

鉄道の活性化 及び 鉄道を利用した地域の活性化

「乗って残す」から 「乗せて残す」へ

杉山淳一

- 1967年生まれ52歳 東京都出身
- 信州大学経済学部卒 リゾートビジネスを学ぶ
- コンピュータ系出版社“アスキー”入社
(雑誌の広告営業を担当しマーケティングを実践する 担当雑誌 ASCII LOGiN TECH WIN デジタル広告に取り組む)
- 1996年よりフリーライター
(IT・ゲーム分野中心・日本初のEスポーツライターとなる 売れるモノは “便利”か”楽しい”か)
- 2007年より主に鉄道関係をテーマとする
(PCゲームソフト『A列車で行こう』シリーズの攻略本が契機 鉄道趣味は幼少期より50年以上)
- 日本^の全旅客鉄道路線のうち99.35%に乗車
(残りは近鉄の半分178km、富山ライトレール延伸区間0.1km 万葉線駅移転部分0.1km)

鉄道関連の実績

- インターネットメディア

マイナビニュース 連載コラム「鉄道ニュース週報」 ITMediaビジネスオンライン「杉山淳一の週刊鉄道経済」
ねとらぼ交通課「月刊乗り鉄話題」 Webコラムマガジン のらり「新汽車旅日記」
文春オンライン「この鉄道がすごい」 講談社「現代ビジネス」 東洋経済オンライン 乗りものニュース ほか

- 書籍

知れば知るほど面白い鉄道雑学157 (リイド社) もっと知ればさらに面白い鉄道雑学256 (リイド社)
ぼくは乗り鉄、おでかけ日和。日本全国列車旅、達人のとおき33選(幻冬舎) 知られざる鉄道路線の謎(宝島社)

- 監修

埼玉県 彩の国映像ミュージアム『鉄道×映像』展 (2014)

- 社会貢献

鉄旅オブザイヤー最終選考委員 (2013～)

- 地方自治体関連

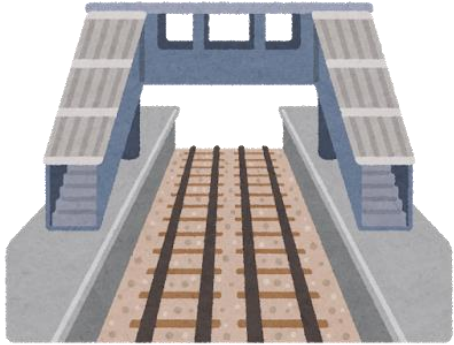
島根県雲南市「木次線活性化」 福井市商工会「観光列車研究会」
徳島県海陽町&高知県東洋町「阿佐海岸鉄道DMV導入観光広報プロジェクト」

- テレビ・ラジオ出演など

【TV】5時に夢中(MX)・リトルトーキョーライフ(TX)・深層ニュース(BS4)・特急で行こう(BX)・沸騰Word10(AX)・
ワイドスクランブル(EX)・ニュース番組コメントなど
【ラジオ】森本毅郎スタンバイ(TBS)・STEP ONE(J-WAVE) コメント」

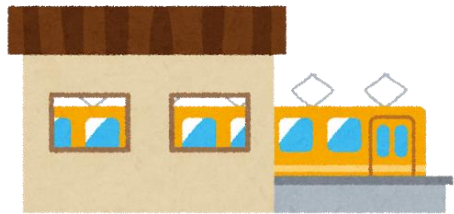
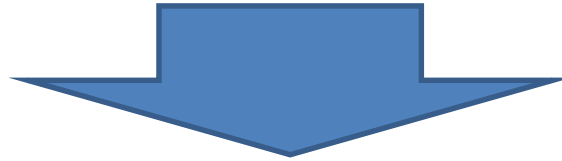
大前提

鉄道と人々の関係が変わった



国(国鉄)や自治体(市営交通)や鉄道会社が責任を持って運行する
撤退するには審査・認可が必要

沿線の人々は鉄道会社の経営に関知せず
いつでも使いたいときだけ使える



JRや自治体(市営交通)や鉄道会社は赤字路線を維持できない
廃止届、許可だけで撤退できる



沿線の人々の協力がなければ維持できない
使いたいときに使えない

鉄道の活性化

なぜ、鉄道を活性化する必要があるか？

鉄道が衰退すると、地域の交通が不便になるから。

地域の交通が不便だと、**地域が衰退する**から。

鉄道が衰退すると、鉄道事業者の利益にならないから。

鉄道事業者は利益にならない路線を**維持できない**から。

「郷愁ばかりで鉄道を残すのは、社会にとって本当にプラスか」

JR九州社長、ローカル線「郷愁で残すのか」
2017年8月9日 読売新聞オンライン

活性化できない鉄道は.....

国鉄と私鉄の決定的な違い

国鉄（公共事業体）

すべての国民、国土のために必要な交通手段を整える会社
赤字路線も運行する責任がある

私鉄（民間企業）

顧客(沿線の人々)と株主のために営利目的で鉄道を運行する
赤字路線の運行は企業全体の利益の範囲内

赤字の鉄道路線は必要か

- 鉄道事業者の負担軽減、地域が鉄道の維持に参加する

鉄道事業法改正(2000年)により赤字路線廃止も届出制に

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(2007年)

地域交通の活性化のための調査を国の費用で補助

具体的な再生計画決定で国の支援を受けられる

福井鉄道(福武線) - 2009年

若桜鉄道(若桜線) - 2009年(「公有民営化」方式)

三陸鉄道(北リアス線・南リアス線) - 2009年

信楽高原鐵道(信楽線) - 2013年

北近畿タンゴ鉄道(宮津線、宮福線) - 2015年 WILLER TRAINS(京都丹後鉄道)

近畿日本鉄道(内部・八王子線) - 2015年 四日市あすなろう鉄道

交通基本法(2013年)

国民の移動の権利を保障し、移動交通の整備責任の所在を明確にする。

[交通政策白書] 人口の少ない地域では、持続的交通機関としてバスや乗り合いタクシーを推奨

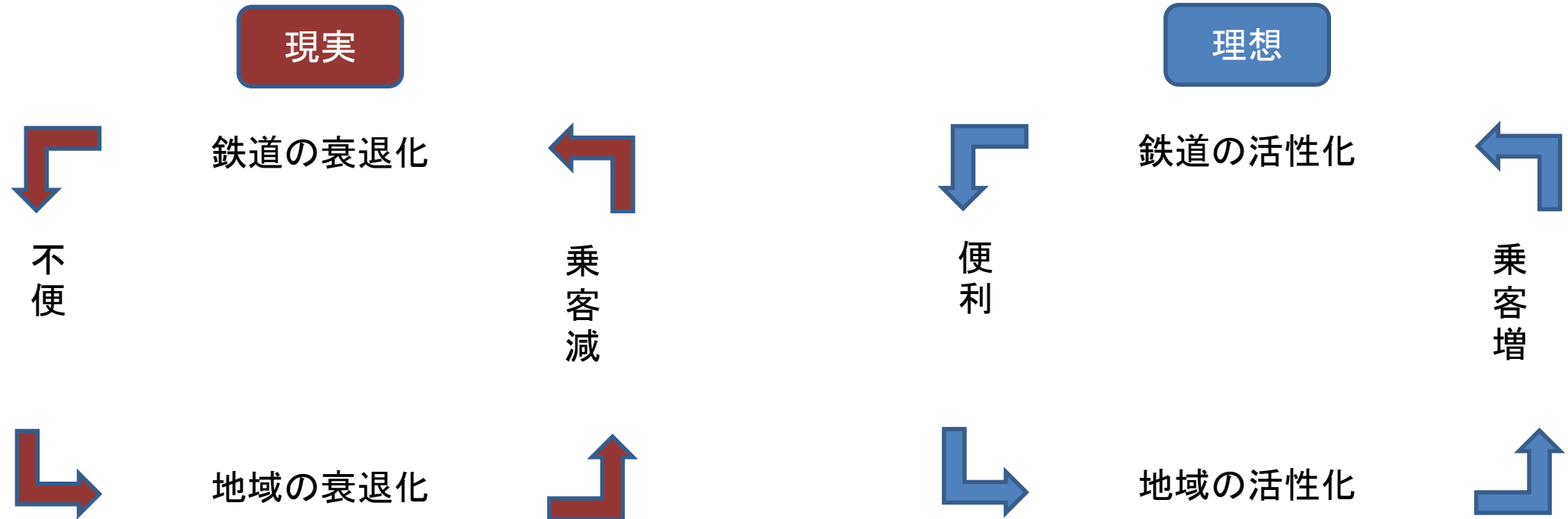
国も鉄道を応援してくれないの? (ノド) べ(-ω-) 自治体の負担が重すぎるでしょ

なぜ鉄道は必要か

	鉄道	バス	乗り合いタクシー
利点	定時性 大量輸送 居住性 (立っても座ってもいい。走行中に移動できる。コミュニティとして必要な機能) 低運賃 長距離移動が楽で速い 全国にネットワーク	路線・台数を変更できる 鉄道より 低コスト 低運賃	ドア付近からドアへ オンデマンド・呼べば来る 車両はバスより低コスト ひとりあたり運賃は高い
欠点	路線は固定される 高コスト 時刻が決まっている	天候・渋滞に左右される 定員が少ない 着席推奨 立ち乗りは不快 長距離移動はつらい 時刻が決まっている	定員が少ない 高運賃

今回は鉄道を選び、他の交通手段は考えない。
(共通点は多い)

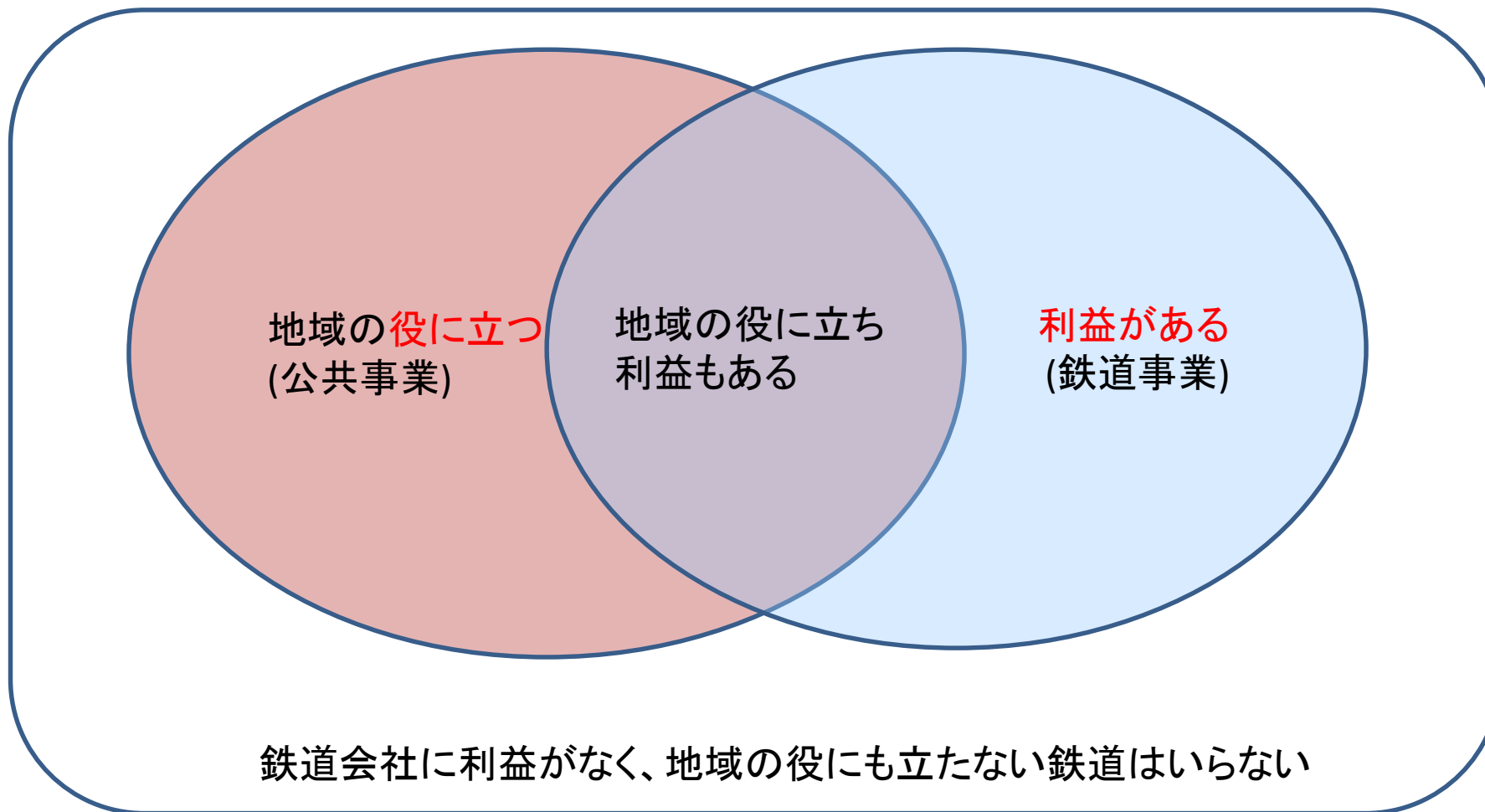
鉄道の活性化と衰退化



地域の人口減少が鉄道の衰退を招く。
鉄道が衰退していくと、地域が不便になり、
人口が流出、移住の魅力が減る
衰退化を防ぐために、便利な鉄道・地域にする。

地域の活性化と鉄道の活性化は
ニワトリとタマゴの関係
どちらが先か、ではなく
どちらも大事。

収益だけが判断基準ではない



存続できる鉄道路線とは

- 路線単体で利益がある
- 赤字だが地域の交通手段として必要
- 赤字だが観光資源であり沿線に経済効果がある

存続できない鉄道路線は？

- 路線単体で赤字である
- 地域の交通手段として必要とされていない
- 観光資源でも経済効果もない

残したいなら
解決すべき

活性化事例へ

鉄道活性化事例 1

ひたちなか海浜鉄道

- 2008年運行開始 (茨城交通湊線より転換) 14.3km
 - 2009年ダイヤ改正 終列車を23時台へ (JR特急に接続)
 - 全列車を日工前に停車
 - 2010年3月 金上駅列車交換設備
 - 朝夕時間帯増便
 - 2014年 高田の鉄橋駅を新設
-
- 1年通学定期を発売 (120日でモトが取れる)
 - ひたち海浜公園へ無料シャトルバス
 - 利用者数75.5万人(2009)→100.7万人(2018)
 - 営業損益△3659万円→ (2009) 2.5万円(2017)
-
- 平磯～磯崎間に新駅設置予定
 - ひたち海浜公園に延伸予定

ひたちなか市の10年計画
生活路線として改善に努力
ひたち海浜公園訪問客の定期外収入



鉄道活性化事例 1



杉山淳一撮影



杉山淳一撮影

ひたちなか海浜鉄道



出典:おらが湊鉄道応援団 <http://minatosen.com/>

鉄道活性化事例 2

いすみ鉄道

- 1988年 運行開始(JR東日本 木原線より転換) 26.8km
- 2009年 公募社長就任
- 2009年 ムーミン列車運行開始
- 2011年 旧国鉄型車両による観光急行開始
- 2014年 レストラン列車運行開始
- 利用者数40.6万人(2009)→37.5万人(2017)
- 営業損益△1億2700万円(2006)→△1億4220万円(2017)

沿線人口減 少子化に対応するため
定期外旅客の獲得を目指す
鉄道が広告塔になり地域活性化を目指す



鉄道活性化事例 2

いすみ鉄道



鉄道活性化事例 3

JR西日本 木次線

- 1932年 国有化 1937(昭和12)年 全線開通 81.9km
- 1987年 JR西日本へ
- 1998年 奥出雲おろち号 運行開始
- 2009年 奥出雲おろち号 斐伊川サミットが支援開始
- 2016年 区間別平均通過人員 204人/日/km ワースト3位
- 2016年 (三江線廃止届)
- 2016年 これからの木次線を考える会
- 2016年 木次線開業100周年実行委員会
- 2016年 木次線『ワイン&チーズトレイン』運行
- 2016年 出雲大東駅に住民管理団体「つむぎ」オープン
- 2017年 木次線全線開業80周年記念事業実行委員会 設立総会
- 2017年 おくいずも女子旅列車運行
- 2018年 (三江線廃止)
- 2018年 区間別平均通過人員 200人/日/km ワースト2位
- 2019年 JR西日本より 廃止の検討はしていない発言

三江線廃止で危機感を持った
沿線の雲南市、奥出雲町が連携。
JR西日本米子支社 木次営業部の協力を得て、
沿線住民参加型イベントを数多く開催
鉄道に乗らなくても、鉄道を応援できる仕組み
新たな観光列車開発が課題



鉄道活性化事例 3

JR西日本 木次線



鉄道活性化事例 4

阿佐海岸鉄道

- 1992年 開業 国鉄未成線を引き継ぐ 8.5km
- 2016年 徳島県がDMV導入を発表
- 2019年 あさチェン推進会議発足
- 2019年 DMV 3台お披露目イベント開催
- 2020年 運行ルート決定
- 2020年度 運行開始予定

国が建設を凍結した阿佐線(牟岐～後免)のうち
すでに工事が進んでいた部分について、
徳島県、高知県が第三セクターを設立して引き継いだ。
1列車あたり平均乗客数4名

コスト削減と観光誘客を狙ってDMVを導入する
事業費13.9億円
観光誘客組織として、あさチェン推進会議を発足させた
具体的な取り組みはこれから



阿佐海岸鉄道



鉄道活性化事例 5

道南いさりび鉄道

- 2016年3月 江差線五稜郭～木古内間を引き継いで運行開始
木古内～江差間は廃止
- 2016年5月 観光列車 ながまれ海峡号 運行開始
- 2017年10月 北海道・北斗市・函館市・木古内町および日本旅行と
「道南いさりび鉄道の利用促進と道南地域の
観光振興等に関する協定」を締結。



並行在来線の観光活用事例

開業当初より観光列車を運行
旅行会社と提携し業務委託
旅行会社・鉄道会社・地域の人々の連携



鉄道活性化事例 5

道南いさりび鉄道



鉄道活性化事例 6

門司港レトロ観光線

- 1988年 北九州市が門司港レトロ地区の整備を開始
- 1991年 北九州市がトロッコ列車運行を発案
- 2004年 貨物列車運行終了
- 2006年 トロッコ運行イベント
- 2007年 トロッコ運行イベント
- 2008年 平成筑豊鉄道が事業パートナーになる
- 2008年 通年運行に向けた事業許可申請
- 2009年 開業 やまぎんレトロライン
- 2009年 北九州銀行レトロラインに変更

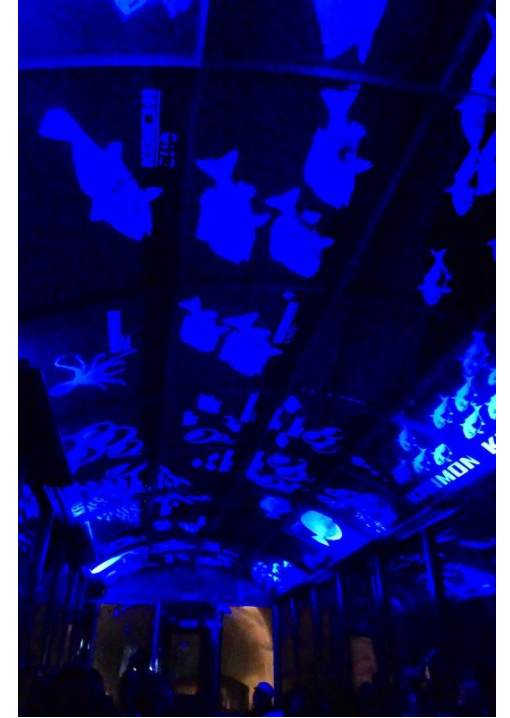
貨物線の観光活用事例

門司港レトロ地区と連動

コスト削減のため、JRに繋がる線路は切断
(保安設備簡素化)



門司港レトロ観光線



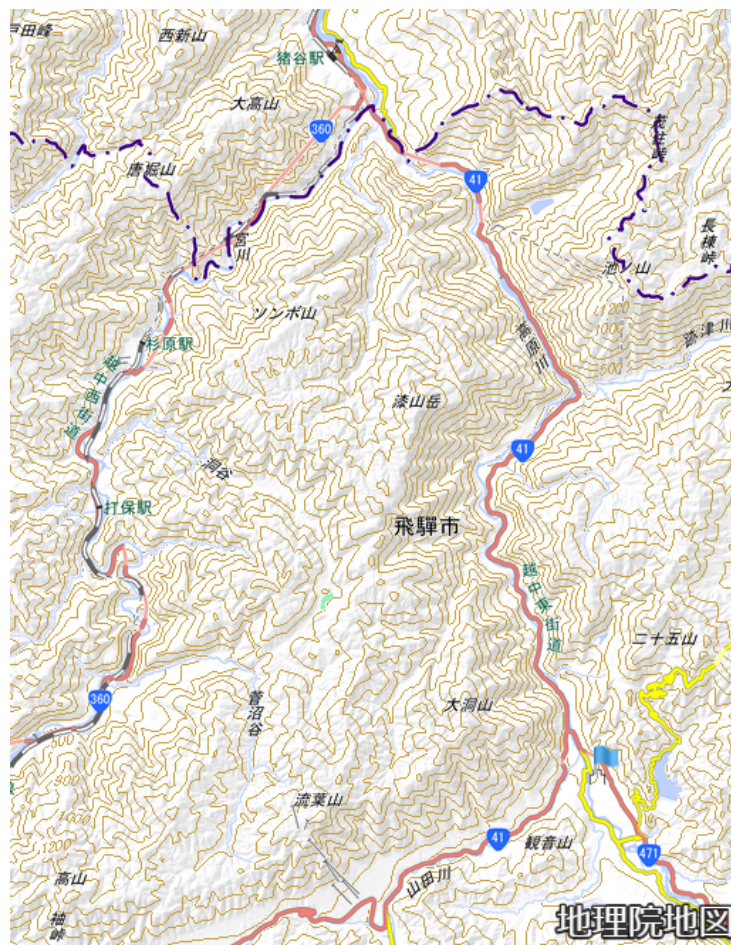
鉄道活性化事例 7

レールマウンテンバイク

「Gattan Go!!」

- 1984年 国鉄神岡線廃止 神岡鉄道発足
- 2006年 神岡鉄道廃止
- 2007年 有志による軌道自転車体験会
- 2012年 NPO法人「神岡・町づくりネットワーク」が事業化
- 2016年 ロストライン協議会発足
- 2016年度 210日営業 年間利用者数 41988人
- 2018年 新コース「溪谷コース」オープン

廃線跡を活用して町おこし
温泉街のアトラクションとして機能
県内外から集客する



鉄道活性化事例 7

レールマウンテンバイク

「Gattan Go!!」



観光列車の取り組み

JR九州

肥薩おれんじ鉄道

平成筑豊鉄道



観光列車は全国に120以上もある



観光列車の成功とはなにか

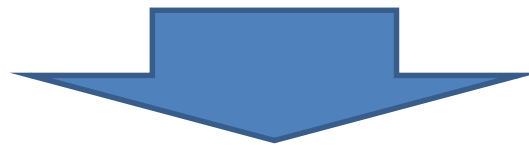
- 地域に貢献する
 - 観光路線化で地域の広告塔と集客を狙う
 - 地域の観光活性化
 - 地域の産業振興
- 公共交通機関としては絶望的
- しかし少数の必要な人のために維持したい路線を維持
- 赤字を許容する必要がある 費用対効果は未知数

鉄道を残すために

- 乗って残そう運動は長続きしない
国鉄赤字83線問題 路線100km未満 定期客片道3000人以下
特定地方交通線 旅客輸送密度4000人未満
旅客輸送密度 1年間、1日1kmあたりの平均乗車人数
年間輸送人数÷営業距離÷営業日
- 乗っていただこう運動が持続しやすい
鉄道を利用しない人も参加できる仕組み
鉄道に関わるといいことがある
鉄道に関わるとモノやサービスが売れる
鉄道を交流の中心に据える
赤字であっても、国や鉄道事業者に「この路線は必要」と認知していただく
なにより、**地域の人々に関心を持っていただくことが必要**

鉄道の活性化とは

- **便利に活性化する**
ダイヤ、施設を改良し、地域の人々が乗りやすい、使いやすい鉄道にする
- **楽しく活性化する**
用事がなくても乗ると楽しい
遠くから乗りに来てもらえる
地元以外の人地域でお金を使ってくれる
乗らなくても、楽しい、儲かるなど、気になる存在になる



地域が活性化する