

第1章 序論

第1節 研究目的

第2次大戦後、日本国有鉄道が社会・経済的に中核的な交通手段として日本経済の発展に大きく寄与したと言われており、それに、1987年4月に日本国有鉄道が分割・民営化され、大きな成果をあげたことも否定できないのである。しかし、国鉄から転換されてきた地方鉄道の問題は国鉄改革の影に隠れて、世間の注目から外れた感があったが、決して終わったわけではなく、むしろ問題は拡大し、複雑な様相を帯びてきたといっても過言ではない¹。

その問題点の中で特に注目すべきことは、地方鉄道の存廃問題における重要な事柄である存廃決定の判断、存廃責任と財源措置を地方自治体に転嫁するという考え方によって展開されてきた国鉄地方鉄道対策の問題があげられる。それは国鉄分割・民営化と共に推進されてきたもう一つの国の鉄道政策であり、不採算な国鉄地方鉄道の切り離す政策でもある。

1980年代の国鉄地方鉄道対策が終結されて以後、国は鉄道事業の自由競争を促進し、撤退と新規参入の自由化を目的とする「鉄道事業法の一部を改正する法律」(1999年5月21日、法律第49号)を制定し、地方にある多くの不採算な地方鉄道は一層規模の縮小あるいは路線廃止の危機にさらされるというこれまでに経験のない重大な局面を迎えることになった。その結果、各地域によって公共交通機関の空白状態が生じるという緊迫な事態にもなっている。さらに高齢者や障害者・学生等自動車を自由に使用できない交通弱者にとっては基本的な移動の手段が奪われているのが現状である。

なお、2003年3月に国土交通省は地方鉄道の再生を目的として「地方鉄道問題に関する検討会の提言」を打ち出したのである。同検討会の提言²では、採算の確保が困難な地方鉄道の存続か廃止かは地域が判断すべきことで、地方鉄道を維持する場合は地域の主体的な関わりが求められるとしていた。しかしながら、地方の財政状況は厳しく、支援するための財政負担が大きくなって、公的支援の継続が困難になることが現状である。

このような状況の中で近年、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年5月25日、法律第59号)が成立し、地方鉄道の存廃問題について鉄道事業者と地方自

自治体の話し合いができるように合意過程を法律的に保障している。

しかし、同法は存廃問題に限っては、鉄道事業者と地方自治体との合意過程を法律的に保障しているが、廃止表明のあった路線を存続させるのであれば、地方自治体の財源措置が十分に行われないう限り、廃止せざるを得ないのが現実であり、地方鉄道の廃止に歯止めをかける有効な政策であるとは考えられない。地方鉄道の社会的な価値を認識して存続・維持させようとしても、地方による存続・維持に見合う財源措置が伴わない限り、廃止せざるを得ない状況に追い込まれるのは当然であろう。

「鉄道事業法の一部を改正する法律」による2000年3月旅客鉄道の需給調整規制の廃止以後、国土交通省による「地方鉄道問題に関する検討会の提言」(2003年3月)、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年5月)が制定されることになり、地方鉄道に対して国の今までにない積極的な姿勢が見られるようになったと考えられるが、これらの国の鉄道政策は2000年の需給調整規制廃止の立場を前提としながら行われたという点でその特徴があるともいえる。

1980年代の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」(1980.12.27、法律第111号)によって転換されてきた第3セクタ - 鉄道も例外なく³、これから本格化するであろう不採算な地方鉄道の存廃問題への対応策を見出すことは急務であろう。とりわけ地方鉄道事業者は不採算性を理由に事業の縮小ないしは撤退を検討及び実施する方向にある。これを受けて関連地方自治体等は地方鉄道の存続に向けた動きを活発化しているものの、財政負担等の問題により具体的かつ前向きな解決策を見出せていないのが現状である。

このような潮流の中で、国鉄から転換されてきた第3セクタ - 鉄道をはじめ、多くの地方鉄道の行方は、さらに深刻な状況に陥り、大きな岐路に立たされていると言えるし、まさに正念場であるとも言える。

不採算な地方鉄道を単なる移動の手段としてしかとらえず、自家用乗用車の普及を肯定または是認し、地方鉄道の廃止表明ができるような考え方を一貫しながら、地方鉄道のあり方と役割を考えようとするところに限界があると思う。確かに、地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策は地域公共交通の在り方の根幹に関わる重大な課題に違いない。

このような地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策はその現状、実態をはじめ、様々な問題点が厳しく指摘⁴されている。それにもかかわらず、この国の鉄道政策は

現在も続いて不採算な地方鉄道の廃止に拍車をかけている。それだけではなく、地方鉄道の存廃問題は少しも改善される様子さえみられないのが現状である。

そこで、日本の地方鉄道の存廃問題における今日の国の鉄道政策の基本的な考え方を深く検討してみると、国鉄地方鉄道対策の展開過程と深い関わりをもっており、その展開過程を問題点として考えにいれないとその問題の本質を明らかにすることは不可能である。

このような問題意識から、本稿では、国鉄地方鉄道対策がどのような考え方あるいは経過によって展開されたのか、そして、その国鉄地方鉄道対策の基本的な考え方がどのような連続性をもって今日の国の地方鉄道政策に結びついて引き継がれてきたのかを考察することによって日本の地方鉄道の存廃問題における今日の国の鉄道政策を明らかにしようとしている。

第2節 先行研究の概観

地方鉄道の存廃問題は交通政策研究者の関心を呼ぶことになってこれまでに多くの研究⁵がなされている。それらの主な研究内容は国鉄から転換されてきた第3セクタ - 鉄道の問題をはじめ、地方鉄道の存続・維持責任の所在、関連制度の改善、財源確保の方策、地域鉄道の活性化、地方鉄道の社会的価値と存続の意義等である。

しかしながら、地方鉄道の存廃問題における今日の国の鉄道政策の本質的・中核的な考え方が国鉄地方鉄道対策の基本的な考え方に根強く結びついて引き継がれてきたという視点に立って行われた研究はほとんど存在していない。従って、ここでは本稿の視点と異なる内容で行われた先行研究を考察することによって本研究の今日的な意義が表われるのではないかと思われる。

まず、地方鉄道維持の必要性と地方自治体の責任を強調する研究は以下のとおりである。

須田[2007]は、過疎地域における鉄道の存続のために、基本的にその地域の住民の意思によってその存廃を決定すべきであると論じている。また、斉藤[2007]は、大都市輸送にしる地方都市輸送にしる、社会から必要とされる鉄道輸送の実現と商業的な

鉄道運営とが両立しにくい現象は市場の失敗現象を背景に生じている可能性が高いと主張しながら、市場の失敗をカバーするための公的支援スキームを講じる必要があると提言している。

高寄[1996]は、鉄道が地域に対してもたらしている全体的な効果を重視すべきと主張し、地方による公的補助と存続・維持対策を提言する。早川[2007]は、「地方公共交通の改善に取り組んでいる自治体も多く存在し、採算の確保は難しいものの、欠損額を削減しながら住民の満足度を高めている事例はいくつも存在する。重要なことは、運行の計画者が、利用者の本音を汲みとりつつ、鉄道、乗合バス、乗合タクシー、自家用車による有償運送、あるいはタクシー券の配布などの手法を、当該市町村に適すようアレンジすることである」と主張している。浅井[2003]は鉄道廃止とその廃止による悪影響を強調しながら、地方鉄道の存続・維持の必要性を主張する。そして事業者と共に地域全体が一丸になってその鉄道を守っていく必要性があると主張している。これ以外にも地方鉄道の存続・維持の必要性については多数存在する⁶。

地方鉄道のバスへの転換と関連その限界に関する研究も存在する。今城[2004]は、えちぜん鉄道の事例を挙げながら、地方鉄道を廃止してバスに転換されてもそのバスは定時性、信頼性に問題があるので、鉄道の機能を十分に代替することができないと主張している。

地方鉄道の廃止と関連して、鉄道史的に研究したものもある。三木[2002]は、「鉄道廃止の廃止と地域社会の関係を歴史的に遡及して、現在常識化している対策の形成過程を明らかにし、加えてその今後のあり方を再考している。そして、鉄道史研究は、局地鉄道から幹線鉄道まで鉄道の規模を問わず、建設に関わる拡大史観を基調とし、廃止にかかわる縮小史観に立った検討は基本的に未着手といってよい。再び鉄道廃止の活性化が懸念される中、そうした研究史の現状を踏まえ、鉄道廃止にかかわる縮小史観に立って日本鉄道史を読み直す必要がある」と論じている。

一方、深山[2004]は、地方鉄道の今後の課題を地方鉄道問題に関する検討会の提言(2003年3月)を取り上げながら、地域は、自らの意思で地域の交通問題に対処すべき時代にきており、住民や利用者にとって最もふさわしい地域交通のあり方を模索することが必要であると提言している。

国鉄から転換された第3セクタ - 鉄道に関する研究は、第3セクタ - 鉄道事業の設立に地方自治体が深くかかわっていることから、地方自治体が事業維持に積極的に関

与することを提言したものが多く、今城[1993]は、国鉄再建法の基づく国鉄の特定地方交通線の転換政策は、地域的な交通からの国の撤退という性格を持つと分析し、第3セクタ - 鉄道事業者は沿線地方自治体の責任の上に成り立つ運営会社の性格が強く、鉄道事業の存続について地方自治体の責任を一層明確化すべきと主張する。香川[2000]は、「国策としての高度経済成長政策を押し進め、低人口地域を過疎地域ならしめた国が責任を持ち、財源を伴った地方分権を促進し、過疎地域市町村に十分な援助を行う義務があるのは当然である。住民の移動手段に収斂する廃止代替バスや乗合タクシーの導入およびスクールバスや福祉バスへの混乗等は地域再生に大きな限界を有するとされる所以でもあるが、そのための費用負担については、国家の政策によって荒廃した過疎地となったのだから、それを活気ある低人口地域に回復するのは国家の責任である。過疎地域再生における最大の問題は、本来の低人口地域に戻す責任を持つ行政の施策が対策に過ぎず、重要な国土・地域政策として位置づけられてないところにある。単なる低人口地域を過疎地域にならしめた責任は、国策として高度成長政策を押し進めた国に存する」と論じている。香川[2002]は、「過疎地域の活性化と再生のために、第3セクタ - 鉄道の維持の必要性を強調し、過疎地域の振興と第3セクタ - 鉄道は不可欠な関係にある。そして建設中の新線を含む全国的な第3セクタ - 鉄道の現状を紹介、同鉄道の存在意義と将来性を検討し、過疎地域を中心とする全国各地の実状と地域振興策を踏まえた両者連携のあり方と諸課題について、諸外国の事例に鑑み、各種交通手段の役割を交えながら詳細に検証し、地域振興策と交通政策の密接不可分性を強調する。また、第3セクタ - 鉄道の存在意義とその役割を考える際、単に住民の移動の権利保障という視点のみでなく、同鉄道が一般乗合バス等と共に地域振興策特に過疎地域の再生策と密接不可分の関係にあり、地域政策と交通政策を車の両輪として把握すべきである」と主張する。これ以外にも国鉄から転換された第3セクタ - 鉄道に関する研究については多数存在する⁷。

国鉄分割・民営化全体の展開の中で、国鉄問題として国鉄地方鉄道を扱っている先行研究も存在する。山田[2001]は、「国鉄が抱えた多くの問題は、最終的に分割・民営化により解決されたのであるが、国鉄地方鉄道の問題については、それ以前に一定の成果をあげることができたと考えられよう」と論じている。内橋[1981]は、「赤字線廃止は国鉄を救わないというテーマで、国鉄全体の赤字を改善するために、赤字地方鉄道を廃止しても国鉄経営は健全化されない。もっと根本的な対策が必要である」と

主張している。中条[1983]は、「ミニマムの観点から交付される補助金は、最も困難な状態にある人々に優先的に配分されるべきである。この点からは、国鉄地方鉄道の維持は優先度が低い、過疎地域にとって公共用交通は中心的交通機関ではないし、交通以外の財・サ・ビスと比べての重要度も低い。実際には利用しなくてもサ・ビスの存在自体が与える便益、路線がなくなると嫁が来なくなる、過疎化が進行する等を理由とする交通サ・ビスへの補助は、地元住民が負担すべきものであって、他の地域の住民に負担を求めるべきものではない。地方交通に対して、国民全体でそのコストをまかなうことが是とされるのは、ナショナル・ミニマムの要素だけである。口・カル線沿線住民より恵まれない地域が日本には数多く存在する。バスのあるところはまだいい。日本にはバスさえない山間僻地の集落がたくさんある。財源が限られている限り、口・カル線の維持に金をつぎ込むよりも、バスや船、道路整備などのもっと基本的な交通手段・施設に資金を投じ、バスさえない地域や離島などの、恵まれない地域の水準をあげるほうに努力を傾けるのが先である。……中略……大部分の地域では、鉄道に金をつぎ込むよりも、他の交通手段や他の行政サ・ビスに補助を投下したほうが住民の満足度は高くなる」と論じている。福田[1981]は、「地方自治体には、鉄道をふくめた地域交通の運営についての選択権を付与させてみてはどうか。地方自治の精神からしても、地域社会内の“足”については地域で考えることが望ましい。もちろん権限だけではなく、同時に必要な財政措置も講じなければ、それこそ“押しつけ”になる。ところで、地域交通への国の補助制度は、バスを例にとっても運輸省の生活路線維持補助、廃止路線代替車両購入費補助、文部省のスクールバス補助、船で離島航路補助など、中央官庁のタテ割組織によって様々であるこれらに特定地交線バス代替(第三セクタ・などへの譲渡・貸付)後の補助も加わるわけだが、これらを統合し“地方公共交通維持補助”のように一本化し、使途はバスでも鉄道でも限定しない、一般補助とする。それをもとに地方自治体(地域社会)に自由に交通機関を選択させるとすれば、対応には変化が生じるのではないか」と述べている。石川[1997]は、「国鉄地方鉄道の問題はその存廃問題に関して、社会全体の合意形成が重要であり、その地方鉄道を維持するための財源負担のあり方が国鉄地方鉄道の原点である」と論じている。

また、地方鉄道の問題についてその心理的、心情的側面を強調する研究もある。例えば、青木[1981]は、「問題は鉄道がなくなることによる町や村の対外イメージの低

下、すなわち“鉄道も通わぬ僻地”というイメージの定着が最も怖いという、多分に文化的・心理的なショックにある。鉄道を陸上交通の中心とする考えのなかで育ってきた日本人独特の心情というべきであろう。アメリカの道路地図には鉄道路線も駅も省略しているものが多いのと対照的である」と述べている。

地方鉄道の存廃問題を環境問題と関連して、研究したものもある。上岡[2007]は、「地方鉄道の問題を環境問題に結び付けて分析しながら、地方鉄道の社会的価値への発想の転換が今後の政策的課題である」と主張する。

以上、地方鉄道の存廃問題を含めて地方鉄道の一般的な問題に関する先行研究を検討してみたが、その先行研究の主な研究内容は、地方鉄道の維持責任の所在、関連制度の改善、財源確保の方策、地域鉄道の活性化、地方鉄道の社会的価値と存続の意義等の研究である。なお、それらの研究は同時代の研究であり、その時点で発生した特定の問題への解決方法の研究である。しかし、上記で先述したように、本論文の視点と同じような先行研究はほとんど存在しないのが分かる。

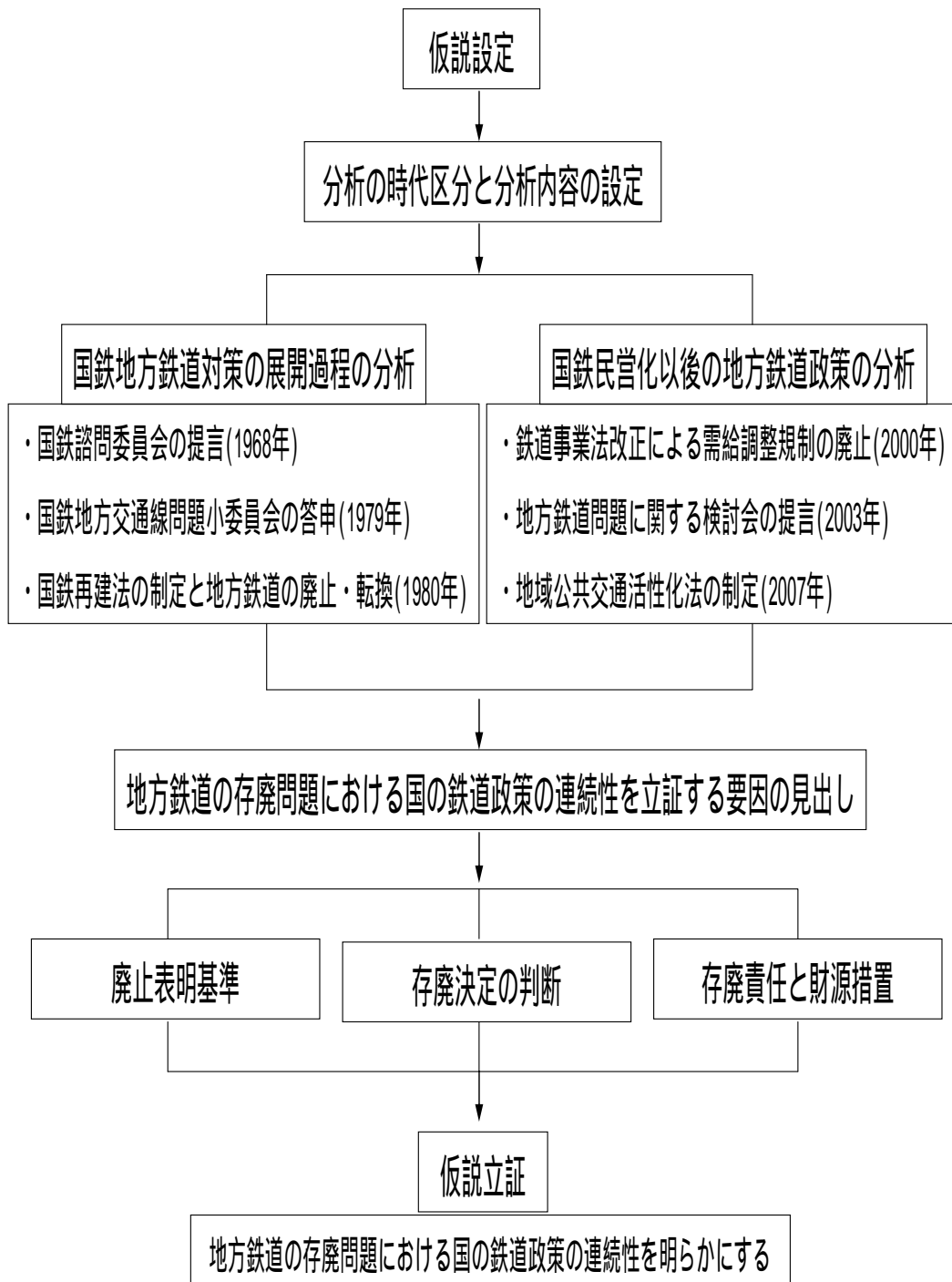
第3節 分析の枠組み

本論文は国鉄地方鉄道対策の展開過程とその連続性を考察することによって、日本の地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策を明らかにするものである。従って、本論文は以下のような仮説を設定し、この仮説を検証することを通じて議論を展開していくこととしたい。

「日本の地方鉄道の存廃問題における今日の国の鉄道政策の本質的・中核的な考え方が、国からいくらかの条件付きの財源措置を考慮に入れた採算性中心の方針の下で、鉄道事業者によって廃止表明ができるようなあり方を一貫させながら、存廃の最終的な決定は鉄道事業者と地方自治体によって判断すべきであり、廃止表明のあった路線を存続させるのであれば、地方自治体は自らの責任でそれを可能にする財源措置をすべきであるという国鉄地方鉄道対策の基本的な考え方に根強く結びついて引き継がれてきたこと」を明らかにする。

そして、その仮説を立証する分析の枠組みを図で表わすと以下の通りである。

図 1 - 1 研究内容に関する分析の枠組み



第2節「先行研究の概観」で、地方鉄道の存廃問題に関する先行研究を検討及び分析してきたが、それらの研究は同時代の研究であり、その時点で発生した特定の問題への解決方法の研究であったのは先述の通りである。しかし、上記の仮説に示したように、本論文の視点と同じような先行研究はほとんど存在しない。従って、地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の本質的な問題に接近することによって、地方鉄道の存廃問題が数多くの批判にさらされ、また数多くの問題点の指摘がなされているにもかかわらず、その問題点が一向に改善されず、なぜ地方鉄道の存廃問題が今日まで議論の対象とされてきているのかを解明できるのではないかと考える。そしてその成果は、地方鉄道の存続、再生を通じて地域社会の健全な維持を展望していくという実践的な意義を有するものと考えられる。

先述したように、本論文は国鉄地方鉄道対策の展開過程とその連続性を考察することによって、日本の地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策を明らかにするものである。この地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策を分析するために「廃止表明 存廃協議 存廃決定」という地方鉄道の存廃プロセスを中心に問題の本質(国の鉄道政策の連続性)へ接近しようとしている。さらに国の鉄道政策の連続性を立証する要因を明らかにするために、地方鉄道の存廃問題において重要な論議の対象である 廃止表明基準、 存廃決定の判断、 存廃責任と財源措置という3点に焦点を合わせて分析し、その分析を通じて本論文の論点である「日本の地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の連続性」を明らかにしていく。

分析に用いる主な資料は国の地方鉄道政策に係る提言、答申をはじめ、その政策実行に至るまでの国会審議の会議録等であり、それらの文献分析を通じて国の地方鉄道政策のプロセスを考察していく。

一方、分析にあたっては、国鉄分割・民営化以前とそれ以降に時代区分を行い、それぞれの国の地方鉄道政策の分析をしていく。まず、国鉄分割・民営化以前の国鉄地方鉄道対策は1960年代後半から1980年代までを分析する。

国鉄地方鉄道対策が本格化されたのは1968年9月に行なわれた「国鉄諮問委員会の提言」からであり、それ以後、「国鉄諮問委員会の提言」の基本的な考え方を受け入れた「国鉄地方交通線問題小委員会の答申」(1979年)を経て、「国鉄再建法」の制定(1980年)によって、国鉄地方鉄道対策が完成されることになる。従って、国鉄地方鉄道対

策の分析にあたって時代区分は1960年代後半から1980年代までに限定したのである。上記のような政策の展開過程において国鉄地方鉄道対策がどのような考え方あるいは経過によって展開してきたのかを詳しく検討及び分析していく。この展開過程の分析によって、地方鉄道の存廃問題における国鉄地方鉄道対策の本質的・中核的な考え方がどのようなものであったのかを解明する。

続いて、国鉄分割・民営化以降の国の地方鉄道政策は2000年代から2007年までを分析する。国鉄地方鉄道対策が終結されて以後、地方鉄道の廃止に拍車をかけるようになったのは2000年の「鉄道事業法改正」による需給調整規制の廃止である。それ以後、国土交通省は「地方鉄道問題に関する検討会の提言」(2003年3月)によって初めて地方鉄道の問題に焦点を合わせて提言を行い、各方面から多い関心と呼ぶようになったのである。さらに2007年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、地方鉄道の再生に向けた国の取り組みが見られるようになった。

上記のような政策の展開過程において国鉄分割・民営化以降の今日の国の地方鉄道政策がどのような考え方あるいは経過によって展開してきたのかを詳しく検討及び分析していく。この考察によって国鉄地方鉄道対策の基本的な考え方が、今日も続いている地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の本質的・中核的な考え方に根強く結びついて引き継がれてきたことを明らかにする。

第4節 論文の構成

本稿の構成は、第1章「序論」、第2章「国鉄の経営悪化と国鉄地方鉄道の問題」、第3章「国鉄地方鉄道対策の展開過程」、第4章「地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の連続性」、第5章「結論」という構成をとっている。

第1章「序論」では、本稿の研究目的の画定と先行研究をサ - ヴェイし、そして分析の枠組みと論文の構成について述べる。

第2章「国鉄の経営悪化と地方鉄道の問題」では、1960年代以降のモ - タリゼ - ションの進展による輸送構造の変化を国鉄の経営悪化の大きな原因の一つとして位置付けながら検討し、一方、当事者能力の欠如と政治的論理による莫大な設備投資をファ

イナンスするための過大な負債が国鉄経営悪化の根本的な原因であると捉え、それらの原因を分析していく。国鉄の経営改善、財政再建の政策立案過程において、採算性の悪い国鉄の地方鉄道の廃止を目標とする政策が位置付けられていたが、そこで、国鉄は地方鉄道の問題をどのように位置付け、国鉄地方鉄道対策を推進しようとしたのかについて実証的に論述する。

第3章「国鉄地方鉄道対策の展開過程」では、1960年代の後半から1980年代の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」・「同法施行令」の制定に至る過程での国鉄地方鉄道対策について分析する。第3章は、本稿の中心的な柱となる。国鉄地方鉄道対策の展開過程において、特に「特定地方交通線」⁸の廃止・転換に決定的な影響を与えた「国鉄諮問委員会の提言」(1968年9月)と「国鉄地方交通線問題小委員会の答申」(1979年1月)および、それらの内容の法制化である「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」⁹(1980年12月27日、法律第111号)の国会における審議、「同法施行令」(1981年3月)の分析を中心にして、国鉄地方鉄道対策がどのような考え方あるいは経過によって展開したのかを詳しく検討及び分析していく。この過程では、地方鉄道の「廃止・転換」という方策が案出されたことが特徴的である。この過程の考察によって、地方鉄道の存廃問題における国鉄地方鉄道対策の本質的・中核的な考え方がどのようなものであったのかを解明する。

第4章「地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の連続性」は、日本国有鉄道分割・民営化以後から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年5月25日、法律第59号)の制定までを分析する。地方鉄道の撤退に急速な拍車をかける契機となった「鉄道事業法の一部を改正する法律」(1999年5月21日、法律第49号)による需給調整規制の廃止の問題をはじめ、国の関係機関が初めて地方鉄道に焦点を合わせて提言した国土交通省の「地方鉄道問題に関する検討会の提言」(2003年3月)と地域公共交通の活性化と再生を目標として制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年5月)についての考察を中心にして、近年における地方鉄道の再生に向けた国の取り組みとその限界を詳細に検討及び分析していく。そして、この考察によって国鉄地方鉄道対策の基本的な考え方が、今日も続いている地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策の本質的・中核的な考え方に根強く結びついて引き継がれてきたことを明らかにする。

第5章「結論」では、第1章から第4章までの論述を踏まえて、全体の内容をまと

めることにする。そして、地方鉄道の存廃問題における国の鉄道政策に求められるものを今後の課題として展望する。

注

- ¹ 青木栄一[2004]「21世紀の地方交通線問題を考える」『鉄道ジャーナル』第38巻第8号、50頁。
- ² 国土交通省鉄道局長の行政運営上の検討会として「地方鉄道問題に関する検討会」が、2002年4月に発足した。これまで国の関係機関では、地方鉄道に焦点を絞った考え方を示した答申等は存在しなかったが、同検討会から出された報告書である『地方鉄道復活のためのシナリオ 鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与』（2003年3月）は、国の関係機関が、幹線鉄道や大都市圏の鉄道とは異なる性格を有する地方鉄道に焦点を絞り、今後の地方鉄道のあり方について検討し、発表した画期的なものとして注目されるようになった。
- ³ 国鉄から転換されてきた地方鉄道の廃止された路線は、以下の通りである。
弘南鉄道(1998.4.1、廃止)、下北交通(2001.4.1、廃止)、のと鉄道(2005.4.1、廃止)、高千穂鉄道(2005.12.20、廃止)、北海道ちほく高原鉄道(2006.4.21、廃止)、神岡鉄道(2006.12.1、廃止)、三木鉄道(2008.4.1、廃止)。
- ⁴ 地方鉄道の現状や問題点を厳しく指摘しているものとして以下の文献が挙げられる。
浅井康次[2004]『口 - カル線に明日はあるか』交通新聞社、内橋克人[1981]「赤字線廃止は国鉄を救わない」『文芸春秋』9月、大谷健[1978]『国鉄は生き残れるか』産業能率短期大学出版部、香川正俊[2000]『第3セクタ - 鉄道と地域振興』成山堂書店、香川正俊[2002]『第3セクタ - 鉄道』成山堂書店、上岡直見[2007]『新・鉄道は地球を救う』交通新聞社、交通権学会編[1999]『交通権憲章』日本経済評論社、古平浩[2004]『経営再建嵐の百日』三重大学出版会、清水義汎編[1992]『交通政策と公共性』日本評論社、鉄道まちづくり会議編[2004]『どうする？鉄道の未来』緑風出版、土居靖範[2007]『交通政策の未来戦略』文理閣、山田徳彦

[2001] 『鉄道改革の経済学』 成文堂。

- ⁵ これらの具体的な研究としては、以下の文献が挙げられる。今城光英[1993]「地方線区経営の現段階と第3セクタ - 」 『運輸と経済』 第53巻第12号、上岡直見[2006]「地域公共交通をめぐる新しい動き」 『環境自治体白書2006年版』 環境自治体会議環境政策研究所、鈴木文彦「第3セクタ - 鉄道自立への課題」 『鉄道ジャーナル』 (第33巻第8号、1999年8月)、佐々木弘・正司健一「第三セクタ - 鉄道の経営」 『運輸と経済』 (第55巻第4号、1995年4月)、佐藤信之「国の地方鉄道施策に対する方向性」 『運輸と経済』 (第64巻第10号、2004年)、加藤新一「社会的共通資本としての地域的公共交通と地方主権」 『東京大学社会科学研究所研究シリーズ』 (第15号、2004年3月)、安藤陽「「第3セクタ - 鉄道」の成立と展開」 『社会科学論集』 (埼玉大学経済研究室、第70号、1990年2月)、青木栄一「特定地方交通線転換の地域論的意義」 『運輸と経済』 (第49巻第10号、1989年10月)、特集「公共交通は赤字ではいけないか」 『月刊自治研』 2005年9月号。
- ⁶ これに当る地方鉄道の存続・維持の必要性に関する研究は以下の文献が挙げられる。中村良平[1996]「口 - カル鉄道の活性化を考える」 『運輸と経済』 (第56巻8号、22 - 23頁)、澤喜司郎[1996]「鉄道へのこだわりの棄却と鉄道の鉄軌道からの離陸」 『運輸と経済』 (第56巻第7号、22 - 23頁)、本多義明・川本義海[2002]「地方における鉄道の社会的意義」 『運輸と経済』 (第62巻3号、34 - 42頁)、佐藤信之[1995]「口 - カル鉄道に対する公的補助」 『運輸と経済』 (第55巻第8号、50 - 59頁)、佐藤信之[1999]「口 - カル鉄道の現状と維持方策」 『運輸と経済』 (第59巻第6号、42 - 52頁)、佐藤信之[1999 - 2000]「口 - カル鉄道の現状と維持方策(各編)」 『運輸と経済』 第59巻第9号 - 第60巻第7号、三木理史[2002]「鉄道廃止と地域社会 - 縮小史観からの日本鉄道史再考」 『運輸と経済』 (第62巻9号、4 - 12頁)、今城光英[2005]「地方鉄道の衰退と再生」 『運輸と経済』 (第65巻第2号、66 - 71頁)、佐藤信之[2004 a]「国の地方鉄道施策に対する方向性」 『運輸と経済』 (第64巻第10号、60 - 68頁)、中川大[2005]「正便益不採算問題への対応」 『運輸と経済』 (第65巻1号、40 - 42頁)。
- ⁷ この第3セクタ - 鉄道に関する研究は以下の文献が挙げられる。今城光英[1993]「地方線区経営の現段階と第3セクタ - 鉄道」 『運輸と経済』 (第53巻第12号、

4 - 8頁)、宮嶋勝[1996]「第三セクタ - 鉄道にみられる低密度地域の鉄道の持つ役割と維持・活性化策」『運輸と経済』(第56巻7号、18 - 19頁)、西田健一[1993]「第三セクタ - 鉄道の現状と課題」『運輸と経済』(第53巻第12号、9 - 18頁)、青木亮・内山隆・須田昌弥[1996]「交通弱者の立場からみた地方交通線転換の影響」『運輸と経済』(第56巻第10号、48 - 55頁)、矢野俊幸[2001]「第三セクタ - 鉄道の歩みと今後の取り組み」『運輸と経済』(第61巻5号、61 - 69頁)、佐々木弘・正司健一[1995]「第三セクタ - 鉄道の経営」『運輸と経済』(第55巻第4号、32 - 46頁)、藤岡明房[1996]「第三セクタ - 鉄道という実験」『運輸と経済』(第56巻8号、16 - 17頁)、高橋清・高野伸栄・佐藤馨一[1995]「特定地方交通線の廃止・転換に伴う代行交通システムの評価」『交通学研究』69 - 78頁、井上信昭[1996]「人口低密度地域における鉄軌道系交通機関の役割と今後への対応策について」『運輸と経済』(第56巻第8号、24 - 25頁)。

- ⁸ 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(1980年12月27日、法律第111号)に規定する地方鉄道のうち、バス転換が適当とされた旅客輸送密度4,000人未満のものが特定地方交通線とされ、83線3,157.2キロが国鉄から離され、第3セクタ - 鉄道あるいはバスへ転換されたのである。これに関する具体的な内容を第3章「国鉄地方鉄道対策の展開過程」でもっと詳細に考察することにする。
- ⁹ この国鉄再建法の名称は省略形であり、正式な法律の名称は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法である。一般的に省略された名称が使われているので、本稿もこの法律の名称を省略形「国鉄再建法」を用いることもある。