

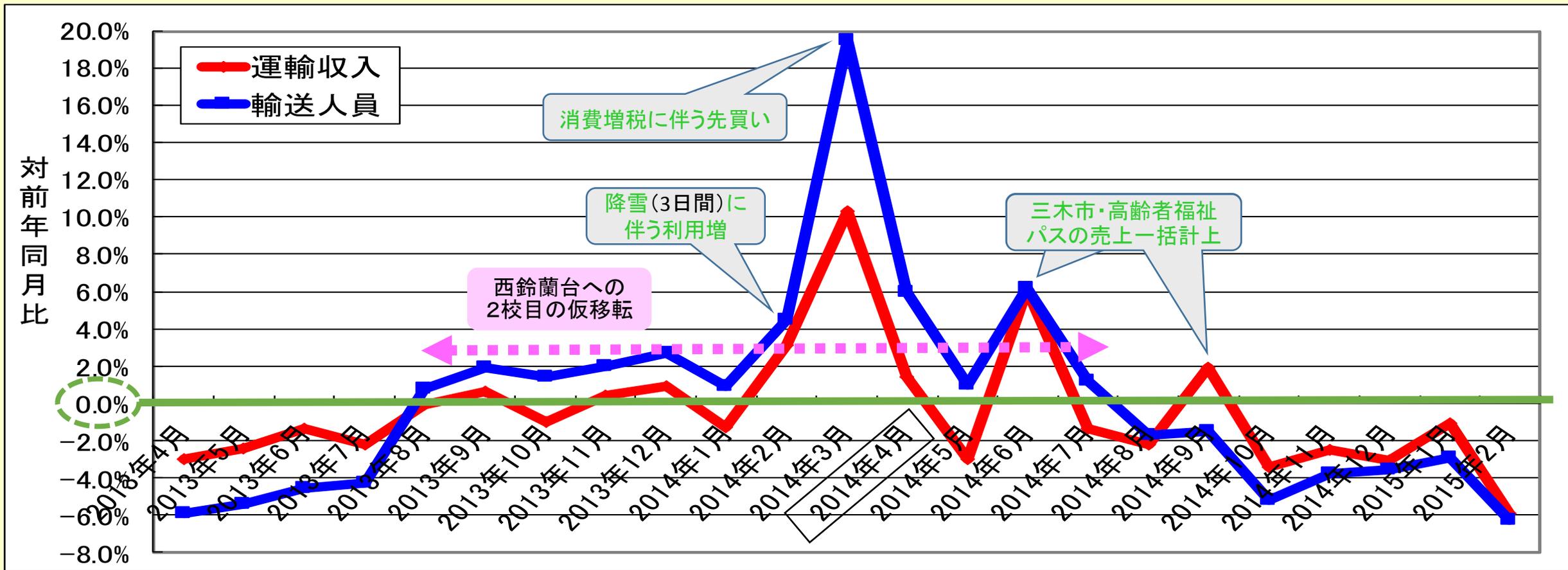
粟生線の今後の見通しと神鉄から沿線地域への具申等

2015年3月30日
神戸電鉄株式会社

神鉄からの見直し提案に係る状況

- 粟生線の輸送人員・経常収支とも非常に厳しい状況であることを踏まえ、昨年3月の粟生線活性化協議会において、状況を打開するために神鉄から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条に基づき、第2次連携計画の一部見直しなど、5つの内容を提案（後日、同内容の要望書を3市長宛てに提出）した。
- 昨年7月・11月の協議会において、神鉄からの提案に対し関係自治体より回答が示されたが、その内容・施策では、計画目標である700万人以上を達成するには不足・不十分であったため、継続協議ということになった。しかしながら、11月以降、関係自治体から更なる追加施策・代案等が示されることはなく、「協議会の委員等の見直し」といった着手しやすい施策でさえ実現・実行に至らないまま丸1年が経過している。
 - ⇔ 足下の輸送人員については、P3のとおり、昨年3月の神鉄提案時点よりもさらに厳しい状況となっている。

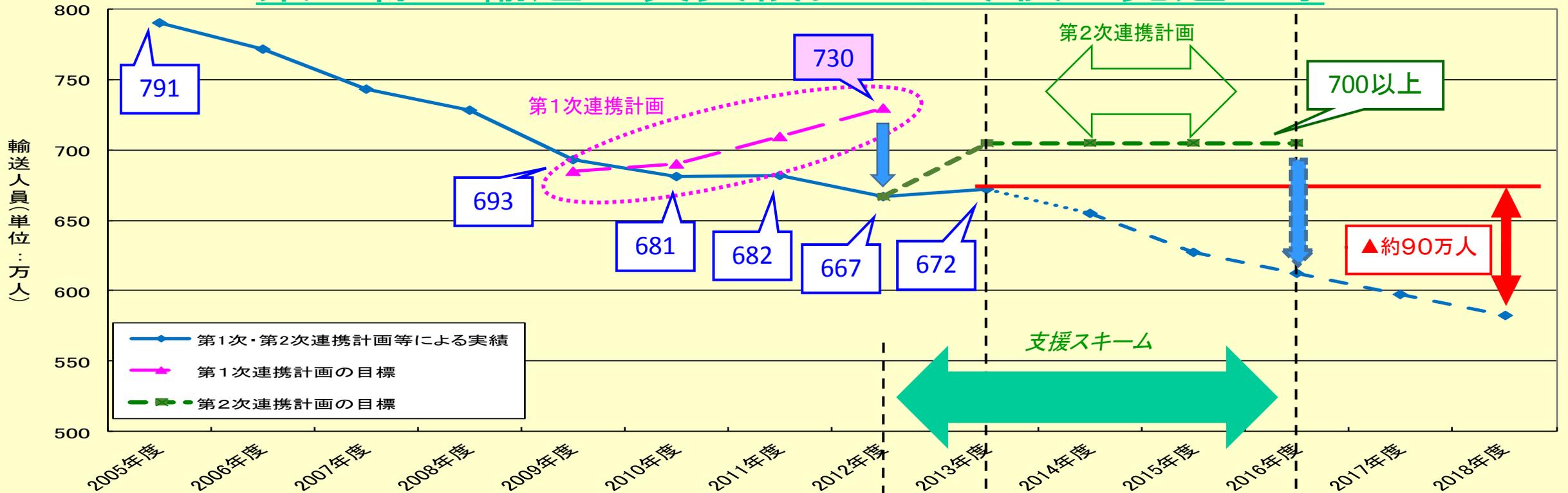
粟生線の輸送人員・運輸収入の対前年同月比(2013～2014年度)



■2014年度については、現時点(4～2月累計)では輸送人員は対前年度▲0.9%、運輸収入は対前年度▲1.1% (対前年度 ▲18百万円)で推移している。

■2013年度に生じた特殊要因による反動減(消費増税に伴う先買いの反動減、高校の仮移転の反動減:8月～本年7月)や今年度より制度が見直された三木市・高齢者福祉パスの売上一括計上(6月・9月)などの特殊要因による影響で、毎月の増減が大きいものの、8月以降の輸送人員は対前年マイナスで推移しており、3月に先買いの反動減分が加われば前年度より約20万人下回り、650万人台となる見込みである。

栗生線の輸送人員実績および今後の見通し等



■ 2015年度の輸送人員については、三木市福祉パスの廃止が大きく影響(約11万人)するとともに、西鈴蘭台への高校の仮移転の反動減(4~7月)など、2014年度にプラスに作用した特殊要因がなくなるため、減少幅は今年度よりもさらに大きく(25~30万人)なる見通しである。

■ 昨年3月の神鉄提案の採用・実施、またはそれに代わる自治体からの提案・実施が何ら行われず、このままの利用状況が続けば、輸送人員は、2017年度以降500万人台にまで減少する見込みである。

⇔ 2013年度から5年間で約90万人減少し、約3億円の減収となる。

本年6月からの電気料金の再値上げ(約14%アップ)により1億円超の費用増(*)となる。

(*)2013年の電気料金の値上げによる2億円超の費用増は、神鉄の自助努力で何とか吸収したが、今回の費用増を速やかに吸収することは現実的に極めて難しい。

⇒ 2017年度以降、仮に現行の支援スキームと経営努力を継続しても、支援スキームが実施される以前の水準(12億円前後の経常赤字)にまで収支が悪化するおそれがある。

国が提唱する「まちづくりと一体となった公共交通の再編」に向けての動き(1/2)

- 近年、国は地方公共団体に対して、今後の少子高齢化や人口減少社会の進展に伴い公共交通の輸送人員が更に減少し、それによって路線の存続やサービス水準の維持が困難となる状況に陥らないよう、

〔 鉄道は、2000年度以降では、35路線・674kmが廃止 〕
〔 乗合バスは、過去5年間で8,160kmの路線が廃止。 〕

「まちづくりと一体となった公共交通の再編」を強く促すとともに、その環境整備を図るよう訴えている。

⇔ 『交通政策基本法(2013年12月施行)』の基本的な考え方

◇ 民間事業者任せとなっていた従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携(コンパクトシティ化)し、持続可能な公共交通ネットワークの形成・再構築を図る。

⇔ この実現に向けて、「地域公共交通活性化再生法」と「都市再生特別措置法」が改正(2014年11月、8月にそれぞれ施行)された。

<改正の骨子>

地方公共団体が協議会を開催して、(関係する事業者と協議の上、)地域公共交通網形成計画を策定する。

★ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携

★ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

国が提唱する「まちづくりと一体となった公共交通の再編」に向けての動き(2/2)

■前ページの動きを受けて、各所でそれに呼応した対応事例が出てきている。

○北近畿タンゴ鉄道宮福線・宮津線(京都府4市2町・兵庫県1市)

○近畿日本鉄道内部線・八王子線(四日市市)

※上記2例は、地域公共交通網形成計画の策定の後、鉄道事業再構築事業の認定がなされ、本年4月1日から上下分離(四日市市は公有民営方式)による再生がスタートする。また、伊賀鉄道(伊賀市)、養老鉄道(大垣市ほか2市4町)でも、2017年度からの公有民営方式への移行に向けて、協議・検討が進んでいる。

■粟生線沿線地域においても、上記の事例と同様に今後の環境の変化を見据えて、持続可能な公共交通網を鉄道ありきではなくバスなどへの転換も含めて、どのような交通手段で、どのような方法・仕組みによって確保するのが良いのかなど、沿線3市・県が粟生線沿線地域にとって最適と考える今後の公共交通網のあるべき姿を検討・策定し、それを地域住民に提起することが必要であり、また急務であると考えられる。

※神鉄が、昨年末から沿線3市・県に対して「地域公共交通のあるべき姿」の策定について具申しているのは、こうしたことを思料しているためである。

栗生線沿線地域の公共交通に係る神鉄の考え方(1/2)

- 神鉄は、栗生線沿線地域の公共交通は既存の鉄道路線を活用して「鉄道」を中心に形成するのが望ましいと考えている。

ただ、鉄道を維持するとなると、今後、栗生線沿線地域では少子高齢化や人口減少が進展すると想定されるので、国が提唱する「まちづくりと一体となった公共交通の再編」をはじめ、より一層の利用促進施策(昨年3月の神鉄提案)を推し進めることが必要であり、加えて「鉄道」の持続可能な方法として国が推奨する『上下分離』を行うことが不可欠であると思料する。

※ 国は2008年に地域公共交通活性化再生法を改正し、それ以降、『公有民営等の資産保有コストの負担軽減策を講ずるスキーム』を推奨している。

- (神鉄としては以上のように考えるが、)国は、P5のとおり(民間事業者任せでは限界があるので、)地方公共団体が地域公共交通網形成計画を策定するよう提唱している。そうしたことから、栗生線においても、今後の同線沿線地域のまちづくりや公共交通をどうするのかということについては、沿線自治体でご検討の上、決めていただくのが国の考えに合致するようと思われる。もちろん神鉄としても関係する事業者の一つとして、その検討に参画・協力していく考えである。

栗生線沿線地域の公共交通に係る神鉄の考え方(2/2)

- 「栗生線支援スキーム」は2016年度までの時限措置であることを勘案すると、遅くとも2015年度中には、「地域公共交通のあるべき姿」が沿線自治体および沿線地域で検討・策定され、2016年度にはその実現に向けて必要な手続き・措置等が講じられるようなスケジュールで進めていく必要があるのではないかと思料する。
- なお、長野電鉄・屋代線においては、沿線市(長野市ほか2市)が中心となって利用促進を図るとともに、上下分離等による路線存続を検討・協議したものの、最終的に沿線市の足並みが揃わず、2011年度末に廃止となっており、沿線地域の関係者による合意形成が何にも増して重要だと思料する。

【参考】大手鉄道会社の路線廃止等の状況

- 事業参入・退出の規制が緩和された2000年度以降、全国で輸送密度2,000人/日・km以下を中心とした35路線・約674kmが廃止。
- 大手鉄道会社でも輸送密度4,000人/日・km(国鉄分割民営時にバス輸送への転換を図る目安とされた数字)以下の路線で廃止・事業構造の変更が続出。

	廃止路線	廃止区間	廃止年月	営業キロ	輸送密度 (人/日・km)	輸送人員 (万人/年)	路線別収支	備考
南海電鉄	和歌山港線 (一部)	和歌山港～水軒	2002年5月	2.6km	9	--	--	
	貴志川線	和歌山～貴志	2006年4月 (現・和歌山電鉄)	14.3km	3,264	217	▲1億円	2006年度から行政支援 (沿線市が土地保有・無償貸与等)
近 鉄	北勢線	西桑名～阿下喜	2003年4月 (現・三岐鉄道)	20.4km	2,539	247	▲3億円	2003年度から行政支援 (沿線市が土地保有・無償貸与等)
	伊賀線	伊賀上野～伊賀神戸	2007年10月 (現・伊賀鉄道)	16.6km	3,101	164	▲3億円	2007年度から行政支援 (2017年度から公有民営)
	養老線	桑名～揖斐	2007年10月 (現・養老鉄道)	57.5km	3,276	642	▲9億円	2007年度から行政支援 (公有民営の方向で協議中)
	内部・八王子線	四日市～内部 日永～西日野	2015年4月 (四日市あすなろう鉄道)	7.0km	--	364	▲3億円	2015年度から行政支援 (2015年度から公有民営)
	揖斐線(一部)	黒野～本揖斐	2001年10月	5.6km	816	24	--	
名古屋鉄道	谷汲線	黒野～谷汲	2001年10月	11.2km	491	25	--	
	八百津線	明智～八百津	2001年10月	7.3km	1,477	49	--	
	竹鼻線	江吉良～大須	2001年10月	6.7km	1,282	61	--	
	三河線(一部)	碧南～吉良吉田 猿投～西中金	2004年4月	16.4km 8.6km	1,380 673	--	--	
	揖斐線	忠節～黒野	2005年4月	12.7km	2,382	150	--	
	岐阜市内線 美濃町線	岐阜駅前～忠節 徹明町～関	2005年4月	10.9km 13.0km	2,099 2,073	290 110	--	
	広見線	新可児～御嵩	--	7.4km	2,012	94	▲2億円	2010年度から行政支援
	西尾・蒲郡線	西尾～吉良吉田 吉良吉田～蒲郡	--	9.7km 17.6km	2,814	324	▲7億円	2010年度から行政支援 (上下分離等を含めて検討中)
	西日本鉄道	宮地岳線 (一部)	西鉄新宮～津屋崎	2007年4月	9.9km	2,201	127 (全線720)	--

	営業収益		営業利益	
	全事業	うち鉄道事業	全事業	うち鉄道事業
近 鉄	1兆2,464億円	1,579億円	546億円	282億円
名古屋鉄道	6,278億円	869億円	371億円	106億円
神戸電鉄	184億円	98億円	16億円	8億円

※ 上記数字は何れも2013年度実績を示す。

■ 大手鉄道会社である近鉄・名古屋鉄道は、鉄道事業の営業利益が100億円超あるものの、黒字路線の収入・利益が減少していく中では、▲9～▲2億円の赤字路線を支え続けることはできないと主張し、左表の取組が進展している。

⇔ 神鉄は、鉄道事業の営業利益が8億円という中で、約10億円の粟生線の赤字を背負っている。