

みんな



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

鉄道の経営と存続

[神戸電鉄・栗生線が模索する存続への道筋]

あかい長靴

台所の音がする。いいにおいもする。目をあげると、まだ暗い。ぐんと冷えて、部屋のなかでも息がしろかった。めずらしく、目覚まし時計より早く起きた。

流しに立つ母に声をかける。やっぱ降り降ったねえ、ずいぶん積もつてきた。窓のむこう、天使の羽のような雪は、闇に舞っていた。

まへの晩の天気予報をきいて、始発で出ることにしていた。

……力を出せるよう、しっかりと食べていきなさい。

テーブルには、でっかいおむすびと味噌汁があった。弁当箱には、甘い卵焼きと鶏のからあげ、ほうれん草のご

まあえ。好物ばかりつめてあった。

参考書、筆箱。えんぴつはいつもより多く削った。ハンカチちり紙、おばあさんがくれたお守り。それから大事な受験票。

両手が見えるよう、リュックサックにつめると、いちばん厚いオーバーを着て、長靴をはいた。心配顔でついていくという母に、じぶんのことだもん、だいじょうぶと首をふった。

そうして、一歩おもてに出たたたん、夜明けの雪道に泣きたくなかった。滑る転ぶが禁句の受験生なのに、よりよつての大雪だった。

第一希望の女子高校は、京王線の仙川にあった。中野区から調布市まで

石田千

は、一時間たらず。ひとけのない駅で、乗換のあるきつぷを慎重に買った。

始発に乗れて、新宿の複雑な通路も無事に進んだところで、長靴の足は迷った。急行、通勤快速、各駅停車。どれに乗るんだったつけ。わからないと思つたとたん、ひざが震えだす。

……仙川に行くのはどれですか。半べそで改札口でたずねると、各駅停車、五分後に出ますねといわれた。それから駅員さんは、きつぷを握りしめる手もとをふと見た。

……受験だね、あわてず気をつけて、がんばってきてくださいね。ぴよんと頭をさげた。しんと冷えていたほつぺたが、熱くなった。

イラスト・岡林玲

みんな てつ

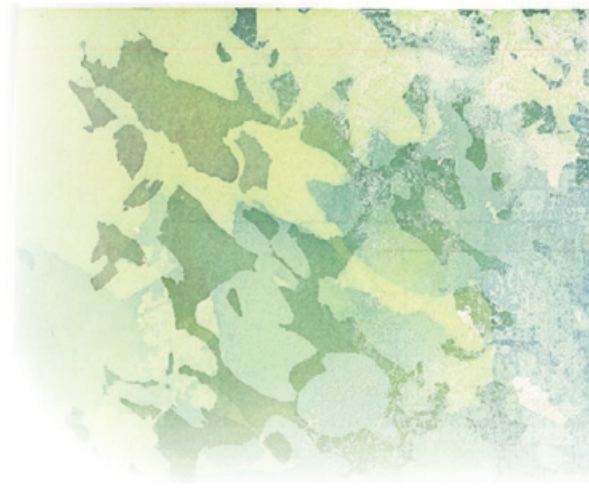
CONTENTS
Vol.
56
2016

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

笹塚から地上に出て、雪の町を走る。がらんとすいた電車は、順調に動いた。この電車で通うようになるのかな、そうなりますように。参考書はひざにのせたまま、雪に願をかけるように窓のそばから見ていた。
おばあさんのお守りはよくきいたし、お昼のお弁当はおいしかった、なにより、だれよりはやく試験会場に着てきた。無事に合格したときは、先生方には大金星といわれた。
それから三年間、ブレザーの制服を

着て、新宿と仙川を往復した。毎朝乗り合わせる男の子を気にしてみたり、あわてて宿題をしたり、友だちとぴーちくばーちくおしゃべりして通った。
冬の朝、電車でセーラー服の女の子を見かける。うつむいて、長靴のつまさきばかり気にして歩いた三十年もまえの朝。しんとあおいヒマラヤすぎと、雪の匂いがかすめる。
あの日、ひとのざわめきが始まった新宿で、声をかけてくれた駅員さんの、目のあたたかさの思い出す。

いしだせん
エッセイスト、小説家。福島県生まれ、東京育ち。國學院大學文学部卒業。2001年「天路切書店のこと」で第1回古本小説大賞を受賞。2011年「あめりかむら」で、2012年「さなりの雲」で芥川賞候補。著書に「きつねの遠足 石田千作文集」「もし笑う」「夜明けのラジオ」「頃めぐり」など。最新刊に「家へ」がある。



- 四つの季節の鉄道エッセイ 冬
あかい長靴
● 作家 石田 千
基調報告④
- 地域社会と鉄道の役割
● 関西大学経済学部経済学科教授 宇都宮 浄人
- 特集／鉄道の経営と存続
「神戸電鉄・栗生線が模索する存続への道筋」
TOP INTERVIEW
- 08 鉄道事業の経営と社会的使命
● 神戸電鉄株式会社 取締役社長 杉山 健博
- REPORT
● 12 栗生線にみる大都市近郊路線の現状と課題
● 神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部 企画部部長（栗生線活性化担当） 松本 修治
- 20 沿線高校生による存続活動
● 兵庫県立小野高等学校 校長 内橋 紀裕
● 教諭 美術部顧問 神戸 貴弘
● 教諭 商業科・国際経済科科長 前島 伸一郎
- 24 鉄道は地域に必要なもの。
みんなでも守り、支える。
● えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会 会長 永平 寺町 ちち 鉄サポート会 会長 和田 高校
- 27 COLUMN
● 鉄道が止まっている間、通勤・通学に誰もが大変な思いをした
● 永平寺町役場 税務課 主事 酒井 貴広 さん
- 22 REPORT
● 地域に必要な鉄道は、地域で支える。
● 鉄道再興——えちぜん鉄道「運行休止から再興へ」えちぜん鉄道のあゆみ
INTERVIEW
- 24 鉄道は地域に必要なもの。
みんなでも守り、支える。
● えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会 会長 永平 寺町 ちち 鉄サポート会 会長 和田 高校
- 28 連載④ 地方民鉄紀行
● 伊豆箱根鉄道株式会社
連載④ 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田 初三郎 の世界
- 30 島根県鳥瞰図
● 首都大学東京非常勤講師 藤本 一美

1. はじめに

神戸電鉄粟生線（以下、粟生線）に存廃問題が起こっている。年間10億円近い経常損失が発生し、一民間企業で事業を継続することが難しくなっている。本誌の特集記事では、そうした粟生線の問題をさまざまな角度から取り上げるが、本稿では、粟生線の存廃問題を考える視角として、地域社会と鉄道の役割を改めて整理したい。

以下、2節で2000年以降の鉄道廃止・存続の動きを概観した後、3節で海外における鉄道復権の動きに言及し、4節で鉄道の役割を改めて整理する。その上で、5・6節で粟生線問題と今後の課題について筆者なりのまとめを行う。

2. 2000年以降の鉄道をめぐる動き

鉄道の存廃問題は今に始まったものではない。特に、1980年代以降、旧国鉄の特定地方交通線の存廃が問題となり、実際に多くの路線が廃止された。しかし、そうした傾向が収束するかに見えた2000年以降、鉄道の廃線は再び加速した。きっかけは、「需給調整」と呼ばれる規制の撤廃である。

2000年に鉄道事業法が改正され、交通事業者は届け出によって路線の廃止を容易に行うことが可能になった。廃止の場合、沿線の地元住民との協議があるが、最終的には事業者の意向を通すことができたこともあって、15年の間に

670 km以上の路線が廃止された。それらの多くは、過疎地のローカル線であるが、この10年余りは、一定の人口集積がある地域の鉄道も廃止が目立った。例えば、日立市を走る日立電鉄、名古屋鉄道の岐阜地区などである。

一方、いったんは廃止が取り沙汰されながらも、新しい事業者として路線を存続させるケースが現れたのも2000年以降である。02年の万葉線（旧加越能鉄道）、03年のえちぜん鉄道（旧京福電鉄）、三岐鉄道（旧近鉄北勢線）、06年の富山ライトレール（旧JR西日本）、和歌山電鐵（旧南海電鉄）、08年のひたちなか海浜鉄道（旧茨城交通）などである。これらの鉄道のほとんどは、単に鉄道が残ったというだけではなく、新たな事業者の下で利用者は増加している。

このように事業者が廃止の意向を示した、あるいは京福電鉄のように実際に営業が停止になったにもかかわらず存続・再生に成功したケースには共通する要素がある。それは、住民が存続・再生に向けた強い意思表示を粘り強く行ったこと、そして、地域の自治体が公的な支援を行う形で鉄道存続・再生に積極的な役割を果たしたことである。万葉線で存続運動を行った市民運動グループが和歌山電鐵やひたちなか海浜鉄道の設立に向けて、それぞれの地域の市民運動に手を差し伸べるなど、鉄道存続に向けた各地の市民活動が連携を取りながら活発になったのもこの時期である。

さらに、2000年代になると、政府

鉄道の未来学

基調報告 43

公共交通が民間事業として成立してきた日本では、公的支援を必要とする鉄道は「廃線やむなし」という認識がまだまだ根強い。神戸市という大都市圏で通勤・通学輸送を担う神戸電鉄粟生線が存廃問題に揺れている。果たして、地域の社会資本として粟生線を維持していく手立てはないのだろうか。少子高齢化、人口減少社会の到来に向け、地域社会における鉄道の役割を考える。

地域社会と鉄道の役割

関西大学経済学部経済学科 教授

宇都宮 浄人

Kiyohito UTSUNOMIYA

兵庫県生まれ。京都大学経済学部卒業。1984年に日本銀行に入行。英マンチェスター大学大学院留学、一橋大学経済研究所専任講師、日銀調査統計局物価統計課長などを経て、2011年より現職。著書に『路面電車ルネッサンス』（新潮新書、第29回交通図書賞受賞）、『鉄道復権—自動車社会からの「大逆流」』（新潮選書、第38回交通図書賞受賞）、近著に『地域再生の戦略—「交通まちづくり」というアプローチ』（ちくま新書）などがある。

は規制緩和を進める一方、地方鉄道の衰退と地域社会の疲弊を受けて、公的な関与の必要性も打ち出した。国土交通省鉄道局長の検討会は、03年に、「地方鉄道は地域の基礎的な社会インフラ」という基本的考え方を提示し、報告書では「鉄道事業者が自立的な経営を目指すという観点と、ヨーロッパの鉄道事情に近い考え方、すなわち、輸送密度が小さな地方鉄道を維持していくためには公的負担が不可欠とする観点を両立していく必要がある」と述べている。

3. 欧州における鉄道復権

それでは、「ヨーロッパの鉄道事情」はどのようなものなのだろうか。

第二次世界大戦後の欧州は日本と異なり、鉄道事業はほぼ全面的に公営で運営されてきたが、鉄道は斜陽産業と言われ、経営的には全く収益性はなかった。加えて、競争原理が働かないため、サービス水準は低く、鉄道利用者は減少を続けた。

しかし、その欧州が20世紀の終わりのころから「鉄道復権」に転じた。背景には、過度にクルマに依存した地域社会において、人々の移動という生活の基本を守り、地域の再生を図らなければならぬという考え方が浸透したこと、そして、地球環境問題が深刻化する中で、環境効率の高い鉄道の有効活用が必要という認識が広がったことである。

鉄道改革の具体的なきっかけの一つは、スウェーデンの国鉄改革で導入された鉄

道の「上下分離」である。これは、1980年代、経済の規制緩和・自由化を推進する考え方が広がる中で、鉄道事業のインフラ部分と運行部分を分離し、インフラ部分は公的な管理とする一方、運行部分に民間事業の原理を取り込んだものである。この結果、経営の効率化とサービス向上が見られ、スウェーデンでは利用者数が増加に転じ、鉄道事業の業績は改善を遂げた。日本の国鉄民営化は上下一体での改革だったのに対し、欧州では「上下分離」によって民営化を進めたのである。民営化の方法や内容については、欧州内でも国によりバラツキはあるが、鉄道の運営方法を変更することで、改革が進んだことは間違いない。90年代の冷戦終結、欧州統合という時代の変化の中、欧州全体を結び付ける高速鉄道網の急速な整備も進められた。

こうした鉄道復権の動きは、都市間鉄道のみならず、都市内や都市と近郊を結ぶ都市圏の鉄道でも見られた。ドイツでは、60年代から都市交通事業者間の連合体としての運輸連合があったが、90年代半ばの鉄道改革と地域化の中で、行政主導による運輸連合が次々と誕生した。96年に施行された「地域化法」では、公共近距離輸送は「生存配慮」の対象として定義され、都市交通の整備が進められた。

一方、フランスでは、82年の「国内交通基本法」(LOTI)によって、「交通権」が定められ、90年代以降の関連法整備で、人口10万人以上の都市圏に計画策定が義務付けられることになった。また、



2000年になると都市圏交通計画と土地利用との連携も図られた。

このように、都市圏の交通は、まちづくりや土地利用とも整合性を持たせながら、旧来の国鉄線や地下鉄、路面電車、さらにはバスなどの交通モードとも、路線網やダイヤ、運賃などを統一する形で整備が進められた。路面電車については、100%低床のバリアフリー車の登場やパーク・アンド・ライド施設と一体の建設など、システムとしての進化を遂げ、LRT（ライトレール・トランジット）として、欧州全土に普及した。

さらに都市圏では、複数の行政単位をまたがった広域で、まちづくりから社会政策と連携して公共交通を計画的に整備する方法がとられた。そうした政策は、今日、イギリスの『1998年交通白書』で提示された「統合的交通政策（Integrated Transport Policy）」と呼ばれ、欧州における都市交通政策のキーワードとなっている。

4. 鉄道の役割

欧州では、鉄道の利用者が回復し、都市圏では中心市街地での自家用車利用を減らすことにも成功した。これに対し、日本の場合、新幹線や大都市における鉄道利用者は多いものの、地方鉄道が「社会インフラ」として欧州のように「復権」する状況にはなっていない。その背景には、鉄道事業も独立採算で収支を合わせべきだという考え方があった。

しかし、鉄道の役割、専門的な用語で

いえば「社会的便益」は広い。鉄道は、速達性や快適性を備えた移動手段であるとともに、自動車に比べて二酸化炭素の排出量といった地球環境面での優位性がある。自動車輸送で生じる渋滞や交通事故の発生を減らすこともできる。いわば、自動車の「社会的費用」を抑えているのである。また、昨今では、鉄道の存在効果も、国土交通省のマニュアルにおける社会的便益として取り上げられるようになった。鉄道の存在そのものに価値があるという考え方で、例えば、必要なきにいつでも利用できる選択肢がある安心感（オプシオン効果）や、地域のイメージアップ効果などがあげられる。

こうした中、社会的便益をより広く解釈しようという考え方が海外で登場している。一つは、経済的な集積効果である。鉄道によって人口や産業が集積することで、生産性が上昇するという間接効果をも、「広義便益（wider benefits）」として考慮すべきであるというもので、実際、ロンドン市内を横断する鉄道プロジェクトでは、従来の社会的便益の額にさらに広義便益として5割以上が上乗せされるという計算が公表されている。

また、広義便益には、より広い社会的な効果も含まれるという考え方もある。そこで使われる概念がソーシヤル・キャピタルである。ソーシヤル・キャピタルは、交通施設や水道、電気などの社会インフラと区別するため、日本語では「社会関係資本」と訳される。国際的にもまだその定義は定まっているわけではないが、



上／1979年、朝の粟生線鈴蘭台上りホーム。
下／神戸電鉄は複線化工事など輸送力増強に努めた。写真は鈴蘭台西口―藍那間。（写真提供：神戸電鉄株式会社）

「心の外部性をともなった信頼・規範・ネットワーク」という考え方が最大公約数としての理解であろう。具体的には、東日本大震災の際にしばしば言及された「絆」をイメージしてもらおうとわかりやすい。「お互い様」という思いをもって、信頼で心を通わせるつながりが、ソーシヤル・キャピタルなのである。

そのようなソーシヤル・キャピタルを育んだり、阻害したりする要素としては、家族・学校・宗教といった社会制度、所得のような経済的要因があげられるが、海外では交通のあり方も重要だと考えられている。地域社会に参加し、人とのつながりや信頼関係を得るためには、移動が欠かせない。その意味で、交通のありようがソーシヤル・キャピタルの形成に影響があると考えるのは自然であろう。

鉄道がソーシヤル・キャピタルに与える影響についてはまだ研究者の間にもコセンサスはない。ただ、筆者が富山市と行ったアンケート調査を紹介すると、

2006年の富山ライトレールの導入が、沿線住民に各種活動に対する積極的な参加を促進し、友人・知人との頻繁な交流につながっていること、特に高齢者は、新たな知り合いを増やすきっかけとなっていること、自家用車の運転を減らすことで、友人・知人に会ったり新たな知り合いを得たりする機会を増やしていることなどが明らかとなっている。

つまり、富山ライトレールのように利便性の高い公共交通が導入されれば、沿線住民の行動が変わり、沿線の間関係やコミュニティの結び付きを強める。鉄道という信頼できる交通手段で、かつ利便性が高いのであれば、間接的に鉄道の沿線地域の経済・社会にもプラスの効果をもたらしている可能性が高いのである。とりわけ地域住民の高齢化が進むとき、お互いが助け合える社会は、従来以上にその意味がある。筆者は、鉄道の持つこうした地域社会への効果は、今後ますます重要性を増していくと考えている。

5. 粟生線問題の考え方

振り返って粟生線の存廃問題を見ると、神戸都市圏の大量輸送手段として発展したにもかかわらず、社会状況の変化の中で、鉄道としての役割を改めて問われているように思われる。

先に整理した鉄道の役割を基準にすると、目的地への到達性という点で、粟生線は今やバスに劣るところがある。道路が整備された結果、粟生線沿線の住民は、バスでより速く神戸の都心に到着することが可能。しかも、バスであれば着席しての通勤も可能で、乗り換えも不要となると、さらに鉄道が劣位になる。

また、粟生線を生活インフラと考えたときも、必ずしも日常生活に直結した交通機関とは言いが難くなっている。鉄道沿線にあった病院は移転し、駅に近い古くからの市街地は空洞化している。交通は、生活する上での目的（本源的需要）を満たす際に発生する派生需要であるが、粟生線を利用して本源的需要が満たされないとするれば、その存在意義が問われることになる。

しかしながら、粟生線は、利用者が減少したとはいえ、今なお年間656万人（14年度）が利用する。輸送密度も減少したとはいえ、三木市内（志染一恵比須）でも、今なお1日当たり約6500人を運んでいる。その意味で、輸送手段としての役割は依然として大きく、多くの利用者が便利な生活の足としている。もし、これだけの輸送規模をバスに転換するな

らば、かなりの増発をしても混雑は避けられない。そこで人々が自家用車に転じれば道路は大混雑となる。自動車の外部不経済が顕現化し、社会的便益の大幅な低下は避けられないのである。

そうした社会的便益と比較して粟生線の赤字額があまりに大きいという見方があるかもしれないが、この点についても粟生線は、地方のいわゆるローカル鉄道とは事情が異なる。償却前の営業収支ベースで見れば、運行費用に見合う運賃収入を上げているのである。むしろ事業者の経費削減努力があったものと思われるが、現在の粟生線の赤字の原因は、過去の輸送力増強投資等の資産にかかる維持管理費用と金利負担であって、日々の運行自体が赤字の原因ではないということとは理解しなければいけない。

このように考えると、粟生線の鉄道としての役割は、以前よりも低下しているとはいえ、依然として相応の社会的便益をもたらすし、それにかかる費用が決して理不尽に大きなものではないことがわかる。ただ、人口が減少し、右肩上がりの時代が終焉した今日、一民間事業者が社会的に最適な輸送サービスを担えないことも確かである。これは粟生線に限らず、今後、地方圏のみならず大都市の周辺部でも次々と起こり得る問題なのである。

6. 今後の課題

それでは、鉄道が最適な形で社会に対する役割を發揮するためには、どのような

な方策があるのだろうか。この点について、筆者の考え方を述べて、本稿のまとめとしたい。

まず第1に、地域のサポートである。鉄道事業は装置産業である、外部経済効果をもたらすなど、教科書的には市場原理が成り立たない分野として記述されてきた。ところが、日本の場合、大都市圏における過密輸送と急増する人口、右肩上がりの経済の中で、民間事業者が単独で鉄道事業を行える稀有な状況にあった。しかし、そうした時代は終わった。大都市圏でさえも、その周辺部の鉄道は地域が土台を支える必要が生じているのである。

ただし、行政が前面で事業を進めたのでは非効率な事業になる。そこで、欧州の鉄道復権の仕組みであった「上下分離方式」、つまり鉄道インフラと運行サービスを切り離し、民間事業者はインフラの重石を離れて、民間ならではのアイデアとサービスに徹することが重要になる。

第2は、行政が鉄道という既存資産を活かしたまちづくりに取り組み、まちづくりと交通システムを整合させた計画を実行することである。その際には、鉄道のみならず、バスやタクシーなど従来競争関係にあった公共交通事業者を協力関係に持つていく必要があるが、これも14年に改正された地域公共交通活性化・再生法の下では、行政が仲介する形で実現することが可能になっている。地域の全体最適を図る交通システムがあれば、鉄道はその潜在能力を最大限發揮することができる。欧州のような「統合的交

策」の実施である。

第3に、鉄道事業者も、地域との共生をさらに探ることである。鉄道が地域社会の絆、つまりソーシャル・キャピタルの醸成に貢献できるのであれば、鉄道はもっと地域行政、地域住民との対話を増やしていく必要がある。これまでも多角的な事業展開によって地域貢献をしてきたとは思いますが、利用者や沿線住民は本当に満足しているのか、鉄道事業者と沿線の間に関係は築けているのか、地域にとって必要な鉄道サービスは何か等々、再考してみる必要もある。富山ライトレールは、運行本数を4倍以上にし、車両や駅設備を全面的に更新したことで、沿線住民から支持され、沿線住民のコミュニティにまで影響を与えている。

高齢化とともに自家用車を運転できない人が増え、一方で地球環境問題への対応が迫られている。「絆」のある豊かな地域社会を持続・発展させていくとすれば、鉄道が果たす役割はむしろ従前よりも大きくなる。目先の事業収支にとらわれず、行政、住民、事業者が一体となって、鉄道の最適活用を進めなければならない。

参考文献

- 稲葉陽二（2011）『ソーシャル・キャピタル入門』中公新書／宇都宮浄人（2012）『鉄道復権—自動車社会からの「大逆流」』新潮選書／宇都宮浄人（2015）『地域再生の戦略—「交通まちづくり」というアプローチ』ちくま新書／国土交通省鉄道局（2012）『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）』運輸政策研究機構／地方鉄道問題に関する検討会（2003）『地方鉄道復活のためのシナリオ』

TOP INTERVIEW

特集：鉄道の経営と存続

[神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋]

鉄道事業の経営と 社会的使命

大都市神戸の近郊を走る神戸電鉄粟生線は、高度経済成長期以降、沿線の宅地開発とともに通勤・通学路線として発展し、その輸送人員はピーク時には1420万人に及んだ。しかし、ニュータウンの経年変化による少子高齢化の進展や、モータリゼーション、他の交通機関との競合などにより、急激に膨らんだ輸送人員はわずか20年あまりで半分に減少。輸送能力に見合った利用のない粟生線の経営は、資産保有コストに圧迫され、赤字基調が続いている。鉄道事業の経営と地域社会の中で果たすべき社会的使命、そして人口減少時代に地方鉄道の存続に必要なものは何か——神戸電鉄株式会社 杉山健博取締役社長に伺った。

文◎茶木 環／撮影◎宮本 裕・織本知之

神戸電鉄株式会社 取締役社長

杉山健博

Takehiro SUGIYAMA

沿線人口の急激な増減

——まず、神戸電鉄の路線と現況について、ご説明いただけますか。

杉山 当社線には有馬線、三田線、公園都市線と粟生線があります。最も早く昭和3年に開業した有馬線は、湊川駅と有馬温泉駅を結ぶ22・5kmの路線です。粟生線が分岐する鈴蘭台駅は当社の中核駅で、現在では神戸市北区の玄関口となっています。かつては「関西の軽井沢」と呼ばれる別荘地でしたが、昭和30年代後半から40年代にかけて大規模な宅地開発が行われ、かなりの人口集積があります。

有馬線の北側には、有馬口駅と三田駅を結ぶ三田線（12km）と、平成8年に横山駅ーウッドイタウン中央駅間が全通した公園都市線（5・5km）があります。

粟生線は、鈴蘭台駅を出発して神戸市西区から三木市に入り、小野市の粟生駅までの29・2kmを結ぶ路線です。

同線は鈴蘭台駅で有馬線に、さらに湊川駅から神戸高速鉄道に乗り入れ、新開地で阪急・阪神・山陽電車と連絡、神戸都市圏の通勤・通学路線としてご利用いただいています。

——各線の利用状況はいかがですか。

杉山 大阪方面への通勤圏であり、現在も新たな住宅開発が行われている三田線と公園都市線の沿線では、ご利用が増えています。住宅開発が比較的早かった有馬線と粟生線の沿線では、平成4、5年あたりから減少が続いて

います。

——粟生線については、この10年、存続が危ぶまれています。

杉山 粟生線の沿線では、昭和40年ごろから大規模なニュータウン（郊外型戸建住宅団地）が次々と開発され、沿線人口が急激に増えていきました。通勤・通学輸送を担う粟生線の輸送人員も一気増加し、平成4年のピーク時には1420万人に達しました。

鉄道事業はインフラを抱えて行う事業ですが、輸送人員が増えれば増えるほど、複線化等の線路設備の増強や高度な運転保安設備の導入、保有車両数が増大が必要となり、それにはかなりの資金投下が強いられます。当社も、急激に拡大する輸送需要に応えるため、相当な規模の設備投資を行い、その結果、借入金が大きく膨らむとともに、毎年の資産保有コストも多大なものとなりました。

加えて、当社線は山岳鉄道です。車両の製造等が特殊仕様となり、また動力費や修繕費も平地を走行する鉄道よりも嵩み、運営コストは相応にかかることとなります。こうした中で、わずか20年の間に輸送人員がピーク時の半分以下に減少してしまいました。もちろん、私どももありとあらゆる効率化や大幅な給与カット、徹底的な投資抑制等により、運営コストや資産保有コストを可能な限り削減していますが、さすがに輸送人員がこれだけ落ちてしまうと、とても追い付きません。一民間企業の経営努力で何とかな

る範囲を超えているため、沿線自治体にもご支援をお願いしているわけです。

——輸送人員の急激な減少の背景には何かあるのでしょうか。

杉山 大きい要素は二つあります。一つは沿線の絶対的なパイが減っていることです。粟生線はニュータウンの旺盛な通勤・通学需要に支えられて、大きく輸送人員が増えました。しかしながら、昭和の終わりごろから少子高齢化の影響が始め、それまで通学目的で数多く乗車していた高校生の利用が次第に減ってきました。さらに平成10年を過ぎると、ニュータウンに住まれる方々がリタイアされ、通勤利用も大きく減少しています。

もう一つの大きな要素は、お客さまの利用される交通機関が粟生線から転移したことです。粟生線の南側を走る神戸市営地下鉄の西神・山手線が西神中央駅まで延伸され、ニュータウンから路線バスで同駅に行き、そこから地下鉄で神戸都心部に向かう新たなルートができました。また、高速道路をはじめ、道路網の整備が非常に進んだため、三宮など神戸都心部までの移動の交通手段として、かなりのお客さま

がマイカーや高速道を経由する路線バスを選択されるようになっていきました。

——沿線のニュータウンの状況についてどのように見ておられますか。

杉山 粟生線の南側に位置する神戸市営地下鉄西神・山手線沿線では、西神中央駅や名谷駅などで駅を中心としたまちづくりが進められ、駅前に充実した商業施設等が立ち並び、その周辺には大規模で優良な住宅地が形成されています。西神・山手線沿線が新しい神戸都市圏のベッドタウンとして発展・成長したことで、残念ながら粟生線沿線に新しく移り住まれる方は少なくなっています。



粟生線活性化の取り組みの一環として平成24年3月から走行するラッピング列車「HAPPY TRAIN ☆」



鈴蘭台から、複線で直進する有馬線に対し、単線の粟生線は大きく左にカーブして急勾配を駆け上がる。

います。一つは一層の利用促進を図ること、もう一つは粟生線にかかる資産保有コストの負担軽減を図ることで

利用促進については、地域の公共交通ネットワークの再構築なども含めて取り組んでいくことが必要であり、また実現に少し時間がかかると思いますが、駅を中心としたまちづくりを具体的かつ計画的に推進していくことも重要だと考えています。一方、資産保有コストの軽減に向けては、さまざまな方法がありますが、基本的には公有民営方式への移行が望ましいと考えています。

また、阪神・淡路大震災以降、神戸地区全体の力が、製造業・非製造業とも以前から比べると弱くなっています。神戸市都心部の雇用創出力が弱くなったことで、若い世代が就学や就労を機に沿線を離れてしまう傾向も大きくなっていると見ています。

地域全体で鉄道を支える体制へ

——粟生線の維持・存続を図っていくには、何がポイントとなりますか。
杉山 大きくポイントは二つあると思

杉山 交通政策基本法の制定や活性化再生法の改正は大きな転換点であり、これまで事業者任せとなっていた交通政策の検討・策定等を地方自治体主導に切り替えようというものです。ただ残念ながら、国の意図するところが、粟生線の沿線自治体や住民の皆さまにはまだ十分に伝わっていないのが実状です。

鉄道インフラは、利用者のためだけでなく、道路と同様、地域の利便性や活性化のためにはなくてはならない施設であり、大抵の場合、鉄道がなくなってしまうと、地域そのものも衰退してしまいます。全国各地には廃線の危機に陥りながらも、そうした考えや危機感を共有して、鉄道をよみがえらせた

地域があります。

そして、それらの地域には「鉄道も道路と同じく地域の共有財産だ。自分たちで守らなければ」という考えがかなり浸透しています。粟生線においても、最終的には、沿線の関係者がマイルールの意識をどれだけ強く持てるか否かが大きなポイントになってくると思っています。

少し付言しますと、鉄道ネットワークは地域の力を支えていく上でとても重要であると考えています。粟生線は粟生駅でJR加古川線や北条鉄道と接続していますが、このネットワークが形成されていることで、それぞれの沿線の魅力がより増しているところもあります。これからの地方創生では、こ

大切なことは、粟生線の維持・存続を図っていくには、今申し上げたすべての取り組みを着実に実現していくことが不可欠であり、大前提であること、沿線自治体や住民の皆さまを含め関係者で共有することです。当社は、そのためにも関係者の理解がより深まるよう、もっと努力をしていかなければならないと考えています。

——国も法律を整備して、地域全体で公共交通を考えるとという方向性を打ち出しています。



上／神戸市北区の玄関口・鈴蘭台駅。

下／鈴蘭台駅から三つ目の藍那駅まで進むと周囲は山に囲まれ、斜面に沿って集落が広がる。



終点の粟生ではJR加古川線、北条鉄道と連絡する。平成21年、小野市により駅前公園の整備が進められ、駅舎も改築された。

しかし、当社のステークホルダーは株主さまだけでなく、お客さまはもとより、お取引先、債権者、従業員、さらには地域社会など多岐にわたっています。とりわけ、いずれの鉄道事業者も同じだと思いますが、当社も長きにわたって地域社会とともに歩み、地域社会の力を借りながら、これまで発展・成長を遂げてきました。そうしたことを踏まえ、一つの事業の行く末を、経済合理性だけで判断することはあつてはならないと私は考えています。

通例、事業の撤退や売却を行う際には、各ステークホルダーへの影響に細心の注意を払います。お客さまに著しいご不便を強いることとはないか、お取引先や債権者にご迷惑をお掛けすることはないか、従業員が路頭に迷うことはないか、等々であります。それらを一つひとつ吟味して慎重に検討を重ね、その上でやむを得ない場合に苦渋の決断を下すの



私どもは、今後の地域の活性化のためにも鉄道は必要不可欠であると考えています。地域にとっては必ずしもそうではないかもしれませんが、バス等から、鉄道ありきではなく、バス等への転換を含めてご検討の上、最適解を提示していただきたいと思っています。

そして、その結果を踏まえて、今抱えている課題が早期に解決されるよう、事態が進展していくことを切に願っています。また、それに向けて当社としても最善を尽くしていきたいと考えています。

——お話を伺っていますと、鉄道経営の難しさを改めて実感します。

杉山 鉄道事業は、地域の暮らしはもとより、地域の発展や活性化とも密接に関係していますので、企業の論理だけで物事を決めることはなかなかできません。

これからもたゆまぬ企業努力を続けながら、地域の鉄道事業者として、きちんと責任を果たしてまいりたいと考えています。

うした点を十分に意識して進めていくことも大切ではないかと思つていきます。

経済合理性だけで鉄道経営はできない

——厳しい経営状況の中でさまざまに取り組みをされていますが、「やめる」という選択肢をお考えになったことはないのでしょうか。

杉山 確かに、粟生線はこれまで数々の利用促進策やコスト削減策に取り組んできていますが、依然として大きな赤字を抱えていますので、経済合理性に重きを置けば、「やめる」という選択肢も十分にあり得ると思います。

より、お取引先、債権者、従業員、さらには地域社会など多岐にわたっています。とりわけ、いずれの鉄道事業者も同じだと思いますが、当社も長きにわたって地域社会とともに歩み、地域社会の力を借りながら、これまで発展・成長を遂げてきました。そうしたことを踏まえ、一つの事業の行く末を、経済合理性だけで判断することはあつてはならないと私は考えています。



神戸側のターミナル駅・新開地駅。阪急・阪神・山陽電車で連絡する。

ではないでしょうか。

——粟生線の場合はいかがですか。

杉山 仮に粟生線が廃線ということになれば、現在ご利用いただいているお客さまには多大なご迷惑とご不便をお掛けすることになります。

そして、何よりも地域社会への影響が甚大になります。鉄道がなくなることで地域はますます厳しい状況となり、取り返しのつかない事態になっていくことも十分考えられます。ですから、この粟生線の問題は、関係者間で十二分に議論を行い、慎重の上にも慎重を期して結論を出すべきだと考えています。

そのためにも、粟生線が将来にわたって必要不可欠な存在かどうかを関係者間で明確にすべきだと考え、現在、沿線自治体に「粟生線エリアにおいて、最適と考える今後の公共交通網のあり方とその実現に向けての方策を提起していただきたい」とお願

いしてはいます。

私どもは、今後の地域の活性化のためにも鉄道は必要不可欠であると考えています。地域にとっては必ずしもそうではないかもしれませんが、バス等から、鉄道ありきではなく、バス等への転換を含めてご検討の上、最適解を提示していただきたいと思っています。

特集…鉄道の経営と存続
「神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋」

粟生線にみる

大都市近郊路線の
現状と課題

神戸都市圏の通勤・通学輸送を担う大都市近郊路線として発展した粟生線。しかし、道路整備に伴うモータリゼーションと、沿線域内の少子高齢化の進展で、輸送人員はピーク時の半分以下に減少、存続が危ぶまれる状況が続いている。年間660万人の利用がありながらも、存廃の協議が続く粟生線の現状をレポートする。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之
資料・写真提供／神戸電鉄株式会社

粟生線と沿線地域の変化

拡大する神戸都市圏の受け皿として開発された粟生線沿線。神戸電鉄は、輸送力増強のため大規模な資金を投じた。大都市近郊路線として成長を遂げながらも、存廃問題に直面する粟生線と沿線地域の変化の過程を見ていく。

ローカル路線から通勤・通学路線へ

粟生線は、神戸市北区の鈴蘭台駅から三木市内を経由して、小野市の粟生駅までを結ぶ。東播地方の振興を目指して、昭和11年に三木線として鈴蘭台―広野ゴルフ場前間を開業。その後、三木まで延伸し、当初計画していた路線が全線開業したが、地域住民の強い要望や寄付を得て、昭和27年に粟生まで延伸された。この時、路線名も粟生線と改称している。

鉄道は、神戸から東播地域に至る山間部を縫うようにして敷設された。急勾配、急カーブが続く、途中に大きな住宅地もなく、まさに、のどかな山間地を走るローカル線で、旅客輸送以外に、地元名産の三木の金物や小野の播州そろばん、農産物などの小荷物輸送も行っていたという。

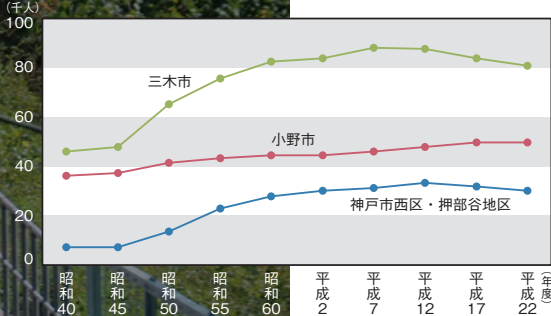
やがて高度経済成長期を迎えると、沿線の姿が大きく変わり、路線の性格も変貌していく。昭和30年代半ばには、神戸市が六甲山北側の開発計画を打ち出すなど、神戸都市圏の拡大に伴い、神戸電鉄の沿線地域が注目を集めるようになった。

鈴蘭台エリアをはじめ、粟生線沿線でも民間デベロッパーによる大規模な宅地開発が進み、昭和40年代後半になると、木津―押部谷間の各駅がある神戸市西区、三木市の緑が丘―恵比須間に、次々とニュータウンが誕生していった。

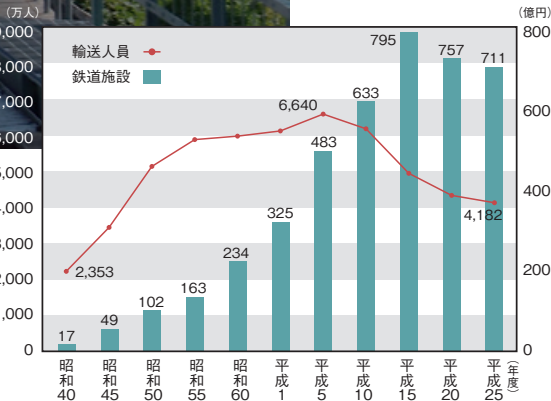
丘陵地を切り開いて整備されたニュータウンには戸建て住宅が建ち並び、神戸都市圏に通勤する人々とその家族が移り住み、短期間に人口が急増していった。

沿線地域の総人口は昭和60年代まで急増、その後も平成7年まで増加傾向を示し、昭和40年の人口数と比べると、ピーク時には三木市が1.9倍、神戸市西区の押部谷地区では5.7倍となっていた。

■神戸都市圏の拡大



■資産保有コストと輸送人員 (神戸電鉄全線)



輸送人員はピーク時の半分以下に減少、存続が危ぶまれる状況が続いている。年間660万人の利用がありながらも、存廃の協議が続く粟生線の現状をレポートする。

輸送力の増強に向けた取り組み

沿線の人口増に伴い、粟生線も神戸都市圏の通勤・通学輸送を担う鉄道として発展していった。

昭和40年代から粟生線の輸送人員は急



増し、ピーク時の平成4年には1420万人にも及んだ。あまりの混雑で車両の窓ガラスが割れたこともあったという。利用客の急激な増加と混雑に対応して、神戸電鉄では車両編成の増加や単線区間の複線化など、輸送力増強に向けた取り組みを積極的に進めた。

有馬線では昭和40年代初めから鈴蘭台―有馬口間で複線による運行を開始していたが、昭和50年、粟生線の見津信号場―押部谷間の起工を機に、粟生線と三田線でも複線化工事を進めた。

また、神戸電鉄は六甲山系を最大50%の急勾配で貫通する山岳鉄道で、全線の80%以上が勾配、そのうち35%以上の急勾配区間が31・8%、さらに50%区間が20・5%を占めている。粟生線もこうした急勾配の上り下りが連続する。使用する車両も、連続登攀や抑速制御、故障時の安全を確保するため、安全運行に関わる重要機器を二重系で装備する必要がある。平地を走行する車両と比較すると製造・修繕コストがかなり高額になる。

神戸電鉄では全線でこうした特殊車両の保有台数を増やし、昭和50年には114両、10年後には144両、平成5年には175両と輸送力増強に努めた。

また、粟生線では、それまでの3両編成を長編成化し、昭和50年に鈴蘭台―押部谷間で4両編成、53年には新開地―志染間で5両編成の運転を開始している。さらに、平成13年には恵比須―粟生間の駅ホームの延伸工事などが完成し、4両編成による新開地―粟生間の直通運転を実現させた。

輸送人員がピーク時の半分以下に

輸送力増強に向けた取り組みが続けられる一方で、神戸電鉄の輸送人員は、平成5年以降、マイナスに転じている。粟生線に目を奪われがちではあるが、ピーク時と比べると、粟生線は約760万人減、本線である有馬線も約2000万人減と、ともに50%前後の減少となっている。

路線全体の成長を支えてきた有馬線がその役割を果たせなくなっていく中で、さまざまな課題が顕在化し、複線化工事も平成10年、中断が決まった。認可区間のうち複線化が完成したのは、粟生線では西鈴蘭台―藍那間と川池信号場―押部谷間、三田線では岡場―田尾寺間、横山―三田間となっている。

全体の42%を占める路線長がありながら、20%の収入にとどまり、収支的にも厳しい状況が続く粟生線には、存廃問題が浮上した。沿線の発展とともにローカル路線から大都市近郊路線に変貌を遂げた粟生線だが、輸送能力に見合った利用がなくなったことで、輸送力増強に要した費用の回収が滞り、赤字が常態化している。

最大で13億円近くまで膨らんだ赤字は、その後の経営改善や行政支援によって、一定の回復はしているものの、10億円レベルの赤字が続く。そして、その赤字を補填してきた有馬線にかつてほどの余力がなくなること、粟生線は厳しい状況に置かれている。

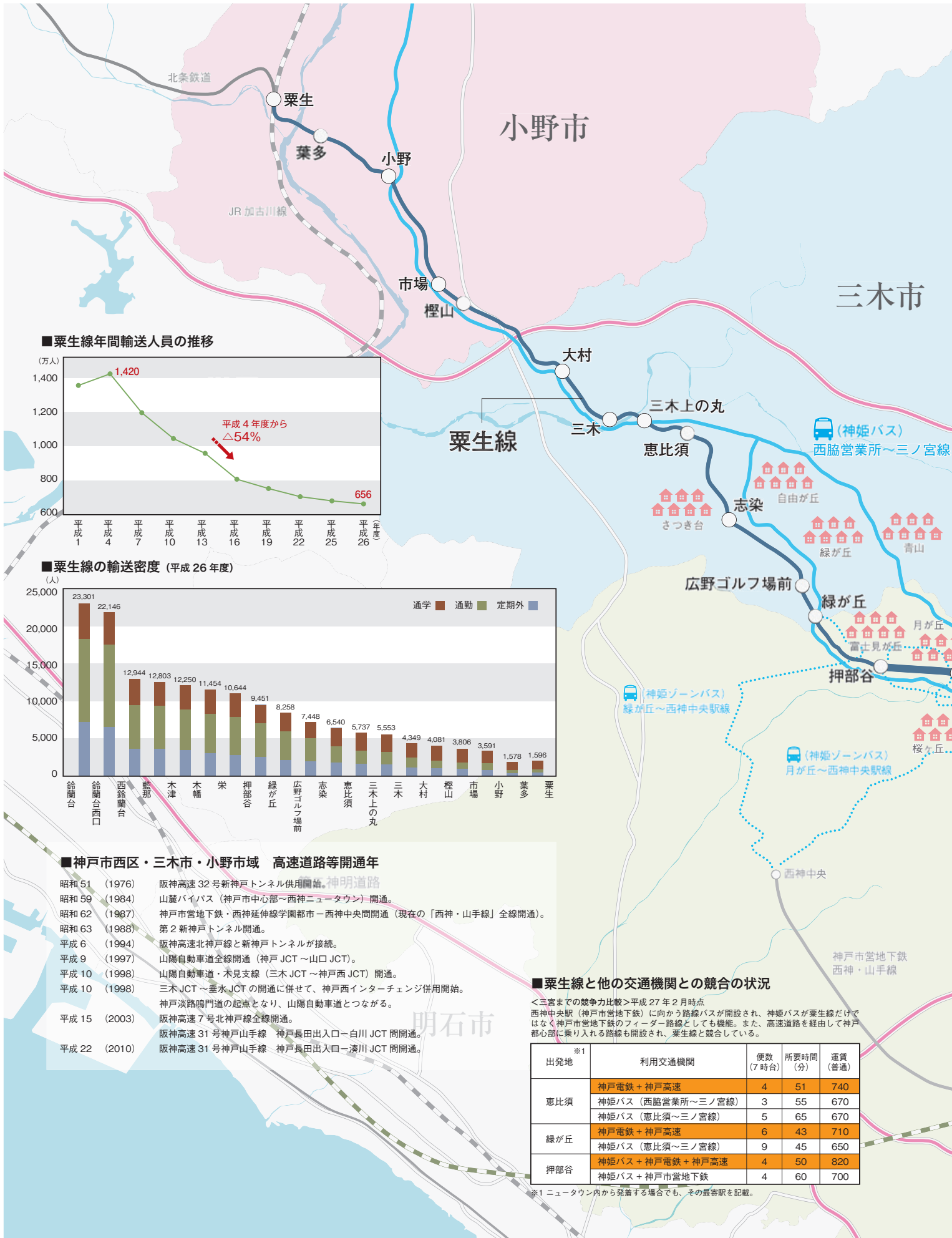
■ 粟生線と沿線の現況

粟生線の年間輸送人員は平成4年をピークに、減少に転じている。
 高規格道路の整備に伴い、沿線地域内では自動車での移動が主流になった。
 さらに神戸市営地下鉄や高速バスなど、他の交通機関との競合が激化している。

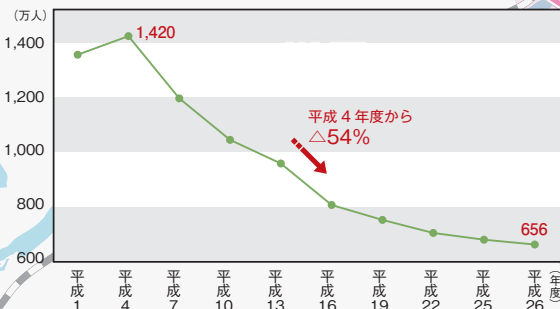


特集：鉄道の経営と存続

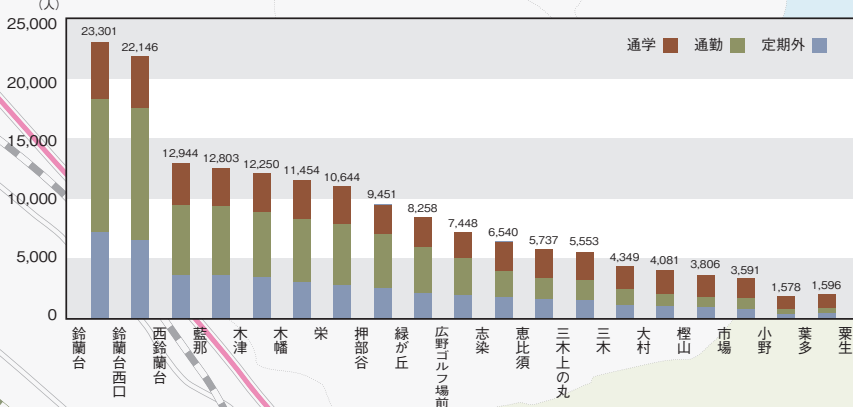
[神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋]



■粟生線年間輸送人員の推移



■粟生線の輸送密度 (平成26年度)



■神戸市西区・三木市・小野市域 高速道路等開通年

昭和51 (1976)	阪神高速32号新神戸トンネル供用開始。
昭和59 (1984)	山麓バイパス (神戸市中心部～西神ニュータウン) 開通。
昭和62 (1987)	神戸市営地下鉄・西神延伸線学園都市～西神中央間開通 (現在の「西神・山手線」全線開通)。
昭和63 (1988)	第2新神戸トンネル開通。
平成6 (1994)	阪神高速北神戸線と新神戸トンネルが接続。
平成9 (1997)	山陽自動車道全線開通 (神戸JCT～山崎JCT)。
平成10 (1998)	山陽自動車道・木見支線 (三木JCT～神戸西JCT) 開通。
平成10 (1998)	三木JCT～垂水JCTの開通に併せて、神戸西インターチェンジ併用開始。
平成15 (2003)	神戸淡路鳴門道の起点となり、山陽自動車道とつながる。
平成22 (2010)	阪神高速7号北神戸線全線開通。
	阪神高速31号神戸山手線 神戸長田出入口～白川JCT間開通。
	阪神高速31号神戸山手線 神戸長田出入口～湊川JCT間開通。

■粟生線と他の交通機関との競合の状況

<三宮までの競争力比較>平成27年2月時点
西神中央駅 (神戸市営地下鉄) に向かう路線バスが開通され、神姫バスが粟生線だけではなく神戸市営地下鉄のフィーダー路線としても機能。また、高速道路を経由して神戸都心部に乗り入れる路線も開設され、粟生線と競合している。

出発地	※1 利用交通機関	便数 (7時台)	所要時間 (分)	運賃 (普通)
恵比須	神戸電鉄 + 神戸高速	4	51	740
	神姫バス (西脇営業所～三ノ宮線)	3	55	670
緑が丘	神姫バス (恵比須～三ノ宮線)	5	65	670
	神戸電鉄 + 神戸高速	6	43	710
押部谷	神姫バス (恵比須～三ノ宮線)	9	45	650
	神姫バス + 神戸電鉄 + 神戸高速	4	50	820
	神姫バス + 神戸市営地下鉄	4	60	700

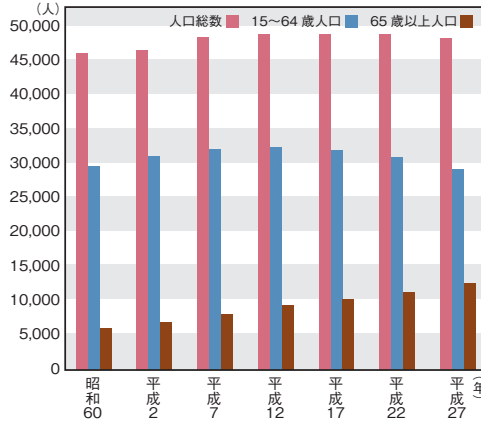
※1 ニュータウン内から発着する場合でも、その最寄駅を記載。

■ニュータウンごとの高齢化率

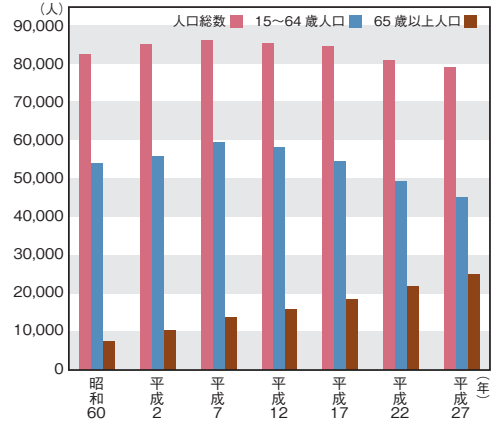
	緑が丘	自由が丘	青山
開発開始	昭和45年	昭和40年	昭和58年
人口	9,246人	16,345人	6,096人
65歳以上	3,492人	4,749人	1,032人
高齢化率	約38%	約29%	約17%

(平成26年7月31日現在)

■小野市の人口推移



■三木市の人口推移



粟生線の沿線特徴と 少子高齢化の進展

神戸都市圏の通勤・通学を担う鉄道として、輸送力増強に向けた取り組みを行ってきた粟生線だが、なぜこれほどまでに急激な利用者減となってしまったのか。

その大きな要因の一つに、神戸都市圏のベッドタウンとして開発された沿線の地域特性がある。

粟生線の総延長は29・2km。鈴蘭台―押部谷間の8駅が神戸市域にあり、三木市域には緑が丘―大村間の7駅、小野市域には榎山―粟生間の5駅がある。終点の粟生駅はJR加古川線と北条鉄道に接続している。

現在の粟生線の利用状況を輸送密度（1日の輸送人員／km）で見ると、起点となる鈴蘭台―西鈴蘭台間が約2万3000人と圧倒的に大きく、昭和40年代後半から開発されたニュータウンが立地する木幡―志染間は、その半分ないし3分の1となっている。それより西は、神戸市から離れるに従って輸送密度がどんどん小さくなっていく。小野から終点粟生までの輸送密度は約1600と、鈴蘭台

利用者急減の背景と行政支援

粟生線利用者の大幅な減少の背景には、沿線の人口構造の変化やモータリゼーション、他の交通機関との競合がある。もはや鉄道事業者だけでは支えきれない地域の鉄道に対して、平成21年度から救済策としての行政支援が続いている。



―西鈴蘭台間の15分の1に過ぎない（前頁・粟生線の輸送密度）。

「粟生線の沿線には、ほぼ同時期に大規模なニュータウンが次々と建設された。その後、50年ほどを経る間に、これらニュータウンの人口構造が変わったことや、道路網の整備、神戸市営地下鉄の開業・延伸等により地域の交通体系が変化したことなどが、輸送人員の増減に大きく影響している」と、鉄道事業本部企画部の松本修治部長は語る。

神戸市北区の鈴蘭台エリアを除くと、三木市域が粟生線における宅地開発の中心地で、緑が丘―恵比須間に緑が丘、青山、自由が丘、さつき台など大規模なニュータウンが沿線に広がる。

三木市の人口は、ニュータウン人口で昭和40年代か



神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部
企画部部長（粟生線活性化担当）

松本修治
Shuji MATSUMOTO

ら平成にかけて一気に倍増した。昭和60年代に入ると15歳未満の人口が減少し始め、平成10年代には転入時には現役世代のリタイアが始まり、生産年齢人口（15～64歳）の減少が続いている。

ニュータウンごとの高齢化率を見ると、昭和45年に開発が開始された緑が丘地区では、すでに高齢化率が約38%に達している。多くのニュータウンがそうであるように、同世代の人々が同時期に転入したまま新陳代謝が行われることなく高齢化が進み、そのジュニア世代は就学就労を機に転出していく構造だ。

一方、沿線におけるニュータウン開発が比較的小規模だった小野市は、少子高齢化が進展してはいるものの若年層の流出が少なく、子育て世代も多い。人口減少が始まっている三木市に比べ、小野市の総人口は微減程度にとどまっている。

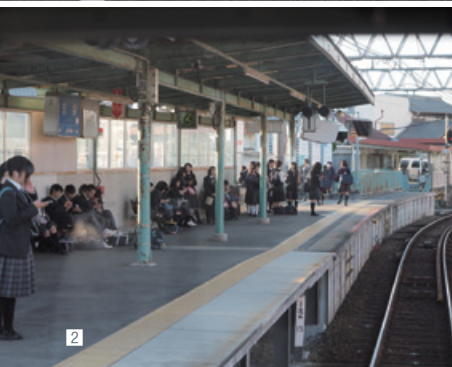
「神戸都心部の雇用創出力が落ちており、ベッドタウンとして成長した沿線ニュータウンのあり方が変わろうとしている。今後、どのようなまちを目指すのか。モータリゼーションや他の交通機関との競合の問題をどうしていくのか。粟

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】



1



2



3



4

1 1 ニュータウン内を三宮方面への直行バスが周回する。2 2 下校の時間帯、ホームは電車を待つ高校生で混雑する。志染駅にて。3 3 住宅地の販売を契機に、昭和38年に駅名改称したニュータウンの玄関口、緑が丘駅。4 4 急勾配、急カーブが続く神戸電鉄線。

生線の将来は、これら沿線のまちづくりと一体的に考えていく必要がある」と松本部長は語る。

他交通機関との競合が激化

粟生線の利用者減少のもう一つの大きな要因は、他の公共交通機関との競合だ。

昭和62年に神戸市営地下鉄西神・山手線が西神中央駅まで全通すると、ニュータウンと西神中央駅を結ぶ路線バスが整備され、粟生線利用者の多くが神戸の中心・三宮に直結する地下鉄利用を選択した。

また、高速道路をはじめとする高規格道路の整備に伴い、マイカーだけではなく、バスの利便性が飛躍的に高まったことも、粟生線に大きなダメージを与えている。

沿線をくまなく走る神姫バスが三宮方面への直通バスを頻繁に運行。新開地での乗り換えなしで三宮に行ける、ニュータウン内を周回するので自宅近くにバス停がある、高速道路を経由するため座席定員制で必ず着席できる、運賃が神戸電鉄線・神戸高速線経由で三宮に出るより割安など、さまざまな理由で多くの利用者がバスに転移した。

「他の交通機関への転移の影響はあるが、それでも粟生線をご利用いただいているお客さまの絶対数は大きく、地域における鉄道のプレゼンスは揺るぎない。鉄道、バス、マイカーそれぞれに輸送特性があり、それらがバランスを取り合う形で地域の交通が成り立っている。もし粟生線が廃止にでもなれば、そのバランスが崩れ、代替交通の確保、深刻な交通

渋滞などの問題が発生し、自動車交通の利便性は大きく損なわれることになる。今後は、縮んだパイを奪い合うのではなく、輸送特性に応じて役割を分担し、互いにパイを増やす方向で協力していくことも必要ではないかと考えている」と松本部長は語っている。

現在の粟生線を支える行政の支援

ところで、粟生線の利用者が減少したとはいえ、年間660万人という利用は全国の地方鉄道の中では圧倒的な数となっている。得られる運賃収入も大きい。

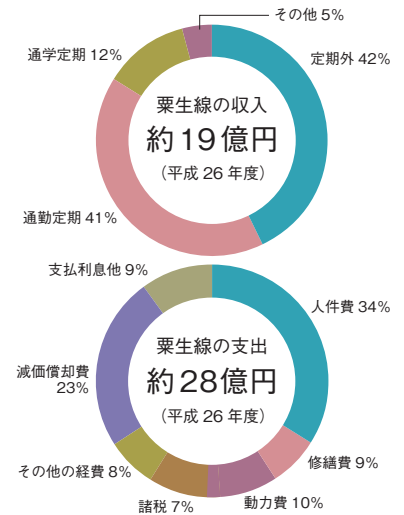
松本部長によると「償却前の営業収支はほぼ均衡している。施設の更新費用や借入金の返済、利払いのためのキャッシュは稼げていないが、鉄道のオペレーションコストはぎりぎり賄えている」と言う。

そのような粟生線に対して、関係自治体の支援もさまざまな形で実施されている。平成16年度からは国庫補助(旧・近代化事業費補助)を活用した設備投資に対する協調補助が行われており、これが関係自治体による粟生線への実質的な行政支援の始まりとなる。

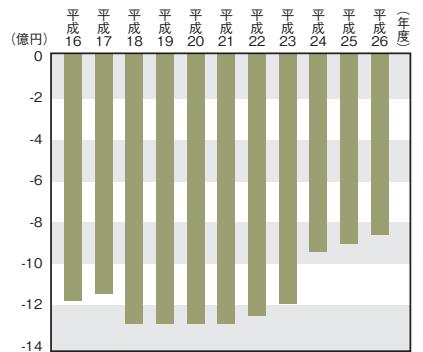
また、平成20年からは、神戸電鉄が粟生線の路線維持・活性化のための広報活動を本格的に展開。鉄道事業者だけでは地域の鉄道を支えきれない事実を表明し、以後、沿線住民に粟生線の利用を呼び掛けている。

さらに、21年には神戸市・三木市・小野市を主体に、「地域公共交通活性化・再生法」に基づく粟生線活性化協議会(委

■粟生線の収入と支出



■粟生線の収支の推移



700万人利用を目指した取り組み

返ると、実質的には公約を大幅に上回る収支改善を果たし、行政支援も計画以上であった。もちろん、支援スキームの開始前から自助努力を積み重ねてきた。それでも、依然10億円レベルの赤字が残っており、このままの状態では各ステークホルダーの理解を得て路線を維持していくことが、ますます困難になると懸念している」と松本部長は語る。

員は神戸電鉄と沿線3市。27年から兵庫県も参画)が発足。「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」(第一次・平成22~24年度)を策定し、「定期利用者と沿線住民の主体的な取り組み・参画」(駅を中心としたまちづくりの推進)を重点施策に、730万人の利用を目標とする利用促進の取り組みが開始された。

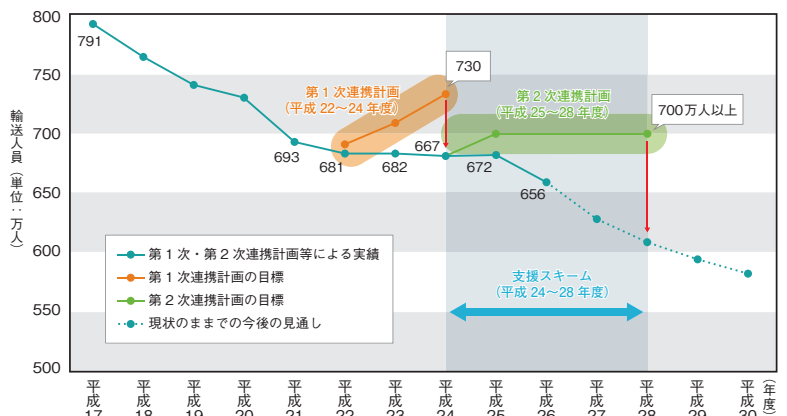
しかし、輸送人員の減少に歯止めがかからない中、神戸電鉄は連携計画終了の前年度に当たる平成23年度中に、存廃について判断する方針を固める。さらに踏み込んだ支援がなければ、民間事業として粟生線を維持していくことは困難であるとして、兵庫県知事と沿線3市町村の市長宛てに、事業構造を公有民営方式に変更する存続案を示し、粟生線の資産保有コストの負担軽減を求める要望書を出した。

これに対し、3市とも公有民営方式は受け入れ困難であると回答し、県の主導で新たな支援の枠組みを協議することになった。その結果、同年2月に「粟生線

の運行継続に向けた支援に関する基本協定書(平成24~28年度)について県・沿線3市・神戸電鉄間で合意し、廃止は回避されている。

協定で合意した関係自治体による新たな支援は、県と神戸市による40億円(県36億円・神戸市4億円)の無利子貸付。三木市と小野市は県が立て替えた貸付相当額の金利を負担する。また、国の安全輸送設備等整備事業を活用して安全施設の整備費用を年3億円以上削減することで、減価償却費・修繕費の負担の軽減を図る。さらに、粟生線がなくなった場合に減収が見込まれる固定資産税に相当する約1億円を上限に、旅客運賃収入の補填が決定した。

■行政支援と輸送人員実績



特に、前計画では十分な取り組みに至らなかった「通勤定期利用者の拡大」施策、「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動」の展開、中長期的な視点も含めた「駅中心のまちづくり」の検討に重点を置いて、700万人利用を目指す。

さまざまな施策も開始され、一例を挙げると、「粟生線通勤Come Back補助制度」は、6カ月通勤定期の半分を協議会が支援するもので、沿線企業にこの制度を活用した通勤定期利用を働き掛けている。

また、潜在的な利用者層の掘り起こしを目的として、高齢者を対象とした割引制度も実施しており、三木市では平成26年度まで福祉施策の一環として8日間有効の神戸電鉄線内フリーチケット「三木市福祉バス」(本人負担500円)を発

行。27年5月からは、神戸市が70歳以上の市民を対象に、神戸電鉄全線で利用できる10日間のフリーバス「神鉄シーバスワン」(3500円)の販売を開始している。三木市の福祉バスが10万人相当の利用があったほか、発売してまもない神戸市のバスも50万人相当の利用が見込まれており、粟生線利用人員増の一助になっている。

「沿線高齢者には、現役時代は電車を利用していたが、今はマイカーを利用しているという方が多い。こうした方々が鉄道に戻り、街中を歩いてくださると、鉄道利用が増えるだけでなく、健康寿命が延び、まちの活性化にもつながる」

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】



1 粟生線では最も新しい昭和45年開業の西鈴蘭台駅。ニュータウンの開発で、粟生線で乗降人員が最も多い。2 平成14年に三木市により建て替えられた恵比須駅舎。三木市の新たな中核駅として整備が進んでいる。3 4 5 モータリゼーションとともに、粟生線と並行して整備された道路網。マイカーに加え、バス路線が粟生線の強力なライバルとなっている。

と松本部長は語る。さらに、沿線の小中学校に対しては、校外学習や社会見学などでの粟生線利用をサポートするなど、さまざまな世代に向けた利用促進策が進められている。

鉄道がなくなる危機意識は少ない

一方、沿線住民に対しては、粟生線問題への理解を深め、まちづくりや交通について考える啓蒙活動の一環として、シンポジウムやセミナー、各種イベントを開催。市民団体もいくつか結成され、同じく存続に向けての啓発やイベントを行っている。しかし、全体的には「自分のまちの鉄道がなくなる」という危機意識は、まだまだ持たれていない。

「沿線では自動車交通への依存度が高く、鉄道が無くなっても自分には影響がないと考える人が多い。また神戸電鉄全体では黒字ということもあって、危機感が伝わりにくい」と松本部長は語る。

神戸電鉄としては、粟生線が持続的に維持・存続するためには、公有民営方式の導入が不可欠と考えており、その実現に向けて地域の理解を深める取り組みを行っている方針だ。

また、平成26年3月には、第二次連携計画に基づく利用促進が想定よりも低調であるため、同計画の一部見直しなどを求める提案を協議会に提出するとともに、同内容の要望書を沿線3市長宛てに提出した。鉄道駅を拠点に鉄道とバスが役割を分担し合う公共交通ネットワークを再構築する「地域公共交通再編事業」

の実施を連携計画に明記することや「地域公共交通再編実施計画」の策定、駅を中心としたまちづくりの一層の推進、活性化協議会とは別に利用者の代表が参加するワーキンググループの設置など沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動の展開などを要請している。

「交通計画は、住民が暮らしやすい地域づくりを念頭に、将来を見据えて策定すべきである。粟生線についても、決して鉄道ありきということではなく、地域の交通のあるべき姿から、その将来を考えていかなければならない。

これから本格的な人口減少社会を迎えるが、さまざまな社会システムが制度疲労を起している。公共交通も既成概念を捨て、どのようなまちにしていきたいかといった観点で、行政や地域住民、事業者が一緒になって議論し、ビジネスモデルを含め、そのあり方から見直さないと、多くの地域で立ち行かなくなる。そうした危機感を当事者である事業者として発信し続けているが、現状では、実感をもって理解していただくのは難しい。この溝を埋めていくことが今後の課題であると考えている」と松本部長は語る。

利用促進策によって、緩和傾向にはあるものの、粟生線の運賃収入は減収基調が継続している。現行の粟生線の支援スキームは平成28年度で終了する。その期限を前にして、地域全体で考え、どのようなまちづくりの方向性が打ち出されるのか。そして、その中で、公共交通がどのように活かされていくのか。粟生線の存続を含め、注目されている。

沿線高校生による 存続活動

沿線の高校生たちにとって粟生線は通学の足であり、
鉄道の廃止は通学手段を失うことになる。

存廃問題に揺れる粟生線沿線の高校生や大学生が、存続に向けて動き始めている。
ここでは授業や課外活動で、利用促進や活性化に積極的に取り組む
兵庫県立小野高等学校の生徒たちの活動を紹介します。



兵庫県立小野高等学校 校長

内橋紀裕

Michihiro UCHIHASHI

粟生線で通学する高校生たち

地方都市における主な鉄道利用者は高齢者や学生だ。粟生線沿線でも、その傾向が強い。三木市と小野市には、合わせて六つの高校（三木北、三木東、三木、吉川、小野、小野工業）があり、多くの生徒が粟生線で通学している。中でも、朝夕の通学の時間帯、終点の粟生駅は、北条鉄道、JR加古川線や粟生線を利用し、小野、三木、加古川、西脇方面の高校に向かう生徒で混雑する。小野高等学校、小野工業高等学校の生徒や三木市内の高校に通う生徒が利用する小野駅は、乗降人員が1日約3400人で、うち6割を通学利用が占めている。

小野高等学校は、普通科は小野市を含めた8市3町を学区とし、商業科と国際経済科は全県域から生徒を受け入れている。全校生徒数957人のうち、実に535人が粟生線を利用しているという。仮に粟生線がなくなれば、生徒たちの足は路線バスや自転車、保護者のマイカーでの送迎、あるいはスクールバス等の運行を検討せざるを得ない。しかし、代替バス化された場合、鉄道のような大量輸送は不可能であり、全員が乗車できないケースも想定される。また、現時点でも自宅の最寄り駅までマイカー送迎している保護者にとっては経済的、時間的な負担がさらに増大することになる。

部活動や課題研究で存続を考える

粟生線の存廃問題は、生徒の関心も高



教諭 美術部顧問

神戸貴弘

Takahiro KANBE



教諭 商業科・国際経済科科長

前島伸一郎

Shinichirou MAEJIMA

く、廃止の可能性が強まった平成24年以降、小野高等学校では授業や部活動の一環として、多岐にわたる取り組みを行っている。

「地域の問題について、自分たちで考えていこうという姿勢が大切だと思っている。粟生線についても、地域の高校生としてできること、高校生だからできることを考え、取り組んでいる」と内橋紀裕校長は話す。

特に部活動では、粟生線に関わる活動を行っている部が多い。美術部では、絵を描くことが好きな自分たちができること、自分たちらしい方法で想いを伝えられるものをつくらうと、粟生線のキャラクターである「しんちゃん」としてつく「ん」が主人公の絵本「しんちゃんてつく」を制作した。

「絵本なら小さな子どもたちにも生徒たちの想いが伝わり、記憶に残る。生徒たちの次の世代へ、確実に受け継がれてい

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】

く」と、美術部顧問の神戸貴弘教諭はその意義を語る。絵本の制作過程で、生徒が地域について学び、地域住民と関わることでできたことも大きな成果だったという。絵本は、粟生線活性化協議会の粟生線利用促進活動補助金や兵庫県の「高校生ふるさと貢献活動事業」を活用し、50部を製作した。小野市内の図書館に置いてあるほか、幼稚園などにも配布している。

「美術を通して地域と関わり、長いスパンで効果を波及したい」（神戸教諭）と、絵本はシリーズ化が予定され、後輩が引き継ぎ、次作の準備に入っているという。また、放送部では『この窓から』というタイトルの7分間のVTRを制作。粟生線の現状や現在の取り組みをまとめ、「自分たちが行動を起こさなければ粟生線がなくなってしまう」と訴えている。さらに、放送部は、平成24年から粟生線だ



1 粟生線活性化のシンボルキャラクター「しんちゃん & てつくん」がラッピングされた車両とステッカー。2 美術部が制作した絵本「しんちゃん てつくん」。3 生徒たちで混雑する小野駅。4 5 平成27年の神鉄トレインフェスティバルで、手づくりケーキの販売や粟生線存続の署名活動に取り組む。

今年度の課題研究でも、廃線になれば通学の足をなくしてしまう高校生の声を沿線住民に届けようと、神鉄トレインフェスティバルやショッピングセンターで粟生線存続の署名活動を行っている。加えて、キャラクターを使ったPR動画やLINEスタンプの作成、旅をテーマにした利

こうした課題研究では、高校生ならではのユニークな着眼による取り組みも多い。「神鉄かみてつプロジェクト」は「神鉄」が「かみてつ」と読めることから、粟生線を神様のいる鉄道として盛り立てていこうというもの。粟生駅は「AO」という表記からAO入試を連想するので「合格祈願の神様」、小野駅は小野市の名産品そろばんにちなんで「商売の神様」など、粟生線各駅に神様がいるとして、誘客を図る。

そのほかにも神戸電鉄が鈴蘭台車庫で開催した「神鉄トレインフェスティバル」では家庭科研究部が手づくりケーキを販売したり、粟生駅でのイベントでギター部が演奏するなど、各部の特色を活かして粟生線を応援している。

一方、商業科と国際経済科の3年生は、1年をかけて地域の活性化やグローバル化を学ぶ課題研究に取り組んでいる。自分たちでテーマを決め、班を編成して取り組んでいくが、10年ほど前から粟生線関連の課題研究が取り上げられるようになっていくという。実は「しんちゃん てつくん」も平成21年度の課題研究の中から生まれたキャラクターだ。

「粟生線活性化をテーマに用促進案など、粟生線活性化をテーマに課題研究が活発に行われている。」

「高校生は地域や企業に受け入れられやすい存在。課題研究に取り組む過程でさまざまな人や企業、団体とつながって、思わぬ成果が出ることも多い」と商業科・国際経済科の前島伸一郎教諭は語る。そして「粟生線の危機にまだ実感が湧かない生徒にも、意識が広がってほしい」と期待する。



「高校時代から自分の住むまちの活性化を、身近な問題から捉えて積極的に活動するのは非常に大切なこと。地域にとっても期待される存在になってほしい」と内橋校長が語る。

粟生線を守る活動は、若い学生たちから始まっている。

沿線の高校生や大学生が粟生線維持・存続に向けての提案や取り組みを発表する「粟生線・未来へ続くレールコンテスト」では、小野高等学校の『この窓から』が利用促進・啓発活動部門でグランプリ、絵本『しんちゃん てつくん』が同部門の審査員特別賞を受賞。「神鉄かみてつプロジェクト」は施策提言部門審査員特別賞を受賞した。

身近な問題から捉えて活動

地域に必要な鉄道は、地域で支える。

鉄道の再興

— えちぜん鉄道

沿線の少子高齢化や車社会の影響により輸送人員が大幅に減少した京福電鉄は、平成4年、越前本線の東古市駅（現・永平寺口）以东と永平寺線の廃線を表明以降、存続を要望する沿線3市町村の行政支援を受け、運行を継続していた。しかし平成12年12月と13年6月、2度の正面衝突事故を起こし、運行を休止した京福電鉄は、「安全確保に関する事業改善命令」に対して必要な投資ができないとして再建を断念。

突然、生活の重要な足を失った沿線住民は、代行バスや自動車利用への転換が余儀なくされる中、鉄道の利便性、そして鉄道が果たす社会的役割を痛感する。

「鉄道は地域社会に必要なもの」——住民の熱意は、行政を動かし、平成15年7月、京福電鉄の路線は、第三セクター「えちぜん鉄道」として再スタートを切った。地域が支える地域の鉄道として、走り続けている。

文●茶木 環／撮影●織本知之
資料・写真提供●えちぜん鉄道株式会社



「運行休止から再興へ」えちぜん鉄道のあゆみ

（黒字は事業者、青字は行政、赤字は地域住民の活動を示す）

●平成4年

2月20日／京福電鉄より越前本線勝山―東古市間および永平寺線の廃線とバス転換計画の申し入れがなされる。

3月25日／勝山市議会・永平寺町議会・上志比村議会が存続を求める決議を行い、勝山市議会に「京福電鉄越前本線存続対策特別委員会」が設置される。

5月6日／沿線3市町村長が京福電鉄に対して存続の要望書を提出する。

8月19日／沿線3市町村の議会が福井県と県議会にそれぞれ陳情書と請願書を提出。存続のための運動が開始される。

11月24日／福井県と沿線3市町村が京福電鉄に対し、存続の申し入れを行う。

●平成5年

3月31日／京福電鉄から福井県と沿線3市町村に対し、バス代替案確認書が提出される。

4月1日／福井県と沿線3市町村が京福電鉄に対し、電車による存続を要望する。

●平成8年

3月18日／勝山市区長連合会、勝山商工会議所、婦人会など市内各種団体からなる「京福電車存続対策勝山市民会議」が発足。

4月1日／勝山市に「京福電鉄越前本線存続対策室」設置。福井県と京福電鉄が存続に向けて協議を開始する。

●平成9年

3月28日／福井県ならびに沿線5市町村、京福電鉄は、越前本線勝山―東古市間および永平寺線の鉄道事業を、

京福電鉄が行政支援を受けながら継続させることで合意する。

●平成10年

4月1日／福井県および沿線5市町村による平成12年度までの3年間の行政支援が開始される。

●平成12年

3月1日／鉄道事業法の一部改正（需給調整規制の廃止）が施行される。

12月17日／越前本線東古市駅―志比塚駅間で電車正面衝突事故が起こる。

●平成13年

4月1日／三国芦原線でも行政支援が始まる。

6月23日／「電車存続総決起集会」が勝山駅構内にて開催され、京福越前線の沿線全市町村が参加。

6月24日／越前本線の保田駅―発坂駅間で2度目の電車正面衝突事故が起こる。電車運行停止に伴い、全線が代行バスに転換。

7月19日／中部運輸局から「安全確保に関する事業改善命令」が出される。

8月／財団法人鉄道総合技術研究所から京福電鉄に対し、施設改修のための事業費として158億円の計画が提示される。

10月4日／沿線市町村長が「電車存続に向けた財政支援の拡充について」、福井県ならびに県議会へ要望書を提出する。

10月19日／京福電鉄が中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出する。

10月30日／「電車存続県民会議」が発足。

11月18日／電車存続を熱望する吉田郡の住民が「電車存続駅伝大会」を実施。



えちぜん鉄道が全線開通してから、丸12年。徹底した地域共生型サービスを追求する事業者と、財政面で支える行政、そして粘り強く「乗る運動」を続ける沿線住民。「地域の鉄道」として確かな成長をし、地域鉄道のロールモデルとして注目されている。

吉田郡、勝山市、福井市、坂井郡の住民約10000人が集まり、「電車存続県民総決起大会」を開催する。

11月22日／「三国町電車存続促進会議」が発足。

11月24日／福井県知事と沿線9市町村長による「京福越前線沿線市町村長会議」開催。越前本線と三国芦原線を存続する方向で基本合意する。

12月19日／福井県議会で越前線存続に関する請願・陳情が採択される。

●平成14年

1月22日／「京福越前線沿線市町村長会議」で、第3セクターによる存続を基本合意する。

4月1日／福井県は新鉄道会社の支援を行うため「新鉄道会社支援室」を設置。

5月22日／「京福越前線沿線市町村長会議」で、存続に必要な費用の市町村間の負担割合について最終合意。沿線9市町村長からなる「新鉄道会社設立推進協議会」、沿線市町村は「新鉄道会社設立準備室」を設置する。

7月27日／新鉄道会社を支援する「吉田郡第3セクター電車サポート会」が発足。

8月23日／新鉄道会社設立発起人会議（37法人・団体）開催。社名「えちぜん鉄道」、路線名を「勝山永平寺線」「三国芦原線」に決定。

9月17日／えちぜん鉄道株式会社設立。

10月10日／京福電鉄とえちぜん鉄道が、土地や建物など資産譲渡を含む鉄道事業の営業譲渡契約を結ぶ。

10月21日／京福永平寺線廃線。越前本線と三国芦原線は電車再開まで代替路線バスの運行を開始。

11月7日／えちぜん鉄道と京福電鉄が、国土交通省に「鉄道事業譲渡譲受認可申請」を提出。

11月20日／沿線9市町村の副市長と助役で構成する「えちぜん鉄道利用促進協議会」を設置。

12月2日／鉄道軌道近代化設備整備工事に着手。

●平成15年

1月17日／「鉄道事業譲渡譲受の認可」が下りる。

1月31日／中部運輸局と沿線市町村との「連絡調整会議」が設置される。

7月20日／勝山永平寺線の福井ー永平寺口間、三国芦原線の福井口ー西長田間が運行を開始。

8月10日／三国芦原線全線の運行を開始。

10月19日／勝山永平寺線永平寺口ー勝山間が運行を開始。えちぜん鉄道の全線が開通する。

11月28日／沿線市町村長が連名で、えちぜん鉄道の福井駅部高架乗り入れについて、県議会に陳情書を提出する。

●平成16年

12月26日／県知事と沿線市町村長が高架乗り入れで合意する。

●平成19年

9月1日／三国芦原線に日華化学前駅、八ツ島駅開業。

●平成24年

3月／「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」（計画期間：平成24年度～平成33年度）策定。

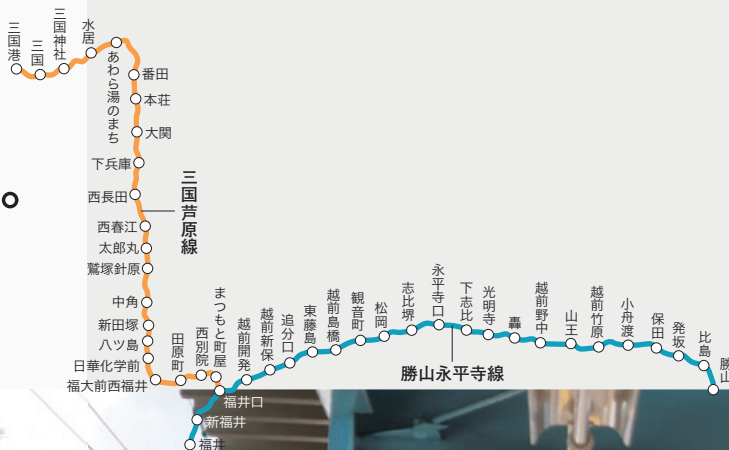
●平成27年

9月27日／三国芦原線にまつもと町屋駅開業。
9月27日／福井ー福井口間が北陸新幹線の福井駅部高架を使用して仮線高架化される。

INTERVIEW

鉄道は地域に必要なもの。 みんなで守り、 支える。

沿線住民にとって「あって当たり前」だった鉄道の存在は、運行休止による鉄道がない生活を経験することで、「地域社会にとって必要なもの」へと変わっていった。えちぜん鉄道の誕生から12年。将来的にも鉄道を維持していくためには何をすべきなのか——住民は、鉄道事業者や行政とともに地域の鉄道を支える一員として、鉄道を利用する「役目」を果たしている。



地域にとって鉄道は必要不可欠な存在

最初の衝突事故からわずか6カ月後に起きた2度目の正面衝突事故。翌日から電車は止まり、住民の足は代替バスに変わった。当時の住民の共通した思いと電車存続運動の契機について、えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会の和田高枝会長は振り返る。

「平成4年に京福電鉄が廃線を申し入れてから、越前本線については、通勤や通学に利用している住民たちが『いつ廃線になるか』と不安を抱えていて、事故が起こった時には大勢の人たちが現場に駆け付けました。大変なことが起こってしまったという衝撃、誰もが明日から自分たちの移動はどうすればいいのかと不安に駆られていました。そんな姿を目の当たりにして、とにかく何とかしなければ、絶対に鉄道を守らなければと思えば、すぐに行動を開始したんです」

当時、吉田郡選出の唯一の県議会議員だった和田会長は、地元である吉田郡松岡町（現・永平寺町）を中心に存続活動を始めた。



えちぜん鉄道沿線
サポート団体連絡会 会長
永平寺町えち鉄サポート会 会長

和田高枝

Takae WADA

Profile

永平寺町（旧・松岡町）出身。福井市役所に40年間勤務したのち、福井県議会議員に（平成12年11月～15年4月）。県議会議員になったばかりの頃に、2度の衝突事故が起こり、鉄道を存続させるために奔走した。住民の力を結集させ、存続運動を盛り上げた立役者。現在も沿線サポート団体など、「乗って残す」住民運動の牽引役として精力的に活動している。



鉄道が運行を停止して、いちばん大変な思いをしたのは「通学手段」を失くした高校生だった。今は、楽しみに電車に乗り込む生徒たちでホームはあふれる。

「電車が止まって代替のバスが運行されませんが、電車と違ってバスは定時運行ができない。それまで電車で通学していた子どもたちを車で送る親も多かったし、車で送り迎えができない家では、下宿させるケースもあったようです。雪の多い季節はもっと大変で、道路が大渋滞して外出さえもままならなくなる。高齢者は、病院へ行くのにバス停で寒い思いをしながら待つていなければなりません。鉄道は単なる移動手段ではなく、地域の活力を支える大事な社会基盤です。人々の移動が滞れば、地域経済だって冷え込んでしまう。当時の勝山市長も、廃線による地域の過疎化をずいぶん懸念していました。この地域にとって、鉄道

はなくてはならない存在だったのです」
住民の「熱意」を見せ、強く訴える
 しかし、福井県は全国一の車社会。和田会長以外は全員が吉田郡以外の選出である県議会では、『赤字路線は残さなくていい』という意見が多勢を占めていた。「希望を見出したのは、栗田行雄知事（当時）の『住民が本当に欲しい鉄道なのかどうか。住民の熱意で決定したい』という言葉でした。既に署名活動も行っていました。ただだけでは住民が本当に鉄道を必要としているのだという実態が伝わりにくい。赤字の鉄道は要らないという県議会の方針を変えるには、住民

の『本気』を見せて訴えていかなければなりませんでした」
 存続を求める住民運動の中で、和田会長が特に着目したのは女性の力だ。
 「女性は妻、母親、祖母という立場から通勤・通学する家族に接し、その苦労をよく理解している。それに家族への影響力も高い。福井市から勝山市まで、女性団体の長に声を掛けて集会を開き、どういった運動をするか、計画を練りました」
 運休休止から約4カ月後の10月、京福電鉄は中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出。その1カ月後に実施されたのが、『電車存続県民総決起大会』だ。
 「私の地元である吉田郡には、観音町から小舟渡まで11駅がある。小舟渡駅をスタート地点に1区間ずつ、電車が通らなくなった電車を残して」とシュプレヒコールをしながら歩き、次の駅で待つ人にバトンを渡していく。バトンを受け取った人たちは次の駅まで歩く。子どもからお年寄りまで参加して、元気な人は小舟渡から観音町まで11駅、全部を歩きました。
 駅伝大会の後は、総決起大会です。バトンの中には、『電車が欲しい』と訴える数十枚の小学生と保護者の作文が

入れてありました。福井市役所裏の中央公園に吉田郡の駅伝大会参加者600人と勝山市、福井市、坂井郡の住民、計約1000人が集結して決起大会を開き、このバトンを、西川一誠副知事（現・知事）に手渡したんです。これが大きなニュースになって、県議会でも反対だった人も住民が必要だというのなら、存続の方向で考えてくれるようになりました」
 県と沿線9市町村は、越前本線と三国芦原線を存続する方向で基本合意する。翌月には県議会でも存続に関する請願・陳情が採択された。



1京福電鉄の存続が危ぶまれていた頃から、地域の鉄道を守る方策を考えていた和田会長。運行を停止したその日から開始した活動のすべてを記録している。2存続への道を切り開いた『電車存続県民総決起大会』。3和田会長らの運動を伝える新聞記事のスクラップ。



1 平成 27 年 9 月 27 日に開業した三国芦原線の「まつもと町屋駅」。行き違い設備のない無人駅だが屋根付きスロープやホーム屋根が設置されている。2 えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線が接続する田原町では、相互乗り入れに向けた工事が進む。3 4 平成 26 年に運行を開始したえちぜん鉄道初の観光列車「きょうりゅう電車」。ティラノサウルスの頭部が装飾されている。



北陸新幹線開業に向け、福井駅周辺では連続立体交差事業が進められている。えちぜん鉄道では平成 27 年 9 月より、福井-福井口間で北陸新幹線用高架橋を使用しての仮線営業運転を開始。単独の高架を建設した後、仮線から切り替える計画だ。

「採択された後、諸問題が山積して、なかなか進捗しないように見えました。このままでは挫折してしまうのではないかと思います。次の行動に出ることにしました。行政から言われてつくるのではなく

鉄道がなかった苦勞を風化させない

第 3 セクターによる存続が決まったものの、存続に必要な費用の市町村間の負担割合や手続きなど、さまざまな事項について協議の時間が必要となった。

「県議会での採択前、私は各県議に賛成してもらうために説得して回っていましたが、ある議員から『上下分離』という鉄道の運営方式の案が出た。これで、一気に流れが変わりました。賛成多数で電車の存続を願う決議が採択されたのです」

翌年 1 月、第 3 セクターによる運営での存続が決定した。駅舎や車両等の資産取得費用、設備投資や保守管理の費用は福井県が負担し、沿線 5 市町村と一般株主が出資する新鉄道会社は運行と事業経営に徹する上下分離方式が採用された。



運行再開時より乗務しているアテンダント。えちぜん鉄道のその細やかなサービスが評判となって、全国の地方鉄道にアテンダント乗務が広がった。

「サポート会の役割は、一人でも多くの人に電車に乗ってもらうようにすること。年に 1 回会報をつくり、会報は永平寺町内 6400 世帯全戸に配布していま

い、住民主体の『吉田郡第三セクター電車サポート会』を立ち上げたのです。住民の本気度を改めて示すことが目的でした」

このサポート会の設立が呼び水となって、勝山市などの行政や、福井市の商工会議所など経済界、自治会や各種団体な

どの支援が広がり、37 の法人と団体による新鉄道会社の設立発起人会議開催へと動き出した。そして平成 14 年 9 月、新会社「えちぜん鉄道」が誕生する。サポート会も吉田郡の住民に出資を募り、えちぜん鉄道に 300 万円 60 株を出資した。

平成 15 年 10 月、えちぜん鉄道勝山永平寺線、三国芦原線が全線開業した。

サポート会は、平成 18 年に吉田郡内の 3 町村合併で永平寺町となり、『永平寺町えち鉄サポート会』と名称変更しているが、変わらない熱意で一貫して、地域の鉄道を応援し続けている。利用者増につながるさまざまなイベントを企画、毎年春と秋に実施する沿線の観光地を訪ねるツアーや夏のビア電（ビール列車）の運行は恒例行事となっている。北陸新幹線開業に際しては、富山市や長野市の観光協会などに足を運び、えちぜん鉄道の PR に努めた。

「サポート会の設立

Column

鉄道が止まっている間、 通勤・通学に誰もが 大変な思いをした



永平寺町役場 税務課 主事

酒井貴広さん

私は上志比村（現・永平寺町）出身ですが、村内に高校はなく、隣の福井市か勝山市、それより遠方の高校を選択するしかありません。だから通学に鉄道は不可欠の存在でした。福井工業高等専門学校に進んだ私も、京福電鉄の電車で福井駅まで行って、JRに乗り換え、学校がある鯖江まで通っていました。

でも、2度目の事故があった翌日から、急に、鉄道が使えなくなった。私が高専3年の時です。代わりに代行バスが運行されましたが、朝は道が渋滞して、時間通りに来ないし、福井駅まですごく時間がかかる。冬になると、特に雪の日などはいくら待ってもバスが来ないし、来ても満員で通過されてしまいます。バスの車中はすごい混雑ぶりです。いつもみんな、時間を気に焦っていました。

JRの時間に合わせてバスの運行ダイヤが組まれていたのですが、遅延で授業の開始に間に合わないのが、母親が父親と私を福井駅までマイカーで毎日送ってくれるようになりました。渋滞もあって片道40～50分かかったので大変だったろうと思います。通勤・通学に誰もが相当なエネルギーを使っていました。

当初は、「これは一時的なことで、いずれはまた鉄道が走るようになる」と漠然と想着ていましたが、そうはならず、時間が経つにつれて、このまま鉄道がなくなるんじゃないかと不安が増していきました。

鉄道が再開した時、私は高専を卒業して車の免許も持っていましたが、えちぜん鉄道は車両も新しく、こんな電車が自分のまちを走るんだと、ワクワクしたことを覚えています。鉄道が休止して、当時は大人たちが存続運動をしていたことを知りませんでした。それがあからこそ、今この電車が走っているんですね。地域に鉄道があることを当たり前だと思わずに大事にしていきたいと思っています。

す。会報の冒頭には、毎号必ず『沿線住民みんなに乗って残そう えちぜん鉄道』の一文を大きく載せています。電車がなかった時の、あの私たちの苦労を風化させない。継続が大事です。油断すると、みんなの『乗ろう』という気持ちが変わられてしまう。電車が残ったからもう乗らないということとは決してあってはなりません」

永平寺町えち鉄サポーター会など沿線の六つのサポーター団体からなる「えちぜん鉄道沿線サポーター団体連絡会」の会議も、毎月、えちぜん鉄道本社で開かれている。情報交換し、利用促進につながるアイデアを検討する。会議には、えちぜん鉄道

社員も参加し、各サポーター団体の活動状況を把握、各団体が主催するイベント時にはスタッフとして参加している。

「サポーター会は、行政や会社への要望はしません。私たちの役割は、提言することではなく、『乗って残すこと』です。えちぜん鉄道の設立の背景には、沿線地域が連携した住民運動があります。住



民運動は、行政や鉄道事業者に頼っていたのでは長続きしません。また、誰か一人が大きな声を挙げるのではなく、みんなの意見を一つにまとめ、みんなで行う、みんなでやり続けようという気運を盛り上げていくことが必要です。

今、えちぜん鉄道は、鉄道事業者、住民、行政、それに県内の企業や商工会議所などの経済界それぞれが自分の役割を全うし、非常に良い関係を築いています。それがあから、えちぜん鉄道は成功している。

沿線では、住民みんなが自分たちのまちに鉄道があることを誇りに思っています。そして、鉄道を守り、支えていこうという強い意思を持ち続けているのです」



大正3年開業の勝山駅。漆喰の白と焦げ茶色を基調とした創業当時の姿が復元されている。平成26年には「人がつどう駅」を目指した新しい取り組みとして「えち鉄 Café」がオープンした。観光客、地元のコーヒー好きで賑わっている。

地方 紀民 行鉄

伊豆箱根鉄道株式会社



伊豆箱根鉄道の路線は、駿豆線と大雄山線の2線。行楽日和、駿豆線の旅に出る。何より記憶に残るのは、笑って見送ってくれた優しい人たち。

霞 のような雲のベールに空は覆われ、見渡す景色に富士山はない。それでも水色の空の下、日差しは柔らかく秋風も暖か。つまり、伊豆箱根鉄道駿豆線が走る静岡県三島市周辺は、本日、絶好の行楽日和なのである。すぐに電車で乗ってしまうのが惜しい気候に誘われて、ひとまず三島の街歩きへ。

一駅歩いて三島散策

三島駅から広がる市街地には富士山からの湧水が湧き、小川も多い。飛び石伝いに川の中を歩いていける場所などもあって、水辺の散歩は予想以上に面白い。透明度が高く、流れも速い小川に浮かぶ鴨たちは、その場に留まるだけでも大変。必死で足を動かすも、ふとした拍子に流されて、アタフタしている様は思わずやけてしまうほどの可愛らしさ。歩き回っていると、どこかで見たような場所が点在していることに気が付き、某ドラマの舞台になっていたことを思い出す。ロケ地巡りを目当てにしていたわけではないけれど、ちょっと得した気分。三島駅から一分、市街地をそぞろ歩き、三島広小路駅から駿豆線に乗り。

天候に恵まれれば、富士山を見ることができ、駿豆線沿線。伊豆箱根鉄道の方からは、富士山をバックに駿豆線が撮影できるポイントを教えていただいていたけれど、どうやら今日は無理らしい。このまま一路、終着駅の修善寺まで行ってしまおうと電車に乗り込んだものの、やっぱり富士山は見られるものな

ら見たいもの。穏やかだけれど風があるおかげで、雲の流れがある。「もしかしたら」の期待を消しかねて、撮影ポイントに近い三島二日町駅で早々に途中下車。

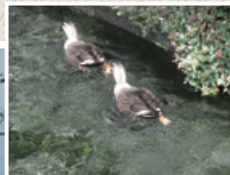
富士山ですか？

駅を出て住宅地を抜けると、線路の両脇には田んぼが広がる。刈り取りを終えた田んぼの景色は寂しい半面、見晴らしは良好。撮影ポイントの見当を付けて歩きながらふと振り返ると、遠く連なる山並みに一際高い見覚えのあるシルエット。小一時間前には見えなかった富士山が登場？ でも、冠雪の見えないそのシルエットが本当に富士山なのか、確証が持てない。

どちらにせよ、裾野を雲に覆われた姿は、いつまたすべて隠れてしまっつか分からない。とにかく撮影ポイントへ急ごうと思ったら、田んぼと畑に道を遮られ、気付けば後ろにしか道がない。慌てて周囲を見回し、目が合った農作業中の女性に、道はないかと泣きつくのと、「こっちこっち」と招かれて、畑の端を通らせていただく。

御礼もそこそこ道を急ぎ、電車ごしに富士山らしき山が写りそうな場所を見つけたところで、タイミングよく踏み切り音が響き出し、電車が通過。山と一緒に電車を撮影。

撮ったのはよいが、この山は果たして富士山なのか。たまたま通りすぎた、今度は自転車で乗ったご老人を呼び止め、「すみません、あれって富士山ですよ？」と問抜けな質



富士山が見えるか見えないかは運次第。

源兵衛川は川の中を歩ける。流れが速く、鴨たちは大変。

伊豆箱根鉄道 駿豆線

【いずはこねてつどう すんずせん】

三島駅から修善寺駅まで、全13駅を34分で結ぶ。沿線には観光名所も多く、観光に便利な「旅助け」や「湯ったりきっぷ」といった乗車券を数多く展開している。





修禅寺の紅葉はまだだ。



開業92年を迎える修善寺駅。平成26年、新駅舎が完成した。

問。一瞬、ぼかんとしたご老人は、「そつだよ。どこから来たの？」と苦笑い。笑われついでに、次の大場駅までの道順も尋ねると、「あの道をまっすぐ。大丈夫？ まっすぐだよ」と心配そうに途中までお見送りいただく。親切な道案内のおかげで、何とか無事に大場駅に到着。富士山も見られたし、心置きなく修善寺へ。

修善寺はコンパクトな観光地

修善寺駅から観光名所が集まる修善寺温泉エリアまではバスで10分程度。紅葉が遅いことで知られる修善寺温泉エリア、木々の葉はまだほとんどが緑色。代わりに観光客の目を楽ませているのは、あちらこちらに飾られた菊の鉢植え。恒例の「菊花まつり」が開催中で、修善寺温泉の中心にある修禅寺の石段も、紅白の菊で飾られ華やか。

さて、「修善寺」と「修禅寺」。「ぜん」の字が違うことは知っていたけれど、その理由が分からない。境内で説明書などを探していると、本堂脇の木の下に白い顔が彫られた大きな石があるのを発見。由緒ある風情だけでなく、周辺に説明表示が見当たらず、これまた何か分からない。あの石は、顔は、一体何？ 石の不思議に気をとられ、寺の名前についてはすっかり忘れて修禅寺を出る。そのまま鎌倉二代将軍源頼家の墓所、頼家の冥福を祈って建てられた「指月殿」を巡り、竹林の小路を抜け、桂橋を渡る。観光スポットがまとまっているため、ゆっくり歩いて1時間

半程度で再び修禅寺の前に戻ってこられる。

特別講義「修禅寺」

程よく疲れた足を休めに、修禅寺が真正面に見える場所にある茶店に入店。修善寺の名前の由来が分からないままになっていたことを思い出し、店主の手が空くのを見計らって尋ねてみると……。

「説は色々だけど、もともと修禅寺は弘法大師に開かれた真言宗のお寺で、その頃は『善』だったのが、鎌倉時代に禅宗に改宗したことで『禅』になったって言うね。その改宗の経緯はね……。修禅寺の由緒から鎌倉時代の歴史、さらには地域の名産品についてまで、特別講義が急遽、開講。

「えっ本堂脇の顔を彫った石？ あれは『だるま』。さほど古いものじゃなくて、明治以降に寄進されたんだよ。修禅寺は禅寺だし、寺の後ろに達磨山も見えるから、それにちなんだんでしょう。『だるま』は達磨大師が座禅をしている形でしょ。ああ顔は元から白かったわけじゃなくて、石全体を拭いたら、顔だけが何故か白くなっちゃんだよ。調子に乗ってあれこれ質問を重ねるうちに、秋の空はすでに夕暮れ。お礼を言ってお席を立つと、博識な店主は最後に笑って、重要な情報をもっ一つ。

「あの『だるま』、顔だけが白くなったから、地元では『美白だるま』なんて呼んでいるんだよ。ご利益、あるかもしれないね。」

分かりました、もう一度行きます修禅寺。帰る前に、美白だるまを拜みに行きます。



東京駅から特急「踊り子」で修善寺まで乗り換えなし。



「美白だるま」のご利益はいかに？



博識店主のお店は修禅寺の目の前。名物は「黒米餅」。



金子常光画
「竹野屋旅館」 マッチ箱ラベル



大正・昭和の島根図誌
連載—第34回
吉田初三郎の世界



島根県鳥瞰図

島根県名勝遊覧図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

シジミの名産地で著名な宍道湖の北岸沿いを走り、地元では「ばたでん」と愛着を込めて呼ばれている一畑電車。松江しんじ湖温泉駅（旧・北松江）と電鉄出雲市駅（旧・出雲今市）を結ぶ北松江線（三十三・九km）と、途中の川跡駅から分岐して出雲大社前駅（旧・大社神門）を結ぶ大社線（八・三km）から成る。

一畑電車の前身の一畑軽便鉄道は、開業翌年の大正四（一九一五）年、目の神様一畑薬師へ参詣客を運ぶ目的から出発した。出雲今市—一畑間を往復。昭和二年に電化。翌三年には北松江方面、さらに出雲大社方面へと電化延伸している。

本図の初三郎鳥瞰図は、「島根県鳥瞰図」の昭和十二年三版（初版昭和五年、改版昭和九年）であり、五十三歳のときの作品である。出雲市—松江市を結ぶ一畑電鉄の都市間連絡鉄道としての機能が高まってきている路線状況が、当時の山陰本線

藤本一美
首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版 2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



『島根県鳥瞰図 [島根県名勝遊覧図絵]』
 (昭和12(1937)年8月20日3版)
 島根県観光協会 発行
 京都市内の観光社出版部 印刷

神話の国「出雲」と水の都「松江」を結ぶ。 観光と沿線の生活を支える地域の鉄道。



一畑電車株式会社

Ichibata Electric Railway Co.,Ltd.

開業：大正3(1914)年4月29日
 設立：平成18(2006)年4月1日
 本社：島根県出雲市平田町2226番地

一畑電車は、大正3年に一畑軽便鉄道(現・一畑電気鉄道株式会社)として運行を開始し、平成18年より一畑電気鉄道株式会社からの分社独立を経て一畑電車株式会社となった。沿線住民の生活に欠くことのできない地域密着の鉄道として100余年の歴史を刻み、「愛され乗ってもらえる電車」を目指している。

また、松江-平田-出雲・出雲大社を結ぶ二つの路線は、島根県を代表する観光ルートで、沿線には多くの名所が並ぶ。観光の足としての役割も大きく、「ご縁の国しまね」キャンペーンの一環として、松江-出雲間に「ご縁電車」を走らせるなど、島根観光を盛り立てている。



などの国鉄線と同様にわかりやすく図化されているようだ。

ただ、残念ながら図示の小境灘駅(現・一畑口)―一畑駅間は、昭和十九年に休止(昭和三十五年には正式廃止)となってしまった。

カラフルな彩色(春のピンクの桜と秋の紅葉も)と大胆な構図は、日本海側上空から眼下に陸側を描写したもので、中央左に県都松江市街と松江城、六道湖をはさんで右に出雲市街と出雲大社の境内を配置。背後に大きな三瓶山と麓の志学(現・三瓶)温泉の湯煙や立久恵峡、江ノ川流域の名勝、玉造温泉、温泉津、津和野町もしっかり描画している。

左端には隠岐島航路と結ぶ港町美保関・境港の存在、安来の清水寺の左奥には出雲富士大山(鳥取県人は伯耆富士と呼ぶ)、さらに遙か遠くには、いつものことだが本家の富士山が、右端には下関の先に朝鮮金剛山までも入れている。細部を見ると文豪ヘルン(小泉八雲)旧居や雪舟墓まで表示していて嬉しくなる。

なお、島根県内を描く初三郎図は前述の三点の他に「石見吉田案内」「浜田みなと」などがある。初三郎最大のライバル金子常光図は十三点ほど判明。マッチ箱ラベル表紙絵(昭和八年)のみ参考までに添えておきたい。



朝、登校する生徒たちで混雑する粟生線小野駅

みんな と Vol.56 | WINTER 2016 冬号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなと」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。