

地方鉄道研修会
地方鉄道活性化方策の
事例と示唆

2008. 12. 5
大東文化大学教授
今城 光英



欧米における廃止政策の転換

- 従来の政策ーバス転換 経済合理性の重視
 ビーチングプラン(1963年)
 日本でいえば、国鉄再建法(1980年)
- 高い逸走率→公共交通の消滅
- 都市の衰退と財政負担の増加
- 中心市街地の活性化・コンパクトシティ
- 鉄軌道・バス オペレーションの民営化

地方鉄道復活のためのキーワード

日本の鉄道運営
における観点：
自立的な経営



鉄道事業者の自助努力

欧州の鉄道事情
に近い考え方：
公的負担が不可欠



国・地方の適切な関与

国の基本的考え方

①地方鉄道は地域の基礎的な社会的インフラであり、地域が一丸となって支えるという視点が極めて重要

②地方中核都市においては「都市の装置」として活用

③輸送需要が少なく採算の確保が相当困難な地方鉄道の存続の是非については地域において判断



鉄道と地域の紐帯

- 「公益に従ひ義侠に生きる」
資本費－地域負担 → 地方民鉄
- 「建主改従」と内部補助 → 国鉄地交線
資本費・営業費－国の負担1922～1980
- 第3セクター化 → 3セク鉄道
費用負担の主体が地域に移行

日本における「地域化」

維持整備手法

- 民鉄の3セク化－えちぜん鉄道, 万葉線.
- 上下分離－青い森鉄道と青森県, 三陸鉄道と沿線市町村.
- 群馬型上下分離－上毛電鉄, 上信電鉄.
- 一畑電車・井原鉄道方式、上田電鉄－沿線自治体



別所線に対する公的支援の枠組み

直接支援

- 近代化補助 上田市補助率の引き上げ
- 市独自補助 安全対策関連全額補助
- 運行経費補助

間接支援

- 鉄道再生計画策定の協働
- 人的補助
- 利用促進(観光、市職員、中学生通学補助拡大)



「社会的包含(包摂)」が目的

- 「社会的包含」政策; 低所得者層に対する減税、子育て支援、雇用対策、医療水準の向上などの一環として地方鉄道整備を位置づける
- 「福祉から労働へ」; 教育の重視、NEET*
- 地方分権; スコティッシュ・コンパクト、NPOによるマンチェスターの再生

* Not in Employment, Education or Training



郊外団地対策

- ドミトリータウン; ex. イーストキルブライド
- 都市の外延的拡張(グリーンベルト外)
- 高齢化、若年層の失業
- 郊外団地・郊外住宅地のスラム化防止対策
- 地方鉄道の果たす社会的役割が大きい
- 「中心市街地の再生」の次の課題



シンボリック ーストラスクライドのケース

- 人口規模; ストラスクライド200万人(内、グラスゴー110万人)
- 鉄道整備の目的; 社会的発展、「社会的包含」、分裂社会の緩和、失業率の改善、貧困地域における都市生活の質の改善
- 鉄道整備のリーダー; 地方議会議員(道路・交通委員長) マルコム・ウォー
- 象徴的な整備手法



インストルメンタル ーマージサイドのケース

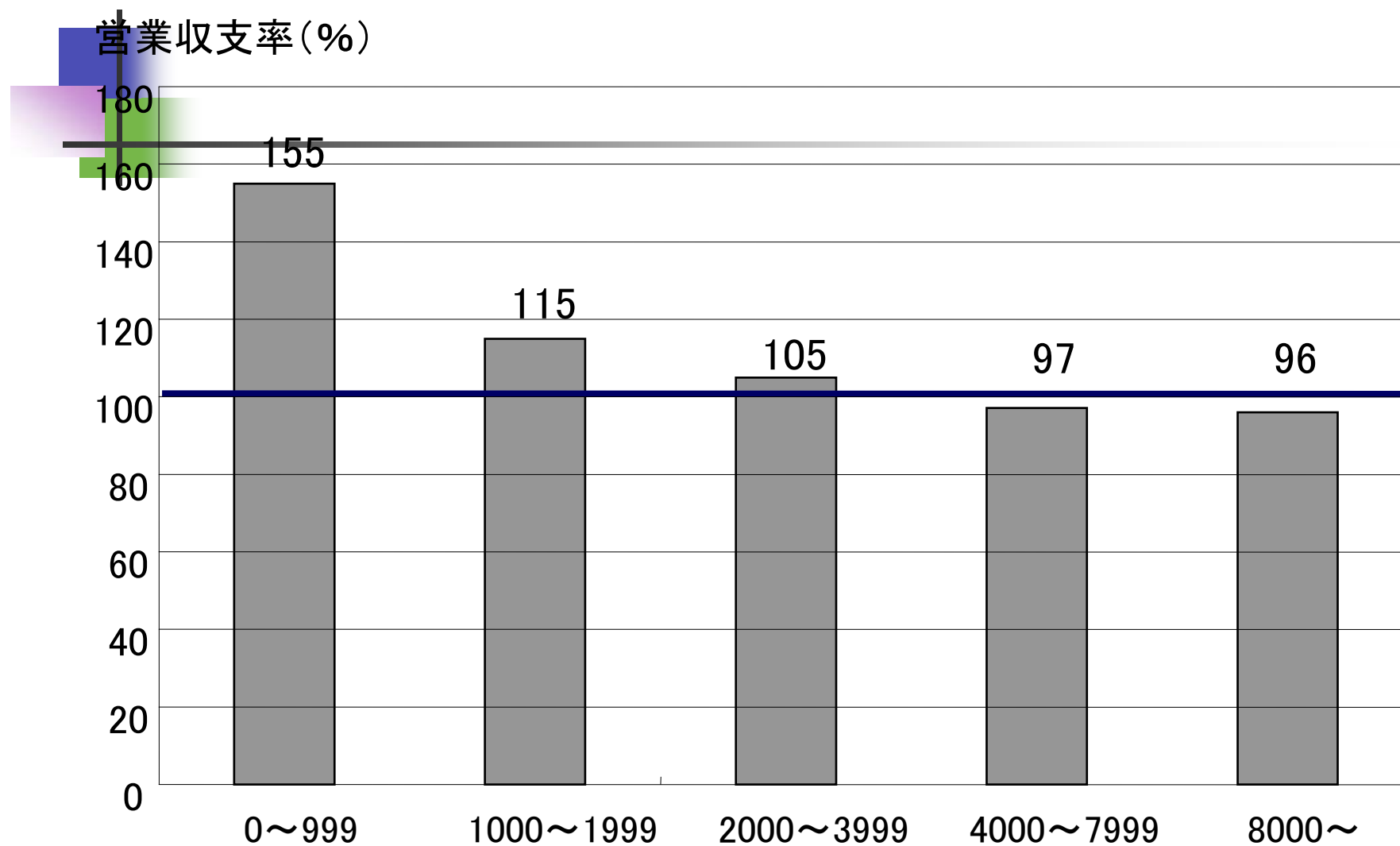
- 人口規模; マージサイド150万人(内、リヴァプール46万人)
- 鉄道整備の目的; 経済的發展、モーダルシフトの推進(渋滞、汚染)、ネットワークの効率的運営、「都市の装置」として充実
- マージトラベル(PTA、PTE)
- B/C インストルメンタルな整備手法



日本における取り組みの方向

- 中央政府による従来以上の取り組みが必要
- 地方が基本的な責任を負うー協働
 - 存廃の判断ーB/Cの活用
 - 費用負担ー上下分離、補助
 - 街づくりとの連携ーP&R、ランドマーク
- 鉄道経営者は、顧客志向で増益を図る

輸送密度と営業収支率の関係



- 注1) 営業収支率は償却後の営業収支率
注2) 各輸送密度の幅に属する会社の平均値

輸送密度(人/日キロ)



転換政策の「転換」

- 道路環境の変化
- 転換による大幅な逸走
- 街づくり、観光との連携
- 社会資本としての価値の再認識
- 地域社会における合意形成