車。30名ほど先客がおり、少し詰めないうち座れない。冬休みに入っているのか若い女性の姿が目立つ。部活に行く学生、ネクタイ姿のサラリーマンも。途中、横屋、十九条、北方真桑の各駅で停車するごとに乗客が増える。座れずに立っている人の姿もちらほら。駅間は時速60～70km/hは出ているであろうか意外と速く感じる。そして大型の郊外ショッピングモールに隣接するモレラ岐阜駅に到着。下車する人が出口に並ぶ。開店前のちょうど良い時間に到着する列車だったようで、ショップの店員や買い物客が結構利用していることが分かった。モレラ岐阜駅からは一転して乗客が4～5名の静かな車内に。樽見鉄道本社のある本巣駅で下車。かつては本巣駅構内から住友大阪セメント岐阜工場には専用線が通じ、セメント輸送の貨物列車が走っていた。「コストや効率化を考え、鉄道貨物は止める」と、関係者のコメントが当時の新聞に載っていたことを覚えている。しかしその当時と時代背景が変わった今、トラック輸送数十台分の量を1列車で運べ、CO₂が削減でき、人手不足が深刻なトラック運転手を何十人と確保しなければならないことなどを考えると本当に非効率なのか。復活もあり得るかもと期待しながら錆びついた線路を眺める。



．．．．．
取り組みに対しては積極支援する」と言ったメリハリをつけた内容になっている。以下に、主な支援策をまとめる。

(1) 国と岐阜県、沿線自治体の協調による支援

A. 地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域などにおける最適な移動手段の提供、駅のバリアフリー化など移動にあたっての様々な障害の解消を目的として、2011年度から創設されている。このうち、地域鉄道に対する支援には次の2事業「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」と「利用環境改善促進等事業」がある。

a. 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

鉄軌道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備などを支援する事業で、レール、枕木、自動列車停止装置といった安全設備の整備に必要な費用に対し、国は3分の1を、県と沿線市町はそれぞれ6分の1を上限として行っている。

図表5 岐阜県鉄道輸送高度化事業費補助金(国協調補助)の実績(単位:千円)

	1992~2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
神岡	23,597	—	—	—	—	—	—	—	—
明知	141,905	38,892	29,993	22,372	17,385	8,807	0	9,501	4,745
樽見	38,084	21,931	9,147	0	16,407	7,558	26,060	7,231	8,091
長良川	219,347	14,952	37,863	8,151	23,250	28,271	24,773	25,951	26,567
合計	422,933	75,775	77,003	30,523	57,042	44,636	50,833	42,683	39,403

出所:岐阜県ホームページより共立総合研究所にて作成

(※1)2007年度までは「鉄道基盤整備維持事業費補助金」、2012年度までは「地方鉄道再生計画支援事業費補助金」。

(※2)県と沿線市町で協調して行う補助金のうち、県が負担する額のみの。

(※3)個別では不明だが、2013年度は61,467千円、2014年度は52,833千円がそれぞれ補助されている。

2014年度は、県内4鉄道の本件に該当する設備費の総額はおよそ3億1,700万円で、国は約1億567万円、県と沿線自治体はそれぞれ約5,283万円ずつ補助を行っている。なお、2012年度までの県負担額の実績は図表5のとおりである。

b. 利用環境改善促進等事業

バリアフリー化された街づくりの一環として、LRT(Light Rail Transit)の導入を支援する事業であるが、県内4鉄道はこの対象には該当していない。

B. 鉄道施設総合安全対策事業

2012年度の補正予算から新たに創設された事業で、地方鉄道事業者が保有する鉄道施設で老朽化した橋梁やトンネルなどの補修・改良を目的とした整備事業に対し、国は3分の1を、県と沿線自治体はそれぞれ4分の1を上限として補助を行っている。ただし、本事業は第三セクター鉄道事業者が対象であるため養老鉄道は該当しない。2014年度、県内のローカル鉄道3路線に対する本件に該当する整備費の総額はおよそ2億5,156万円で、国は約8,385万円、県と沿線自治体はそれぞれ約6,289万円ずつ補助をしている。

C. 幹線鉄道など活性化事業費補助(形成計画事業)

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線などで、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画^(注7)の枠組みを活用して、

体験乗車レポート③

長良川鉄道

(2015.1.10)

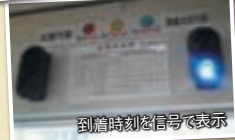
年明けの休日にみなみ子宝温泉の入湯を目指して関口駅から乗車。この駅はユニークな造りで構内が大手コンビニエンスストアになっている。というかコンビニがメインで駅が併設されているようだ。コンビニがあることによって乗降客が増えているのかは定かではないが、とにかく駅が閑散とした場所でなくなることは良いことだし、不動産収入など鉄道事業以外(非鉄道事業)にも新たな柱に育っていくなら経営にとってもプラスだ。列車にはおよそ15名程度の乗客がいた。途中、関、刃物会館前、美濃市の各駅では乗降客があった。美濃市駅までは郊外を走り抜ける。梅山駅を過ぎたあたりから長良川に沿うように渓谷を走る。ここからはさながら観光路線のような雰囲気に一変する。しばらくしてみなみ子宝温泉駅に到着。この駅はホームから直接温泉施設に入ることができる。鉄道を利用して降車した者は、割引料金で入浴でき、お得感いっぱい。ホームと温泉施設をつなぐ扉から入るとそこはいきなり休憩ルーム。食事やら横になっている人がいて、列車から降りた客とのギャップが大きくておもしろい。駅だけあって、休憩ルームには列車到着信号が設置している。到着時間に合わせて信号が青から黄、赤と点灯するなど、鉄道駅の雰囲気が醸し出されている。



美濃太田駅



ホームからすぐに温泉施設



到着時刻を信号で表示

“岐阜ローカル鉄道4路線”を考える

ローカル鉄道の利用促進や地域の活性化を図ろうと鉄道の利便性向上のための新駅や行き違い設備の整備に対して支援する補助金もある。国と県、沿線市町はそれぞれ3分の1を上限に補助を行っている。県内の各鉄道においてもそれぞれ協議会を立ち上げている(図表6)。

(2)岐阜県と沿線自治体による支援

前述のような国の補助制度への協調補助のほか、自治体独自の判断で行う固定資産税の減免措置、固定資産税相当額の補助など様々な資金的支援が採られているが、岐阜県では国の補助制度とは別に、「岐阜県鉄道施設維持修繕事業費補助金」を沿線市町と共に支援している(図表7)。2014年度は、県内のローカル鉄道4路線に対する本件に該当する経費の総額はおよそ2億4,248万円で、原則として県と沿線自治体はそれぞれ約9,700万円ずつ補助をしている。

また、岐阜県副知事を会長とした「岐阜県地域公共交通協議会」が2011年6月に設置され、地域公共交通の確保・維持・改善などについて協議を行い、県民が利用しやすく効率的な公共交通ネットワークの形成を図ることを目的に活動している。県は、2014年度の同協議会の運営費として、740万円を補助している(図表8)。

(3)公有民営方式

既存鉄道設備の維持を鉄道会社に負わせる従来の考え方のほかに、近時では鉄道設備と運営とを分離して「公共財」として鉄道を捉え、地方公共団体が鉄道施設を保有する「公有民営方式」という考え方も出てきた。これは、

いわば鉄道を道路のような位置づけにして、維持・修繕費用などを思い切って税負担に切り替えるものである。税負担と言うと拒否感を持たれることが多いが、現状でも資本面や前述したような様々な補助金などを通じて、実質的にはすでに公共による負担は行われている。

ただし、税負担による「公有民営方式」は鉄道会社の負担が相当額軽減でき、鉄道運営に特化させることができる反面、極めて専門性の高い維持管理を永続的に地方自治体が受け入れ可能なのかという問題も発生する。いずれにしても、個々の鉄道会社の各協議会で都度、負担額の調整(=会社の存続)が議論されている現状において、なんらかの方向性を決断しなければならない状況が近づきつつある。

(4)ソフト面での支援

他方、ソフト面の支援として、県内を走るローカル鉄道4路線を岐阜県は「明日の宝物」に認定している。これは県が推進する「飛騨・美濃じまん運動」の中で、沿線の観光資源を利用し観光施設などと連携することに加えて、物語性を付加することによって、全国に対してPRする「岐阜の宝物」となることを期待してのものだ。この後押しを受け鉄道事業者の他、沿線市町や県も参加して「岐阜県ローカル鉄道連絡協議会」が立ち上がり、共同企画のイベントなどが開催されている。

図表6 各社の協議会名

明知鉄道	明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
樽見鉄道	樽見鉄道連絡協議会
長良川鉄道	長良川鉄道市民連絡協議会
養老鉄道	養老鉄道活性化協議会

出所: 共立総合研究所にて作成

体験乗車レポート④

養老鉄道

(2014.12.26)

冬晴れであるものの、時折雪雲が流れ寒風が吹きささぶ養老駅。駅構内で乗車を待っている人は他にいない。平日の13時台に到着した大垣行きは3両編成で2両目はサイクルトレイン(自転車の乗り込み可)。1両目、2両目は乗客もそれぞれ10数人程度で、3両目は1人も乗客はいない。しかし美濃高田、烏江、大外羽と停車を重ねると、高校生の姿が増え車内は一挙に賑やかに。途中、烏江駅からは自転車を持ち込む学生の姿も。終点大垣駅に到着する頃には、乗客が各車両に20~30名になっていた。時間的には通常の帰宅時間よりも早い。今日は試験期間などで時間が変則的だったのであろうか。この鉄道利用者はおそらく全線を通じて乗車する客は少数であろう。各地区の拠点駅(他社線乗り継ぎなど)と自宅近くの駅あるいは通学駅など、比較的短距離・短区間での利用者が多いようだ。



沿線自治体の利用促進に関する運動も、各市町の施策の一つとして位置づけられている。自治体によって温度差はあるものの、地域のローカル鉄道を残していこうという「マイレール意識」が高い自治体も少なからずある。その一例として、養老鉄道と津市コミュニティバス利用促進も含めた津市の取り組みを以下に取り上げる。

2010年度より「津市キッズパスポート」が発売され、養老鉄道の津市内区間(美濃松山駅～美濃津屋駅)と津市コミュニティバスの全路線が、1年間(2015年度は2015年4月1日～2016年3月31日まで、土・日・祝日も利用可)乗り降り自由となっている。価格は年間5,000円で、小中学生など義務教育課程にある児童・生徒であれば、市外の人も対象になっている。

年間5,000円という価格は、同社の小児通学定期に比べても破格の料金であるため、事業者にとっては大きな収入源にはならないと思われ、また自治体にとっては金銭的

な負担も少なくないが、それでも子育て支援や地元の公共交通機関を利用するきっかけ作りと、意識づけという点では大きなインパクトがある取り組みと言えよう。

(5)NPOなど民間による支援

沿線自治体が主体となっている各協議会の他に、ローカル鉄道を支援しようとNPO法人や団体が積極的に動いている事例も見られる。

A. NPO法人「えなここ」と明知鉄道

2015年2月から3月にかけて、「明鉄こたび」と称した、14の小さな旅(体験プログラム)を開催する予定だ。例えば、寒天料理作り体験や日本大正村でのコスプレ散策、駅構内での車両運転や洗車体験、車内でレコードを聴きながら地元スイーツを食べるなど様々なメニューが用意されている。

B. NPO法人「ぶうめらん」と長良川鉄道

2011年10月に長良川鉄道を活かすシンポジウムとワークショップを開催したことを皮切りに、市民の立場から盛り上げようと様々なイベントを開催している。

このように、各路線沿線の市民レベルから、我が町の「鉄道を盛り上げていこう」「故郷の鉄道を残していこう」というマイレール意識醸成の芽吹きが見られる。

図表7 岐阜県鉄道施設維持修繕事業費補助金の実績 (単位:千円)

年度	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
明知	9,104	17,256	17,863	15,546	17,400	16,801	19,446	11,627	9,270
樽見	20,744	23,618	23,075	20,155	16,006	18,228	11,049	5,414	4,915
長良川	50,431	43,256	41,062	33,998	34,300	31,091	29,005	30,000	30,000
養老	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	80,279	84,130	82,000	69,699	67,706	66,120	59,500	47,041	44,185

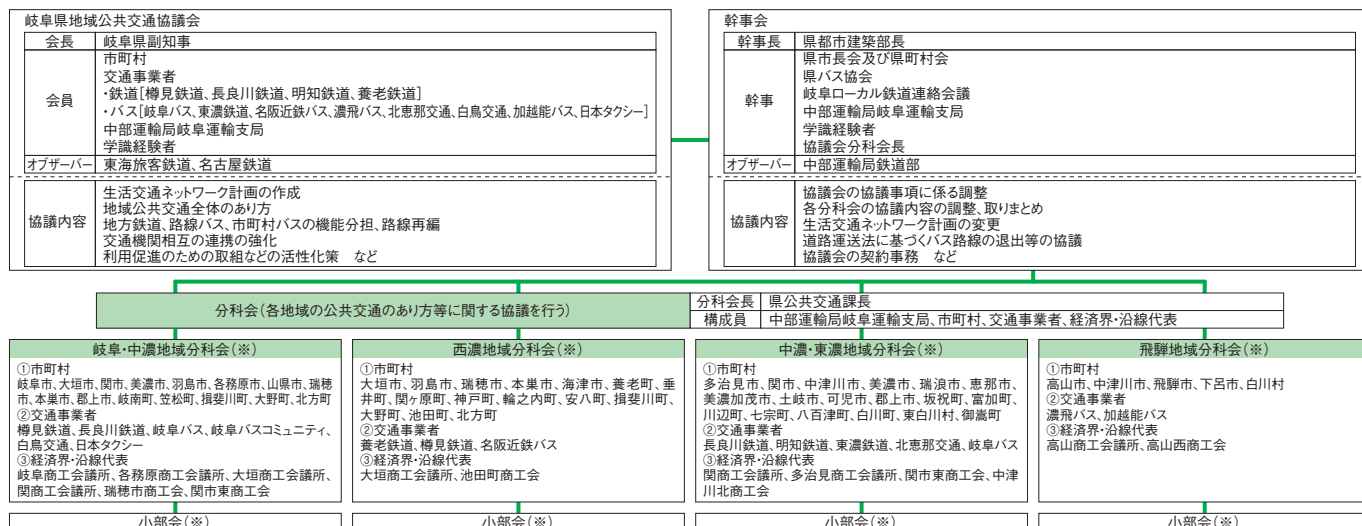
出所:岐阜県ホームページより共立総合研究所にて作成

(※1)2007年度までは「鉄道基盤整備維持事業費補助金」、2012年度までは「地方鉄道再生計画支援事業費補助金」。

(※2)県と沿線市町で協同して行う補助金のうち、県が負担する額のみ。

(※3)3個社別では不明だが、2013年度は102,337千円、2014年度は96,991千円がそれぞれ補助されている。

図表8 岐阜県地域公共交通協議会の組織図



出所:岐阜県ホームページより共立総合研究所にて作成

(※)分科会・小部会は、構成員の中からその都度関係する者で開催する。

4. 「マイレール」として残していくために

(1) 地域のローカル鉄道の役割・意義

一方で各地域において、地域のローカル鉄道を自分たちの鉄道として残していくことの是非も問われている。先述のように、地方自治体の厳しい財政の中から毎年相当な額の補助金などの支援が行われている現状、普段利用しない沿線住民も無関係・無関心ではいられない問題となっている。

そこで地域のローカル鉄道の役割や意義について今一度考えてみたい。独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の報告書「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」によると、ローカル鉄道の役割・意義をめぐる論点はほぼ次の3つに集約される。

A. 他の交通手段では代替できない輸送需要の存在

なんといっても大量輸送に適した交通手段であって、かつ定時性も高いことが、鉄道の特性である。朝の通勤・通学時などのピーク時の需要を捌こうとすると、バスであれば何台用意しなければならないのか、交通渋滞で定時性が保たれるのかなど、代替輸送では捌ききれないことも想定される。ただし、それ以外の時間帯についてはこの特性を十分に発揮できずに、いわば空気を運ぶ状況になっていることも事実だ。

B. 地域への便益

鉄道が存在していることで、通学生や高齢者などの移動手段が制約されている人（交通弱者）の足が確保されている。また、自動車利用が高くなることを一定程度抑制し、結果として交通渋滞などの道路混雑の緩和やCO₂削減に寄与している。さらに、いつでも鉄道が利用できるという生活環境面での安心感や、地域内に鉄道が存在するという地域住民としての誇りなども挙げられよう。

C. 廃止による地域への影響

前述の交通弱者の足が喪失されてしまうほか、駅前の商店街などの衰退や観光客の減少、自動車利用の増大による交通渋滞の発生などが挙げられよう。

以上のような役割・意義から見れば、ローカル鉄道は

できる限り存続すべきインフラであると言える。

(2) 存続に向けた提言

それではどのように存続させていくことができるのか、以下では、経営診断などで使われる「SWOT分析」^(注8)を用いて、各社ごとの分析を試み、限られた経営資源をどう効率よく活かしていけばよいのかを考えてみたい。

ただし、前提条件として、先述の鉄道設備と運営とを切り離した、地方自治体が鉄道施設を保有する「公有民営方式」を採用し、各鉄道会社とも施設の維持・修繕などの経営上の重荷が取れた状態で運営に専念できたと仮定した場合の提言である。

A. 明知鉄道

a. 分析

簡易SWOT分析		
内部要因	強み	通学定期割合が高い(65.8%) NPOが活発である
	弱み	通勤定期割合が極端に低い(2.2%) 2027年には近くをリニアが通る
外部要因	機会	SL(静態保存中)が沿線に存在 日本一の農村風景に指定されている
	脅威	沿線人口が13.2万人 人口減少(通学定期利用者の減少)が進む

〈強みを活かす〉

- ・通学生の囲い込み(潜在的利用者の掘り起こし)
- ・利用しやすいダイヤ
- ・沿線住民、NPOの支援
- ・都会人の郷愁を誘う沿線風景をアピール

〈弱みを克服し強みに変える〉

- ・通勤者の利用促進・優遇

〈機会を利用する〉

- ・2027年のリニア中央新幹線の岐阜県新駅が付近に開業するため新たな観光客誘致
- ・SLとリニアのコラボ(例:SLで行くリニア駅&車両基地見学ツアー)

b. 提言

輸送人員の65.8%が通学定期利用者であることを考えると、沿線の学校に通学する場合、同鉄道へのニーズは相当程度高いと思われる。しかし、少子化の影響で通学生の絶対数は減少が想定され、このままでは経営基盤の弱体

インタビュー

名鉄谷汲線の廃止がもたらした地域への影響と鉄道存続への期待

ラーニングアーバー横蔵・樹庵 代表取締役社長
NPO法人 ゑふいび生活楽校 理事長

小林 正美 氏



故郷(旧久瀬村)に近い谷汲に東京から戻ってきて約13年。当時は廃線直後で、枕木を掘り起こして地元などに売却していたことを思い出す。名鉄谷汲線と言えば、谷汲山華厳寺に参拝するため岐阜や名古屋から高齢者を中心とした多くの参拝客が利用していたものだ。特に年末年始、桜・紅葉の季節、緑日の毎月18日は人で溢れかえっていた。今でも門前町として50軒ほどの旅館や飲食店、土産物屋が立ち並んでいるが、以前は名鉄谷汲駅まで軒を連ねていた。もちろん谷汲線が運行していた頃モータリゼーションの進展でマイカーでの参拝客は増加していたが、それでも鉄道利用者も一定数はあった。

具体的な数字を把握しているわけではないが、名鉄谷汲線の廃止

で足が無くなったことにより、参拝客は減少しているように見える。岐阜からの臨時バスも運行されているものの、今では毎月18日の1往復のみ。代替バスもあるにはあるが、何度も何度も乗り換えたり、乗り継ぎ時間が悪かったりすれば自然と足が遠のく。鉄道は交通弱者に配慮した「優しい乗り物」であったと廃線になって気づかされる。マイカーを利用して参拝客も訪れてくれているが9割以上が日帰りで宿泊客も減り、極端な例ではコンビニで飲食を済ませてしまう場合もある。地元「お金」を落としてくれることは少なくなり、地域経済にも大きな影響があったと思う。

既存のローカル鉄道も「経済合理性」からみれば廃止の話も出てくるだろう。しかし一度無くしてしまうと復活はほとんど不可能で、地域の衰退も拍車がかかる。

拠点となる駅を再注目したい。例えば養老鉄道の揖斐駅は単なる乗換の駅にしておくのはもったいない。スーパーやレストラン、病院など複合的な施設ができないか。ショッピングモールなどは郊外に作るのではなく駅近くに作る発想の転換が必要ではないか。行く価値のある場所、行って楽しい場所には人が賑わう。

沿線自治体も補助金を出して支援している。これも単なる赤字の補填ではなく、例えば「無料乗車券」などを配布し利用促進を図ることも必要ではないだろうか。(2015.1.12談)

化につながりかねない。そこで、①沿線住民の利用促進策 ②観光路線としての魅力度アップという2面から考える。

①については、すでに同鉄道を基幹路線として位置づけ、シルバー会員やジュニア会員などのサポーター制やバス(デマンドバスを含む)との接続を良くするなど様々な対応が採られている。また、利便性の向上で買い物や通院者の中にも鉄道利用者が増えつつある。一方で通勤者の利用が極端に少ないことに注目したい。通勤定期利用者の掘り起こし、通勤に利用しやすいダイヤ、利用者への優遇策拡充、さらに発展して新たな利用者の確保のために店舗、医療施設、工場などの誘致にも県・沿線自治体と共に働きかけていくことも必要だ。

②については、沿線の観光地など魅力的なスポットは多いもののあまり注目はされてこなかったが、来たる2027年にはリニア中央新幹線が開業し、隣接の中津川市に新駅が設置される予定だ。一気に首都圏からも注目されるスポットになる可能性が高い。最新鋭のリニアと人間の存在に近いSLとが組めればとても魅力的だ。現状では恵那駅構内の配線の関係で乗り換えが前提だが、直接乗り入れが可能のように

路線延伸するなど、その時に備えた準備はしておきたい。

B. 樽見鉄道

a. 分析

簡易SWOT分析		
内部要因	強み	有名スポット(淡墨桜)に集客力がある 大型ショッピングモール(モレラ岐阜)が沿線に立地
	弱み	観光需要は春に集中
外部要因	機会	名鉄揖斐線・谷汲線が廃止され地域にとっては最後の鉄路
	脅威	学区の関係で公立高校通学生が利用しづらい
		沿線鉄道貨物輸送が無くなる
		東海環状自動車道、国道157号線などの整備が進む 人口減少(通学・通勤定期利用者の減少)が進む

〈強みを活かす〉

- ・「淡墨桜」季節のJR東海との直通運転の再復活
- ・モレラ岐阜でのお買い物クーポン列車
- ・根尾谷断層の防災面での観光地化
- ・谷汲山参拝客の利用促進

〈弱みを克服し強みに変える〉

- ・JR東海との通年直通運転化(気動車活用)

〈機会を利用する〉

- ・本巣市、揖斐川町東部の最後の鉄路であることからの利用推進

b. 提言

本巣市・揖斐川町東部の唯一の鉄道として①沿線住民の利用促進策 ②観光路線としての魅力度アップという2面から考える。

①については、大型ショッピングモール「モレラ岐阜」を活かしていきたい。郊外の大規模ショッピングモールへは自家用自動車の利用が基本であることは疑いようがない。1台で家族が一緒に行動でき、買い物した商品も持って帰る利便性に対抗し、鉄道を利用してもらうようにするには、クーポン券などの優遇策や荷物の自宅お届けなどといった思い切った施策をしていく必要がある。

②については、沿線の有名な観光スポット「淡墨桜」の季節には、JR東海との直通運転の再復活など利用者の利便性を図りたい。あるいは、例年国道157号線などで観光バスの渋滞が激しくなるのであれば、大垣駅などで観光客に観光バスから鉄道に乗り換えてもらうような、定時性の高い特性を活かした企画も考えていきたい。

C. 長良川鉄道

a. 分析

簡易SWOT分析		
内部要因	強み	清流長良川も含め観光スポットは多い NPOが活発である
	弱み	豪雪地帯、過疎地を沿線にもつ 全長72.1km
外部要因	機会	おすすめローカル線として全国的にも知名度が高い 沿線が世界遺産(和紙)に登録された 東海北陸自動車道の整備が進む
	脅威	人口減少(通学・通勤定期利用者の減少)が進む

〈強みを活かす〉

- ・清流長良川をめぐる観光専用列車の運行(含む:海外からの観光客向け)

〈弱みを克服し強みに変える〉

- ・豪雪地帯を逆手にとった観光客向けの雪見旅行

〈機会を利用する〉

- ・世界遺産「本美濃紙」(美濃市)での紙漉き体験ツアー
- ・コンビニなどとの遊休地活用(駅が賑わい、防犯上や時間調整の点においてもメリット大)

b. 提言

清流長良川を沿線にもつ大きなメリットを活かして、観光路線としての魅力度アップという面から考える。旅行会社

やインターネット上で、おすすめローカル線の上にランキングされる魅力的な路線として認知度は全国的にも高い。以前に存在した「風を感じることができるトロコ列車」のような観光専用列車を復活したい。また、海外からの観光客向けの「昇龍道プロジェクト」^(注9)を推進している地域でもあり、美濃から飛騨を通り北陸へ抜けるルートに同鉄道が組み込まれるように魅力を高めていきたい。夏は盆踊り(郡上踊りや白鳥おどり)や清流長良川などを観光資源として活かし、冬でも豪雪地帯であるという弱みを逆手に取って、雪を見たことがない観光客向けに「雪見ツアー」「奥美濃スキー場へ誘うツアー」の開催など閑散期ならではの新たな取り組みを企画して、通年で観光客を呼ぶようにしていきたい。

D. 養老鉄道

a. 分析

簡易SWOT分析		
内部要因	強み	定期利用割合が高い(78.0%) 年間603.7万人が利用している 桑名駅・大垣駅で乗り継ぎ者が多く、区間利用者が多い
	弱み	定期外利用が少なく、観光が弱い 全長57.5km
外部要因	機会	名古屋都市圏の通勤圏内である 鉄路としては伊勢湾と日本海側を結ぶ最も短い路線である
	脅威	国道258号線や東海環状自動車道西回りルートの整備が進む 人口減少(通学・通勤定期利用者の減少)が進む

〈強みを活かす〉

- ・乗り継ぎ者の利便性を図るため区間運転ならびに高頻度運転化
- ・JR東海との直通運転・相互乗り入れ(大垣駅構内)

〈弱みを克服し強みに変える〉

- ・近鉄の旧車の動態保存

〈機会を利用する〉

- ・伊勢湾と北陸を結ぶ最も短い路線であり貨物線としての積極的アピール

b. 提言

2011年の年間利用者が603.7万人と多く、定期利用者の割合が高い生活路線として、①沿線住民の利用促進策 ②経営の安定化という2面から考える。

①については、大垣駅や桑名駅での乗り継ぎ客が多いため、区間運転化や高頻度運転化などを図っていくことと、

さらに発展形として、例えば大垣駅でJR東海との直通運転や相互乗り入れも可能であれば検討したい。

②については、道路輸送や鉄道輸送など複数の輸送方式を組み合わせる効率化を図る観点から、伊勢湾と北陸方面を最短で結ぶ路線でもあり貨物輸送の復活にも活路を見出したい。

E. 各社に共通する提言

その他、各社の共通事項として、各地域の住民に利用しやすい鉄道となるためのハード面、ソフト面での施策も必要だ。具体的には以下のようなものが挙げられる。

- ・駅の再配置で駅自身を地域内で拠点化（パーク＆ライド、ショッピングセンター、病院などとの併設）
- ・コミュニティバスやデマンドバスとのアクセス向上（鉄道とバスの利便性向上）
- ・鉄道事業以外の非鉄道事業開拓（駅でのコンビニ経営）
- ・少子化の影響で学校統廃合の可能性があり遠距離通学生向けへの対応やスクールバスとの連携
- ・JR、大手民鉄との連携（乗り継ぎのスムーズ化）
- ・道路網（東海環状自動車道、東海北陸自動車道、主要国道）の整備に伴い、対抗するのではなく交通インフラとして役割を分担して共存

5. おわりに

ローカル鉄道に対しては「自分は利用しないから関係がない」「自家用車があるから大丈夫」などと考える人も少なくないであろう。しかしながら、何らかの理由で車が無くなったり、運転できなくなったりする場面を考えておくことは必要である。自分が「交通弱者」の立場に立った時に、初めて地域の足がなくなっていることに気づいても遅い。高齢社会を迎えようとする中、鉄道という大きな動脈が廃止されれば、その先の地域は過疎化に歯止めがかからない状況が進む恐れはますます大きくなるだろう。その点からも存続させる意義は大きいと考える。地方創生が求められる時代に地域に生きるものとして、まずは公共財としてのローカル鉄道を守っていく意識を高く持ち続けたい。

（注1）国土交通省においては「地域鉄道」を使用している。「地域鉄道」とは、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。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、平成24年4月1日現在で91社となっている。岐阜県はこの「地域鉄道」と同じ意味合いで「ローカル鉄道」という言葉を使用している。本稿では岐阜県に倣い「ローカル鉄道」を使用する。

（注2）独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道助成部による作成（平成24年度）。

（注3）明知駅は明知鉄道開業時に「明智駅」と改称した。

（注4）特定地方交通線とは、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）」に規定する地方交通線のうち、バス転換が適当とされた旅客輸送密度4,000人未満／日の路線のことであった。岐阜県内にある路線のうち、神岡線、樽見線、明知線は第一次廃止対象路線（営業キロが30キロ以下の行き止まり線かつ旅客輸送密度が2,000人未満／日）、越美南線は第二次廃止対象路線（旅客輸送密度が2,000人未満／日）に選定されていた。なお、樽見線は選定当時、大垣～美濃神海間の24.0kmであった。

（注5）第一セクター（国および地方公共団体が経営する公企業）や第二セクター（私企業）とは異なる第三の方式による法人。日本においては、国または地方公共団体（第一セクター）が民間企業（第二セクター）と共同出資によって設立した法人を指すことが多い（半官半民の中間的な形態）。設立が比較的容易で、その運営方式も自由な「株式会社」の形態を採ることが多い。第三セクター鉄道は、その方式を採った鉄道会社を指す。

（注6）岐阜県内には、第三セクター鉄道移行の全国第2号となる神岡鉄道（猪谷～神岡）もかつて存在していたが、残念ながら2006年12月1日をもって廃止された。

（注7）地方自治体などの関係者で構成する協議会の協議を経て策定する。

（注8）SWOT分析とは、外部環境や内部環境を強み（Strengths）、弱み（Weaknesses）、機会（Opportunities）、脅威（Threats）の4つのカテゴリーで要因を分析し、事業環境変化に対応した経営資源の最適活用を図る経営戦略策定方法の一つである。

（注9）中部運輸局、北陸信越運輸局及び中部広域観光推進協議会が、中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者などと協働して中部北陸圏の知名度向上を図り、主に中華圏および東南アジアからインバウンドを推進するためのプロジェクトの名称で、能登半島の形を龍の頭に見立てて、この地域が昇り龍のように見えることから名付けた。

〈参考文献〉

- ・国土交通省 鉄道局・観光庁・地域鉄道の再生・活性化等研究会 報告書「観光とみんなで支える地域鉄道」
- ・独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」

（2015.1.26） 共立総合研究所 調査部 高木 誠