

鹿島鐵道廢線問題

I. はじめに

80余年に渡り、地域住民の足として重要な役割を果たしてきた「鹿島鉄道」は、5年間の対策協議会の審議の上で、平成18年11月19日存続に向け、鉄道運営会社の公募が発表された、2社の応募があったが、どちらも適格事業者には該当せず、結果、暮れの12月24日に、19年3月31日での「廃線宣言」に至った。

我々支部で取り組んだ本調査研究事業に於いても、「石岡市中心市街地活性化において、鹿島鉄道の存続とその有効利用による活性化」を、重要テーマとし12月初旬には現地研修会（支部会員20名参加）を実施するなど、継続的に「存続の必要性和市内活性化及び鉄道のあり方や有効利用策など」多岐に渡り、調査・分析・検討を重ねてきました。

今回の廃線決定は、その上で大変残念な結果となってしまいましたが、

- ① 国の地方公共交通施策の見直し（18年度通常国会法案提出の動き～地域公共交通の活性化・再生法案）
- ② 廃線処理問題とその後の地域活性化のあり方
- ③ 他県支部においても廃線問題という同様なケースが考えられる

などの理由により、廃線問題を報告書に一部資料として取り上げました。今後も①廃線処理の問題 ②地域交通手段の問題（特に交通弱者対策） ③茨城空港へのアクセス問題 ④沿線地域活性化問題等、廃線を決定したから全て良いという問題でなく、地域活性化の課題が続くものと思われまます。支部としても、今後も県内において廃線問題を抱えている地域もあり、引き続き、石岡市の動向と地域活性化に向けて、研究・研鑽を重ね微力ながら活性化に貢献出来ればと考えております。



Ⅱ. 鹿島鉄道の歴史と廃線の経緯

鹿島鉄道は鹿島神宮への参拝客輸送を主たる目的として、1922年（大正11年）鹿島参宮鉄道として設立された。1924年には第一期工事区間の石岡・常陸小川間が開通した。その後の5年間で鉾田まで鐵路が延ばされ、1929年に現在の鹿島鉄道の姿である27・2 km となった。



マスコミ各社の注視の中で、先月開かれた鹿島鉄道対策協議会

しかし、鹿島神宮までのさらなる路線延長は立ち消えとなった。

1965年、常総筑波鉄道との合併で関東鉄道鉾田線と名称を変更したが、その後モータリゼーションが進み、関東鉄道の輸送人員が減少の一途をたどっていった。

1979年には鉾田線が鹿島鉄道として、筑波線が筑波鉄道（1987年に廃止）に経営分離された。

こうした状況の中、輸送人員の減少が目立った鹿島鉄道だったが、航空自衛隊百里基地への燃料輸送が大きな収入源となって鐵路が存続していた。しかし、それが廃止となり、2001年12月には廃線の協議がスタートした。

その後、5ヵ年計画で県や沿線自治体の公的支援が入り、存続して来たが、2005年7月、親会社である関東鉄道が支援の打ち切りを表明した。

一方、存続を願う市民運動の輪も広がり、沿線高校を中心にした「かしてつ応援団」などが熱心な存続活動を続けたが、鹿島鉄道対策協議会での席上で、関東鉄道からの支援打ち切りが再度表明され、対策協議会もこれを了承、新たな事業者の公募を決めた。

公募は2006年11月27日から12月10日の2週間で実施され、その1週間後に応募した2社が経営計画のプレゼンテーションを行なったが、その1週間後に、「適格事業者なし」の結論がなされ、事実上、2007年3月31日に廃線が決まったのである。

Ⅲ. 存続に向けて検討した鉄道活用のアイデア

1. 民間共用空港との関わり

2年後に民間共用される予定である「茨城空港」へのアクセス手段として活用する（メリット）

- ・ 定時性で大量輸送が可能

・アクセス手段が増えて、利用客の利便性が向上する
(検討)

- ・空港までの引きこみをどうするのか？
→DMV（デュアルモードビーグル等の活用）

2. 交通弱者を含めた代替交通手段

現状の道路状況では、路線バスの正常運行は困難をきわめる状況だと判断出来る。地域格差をうめるために、地方の頑張りが求められている。

マイカーの運転が困難な、地域の高齢者、学生、子供たちの交通手段として再度有効活用する。また、これからは環境面での鉄道の有効性も発信し、利用促進を図る。

3. 観光資源活用と鹿島臨海鉄道との連結

四季折々に美しい自然が豊かな地域を、鉄道利用と共にアピールする。その際重要な事は、銚田駅と新銚田駅（鹿島臨海鉄道）との連結である。前述のDMVで結ぶのが、当面コスト面も含め有効だと考えられる。

◆鹿島鉄道利用者の状況(H18年9月分まで)

(単位:人)

年度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18						
									4月	5月	6月	7月	8月	9月	4~9月計
利用者合計	1,109,000	1,036,000	987,000	946,000	903,000	883,000	843,249	775,743	61,270	71,323	68,219	60,810	63,642	64,508	389,772
対前年比(%)		△ 6.6	△ 4.7	△ 4.2	△ 4.5	△ 2.2	△ 4.5	△ 8.0	△ 3.7	△ 3.0	△ 3.9	△ 5.1	9.5	1.5	△ 1.1
通勤定期	182,000	162,000	156,000	148,000	139,000	137,000	134,640	134,560	11,160	10,740	11,220	11,520	10,380	11,100	66,120
対前年比(%)		△ 11.0	△ 3.7	△ 5.1	△ 6.1	△ 1.4	△ 1.7	△ 0.0	2.2	△ 2.2	1.1	0.0	△ 8.5	0.5	△ 1.2
通学定期	485,000	460,000	429,000	405,000	384,000	387,000	345,480	299,880	22,440	28,560	29,040	19,080	13,320	19,860	132,300
対前年比(%)		△ 5.2	△ 6.7	△ 5.6	△ 2.7	△ 1.8	△ 10.7	△ 13.2	△ 3.1	△ 14.1	△ 13.3	△ 19.3	△ 11.6	△ 6.5	△ 11.7
定期外	442,000	414,000	402,000	393,000	370,000	359,000	363,129	341,283	27,670	32,023	27,959	30,210	39,942	33,548	191,352
対前年比(%)		△ 6.3	△ 2.9	△ 2.2	△ 5.9	△ 3.0	1.2	△ 6.0	△ 6.4	9.2	5.7	4.4	25.8	7.3	8.0

※H18は、4月～9月までの実績と対前年増減率。

◆平成18年度 これまでの経過及び利用促進策について

	時期	会議の名称・利用促進策	内 容
4月	H18.4月	通学定期割引実験	通学定期割引実験→前年度の4月に比べ、発売枚数8.5%の減
5月	H18.5.2	第1回幹事会	総会での審議事項についての協議(予算・決算・事業計画等)
	H18.5.12	鹿島鉄道対策協議会総会	今後も利用促進に取り組むとともに、具体的な支援のあり方、支援の額などについて、今後協議を進めることとする。
	H18.5.12	沿線企業への協力依頼	沿線工業団地連絡協議会総会の場において、鹿島鉄道の現況説明及び鹿島鉄道利用の協力依頼を実施
	H18.5.31	鉄道廃止にかかる意見聴取会	廃止の繰上げについて各関係者が意見の陳述→廃止の繰上げは適当でない。(関東運輸局)
6月	H18.6.15	第1回担当者会議	沿線高校への利用促進の呼びかけ、パーク&ライド駐車場など、今後の利用促進事業について協議。
	H18.6.28	沿線高校への利用よびかけ	沿線高校の生徒及び父兄に対し、鹿島鉄道利用の呼びかけを実施。各学校を通じて各家庭へ依頼文書を配布。あわせて、かしてつ応援団を通じて、鹿島鉄道の利用を呼びかけるよう、かしてつ応援団へ依頼
	H18.6.29	第1回学校長連絡会	第1回鹿島鉄道沿線高校 学校長連絡会を開催。鹿島鉄道の利用の状況について、意見交換を実施
	H18.6.30	第2回幹事会	支援額についての協議
	H18.6.30	沿線工業団地アンケート調査	沿線工業団地に対して存続・利用促進についてのアンケート調査を実施
7月	H18.7.13	関東鉄道社長来庁	関東鉄道新社長が就任の挨拶に右岡市長を訪問。鹿島鉄道に対しての財政支援継続を文書にて要望。 →次回対策協議会で口頭により回答予定。
	H18.7.14	第3回幹事会	次回対策協議会について協議。
	H18.7.18	鹿島鉄道観光PR	東京都千代田区いばらき観光物産センターにおいて鹿島鉄道の観光PRを実施
	H18.7.24	パークアンドライド駐車場の募集	公共施設駐車場を利用したパークアンドライド駐車場を設置 石岡市運動公園：東田中駅 15台、行方市玉造公民館：玉造町駅 20台
	H18.7.27	鹿島鉄道来庁	今後鉄道を存続するには、新たに車両の更新を含む3、3億円の設備投資が必要だという見解が示される。
8月	H18.8.1	沿線市幹事打ち合わせ	設備投資3、3億円の増について協議。
	H18.8.21	第2回学校長連絡会	各高校の取り組み状況及び対策協議会の利用促進案を提示。
	H18.8.23	幹事打ち合わせ	沿線の商店街や住宅地へのビラくばり、ポスター貼りなどのローラー作戦、沿線高校始業式での利用依頼、懸賞付定期券などの利用促進策を実施することとする。
	H18.8.28	懸賞付き通学定期券の発売	通学定期販売促進の事業として、8月28日～9月16日までを利用開始日とする通学定期券に対して、懸賞付き通学定期の発売。
	H18.8.28～ H18.9.1	懸賞付き通学定期券の発売	鹿島鉄道沿線ローラー作戦(駅前商店街・企業へ利用促進ポスターの掲示、沿線住宅地へのビラ配り)
9月	H18.9.1	各高校始業式での利用呼びかけ	沿線高校(7校)始業式において、生徒に利用促進を直接呼びかけ。
	H18.9.28	幹事打ち合わせ	沿線幹事・茨城県による打ち合わせ。支援額の削減の可能性について協議。
10月	H18.10.18	懸賞付き通学定期券の抽選。	懸賞付き通学定期券について抽選を行い、景品を発送。

鹿島鉄道存続についての選択肢 一覧表

NO	支援の選択肢	概要	前提条件	総額 (H19～H23)	計
	現行の支援	経営改善5ヶ年計画に基づき、H14～H18の5ヶ年間に、支援を行う。	県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。 市は近代化の事業者負担分プラス固定資産税相当分を赤字補填 関東鉄道より、5年で約1億円の支援有り。	445,000	274,000
1	現行と同様の支援	現行の支援と同様に、近代化補助の上乗せ及び赤字補填を行う。	市は近代化の事業者負担分プラス赤字補填 県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。	1,102,000	945,000
2	現行と同様の支援 (関鉄1億の支援あり)	〃	市は近代化の事業者負担分プラス赤字補填 県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。 関東鉄道より、5年で約1億円の支援を見込む。	1,102,000	845,000
3	上下分離方式	沿線自治体が土地や施設などの資産(下)を保有し、それを民間会社や第三セクターが借り受けるなどして運行・運営(上)のみを行う形態。	鉄道用地及び運行に必要な車両以外の鉄道施設は、自治体が無償で事業者より譲り受ける。 県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。	1,330,000	1,173,000
4	和歌山貴志川線方式	自治体が鉄道用地のみを所有し、鉄道事業者が土地以外の鉄道設備の所有と鉄道事業運営を行う方式。鉄道用地以外の鉄道資産については、事業者の所有となる。	鉄道用地については、5億円で沿線市が買い取る。 また、経営支援については、沿線市の負担とする。 県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。	1,522,000	1,365,000
5	第3セクター方式	民間資本と、地方公共団体が一緒に出資して経営されている鉄道のこと。昭和55年に施行された通称国鉄再建法により転換された路線が大半を占める他、私鉄路線を転換したものがある。	資本金額は2億円とする。(市2/3, 民間1/3) 鉄道用地及び運行に必要な鉄道施設は、第3セクター会社が無償で事業者より譲り受ける。 3セク会社の赤字分は、市が負担する。 県は近代化の補助率を1/2に嵩上げて補助する。	1,463,333	1,306,333

※鹿島鉄道の収支予想については、H18.2.20対策協議会資料より 全事業 △758,000 鉄道事業 △530,000 付帯事業

※現行と同様の財政支援は全事業をベースに、上下分離と第3セクターは鉄道事業のみで試算を行った。

※設備投資額については、(総額 572,000) - (国の負担分 157,000) = (県・市の負担分 415,000)

◆鉄道廃線と公募の状況について

路線名	公募の有無	公募の方法	公募開始日	締切日	募集日 (募集予定日)	運行開始日	募集の条件等	輸送密度 (H16年度)
JR西日本鉄道 可部線	無	-	-	-	H15.12.1	-	-	487人 (H13年度)
日立電鉄	有	ホームページ	H16.8.13	(当初) H16.8.31 (延長後) H16.9.15	H17.3.31	-	① 運行開始日 平成17年4月1日 ② 鉄道施設の整備等の費用及び利用促進運動等について、行政が支援を予定。 ③ ①、②以外の運行条件等は別途協議	1,303人
のと鉄道 能登線	無	-	-	-	H17.3.31	-	-	766人
北海道 ちほく高原鉄道	無	-	-	-	H18.4.21	-	-	242人
神岡鉄道	無	-	-	-	(H18.12.31)	-	-	62人
くりはら 田園鉄道	無	-	-	-	(H19.4.1)	-	-	198人
高千穂鉄道	無	-	-	-	(H19.9.6)	-	-	504人
和歌山電鉄 貴志川線	有	ホームページ	H17.2.23	H17.3.22	(当初) H17.10.1 (繰下後) H18.4.1	H18.4.1	① 敷地は行政(1市1町)で所有し、運営事業者に無償貸与する。 ② 敷地以外の施設(車両含む)は、運営事業者が南海鉄道から譲渡を受ける。 ③ 運営事業者は、第一種鉄道事業の許可を取得すること。 ④ 運営費補助は、一定の範囲内で行政(1市1町)が行う。 ⑤ 運行期間は、10年間以上とする。 ⑥ 運行開始日は、南海鉄道が貴志川線から撤退した日からとする。	3,112人 (H15年度)
鹿島鉄道					(H19.3.31)			605人

平成 18 年 11 月 日
鹿島鉄道対策協議会

鹿島鉄道線の運行事業者を募集します（案）

茨城県石岡市と鉾田市を結ぶ鹿島鉄道（単線・延長 27.2km）は、平成 19 年 3 月 31 日限りで廃止される予定であります。

このため、鹿島鉄道沿線の石岡市・小美玉市・行方市・鉾田市及び茨城県で構成する鹿島鉄道対策協議会では、鹿島鉄道線を存続させるため、鹿島鉄道株式会社に代わって、鹿島鉄道線を運行する事業者を募集します。

1. 鹿島鉄道線の現状

- (1) 運行路線 石岡駅・鉾田駅間の 17 駅（有人駅 4 無人駅 13） 27.2km
(2) 運行本数 86 本/日
(3) 運行方法 ワンマン運転
(4) 動力 内燃動力

【単位：人】

(5) 輸送人員	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度
通勤定期	137,000	135,000	134,000
通学定期	387,000	345,000	300,000
定期外	359,000	363,000	341,000
合計	883,000	843,000	775,000

2. 応募期間

- (1) 11 月 27 日（月）から 2 週間（12/11 まで）

3. 募集の条件等について

- (1) 少なくとも、鉄道施設は事業者が所有すること。
(2) 第 1 種鉄道事業者となること。
(3) 沿線市及び県等は今後 5 年間の運行に対して、経営支援、近代化補助を行う
(4) その他の運行条件等については、別途協議

4. 応募方法

- (1) お申し込み、詳細なお問い合わせについては、下記の連絡先までお問い合わせください。
(2) 応募結果については、締切後約 1 週間の審査期間を経て、鹿島鉄道対策協議会事務局が公表します。

5. 問い合わせ先

〒315-8640 茨城県石岡市石岡 3165-2
石岡市企画部企画課内 鹿島鉄道対策協議会事務局
TEL 0299-23-1111 内線 223
FAX 0299-22-3684
e-mail kikaku@city.ishioka.lg.jp URL <http://www.city.ishioka.lg.jp/>