

下北交通大畑線の開業と廃止にみる地域公共交通

—— 高校生の通学輸送を中心に ——

恩 田 睦

はじめに

本稿の目的は、1980年代半ばから1990年代にかけての下北交通株式会社による旧国鉄大畑線の経営移管から廃止後におけるバス輸送への転換に至るまでの経営を検討することを通じて、今日の地方で持続可能な地域公共交通を実現させるために必要な企業行動のあり方を示すことである。鉄道およびバスといった輸送機関別の議論ではなく、主たる利用者層のニーズを満たし、地域公共交通が成り立つために交通事業者に求められる条件を明らかにしたい。

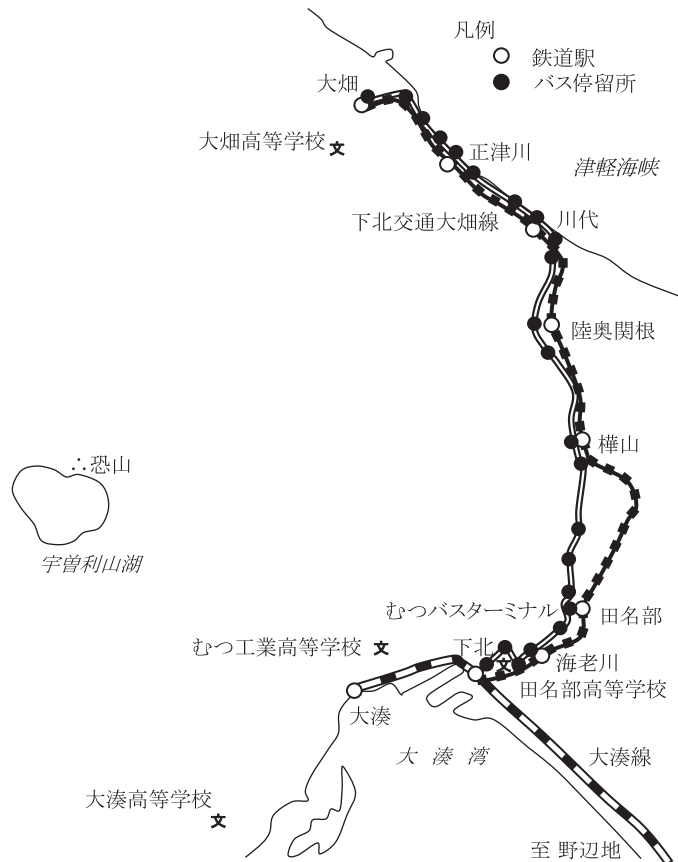
地方部における持続可能な地域公共交通のあり方に関する諸研究を検討すると、自治体や住民などの各主体が果たす役割を強調する傾向にある。田中重好は、青森県津軽地域において民間企業である弘南バスの廃止予定であった赤字路線について、1990年代初頭に弘南バス・自治体・住民の協議を経て3者間の協力・協働で維持したことを明らかにした¹⁾。過疎地域であるにも関わらず新規路線を開設した事例から、住民による回数券購入や協議会への参加、自治体の責任を明確化することで日常生活に必要な路線を維持していると評価した²⁾。西澤渉は、兵庫県但馬地方の民間企業である全但バスが経営不振のため広範囲で路線を休止した際に、各自治体の財政力が代替輸送サービスを規定することを指摘した³⁾。また、加藤博和らは、三重県四日市市のコミュニティバスの「生活バスよっかいち」について、住民、自治体、企業の3者が事業主体になることで住民・利用者のニーズに対応させやすい体制であることを指摘している⁴⁾。

1) 田中重好「地域・自治体を主体とする公共交通政策：バス路線維持につとめる青森県津軽地方からの提案」『前衛』第718号、1999年、158～163頁。

2) 田中重好「地域交通政策の合意形成過程の課題：津軽路線バス維持の経験から」運輸調査局『運輸と経済』第57巻9号、1997年、67～72頁。

3) 西澤渉「過疎地域における民営バス路線休廃止への対応の現状と課題」『兵庫地理』第54号、2009年、37～47頁。

4) 加藤博和・高須賀大索・福本雅之「地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析 「生活バスよっかいち」を対象として」『土木学会論文集 D』第65巻4号、2009年、568～582頁。



(出所) 下北交通株式会社「沿線地図」『参考資料』から作成。

路線図 下北交通大畑線と周辺図

これらの研究は、地域公共交通の利用者のニーズを捉えることと、事業資金を確保するために自治体や住民の果たす役割や行動を強調しているのであるが、その一方で交通事業者の行動については必ずしも十分に論じられていないように思われる。田中や加藤らが検討した事例は、確かに先進的な取り組みではあるものの、必ずしも一般的であるとは言い難い。自治体や住民などの各主体の行動が強調されることによって、相対的に交通事業者による経営努力が過小に評価されている憾みがある。

本稿で取り上げる下北交通大畑線(路線図)は、旧国鉄の特定地方交通線として廃止対象になった83線区のうち鉄道として存続した38線区のうち、唯一のバス事業者に経営移管された例であった。バス事業者として経営の参考になる前例は皆無であったことに加えて、青森県や沿

線自治体の支援・協力は限定的であり、沿線住民の関心も決して高くなかった。つまり、下北交通は、独力で大畑線の利用者数や収入を増やすべく積極的な経営行動をとってきたと考えられ、その実態を明らかにすることは、他の地方における交通事業者にも参考になるように思われる。

大畑線は、改正鉄道敷設法（大正11年法律第37号）第1条別表に基づき、青森県の田名部（下北）から大畑を経て大間に至る大間鉄道（48.5キロメートル）として軍事施設への資材輸送を強化する目的で、1939年12月に下北 大間（18.0キロメートル）が開業した単線・非電化路線であった。

1980年12月に制定された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（以下、国鉄再建法と略）と翌81年3月の同法施行令によって、同年9月18日に大畑線は特定地方交通線の第一次廃止対象線区に選定された⁵⁾。1982年9月30日には大畑線廃止後の代替輸送手段の確保などを検討する特定地方交通線対策協議会が開催され、第7回の協議会で下北交通への経営移管が決まり、1985年7月1日に下北交通大畑線として開業した。その後、利用者数の減少などによって、2001年4月1日に廃止になり、同社の運営する代替輸送バスに転換されたのである。

大畑線の経営を引き継いだ下北交通株式会社は、1936年8月25日に下北半島における複数の乗合自動車会社の合同によって設立した下北乗合自動車株式会社を起源とするバス事業者である。1943年10月に戦時下の国策に従い鉄道省に譲渡した田名部 脇野沢間の路線を除き、1998年時点で2市5町4村にわたる411.6キロメートルの営業距離に、40系統の路線を有していた⁶⁾。1984年度の事業内容は、一般乗合および貸切旅客自動車運送業、一般区域貨物自動車運送業（青森市とむつ市相互間の郵便物輸送）、不動産賃貸業であるが、事業別の収入比率をみると乗合バスが75%、貸し切りバスが20%、郵送収入が3%、不動産賃貸が2%であった⁷⁾。1952年3月24日に下北バス株式会社へと商号を変更し、1984年12月1日には大畑線の引き継ぎを踏まえて下北交通株式会社へと再び商号を変更した（授權資本金1億円、払込資本金9,000万円）。1985年5月20日に下北交通は、地方鉄道業の免許を得ると事業内容に地方鉄道業を追加したのであった（以下では、年代を問わず下北交通と表記する）。

宇野耕治は、下北交通大畑線について短距離ゆえに輸送市場が狭い範囲にとどまることから、不利な経営条件をもつ路線の一つであると指摘した⁸⁾。通学定期利用者の比率が高い点から、社会的弱者の移動手段として公共財的な役割が高い一方で、営業係数などの指標から経営の安定性が脆弱であるというのである。

5) 丹羽由一「ローカル線廃止と地域交通：第3セクター鉄道の可能性」日本開発銀行『日本開発銀行調査』第89号、1985年、78～156頁。

6) 下北交通株式会社「バス事業者ヒアリング項目」『会社の概要』。

7) 下北交通株式会社「下北交通株式会社の概要」『大畑線の運営について』2～4頁。

8) 宇野耕治「特定地方交通線の転換後の現状と課題」『交通学研究（1990年）』1990年、75～89頁。

そこで本稿では、下北交通による旧国鉄大畑線の経営移管までの経緯と、再び採算がとれなくなり廃止・バス転換に至るまでの同社の鉄道経営について、とくに通学輸送の変化に注目することで冒頭に示した課題に応えることにしたい。なお、本稿の執筆に際しては、下北交通株式会社のご厚意で下北交通鉄道部資料を閲覧・利用していることを付記しておく。

1. 国鉄から下北交通への経営移管

(1) バス事業者による鉄道業への進出

1981年9月18日に大畑線が特定地方交通線の第一次廃止対象線区に指定された際、下北交通はこの成り行きを静観する態度をとっていた。下北交通では田名部駅に近接したむつバスターミナル 大畑間に路線バスを運行していたため、仮にバス転換になるとすれば自社による運行になると考えていたからである⁹⁾。ところが、1984年4月25日に開催された第5回目の大畑線特定地方交通線対策協議会において、大畑線は「当社（下北交通——引用者、以下同）の想定するバス転換と異なる」民営による鉄道として存続することが決定した。

大畑線の経営を引き継ぐことに前向きだった南部縦貫鉄道株式会社は、自社路線である七戸野辺地間に加えて大畑線の経営を引き継ぐことで、下北半島へのアクセスを改善しようとしていた。1985年12月に東北新幹線の盛岡市 青森市間について工事実施計画の認可申請がなされた際に、南部縦貫鉄道の終端である七戸駅付近に新幹線新駅が設置される構想があったため、新幹線の延伸を機に観光客を呼び込むために活用しようとしたのである¹⁰⁾。

1983年度に、むつバスターミナル 大畑間における下北交通の路線バス利用者は1日当たり1,545名だったのに対して、国鉄大畑線の利用者は1日当たり328名であったから、分担率はそれぞれ82.5%と17.5%で大きな差が生じていた。下北交通は、分担率の差の要因について、路線バスの運賃水準を国鉄のそれに合わせる調整運賃を導入していたため運賃面での違いではなく、むしろ路線バスの運行本数と停留所数が、鉄道の運行本数と駅数よりも多いことによるサービス面の違いであると分析していた。下北交通の路線バスは1日当たり29往復に対して、国鉄大畑線は1日当たり7.5往復であった。下北交通は、大畑線の経営を引き継いだ他社によって、例えば列車増発などの積極的な増収策が展開されることで「社の主要路線を脅かす」といった「危機感」を覚えて、「未知の分野」であることの不確実性を承知のうえで鉄道経営に

9) 2014年8月18日13時～16時半に青森県むつ市の下北交通株式会社本社において筆者が同社取締役社長の白濱啓助氏にヒアリングした内容による（以下、下北交通ヒアリング調査と略）。

10) 下北交通ヒアリング調査。1975年3月には南部縦貫鉄道への出資会社である東北開発株式会社が、青森県に宛てて東北新幹線の延伸・保守工事にかかる資材輸送に同鉄道の活用を求める要望書を提出している（東北開発株式会社「東北新幹線に係わる南部縦貫鉄道の活用について」1975年3月13日、青森県史編さん近現代部会編『青森県史』（資料編 近現代6）2014年3月20日、366頁）。

進出したのであった¹¹⁾。

1984年12月1日の第7回の大畑線特定地方交通線対策協議会において、下北交通の取締役社長の小原幸三氏が大畑線の経営移管を表明し、1985年7月1日をめどに下北交通に経営移管することを盛り込んだ「大畑線特定地方交通線代替輸送計画等案」が承認されたのであった¹²⁾。

しかしながら、青森県知事の北村正哉は、「心配いたしますのは、転換された鉄道がうまく経営されていくかということです」と、下北交通による鉄道運営を不安視した¹³⁾。北村は、国鉄側に大湊線のダイヤを大畑線との接続を考慮したものに改めることと、国鉄との乗り継ぎ運賃割引の点で特段の配慮を求めたのであった。

(2) 地域振興の可能性

下北交通が大畑線の経営移管を表明したとき、大畑線の沿線自治体における人口と沿線高校生徒数は一定水準を維持していた。表1で示す通り、1979年から86年まで概ね一定数を保っていた人口は、1983年から86年までに限ってみれば、むつ市、大畑町および周辺町村において増加したことが確認できる。また、表2から沿線高校生徒数と鉄道通学者数の推移をみると、1980年代前半では概ね各高校で一定水準を維持していたため、通学需要が少なくなかったことが把握できる。また、1985年1月に下北交通鉄道対策室の名義で作成された「下北交通の60年代構想」には、以下のように下北半島における地域開発の気運の高まりが事業拡大の好機になると期待されたのであった。

下北半島をとりまく21世紀への国家財政投資はビックプロジェクトばかりである。原子力船むつ新母港建設、核燃料リサイクル工場建設、石油備蓄基地の充実、沿線から離れるが東北新幹線盛岡以北の着工等当地有史以来の注目すべき地域になる沿線人口も他地域と異り確実に伸びている。これに加えて上記公共事業により関連事業の進出、一相の人口定着も少なからず期待できる。また合せて企業人の出入りや観光面でも増収が見込まれる。……昭和60年代は我が社が飛躍的に伸びる絶好のチャンスであり、この時期なくして会社の発展はない……大湊・大畑両線は鉄道経営に当り相関関係にある。……東北本線への直結、乗入れ、新幹線への直結これこそが鉄道やバス経営の狙いであり合理的・経済的経営が可能になる¹⁴⁾。

本資料を作成した人物は、京浜急行電鉄株式会社から出向してきた鎌田雅行であった。下北

11) 下北交通株式会社『大畑線の特定地方交通線選定から現在までの経緯』2000年3月29日、2頁。

12) 下北交通株式会社「大畑線特定地方交通線対策協議会会議の経緯」『参考資料』。

13) 大畑線特定地方交通線対策協議会会議『大畑線特定地方交通線対策協議会第7回会議会議録』1984年12月1日。

14) 下北交通株式会社鉄道対策室『下北交通60年代構想：昭和元年に期待するもの』1985年1月。

表1 沿線人口の推移 (1979～98年)

	(単位：人)			
	むつ市	大畑町	周辺町村	合計
1979年	46,145	12,471	25,780	84,396
1980年	46,822	12,366	25,460	84,648
1981年	47,299	12,228	25,359	84,886
1982年	48,017	12,086	25,108	85,211
1983年	48,451	11,944	25,000	85,395
1986年	50,774	12,051	25,222	88,047
1987年	50,766	11,844	25,067	87,677
1988年	50,193	11,624	24,694	86,511
1989年	49,914	11,477	24,316	85,707
1990年	50,242	11,229	23,928	85,399
1993年	49,869	10,792	22,933	83,594
1994年	50,048	10,696	22,724	83,468
1995年	50,158	10,508	22,521	83,187
1996年	50,409	10,432	22,380	83,221
1997年	50,491	10,315	22,157	82,963
1998年	50,443	10,202	21,882	82,527

(出所) 『青森県統計年報』各年版から作成。

(注) 周辺町村は大間町、風間浦村、佐井村、東通村の合算値。

表2 沿線高校の生徒数および通学者数の推移

		(単位：人)				
		田名部	むつ工業	大湊	大畑	合計
1980年度	全校生徒	1,201	513	926		2,640
	通学者	331	117	49		497
81	全校生徒	1,175	524	897	226	2,822
	通学者	299	108	39	2	448
82	全校生徒	1,152	534	836	281	2,803
	通学者	251	125	10	9	395
83	全校生徒	1,143	505	827	358	2,833
	通学者	219	109	5	23	356
84	全校生徒	1,164	512	831	362	2,869
	通学者	226	118	9	30	383
85	全校生徒	1,177	551	880	347	2,955
	通学者	252	117	19	35	423
86	全校生徒	1,171	565	858	316	2,910
	通学者	245	120	17	23	405
87	全校生徒	1,170	575	895	307	2,947
	通学者	230	136	24	13	403
98	全校生徒	839	582	704	286	2,411

(出所) 下北交通株式会社「沿線在校生調べ」『参考資料』から作成。

交通では、運輸省での鉄道事業計画の審査を不備なく終えるための書類作成のノウハウを得るため、かねてよりバス事業を通じて伝手のあった京急車輛工業株式会社を介して2名の人材を確保していた¹⁵⁾。「下北交通の60年代構想」では、大畑線だけでなく大湊線の経営も引き継ぎ、JR線内にも乗り入れることで、下北の地域公共交通の利便性を高めることが理想とされた。鎌田によれば、1985年度末に発表される特定地方交通線の第三次廃止対象線区に大湊線が含まれることが予想されるため、大畑線とともに経営を引き継ぐと、大畑線の経営安定化にも資するといっていた。鎌田は、東京都内から横須賀市内まで高速道路が開通し、夏の海水浴客の多くが自家用車に転移したことへの京浜急行電鉄の対応として、新型車両を導入することで所要時間の短縮に努めたことを紹介した。従って、鉄道とバスそれぞれがもつ強みを活かした役割を担わせることが、自家用車の対策として有効であった。こうした考えに基づき、以下の5点の方針が示されたのである¹⁶⁾。

大畑 野辺地間の所要時間は75分にする。

野辺地から東北本線に乗入れ青森・八戸まで直通運転する。

主要駅の発車時刻をゼロ分にしてイメージアップを図る。

15) 下北交通株式会社鉄道部長 『下北交通大畑線』。

16) 前掲 『下北交通60年代構想』。

下北 大湊間を支線扱いの短区間運転にする。

バス路線を鉄道に並行した路線から鉄道駅を発着地にした路線に再編する。

鎌田によると、いったんは大畑線の経営移管を断念した南部縦貫鉄道が、東北新幹線の延伸の暁には再び「攻めて来る」であろうから¹⁷⁾、野辺地駅から青森駅など主要駅に特急バスを運行するなど鉄道とバスによる輸送体系の確立を主張した。そして、鉄道とバス事業は低収益になりがちであるが、沿線住民の信頼を得ることによって次第に収益を高めることができるのであり、そのために利便性を高めて宣伝することの重要性を説いた。「我が社の発展なくして家族の幸せはない」と言うように¹⁸⁾、下北交通は大畑線の経営移管を事業拡大のビジネスチャンスと捉えたのであった。

(3) 経費節約の運営計画

大畑線の経営計画にみる下北交通の基本方針は、国による支援制度を利用しながら経営合理化と省力化による営業費の圧縮で収益確保に努めることにあった。国鉄再建法では、特定地方交通線の廃止・転換にともなう代替輸送を引き受けた事業者への財政的な支援として、転換交付金と欠損補助金の制度を定めていた。前者は、経営移管にともなう代替輸送機関の整備に要する初期投資や欠損補てんのための基金にするもので、営業キロ1キロメートルあたり3,000万円を上限に沿線自治体に交付するものであった。後者は、廃止・転換後5年間について前年度の経常損失に対して補てんするもので、バス転換の場合には全額、鉄道転換の場合には半額が支払われるものであった¹⁹⁾。

下北交通の場合には国から転換交付金として5億4,000万円（営業キロ：18キロメートル×3,000万円）が交付され、このうち定期運賃差額交付金と初期投資交付金を除いた1億8,000万円をむつ市が管理・運用するむつ市鉄道運営助成基金として、大畑線の運営にともなう欠損補助、運営費、車両・工具の更新、駅舎改築費に充当する計画であった。要するに下北交通は、5年以内の欠損金を国から交付される欠損補助金とむつ市鉄道運営助成基金で全額補てんすることができるため、6年目に黒字化できる経営計画を立てる必要があった。

まず、営業費の低減策であるが、大畑駅に列車の整備拠点を集約させて、通学時間帯以外の全列車をワンマン運転とした。また、保守作業の一部を外注することで職員数を国鉄当時の48名から24名に半減させ、なおかつ国鉄OBを中心に雇用することで人件費を低減させた。表3には、1991年5月の人員配置を示しているが、21名の職員のうち13名が国鉄OBであったほか、3名はバス部門からの出向者であった。

17) 同前。

18) 同前。

19) 前掲丹羽「ローカル線廃止と地域交通：第3セクター鉄道の可能性」。

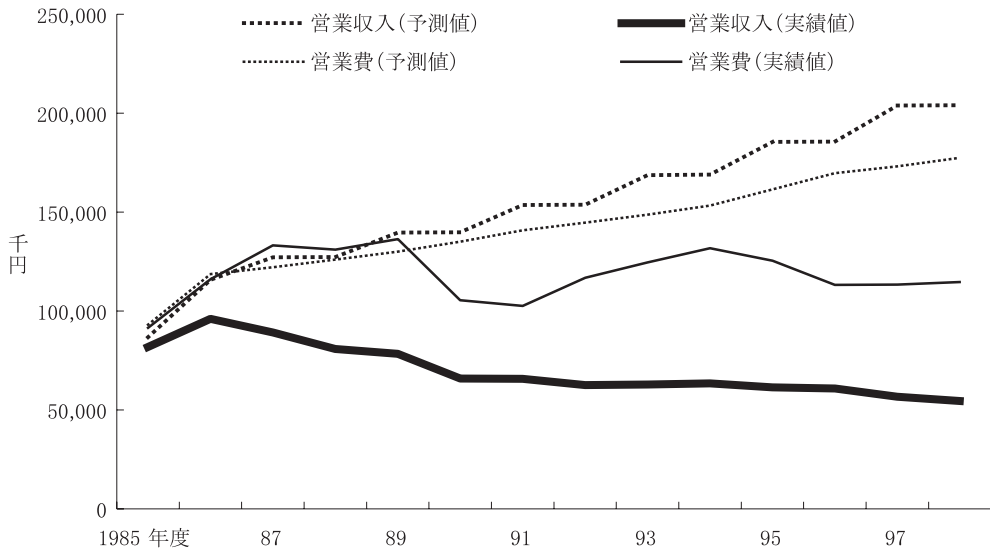
表3 下北交通鉄道部の人員配置 (1991年5月, 1999年1月)

氏名	出身元	1991年5月			1999年1月		鉄道廃止後
		年齢	兼職名	配置	年齢	配置	
S.K		53	常務取締役	鉄道部長			
H.T	国鉄 OB	63	運輸課長	次長	71	鉄道部長	退職
M.S	JR 出向	50		技術課長	59	次長兼技術課長	退職
Y.T	国鉄 OB	36		業務係長	44	運輸課長	残務処理後むつへ異動
M.S	国鉄 OB	63		大畑駅長		退職	
T.S	国鉄 OB	61		助役	69	下北駅長	退職
N.E	国鉄 OB	61		助役	70	大畑駅長	退職
T.H	国鉄 OB	60		兼務助役	69	兼務助役	退職
K.S	国鉄 OB	61		営業係	69	営業主任	退職
H.S	国鉄 OB	58		営業係		退職	
M.Z	臨時雇	50		営業係	58	営業係	退職
N.T	国鉄 OB	61		車両主任		退職	
S.Y	国鉄 OB	64		土木主任		退職	
Y.S	バス部門	45		車両係	54	車両主任	乗合部 (むつ運行管理代務)
T.S	バス部門	44		車両係	53	総括主任	乗合部 (大畑運行管理代務)
S.M	バス部門	37	電気係	土木係	45	土木主任	専任乗務員 (残務処理後)
H.S	京浜急行	34	土木係	電気係	42	電気主任	専任乗務員 (2000年9月から受講)
H.K	国鉄 OB	62		運転士		退職	
Y.K	国鉄 OB	61		運転士		退職	
K.M	国鉄 OB	61		運転士		退職	
S.M	西武鉄道	33		運転士	41	運転士兼助役	専任乗務員 (2000年9月から受講)
M.A	バス部門				35	営業係	乗合部 (配車係)
I.S	バス部門				45	営業係	専任乗務員
I.M	バス部門				41	軌道主任	整備部 (整備工場: 残務処理後)
K.T	バス部門				46	整備主任	乗合部 (配車係)
A.H	バス部門				48	資材主任	乗合部 (代務者)
T.K	臨時雇				46	車両掃除	退職

(出所) 下北交通株式会社「鉄道部人員配置表」『業務組織等の調査について (回答)』1991年6月7日, 下北交通株式会社鉄道部「年齢等明細表」1999年1月。

(注) 氏名はイニシャルに変換。

次いで営業収入の増加策として、運賃を24%値上げすると同時に、1日当たりの運転本数を7.5往復から10往復に増発することで利便性を向上させた。図1で示すように、下北交通により作成された収支予測は、1987年度から営業収入(予測値)が営業費(予測値)を上回るものであった。1年おきに運賃率を10%以上も上昇させるのと引き換えに、旅客数にそれぞれが乗車した距離を乗じた累計値である輸送人キ口が、運賃率上昇のたびに定期外旅客で3%減、定期旅客で2%減になるとはいえ、一貫して営業収入が増加するように描かれていた。確かに、沿線自治体の人口は一定水準を維持していたが、当時における常務取締役で転換当初に鉄道部長を兼職した白濱啓助氏が、運輸省の審査を通すためには年度を経るに従って収益が増えるように収支予測を立てることが望ましかったと指摘したように、必ずしも確かな根拠に基づいた



(出所) 下北交通株式会社「参考資料」から作成。

図1 営業収入と営業費の予測値と実績値

実現可能性の高い経営計画ではなかった。後述するように、下北交通大畑線の開業後における営業収支は、事前の収支予測を大きく下回ることになった。

下北交通は、大畑線との間で補完関係が成りたつように路線バスのダイヤを調整した。これまで下北交通では、田名部 大畑間について大畑線を競合相手として捉えてきた経緯から、鉄道の運行ダイヤと重複して路線バスを併走させる「双方共効率の悪い輸送」を続けてきた²⁰⁾。今後は、大畑線の駅前に路線バスを乗り入れて列車と路線バスを接続させるだけでなく、田名部 大畑間について大畑線と路線バスを等間隔で運行して利便性を向上させる「鉄道を主体とし合理的運行を」実現する計画であった。具体的に言うと、大畑線を1日当たり10往復にすると、田名部 大畑間の路線バスを3往復削減できるため、余剰になる3台のバス車両と3名の運転要員を転用して新設路線として下北駅からむつ工業高校を経て大湊に向かうバス路線(1日当たり6往復)を設定する計画であった。同路線は、高校生30名分の通学定期利用を前提に、443万円の営業費に対して2,002万円の営業収入を見込み、年間で差し引き1,558万円の収益を計上できると期待されたのである²¹⁾。

だが、このバス路線の新設計画は、田名部 大湊間のJRバス路線と重複することから実現に至らなかった。下北交通が、自社路線のみで通学輸送を完結させて収益を確保する構想は、後に大畑線の廃止にともなう代替輸送で実現をみることになる。また、1968年から運行されて

20) 下北交通株式会社「運営方針」『参考資料』。

21) 『白濱用資料』。

いた大畑 青森間の特急バスについて、運行区間のうち大畑 田名部間を取りやめることで、大畑線の利用を促したのであった。

下北交通は、沿線在住でむつ工業高校（下北駅下車）、大湊高校（大湊駅下車）、田名部高校（海老川駅下車）、の3高校に通学する生徒へのメリットを強調した。とりわけ、むつ工業高校と大湊高校について、始業時刻の午前8時30分（大湊高校は午前8時35分）に間に合うように登校するためには、国鉄時代には午前6時34分に大畑を発車する始発列車を利用する必要があったが、下北交通に経営移管されると、午前6時59分に大畑を発車する列車に乗り、むつ工業高校へは下北駅前から自転車に乗り換えて合計で1時間10分、

大湊高校へは田名部駅で下車の後にJRバスに乗り換えて合計で1時間15分、田名部高校へは海老川駅から徒歩により合計35分で通学できるようになった²²⁾。他にも、大畑から田名部および下北まで、通院や買い物の往復に便利な時間帯に列車を設定したことで、路線バスと比較して大畑 田名部間で16分、大畑 下北間で21分もの所要時間の短縮を図った。また、これまで野辺地方面からの大湊線の最終列車に接続する路線バスがなかったところ、接続する列車を設定することで青森や八戸における滞在時間を延長した。

2. 利用者の減少と活性化の模索

(1) 沿線人口の減少

1985年7月1日に開業した下北交通大畑線の経営は、事前の予測に反して低調であった。表4は、大畑線の輸送状況の推移を示したものであるが、確かに1983年までの国鉄時代における、100円の営業収入に占める営業費の比率を示した営業係数は、もっとも悪い数値で570であり、下北交通に経営移管された1985年度には111へと大きく改善された。

ただし、営業係数が改善した要因を示せば、営業収入の増加によるものではなく、営業費の低減によるものであった。当初の予測に反して、図1で示すように1986年度に営業収入のピークを迎えたのであるが、早くも翌年度には減少に転じたことで予測値を下回るようになった。1990年度以降になると営業費も予測値を下回ったが、営業収入はそれをさらに下回ったことで、営業係数の改善がみられても収益を計上することはできなかったのである。

では、輸送人員の推移に目を転じることで、営業収入が伸び悩んだ理由を検討してみたい。1986年度に41万3千人であった輸送人員は、1992年度には33万1千人へと19.8%の減少になり、このうち、もっとも下落幅の大きい通勤定期利用者は2万1千人から7千人へと66.6%も減少した。通学定期券利用者についても21万2千人から18万8千人へと11.3%の減少、定期外旅客についても24.4%の減少となった（表4）。旅客数の減少をもたらした背景として、2度の運

22) 下北交通株式会社『代替輸送基本構想（案）』。

表4 大畑線（国鉄・下北交通）の輸送状況の推移（1980～98年度）

	輸送人員				運輸収入				収入計	営業費	営業 損益	営業 係数
	定期	通勤		定期外	定期	通勤	通学	定期外				
	千人	千人	千人	千人	百万円	百万円	百万円	百万円				
1980年度	376			385					89	403	314	454
81	376			358					95	458	363	481
82	325			356					98	446	348	457
83	275			316					86	491	405	570
84												
85	195	21	173	154	29	4	25	40	82	92	10	111
86	233	21	212	180	35	4	30	49	96	116	20	121
87	221	21	200	168	32	4	28	45	89	133	44	149
88	201	17	184	152	28	3	24	41	81	131	50	162
89	189	12	177	152	26	2	24	40	78	136	58	174
90	186	8	178	148	24	1	23	39	66	105	39	159
91	198	6	192	137	26	1	25	37	66	103	37	156
92	195	7	188	136	25	1	24	35	63	117	54	186
93	171	8	163	127	25	1	24	35	63	125	62	198
94	147	6	141	122	24	1	23	37	63	132	69	210
95	138	7	131	116	23	1	22	35	61	125	64	205
96	138	6	132	114	24	1	22	35	61	113	52	185
97	132	5	126	107	21	1	20	32	57	113	56	198
98	138	4	134	99	22	1	21	30	55	115	60	209

（出所）盛岡鉄道管理局「大畑線経営概況」『特定地方交通線大畑線の貸付けに関する資料』1985年，資料2，下北交通株式会社「大畑線輸送量及び運輸収入の推移」『鉄道事業概況』から作成。

賃率の引き上げ（1985年7月1日に24%増，1993年12月1日に13%増）が考えられるが，それだけでなく沿線地域の変化も考慮する必要がある。

大畑町では，基幹産業であった漁業の不振にともない，1986年度に1万2千人であった同町の人口は，1993年度には1万1千人を割り込んだ²³⁾。さらに大畑町における医療施設の拡充，ショッピングセンターの開設，少数とはいえ町の企業誘致策に応じた事業所の進出がみられたことでも町外への移動者が減少していた。これに大畑線の運賃値上げによる自家用車への転移が加わって，定期外と通勤定期利用者数が減少したのであった²⁴⁾。また，通学定期利用者の減少理由には，大畑町では地元の大畑高校への進学者が増えたことが指摘された²⁵⁾。

こうした経営環境の変化のなかで，下北交通では田名部祭りや恐山大祭などの多客期に合わせて臨時列車を運行するほか，周辺高校への通学定期券の出張販売，沿線自治体職員への利用

23) 下北交通株式会社 『第三セクター鉄道等春季ヒヤリング資料』1992年5月7日。

24) 同上。

25) 同上。

促進を行い、観光客向けに恐山参拝記念きっぷを発売するなどの増収策を打ち出してきた。だが、白濱啓助氏が「人口減少のペースが想定よりも大分早かった」と述懐しているように²⁶⁾、十分な誘客効果を得ることができないほど、主たる利用者である沿線人口は減少していったのである。

(2) 大畑線活性化の模索

下北交通は、大畑線の転換から5年間にわたり前年度の経常損失額を概ね半額ずつ国の欠損補助とむつ市鉄道運営助成基金から補てんしてきた。表5は、下北交通の全事業と鉄道事業の損益額と、鉄道事業で生じた欠損金と欠損補てんの推移を示したものであるが、1986年度から91年度にかけては下北交通の持ち出し金もあるものの、大部分は国からの補助金とむつ市鉄道運営助成基金によって賄われてきたことが分かる。1987年度から96年度まで下北交通の全事業損益額をみると黒字経営を維持しており、欠損補てんの制度は同社の経営安定化に有効であった。

だが、下北交通は、開業後5年間にわたり大畑線の営業収益を計上することができず、1991年度限りで国の欠損補助が期間満了により終了したことによって、財政的に苦境に立たされた。なぜならば、表6の通り、1985年度に1億8,000万円あったむつ市鉄道運営助成基金の残額は、

表5 下北交通の全事業に対する鉄道事業の収支推移 (1985～99年度)

	全事業	累計	鉄道事業	国からの	基金からの	持ち出し金	持ち出し金
	損益額	損益額	損益額	運営補助金	補填額		
	千円	千円	千円	千円	千円	千円	千円
1985年度	71,990	405,278	22,037	0	0	22,037	
86	28,803	434,081	31,331	11,018	11,018	9,295	31,332
87	14,068	420,013	56,462	15,665	15,666	25,131	56,463
88	14,223	405,790	62,145	28,143	28,077	5,925	62,388
89	49,975	355,815	67,451	31,052	31,052	5,347	67,735
90	83,882	271,933	36,591	33,725	33,726	30,860	36,875
91	13,680	258,253	31,496	11,984	11,985	7,527	44,402
92	3,680	254,573	47,140	587	15,748	30,805	75,207
93	8,185	246,388	56,386	0	23,569	32,817	108,024
94	26,593	219,795	64,293	1,120	28,193	34,980	143,004
95	34,406	185,389	60,001	565	18,020	41,416	184,420
96	13,329	198,718	47,757	565	0	47,192	231,612
97	15,324	214,042	53,725	554	0	53,171	284,783
98	137,242	351,284	57,269	0	0	57,269	342,052
99	100,000	451,284	60,000	0	0	60,000	402,052

(出所) 下北交通株式会社鉄道部「全事業に対する鉄道事業の収支推移」下北交通株式会社「鉄道事業概況」。

(注) 1992年度からの補助金は、「青森県鉄道係員安全対策教育指導費補助金」である。

26) 下北交通ヒアリング調査。

表6 下北交通の運営費補助基金残高の推移

(単位：百万円)

	当初基金	利子	補助金交付額	基金残高
1985年度	180			180
86		9	15	174
87		7	18	163
88		5	31	137
89		4	31	110
90		5	33	83
91		5	11	77
92		4	15	66
93		2	23	45
94		1	28	18
95			18	0

(出所)「むつ市鉄道運営助成基金の運用状況」。

91年度に7,700万円まで減少しており、近い将来において下北交通の持ち出し金の増額は避けられなくなったからである。1991年12月に下北交通は、青森県知事とむつ市長に宛てて「移管時におけるレール存続に対する熱意を今一度思い起こして下さい」というメッセージとともに大畑線に対する運営費の助成を呼びかけたのであるが²⁷⁾、財政的な支援を受けることはできなかった。1992年度から95年度にかけて下北交通は、むつ市鉄道運営助成基金からの支払いを低減させる一方で、毎年度につき3,000万円から4,000万円の持ち出し金を負担したのであった。

1992年11月に下北交通大畑線の活性化を図り、沿線住民に密着した路線とすることを目的に、下北交通大畑線活性化推進協議会が組織された理由は、さらなる営業収入の増加策と営業費の低減策を打ち出さない限り、大畑線の存続が難しくなってきたからにほかならない²⁸⁾。1993年7月22日までに同協議会は4回の会議を開催し、青森県と沿線の8市町村から選出された各委員が、下北交通側の委員の提案するイベント列車による誘客策と、列車本数の減便、駅の無人化といった費用削減策について意見を述べるかたちで進行した。1992年11月6日の第1回会議において下北交通側の委員である白濱啓助氏が、宿直職員を削減して2.5人分の人件費を低減するため利用者数の少ない早朝の1往復の列車をバス輸送に転換する提案をしたところ、沿線市町村の委員らは理解を示しつつも、観光客を誘致するためのイベント列車などの営業収入の増加策も検討するべきとの意見であった²⁹⁾。

27) 下北交通株式会社「大畑線に対する運営費助成について」『第三セクター鉄道等春季ヒヤリング資料』1992年5月7日。

28) 下北交通大畑線活性化協議会『下北交通大畑線活性化に関する中間報告書(案)』。協議会委員の構成員は、青森県新幹線・交通政策課長、むつ市企画課長、大畑町企画財政課長、大間町企画調整課長、東通村企画課長、風間浦村企画財政課長、佐井村企画財政課長、下北交通株式会社専務取締役であった。

29) 同前。

1993年2月10日の第2回会議では、白濱啓助氏がイベント列車の企画を説明したのであるが、所要時間の短さゆえ列車内で完結させるものは難しく、下車後におけるイベントを沿線地域とともに考案する必要があるほか、田名部駅の無人化といった営業費の低減策が提案された。同年5月28日の第3回会議では観光客誘致につながる沿線市町村の施策を巡る議論で、沿線市町村の委員らは既存の施設やイベントを利用して誘客を図りたいが、大畑線利用に結びつくか疑問であるとのことであった³⁰⁾。さらに、下北交通が、むつ市鉄道運営助成基金について1996年度末に枯渇する見込みであると報告し、新たな基金の創設を提案したところ、沿線市町村の委員は、将来の経営ビジョンを提示してもらうのが先であるので、当面の間は下北交通の努力ですぐに実行に移せる施策を優先するべきであるとの意見が出された³¹⁾。

むつ市鉄道運営助成基金が枯渇すると、下北交通が欠損金を全額補てんすることになるが、全事業収益の8%に過ぎない鉄道部門に他部門からの収益を充てるのは「企業として厳しい」ことが伝えられ、議論は平行線を辿った³²⁾。青森県をはじめとする沿線自治体が大畑線への財政支援に慎重になった理由は、一つに下北交通が100%出資しているために沿線自治体として必ずしも財政的な利害が一致していないこと、いま一つに大畑線の収支の黒字転換が困難な状況が財政支援を躊躇させたことにあった³³⁾。

(3) 下北交通による観光客誘致策

下北交通大畑線活性化協議会は、第5回会議のあとに『下北交通大畑線活性化に関する中間報告書』を作成して活動を中断した。下北交通は、同協議会において「抜本策を見い出せ」なかったことを中断の理由に挙げたが、実態としては大畑線の経営改善策を巡り、下北交通の提案する計画案に対して慎重な姿勢の沿線自治体と、沿線自治体の積極的な関与を望んだ下北交通の間で認識の差が生じたからであった³⁴⁾。

下北交通によって企画された経営改善策は、営業費の低減として、大畑 下北間の早朝の1往復を廃止してバス輸送に転換、大畑駅のバス部門との窓口一体化、田名部駅の無人化の3点によって、およそ年間で1,000万円を節約することであった。

また、下北交通は、旅客輸送の将来予測として、通勤定期利用者は自家用車に轉移しているため今後も減少すること、通学定期利用者も少子化の影響で緩やかな減少傾向にあること、今後が増えると思われる高齢者もまた自家用車による移動が主流になっており、必ずしも列車を利用するとは限らないことを指摘した。つまり、営業収入の増加を図るためには、沿線自治体

30) 同前。

31) 同前。

32) 同前。

33) 下北交通株式会社「下北総合開発期成同盟会議について」2000年4月26日。

34) 前掲『大畑線の特定地方交通線選定から現在までの経緯』。

や沿線住民の協力を得ながら下北半島に訪れる観光客を増やす施策が有効であると提案したのである。その具体案は以下のものであった³⁵⁾。

下北駅における JR 大湊線（野辺地方面）の接続時間の短縮
 下北交通が JR と連携してバスと鉄道を利用するツアーを企画
 沿線住民にマイレール意識の高揚を図るため、婦人会や老人クラブを中心に駅舎の清掃などのボランティア活動と沿線住民スポーツ大会の開催

とりわけ は、下北半島だけでなく津軽半島や道南地域を含めた広域の観光ルートを設定することで鉄道、バス、レンタカー、フェリーを自由に組み合わせられるようにした点に、地理的に広い範囲から観光客を呼び込もうとする下北交通の意向が示されていた。この提案に対する沿線市町村の委員の反応は明らかではないが、中間報告書には、下北交通による大畑線利用者の増加策の望ましいあり方として、「一企業では限界があり、沿線自治体の積極的なテコ入れ」に期待する文言が並んだが、一方で「各自治体も苦しい財政事情があるため、財政支援ではなく「下北交通のさらなる企業努力と沿線自治体のソフト面」の支援が現実的であるとされた³⁶⁾。

実際に取り入れられた諸施策は、営業費の低減策では大畑駅のバス部門との窓口一体化と、鉄道係員に複数の作業を兼務させることによる要員数の削減であり、これによって表3のように、下北交通大畑線の開業時に24名であった鉄道部職員は、60歳以上の国鉄OBに代えて40歳代のバス部門からの出向者を配置して19名に整理された。車両、土木、電気担当者が主任（運転士を兼務）のみになり、運転士が4名から1名に削減されたことから、最少人数に近い組織体制になったと言えよう。こうして、1993年度に1億2,500万円であった営業費は、1996年度には1億1,300万円になり、およそ9.6%を節約した。また、営業収入の増加策では、下北交通が提案した ~ の全てが採用されなかった代わりに、以下の ~ などの諸施策が実施された。

下北駅社有地における下北半島の風景の看板化
 下北半島をイメージしたモニュメントを各駅に設置
 田名部駅で社員が花壇でコスモスを栽培
 「かさまい共和国」スタンプラリーの基地提供
 消防団のキャラクター「いか丸くん」ヘッドマークの掲出
 乗車証明書の発行

35) 前掲『下北交通大畑線活性化に関する中間報告書(案)』。

36) 同上。

概ね、下北交通の判断で実現できる内容で構成されたのであるが、周辺地域から下北半島に観光客を呼び込むことで大畑線の知名度と利用機会を増やしていくものではなく、大畑線の利用者に対して下北半島の観光地を宣伝する、言わば本来の手段と目的が逆になった施策であった³⁷⁾。当然、観光客などを含んだ定期外利用者数と営業収入を増加させることにはならず、表4で示すように大畑線の定期外利用者数の推移をみると、1993年度の12万7,000人から1998年度には9万9,000人へとおよそ22%も減少し、同期間における定期外収入は3,500万円から3,000万円へと14.2%の減少となった。依然として営業収入が営業費を大きく下回る状況には変わりなく、1994年度の営業係数が210を示してからは、180から200の間で推移するようになった。

恐山、薬研、仏ヶ浦そして大間などの観光・景勝地に代表される下北半島国定公園への観光入込客数は、1985年度の146万人から1998年度の138万人へと5.5%ほど減少していたが、交通機関別の来訪者数をみると自家用車利用者が1985年度の66万人から104万人へと57.1%も増加したのとは対照的に、鉄道利用者は31万人から6万人へと80.1%も減少した³⁸⁾。下北交通一社の経営努力に多くを依存する体制では大畑線の利用者を増やすことは容易ではなかったのである。

3. 大畑線の廃止と代替輸送

(1) むつ市鉄道運営助成基金の枯渇

下北交通では、1992年度から毎年度の欠損金をむつ市鉄道運営助成基金と自己負担の持ち出し金で折半して補てんしてきた。表5で示した、鉄道事業損益額の推移をみると欠損金は年々増加し続けていたが、一方でむつ市鉄道運営助成基金の残高は減少してきたため、下北交通は持ち出し金を増額することで対応してきた。1996年度末であると予測されていたむつ市鉄道運営助成基金の枯渇が、前年度の1995年度末に繰り上がったことで、下北交通の財政負担はより大きくなるとともに、他事業部門の収益を圧迫していったのである。

1996年度以降になると、青森県鉄道係員安全対策教育指導費補助金以外の補助金や基金による欠損補てんがなくなったことで、下北交通の持ち出し金は急増することになった。1996年度にはおよそ4,700万円であった持ち出し金は、翌年にはおよそ5,300万円へ11%以上も上昇した。これにともない持ち出し金の累計額も増加し、1996年度と97年度の両年度においては全事業の累計欠損額を上回ったため、他事業部門の収益を鉄道事業の欠損補てんに充当する状況であった。1998年度における鉄道事業の持ち出し金の累計額の3億4,205万円は、下北交通における全事業の累計欠損額である3億5,128万円のおよそ97.3%を占めた。しかも、将来的に利用者

37) 下北交通株式会社「廃止予定路線についてこれまで講じてきた経営努力の内容」2000年4月28日。

38) 下北交通株式会社「沿線施設の概要」『参考資料』2頁。

数・営業収入とも増加することが期待できないにも関わらず、持ち出し金がさらに増え続けることは確実であったため、下北交通は「全事業への負担は極めて大きい」との認識を示したのである³⁹⁾。

下北交通が危惧したことは、鉄道事業の業績不振が他事業部門にも及びことで全社的な経営不振に陥ることであった。1986年度の赤字決算を最後に、下北交通では9年（期）連続で黒字決算を続けてきたのであるが、1996年度に全事業損益で1,332万円の欠損金を計上したことで再び赤字決算となった。同年度の自動車事業では、目標管理の設定、地域ブロック単位別の営業展開や上十三（上北郡、十和田市、三沢市）地域への積極的な営業進出などにより、主として貸切部門が好調だったため3,600万円の収益を計上したが、鉄道部門の欠損金である4,775万円がそれを上回ったのである⁴⁰⁾。

下北交通の基幹事業であるバス輸送は、1994年度から1998年度までの5年間で36万5,000人の輸送人員の減少と、1億3,000万円の営業収入の減少に直面していた。1998年度には乗合部門と貸切部門で8,500万円の欠損金を出したことで、鉄道事業など他部門と合わせた全事業の欠損金は、1億3,724万円まで膨れあがっていたのである⁴¹⁾。

下北交通では、「近年続く乗合事業の悪化、貸切事業については、規制緩和による競合他社の進出が予測される等、厳しい経営環境」にあると、2000年度に貸切バスの参入規制が緩和されることも引き合いに出して、大畑線の運営を続けると主力事業であるバス事業まで成り立たなくなることを懸念した⁴²⁾。また、大畑線の存続には老朽化した車両や施設を更新するための設備投資が必要であるが、ついに下北交通は「大畑線に替わるものとしてバス事業の維持存続が、利用者により必要なことと考える」として、大畑線を廃止することで会社の生き残りを図った⁴³⁾。こうして下北交通は、2000年3月14日に青森県知事、同月17日にむつ市、さらに同月21日に大畑町に対して、2001年5月1日付けで大畑線を廃止する旨を申し入れたのであった。

（2）通学利用者向けの代替輸送計画

下北交通では、2000年3月28日の青森県企画部での大畑線廃止スケジュール協議、翌月26日の下北総合開発期成同盟会における下北半島内の各自治体首長・議会議長への大畑線廃止表明といった地元への説明と並行して、同月28日の運輸大臣への鉄道事業廃止届出の提出に必要な大畑線廃止後における代替輸送計画案の作成に取り組むことになった。

下北交通に対しては、沿線自治体と沿線住民から、利用者の利便性を阻害しないよう要請が

39) 下北交通株式会社「廃止を必要とする理由（要旨）」『鉄道事業者としての意見陳述』。

40) 下北交通株式会社『第64期営業報告書』1996年度、3頁。

41) 前掲「廃止を必要とする理由（要旨）」。

42) 前掲『大畑線の特定地方交通線選定から現在までの経緯』4頁。

43) 前掲「廃止を必要とする理由（要旨）」。

あり、バス輸送への転換が大畑線廃止の条件になった⁴⁴⁾。1998年度における輸送人員を表4から確認すると、定期外利用者が98,431名(全体比で42%,以下同)、通学定期利用者が134,320名(56%),通勤定期利用者が4,380名(2%)であり、大半が通学定期利用者であった。そのため、大畑線の廃止に当たっては一般利用者向けに加えて通学生向けに便宜を図った代替輸送計画を立てる必要があった。

代替輸送バスの運行計画は、一般利用者向けとして大畑線と同様の1日当たり10往復で、なおかつ列車と同じ時間帯に運行するものと、通学生を対象にした大畑駅からむつ工業高校、大湊高校、そして田名部高校までを1日当たり1往復する通学生対応バスからなった。大畑 下北間の停留所は鉄道駅と同じ8ヶ所であった。代替輸送バスによる同区間の所要時間は、鉄道より10分延長の40分(のち45分に変更)になった。なお、むつバスターミナル 大畑間には1日当たり21.5往復の下北交通による路線バスが運行されていたため、代替輸送バスと合わせると1日当たり31.5往復にもなった。

当初、下北交通によって立案された代替輸送計画は、1日当たり10往復の代替輸送バスに加えて1日3便の通学生対応バスを運行することで高校生の通学輸送を円滑にするものであった。すなわち、大畑駅を午前7時に出発して、7時30分に田名部高校前に停車し、下北駅前を経てむつ工業高校に7時45分、大湊高校に8時に到着する1便と、大湊高校とむつ工業高校をそれぞれ午後3時30分に出発して田名部高校を経て大畑駅にそれぞれ午後4時15分と午後4時30分に到着する2便は、3高校の在校生専用バスとして位置づけられた。また、大湊高校とむつ工業高校の帰宅時刻が遅い生徒向けの夕方以降に大湊高校 下北駅間の片道のシャトルバスがさらに4便も設定され、各高校と生徒によって異なる下校時刻に可能な限り対応しようとした。

しかしながら、この計画は修正を余儀なくされた。なぜならば、大湊高校 下北駅間のシャトルバスについては、大畑線の沿線外であるため代替輸送には当たらず、しかも通学生専用バスとはいえ、一般利用者も利用可能であるため、既存の田名部 大湊間のJRバス路線ならびに下北 大湊間のJR大湊線と競合関係になるためにクレームが入る恐れがあったからである⁴⁵⁾。2000年6月にJR側から通学生対応バスは代替輸送バスではないため違反行為にあたるが、予め利用者が契約書の締結によって決まっている契約輸送バスであれば容認できるとの指摘を受けたことで⁴⁶⁾、下北交通では契約輸送形態のスクールバスによる通学輸送計画を立案したのである。

44) 下北交通株式会社『大畑線廃止後の状況について』。

45) 「下北駅 むつ工業高校・大湊高校用通学生対応運行計画(案)」『下北交通(大畑線)廃止関係の想定問(回答)』,「陸運支局との協議事項」。

46) 「高校生徒への輸送について」。

(3) スクールバスによる直行運転の実現

契約輸送の場合には生徒個人ではなく、契約主体を新たに組織する必要があった。2000年7月に下北交通は、むつ工業高校、大湊高校そして田名部高校の3高校においてスクールバスの説明会を開催した。各高校では大畑線沿線に居住する生徒の保護者を中心にスクールバスの契約主体が組織され、例えば田名部高校では田高スクールバスの会が新たに発足した。仕組みとしては、新年度に在校生と新入生が田高スクールバスの会に入会して、同会と下北交通がスクールバスの運行契約を締結するものであった。全7条からなる契約書には、「地域生徒の円滑な登下校に資するため」スクールバスの運行は1日当たり1往復(第1条)、スクールバス利用に必要な定期券は、1ヶ月の定期代では、むつ工業高校と田名部高校の場合には大畑線と同額の12,200円に据え置かれ、大湊高校の場合には大畑線とJRバスを乗り継いだ場合の29,750円よりも安価な20,210円に改められたほか、3ヶ月と6ヶ月の定期代は大畑線の料金を踏襲した(第2条)。スクールバスの運行期間は2001年4月1日から2003年3月31日までの学休日以外とし、復路については部活や補講などでスクールバスの発車時刻に間に合わない場合には路線バス(むつバスターミナル 大畑間)と代替輸送バスも利用でき(むつ工業高校と大湊高校生向けに各高校から下北駅間に専用シャトルバスを運行)、ただし土休日に催される学校行事にはスクールバスの運行があった(第4条)⁴⁷⁾。表7は、むつ工業高校、大湊高校、田名部高校へのスクールバス運行計画の詳細であるが、むつ工業高校と大湊高校往復に用いられるバス2両のうち1両はむつ工業高校専用、もう1両にむつ工業高校と大湊高校が乗り合わせることになり、田名部高校には専用のバス2両で対応した。朝の大畑駅の出発時刻が鉄道利用と比較して25分程度繰り下がり、登校時間の短縮をもたしたのも、スクールバスによる直行運転ゆえのことであった。かくして下北交通は、自社路線だけで完結する通学輸送を実現することができたのであった。

大畑線の代替輸送計画を運用するためには、バス9両と運転者9名(スクールバス4両(名))、

表7 鉄道代替輸送(鉄道代替バス・スクールバスシャトルバス)の概要

利用者	運行ルート等の詳細	所要時間	大畑線当時との比較
一般	: 鉄道代替輸送バス 大畑駅 - 田名部駅 - むつBT - 田名部高校 - 下北駅	45分	+ 15分
高校生	: スクールバス(契約輸送による往復直行バス)		
	大湊高校 : 21名 大畑駅 7:30 大畑町内 大湊高校 8:20	50分	- 25分
	むつ工業高校 : 80名 大畑駅 7:30 大畑町内 むつ工業高校 8:05	35分	- 35分
田名部高校 : 81名 大畑駅 7:20 大畑町内 むつ柳町 田名部高校 8:00	40分	+ 5分	
高校生	: 大湊高校 むつ工業高校 下北駅、帰り便のみ(シャトルバス)	20分	

(出所)「代替輸送サービスの概要(利便性における、現行鉄道輸送との比較)」『参考資料』などから作成。

(注)大畑線当時との比較の項目は「+」が延長、「-」が短縮を示す。

47) 下北交通株式会社「生徒の登・下校輸送に係わる車両に関する契約書(案)(別紙)」。

表8 下北交通大畑線のバス転換前後の輸送人員と収入

	2000年4～6月		2001年4～6月	
	鉄道		バス	
	輸送人員	収入	輸送人員	収入
	人	千円	人	千円
定期外	21,789	6,772	13,728	4,085
定期	32,234	6,279	25,494	6,345
通学	31,628	6,084	25,494	6,345
通勤	606	194	0	0
合計	54,023	13,051	39,222	11,150

(出所) 下北交通株式会社「下北交通大畑線の輸送量及び収入についてバス転換後の比較」『参考資料』から作成。

シャトルバス1両(名)、代替輸送バス4両(名)が必要であった⁴⁸⁾。大畑線の廃止直前におけるバス部門の乗務員数は9名であったから、新たに9名を確保する必要があった。下北交通では、鉄道部職員の配置転換によって人材不足を解決しようとした。表3のように、鉄道部職員は、大畑線廃止とともに国鉄OBと臨時雇いを中心に8名が退職したが、それ以外の11名はバス部門へ異動になり、うち4名がバス乗務員に配置された。もっとも、大型2種免許を所持していた鉄道部職員は4名のうち1名だけであったから、下北交通では整備工場などを管理する整備部からの異動と新規採用によって必要な乗務員数を確保した。

下北交通による大畑線廃止の判断について、沿線住民は主に「代替バスによる足の確保に安心した」という声に集約されたが、むつ市は「本意であるが沿線自治体で鉄道を支えることはできない」としながらも、「割高になる運賃を再検討とバス化後の継続的な路線確保」を、青森県は「低床バスの導入、駅付近の停留所整備」といった追加的な投資と下北交通のさらなる経営努力を求めたのである⁴⁹⁾。

(4) スクールバスの評価

2001年5月1日とされた大畑線の廃止予定日は、運輸省から公衆の利便を阻害するおそれがないと認められたことで、1ヶ月繰り上げられた同年4月1日になり、同日より代替輸送バスとスクールバス・シャトルバスによる運行に切り替えられた。表8で示すように2000年4月から6月までと2001年4から6月までの輸送人員を比較すると、全体で54,023人から39,222人へと27%の減少となったが、とりわけ定期外利用者の落ち込みが大きく、21,789人から13,728人

48) 下北交通株式会社「代替輸送計画(人員車両)について」、同「代替輸送について」、同「代替輸送と大畑駐在の配置」。

49) 下北交通株式会社「下北交通大畑線の廃止による地域交通への影響について」。

へと37%の減少となった。

このため、年間5,400万円程度を想定していた大畑線廃止にともなう全事業への収益改善効果は、2001年度には3,500万円程度に止まった⁵⁰⁾。下北交通によると、むつバスターミナル大畑間の路線バスが1日当たり21.5往復もあるため、1日当たり10往復の代替輸送バスが必ずしも利用されるとは限らないこと、バスに転換されたことで鉄道と比較すると所要時間が12分から17分程度延びたこと、さらに運賃が10円から160円の幅で上昇したために自家用車等に逸走したことが原因として考えられた。

また、運輸収入をみると、定期外収入は677万円から480万円へと29%の減収であったが、一方の通学定期収入は608万円から634万円へとわずか4%ながらも増収になったことが分かる。スクールバスの3高校の合計契約数は183名であり、大畑線の廃止直前における3高校の通学定期券発売数の173名と比較すると、10名とはいえ増加に転じた。とりわけ、大湊高校についてはスクールバスの直行運転にともなう乗り換えの解消と通学時間の短縮効果によってJRバスからの転移がみられたことで、年間で230万円の増収を見込んだ。下北交通が、「利用生徒及び学校・父兄から直通バスは好評であり直通バス選択は成功した」と報告したように、大畑線廃止の代替輸送として新設したスクールバスを運行することで主たる利用者である通学生の交通サービスを改善させることができたのである⁵¹⁾。

おわりに

ここまで検討したことをまとめて総括することにしたい。

バス事業者である下北交通は、国鉄大畑線の廃止問題が浮上した際にバス輸送への転換を予想していたのであるが、他の鉄道事業者から同線を経営する意思表示を受けたため、自社路線バスの収益悪化を防ぐ目的でやむなく経営を引き継いだ。当時の大畑線沿線の人口や通学生徒数をみると経営の成り立つ可能性はあったが、下北交通では開業にあたって高齢の国鉄OBを鉄道部職員として採用することで営業費を抑制した。ここから大畑線の営業費を可能な限り低減することで、少ない営業収入からでも収益獲得を図ろうとする下北交通の姿勢が読み取れるのであるが、見方を変えれば、近い将来において輸送設備や人材を更新するための追加投資が避けられなくなったのである。

1985年7月の開業から年を経るごとに利用者数・運輸収入が減少していくなか、1995年度限りで欠損補助がなくなったことで、鉄道部門の欠損が事業全体の収益悪化に及びはじめると、主力事業のバス輸送の維持も危ぶまれるようになった。2000年3月に旅客鉄道業の需給調整規

50) 前掲『大畑線廃止後の状況について』2頁。

51) 下北交通株式会社「鉄道廃止後の代替輸送の現状及び今後の見通しについて」2001年5月16日。

制が廃止された直後において下北交通は、大畑線の廃止手続きをすすめ、翌2001年4月1日にバス輸送への転換を果たしたのであった。下北交通は、不採算事業としての公共性維持より市場原理により事業経営への転換を優先させた政策として需給調整規制の廃止を評価する一方で、実際に公共交通を廃止するには地域動向が優先されるためなかなか難しいと指摘した⁵²⁾。青森県をはじめとする沿線自治体が出資や運営費の助成などの財政支援を控えたことが、結果的に下北交通の経営判断をもって大畑線の廃止を決断できたのだと言えよう。

1980年代半ばから1990年代にかけての大畑線に対する下北交通の企業行動は、同線の主な利用者層として沿線在住でむつ市内に通学する高校生に活路を見出して、朝夕に各駅前から各高校までの契約輸送による直行スクールバスを実現していくことにあった。もちろん、大畑線の利用者層として沿線在住の高校生だけでなく地域外の観光客も対象になりえたが、沿線自治体との協議会での議論を経て不調に終わり、また契約輸送によらない通学生対応バスによる方法もありえたが、JRとの調整のなかで契約輸送にせざるを得ない事情があった。下北交通は、その時々における経営判断の積み重ねによって地域公共交通としての役割を果たしてきたのであるが、そこで考慮されたのは鉄道かバスかといった問題ではなく、自社路線を必要としている利用者層にとっての最適な輸送サービスは何かということであった。

大畑地域からむつ工業高校、大湊高校、そして田名部高校に通う通学生は、国鉄大畑線から、下北交通大畑線、下北交通による契約輸送のスクールバスへと交通機関が変わっていくなかで、乗り換えの解消（むつ工業高校、大湊高校）による通学時間の短縮というメリットを享受することができた。さらに、大湊高校については、通学定期券費用が低減したことで、下北交通のスクールバス利用者を増やすことにもなった。

下北交通にとっても通学利用者数と収入がわずかながらも増加に転じたことで通学輸送を収益源として見なせるようになった。かねてより、下北交通は、路線バスの便の乏しい東通村でスクールバスを運行してきたが、これ以降、スクールバスは重要な事業の一つになっていくのである。

本稿では、下北交通の経営から高校生の通学輸送から地域公共交通のあり方を検討してきた。今後は、沿線自治体や沿線住民（高校・PTA組織）を調査することで、むつ市の地域公共交通の問題を多面的に考察することにしたい。

52) 前掲「下北交通大畑線の廃止による地域交通への影響について」。