



島鉄存続は上下分離で

■南線は残せた

南線存続の危機があつて、残念ながら南線は廃止されました。老朽化した南島原の路線はともかく、なぜ復旧して新しい深江安中地区の鐵路が含まれたのか。

安新大橋（写真）ほか鉄道資産にかかる固定資産税が重くのしかかったのです。

その当時から国が推奨し始めた上下分離の考え方を受け入れれば、存続可能だったと思うと今でも残念でなりません。（青草子6号2008年に詳しい。）

■上下分離とは

鉄道会社が鉄道資産（下）の保有を放棄して運行業務（上）に専念する。上と下を分離する考え方です。

鉄道会社は固定資産税を払わなくて済むようになり、自治体側は税の減収分は地方交付税で補充できるし、災害などで鐵路がやられた時には特別交付税で復旧できるわけです。

ほどほどの資産価値もあったわけで、資産を手放す決断ができなかったわけです。

■北線は上下分離

残された北線は絶対残さねばならないということで、現在はほぼ「上下分離しかない」として存続再生が模索されています。

■南線跡2.9キロもいっそ鉄道にしては

島鉄は南線跡地を既に無償譲渡すると申し

出て、南島原市は受け入れを決断しました。

島原市（外港駅～水無川の2.9キロ）は保留しています。安中地区振興のためにもこのまま放置はできません。

実はこの区間、災害復旧で頑丈になっており高架も多く鉄道として再興するのが一番合理的なのです。ここも上下分離を考えれば不可能ではありません。

復興アリーナ最寄駅としての水無川駅用地は今もそのまま残っています。鉄道がここまで伸びることで（世界遺産認定を射程に）島鉄の価値はさらに上がるのではないのでしょうか。南島原市も跡地利用の起点が出来ます。「まずは北線存続が先」という危機感は大事ですが、将来を展望する視点も必要です。

■公共交通価値の見直し プラス 観光

自動車ばかりに頼りすぎたまちづくりは見直され、コンパクトな街づくりに向かっています。イオンと島鉄はバスターミナル付近の再開発に意欲を見せています。

新生観光ビューローはこの秋から島鉄と1時間おきの巡回バスを計画しています。市民も観光客も利用できる（補助金に頼らない自走可能なものを目指すそうです）。

いずれの動きも周遊観光とセットになっていて、まさに島原の強みです。行政・市民一体になって支えたいものです。