

第三セクター鉄道の現状をどう見るか

別紙「第三セクター鉄道の転換当時の状況と現状一覧表」からは、日本の第三セクター鉄道、とりわけ旧国鉄地方交通線転換第三セクターの現状が以下の通り見えてくる。

1. 旧国鉄の特定地方交通線を転換し開業した30社36線の第三セクター鉄道のうち、国鉄分割民営化から30年を迎えた現在、廃止されたのは5社5線にとどまっており、残存率は86.1%である。
2. 旧国鉄が経営困難として見放した路線であること、転換交付金が転換後10年間限りであり、大半の会社が転換交付金終了後20年以上経過しているという事情を考慮すると、大健闘といえる。バス転換した路線の沿線地域の多くでその後、バス路線がなくなっていることを考えると、鉄道の優位性を示す結果である。
3. 一方で、第三セクター会社を設立せず、既存のローカル私鉄が特定地方交通線を引き継いだ青森県内の2路線（黒石線～弘南鉄道に転換、大畑線～下北交通に転換）はいずれも廃止になっている。
4. 廃止された5社5線を見ると、第1次～第3次線のすべてが含まれ、また、長大路線、短距離路線、中距離路線のすべてが含まれている。さらに、公共セクターの出資比率が大きい路線、小さい路線のいずれもが含まれており、相関関係を見いだすことは難しい。
ただ、短距離路線として鉄道特性を發揮できず、実質的に「自然死」といえる三木鉄道を除外すると、いくつかの共通特徴が見える。①北海道ちほく高原鉄道、のと鉄道、神岡鉄道は豪雪地帯にあり、高千穂鉄道は水害からの復旧を断念した結果の廃止であって、いずれも自然環境が厳しく災害が多い、②北海道ちほく高原鉄道以外は盲腸線である、③公共セクターの持株比率が5割未満で、他の会社と比べて公共セクターの関与の度合いが低い——等である。
5. このことから、①災害による影響を最小限にとどめるとともに、災害に強い鉄道作りを進める、②鉄道特性を發揮しにくい盲腸線、短距離路線については他路線とのネットワークを構築し、相乗効果をもたらすような活用方法を見いだす、③公共セクターの関与の度合いを高める——が地方路線の存続の要件であることが見えてくる。各地で深刻化するローカル線問題を打開するには、このような視点が必要である。