

様式1〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和4年5月18日

東員町議会

議長 三宅耕三様

東員町議会

伊藤治雄 ㊟

研 修 報 告 書

研修期間	令和4年5月10日(火) ～ 5月11日(水) 【2日間】
研修(視察)先	茨城県 日立市
目的(テーマ等)	鉄道に代わる公共交通システムについて
資料添付の有無	なし

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。

様式1〔申し合わせ事項〕：【委員会、全協：共通様式】

〔氏名： 伊藤治雄 〕

## 研修概要、内容、所感

⇒印以降は所感

### ■日立電鉄廃線前後の状況

- ・電鉄線が平成17年に廃線に至ったのは、利用者の減少や施設の老朽化が主な原因であるとの回答であった。  
⇒全国的な赤字路線が抱える要因は同上の理由によるところがほとんどであり、北勢線も同様と考える。  
また、輸送密度4000人が鉄道存続のひとつのJR基準としてあり、この数値を下回った場合にはバス転換の目安となるともいわれている。本線も北勢線も、また三大都市圏を除く多くの鉄道が基準以下であるのが実情であり、検討をする時期に来ていると考える。
- ・鉄道時代における赤字補填のため運賃収入以外の収入を得るために、車内広告収入や夏場はビア電、冬場は日本酒の呑電などを予約制でイベント列車を運行していたとのことでした。  
⇒北勢線もラッピング電車や各種グッズを販売しているが、もっと収益性の高い地場産業とタイアップして赤字の削減を図るべきである。  
(運賃収入以上の収益をあげる銚子電鉄の事例を検討すべきである)
- ・日立市内ではJR常磐線と並走して日立電鉄線があったものの、JRの駅間は約5kmあり、BRTはJRの駅までの利用が多いため特に問題はなかった。  
⇒特に利用者の獲得を狙うことなく、互いに利用目的のすみわけができていたと考える。
- ・平成17年に廃線し、25年のBRT運行までの間、地域住民からは、鉄道廃止による不便の早期解消、代替交通の整備要望があった。  
そして、平成20年に電鉄側から鉄道跡地の寄附を受けたことを契機に、本格的に跡地利用が委員会を設置し検討されている。  
⇒BRT事業がスタートするまでに8年の歳月を費やしているのは、議会を含め行政側も相当苦慮されたと推察する。そのため、工期を三期に分け順次整備しており、第Ⅲ期区間はルート等検討中である。このような点も含めて多方面でのコンセンサスを得るには相当な覚悟と努力が必要と考える。
- ・日立電鉄時代の利用状況アンケートによると通勤21.4%、通学5.0%、買物23.6%、食事など22.1%、通院21.1%等であった。  
⇒北勢線と比較すると(通勤28.8%、通学45.6%、定期外25.6%；令和

2年ベース) 通学による利用者数が極端に少なく、この地域との利用環境の相違を感じた。

## ■BRT導入

- ・平成26年にBRTを活かした、ひたちBRTまちづくり計画の取り組みの一環として、「駅周辺宅地創出促進事業」があり、良好な宅地分譲の促進を図っている。  
⇒一事業最大400万円の補助額は高額ではあるが、バス停周辺の活性化はもとより、乗客増加の一因にもなり効果はあると思う。  
加えて、工業団地の造成についても助成する方策を一考すべきと考える。
- ・本計画外となった常陸太田市は市道の整備を検討しており、施設整備の基本的な考え方が異なっており、特に課題等はなかった。  
⇒北勢線は沿線に二市一町があり、これまで連絡協議会等で一定の合意のもと三岐鉄道に支援してきた経緯がある。今後、運営手法の抜本的改善となった場合、三市町の住民・行政・議会において如何に合意点に達するか難しい課題である。

## ■事業費・運営に関する財政状況

- ・第Ⅰ期及び第Ⅱ期の総事業費は約37.8億円で、財源は社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画・大みか西地区周辺整備計画、補助率55%の補助金と起債100%の交付税)を活用している。また、第Ⅲ期計画の進捗状況は、今年度に計画を作成予定である。  
⇒公共事業としては有利な財源を活用していると考えられる。また、ランニングコストも国土交通省と連携を図りモデル事業の採択を受けているようである。(無人運転のテストも実施予定)  
北勢線のBRT化であろうが鉄道存続にしても如何に自主財源を少なくする手法を模索する必要性を痛切に感じた。  
また、事業費面から考察すると、日立市とは地勢等が相違するものの、同市の第Ⅱ期工事までのキロメートル当たりの事業費は約6.2億円を要しており、単純に北勢線に置き換えると全線で120億円(約20km)以上となり、本町の負担率(約20%)で試算しても約25億円以上の投資が必要となる。東員第一中学校の移転事業の半分程度必要となるが、住民の理解を得ることができるか。  
一方、北勢線に対する年間支援額から考察すると、令和3年度以前の9年間と比較すると、令和4年度以降の3年間で負担する額が前3か年の53%の増額となった。この数値が続くのであれば到底看過できないと考える。

- ・平成30年(2018年)に第Ⅱ期区間が先行運行を開始し、令和元年(2019

年) 第Ⅱ期区間が本格運行を開始したため、利用者が大幅に増加した。利用者数は2,800人/日(全区間運行時の跡地内利用者推計値)を予測しており、損益の目標値は2,400人/日(収支バランスの概算結果から)と想定しているとのことであった。

⇒コロナ感染症の影響もあり、現在の利用者数は約2,000人/日であり、赤字状況であるが、この差額分は住民サービスの一環であるとの考えもあるとの説明があった。しかしながら、どこまでが許容範囲なのかの明言はなかった。

但し、本事業に対する国からの支援は無人運行実証実験等多くあり、先行事例の特権を大いに発揮している感がある。

## ■まとめ

廃線から本格運行まで8年間を要しており、相当の議論が交わされたと思う。幸い日立市は日立電鉄と並走してJR常磐線が運行しており、加えて茨城交通バスがそれを補完していたため、敷地等の寄附を受けるまでは緊急性を要しなかったことも推察される。しかしながら、北勢線の場合は沿線に高校が5校あり、名古屋方面や県内各地に通学する学生も多いことから、鉄道を廃止するに際してもBRT等代替交通手段を確保して速やかな変更が必要である。

広域的な面では、日立電鉄線は常陸太田市と日立市にまたがって運行されていた。常陸太田市は道路事業として整備され、同じ都市計画区域にありながら同一方針をとらなかつたのは財政面・住民意向も含め行政間のコンセンサスの難しさを感じた。

輸送手段としてのバスは鉄道と比較した場合、BRT手法等通行路線を確保された場合は定時制については劣らないものの、大量輸送という面で相当マイナスとなる。朝のラッシュ時における乗れない乗客が発生しないか、終着駅で到着する多くのバスをさばくスペースが確保できるか、橋りょうの改修申請やその事業費等課題は多くある。

何といても財政的なものが最大の課題となろう。前述したとおりBRT事業化には相当額の事業費を要すること、かといって北勢線を存続させるためには老朽化した施設等の改善も含め支援額はさらに増加するものと考えられる。そのため、早急に必要となる組織を編成し、関係市町・住民・各種団体等と十分な協議を行うべきである。