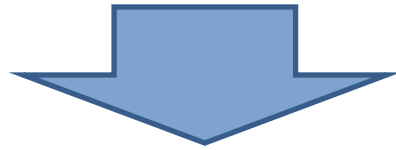
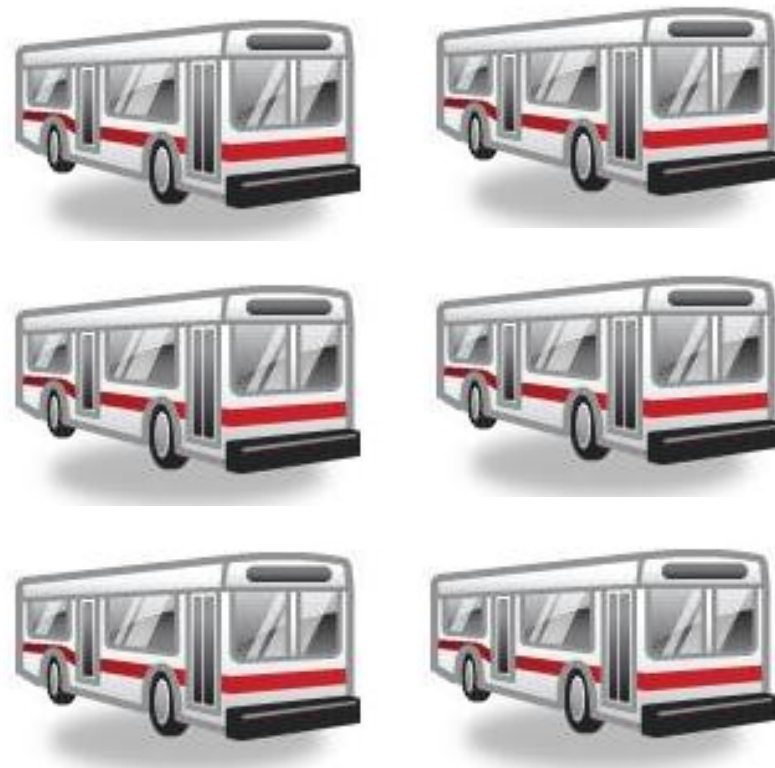


4. 知っておきたい暮らしへの影響 (1) 代替交通の確保



粟生線の利用者は、1日あたり約18千人(往復)であり、これらが主にバスやマイカーに転移することになる。

(2)バスによる代替輸送 問題点



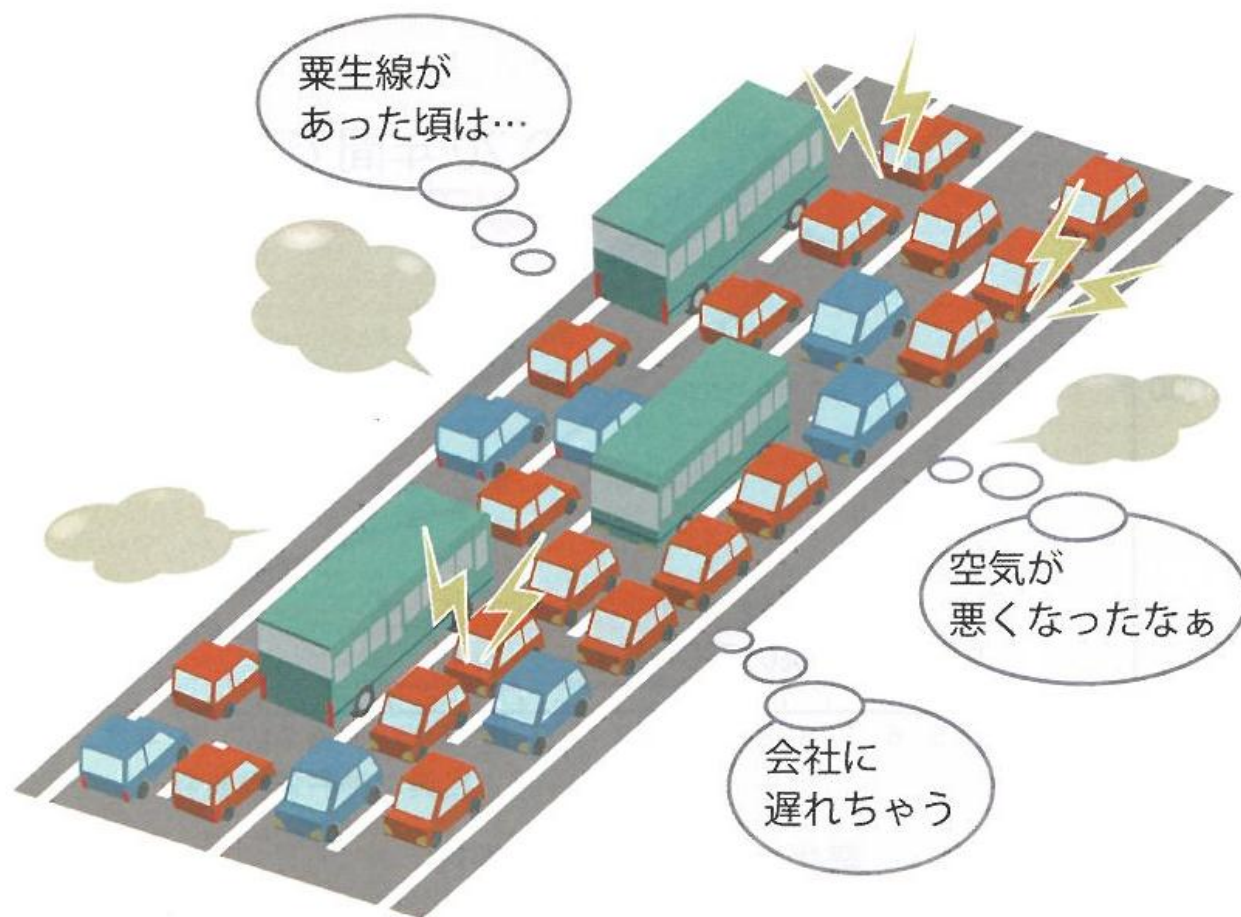
粟生線の朝ラッシュ時の利用者(西鈴蘭台エリアを除く)は、1時間あたり約4千人であり、このうち60%がバスに転換すると仮定した場合、約60台程度のバスが必要となり、車両や車庫の確保に多額な費用がかかる。
ただ、このように大量のバスが走行すると道路は機能しなくなる。

(2)バスによる代替輸送 問題点

- 鉄道が廃止となり、代替バス化される場合、運行本数は維持されるものの、運賃は値上げされるのが一般的(ただ、停留所数は増える)。
- 運賃値上げや定時性確保の問題などの理由から、最終的に、**鉄道利用者の約4割程度しかバスへ転換しない**のが実状。
- 低転換率 ⇒ 減便 ⇒ 値上げ ⇒ 減便 ⇒ 地域公共交通の消滅**というのが、鉄道から代替バスへ転換した場合に全国各地で繰り返されてきた歴史。
- 近年は、**バス運転手の確保が難しく**、高齢化社会が加速し、ますますバスの必要が高まる中、**大きくバスに依存したシステムの維持は困難**。

事業者名	廃止路線	廃止区間	廃止年月	営業キロ	鉄道代替バスへの転換状況
長野電鉄	河東線	信州中野～木島	2002年4月	12.9km	廃止6か月後の転換率63%、3年後49%
日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	2005年4月	18.1km	廃止3か月後の転換率42%
鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉾田	2007年4月	27.2km	廃止2か月後の転換率41%
名古屋鉄道	揖斐線(一部)	黒野～本揖斐	2001年10月	5.6km	廃止1年後の転換率42%
	谷汲線	黒野～谷汲	2001年10月	11.2km	廃止1年後の転換率12% (代替バスも05年9月に廃止)
	八百津線	明智～八百津	2001年10月	7.3km	廃止1年後の転換率28%
	竹鼻線	江吉良～大須	2001年10月	6.7km	廃止1年後の転換率32%
	揖斐線	忠節～黒野	2005年4月	12.7km	廃止直後の転換率40%
	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	2005年3月	10.9km	廃止1年後の転換率56%
	美濃町線	徹明町～関	2005年4月	13.0km	廃止1年後の転換率60%
西日本鉄道	宮地岳線(一部)	西鉄新宮～津屋崎	2007年4月	9.9km	廃止6か月後の転換率80%

(3) 深刻な交通渋滞



しかも、栗生線利用者の60%がマイカーに転移すれば、**朝夕、各5,000台の車が道路にあふれ、代替バスとともに、深刻な渋滞原因**となる。

(4) 土地・家屋など資産価値の低下

不動産を購入する場合、交通の利便性は極めて重要な要素である。一般的に鉄道駅から遠い物件は人気が低いことから、資産価値の低下は免れない。

⑩ 価格形成要因の変動状況	[一般的要因]	地場産業の不振と少子高齢化が顕著で地域経済は総じて停滞。さらに雇用・所得環境の先行き懸念が強まり住宅等に対する需要は減退している。
	[地域要因]	神戸電鉄の存廃問題が払拭できない情勢下で住宅需要の都心回帰現象が進んでおり、市内の大量の宅地供給を背景に地価は弱含み基調を続けている。
	[個別的要因]	個別的要因に変動はない。

※ 鑑定評価書にも、存廃問題に触れる記述がある

(5) 鉄道がなくなった場合におけるその他の問題

- 子どもや学生、お年寄りなど運転ができない家族のための送迎(通学、通院、買物等)が増える。



どんなに車社会が進行した地域でも、車を運転できない人が3割以上いると言われている。



- 行動範囲が狭まり、圏域(通勤、通学範囲等)が縮小する。



etc

一般的に、人は、不便な場所に住みたいとは思わないことから、鉄道がなくなれば、若者を中心として、**人口流出(＝一層の高齢化)**に**拍車**がかかる。

5. 各地の取り組み (1)平成12年以降に廃止された鉄道

近年廃止された鉄軌道路線

平成26年3月31日現在

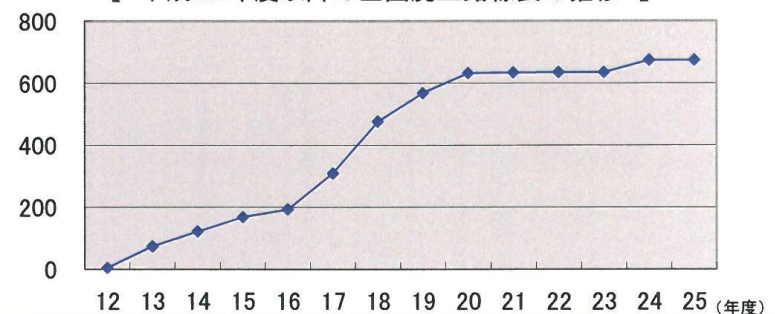
○ 平成12年度以降、全国で35路線・673.7kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	13.10.1
	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
14	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峽	46.2	15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	揖斐線	"	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	岐阜市内線	"	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	美濃町線	"	徹明町～関	18.8	17.4.1
	田神線	"	田神～競輪場前	1.4	17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	17.4.1

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉マインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～楨峰	29.1	19.9.6
	島原鉄道線	島原鉄道	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
20	三木線	三木鉄道	三木～厄神	6.6	20.4.1
	モンキーパークモノレール線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.27
	高千穂線	高千穂鉄道	楨峰～高千穂	20.9	20.12.28
21	石川線	北陸鉄道	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
24	十和田観光電鉄線	十和田観光電鉄	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	屋代線	長野電鉄	屋代～須坂	24.4	24.4.1

【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移】



(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。

国際競争の激化・我が国経済の低迷

災害に強い国土・地域づくり

人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

例えば

- 我が国の国際競争力の強化のための国際交通ネットワークや港湾・空港等の強化
- 危機的状況にある地域の公共交通の確保・改善
- 大規模災害時における旅客・物流ネットワークの機能の確保と迅速な回復 等

これらの課題への対応には

- ・ 長期的視野に立った計画的な取組
- ・ 多様な主体の連携・協働（関係省庁、交通事業者、自治体、住民 等）
が不可欠

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度



(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

交通政策基本法に明記された関係者の責務

■国の責務（第8条）

- 交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない

■地方公共団体の責務（第9条）

- 交通に関し、区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない

■交通関連事業者の責務（第10条）

- その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

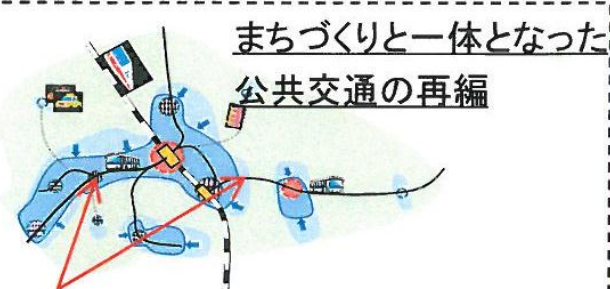
地域公共交通活性化・再生法の改正

背景

- ◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大
 - ・ 地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
 - ・ コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
 - ・ 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化 等
- ◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。



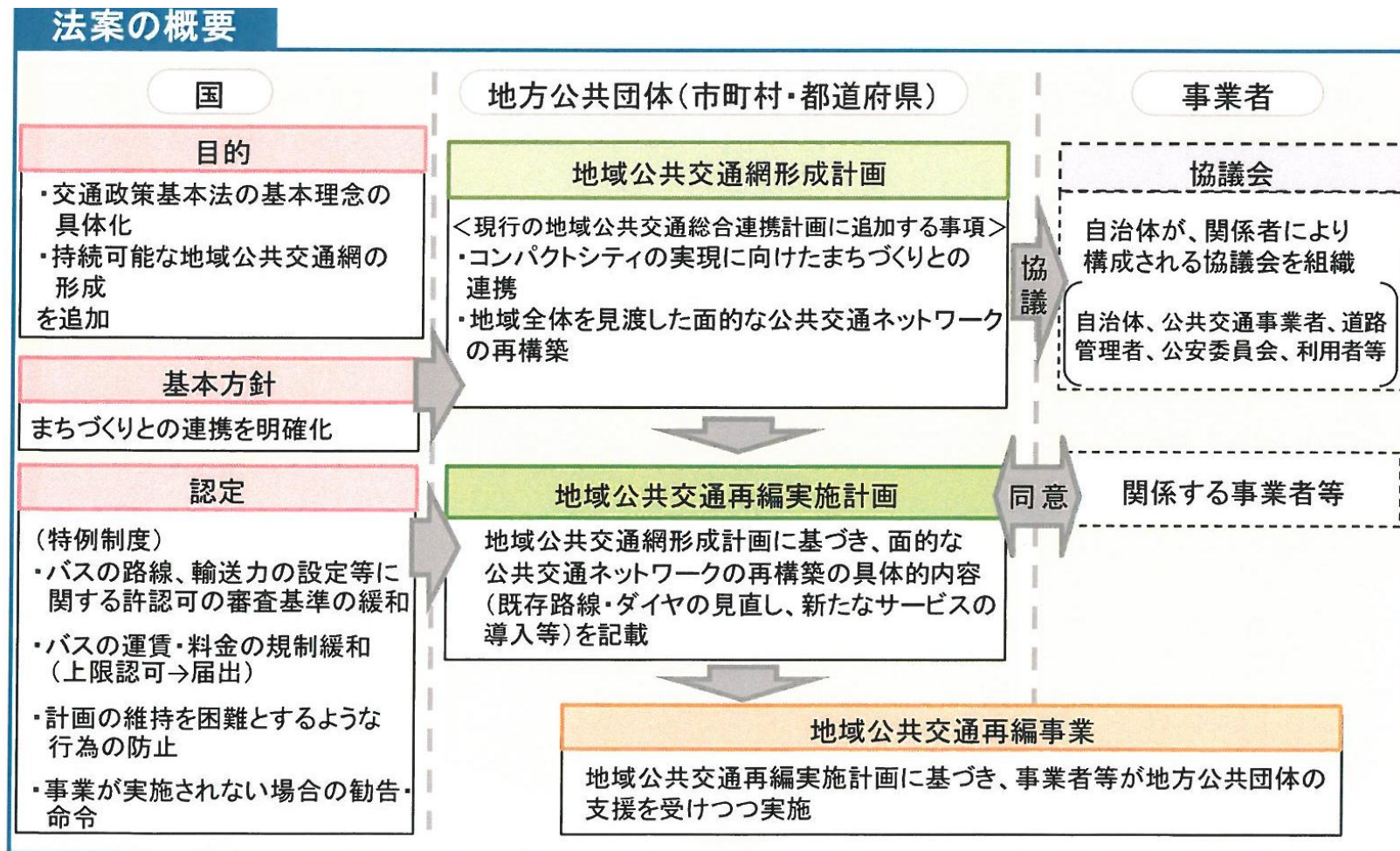
▲LRT



▲デマンド交通

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

地域公共交通活性化・再生法の改正



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

地域活性化のための政策パッケージの一例

1. 超高齢化・人口減少社会における持続可能な都市・地域の形成に係る支援措置(地方都市型)

i. コンパクトシティの形成

<制度>

①	都市再生特別措置法改正	国土交通省	P.8
---	-------------	-------	-----

<予算等>

②	都市機能立地支援事業	国土交通省	P.8
③	集約促進景観・歴史的風致形成推進事業	国土交通省	P.8
④	コンパクトシティ形成支援事業	国土交通省	P.8
⑤	社会資本整備総合交付金	国土交通省	P.8
⑥	公立学校施設整備費	文部科学省	P.9

ii. 地域公共交通の再生

<制度>

①	地域公共交通活性化再生法改正	国土交通省	P.10
---	----------------	-------	------

<予算等>

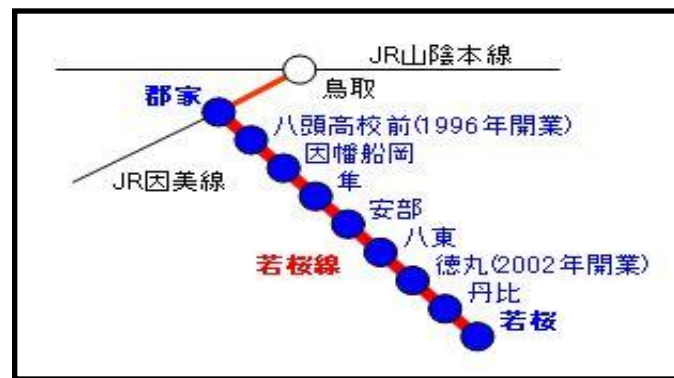
②	地域公共交通確保維持改善事業(地域の特性に応じた生活交通の確保維持、快適で安全な公共交通の構築、公共交通の充実を図るための計画策定等の支援)	国土交通省	P.10
③	社会資本整備総合交付金	国土交通省	P.10
④	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	国土交通省	P.10
⑤	超小型モビリティの導入促進	国土交通省	P.11

政府報道資料より抜粋

国は頑張る地方を応援するための支援措置の充実に取り組んでいる

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 若桜鉄道

- ・沿線町(若桜、八頭)が鉄道用地・鉄道施設を取得(鳥取県が財政支援)
- ・若桜鉄道へ無償貸与
- ・修繕・管理経費や設備更新経費も支援



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 三陸鉄道

- ・沿線8市町が鉄道用地・一部施設(トンネル・橋梁)を取得
- ・三陸鉄道へ無償貸与
- ・沿線8市町、関係4市町、岩手県が更新投資、修繕・維持管理費用を支援



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 信楽高原鉄道

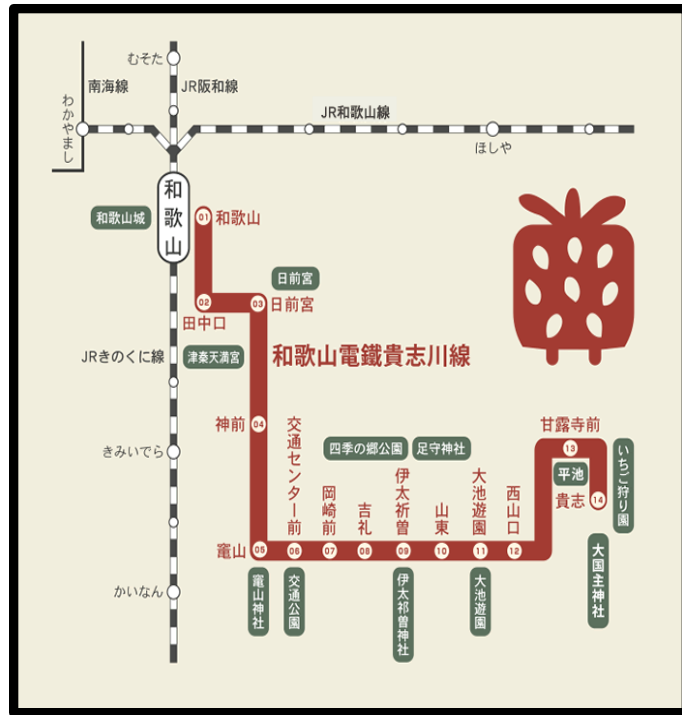
- ・甲賀市が鉄道用地・鉄道施設、車両を取得（滋賀県が資金支援）
- ・信楽高原鉄道へ無償貸与
- ・修繕経費や設備更新経費も支援



写真・路線図等は同社HP (<http://koka-skr.co.jp/index.html>) より

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 和歌山電鐵

- ・沿線市(和歌山、紀の川)が鉄道用地を取得(和歌山県が補助)
- ・和歌山電鐵へ無償貸与
- ・県が大規模修繕費、市が運営費補助を実施



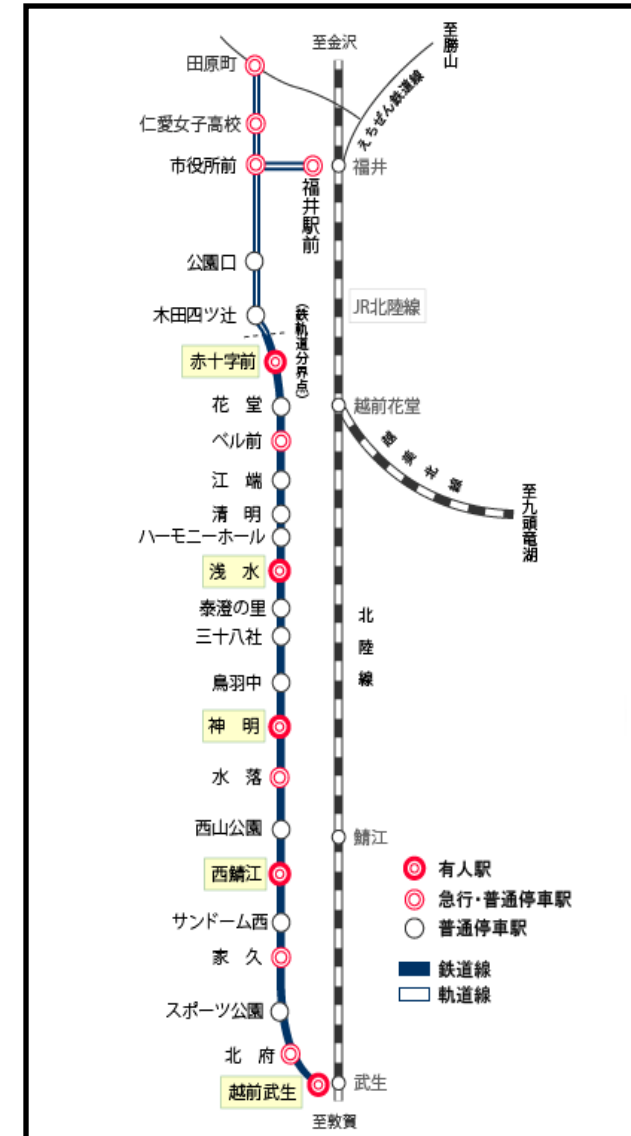
写真・路線図等は同社HP (<http://www.wakayama-dentetsu.co.jp/>) より

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 福井鉄道

- ・沿線市(福井、鯖江、越前)が鉄道用地を取得(福井県が取得費一部補助)
- ・福井鉄道へ無償貸与
- ・3市が維持修繕経費を、県が設備更新費用を支援



写真・路線図等は同社HP(<http://www.fukutetsu.jp/>)より



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 北近畿タンゴ鉄道

- ・現北近畿タンゴ鉄道(沿線市町・京都府・兵庫県が株主)は、施設保有会社へ移行予定
- ・運営は、高速バス事業を行っているWILLER ALLIANCE社が行う予定
- ・設備の維持、更新費用は北近畿タンゴ鉄道が引き続き負担



写真・路線図等は同社HP(<http://ktr-tetsudo.jp/index.html>)より

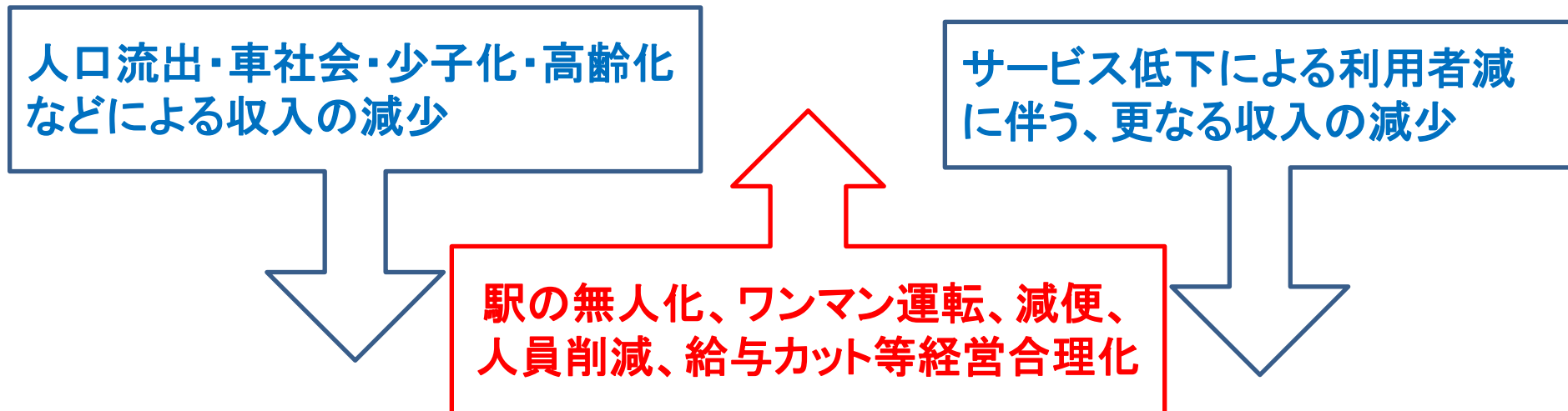
(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道

「廃線になった鉄道」と「蘇った鉄道」は
何が違うのか？

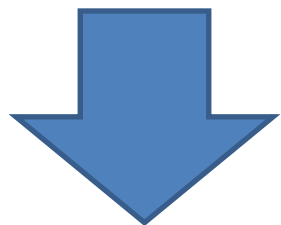
地域住民の熱意と行動！

地域が一体となって、存続に向けて取り組んだ所だけが、鉄道を蘇らせることができた。

(4) 存続または廃止までの一般的なプロセス



鉄道事業者による経営努力の限界



支援・協力要請は、鉄道事業者が自助努力では路線を維持することができないと公言したのと同じ

行政・地域住民への支援・協力要請

行政と地域住民が鉄道の存続に向けた行動を起こさなければ・・・

経営形態の見直しを含めて、あらゆる可能性を検討することが大事

(5) 和歌山電鐵に学ぶ



猫の駅長が話題となり、脚光を浴びる和歌山電鐵。他にも、ユニークなデザインの駅舎や車両、グッズ販売など、従来の鉄道会社とは違うビジネスモデルがマスコミ等で取り上げられているが、**同社の再生を本当に支えているものは、「行政の支援」と「地域住民の熱意と行動」**である。

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

特集…希望ある存続へ

「和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから」

赤字ローカル線から

「地域の宝」へ。

2003年10月、南海電気鉄道は赤字が続く貴志川線の廃止検討を表明した。

これを受けて、地域住民は『貴志川線の未来を『つくる』会』など、さまざまな住民団体を設立。

それぞれの特徴を活かした存続運動を展開していった。

2005年2月、和歌山県・和歌山市・

貴志川町（現・紀の川市）は貴志川線存続で合意。

南海電鉄撤退後の運営事業者公募により、事業を継承することが決まった岡山電気軌道は、

同年6月に貴志川線を引き継ぐために新会社「和歌山電鐵」を設立。地域住民、自治体と協働する運営体制で、

「貴志川線再生」に乗り出した。

赤字ローカル線から、住民が存続を熱望した「地域の宝」へ——
そのあゆみを追った。

(5) 和歌山電鐵に学ぶ



代表
濱口晃夫
Akio HAMAGUCHI

貴志川線の 未来を つくる会



「鉄道の存続には、
住民の本物の熱意が必要」

住民運動のシンボリック存在でもある「貴志川線の未来を つくる会」(以下、つくる会)は、南海電鉄が貴志川線廃止検討を表明した翌年、2004年9月に結成した。

「住民にとって、鉄道はあって当たり前前の空気のような存在。私が暮らす西山口駅近くの長山団地も、鉄道が利用できることを前提に開発された住宅地で、いきなり窮地に追いやられた思いだった」と、濱口晃夫代表は当時を振り返る。

廃止検討を受け、長山団地の区長を務めていた濱口代表は、団地内で貴志川線の勉強会を開催するなど存続運動を開始。濱口代表ら、地域の活動がNHKのテレビ番組『難問解決!ご近所の底力』に取り上げられると、貴志川線の存続問題が全国で大きな反響を呼んだ。

「住民が本気で存続運動に取り組めば、貴志川線を存続させることができる」と、番組出演者を中心につくる会を結成。他の事業者による存続に向けて、運動を開始した。

「赤字路線を残すには行政支援と住民の理解が不可欠。関係機関への働き掛け、住民への啓発活動、貴志川線の利用促進を三つの柱に、各自治会の協力を得て説明会を開催したり、行政も参加するフォーラムなどイベントを開催していった」

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

7人で立ち上げたつくる会の広がりを目覚まし、会費10000円の会員数が3カ月で5000人、翌年4月には6000人超を記録。本物の住民の熱意が行政を後押しし、貴志川線の存続が確定した。

「それまで、貴志川線は鉄道事業者にお任せの状態、行政も住民も実態をまったく知らなかった。存続運動を通じて、これからの地域鉄道は、事業者と行政、住民の三位一体で守っていかなければならないと痛感した。また、そのための組織が必要だと考えていたが、和歌山電鐵は、貴志川線運営委員会をつくってくれた。利用者である住民、支援する行政、そして事業者、3者が互いの理解を深め合いながら、努力している」

つくる会のスローガン「乗って残そう貴志川線」は、存続後、「もっと！ずっと！貴志川線」に代わり、イベントの企画・実施など、利用促進に向けたさらに多様な取り組みを続けている。

貴志川線運営委員会には濱口代表が出席し、運営委員会主催のイベント等につくる会の会員が手弁当で集まり、運営する。つくる会の月2回の定例会には、和歌山電鐵社員が参加している。

また、存続が決まって7年経った現在も、会員数は2200〜2300人で安定して推移しており、「多くの人が会費を

払って、活動に参加してくださるのは本当にありがたい」と感謝を述べる。

「会の結成当初から心掛けていたのは、圧力団体になってはならないということ。事業者、行政、それぞれの立場がある。利用者、住民の立場からのお願いをする。私たちも無理をしないで、できることをする」という意識で活動を続けている。

現在は、つくる会が発案した「チャレンジ250万人あと4回多く乗って永続させよう」キャンペーンに精力的に取り組んでいるところだ。

「住民が本物の熱意を持ち続け、10年目以降についても、行政が支援できる下地をつくり、『永続』につなげていきたい」



「チャレンジ250万人」の駅内看板。利用者に「永続」を呼び掛ける。

※ これらの記事は、日本民営鉄道協会HP (<http://www.mintetsu.or.jp/>) からダウンロード可

(みんてつ2013夏号／日本民営鉄道協会より)

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

和歌山電鐵の再生スキーム

【土地】和歌山市と紀の川市が保有(無償貸与)

⇒ 固定資産税減免

【鉄道施設】南海電鉄が和歌山電鐵に無償譲渡

⇒ 減価償却費、利息負担等がほぼゼロ

【その他】**欠損補助**(8千万円を上限とした運営費補助)

和歌山電鐵では、南海電鉄時代の赤字5億円が8千万円まで縮小した。勿論、話題性の喚起による集客効果も大きいですが、収入は4千万円程度増えたにすぎず、上記の支援スキームがいかに大きいかかわかる。

ただ、**上記の支援スキームは、地域住民の熱意と行動があったからこそ、**行政が存続に向けて、踏み込んだ決定をしたことを忘れてはならない。

6. 栗生線の維持・存続に向けて (1) 解決すべき課題

① 日本型鉄道経営モデルの限界

- 鉄道は、他の交通と違い、事業者が資産（インフラ）の整備を担っているが、これにより地域鉄道の多くが赤字に苦しんでいる
- 現モデルは、インフレ・人口増加社会を前提としたもの

② 自治体の対応

- 神戸電鉄が必要とする支援額が大きいいため、その支援額にに応じていくためには、公共交通に対しそれだけの支援をする理由や住民の理解を得ることが必要
- 駅を中心としたまちづくり等の利用促進施策により、利用の増加を図らなければ、根本的な問題解決とはならない

6. 栗生線の維持・存続に向けて (1)解決すべき課題

③ 市場の失敗

- 人口減少社会の中で、鉄道だけでなくバスも厳しい事業運営を行っている
- にもかかわらず、鉄道とバス、バスとコミュニティバスなど公共交通同士が競合し、厳しい状況に拍車がかかっている
- そして、これら公共交通を支えるために、それぞれに税金が投入されている

④ 地域住民の意識改革

- 鉄道がなくなれば、鉄道を利用していない人も含めて、地域の社会・経済に多大な影響が出ることについて住民の多くが理解していない

(2) 課題解決に向けた協議

① 日本型鉄道経営モデルの限界

- ・資産の建設・保有に係るコストの削減方策は継続検討

(現行支援) 40億円の無利息貸付、安全対策投資への補助

② 自治体の対応

- ・現在、上記以外にも鉄道全線の収入が目標に達しなかった場合に、約1億円を限度として補てんする等の支援をしているが、今後、利用を増やすために、さらに踏み込んださまざまな施策を検討
- ・駅を中心としたまちづくりを今後検討

③ 市場の失敗

- ・鉄道駅を拠点(ハブ)に、鉄道とバスとが役割を分担しあう交通網(鉄道が本線、バスが支線)への再編を検討

④ 地域住民の意識改革

- ・ご利用、および上記に対する理解や協力の呼びかけを実施

(3) 駅を中心としたまちづくりの重要性

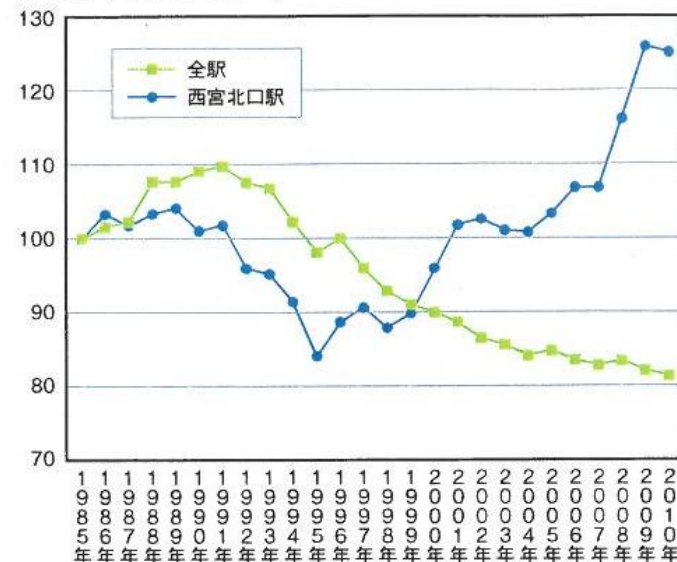
西宮北口(阪急)に学ぶ



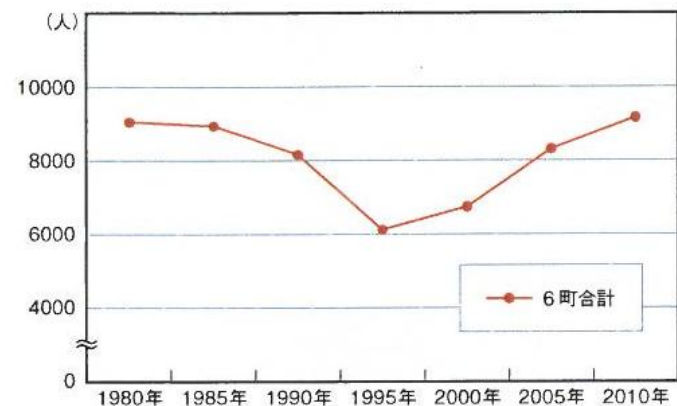
西宮北口は、かつて西宮の中心とは言い難かったが、**駅を中心としたまちづくりを進め、今や関西で住みたいまちNO. 1**となった。

駅前に、商業施設、教育施設、文化施設、病院等がバランス良く配置され、マンション建設等を呼び込んだ。現在、駅の利用者は、これら施設のオープン前と比べて約40%増加している。

1985年～2010年の輸送人員の推移
(1985年を100として)



西宮北口駅周辺の町人口推移



(みんてつ2011秋号／日本民営鉄道協会)

7. 最後に

栗生線は、神戸市・三木市・小野市のまちづくりと深い関係にあります。

また、利用がピーク時の半分以上になったとはいえ、年間672万人と多くの人に利用されています。そのため、栗生線がなくなった場合における市民生活への影響は計り知れません。

これから人口減少社会が進んでいくと、さまざまな社会システムの見直しが強いられます。鉄道もそういったシステムの1つです。本当に社会に必要であれば、赤字だから廃線やむなしとあきらめ、民間の経営判断に委ねてしまうのではなく、**判断のモノサシを変え、存続の道を探るべき**ではないでしょうか？

今、**神戸電鉄、行政、地域住民**が互いを批判するのではなく、また他人任せにすることなく、**新たなシステムを構築すべく、知恵を出し合い、協力し合っていくことが求められています。**

以 上