

村の面積

332.60 km<sup>2</sup>

発行所

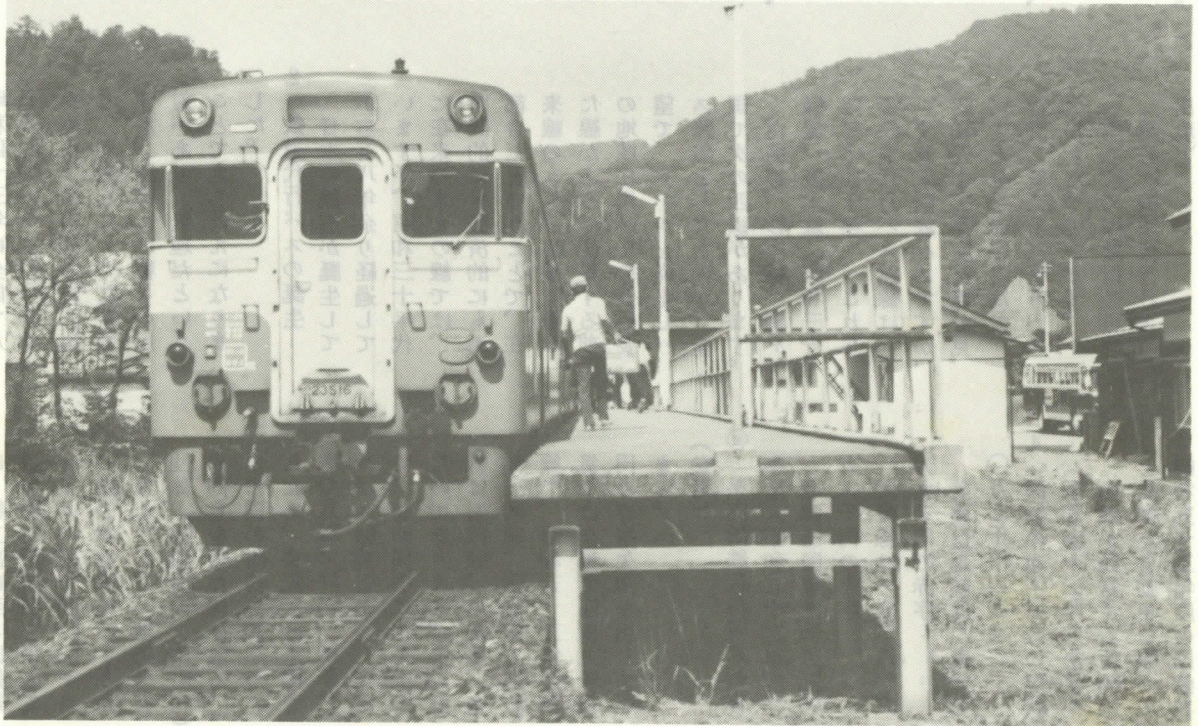
(福井県大野郡和泉村)



1980

号 外

越美線特集号



## 越美線の存廃について (国鉄ローカル線88線)

二月十九日政府は閣議で、国鉄経営再建促進特別措置法案を自民党総務会の決定に基づき、今国会に提出することを了承しました。

新聞、テレビでは越美北線も赤字を出し、利用客の少ないローカル線であるから、この法案が国会で成立すると廃止して、バス路線に転換する予定線であると発表されたわけであり、この法案の内容を簡単に説明しますと、

- 一、昭和六十年年度までに国鉄職員を四十三万人から三十五万人に削減する。
  - 二、地方赤字交通線(ローカル線)を国と国鉄及び地元自治体とで作る協議会で協議し、二ケ年間に話し合いが整わないときは、国の方で一方的にバス路線に転換あとのローカル線については、特別割増運賃をきめる。
  - 三、ほぼ五兆円の債務をタナ上げして国の助成を行う。
- というものであります。そこで、廃止されるローカル線の基準は、この法案が成立し

たのち、政令(内閣が制定する命令)で決められるので、国鉄は現在のところ一切発表していませんが、メドとするところは、昨年七月二日閣議了承された「国鉄再建の構想案」の中にある「地方交通線対策」にありますと、一日一キロメートル当り二〇〇〇人以下の輸送人員(輸送密度)のローカル線は、約四、〇〇〇キロメートルをバス転換路線とするとなっています。ただし、

- 一、ラッシュ時に一時間当り二、〇〇〇人以上の利用客がある路線。
  - 二、豪雪で年間十日間以上並行道路が閉鎖される場合。
  - 三、並行道路が未整備のところのローカル線については、除外されるとなっています。
- したがって、越美北線の輸送密度は、四九〇人、越美南線は、五〇八人であり、法案どおりの基準で測れば当然廃止し、バス転換の線となりますが、除外される条件に

よれば、対象外の線として現在のまま運行されることとなります。

将来法案が成立しても、越美線の存廃は、国会レベルでの問題であり、県選出国會議員の諸先生のご努力に俟つところであります。政令で除外される存続のローカル線となるよう、県および県議会、沿線市町村が一丸となつて働きかけるよう、努力して行く所存であります。

村長に就任以来二ヶ年を経過しましたが、この間村議会の皆さんと共に、越美線の存続は勿論、南北線の貫通に対する情報、調査結果や常に主張してきた意見、これからも更に、強く主張したい意見、今後の見通しについて、この際卒直に発表させていただき、村民皆さんの一層のご理解とご協力を得たいと存じます。

(一) 今回の国鉄再建法案ができるまでの経緯について

1. 第一次の国鉄財政再建  
国鉄の財政は、昭和三十一年度頃までは黒字で、一応健全財政でしたが、三十九年度を境に赤字財政へ転落し、その後も赤字が増え続けてきました。国鉄の諮問委員会では、

昭和四十三年に全国で八十三路線、三、六〇〇キロを廃止する構想を打ち出し、実施したかつたのですが、実際には種々の反対があり、無理だということでも立ち消えになりました。

2. 鉄道代行バスの誕生

日本の鉄道が誕生してから百八十余り経過していますが、昭和三十年代に在来のままの線では、時間的にも経済的にも都合だということ、在来線のうち、路線変更した線があり、変更する前の地域住民からの強い要望で、レールを廃止しバス路線としたものが、全国で次の四線があります。

白柵線、杉津線、柳ヶ瀬線、阪本線（昭和三十一年～四十年）、これらの鉄道代行バス路線は、いずれも国鉄バスですが、昭和五十二年度決算で見ますと全部赤字路線で、合計二億二千三百万円の欠損となっております。

3. 第二次の国鉄財政再建  
第二次国鉄代行バスの出現  
昭和四十七年一月国鉄

は、第二次に当る国鉄財政再建対策要項を決めてローカル線三、四〇〇キロの撤去案を実施しようとしたが、「地方公共団体（都道府県、市町村）の同意を得た線に限る。」との国の附帯決議がついたため、実際には全国で次の五線だけが、国鉄代行バス路線となつただけで、前回同様に消え去つたのであります。その五線は石狩線、川俣線、金津三国線、園篠線、阿波線で、昭和五十二年度決算では全部で四億九千万円の赤字欠損を出しています。

(参考)

○ 県内国鉄代行バスの赤字額（昭和五十二年度）

- 金津三国線は三、二二一萬六千円の赤字
- 大野線は一億、八〇六萬九千円の赤字
- 美濃白鳥線は二億六七〇万七千円の赤字
- 4. 国鉄の赤字財政の現状（昭和五十二年度決算）  
国鉄が経営する新幹線と船舶と自動車を除いて昭和五十二年度の国鉄在来線の赤字は、一兆二四

六億円で、このうち幹線系（一日一キロ八千人以上の利用客のある線、東海道線、山陽線、北陸線等）の赤字は、七千八百二億円で全体赤字の七七%を占めています。

ローカル線（越美北線のような一日一キロ当り利用客八、〇〇〇人以下の線）の赤字は三三%の二千三六四億であります。

しかし、黒字線は新幹線を含めて僅かに五線だけで、とても国鉄全体の経費は賄えません。昭和三十九年度から現在までの累積赤字は、六兆円から八兆円にのぼるといわれています。

5. 運輸政策審議会（運輸大臣の諮問機関）から国鉄財政再建のため付託された誕生した国鉄地方交通線問題小委員会の報告。  
前述のとおり、国鉄財政再建対策を二回にわたって実施したが、実際には再建が困難であつたため、昭和五十一年九月運輸政策審議会の委員が懇談した結果、学識経験者から成る国鉄地方交通問題小委員会をつくつて、財政

再建対策について諮問することになり、昭和五十一年十月二十二日に第一回の地方交通線問題小委員会が開かれてから、その概要は次のとおりであります。

一、対象路線

効率が悪く、国鉄が自立するために負担になつている路線で、都市間の旅客輸送、大都市圏の旅客輸送等の線は除き、あとの路線は整理の対象とする。

二、対策

整理する路線は、コストの面でバス輸送と比較して、次のように区分する。

- A、鉄道輸送の方が相対的にコストが低い路線。
- B 鉄道輸送の方が、相対的にコストが高いが、バス代替が困難である路線。  
このAとBの路線については、合理化の徹底、特別運賃の設定、国の助成によつて国鉄路線として残す。
- C その他の路線
- (イ) 国と国鉄の地方機関（管理局のこと）、関係都道府県等（市町村も含

む) によつて地方協議会をつくり、一定の期間内に第三セクター(県、市町村と民間企業)、民間事業者等で鉄道輸送又はバス輸送を行うよう措置すること。

(四) 国鉄、公団は第三セクター、民間事業者等が、輸送をやるときは、国鉄の路線を無償で譲渡するか、無償で貸し付けすること。

(イ) 第三セクター、民間事業者で輸送をする場合は、列車の運行等の業務を国鉄に委託することができ

る。  
(二) 第三セクター、民間事業者等で輸送をするときは、この事業から生ずる赤字に対しては補助をしたり、国鉄から経営主体が代るので、転換補助金を出す

ので、転換補助金を出す。以上を、一口で申しますと、「国鉄は、赤字になる路線はそのままやれ、赤字を出している地方ローカル線は切り捨てよ。」ということになります。

6. 国鉄財政再建の地方交通線問題小委員会の報告を受け、国鉄と運輸省がとつた処理(現法案の成立)

前述5の報告を受け、

国と国鉄は、財政再建のため法案づくりに専念し、原案を自民党交通部会、総務会に諮り、政府原案となすよう努力したわけでありました。

この法案については、始めに大要を説明しましたので省略しますが、この原案は、自民党の交通部会でも論議的となり、更に第一回の総務会においても、ローカル線廃止については、協議会で地元団体と話し合つて、バス路線にするか、第三セクターか若しくは民間事業者でやるのか協議し、結論がでないときは一年で打ち切り、一方的に国鉄は廃止するという条文のこともめて、結論を得るに至りませんでした。

しかし第二回の総務会では、一ケ年の話し合い期間を二ケ年に延長することです承され、去る二月十九日の閣議了承となり、今回の国会に提出されることになりました。

この法案の成立するまでの見通しについて

この国鉄再建法案は、ローカル線四、〇〇〇キロをカ

ットするということであり、沿線市町村からの猛反対が予想されることは、新聞等でご承知のとおりであります。自民党の中でも強い不満を持つ議員が多く、社、公、民、共の野党の反対も予想されるのであります。

また、この法案を実質的に審議する運輸委員会の構成は三〇人ですが、自民党一五人、野党委員一五人と全く伯中した教であり、五月十八日の国会の会期切れまでに成立するか、否かは予断が許されない現状のようであります。

越美線(ローカル線)の存廃および貫通に対して、強く主張してきた意見と、今後にも強く主張しなければならぬ意見

現在まで、福井県選出の国会議員の諸先生、県当局並びに県議会の方々、岐阜県選出の国会議員の諸先生および越美線促進期成同盟会(会長岐阜県知事・副会長長福井県知事)、越美線貫通促進協議会、全国組織である鉄道新線建設促進全国協議会等におきまして、村

成のため努めたい意見について、各項目別に申し述べたいと思います。

1. 学識経験者で構成された地方交通線問題小委員会の報告に対する意見

この小委員会でも纏まつた意見が報告書の形で出され、今回の法案の骨子となつたものであります。この報告書の内容は(会長は東京大学の八十島義之助外十四名)一口で申しますと、「赤字のもうかる線は、国鉄でやれ、赤字の損する線は、国鉄から切り離してやめよ」ということでもあります。

日本を代表する学識経験者の意見としては、極めて奇異であり、このような結論ならば、小学校の一年生でも出せるものだと思ひます。国鉄全体の赤字経営状況から判断して、七七%を占める幹線等赤字七千八百二十億(七八路線)の財政再建の方法には全く触れないで、二三%に当るローカル線赤字二千三六二億だけの廃止論を出されたことは、「木ツ葉を拾つて材木を流す」

の理論と同様であり、赤字の元凶をなす職員数、貨物赤字、幹線対策等の赤字原因の患部にメスを入れなかつたことは、理解に苦しむものであります。

2. 政府案となつた運輸、国鉄の再建法案作成に対する意見。

(1) 法案は、沿線住民に選

択権を与えていない。今回の法案は、ローカル線廃止、転換を基本的な前提条件としたものであり、ローカル線沿線住民に対して、存か廃かの二者択一方式でなく、全く一方的に前述の地方交通線問題小委員会の報告を鵜のみにした、弱者見殺しの法案だといわれても、そのそしりをまぬがれることはできないと思ひます。もつと報告書の内容について、検討すべきであつたと思ひます。

(2) 赤字の元凶は、在来幹線である。

法案は、幹線系の赤字対策には一切ふれずに、「赤字の元凶はローカル線だ」と決めつけ、シワ寄せをローカル線にもつてきたものと理解してい

ます。  
 ◎参考のため幹線とローカル線の赤字の例を次に示します。  
 幹線

- 東海道線千三五八億円
- 山陽線八三〇億円 鹿兒島線六一〇億円 函館線五五三億円 山陰線四一二億円 奥羽線三六二億円 信越線三一九億円
- 日豊線三〇九億円 関西線二一六億円 北陸線二〇五億円
- ローカル線
- 越美北線六億円、越美南線一四億円、小浜線二八億円、只見線三億円、能登線一〇億円

(3) 新幹線と在来幹線の生産性の比較  
 新幹線(東京―博多)を運行するために従事する職員数は一五、〇〇〇人で、約六千二百億円の収入をあげているのに対し、新幹線と併行して走る在来線(東海道線、山陽線、鹿兒島線)に必要な従業員数は、約七、〇〇〇人で、約三千七百億円の収入ということであり、つまり在来幹線は五倍の人間を使つて、新幹線の六割の収入しかなく、新幹

線の方が八倍の生産性があると、鉄道建設公社の篠原元総裁が指摘しています。この現実を無視して、再建法案の中に在来幹線の非生産性の対策には全然ふれず、ローカル線廃止のみに的をしぼつたことは、不思議なことだと思ひます。

(4) 増え続ける赤字対策について、意見具申された運営方法を何故採用されなかつたか?  
 昭和四十六年、当時の鉄道公社総裁篠原氏が、ローカル線対策として、国鉄総裁と運輸省に対し、フリケントサービス(回数数を多くした運行方法)を利用したワンマンカー方式を採用されたら如何と意見具申されたが、国鉄も運輸省もナシの礫であつたのであります。  
 篠原元総裁は、エレベーターが現在、大衆の中に何の抵抗もなく一人一人の手で運行され、定着している現状から眺めてローカル線も近代化された手法を採用することができると確信され、意見を述べられたが、具体化

されることがなかつたことも不思議なことであります。  
 (5) 労使の協調努力を強く望みたい。

今回の法案の中にも、職員の総数を四三万人から三五万人に削減すると発表されており、大変結構なことだと思ひますが、国鉄という一企業体の中に、五ツの労働組合があり、労使の問題より労務問題(労働組合と労働組合の問題)が難かしいと聞いています。国鉄は公社であり、発足当時、官営の良さと民営の良さをミックスして、運営の妙を發揮されることが、期待されたものであります。結果は全く逆に終り、両者の悪い面ばかり残つたように思ひます。  
 労働組合にしても社会党を支持する国労(二二万人)、社会党左派系支持の動労(五万人)、民社党系の鉄労(七万五千人)、共産党支持の全動労(三千人)、公明党を支持する全施労(九千人)と五ツの労組があります。一企業体の中にこれだけ

け多くの労組があり、主義主張が異なりますと、民間企業なら忽ち倒産していると思ひます。  
 国鉄監査委員会でもこの点に着眼され、「管理者が一体となり、責任を果せ」「労使の相互信頼に基づき安定に努めよ。」

「労使が共通認識に立つて改善に努めよ。」と指摘していますが、果して国鉄労使が期待どおりやつてくれたのか、否か私達国民一人一人の心の中にあると思ひます。強く労使の協調を望みます。  
 (6) 合理化対象になる職員は、国鉄財政のなかで処置することが必要。  
 国鉄職員数の増加は、戦前の朝鮮、台湾、満州鉄道時代の職員の受入れ、敗戦後の輸送量の絶対確保のための必要な職員の増加であり、言葉を替えていえば、国策に沿つて働いた人達であります。現在の合理化は、当然止むを得ない事情ですが、退職金、年金等については赤字の国鉄財政によることなく、別途国において措置し、合理化を図る

ことが望ましいと思ひます。  
 (7) 国鉄代行バス、又は第三セクターに転換しても赤字は消えるだろうか。  
 現在国鉄が経営しているバス路線は、前述のとおり第一次、第二次の国鉄代行バス路線も含めて一五五線あり、そのうち一線が休業しており、一五四線が運行しています。昭和三十二年決算によれば、全線が赤字であり、合計二六四億千七百万円の欠損となつています。

もちろん国鉄バスの場合、黒字線と予想される地域では、既に民間路線が営業しているところが多く、公共性を強く求められて、不採算路線であることは、出発時点から予測されていたといえます。  
 然し、国鉄ローカル線(レール)の赤字線から、国鉄バス路線の赤字線へ転換しても、決して国鉄赤字が消えるものではないと予想されます。  
 なお、国鉄が経営して赤字を出しているローカル線を、第三セクター若

しくは民間事業者にして、誰が赤字覚悟で肩代りするような、物ずきな相手があるでしょうか。極めて困難な問題だと思えます。むしろ黒字が予測される路線は、すべて民間に移譲し赤字線こそ公共性を求めるべき性格から判断して、国鉄が経営すべきものであると思えます。

(8) 新幹線と在来幹線の決算比較の例

昭和五十三年度決算に比すると、新幹線（東京―博多間）の黒字額は二千七七八億であります。これに対して、併行して走っている在来幹線（東海道線千三五八億円、山陽線八三〇億円、鹿児島線博多までの分二〇〇億円いずれも赤字）は、約二千三八八億円の赤字であります。

このことは、新幹線がいくら儲けても在来線が大きな赤字で、火の車の台所であることを示しますが、ローカル線を廃止する以前に、新幹線と併行して走っている、赤字元凶、在来幹線だけは廃

止すべきであります。

(9) 法案に基づき廃止されるべき基準（一日一キロ当り利用客数）に対する疑問点

政令（内閣が制定する命令）に予想される一日一キロ当り利用客数が、三〇〇以下であるローカル線は廃止、若しくは転換するといつていますが、仄聞するところによれば、この基準数字は、昭和五十一年、五十二年

の古い数字の使用であり、更にこの基準が正確であるか、否か納得しがたい点があります。

例えば越美北線は、この基準が一日一キロ当り一、四九〇人と発表されていますが、私達が福井駅の自動販売機で乗車券を求めた場合、北陸本線の上り武生方面、下り芦原温線方面、越美北線大野方面と何れの方角に乗車券を求めても同じであり如何にして、越美線〇〇人、上り下り〇〇人と区分ができるのか不思議であります。

念のため福井駅出札口で、係員に、この乗車券

の利用客数の区分は如何にするのかと尋ねても

「大体開札で見当がつくと説明され、更に受領した各駅の乗車券は、「金沢鉄道管理局の審査室に送られるので、一人一人の調査はせず、年一回監査の意味でチェックするだけ」との追加説明があり、一日一キロ、四九〇人の精算基礎は理解に苦しむものであります。

なお、鉄道とバスの輸送コストを比較した場合、国鉄の資料によりますと、輸送密度〇〇〇人／キロ、〇〇〇人とされていますが、鉄道建設公団が、自分の公団貸付分の路線について実態調査した場合、一、五〇〇人から、六〇〇人以上の利用者があればバスより、鉄道の方が有利であると運輸省に説明された旨、鉄道公団前副総裁平岡氏が述べておられます。この点から考えても、〇〇〇人以下カットすると言う基準について、納得しがたいものがあります。

(10) 新幹線の黒字は、ローカル線利用客の利用によ

るものであり、双方は運命共同体である。

新幹線を利用する場合、ローカル線から在来幹線―新幹線へと利用されるのが普通であり、自家用自動車で、新幹線停車駅まで直行し、利用することは極めて少ない。このことは、人間の体を例とするならば、新幹線は大動脈であり、ローカル線は手足の血かんであります。手や足の血かんで全部切れば大動脈も止まり、人間は死を招くのと同様であります。新幹線とローカル線は、運命共同体であると思えます。

(11) 三方一両損ではなく、三方百両損、一方百両益である。

国鉄経営については、赤字解消の根本的な考え方として、三方一両損という言葉があります。赤字が出たら、国と利用者という言葉があります。赤字の一つづつ負担して、赤字を解消しようという考え方であります。

しかし、現在までの実状および新たな法案の考え方は、「国も助成せよ」

「利用者も高い運賃を支払え」「県、市町村も負担せよ」国鉄は「出来る範囲でやる」というものであり、「三方百両損、一方百両益」と一方が増えて、県、市町村の負担を求めていることになり、「そうは問屋が卸しませんよ」と考えざるを得ないと思えます。

(12) 鉄道は、社会的、文化的貢献度において黒字である。

「鉄道の敷設は、政治の問題であつて、経済効果だけで存廃を考えることなく、国民が公平に公共的交通サービスを受けられるという。」政治的な判断の結果である。

鉄道の収入、支出の面から見れば赤字であつても、鉄道の建設によつて地価が上り、その地域の経済的、文化的活動を促進し、有形無形の収益、便益を与えるものであり、外部への経済効果、社会的文化的便益の総額を計算するならば、その貢献度は決して赤字でなく、黒字であると、北大の五十嵐先生は、朝日新聞に

において主張されておられます。

(13) 都会の人と地方の人の対立感情について

最近の新聞紙上に「赤字の元凶であるローカル線は廃止せよ」とか、私達都会の者が、朝夕のラッシュにもまねながら閑散としたローカル線の赤字分まで負担しているのは不公平だ。」との意見が見受けられます。このことに対しては、次のように反論したいと思います。ア 東京とか大阪とか大都市に住む皆さんは、生活基準の高い都市生活に慣れて、永年の間に田舎から出た人が大部分であり、日常生活のすべての分野において、都会のもつ文化的、経済的、社会的な便益恩恵を受けられ、都市のもつ魅力に満足しておられる。しかしその恩恵は、国の財源から措置されたものが大部分ではないでしょうか。イ 地方に住む私達は、大部分を都会で使用される電気エネルギーのためダムをつくられ、

先祖伝来の田畑、山林を水没させられたり、都市の人の日常生活に欠くことのできない水資源確保のため植林、撫育、災害防止工事を実施したりして、今日まで、がまんをして参りました。大都会に住む方々も、ローカル線の赤字については、幅広い視野から検討してもらいたいものであります。

ウ 地方の自然は、国民全体のレクリエーションの場であり、ローカル線の利用は、省エネルギー、無公害の交通手段であります。

エ 都会の人は、バス、地下鉄、国鉄、航空機等多くの交通手段を有し、選択できますが、豪雪地方のローカル線を廃止されると、ただ一つの命の綱を絶たれることになり、極めて不公平であると思えます。

(14) 法案の補助(助成)と既の実施されている私鉄に対する助成の関係について

再建法案にローカル線を廃止して、バス、第三セクターに転換したときは、国から転換金、転換後の決算で赤字が出たときは、五ヶ年に限り二分の一を補助するという内容ですが、今更、新しいものではなく、現在でも私鉄、私バス等に対してこのような補助措置がなされ、期限も五ヶ年だけでなく引続いて措置されています。前記のようにローカル線廃止、転換の場合だけ、五ヶ年と期限を付するのアンバランスな措置だと思えます。なお、現在実施されている福井県内の福井鉄道、京福電鉄および関連バス等の運行維持に対する国、県の補助額は、二億六千万円、関係市町村の負担金は四千七十五万円であります。

(15) 国鉄と他の電話、郵便、電気事業等との経営上の問題の比較

国鉄の線区は、全体で二四三線区あり、このうち黒字線は新幹線、山手線、高崎線、総武線、根岸線、大阪環状線の六線区だけで、他は全部赤字路線であります。国鉄は、この各線区別に収支の計算を行い、一日一キロ

当り八、〇〇〇人以上の利用客がある線を幹線と呼び、以下を地方交通線(ローカル線)と区分しております。

今回は昭和六十年度をメドにして、一日一キロ、四、〇〇〇人以下のローカル線を二回に区分し、第一回に三、〇〇〇人以下、第二回に四、〇〇〇人以下の線について廃止し、転換の方針であります。

国鉄の幹線とローカル線の関係は、他の電話、郵便、電気事業等についても同じことがいえる関係でありまして、当然、私達の山村では、電話も郵便も電気も遠隔地ほどコスト高になりますから、赤字を出していると思えますが、総合的収支計算のお蔭で助けられています。

この点国鉄だけが、何故各線区別に収支をやらなければならぬのか、同じ公社として残念だと思えます。

(四) これからの対応について

私たちの平和憲法第二十五条に「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。」国はすべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。」と明示されています。

越美線が廃止されバス転換されますと、冬期間最低限度二ヶ月の交通途絶を余儀なくされる当地方では、すべての分野で「死ね」という言葉と同じでありまして、ローカル線を存続することが、憲法で保障されている健康で文化的最低限度の生活を営むことの権利であり、越美線を存続延長することが、国は、越美線沿線市町村すべての生活部面において、社会福祉の重要な分野である鉄道福祉、交通福祉、生命確保福祉の向上増進に努めなければならない義務だと思えます。

前述各項で申し述べました意見主張を今後とも、国鉄再建法案の国会審議に際し、国会議員各位に対し、県および県議会、沿線市町村の皆さんと共に、強く働きかけて参りたいと思えます。

なお、二月二十日村議会議員の皆さんと共に越美線、油坂トンネル、水資源、鉱物資源の精密調査等について上京し、特に越美線については、与野党の県選出国会議員各位に対し、強く特殊事情を申し述べて陳情申し上げ、心強い回答を得ています。

(文責 和泉村長 加藤 良雄)