

## 論 説

## JR 富山港線の LRT 転換と課題（下）

土 居 靖 範

## 目 次

はじめに

## 1. JR 富山港線の歴史と現状

- (1) 富山市の人口等概要
- (2) JR 富山港線の歴史
- (3) JR 富山港線の現行ダイヤと利用状況

## 2. 富山港線の LRT 化の経緯と事業計画

- (1) LRT 化の経緯
- (2) 第 3 セクター・富山ライトレール株式会社の設立
- (3) 富山ライトレール線事業計画の概要  
(以上、第 43 巻第 6 号に掲載)

## 3. 富山ライトレール線の事業計画の評価

- (1) ローカル鉄道再生の「モデル」としての LRT 転換
- (2) 利便性等サービスレベルの飛躍的向上
- (3) 「公設民営」方式の採用 地方自治体の全面支援
- (4) 第 3 セクターの限界・問題点を真摯に受け止めるべき

## 4. 富山ライトレール線の課題

市民参画のまちづくりを原点に計画・運営両面の再構築が必要

- (1) 市民参画で LRT を核としたまちづくりを展開すること
- (2) 第 3 セクターによる LRT 運行を成功させるために、どうすべきか
- (3) 自治体が地域交通全体のコントローラーになり、運輸連合の結成による共通運賃制採用を

むすび 交通法体系の抜本的組み替えを

(以上、本号第 44 巻 2 号に掲載)

## 3. 富山ライトレール線の事業計画の評価

以上、2006 年 4 月の開業を期して工事等準備が進められている富山ライトレール線の事業計画の概要を見てきた。

ここ近年、少子化やモータリゼーションの一層の進展でわが国の地方鉄軌道を取り巻く環境は厳しさを増している。この事業が成功するかどうかは、今後のわが国のローカル鉄道線再生

を左右するといつてさしつかえないであろう。いわばローカル鉄道線再生の試金石ともいえるものであり、全国からその動向が注目されているのもっともといえる。本稿は2005年1月時点での分析なので、まだ富山ライトレール線は開業しておらず、状況は今後変化するものとおもわれるが、現時点での富山ライトレール線事業計画の評価を次に行ないたい。

#### (1) ローカル鉄道再生の「モデル」としてのLRT転換

21世紀初頭の日本の交通社会のあり方を左右する状況として、次の3点が指摘される。

長命社会到来による移動制約者の著しい増加

日本は世界でも有数の高齢国で、10年後には4人に1人が65歳以上の高齢者となる。高齢者は運転免許を持っていても自動車の運転がしにくくなる。

また「少子化」も著しく、今後は人口が減り、全体としての旅客移動量は減少する。郊外への拡散膨張が止まり、都心居住が増える。都心部においても「交通空白地域」が多数存在している。

クルマ社会の行き詰まり・深刻化

現在はクルマに過剰に依存する社会となっているが、クルマ社会が行き詰まり、弊害が著しく増大し、やがては人類社会の滅亡につながるものとおもわれる。モータリゼーションによる自動車交通の三悪(交通渋滞・交通公害・交通事故)は、1960年代以降激化の一途をたどり、人類の進歩・叡智に逆行して一向に解決されてこなかった。モータリゼーションは、「まち」を壊し、家庭・人のつながりを壊し、中心市街地を「空洞化」し、公共交通の衰退を引き起こすに至った。さらには地球温暖化の深刻化および石油資源の枯渇も引き起こしつつある。

迫られる京都議定書の迅速な対応

京都議定書は、1997年12月に京都市で開催された気候変動枠組み条約第3回締結国会議(COP3)で採択され、先進国に二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)や代替フロンなど6種の温室効果ガスの削減を義務づけた。人口比率でわずか2.3%にすぎない日本からのCO<sub>2</sub>排出量は世界第4位を占めており、2008年から2012年の温室効果ガスの年平均排出量を1990年比で6%削減する義務が課された。この国際条約は2004年11月にロシアが批准したことで、2005年2月に発効した。このCO<sub>2</sub>等の温室効果ガスを大きな割合で発生する自動車(とりわけガソリン自動車)からの排出削減が強く要請されている。日本の京都でこの会議が開催されたことを重く受け止め、日本政府には自動車のCO<sub>2</sub>排出量削減を誠実にかつ迅速に行うことが求められる。

こうした状況を受けて、我々は今後どのような交通社会を目指すべきであろうか。端的に言う、それは自動車過度依存型からの脱却であり、ひとと環境にやさしい公共交通の早急な実現といえる。

しかし現状の JR 鉄道，私鉄，地下鉄やバスはまだまだ，ひとと環境にやさしい交通機関とはいえない。「ひとと環境にやさしい交通」のコンセプトは，ユニバーサリゼーション（Universalization）とサステイナビリティ（Sustainability）である<sup>9)</sup>。それを豊かに実現する公共交通機関が，LRT である。

LRT は，旧来のトラム・路面電車を近年の革新的な技術を使って発展させた，ひとと環境にやさしく，経済性にも富んだ近代的な路面電車と定義される。LRT の利点は，鉄道と比べ建設や運行，それに線路補修等のコストが格段に少ない。線路の幅（ゲージ）が同じであれば JR 線や私鉄・地下鉄線等に相互に乗り入れができる。車両編成を長くし，高頻度運行をした場合は時間あたり鉄道とほぼ同じ輸送人員を運べる。地下鉄駅や鉄道高架駅と比べホームまでの乗り降りがなく，アクセスが極めて容易な点も特徴といえる。ホームの増設も簡便で低コストで出来る。

ヨーロッパでの一般的な LRT 運行は，連接低床式広扉車両を使用し，騒音・振動を防止する措置（例えばレールを樹脂で固定した防振軌道のインファンドを採用）をほどこした路面を走行し，優先信号や各種交通規制で定時性を保ち，信用乗車を基本としている。それにより，ユニバーサリゼーションやモビリティが確保され，市内部の自動車交通量が減少し，環境は改善され，中心市街地が活性化するという成果が得られている。

その特質を列記しておきたい。

車内に段差がなく，車輪も小さく床が低いので路面から水平移動で乗り降りができる。高齢者や車椅子利用者はもちろん，誰もが利用しやすい，すなわちユニバーサリーな交通機関である。

電気を動力としており，排気ガスがなく都市の空気を汚さない。バス等のディーゼル自動車に比べ環境負荷は極めて少ない。とりわけ地球温暖化防止に大きく貢献しうる。

LRT の車両は軽量のため滑らかで静かな走行ができ（レール下部を樹脂で固めて路盤と固定する等），騒音・振動が極めて少ない。郊外では路面を芝生で覆っているところも多い。これは走行時の騒音防止と沿線の緑化が主なねらいである。

---

9) 高齢 = 長寿社会の到来の中，誰もが生き生きと活動できるための移動の保障，これは「交通権保障」といわれるが，その実現が重要といえる。障害を持つ人や高齢者の移動のバリア（障害・障害物）を取り除くだけでなく，誰もが容易に移動出来る，すなわち「ひとにやさしい交通」としてバリアフリー（Barrier free）を克服した，よりユニバーサル・デザイン（Universal Design）を備えた鉄道・軌道・バス等公共交通機関の整備・充実が望まれる。ここでは「ユニバーサリゼーション」と表現するが，とりわけ身近な生活圏でのユニバーサリゼーション，たとえば障害物がなく，誰でも安全に安心して歩けるまちづくりが肝要といえる。

現在日本はクルマに過剰に依存する社会となっているが，クルマ社会が行き詰まり，弊害が著しく増大してきている。石油エネルギー資源の枯渇問題も引き起こされている。そこで，とりわけ地球温暖化防止や自動車公害病の発症を無くすための大気汚染等防止のために，環境を破壊せず，資源も浪費しない持続可能な（Sustainable）交通システム，「環境にやさしい交通」も望まれる。

4 両連接等の多編成車両の運行により輸送力は大きい。線路 = 軌道敷内の自動車車両の乗り入れを規制することや LRT 優先信号により、定時性を確保し、交通機関としての信頼性が高い。走行経路が分かりよい。方面別の乗り換えも路面ででき、簡易である。

建設コストや運営コストが地下鉄、モノレール等と比べて相対的に廉価である。

LRT の停留所は、大規模な設備がいらず、極めて簡単に設置できる。

走行は路面はもとより、高架、地下、路下も可能で、柔軟性の高い施設形態が選択できる。

JR や私鉄、地下鉄といった従来の鉄道システムとの相互乗り入れもレール幅（ゲージ）が同じであれば可能で、極めてオープンなシステムといえる。既存の路面電車から LRT への発展も容易である。

車両デザインにもよるが、そのまちのシンボル、および観光資源になる。

都市再生の切り札となりうる。トランジット・モールへの導入により、にぎわいのあるまちづくりを誘引し、中心市街地が活性化する効果を持つ。窓が大きく明るい車内照明の走行車両は中心市街地の治安悪化を防止する効果もある。

また、ローカル鉄道線再生のモデルになりうる。条件整備をして、ローカル鉄軌道をこうしたメリットのある LRT 運行に変えることで、サービスレベルの大幅な向上が極めて容易に実現し、ローカル鉄道再生が展望できるのである。具体的に次に見ていきたい。

## （2）利便性等サービスレベルの飛躍的向上

国鉄の「分割民営化」以降、これまでの JR 西日本のローカル線では「利用者の減少」「ダイヤの間引き」「さらなる利用者の減少」という典型的な悪循環が見られる。JR 西日本は確信犯として、あえてお客が利用しないようにしてローカル線の“安楽死”を図ってきた。コストに対比して収入が極めて少ない路線を明らかに切り捨てる方向である。鉄道という貴重な社会インフラをいたずらに放置してきた責任は大きい。JR 西日本は民営化されたが、もともとはその線区は国民の財産なのに、それを活用しないのは、はなはだ残念である。

そういう点では、地域住民の生活の質の確保に最終的に責任を負うべき地方自治体が、JR 西日本から鉄道線区を引き受けて地域交通全体を、総合的な連携をはかり利便性を高めて地域住民のために運営することが今後のローカル線のありかたの方向として評価されるのである。

今回、富山県・富山市および富山ライトレール株式会社では、JR 富山港線を LRT 化して引き受けるにあたり、新駅を 4 駅増やし本数も大幅に増加させるなど、これまでの貧困なサービス水準を一挙に改善し、県民・市民・利用者に信頼される都市交通の主役として再生させる姿勢を鮮明に打ち出した点を高く評価したい<sup>10)</sup>。

10) 富山市と「北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会」(略称：公共交通をよくする富山の会)  
(次頁に続く)

JR 富山港線はそのルーツは私鉄であり、駅間間隔は平均 888 メートルと全国の JR 鉄道のなかで抜きんでて短いものであったが、富山ライトレール線では新駅を 4 駅開設し、平均駅間間隔は 546 メートルとなり、利用者が駅に一層アクセスしやすくなる（表 3 参照）。

また LRT 運行のメリットを発揮し、多頻度の運行を図ることも大いに評価したい。JR 富山港線は JR 西日本の線区区分では「地方交通線」に入っているが、終点の岩瀬浜駅から富山市の中心市街地までは 20 分と極めて至近な位置にある。その点では一般の感覚ではローカル線とは考えられない。低床式広扉車両の運行で市街地を高頻度で走行することになる富山ライトレール線は、都市における基礎的インフラ装置・動く公共施設としての「水平に移動するエスカレータ・エレベータ」の役割が期待される。

LRT の利点は、鉄道と比べサービスレベルの向上が大幅なコスト増無しで可能で、それにより利便性が向上し、利用者の増加が実現できる点にある。まさに JR 西日本時代とは、逆の「良循環」が起これると考えられるのである。

表 3 現行 JR 富山港線と富山ライトレール線のサービスレベルの対比

項目	富山ライトレール線 (LRT 運行時の想定)	JR 富山港線 (現行)	備考
始発・終発	5 時台・23 時台	6 時台・21 時台	
ピーク時の運行間隔	朝ラッシュ時 10 分 昼・夕ラッシュ時 15 分	30 分～60 分	
1 日の本数（往復）	130 本	40 本	
駅数	13 駅	10 駅	
車両	超低床式広扉車両	鉄道車両 キハ 120 系・475 系	両者とも、車内には段差はない
ホームの高さ	低床ホーム	高床ホーム 階段でアクセス	

（注）全線の運行時間は現行 JR 富山港線では 20 分であるが、富山ライトレール線は軌道部分や駅数が増加しているの  
で若干長くなり、おおそ 24 分とされている。運賃は現在の JR 富山港線は 200 円で、富山ライトレール線でも  
おなじ 200 円と想定される。将来的には、富山駅の高架化にあわせて既存の富山地方鉄道の路面電車と接続し、南  
北一体的な公共交通網の形成が図られるので、富山地方鉄道の 200 円運賃との整合性も考えられている。

（出所）富山港線路面電車化支援実行委員会発行のリーフレット等を参考に作成

とは何回か懇談をしているが、そうした話し合いを通じて少しずつサービス面その他で前進が見られている点  
も評価したい。

同会は、路面電車化に向けて、経営問題では、JR 西日本が運営主体に参加しない場合、路線の施設・車両な  
ど運行にかかわるいっさいを無償譲渡するよう求めることを提案した。富山市が JR と交渉し、敷地・線路など  
が実質無償譲渡されることになるなど、いくつかの提案が取り入れられている。また、LRT を市民のくらしに  
しっかりと根づくものにするために、「市民委員会」の立ち上げや、地元新聞紙上での意見交換など積極的な市  
民参加の場をつくることも提案している。沿線地域では、住民の運動体が結成された校区もあり、学習会など  
も開いている。詳細については、同会のホームページ <http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/> を参照してほしい。

## (3)「公設民営」方式の採用 地方自治体の全面支援

富山市は、路面電車化する JR 富山港線の鉄道資産を、運営主体となる第三セクターの新会社が所有する「上下一体」方式とする方針をとった。鉄道経営の方式には、鉄道基盤の保有・管理主体(「下」と列車の運行主体(「上」とを分離する「上下分離方式」と、両者同一の主体でおこなう「上下一体方式」とに大別される。

ヨーロッパのドイツ・スウェーデン・イギリス等の鉄道改革や各都市での LRT 新規導入は「上下分離方式」の採用が潮流となっている<sup>11)</sup>。例えばイギリスでは、1962年にスタートしたイギリス鉄道公社(British Railways Board:BR)は、鉄道改革の過程で「上下分離方式」が導入され、一時はその組織は「下」の鉄道線路会社レールトラック(Railtrack)と、「上」の25の旅客鉄道会社(Train Operating Company:TOC)および6つの貨物鉄道会社に分割された時期があった。さらに3つの車両リース会社(Rolling Stock Leasing Company:ROSCO)、13の線路保線会社(Infrastructure Company:ISCO)などおよそ100の組織に細分された。その後レールトラックが経営破綻し、鉄道の「上下分離方式」の是非論が展開された。<sup>12)</sup>

富山市は、2004年4月にLRTを運営する第3セクターの新会社「富山ライトレール株式会社」を設立し、開業すればこれがLRTの運行と、鉄道基盤の保有・管理を行うこととなっている。富山港線のLRT化にあたっては、「公設民営」と呼ばれる「公共」と「事業者」が役割分担する方式がとられ、基金を設置することになった。

---

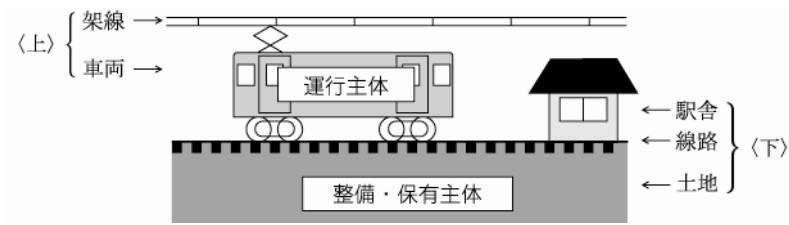
11) 日本においても線路と運行主体を分ける考え(=上下分離)は制度化されている。鉄道事業者の区分けは1987年に施行された鉄道事業法に規定されており、第1種鉄道事業者、第2種鉄道事業者、第3種鉄道事業者がある。すなわち、第1種鉄道事業者は、自らが鉄道線路を敷設して運送を行うとともに、自己の線路を第2種鉄道事業者に使用させる事業の許可を受けた者。第2種鉄道事業者は、第1種鉄道事業者、または第3種鉄道事業者が敷設した鉄道線路を使用して運送を行う許可を受けた者。第3種鉄道事業者は、鉄道線路を敷設して第1種鉄道事業者に譲渡するか、または第2種鉄道事業者に使用させる許可を受けた者、となっている。

鉄道事業は通路に巨額の投資が必要で、それも長期間の回収となるので、第1種鉄道事業への民間事業者の新規参入はまずないだろうと見られる。通路を借りて車両を運行する第2種鉄道事業者は、比較的参入の可能性は高いとみられるが、現時点でその意向は明らかにされていない。しかし、地方自治体が21世紀の都市交通の主役としてLRTを「上下分離方式」で積極的に導入することが望まれるので、その際には既存軌道を経営する第1種鉄道事業者が、第2種鉄道事業者としてLRT運行に携わるケースが一般化すると考えている。

今日、上下分離方式が取りざたされているのは、現在考えられる鉄道事業者の投資負担軽減に最も有効な対策だからである。最もがビュラーな事業形態である「第一種鉄道事業」では多くの資産を保有しなければならない。多数の鉄道事業者の財務内容を見ると、多額の減価償却費が目につく。例えば新車両を投入するにも一編成あたり数億円の費用がかかる。このような駅施設や線路の減価償却は鉄道事業経営を圧迫している。地方のローカル線では中古車両を投入することで経費を削減せざるを得ない。そこで近年になって鉄道事業者の負担を軽くする観点から「公的主体等がインフラや新規車両を整備し、それとは別の運行事業者が営業運行する」べきとの考え方が広まりつつあるのである。

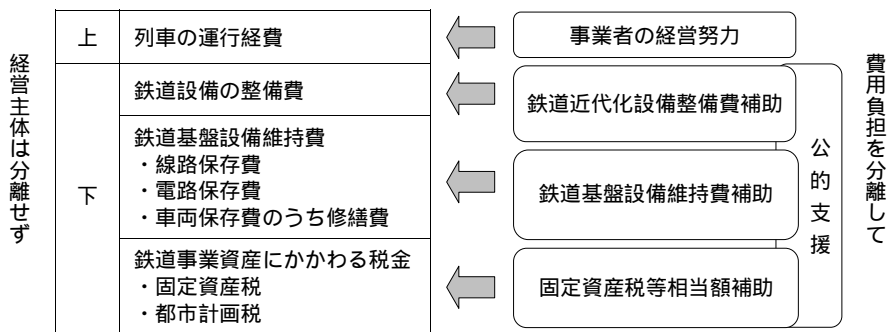
12) Wolmar, Christian 著, 坂本憲一監訳『折れたレール - イギリス民営化の失敗 -』(株)ウェッジ, 2001年12月刊参照

図3 「上下分離方式」のイメージ

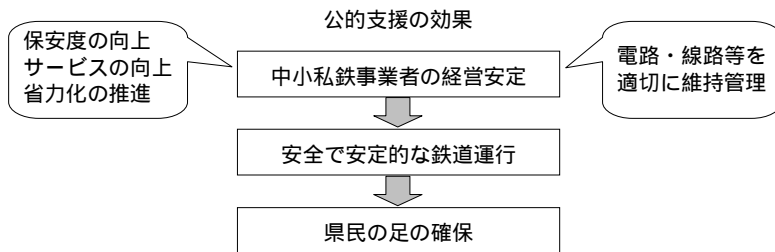


(出所) 各種資料より作成

図4 「群馬型上下分離方式」の支援の構造と効果



\* 「下」は道路と同じ社会資本とみなす



(出所) 角田淑江『『群馬型上下分離』による鉄道維持の取り組み』『運輸と経済』2004年3月号、32ページより引用。

具体的には、

- ・ 公共（富山市）は施設の維持・修繕・改良などの費用を支援する。富山市ではそうした費用を市民・企業にも支援してもらうため「富山港線路面電車事業助成基金」を創設している<sup>13)</sup>。

13) 富山市は第3セクター鉄道富山ライトレール株式会社への資本金2億の出資以外に、基金に1億を計上し、また富山県では8,000万円の出資のほか、基金に7,000万円を支出している。

事業への市民参加を図るため、基金に組み入れる寄付金も募集する。市と新会社、沿線住民でつくる「富山港線を育てる会」を母体に「富山港線路面電車化支援実行委員会」（仮称）を設立し、一口1万円以上で寄付金を受（次頁に続く）

・富山ライトレール株式会社は、運営に責任を持ち、利用者に快適で安全なサービスを提供する。

富山ライトレール線においては、富山市が資産を所有して第三セクターに貸与する上下分離も「富山港線路面電車化検討委員会」で検討されたが、複数の地元企業に出資を募って新会社を設立することから、社会的信用を高めるには一定の資産保有が必要と判断された。さらに、富山市が民間に資産を貸す場合、市条例に基づき資産価値の4パーセントに当たる賃借料を徴収することになり、新会社が資産を所有して固定資産税を納める負担と大きく変わらないため、上下一体とすることにしたといわれる。市と新会社の役割分担については、「公設民営」方式とすることになり、新会社は現在のJR線を所有し、施設全般の整備、車両の更新など多額の費用を要する場合は、市側が責任を持つ体制となる。なお、現路線の引き渡しは、市側がいったん買い取った上で、JR西日本から対価に見合う「協力金」を受ける実質無償譲渡になった。

このように線路などの所有権は富山ライトレール株式会社が持ち、沿線自治体は線路、電路などのインフラ維持・管理費を負担する方式がとられたのである。この方式は日本ではいわゆる「群馬型上下分離方式」と通称されたりしているが、群馬県の上毛電気鉄道と上信電鉄が経営危機で自力での経営維持が困難になり、群馬県と沿線市町村は、平成10年度および平成11年度からこの方式での公的支援を開始したからである。「群馬型上下分離方式」は、前述したイギリス等の通常言われる「上下分離」の形態とは異なり、上下の主体は一体のまま、「下」にかかわる経費のみを自治体が公的支援する方式で、費用負担における「上下分離方式」といえる。

この方式は、群馬県の2社の私鉄に続いて、第3セクターで新たに発足した万葉線株式会社(富山県)およびえちぜん鉄道株式会社(福井県)にも採用されている。厳密には「上下分離方式」とは当然区別すべきで、一般には「公設民営」方式と通称されている。

以上、3点セットでの方向、すなわち、サービスレベルの飛躍的向上、運行等コストの削減、地方自治体の全面支援の3点が、今回のJR富山港線のLRT転換で実現されることになり、大いに評価したい。

しかし評価されない側面があり、次にそれを取り上げる。最大の問題は運行を第3セクター会社が行うことにある。

#### (4) 第3セクターの限界・問題点を真摯に受け止めるべき

第3セクターは「公私混合企業」ともいわれるが、狭義の定義としては商法に基づき設立さ

---

け付ける。募集は会社設立後、車両デザイン決定後、開業後の3回に分け、期間はいずれも3カ月程度とする。

市民への基金の呼びかけについては、「富山港線路面電車化支援のお願い」(富山ライトレール株式会社のホームページ：<http://www.t-lr.co.jp>)からアクセス)を参照。



れる株式会社で、第 1 セクターである公的部門と第 2 セクターである私的部門とがそれぞれ出資し、また役員を派遣して共同で経営している。公的セクターからの出資は、都道府県、政令指定都市、市町村からであり、公的および私的セクターそれぞれの出資割合がその第 3 セクター（以下、「3セク」と略記することもある）の性格を基本的に規定する。それにより官主導型第 3 セクターと民主導型第 3 セクターに区分され、前者は都道府県主導型、市町村主導型などに分けられる。

第 3 セクター方式は望ましい企業形態とはいえない。その問題点をここで析出しておきたい。第 3 セクターは、とりわけ公的部門への「民間活力の導入」等の狙いが打ち出された「臨調・行革」以降、現代日本の様々な分野に浸透し増大してきた。しかし、最近では巨額の赤字を長年にわたって累積するなど、全国で第 3 セクターの経営危機が表面化するものが多数出てきて、第 3 セクターの評価として、「極めて問題の多い企業形態」という社会的評価がいまでは定着している。

反論として、そうした第 3 セクターは、いずれもいわゆる「開発」型<sup>14)</sup> や「レジャー」型 3 セクで、パブル崩壊で、そのつげが巨額の赤字を発生させたものであり、国鉄線から転換した鉄道等の経営を行う第 3 セクター鉄道には当てはまらない。はじめから、赤字が予想されるところを引き受けているから、赤字の発生は当然という反論である。もっともな意見である。

ここで国鉄線から転換した、あるいは鉄道建設公団（当時）が建設した新線の経営を引き受けた、いわゆる「転換第 3 セクター鉄道」37 社の経営状況（経常損益）を 2001 年と 2002 年度の統計で見たい（表 4 参照）。1980 年 2 月 27 日、国鉄の累積債務の処理と経営の再建を目的として、「国鉄再建法」が成立した。それにもとづき国鉄赤字の元凶として、地方交通線の廃止政策が全面的に展開され、バス転換、民間への路線払い下げ（2 社）、および第 3 セクター鉄道化が強引に推進された。

---

14) こうした開発型第 3 セクターの抱える問題点は多い。まず第 1 に、第 3 セクターの抱える最大の矛盾は、公的（公共）セクターのもつ公共性と私的（民間）セクターの営利性・利潤追求という相反する論理を同一組織にもつ点である。この 2 つの論理は、時として激しくぶつかり合う。しかし、第 3 セクターの行動はあくまでも利潤追求に傾いている。その点では一般に営利会社と何ら変わらない。

第 2 に、一般に公共機関からの第 3 セクターへの“天下り”が多く、第 3 セクターを利用しやすい。官と民との共同出資で役員も出合うので、もちつもたれつの癒着関係にならないように警戒が必要なのに、野放しにされている。

第 3 に、住民監視、住民参加の排除の問題がある。その取り組む事業が公共性が高い事業にもかかわらず、住民のチェックがなされない。また、そこでは公的事業で当然守られるべき行政水準の常識が守られていない。

第 4 に、責任の所在が極めてあいまいで、第 3 セクターの経営上の尻ぬぐいが、往々にして地方自治体に持ち込まれるという問題がある。

以上、主要な点を列挙したが、第 3 セクターは極めて問題の多い事業体といえる。

こうした見解に対して、第 3 セクターの問題点は第 3 セクター固有のものでなく、人材に有意な人がいない等でのまずさから発生するもので、第 3 セクター自体には問題はないという見解も一部ではある。このように第 3 セクターも運用したいで、上手くいくという主張であるが、私のこれまでの分析では「公」と「私」の両方の悪い面が相乗して発揮される極めて問題点が多い事業体と考えている。

表4 第3セクター鉄道37社の概況（開業順，特記以外2001年度）

番号	事業者名	開業日 (年.月.日)	営業キロ (km)	輸送密度 (人)	鉄道事業営 業収入	経常損益		基金総額 (2002 年度末)
						(2001 年度)	(2002 年度)	
1	三陸鉄道	1984.4.1	107.6	511	448	-68	-103	648
2	神岡鉄道	1984.10.1	* 19.9	86	96	-38	-55	373
3	樽見鉄道	1984.10.6	* 34.5	816	281	-58	-124	20
4	鹿島臨海鉄道	1985.3.14	* 53.0	2,474	1,371	44	65	-
5	北条鉄道	1985.4.1	13.6	616	59	-30	-28	10
6	三木鉄道	1985.4.1	6.6	361	34	-65	-62	-
7	由利高原鉄道	1985.10.1	23.0	742	97	-79	-76	580
8	明知鉄道	1985.11.10	25.1	766	137	-9	-24	10
9	甘木鉄道	1986.4.1	13.7	1,909	231	-8	-2	480
10	南阿蘇鉄道	1986.4.1	17.7	633	94	-0	-2	354
11	阿武隈急行	1986.7.1	54.9	2,140	908	-47	-26	-
12	野岩鉄道	1986.10.9	30.7	1,052	437	-132	-132	-
13	秋田内陸縦貫鉄道	1986.11.1	94.2	380	220	-303	-297	2,269
14	長良川鉄道	1986.12.11	72.1	653	361	-90	-121	600
15	天竜浜名湖鉄道	1987.3.15	67.7	991	509	-86	-110	454
16	伊勢鉄道	1987.3.27	22.3	3,037	569	10	10	567
17	信楽高原鐵道	1987.7.13	14.7	1,315	122	-48	-40	409
18	会津鉄道	1987.7.16	57.4	1,021	487	-194	-185	508
19	錦川鉄道	1987.7.25	32.7	736	118	-16	-13	391
20	若桜鉄道	1987.10.14	19.2	858	105	-54	-35	371
21	愛知環状鉄道	1988.1.31	45.3	5,379	2,106	-75	-52	-
22	いすみ鉄道	1988.3.24	26.8	764	122	-133	-175	1,204
23	のと鉄道	1988.3.25	94.1	919	508	-294	-299	0
24	土佐くろしお鉄道	1988.4.1	66.6	1,291	961	-81	-54	365
25	松浦鉄道	1988.4.1	93.8	1,096	857	-14	-72	521
26	真岡鐵道	1988.4.11	41.9	1,557	415	-11	-12	278
27	北近畿タンゴ鉄道	1988.7.16	114.0	1,168	1,566	-547	-545	8
28	山形鉄道	1988.10.25	30.5	872	190	-142	-123	269
29	わたらせ渓谷鉄道	1989.3.29	44.1	793	274	-76	-139	727
30	高千穂鉄道	1989.4.28	50.0	557	183	-65	-70	444
31	北海道ちほく高原鉄道	1989.6.4	140.0	302	240	-382	-379	5,970
32	平成筑豊鉄道	1989.10.1	* 49.2	1,179	488	-39	22	458
33	くま川鉄道	1989.10.1	24.8	1,605	183	-4	-17	526
34	阿佐海岸鉄道	1992.3.26	8.5	194	16	-53	-52	314
35	智頭急行	1994.12.3	56.1	2,785	2,895	540	424	289
36	北越急行	1997.3.22	59.5	7,087	3,814	992	917	-
37	井原鉄道	1999.1.11	41.7	993	350	-346	-298	643

(注) 営業キロ \*印は貨物営業を含む。金額の単位は百万円。2002年度の経常損益・基金総額は速報値。

(出所) 鈴木文彦「苦境の三陸鉄道 転換第三セクターの現実」『鉄道ジャーナル』No.454, 2004年8月号, 22ページより。

岩手県の三陸鉄道株式会社が最初の第 3 セクター鉄道として 1984 年 4 月 1 日に開業して以来、20 年が経過した。その他鉄道建設公団(当時)の工事が完成した新規建設線も第 3 セクター鉄道方式でひきうけることになり、計 37 社がある。

全国 37 の第 3 セクター鉄道の多くは過疎地域を運行しており、はじめから儲からないところで運営するゆえに、いつ赤字でつぶれても不思議でない状況といえる。私鉄に転換した青森県の弘南鉄道と下北交通の 2 社は既に鉄道を廃止している。第 3 セクター鉄道では石川県の「のと鉄道」の部分廃止(2001 年 3 月穴水 - 輪島間廃止、穴水 - 蛸島間も 2005 年 3 月廃止。穴水 - 七尾間のみ存続)以外は存続し、地域住民の交通権を保障する点で大きな役割を果たしてきた。

国土交通省の 2002 年度の第三セクター鉄道 37 社の経営状況(速報値)の発表(『朝日新聞』2003 年 7 月 19 日付)によると、黒字は 5 社のみで赤字会社は前年度より 1 社減ったものの、全国 37 社の輸送人員は 0.1%減って 5,086 万人 経常損失の総額は 3 億円余り増えて 22 億 8,400 万円となった。赤字会社 32 社の経常損失の合計は、前年度比 4.8%増の 37 億 2,200 万円となっている。

・黒字会社 / ( ) 内は経常収益額で単位は百万円

1 位 北越急行	( 917 )
2 位 智頭急行	( 424 )
3 位 鹿島臨海鉄道	( 65 )
4 位 平成筑豊鉄道	( 22 )
5 位 伊勢鉄道	( 10 )

・赤字が大きい会社 / ( ) 内は経常損失額で単位は百万円

北近畿タンゴ鉄道	( 545 )
北海道ちほく高原鉄道	( 379 )
のと鉄道	( 299 )
井原鉄道	( 298 )
秋田内陸縦貫鉄道	( 297 )

全国の第 3 セクター鉄道は、地域の住民の交通権を保障するため、極限までの経営合理化がなされており、それはそれで問題視されるべきだが、一般的にいうと私のこれまでの分析では、第 3 セクター鉄道においても「公」と「私」の両方の悪い側面が相乗して発揮される極めて問題点が多い事業者と考えている。

ところで第 3 セクター富山ライトレール株式会社の経営する富山ライトレール線の収支はどう予測されているのであろうか。需要予測結果をもとに、一定条件で収支を試算した結果が表 5 である。開業以降は、収入は年間 2~3 千万円程度支出を下回るが、富山地方鉄道の市内

表 5 富山ライトレール線の収支推移見通し<sup>1</sup>

（単位：百万円）

		開業後年数			
		1 年目 平成 18 年	6 年目 平成 23 年	11 年目 平成 28 年	15 年目 平成 32 年
収入	運輸収入	213	200	236	227
	運輸雑収入	6	6	7	7
	収入計	219	206	243	234
支出	人件費	168	168	168	168
	諸経費	46	46	46	46
	固定資産税	24	15	17	18
	支出計	238	229	231	232
償却前損益		-19	-23	12	2

## 収支試算の前提条件

乗客数	開業時	約 4,200 (人/日) と仮定
	市内線直通運転時	約 5,000 (人/日) と仮定
運行間隔	富山駅～岩瀬浜駅	15 分間隔と仮定 ( 早朝及び 20 時以降 30 分間隔 )
年間走行距離		約 350,000 ( km / 年 ) と仮定
職員数		28 人と仮定
1 人当り人件費		6 百万円 ( 1 年当り ) と仮定
経費単価		動力費 40, 修繕費 40, その他経費 50 ( 円 / km ) と仮定

1 この表は現段階の試算であり、今後の検討により試算値を見直す場合があります  
 ( 出所 ) 「富山港線路面電車化検討委員会」( 座長：橋本昌史帝京平成大学教授 ) の最終報告書 16 ページより。2004 年 2 月発表

表 6 富山ライトレール線の単年度社会的便益試算

（単位：億円）

項目	ケース	路面電車化		高架化
		平成 18 年	平成 28 年	平成 18 年
利用者に帰属する便益	所要時間短縮	5.40	6.30	4.10
	移動費用低減	0.50	0.60	0.70
その他の主体に帰属する便益	交通事故軽減	0.26	0.31	0.19
	CO <sub>2</sub> 排出等削減	0.11	0.13	0.09
	道路混雑緩和	11.00	14.40	8.20
合 計		17.30	21.80	13.30

## 社会的便益試算の前提条件

<p>便益額の計算は、バス代替による便益との差として試算した          所要時間短縮には、平均待ち時間の短縮も含む          CO<sub>2</sub> 等排出削減には、NO<sub>x</sub> 排出削減と騒音の削減を含む          平成 18 年の道路混雑緩和には、路面電車化によって、都市計画道路綾北代線の拡幅工          事完了（開業 3 年と仮定）まで道路混雑が発生すると仮定した不便益分を含む</p>
--

( 出所 ) 表 5 と同じ。

表 7 富山ライトレール線の 30 年間の社会的便益試算 <sup>1</sup>（30 年間 <sup>2</sup>，社会的割引率 4% <sup>3</sup>）

（単位：億円）

			路面電車化	高架化	バス代替 <sup>4</sup>
便	利用者に帰属する便益	所要時間短縮	90	57	0
		移動費用低減	9	9	0
益	その他の主体に帰属する便益	交通事故軽減	4	3	0
		CO <sub>2</sub> 排出等削減	2	1	0
		道路混雑緩和	201	119	0
合 計			306	189	0

（単位：億円）

		路面電車化	高架化	バス代替
5 費	事業収支	3 <sup>6</sup>	0 <sup>7</sup>	22 <sup>8</sup>
	建設投資	45	60	2
用	設備更新 <sup>9</sup>	20 <sup>10</sup>	0 <sup>7</sup>	6
	合 計	68	60	14

（単位：億円）

		路面電車化	高架化
純 便 益	便益 - 費用 <sup>11</sup>	224	115

- （注） 1：当該の試算は、一定の前提条件を設定した場合の試算結果である。結果として中長期的には当該事業が社会的に大きな純便益を持つことを示すが、例えば綾田北代線における道路混雑の悪化といった社会的な不効用も生じること十分に留意が必要である。
- 2：「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル 99」では計算期間を 30 年間もしくは 50 年間と設定している。30 年間の根拠として、鉄道整備事業の財務分析においては、慣習的に計算期間として広く用いられていることを挙げている。
- 3：割引率の設定には、GNP の成長率などの各種の経済成長率を勘案して定めることが一般的であるが、将来にわたる成長率の予測が困難であるので、社会的な金利動向をみることによって現在は 4% と設定されている。
- 4：便益額の計算は、バス代替による便益との差として試算しており、便益を 0 としている。
- 5：費用のかかるものや赤字となるものはマイナス表示。黒字となるものをプラス表示とした。
- 6：路面電車化の事業収支は、各年度の運賃収入と運行費用の差の 30 年間（平成 18～47 年度）の累積値としている。通常事業収支は「事業者にもたらされる便益」として便益項目に計上されるが、富山港線路面電車化事業においては、事業収支は赤字と見込まれるため、費用の項目の 1 つとして分類している。
- 7：高架化ケースにおける事業収支および設備更新は、JR 西日本の運営となり、富山市民にとっての社会的便益という視点からは負担がかからないことから、ゼロとみなした。
- 8：バス代替の事業収支は運賃収入と営業支出の差分により算出した。運賃収入は地鉄並みの運賃を想定し、営業収支はバスの「走行キロ」に「実車走行キロあたりの原価」を乗じることにより設定している。
- 9：開業後 30 年間で発生すると考えられる設備更新費の 30 年間（平成 18～47 年度）の累積値としている。
- 10：路面電車化における設備更新費は、現時点では詳細な施設計画がないが、車両や線路施設などの更新費用として約 15～20 億円程度が見込まれる。試算にあたっては、安全側を見て 20 億円を採用する。
- 11：純便益は、バス代替と比較して試算している。（路面電車化計算例：306 - (68 - (-14)) = 224）

（出所）表 5 と同じ、ただし 17 ページより。

電車と接続できるようになれば運賃収入と運行経費がほぼ均衡する見通しが出された。また、社会的便益の試算結果(表6・表7参照)から、路面電車化のケースが最も便益が高く、運賃収入の不足を公共側が負担するとしても十分社会的な価値があることが明らかにされた。

#### 4. 富山ライトレール線の課題

市民参画のまちづくりを原点に計画・運営両面の再構築が必要

JR富山港線のLRT転換を「成功させる視点」で、いくつか課題を指摘したい。しかし成功というのは、具体的にどのようなメルクマールで表されるであろうか。定性的に獲得目標を整理しておきたい。

富山ライトレール線が、市民の信頼性ある交通機関として定着する。

利用が著しく高まり沿線および富山中心市街地の活性化がはかられ、アメニティ豊かな地域づくりが実現する。

岩瀬カナル等沿線の観光開発と一体化した、回遊性に富んだ利用が高まること。

これらを実現するには、市民参画のまちづくりを原点に計画・運営両面の再構築が必要で、いくつかの課題があると考え。以下、主要な課題について提案してゆきたい。

##### (1) 市民参画でLRTを核としたまちづくりを展開すること

新駅も含めて、各駅を中心としたまちづくりを住民主体ですすめる。

ワークショップやプレゼンテーション大会の実施

富岩運河～中島閘門(こうもん)～岩瀬までのカナルを観光船が運航できるようにするなど沿線観光開発と富山ライトレール線の整備とを一体化して行う。

沿線にある国指定重要文化財の岩瀬の森家(旧回船問屋)や中島閘門などの文化施設の魅力を高め、全体を観光資源にして回遊性を高め、地域の活性化をはかる。

富山駅南北の一体化を急ぎ、富山地方鉄道線との相互乗り入れを早急に実現する。

富山ライトレール線を富山赤十字病院等に延伸することや、環状ルートを形成する。

富山県交通政策研究グループでは既に延伸計画を発表(図5参照)しているので、それらもワークショップでの市民参画での検討素材になろう。

LRTといった軌道系システムだけでは生活圏全体をカバーできないので、各駅にリンクするバス等の整備が必要となる。バス系統・車体・運賃体系などをすべて一新させ連携に富んだハード面およびソフト面両面から連携に富んだシステムにすべきである。ノンステップの低公害バスに全面的にきりかえることをはじめ、武蔵野市の「ムーバス」のようなコミュニティバス、あるいは地域によっては「乗合タクシー」を乗り換え料金なしで利用できるようにすることが必要である。生活圏内にある「交通過疎地域」「交通空白地域」の解消が大きな眼目となる。

図 5 路線延伸案の参考例



(注) カッコ内の数字は、富山駅北口からの距離 (km)

(引用者注) 富山ライトレール線の路線が確定する以前に提案されたものだが、一つの参考例として例示した。

(出所) 富山県交通政策研究グループ『『富山型』公共交通優先社会への提案』、『運輸と経済』2003年5月号、79ページより。

各駅での LRT とバス、ないし「乗合タクシー」等との乗り継ぎ等は、国土交通省北陸信越運輸局が設置した「富山市における鉄軌道の活性化による公共交通を中心とした地域づくり検討会」が具体的に提案しているので、ワークショップ方式で市民参画で検討する材料になろう。

(2) 第 3 セクターによる LRT 運行を成功させるために、どうすべきか

第 3 セクター鉄道は極めて欠点が多いので、予測される問題点を具体的に改善することが必要である。果たして具体的にどのようにすることが良いだろうか。いくつかの選択肢を提供したい。

1 つは、万葉線株式会社の第 3 セクターづくりの教訓を生かすべきである<sup>15)</sup>。

15) 以下は 『北陸中日新聞』こちら富山支局「新生・万葉線」 2002 年 4 月 1 日掲載記事より、部分引用。

(次頁に続く)

富山県内には既に万葉線（全延長 12.8 km）が、富山県・高岡市・新湊市・市民などの出資によって新たに設立された第3セクター「万葉線株式会社」によって2002年4月から運行されている。その前身は、加越能鉄道である。その再生のキーワードは、路面電車を存続・再生させるために、行政・学識経験者・市民運動が、一丸となったことと考えられる。2000年に万葉線懇話会が発足し画期的な提言を出しており、この提言が公共交通革新の嚆矢となったといえる。当面赤字が予想されたとしても都市にとっては鉄道の存続が必要と判断し赤字補填のためには財政援助が必要と提言している。

「万葉線株式会社」の資金計画では、初期投資額6億円については、行政及び、民間の計4者が同等に負担することになり、行政の負担額4.5億円については、すべて出資金とする。民間の負担額1.5億円については、1株5万円であること等を考慮して出資は5,000万円に設定し、残りの1億円は市民からの小口の寄付を募集して準備金とする。以上のことから、同社の資本金は5億円となった。

そこで富山ライトレール線の場合も、第3セクター富山ライトレール株式会社に市民出資をすることである。市民が出資もし、経営にも口を出すシステムを制度的に構築するのである。

2つめは、第3セクター富山ライトレール株式会社の社長に森雅志富山市長が就任している点である。最大の出資者であるから富山市長がなるのは当然かもしれない。しかし常勤役員に、

—昨年9月、市民の代表や識者らでつくる万葉線問題懇話会（会長・蠟山昌一高岡短大学長）は「行政依存型ではなく、市民の積極的な参加を得た新しいタイプの三セク会社で存続を」と提言した。あれから1年半。新会社の「万葉線株式会社」は運行開始までの1年間で、少しずつ「新しい顔」を打ち出している。

「経営陣を見るだけでも今までの三セクとは違う」（小見出し）

高岡市公共交通利用促進協議会長の蠟山学長は、民間出身の2人が経営者に就いたことを評価。その上で「公共交通の果たす役割を考え、利用者ニーズをつかむ姿勢があれば活性化できる」と言い切る。JR西日本OBの田中久雄専務も「社員全員がお客さまを第一に考え、万葉線が良くなったと感じてもらうことが必要」と強調する。

利用者本位の車両に基本車両のデザインを変え、新たに両市のイベント告知専用車両も設けた。学生の利用を促進しようと、100日分の往復運賃で年間を通じて使える通学定期券や、通勤に車を使わない「ノーカーデー」を支援する「環境回数券」なども発売。女性運転士の採用や制服の一新など、明るいイメージづくりにも努めている。また、快適性実現のため、国の補助を受けて本年度中には路盤整備を終え、来年度には低床型新車両を導入する予定だ。三セク運行が始まる4月1日からは、新しい外装デザインの車両が走る。

蠟山学長は「すぐに成功に結び付かなくとも積み重ねで10年たてばかなり違う。乗ってみようかという気にさせる工夫が少しずつされてきた」と取り組みを評価する。新会社に利用者本位の経営を求める一方、蠟山学長は「両市や市民も出資者として会社の経営をチェックしなくてはならない」と指摘。財政援助をする行政はもちろん、市民株主として出資した人たちや利用者にも監視機能を求めている。

「どこに住んでも電車やバスを使って中心部に出られる町が理想」（小見出し）

蠟山学長は、万葉線をまちの魅力や左右する都市機能の一部であり、JR線やバスを含めた公共交通の一大ネットワークを考える際の試金石ととらえる。「いずれJR線が民営化されるまでの間に、万葉線が認知されるかどうか。そうでなくては地域の公共交通は壊滅的となり、非常に住み心地の悪い町になってしまう。地域公共交通を取り巻く厳しい状況に展望を示すことができるのか。「新生・万葉線」はきょう1日発車する。



経営才覚のある民間人を起用することが望まれる。例えば最近の起用例を紹介したい。「埼玉県が出資する第三セクター・埼玉高速鉄道(さいたま市)は2004年6月30日の取締役会で、旅行会社『エイチ・アイ・エス』出身の杉野正氏を社長に選任した。任期は2年。しなの鉄道の営業収支を1年で黒字に転換した氏の手腕を埼玉県知事が高く評価し、社長に招いたもの。新社長は、沿線開発や埼玉スタジアムとの連携強化で経営改善を目指すとし、『日本一元気な会社になりたい』と抱負を述べた。同鉄道は赤羽岩淵(東京都北区) - 浦和美園(さいたま市緑区)間14.6kmを結び2001年3月に開業。利用客数が見込みを大幅に下回り、3期連続で70~90億円の赤字を出し、275億円の累積損失を抱える」(2004年7月1日の新聞記事からの要約)。

問題は果たして、そういう有能な手腕のある人材がたやすく得られるかどうかである。

3つめは、「上下分離方式」の採用である。富山ライトレール株式会社は鉄道基盤の保有・管理主体(「下」)に徹し、列車の運行主体(「上」)は列車運行や営業のベテランにまかすのである。「官」と「民」とのパートナーシップの構築が迫られている。LRT運営を行う市民会社の設立も視野にいれるべきである。

(3)自治体が地域交通全体のコントローラーになり、運輸連合の結成による共通運賃制採用を都市における住民の交通権を保障し、「ひとと環境にやさしい交通」の実現のための手だてとして、TDM政策の採用、とりわけ交通沈静化やLRTの新規導入、公共交通のネットワーク化・運賃面のバリアフリー化の推進が都市においては重要となる。

こうした課題を切り開くことは大変困難なことだが、地方自治体が前面に出て都市交通のコントローラーになることで大きく道が開けると考える。地域住民の参画のもと地方自治体に当該地域の交通政策を立案させ、実現する権限や財源を与えるのである。

政策実現の枠組みとして、これまで中央政府と交通事業者任せであったものを、地方自治体が地域全体の交通政策の立案と実施をする枠組みに大きくシフトさせることが必要となる。

これまで中央政府のなりふり構わず進めてきた事業者に対する規制緩和政策は市場原理まかせと営利優先が基本であり、このような無政府的ともいえる措置では、都市交通の諸問題は解決するどころか、逆にその矛盾・問題点を深化拡大することになる。経営採算だけでなく、総合的評価が必要である。都市交通の問題はこれまで自治体の行政のらち外に置かれてきたが、都市交通をどのように整備・配置するかは本来は都市計画の核になるべきもので、自治体が責任を持つべきなのである。

欧米の地域交通政策はすでにその方向で進んでいるので、紹介しよう。アメリカでは連邦政府が全国を網羅する州際高速道路の建設は終了したとし、その財源を各地域の交通改善に当てることに大きく転換してから久しい。地域交通政策づくりに住民を参加させ、策定された地域交通計画に全面的に予算をつけるもので、1991年制定の総合陸上交通効率化法 = ISTEA で法

制化されている。その後同法は 1998 年 21 世紀交通公正法 = TEA - 21 に改訂されたが、その基本的枠組みは継承され、一層の発展を目指すものとなっている。

他方イギリスでは 1997 年 5 月ブレア労働党政権が成立し、これまでの保守党の自由主義政策から統合交通政策へ大きく転換した。その政策の中核は持続可能な交通と地域交通計画を重視した統合交通政策であり、統合交通政策にそって地域交通計画を提出した自治組織に資金を交付するものである。

ヨーロッパではバスや鉄道といった公共交通機関は採算性よりも、利用者の利便性重視や環境改善・中心市街地活性化の視点から重視されている。しかるにわが国の交通分野においては採算性重視の姿勢が一貫して強められてきている。欧米では路線バス事業や地方鉄道線の運行面でも黒字になることは考えられないといわれ、赤字で普通という風潮となっているが、日本ではまだそうした世論状況ではない。

核心となるのは権限と財源の移譲である。地方自治体に総合交通政策を立案する組織と人材が必要である。現行の国土交通省の下部組織である、運輸局および運輸支局の行っている業務と権限を自治体に全面的に移譲する。また都道府県の各警察から、交通規制および交通安全の業務と権限を分離し、地域交通政策業務体系の中に一本化する。

財源は現在その扱いが大きく問われている「道路特定財源」の 1 部分を転用することで得る。また揮発油税と自動車重量税の全部を地方に移譲することも望まれる。それらは「総合交通税」として徴税し、財源とするのである。

このように地域の交通政策を立案し、実現する権限や財源を地方自治体に与えることが最優先の課題である。政府が進めつつある、採算性追求一辺倒で、中央集権型の公共交通事業の規制緩和改革ではなく、地方自治体に大きく軸足を移した都市交通全体のコントロール、ないしマネジメントが出来る枠組みのもとでの公共交通機関に変えないと、21 世紀の都市交通新生の展望はないと考える。

地方自治体が地域交通全体のコントローラーになることで、公共交通のネットワーク化・運賃面のバリアフリー化の推進が可能となる。

公共交通のネットワークは、鉄道、LRT、バスなどをソフト・ハードの両面で利用しやすくわかりやすいものとする必要がある。それは運行ダイヤの調整だけでなく、市内すべての公共交通機関を含むゾーン制共通運賃制の実施によって利用者負担を軽減し生活交通を保障することや、市内の交通ネットワークの情報をわかりやすく得られるインフォメーション・システムの導入、乗り換え施設のバリアフリー化の徹底などを含むものである。今回の JR 富山港線の LRT 転換にあたっては、公共交通ネットワークの利便性を飛躍的に向上させる視点で、運輸連合の結成による共通運賃制度導入が切に望まれる。

わが国の場合、公共交通機関ごとの独立採算制が追求されてきた。そこでは交通機関を乗り

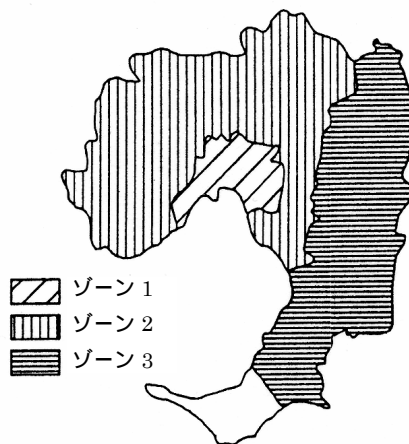
換えるごとに運賃体系が変わり、初乗り運賃から加算されるため、運賃額は総額として極めておおきくなってしまふ。また、公共交通機関が経営難で運賃を値上げすると乗客が減少し、経営悪化で再び運賃を値上げせざるを得ないという悪循環に陥ってしまう。こういった状況に歯止めをかけるため、ワンコインで手軽に利用してもらおうと、都心などに限定してバス運賃を100円にしたところでは乗客が大幅に増加している例が挙げられる（例えば、西日本鉄道バスの福岡市内の例）。

一方、ヨーロッパをはじめ、世界の多くの都市では、都市内の様々な公共交通機関を1つの運賃体系で利用出来るようにした共通運賃制度が広く実施されている。とりわけ大きな都市では、地域内をいくつかのゾーンに分け、それぞれのゾーン内では一定時間内は定額運賃ですべての公共交通機関を自由に乗り降りできるゾーン運賃制が普及している。複数のゾーンにまたがって乗車する場合は、それぞれのゾーンの運賃を単純加算した額よりも安くしたり、さらに割安な1日乗車券や、「環境定期券」の発売などで利用者の便宜をはかっている。

このような共通運賃制度やゾーン制運賃制度は、地方自治体や交通事業者が参加して運輸連合を結成することで実施されている。運輸連合の主な機能は運賃精算とダイヤ作成で、組織的には日本の消防やゴミ処理で採用されている「一部事務組合方式」に、機能的には関西の民間鉄軌道・バス事業者の共通プリペイドカードを管理する「スルッと KANSAI 協議会」に類似しているといえる。

図6はオーストラリアのメルボルンの運賃ゾーン区分を示した地図である。そこでは3ゾーンに分けられ、乗車券は「2Hour（全ての路線で2時間乗車出来る）」、「Daily（全ての路線を1日

図6 メルボルンの共通運賃制のゾーン区分



（出所）西村幸格・服部重敬『都市と路面公共交通 欧米にみる都市政策と施設』（学芸出版社 2000年12月刊）、210ページより作図

24 時間乗車出来る)」、「Weekly (約 4 日分の運賃で 7 日間利用出来る)」、「Monthly / Yearly (月 / 年単位の定期券)」、「Family (大人 2 人と子供 6 人が同時利用出来る格安 1 日券)」など、多種多様な切符が発売されており、格安で、かつ極めて便利である。2 時間乗り放題の「2Hour」切符の運賃 (2000 年当時) を例示すると、表 8 の様になっている。

表 8 ゾーン運賃制 メルボルンの 2 時間フリーチケットの運賃

(単位: A\$)

ゾーン	1	2	3	1	2	2	3	1	2	3
Full Fare	2.30	1.70	1.70	3.90		3.20		5.30		
Concession	1.30	0.90	0.90	2.00		1.70		1.70		

(注) Concession は、各種の割引ないし優遇制度の適用運賃である。

(出所) 図 6 と同じ

富山ライトレール線では、IC カードの採用を決めたが、ゾーン制運賃ではない。富山市が中核となり、「富山公共交通連合」(仮称) を設立し、そこでゾーン制運賃を採用することにより、経路を問わない運賃設定が可能になる。交通機関をいくら乗り換えても運賃が変わらないので路線の選択の幅はひろがり、極めて移動がしやすくなり、全体としての公共交通利用客は増加する展望もてる。このように 21 世紀初頭にはわが国でも抜本的な運賃システムの構築が切に望まれるのである。

## む す び

### 交通法体系の抜本的組み替えを

こうした運輸連合の結成による利用者本意の運賃制度を構築したり、LRT の新規路線を「上下分離方式」で実現するには戦前および戦後の交通関係の法体系を抜本的に見直し、整備をすることが必要と考える。日本国憲法の下、交通関係の法哲学を体系化する要としての「交通基本法」の制定を行い、その下で各種交通関連法の改廃・整備を順次行うべきといえる。

都市部、地方部を問わず公共交通をめぐって解決すべき課題は多く横たわっており、解決するためには交通権の保障や持続可能な交通政策のビジョンを提示することを国および地方自治体の義務とする交通基本法の制定を急ぐべきである。

交通基本法の基本理念としては、まず日本国憲法にうたわれている基本的人権を具体的に実現するものとして、すべての国民は現代社会で移動する権利・交通権を有するものとし、国および地方自治体に交通権を具体的に保障させる責務をもたせる。

21 世紀長命社会の到来に向けて、ひとと環境にやさしい公共交通機関の実現が切に望まれているが、そうした持続可能な交通システムの公共交通を維持発展させることも交通基本法の役

割となる。環境負荷の少ない公共交通体系の確立，人々が安全で健康に生活できるまちづくりと交通の実現も挙げられる。

交通基本法は様々な交通を有機的に結びつけ，効率化させるための総合的な交通法規を構築する要でもある。その下で旧来依然の交通関係諸法規（軌道法等）を抜本的に改廃し，新たな交通法体系を構築することをめざす。たとえば「LRT の整備促進に関する法律」（仮称：LRT 法）や，「地域交通の維持・改善に関する法律」といったものである。

従来 of 国の縦割り行政のもつ交通整備上の問題点を克服することも必要である。交通基本法において，総合的な地域交通計画を地方自治体に策定させる点を盛り込み，住民参画の下で地域交通計画を策定する。それを実施に移すための権限と財源を全面的に地方自治体にあてることを，交通基本法の枠組みにぜひ入れるべきである。

何度も強調するように現代生活には交通が不可欠であるが，その保障は「現代社会の移動の権利」といわれる交通権を政府の責任とすることが核心となる。1982 年にフランスで制定された国内交通基本法（LOTI）は，交通権の保障を政府の責任と位置づけたが，交通権という用語をうたってなくとも，同様の概念で法律や憲章を制定しているヨーロッパ諸国は多い。日本において交通権を勝ち取るには，それを盛り込んだ「交通基本法」を制定することが急がれ，運動を全国的に大きく展開することが切に求められている。

#### 参考文献

- ・鉄道まちづくり会議編『どうする？ 鉄道の未来』（プロブレム Q & A シリーズ）緑風出版，2004 年 12 月刊
- ・『鉄道ジャーナル』2004 年 8 月号（No.454），特集「土壇場の地方交通線」
- ・富山港路面電車化検討委員会『富山港線路面電車化に関する検討報告書』2004 年 2 月刊 / この全文は富山市のホームページの中の都市整備部新幹線・富山駅周辺整備課：[http://www.city.toyama.toyama.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT\\_template=TC020000&WIT\\_oid=icityv2::Contents::3140](http://www.city.toyama.toyama.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=TC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::3140) に掲載されている。
- ・富山県交通政策研究グループ『「富山型」公共交通優先社会への提案』『地域開発』2004 年 7～8 月号。なお『運輸と経済』2003 年 5 月号，77～83 ページにも同様の提案が掲載されている。
- ・「富山市における 鉄軌道の活性化による公共交通を中心とした地域づくり検討会」の第 3 回検討会資料，国土交通省北陸信越運輸局刊，2005 年 3 月 22 日，全文は同局のホームページに掲載されている。
- ・RACDA 高岡（正式名称は「路面電車と都市の未来を考える会・高岡」）編著刊『万葉線と RACDA 高岡 5 年間の軌跡』2004 年 3 月刊
- ・富山地方鉄道編刊『富山地方鉄道 50 年史・理念編』1982 年 4 月刊
- ・土居靖範・近藤宏一・榎田基明『LRT が京都を救う』つむぎ出版，2004 年 1 月刊