

# 大手私鉄不採算路線の第三セクター鉄道化と課題 — 四日市あすなろう鉄道を事例として —

堀畑（藤川）まなみ

## 目 次

- I. 問題の所在
- II. あすなろう鉄道存続の経緯
- III. シビル・ミニマムとしての鉄道
- IV. 財政的支援
- V. まとめ

### I. 問題の所在

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て10年が経ち、存続できる仕組みが整ってきたこともあり、いくつかの地域が上下分離方式を採用して鉄道を残す選択をしてきている。しかし、JR北海道の幹線鉄道存廃問題やJR西日本の三江線廃止など、厳しい状況であることにはかわりはない。大手私鉄であっても、赤字路線をどうするのが課題となっている。

2015年4月に発足の四日市あすなろう鉄道株式会社（以下、「あすなろう鉄道」と表記）も公有民営方式で存続させた鉄道である。<sup>1</sup> 四日市市は、大手私鉄不採算路線であった近鉄内部・八王子線を近鉄から切り離し、上下分離式にて第三種鉄道事業者となり、施設や車両を保有してあすなろう鉄道を新設し、鉄道施設・車両を借り受けて運行・営業を行う方法で存続させた。<sup>2</sup>この事例は、子会社化を経ることなく大手私鉄から自治体が鉄道を引き取った初の事例でもある。<sup>3</sup> 四日市は鉄道を「交通弱者にとって移手段として欠かせないものであり、まちづくりには必要不可欠」と位置付け、市民にとって鉄道存続は公益性が高いと判断し、存続を選択した。市が「公益性が

高い」とした根拠には、鉄道を年間360万人が利用していること、利用者の高校生や沿線住民による熱心な廃止反対運動があったこと、廃止した場合には平行して走る国道1号線の渋滞が更に悪化することの3点があった。

この論文では、鉄道における近年の政策を俯瞰し、続いて内部補助の範囲で赤字路線を維持していた大手私鉄路線切り捨てがどのような経緯で行われ、自治体が第三種鉄道事業者となったのかを時系列的にまとめる。鉄道存続を決定させた要因をシビル・ミニマムの観点からとらえ、財政支援の状況についても詳細に取り上げる。最後に、今までは大手私鉄に依存していた公共交通機能について、依存できる状況が終焉し、公共交通の公共性が問われる状況がきていることについて考察する。

## II. あすなろう鉄道存続の経緯

四日市市は、三重県内でもっとも人口が多く（2017年11月30日現在、31万2257人）、面積 205.58km<sup>2</sup>の特例市であり、保健所政令市でもあり、高度経済成長期には公害ぜんそくを経験した経済活動が活発な都市である。

あすなろう鉄道は、四日市から内部駅までの5.7km、途中の日永駅から分岐して西日野まで1.3kmの合計8kmの路線である。年間利用者の約半数が高校生などの通学定期利用者であり、近鉄の学割率の高さ（80.7%引）から、利用者が多くても収益が上がらない構造となっていた。1991年頃には約500万人いた利用者は、現在約360万人程度であるが、経営的には年間3億円の赤字が継続的に発生していた。<sup>4</sup>

四日市市は合併をしたこともあり、広域に亘っているが、人口集中地域は海側に集中している。あすなろう鉄道は、この人口集中地域を走っている。鉄道と並行して国道1号線が走っているが、慢性的な渋滞が起り、市の計画量の2倍の自動車が走行している状態である。<sup>5</sup> 四日市では自動車の利用者が多く、パーソントリップ調査において移動をする人の3分の2が自動車を利用していることがわかっている。<sup>6</sup>

あすなろう鉄道の存続問題は2006年に始まる。近鉄はこの頃、北勢線、伊賀線、養老線と不採算路線の切り離しを行ってきており、この問題も近鉄が行ってきた一連の不採算路線切り離しによるものである。2006年に内部・八王子線の利用促進について近鉄から勉強会の誘いが四日市市にあり、2007年6月、市と近鉄で支援について協議が始まり近鉄から支援の申し入れがあっ

た。2010年12月、市は、三重県に対して公式な形ではないものの内部・八王子線への支援を依頼するが、三重県は「分社化することで支援は可能」という見解を示した。同12月、市議会は、事業者による運営手法見直しを促し、事業継続に向け支援等を行うことを含む総合計画を議決承認した。

2011年3月、総合計画内の第1次推進計画に支援策を位置づけ、車両更新補助、西日野駅と内部駅の駅前広場整備を盛り込んだが、夏には近鉄から車両更新時期延期の申し出があった。2011年12月、市は近鉄に対し再度文章で申し入れをし、2012年1月には、近鉄から、運営費補助がないと鉄道での事業継続は困難であるとし、車両更新時期との関係から2013年夏頃を目途に基本的な方向性を打ち出したい、と文章での回答があった。4月、議員政策研究会総合交通政策分科会で「総合交通政策特別調査委員会（以下、特別委員会と表記）」の設置を結論付け、6月には市議会にて特別委員会を設立させた。2012年8月、近鉄からバス高速輸送システムであるBRT構想の提案がなされたが、市は鉄道としての存続を希望した。その頃、沿線の北勢地区高等学校PTA連合会等による署名活動（署名総数、20838人）や四日市市自治連合会等の署名活動が行われ、12月12日には、総署名数17万2144人となり、近鉄本社で署名の提出を行うも、近鉄は「BRTへの転換が最善策」というままであった。

2013年4月18日、特別委員会は参考人招致にて近鉄の考えを聞いた。①黒字は1度もなく利用者減少時代には内部補助が困難、②初期投資の支援でのBRTが最も望ましい、③公有民営化方式にして市から赤字分の補助が継続的に必要、④第三者譲渡になった場合、土地の無償譲渡はできないが他の部分では協力する、⑤2015年8月末で、14両のうち1車両（昭和20年代製作）の使用ができなくなることから、鉄道での運営が困難になるため、車両製作期間を考慮すると本年8月末日が意思決定のリミットになる、ということであった。<sup>7</sup>

これをうけ、6月には、特別委員会は、「公有民営方式を基本軸とし、市の負担をできる限り最小化するよう、近鉄と協議・交渉を進めることを要望する」提言を出した。7月に市は近鉄に対して公有民営方式に準ずる枠組みを提案し、近鉄は「公有民営方式かつ市による赤字の全額補填」でと回答した。9月、交渉期限は少しずれこんだものの、市と近鉄とで鉄道存続の合意がなされた。

### Ⅲ. シビル・ミニマムとしての鉄道

#### 1. 鉄道廃止による負の影響

あすなろう鉄道として存続するために、市はどのように考えたのであろうか。この事例は、シビル・ミニマムとしての鉄道存続であると捉えられることから、まず、廃止によるマイナスの影響をどのように捉えたのか、次に、まちづくりの視点から総合計画等にどのように鉄道が位置づけられていったのか、続いて、公正さを担保するためになされた利用者以外の住民の公共交通への評価についてみていく。

四日市市では、内部・八王子線について、問題発生の当初から存続の意向を持っていた。特別委員会の提言はもとよりも、①鉄道は、少子高齢化を迎え、特に交通弱者にとって、日常に欠かせない移動手段、②本市のまちづくりにとって鉄道は必要不可欠（鉄道は一度線路を剝がすと元にもどすことは困難）、③廃線となった場合の代替交通の困難性（路線バス転換により、平行する国道1号線の渋滞を助長する）、④鉄道は地球環境にも優しい交通機関である、と考えていた。<sup>8</sup> 地元や学校関係者の熱意、特別委員会の提言、内部・八王子線の必要性を踏まえて、鉄道での存続は公益性が高いと判断がなされたのである。

この判断は、四日市市の市民の生活をどう守るか、市民生活の基準に鉄道が必要であるという判断であった。この考え方はシビル・ミニマムの考え方である。

松下圭一が提唱したシビル・ミニマムは「現代都市における市民生活基準」とされている。シビル・ミニマムは、「個人所得をめぐって提起されるのではなく、都市型社会における生活の社会化にともなって不可避とされる社会保障・社会資本・社会保健の制度的整備を指向し、その規範的基準として設定されるものである」とされる（松下：1973, 3p）。鉄道や道路は社会資本とされ、住民の移動がスムーズにできるよう整備することが求められるものである。シビル・ミニマムが提起された当時、都市においては人口増加が著しく、安価な住宅を求めて郊外の開発がなされるスプロール化や、モータリゼーションの発達により自動車が増加することで発生した慢性的な道路渋滞等、公共交通や道路整備が追い付かず、都市機能の低下が問題となっていた。その後、行政は渋滞解消のために道路環境をよくしようと、道路整備を進め、更にモータリゼーションが進んでいった。また、バブル期の中心

市街地高騰にみられるように、中心市市街地は子育て世帯には地価が高く住みにくい場所となり、郊外での安価な住宅開発に歯止めがかかることはなかった。その後、幹線道路沿いには大きなショッピングセンターが建設されるなど、自動車依存に拍車をかけるような状況が続いた。

四日市市は、鉄道が廃止することによるマイナス面が大きいことを重視した。廃止となった場合、平行して走る国道1号線の渋滞が更に悪化することを懸念したのである。国道1号線の渋滞は慢性的であり、三重県道路交通渋滞対策推進協議会においても、国道1号の課題として、通過交通と生活交通が混在し交通需要が超過、中心市街地における連続的な速度低下により、公共交通機関や救急医療に影響している、と報告されている。<sup>9</sup> 渋滞緩和のために1992年から北勢バイパスの事業化に着手しているが、全21km中、7kmしか開通しおらず、全線開通には用地買収などで時間がかかっている。

鉄道を廃止しバス転換した場合、利用者数からすると通勤・通学時間帯に10～20本のバスを走らせることになるため、国道1号の慢性的な渋滞に拍車をかけることになる。バスでは定時性は確約できず、渋滞に巻き込まれることでさらに利便性が低下し、利用者がバスから自動車利用に変更することが想定でき、これによって渋滞が更に悪化することが考えられた。

市は、近鉄からのBRTへの提案についても同様に現実的ではないと考えた。BRTは鹿島鉄道跡などで走っているものの市街地では走っていない。この案では、整備のために30億円の経費がかかり、それを市が負担するというものであった。整備には、狭路拡幅の工事期間が必要となる。拡幅に必要な用地買収にも2～3年の期間が必要となり、市はBRT転換を容易ではないと考えた。また、内部・八王子線には踏切が38箇所あり、BRTにすれば踏切は廃止される。鉄道であれば「鉄路優先」であるため、渋滞していても踏切によって道路を優先して走行できる。BRTでは専用軌道だけでなく一般道の走行も予定されており、踏切がある場所を優先走行できるかは決まっていなかった。また、車両更新の関係から交渉できる期限は決まっており、それまでに用地買収は終わらず、代替バスを走らせることになるため、BRTは二重の手間となることが想定できたのである。

鉄道を残すことについて、市は「廃線となって、国道1号の渋滞がもっとひどくなれば、鉄道が重要であるという認識が深まったかもしれない」と言っていた。<sup>10</sup> 鉄道存続については、沿線の運動や署名活動はあったが、鉄道の必要性の認識を更に深めるためには、荒療治も必要と思えたのである。<sup>11</sup>

## 2. まちづくりと絡めた鉄道施策

市は、近鉄との勉強会の最中である2009年に公共交通の維持を重点的施策に位置づける「四日市市総合計画」の策定作業を始めている。総合計画では「誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち」を掲げており、そこには、交通弱者にとって必要不可欠である鉄道支線や郊外路線バスの維持が困難な状況にあり、市民や事業者、市民活動団体と連携して公共交通の利便性の確保を図る、とある。<sup>12</sup>

都市計画との整合性を設計するため、マスタープラン全体構想（2011年7月）でも、移動しやすい交通環境づくり、鉄道駅等を中心とした住宅地の再編、中心市街地における賑わいの創出、都市基盤施設設備について、鉄道を政策に絡めていった。

鉄道存続のために市が動いている最中に、交通政策基本法が施行され（2013年12月）、基本法を具体化するために地域公共交通活性化再生法が改正された。改正により地方公共団体が中心となってまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを構築することになり、四日市市都市総合交通戦略、四日市市地域公共交通網形成計画といった公共交通に関する施策に関連づけられた。地域公共交通網形成計画では、「まちづくりを支援する公共交通網の形成」を課題とし、公共交通網を単独で形成せず、まちづくりに連動する必要性が謳われた。また、四日市市住生活基本計画においても、重点施策に鉄道駅を中心とした住まいづくりの促進が掲げられた。<sup>13</sup>

こうした鉄道存続に関連した政策への取り組みは、市長のリーダーシップがないとできない。ひたちなか海浜鉄道の事例では、単独の市町村で沿線が完結する場合、市長の判断で存続の意思決定が可能となった（堀畑：2011）。<sup>14</sup> 内部・八王子線も市内のみを走行している鉄道であったため、市の意向を反映しやく費用負担の責任が明確になるため、市によって鉄道の存続が決定しやすかった。複数の自治体を走行する鉄道の場合には、沿線自治体で費用負担問題の話し合いをするため、都道府県が仲介役をしなくてはならなくなる。<sup>15</sup> 沿線が複数の自治体に及ぶということは、当事者がそれだけ多くなり、都道府県や市町村の責任の明確化など、話し合いが複雑になる。鉄道存廃問題は強いリーダーシップを誰が発揮するかによって依拠するが、四日市では市が発揮したのである。



### 3. 鉄道存続に対する市民の意向

鉄道存続について、利用者以外の市民はどのように鉄道の存続を考えたのであろうか。鉄道の存廃問題はそもそもの利用者が少ないため、多数決で決まりがちな民意をどうするのか、政治的争点になることもある。<sup>16</sup>

市は2010年に「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置し、地方鉄道、支線路線の維持について検討を始めた。<sup>17</sup> 協議会の構成メンバーは行政のほか、事業者には三重交通、三岐鉄道、近鉄、NPO生活バスよっかいち、伊勢鉄道ほか、利用者には四日市商工会議所、自治会代表者が名を連ねた。<sup>18</sup> 協議会では検討するための基礎データとして、「日常の交通実態と公共交通に関するアンケート」<sup>19</sup> を行なった。これにより、公共交通を普段利用していない住民が、公共交通についてどのように考えているのかを把握することができた。公共交通の維持については8割の人が「維持すべき」という意向を示し、公共交通を維持する望ましい方法としても、「税金で経費の不足分を補う」が28.1%、「地域の負担と税金を使って経費の不足分を補う」が36.9%と、3分の2の人達が税金を使っても良いと考えていた。公共交通を維持すべき理由では、最も回答が多かったものは「高齢者や学生には重要な交通手段だから」（85.8%）で、次いで「日ごろは使っていないけれども、使いたい時があると便利だから」（50.7%）となっていた。「使いたい時があると便利だから」と回答した層は潜在的な利用者であり、「あってもなくても構わない」という認識ではなく、市も、市民も公共交通について税金を使っても残すという意義を共有していたのである。

公正の観点からすれば、利用者の応分の負担ということは考えられる。現在の鉄道利用者も負担増となった。存続後、運賃は値上げし、経営分離によって近鉄乗り換えの際には初乗り運賃がかかるようになった。例えば、四日市駅から内部駅まで220円であったものが、250円になり、内部駅から近鉄名古屋まで 690円であったものが860円へと値上がりした。通学定期は80.7%引きから70%引きとなった。利用者の負担は増加したが、近鉄からあすなろう鉄道になって身近に感じるようになったのか、高校生のボランティアや沿線住民のボランティアも増えており、数えられるものだけで2015年度は77回行われている。

## IV. 財政的支援

### 1. 上下分離方式の選択

鉄道を市として残すのであれば財政上の負担をいかに抑えるかが次の課題となる。

鉄道施設の保有及び維持整備には相当の費用がかかる。「回避不可能な埋没費用 (sunk cost) として経営収支を圧迫するのみならず、費用回収のリスクを生む」とされる。上下分離方式には、過重な資本費負担から事業者を解放し、事業者は輸送事業に専念できるため効率的な経営が期待できるというメリットがある(地方鉄道問題に関する検討会：2002、25pp)。あすなろう鉄道では、市が鉄道施設を公有し、「四日市あすなろう鉄道(株)」が運行を担当することになった。鉄道が運行・営業で利益を出した場合には市に抛出し、損失を出した場合には市が赤字補填を行う。国・三重県は、市に対する補助・財政支援を法律の枠組の中で行うことになる。

表1は市の財政的支援についてまとめたものである。鉄道について、国が約8億円、三重県が約4億円、近鉄が約17億円負担をする。17億円には8億円の寄付が含まれている。近鉄保有の鉄道用地については、無償貸与となった。国や県の負担は、鉄道事業再構築事業計画が認定(2015年3月11日)されて決まり、中でも経費がかかるものとして、①鉄道施設の維持修繕(10年間で3億8400万円)、②鉄道施設の老朽更新等(10年間で20億7200万円)がある。これらは認定事業計画において国、自治体、実施主体がそれぞれ3分の1ずつ負担することになっている。<sup>20</sup> 三重県は、「自治体」を都道府県と基礎自治体と解釈しているため、負担は半々として6分の1の負担とし、四日市市が残りの6分の1を負担と考えるため、市の負担は、2分の1の計算になる。

赤字は車両更新代等の経費を含めて年間3億円程度であったが、運行分の赤字の補填のため年間2億円に設定し、市は10年間損失補填を行うことにした。市で12億円、近鉄との協議により基金化が決まった8億円の計20億円の予算を組んでいる。2015年度の運行収益は5390万円の黒字で、<sup>21</sup> これをいったん基金(8億円)に戻し、約8億5千万円となった基金から施設更新と補修の経費として1億3000万円を使った計算になる。



表1 あすなろう鉄道への経済的支援

	負担額	内訳	
四日市市	約20億円	設備投資・修繕費用	約8億円
		損失補填	12億円程度(10年間)
国	約8億円	設備投資・修繕費用の補助 (費用の1/3)	
三重県	約4億円	市に対する財政支援 (設備投資・修繕費用の1/6補助)	
近鉄	約17億円	資産無償譲渡等	約9億円
		寄付(協力金)	8億円

2016年10月28日四日市市公共交通推進課ヒアリング及びいただいた資料より作成

市の財政的支援は、利用者が360万人いるということから一人当たりになると数十円程度になる。利用者が30万人であったら負担が一人当たり数百円になるため、市は「鉄道の形で存続ができたかはわからない」と考えている。<sup>22</sup>

## V. まとめ

近鉄からすれば経済効率性を判断基準とし、バスもしくはBRTに転換するということは当然であった。近鉄と市との協議が始まった2007年は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、鉄道事業再構築事業に対して支援が可能となり、できる限り、鉄道は鉄道として残すことに風向きが変わった時期である。

四日市市が鉄道存続を強く望んだのは、利用者には交通弱者である高校生が多く、移動の公平性が保たれる必要があったからである。さらに国道1号の渋滞の問題も大きかった。渋滞の悪化は、時間的な損失を発生させるだけでなく大気汚染を発生させるため、市民の生活環境悪化につながる。発生源は工場であったが深刻な大気汚染公害を経験した四日市市であるだけに、渋滞悪化は避けたいものでもあり、交通サービスのシビル・ミニマムからすれば、バスでもBRTでもなく、国道を並走する鉄道が一定の交通サービスの提供ということになろう。

この事例は、鉄道の存廃問題を契機に、自治体が鉄道をどのように位置づ

けるのかを問うものでもあった。

大手私鉄が不採算路線を切り捨て、自治体が鉄道を存続させる。こうした動きは、国鉄がJRになるときの特定地方交通線を沿線自治体が存続させるかを考えたうえで、第三セクター鉄道として発足させたことに非常に似ている。この時には、赤字ローカル線を引き受けるのであるから、維持存続はそもそも非常に難しいと考えられていた。

実際、2000年以降の鉄道廃止問題では、北海道ふるさと銀河線や三木鉄道など、赤字ローカル線を引き継いだ第三セクター鉄道が廃止となっている。第三セクター鉄道の経営不振は、官が運営主体であるからだという批判があり、民間の手法を導入すれば解決するという考え方もあった。

近鉄は、あすなろ鉄道以前にも、三岐鉄道北勢線（譲渡）や伊賀線、養老線（連結子会社化）の切り離しを行っており、赤字路線を切り捨てて、経営を健全化させている。つまり、民間の手法では、赤字であれば切り捨てるを行うことが普通である。しかし、公共交通においては公共性を担っているため、安易に切り捨てられないように規制緩和以前はしていた。事業者に対しての責任を軽くしたが、地域住民の交通を確保するための責任が自治体に重くのしかかってしまっている。

一般にJRや大手私鉄に、市町村は公共交通を依存している状況がある。市が参考人招致をした際に近鉄から聞いた、「会社全体で収益が伸びている時代であれば黒字路線で赤字路線を助ける内部補助ができたが、交通弱者である高校生の人口が減少したり、高齢化によって階段の利用が難しくなって鉄道での移動ができなくなったりと、利用者が減る時代になり内部補助が困難である、という考え方は、今後どの大手私鉄でもなされることであろう。市民が自動車や自転車など、自力で移動手段を確保すればいいという考え方もある。しかし、四日市市の事例のように並走する道路渋滞やそれによる時間的損失、あるいは「生活交通」の意味だけでなく、公共的な交通手段があることによって地域が広域的に開放されることもあるため、バスや鉄道がなくなることが何をもちたらずのかをよく考えなくてはならない。

大手私鉄の不採算路線切りが今後はもうないとは言い切れない。四日市のように、市が積極的になって鉄道を残したあすなろ鉄道の事例が基本というわけにはいかないであろう。上下分離方式は、地方鉄道を救済するものであったが、大手私鉄の不採算路線切りにも利用できるため、大手私鉄の社会的責任をどう考えるのかが、今後の課題と言える。

(注)

- 1 鉄道の公有民営化方式は、一般に上下分離方式と言われ車両や乗務員を上部構造、インフラ部分下部構造としている。上下分離方式も交通市場においては規制緩和策とされる（竹内：2008, 155pp）。
- 2 あすなろう鉄道(株)は、近鉄が75%、四日市市が25%出資して、2014年3月27日に設立された、内部・八王子線の運行と営業を行う第二種鉄道事業者である。
- 3 三重県内には近鉄の赤字路線であった養老鉄道と伊賀鉄道があり、2007年10月に連結子会社化をして存続させている（第98期有価証券報告書より）。養老線、伊賀線においても自治体が鉄道施設・車両を保有し新会社にて運行・営業を行う公有民営化を進めている。
- 4 2016年10月28日、四日市市都市計画課公共交通推進室ヒアリングより。
- 5 2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
- 6 2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
- 7 内部・八王子線はナローゲージという線路の幅の狭い特殊な車両を使用している。最後に造られたのは60年前であり、特殊車両のため新しい車両を図面から起こさないといけない事情もあり、近鉄は意思決定を早めてほしいと市に要望した。
- 8 2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリング及びその際に頂いた資料より。
- 9 三重県道路交通渋滞対策推進協議会資料。  
[http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/pdf/150331\\_1.pdf](http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/pdf/150331_1.pdf)。2016年11月1日閲覧
- 10 2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
- 11 利用者が多い鉄道が急に廃止となった事例にはえちぜん鉄道がある。えちぜん鉄道の前身である京福鉄道が鉄道事故を2度発生させたことで、鉄道廃止届けを提出し、代替バスを走らせることになった。京福鉄道は赤字であったため鉄道の廃止をしたいという思惑もあった。通勤を自動車に切り替えたり、通学に鉄道を利用していた高校生は家族に送り迎えてもらうことになったりと、周辺道路の渋滞が悪化した。鉄道の運行が市民に切望され、第三セクター鉄道として再スタートすることになった。
- 12 『四日市市総合計画 2011年度～2020年度』、11ppより。
- 13 具体的に明記はしていないが、鉄道についてはあすなろう鉄道を想定しているものである。2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
- 14 ひたちなか海浜鉄道の場合、勝田市と那珂湊市が合併してひたちなか市になったため、一つの市内のみでの走行となった。存続に積極的であったのは旧那珂

- 湊市であり、合併によって市長のリーダーシップが発揮できた。
- 15 三重県では養老鉄道の存続についての話し合いで、県が仲介をしている。2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
  - 16 三木鉄道では廃止を公約に掲げた市長が当選して2008年4月に廃止となった。
  - 17 この協議会は事実上、鉄道存続のために設置したものである。2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリングより。
  - 18 三岐鉄道北勢線、伊勢鉄道は廃止の危機から復活した鉄道であり、生活バス四日市は市民がNPOを立ち上げ毎月の運営費100万円を企業50万円、行政40万円、収入10万円でやりくりしている団体である。
  - 19 アンケートは、2010年2月15～28日に無作為抽出した高校生以上市内在住者2000人を対象に実施、回収数は811票、回収率は40.6%であった。2016年12月5日参照。http://www5.city.yokkaichi.mie.jp/secure/41158/arikata3.pdf
  - 20 国からの設備投資・修繕費用の補助は1/3であるが、財政力指数が0.46を下回ると1/2になる。
  - 21 2016年4月1日、毎日新聞三重版より。
  - 22 2016年10月28日、同公共交通推進室ヒアリング。

## 参考文献

- 竹内健蔵（2008）『交通経済学入門』 有斐閣
- 地方鉄道問題に関する検討会（2002）『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－』
- 堀畑まなみ（2011）「鉄道存廃問題が提示する公共性－三木鉄道とひたちなか海浜鉄道を事例に」 『桜美林論考 自然科学・総合科学研究』2号 pp. 13～27
- 松下圭一（1973）「シビル・ミニマムと都市政策」 『岩波講座 現代都市政策 Vシビル・ミニマム』 岩波書店