

交 通 権 学 会  
まちづくり戦略研究学会

2022年度 研究大会  
研究報告予稿集

2022年7月9日

まちづくり戦略研究学会  
交 通 権 学 会

# 大会プログラム

9時45分	開会あいさつ 交通権学会会長 青木真美
-------	---------------------

自由論題		
10時00分～10時20分	タイトル	国鉄分割民営化について改めて考える (JRの分割は不可避だったのか)
	報告者	加藤 好啓 (加藤公共交通研究所所長・日本国有鉄道研究家)
10時20分～10時40分	タイトル	リモート社会における地方活性と鉄道の役割
	報告者	西上 いつき (IY Railroad Consulting 代表・東京交通短期大学講師)
10時40分～11時00分	タイトル	駅構造の改善提案 ～地方の小さな駅が生き残るために～
	報告者	大塚 敬義 (目白大学短期大学部)

統一論題 まちづくりにおける交通の役割－採算性の論理を超えて		
13時00分～13時20分	タイトル	地域公共交通の危機と国鉄分割・民営化 －持続可能な社会における交通像を求めて－
	報告者	桜井 徹 (国士舘大学経営研究所特別研究員・日本大学名誉教授)
13時20分～13時40分	タイトル	中山間過疎地域の鉄道存続と地域づくりについての考察 －中国山地のJR線、芸備・木次線の廃止危機を受けて－
	報告者	風呂本 武典 (広島商船高等専門学校)
13時40分～14時00分	タイトル	鉄道存続の採算性判断とまちづくりの両立の模索
	報告者	大塚 良治 (江戸川大学)
14時00分～15時00分	パネルディスカッション	

15時00分	閉会あいさつ まちづくり戦略研究会会長 崎本武志
--------	--------------------------

15時20分	交通権学会会員総会
--------	-----------

# 交通権学会・まちづくり戦略学会

## 2022年7月9日 研究大会への参加方法について

### 【Zoom への参加の仕方】

1. あらかじめ、PC、タブレット、スマートフォンに Zoom アプリをインストールしておいてください。
2. 下記に示される URL をクリックすると会議に参加できます。  
ミーティング ID とパスコードの記入を求められた場合は、それぞれ入力してください。
3. ご自身のお名前の表示は、漢字で本名をお願いします。  
(交通権学会側では名簿との照合を行います。)  
お名前の表示の変更は、画面下部にカーソルを移動すると現れる参加者のアイコンをクリック、参加者の中のご自身のお名前にカーソルを合わせると「詳細」という表示が出て、それをクリックして、名前の変更という項が出るので、それをクリックしてお名前を変更して下さい。
4. 会議への参加の際には、音声はオフ（ミュート）をお願いします。画像（Video）は差し支えなければオンにしてください。
5. 何かご質問がある場合には、画面下部でチャットをクリックして、質問したい相手に対して文言を記入してください。
6. 接続に関して不具合がある場合は、交通権学会事務局（担当・下村）までお問い合わせください。電話番号は、090-1926-6433 です。

### 【自由論題】

時間：10時00分～（9時45分より入場可能）

<https://zoom.us/j/95803575643?pwd=dytVby6TGN6YVJoZFBqZW5UNWIWUT09>

ミーティング ID: 958 0357 5643

パスコード: L425ux

### 【統一論題】

時間：13時00分～（自由論題が終了次第入場可能です。）

<https://zoom.us/j/95803575643?pwd=dytVby6TGN6YVJoZFBqZW5UNWIWUT09>

ミーティング ID: 958 0357 5643

パスコード: L425ux

### 【会員総会】

時間：15時20分～（自由論題に引き続き入場可能です。）

<https://zoom.us/j/95803575643?pwd=dytVby6TGN6YVJoZFBqZW5UNWIWUT09>

ミーティング ID: 958 0357 5643

パスコード: L425ux

# 研究報告予稿集

## 目次

### 【自由論題】

国鉄分割民営化について改めて考える（JRの分割は不可避だったのか） （加藤 好啓）	1
リモート社会における地方活性と鉄道の役割 （西上いつき）	12
駅構造の改善提案～地方の小さな駅が生き残るために～ （大塚 敬義）	17

### 【統一論題】

地域公共交通の危機と国鉄分割・民営化 —持続可能な社会における交通像を求めて— （桜井 徹）	20
中山間過疎地域の鉄道存続と地域づくりについての考察 —中国山地のJR線、芸備・木次線の廃止危機を受けて— （風呂本武典）	24
鉄道存続の採算性判断とまちづくりの両立の模索 （大塚 良治）	28

※本予稿集は、報告者からの投稿原稿をそのまま掲載しています。



JR 発足 35 周年に際し、今後の公共交通  
と言う視点から、JR のあり方を考える。

## 国鉄分割民営化に ついて改めて考える

(JR の分割は不可避だったのか)

---

発表者 加藤 好啓

## 内容

はじめに.....	2
国鉄再建法とローカル線の廃止.....	3
国鉄と当時の鉄道建設公団の関係.....	4
有償譲渡路線と無償譲渡路線.....	4
地方納付金という呪縛、それ以外にもかかる負担を強いられる地方税.....	5
当時の首長の見解.....	8
国鉄の赤字を読み解くキーワード.....	9
終わりに.....	11

## はじめに

今回は、1987年4月に国鉄が分割民営化されて35周年という一つの節目でもあり、国鉄が運輸省から分離して日本国有鉄道と言う公社組織に改組した組織は38年の時を経て民営化されJRとして発足した。

当初から危惧された、北海道・九州・四国など3島会社特に北海道にあっては、当初から広大な営業面積に対して希薄な人口、更には基盤産業であった石炭がエネルギー政策の転換などにより衰退したことから、当初からその自立運営は危惧されており、その結果再建監理委員会では当初は新幹線の収益を北海道に補填する方式なども模索されたようですが、制度的に無理があるということから、最終的には国鉄当時の支社方式を参考に北海道・四国・九州の3島を分割するとされたものであった。

以下は、当時の資料を基に作成した支社制度発足当時の体制



1

鉄労は、分社化(支社制度)復活による権限の強化(あくまでも、分割を容認するものではなかったが、当時のマスコミの発言で、分割を容認したものかと聞かれ、そうだと発言したことから、鉄労はその後分割民営化を推進する立場(自組合の生き残り組織と組織拡大を狙ったもの)を堅持することとなりその後禍根を残すこととなる。

---

1 新潟・四国・中国支社はそれぞれ、関東支社・関西支社・西部支社に包括されていたが、昭和34年の組織改正で、新潟支社・中国支社・四国支社が分離している。特に新潟と中国支社はいずれも労使問題で問題が多かった革同の拠点であったことも影響していると思われる。四国にあっては純粋に①社態勢にすることで合理化が図れると思われる。

当時の国鉄再建監理委員会の資料等を参照しながら、国鉄が分割民営化に舵を切っていたか、そしてその際に問題となったローカル線廃止問題について私なりにその点を明らかにしていきたい。

## 国鉄再建法とローカル線の廃止

国鉄では、昭和 39 年の赤字決算以来、再建計画が昭和 44 年以降計画されるとともに、赤字 83 線に見られるように、使命が終わったと見做されるローカル線の廃止などを提言することとなるが、ローカル線の廃止を標榜しながら、同じような赤字必至のローカル線を建設することに対する批判があり、田中角栄の日本列島改造論ブームの昭和 47 年頃には廃止論議自体が下火となってしまった。

その背景には、当時の地方自治体にあつては 3 割自治と言われたように県庁が国の出先機関のように振る舞っており、国鉄にあつても鉄道政策は道路政策同様に国が面倒を見てくれるものという意識が強かったことは否めない。

その後、一時期、ローカル線問題は鎮火するが、再びローカル線の廃止が取り沙汰されるのは、最後の再建計画と言われた、昭和 54 年に制定される「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」法律第百十一号(昭五五・一二・二七)により、バス転換が適当とされた旅客輸送密度 4,000 人未満で、なおかつ貨物輸送密度が 4,000 トン未満の日本国有鉄道(国鉄)の鉄道路線を一次・二次・三次交通線と分類し、バス転換又は第 3 セクター鉄道に転換させる方針が打ち出された。

ここで注意しなくてはならないのは、このバス、もしくは第 3 セクター鉄道への転換というのは国鉄を民営化とセットで始まったものではなく、あくまで国鉄という形態を維持したうえで、スリム化を図ろうとしたものであり、決してローカル線の廃止が国鉄分割民営化に直接繋がっていたわけではない。

この措置では、一定の枠を埋めることで鉄道としての使命を終えたと思われる路線を廃止してバス化もしくは第 3 セクターかするとともに、運輸省が所管し、建設は国鉄の意思とは関係なく行われている鉄道建設公団の路線建設を中止する事が主な目的であった。

このため、AB 線などでは路盤が 90%以上完成しており、あとは線路引だけの状況の路線なども工事は中止される事となった。後述する野岩鉄道などのように地元からの、要望で建設を望んだ場合等は特別に工事が継続されることとなり、こうした経緯で誕生した路線としては、北越急行や智頭急行等があるのはご存じのとおりである。

さらに、国鉄の財政を苦しめたものに、固定資産税に相当する地方納付金という制度があり、国鉄資産の場合、約 90%以上が課税対象となっており、赤字ローカル線の運営という公共性を提供しつつ、更に費用便益負担という名目で地方納付金を払う、正規料金を払って更に追徴金を払うような状況に追い込まれていた。

話は前後するが、昭和 43 年に示された、赤字 83 線全体の収支係数は以下のようなもので、幸袋線、根木線など廃止にこぎ着けた路線もあったが、こうした路線も公共の福祉とい



う名目で列車を走らせて赤字を計上しつつも、更に国鉄は地方納付金や固定資産税を運営経費以外に支払うこととされているという矛盾をはらんでいた点は大きく注目すべき点である。

〔表16〕 国鉄ローカル線83線区営業成績

(単位 百万円, %)

年度	営業キロ	収 入		原 価		損 益		営業係数
41	2,591	6,048	100	18,455	100	△12,407	100	305
42	2,591	6,102	101	20,200	109	△14,093	114	331
43	2,591	6,027	100	21,593	117	△15,566	125	358
44	2,581	6,412	106	23,099	125	△16,687	135	358

(注) 83線区のうち幸袋線は44年2月7日廃止された。

46年10月末までにさらに根北線、唐津線も廃止されている。

出典:交通年鑑昭和 47 年 64P から引用

## 国鉄と当時の鉄道建設公団の関係

### 有償譲渡路線と無償譲渡路線

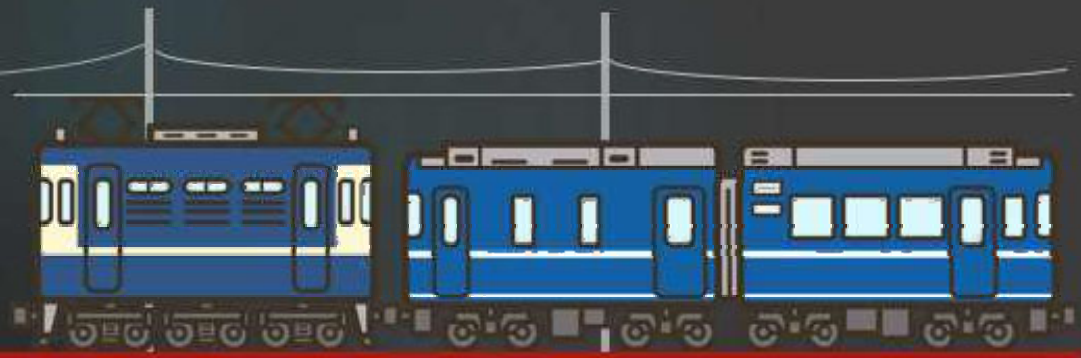
公団が建設した路線のうち、鉄道建設公団が建設する路線にあつては、基本的には **AB** 線と呼ばれる地方交通線は無償譲渡(元の所有は鉄道建設公団になるとして、非課税扱)であるが、線路の保守を含め運営にかかる費用は国鉄が行うこととなっており、**CD** 線と呼ばれる主要幹線・大都市建設線は有償譲渡路線であり。権利が国鉄に移ることから国鉄に譲渡以降は、保守はもちろん、地方納付金も納めることとなる。

AB線・地方開発線等 線路等は非課税



無償譲渡線は、線路は非課税ですが、路線運営にかかる費用は国鉄が負担

CD線・主要幹線等 線路等は全て非課税



有償譲渡線は、線路等施設は非課税ですが、路線運営にかかる費用並びに、地方納付金を国鉄が負担

国鉄にしてみれば、有償譲渡路線は年賦で使用料を支払いつつ、地方納付金を払うこととなり、借地権付き宅地に住むようなイメージが近いかもしれない。

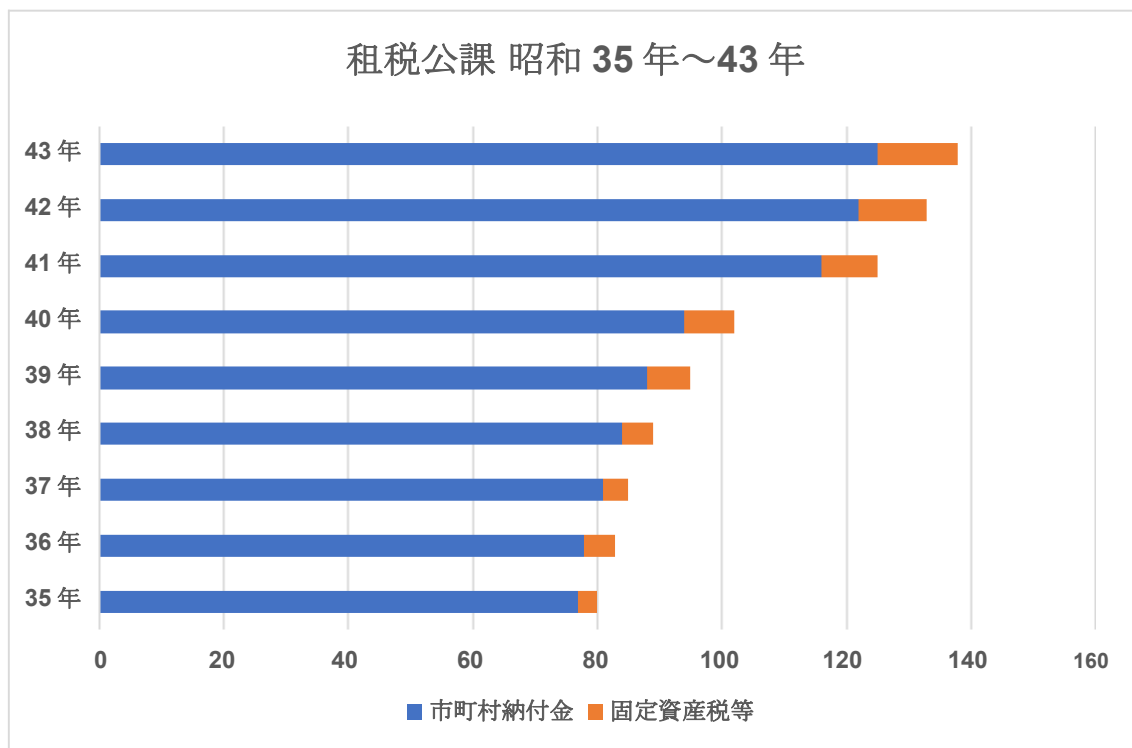
地方納付金という呪縛、それ以外にもかかる負担を強いられる地方税

先ほども書いたが、国鉄では昭和 31 年から地方納付金制度という法律の下、3 公社には地

方納付金<sup>2</sup>を納めることとされていた。

その趣旨は、地方交付税の不足を補うことが目的であり、国鉄の場合は、病院や皇室用客車等一部例外を除き、多くの資産が課税対象とされることとなった。

下の図は、昭和 35 年～昭和 43 年までの納付金並びに固定資産税の納付額をグラフ化したものであるが、納付金額が大きく増加していることが理解していただけたらと思う。



出典:国鉄監査報告書 昭和 43 年 第 1 編 経営監査 第 1 章 業務監査 第 1 財政の再建の表から、筆者がグラフ化したもの。

このような行為に対して、国鉄も地方納付金の減免などを申し出ることによって、国鉄の経営改善を図ることとなるが、その都度こうした申し出は既得権であるとして受け入れられることはなく、国鉄分割民営化時まで見直されることはなかった。

昭和 41 年には、国鉄監査委員会は、監委事第 58 号 昭和 41 年 10 月 20 日付で、運輸大臣

<sup>2</sup> 正式名称は、「国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律」法律第八十二号 (昭三一・四・二四)

以下は、該当部分の条文

2 公社は、毎年度、前年の三月三十一日現在において所有する固定資産(地方税法第五条第二項第二号及び第七百四十条の固定資産税(以下「固定資産税」という。)を課されるべきものを除く。)につき、当該固定資産所在の市町村に対して、公社有資産所在市町村納付金(以下「市町村納付金」という。)を納付する。

藤枝泉介に対して、国鉄に対する市町村納付金の減免について要望をしている。以後毎年のように監査委員会からは要望書が出されるが、こうした要望が受け入れられることはなかった点は注目されたい。

以下一部抜粋

別紙

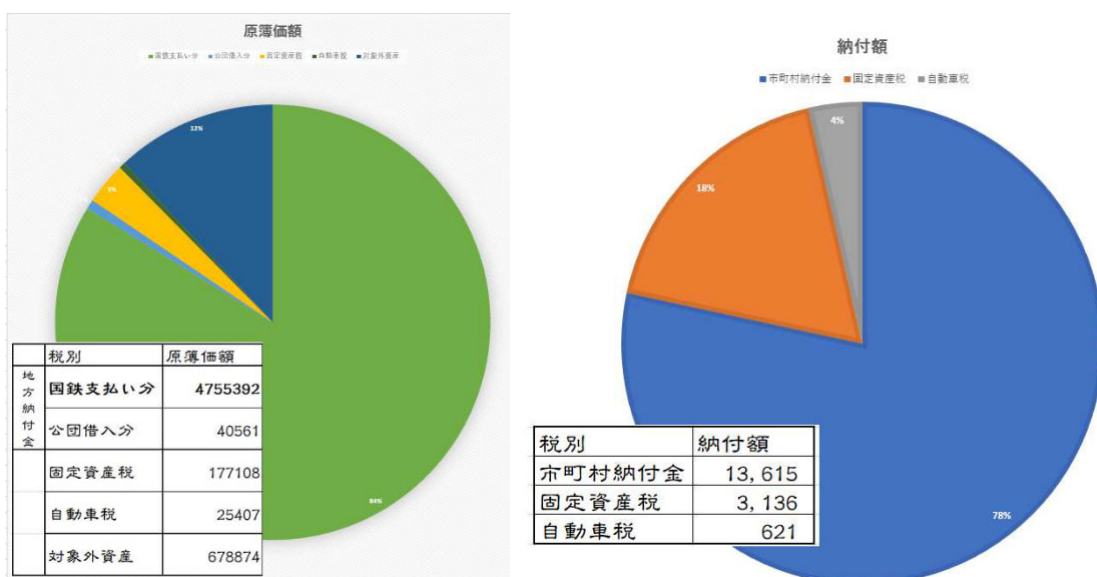
#### 国鉄に対する市町村納付金の減免について

国鉄は、昭和 28 年度から非事業用固定資産に対して固定資産税を賦課され、また、昭和 31 年度から事業用固定資産に対して市町村納付金の納付を義務づけられてきた。昭和 40 年度における納付額は、固定資産税 8 億円、市町村納付金 94 億円、計 102 億円で、制度設定以来昭和 40 年度までの両者の累計額は 826 億円に及んでいる。国鉄の事業は、本来国の事業であるため、地方税法上、事業用固定資産については非課税とされているが、極度にひっ迫した地方財政の窮状を打開するための一つの措置として、国および地方公共団体の市町村交付金制度と並んで、国鉄等公社の市町村納付金制度が設けられたものである。…以下中略

(1) 国鉄に対する市町村納付金は、その公共性にかんがみ固定資産税相当額の 1/2 を納付することとされているが、郵政、印刷等の国営事業については原則的に非課税であり、このため、国または地方公共団体の市町村交付金は、昭和 40 年度において 23 億円にすぎない。また、道路公団、水資源開発公団等の政府関係機関の事業の事業用固定資産については非課税措置が講じられており、航空機、船舶、私鉄等の重要産業施設についても公共的見地から各種の減免措置が講じられている。したがって、国鉄の負担する市町村納付金は、国営事業、公団等政府関係機関の事業に比し著しく負担の公平を欠くものといわざるを得ない。

と有るように、国鉄としては、制度としての矛盾がある納付金制度を止めさせたいとしたのですが、自治省などは既得権益あるとしてこうした申し出を断ると共に、文部省も過度な通学運賃の割引に対して、文部省による補填を求めますが、こちらも同様の理由で、国鉄は拒否されている。

以下は昭和 49 年の時点での市町村納付金並びに固定資産税の納入額を示したものである。



### 当時の首長の見解

当時の首長のローカル線問題に関しては、国鉄が公共交通(鉄道に関して)は面倒を見てくれること、県道・国道などの維持費も国からの補填が期待出来ることから、自治体は地方行政にあっては国機関委任事務をこなすことで回っていく、そんな傾向があるし。

通学輸送に関しては、国鉄に委任することで通学輸送は守られる、更に地方納付金制度により、毎年定まった額が確実に入ってくるほか、電化・複線化など国鉄自らが輸送力増強・近代化を図ればその分資産が増えるので、結果的に納付金の額も増えるという仕組みであるから、地方自治体にしてみればやはり国鉄と言う組織を温存したいというのはあながち麻痺ガッタ感覚ではなかったと思う。

以下は、野岩鉄道(国鉄当時は、日本鉄道建設公団建設線(野岩線)が開業するまでの経緯として、第093回国会 参議院議院運輸委員会 第10号 昭和五十五年十一月二十七日の会議議事録を抜粋したものである。

これを見ると、当時の首長の見解が判るかと思う。

野岩線の第三セクターの問題については福島県と話をしました。それで出資金は約三億円、折半という気持ちもありましたが、結局は六、四の割合で栃木県側が四、福島県側が六という腹づもりが決まりました。

どこからお金出すんですかと言ったら、福島県の例をとりますと、福島県、沿線の市町村、それから福島バス、まあ金融関係からも少しは御援助もらいたいと思っています。

栃木県側はやっぱり栃木県、沿線の市町村に負担してもらおう、それから関連する東武鉄道に一枚加わってもらいたいと、そういう考えでおります。

一体車両その他はどうなんですかと聞きましたら、線路から車両から駅舎から、全部国鉄さんからただでいただきたいと、こういう考えで計画いたしております。将来、運

転保安上車の検査が必要なわけですが、車両も含めて。こういう検査についてもただで国鉄側に検査修繕をしてもらおうと、そういうふうにまあ考えております。

そういう前提であっても、東武鉄道さんの方はなかなかいま難色を示しております。

福島県側は、福島バスさんの方も難色を示しております。

まあ法案が成立したら、いま言っただけでもらうと、今後の車両保安上の問題も国鉄さんにただでやってもらおうと、そういう前提で第三セクターを考えているんでございますと、こういう栃木県知事さんの発言でありました。

出典:第093回国会 参議院議院運輸委員会 第10号 昭和五十五年十一月二十七日<sup>3</sup>

とあるように、当時の第3セクターに関する認識というのはその程度のものという語弊がありますが、非常に意識としては低いものと言わざるを得ない。

国鉄に全て任せて美味しいところだけを美味しいところだけを持って行くと言う認識であったと言えるわけである。

もちろん、現在の第3セクター鉄道がこのような気持ちで運営している訳ではないとしてもそれ以上に外的要因が多すぎる。(沿線の人口減少、並行する高速自動車の開通等々)から、当時以上に鉄道の維持は困難になってくるであろうことは明白である。

#### 国鉄の赤字を読み解くキーワード

国鉄の場合は、納付金の部分に多くの時間を割いてしまったが、これ以外にも過剰な国鉄による公共負担と言うべきものがあつた。

以下は、公共負担額の推移であるが、通勤定期が会社の通勤費の完全支給などで減少していったのに対し、学生定期の負担が増えているのが目立つ。政策等級の額が下がっているのは、輸送量全体が下がっている可能性も捨てきれないが、少なくとも政策的に運賃を抑制するもので本来は政府の責任に於いてすべきことであろうと思われるが、そうした点も国鉄に丸投げという状況になっていたことが窺える。

---

<sup>3</sup> [https://blog.goo.ne.jp/blackcat\\_kat/e/48e6059c5a42204eeb14b9181efdf5d9](https://blog.goo.ne.jp/blackcat_kat/e/48e6059c5a42204eeb14b9181efdf5d9) 国鉄があつた時代 blog 版 鉄道ジャーナリスト加藤好啓 に全文記載



第3表

## 公共負担額

(単位 億円)

項目		年度		昭和	36	37	38	39	40	41	42	43
		昭和	35	35	36	37	38	39	40	41	42	43
旅 客 関 係	通勤・通学	通勤	217	313	347	369	384	396	337	378	108	
	定期	通学	117	156	176	206	232	239	323	336	259	
		小計	334	469	523	575	616	635	660	714	367	
関 係	学生割引		27	27	26	28	28	29	22	22	22	
	特別扱新聞紙・雑誌		85	79	82	89	89	86	41	39	39	
	その他		4	8	5	6	6	6	10	11	9	
	計		450	583	636	698	739	756	733	786	437	
貨 物 関 係	政策等級		85	104	101	110	105	102	39	41	41	
	暫定割引		9	22	20	22	20	20	23	23	21	
	特別措置		—	—	—	—	—	3	43	42	32	
	計		104	126	121	132	125	125	105	106	94	
合 計			554	709	757	830	868	881	838	892	531	

注 公共負担額の内容は、次のとおりである（昭和43年度は見込みである）。

- 1 通勤・通学定期は、法定割引率（30%）を上回って割引しているものである。
- 2 学生割引は、学生、勤労青少年、青年学級生等に対して普通旅客運賃の20%を割引しているものである。
- 3 特別扱新聞紙・雑誌は、運送距離の遠近にかかわらず運賃を定額としているものである。
- 4 政策等級は、米、野菜、その他生活必需物資等について、公共的見地から基準価格に関係なく最も貨率の低い等級を適用しているものである（61品目）。
- 5 暫定割引は、石灰石、原木、亜鉛鉱、野菜、みそなど原材料および生活必需物資等について、発着駅または輸送地域を指定して、一定の期間を限り割引しているものである（59品目）。
- 6 特別措置は、[注4]の政策等級該当物資等について、昭和41年3月運賃改定の際影響を少なくするために、さらに特別な割引措置を行なっているものである（63品目）。

国鉄における、定期運賃は運賃法で50%とされており、それを超えての割引は事業者の判断とすることになるのだが、中学生の割引などでは90%近い割引の場合もありそうした割引の負担は国鉄自らが背負うという方法で担保されてきていた。

終わりに

国鉄の分割民営化の一つの問題であったローカル線に廃止という点でお話をしようと思ったのであるが、どうしても一筋縄ではいかず、色々な視点から書いてしまって総花的になってしまった。

ただ一つ言えることは、ローカル線の問題というのは、昭和 54 年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄改革法・以下このように略す)が発端ではなく、それ以前からも国鉄とローカル線問題というのは問題視されていたこと。

更に、国鉄再建法の中で臨調が国鉄の分割民営化を打ち出してきた背景には、政府の過剰とも言える干渉を避けると言う意味合いもあったかと思われる。

実際、鈴木善幸首相が第 2 臨調を立ち上げたときは、特に国鉄を解体しようとか電電公社を率先して民営化しようという意図があったわけではなく、むしろローカル線の一定の廃止などで目玉政策がなかったいわば棚ぼた人事で転がり込んだ宰相の座を守ろうとしたところからスタートした訳であり、その頃はそこまで本格的に行われると国鉄も思っていなかったと思われる。

その後中曽根康弘首相が宰相の座に付くと、戦後政治の総決算として、国鉄の分割民営化を前面に更に押し出す手法に持って行った点は注目される。

特に、国鉄の分割に拘った背景には、東鉄局の 3 分割化(東京鉄道管理局を東京北・南・西と分割したものであるが、これは当局が組合との交渉が困難であったためであり、会社間の競争を促すという大義名分を掲げていますが、この点は地域独占であり JR 北海道と JR 九州を競わせると言ったことも。JR 東海と JR 西日本を在来線同士で競争させるというのも矛盾した話であり、分割に拘ったのは、組合に対する分断であったと判断する方がよりすっきりすると思われる。ただし、そうした点は交通権と言う概念からは離れて、むしろ社会学的視点になろうと思われるので、今回はそうした点での考察は進めていない。

あくまでも、国鉄の分割民営化の陰で問題となったローカル線問題について、制度の面等から改めて見ていただければと見え、当時の国鉄を取り巻く環境ということで、

地方納付金制度

国鉄を取り巻く他の割引制度当

時の首長の国鉄に対する見解

と言う 3 点を中心にいささか総花的ではあるが、解説を試みさせていただいた。

多少なりとも、参考になれば幸いである。

加藤好啓



# リモート社会における地方活性と鉄道の役割

西上 逸揮\*

## 1. はじめに

我が国で少子高齢化・人口減少の社会的課題が表面化して久しい。出生率の低下や晩婚化という要因がある中で、地方から大都市圏への人口移動の問題も加速度的に進んでいる。1954-2009年の地方部から都市部への人口移動の累計は約1147万人もの数にのぼり、その中でも特徴として挙げられるのが若年層が中心だったことであった。就職に伴う転居、企業オフィスや商業施設が都市圏に集約され、将来子どもを産む年代の人々が大都市圏へと移動することによって結果的に地方部の人口減少が加速した<sup>[1]</sup>。東京一極集中の是正が叫ばれて、各人が日本の構造としての問題意識を持つとは裏腹に都市部の人口は増加し続け、それに連動して地方部が人口減少の憂き目にあっている。地方鉄道においてもその影響は深刻で、利用者減少による収益確保の困難から来る車両老朽化・施設等の保守もままならない現状だ。これらの根本的な解決策が見出せない中、それがさらに利用者減少を起すという悪循環になり、経営状況の悪化とともに各地の鉄道事業者では維持再生への取り組みが議論されてきた<sup>[2]</sup>。

令和時代に入り、2020年初頭より猛威を奮った新型コロナウイルス感染症は、人々の生活様式に大きな変容をもたらし今もなお社会活動に影響を与えつづけている。特に緊急事態宣言に伴う不要不急の外出を控えることや移動の制限が社会全体で行われた。鉄道業界にも多大な波及をし、さらに地方鉄道では元より状況が芳しくなかったこともあり、いよいよ廃線が視野に入る危機へと移り変わっていった。

一方、新型コロナウイルス感染症が日本社会の大きな変革を余儀なくさせたが、決して状況悪化だけではなく新たな副産物もあった。特に生産人口世代、オフィスワーカーにとっては人との非接触を目的にリモートワークが本格化することになる。インターネット環境が広く普及した現在、決して出社が必要ではない業種・職種が数多くあり、そのような人々にとって毎日の通勤自体が不要であることが如実となった。そうなった時に、都心部だけに居住するという必要性は如何だろうか。もちろん、日々の就労のためだけではなく余暇を都心で過ごしたい等、その他の快適性・利便性の面で都心を選ぶ人々も少なくはない。他方、都心の物価・地価高騰、自然豊かな子育て環境を求めたい等の理由で地方移住を希望しているが、就労の都合であえなく断念していた人々の意見も顕在化した。各地方自治体が人口減少問題の打開策として移住支援制度などを整え始めたことに加えて、リモート社会が到来したことは地方活性

にとってみれば見方を変えれば追い風ともいえるだろう。そして鉄道にとってみれば、いままでの鉄道事業の収入スタイル（いわゆる定期・定期外）ではなく、移りゆく時代の変化に伴い人の移動とともにその形も柔軟にシフトしていく必要があるし、そうでなければ自然と人口減少に比例して斜陽となるだろう。

本報告では、アフターコロナのいわゆる「新しい生活様式」に基づいた、地方活性を実現するための手段としての鉄道に与えられた役割を模索することにする。

## 2. コロナ禍によるリモートワーク需要拡大

鉄道業界におけるコロナ禍の大きな影響として、県外移動を含む出張・レジャーが規制され、県境をまたぐ路線を中心に定期外収入の減少は避けられない状況も長く続いたことがあった。それだけではなく、加えて大きな痛手となったのが定期収入の減少だ。鉄道においてもいわゆる「三密」回避の観点から満員電車は忌避される時期も長く、通勤電車を含む鉄道需要は相当なダメージを被った。これらの状況下で各企業は出勤形態の見直し、リモートワークによる出勤制限を行うことで、もともとコロナ前よりIT業界を中心に進んでいたリモートワークに拍車がかかる形となる。そして2022年7月現在、大規模な緊急事態宣言・まん延防止等重点措置も解除され、徐々にではあるが日常的な移動の規制緩和がなされ旅行・レジャー等についてもコロナ前のような生活が再開され始めている。

一方で、リモートワーク・在宅勤務の制度自体は緩和後の社会にも大きな市民権を得ている。東京都が2022年4月に発表したテレワークに関する実態調査の結果によれば、令和3年度の調査においてアンケートに回答した従業員30人以上を擁する都内企業のうち、テレワークを導入している企業の割合は65.7%におよび、これは令和2年度の調査（57.8%）に比べて7.9ポイントも上昇している<sup>[3]</sup>。また、最前線でテレワークを導入している大企業の例を下記に挙げる。

### (1) NTTグループの取り組み

2022年6月NTTグループでは、コロナ後においても社員についてはリモートワークを基本形として、日本全国どこからでもリモートワークにより働くことを可能とする働ける場所を選択できる新たな制度（リモートスタンダード）を導入することを発表した。具体的には、①勤務場所は「社員の自宅」とする（会社への通勤圏に居住する必要は無し）②リモ

\*1 IY Railroad Consulting

ートワークと出社のハイブリッドワークを前提（出社時の交通費は支給）③社員本人の希望や業務内容に応じ、個人単位での適用や適用除外も可能、という内容である[4]。

(2) ヤフー株式会社(Yahoo! Japan)の取り組み  
2022年4月1日より、通勤手段の制限を緩和し、居住地を全国に拡大できるなど、ニーズにあわせて働く場所や環境を選択できる「どこでもオフィス」という人事制度を導入した。具体的には、①居住地の選択肢を拡大として、従前は出社指示があった際に午前11時までに出社できる範囲に限定していたが、それを撤廃し日本国内であればどこでも居住できる②通勤手段の制限を撤廃し、特急等での出勤を認めていなかったものが、特急での出社も可能に③交通費の片道上限を撤廃し、元々の交通費上限（片道6,500円/日、15万円/月）の片道上限を撤廃、という内容があった。

以上の(1),(2)の事例を見るに、アフターコロナの社会においても特にIT・通信業界を中心に都市圏での勤務を決して義務付けるような働き方は求められておらず、むしろ新しい生活様式としての定着を図ることが進んできた。もちろん、エッセンシャルワーカーをはじめとする通勤を余儀なくされる職種・業種では不可能な部分も多いが、反対にリモート対応が可能な業務も浮き彫りになった。

### 3. 若者の地方移住への関心が高まってきている

このような企業制度に加えて、Zoomをはじめとするリモートワークアプリケーションのツールの充実、インターネット環境が広く整い始めた社会の中での生活が拍車をかける形でいよいよ地方移住への機運がいまだかつてなく高まっているとも言える。

そもそも、交通便利をはじめとする優位性により都心で生活したい人々が多いのではないかと、という意見が根強いことも確かである。しかし、コロナ禍が後押しする状況で特に若者世代の地方都市移住に対するニーズが徐々に高まっていることもわかっている。総務省の発表によると年代別に移住希望者の割合について、30歳代において特に移住意向が高まっていることがわかった。これらの理由としてコロナ禍における緊急事態宣言にて、子供のいる家庭では自宅の居住地の満足度が低下した割合が高くなったことも要因となっている[6]。

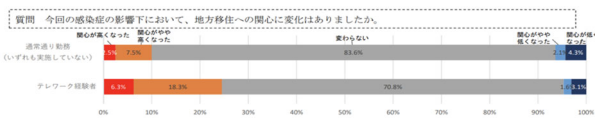


図1：今回の感染症影響下における地方移住への関心の変化

### 4. 移住する地方都市の「選択と集中」

日本社会における当面の人口減少問題というのは不可逆的なものであり、事実およそ30年後の2050年に1億人を下回る。さらには高齢化社会や東京一極集中問題がある中で、地方は加速度的な衰退となることが容易に予想される。そのような条件下においては地域資源の再配置や地域間の機能分担と連携を進めていくことがとても重要となり、選択と集中の考えを用いて、例えば山間部・限界集落などの過疎地を含めたすべての地域に注力するのではないという考え方だ。中規模政令都市や中核市をはじめとする地方中核都市が人口流出を食い止めるような役割となり、その他周辺市町村と有機的に結びつき支え合う構造が、限られた政策資源の中では必要となってくる[7]。特に地方鉄道を軸とする都市にはそのような考え方が大きな可能性になると言え、地方鉄道を基軸とした地方中核都市における鉄道活性が良いモデルとなり、リモート社会では今まで以上に利用者数減が著しい地方鉄道にてその中心駅を軸とする政策に注力するのが効果的なのではないか。

### 5. 二地域居住社会における地方鉄道の役割

二地域居住とは、主な生活拠点とは別の特定の地域にホテルやアパートなどの拠点を設ける暮らし方のことをいう。月に数回程度あるいは週の半分は東京で、それ以外を地方部で生活するようなスタイルだ。完全なリモートワークの実現をにつ



図2：地方中核都市に有機的に結びつき、互いに支え合う地域構造（出典：増田寛也『地方消滅』）

いては、クリエイターやエンジニアなどIT業界が中心となるが、二地域居住という形となればかなり条件は緩和される。

例えば片道2時間程度の通勤時間となれば、毎日の通勤では大きな負担となるが東京駅から換算すると館山・銚子・甲府・伊東・水戸など、新幹線を使うことで名古屋圏や新潟・仙台圏までも含まれることになる。3時間になれば更に選択肢は拡大する。住居費を考えたとしても定住用の住まいを地方部に構え、東京滞在中はホテル生活というスタイルでも、場合によっては割安に済む可能性もある。このような形での地方活性を促進する中では、地方鉄道をはじめとする公共交通の充実がより一層必要となる。地方鉄道沿線が決して自動車社会ではなく、

鉄道を使った都心へのアクセスまた中核都市の中心部へのアプローチが決して不便とはいきれない。今回はそのモデルケースとなりうる例を挙げる。



図3：上高地線（出典：アルピコ交通株式会社P）

(1) アルピコ交通 上高地線：波田駅～新宿駅  
松本市は長野県の中信地方に位置する人口23万人の中核市で、旧松本城がある城下町である。松本市の昼間人口は106%(2015年)と1倍以上であり、商業・工業・観光業とも盛んである。また、アルピコ交通の本社も松本市に構えており、新島々～松本間14.4kmの路線長で松本市西部を横断する<sup>[8]</sup>。そんな起点の松本駅は東京方面の特急（あずさ・スーパーあずさ）が1日に上り18本も運行設定されている。これはかなりの高頻度であり、あわせて上高地線についても1日20本以上運行がある。もちろん都心部の地下鉄や幹線に比べれば頻度は低くなるが、それでも不自由ない頻度とも言える。例を挙げると、上高地線の波田駅11:38発の松本行に乗車すれば、松本からはJR東日本あずさ号に乗り換えて新宿は14:41着となり所要時間は3時間3分。自然環境が豊かな上高地線沿線で生活しながら、必要に応じて東京方面に乗換一回でアクセスできる。

(2) 豊橋鉄道 渥美線：高師駅～品川駅  
豊橋市は愛知県の東三河地方に位置する人口37万人の中核市で、こちらも旧吉田城がある城下町である。同市には豊橋鉄道が路面電車の市内線の他に鉄道の渥美線が豊橋市の南から田原市へとかけて敷かれており、新豊橋～三河田原間18.0kmの路線長がある<sup>[9]</sup>。起点である新豊橋駅と隣接する豊橋駅はJR東海道本線、飯田線、名鉄名古屋本線、東海道新幹線、市内線と複数路線の乗換駅となっており、豊橋市だけではなく東三河地方の中心として古くから栄えた。そんな豊橋市について、松本市との大きな違いは新幹線駅が存在であり、しかも「こだま」のみならず「ひかり」が2時間に1本停車するのが大きな強みだ。こちらも例を挙げると、渥美線の高師駅

16:28発の新豊橋行きに乗車すれば、豊橋からはひかり656号に乗り換えて品川着は18:05着となる。所要時間は1時間37分と、乗換一回でスムーズな東京へのアクセスが可能となっている。



図4：渥美線（出典：豊橋鉄道株式会社P）

6. リモート社会における中長距離鉄道の役割  
これらのように都心からの移住層が住む地方鉄道沿線を基盤として、スムーズな都心へのアクセスを強みにすることと、あわせて地方中核都市の中心駅を拠点とする地元鉄道の利用を推し進めることがリモート社会における地方鉄道の新たな価値とも言える。それでは、今度は都心から地方部を結ぶ中長距離鉄道はどのような役割を担う必要があるだろうか。

#### (1) 鉄道ネットワークの堅守

二拠点居住を実現するためにまず持って鉄道特有のネットワーク性が最も重要になる。鉄道は公共交通としてもっとも輸送力があり、特に日本という鉄道大国の中ではかなり網羅的に全国各地へ広がっている。都心部から地方部への移動の際、課題の一つになるのがこの移動における手間（移動時間・乗り換えが不便）であるのだから、二地域居住を前提とした地方活性の場合、これら全ての要素が無駄なくネットワークが充実している仕組みが不可欠と言える<sup>[10]</sup>。コロナ禍の影響により鉄道・交通各社は減便を余儀なくされてきたが、これらは都市部と地方部の連なりを希薄化させることになりかねない。

JR西日本が2022年4月に同社単独での路線維持が困難としている7路線30区間の収支を発表した<sup>[11]</sup>。当然、不採算な路線を廃線・バス転換という考えも一理あるのかもしれない。しかし、鉄道における最も大きな価値の損失の一つはネットワークの分断であり、路線ごとの収支をとってもその枠組みは任意のものであり、地方部と都市部をいかに繋げるかが二地域居住における地方活性をする上で大きな生命線となる。それは、乗換先が地方鉄道やJR地方交通線など、いずれにも同じことが言える。鉄道が結び



つけないと実現せず、だからこそ街と街を結びつけ



図5：ビジネスブース車両（出典：JR西日本ホームページ）

る機能として必要不可欠なインフラストラクチャーである。

## (2) リモートワーク車両サービスの充実

地方部から都市部への鉄道移動の際に重要視される点の一つが移動時間の効率化である。リモートワークの大きなメリットは場所・時間にとらわれず業務を行うことが可能であることで、この利点を移動時間へ充当することが大きな強みとも言える。例えば、JR東海・JR西日本では2021年より東海道・山陽新幹線ののぞみ号7号車を「SWork車両」「ビジネスブース」<sup>[12]</sup>、北陸新幹線のかがやき・はくたかの8号車を「新幹線オフィス車両」として座席での通話およびWEB会議等を可能とする新幹線ワークプレイスというサービスを開始している。特に新幹線は同じ長距離移動の航空路線と比較しても乗降車がスムーズに行えるのも、リモートワーク時には優位性が高い。

これらの車両サービスを充実させる場合、リモートワーク車両サービスの具体案とともに、現行鉄道の運行・運用面の解決策からも考える必要がある。他の交通機関と比較した鉄道の大きな弱点の一つは、輸送力・安定したダイヤと引き換えに柔軟性が低いことである。鉄道サービスというのは、いわゆるオンデマンドの考え方とは逆に位置する。何故かという、その原因の一つに鉄道の運用方式があり、例えば日本の鉄道で使われている「固定閉そく」の考え方では運用できる列車の本数も限られる。基本的に信号機が順番に並びその区間に1列車しか入れないという固定的な仕組みで、運行に縛りがかかりダイヤも制約的となる。一方、移動閉そくの考え方も近年大きくなり、JR東のATACSの独自開発を筆頭に海外のCBTC等、名前は違えど、先述の固定閉そくではなく列車が入れる区間が無線を使うことで移動を制御する仕組みになる。つまり、これにより将来的に列車運用やダイヤ調整にバッファを持たせ、必要に応じて運行本数を増減して、例えば利用者が少

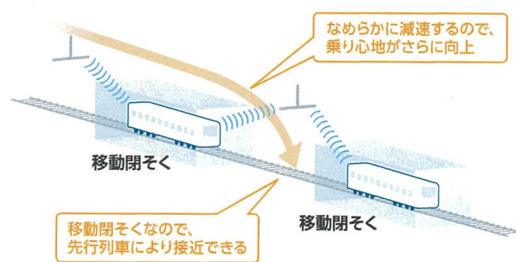


図6：移動閉そくの考え方（出典：『電車を運転する技術』西上いつき）

ない場合はリモートワーク車両として運用する方法も考えられます。移動閉そくを活用した運用変更、特別発車や臨時列車で要望に応じた車両サービスにも対応する仕組みを検討する素地となるのではないだろうか。

## (3) 座席確保の普及および変動運賃

移動中にPCを使った業務を行える環境という考え方と言えば着座型シートの普及も大きい。東武線・東京メトロ日比谷線相互直通をする座席指定制列車「THライナー」では着席指定の他、コンセントの設備が整っていることなど、PC操作環境が充実している<sup>[15]</sup>。ただし、Web会議や通話等が憚られる社内環境であることや、インターネットの安全性の問題（Free-Wifi）が課題であるとも言える。とはいえ、座席確保が一般的になる以前と比べれば格段にPC業務に取り組みやすい状況である。また私鉄のみならず新幹線・特急についても一つの「座席確保」であり、リモートワーク車両の一つとなるしかし、二地域居住の移動において課題となるのは中長距離における座席指定車両の運賃・料金の問題である。リモート社会の考え方として定時出社のような決まった出勤時間が無いことが基本である。ただ、時間は違えど出張や対面でのミーティングが必要な場合に、特に決まった交通費支給が無いような職種（フリーランス・兼業者等）にはどうしても高額な移動費用の負担が大きい。すなわち、日中の閑散時間帯の運賃・料金は大幅に値下げし、地方部への移動をより促進する体制が求められる。現在のインフレキシブルな運賃・料金制度がフレキシブルになることでよりリモート社会との親和性が生み出される。運行・運賃の需要供給に応じた考え方で車両や乗務員配置が可能になれば、事業者にとってもRoA (Return on asset) の向上にも寄与することが可能となる。これらの具体的条件の実現により、地方部から都市部への二地域居住を大きく促進するためには移動の利便性向上・価値向上・移動数の最大化による課題解決および公共交通ネットワークの再構築が不可欠と言える。

## 7. まとめ

サラリーマンにとって毎日出社が原則であった時代、先述のようなフルリモート勤務や二拠点居住のといった働き方は困難な社会であった。しかし、コロナ禍による非接触の推奨や移動制限がリモート社会の促進へは良い作用をもたらしたと言える。地方鉄道においては観光需要が衰退し、通常の沿線利用者だけではどうしても事業の存続がままならない中、都心から地方部へのリモートワークを基本とする生活スタイルをモデルとして誘致する取り組み、さらにはそれに付随する地方鉄道沿線での暮らしを都心の労働生産人口層、特に比較的移住がしやすい若年層にアプローチする必要がある。

地方部までの中長距離列車について、5-(2)リモートワーク車両の充実のようなシェアリングエコノミーの概念、5-(3)座席確保の普及および変動運賃・運賃を鉄道業界でも広く啓蒙し、回送列車や閑散車両を効率的に用いたオフィスリモートワークの充実をさらに図っていくことが今回の様式のような社会には欠かせなくなるだろう。

また、大前提として地方活性のためにも廃線・減便、とくに鉄道のネットワーク性に支障をきたすような分断は望まれず、事業者ごとで分散的な判断をすることは避けるべきであるし、隣接する事業者との体系的な検討が求められる。JR・私鉄・地方鉄道が考えて全国各地、端々までネットできる鉄道を網羅的に考え、ひいてはそれが地方鉄道の存続する意味合いにもなる。そして地方鉄道が走行するような地方中核都市を軸に鉄道事業者および沿線自治体がリモート社会をベースとする活性化への取り組みを積極的に行っていくべきだろう。企業・大学誘致という考え方も当然あるが、今般のリモート社会の充実による職住近接では職場自体が住居となり、その職場＝住居・またはその近隣となりうるので、まずは働く人々を地方鉄道沿線に誘導する仕組みを考えたい。

そのためには、いわゆるアーリーアダプター・イノベーターと呼ばれる情報感度の高い層を取り込み、地方生活の魅力・ベネフィットをSNS等を通じて発信し、決して地方生活がネガティブでないことを啓蒙していく必要がある。特に少子高齢化問題に寄与するためには生産性が高い20-30代の若者層をいかに地方都市へ送り込むかが最大の争点であり、そのためには出張やダブルワーク、正社員雇用に関われない働き方を推進し、対面業務の必要な場合のみ都心に向かうという新たなリモート社会を基準としたまちづくり、社会全体での地方活性への取り組みを支援してもらいたい。そのような生活様式の基盤となる移動手段には中長距離鉄道の利便性向上およびそれを結節する地方鉄道の存続が不可欠である。

## 文 献

- [1] 増田寛也[2014]『地方消滅 東京一極集中が招く人口急減』中公新書、2014年8月、20-25頁
- [2] 国土交通省ホームページ, available from<<https://www.mlit.go.jp/common/000048885.pdf>>, (参照日 2022年7月5日)
- [3] 東京都:テレワークに関する実態調査の結果, available from<<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2022/04/01/16.html>>, (参照日 2022年7月5日)
- [4] NTTグループ:リモートワークを基本とする新たな働き方の導入について, available from<<https://group.ntt.jp/newsrelease/2022/06/24/220624a.html>>, (参照日 2022年7月5日)
- [5] ヤフー株式会社:ヤフー、通勤手段の制限を緩和し、居住地を全国に拡大できるなど、社員一人ひとりのニーズにあわせて働く場所や環境を選択できる人事制度「どこでもオフィス」を拡充, available from<<https://about.yahoo.co.jp/pr/release/2022/01/12a/>>, (参照日 2022年7月5日)
- [6] 総務省:「地方への人の流れの創出」に向けた効果的移住定住推進施策 事例集, 2021年3月、4-6頁。
- [7] 増田寛也[2014]『地方消滅 東京一極集中が招く人口急減』中公新書、2014年8月、47-51頁。
- [8] アルピコ交通株式会社ホームページ, available from<<https://www.alpico.co.jp/traffic/>>, (参照日 2022年7月5日)
- [9] 豊橋鉄道株式会社ホームページ, available from<<https://www.toyotetsu.com/>>, (参照日 2022年7月5日)
- [10] 嵩 和雄:地方移住を巡る現状と移住者ニーズの変化;日本不動産学会誌/第32巻第2号(2018)
- [11] 西日本旅客鉄道株式会社ホームページ:ローカル線に関する課題認識と情報開示について, available from<[https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page\\_19817.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2022/04/page_19817.html)>, (参照日 2022年7月5日)
- [12] 東海旅客鉄道株式会社ホームページ:「S Work車両」誕生!, available from<[https://jr-central.co.jp/ex/s\\_work/](https://jr-central.co.jp/ex/s_work/)>, (参照日 2022年7月5日)
- [13] 東日本旅客鉄道株式会社ホームページ:「新幹線オフィス車両(8号車)座席でリモートワーク」誕生!, available from<<https://www.jreast.co.jp/shinkansen-office/>>, (参照日 2022年7月5日)
- [14] 西上いつき[2020]『電車を運転する技術』SBクリエイティブ、2020年8月
- [15] 東海旅客鉄道株式会社ホームページ:, available from<<https://www.tobu.co.jp/railway/th/>>, (参照日 2022年7月5日)

(以上)

## Proposal for improvement of station structure-For survival of small local stations

大塚 敬義

Takayoshi OTSUKA

### 1. 序論

J R 信越線は群馬県内の高崎駅と横川駅を結ぶ路線長 29.7km の盲腸線である[1]。著者は 1990 年代前半の 3 年間に通学で同線を実際に利用していた。1997 年に東京都と長野県をつなぐ鉄路が在来線の信越本線から、新幹線の長野新幹線（名称は開業当時）に移行したのに伴い、群馬県の横川駅と長野県の軽井沢駅を結ぶ在来線内の峠越えの区間が廃止された。

これを機に高崎駅・横川駅間の平均通過人員は、1992 年度の 29,051 [人] から 1997 年度の 15,909 [人] を経て 2002 年度には 5,098 [人] に減少し

た。その後は緩やかな減少をたどり 2016 年 3 月のダイヤ改正により減便が実施され、2017 年度には 4,429 [人] に推移した[2]。新型コロナ禍発生直前の 2019 年度は 4,348 [人] と辛うじて 4 千人以上の数値を維持していたが、新型コロナ禍による旅客需要減少の影響を受けた 2020 年度には 3,198 [人] に急減した[3]。JR 東日本からは 2022 年 7 月下旬に、乗客が極めて少ない地方在来線の区間別の収支状況を各路線別に開示する見通しであることが報じられた[4]。おそらく高崎駅・横川駅間の運輸実績も開示の対象となろう。同区間は少子化や沿線人口減少などによる沿線の不振に加え、新型コロナ禍が不振に拍車をかけ 2021 年度は平均通過人員が 3 千 [人] を下回っていると推測できる。

著者は 2015 年度から 2018 年度にかけての 4 年間に同区間内の北高崎駅付近に位置する事業所に勤務していた経歴があり、同線の沿線住民

と直接関わった機会を有し、実際に著者自身も一時 期は通勤に利用していた。前述の 4 年間は新型コロナ禍前ではあったが、当時に同区間を乗り通した際に安中駅以西の末端区間が空気輸送に近い状態であった。奇しくも新型コロナ禍により地方鉄道路線の存続が社会で議論される機運が高ま

ったこともあり、同区間のより良い将来像を提言する。

### 2. 本論

群馬県の高崎駅は北陸新幹線の停車駅であり、「はくたか」「あさま」号は停車し[5]、関東地方と信越地方をつなぐ鉄道交通の結節点となっている。並行在来線として JR 東日本により維持されている信越本線の高崎駅・横川駅間は高崎駅から西へ延びている。同線内において高崎駅・北高崎駅の 1 区間が最も混雑しており、北高崎駅から 2 駅分だけ西進した安中駅まではある程度の通勤 通学需要がある。群馬県安中市の代表駅である安中駅は市の中心部からおよそ 4km 離れており、非常に不便である。同線内において安中駅から終点である横川駅へ向け西進するにつれ輸送密度は低下していく。2018 年度にある安中市在住の住民が語ったところによれば、運行経費削減を目的とし、安中駅以西の鉄道を廃線にする計画もささやかれている。同線内では蒸気機関車による観光客向けの臨時列車が運行され、沿線にはカメラを構えた観光客の一団の姿も見えるが、こうした一団は自家用車でやって来る傾向があり、JR 東日本の

乗車券類を必ずしも購入するとは限らない。

このような実情を鑑みると高崎駅・横川駅間の  
鐵路存は、高崎駅・北高崎駅の 1 区間の隆盛に  
かかっている。北高崎駅は国鉄当時に、下り線  
ホームに隣接しホームのほぼ西端に位置する形  
で唯一の改札口（現在の南口）が存在するのみ  
であり、駅の北口へ出るには改札外へ出て踏切  
を跨いで南から北へ越えるしかなかった。こう  
した不便を解消する目的で国鉄民営化後の

1997 年に北口駅舎が上り線ホームの東端に増  
設された。

この北口駅舎は不便極まりなく、平日・土曜日  
の 7 時から 10 時までと 15 時から 19 時までの営  
業で、営業時間外は無人化され完全閉鎖される  
[6]。

よってたとえば安中駅から乗車した乗客が北高  
崎駅に 10 時 38 分に到着する頃には北口駅舎は  
閉鎖されている。したがってこの乗客が駅外へ  
出るにはわざわざ跨線橋を渡り、反対方向のホ  
ームへ降りた後、南口まで歩いて行くことを強  
いられている。北口と南口は跨線橋を挟んで対  
角線上に位置していることが原因で、北口から  
徒歩で至近距離の場所を目的地とする乗客は、  
利用時間帯によっては徒歩による大きな迂回を  
せねばならない。このような駅構造上の不便が  
同駅の利用者数の低迷を招いている可能性がある。

さらに同駅には朝夕の時間帯においてはおよ  
そ 30 分毎に列車の運行があるが、日中は 1 時  
間毎の運行であり、生活路線としてぎりぎり利  
用できるか否かという不便さがある。これでは  
クルマ社会の地方において沿線住民に日常的に  
利用してもらうことは困難である。同駅は 2018  
年夏頃に南口の有人出札窓口が廃止になり、程  
なくして南口の有人改札口を含んで駅自体が無  
人になる時間帯が発生するようになった。

駅係員が常駐しなくなったという状況下で改  
札口の場所や個数を絞る必然性が消失してい  
る。駅の無人化により、駅の利用者が本来の改  
札口を通過せずに目的地に最も近い場所に空け  
られた改札口を新たな通路とする現象は、国鉄  
当時から他の路線で前例として存在していた。

同駅の 1 日平均乗車人員は、2019 年度で  
1,631 [人] であったが 2020 年度には 1,188  
[人] に減少している[6]。

こうした事情を考慮すると、JR 東日本は同駅  
の運用方法を大胆に見直すことで、同駅の利用  
者数の増加ひいては路線の存続可能性を高める  
余地が存在する。

### 3. 結論

そこで建設的な方策として、同駅（北高崎駅）  
の列車運行時間帯における北口の常時開放や、  
かつ簡易 Suica 改札機の設置を提案する。同駅  
の北口を出て徒歩で距離 200m（踏切を北から  
南へ越える経路）の場所に学生総数が 280 名弱  
（2022 年 5 月現在）の大学が存在する。特にこ  
の大学の通

学生にとっては、北口の通行可能な曜日や時間  
帯を気にする必要がなくなるため、格段に通学  
時間の短縮になる。また同駅の南口から距離  
300m の場所に生徒総数が約 1,400 名（2021 年  
5 月現在）の高校が存在するとはいえ、当該 2  
校に関係する通勤通学客だけに頼ることは今後  
の少子化の進行を考えれば心許ない。そもそも  
関係者全員が必ずしも鉄道利用者ではない。

同駅の利用客にとって動線の選択肢が増加すれ  
ば、同駅の魅力を向上させ、乗降人員の減少を  
最小限に食い止めることができ、ひいては駅周  
辺のまちづくりに好影響をもたらすのではない  
か。新型コロナ禍前であれば時期尚早として片  
付けても支障がなかったかもしれない。しかし  
現在の JR 東日本を取り巻く特異的な厳しい状況

を考えれば、同駅に直ちに簡易 Suica 改札機 1 台を設置すべきであるといえる。

#### 参考文献

[1] 信越本線, Wikipedia.

[ <https://ja.wikipedia.org/wiki/信越本線> (cited 2022-Jul-1) ] .

[2] 路線別ご利用状況, JR 東日本ウェブサイト.

[ [https://www.jreast.co.jp/rosen\\_avr/pdf/1987-2017.pdf](https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/1987-2017.pdf) (cited 2022-Jul-1) ] .

[3] 路線別ご利用状況, JR 東日本ウェブサイト.

[ [https://www.jreast.co.jp/rosen\\_avr/pdf/2016-2020.pdf](https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2016-2020.pdf) (cited 2022-Jul-1) ] .

[4] 『JR 東日本も赤字路線の収支公表へ... 「赤字大きくなり議論しないと」』, 読売新聞オンライン.

[ <https://www.yomiuri.co.jp/economy/20220510-OYT1T50173/> (cited 2022-Jul-1)]. [5] JR 北陸新幹線の時刻表 - 駅探.

[ <https://www.ekitan.com/timetable/railway/line-station/92-8/d1> (cited 2022-Jul-1) ] . [6] 北高崎駅, Wikipedia.

[ <https://ja.wikipedia.org/wiki/北高崎駅> (cited 2022-Jul-1) ] .



# 地域公共交通の危機と国鉄分割・民営 化—持続可能な社会における交通像 を求めて—

お詫び  
予稿集としては、「はじめに」だけとなりました  
たことをお詫び申し上げます。

国土舘大学経営研究所特別研究員

日本大学名誉教授

桜井 徹

sakurait@trio.plala.or.jp

# 目次

- I. はじめに
- II. 国鉄分割・民営化とその特徴
- III. 地域公共交通の衰退の実際: JRの自立採算経営・株主第一経営の責任
- IV. 2000年代における地域公共交通政策の特徴:市場競争・自立採算重視政策からの転換とその限界
- V. 国鉄分割・民営化の見直し論と論点
- VI. 国鉄分割・民営化見直しの前提としての評価基準
- VII. むすびに代えて

# I .はじめに: 分析課題と意義

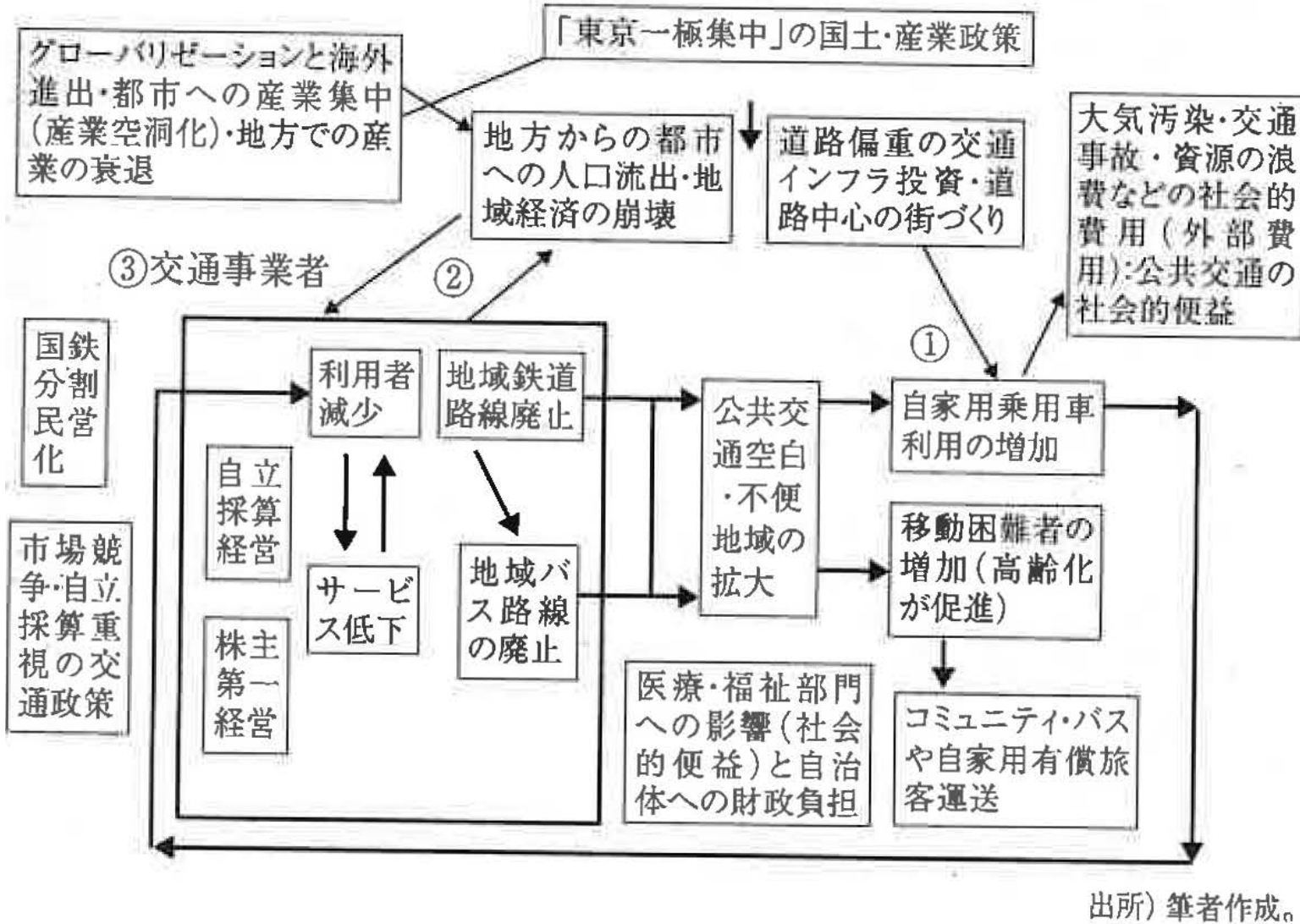
## ① 課題

- a. 鉄道やバスの地域公共交通の衰退はコロナ禍により加速されたが、その直接的な原因は、それ以前における私的交通と公共交通との悪循環にある。このことが持続可能な交通を阻害している
- b. 悪循環を形成した要因は、大きく3つ、①インフラ投資政策・道路中心の街作り、②地方からの人口流出を促進した国土・産業政策、③市場競争・自立採算重視の交通政策と交通経営にある
- c. 本報告では、この③を形成したのが、1987年の国鉄分割・民営化であるという視点に立って、地域公共交通を再生するには国鉄分割・民営化からの脱却が必要であること、そのための論点を提起したい。

## ② 分析する意義

- a. 今日までの政府の政策および議論では、市場競争・自立採算重視の交通政策・交通経営の問題点については、政策的には、部分的に、地域公共交通活性化および再生法の公布と改訂を通じて、今日の議論でも、地域公共交通を採算性で判断すべきでないという見解を通じて、指摘されつつある。
- b. しかしながら、その基本的枠組みが国鉄分割・民営化であるにも関わらず、国鉄分割・民営化の見直しにまで議論は行われていない。

図1 地域公共交通衰退の循環とその諸要因



1. 地域公共交通衰退は、単にマイカーの増加によって引き起こされているだけでなく、その背景にある政策的要因、とくに東京への一極集中を加速した交通・国土政策と、国鉄分割・民営化に象徴される市場競争=自立採算重視の交通政策にある。これらの政策が魅力的な地域公共交通の形成を妨害している。

2. コロナ・パンデミックが地域公共交通衰退の循環を強化した。

3. 同時に、交通労働者の劣悪な労働条件による労働者不足の問題ともあいまって、地域公共交通崩壊が現実のものになりつつある。

出所) 筆者作成。

出所) 桜井 徹(2022)「地域公共交通の危機とその再生に関する論点」『前衛』2022年5月号, p.186。

(報告概要)

### 芸備線末端部、木次線の存廃問題のその後—JR と自治体の議論がかみ合わない

昨年度の交通権学会では JR の閑散線区廃止問題として JR 西日本が運営する中国山地のローカル線について報告を行った。特に芸備線閑散区間（新見—三次間、具体的検討として備後落合駅を挟む超閑散区間）については、その後存続問題を話し合う協議会が開かれてはいるが JR 西日本と地元自治体や県との議論は平行線をたどり具体的な進展をみていない。とはいえこの地域では 2003 年の可部線非電化区間の廃止や 2018 年の三江線の廃止を経験しており、客観的にみれば国の交通政策が大きく変わらない限り、また地元が存続の相応な費用負担の仕組みを作らない限りこのままでは廃止は不可避である情勢である。

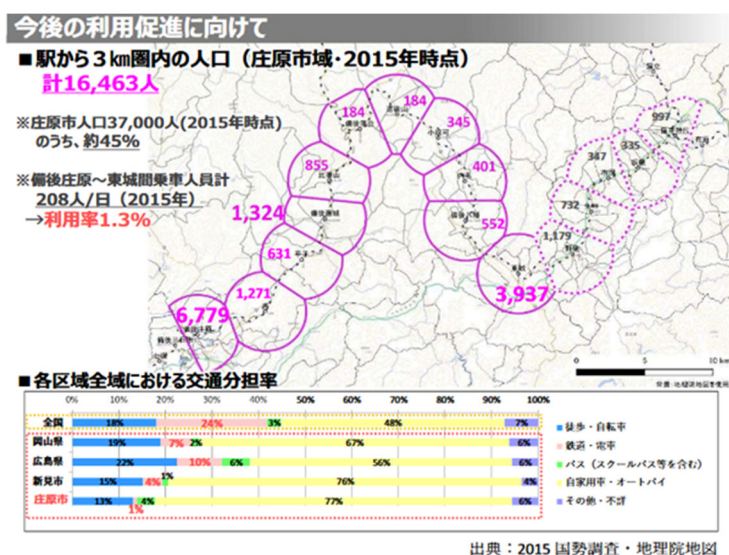
地元は可部線や三江線の廃止問題を経験しているにも関わらず、特に広島県側では今回も昨年度に JR 西日本が具体的な方針を打ち出してくるまで事実上何もしてこなかったに等しい。今回の存続困難という状況を正面から突き付けられて、様々な利用促進活動を行っているが 2021 年度は観光利用が一定増加したものの、コロナ禍という影響もあるとはいえ地域の日常利用は却って減少しているという厳しい現実である。JR は自治体に対して一過性の利用促進活動ではなく、恒常的な存続の財政的援助スキームの検討を期待していたと思われるため、この状況を見て事態の改善や進展には至っていないと判断しても不思議ではない。一方の自治体側は利用促進運動が効果を産むのには時間が掛かるため JR の態度を拙速過ぎると反発している。全く議論はかみ合っていないのであるが、自治体の利用促進策なるものが抜本的解決には繋がっていないのは、閑散線区の維持責任つまりは莫大な赤字について自らが応分に負担する責を負わず、最終的に維持責任は JR にあるという立場から踏み出さないからである。

本年 2 月からは国土交通省で「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が始まり全国的に危機的状況にある地方の赤字ローカル線維持の方向性が議論されている。ここまでの方向性としては適材適所論をもって寧ろ不採算鉄道の廃止スキームを目指しているとも見える。今のところ検討会では鉄道事業者と自治体の主張はかみ合わず、委員からは国と地方の地方交通政策に対する今までの消極的関与に対する手厳しい意見も出ている。滋賀県のように交通税の創設など具体的な支援策の検討を行っている県もあるが、特に中国地方の県は未だに国や JR の責任を問うばかりで議論は周回遅れと言わざるを得ない。広島県の湯崎知事の主張それ自体は国が責任を持つべきという原理原則論を述べていて一貫している。しかし県としてそのような国の姿勢を改めるような強力な政治的働きかけをしたかと言えば三江線以来とてもそのような動きを積極的に行ったとはいえない。むしろ県知事が交代した島根県の方が三江線の経験からかまだ多少は積極的



関与の姿勢が伺える。総じて中国地方の自治体が自らの資金拠出などの支援策を積極的に言い出さず、35年前の分割民営化でローカル線維持を約束したとばかりに国とJRに責を問う対決姿勢であるのは残念な方向である。穿った見方をすればこれは有権者に対して自分たちの不作為を糊塗して存続へのファイティングポーズを見せることで、鉄道廃止の責任を回避しようとしているようにさえ映る。

存廃問題のJRの閑散線区の維持については地方自治体や県の資金の態度如何で決まるというのは既に大規模災害を受けた路線ではっきりした。JR東日本の只見線は復旧が決まりJR北海道の日高本線、根室本線の不通区間は廃線が決まった。JRは上場非上場の如何を問わずJR関連法で規制されているから勝手に廃止はできないはずである、という議論がある一方で民営化したのだから株主利益優先、経営判断重視は当然であるという議論もあり、現実にはそのせめぎあい関係者の間で起きているといえよう。はっきりしたのは地域が本当に鉄道を資産として残したいならば、相応の資金拠出なり負担をしなければ今やローカル鉄道は残らない時代になったということだろう。



#### 芸備線庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議 第4回資料 JR西日本 地域資産として鉄道を活用するまちづくりの必要性－残れば良いというものではない

そもそもJRのローカル線が軒並み輸送密度を下げて国鉄の特定地方交通線レベルになってしまったのは少子高齢化や過疎化、モータリゼーションの進行という環境変化が大きく単に交通企業の経営努力でなんとかなるものではない。それは鉄道に限らず地方の路線バスやタクシーでも経営難に陥っていることから容易に理解出来よう。しかし日本では公共交通が基本的に独立採算制で民間企業が主に担ってきたことからこの構造的問題は解決しないまま今に至る。多くのJR閑散線区は内部補助で、経営の足を引っ張らないように最低限の維持だけがなされて殆ど使われることなく地域もそれを放置してきたのが実態である。地域は特定地方交通線の廃止から30年余りの間、廃止を回避できればそれで良かったのであろうか。今また仮に残したとして再び殆ど使われず膨大な赤字はJRに負担させる

のでよし、とするならば単なる地域エゴと批判されて当然であろう。もう汽車に乗ることはないけど汽車の音が時計代わりでした無くなって欲しくない、などと云う地元住民の声は今やノスタルジーどころか響感を買う。

JR が止めたいものを地域が必要ならば地域が引き取って活用するのが筋である。もちろん地方自治体の財政規模を考えればとても単独で拠出できる金額ではないだろう。そこで県の関与なり、国の地方振興の補助金なりの活用で支援スキームの作成が求められるのである。補助金にせよ支援スキームにせよそれは当該施設を活用して地域振興を図るという名目できちんとビジョンを描き関係諸機関を説得する必要性が出て来よう。それは過疎地域の自治体がよし悪しは別にして過疎債や補助金制度を活用して様々な町おこし事業を自分たちの財布（自主財源）以上のカネを引っ張ってきて常にやってきていることなのである。なぜハコモノ作りなどの地域振興補助金事業には長けているのに鉄道存続の地域振興事業が出来ないのであろうか。これには地方行政が人材不足もあり無難な前例踏襲型で定型的な公共事業をすることには慣れているが、新しいリスクのある仕事は嫌がるという面も多分にあろう。勿論これも国が主導でそのような鉄道資産が活用できるような補助金制度なり予算スキームを作ってやれば、そして何処かがそれに成功すれば雨後の筈の如く次々出てくるのであろう。地域振興は本来個別それぞれの特性を活かして行うもので成功事例を同じように模倣するものではないのは言うまでもないが、現在のようにまちづくり交通投資といえば道路整備しか思いつかず、鉄道資産を活用したまちづくりを独自のスキームで組み上げることなどとてもできない地方自治体には国による相応の誘導と支援が一定は必要だろう。JR のローカル線は地域住民の先祖が、また国家が莫大な資金と労力を掛けて作り上げた巨大なインフラであり地域遺産である。交通という本来機能のみならず地域社会構造や文化にも大きな影響を与えてきた地域のランドマークでもある。それを産業廃棄物よろしく簡単に捨て去るのはそれこそ壮大な無駄遣いであろう。あるものを活用したまちづくり、という点では近年の古民家再生や歴史的町並み保存による観光など、祖先へのリスペクトを反映した事業も増えている。鉄道遺産の活用は地域の歴史的魅力を引き出すツールとして地域住民に郷土愛を醸成させ訪れる関係人口の創出の可能性を持つ。これらの地域づくりへの鉄道の活用は、それが交通機関として再生できればなお良いし、残念ながらそれが叶わなかったとしても鉄道施設の積極的再利用や他の用途での活用は、たとえ廃線になったとしても前向きな雰囲気転じるのである。地域がカネを出す、税金を投じることに意味を持たせるためには、まずは地域が鉄道を地域資産であると認識するところから始めなければならない。公金支出の建付けが公共交通への補助だけでは自動車社会の市民的理解を得られない。

### **鉄道利用促進はまちの構造を変えることが不可欠一目的地の創出、行動の変革**

芸備線問題でもそうであるが、モータリゼーション社会になって生活様式や町の構造そのものが変わっているのに単に鉄道利用を促進する運動ばかり行うのは愚の骨頂といえよう。市役所職員の一時的利用などパフォーマンス以外の何物でもない。ロードサイドに店舗

も事業所も移転して、クルマがなければ現代的な時間感覚で日常生活が出来ない現実を考えれば、いくら鉄道利用促進を訴えても若干の運賃補助を出したところで乗り換えの不便さの方が上回ってしまい、ましてや本数は僅かともなれば使おうにも使えず利用が伸び悩んでしまいJRから効果なしと言われてしまうのは当然の結果であろう。

少なくとも鉄道利用を定期的な利用に繋げるには、トリップの両端にマイカーや他の交通機関への乗り換えを挟むのではなく少なくともトリップの片側は鉄道駅の周辺直結になるような施設再配置を都市計画として政策的に行う必要があるだろう。具体的には市役所や病院、学校、図書館といった公共施設、できれば大型店舗なども駅併設が望ましい。こうすれば少なくともパークアンドライドの動機が生じる。かつて駅前商店街が鉄道利用の減少とともに衰退しロードサイドショップに取って代わった流れを逆にするには施設再配置による需要のコントロールは不可欠であろう。当然駅の新設や移転なども必要であろうからそのためには鉄道施設の引き受けという形で自治体所有の公有財産にしてしまう方がやり易いであろう。また列車ダイヤや車両等も自治体が資金を投じることで買取、貸し切りなどの形態で列車運行の主導権を持つことができよう。もちろん鉄道運行には相応のノウハウは必要でありその部分は新規に立ち上げるよりも、そのままJRに運行委託する方が合理的であろう。列車ダイヤ策定にあたっては、その列車で通勤通学が可能ないように設定するのみならず、鉄道利用の通勤者には勤務体系もダイヤに合わせて優遇措置を行うなど、働き方改革や定時退勤の奨励に繋げることで鉄道通勤のメリットを意図的に増やす位は、民間企業では難しいかもしれないが、自治体職員の勤務ぐらいには適用できよう。特に公立高校などはもっと密接に鉄道と関わっていく必要があるだろう。高校生が鉄道などで通学することは公共交通を体験したことで将来的に市民として公共交通を考える萌芽にもなる。今のようにマイカー送迎が増加すれば、公共交通を知らないまま大人になり、将来的に今のモータリゼーション社会にみられるような公共交通に無理解な市民を再生産してしまうのである。既にそのような市民が過疎地では多数派であるのが現実である。

このように鉄道存続に多額の公金を支出することに対しては必ず市民的合意が不可欠であろう。それには移動などで鉄道に関わる市民を増やさなければならない。今のように殆どが乗らない市民ばかりでは、タダなら残して欲しいがカネを出すのは嫌である、道路さえあれば困らないという民意が多数派であり鉄道にカネを出すことを忌避する合意になる。交通需要コントロールという政策的手段をとって鉄道利用への誘導を図ることで家族の誰かが鉄道の利用者ということになれば多数派の税金の使途として市民的合意がより得やすくなるだろう。これはバス等他の公共交通機関への応用が可能であり、特に閑散線区において鉄道維持が不可能になったとしてもターミナル機能や目的地の施設ランドマークとして鉄道施設を遺産として活用する考え方が根付いていれば、代替機能をより発揮できるものと考えられる。まちの構造がモータリゼーション社会で分散型に変わってしまったからバスもまた機能を発揮できず利用者が減り続け第二の廃線などになってしまうのである。地方の公共交通維持にはまちづくりとの一体的政策が不可欠なのである。



# 鉄道存続の採算性判断とまちづくりの両立の模索

大塚 良治（江戸川大学）

## 1. はじめに

2022年4月11日、西日本旅客鉄道（JR西日本）は「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」（以下、本報告では「JR西日本文書」と称する）と題するプレスリリースを公表した<sup>1</sup>。その文書には、「ローカル線のご利用状況については、取り巻く環境の変化とともに大きく減少して」いることを理由に、「地域の皆様と各線区の実態や課題を共有することで、より具体的な議論を進めるために、「線区の経営状況に関する情報開示を行うこととした」旨が記されている。

2020年に入って本格的に感染が拡大した新型コロナウイルスに伴う外出自粛要請や緊急事態宣言、まん延防止等重点措置などによる利用の大幅な落ち込みにより、日本の鉄道事業者は軒並み大幅な赤字決算に陥った。そのため、鉄道各社は鉄道事業の見直しを進めることによって、費用を削減し、少ない売上高でも利益を確保できる体質への改善を急いでいる。そうした財務体質改善の一環として、JR各社は不採算路線のあり方の見直しに踏み込み始めている。

一方、東日本旅客鉄道（JR東日本）、東海旅客鉄道（JR東海）、およびJR西日本の本州3社は新幹線および都市部路線の利益によって不採算路線の赤字を補填（内部補助）することができていた。また、近年の観光立国政策によるインバウンド利用の増加も、不採算路線見直しの動きの抑制に寄与した。

しかし、コロナ禍が新幹線および都市部路線の利用を減らし、上記のような内部補助を困難な状況に追い込んでおり、本州3社においても、不採算路線の見直しは避けて通れなくなりつつある。

ただし、地方交通線および亜幹線の見直し論議は、今般のJR西日本の動きが初めてではない。人口減少による全般的な需要の減少

や少子化に伴う通学需要の減少、モータリゼーションの進展や高速道路網の拡大に伴う自動車交通への依存度の高まりなどで、コロナ禍以前から鉄道の乗車人員の減少は予想されていた。

本州3社の中でも、ドル箱が少ないJR西日本は元々内部補助が難しい状況にあったため、3社の中では最初に不採算路線の見直しに動き始めた。JR西日本は利用の落ち込みを理由に、2018年4月に三江線を廃止するなど、「JR西日本文書」を先取りする動きを見せていた。

JRグループでは、北海道旅客鉄道（JR北海道）が2016年11月18日に、「当社単独では維持することが困難な線区について」（以下、「JR北海道文書」）をリリースしている。JR北海道、四国旅客鉄道（JR四国）、および九州旅客鉄道（JR九州）の「三島会社」は不採算路線が大部分を占めており。国鉄分割民営化当初より営業損益の均衡が困難であることが予想されていたことから、経営安定基金が設定され、その運用益で経常損益の均衡を図ることとなった。

結果として、コロナ禍が、鉄道網縮小の危機を加速させることとなった。このまま、何らの対策も施されない場合、わが国の鉄道網は大きく損なわれかねない状況にある。地方における日常移動では、自家用車が主流であるものの、他地域への移動や観光誘客において、鉄道は依然として重要な役割を期待されている<sup>2</sup>。また、都市部では、主に大手私鉄が利用促進と収益確保を図るため、沿線開発を展開した。その沿線地域の自治体は、鉄道を前提としたまちづくりを進めた。このように、鉄道は多くの地域でまちづくりのコアをなしてきたと言える。

以上の問題意識に立脚して、本報告では、タイトルにもあるように、鉄道存続の採算性

判断とまちづくりを両立する方策を模索することを目的として、以下の順序で議論を進める。第2節で「JR北海道文書」と「JR西日本文書」の特徴をそれぞれ簡潔に記し、両文書の異同を明らかにすることを通して、第3節における議論への示唆を提示する。第3節で鉄道存続における採算性判断の問題点を指摘し、第4節で存続問題が起こらない不採算路線の事例を考察する。第5節では、まちづくりにおける鉄道の役割と地域ステークホルダーとの情報共有の仕組みの構築を考察する。第6節でまとめと今後の課題を述べる。

## 2. 「JR北海道文書」の公表とその後の動向

### (1) 「JR北海道文書」の要点と同社の動向

JR北海道では、2011年5月27日、釧路発札幌行き特急「スーパーおおぞら14号」が石勝線のトンネル内で脱線し、そのまま炎上した。この事故で、乗客、乗員79人が負傷した。この事故を受けて、2011年6月、国土交通大臣が同社に「事業改善命令」を発令した。しかしその後も、2013年9月19日に、函館本線大沼駅構内で貨物列車脱線事故が発生。この事故を受けて、国土交通省による「特別保安監査」が3度にわたり実施され、過去から線路検査データの改ざんが行われていた実態が明らかとなった<sup>3</sup>。この「特別保安監査」を受けて、2014年1月、国土交通大臣より「JR北海道に対する輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」が発出された。

JR北海道において相次いで発生した事故は、同社の厳しい経営状況を反映する。上記の事故を契機に、車両整備や線路保守が不十分な現状が明らかとなり、やがて同社の経営危機が次第に広く社会に認識されるようになった<sup>4</sup>。

そして、2016年11月18日に「JR北海道文書」が公表された。しかし、JR北海道が経営危機に直面していることが広く社会に認識されてから「JR北海道文書」の公表に

至るまでには相応の時間を要した<sup>5</sup>。

石勝線脱線事故から同文書公表に至る経緯について、同社の首脳（当時）は、報告者の聞き取り調査に対して、「JR北海道発足後の1988年度は、経営安定基金運用益498億円をもって営業損失533億円を埋め合わせていた。しかしその後の金利低下で当初想定していた7.3%の利回りを確保することができなくなり、2009年度には1988年比で運用益が256億円も少ない242億円にまで落ち込んでしまった。収支均衡を図るために、この時点で（『維持困難線区』の運営方法について）議論をしなければならなかったのに、苦情や批判を恐れて安全投資や修繕費を削って対処した」と総括した上で、「しかし、削った悪影響が後で出てきて、事故続発の事態を招いた。それでもう一度、安全投資や修繕に投じる資金の増額を決めたが、このままでは資金が足りなくなるため、『維持困難線区』について、丁寧なご説明と粘り強い協議による合意形成が必要という結論に至った」と回答した（強調は報告者）<sup>6</sup>。

「JR北海道文書」の要点は、下記の通りである。

①輸送密度が200人未満（片道100人未満）の線区（赤色線区）…鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できると考えられることから、持続可能な交通体系とするために、バス等への転換について地域と相談を開始。

②輸送密度200人以上2,000人未満の線区（黄色線区）…鉄道を維持する仕組みについて、地域と下記の項目を軸に相談を開始。

ア. 設備の見直しやスリム化、利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費節減

イ. 運賃値上げによる利用者負担

ウ. 沿線住民への利用促進策

エ. 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける上下分離方式

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか検討。

③既に「持続可能な交通体系のあり方」等

について話し合いを始めている線区。

このうち、JR 北海道は③について、2019年4月に石勝線新夕張ー夕張間、および2021年4月に日高本線鷓川ー様似間をそれぞれ廃止した。また①において、2020年5月に札幌線北海道医療大学ー新十津川間を廃止したほか、留萌本線深川ー留萌間、および根室本線富良野ー新得間についても、JR 北海道はバス転換を前提として地域との協議を進める意向を示した。

そのうち、根室本線富良野ー新得間については、2022年1月28日に開催された「富良野～新得間関係市町村会議」において、関係4市町村（富良野市、南富良野町、占冠村、新得町）と北海道は、国の支援がない中、北海道と地元市町村だけで鉄道存続に必要な「年間10億9千万円」を負担することはできないこと、そのため、バスなど新たな交通体系の検討について、JR 北海道との協議に入らざるをえないことを結論として下した<sup>7</sup>。新得町は、3月26日に町公民館にて「根室本線対策協議会 JR 根室線富良野～新得間関係市町村会議 住民説明会」を開催し、この協議結果を町民に説明した。

以上より、①の線区で結論が出ていないのは、留萌本線深川ー留萌間を残すのみとなっている。沿線自治体の動きとしては、2017年1月に「北空知 JR 留萌本線問題検討会議」の「第1回検討会議」が開催された。同会議は「JR 留萌本線に係る諸問題について、その対策を協議・検討すること」を目的に、深川市、妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町より構成され、首長、議会議長、商工会議所会頭、商工会会長、JA 組合長により組織された。2018年5月には「JR 留萌本線沿線自治体会議」（留萌市、深川市、秩父別町、沼田町）が設置されたものの、2020年8月に開かれた第5回会合で沼田町は廃止を受け入れない一方、留萌市と秩父別町が沼田町から留萌市までの廃止を容認する考えを示した<sup>8</sup>。2021年2月には留萌市が協議から離脱した<sup>9</sup>。

一方、2017年2月に北海道の鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議が「北海道の将来を見据えた鉄道網のあり方について」報告書を公表した。同報告書は、JR 北海道の鉄道路線を以下の6つに分類した。

- 1 札幌圏と中核都市等をつなぐ路線
- 2 広域観光ルートを形成する路線
- 3 国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線
- 4 広域物流ルートを形成する路線
- 5 地域の生活を支える路線
- 6 札幌市を中心とする都市圏の路線

上記1は、全てJR 北海道が提示した「当社単独で維持可能な線区」に該当する函館本線や千歳線、石勝線のみならず、②にリストアップ済みの石北本線が含まれている点に特徴がある。2については、②に該当する釧路本線が含まれる。3においては、具体的な路線名は挙げられていないが、「ロシア国境に近接する宗谷地域」や「領土返還運動の拠点として重要な役割を有する北方領土隣接地域」との記述から、宗谷本線や根室本線釧路以東の区間がそれぞれ該当するものと考えられる。4は函館本線、千歳線、室蘭本線が該当する。これらのうち、函館本線函館ー長万部間は北海道新幹線札幌延伸開業時にJR から経営分離されることになっており、JR 貨物の通行ルートの永続的な確保に万全を期す必要がある。5については、具体的に明記されている線区はないものの、②に該当する多くの路線の維持を想定していると推察される。そして、6の路線はすべて「当社単独で維持可能な線区」に該当する。

2018年7月、国土交通大臣はJR 北海道に対し、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（昭和61年法律第88号）（以下「JR 法」という。）に基づき、経営改善に向けた取組を着実に進めるよう監督命令を発出した<sup>10</sup>。大嶋[2021]によると、具体的には、①北海道新幹線の札幌

延伸効果が発現する令和 13 年度の経営自立を目指し、収益増加とコスト削減に取り組み、徹底した経営努力を行う、②鉄道よりも他の交通手段が適し、利便性・効率性の向上も期待できる線区は、地域の足となる新たなサービスへの転換を進める、③令和元・2 年度を「第 1 期集中改革期間」とし、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区は、同社と地域の関係者が一体となって利用促進やコスト削減等を行い、持続可能な鉄道網の確立に向け、二次交通も含めたあるべき交通体系について徹底的な検討を行い、着実な取組を前提に「第 2 期集中改革期間」（令和 3～5 年度）に移行するなどとされた。また、国鉄債務処理法に基づき、国は同社に、令和元年度からの 2 年間で総額 400 億円台の支援を行うとされ<sup>11</sup>、実際に 416 億円が拠出された<sup>12</sup>。

2019 年 4 月、「JR 北海道グループ長期経営ビジョン」「中期経営計画」「事業計画（アクションプラン）」等が公表された。「長期経営ビジョン」では 3 つの戦略として「1.開発・関連事業の拡大による事業構造の変革」「2.輸送の変革」「鉄道オペレーションの変革」を掲げ、中でも「2.輸送の変革」として、「①北海道新幹線（札幌延伸開業）」「②新千歳空港アクセス」「③維持困難線区」を提示した。特に「①北海道新幹線（札幌延伸開業）」では、航空旅客数のうち 10～15%程度が新幹線へ移転するとの指摘もある<sup>13</sup>。仮に 2020 年度の羽田－新千歳間の年間旅客数約 291 万人<sup>14</sup>の 10%が新幹線に移転した場合、JR 北海道の増収額は約 20 億円に上ると推計される。

「JR 北海道文書」の公表により、「維持困難線区」に対する理解は一定程度進んだと考えられる。北海道と沿線自治体は 2019 年度と 2020 年度に総額 2 億円（北海道 1 億 4 千万円、自治体 6 千万円）を拠出した<sup>15</sup>ものの、2021 年度以降の拠出は見送られた<sup>16</sup>。しかし、JR 北海道の持続的運営に向けて、ステークホルダーの協働が必要であることに

ついては合意が形成されつつある。鉄道を下支えする仕組みを構築するための継続的な取り組みが望まれる。

## (2) 「JR 北海道文書」公表後の動向と「JR 西日本文書」の要点

「JR 北海道文書」の公表を契機に、2019 年 3 月 22 日に JR 四国が線区別収支を初公表し<sup>17</sup>、2020 年 5 月 27 日には JR 九州も「輸送人員が少ない線区（平均通過人員が 2000 人/日未満の線区）」についてのみ路線別収支を初公表した<sup>18</sup>。

コロナ禍が拡大した 2020 年度以降は、鉄道各社は大幅減収に直面し、一部の事業者を除いて、赤字決算に陥った。JR 旅客 6 社も全社が赤字決算となった。

そして、本州 3 社の中で収益基盤が最も脆弱とされる JR 西日本は、2022 年 4 月 11 日に「JR 西日本文書」を公表した。JR 西日本は同文書を公表した理由を、ローカル線の利用が大きく減少しており、地域の人たちと各線区の実態や課題を共有することで、より具体的な議論をするためと記した。同社としてこれまで輸送改善や観光誘発といったご利用促進策を進めてきたものの、沿線人口の減少・少子高齢化、道路整備や、道路を中心としたまちづくりの進展など、ローカル線を取り巻く環境は大きく変化してきたことを挙げて、鉄道は自動車に比べてきめ細かな移動ニーズに応えられないこと、線区によっては地域の役に立てておらず、厳しい利用状況になっていることを指摘した。特に、同文書で示した 17 路線 30 区間については、大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていない大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていないこと、さらに CO2 排出の面でも鉄道の優位性を発揮できていない状況にあるとの現状認識を示し、「線区の特性の違いや移動ニーズをふまえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域の皆様と共に創りあげていく必要がある」と主張した。

同文書の公表後、各地域の首長からは総じて困惑の声が上がっている。例えば、和歌山県の仁坂吉伸知事は「路線ごとに儲かるのもあり、儲からないのもある。儲かるところと儲からないところを全部まとめて、(収支の) つじつまを合わせていきなさいねというのが(民営化時の)基本の考え方なんで、儲かるところはそのままにして、儲からないところを切り捨てていくとしたら、それは過去の経緯から言うとおかしいんじゃないの」と JR 西日本の姿勢に疑問を呈した<sup>19</sup>。また、島根県の丸山達也知事は「現在の JR 各社は国民負担により国鉄の債務を削減された上で発足しているという歴史的な経緯を踏まえると、不採算路線を地方における個別の問題とするのは筋違いで、まず先に、国鉄の分割民営化という仕組みをつくった国がどう受け止めるのかを示す必要があるのではないか」とも述べ、「国民的な感覚からすると、ちゃんと維持してもらおうというのが私の基本認識だ」とのコメントを出した<sup>20</sup>。そして、全国 28 の道府県の知事が連名で、鉄道ローカル線の維持を求める緊急提言を国土交通省の山田邦博事務次官に提出した。この緊急提言では、黒字路線の収益を赤字路線に振り向ける内部補助のルール化や、路線の廃止について地域との十分な協議を経て慎重に検討することを JR 各社に指導することを要請している<sup>21</sup>。

こうした動きの後、国土交通省鉄道局長は、マスメディアの取材に対して、JR の赤字路線について、「地元の了解がなければ廃線はできない」との見解を明らかにした<sup>22</sup>。現状は、鉄道事業法第 28 条の 2 が、鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、廃止の日の 1 年前までに国土交通大臣に届出することを求めているが、同局長は「国鉄改革の経緯を踏まえて路線の適切な維持に努め、廃止や見直しをしようとするときには関係自治体や利害関係人に十分に説明するという規定(報告者注一「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき

事項に関する指針」<sup>23</sup>および旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(以下、JR 法)附則第 2 条)がある。この指針が現在も有効だ」とした上で、鉄道事業法の見直しを求める声が各地の知事から出ている点には「大臣指針を的確に運用したい」と強調し、法改正は必要ないとの見解を示した。

しかし、この鉄道局長の見解には大きな問題点があることを指摘したい。地元自治体との協議はあくまで JR 法および同附則が対象とする JR の路線に限定される点である。言うまでもなく、日本には JR のみならず、私鉄の鉄道路線もあり、大都市圏の路線以外の多くが赤字路線である。また、大手私鉄の路線であっても、過去には多くの路線が廃線となっている。過度な廃線を食い止めるための法改正が必要であると思量する。

### (3) 小括

本報告が行われている時点では、JR 北海道、JR 四国、JR 九州、そして JR 西日本が線区別収支を明らかにした。また、JR 東日本も同様の収支を 2022 年 7 月下旬頃に公表する考えを明らかにした<sup>24</sup>。JR 旅客会社の中では、不採算路線の収支について態度を公にしていないのは、JR 東海のみとなっている。

線区別収支を公表した各社の狙いとして共通しているのは、地元との議論を進める意図をもっていることである。「JR 北海道文書」では線区の輸送密度の区分に応じて「赤色線区」「黄色線区」などと色分けをしているのに対して、「JR 西日本文書」では輸送密度 2 千人未満の線区を一律に収支公表の対象としている点に違いがある。

また、「JR 北海道文書」では廃止方針を明確に表明した路線(「赤色線区」)が示されているのに対して、「JR 西日本文書」では廃止対象路線を明示していない点でも相違する。

いずれにしても、不採算路線の見直し方針を明確にしていることは明白である。行政支

援が得られない場合は、廃線を懸念する声が沿線自治体を中心に挙がっており、波紋が広がっている。

### 3. 鉄道存続における採算性判断の問題点

コロナ禍を機に多くの鉄道事業者で運営の見直しが進んでいる。このまま、何らの対策も施されない場合、現行の運賃水準を前提とする大量輸送のビジネスモデルを改革しない限り、不採算を理由とした路線廃止が進みかねない<sup>25</sup>。

国鉄分割民営化当初の政府・与党の公約の一つは、JR ローカル線の維持であった。一方で、国鉄改革からすでに30年以上が経過し、事情は変わっている、という「時効論」もある<sup>26</sup>。

ここで、採算性について定義しておこう。端的に言えば、収支のバランスのことであるが、鉄道の採算性判断において最も重視される指標の一つは、営業係数（＝営業費用÷営業収入×100）の数値と言って差し支えない。「JR 西日本文書」で示された芸備線東城一備後落合間の営業係数 25,416 が大きな注目を集めた。

JR 各社がこれまでに公表した路線別収支は、一つの路線の中でも複数の区切られた区間について「線区別収支」として公表されていることが特徴の一つとして挙げられる。

例えば、可部線では、可部－三段峡間（46.2km）が2003年12月1日に廃止された一方、横川－可部間 14.0km が存続した際の JR による判断にも、営業係数が採用された。廃止区間は収入 1.4 億円、経費 7.4 億円で 6 億円の赤字なのに対して、後者では収入 15 億円、経費 20 億円で、5 億円の赤字とされた。赤字額に大きな差はないものの、前者の営業係数は約 528 に対して、後者は約 133 となり、差は歴然であった。

可部線の地元自治体でもある広島県の湯崎英彦知事は、マスメディアの取材に対して、広島と岡山を結ぶ JR 芸備線など赤字ローカル線の問題について、「尻尾切りの議論にな

っている」と批判し、さらに JR 西日本の公表した一部区間の収支も「世論誘導的な数字」と苦言を呈し、全体の収支を詳しく公表、分析して議論を進めるべきだとの認識を示している<sup>27</sup>。

一方、JR 各社は株式会社である以上、株主からは一定の利益を計上し続けることが求められる<sup>28</sup>。

こうした株式会社の性質に照らすと、不採算路線は株主価値を毀損する不採算事業と同義である。

一方、鉄道は沿線住民や訪問者の移動を下支えする公共交通機関という側面をもつ。

不採算が理由で存続問題が発生したにもかかわらず、存続を実現した路線は複数存在する。

近年の事例では、近畿日本鉄道が年間約 3 億円の営業赤字を理由にバス高速輸送システムへの転換を提案した内部・八王子線について、地元住民からの熱心な存続要望を受けて、四日市市が近鉄と交渉した結果、四日市市が第三種鉄道事業者として、鉄道用地、鉄道施設、および車両等を保有し、第二種鉄道事業者である四日市あすなろう鉄道に貸与する「上下分離方式」で存続が実現した。

内部・八王子線は鉄道事業者の経常損益はマイナスであったものの、鉄道存続により発生する社会的便益が経常損失を超えることが証明されたことも、鉄道存続を後押し要因の一つとなった<sup>29</sup>。

一方で、一度存続問題が発生すると、存続を実現することは困難となることが多いのが現状である。JR 北海道の「赤色線区」の多くが廃止または廃止決定に追い込まれている。令和に入ってから廃線はすべて JR 線であり、私鉄の廃線は 2012 年 4 月 1 日の十和田観光電鉄線と長野電鉄屋代線が事実最後となっている（2016 年 1 月 31 日の阪堺電気軌道上町線住吉－住吉公園間 0.2km の廃線は除く）。

2002 年以降の鉄道路線廃止 38 路線のうち、JR および大手私鉄以外の地域鉄道事業者等

が 19 路線と半分を占めるものの、大手私鉄 9 路線、JR10 路線となっている。

JR の経営上の大きな問題であり続けている、地方交通線を中心とする不採算路線の見直しは、災害などを機に断行される傾向が強

まっていたが、それにコロナ禍がさらに動きを加速させるに至っている。

鉄道路線の存廃は、鉄道事業者の経営問題や経営体力に大きく左右されていることは大きな問題である。

表 1 2002 年以降の鉄道事業者別路線廃止数

	地域鉄道事業者等		大手私鉄	JR
	鉄道事業廃業*	鉄道事業存続*		
廃止路線数	12	7	9	10

(出典) 国土交通省資料より作成 <https://www.mlit.go.jp/common/001344605.pdf>

#### 4. 存続問題が起こらない不採算路線の事例

JR 西日本が輸送密度 2,000 人未満の路線の見直しを表明したことで、この数字が鉄道存続の目安として大きな注目を集めるようになった。

国鉄の特定地方交通線は原則として、輸送密度 4,000 人未満の路線がリストアップされ、国鉄から経営分離（バス転換または第三セクター鉄道への移管）された。「JR 西日本文書」で示された基準数値である輸送密度 2,000 人は、特定地方交通線の輸送密度の水準の半分である。

一方、輸送密度 2,000 人に大きく不足しているにもかかわらず、これまで存続問題が議論されたことがなく、今後も議論される可能性が極めて低い路線が存在する。本節では、その路線を 2 つ取り上げる。

1 つめは、野岩鉄道会津鬼怒川線（新藤原－会津高原尾瀬口間 30.7km）である。輸送密度は 540 人、2022 年 3 月期決算数値は、営業収益 1.8 億円、営業損失 3.3 億円、補助金収入 4.8 億円である。コロナ禍前の 2019 年 3 月期は、営業収益 3.0 億円、営業損失 2.0 億円、補助金収入 3.3 億円であった。マスコミ報道によると、地域の人口は開業直前の 85 年には 1 万 3255 人だったが、2020 年には 7,819 人にまで落ち込んだとされ、さらに同社によると、定期券の利用者は全体の 2～3% ほどという<sup>30</sup>。定期利用がほぼ皆無であり、観光利用が中心と考えられる。2022 年 3 月

ダイヤ改正では、約 4 割の減便を実施した。それでも、存続問題が起こる可能性は低い。

国鉄時代、野岩線は、会津線と接続して山形県米沢市に至る路線の一部となることが構想された。その後、日本鉄道建設公団により建設工事が進められほぼ完成したが、国鉄再建法により工事が凍結された。しかし、地元が第三セクター会社を設立して鉄道施設を引き継ぎ、国鉄時代には予定がなかった電化工事を追加して、1986 年 10 月 9 日に全線開業し、東武鉄道との直通運転を開始した。野岩鉄道会津鬼怒川線の大部分は栃木県に所在するにもかかわらず、同社の筆頭株主は福島県である。浅草と会津田島を結ぶ特急「リパティ会津」が運行され、会津地方と東京を結ぶ短絡ルーとして、重要な役割を果たしている。

2 つめは、芝山鉄道線（東成田－芝山千代田間 2.2km）である。輸送密度は 1,434 人、コロナ禍前の 2019 年 3 月期は、営業収益 3.0 億円、営業損失 2.0 億円、補助金収入 1.7 億円（成田市 0.6 億円、芝山町 1.1 億円）であった<sup>31</sup>。沿線自治体が芝山鉄道へ交付する補助金の原資は、成田国際空港が周辺自治体に交付している「成田国際空港周辺対策交付金」である<sup>32</sup>。

以上、2 路線に共通することは、輸送密度が 2,000 人を下回って入るにもかかわらず、これまで存続問題が議論されたことがなく、今後も議論される可能性は極めて低いこと



である。野岩鉄道は会津と首都圏を直結する役割を担うため、そして芝山鉄道は成田空港建設に対する地元への見返りとして、それぞれ開業した。2路線とも、地域振興のために不可欠な役割を期待されている。

この2路線から得られるインプリケーションは、鉄道が地域振興すなわちまちづくりにおける不可欠な公共施設であるとの認識を地域のステークホルダーの間で共有することが存続につながるということであり、そのための仕組みを開発する必要がある。次節では、地域のステークホルダーがまちづくりにおける鉄道路線の意義を共有する仕組みについて議論する。

### 5. まちづくりにおける鉄道の役割と地域の

ステークホルダーとの情報共有の仕組みの構築

前節での議論から得られた知見は、まちづくりにおける鉄道路線の意義を地域のステークホルダーの間で共有することができれば、採算性判断を乗り越えて恒久的に存続できるということである。

不採算路線をバス転換した地域では総じて、鉄道時代よりも乗車人員を大きく減らす結果を招いている。自動車交通などへのシフトや、人口減少による公共交通利用の減少が主因であると考えられる。また、バス転換した一部の地域では、バスの廃止や減便が実施され、公共交通の機能低下が進行している地域もある<sup>33</sup>。

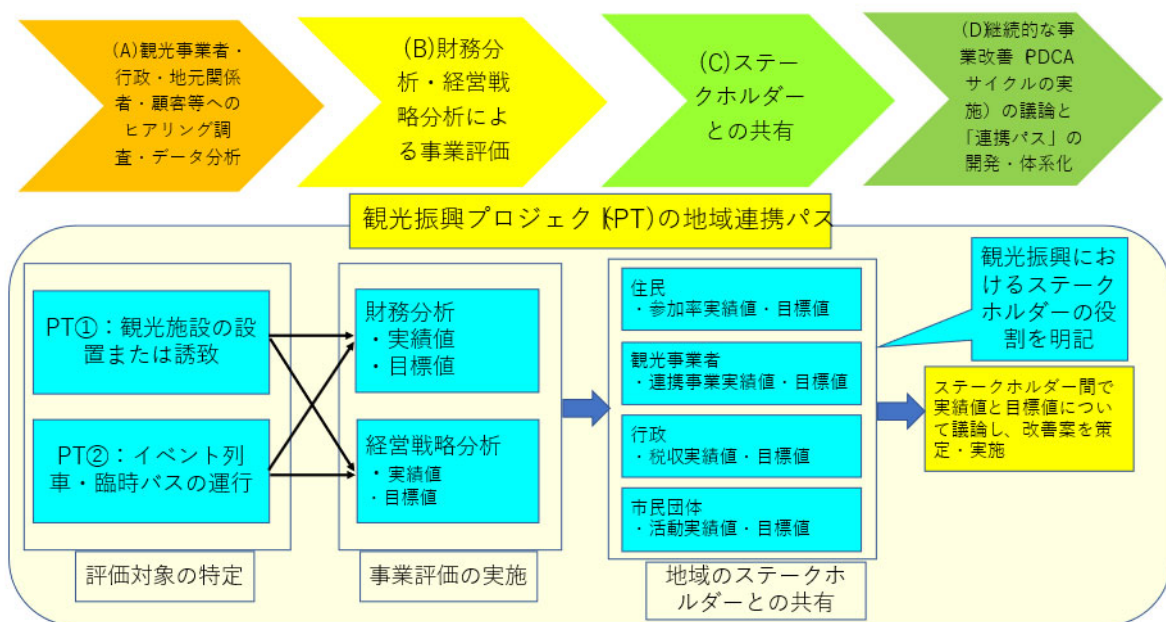


図1 「観光振興プロジェクトの地域連携パス」のイメージ

一つのアプローチは、鉄道路線の運営を「地域振興事業」と位置付けることである。その中でも、鉄道を観光誘客促進のための「ツール」とみなして、「観光振興プロジェクト」の下、観光まちづくりを推進するための公共施設と位置付けることである。

鉄道路線の運営費用を、観光誘客を呼び込

むための「投資」と捉え、費用と効果を測定し、地域のステークホルダーの間で共有することで、鉄道存続とまちづくりを両立させるための打ち手が見えてくるはずである。そうした仕組みとして、「観光振興プロジェクトの地域連携パス」を提案する(図1)。

そして、鉄道路線の運営費用の原資は、鉄道利用者から運賃に加算して徴収する「ユニ



バーサルサービス料」<sup>34</sup>や運賃引き上げ、あるいは滋賀県で議論されている「交通税」などにより捻出することを考えたい。利用者や国民の負担は、将来のまちづくりのための「投資」であることへの理解を共有するための仕組みが必要であり、図1はその一つの回答になり得ると考える。

鉄道路線を存続することで地域にもたらされる効果を全国に広げるために、ステークホルダーの間で鉄道存続の費用と効果について情報共有する仕組みを整備し、同時に鉄道運営費用の財源について国民的議論を提起することが望まれる。

## 6. まとめと今後の課題

当日にご説明いたします。

### 文 献

- 1) 碓井益男[2022]「『もはや鉄道ファンしか乗っていない』 廃線危機の留萌本線、沿線自治体が打ち出した最後の抵抗とは」『Merkmal』2022年3月9日。<https://merkmal-biz.jp/post/6868>
- 2) 大嶋満[2021]「JR北海道・四国等の経営自立に向けた支援の継続・拡充—JR二島支援法(国鉄債務処理法等改正案)に関する国会論議—」『立法と調査』No.435、2021年6月、36頁。
- 3) 大塚良治[2014]「不採算鉄道における費用対効果分析とステークホルダーアプローチに基づく鉄道存続策に関する一考察」『交通権』第31号、2014年。
- 4) 大塚良治[2017]「JR北海道が直面する『老朽施設の修繕費』問題 経営改善へ『鉄道ユニバーサル利用料』を」『東洋経済オンライン』2017年1月28日。<https://toyokeizai.net/articles/-/155487>
- 5) 大塚良治[2019]「鉄道の持続的運営を導く IR と支援制度の整備」『自治総研』通巻487号(2019年5月号)、2019年5月、53頁。
- 6) 大塚良治[2020]「私見卓見 鉄道の持続可能性を高める方法」『日本経済新聞』2020年9月28日付朝刊。
- 7) 武藤康史[2016]「北海道新幹線は北の空を変える

のか」『マイナビニュース』2016年3月25日。  
<https://news.mynavi.jp/article/20160325-hokkaido/>

- 8) Zhang, G.[2014], Accounting Information and Equity Valuation Theory, Evidence, and Applications, Springer, 2014,p.30.

※文献には、論説・書籍のみ掲載した。新聞・雑誌記事、報告書は、脚注で記載している。

付記 本報告は、2022年度科学研究費補助金基盤研究(C)「『観光振興プロジェクトの地域連携パス』の開発と体系化」(研究代表者：大塚良治)の研究プロジェクトの一部である。

(以上)

<sup>1</sup> JR西日本[2022]「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」

[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411\\_02\\_local.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf)

<sup>2</sup> 兵庫県美方郡香美町の観光客の3割がJR山陰本線を利用しているとされる。ABCニュース「【巨額赤字】“廃線の危機”に沿線住民は困惑…ローカル線収支をJR西日本が異例公表 一方で4年前に“鉄道が消えた街”のいま【緊急取材】」『ABCニュース』2022年06月08日。<https://youtu.be/CGxsr1KbTMS>

<sup>3</sup> 「JR北海道ホームページ」  
[https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/01\\_01.html](https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/01_01.html)

<sup>4</sup> 大塚[2019]、53頁。

<sup>5</sup> 大塚、前掲稿、53頁。

<sup>6</sup> 大塚良治[2017]。  
<https://toyokeizai.net/articles/-/155487>

<sup>7</sup> 北海道新得町「JR根室線富良野～新得間の協議結果について(1)」『マイ広報誌』2022年4月15日。  
<https://onl.bz/tmCFQ1b>

<sup>8</sup> 「留萌線・深川～石狩沼田の部分存続は可能か。留萌市内は廃線容認」『タビリス』2020年8月19日。  
<https://tabiris.com/archives/rumoisen202008/>

<sup>9</sup> 碓井[2022]。

<sup>10</sup> 大嶋[2021]、36頁。  
[https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou\\_chousa/backnumber/2021pdf/20210601033.pdf](https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2021pdf/20210601033.pdf)

<sup>11</sup> 大嶋、前掲稿、36頁。

<sup>12</sup> 『朝日新聞(電子版)』2020年12月13日付。  
[https://www.asahi.com/articles/ASNDD73BQNDClIP\\_E03T.html](https://www.asahi.com/articles/ASNDD73BQNDClIP_E03T.html)

<sup>13</sup> 武藤[2016]。  
<https://news.mynavi.jp/article/20160325-hokkaido/>

<sup>14</sup> 『航空統計年報2020年版』<https://onl.bz/NnGqL32>

<sup>15</sup> 『日本経済新聞(電子版)』2019年6月11日付。  
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZ045963510R>

- [10C19A6L41000/](#)
- <sup>16</sup> 朝日新聞、前掲記事。
- <sup>17</sup> JR 四国「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ JR 四国資料」『JR 四国ホームページ』2019年3月22日  
[https://www.jr-shikoku.co.jp/04\\_company/information/shikoku\\_trainnetwork/4-2.pdf](https://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/information/shikoku_trainnetwork/4-2.pdf)
- <sup>18</sup> 『西日本新聞（電子版）』2020年5月27日付。  
<https://www.nishinippon.co.jp/item/n/611870/>
- <sup>19</sup> ABC「【巨額赤字】“廃線の危機”に沿線住民は困惑…ローカル線収支をJR西日本が異例公表 一方で4年前に“鉄道が消えた街”のいま【緊急取材】」『ABCテレビニュース』2022年6月8日。  
<https://www.youtube.com/watch?v=CGxsr1KbTM8&t=114s>
- <sup>20</sup> 「自治体へ負担を求めるのは筋違い…丸山島根県知事 JR 西日本の不採算線区問題」『Response』2022年4月14日。  
<https://response.jp/article/2022/04/14/356255.html>
- <sup>21</sup> 『秋田魁新報（電子版）』2022年5月11日付。  
<https://www.sakigake.jp/news/article/20220511C00118/>
- <sup>22</sup> 『中国新聞デジタル』2022年6月3日。  
<https://www.chugoku-np.co.jp/articles/-/172547>
- <sup>23</sup> 国土交通省「第3回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 配布資料」『国土交通省ホームページ』  
[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000017.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000017.html)
- <sup>24</sup> 『読売新聞オンライン』2022年7月5日付。  
<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20220705-OYT1T50199/>
- <sup>25</sup> 大塚[2020]。
- <sup>26</sup> 「ローカル線切り離しに新基準。『地域モビリティ検討会』国交省の論点整理を読み解く」『タビリス』2022年4月24日。  
<https://tabiris.com/archives/chiikimobility3/>
- <sup>27</sup> 『朝日新聞デジタル』2022年6月24日。  
<https://www.asahi.com/articles/ASQ6R7GBYQ6RPITB01L.html>
- <sup>28</sup> 株主の立場からは、株主資本コストが会社に期待する利益の水準となる。また、株主価値は、当期純利益が正常利益（＝期首株主資本価値×資本コスト率）を超えた場合に創出されると理解されている。残余利益モデル(Residual Income Model)では、(1)株主から拠出された資本と、(2)将来期間の事業活動により加算される期待正味価値(expected net value)の合計で株主価値が算定される。Zhang, G.[2014],p.30。
- <sup>29</sup> 大塚[2014]。
- <sup>30</sup> 『朝日新聞デジタル』2021年12月19日付。  
<https://www.asahi.com/articles/ASPDL73B5PDJUUB00W.html>
- <sup>31</sup> 決算数値は、『鉄道統計年報（令和元年度）』より。補助金額については、成田市資料より。  
<https://www.city.narita.chiba.jp/content/000092001.pdf>
- <sup>32</sup> 芝山町資料  
<https://www.town.shibayama.lg.jp/cmsfiles/contents/0000002/2755/10.16.pdf>
- <sup>33</sup> 島根県美郷町・西日本電信電話島根支店資料  
<https://www.ntt-west.co.jp/newscms/shimane/9950/20201217.pdf>
- <sup>34</sup> 大塚[2020]。