

津軽線観光鉄道化計画

この計画は2024年2月末時点で廃止が想定されているJR津軽線・新中小国信号場～三厩間(以下「津軽北線」と表記します)を、観光鉄道(特定目的鉄道)として再生することを予定しております。以下長文ではありますが、具体的な手順を記します。

★青い文字で表示されている部分をクリックすると関連サイトを開けます★

まずは「線路」を譲ってもらう

まずJR東日本から、津軽線の新中小国信号場～三厩間(以下「津軽北線」と表記します)の鉄道施設を町に「寄付」して頂き、その上で[特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助](#)制度の申請を実施します。

この[特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助](#)制度は、いかに記す2つの条件をクリアすることができれば、復旧工事費用の97.5%を実質的に国が負担する制度であり、これまでに上田電鉄や南阿蘇鉄道などに適用された実績があります。

2024年1月22日付の[web 東奥日報](#)によると鉄道復旧費用が4億円とされており、

津軽線蟹田～三厩間の四つの方向性

	運行区間・運行本数	運賃	運営費用
路線バス・乗り合い タクシーへ転換	蟹田～三厩間	蟹田～電飛埴灯台間	初期投資1～2億円
	1日7往復+区域運行	500円	年間運営費1.7億円
鉄道復旧 (JRと自治体が費用を分担)	蟹田～三厩間 1日5往復	蟹田～三厩間 590円	初期投資4億円 年間運営費6億円 (JR2億円、自治体4億円)
鉄道復旧 (JRが費用を全額負担)	同	同	初期投資4億円 年間運営費7億円
蟹田～津軽二股間を鉄道復旧 津軽二股以北は自動車交通に転換	青森～三厩間 1日5往復	蟹田～電飛埴灯台間 830円	初期投資4億円 年間運営費6.8億円

※運営費用は「鉄道復旧(JRと自治体が費用を分担)」以外はJRの全額負担

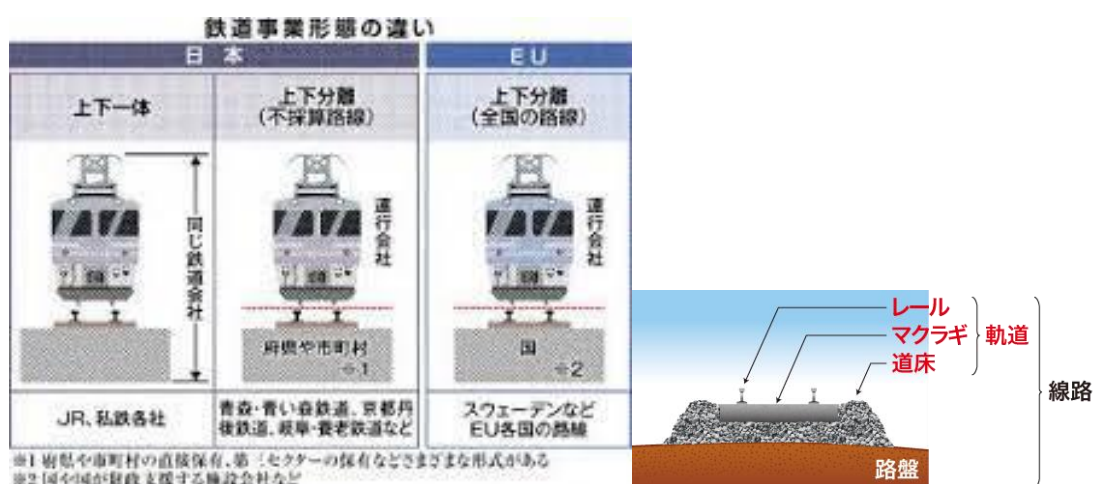
この4億円のうち97.5%を実質的に国が負担する(うち半額を国が直接補助、残り半額を地方債にて賄い、地方債相当分の元利償還金に対して95%を普通交付税(これも国から交付されます)にて賄うため、残額の5%(総額の2%相当)を一時的に町が負担し、その2.5%を民間などで回収することを想定しています。

つまり復旧費総額が4億円であるならば、実質負担額は1千万円です。

しかし、この[特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助](#)制度を適用するには2つの条件と1つの課題があります。

まず「復旧した鉄道施設を公的主体が保有」する必要があるため、JR 東日本より町が線路などの寄付を受けることで「上下分離」を実施します。上下分離とは高速道路のようにインフラ（この場合は線路）と、そこを走る乗り物（この場合は列車）の経営・保有者を分離して運営する方法のことで、ヨーロッパでは100年以上前から実施されており、かのオリエント急行も「上下分離」されていたからこそその産物です。

現状の津軽線が列車も線路も JR 東日本が持っているのに対し、上下分離した場合は線路を自治体などが保有することになります。



上下分離することで条件をクリアできたようにも見えますが、もう1つの条件である「災害を受けた鉄道事業者が(会社全体で)過去3年間赤字」をクリアするためには、JR 東日本自体が鉄道運営を行うことはできません。

そこで我々が上下分離の「上」たる列車を運行する事業体を設立し、その新事業体が「特定目的鉄道」の許可申請を行います。これにより2つの条件が両方ともクリアできます。

「特定目的鉄道」とは？（法的な観点から）

特定目的鉄道という言葉を一言で説明するなら「観光鉄道」と呼ぶのが簡単ですが、ここではより細かく説明させていただきます（そのため法律の条文を引用します）。

鉄道事業法施行規則（特定の目的を有する旅客の運送）

第六条の二 法第五条第二項の国土交通省令で定める要件は、景観の鑑賞、遊戯施設への移動

その他の観光の目的を有する旅客の運送を専ら行うものであることとする。

法律（正しくは施行規則）の条文ですので堅苦しい表現ですが、法的にも「観光鉄道」を指しています。この条文は 2000 年の鉄道事業法改正によってできたため、その前に認可された「嵯峨野観光鉄道」は対象外で、通常の鉄道として認可されています。

法律はできたもののこれを適用しようという鉄道はなかなか現れず、制定から 8 年も経った 2008 年に「門司港レトロ観光線」が、初めてこれを適用した普通鉄道かつ現在でも唯一の事例となっています。

これを適用するメリットを一言で言えば「申請手続きが簡単」なことです。
改めて鉄道事業法施行規則の条文を引用すると・・・

第六条の二

2 法第四条の規定により鉄道事業の許可を申請しようとする者は、当該許可の申請に係る鉄

道事業が前項に掲げる要件に該当すると認めるときは、第二条第一項の申請書に、その旨

を記載するとともに、その理由を記載した書類を添付することにより、同条第二項第一号

から第四号まで及び第十三号に掲げる書類の添付を省略することができる。

・・・とありますように、複数の添付書類を省略できます。

では「添付を省略できる」書類だけを条文から列挙してみましょう。

(事業の許可申請)

第二条 法第四条の規定により鉄道事業の許可を申請しようとする者は、法第四条第一項に掲

げる事項を記載した鉄道事業許可申請書を提出しなければならない。

2 前項の申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付しなければならない。

一 事業収支見積書（積算の基礎を示すこと。）

二 建設費概算書

三 事業の開始に要する資金の総額並びにその資金土地及び物件の調達方法を記載した書類

四 資金収支見積書

十三 兼営事業がある場合には、その種類及び概要を記載した書類

要は全て費用関係ですが、このうち「二」については後述する「現に鉄道事業の用に供されている」…つまり既にある施設なので建設する必要がない＝建設費は0円だという単純な理由ですが、他の項目は全て採算性を審査するための添付書類です。

つまり新規に赤字の鉄道会社を設立することは本来なら不可能なのですが、採算性を要求されない特定目的鉄道であれば赤字の鉄道会社を設立することが可能です。

これが特定目的鉄道を設立(申請)する最大の理由ですが、そのためには「(略)観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う」必要があるため通学などを目的に毎日運行する「公共交通としての鉄道」を維持することは対象外となります。

そのため鉄道代替バスは観光鉄道を運行する新事業者にとっても必要であり、代替バスに公共交通としての機能を移すことで特定目的鉄道としての資格を得ることにもなります。

上下分離後の運営費はどうする？

特定目的鉄道という手段を選ぶのには理由があり、通常の鉄道として申請した場合「最終的に黒字になる見込みであること」を示さねばなりません。しかし津軽北線は元々大赤字な路線であり、どう頑張っても黒字にはなりません。その点、特定目的鉄道であれば採算性が要求されないため、赤字の鉄道であっても運営自体は可能です。とは言え完全に赤字では運営費も出ないため、運営費についても寄付を募ります。

さて、東奥日報の記事によると初期投資(＝復旧工事費)が4億円とのことですが、年間運営費が6～7億円と見積もられています。これ全額を町が負担できないので廃止する・しないの判断がこじれております。今別町の場合、町税収入が僅か4億円弱なのに、6億円負担しろと言われてたらお手上げなわけですが、そもそもこの6～7億円の内訳は今のところ公開されておられません。一方でJR津軽北線よりはるかに少ない金額で運営されている地方私鉄は多数ありますし、さらに言えば「観光鉄道」なのでから毎日運行する義務も必要ありません。例えば春から秋だけ運行すれば除雪費はかかりませんし、レールの痛みも減るため保線費用も減らせます。

で、この運営費を「[ふるさと納税](#)」や「[クラウドファンディング](#)」という手段で調達します。

かなり強引な試算ですが、運行日数を1/3(年間120日)とした場合の運営費が約2億円。地方ローカル私鉄基準でその半額と仮定した場合の運営費1億円と、先に述べた鉄道復旧工事費の1000万円を合わせた1.1億円が目標額となります。年間120走らせる場合の1日あたり金額は約91万円。観光鉄道なので乗車券や指定券の合計で片道2000円とした場合、460人乗れば採算が取れる計算になります。

定員100人の観光列車を用意して、平均乗車率50%で5往復すれば500人分の稼ぎになる計算ですが、現実にはそこまで甘くないでしょう。しかし「今は行けないけど、いつか乗りに行きたいから」という理由での寄付が、実際に乗車する旅客の運賃収入を上回る・・・そんなことはありえないとお考えの方が多いでしょうが、最近では「きっぷを買ってコレクションする」「車庫で撮影する」だけにお金を払う需要が大幅に伸びており、当のJR各社もそういった需要を当て込んだ企画を多発しています。

2024年3月の北陸新幹線開業関連のニュースで、そういった客層が実在することを実感願う次第ですし、そういう視点からも特定目的鉄道としての運行を提言します。

代替交通とのかねあい

先に述べたように年間120日程度しか走らないとなれば、日常の足としての交通手段が別に必要です。全部マイカーで賄えという暴論は置いて、既にわんタクや代行バスという代替交通が提供されており、「JRとしての津軽北線」廃止後も、代替交通の維持費を18年間以上JR東日本が負担してくれるとのことですから、ここはありがたい受けとって「JRとしての津軽北線」は廃止してもらいましょう。ただ廃止する際に線路だけは町に寄付してね？という条件をつけるだけ。実に簡単な話です。

さらに北海道新幹線という強力な交通手段もあります。これを町民は格安で(=現在の津軽線とほぼ同額で)利用できるとなれば、代替バスやわんタクと組み合わせることで今よりも便利に移動できますし、しかも線路としての津軽北線も残せます。そんな虫のいい話があるのか？と言われそうですが、ここに記した内容を実施することは可能です。ただ、こういった発想ができる人材がいなかったことだけが原因なのです。失礼ながら現在の今別町長が主張している第二青函トンネル構想対策として引き続きJRに津軽線を維持させるよりはるかに現実的ですし、観光鉄道が成功すれば(失敗しても?)線路は残ります。

第二青函トンネル構想とのかねあい(末文にかえて)

今別町長が提案しているように第二青函トンネル構想の接続路線として津軽北線を維持したいのであれば、この観光鉄道化計画を推進するのが一番安上がりです。なぜ安上がりなのかは既に述べましたが、さらに安くしたいのであれば奥津軽いまべつ駅横にある新幹線保守基地と津軽線を結ぶ線路(約100m)を敷けば、建設費は約3000万円(富山ライトレールの軌道整備費基準だと6.5キロで19.3億→キロあたり2.96億)で済み、先に述べた線路復旧費4億円すら不要です。もしこれに特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助制度を適用できれば負担額はわずか75万円。それこそポケットマネーで買えそうな金額になります。もしこの計画に町が協力してくれるのであれば、負担額75万円と車両購入費は我々が自腹で負担できる金額になります。

全国どこにでもあるバスやタクシーでは観光資源になりませんが、観光鉄道であれば乗ること自体が観光資源になり、それは地域の未来を拓きます。そんな観点からもこの計画にご賛同頂ける方が増えることを願い、末文にかえさせて頂きます。