

秩父鉄道を活用した企業誘致と 県北部地域経済の活性化について

埼玉県企業局地域整備課 原 弘介

1 はじめに

現在、我が国は少子高齢、人口減少時代を迎えているが、本県では都心に近い県南部地域において人口増加が進んでいる。一方で本県の秩父鉄道沿線以北の地域において、市町村人口は一部を除いて減少傾向に転じており、今後の地域経済への悪影響が懸念される。企業誘致においても、圏央道周辺に注目が集まっている中で、当該地域の企業誘致をどう進めていくかが県及び地元の課題となっている。

こうした状況の中、本県の均衡ある発展を持続するためには当該地域経済の持続的発展が欠かせないが、そのためには新たな企業立地を進めることが効果的である。しかし単に当該地域に工業団地を整備したところで企業はやってこない。

なぜなら、このところ企業収益は改善し、設備投資も持ち直しの動きが見られるものの、円高や海外景気の下振れ懸念等により、企業の業況判断は慎重である上、群馬、栃木、茨城等の隣県をはじめ全国各地で企業誘致合戦が行われているからである。

本稿では、秩父鉄道と熊谷貨物ターミナル駅という当該地域の資源に着目し、「低炭素都市づくり」¹の考え方を取り入れた企業誘致とまちづくりによって、同鉄道の利便性向上と、当該地域経済の持続的発展を実現する方法について述べてみたい。

なお本稿は、筆者の個人的な考えを述べているものであり、県や、筆者が現在所属する組織の考え等とは一切関係ないことを申し添える。また本稿では、製造業のみでなく物流企業等が立地する場合も含めて工業団地と呼び、利根地域の羽生市から秩父地域

の秩父市に至る、本県の秩父鉄道沿線以北の地域を県北部地域と呼ぶこととする。

2 背景

(1) 環境配慮と高齢化の時代

二酸化炭素（以下「CO₂」という。）などの温室効果ガスが原因とされる地球温暖化の防止が急務の課題となっている。

2020年までに温室効果ガス排出量を25%削減（1990年比）するという我が国の厳しい目標を達成するためには、誰もが温暖化防止の取り組みに参加できる社会構造の構築が必要である。また現在、法案成立に向け継続審議となっている「地球温暖化対策基本法案」には、地方公共団体は、地球温暖化対策に関し「施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と規定されている。

我が国のCO₂排出量の約19%は運輸部門からのもので²、今後この部門においても大幅なCO₂排出削減が必要となることは明らかであり、本県でも積極的に取り組むべき課題である。

また、現在我が国は国民の23%が65歳以上という超高齢社会に突入し、これが2035年には34%近くになるとも言われているが、こうした中、歩行中の交通事故死者数に占める高齢者の割合は全体の約7割を占めている³。また、高齢者を中心としたクルマも免許も持たない交通弱者が日々の買い物や医療の受診に支障を来す等の問題が現実のものとなっており、こうした交通弱者の安全と移動手段の確保は、今後の重要な行政課題であるといえる。

(2) クルマ（自動車）社会と鉄道

我が国では、クルマによって移動する人口（人キロベース）が全体の約65%を占め（鉄道は約29%）、貨物（トンキロベース）の約62%が自動車（鉄道は約4%）で運ばれており、陸上交通において我が国は、過度にクルマに依存した社会であると言える⁴。

ドアツードアで好きな時間に好きな場所に行けるクルマは我々に究極の利便性を提供してくれるが、その反面、クルマ社会の利便性を享受するためには免許とクルマが必要であることから、クルマは全ての人が利用しやすい乗り物とはいえない。また、クルマ社会のデメリットとして、乗る人も乗らない人も常に交通事故の危険性と隣り合わせであり、利便性享受とリスク負担の不均衡が生じている。更に大型車が市街地を走り回る社会が安心・安全な社会とは到底言えないだろう。一方でこのようなデメリットを解消する事故回避システムや電気自動車等の新技術が幅広く普及するのは、まだまだ先の事と思われる。

対して鉄道は既に完成された自動列車停止装置（ATS）等によって運行管理され非常に安全性が高く、誰もが利用でき、クルマに比較してCO₂の排出量が極めて少ない乗り物である点で優れている。しかし駅までのアクセスやバリアフリー対応等においては課題が残っており、道半ばであると言える。

環境配慮や住民の高齢化による安心・安全への配慮、移動手段の確保等の課題に対して、現状ではクルマも鉄道も万能とは言えない。よって我々地方自治体職員は当面、人を運ぶにも貨物を運ぶにも、それぞれの長所をバランス良く活かした新たな交通体系の構築を考えるべきである。

また今後求められる都市の姿は、クルマへの依存を減らし、鉄道駅を中心とした公共交通機関が市民の移動を支える集約型の都市構造である。そのためには、絶対に地域の鉄道を廃止させてはならないのである。

(3) 秩父鉄道の現状

県北部地域住民の重要な足である秩父鉄道は、鉄道事業として羽生駅から熊谷駅を経て三峰口駅に至る71.7kmの旅客輸送と、影森駅から三ヶ尻（貨物）駅を経て熊谷貨物ターミナル駅に至る区間で貨物輸送を行っている。

このうち貨物輸送は、昭和50年代には旅客3に対して貨物7の収益を生み出していたが、その後は輸送量の減少傾向が続き、近年はピーク時に比較して概ね収益は1/4、輸送量は1/5（トン）に減り、旅客6に対して貨物4に逆転している。

なお、旅客輸送も長期的な利用客の減少傾向が続いている状況である⁵。

現在の秩父鉄道の旅客輸送ダイヤを見てみると、朝夕のラッシュ時で1時間に3～4本、昼間の時間帯で1時間に1～2本である。普通列車の最高速度は80km/hであり、羽生駅から秩父駅までは約2時間かかるが、急行列車は少ない。筆者の経験⁶から言わせて頂くと、これでは本格的にクルマから鉄道利用に転換しようとする人は少ないだろう。

鉄道はただ走っているだけでは利用に結び付かない。また列車の運行本数は沿線住民の日々の移動手段や行動範囲をも左右するのである。

クルマから鉄道へ移動手段の転換を進めるためには、鉄道の利便性向上が必要である。しかしそのためには、かかる費用を賄う原資が必要となる。そこで次章では、地域鉄道の利便性向上を考える上での視点について検討する。

3 新たな動き

(1) 地域鉄道⁷の再生

マイカーからバスや鉄道へ県民の移動手段の転換を促そうとする際に肝心なことは、「どんなに道路中心のTDM施策⁸を講じても、肝心のバスや鉄道が高頻度で運転されていなければ、誰もそれらを利用しようとは思わない。」ということである。

地域鉄道の利便性向上のための方策は、列車のス

スピードアップと、高頻度運行に尽きる。筆者は、本気でクルマから鉄道へ移動手段の転換を目指すなら、「クルマより早く着く」列車のスピードアップによる所用時間の短縮と、「いつでも利用できる」15分間隔の高頻度運行が必要であると考えている。そのためには軌道の強化と列車交換施設や複線化等のインフラ整備が必要となる⁹。

しかしながら我が国では鉄道の安全な運行に必要なインフラの整備や維持・更新は鉄道会社が自前で行うことになっており、こうした負担と利用者の減少等によって、全国の地域鉄道の約8割が赤字経営となっている。結果、地域鉄道単独での積極的なインフラ整備は困難であり、こうした状況が地域鉄道の衰退に繋がっている¹⁰。

地域鉄道の再生については様々な意見があろう。しかし我々地方自治体職員は、環境配慮や誰もが利用できる移動手段の確保という観点から、これまでの道路一辺倒の交通政策を見直し、鉄道施設を道路と同じ公共施設として捉え、その整備に公共投資を行うという発想の転換が必要ではないか。

近年「地域公共交通活性化・再生法」の改正により注目を浴びている手法として、公共交通事業を行うために必要なインフラを国や地方自治体が整備・所有し、事業者は運営のみを行う公有民営の「上下分離方式」というものがある。これにより事業者はインフラ整備や維持にかかるコストを軽減でき、原資とマンパワーを輸送サービスの向上に集中することができる。この手法は地域の公共交通再生の救世主として既に一部で導入が始まり成果を上げている。

(2) モーダルシフト

近年企業の環境意識の高まりにより、物流業界では物流拠点の統廃合、輸送の共同化を含む物流の効率化や、環境負荷の小さい物流システムの構築を模索しているが、こうした中、トラックからCO₂排出量の少ない鉄道や船舶へ輸送手段を転換する「物流のモーダルシフト」に対する関心が高まっている。

企業は、急ぐ貨物は高速道路をトラックで、納期

に余裕のある貨物は鉄道や船舶により輸送する形でモーダルシフトを導入しているが、本県のモーダルシフトの手段としては鉄道がある。また県北部地域には熊谷市のJR高崎線に熊谷貨物ターミナル駅があり、ここには秩父鉄道の貨物線も接続している。

幹線の貨物列車は一度に10t積みトラック50台分程度の貨物を輸送することができるが、モーダルシフトにより長距離を走破する大型トラックの通行量を減らすことで以下の効果が期待できる。

- ① 大型トラックの長距離過労運転による悲惨な交通事故の減少。
- ② 貨物輸送時のCO₂排出量を大幅に削減。
(貨物1t・km当たりトラックの1/7)¹¹
- ③ 道路舗装の修繕サイクルの長期化による道路維持修繕コストの縮減。
- ④ 一般道路の混雑や高速道路の渋滞緩和による移動時間の短縮や高速性の確保。
- ⑤ 大型トラックによる騒音、振動公害の緩和。

モーダルシフトは、これらの道路環境問題を既存の技術で直接的に改善できる施策である。

鉄道へのモーダルシフトに対する一般的な考え方は、鉄道貨物輸送の経済的優位性が発揮される片道500km以上の物流拠点間の幹線輸送を鉄道に転換し、それ以外の末端輸送はトラックで行うというものであるが¹²、今後輸送時のCO₂削減を重視する企業が増え、鉄道貨物輸送の利便性と効率化が進めば、更に近距離の拠点間輸送にもモーダルシフトが行われる可能性はある。

本県では県内発の貨物の約99% (トンベース) がトラックにより運ばれており¹³モーダルシフトできる貨物量はかなりあると筆者は考えているが、モーダルシフト推進の第一歩として「荷主や物流拠点が鉄道貨物輸送を利用しやすい場所に立地すること」が重要であり、トラックと鉄道との貨物の積み替え等、関係者の積極的な取り組みも不可欠である。

ここで、鉄道貨物輸送の現状等についても触れておきたい。

我が国の物流の現状として多頻度少量輸送が主流となっているが、これに対して鉄道貨物輸送では、複数の荷主から集荷した同じ行き先の貨物を一つのコンテナに積載して小口混載輸送サービスを行っている。現在の鉄道貨物輸送は大量輸送のみならず、こうした荷主ニーズへの対応も可能となっている。

秩父鉄道とJRは、軌間が同じで線路も連続しているため、JR貨物のコンテナ貨車が秩父鉄道に乗り入れることが可能であり、熊谷貨物ターミナル駅での両鉄道間の貨物の積み替えは不要である。

熊谷貨物ターミナル駅は高崎線、上越線を経て、新潟や秋田、北海道方面と相互に鉄道貨物輸送が可能である。また京浜・京葉地区、関西、九州方面とは既存の貨物列車により結ばれている。

また現状では、羽生市内の企業が鉄道貨物輸送を利用する場合、鉄道コンテナをトラックに積んで宇都宮や南越谷貨物ターミナルまで片道約40kmの道のりを運んでいる事例がある。こうした非効率性はモーダルシフトが進まない理由の一つである。

4 提案

(1) 企業誘致と低炭素都市づくり

過去に92もの市町村があった本県において、県内各地に工業団地が造成されてきた結果、地域経済の活性化や雇用の創出に大きな貢献を果たした一方で、市街地の拡散とそれに伴うインフラの増加による維持管理コストの増加等、負の遺産も残した。

今後はこれまでの都市の分散拡大路線から転換し、鉄道駅を中心とした集約型の都市構造を目指す「低炭素都市づくり」の考え方を企業誘致にも取り入れることを提案したい。

同時に、物流の低炭素化を大胆に進めるために地方自治体は、低燃費車の導入や運転方法の改善等の「クルマ依存を続ける発想」に留まらず、鉄道貨物輸送の導入を主要施策に取り上げるべきである。

具体的には鉄道貨物駅を中心とした特定のエリアを流通業務団地や工業専用地域等として都市計画決

定したり、既存の工業団地を拡張するなどして、企業が操業しやすく、鉄道による貨物輸送や通勤がしやすい環境を整備し、企業を集積させるのである。

(2) 具体策1 秩父鉄道による貨物輸送

羽生駅から寄居駅に至る秩父鉄道沿線及び国道125号と140号のバイパス沿道に着目し、羽生IC、花園IC付近に鉄道貨物駅を上下分離方式で地方自治体が整備する。次にこれら2箇所の貨物駅と熊谷貨物ターミナル駅を中心とした半径5km圏内と上記の国道沿いを県北部地域の産業集積エリアとして定め、ここに鉄道へのモーダルシフトを行う多くの企業を誘致する。併せてモーダルシフトを行う貨物をより多く集めるため、既存の工業団地からも円滑に貨物駅にアクセスできるよう、必要な道路の整備を行う。

ここで重要なことは、羽生ICと花園IC付近に新設する貨物駅から熊谷貨物ターミナル駅までの貨物輸送を秩父鉄道が担当することである。

これによりモーダルシフトの担い手を確保するとともに、秩父鉄道は「新たな長期的安定収入」を獲得し、経営基盤の安定が図られることになる。

なお、企業誘致に際してはモーダルシフトが最大の「売り」であるため製造・物流業が中心となるが、モーダルシフトは長距離輸送が基本なので、地元や県内企業へのPRに加え、鉄道貨物輸送を利用している荷主企業との係わりが深い(社)鉄道貨物協会や(社)全国通運連盟等に相談し、これら団体の持つ情報を活用し、熊谷貨物ターミナル駅を介して鉄道貨物輸送を行う企業を全国的に募集する等の工夫も必要である。

(3) 具体策2 秩父鉄道駅を核としたまちづくり

ここでは具体策1の企業誘致によって新たに発生する通勤需要等を秩父鉄道に取り込むことを目的とし、地方自治体は以下の対策を講じることとする。

- ① 具体策1の段階において、できるだけ秩父鉄道駅から通勤しやすい工業団地用地を確保する。
- ② 秩父鉄道駅から企業に通勤しやすくなるインフ

ラを整備する（バスや自転車優先の走行帯、バス停の雨対策、低料金の屋根付き駐輪場等）。

- ③ 人口増加の受け皿となる宅地開発は、駅から徒歩で15分圏内に限定する¹⁴。

これらの施策は、集約型の「低炭素都市づくり」そのものであるが、既存の駅のみでの活用では物理的に難しいかもしれない。その場合「できない。」ではなく、思い切って新駅を設置したり、既存の駅を移設することも考えてみると可能性が見えてくる。

補足として、2013年から稼働する予定のホンダ寄居工場の従業員の通勤と貨物の輸送に秩父鉄道の利用を呼び掛けてはどうか。同社は寄居工場について「四輪車1台を生産する際に発生するCO₂量を大幅に削減する『資源・エネルギー循環型のグリーンファクトリー』を目指している。」¹⁵ そうだ。東武東上線に新駅を設置する等の工夫が必要だが、鉄道の利用はこの趣旨に一致するではないか。

これらの具体策によって秩父鉄道の貨物・旅客輸送量が増加すれば、地方自治体からの補助金に頼らずに同鉄道の経営基盤の安定が図られよう。同時にこうした新たな収益は旅客輸送サービスの向上という形で地域に還元されなければならない。

（４）交通基本法と地域の協議会

秩父鉄道の利用促進と利便性向上にあたっては、「地域の協議会」を活用する。

国土交通省による「交通基本法案」と関連施策案が、2011年の通常国会へ提出される予定であるが、筆者は従来の地域公共交通活性化に対する補助事業が大幅に拡充されるものと期待している。

ここで重要なことは、交通基本法案の関連施策及び従来の補助事業による補助金は、「地域の協議会による自主的な取組み」に対して交付されるということであり、当施策においても、この「地域の協議会」は非常に重要である。

協議会の構成は秩父鉄道沿線の地方自治体と、広域行政機関である埼玉県が中心となり、秩父鉄道、JR貨物、通運事業者¹⁶や地元企業の代表、地元住

民、地方鉄道再生の専門家等とするのが適当だろう。

「地域の協議会」は、上記具体策1・2を実現させるために、同鉄道の利用促進と利便性向上に必要な各種インフラ、ソフト整備の事業計画を策定し、国の認定を経て補助金交付申請を行う。こうした公民の連携により同鉄道の輸送需要の増加とスピードアップ、高頻度運行等が実現すれば、同鉄道の利用者増、収益増、輸送サービスの向上といった、プラスのスパイラルが構築できるのである。

（５）企業立地のメリット

企業誘致の明暗を分けるのは立地する企業が受けるメリットである。全国の工業団地が高速道路ICに隣接して立地する中で、「高速道路ICに近い」というだけでは、他との差別化を図ることは難しいが、当施策には三つのプラスアルファのメリットがある。

一つ目のメリットは、鉄道貨物輸送の利用のしやすさである。鉄道貨物輸送を利用しやすいこのエリアに立地する企業は東北、関越の両高速道路ICへのアクセスに加え、鉄道により全国に繋がる低炭素型物流網へのアクセスを得ることができる。これにより企業はトラックと鉄道という輸送手段を組み合わせ、輸送効率、経済性、環境への配慮といった、これからの物流に課された重要課題について、最適な輸送手段を自由に選択することが可能になる。

二つ目のメリットは、エリア内への企業集積による相乗効果である。多くの企業が集積する産業エリアは、企業同士が連携した新たな産業の創造や共同輸送・配送などの物流の効率化、高効率エネルギーシステムの共有等の相乗効果が期待できるほか、工業用地と住宅地が分離されていることで操業環境が良い等、企業にとって立地するメリットがある。

そして三つ目のメリットは、「地域の協議会」の存在である。市町村の枠を超えた地域の公民が連携し、企業誘致やモーダルシフト導入のお世話等、当該エリアに立地を希望する企業に対して総合的な支援を行い、企業と共に地域の持続的発展を目指す。

こうした組織の存在は、大きな魅力になるはずである。

5 課題

当施策の主な課題は、以下のとおりである。

- ① 地域の協議会の設置と運営が上手くいくか。
(既存の協議会の発展型か、新規立上げか)
- ② 当該エリアに工業団地の用地を確保できるか。
(優良農地の確保と保全との調和)
- ③ モーダルシフトを行う企業が多数立地するか。
- ④ 鉄道輸送の採算に見合う貨物量が集まるか。
- ⑤ 旅客需要を秩父鉄道に取り込むためのインフラ整備やまちづくりが実現し、成果を上げるか。
- ⑥ ⑤により秩父鉄道利用が増えるか。

課題を挙げれば尽きないが、とりあえず①、②、③がこの施策の成否を決める。その他の課題は「地域の協議会」が中心となって対策を考えれば良い。

また、当施策の効果が及ぶ範囲に含まれない地域についても施策を考えなければならない。本県の利根、北部、秩父地域には農業、林業、鉱業等の地域資源があるが、今後の検討課題とさせて頂きたい。

6 施策の効果

関係自治体が「共存共栄」の精神で互いに協力し当施策を推進することで以下の効果が期待できる。

- ① 当該エリアに企業が立地し、企業は輸送時のCO₂排出量を削減し環境配慮義務を果たす。
- ② 秩父鉄道沿線地域を中心とした県北部地域の雇用の確保、人口増加、経済の活性化が促され地域の持続的発展に寄与する。

③ 秩父鉄道の経営安定が図られ、利便性の向上と共に沿線地域住民の足が守られる。

④ モーダルシフトにより大型車交通に起因する様々な道路環境問題が軽減される。

⑤ 秩父鉄道駅を中心とした市街地の活性化と、集約型の低炭素都市づくりに貢献する。

⑥ 秩父地域が通勤圏となり、秩父地域の定住人口の増加という波及効果が期待できる。

ここで初めて秩父地域について触れたが、当施策は秩父地域からの通勤圏内に雇用を発生させることになるので、ここに加えさせて頂いた。

7 さいごに

冒頭に、「誰もが温暖化防止の取り組みに参加できる社会構造の構築」が必要と記したとおり、地球温暖化防止のためには個人や企業の積極的な取り組みが必要であるが、そうした取り組みの受皿となる地域社会のしくみを具体的に提案し構築するのは国ではなく地方自治体の役割である。

筆者は、県を含めた地方自治体において、現状では鉄道による貨物輸送の推進による様々なメリットへの注目度はあまりに低く、地方自治体職員のモーダルシフトに対する関心はとても低いと感じている。

本稿により、読者の皆様が「低炭素都市づくり」や「物流のモーダルシフト」について知識を深め、県北部地域への企業誘致、秩父鉄道の利便性の向上、県北部地域経済の持続的発展に僅かでも貢献できれば幸いである。多くの知恵が集まれば、未来は必ず良くなるはずである。

脚注

- 1 国土交通省HP 都市・地域整備 都市計画「低炭素都市づくりガイドライン」参照
- 2 環境省HP 地球環境・国際環境協力 地球温暖化対策「日本の温室効果ガス排出量」p15 参照
- 3 警察庁HP 警察白書「平成22年版警察白書」統計資料 第3章3-5 参照
- 4 国土交通省HP 平成21年度「国土交通白書 参考資料編」(輸送の動向)参照
- 5 「埼玉県統計年鑑」8運輸・通信 参照

- 6 平成5年頃、栗橋～春日部間の通勤に鉄道を利用したが毎時2本の運行に不便を感じ、程なくマイカー通勤に移行した。
- 7 国土交通省HP 鉄道「地域鉄道対策」参照
- 8 交通需要マネジメント施策。パークアンドライド駐車場やバス優先レーン、自転車走行帯の整備等、マイカー利用から目的に応じた移動手段への変更を促す施策。主目的は道路の混雑解消。
- 9 川島令三著「鉄道再生論」2002年 中央書院 p 223～225 参照
- 10 前掲国土交通省HP 鉄道「地域鉄道対策」参照
- 11 国土交通省HP 鉄道 我が国の鉄道貨物輸送「鉄道貨物輸送へのモーダルシフト」表8 参照
- 12 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 ロジスティクス環境会議 ロジスティクス環境会議の活動実績 第2期活動の概要と成果 「CO₂削減推進委員会 活動成果報告書」p 12ほか 参照
- 13 国土交通省HP 統計情報・白書 統計情報「物流センサス 第8回 集計表 III-3-1」参照
- 14 居住地が駅から遠い場合、マイカーで出かける方が早く目的地に到着する可能性が高まるため。
- 15 本田技研工業株式会社HP「広報発表」企業 2009年3月26日 参照
- 16 正式には鉄道利用運送事業者。貨物駅までの集配送、貨車への積卸し等、鉄道貨物輸送の補完的役割を果たすと共に鉄道貨物輸送を利用した効率的な輸送サービスを提供する。

参考文献

- ◎ 川島令三著「鉄道再生論」2002年 中央書院