地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集

～全国の事例からみた鉄道の位置づけ方と沿線自治体の役割～

平成 29 年 3 月

国土交通省中部運輸局

はじめに

全国的な人口減少や新幹線整備等により、地方自治体が鉄道の維持に関与する場面はますます増えつつあります。こうした中で、国土交通省としては、「地域公共交通網形成計画」の策定等を通じて、地域公共交通網の再編を支援しつつ、「鉄道事業再構築事業」等を通じて財政的な支援をしています。

一方で、地方自治体の皆様におかれましては、バスについては一定の知見が高まってきて事例整理も進んでいますが、鉄道維持に関しては十分ではない状況と言えます。さらに、中部運輸局は、全国の運輸局の中で最も多く「地域鉄道」を所管しており、鉄道の維持に向けて側面から支援していきたいと考えています。

そこで本書では、全国の地域公共交通網形成計画の中から好事例を抽出し、策定した事務局や鉄道事業者等にヒアリング調査を行う中で、同様な計画を策定する際に、鉄道を扱う際の考え方やヒントをまとめています。

本書が、鉄道の存する自治体における地域公共交通の維持・活性化の一助になれば幸いです。

このヒント集の構成

p. 3～5　【自由討論】四日市あすなろう鉄道　×　福井鉄道

鉄道事業者とその沿線自治体に集まって頂き、鉄道の価値や維持していく上での悩み、支援スキーム等について、話しあって頂きました。

p. 6～11　【事例整理】全国の網形成計画の特徴

鉄道を軸としたネットワークを目指す網形成計画を抽出し、ヒアリング調査を通じて、取組の秘訣についてまとめました。

p. 12～18　【事例整理】鉄道を網形成計画へ位置づける際のヒント

鉄道を軸とした網形成計画の策定に取り組む際に、参考となるよう、事例としてまとめました。

鉄道を地域で活かすためのチェックリスト

以下は、全国の先進事例調査を通じて得られた知見をまとめた、地域公共交通網形成計画において鉄道を活かすためのチェックリストです。
よりよい計画の策定に向け、ご活用ください。

○長期的な視点で沿線の価値・魅力の維持向上に活用

✔長期的に維持する基幹インフラとしての位置付け
✔基幹インフラと都市施策とを連携させ、一連の事業として実施
✔鉄道自体の魅力・サービス向上

鉄道のみならず、沿線全体として価値向上を目指しましょう。

○「線」ではなく「網」を意識

✔幹線としての鉄道の位置づけ
✔他モードも巻き込んだ再編
✔他の鉄道も意識

鉄道を中心とする計画を策定する時は、議論が鉄道に偏りがちです。専門部会を設ける等、全体をバランスよく検討して「網形成」を目指しましょう。

○関係者が多岐にわたる中での確実な履行体制

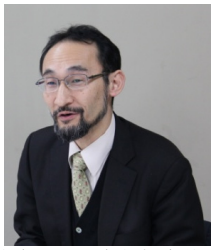
✔行政の役割としての「ネットワーク形成」と「インフラ整備」
✔地域の参画を深める事で地域の理解を促進、官民それぞれの強みを活かせる体制を構築
✔行政全体が一つの方向に進むための効率的な事務所掌
✔確実なＰＤＣＡの実施

【自由討論】　四日市あすなろう鉄道　×　福井鉄道

地域鉄道の維持に向けて、沿線の地方自治体においては、単に金銭的な支援だけではなく、スキーム設計や人的支援、公共交通ネットワークとしての整理など、大変大きな役割があります。

ここでは、鉄道事業再構築事業の第 1 号の「福井鉄道」と、地域公共交通網形成計画の第 1 号の「四日市あすなろう鉄道」の沿線自治体と鉄道事業者に集まって頂き、地域で鉄道を維持していくための取組や苦労について語って頂きました。

【コーディネーター】



名城大学　理工学部社会基盤デザイン工学科　教授
松本 幸正

【四日市市、四日市あすなろう鉄道】

四日市市　都市整備部都市計画課　課長
川尻 裕司

四日市市　都市整備部都市計画課公共交通推進室　室長
大原 喜美

四日市あすなろう鉄道株式会社　代表取締役常務
太田 裕治郎

【福井県、福井市、鯖江市、越前市、福井鉄道】

福井県 総合政策部交通まちづくり課　参事
平林 透

福井市 都市戦略部地域交通課　課長
野村 康人

鯖江市 総務部総合交通課　課長
西川 法昭

越前市 企画部まちづくり総合交通課　課長
藤原 義浩

福井鉄道株式会社　代表取締役社長
村田 治夫

各々の鉄道の現状と抱える課題は？

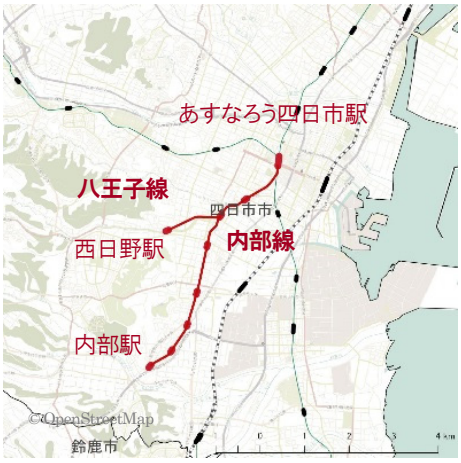
【川尻】 輸送密度が約 4,000 人、年間約 300 万人が利用しています。一定の利用者数があるため、市民の危機意識・理解が低いのが課題です。

【平林】 再構築事業により 161 万人の輸送人員 200 万人の達成と収支均衡による安定運行を目指してきました。

P&R 駐車場を新・増設することで 1 年間前倒しして 200 万人を達成しそうですが、大規模な修繕や突発的な事故対応による出費がかさみ、経営的にはプラスになっていません。

網形成計画の中での鉄道の位置づけや計画の特徴は？

【川尻】 市全体の公共交通を考えた上で、



四日市あすなろう鉄道

近鉄による維持が困難となり、BRT との比較の結果、「上下分離」により鉄道を維持し、地域の軸とする計画を策定した上で平成 27 年 4 月より運行が開始されました。

営業キロ：7.0km
駅数：9 駅
輸送人員：3082 千人〇
〇平成 27 年度(四日市市資料)

〇四日市あすなろう鉄道をきちんと守りましょう
〇バス等を含めた市全体の公共交通を議論し、考え直しましょう
という内容で策定しています。

【野村】 連携計画は3市の連名で策定し、鉄道を中心とした計画でしたが、網形成計画については、フィーダー交通も検討し、観光とかまちづくりを含めた視点で越前町も含めた3市1町で策定しました。

なぜ鉄道を残すことになったのか？

【川尻】 四日市あすなろう鉄道を利用している1日 1 万人の人が、バスや自動車に転換した場合に大渋滞が必至でした。
それと、この鉄道をなくすと四日市全体のまちのポテンシャルが下がります。四日市市の中で、ディベロッパーが開発した箇所を図示した地図を見ると鉄道駅沿線で開発が行われていることが明らかで、民間開発の呼び水になるのは間違いありません。

【平林】 福井県ではえちぜん鉄道の前身である京福電鉄の2回の事故により、局の指導で運行停止になりました。バス代行が始まりましたが、渋滞による遅延も発生し、学校、職場に通うことが困難となり、「やはり鉄道が必要だ」という意見が地域から挙がってきて、存続が決まりました。福井鉄道も、親会社であった名鉄が経営難で撤退したいという意向があった後、えちぜん鉄道と同様にバスでは鉄道の代替は出来ないということで、連携計画を作って再構築計画を策定、残すこととなりました。

「残そう」という思いに対して税金を支出したわけだが、その意義は？

【川尻】 沿線に 5 つ高校があり、北勢地域から生徒さんが来ています。そういう高校にとって良かったと思っています。

【野村】 福井鉄道沿線に進学校が揃っており、鉄道がある事で学校選択に自由があります。

【西川】 企業や学生の皆さんは、越前市や福井市の企業・高校へ行くので、福井鉄道は欠かすことができない「社会資本」です。

福井鉄道

平成 19 年に経営危機となり、えちぜん鉄道を教訓に、地元行政や団体による「見なし上下分離」での支援が行われています。

現在は鉄道利用者数が増加傾向です。

営業キロ：21.5km
駅数：25 駅
輸送人員：1983 千人※
※平成 27 年度（福井県資料）

【藤原】 当市では、福井鉄道の路線はわずか 3 キロしかありませんが、沿線3市の負担割合が概ね 1/3 ずつで行われています。したがって、議会や市民への説明は常に大変です。

鉄道事業者の支援スキームについてはどう思うか？

【川尻】 四日市市は第3種の鉄道事業者になっていますが、地方自治体が鉄道事業者になるのは、非常に大きなリスクがあります。

〇行政の予算は先に予算案がないと支出ができません。したがって、緊急時にキャッシュが不足する可能性があります。

〇もし施設の不具合で事故があれば、市長の責任になります。

【太田】 近年では、第1種事業者としてローカル鉄道を運営するのは、非常に厳しい状況になってきています。上下分離は鉄道として残す大事なスキームと考えます。

【村田】 当時はそこまで極端な形はできなかったので、「見なし上下分離」で進めてきました。上下分離の方が、市民や議会への説明はしやすいですが、国、県、市、事業者のそれぞれが持つコスト、結果的に市民が負担するコストを考えると、私は民間が持った方が安くなると思います。

（公有民営による）上下分離
四日市あすなろう鉄道を例に

新設3セク
運行

（無償貸与）

自治体
（第三種事業者）
鉄道施設保有
土地・近鉄保有/無償借入

見なし上下分離
福井鉄道を例に

既存事業者
運行
鉄道施設保有

（無償貸与）

自治体
土地保有

【上下分離】
上下分離とは、鉄道の運行主体と鉄道施設等の保有主体とを分けることを言います。
四日市あすなろう鉄道では、鉄道施設等を自治体が保有する「公有民営」を採用しています。

【見なし上下分離】
鉄道事業者が鉄道施設等を保有したまま、自治体が施設等の維持に係る経費を支援する方式です。

全国の自治体へメッセージをお願いします。

【川尻】 行政が第3種事業者になるというのは大変なリスクです。そのため、市としてプロフェッショナルの養成は必要です。それと、他市・他社の事例を見るのが重要と思いました。

【太田】 今後も再構築実施計画に従って、投資・修繕を行うことになりますが、運行の安全確保のため、どこをどのレベルで修繕していくかという問題は鉄道事業者によっても考え方が異なる難しい問題です。

【平林】 行政と事業者の連携が重要です。県・市と鉄道会社 2 社の 4 者でかなりの頻度の会議をしています。それも県庁に来てもらうのではなく、事業者の会議室で行う事で、事業者の負担を減らしています。こうした細かい行政支援も、ひとつ参考にして頂ければと思います。

【藤原】 やはり、市民の方に興味を持って頂くのが大切ということで、「福武線を応援する連絡協議会」や「北府駅を愛する会」などがイベントを開いています。駅に来て頂くことで鉄道に興味を持って頂いて、乗ることにつながると考えています。

【村田】 当社も以前は数多くのイベントを開催したが、なかなか利用者数に結び付きませんでした。むしろ事業者としては乗るための仕組みをどうするか、駐車場整備やフィーダーバス、高齢者が少し割引になる制度などが重要と考えています。
また、当社には「渉外部」という部署があり、公民館や企業を訪問し、割引制度やバス路線等の説明を絶え間なくやらせています。そういう地道な活動が結果的に利用者数に結び付いていくと考えています。

まとめ

○今回、福井の取組を見させて頂き、とても参考となる実例が数多くありました。まち中を元気にする取り組みや、回数券等をコンビニでも買えるよう委託販売が印象的でした。

○ハードとしての駅整備や相互乗り入れ、P&R 駐車場等も整備されています。一方で、鉄道と並行するバス路線を切って、駅を中心としたバス路線に変えていく。まさにそれらが網形成計画で求められていると思います。

○しかしよく考えると、どの網形成計画にも良い事はたくさん書いてあるので、計画に従って着　実に実施していくことが重要です。その実施が間違いなく利用促進につながっていきます。

○実は国が地域に対して公共交通があることの意義を説明できないといけないと思っています。自治体の方々の苦労を国がしっかりと認識して、それを国民に説明していく。それをぜひ期待しています。

自由討論の様子（福井運輸支局にて）

弘前市地域公共交通網形成計画

弘南鉄道大鰐線

計画の概要	
策定主体	弘前市地域公共交通会議
策定時期	平成 28 年 5 月
計画期間	平成 28～37 年度

大鰐線の概要		弘前市の概要	
延長	13.9 キロ	人口	178 千人
1 日便数	40 便	財政力指数	0.46
輸送密度	1,640 人/日	高齢化率	29.3%
輸送人員	1,804 千人		

鉄道を巡る状況・鉄道を活かす地域の動き

■大鰐線廃止宣言

・沿線の４高校が少子化で入学者が減ってしまい、定員割れを起こしたことで定期利用が減少したところ、とうとう事業者から「大鰐線廃止宣言」が出され、先行きの不透明さから、更に利用者が減る悪循環へ陥った。

■市の対応

・市としては旧市街地において南北の中心軸である同線を今後の高齢化の進展も踏まえ、地域の足として重視していたため、すぐに大鰐線存続戦略協議会を立ち上げ、経営状況基礎調査、利活用検討を実施したところ、このまま何も手を打たなければ利用者が減っていくことが明らになった。そこですぐに取組可能なものとしてモビリティーマネジメントにより経営を持ちこたえさせつつ、本格的な取組へシフトさせた。

自治体の取り組みの方向性

民間鉄道では難しいインフラ整備とモビリティマネジメントを行政が担う

・運行欠損補助という形ではなく、中央弘前駅前を広げてバスやタクシー等との乗継ができるように計画するなど、行政はインフラ整備を担う側に回る。

・小学生、中学生、高校生を対象としたモビリティーマネジメントや沿線住民に大鰐線沿線情報を発信するニューズレターの発信など、側面からの利用促進により支援を行う。

「コンソーシアム」により、ボランティアが参加しやすい雰囲気を作る

・「つながれ！大鰐線　つなごう！みんなの交通コンソーシアム」を結成し、交通事業者、商店街、沿線住民、学生等が主体となって公共交通を活性化していくよう仕掛けている。

数値目標を丁寧に設定し、それを実現する施策という構成の計画

・20 年という長期的な地域づくりの目標を掲げつつ、機動的な地域経営を行う観点で、弘前市総合計画となる「弘前市経営計画」を策定し、ＰＤＣＡサイクルを実施しながら、状況に応じた見直し・改善を行う。

鉄道に関して具体的に行ったこと

○通院あんしんパス・・・病院からの帰路は無料となる乗車券で、定期外利用の増加に効果が出ている。

○「おためし券」の配布・・・乗車体験を通じて大鰐線を知ってもらい、利用促進につなげるために配布した。

○通学カタログ・・・中学生に高校への通学利用をイメージしてもらうために配布している。

明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画

明知鉄道

計画の概要	
策定主体	明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
策定時期	平成 27 年 11 月
計画期間	平成 26～30 年度

明知鉄道の概要		恵那市/中津川　の概要	
延長	25.1 キロ	人口	51 千人/ 79 千人
1 日便数	28 便	財政力指数	0.48/0.50
輸送密度	616 人/日	高齢化率	32.5%/31.0%
輸送人員	423 千人		

鉄道を巡る状況・鉄道を活かす地域の動き

■旧国鉄　特定地方交通線の第三セクターへの転換

・昭和 60 年に沿線住民及び通勤通学の足の確保などを目的に第三セクターとして発足した。

■自治体は利用の確保・促進に積極的に協力

・路線維持のため、自治体は基金拠出のほか、利用促進策に積極的に協力している。

自治体の取り組みの方向性

鉄道とバスのネットワークを重視

・明知鉄道を「基幹路線」と位置付け、並行するバス路線を途中の駅までとし、鉄道に乗り換えてもらうようにした。そのような中で、「最低保障」という考え方を入れ、各地域からバスと鉄道を乗り継げば、必ず買い物施設と医療施設に行けるようにしている。

イベント列車等の取組を通じて、地域での存在感を高める

・明知鉄道では早くからイベント列車に取り組み、地元食材を使った料理を提供することで、鉄道会社と地域のそれぞれに収入が得られるよう、取り組んでいる。

・明知鉄道の様々な取組により、観光客がたくさん訪れるようになった。地域の人もそれを感じており、鉄道に乗らない人にも明知鉄道に対する評価は高まっていると感じる。

・このほか、ＳＬ復元や沿線ウオーキングなどで、多くのボランティアの人たちに関わってもらっている。

鉄道に関して実際に行ったこと

○食堂列車・・・寒天列車、きのこ列車、じねんじょ列車など季節に応じた多彩な企画列車を運行。シーズン直前にメディア関係者を呼んだ「試食会」を開催し露出を増やして集客を図っている。

○ネーミングライツ・・・５４００円でヘッドマークの一部を自由にデザインし、1 往復分の列車愛称を命名できる。団体の集客を図る。

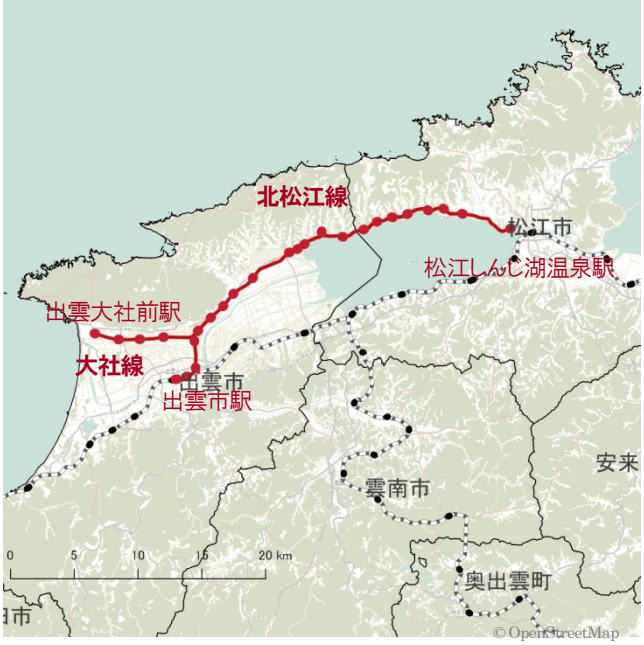
○バス運転手の声かけ・・・確実に乗り継げるよう、鉄道とバスのダイヤ調整をするとともに、バスの起点となる駅に鉄道が到着した際、バス運転手がバスから降りてバスの行き先を発声している。

一畑電車沿線地域公共交通網形成計画

一畑電車 ／ 島根県、松江市、出雲市

計画の概要	
策定主体	一畑電車活性化協議会
策定時期	平成 28 年 4 月
計画期間	平成 28～32 年度

一畑電車の概要		松江市/出雲市 の概要	
延長	42.2 キロ	人口	206 千人/ 172 千人
1 日便数	96 便	財政力指数	0.56/0.50
輸送密度	1,709 人/日	高齢化率	28.1%/29.0%
輸送人員	1,425 千人		



鉄道を巡る状況・鉄道を活かす地域の動き

■みなし上下分離、一畑電車支援計画

・経営難であったところ、高校生の通学、宍道湖の北側を通る幹線的公共交通が他にないことなどから、平成１８年より「みなし上下分離」が始まり、自治体が支えていく体制に移行した。その後、新たに平成 23 年に「一畑電車支援計画」を策定し、計画期間である 10 年間で約 61 億円を支援することになった。

自治体の取り組みの方向性

鉄道の維持を事業者任せにしないよう、協議会参加者全員の役割に注意している

・鉄道の利用促進で事業者の役割は大きいが、事業者自身の経営が厳しいという状況を共有している。

・鉄道の維持・利用促進を鉄道事業者のみの問題とすることないよう、計画書では、会議参加者ごとの実施内容と数値目標を分かりやすくまとめている。

・自治体の補助金で車両整備を進めており、新車両導入後の目指すべき便数増等の取組について、計画でも記載している。

法定協議会は、それぞれが持つ情報を出し合う場としても位置付け

・法定協議会では会議参加者それぞれの取組を発表し、意見交換を通じて協力関係の強化に努めている。また住民代表に取り組みの評判を聞くことで、マーケティングの場にもなり、取り組み内容の質の向上につながっている。

鉄道に関して実際に行ったこと

○高齢者の利用促進・・・シルバー友の会（企画きっぷ購入権利）、高齢者利用券（自治体発行　100 円引き）など、高齢者をターゲットとした施策を官民協力して実施している。

○アテンダントの乗車・・・一部電車においてアテンダントが乗車し、観光案内や乗降介助により快適な乗車環境を整えている。

○家族割引の導入・・・土曜・日曜・休日に通勤定期券所持者と家族が同時に利用する場合、運賃が全区間に渡って 200 円になる。また未就学児とその家族（養育者）が一緒に利用の際に 6 ヶ月間、土曜、日曜、休日に限り、乗り放題となる「カンガルーパス」を発売している。

高松市地域公共交通網形成計画

高松琴平電気鉄道

計画の概要	
策定主体	高松市総合都市交通計画推進協議会
策定時期	平成 27 年 3 月
計画期間	平成 28～32 年度

高松琴平電気鉄道の概要		高松市の概要	
延長	60.0 キロ	人口	421 千人
1 日便数	a143+b114+c125 便	財政力指数	0.81
輸送密度	4,972 人/日	高齢化率	27.0%
輸送人員	12,924 千人		

※a 琴平線、b 志度線、c 長尾線

鉄道を巡る状況・鉄道を活かす地域の動き

■連帯債務を負い、民事再生法適用へ

・高松琴平電気鉄道は高松市を中心に平成１３年、関連会社の破綻に伴い、連帯債務を負ってしまった結果、民事再生法が適用された。この事態を受け、経営立て直しのため、市などの支援のもと、ＩＣカードの導入、無人駅化などの経営効率化を実施。単体黒字化が果たされるなど、一定の成果を得る。

■長期的な交通計画を作成し、盤石の基幹系統を整備

・さらに長期の視点で基幹交通サービスを持続させるため、新駅整備や複線化も含んだ平成４０年度を目標年度とする「総合都市交通計画」を平成２２年度に策定している。

自治体の取り組みの方向性

最大の利用促進策は、「鉄道を軸としたまちづくり」

・「観光利用」はイベント等で成果が出やすいが、最も重要な「生活利用」の維持・拡大には、長期的なまちづくりの視点が不可欠と考えている。

・バスターミナル整備や複線化、駅周辺への施設立地等のインフラ整備により、利便性を高め、利用者数全体の底上げを目指す。

目指すべき都市構造を実現しやすい事務所掌

・まちづくりの中で鉄道が活用されるためには、行政内の各部署の意思統一と、インフラ整備のための技術的知識やマネジメント力が必要である。高松市では、企画系の「市民政策局」に土木系技官が多く配置され、鉄道･バス･空港等を所管しており、交通を「インフラ」として計画・整備しやすい事務所掌となっている。

ICカードは、利用促進と効果測定に有効

・電車とバスの乗り継ぎ利用を支援しており、利用促進に効果が出ている。

・ＩＣカードは乗降データが詳細に分析できるため、議会や市民への説明に大変有効である。

鉄道に関して実際に行ったこと

○地域ＩＣカードによる割引・・・電車とバスをＩＣカードを利用して乗り継ぐと１００円引きになる制度を設けている。費用負担は事業者２０円に対し、自治体８０円としている。また７０歳以上の市民を対象としたＩＣカード（運賃半額）も販売しており、利用促進に寄与している。

○商業施設との連携・・・１日フリー切符と映画入場料等の割引セットが好評である。

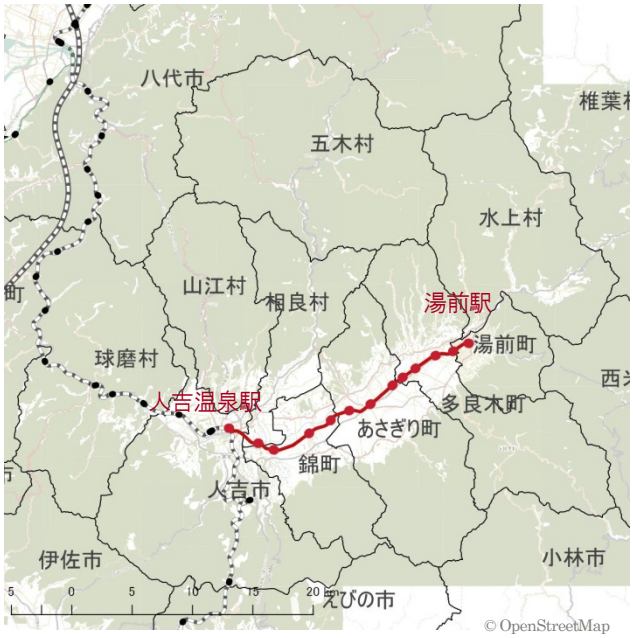
○小中学生の体験乗車・・・小さい頃から電車のファンになってもらいつつマナー啓発の意も込めて、校外学習「わくわく電車教室」を実施している。

人吉・球磨地域公共交通網形成計画

くま川鉄道

計画の概要	
策定主体	人吉球磨地域公共交通活性化協議会
策定時期	平成 28 年 3 月
計画期間	平成 28～33 年度

くま川鉄道の概要		人吉市の概要	
延長	24.8 キロ	人口	34 千人
1 日便数	29 便	財政力指数	0.42
輸送密度	1,083 人/日	高齢化率	34.4%
輸送人員	698 千人		



鉄道を巡る状況・鉄道を活かす地域の動き

■旧国鉄　特定地方交通線の第三セクターへの転換

・国鉄民営化時に地元高校生の足として存続させることを目的に第三セクター化された。現在も収入の８割は高校生の定期利用によるものとなっており、地域にとって重要な路線である。

■基金運用が悪化、自治体が本格支援へ

・金利低下のもと、赤字補てん用基金の運用が悪化したため、沿線１０自治体により本格的な支援に乗り出した。

自治体の取り組みの方向性

新しい観光列車の導入を契機として、地域参画と業務効率化を実現

・水戸岡鋭治氏デザインの新しい観光列車「田園シンフォニー」の導入の際、地域により、「おもてなし隊」が組織され、駅でお出迎えしてくれるようになった。

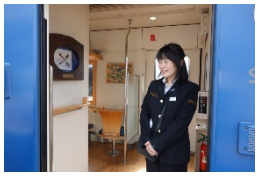
・観光列車は高校生の通学にも使用するが、マナー向上のため高校生に「乗車の際の 10 カ条」を考えてもらった。その結果、いまでも丁寧に使ってくれている。

・以前は「ビール列車」等のイベント列車も運行していたが、新しい観光列車ではアテンダントと地域参画によるおもてなしを中心に据えている。

10市町村長が集まる協議会で、進捗を報告

・人吉・球磨郡の 10 市町村が集まる際、足並みをそろえるのは大変だが、できる限り首長が参加するよう努めている。法定協議会では自治体ごとの進捗を報告し、首長主導で共通の認識を持ってもらうよう工夫している。

鉄道に関して実際に行ったこと



○観光列車の導入・・・運行する全列車を内装に趣向を凝らし地元産ヒノキをふんだんに使用した観光列車仕様に替えた。一日一往復、観光列車として車内外で様々なサービスを伴った運行をしている。観光列車としての運行は当初、一部区間だけであったが、全区間に伸ばしたところ、収入増につながった。また地元住民による「おもてなし隊」が結成され、地域が参画して地元鉄道を盛り上げている。

○熊本三セク鉄道応援きっぷ・・・熊本地震の影響により、被害や乗客減にみまわれた熊本県内の第三セクター鉄道会社「肥薩おれんじ鉄道」「南阿蘇鉄道」「くま川鉄道」の３社を盛り立てるため、１枚でそれぞれの路線に一日乗車できる企画切符を駅窓口のほか、鉄道フェスティバル（開催　東京：日比谷公園）会場及びネット通販で発売した。

【事例整理】　鉄道を網形成計画へ位置づける際のヒント

（1）現状把握

収支構造と運輸収入の内訳を整理

利用者数と収支状況は必ずしも相関しません。

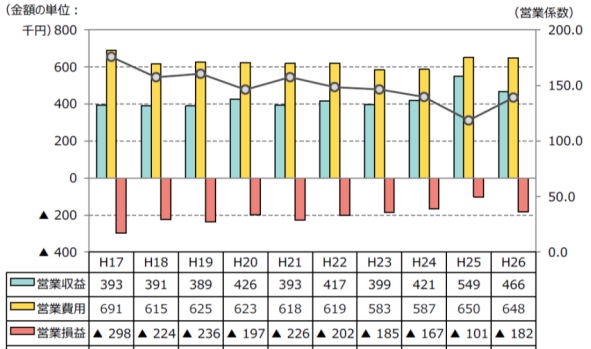
この計画では、通勤、通学、定期外の増減や経費の増減により、鉄道会社の現状を市民に示しています。

(8) 経営状況

① **営業損益と営業係数の推移**

- 一畑電車の経営状況は、年間 3～5 億円台の売上に対して費用が 5～6 億円台となっており、営業損益は各年度 1～2 億円の赤字となっている。
- 営業係数（100 円の収入を得るために要した費用）は、平成 26 年度で 139.0 であり、平成 25 年度にかけて改善していたが、平成 26 年度は再び悪化している。

図表 42　営業損益と営業係数の推移

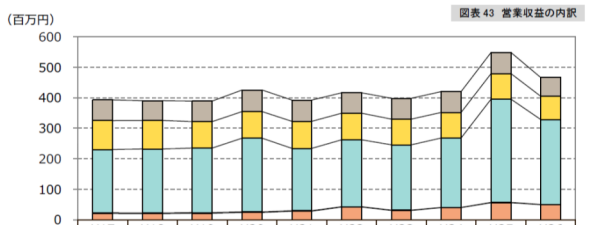


	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
営業収益	393	391	389	426	393	417	399	421	549	466
営業費用	691	615	625	623	618	619	583	587	650	648
営業損益	▲ 298	▲ 224	▲ 236	▲ 197	▲ 226	▲ 202	▲ 185	▲ 167	▲ 101	▲ 182
営業係数	175.7	157.4	160.5	146.2	157.5	148.4	146.4	139.6	118.5	139.0

② **営業収益の内訳**

- 営業収益の内訳の推移をみると、定期外に加えて運輸雑収が増加している。
- 運輸雑収の増加は、主に、体験運転による収入や売店収入の増加によるものである。

図表 43　営業収益の内訳



	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
通勤定期	68	65	67	71	70	67	68	69	69	62
通学定期	95	93	87	87	89	87	84	84	84	76
定期外	207	210	212	242	204	219	214	228	339	278
手小荷物	2.5	2.2	2.0	1.8	1.6	1.4	0.9	0.7	0.8	0.7
運輸雑収	21	20	22	24	28	42	31	40	56	50

資料：一畑電車沿線地域公共交通網形成計画

駅別・駅間の利用状況の分析

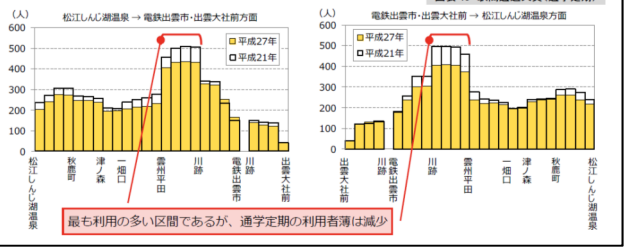
旅客区分ごとに精緻に分析することで、交通の状況が分かります。

この計画では、旅客区分ごとに駅別の増減を見ることで、利用者動向を分析しています。

② **通学定期**

- 通学定期の駅間通過人員は、他区間に比べて雲州平田駅～川跡駅間の利用者数が減少している。平田地域の高等学校に通学する生徒、または平田地域に居住する生徒が減少していると考えられる。

図表 40　駅間通過人員（通学定期）



図表 37　利用の多い区間（通学定期）

50人以上
25人以上50人未満
平日・通学定期

乗車駅＼降車駅	電鉄出雲市	出雲科学館パークタウン前～武志	川跡	大寺～旅伏	雲州平田	布崎～園	一畑口	伊野灘～松江フォーゲルパーク	秋鹿町	長江～松江イングリッシュガーデン前	松江しんじ湖温泉	高浜～浜山公園北口	出雲大社前	降車人員計
電鉄出雲市		3	18	13	89	21	9	7	2	5	6	3	3	179
出雲科学館パークタウン前～武志	1		6	11	53	12	2	4			20	7	15	131
川跡	13	6		3	24	4	7	4	1	2	18	7	7	96
大寺～旅伏	7	16	4								10	12		49
雲州平田	100	71	23			1	2	4	3	17	40	41	6	308
布崎～園	13	16	5		2			1		2	17	5		61
一畑口	9	1	6		3						7			26
伊野灘～松江フォーゲルパーク	7	5	4		4	1				35	28		1	85
秋鹿町	1		1		2					6	19			29
長江～松江イングリッシュガーデン前	3	1	3	1	16	3		41	11		24	6		109
松江しんじ湖温泉	5	21	15	8	40	12	11	31	18	16		19	8	204
高浜～浜山公園北口	4	11	6	14	33	5	3				19			95
出雲大社前	2	17	9		5			1			9			43
乗車人員計	165	168	100	50	271	59	34	93	35	83	217	100	40	1,415

出雲市の出雲・平田地域内（574 人）

松江市内の各駅相互間（229 人）

北松江線と大社線の乗り継ぎ（278 人）

資料：一畑電車沿線地域公共交通網形成計画

鉄道は「社会資本」であるという認識の元、長期的な整備計画の必要性

地域住民にとって、地域の鉄道が将来どのように整備されるか示されるからこそ、その鉄道を前提とした生活を決める事ができます。その一方で、網形成計画は 5 年程度の目標が多いですが、鉄道の施設整備は 5 年程度ではできないため、他モードとの結節や短期的なイベントが中心になりがちです。

この計画では、平成 40 年までの新駅整備や複線化等を示した「総合都市交通計画」が既にあり、その中から公共交通ネットワークに関する部分を抜き出して網形成計画としています。

2.2 計画目標年次

本計画の計画期間は、平成３２年度を目標年次とする５年程度としますが、４０年度を目標年次とする中長期的に地域が目指す将来像も念頭に置きつつ策定するものです。

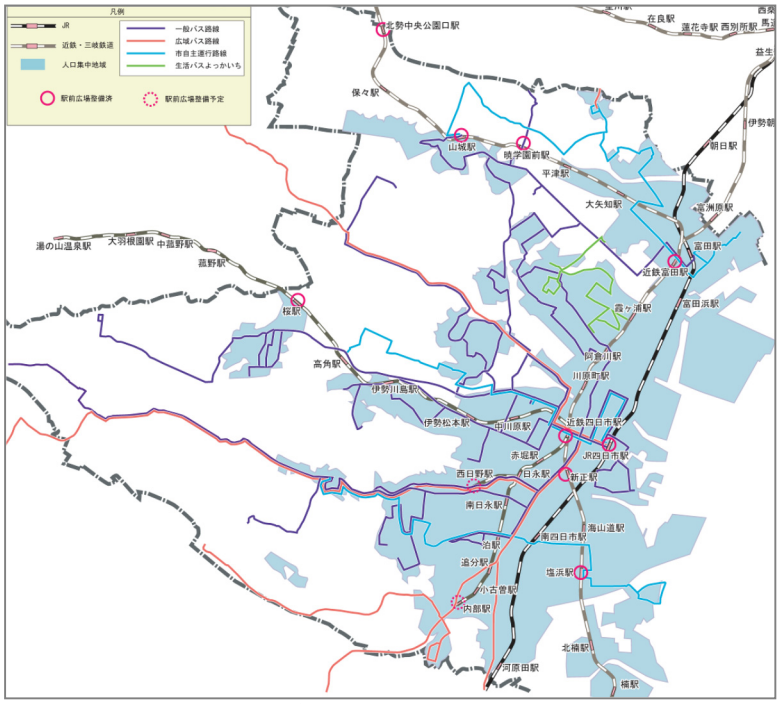
資料：高松市地域公共交通網形成計画

（2）課題整理

鉄道と路線バスとのネットワーク状況を図示

鉄道と路線バスでは重複区間がある事が多く、利用者減少に合わせて再編が求められます。

この計画では、鉄道とバスの路線図を地図化して重複状況を明らかにし、駅前広場の構想を盛り込む事で、将来のネットワーク化に向けた課題整理としています。

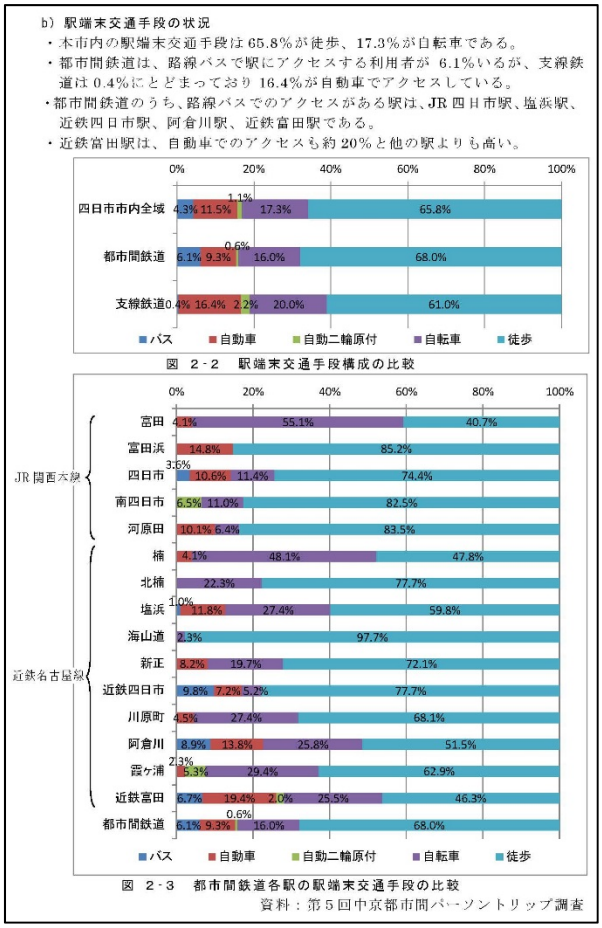


資料：四日市市地域公共交通網形成計画

駅別の交通手段の比較

鉄道駅での多モードとのネットワークを考える上で、その駅の使われ方を調べる必要があります。

この計画では、パーソントリップ調査を活用し、駅別の端末交通手段を調査しています。

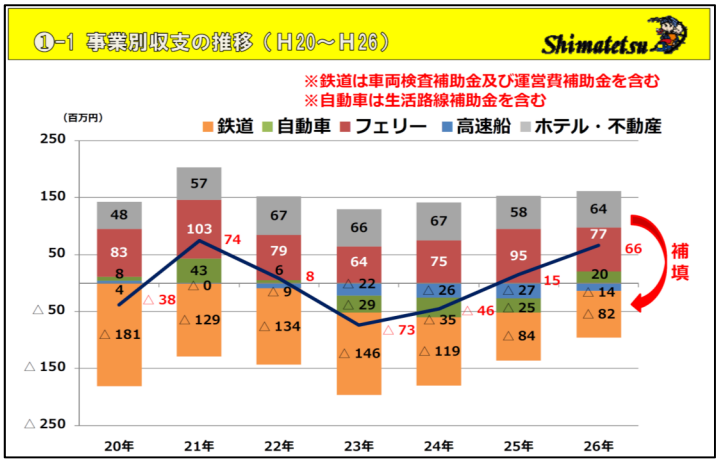


資料：四日市市地域公共交通網形成計画

交通事業者の経営状況・資産の状況を明示

自治体の支援について住民に理解を得るためには、事業者の経営状況や資産状況を明らかにする必要があります。

この計画では、鉄道会社の経営状況、資産の老朽化の状況を明示しています。



④-1 課題（営業資産の老朽化）

Shimatetsu

営業部門	主な営業資産	保有台数	取得後年数	備考
鉄道事業		1台 9台 5台	～9年 10年～20年 20年～	車両に優先的に投資を行っているが、軌道を構成する橋梁・枕木・踏切保安設備等の老朽化が進んでいる
自動車事業		12台 22台 45台	～9年 10年～20年 20年～	法定耐用年数5年に対して、平均車齢は約17年9ヶ月となっている
船舶事業		1隻 1隻	21年 33年	法定耐用年数は11年 フェリーあまくさはH27に長崎県の100%補助金によりリプレイス予定（運賃低廉化等の実施が条件）
その他事業		1棟	36年	大規模修繕も行えておらず、修繕積立金も計上できていない
		1棟	41年	耐震化工事の要請を受けている状況

資料：長崎県南地域公共交通網形成計画

（3）方針と将来像

①方針

「鉄道を守る事」と「その守り方」を明記

この計画では、鉄道の必要性を明記するとともに、バス路線との再編を通じて守る事という考え方を整理しています。

考え方２：鉄道（弘南鉄道大鰐線）を守り、活用します

- 冬期移動の定時性や確実性、鉄道の維持存続の重要性から、小栗山・石川・大鰐方面から土手町付近の中心部にアクセスする公共交通軸である弘南鉄道大鰐線を活用します。
- 公共交通ネットワークであるバス路線と大鰐線は一体のものと考え、路線の経由や行き先の見直し、鉄道駅アクセス性向上を図り、ネットワークの効率性を高めます。

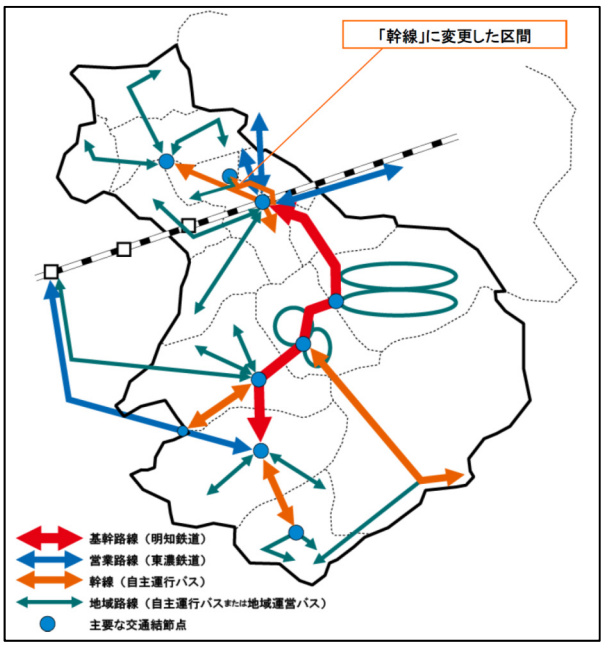
資料：弘前市地域公共交通網形成計画

②将来像

各モードのネットワークとしての役割を明確に

人口減少時代においては、残すべき路線とそれを支える路線に再編することが求められます。

この計画では、鉄道を「基幹路線」、その他バス交通を「幹線」「地域路線」として位置付け、ネットワークとして明確に分離されています。



資料：明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画

まちづくりの方針を市民にも分かりやすく図示

人口減少時代では、整備すべきインフラを集約して、コンパクトなまちづくりを推進する必要がありますが、「集約する必要性」は理解しづらい側面があります。

この計画では、目指すべき将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の概念を、何もしない場合と集約する場合を比較して、分かりやすく示しています。

図 2-8 目指す都市の姿

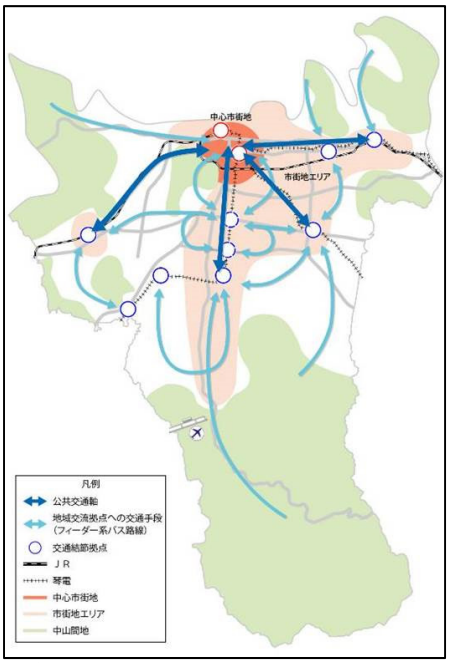
資料：高松市地域公共交通網形成計画

（4）個別事業

鉄道を軸とした公共交通網へと再編

鉄道とバスが並行している場合、効率的な維持に向けて、公共交通網を再編する必要があります。

この事例では、現在は電車と並行してバス路線がありますが、新駅整備に合わせてフィーダー路線へとバス路線を再編することとしています。



資料：高松市地域公共交通網形成計画

ICカードを活用した乗継割引

ＩＣカードがあれば、人件費抑制とともに、様々な施策とその効果測定がしやすくなります。

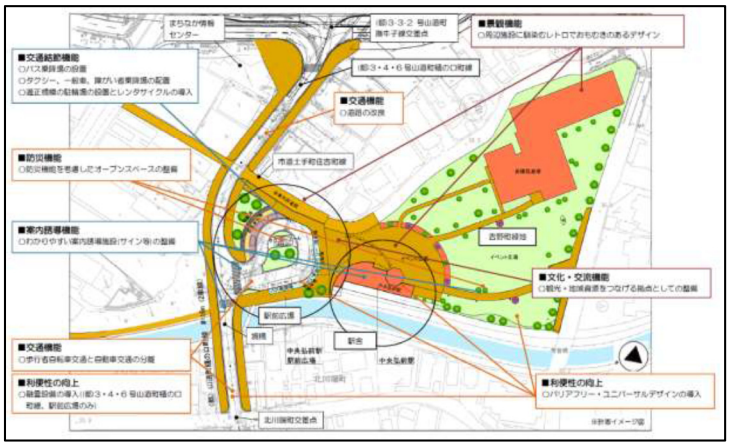
この事例では、行政が乗継に対する一定の補填を行うことで、乗継利用が増加傾向となっています。

資料：高松市

駅前広場の整備によるバス停車スペース確保

民間鉄道は駅前広場が小さい事が多く、バスと鉄道との乗継が困難な場合が見られますが、コンパクトで魅力あるまちづくりのためには、一定のインフラ整備は必要です。

この事例では、駅の位置を下げる事で駅前広場のスペースを確保するとともに、近隣の交流施設も合わせて整備することで、駅の拠点性を高める予定です。



資料：弘前市地域公共交通網形成計画

乗継時のバス運転手におけるソフト支援

公共交通網には乗継環境が重要ですが、電車とバスのダイヤを調整すれば良いと言うものでもありません。

この事例では、時刻表に乗継時間を掲載するとともに、鉄道が駅に停まったら、バス運転手はバスから降りてバスの行き先を声かけし、乗客がいないか確認してから発車しています。

岩村警部交番前	7:04	7:08	9:35
岩村診療所前	7:05	7:09	9:36
岩村駅前	7:06	7:10	9:37
ﾊﾞﾛｰ岩村店	・・・	・・・	9:42

明鉄　恵那行岩村駅到着時刻	7:16	7:16	9:45
明知鉄道への乗継時間	10分	6分	8分
明鉄　明智行岩村駅到着時刻	7:16	7:16	9:45
明知鉄道への乗継時間	10分	6分	8分

資料：恵那市

（5）事業評価・ＰＤＣＡ

「目標指標を達成するための施策」という考え方

一般的な計画では「施策をすることで目標を達成する」ことが多いですが、施策をする事自体が目的になりがちです。

この計画では、「指標を達成するための施策」という形式をとっており、指標が丁寧に検討されており、その結果、施策の目的が明確になっています。

指標２：市民の外出回数と公共交通利用率

■ 指標の意味

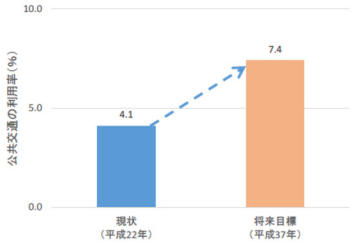
- 市民の気軽で快適な外出を支えるため、効率的な移動手段として公共交通サービスを拡充していることから、その結果として市民の「外出回数」およびその時の移動手段として「公共交通を利用している割合」を評価する。

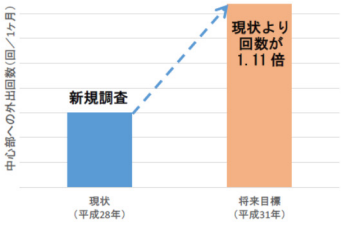
■ 指標の算定方法

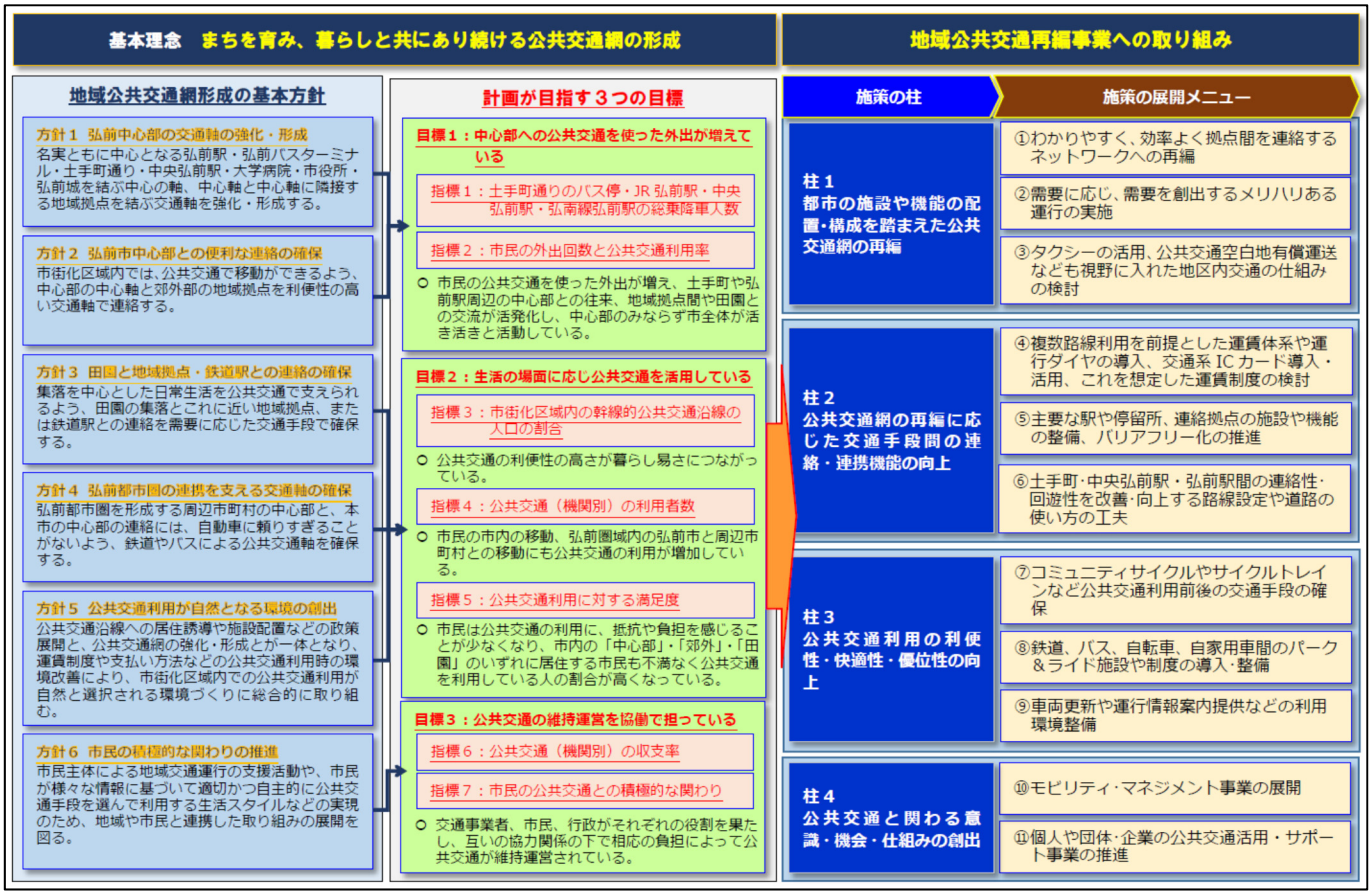
- 1ヶ月あたりの市民の中心部への外出回数、その時の移動手段をアンケート調査により把握する。

■ 将来目標値の設定方法

- 平成22年全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）によれば、弘前市全体の移動時の公共交通（鉄道とバス）の利用割合は、鉄道が1.7%、バスが2.4%、合計4.1%である。
- この調査時の自動車の利用割合は65.3%であったが、このうち約5%（全体の3.3%）が公共交通に転換したとすると、公共交通（鉄道、路線バス）の利用割合は7.4%となる。利用者換算では約1.8倍、同じ調査での盛岡市の公共交通利用水準（7.3%）に相当するため、これを目標とする。
- 一方、弘前市民の外出回数についての現況データが存在しないため、現況値は適切に把握するものとするが、目標値については、弘前市中心市街地活性化基本計画（平成27年3月）では、来街者の増加（歩行者･自転車通行量がH25:18,555人→H31:23,000人）が目標の一つになっていることから、この時の伸び率から平成28年から平成31年の換算伸び率（1.11倍）を目標とする。







資料：弘前市地域公共交通網形成計画

広域でのPDCA

鉄道は広域に跨る事が多く、それぞれの自治体が方向性と足並みを揃える事が求められます。

この計画では、広域にわたる交通のあり方を網形成計画でまとまるとともに、次年度以降の各自治体で検討すべき内容を明記しています。また、首長が集まる協議会で進捗を報告することで、足並みの統一を首長主導で行うようにしています。

	地域公共交通に関する方向性等
人吉市	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内路線バスの運行ルート等の見直しを行うとともに、コミュニティバスや乗合タクシー等に関して地域の実情に応じた運行形態への見直し等を行います（人吉市地域公共交通網形成計画の作成）。
錦町	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（あさぎり町・多良木町・湯前町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。
多良木町	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（錦町・湯前町・あさぎり町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。
湯前町	地域間幹線系統の見直しに伴い、交通弱者の移動手段の確保のため町内における新たな地域公共交通の導入を検討します。また、他町村（錦町・多良木町・あさぎり町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。
水上村	地域間幹線系統の見直しに伴い、乗合タクシーなど村内における新たな地域公共交通の導入を検討します（水上村地域公共交通網形成計画の作成）。また、他町（錦町・多良木町・湯前町・あさぎり町）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。
相良村	地域間幹線系統の見直しに伴い、乗合タクシーなど村内における新たな地域公共交通の導入を検討します。
五木村	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存のコミュニティバス等を活用した村内における新たな地域公共交通の導入を検討します。
山江村	地域間幹線系統の見直しに伴い、村内においてはまるおか号の運行形態（不定時定路線から不定時不定路線（区域運行））を見直し・検討します。
球磨村	当面、平成 26 年から運行するコミュニティバスを基本とし、今後の状況を踏まえて必要に応じて見直し等を行います。
あさぎり町	地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の乗合タクシーを活用した町内における地域公共交通の見直しを行います。また、他町村（錦町・多良木町・湯前町・水上村）と連携した新たな地域公共交通の導入※を検討します。

資料：人吉・球磨地域公共交通網形成計画

会議で各委員が確認しやすい紙面構成

鉄道は広域に及ぶことが多く、関係者が多くなりがちですが、鉄道会社任せにすることなく、関係者が一体となって施策を推進する必要があります。

この計画では、ＰＤＣＡの際、各主体が何をして何を目指すのか、事業とその主体と評価指標を１か所にまとめることで、見やすく工夫しています。

目標 3　公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する

事業内容

バス及び JR との接続確保

○ 交通結節点において、一畑電車とバス及び JR との接続を確保する。

交通結節点	接続する公共交通	確保する水準の目安
松江しんじ湖温泉駅	JR 松江駅方面へのバス路線	15 分以内
	通学利用のあるバス路線	10 分以内（通学時間帯）
松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅	松江市コミュニティバス	15 分以内
雲州平田駅	平田生活バス	15 分以内
電鉄出雲市駅（JR 出雲市駅）	出雲大社・日御碕線（一畑バス）	一畑電車と一畑バスの運行間隔の均等化

○ 雲州平田駅と出雲縁結び空港との間の交通手段の確保策について検討する。

実施主体　一畑電車、JR 西日本、バス事業者

実施時期　平成 28 年度より

乗り継ぎ案内の改善

○ 主要交通結節点において、乗り継ぎに関する案内表示や、路線図及び時刻表等の整備、更新を行う。

○ 山陰エリアの公共交通機関の運行時刻や運賃等をインターネットで検索できる「バスネット」を活用し、複数の公共交通機関を乗り継ぐ際の経路や所要時間等を検索できるシステムの導入に向けた検討を行う。

「バスネット」による時刻検索

乗り継ぎ案内表示（電鉄出雲市駅）

実施主体　一畑電車、JR 西日本、バス事業者、バスネット運営事業者

実施時期　平成 28 年度より

数値指標

JR 松江駅方面へのバスと松江しんじ湖温泉駅で接続する列車の割合※

鉄道とバスの時刻表をもとに、毎年度検証する。

※一畑電車の各列車について、3 分以上 15 分以内に乗り継ぐことのできる列車の割合

現状値（平成 28 年 2 月）	目標値（平成 32 年度）
75%	80%以上

資料：一畑電車沿線地域公共交通網形成計画

地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集

～全国の事例からみた鉄道の位置づけ方と沿線自治体の役割～

発　　行	**国土交通省 中部運輸局** 〒460-8528 名古屋市中区三の丸 2-2-1 名古屋市合同庁舎第一号館
問合せ先	**交通政策部 交通企画課** Tel: 052-952-8006 「みんなの交通応援プロジェクト」 https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/index.html