

# 特定地方交通線における経営形態の転換と現状

——第三セクター鉄道会社を中心に——

Administrative Transformation and Present Condition  
on the Specific Local Lines of JNR

——Main Object : The Third Sector Railway——

## 交通観光研究室

宇野 耕治

Kouji Uno

仲上 健一

Ken'ichi Nakagami

米田 和史

Kazushi Yoneda

谷本 谷一

Taniichi Tanimoto

中村 徹

Tōru Nakamura

## 目 次

### 序

(宇野)

### 1. 特定地方交通線の経営形態の転換過程

(谷本)

1-1 特定地方交通線選定の経過

1-2 特定地方交通線の転換条件

### 2. 特定地方交通線の経営形態の転換と現状

はじめに

(宇野)

2-1 弘南鉄道株式会社

(仲上)

2-2 下北交通株式会社

(宇野)

2-3 三陸鉄道株式会社

(中村)

2-4 由利高原鉄道株式会社

(宇野)

2-5 秋田内陸縦貫鉄道株式会社

(仲上)

2-6 鹿島臨海鉄道株式会社

(中村)

2-7 野岩鉄道株式会社

(谷本)

2-8 神岡鉄道株式会社

(仲上)

2-9 樽見鉄道株式会社

(中村)

2-10 明知鉄道株式会社

(中村)

2-11 長良川鉄道株式会社

(中村)

2-12 天竜浜名湖鉄道株式会社

(米田)

2-13 伊勢鉄道株式会社

(中村)

2-14 信楽高原鉄道株式会社

(中村)

2-15 三木鉄道株式会社

(中村)

- 2-16 北条鉄道株式会社 (宇野)
- 2-17 甘木鉄道株式会社 (米田)
- 2-18 南阿蘇鉄道株式会社 (米田)
- 2-19 会津鉄道株式会社 (中村)
- 2-20 インタビュー調査の総括 (中村)

### 3. アンケート調査の分析

はじめに

- 3-1 アンケート調査の概要 (仲上)
- 3-2 アンケート調査の分析結果 (仲上)
  - 3-2-1 経営形態
  - 3-2-2 サービス
  - 3-2-3 営業面
  - 3-2-4 地域関係
  - 3-2-5 観光
  - 3-2-6 まとめ
- 3-3 地域経済の分析 (米田)
  - 3-3-1 地域の産業
  - 3-3-2 地域の観光特性

### 4. 総括 (宇野)

資料編

- (1) アンケート調査票
- (2) アンケート結果表

## 序

第2次大戦後、日本国有鉄道が基幹的交通機関として日本経済の復興に大きく寄与したことは否定できない。しかしながら、経済の発展は同時に経済構造の変革をもたらし、交通市場の需要構造と供給構造に大きな変化を与えた。特に航空輸送とモータリゼーションの発展は交通機関間の代替性を高め、鉄道の市場支配力を弱めるように作用した。その結果、昭和39年度には国鉄は欠損を生むようになり、国鉄財政は悪化の一途をたどることになる。

昭和44年5月に日本国有鉄道財政再建特別措置法が公布され、国鉄再建策が模索され始める。昭和55年12月には、抜本的な再建策として、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)が公布されたが、この政策的措置の一つとして非採算路線の中から路線を選定し、特定地方交通線として国鉄からの分離・民営化が策定されていた。この措置により、現在すでに多くの路線が新しい経営体として再出発している。

### (研究調査の目的)

この研究調査は、基本的には国鉄再建法によって特定地方交通線に選定され、国鉄から分離して新しい経営形態に転換した路線について現状分析を行うことを目的としている。しかし、今回の調査で具体的な研究対象として選んだのは、鉄道輸送形態を採用したケースである。さらに、経営形態として第三セクター形態を採用したケースに焦点を当てている。

特定地方交通線が国鉄より分離される場合、二つの選択問題が生じる。その一つは受け皿としての経営形態の問題であり、他の一つは輸送技術形態の問題である。前者は、民営形態、第三セクター形態、地方公営形態の三つのケースに分けられる。後者は、バス輸送形態と鉄道輸送形態の二つのケースである。そして、鉄道輸送形態をとったケースの大半は第三セクター形態を選択している。したがって、具体的な研究対象の中心は、第三セクター鉄道となっている。

今回の調査において、このような転換のケースを対象に選んだのは、次のような認識に基づくものである。特定地方交通線の国鉄からの分離と経営形態の転換は、政策的な視点からすれば、次のような政策原則によることを意味している。第一に、交通費用負担の視点からは受益者(地域)負担の原則を適用したこと、第二に、経営効率化の視点からは民営化原則を適用したことである。いいかえれば、特定地方交通線における交通サービスの供給を地域経済に委ねるものであるといえる。このような場合、第三セクター鉄道形態を採用したケースでは地域経済との関係がより強くあらわれると考えられる。したがって、このようなケースを分析することによって、政策的な帰結がどのような経営成果としてあらわれるか、またその成果が地域経済とどのような関係をもっているのかをより良く知ることができると考えたのである。すなわち、この研究調査の目的は、政策的成果としての転換路線の現状を分析することに主眼が置かれている。

### (調査の範囲)

特定地方交通線に選定された路線は、第1次選定が40線(729.1km)、第2次選定が31線(2089.2km)、第3次選定が12線(338.9km)となっている。この中で、鉄道輸送形態を採用

して転換した路線は、昭和63年3月末現在で26線23社（706.4km）である。しかし、今回の調査報告では、この23社の中から18社を調査の対象の中心に置き、インタビュー調査では1社を追加している。それは、調査費用上の制約は別として、第一に、転換の実績期間との関連から、昭和62年3月末までに開業したものを中心に選んだこと、第二に、調査方法との関係から、調査内容の整合性を考慮したことによるものである。

#### （調査の方法）

調査の方法としては、インタビュー調査とアンケート調査を併用した。したがって、調査報告の内容もインタビュー調査とアンケート調査に大別される。インタビュー調査は、調査項目を設定して各社別の実施し、同時に数値情報の資料の収集も行った。しかし、この数値情報による分析は今回の内容には含まれていない。アンケート調査は、昭和63年3月、バス転換路線を含めて転換済みの路線に対して実施した。しかし、今回の分析では、先に述べた二つの調査の整合性の視点から、インタビュー調査を行った会社のうち18社を対象としている。

#### （調査の内容）

この研究調査は、第三セクター鉄道を中心に国鉄から分離された路線の現状を分析し、政策的帰結としての成果を検討しようとするものである。したがって、新しい経営形態のもとに置かれた鉄道が、地域経済の中で担っている社会的機能、経営努力とその成果、経営環境条件、問題点等の諸点について明らかにすることをめざしている。すなわち、調査の具体的な内容は、①経営形態の選択要因、②鉄道輸送形態の選択要因、③第三セクター鉄道の存立条件、④地域経済に対する第三セクター鉄道の有意性あるいはポテンシャルの分析となっている。

最後に、この調査報告は調査の対象数も少なく、必ずしも満足のいくものとはなっていない。これから転換予定の路線も残っており、かつ未調査の路線も多く調査の継続を必要としている。さらに、関係当局や各社から提供された数値情報による分析が、今後の課題として残されている。

しかし、曲がりなりにも調査の成果をまとめることができたのは、調査に協力して頂いた各社の御陰である。特に、インタビュー調査の実施に当たっては、各社の担当者がいずれも熱心に対応して頂いた。今回の調査が一応の成果をあげることができたとするならば、これらの熱意ある御協力の賜物であり、心から感謝する次第である。

## 1. 特定地方交通線の経営形態の転換過程

### 1-1 特定地方交通線選定の経過

明治5年10月14日(1872年)、新橋―横浜間に明治政府の手によって鉄道が開設された。それ以来、115年間続いた日本の国鉄も、昭和62年4月1日(1987年)に分割・民営化され、JRとして再出発したわけである。その再出発の前提条件の一つとされたのが、この特定地方交通線の分離・民営化である。

すなわち第2臨調の答申による分割・民営化案が出る前に、すでに運輸政策審議会において国鉄再建案が審議され、昭和55年12月27日に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」が成立した。

この通称「国鉄再建法」は①累積赤字の棚上げ、②ローカル線の分離、③組織の再編成・再検討、④人員の削減等を骨子としたものであった。

この方針に基づいて政府は、昭和56年4月10日、国鉄線245線、約23,320kmを旅客輸送密度等を基準に図のごとく区分した。

このように輸送密度1日8,000人未満のローカル線の175線約10,160kmを地方交通線とした。そして、その中から輸送密度4,000人未満の特に採算性の悪い線を選び出し、バス輸送への転換が困難な路線を除いた83線、約3,160kmを国鉄から切り離し、民間あるいは第三セクター等に経営転換させる“特定地方交通線”に選定した。

以上が特定地方交通線選定の大筋であるが、さらに、特に輸送密度が2,000人未満で、かつ営業路線も50km以下の40線、約730kmを最も転換を急ぐ第1次特定地方交通線として選定し、ついで輸送密度2,000人未満でも第1次特定交通線に選定されなかった31線、約2,090kmを、次に転換を急ぐ第2次特定地方交通線として選定した。

最後に輸送密度2,000人以上4,000人未満の残りの12線、約340kmを第3次特定地方交通線とした。

これらの特定地方交通線を1次、2次、3次の選定別にかかげると、次の表のごとくである。なお、この既存路線以外に、旧国鉄時代より鉄道建設公団の手によって新線として建設中であったものを完成させて、地元の第三セクター等に引き受けさせて営業を開始させる地方鉄道新線が表に示すごとく、13線、707.2kmもある。

これらの新線は、いずれも何10年も前から建設運動が展開され、早くから手掛けられたものも多いが、初めから好採算の予想のもとに建設されたものではなく、いわば地元の夢として着手されたものがほとんどである。したがって、完成しても新生JRに引き継がせて営業を開始させることができないものである。それでは、せっかく長い年月と巨額の資金を投じてきたのに工事完成途中で放棄せざるをえなくなる。そこでこれらの線を完成させ、特定地方交通線に準じて地元経営に転換さすものである。

### 1-2 特定地方交通線の転換条件

以上のごときルールによって選定された特定地方交通線を、政府は原則として国鉄改革後2～2.5年の間に、したがってJRが発足した昭和62年4月1日から平成2年9月末までに転換さすことにしているわけであるが、その転換は次のごとき手順と条件で進められている。まず、対象路線ごとに地元「特定地方交通線対策協議会」をつくらせ、そこで路線をバス

輸送に転換して地元で運営するか、第三セクター等に転換して地元で鉄道輸送の運営を維持するかを協議さす。

そして協議の成立したものからバス輸送または第三セクター等による新しい企業の鉄道輸送に転換させて行くわけである。

しかし、協議会を開始して2年間たってもなお協議が成立しない場合は、強制的にバス輸送に転換させることとなっている。

なお、第三セクター、その他への具体的な転換方法としては、それらの引き継ぎ先に路線敷、軌道、駅施設等の全固定施設を無償譲渡または無償貸与する形をとる。その上、転換時に営業路線延長1km当り3,000万円を限度とした転換交付金が国鉄清算事業団を通じて国から交付される。(ただし新線継承の場合は1km当り1,000万円)

さらに加えて、昭和62年4月1日の国鉄の分割・民営化前に転換したものについては、新しく営業開始後5年間に限って、バス輸送転換のものには経常損失の全額を、鉄道のまま転換のものには半額、それぞれ運営費補助金として交付される。

なお、国鉄の分割・民営化後に鉄道のまま転換したものについては、第1次および第2次特定地方交通線においては2年間、第3次線においては2.5年間経常損失の半額の補助金が交付される。またバス輸送に転換したものについては1次、2次、3次線とも5年間、経常損失の全額が補助されることとなっている。

さて、以上のごとき条件のもとに国鉄改革問題が具体化した昭和56年4月10日、地方交通線175線が大臣承認された。そして、同年6月10日以降より国鉄が分割・民営化される直前の62年2月3日の間に、前述のごとき第1次、第2次、第3次の特定地方交通線が決定され、地元地方公共団体の出資を主体とした第三セクター等への経営の転換がスタートしたわけである。かくて、国鉄がJRとして分割・民営化された62年4月1日までに、第1次特定地方交通線を中心に53線が、各々の対策協議会での協議が成立してバス輸送または鉄道輸送継承のための第三セクター等への転換を行っている。

残りの30線については、国鉄の分割・民営化後の転換となったわけであるが、その62年4月1日を起点として、各対策協議会での協議期限を第1次、第2次線については最長2年間、第3次線については2.5年間としている。そして協議期間内は各エリアのJR旅客会社が国鉄より継承して暫定的に営業を行ない、転換するまでの営業赤字は清算事業団を通じて国が全額補助することとなっている。

このようにして、昭和63年12月20日現在、転換状況の表に示すごとく転換済みのものは、第1次線40線の全部(うち鉄道転換18線 327.2km・バス転換22線 401.9km)、第2次線31線のうち25線(うち鉄道転換8線 434.5km・バス転換17線 1,009.8km)、第3次線12線のうち4線(鉄道転換 154.6km)の69線となっている。

なお未転換の14線についても、すでに対策協議会において転換合意済みで、目下転換準備中のものが12線(鉄道転換予定8線 394.4km・バス転換予定4線 416.3km)、そして未合意のものが2線 18.5kmとなっている。

しかし、この未合意のもの2線も対策協議会において協議中であり、近く方向付けがなされるもようである。

転換済みのものについてみると、鉄道継承転換のものは、一部地元民鉄への無償譲渡もみ

られるが、多くは地方公共団体を中心とした第3セクターへの無償貸与、または無償譲渡による転換である。

また、バスに転換したものでは、北海道においては町営自家用バス（有償運営）へ転換したものが多く、その他の地方では地元民営バスあるいは民鉄のバス部門への吸収による転換が主体となっている（一部公営もある）。

一方、新たに建設あるいは建設中の新線転換13線については、いずれも第3セクター鉄道への転換が決まっており、すでに6線が全線開業、3線が一部開業している。

## 2. 特定地方交通線の経営形態の転換と現状

### はじめに

この調査は、インタビュー調査を行った19社を対象とするケーススタディである。この19社の中には、昭和62年3月末までに開業した会社17社と昭和62年7月に開業した会社2社が含まれている。

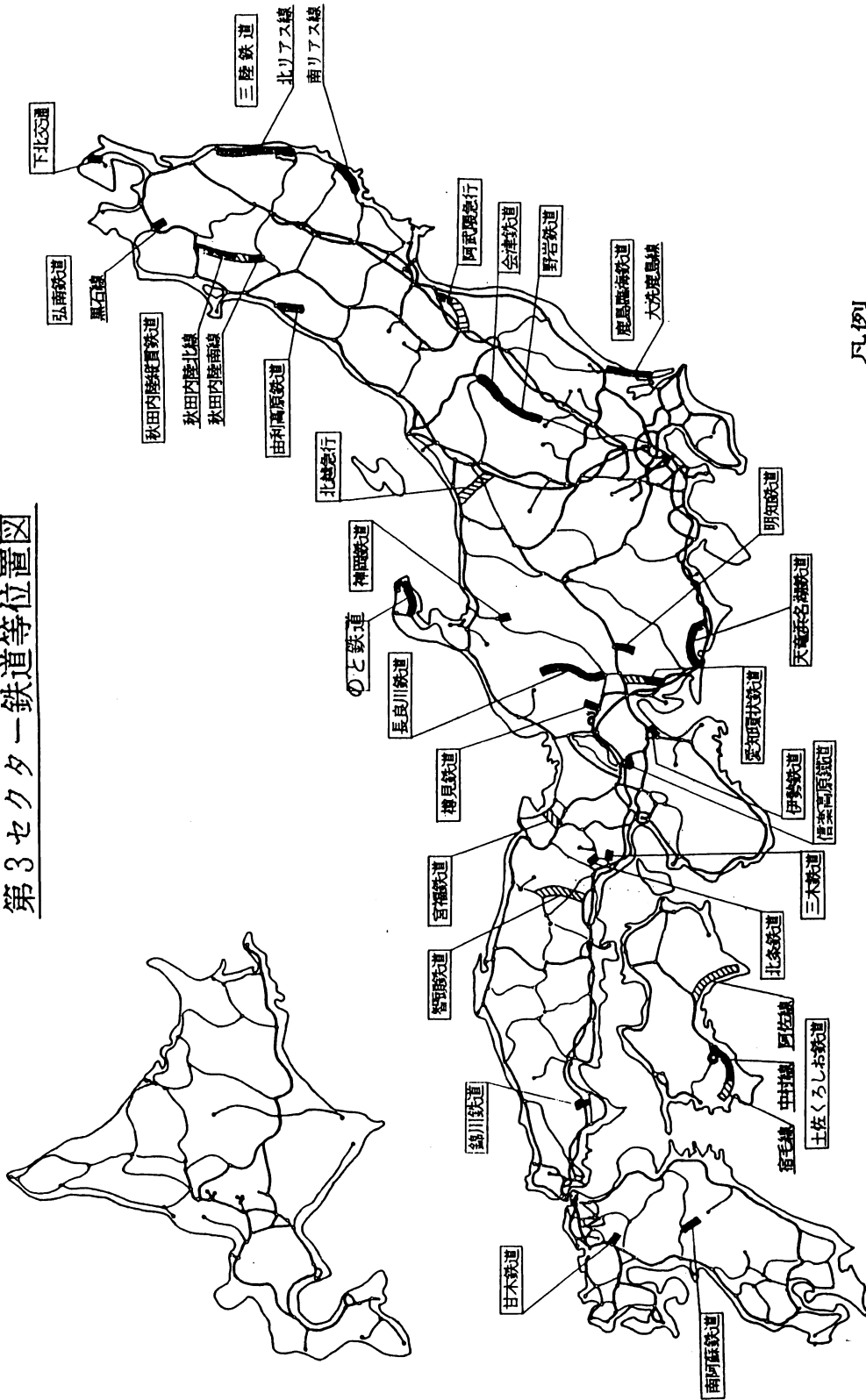
調査の対象とした19社の経営形態を区分すると、民営形態に転換したものが2社、第三セクター形態に転換したものが17社となる。前者は、弘南鉄道と下北交通であり、後者はその他の各社である。さらに、新線開業によるものが2社含まれており、野岩鉄道と鹿島臨海鉄道がこれに当たる。なお、新線建設中のものが1社含まれ、秋田内陸縦貫鉄道が既存の南線（角館線）と北線（阿仁合線）とを結ぶ新線を建設中である。したがって、秋田内陸縦貫鉄道については、この新線によって既存の二線が結合された時点で新しい経営環境条件が生まれる。

この19社の営業形態を区分すると、貨客併営の会社が3社、旅客専営の会社が16社となっている。前者は鹿島臨海鉄道、神岡鉄道、樽見鉄道の3社であり、後者はその他各社となる。前者の中で、鹿島臨海鉄道は既存の貨物路線を運営し、転換路線では旅客輸送のみを行っている。後者の中で、伊勢鉄道はJRの関西本線と紀勢本線の短絡線として、JRへの“レール貸し”という特殊条件を持っている。

このように同じ非採算路線として国鉄から分離された路線であっても、それぞれ個別の特殊性を持っており、さらに個別の地域性を担っている。したがって、ケーススタディにおいては、それぞれの各社がもつ個別性を明確にすることが必要であり、その作業がひいては各社がもつ共通の課題を明確にすることにもつながるものと考えられる。このケーススタディでは、個別性と共通性を明示するという視点から調査項目を設定し、各社の鉄道経営の現状に対する意識を整理し分析することを目的としている。



### 第3セクター一鉄道等位置図



凡例

## 2-1 弘南鉄道株式会社

### 2-1-1 会社の概要

- 1 商号 弘南鉄道株式会社
- 2 所在地 〒036-01 青森県南津軽郡平賀町大字本町字北柳田23番地5号  
TEL 0172-44-3136
- 3 会社設立 大正15年3月27日
- 4 営業開始 昭和2年9月7日
- 5 資本金 授權資本 200百万円  
払込資本 175百万円
- 6 出資者構成 個人 100%
- 7 従業員 役員4名 職員142名(男子141名、女子1名)
- 8 営業キロ数 弘南線 弘前～黒石間 16.8キロ  
大鰐線 大鰐～中央弘前間 13.9キロ  
黒石線 川部～黒石間 6.2キロ
- 9 駅数 弘南線 11駅(無人5駅、有人6駅)  
大鰐線 12駅(無人4駅、有人8駅)  
黒石線 3駅(無人2駅、有人1駅)
- 10 車両数・車両内容  
弘南線 8両 定員130人/両(座席45、立席85)  
15両 定員130人/両(座席46、立席84)  
1両 定員120人/両(座席48、立席72)  
大鰐線 9両 定員110人/両(座席44、立席66)  
10両 定員115人/両(座席43、立席72)  
黒石線 3両 定員81人/両(座席71、立席10)
- 11 列車本数 弘南線 弘前～黒石間 35往復  
大鰐線 大鰐～中央弘前間 37往復  
黒石線 川部～黒石間 21往復

### 2-1-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 大正15年3月27日 会社設立登記(払込資本60万円)  
昭和2年9月7日 運輸営業開始(弘前～津軽尾上間 11.1キロ)  
昭和25年7月1日 運輸営業開始(津軽尾上～黒石間 5.7キロ)  
昭和45年9月29日 弘前鉄道を買収、大鰐線として営業開始  
(大鰐～中央弘前間 13.9キロ)  
昭和59年11月11日 黒石線(川部～黒石間)の運輸営業開始

#### 2 転換手続き

- 昭和56年9月18日 黒石線を特定地方交通線として承認  
昭和57年2月20日 第1回協議会会議  
昭和59年2月13日 第5回協議会会議(当社への転換について合意)

昭和59年4月5日	第6回協議会会議（転換について最終合意）
昭和59年7月7日	譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約書締結
昭和59年7月25日	転換交付金の計画承認申請
昭和59年8月25日	車両設計認可申請
昭和59年8月31日	転換交付金の計画承認
昭和59年9月12日	譲渡及び譲受並びに貸借について認可申請
昭和59年9月13日	旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請
昭和59年9月14日	旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請
昭和59年9月14日	車両設計認可
昭和59年10月8日	譲渡及び譲受並びに貸借について認可
昭和59年10月9日	運輸開始認可申請
昭和59年10月22日	旅客列車の運転速度及び度数制定認可
昭和59年10月22日	旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可
昭和59年10月22日	運輸開始認可
昭和59年11月1日	旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

1億8,600万円（3,000万円×6.2キロ）

（用途）

①定期運賃差額	8,520,690円
②初期投資	177,479,310円（定期運賃差額を控除）
車    両	46,427,391円
車両基地	39,900,000円
駅設備	28,415,000円
信号保安設備	35,722,269円
保守工具類	5,950,000円
自動車信号設備	13,242,150円
その他	7,822,500円
*会社負担金	19,300,000円
レール	2,664,000円
土留工事	2,400,000円
倉庫・上家の整地	2,500,000円
車庫の側溝工事	2,830,000円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

国鉄黒石線は、津軽半島南部の弘前市と津軽平野東部の黒石市とを結ぶ既存の弘南線と連絡し、黒石駅と川部駅（奥羽本線）との間を結ぶ路線である。地域周辺は岩木山、八甲田山、十和田湖と観光資源に恵まれ、また温泉郷としても有名である。また、津軽りんごが特産であり、気候は夏は涼しく、冬は厳寒な地域である。

## ②社会条件

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
弘前市	176,082	0.4	176,285	0.54
黒石市	40,501	-0.6	41,369	0.39
大鰐町	15,313	-6.1	15,818	0.27
平賀町	23,970	2.1	24,313	0.26
尾上町	10,495	-3.4	10,765	0.31
田舎館村	9,722	-3.3	9,888	0.31

出所：「市町村別決算状況調」（昭和61年度）以下同じ。

## ③経済条件

沿線の主要な地域産業としては、①農業、②林業、③観光業

市町村名	産業構造 [60年国勢調査] (%)		
	第1次	第2次	第3次
弘前市	22.3	17.3	60.3
黒石市	27.5	24.9	47.7
大鰐町	35.2	20.6	44.1
平賀町	43.7	22.8	33.4
尾上町	33.7	23.4	42.9
田舎館村	34.4	27.3	38.3

出所：「市町村別決算状況調」（昭和61年度）以下同じ。

## ④競合条件

なし（将来競合する道路はある）

## ⑤運行列車本数

13往復

### 5 鉄道存続選択の理由

黒石線は僅か6.6キロの短い線であったが、長い間利用してきた沿線住民にとっては、なくてはならない生活路線であった。とくに、青森および五所河原方面への足としては、他の交通機関に替えがたい線路であった。地域住民とりわけ利用者を含めた関係市・村では地域の産業経済の発展と振興に絶対なくてはならない線路として強力な運動が展開された。

### 2-1-3 転換後の助成体制

#### 1 資産移譲措置

引き受け後の経費をできるだけ少なくし、収支のバランスをとるという点から、線路を川部駅起点559メートルの地点から弘南線に短絡させ、駅を統合するという条件がだされた。これに伴って、短絡する鉄道用地は無償貸与された。

* 無償譲渡	4.838キロ (延長)	(評価額	国鉄)
土 地	13,804坪	17,071,000円	
建 物	10坪	476,000円	
線路設備		93,578,000円	
電路設備		4,766,000円	
停車場設備		853,000円	
計		116,744,000円	

\* 無償貸与

国 鉄 587m (延長)  
黒石市(土地) 2,068坪

2 助成基金

なし

3 補助金等

なし

但し、転換時に以下の補助金あり。

\* 自治体補助金 106,800,000円 (県 9千万円、市 13,440千円、村 3,360千円)  
短絡線工事 101,646,000円  
工事関連費 5,154,000円

4 固定資産税減免措置

なし

5 人的支援

なし

6 地元協力体制

仙台陸運局がおこなったアンケート調査、「私鉄ローカル線利用動向調査のまとめ(弘南鉄道弘南線)」(昭和56年3月)では、次に示す住民意識がみられた。

	弘前市	黒石市	平賀町	尾上町	田舎館村	合計
鉄道存続	66.2	82.5	80.0	85.0	85.0	71.5
廃止	8.2	3.5	11.7	1.7	3.3	7.3
利用者協力	23.9	20.6	11.3	9.8	9.8	20.6
住民も協力	55.8	49.1	56.7	49.1	60.8	54.7

2-1-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅

駅数変化なし

2 列車本数 増加した(16便)

3 技術的改良

なし

4 運行スピード

変化なし

5 運賃

値上げした(普通15.6%・通勤57.3%・通学68.6%)

## 6 コスト低減策

単線自動信号化  
自動券売機設置  
駅業務の委託化  
駅管理の統合  
貨物営業廃止  
希望・勸奨退職  
機構改革

## 7 収入増加策

- ・特割ショッピング回数券の発売  
(データータイム時間帯に利用しやすい割引運賃を設定)
- ・黒石駅舎を生協のスーパーと併設の形で新築して集客を図っている。

## 8 経営成果

営業係数	転換前年度(昭和58年度)	706
	転換年度(昭和59年度)	560(59年10月末)
	転換年度(昭和59年度)	121(59年11月以降)
	転換次年度(昭和60年度)	110
	転換3年度(昭和61年度)	120
	転換4年度(昭和62年度)	120

## 9 今後の課題

- ・本線は全国初の民営移管の鉄道である。したがって、他の第3セクターの経営形態と異なって、営業開始後は、会社独自の経営努力によって取り組まれているのが特徴である。
- ・鉄道利用者からは、評価されているが、行政側の鉄道存続運動に見せた情熱が最近では薄れており、地元自治体の支援体制の弱体化がある。
- ・民営移管後、初めての決算(昭和60年度)においては、黒石線では、数量、収入とも計画を下回って赤字となっている。しかし、会社全体では、数量は減少していないし、収入面ではプラスになっている。このため、弘南鉄道においては、3線を連結した経営を考えることが重要であろう。しかし、各線の経営実績を上げるためには、より一層利用者のニーズに応える姿勢を発揮し、輸送の改善(乗り継ぎの利便を図る)・サービスの向上とキメの細かい対応が必要となろう。
- ・地域に密着する営業活動を展開しながら、今後は青森、五所川原方面への利用者増を開拓することが最大の課題である。
- ・黒石市が建設省の「定住拠点緊急整備事業(レインボープロジェクト)」(国鉄用地を地方定住促進のための町づくり)の対象地区に指定された。これにあわせて、商業の近代化・活性化をはかり黒石線、弘南線の利用増に結びつけることが重要である。

当地域は青森県でも有数の観光地であり、また数多くの特産品がある。これらの資源を生かして、四季を通じて、広く全国的に観光客を集めることが重要である。

#### 2-1-5 インタビュー所見

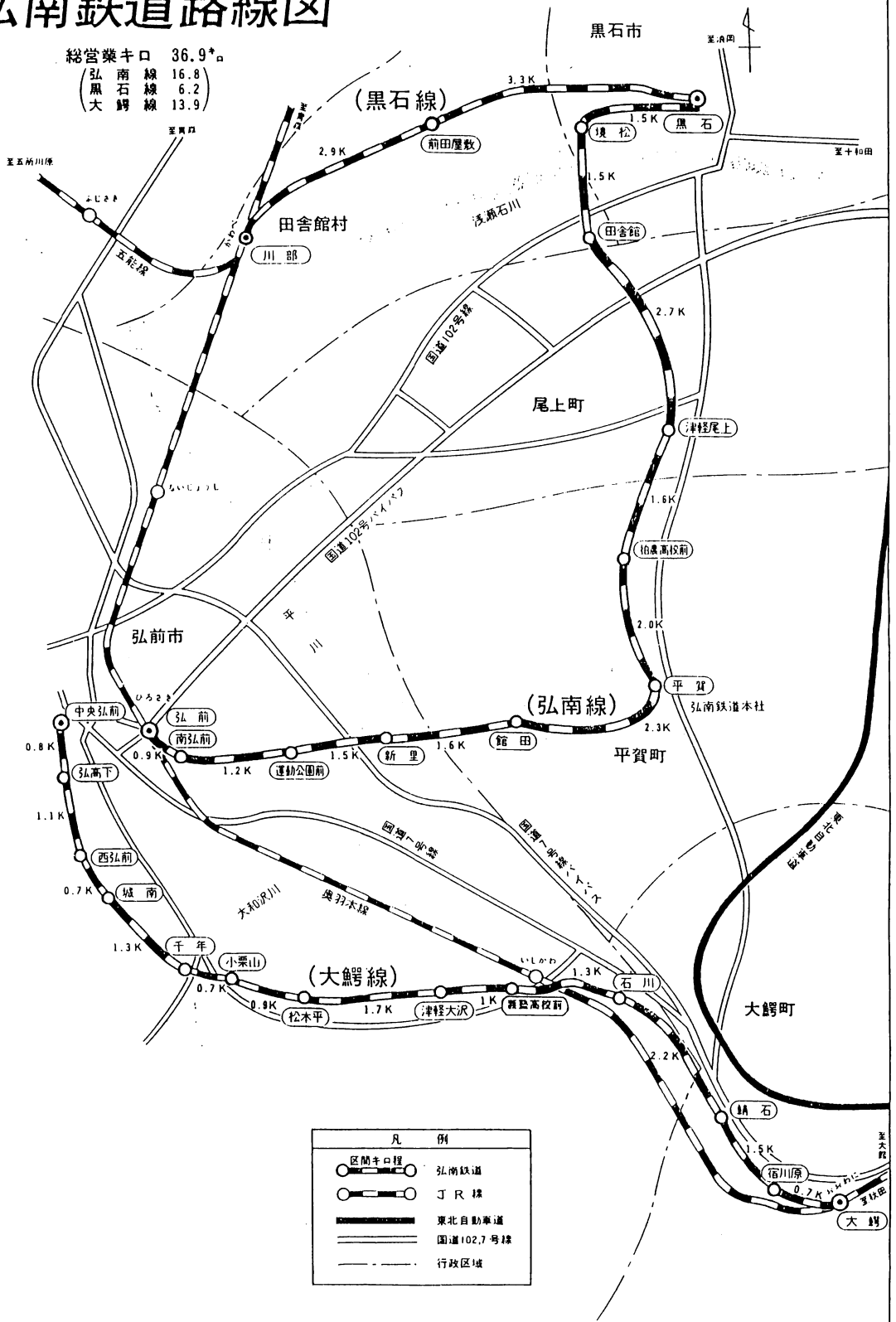
現在、競合する公共交通機関はないが、アンケート調査結果でも示されているように、通勤・業務でも自動車を利用する人がみられる。

この傾向は今後増加するものと思われるので、鉄道の利用減につながらないように対処することが重要である。

全国初の民営移管の鉄道として、大胆な経営方針が望まれる。現在は、長い歴史を有する会社の経験に基づいて、会社の大きな支援体制の下に営業されているが、営業係数がこれ以上極端に改善されることはないので、地元自治体の強力な支援体制を引き出すような、真の地域に根ざした経営方針が望まれる。

# 弘南鉄道路線図

総営業キロ 36.9\*  
 (弘南線 16.8)  
 (黒石線 6.2)  
 (大鰐線 13.9)





## 2-2 下北交通株式会社

### 2-2-1 会社概要

- ①商号 下北交通株式会社
- ②所在地 ㊦035 青森県むつ市金曲一丁目8番12号  
TEL 本社 0175-23-3111  
鉄道部 0175-34-2136  
FAX 0175-23-4682
- ③設立 昭和11年8月25日
- ④営業開始 昭和60年7月1日(鉄道営業開始)
- ⑤資本金 授權資本 1億円  
払込資本 9千万円
- ⑥出資者構成 柿本享三郎他合計25名
- ⑦従業員数 役員5名 職員226名(内鉄道関係24名)
- ⑧営業キロ数 鉄道:18キロ(下北~大畑)  
バス:13路線
- ⑨鉄道駅数 8駅(有人駅3駅、無人駅5駅)
- ⑩鉄道車両数・車両内容  
3両(ディーゼル車)  
旅客車両(定員120名、座席50名)
- ⑪列車本数 下北~大畑間 10往復

### 2-2-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和14年12月 大畑線開通(下北~大畑間)
- 昭和55年12月 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布
- 昭和56年9月18日 大畑線第1次特定地方交通線に選定
- 昭和59年2月 貨物営業廃止
- 昭和59年9月28日 第6回対策協議会にて大畑線の下北バス株式会社  
(下北交通株式会社に商号変更)への転換合意
- 昭和60年7月1日 下北交通株式会社による鉄道旅客運輸営業開始  
(下北~大畑間)

#### (下北交通株式会社の沿革)

- 昭和11年8月25日 下北乗合自動車株式会社創立
- 昭和27年3月24日 下北バス株式会社に商号変更
- 昭和59年11月22日 下北交通株式会社に商号変更
- 昭和60年10月2日 増資3千万円

#### 2 転換手続き

- 昭和56年9月18日 大畑線を第1次特定地方交通線として承認
- 昭和57年9月30日 第1回対策協議会
- 昭和59年9月28日 第6回対策協議会にて、大畑線の下北バス株式会社

(下北交通株式会社へ商号変更)への転換が合意成立

- 昭和59年12月1日 第7回対策協議会にて、転換等についての最終合意が成立
- 昭和60年2月20日 転換交付金の計画承認申請
- 昭和60年3月13日 貸借に関する契約書締結
- 昭和60年3月22日 転換交付金の計画承認
- 昭和60年4月5日 車両設計認可申請
- 昭和60年4月11日 貸借について認可申請
- 昭和60年5月20日 同上認可
- 昭和60年5月27日 ① 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請  
② 旅客列車の運転速度および度数制定認可申請
- 昭和60年6月6日 運輸開始認可申請
- 昭和60年6月12日 車両設計認可
- 昭和60年6月15日 ① 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可  
② 旅客列車の運転速度および度数制定認可
- 昭和60年6月24日 運輸開始認可
- 昭和60年7月1日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

5億4000万円(3000万円×18キロ)

(使途)	① 定期運賃差額支払	4,200万円
	② 車両購入、駅舎新設、車両基地新設	31,800万円
	③ 運営基金	18,000万円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

下北半島の陸奥湾沿いを走る大湊線の下北駅より半島を横切り津軽海峡沿岸部の大畑町を結ぶ。

冬季は積雪量が多い。

#### ② 社会条件

基本的には、JR大湊線の支線としての役割を果たしている。大湊線は東北本線の野辺地より分岐し、下北観光路線の役割とともに、下北半島住民と青森市を結ぶ路線でもある。したがって、青森—大湊間に直通快速1本(所要時間1時間47分：60年6月)が走っていた。

沿線の市町村は、むつ市および大畑町の1市1町であるが、むつ市の東に隣接して東通村、大畑町の北部に風間浦村が位置している。

沿線人口は、下記の通りである。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
むつ市	49,292	3.5%	50,766	0.49
大畑町	11,708	-5.0%	11,844	0.27
合計	61,000	—	62,610	—

人口は、出稼ぎから移住へ変わる傾向があり、人口は減少傾向にある。

沿線に所在する高校は、田名部高、大湊高、むつ工高の3校があり、さらに大畑高校が新設される予定(64年度)である。

田名部が地域の中心地の役割をもち、ショッピング、通院、行政の施設が集積している。

### ③ 経済条件

基幹的な産業は、農業、林業、漁業である。沿岸漁業も衰退気味で遠洋漁業に変わる方向にある。

恐山を中心とする観光資源および温泉が点在している。下北半島は、国立公園に指定され、恐山へは田名部(下北交通の大畑線中心駅)よりバスが通じており、半島沿岸部および内陸部は観光地として開発されている。

路線は殆どむつ市を通過しているが、沿線市町の産業構造は次の通りである。

市町村名	第1次	第2次	第3次
むつ市	8.3%	20.4%	71.3%
大畑町	20.6%	32.6%	46.8%

(S. 60年国勢調査)

この産業構造にみられるように、第3次産業の就業人口が全体として大きい。大畑町については、観光業以外の第3次産業が存在する余地はない。

### ④ 競合条件

沿線には279号線が走り、下北交通のバスが26往復の運行している。

また、沿線の自家用自動車の保有台数は次の通りである。(昭和62年3月末現在)

市町村名	自家用乗用車	自家用貨物車	合計	1台当人口
むつ市	8,790台	3,161台	11,951台	4.2人
大畑町	1,595	661	2,256	5.3

出所：「市区町村別自動車保有車両数」昭和62年度版、以下同じ。

### ⑤ 運行列車本数

上り便：大畑—下北—大湊間 8便

下り便：大湊—下北—大畑間 7便

(S. 60年6月現在)

⑥ 鉄道存続買収の理由

- ① 地元自治体特にむつ市がレールの存続を強く要望した。
- ② 競合路線バスを運営しており、むつ市のレール存続の要望に対応することになった。
- ③ 利用者の主体である通学客は、朝夕のラッシュ時に集中し、バスでは必ずしも十分対応し切れない恐れがある。  
ラッシュ時には、240名の定員に対して、関根―田名部間で280～300人となり、平均約110%の乗車率となる。
- ④ バスに比べて、運賃が安い。
- ⑤ 身障者、老人等交通弱者の利用が多い。

2-2-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

無償貸付（土地・鉄道施設）

2 助成基金

むつ市鉄道運営基金を設置し、基金は転換交付金より、1億8000万円を充当した。

3 補助金

赤字補填のため、国から欠損額の50%、基金から50%の補助を受けており、基金からの欠損補助額は次の通りである。

年 度	欠損補助額
昭和60年度	11,018千円
昭和61年度	15,666千円

別途に、基金より次の費用が支出されている。

年度	項 目	支 出 額
60年	予備エンジン購入費	4,200千円
61年	予備台車購入費	2,850千円

4 固定資産税減免措置

なし

5 人的支援

旧国鉄OBが運営の中心となっている。特に、地元自治体からの支援はない。

6 地元協力体制

地元自治体は鉄道運営に対して積極的に取り組む姿勢はうすくなっている。マイレール意識の高揚活動もなく、1周年記念イベントに対しても、自治体の動きは鈍かった。地元の積極的な協力体制は特に組まれていない。

2-2-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅

- ① 開業前と駅数は変わらない。
  - ② 開業前は無人駅7駅であったが、開業後は無人駅5駅、有人駅3駅に改善。
- 2 列車本数
- ① 開業前に比べて、下北一大畑間上り便2本、下り便3本増加。
  - ② 県庁所在地の青森一下北間を結ぶ直通快速「うそり」(2時間弱)の3本の開設に合わせて、運行ダイヤを設定した。その結果、青森との連絡は大幅に改善されている。また、大湊線との接続は全体として改善され、利用者の利便性は高まった。
- 3 技術的改良
- ① 車両基地を新設し、乗降場、踏切警報装置の改良を行った。
  - ② 車両のワンマン化への改良を行った。
  - ③ 車両の乗車定員は、86人から120人へ改良された。
- 4 運行スピード
- 運行スピードは向上し、大畑一下北間で、5～6分の時間短縮となっている。
- 5 運賃
- ① 運賃は35%の値上げ。普通運賃では加重平均24.1%値上げ。通学定期運賃は74.7%、通勤定期運賃は91%の値上げとなっている。転換前、下北一大畑間280円が、転換後340円、21.4%値上げとなっている。
  - ② 転換後は、2年毎に10%運賃値上げ改定の計画であったが、値上げは実施されていない。
- 6 コスト低減策
- ① 人件費の節減  
旧国鉄からの定年退職者を主体に採用し、スタート時には26名中18名が国鉄OBであり、給与水準を低く押さえることができた。  
複合職制度を採用し、業務の多重化をはかり、ワンマン運行の実施、営業係による操車業務の実施等を行った。営業係、車両係にも運転免許を取得させている。バス部門の合理化により、鉄道部門へ出向を実施。無人駅制度の実施。
  - ② 保守管理費  
車両の保守は自社で行い、検査は外注による。  
線路の保守も自社で行うが、大工事は外注による。
- 7 収入増加策
- ① 列車本数の増加、通学ダイヤ編成、大湊線との接続、JRの青森直行快速との接続改善。
  - ② 臨時列車の運行(祭り、夏季多客時期)。ただし、コストと利益とのバランスをはかる必要がある。
  - ③ 記念乗車券の発売、恐山参拝記念連絡(バス・鉄道)乗車券の発売。
  - ④ 高校新生への定期券出張販売。
  - ⑤ 回数券の利用促進。
  - ⑥ 学校行事に対する鉄道利用セールス。
  - ⑦ 広告収入の増加。

## 8 経営成果

営業係数：転換前年度（S.59）	575
転換年度（S.60）	442
転換次年度（S.61）	121
転換後3年度（S.62）	162

転換後は、営業係数は経営改善努力によって大幅に低下しているが、再び上昇し悪化傾向がみられる。

## 9 今後の課題

経営環境は厳しい状況下にあると認識されている。

外的要因としては、沿線の大畑町および鉄道に関連する町村の人口流出が進み、過疎化が進行している。

主要な固定客である高校生は地元志向が高まり、通学利用客が減少傾向にある。自家用乗用車の普及度が上昇傾向にあり、地元の定期外客の減少に作用している。下北半島と青森市を結ぶ海上航路が改善され、青森市への旅客の交通機関利用形態が変化しつつある。

内的要因としては、施設の老朽化に対応して、修理費が大幅増加となっている。旧国鉄OBによる代替要員補充が困難となっており、人件費の増加の可能性がある。他方で、地元自治体の財政基盤が弱く、税の減免措置、独自の助成措置等を実施する状況にない。

工場誘致の促進、人口の定着化、観光施設の拡充による地域外観光客の流入増加等による地域活性化が、鉄道存続のためにも不可欠である。

当分の間は、利用客減少による収入減と施設整備に伴う支出増により、厳しい経営状況の見通しである。

### 2-2-5 インタビュー所見

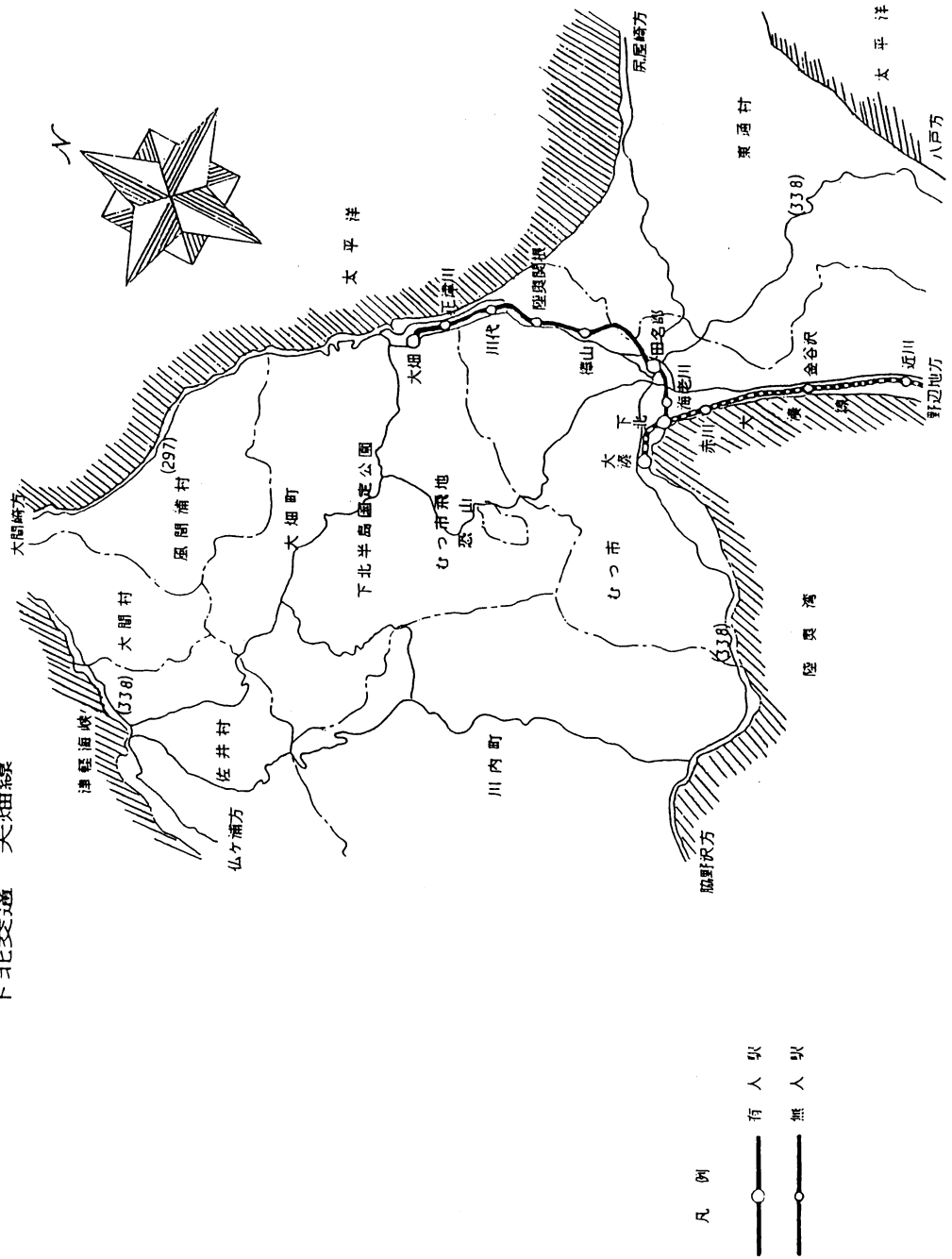
営業キロは18キロと短く、かつ交通体系からは、幹線から分岐した地方支線に接続する枝分かれ線にすぎず、しかも、最大の観光地である恐山観光とは直接結び付いていない。したがって、観光用の鉄道としての存在価値は低い。しかも、並行して道路があり、そこでは公共バスサービスが提供されている。また、マイカーの増加も予想され、自動車との競合性が高まる恐れがある。

利用客は減少傾向を示しており、観光客はバスやマイカー利用が中心となっている。したがって、観光資源も必ずしも鉄道利用客の増加につながるとは限らない。このような状況のもとでは、地元自治体が鉄道利用促進に積極的な姿勢をみせなければ、将来、需要の減少により鉄道の存続が危ぶまれる。

経営面では合理化努力がみられる。しかし、現在は旧国鉄OB依存の体質がみられる。この体質は二つの問題を提起する。その一つは、技術的な側面においては国鉄OBの老令化に伴って代替要員がJR定年退職者から補充し得ないならば、将来、自社養成の必要が生じる。他の一つは、国鉄OB採用による給与水準の低さは国鉄の年金制度によって支えられているとあってよい。すなわち、現在の人件費の水準は国鉄年金制度に依存しているのである。したがって、将来、

養成費用の増加および給与水準の上昇すなわち人件費の上昇によるコストアップの可能性がある。このような状況のもとでは、合理化努力はさらに続けなければならないが、そこには安全面で一定の限界がある。その時には、地元自治体の鉄道存続への協力体制とその財政力による助成体制の存在が不可欠である。

下北交通 大畑線



## 2-3 三陸鉄道株式会社

### 2-3-1 会社概要

- 1 商号 三陸鉄道株式会社
- 2 所在地 岩手県盛岡市内丸10番1号(本社)  
岩手県宮古市栄町4番地(宮古総合鉄道事務所)  
TEL 0193-62-8900
- 3 会社設立 昭和56年11月10日
- 4 営業開始 昭和59年4月1日
- 5 資本金 3億円
- 6 出資者構成 県48%、市町村27.5%(28)、金融機関6.7%(3)、  
農業・漁業・林業経済団体3.9%(7)、商工経済団体1.76%(11)  
公益企業(東北電力)3.3%、民間企業8.7%(5)
- 7 従業員 108名
- 8 営業キロ数 北リアス線(宮古—久慈)71.0キロ  
南リアス線(釜石—盛)36.6キロ
- 9 駅数 北リアス線 15駅(有人駅2駅、無人駅13駅)  
南リアス線 10駅(有人駅2駅、無人駅8駅)
- 10 車両数・内容 北リアス線11両、南リアス線8両  
旅客列車、形式36-100〔定員114名(座席57名)〕  
形式36-200〔定員110名(座席53名)〕
- 11 列車本数 北リアス線  
全 区 間 宮古—久慈(上り12本、下り12本)  
特定区間 普代—久慈3本  
久慈—普代2本  
宮古—小本(上り1本、下り1本)  
南リアス線  
全 区 間 釜石—盛(上り15本、下り15本)  
特定区間 三陸—盛1本

### 2-3-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |          |                                |
|----------|--------------------------------|
| 明治29年7月  | 白根通信大臣に「三陸鉄道株式会社」の創立申請書を提出     |
| 昭和56年8月  | 関係市町村長会議において、第三セクターを設立する旨の意見集約 |
| 昭和56年11月 | 三陸鉄道株式会社の創立総会開催                |
| 昭和59年4月  | 開業                             |

#### 2 転換手続き

- |            |                                     |
|------------|-------------------------------------|
| 昭和56年9月18日 | 久慈・宮古・盛線を特定地方交通線として承認               |
| 昭和56年11月2日 | 第1回協議会会議<br>(新線部分も含めて当社による運営について合意) |



昭和56年11月20日 久慈・盛線（新線部分）の再建法第14条に基づく告示  
 昭和56年11月26日 地方鉄道事業免許申請  
 昭和57年 2月15日 同上免許認可  
 昭和57年 2月15日 工事施行認可及び特別設計許可申請（新線部分）  
 昭和57年 2月18日 同上認可及び許可  
 昭和57年 2月18日 鉄建公団工事の申し出（新線部分）  
 昭和57年 3月 3日 鉄建公団へ工事実施計画の指示（新線部分）  
 昭和57年 3月 3日 鉄道施設の建設工事及び貸付に関する基本協定書締結  
 （新線部分）  
 昭和57年 3月 3日 工事着手届け（新線部分）  
 昭和57年 3月23日 車両設計認可申請  
 昭和58年 8月22日 第3回協議会会議（転換等について最終合意）  
 昭和58年 9月 3日 車両設計認可  
 昭和58年10月22日 転換交付金の計画承認申請（既設3線）  
 昭和58年10月28日 貸借並びに譲渡及び譲受に関する契約書締結（既設3線）  
 昭和58年11月30日 貸借並びに譲渡及び譲受について認可申請（既設3線）  
 昭和58年12月 9日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請  
 昭和58年12月14日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請  
 昭和58年12月28日 貸借並びに譲渡及び譲受について認可（既設3線）  
 昭和58年12月28日 転換交付金の計画承認（既設3線）  
 昭和59年 1月17日 地方鉄道新線補助金交付申請（新線部分）  
 昭和59年 1月18日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可  
 昭和59年 1月24日 地方鉄道新線補助金交付決定通知（新線部分）  
 昭和59年 2月 1日 運輸開始認可申請  
 昭和59年 2月29日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可  
 昭和59年 3月23日 運輸開始認可  
 昭和59年 3月31日 鉄道施設の貸付及び管理等に関する協定書締結（新線部分）  
 昭和59年 4月 1日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

新線建設補助金	1 km当たり1000万円	47km×1000万=4.7億円
転換補助金	1 km当たり3000万円	60km×3000万=18億円
計	22.7億円	
（使途）定期運賃差額	5120万円	
初期投資	9億7700万円	
基金	7億7000万円	
その他		

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

三陸鉄道は、宮古・釜石間を結ぶJR山田線を挟んで北リアス線と南リアス

線から成っている。三陸鉄道は、陸中海岸線を走り、宮古は盛岡方面のJR山田線と接続している。また、釜石は花巻方面のJR釜石線と接続している。さらに、久慈は八戸方面のJR八戸線と盛は一関方面のJR大船渡線と接続している。沿線は太平洋沿岸を縦断し、海が近く夏は海水浴客でにぎわう。

## ②社会条件

- ・沿線市町村 (宮古市、久慈市、大船渡市、釜石市他3町3村)
- ・沿線市町村人口 247,023人 (昭和60年10月1日現在)
- ・出資市町村 (宮古市、久慈市他7市10町8村)
- ・出資市町村人口 537,823人 (昭和60年10月1日現在)
- ・学校、北リアス線＝陸中野田駅 (久慈工業)、田老駅 (宮古北校)、  
田野畑駅 (岩泉分校)、宮古駅 (4高校)、久慈駅 (5高校)  
南リアス線＝平田駅 (釜石工業、釜石商業)、釜石駅 (2高校)、盛駅 (3高校)

## ③経済条件

- ・漁業、水産加工、林業を主たる産業としている。
- ・主な企業として、新日鉄、小野田セメントがある。
- ・観光地として、「陸中海岸国立公園」がある。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
久慈市	39,136	0.3	39,908	0.37
宮古市	61,654	-1.3	60,359	0.53
釜石市	60,007	-8.0	58,329	0.56
大船渡市	39,300	-1.8	38,862	0.50
岩泉町	16,959	-7.0	17,061	0.18
三陸町	9,741	-3.6	9,315	0.16
田老町	5,632	-1.4	5,717	0.19
野田村	5,382	1.5	5,903	0.18
普代村	4,013	-0.2	3,984	0.17
田野畑村	5,199	-0.5	5,282	0.14

市町村名	産業構造〔60年国勢調査〕(%)		
	第1次	第2次	第3次
久慈市	19.8	33.5	48.7
宮古市	14.5	25.6	59.9
釜石市	10.1	32.0	57.9
大船渡市	13.3	35.6	51.0
岩泉町	34.8	24.3	40.8
三陸町	43.0	24.7	32.2
田老町	34.2	23.1	42.6
野田村	30.1	31.7	38.2
普代村	42.5	23.2	34.2
田野畑村	39.1	27.1	33.8

④競合条件

国道45号線がある。

⑤輸送能力

宮古線（宮古—田老） 4往復（59年3月）

久慈線（久慈—普代） 5往復（59年3月）

盛線（盛—吉浜） 5往復（59年3月）

5 鉄道存続選択の理由

・終着地点への到着時間の短縮

北リアス線 71.0キロ 90分                      南リアス線 36.6キロ 45分

国道45号線 約100キロ 145分                      国道45号線 45キロ 75分

・大量輸送が可能である。

・長距離旅行に便利である。

2-3-3 転換後の助成体制

1 資産の移譲措置

無償貸与

2 助成基金

転換交付金の残高である7.7億円を条例によって県で管理

現在、約9億円の基金

3 補助金

なし

4 固定資産税減免措置

特になし

5 人的協力

・従業員構成（国鉄OB50%、プロパー45%、他社5%）

出向16名（JR10名、岩手開発鉄道5名、近畿日本ツーリスト1名）

・車両の検査、整備については、東北鉄道整備株式会社に外注

## 6 地元協力体制

- ・三陸縦貫鉄道強化促進期成同盟会による経営協力
- ・三鉄利用フォーラムの開催
- ・沿岸市町村企画課長会議の開催
- ・無人駅に地元でそれぞれ観光センターを設置
- ・無人駅の自発的清掃（毎月3日はグリーンデー）

### 2-3-4 転換後の経営改善の内容と問題点

#### 1 駅数

8 駅増加（白井海岸、田野畑、島越、小本、摂待、釜石、平田、唐丹）

#### 2 列車本数

北リアス線（旧宮古線） 下り12本増加  
上り11本増加  
（旧久慈線） 下り11本増加  
上り10本増加

北リアス線（上り）は、5時、6時、8時、10時台にそれぞれ1本ダイヤが設定され、12時、14時台にそれぞれ2本ダイヤが組まれている。また、久慈・普代間については、20時台に1本、更に、小本・宮古間では、21時台に1本の夜間ダイヤが設定されている。

他方、下りは、15時台に2本のダイヤが設定されているのが特徴的である。

南リアス線（旧盛線） 下り10本増加  
上り11本増加

南リアス線（下り）は、6時台から19時までそれぞれ1本ダイヤが設定されている。（ただし、11時台は除く）

他方、上りも6時台から19時台までそれぞれ1本ダイヤが設定されている。（ただし、12時台は除く）

#### 3 技術的改良

- ・列車集中制御方式の採用（C T C）
- ・新線については50kgレールを採用、又P C枕木、スラブ道床を採用

#### 4 運行速度

速くなった。ただし、北リアス線については、島越・田老間が新線であり、南リアス線については、釜石・吉浜間が新線であるため、国鉄時代の運行速度と単純に比較できない。

#### 5 運賃

J R久慈線380円・J R宮古線180円・J R盛線310円

#### 転換後

北リアス線1,420円・南リアス線740円・

開業時に50%値上げ（昭和61年10月 運賃値上げ）

- ・転換後の各区運賃と転換前の運賃を比較すると次のごとくである

北リアス線	転換後(円)	転換前(円)	変化
-------	--------	--------	----

(全 区 間)	宮古—久慈間	1,460	1,000	約46%の値上げ
(特定区間)	普代—久慈間	560	380	約47.4%の値上げ
	宮古—小本間	560	310	約80.6%の値上げ
南リアス線				
(全 区 間)	盛 —釜石間	800	510	約56.9%の値上げ
(特定区間)	盛 —三陸間	380	240	約58.3%の値上げ

## 6 コスト低減策

- ・ 駅の無人化
- ・ 車両のワンマン化
- ・ 車両、線路の検査・保守の外注化
- ・ 国鉄OBの採用（平均年齢40.2才）
- ・ 複数職の採用

## 7 収入増加策

- ・ JR山田線の第2種免許を取得して、一貫経営を行うこと。
- ・ 観光地に観光施設を完備すること。
- ・ 大企業の誘致
- ・ 大学の誘致
- ・ イベント用車両の新造により、JR線への乗り入れ拡大。

## 8 経営成果

営業係数：転換前年度（昭和58年度）

宮古線	307
久慈線	623
盛 線	318

転換後4年度(昭和62年度)

全線	98.4
----	------

## 9 今後の課題

- ・ 利用促進月間の実施を通して、鉄道利用の促進を計る。
- ・ 旅行業、損害保険の業績の倍増。
- ・ JR山田線の一貫経営の早期実現。
- ・ 「安全な輸送」の確保のため、安全訓練のレベル・アップ。
- ・ 社内登用試験、資格試験の実施によって全体的なレベル・アップを目指す。
- ・ 海岸線のリゾート開発によって内陸から観光客を誘致する。そのためには、大手観光会社の協力が必要となる。

### 2-3-5 インタビュー所見

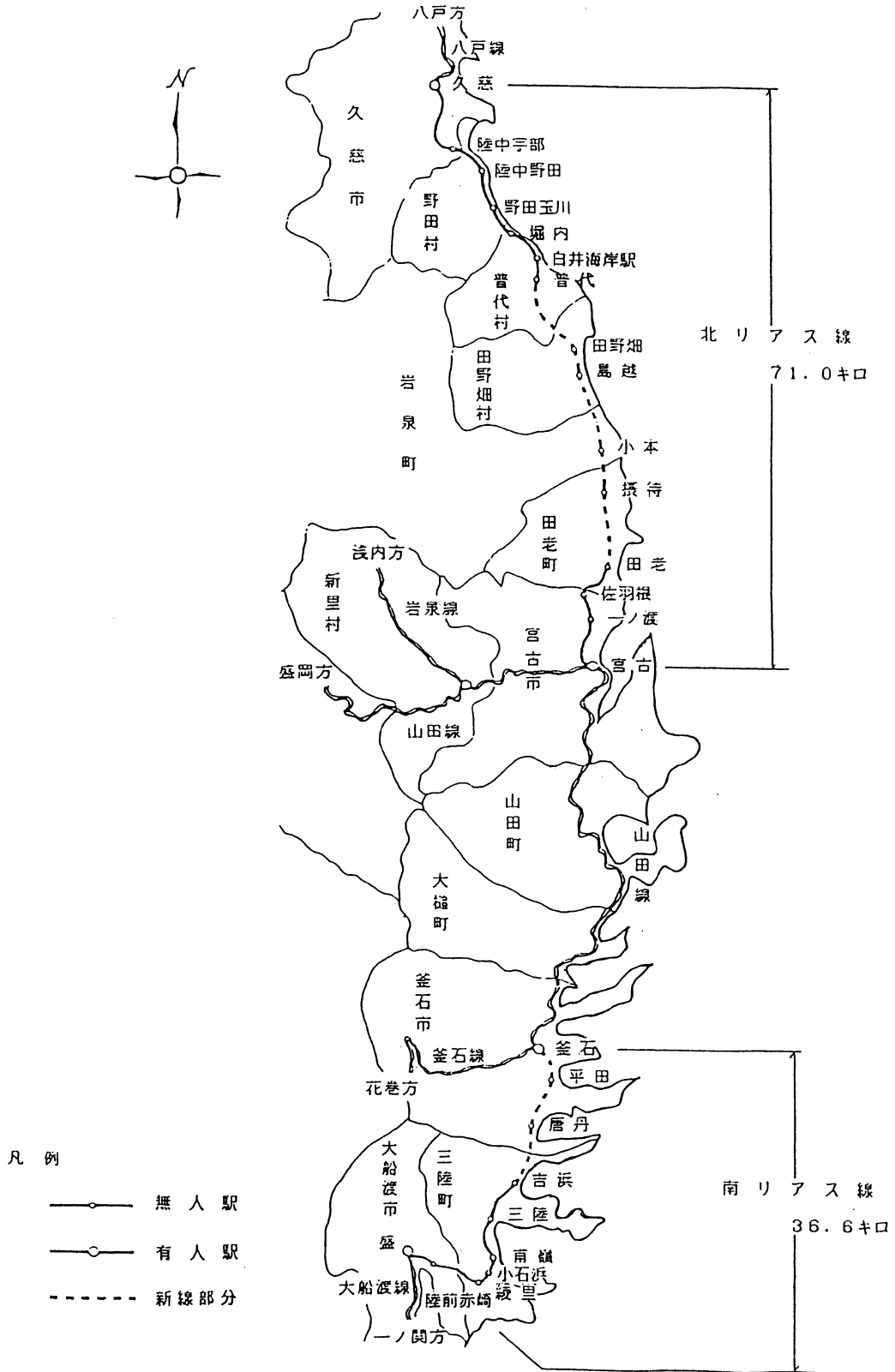
三陸鉄道は、昭和59年4月1日に開業した、旧国鉄から第三セクター鉄道へ転換した路線としては老舗の鉄道会社である。転換後、様々な企業努力、地元自治体、地元企業あるいは地元住民の支援を受けて、健全な黒字経営を続けている。しかし近年の沿線人口の低減傾向は、鉄道輸送旅客数の減少として如実

に数字に現れている。したがって、徹底した合理化と運賃の値上げだけによって、今後の経営を維持していくことは、困難と考えられる。

こうした現状を考慮して、積極的な鉄道利用者の誘致計画を策定し、実施する必要がある。固定的な鉄道利用者の急激な増加を望むことができない現在、三陸沿岸の観光資源を利用した観光客の誘致を推進する必要があるだろう。

しかし、これら観光客を誘致するには三陸鉄道の独自の財源で行うことは不可能である。したがって、県あるいは地元の市が大手のリゾート開発企業に働きかけ、それらの企業が開発に着手しうる環境づくりを行う必要があるだろう。こうした県あるいは地元の市の積極的な支援があってはじめて、今後の鉄道経営に見通しをつけることができよう。

三陸鉄道 北リアス線・南リアス線



## 2-4 由利高原鉄道株式会社

### 2-4-1 会社概要

- 1 商号 由利高原鉄道株式会社
- 2 所在地 ㊦015-04 秋田県由利郡矢島町館町53番地  
TEL: 0184-56-2736
- 3 設立 昭和59年10月31日
- 4 営業開始 昭和60年10月1日
- 5 資本金 授權資本 3億円  
払込資本 1億円
- 6 出資者構成 秋田県38.5%、1市3町38.5%(矢島町20.9%他)、  
民間23%(商工経済団体2.2%・農業経済団体1.8%・金融機関8.0%  
公益企業[東北電力]3.0%・業者団体[建設業協会]8.0%)
- 7 従業員数 27名(男子25名、女子2名)
- 8 営業キロ数 23.0km(羽後本荘—矢島)
- 9 駅数 10駅(無人駅7駅、有人駅3駅)
- 10 車両数・車両内容  
5両(新型軽量ディーゼルカー)、旅客車両(定員106名、座席51名)
- 11 列車本数 羽後本荘—矢島(上り14本、下り14本)

### 2-4-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 大正11年 横荘鉄道として本荘—前郷間が開業  
昭和13年 前郷—矢島間が開通し、旧矢島線となる。  
戦後は、沿線の貨物(木材・パルプ・米等)および旅客の輸送機関として、  
中心的な役割を果たした。昭和26年頃には貨車35両が1日2往復し、客車は  
5両が運行されていた。しかし、道路の改良とモータリゼーションの発達とと  
もに、輸送量は減少の道を歩んだ。
- 昭和55年12月 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布。  
昭和56年9月 第1次特定地方交通線に選定される。  
昭和59年10月 第三セクター鉄道として由利高原鉄道株式会社設立  
昭和60年10月 旅客運輸営業開始

#### 2 転換手続

- 昭和56年9月18日 矢島線を第1次特定地方交通線に承認  
昭和57年1月29日 第1回協議会  
昭和59年10月31日 由利高原鉄道株式会社設立  
昭和60年3月29日 第8回協議会において、由利高原鉄道株式会社への転換が  
合意される。  
昭和60年5月8日 第9回協議会において、転換等についての最終合意が成立  
昭和60年7月8日 資産の貸借、譲渡および譲受に関する契約締結  
昭和60年7月12日 貸借、譲渡および譲受について認可申請



- 昭和60年7月12日 車両設計認可申請
- 昭和60年8月9日 転換交付金の計画承認申請
- 昭和60年8月14日 資産の貸借、譲渡および譲受について認可
- 昭和60年8月23日 運輸開始認可申請
- 昭和60年8月27日 車両設計認可  
旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請
- 昭和60年8月28日 旅客列車の運転速度および度数制定認可申請
- 昭和60年8月29日 転換交付金の計画承認
- 昭和60年9月6日 旅客列車の運転速度および度数制定認可
- 昭和60年9月17日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可
- 昭和60年9月25日 運輸開始認可
- 昭和60年10月1日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

6億9,000万円 (3,000万円×23km)

(使途)	定期運賃差額	6000万円
	初期投資	3億5100万円
	基 金	2億1800万円
	増 車	6000万円

### 4 転換時の状況

#### (1) 自然条件

営業路線は、海岸部の羽後本荘（羽越本線接続）より、子吉川に沿って鳥海山麓の内陸盆地を縦断し、中心部に位置する矢島町に至る。

冬季は、日本海側であるために、比較的積雪量が多い。

#### (2) 社会条件

鉄道路線は日本海沿岸部をつなぐ羽越本線の支線の役割を果たしている。本線接続の羽後本荘駅は、秋田市より42.8キロ、約1時間乗車の位置にある。

沿線の市町村は、本荘市、由利町、矢島町の1市2町であるが、矢島町の後背地に鳥海町が位置している。

関係市町村人口は次の通りである。

市町村名	国 勢 調 査 人 口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
本 荘 市	44,326	3.2	44,270	0.55
由 利 町	6,994	0.6	7,094	0.24
矢 島 町	7,329	-2.3	7,447	0.34
鳥 海 町	8,287	-3.2	8,493	0.18
合 計	66,936	—	67,304	—

沿線人口としては、本荘市を除く3町の人口は、昭和62年3月末、23,034人であり、本荘市人口中、最大3,000人を見込むと約24,000～26,000人とみられる。

沿線に所在する高校は6校あり、その上、中学校2校と小学校1校が通学利用校とみられる。

(3) 経済条件

沿線の基幹産業は農林業であるが、観光業、製造業のウェイトも高まっている。大企業は立地していないが、製造業の工場立地により地元雇用者は増大している。

鳥海山麓の高原が観光資源として存在し、開発が進められている。矢島は鳥海山登山口の一つであり、南由利高原青少年旅行村、鳥海高原矢島スキー場、畜産公園、観光牧場等が沿線に開設されている。鳥海町には温泉もある。

一般的に、第1次産業の就業者数が減少し、第2次・第3次産業の就業人口が伸びる傾向にある。

昭和60年度国勢調査による産業構造は次の通りである。

市町村名	産業構造 [60年国勢調査] (%)		
	第1次	第2次	第3次
本 荘 市	12.5	35.0	52.4
由 利 町	28.5	41.0	30.4
矢 島 町	25.6	41.0	33.4
鳥 海 町	48.1	32.6	19.2

(4) 競合条件

沿線に国道108号線が走り、羽後交通が往復18便のバスを本荘市まで運行している。

また、沿線世帯の自家用自動車の保有台数は多い。

市町村名	自家用乗用車	自家用貨物車	合 計	1台当人口
由 利 町	1,516台	379台	1,895台	3.7人
矢 島 町	1,496	510	2,006	3.7
鳥 海 町	1,388	300	1,688	5.0

(昭和62年3月末現在)

地元の工場は、各社送迎バスを運行している。

(5) 運行列車本数

羽後本荘―羽後矢島間を8往復していた。

(6) 鉄道存続選択の理由

- ① 利用者の主体が通学客であり、朝夕のラッシュ時に約400人が集中し、さらに交通渋滞が加わり、バスでの輸送では輸送能力が不足する。
- ② 冬季の積雪量が多く、道路の除雪体制等の問題で、バスでは通学や生活の安定した足が確保できない。

- ③ 特に、終着点の矢島町民を中心として、沿線住民の通学・生活の足の確保に関して危機意識が高まり、矢島町を中心に鉄道の存続を推進し、同時に、観光開発計画とも結びついて地元負担による赤字補填を前提に鉄道を選択した。

#### 2-4-3 転換後の助成体制

##### 1 資産の移譲措置

無償貸付（土地・鉄道施設）

##### 2 助成基金

由利高原鉄道運営助成基金条例（秋田県条例）を設定。

基金は、転換交付金より3億9,000万円を充当し、市町村からは積立金、民間からは募金により構成する。

##### 3 補助金

鉄道運営上の必要が生じたときは、由利高原鉄道運営助成基金より、秋田県財務規則に基づいて、補助金として交付される。

また、鉄道運営による欠損が生じたときは、助成基金より補填金が交付される。開業後5年間は、欠損金の50%が国より補助金として交付される。

##### 4 固定資産税減免措置

免税措置が行われている。

##### 5 人的支援

旧国鉄OBが従業員を中心となり、運営に参加している。

##### 6 地元協力体制

(1) 鉄道運営の円滑化をはかるため、第三セクター方式の特性を生かして、官民の協力体制を確立する目的で鳥海山麓線運営促進連絡協議会を設立し、定期的に開催して運営のための連携を図っている。

(2) 各種のイベントの開催をはかり、利用促進運動を行っている。

(3) 本社屋は、矢島町より無償貸与されている。

#### 2-4-4 転換後の経営改善の内容と問題点

##### 1 駅

① 1駅（久保田駅）新設増加。

② 駅名を変更し、羽後矢島を矢島に改め、同様に、川辺、黒沢、鮎川と簡略化した。

##### 2 列車本数

① 羽後本荘—矢島間、6往復増加。

8往復から14往復に変更。

② 上り矢島発の始発を5時34分から5時56分へ、終発を20時42分から19時54分へ変更。

下り羽後本荘発の始発を4時44分から7時11分へ、終発を19時56分から21時12分へ変更。

全体として、運行本数の増加と運行時間帯の変更により利用度の高い時間帯での運行頻度が増し、さらに国鉄線との接続が改善され、利用者の利便性は拡大した。

##### 3 技術的改良

- ① 新型ディーゼルカーの採用により、高速性・経済性が増大した。
- ② レールは順次50キロレールへ交換を計画し実施している。50キロレールはJRより安く払下げを受けた。転換前は50キロレールは全区間の32%であった。
- ③ 中間駅である前郷駅を行違駅として整備し、クロス運行方式を実施している。

#### 4 運行スピード

運行スピードは向上し、駅間の運行時間は短くなっている。したがって、1駅増加したにもかかわらず、矢島―羽後本荘の全区間の運行時間は、上りについては短縮はみられないが、下りについては2～3分の短縮がみられる。中間駅からの利用者にとっては、若干の時間短縮があるものとみられる。

#### 5 運賃

- ① 転換時、50%の賃率の値上げが実施された。転換前、羽後本荘―矢島間360円が、転換後、520円に値上げされている。
- ② 転換後は、2年毎10%の値上げの計画であったが、経常収支が黒字に転換したため、値上げは実施されていない。経営努力の結果とみられる。

#### 6 コスト低減策

##### ① 人件費

旧国鉄からのOB採用により、給与水準を低く押さえた。

複合職制度を採用し、労働生産性を高めた。

無人駅制度の採用。

##### ② 保守管理費

線路の保守、車両の検査については、委託を実施。

##### ③ 物件費

本社の社屋については、矢島町より無償貸与されている。

##### ④ 租税公課

固定資産税の免税措置を受けた。

#### 7 収入増加策

- ① 駅舎内で売店を委託経営。
- ② 旅行業を営業するため、矢島駅構内に旅行センターを開設。JRの乗車券・指定券、航空券、その他の取次ぎサービスを実施。
- ③ 地元のイベントに協賛列車の増発。
- ④ イベント列車「鳥海山麓ふれあい号の旅」の企画実施。
- ⑤ 羽後交通バスとの接続提携による通勤・通学客の掘り起こし。
- ⑥ 羽後交通バスとの接続連携による直通スキーバス列車の運行によるスキー客の掘り起こし。
- ⑦ レクリエーション団体客の輸送実施。
- ⑧ 各種広告料収入の増加。

#### 8 経営成果

営業係数：転換前年度(S.59年) 661

転換年度(S.60年) 744

転換次年度(S.61年) 97.7

転換後3年度(S.62年) 97.3

## 9 今後の課題

- ① 競合公共交通手段として、羽後交通バスが羽後本荘―矢島間を18便運行しており、鉄道の14便を上回っている。ただし、運行時間はバス55分、鉄道40分であり、鉄道の利便性は高い。
- ② 競合交通手段として、自家用車があり、道路網も発達している。自家用車の保有台数は多く、将来マイカーの利用度は高まる傾向にある。
- ③ 輸送人員は、開業年度の60年度は増加したが、それ以降は定期客、定期外客のいずれもが減少している。特に、定期客の減少率は定期外客を上回っており、さらに、定期客の中では通勤客の減少が著しい。安定収入をもたらし、かつ輸送人員占有率の高い定期客の減少率が高いことは鉄道の将来に大きな影響をもつものと考えられる。  
その要因として挙げられたものは、次の通りである。
  - (a)マイカー利用の増加
  - (b)老人の通院客の減少。地元の医者増加による。
  - (c)買物客の減少。スーパーの発達による。
  - (d)地元雇用の増大。地元の工場立地の増加により、通勤は送迎バスやマイカーに変化した。
  - (e)共働きによる現金収入の増加が、マイカーや単車の保有率を高めた。
  - (f)マイレール意識の低下傾向。働き盛りの者は男女を問わずマイカー利用が増え、鉄道依存度が低下した結果である。
- ④ 人件費低減によるコスト低下が大きいのが、将来もJRのOBに頼れるかは疑問である。地元若手の採用を考えれば、現在の給与水準の低さを維持することは困難と考えられる。その場合、人件費増加の可能性があり、自治体の補助を期待している。
- ⑤ 鳥海山麓の高原に豊富な観光資源をもっているが、観光客の鉄道利用率は低く、約1%位しか占めていない。したがって、観光開発地点と結ぶ輸送システムを整備して、鉄道利用へ結び付けることが必要である。

### 2-4-5 インタビュー所見

現在は、経営合理化努力によって、営業係数は100を割り、黒字経営となっている。しかし、長期的観点からすれば黒字経営の維持については、いくつかの問題点があるように思われる。

まず、社会経済的な側面からみると、この鉄道の沿線は比較的豊かな盆地に恵まれており、しかも、鳥海山麓の高原に四季を通じて観光資源をもっている。さらに、鉄道の最大の出資者である県も観光開発に力を入れており、高原のリゾート化を進めている。

しかしながら、第一に、鉄道利用者となる沿線の矢島町、鳥海町の人口は流出傾向がみられ、最近は歯止めがかかったようにみられるが、必ずしも安心で

きない。

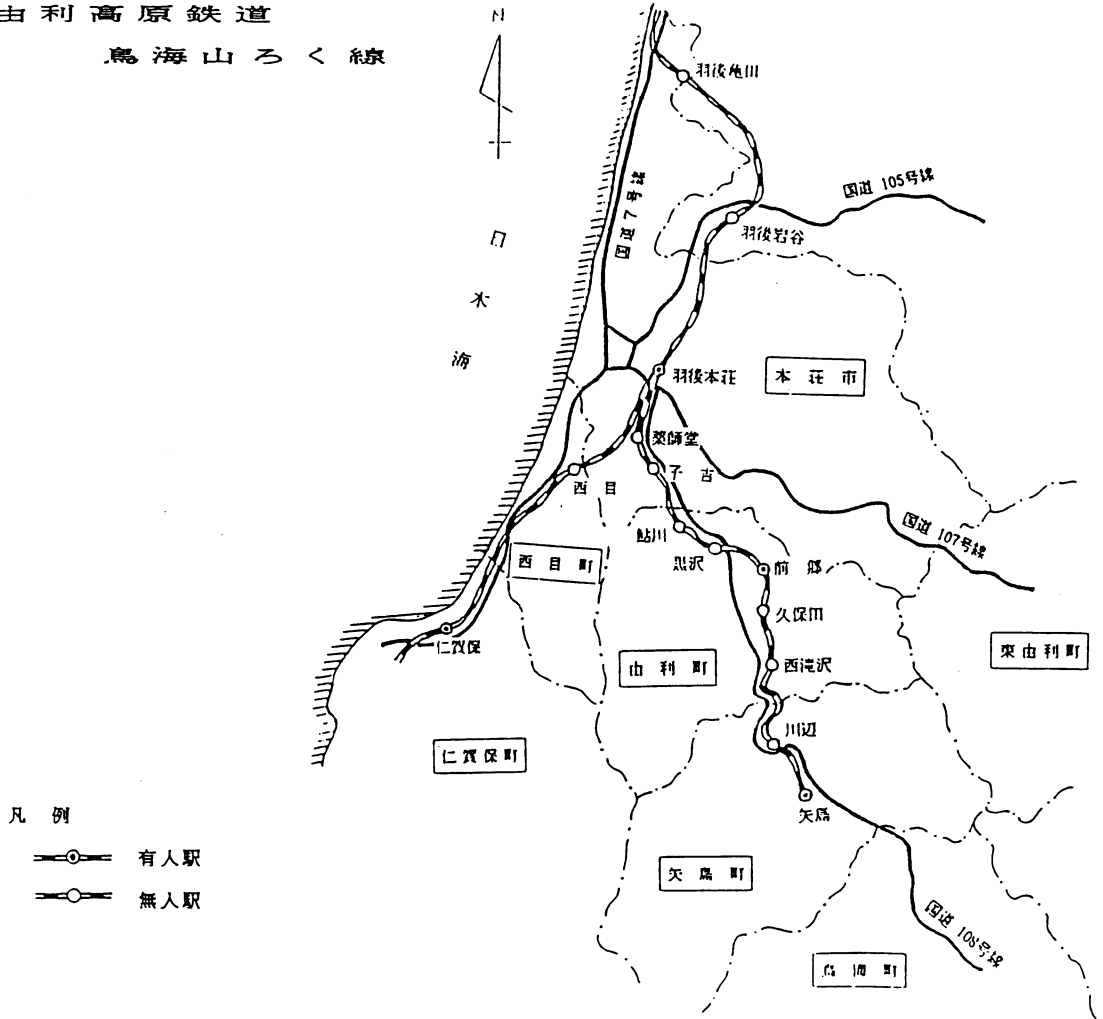
第二に、沿線に並行して道路が走り、しかも自家用車の保有率が高く、利用者の減少要因となっていることは今後の問題点である。

第三に、沿線の観光開発計画は滞在型リゾート地開発を特色として進められているようにみうけられるが、一般に、滞在型リゾート客やスキー客は、マイカーあるいはバス利用が多いとみられる。したがって、鉄道利用とどのように結びつけるかが、今後の課題である。

経営面では、やはり利用者の減少傾向が第一の問題点である。特に、定期客の減少率が高いことは問題である。

さらに、現在の国鉄OB依存の体質は人件費の低減策を国鉄年金制度におんぶしていることを意味している。この形態の維持が困難となった時には、一つは養成費用の支出増大、他の一つは給与水準の上昇による人件費増加をまぬがれることはできない。これは、大きなコスト・アップ要因となるであろう。したがって、収入と費用の両面から、長期的には現在の黒字を維持することは相当の努力を要するものと思われる。そのためには地方自治体の強力なバックアップが必要と考えられる。

由利高原鉄道  
鳥海山ろく線



凡例

- 有人駅
- 無人駅

2-5 秋田内陸縦貫鉄道株式会社

2-5-1 会社概要

- 1 商号 秋田内陸縦貫鉄道株式会社
- 2 所在地 〒018-46 秋田県秋田郡阿仁町水無字上新町東裏4番地4  
TEL 0186-82-3231
- 3 会社設立 昭和59年10月31日
- 4 営業開始 昭和61年11月1日
- 5 資本金 授權資本 3億円  
払込資本 3億円

- 6 出資者構成 秋田県38.6%、8町村38.6%（鷹巣町10.3%・角館町7.0%他）  
 団体 22.8%（商工経済団体2.8%、農業経済団体2%、  
 金融機関8%、業者団体6%、公益企業3%、民間会社1%）
- 7 従業員 役員1名 職員65名（男子64名、女子1名）
- 8 営業キロ数 秋田内陸北線 鷹ノ巣～比立内間46.0キロ  
 秋田内陸南線 角館～松葉間19.1キロ  
 （松葉～比立内29.1キロ 63年10月に完工）
- 9 駅数 秋田内陸北線 16駅（無人11駅、有人5駅）  
 秋田内陸南線 6駅（無人5駅、有人1駅）
- 10 車両数・車両内容  
 秋田内陸北線 7両 定員81名／両（座席71、立席10）  
 秋田内陸南線 2両
- 11 列車本数 秋田内陸北線 鷹ノ巣～比立内間 2往復（上り2本、下り2本）  
 鷹ノ巣～阿仁合 10往復（上り10本、下り10本）  
 阿仁合～比立内間 6往復（上り6本、下り6本）  
 秋田内陸南線 角館～松葉間 7往復（上り7本、下り7本）

## 2-5-2 転換の経過

### 1 沿革

- 昭和59年10月29日 会社創立総会  
 昭和60年10月31日 会社設立登記（払込資本 1億円）  
 昭和61年11月1日 秋田内陸北線（鷹ノ巣～比立内間）の旅客  
 運輸営業開始  
 秋田内陸南線（角館～松葉間）の旅客運輸営業開始

### 2 転換手続き

- 昭和56年9月18日 角館線を特定地方交通線として承認  
 昭和57年1月29日 第1回角館線協議会会議  
 昭和59年6月22日 阿仁合線を特定地方交通線として承認  
 昭和59年7月27日 第6回角館協議会会議（第3セクターによる運営の合意）  
 昭和59年11月21日 第1回阿仁合線協議会会議（当社への転換について合意）  
 昭和60年3月28日 鷹角線（新線部分）の再建法第14条に基づく告示  
 昭和60年3月29日 第7回角館線・第2回阿仁合線協議会会議（新線部分も含めた当社による運営及び既設2線の先行転換について合意）  
 昭和60年6月12日 地方鉄道業免許申請  
 昭和60年9月11日 同上免許  
 昭和61年4月28日 第8回角館線・第3回阿仁合線協議会会議  
 （既設2線の転換等について最終合意）  
 昭和61年6月27日 譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約書締結  
 昭和61年6月30日 譲渡及び譲受並びに貸借について認可申請  
 昭和61年7月31日 同上認可



- 昭和61年 8 月20日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請
- 昭和61年 8 月20日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請
- 昭和61年 9 月 8日 転換交付金の計画承認申請
- 昭和61年 9 月24日 同上承認
- 昭和61年 9 月30日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可
- 昭和61年10月 2日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可
- 昭和61年10月 2日 運輸開始認可申請
- 昭和61年10月27日 運輸開始認可
- 昭和61年11月 1日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

総 額 1,959,000千円

(使途)

- (1)定期運賃差額 91,382千円
- (2)初期投資 1,464,287千円
  - 車両購入費 705,518千円
  - 工事費 758,769千円
- (3)助成基金 403,331千円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

秋田県の山岳部を縦貫しており、沿線には多数の湖沼と山岳が面なり、県の広域リゾート指定地域である。

#### ②社会条件

市町村名	国 勢 調 査 人 口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
[北線]				
鷹 巣 町	24,624	- 1.8	24,650	0.42
森 吉 町	9,827	- 4.4	9,922	0.24
阿 仁 町	5,596	-10.8	5,531	0.17
合 川 町	9,309	- 2.9	9,217	0.20
上小阿仁村	4,116	- 5.4	4,176	0.16
[南線]				
角 館 町	16,644	- 1.5	16,371	0.32
田 沢 湖 町	14,891	- 2.1	14,680	0.38
西 木 村	6,813	- 2.5	6,974	0.18

沿線高等学校 6校

③経済条件

沿線の主要な地域産業としては、①農業、②林業、③観光業である。

市町村名	産業構造 [60年国勢調査] (%)		
	第1次	第2次	第3次
[北線]			
鷹ノ巣町	22.5	30.2	47.3
森吉町	26.3	35.8	37.9
阿仁町	27.5	38.6	33.9
合川町	33.1	31.0	35.8
上小阿仁村	32.1	34.5	33.3
[南線]			
角館町	22.5	26.6	50.9
田沢湖町	27.8	31.5	40.8
西木村	39.7	32.9	27.4

④競合条件

バスがある。

競合道路 国道105号線  
競合鉄道 なし

⑤運行列車本数

秋田内陸北線 鷹ノ巣～比立内間 (上り2本、下り2本)  
鷹ノ巣～阿仁合間 (上り10本、下り10本)  
阿仁合～比立内間 (上り6本、下り6本)  
秋田内陸南線 角館～松葉間 (上り7本、下り7本)

5 鉄道存続選択の理由

- ① 鷹ノ巣・角館間の鉄道施設が法令により既定の事実となっていた。
- ② 鷹ノ巣・角館両方面から鉄道が建設され、工事がかなり進捗していたにもかかわらず、昭和54年12月閣議了解により工事が中断された。
- ③ 生活路線として、また県南北の政治、経済、文化の交流上必要な路線である。
- ④ 沿線観光開発とあわせ過疎化を救済し、地域の活性化のため重要な意義がある。
- ⑤ 県北の奥阿仁、県南の仙北地区は豪雪地帯であり、かつ採算面が合わず定期バスがない。
- ⑥ 全線開業時94.3キロのうち、未開通区間が30キロ弱まで工事が進捗していた。
- ⑦ 未開通区間を含めて、沿線には観光資源が多く、全線開通を契機に県の広域リゾート構想にはずみがつき、観光客誘致につながる。

2-5-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

資産は無償貸付

- 2 助成基金（基金拠出構成）
    - 407,876千円(基金の当初額)
  - 3 補助金等
    - 秋田県鉄道運営費補助金交付要綱（昭和63年3月16日）
    - 第5 補助金の額は、基金運用益金の限度額が補助対象経費の額以上であるときは、補助対象経費の額とし、当該限度額が補助対象経費の額未満であるときは、当該限度額に補助対象経費から当該限度額を控除した額に2分の1の割合を乗じて計算した額を加算した額とする。
  - 4 固定資産税減免措置
    - 免税措置あり
  - 5 人的支援
    - JRからの出向者が16人（運転手）…2年でかえる。
  - 6 地元協力体制
    - 鷹角線愛護対策協議会
      - 駅および駅周辺の美化、清掃、除雪および鉄道利用の促進
    - 秋田内陸線支援振興協議会
      - 沿線観光、物産の整備拡充、イベント企画等による乗車運動の推進
- 2-5-4 転換後の経営改善内容と問題点
- 1 駅
    - 変化なし
  - 2 列車本数
    - 旅客の流動実態に即した車両運用をはかった。（動力費約500万円節減）
  - 3 技術的改良
    - ・北線の30kgレール敷設箇所について、年次取り替え計画を策定し、50kgレールに取り替え実施中
    - ・土木、電気は共通運用とし作業体制の一元化をはかった。
    - ・大規模工事は外注とした。
  - 4 運行スピード
    - 転換時、国鉄から借用の老朽車両に替えて、新型軽快車両9両を購入し、スピードアップと動力費、保守費の節減をはかった。
  - 5 運賃
    - 値上げした。（50%）
    - 3キロまで160円、3キロを越え30キロまでの部分3キロまでを増すごとに60円加算、30キロを越え46キロまでの部分4キロまでを増すごとに60円加算。
  - 6 コスト低減策
    - ・運転手の自社内育成により長期的な体制づくりが行われている。
    - ・初任給を低く押さえている。
    - ・車両適正検査の講習を行っている。
  - 7 収入増加策

- ① JR線弘前駅まで団体列車運転
- ② 秋北バスによるスキー場へのアクセス（鷹ノ巣発）
- ③ 町村教育委員会との共催による学校交換交流
- ④ 町村との共催による町村民ふれあいの旅
- ⑤ 厚生年金友の会車内フォーラムのつどい

## 8 経営成果

営業係数	転換前年度（昭和60年度）	881
	転換年度（昭和61年度）	134
	転換次年度（昭和62年度）	142

## 9 今後の課題

- ・ 営業係数は改善されたが、さらに良くなるためには、積極的な需要拡大方策の展開が必要である。
  - (1) 列車本数の増大、運転時間の短縮、接続時間の改善等ダイヤの改善。
  - (2) 駅の新設および駅舎、車両、行違設備の改良増設。
  - (3) 利用者のニーズに応じた臨機の対応。
- ・ イベント関連の計画に関しては、次の課題がある。
  - (1) JR線との直通運転、範囲の拡大（特に盛岡駅との直通）
  - (2) 全線開通時は、バイパス的位置づけとなるため、スピードアップによる快速列車の運転が必要である。
  - (3) 全線開通時は、列車本数増とサロンカー運行、さらに車内サービスの向上によって旅客を増加。
- ・ 地域開発関連に関しては、県の広域リゾート計画があるが、当面は近隣地域の観光地域設備を沿線町村に働きかけることが重要である。

### 2-5-5 インタビュー所見

- ・ 会社にとって最大の課題は、北線と南線の接続にともなう全線開業の経営効果を正確に把握することであろう。さらには、全線開業の意義を広く県の内外に認知させることであろう。

# 秋田内陸縦貫鉄道

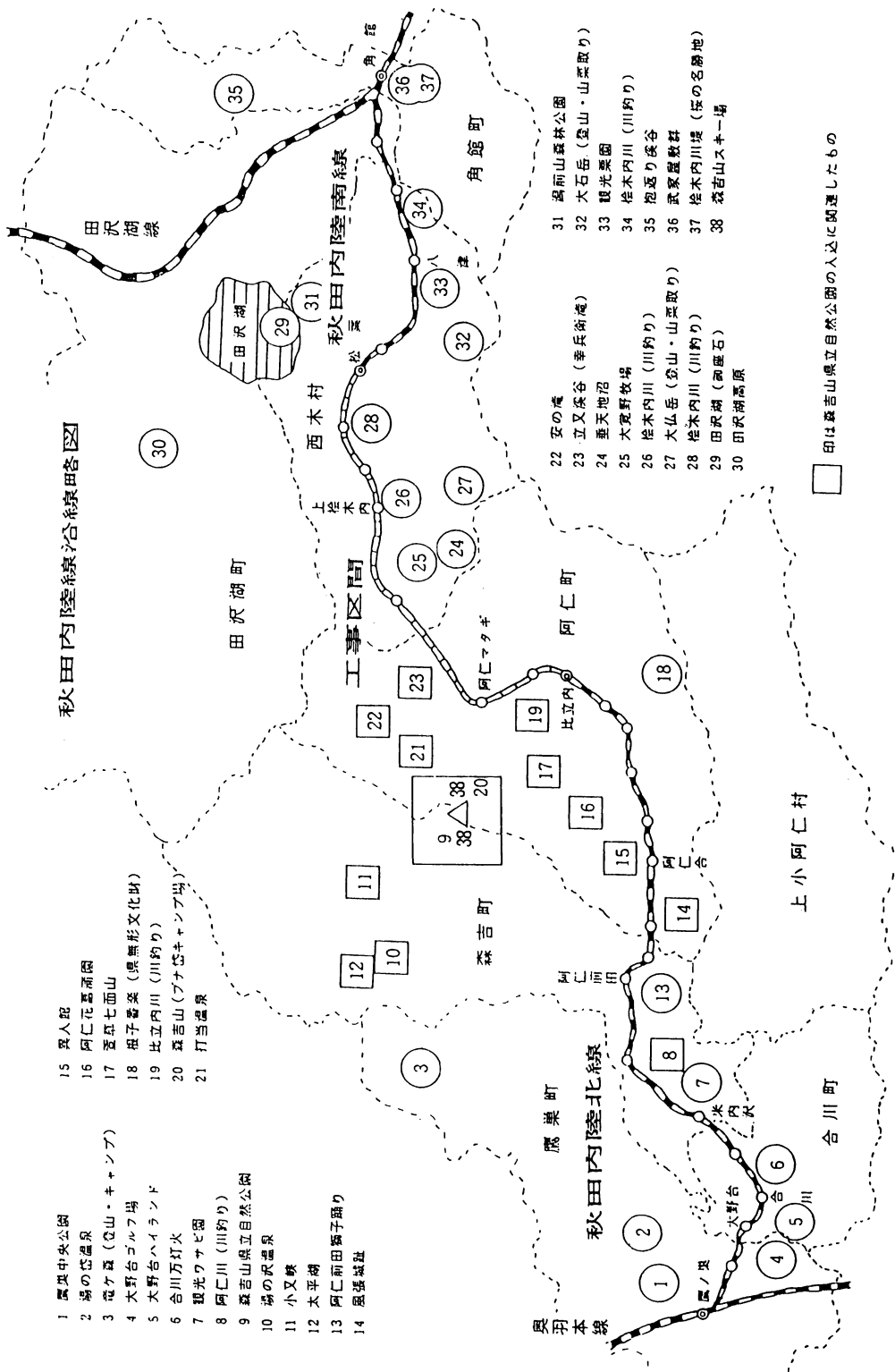
- 15 冥人記
- 16 阿仁花巻高原
- 17 彦草七面山
- 18 根子薔菜（県無形文化財）
- 19 比立内川（川釣り）
- 20 森吉山（フナギキャンプ場）
- 21 打当温泉

- 1 鷹巣中央公園
- 2 湯の谷温泉
- 3 冠ヶ森（登山・キャンプ）
- 4 大野台ゴルフ場
- 5 大野台ハイランド
- 6 合川万灯火
- 7 観光ワサビ園

- 8 阿仁川（川釣り）
- 9 森吉山県立自然公園
- 10 湯の沢温泉
- 11 小又峠
- 12 太平湖
- 13 阿仁前田獅子踊り
- 14 風強城址

- 22 安の滝
- 23 立又森谷（華兵衛滝）
- 24 垂天地沼
- 25 大滝野牧場
- 26 桂木内川（川釣り）
- 27 大仏岳（登山・山笠取り）
- 28 桂木内川（川釣り）
- 29 田沢湖（湖遊石）
- 30 田沢湖高原

- 31 湯前山森林公園
- 32 大石岳（登山・山笠取り）
- 33 観光栗園
- 34 桂木内川（川釣り）
- 35 旭返り溪谷
- 36 武家屋敷群
- 37 桂木内川堤（桜の名勝地）
- 38 森吉山スキー場



□ 印は森吉山県立自然公園の入込に設置したものである

## 2-6 鹿島臨海鉄道株式会社

### 2-6-1 会社概要

- 1 商号 鹿島臨海鉄道株式会社
- 2 所在地 茨城県茨城郡大洗町磯浜町1457  
TEL (本社) 0292-67-5 2 0 0  
(貨物事業部) 0299-92-0 7 7 4
- 3 会社設立 昭和44年4月1日
- 4 営業開始 昭和45年11月12日
- 5 資本金 12億2,600万円
- 6 出資者構成 県28.6%、  
民間71.4%(農業経済団体2.9%、運輸業[日本貨物鉄道株]36.7%、  
石油化学工業[10]15.2%、金属工業[2]6.2%、その他[8]10.4%)
- 7 従業員 112名 (男111名、女1名)
- 8 営業キロ数 鹿島臨港線 (北鹿島—奥野谷浜) 19.2キロ (貨物)  
大洗鹿島線 (水戸—北鹿島) 53.0キロ (旅客)
- 9 駅数 旅客：14駅 (有人駅2駅、無人駅12駅)  
貨物：4駅
- 10 車両内容・数 旅客：DC6000型定員120名(座席56名、立席64名) 8両  
DC2000型定員82名(座席70名、立席12名) 4両  
貨物：DL(KRD型) 4両
- 11 列車本数 旅客：全区间・水戸—北鹿島間(上り22本、下り22本)  
特定区間・水戸—大洗間(上り16本、下り16本)  
・水戸—新鉾田間(上り1本、下り1本)  
貨物：北鹿島—神栖間(上り5本、下り5本)  
神栖—奥野谷浜間(上り1本、下り1本)

### 2-6-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和44年4月1日 会社設立登記(払込資本金2億5000万円)
- 昭和44年10月16日 増資(7億5000万円)
- 昭和45年4月1日 鹿島臨海通運株式会社設立
- 昭和45年11月12日 貨物運輸営業開始
- 昭和46年1月22日 増資(2億円)
- 昭和46年6月12日 増資(2600万円)
- 昭和53年7月25日 旅客運輸営業開始(北鹿島—鹿島港南間15.4キロ)
- 昭和58年12月1日 旅客運輸営業廃止(北鹿島—鹿島港南間)
- 昭和59年2月1日 神栖駅コンテナ貨物営業開始
- 昭和60年3月14日 大洗鹿島線営業開始

#### 2 転換手続き

(大洗鹿島線)

昭和59年7月6日 鹿島線（新線部分）の再建法第14条に基づく告示  
 昭和59年7月7日 地方鉄道事業免許申請  
 昭和59年9月11日 同上免許  
 昭和59年9月12日 工事施工認可および特別設計許可申請  
 昭和59年9月12日 車両設計認可申請（6000型）  
 昭和59年9月20日 工事施工許可および特別設計許可  
 昭和59年9月21日 鉄建公団工事の申出  
 昭和59年10月9日 鉄建公団へ工事実施計画の指示  
 昭和59年10月9日 工事着手届  
 昭和59年10月22日 車両設計認可申請（2000型）  
 昭和59年11月27日 同上認可  
 昭和59年12月3日 車両設計認可（6000型）  
 昭和60年1月16日 旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可申請  
 昭和60年2月1日 運輸開始認可申請  
 昭和60年2月14日 地方鉄道新線補助金交付申請  
 昭和60年2月19日 同上決定通知  
 昭和60年2月20日 旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可  
 昭和60年2月22日 旅客列車の運転速度および度数制定認可申請  
 昭和60年2月25日 同上認可  
 昭和60年3月6日 運輸開始認可  
 昭和60年3月11日 鉄道施設の貸し付けおよび管理等に関する協定書締結  
 昭和60年3月14日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

52億8000万円（52.8キロ×1000万）、新線開業のため、新線補助金が交付された。  
 （用途）：車両の購入に充当

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

J R 常磐線水戸駅とJ R 鹿島線の終着駅である鹿島神宮駅を結ぶ大洗鹿島線は、県と水戸市から東に進路をとり高架橋により那珂川にそって広々とした田園地帯、常澄村を経て北関東最大の海浜リゾート大洗町に至る。これより南に進路を変え、鹿島台地の特殊園芸を中心とした畑作農業と並んで北浦、鹿島灘に観光資源をもつ旭村、鉾田町、大洋村、大野村を経て、鹿島神宮と鹿島臨海工業地帯の玄関口鹿島町に至る8市町村を經由している。

#### ② 社会条件

沿線市町村人口は、下記の表の通りである。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口 昭和62年3月 31日現在(人)	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)		
水戸市	228,985	6.2	228,843	1.09
常澄村	10,082	2.5	10,169	0.37
大洗町	21,047	-0.9	21,366	0.79
旭村	10,946	3.6	10,907	0.35
鉾田町	28,064	2.2	28,935	0.44
北浦村	11,141	1.7	11,333	0.28
大洋村	10,046	3.6	10,496	0.36
大野村	13,322	6.3	13,655	0.36
鹿島町	42,602	9.7	43,538	1.55

沿線市町村1市3町5村の総人口は、376,235人である。

③ 経済条件

上りの終着駅である北鹿島駅から鹿島臨港線の沿線は鹿島臨海工業地帯で石油化学工場等が多数存在する。また、沿線の大洗海岸は、海洋リゾート地として多くの観光客を集めている。

市町村名	産業構造 [60年国勢調査] (%)		
	第1次	第2次	第3次
水戸市	5.8	21.4	72.7
常澄村	34.2	23.7	42.0
大洗町	11.7	29.5	58.8
旭村	64.5	11.1	24.4
鉾田町	43.2	18.1	38.4
北浦村	57.8	16.3	25.9
大洋村	36.5	28.7	34.6
大野村	24.5	35.9	39.5
鹿島町	6.6	42.8	50.4

④ 競合条件

国道51号線が並行している。

バスならびにマイカーが競合輸送機関となっている。

⑤ 輸送能力

新線のため国鉄時代の実績がない。

2-6-3 転換後の助成体制



- 1 資産移譲措置
 

土地ならびに鉄道施設は、無償貸付。
  - 2 助成基金
 

特になし。
  - 3 補助金
 

国から赤字の50%を赤字補填として補助を受ける。
  - 4 固定資産税減免措置
 

特になし。
  - 5 人的支援
 

J R 東日本水戸運行部から職員 5 名出向。
  - 6 地元協力体制
 

大洗鹿島線を育てる沿線市町村会議で利用しやすい施設づくりをした。  
(各駅に観光案内板の設置、待合室の設備、花壇づくり)
- 2-6-4 転換後の経営改善内容と問題点
- 1 駅
 

新線開業のため、転換前と比較できない。
  - 2 列車本数
 

新線開業のため、転換前と比較できない。
  - 3 技術的改良
 

大洗駅に C T C 設置
  - 4 運行スピード
 

新線開業のため、転換前と比較できない。
  - 5 運賃
 

新線開業のため、転換前と比較できない。
  - 6 コスト低減策
    - ・無人駅化
    - ・複合職制度
    - ・国鉄 O B の採用
  - 7 収入増加策
    - ・鹿島臨海鉄道100%出資の子会社である鹿島臨海通運を活用して、通運事業、ツーリスト業、売店、自販機、公告等を取り扱っている。
    - ・J R 線鹿島神宮から潮来まで、6月のあやめ祭の時期に毎日曜日に直通乗り入れを実施。
  - 8 経営成果
 

新線開業のため、転換前と比較できないが、61年度の営業係数は88である。
  - 9 今後の課題
 

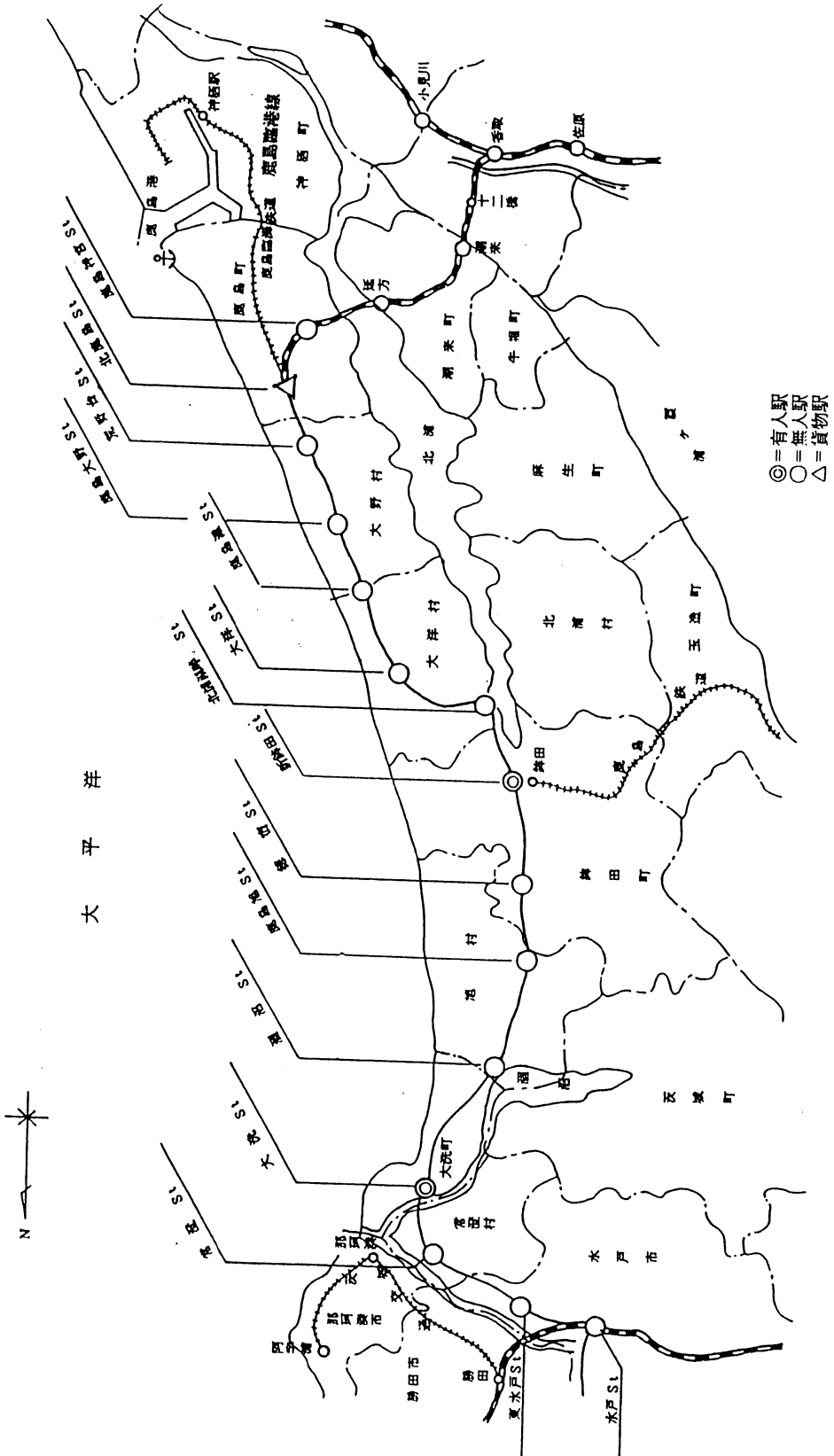
貨物営業は日本経済の不透明感あるいはNIES諸国の貨物需要の増加により厳しい状況が続くと考えられる。したがって、さらに一層荷主のニーズに応える輸送方法を研究し、便宜性に富む輸送によって地域の発展に貢献する必要がある。

る。旅客営業については、沿線市町村との提携を強化し、地元の観光資源、産業を広く紹介して地域の活性化を図り、利用客の増加に努めるとともに経営の合理化を推進し、安定した経営の実現に努力する。

#### 2-6-5 インタビュー所見

鹿島臨海鉄道は、本来国鉄直営を前提に建設された路線であった。しかし、国鉄再建管理委員会の答申で、輸送密度4000人以上であっても第3セクター方式が望ましいとの趣旨に基づいて、当時の国鉄ならびに運輸省から茨城県に対して強力な要請がなされ、その結果設立された鉄道会社である。鹿島臨海鉄道は、昭和44年に鹿島臨海工業地帯の原料、製品の輸送を目的に設立された貨物輸送用の鉄道会社であった。今日では、内需拡大に伴うコンテナを中心とする貨物輸送の増加ならびに大洗海岸を軸にしたリゾート開発が進行しつつあり、経営的には固定的な利用客に加え、定期外旅客の拡大を図っている。また、地元市町村が駅前駐車場ならびに駐輪場を整備し、パーク・アンド・ライドシステムが確立され、県庁所在地である水戸への通勤・通学の利便性を高め、利用客の増加の大きな要因となっている。また、開業後、3回地元住民に対してアンケート調査が実施され、その調査結果に基づいたダイヤの設定ならびに列車編成、さらには、快速の運行といった地元住民の意見を鉄道事業に反映させる柔軟な姿勢が今日の経営成果となってあらわれているように思える。このような順調な成果を基盤にして、将来の経営計画として路線の延伸が検討されているようである。

鹿島臨海鐵道  
大洗鹿島線沿線概況圖



## 2-7 野岩鉄道株式会社

### 2-7-1 会社概要

- 1 商号 野岩鉄道株式会社
- 2 所在地 栃木県塩谷郡藤原町大字藤原字戸中326番地3号  
TEL: 0288-22-9212
- 3 会社設立 昭和56年11月20日
- 4 営業開始 昭和61年10月9日
- 5 資本金 6億9000万円
- 6 出資者構成 県(福島県、栃木県)64.7%、市町村19.7%(33市町村)、  
民間(金融機関6.6%〔2〕、運輸会社8.4%〔2〕)
- 7 従業員 46名(男子42名、女子4名)
- 8 営業キロ数 30.7キロ
- 9 駅数 9駅(有人駅2駅、無人駅7駅)
- 10 車両内容・数: 東武6050型 6両  
定員 モハ150名(座席72名)  
クハ145名(座席68名)
- 11 列車本数 全 区 間: 会津高原—新藤原間上下各12本  
(うち浅草直通上下各6本)  
特定区間: 中 三 依—新藤原間上下各3本  
(うち浅草直通は下り1本、上り3本)

### 2-7-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和56年11月10日 会社設立総会
- 昭和56年11月20日 会社設立登記(払込資本3億円)
- 昭和61年7月2日 増資2億1000万円
- 昭和61年10月9日 旅客運輸営業開始(新藤原—会津高原間)
- 昭和62年4月10日 増資1億8000万円

#### 2 転換手続き

- 昭和56年8月28日 地方鉄道事業免許申請
- 昭和56年9月25日 野岩鉄道の再建法第14条に基づく告示
- 昭和56年12月23日 地方鉄道事業免許
- 昭和56年12月23日 工事施工認可および特別設計許可申請
- 昭和56年12月28日 同上認可および許可
- 昭和56年12月28日 鉄建公団工事の申出
- 昭和57年1月16日 鉄建公団へ工事実施計画の指示
- 昭和57年1月16日 鉄道建設の建設工事および貸し付けに関する基本協定書締結
- 昭和57年1月16日 工事着手届
- 昭和59年5月31日 電化にかかわる工事方法書の変更認可申請

- 昭和59年6月20日 同業認可
- 昭和61年7月2日 車両設計認可申請
- 昭和61年7月2日 東武鉄道(株)所属車両の直通運転認可申請
- 昭和61年7月4日 旅客列車の運転速度および度数制定認可申請
- 昭和61年7月28日 地方鉄道新線補助金交付申請
- 昭和61年7月31日 車両設計認可
- 昭和61年8月6日 地方鉄道新線補助金交付決定通知
- 昭和61年8月20日 旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可申請
- 昭和61年8月29日 同上認可
- 昭和61年8月29日 運輸開始認可申請
- 昭和61年9月3日 東武鉄道(株)所属車両の直通運転認可
- 昭和61年9月3日 旅客列車の運転速度および度数制定認可
- 昭和61年9月20日 運輸開始認可
- 昭和61年10月9日 鉄道施設の貸し付けおよび管理等に関する協定書締結
- 昭和61年10月9日 旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

新線補助金	3億7000万円 (1,000万円×30.7キロ)		
(使途)	車両購入	2億8000万円	
	作業用モーターカー	2150万円	
	自動券売機	560万円	
	その他		

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

野岩鉄道会津鬼怒川線は、日光国立公園の日光・尾瀬エリアと磐梯朝日国立公園の会津若松・裏磐梯エリアのちょうど中間に位置し、この2大観光圏を有機的に結びつけている。また、沿線には多くの温泉郷、スキー場ならびに龍王峡をはじめとする景勝地がひしめいている。

#### ② 社会的条件

沿線市町村の総人口ならびに財政力指数は下記の通りである。

市町村	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
藤原町	13,256	-5.2	13,099	0.65
栗山村	3,004	-6.8	2,893	0.20
田島町	14,687	-2.5	14,679	0.29

沿線市町村の総人口は、30,947人である。

沿線の高等学校はゼロである。

③ 経済条件

産業は農林業中心であるが、沿線に龍王峡、川治温泉、湯西川温泉等の観光資源がある。また、尾瀬沼への分岐点となっていて、多くの観光客を収容するホテル、旅館を中心とした観光産業が発達している。

市町村	産業構造〔60年国勢調査〕(%)		
	第1次	第2次	第3次
藤原町	4.9	15.9	79.2
栗山村	8.5	32.0	59.5
田島町	22.8	37.6	39.6

④ 競合条件

国道121号線が並行し、路線バスが運行されている。したがって、一部競合関係にあるが、他面2次交通分担による補完関係にもなる。

⑤ 輸送能力

新線のため、対象となる資料がない。

4 鉄道新線選択の理由

山間部で積雪地帯であるとともに、国鉄会津線と東武鉄道日光・鬼怒川線を結び会津地方と首都圏とを直結させ地域の活性化をはかるという地元民の永年の夢を実現させる鉄道として選択された。

2-7-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

無償貸与

2 助成基金

なし

3 補助金

現在単年度黒字のためもらっていない。

4 固定資産税減免措置

特になし

5 人的支援

東武鉄道からの出向5名  
東武鉄道へ研修員を派遣

6 地元協力体制

野岩鉄道対策協議会による地元推進団体がある。各駅の愛護団体による除雪、清掃等のボランティア活動がある。県に総合交通課を新設し、指導、支援を行う。

2-7-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅数

新線のため比較データがない。

## 2 列車本数

新線のため比較データがない。

## 3 技術的改良

- ・ C T C、A T C 装置の設置
- ・ 行違駅を 3 駅にした。
- ・ 50kg レールの全面的採用

## 4 運行スピード

新線のため比較対象データがないが、現在、浅草—会津高原間を 3 時間15分で直結している。

## 5 運賃

新線のため比較対象データがない。

## 6 コスト低減策

特になし。

## 7 収入増加策

- ・ 浅草—会津高原間に座席指定列車を導入する
- ・ スキー列車の増結
- ・ 塩原温泉へのアクセス機能を高める

## 8 経営成果

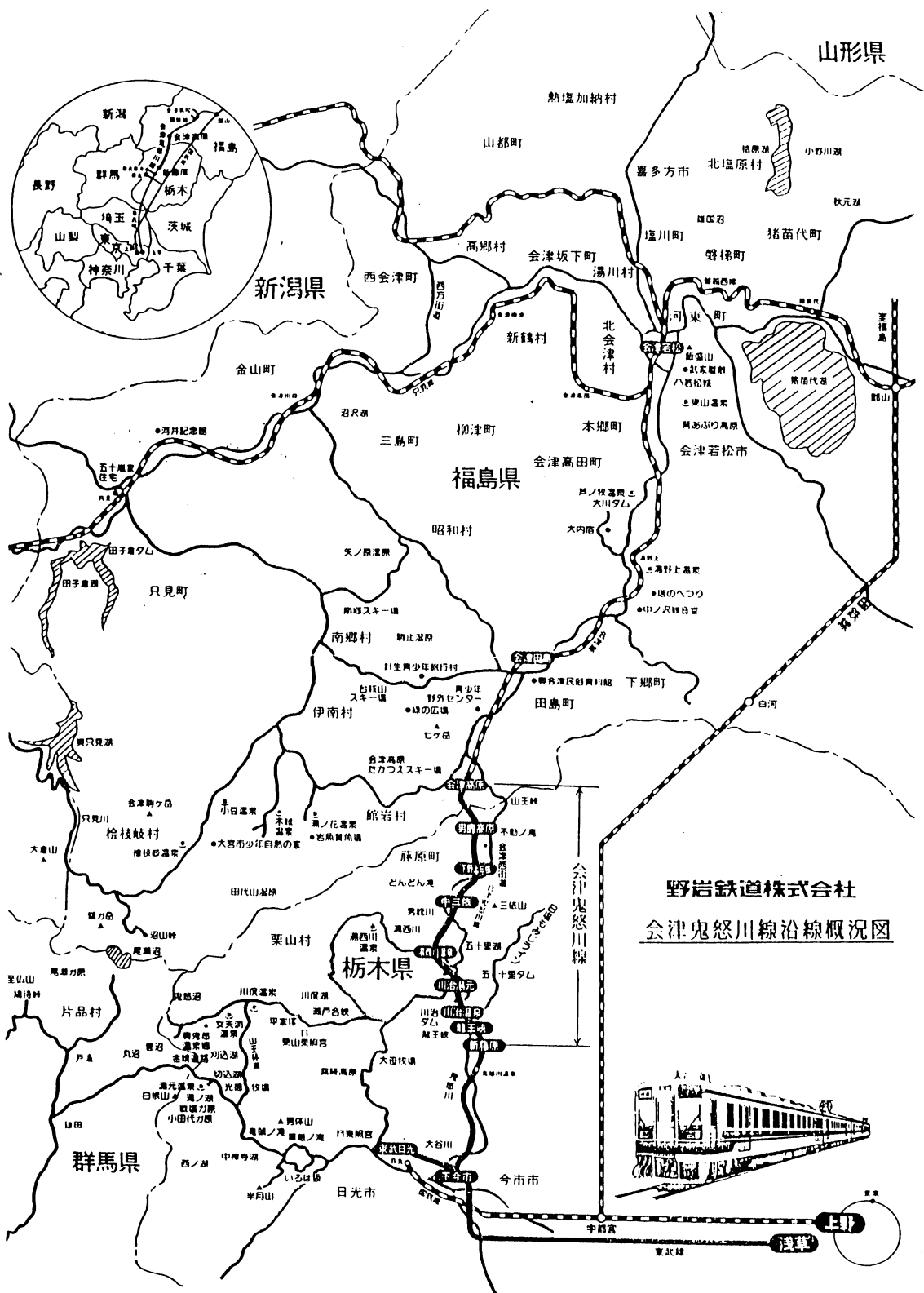
新線のため比較データがない。

## 9 今後の課題

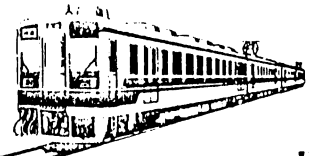
- ・ 会津鉄道との相互乗り入れ
- ・ 沿線観光資源の開発と充実
- ・ 会津乗合バスとの連携強化
- ・ 車両の増設
- ・ 乗客数の季節変動の緩和
- ・ 観光案内システムの強化

### 2-7-5 インタビュー所見

沿線の多くの部分が山間部であり、沿線人口のみでは利用客の大幅な増加は期待できない。したがって、たとえば尾瀬沼へのアクセス分岐点としての機能強化あるいはゴルフ場、スキー場等の沿線観光開発の強化による観光客増加策を強力に進める必要がある。なお、当面の課題として車両の増加、東武鉄道の特急列車の乗り入れ等による輸送能力アップ、地元観光業者等との連携強化により P R 体制の確立等による利用客増加策が必要である。さらに、将来展望として、東武鉄道との関連をより強め、系列化に入るかどうか等、東武鉄道との関係をどこまで強めるかが課題である。



野岩鉄道株式会社  
会津鬼怒川線沿線概況図





## 2-8 神岡鉄道株式会社

### 2-8-1 会社の概要

- 1 商号 神岡鉄道株式会社
- 2 所在地 〒506-11 岐阜県吉城郡神岡町大字船津2292番地  
TEL 0578-2-1182
- 3 会社設立 昭和59年1月20日
- 4 営業開始 昭和59年10月1日
- 5 資本金 授權資本 4億円  
払込資本 2億円
- 6 出資者構成 岐阜県19.6%、富山県5.9%、4町村23.5%(神岡町15.6%他)  
三井金属工業(株)51.0%
- 7 従業員 役員2名 職員21名(男子20名、女子1名)  
別に荷駅部門23名、自動車整備部門5名
- 8 営業キロ数 旅客：奥飛騨温泉口～猪谷間 19.9キロ  
貨物：神岡鉦山前～猪谷間 16.9キロ
- 9 駅数 8駅 (無人6駅、有人2駅)
- 10 車両数・車両内容  
1両 定員110人／両 (座席58人、立席52人)  
1両 定員105人／両 (座席53人、立席52人)  
1両 重量 56ト
- 11 列車本数  
旅客：奥飛騨温泉口～猪 谷間 8往復(上り8本、下り8本)  
奥飛騨温泉口～神岡鉦山口間1.5往復(上り2本、下り1本)  
貨物：神岡鉦山前～猪 谷間 1往復(上り1本、下り1本)

### 2-8-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和59年1月20日 会社創立総会
- 昭和59年1月20日 会社設立登記(払込資本2億円)
- 昭和59年10月1日 旅客運輸営業開始(奥飛騨温泉口～猪谷間)
- 昭和59年10月1日 貨物運輸営業開始(神岡鉦山前～猪谷間)

#### 2 転換手続き

- 昭和56年9月18日 神岡線を特定地方交通線として承認
- 昭和57年3月30日 第1回協議会会議
- 昭和58年11月10日 第3回協議会会議(第3セクターによる運営の合意)
- 昭和59年1月19日 第4回協議会会議(当社への転換等について最終合意)
- 昭和59年5月29日 譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約書締結
- 昭和59年6月1日 転換交付金の計画承認申請
- 昭和59年6月29日 譲渡及び譲受並びに貸借について認可申請
- 昭和59年6月29日 車両設計認可申請(DC)

昭和59年7月11日 転換交付金の計画承認  
 昭和59年8月1日 譲渡及び譲受並びに貸借について認可  
 昭和59年8月9日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請  
 昭和59年8月9日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請  
 昭和59年8月21日 運輸開始認可申請  
 昭和59年8月23日 車両設計認可(DC)  
 昭和59年9月5日 旅客・貨物運賃並びに運輸に関する料金の制定認可  
 昭和59年9月21日 旅客・貨物列車の運転速度及び度数制定認可  
 昭和59年9月21日 運輸開始認可  
 昭和59年10月1日 旅客・貨物運輸営業開始

### 3 転換交付金

総額	60900万円
(1)定期運賃差額補助	400万円
(2)初期投資	
・車庫車両研修施設設置	9600万円
・鉄道車両購入	12100万円
・駅設備改造	1700万円
・保守機械購入	1300万円
・信号設備	400万円
・その他	600万円
(3)関連事業	
・貨物機関車	2600万円
・基金として積み立て	32200万円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

富山県と岐阜県の県境にある高原地帯である。

#### ②社会条件

沿線人口は、下記の表にみられるように減少傾向にある。

市町村	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
岐阜県神岡町	14,937	-7.9	14,361	0.35
富山県細入村	2,569	-4.1	2,545	0.42

#### ③経済条件

沿線の主要な地域産業としては、①農業、②林業、③観光業である。

市町村	産業構造〔60年国勢調査〕(%)		
	第1次	第2次	第3次
岐阜県神岡町	10.5	47.9	41.6
富山県細入村	12.3	45.8	41.9

④競合条件

幹線道路、国道41号により、旅客、貨物を問わず自動車に対する依存度が高くなっている。

⑤輸送能力

旅客：奥飛騨温泉口～猪 谷間 8往復(上り8本、下り8本)

奥飛騨温泉口～神岡鉱山口間 1.5往復(上り2本、下り1本)

貨物：神岡鉱山前～猪 谷間 1往復(上り1本、下り1本)

5 鉄道存続選択の理由

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、冬期には欠くことが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。

2-8-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

鉄道施設は国から無償貸与を受けている。

2 助成基金(基金拠出構成)

運営費補助基金 32200万円

(神岡町で条例制定)

3 補助金等

国鉄地方交通線転換地方鉄道運営費補助金

・補助事業に係る経常損失相当額 21,959千円

・補助金額(上記の2分の1の額) 10,979千円

4 固定資産税減免措置

・固定資産税、不動産取得税、河川占用料の免除

5 人的支援

公的、民間から出向

6 地元協力体制

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。

(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ル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、イベント列車、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
- ・広報紙による広報
- ・開業式への人的支援

(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

2-8-4 転換後の経営改善内容と問題点

1 駅

1 駅増加した

2 列車本数

2 便増加した

3 技術的改良

線路、車両の保守は自社で行っている

4 運行スピード

変化なし

5 運賃

値上げした(25.9%)

3キロまで160円、3キロを越え12キロまでの部分3キロまでを増すごとに30円加算、12キロを越え18キロまでの部分3キロまでを増すごとに60円加算、18キロを越え20キロまで440円。

6 コスト低減策

①人件費の削減

- ・車両のワンマン化
- ・駅務員の縮小
- ・労務費単価の圧縮
- ・女子職員の採用

②修繕費の節減

- ・検修費用の軽減
- ・請負単価の軽減
- ・工事管理の鋳業所委託

③経費・その他の節減

- ・購入物品の節減

・経費のきりつめ

## 7 収入増加策

- ①貨物・旅客数量の確保
- ②記念切符の発行
- ③専用線運行・荷役業務の委託
- ④雑収入増加策の推進
- ⑤自己資金の効果

## 8 経営成果

営業係数	転換前年度（昭和58年度）	573
	転換前年度（昭和59年度9月まで）	598
	転換年度（昭和59年度10月から）	133
	転換次年度（昭和60年度）	105
	転換3年度（昭和62年度）	103

## 9 今後の課題

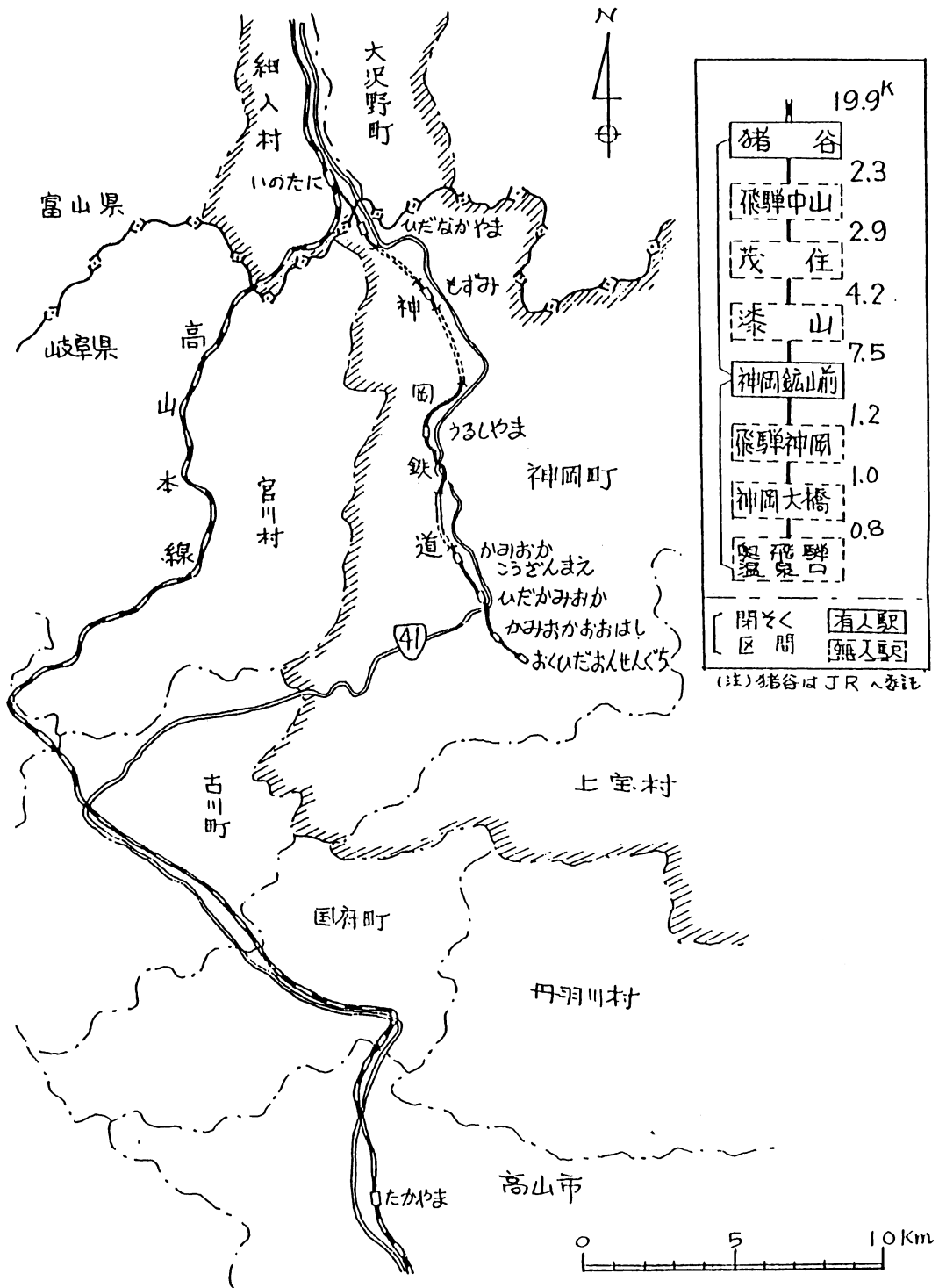
神岡鉄道がもつ今後の課題は、第一に、三井金属工業1社の貨物輸送需要に大きく依存していることである。すなわち、営業収入の約半分が貨物運賃収入によって占められている。これは、神岡鉄道の営業成績が三井金属工業の生産活動に大きく依存していることであり、非常に不安定な要素である。

第二に、旅客需要の維持および掘り起こしの問題がある。神岡鉄道が走る高原郷を訪れる観光客（年間100万人）は大部分が観光バスかマイカーによるものであり、鉄道客として今後ともその増加が見込めない。したがって、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を軸としながら、着実な新規事業の展開が必要である。

### 2-8-5 インタビュー所見

神岡鉄道の営業係数は転換にともなって急激に改善している。これは、町当局をはじめ地元住民の熱心な協力ならびに、三井金属工業の強力な支援体制が原因である。この地道な努力が維持されることにより、この状況が維持されることが望まれる。しかしながら、転換5年度目に、今一度、経営のあり方を再検討をする必要があろう。

# 神岡鉄道路線図



## 2-9 樽見鉄道株式会社

### 2-9-1 会社概要

- 1 商号 樽見鉄道株式会社
- 2 所在地 岐阜県本巣郡本巣町曾井中679番地の2  
TEL 0581-34-3777
- 3 会社設立 昭和59年2月1日
- 4 営業開始 昭和59年10月6日
- 5 資本金 1億5,000万円
- 6 出資者構成 県12.0%、市町村12%(9)、民間76%(6)、〔金融機関0.77%(3)、  
運輸業(西濃鉄道)51.23%(2)、住友セメント24%〕
- 7 従業員 50名 (男子49名、女子1名)
- 8 営業キロ数 大垣―神海23.6キロ
- 9 駅数 11駅 (無人駅7駅、有人駅3駅、半有人駅1駅)
- 10 車両内容・数 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名)  
ディーゼル機関車 (65トン) 3両 (旅客・貨物)
- 11 列車本数 旅客  
全 区 間 大垣―神海間 (上り15本、下り14本)  
特定区間 大垣―本巣間 (上り2本、下り3本)  
本巣―神海間 (上り1本、下り1本)  
貨物 大垣―本巣間 (上り4本、下り4本)

### 2-9-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和31年3月 大垣―谷汲口間開業
- 昭和33年4月 谷汲口―神海間開業 (大垣―神海間全線開通)
- 昭和56年9月 大垣―神海間 (樽見線) が第1次特定地方交通線として承認される。
- 昭和59年10月 樽見鉄道株式会社として営業開始
- 昭和61年12月 神海―樽見間について、運輸大臣より鉄道公団へ工事実施計画の指示。樽見鉄道線として着工

#### 2 転換手続き

- 昭和55年12月27日 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布
- 昭和56年9月18日 樽見線を特定地方交通線として承認
- 昭和57年3月25日 第1回協議会会議
- 昭和58年11月11日 第3回協議会会議 (樽見鉄道への転換について合意)
- 昭和59年1月24日 第4回協議会会議 (転換等について最終合意)

昭和59年4月12日 転換交付金の計画承認申請  
 昭和59年5月29日 貸借ならびに譲渡および譲受に関する契約書締結  
 昭和59年6月2日 転換交付金の計画承認  
 昭和59年6月29日 貸借ならびに譲渡及び譲受について認可申請  
 昭和59年7月7日 車両設計認可申請  
 昭和59年7月31日 旅客・貨物列車の運転速度および度数制定認可申請  
 昭和59年8月1日 貸借ならびに譲渡および譲受について認可  
 昭和59年8月8日 車両設計認可  
 昭和59年8月31日 運輸開始認可  
 昭和59年9月5日 旅客・貨物運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可申請  
 昭和59年9月26日 旅客・貨物列車の運転速度および度数制定認可  
 昭和59年10月6日 旅客・貨物運輸営業開始  
 昭和61年10月22日 樽見線（神海一樽見間）の再建法第14条に基づく告示  
 昭和61年10月23日 地方鉄道事業免許申請（神海一樽見間）  
 昭和61年11月18日 地方鉄道事業免許（一般運輸営業）取得

### 3 転換交付金

7億2,000万円（3,000万円×24.0）

（使途）

①定期運賃差額	2,100万円
②初期投資	計4億6,300万円
車庫・車両研修施設	1億1,100万円
鉄道旅客車両（レールバス3両、客車中古車2両）	1億4,500万円
モーターカー1両	300万円
駅施設（駅舎改造、自動券売機2台）	2,000万円
行き違い駅設備新設	1億円
路線保守設備（機械・工具整備）	800万円
車両保守設備（機械・工具整備）	1,200万円
電路等設備（機械・工具整備・踏切警報装置・通信設備）	3,300万円
その他	3,100万円
③転換促進関連事業（本巢町）	
ディーゼル機関車（新車1両、中古車2両）	2億3,000万円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

起点である大垣駅から東大垣駅まで東海道本線と並走し、濃尾平野の北西部を走る。十九条駅からは、特産の富有柿畑が続く。沿線は、本巢まで単調な田園風景が続くが、本巢から神海までは、左手に根尾川が迫って山間部となる。

#### ②社会条件

沿線市町村は、1市7町1村

60年国勢調査による沿線市町村の総人口は、249,433人である。なお、平成元年



春に神海一樽見間が開通すると根尾村も沿線市町村となるが、この際、根尾村を沿線市町村からあえて外しておく。ちなみに、出資市町村人口は、根尾村を加えて、252,438人となる。

市町村	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
大垣市	145,910	1.9	145,608	1.04
巢南町	8,769	13.0	9,251	0.43
穂積町	27,352	11.7	27,119	0.75
真正町	9,769	9.5	9,918	0.48
北方町	14,342	8.9	14,662	0.66
糸貫町	11,076	9.8	11,485	0.57
本巢町	7,465	23.7	8,231	0.50
大野町	20,342	6.4	20,673	0.56
谷汲村	4,408	-2.1	4,415	0.21

### ③経済条件

主たる産業は、農業、特に富有柿の特産地として知られている。

なお、沿線市町村の産業構造の状況については、以下の表のとおりである。

この際、その他の出資市町村の状況も表に加えておく。

市町村	産業構造〔60年国勢調査〕(%)		
	第1次	第2次	第3次
大垣市	2.8	45.4	51.8
巢南町	15.5	44.6	39.9
穂積町	3.4	44.6	51.9
真正町	16.1	40.9	42.9
北方町	3.2	38.2	58.6
糸貫町	18.7	43.4	37.9
本巢町	15.0	41.9	43.0
大野町	13.4	44.1	42.5
谷汲村	18.8	38.8	42.4
根尾村	19.2	47.7	33.1

### ④競合条件

沿線には、県道23号線ならびに国道157号線が並行している。

### ⑤列車本数

全 区 間 大 垣—美濃神海間（上り11本、下り10本）  
特定区間 美濃本巣—美濃神海間（下り1本）  
大 垣—東大垣間（上り2本、下り2本）

ただし、大垣—東大垣間の上下各1本は、休日運休となり残る上下各1本は、土曜日に運行される。

また、全区間についても上下各1本は、土曜日のみ運行される。

#### 5 鉄道存続選択の理由

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、鉄道に代替出来る輸送機関がない。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三セクター鉄道である。また、地域住民の足として、本巣郡と大垣市を結ぶ唯一の公共交通機関であり、必要不可欠な路線である。

#### 2-9-3 転換後の助成体制

##### 1 資産移譲措置

土地は、国鉄から無償貸付。

現有設備は、無償譲渡。

##### 2 助成基金

特に無し。

##### 3 補助金

黒字経営のため、現在交付を受けていない。

##### 4 固定資産税減免措置

固定資産税が50%減免される（全 市 町 村）〔毎 年 度〕

不 動 産 取 得 税 の 免 除（岐阜県229万5000円）〔昭和59年度〕

河川占用料の免除（岐阜県）

##### 5 人的支援

住友セメントから1名、西濃鉄道から2名、その他民間から1名出向している。

##### 6 地元協力体制

- ・ 昭和60年12月11日に「旅行友の会」が結成された。旅行友の会は、樽見鉄道が将来旅行業を行う際の中心的役割を担うもので、現在団体旅行などを呼び掛け、団体旅行の際には、大垣までの樽見鉄道の利用促進を計っている。
- ・ 地元市町村が中心になって、駐輪場の新設を行っている。大垣市は東大垣駅に本巣町は神海駅に、そして糸貫町は糸貫駅にそれぞれ駐輪場を新設した。
- ・ 本巣町は本巣駅・神海駅、真正町は北方真桑駅の駅前広場のアスファルト舗装を行った。
- ・ 樽見新線対策基金の設置が、谷汲村、本巣町、根尾村を中心にすすめられている。

- ・ 岐阜県は、樽見鉄道に対して河川占用料の免除を行っている。

## 2-9-4 転換後の経営改善の内容と問題点

### 1 駅

増減なし（駅名の変更：本巣北方→北方真桑、美濃本巣→本巣）

### 2 列車本数

全区間（大垣―神海間）上り4本、下り4本増加

特定区間（本巣―大垣間）上り2本、下り3本が新設された。しかし、従来の大垣―東大垣間の上下各2本は、廃止された。また、従来、本巣―神海間の上りは0本であったが、新たに1本新設させた。

上下の時刻表の特徴として、各時間帯に列車運行が配備され、特に上りについては朝夕のラッシュアワーの時間帯と考えられる7時台、18時台に2本のダイヤが設定されている。下りについては8時台、20時台にそれぞれ2本のダイヤが設定されている。

### 3 技術的改良

- ・ レールバスの採用

大垣―本巣間：50kgレールの採用

本巣―神海間：30kgレールの採用

神海―樽見間：50kgレールの採用（平成元年4月開業予定区間）

- ・ 行違駅の増設[開業前1駅(美濃本巣)→開業後3駅(本巣・東大垣・北方真桑)]

### 4 運行速度

変化なし

### 5 運賃(旅客)

全区間(大垣―神海間)	転換前310円
	転換後460円
	約48.4%の値上げ
特定区間(本巣―神海間)	転換前140円
	転換後180円
	28.6%の値上げ

### 6 コスト低減策

- ・ レールバスの導入
- ・ 貨物列車重連の1人乗務
- ・ 複合職制度
- ・ 国鉄OBの採用
- ・ 貨物列車深夜時間帯の運転廃止
- ・ 車両・施設・電気(大規模工事除く)修繕の自社対応

### 7 収入増加策

- ・ 運行本数の増加
- ・ 通学定期の出張販売
- ・ バス路線との接続協定

- ・観光施設との連携による企画商品の販売
- ・住友セメントの長期安定出荷の確保
- ・JR入換の請負、旅行斡旋、広告業等

## 8 経営成果

営業係数：転換前年度（昭和58年度）	424.0
転換後4年度（昭和62年度）	98.8

## 9 今後の課題

営業収入の7割から8割をしめる貨物輸送の動向は、樽見鉄道の経営状況に多大な影響を及ぼす。それ故、荷主(住友セメント)との連携を密にして貨物の長期安定出荷を確保する必要がある。さらに、神海—樽見間の延伸にともなって、根尾村地区の沿線開発が重要となる。

### 2-9-5 インタビュー所見

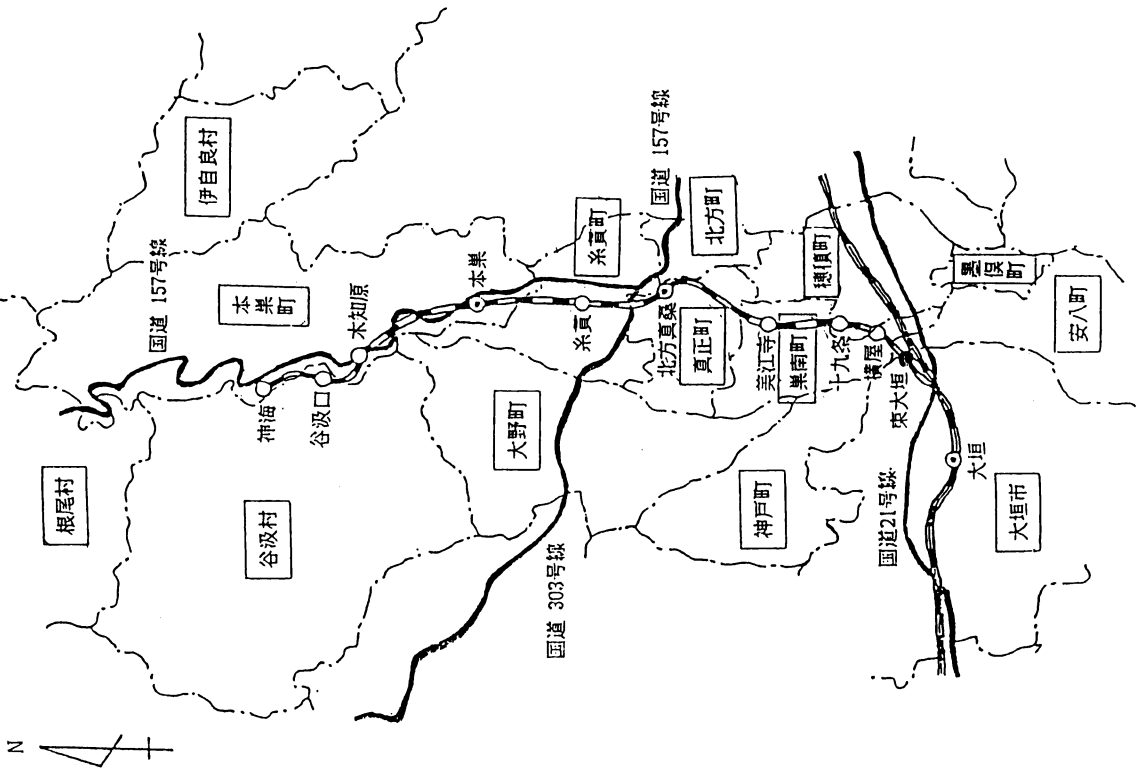
樽見鉄道は、農村地帯を沿線とするが、岐阜県の中核都市である大垣市と直結しているという意味において都市近郊型鉄道ともいえよう。とくに、沿線市町村人口は、国勢調査人口の対55年増減率で見ると、各市町村とも軒並み増加している。したがって、潜在的な鉄道利用人口は、確実に増加しているといえる。しかし、一方でマイカー利用者の増加を看過することはできない。特に、沿線には国道157号線、県道23号線、国道21号線が並行しているゆえに、樽見鉄道にとって強力な競合相手となる。これに対抗するためには、利用者ニーズに素早く対応しうる体制を整え、きめ細かい輸送サービスの提供に努める必要がある。

樽見鉄道の特徴として、総営業収入の約7割が貨物輸送収入であるということが、指摘できる。樽見鉄道の場合、荷主である住友セメントのセメントを主に輸送している。しかし、需要の低迷、安価な輸入セメントの流入、原油価格の値下げに伴うトラック運賃の低下などの要因によって貨物輸送量が減少傾向にある。したがって、総収入に占める貨物輸送収入の割合を考えるならば、安定した経常利益を上げることが出来るかどうか不確かなものとなる。




よって、今後、貨物輸送の重要な輸送機関としての役割をはたすとともに、旅客輸送の比重を高めていく必要がある。ことに、平成元年4月1日開業予定である神海—樽見間の開通は、関係3町村の住民5,000人の移動手段になるとともに、樽見の淡墨の桜、根尾の断層あるいは溪谷美といった観光資源を利用して、観光客の誘致を積極的に推進する絶好の機会であろう。

樽見鉄道路

樽見線



凡例

-  有人駅
-  半有人駅
-  無人駅

## 2-10 明知鉄道株式会社

### 2-10-1 会社概要

- |           |  |
|-----------|--|
| 1 商号      | 明知鉄道株式会社   |
| 2 所在地     | 岐阜県恵那郡明智町469番地の4<br>TEL 05735-4-4101   |
| 3 会社設立    | 昭和60年5月21日   |
| 4 営業開始    | 昭和60年11月16日  |
| 5 資本金     | 2億円  |
| 6 出資者構成   | 県(岐阜県)32.5%、市町村32.5%(7)、<br>民間35%[金融機関2.5%(5)、農業経済団体2%(3)、<br>運輸業5%(3)、その他25.5%(15)] |
| 7 従業員     | 33名 (男子32名、女子1名)   |
| 8 営業キロ数   | 25.1キロ   |
| 9 駅数      | 8駅 (有人駅3駅、無人駅5駅)   |
| 10 車両内容・数 | ディーゼルカー5両 定員110名(座席46名、立席64名)  |
| 11 列車本数   | 明智一恵那間 (上り13本、下り13本)   |

### 2-10-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |             |   |
|-------------|---|
| 昭和9年6月24日   | 国鉄明知線、恵那一明知間25.2キロ全線開通  |
| 昭和55年12月27日 | 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布   |
| 昭和56年6月10日  | 国鉄が明知線を特定地方交通線に選定(第1次選定)  |
| 昭和56年6月29日  | 明知線の存続をめざし、乗客拡大運動、調査研究等を行うため、「明知線問題対策協議会」を設立(沿線7市町村＝中津川市・恵那市・岩村町・山岡町・明智町・串原村・上矢作町で組織) |
| 昭和56年9月18日  | 運輸大臣が明知線を特定地方交通線として承認   |
| 昭和58年7月13日  | 明知線特定地方交通線対策協議会第1回会議開催  |
| 昭和59年12月15日 | 明知線問題対策協議会臨時総会において、沿線7市町村が、第三セクター方式により鉄道を存続させることで意見集約                                 |
| 昭和59年12月21日 | 明知線特定地方交通線対策協議会第2回会議において明知線の代替輸送は第三セクターによる地方鉄道とすることで合意                                |
| 昭和59年12月21日 | 地方鉄道会社の設立、地方鉄道免許申請の準備を行うため「明知線運行対策準備会」を設立   |
| 昭和60年3月7日   | 明知線特定地方交通線対策協議会第3回会議において明知線の代替輸送計画を決定   |
| 昭和60年4月17日  | 地方鉄道会社設立発起人会開催  |
| 昭和60年5月21日  | 地方鉄道会社設立  |
| 昭和60年11月16日 | 地方鉄道運行開始  |

## 2 転換手続き

昭和56年 9月18日	明知線を特定地方交通線として承認
昭和58年 7月13日	第1回協議会会議
昭和59年12月21日	第2回協議会会議(第3セクターによる運営の合意)
昭和60年 3月 7日	第3回協議会会議 (明知鉄道への転換等についての最終合意)
昭和60年 6月14日	貸借ならびに譲渡および譲受に関する契約書締結
昭和60年 6月20日	貸借ならびに譲渡および譲受に関する認可申請
昭和60年 6月20日	車両設計認可申請
昭和60年 6月29日	転換交付金の計画承認申請
昭和60年 8月 5日	同上承認
昭和60年 8月26日	旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可申請
昭和60年 8月26日	旅客列車の運転速度および度数制定認可申請
昭和60年 9月18日	車両設計認可
昭和60年10月 8日	旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可
昭和60年10月16日	旅客列車の運転速度および度数制定認可
昭和60年10月24日	運転開始認可申請
昭和60年11月15日	運転開始認可
昭和60年11月16日	旅客運輸営業開始

## 3 転換交付金

7億5600万円(3000万円×25.2)

(使途)

①定期運賃差額	6100万円
②初期投資	
車庫・車両研修施設	1億3800万円
鉄道車両	2億4000万円
モーターカー1両	300万円
駅設備	5800万円
線路保守設備	500万円
車両保守設備	1400万円
電路設備	1600万円
その他	1700万円
③転換促進関連事業(明智町)	
運営費補助基金(明智町で条例設置)	2億100万円

## 4 転換時の状況

### ①自然条件

恵那峡を望む恵那駅を起点として女城主の里として知られ、城下町の情緒を残している岩村駅を通り、「日本大正村」として大正時代の佇まいを残す明智駅を

結ぶ路線である。路線は、内陸盆地を走り、寒冷地にある。

②社会条件

沿線市町村、人口、財政力指数は下記の表のとおりである。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年 3月31日(人)	
恵那市	35,356	1.8	35,386	0.60
中津川市	53,277	1.2	54,166	0.70
岩村町	5,744	-2.8	5,653	0.31
山岡町	5,969	-0.1	5,980	0.32
明智町	7,625	-1.9	7,722	0.50

沿線には、高校が5校(県立4、市立1)あり、中津川には3高校がある。

③経済条件

農林業が中心で、地場産業として陶磁器製造がある。また、山岡町の寒天製造は、有名である。

なお、沿線市町村の産業構造の状況については、沿線市町村のみならず出資市町村をも表に加える。

市町村名	産業構造(60年国勢調査)%		
	第1次	第2次	第3次
中津川市	9.9	45.0	45.1
恵那市	10.9	39.0	50.0
岩村町	12.7	46.0	41.3
山岡町	17.3	51.8	31.0
明智町	11.7	50.3	38.0
串原村	27.4	43.7	28.9
上矢作町	19.9	47.8	32.3

④競合条件

恵那から岩村までは、国道257号線、さらに岩村から明智までは、国道363号線が、ほぼ並走している状態である。そのためにマイカー利用者が増加している。

⑤輸送能力

恵那—明智間(上り8本、下り9本)

5 鉄道存続選択の理由

- ・ 恵那地域と東濃路を結ぶ基幹交通機関であって、鉄道利用者の50%以上を占める高校生の通学の唯一の足となっている。



- ・ 東濃地方は寒冷地帯であり、冬期の道路の凍結は道路交通を阻害し、通学、通勤に大きな支障をきたす。
- ・ 大量かつ定期輸送が可能となる。
- ・ 関係自治体ならびに地元企業の様々な協力を得て、鉄道経営の採算制の可能性を見いだした。

### 2-10-3 転換後の助成体制

#### 1 資産移譲措置

土地―無償貸付、現有設備―無償譲渡

#### 2 助成基金(基金拠出構成)

転換交付金の一部を転換基金(第一基金)として2億100万円を積み立て、企業等からの寄付金を協力基金(第二基金)として1億円を目標にしている。

#### 3 補助金

赤字補填として国から50%、残る50%は基金から補填される。

#### 4 固定資産税減免措置

- ・ 全市町村が固定資産税の50%を減免
- ・ 県は、不動産取得税を免除

#### 5 人的支援

県から2名出向

#### 6 地元協力体制

- ・ 明知鉄道連絡協議会が設立され、開業行事の経費・人的支援、明知鉄道人件費助成、各市町村の支援についての情報交換等を行っている。
- ・ 各市町村の明知鉄道協力会は、駅舎の清掃、沿線の草刈り、石油ストーブの寄贈、燃料負担、記念乗車券等の購入、恵那駅有料看板の掲示、協力基金1億円の募金協力等の活動を行っている。
- ・ その他に、岩村駅内に御用受承所を新設して1名常駐させている。また、明知駅内に日本大正村案内所が新設され、老人クラブの人が2～3名常駐している。さらに、地元企業によって、時刻表が作成された。

### 2-10-4 転換後の経営改善の内容と問題点

#### 1 駅

変化なし。

#### 2 列車本数

上りが5本増加し、下りが4本増加している。(今日の時刻表を見ると、上りでは8時、11時、18時台、また、下りでは8時、12時、18時台を除いて各時間帯に1本のダイヤが設定されている。)

#### 3 技術的改良

- ・ 路線の勾配が急であるため、リターダブレーキを設備した。これによって、車両の磨耗を緩和し、ブレーキの取替えの必要をなくした。
- ・ 路線の80%は50kgレール、残る20%は30kgレールが採用されている。
- ・ 冬期の路線の凍結に対して、排水設備が完備されている。

#### 4 運行スピード

変化なし。

#### 5 運賃

転換前(国鉄時代)430円

転換後(明知鉄道)530円

約23.3%の値上げ

#### 6 コスト低減策

- ・ 新型車両の導入
- ・ 複合職体制の導入
- ・ 国鉄OBの採用による人件費の削減

#### 7 収入増加策

- ・ 運行本数の増加
- ・ 通学定期の出張販売
- ・ 運行時間の短縮
- ・ 大正村、岩村城等の観光資源を利用した企画商品の販売
- ・ 駅舎用地の高度利用、定款記載事業の本格的な経営の実施

#### 8 経営成果

営業係数：転換前年度	(昭和59年度)	653
転換年度	(昭和60年度)	739(60年10月末)
転換後2年度	(昭和62年度)	104

#### 9 今後の課題

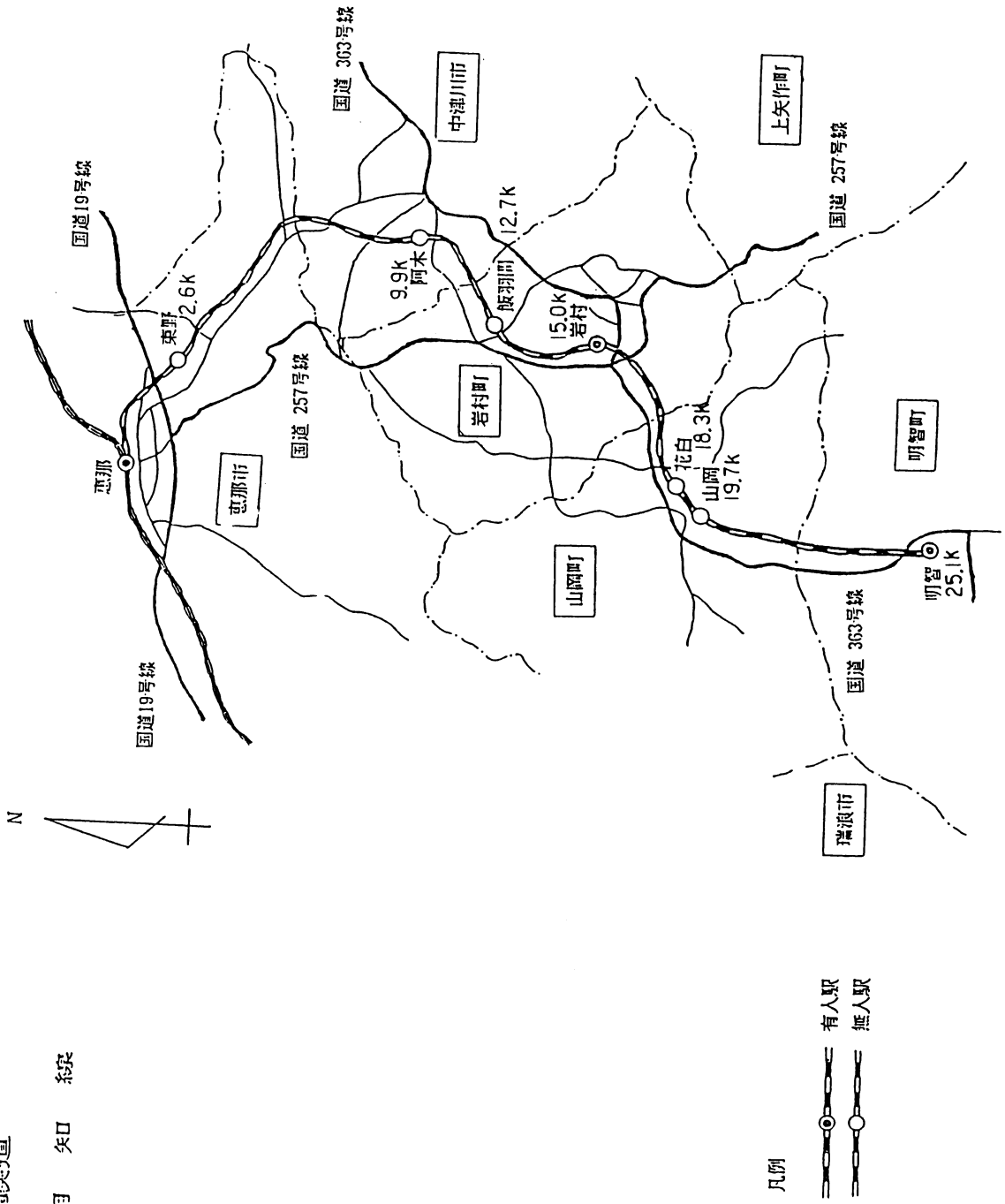
地元協力体制が若干薄らぎつつある点が懸念される。また、明知鉄道が独自に行った鉄道利用者に対するアンケート調査の結果、長野方面(上り)の恵那駅での接続が問題となっていることが明らかになった。利用者サービスの低下にならないかたちで駅舎の改造を行う必要がある。

#### 2-10-5 インタビュー所見

明知鉄道の場合、沿線市町村人口の規模が小さいため、観光客を積極的に誘致して車両運行の効率性を計る必要がある。こうした観点から、鉄道沿線の市町村は、いくつかの観光開発をすすめている。その一つに、日本大正村がある。その際、JR東海など他社との提携を強化して、一年を通じて平均的な観光客の入り込みを確保する必要がある。

町月矢口金鉄国道

町月 矢口 糸京



2-11 長良川鉄道株式会社

2-11-1 会社概要

- 1 商号 長良川鉄道株式会社
- 2 所在地 岐阜県関市元重町74番地の1  
TEL 05752-3-3921
- 3 会社設立 昭和61年8月28日
- 4 営業開始 昭和61年12月11日
- 5 資本金 4億円
- 6 出資者構成 県(岐阜県)27.5%、市町村27.5%(12)、  
民間45%[金融機関6.75%(11)、農業経済団体4%(8)、  
運輸業5.75%(8)、建設業6.75%(23)、  
製造業13.25%(42)、卸・小売業4%(11)、  
不動産業1%(2)、サービス業3.5%(10)]
- 7 従業員 76名(男子75名、女子1名)
- 8 営業キロ数 72.1キロ
- 9 駅数 32駅(有人駅9駅、無人駅23駅)
- 10 車両内容・数  
レールバス10両 定員98名(座席46名)
- 11 列車本数 上り(北濃—美濃太田)
 

全 区 間：	北 濃—美濃太田間	8 本
特定区間：	関 一美濃太田間	4 本
	母 野—美濃太田間	1 本
	美 濃 白 鳥—美濃太田間	4 本
	美 濃 市—美濃太田間	2 本
	美 濃 市— 関 間	4 本
	湯の洞温泉口—美濃太田間	2 本
	北 濃—美濃白鳥間	3 本
	美 濃 白 鳥—郡上八幡間	1 本

 下り(美濃太田—北濃)
 

全 区 間：	美濃太田—北 濃 間	8 本
特定区間：	美濃太田—関 間	3 本
	美濃太田—美 濃 白 鳥 間	3 本
	美濃太田—美 濃 市 間	5 本
	関 一美 濃 市 間	1 本
	美濃太田—湯の洞温泉口間	2 本
	美濃白鳥—北 濃 間	3 本
	郡上八幡—美 濃 白 鳥 間	1 本
	関 一母 野 間	1 本
	関 一郡 上 八 幡 間	1 本

## 2-11-2 転換の経過

### 1 沿革

- 大正12年10月5日 美濃太田—美濃町(現美濃市)間営業開始
- 昭和9年8月16日 美濃太田—北濃間72.2キロ全線開通
- 昭和55年12月27日 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)公布
- 昭和56年6月15日 「越美南線存続沿線市町村連絡会議」を設立  
(沿線11市町村、1町村長会で組織)
- 昭和57年11月22日 国鉄が越美南線を特定地方交通線に選定(第2次選定)
- 昭和59年6月22日 運輸大臣が越美南線を特定地方交通線として承認
- 昭和60年2月26日 越美南線の代替輸送の在り方を調査検討するための組織  
「越美南線問題対策会議」を結成(県、沿線11市町村1町村長会)。(越美南線存続沿線市町村連絡会議を解散)
- 昭和60年7月8日 越美南線特定地方交通線対策協議会第1回会議を開催し、  
国鉄再建法に基づく協議を開始
- 昭和61年2月13日 越美南線問題対策会議臨時総会において、代替輸送は第3セ  
クター方式による地方鉄道とすることで、地元の意見集約
- 昭和61年2月27日 越美南線特定地方交通線対策協議会第2回会議において代  
替輸送は、第三セクター方式による地元鉄道とすることで  
方向決定
- 昭和61年2月27日 地方鉄道の設立、地方鉄道免許申請を行うため、「越美南線  
運行対策準備会」を設立
- 昭和61年5月29日 越美南線特定地方交通線対策協議会第3回会議において代  
替輸送計画を決定
- 昭和61年7月18日 地方鉄道会社名を長良川鉄道株式会社とし、その設立発起  
人会を開催
- 昭和61年8月28日 長良川鉄道株式会社設立
- 昭和61年12月11日 長良川鉄道株式会社越美南線運行開始

### 2 転換手続き

- 昭和59年6月22日 越美南線を特定地方交通線として承認
- 昭和60年7月8日 第1回協議会会議
- 昭和61年2月27日 第2回協議会会議(第3セクターによる運営の合意)
- 昭和61年5月29日 第3回協議会会議(当社への転換等について最終合意)
- 昭和61年8月29日 譲渡および譲受ならびに貸借に関する契約書締結
- 昭和61年9月1日 譲渡および譲受ならびに貸借について認可申請
- 昭和61年9月10日 車両設計認可申請
- 昭和61年9月16日 転換交付金の計画承認
- 昭和61年10月2日 譲渡および譲受ならびに貸借について認可
- 昭和61年10月3日 転換交付金の計画承認
- 昭和61年10月15日 車両設計認可

昭和61年10月20日 旅客運賃ならびに運輸に関する料金の制定認可申請  
 昭和61年11月18日 旅客運賃および運輸に関する料金の制定認可  
 昭和61年11月21日 列車運転速度および度数の制定認可  
 昭和61年11月25日 特別設計認可  
 昭和61年12月5日 国鉄美濃太田駅共同使用契約締結  
 昭和61年12月11日 運輸営業開始

### 3 転換交付金

21億6600万円 (3,000万円×72.2)

(使途)

①定期運賃差額	1億1400万円
②初期投資	
車庫・車両研修施設	1億7900万円
鉄道車両(10両)	4億9600万円
保守用鉄道車両(3両)	4000万円
駅施設(駅舎改装、整備)	8100万円
行違駅設備新設	1億4300万円
電気通信設備改良	1億200万円
線路、電路、車両保守機器	5800万円
その他設備等	5300万円
③転換促進関連事業(関市)	
運営費補助基金(関市で条例設置)	9億円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

中部都市圏を形成する名古屋、岐阜の近郊であるJR高山線の美濃太田駅から北進して北濃までの72.1キロの路線である。美濃太田は、飛騨川と木曾川が合流する地点で、昔から交通の要所として知られ繁栄してきた町である。この美濃太田駅を起点として、国重要文化財十一面観音菩薩、清水寺がある富加町、刃物の町関市、美濃和紙の郷美濃市、そして多くのスキー場を擁する北濃まで延びる観光資源に恵まれた路線である。

#### ②社会条件

沿線市町村、人口、財政力指数は下記の通りである。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
美濃加茂市	41,700	5.5	41,181	0.79
関市	64,149	8.4	65,434	0.68
美濃市	26,935	0.4	26,961	0.59
富加町	5,816	3.2	5,926	0.39
美並村	5,563	-0.4	5,393	0.32
八幡町	18,230	-3.1	18,516	0.38
大和町	7,244	0.8	7,457	0.23
白鳥町	12,729	0.6	12,726	0.32

### ③経済条件

農林業が中心であるが、地場産業として関市の刃物製造、美濃市の美濃和紙製造がある。なお、沿線市町村の産業構造の状況については、沿線市町村のみならず出資市町村をも表に加えておく。

市町村名	産業構造(60年国勢調査)%		
	第1次	第2次	第3次
関市	5.2	52.2	42.2
美濃市	4.6	57.3	38.0
美濃加茂市	8.6	41.8	49.6
富加町	16.2	48.0	35.8
八幡町	8.8	42.4	48.7
大和町	15.5	47.0	37.5
白鳥町	19.9	42.9	37.2
美並町	9.7	56.1	34.2
可児市	4.4	48.2	47.4
高鷲村	33.9	23.5	42.6
明方村	30.4	41.8	27.6
和良村	20.0	49.3	30.7

### ④競合条件

東海北陸自動車道が並行している。

### ⑤輸送能力

上り(北濃—美濃太田間)

美濃市—美濃太田間

2本

美濃白鳥—美濃太田間	1本
北濃—美濃白鳥間	1本
北濃—美濃太田間	7本
下り(美濃太田—北濃間)	
美濃太田—郡上八幡間	1本
美濃太田—美濃白鳥間	2本
美濃白鳥—北濃間	1本
美濃太田—北濃間	7本

## 5 鉄道存続選択の理由

- ・ 郡上地域と加茂・中濃地域を結ぶ基幹交通機関であり、当地域にあって、欠くことの出来ない長大路線である。
- ・ 郡上地域においては、豪雪、豪雨時に道路交通が途絶し、観光シーズンには道路交通渋滞が頻発するなど、地域住民にとって欠くことのできない唯一の安定した交通手段である。
- ・ 工業団地、住宅団地の建設等により、日常生活圏が拡大し、沿線には、優良な観光資源が多く、その開発等、地域振興上、鉄道の果たす役割は重要である。

## 2-11-3 転換後の助成体制

### 1 資産移譲措置

土地—無償譲渡、現有設備—無償譲渡

### 2 助成基金

転換基金(第一基金)—国鉄からの転換交付金	9億円
運用基金(第二基金)—県、市町村からの拠出金	6億円
(内訳) 県	3億円
市町村	3億円
協力基金(第三基金)—企業からの寄付金	3億円(目標)

### 3 補助金

赤字補填として、国から50%、残る50%は第二基金から補填される。

### 4 固定資産税減免措置

特になし。不動産取得税の免税。

### 5 人的支援

県から2名が出向

### 6 地元協力体制

- ・ 関係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ために、長良川鉄道連絡協議会が設立されている。
- ・ 長良川鉄道の健全な運営のため側面から協力するとともに利用者の声を経営に反映させ、マイレール意識の効用を図るために、沿線8市町村の長良川協力が会が設立された。
- ・ 各市町村単位協力の会の情報交換、連絡調整を目的として、長良川鉄道協力が会



連合会が設立された。

- ・ 時刻表の作成
- ・ 駅周辺の美化、除雪の協力
- ・ 時計、清掃用具、座布団等の駅備品の寄贈
- ・ 新設駅の地元負担

#### 2-11-4 転換後の経営改善の内容と問題点

##### 1 駅

9 駅増加(前平公園、関富岡、刃物会館前、中濃西高前、木尾、自然公園前、梅山、上万場、白山長滝)

##### 2 列車本数

昭和62年 6 月 1 日現在(転換後)		昭和61年11月現在(転換前)	
上り(北濃—美濃太田)		上り	
特定区間	関 — 美濃太田	4 本	美濃白鳥—美濃太田 1 本
	母 野 — 美濃太田	1 本	美濃市—美濃太田 2 本
	美濃白鳥—美濃太田	4 本	北濃—美濃白鳥 1 本
	美濃市—美濃太田	2 本	
	美濃市—関	4 本	
	湯の洞温泉口—美濃太田	2 本	
	北濃—美濃白鳥	3 本	
	美濃白鳥—郡上八幡	1 本	
全 区 間	北濃—美濃太田	8 本	全 区 間 7 本
下り(美濃太田—北濃)		下り	
特定区間	関 — 母 野	1 本	美濃太田—郡上八幡 1 本
	美濃白鳥—北 濃	3 本	美濃太田—美濃白鳥 2 本
	関 — 郡 上 八 幡	1 本	美濃白鳥—北 濃 1 本
	美濃太田—美 濃 市	5 本	
	美濃太田— 関	3 本	
	美濃太田—湯の洞温泉口	2 本	
	美濃太田—美 濃 白 鳥	3 本	
	関 — 美 濃 市	1 本	
	郡上八幡—美 濃 白 鳥	1 本	
全 区 間	美濃太田—北 濃	8 本	全 区 間 7 本

##### ・ 上りについて

美濃白鳥—美濃太田間では3本、北濃—美濃白鳥間では2本そして全区間では1本増加している。その他の特定区間については、転換後、利用者ニーズに即応したきめ細かい列車ダイヤが設定されている。

##### ・ 下りについて

美濃太田—美濃白鳥間では1本、美濃白鳥—北濃間では2本そして全区間で

は1本増加している。その他の特定区間については、上りダイヤと同様に、きめ細かい列車ダイヤが設定されている。

3 技術的改良

- ・行違駅の増加(富加、関が追加)

4 運行スピード

速くなった(約4分)

5 運賃

	転換前	転換後
全区間 美濃太田—北濃	:1,220円	1,330円
特定区間 美濃太田—美濃白鳥間	:1,220円	1,330円
美濃太田—美濃市間	300円	460円
美濃白鳥—北濃間	180円	220円

全区間については、約9%、美濃太田—美濃白鳥間では、約7%、美濃太田—美濃市間では、約53%、美濃白鳥—北濃間では、約22%の値上げとなっている。

6 コスト低減策

- ・レールバスの導入
- ・要員の少数精鋭体制と複合職制
- ・電気式マルタイ(保線用)、ラッセル車、ロータリー車等の導入による機械化
- ・国鉄OB採用による人件費の低減

7 収入増加策

- ・運行本数の大幅な増加
- ・通学定期の出張販売
- ・お座敷・カラオケ列車仕立てが可能な車両の導入
- ・観光資源を利用した企画商品の販売
- ・下呂温泉旅行等JR乗り入れ団体列車の企画
- ・旅行代理店業の経営
- ・定款記載事項の将来的経営

8 経営成果

営業係数：転換前年度(昭和60年度)	1060
転換年度(昭和61年度)	854
転換次年度(昭和62年度)	108

9 今後の課題

長良川鉄道は、他の第三セクター鉄道に比較して潤沢な基金をもち、強力な地元強力体制が確立されている。また、沿線には四季折々の観光名所があり、観光路線としての発展が期待される。したがって、今後地元市町村、地元企業そしてJRとの連携を密にして観光客の誘致に努める必要がある。

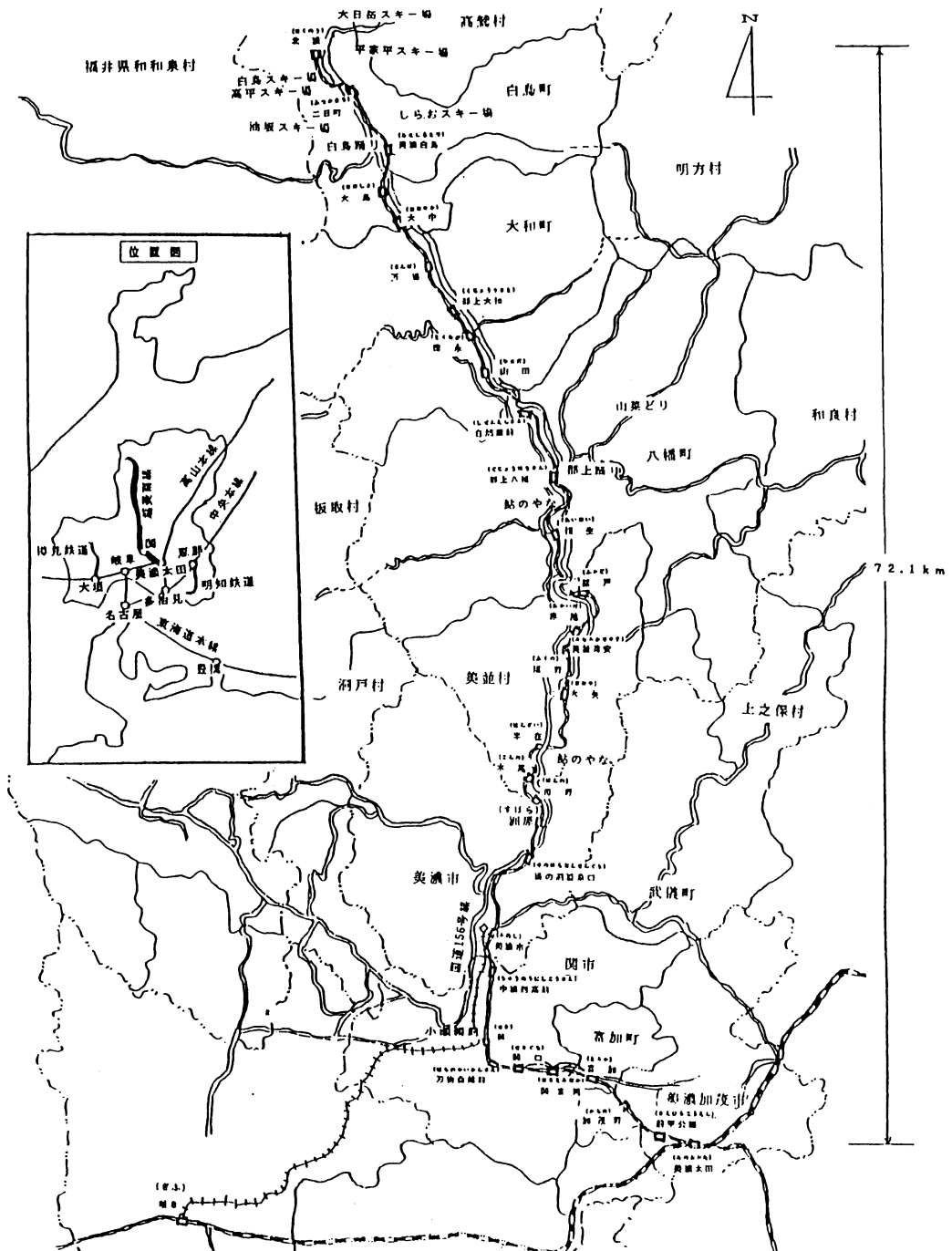
2-11-5 インタビュー所見

長良川鉄道の特徴をあげるならば、営業路線距離が長いこと、沿線に多くの観光地を擁していること、そして帰着点である美濃太田が名古屋都市圏の近郊

であることが指摘される。これらの条件を考慮するならば、単なる通勤通学路線にとどまらず、観光路線として発展していく可能性があると考えられる。

### 長良川鉄道

越美南線路線図



## 2-12 天竜浜名湖鉄道株式会社

### 2-12-1 会社概要

- 1 商号 天竜浜名湖鉄道株式会社
- 2 所在地 静岡県天竜市二俣町阿蔵114番地の2  
TEL 05392-5-6125
- 3 会社設立 昭和61年8月13日
- 4 営業開始 昭和62年3月15日
- 5 資本金 6億3,000万円
- 6 出資者構成 県39.7%、市町村39.7%(12市町村)、  
民間20.6%(49)[金融機関9.5%(7)、農業経済団体1.7%(9)、公益  
企業0.2%(1)、運輸業3.2%(2)、その他6.0%(30)]
- 7 従業員 82名 (男子80名、女子2名)
- 8 営業キロ数 新所原―掛川 67.7キロ
- 9 駅数 35駅 (無人駅22駅、有人駅13駅うち委託駅5駅、行違駅10駅)
- 10 車両内容・数 レールバス 定員100名(座席46名) 15両
- 11 列車本数  
全 区 間・新 所 原―掛 川 (上り16本、下り15本)  
特 定 区 間・天 竜 二 俣―掛 川 (上り4本、下り5本)  
金 指―掛 川 (上り1本、下り1本)  
新 所 原―三ヶ日 (上り5本、下り5本)  
遠 州 森―掛 川 (上り5本、下り5本)  
新 所 原―天 竜 二 俣 (上り3本、下り3本)  
新 所 原―金 指 (上り2本、下り2本)

### 2-12-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |          |                      |
|----------|----------------------|
| 昭和15年6月  | 二俣線(掛川―新所原間)全線開業     |
| 昭和57年11月 | 第2次特定地方交通線として選定      |
| 昭和59年6月  | 特定地方交通線として廃止承認       |
| 昭和62年3月  | 第3セクター天竜浜名湖鉄道として営業開始 |

#### 2 転換手続き

- |             |                            |
|-------------|----------------------------|
| 昭和55年12月27日 | 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布        |
| 昭和56年6月8日   | 二俣線存続沿線市町村対策協議会設置          |
| 昭和57年11月22日 | 第2次特定地方交通線として選定            |
| 昭和59年6月22日  | 特定地方交通線として廃止承認             |
| 昭和59年12月5日  | 二俣線特定地方交通線対策協議会第1回会議開催     |
| 昭和60年6月14日  | 二俣線存続沿線市町村対策協議会総会開催        |
| 昭和61年1月17日  | 二俣線存続沿線市町村対策協議会、首長会議開催     |
| 昭和61年1月22日  | 二俣線存続関係議員懇談会開催(県の積極的出資を要請) |
| 昭和61年1月30日  | 二俣線存続沿線市町村対策協議会臨時総会開催      |

- 昭和61年 2月20日 二俣線運行対策準備会設立
- 昭和61年 3月24日 二俣線特定地方交通線対策協議会第2回会議開催(第三セクター方式で鉄道による存続を決定)
- 昭和61年 5月28日 二俣線特定地方交通線対策協議会第3回会議開催(代替輸送計画決定)
- 昭和61年 7月14日 天竜浜名湖鉄道株式会社設立発起人会開催
- 昭和61年 8月13日 天竜浜名湖鉄道株式会社創立(登記完了 8月18日)
- 昭和61年11月14日 地方鉄道業の免許認可
- 昭和62年 3月15日 天竜浜名湖鉄道株式会社営業運転開始

### 3 転換交付金

20億3,700万円(3,000万円×67.9km)

- (使途) ①定期運賃差額 8,400万円
- ②初期投資 11億4,000万円
- ③基金 8億1,200万円

### 4 転換時の状況

#### ①自然条件

静岡県内で最大の茶園をもつ城下町掛川市を起点として、信州へ塩を運んだ道、信州街道の宿場町として栄えた森町、天竜川と二俣川に囲まれた二俣など自然に恵まれた丘陵地帯を通り、次いで町全体の90%が山の引佐町、浜名湖北岸猪鼻湖を囲む位置にあり農業が盛んな三ヶ日町、静岡県の最西端に位置し、南は遠州灘、東は浜名湖に接し、北西部は赤石連山の山麓に囲まれた湖西市の新所原までの6市4町1村を結ぶ路線である。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日(人)	
掛川市	68,724	6.0	70,296	0.75
袋井市	49,480	6.4	50,965	0.91
天竜市	25,008	-0.5	24,727	0.45
浜北市	77,228	6.6	79,050	0.70
湖西市	41,371	9.9	41,964	1.14
森町	20,663	1.1	21,009	0.54
豊岡村	11,224	5.5	11,407	0.67
細江町	18,687	11.5	19,122	0.60
引佐町	15,113	4.6	15,383	0.41
三ヶ日町	16,486	2.1	16,387	0.64
浜松市	514,118	4.7	517,792	1.01
豊橋市	322,142	5.9	323,231	0.98

②社会条件

出資市町村、人口、財政力指数は下記の表のとおりである。ただし沿線市町村の人口は、浜松市、豊橋市を除く10市町村で350,310人（昭和62年3月末日）である。

沿線には8高校がある。

路線は天竜・奥三河国定公園、県立浜名湖自然公園内を通過しており、自然景観に恵まれたハイキング・コースやレクリエーション施設が数多くみられる。また、宿場町等の文化的歴史的観光資源も沿線に点在している。

③経済条件

昭和58年度にテクノポリスの指定を受けた地域を有するが、既存の産業としては農業のほか自動車部品、電子部品、楽器、紡績などの製造業、また浜名湖北岸猪鼻湖周辺においてはマリンスポーツを中心としたレジャー産業が展開している。

市町村名	産業構造[60年国勢調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
掛川市	15.7	42.8	41.4
袋井市	14.5	43.3	42.1
天竜市	11.1	42.7	46.1
浜北市	9.8	51.9	38.2
湖西市	9.9	60.8	29.2
森町	17.9	45.6	36.5
豊岡村	18.2	49.2	32.5
細江町	16.9	39.4	43.7
引佐町	26.9	39.1	34.0
三ヶ日町	34.7	29.6	35.6
浜松市	5.8	43.8	50.2
豊橋市	9.8	38.3	51.7

④競合条件

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を除けば当鉄道だけであり、競合関係はないが、道路交通とは競合関係にある。観光面では東名高速の三ヶ日インターがあり、浜名湖方面へのアプローチにおいてその利便性をたかめている。

⑤輸送能力

全区間・新所原—掛川（上り7本、下り7本）  
 特定区間・遠江二俣—掛川（上り4本、下り3本）  
 金指—掛川（上り1本、下り1本）

新 所 原—三ヶ日 (上り1本、下り0本)

宮 口—遠江二俣 (上り1本、下り0本)

新 所 原—遠江二俣 (上り1本、下り1本)

新 所 原—金 指 (上り2本、下り2本)

#### 5 鉄道存続選択の理由

鉄道形態による存続は町の分断化につながるということで、一部の地域で反対もあった。しかし、通学輸送需要(沿線に8高校あり)、豊橋、掛川方面への通勤輸送需要が大きいことを主たる理由に、営業キロが長いこともありバス形態の採用はコスト負担が大きい、旧国鉄資産の無償譲渡、旧国鉄の人員の経験・技術が生かせる、またバス形態では通勤・通学客の利便性の確保が困難であるなどにより存続が決まった。

#### 2-12-3 転換後の助成体制

##### 1 資産移譲措置

無償譲渡、一部無償貸与

##### 2 助成基金(基金拠出構成)

基金は県2億5,000万円、掛川市2億5,000万円、計5億円で構成されており、転換交付金の一部(8億1,200万円)とともに掛川市で運用されている。

##### 3 補助金

赤字補填として国から50%、基金から50%補助をうけている。昭和62年度補助額は、386万円であった。

##### 4 固定資産税減免措置

未定

##### 5 人的支援

県・民間(旅行会社)からの出向各1名

##### 6 地元協力体制

実務レベルの市町村会議が定期的開催され、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がなされている。その協議の中から駅舎の一部について地元負担による維持・管理、イベントの開催にあたっての相互協力、自治体広報紙への利用促進広告の掲載などが行われている。その他には沿線の小学校が校外学習で積極的に利用したり、また民間企業の一部(出資者)が従業員に対して通勤に利用するよう奨励したり、駅舎の一部を会議室として商店会と自治会が賃借し駅舎の有効利用がはかられている。

#### 2-12-4 転換後の経営改善内容と問題点

##### 1 駅

開業前28駅、開業時30駅、現在35駅で7駅増加(内3駅は学校・企業に近接した地点に新設)。駅名変更は5駅。

##### 2 列車本数

開業前に比べて現在、全区間では上りが9本、下りが8本、特定区間では上りが10本、下りが14本増加した。現在、全区間では上下ともほぼ1時間ごとの運

行、また全区間、特定区間とも通勤・通学時間帯の運行本数が多くなっている。  
さらに新幹線との接続も考慮したダイヤ編成になっている。

### 3 技術的改良

レールバスの採用、レールの重量化(37kg以上7割、30kg3割)、自動信号の採用、行違駅の増加(開業前5駅、開業時6駅、現在10駅)。

### 4 運行スピード

時間帯、区間、上り・下りで異なるが、約5～15分速くなった。

### 5 運賃

47%値上げ。

区間別にみると、

掛川—新所原(67.7キロ)では

転換前：1,150円、転換後：1,140円で10円値下げ

掛川—天竜二俣(26.2キロ)では

転換前：430円、転換後：550円で27.9%値上げ

新所原—天竜二俣(41.5キロ)では

転換前：660円、転換後：780円で18.2%値上げ

なお、転換後現在に至るまで値上げはされていない。

### 6 コスト低減策

人件費関係については、国鉄OBの採用、駅舎管理の委託・無人化、複合職制度がある。保守管理費関係については、線路保守で検査は自社で、修繕は委託によっている。

### 7 収入増加策

列車本数の増加、パターンダイヤの採用、通勤・通学ダイヤの編成、接客サービスの向上、駅舎の改築と賃貸、新幹線との接続、旅行代理店の営業、広告塔・広告板の設置。

### 8 経営成果

営業係数 転換前年度(昭和61年度) 891

転換年度(昭和62年度) 117

### 9 今後の課題

鉄道経営をまず軌道にのせること。自動信号化による余剰人員の再教育と配置(運転・旅行取り扱い業務)。旅行代理店業務の実施。通勤・通学ダイヤの充実(朝夕30分に1本)。補助金がでる5年間にレールの重量化、自動信号化などの設備投資を行いたい。

自治体・民間企業による宅地開発の進展や県主導の大規模観光開発に対して期待するところが大きい。

#### 2-12-5 インタビュー所見

営業キロが67.7キロと長いと、今後の設備更新に対するコスト負担増が懸念される。また新規採用は当面控えるとのことであるが、合理化による人員再配置とそれに伴う再教育を鉄道および関連事業の展開とどう関係づけていくか、



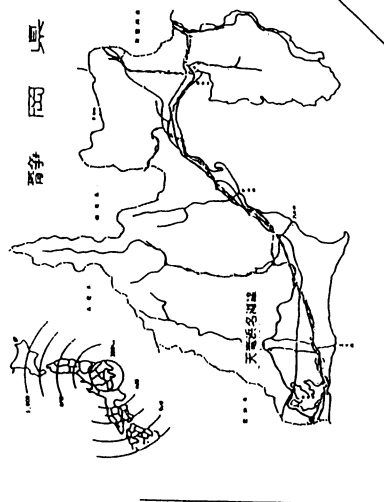
従業員の高齢化の問題とあわせて重要な課題となろう。

天竜―浜松間の輸送需要は遠州鉄道が担っており、当路線の輸送需要は掛川・豊橋方面への通勤・買物客需要と沿線にある8つの高校の通学需要が主力であるが、沿線における宅地開発の動向、テクノポリス地域への企業立地の動向いかんによっては、特定区間の輸送需要が大きく変化する可能性を秘めていると考えられる。

観光面では、浜名湖北岸においてリゾート観光開発が進んでいるが、東名高速の三ヶ日インターが近接しており、当鉄道経営に与える効果はあまり大きくないのではないだろうか。むしろ、浜松、掛川、豊橋方面からの日帰りレクリエーション需要に対応した施設の充実、イベントの企画を市町村との協力のもとに展開していく方が鉄道経営にプラスになるのではないかと考えられる。

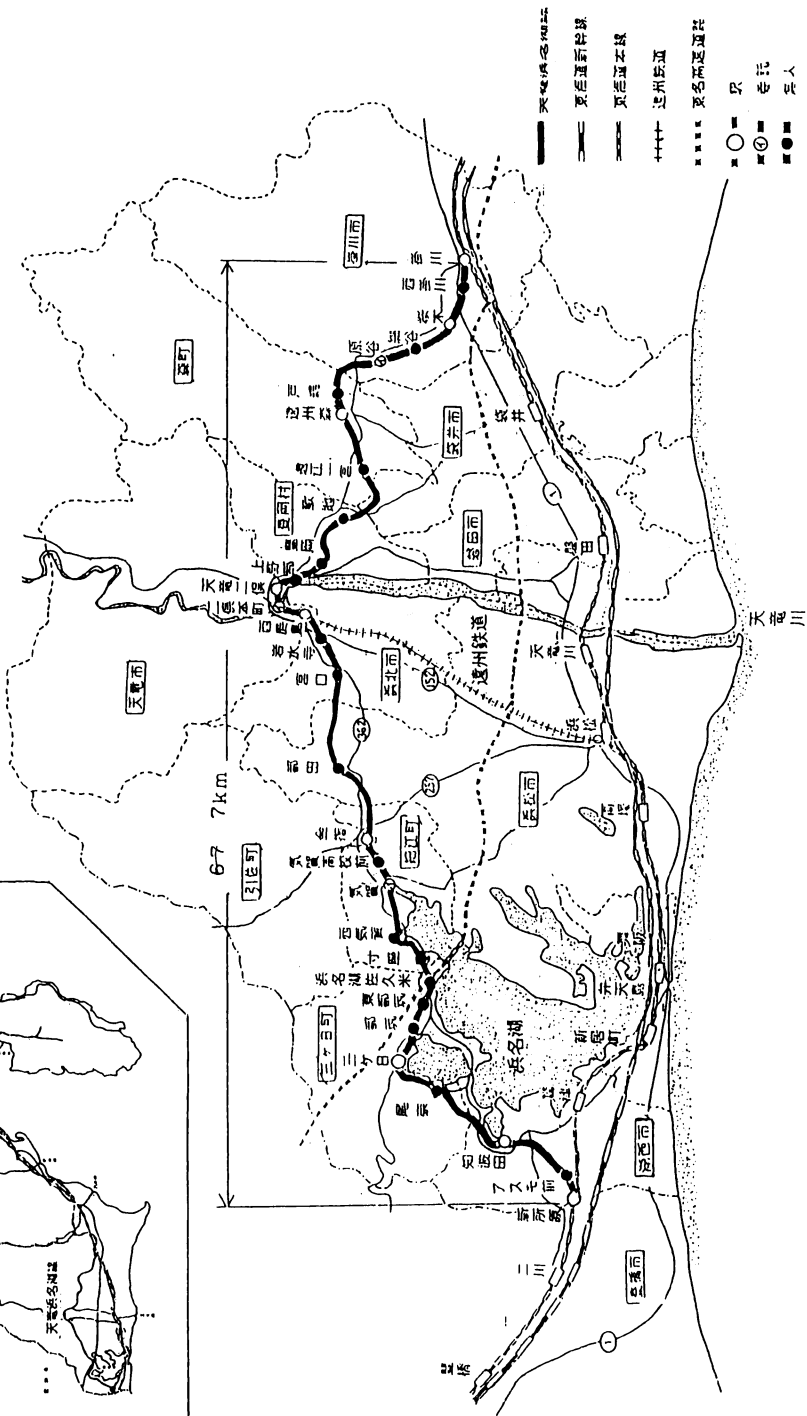
第三セクターによる鉄道経営には市町村の協力体制、財政力に裏付けられた自治体の存在が不可欠であるとする。しかし、その協力体制も一過性の資金協力、駅舎等の施設建設に終始することなく、鉄道を軸とした地域開発に関する市町村間の連携を、首長レベル、実務者レベルともども長期にわたって維持発展させていくことが重要であろう。その点当地域において、株主総会以外に定期的開催されている実務者レベルの市町村会議、およびリーダー的役割を果たす自治体の今後の展開が期待される。

静岡県の位置



静岡県

天竜浜名湖鉄道  
天竜浜名湖線



## 2-13 伊勢鉄道株式会社

### 2-13-1 会社概要

- |    |        |   |
|----|--------|---|
| 1  | 商号     | 伊勢鉄道株式会社  |
| 2  | 所在地    | 三重県鈴鹿市桜島町1丁目20番<br>Ⅲ 0593-83-2112   |
| 3  | 会社設立   | 昭和60年10月1日  |
| 4  | 営業開始   | 昭和62年3月27日  |
| 5  | 資本金    | 2億円   |
| 6  | 出資者構成  | 県(三重県)40%、市町村40%(22)、民間20%[金融機関1.5%(3)<br>運輸業9.5%(4)、その他11.5%(2)]   |
| 7  | 従業員    | 21名   |
| 8  | 営業キロ数  | 22.3キロ  |
| 9  | 駅数     | 9駅(有人駅1駅、無人駅8駅)   |
| 10 | 車両数・内容 | ディーゼル車3両 定員98名(座席48名)   |
| 11 | 列車本数   | 上り：全 区 間 ： 津 — 四日市間 10本(特急4本)<br>特定区間： 津 — 河原田間 1本<br>津 — 玉 垣 間 2本<br>玉 垣—四日市間 3本<br>下り：全 区 間 ： 四日市—津 間 11本(特急4本)<br>特定区間： 四日市—玉 垣 間 2本<br>河原田—玉 垣 間 1本<br>玉 垣—津 間 2本 |

### 2-13-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |            |        |
|------------|--------|
| 昭和61年10月1日 | 会社創立総会 |
| 昭和61年10月1日 | 会社設立登記 |

#### 2 転換手続き

- |             |                      |
|-------------|----------------------|
| 昭和40年9月16日  | 工事実施計画認可             |
| 昭和48年9月1日   | 営業開始                 |
| 昭和55年12月27日 | 日本国有鉄道経営再建特別措置法公布施行  |
| 昭和57年11月22日 | 第2次特定地方交通線として承認申請    |
| 昭和59年6月22日  | 特定地方交通線として承認         |
| 昭和59年9月6日   | 国鉄伊勢線対策懇談会発足         |
| 昭和60年1月8日   | 伊勢線特定地方交通線対策協議会第1回会議 |
| 昭和61年9月4日   | 伊勢線運行対策準備会設立総会       |
| 昭和61年9月4日   | 伊勢鉄道株式会社設立発起人会設立総会   |
| 昭和61年9月29日  | 伊勢線特定地方交通線対策協議会第2回会議 |
| 昭和61年10月1日  | 伊勢鉄道株式会社創立総会         |
| 昭和62年1月20日  | 貸貸ならびに譲渡および譲受の認可     |

昭和62年2月16日 旅客運賃および運輸に関する料金の制定認可  
 昭和62年2月21日 車両受渡式  
 昭和62年3月27日 開業  
 昭和62年9月4日 貨物輸送「使用条件設定」認可

### 3 転換交付金

6億6,900万円(3,000万円×22.3)

(使途)	定期運賃差額	140万円
	初期投資	3億6800万円
	運営補助基金	3億円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

三重県の県庁所在地である津を起点に鈴鹿サーキットへの最寄駅である稲生駅を経てJR関西本線との合流駅である河原田駅を結ぶ22.3キロの路線である。

#### ② 社会条件

沿線市町村、人口、財政力指数は下記の表の通りである。

沿線市町村人口は、595,444人(昭和60年10月1日現在)。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
津市	150,690	3.9	148,855	0.95
鈴鹿市	164,936	5.6	166,936	0.88
四日市市	263,001	3.0	266,194	1.07
河芸町	16,817	-1.1	17,070	0.45

#### ③ 経済条件

沿線の鈴鹿市は、自動車工業で有名である。さらに、伊勢鉄道の大株主であるダイヘン株式会社がある。また、近隣には、石油コンビナート地帯である四日市が控え、自動車工業を中心とする工業地域の一面を見せるが、沿線は、農業地帯といえる。

市町村名	産業構造(昭和60年国勢調査)%		
	第1次	第2次	第3次
津市	4.3	28.7	66.9
四日市市	3.7	42.3	53.7
鈴鹿市	7.8	47.2	44.9
阿芸町	6.0	44.3	49.6

④ 競合条件

近鉄名古屋線ならびに国道23号線が並行している。

⑤ 輸送能力

上り：津—四日市間 7本(定期通過特急3本、普通4本)

下り：四日市—津間 11本(定期通過特急4本、普通7本)

5 鉄道存続選択の理由

国鉄伊勢線は日本鉄道建設公団によって建設され、開業した路線である。国鉄は、日本鉄道建設公団に対してこの路線の借用料を支払って伊勢線の営業を行っていた。しかし、この借用料の支払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、この借用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。また、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点を指摘できよう。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(関西本線亀山を經由するよりも約20分の時間節約)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。特に、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。

2-13-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

無償譲渡

2 助成基金

県 3億円、地元市町村 5億円

3 補助金

赤字補填として国から50%、基金から50%の補助を受けている。

4 固定資産税減免措置

特になし

5 人的支援

JRから2名出向

6 地元協力体制

基金設定に際して、南紀の市町村も提出している。

2-13-4 転換後の経営改善内容と問題点

1 駅

1 駅増加(伊勢上野)

2 列車本数

上り：全区間において3本増加、特定区間において6本増加

下り：全区間において変化なし。特定区間において5本増加

3 技術的改良

レールバスの採用  
50kg レールの採用  
自動信号方式の採用  
行違施設の設置

4 運行スピード

変化なし

5 運賃

転換前：全区間(津—四日市間)510円

転換後：全区間 610円

19.6%の値上げ

6 コスト低減策

国鉄OBの採用、無人駅化、複合職制度の実施

7 収入増加策

列車本数の増加、JRとの時間接続の改善、鈴鹿サーキットとの提携による企画商品の販売による団体客の誘致、さらに、現在計画されている中瀬古ならびに阿芸地区の住宅開発および短期大学の誘致によって生じる潜在的鉄道利用者の確保。

8 経営成果

営業係数	転換前年度(昭和61年度)	402
------	---------------	-----

	転換初年度(昭和62年度)	106
--	---------------	-----

9 今後の課題

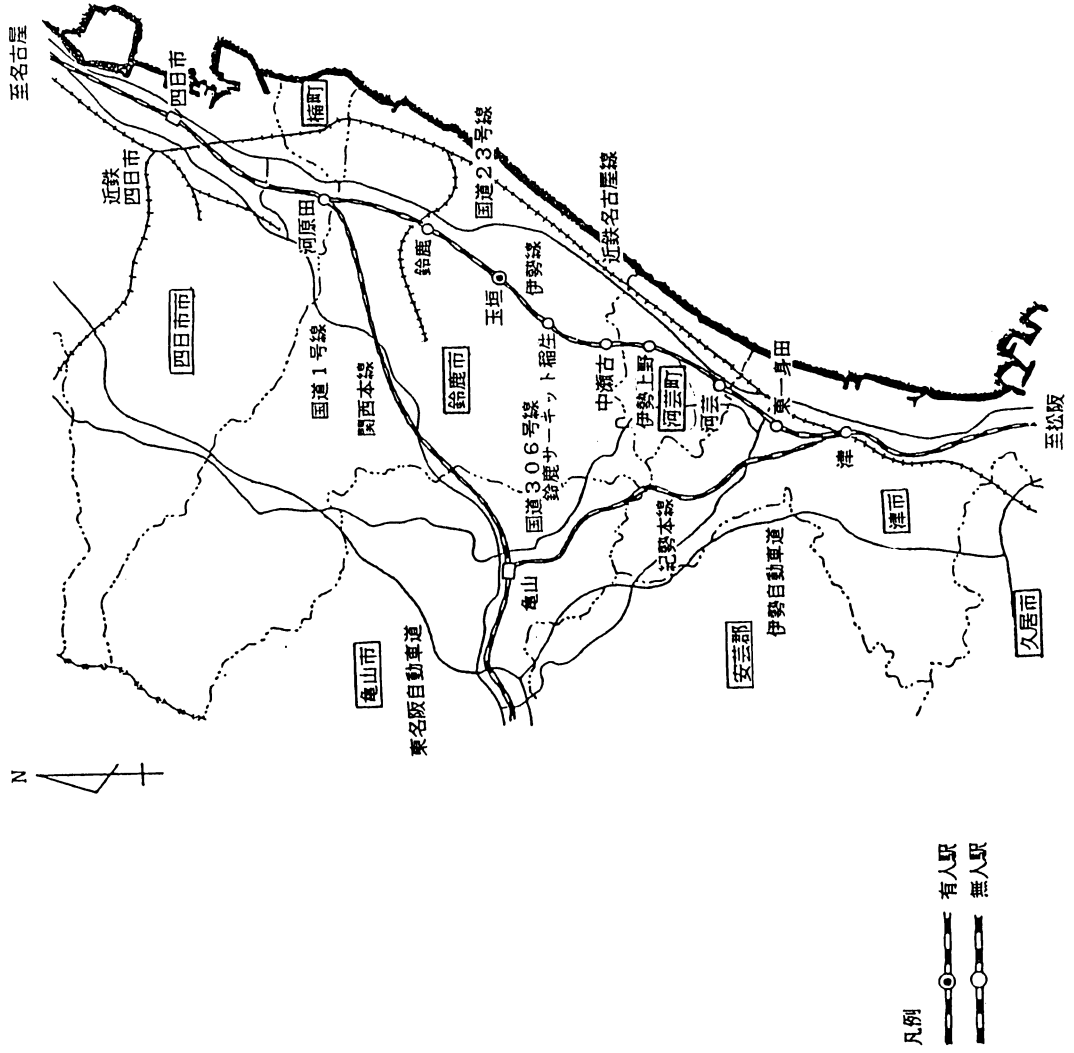
現在、地元の強い要望として、鈴鹿市は鈴鹿サーキットランドへの観光客誘致のためにJRの特急南紀の鈴鹿サーキット稲生駅への停車を熱望している。地元との確固たる協調体制を確立するために、このような地元の要求をいかに速やかに現実に反映させていくかが重要な課題となる。

2-13-5 インタビュー所見

伊勢鉄道の営業収入の特徴は、JRの特急の路線使用料による収入と地元大企業の大型変圧器という貨物輸送による収入が伊勢鉄道の営業収入の大半を占めるということである。このような安定収入を土台にして、鉄道利用客の積極的な誘致計画を策定し、現実に展開していかねばならない。しかし、沿線には鈴鹿サーキットランド以外に特筆すべき観光資源がない。したがって、地元市町村ならびに地元企業による宅地開発計画は、伊勢鉄道にとって固定的な鉄道利用客の増加というよい結果をもたらすかもしれない。このような地元市町村ならびに地元企業との強力な協調関係の確立が焦眉の問題となろう。

伊勢鉄道

伊勢線



## 2-14 信楽高原鐵道株式会社

### 2-14-1 会社概要

- 1 商号 信楽高原鐵道株式会社
- 2 所在地 滋賀県甲賀郡信楽町大字長野192番地  
TEL 0748-82-1121
- 3 会社設立 昭和62年2月10日
- 4 営業開始 昭和62年7月13日
- 5 資本金 2億円
- 6 出資者構成 県49%、市町村32.5%(7町)、民間(近江鐵道)11.5%、  
金融機関2.25%(3)、商工經濟団体2.25%(3)、  
その他(信楽町区長連絡協議会)2.5%
- 7 従業員 14名(男子14名、女子0名)
- 8 営業キロ数 14.7キロ
- 9 駅数 6駅(有人駅2駅、無人駅4駅)
- 10 車両数・内容  
レールバス 3両  
旅客車両 定員98名(座席48名)
- 12 列車本数 上り(信楽→貴生川)15本、下り(貴生川→信楽)16本

### 2-14-2 轉換の経過

#### 1 沿革

- 昭和8年5月8日 国鉄信楽線開業(貴生川—信楽)  
昭和56年9月18日 運輸省、第1次廃止対象路線に選定される。  
昭和62年2月10日 信楽高原鐵道株式会社創立  
昭和62年7月13日 信楽高原鐵道開業

#### 2 轉換手続き

- 昭和8年5月8日 国鉄信楽線開業  
昭和18年10月1日 営業停止。国鉄バスが代行輸送  
昭和22年7月25日 再開業  
昭和55年3月15日 「信楽線を守る会」結成  
昭和55年5月18日 「第1回信楽線廃止反対住民総決起大会」開催  
昭和56年9月18日 運輸省、第1次廃止対象路線に選定する。  
昭和58年6月21日 「第1回信楽線特定地方交通線対策協議会」開催  
昭和56年度旅客輸送密度が2,076人と基準を越えて、6ヶ月間協議会会議を中断。以下昭和61年9月5日第5回協議会まで廃止基準を越えて、それぞれ会議中断  
昭和61年9月5日 「第5回信楽線特定地方交通線対策協議会」で第三セクター化了承  
昭和62年1月19日 「第6回信楽線特定地方交通線対策協議会」は信楽高原鐵道として7月13日開業了承



昭和62年 2月10日 信楽高原鐵道株式会社創立

昭和62年 7月12日 JR西日本信楽線廃止

昭和62年 7月13日 信楽高原鐵道開業

### 3 転換交付金

4億4,400万円 (3000万円×14.8km)

(使途)

- ① 定期運賃差額 3,300万円
- ② 初期投資 2億8,000万円
  - { 車両 3台 1億5,000万円
  - { 2 駅の新設 1,000万円
  - { 駅舎 1億2,000万円
- ③ 運営基金 6,000万円
- ④ その他 6,700万円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

内陸山間部に位置し、信楽高原鐵道の発着駅でありJR草津線の間際に位置し、近江鐵道の発着駅でもある貴生川駅と信楽焼きの産地として知られる信楽駅を結ぶ路線である。

#### ② 社会条件

出資市町村 甲西町、水口町、甲南町、信楽町、石部町、土山町、甲賀町

出資市町村人口 91,300人(昭和60年10月1日現在)

沿線市町村 水口町、甲南町、信楽町

沿線市町村人口 57,042人(昭和60年10月1日現在)

小学校(5小学校、1中学校、1高校)

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
水口町	28,826	4.9	28,456	0.90
甲南町	14,373	12.9	14,992	0.59
信楽町	13,843	2.5	13,959	0.65

#### ③ 経済条件

信楽は、伝統工芸の信楽焼の特産地として知られ、沿線には、茶畑が広がっている。また、観光地として、紫香楽宮跡、飯道神社、陶器神社などがある。

市町村名	産業構造[60年国勢調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
水口町	7.1	43.3	49.6
甲南町	8.6	47.7	43.5
信楽町	7.3	48.6	44.1

④ 競合条件

信楽・雲井間は、JRバスが並行して走っている。また、雲井・大津間は、帝産バスと競合している。

⑤ 輸送能力

貴生川—信楽間 9往復

5 鉄道存続選択の理由

沿線住民の熱心な鉄道存続運動の結果、鉄道の存続が決まった。その背景には、大津・京都などの近畿都市圏への足として期待されたこと、観光客誘致の手段でもあること、人口が増加傾向にあること等があげられる。

2-14-3 転換後の助成体制

1 資産の移譲措置

無償譲渡

2 助成基金

基金拠出構成

転換交付金 6,000万円

県 1億円、信楽町 5,000万円、近江鉄道 2,300万円、その他募金

計 2億8,000万円

3 補助金

特になし

4 固定資産税減免措置

特になし

5 人的支援

近江鉄道から1名出向

6 地元協力体制

「信楽線を守る会」の結成以後、地元住民をはじめとする町、県のバックアップが強化されている。

2-14-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅

2 駅増加(紫香楽宮跡、玉桂寺前)

2 列車本数

13本増加

上り 9 本→15本(11、12、13、15、16時台に各 1 本増加し、特に通学帰りの  
16時台は 2 本となっている)

下り 9 本→16本(9、10、11、13、14、16、21、22時台に各 1 本増加し、特に  
通学時の 9 時台は、2 本となっている。また通勤客の便宜  
のため21、22時台にダイヤが組まれている)

### 3 技術的改良

- ・ レールバスの導入

### 4 運行スピード

4、5 分短縮

### 5 運賃

国鉄時代の運賃(全区間運賃、片道)220円

転換後の運賃 330円

転換後50%値上げ

### 6 コスト低減策

- ・ 国鉄(JR)、近江鉄道のOBの採用(平均年令52才)
- ・ 複合職制度の採用
- ・ 無人駅化
- ・ 車両、線路の検査・保守の外注化

### 7 収入増加策

陶芸の森整備事業(陶芸会館観光客誘致施設整備)、健康村整備事業(青少年、  
老人健康施設)、飯道山周辺整備事業(ハイキング道路整備)などの観光開発事業  
を展開することによって観光客の誘致に積極的に取り組んでいる。

### 8 経営成果

営業係数 転換前年度(昭和61年度) 584

転換初年度(昭和62年度) 101

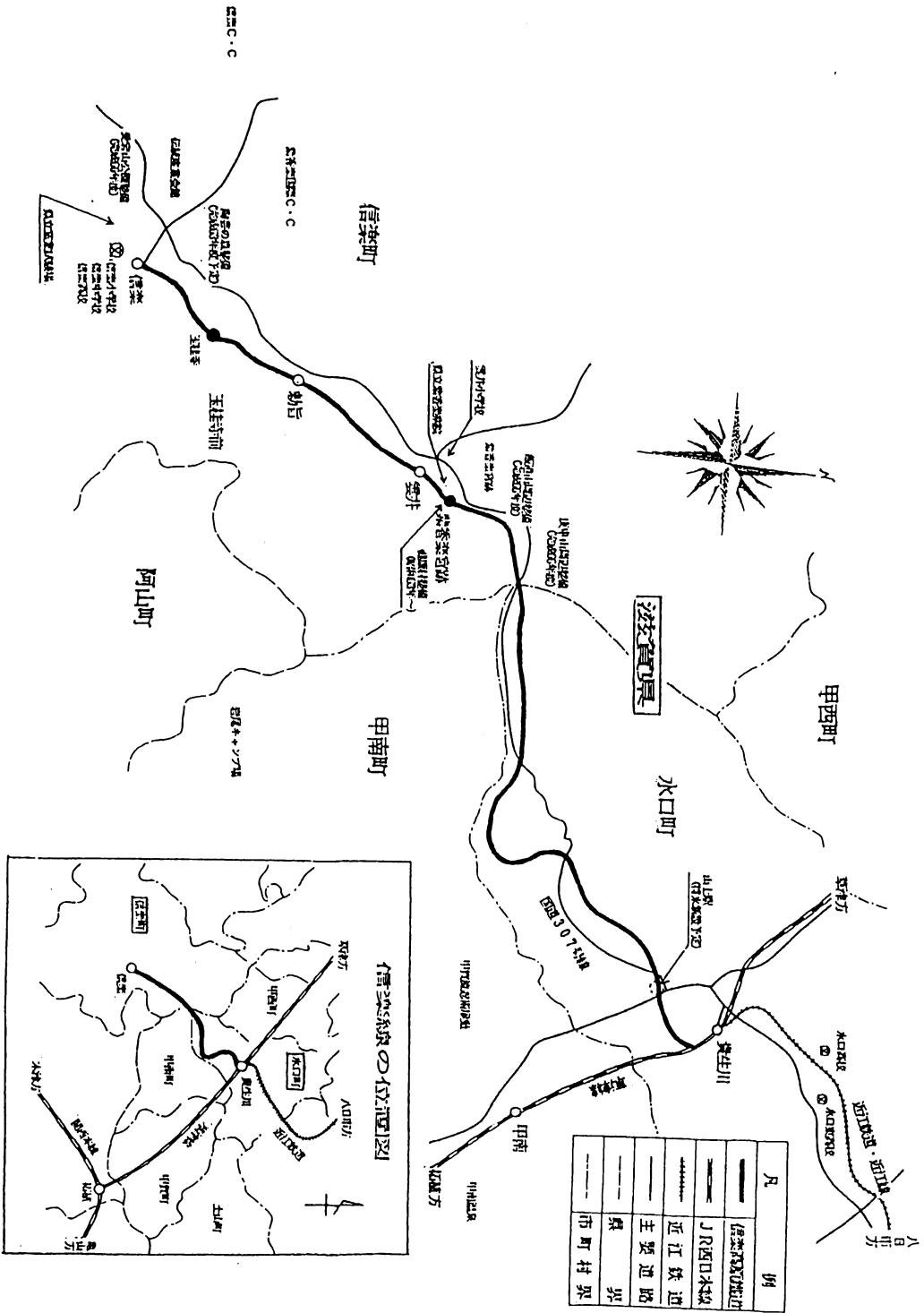
### 9 今後の課題

- ・ JR草津線、近江鉄道との相互乗り入れを実施する際、平面交差の問題を検  
討する必要がある。
- ・ 京阪神の主要駅からのアクセスを考慮して、通勤にマイカーを利用する者が  
多い。これに対して、通勤者の出先の調査を行って、信楽町に協力を依頼して  
鉄道の利用を促進させる方策を検討する必要がある。

## 2-14-5 インタビュー所見

国勢調査の結果によると、沿線の市町村の人口が増加傾向にある。このことは、  
この地域が近畿都市圏への通勤圏になっていることを証明するものだろう。し  
たがって今後ベッドタウン化が進行するものとおもわれる。このことが、直接  
鉄道利用人口の増加に結びつくとは思われないが、今後の鉄道利用者の増加の  
一要因になろう。また信楽線は、熱心な鉄道存続運動に支えられて残った鉄道  
であるので、今後も地元市町村の強い支援に支えられて、信楽の観光資源を生  
かした鉄道経営が展開されることだろう。

# 信濃高原鐵道(株)路線圖



2-15 三木鉄道株式会社

2-15-1 会社概要

- 1 商号 三木鉄道株式会社
- 2 所在地 兵庫県三木市福井2丁目12-43  
TEL 07948-2-4722
- 3 会社設立 昭和59年10月18日
- 4 営業開始 昭和60年4月1日
- 5 資本金 1億円
- 6 出資者構成 県17%、市町村34%(2)、金融機関16%(6)、農業経済団体2%(1)  
商工経済団体10%、民間企業21%(6)
- 7 従業員 10名
- 8 営業キロ数 三木一厄神6.6キロ
- 9 駅数 9駅(有人駅1、無人駅8)
- 10 車両数・内容  
レールバス 2両  
旅客車両 定員88名(座席36名)
- 11 列車本数 三木一厄神19往復

2-15-2 転換の経過

1 沿革

- |         |                          |
|---------|--------------------------|
| 大正5年11月 | 播州鉄道(後に播丹鉄道)として厄神一別所間が開通 |
| 大正6年1月  | 別所一三木間が開通                |
| 昭和18年6月 | 国鉄が買収                    |
| 昭和56年6月 | 第1次地方交通線に選定              |
| 昭和60年4月 | 第三セクター三木鉄道として営業開始        |

2 転換手続き

- |             |                                 |
|-------------|---------------------------------|
| 昭和56年9月11日  | 三木線を特定地方交通線として承認                |
| 昭和57年2月23日  | 第1回協議会会議                        |
| 昭和59年2月23日  | 第5回協議会会議(第3セクターによる運営の合意)        |
| 昭和59年5月25日  | 第6回協議会会議(当社への転換等についての最終合意)      |
| 昭和59年11月28日 | 譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約書締結            |
| 昭和59年12月10日 | 譲渡及び譲受並びに貸貸について認可申請<br>車両設計認可申請 |
| 昭和59年12月15日 | 転換交付金の計画承認申請                    |
| 昭和60年1月18日  | 譲渡及び譲受並びに貸貸について認可               |
| 昭和60年1月29日  | 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請          |
| 昭和60年1月30日  | 車両設計認可                          |
| 昭和60年2月4日   | 転換交付金の計画承認                      |
| 昭和60年2月18日  | 旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請             |
| 昭和60年2月22日  | 運転開始認可申請                        |

- 昭和60年 3月 2日 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可
- 昭和60年 3月 2日 旅客列車の運転速度及び度数制定認可
- 昭和60年 3月20日 運転開始認可
- 昭和60年 4月 1日 旅客運輸営業開始
- 昭和61年 2月28日 新駅設置認可申請
- 昭和61年 3月17日 新駅設置認可
- 昭和61年 4月 1日 4 駅開業(宗左、下石野、西這田、高木)

### 3 転換交付金

1 億9,800万円 (3,000万円×6.6km)

(主な用途)

①定期運賃差額 200万円

②初期投資

{	車両	8,750万円
	設備改良	9,647万円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

三木鉄道は、内陸の田園地帯を走っている。かつて、国鉄三木線時代現在のJR加古川線の培養線であった。

三木鉄道は、厄神駅でJR加古川線と接続している。

三木市の住宅地から離れている。

#### ② 社会条件

沿線市町村(三木市、加古川市)

沿線人口 301,838人

学校(三木市内に3校、ただし沿線から離れている)

(女子短大1校)

市町村	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口 昭和62年3月 31日現在(人)	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)		
三木市	74,527	6.2	73,881	0.78
加古川市	227,311	7.1	231,000	0.97

#### ③ 経済条件

地場産業として、三木金物(金物センター)がある。

観光施設として、グリンピア三木がある。

市町村	産業構造[60年国勢調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
三木市	4.9	38.8	56.2
加古川市	2.4	43.8	52.6

④ 競合条件

鉄道に隣接する道路はあるが、厄神に接続していない。

⑤ 輸送能力

厄神—三木間14本

5 鉄道存続選択の理由

- ・バス転換する適当な道路がないため。
- ・厄神に出るのに不便であるので、止むなく鉄道形態を選択した。

2-15-3 転換後の助成体制

1 資産の移譲措置

鉄道用地、資産の無償譲渡

2 助成基金

基金拠出構成

県1,500万円、三木市1,500万円

計 3,000万円

3 補助金

赤字補填として、国から50%、助成基金から50%の出資を受けている。

4 固定資産税減免措置

- ・三木市は、本来三木市に支払われるべき固定資産税の半額を助成基金に戻し入れることを条例にて規定している。
- ・加古川市は、減免申請に基づいて減免措置を講じる。

5 人的協力

- ・研修体制(新人は、他の企業で技術面の教育を受けた後に本採用する。)

6 地元協力体制

特になし。県、市の熱意がやや低調。

2-15-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅数

4 駅増加(宗左、下石野、西這川、高木)

2 列車本数

下り 5 本増加(朝間 5 → 8 本に増加、昼間 4 → 6 本に増加、夜間変化なし)

上り 5 本増加(朝間 6 → 8 本に増加、昼間 4 → 6 本に増加、夜間 4 → 5 本)

3 技術的改良

- ・レールバスの導入
- ・62年度より30kgレール 2.5km→2.8km  
50kgレール 4.2km→3.9kmとなる
- ・枕木の交換—3年間に約2,400本

4 運行スピード

速くなった(約2～3分短縮)

5 運賃

J R 三木線 140円  
三木鉄道 210円  
開業時 50%値上げ  
以後値上げをしていない。

6 コスト低減策

- ・人件費の削減  
職員採用にあたっては、J R の O B の採用によって賃金を削減  
必要最少限の要員規模の維持  
複合職制の採用  
駅の無人化(無人駅 8 駅)

7 収入増加策

駐車場の経営—特定契約車 10台  
三木駅構内の用地の活用として予備校の誘致  
イベントとしてカラオケ列車の運行

8 経営成果

輸送人員の激減傾向が続く。  
営業係数 転換前年度 (昭和59年度) 1084  
転換 3 年度 (昭和62年度) 178

9 今後の課題

需要喚起のために三木市が中心になって大規模なレクリエーション施設を開発する必要がある。

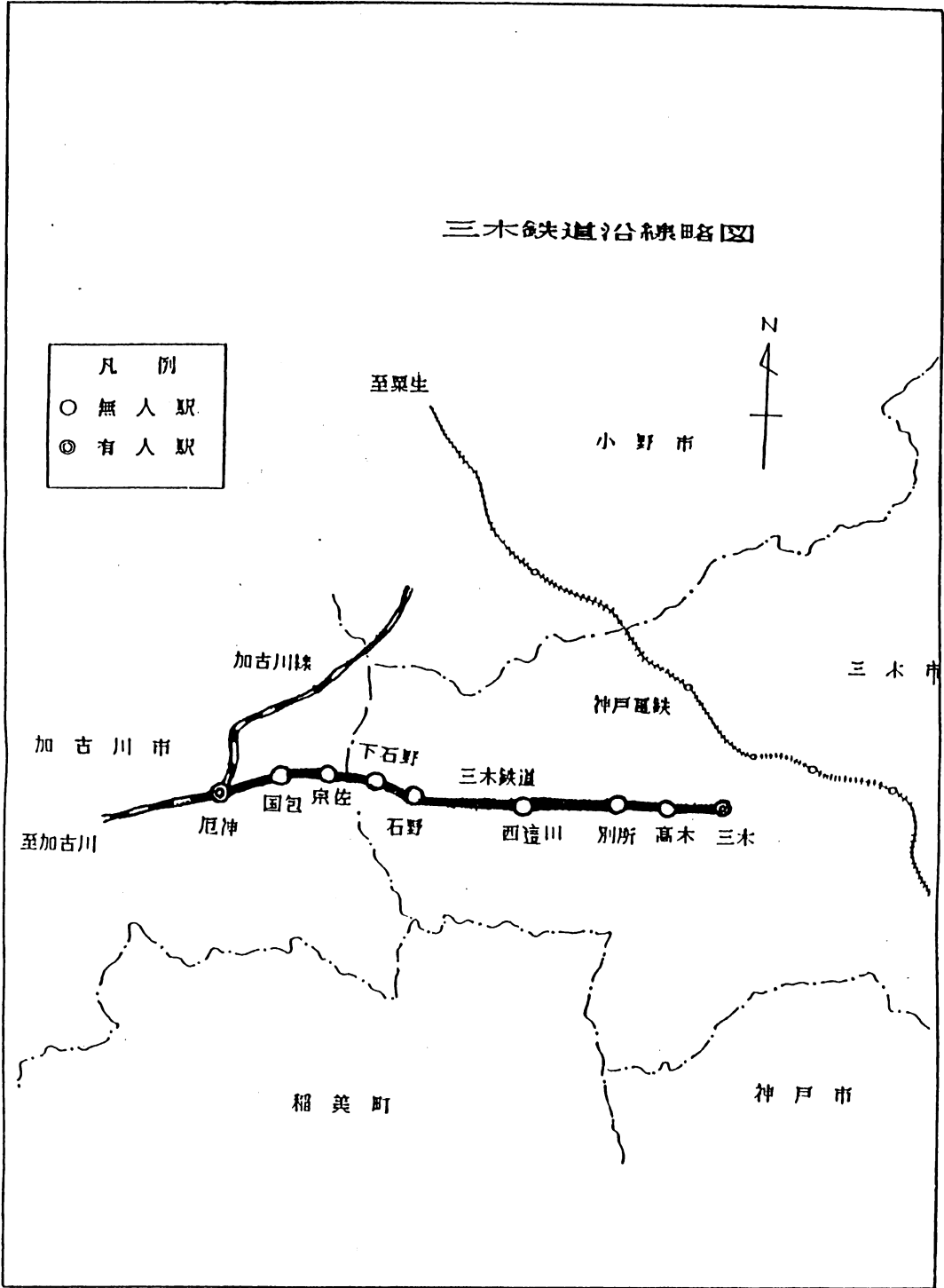
2-15-5 インタビュー所見

三木鉄道の場合、赤字補填として国から50%、助成基金から50%の補助を受けているが、助成基金の積立額が小さく、基金が涸渇する危機に瀕している。そのため、毎年発生すると考えられる赤字に対してどのようにその補填を行うかが当面の最大の課題である。三木鉄道の場合、急激な鉄道利用客の増加を見込むことができないために、県ならびに三木市の強力な支援がない限り、苦しい経営状況が続くものと思われる。



### 三木鉄道沿線略図

- |     |       |
|-----|-------|
| 凡 例 |       |
| ○   | 無 人 駅 |
| ◎   | 有 人 駅 |



## 2-16 北条鉄道株式会社

### 2-16-1 会社概要

- 1 商号 北条鉄道株式会社
- 2 所在地 ㊦675-23 兵庫県加西市北条町北条28番地の2  
TEL 07904-2-5211・0036
- 3 設立 昭和59年10月18日
- 4 営業開始 昭和60年4月1日
- 5 資本金 授權資本 4億円  
払込資本 1億円
- 6 出資者構成 兵庫県17%、2市34%(加西市29%、小野市5%)、民間49%  
[商工経済団体5%、農業経済団体2%、金融機関18%、保険会社2%、神姫バス5%、民間会社17%(大鉄工業他4社)]
- 7 従業員数 11名(男子のみ)
- 8 営業キロ数 13.7キロ(粟生―北条町)
- 9 駅数 8駅(有人駅1駅、無人駅6駅、JR共同使用駅1駅)
- 10 車両数・車両内容 3両(富士重工製レールバス)  
旅客車両 定員88名(座席36名)
- 11 列車本数 北条町―粟生間 15往復(上り15本、下り15本)

### 2-16-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |           |                           |
|-----------|---------------------------|
| 大正2年8月10日 | 播州鉄道株式会社設立                |
| 大正4年3月    | 粟生―北条町間開通                 |
| 大正13年12月  | 播丹鉄道株式会社に社名変更             |
| 昭和18年6月   | 日本国有鉄道に買収                 |
| 昭和55年12月  | 国鉄再建法公布                   |
| 昭和56年9月   | 第1次特定地方交通線に選定             |
| 昭和57年2月   | 第1回対策協議会                  |
| 昭和59年5月   | 第6回対策協議会にて第三セクターによる転換最終合意 |
| 昭和59年10月  | 北条鉄道株式会社設立                |
| 昭和60年4月   | 旅客運輸営業開始                  |

#### 2 転換手続き

- |             |                              |
|-------------|------------------------------|
| 昭和56年9月18日  | 北条線を第1次特定地方交通線に承認            |
| 昭和57年2月23日  | 第1回対策協議会                     |
| 昭和59年2月21日  | 第5回対策協議会において、第三セクターによる運営合意   |
| 昭和59年5月25日  | 第6回対策協議会において、転換等についての最終合意が成立 |
| 昭和59年11月28日 | 資産の譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約締結       |
| 昭和59年12月10日 | 譲渡及び譲受並びに貸借について認可申請          |
| 昭和59年12月10日 | 車両設計認可申請                     |

昭和59年12月15日	転換交付金の計画承認申請
昭和60年1月18日	譲渡及び譲受並びに貸借について認可
昭和60年1月29日	旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請
昭和60年1月30日	車両設計認可
昭和60年2月4日	転換交付金の計画承認
昭和60年2月7日	旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請
昭和60年2月22日	運輸開始認可申請
昭和60年3月2日	旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可 旅客列車の運転速度及び度数制定認可
昭和60年3月20日	運輸開始認可
昭和60年4月1日	旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

4億1,100万円 (3,000万円×13.7km)

(主な使途)

①初期投資	184,871千円
レールバス購入	135,600千円
構築物	43,424千円
工具器具	4,787千円
機械装置	1,060千円
②運営基金	175,869千円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

営業路線は、姫路市を中心とする播州平野の内陸部の田園地帯に位置する。気候は温暖で、冬季においても降雪はほとんどない。

#### ② 社会条件

路線は、山陽本線の加古川駅より分岐した加古川線の粟生駅（加古川より6駅目）と北条町を結んでおり、粟生駅以外の駅はすべて加西市内南部の農業地域に立地している。加古川—粟生間は、16.6キロ、約25分の時間距離である。したがって、加古川市への通勤圏内にある。加古川—姫路間は、約15分、加古川—神戸間は約50分、快速利用では約40分の時間距離である。姫路はほぼ通勤圏内とみることができるが、姫路市への通勤者は、姫路より分岐する播但線を利用するものと考えられる。

沿線の市町村は、小野市、加西市の2市であるが、実質的には加西市1市である。関係2市の人口は次の通りである。

沿線人口としては、加西市の52,830人を対象とすることができる。しかし、沿線には高校は所在しておらず、かつ加西市でも人口密度の低い南部田園地域にあるため、沿線見込み人口は少ない。

市町村	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年 10月1日(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日(人)	
加西市	52,107	2.1	52,803	0.75
小野市	45,686	4.8	45,668	0.74

### ③ 経済条件

加西市の基幹産業は製造業である。農家人口は多く、60年10月の国勢調査では55%を占めるが、減少傾向を示す。また、その91%は農業を縦とする兼業農家であり、純専業農家はわずかに4.2%を占めるに過ぎない。

製造業の出荷額は毎年成長し、従業者人口の伸びも大きい。その成長率は次の通りである。

昭和60年 手間出荷額	対昭和55年 成長率	昭和60年 従業員数	対昭和55年 成長率
16,458,716万円	146.2%	9,888人	114.9%

製造業の業種は電気機械器具(三洋電機)、一般機械器具、金属製品、紙・紙加工品(千代田紙工業)が中心である。

製造業に次いで商業も販売額を伸ばしている。その成長率は次の通りである。

昭和60年 年間販売額	対昭和54年 成長率	昭和60年 従業員数	対昭和54年 成長率
4,589,273万円	163.5%	2,966人	110.3%

産業構造は、昭和60年の国勢調査によると、次の通りである。

市町村	産業構造[60年国勢調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
加西市	8.3%	51.8%	39.8%
小野市	5.8%	47.3%	46.8%

鉄道の沿線は、加西市南部の田園地帯で、北条町に製造業と商業の集積があり、市の行政機能の中心でもある。

中間沿線の産業だけを取り上げれば、農業、果樹園(ぶどう)である。

観光資源としては、石仙の五百羅漢、古法華自然公園、県立フラワーセンター、勤労者いこいの村、法華山一乗寺等がある。しかし、鉄道利用との結び付きは

少ない。

④ 競合条件

沿線には、直接競合する並行道路はない。しかし、周辺の道路網は発達しており、加西市の自家用自動車の保有率は高い。昭和62年3月末現在の保有状況は次の通りである。

市町村	自家用乗用車	自家用貨物車	合計	一台当人口
加西市	14,017台	3,369台	17,386台	3.0人
小野市	11,930	3,038	14,968	3.1

通勤・ショッピング等でのマイカーの利用率は高いものと考えられる。

⑤ 運行列車本数

北条町—粟生間を13往復

ただし、北条町発上り午前2本は加古川直通、北条町着下り3本（午前1本・午後2本）は加古川発直通。

⑥ 鉄道存続の理由

- ・ 平行するバス路線がない。
- ・ 路線を専用道路に変え、バス輸送に転換するには、約10億円の工事費が必要であり、転換交付金では間に合わない。また、立体交叉、鉄橋など問題も多かった。
- ・ 沿線市民の交通弱者の足を守る必要がある。
- ・ 鉄道の特性を生かして、沿線の地域開発を行うことにより、加西市の活性化をはかる。

以上のような理由から、第三セクターにより鉄道の存続をはかった。

2-16-3 転換後の助成体制

1 資産の移譲措置

無償譲渡（土地・鉄道施設）

2 助成基金

兵庫県及び加西市が出資し、加西市は、固定資産税相当額を61年度より、基金に組入れる。転換交付金からの組入れ額と合わせて基本助成基金を設定。運営主体は加西市。

小野市も助成基金条例を制定し、助成基金を設定。基金積立額は、固定資産税相当額である。

加西市助成基金積立基本金

転換交付金より 175,869,412円

兵庫県 50,000,000円

加西市 50,000,000円

3 補助金

経常損益に欠損が生じたとき、5年間は欠損額の2分の1を国から補助されるが、残りの2分の1は自治体の助成基金から補助される。

鉄道運営上の必要が生じたときは、北条鉄道運営助成基金より補助金が交付されるが、5年度以降は基金の利息の範囲で運用することとしている。

#### 4 固定資産税減免措置

減免税措置は行わず、助成基金条例により固定資産税相当額を助成基金に組み入れる。

#### 5 人的支援

旧国鉄OBが運営の中心になっており、経理課長は太陽神戸銀行のOB、営業課長は神姫バスより出向し、それ以外は国鉄OBで占めている。

#### 6 地元協力体制

- ① 加西市議会は、転換時には「北条線存続特別対策委員会」を設置して、鉄道の存続に力を入れていたが、現在では特に鉄道運営に対する体制を組んでいない。
- ② 駅が所在する各町は、鉄道に対して協力的である。他の町は無関心。

### 2-16-4 転換後の経営改善の内容と問題点

#### 1 駅

駅数その他特に改善内容なし。

#### 2 列車本数

- ① 北条町一粟生間、2往復増加。(13往復から15往復へ改善)
- ② 本数増加の結果、利便性が向上した。
- ③ 運行時刻の改善により、JRおよび神戸電鉄との接続が便利になった。

#### 3 技術的改良

- ① レールバスの採用により、コスト削減効果が生じた。
- ② ワンマン方式を採用し、人件費削減をはかった。
- ③ レールは30キロレールが50%以上あるため、10年計画で50キロレールへ転換をはかっている。

#### 4 運行スピード

運行速度は向上し、北条町一粟生間13.7キロで約3分の運行時間の短縮を実現した。

#### 5 運賃

- ① 転換時、平均95%の賃率の値上げが実施された。例示すれば、転換前、北条町一粟生間180円が、転換後、370円に値上げされている。
- ② 転換後は、2年毎10%の値上げの計画であるが、値上げは実施されていない。それは、旅客人員が減少傾向にあり、値上げをすればそれが加速されると考えられるからである。

#### 6 コスト低減策

##### ① 人件費

旧国鉄からのOB採用等により、給与水準を低く押さえている。平均年齢は、62年4月現在、57.9才である。

複合職制度を採用し、労働生産性を高めている。

無人駅制度を採用し、中間駅はすべて無人駅とし、同時に、ワンマン運行を行っている。

② 保守管理費

線路保守は、見回り検査を主体とし、工事は外注している。

車両の検修も、乗務員が行っている。

7 収入増加策

① 駅で駐車場を経営

② 観光客に対し、サイクリング自転車の無料貸出しを実施。

③ 播磨横田駅付近で、「ふるさと農園」の開設。(休耕地利用、3500㎡)

④ 年2回、沿線老人会のゲートボール大会の開催。

⑤ 小学生の写生大会

⑥ 団体旅行の募集

⑦ 納涼ビール列車の運行

⑧ お座敷列車による宴会観光客の誘致

⑨ 記念乗車券の発売

8 経営成果

営業係数：転換前年度（S59年） 844

転換年度（S60年） 130

転換次年度（S61年） 144

転換3年度（S62年） 143

経営の合理化努力により、営業係数は大幅に改善された。転換年度は特に開業フィーバーの影響とみられる。次年度からは営業係数は安定しているが、黒字経営への転換はまだ実現していない。

9 今後の課題

① 線路に平行する道路がなく、競合公共交通手段はないが、周辺道路網が発達し、中国自動車道路が北条町北部を通り、また姫路と結ぶ播但有料道路が加西市の西側を南北に走り、福崎のICで連絡している。したがって、競合交通手段としては、自家用車の存在が大きい。

② 路線の地域は、加西市の南部田園地帯で人口密度が低い。

③ 輸送人員は、開業年度は増加を示しているが、それ以降は減少傾向にある。特に、固定客である定期客の減少率が高いことが問題である。

④ 旅客運輸収入も、開業年度以降低下傾向にあり、運輸雑収入で補う形をとっているが、営業収入全体としては低下傾向にある。

⑤ 転換時には、鉄道存続に対する地元の意気込みも強かったが、現在では薄らいでいる。地元自治体も、鉄道運営に対する取り組み方が弱くなっている。

⑥ 加西市が総合的に沿線開発をはかり、住宅団地、工場誘致策などを検討する必要がある。工業団地などの計画があるが、北条鉄道への影響は小さいと思われる。

⑦ 加西市内の観光資源も、ほとんど自動車利用が多く、鉄道への効果は小さい。

経営の合理化によって、営業係数は、旧国鉄時代と比べると大幅に低下し、努力の成果が生じている。しかし、人口密度の低い地域にあり、かつ高校などの旅客集約の要素が沿線に所在していない。したがって、輸送人員の減少傾向にみられるような問題を生じている。マイカーの保有率が高まれば、この傾向はさらに進むものと考えられる。

短期的には、イベント列車運行等の努力により、旅客数の確保をはかる必要があるが、長期的には沿線の住宅地化、高校の誘致等により、地域人口密度の上昇、利用者の拡大をはからねばならないであろう。

経営面では旅行業や沿線の不動産業等の兼業部門の強化も一つの方策であろう。いずれにせよ、黒字経営を実現するには、相当長期を要するものと思われる。

ただし、若干の救いは、加西市及び小野市の財政力はその指数からみて、北条鉄道の赤字補填に耐える負担力があると考えられる点である。





## 2-17 甘木鉄道株式会社

### 2-17-1 会社概要

- |    |        |  |
|----|--------|--|
| 1  | 商号     | 甘木鉄道株式会社   |
| 2  | 所在地    | 福岡県甘木市大字甘木1320番地<br>TEL 0946-23-0494   |
| 3  | 会社設立   | 昭和60年7月11日   |
| 4  | 営業開始   | 昭和61年4月1日  |
| 5  | 資本金    | 授權資本4億円、払込資本1億5,600万円  |
| 6  | 出資者構成  | 市町村50.7%(10市町村)、民間49.3%(5)[建設・土木組合14.6%(2)<br>金融関係団体6.4%(1)、経済団体20.5%(1)、沿線住民7.8%] |
| 7  | 従業員    | 22名(男子21名、女子1名)  |
| 8  | 営業キロ数  | 甘木—基山間 13.7キロ  |
| 9  | 駅数     | 10駅(無人駅9駅、有人駅1駅、行違駅1駅)   |
| 10 | 車両内容・数 | レールバス〔定員100名(座席48名、立席64名)〕5両   |
| 11 | 列車本数   | 全区間・甘木—基山(上り31本、下り31本)。ただし、日・祝日は上下29本運行。   |

### 2-17-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |         |  |
|---------|--|
| 昭和14年4月 | 大刀洗陸軍飛行場への軍需輸送のための基山～甘木間<br>14.0km甘木線として開業 |
| 昭和56年9月 | 第1次特定地方交通線に承認                              |
| 昭和61年4月 | 第3セクター甘木鉄道として営業開始                          |

#### 2 転換手続き

- |          |                               |
|----------|-------------------------------|
| 昭和56年9月  | 第1次特定地方交通線に承認、廃止対象路線となる。      |
| 昭和57年9月  | 第1回協議会会議開催                    |
| 昭和60年4月  | 第9回協議会会議開催(第3セクターによる運営を合意)    |
| 昭和60年7月  | 会社創立総会                        |
| 昭和60年7月  | 会社設立登記(払込資本1億円)               |
| 昭和60年10月 | 増資 5,600万円                    |
| 昭和60年10月 | 第11回協議会会議開催(当社への転換等についての最終合意) |
| 昭和60年11月 | 転換交付金の計画承認申請                  |
| 昭和60年12月 | 譲渡及び譲受並びに貸借に関する契約書締結          |
| 昭和60年12月 | 譲渡及び譲受並びに貸借について認可申請           |
| 昭和60年12月 | 車両設計認可申請                      |
| 昭和61年1月  | 転換交付金の計画承認                    |
| 昭和61年1月  | 譲渡及び譲受並びに貸借について認可             |
| 昭和61年1月  | 車両設計認可                        |
| 昭和61年2月  | 旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可申請        |

昭和61年 2月	旅客列車の運転速度及び度数制定認可申請
昭和61年 3月	転換交付金の計画承認
昭和61年 3月	旅客運賃並びに運輸に関する料金の制定認可
昭和61年 3月	旅客列車の運転速度及び度数制定認可
昭和61年 3月	運輸開始認可申請
昭和61年 3月	運輸開始認可
昭和61年 4月	旅客運輸営業開始

### 3 転換交付金

4億2,000万円(3,000万円×13.7km)

(使途)

①初期投資	3億6,400万円
車両	2億2,500万円
{ 駅新設・社屋改装・電気保安設備	1億3,900万円
②運営基金	5,600万円

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

博多から23.2kmの基山から九州横断自動車道沿いに筑前、筑後の田園風景を左右に見ながら、福岡県でも指折りの花の名所がある甘木市までを結ぶ路線である。

#### ② 社会条件

出資市町村、人口、財政力指数は下記の表のとおりである。

市町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口 昭和62年3月 31日(人)	昭和61年度 財政力指数
	昭和60年10月 1日(人)	対昭和55年 増減率(%)		
甘木市	43,575	1.7	44,058	0.72
小郡市	43,811	6.7	44,938	0.59
大刀洗町	13,576	2.8	13,942	0.40
三輪町	10,582	2.4	10,365	0.40
夜須町	13,286	11.3	13,667	0.48
朝倉町	11,658	-0.7	11,764	0.33
杷木町	9,895	-1.3	10,046	0.38
宝珠山村	2,166	-1.0	2,180	0.13
小石原村	1,394	-0.9	1,423	0.12
基山町	13,495	17.3	13,552	0.72

沿線市町村の人口は、朝倉町、杷木町、宝珠山村、小石原村を除く6市町村で140,522人(昭和62年3月末日)。なお、基山町は佐賀県に、その他の市町

村は福岡県に属する。

福岡や久留米への通勤圏に入る。また、沿線には高校が1校ある。なお、山隈、立野には住宅地造成地区がある。

観光面では、甘木北東に位置する筑後川県立自然公園内に秋月城址、弥生遺跡、幻の耶馬台国などの歴史、文化的資源のほか、自然に恵まれたレクリエーション施設が点在している。

### ③ 経済条件

主産業は農業であるが、水資源に恵まれてるいためかビール工場（昭和59年まで基山一太刀洗間で鉄道によるビール輸送が行われていた）、ジュース工場、食品工場が立地している。その他タイヤ工場も立地。なお、基山町には工場用地造成地区がある。

観光については、甘木・秋月地区を中心に年間60～70万人訪れるが、大半はマイカー利用とのことである。

市町村名	産業構造〔60年国勢調査〕(%)		
	第1次	第2次	第3次
甘木市	19.9	28.9	51.0
小郡市	11.4	20.5	68.0
大刀洗町	27.3	26.5	46.2
三輪町	16.9	33.1	50.0
夜須町	23.6	25.8	50.5
朝倉町	37.6	27.8	34.5
杷木町	28.0	28.1	43.9
宝珠山村	29.8	34.4	35.9
小石原村	25.1	32.3	42.0
基山町	9.7	35.3	54.9

### ④ 競合条件

沿線には国道386号線(至福岡)、県道甘木鳥栖線が通っており、自家用車、バスと競合関係にある。他の鉄道との競合関係については、当鉄道の小郡駅で西鉄大牟田線が、基山駅でJRが接続していることもあり、当鉄道との競合関係はなく、むしろ西鉄とJR間に競合関係があると考えられる。しかし、西鉄甘木線(甘木一久留米)とは競合関係にある。また62年に高速道路が開通したが、通勤面での競合関係はないものの、観光面での競合が生じていると考えられる。

### ⑤ 輸送能力

全区間・甘木一基山(上り7本、下り7本)

## 5 鉄道存続選択の理由

沿線には国道386号線があるが、甘木鉄道はその補完的輸送機関として存続。

この地域が福岡都市圏の周辺部（甘木―福岡間が、乗り継ぎ時間も入れて約1時間）に位置しているということもあり、通勤・通学客の利便性の確保が重視された。

### 2-17-3 転換後の助成体制

#### 1 資産移譲措置

無償譲渡（引き続いて営業できる必要最少限度の用地。一部の用地は駐車場利用用地として自治体がいっている）

#### 2 助成基金（基金拠出構成）

基金は県1億円、市町村1億円（固定資産税納付金）、地元寄付金3億円（ただし現在1億650万円、この中には転換交付金からの5,600万円も含まれる）で構成されており、甘木市が運用している。

#### 3 補助金

赤字補填として国から50%、基金から50%の補助。昭和61年度の損失は1,200万円、昭和62年度の損失は2,170万円であった。

#### 4 固定資産税減免措置

なし（年864万円〈当初想定〉を10年間、市町村が基金として積み立てる）

#### 5 人的支援

JR（8名）、旅行会社（1名）から出向。

#### 6 地元協力体制

各駅に自治体負担で無料の駐車・駐輪場設置（パーク・アンド・ライド）。  
「甘木線を育てる会」の設置。甘木駅への西鉄バス乗り入れ。

### 2-17-4 転換後の経営改善の内容と問題点

#### 1 駅

開業前7駅、昭和62年11月に3駅増設し現在に至る。駅名変更は3駅。とくに小郡駅については既設駅を400m移動し、西鉄大牟田線と近接している交差部分に新設、利便性が向上。

#### 2 列車本数

開業前は上下各7本、昭和63年3月末日では上下各31本と計48本増加。運行時間帯は開業前が5時半から21時まで、開業後が5時半から23時半までに拡大した。また、開業前は9時から16時までの時間帯は運行されていなかったが、開業後はほぼ30分間隔で運行されている。通勤時には2両編成で2本運行されている。

#### 3 技術的改良

レールバスの採用。昭和61年度に路盤強化のために道床設備・路盤排水等の整備実施（3,900万円）。線路延長の56%が30kgレールで50年経過しているため、昭和62年度から65年度までに40kgレールに交換する。レール交換に単年度約2,000万円、昭和62年度の線路経費は約5,000万円。西鉄小郡駅に乗り継ぎの便を図るため、改札口を設置（設置費1,400万円、人件費年間約1,000万円負担）。

#### 4 運行スピード

変化はないが、新駅を3駅設置したことにより全区間で1分程所要時間が延びた。

#### 5 運賃

40%値上げ… 全区間 甘木—基山(13.7キロ) 転換前：200円  
転換後：300円

なお転換後、現在に至るまで値上げはされていない。

#### 6 コスト低減策

長期的な保守費削減のためにレールの重量化、道床の強化を実施。車両の増結による要員増、旅行業への要員充当のため特殊自動信号化を実施し松崎駅の無人化をはかる。線路保守の委託。国鉄OBの採用。

#### 7 収入増加策

運行頻度の向上。駅増設による乗車機会の増大。通勤時間帯における混雑緩和のための車両増結とホームの延伸。2駅においてホーム上屋の新設。小郡駅での西鉄への乗り継ぎ改善（自己負担で改札口設置、人件費負担）。高速道路を走るバスとの乗り継ぎを可能にした。基山駅でのJRへの乗り継ぎ改善。3駅に売店を設置(テナント料収入)し、定期券等の委託販売を行っている旅行代理店の営業。

#### 8 経営成果

営業係数	転換前年度	(昭和60年度)	1,810
	転換次年度	(昭和62年度)	108

#### 9 今後の課題

増収対策：朝の通勤時間帯における輸送力が不足気味であるので、車両1両を導入。3両編成の運行も可能とするためホームを改良。JR、西鉄との接続の便を継続的に確保する(時刻改正へのこまめな対応)など他社交通機関との連続性を高めていきたい。過去の実績から1日平均乗車人員3,000人が限界と考えられ、観光開発をはじめとする沿線の地域開発の実現に向け、地元関係者に積極的に働きかけていきたい。

費用節減策：外注費、材料費の節減。線路設備を引き続き強化。西鉄小郡駅の乗換え口改良による西鉄への支払い金(年間1千万円)を解消。

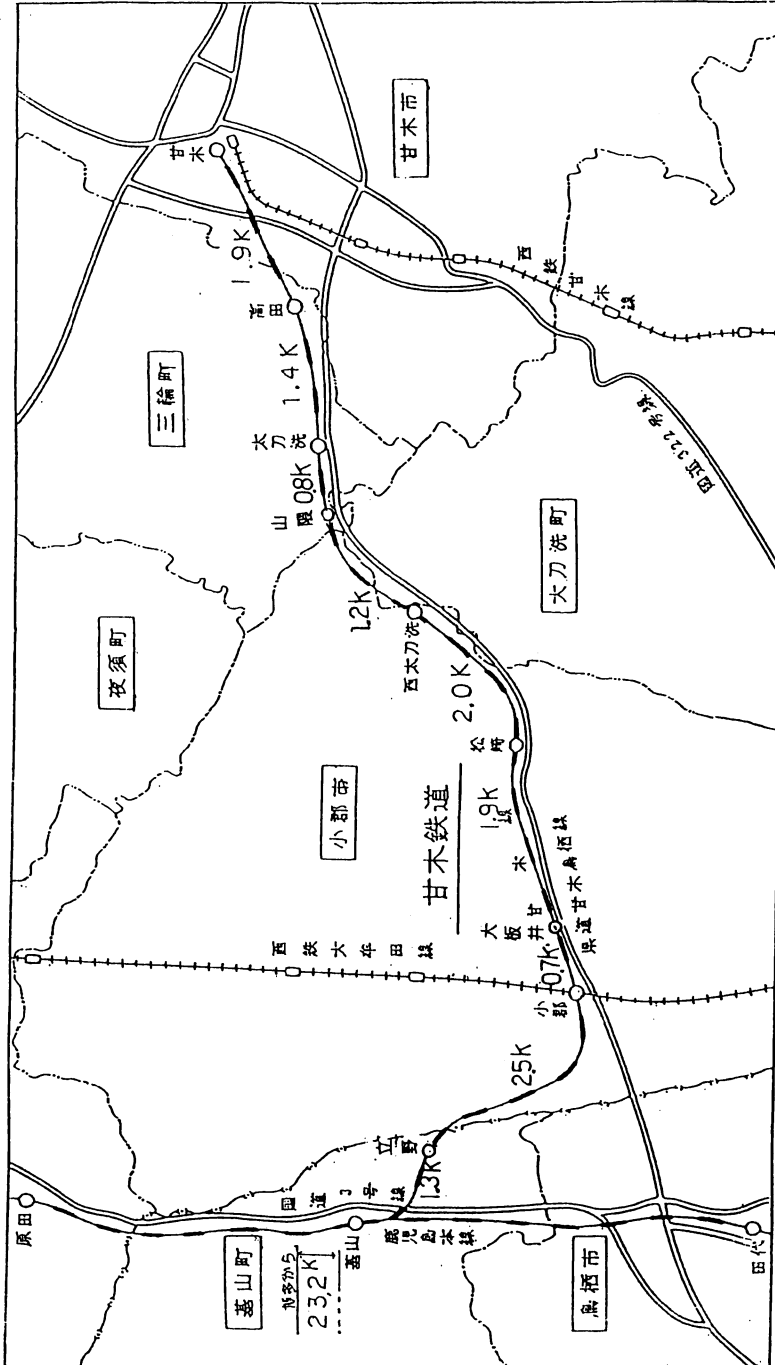
OB職員の高齢化対策として、将来、市職員の出向という方法も考えられる。

#### 2-17-5 インタビュー所見

第三セクターによる鉄道経営の生成・発展過程を分けてみると次のようになりそう。第一段階は、第三セクターとして鉄道を存続させるに至るまでの過程である。ここでは資本出資、基金拠出、用地等の問題が焦点となった。第二段階は、会社自体による経費の削減、利用者増大の諸方策など経営内部の努力である。開業後2年の成果としては著しいものがみられる。しかし、これもいずれ限界がくるであろう。すなわち「5,000人近い乗車人員を確保することは、到底無理」とインタビューのなかでも表明されているように、経営の外部環境の進

展が内部環境のさらなる発展を左右する第三段階はまじかに迫っている。地域の開発計画の実施(「沿線開発、観光開発が推進され、地域の人の流動が増加する方策がだより)が望まれるところだ。鉄道の存続にかけた地域の熱意(人、金)の第三段階における新たな展開が、将来にわたる鉄道存続の意味を問うことになると思われる。

甘木鉄道沿線略図



## 2-18 南阿蘇鉄道株式会社

### 2-18-1 会社概要

- 1 商号 南阿蘇鉄道株式会社
- 2 所在地 熊本県阿蘇郡高森町大字高森1537番地の2  
TEL 09676-2-1219
- 3 会社設立 昭和60年3月26日
- 4 営業開始 昭和61年4月1日
- 5 資本金 1億円
- 6 出資者構成 町村100% (7町村)
- 7 従業員 14名 (男子13名、女子1名)
- 8 営業キロ数 立野—高森 17.7キロ
- 9 駅数 8駅 (無人駅8駅)
- 10 車両内容・数 レールバス 定員115名(座席53名) 3両  
ディーゼル 定員 88名(座席88名) 1両  
特殊客車 定員 80名(座席80名) 2両  
ディーゼル小型機関車 2両
- 11 列車本数 全区間 ・高森—立野(上り11本、下り11本)  
うち運転期間指定(上り4本、下り2本)

### 2-18-2 転換の経過

#### 1 沿革

- 昭和2年 高森線(立野—高森間)開業。  
昭和56年9月 特定地方交通線として承認。  
昭和61年4月 第三セクター南阿蘇鉄道として営業開始。

#### 2 転換手続き

- 昭和56年9月18日 高森線を特定地方交通線として承認。  
昭和57年7月16日 第1回協議会会議。  
昭和58年8月5日 第2回協議会会議で県及び地元町村の事務レベルで検討されたものをベースに、具体的解決策を協議することで合意。  
昭和59年7月12日 地元では、第三セクターとして存続するという方向付けにより、地元案を提出することで合意。  
昭和59年11月17日 第6回協議会会議により第三セクターによる運営の合意。  
昭和60年9月13日 第7回協議会会議において代替輸送転換日は昭和61年4月1日とすることで合意。  
昭和61年1月18日 特定地方交通線高森線の賃借並びに譲渡及び譲受について認可。  
昭和61年1月24日 車両設計認可。  
昭和61年3月4日 地方鉄道業の旅客運賃及び運輸に関する料金制定について認可。  
地方鉄道の運転速度制定及び運転度数制定について認可。



昭和61年3月20日 地方鉄道高森線、立野—高森間運輸開始認可。

昭和61年4月1日 旅客運輸営業開始。

3 転換交付金

5億3,100万円 (3,000万円×17.7キロ)

(用途)

①定期運賃差額 4,294万円

②初期投資(車両等) 1億6,366万円

③基金 3億2,440万円

4 転換時の状況

① 自然条件

熊本空港から車で約30分、熊本駅からJRで約1時間のところにある立野より、北には阿蘇五岳がそびえ、南に外輪山が連なる山間部を白川という川沿いに高森までの区間を結んでいるのが当路線である。この地域は阿蘇くじゅう国立公園内に位置しており、気候は高冷多雨、年間平均温度13度、降雨量は2,255ミリで水は豊富にあり、昭和10年代から30年代後半にいたるまでは、牧畜、林業、農業が盛んな地域であった。

② 社会条件

出資町村、人口、財政力指数は下記の表のとおりである。ただし沿線町村の人口は、大津町を除く6町村で32,991人(昭和62年3月末日)である。

町村名	国勢調査人口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日(人)	
高森町	8,531	-3.1	8,917	0.23
蘇陽町	5,600	-4.4	5,911	0.15
白水村	5,035	-1.3	5,141	0.16
長陽村	5,517	5.4	5,131	0.38
久木野村	2,733	2.1	2,727	0.14
西原村	4,921	2.0	5,164	0.26
大津町	22,008	10.6	22,610	0.71

町村名	産業構造[60年国勢調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
高森町	43.3	17.0	39.7
蘇陽町	57.5	14.2	28.2
白水村	52.7	20.0	27.3
長陽村	26.9	18.5	54.6
久木野村	56.1	15.5	28.4
西原村	39.9	25.1	35.1
大津町	22.3	34.2	43.5

沿線に高校はないが、沿線外に高校が2校あり、通学に当路線が使われている。国立公園内を通過していることもあり、自然景観に恵まれた観光・レクリエーション資源を有する地域である。

### ③経済条件

主たる産業は農業、養漁、山菜加工であるが、その他に大規模年金保養基地、国民休暇村をはじめとする旅館民宿36軒、ペンション35軒、キャンプ場9ヶ所が立地している。

### ④競合条件

路線に沿って国道325号線が通っており、鉄道とバス、自家用車は競合関係にある。とくに若い婦人において運転免許取得者が増加し、自家用車利用の割合が大きくなる傾向がみられる。また、高校生においても自転車による通学が無視できない状況にある。

### ⑤輸送能力

全区間 ・高森一立野(上り6本、下り6本)

## 5 鉄道存続選択の理由

乗車率、職員の確保、土地譲渡・貸与の範囲、基金の割り振りなどの問題が転換にあたって議論されたが、地域住民の足とりわけ通学者、老人の利便性の確保が重視され存続が決まった。

### 2-18-3 転換後の助成体制

#### 1 資産移譲措置

一部無償貸与、一部無償譲渡

#### 2 助成基金（基金拠出構成）

基金としては二種類ある。一つは自治体基金（県6,000万円、町村6,000万円、寄付金327万円、計12,327万円）で転換交付金の一部（3億2,440万円）とともに高森町が運用している。使用目的は欠損補助、その他（62年度中古車購入資金補助）とされているが、転換交付金分については5年間元金の取り崩しはできない。いま一つは住民基金（5町村計6,318万円）で、これについては各町村で運用されている。使用目的は欠損補助とされているが、使用にあたっては町村議会の承認が必要である。なお、当面は住民基金からの補助は受けない方針とのことである。

#### 3 補助金

赤字補填として国から50%、自治体基金から50%の補助を受けている。基金からの昭和62年度欠損金補助は1,286万円であった。また、中古車購入資金の補助もうけた。

#### 4 固定資産税減免措置

未定

#### 5 人的支援

従業員については、2名のJRからの出向(ほぼ2年契約)と11名のJR・OBから構成。また、JRからは検査員が随時派遣されている。

## 6 地元協力体制

自治体による駅舎建築・清掃・保守、イベントの開催、駅舎に観光協会を設置するなどのほか地域住民による鉄道沿線の雑草木伐採が行われている。

### 2-18-4 転換後の経営改善の内容と問題点

#### 1 駅

2 駅増加。

#### 2 列車本数

開業前に比べて、上り・下りとも5本増加。昼間および夕方から夜にかけて列車本数が増加した。また、特定(観光)時期にトロッコ列車が1.5往復運行されるようになった。

#### 3 技術的改良

レールバスの導入。

#### 4 運行スピード

変化なし。

#### 5 運賃

50%値上げ ・全区間

立野—高森(17.7キロ)で 転換前：280円

転換後：420円

なお、転換後現在に至るまで値上げはされていない。

#### 6 コスト低減策

人件費関係については、JRのOB採用、JRからの出向、無人駅制度の継続、複合職制度、線路保守の委託、省令で定められた車両の定期検査の委託などがある。

保守管理関係については、線路保守の委託、省令で定められた車両の定期検査の委託、駅舎設備は自治体によって設置管理されている。

#### 7 収入増加策

観光時期にトロッコ列車運行、喫茶店・売店の開設(ただし自治体が主体)による利便性の向上。

#### 8 経営成果

営業係数	転換前年度(昭和60年度)	560
------	---------------	-----

	転換次年度(昭和62年度)	129
--	---------------	-----

#### 9 今後の課題

今後老朽設備の更新・保守を行っていくにあたって、基金の運用益の範囲内でどれだけ実施していけるかが問題である。

職員は現在すべて当地域外から通勤しており、今後JRのOBを採用していくにしても、通勤の問題が障害となって人員の確保が難しいと予想される。将来、町村に居住している人で、しかも若い人を採用していくことも考えていく必要がある。

人件費のアップ率は年3%と見積もっているが、物価の上昇分は自己努力で

吸収していく予定である。また基金の原資は10年間温存し、赤字は基金の運用益で補っていく計画である。

婦人において自動車運転免許取得者が増加傾向にあり、住民にとって足となる鉄道の役割を見直していく必要がある。

開業時の鉄道存続に対する地域住民および自治体職員の意識が希薄化しつつあり、たえず鉄道および鉄道利用に対する意識改革をはかっていく必要がある

需要拡大策の一つとして観光客の誘致に力を入れていく必要がある。しかし、現状では各町村ごとに観光施策を展開している状況であり、鉄道を基軸とした観光の有機的つながりを町村間で形成していく必要がある。当面の課題として、観光協会をもたない町村に協会の設置をよびかけていくことにしている。

#### 10 インタビュー所見

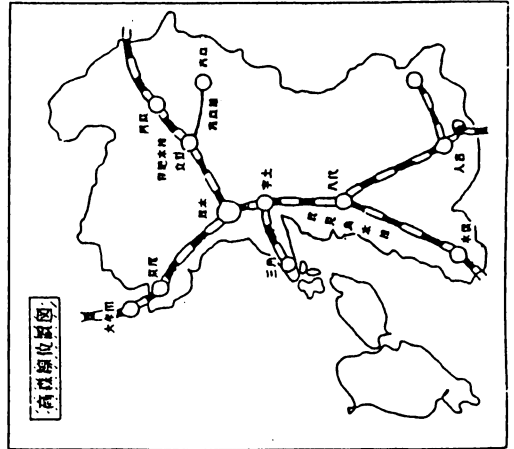
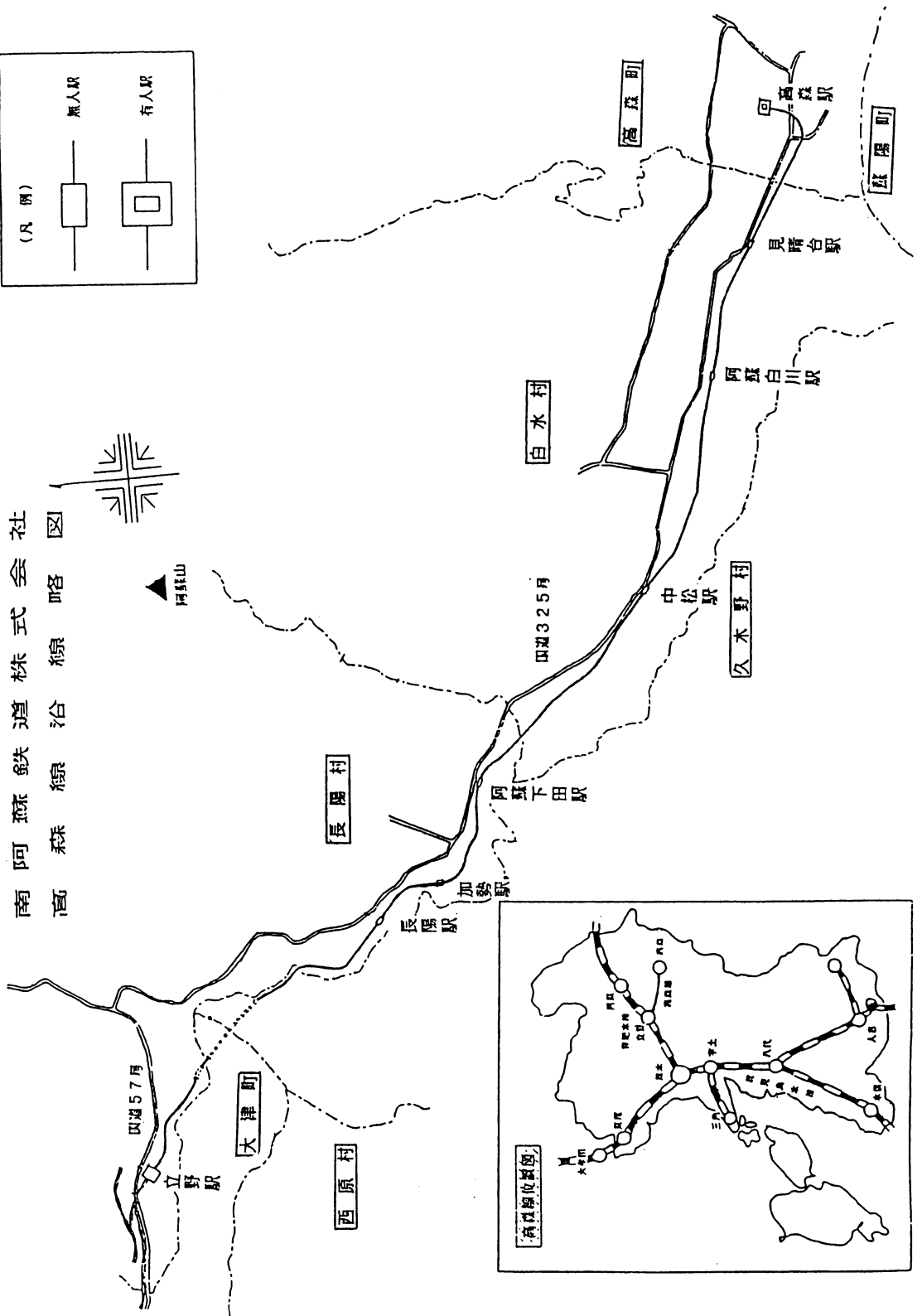
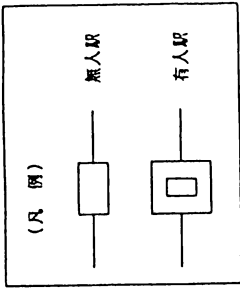
職員の高齢化が進んでいく将来において、新たな職員の確保は地域社会の若い人に依存せざるをえない。そのためにも、魅力ある職場の形成をはかっていく必要があろう。

赤字補填を運用益に依存しているが、金利が低い現在、計画どおりの運用益を今後ともあげていけるかどうか懸念される。

九州は台風常襲地域であり、災害が発生した場合の復旧費用の負担が問題になると予想される。

北阿蘇にくらべて観光開発が遅れている南阿蘇も、既設の大規模年金保養基地、計画段階にあるリゾート開発、実験段階にあるソフトウェア村など徐々に開発が進んでいる。空港から約30分という立地条件や豊かな自然資源をいかした開発を、既存の宿泊施設の利用度を高めるうえでも、北阿蘇とは異なった方式で行っていく必要があると考える。

南阿蘇鉄道株式会社  
南阿蘇鉄道沿線略図



## 2-19 会津鉄道株式会社

### 2-19-1 会社概要

- |    |        |  |
|----|--------|--|
| 1  | 商号     | 会津鉄道株式会社   |
| 2  | 所在地    | 会津若松市材木町1-3-20<br>TEL 0242-28-5885   |
| 3  | 会社設立   | 昭和61年11月10日  |
| 4  | 営業開始   | 昭和62年7月16日   |
| 5  | 資本金    | 12億円   |
| 6  | 出資者構成  | 県29.1%、市町村12.47%(28)、民間59.23%[金融機関16.92%(8)、公益企業5.01%(東北電力ほか2社)、運輸業4.34%(3)、その他企業12.56%(10) その他法人・個人30.14% |
| 7  | 従業員    | 59名  |
| 8  | 営業キロ数  | 西若松—会津高原 57.4km  |
| 9  | 駅数     | 17駅(有人駅3駅、無人駅14駅)  |
| 10 | 車両内容・数 | 気動車12両 定員100名(座席50名) 5両<br>定員96名(座席46名) 5両<br>定員102名(座席56名) 1両<br>定員98名(座席48名) 1両                          |
| 11 | 列車本数   | 会津若松—会津高原 (上り9本、下り11本)<br>会津若松—会津田島 (上り6本、下り4本)<br>会津田島—会津高原 (上り3本、下り2本)                                   |

### 2-19-2 転換の経過

#### 1 沿革

- |             |                       |
|-------------|-----------------------|
| 昭和2年        | 若松—上三寄間開通             |
| 昭和9年        | 上三寄—田島間開通             |
| 昭和28年       | 田島—会津滝の原(現会津高原)間開通    |
| 昭和59年6月     | 第2次特定地方交通線として承認       |
| 昭和61年11月6日  | 会社設立総会                |
| 昭和61年11月10日 | 会社設立登記(払込資本5億5,000万円) |
| 昭和62年4月15日  | 第1回増資(5億2,000万円)      |
| 昭和62年7月9日   | 第2回増資(1億3,000万円)      |
| 昭和62年7月16日  | 第三セクター会津鉄道として営業開始     |

#### 2 転換の手続き

- |             |                               |
|-------------|-------------------------------|
| 昭和59年6月22日  | 国鉄再建法により会津線は第2次特定地方交通線に承認される。 |
| 昭和60年6月14日  | 第1回会津線特定地方交通線対策協議会会議開催        |
| 昭和61年7月1日   | 会津線運営協議会発足                    |
| 昭和61年11月10日 | 会津鉄道株式会社設立                    |
| 昭和62年4月15日  | 第1種鉄道事業免許申請                   |

- 昭和62年 4月15日 特定地方交通線代替鉄道事業者認定申請
- 昭和62年 5月 9日 第1種鉄道事業免許認可
- 昭和62年 5月 9日 特定地方交通線代替鉄道事業者認定
- 昭和62年 5月11日 会津線西若松—会津高原間の特別構造許可申請
- 昭和62年 5月11日 鉄道主任技術者選任届出
- 昭和62年 5月12日 車両確認申請ならびに車両特別構造許可申請
- 昭和62年 5月19日 同上車両確認ならびに車両特別構造許可
- 昭和62年 5月25日 駅名称の変更届
- 昭和62年 5月25日 鉄道事業の旅客運賃設定認可申請
- 昭和62年 5月25日 鉄道事業の旅客運輸料金設定届出
- 昭和62年 5月28日 運行計画設定届出
- 昭和62年 6月 1日 同上受理
- 昭和62年 6月12日 鉄道事業の旅客運賃設定認可
- 昭和62年 7月16日 会津線開業

### 3 転換交付金

17億2,200万円 (3,000万円×57.4km)  
 (使途) 定期運賃差額 8,400万円  
 車両購入費 6億3,000万円  
 残り設備投資

### 4 転換時の状況

#### ① 自然条件

野岩鉄道とJR只見線にはさまれた会津高原駅と西若松駅を結ぶ57.4キロの路線である。会津鉄道は、山に囲まれた比較的標高の高い山間部を走っている。沿線には有名な温泉が点在している。また会津鉄道の列車は、JR只見線の会津若松に直接乗り入れている。

#### ② 社会条件

沿線市町村の人口ならびに財政力指数は、下記の通りである。

市町村名	国 政 調 査 人 口		住民基本台帳 登載人口	昭和61年度 財政力 指数
	昭和60年10月 1日現在(人)	対昭和55年 増減率(%)	昭和62年3月 31日現在(人)	
会津若松市	118,140	8.2	117,108	0.77
北会津村	7,147	2.1	6,993	0.27
本郷町	6,282	-2.8	6,361	0.25
下郷町	9,033	-9.9	9,177	0.20
田島町	14,687	-2.5	14,679	0.29

沿線の総人口は、155,289人である。

沿線の学校として、田島高校の他に、会津若松市内に高等学校8校と短期大学1校がある。

③ 経済条件

観光資源として沿線に多くの温泉が点在する。

沿線市町村の産業構造は、下記の通りである。

市町村名	産業構造[60年国政調査](%)		
	第1次	第2次	第3次
会津若松市	7.4	33.5	59.0
北会津村	49.1	20.6	30.2
本郷町	23.1	40.1	36.5
下郷町	36.6	32.9	30.5
田島町	22.8	37.6	39.6

④ 競合条件

沿線に国道121号線が並行している。

⑤ 輸送能力

上り：全区間	会津若松—会津高原間	4本
特定区間	会津高原—会津田島間	2本
	会津田島—会津高原間	2本(特定期間)
下り：全区間	会津高原—会津若松間	4本
特定区間	会津高原—会津田島間	1本(特定期間)
	会津田島—会津若松間	2本

5 鉄道存続選択の理由

並行する道路が、冬季に凍結するため代替輸送機関として必要である。さらに、野岩鉄道ならびに東武鉄道との直通連絡による首都圏への乗入れが実現するためである。

2-19-3 転換後の助成体制

1 資産移譲措置

無償譲渡

2 助成基金

県7億円、市町村3億円

3 補助金

周辺28市町村と県が開業後5年間に基金として10億円積み立てて、6年目から補助を行う。したがって、開業後5年間は、赤字が発生した場合それを累積させることになる。

4 固定資産税減免措置

特に、なし。



5 人的支援

県から出向者1名。

6 地元協力体制

駅舎新築費の地元市町村負担。

各駅ごとに愛護団体が結成されていて、除雪等の奉仕活動をしている。

2-19-4 転換後の経営改善の内容と問題点

1 駅

1 駅増加(舟子駅)

2 列車本数

上り：全 区 間 ・ 5 本増加(うち2本は浅草乗り入れの快速)

特定区間 ・ 会津若松—会津田島間 4 本増加

会津高原—会津田島間 4 本増加

(うち1本は土、日、祝日運転)

下り：全 区 間 ・ 7 本増加(うち2本は浅草始発の快速)

特定区間 会津田島—会津若松間 2 本増加

会津高原—会津田島間 1 本増加

3 技術的改良

3 駅以外は、無人駅のためCTCあるいはATC設備を整備。

行違設備の整備。

線路は、20kgを40kgレールに敷設改良。

平成2年10月1日から会津高原—会津田島間が電化され、野岩鉄道との相互乗り入れが実現。

4 運行スピード

全区間において、約20分の短縮

5 運賃

全 区 間：

転換前 1,000円

転換後 1,400円

40%の値上げ

特定区間：会津若松—会津田島間

転換前 740円

転換後 1,270円

71.6%の値上げ

6 コスト低減策

国鉄OB、県OBの採用。

従業員の削減。

7 収入増加策

野岩鉄道ならびに東武鉄道と連携して、通し切符を販売。

イベント列車、記念乗車券テレホンカードの販売。

1989年中に一部電化を行い、野岩鉄道ならびに東武鉄道との相互直通を図る。

8 経営成果

営業係数 転換前年度(昭和61年度) 389.0

転換年度(昭和62年度) 107.5

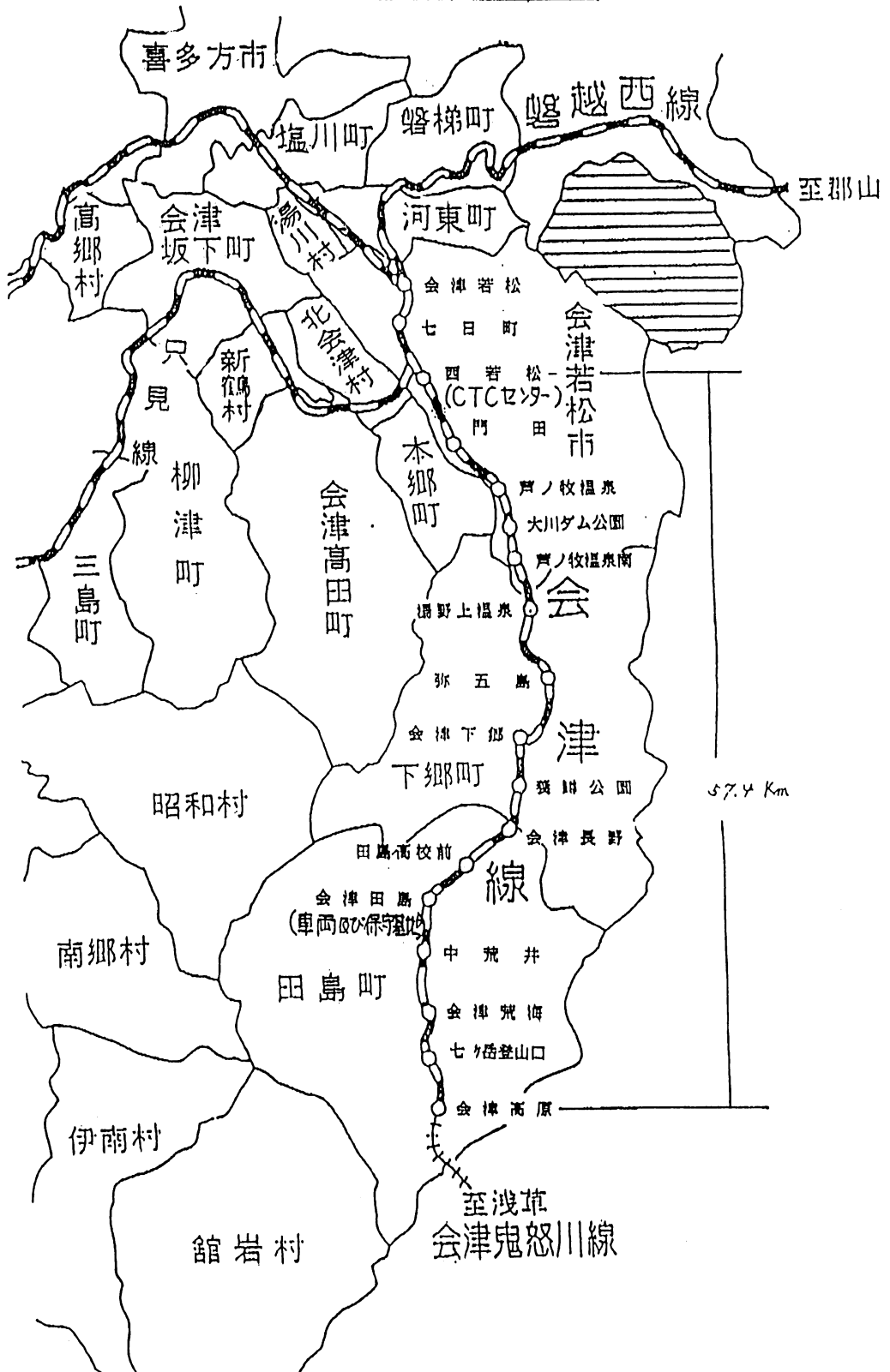
9 今後の課題

全区間を1日も早く電化し、野岩鉄道ならびに東武鉄道との相互乗り入れによる首都圏への直通輸送を実現することが最重要問題である。それによって沿線人口の減少に伴う利用客の減少をはかるにしのぐ観光客による利用の増加を図る必要がある。

2-19-5 インタビュー所見

将来の採算性が憂慮されるので、地元自治体を中心とした経営基金の充実と利用客を増やす努力が必要である。特に、全線の電化を急ぎ、スピードアップを図るとともに野岩鉄道との相互乗り入れによる首都圏との直通運転が切望される。また、地元観光業者との連携とPR体制の確立が必要である。

# 会津線路線図



われわれが、特定地方交通線としての指定を受け、その経営形態を国鉄から第三セクター方式による経営形態に転換した、いわゆる第三セクター鉄道あるいは民間の鉄道会社に移譲された路線について議論する場合、特定地方交通線としての指定を受けた路線が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共通の理由を指摘しておく必要がある。その共通の理由として、①地元自治体ならびに地元民のルールとして存続させたいという要望、②ラッシュ時に主として通学客および通勤客の輸送をバス輸送に代替することが出来ない、③交通弱者に対する輸送サービスとしての価値の3点をあげることが出来る。さらに、寒冷地の路線にあっては、冬季の道路凍結のため、バスでは通学や通勤ならびに生活の安定した輸送の足を確保できないという理由が加わり、鉄道として存続することになった路線がある。その他に、貨物の大量輸送手段としての鉄道の特性を生かすために、鉄道として存続することになった路線がある。

これら国鉄から経営形態を転換した第三セクター鉄道ならびに民間に移譲された路線〔黒石線(弘南鉄道)、大畑線(下北交通)]は、それぞれ人件費等のコスト削減に努め、さらに需要喚起のためにサービス条件の向上をはかり、また様々なイベントを実施して、国鉄時代に比べてその経営業績を著しく向上させている。しかし、各鉄道会社の営業開始に際してその経営条件に若干の差異があり、一括して議論することは出来ない。

われわれが第三セクター鉄道の今後の経営動向を検討する場合、様々なファクターを吟味しなければならない。たとえば、①発着点であるが駅が都市圏に比較的近接しているか否か、②競合状況、③沿線にどの程度の観光資源を有しているか、④貨物輸送の有無、⑤営業キロ数、⑥資産譲渡が無償譲渡か無償貸付か、⑦他の鉄道会社あるいは他の輸送機関との連携の程度、⑧地元市町村ならびに地元企業の支援の状況といった項目を指摘することが出来る。これらの項目は、大きく需要条件と経営環境条件として分類できるだろう。われわれは、①から④の項目を鉄道経営における需要条件、そして⑤から⑧の項目を経営環境条件とみて議論をすすめることにしよう。以下では、まず需要条件について検討し、つづいて経営環境条件に言及し、民間に移管された路線も含めて第三セクター鉄道の今後の経営の在り方を探ってみたい。

近年、地価の高騰とともに通勤圏が拡大している。この結果、発着駅が都市近郊にある場合、沿線が宅地開発されて住宅団地あるいは工業団地が立地する可能性がある。ここに鉄道会社は固定的な鉄道利用者の増加を見込むことが出来るかもしれない。しかし、こうした都市近郊型の鉄道の場合、鉄道沿線にはたいい立派な道路施設がある。その結果、地元住民のマイカー保有率が高くなり、地元住民の人口の増加を直接鉄道利用者の増加と結びつけることは出来ない。マイカー利用者をいかに鉄道利用に転換させるかという課題は、地方の交通問題のみならず都市交通の問題でもある。都市交通では、ラッシュ時の交

通渋滞による時間費用の増大と心理的不快感を回避するためにマイカーから鉄道に転換するものがあるだろう。しかし、なおラッシュ時における道路の効率的利用、すなわち道路と鉄道間における交通利用者の最適配分は実現していない。このように、都市交通においてマイカーから鉄道に転換する誘因があるにもかかわらず、この種の都市交通問題が解決していないという現状や地方におけるマイカー保有率の拡大傾向を考えるならば、地方においてマイカー利用者が鉄道に転換する可能性は小さく、かつ地元民のマイカー利用が高まる可能性すら存在すると見なければならないだろう。このように、固定的な鉄道利用者の顕著な増加を見込めない現状を考慮して、各第三セクター鉄道会社は希少な財源、路線ならびに沿線にある観光資源を有機的に結びつけて新たな鉄道利用者の掘り起こしに尽力している。たとえば、第三セクター鉄道会社は地元の観光協会あるいは他の輸送機関などに働きかけて地元の観光資源を生かした企画商品の販売によって四季を通じて平均的な定期外の鉄道利用者の獲得をもくろんでいる。しかし、小規模経営体制の下で旅行業に関するノウハウを十分にもっていない上に、たとえ企画商品が完成したとしてもそれを宣伝し、販売するルートを独自で開拓することが出来ない。このように、鉄道を軸にした業務拡大を行うには地元自治体ならびに地元経済商工団体の強力な支援体制が不可欠条件となるだろう。また、第三セクター鉄道の中には貨物輸送収入が総営業収入の大半を占めるものがある。貨物の内容にもよるが、国内外の経済変動に左右されやすいうえに、沿線の道路事情の改善とあいまって、今後も貨物輸送の依存度を高めていくことは鉄道会社に不安定な経営を強いることになるだろう。したがって現在安定的な貨物輸送収入を得ている間に、漸進的に旅客輸送の比重を高めていく措置を講じる必要があるだろう。

特定地方交通線が国鉄から第三セクター鉄道あるいは民間の鉄道会社に移譲される際、資産が無償譲渡であったか無償貸付であったかということは転換時の経営計画に少なからず影響を与えているだろう。なぜならば、施設等の無償貸付の場合災害復旧費は国が負担することになり、鉄道会社はこの種の費用を年間予算に計上する必要がないので、資金を他の支出項目に有効に充当することが出来る。したがって、経営の転換時に際して、すでに各鉄道会社の将来の経営計画に若干の差異が生じているといえよう。今日、黒字を計上して安定した経営状態にあるように考えられている鉄道会社であっても、その内実を検討してみると必ずしも安閑としていられるものではない。すなわち、この種の無償貸付が一度無償譲渡に変更されるならば、たちまち赤字会社になりかねない状態である。転換時において、いかなる基準に基づいて各鉄道会社が無償譲渡あるいは無償貸付の適用を受けたのか未だ明確でない。

また、営業キロ数が長いか短いかということも将来の事業展開に大きな影響をもたらす要因である。各鉄道会社は、転換時にキロ当たり3,000万円を転換交付金として国から与えられている。したがって、営業キロが長距離であれば、当然転換交付金の額も大きくなる。しかし、他方で、営業キロが長距離という

ことは修繕費負担も大きいといえる。かくして、各鉄道会社では鉄道輸送の安全性を維持しつつ、修繕費負担を軽減し、転換交付金の一部を基金として積み立てて赤字補填のために充当したり、将来の新規事業に充当することを考えている。たとえば、営業キロが短距離であるうえに線路の老朽化が著しい鉄道会社の場合、転換交付金の大部分を事業開始のための初期投資あるいは安全性の確保のために線路の保守に充当しなければならないために、今日に至って赤字補填のための基金が枯渇しようとしている鉄道会社がある。

このように、転換時において将来の各鉄道会社の鉄道経営を展望した場合、すでに将来の鉄道会社の存続が危ぶまれるものと将来展望をもてるものとの区別がなされていただろう。しかし、経営条件の劣悪な鉄道会社であっても、県ならびに地元市町村、また地元の経済商工団体および地元企業、地元住民の手厚い支援があるならば、こうした劣悪な経営条件の下にあっても将来の鉄道経営に愁眉を開くことが出来よう。ほとんどの鉄道会社は道路と競合状態にあり、マイカー保有率の上昇に伴って、鉄道利用者が限定されたものになっている。これでは鉄道輸送収入の大幅な増加を望むことは出来ず、人件費等のコスト削減によって経営の維持に努めるというきわめて消極的な経営に甘んじなければならない。この壁を打破するためには、県ならびに沿線市町村が第三セクターと他の輸送機関（例・JR、地元の私鉄あるいはバス会社）との連携強化のために最大限の努力をし、地域の有機的な交通ネットワークづくりの明確な構想を確立する必要があるだろう。こうした県、市町村の積極的な第三セクター鉄道に対する取り組む姿勢が今後の第三セクター鉄道の経営の盛衰の鍵を握っているといても過言ではないだろう。

### 3. アンケート調査の分析

#### はじめに

アンケート調査は、各社の経営実態に対する意識調査であり、インタビュー調査に対応するものである。その内容は、①経営基盤となる社会的需要に対する認識、②サービス意識、③コスト意識、④経営改善意欲、⑤外部経済環境に対する認識などの手掛りを求めるものとなっている。

分析の目的は、まず全体像の把握、第二に第三セクター鉄道の共通像、第三に経営成果別の特徴などを見出すことにおかれている。

#### 3-1 アンケート調査の概要

特定地方交通線の経営形態転換にともなう実態を把握するため資料1に示すアンケート調査票を作成した。

アンケート回答数は35社であり、このうち、鉄道会社は28社、バス会社は7社である。

これらの回答のうち、アンケート回答会社への現地インタビューが行われたものを中心としてデータを分析する。

分析対象会社は18社であり、各会社の概要は2で詳述したとおりである。

以下に、回答項目より、経営形態、サービス、営業面、地域関係、観光関係について集計する。

なお、第三セクターの特徴を抽出するめに、第三セクター(16社)のみの集計をおこなった。さらに、転換後、乗降人員が増加したグループ(11社)、減少したグループ(4社)の比較検討をおこなった。

#### 3-2 アンケート調査の分析結果

##### 3-2-1 経営形態

- (1) 転換路線の種別については、A 1. 国鉄から分離独立が72.2%と最も多く、A 2. 私鉄路線への吸収、A 3. 新線開業はそれぞれ11.1%である。第三セクターでは、A 1. 国鉄から分離が81.5%とさらに比率が高くなり、A 3. 新線開業は12.5%である。
- (2) 経営形態については、A 1. 第三セクターが88.9%、A 2. 民営が11.1%である。
- (3) 路線の主な特徴としては、A 1. 通勤・通学路線(13社)、A 2. 生活路線(10社)であり、路線が日常生活に密着していることがわかる。  
A 3. 観光路線は3社と少なく、またA 4. 貨物路線は2社のみである。  
第三セクターの場合も同様である。
- (4) 利用者行動としては、A 2. 通学が66.7%(第三セクター62.5%)と最も多く、次にA 3. 買物・通院などが多い。

##### 3-2-2 サービス

- (1) 輸送スピードについては、A 1. 速くなったが52.9%(第三セクターは60.0%)で、

A 2.変化なしは47.1%(第三セクターは40.0%)である。輸送スピードの向上につとめていることがうかがえる。

- (2) 駅または停留所の数変化は、A 1.増加したが55.6%(第三セクターは66.7%)で、A 2.変化なしが38.9%(第三セクターは33.9%)と利便性の改善が行われている。
- (3) 転換後、路線便数の変化は、A 1.増加したが100.0%(第三セクターは100.0%)と全ての会社が便数を増加している。
- (4) 車両の種類は転換前は、A 2.ディーゼル車が100.0%(第三セクターは100.0%)であったが、転換後はA 4.レールバスが72.2%(第三セクターは81.3%)と車両の転換が見られ、一方、A 2.ディーゼル車は22.2%(第三セクターは12.5%)である。
- (5) 車両変更においてねらった効果としては、A 1.コスト削減が84.6%(第三セクターは84.6%)と圧倒的である。

### 3-2-3 営業面

#### 1 営業成績

- (1) 1日当たりの乗降人員の転換にともなう増減は、経営転換を評価する場合の重要な指標である。転換後、A 1.増加したは、68.8%(第三セクターは78.6%)であり、一方、A 3.減少したは、25.0%(第三セクター14.3%)である。
- (2) 旅客運賃は転換にともなって、A 1.値上げしたが100.0%(第三セクターは100.0%)である。
- (3) 1日当たりの輸送トン数の転換にともなう変化は、A 3.減少したが100.0%(第三セクターは100.0%)である。

#### 2 競合関係

- (1) 競合する交通機関については、A 1.あるが77.8%(第三セクターは81.3%)と高い状況である。
- (2) 競合の交通機関としては、A 1.バスが85.7%(第三セクター84.6%)と圧倒的であり、A 3.バス+鉄道が14.3%(15.4%)である。
- (3) 競合する道路は、A 1.あるが94.4%(第三セクターは93.8%)でありA 2.ないが5.6%(第三セクターは6.2%)であり、特定地方交通線のきわめて厳しい状況がうかがえる。

#### 3 乗降客の増減別会社特性

1日当たりの乗降人員の転換にともなう増減は、経営転換を評価する場合の重要な指標である。この原因がどのような要素を背景にして生み出されているかを把握することは、今後の経営改善のためには重要な作業である。ここでは、乗降客の増加した会社と減少した会社において、際立った差異が認められるアンケート項目に着目して分析した。

- (1) 経営形態に関しては、質問項目(6)利用者の中で最も多い行動に関して、順位は以下のとおりである。増加グループでは、A 2.通学(72%)、A 1.通勤(27.3%)、A 3.買物・通院など(0.0%)であるのに対し、減少グループではA 2.通学(50.0%)、A 3.買物・通院など(50.0%)、A 1.通勤(0.0%)、である。このように、



固定乗降客の割合によって増減が規定されるものと思われる。

- (2) サービス面に関しては、輸送スピード、駅数において、増加グループと減少グループとの差異が見られた。
- ① 輸送スピードは、増加グループが、A 1.速くなった63.4%、A 2.変化なし36.4%であるのに対し、減少グループはA 2.変化なし75.0%、A 1.速くなった25.0%である。
  - ② 転換前に比べて駅または停留所の数の増減に関しては、増加グループが、A 1.増加した72.7%、A 2.変化なし27.3%であるのに対し、減少グループはA 2.変化なし75.0%、増加した25.0%である。
  - ③ 競争する公共交通機関に関しては、増加グループがA 1.ある90.9%、A 2.ない9.1%、減少グループがA 1.ある50.0%、A 2.ない50.0%である。
- (3) 地域関係に関しては、地域住民の利用を増やすための事業活動を質問しているが、増加グループでは、A 1.はい、63.6%、A 2.いいえが36.4%であり、減少グループでは、A 2.いいえが75.0%、A 1.はいが25.0%と増加グループにおいて、努力がみられる。
- (4) 観光関係に関しては、観光客のために何か事業を実施したかを質問しているが、増加グループでは、A 1.実施した60.0%、A 2.次していないが40.0%、減少グループでは、A 2.実施していない10.0%、A 1.実施した0.0%である。同様に、沿線地域の観光計画に関しても、増加グループでは、A 1.あるが81.8%、A 2.ないが18.2%であり、一方、減少グループでは、A 2.ないが75.0%、A 1.あるが25.0%である。

#### 3-2-4 地域関係

- (1) 地域住民の利用を増やすための事業活動については、A 1.はいが66.7%(第三セクターは68.8%)、A 2.いいえが33.3%(第三セクターは31.2%)である。
- (2) 外部機関から鉄道経営に対する協力内容は次のとおりである。

##### ① 補助金

転換時は、A 3.公・民両機関41.2%(第三セクターは46.7%)、A 2.公的機関から29.4%(第三セクターは26.7%)、A 4.なし29.4%(第三セクターは26.7%)であり、A 1.民間機関から0.0%(第三セクターは0.0%)である。

転換後は、A 2.公的機関から37.5%(第三セクターは35.7%)、A 4.なしが37.5%(第三セクターは35.7%)、A 3.公・民両機関が25.0%(第三セクターは28.6%)、A 1.民間機関から0.0%(第三セクターは0.0%)である。したがって、3.公・民両機関からの補助の減少、4.なしの増加がうかがえる。

(図3-1参照)

##### ② 資本出資

転換時は、A 3.公・民両機関が82.4%(第三セクターは93.3%)、A 4.なしが11.8%(第三セクターは0.0%)、A 2.公的機関から5.9%(第三セクターは6.7%)、A 1.民間機関から0.0%(第三セクターは0.0%)である。A 3.公・民両機関からの資本出資が圧倒的である。

図 3 - 1

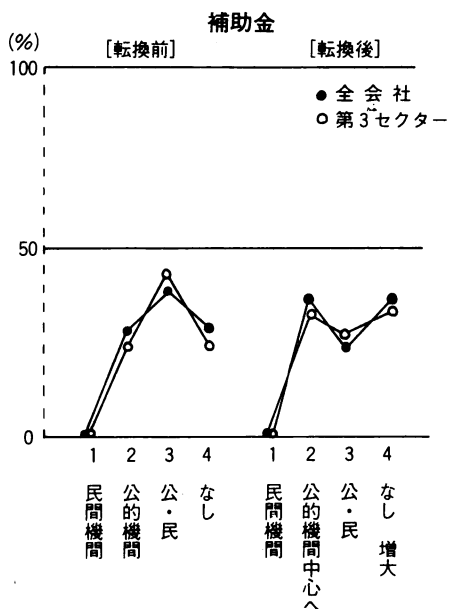
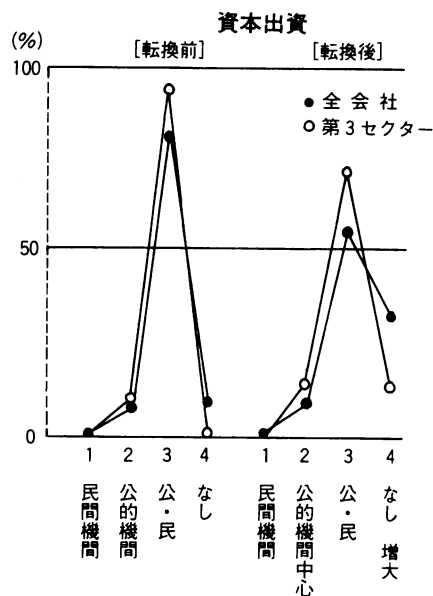


図 3 - 2



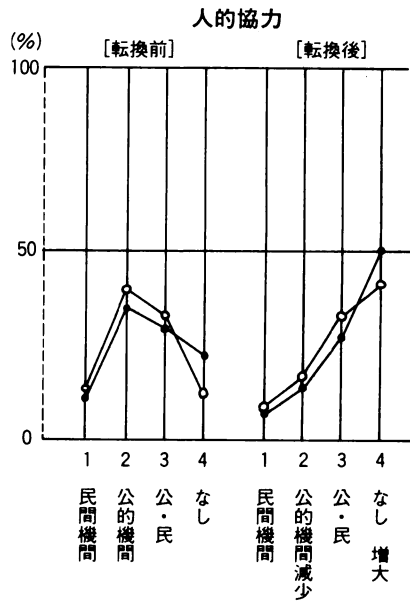
転換後は、A 3. 公・民両機関が55.6% (第三セクターは71.4%)、A 4. なし 33.3% (第三セクターは14.3%)、A 2. 公的機関からが11.1% (第三セクターは14.3%)、A 1. 民間機関からが0.0% (第三セクターは0.0%)である。資本出資は補助金と同様に、3. 公・民両機関からの出資の減少、4. なしの増加がうかがえる。(図3-2参照)

### ③ 人的協力

転換時は、A 2. 公的機関からが35.3% (第三セクターは40.0%)、A 3. 公・民両機関29.4% (第三セクターは33%)、A 4. なし23.5% (第三セクターは13.3%)、A 1. 民間機関からが11.8% (第三セクターは13.3%)、である。ここでは、民間機関からの協力がみられる。

転換後は、A 4. なしは50.0% (第三セクターは41.7%)、A 3. 公・民両機関28.6% (33.3%)、A 2. 公的機関からが14.3% (第三セクターは16.7%)、A 1. 民間機関からが7.1% (第三セクターは8.3%)である。転換後は、協力をなしが増加している。(図3-3参照)

図 3—3



- (3) 沿線の地域産業は、第1位、農業、第2位、林業、第3位、製造業である。一方、第三セクターも同様である。

### 3-2-5 観光

- (1) 観光客のために何か事業を実施したかという質問項目に対し、A2.実施していないが52.9%(第三セクターが46.7%)、A1.実施したが47.1%(第三セクターが53.3%)である。
- (2) 沿線地域の観光計画については、A1.あるが72.2%(第三セクターが81.3%)、A2.ないが27.8%(第三セクターが18.7%)と第三セクターに熱心がうかがえる

### 3-2-6 まとめ

#### ① 経営形態

経営形態としては、第三セクター形態を採用したケースが圧倒的に多い。それは、公・民間機関を中心とする資本出資状況に表われている。その要因は、路線の利用維持にあらわれた社会的基盤にあることをうかがわせる。

各会社の路線とも日常生活に密着しており、会社の存在価値は地域の通勤通学の足となっているかどうかで決定される。

#### ② サービス面

転換により、各サービスの改善が展開されている。このサービスの改善により乗降客の増加を生み出している。とくに、利便性の向上は直接的に乗降客の

増減に影響している。

さらに、経営転換に際して、各社ともにコスト削減が意識されている。

③ 営業面

乗降客の増加は68.8%であり、条件の悪いなかでの努力が伺える。

競合関係は厳しく、今後ともモータリゼーション化にどのように対応するかが課題であろう。

④ 地域関係

外部からの鉄道経営に対する協力は決定的である。補助金、出資金、人的協力とも地元自治体、地元企業との強力な連携を保てるかが今後の最大の課題である。

⑤ 観光関係

観光事業および観光計画に対しては、必ずしも全面的な取組があるとは限らない。沿線周辺の観光開発の推進役を担うことにより、より多面的な事業展開が行われる可能性を引き出せるであろう。

特定地方交通線アンケート回答結果  
(全回答および第三セクター)

質問項目	回答項目	全回答(18社)		第三セクター(16社)	
		(社)	(%)	(社)	(%)
<経営形態> 1) 転換路線はいずれに該当しますか。	1. 国鉄から分離	13	72.2	13	81.4
	2. 私鉄路線への吸収	2	11.1	0	0.0
	3. 新線開業	2	11.1	2	12.5
	4. その他	1	5.6	1	6.2
2) 経営形態はいずれに該当しますか。	1. 第3セクター	16	88.9	16	100.0
	2. 地方公営	0	0.0	0	0.0
	3. 民営	2	11.1	0	0.0
	4. その他	0	0.0	0	0.0
5) 路線の主な特徴はいずれに該当しますか。(複数回答)	1. 通勤・通学路線	13		11	
	2. 生活路線	10		10	
	3. 観光路線	3		3	
	4. 貨物路線	2		2	
	5. その他	0		0	
6) 利用者の中で最も多い行動は何ですか。(第1位)	1. 通勤	3	16.7	3	18.8
	2. 通学	12	66.7	10	62.5
	3. 買い物・通院など	2	11.1	2	12.5
	4. 観光	1	5.6	1	6.2
	5. その他	0	0.0	0	0.0
6) 利用者の中で最も多い行動は何ですか。(第2位)	1. 通勤	2	11.1	2	12.5
	2. 通学	3	16.7	3	18.8
	3. 買い物・通院など	13	72.2	11	68.8
	4. 観光	0	0.0	0	0.0
	5. その他	0	0.0	0	0.0
<サービス面> 7) 輸送スピードは上りましたか。(除く野岩)	1. 速くなった	9	52.9	9	60.0
	2. 変化なし	8	47.1	6	40.0
	3. 遅くなった	0	0.0	0	0.0

8) 転換前に比べて駅 または停留所の数 は増えましたか。 (除く野岩)	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	10 7 0	55.6 38.9 0.0	10 5 0	66.7 33.7 0.0
11) 転換後、路線便数 は増えましたか。 (除く野岩)	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	17 0 0	100.0 0.0 0.0	15 0 0	100.0 0.0 0.0
12) 車両の種類は何で すか。 (除く野岩、鹿島)	転1. 電車 換2. ディーゼル車 前3. バス	0 16 0	0.0 100.0 0.0	0 14 0	0.0 100.0 0.0
	転1. 電車 換2. ディーゼル車 後3. バス 4. レールバス	1 4 0 13	5.6 22.2 0.0 72.2	1 2 0 13	6.2 12.5 0.0 81.3
13) 車両変更において ねらった効果は。	1. コスト削減 2. サービス向上 3. 両方	11 1 1	84.6 7.7 7.7	11 1 1	84.6 7.7 7.7
〈営業面〉 20) 1日当たりの乗降 人員は転換前に比 べて増えましたか (除く野岩、鹿島)	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	11 1 4	68.8 6.3 25.0	11 1 2	78.6 7.1 14.3
21) 旅客運賃は転換前 に比べて値上げし ましたか。 (除く野岩、鹿島)	1. 値上げした 2. 変化なし 3. 値下げした	16 0 0	100.0 0.0 0.0	14 0 0	100.0 0.0 0.0
24) 1日当たりの輸送 量は転換前に比 べて増えましたか (2社のみ)	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	0 0 2	0.0 0.0 100.0	0 0 2	0.0 0.0 100.0

<p>〈地域関係〉</p> <p>30) 地域住民の利用を増やすための事業活動はありますか (除く野岩)</p>	<p>1. はい</p> <p>2. いいえ</p>	<p>12</p> <p>6</p>	<p>66.7</p> <p>33.3</p>	<p>11</p> <p>5</p>	<p>68.8</p> <p>31.2</p>
<p>33) 外部機関から鉄道またはバス経営に対して何か協力はありますか</p>	<p>〔補助金〕</p> <p>転1. 民間機関から</p> <p>換2. 公的機関から</p> <p>時3. 公・民両機関</p> <p>4. なし</p> <p>(除く鹿島)</p>	<p>0</p> <p>5</p> <p>7</p> <p>5</p>	<p>0.0</p> <p>29.4</p> <p>41.2</p> <p>29.4</p>	<p>0</p> <p>4</p> <p>7</p> <p>4</p>	<p>0.0</p> <p>26.7</p> <p>46.7</p> <p>26.7</p>
	<p>転1. 民間機関から</p> <p>換2. 公的機関から</p> <p>後3. 公・民両機関</p> <p>4. なし</p> <p>(除く天竜・伊勢)</p>	<p>0</p> <p>6</p> <p>4</p> <p>6</p>	<p>0.0</p> <p>37.5</p> <p>25.0</p> <p>37.5</p>	<p>0</p> <p>5</p> <p>4</p> <p>5</p>	<p>0.0</p> <p>35.7</p> <p>28.6</p> <p>35.7</p>
	<p>〔資本出資〕</p> <p>転1. 民間機関から</p> <p>換2. 公的機関から</p> <p>時3. 公・民両機関</p> <p>4. なし</p> <p>(除く鹿島)</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>14</p> <p>2</p>	<p>0.0</p> <p>5.9</p> <p>82.4</p> <p>11.8</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>14</p> <p>0</p>	<p>0.0</p> <p>6.7</p> <p>93.3</p> <p>0.0</p>
	<p>転1. 民間機関から</p> <p>換2. 公的機関から</p> <p>後3. 公・民両機関</p> <p>4. なし</p> <p>(9社回答)</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>5</p> <p>3</p>	<p>0.0</p> <p>11.1</p> <p>55.6</p> <p>33.6</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>5</p> <p>1</p>	<p>0.0</p> <p>14.3</p> <p>71.4</p> <p>14.3</p>
	<p>〔人的協力〕</p> <p>転1. 民間機関から</p> <p>換2. 公的機関から</p> <p>時3. 公・民両機関</p> <p>4. なし</p> <p>(除く鹿島)</p>	<p>2</p> <p>6</p> <p>5</p> <p>4</p>	<p>11.8</p> <p>35.3</p> <p>29.4</p> <p>23.5</p>	<p>2</p> <p>6</p> <p>5</p> <p>2</p>	<p>13.3</p> <p>40.0</p> <p>33.3</p> <p>13.3</p>

	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 後3. 公民両機関 4. なし (4社回答)	1 2 4 7	7.1 14.3 28.6 50.0	1 2 4 5	8.3 16.7 33.3 41.7
34) 沿線の地域産業は いずれに該当しま すか。(複数回答)	1. 農業 2. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 7. サービス業 8. その他	16 11 2 1 8 2 8 2		14 9 1 1 8 2 7 2	
<観光関係> 37) 観光客のために何 か事業を実施しま したか。 (1社無回答)	1. 実施した 2. 実施していない	8 9	47.1 52.9	8 7	53.3 46.7
39) 沿線地域に観光計 画はありますか。	1. ある 2. ない	13 5	72.2 27.8	13 3	81.3 18.7
<競合関係> 43) 競合する交通機関 はありますか。	1. ある 2. ない	14 4	77.8 22.2	13 3	81.3 18.3
44) 競合の交通機関は 何ですか。	1. バス 2. 鉄道 3. その他 (バス+鉄道)	12 0 2	85.7 0.6 14.3	11 0 2	84.6 0.0 15.4
45) 競合する道路はあ りますか。	1. ある 2. ない	17 1	94.4 5.6	15 1	93.8 6.2



特定地方交通線アンケート回答結果  
(乗降客増加グループおよび減少グループ)

質問項目	回答項目	増加グループ(11社)		減少グループ(4社)	
		(社)	(%)	(社)	(%)
〈経営形態〉					
1) 転換路線はいずれに該当しますか。	1. 国鉄から分離	11	100.0	2	50.0
	2. 私鉄路線への吸収	0	0.0	2	50.0
	3. 新線開業	0	0.0	0	0.0
	4. その他	0	0.0	0	0.0
2) 経営形態はいずれに該当しますか。	1. 第3セクター	11	100.0	2	50.0
	2. 地方公営	0	0.0	0	0.0
	3. 民営	0	0.0	2	50.0
	4. その他	0	0.0	0	0.0
5) 路線の主な特徴は いずれに該当しますか。(複数回答)	1. 通勤・通学路線	8		4	
	2. 生活路線	8		1	
	3. 観光路線	1		0	
	4. 貨物路線	1		1	
	5. その他	0		0	
6) 利用者の中で最も 多い行動は何ですか。(第1位)	1. 通勤	3	27.3	0	0.0
	2. 通学	8	72.7	2	50.0
	3. 買い物・通院など	0	0.0	2	50.0
	4. 観光	0	0.0	0	0.0
	5. その他	0	0.0	0	0.0
6) 利用者の中で最も 多い行動は何ですか。(第2位)	1. 通勤	2	18.2	0	0.0
	2. 通学	1	9.1	2	50.0
	3. 買い物・通院など	8	72.7	2	50.0
	4. 観光	0	0.0	0	0.0
	5. その他	0	0.0	0	0.0
〈サービス面〉					
7) 輸送スピードは 上りましたか。	1. 速くなった	7	63.6	1	25.0
	2. 変化なし	4	36.4	3	75.0
	3. 遅くなった	0	0.0	0	0.0

8) 転換前に比べて駅 または停留所の数 は増えましたか。	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	8 3 0	72.7 27.3 0.0	1 3 0	25.0 75.0 0.0
11) 転換後、路線便数 は増えましたか。	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	11 0 0	100.0 0.0 0.0	4 0 0	100.0 0.0 0.0
12) 車両の種類は何で すか。	転1. 電車 換2. ディーゼル車 前3. バス	0 11 0	0.0 100.0 0.0	0 4 0	0.0 100.0 0.0
	転1. 電車 換2. ディーゼル車 後3. バス 4. レールバス	0 1 0 10	0.0 9.1 0.0 90.9	0 2 0 2	0.0 50.0 0.0 50.0
13) 車両変更において ねらった効果は。	1. コスト削減 2. サービス向上 3. 両方	9 0 1 (1社無答)	90.0 0.0 10.0	2 0 0 (2社無答)	100.0 0.0 0.0
〈営業面〉 21) 旅客運賃は転換前 に比べて値上げし ましたか。	1. 値上げした 2. 変化なし 3. 値下げした	11 0 0	100.0 0.0 0.0	4 0 0	100.0 0.0 0.0
24) 1日当たりの輸送 人数は転換前に比 べて増えましたか	1. 増加した 2. 変化なし 3. 減少した	— — 1 (1社のみ)	— — 100.0	— — 1	— — 100.0

<地域関係> 30) 地域住民の利用を増やすための事業活動はありますか	1. はい	7	63.6	3	75.0
	2. いいえ	4	36.4	1	25.0
33) 外部機関から鉄道またはバス経営に対して何か協力はありますか。	[補助金]				
	転1. 民間機関から	0	0.0	0	0.0
	換2. 公的機関から	3	27.3	1	33.3
	時3. 公・民両機関	6	54.5	0	0.0
	4. なし	2	18.2	2	66.6
				(1社無答)	
	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 後3. 公・両機関 4. なし	0 4 3 2	0.0 44.4 33.3 22.2	0 2 0 2	0.0 50.0 0.0 50.0
		(2社無答)			
	[資本出資]				
	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 時3. 公・民両機関 4. なし	0 0 11 0	0.0 0.0 100.0 0.0	0 0 2 2	0.0 0.0 50.0 50.0
	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 後3. 公・民両機関 4. なし	0 1 4 0	0.0 20.0 80.0 0.0	0 0 0 2	0.0 0.0 0.0 100.0
		(6社無答)		(2社無答)	
	[人的協力]				
	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 時3. 公・民両機関 4. なし	2 5 3 1	18.2 45.5 27.3 9.1	0 0 1 3	0.0 0.0 25.0 75.0
	転1. 民間機関から 換2. 公的機関から 後3. 公・民両機関 4. なし	1 0 2 4	14.3 0.0 28.6 57.1	0 0 1 3	0.0 0.0 25.5 75.5
		(4社無答)			

34) 沿線の地域産業は いずれに該当しま すか。(複数回答)	1. 農業 2. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 7. サービス業 8. その他	10 7 1 0 7 2 5 1		3 2 1 1 1 0 1 0	
〈観光関係〉 37) 観光客のために何 か事業を実施しま したか。	1. 実施した 2. 実施していない	6 4 (1社無答)	60.0 40.0	0 4	0.0 100.0
39) 沿線地域に観光計 画はありますか。	1. ある 2. ない	9 2	81.8 18.2	1 3	25.0 75.0
〈競合関係〉 43) 競合する公共交通 機関はありますか	1. ある 2. ない	10 1	90.9 9.1	2 2	50.0 50.0
44) 競合の公共交通機 関は何ですか	1. バス 2. 鉄道 3. バス+鉄道	8 0 2 (1社無答)	80.0 0.0 20.0	2 0 0 (2社無答)	100.0 0.0 0.0
45) 競合する道路はあ りますか	1. ある 2. ない	11 0	100.0 0.0	3 1	75.0 25.0

3-3 地域経済の分析

3-3-1 地域の産業

1. 地域の産業

路線をめぐり環境条件である沿線の地域産業について、各鉄道会社に回答を求めた結果は表3-3-1の通りである。18社中農業と回答した路線は16社、林業と回答したのは11社、漁業と回答したのは2社となっており、回答した18社の路線全体をとおして第一次産業が大きなウェイトを占めている。また、製造業と回答した路線では第一次産業を経済基盤の一つとしつつも、他方で主として地場産品を製造する業種からその経済基盤が構成されており、回答路線をめぐり地域環境の特徴がうかがえよう。地域の産業をサービス業と回答した路線の中で、観光関係に関する具体的記述があったのは5社だけであった。それに対して、沿線の観光対象に関する回答結果（表3-3-2参照）をみると、17社の路線で観光客をひきつける何らかの対象があると記述されている。この差異は、たとえ地域に何らかの観光対象があっても、それが沿線の地域産業として回答者に認知されていない結果によると考えることもできよう。

なお、今回のアンケートでは沿線の地域産業及び観光関係の状況の把握を、回答者の鉄道会社からみた判断に大きく依存している。今後の課題として、数値データ等による沿線地域の産業構造及び観光資源の評価を行っていく必要がある。

表3-3-1. 沿線の地域産業

路線	産業	農 業	林 業	漁 業	鉱 業	製 造 業	卸 売 業	サ ー ビ ス 業
弘	良	○	○					○ 観光
下		○	○	○				○ 観光
三		○	○			○		
由		○	○					
秋		○	○					
鹿		○	○					
野		○	○					○ 観光
神		○			○			
樽		○	○			○ 陶磁器・寒天		
明		○	○			○ 刃物・紙		
長		○	○			○ 自動車部品・楽器・電子機器		
天		○	○			○		
伊		○	○			○ 陶器	○	○ 小売
信		○	○			○ 金物・織物	○	○ ゴルフ業
三		○				○ 電気製品		○ 小売
北		○						
甘		○	○			○ 酒造・山菜加工		○
南		阿蘇	○	○				○

表 3-3-2. 沿線の観光対象

路線	名称〔地区名(内容)〕	路線	名称〔地区名(内容)〕	
弘南	黒石温泉郷〔落合地区(津軽「こけし館」、 浅瀬石川ダム公園)〕	明知	日本大正村〔明智(建物中心に保存)〕	
		長良川	郡上八幡〔(郡上おどり)〕 白鳥〔奥美濃地区(スキー、テニス)〕	
下北	恐山〔むつ地区(日本三大霊場)〕		天竜	浜名湖〔奥浜名湖(遊覧、つり、リゾート)〕 〔森・金指地区(寺、鍾乳洞、焼物)〕
三陸	陸中海岸国立公園〔(景勝地、海水浴)〕	伊勢		鈴鹿サーキット〔鈴鹿地区(レーシング コース、遊園地、ホテル)〕
由利	鳥海山〔由利地区(登山、スキー、 キャンプ、温泉)〕		信楽	紫香楽宮跡〔牧地区(史跡)〕 飯道神社〔宮町地区(史跡)〕
秋田	小安峽 〔森吉地区(人造湖、滝、峡谷)〕 森吉スキー場 〔森吉山地区(スキー、温泉)〕 阿仁スキー場 〔森吉山地区(スキー、温泉)〕	三木		グリーンピア三木〔細川町地区 (スポーツ・レクリエーション)〕
	鹿島		鹿島神宮〔鹿島地区(参詣)〕 大洗海岸〔大洗地区(海水浴)〕	北条 フラワーセンター〔北条地区(花)〕 法華山・一乗寺〔下里地区(西国26番札所)〕
			野岩	鬼怒川〔藤原地区(温泉)〕 湯西川〔栗山地区(温泉)〕 南会津・尾瀬〔南会津地区(温泉、 スキー、尾瀬)〕
神岡	無答	南阿蘇		阿蘇〔高森・白水・長陽地区 (阿蘇くじゅう国立公園)〕 白川水源〔白水地区(名水百選)〕 グリーンピア南阿蘇 〔久木野村地区(スポーツ・レク リエーション、キャンプ)〕
樽見	根尾川〔本巢地区(鮎つり、鮎料理)〕			

### 3-3-2 地域の観光特性

#### 2. 地域の観光特性

特定地方交通線は地域の生活路線としての役割も大きいですが、地域外からの観光客の移動手段としての役割を果たす場合も可能性としてある。その可能性の大きさは、地域が有する観光対象の魅力度に依存する。魅力度は主観的判断に規定されるところが大きい。ここでは、鉄道会社の一回答者からみた沿線地域の観光魅力度を構成すると考えられる観光対象及び観光土産品について回答者の判断を求めた。また、鉄道会社自体の観光事業の実施状況、沿線地域における観光開発の計画及びその実施状況についても同様の判断を求めている。

#### 1. 観光対象

沿線の観光対象については表3-3-2のとおりである。全体を通してみると、自然環境に条件づけられた観光対象が多く、歴史的あるいは文化的観光対象をあげているのは下北、鹿島、明知、長良川、伊勢、信楽、甘木などであった。とりわけ、関東以北の地域では地理的自然条件もあり、スキー、海水浴等のレクリエーションや温泉をあげている地域が多い。それに対して、中部以南の地域では歴史的あるいは文化的観光対象をあげている地域が多く、さらに宿泊施設のほかに教養・文化施設、保養施設をそなえた大規模年金保養基地をあげて

いる地域もあった。ただ、これらの観光対象はそれ自身の魅力度もさることながら、鉄道と関連からいえば、たとえば回遊性を有しているのかどうか、個別的に詳細なデータを収集し検討する必要があるだろう。

## 2. 観光土産品

沿線の観光土産品(特産品)についての回答結果は表3-3-3のとおりである。この結果を沿線の地域産業との関連で見ると、総じて第一次産業や地場産品の製造業種と土産品の品目との関連がみられる。ただ、土産品にあがっている品目で、製造業の欄に記述されていない品目もある。このことは、当該品目の生産が地域の産業としての位置づけを必ずしも得ていないことによるものと考えられる。

表3-3-3.沿線の観光土産品(特産品)

路 線	観 光 土 産 品	路 線	観 光 土 産 品
弘 南	酒 (玉垂、菊ノ井、初駒) 菓 子 (一宮、干梅) 民 芸 品 (温湯こけし、アケビ細工、 ねぶた絵)	野 岩	富有柿
		神 岡	無 答
下 北	海産物加工品	樽 見	木製品、陶器、酒
三 陸	海産物加工品	明 知	五平餅、山ごぼう漬、天然寒天
由 利	無 答	長 良 川	無 答
秋 田	鷹巣町(馬肉の味噌漬、ドライビーフ) 合川町(ふきそば・うどん) 森吉町(鮎ずし、わさび漬、山女魚の くんせい) 阿 仁 町(阿仁焼陶器) 上小阿仁村(シメジ・マイタケバック 詰、ミニわら工芸品、杉の木工細工) 角 館 町(白石焼き陶器、イタヤ細工) 田沢湖町(山の幸缶詰) 西 木 村(西明寺栗、山の幸缶詰)	天 竜	茶、椎茸、柿、みかん、ぶどう
		伊 勢	伊勢形紙
		信 楽	陶器、茶
		三 木	三木金物
		北 条	無 答
鹿 島	水 戸 市(水戸の梅、納豆) 鉾田町・旭村(メロン) 大 洗 町(海産物)	甘 木	くず、果物(なし、ぶどう、柿)
		南 阿 蘇	風鎮漬、阿蘇たかな漬、茶、どんぐり細工

## 3. 観光事業

観光事業については鉄道会社自体と沿線地域に分けて、事業の実施状況、観光開発計画、観光開発の実施状況についての回答を求めた。その結果は表3-3-4表3-3-7のとおりである。

利用面から観光路線としての役割も果たしていると回答したのは18社中3社

であった。しかし、それ以外の路線で、鉄道会社自身が観光事業を行っているとしたのは7社であった。また、沿線地域で観光開発計画があると回答したのは13社、うち実施段階にあると回答したのは8社であり(表3-3-4参照)、沿線地域における観光事業の活発な展開が期待されるところである。ただ、鉄道の運営と地域の観光事業がどう関連しているのかについては問題が残るところである。

表3-3-4. 鉄道会社の観光事業と地域の観光開発事業 (計画と実施状況)

路線	路光線路の線特徴(観)	観多光い客路の線利用が	鉄有道観無会光社事に業おのけ	沿有線観無に発お計け画るの観	沿施有線段計に階画おののけ観有る光無実開	路線	路光線路の線特徴(観)	観多光い客路の線利用が	鉄有道観無会光社事に業おのけ	沿有線観無に発お計け画るの観	沿施有線段計に階画おののけ観有る光無実開
弘 南					長良川			○	○	○	
下 北			○	○	天 竜			○	○		
三 陸				○	伊 勢	○	○				
由 利			○	○	信 楽					○	○
秋 田			○	○	三 木					○	○
鹿 島	○	○		○	北 条					○	
野 岩				○	甘 木	○	○	○	○		
神 岡			○	○	南阿蘇					○	
樽 見			○	○							
明 知			○	○	計	3	3	8	13	8	

(1) 鉄道会社の観光事業

観光客のために実施している事業内容についての回答結果は表3-3-5のとおりである。列車の運行自体にかかわる事業としては、イベント列車、地域のイベントに関連づけた特別列車の運行があげられる。また、外部機関との連携による物産店の開設、物品販売も観光関連事業として実施されている。鉄道会社による観光事業の実施にあたっては、地域の環境・文化の中にある観光諸要素に対して鉄道会社の積極的なはたらきかけが必要とされるとともに、そのはたらきかけた結果と列車の運行とをいかに結合させていくかにあると考える。

表3-3-5. 鉄道会社の観光事業の概要

路線	事業内容	路線	事業内容
三 陸	旅行代理店の開設	明 知	割引き切符の発売 (JR東海と共催)
秋 田	秋田内陸物産(株)による大野台ハイランド、物産店の開設	長 良 川	群上おどり期間中(8/13//16)の臨時列車運転。
鹿 島	観梅カラオケ列車、元旦の初日の出参拝列車、忘年パック列車の運行。	伊 勢	「レールバス&鈴鹿サーキット」特別列車の運行。
樽 見	柿の木オーナー制の実施。鮎料理、季節料理の提供。	南 阿 蘇	トロッコ列車の運行。町観光協会による物産店、観光案内所の設置。



(2) 沿線地域の観光開発計画

沿線地域における観光開発計画の概要は表3-3-6のとおりである。アンケート調査対象18路線のうち13路線で開発計画が策定されている。一部の地域を除けば、県、市町村などの公共機関主体型の開発計画を策定している地域が多い。詳細な内容について今後調査していく必要はあるが、国、民間が開発主体となっている計画には、概して宿泊施設も開発内容に組み込まれている。それに対して県等が開発主体の計画内容には、アンケート結果をみる限り宿泊施設が組み込まれていない。鉄道との関連からみれば、当該の沿線地域が主として日帰りレクリエーション対象地域であるのか、それとも宿泊を伴う観光レクリエーション対象地域であるのかは、鉄道経営に影響を及ぼす諸要因の一つになりうると考えられる。今後の課題でもあるが、たとえば沿線地域の宿泊収容能力と観光客の鉄道利用量との関係を見ていく必要がある。

表3-3-6. 沿線地域における観光開発計画の概要

路線	開発計画名	[ 開発主体 (開発内容) ]
三 陸	南三陸リゾート開発 漁港・農村地域活性化開発	[国、県等 (総合保養基地) ] [国、県等 (漁業施設に観光施設を併設) ]
由 利	無 答	
秋 田	阿仁・森吉リゾート	[県]
鹿 島	酒沼駅周辺地区開発事業 鹿島灘海浜公園	[民間 (住宅、マリーナ、ゴルフ場) ] [県 (「都市公園整備事業(総合スポーツ、リゾート施設)」)]
野 岩	会津鬼怒川線沿線地域開発 会津鬼怒川線沿線地域開発 会津鬼怒川線沿線地域開発	[鬼怒川川治観光開発(株) (テニスコート、プール等) ] [塩原明神岳開発(株) (スキー場、観光施設) ] [会津田島リゾート開発(株) (スキー場、観光施設) ]
神 岡	鉾山観光山の村リゾート	[県、神岡町 (観光・リゾート) ]
明 知	東美濃高原開発 日本大正村 岩村城址	[県、沿線7自治体 (新設ダム付近の観光地化) ] [助大正村実行委員会 (大正村の充実) ] [岩村城観光協会 (城址と古い家並の保存) ]
長 良 川	観光開発	[関市、八幡町 (安桜山整備、吉田川河川公園、群上文化広場) ]
天 竜	リゾート開発	[民間(東急)(リゾート・マンション、レクリエーション施設)]
信 楽	陶芸の森整備事業 健康村整備事業 飯道山周辺整備事業	[県、信楽町 (陶芸会館、観光客誘致施設整備) ] [信楽町 (青少年、老人健康施設) ] [信楽町 (ハイキング道路整備) ]
三 木	未定	[三木市 (スポーツ施設) ]
甘 木	甘木線沿線開発計画	[県、沿線市町、民間 (策定中) ]
南 阿 蘇	リゾート開発 リゾートオフィス	[民間 (大和ハウス) (ゴルフ場、宿泊施設、別荘分譲) ] [県、民間 (オフィスをリゾート地におく可能性に関する実験) ]

(3) 沿線地域の観光開発事業

沿線地域における実施段階の観光開発事業の概要は表3-3-7のとおりである。13路線で観光開発計画が策定されているが、そのうち8路線で計画がすでに実

施段階にいたっている。うち6路線で開発計画の名称と、実施段階の開発名称が同一であった。開発主体については、「秋田」をのぞく5路線が公共機関主体となっている。これらの路線地域の中で注目されるのは、既設の「三木」「南阿蘇」及び「三陸」の大規模年金保養基地である。基地自体の収容力もさることながら、基地を核とした観光レクリエーション施設のネットワークの形成が、鉄道の利用にどのような影響を及ぼすか関心がもたれるところである。

表3-3-7.沿線地域における実施段階の観光開発事業

路線	開発名称	[開発主体(開発内容等)]
三陸	年金保養基地 家族旅行村	[国、県、市、民間(グリーンピア岩沼・宿泊施設、各種体育施設、自然観察ゾーン等)] [国、県等(陸中山田家族旅行村)]
由利	無答	
秋田	森吉山森吉スキー場 森吉山阿仁スキー場	[民間(国土計画)(スキー場)] [民間(国土計画)(スキー場)]
明知	日本大正村 岩村城址 花白温泉	[大正村実行委員会(63.4.17.開村式)] [岩村城観光協会(築城800年祭)] [花白温泉観光協会(63.1.工事着工、63.5.開業)]
長良川	安桜山整備事業 郡上文化広場	[関市] [郡上八幡町]
信楽	陶芸の森整備事業	[県、信楽町(陶芸会館等)]
三木	ゴルフ場	
南阿蘇	リゾートオフィス	[県、民間(オフィスをリゾート地におく可能性を 実験中)]

## 4. 総括

本調査は、国鉄の経営再建策の一環として国鉄より分離され、新しい経営形態で再出発した鉄道路線を対象としている。

国鉄の経営再建策として取られた政策原則は、基本的には受益者負担原則と民営化原則である。この政策原則に従って、一方では国鉄の地域分割・民営化が実施され、他方では非採算路線の分離が行われた。この分離・民営化策は、路線地域の交通サービスの供給を地域経済に委ねることを意味し、この場合受益者負担原則は地域負担原則に転化する。

したがって、分離された路線の経営を支える経済基盤は、その地域の経済負担力、地域開発力に負うものであることは言うまでもない。そして、経営形態や輸送形態の選択あるいは経営の存立条件は、地域の社会経済構造条件や財政力によって規定されることになる。

また、国鉄からの路線分離の基本的な選定基準は、簡単に言えば、営業係数と輸送密度である。すなわち、営業係数が100を大きく越える非採算路線であり、かつ輸送密度が低く鉄道輸送に不相当とみられる低密度路線である。したがって、経営の側面からみれば、第一に供給条件の改善が経営維持の課題となり、第二に需要条件の改善が課題となる。

このような問題意識の下に、先に述べた調査内容の項目に従って総括してみたい。

### (経営形態とその特性)

転換後の経営形態は、私営形態と第三セクター経営形態に大別される。

私営形態をとるケースは、この調査では2件しかないが、すべて既存の民間交通企業が路線の譲渡に応じたものである。このケースの場合、路線の立地的性格は、一つは既存の私鉄が保有する鉄道路線とJRの幹線とを結ぶ路線であり、他の一つは既存のバス会社が経営するバス路線との競合路線である。このような譲渡路線の性格からすれば、いずれも既存の私企業にとっては企業防衛的なねらいがあったものと考えられる。しかし、経済的な観点からすれば、市場の拡大あるいは地域交通市場の独占を目的としたものといえる。もちろん、モータリゼーションの発展による代替性の拡大・地域独占性の縮小は免れない。もっとも、経営的には路線の拡大をもたらすケースでは、規模の経済性の発生を期待しうるかもしれない。いずれにせよ、このような私営化のケースは、もともと個別的には非採算性の強い路線の性格からすれば、特殊条件をもったケースといえる。

第三セクター経営形態をとるケースは、公私混合企業形態という性格から、資本構成によって、次のようなタイプに分けることができる。

第一は、民間資本が51%以上の出資比率を占めるタイプである。すなわち、民間(資本)主導型といえる特性をもつものである。今回の調査対象では、この民間主導型のものが4社含まれている。そして、この民間主導型も、出資者構成の特性によって、いくつかに分けることができる。その第一のタイプは、基礎収入を沿線の民間企業から生まれ

る大量貨物に依存しているもので、荷主資本単独あるいは荷主と元請鉄道資本の複合出資を軸とするものである。言わば、荷主資本主導型あるいは貨物需要充足型といえる。このタイプでは転換路線は貨客併用路線として使用されており、営業形態は貨物および旅客輸送を併営している。したがって、機能的には、まず貨物輸送が中心に置かれる。第二のタイプは、既存の地元鉄道資本が出資の過半を占め、出資者の中心となったケースである。すなわち、地元鉄道資本型である。このタイプでは転換路線を旅客路線として専用し、営業形態は旅客輸送である。今回の調査対象の中には、このタイプは含まれていないが、例を挙げれば阿武隈急行である。この場合、出資者の鉄道資本の路線と転換路線が接続しており、この鉄道資本のねらいは経済的には市場の拡大・独占、経営的には資本調達における公的資金の利用と実質的な規模拡大による規模の経済性の発生にあると考えられる。第三のタイプは、複数の民間資本や経済団体が中軸となったケースである。すなわち、民間資本複合型である。この場合、転換路線は旅客路線として専用され、そこでは旅客輸送を営業している。しかし、鹿島臨海鉄道のように既存の貨物路線を別線で所有し、貨物輸送を併営しているケースも含まれる。このタイプは、地域活性化あるいは地域開発による経済効果を期待したものと見える。

このようにみると、民間主導型にも、貨物需要充足型、市場拡大型、地域開発型の三つの機能タイプがあることが明らかである。ただし、今回の調査対象に限れば、2種のタイプしかない。

第二は、公的機関である地方自治体が資本出資比率の51%以上を占めるタイプである。すなわち、地方自治体主導型の特性をもつものである。今回の調査では、このタイプのものが、13社含まれている。この地方自治体主導型にも、出資者構成の特性によって、府県中心タイプと地域自治体中心タイプと府県・地域均等出資タイプの三つの類型がある。これらの三つのタイプは、地方行政上の観点から路線の性格付けが行われ、府県の出資の対応が異なるように見受けられる。いいかえれば、地域開発など地政的な関連性の強弱によって出資の特性が生じている。特に、地方自治体タイプの中には、県出資が0%のものおよび地域自治体の出資100%のものを含んでいる。経済機能的には、地域開発タイプと地域生活維持タイプに大別され、さらに中間タイプとして両者の複合タイプのものであるいは個別的機能条件が加わったものがある。この地方自治体主導型の営業形態はすべて旅客輸送である。

以上を要約すれば、今回の調査対象のケースでは次の通りに類型化される。

経営形態	私 営	第 三 セ ク タ ー					
企業形態	私 企 業						
所有形態	私的所有	公私混合所有					公的所有
資本構成	民間資本	民間資本主導型	公的資本(地方自治体)主導型			公的資本型	
公私出資比率	民間100%	民間資本51%以上	公的資本51%以上			公的資本100%	
出資者特性	地元交通資本	荷主・元請 輸送資本	民間資本 複合	県出資中心	県・地域自治体 均等出資	地域自治体 中心	地域自治体
経済機能特性	市場確保 市場拡大	貨物輸送力 確保	地域開発	地域開発	地域開発 生活維持	生活維持	生活維持
営業形態	旅客輸送	貨客併営	旅客輸送	旅客輸送	旅客輸送	旅客輸送	旅客輸送
会社数	2社 10.5%	2社 10.5%	2社 10.5%	3社 15.8%	6社 31.5%	3社 15.8%	1社 5.3%
						(県出資0%を含む)	

この類型化は共通性を取り出すためのものであって、個別性は捨象されている。さらに付け加えれば、第一に、民間主導型で貨物需要充足タイプの出資者は大資本が中心である。第二に、地方自治体主導型で府県中心の地域開発タイプの出資者は、民間資本比率が低くほぼは20%以下にとどまっている。第三に、地方自治体主導型で地域自治体中心の生活維持タイプでは、民間資本比率が高くほぼ49%を占め、地域経済団体・企業が出資者となっている。例外は、南阿蘇鉄道自治体100%のケースである。

#### (鉄道の輸送特性と需要条件)

鉄道の輸送特性は基本的には大量輸送性である。したがって、鉄道形態を選択する場合、この輸送特性に対応する需要条件の存在が必須の要件となる。

今回の調査対象の場合、輸送需要の要素としては、①通勤、②通学、③買い物・通院などの生活活動、④観光(入込客)、⑤大量貨物があげられる。特殊な要素としては、積雪時における輸送力確保が加えられるが、これは地域的自然条件の特性によるものである。これらの需要要素が組み合わされて、一定の地域需要条件が形成される。

これらの需要要素の存在は路線の立地条件と地域の社会経済条件によって規定されるものと考えられる。

今回のアンケート調査において、旅客の利用行動にみられた1位と2位の需要要素の組み合わせのパターンは、①通勤・通学(11社)、②通学・通勤(2社)、③通勤・生活(2社)、④通学・生活(10社)、⑤生活・通学(2社)、⑥観光・生活(1社)の6種である。これに貨物需要の要素を加えると、貨物輸送を併営している3社がある。

その中で、2社は転換路線を貨客に併用しており、他の1社は旅客輸送に専用し、別に既存の貨物路線を所有している。この貨客併用路線の場合、運輸収入の70%あるいは50%以上を貨物収入に依存している。したがって、この2社のパターンは、旅客需要と組み合わせると、③貨物・通学・通勤、④貨物・生活・通学の2種となる。

さて、需要の運賃弾力性の観点から、これらの需要要素の特性をみると、一般に通

勤・通学は弾力性が小さく、生活・観光は弾力性が大きい傾向をもつ。したがって、通勤と通学が需要要素となっているパターン（㉔㉕）は、基本的には同一のパターンであって比較的安定した固定需要を基礎需要としていていると考えられる。これに反して、生活や観光が需要要素の中心となっているパターン（㉖㉗）では需要の安定性・固定性に欠けると思われる。ただし、これらの特性はサービス品質が代替交通手段との間で特に目立った劣等性をもたないことが前提である。サービス品質に劣等性が生じれば、代替性が大きくなり、需要の安定性、固定性は損なわれる。貨物が基礎需要要素となっているパターン（㉘㉙）では、鉄道の大量輸送性と適合している限りでは安定的固定的な需要特性をもつものとみられる。

次に、路線の立地特性との関係で需要パターンをみてみよう。第一に、旅客需要に通勤要素が入ったパターン（㉔㉕㉖）では、いずれも都市近郊路線の特性を具えている。また、沿線人口も大きく、営業キロ当人口も大きい。すなわち、都市近郊型の特性をもち、都市需要的な性格がみられる。これに対して、第二の生活・通学要素よりなるパターン（㉖㉗）は、地域の消費生活需要を基礎としており、地域生活型の特性をもっている。そして、沿線に学校が所在するか否かで、需要要素の順位が変わっている。一般的には、沿線人口が小さく、営業キロ当人口も小さい。しかし、このパターンの中には、都市接続型の路線をもつものが含まれ、この場合は都市近郊型の性格を複合的にもつとみられる。このケースでは沿線人口も大きく営業キロ当人口も大きい。だが、営業キロ当人口は都市需要特性の強い都市近郊型より小さい。それは路線延長が長いためであり、今回の調査では、路線延長が50kmを超えるケースではすべて第二位に、生活要素が入っている。第三に、貨物需要要素を基礎とするパターン（㉘㉙）は、沿線に立地する産業より発生する需要を基盤としており、産業立地型の立地特性をもっている。この場合、第二位需要要素の特性にしたがって、路線の性格が異なる。第四に、観光要素の入ったパターン（㉚）は、沿線に豊富な観光資源をもつが、沿線人口は小さく、営業キロ当人口も小さい。すなわち、観光需要に期待をかける観光立地型の特性をもつ。

このように路線の基本的な立地特性によって類型化すれば、都市近郊型、産業立地型、地域生活型、観光立地型に集約される。需要の性格からすれば、それぞれ都市需要型、産業需要型、生活需要型、観光需要型となる。もちろん、個別的な路線の立地特性はこれらのいずれかに当てはまるケースと複合的なケースとがあることは言うまでもない。

以上に述べた利用機能パターンと路線立地特性のパターンと需要要素の運賃弾力性指標による需要の安定性・固定性との関係を表に示せば、次の通りである。

利用機能型	路線立地特性				運賃弾力性指標		需要の安定性
	都市近郊型	地域生活型	観光立地型	産業立地型	1位	2位	
A 通勤・通学	○				小	小	◎
B 通学・通勤	○				小	小	◎
C 通勤・生活	○	○			小	大	○
D 通学・生活	(○)	○			小	大	○
E 生活・通学		○			大	小	○
F 観光・生活		○	○		大	大	×
G 貨物・通学・通勤	○			○	小	小	◎
H 貨物・生活・通学		○		○	小	大	○

(注)①(○)はこのような場合があることを示す。

② ◎ は最も安定性の高いことを示す。

鉄道の輸送特性からすれば、質的には需要の安定性と固定性が高いほど有利であり量的には一定の定常的需要量が必要とされ、かつ量的規模が大きいくほど有利である。経営的な側面からみても、資本の固定比率が高く、かつサunkコスト (Sunk Cost) の割合が高い特性からすれば、このような需要条件が必要とされる。したがって、この表の安定性の高いパターンをもち、沿線人口および営業キロ当人口の高い条件あるいは大量の貨物需要が期待できる条件をもつパターン、いいかえれば都市近郊型あるいは産業立地型の要件を具える方が有利であることは明らかである。しかしながら、これらの需要条件は必要条件であるけれども十分条件ではない。供給条件において、サービス品質に劣等性が生じれば代替性が高まり、需要は代替交通手段に移転し、需要条件が損なわれるからである。その場合、価格競争条件も低下する。鉄道輸送形態を選択する場合、供給条件の改善が重要な要件であるのは、このような意味をもつからである。

### (第三セクター鉄道の存立条件)

ここでは、第三セクター鉄道に限定して、その存立条件を検討してみたい。

第三セクター鉄道を取り上げる場合、まずその経営形態上の特性を分析することが

必要である。第三セクター鉄道は、第三セクター経営と鉄道経営という二つの形態的な特徴をもっている。そこで、前に検討しなかった第三セクター経営形態の経済特性について分析を行う。

一般に、第三セクター形態とは、私企業と公企業の間領域に属する経営形態といわれる。そして、この経営形態を採用する目的は、公共性の高い事業の経営に民間の活力を導入し、経営の活性化をはかるためであるとされる。この民間活力の導入とは、民間資本の活用と民間企業経営のノウハウを導入し、事業計画の活性化と経営の効率化をはかることを意味している。ところで、今回の調査によると、民間資本が導入され、公私混合所有の形態をとるものがほとんどであるけれども、公的資本出資が100%の会社も含まれている。したがって、民間資本の参加は絶対的要件ではない。逆に、公的資本の参加が基本条件といえる。さらに、人的側面からみると、民間企業経営の経験者の参加も多くはない。旧国鉄の経験者が中心となっている場合が多い。したがって、民間企業経営の経験者の参加が絶対的な必要要件ではない。むしろ、私企業形態をとることによる経営条件を生かすことを積極的に意識し、経営管理や営業活動に生かすことにあるというのが正しいであろう。すなわち、私企業形態をとっていることに意味がある。したがって、第三セクター経営形態の経済的な特性は、第一に私企業形態をとっていること、第二に公的資本が参加していること、そしてこの資本参加を通じて地方自治体が経営に参画していることにあると考えられる。付け加えれば、この地方自治体の経営参加も、私企業形態をとることによって、経営上の責任は基本的には有限責任である。そこで、このような第三セクター経営形態に基づく特性が、第三セクター鉄道の経営に如何に生かされるかが基本的な課題であるといえる。

第三セクター鉄道が安定した経営を維持するためには、経営の改善と経営環境基盤の確立が必要であることはいうまでもない。すなわち、私企業の特性を生かして経営内容の改善と効率化をはかり、地方自治体の経営参加を生かして経営の外部環境基盤の確立をはからねばならない。

#### ・経営の改善と経営成果

経営の改善のためには、供給面では費用の逓減とサービス品質の向上、需要面では需要の増加すなわち乗車人員の増加と需要の複合化すなわち事業の多角化を必要とする。

今回の調査によれば、経営の改善内容は基本的には次の通りである。

第一に、サービス品質の向上につながる改善としては、駅数の増加、車両の改良、運行本数の増加、運行スピード・アップ、運行ダイヤの改善などがあげられる。第二に、費用逓減につながる合理化としては、人件費の低減策として国鉄OBの採用、人員の削減、複合職化、業務委託などがあげられ、物件費の低減策としては車両の改変があげられる。第三に、需要増加の努力としては、イベント列車、記念乗車券の発行などによる需要の創出、旅行代理店業務、売店経営などによる営業の多角化があげられる。

これらの経営改善努力の結果は、収支状況を示す営業係数と輸送状況を示す乗車人員の増減によって評価される。



第三セクター鉄道各社の営業係数の変化率は大きく、転換前年度と62年度とを比較すると、10%から20%台に縮小し、いずれも大幅に向上していると評価してよい。特に、目立つのは甘木鉄道であって、6%に減少している。第三セクター鉄道16社より新線の2社を除くと、営業係数が62年度に100を割ったものが3社(21.4%)、110未満のものが6社(42.9%)、110以上のものが5社(35.7%)となる。このうち、営業係数120を超えるものが4社(28.6%)あるが、立地タイプでは地域生活型のものが集中し、出資者特性では地域自治体及び地域自治体中心型のものが集中しているのが特徴である。

ところで、営業係数は経常的な収支のバランスをあらわすが、費用改善要素として大きいのは人件費である。そして、第三セクター鉄道の要員の中心となっているのは、旧国鉄(JR)のOBである。その理由は、第一に、技術的な要因として、鉄道の運用技術の所有者でなければならないことがあげられる。この技術的制約は、第三セクター鉄道の要員獲得の条件が、自動車の運用技術の所有者に比べて、格段に悪いことを示す。第二に、費用要因として、国鉄のOB採用により、その給与水準を相当低く押さえることができたことがあげられる。その背景には、国鉄の年金制度がある。もし、このJRのOB採用という人員補充のパターンが崩れるならば、あるいは年金支給年令の引き上げがあるならば、今後の給与水準の上昇は免れず、人件費は上昇し費用を圧迫するであろう。このJRのOBによる人員補充方式は、都市近郊型の立地条件をもつ場合には比較的維持し易いが、そうでない場合は人員補充を地元民の採用と育成に切り換えざるを得ないと考えられる。地元民の採用方式をとれば、人件費の上昇は避けられないが、しかし、地域経済の活性化の視点に立てば、地元採用は地域の雇用市場を拡げる有効な要素である。だから、地元採用による人件費の上昇分は地域経済の活性化あるいは維持のための財政的経費とみなすべきである。いいかえれば、地域自治体による人的(人件費)補助のシステムを構築すべきであると考えられる。

次に、第三セクター鉄道各社の乗車人員の増減をみると、アンケート調査では、転換前年度より増加したものが11社(78.6%)、不変のもの1社(7.1%)、減少したものの2社(14.3%)となる。すなわち、ここでも需要増加への改善努力を評価することができる。ところで、減少を示した2社の利用パターンは生活・通学タイプであり、不変の1社は通学・生活パターンである。すなわち、基本的に地域生活維持型のタイプなのである。出資者特性をみると、民間主導型の1社を除くと、地域自治体型と地域自治体中心型である。これに対して、増加した11社をみると、その利用パターンは通勤要素が入った3種と通学・生活タイプである。立地パターンでは、都市近郊型2社、都市近郊型と地域生活型の複合パターン5社、都市近郊型と産業立地型の複合パターン1社となる。いずれにせよ、需要増加をはかる場合、都市近郊型の要素をもつものが有利な立地条件にあることが明らかである。

#### ・経営規模の経済性と経営成果

経営改善に関わる要素として、経営規模の経済性の問題がある。鉄道の経営規模を示す物理的な指標として基本となるのは、営業路線のキロ延長である。これは、同時

にその鉄道の市場の規模を示す指標でもある。

第三セクター鉄道16社のうち、営業キロ20km未満のものが6社ある。その中に営業係数の悪いものが集中し、120を超えるものが3社含まれ、110未満の3社は都市近郊型、産業立地型、地場産業立地型と地域生活型の複合パターンなど需要条件で有利な要素をもつものに限られている。乗車人員の増減状況を見ると、減少および不変を示した3社がすべて入っている。出資者特性をみても、資金調達力の弱い地域自治体型と地域自治体中心型の4社がすべて含まれている。これに対して、営業キロ延長20km以上のものは10社あるが、その中には営業係数100以下の4社がすべて含まれ、10社すべてが乗車人員の増加を示している。

このように、営業路線のキロ延長20kmを基準に、未満のグループと超過グループとを比較すると、経営成果に格差がみられ、明らかに超過グループは良い成果を示している。すなわち、今回のアンケート調査でみる限り、鉄道形態では規模の経済性が存在するとみられ、その規模の経済性が経営成果に有効に作用するのは、ほぼ営業路線キロ延長で20km以上の場合であるとみてよいと思われる。したがって、営業キロ延長20km未満の規模の場合は、特に需要条件の改善あるいはその可能性が重要な要件となる。

#### ・経営環境条件の整備

現状では、第三セクター鉄道は経営改善の努力にもかかわらず、営業係数が100を下回り、経常収支が黒字化したところはまだ少ない。支出面については、安全性確保の観点からすれば、コスト低減には一定の限界があり、しかも長期的には費用上昇の要因も含んでいる。したがって、収入面について、需要増大の経営努力がさらに一層必要とされる。そのためには、公私の協調行動により外部経営環境を改善することが求められる。

外部経営環境条件の整備については、①経営助成体制、②需要の増大のための外部経営環境改善体制、③運営円滑化のための公私の協議体制の三つの条件の確立があげられる。

今回の調査においてみると、金銭的な側面では、助成基金制度は転換交付金の一部と地元自治体・民間からの拠出金を基金として制度化されているところが多い。しかし、固定資産税の減免税措置あるいは類似の措置が実施されているところは少ない。そして、経常収支の改善の基本要件である需要促進体制については必ずしも十分であるとは限らない。例えば、観光客やレジャー客誘致事業の実施や観光開発計画の有無については、乗車人員の増加した会社と減少した会社との間に格差がみられた。この結果からみると、標本数が少ないという問題があるにしても、需要促進体制の充実が長期的な経営成果の良し悪しを決定する要素であるように思われる。したがって、助成基金の運用や需要促進の諸活動を円滑に行うための公私の協調行動が重要な要件である。

さらに、第三セクター鉄道の経常収支の改善が思わしくなければ、助成基金あるいは経営補助金を増額する必要が生じ、地元自治体の財政力の規模によっては問題となる。しかしながら、外部経営環境基盤を設定するには、経済的には地域自治体の財政

力が基礎となる。したがって、立地条件と財政力規模に応じた需要促進の方策をたてることが、今後の経営成果を左右するものと考えられる。

### (第三セクター鉄道の社会経済的有意性)

今回のアンケート調査において、第三セクター鉄道の利用パターンをきめる需要要素のうち最も多く挙げられていたのは、通学と生活の二要素である。この二つの需要要素は、いずれも利用者がいわゆる交通弱者であることを示している。したがって、第三セクター鉄道がもつ社会的な機能は、第一に交通弱者に対するモビリティの確保にあるといえる。そして、このモビリティの確保はその地域の交通弱者の社会活動を保障する基本的要素である。

さらに、貨物と観光を需要要素とする場合は、物と人の違いはあるにせよ、いずれも地域外部とのモビリティの確保を第三セクター鉄道に求めている。この機能によって、地域産業の安定あるいは振興を可能にし、地域社会における雇用市場の確保あるいは拡大をもたらすものである。すなわち、第二の社会経済的機能は、地域産業の活性化と雇用市場の確保・拡大にある。

最後に、通勤の需要要素の場合は、都市近郊型の立地パターンを示す。この場合、地域と都市との間のモビリティを確保することによって、地域住民の雇用機会を確保・拡大する機能を果している。さらに、経済効果としては、地域の住宅開発を促進し、地域社会を活性化するとともに地域の経済規模を拡大する。すなわち、第三の社会経済的機能は、地域民の雇用機会の確保と拡大および地域社会の規模の拡大である。

このように、第三セクター鉄道の存在意義は、第一に交通弱者に対するモビリティの確保であり社会的公正の保障である。第二は、地域産業の安定と活性化であり、域雇用市場の確保と拡大である。第三は、地元民の雇用機会の確保と拡大であり、地域の社会経済規模の拡大である。第三セクター鉄道に期待されているこのような社会経済的機能を有意なものとするためには、第三セクター経営形態のもつ特性を有効に発揮することが必要とされる。

### (むすび)

この研究は、経営転換を終った特定地方交通線に対して行ったインタビュー調査とアンケート調査の結果をまとめたものである。

この二つの調査で明らかになったことは、全体としてみると、第一に、各社の経営の実態は相当厳しい状況のもとにあること、第二に、各社に固有の個別的問題と共通の問題がみられること、第三に、将来の経営上の見通しについては、相当の開きがみられることである。

そこで、まず最初の作業として、この二つの調査結果より、第一に、経営転換路線がもつ一定の基本的パターンを取り出すこと、第二に、基本パターンの構成要素の特性を検討し、基本パターンの性格付けを行うことを試みたのである。この基本パターンは、経営形態パターン、需要（利用機能）パターン、立地パターン等よりなるが、現実には、各転換路線はこれらの基本パターンの組み合わせについては必ずしも一様ではない。しかし、この基本パタ

ーンを取り出す作業は、各調査対象路線の基本的な個別特性を分析するのに有効であり、かつその路線が果たす社会経済的機能を明らかにするのに有効であると思われる。

第二の作業は、このパターン化の作業を基礎において、第三セクター鉄道の存立条件を分析することであった。そこで、経営改善と経営成果および経営規模と経営成果との関連を分析するとともに、基本パターンとの関係を検討した。さらに、第三セクター経営形態の特性である地方自治体の経営参加と外部経営環境条件の形成との関わりについて検討したのである。

最後に、これらの分析を通じて、第三セクター鉄道が、地域経済に対して、どのような社会経済的機能を果たす役割を担っているかを明らかにしたのである。

以上が、この調査を総括した内容である。しかしながら、この研究調査は今後の課題として次のような諸点を残している。それは、第一に、収集した統計数値の分析を残していること、第二に、今回の調査研究の標本数が少ないこと、第三に、研究対象である特定地方交通線の経営転換が完了していないこと、第四に、転換後5年間の欠損補助金の支給期限が切れていない等の時系列的な経営条件の変化に対する地方自治体の対応の問題を残していることの四点である。いずれにせよ、この研究調査の内容をさらに精密化するために統計資料の数値分析を行うとともに、この調査結果との整合性を照合することが必要である。

以上

# 資料編

(1) アンケート調査表

## 特定地方交通線の経営形態 転換に関するアンケート

大阪産業大学産業研究所  
交通観光研究室

## 回 答 覧

特定地方交通線の転換路線についておたずねします。□内に番号を記入して下さい。

### <経営形態>

1) 転換路線は下のいずれに該当しますか。

1. 国鉄から分離独立
2. 私鉄路線への吸収
3. 新線開業
4. その他 ( )

2) 経営形態は下のいずれに該当しますか。

1. 第3セクター
2. 地方公営
3. 民 営
4. その他 ( )

3) 経営形態の転換に伴い、営業キロ数の延長を行ないましたか。なお(1)と(3)の場合は( )内にキロ数をお書き下さい。

1. 延長した (延長                      キロ)
2. 変化なし
3. 縮小した (縮小                      キロ)

4) 今後、営業キロ数の延長あるいは縮小の計画はありますか。なお(1)と(3)の場合は( )内にキロ数をお書き下さい。

1. 延長の計画有り (延長                      キロ)
2. 計画なし
3. 縮小の計画有り (縮小                      キロ)

5) 路線の特徴は主として下のいずれに該当しますか。

1. 通勤・通学路線
2. 生活路線
3. 観光路線
4. 貨物路線
5. その他 ( )

6) 利用者の中で最も多いと思われる項目はどれですか。

1. 通 勤
2. 通 学
3. 買い物・通院など
4. 観光客
5. その他 ( )

第1位

第2位

<サービス面>

7) 輸送スピードは上りましたか。

1. 速くなった
2. 変化なし
3. 遅くなった

8) 転換前に比べて駅又は停留所の数は増えましたか。なお( )内には「増加した駅数」又は「減少した駅数」を数字でお書き下さい。

1. 増加した ( ) 駅
2. 変化なし
3. 減少した ( ) 駅

9) 接続線あるいは他の接続する路線バスとの連結は便利になりましたか。

1. 便利になった
2. 変化なし
3. 不便になった

10) 接続ダイヤの調整の計画はありますか。

1. 有る
2. 無い

11) 転換後、貴社の路線において便数の変化はありますか。なお( )内には「増加した便数」又は「減少した便数」を数字でお書き下さい。

1. 増加した ( ) 便
2. 変化なし
3. 減少した ( ) 便

12) 車両の種類は何ですか。

- | 転換前       |                      | 転換後       |
|-----------|----------------------|-----------|
| 1. 電車     |                      | 1. 電車     |
| 2. ディーゼル車 | <input type="text"/> | 2. ディーゼル車 |
| 3. バス     |                      | 3. バス     |
|           |                      | 4. レールバス  |

(注：いわゆるレールバスはディーゼル車の1種です。最近開発された軽量ディーゼル車を指し、旧型のディーゼル車と区別しております)

13) 車両の種類の変更があった場合、主としてどちらの効果をねらったものですか。

1. コスト削減
2. サービス向上

14) 車両の種類の変更がなかった場合、車両の機能改善をしましたか。

1. はかった
2. はからない

15) 運行車両の1車両当りの乗車定員をお書き下さい。

- 旧車両 (                      人)
- 新車両 (                      人)

16) 転換後、相互乗入れを実施していますか。(鉄道会社のみお答え下さい)

1. はい
2. いいえ

17) 質問(16)で「はい」とお答えになった方に質問します。

相互乗入れは下のいずれの形態で行なわれていますか。(鉄道会社のみお答え下さい)

1. 臨時あるいは季節ダイヤ
2. 通常ダイヤ

18) 線路の保守はどのように行なわれていますか。(鉄道会社のみお答え下さい)

1. 委託
2. 自社



19) 車両の保守はどのように行なわれていますか。

1. 委託
2. 自社

<営業面>

20) 1日当りの乗降人員は転換前に比べて増加しましたか。

1. 増加した
2. 変化なし
3. 減少した

21) 旅客運賃は転換前に比べて値上げしましたか。( )内には開業時の平均値上げ率あるいは平均値下げ率をお書き下さい。

1. 値上げした (           %)
2. 変化なし
3. 値下げした (           %)

22) 普通旅客(大人)の基本賃率をお書き下さい。(もし可能ならば、運賃表を添付して下さい)

23) 最低区間距離数ならびに最低区間運賃(普通旅客の場合)をお書き下さい。

24) 貨物輸送事業を行なっている方に質問します。

1日当りの輸送トン数は転換前に比べて増加しましたか。

1. 増加した
2. 変化なし
3. 減少した

25) 手荷物、小荷物および大貨物の基本賃率(トン・キロ当り)をそれぞれお書き下さい。(もし可能ならば、運賃表を添付して下さい)

基本賃率

手荷物	
小荷物	
大貨物	

- 26) 手荷物、小荷物および大貨物の最低区間距離数ならびに最低区間運賃をお書き下さい。なお均一制を採用されておられる場合は均一運賃をお書き下さい。

	最低区間距離数	最低区間運賃	均一運賃
手荷物			
小荷物			
大貨物			

- 27) 転換交付金の主な用途をお書き下さい。

- 28) 兼業による収入および兼業による収入がある場合、兼業の内容をお書き下さい。(但し、転換路線に限る)

<地域関係>

- 29) 沿線の市町村名をお書き下さい。

- 30) 地域住民の利用を増やすために何か事業活動を行なっていますか。

1. はい
2. いいえ

- 31) 質問(30)で「はい」とお答えになった方は、その事業活動を具体的にお書き下さい。

- 32) 今後、地域住民の利用を増やすための計画がありましたら具体的にお書き下さい。

33) 転換時および転換後、外部機関から鉄道あるいはバス経営に対して何か協力はありますか。転換時および転換後の状況について、それぞれ番号でお答え下さい。

補助金（ただし、精算事業団からのものは除く）

- |             |                      |                      |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1. 民間機関から   | 転換時                  | 転換後                  |
| 2. 公的機関から   | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 3. 公・民両機関から | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 4. なし       |                      |                      |

資本出資について

- |             |                      |                      |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1. 民間機関から   |                      |                      |
| 2. 公的機関から   | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 3. 公・民両機関から | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 4. なし       |                      |                      |

人的協力について

- |             |                      |                      |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1. 民間機関から   |                      |                      |
| 2. 公的機関から   | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 3. 公・民両機関から | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| 4. なし       |                      |                      |

その他具体的な協力がありましたらお書き下さい。

34) 沿線の地域産業は下のいずれに該当しますか。( )内はその内容をお書き下さい。(複数回答可能)

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1. 農 業   |                      |
| 2. 林 業   | <input type="text"/> |
| 3. 漁 業   | <input type="text"/> |
| 4. 鉱 業   | <input type="text"/> |
| 5. 製造業 (            ) (            ) (            )  | <input type="text"/> |
| 6. 卸売業   | <input type="text"/> |
| 7. サービス (            ) (            ) (            ) | <input type="text"/> |
| 8. その他 (            ) (            ) (            )  | <input type="text"/> |

<観光関係>

35) 観光客、遊覧客をひきつけるものが沿線にありますか。名称、地区名そしてその内容をお書き下さい。

(例) 江の島 湘南地区 海水浴場

名 称	地 区 名	内 容

36) 沿線に観光土産(特産品)がありますか。具体的にお書き下さい。

37) 貴社では、観光客のために何か事業を実施されましたか。

1. 実施した

2. 実施していない

38) 質問 (37) で「実施した」とお答になった方におたずねします。

実施された事業の内容を具体的にお書き下さい。(パンフレット類があれば同封願います)。

39) 沿線地域に観光開発計画はありますか。

1. ある

2. ない

40) 質問 (39) で「ある」とお答えになった方は開発計画名、開発主体、開発内容をお書き下さい。

開発計画名	開発主体	開発内容
( )	( )	( )
( )	( )	( )
( )	( )	( )

41) すでに観光開発計画が実施段階に入っているものはありますか。

1. ある

2. ない

42) 質問 (41) で「ある」とお答になった方は、開発名称、開発主体、開発内容をお書き下さい。

開発名称	開発主体	開発内容
( )	( )	( )
( )	( )	( )
( )	( )	( )

<競合関係>

43) 競合する公共交通機関はありますか。

1. ある
2. ない

44) 質問 (43) で「ある」とお答になった方に質問します。その交通機関は下のいずれですか。(複数回答可能)

1. バス
2. 鉄道
3. その他 ( )

45) 競合する道路はありますか。

1. ある
2. ない

御回答有難うございました。なお、アンケートの内容にご質問ありましたら、同封いたします葉書に質問内容を書いて、当方までお送り下さい。追って当方よりご連絡申し上げます。転換後、普段お感じになっておられる問題点あるいは今後の経営のあり方などについて御自由にお書き下さい。

## (2) アンケート結果表

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	101		弘南鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	2	01	1. 民営 ②. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	3	02	1. 第3セクター 2. 地方公営 ③. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	3	03	1. 延長 ( *%) 2. 不変 ③. 縮小 (0.4*%)
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( *%) ②. 不変 3. 縮小 ( *%)
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1	05	①. 通勤・通学 2. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1. 速く ②. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅) ②. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (16便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	2	12	1. 変化 (転換前後) ②. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス 4. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	-	13	1. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	2	15	1. 増加 ②. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	-	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1. 委託 ②. 自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1. 委託 ②. 自社

その①弘南鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	3	20	1.増加 2.不変 ③.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(15.6%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	2	30	1.ある ②.なし
5-2 補助金〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1・2・7	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 5.製造業 6.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	2	39	1.ある ②.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	2	43	1.ある ②.ない
7-2 交通機関の種類（複数）	—	44	1.バス 2.鉄道 3.その他（ ）
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②弘南鉄道

項目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	102		下北交通
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	3	02	1. 第3セクター 2. 地方公営 ③. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1	05	①. 通勤・通学 2. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1. 速く ②. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅 ) ②. 不変 3. 減少 ( 駅 )
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (2.5便) 2. 不変 3. 減少 ( 便 )
3-6 車両の種類A	2	12	1. 変化 (転換前後) ②. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス 4. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	-	13	1. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	-	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1. 委託 ②. 自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	1	19	①. 委託 2. 自社

その①下北鉄道



項 目	コ ー 下	質 問 番 号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	3	20	1.増加 2.不変 ③.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(35%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1・2・3	34	①.農業 ②.林業 ③.漁業 4.鉱業 5.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	2	39	1.ある ②.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他（ ）
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②下北鉄道

項目	コード	質問番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	103		三陸鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	5	01	1. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業 ⑤. 民営新線
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	1	03	①. 延長 (47.3 <sup>*11</sup> ) 2. 不変 3. 縮小 ( <sup>*11</sup> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	1	04	①. 延長 (55.4 <sup>*11</sup> ) 2. 不変 3. 縮小 ( <sup>*11</sup> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①. 複合 2. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1・2	05	①. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①. 増加 (8駅) 2. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (8~9便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	2	12	1. 変化 (転換前後) ②. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス 4. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	-	13	1. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施 (鉄道のみ)	1	16	①. はい 2. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態 (鉄道のみ)	2	17	1. 臨時・季節ダイヤ ②. 通常ダイヤ
3-9 線路保守 (鉄道のみ)	1	18	①. 委託 2. 自社
3-10 車両保守 (鉄道のみ)	1	19	①. 委託 2. 自社

その①三陸鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	1	33	①.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	1	33	①.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1・2	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 5.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1・2	44	①.バス ②.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②秋田内陸縦貫鉄道

項目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	106		鹿島臨海鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	4	01	1. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 ④. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	2	05	1. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅 ) ②. 不変 3. 減少 ( 駅 )
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 ( 便 ) 2. 不変 3. 減少 ( 便 )
3-6 車両の種類A		12	1. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類		12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス 4. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果		13	1. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	1	16	①. はい 2. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	1	17	①. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	3	18	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	3	19	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社

その①鹿島臨海鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	2	30	1.ある ②.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1, 2, 5	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②由利高原鉄道

項目	コード	質問番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	105		秋田内陸縦貫鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * <sub>10</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>10</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	1	04	①. 延長 (94.3* <sub>10</sub> ) 2. 不変 3. 縮小 ( * <sub>10</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	2	05	1. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1. 速く ②. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅) ②. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 ( 6便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施 <鉄道のみ>	1	16	①. はい 2. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態 <鉄道のみ>	1	17	①. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守 <鉄道のみ>	1	18	①. 委託 2. 自社
3-10 車両保守 <鉄道のみ>	2	19	1. 委託 ②. 自社

その①秋田内陸縦貫鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	2・3・7	34	1.農業 ②.林業 ③.漁業 4.鉱業 5.製造業 6.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②三陸鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	104		由利高原鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①.民営 2.私営 3.公営吸収 4.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1.複合 ②.単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1	05	①.通勤・通学 2.生活 3.観光 4.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1.通勤 ②.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
2-6-2. 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3	06	1.通勤 2.通学 ③.買物・通院 4.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①.速く 2.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①.増加 (1駅) 2.不変 3.減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	2	09	1.便利 ②.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	1	11	①.増加 (12便) 2.不変 3.減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①.変化 (転換前後) 2.不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1.電車 ②.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス ④.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①.コスト削減 2.サービス向上
3-7 乗車定員の変化		15	1.増加 2.不変 3.減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1.はい ②.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	—	17	1.臨時・季節ダイヤ 2.通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	1	18	①.委託 2.自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	1	19	①.委託 2.自社

その①由利高原鉄道



項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減		20	1. 増加 2. 不変 3. 減少
4-2 運賃の値上げ		21.	1. 値上げ ( %) 2. 不変 3. 値下げ ( %)
4-3 貨物事業の実施	1	24	①. ある 2. なし
4-4 輸送トン数の増減	3	24	1. 増加 2. 不変 ③. 減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①. ある 2. なし
5-2 補助金〔転換時〕		33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-2-2 補助金〔変化〕		33	1. あり 2. なし
5-3 資本出資〔転換時〕		33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1. あり 2. なし
5-4 人的協力〔転換時〕		33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	2	33	1. 民間機関 ②. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-4-2 人的協力〔変化〕		33	1. あり 2. なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1	34	①. 農業 2. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 7. サービス 8. その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①. 実施した 2. 実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①. ある 2. ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1. ある ②. ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①. ある 2. ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①. バス 2. 鉄道 3. その他 ( )
7-3 競合道路	1	45	①. ある 2. ない

その②鹿島臨海鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	107		野岩鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	4	01	1.民営 2.私営 3.公営吸収 ④.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	—	03	1.延長 ( * <sub>0</sub> ) 2.不変 3.縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長 ( * <sub>0</sub> ) ②.不変 3.縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1.複合 ②.単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	3	05	1.通勤・通学 2.生活 ③.観光 4.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	4	06	1.通勤 2.通学 3.買物・通院 ④.観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3	06	1.通勤 2.通学 ③.買物・通院 4.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	—	07	1.速く 2.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	—	08	1.増加 ( 駅) 2.不変 3.減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①.便利 2.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	—	11	1.増加 ( 便) 2.不変 3.減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	—	12	1.変化 (転換前後) 2.不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	—	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	1	12	①.電車 2.ディーゼル車 3.バス 4.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	—	13	1.コスト削減 2.サービス向上
3-7 乗車定員の変化	—	15	1.増加 2.不変 3.減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	1	16	①.はい 2.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	2	17	1.臨時・季節ダイヤ ②.通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1.委託 ②.自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	1	19	①.委託 2.自社

その①野岩鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	—	20	1. 増加 2. 不変 3. 減少
4-2 運賃の値上げ	—	21	1. 値上げ ( %) 2. 不変 3. 値下げ ( %)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1. ある ②. なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1. 増加 2. 不変 3. 減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	2	30	1. ある ②. なし
5-2 補助金〔転換時〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-4 人的協力〔転換時〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1・2・7	34	①. 農業 ②. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 ⑦. サービス 8. その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1. 実施した ②. 実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①. ある 2. ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1. ある ②. ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関		43	1. ある ②. ない
7-2 交通機関の種類（複数）	—	44	1. バス 2. 鉄道 3. その他 ( )
7-3 競合道路	1	45	①. ある 2. ない

その②野岩鉄道

項目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	108		神岡鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①.民営 2.私営 3.公営吸収 4.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①.複合 2.単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1・2・4	05	①.通勤・通学 ②.生活 3.観光 ④.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	3	06	1.通勤 2.通学 ③.買物・通院 4.観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	2	06	1.通勤 ②.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1.速く ②.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①.増加 (1駅) 2.不変 3.減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①.便利 2.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	1	11	①.増加 (2便) 2.不変 3.減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①.変化 (転換前後) 2.不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1.電車 ②.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス ④.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①.コスト削減 2.サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①.増加 2.不変 3.減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1.はい ②.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	—	17	1.臨時・季節ダイヤ 2.通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1.委託 ②.自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1.委託 ②.自社

その①神岡鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	3	20	1.増加 2.不変 ③.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(25.9%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	1	24	①.ある 2.なし
4-4 輸送トン数の増減	1	24	①.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	4	34	1.農業 2.林業 3.漁業 ④.鉱業 5.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②神岡鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	109		樽見鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	1	04	①. 延長 (10.9* <sub>0</sub> ) 2. 不変 3. 縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①. 複合 2. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1・4	05	①. 通勤・通学 2. 生活 3. 観光 ④. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	1	06	①. 通勤 2. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1. 速く ②. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅) ②. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (7便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	1	16	①. はい 2. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	1	17	①. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1. 委託 ②. 自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1. 委託 ②. 自社

その①樽見鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①. 増加 2. 不変 3. 減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①. 値上げ (19.7%) 2. 不変 3. 値下げ ( %)
4-3 貨物事業の実施	1	24	① 1. ある 2. なし
4-4 輸送トン数の増減	3	24	1. 増加 2. 不変 ③. 減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	2	30	1. ある ②. なし
5-2 補助金〔転換時〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-4 人的協力〔転換時〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 ④. なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1	34	①. 農業 2. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 7. サービス 8. その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①. 実施した 2. 実施なし
6-2 観光開発計画	2	39	1. ある ②. ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1. ある ②. ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①. ある 2. ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①. バス 2. 鉄道 3. その他 ( )
7-3 競合道路	1	45	①. ある 2. ない

その②樽見 鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	110		明知鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	2	05	1. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者 [第1位] (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者 [第2位] (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1. 速く ②. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅 ) ②. 不変 3. 減少 ( 駅 )
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 ( 9 便 ) 2. 不変 3. 減少 ( 便 )
3-6 車両の種類 A	1	12	①. 変化 ( 転換前後 ) 2. 不変 ( 転換前後 )
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	3	15	1. 増加 2. 不変 ③. 減少
3-8 相互乗り入れの実施 (鉄道のみ)	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態 (鉄道のみ)	—	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守 (鉄道のみ)	3	18	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社
3-10 車両保守 (鉄道のみ)	3	19	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社

その①明知鉄道



項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(44%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1・2・5	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②明知鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	111		長良川鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	3	03	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) 2. 不変 ③. 縮小 (0.1* <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1	05	①. 通勤・通学 2. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①. 増加 (8駅) 2. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (26便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	1	16	①. はい 2. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	1	17	①. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	2	18	1. 委託 ②. 自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1. 委託 ②. 自社

その①長良川鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1, 2, 5	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他（ ）
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②長良川鉄道

項目	コード	質問 番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	112		天竜浜名湖鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * <sub>□</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>□</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * <sub>□</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>□</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①. 複合 2. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1, 2	05	①. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①. 増加 ( 7 駅) 2. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	2	09	1. 便利 ②. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 ( 便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	—	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	3	18	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1. 委託 ②. 自社 3. 委託・自社

その①天竜浜名湖鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(14.7%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1,2,5	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②天竜浜名湖鉄道

項目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	113		伊勢鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①.民営 2.私営 3.公営吸収 4.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1.延長 ( * <sub>0</sub> ) ②.不変 3.縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長 ( * <sub>0</sub> ) ②.不変 3.縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①.複合 2.単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1,2	05	①.通勤・通学 ②.生活 3.観光 4.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	1	06	①.通勤 2.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	2	06	1.通勤 ②.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①.速く 2.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①.増加 (1 駅) 2.不変 3.減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①.便利 2.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	1	11	①.増加 ( 便) 2.不変 3.減少 ( 便)
3-6 車両の種類 A	1	12	①.変化 (転換前後) 2.不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1.電車 ②.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス ④.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①.コスト削減 2.サービス向上
3-7 乗車定員の変化	3	15	1.増加 2.不変 ③.減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	1	16	①.はい 2.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	2	17	1.臨時・季節ダイヤ ②.通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	3	18	1.委託 2.自社 ③.委託・自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	3	19	1.委託 2.自社 ③.委託・自社

その①伊勢鉄道

項 目	コ ー ド	質 問 番 号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(20%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1. 利用拡大活動	2	30	1.ある ②.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1.5.7	34	①.農業 2.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	2	39	1.ある ②.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1,2	44	①.バス ②.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②伊勢鉄道

項目	コード	質問番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	114		信楽高原鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * ) ②. 不変 3. 縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①. 複合 2. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1, 2, 3	05	①. 通勤・通学 ②. 生活 ③. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3, 4	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 ④. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①. 増加 ( 2 駅 ) 2. 不変 3. 減少 ( 駅 )
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (13便) 2. 不変 3. 減少 ( 便 )
3-6 車両の種類 A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	3	13	1. コスト削減 2. サービス向上 ③. コスト・サービス
3-7 乗車定員の変化	1	15	①. 増加 2. 不変 3. 減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	—	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	3	18	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	3	19	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社

その①信楽高原鉄道



項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	-	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1, 2, 5 6, 7	34	①.農業 ②.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 ⑥.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業		37	1.実施した 2.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他（ ）
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②信楽高原鉄道

項目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	115		三木鉄道
1-2 輸送機関	1		1. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	3	03	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) 2. 不変 ③. 縮小 (6.6* <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	2	05	1. 通勤・通学 ②. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕 (複数)	1	06	①. 通勤 2. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕 (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①. 増加 (4 駅) 2. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①. 有る 2. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (5 便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類 A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	3	15	1. 増加 2. 不変 ③. 減少
3-8 相互乗り入れの実施 <鉄道のみ>	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態 <鉄道のみ>	-	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守 <鉄道のみ>	1	18	①. 委託 2. 自社
3-10 車両保守 <鉄道のみ>	3	19	1. 委託 2. 自社 ③. 委託・自社

その①三木鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(50%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	2	30	1.ある ②.なし
5-2 補助金〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	1	33	①.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1.5 6.7	34	①.農業 2.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 ⑥.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	1	41	①.ある 2.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	2	43	1.ある ②.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	—	44	1.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②三木鉄道

項目	コード	質問番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	116		北条鉄道
1-2 輸送機関	1		①. 鉄道 2. バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①. 民営 2. 私営 3. 公営吸収 4. 新線開業
2-2 経営形態	1	02	①. 第3セクター 2. 地方公営 3. 民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	3	03	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) 2. 不変 ③. 縮小 (0.1* <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1. 延長 ( * <sub>0</sub> ) ②. 不変 3. 縮小 ( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	2	05	1. 複合 ②. 単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1	05	①. 通勤・通学 2. 生活 3. 観光 4. 貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者 [第1位] (複数)	3	06	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物・通院 4. 観光 5.
2-6-2 最も多い利用者 [第2位] (複数)	2	06	1. 通勤 ②. 通学 3. 買物・通院 4. 観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	1	07	①. 速く 2. 不変 3. 遅く
3-2 駅数の変化	2	08	1. 増加 ( 駅) ②. 不変 3. 減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①. 便利 2. 不変 3. 不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	2	10	1. 有る ②. 無い
3-5 便数の変化	1	11	①. 増加 (2便) 2. 不変 3. 減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①. 変化 (転換前後) 2. 不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1. 電車 ②. ディーゼル車 3. バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1. 電車 2. ディーゼル車 3. バス ④. レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①. コスト削減 2. サービス向上
3-7 乗車定員の変化	3	15	1. 増加 2. 不変 ③. 減少
3-8 相互乗り入れの実施 <鉄道のみ>	2	16	1. はい ②. いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態 <鉄道のみ>	-	17	1. 臨時・季節ダイヤ 2. 通常ダイヤ
3-9 線路保守 <鉄道のみ>	1	18	①. 委託 2. 自社
3-10 車両保守 <鉄道のみ>	1	19	①. 委託 2. 自社

その①北条鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	3	20	1.増加 2.不変 ③.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(195%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1.あり 2.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1.5	34	①.農業 2.林業 3.漁業 4.鉱業 ⑤.製造業 6.卸売業 7.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	2	39	1.ある ②.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	2	43	1.ある ②.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	—	44	1.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	2	45	1.ある ②.ない

その②北条鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
1. 概要			
1-1 路線名	117		甘木鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①.民営 2.私営 3.公営吸収 4.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長 ( * ) ②.不変 3.縮小 ( * )
2-5-1 路線の特徴 (単数)	1	05	①.複合 2.単一
2-5-2 路線の特徴 (複数)	1,2	05	①.通勤・通学 ②.生活 3.観光 4.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1.通勤 ②.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	1	06	①.通勤 2.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1.速く ②.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①.増加 (3駅) 2.不変 3.減少 ( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①.便利 2.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	1	11	①.増加 (50便) 2.不変 3.減少 ( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①.変化 (転換前後) 2.不変 (転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1.電車 ②.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス ④.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	1	13	①.コスト削減 2.サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①.増加 2.不変 3.減少
3-8 相互乗り入れの実施〈鉄道のみ〉	2	16	1.はい ②.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態〈鉄道のみ〉	—	17	1.臨時・季節ダイヤ 2.通常ダイヤ
3-9 線路保守〈鉄道のみ〉	1	18	①.委託 2.自社
3-10 車両保守〈鉄道のみ〉	2	19	1.委託 ②.自社

その①甘木鉄道

項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	1	20	①.増加 2.不変 3.減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①.値上げ(40%) 2.不変 3.値下げ(%)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1.ある ②.なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1.増加 2.不変 3.減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①.ある 2.なし
5-2 補助金〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-3 資本出資〔転換時〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕	3	33	1.民間機関 2.公的機関 ③.公・民機関 4.なし
5-3-2 資本出資〔変化〕	2	33	1.あり ②.なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1.民間機関 ②.公的機関 3.公・民機関 4.なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	4	33	1.民間機関 2.公的機関 3.公・民機関 ④.なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	1	33	①.あり 2.なし
5-5 沿線の地域産業(複数)	1.7	34	①.農業 2.林業 3.漁業 4.鉱業 5.製造業 6.卸売業 ⑦.サービス 8.その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	2	37	1.実施した ②.実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①.ある 2.ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1.ある ②.ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①.ある 2.ない
7-2 交通機関の種類(複数)	1	44	①.バス 2.鉄道 3.その他( )
7-3 競合道路	1	45	①.ある 2.ない

その②甘木鉄道

項目	コード	質問番号	内容
1. 概要			
1-1 路線名	118		南阿蘇鉄道
1-2 輸送機関	1		①.鉄道 2.バス
1-3 資本金			
1-4 従業員数			
1-5 営業キロ			
1-6 運輸収入			
2. 経営形態			
2-1 転換形態	1	01	①.民営 2.私営 3.公営吸収 4.新線開業
2-2 経営形態	1	02	①.第3セクター 2.地方公営 3.民営 4.
2-3 営業キロ延長・縮小	2	03	1.延長( * <sub>0</sub> ) ②.不変 3.縮小( * <sub>0</sub> )
2-4 営業キロ延長・縮小の計画	2	04	1.延長( * <sub>0</sub> ) ②.不変 3.縮小( * <sub>0</sub> )
2-5-1 路線の特徴(単数)	1	05	①.複合 2.単一
2-5-2 路線の特徴(複数)	1.3	05	①.通勤・通学 2.生活 ③.観光 4.貨物 5.
2-6-1 最も多い利用者〔第1位〕(複数)	2	06	1.通勤 ②.通学 3.買物・通院 4.観光 5.
2-6-2 最も多い利用者〔第2位〕(複数)	3.4	06	1.通勤 2.通学 ③.買物・通院 ④.観光 5.
3. サービス面			
3-1 輸送スピード	2	07	1.速く ②.不変 3.遅く
3-2 駅数の変化	1	08	①.増加(1駅) 2.不変 3.減少( 駅)
3-3 接続の利便	1	09	①.便利 2.不変 3.不便
3-4 接続ダイヤ調整の計画	1	10	①.有る 2.無い
3-5 便数の変化	1	11	①.増加(10便) 2.不変 3.減少( 便)
3-6 車両の種類A	1	12	①.変化(転換前後) 2.不変(転換前後)
3-6-1 転換前の車両種類	2	12	1.電車 ②.ディーゼル車 3.バス
3-6-2 転換後の車両種類	4	12	1.電車 2.ディーゼル車 3.バス ④.レールバス
3-6-3 車両種類変更の効果	2	13	1.コスト削減 ②.サービス向上
3-7 乗車定員の変化	1	15	①.増加 2.不変 3.減少
3-8 相互乗り入れの実施<鉄道のみ>	1	16	①.はい 2.いいえ
3-8-1 相互乗り入れの形態<鉄道のみ>	1	17	①.臨時・季節ダイヤ 2.通常ダイヤ
3-9 線路保守<鉄道のみ>	1	18	①.委託 2.自社 3.委託・自社
3-10 車両保守<鉄道のみ>	3	19	1.委託 2.自社 ③.委託・自社

その①南阿蘇鉄道



項 目	コード	質問 番号	内 容
4. 営業面			
4-1 乗降人員の増減	2	20	1. 増加 ②. 不変 3. 減少
4-2 運賃の値上げ	1	21	①. 値上げ (50%) 2. 不変 3. 値下げ ( %)
4-3 貨物事業の実施	2	24	1. ある ②. なし
4-4 輸送トン数の増減	—	24	1. 増加 2. 不変 3. 減少
5. 地域関係			
5-1 利用拡大活動	1	30	①. ある 2. なし
5-2 補助金〔転換時〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-2-1 補助金〔転換後〕	3	33	1. 民間機関 2. 公的機関 ③. 公・民機関 4. なし
5-2-2 補助金〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-3 資本出資〔転換時〕	2	33	1. 民間機関 ②. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-3-1 資本出資〔転換後〕		33	1. 民間機関 2. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-3-2 資本出資〔変化〕		33	1. あり 2. なし
5-4 人的協力〔転換時〕	2	33	1. 民間機関 ②. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-4-1 人的協力〔転換後〕	2	33	1. 民間機関 ②. 公的機関 3. 公・民機関 4. なし
5-4-2 人的協力〔変化〕	2	33	1. あり ②. なし
5-5 沿線の地域産業（複数）	1, 2 7, 8	34	①. 農業 ②. 林業 3. 漁業 4. 鉱業 5. 製造業 6. 卸売業 ⑦. サービス ⑧. その他
6. 観光関係			
6-1 観光客のための事業	1	37	①. 実施した 2. 実施なし
6-2 観光開発計画	1	39	①. ある 2. ない
6-3 観光計画の実施	2	41	1. ある ②. ない
7. 競合関係			
7-1 競合公共交通機関	1	43	①. ある 2. ない
7-2 交通機関の種類（複数）	1	44	①. バス 2. 鉄道 3. その他 ( )
7-3 競合道路	1	45	①. ある 2. ない

その②南阿蘇鉄道