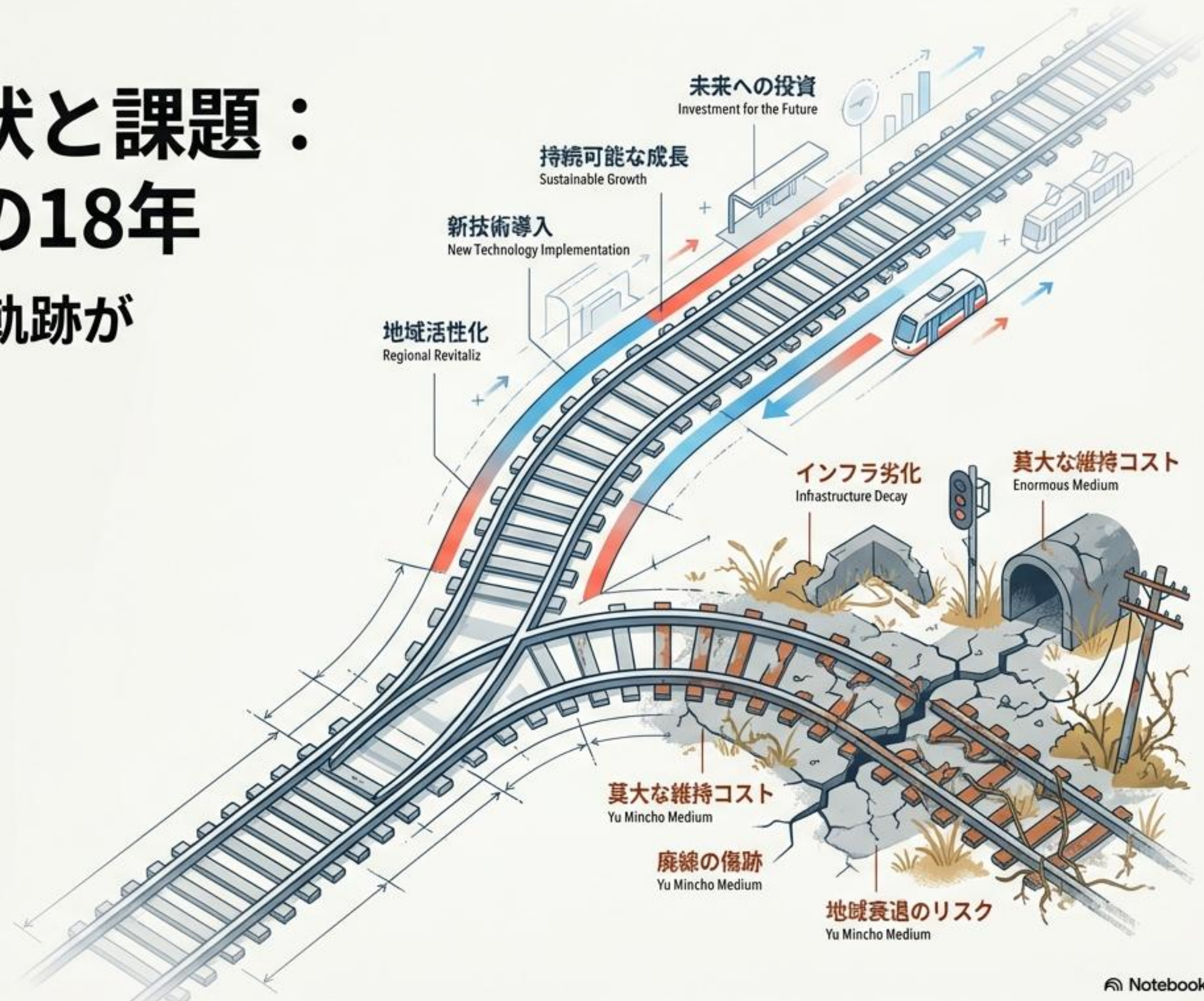


島原鉄道の現状と課題： 南線廃止からの18年

存続と廃止、二つの軌跡が
示す地域交通の未来



著者: 地域・交通ライター 宝田 惇史

分析対象期間: 2007年~2026年

2007年1月

寝耳に水

発表内容

- ・島原外港駅～加津佐駅
（南線）の廃止（2008年
4月1日付）

初期反応

- ・「廃止なんて本当にあるのか」「撤回されるのではないか」という沿線の根強い疑念。

存続運動を牽引したキーパーソンと組織化



田代 則春氏

島原市出身の弁護士。強い郷土愛を持ち、2007年10月施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用をいち早く提唱。



泉川 欽一氏

深江駅そばの医療法人理事長・医師。自院の職員に鉄道通勤を推奨し、地域社会を牽引。後に「つなぐ会」代表に就任。

**島原半島を
未来につなぐ会**

目標：法定協議会の設置と、将来的な上下分離方式の導入

2008年の決断： 路線の分断と異なる運命



[Track A] 新幹線接続への集中と痛みを伴う選択 (2012-2015)

政治的転換: 2012年12月、北線存続に積極的な古川隆三郎氏が島原市長に当選。

事業の選択と集中: 2013年10月、経営改善のため高速船航路（島原港～三池港）の廃止を発表。

戦略的意図: 2022年開業の西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の結節点となる諫早駅へのアクセス維持にリソースを集中。

航路の結末: やまさ海運へ譲渡後、累積赤字や燃料費高騰により2025年に運航休止。



[Track A] 企業再編と戦略的アライアンスの構築 (2017-2019)



島原鉄道

2017年11月
REVIC（官民ファンド）の
支援のもと、長崎自動車
（長崎バス）の傘下へ。経
営再建の基盤を確立。

2019年2月
九州産交グループと包括的
業務提携（熊本・島原の観
光回遊人口増進）。

2019年11月
オリエンタルエアブリッジ
（ORC）との業務提携。

【Track A】リブランディングによる新たな価値創造

体験価値の創出



「しまてつかフェトレイン」
定期運行開始（2019年4月）

地域密着の再定義



鉄道9駅・バス停50か所の
名称変更（2019年10月）

全国的な認知度向上



大三東（おおみさき）駅での
麒麟レモンTVCM撮影による
バイラルヒット（2021年4月）

【Track A】ラストワンマイルの解決策の進化

ラストワンマイルの解決策の進化

Step 1: 初期導入 (2020年4月)



田代氏の寄付金を元手に
「島原市コミュニティバス
たしろ号」運行開始。

Step 2: システムの高度化 (2021年)



- 路線バスの廃止に伴うデマンド型運行への移行。
- 市内7事業者（タクシー会社等）が連携。10名乗りワゴンタクシー7台を活用。
- 乗車30分前までの電話/ネット予約による柔軟な運用。

【Track A】 18年越しの結実：2026年の新枠組み

公有民営による 上下分離方式

地域公共交通の活性化及
び再生に関する法律

- 2007年の「つなぐ会」結成時から掲げていた政策提言が実現。
- 2026年2月現在、鉄道事業再構築計画の策定に向けた協議が大詰め。持続可能な鉄道インフラの最終形態へ。

[Track B] 「綺麗な廃止」という神話の崩壊

2007年当時の懸念

「つなぐ会」が抱いた「道路建設を狙う勢力が廃止を推進しているのではないか」という危惧。

残された現実

廃止によって突如出現した約32.1kmに及ぶ線路跡地。

2019年11月の決定

「南島原市自転車活用推進計画」の策定。跡地を自転車歩行者専用道路として整備する方針へ。



[Track B] 膨張する跡地転用コスト：50億円超の自転車道

総事業費：50億円超

(南島原市分のみ)

当初予定の約1.4倍 →

要因: 人件費の高騰、資材費の高騰。

結論: 鉄道を廃止しても、インフラ維持・転換の莫大なコストは消滅しない。

[Track B] 短命に終わった復興の象徴：水無川橋梁



稼働期間

11年

建設の背景: 雲仙普賢岳噴火災害からの「復興」を掲げて建設された鉄橋と高架線路。

現在の課題: 島原市と南島原市の境界上にあるため、大部分が自転車道に転換される中で、この巨大インフラの扱いは未定のまま放置されている。

「バス転換」の幻想と限界



結論

すべての赤字鉄道をバスに転換することは、現代の労働環境と経済状況において到底現実的ではない。

総合的交通政策と学術研究の 喫緊の必要性



市民のジレンマ

2007年当時、島原市民の多くは鉄道廃止の是非を判断するための「基礎情報」を持っていなかった。

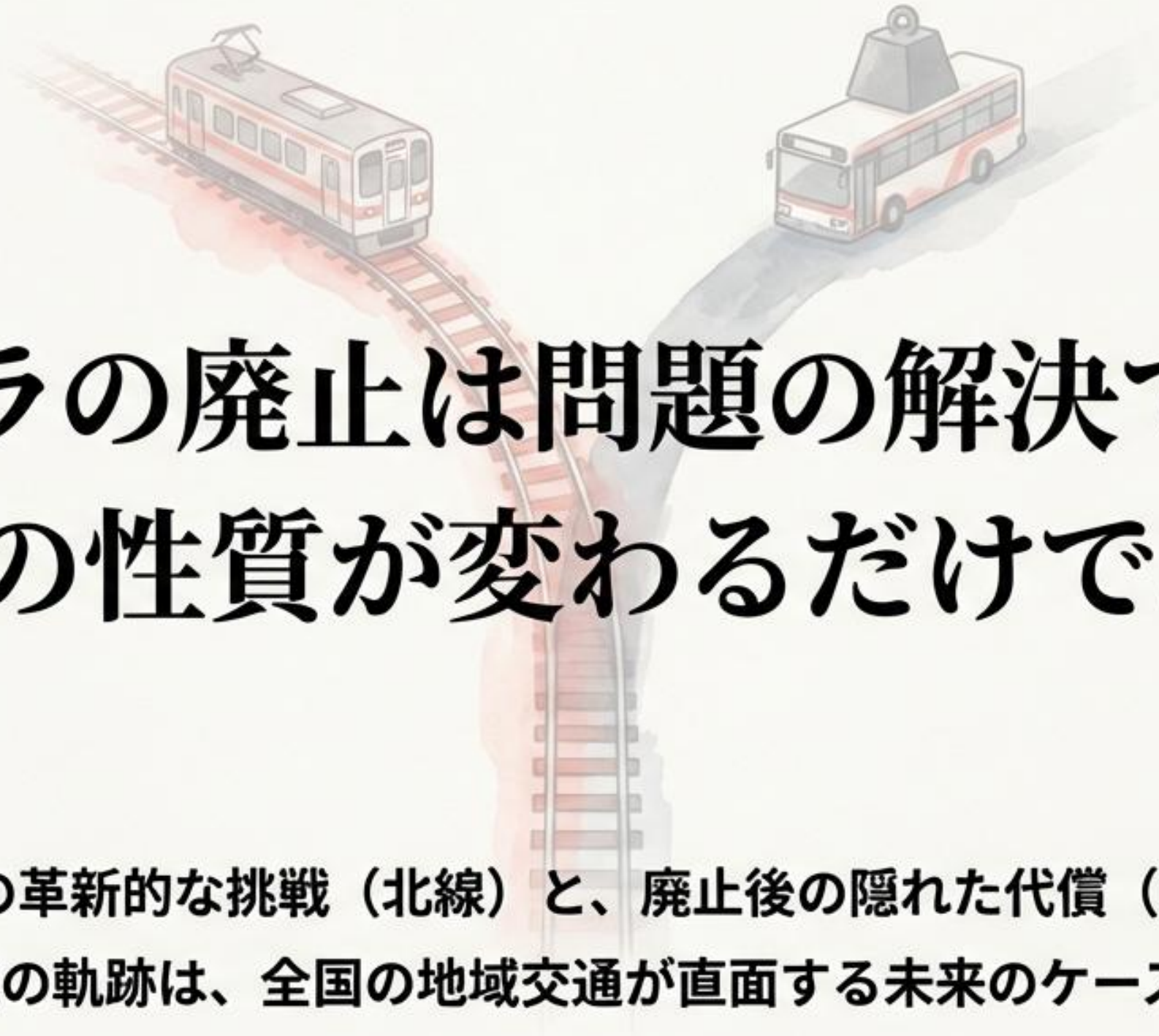
学術界の危機

大学で交通学を理論的・総合的に扱う講座が減少傾向にある。

提言

人口減少とインフラ老朽化が容赦なく進む中、現場の実態に即した政策立案と、それを支える研究の衰退に歯止めをかける必要がある。

地域公共交通の未来への教訓



**「インフラの廃止は問題の解決ではない。
コストの性質が変わるだけである。」**

存続への革新的な挑戦（北線）と、廃止後の隠れた代償（南線）。

18年間の島原鉄道の軌跡は、全国の地域交通が直面する未来のケーススタディである。