

# 地域鉄道の維持活性化の方策に関する調査 報告書

令和2年3月

国立大学法人大分大学経済学部門 大井 尚司

(国土交通省九州運輸局 令和元年度調査事業)

## 1. はじめに

地方鉄道の経営環境は、人口減少や年齢構成の変化（少子化、高齢化）に伴い利用者数が減少する中、非常に厳しいものになっている。実際、国土交通省の調査でも、平成30年度の実績で7割が鉄軌道業営業収支で赤字となっている<sup>1</sup>。

こういった事業者の存続のためには、国土交通省九州運輸局(2019)も指摘しているが、事業者自身の営業努力や地域とのかかわりの強化にとどまらず、沿線自治体も鉄道の問題に積極的に関与すること、他の取り組みに学ぶこと、があると考え。

本報告書では、上記の地方鉄道の維持活性化に資する提案を取りまとめるものである。

## 2. 鉄道活性化に向けての示唆

### 2. 1 公共交通の持続可能性に関わる価格設定の研究

2019年11月29日に富山大学で行われた第60回土木計画学研究発表会において、筆者含め地域公共交通の研究に携わる研究者で以下のセッションを立ち上げた。

地域公共交通の抱える赤字体質、乗務員確保のための原資確保、設備投資などに耐えるには、適切な価格設定ができるかが課題になる。しかし、現状のプライシングルール課題として、むしろ適切なサービスの維持に困難をきたす可能性すら懸念があるということが挙げられる。過去は、公共交通全体に内部補助・政府による手厚い補助と競争の抑制があり、その代償としてのプライシングルールとして原価（正確には適正な利潤率を上乗せした総括原価）に基づき算定してきた。2000年初頭の規制緩和後もプライシングルール的前提は変わらなかったため、現在では価格競争から市場の安定性に支障をきたす事例もみられるようになった。

そこで、プライシングルールの抱える経済・制度的な課題について、過去起きた価格競争を扱った裁判例から振り返るとともに、今後のプライシングルールの方向性に関する示唆を与えた。

論文の内容は別添資料に譲るが、今後のプライシングを巡る課題・ポイントとして、費用（原価）計算の厳格化と実態に即した変更の必要性、事業者の経営のために行うプライシングのスキームから路線（ネットワーク）を守るために行うスキームに変える必要性、の2点を示した。

### 2. 2 利用促進に関する提案

九州の鉄道活性化を考えるに当たり諸外国での対応事例を参考とするため、アメリカ合衆国のAPTA（米国公共交通協会）へヒアリングを行った。APTAは、アムトラックのような長距離交通のほか、地域鉄道、公営の交通局、バス事業者など全土の交通事業者を束ねる組織である。組織内には、人材育成、技術、経営戦略などの組織が存在し、日本からはJR東日本・JR東海・東京メトロが会員になっており、JR東日本から出向者が1名派遣されている。

設立の背景はいくつかあるが、大きかったのは地域鉄道会社の経営破綻で、破たん後の経営の中でバスや鉄道を束ねる業界団体の必要性が生じ、次第に組織連携、資金獲得、経営スキル向上等の必要性に迫られて単なる業界団体を越えた連合体（組織）として組成されているようである。

<sup>1</sup> [http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html) （2020年3月31日閲覧）

アメリカと日本の違いとしては、州の権限が強く、交通に関しても州が責任を持つ範囲と自治体が持つ範囲に分かれていることがある。そして、地域交通は自治体の責任で整備されるべきとされており、州をまたぐようなものは国家の責任という形になっていることは参考になるものである。

A P T Aへのヒアリングによれば、地域公共交通の乗車人員減少の問題がクローズアップされていた。A P T Aの中には経営戦略を分析する専門家と部署が存在しており、その分析から出てきたキーワードとして以下の4つが示されていた。

- ① 時間競争力の低下
- ② 公共交通利用離れ、非ロイヤルカスタマー化
- ③ 価格競争力の低下
- ④ 外的要因

こういった要因から、九州内の鉄道利用促進に関する課題、あるいは評価できる点を整理すると以下の点が挙げられると考える。

#### ① 時間競争力の低下

九州でも、特にJ Rの地方交通線において、J Rの減便問題等を契機に地域単位の協議組織が立ち上がり、利用促進の取り組み等がなされている。

しかし、鉄道という輸送機関が存在価値を持つ優位性を考えた場合に、定時性はさることながら時間競争力の面がどの程度優位性を持つかが、存続にあたってのカギになると考える。

この点で見れば、例えば日南線（南宮崎～志布志）については、南宮崎（宮崎市内）～飫肥・油津（日南市内）あたりであれば同区間の路線バスよりは時間的に優位であるが、自家用車は道路網が整備されていることから日南線より速達性があり、時間競争力に劣っている。その先串間市までは競合する公共交通機関が存在しないが、道路は県道および整備中の自動車専用道路がショートカットするため、本数の少なさ、一部は乗り換えを要することなどから、時間的な優位性に劣るといわざるを得ない。末端区間の串間市から志布志市の区間は、線路状態が悪く速度を落とす区間が多いことから、並行（競合）交通機関がないので乗る需要こそあれ、自家用車に時間的にも劣る状況である。

また、指宿枕崎線については、鹿児島市内から指宿までの区間であれば、並行する道路が一般道で片側1車線しか整備されていないことなどから、時間的には競争力がないとも言えないが、指宿市（山川）より先の区間については、とりわけ枕崎市は一般路線バスよりも時間がかかるうえ、道路も高規格道の整備が進んでいるため時間的優位性が見いだせない。

J Rが営利企業としての側面を持ち出したことから、費用対効果の面で投資が行いにくい面は否めない。安全性を阻害する投資抑制は認められないとしても、収益や輸送規模に比して過剰な投資はできないとみるべきであり、例えば上述のような地域で都市部のような利便性を求める、あるいはそういう利用促進提案になるのは問題があるといえる。

ただ、観光面の利用促進という観点になると、速ければよい（つまり時間競争力が高ければよい）という解には必ずしもならないことにも注意すべきである。この点で見れば、例えば景観的

に魅力を出せる可能性のある前述日南線（志布志周辺、あるいは日南海岸沿い）、あるいは指宿枕崎線（開聞岳周辺、海沿いの区間）はむしろそこでの時間をゆっくり楽しませる形で「時間競争力」を持たせることにし、一般的な時間競争力確保の部分は例えばその路線・場所にたどり着くまでの部分でしっかり確保することが求められる。とかく地方鉄道の利用促進となると該当の路線や区間のことしか考えない促進策が多いが、地元利用者でもなければその場にたどり着かないと利用できないのであり、その場にたどり着くまでの速達性（つまり節約したい時間の節約）が保てない限り、現地に着いた時点で「退屈・疲労困憊・面倒」なものになり下がる可能性があるという点が抜けていると考える。自家用車や高速バス・高速鉄道網との組み合わせ、あるいは当該線区でも「ゆっくり楽しませる区間」と「飛ばすあるいはアクセスしやすさを優先する区間」を明確にして後者の区間をきちんと整備していくことが求められる。

## ② 公共交通利用離れ、非ロイヤルカスタマー化

公共交通離れの主要因として、このような地方鉄道の地域では早くに自家用車が普及し、本来利用するであろう免許非保有者（高校生、地域によってはそれ以下の学生）までが家族送迎により自家用車慣れし、結局公共交通に乗らないまま育つか、地域外に出てしまうことがあげられる。また、従来免許非保有の層とされていた高齢者や女性も免許保有率や自家用車の所有率が上がっていることも、公共交通離れの主要因であると考えられる。

それでも、全く使わないわけではないことにも注目せねばならない。例えば高校では、私立の学校の場合競争力確保の観点から送迎サービスを行うが、公立の学校は難しいから、公共交通に依存せざるを得ない。完全に学校の時間にダイヤを合わせることは学事暦の柔軟性（天候や行事等で複数回の変動がある）と公共交通ダイヤ設定の非柔軟性（乗務員配置や他の乗客対応から最大公約数にせざるを得ない）困難であるが、「待てる」環境をどのように構築するかによっては、待ち時間の有効活用から「ロイヤルカスタマー」化できる可能性がある。

この点で参考になるのが、JR吉都線の小林駅（宮崎県）の事案である。小林駅は駅前広場整備等に合わせ、駅前に宮崎交通バスセンターの機能を移転し、JR駅舎に近接して<sup>2</sup>市の施設としての観光案内所と貸しホールを含めた市施設を建築した。この市施設のホールは、行事がない場合は窓側に机が張り付いており自由に勉強スペースとして活用できるようになっており、筆者訪問時も数名が勉強していた。ただし自由利用時間帯は冷暖房が作動しないので、冷暖房のあるバスの待合所を利用して歓談している高校生も存在した。また、小林駅から徒歩3分ほどのところに、商工会が複合施設を建設しており、ここでも多くの高校生が待ち時間を有効利用していた。商工会の複合施設は、中心部（駅前）に商業施設が少ないことを反映して地場スーパーが1階に入居、2階はちょっとしたカフェに加え図書館の機能を有し、さらには起業相談のスペースやジョブサポート・子育て相談の機能なども入居しているため、多世代が思い思いに時間を使い、待ち時間を苦なく過ごせている環境が見られた。鉄道の利用促進となるととかく「乗ること、乗っていること」ばかりに目が向くが、「移動は派生需要、それを生む本源的な需要」を考えたときには、「移動」させるばかりでなくそこから離れた顧客目線で求められるものが充足されていけばロイ

<sup>2</sup> 位置関係でいえば、市の施設（バス待合所・バスセンター機能が含まれる）が駅前広場に隣接し、その建物に設けられた通路が駅の南北通路（平面）兼駅舎への連絡通路・構内踏切になっているので、駅舎と実質的に同一・一体的な施設配置になっている。

ヤルカスタマーになる可能性は高いと考える。

観光・非日常面での利用促進に関しては、日常交通と全く違う感覚で臨む必要がある。観光・非日常の交通は、通学や日常交通のように「確実に次のお客様が来る」ものではないということは大前提として認識すべきである。例えばイベントや嗜好を凝らした観光・非日常向けの列車を年1回あるいは数回程度やり、魅力があれば、あるいは繰り返していけば「リピーター」が来ると考え、実行している側がそれを求めたがる傾向にあるが、観光と言うものが先ほど述べた通り「確実に次のお客様が来る」ものではないという当たり前のことを理解していれば、次は新しい客を呼ぶべきであり、二度目を期待するのであれば内容を変える必要がある。また、企画者の嗜好や意向が強すぎて、有名人や成功例に引きずられて企画を行い、地域全体として盛り上げるものになりにくいケースや、参加者がそういった嗜好や意向を理解できる層に偏るものもみられる。目指すのは「移動という軸と組んで地域の資源を発掘し磨き上げる」ところにあるべきで、そのためにはマーケティング的な発想や地域経営的な発想を持って利用促進を行うべきであろう。

### ③ 価格競争力の低下

JR線については、付加価値のつく特急列車は別として、バスに比べれば政策的に低く価格が抑えられている傾向にある。ただ、高校のスクールバスのように無償のものに慣れている環境、あるいは家族が自家用車で送迎する例では、移動に対してコスト負担する感覚が根本的にないため、「コストを負担しなければならない」限りは極論すればいくらであっても「高い」と思われることを前提にしないといけない。今公共交通を使っている人のある程度は「並行する（代替になる）移動手段がないから使わざるを得ない」ので使っているだけであり、価格も含めた競争力があると思っただけではないと考える。この面を払しょく、少なくとも軽減するには、「払っただけの価値がある」もしくは「払うが得られるものが大きい」状態をどのように作り上げるかがカギになる。

日常交通の利用促進という面では、たとえ仕方ない場合であっても、前述の待合空間の確保、あるいは移動中の環境改善など、利用する人（とりわけロイヤルカスタマーになりうる人）の行動や嗜好に寄り添ったニーズ把握とその実現を図る必要がある。そしてそれは単なる「移動」だけ、当該交通機関だけをみるのではなく、他の交通機関、周辺施設などとの関係も含め考えるべきものである。

例えば、JR四国の牟岐線沿線などでは、並行する路線バスの時刻をJRと同一の時刻表にまとめ、相互に利便性の低い時間帯を補完できる情報提供を行っている。これを好意的に理解すれば、モードが何かはともかくその区間を移動するのに待たずに行ける、という利用者の「待ち時間へのハードル」に忠実になったものと理解できる。理想は両者の料金体系を統一することが望ましいが、相対的にバスのほうが高いため、JRを維持費という観点で値上げするか、バスへ補助するなどの策は必要になる。とはいえ、利便性の低い日南線末端区間（南郷～志布志）や指宿枕崎線末端区間（山川～枕崎）、筑肥線の唐津～伊万里間、肥薩おれんじ鉄道の沿線などは、本数の少ない時間帯に路線バスに鉄道での移動需要の一部を代替してもらい（並行していない場合は新設も検討）、バスと合わせて一定程度のフリークエンシーを確保するような利便増進案が提案されてもよいのではないかと考える。

一方、観光利用の促進といった沿線外からの誘客を狙う場合には、鉄道事業者（単一の路線）

の枠で集客活動を行い企画を考える発想からは脱却すべきである。加えて注目すべき点は、沿線外から集客するには、「どこの客に」「何を優位性として打ち出し」「相手方（ターゲット）の現地の相場・競合相手として想定されるコンテンツからみて価格優位性があるか」という点が不可欠になると考える。なぜなら、沿線外からの観光客は当該沿線に行くまでの移動手段の費用および時間、そして現地で観光した後の時間帯によっては宿泊、現地での飲食、観光などの行程を考えておく必要があるからである。地方鉄道の利用促進で、「すべての地域を網羅的に宣伝・盛り込み」してすべて行かせようとするものや、その路線内・列車（極端に言えば路線に乗る行為）のことしか考えていないもの、イベントで火をつけて終わりになるもの、一部の盛り上がっている人だけが動いているもの、などが散見される。何を満足させるべく、どういう消費・観光行動をさせたいのか、そのために前後のアクセスや宿泊なども含めきちんとこなせるのかという視点が欠落しているのではないかと考える。

鉄道の事例では、いわゆる供食を伴う列車・観光専用列車を有する場合、本当に価格競争力を持つのかについては、コンテンツの磨き上げ含め熟考が必要であると考えられる。特に、九州では水戸岡鋭治氏デザインの列車が増えたこと、その中で供食するものが増えたことにより、同じ傾向のデザインばかりで見た目の差別化に苦慮する可能性や、供食の価格水準が高いために上述の外來者の（トータルで見た旅行の）価格で見たときに（高すぎて）価格競争力がなくなっている可能性が考えられる。

この点で考えれば、西鉄が運行する「レールキッチン」は、福岡に拠点があること、他の供食を伴う列車に比して半額程度の価格設定であること（ディナーでも 8000 円。他社は 2 万円程度になる）、デザインが水戸岡氏のデザインでない点で列車（商品）単体では差別化できるが、沿線が観光的には厳しいため「食事・車両」のみでは競争力の面で厳しい可能性がある。一方、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」は、車両は水戸岡氏のデザインで、食事もそれなりの価格になるが、沿線の観光面での魅力は少なからずあるほか、熊本・鹿児島という観光面で強い地域に拠点があり新幹線や他の鉄道との接続性もある。おれんじ食堂の利用者数は減少傾向で、特に時間帯の面でティータイムの利用か回送に近くなる午後の上り便のテコ入れのために、食や地場産品での体験型アトラクションを追加したり、「焼酎列車」という焼酎マイスターがお勧めの焼酎を説明し軽い料理と焼酎を車中で味わい蔵の見学などもセットして上り便の空き席を使ったツアーを組み好評である。西鉄と肥薩おれんじ鉄道の両者が単体で営業しうるには営業力や知名度の面で厳しいが、観光客の行動可能性やバリエーション、それぞれの優位性と欠けている点を相互に補完することを考えれば、関東や関西の顧客（場合によっては福岡・鹿児島と周辺、山陽新幹線沿線でも良いかもしれない）をターゲットにして、航空会社や新幹線と組んで両列車をセットで販売し、間の熊本・両端の鹿児島・福岡での宿泊や観光・現地の食とセットにして「九州全体の観光」のツールに組み込み売り込めば、観光客のニーズに合致する可能性がある<sup>3</sup>と考える。

---

<sup>3</sup> おれんじ鉄道の焼酎列車は、鹿児島への戻りの切符をセットでも販売しており、鹿児島中央駅前のかごまふるさと屋台村での飲食の紹介、焼酎維新館と連携した物販の紹介もマイスターが推奨していた。これが旅行販売時点で一体化していれば、鹿児島宿泊や消費拡大、焼酎列車の一過性を飛び越した永続的な消費・リピート移行促進のためにはなおよかったと考えられる。

#### ④ 外的要因

昨今流行のコロナウイルス、天災などの外的要因は、鉄道自体の問題点に起因するものではないため、これが原因の利用減、その対策としての利用促進は極めて困難といわざるを得ない。

ただ、人口減少、道路整備など、確かに避けられないがそれを原因にする限り「利用促進はできない」というような解を導き出す方便になるものは多用すべきではない。こういった状況であるからこそ、上述したようなあらゆる面での利用者目線・行動に立ったマーケティングの発想が重要になると考える。そして、そういったものは先行する事例やたまたま成功した（と伝えられるような）事例に安易にヒントを求めるべきではない。地域特性が違えば解は異なるものであり、時代背景の違いなどをしっかり考察して、地域に適した解を地域とともに考えるべきである。特に特定の人的な要因（成功したと伝えられる社長など）に基づく好事例の場合は、現実には多くが地域との軋轢などを陰で産んでいて事実上の更迭になっている例もあり、話を聞けば何とかなるであるとか、その人のアドバイス通りにやればよくなるというものではないことはよく認識すべきである。

なお、仮に鉄道事業の経営が厳しく営業をやめる場合、あるいは都市計画等で路線変更を行う場合、鉄道の廃止後にはその用地をどう扱うかが課題になる。旧国鉄や民営鉄道事業者の廃止路線では、その用地を自治体に無償ないしは有償譲渡するものの、自動車道に整備されるのはまれで、自転車道か遊歩道になれば良いほうであり、使われずに放置されたり、固定資産の管理に難儀したりという事例も見られる。鉄道の廃線敷は、道路として2車線確保するには特に橋梁やトンネルなどが狭いこともあるほか、家が立て込むなどで拡幅がままならないことがある。遊歩道やサイクリングロードになる場合も、全区間の整備が自治体間の意向の違いでできない場合や、鉄道が居住エリアから離れているためにほとんど利用されない例も見られる。

一方で、ニューヨーク市内では、拠点になっているナビスコ工場跡の商業施設からワールドトレードセンター付近の海岸までの約3キロ程度ある鉄道（貨物線）跡地について、その鉄道の功績をたたえる意味と、歩行空間確保を都市計画の一環で行うという意味で、「ハイライン」という廃線敷の遊歩道が整備されている。ここでは、鉄道の功績に関するいくつかの掲示はあるものの、遊歩道に埋め込まれている、あるいは遊歩道から見える鉄道の線路はいわゆる「オブジェ」的な扱いにとどまっており、忠実に線路を残して「鉄道」を楽しむような空間にはなっていない。全区間の要所要所に出入りのできる階段が設けられ、地域の遊歩道としても機能している。ところどころに休憩スペースや路上美術館的なスペースが設置されており、街路の建物群を見られる部分はガラス張りにするなど、都市計画の一環として活用している。

日本の地方鉄道の中には、鉄道線路に並行する空間（歩道程度であれば整備できる空間）や、場合によっては一部廃止された区間などが存在する。単に廃線跡をそのまま処理するという感覚ではなく、並行する鉄道と一体的に空間管理・活用を行うこと、あるいは景色のいい場所に限って遊歩空間を確保するといった、地域計画・都市計画的な視点で鉄道を活用することも、これからの地方鉄道の活性化に活かせるものではないかと考える。

## 2. 3 地域の鉄道に対する積極的関与・理解の必要性と制度設計に関する提案

こういった利用促進にあたってのポイントをクリアして利用促進に「地域中心で、地域に根差して」進めることができたとしても、それだけでは解決しない部分が存在する。その点については、筆者の視察等から得られた知見があるので、それに基づき以下の論点から整理を行う。

### (1) 活性化再生法の協議会で地域鉄道を積極的に扱うスキームの構築と制度見直し

2020年度内にも予定されている地域公共交通活性化再生法（以下活性化再生法）の改正では、地方自治体に策定を努力義務化した「地域公共交通計画」の策定にあたって、地域内のすべての輸送手段を議論の俎上に乗せることと、輸送に携わるすべての主体を計画策定に携わらせること（議論に参画させること）が求められることになっている。

これまでの活性化再生法でも、鉄道路線を軸にした計画や協議といった、鉄道の活性化を行うこと自体は不可能ではなかった。ただ、活性化再生法に基づく計画の内容の多くは、より喫緊の課題であったバス等の自動車交通の支援が中心になっており、自治体によっては鉄道事業者を協議会の構成員に含めていないところすらあったのも事実である。

加えて、道路運送法に基づきバスやデマンドタクシーなどの自動車交通には欠損を補助する制度が存在しているが、鉄道は過去の経緯から1994年に欠損補助制度を廃止して以後営業損失を直接的に保証する制度がなく、そのことが議論をできなくする状態にしていると考えられる。2007年の活性化再生法改正で地方鉄道の上下分離の制度ができ、東日本大震災や熊本地震などを契機に鉄道路線の災害復旧に関する制度の見直しがあったが、そういう事態ではない場合には鉄道の議論がされることもなく、利用状況等も共有されることもないのが大方の地方交通の議論であったと考える。

活性化再生法の改正の検討に際し、交通政策審議会の下に設けられた地域公共交通部会における議論において、筆者は鉄道の活性化にも同法の補助スキームを使えるよう、また鉄道会社が積極的に情報を地域にだして協議することができる仕組みの設置を求めたが、制度として直接的に書かれることはなかった。とはいえ、JRのいくつかの路線における災害復旧・廃線の問題では、JRもこれまで地域に参画してこなかったことが問題視されるとともに、地域もJRの問題をいまだにJRが公企業であるかのような見方をして丸投げにしていた点も問題視されている。今後地方鉄道路線の少なくない部分が、維持のための資金ショートに陥る可能性に鑑みれば、バスの補助と同様のスキームを鉄道にも適用するような制度の一段の改正が求められると考える。

### (2) 鉄道路線単位での利用促進・活性化のための協議・学びの場の重要性

2020年度の活性化再生法の改正では、地域公共交通計画の策定にあたって、これまで自治体単位を原則としていたものは崩さないまでも、「人の移動」をベースにネットワークを再構築すべきとの考え、さらには地域公共交通計画の策定の努力義務化というところを踏まえ、「交通圏」単位で策定することを推奨するとともに、都道府県の計画策定への積極的な参画を求めている。

現在の地方鉄道の路線は、一部を除けばおおむね1～3程度の交通圏・生活圏をカバーしていると考えられる。また、鉄道よりも路線バスの経営環境が厳しかったことから、フリークエンシ

一を高めた鉄道に路線バスが負けて撤退・縮小し、残ったバス等の路線は駅などを拠点としたフィーダー路線しかないところもすでにみられている。

現在の活性化再生法スキームでも、例外的に鉄道を幹線扱いにしてバス等のフィーダー補助を受けるケースがあるが、今後はその鉄道の状況を地域がしっかり理解しておかないと、鉄道の廃線問題にまるで抵抗できないか、巨額の資金投入を余儀なくされるか、転換バスを作ろうにもバス事業者が受けきれないために自治体ごとのバラバラな施策が展開されるリスクがあると考ええる。鉄道事業法も道路運送法同様退出規制が緩和されており、法律上は6か月前に届け出れば協議なく廃止ができる（意見聴取はある）からである。

鉄道ネットワークを積極的に地域の公共交通ネットワーク、あるいは計画に引き込み、軸として活用するためには、鉄道路線単位での利用促進・活性化のための協議体を設けるべきであると考ええる。個別の自治体で鉄道を考えるのは荷が重く、担当者の多寡によっては考えることすらあきらめる可能性もある。とって自治体の有志で連合体を組むこともそれはそれで望ましいが、幹事役（事務局）をどこにするかでもめることもあり、規模の大きい自治体が財政負担も含め重い負荷を負うことは好ましいといえないと考える<sup>4</sup>。

その意味で、県が主導になって路線単位の協議会を発足し、関係するバス等も含めて一体で議論することを始めるべきと考える。そこで鉄道の現状をこまめに共有し、重篤になる前に早めにアラートを出せる場にするすることで、廃線や減便等に至ったとしても影響を小さくすることができる。ただ、誤解してはならない点は、減便についてはバス・鉄道のいずれも協議会への告知および協議の義務はないということである。この程度のことも認識されていない状態で、「減便はけしからん」となっても、鉄道事業者に非はないということを理解しておく必要がある。そのうえで、いきなり減らすのではなく代替措置を自ら考えるようにするなど、「理解・学び」の場があれば、大きく混乱することはないと考える。

鹿児島で県が主導し県単位の協議（理解）する組織が立ち上がったことの重要性は、まさにここにあるとあってよい。既往の組織があったとはいえ、単なる圧力団体にならず、理解する組織に昇華したことで、JRも議論に積極参画するようになるなどの効果が生まれた。このような取り組みを他地域にも発展すべきである。

### 3. まとめにかえて

以上、鉄道の活性化についてそのあり方を取りまとめた。最後に要点を整理すると、以下の点に集約できる。

- ① 「鉄道・移動」の部分にだけ着目せず、主目的（本源的需要）や行動パターンに根差して利用促進を行うこと（例えば、高校生の行動・嗜好を踏まえた待合環境のカバー）
- ② 観光・外来客は一過性であり、二度来ないことを前提とすること。そのうえで、観光のトータルの行程や、どういう観光行動・消費行動を促進すると満足度が高まるかも考えて誘客を

---

<sup>4</sup> くま川鉄道の沿線で広域の網計画・再編実施計画を策定したが、くま川鉄道の株主兼協議体を母体にした関係で県が参画せず、人吉市が大きな負担を負っている。2020年度策定予定の熊本県の交通計画では、同地域の分科会を県主導で起こしていく予定である。

- 考えること。嗜好性の強いものや一部の人の意向が強いものは続かず偏った結果しか出ない。
- ③ 観光列車企画や外来客狙いのイベントや企画では、沿線・地域内だけで利用促進をしないこと。ターゲットとマーケットに合わせる。成功例や有名人依存は参考にならない。
  - ④ 地域で鉄道の今の状況と近い将来について共有する場を作ること。鉄道を地域公共交通計画の中に入れることでおのずと議論ができる。事業者も積極的に参画する。県が主導して沿線地域単位でまとめるべき。
  - ⑤ 上記のようなことを学び共有する場を設け、積極的に参画すること。県か運輸局主導が望ましい。

## 参考文献

- 国土交通省九州運輸局（2019）『九州における鉄道の維持・活性化のあり方』報告書
- 大井尚司（2019）「公共交通プライシングにおける経済・制度的課題の一考察—過去の価格競争事例の再検討から—」『土木計画学研究・講演集』No.60、CD-ROM
- 大井尚司（2020）「地域交通政策における地域公共交通活性化再生法の実効性に関する整理—交通網の存続を巡るいくつかの事例を踏まえた考察—」日本交通政策研究会「都市圏構造と総合交通政策の研究—地域・都市の活性化と交通整備・運営」プロジェクト報告書第3章として刊行予定

## 別添資料

- 【資料1】「かごしま鉄道利用促進検討会 在来線鉄道の利用促進の取組について」（2019年4月17日、同検討会）講演資料
- 【資料2】大井（2019）の論文（講演集掲載版）