

# ポスト高度成長期の地方鉄道存廃問題と地域利害

—— 宮城県・栗原電鉄を事例に ——

高 嶋 修 一

## はじめに

本稿が扱うのは、ポスト高度成長期における地方鉄道路線の存廃問題である。これは厳密な概念規定をともなった時期区分ではなく、本稿が対象とする1970年代以降から2000年代にかけての時期を一括して表すための便法にすぎない。しかし、1960年代半ばまで存在していた鉄道の存続条件がそれ以降失われていくなかで、事業者や「地域」がどのように対応していったのかを検討する本稿の関心にとっては一定の意味をもつ。事例として取り上げるのは宮城県の栗原電鉄<sup>1)</sup>である。史料には、栗原市が保管している「くりはら田園鉄道関係文書」及び宮城県の地方紙である『河北新報』を主に用いる<sup>2)</sup>。

第二次大戦後の地方鉄道については、歴史分析<sup>3)</sup>よりもむしろ交通論などの立場から行われた現状分析的な研究が多い。それらは基本的には沿線地域にとってより効率性の高い交通網如何という課題を共有し、実践的な立場に立った問題解決型の議論を展開してきた<sup>4)</sup>。

それに対し、本稿の問題意識は、上記のような研究でしばしば前提とされる「地域社会」と呼ばれるものについて再考してみることにある。鉄道が敷設されていけば、そこに物理的な沿

1) 栗原電鉄/くりはら田園鉄道は1918年に栗原軌道として設立され、1941年に栗原鉄道、1955年に栗原電鉄、1964年に宮城中央交通と商号を変更した。その後、1969年に栗原電鉄と復し、1995年にはくりはら田園鉄道と改称した。本稿では煩を避けるために原則として「栗原電鉄」で統一し、必要に応じて「くりはら田園鉄道」を用いる。

2) 「くりはら田園鉄道関係文書」については大平聡「くりはら田園鉄道資料の整理と保存」(『宮城歴史科学研究』62号、宮城歴史科学研究会、2007年)、高嶋修一「地方私鉄をめぐる資本と地域社会 高度成長期の栗原電鉄を事例に」(『経済研究』第3号、青山学院大学経済研究所、2011年)を参照。

3) 歴史分析の成果としては、恩田睦「弘南鉄道の経営と電化・延伸 終戦直後の地方私鉄」(『鉄道史学』第32号、鉄道史学会、2014年)、前掲高嶋「地方私鉄をめぐる資本と地域社会」および同「1950年代の栗駒山観光と栗原電鉄」(『経済研究』第5号、青山学院大学経済研究所、2013年)、同「宮城中央交通の『自鉄分離』問題 大資本傘下の地方交通経営と労資関係」(『青山経済論集』第67巻第1号、2015年)などが挙げられる。

4) 本稿と分析対象を同じくする成果としては佐藤信行「ローカル鉄道の現状と維持方策 宮城県」(『運輸と経済』第60巻5号、2000年)。



を迎えた。

このような経過のなかで、鉄道にかかわる利害は一貫して「沿線地域社会」、具体的には地方自治体を単位として把握された。現実には鉄道利用者が急速に減少し、鉄道を媒介にした社会的紐帯は弛緩していたのであるから、事後的にみればそうした把握そのものの有効性こそが問われていたはずであるが、にもかかわらず、鉄道の存廃が論じられる際には決まって「沿線地域社会」の意向が最重要視されたのである。そのことは、実際に鉄道を利用していたごく少数の人々の真の利害を希釈化させた可能性を孕んでいる。

こうしてみると、当時さかんに用いられ、現在でもしばしば用いられる「地域社会」という語には、それが発せられる状況に即した固有の歴史的脈絡が纏わっていた（いる）ことが理解できる。そして、このような問題は何も鉄道に限ったことではないことも想像がつくであろう。本論の扱う小さな事例がいくばくかの普遍的な事柄を射程に収め得るとすれば、それはこうした問題領域の裡にある。

## 1. グローバル経済下の地方鉄道

### (1) 経済開放化と鉄道経営の悪化

栗原電鉄は1940年代以来、三菱鉱業 [社名は時期によって変化するが以下、単に三菱と表記] の傘下にあつて同社の細倉鉱山に関連する輸送を担うと同時に、沿線の一般貨客輸送に従事していた。高度成長期半ばまでは、三菱より得られた潤沢な運賃収入を原資として、農産物等の運賃割引を実施したり、沿線の観光協会に寄付を行ったりしており、三菱から「地域社会」への還元を行う回路としても機能していた<sup>6)</sup>。

だが、1960年代後半になると経済自由化の潮流のなかで非鉄金属の貿易が自由化され、三菱は国際競争圧力に晒される。輸送コスト削減の必要から、やがて栗原電鉄に対し貨物運賃の割引を要求するようになり、それに限界があると悟るや、今度はトラック輸送への転換を容赦なく進めた。副産物の硫酸のみは当時にあつては鉄道輸送に依らざるを得なかったこともあつて、廃線という選択肢は直ちには浮上しなかったが、三菱は栗原電鉄の大幅縮小を構想し、一般営業の廃止（専用線化）や不採算であつたバス部門の分離などを要求するようになった。前者は実現しなかったものの、後者は1968年に実施された<sup>7)</sup>。

栗原電鉄や親会社の三菱は、バス分離前には従業員に対し鉄道部門が当面安泰であることを強調していたが、実際にはその将来性を悲観しており、1969年度には従業員80名の整理に踏み切った。硫化鉄鉱輸送が公害問題のため縮小されたことも追いうちをかけた<sup>8)</sup>。貨物輸送量の

6) 前掲高嶋「地方私鉄をめぐる資本と地域社会」、同「1950 1970年代の栗駒山観光と栗原電鉄」。

7) 前掲高嶋「地方私鉄をめぐる資本と地域社会」及び同「宮城中央交通の『自鉄分離』問題」。

8) これについて栗原電鉄は「硫化鉄鉱は過去当社線貨物輸送の大宗を占める物資でありましたが年々

表1 栗原電鉄の鉄道運輸成績 (1965-2005年)

年 度	輸送量		収入 (百万円)		計
	旅 客 (千人)	貨 物 (千トン)	貨 物	旅 客	
1965	1,835	234	118	56	181
1970	1,394	206	115	70	193
1975	957	161	120	112	244
1980	728	93	134	131	279
1985	527	46	95	111	214
1990	342			93	93
1995	324			94	112
2000	238			68	81
2005	172			60	63

(出典) 『栗鉄統計年報』(社内作成統計資料) 各年度版および各期営業報告書

表2 栗原電鉄沿線人口の推移

(単位: 人)

	1960年	1965年	1970年	1975年	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年
石越町	8,271	7,805	7,246	6,983	6,976	6,937	6,804	6,713	6,438
若柳町	20,830	19,210	17,752	16,510	16,249	16,183	15,651	14,714	13,863
栗駒町	22,198	19,883	17,782	16,649	16,455	16,171	15,769	14,164	13,135
鷲沢町	12,676	10,619	8,452	6,137	4,983	4,294	3,625	3,218	2,973
金成町	12,277	11,019	9,911	9,375	9,183	9,109	8,915	8,334	7,927

(出典) 『登米市統計書 平成20年度版』(同市 WEB サイト) および 『統計でみる栗原 平成19年版』(同市 WEB サイト)

推移は表1に示すとおりである。

経営環境の悪化はそれだけではなかった。1960年代後半には国鉄の経営も悪化し、特に貨物輸送への積極性を失いつつあった。1971年に国鉄は当時宮城県内にあった43の貨物取扱駅のうち22駅を廃止して集約化するとともに農産物運賃割引制度(10.5%)を廃止するという計画を立て、翌年までに実施した<sup>9)</sup>。栗原電鉄の接続する石越駅は対象から外れたものの、このような国鉄側の態度変化は、それまで貨物輸送に依存していた栗原電鉄の存立条件を揺るがす事態であった。

旅客輸送も安泰ではなかった。旅客輸送量は1965年度をピークに減少へ転じており、1970年代以降も下降の一途をたどった(表1)。根本的な理由は、沿線人口が表2に示すごとく減少

公害問題が表面化するにしたがって全国各地に点在しておいた工場は次から次へとスクラップ化し、従って出荷も減少の一方を辿り、昭和42年度8万5千トンをピークに48年度は遂に1万6千トン台まで急降下線を描きました。」と説明している(くりはら田園鉄道関係文書「車扱貨物運賃割引実施届」『契約書類』, 整理番号2 8 5 44所収, 以下同様)。

9) 『頭痛い農業団体 貨物駅集約化“見切り発車”の様相』(『河北新報』宮城県版, 1971年11月7日)

を続けていたことにあった。さらに、マイカーの普及によって公共交通機関の地位は低下しており、残された小さな市場において栗原電鉄はバスと競合関係に立っていた。少し後になるが、1981年時点で鉄道の少なからぬ部分に並行するバスが運行されており、多くの区間で線路から400～500m離れた道路にバスが走っていたという<sup>10)</sup>。

こうした苦境のなかで栗原電鉄がまず採ったのは、旅客運賃の値上げであった。1972年の値上げは4割以上という大幅なものであったが<sup>11)</sup>、その後も数年おきに値上げを行った(表3)。公共交通機関の相次ぐ値上げは、栗原電鉄に限らず国鉄や路線バスにおいても行われていたことではあったが<sup>12)</sup>、利用者の逸走を招き、増収率と値上率の乖離は広がっていった。

一方で、貨物運賃については割引を行い、1974年以降、細倉鉱山から出荷される亜鉛・鉛・鉱石類、副産物の硫酸、それに沿線各駅から出荷される自主流通米について、荷主との間に運賃割引契約を結んだ(表4)。栗原電鉄は、史料で確認できる範囲では1968年までこのような貨物運賃の割引をおこなっていたが<sup>13)</sup>、貨物誘致のためにそれを復活させたことになる。1976年には細倉鉱山に到着する貨物も対象となった。これらは一定数の輸送トン数確保を条件になされる場合が多かったものの、目論見通りに貨物を確保するのは容易ではなかった模様で、たとえば1977年2月には出荷契約トン数の達成見込みが薄いことを理由として国鉄仙台鉄道管理局に対し契約トン数の事後的な削減を願い出ている<sup>14)</sup>。1977年時点における他交通機関との運

表3 栗原電鉄の旅客運賃値上げ

実施年月日	値上率 (%)	増収率 (%)
1969.11. 1	36.00	24.30
1972. 3. 9	46.00	22.80
1974. 3. 9	32.20	25.60
1975. 8.28	38.50	19.00
1978. 1. 5	32.90	12.10
1980. 3. 1	13.80	2.90
1982. 7. 1	13.90	0.00
1984. 4. 1	13.00	5.30
1986. 4. 1	9.10	
1989. 4. 1	2.94 (消費税分)	

(註) 空欄は不明を示す。

(出典) <sup>1)</sup>昭和56年度分欠損補助関係提出資料(11 26 5 20)、<sup>2)</sup>昭和62年度欠損補助関係資料綴(11 26 5 38)および「2.94パーセントの運賃値上げ申請 栗原電鉄」(<sup>3)</sup>河北新報、1989年3月5日)

10) 栗原電鉄 <sup>1)</sup>56年度経営収支説明資料(2 72 2 4)

11) 「普通運賃で43.4パーセント 栗原電鉄の値上げ認可」(<sup>2)</sup>河北新報、1972年3月1日)

12) 「赤字に歯止め策なし 相次ぐ私鉄・バス値上げ」(<sup>3)</sup>河北新報、1974年7月15日)

13) 1968年までの貨物運賃割引の含意については前掲高嶋「地方私鉄をめぐる資本と地域社会」参照。

14) 1977年2月25日付「営業割引契約トン数削減について」(<sup>4)</sup>契約書類、2 89 5 44所収)。あらかじめ届け出た運賃を割り引くには、所轄の鉄道管理局に届け出る必要があった。

表4 栗原電鉄における貨物運賃割引 (1974-1980年)

	品目	期間	割引率 (%)
線 内 発	自主流通米	1974. 9.28 1978. 3.31	12
	硫化鉄鉱	1974. 3. 1 1978. 3.31	5 30
	硫酸	1974. 9.28 1977. 9.30	5
	亜鉛赤鉱	1974. 9.28 1977. 9.30	10 25
	亜鉛	1977. 4. 1 1980. 3.31	8 20
	鉛	1977. 4. 1 1980. 3.31	8 20
線 内 着	亜鉛鉱	1976.12. 1 1977. 9.30	10 15
	亜鉛滓	1977. 4. 1 1977. 9.30	10
	コークス	1977. 4. 1 1977. 9.30	16
	硫化鉄	1977. 4. 1 1978. 3.31	15
	鉛	1978. 1. 1 1978. 3.31	15

(註) 「自主流通米」以外は細倉鉱山駅発着。なお運賃割引は1968年まで行われたのち1972年4月に再開されたが、史料の制約により判明するのは1974年度分以降のみ。1968年度までは前掲高嶋「地方私鉄をめぐる資本と地域社会」参照。

(出典) 『契約書類』(2 89 5 44)

表5 輸送機関別運賃比較 (1977年)

(単位: 円/トン)

品名	着駅	運賃 (円)		
		鉄道	トラック	船舶
硫化鉄	新興	4,480		3,430
	石巻	1,908	1,130	
亜鉛地金	南港	6,738	5,300	
	石巻	2,116	1,550	
鉛地金	梅小路	7,172	6,300	
	小名木川	4,711	4,500	
	安治川口	7,313	6,300	
	羽前水沢	3,242	3,300	
	大阪東港	3,123	3,300	
亜鉛赤鉱	磐梯町	8,282	6,300	

(註) 鉄道運賃は「鉛地金、大阪東港向け」以外は10%割引運賃を表示。

(出典) 細倉鉱業社長長尾仙台鉄道管理局長宛1977年2月25日付「52/4 9月営業割引契約継続申請の件(写)」(『契約書類』2 89 5 44所収)

賃比較は表5に示す通りである。このような営業努力はその後も行われ、たとえば1976年には駅の倉庫等を整備して農産物等の貨物を誘致したほか、三菱への貨物上積交渉も並行して行った<sup>15)</sup>。その他の駅でも物販や記念乗車券の販売などを行ったり、さらに1972~74年には当時流行していたボーリング場の経営を試みたりもしている。

だが、こうした自助努力のみではもはや経営再建は不可能となり、1974年には運輸省から欠

15) 栗原電鉄『56年度経営収支説明資料』(2 72 2 4)

表6 栗原電鉄の欠損補助受給状況

(単位：千円)

年度	国	県	沿線五町				
			石越町	若柳町	金成町	栗駒町	鶯沢町
1974	22,069	18,664	753	337	214	1,113	986
1975	45,232	36,004	1,623	1,405	1,147	2,680	2,370
1976	47,122	37,257	1,679	1,475	1,383	2,836	2,489
1977	39,902	31,932	1,374	1,174	1,110	2,297	2,012
1978	40,276	32,412	1,327	1,145	1,093	2,294	2,002
1979	40,029	32,268	933	1,159	1,018	2,192	2,457
1980	35,602	28,874	813	981	891	1,936	2,104
1981	41,124	33,040	962	1,359	1,048	2,289	2,423
1982	47,707	38,010	1,189	2,115	1,252	2,459	2,679
1983	47,319	35,489	1,502	2,561	1,875	3,069	2,821
1984	44,730	33,547	1,453	2,275	1,710	2,968	2,773
1985	47,692	35,769	1,466	2,658	1,883	2,992	2,921
1986	50,982	38,236	1,529	2,925	2,109	3,224	2,956
1987	56,544	42,408	1,837	3,032	2,318	3,597	3,350
1988	41,635	31,226	1,420	2,149	1,764	2,570	2,503
1989	38,674	29,005	1,363	1,982	1,677	2,407	2,238
1990	39,086	29,314	1,613	1,934	1,653	2,484	2,085
1991	42,937	32,203	1,706	2,050	1,840	2,721	2,415
1992	46,491	34,868	1,642	2,251	2,092	2,702	2,933
1993	51,076	38,307	1,915	2,434	2,210	2,959	3,248
1994		48,250	2,331	3,327	2,796	3,731	3,897
1995		52,797			17,599		
1996		45,000			15,000		
1997		45,000			15,000		
1998		45,000			15,000		
1999				60,000			
2000				60,000			
2001				57,000			
2002				60,000			
2003				60,000			
2004				60,000			
2005				60,000			
2006				40,377			

(註) 1994年度以降は欠損額の4分の3を県が負担、残り4分の1を沿線五町で負担。沿線五町の補助は半分を均等割、半分を受益割と定め、受益率は定期券利用客数に比例。実際にはこれに「旅客増加対策費補助」が若干上乘せされた。

(出典) 「欠損補助金交付実績表(昭和49年~平成5年)」(11 26 2 48) および『平成三年度~以降地方鉄道軌道整備法 欠損補助認定書』(11 26 4 33)

損補助を受給した<sup>16)</sup>。しかし、1978年度には早くも打ち切りの方針が示された<sup>17)</sup>。これに対し沿線五町(石越町、若柳町、栗駒町、金成町、鶯沢町)は「栗原電鉄線運行維持対策協議会」

16) 「栗原電鉄などに補助金 運輸省」(『河北新報』1974年12月19日)。この補助金は地方鉄道軌道整備法に基づき地方中小私鉄の経営改善を図るため支給されたもので、13社に総額5億4462万円を配分した。前二年間の欠損額の平均を補助し、さらに県および沿線町からも同額が支給されるという内容であった。

17) 「補助打ち切りで栗原電鉄が苦境」(『河北新報』1978年7月16日)

[以下、対策協議会]を設置して補助金存続を訴える活動を開始し<sup>18)</sup>、当面の補助金支給延長を獲得した<sup>19)</sup>。同会は翌1979年7月の総会において、1982年度までの補助金継続が実現しなければ栗原電鉄の廃止もやむを得ないとする考えを明らかにした<sup>20)</sup>。結果的に、補助は表6に示すとおり存続している。

これより少し前の1973年には沿線五町の住民代表により「栗鉄線を守る住民の会」[以下、住民の会]が設置されていた<sup>21)</sup>。同会は最初に栗原電鉄のOBを中心として結成され、のちに一般住民に範囲を拡大した組織で<sup>22)</sup>、国及び地方自治体に対する請願、住民の要望事項実現についての諸活動、住民への啓蒙活動などを行うと位置づけられていた<sup>23)</sup>。同会の存在と活動が沿線住民の自発性を担保し、それを受けて沿線自治体が政府に対し補助金の支給を要請するというのが、この時期における「地域社会」の栗原電鉄への関わり方であった。

## (2) バブル経済と鉄道事業の縮小

1985年1月、国鉄は全国で422あった貨物取扱駅を300に縮小する計画を表明し<sup>24)</sup>、石越駅の貨物扱い廃止の可能性が再び浮上した。「住民の会」は同年9月、若柳町長に対し石越駅貨物扱いの存続要請を求める陳情書を提出した<sup>25)</sup>。その帰趨を直接示す史料は未見だが、まもなく宮城県が国鉄と運輸省に対し同様の陳情を行っていることから<sup>26)</sup>、「住民」の意向は「対策協議会」すなわち沿線五町や県を經由して国に伝わったものと推察される。

国鉄は結局、1986年11月のダイヤ改正で石越駅の貨物扱いを廃止することに決定した。米穀の輸送がトラックに移り、取扱量が低下していたのが理由とされた。ただ、栗原電鉄と国鉄との貨車中継業務は継続させ、細倉鉱山関連の輸送手段は確保されることとなった<sup>27)</sup>。

ところがその矢先の1986年11月、今度は三菱[1976年以降、細倉鉱業として分社]が細倉鉱山を閉鎖する方針を固めた<sup>28)</sup>。プラザ合意によってもたらされた円高の影響で国内の非鉄金属鉱業は大きな打撃を受けていた。細倉の場合、同年9月時点で累積赤字が23億円に達していたという<sup>29)</sup>。事態の展開は早く、1987年2月には16世紀以来の歴史を持つとされた細倉鉱山が閉

18) 「栗原電鉄 存続させよう 沿線五町が対策協」(『河北新報』1978年9月14日)

19) 「栗原電鉄 赤字補助打ち切られれば廃止やむを得ぬ 対策協で会社側表明」(『河北新報』1979年7月4日)

20) 同前。

21) 「みやぎ路 栗原電鉄9」(『河北新報』1986年8月15日)

22) 同前。

23) 「栗鉄線を守る住民の会会則」(2 87 2 1 20 1)

24) 「栗原電鉄存続のカギ」(『河北新報』1985年9月30日)

25) 「石越駅の貨物取り扱い存続求め陳情 栗鉄線を守る会」(『河北新報』1985年9月10日)

26) 「石越駅など貨物取り扱い存続を 県、国鉄などに陳情」(『河北新報』1985年11月13日)

27) 「石越、塩釜港、長町の3駅 貨物取り扱い廃止」(『河北新報』1986年4月12日)

28) 「ヤマの町 願いむなしく 細倉鉱山の閉山方針」(『河北新報』1986年11月7日)

29) 「社説 閉山が決まった細倉鉱山」(『河北新報』1986年11月8日)

山を迎えた。精錬事業のみは継続することとなったが、鉱石の搬入や製品の搬出に栗原電鉄が利用されることはなくなり<sup>30)</sup>、同社の貨物部門は1986年度いっぱい廃止された<sup>31)</sup>。

これと前後する1986年7月、栗原電鉄の社長に三菱金属札幌支店長を前職にもつ杉森久芳が就任した<sup>32)</sup>。三菱が細倉の閉山方針を表明したのはその数か月後であったが、三菱側も栗原電鉄へのコミットメントをただちに取りやめるという態度は採らず、みずから運輸省に補助金支給を陳情し、さらに沿線五町と対応を協議することとした<sup>33)</sup>。

この間、栗原電鉄の経営はさらに悪化し、年間の赤字額は1億円を超えるに至った。従業員数も、貨物部門廃止を受けて削減された。労使間で員数減の交渉をおこなって23名減とすることで合意したにもかかわらず<sup>34)</sup>、結局は25名（うち1名は臨時従業員）が退職に応じるという状況であった<sup>35)</sup>。従業員数の推移は表7に示すとおりである。

この年開催された、沿線五町による対策協議会では、「乏しい事業費で毎年似通った利用促進事業を進める」ことについて疑問が挙がったという<sup>36)</sup>。経営悪化 国による補助金打ち切りの揺さぶり 陳情 補助金継続、というサイクルがマンネリ化していた様子が窺えよう。また、このころの「住民の会」は、1987年6月時点で石越町3、若柳町7名、金成町5名、栗駒町4名、鷲沢町5名の「代表者」からなっていた<sup>37)</sup>。それは同会が偏りなく「沿線」の意向を体現

表7 栗原電鉄の従業員数  
(単位：人)

年 度	管理部門	現 業
1965	12	210
1970	17	111
1975	14	93
1980	14	76
1985		64
1990		28
1995		27
2000		24
2005		19

(出典) 各期営業報告書

30) 「栗原電鉄による貨物輸送『閉山後やめる』」(『河北新報』1986年11月12日)

31) 「さようなら鉄路輸送」(『河北新報』1987年3月30日)

32) 「伊東社長が退任 後任には杉森氏 栗原電鉄」(『河北新報』1986年7月1日) 杉森は1953年東大工学部鉱山学科卒、三井金属入社後、細倉工業所勤務を経験(「この人 栗原電鉄社長に就任した杉森久芳さん」『河北新報』1986年7月16日)。

33) 「雇用確保に全力 細倉鉱山閉山で対応協議」(『河北新報』1986年11月13日)

34) 「栗原電鉄 合理化間最終合意」(『河北新報』1987年4月26日)

35) 「『旅客』だけで再出発 細倉鉱山閉山で栗原電鉄」(『河北新報』1987年5月17日)

36) 「栗鉄赤字 『県も含め対策を』 運行維持対策協が総会」(『河北新報』1987年7月22日)

37) 「栗鉄線を守る住民の会代表委員会」(1987年6月24日、2 72 2 2)

することを意味したはずであるが、実際のところ「沿線」の栗原電鉄に対する関心は薄くなっていた。例えば、上記の人員削減にともない駅の無人化が行われたことについて、「沿線」からの反応はほとんどなかったという<sup>38)</sup>。このような雰囲気が、マンネリ化した補助金継続陳情の繰り返しにつながっていた。

それでも、ただちに栗原電鉄の存廃が取りざたされるようになったわけではない。全国的に都市部への資源集中が問題視されるなか、宮城県では仙台圏の「異常」な「膨張」に対する批判が高まっていたから、補助金をすぐに停止することは困難であったし<sup>39)</sup>、何よりも「バブル景気」による税源の増加がその継続を可能にしていた。そして、沿線でもにわか開発熱が高まり、それらの計画に栗原電鉄の活用を結び付ける構想が浮上した。

そのひとつが、細倉鉱山の坑道跡を観光施設「細倉マインパーク」として再利用する計画で、1990年6月に開業した。この計画をうけ、栗原電鉄は貨物廃止に伴い廃線とした細倉 - 細倉鉱山間の敷地を再利用して200mほど路線を延伸し、施設の最寄りに細倉マインパーク駅を開設したのである<sup>40)</sup>。また、同1990年3月には東北新幹線のくりこま高原駅が開業した。これについても、のちに述べるように同駅へのアクセス手段として栗原電鉄を活用する構想が浮上してくる。さらに、栗駒山麓のリゾート開発構想も浮上し、宿泊施設の整備などが行われた。栗原電鉄には、1950～1960年代に栗駒山へのアクセス手段として機能した実績があった。

だが、結論から言えばこれらの事柄に栗原電鉄が積極的に関与することは叶わなかった。細倉マインパークの利用者も、新幹線くりこま高原駅の利用者も、圧倒的多数はマイカーを用いたためであった<sup>41)</sup>。マインパークの入場者は1990年に約24万人、翌年も17万人で「予想を超える人気」であったが、鉄道利用客は伸びず、「駐車場にマイカーがずらりと並び、車社会の現実を見せつけられただけだった」と評された<sup>42)</sup>。

栗駒山登山にしても、バス会社の宮城交通が仙台からのバスを充実させるなど競争力強化に努めたため<sup>43)</sup>、栗原電鉄の利用増にはつながらなかった。さらに先取りすれば、1990年代初頭の「バブル崩壊」によってこれらの観光開発そのものが頓挫していくことになる。

1990年、宮城県と沿線五町は栗原電鉄の存廃に関する協議を行った。それは欠損補助継続の当否を問うことを意味した。補助金支給のためには「地元」が存続を望んでいることが前提であり、それは「住民の会」沿線五町による「対策協議会」県国という回路で伝達されてきた。ところが、この時期になって県が沿線各町の「本音」を聞きたいとの意向を示したのである<sup>44)</sup>。

38) 「栗鉄赤字 県も含め対策を、運行維持対策協が総会」(『河北新報』1987年7月22日)

39) 「統一選 問われるもの5 過疎と集中 ひずみ既に限界」(『河北新報』1991年2月23日)

40) 「細倉マインパークへ栗原電鉄乗り入れ」(『河北新報』1989年7月9日)

41) 「栗原電鉄存廃協議 依然、存続望む声」(『河北新報』1990年11月22日)

42) 「栗原電鉄の課題」(『河北新報』1993年6月21日)

43) 「宮交の『ハイウェイ特急バス』栗駒まで路線延長」(『河北新報』1990年2月20日)

44) 「栗原電鉄の存廃問う 来月1日県と沿線5町初協議」(『河北新報』1990年11月22日)

鉄道維持のために「沿線地域」の意向を示すという、従前の仕組みの妥当性が問われつつあった。

## 2. 経営体制の刷新

### (1) 経営再建策の樹立

1991年4月、河北新報は、「増客対策をすべて栗鉄に任せる従来のやり方はもう通用しないのではないか」と、栗原電鉄の存廃について沿線各町や住民が積極的に議論へ参加することを呼びかけた<sup>45)</sup>。こうした「世論」をうけ1991年7月、県が沿線五町に呼びかけるかたちで県・沿線五町・住民団体を糾合した「栗原電鉄沿線活性化推進委員会」[以下、活性化委員会]が、既存の対策協議会の下部組織として設置された<sup>46)</sup>。

同委員会は、須田熙東北大学工学部教授を委員長とし、JR 東日本や宮城交通の関係者、日本旅行の仙台支店長、県の地域振興や交通・観光関係部署の課長級、沿線5町の課長級、それに栗原電鉄社長を交えた19名で構成され<sup>47)</sup>、1992年3月に「栗原電鉄線の活性化に向けて」と題する提言をまとめた。その内容は次の通りである。まず「早急」に取り組むべき事柄として列車ダイヤ調整、駅舎・線路の美化、自転車車内持ち込みの制度化を挙げ、次に「短期間」(1～4年以内)に取り組む事柄として沿線観光ネットワークの形成、企画列車の運行、駅舎遊休地の活用、を挙げた。さらに「中長期」(5年以上)の展望としては東北本線との相互乗り入れ、新幹線くりこま高原駅との連絡改善を挙げた<sup>48)</sup>。

活性化委員会はその後、1992年10月に栗原電鉄線運行維持対策活性化調査委員会へと発展的に改組され、提言の内容をより具体化して1993年3月に報告書をまとめた<sup>49)</sup>。最初の提言と比較すると、少額の投資で済むものは踏襲されたが、大規模設備投資を伴う選択肢については否定的に評価されたのが特徴であった。まず東北本線との直通については約8,900万円の経費のほか「技術的課題の克服」や「JR 側との調整」が必要事項として指摘された。具体的には車両の規格が大きく異なっていたことや、JR 側の態度が消極的であったことなどを指すと思われる。また、くりこま高原駅との接続については途中の若柳駅または沢辺駅からの新線建設が検討されたものの、約44億円の投資が必要と見込まれ、短期的な実現は困難とされた。

報告書で仔細に検討されたのは、上記のような抜本的な利便性の改善策ではなく、むしろ「合理化」のための投資、すなわち信号保安装置および運転方式の変更であった。このうち、保安装置の近代化(CTC = 列車集中制御の導入)については3億円以上の投資が必要である

45) 「今週の目 栗鉄存廃もっと議論を」(『河北新報』1991年4月8日)

46) 「栗原電鉄再生へ推進委」(『河北新報』1991年7月27日)

47) 「経営難の栗原電鉄地域一帯で再生を 推進委が初会合」(『河北新報』1991年8月31日)

48) 「栗原電鉄沿線5町 活性化へ具体的提言」(『河北新報』1992年3月1日)

49) 『栗原電鉄線運行維持対策活性化調査報告書』(栗原電鉄運行維持対策協議会、1993年)

にもかかわらず削減可能な人員は2名に過ぎないことから見送ることとされ、「タブレット閉塞」および「スタッフ閉塞」と呼ばれる旧式のシステムが残ることとなった。積極的に推奨されたのは、運転方式の変更、すなわちワンマン運転の実施であり、これにより5名の人員削減が可能になるとされた。

これについては、在来の電車を改造してワンマン化すれば9,000万円ですむと試算されたが、にもかかわらず新規にワンマン方式のディーゼル車（レールバス）を導入することが提言された。これには2億2,500万円が必要とされ初期投資額は在来車を改造する場合を大きく上回るものの、電気関係の設備・人件費が不要となるほか動力費も軽減されるため年間3,500万円の経費節減が可能になり、以後10年間の運行を前提とした場合に節減効果が高いとされたのである<sup>50)</sup>。

この間の1993年2月、運輸省は全国10社の中小私鉄に対し支給してきた欠損補助に関し、打ち切りを軸として見直しを進める方針を打ち出した。栗原電鉄に対しては、前年11月の運輸省ヒヤリングの結果、条件を満たしていないという指摘があり、1993年度限りでの補助打ち切りが通告された。具体的には、ラッシュ時に補助の要件となる最混雑区間における1時間あたり1,000人以上の利用者がおらず（栗原電鉄は310人）、線路にほぼ並行する道路が整備されてバス転換が可能、というのが理由であった<sup>51)</sup>。

対策協議会は「欠損補助が打ち切られれば、栗鉄の運行維持はかなり難しくなる……存続を望む地元の熱意を運輸省に伝えたい」とコメントした。当時の栗駒町長は「栗鉄は地域のシンボル [だから存続させるべき]」と述べたが、そこに端的に見られたように、栗原電鉄が「地域社会」にとってもはや「シンボル」に過ぎないとみなされていたのも事実であった<sup>52)</sup>。当時の沿線住民に対するアンケートでは、栗原電鉄の利用頻度については「ほとんど利用しない」が49.7%を占め、「所用等での栗鉄線利用意思の有無」でも76.1%が「無」と答えていた。利用者に対するアンケートによれば、平日における乗客の6割弱が通学利用の高校生で、利用目的の第2位は通院であった（14.1%）。要するに、自動車の運転が不可能かまたは困難な人々が消極的に利用しているというのが実情であった<sup>53)</sup>。

もっとも、このときの運輸省による欠損補助の縮小は、近代化補助の大幅拡充とセットになって打ち出された政策であり、レールバスやワンマンカーの導入といった新規投資に対しては、国および地方自治体が赤字会社の場合は各三分の一ずつ（黒字会社は五分之一ずつ）を補助す

50) 前掲『栗原電鉄線運行維持対策活性化調査報告書』、「栗原電鉄 苦境打開にレールバス」（『河北新報』1993年3月27日）

51) 宮城交通労働組合『第23回定期大会議案書』（1993年）55頁、「栗原、弘南、津軽など中小私鉄 赤字補助打ち切り」（『河北新報』1993年2月16日）。なお、同記事によれば1992年度の欠損補助総額は4億1,000万円。

52) 「栗原電鉄への補助打ち切り 運行継続へ大打撃」（『河北新報』1993年2月16日）

53) 前掲『栗原電鉄線運行維持対策活性化調査報告書』。

るという積極的な支援がなされることになった<sup>54)</sup>。欠損補助の打ち切り通告から近代化補助の拡充までには半年ほどのタイムラグがあったから地元自治体が一時的に動揺したのは無理からぬことであったが、事後的にみれば活性化委員会の打ち出した方向性と合致する制度が整いつつあったことになる。

先の報告書において委員会は、栗原電鉄の経営再建を図るための枠組みを設備面・財政面から複数検討していた。設備面では前述の通りワンマン気動車化を推奨したが、その場合財政面では近代化補助を受けることが前提とされ、さらに事業者負担分を自治体等で肩代わりしてゼロとした場合の比較も行っていった。また、三菱に対する累積債務についても、これを解消した場合としない場合との比較を行い、以後10年間のシミュレーションを行った。この結果、経営再建が望めるのは 気動車化にあたり栗原電鉄の負担はゼロとすること、累積債務は帳消しとする、運賃値上げをすること、のすべてを実行した場合に限るとの試算結果を提示したのである。

このような活性化委員会の「報告」に対し、三菱の利害を代弁する立場にあった栗原電鉄の杉森社長は、自治体（もしくはそれらが出資する第三セクター）へ経営主体を転換するならば三菱がその債務を肩代わりする可能性を示唆した<sup>55)</sup>。借金を棒引きにする代わりに、経営からは撤退するという態度であった。

これに対する自治体の反応は、必ずしも積極的なものではなかった。沿線五町は「県が熱心に考えてくれるのだから」と県の支援に期待する一方、県は「地元で一定の財政負担をする意思があるなら支援したい」と、相互に相手の対応に期待を寄せるという状況であった。

## (2) 第三セクターへの移行

1993年4月、栗原電鉄と沿線五町は話し合いを持ち、2億2,500万円の車両購入費などを県と沿線五町が負担して運行を維持する方向で合意した。三菱による累積債務の肩代わりについても、栗原電鉄の杉森社長はこれに前向きに応じる姿勢を示した。ただし、この時点では沿線五町は引き続き三菱が資本参加することを求めた<sup>56)</sup>。

同年6月、三菱は累積債務の肩代わりを条件として栗原電鉄の経営から撤退し、さらに持株を沿線五町に無償譲渡する意向を表明した。県は「再建に向けて第一のハードルを越えることができた」と好意的に受け止めたが、沿線五町はこれを「予想外の事態」と受け止めた<sup>57)</sup>。五町にしてみれば、県も経営に巻き込みたいとの意向を持っていたし、レールバス転換までの赤字の穴埋めや従業員の退職金などを三菱に負担させたいとの思惑もあったためである。

54) 「中小民鉄 近代化への助成拡充」(『河北新報』1993年8月19日)

55) 「今週の日 栗原電鉄の維持」(『河北新報』1993年3月15日)

56) 「レールバスで存続へ」栗原電鉄(『河北新報』1993年4月16日)

57) 「三菱マテリアル 栗原電鉄から撤退 累積債務肩代わり」(『河北新報』1993年6月4日)

「栗原電鉄を守る地方自治体議員協議会」の千葉伍郎会長（栗駒町議）は、「県に強いリーダーシップを期待したい」と応じ<sup>58)</sup>、五町のみならず県も負担をするよう求めた。石越町長は「五町はあくまで栗原電鉄を支援するという立場。……経営主体になることは全く想定していなかった」と述べて県と三菱を牽制し、若柳町長は対応を決めあぐねて県からの電話に居留守を使ったと報道された。

栗原電鉄の職員は「結局、三菱にするりと逃げられてしまった」と述べ、「なぜ県は株の譲渡を受けなかったのか」と、同じ県内の第三セクター鉄道であり宮城県が主導する阿武隈急行との相違を指摘する声もあがった<sup>59)</sup>。三菱の意向は、正式なルートとしては県から沿線五町へと報告されるという形をとっていたので、三菱と県との間にあらかじめ何らかの申し合わせがあったとの推測も成り立ち得るものであった<sup>60)</sup>。

結局、沿線五町は三菱の申し出を受けることとし、1993年6月に若柳町長と栗駒町長が栗原電鉄の非常勤取締役役に就任した<sup>61)</sup>。沿線五町が経営主体になることで正式に合意したのは、1993年9月1日であった<sup>62)</sup>。この間、五町の間では鉄道を存続させるか廃止するかで意見の相違があったが、県が「地元」に「熱意」を求める姿勢を打ち出したことで存続論が通った形となった。若柳町長は「少なくとも十年間は継続できるよう努力したい」との意向を示した。そして、このような沿線五町の言質を取り付けたうえで、県もようやく資本参加を含めた支援の態度を明示したのである<sup>63)</sup>。

1993年11月、沿線五町の「対策協議会」で経営再建計画が了承され、12月15日からの経営移管が決定した<sup>64)</sup>。11月29日に交わされた協定書の内容を改めて確認すると、三菱は累積債務8億1,300万円を肩代わりしたうえで保有株21万9,063株（発行株式の64.4%）を沿線五町に無償譲渡し、さらに駅舎改築など周辺活性化のため沿線五町に1億円を寄付するというものであった。新社長は、若柳町長が兼ねることとなり、三菱系役員は退任して、替わりに石越・金成・鷲沢の各町長および県企画部長が取締役に入ることとなった<sup>65)</sup>。経営移管後の株主構成は表8に示す通りである。

また、社員は一旦退職として退職金を精算し、再雇用として扱われた。労組はこの時に抵抗しなかった。1993年春闘でベースアップ8,000円、年間臨時給3.2か月の成果を得た組合（宮城交通労働組合鉄道部）は、この結果を「[栗原電鉄の] 杉森社長にしてみれば、まさに身を切

58) 「動き出すレールバス転換」(『河北新報』1993年6月4日)

59) 「栗鉄 動くかレールバス 上」(『河北新報』1993年6月7日)

60) 「栗原電鉄 沿線町が対策を協議」(『河北新報』1993年6月7日)

61) 「若柳と栗駒の2町長 栗原電鉄の取締役に」(『河北新報』1993年6月19日)

62) 「宮城・栗原電鉄 新体制発足で合意」(『河北新報』1993年9月2日)

63) 「存続のカギ 県の支援策」(『河北新報』1993年9月2日)

64) 「栗原電鉄 来月15日に経営移管」(『河北新報』1993年11月10日)

65) 「社長に菅原・若柳町長 栗原電鉄」(『河北新報』1993年12月7日)

表8 くりはら田園鉄道上位株主構成 (1994年)

順位	名	株数	割合 (%)
1	鶯沢町	83,249	16.92
2	若柳町	72,313	14.70
3	栗駒町	69,379	14.10
4	石越町	53,175	10.81
5	金成町	50,627	10.29
6	宮城県	50,000	10.16
7	七十七銀行	8,240	1.68
8	太宰作治郎	4,696	0.95
9	高橋栄一	3,100	0.63
10	若林真智子	2,090	0.42

(出典) くりはら田園鉄道1994年度営業報告書

る大英断」と評価し、「今後の存続維持にむけた、施策の推進には全面的に協力をしていかなければならない」と、協力姿勢を明確にしていたのである<sup>66)</sup>。

こうして、1993年12月15日に予定通り経営移管が実現した<sup>67)</sup>。

### 3. 積極経営とその挫折

#### (1) 旅客誘致策の展開と県の消極化

第三セクター企業となった栗原電鉄は、1994年4月、13年ぶりに新入社員3名を採用した<sup>68)</sup>。続いて旅客誘致のための施策を次々と打ち出した。7月には沢辺、細倉マインパークの両駅で鉄道利用客向けに自転車の無料貸出を開始し<sup>69)</sup>、12月には「路線の存続を支援する応援団」として「くりでんサポーターズクラブ」を設立した<sup>70)</sup>。これは年会費（運輸収入として計上）の徴収と引き換えに各種の物品等を会員に送付する制度で、会長には「住民の会」会長が就任した。「住民の会」は1994年8月現在で石越町5名、若柳町6名、金成町5名、栗駒町6名、鶯沢町4名の「代表」を役員として擁しており、ゲートボール大会やカラオケ列車などのイベントを主催した<sup>71)</sup>。1995年4月には待望のレールバス転換が実現し、同時に商号も「くりはら田園鉄道」と改められた。会社はこれに乗じて栗駒山のツアーを企画し、同年4～5月の旅客人員は前年同期に比べ10.7%増加するという一定の成果も見せた<sup>72)</sup>。

66) 宮城交通労働組合『第23回定期大会議案書』(1993年)24頁。

67) 「栗原電鉄 気持ち新たに出発進行」(『河北新報』1993年12月16日)

68) 「再生に若い力を 栗原電鉄入社式」(『河北新報』1994年3月17日)

69) 「駅にレンタル自転車 栗原電鉄」(『河北新報』1994年7月23日)

70) 「栗原電鉄 路線の存続支援を サポーターズクラブ設立」(『河北新報』1994年12月9日)

71) 「栗鉄線を守る住民の会総会議案書」(1994年8月21日付、5 11 4 14)

72) 「くりはら田園鉄道 危機感バネに『攻め』の誘客」(『河北新報』1995年6月23日)

経営体制の刷新にあわせ、沿線五町は1994年6月に合同で栗原電鉄を核とした「地域おこしプラン」づくりの作成を決定した。これは一種の広域行政組織と位置付けられた<sup>73)</sup>。1995年10月には、従前の「対策協議会」を発展的に解消し、「くりでん五郷活性化協議会」として新発足させた。これは従前の沿線五町のみならず、農協、商工会、行政区長などをメンバーに加えただけで、組織内部には利用促進・イベント実施・プロジェクト推進の三部会を置いた<sup>74)</sup>。この結果、くりはら田園鉄道のイメージ曲作成<sup>75)</sup>、仙台からの貸切バスと鉄道利用を組み合わせただけのツアーの企画などが実現していった<sup>76)</sup>。栗原電鉄/くりはら田園鉄道は、行政においては地域活性化事業の一環と位置づけられたのである。

行政と会社が一体となった設備投資も積極化した。1995年12月には新駅の大岡小学校前を設置したが、このときには若柳町が建設費950万円を負担した<sup>77)</sup>。また、宮城県の企画部長も「観光・イベント鉄道としても活用しようとレトロ調の車両を導入、今後沿線の駅舎も順次改築していく計画である。……鉄道全体をテーマパークにすることができれば、地域のお荷物を地域振興の核に転換することが可能だ。創意工夫と着実な施設整備、そして徹底したPRが成功のカギである」と協力姿勢を見せ<sup>78)</sup>、1996年度にはくりはら田園鉄道沿線観光活性化事業として1億円を投じ<sup>79)</sup>、くりはら田園鉄道と新幹線とのアクセス向上のためバス二台を購入のうえ宮交栗原バス（宮城交通のグループ企業で、くりはら田園鉄道にも資本参加）に貸与することを決めた。こうして、1997年3月からくりこま高原 沢辺間の連絡バス17往復および貸切観光バスが運行を開始した<sup>80)</sup>。

以上の活動は、かつての「対策協議会」の活動が国への陳情を主体とし、住民を巻き込んだ運動になりにくかったこと<sup>81)</sup>への反省に基づくものであった。だが、行政が「地域おこし」という新たな活動領域を創出し、予算を投入して積極的に投資を行うことが、鉄道を媒介にした有機的な社会関係を創出することにつながるとは限らない。1995年4月の河北新報は「地元住民が鉄道の再出発を町を挙げて応援しようという『熱気』が伝わってこない」と述べ、その例としてレールバス転換時に「商店街で協賛行事をした町はほとんどなかった。目立ったのは全国から集まった鉄道マニアばかり」「残そうと盛り上がっているのは一部だけ」という事態を

73) 「栗電で“魅力5倍増”」（『河北新報』1994年6月25日）

74) 「くりでん沿線5町がスクラム『活性化協』24日に旗揚げ」（『河北新報』1995年10月19日）

75) 「がんばれ、くりでん 沿線5町が『五郷協』設立」（『河北新報』1995年10月25日）

76) 「乗って見て食べて 23日・くりでんツアー」（『河北新報』1995年11月11日）

77) 「大岡小前駅25日に開業」（『河北新報』1995年12月20日）

78) 加藤周二 [通産省大臣官房付、前宮城県企画部長、当時] 「激動の宮城を振り返る（下）」（『河北新報』1995年5月17日）

79) 「田園鉄道と新幹線を結ぶ連絡バス、県が貸与」（『河北新報』1996年7月8日）

80) 「レトロ調バスお披露目」（『河北新報』1997年3月18日）

81) 「栗原電鉄来月15日に経営移管」（『河北新報』1993年11月30日）

表9 栗原電鉄第3セクター化後10年間の収支計画と実際

(単位：千円)

年 度	営業収入		営業費		経常損益		税引後当期損益	
	計 画	実 際	計 画	実 際	計 画	実 際	計 画	実 際
1994	149,218	144,079	144,181	202,289	5,037	67,756	2,418	4,352
1995	152,546	120,989	147,065	190,625	5,602	67,807	2,689	1,658
1996	155,973	108,388	150,006	177,625	6,222	60,397	2,987	948
1997	159,503	105,923	153,006	169,216	6,902	59,645	3,313	575
1998	163,139	103,500	156,066	151,653	7,643	36,666	3,669	26,748
1999	168,884	94,289	159,187	157,654	10,451	60,944	5,016	595
2000	172,742	86,633	162,371	153,994	11,375	61,213	5,460	233
2001	176,715	79,967	165,619	141,398	12,374	57,965	5,940	785
2002	180,808	72,299	168,931	143,450	13,451	62,593	6,457	191
2003	185,023	70,344	172,310	140,475	14,611	58,718	7,013	1,606

(註) 計画は運賃値上げを前提。実際の運賃値上げは1997年度より。1998年度は土地売却による特別利益が発生。  
 (出典) 栗原電鉄線運行維持対策協議会『栗原電鉄線運行維持対策活性化調査報告書』(1993年, 5 8 3) および各期  
 営業報告書

指摘した。同紙は、こうした状況の背後に「存廃を問う住民論議を経ずに宮城県と各町長のトップだけで第三セクター移行を決めてしまった」という住民不在の意思決定プロセスがあったと批判していた<sup>82)</sup>。いわば、「地域おこし」の論理が人々の頭の上を通り過ぎてしまった格好となったのである。

新生「くりはら田園鉄道」の営業成績も決して良好ではなかった。計画では初年度から黒字となる見込みであったが、それを大きく下回る実績しか出せなかったのである。最大の要因は、年々増加するとの見込みで立てられた旅客収入の予測を実績が大きく下回ったことであった(表9)。

こうした状況に加えて「バブル崩壊」の影響で自治体財政が逼迫するなか、宮城県は同鉄道への欠損補助を1996年度に打ち切る方針を示した。政府からの補助金はすでに1993年度いっばいで停止されており、1994～1995年度は県が国の分を肩代わりしていた。この結果、赤字額のうち4分の3を県が、4分の1を沿線五町が負担する仕組みとなっており<sup>83)</sup>、1995年度の県負担額は約5,280万円に上っていた(表6)。県の言い分は「単に赤字を埋めるという後ろ向きの支援はやめ、経営改善につながる前向きの事業に対する援助に切り替えたい」(県企画部長)というものであり、増収のための具体策として「公共施設の管理など町の委託事業を請け負わせ、鉄道以外の収入を増やす」ことなどを挙げた<sup>84)</sup>。会計単位としての企業の収支が短期のうちに改善されればよいというのが、この時の県側の姿勢であった。

82) 「過疎に挑む『くりはら田園鉄道』盛り上がりぬ沿線5町」(『河北新報』1995年4月22日)

83) 「くりはら田園鉄道への赤字補助 県、打ち切る方針」(『河北新報』1996年7月10日)

84) 「再出発からわずか1年4か月『くりでん』黄信号」(『河北新報』1996年8月9日)

表10 くりはら田園鉄道の近代化補助等受給状況  
(単位：千円)

年 度	近代化施設 整備補助	再建活性化 推進事業補助
1994	102,000	77,000
1995	11,034	9,270
1996	11,988	
1997	11,900	
1998	10,577	
1999	1,680	
2000	1,680	
2001	1,900	

(註) 2002年度以降は受給なし  
(出典) 各期営業報告書

これに対し会社側は「県からの補助を漫然と受けるつもりはないが、補助がなければ存続自体が厳しい状態に置かれるのも事実」と述べ、沿線五町も県に補助継続を陳情した<sup>85)</sup>。結局、1996年度から2000年度まで、県から4,500万円、沿線五町から1,500万円と固定額の運行補助金が支給されることとなった。一方で、近代化補助について従来自体が「再建活性化補助」の名目で肩代わりしていた会社負担分の支給は打ち切られることとなった(表10)<sup>86)</sup>。

以後、事態は補助金をめぐる県と沿線五町との駆け引きを軸に推移することとなる。県は「地域の足としての必要性は認識しているが、今後の補助の在り方については検討中」と述べる一方で、沿線五町は「県の補助金がなければ営業できない」<sup>87)</sup>との態度をとり続けた。

上記のスキームが時限を迎える2001年初頭には、県は補助金3,800万円を3年間に限度に支給することとし、減額分は沿線五町が補填するという新たなスキームが合意に至ったが、しかしこれは漸次的な縮小を伴う補助金の延命であって、抜本的な対策が講じられたわけではなかった。そしてこのときに、2003年10月までに沿線五町が鉄道の存廃にかかわる意思決定を行うことが県による補助継続の条件として明示された<sup>88)</sup>。

## (2) 路線廃止への合意形成

2001年7月、沿線五町は「くりでん運行対策検討協議会」[以下、運対協]を設置した<sup>89)</sup>。若柳町長が会長となって<sup>90)</sup>2003年7月までに存廃につき結論を出すこととしたのである<sup>91)</sup>。社

85) 「『くりでん』の補助継続陳情 沿線5町が県に」(『河北新報』1996年8月13日)

86) 「県、くりでんの財政支援を継続」(『河北新報』1997年2月18日)

87) 「くり鉄11年度決算 経常赤字6,094万円」(『河北新報』2000年6月27日)

88) 「くりはら田園鉄道 県が補助金継続」(『河北新報』2001年1月18日)

89) 「『くりでん』存廃協議 沿線5町が対策委設置へ」(『河北新報』2001年4月22日)

90) 「『くりでん』運行対策協を設置」(『河北新報』2001年7月18日)

91) 「『くりでん』存廃03年7月に結論」(『河北新報』2001年11月22日)

長を務める若柳町長は「安全性を考えると、将来は廃止を考えなければならない」と表明したが、利用者が最も多かった栗駒町長は慎重な姿勢を示すなど<sup>92)</sup>、五町間での利害の相違も明らかになりつつあった。2002年には宮城県副知事が「将来を展望した場合、(存廃を)決断する時期にあるのではないかと経営判断を促すなど<sup>93)</sup>、鉄道存廃をめぐる問題がにわかに焦点化していった。

「住民」の意向聴取も行われた。2002年に県が県民を対象に補助金について意見を募集した際には、くりはら田園鉄道運行維持費補助について400件の意見があり、廃止に反対の意見が多くを占めたという<sup>94)</sup>。また、沿線五町=運対協も2003年1月にアンケートを実施し、沿線高校三校の生徒1,130名および各駅から2km圏内に住む高齢者305名、さらに沿線病院への通院者116名を対象に意見を徴取した。その結果、鉄道利用を控える最大の理由が「運賃の高さ」であったことを受けて、2003年4月からは一か月間、運賃を半額にする社会実験を実施した。沿線の迫桜高校には若柳駅からの無料バスも運行した<sup>95)</sup>。

この社会実験は、定期客が17名増加して196名となったほか、非定期旅客が約6割増加という成果を得られたものの<sup>96)</sup>、運賃を半額に下げた分を補填するには及ばなかった。この頃から「永久に存続するのは非現実的」「五人の町長が本音で話す時期」という認識が広がるようになった<sup>97)</sup>。

2003年5月には、運対協が6月に住民アンケートを実施したうえで7月に存廃の結論を出すこととなった<sup>98)</sup>。アンケートの結果は2,000名のうち53.3%が廃止支持で、残りが存続という結果となった。これを受け、運対協は7月、県補助金の継続を前提とする鉄道の存続を決定し、存廃の決定を事実上県に委ねた<sup>99)</sup>。あえてこのような結論を出した背景には、沿線五町の利害が一致せず、この時期に焦点となっていた栗原郡内町村の合併問題に影響がおよぶのを避けたとの見方もあった<sup>100)</sup>。

それを端的に示したのが、2003年3月16日に金成町役場で開催された「公共交通のあり方と

92) 「くりはら田園鉄道存廃問題 主体的な解決迫られ力試される沿線5町」(『河北新報』2001年5月14日)

93) 「くりでん補助金 県に継続を要望」(『河北新報』2002年11月8日)

94) 「県民補助金点検 私学助成に意見収中 『継続』に賛成 多数占める」(『河北新報』2002年12月17日)

95) 「運賃半額で“最終試験”くりはら田園鉄道」(『河北新報』2003年3月1日)

96) 「運賃半額奏功 一般客1.6倍に くりでん交通実験」(『河北新報』2003年5月7日)

97) 「くりでん運賃半額実験 関心高める狙い成功 存廃の論議を深めよ」(『河北新報』2003年4月21日)

98) 「くりでん存廃、7月に結論」(『河北新報』2003年5月23日)

99) 「くりでん存続へ補助金継続要請」(『河北新報』2003年7月23日)

100) 「『くりでんは存続』運行対策検討協役員が結論 補助金の継続前提 最終判断県に委ねる」(『河北新報』2003年7月18日)

栗電の将来を考える！」というシンポジウムであった。沿線住民ら約130名が参加した席上で、栗駒町の代表が存続を訴える一方、若柳町の代表は「郷愁だけでは維持できない」と廃止をやむを得ないとする見解を示したのである<sup>101)</sup>。

県側は2003年7月、バス転換をやむなしとする提言をまとめ運対協に報告し<sup>102)</sup>、10月には2006年4月の鉄道廃止を視野に、2年間は従前の半額1,900万円を補助する旨を沿線五町に伝えた<sup>103)</sup>。浅野史郎知事は「代替バスにしないと駄目と言っているのではない。長期的な見通しの中で、経営が順調に行くような方策を田園鉄道と自治体が主体的に真剣になって考えてほしい」と述べたが<sup>104)</sup>、鉄道の廃止は既定路線となった。2003年11月、沿線五町の町長は鉄道の運行を2006年度いっぱいまで終了し、2007年4月からバスに転換することで「合意」した。

しかし、これに際しても若干の波乱があった。栗駒町長は「鉄道の運行を三年間継続することは確認したが廃止に関する正式決定はまだしていない」と述べ、鶯沢町長も「廃線後の処理費が不透明な中、存廃判断はできない」とした。一方で若柳町長は「基本的合意に沿って議論を進めるべきだ」とし、石越町長と金成町長も廃止やむなしの立場を示した<sup>105)</sup>。

2004年2月に開催された五町長の会合では、基本合意が一端白紙に戻された。栗駒町長は、合併による新市成立後の決断でも遅くはないとして運対協で話し合うことを主張し、若柳町長も「異論は出た」と認めざるを得なかった<sup>106)</sup>。国鉄出身の栗駒町長は「合併は鉄道再生のチャンス。存続の道を探りたい」と述べていた。これに対し、若柳町長は「赤字ローカル線を新市に委ねるのは無責任」「仮に鉄道再生の妙案があるなら、社長の座を譲ってもいい」と強硬な姿勢を見せた<sup>107)</sup>。

運対協の名義で2004年1月28日に県に提出された、バス転換を前提とした助成の陳情書が五町長の合意なしに作成されたことも、これらの足並みの乱れを顕在化させた。栗駒・鶯沢両町長が要望書の内容を知ったのは、陳情の直前であったという。若柳町長は「事務局案を二十八日朝に大幅に加筆修正したため周知できなかった」と述べ、強引に手続を進めたことを隠さなかった<sup>108)</sup>。

こうした経緯を経て、2007年3月いっぴいでくりはら田園鉄道は廃止されることとなった。県は最終年度となる2006年度にも800万円の補助金を支給することに同意した<sup>109)</sup>。2007年3月

101) 「くりでん 存廃めぐり激論」(『河北新報』2003年3月17日)

102) 「くりでん存廃問題 『バス転換 やむなし』」(『河北新報』2003年7月30日)

103) 「くりでん存廃 廃止視野に補助金半減」(『河北新報』2003年10月28日)

104) 「七ヶ宿、丸森の期限内合併困難 知事が見通し」(『河北新報』2003年11月5日)

105) 「くりでん存廃 “先送り案” 急浮上 合併絡みで足並み乱れる」(『河北新報』2004年1月20日)

106) 「くりでん廃止は”白紙 “沿線5町首長会合6月までに決着へ」(『河北新報』2004年1月22日)

107) 「『くりでん』 存廃問題 乱れる5町の足並み 合併絡み議論再浮上」(『河北新報』2004年1月26日)

108) 「くりでん 廃止前提 県に陳情 沿線5町の合意なし」(『河北新報』2004年1月29日)

109) 「くりでん 09年4月バス転換」(『河北新報』2003年11月22日)

20日、同社は臨時株主総会を開き、3月31日の会社解散と清算法人への移行が承認された<sup>110)</sup>。代替交通手段としては、栗原市の委託により宮城交通の子会社であるミヤコーバスの路線バスが運行されることとなった。

## むすびに

本論では、ポスト高度成長期において急速に輸送需要が減少し採算性の悪化した地方小規模鉄道の存続が、どのような形式と論理によって支えられていたのかという問題に注目した。そこでキーワードとなっていたのは「沿線地域社会」や「地元」といった語句であり、それが具体的に意味するものは鉄道が通過する基礎自治体であった。

鉄道の存続が困難となった1970年代半ば以降は、まず各町における住民の「代表」がそれぞれの居住する町に対し鉄道存続を請願し、各町は直接、あるいは県を経由して国に対し補助金の給付を願い出るというスキームによって、栗原電鉄の維持が図られた。

この枠組みは1990年代初頭の「バブル崩壊」以降、国の政策転換によって栗原電鉄に対する補助金支給が打ち切られると、転換を迫られることになった。補助金の大部分を肩代わりしたのは県であったが、県はその条件として「地元」の「熱意」を要求し、沿線五町は栗原電鉄への経営参画と補助金の一部負担を承諾した。

このように、下位の自治体に経済的負担を下降させていくことは、この頃から国が政策として推進した「地方分権」の流れに合致するものでもあった。栗原電鉄の維持存続は「地域おこし」の一環として再定義され、財源の不足を補う手段としてボランティアな資金と労力が動員されるようになる。一方でそうした実績は県、あるいは場合によっては国へと再度補助を要求するためのエビデンスとしても機能した。こうして、上位行政体による補助は「選択と集中」の結果とされ、かつてのような「ばらまき」でもなく、あるいはしばしば批判されるような「負担の押し付け」でもないというロジックが強化されることになる。

だが、上記の流れの中で実現した栗原電鉄の第三セクター鉄道としての再出発は、必ずしも盛り上がりを見せなかった。新聞は住民の「町をあげて」の応援が見られないとして批判的に報道したが、それは当時の各町住民にとって鉄道がもはや共通の関心事ではなかったこと、またそうした単位での「地域おこし」がある種の無理を伴っていたことの現れであった。

ごく僅かとはいえ、鉄道の存廃に関する、より直接的な利害関係者がこの時点で存在しなかったわけではない。アンケートで浮上したように、高校生や通院者などのいわゆる「交通弱者」がそれであった。つまり、栗原電鉄存廃問題は、彼らのモビリティをどのように確保するかという問題であり、そうした部分利害を「地域」全体の問題として扱うには両者を架橋する論理

110) 「今月末解散と清算人を決定 くりでん臨時株主総会」(『河北新報』2007年3月21日)

が要請されたはずなのであるが、議論の射程はそこに及ばなかった<sup>111)</sup>。当時の文脈における「地域」という言葉は、個々の住民の利害が拡散している状況下で「真の」利害をすくい取るのには、いささか目が粗すぎたということになる。

「地域」とか「地域社会」といった語はまことに便利なもので、それが指し示す内容は変幻自在である。そしてそれは今日、原基的な共同性に対する憧憬を背景に、それを温存する、あるいは温存し得る空間 = 社会的範囲、といった意味でしばしば用いられる。だが、一定の空間領域における人々の利害が斉一である保証は原理的に言ってどこにもなく、現代社会においては尚更である。そうした状況で、なお「地域」を単位として利害を集約することは、現実の利害を取りこぼし、場合によっては抑圧の契機さえ孕むことについても、我々は注意を払っておかねばならない。

ここでは地方鉄道の存廃問題を取り上げ、それが基礎自治体という「地域」の問題として取り扱われたことに伴うある種の「無理」を析出したのであるが、それを批判すること自体は本稿の目的ではない。こうした問題が顕在化しつつあったものの、しかしなお有効な対応をなし得なかったという事態の推移のあり方に、「ポスト高度成長期」の特徴を読み取っておきたいというのが、筆者の暫定的な結論である。

---

111) 齊藤康則「地方鉄道存続運動の論理 日立電鉄線存廃問題を事例として」(『ソシオロギス』No. 30, 2006年)は、域内における受益と負担の公平性を追求する自治体と、そうした観点に照らせば部分利害であることを自覚しつつ鉄道存続を要求した高校生ら直接利用者との相克に着目している。また、須田昌弥「地方鉄道における『住民参画』と合意形成への課題」(『運輸と経済』第69巻第12号, 2009年)は「地域の側の主体」として「自治体」と「沿線住民」とを弁別して挙げており、こうした問題に接近する視座を提供している。