

島原鉄道廃止問題に関する経過

- 3月26日 島原鉄道(株)へ存続要望書を提出
- 3月27日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第1回幹事会開催
 - ◎島原鉄道の現状・動きについて島原鉄道(株)より報告
 - ◎路線廃止問題対策会議の運営・今後の日程等について協議
- 3月30日 島原鉄道(株)が九州運輸局へ廃止届を提出
- 4月12日～26日 各支所単位で自治会長会議開催
 - ◎島原鉄道廃止発表からの経過について報告
- 4月17日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議第1回会議開催
 - ◎島鉄から南線の赤字分111百万円の補てんがあれば存続について検討の余地がある旨の発言
 - ◎赤字補てんの負担方法等の協議、検討を同会議の幹事会に付託し、次回の会議に諮ることを決定
- 5月11日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第2回幹事会開催
 - ◎路線存続のための条件等について協議
- 5月14日～30日 各支所単位で市政懇談会(タウンミーティング)開催
- 5月25日 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」公布
- 6月1日 鉄道事業廃止に関する九州運輸局の意見聴取
 - ◎これは、平成20年4月1日に予定されている廃止日を、それ以前に繰り上げることができるかどうかについて、関係自治体に意見を求めるもので、本市のほか、島原市、長崎県が意見を陳述
 - ◎路線存続について協議、検討中である状況において、廃止期日の繰り上げは困る旨の意見を陳述
- 6月18日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第3回幹事会開催
 - ◎南島原市から島原鉄道全線存続のための支援案を提示して協議
 - ◎あくまで南線の問題として、再度南島原市が南線赤字分の支援案を提示することに決定
- 7月11日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第4回幹事会開催
 - ◎南島原市から南線赤字分の支援案を提示して協議
- 7月20日 南島原市島原鉄道廃止問題対策本部第4回会議開催
 - ◎島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議幹事会の協議状況を報告し、意見聴取
- 7月24日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第5回幹事会開催
 - ◎公的支援は困難との協議結果を路線廃止問題対策会議に報告することを決定
- 7月26日 島原鉄道自治体連絡協議会路線廃止問題対策会議の第2回会議開催
 - ◎幹事会報告を受け、公的支援は困難であるとの報告を承認
 - ◎代替交通の確保についての協議・検討を幹事会に付託

※3月26日以前の経過については、広報南島原5月号に掲載しています。

南島原市長コメント

島原鉄道廃止問題に関しては、廃止発表以来、通学、通勤、通院など、鉄道を利用されている市民皆様が安心して足を確保するため、これまで一貫して南線存続のための調査、要望、検討などを重ねて参りました。

しかしながら、増加が見込まれる赤字額や今後の設備投資、また決定的な増収策も見あたらない状況の中、関係自治体も交えた協議において、公的支援による路線維持は困難と判断せざるを得ない状況となりました。これまでおよそ100年、地域の足として運行され親しまれてきた島原鉄道が、南島原市から姿を消すことは大変寂しく残念、そういう想いは皆さまと同じであります。南島原市全体の財政運営、行政運営を将来的に考えた上での苦渋の決断であります。

ただし、現時点で決して廃止を承諾したものではありません。このまま推移していけば、来春4月には鉄道の廃止となりますが、それに代わる市民皆様の足が十分に確保できたと確認が持てた時点ではじめて「廃止やむなし」となると考えております。いずれにしましても、現在最も大切なことは、来年4月に市民皆様に大きな支障を来すことがないよう、鉄道に代わる公共交通を、それはバスによる代替ということになるかと思っております。

今後は、本市の責任において、島原鉄道(株)や関係自治体等とも協議しながら、安心安全が保たれるような交通体系を確保してまいりますので、市民皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



南島原市対策本部会議



利用客乗降調査

Q4 来年3月まで存続の検討を続けるべきでは？

3月30日に島原鉄道(株)から国に廃止届が提出されていますが、現行の制度では廃止届出後1年を経過すると、状況に関わらず事業者は鉄道事業を廃止することができることになっています。

市としては、来年4月以降の公共交通機関において、市民の皆さまに大きな支障を来さぬよう確保する責任があります。

鉄道が廃止になった場合、それに代わりうる交通機関は、バスが最も身近であり、廃止発表の際、島原鉄道(株)もバスによる代替を考えていると言われています。

バスによる代替についても、検討に十分な時間が必要であり、場合によっては法的な手続きで一定の期間が必要になってきます。

そのようなことから、現在、既に代替交通の検討を始めるべき時期に來ていると考えています。

Q5 市民の意見は十分聴いたのか？

市の対策本部には、関係団体の代表者にオブザーバーとして参加いただき、様々な意見をいただいています。

また、4月に開催した自治会長会議や5月に開催した市政懇談会(タウンミーティング)においても、参

加者皆さまからいろんな意見を伺いました。

そのほか、廃止発表後に市のホームページ内に設置した「島原鉄道廃止問題」のページにおいても、対策本部等の協議状況などを公開しながら、市民皆様のご意見も募集しています。

代替交通の確保についても、これまで皆さまから頂戴したご意見を参考にしながら、十分な検討を行って参ります。

なお、市政懇談会時のご意見については、広報南島原の8月号に掲載しています。

Q6 DMVは車両や運行費が安いと聞かれますが？

DMV(デュアル・モード・ビークル)はバスを改造したもので、鉄道と道路の両方を走ることができ、新たな乗り物として注目されており、現在、北海道などで試験的な運行が行われています。

確かに、車両そのものは列車に比較して安価で、運行費においてもメリットがあるかもしれません。

しかし、乗車定員が鉄道走行時28人程度、道路走行時17人程度と少なくなってしまう、通学時の大量輸送に向かないなど、まだまだ実用に向けての問題点もあるようです。

また、鉄道と路線バスが並行して運行されているこの地域には、現時

点では大きなメリットがないと判断しています。

Q7 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立したが？

この法律は、地域の関係者が合意の上で「地域公共交通総合連携計画」を作成し、計画に定められた事業について、関係法律の特例によって国が支援を行うというものです。

しかし、事業者への運行費補助はなく、新たな施設整備補助もないなど、計画策定のための事務費補助的な性格のものであり、島原鉄道廃止のケースでは、直接のメリットはないと考えています。

Q8 今後の展望(取り組み)は？

今後は、バスによる代替について、市の対策本部で十分検討するほか、島原鉄道(株)や県、他の沿線自治体などと協議、調整を図っていくこととなります。

来年4月、市民皆様に大きなご迷惑をかけることがないように、十分検討を行ってまいります。

また、バス代替で問題となる国道のバスベイ(停車用切り込み)、バス停の屋根施設やトイレ、駐輪場などの整備については、関係機関にも働きかけ、計画的に整備を図るよう検討します。