

並行在来線先発地域との比較検討からみた「肥薩おれんじ鉄道」

北 崎 浩 嗣

<目次>

第1章 はじめに

第2章 並行在来線先発地域と肥薩おれんじ鉄道との比較

第1節 並行在来線区間の現況

第2節 三セク会社の運営方式、出資方式と赤字の際の処理方法

第3節 並行在来線維持に掛る諸経費と県・沿線市町村の負担割合

第4節 三セク会社の収支（計画）

第3章 並行在来線先発地域にみる経営改善への取り組み

第1節 しなの鉄道の取り組み

第2節 青い森鉄道の取り組み

第3節 IGRいわて銀河鉄道の取り組み

第4章 肥薩おれんじ鉄道の沿線の現況

第1節 沿線路線図と駅間距離，周辺人口等

第2節 停車駅の実態調査

第3節 沿線市町の財政状況等と市町村合併

第4節 肥薩おれんじ鉄道の利用促進策

第5章 結びにかえて

第1章 はじめに

平成14年10月，およそ3年にわたる県と沿線市町との長く忍耐の要る調整を経て，やっとのことで鹿児島・熊本両県合同での三セク会社「肥薩おれんじ鉄道(株)」が設立した。約1年半の準備期間後の16年春，九州新幹線鹿児島ルート開通を機に，その営業を開始することになる。しかし，肥薩おれんじ鉄道のこれからの道のり

は，想像以上に厳しい茨の道になりそうな気配である。

筆者は，前稿で鹿児島県のとった並行在来線問題への対応を，岩手・青森県や長野県のそれと比較検討することによって，鹿児島における並行在来線問題の特徴と問題点を明らかにした¹⁾。並行在来線の維持は，それぞれの県と関係自治体との調整のあと，県が新幹線着工時前

¹⁾ 拙稿「並行在来線問題への鹿児島県・沿線市町の対応—岩手・青森，長野における先行事例との比較検討—」（鹿児島大学経済学会，ディスカッションペーパー，No.0204，2002年9月5日）

に当時の運輸省と約定をしたものであり、決してないがしろにできないことである。国としても信越本線、東北本線と同様、幹線である鹿児島本線は何としても維持したい路線である。そのため、国は三セクの経営悪化が懸念される岩手・青森には貨物線路使用料の大幅アップを実現させ、同じく鹿児島・熊本にはJR九州から大幅に低廉な価格での資産譲渡、JR九州からの出向による要員補助という支援を実現させた。東北においても九州においても、こうした国の支援もあり、並行在来線区間をとりあえず第三セクターによって維持する道を歩むことになった。ところが、東北と九州では並行在来線の必要度、あるいは並行在来線に対する住民の意識はかなり異なっていた。東北の並行在来線維持にける思いとは異なり、鹿児島におけるアンケート調査の結果は、鉄道路線の利用度の低さと並行在来線問題への関心度の低さがきわめて鮮明に表われた。また、JR九州の要員補助の支援も10年という期限が付いており、いわば経営権の移譲に伴う過渡的支援である。私見ではあるが、沿線住民の熱意や県民全体の理解等を考慮すると、肥薩おれんじ鉄道の存続は究めて難しく簡単ではないと考える。収支予測の試算では、9年間は償却前収支が黒字になるということだが、その9年を待たずして、路線存続が危ぶまれる事態になることは十分考えられるし、少なくともJR九州の支援が切れる10年後には、存続に対する回答を地域として決断しなければならないであろう。その時、並行在来線の路線撤去という事態になれば、県都鹿児島市の異常な肥大化の中で、北薩地方の地盤沈下を招くことになり、県の均衡ある発展とは逆行する様相がもたらされかねない。

本稿では、長野県（しなの鉄道）、岩手県

（IGRいわて銀河鉄道）、青森県（青い森鉄道）といった三つの並行在来線先発地域と、鹿児島・熊本の両県合同によって運営される肥薩おれんじ鉄道を比較検討することによって、肥薩おれんじ鉄道の現状と課題を探り、その今後について可能な限り、論じてみたい。さらに、秋口から本格化するであろう沿線市町の集客拡大への取り組みや街づくりの方向性について何がしかの示唆を与えたい。ただ詳細については、他の第三セクター鉄道の比較検討の上で、残念ながら次稿に譲らざるをえない。

第2章 並行在来線先発地域と肥薩おれんじ鉄道との比較

第1節 並行在来線区間の現況

表2-1に示されるように、肥薩おれんじ鉄道の営業距離は116.9キロと、しなの鉄道の2倍弱、いわて銀河の1.43倍に相当する長い距離である。青い森鉄道が、10年後青森駅まで全線で営業した場合には、122.7キロになり、ほぼ肥薩おれんじ鉄道と同じ長さになる。だが、駅数は26駅と比較的少ないために、駅間距離は平均4.7キロと長い傾向にある。また、無人駅の比率も高く、駅の合理化も相当進んでいる。今後は、駅の一層の合理化を図りながら、客の吸引力のある場所での新駅設置、駅間距離の短縮化といった思い切った改革も必要になろう。両県合同会社であるために、そうした改革の機動性が奪われないようにしなければならない。

また、問題なのは輸送密度の1247であり、肥薩おれんじ鉄道の輸送密度は、しなの鉄道の14.9%、いわて銀河の36.4%しかなく、青い森鉄道にも及ばない。国鉄民営化の際、ローカル線廃止の第1次選定基準が輸送密度2000以下であったことを考えると、肥薩おれんじ鉄道における

2-1 並行在来線区間の状況

	東北新幹線開通に伴う、旧東北本線の盛岡・八戸間		九州新幹線開通に伴う、旧鹿児島本線の八代・川内間	北陸新幹線開通に伴う、旧信越本線の篠ノ井・軽井沢間
会社名	青い森鉄道 (両県別会社) 平成13年5月設立、14年12月営業開始。	IGRいわて銀河鉄道 (両県別会社) 平成13年6月会社設立、14年12月営業開始。	肥薩おれんじ鉄道 ・両県合同会社) 平成14年10月31日会社設立、16年3月営業開始予定。	しなの鉄道 平成8年5月会社設立、9年10月営業開始。
営業距離	25.9 [※]	82.0 [※]	116.9 [※] (熊本56.1 [※] 、鹿児島60.8 [※])	65.1 [※]
駅数	7駅(有人3、無人4)	15駅(有人、無人)	26駅(熊12、鹿14) 熊12(有人5、無人6、共同利用1) 鹿14(有人5、無人9)	17駅(有人10、委託1、簡易委託3、無人2、共同利用1)。 開業時から3駅追加。
ローカルの輸送密度	1919	3417	1247(鹿1152、熊1349) 鹿児島県側の輸送密度は、熊本の85.4%、通学定期の比率も75%に及ぶ(通勤は3%強)。	8377 通学定期37%、通勤定期30%、定期外33%。
車両数		701系を主体に、7ユニット(2両編成)、うち3ユニットは新造。	19車両程度予定。1両での運行を基本、朝夕のラッシュ時は2～3両での運行もあり。	45車両(115系電車が33両、169系電車が12両)
列車本数		最も本数の少ないいわて沼宮内・一戸間で16本から31本へ。	上り15～16本、下り14～16本で、現行JRの約1.3倍に。	篠ノ井・戸倉間84本、戸倉・上田間76本、上田・小諸間69本、小諸・軽井沢間48本。
貨物列車本数	1日に上下で100本以上。		1日に8～10本。	上田・篠ノ井間で1日に上下10本。
貨物使用料	年間約5億円が約15億円に。		年間約1.1億円が約2.8億円に(10年間保証)。	当初はアボイダブルコストルールによって徴収。

(注) 輸送密度は1日当り、1キロの利用者数を示し、単位は人km/km日であり、数字は平成12年の調査によるものである。
(出所) それぞれの三セク会社の会社概要や経営基本計画等より著者が作成。

八代・川内間をJRが経営分離したかったのは道理ではある。さらに、収益率の低い通学定期の比率が7割近くに及び、収益性という面では四社の中で最悪であるという事実を認識しておかねばならない。

貨物列車の運行は、岩手・青森に比すと約10分の1であり、しなの鉄道と同程度である。しなの鉄道は、JR貨物から徴収する線路使用料をアボイダブルコスト方式で徴収していたため、うまみがなかった。アボイダブルコストとは、「その貨物輸送がなければ第一種鉄道事業者において発生しないと認められる経費である。例えばレール交換、トロリー線張替え等の経費が

これに相当する。しかし、貨物輸送を行う場合は重軌条の線路が必要になり、一旅客輸送のみを行う場合に比べて修理・保守・改築コストが嵩む²⁾」。貨物輸送が増えれば、軌道の耐用年数も大幅に低下し、減価償却費も大幅に増加することになる。アボイダブルコストルールでは、JR貨物側が修理・保守・改築コストの負担を十分していないことになる。2000年12月の政府・与党申し合わせにより、並行在来線の貨物鉄道線路使用料に関する調整制度が決定されたが、この調整制度により、JR貨物が従来から負担していた変動費に加え、固定費や人件費等についても列車走行量等に応じて負担することに

²⁾ 平石和昭『新幹線と地域振興』交通新聞社、2002年のp158～159を参照のこと。

2-2 三セク会社の概要と形態等

	青い森鉄道 (青森県)	IGRいわて銀河鉄道 (岩手県)	肥薩おれんじ鉄道 (鹿児島・熊本県)	しなの鉄道 (長野県)
三セク 運営方式とJR 資産の 譲渡方法	両県別会社 複線・電化 上下分離方式を採用 (県が第三種鉄道事業者として、下部インフラを負担)。	両県別会社 複線・電化 しなの鉄道方式を採用 (JR資産の全額94億円を県による無償提供)。	両県合同会社 単線・非電化 (電路設備は貨物輸送のために残す) しなの鉄道方式を採用 (JR資産は10億円と大幅に値下げされ、三セクに売却)	複線・電化 県が103億円を無利子融資 (償却30年間で10年据え置き) 便数増加, 料金維持, JR資産の無償譲渡, 赤字は県が責任の4つの約束の上に三セク会社設立。
三セク 出資方式	資本金6億円, 出資比率と金額は, 県55%の3億3千万円, 市町村20%の1億2千万円, 民間25%の1億5千万円。なお, 市町村配分は, 八戸以南の5市町村で3分の2の8千万円, 八戸以北の9市町村で3分の1の4千万円を負担。民間企業出資は5企業 (青森銀行など二行のほか, 東北電力と東京電力など) からなる。	資本金20億円, 出資比率と金額は, 県50%の10億円, 市町村35%の7億円, 民間15%の3億円。なお, 市町村配分は, 沿線市町村30%の6億円, 沿線外市町村5%の1億円。民間企業の出資比率15%の予定 (岩手銀行, 東北銀行, 北日本銀行, 盛岡信用金庫が合計2億円の出資を予定) していたが, 当行は, 出資より寄付の形で, 1億円の寄付を希望している。	資本金規模は15億6000万円, 両県の出資割合は, 1対1。鹿児島県側の出資比率と金額は, 県が85%の6億6300万円, 市町が15%の1億1700万円。熊本県側の出資比率と金額もほぼ鹿児島県の場合と同じ。出資を含む初期投資負担額は, 鹿児島県27億6000万円, 沿線5市町が4億8700万円 (川内市2億2600万円, 阿久根市8000万円, 出水市1億2200万円, 野田町1500万円, 高尾野町4300万円)。両県とも, 非沿線からは出資を求めず, 民間からの出資も, 今の所, JR貨物の1億円以外は無い。	資本金規模は, 23億円, 出資比率と金額は, 長野県75%の17億2500万円, 市町村15%の3億4500万円, 民間企業10%の2億3000万円である。なお, 市町村の細かな内訳は, 長野市が9400万円, 上田市5400万円, 小諸市3600万円, 更埴市2300万円, 佐久市1400万円, 軽井沢町3600万円, 御代田町1900万円, 東部町3000万円, 坂城町2100万円, 戸倉町1800万円である。民間企業は, 金融機関が1億5500万円, 交通事業者が7000万円, その他が500万円となっている。
三セク 会社の 赤字処理・負担方式	青森県は, 出資以外に市町村への財政負担を求めない。青い森鉄道が赤字経営になった場合, 青い森鉄道からの線路使用料が青森県に入らないことになる。	岩手県の並行在来線経営計画では, 赤字がでないスキームを作っているため, 赤字の負担方式は公式には議論にならない。	赤字負担が最初から協議の対象となっていたため, 県と沿線市町との対立の要因に。赤字負担は, 出資比率と同等の負担で, 県85%: 沿線市町15%。	当初は, 県の負担であったが, 改革により市町村の負担が若干生じた。

(出所) 資料2-1に同じ。

なった。これによって, 旧東北本線の青い森鉄道とIGRいわて銀河鉄道には, 年間約10億円にのぼる収入増大が見込めるようになった。肥薩おれんじ鉄道においても, 増大した線路使用料に期待をかけ, 旅客は非電化でディーゼルだが, 貨物列車のためにわざわざ電化設備を残すことにした。

第2節 三セク会社の運営方式, 出資方式と赤字の際の処理方法

2-2では, 4つの三セク会社の運営方式に

ついてその特徴をまとめている。最も注目すべきは, 鹿児島・熊本両県が両県合同会社の方式にしたのに対し, 青森・岩手両県が両県で別会社にしたこと, さらに青森県では上下分離方式を採用したことである。青森県の両県別会社と上下分離方式は密接に結びついているが, 上下分離方式の採用は, 並行在来線路線の維持を第1命題にしていた青森県だからこそ, 可能だったといえる。青森駅まで並行在来線が延伸した場合, 1999年試算で, 目時・青森間の並行在来線の初期投資額は約211億円, 年間赤字は約20

億円になるという厳しい数字が示された³⁾。路線維持を第1命題とする青森県では、赤字必至の通常形態による第三セクター会社が国に認可されるのかという懸念、また赤字補填のために県費投入が必要だということをその都度議会や住民に説明しなければならないという説明責任とその時間的ロス等を考慮すると、しなの鉄道方式より上下分離方式の方がベターだと感じたようである⁴⁾。早くから公設民営路線を明確にしていた青森県と全国初の三セク鉄道・三陸鉄道でそのノウハウを有していた岩手県は、99年に早々と別々に会社を設立・運営することを確認している。2-1の輸送密度の比較でもわかるように、青森県側の区間は、岩手県からいえばお荷物と言われても仕方ない。青森県は、岩手県に対する多少の遠慮もあったであろうが、将来青森まで延伸される青森県側の並行在来線のことを考えると、合同会社にした場合には両県でクリアしなければならない課題が多すぎると踏んだのではなかろうか。いずれにしても、上下分離方式も両県別会社方式も、路線維持のために県が積極的に関与し、支援していくことを県下に表明したようなものである。

合同会社の利点は、コスト減につながる効率性であり、そのために鹿児島・熊本両県はその方式を採用した。青森・岩手・秋田と三県でよくまとまっている東北のほうで、日頃の付き合いは密接だが、鹿児島・熊本両県に合同会社方式が採用できたのは、両県にその条件が比較的備わっていたと見るべきであろう。まずは、営業距離が両県で似通っていたことである。先の2-1で示したように、鹿児島県側が60.8キロ、熊本県側が56.1キロとほとんど同じであり、そ

のことが初期投資の負担において、わかりやすい1対1の負担割合を可能にした。また、輸送密度も熊本県側1349、鹿児島県側1152と、鹿児島が1~2割劣るが、大きな差異はない。赤字負担について、当初両県で折半という話も出ていたが、さすがにその件は熊本県側の主張である両県の収支結果で負担ということになった。

いずれにせよ、両県合同会社の強みは、規模の経済を生かし、無駄のない一体化した効率的経営を実現できることであるが、大胆な経営改革や小回りの利く調整は一県体制の方が、格段に優れていることを認識しておかねばならない。肥薩おれんじ鉄道は、赤字負担の軽減という効率性優先主義であったため、両県合同会社で出発したが、経営不全に陥った場合に必要な経営改革という点では、後手を踏む可能性は非常に強いと言わざるを得ない。

三セク会社に対する出资方式には、三セク鉄道に寄せられている地元の熱意と思い入れが反映している。IGRいわて銀河鉄道は、当初、約20億円の出資のうち、県と沿線以外の非沿線市町村と民間企業・団体にそれぞれ1億円と3億円という全体の4分の1に相当する額を割り振った。途中で岩手銀行等の地元4金融機関が経営責任を伴う出資ではなく、約1億円の寄付の形を希望したため、会社設立時においても目標の出資額に届かなかったが、県と沿線以外から3億6千万円余の支援を受けられたのは、県民鉄道としての名に恥じない格好である。青森県において、民間の出資比率は25%と高率である。出資額が約6億円で小さいということ、下部インフラを県が面倒見るという安心感で、民間企業が出資しやすかったともいえるが、自

³⁾ 東奥日報『迷走・並行在来線-1-』2000年10月13日付け記事による。

⁴⁾ 南日本新聞『3セク始動-先行する東北新幹線-』2001.9.7と9.8付け記事を参照のこと。

治体、地域住民、民間とそれぞれが、応分とまではいかないが何がしかの負担をしようという意気込みは感じられる。

肥薩おれんじ鉄道においては、主だった非沿線出資や民間出資は今のところない。2003年2月、貨物輸送のために電路設備を残したことに對する見返りに、肥薩おれんじ鉄道に対してJR貨物が約1億円の出資を決定したくらいである。鹿児島・熊本両県の場合、路線を残すかどうかでもめた時期も長かったことから、非沿線、民間からの協力体制はこれからの課題といえるが、これまではその体制は全く不十分だといわざるを得ない。

ただ、鹿児島県は、2003年2月3日、経営安定化基金の設立に向けて、串木野市から鹿児島市までの非沿線の6市町に協力を要請した⁵⁾。経営安定化基金の総額は5億円で、そのうちの75%の3億7500万円を非沿線6市町に、25%の1億2500万円を民間寄付の形で協力要請している。基金総額の基準である5億円の根拠は、出水・川内市の沿線5市町が三セク設立にあたり負担した出資を含む初期投資額の約4億8700万円に基づいているというが、5億円という規模は、いわて銀河の場合をさらに超える数字で、非沿線と民間がこれに100%応じれば、立派な県民鉄道としての体裁が保てると思われる。ちなみに、非沿線6市町の拠出額は、人口が偏っている鹿児島市の負担を軽減するために、人口割70%、均等割30%で、鹿児島市2億4700万円、串木野市3000万円、市来町2200万円、東市来町2400万円、伊集院町2900万円、松元町2400万円となる。非沿線は9月議会までに判断するとの報道であるが、この県の要請に、非沿線市町が

どれだけ応えるかが肥薩おれんじ鉄道の今後に大きく影響することは間違いない。

三セク会社の赤字処理方式については、次の第3節と関わる点であるが、青い森鉄道の場合も、いわて銀河鉄道の場合も、沿線市町の責任ではなく県の責任で対応するということが基本線にある。この点は、肥薩おれんじ鉄道と大きく異なる点である。青い森の場合は、赤字分が県への線路使用料未払いという形で、税金で補填される。いわて銀河の場合は、県が責任を持って赤字が出ないように作成したスキームであることから、赤字負担の議論はそもそも出てこない、もし出た場合は基本的には県が中心となり県の責任で処理されることになろう。それに対し、肥薩おれんじ鉄道の場合、赤字負担における県と沿線市町の負担割合は、絶えず紛争の種であり続け、初期投資の負担割合とセットで論じられてきた。赤字負担の割合をはじめから議論の対象としていたということが、青森・岩手との根本的な並行在来線へのスタンスの差異だったように思える。そして、赤字負担を沿線市町に明確な数字で要求したことにより、並行在来線先発地域と比較して、肥薩おれんじ鉄道沿線市町の負担比率は、増大したとみてよい。それについては、2-3で明らかになる。

第3節 並行在来線維持に掛る諸経費と県・沿線市町村の負担割合

2-3は、並行在来線を第三セクター方式で維持するために必要な諸経費を示したものである。初期投資等といいながら、青森県の場合には、開業から10年間の県から青い森鉄道への繰入金、岩手県の場合には、開業から5年間に

⁵⁾ 南日本新聞、2003年2月4日付け記事による。

2-3 並行在来線維持に掛る諸経費とその負担先

	青い森鉄道 青森県	IGRいわて銀河鉄道 岩手県	肥薩おれんじ鉄道 鹿児島・熊本県	しなの鉄道 長野県
初期投資 (出資金 含む)等 の開業に 係る諸経 費	総額 約55億円 ①初期投資総額 25億6550万円 (内訳: JR資産購入費 に23億7680万円, 施設 整備費等に1億8870万 円) ②青い森鉄道の出資金 6億円 ③県から青い森鉄道へ の繰入金(10年間で) * 著者推計によると 約23億円弱 (注)	総額 約145億円 ①初期投資総額 134億円 (内訳: JR資産購入費 に94億円, 車両購入等 に15億円, 施設整備費 に15億円, 開業準備経 費10億円) JR資産購入費以外の40 億円の半分を出資金で 充てる。 ②経営安定化基金 約11億円 (5/8の約7億円を県 が, 3/8の約4億円 を沿線市町が負担する)	総額 64億8800万円 (内訳: JR資産購入費に 10億円, 車両購入費に 22.8億円, 車両基地の整 備に10.08億円, ワンマ ン化対応に4.41億円, 開 業整備費に5.77億円等々) 新八代駅工事費は除く。 出資金16億円をJR資産購 入費以外に充てる。鹿児 島・熊本両県で1対1の 折半であるから, 鹿児島 県負担分は32億4400万円。	総額 約149億円 (内訳: JR資産購入費に 約103億円, 設備投資, 開業準備費用に約46億円) 設備投資, 開業準備費用 の約46億円のうち, 半分 の23億円は資本金で, 残 りはしなの鉄道が金融機 関からの借入金で充当。
営業距離	25.9キロ	82.0キロ	116.9キロ	65.1キロ
キロ当り JR資産購 入額	9177万円/キロ (10.7)	1億1463万円/キロ (13.4)	855万円/キロ (1.0)	1億5822万円/キロ (18.5)
キロ当り 初期投資 総額	2億1236万円/キロ (3.83)	1億7683万円/キロ (3.19)	5550万円/キロ (1.0)	2億2888万円/キロ (4.12)

(注) 青森県の数字については, 青森県『第三種鉄道事業許可申請書』(平成14年3月)より, 著者が繰入金の額の10年間の推移を推計して算出したもので若干の差異はあると思われる。

(出所) 各種資料により, 著者が作成。

2-4 並行在来線維持における県と沿線市町の負担割合

	青い森鉄道 青森県	IGRいわて銀河鉄道 岩手県	肥薩おれんじ鉄道 鹿児島・熊本県	しなの鉄道 長野県
県の負担 総額と負 担比率	総額約55億円の経費の うち, 県は出資金の市 町と民間分の2億7千 万円以外の全てを負担 している。また, 繰入 金額は青い森鉄道の経 営状況で大きく変動す る。 負担額 約52.3億円 負担比率 約95%	総額145億円の経費の うち, 県は出資金の市 町・民間分の10億円と 経営安定化基金の沿線 市町分の約4億円を除 いた約131億円を負担 する。 負担額 約131億円 負担比率 90.3%	総額32億4400万円の経費 のうち, 鹿児島, 熊本両 県とも, 県85%, 沿線市 町15%を負担する。鹿児 島の場合, 県が約27.6億 円, 沿線5市町が約4.84 億円である。(注) 負担額 27.6億円+ α 負担比率 85%	出資負担は県が75%, し なの鉄道経営悪化に伴い, 2001年度当初予算案で, 17億1900万円の損失補償 金を計上。また, 2003年 2月の県議会で, しなの 鉄道に貸し付けている103 億円の債権放棄を決定。 実質負担額 約120億円 実質負担比率 約80.5%
沿線市町 の負担額 と負担比 率	沿線市町の負担は出資 金8千万円のみ。 負担額 0.8億円 負担比率 約1.5%	沿線市町の負担は, 出 資金6億円, 安定化基 金約4億円の約10億円。 負担額 約10億円 負担比率 約6.9%	沿線市町の負担は, 初期 投資総額の15%である。 ここでは赤字負担の際も 15%の負担分が生じる。 (1県単位で) 負担額 4.84億円+ α 負担比率 15%	沿線市町の負担は, 出資 負担の15%である。だが, これには厳密には沿線外 の長野市, 佐久市を含ん でいる。 負担額 3.45億円 負担比率 2.7%

(注) 肥薩おれんじ鉄道の負担額は1県単位でのもの, また α は赤字負担の場合に必要な拠出額を示す。

(出所) 資料2-3に同じ。

必要な経営安定化基金を計上しているので、留意されたい。営業距離に比べて、初期投資等に係る諸経費が、肥薩おれんじ鉄道の場合、極端に少なかったことが一目瞭然である。これは、JR資産購入費が10億円と破格の安さだったからであるが、JR九州の手厚い支援といわれるもののひとつである。JR資産査定において地価が最も大きな要素であるが、キロ当りJR資産購入額で肥薩おれんじ鉄道に比べて、いわて銀河の場合には13.4倍、しなの鉄道の場合には18.5倍に達しているのは驚きである。

また、初期投資等に係る諸経費として、長野県や岩手県では100億円をはるかに超えている。青森の場合は、将来の営業距離122.7キロの2割強に過ぎない25.9キロの営業距離でも、約55億円の経費がかかることになっている。それに比べると、肥薩おれんじ鉄道の両県合わせての64.88億円は、少ないといわざるを得ない。

2-4で、それらの諸経費の負担額と負担割合を県と沿線市町に分け、可能な限り示してみた。長野県は、しなの鉄道の今日ほどの経営悪化を予測しなかったため、約103億円のJR資産購入費を、しなの鉄道に無利子で融資する（10年据え置き30年償還）という方式をとった。しなの鉄道の経営が順調であれば、長野県は、17億円強の出資負担と無利子融資の金利分を負担すればよかった。結局、長野県がしなの鉄道に融資した約103億円は、債権放棄されたため、長野県の負担割合も実質的には少なくとも80%以上という数字になった。上下分離方式を採用して県が手厚く支援する青森県、131億円の負担を甘んじた岩手県など、並行在来線先発地域では、中心母体である県が非常に多い負担をかぶっていることになる。また、沿線市町の負担率も、肥薩おれんじ鉄道では、相対的に高いと

いわざるを得ない。ただ、構想されている経営安定化基金が、非沿線と民間の協力で構想に近い姿で実現できれば、沿線の負担率は大幅に軽減でき、沿線市町の間でくすぶっている不満を緩和できよう。それより問題なのは、赤字の場合の拋出金であり、その額の大きさによってはすぐに支払うことのできない市町があらわれ、三セク運営の是非に直結しかねない怖さをもっている。

第4節 三セク会社の収支（計画）

次に、各第三セクター会社の収支について、細かく見てみよう。まずは、要員と運営経費についてであるが、2-5で示される。しなの鉄道の要員数247名は、さすがに運営経費に占める人件費の割合、人件費率を高騰させ、しなの鉄道の経営を圧迫させた。いわて銀河の要員数も170名と多いようだが、より安全な線路保守等のためには必要な人員だという。社員1名当りの人件費が年間600万円を超えないことが望ましいので、若きプロパーの育成が急がれる。それに比すと、肥薩おれんじの人件費は桁違いに低い。年収300万円と査定されるJR九州出向社員を利用できるからであるが、その恵まれた条件のもと、開業1年目の減価償却費を除く経費は、10億600万円に過ぎない。その額は、いわて銀河の4分の1強、平成13年度のしなのの3分の1弱だが、営業距離を考えると、非常に小さい数字だといってよい。肥薩おれんじ鉄道は、開業9年目までは償却前黒字が見込めるが、10年目からは赤字に転じ、15年目には1.9億円、20年目には2.1億円の赤字が見込まれている。例えば、鹿児島県に2億円の赤字が生ずれば、赤字負担率に照らすと、県が1億7千万円、沿線市町が3千万円の負担となる。10年目以降の

並行在来線先発地域との比較検討からみた「肥薩おれんじ鉄道」

2-5 並行在来線区間にある第三セクター会社の要員（計画）と運営経費（計画）

	青い森鉄道	IGRいわて銀河鉄道	肥薩おれんじ鉄道	しなの鉄道
要員と計画	常務役員 3名 社員 18名 （総務部自社3名、運輸部JR出向15名） 総計 21名	本社 20名 現業 150名 総計 170名	本社（総務）部門 8名 運輸部門 64名 工務部門 22名 総計 94名	常務役員 4名 本社 35名 駅 65名 運輸区 102名 工務区 41名 総計（注） 247名
運営経費	<開業5年目・平成18年度> 人件費 133.0(26.4) 運行経費 259.2(51.4) 管理費 45.3(9.0) 減価償却費 27.2(5.4) 繰延資産償却 26.0(5.2) 諸税 13.4(2.7) 合計 504.1 <開業10年目・平成23年度> 人件費 115.5(22.8) 運行経費 310.3(61.2) 管理費 47.6(9.4) 減価償却費 24.1(4.8) 繰延資産償却費 0(0) 諸税 9.3(1.8) 合計 506.8	<通年営業初年度・平成15年度> 人件費 1032.3(26.6) 運転経費 824.5(21.2) 地上設備保守費 1375.0(35.4) 管理費・資本費・諸税等 654.3(16.8) 合計 3886.1 <開業6年目・平成19年度> 人件費 1026.1(27.0) 運転経費 884.0(23.2) 地上設備保守費 1430.8(37.6) 管理費・資本費・諸税等 464.5(12.2) 合計 3805.4	<開業1年目> 人件費 285(25.0) 諸経費 626(54.8) 諸税 95(8.3) 小計 1006 減価償却費 136(11.9) 合計 1142 <開業11年目> 人件費 318(26.4) 諸経費 807(66.9) 諸税 50(4.1) 小計 1175 減価償却費 31(2.6) 合計 1206	<平成10年度> 人件費 1620(45.9) 保守費 730(20.7) その他 740(21.0) 減価償却費 440(12.5) 合計 3530 <平成13年度> 人件費 1490(43.6) 保守費 750(21.9) その他 690(20.2) 減価償却費 490(14.3) 合計 3420 <平成16年度>目標 人件費 940(32.8) 保守費 590(20.6) その他 700(24.4) 減価償却費 640(22.3) 合計 2870

（注）数字は、平成14年2月1日現在のもの。開業時は239名であった。

（出所）資料2-3に同じ。

2-6 並行在来線区間にある4つの第三セクター会社の運賃水準と収支計画

	青い森鉄道	IGRいわて銀河鉄道	肥薩おれんじ鉄道	しなの鉄道
運賃水準	現行JRの1.49倍 （普通運賃1.37倍、定期運賃1.65倍）	普通運賃1.58倍、通勤定期2.12倍、通学定期1.99倍	現行JRの1.39倍	運賃据え置き （平成13年3月22日から、平均10%の引き上げ）
収入と収支	<開業5年目・平成18年度> 旅客収入 284.8(56.5) 夜行寝台収入・運行管理収入・運輸雑収 219.3(43.5) 合計 504.1 <開業10年目・平成23年度> 旅客収入 286.6(56.6) 夜行寝台収入・運行管理収入・運輸雑収 220.2(43.4) 合計 506.8	<通年営業初年度・平成15年度> 普通旅客収入 1604.9(45.0) 貨物線路使用料 1860.8(52.2) 運輸雑収 95.7(2.7) 合計 3561.2 経常損益 △324.9 <開業6年目・平成19年度> 普通旅客収入 1869.5(48.2) 貨物線路使用料 1909.9(49.2) 運輸雑収 100.9(2.6) 合計 3880.3 経常損益 +74.9	<開業1年目・平成16年度> 運賃収入 693(62.7) 通勤定期 47 通学定期 214 定期外 432 運輸雑収入 22(2.0) 線路使用料 280(25.3) その他 110(10.0) 合計 1105 経常損益 △37 償却前損益 +99 * 償却前収支は、5年目（+54）、10年目（△12）、15年目（△190）、20年目（△210）、30年目（△219）	<平成10年度> 旅客収入 2200(82.7) その他収入 460(17.3) 合計 2660 営業損益 △880 経常損益 △1050 償却前損益 △450 <平成13年度> 旅客収入 2210(81.3) その他収入 510(18.8) 合計 2720 営業損益 △690 経常損益 △920 償却前損益 △270 <平成16年度>目標 旅客収入 2110(86.8) その他収 320(13.2) 合計 2430 営業損益 △440 償却前損益 +40 （注）

（注）日本経済新聞の2003年5月1日付け記事によると、しなの鉄道は人件費や補修費の削減により、2002年度決算で償却前収支が9478万円の黒字に転じたということである。2004年度目標を2002年度に達成したことになる。

（出所）資料2-3に同じ。

経営継続は、こうした赤字試算のままでは困難であろう。

しなの鉄道の運営経費は、12、13年度と人件費を相当削減しているが、16年度目標ではそれをさらに削減し、保守費の圧縮まで図った。16年度の2年前の14年度で、償却前損益において黒字になれたということは、極限までの合理化が功を奏したものだといわざるを得まい。次章で、しなの鉄道の改革の一端に触れたい。

青い森鉄道の収支予測は常に均衡する。2－5、2－6の青い森鉄道の運営経費と収支予測において、収支のつじつまを合わせているのは、運行経費である。青い森鉄道の運行経費は、旅客収入と夜行寝台収入等の収入から、人件費、管理費、減価償却費、繰延資産償却費、諸税等の必要な運営経費を除いた額なのである。効率運営ができていれば、多くの運行経費が計上でき、第三種鉄道事業としての青森県に正規の線路使用料に近い額を支払うことが可能なのである。運行経費が5年目より10年目の方が多いのは、青い森鉄道の経営が軌道に乗り、県へ支払う線路使用料が徐々に増額するという予想に基

づいているからである。

IGRいわて銀河鉄道の収支は、開業6年目にようやく7490万円の黒字に転化するという予測になっている。この鉄道の場合、運営経費が資料のような水準であれば、収入の面で普通旅客収入が収入計画どおり上向きで計上できるかが鍵となってくる。新駅を4ヶ所増設の予定であるが、これによって輸送密度が上昇するとは簡単には言いがたい。

いずれにせよ、よほどの好条件がなければ、JRが経営を見限った路線で自治体中心の第三セクターが運営に成功するということは考えにくい。各第三セクターは、「できる限り運営コストを減らして、より多くの集客を実現する」という経営の基本ラインで、日々努力を続けている。以下ではその努力について見ていきたい。

第3章 並行在来線先発地域にみる経営改善への取り組み

第1節 しなの鉄道の取り組み

①極限までの自助努力、聖域なきコスト削減
しなの鉄道の経営改革は、収入増を図るとい

3－1 人件費削減の具体例

人 件 費 削 減 の 具 体 案	実 施 年 度				削減人員 (人)	削 減 額 (百万円)
	H13	H14	H15	H16		
本社の移転	○				—	—
本社組織の見直し		○			7	42
JR出向者負担割合の見直し		○			—	10
御代田駅の簡易委託化		○			3	23
中軽井沢、坂城、西上田駅の簡易委託化			○		7	60
田中、大屋駅の簡易委託化				○	8	60
諸手当の整理		○			—	1
ワンマン化の実施			○	○	23	173
工務業務の外注化				○	5	38
定年退職者の再雇用		○	○	○	—	230
合 計					53	637

(注) 上表のほか、CTC導入に伴う7500万円の削減が、既に実施されている。

(出所) しなの鉄道経営改革検討委員会『しなの鉄道経営改革に向けての提言』平成13年12月4日。

うより、徹底したコスト削減の試みであった。平成13年度に債務超過に陥ったしなの鉄道の経営改革の基本方針は、第1に極限までの自助努力による収支改善であり、そのために聖域なきコスト削減を図った。13年度からのしなの鉄道の経営改革は、目標となる16年度の運営費を、12年度比で人件費7億円減、保守費1億円減のコスト削減8億円を目指すという徹底的なものであった。次の3-1は、そのうち人件費の削減計画を示したものである。

3-1にみるように、人件費削減は3本の柱から成り立っている。第1に、組織のスリム化（本社組織の見直し、定年退職者の再雇用、JR

出向者の取扱い）であり、第2に、ワンマン化の実施⁶⁾であり、第3に、駅の簡易委託化である。また、ほんの百万円の削減しかない諸手当の整理が一つの項目として掲げられているのは、削減に向けての決意の表明であろう。その後、しなの鉄道は、経営改革のために、田中康夫長野県知事の肝いりで、格安航空券販売会社HISから杉野正氏を招聘し、社長に据えた。社員1名1名が営業マンであらねばという社員の意識改革を唱え、「しなの鉄道20の改革メニュー」を提示する。その中にあるコストダウン戦略として、以下のようなものがある⁷⁾。

⑬聖域なきコスト削減（契約済みのものを含め、

3-2 しなの鉄道20の改革メニュー

<p>＜イメージアップ戦略＞</p> <p>①トレインアテンダントの新設 ・トレインアテンダントを設置し、高齢者の乗降介助や車内における案内など、心のこもった優しいサービスを徹底する。</p> <p>②イメージの一新 ・制服を一新し、新生しなの鉄道の高感度を高める。ただし、これは広告協賛による無償提供を条件とする。自らが歩く広告塔になる。</p> <p>③サポーター制度の新設 ・保守費の一部を支援していただくしなの鉄道サポーターを全国から募集する。全国初の並行在来線を守る全国初のラスト運動としてアピールする。</p> <p>④接遇の飛躍的向上 ・H.I.S.から講師を招き、あいさつ日本一をめざして接遇研修を徹底する。</p> <p>⑤ライナーの増発 ・通勤時間帯のライナーを増発し、スピードアップするとともに車内サービスを充実する。</p> <p>⑥企画列車の開発 ・話題性の高い企画列車（地ビール列車など）を複数開発し、常に新たな話題を提供していく。</p> <p>⑦列車トイレの設置 ・全国初のバイオ式トイレの採用により列車トイレを設置する。</p> <p>⑧車両更新 ・ライナーに使用している車両を15～16年度で更新する。（営団地下鉄の中古車を利用）</p>	<p>＜セールスアップ戦略＞</p> <p>⑨徹底した売り上げ管理 ・現場ごとに売り上げ目標を定め、必達を徹底するほか、毎日、対前年同曜日の売り上げ増減をチェックし、減少の場合は原因を追究する。→目標対前年売り上げ10%以上のアップ</p> <p>⑩個人目標の達成と評価 ・社員一人ひとりが目標を設定し、その達成度等により賞与や昇格を決定する評価制度を確立する。</p> <p>⑪若手の登用 ・やる気のある若手社員の登用を進め、斬新なアイデアを積極的に実現する。</p> <p>⑫プロによるマーケティング ・首都圏からの誘客など、マーケティングについては、広告代理店を活用して、効果的な広報宣伝による知名度のアップを図る。</p> <p>⑬駅の活性化 ・有名店の駅への誘致など、話題性と誘客力のあるキャッチャーな戦略を展開する。</p> <p>⑭契約関係の総点検 ・開業時に締結した契約を総点検し、線路使用料や広告手数料など、条件の悪い契約については改定を行う。</p> <p>⑮運賃体系の見直し ・全国的にも最高レベルの定期割引率など開業時に設定した運賃体系の適正化に向け、見直しを図る。</p>
---	---

（出所）しなの鉄道のホームページより。

⁶⁾ JRの規定では、列車2両までしかワンマン化は許されていない。JR区間の篠ノ井・長野間を除く篠ノ井・軽井沢間で、3両編成での列車についても、JR東日本の協力を得ながらワンマン化を徹底させた。

⁷⁾ しなの鉄道のホームページより。

「仕入れ30%減」を合い言葉に全ての事業において価格交渉をねばり強く行う。資金調達金利についても、より有利な条件を求めて交渉を行う) ⑰ワンマン運転化(16年度までに、ラッシュアワーを除き、列車運転をワンマン化する) ⑱駅の外部委託化(中核5駅を除き、駅業務を外部委託する。委託先は活性化アイデアを持つ民間企業を募集する) ⑲保守業務の外部委託(保守業務の外部委託を進め、技術組織の見直しを図る) ⑳組織のスリム化(社員数の削減と若返りを進め、身軽で小回りの利く組織作りを行う)が挙げられている。先の改革検討委員会の案よりさらに民間感覚を取り入れた具体性のあるものとなっており、合理化もさることながら、組織の若返り、小回りの利く身軽さの重要性を指摘し、改革に柔軟に対応できる組織構造に変えていこうという方針が見てとれる。

②しなの鉄道の集客への取り組み

一方で、集客の取り組みにはさらに民間のアイデアが取り入れられている。20の改革メニューのうち集客に関するテーマを取り上げた3-2を見てみよう。

ここで、④の接遇の飛躍的向上や⑨の徹底した売り上げ管理と⑩の個人目標の達成と評価は、民間企業精神の注入であり、社員に営業意識をもたせ、目標達成への責任を課したものである。それによって、社内にあった親方日の丸的意識が吹き飛んだといわれる。⑪の若手の登用や⑫のプロによるマーケティングについては、斬新なアイデアの実現等、攻撃的な営業姿勢、トライ精神を評価しようとするものである。

集客アップのための具体的な戦略としては、第1にサービス面でのイメージアップを図ろうとしている。女性添乗員による高齢者の乗降介助などを行う①のトレインアテンダントの採用

や②のバイオ式トイレの設置がそれである。第2に、しなの鉄道が地域利用客と可能な限り接点を持つとする戦略である。1万円程度の年会費で枕木に氏名プレートを貼る鉄道トラスト運動を柱とした③のサポーター制度は、注目に値する。また、「ウイスキー列車」などの定番でのPRを行う⑥の企画列車も、地域住民にかなりの浸透を見せ始めている。最後に、⑤のライナーの増設にみるように、小回りの利くサービス展開を大事にするという戦略である。上田・長野間で新幹線利用の通勤者が増えたことを意識し、拠点都市間ではスピードアップというサービスにも対応していくという小回りの利く臨機応変な対応を重要視している。

第2節 青い森鉄道の取り組み

しなの鉄道より、条件が厳しい「青い森鉄道」と「IGRいわて銀河鉄道」の両者に共通する経営理念は、新幹線にスピードでかなわない分を補う要素を大切にすることである。それは、以下の三つのキーワードで示されるように思われる。第1に「サービスをきめ細かく」、第2に「身近で使いやすいものに」、第3に「地域との一体感を」である。そのために、沿線市町村を軸とする行政、沿線住民、民間諸団体といかに密接に連携をとり、上記の理念を実現できるかが問題となる。まずは、青い森鉄道の取り組みから見てみよう。

青森県の並行在来線利用促進のための基本的考え方は、県の企画振興部が中心となって作成した『並行在来線駅舎等活性化提言報告書』(平成14年3月)に代弁されているのでそれを紹介しよう。そこには、駅を活用したまちづくりが底流にあり、駅(舎)の活性化が、駅周辺・町の活性化を促し、ひいてはそれを青い森鉄道

3-3 青い森鉄道、駅周辺の活性化策と沿線の活性化策

駅周辺の活性化策	沿線の活性化策
<ul style="list-style-type: none"> ・パークアイドライドの推進 ・交通アクセスの整備とシームレス化 ・駅舎のシンボライズ化、コミュニティ基地化 ・駅舎への各種施設併設 ・駅前広場の活用 ・駅舎を核とした商業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な交通アクセスの整備 ・新たな観光資源の掘り起こし（食べ物、郷土芸能、グリーンツーリズム等々） ・統一的な駅名・路線名の改称 ・物語性のある路線名の改称

（出所）青森県活性化プロジェクトチーム『並行在来線駅舎等活性化提言報告書』（平成14年3月）より著者が加工作成。

の全体の活性化に結びつけようという発想がある。その具体的方策として、三つの支援組織の設立が必要とされている。まずは活性化の前提条件としてあげられているのが、民間協力組織の結成である。その組織として考えられるのは、駅が所在する市町村の、町内会、商工会、社会福祉協議会、女性団体、青少年健全育成協議会、老人クラブ連合会、学校、警察等である。これらがボランティアで、無人駅となる駅の環境整備を行ったり、継続的に青い森鉄道へ意見提案を行うようなシステムづくりが要請されている。一方で、行政もまちづくりの策定に駅・鉄道の役割を積極的に位置づけることが、活性化の重要ポイントとして指摘されている。行政の役割として、駅を核としたまちづくりの策定、青い森鉄道を中心とした交通ビジョンの策定、鉄道利用客に対する公共施設の入場料割引制度の導入などが挙げられ、さらに沿線自治体間の広域的連携を図るために、利用促進協議会の設置も求められている。利用促進協議会は、県・沿線市町村で構成され、民間協力組織に対する支援や活性化のための事業を実施し、その運営費には県・沿線市町村の負担金、民間団体からの寄付金等が期待されている。

これからわかるように、青い森鉄道の利用促進のために、沿線市町村等の行政側のサポートを受け一方で、住民、各種団体等のいわゆる民間組織の力の活用が早くから期待されていた。

青い森鉄道は、平成15年12月という冬季に営業を開始したが、無人の各駅に、地元のサポーターを配置し、駅待合室で暖を取れるというサービスができたのはこういう背景があったからである。

また、駅のバリアフリー化、例えばホームから線路に降りる階段の作成やホームのスロープ化によって渡線橋を使わない工夫などがかなり検討されている。駅周辺の活性化策、青い森鉄道沿線の活性化策としては、3-3で示された活性化策が検討されている。駅舎を核とした各種施設の併設による駅周辺のまちづくり、地域資源を生かした観光資源の掘りおこしやストーリー性のある名称による沿線の活性化策がもりこまれている。

第3節 IGRいわて銀河鉄道の取り組み

3-4は、IGRいわて銀河鉄道の利用促進策を示したものであるが、前述した「サービスをきめ細かく」「身近で使いやすいものに」というコンセプトからいって筆頭に挙げられるのは、列車の増発と新駅設置であろう。過疎地での列車増発はこわい賭けであるが、使いやすくなければ利用客は増えない。いわて銀河では、県内で最も本数の少なかった沼宮内・一戸間でもJR時の2倍近い上下31本まで増発した。また。開業後3年以内に2駅（盛岡駅・滝沢駅間）、10年以内に2駅を増設する予定である。駅を32駅

3-4 IGRいわて銀河鉄道の利用促進策

<p>(IGRいわて銀河鉄道が主体的に取り組む施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車の増発や快速列車の運行 ・地域にニーズに沿った列車ダイヤの改定 ・JR東日本及び青い森鉄道との直通乗り入れ ・企画乗車券などの特色ある商品開発 	<p>(沿線市町村及び県がIGRいわて銀河鉄道と連携しながら、主体的に取り組むべき施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置 ・新たな乗降口・自由通路の設置 ・駅のリニューアル等による利便性の向上 ・駅周辺の施設充実（駐車場・駐輪場の整備、公共施設の移転等）
<p>(IGRいわて銀河鉄道が沿線市町村との協力を得ながら取り組む施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道のイメージ作りとマイレール意識の高揚 ・祭りやイベント等とタイアップした企画や利用促進キャンペーンの展開 <p>(IGRいわて銀河鉄道や沿線自治体と、他の交通事業者、教育機関、民間企業、NPOとの連携)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業やタクシー事業との連携～接続の円滑化、スムーズな呼出し体制 ・鉄道利用の奨励、地域政策を絡めた鉄道研究の実施～小学校から大学まで ・駅舎の有効活用と駅前市場の有効利用 ・地元商店街等とタイアップした鉄道利用の促進 	

(出所) IGRいわて銀鉄道のホームページより、著者が加工作成。

から57駅に増やし、列車本数も1日86本から167本に増やし、乗客数を飛躍的に上昇させた松浦鉄道の例があるが、十分にありうる戦略である。新駅設置の基準は、駅建設負担等の地元の全面的協力と採算性の確保であり、設置方法も基本的には請願駅方式となろう。いわて銀河の場合、駅増設の方針であるため、新駅設置の場合には、県側からの補助制度が検討されるとき。

さらに、いわて銀河でも、並行在来線利用促進協議会の設置が検討されており、マイレール意識の高揚が図られている。また、経営安定化基金構想は、実現の方向となり、開業後5年間で10年分の所要見込み額約11億円が積み立てられることとなる。

第4章 肥薩おれんじ鉄道の沿線の現況

第1節 沿線路線図と駅間距離、周辺人口等

肥薩おれんじ鉄道営業区間である川内・八代間は、4-1で示される。営業距離、駅数等は2-1で記したが、沿線市町については、鹿児島県側3市2町（川内市、阿久根市、出水市、野田町、高尾野町）、熊本県側2市3町（水俣

市、八代市、津奈木町、芦北町、田浦町）の計5市5町からなる。

そのうち、新幹線停車駅は、この区間では川内、出水、新水俣、新八代の4駅であるから、これまで全部あるいは一部でも特急つばめが停車していた阿久根駅、佐敷駅周辺住民のこうむるデメリットは非常に大きいものとなる。阿久根市と芦北町には新幹線誘致の犠牲になったという意識が多かれ少なかれ存在する。

4-2は、駅間距離、駅勢圏人口、駅の所属自治体、その人口を示したものである。駅間距離は、平均4.676キロで、鹿児島県側が若干短く4.276キロ、熊本県側が5.036キロである。九州の他の第三セクター鉄道である松浦鉄道の駅間距離が3.23キロ、甘木鉄道が1.37キロ、南阿蘇鉄道が2.21キロであるのと比較すると、肥薩おれんじ鉄道の駅間距離は長く、新駅増設によって駅間距離を短縮させるという戦略も十分に考えられる。駅勢圏人口とは、駅を中心とした半径2キロ圏の人口をいうが、この人口の多少は、駅利用客の多少を表すといってよい。駅利用客は、八代、上川内、川内、水俣に多いが、この数字は、全体で年間500～1000人の範囲で減少



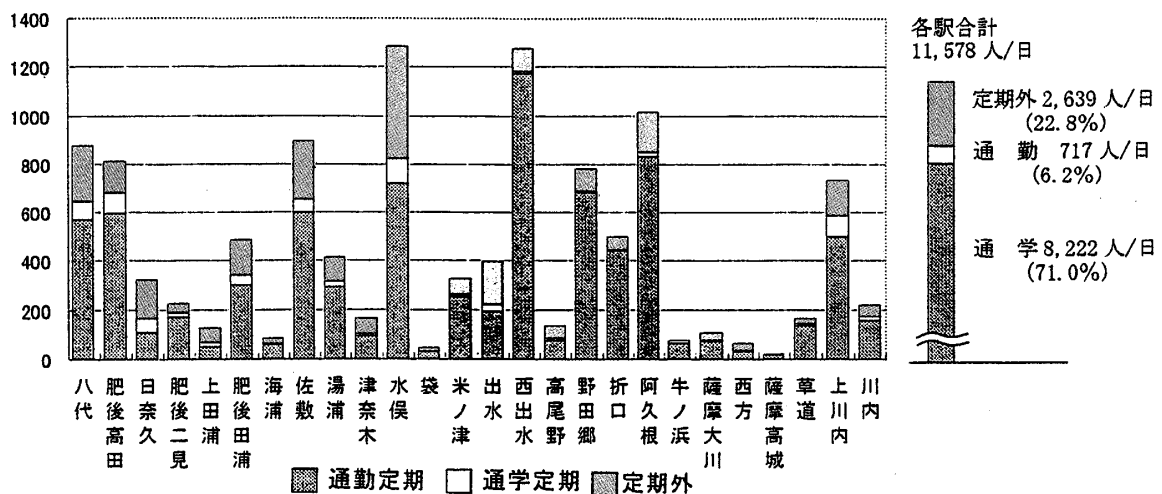
4-3の各駅の乗降者数については、駅勢圏人口に相關するものだと考えられるが、それとはなれた数字も見受けられる。例えば、駅勢圏人口と比べて相対的に乗客数が多くなっている駅は、その駅周辺にローカル鉄道利用客の目的

4-2 肥薩おれんじ鉄道の現状での駅名称と駅間距離、人口等

距離(キロ)	駅名	ふりがな	駅勢圏人口	駅立地の特徴と印象	所属自治体	人口
0	川内	せんだい	19,588	川内市街地に位置し、新幹線共用駅。	川内市	72,798
3.2(3.2)	上川内	かみせんだい	19,935	赤い柱が特徴の駅舎、住宅地に立地。		
9.6(6.4)	草道	くさみち	2,628	特急追越の際の利用駅、まだ未整備。		
14.6(5.0)	薩摩高城	さつまたき	520	ホームに屋根があるだけの寂れた駅。		
17.3(2.7)	西方	にしかた	914	3号線沿い、ローソンと共同駐車場。	阿久根市	26,905
21.2(3.9)	薩摩大川	さつまおおかわ	1,949	大川集落に位置、風情ある閑静な駅。		
24.7(3.5)	牛ノ浜	うしのはま	1,647	JR所有で休業の一長庵が駅舎。		
30.7(6.0)	阿久根	あくね	10,478	放置自転車が多いのが気になる。		
36.2(5.5)	折口	おりぐち	2,542	郊外の宅地にあり、駐輪場が充実。	野田町	5,019
41.6(5.4)	野田郷	のだごう	3,545	野田町の中心で、高校生利用客多し。		
44.8(3.2)	高尾野	たかおの	7,520	無人だが、設備よく、美化も秀でている。	高尾野町	13,959
49.0(4.2)	西出水	にしいずみ	10,626	出水、出水中央の高校生には必須駅。	出水市	39,944
51.3(2.3)	出水	いずみ	9,379	出水市街地に位置し、新幹線共用駅。		
55.6(4.3)	米ノ津	こめのつ	8,337	郊外の住宅地に立地、だだ広い空間。	水俣市	31,669
61.5(5.9)	袋	ふくろ	3,136	県境の熊本側にあるさびれた駅。		
67.3(5.8)	水俣	みなまた	18,928	新幹線駅は3キロほど北にある。	津奈木町	5,947
74.5(7.2)	津奈木	つなぎ	3,002	駅舎内に商工会館がある町所有の駅。		
83.2(8.7)	湯浦	ゆのうら	4,670	往時の賑やかさを偲ばせる川沿い駅。	芦北町	17,472
87.1(3.9)	佐敷	さしき	6,894	一部特急も停車する地域の中心的駅。		
90.2(3.1)	海浦	うみのうら	797	ホームだけの駅、探すのに苦労する。	田浦町	5,755
93.3(3.1)	肥後田浦	ひごたのうら	4,189	町中心に立地、特産コーナーもある。		
98.9(5.6)	上田浦	かみたのうら	443	陸の孤島で木造の駐輪場主体の駅舎。	八代市	107,359
103.2(4.3)	肥後二見	ひごふたみ	1,925	不知火海近くの、のどかな簡易駅舎。		
106.8(3.6)	日奈久	ひなぐ	4,190	木造だが往時を偲ばせる堂々の駅舎。		
112.1(5.3)	肥後高田	ひごこうだ	12,161	市郊外に位置し、通学や通勤客多い。		
116.9(4.8)	八代	やつしろ	29,407	新幹線駅は新駅で別。		

(出所) 駅勢圏人口、自治体人口については、平成12年の数字で、出所は資料4-1に同じ。著者が加工作成。

4-3 各駅の乗降客数(平成12年6月の旅客流動調査による)



※八代駅、川内駅についてはJR区間利用者を除く。

(出所) 資料4-1に同じ。

4-4 肥薩おれんじ鉄道（川内・八代）区間の輸送密度調査

鹿児島側 区 間	ローカ ル合計	定期外	通 勤 定 期	通 学 定 期	熊 本 側 区 間	ローカ ル合計	定期外	通 勤 定 期	通 学 定 期
川内 →上川内	1320	373	112	835 (63.3)	袋 →水俣	530	161	27	342 (64.5)
上川内 →草道	1033	271	50	712 (68.9)	水俣 →津奈木	1349	385	112	852 (63.2)
草道 →薩摩高城	1034	267	40	727 (70.3)	津奈木 →湯浦	1394	402	119	873 (62.6)
薩摩高城 →西方	1026	264	39	723 (70.5)	湯浦 →佐敷	1224	378	111	735 (60.0)
西方 →薩摩大川	1013	252	32	729 (72.0)	佐敷 →海浦	1328	406	131	791 (59.6)
薩摩大川 →牛ノ浜	1056	246	38	772 (73.1)	海浦 →肥後田浦	1334	403	134	797 (59.7)
牛ノ浜 →阿久根	1109	260	38	811 (73.1)	肥後田浦 →上田浦	1427	463	174	790 (55.4)
阿久根 →折口	1448	253	36	1159 (80.0)	上田浦 →肥後二見	1448	492	172	784 (54.1)
折口 →野田郷	1764	290	30	1444 (81.9)	肥後二見 →日奈久	1560	500	165	895 (57.4)
野田郷 →高尾野	1611	267	30	1314 (81.6)	日奈久 →肥後高田	1679	546	170	963 (57.4)
高尾野 →西出水	1505	246	23	1236 (82.1)	肥後高田 →八代	1799	538	208	1053 (58.5)
西出水 →出水	886	180	16	690 (77.9)	熊本県側	1349	415 (30.8)	133 (9.9)	801 (59.3)
出水 →米ノ津	739	126	21	592 (80.1)	(注) 数字は人, () 内はローカル合計に占める 比率で, 通学定期のみ示した。単位は%。				
米ノ津 →袋	533	148	27	358 (67.2)					
鹿児島県側	1152	246 (21.4)	38 (3.3)	868 (75.3)					

(出所)『鉄道利用券実態調査 (OD調査) 結果について』(平成12年6月6日実施)による。

地があるということになる。鹿児島県の場合、阿久根駅、野田郷駅、西出水駅の乗降客数が多いが、それは通学定期の占める比率が高いことから、学生通学者が多いからだと考えられる。また、熊本県の場合、水俣駅、佐敷駅の乗降客数が多いが鹿児島側と異なり定期外、通勤の比率も無視できない。

4-2, 4-3 から、新駅増設の可能性をみると、しなの鉄道やいわて銀河に比べて、ドル箱路線が長い帯で存在しないので、肥薩おれんじではその可能性は限られているように思われ

る。可能性があるとすれば、鹿児島県側では阿久根市周辺、野田・出水間、上川内周辺、熊本県側では八代・日奈久間、水俣・津奈木間、佐敷周辺に限られるであろう。

4-4でもっと細かに輸送密度を見てみると、鹿児島県側では、川内地区も相対的には高いが、阿久根から西出水間はかなり高い。学生にとっては、この区間の鉄道の必要性は非常に高いといわねばならない。熊本においては、定期外3割、通勤定期1割、通学定期6割と、鹿児島より通学定期の割合は小さくなり、水俣から八

4-5 肥薩おれんじ鉄道区間の駅舎および駅周辺の現状

(その1)

NO	駅名・市町名		駅舎・駅構内等						
	駅名	市町名	駅員	駅舎	駅事務室	ホーム	待合室・席	券売機	売店
1	川内	川内市	有人	RC	有	JR式	大	○	○
2	上川内		無人	RC	有	相対式	約10名	—	自販
3	草道		無人	簡易	なし	相対式	座席なし	—	—
4	薩摩高城		無人	—	なし	相対式	7～8名	—	—
5	西方		無人	簡易	なし	相対式	5～6名	—	コン
6	薩摩大川	阿久根市	無人	木造	なし	相対式	10～12名	—	—
7	牛ノ浜		無人	簡易	なし	相対式	座席なし	—	—
8	阿久根		有人	RC	有	JR式	大	○	○
9	折口		無人	簡易	なし	島式	約8名	—	自販
10	野田郷	野田町	有人	RC	有	相対式	大	駅員	自販
11	高尾野	高尾野町	無人	RC	有	相対式	約20名	—	自販
12	西出水	出水市	有人	RC	有	島式	大	駅員	自販
13	出水		有人	RC	有	JR式	大	○	○
14	米ノ津		無人	簡易	なし	相対式	約8名	—	—
15	袋	水俣市	無人	簡易	なし	相対式	約8名	—	—
16	水俣		有人	RC	有	JR式	大	○	○
17	津奈木	津奈木町	無人	RC	*	相対式	約20名	*	自販
18	湯浦	芦北町	無人	簡易	なし	相対式	約8名	—	自販
19	佐敷		有人	RC	有	JR式	大	○	○
20	海浦	田浦町	無人	—	なし	—	—	—	—
21	肥後田浦		有人	RC	有	相対式	大	駅員	自販
22	上田浦		無人	木造	なし	島式	約6名	—	—
23	肥後二見	八代市	無人	簡易	なし	相対式	約8名	—	—
24	日奈久		有人	木造	有	JR式	大	駅員	自販
25	肥後高田		無人	簡易	なし	相対式	約4名	○	—
26	八代		有人	RC	有	JR式	大	○	○
計		5市5町	16無人	簡易は9	有は11	相対式15	10名以上は14	無は14	有は6

(注) RCは、reinforced concreteの略で、鉄筋コンクリートのこと、自販は自動販売機のこと、コンはコンビニエンスストアのことである。また、津奈木の*は、駅事務室が商工会館になっているため、券売も商工会館の職員が行うことを示している。—は、存在しないことを示している。待合室・席の欄における大は、30名以上を示す。

(出所) 著者の現地調査による。

代にかけて、あまり波のない1300前後の輸送密度で、八代に向かうにつれ、徐々に高くなっていく傾向にある。

統括すると、肥薩おれんじ鉄道区間は、輸送密度が全体的に低い、大きい波が3つあることが見て取れる。この波は通勤・通学流動調査からも指摘できる。最大の波は、駅数として6駅と少ないが、高尾野町、野田町といった2市2町にまたがる阿久根・出水間での流動である。それに匹敵するのが熊本側で生じている

田浦町、芦北町からの八代市への流動である。前者は通学定期の比率が高く、後者は相反して通勤定期や定期外の比率も無視できないのが特徴である。それらとは若干劣るが、津奈木町、芦北町からの水俣市への流動も結構多い。阿久根市や川内市郊外からの川内駅への流動と県境をはさむ出水市周辺と水俣市周辺の流動は確かに認められるが、思ったより多くはないようである。

4-5 肥薩おれんじ鉄道区間の駅舎および駅周辺の現状

(その2)

NO	駅名	駅周辺設備と交通アクセス					駅周辺環境と近隣施設	高等学校
		トイレ	駐輪場	駐車場	バス停	タクシー乗り場		
1	川内	○	10	大	○	○	—	川内商工
2	上川内	—	約30台	約10台	○	乗り付け	周辺は住宅地	川内高校
3	草道	○	約40台	大(未整備)	○	—	大規模遊休地あり	—
4	薩摩高城	—	—	2～3台	○	—	周囲は何もなし	—
5	西方	簡易	あり	大(共同)	○	—	近くに海水浴場	—
6	薩摩大川	○	約30台	5～6台	—	近くに	小集落の中に立地	—
7	牛ノ浜	○	約40台	20台強	○	—	のどかで人家少なし	—
8	阿久根	○	大	大	○	○	—	2校あり
9	折口	○	約60台	大(未整備)	○	電話	郊外の住宅地に立地	—
10	野田郷	○	約100台	大	○	乗り付け	周辺は商店街、宅地	野田女子校
11	高尾野	○	約100台	大	○	乗り付け	町の中心部に立地	—
12	西出水	○	約60台	約10台	○	—	駅前に食堂と工房あり	3校あり
13	出水	○	大	大	○	○	—	—
14	米ノ津	—	約40台	大(未整備)	○	すぐ横に	郊外の住宅地に立地	出水商業
15	袋	—	未整備	大(未整備)	○	—	大規模遊休地あり	—
16	水俣	○	大	大	○	○	—	2校あり
17	津奈木	○	約60台	約20台	△	電話	商工会館兼ねる	—
18	湯浦	○	約100台	大	○	—	周囲にJAや食堂あり	—
19	佐敷	○	大	約20台	○	常時5台	横に大スーパーあり	芦北高校
20	海浦	—	—	—	—	—	辺鄙な所、徒歩のみ	—
21	肥後田浦	○	約100台	約20台	○	すぐ近く	仕出弁当、鮮魚店あり	—
22	上田浦	○	約60台	5台(未整備)	—	—	辺鄙な所、何もなし	—
23	肥後二見	—	未整備	5台(未整備)	—	—	のどかな所で人家少なし	—
24	日奈久	○	未整備	約10台	○	○	温泉街、空き地あり	—
25	肥後高田	○	約100台	約5台	△	乗り付け	郊外の住宅地に立地	—
26	八代	○	大	大	○	○	—	6校あり
計		19	無は2	10台以下は6	無は4	無は10		区間内に18校

(注) 駐輪場の大は、100台以上を示し、駐車場の大は、30台以上のスペースがあることを示す。バス停の△は5～10分程度歩いた所に存在していることを示している。高等学校における阿久根は、阿久根高校と阿久根農業高校、西出水は、出水高校、出水中央高校、出水工業である。

(出所) 著者の現地調査による。

第2節 停車駅の実態調査

平成15年2月27日と28日に肥薩おれんじ鉄道区間の駅舎の実態調査を実施した。それをまとめて表にしたものが4-5(その1)(その2)である。この調査から、4点ほど今後の改善のために指摘できるように思われる。

第1に、26駅のうちもはや16駅が無人駅であり、駅の管理についての合理化はいきつく所までできていることである。今後の計画では有人駅は8駅にする予定であるが、あと2駅が無人化

されるにすぎない。また、無人駅のほとんどが同じ形の簡易駅舎で工夫のない駅舎である。誘客のためには、金のかからない特色のある駅舎をいかにして建設するか知恵をしばる必要がある。

第2に、各駅とも駐車場と駐輪場のスペースはあるが、それがきれいに整備されている駅と未整備のままの駅が並存していることである。パーク&ライドを推進できるスペースは、予想以上に存在していることがわかった。パーク&

ライドを推進するのであれば、整備された駐車場、駐輪場へとかえていかねばならない。また、駅周辺に存在している大きな空き地や遊休地が目についた。それが誰の所有かが問題であるが、空き地・遊休地の活用は今後駅を軸としたまちづくりにおいて重要なことになってくると思われる。

第3に、肥薩おれんじ鉄道の運行は、基本的にワンマン運転であれば、現在ほどのホームの長さはいらぬという点である。貨物も走らせるために、思い切った改革はしづらいが、不必要なホーム部分のスペースを含めて、駅やホーム部分のスペースの有効活用が必要である。

第4に、無人駅なのに、駅やホームの美化が行き届いていた高尾野駅や上田浦駅を見て、駅の清掃・美化は誘客にとって大切な要素であることを再認識させられた。駅周辺住民のボランティア等によって駅舎の清掃・美化がさらに進むように、沿線市町等、行政のうまい仕掛けが必要になる。

この調査により、肥薩おれんじ鉄道の駅、全26駅を私なりに分類すると、5つに分類できると考える。第1グループが、川内、阿久根、出水、水俣、佐敷、八代の6駅、第2グループが、野田郷、西出水、肥後田浦、日奈久の4駅、第3グループが、上川内、高尾野、津奈木、湯浦、

4-6 並行在来線駅の所属自治体の態様

自治体名	①人口増減	②高齢化率	③財政力指数	④実質収支比率	⑤公債費率	⑥歳出決算総額(百万円)	⑦地方税(百万円)
川内市	102.1	20.4	0.74	4.3	17.0	28,142	9,484
阿久根市	94.3	29.3	0.30	2.2	20.5	11,396	1,820
野田町	93.3	26.7	0.20	9.1	15.7	2,674	290
高尾野町	105.0	23.7	0.29	2.0	9.9	5,695	832
出水市	99.9	22.8	0.38	3.3	13.4	16,253	3,666
水俣市	90.5	26.2	0.34	2.3	16.5	15,442	2,778
津奈木町	95.6	28.1	0.17	4.1	14.5	3,405	331
芦北町	90.6	28.4	0.25	5.7	11.2	7,919	1,108
田浦町		29.5	0.19	4.6	13.4	3,574	349
八代市	98.2	21.0	0.61	2.8	13.9	36,067	12,262

自治体名	⑧中学校生徒数	⑨高等学校生徒数	⑩完全失業率(%)	⑪就業者構成 (第1次) (第2次) (第3次)			⑫他市区町村への通勤者数	⑬他市区町村からの通勤者数
川内市	3,032	3,687 (4校)	3.3	8.7%	34.6%	56.7%	2,946	6,688
阿久根市	947	631 (2校)	3.5	21.0%	34.3%	44.7%	2,041	1,426
野田町	215	674 (1校)	2.7	27.1%	33.0%	39.9%	833	968
高尾野町	537	0	3.4	31.7%	31.1%	37.2%	2,398	1,555
出水市	1,460	2,915 (4校)	3.3	16.7%	32.1%	51.2%	2,697	3,675
水俣市	1,236	1,338 (2校)	4.9	8.3%	33.4%	58.3%	1,254	2,290
津奈木町	200	0	3.3	26.7%	29.9%	43.4%	1,016	433
芦北町	710	424 (1校)	3.1	17.1%	37.4%	45.5%	1,836	1,042
田浦町	215	0	4.0	33.3%	30.8%	36.0%	766	369
八代市	3,979	4,874 (6校)	4.4	14.5%	26.2%	59.4%	4,777	8,114

(注) ①の人口増減率は、平成12年の人口を平成2年の人口と比較したもの。②の高齢化率は、平成12年の総人口と高齢者人口で計算したものである。

(出所) 総務省統計局『統計でみる市区町村のすがた 2002』による。

肥後高田の5駅、第4グループが、草道、西方、薩摩大川、牛ノ浜、折口、米ノ津、肥後二見の7駅、第5グループが薩摩高城、袋、海浦、上田浦の4駅である。第1グループは、有人駅で駅舎も大規模で駅周辺設備も整備されているところで、第2グループは有人駅だが、駅勢圏人口が第1グループより少なくなっている駅である。第3グループからは無人駅であるが、第3グループの駅は、利用客もまだ多く、今の段階では何とか活路が見出せそうな駅である。第4グループの駅は、簡易駅舎が多く、今の所、駅を中核としたまちづくりがもうすでに難しいと見られるところである。ただ、折口と米ノ津は乗降客数が比較的多く、第3グループに近いと思われる。第5グループは、そもそも条件の悪い駅であり、そのまま手をつけずしておくか、抜本的に対策を練るかのどちらかの対策を迫られる駅である。第3、第4グループの駅がどれだけ集客能力をもつかが鍵となってくるであろう。

第3節 沿線市町の財政状況等と市町村合併

沿線自治体は、4－6でみるように、おしなべて人口逓減状況であり、高齢化率も阿久根市や熊本県の3町を中心に30%にとどこうとしている。おまけに自治体財政状況も厳しく、公債費率が20%を超えている阿久根市と財政指数に余裕が見てとれない水俣市は要注意の状態である。また、この資料では示されていないが、阿久根市の場合、経常収支比率が93.5%（平成11年度）、起債制限比率14.4%と最も悪い数字となっている。

また、⑫と⑬からわかるように、通勤での流動は、川内と八代で多く、差し引き3400人から3600人が他地区から川内・八代へ流動している。

水俣への流入も多いが、阿久根市は実質上流出であるし、出水市への流入数もさほど多くない。鹿児島県側の市町には高校の数も生徒数も約8000人で、熊本県側より多くなっている。高校生の流出入が川内市、八代市は当然として、出水市、水俣市、野田町あたりで激しいことが伺える。

自治体の財政状況は、平成の大合併論議とあいまって、三セクの赤字負担の問題に関わってくる可能性は十分ある。鹿児島県側で言えば、川内市は川西薩地区法定協議会で合併論議を進めている。関わっているのは、2市4町3村（川内市、串木野市、樋脇町、入来町、東郷町、祁答院町、里村、上甕村、鹿島村）であるが、串木野市と祁答院町は今後どちらに転ぶかわからない。並行在来線問題から言えば、串木野市の帰趨は川内市をゆさぶるだけに、今後を大きく左右する。串木野市は田畑市長にかわり、日置地区（市来町、東市来町、伊集院町、日吉町、吹上町、金峰町）に軸心を移しつつある。先に述べた経営安定化基金の拠出については、この合併問題抜きには語れない問題となろう。

阿久根市以北については、2002年12月に、北薩の2市4町（出水市、阿久根市、高尾野町、野田町、長島町、東町）からなる法定合併協議会設置議案が、出水市議会、高尾野町議会で相次いで否決されたので、合併問題は白紙に戻っている。現在では今の所、法定協議会設立の機運はない。出水市と高尾野町、野田町での1市2町での枠組みを支持する住民も根強くいるのである。

第4節 肥薩おれんじ鉄道の利用促進策

2001年8月に南日本新聞社の調査委託により行われた『並行在来線に関する県民意向調査』

の質問6で、「貴方は普段、JRを利用することがありますか?」という問いがあり、県全体で「通勤・通学に欠かせない」は、5.8%、「買い物や病院などでよく利用する」は、4.6%にすぎなかった。鹿児島県民の約9割にとって、JRはどうしても必要な交通手段ではないというまさに衝撃的結果がもたらされたのである。並行在来線沿線の住民においても、先の数字が6.4%と5.4%であり、県民全体と大きな差異はなかった。鹿児島県民は、温暖な気候でもあり、鉄道以外の代替交通手段に恵まれているため、鉄道路線のありがたさを痛感することが少なかったようである。

肥薩おれんじ鉄道にとって、鉄道の利用促進を図ることは通常的手段ではなかなか難しいことのように思える。先の『並行在来線経営基本計画(案)』で、鉄道利用の促進と地域の活性化に向けた方策として、利便性の向上等、マイルール意識の醸成、各種施設の整備等と三つの柱をたて、14項目ほどの方策が挙げられているが、それらは全て第3章の青い森といわて銀河でも紹介されている方策である。南九州独自の方策は何も語られていない。さらに、利便性の向上の第1項目に「地域のニーズに沿った列車ダイヤの設定」とあるが、JR時より4割程度増便して14~16本にするとしても、使いやすい鉄道になるにはまだ大きな思い切った改善が必要であろう。車万能社会の弊害を解消しながら、鉄道の楽しみを感じ取れるような仕掛けと、ユニークなまちづくりのアイデアがほしいところである。

第5章 結びにかえて

第2章で見たように、肥薩おれんじ鉄道は、JR九州からJR資産を安く譲り受け、しかも要員

についてもJR出向者等で10年間は格安に確保することができる。長い営業距離の割に三セクの運営経費が安く年間約10億円ですむのは、経営的に極めてありがたいことであり、このチャンスはどうにか生かしてほしいものである。

だが、肥薩おれんじ鉄道の路線と駅舎を現地視察すると、数字で出てくる好条件が消し飛ばされる。会社の合理化も必要であるが、ニーズにあった小回りの利く体制がとれるのか、三セク会社、行政、地域住民・民間団体の相互連携はどれだけ進むのか。輸送密度は先発地域と比較して最も低いし、既存のままでは新駅増設という手段もそうそうは期待できまい。収入増を期待できる手段がとても限られているのが、肥薩おれんじ鉄道なのである。

肥薩おれんじ鉄道を巡って、独自の利用促進策が三セク会社からも、沿線自治体からもまだどこからも聞こえてこない。これから夏・秋口に入って予算の議論がでてくるころ、沿線自治体等から斬新なアイデアがでてくることを期待したい。また、そのときには経営安定化基金の拠出の要請に対して、沿線外自治体や民間団体がどう応じるかが明らかになり、それによって肥薩おれんじ鉄道の命運が一層定まってくる。

参考文献

- 香川正俊『第3セクター鉄道』成山堂書店、2002年。
- 同 『第3セクタ鉄道と地域振興』成山堂書店、2002年。
- 運輸政策研究機構編『日本国有鉄道 民営化にいたる10年』成山堂書店、2000年。
- 平石和昭『新幹線と地域振興』交通新聞社、2002年。
- 田代雅彦、大嶋晃司「九州新幹線の開業に向けて」『九州経済調査月報』2001. 8。
- 平 剛「九州の第3セクター鉄道の現状と課題」『九州経済調査月報』1998. 7。
- 南日本新聞連載「高速の波紋(1~10)」(2001.2.15~2.27)

並行在来線先発地域との比較検討からみた「肥薩おれんじ鉄道」

- 同 「にぎわいを創る (1~10)」(2001.3.19~3.30)
- 同 「地域の選択 (1~10)」(2001.4.16~4.30)
- 同 「旅人を誘う (1~10)」(2001.5.26~6.6)
- 同 「『3セク』立ち往生 (1~8)」(2001.6.7~6.17)
- 同 「『3セク』始動 (1~7)」(2001.9.6~9.14)
- 同 「『3セク』難産 (1~5)」(2001.10.8~10.13)
- 同 「『3セク』明暗 (1~6)」(2001.11.30~12.6)
- 同 「『3セク』迷走 (1~6)」(2002.8.19~8.28)

トータルマーケティング㈱『並行在来線に関する県民意向調査』平成13年8月。

鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会『並行在来線経営基本計画(案)』

岩手県並行在来線経営準備協議会『並行在来線経営計画概要(改訂版)』平成13年3月。

並行在来線駅舎等活性化プロジェクトチーム『並行在来線駅舎等活性化提言報告書』平成14年3月。

青い森鉄道㈱『第二種鉄道事業許可申請書』【概要】平成14年3月。

青森県『第三種鉄道事業許可申請書』【概要】平成14年3月。

並行在来線対策青森県協議会『並行在来線経営計画素案』平成12年11月。

東奥日報連載「迷走・並行在来線 第1部 (1~8)」(2000年10月13日~10月20日)

同 「迷走・並行在来線 第2部 (1~5)」(2000年11月7日~11月11日)

同 「12月八戸駅開業 第3部, 第4部, 2002年2月~3月。

しなの鉄道㈱『会社概要』平成14年2月。

しなの鉄道経営改革検討委員会『しなの鉄道経営改革に向けての提言』平成13年12月。

総務省統計局『統計でみる市区町村のすがた』2001年12月。

(財)日本統計協会『市町村の将来人口 1995~2025年(5年ごと)』1999年10月。