

わたらせ溪谷鉄道と その沿線地域の変遷にみる諸問題と考察

大 島 登志彦・劉 智 飛

The Study and Review for the Vicissitude of the Watarasekeikoku-Railway and the Area along this Railway

Oshima Toshihiko · Liu Zhi Fei

Summary

The Ashio Railway-Line was decided to the policy to close its local lines with the few traffic density under the Japan-National-railway (JNR) Financial Reform Act of 1980. So “The Limited Effort of Riding” was operated in local-governments along this Railway. As a Result, the Ashio Railway-Line was replaced to the Watarasekeikoku-Railway company (the third sector railway not JR), and to convenience. Passengers of this railway were increased for a moment, but they were declined to decrease after several years and Management of this railway grew even worse. So “Watarase Dream Ticket” (free pass for a year) was sailed from 2005 to 2006 for reconstruction, but it was clear wrong. This railway has supported by local-governments along this railway for about twenty years.

1. はじめに

地方の重要な生活交通であるローカル鉄道は、盛衰の傾向が国の政策などによって変転してきた。その際に生じた全国的な課題や傾向は、各段階で考察されてきた^{1)~4)}。各々の路線の実態調査に関わる研究も、数多くなされてきた⁵⁾。また、鉄道事業の需給調整規制廃止後の近年は、活性化や存廃・費用便益分析に関して各地で議論されながらも、廃止される地方鉄道が増加している。そこには、地元住民の対応や自治体の活性化施策に足並みが揃わなかったり不備な部分も目立ち、結果的にマイナスに作用した事例もあったと考察される⁶⁾。

一方で、鉄軌道の廃止計画が浮上した時、地元自治体や住民が一体となってその価値を見直して、沿線地域第三者の介入などを仰いで、存続につながった例も多い（富山県のJR 富山港線や加越能

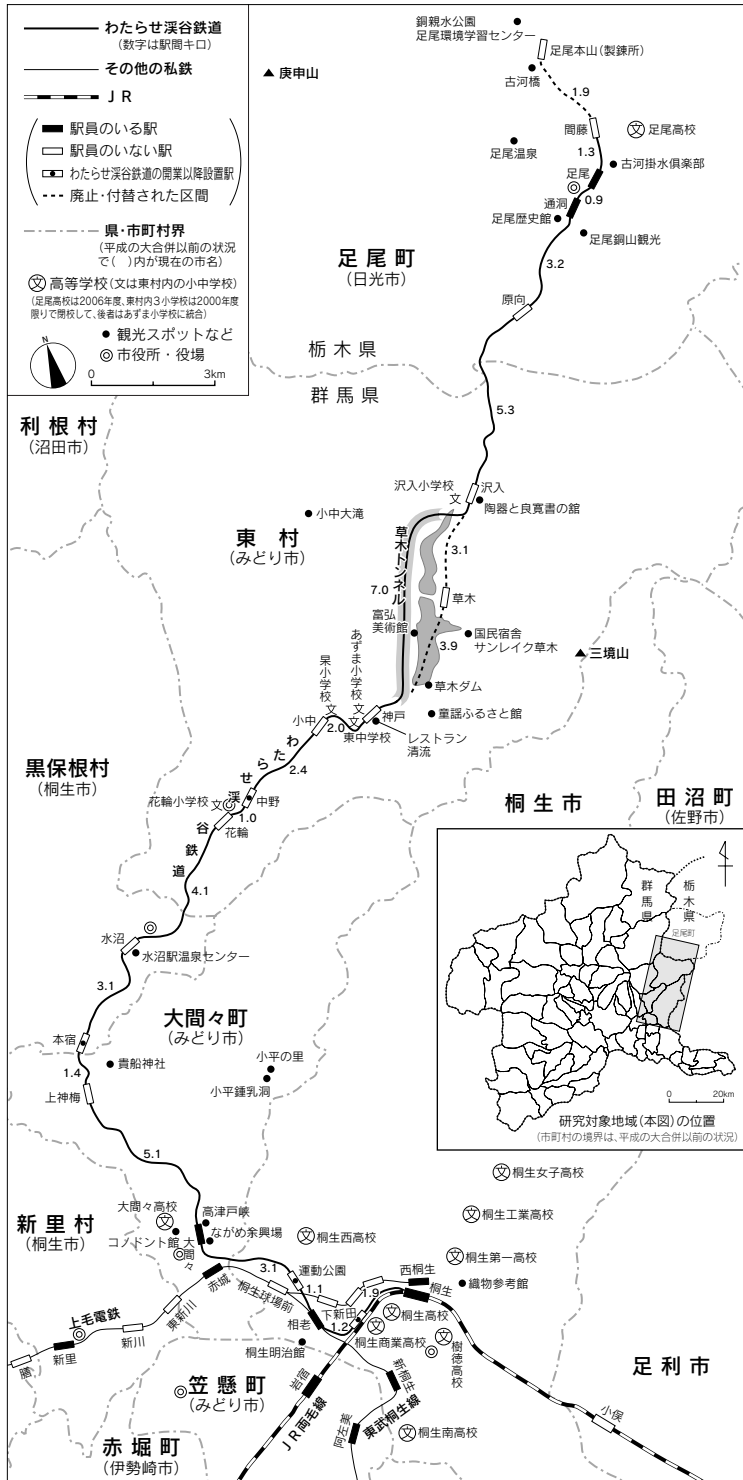


図1. わたらせ渓谷鉄道とその沿線の概要

鉄道万葉線⁷⁾、和歌山県南海電鉄貴志川線⁸⁾など)。また、千葉県の銚子電鉄は、近年赤字経営を続けてきたが、副業で始めた「ぬれ煎餅」の製造販売が増収をもたらして、廃線の危機を乗り越え、今日まで鉄道事業を継続の原動力となったことが、顕著な話題になっている⁹⁾。

わたらせ渓谷鉄道は、本社を大間々町（現在群馬県みどり市）におき、JR両毛線桐生駅（群馬県桐生市）から栃木県足尾町（現在日光市に合併）の間藤駅に至る営業キロ44.1 km、国鉄足尾線を引き継いだ第三セクター鉄道である。桐生から大間々までは、人家の多い平野部を走るが、上毛電気鉄道や東武鉄道と競合する区間がある。大間々以北は、旧黒保根・勢多郡東村など、渡良瀬川の渓谷に沿う山間地域を走るため、人家は極端に少なくなる。終着の足尾町は、銅山によって発達した町で、国鉄時代は、旅客列車の終着駅間藤から製錬所が立地する足尾本山駅までの1.9 kmが、貨物専用線として営業されて

いた。また、神戸ー沢入間のルートは、延長5,242mの草木トンネルで貫通しているが、草木ダム建設のために、1973年に草木駅廃止に伴って付け替えられたものである（図1）。

わたらせ渓谷鉄道やその前身である国鉄足尾線については、これまで、歴史的変遷のなかで幾つかの調査報告がなされてきた^{10)~15)}。また、各節目には、公共機関の活動や事業者の歴史的変遷も、まとめられてきた^{16)~18)}。本研究では、わたらせ渓谷鉄道について、その沿線地域との関わりや学術的に重要と考える事項を中心とした歴史や特性、運行・輸送事情の変遷などを概観する。そのなかでとくに、同鉄道特有の利用促進施策となった国鉄の末期における特定地方交通線への指定から逃れるための沿線市町村で繰り広げられた特別乗車運動や、近年全国的话题となって導入された「わたらせ夢切符」にみる問題とその影響を検証する。そうした歴史的変遷過程にまつわる諸問題を通して分析することと、同鉄道の輸送事情や経営に関する課題、利用促進施策などを考察することによって、今日のローカルの鉄道がかかえる課題や、それに対する自治体の政策の諸問題を事例研究することを目的とする。なお、歴史的事項の記載は、筆者などの調査のほか、本章の注で記した既存文献などを参照している。

2. わたらせ渓谷鉄道と沿線地域の歴史的変遷と概要

(1) 国鉄足尾線の時代

足尾銅山の発見は近世初期にさかのぼり、全国各地に街道整備が進むなかで、利根川中流の平塚河岸（現在伊勢崎市）から足尾に至る「銅山街道」（あかがねかいどう）が整備され、銅鉱・粗銅の輸送が行われていた。明治時代に入って銅山の経営が古河市兵衛の手に移ると、街道の改修や、足尾から細尾峠越えて日光まで索道が建設された。その後、大間々より足尾・日光を経て矢板に至る両野鉄道が計画されたが、古河市兵衛の協力が得られずに進展しなかった。そして、1902（明治35）年5月6日、足尾鉄道(株)が、足尾銅山の鉱石やその関係資材を輸送するために、資本金160万円で発起され、1912（大正元）年に桐生を起点として大間々経由で足尾に至る鉄道が開通し、1914年8月には足尾本山まで全通した。足尾鉄道は、1913年に鉄道院に借用される契約がなされ、1916年に正式に国有化され、以後国鉄足尾線として、70年以上の歴史を歩んでいった。

足尾線は、大正から昭和にかけて、国の重要な産業鉄道としての役割を担っており、当時の足尾町は、人口が1916年に38,000人をこえるなど、宇都宮に次ぐ栃木県第2の都市として栄えて、市制施行が期待される程だった。第二次世界大戦後は、産業鉄道としての比重は減り、生活路線として沿線住民の通勤・通学など多角的に利用されるようになり、1960年代半ばには、高度経済成長や高校進学率の上昇などで、輸送人員は急増した。しかし、東海道新幹線が開通した1964（昭和39）年に国鉄が赤字経営に転じると、まず1968年に諮問委員会が、全国で83線区のローカル線の廃止を示唆するなど、国鉄の赤字ローカル線廃止問題がクローズアップされ始めた。

日本の高度経済成長の過程で、足尾銅山は、安価な輸入鉱石の使用が増える一方で、自山の鉱石

は枯渇していき、1973年2月、約400年の歴史にピリオドを打って閉山した。足尾町の人口も、1955年の時点で最大時の半分以下になっていたが、閉山の前後を中心に断続的に激減し、近年は、1/10以下にまで減少している。また、勢多郡東村では、草木ダムの建設に際して、草木地区の多くの世帯が移転を余儀なくされるなど、足尾線は、モータリゼーションの影響による乗客減少のほか、沿線の中山間町村の急速な過疎化が進み（表1）、旅客輸送人員は激減していった。しかし、銅山閉山後も足尾製錬所は稼動し続けたので、輸入鉱石と製錬の副産物である濃硫酸を運ぶ貨物輸送は継続され、貨物収入は旅客収入を上回っていた。

表1. 足尾線沿線の中山間町村の戦後の人口の推移
(単位：人)

年	足尾町	勢多郡東村	黒保根村
1955	18,510	7,718	6,940
1981	5,991	4,450	3,320
1991	4,691	3,832	3,010
2001	3,653 (0.20)	3,221 (0.42)	2,749 (0.40)

2001年の()内は、1955年比
(群馬県や足尾町の資料などから筆者作成)

設に際して、草木地区の多くの世帯が移転を余儀なくされるなど、足尾線は、モータリゼーションの影響による乗客減少のほか、沿線の中山間町村の急速な過疎化が進み（表1）、旅客輸送人員は激減していった。しかし、銅山閉山後も足尾製錬所は稼動し続けたので、輸入鉱石と製錬の副産物である濃硫酸を運ぶ貨物輸送は継続され、貨物収入は旅客収入を上回っていた。

(2) わたらせ渓谷鉄道の利用状況の特性

わたらせ渓谷鉄道の近年（2003年度）の輸送人員の比率を見ると（表2）、定期旅客が全体の半分強で、そのうち通学定期が約84%を占める。また、定期外旅客の収入と輸送人員の月別変化をみると（表3）、5月、10月と11月の観光シーズンが、それ以外の月に比べてかなり多く、定期外は、観光客の占める割合が高いことがわかる。すなわち、同鉄道は、高校生などの通学路線と観光鉄道

表2. 国鉄足尾線・わたらせ渓谷鉄道の輸送人員の変遷 (単位：千人)

年度	定期外	定期旅客			旅客輸送人員計
		通勤	通学	定期計	
1960	617	1,115	1,732
1965	630	1,854	2,484
1970	566	408	859	1,267	1,833
1979	364	280	680	960	1,324
1987	234	87	320	407	641
1989	385	109	443	552	937
1990	430	104	473	577	1,007
1991	432	95	489	584	1,017
1992	460	100	467	567	1,027
1993	489	91	473	564	1,053
1994	516	86	463	549	1,065
1995	490	81	487	568	1,058
1996	491	81	470	552	1,042
1997	478	80	465	545	1,023
1998	447	70	457	527	974
1999	413	67	432	500	913
2000	398	62	410	472	870
2001	371	57	369	426	797
2002	349	57	332	390	739
2003	334	58	300	358	692

(『わたらせ渓谷鉄道の10年』などをもとに筆者作成)

表3. わたらせ渓谷鉄道の定期外旅客輸送事情の月別変化（2003年度）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
取 入 (千円)	10,506	15,371	10,359	10,727	15,290	12,283	22,931	34,944	7,160	6,654	5,903	7,315	159,443
輸送人員 (人)	22,326	30,439	22,007	25,271	32,258	25,577	45,675	64,756	16,542	16,922	14,496	17,695	333,964

(わたらせ渓谷鉄道株式会社提供資料などをもとに筆者作成)

としての特性を有する2つの顔が考察される。一方、駅間輸送密度を見ると（図2）、桐生を起点として桐生―大間々間が最大で、大間々―上神梅間で大きく減少したのち、花輪で若干増えて神戸までほぼ横ばいで推移する。神戸以北は、定期旅客が大きく落ち込み、定期外旅客が定期の2倍以上を占める。国鉄時代の1979年度¹⁹⁾と比べると、全区間を通して、定期旅客の割合は減っており、観光客の比重は増えていると考察される。

（3）通学生徒・児童の利用

わたらせ渓谷鉄道沿線には、桐生市内に公立高校6校（桐生、桐生女子、桐生工業、桐生商業、桐生南、桐生西）と私立高校2校（桐生第一、樹徳）が所在するほか、旧大間々町内に大間々高校、旧足尾町内に足尾高校が所在する（図1）。すなわち、朝の上り列車は、桐生や大間々市町内の高校に通う生徒で賑わい、下り列車も、大間々高校や足尾高校に通学する生徒が相当数乗車していた。

わたらせ渓谷鉄道を利用する各高校別の生徒数は把握していないが、近年は、少子化や遠距離通学の減少、親による送迎の増加、さらにはかつてに比べて通勤通学時間帯に運行される列車が半減されていることなどから、高校生の利用は、相当減ってきたと考える。また、足尾町内から桐生市内の高校への通学やその逆の流れもあったが、県境を跨ぐために鉄道利便の割に通学利用は些少であり、とりわけ2005年度限りで足尾高校が廃止されたために、下り列車の大間々以遠の高校生需要が皆無となって、神戸以北の通学利用は些少になったと考える。

駅間輸送密度（図2）が、大間々以北は減少傾向のなかで、花輪で若干ふえて東村内ではほぼ横ばいとなる要因としては、村内の小中学生の利用である。すなわち、小学校が花輪と小中と沢入、中学校が神戸に立地するため、この間を列車通学する児童生徒がいるためである（2000年度限りで3小学校はあずま小学校に統合）。

3. 足尾線存続に向けた特別乗車運動から第三セクター鉄道への方針転換

（1）特定地方交通線への認定と特別乗車運動

足尾線は、前記の国鉄諮問委員会が廃止を示唆した83線区には入っていなかったが、1980年施行された国鉄再建法では、関係機関の代表による特定地方交通線対策協議会（以下協議会）で検討の上、他の交通機関への転換を示唆されるべく、第2次廃止対象となる特定地方交通線に認定され

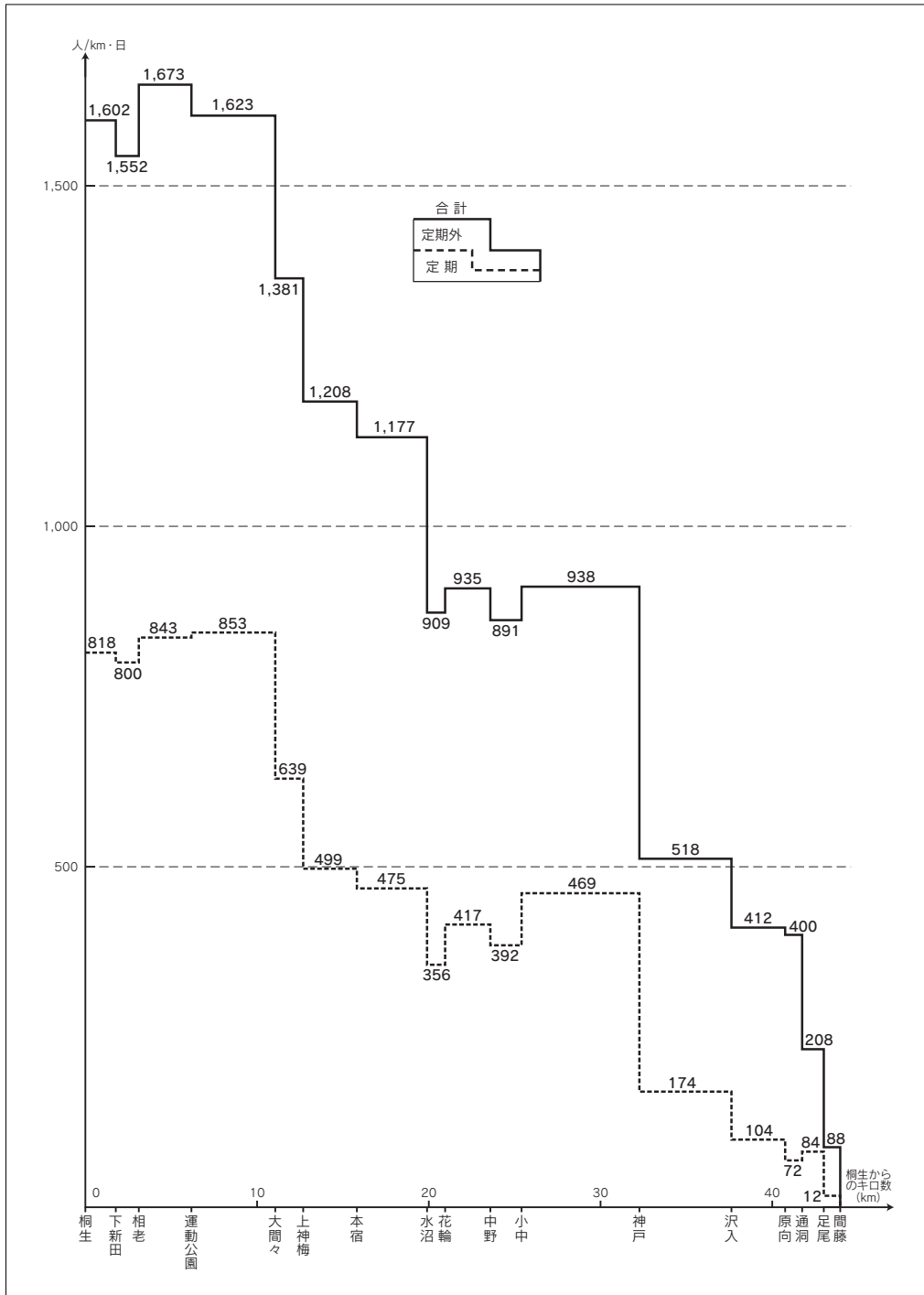


図2. わたらせ渓谷鉄道の駅間輸送密度(1993年度)

(1993年度は、年間輸送人員1,053,075人。2007年度は、508,924人なので半分以下に減少している。)

(わたらせ渓谷鉄道株式会社提供資料などをもとに筆者作成)

た²⁰。それを受けて、沿線の桐生市、大間々町、黒保根村、東村及び栃木県足尾町の5市町村では、「国鉄足尾線存続期成同盟会」（以下同盟会）が結成され、存続について協議・検討が進められた。一方で、1980（昭和55）年10月のダイヤ改正では、桐生－間藤（足尾）間直通列車が9→7往復に削減された。とりわけ、朝の通勤通学時間帯の上り列車が、3回から2回に減回、朝の上り2番列車の桐生着が8時半を過ぎるため、始業に間に合わない事態も生じたり、午前の下り列車が、6時台の次が11時過ぎとなり、観光客も利用しにくくなった。

このような状況のもと、同盟会は、廃止を免れる例外規定²⁰の中で、足尾線がクリアできる可能性のあるピーク時片方向1時間1,000人以上の乗車に照準を合わせて、幾つかの駅前の無料駐車場を設置したり、帰路バス²¹の運行などを企画して、沿線市町村に積極的利用を呼びかけた。また、特別乗車運動（サクラ乗車）を展開したり、高齢者の数々の行事を通して、朝の増客を図った。

当初、前記したダイヤの改悪なども作用して、足尾線利用者は低迷したが、やがて沿線のマイレール意識²²は高まり、1984年10月、ようやく転換の例外規定である朝の1時間当り上り1,000人以上乗車の目標が達成され、その状況は安定継続していった。そのため、協議会は4回にわたって中断され、足尾線は分割民営化後のJR東日本による2年間の運行が決定した。しかし、86年末になって、同盟会は、その2年後以降の先行き不安を解消するため、第三セクター化を検討し始めた。また、同じ頃、足尾線の貨物の大半を担ってきた古河鋳業（足尾製錬所）が、86年度末で鉄道による貨物輸送をトラックに切り替える方針を固めた。以降、足尾線の存続方針は、国鉄から第三セクター鉄道へ、客貨一体から旅客オンリーに変更された。それに伴って、必要の薄れた特別乗車運動は、1987年1月14日限りで終了し、以降89年度に第三セクター鉄道開業を目指す方針に転換されていったのである。

この間の特別乗車運動には、相当の公的予算がつぎ込まれ、利用客の増加や沿線住民のマイレール意識が高揚したことによって、第三セクター鉄道による鉄道での存続につながったという見方もできよう。しかし、第三セクターへの移行を早期に決めていれば、それらの努力や予算は使わずに済んだであろう。したがって、足尾線が、ピーク時1時間片方向1,000人が継続したという一定の成果を挙げながら、急な方針転換によって国鉄（JR）による存続が途中で断念されたことは、当時の自治体の政策や住民の対応における反省や疑問の残る点でもある。

一方、国鉄（JR）足尾線として存続させることに固執して、特別乗車運動などを継続した場合、JRでの存続はもう少し延びたと考えられる。しかし、全国的にみて、特定地方交通線として国鉄が認定した路線は、サクラ乗車で一旦乗客は増えても、JRで存続し続けられたものはなかったという²³。わたらせ渓谷鉄道は、群馬県が支援を続けてきた上信電鉄や上毛電気鉄道に比べても、輸送人員や密度はかなり低位にあり、財政的には相当の負担になっていよう。また、本稿4章で考察する、わたらせ渓谷鉄道転換以降の利用状況や沿線事情の変遷をみても、特別乗車運動が惰性と義務感で継続されてかつJRでの存続が行き詰った時点で、廃止に傾いていくことが想定される。廃止を免れるために輸送密度を見せかけだけ増やそうという自治体の緊急避難的な施策は、当時の一

時的なマイルール意識の賜物として歓迎すべく反面、群馬・栃木県や沿線市町村には、適正な政策判断を鈍らせる結果にもなったと思われる。

(2) わたらせ渓谷鉄道の経営・輸送事情の改善への取組み

わたらせ渓谷鉄道は、1989（平成元）年3月29日に足尾線を引き続いて営業開始したが、それに際して、旅客の増加を図って、転換交付金を有益に保持しながら採算を維持することが最大の課題だった。その場合、生活路線として利便の向上を図りつつ、足尾銅山観光や富弘美術館など、昭和末期にオープンした集客力の高い観光施設や風光明媚な渡良瀬川流域を生かした観光路線として活性化を図ることが、重要かつ効果的であると考えられる。

a 列車本数の増発とスピードアップ：国鉄時代のローカル線の列車本数は概して少なく、第三セクター化された多くの鉄道は、本数を倍増して利便の向上を図った。同鉄道の場合、全区間で本数を倍増させて、運転間隔が1時間半以上開かないダイヤ設定になったこと、車庫の所在や利用状況に合わせて、大間々発着便を相当数（神戸折り返しが1回）設定したこと、最終便を1時間以上遅くしたこと、1時間30分以上かかった所要時分を、1時間15分程度に短縮したこと、などが大きな改善点であろう。本数はその後も、微増されていった（表4）。

b 新駅の設置：開業に際して、地元から要望されてきた運動公園、本宿、中野の3駅が新設され、1991年には下新田駅が設置した。ただし、運動公園と下新田はJRや上毛電鉄・東武鉄道との乗換が便利になるはずの場所に新設されながら、他の鉄道会社には駅がなく（運動公園は2006年、上毛電鉄に桐生球場前駅が設置されて乗り継ぎ可能となった）乗り継ぎ面の利便は向上しなかった。

c 沿線の旅客誘致施設の整備：足尾町は、銅山閉山後の街づくりの一環として、1977（昭和52）年に足尾町民センターと80年に足尾銅山観光、83年に足尾スケートセンターがオープンしていたが、同鉄道への移管前後には、1988年に足尾銅山観光が拡張された。また、東村では1989年に童謡ふるさと館が、1991年には富弘美術館がオープンした。また、早期からの誘客施設だった国民宿舎サンレイク草木が、1989年に増築された。その後環境問題が社会全体で脚光を浴びる時勢となり、足尾町では、2000年に環境学習センターが、2005年には足尾歴史館が開設・オープンした。また、2001年には、銅山盛況時に多くの著名人が足尾に来賓されたシンボルとも言える古河掛水倶楽部が一般公開され始めるなど、観光施設の整備が、連続的に進んでいったことは、わたらせ渓谷鉄道の強み

表4. 国鉄足尾線とわたらせ渓谷鉄道の旅客列車本数の推移（定期列車のみ、往復の回数）

年月	区間	桐生～大間々	大間々～水沼	水沼～神戸	神戸～足尾	足尾～間藤	記 事
1978. 4		9.5	9.5	9	9	10	国鉄の安定期
1988. 4		7.5	7	7	7	9	国鉄末期
1989. 4		22	14	14	13	15	わたらせ渓谷鉄道開業時
1999. 9		25	19	18	16	18	列車本数最大時
2003. 4		24	18	17	16	18	列車本数減少開始前
2008. 4		18	10	10	10	11	列車本数減少進行

（筆者の調査と『わたらせ渓谷鉄道の10年』をもとに筆者作成）

だった。

d 自社観光施設の建設：わたらせ渓谷鉄道では、直営の水沼駅温泉センターと神戸駅構内に開設したレストラン清流などを経営して、収入増を図ってきた。

水沼駅温泉センター：群馬県企業局が県民の健康増進、高齢者福祉の向上、わたらせ渓谷鉄道の利用促進を図ることを目的とした日帰り温泉施設である。国のリゾート法などの制定で、国全体がリゾートブームに沸いていたし、参考施設とされた桔梗館（後に小野上温泉センター）や子宝の湯（国民宿舎サンレイク草木の館内温泉）で相当の利用があることが弾みとなって、1989年4月に着工、同年12月24日に「水沼駅温泉センター」として開設され、その管理運営はわたらせ渓谷鉄道㈱に委託されたものである。まだ群馬県内の大規模な日帰り温泉施設は少なかったもので、予想以上の入込を有した。そして、開業当初、主な施設は男女別浴室・露天風呂だったが、利用客の増加にあわせて、サウナ、かっぱ風呂などの増築と改善工事が行われ、1994年度には年間利用が24.6万人にも達した。

レストラン清流：東武鉄道日光線の特急ロマンスカーとして活躍した1720系の廃車車両を、神戸駅にホームに設置して、1994年7月29日、当初「炭火焼清流」として開店した。岩魚・山女の焼き物、手打ちおっきりこみうどんなどを売りものとした。1996年に内容を一新して、「レストラン清流」となり、98年からは、舞茸・山菜など、地域の特徴を生かしたメニューを増やしてきた。

水沼駅温泉センターは、後に大規模な日帰り温泉施設が県内各地に建設された上、リゾートブームに陰りが生じた近年、入込み客数は減少に転じ、採算性も厳しい経営下にある。レストラン清流も、開業後しばらくは収入増に貢献したが、近年は赤字経営と思われる。これら関連事業の経常損失は、2007年度897万円となり²⁴⁾、近年は経営的にも鉄道の培養効果の面でも、マイナスとなっていると考える。

4. 輸送需要の低迷から経営改善に向けた取り組みにみる諸問題と展望

(1) 輸送状況の変遷とその後の対策

わたらせ渓谷鉄道の年間輸送人員は、足尾線最終時の60万人台から、開業初年度約94万に急増し、ピーク時の1994年度の106万人以上まで、微増していった。上記のような列車の増発や終便の延長、スピードアップ、さらには、地元の観光開発やマイレール意識の盛り上がりなどが影響したと考えられる。ところが、95年度以降、減少に転じていった。

利用者の増加を図る対策として、観光鉄道としての一層活性化が重視されていった。わたらせ渓谷鉄道が、特性を生かした特記すべき対策として、トロッコ列車やお座敷列車の自主運行があげられる。これらの特殊車両は、前者はJR吾妻線、後者は団体旅行列車などでJRが運行し、行楽シーズンには同鉄道にも乗り入れられてきたが、JRでの車両の退役などに伴って、トロッコ列車は1998年より、お座敷列車は2001年より、自社で車両を購入して、観光鉄道の目玉として、自主運行

を開始した。それ以外にも数々の対策が講じられたが、旅客の減少は止まらず、2003年度には、国鉄最終時に近い約69万人に減少した（表2）。旅客収入も、94年度まで増加した後、98年度まで横ばい、その後の2003年度までの5年間に大幅に減っている（表5）、輸送人員にほぼ比例して増減していったと考えられる。

近年の旅客減少傾向は、全国的に、ほとんどの地方鉄道においても深刻な問題となっている。一層の道路整備やモータリゼーションの進展や過疎化・少子化、家族の自家用車による送迎の増加、かつて芽生えた「マイレール意識」の低下などが要因だと考えられる。とりわけ、転換交付金を貴重な財源としてきた国鉄の特定地方交通線を引き継いだ第三セクター鉄道は、利用者の減少に伴う収入減に加えて、近年の大幅な金利の低下や、開業当初の施設や車両の老朽化が進んだことが、経営の厳しさを助長させている。

（2）「わたらせ夢切符」の導入

わたらせ渓谷鉄道では、そうした状況下で、利用者の増加と経営改善を図る「再生の切り札」として、1万円で1年間有効、しかも記名された同行家族計4人まで有効の「わたらせ夢切符」（以下「夢切符」）の導入が、沿線自治体で組織された「わたらせ渓谷鉄道再生協議会」で提案されたのである。

「夢切符」は、2005年度には22,000枚の売り上げを目標とされた。この数字は、切符の性格上定期旅客はほとんどこの切符に移行するとしても、3億円以上の収入を安定的に維持することを目指す

表5. 国鉄足尾線・わたらせ渓谷鉄道収入の変化

（単位：千円）

年度	定期外	定期旅客収入			旅客収入	貨物収入	雑収入	収入合計
		通勤	通学	定期計				
1979	92,820	…	…	40,339	133,159	152,358	19,494	305,011
1984	118,891	…	…	42,028	160,919	175,847	24,619	361,385
1987	74,466	…	…	38,432	112,898	0	7,975	120,873
1989	167,669	21,333	46,191	67,524	235,193	-	18,694	253,887
1990	182,807	20,769	49,630	70,398	253,205	-	18,644	271,849
1991	194,691	19,592	50,090	69,682	264,373	-	18,962	283,335
1992	208,681	20,648	49,185	69,833	278,514	-	21,536	300,050
1993	223,620	17,647	50,916	68,563	292,183	-	23,090	315,273
1994	237,961	16,911	50,875	67,789	305,750	-	25,472	331,222
1995	235,488	15,622	57,188	72,810	308,298	-	27,490	335,788
1996	235,353	15,881	57,225	73,106	308,459	-	37,882	346,341
1997	230,235	15,533	57,672	73,205	303,440	-	37,042	340,482
1998	220,792	12,748	57,558	70,306	291,098	-	42,190	333,288
1999	205,627	12,084	55,944	68,028	273,655	-	40,835	314,489
2000	199,994	11,353	53,452	64,856	264,750	-	39,899	304,649
2001	185,627	10,031	49,559	59,590	245,217	-	43,124	288,341
2002	174,714	10,288	45,495	55,784	230,498	-	39,156	269,654
2003	167,415	10,561	41,123	51,684	219,099	-	39,432	258,532

（『わたらせ渓谷鉄道の10年』およびわたらせ渓谷鉄道株式会社提供資料をもとに筆者作成）

したものと想定される。しかし、桐生市を含めても沿線は約55,000世帯であり、その40%が購入することを想定しており、地域における鉄道存続に対する沿線住民の熱望、すなわち強力なマイルール意識の復活を期待したものである²⁵⁾。それは同時に、行政が事前の住民の意識調査や啓発活動、各団体などへの購入分割当などによって、販売目標数が確保できるものである。しかし、そうした事前の啓発が不十分だったし、今まで鉄道を利用しなかった世帯が購入するか否かの不安も大きかった。また、「夢切符」は、毎日の利用者にとって破格の安値であることも、鉄道関係者を中心に反対意見が多く、それらの問題が未解決のまま、2005年9月から発売、10月から有効とされた。

「夢切符」は、自社や群馬県、沿線の全自治体が本腰を入れて販売促進したが、発売開始当初から低迷し、2006年1月末まででわずか2,710枚の売り上げに留まっていた²⁶⁾。そうした販売不振が続く中で同年3月、1,000枚のまとまった購入によって²⁷⁾、年度全体で3,922枚²⁸⁾となったものの、目標の5分の1にも満たなかったことになる。

「夢切符」は、販売不振と大幅な減収に繋がったことから、発売開始約1年後の2006年9月30日限りで発売中止され、トータルでも、4,198枚しか売れなかった。そのうえ、発売中止直前の購入分（2007年9月はかけこみ需要のため1,249枚売れている）は、発行日の1年後、すなわち最大2007年9月29日まで有効となるので、それによる減収効果は、2007年9月までの2年間に渡ったのである。

「夢切符」の影響を受けた2005年下期から2007年度上期までの輸送人員の変化をみると、過半を占めていた定期旅客が格段に減り、全体の輸送人員も、最大の2006年度上期でさえ約31万人に留まっていた（表6）²⁹⁾、国鉄時代の最終時にも満たない人員に減ってしまった。収入の変化についても、それ以前に全体の約3分の1を占めていた定期券収入が格段に減って、定期外の収入減も踏まえると、全旅客収入は定期券分が丸々なくなった金額になったと考察される（表7）。すなわち、それまでの定期利用客や利用頻度の高い客が「夢切符」の利用に移行しただけの傾向となり、「『夢切符』は再生の切り札」といわれて導入されながら、経営を一層圧迫する結果となり、経営的にも

表6. わたらせ渓谷鉄道の輸送人員の変化 (単位：人)

年度・期	定期外	夢切符	定期旅客			旅客計
			通勤	通学	定期計	
2003 上期	157,878	0	29,828	156,384	186,212	344,090
2003 下期	176,086	0	28,142	143,776	171,918	348,004
2004 上期	165,168	0	26,936	165,666	192,602	357,770
2004 下期	161,213	0	26,156	144,882	171,038	332,251
2005 上期	160,883	0	25,472	152,168	177,640	338,523
2005 下期	121,057	137,776	3,296	3,434	6,730	265,563
2006 上期	99,207	211,280	1,278	1,216	2,494	312,981
2006 下期	109,360	128,336	4,732	5,884	10,616	248,312
2007 上期	109,190	57,398	9,914	51,908	61,822	228,410
2007 下期	147,242	0	24,628	108,644	133,272	280,514

(わたらせ渓谷鉄道株式会社提供資料などをもとに筆者作成)

表7. わたらせ渓谷鉄道の収入の変化

(単位：千円)

年度・期	定期外	夢切符	定期旅客収入			旅客収入	雑収入	収入合計
			通勤	通学	定期計			
2003 上期	78,263	-	5,471	21,507	26,977	105,240	16,533	121,774
2003 下期	89,152	-	5,090	19,616	24,707	113,859	22,899	136,758
2004 上期	81,835	-	4,421	21,616	26,037	107,871	16,440	124,312
2004 下期	81,124	-	4,561	18,876	23,437	104,561	22,520	127,082
2005 上期	79,808	-	4,165	19,728	23,894	103,702	17,466	121,168
2005 下期	64,626	14,295	334	289	623	79,544	22,451	101,995
2006 上期	58,556	21,996	104	85	189	80,742	21,348	102,089
2006 下期	63,188	13,401	684	481	1,164	77,754	18,298	96,052
2007 上期	68,286	5,747	1,526	3,592	5,118	79,150	20,449	99,599
2007 下期	79,591	-	4,540	15,847	20,366	99,958	18,842	118,800

(わたらせ渓谷鉄道株式会社提供資料などをもとに筆者作成)

利用促進の観点からも、明らかに失敗だったと考察される。

この切符の1万円という価格設定は、年間数回の利用客や観光客にとって高価だし、鉄道に対する地元住民の寄付としては高額すぎたことが、販売や利用増にはほとんど結びつかなかった要因と考える。一方、通勤通学の利用客にとっては、定期券より格安に利用できて(むしろそのことも奨励して発売されていたが)しまったり、記名家族4人までの複数人が有効であることは記名人の確認が大変なうえ、不正乗車の温床にもなりえたとも考えられる。したがって、企画そのものが地域の実情に合わず、むしろ経営再建の足枷になったが、そこには、住民意識や収益を増やすことの厳しさを十分認識せずに、当面の課題のみを短絡的に解決しようとした自治体主導の計画が見え隠れしたことが考察されよう。

鉄道と沿線地域の活性化のため、仮にこの種の切符を導入する場合、まず、住民の鉄道支援やマイレール意識がもっと根付いていることが前提であろう。また、本人のみ有効で、かつ少なくとも平日朝のラッシュ時間帯に使用できないことを盛り込み、かつ価格は5,000円以下に押さえる(かつ通用期間は短くする)べきだったと考える。

(3) わたらせ渓谷鉄道市民協議会

沿線の市民や会社・行政が一体となって、わたらせ渓谷鉄道を利用・支援、サポートしようとする市民団体で、2006年10月23日に発足した。鉄道の存続と沿線の観光資源の発掘と活性化なども手がけ、「足尾駅祭」を2007年に2回、2008年には「通洞駅祭」を企画するなど、該当期日には多くの乗客を誘致した。また、銚子電鉄のヒット商品である「ぬれ煎餅」をモデルとした「タブレット型クッキー」を、自鉄道の特産として生産・販売を始めた。また、沿線の観光資源を活用してリピーター客増加を目指す「テーマパーク構想」を提示するなど、従来の行政主導の組織では発想できないユニークな活動を展開している。同会も、発足前段階で導入されてしまった「夢切符」には、反対の意向を示したという。

会長の佐羽宏之氏は、会社経営者で、鉄道に関する模型や部品などの生産もてがけてきた。また、桐生市内及び同鉄道沿線を含む広域圏の公共交通全体の利便の向上と活性化、利用促進をめざした「2015年の公共交通をつくる会」を組織し、桐生市内のコミュニティバスの再編（2008年4月実施）の検討にも尽力してきた。この会には、自治体主導の計画と市民意識のギャップを緩和させながらの交通政策の提言などが期待されよう。

（４）近年の活性化対策と展望

わたらせ渓谷鉄道は、開業20年近くを経た今日、「夢切符」の失敗による一層の経営悪化や、車両の更新時期を迎えようとするなかで、路線の一部廃止案も一時だされた³⁰⁾が、JR北海道が開発したDMV（デュアル・モード・ヴィークル、鉄道・道路両用の車両）の実用化の目処がたった近年、沿線地域では、それを導入する案なども視野に入れて、鉄道を存続させる意欲が強い³¹⁾。ただし、行楽シーズンには、昼間の列車は観光客で満員になる盛況であり、今後の車両更新に際しては、当鉄道に適正な車両の規格や車内設備、両数などを十分検討する必要があると考える。

1998年度から自社で運行してきたトロッコ列車は、風光明媚な渡良瀬渓谷を肌で感じながら走ることに加えて、全国的に数少なくなった機関車牽引列車として、団体旅行の観光コースとしても親しまれるなど、人気を博し、2007年度は、トロッコ列車の増発で旅客収入は10%増が見込めるなど、増収に大きな効果が期待される。また、「夢切符」の不振が明らかになった2005年12月以降は、「料理列車」や「英会話列車」、トロッコ車両を使った「ファッション列車」など、ユニークな試みの列車を運行して、増収を図っている³²⁾。2008年度からは、国土交通省が、わたらせ渓谷鉄道を地方鉄道としての魅力アップと活性化をはかって、利用の伸び悩みを解決していくモデルケースにすべく取り組みを始めた³³⁾。こうした企画が、「夢切符」以前に実施されていれば、その分経営は好転していたのであろう。一方、定期列車については、車両の老朽化で、稼働車両の節約が余儀なくされ、近年は、利用状況に応じて、減便や編成短縮される傾向にある。

沿線地域では、従来から観光資源が多いし、2007年、足尾は世界遺産登録に向けた運動が開始され、足尾歴史館が一層充実されるなど、産業観光や環境問題の観点などからも脚光を浴びてきた³⁴⁾。また、上神梅駅舎が国の登録有形文化財になるなど、新たな観光資源や文化遺産は豊富である。近接して、大観光都市日光が所在することも、日光と連携した巡回観光ルートの設定が要望される。その場合、足尾－日光間の連絡バスの増発（現状では1日4回）や周遊による割安な企画切符の発売が、期待されよう。

5. おわりに

本研究は、わたらせ渓谷鉄道とその沿線地域について、国鉄足尾線時代からのおおまかな歴史の変遷を概観しながら、特別乗車運動や「夢切符」など、同鉄道特有に展開された利用促進の施策と

その展開を詳しく考察してきた。特定地方交通線に選定された後、国鉄（JR）としての存続を目指した特別乗車運動では、一定の成果をあげながら、それが断念されて第三セクター化に方向転換したこと、当初から経営的にはマイナスとなるのが明白とされて、導入に疑問の声も大きかった「夢切符」が、十分議論されないまま発売され、その販売枚数は目標の5分の1以下で、利用促進においても経営的にも失敗に終わったこと、などに関して要因分析してきた。それらの施策には、コストを十分考えないで、当面直面した課題のみを短絡的に解決しようとする自治体政策の弊害が、悪い結果、または再考を要する結果を招いたと考察されよう。

近年、地方のローカル鉄道は、全国的に一層低迷しているが、わたらせ渓谷鉄道については、銅山閉山や草木ダム建設で、他の地域にない急速な過疎化が進展し、それが、鉄道利用の減少に拍車をかけたことが、解明された。また、これらの変遷や回顧を通して、同鉄道の一層の経営の難しさや地域の協力、そして行政が適正な指針の必要性が改めて認識されるものである。

本稿は、筆者が収集してきた資料や、わたらせ渓谷鉄道(株)とその沿線市町村の協力で得られた調査データ、わたらせ渓谷鉄道市民協議会会長の佐羽宏之氏などのご協力で得られた資料などを活用して、まとめた。お世話になった各方面に感謝申し上げます。

(おおしま としひこ・本学経済学部教授)

りゅう ちひ・本学大学院経済・経営研究科博士前期課程)

注・参考文献

- 1) 守屋八郎(1968)：「赤字線問題—国有鉄道の場合」『鉄道ピクトリアル』18-12、pp.4～7
- 2) 青木栄一(1969)：「ローカル線問題を考える(1)(2)」『地理』14-4-5
- 3) 青木栄一(1982)：「国鉄ローカル線と地域社会」『MOBILITY』No.46、pp.28～34
- 4) 青木栄一・小松丘・鈴木文彦(1988)：「特定地方交通線の転換と第三セクター鉄道」『東京学芸大学紀要 第3部門 社会科学』第40集(東京学芸大学)、pp.107～127
- 5) 月刊雑誌『鉄道ジャーナル』(鉄道ジャーナル社)では、1980年代前半の国鉄の特定地方交通線(2章で説明)が問題となった時代に「特定地方交通線実態と問題を現地に見る」シリーズ、1985年より「ローカル線の実態と問題を現地に見る」シリーズが数年間にわたって連載された後、近年は、鈴木文彦「地方鉄道レポート」、佐藤信之「鉄道経営を考える」のシリーズが連載され、地方鉄道の実態報告がなされている。『鉄道ピクトリアル』(電気車研究会)では、1970年代に「ローカル線を探る」シリーズが連載されていた。
- 6) 鉄道まちづくり会議(2004)：『どうする?鉄道の未来』(緑風出版)、全215P
- 7) 中川大・望月明彦：「富山ライトレール開業—わが国の都市交通政策の新たな展開に向けて—」・土谷敏治：「第三セクター軌道万葉線の課題と展望」(いずれも『運輸と経済』66-6、2006年)
- 8) 辻本勝久(2005)：「貴志川線の社会的価値と住民運動の展開」『運輸と経済』65-11、pp.72-81
- 9) 土谷敏治ほか4名(2004)：「銚子電気鉄道の利用状況と利用者特性」『駒澤地理』第40号、pp.57-82
- 10) 福田行高・山田俊明(1973)：「“ローカル線を探る”11 足尾線」『鉄道ピクトリアル』23-8、pp.46-49
- 11) 西野公晴(1984)：「足尾線—特定地方交通線の実態と問題を現地に見る—」『鉄道ジャーナル』18-6、pp.92-97
- 12) 大島登志彦(1989)：「足尾線からわたらせ渓谷鉄道へ」『月刊上州路』16-5あさを社、pp.14～19
- 13) 千葉雄一(1996)：「現有私鉄概説 わたらせ渓谷鉄道」『鉄道ピクトリアル』No.620、pp.174～177
- 14) 吉田豊(2002)：「(旧)足尾線とわたらせ渓谷鉄道 渡良瀬溪谷の過去・現在・未来について」『高崎経済大学経済学部大島登志彦ゼミナール卒業論文集 地域調査研究論集』(高崎経済大学経済学部大島研究室)第1号、pp.67-81

- 15) 大徳耕一郎（2007）：『がんばれ わたらせ渓谷鉄道』（まつやま書房）、全196P
- 16) 川田勉編（1981）：『足尾線70年のあゆみ』（足尾町文化財調査委員会）、全103P
- 17) わたらせ渓谷鉄道連絡協議会（1990）：『足尾線存続運動の歴史』（わたらせ渓谷鉄道連絡協議会）、全103P
- 18) わたらせ渓谷鉄道10年史編集委員会（2000）：『わたらせ渓谷鉄道の10年』（わたらせ渓谷鉄道連絡協議会・わたらせ渓谷鉄道株式会社）、全98P
- 19) 前掲11) の図2
- 20) 輸送密度1日4,000人未満の赤字ローカル線を、地元の廃止反対があっても、特定地方交通線として、3段階に分けて、所定の転換交付金を地元へ交付して、他の交通機関に転換（廃止）させることを盛り込んだ規定。その際に転換を免れる例外規定としては、次の要件のいずれかを満たす場合に限定された。
 1. ピーク時の乗客が一方向1時間1,000人以上
 2. 代替輸送道路が未整備
 3. 代替輸送道路が積雪のため年10日以上通行不能
 4. 輸送密度1,000人以上でかつ一人平均乗車キロが30km以上
- 21) 1984年1月21日上毛新聞「足尾線帰路バス 存続の望み託し発車」の表題で、夕刻後、とりわけ2時間残業した場合（19時30頃桐生を発車する適な列車がないため）の足尾線利用者の帰宅の足確保のため、1984年1月20日より、19:05桐生市相生町発で沢入まで運行される臨時バスの開始を記している。
- 22) 自分たちが利用する自分たちの町の大事な鉄道という意識
- 23) 前掲4) による。ただし、全体の輸送密度は低位でも、前掲20) の例外規定に当初該当したため、特定地方交通線の認定を免れた路線は多かったという。
- 24) 2008年5月29日読売新聞「鉄道事業2年連続赤字減『わ鉄』トロッキ増発などで」ほか
- 25) 2005年8月24日毎日新聞「国内初 年間フリーパス『夢切符』来月発売 わたらせ渓谷鉄道 1万円」ほか
- 26) 2006年2月21日読売新聞「定期券代わり制限検討 販売伸びず減収4000万円」ほか
- 27) 2006年3月16日読売新聞「わたらせ夢切符1000万円分購入」の表題で、勢多郡東村出身で高校時代足尾線を利用して通学していた病院長が、利用者増に役立てたいとして購入した旨が記されている。
- 28) 2006年5月3日日本経済新聞「わたらせ渓谷鉄道 年間バス低迷正念場」ほか
- 29) 「夢切符」の分は、特有の輸送人員の算定方式によるので、実際の利用者数の増減は不透明である。
- 30) 2006年9月16日読売新聞「わたらせ渓谷鉄道 路線一部廃止を検討 県、抜本的再生求める」ほか
- 31) 2006年11月4日上毛新聞「わたらせ渓谷鉄道 線路と道路 自由に走行 DMV投入を本格検討」
- 32) 2005年12月4日読売新聞「鉄路舌で目で耳で満喫 わたらせ渓谷料理列車発進」ほか
2006年3月20日読売新聞「満員 英会話列車 わたらせ渓谷鉄道」ほか
2006年5月11日読売新聞「わ鉄存続へファッションショーでエール トロッキ列車内で実現」
- 33) 2008年5月15日東京新聞「魅力を引き出せ わたらせ渓谷鉄道」ほか
- 34) 大島登志彦（2008）：「足尾銅山・足尾町の歴史と産業遺産」『地理』53-4、pp.104-109