

# 第3セクターへの経営転換に関する実態調査

## An Investigation of Business Conversion from Japan National Railways to Mixed Enterprise

宇野 耕 治                      仲 上 健 一  
Kouji Uno                      Ken'ichi Nakagami  
中 村      徹                      米 田 和 史  
Tohru Nakamura              Kazufumi Yoneda

### はじめに

日本国有鉄道は昭和62年4月1日、6つの旅客鉄道会社と1つの貨物会社に分割され、その経営形態は民間経営となった。このいわゆる分割・民営化への道程において、国および国鉄は幾多の再建対策を講じたが、国鉄の経営状況は好転せず、こうした危機的状況に対して、昭和55年12月、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」が公布、施行された。本措置法に基づいて特定地方交通線について、バス輸送への転換、第3セクター化、私鉄への譲渡が検討された。

この特定地方交通線は国民経済的に見て、経営的に困難な路線と考えられ、より輸送需要に見合った合理的な輸送手段への転換が示唆されたのである。しかし、地域住民の足として鉄道の存続を希望する声も多く、これに応じて、民営鉄道輸送形態で再建しようとする路線もある。その中には、第3セクター方式をとるユニークな経営形態もあり、また私鉄への合体によるものもある。このように特定地方交通線は、技術的には、バス輸送形態をとるものと、鉄道形態をとるものに分けられ、経営的にはJR、第3セクター経営形態をとるものと私鉄経営形態をとるものに分けられる。いずれにしても、地域住民の生活の足としての役割を果たすものである。このような認識の上に立って、本調査は、特定地方交通線を対象にその経営形態の転換に伴う実態調査をするために、ケース・スタディとして岐阜県、三重県、静岡県下の第3セクターを取り上げ、ヒヤリング調査と資料の収集を行ったものである。

## 1. 調査の概要

### 1-1 調査方法

質問票によるインタビュー調査  
転換後の資料収集

### 1-2 調査対象路線及び調査年月日

- A. 神岡鉄道                      (昭和62年2月20日)
- B. 樽見鉄道                      (昭和63年3月4日)

---

昭和63年4月8日原稿受理  
大阪産業大学産業研究所交通観光研究室

- C. 明知鉄道 (昭和63年 3月 3日)
- D. 長良川鉄道 (昭和62年 2月19日)
- E. 伊勢鉄道 (昭和63年 3月17日)
- F. 天竜浜名湖鉄道 (昭和63年 3月16日)

1-3 調査担当者及び報告者 (報告者は※で示す)

- A. 神岡鉄道 (宇野耕治、\*仲上健一、中村徹、米田和史)
- B. 樽見鉄道 (仲上健一、\*中村徹)
- C. 明知鉄道 (仲上健一、\*中村徹)
- D. 長良川鉄道 (宇野耕治、仲上健一、\*中村徹、米田和史)
- E. 伊勢鉄道 (\*中村徹、米田和史)
- F. 天竜浜名湖鉄道 (中村徹、\*米田和史)

A. 神岡鉄道

1. 会社概要

- ・商号 神岡鉄道株式会社
- ・所在地 岐阜県吉城郡神岡町東町378
- ・会社設立 昭和59年 1月20日
- ・営業開始 昭和59年10月 1日
- ・資本金 2億円
- ・出資者構成
 

三井金属工業(株)	51.0%
県(富山県、岐阜県)	25.5%
町村(神岡町他1町2村)	23.5%
- ・従業員数 18名
- ・営業キロ数
 

旅客輸送 猪谷～奥飛驒温泉口	19.9キロ
貨物輸送 猪谷～神岡鉦山前	16.9キロ
- ・駅数 8駅(有人駅2 無人駅6)
- ・車両数
 

ディーゼルカー(ワンマン仕様)	2両(旅客用)
ディーゼル機関車	3両(貨物用)
- ・車両内容
 

ディーゼルカー	
定員	110人(58座席)、105(53)
- ・列車本数
 

猪谷～奥飛驒温泉口	(上り 8、下り 8)
神岡鉦山前～奥飛驒温泉口	(上り 2、下り 1)

2. 転換の経緯

旧神岡鉄道は、大正9年(神岡町鹿間～富山県笹津)に全通し、昭和5年高山線が富山～猪谷間を開通するに伴って、鹿間～猪谷間が運行された。その後、昭和37年旧神岡鉄道は、旅客営業を廃止する。そして、昭和41年10月6日、国鉄神岡線(猪谷～神岡(現奥飛驒温泉口))が開業された。その後、昭和56年6月10日、国鉄は神岡線を特定地方交通線に選定(第1次選定)し、9月18日には特定地方交通線に承認された。承認直後の昭和56年10月17日には、特定地方交通線対策を地元で協議するための組織「国鉄神岡線対策協議会」(会長：神岡町長)が

設立された。昭和57年度における収入は72百万円、経費は375百万円で、営業係数は522という状況であった。昭和58年11月10日、神岡特定地方交通線対策協議会第3回会議において、以下の理由により、神岡線は、第3セクター形態による地方鉄道として引き継ぐことが合意された。

- ①地域住民の足の確保：鉄道利用者は、約200人／日であり、地域住民の貴重な足となっている。
- ②豪雪対策：地域の生命線として、冬期には、欠くことのできない輸送手段である。
- ③大量貨物輸送：三井金属工業神岡鉱業所から、亜鉛精練の副産物として発生する濃硫酸（年間10万トン）の輸送に不可欠である。

昭和59年1月20日、神岡鉄道株式会社が設立され今日に至っている。

### 3. 地元協力の特徴

神岡鉄道株式会社に対する地元協力は熱心であり、地域観光の核として鉄道が期待されている。地元協力の体制としては、(1) 神岡鉄道協力会、(2) 自治体、(3) 企業の3形態がある。その概要は次のとおりである。

#### (1) 神岡鉄道協力会

- ・目的 神岡鉄道に側面から協力し、利用者の声を反映させるとともにマイレール意識の高揚をはかる。
- ・構成 18団体、170法人、567個人（昭和62年1月）
- ・活動内容 広報紙の発行、イメージソングテープ発表、「神岡線の将来」のための調査研究、イベントれっしゃ、マイレールPR運動、マイレール文庫の充実、神岡鉄道への各種応援、協力活動（活動予算、昭和61年度、93万円）

#### (2) 自治体

- ・新駅の建設費全額負担
- ・固定資産税、不動産取得税、河川占用料の免除
- ・広報紙による広報
- ・開業式等への人的支援

#### (3) 企業

- ・関連事業の委託および諸施設の貸与
- ・全般にわたる技術援助
- ・福利施設等の援助
- ・兼務役員の無報酬

以上の地元協力体制は、多くの第3セクターによる新会社のうちでも、最も強力な会社の1つであり、これはすべての駅が神岡町のなかにあることと飛驒特有の人情であろう。神岡鉄道株式会社の経営はこれらの地元協力が存在しなければ成り立たないといっても過言ではないであろう。

### 4. 経営転換の成果と今後の課題

神岡鉄道は、出資者の構成および転換の経緯にみられるように、三井金属工業の貨物輸送需要と地域住民の旅客需要を基盤として成り立っている。いずれが欠けても鉄道の経営は成り立たないであろう。この大量貨物の輸送と冬期の厳しい輸送条件に対して、安定的かつ安価な輸送サービスの供給を確保するために、鉄道の輸送形態が選択された。そのための合理化努力の

成果は、国鉄時代の営業係数573（58年度）が神岡鉄道へ転換した60年度の営業係数105として結実したといえる。しかしながら、神岡鉄道はなお次のような課題をかかえているものと考えられる。

神岡鉄道がもつ今後の課題は、第一に、三井金属工業1社の貨物輸送需要に大きく依存していることである。それは、営業収入の約半分が貨物運賃収入によって占められていることから明らかである。このことは、神岡鉄道の営業成績が三井金属の生産活動次第で左右されることを意味している。第二に、旅客需要の維持および掘り起こしの問題がある。特に、地元住民以外の定期外旅客（観光客）からの収入増加については、どうであろうか。

神岡鉄道が走る高原郷は、岐阜県の最北端にあって、富山県、長野県と接しており、北アルプス、奥飛騨温泉郷と観光資源は豊富である。観光客は北陸、関西、中部から年間100万人を超している。しかしながら、訪れる観光客はすべて観光バスかマイカーによるものであり、鉄道客としては見込みがたい状況である。さらに、奥飛騨温泉郷は神岡鉄道と30kmも離れており、観光を鉄道事業のメインにするには困難である。利用客は年間約13万人であり、人口1万5千人をベースにした場合これ以上の旅客収入の増加は見込まれないといえよう。しかしながら、神岡鉄道に対する地元の要望は強く、鉄道を維持するためには、現状の旅客収入の維持を地元住民と一体になって行うことの他に、新規の事業展開が求められる。

## B. 樽見鉄道

### 1. 会社概要

- ・商号 樽見鉄道株式会社
- ・所在地 岐阜県本巣郡本巣町曾井中島679番地の2
- ・会社設立 昭和59年2月1日
- ・営業開始 昭和59年10月6日
- ・資本金 1億5千万円（設立時 1億円）  
昭和62年1月13日 5千万円増資
- ・出資者構成 県（岐阜県）12%  
市町村（大垣市をはじめ1市6町2村）12%  
企業（西濃鉄道はじめ6社）76%
- ・従業員数 47名  
うち住友セメントからの出向1名、新鋼造機からの出向1名、西濃鉄道からの出向2名 女性新規採用
- ・営業キロ数 大垣・神海間（旅客） 23.6キロ  
大垣・本巣間（貨物） 16.5キロ
- ・駅数 11駅（有人駅4、無人駅7）  
有人駅は大垣駅、東大垣駅、北方真桑駅ならびに本巣駅
- ・車両数 10両
- ・車両内容 レールバス5両  
2両 定員90名（座席36名、立席54名）  
2両 定員116名（座席44名、立席72名）

1両 定員70名（座席34名、立席36名）

客車

2両 定員68名（座席68名、立席0）

ディーゼル機関車（65トン）

3両（旅客・貨物）

・列車本数 旅客

大垣・神海間 30本

大垣・本巣間 4本

貨物

大垣・本巣間 8本

## 2. 転換の経緯

国鉄樽見線は、鉄道敷設法に「岐阜県大垣より福井県大野を経て石川県金沢に至る」予定線として登載され、昭和33年4月までに大垣・神海間23.6キロで開通した。しかし、昭和58年には営業係数が424となり、経営形態の転換を余儀なくされた。樽見線は経営形態の転換に際して、バスへの転換ではなく鉄道として存続することになった。樽見線は貨物輸送路線として特徴づけられ、今日の樽見鉄道も営業収入の約70%が貨物輸送収入である。中部電力の資材ならびに住友セメントのセメントなどの貨物を年間約50万トン輸送している。これらの貨物を大垣まで輸送することを考えた場合、鉄道に代替しうる輸送機関がないと言える。このことが、樽見線を鉄道として存続させる重要な要因となったと考えられる。これを裏付ける事実として、樽見鉄道は地元民間企業が中心となっている第3セクター鉄道である。

## 3. 地元の協力体制

樽見鉄道沿線は比較的観光資源に恵まれていて、地元の市町村あるいは観光業者は樽見鉄道と協力して様々な企画を実施している。その事例を若干紹介しておこう。樽見鉄道は根尾川に沿って路線が敷設されていて、四季折々の風景が楽しめる。鮎料理業者は、根尾川での鮎釣りや鮎料理を観光商品として、鮎料理と大垣・木知原往復乗車券をバックにした「レールバス&鮎料理」という企画を実施している。また、樽見鉄道沿線には一面に柿畑が広がっていて、この柿園を利用して柿の木オーナーを募るという企画が実施されている。すなわち、本巣町の協賛で会費15,000円で柿の木1本プラス大垣・本巣間の回数券11枚綴りで柿の木のオーナーを募集する「柿の木クラブ」などがある。このほかに、西国三十三番霊場として有名な谷汲山と谷汲温泉の旅を観光商品として、地元の温泉旅館の協力で「谷汲山の旅」という企画を行っている。このように地元の市町村あるいは観光業者は樽見鉄道と協力して沿線の観光資源を最大限活用して、観光客の誘致に懸命である。なお、樽見鉄道は転換交付金のみを基金として、公・民両機関から補助金を受けない健全な黒字経営を行っている。

## 4. サービス向上への努力

国鉄樽見線から樽見鉄道へ転換された際、列車本数が7本増便され、通学、通勤ならびに買い物客の利便性を重視した列車ダイヤを設定している。とくに、通学生の便宜を考慮して、学校の始業時間ならびに終業時間あるいは部活動の終了時間に合わせたダイヤを編成している。さらに、午前7時から9時までならびに午後3時から4時までの乗車時間のピーク時に合わせて列車の増強を行っている。さらに、各駅に駐輪場を設けて、パーク・アンド・ライドの効果

を上げようとしている。

以上のような観光資源を有効に使った地元の協力と鉄道側のサービス改善への努力は、61年度の決算において約435万円の純利益を計上する成果を生み出している。

## C. 明知鉄道

### 1. 会社概要

- ・商号 明知鉄道株式会社
- ・所在地 岐阜県恵那郡明智町469番地の4
- ・会社設立 昭和60年5月21日
- ・営業開始 昭和60年11月16日
- ・資本金 2億円
- ・出資者構成 県（岐阜県）32.5%  
市町村（中津川市はじめ2市4町1村）32.5%  
企業（パロー株式会社はじめ26社）35%
- ・従業員数 32名
- ・営業キロ 恵那・明智間 25.1キロ
- ・駅数 8駅（有人駅3、無人駅5）  
有人駅は恵那駅、岩村駅ならびに明智駅
- ・車両数 3両
- ・車両内容 ディーゼルカー5両（新車）  
定員110名（座席46名、立席64名）
- ・列車本数 恵那・明智間 26本

### 2. 転換の経緯

国鉄明知線は昭和55年12月27日の国鉄再建法公布に基づいて、昭和56年6月10日に第1次特定地方交通線に選定された。恵那・明智地方は寒冷地であって、冬期には道路が凍結するため、バスの安全な運行は困難である。したがって、バスへの転換では、地域への安定したサービス供給を保證できないという地理的条件下にある。かくして、明知線は大量定期輸送性と全天候性という見地から、主として通学生に対する輸送手段として、鉄道経営のまま第3セクターに引継がれることになった。

### 3. 地元の協力

明知鉄道は開業時には、開業式典経費負担として公共あるいは民間から250万の補助金を受け、さらに転換後毎年地元市町村から300万円の人件費補助を受けている。また、昭和63年11月までに、1億の協力基金が地元市町村や企業からの拠出によって設けられることになっている。このような金銭的援助のみならず、地元の学生が手作りの座蒲団を駅に寄付するという小さな人的協力も見逃すことはできない。明知鉄道は開業して3年目を迎えるが、開業時の盛り上りが若干薄らぎ、特に恵那あるいは中津川市のなお一層の協力体制の強化を求めている。

### 4. 経営努力

明知鉄道は昭和63年1月に鉄道利用者の利用意識を把握するためにアンケート調査を行っている。その結果、特に利用者は上りの長野方面への恵那での接続に対して若干の不満をもって

いることが明らかになった。このような利用者の意見を把握し、地域と鉄道の結びつきを強化しようとしている。

沿線には5つの高等学校そして中津川に3つの高等学校があるため、午前7時から9時ならびに午後3時から5時のピーク時の混雑を解消するために1両増結することが予定されている。さらに、経営を活性化させるために固定的な定期券利用者以外に、定期外の観光客誘致のための様々な企画が実施されている。その1つが大正ロマンの風情と大正建築物を保存している日本大正村と女城主の里として有名な岩村城址を巡る「日本大正村と岩村城」青空クーポンが、JR東海の協賛を得て販売されている。これは明知鉄道を単なる生活路線としてのイメージから脱皮させ、歴史ロマンの路線としてのイメージづくりに有用であろう。そのほかに、岐阜県ならびに沿線の7自治体を中心になって、東美濃高原開発として阿木川ダム付近の観光地化が進められている。さらに、花白温泉観光協会によって花白温泉を中心とする観光の開発が進められ、昭和63年5月に開業することになっている。このように、沿線の観光開発が積極的に進められ、観光客の誘致をはかろうとしているが、競合する道路との関係が問題となるだろう。

## D. 長良川鉄道

### 1. 会社概要

- 商号 長良川鉄道株式会社
- 所在地 岐阜県関市元重町74番地の1
- 会社設立 昭和61年8月28日
- 営業開始 昭和61年12月11日
- 資本金 4億円
- 出資者構成 県（岐阜県）27.5%  
市町村（関市をはじめ3市、4町4村）27.5%  
企業（建設業23、製造業42、卸・小売業11、不動産業2、運輸業8、サービス業10、金融業11、農業協同組合8、計115）45.0%
- 従業員 76名（男子75名、女子1名）
- 営業キロ数 72.1キロ
- 駅数 32駅（有人駅7、無人駅25）  
有人駅は美濃太田駅、富加駅、関駅、美濃市駅、大矢駅、郡上八幡駅、美濃白鳥駅
- 車両内容 レールバス12両（新車）  
定員98名（座席46名、立席52名）
- 列車本数 美濃太田・関間21往復、関・美濃市間21往復、美濃市・保木協間15往復、保木野・母野間13往復、母野・郡上八幡間12往復、郡上八幡・美濃白鳥間12.5往復、美濃白鳥・北濃間11往復

### 2. 転換の経緯

長良川鉄道の前身である国鉄越美線は昭和9年8月に美濃太田・北濃間全線開通した。しかし、昭和55年12月27日の国鉄再建法に基づいて、昭和57年11月22日に第2次特定地方交通線に選定された。国鉄越美南線時代の営業係数は昭和60年度には1,060、昭和61年度には989であっ

た。しかし、長良川鉄道に転換された後、徹底した経営の合理化によって要員を201名から76名に絞り、営業係数が115に改善された。国鉄越美南線は通学生の数や山間地、豪雪地域を走ることなどを考えるとバスの代替輸送は困難であるという理由から岐阜県、沿線市町村の努力によって第3セクター「長良川鉄道株式会社」が設立された。

### 3. 地元の協力の特徴

長良川鉄道の健全な運営を確保するための協力体制として長良川鉄道連絡協議会と長良川鉄道協議会がある。前者の目的は沿線市町村が相互に連絡して諸施策を推進し、長良川鉄道の安定した運営に寄与することである。特に、情報交換、連絡調整ならびに調査研究を目的とする。協議会の組織は沿線8市町村、高鷲、明方、和良、武儀郡の長ならびに市町村会議長によって構成される。協議会の運営は県および沿線市町村の拠出金（第2基金）6億円によって行われている。基金の利用目的は長良川鉄道に対する欠損補助ならびに設備投資補助などである。後者は鉄道沿線の住民ならびに地元企業が寄付金を積み立てて、これを基金（第3基金）<sup>(注)</sup>としてマイレール意識の高揚、すなわち乗客拡大運動ならびに駅舎等環境浄化運動を行っている。

### 4. 経営努力

徹底した経営の合理化と効率化を図るために要員を削減し、燃費の節減のために車両はディーゼル車からレールバスに転換された。さらに、サービス向上のため、列車本数は国鉄時代の10往復から開業後は倍の21往復に増やされ、JRとの接続も改善され利用者の利便性が向上した。こうした経営の合理化のほかに、定期客以外の利用者を増やすために、積極的な観光客誘致の施策が講じられている。たとえば、関市が開発主体となって、安桜山整備事業が行われている。また、郡上八幡町は郡上文化広場の建設が進められている。また、美濃加茂市ならびに関市が中心になって、駅西整備計画として住宅団地の建設、さらに都市再開発法の適用を受けて関市ならびに美濃市は工業団地の建設を計画している。

## E. 伊勢鉄道

### 1. 会社概要

- ・商号 伊勢鉄道株式会社
- ・所在地 三重県鈴鹿市桜島町1丁目20番地
- ・会社設立 昭和61年10月1日
- ・営業開始 昭和62年3月27日
- ・資本金 2億円
- ・出資者構成 県（三重県）40%  
市町村（鈴鹿市はじめ7市12町3村）40%  
企業（ダイヘン株式会社はじめ9社）20%
- ・従業員数 22名（うち2名はJRより出向）
- ・営業キロ数 河田原・津間 22.3キロ
- ・駅数 9駅（有人駅1、無人駅8）  
有人駅は玉垣駅

---

(注) 第3基金は3億を目標として、当面5か年間で1億円の基金を設ける。



- 車両数 3両
- 車両内容 大型レールバス（新車）  
定員98名（座席48名、立席50名）
- 列車本数 普通列車
  - 四日市・津間 21本
  - 四日市・玉垣間 5本
  - 玉垣・津間 4本
  - 河原田・津間 1本
  - 河原田・玉垣間 1本
 特急列車（定期）
  - 四日市・津間 8本
 特急列車（臨時）
  - 四日市・津間 4本
 急行列車（臨時）
  - 四日市・津間 2本
 臨時特大貨物列車
  - 津・河原田間 約10本

## 2. 転換の経緯

国鉄伊勢線は、鈴鹿市を中心とした内陸工業地帯の交通網の形成と四日市・津間を結ぶ都市間輸送の増強を目的として建設され、昭和48年9月1日に開業した。しかし、国鉄伊勢線の営業係数は芳しくなく、昭和60年に525、昭和61年には420となった。その結果、昭和61年9月に第3セクターの転換が決定された。国鉄伊勢線の第3セクターへの直接の原因は芳しくない高い営業係数にあるが、そのほかに次のような事実も経営形態の転換を余儀なくした一因と考えられる。国鉄伊勢線は日本鉄道建設公団によって建設が行われ開業した路線である。国鉄は、鉄建公団に対してこの路線の借損料を支払って伊勢線の営業を行っていた。しかし、この借損料の支払いは伊勢線にとって営業収入に見合わぬ過大な費用負担となっていた。ところが、この借損料は経営転換の際に償還の義務が消滅するということから、国鉄が過大な費用負担を回避するために伊勢線の経営形態の転換を決断したと考えられる。

伊勢線の経営形態の転換に際して、バスへの転換ではなく鉄道として存続させた理由として次の2点をあげることができる。すなわち、①紀伊勝浦と名古屋を結ぶJRの特急南紀の直行短絡路線としての価値（関西本線亀山を経由するよりも約20分の時間節約）と、②多気町にあるダイヘン株式会社の大型変圧器の輸送ルートとしての価値である。とりわけ、JRの特急南紀の通過輸送に伴って伊勢鉄道が得る収入は伊勢鉄道の営業収入の約80%を占めているのが特徴的である。

## 3. 地元の協力の特徴

伊勢鉄道は営業を開始する際に、清算事業団から転換交付金として6億6,900万円を受けたほか、三重県から赤字補填基金として3億、そして地元市町村から5億円の基金を受けた。特に、基金設定の際に、東紀州沿線の自治体が参加していることは伊勢鉄道の特徴をあらわすものである。

伊勢鉄道沿線は観光資源に乏しいが、レジャー施設として鉄鹿サーキットがある。伊勢鉄道は鈴鹿サーキットランドと協力して、往復運賃とアイススケートをセットした団体割引パックを企画して「レール&鈴鹿サーキット」として販売し、団体客の誘致を行っている。また、中瀬古ならびに河芸地区の住宅開発ならびに短期大学の誘致が計画されている。

#### 4. サービスの向上と地元の要望

伊勢鉄道開業時の列車運行状況を見ると、上下合わせて四日市・津間20本、玉垣・津間6本そして四日市・玉垣間4本で、1日30本運行されていた。また、JRの特急南紀が上下合わせて8本、臨時特急が2本、そして臨時急行が2本運行されていた。さらに、63年3月13日のダイヤ改正に伴い、上下合わせて四日市・津間21本、玉垣・津間4本、四日市・玉垣間5本さらに河原田・玉垣間1本そして河原田・津間1本で、1日32本が運行され、より生活に密着した輸送サービスを提供しようとしている。さらにJRの臨時特急が上下合わせて2本増便されることになり、東紀州と名古屋間の特急利用者の利便性を配慮したダイヤとなっている。今回のダイヤ改正は地域の生活路線と中京圏と東紀州を結ぶ観光路線としての伊勢鉄道の特徴をより鮮明にしようとするダイヤになっている。また、今回のダイヤ改正において、河原田駅または南四日市駅での長時間停車を解消して、到着時分を短縮している。さらに、四日市駅および津駅でのJR鉄道との接続をよくしている。

地元の要望として、鈴鹿市は鈴鹿サーキットランドの観光客誘致のためにJRの特急南紀の鈴鹿サーキット稲生駅への停車を熱望している。

また、伊勢鉄道は地元民に対する情報提供あるいは伊勢鉄道と地元民との触れあいの手段として「レールバスだより」を発行している。これもまた地元民に対する小さなサービスの1つと言えよう。

## F. 天竜浜名湖鉄道

### 1. 会社概要

- ・商号 天竜浜名湖鉄道株式会社
- ・所在地 静岡県天竜市二俣町阿蔵114番地の2
- ・会社設立 昭和61年8月13日
- ・営業開始 昭和62年3月15日
- ・資本金 6億3,000万円
- ・出資者構成 県（静岡県）39.7%  
市町村（掛川市他11）39.7%  
企業等（静岡銀行他48）20.6%
- ・従業員数 80人
- ・営業キロ数 67.7km
- ・駅数 35駅 [内新設7]  
[有人13（内委託5）、無人22]  
[行違駅10]
- ・車両数 13両（小型ディーゼルカー：100人乗）
- ・列車本数 19～25往復（国鉄時代：8.5～11.5往復）

## 2. 転換の経緯

天竜浜名湖鉄道は国鉄の第二次特定交通線・二俣線（昭和15年6月全線開通）を引き継いで、昭和62年3月に営業開始した第3セクターの鉄道である。二俣線当時の営業係数は1,105という状態で、黒字転換が可能であるか問題となった。

当鉄道の営業基盤である中遠、北遠及び西部奥浜名湖地域交通圏についてみると、天竜浜名湖鉄道の西鹿島と浜松間を結ぶ遠州鉄道やバス路線は主として南北ラインを構成しており、東西ラインを構成しているのはJRを除く東部の掛川と西部の新所原・豊橋間を結ぶ当鉄道だけである（図1参照）。これは浜松市経済の発展・規模に関係しており、南北ラインの交通への依存度が東西ラインに比べて相対的に大きいという特色をもっている。当鉄道が転換される時にも、浜松市があまり賛意を示さなかったといわれていることから推察される。南北ラインがメインとなる浜松市にとって、東西ラインである当路線の存在はあまり影響を及ぼさないということであろう。このような特色をもつ当地域交通圏における当鉄道の営業は、沿線各市町村の人口が微増、道路網の整備進展及び自家用乗用車の普及率の高まり、バス路線の整備などの要因により、さらにその厳しさを増していったものと考えられる。

転換前の当路線の1日の乗客は約5,800人で、内約2,900人が高校生を主体とした通学（沿線には8つの高校がある）に、約1,100人が通勤に利用しており、公共交通機関として大きな役割を果たしてきた。通勤・通学客の従前の利便性を確保するという点もさることながら、沿線に工業団地が建設されつつあるということなどもあり、沿線自治体は昭和56年1月「二俣線存続沿線市町村対策協議会」を設置して存続に向け活動を続けてきた。テクノポリスの指定（昭和58年度）とあいまって、県においても積極的な対応を示したということである。通勤・通学客の利便性の確保という点では、沿線市町村のなかでも東西ラインに依存度が大きい豊橋経済圏や掛川経済圏に近接する湖西市や三ヶ日町、そして掛川市は存続に積極的な賛意を示した。このことは出資金額の大きさ、役員地位からも推察されることである。

県・市町村の積極的参画及び出資により設立された当鉄道は鉄道形態を採っている。鉄道形態による存続が町の分断化につながるということで一部反対もあった。しかし、営業キロが67.7kmと長いことによるバス形態の採用は変換のコスト負担が大きいこと、旧国鉄資産の無償譲与、旧国鉄の人員の経験・技術が生かせること、バス形態では通勤・通学客の利便性を確保することが困難であることなどが考慮され、鉄道形態が維持されることになった。

## 3. 地元協力の特徴

開業前、転換交付金として20億3,700万円（営業キロ67.9×3,000万円）を受けた。このうち定期差額（開業前と開業後の運賃差額：通勤1年、通学2年分）の補助に8,400万円、初期投資に11億4,000万円、基金に8億1,200万円が充当された。基金分については、静岡県及び掛川市拠出の基金各2億5,000万円と合わせて計13億1,200万円が掛川市基金として運用されている。この基金から開業後の赤字補填の一部が補助される〔(税引前当期損失－有形固定資産の減価償却累計額)÷2：半分は国からの補助、ただし国からの補助は開業後5年間のみ〕とともに、当面の設備投資4億円に基金の一部を充当していくということである。基金以外の資金面での地元協力としては、県、市町村各39.7%、地元企業計20.6%の資本出資があった。

このような資金面からの地元協力は、昭和56年に設置された「二俣線存続沿線市町村対策協議会」を起点として、以後協力体制が組まれてきたことによるものと考えられる。現在におい

でも実務レベルの市町村会議が定期的に開催され、会社に対する要望の提出や協力していく事項について協議なされているということである。会社の役員のお大半が各自治体の長によって構成されていることもあり、市町村会議は会社経営に有機的に連動していると考えられる。例えば、当路線の平均乗車キロが平均11kmということから車内に便所が設置されていないため、客からの要望により一部の駅に地元負担・維持管理で便所が設置された例もある。また各種イベントの開催においても相互に協力するという傾向もみられる。会社と地元間の様々なコミュニケーションの一つの回路として、市町村会議の果たす役割は大きいと考えられる。県との関係についてみると、県出向者を企画課長として1名受け入れており、県と会社間の協力関係の一つの側面をみることができる。

需要拡大策における地元協力としては、各種イベント（例 野菜市、老人ゲートボール大会、産業まつりなど）の開催のほかに、沿線小学校が校外学習で利用、出資者でもある民間企業の一部が従業員に対して通勤に利用するよう奨励、市町村広報紙が利用促進広告を掲載、駅舎の一部を会議室として商店会と自治会が賃借したりするなどの例がみられる。

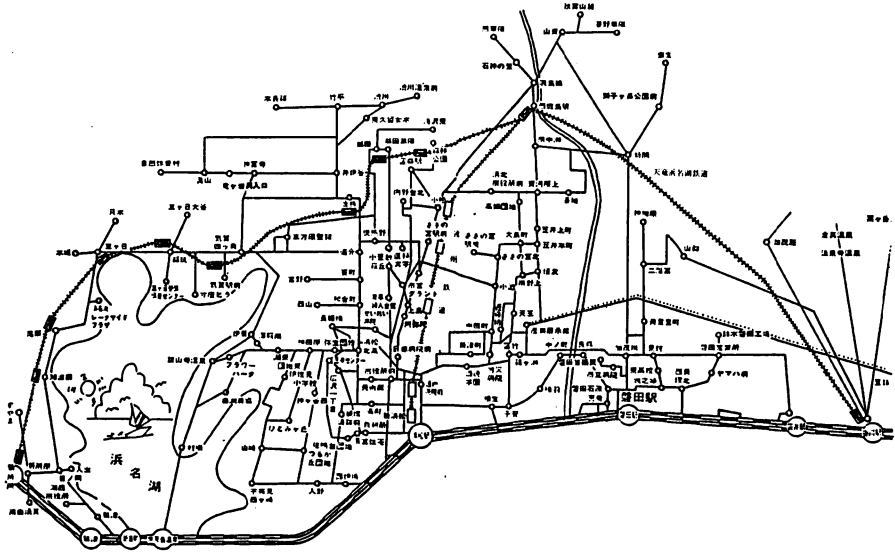
#### 4. 経営転換とその成果

経営転換前後の主たる変化、その成果は次のとおりである。

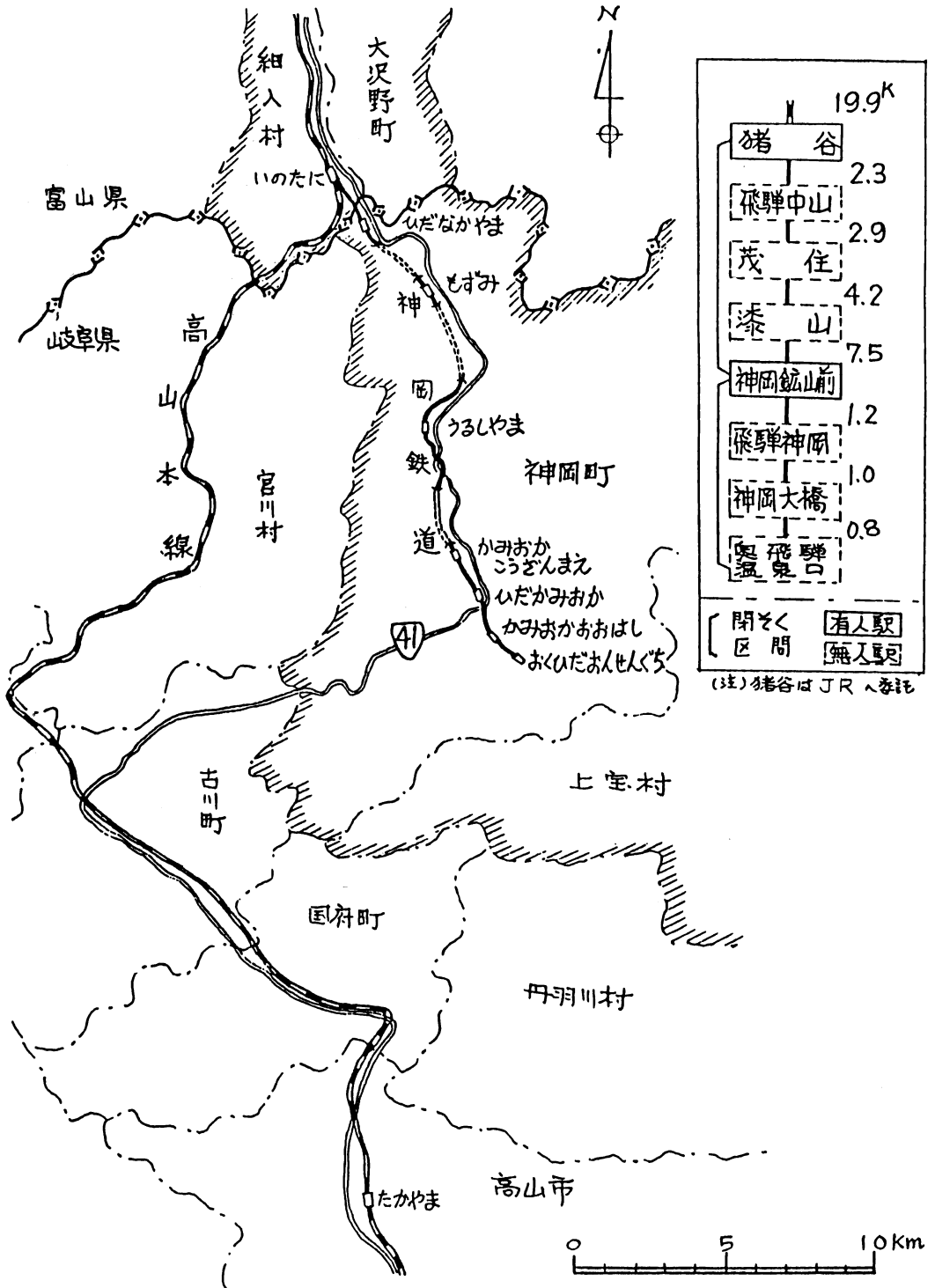
車両については、転換時に軽量省エネ型でワンマン運転できる小型ディーゼルカー13両が新規に購入された。その後2両追加され、現在15両が運用されている。この新型車両の採用は輸送速度のアップ、コスト削減に寄与し、列車本数の増加（開業前：8.5～11.5往復、開業時：17～24往復、現在：19～25往復）、接続の改善、待ち合わせ時間の短縮に大きな効果をもたらした。しかし、これらの効果は新型車両によってのみ出てきたわけではない。自動信号化の採用（62年全路線の三分の二整備：投資額2億円、63年三分の一整備予定：投資額9,000万円）、行き違い駅の増加（開業前：5駅、開業時：6駅、現在：10駅）など、諸施設の改善や近代化も関連している。時間距離の短縮、列車本数の増加とともに、駅数の増加（開業前：28駅、開業時：30駅、現在：35駅）も利便性の増大をもたらした。とりわけ開業時に新設された駅「アスモ前」「気賀高校前」については、それが顕著である。

経費の面では、国鉄OBの採用、駅舎管理の委託・無人化、線路保守の一部外注などにより人件費をはじめとする諸経費の削減がはかられた。人員については、自動信号化によって余剰人員がでるため増やす予定はない。余剰人員は技術教育をし運転部門に配転していくとともに、新規営業部門である旅行業務に従事させる方向にある。さらに駅舎については施設改善に合わせて賃貸を行い、賃貸料収入（1駅40～50万円/月）も一つの収入源となっている。ちなみに、開業間もないということもあるが、昭和61年度実績の営業係数は111であった（開業後の営業日数17日）。

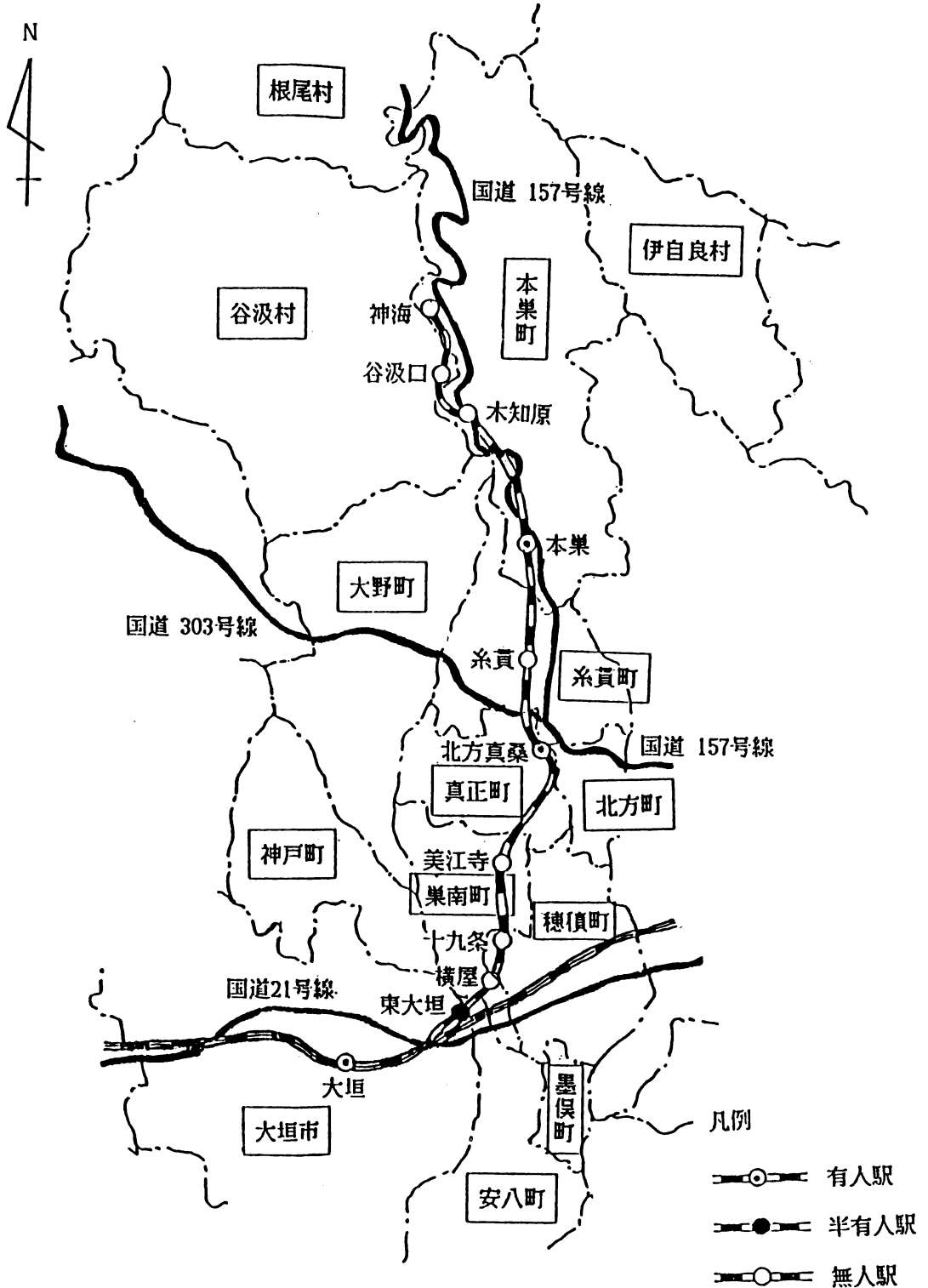
図1 路線図



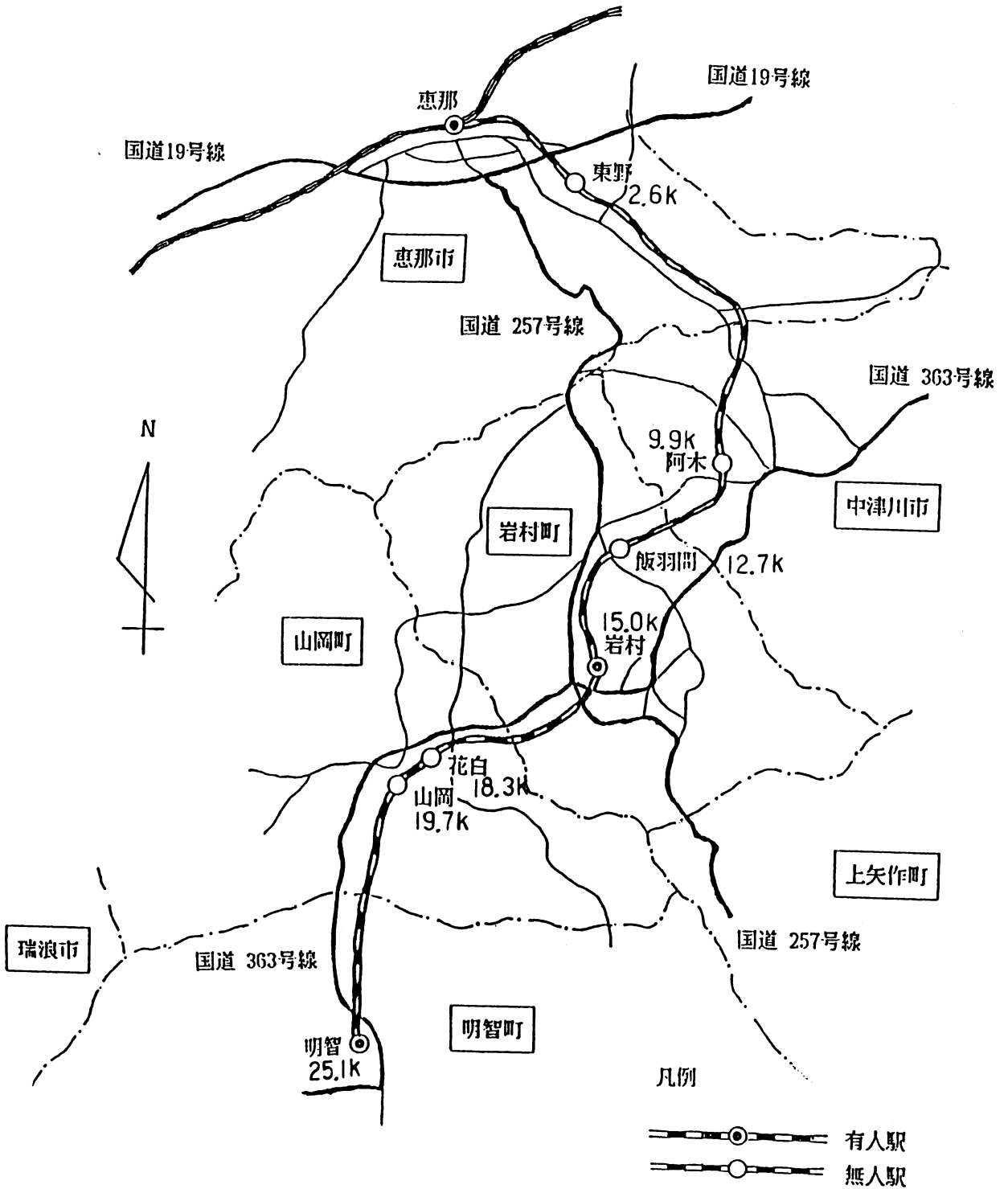
# 神岡鉄道路線図



# 樽見鉄道 樽見線

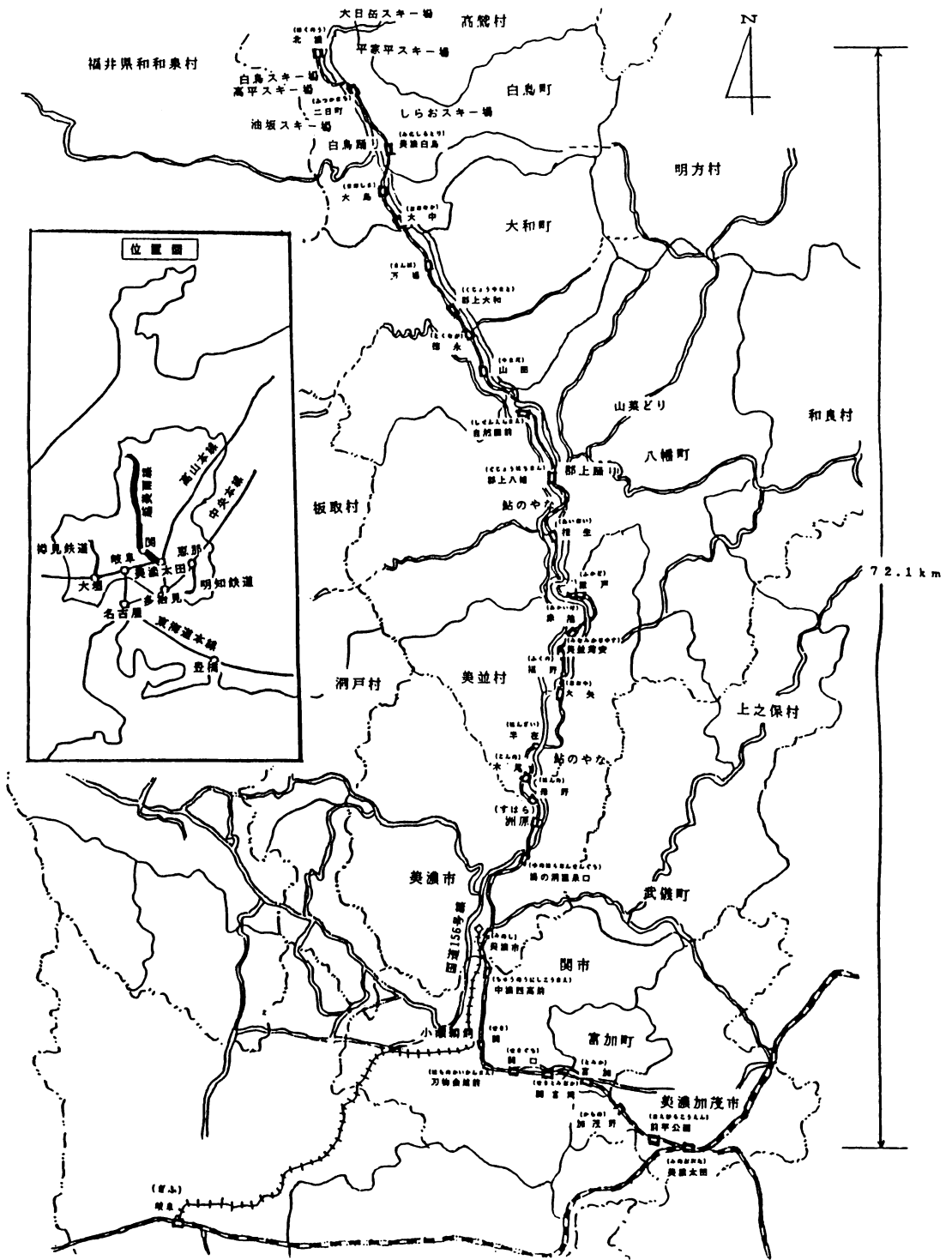


# 明知鉄道 明知線



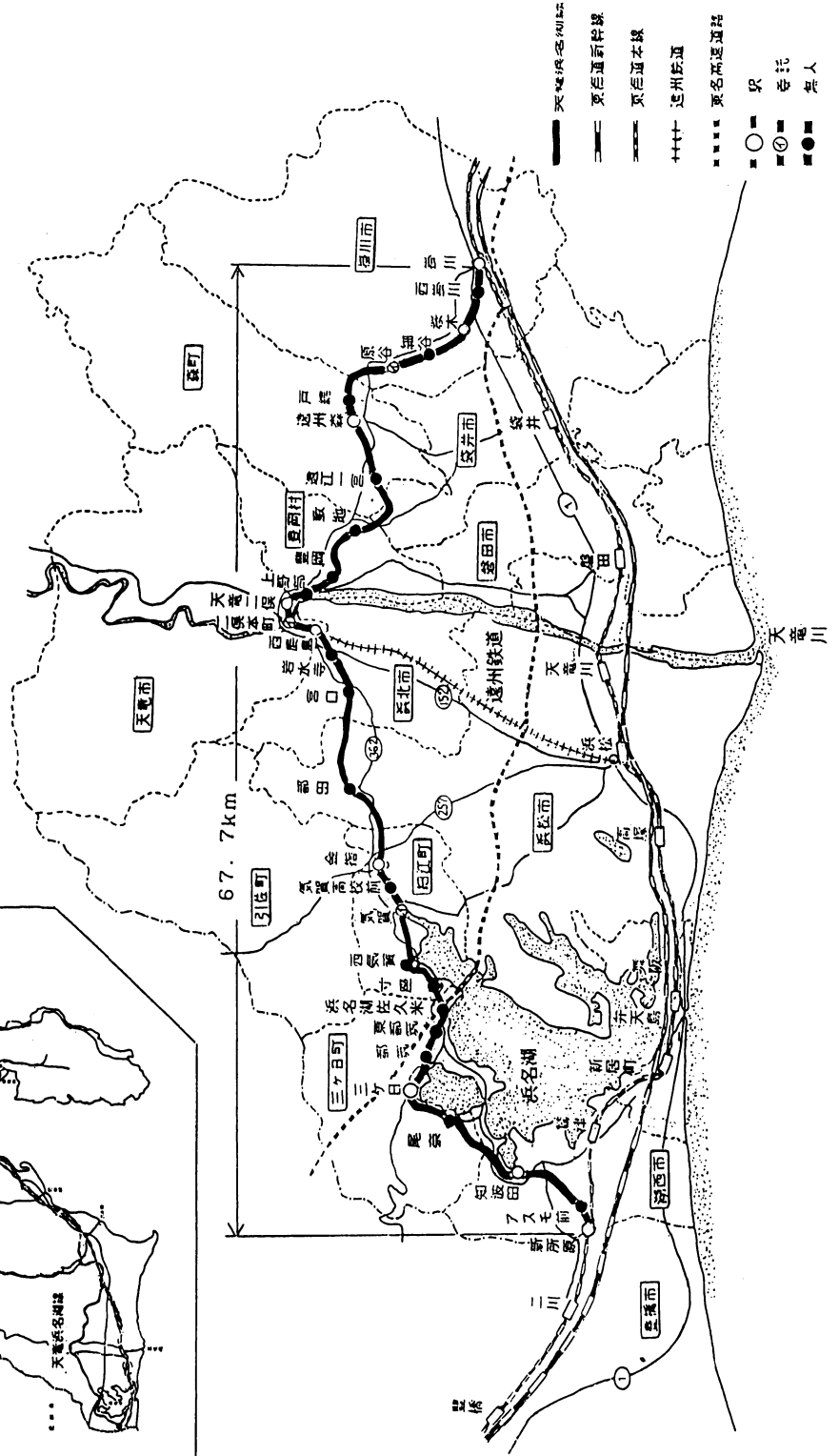
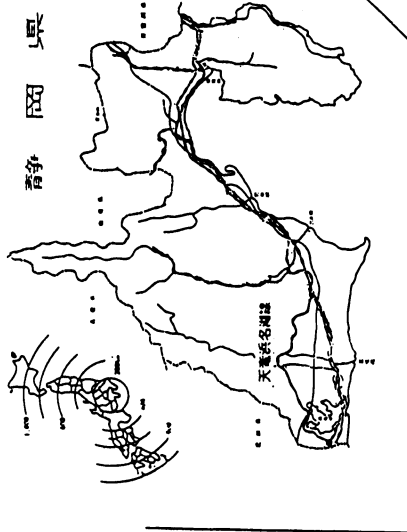


# 長良川鉄道越美南線路線図



# 天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

静岡県の位置



- 天竜浜名湖線
- 東海道新幹線
- 浜名道本線
- ++++ 遠州鉄道
- 東名高速道路
- 駅
- ⊙ 支店
- 乗入

# 伊勢鉄道 伊勢線

