

## 地域鉄道再生・活性化への解決策策定方法・手順書



## 目次

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| はじめに.....                           | 1   |
| 1. 地域鉄道の現状把握の実施 .....               | 8   |
| (1) 現状把握項目 .....                    | 9   |
| (2) データ取得と整理の方法.....                | 20  |
| 2. 現状把握に基づく課題の導出 .....              | 37  |
| (1) 経営に関わる課題 .....                  | 38  |
| (2) 体制や施設・整備に関わる課題 .....            | 48  |
| (3) 需要に関わる課題 .....                  | 52  |
| 3. 課題解決策の検討 .....                   | 73  |
| (1) 経営分析に基づくコスト削減対策の実施 .....        | 75  |
| (2) 債務整理の実行 .....                   | 77  |
| (3) 上下分離方式の実施 .....                 | 79  |
| (4) 鉄道事業以外の事業による収入の確保 .....         | 81  |
| (5) 沿線自治体等との連携体制の構築 .....           | 82  |
| (6) 人材確保の実施 .....                   | 84  |
| (7) 大手事業者と連携した人材育成体制の構築 .....       | 85  |
| (8) 他事業者との協働による人材育成の実施 .....        | 86  |
| (9) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減 ..... | 88  |
| (10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入 .....    | 90  |
| (11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施 .....      | 91  |
| (12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し .....         | 92  |
| (13) マーケティングに基づくサービスの提供 .....       | 94  |
| (14) 駅改修による機能拡充 .....               | 95  |
| (15) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施 .....    | 97  |
| (16) モビリティ・マネジメントの実施 .....          | 98  |
| (17) 乗換利便性の向上 .....                 | 101 |
| (18) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施 .....     | 102 |
| (19) 交流人口拡大に向けた取組みの実施 .....         | 104 |
| (20) 潜在需要に対する運行サービスの実施 .....        | 105 |
| (21) 広報、宣伝による認知度の向上 .....           | 107 |
| (22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 ..... | 109 |
| (23) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施 .....     | 110 |
| (24) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上 .....     | 111 |
| (25) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携 .....       | 113 |
| (26) 沿線観光施設へのアクセス性の向上 .....         | 115 |
| (27) 鉄道施設、設備の観光資源化 .....            | 116 |
| (28) 沿線の観光資源に関する情報発信 .....          | 118 |
| (29) 沿線観光施設・資源との連携による魅力向上 .....     | 119 |
| 参考：現状把握項目を活用した分析の実施 .....           | 120 |
| (1) 需要予測分析 .....                    | 120 |
| (2) 財務分析 .....                      | 124 |
| (3) マーケティング分析 .....                 | 127 |
| 参考：効果について .....                     | 128 |
| 参考：情報収集・発信について .....                | 129 |

## はじめに

### ・ 地域鉄道がおかれている現状

地域鉄道の経営環境は、経済状況の低迷、少子高齢化、モータリゼーションの進展、環境問題への対応など経済社会環境の変化等により厳しいものとなっている。

このような状況の中、住民生活等の移動手段、まちづくりの核となる地域経済活動などの基盤として重要な役割を担っている地域鉄道では、沿線自治体と連携して経営合理化等の取組みや、鉄道利用促進・沿線地域活性化等につながるような取組みを進められているところである。

### ・ “手順” の必要性

こうした取組みを効果的に行うためには、地域鉄道事業者や沿線地域、それらに関わる様々な主体の状況を把握し、地域鉄道の再生・活性化における課題を明確にしたうえで、課題解決策を検討・実施することが重要である。

しかし、こうした現状把握に係る調査を精緻に実施しようとする、調査内容が非常に多岐にわたり、かつ精度を高めるための労力が膨大なものとなる。また地域鉄道事業者は、調査・分析といった技術力が必ずしも十分とはいえない。

そこで、地域鉄道事業者が今後、自社の再生・活性化に関わる事業に取り組んでいく上で、その解決策を自ら策定するための現状把握、および課題の検討と解決策の導出の一助となる資料としてとりまとめたものがこの“手順”である。

### ・ “手順” の使い方

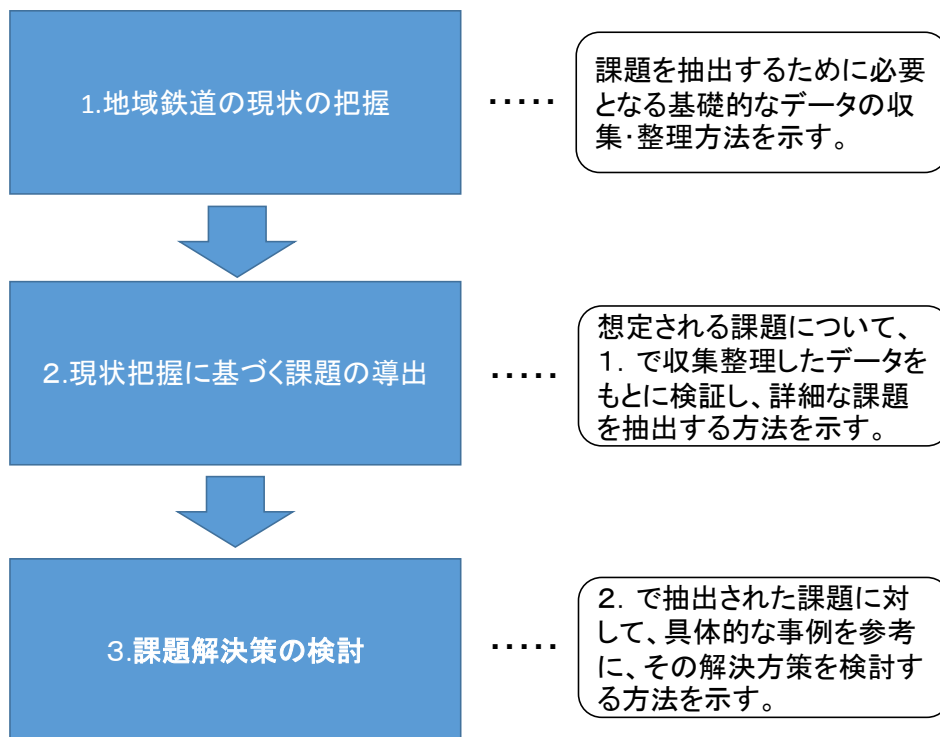
地域鉄道を取り巻く環境は、各事業者によって様々であり、抱える課題も詳細に見れば実に多種多様である。したがって、解決策を導くための手法も、どの事業者にも適用できる同一のものにはならない。

本書は、それぞれ異なる課題を抱える事業者の解決策を検討するうえで、収集すべき基礎的な情報やそれに基づく課題導出の考え方を示すものである。この“手順”を利用するに当たっては、各地域鉄道事業者と沿線地域の特徴を踏まえ、応用的に活用することが望まれる。

各地域鉄道事業者・沿線地域において、再生・活性化に向けた取組みが積極的かつ効率的に実施されるための一助になれば幸いである。

## ・手順書の構成

本書は、大きく 3 つのパートに分かれている。1 番目のパート「1. 地域鉄道の現状の把握」では、現状における課題を抽出するために必要となる項目とそのデータの取得方法について示している。2 番目のパート「2. 現状把握に基づく課題の導出」では、現状把握項目に基づいて、詳細な課題を導出する過程とその考え方を示している。3 番目のパート「3. 課題解決策の検討」では、2. で抽出した課題ごとに参考となる対策とそれに関連する事例より、対策を検討する方法について示している。



## ・手順書の効果的な活用方法

各地域鉄道事業者・沿線地域において、再生・活性化に向けた取組みの検討状況は異なることから、本書に対するニーズも異なってくる。このため、全ての地域鉄道事業者が本書をはじめから終わりまで読んでもらう必要はなく、それぞれのニーズを踏まえて本書の必要な部分を読み、活用できるようにしている。以下に本書を活用するニーズとして想定される 4 つを示す。

＜活用に対するニーズ＞

- ①データを収集・分析して総合的に課題・対策を検討したい
- ②簡易にデータを収集・分析して課題・対策を検討したい
- ③現状の課題を検証したい（現状における課題がある程度分かっているので、その要因を明確にし、対策を検討したい）
- ④課題から対策を検討したい（現状の課題が判明しているので、その対策を検討したい）

＜活用に対するニーズと検討項目（下図太字部分）＞

|                             |                 |               |          |
|-----------------------------|-----------------|---------------|----------|
| ①データを収集・分析して総合的に課題・対策を検討したい | 地域鉄道の現状の把握      | 現状把握に基づく課題の導出 | 課題解決策の検討 |
| ②簡易にデータを収集・分析して課題・対策を検討したい  | 地域鉄道の現状の把握（簡易版） | 現状把握に基づく課題の導出 | 課題解決策の検討 |
| ③現状の課題を検証したい                | 地域鉄道の現状の把握      | 現状把握に基づく課題の導出 | 課題解決策の検討 |
| ④課題から対策を検討したい               | 地域鉄道の現状の把握      | 現状把握に基づく課題の導出 | 課題解決策の検討 |

## ① データを収集・分析して総合的に課題・対策を検討したい

### ●手順書の活用方法

- ・手順書の順番どおり、「１．地域鉄道の現状の把握」→「２．現状把握に基づく課題の導出」→「３．課題解決策の検討」で検討を進める。

⇒手順書（P8 へ）

## ② 簡易にデータを収集・分析して課題・対策を検討したい

### ●手順書の活用方法

- ・手順書の順番どおり、「１．地域鉄道の現状の把握」→「２．現状把握に基づく課題の導出」→「３．課題解決策の検討」で検討を進める。

⇒手順書（P8 へ）

- ・地域鉄道の現状の把握では、次頁の項目から優先的に分析する。

| 大項目       |                     | 詳細項目                                                                          | 手順書のページ |
|-----------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 鉄道事業に係る事項 | a. 鉄道施設や車両、体制の状況    | a-1 営業路線<br>a-2 駅数<br>a-3 車両数<br>a-4 各駅の機能<br>a-5 職員数                         | P9      |
|           | b. 鉄道運行サービスの状況      | b-1 運行状況<br>b-2 運賃<br>b-4 運賃割引制度<br>b-5 運行サービス向上のための取組み                       | P10     |
|           | c. 経営状況：営業費         | c-1 営業費用<br>c-2 鉄軌道営業費用<br>c-3 経常損失額（経常利益額）                                   | P11     |
|           | d. 経営状況：営業収益        | d-1 営業収益<br>d-2 鉄軌道営業収益                                                       | P12     |
|           | e. 鉄道の利用状況          | e-1 利用者数<br>e-2 駅別乗降客数<br>e-3 輸送密度<br>e-4 利用券種別の利用者数                          | P13     |
|           | f. 鉄道利用者の意向・動向      | f-2 利用者の行動<br>f-3 利用者の意向                                                      | P14     |
| 沿線地域に係る事項 | h. 沿線地域の状況          | h-2 人口・世帯数<br>h-3 就業者数・事業所数<br>h-4 就学者数・学校数<br>h-5 沿線施設施設入込数<br>h-7 沿線道路の整備状況 | P16     |
|           | j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況 | j-1 行政計画における地域鉄道の位置付け・施策<br>j-2 沿線自治体からの支援内容<br>j-3 地域団体による地域鉄道活性化に関する取組み内容   | P18     |
|           | k. 沿線地域の観光動向        | k-1 沿線地域の観光入込客数                                                               | P19     |

### ③ 現状の課題を検証したい

#### ●手順書の活用方法

- ・手順書の「2. 現状把握に基づく課題の導出」について検討する。

⇒手順書の課題の内容により手順書の該当ページへ(下表参照)

| 課題項目            |             | 手順書のページ |
|-----------------|-------------|---------|
| ＜大項目＞           | ＜中項目＞       |         |
| ◆経営に関わる課題       | ①営業費用が大きい   | P38     |
|                 | ②営業収入が減少    | P43     |
|                 | ③財源確保が困難    | P46     |
| ◆体制や施設・整備に関わる課題 | ④人材不足・高齢化   | P48     |
|                 | ⑤施設・車両の老朽化  | P50     |
| ◆需要に関わる課題       | ⑥通勤利用者の減少   | P53     |
|                 | ⑦通学利用者の減少   | P57     |
|                 | ⑧沿線住民利用者の減少 | P62     |
|                 | ⑨観光利用者の減少   | P66     |



#### ④ 課題から対策を検討したい

##### ●手順書の活用方法

- ・手順書の「3. 課題解決策の検討」から検討を進める。
- ・現状において明確化された課題と同じ表中の課題項目について、手順書で示した解決策とその該当ページを参照し、検討を行う。

⇒自社で明確化された課題と同じ内容の課題を表中より抽出し、その手順書の解決策等を選び、対策の該当ページへ（下表参照）

| 課題項目            |                           | 手順書による解決策                    | 手順書のページ                      |
|-----------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 大項目             | 中項目                       |                              |                              |
| ◆経営に関わる課題       | ①営業費用が大きい                 | 1) 経営分析に基づくコスト削減対策の実施        | P75                          |
|                 |                           | 2) 債務整理の実行                   | P77                          |
|                 |                           | 3) 上下分離方式の実施                 | P79                          |
|                 |                           | 9) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減 | P88                          |
|                 | ②営業収入が減少                  | 4) 鉄道事業以外の事業による収入の確保         | P81                          |
| ◆体制や施設・整備に関わる課題 | ①人材不足・高齢化                 | 5) 沿線自治体等との連携体制の構築           | P82                          |
|                 |                           | 6) 人材確保の実施                   | P84                          |
|                 |                           | 7) 大手事業者との協働による人材育成体制の構築     | P85                          |
|                 | ②施設・車両の老朽化                | 8) 他事業者との協働による人材育成の実施        | P86                          |
|                 |                           | 9) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減 | P88                          |
| ◆需要に関わる課題       | ①通勤利用者の減少                 | 1) 全体のパイの減少                  | 20) 潜在需要に対する運行サービスの実施        |
|                 |                           |                              | 21) 広報、宣伝による認知度の向上           |
|                 |                           |                              | 22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 |
|                 |                           |                              | 23) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施     |
|                 |                           |                              | 24) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上     |
|                 |                           | 2) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い    | 10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入    |
|                 |                           |                              | 11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施      |
|                 |                           |                              | 12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し         |
|                 |                           |                              | 22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 |
|                 |                           | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない    | 13) マーケティングに基づくサービスの提供       |
|                 |                           |                              | 14) 駅改修による機能拡充               |
|                 |                           |                              | 15) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施    |
|                 | ⑦通学利用者の減少（取り込めていない）       | 1) 全体のパイの減少                  | 16) モビリティ・マネジメントの実施          |
|                 |                           |                              | 17) 乗換利便性の向上                 |
|                 |                           |                              | 18) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施     |
|                 |                           |                              | 20) 潜在需要に対する運行サービスの実施        |
|                 |                           |                              | 21) 広報、宣伝による認知度の向上           |
|                 |                           |                              | 22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 |
|                 |                           |                              | 23) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施     |
|                 |                           |                              | 24) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上     |
|                 | 2) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | 10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入    | P105                         |
|                 |                           | 11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施      | P107                         |
|                 |                           | 12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し         | P109                         |
|                 |                           | 22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 | P110                         |
|                 | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない | 13) マーケティングに基づくサービスの提供       | P111                         |
|                 |                           | 14) 駅改修による機能拡充               | P90                          |
|                 |                           | 15) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施    | P91                          |
|                 |                           | 16) モビリティ・マネジメントの実施          | P92                          |
|                 |                           | 17) 乗換利便性の向上                 | P109                         |

| 課題項目 |                           |                           | 手順書による解決策                    | 手順書のページ           |
|------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------|
| 大項目  | 中項目                       |                           |                              |                   |
|      | ⑧沿線住民利用者の減少<br>(取り込めていない) | 1) 全体のパイの減少               | 18) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施     | P102              |
|      |                           |                           | 25) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携       | P113              |
|      |                           |                           | 19) 交流人口拡大に向けた取組みの実施         | P104              |
|      |                           |                           | 20) 潜在需要に対する運行サービスの実施        | P105              |
|      |                           |                           | 21) 広報、宣伝による認知度の向上           | P107              |
|      |                           |                           | 22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施 | P109              |
|      |                           |                           | 23) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施     | P110              |
|      |                           |                           | 24) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上     | P111              |
|      |                           | 2) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | 10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入    | P90               |
|      |                           |                           | 11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施      | P91               |
|      |                           |                           | 12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し         | P92               |
|      |                           | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない | 13) マーケティングに基づくサービスの提供       | P94               |
|      |                           |                           | 14) 駅改修による機能拡充               | P95               |
|      |                           |                           | 15) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施    | P97               |
|      |                           |                           | 16) モビリティ・マネジメントの実施          | P98               |
|      |                           |                           | 17) 乗換利便性の向上                 | P101              |
|      | 18) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施  |                           | P102                         |                   |
|      | 25) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携    |                           | P113                         |                   |
|      | ⑨観光利用者の減少<br>(取り込めていない)   |                           | 1) 全体のパイの減少、ニーズがない           | 27) 鉄道施設、設備の観光資源化 |
|      |                           | 28) 沿線の観光資源に関する情報発信       |                              | P118              |
|      |                           | 2) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | 10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入    | P90               |
|      |                           |                           | 11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施      | P91               |
|      |                           |                           | 12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し         | P92               |
|      |                           | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない | 13) マーケティングに基づくサービスの提供       | P94               |
|      |                           |                           | 26) 沿線観光施設へのアクセス性の向上         | P115              |
|      |                           |                           | 29) 沿線観光施設・資源との連携による魅力向上     | P119              |

## 1. 地域鉄道の現状把握の実施

地域鉄道において様々な取組みを実施するうえで、それらを効果的・効率的に実施するためには、地域鉄道とそれを取り巻く環境の現状を把握することは不可欠である。また、取組まなければならないことが複数ある場合に、何から着手すべきかを検討するうえでも、現状把握という作業は欠かすことができない。

ここでは、地域鉄道の再生・活性化に向けた課題を検討・整理するうえで、基礎となる現状把握項目とその取得方法を示す。

基本的な現状把握項目は下表のように整理できる。

これらの現状把握項目のデータを活用・分析することで、地域鉄道やその周辺環境をよりの確に把握したり、今後実施する取組み・事業の効果を予測したりすることが可能となる。それについては『参考：現状把握項目を活用した分析の実施』で紹介する。

| 大項目       |                       | 詳細項目                                                                                                               |
|-----------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 鉄道事業に係る事項 | a. 鉄道施設や車両、体制の状況      | a-1 営業路線 / a-2 駅数 / a-3 車両数<br>a-4 各駅の機能 / a-5 職員数 / a-6 施設・設備の状況                                                  |
|           | b. 鉄道運行サービスの状況        | b-1 運行状況 / b-2 運賃 / b-3 所要時間<br>b-4 運賃割引制度 / b-5 運行サービス向上のための取組み                                                   |
|           | c. 経営状況：営業費           | c-1 営業費用 / c-2 鉄軌道営業費用<br>c-3 経常損失額（経常利益額） / c-4 取組みごとの費用                                                          |
|           | d. 経営状況：営業収益          | d-1 営業収益 / d-2 鉄軌道営業収益<br>d-3 国や自治体からの補助額 / d-4 取組みごとの収益                                                           |
|           | e. 鉄道の利用状況            | e-1 利用者数 / e-2 駅別乗降客数 / e-3 輸送密度<br>e-4 利用券種別の利用者数 / e-5 区間別利用者数                                                   |
|           | f. 鉄道利用者の意向・動向        | f-1 利用者の属性・特性 / f-2 利用者の行動<br>f-3 利用者の意向                                                                           |
|           | g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況 | g-1 公共交通サービスの状況<br>g-2 公共交通サービスの利用状況 / g-3 自社との連携状況                                                                |
| 沿線地域に係る事項 | h. 沿線地域の状況            | h-1 沿線自治体別の路線距離・位置 / h-2 人口・世帯数<br>h-3 就業者数・事業所数 / h-4 就学者数・学校数<br>h-5 沿線施設・施設入込数 / h-6 沿線地域の交通流動<br>h-7 沿線道路の整備状況 |
|           | i. 沿線地域の住民の意向・動向      | i-1 沿線住民の属性・特性 / i-2 沿線住民の行動<br>i-3 沿線住民の鉄道利用に対する意向                                                                |
|           | j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況   | j-1 行政計画における地域鉄道の位置付け・施策<br>j-2 沿線自治体からの支援内容<br>j-3 地域団体による地域鉄道活性化に関わる取組み内容                                        |
|           | k. 沿線地域の観光動向          | k-1 沿線地域の観光入込客数<br>k-2 沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数<br>k-3 観光客の立寄り地 / k-4 観光客の利用交通手段                                      |

(1) 現状把握項目

◆ a. 鉄道施設や車両、体制の状況

この項目は各事業者の状況を把握するうえで基礎となる項目である。

地域鉄道事業者にとって、既知の内容であると想定されるが、自社の課題やその解決策を検討するうえで重要な項目となる。他の現状把握項目と照らし合わせてみることで、例えば「利用者に求められている運行サービスを実施するための施設・設備が整っているかどうか」「施設・設備の状況や人員体制が経営を圧迫するものになっていないか」等の課題を導出することができる。

■ 「a. 鉄道施設や車両、体制の状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目             |                 | 概 要                                                                                                         | データ取得方法                 |
|------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| a<br>鉄道施設や車両、<br>体制の状況 | a-1<br>営業路線     | →自社の営業路線について、路線延長・単線・複線の別、列車交換施設箇所等を整理する。<br>→複数路線を所有する場合にはそれぞれを整理・把握する。                                    | ◇自社資料参照                 |
|                        | a-2<br>駅数       | →自社路線内の駅数と各駅の特性(乗換駅や交通結節点となっている駅等)について整理・把握する。                                                              | ◇自社資料参照                 |
|                        | a-3<br>車両数      | →自社が保有する車両の数を営業に必要な車両や予備の車両、特別仕様車両等に分類して整理・把握する。                                                            | ◇自社資料参照                 |
|                        | a-4<br>各駅の機能    | →有人・無人の別、自動改札の有無、駐車場・駐輪場の有無と容量、待合室・トイレ等の環境施設の有無、直売所や飲食店等の付帯施設の有無・内容、他交通機関への乗換えの可否、バリアフリー化対応の状況等について整理・把握する。 | ◇自社資料参照<br>◇施設・設備の確認・点検 |
|                        | a-5<br>職員数      | →自社の職員数、技術／事務の構成比や年齢構成、部門体制・人数について整理・把握する。                                                                  | ◇自社資料参照                 |
|                        | a-6<br>施設・設備の状況 | →線路・電路・橋梁・トンネル・車両等、運行に必要な施設・設備の共用年数や老朽化の程度等を整理・把握する。                                                        | ◇自社資料参照<br>◇施設・設備の確認・点検 |

◆ **b. 鉄道運行サービスの状況**

この項目は各事業者がどのような鉄道運行サービスを行っているのかを把握するものであり、「a. 鉄道施設や車両、体制の状況」の項目と同様、地域鉄道事業者にとって、既知の内容であると想定されるが、課題やその解決策を検討するうえで重要な項目となる。

経営状況や利用状況、利用者の動向・意向などの現状把握項目と照らし合わせることで、「妥当なサービスの提供ができているかどうか」「利用者のニーズに合った運行を行えているかどうか」などの課題を導出することができる。

■ 「b. 鉄道運行サービスの状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目                               |                        | 概 要                                                                                          | データ取得方法 |
|------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| b<br>鉄道<br>運行<br>サー<br>ビス<br>の<br>状<br>況 | b-1<br>運行状況            | →自社の運行本数について、全線運行や途中折り返し、他線との接続の有無について整理する。<br>→また、始発時間や終発時間、他路線・他交通機関との連絡等のダイヤについても整理・把握する。 | ◇自社資料参照 |
|                                          | b-2<br>運賃              | →初乗り運賃や各駅間の運賃、特急料金といった、基本運賃体系について整理する。                                                       | ◇自社資料参照 |
|                                          | b-3<br>所要時間            | →各駅間の所要時間について整理する。<br>→急行・特急等の優等列車が存在する場合は、別途、整理・把握する。                                       | ◇自社資料参照 |
|                                          | b-4<br>運賃割引制度          | →通勤・通学定期の制度や割引率、回数券、割引切符、フリー乗車券等、各社が実施する運賃割引制度の内容を整理・把握する。                                   | ◇自社資料参照 |
|                                          | b-5<br>運行サービス向上のための取組み | →上記以外の運行サービス向上のための取組み（アテンダントの配置、Wi-Fi サービス、多言語対応 等）について整理・把握する。                              | ◇自社資料参照 |

### ◆ c. 経営状況：営業費

この項目は各事業者がどのような物事にコストをかけているのかを把握するためのものである。後述する「経営状況：営業収益」の項目も含めて、鉄道事業者における会計項目は、鉄道事業会計規則に則って整理されることが一般的である。したがって、本項目においても、大枠は鉄道事業会計規則の項目に沿ったデータに基づいて、事業者の経営状況を把握することが効率的である。

経営を圧迫している項目の洗い出しといった数値上での分析・把握に加えて、運行サービスの状況や利用者のニーズ等を踏まえ、それぞれの費用が妥当かどうかを判断することで、課題の導出を行うことが求められる。

### ■ 「c. 経営状況：営業費」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目         |                 | 概 要                                                                                            | データ取得方法                         |
|--------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| c<br>経営状況<br>… 営業費 | c-1<br>営業費用     | →鉄道事業会計規則に則り、「鉄軌道業」「自動車業」「不動産業」「その他兼業」の項目でデータを取得し、各事業に対する営業費用のかかり方について、十数年程度の時系列で整理・把握を行う。     | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報 <sup>1</sup> |
|                    | c-2<br>鉄軌道営業費用  | →上記の「鉄軌道業」については、更に詳細な項目での整理が鉄道事業会計規則によって求められているため、その項目に沿って項目ごとに営業費用の詳細について、十数年程度の時系列で整理・把握を行う。 | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報              |
|                    | c-3<br>経常損益額    | →自社の年度ごとの最終的な経営状況について、鉄道事業会計規則に則り、「鉄軌道業」「自動車業」「不動産業」「その他兼業」の項目でデータを取得し、十数年程度の時系列で整理・把握を行う。     | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報              |
|                    | c-4<br>取組みごとの費用 | →必要に応じて、取組み単体に要した費用について、それぞれ整理・把握を行う。                                                          | ◇自社資料参照                         |

<sup>1</sup> 鉄道統計年報 ([http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk6\\_000032.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html))

◆ d. 経営状況：営業収益

この項目は各事業者において、事業者の収益に寄与している事業・取組みがどのようなものを把握するためのものである。「経営状況：営業費用」の項目と同様、鉄道事業者における会計項目は、鉄道事業会計規則に則って整理されることが一般的であるため、大枠は鉄道事業会計規則の項目に沿ったデータに基づいて、事業者の経営状況を把握することが効率的な方法であると考える。

営業費用の項目と照らし合わせることで、収益率の観点から各事業の妥当性を評価することができる。また、利用者のニーズ等の項目と合わせて見ることで、取組み内容の改善によって収益性の確保できそうな事業とそうでない事業の見極めに活用することもできる。

■ 「d. 経営状況：営業収益」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目              |                    | 概 要                                                                                     | データ取得方法            |
|-------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| d<br>経営状況<br>..<br>営業収益 | d-1<br>営業収益        | →鉄道事業会計規則に則り、「鉄軌道業」「自動車業」「不動産業」「その他兼業」の項目でデータを取得し、各事業に対する営業収益について、十数年程度の時系列で整理・把握する。    | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報 |
|                         | d-2<br>鉄軌道営業収益     | →上記の「鉄軌道業」については、更に詳細な項目での整理が鉄道事業会計規則によって求められているため、その項目ごとに営業収益の詳細について、十数年程度の時系列で整理・把握する。 | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報 |
|                         | d-3<br>国や自治体からの補助額 | →事業者によっては、各種取組みの実施のための費用に対する補助や経常損失額の補填を国や自治体から受けているため、その内容について、十数年程度の時系列で整理・把握する。      | ◇自社資料参照<br>◇鉄道統計年報 |
|                         | d-4<br>取組みごとの収益    | →必要に応じて、取組み単体で得られた収益について、それぞれ整理・把握する。                                                   | ◇自社資料参照            |

# ◆ e. 鉄道の利用状況

この項目は利用者数や駅別乗降客数、輸送密度といった鉄道利用の状況について把握するためのものである。現状の路線の特徴や潜在的な需要を把握するための基礎になるものであり、客観的な指標として事業者が取得することができる数値データである。

## ■ 「e. 鉄道の利用状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目   |                   | 概 要                                                                                                                                                                      | データ取得方法                                |
|--------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| e<br>鉄道の利用状況 | e-1<br>利用者数       | →各事業者が所有する路線の利用者数を示すもので、公開データとしては路線別に年度単位の年間利用者数を示すものが一般的で、十数年程度の時系列で整理を行うことで、的確に特性を把握することができる。<br>→必要に応じて時間帯別・日別・月別・季節別・平日／休日別（平日休日比）等のデータを取得することで、路線の特徴を具体的に把握することが可能。 | ◇乗車券販売枚数<br>◇自社資料参照                    |
|              | e-2<br>駅別乗降客数     | →各駅の1日あたりの乗降客数を示すもので、十数年程度の時系列で整理を行うことで、的確に特性を把握することができる。<br>→利用者数と同様に、必要に応じて、時間帯別・日別・月別・季節別・平日／休日別（平日休日比）等のデータを取得することで、駅ごとの特徴を具体的に把握することが可能。                            | ◇乗車券販売枚数<br>◇着札調査<br>◇カウンター調査<br>◇自社資料 |
|              | e-3<br>輸送密度       | →路線ごとの1日1kmあたりの平均輸送量を示すデータであり、十数年程度の時系列で整理を行うことで、的確に事業規模を把握することができる。                                                                                                     | ◇自社資料参照                                |
|              | e-4<br>利用券種別の利用者数 | →利用者の利用券種を示すもので、定期／定期外の利用者数は全ての事業者で取得されている。より詳細な特性・需要を把握するためには、各事業者が販売している切符の種別ごとに利用数を整理・把握することが考えられる。                                                                   | ◇乗車券販売枚数<br>◇鉄道利用者を対象としたアンケート調査        |
|              | e-5<br>区間別利用者数    | →利用者がどの駅で乗車し、どの駅で降車したのかを示すデータであり、路線・駅の利用特性を把握することができる。                                                                                                                   | ◇乗車券販売実績データ<br>◇ICカード利用データ             |



# ◆ f. 鉄道利用者の意向・動向

この項目は、実際に鉄道を利用している人々の特性や動向、鉄道サービスに対する評価や意向について把握する項目である。

どのような層に鉄道が利用されているのかを把握し、現行の鉄道サービスに対する意見を収集するとともに、それらのデータに基づいて、より質の高い鉄道サービスを提供するための検討材料とすることができる。

人口減少が進んでいく中で、安定的な経営を進めていくためには、まずは、現状において鉄道を利用しているお客様を確保することが重要である。そのために以下のような利用者の属性、ニーズを把握することが必要である。

## ■ 「f. 鉄道利用者の意向・動向」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目       |                  | 概 要                                                                                                                                                                                                   | データ取得方法             |
|------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| f<br>鉄道利用者の意向・動向 | f-1<br>利用者の属性・特性 | →どのような人が鉄道を利用しているのかを把握するための項目。一般属性に加えて、交通行動に関わる特性についても同時に把握することが望ましい。<br><b>&lt;一般属性&gt;</b><br>年齢、職業、居住地といった、一般的な利用者の属性の把握<br><b>&lt;交通行動に関わる特性&gt;</b><br>自動車免許保有の有無、自動車保有の有無といった、交通行動に関わる利用者の特性の把握 | ◇鉄道利用者を対象としたアンケート調査 |
|                  | f-2<br>利用者の行動    | →鉄道を利用する前後の行動も含め、利用者が出発地から目的地まで、どのような行動をしているのかを一連で把握する。<br><b>&lt;利用者の一連行動の把握&gt;</b><br>・行動目的<br>・出発地と目的地<br>・アクセス／イグレスの交通手段<br>・鉄道利用区間 等                                                            | ◇鉄道利用者を対象としたアンケート調査 |
|                  | f-3<br>利用者の意向    | →鉄道利用者の鉄道サービスに対する評価や利用意向について把握し、他に移動手段に比べて鉄道サービスが優位である点を分析する。<br><b>&lt;鉄道サービスへの評価&gt;</b><br>・満足度 ・改善要望<br>・取り組みの認知度、評価 等<br><b>&lt;鉄道利用の意向&gt;</b><br>・利用頻度 ・鉄道を利用する理由<br>・今後の鉄道利用の意向 等             | ◇鉄道利用者を対象としたアンケート調査 |

◆ g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

この項目は、沿線地域における他の地域公共交通サービスや利用状況について把握するものである。

他の交通事業者が提供する交通サービスの実態やその利用状況、自社との連携状況について整理することで、地域鉄道が提供するサービスの優劣の把握や他の公共交通機関との連携による更なるサービス向上等に関わる取組みの検討に活用することができる。

■ 「g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目              |                      | 概 要                                                                                                                                               | データ取得方法                              |
|-------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| g<br>自社以外の地域公共交通サービスの状況 | g-1<br>公共交通サービスの状況   | →他の地域公共交通事業者が運営している公共交通サービスの状況（運行時間、料金、割引制度 等）について整理する。<br>→整理する項目は、自社のサービスレベルとの比較や同時検討が可能なように「鉄道運行サービスの状況」に示したものの同様の項目について、各公共交通サービスを整理するのが望ましい。 | ◇行政資料参照<br>◇他の交通事業者資料参照              |
|                         | g-2<br>公共交通サービスの利用状況 | →他の地域公共交通事業者が運営している公共交通サービスの利用状況（利用人数、利用区間 等）について整理する。                                                                                            | ◇行政資料参照<br>◇他の交通事業者資料参照<br>◇既存調査資料参照 |
|                         | g-3<br>自社との連携状況      | →企画切符の販売や乗換を意識したダイヤの編成、共同プロモーションの実施等、自社と連携した取組みの内容、およびその特徴やメリット・デメリット、改善点等について整理する。                                                               | ◇自社資料参照<br>◇他の交通事業者資料参照              |

## ◆ h. 沿線地域の状況

この項目は、地域鉄道沿線地域における基本的な性格・特性について把握するための項目である。

こうした項目を把握することで、当該地域において鉄道がどうあるべきなのか、ターゲットをどこに置くべきなのか、あるいはどのようなサービスが求められているかを分析・検討することが可能である。

### ■ 「h. 沿線地域の状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目   |                           | 概 要                                                                                         | データ取得方法                                       |
|--------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| h<br>沿線地域の状況 | h-1<br>沿線自治体別の<br>路線距離・位置 | →沿線にある自治体の数、面積、各自治体に鉄道が通っている場所とその延長について整理・把握する。                                             | ◇行政資料参照<br>◇自社資料参照                            |
|              | h-2<br>人口、世帯数             | →沿線の自治体の人口と世帯数について整理・把握する。<br>→町丁目単位で整理することで、その分布について把握することができる。                            | ◇既存調査資料参照<br>(住民基本台帳、国勢調査)                    |
|              | h-3<br>就業者数、<br>事業所数      | →沿線の事業所数とそこに通う就業者数について整理・把握する。<br>→町丁目単位で整理することで、その分布についても把握することができる。                       | ◇行政資料参照<br>◇既存調査資料参照<br>(国勢調査)                |
|              | h-4<br>就学者数、学校数           | →沿線の学校数とそこに通う就学者の数について整理・把握する。<br>→町丁目単位、もしくは最寄駅ごとに整理・把握する。                                 | ◇行政資料参照<br>◇既存調査資料参照<br>(国勢調査)                |
|              | h-5<br>沿線施設、<br>施設入込数     | →病院、図書館、美術館・博物館、福祉施設、大型商業施設、商業店舗集積地、娯楽施設等、比較的広範囲から集客する能力のある施設の位置とその施設入込客数(利用者数)について整理・把握する。 | ◇行政資料参照<br>◇地図参照<br>◇沿線施設に関わる資料参照             |
|              | h-6<br>沿線地域の<br>交通流動      | →沿線地域における、人の流動について、目的別・利用交通機関別に整理・把握する。<br>→必要に応じて、メッシュ単位で整理・把握する。                          | ◇既存調査資料参照<br>(パーソントリップ調査や全国幹線旅客純流動調査等の既存調査結果) |
|              | h-7<br>沿線道路の<br>整備状況      | →鉄道周辺の道路整備状況について、特に幹線道路や並行する道路の整備状況や整備計画について整理する。<br>→鉄道路線の特性に応じて、自動車専用道や有料道路についても整理する。     | ◇行政資料参照<br>◇地図参照                              |

◆ i. 沿線地域の住民の意向・動向

この項目は、地域鉄道沿線地域の住民の普段の行動・移動や鉄道利用に対する意向を把握するものである。

鉄道を利用していない沿線住民も含め、普段の移動の際に、どのような目的で、どのような移動手段を利用しているのかについて調査することで、沿線地域における交通特性を把握することができる。また、各移動手段を利用する理由・利用しない理由・選択基準等を同時に調査することで、地域鉄道が提供するサービスの優劣の把握や他の公共交通機関との連携による更なるサービス向上等に関わる取組みの検討に活用することができる。

■ 「i. 沿線地域の住民の意向・動向」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目         |                        | 概 要                                                                                                                                                                                                                                  | データ取得方法            |
|--------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| i<br>沿線地域の住民の意向・動向 | i-1<br>沿線住民の属性・特性      | →沿線住民の交通行動の傾向を把握する上で、基礎となる項目であり、一般属性に加えて、以下に示すような交通行動に関わる特性についても同時に把握することが望ましい。<br><一般属性><br>年齢、職業、居住地といった、一般的な利用者の属性の把握<br><交通行動に関わる特性><br>自動車免許保有の有無、自動車保有の有無といった、交通行動に関わる利用者の特性の把握                                                | ◇沿線住民を対象としたアンケート調査 |
|                    | i-2<br>沿線住民の行動         | →日常的にどのような交通手段を利用しているのかを把握する項目であり、住民の外出頻度や主な目的、利用する主な交通手段、その選択理由等、外出時の出発地から目的地まで、どのような行動をしているのかを一連で把握する。<br><利用者の一連行動の把握><br>・外出頻度                      ・行動目的<br>・出発地と目的地            ・利用交通手段<br>・交通手段の選択理由                      等    | ◇沿線住民を対象としたアンケート調査 |
|                    | i-3<br>沿線住民の鉄道利用に対する意向 | →普段、鉄道を利用していない住民も含め、鉄道利用に対する意向やサービスに対する評価等について整理・把握する。<br><鉄道サービスへの評価><br>・満足度                      ・改善要望<br>・取組みの認知度、評価                      等<br><鉄道利用の意向><br>・鉄道の利用頻度<br>・鉄道を利用する理由、利用しない理由<br>・今後の鉄道利用の意向                      等 | ◇沿線住民を対象としたアンケート調査 |

# ◆ j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況

この項目は、地域鉄道を支援している沿線自治体や沿線地域の住民・団体による取組みの状況について把握する項目である。

地域鉄道事業者と沿線自治体、沿線地域との連携状況は、地域によって度合いが異なるため、現状における各組織や地域との関係性について整理しておくことは、以後の取組みを検討するうえで重要なファクターとなる。

## ■ 「j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目            |                                | 概 要                                                                                                                                               | データ取得方法            |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| j<br>沿線自治体・沿線地域の取組み状況 | j-1<br>行政計画における地域鉄道の位置付け・施策    | →沿線自治体において、地域鉄道にどのような役割を求められているのか、行政計画の内容から整理・把握を行う。参照すべき主な行政計画は下記の計画が考えられる。<br>・ 総合計画<br>・ 都市計画マスタープラン<br>・ 公共交通計画<br>・ 地域公共交通総合連携計画、地域公共交通網連携計画 | ◇行政資料参照            |
|                       | j-2<br>沿線自治体からの支援内容            | →地域鉄道の活性化や存続のために行われている沿線自治体からの支援内容について、整理・把握を行う。<br>→内容としては、資金支援や利用促進に関する取組みの実施、モビリティマネジメント等による意識改革などが考えられる。                                      | ◇行政資料参照<br>◇自社資料参照 |
|                       | j-3<br>地域団体による地域鉄道活性化に関わる取組み内容 | →沿線の地域によっては、住民による地域鉄道活性化に関わる取組みが行われている地域も存在する。<br>→鉄道事業者にとっては、こうした活動の後押しや連携によって、地域鉄道や沿線地域の活性化に寄与することができる。                                         | ◇地域団体の資料参照         |

# ◆ k. 沿線地域の観光動向

この項目は、地域鉄道の観光利用に関わる沿線地域の観光動向や観光客の利用交通手段等について把握するものである。

全ての事業者で把握が必要な項目ではないが、観光需要が見込める場合やこれから観光事業に力をいれていこうと考えている場合は、現状と潜在的な可能性について把握しておくことが、取組みの検討のうえで重要となる。観光入込客数に関わるデータについては、10年程度の推移を調査することで、より適切に地域の観光動向について分析・把握することが可能である。

## ■ 「k. 沿線地域の観光動向」に係る具体的な現状把握項目

| 具体的な現状把握項目     |                              | 概 要                                                                                                                                                                                                        | データ取得方法                                                                |
|----------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| k<br>沿線地域の観光動向 | k-1<br>沿線地域の観光入込客数           | →沿線地域における観光入込客数について、既存の統計資料からデータを取得し、整理・把握する。                                                                                                                                                              | ◇行政資料参照<br>◇既存調査資料参照<br>(観光統計資料、幹線旅客純流動調査)                             |
|                | k-2<br>沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数 | →沿線の観光地・観光施設について整理するとともに、沿線地域における観光入込客数について整理・把握する。<br>→観光地・観光施設ごとの入込客数が入手できると、より精緻な分析が可能。                                                                                                                 | ◇行政資料参照<br>◇地図参照<br>◇既存調査資料参照<br>(観光統計資料)<br>◇沿線施設に関する資料参照<br>◇カウンター調査 |
|                | k-3<br>観光客の立寄り地              | →沿線地域に訪れた観光客がどのような場所に立寄っているのかについて調査し、整理・把握する。<br>→鉄道事業者単独での調査では限界があるため、沿線自治体との連携や、既存の調査資料等を活用してデータの取得を行うことが望ましい。                                                                                           | ◇観光客を対象としたアンケート調査<br>◇既存調査資料参照                                         |
|                | k-4<br>観光客の利用交通手段            | →沿線地域までの交通手段、観光地・観光施設までの地域内での交通手段、沿線地域から帰途に就く際の交通手段といったように、それぞれのシーンでどのような交通手段が利用されているのかについて調査し、整理・把握する。<br>→その際に、観光客がどのようなサービスを求めているのかについても同時に調査できるとよい。<br>→上記同様、沿線自治体との連携や、既存の調査資料等を活用してデータの取得を行うことが望ましい。 | ◇観光客を対象としたアンケート調査<br>◇既存調査資料参照                                         |

(2) データ取得と整理の方法

ここでは、前述した現状把握項目について、それぞれの取得方法別に再整理を行い、データ整理の方法について示す。

下表はデータの取得方法と得られる現状把握項目の情報について、その関係を整理したものである。以下に、データ取得方法別の得られる情報を整理する。

■データの取得方法とそこから得られる情報

| データ取得方法          |                     | 得られる情報                                                                          |
|------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1) 自社資料や設備等の確認   | ①自社資料の参照            | a. 鉄道施設や車両、体制の状況<br>b. 鉄道運行サービスの状況<br>c. 経営状況：営業費<br>d. 経営状況：営業利益<br>e. 鉄道の利用状況 |
|                  | ②施設や車両等の確認          | a. 鉄道施設や車両、体制の状況                                                                |
| 2) 調査の実施         | ①利用者数カウント調査         | e. 鉄道の利用状況                                                                      |
|                  | ②鉄道利用者を対象としたアンケート調査 | f. 鉄道利用者の意向・動向                                                                  |
|                  | ③沿線住民を対象としたアンケート調査  | i. 沿線地域の住民の意向・動向                                                                |
|                  | ④観光客を対象としたアンケート調査   | k. 沿線地域の観光動向                                                                    |
| 3) 既存調査資料の参照     |                     | g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況<br>h. 沿線地域の状況<br>k. 沿線地域の観光動向                             |
| 4) 関係する他団体の資料の参照 | ①行政資料の参照            | g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況<br>h. 沿線地域の状況<br>j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況<br>k. 沿線地域の観光動向      |
|                  | ②他の交通事業者の資料参照       | g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況                                                           |
|                  | ③沿線施設に関わる資料の参照      | h. 沿線地域の状況<br>k. 沿線地域の観光動向                                                      |
|                  | ④活動団体の資料の参照         | j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況                                                             |

## 1) 自社資料や設備等の確認

### ① 自社資料の参照

自社資料を参照することで、整理できる情報は下表に示すとおりである。これらの情報は、鉄道事業者における各種事業がどのように行われているのかを把握するための基礎的な項目であり、ほとんどの情報は鉄道事業者にとって既知の内容と考えられる。

これまでに蓄積されたデータの中から、必要な情報を整理したり、経年的な変化が分かるように再整理することで、現状把握をより分かりやすく行うことができる。

#### < 自社資料の参照によって得られる情報 >

##### ◆ a. 鉄道施設や車両、体制の状況

a-1 営業路線、a-2 駅数、a-3 車両数、a-4 各駅の機能、a-5 職員数、a-6 施設・設備の状況

##### ◆ b. 鉄道運行サービスの状況

b-1 運行状況、b-2 運賃、b-3 所要時間、b-4 運賃割引制度、  
b-5 運行サービス向上のための取組み

##### ◆ c. 経営状況：営業費

c-1 営業費用、c-2 鉄軌道営業費用、c-3 経常損失額（経常利益額）、c-4 取組みごとの費用

##### ◆ d. 経営状況：営業収益

d-1 営業収益、d-2 鉄軌道営業収益、d-3 国や自治体からの補助額、d-4 取組みごとの収益

##### ◆ e. 鉄道の利用状況

e-1 利用者数、e-2 駅別乗降客数、e-3 輸送密度、e-4 利用券種別の利用者数、  
e-5 区間別利用者数

##### ◆ g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

g-3 自社との連携状況

##### ◆ j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況

j-2 沿線自治体からの支援内容



下表は施設や設備に関わる情報の整理の仕方の一例を示したものである。鉄道事業者が保有している施設・設備をリストアップした後に、その施設の維持管理・修繕・更新に関する時期や費用に関わる情報を整理し、事業者の現況を把握する。

### <データ取得・整理の例：施設・設備の状況について>

#### ■施設・設備の状況

○年○月○日更新

| 施設・設備名称       | 整備年次 | 整備費用  | 点検周期 |     | 次回点検予定  | 更新予定    |           |
|---------------|------|-------|------|-----|---------|---------|-----------|
|               |      |       | 通常   | 大規模 |         | 時期      | 費用        |
| 線路 A（区間○○～○○） | ○年○月 | ○○○○円 | ◇ヶ月  | ◇年  | **年*月*日 | 未定      | 未定        |
| 線路 B（区間△△～△△） | △年△月 | △△△△円 | ◇ヶ月  | ◇年  | **年*月*日 | 未定      | 未定        |
| ⋮             |      |       |      |     |         |         |           |
| 橋梁 A          | □年□月 | □□□□円 | □ヶ月  | □年  | **年*月*日 | ++年+月+日 | ■ ■ ■ ■ 円 |
| トンネル A        | ☆年☆月 | ☆☆☆☆円 | ☆ヶ月  | ☆年  | **年*月*日 | ++年+月+日 | ★ ★ ★ ★ 円 |
| ⋮             |      |       |      |     |         |         |           |

下表は経営状況や鉄道の利用状況といった、数値で経年的に見ることで特徴を把握しやすいデータの整理の仕方の一例である（例示は経営状況：営業利益）。概ね、過去 10 年程度の情報を整理することで、近年の傾向と現況とを把握することができる。必要に応じて、更に過去に遡ったデータを整理したり（例：20 年前から実施している取組みの実績を確認したい場合）、時系列データを細分化したり（例：月ごと・季節ごとの利用者の推移を把握したい場合）、把握したい情報に合わせてデータを整理することが望まれる。

### <データ取得・整理の例：年間営業利益の推移>

#### ■営業利益の状況

（概ね10年程度のデータ）

| 項目       | H○       | H○       | H○       | … | H25      | H26      | H27      |
|----------|----------|----------|----------|---|----------|----------|----------|
| 営業収益     | ***, *** | ***, *** | ***, *** | … | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
|          |          |          |          | … |          |          |          |
| 鉄軌道業営業収益 |          |          |          | … |          |          |          |
| 旅客収入     | ***, *** | ***, *** | ***, *** | … | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
| 定期外運賃    | ** , *** | ** , *** | ** , *** | … | ** , *** | ** , *** | ** , *** |
| 定期運賃     | ** , *** | ** , *** | ** , *** | … | ** , *** | ** , *** | ** , *** |
| 手荷物等     | **       | **       | **       | … | **       | **       | **       |
| ⋮        |          |          |          |   |          |          |          |

## ②施設や車両等の確認

鉄道事業者が保有している施設や車両等の状況について整理することが目的であり、資料として既に整理されている場合にはそれを参照し、そうでない場合には現地にて施設・設備の状況を確認することが必要である。

例えば、各駅の機能として、待合室やトイレ、売店の有無、改札の状況（有人／無人／自動改札 等）、駅のバリアフリーへの対応状況、案内サインの状況（設置の有無、表記の言語、アナログ／デジタル 等）、駐車場・駐輪場の整備状況、駅併設施設の有無等を整理しておくことで、課題の整理および解決策の検討の材料とすることができる。また、老朽化の状態や破損の有無といった、施設・設備の健全性についての情報を整理することも重要である。

### <施設や車両等の確認の実施によって得られる情報>

#### ◆a. 鉄道施設や車両、体制の状況

a-4 各駅の機能、a-6 施設・設備の状況

## 2) 調査の実施

### ①利用者数カウント調査の実施

鉄道の利用状況を数値的に整理することが目的の調査であり、年間利用者数については各事業者がデータを取得しており、鉄道統計年報にもその値が示されている。利用状況をよりの確に把握するには、駅別の乗降客数や区間別利用者数、利用券種別の利用者数といった情報を整理する必要がある。

利用者数、駅別乗降客数、区間別利用者数については、切符を販売しているのであれば着札調査、ICカードを導入していれば当該データを抽出することで取得できる。利用券種はその販売枚数の確認や改札でのカウントによって情報を取得できる。

#### <利用者数カウント調査の実施によって得られる情報>

##### ◆e. 鉄道の利用状況

e-1 利用者数、e-2 駅別乗降客数、e-4 利用券種別の利用者数、e-5 区間別利用者数

これらのデータはその傾向をつかみやすいように、時系列的に整理しておくことが望ましい。年間のデータであれば過年度のデータからの推移が分かるように、月別のデータであれば各月ごとの推移が分かるように整理されていると、その特徴をつかみやすい。1日単位のデータが取得されていれば、平日／休日比、週別、月別、季節別、年間別などの長期間時系列の変化を分析することも可能となる。

#### <データ取得・整理の例：年間営業利益の推移>

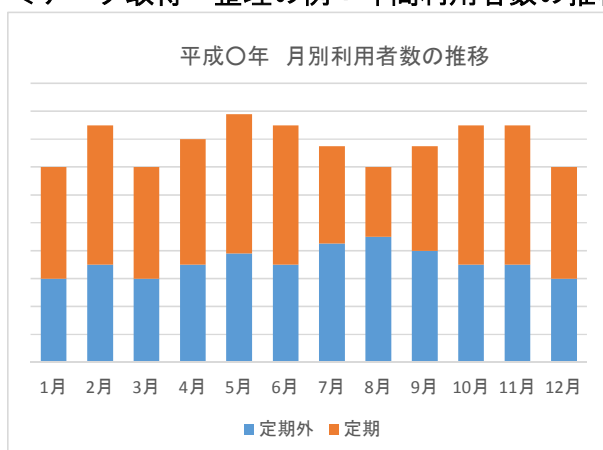
##### ■年間利用者数の推移

(概ね10年程度のデータ)

(単位：千人)

| 項目       | H〇       | H〇       | H〇       | ... | H25      | H26      | H27      |
|----------|----------|----------|----------|-----|----------|----------|----------|
| 年間利用者数   | ***, *** | ***, *** | ***, *** | ... | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
|          |          |          |          | ... |          |          |          |
| 駅別年間乗降客数 |          |          |          | ... |          |          |          |
| A 駅      | ***, *** | ***, *** | ***, *** | ... | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
| B 駅      | **, ***  | **, ***  | **, ***  | ... | **, ***  | **, ***  | **, ***  |
| C 駅      | **, ***  | **, ***  | **, ***  | ... | **, ***  | **, ***  | **, ***  |
| ⋮        |          |          |          |     |          |          |          |

#### <データ取得・整理の例：年間利用者数の推移>



←時系列でデータを整理することで、利用状況の特徴をつかみやすくなる

左図を例にすると、定期外利用は5月・8月で増加していることから、暖かい時期は訪れる観光客で利用が増加すると推測できる。一方で、定期利用は学校の長期休暇中で減少しており、定期外利用者よりも月間の変動が激しいことが分かる。

## ②鉄道利用者を対象としたアンケート調査の実施

鉄道利用者の属性や利用状況と鉄道運行に対するニーズ等について、アンケート調査を実施することで利用者の意向・動向を把握することが目的となる。

### <鉄道利用者を対象としたアンケート調査の実施によって得られる情報>

#### ◆f. 鉄道利用者の意向・動向

f-1 利用者の属性・特性、f-2 利用者の行動、f-3 利用者の意向

アンケート調査の実施にあたっては、調査票を利用者に直接配布し、その場で直接回収するか、郵送や駅に回収ボックスを設置するなどして、回収を行うことが一般的である。

代表的なアンケート項目としては、下表に示す項目が挙げられる。これに加えて、当該鉄道路線の運行サービスや利用状況に合わせて、必要な調査項目を設けることが望ましい。ただし、項目を多くし過ぎると、回答者の負担が大きくなるため、設問の内容や数については、よく吟味する必要がある。また調査結果は、利用者の意向・動向の把握以外に、需要予測分析やマーケティング分析に活用することもできる。これらの分析を行う場合、必要な設問を調査票に組み込むことが望ましい。

アンケート調査結果は、項目ごとに集計するとともに、基本属性や利用動向をベースとしたクロス集計を行うことで、どのような層がどのような利用をしているのか、運行サービスに対しての評価やニーズの違いなどについて、分析・把握することが可能である。

### <鉄道利用者を対象としたアンケート調査の実施内容の例>

|                |                                                                                                                                          |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| アンケート調査の方法     | 【配布方法】・利用者への直接配布<br>【回収方法】・配布したその場で利用者から直接回収<br>・回答を記入後、郵送にて回収<br>・回答を記入後、駅等に設置した回収ボックスで回収                                               |
| アンケート調査の代表的な項目 | 【基本属性】年齢、性別、居住地、職業<br>【利用動向】出発地、目的地、利用区間、利用券種、利用目的、利用頻度、アクセス・イグレスの交通手段、利用理由<br>【利用意向】運行に対する評価（料金、速度、運行頻度）、事業者の取組みに対する評価、運行サービスへのニーズ<br>等 |

### ■Point：回収率を向上させるための工夫

#### ■贈呈品（粗品）の提供

アンケートの回収率を向上させるためには、回答者へ贈呈品（粗品）を提供することが効果的である。贈呈品（粗品）としては、出来るだけコストがかからないような工夫が必要である。

また、贈呈品（粗品）の渡し方についても、出来るだけコストをかけないようにすることが重要であるため、贈呈品（粗品）の内容によっては、回収箱の横に置くことも考えられる。

#### ■記入環境の整備

アンケート記入への抵抗を減らすために、渡されたその場で記入することが出来る環境を整備することが効果的である。鉄道の待ち時間が長い場合には、待合室にアンケートを記入できる机と記入のための筆記用具を備え付けておくことが重要である。

## <アンケート調査票の例>

**〇〇鉄道 利用者アンケート調査**

**問1** あなたご自身のことについてお答えください。あてはまるもの1つ、お選びください。

・年 齢： 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代  
6. 60代 7. 70代以上

・性 別： 1. 男性 2. 女性

・職 業： 1. 会社員（公務員・団体職員含む） 2. 自営業 3. 主婦  
4. 大学生（短大・専門学校等含む） 5. 高校生 6. 無職  
7. その他

・居住形態： \_\_\_\_\_

**問3** どのような目的で〇〇鉄道を利用していますか。あてはまるもの1つ、お選びください。

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 観光・レジャー 5. 通院 6. 業務 7. その他（ ）

**問4** 〇〇鉄道の利用頻度はどのくらいですか。あてはまるもの1つ、お選びください。

1. 週5回以上 2. 週に2～4回程度 3. 週1回程度  
4. 月に1回程度 5. 年に数回

→〇〇鉄道の定期券は利用していますか？ \_\_\_\_\_

1. 通勤定期 2. 通学定期 3. 利用していない

**問5** 今回の移動について、鉄道の利用状況（乗車駅・降車駅等）について、鉄道に乗り降りする前後の行動も含めて、お答えください。

|                 |                                    |
|-----------------|------------------------------------|
| 出発地             | (施設名や地域等をご記入ください)                  |
| 出発地から乗車駅までの移動手段 | (交通手段をご記入ください)                     |
| 〇〇鉄道乗車駅         | (駅名をご記入ください)                       |
| 利用した切符          | (切符の種類をご記入ください(普通切符、1日フリー切符、定期券等)) |
| 〇〇鉄道降車駅         | (駅名をご記入ください)                       |
| 降車駅から目的地までの移動手段 | (交通手段をご記入ください)                     |
| 目的地             | (施設名や地域等をご記入ください)                  |

裏面に続きます→

**問6** 〇〇鉄道を利用する理由は何ですか。あてはまるものを最大3つまで、お選びください。

1. 運行頻度が十分ある 2. ダイヤ設定がちょうどいい  
3. 他の交通手段と比べ速く移動できる 4. 自宅や目的地の近くに駅がある  
5. 運賃が安い 6. 時刻が正確である  
7. バスとの乗り継ぎが便利 8. バス以外の交通手段との乗り継ぎが便利  
9. 駅や車両が快適である 10. 駅周辺に商業施設などがある  
11. 電車の時刻が分かりやすい 12. 駐車場や駐輪場がある  
13. 接客態度が良い 14. 安全である  
15. 駅までや駅からの移動手段がある 16. その他（ ）

**問7** 〇〇鉄道を利用しないもしくは利用しにくい理由は何ですか。あてはまるものを最大3つまで、お選びください。

1. 運行頻度が少ない 2. ダイヤ設定が不便  
3. 他の交通手段と比べ時間がかかる 4. 自宅や目的地の近くに駅がない  
5. 運賃が高い 6. 駅や車両の快適性に欠ける  
7. 駅までや駅からの移動手段がない 8. 他の交通機関との乗り継ぎが不便  
9. 駅周辺に商業施設などが少ない 10. 電車のダイヤが分かりにくい  
11. 駐車場や駐輪場が少ない、不便 12. 接客態度が悪い  
13. その他（ ）

**問8** 〇〇鉄道の輸送サービスのうち、どのような点を改善すれば、利用するようになる、もしくは利用頻度が多くなると思いますか。あてはまるものを最大3つまでお選びください。

1. 運行頻度の増加 2. 営業時間の調整（始発電車早発、終電遅延 など）  
3. 所要時間の短縮（スピードの向上） 4. 駅駅の設置  
5. 運賃の低下 6. 駅や車両の快適性の向上  
7. コミュニティバスの運行によるアクセス性向上 8. 他の交通機関との乗り継ぎ改善  
9. 駅周辺の活性化（商業施設等の開発 など） 10. わかりやすいダイヤの工夫  
11. 駐車場や駐輪場の整備、利便性向上 12. 接客サービスの向上  
13. 企画切符等の販売 14. その他（ ）

**問9** 〇〇鉄道が実施している取り組みのうち、知っているもの、利用したことがあるものについてお答えください。（該当する項目に○をつけてください）

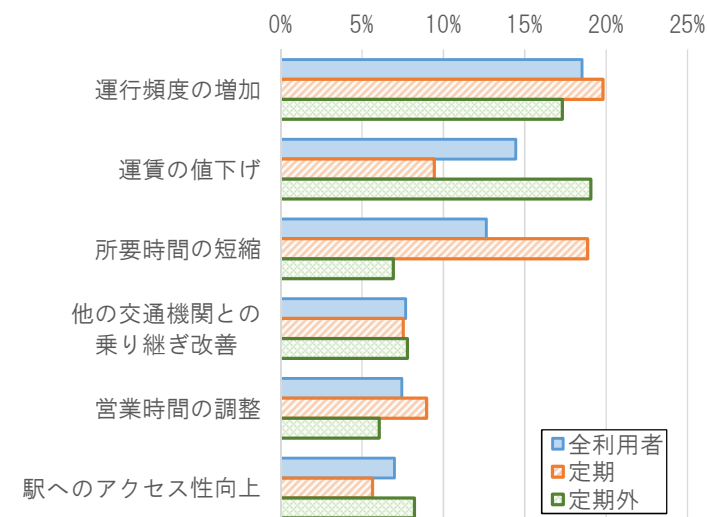
○1 日 フ リ ー 切 符： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない  
○沿 線 商 店 街 店 提 振 切 符： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない  
○乗 車 経 費 料 額 め ぐ り 切 符： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない  
○駅構内での沿線地域特産品バザー： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない  
○★ 駅 風 光 案 内 規 則 板： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない  
○パークアンドライド用駐車場： 知っている ・ 利用したことがある ・ 知らない

**問10** 〇〇鉄道の輸送サービスに対する、全体的な満足度の評価と、その理由についてお答えください。

【満足・やや満足・普通・やや不満・不満】 （○をつけてください）

## <アンケート調査結果の集計の例：【クロス集計】運行サービスへのニーズ×定期・定期外>

| 鉄道運行へのニーズ      | 全利用者  | 定期    | 定期外   |
|----------------|-------|-------|-------|
| 運行頻度の増加        | 18.5% | 19.8% | 17.3% |
| 運賃の値下げ         | 14.4% | 9.4%  | 19.0% |
| 所要時間の短縮        | 12.6% | 18.9% | 6.9%  |
| 他の交通機関との乗り継ぎ改善 | 7.7%  | 7.5%  | 7.8%  |
| 営業時間の調整        | 7.4%  | 9.0%  | 6.1%  |
| 駅へのアクセス性向上     | 7.0%  | 5.7%  | 8.2%  |



アンケート調査結果の整理を行う際には、項目ごとに集計するとともに、他の項目とクロス集計を行うことで、利用状況をより的確に分析・把握することができる。

左表は「運行サービスへのニーズ」の項目を、「定期／定期外」の利用者ごとの回答割合をクロス集計した整理結果である。また、左図はその整理結果をもとに作成したグラフである。

全数では「運行頻度の増加」が最も多いが、定期利用者はそのほぼ同数が「所要時間の短縮」を望んでいる。また、定期外利用者が最も望んでいるのは「運賃の値下げ」である。

このようにクロス集計を行うことで、詳細なニーズを把握することができる。

### ③沿線住民を対象としたアンケート調査の実施

沿線住民を対象にアンケート調査を実施し、鉄道の利用の有無や普段利用する移動手段、鉄道の運行サービスに対する評価や認知度など、鉄道事業に対する沿線住民の意向や動向について把握することが目的となる。

#### <沿線住民を対象としたアンケート調査の実施によって得られる情報>

##### ◆i. 沿線地域の住民の意向・動向

i-1 沿線住民の属性・特性、i-2 沿線住民の行動、i-3 沿線住民の鉄道利用に対する意向

アンケート調査の実施にあたっては、沿線の住宅に配布する方法や集客拠点での直接配布もしくは留め置き配布といった方法が考えられる。沿線の住宅に配布を行う場合は、鉄道利用の見込める範囲（例：駅から半径 1km 以内に立地する住宅）を設定し、そこから無作為に対象を抽出し、調査票を配布する。配布の方法は、直接訪問して配布したり、書類の配達サービスを利用して配布する方法などがある。集客拠点における配布を行う場合には、行政施設や商業施設などにあらかじめ許可を取った上で、その来訪者に直接手渡したり、目のつく場所に留め置きをさせてもらう方法などがある。回収方法については、アンケートの回答者が鉄道を必ずしも利用するとは限らないため、郵送にて回収するのが良い。

また、出来るだけコストをかけずにアンケート調査を実施する方法として、沿線自治体を活用する方法がある。沿線自治体の職員も沿線への通勤者であり、自治体の関係者といった観点からも、協力を得やすい。一方で、自治体職員の方にアンケート調査を実施することで、自治体の職員の方にも鉄道利用の可能性について、再度、考えていただくことも可能となる。沿線自治体には、日ごろより人的ネットワークを構築しておくことが重要であり、そのような関係を保つことにより、アンケート調査についても依頼しやすくなる。

代表的なアンケート項目としては、下表に示す項目が挙げられる。鉄道を利用しない人に対してもアンケートが配布される利点を活かし、なぜ利用しないのか、どのような運行サービスであれば利用する可能性があるのかといった項目を設けることが望ましい。また調査結果は、利用者の意向・動向の把握以外に、需要予測分析やマーケティング分析に活用することもできる。これらの分析を行う場合、必要な設問を調査票に組み込むことが望ましい。

#### <沿線住民を対象としたアンケート調査の実施内容の例>

|                |                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| アンケート調査の方法     | <p>【配布方法】・沿線の住宅への郵送配布<br/>（配布範囲の設定の後、対象を無作為抽出）<br/>・集客拠点における、来訪者への直接配布<br/>・集客拠点における留め置きによる配布</p> <p>【回収方法】・回答を記入後、郵送にて回収</p>                                                                                               |
| アンケート調査の代表的な項目 | <p>【基本属性】年齢、性別、居住地、職業</p> <p>【普段の動向】日常的な利用交通手段、主な目的地・移動目的</p> <p>【鉄道利用動向】鉄道の利用頻度・利用目的、主な利用区間、主な利用券種、主な出発地・目的地、利用理由</p> <p>【鉄道利用意向】鉄道運行に対する評価（料金、速度、運行頻度）、事業者の取組みの認知度やそれに対する評価、運行サービスへのニーズ、鉄道利用可能性（どのようなサービスなら鉄道を利用するか）等</p> |

## ＜沿線自治体を活用したアンケート調査の実施内容の例＞

|                       |                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>アンケート調査の方法</b>     | <b>【配布方法】</b> ・沿線の自治体を通じ、自治体の職員に配布<br><b>【回収方法】</b> ・回答を記入後、自治体で回収                                                                                                                                                                       |
| <b>アンケート調査の代表的な項目</b> | <b>【基本属性】</b> 年齢、性別、居住地、職業<br><b>【普段の動向】</b> 日常的な利用交通手段、主な目的地・移動目的<br><b>【鉄道利用動向】</b> 鉄道の利用頻度・利用目的、主な利用区間、主な利用券種、主な出発地・目的地、利用理由<br><b>【鉄道利用意向】</b> 鉄道運行に対する評価（料金、速度、運行頻度）、事業者の取組みの認知度やそれに対する評価、運行サービスへのニーズ、鉄道利用可能性（どのようなサービスなら鉄道を利用するか）等 |

アンケート調査結果は、「②鉄道利用者を対象としたアンケート調査の実施」と同様、項目ごとに集計を行うとともに、基本属性や利用動向をベースとしたクロス集計を行うことで、どのような層がどのような利用をしているのか、運行サービスに対しての評価やニーズの違いなどについて、分析・把握することが可能である。

## ＜アンケート調査票の例＞

**〇〇鉄道 沿線住民アンケート調査**

**問1** あなたご自身のことについてお聞かせください。あてはまるものを1つ、お選びください。

・年齢： 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代  
 6. 60代 7. 70代以上

・性別： 1. 男性 2. 女性

・居住地： ◆市

・職業： 1. 会社員（公務員・団体職員含む） 2. 自営業 3. 主婦  
 4. 大学生（短大、専門学校等含む） 5. 高校生 6. 無職  
 7. その他

**問2** 普段、よく利用する移動手段はどれですか。あてはまるものを最大3つまでお選びください。

1. 〇〇鉄道 2. ◆乗車 3. バス  
 4. タクシー 5. 自転車（自分で運転） 6. 自転車（送迎）  
 7. 二輪・原付 8. 自転車 9. 徒歩

→よく訪れる場所とその頻度（場所：\_\_\_\_、頻度：月に\_\_\_\_回程度）

**問3** 主にどのような目的で〇〇鉄道を利用しますか。あてはまるものを1つ、お選びください。

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物  
 4. 観光・レジャー 5. 通院 6. 業務 7. その他（ ）

**問4** 鉄道の利用頻度はどのくらいですか。あてはまるものを1つ、お選びください。

1. 週5回以上 2. 週に2～4回程度 3. 週1回程度  
 4. 月に1回程度 5. 年に数回

→〇〇鉄道の乗車券は利用していますか？ \_\_\_\_乗車券 \_\_\_\_通学定期 \_\_\_\_利用していません

**問5** 主にどこに行く時に〇〇鉄道を利用しますか。その時の鉄道の利用状況（乗車駅・降車駅等）についてお答えください。

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 出発地             | （施設名や地域等をご記入ください） |
| 出発地から乗車駅までの移動手段 | （交通手段をご記入ください）    |
| 〇〇鉄道乗車駅         | （駅名をご記入ください）      |
| 〇〇鉄道降車駅         | （駅名をご記入ください）      |
| 降車駅から目的地までの移動手段 | （交通手段をご記入ください）    |
| 目的地             | （施設名や地域等をご記入ください） |

裏面に続きます→

**問6** 〇〇鉄道を利用する理由は何ですか。あてはまるものを最大3つまで、お選びください。

1. 運行頻度が十分ある 2. ダイヤ設定がちょうどいい  
 3. 他の交通手段と比べ速く移動できる 4. 自宅や目的地の近くに駅がある  
 5. 運賃が安い 6. 時刻が正確である  
 7. バスとの乗り継ぎが便利 8. バス以外の交通手段との乗り継ぎが便利  
 9. 駅や車両が清潔である 10. 駅周辺に商業施設などがある  
 11. 乗車の待ち時間が少ない 12. 駅構内や駅構外がある  
 13. 駅内が安全である 14. 安全である  
 15. 駅までや駅からの移動手段がある 16. その他（ ）

**問7** 〇〇鉄道を利用しないもしくは利用しにくい理由は何ですか。あてはまるものを最大3つまで、お選びください。

1. 運行頻度が少ない 2. ダイヤ設定が不便  
 3. 他の交通手段と比べ時間がかかる 4. 自宅や目的地の近くに駅がない  
 5. 運賃が高い 6. 駅や車両の快適性に欠ける  
 7. 駅までや駅からの移動手段がない 8. 他の交通機関との乗り継ぎが不便  
 9. 駅周辺に商業施設などが少ない 10. 電車のダイヤが分かりにくい  
 11. 駐車場や駐輪場の整備、利便性向上 12. 接客サービスの向上  
 13. その他（ ） 14. その他（ ）

**問8** 〇〇鉄道の輸送サービスのうち、どのような点を改善すれば、利用するようになる、もしくは利用頻度が多くなると思いますか。あてはまるものを最大3つまでお選びください。

1. 運行頻度の増進 2. 営業時間の調整（始発電車早発、終電遅延 など）  
 3. 所要時間の短縮（スピードの向上） 4. 駅構内の改善  
 5. 運賃の低下 6. 駅や車両の快適性の向上  
 7. コミュニティバスの運行によるアクセス向上 8. 他の交通機関との乗り継ぎ改善  
 9. 駅周辺の活性化（商業施設等の開発 など） 10. わかりやすいダイヤの工夫  
 11. 駐車場や駐輪場の整備、利便性向上 12. 接客サービスの向上  
 13. 企画開発等の販売 14. その他（ ）

**問9** 〇〇鉄道が実施している取り組みのうち、知っているもの、利用したことがあるものについてお答えください。（該当する項目に○をつけてください）

|                    |       |           |      |
|--------------------|-------|-----------|------|
| ○1 日 フ リ ー         | 知っている | 利用したことがある | 知らない |
| ○沿 線 商 店 街 区 画 切 替 | 知っている | 利用したことがある | 知らない |
| ○美術館・資料館めぐり切替      | 知っている | 利用したことがある | 知らない |
| ○駅構内での沿線地域特産品パズル   | 知っている | 利用したことがある | 知らない |
| ○★駅 観 光 策 内 乗 車 券  | 知っている | 利用したことがある | 知らない |
| ○パークアンドライド用駐車場     | 知っている | 利用したことがある | 知らない |

**問10** 〇〇鉄道の輸送サービスに対する、全体的な満足度の評価と、その理由についてお答えください。

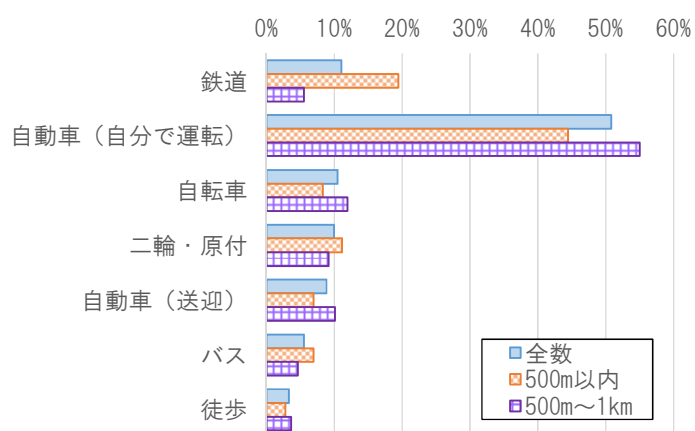
【満足・やや満足・普通・やや不満・不満】 （○をつけてください）

<アンケート調査結果の集計の例：【クロス集計】日常的な交通手段×駅から居住地の距離>

| 日常的な交通手段   | 全数    | 駅から居住地の距離 |          |
|------------|-------|-----------|----------|
|            |       | 500m以内    | 500m～1km |
| 鉄道         | 11.0% | 19.4%     | 5.5%     |
| 自動車（自分で運転） | 50.8% | 44.4%     | 55.0%    |
| 自転車        | 10.5% | 8.3%      | 11.9%    |
| 二輪・原付      | 9.9%  | 11.1%     | 9.2%     |
| 自動車（送迎）    | 8.8%  | 6.9%      | 10.1%    |
| バス         | 5.5%  | 6.9%      | 4.6%     |
| 徒歩         | 3.3%  | 2.8%      | 3.7%     |

←左表は「日常的な交通手段」の項目を、「駅からの居住地の距離」を500mで区切り、クロス集計した整理結果である。また、左図はその整理結果をもとに作成したグラフである。

日常的な交通手段が「自動車（自分で運転）」が最も多いことは共通しているが、駅に近い居住者は、そうでない層に比べて鉄道を日常的に利用していることがわかる。





#### ④観光客を対象としたアンケート調査の実施

沿線地域を訪れた観光客、ないしは訪れる可能性のある層に対するアンケート調査を実施し、沿線地域外の鉄道の利用可能性や、そのニーズや特性について把握することが目的となる。

##### ＜観光客を対象としたアンケート調査の実施によって得られる情報＞

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

k-3 観光客の立寄り地、k-4 観光客の利用交通手段

アンケート調査の対象となるのは大きく分けて、実際に沿線地域を訪れている観光客と訪れる可能性のある層の2つが存在する。

実際に沿線地域を訪れている観光客に対しては、沿線の観光地において、観光客に調査票を直接配布し、その場で回答してもらった上で回収するか、回答の記入後に郵送で回収する方法が考えられる。訪れる可能性のある層に対してはWEB アンケート調査※の活用が考えられる。幹線鉄道や幹線道路によって沿線地域と繋がれた地域等、沿線地域への潜在的な観光需要が期待されるエリアを設定し、そのエリア内の居住者を対象に調査を実施する。

代表的なアンケート項目としては、調査対象ごとに下表に示す項目が挙げられる。鉄道事業者と沿線地域の特性を踏まえ、観光客から求められる鉄道サービスにはどのようなものがあるのかを把握できる項目の設定が望まれる。また調査結果は、利用者の意向・動向の把握以外に、需要予測分析やマーケティング分析に活用することもできる。これらの分析を行う場合、必要な設問を調査票に組み込むことが望ましい。

##### ＜観光客を対象としたアンケート調査の実施内容の例＞

| アンケート対象        | 沿線地域を訪れている観光客                                                                                                                                                                                                                                      | 沿線地域に観光で訪れる可能性のある層                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| アンケート調査の方法     | <b>【配布方法】</b><br>・ 集客拠点における、観光客への直接配布<br><b>【回収方法】</b><br>・ 回答を記入後、郵送にて回収                                                                                                                                                                          | <b>【配布・回収方法】</b><br>・ 沿線地域への観光需要が期待されるエリアの居住者を対象としたWEB アンケートの実施                                                                                                                                                                      |
| アンケート調査の代表的な項目 | <b>【基本属性】</b><br>年齢、性別、居住地、職業<br><b>【沿線地域について】</b><br>来訪回数・頻度、再訪意向<br><b>【観光時の行動】</b><br>旅程、立寄り地、利用交通手段、旅行中の消費行動・消費額<br><b>【鉄道利用動向】</b><br>鉄道の利用の有無、利用区間、利用券種、利用理由<br><b>【鉄道利用意向】</b><br>鉄道運行に対する評価（料金、速度、運行頻度）、事業者の取り組みの認知度やそれに対する評価、運行サービスへのニーズ等 | <b>【基本属性】</b><br>年齢、性別、居住地、職業<br><b>【沿線地域について】</b><br>認知度、来訪回数・頻度、来訪可能性<br><b>【観光時の行動】</b><br>行ってみたい観光地・観光施設、旅行中の消費額の限度<br><b>【鉄道利用意向】</b><br>鉄道運行に対する評価（料金、速度、運行頻度）、事業者の取り組みの認知度やそれに対する評価、運行サービスへのニーズ、鉄道利用可能性（どのようなサービスなら鉄道を利用するか）等 |

※WEB アンケートは、調査対象とする層を限定できたり、調査票を配布することが困難な時でも調査を行えるメリットがある一方で、回答者がインターネット利用者に限られることによる偏りが生じる点に留意する必要がある。

アンケート調査結果は、「②鉄道利用者を対象としたアンケート調査の実施」と同様、項目ごとに集計を行うとともに、基本属性や利用動向をベースとしたクロス集計を行うことで、どのような層に観光需要があり、鉄道を利用する可能性があるのか、観光時における運行サービスに求められるニーズの違いなどについて、分析・把握することが可能である。

## ■Point：回収率を向上させるための工夫

### ■贈呈品（粗品）の提供

アンケートの回収率を向上するためには、回答者へ贈呈品（粗品）を提供することが効果的である。贈呈品（粗品）としては、自社のオリジナルのものが好ましいが、出来るだけコストがかからないような工夫が必要である。また、贈呈品（粗品）の渡し方についても、切符の販売窓口まで来てもらい、手渡しすることも考えられる。ただし、この場合には、贈呈品（粗品）自体も独自性が強いものを用意する必要がある。

### ＜粗品の例：津軽鉄道の職員が作成した絵葉書＞



津軽鉄道「ストーブ列車」

### ＜アンケート調査票の例＞

**〇〇鉄道 来訪者アンケート調査 回答票**

問1 あなたご自身のことについてお伺いします。あてはまるもの1つに〇をつけてください。

|      |                    |          |        |        |        |
|------|--------------------|----------|--------|--------|--------|
| ・年 齢 | 1. 10代             | 2. 20代   | 3. 30代 | 4. 40代 | 5. 50代 |
|      | 6. 60代             | 7. 70代以上 |        |        |        |
| ・性 別 | 1. 男性              | 2. 女性    |        |        |        |
| ・職 業 | 1. 会社員（公務員・団体役員含む） | 2. 自営業   | 3. 主婦  |        |        |
|      | 4. 大学生（短大、専門学校等含む） | 5. 高校生   | 6. 無職  |        |        |
|      | 7. その他（ ）          |          |        |        |        |

・居住地

| 都 市 区 界 | 市 界 外 |
|---------|-------|
| 区 界     | 市 界   |

問2 今回の旅行についてお伺いします。

|                                  |            |            |           |           |
|----------------------------------|------------|------------|-----------|-----------|
| ・目 的                             | 1. 観光・レジャー | 2. 業務      | 3. 帰省     | 4. その他（ ） |
| ・同 行 者                           | 1. 同行者なし   | 2. 夫婦      | 3. カップル   | 4. 家族     |
|                                  | 5. 友人      | 6. グループ・団体 | 7. その他（ ） |           |
| ・同行者数（ ）人                        |            |            |           |           |
| ・主な行き先（ ）                        |            |            |           |           |
| ・旅 程（ ）泊（ ）日 → うち、〇〇市内での滞在日数（ ）日 |            |            |           |           |

問3 〇〇鉄道の沿線の〇〇市に訪れた経験はありませんか。

1. 今因が初めて      2. 来たことがあり      （ ）回      3. タクシー      4. その他（ ）

問4 今回の旅行で地域内で利用した、もしくは利用する予定の主な移動手段はなんですか。あてはまるもの1つに〇をつけてください。

1. 〇〇鉄道      2. バス      3. タクシー      4. 自家用車・レンタカー（二輪含む）      5. その他（ ）

問5 【今回の旅行で〇〇鉄道を利用した人、もしくは利用する予定の人にのみお聞きします】  
〇〇鉄道を利用したのはなぜですか。あてはまるものを最大3つまで、〇をつけてください。

|                                     |                                        |
|-------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. 他の交通機関と比べて安く着けるから                | 2. 時間が正確だから                            |
| 3. 紅葉の景色がいろいろとよい風景だと思った。好きな紅葉を選べるなど | 5. 鉄道が好きだから                            |
| 4. 以前乗車して良いと思ったから                   | 6. 紅葉のデザインに興味を持ったから                    |
| 7. 紅葉のデザインに興味を持ったから                 | 8. 安全だから                               |
| 9. 駅員が便利だから                         | 10. 割引切符等を行っていたから                      |
| 11. サービスが良くて快適性が充実しているから            | 12. 駅に近くなるまで/降りてからが便利だから               |
| 13. 駅に近くなるまで/降りてからが便利だから            | 14. ツアーやガイドブックに載っていたから                 |
| 15. ツアーやガイドブックに載っていたから              | 16. ツアー会社や観光協会、宿泊先等から利用する交通機関の紹介があったから |
| 17. 各種のイベントに合わせたイベント列車が運行されていたから    |                                        |

問6 〇〇鉄道の輸送サービスに対する、全体的な満足度の評価と、その理由についてお答えください。

【満足、やや満足、普通、やや不満、不満】（〇をつけてください）  
（理由）

問7 ○○鉄道を利用した区間とその前後の行動についてお答えください。

|                 |                                       |
|-----------------|---------------------------------------|
| 出発地             | (departure) 出発地をご記入ください               |
| 出発地から乗車駅までの移動手段 | (交通手段) をご記入ください                       |
| ○○鉄道乗車駅         | (駅名) をご記入ください                         |
| 利用した切符          | (切符の種類) をご記入ください (普通切符、1日フリー切符、団体券 等) |
| ○○鉄道降車駅         | (駅名) をご記入ください                         |
| 降車駅から目的地までの移動手段 | (交通手段) をご記入ください                       |
| 目的地             | (destination) 目的地をご記入ください             |

問8 1回の旅行で○○鉄道を利用しなかった人、もしくは利用する予定のない人におきます1日  
 ○○鉄道を利用しなかったのはなぜですか。あてはまるものを最大3つまで、○をつけてください。

1. 運行頻度が少ない
2. 旅行の行動と合わない
3. 他の交通手段と比べ、時間がかかる
4. 目的地の近くに駅がない
5. 運賃が高い
6. 駅や車両の清潔さに欠ける
7. 他の交通機関との乗り換えが不便
8. 鉄道のダイヤが分かりにくい
9. 乗客密度が良くない
10. ○○鉄道の存在を知らなかった
11. ○○鉄道を利用しないツアー・行程だった
12. ○○鉄道沿線以外に目的地がある
13. その他 ( )

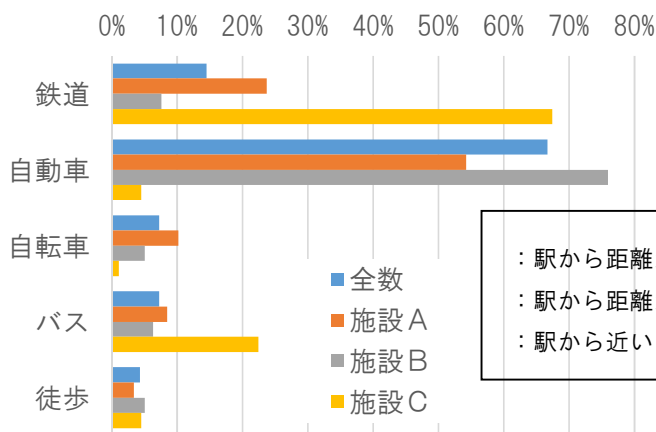
問9 1回の旅行で○○鉄道の輸送サービスのうち、どのよう点を改善すれば、利用するようになると思いますか。あてはまるものを最大3つまで、○をつけてください。

1. 運行頻度の増加
2. 運行時間の調整 (始発電車早発、終電遅延 など)
3. 速達性の向上
4. 駅駅の設定
5. 運賃の低下
6. 駅や車両の快適性の向上
7. 他の交通機関との乗り換え改善
8. わかりやすいダイヤの工夫
9. 接客サービスの向上
10. 企画切符等の販売
11. 六枚・PR等による○○鉄道の認知度向上
12. 観光車両の導入等による車両の魅力向上
13. 沿線の観光施設などと連携した企画切符の充実
14. ○○鉄道の選定したツアーやイベントの充実
15. その他 ( )

問10 今回の旅行中、消費行動についてお伺いします。この地域における、項目ごとの消費額についてお聞かせください。

|        |   |   |          |   |   |
|--------|---|---|----------|---|---|
| 飲食費    | 約 | 円 | 宿泊費      | 約 | 円 |
| 交通費    | 約 | 円 | 土産物等の購入費 | 約 | 円 |
| 施設入館料等 | 約 | 円 | その他費用    | 約 | 円 |

| 利用した<br>交通手段 | 全数    | 訪れた観光施設 |       |       |
|--------------|-------|---------|-------|-------|
|              |       | 施設 A    | 施設 B  | 施設 C  |
| 鉄道           | 14.5% | 23.7%   | 7.6%  | 67.4% |
| 自動車          | 66.7% | 54.2%   | 75.9% | 4.5%  |
| 自転車          | 7.2%  | 10.2%   | 5.1%  | 1.1%  |
| バス           | 7.2%  | 8.5%    | 6.3%  | 22.5% |
| 徒歩           | 4.3%  | 3.4%    | 5.1%  | 4.5%  |



←左表は「利用した交通手段」の項目を、「訪れた観光施設」クロス集計した整理結果である。また、左図はその整理結果をもとに作成したグラフである。

この結果からは、各施設の駅からの距離と鉄道との連携の有無が、利用状況に相関していると考えられる。施設が駅から近く、施設割引券付の切符があれば鉄道の利用者が増加する傾向にあるといえる。

- ： 駅から距離がある・施設割引券付の切符を販売
- ： 駅から距離がある・特に提携なし
- ： 駅から近い・施設割引券付の切符を販売

### 3) 既存調査資料の参照

現状把握項目の中には、既存の調査資料を活用することで必要なデータを収集することが可能な項目が存在する。こうした項目については、積極的に既存資料を活用することが望ましい。ただし、データを活用する際にはその所有者から了承を得る必要がある。また、データが欠損・不足している場合には、新規に調査する必要がある。

#### <既存調査結果の参照によって得られる情報>

##### ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

g-2 公共交通サービスの利用状況

##### ◆h. 沿線地域の状況

h-2 人口・世帯数、h-3 就業者数・事業所数、h-4 就学者数・学校数、  
h-6 沿線地域の交通流動

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

k-1 沿線地域の観光入込客数

現状把握項目の中には、既存の調査資料を活用することで必要なデータを収集することが可能な項目が存在する。こうした項目については、積極的に既存資料を活用することが望ましい。ただし、データを活用する際にはその所有者から了承を得る必要がある。

また、調査内容によっては一定年ごとや不定期に調査が実施されるものもあるため、調査実施年次に留意した上でのデータ活用が求められる。

取得したいデータの内容と齟齬が生じた場合には、改めて新規に調査を実施することも想定する必要がある。

#### <既存調査のデータ入手先の一例>

| 現状把握項目                 |               | 国勢調査 | P T 調査 | 行政による<br>統計調査 | 行政による<br>交通実態調査 | 行政による<br>観光実態調査 |
|------------------------|---------------|------|--------|---------------|-----------------|-----------------|
| ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況 | 公共交通サービスの利用状況 |      | ○      |               | ○               |                 |
| ◆h. 沿線地域の状況            | 人口・世帯数        | ○    |        | ○             |                 |                 |
|                        | 就業者数・事業所数     | ○    |        | ○             |                 |                 |
|                        | 就学者数・学校数      | ○    |        | ○             |                 |                 |
|                        | 沿線地域の交通流動     | ○    | ○      |               | ○               |                 |
| ◆k. 沿線地域の観光動向          | 沿線地域の観光入込客数   |      |        |               |                 | ○               |

### ■地域分析システム (RESAS)

地域分析システムは、地域の状況を簡易に入手できるシステムである。

本システムで提供するデータは、企業間取引に関するデータを除いて、Web 上で見ることができる。この中で、地域の流動の参考となるデータを把握することが出来る。

●REASA サイト URL : <https://resas.go.jp/> (注 : Google Chrome ブラウザをご利用下さい。)

## 地域経済分析システム（RESAS）マップ一覧【81メニュー】

### 1. 人口マップ

- 1-1. 人口構成
- 1-2. 人口増減
- 1-3. 人口の自然増減
- 1-4. 人口の社会増減
- 1-5. **新卒者就職・進学**
- 1-6. 将来人口推計
- 1-7. **人口メッシュ**
- 1-8. **将来人口メッシュ**

### 2. 地域経済循環マップ

- 2-1. 地域経済循環図
- 2-2. 生産分析
- 2-3. 分配分析
- 2-4. 支出分析
- 2-5. 労働生産性等の動向分析

### 3. 産業構造マップ

#### <全産業>

- 3-1-1. **全産業の構造（一部※）**
- 3-1-2. 稼働力分析
- 3-1-3. 企業数
- 3-1-4. 事業所数
- 3-1-5. 従業者数（事業所単位）
- 3-1-6. 付加価値額（企業単位）
- 3-1-7. 労働生産性（企業単位）

#### <製造業>

- 3-2-1. 製造業の構造
- 3-2-2. 製造業の比較
- 3-2-3. 製造品出荷額等

#### <小売・卸売業（消費）>

- 3-3-1. 商業の構造
- 3-3-2. 商業の比較
- 3-3-3. 年間商品販売額
- 3-3-4. 消費の傾向（POSデータ）
- 3-3-5. From-to分析（POSデータ）

#### <農業>

- 3-4-1. 農業の構造
- 3-4-2. 農産物販売金額
- 3-4-3. 農地分析
- 3-4-4. 農業者分析

#### <林業>

- 3-5-1. 林業総収入
- 3-5-2. 山林分析
- 3-5-3. 林業者分析

#### <水産業>

- 3-6-1. 海面漁獲物等販売金額
- 3-6-2. 海面漁船・養殖面積等分析
- 3-6-3. 海面漁業者分析
- 3-6-4. 内水面漁獲物等販売金額
- 3-6-5. 内水面漁船・養殖面積等分析
- 3-6-6. 内水面漁業者分析

### 4. 企業活動マップ

#### <企業情報>

- 4-1-1. 産業間取引（※）
- 4-1-2. 企業間取引（※）
- 4-1-3. **表彰・補助金採択**
- 4-1-4. 創業比率
- 4-1-5. 経営者平均年齢（※）
- 4-1-6. 黒字赤字企業比率
- 4-1-7. 中小・小規模企業財務比較

#### <海外取引>

- 4-2-1. 海外への企業進出動向
- 4-2-2. 輸出入取引
- 4-2-3. 企業の海外取引額分析

#### <研究開発>

- 4-3-1. 研究開発費の比較
- 4-3-2. 特許分布図

#### 凡例

- 赤字：2次で新規リリースされたメニュー
- 緑字：今回データが変更されたメニュー
- 下線：再配置に伴い名称が変更されたメニュー
- (※)：限定メニュー

### 5. 観光マップ

#### <国内>

- 5-1-1. 目的地分析
- 5-1-2. **From-to分析（宿泊者）**
- 5-1-3. **宿泊施設**

#### <外国人>

- 5-2-1. 外国人訪問分析
- 5-2-2. 外国人滞在分析
- 5-2-3. **外国人メッシュ**
- 5-2-4. 外国人入出国空港分析
- 5-2-5. 外国人移動相関分析
- 5-2-6. 外国人消費の比較（クレジットカード）
- 5-2-7. 外国人消費の構造（クレジットカード）
- 5-2-8. **外国人消費の比較（免税取引）**
- 5-2-9. **外国人消費の構造（免税取引）**

### 6. まちづくりマップ

- 6-1. From-to分析（滞在人口）
- 6-2. 滞在人口率
- 6-3. **通勤通学人口**
- 6-4. 流動人口メッシュ
- 6-5. 事業所立地動向
- 6-6. **施設周辺人口**
- 6-7. **不動産取引**

### 7. 雇用／医療・福祉マップ

- 7-1. 一人当たり賃金
- 7-2. 有効求人倍率
- 7-3. **求人・求職者**
- 7-4. **医療需給**
- 7-5. **介護需給**

### 8. 地方財政マップ

- 8-1. 自治体財政状況の比較
- 8-2. 一人当たり地方税
- 8-3. 一人当たり市町村民税法人分
- 8-4. 一人当たり固定資産税

5

出典：REASA サイト URL：<https://resas.go.jp/>

#### 4) 関係する他団体の資料の参照

##### ①行政資料の参照

沿線地域に関わるデータについては、各種行政資料に掲載されていることが多い。

地勢や沿線道路の整備状況については地形図や都市計画図、人口・世帯数や就業者数・事業者数などについては各種統計資料、地域鉄道をはじめとした地域公共交通に関わる情報は交通マスタープランや都市計画マスタープラン等の行政計画、観光に関わる情報は観光統計・観光計画といった資料を参照することができる。

##### <行政資料の参照によって得られる情報>

##### ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

g-1 公共交通サービスの状況、g-2 公共交通サービスの利用状況

##### ◆h. 沿線地域の状況

h-1 沿線自治体別の路線距離・位置、h-2 人口・世帯数、h-3 就業者数・事業所数、h-4 就学者数・学校数、h-5 沿線施設・施設入込数、h-6 沿線地域の交通流動、h-7 沿線道路の整備状況

##### ◆j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況

j-1 行政計画における地域鉄道の位置付け・施策、j-2 沿線自治体からの支援内容、j-3 地域団体による地域鉄道活性化に関わる取組み内容

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

k-1 沿線地域の観光入込客数、k-2 沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数

##### ②他の交通事業者の資料参照

他の交通事業者の情報については、各交通事業者の公開情報をもとにデータを取得・整理することができる。各データの整理方法は、鉄道事業者のデータの整理方法に合わせて整理することで、事業者間の比較ができるようにしておくことが望ましい。

##### <他の交通事業者の資料参照によって得られる情報>

##### ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

g-1 公共交通サービスの状況、j-2 公共交通サービスの利用状況、j-3 自社との連携状況

### ③沿線施設に関わる資料の参照

沿線施設や観光施設の入込客数については、それぞれの施設からの情報提供によって取得することができる。また、場合によっては沿線自治体が情報を取りまとめていることもあるため、それらを提供してもらうことが考えられる。

これらの情報の整理にあたっては、鉄道利用状況のとりまとめの方法にあわせ、時系列ごとにデータを整理し、入込客数の多い時期や時間帯が把握できるようにするとともに、その属性についても分析できるように整理することが望ましい。

#### <沿線施設に関わる資料の参照によって得られる情報>

##### ◆h. 沿線地域の状況

h-5 沿線施設・施設入込数

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

k-2 沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数、k-3 観光客の立寄り地

### ④活動団体の資料の参照

沿線地域の地域団体の活動に関わる情報については、その記録が残されている場合とそうでない場合が想定される。記録が残っている場合には、取組みを実施している地域団体から資料を提供してもらい、そうでない場合には独自にとりまとめを行う必要がある。

#### <活動団体の資料の参照によって得られる情報>

##### ◆j. 沿線自治体・沿線地域の取組み状況

j-3 地域団体による地域鉄道活性化に関わる取組み内容

## 2. 現状把握に基づく課題の導出

ここでは、現状把握項目に基づいて、詳細な課題を導出する過程とその考え方について説明する。連携計画等から抽出した地域鉄道における課題は、大きく分類すると下表のように整理される。次頁以降で各課題項目について説明する。

| 課題項目            |                                                                                    |                                                                            |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <大項目>           | <中項目>                                                                              |                                                                            |
| ◆経営に関わる課題       | ①営業費用が大きい<br>・修繕にかかる費用が大きい<br>・人件費等、ランニングコストが大きい                                   |                                                                            |
|                 | ②営業収入が減少<br>・利用者が減少し、収入が減少<br>・鉄道業収入以外の収入源がない、もしくは不調のため収入が減少                       |                                                                            |
|                 | ③財源確保が困難<br>・補助金取得のための体制が整っていない                                                    |                                                                            |
| ◆体制や施設、整備に関わる課題 | ④人材不足・高齢化<br>・技術者の高齢化、継承不足により、将来的な技術者不足が見込まれる<br>・過度な人件費削減対策により、十分なサービスを行うための人材が不足 |                                                                            |
|                 | ⑤施設・車両の老朽化<br>・使用している施設・設備が耐用年数を超えている。<br>・設備の近代化がなされておらず、安全な運行に支障をきたす恐れがある        |                                                                            |
| ◆需要に関わる課題       | ⑥通勤利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                            | ⑥-1 全体のパイの減少<br>・沿線企業の減少、就業者の減少                                            |
|                 |                                                                                    | ⑥-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・通勤時間帯の運行頻度が少ない                              |
|                 |                                                                                    | ⑥-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・駅から企業集積地までのアクセス手段がない                        |
|                 | ⑦通学利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                            | ⑦-1 全体のパイの減少<br>・少子高齢化により学生数が減少                                            |
|                 |                                                                                    | ⑦-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・通学定期が高額である                                  |
|                 |                                                                                    | ⑦-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・駅から学校までのアクセス手段がない                           |
|                 | ⑧沿線住民利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                          | ⑧-1 全体のパイの減少<br>・沿線人口の減少                                                   |
|                 |                                                                                    | ⑧-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・日常的に利用するには運賃が高い                             |
|                 |                                                                                    | ⑧-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・商業施設や公的機関までのアクセス手段がない                       |
|                 | ⑨観光利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                            | ⑨-1 全体のパイの減少、ニーズがない<br>・地域に訪れる観光客が減少傾向にある<br>・観光客が訪れるような地域ではない             |
|                 |                                                                                    | ⑨-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・レンタカーのほうが速く移動でき、自由度が高い                      |
|                 |                                                                                    | ⑨-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・観光で利用したくなるような魅力的な施設でない<br>・案内が分かりにくく、利用しにくい |

※「・」の内容は各課題項目の例示



## (1) 経営に関わる課題

### ① 営業費用が大きい

この課題項目は、事業者が各事業・取組みを実施していく中で、施設や設備の維持管理費や老朽化対策費などに大きな費用が必要で、収入と比較して事業採算がとれておらず、経常収支率が悪い状態で浮かびあがる課題である。

この課題は、現状把握項目の『経営状況：営業費』の「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」「取組みごとの費用」から導出することができる。また、『経営状況：営業収益』の「営業収益」「鉄軌道営業収益」「取組みごとの収益」のデータを参照することで、相対的に導出することも考えられる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目①：営業費用が大きい

##### 《対応する現状把握項目》

（○：直接的な項目、・：間接的な項目）

- 『経営状況：営業費』：「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」「取組みごとの費用」
- ・ 『経営状況：営業収益』：「営業収益」「鉄軌道営業収益」「取組みごとの収益」

##### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 老朽化施設の修繕に伴う、営業費用の増加
- ・ 施設の老朽化により、今後、大規模修繕や設備投資が必要になる
- ・ 施設老朽化による、インフラ整備・維持管理費の増大、経営圧迫
- ・ PC まくら木化の遅れや設備の老朽化等により、修繕費は増加傾向
- ・ 保守点検費の半分以上を日常点検（外注費）が占めている

#### ＜課題を導き出すときの視点＞

##### ○経年データとの比較

自社のデータを経年的に整理し、比較することで、年度毎に費用が大きくなっている項目を分析する。

修繕や維持管理等によって費用が増加している場合も考えられるため、費用増加の要因についても合わせて整理する必要がある。

##### ○他社データとの比較

事業規模（路線延長や利用者数 等）の似通った他社の営業費用に関わるデータを鉄道統計年報等から参照し、項目ごとの数値や全体に占める割合等を算出するとともに、それらの平均値と自社の数値を比較し、費用がかかりすぎている項目を分析する。

また、比較する事業者の選び方は、施設規模、輸送人員、事業形態など、比較する項目、目的を踏まえ設定することが重要である。

使用している設備や運用体制の違いが影響することもあるため、その違いを明らかにした上で、他社データを参照する必要がある。

比較を行う際には、複数の観点で抽出した他社と比較することにより、自社の課題を幅広く抽出することが可能となる。

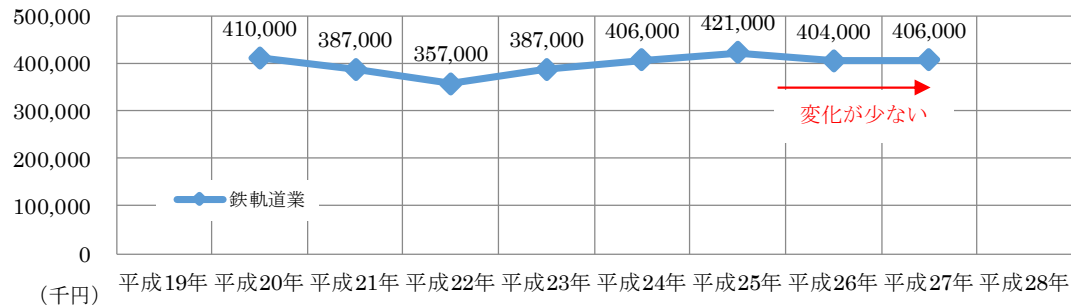
表 他社と比較をする際の視点(例)

| 着目する項目                                                                        | 比較する事業者を抽出する際の視点         |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| ○施設規模に着目して比較<br>・保有している施設に対して適正な値となっているかを把握<br>(比較項目：営業費用、経常損失額、営業収益 等)       | ・路線延長<br>・営業キロ<br>・保有車両数 |
| ○輸送人員に着目して比較<br>・輸送している人員に対して適正な値となっているかを把握<br>(営業費用、経常損失額 等)                 | ・輸送人員<br>・輸送人キロ          |
| ○経営形態に着目して比較<br>・経営形態から見て適正な値となっているかを把握<br>(営業費用、経常損失額、営業収益 等)                | ・民間企業/第三セクター             |
| ○収益状況に着目して比較<br>・黒字となっている会社と比較し、自社の課題を抽出<br>(施設規模(輸送人員)当たりの営業費用/経常損失額/営業収益 等) | ・経常損益が黒字の会社              |

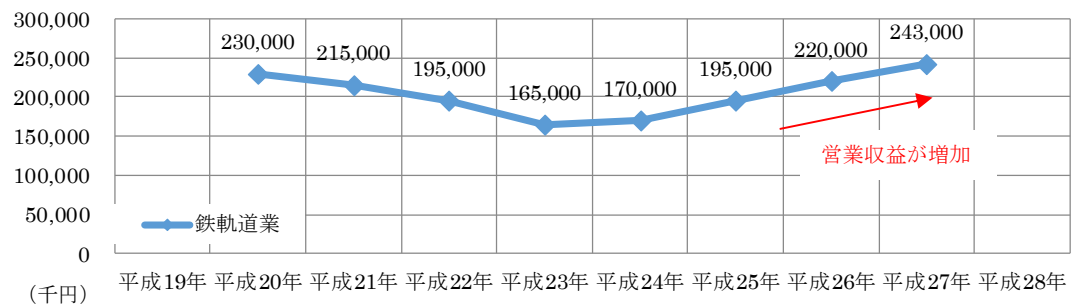
### 【事例】

- ・ 営業費用は変化が少なく、営業収益の増加により、経常損益額のマイナスが減少。

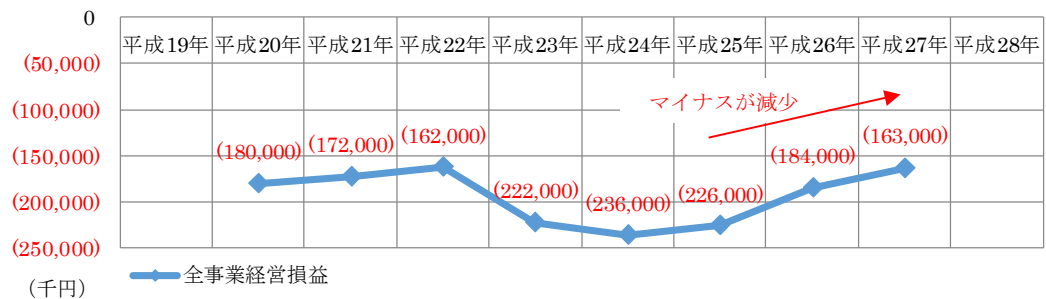
### 【営業費用】



### 【営業収益】



### 【経常損益額】



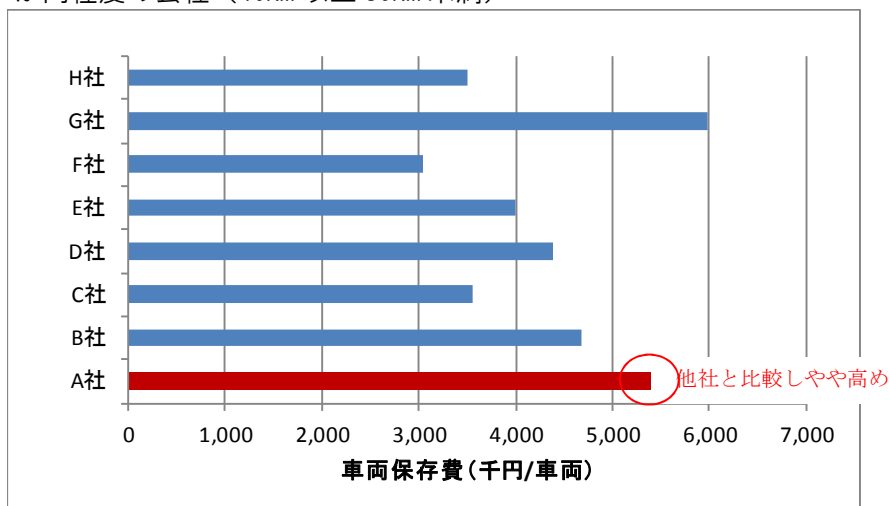
### 【事例】

- ・営業費の内訳を見ると、「車両保存費」、「運転費」、「運輸費」が特に大きく、「車両保存費」が最も大きくなっている。
- ・「車両保存費」について、他社と比較すると、突出して高いわけではないが、営業キロが同程度の会社や、全事業経常損益が黒字の会社と比較すると、やや高めの傾向が見られる。

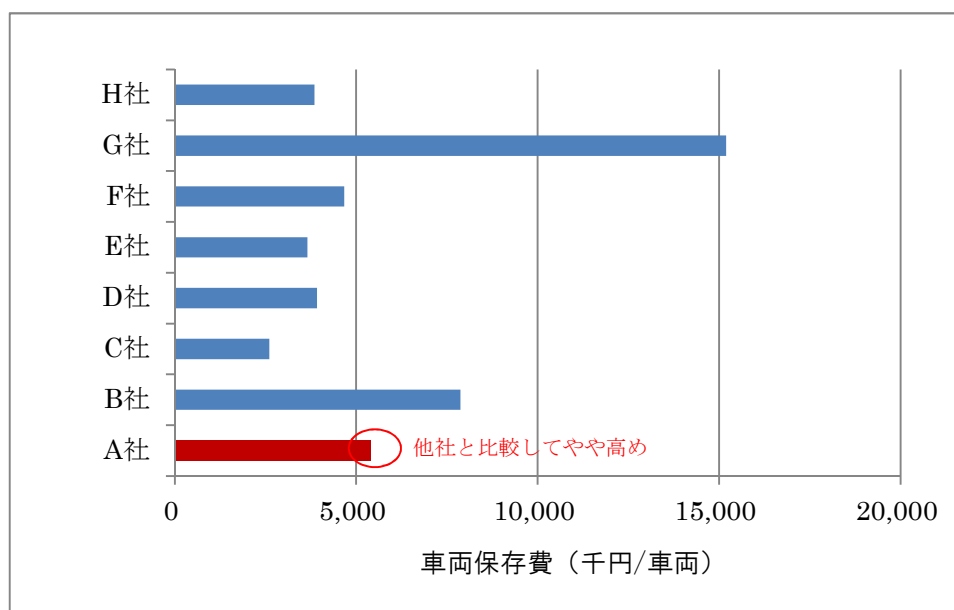
表 営業費用の内訳

| 費目             | 千円      | 構成率    | 構成率 |
|----------------|---------|--------|-----|
| 線路保存費          | 20,020  |        | 11% |
| 電路保存費          | 7,280   |        | 4%  |
| 車両保存費          | 50,960  |        | 28% |
| 運転費            | 43,680  | 内訳が大きい | 24% |
| 運輸費            | 43,680  |        | 24% |
| 保守管理費          | 1,820   |        | 1%  |
| 運送管理費          | 14,560  |        | 8%  |
| 運送費            | 182,000 | 91%    |     |
| 案内宣伝費          | 900     | 0%     |     |
| 一般管理費          | 18,000  | 9%     |     |
| 営業費合計          | 200,000 | 100%   |     |
| 諸税             | 10,000  |        |     |
| 減価償却費          | 1,500   |        |     |
| 厚生福利施設収入控除前営業費 | 21,150  |        |     |
| 厚生福利施設収入       | 0       |        |     |
| 差引営業費合計        | 21,150  |        |     |

### ■営業キロが同程度の会社（40km 以上 50km 未満）



■全事業経常損益が黒字の会社との比較



## ② 営業収入が減少

この課題項目は、利用者数の減少や鉄軌道事業以外の事業の不振等によって、事業者の収入が減少し、経常収支率が悪い状態で浮かびあがる課題である。

この課題は、現状把握項目の『経営状況：営業収益』の「営業収益」「鉄軌道営業収益」「取組みごとの収益」から導出することができる。また、『経営状況：営業費』の「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」「取組みごとの費用」のデータを参照することで、相対的に導出することも考えられる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目②：営業収入が減少

#### 《対応する現状把握項目》

（○：直接的な項目、・：間接的な項目）

- 『経営状況：営業収益』：「営業収益」「鉄軌道営業収益」「取組みごとの収益」
- ・ 『経営状況：営業費』：「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」「取組みごとの費用」

#### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 通学利用者の減少による収入減
- ・ 地域外からの就学人口、就業人口減少による定期利用者の減少による収入減
- ・ 沿線人口の減少、少子高齢化の進展等による輸送人員の逡減

### ＜課題を導き出すときの視点＞

#### ○経年データとの比較

自社のデータを経年的に整理し、比較することで、営業収入が減少している項目を項目や、営業収入の増加が見られる項目について分析する。

鉄道事業者の取組み・事業の実施および撤退による影響の他、地域鉄道の周辺環境の変化によっても変動することが考えられるため、その変動要因についても合わせて整理する必要がある。

#### ○他社データとの比較

事業規模（路線延長や利用者数 等）や地域鉄道を取り巻く周辺環境の似通った他社の営業収入に関わるデータを鉄道統計年報等から参照し、項目ごとの数値や全体に占める割合等を算出するとともに、それらの平均値と自社の数値を比較し、特徴のある項目を分析する。

使用している設備や運用体制、周辺環境における特徴の違いが影響することもあると考えられるため、その違いを明らかにした上で、他社データを参照する必要がある。

### 【事例】

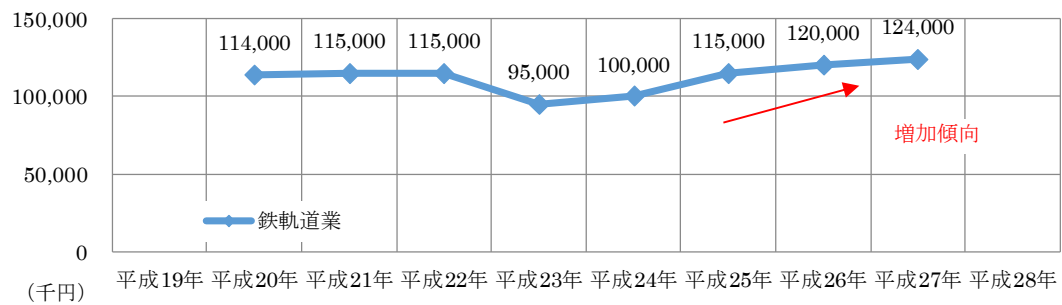
- ・ 営業収入は、鉄軌道収入が 90%以上を占める。
- ・ 鉄軌道業の収入は、平成 23 年度は東日本大震災の影響等による減少したが、その後は増加傾向にある。

### 【営業収入】

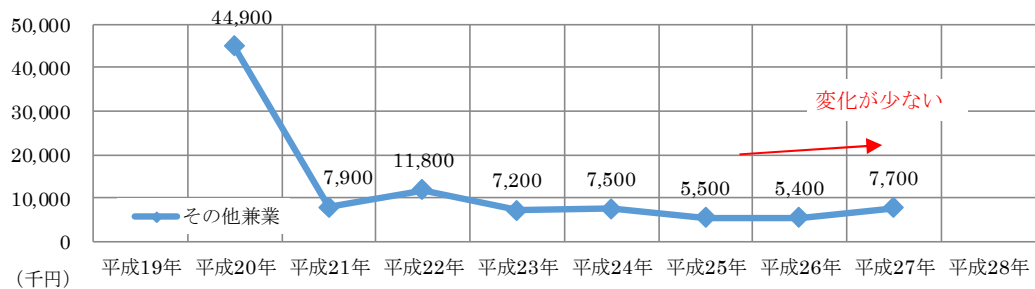
|         | 千円      | 比率   |
|---------|---------|------|
| 鉄軌道業収入  | 224,000 | 93%  |
| その他兼業収入 | 17,000  | 7%   |
| 計       | 241,000 | 100% |

営業収入の大半は鉄軌道業

### 【鉄軌道業収入】



### 【その他兼業収入】



### 【事例】

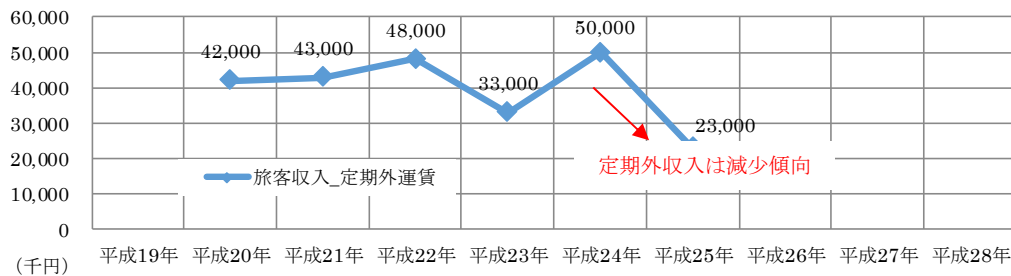
- ・鉄軌道業の収入の内訳を見ると、定期外収入が 63%で最も多く、次いで、運輸雑収入で、定期による収入は 10%程度であり、収入の多くは、定期外利用者に依存している。

### 【旅客収入】

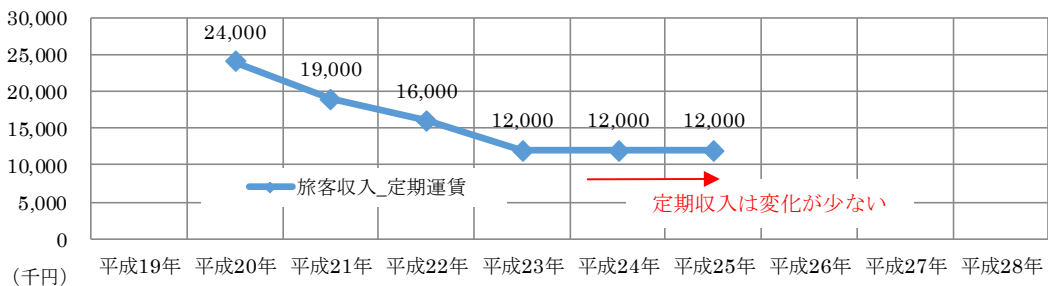
|              | 千円     | 比率   |
|--------------|--------|------|
| 旅客運輸収入(通勤定期) | 600    | 3%   |
| 旅客運輸収入(通額定期) | 1,600  | 8%   |
| 旅客運輸収入(定期外)  | 12,000 | 63%  |
| 運輸雑収入        | 4,800  | 25%  |
| 計            | 19,000 | 100% |

収入の大半は定期外

### 【旅客収入 定期外運賃】



### 【旅客収入 定期運賃】





### ③ 財源確保が困難

この課題項目は、前項の課題項目①、②に関連する点ではあるが、実施すべき各種事業・取組みがあるものの、そのための財源確保が難しい状態で浮かび上がる課題である。

この課題は、現状把握項目の『経営状況：営業費』の「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」「取組みごとの費用」、『経営状況：営業収益』の「営業収益」「鉄軌道営業収益」「国や自治体からの補助額」「取組みごとの収益」から導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目③：財源確保が困難

##### 《対応する現状把握項目》

（○：直接的な項目、・：間接的な項目）

○『経営状況：営業費』：「営業費用」「鉄軌道営業費用」「経常損失額（経常利益額）」  
「取組みごとの費用」

○『経営状況：営業収益』：「営業収益」「鉄軌道営業収益」「国や自治体からの補助額」  
「取組みごとの収益」

##### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・施設老朽化による、インフラ整備・維持管理費の増大、経営圧迫
- ・PC まくら木化の遅れや設備の老朽化等により、修繕費は増加傾向

#### ＜課題を導き出すときの視点＞

##### ○費用がかさんでいる項目の洗い出し

「課題項目①：営業費用が大きい」で示した視点を踏まえ、費用がかさんでいる項目を洗い出し、自主財源の中で費用捻出ができるか否かの判断を行うことが求められる。

自主財源で費用が賄えないようであれば、別途、財源確保の方法を検討する必要がある。

##### ○補助金の取得状況、補助制度の把握

現時点で自社が、どのような事業に対してどのような補助をどの程度受けているのかを整理したうえで、実施しようとする事業に対する財源を捻出できるかどうかを検討することが求められる。必要に応じて、補助制度活用のために体制の見直し・構築を図ることも必要となる。

# 【事例】

- ・ 営業費の内訳を見ると、「車両保存費」、「運転費」、「運輸費」が特に大きく、「車両保存費」が最も大きくなっている。これらの費目への補助金導入の可能性を検討する。

## 【営業費用の内訳】

| 費目             | 千円      | 構成率    | 構成率 |
|----------------|---------|--------|-----|
| 線路保存費          | 20,020  |        | 11% |
| 電路保存費          | 7,280   |        | 4%  |
| 車両保存費          | 50,960  |        | 28% |
| 運転費            | 43,680  | 内訳が大きい | 24% |
| 運輸費            | 43,680  |        | 24% |
| 保守管理費          | 1,820   |        | 1%  |
| 運送管理費          | 14,560  |        | 8%  |
| 運送費            | 182,000 | 91%    |     |
| 案内宣伝費          | 900     | 0%     |     |
| 一般管理費          | 18,000  | 9%     |     |
| 営業費合計          | 200,000 | 100%   |     |
| 諸税             | 10,000  |        |     |
| 減価償却費          | 1,500   |        |     |
| 厚生福利施設収入控除前営業費 | 21,150  |        |     |
| 厚生福利施設収入       | 0       |        |     |
| 差引営業費合計        | 21,150  |        |     |

## (2) 体制や施設・整備に関わる課題

### ④ 人材不足・高齢化

この課題項目は、鉄道事業者の人材や体制に関わる項目であり、技術者の高齢化や技術継承がスムーズに行われていないことによる後継者不足、さらには効果的な取組みを実施するための人員体制に課題があることなどが含まれる。

またこの課題は、現状把握項目の『鉄道施設・整備・体制の状況』のうち、「職員数・体制」の項目から課題を導出することができる。さらに『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の意向」の項目から、鉄道サービスに対する満足度の評価（サービスが十分に受けられない等）によっても人員体制の課題を導出されることも考えられる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目④：人材不足・高齢化

##### 《対応する現状把握項目》

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道施設・整備・体制の状況』：「職員数・体制」
- ・ 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の意向」

##### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 社員構成（プロパー／出向者、年齢構成、部門体制 等）が将来的な継続が可能な体制となっていない
- ・ サービス向上のための人員体制が適切でない
- ・ 営業部門の職員が経理・人事といった一般管理業務を兼務しており、本来第一に取り組むべき増収対策や商品開発、セールス活動等が手薄な状況
- ・ 新たに社員・技術者を育成する余裕がない
- ・ 出向者が多く、社内に技術が根付くには時間がかかる

#### ＜課題を導き出すときの視点＞

##### ○自社の人員体制・年齢構成の見直し

特定の部署や年齢層に偏りが生じていないかを確認するとともに、5年後、10年後経ったときに、人員体制や年齢構成がどのように変化するのかを予測したうえで、課題が生じていないかを判断することが求められる。

また、技術継承を行うためには一定の期間を要するため、それを加味した上で、余裕のある計画を立てる必要がある。

【事例】

- ・50代の人数が他の世代より少ない。20代が11人と他世代よりは少ないが、一定数いるので、必ずしも後継者不足とはいえない。

【年齢別従業員数】

| 年齢  | 人数 |
|-----|----|
| 20代 | 11 |
| 30代 | 13 |
| 40代 | 17 |
| 50代 | 3  |
| 60代 | 12 |
| 合計  | 55 |

【部門別従業員数】

| 部門 | 人数 |
|----|----|
| 役員 | 3  |
| 総務 | 7  |
| 駅務 | 9  |
| 運転 | 25 |
| 車両 | 5  |
| 施設 | 5  |
| 電気 | 3  |
| 合計 | 57 |

【旅客人キロが同程度の会社（1.0千万キロ以上2.0千万キロ未満）の部門別従業者】

| 会社名 | 本社部門 | 現業部門 |     |    |     |    |    |    |    |    |     | 合計  |
|-----|------|------|-----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|-----|
|     | 計    | 運輸   |     |    |     |    | 工務 | 電気 | 車両 | 建設 | 計   |     |
|     |      | 駅職員  | 運転手 | 車掌 | その他 | 小計 |    |    |    |    |     |     |
| A   | 5    | 7    | 22  | 0  | 4   | 33 | 5  | 2  | 4  | 0  | 44  | 49  |
| B   | 17   | 11   | 16  | 2  | 0   | 29 | 4  | 2  | 6  | 0  | 41  | 58  |
| C   | 5    | 9    | 9   | 8  | 0   | 26 | 7  | 6  | 6  | 0  | 45  | 50  |
| D   | 9    | 21   | 12  | 11 | 1   | 45 | 9  | 2  | 8  | 2  | 66  | 75  |
| E   | 21   | 27   | 37  | 9  | 0   | 73 | 13 | 10 | 21 | 0  | 117 | 138 |
| F   | 14   | 5    | 33  | 1  | 6   | 45 | 3  | 2  | 2  | 0  | 52  | 66  |

他社と比較して多い

| 会社名 | 本社部門 | 現業部門 |     |     |     |     |     |     |     |    |     | 合計   |
|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|------|
|     | 計    | 運輸   |     |     |     |     | 工務  | 電気  | 車両  | 建設 | 計   |      |
|     |      | 駅職員  | 運転手 | 車掌  | その他 | 小計  |     |     |     |    |     |      |
| A   | 10%  | 14%  | 45% | 0%  | 8%  | 67% | 10% | 4%  | 8%  | 0% | 90% | 100% |
| B   | 29%  | 19%  | 28% | 3%  | 0%  | 50% | 7%  | 3%  | 10% | 0% | 71% | 100% |
| C   | 10%  | 18%  | 18% | 16% | 0%  | 52% | 14% | 12% | 12% | 0% | 90% | 100% |
| D   | 12%  | 28%  | 16% | 15% | 1%  | 60% | 12% | 3%  | 11% | 3% | 88% | 100% |
| E   | 15%  | 20%  | 27% | 7%  | 0%  | 53% | 9%  | 7%  | 15% | 0% | 85% | 100% |
| F   | 21%  | 8%   | 50% | 2%  | 9%  | 68% | 5%  | 3%  | 3%  | 0% | 79% | 100% |
| 平均  | 16%  | 18%  | 31% | 7%  | 3%  | 58% | 10% | 5%  | 10% | 0% | 84% | 100% |

## ⑤ 施設・車両の老朽化

この課題項目は、鉄道事業者が所有する施設や設備、車両の老朽化に関わる項目であり、枕木や線路、電路などの運行のためのインフラ設備や、運行を担う車両、拠点となる駅や車両基地の施設などの老朽化の程度から判断する。

またこの課題は、現状把握項目の『鉄道施設・整備・体制の状況』のうち「各駅の機能」「施設・設備の状況」の項目から課題を導出することができる。さらに、『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の意向」の項目から、鉄道サービスに対する満足度の評価に（乗り心地が悪い等）よっても、人員体制の課題を導出されることも考えられる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目⑤：施設・車両の老朽化

#### 《対応する現状把握項目》

（○：直接的な項目、・：間接的な項目）

- 『鉄道施設・整備・体制の状況』：「施設・設備の状況」
- ・ 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の意向」

#### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 老朽化した施設・車両の整備更新とそれに関わる費用の確保が課題
- ・ 施設の老朽化により、今後、大規模修繕や設備投資が必要になる
- ・ 施設老朽化による、インフラ整備・維持管理費の増大、経営圧迫
- ・ PC まくら木化の遅れや設備の老朽化等により、修繕費は増加傾向
- ・ 耐用年数を上回る橋施設が多く、計画的な補修が必要である
- ・ 設備の老朽化対策が急務となっているが、輸送人員の減少による中長期的な減収が予想される中、修繕・設備投資の規模と財源の確保が求められる
- ・ 線路、電気設備、橋梁等の施設の老朽化がみられ、安全で快適な運行が損なわれている
- ・ 老朽化した施設の維持修繕、設備更新による安全・安定で快適な輸送の確保が課題
- ・ 施設・設備の老朽化に伴う、改修・修繕が求められている
- ・ PC まくら木化の遅れや設備の老朽化等により、修繕費は増加傾向
- ・ 線路、電気設備、橋梁等の施設の老朽化・陳腐化がみられ、安全で快適な運行が損なわれている
- ・ 車両の老朽化・引退により、臨時・イベント列車の設定が困難になっている

#### ＜課題を導き出すときの視点＞

##### ○施設・設備の耐用年数と、修繕・更新に必要な費用とのバランス

安全な運行を行うためには老朽化した施設・設備は、早めの修繕・更新が望まれるが、そのためには多額の費用を要する。したがって、施設・設備の耐用年数を見極め、その期間内に修繕・更新が行えるように計画立て、課題の対象となる施設・設備の更新の優先順位を定めることが求められる。

**【事例】**

- ・建設から 41 年以上たっている橋梁が 25 箇所、トンネルが 4 箇所あり、これらの修繕・更新を検討していく必要がある。

**【橋梁の経年別箇所数】**

| 経年      | 箇所数 |
|---------|-----|
| 41～50 年 | 25  |
| 31～40 年 | 20  |
| 21～30 年 | 44  |
| 11～20 年 | 57  |
| 1～10 年  | 95  |
| 合計      | 241 |

経過年数が大きい  
ため修繕・更新の  
検討が必要

表 トンネルの経年別箇所数

| 経年      | 箇所数 |
|---------|-----|
| 41～50 年 | 4   |
| 31～40 年 | なし  |
| 21～30 年 | 3   |
| 11～20 年 | 3   |
| 1～10 年  | なし  |
| 合計      | 10  |

経過年数が大きい  
ため修繕・更新の  
検討が必要

### (3) 需要に関わる課題

需要に関わる課題については、利用者の属性とそれぞれの利用者の減少に寄与する要因から課題を整理することができる。利用者の属性は大きく分けて「通勤利用者」「通学利用者」「沿線住民利用者」「観光利用者」の4つに分類することができ、それぞれの需要減少の要因は「1)全体のパイの減少」「2)競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い」「3)ニーズに合っていない、需要を把握できていない」の3項目に大分できる。

減少の要因ごとに課題を導き出すときの視点が異なるため、ここでまとめて紹介しておく。各視点は、利用者の属性「通勤利用者」「通学利用者」「沿線住民利用者」「観光利用者」ごとに課題を導出することで、的確な課題導出が可能となる。

#### <課題を導き出すときの視点>

##### ○競合する交通手段との比較

バスや他社鉄道などの公共サービスについては、運賃や所要時間、運行頻度などの面比較し、優位・劣位な点をそれぞれ整理することが求められる。

また、鉄道沿線の道路整備状況や自動車専用道の有無を整理し、個人の自動車・自転車などの交通手段とも、利便性の比較をすることで、地域鉄道の課題を導出することができる。

#### <課題を導き出すときの視点>

##### ○沿線地域の人口と利用者の経年変化の比較

沿線地域における人口の経年変化を整理し、それが減少傾向にあるならば、それが地域鉄道における利用者減少の課題のひとつであるといえる。

ただし、利用者数の経年変化の傾向と比較し、例えば沿線の人口の減少と比較して、利用者数の減少の幅が大きければ、別の要因が利用者減少により大きく関与しているといえる。したがって、利用者数との比較することで、より適切な課題を導き出すことができる。

#### <課題を導き出すときの視点>

##### ○鉄道運行サービスの内容とアンケート調査の結果の比較

鉄道運行サービスの内容とアンケート調査の結果を比較することで、利用者が求めるニーズと鉄道運行の実態との乖離を把握することができる。こうした乖離が生じている部分が、地域鉄道における課題であるといえる。まず第一に、現状の利用者を確保するために、上記の課題を明らかにすること重要である。

各課題と現状把握項目の関係について、次頁以降に整理する。

## ⑥ 通勤利用者の減少

地域鉄道事業者にとって安定的な収入源のひとつとなる通勤定期に関わる項目であり、現状把握項目を用いて、通勤利用者の減少や需要が確保できていない現状について分析することで、詳細な課題を分析することができる。

### 1) 全体のパイの減少

沿線地域における事業所数・就業者数や、人口そのものが減少している場合には、鉄道が提供するサービスの内容に関らず、利用者が減少していくことが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『沿線地域の状況』の「人口、世帯数」「就業者数、事業所数」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑥－１：【通勤利用者】全体のパイの減少

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『沿線地域の状況』：「人口、世帯数」「就業者数、事業所数」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 沿線の道路整備や生産年齢人口の減少に伴い、今後は横ばいから減少が予想される
- ・ 沿線人口の減少とともに利用者数が減少
- ・ 沿線人口の減少、少子高齢化の進展等による輸送人員の逡減



### 【事例】

- ・平成22年から平成27年にかけて沿線地域において人口、世帯数とも減少していない。
- ・しかし、事業所数、従業者数は減少しているわけではない。

### 【人口】



### 【世帯数】



### 【事業所数】



### 【就業者数】



## 2) 競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

沿線地域において通勤利用者の交通需要はあるものの、競合する他の交通手段に対して、鉄道のサービスの優位性が低い場合には、鉄道利用者の増加は見込めない。例えば、他の交通機関に比べて所要時間が長いことや、運行本数が少ないために行動が制限されること、運賃が高いことなどが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目⑥－２：【通勤利用者】競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

#### 《対応する現状把握項目》

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」

#### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 並行する高速道路の開通による高速バス利便性、速達性の向上
- ・ 運行頻度が少ない
- ・ 運賃が高いから利用しないとの意見があり、利用者離れが進んでいる
- ・ 終電の時刻が競合する路線に比べて早い
- ・ 定時性には優れているものの、速達性や快適性では競合路線に劣っている

### 【事例】

- ・ 競合する交通手段はあるが、運行本数が少ない。道路整備が進んでおり、自動車が最大の競合交通である。

#### 【競合路線】

| 交通種別   | 事業者名 | 路線名・系統名                 | 鉄道と並走する区間（鉄道駅）      | 運賃                                          | 運行頻度等                                                 |
|--------|------|-------------------------|---------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| デマンドバス | A 社  | ルート 1<br>ルート 2<br>ルート 3 | ルート 1（C 駅～D 駅までの区間） | C 駅→D 駅 300 円<br>と Z 鉄道の 250 円<br>より 50 円高い | 日・祝運休<br>定期便と予約便の 2<br>種類<br>定時便・予約便とも<br>に 1 日 3 本程度 |
| 路線バス   | B 社  | 〇〇～△△<br>ルート 4          | E 駅～F 駅             | E 駅→F 駅 420 円<br>と Z 鉄道の 410 円<br>より 10 円高い | E 駅→F 駅<br>平日は 1 日 10 本<br>(Z 鉄道は平日で、1<br>日 26 本)     |

鉄道のほうが利便性が高い

### 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない

沿線地域において就業者が多く、潜在的な需要はあるものの、提供している鉄道サービスがニーズに合っていなかったり、潜在需要がどの程度かを把握できていないため、十分な利用者を確保できていない状況が考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「地勢」「就業者数、事業所数」「沿線地域の交通流動」、『沿線地域住民の意向・動向』の「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」、『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』の「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、次頁に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑥－3：【通勤利用者】ニーズに合っていない、需要を把握できていない

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「地勢」「就学者数、学校数」「沿線地域の交通流動」
- 『沿線地域住民の意向・動向』：「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」
- 『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』：「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 利用者から、乗り継ぎの改善・駐車場駐輪場の整備・トイレやホーム等の駅施設への改善要望がある
- ・ 「朝・夕の運行本数」「普通運賃」「駅の駐車場台数」「JR との乗継ぎ利便性」「終発の時刻」等の改善を利用者から求められている
- ・ さらなる利用促進を図るため、駐車場・駐輪場の整備や関連交通機関との連携強化を図るなど、より乗り継ぎ利便の高い公共交通の実現が必要

## ⑦ 通学利用者の減少

地域鉄道事業者の多くで、中心的な利用層となっている通学利用者に関わる項目であり、現状把握項目を用いて、通学利用者の減少や需要が確保できていない現状について分析することで、詳細な課題を分析することができる。

### 1) 全体のパイの減少

沿線地域における学校数・就学者数や、人口そのものが減少している場合には、鉄道が提供するサービスの内容に関らず、利用者が減少していくことが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『沿線地域の状況』の「人口、世帯数」「就学者数、学校数」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑦－１：【通学利用者】全体のパイの減少

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『沿線地域の状況』：「人口、世帯数」「就学者数、学校数」

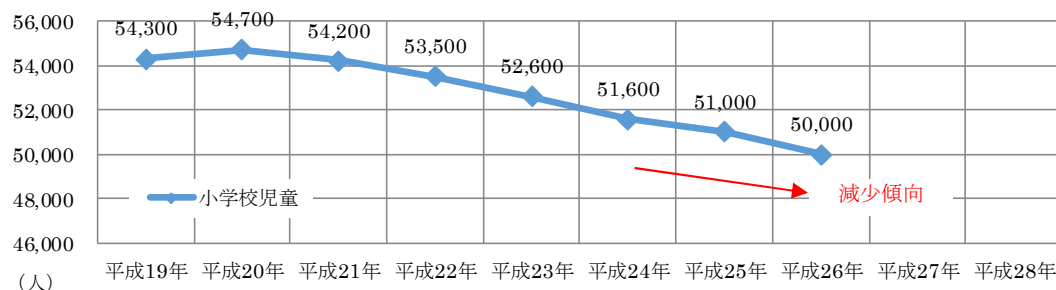
##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 少子化の影響により高校生の通学定期利用者数が減少
- ・ 年少人口が沿線人口を上回るペースで減少し、沿線地域間の通学者の移動が減少
- ・ 地域外からの就学人口、就業人口減少による定期利用者の減少

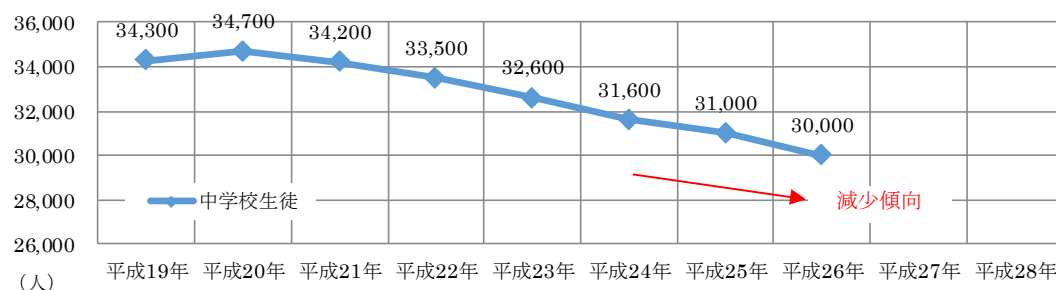
### 【事例】

- 沿線地域の高等学校生徒数が直近では増加しているが、小学校児童数、中学校生徒数は減少していることから、今後は、高等学校生徒数も減少し始めると考えられる。

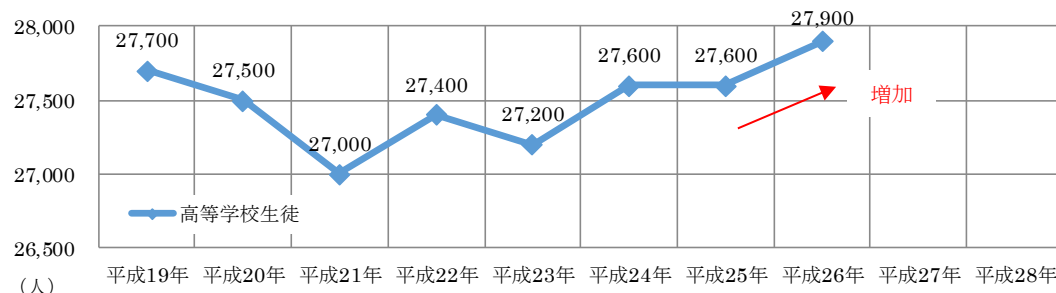
### 【小学校児童数】



### 【中学校生徒数】



### 【高等学校生徒数】



## 2) 競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

沿線地域において通学利用者の交通需要はあるものの、競合する他の交通手段に対して、鉄道のサービスの優位性が低い場合には、鉄道利用者の増加は見込めない。例えば、通学定期券の料金が安いこと、他の交通機関に比べて所要時間が長いこと、運行本数が少ないために行動が制限されることなどが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、以下に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目⑦－２：【通勤利用者】競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

#### 《対応する現状把握項目》

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」

#### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 運行頻度が少ない
- ・ 運賃が高いから利用しないとの意見があり、利用者離れが進んでいる
- ・ 定時性には優れているものの、速達性や快適性では競合路線に劣っている

### 【事例】

#### 【競合路線】

| 交通種別   | 事業者名 | 路線名・系統名                 | 鉄道と並走する区間<br>(鉄道駅)       | 運賃                                          | 運行頻度等                                                 |
|--------|------|-------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| デマンドバス | A 社  | ルート 1<br>ルート 2<br>ルート 3 | ルート 1 (C 駅～D 駅<br>までの区間) | C 駅→D 駅 300 円<br>と Z 鉄道の 250 円<br>より 50 円高い | 日・祝運休<br>定期便と予約便の 2<br>種類<br>定時便・予約便とも<br>に 1 日 3 本程度 |
| 路線バス   | B 社  | 〇〇～△△<br>ルート 4          | E 駅～F 駅                  | E 駅→F 駅 420 円<br>と Z 鉄道の 410 円<br>より 10 円高い | E 駅→F 駅<br>平日は 1 日 10 本<br>(Z 鉄道は平日で、1<br>日 26 本)     |

鉄道のほうが利便性が高い

### 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない

沿線地域において就学者・学校が一定数存在し、潜在的な需要はあるものの、提供している鉄道サービスがニーズに合っていなかったり、潜在需要がどの程度かを把握できていないため、十分な利用者を確保できていない状況が考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「地勢」「就学者数、学校数」「沿線地域の交通流動」、『沿線地域住民の意向・動向』の「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」、『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』の「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑦－3：【通学利用者】ニーズに合っていない、需要を把握できていない

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「地勢」「就学者数、学校数」「沿線地域の交通流動」
- 『沿線地域住民の意向・動向』：「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」
- 『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』：「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 定期の値段上昇のため、学生の利用者が減少
- ・ 利用者から、乗り継ぎの改善・駐車場駐輪場の整備・トイレやホーム等の駅施設への改善要望がある

## 【事例】

### ・沿線事業者アンケートの結果

#### ＜調査票＞

##### 1. あなた自身のことについてお伺いします。

問1：あなたの性別についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 男性 2. 女性

問2：あなたの年齢についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代  
6. 60歳代 7. 70歳以上

問3：あなたのご職業についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. 主夫、主婦  
5. 無職 6. 中学生、高校生 7. 大学生 8. その他

問4：あなたのお住まいの都道府県・市区町村をお答えください。

( ) 都道府県 ( ) 市区町村 ( )

##### 2. 現在及び今後の鉄道利用についてお伺いします。

問1：本日ご利用の乗車券はどれですか。

1. 券売機の普通のきっぷ 2. 回数券 3. 通勤定期 4. 通学定期  
5. その他 ( )

問1：本日A線のご利用時に、乗換えされた（される）交通機関をお教えください。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 乗換え無し 2. B線 3. C線 4. D線 5. E駅前のバス  
6. コミュニティバス 7. その他 ( )

問2：現在の程度A線を利用しておられますか。（それぞれ一つを選んでください）

(1) 通勤・通学で

1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2回 4. 月1～3回  
5. 月1回未満 6. ほとんど利用しない 7. 通勤・通学利用ではない

(2) 買物、病院への通院、知人訪問、など、その他の私用で

1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2回 4. 月1～3回  
5. 月1回未満 6. ほとんど利用しない 7. これらの目的では移動していない

問3：（（1）又は（2）で「1」～「5」を選んだ方）A線を利用される理由は何ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 自動車の運転ができない・したくないから 2. 駅にロータリーや駐車駐輪場があるから  
3. 鉄道は時間が正確だから 4. 鉄道は料金が安いから 5. 駅が近いから  
6. 列車本数が多いから 7. その他 ( )

問4：（（1）又は（2）で「6」を選んだ方）A線を利用されない理由は何ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 駅から出発地や目的地までの移動が大変だから 2. 荷物が多い時に大変だから  
3. 都合の良い時間に運行していないから 4. 運行頻度が少ないから  
5. 他交通との乗り継ぎが不便だから 6. 料金が安いから  
7. 自動車の運転が好きだから 8. その他 ( )

問5：（鉄道のサービスが現状と変わらない場合）今後A線をどの程度利用されますか。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 現状と同程度 2. 今後鉄道利用が増える 3. 今後鉄道利用が減る

問6：何が改善されればA線利用が増えると思われますか。（当てはまるものを全て選んでください）

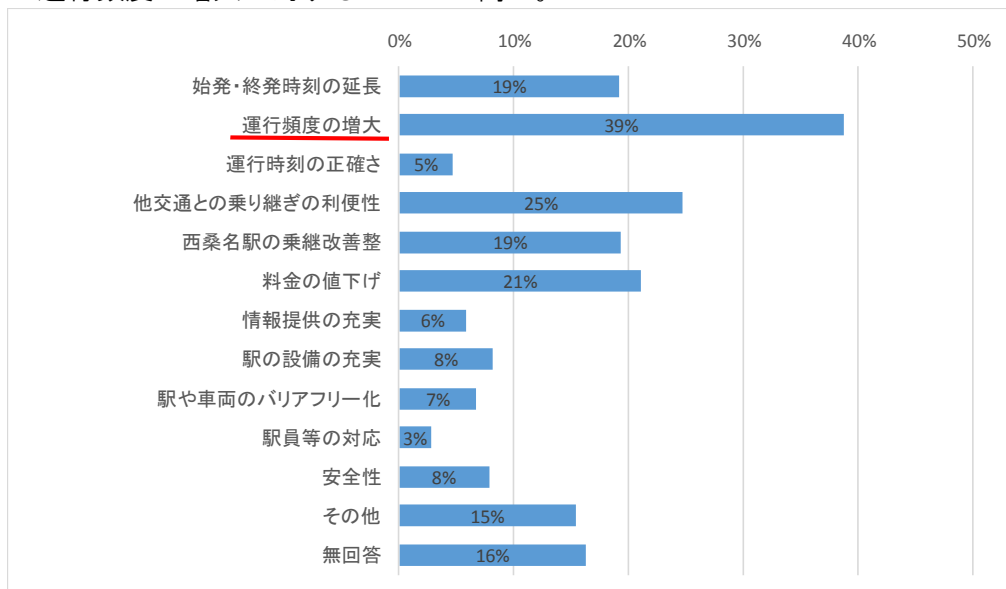
1. 始発・終発時刻の延長 2. 運行頻度の増大 3. 運行時刻の正確さ  
4. 他交通との乗り継ぎの利便性 5. D駅の乗継改善整備 6. 料金の値下げ  
7. 情報提供の充実 8. 駅の設備の充実 9. 駅や車両のバリアフリー化  
10. 駅員等の対応 11. 安全性 12. その他 ( )

質問は、以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。

#### ＜結果＞

### ・何が改善されれば利用が増えると思われますか？

→運行頻度の増大に対するニーズが高い。





## ⑧ 沿線住民利用者の減少

通勤・通学定期利用者を除いた、沿線住民における利用に関わる項目であり、現状把握項目を用いて、沿線住民の利用者の減少や需要が確保できていない現状について分析することで、詳細な課題を分析することができる。

### 1) 全体のパイの減少

沿線地域における人口が減少している場合には、鉄道が提供するサービスの内容に関らず、利用者が減少していくことが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『沿線地域の状況』の「人口、世帯数」「沿線施設、施設入込数」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑧－１：【沿線住民利用者】全体のパイの減少

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『沿線地域の状況』：「人口、世帯数」「沿線施設、施設入込数」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 沿線人口の減少とともに利用者数が減少

## 2) 競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

沿線地域において地域住民の交通需要はあるものの、競合する他の交通手段に対して、鉄道のサービスの優位性が低い場合には、鉄道利用者の増加は見込めない。例えば、運賃が高いこと、他の交通機関に比べて所要時間が長いこと、運行本数が少ないために行動が制限されることなどが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目⑧－２：【沿線住民利用者】競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

#### 《対応する現状把握項目》

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」

#### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 並行する高速道路の開通による高速バス利便性、速達性の向上
- ・ 運行頻度が少ない
- ・ 終電の時刻が競合する路線に比べて早い
- ・ 定時性には優れているものの、速達性や快適性では競合路線に劣っている
- ・ マイカーの依存度が高く、通勤利用者の減少が顕著
- ・ 企画乗車券等の取り組みが、減少した利用者を賄うに至っていない

### 【事例】

・ 競合する交通手段はあるが、運行本数が少ない。道路整備が進んでおり、自動車が最大の競合交通である。

表 競合路線

鉄道のほうが利便性が高い

| 交通種別       | 事業者名 | 路線名・系統名                 | 鉄道と並走する区間（鉄道駅）      | 運賃                                          | 運行頻度等                                          |
|------------|------|-------------------------|---------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|
| コミュニティタクシー | A 社  | ルート 1<br>ルート 2<br>ルート 3 | ルート 1（C 駅～D 駅までの区間） | C 駅→D 駅 300 円<br>と Z 鉄道の 250 円<br>より 50 円高い | 日・祝運休<br>定期便と予約便の 2 種類<br>定時便・予約便ともに 1 日 3 本程度 |
| 路線バス       | B 社  | 〇〇～△△<br>ルート 4          | E 駅～F 駅             | E 駅→F 駅 420 円<br>と Z 鉄道の 410 円<br>より 10 円高い | E 駅→F 駅<br>平日は 1 日 10 本<br>(Z 鉄道は平日で、1 日 26 本) |

### 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない

沿線地域において地域住民による一定の交通移動があり、潜在的な需要はあるものの、提供している鉄道サービスがニーズに合っていなかったり、潜在需要がどの程度かを把握できていないため、十分な利用者を確保できていない状況が考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「地勢」「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」、『沿線地域住民の意向・動向』の「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」、『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』の「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑧－3：【沿線住民利用者】ニーズに合っていない、需要を把握できていない

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「地勢」「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」
- 『沿線地域住民の意向・動向』：「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」
- 『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』：「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 企画乗車券等の取り組みが、減少した利用者を賄うに至っていない
- ・ 駅周辺に集客施設がない
- ・ 既成市街地以外では主要施設が点在しており、公共交通での移動が不便である
- ・ バス路線、他の鉄道路線との乗り継ぎ時間がまちまちで、接続が不便

## 【事例】

### ・住民アンケートの結果

#### ＜調査票＞

##### 1. あなた自身のことについてお伺いします。

問1：あなたの性別についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 男性 2. 女性

問2：あなたの年齢についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代  
6. 60歳代 7. 70歳以上

問3：あなたのご職業についてお伺いします。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. 主夫・主婦  
5. 無職 6. 中学生・高校生 7. 大学生 8. その他

問4：あなたのお住まいの都道府県・市区町村をお答えください。

( ) 都道府県 ( ) 市区町村 ( )

##### 2. 現在及び今後の鉄道利用についてお伺いします。

問1：本日ご利用の乗車券はどれですか。

1. 券売機の普通のきっぷ 2. 回数券 3. 通勤定期 4. 通学定期  
5. その他 ( )

問1：本日A線のご利用時に、乗換えされた（される）交通機関をお教えください。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 乗換え無し 2. B線 3. C線 4. D線 5. E駅前のバス  
6. コミュニティバス 7. その他 ( )

問2：現在の程度A線を利用しておられますか。（それぞれ一つを選んでください）

(1) 通勤・通学で

1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2回 4. 月1～3回  
5. 月1回未満 6. ほとんど利用しない 7. 通勤・通学利用ではない

(2) 買い物、病院への通院、知人訪問、など、その他の私用で

1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2回 4. 月1～3回  
5. 月1回未満 6. ほとんど利用しない 7. これらの目的では移動していない

問3：（（1）又は（2）で「1」～「5」を選んだ方）A線を利用される理由は何ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 自動車の運転ができない・したくないから 2. 駅にロータリーや駐車駐輪場があるから  
3. 鉄道は時間が正確だから 4. 鉄道は料金が安いから 5. 駅が近いから  
6. 列車本数が多いから 7. その他 ( )

問4：（（1）又は（2）で「6」を選んだ方）A線を利用されない理由は何ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 駅から出発地や目的地までの移動が大変だから 2. 荷物が多し時に大変だから  
3. 都合の良い時間に運行していないから 4. 運行頻度が少ないから  
5. 他交通との乗り継ぎが不便だから 6. 料金が安いから  
7. 自動車の運転が好きだから 8. その他 ( )

問5：（鉄道のサービスが現状と変わらない場合）今後A線をどの程度利用されますか。（当てはまるもの一つを選んでください）

1. 現状と同程度 2. 今後鉄道利用が増える 3. 今後鉄道利用が減る

問6：何が改善されればA線利用が増えると思われますか。（当てはまるものを全て選んでください）

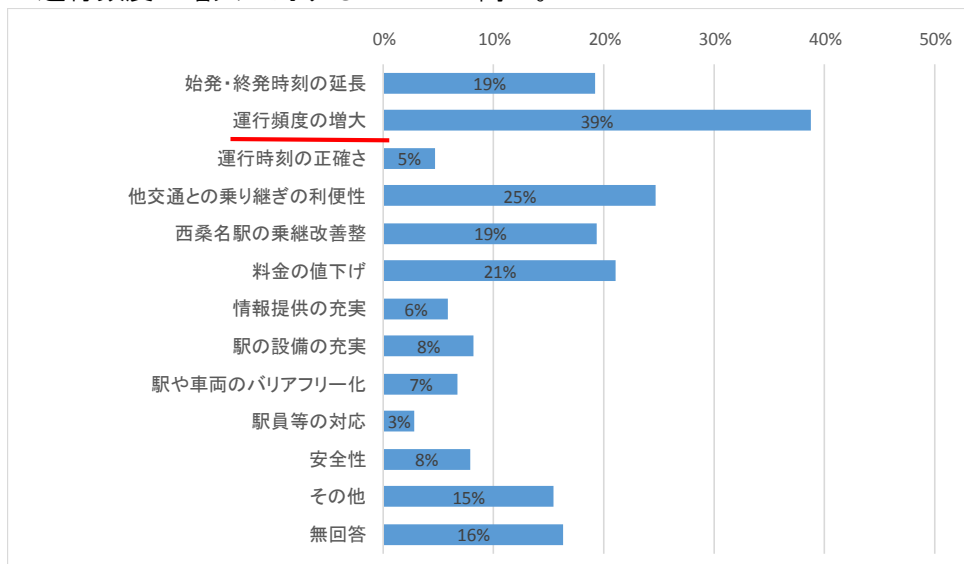
1. 始発・終発時刻の延長 2. 運行頻度の増大 3. 運行時刻の正確さ  
4. 他交通との乗り継ぎの利便性 5. D駅の乗継改善整備 6. 料金の値下げ  
7. 情報提供の充実 8. 駅の設備の充実 9. 駅や車両のバリアフリー化  
10. 駅員等の対応 11. 安全性 12. その他 ( )

質問は、以上で終わります。ご協力ありがとうございました。

#### ＜結果＞

### ・何が改善されれば利用が増えると思われますか？

→運行頻度の増大に対するニーズが高い。



## ⑨ 観光利用者の減少

地域鉄道における観光利用の需要に関わる項目であり、現状把握項目を用いて、観光利用者の減少や需要が確保できていない現状について分析することで、詳細な課題を分析することができる。

### 1) 全体のパイの減少、ニーズが少ない

沿線地域に訪れる観光客が減少している場合もしくは観光客があまり訪れないような地域においては、利用者の確保が望めないことが想定される。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『沿線地域の状況』の「人口、世帯数」「沿線施設、施設入込数」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑨－１：【観光利用者】全体のパイの減少、ニーズが少ない

##### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

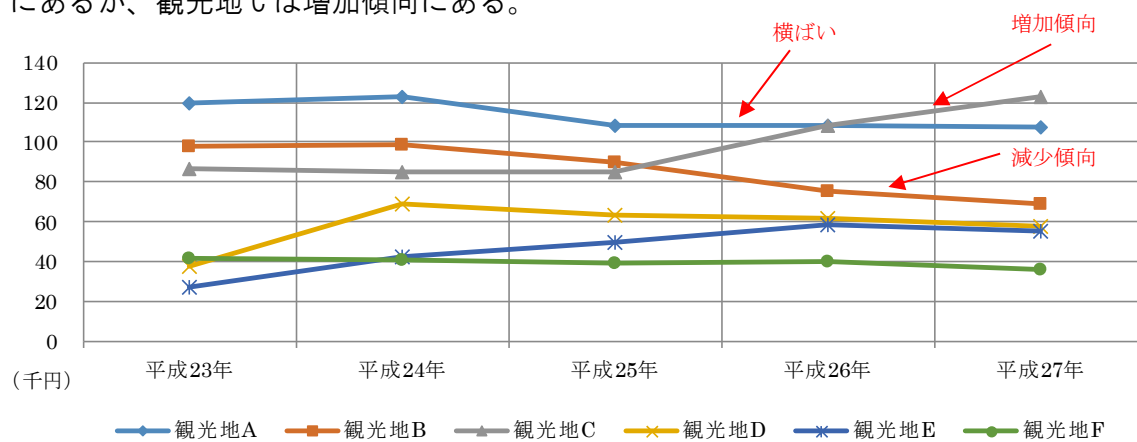
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『沿線地域の状況』：「沿線施設、施設入込数」
- 『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』：「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」
- 『沿線地域の観光動向』：「沿線地域の観光入込客数」「沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数」「観光地の立寄り地」

##### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 強い集客力のある観光資源が沿線地域に少なく、地域への来訪者が減少傾向
- ・ 鉄道施設そのものの集客力が低い
- ・ 地域の観光振興との取り組みとの連携を図る必要がある

### [事例]

- 沿線の観光地域については、集客力の高い観光地 A、観光地 B では、横ばいから減少傾向にあるが、観光地 C は増加傾向にある。



## 2) 競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

沿線地域への観光客が存在するものの、競合する他の交通手段に対して、鉄道のサービスの優位性が低い場合には、鉄道利用者の増加は見込めない。例えば、運賃が高いこと、他の交通機関に比べて所要時間が長いこと、運行本数が少ないために行動が制限されることなどが考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」、『沿線地域の観光動向』の「観光客の利用交通手段」「観光地の立寄り地」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

### 課題項目⑨－２：【観光利用者】競合する交通手段に対してサービスの優位性が低い

#### ＜対応する現状把握項目＞

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」「沿線道路の整備状況」
- 『沿線地域の観光動向』：「観光客の利用交通手段」「観光地の立寄り地」

#### ＜連携計画等に記載された具体例＞

- ・ 周辺観光地との間の交通アクセス・連携が不十分
- ・ 運行頻度が少ない

### 【事例】

・ 競合する交通手段はあるが、運行本数が少ない。道路整備が進んでおり、自動車が最大の競合交通である。

表 競合路線

| 交通種別   | 事業者名 | 路線名・系統名                 | 鉄道と並走する区間（鉄道駅）      | 運賃                                          | 運行頻度等                                                 |
|--------|------|-------------------------|---------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| デマンドバス | A 社  | ルート 1<br>ルート 2<br>ルート 3 | ルート 1（C 駅～D 駅までの区間） | C 駅→D 駅 300 円<br>と Z 鉄道の 250 円<br>より 50 円高い | 日・祝運休<br>定期便と予約便の 2<br>種類<br>定時便・予約便とも<br>に 1 日 3 本程度 |
| 路線バス   | B 社  | 〇〇～△△<br>ルート 4          | E 駅～F 駅             | E 駅→F 駅 420 円<br>と Z 鉄道の 410 円<br>より 10 円高い | E 駅→F 駅<br>平日は 1 日 10 本<br>(Z 鉄道は平日で、1<br>日 26 本)     |

鉄道のほうが利便性が高い

### 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない

沿線地域において観光客が一定数存在し、潜在的な需要はあるものの、提供している鉄道サービスがニーズに合っていなかったり、潜在需要がどの程度かを把握できていないため、十分な利用者を確保できていない状況が考えられる。

こうした実態は、現状把握項目のうち、『鉄道運行サービスの状況』の「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」、『鉄道の利用状況』の「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」、『鉄道利用者の意向・動向』の「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」、『自社以外の公共交通サービスの状況』の「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」、『沿線地域の状況』の「地勢」「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」、『沿線地域住民の意向・動向』の「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」、『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』の「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」、『沿線地域の観光動向』の「沿線地域の観光入込客数」「沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数」「観光地の立寄り地」「観光客の利用交通手段」といった項目から課題を導出することができる。

具体的な課題の例としては、下記に示す内容が既存の計画に記載されていた。

#### 課題項目⑨－3：【観光利用者】ニーズに合っていない、需要を把握できていない

##### 《対応する現状把握項目》

(○：直接的な項目、・：間接的な項目)

- 『鉄道運行サービスの状況』：「運行状況」「運賃」「所要時間」「運賃割引制度」「運行サービス向上のための取組み」
- 『鉄道の利用状況』：「利用者数」「駅別乗降客数」「輸送密度」「利用券種」「利用区間」
- 『鉄道利用者の意向・動向』：「利用者の属性・特性」「利用者の行動」「利用者の意向」
- 『自社以外の公共交通サービスの状況』：「公共交通サービスの状況」「公共交通サービスの利用状況」「自社との連携」
- 『沿線地域の状況』：「地勢」「沿線施設、施設入込数」「沿線地域の交通流動」
- 『沿線地域住民の意向・動向』：「沿線住民の属性・特性」「沿線住民の行動」「沿線住民の鉄道利用に対する意向」
- 『沿線自治体・沿線地域の取組み状況』：「行政計画における地域鉄道の位置付け」「沿線自治体からの支援内容」
- 『沿線地域の観光動向』：「沿線地域の観光入込客数」「沿線の観光地・観光施設の立地状況と入込客数」「観光地の立寄り地」「観光客の利用交通手段」

##### 《連携計画等に記載された具体例》

- ・ 多くの観光資源を抱えるが、輸送人員に占める観光者割合は小さい
- ・ 訪日外国人対策が不十分
- ・ 沿線地域への交通アクセスに関する情報提供が不十分
- ・ 周辺観光地との間の交通アクセス・連携が不十分



## 【事例】

### ・観光客アンケートの結果

#### ＜調査票＞

##### 1. あなた自身のことについてお伺いします。

問1：あなたの性別についてお伺いします。（当てはまるものを一つ選んでください）

1. 男性 2. 女性

問2：あなたの年齢についてお伺いします。（当てはまるものを一つ選んでください）

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代  
6. 60歳代 7. 70歳以上

問3：あなたのご職業についてお伺いします。（当てはまるものを一つ選んでください）

1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. 主夫、主婦  
5. 無職 6. 中学生、高校生 7. 大学生 8. その他

問4：あなたのお住まいの都道府県・市区町村をお答えください。

( ) 都道府県 ( ) 市区町村

##### 2. 今回の旅行についてお伺いします。

問5：今回の旅行についてご回答ください。（当てはまるものを一つ選んでください）

1. 日帰り旅行（問7にお進みください）  
2. 宿泊旅行（1泊2日） 3. 宿泊旅行（2泊3日） 4. 宿泊旅行（3泊4日）  
5. 宿泊旅行（4泊5日以上）

問1：今回の旅行では、どこに泊まりましたか。（当てはまるものをひとつ選べ、宿泊数についても御記入ください）

1. A市( )泊 2. B県内( )泊 3. B県外( )泊

問2：同行者はどのような人ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. 自分一人 2. 夫婦・恋人 3. 親子・祖父母・孫等 4. 友人・会社の同僚  
5. 町内会や地域の知り合い 6. ツアー客（見知らぬ人）  
7. その他( )

問3：今回、〇〇観光地については、どのようにして、知られましたか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. テレビ番組・CM 2. 新聞・広告 3. 旅行ガイドブック・雑誌 4. パンフレット・カタログ  
5. ホームページ 6. インターネットの情報サイト 7. 家族、友人から  
8. ダイレクトメール 9. 観光協会の案内所 10. SNS（Facebook, twitter 等）  
11. その他( )

問4：今回の旅行で立ち寄った観光地をご回答ください。（具体的に記入ください。複数ある方は複数ご記入ください）

問5：B県に訪れた手段(交通機関)は何ですか（当てはまるものを全て選んでください）

1. C鉄道 2. 飛行機 3. フェリー 4. バス 5. 自家用車 6. レンタカー  
7. 自動二輪・自転車 8. その他( )

問6：B県内での移動手段(交通機関)は何ですか。（当てはまるものを全て選んでください）

1. C鉄道 2. 他鉄道 3. 路線バス 4. 観光バス 5. タクシー 6. 自家用車  
7. レンタカー 8. 自動二輪・自転車  
9. その他( )

##### 3. H 鉄道についてお伺いします。

問7：何が改善されれば、H 鉄道の利用が増えると思われますか。（当てはまるものを全て選んでください）

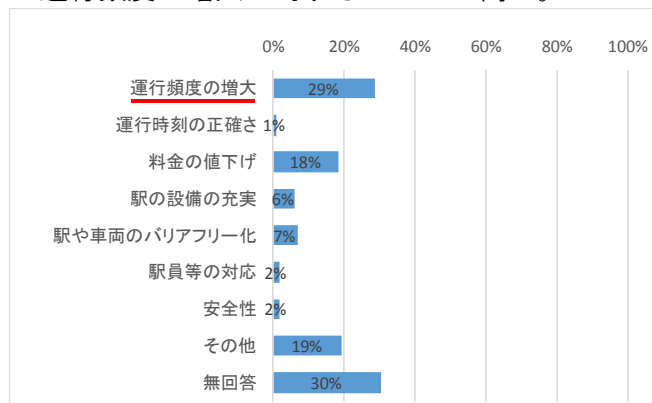
1. 運行頻度の増大 2. 運行時刻の正確さ 3. 料金の値下げ  
4. 駅の設備の充実 5. 駅や車両のバリアフリー化 6. 駅員等の対応 7. 安全性  
8. その他( )

以上で質問は終わります。ご協力ありがとうございました。

#### ＜結果＞

### ・何が改善されれば利用が増えると思われますか？

→運行頻度の増大に対するニーズが高い。



下表は現状把握項目と課題項目の関係、および各課題項目から導き出せる具体的な課題の例を示した表である。

| 課題項目                    |                                                                                      |                                                                              | 現状把握項目 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | 具体的な課題の一例<br>(現状把握項目から導き出せる課題の例)                                               |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--------------------------------------------------------------------------------|
| <大項目>                   | <中項目>                                                                                |                                                                              | a      | b | c | d | e | f | g | h | i | j | k |                                                                                |
| ◆経営に<br>関わる課題           | ①営業費用が大きい<br>・修繕にかかる費用が大きい<br>・人件費等、ランニングコストが大きい                                     |                                                                              |        |   | ○ |   |   |   |   |   |   |   |   | ・ 〇〇部門の人件費の占める割合が大きい<br>・ 燃料高騰により、動力費が増大している<br>・ 施設修繕費用が増加傾向にあり、経営を圧迫している     |
|                         | ②営業収入が減少<br>・ 利用者が減少し、収入が減少<br>・ 鉄道業収入以外の収入源がない、もしくは不調のため収入が減少                       |                                                                              |        |   |   | ○ |   |   |   |   |   |   |   | ・ 通学定期の利用者減少によって、安定的な収入が確保されていない<br>・ 鉄道事業以外の収入がない、もしくは減少傾向にある                 |
|                         | ③財源確保が困難<br>・ 補助金取得のための体制が整っていない                                                     |                                                                              | ○      |   | ○ | ○ |   |   |   |   |   | ○ |   | ・ 補助金取得するための沿線自治体等との連携体制が整っていない                                                |
| ◆体制や施設・<br>整備に関わる<br>課題 | ④人材不足・高齢化<br>・ 技術者の高齢化、継承不足により、将来的な技術者不足が見込まれる<br>・ 過度な人件費削減対策により、十分なサービスを行うための人材が不足 |                                                                              | ○      | ○ |   |   |   |   |   |   |   |   |   | ・ 〇〇部門の年齢構成が高齢者に偏っている<br>・ 技術者育成のための十分な人員体制になっていない<br>・ 新規サービス実施のための適切な人材がいない  |
|                         | ⑤施設・車両の老朽化<br>・ 使用している施設・設備が耐用年数を超えている。<br>・ 設備の近代化がなされておらず、安全な運行に支障をきたす恐れがある        |                                                                              | ○      | ○ |   |   |   |   |   |   |   |   |   | ・ 耐用年数を過ぎた施設、車両が存在する<br>・ 維持管理にかかる費用が課題になっている                                  |
| ◆需要に<br>関わる課題           | ⑥通勤利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                              | ⑥-1 全体のパイの減少<br>・ 沿線企業の減少、就業者の減少                                             |        |   |   |   | ○ |   |   | ○ |   |   |   | ・ 人口流出により、就業者が減少傾向にある                                                          |
|                         |                                                                                      | ⑥-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・ 通勤時間帯の運行頻度が少ない                               |        | ○ |   |   | ○ |   | ○ | ○ |   |   |   | ・ ラッシュ時はバス路線のほうが運行本数は多い<br>・ 並行する鉄道路線のほうが安価かつ運行速度が速い                           |
|                         |                                                                                      | ⑥-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・ 駅から企業集積地までのアクセス手段がない                         |        | ○ |   |   | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |   | ・ 駅から企業集積地までの移動手段がない、不便<br>・ 定期料金が他の移動手段に比べて割高                                 |
|                         | ⑦通学利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                              | ⑦-1 全体のパイの減少<br>・ 少子高齢化により学生数が減少                                             |        |   |   |   | ○ |   |   | ○ |   |   |   | ・ 少子化によって、沿線高校のクラス数や高校数が減少<br>・ 学生寮の設置により鉄道利用者が減少                              |
|                         |                                                                                      | ⑦-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・ 通学定期が高額である                                   |        | ○ |   |   | ○ |   | ○ | ○ |   |   |   | ・ 通学定期が割高で、家計への負担が大きい<br>・ ほとんどの学生が自転車通学圏に居住している                               |
|                         |                                                                                      | ⑦-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・ 駅から学校までのアクセス手段がない                            |        | ○ |   |   | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |   | ・ 通学定期の割引率が低い<br>・ 部活動を行う学生が利用できないダイヤになっている                                    |
|                         | ⑧沿線住民利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                            | ⑧-1 全体のパイの減少<br>・ 沿線人口の減少                                                    |        |   |   |   | ○ |   |   | ○ |   |   |   | ・ 沿線人口が減少傾向にある<br>・ 商業施設の撤退等により、移動そのものの需要が減少                                   |
|                         |                                                                                      | ⑧-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・ 日常的に利用するには運賃が高い                              |        | ○ |   |   | ○ |   | ○ | ○ |   |   |   | ・ 道路交通網が発達していて、公共交通機関は自由度が低い<br>・ バスは目的地まで行けるのに対し、駅は目的地から遠い                    |
|                         |                                                                                      | ⑧-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・ 商業施設や公的機関までのアクセス手段がない                        |        | ○ |   |   | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |   | ・ 利用運賃が高く、日常的に利用できない<br>・ 駅から商業施設や公共施設までの移動手段がない                               |
|                         | ⑨観光利用者の減少<br>(取り込めていない)                                                              | ⑨-1 全体のパイの減少、ニーズがない<br>・ 地域に訪れる観光客が減少傾向にある<br>・ 観光客が訪れるような地域ではない             |        |   |   |   | ○ |   |   | ○ |   | ○ | ○ | ・ 遠方からの観光客が減少傾向にある<br>・ 沿線に観光資源はなく、観光地としての要素がない<br>・ 自社に観光資源となる素材がない           |
|                         |                                                                                      | ⑨-2 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い<br>・ レンタカーのほうが速く移動でき、自由度が高い                       |        | ○ |   |   | ○ |   | ○ | ○ |   |   | ○ | ・ 観光地が点在しているため、自動車のほうが効率が良い<br>・ 観光地を回るには利用料金が高い                               |
|                         |                                                                                      | ⑨-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない<br>・ 観光で利用したくなるような魅力的な施設でない<br>・ 案内が分かりにくく、利用しにくい |        | ○ |   |   | ○ | ○ | ○ | ○ |   | ○ | ○ | ・ 観光周遊券などの企画切符がない<br>・ 他交通との乗り継ぎ等の案内がなく、利用しにくい<br>・ 外国人旅行者が増加しているが多言語での案内ができない |

【事例】

【現状把握に基づく課題の整理】

手順書の課題項目(中項目)ごとに、現状把握項目から導き出せる問題点のうち、各社で課題として取り上げる項目を設定する。

| 課題項目            |                           |                            | 具体的な課題                                                    |
|-----------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <大項目>           | <中項目>                     |                            | (現状把握項目から導き出せる課題：○印が課題、・印が問題点)                            |
| ◆経営に関わる課題       | ①営業費用が大きい                 | 問題点ではあるが、課題として設定しない項目      | ・ 運転費の占める割合が大きく、その大部分は人件費であるが、本数を確保するために必要な人であるため、課題ではない。 |
|                 | ②営業収入が減少                  |                            | ・ 営業収入が減少していないので、課題ではない。                                  |
|                 | ③財源確保が困難                  |                            | ・ 補助金により財源が確保されているので、課題ではない。                              |
| ◆体制や施設・整備に関わる課題 | ④人材不足・高齢化                 | 課題として設定する項目                | ○技術職の確保が出来ない。                                             |
|                 | ⑤施設・車両の老朽化                |                            | ○トンネルで耐用年数を過ぎた施設が存在する。                                    |
| ◆需要に関わる課題       | ⑥通勤利用者の減少<br>(取り込めていない)   | ⑥-1 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | ・ サービス優位性は低くない。                                           |
|                 |                           | ⑥-2 全体のパイの減少               | ○マイカーが競合となっている。                                           |
|                 |                           | ⑥-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない | ・ パイは減少していないので、課題ではない。<br>○通勤需要のODを把握できていない。              |
|                 | ⑦通学利用者の減少<br>(取り込めていない)   | ⑦-1 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | ○スクールバスが競合となっている                                          |
|                 |                           | ⑦-2 全体のパイの減少               | ○現状は増加しているが、今後の少子化によって、利用者の減少が懸念される。                      |
|                 |                           | ⑦-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない | ・ 高校生のニーズに合致しているか把握する必要がある。                               |
|                 | ⑧沿線住民利用者の減少<br>(取り込めていない) | ⑧-1 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | ・ サービス優位性は低くない。                                           |
|                 |                           | ⑧-2 全体のパイの減少               | ○マイカーが競合となっている。                                           |
|                 |                           | ⑧-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない | ○現状では横ばいであるが、今後は減少が予想される。<br>○自動車からの転換が必要                 |
|                 | ⑨観光利用者の減少<br>(取り込めていない)   | ⑨-1 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い | ・ サービス優位性は低くない                                            |
|                 |                           | ⑨-2 全体のパイの減少、ニーズがない        | ○マイカーが競合となっている。<br>○駅観光地間のアクセス改善の要望                       |
|                 |                           | ⑨-3 ニーズに合っていない、需要を把握できていない | ・ 沿線観光地の入れ込み客数は増加傾向<br>○観光需要のODが把握できていない                  |

3. 課題解決策の検討

2. に示した課題に対応する解決策について、既往の取組み事例等を参考に検討を行った。下表に課題と解決策との対応関係を一覧で示すと共に、次頁以降にこれら解決策の内容を整理して示す。  
地域鉄道を取り巻く環境は各事業者によって異なることから、抱える課題や解決策も異なってくる。したがって、解決策の検討については、既に実施されている取組みを参考事例として紹介するにとどめる。  
本書では、国土交通省や一般財産法人運輸政策研究機構等が公表している地域公共交通の再生・活性化に関わる資料や東北鉄道協会による中小鉄道事業者連携プロジェクト等の取組み等を参考にした。  
各課題項目と次頁以降で説明する取組み事例との関係を下表に示す。なお、例示する取組み事例によっては、支援制度が終了している事例や、単年度実施の取組み事例も含まれている点に留意されたい。

| ■課題解決策一覧           |             |                            | (1)                | (2)     | (3)       | (4)                  | (5)             | (6)     | (7)                 | (8)                | (9)                       | (10)                  | (11)                | (12)             | (13)               | (14)       | (15)                  | (16)            | (17)     | (18)                 | (19)              | (20)              | (21)           | (22)                      | (23)                 | (24)                 | (25)               | (26)             | (27)          | (28)         | (29)                 |
|--------------------|-------------|----------------------------|--------------------|---------|-----------|----------------------|-----------------|---------|---------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------|------------------|--------------------|------------|-----------------------|-----------------|----------|----------------------|-------------------|-------------------|----------------|---------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|------------------|---------------|--------------|----------------------|
| 課題                 |             |                            | 経営分析に基づくコスト削減対策の実施 | 債務整理の実行 | 上下分離方式の実施 | 鉄道事業以外の事業による収入の確保（※） | 沿線自治体等との連携体制の構築 | 人材確保の実施 | 大手事業者と連携した人材育成体制の構築 | 他事業者との協働による人材育成の実施 | 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減 | 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入 | 既存ストックを活用した利用促進策の実施 | 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し | マーケティングに基づくサービスの提供 | 駅改修による機能拡充 | 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施 | モビリティ・マネジメントの実施 | 乗換利便性の向上 | 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施 | 交流人口拡大に向けた取り組みの実施 | 潜在需要に対する運行サービスの実施 | 広報、宣伝による認知度の向上 | 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取り組みの実施 | 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施 | 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上 | 沿線自治体、教育委員会、学校との連携 | 沿線観光施設へのアクセス性の向上 | 鉄道施設、設備の観光資源化 | 観光資源に関する情報発信 | 沿線観光施設・資源との連携による魅力向上 |
| (1) 経営に関わる課題       |             |                            | ①営業費用が大きい          | ●       | ●         | ●                    |                 |         |                     |                    | ●                         |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             |                            | ②営業収入が減少           |         |           | ●                    |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             |                            | ③財源確保が困難           |         |           |                      | ●               |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
| (2) 体制や施設・整備に関わる課題 |             |                            | ④人材不足・高齢化          |         |           |                      |                 | ●       | ●                   | ●                  |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             |                            | ⑤施設・車両の老朽化         |         |           |                      |                 |         |                     |                    | ●                         |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
| (3) 需要に関わる課題       | ⑥通勤利用者の減少   | 1) 全体のパイの減少                |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   | ●                 | ●              | ●                         | ●                    | ●                    |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 2) 競合する移動手段に対してサービスの優位性が低い |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    | ●                         | ●                     | ●                   |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない  |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  | ●                  | ●          | ●                     | ●               | ●        | ●                    |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    | ⑦通学利用者の減少   | 1) 全体のパイの減少                |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           | ●                     | ●                   | ●                |                    |            |                       |                 |          |                      |                   | ●                 | ●              | ●                         | ●                    | ●                    |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 2) 競合する移動手段に対してサービスの優位性が低い |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    | ●                         | ●                     | ●                   |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない  |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  | ●                  | ●          | ●                     | ●               | ●        | ●                    |                   |                   |                |                           |                      |                      | ●                  |                  |               |              |                      |
|                    | ⑧沿線住民利用者の減少 | 1) 全体のパイの減少                |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      | ●                 | ●                 | ●              | ●                         | ●                    | ●                    |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 2) 競合する移動手段に対してサービスの優位性が低い |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    | ●                         | ●                     | ●                   |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    |             | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない  |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  | ●                  | ●          | ●                     | ●               | ●        | ●                    |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  |               |              |                      |
|                    | ⑨観光利用者の減少   | 1) 全体のパイの減少                |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  | ●             | ●            |                      |
|                    |             | 2) 競合する移動手段に対してサービスの優位性が低い |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    | ●                         | ●                     | ●                   |                  |                    |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    |                  | ●             | ●            |                      |
|                    |             | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない  |                    |         |           |                      |                 |         |                     |                    |                           |                       |                     |                  | ●                  |            |                       |                 |          |                      |                   |                   |                |                           |                      |                      |                    | ●                |               |              | ●                    |

※鉄道事業による収入増については、利用需要の項目を参照

[事例]

課題解決策の検討にあたっては、具体的な課題を記入し、それぞれの課題に対する解決策を手順書により解決策の例を参考に検討する。

| 課題項目            |                         | 具体的な課題<br>(現状把握項目から導き出せる課題) | 手順書による解決策                                                                                                                                                          | 解決策の課題に対する対応                                                                                                                                                                                           |
|-----------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <大項目>           | <中項目>                   |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
| ◆経営に関わる課題       | ①営業費用が大きい               | -                           | 1) 経営分析に基づくコスト削減対策の実施                                                                                                                                              | -                                                                                                                                                                                                      |
|                 |                         |                             | 2) 債務整理の実行                                                                                                                                                         | -                                                                                                                                                                                                      |
|                 |                         |                             | 3) 上下分離方式の実施                                                                                                                                                       | -                                                                                                                                                                                                      |
|                 |                         |                             | 8) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減                                                                                                                                       | -                                                                                                                                                                                                      |
| ◆体制や施設・整備に関わる課題 | ②営業収入が減少                | -                           | 4) 鉄道事業以外の事業による収入の確保                                                                                                                                               | -                                                                                                                                                                                                      |
|                 | ③財源確保が困難                | -                           | 5) 沿線自治体等との連携体制の構築                                                                                                                                                 | -                                                                                                                                                                                                      |
|                 | ①人材不足・高齢化               | ○技術職の確保が出来ない。               | 6) 大手事業者との協働による人材育成体制の構築<br>7) 他事業者との協働による人材育成の実施                                                                                                                  | 工業高校・大学等との連携による人材の確保<br>大都市圏における人材のマッチング                                                                                                                                                               |
|                 | ②施設・車両の老朽化              | -                           | 8) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減                                                                                                                                       | -                                                                                                                                                                                                      |
| ◆需要に関わる課題       | ①通勤利用者の減少<br>(取り込めていない) | 1) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い   | 9) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入<br>10) 既存ストックを活用した利用促進策の実施<br>11) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し                                                                                        | -<br>-<br>-                                                                                                                                                                                            |
|                 |                         | 2) 全体のパイの減少                 | 18) 交流人口拡大に向けた取組みの実施<br>19) 潜在需要に対する運行サービスの実施<br>20) 広報、宣伝による認知度の向上<br>21) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施<br>22) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施<br>23) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上        | -<br>-<br>-<br>-<br>-<br>-                                                                                                                                                                             |
|                 |                         |                             | 12) マーケティングに基づくサービスの提供<br>13) 駅改修による機能拡充<br>14) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施<br>15) モビリティ・マネジメントの実施<br>16) 乗換利便性の向上<br>17) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施                           | -<br>-<br>-<br>-<br>-<br>-                                                                                                                                                                             |
|                 |                         |                             | 9) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入<br>10) 既存ストックを活用した利用促進策の実施<br>11) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し                                                                                        | -<br>-<br>-                                                                                                                                                                                            |
|                 |                         |                             | 18) 交流人口拡大に向けた取組みの実施<br>19) 潜在需要に対する運行サービスの実施<br>20) 広報、宣伝による認知度の向上<br>21) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施<br>22) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施<br>23) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上        | -<br>-<br>学校と連携した広報の実施<br>-                                                                                                                                                                            |
|                 |                         |                             | 12) マーケティングに基づくサービスの提供<br>13) 駅改修による機能拡充<br>14) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施<br>15) モビリティ・マネジメントの実施<br>16) 乗換利便性の向上<br>17) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施<br>24) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携 | 駅周辺への高校の移転<br>自治体の区画整理事業、公共施設整備との連携<br>学生の部活の時間に合わせたダイヤの見直し<br>学生の待ち時間に対するニーズに対応した機能の整備<br>需要予測の基礎データの収集・需要予測の実施<br>送迎交通の環境負荷を対象にモビリティ・マネジメントを実施<br>JR とのダイヤの調整<br>片道定期、シーズン定期の導入(検討済み)<br>ノーマイカーデーの実施 |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 | ⑦通学利用者の減少<br>(取り込めていない) | 1) 競合する移動手段に対してサービス優位性が低い   | 9) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入<br>10) 既存ストックを活用した利用促進策の実施<br>11) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し                                                                                        | -<br>-<br>-                                                                                                                                                                                            |
|                 |                         | 2) 全体のパイの減少                 | 18) 交流人口拡大に向けた取組みの実施<br>19) 潜在需要に対する運行サービスの実施<br>20) 広報、宣伝による認知度の向上<br>21) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組みの実施<br>22) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施<br>23) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上        | -<br>-<br>学校と連携した広報の実施<br>-                                                                                                                                                                            |
|                 |                         |                             | 12) マーケティングに基づくサービスの提供<br>13) 駅改修による機能拡充<br>14) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施<br>15) モビリティ・マネジメントの実施<br>16) 乗換利便性の向上<br>17) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施<br>24) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携 | 駅周辺への高校の移転<br>自治体の区画整理事業、公共施設整備との連携<br>学生の部活の時間に合わせたダイヤの見直し<br>学生の待ち時間に対するニーズに対応した機能の整備<br>需要予測の基礎データの収集・需要予測の実施<br>送迎交通の環境負荷を対象にモビリティ・マネジメントを実施<br>JR とのダイヤの調整<br>片道定期、シーズン定期の導入(検討済み)<br>ノーマイカーデーの実施 |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         | 3) ニーズに合っていない、需要を把握できていない   | ○現状では横ばいであるが、今後は減少が予想される。                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |
|                 |                         |                             |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                        |

# (1) 経営分析に基づくコスト削減対策の実施

鉄道事業者が良好な業績を安定的・持続的に確保していくためには、経営を効率化・合理化し、強固な経営基盤を構築することが必要である。しかし闇雲に経費削減、コスト縮減を図ろうとすると、安全性やサービスレベルの低下によって利用者がこれまで以上に減少し、削減したコスト以上の収入減少に繋がりがかねない。このため、安全性とサービスレベルを確保しつつ、如何にして運行や日々の維持管理等に係るコストを削減していくかが重要となる。

地域鉄道の再生・活性化にあたっては、改めて経営分析を行った上で、無理に削減すべきでない部分と、削減を図るべき部分を見極め、コスト削減のための対策を講じることが重要である。またこうした経営分析にあたっては、行政や外部の専門家の支援や助言を受けながら実施することが効果的である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>取 組 み 名 称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 経営再建（ことடன் 100 計画の策定） |
| <b>対 象 事 業 者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 高松琴平電気鉄道株式会社          |
| <b>実 施 主 体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 高松琴平電気鉄道株式会社          |
| <b>実 施 年 度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 平成 14 年度              |
| <b>補 助 金 活 用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | なし                    |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年 6 月に民事再生計画が確定し、同年 8 月に経営陣を一新し、現在の経営体制が発足した。その際、「ことடன் 100 計画」を発表し、「四国一の電鉄会社にします」とのスローガンを掲げ、現在、会社を挙げてこの計画の実施に取り組んでいる。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松市を中心に 60km の営業路線を有し、5 千人を超える輸送密度で、通勤・通学を主体とする生活路線であった。道路整備の急速な進展等に加え、利用者に対するサービス対応の問題、地域との対話・連携の不足等の問題から、利用者数は年率 4%弱程度で減少が続き、厳しい経営状況にあったが、デフレ経済が続く中、それまで経営支援を続けてきた子会社の琴電そごうが経営不振に陥ったため、その影響で琴電も存続の危機を迎えた。</li> <li>こうした状況に対し香川県は鉄道事業再生のためにはサービス改善、信頼の回復等が前提であるとして、平成 14 年 2 月、会社に対して「サービスの改善」と「経営体制の一新」を条件に、平成 17 年度までの 4 年間に限り、総額 5 億円を上限として会社の実施する設備投資に対して沿線 1 市 8 町（現在は 2 市 6 町）と共に特別支援すると表明。</li> <li>これを受けて、会社において経営陣の一新と「ことடன் 100 計画」に基づく経営再建の取組が進められている。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新聞論調及び関係者から「やっと普通の電鉄になりつつある」と言われており、社員の意識改革が進んでいると見られる。</li> <li>平成 15 年度は「目指せ！151」（具体的には運輸収入を 1.5%減、鉄道収入全体を 1%減）とのシンプルでわかりやすい目標の下に取り組んでおり、それぞれ 1.2%減、0.9%減と、目標を上回って達成する見込み。</li> </ul> |                       |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 経営分析に基づくコスト削減対策事例

| 企業名        | 対策の内容             | 実施年度     |
|------------|-------------------|----------|
| 山形県戸沢村     | 村営バスの昼間時間帯デマンド運行  | 平成 21 年度 |
| 前橋市、赤城タクシー | デマンドバス「ふるさとバス」の導入 | 平成 18 年度 |
| 秋田市、バス事業者  | 市営バスの民間事業者への移管    | 平成 12 年度 |



## (2) 債務整理の実行

鉄道事業を運営する上で、経費が経営を圧迫し、赤字が常態化している場合においては、債務整理によって、経営上のウィークポイントを把握し、一旦経営状況を平準化させることもひとつの手段である。債務整理を行い、経営面でゼロの状態から鉄道事業を再開することで、赤字が常態化していたときにはできなかった設備投資の実施等、適切な事業運用を可能にする。

ただし、債務整理の手続きには費用と手間、時間を要すること、以後の借入に関わる制限があることなどのデメリットも存在する点には留意が必要である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>取 組 み 名 称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 経営再建の実行           |
| <b>対 象 事 業 者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | アルピコ交通株式会社        |
| <b>実 施 主 体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | アルピコ交通株式会社        |
| <b>実 施 年 度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 平成 20 年度～平成 22 年度 |
| <b>補 助 金 活 用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | なし                |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 19 年 9 月末に約 176 億円の連結債務超過に陥ったため、平成 19 年 12 月に、再生支援を要請。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 19 年 12 月に、メインバンクである八十二銀行に対し「私的整理に関するガイドライン」に基づく再生支援を要請。平成 20 年 3 月には、グループの事業再構築計画が産業活力再生特別措置法 2 条 2 項の認可を受ける。</li> <li>同計画に基づき、取引先金融機関 8 行から総額約 173 億円（143 億円の債権放棄と 30 億円の債務の株式化）の金融支援を受けるとともに、経営再建に向けて大幅な合理化、コスト削減、構造改革、不採算事業の売却・清算、株式のグループ間持合い関係の解消、持ち株会社への移行等を進める。</li> <li>その後、平成 21 年 1 月に貸切バス専門会社のアルピコハイランドバス株式会社を吸収合併し、また平成 23 年 4 月には、諏訪バス株式会社及び川中島バス株式会社を吸収合併し、アルピコ交通株式会社に商号を変更する。</li> <li>その様な状況の中、鉄道事業においても、松本市から事業を継続していくために必要な、老朽化設備の更新に対する支援を得ることができ、また各種団体からも鉄道存続支援の動きが広まり、イベント等も実施される。</li> <li>以上のような再生への取り組みにより、当初計画通り、平成 23 年 3 月に事業再生を完了した。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>金融支援に加え、3 年間で合計 118 億円の借入金返済を行ったことで、グループの負債総額は再生計画開始当初の 604 億円から約 313 億円まで圧縮された。</li> </ul> |                   |

出典：・会社概要資料（平成 24 年 7 月 11 日）、アルピコ交通株式会社

・松本電気鉄道株式会社及びグループ会社 6 社（アルピコグループ）の事業再構築計画のポイント（平成 20 年 3 月 28 日） ←経済産業省 HP

（[http://www.meti.go.jp/policy/jigyousaisei/sankatsuhou/nintei/pdf/h15\\_a/5/200328matsumoto.pdf](http://www.meti.go.jp/policy/jigyousaisei/sankatsuhou/nintei/pdf/h15_a/5/200328matsumoto.pdf)）

・認定事業再構築計画の内容の公表（様式第三）

←国土交通省 HP（[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/09/090328\\_4/02.pdf](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/09/090328_4/02.pdf)）

・アルピコグループ事業再生計画終結について（平成 23 年 3 月 31 日）、アルピコホールディングス株式会社

←アルピコホールディングス株式会社 HP（[https://www.alpico.co.jp/renewal/news/docs/pdf\\_03.pdf](https://www.alpico.co.jp/renewal/news/docs/pdf_03.pdf)）



**表 債務整理事例**

| <b>企業名</b> | <b>対策の内容</b>            | <b>実施年度</b> |
|------------|-------------------------|-------------|
| 埼玉高速鉄道     | 事業再生 ADR(裁判外紛争解決手続き)の申請 | 平成 27 年     |
| 名古屋臨海高速鉄道  | 事業再生 ADR(裁判外紛争解決手続き)の申請 | 平成 22 年     |
| 多摩都市モノレール  | 「多摩都市モノレール経営安定化計画」の策定   | 平成 20 年     |

### (3) 上下分離方式の実施

地域鉄道の多くは厳しい経営状況に直面しているが、沿線地域からそれでも地域鉄道を存続させて欲しいという声があがっている場合においては、上下分離方式を導入することで、地域鉄道の存続の道を拓くことも手段のひとつである。

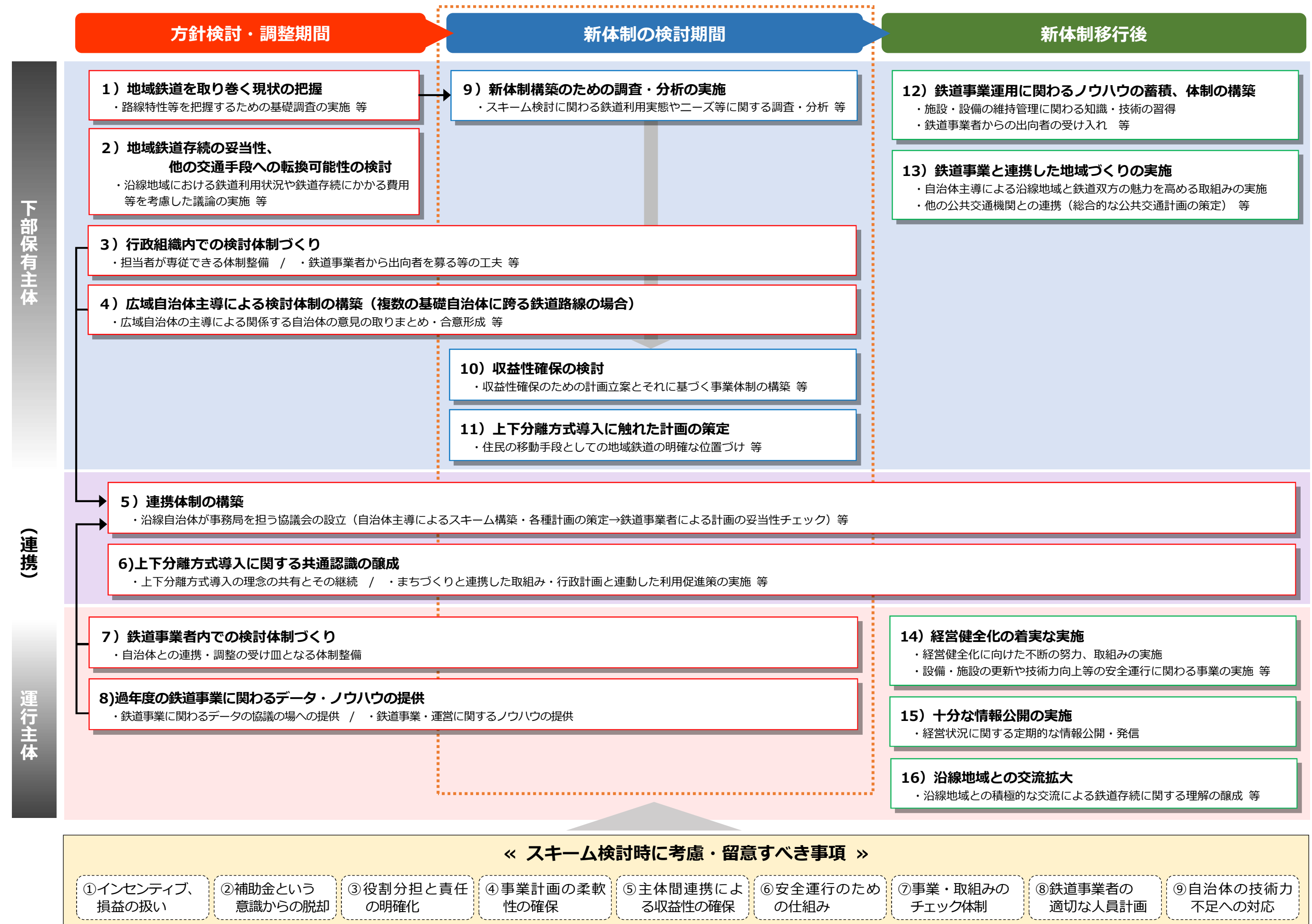
上下分離方式には様々な形態が存在するが、一般的には鉄道インフラをはじめとした施設・設備を下部保有主体（わが国では沿線自治体が担うことが多い）、実際に車両を動かして鉄道事業を行う運行主体（わが国では既存の鉄道事業者が担うことが多い）でそれぞれ役割分担を行い、新たな事業形態で鉄道事業の運用を図ろうとするものである。

鉄道事業者にとっては、維持・修繕や保有することに多くの費用を要するインフラ部を沿線自治体が保有することで、経営的負担が軽減され、経営の健全化が図られる。一方、沿線自治体としては、費用負担が増加するものの、地域の公共交通サービスを存続させることができ、地域住民の足を守ることができる。

こうしたメリットに加えて、上下分離方式の導入には事業体制の変更のための作業と時間を要すること、関係主体間での合意形成を図る必要があることなどを勘案して、上下分離方式の導入が妥当か否かを検討した上で、実際に導入を行うことが望まれる。

今回、わが国の上下分離方式の先進事例である 12 事例に対してヒアリング調査を行い、上下分離方式を導入する上で留意・参考とすべき事項についてとりまとめを行った。その整理結果を次頁に示す。上下分離方式を導入する際の参考とされたい。

## 【上下分離方式の導入時に留意・参考とすべき事項】



#### (4) 鉄道事業以外の事業による収入の確保

営業収入を増やして経営の安定化を図るためには、本業である鉄道事業の収入増のための対策を講じることが重要であるが、人口減少が続く地方にあって新たな需要を喚起し、鉄道利用者を増やしていくためには、相応の時間と労力を必要とする。

このため、地域鉄道の再生・活性化にあたっては、鉄道利用者を増やすための対策を講じつつ、鉄道事業以外の事業によって収益をあげることも重要である。具体的には、鉄道グッズやお土産品といった物販の強化や広告営業の強化等、鉄道事業に付帯する各種事業の拡充や、ツアーの造成・販売といった旅行業の展開、沿線における不動産開発、バス事業への展開など、新たな事業への進出・展開を図っていくことが考えられる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 運輸外収入（物販）の強化による収入の確保 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 銚子電気鉄道株式会社           |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 銚子電気鉄道(株)            |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 平成 18 年              |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | なし                   |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <p>・昭和 50 年代に年間約 150 万人であった銚子電鉄の利用者数は、モータリゼーションや少子高齢化の進展により、平成 16 年度には約 65 万人までに減少していた。銚子電鉄では、車両検査費用の捻出も難しいほどの状況となっていた。</p> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <p>・そのような状況の中で、平成 18 年 11 月に、社員により自社ホームページで「ぬれせんべい」の購入が呼びかけられ、インターネット上の掲示板等で口コミが広がったことなども手伝って大きな売上となった。それまでは 1 日の注文件数は 10 件程度であったが、口コミにより、1 週間で 5,000 件を超える日も出るようになった。銚子電鉄のぬれせんべいなど副業による収入は、平成 19 年度には 4 億円を超えており、会社全体の収益の 3 分の 2 を超えるまでになった。</p> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <p>・利用者数も、平成 19 年度には約 83 万人までに回復した。特に、定期外利用者数は平成 16 年度には 40 万人を切っていたが、平成 19 年度には 60 万人を超える程にまで増加した。旅行会社による企画旅行や、ぬれせんべい販売の評判を聞いた観光客などによるものと考えられる。</p> <p>・平成 19 年 1 月には、有志による「銚子電鉄サポーターズ」も立ち上げられ、寄付金 970 万円は新しい枕木の購入費用に充てられた。また、駅清掃などの活動も行われた。（平成 20 年 3 月をもって、サポーターズによる緊急的な支援活動は休止されている。）</p> |                      |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

**表 鉄道事業以外の事業による収入確保の事例**

| 企業名  | 対策の内容      | 実施年度     |
|------|------------|----------|
| 三陸鉄道 | オリジナル商品の開発 | 昭和 59 年度 |

#### (5) 沿線自治体等との連携体制の構築

国や自治体から支援を受けるにあたり、支援制度によっては協議会の設立などの体制をあらかじめ整えておくことが求められる。したがって、支援制度の内容を確認した上で、関係主体との調整を行う必要がある。

また、協議会などの体制を構築することで、以降、様々な取り組みを実施するうえでの連携の基盤となり、より効果的・効率的な取り組みの実施に繋がることが期待される。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 内部・八王子線利用促進協議会の設立            |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 四日市あすなろう鉄道（旧 近畿日本鉄道 内部・八王子線） |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 内部・八王子線利用促進協議会               |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 平成26年～                       |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | —                            |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿日本鉄道が所有している内部・八王子線を公有民営方式で存続することに合意が図れたことを契機とし、内部・八王子線を持続可能な、魅力ある鉄道とするための組織として「内部・八王子線利用促進協議会」を設立。</li> <li>・公有民営方式で運用をすすめていくにあたり、鉄道の利用促進を図るためのアイデアや提言を行う。利用促進策としては、沿線の高校生による美化活動、イベント列車の企画・運行、駅を発着とするハイキング等による観光客の誘致等を実施することを想定。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進協議会の委員は、学識経験者、沿線の自治会や学校の関係者、商工会議所、観光協会、NPO法人等などで構成される。</li> <li>・鉄道事業再構築事業の実施によって、当該路線を公有民営方式による上下分離の導入し、事業構造を変更するとともに、認定された鉄道事業再構築事業実施計画に基づく事業を実施。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進効果については、四日市あすなろう鉄道として運行を開始して間もないため判断できない。</li> </ul> |                              |

出典：四日市市地域公共交通網形成計画（2014、四日市市）

表 沿線自治体等との連携体制の事例

| 企業名    | 対策の内容                                                  | 実施年度     |
|--------|--------------------------------------------------------|----------|
| 和歌山電鐵  | 沿線自治体の各種協議により、10 年間の設備整備費補助決定                          | 平成 28 年度 |
| 大井川鐵道  | 自治体首長との定期的な打ち合わせや区長会等への出席                              | 平成 28 年度 |
| えちぜん鐵道 | 交通、観光、まちづくり等各種委員会への積極的参加および役員就任                        | 平成 28 年度 |
| 伊豆急行   | 沿線の交通対策協議会への参画                                         | 平成 28 年度 |
| 伊豆箱根鐵道 | 駿豆線沿線地域活性化協議会の発足                                       | 平成 28 年度 |
| 静岡鐵道   | 静岡清水線利用促進協議会の開催                                        | 平成 28 年度 |
| 甘木鐵道   | 各沿線自治体と国・事業者で構成される協議会を年 1 回必ず設定。自治体からの要望等積極的に行う。       | 平成 28 年度 |
| 島原鐵道   | 行政、沿線の観光協会、商工会等とのワークショップの開催                            | 平成 27 年度 |
| 若桜鐵道   | 「公有民営」方式の上下分離の導入                                       | 平成 20 年度 |
| 関東鐵道   | 筑波大学が一括して定期券を購入し、学生利用者に再販売する大口割引企業定期券の仕組みを利用して、学内バスを運行 | 平成 17 年度 |

**Point：自治体との効果的な連携**

自治体等との連携に関しては、日常からの人的な連携が必要である。通常から「顔の見える」付き合いをしていくことが重要である。特に、民間の場合は自社から提供できる情報等を積極的に提示するなど、オープンにしておくべきである。そうでないと、自治体側も状況を把握することが出来ず、いろいろな支援がある場合でも、その情報を適切に提供することが出来なくなってしまう。また、議会、首長との人的ネットワークを構築することも重要である。

#### (6) 人材確保の実施

多くの地域鉄道事業者では人材の高齢化が進んでおり、新たな人材の確保が急務となっている。それでも、運転手については、一定の求人に対する募集があるが、技術職の人材を確保することが困難な状況となっている。

こうした状況の中で地域鉄道事業者が効率的・効果的に人材を確保するためには、人材のマッチングを実施しており、参考になる取り組みである。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         | 人材マッチングイベントへの参加 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         | 大井川鐵道           |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                          | 大井川鐵道           |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                          | 平成 28 年度        |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         | なし              |
| <b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b><br>再建のスピードアップを図るための人材の確保を目的としている。                                                                                                                                                                                                                           |                 |
| <b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b><br>・地方の中小企業と都心のビジネス人材のマッチングイベントに参加し、鉄道事業再生の中核を担うプロジェクトリーダーを募った。<br>・大井川鐵道はプロジェクトリーダーの役割として、事業・経営企画や外国人の誘客事業強化、広報・PR体制の確立などを想定。実行力がある実務者であることを重視している。待遇としては年俸500万円以上を提示した。<br>・イベントは起業家の育成・支援などに取り組むNPO法人ETIC.（東京都）の主催。優秀な人材を探す全国の中小8社と、地方に活躍の場を求める約50人が参加した |                 |
| <b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b><br>・収益源の拡大や沿線自治体との協働などの経営課題がある中で、人材の慎重な見極めが必要である。                                                                                                                                                                                                          |                 |

出典：静岡新聞ニュース <http://www.at-s.com/news/article/economy/shizuoka/305331.html>

## (7) 大手事業者と連携した人材育成体制の構築

多くの地域鉄道事業者では人材の高齢化が進んでおり、新たな人材の育成が急務となっている場合もみられる。適切な人材育成は、鉄道事業の安定的な継続、安全性の確保、サービスレベルの維持・向上のためには必要不可欠であるが、大手事業者と比べて財政基盤が強固でない地域鉄道事業者にとって、人材育成にかけられるコストは限られており、また人材育成のためのノウハウ・設備が必ずしも十分にあるとは限らない。

こうした状況の中で地域鉄道事業者が効率的・効果的に人材育成を行っていく上では、大手事業者と連携し、大手事業者が有する人材育成のテキストやプログラム・設備を活用させてもらうことが有効である。東北鉄道協会では、地域鉄道事業者 11 社が JR 東日本の協力を仰ぎながら人材育成に取り組んでおり、参考になる取り組みである。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 新人運転士養成講座                                  |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 東北地方（青森県・岩手県・秋田県・宮城県・山形県・福島県）の地域鉄道事業者 11 社 |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 東北鉄道協会                                     |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 平成 22 年度                                   |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | あり（国）                                      |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b><br/>         新人運転士（試験合格後 5 年以内）及びその候補者を対象に、運転士の使命・心構えや鉄道の安全確保における運転士の役割、過去の重大事故を踏まえた鉄道の安全性向上の軌跡などを学ぶ講座を開催し、運転に関する幅広い知識と安全に対する強い責任感を有する運転士を養成することを目的としている。</p> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b><br/>         ・鉄道技術・安全アドバイザー等による講義、JR 東日本総合研修センターにおける見学及び運転シミュレーター実習等を実施。<br/>         ・講義内容として「運転士の使命と心がまえ」「鉄道の安全と安定輸送～運転士は鉄道の安全を担う最前線～」「鉄道の安全を確保するための乗務員の心がまえ～ヒューマンエラーを知ろう～」と題した 3 つの講義を行う。<br/>         ・JR 東日本総合研修センター「事故の歴史館」を見学し、重大事故の概要や原因、その後の対策等、「世界一安全」と言われる日本の鉄道の安全が貴い犠牲と事故原因究明・再発防止に向けた鉄道事業者の真摯な努力の礎として、長い時間をかけて一步一步向上してきたことを学ぶ。<br/>         ・運転シミュレーター（動力車乗務員養成システム）による模擬運転を体験し、停止位置目標にあわせて停止するためのブレーキ操作や信号の指差喚呼など、安全運転の基本となる実践的な運転操作を学ぶ。</p> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b><br/>         ・新人運転士の使命・心構え・役割、安全性確保に対する理解が深まった。<br/>         ・基本的に自らの職場内での研修・先輩運転士からの教育により養成されてきた新人運転士達にとって、運転士の心構えや安全理論、過去の事故から得られた教訓・知見を幅広い視野を有する講師陣の講義を受講したことで、今後の運転業務の遂行にあたり大変有意義な研修となった。</p> <p>（参考資料）<br/>         地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）報告書<br/>         平成 23 年 6 月、国土交通省大臣官房運輸安全監理官</p> |                                            |

出典：地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）中小鉄道事業者による技術力共有化事業 報告書（2011. 6、国土交通省大臣官房運輸安全監理官）

**表 大手事業者と連携した人材育成体制の事例**

| 企業名    | 対策の内容                        | 実施年度     |
|--------|------------------------------|----------|
| 東北鉄道協会 | 高い技術力を有する鉄道事業者を「アドバイザー」として設置 | 平成 22 年度 |



# (8) 他事業者との協働による人材育成の実施

人材育成に関するノウハウ、設備が必ずしも十分でない地域鉄道事業者が職員の研修や講習を行う上では、大手事業者との連携に加えて、他の地域鉄道事業者との連携も有効である。事業者間の連携・協働によって研修の同時開催することで、低コストでの人材育成が可能となるばかりか、普段接する機会の少ない他社職員との情報交換も可能となるなどの副次的な効果も期待できる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 保線実技研修                                     |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 東北地方（青森県・岩手県・秋田県・宮城県・山形県・福島県）の地域鉄道事業者 11 社 |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 東北鉄道協会                                     |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 平成 22 年度                                   |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | あり（国）                                      |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b><br/>マクラギ交換やレールの歪みの測定など保線作業を自ら行うとともに、軌道や分岐器の安全管理、保線作業の安全確保等について学び、保線に係る自らの技術・技能の向上、外注業務の適確な指導監督のための高度な安全管理能力を養成することを目的としている。</p> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b><br/>・鉄道技術・安全アドバイザーによる講義、実習の他、グループ討議の時間を設け、参加者の職場や受け持ち業務、他事業者への質問など、自由に意見交換を行っている各事業者・研修参加者への事前アンケートを 2 度実施し、講義内容、日程など鉄道事業者のニーズを踏まえたカリキュラムとしている。<br/>・研修形式は講義、実習等を設けた合宿形式。<br/>・受講生の年齢構成の幅も広く、保線業務経験にも相当の格差があったため、研修の基本は受講生が講義によって保線の基本を理解し、そのうえで実習により確認・補習ができるようになっている。</p> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b><br/>・保線及びその安全管理に関する技術・技能の向上を図ることができた。理論・理屈と実習（実技）を相互に学んだことにより、保線業務経験が極端に少ない若干名等を除き、基礎的な保線技能の学習がなされた。<br/>・保線関係事故やトラブルに遭遇した経験の少ないほとんどの受講者にとっては、他社の事故事例等を貴重な「他山の石」として捉え、今後、自らの参考にする心構えができた。保線作業を発注・監督する立場の鉄道事業者にとっては、実地で保線作業の“勘どころ”を学んだことで、外注企業の適確な指導監督にも高い効果があった。<br/>・合宿形式とし、常に行動を共にしたことで受講者同士の交流がより深まった。<br/>・課題として受講者の業務経験や担当業務のばらつきに対する対応を図ることが挙げられる。</p> <p>（参考資料）<br/>地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）報告書<br/>平成 23 年 6 月、国土交通省大臣官房運輸安全監理官</p> |                                            |

出典：地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）中小鉄道事業者による技術力共有化事業 報告書（2011. 6、国土交通省大臣官房運輸安全監理官）

表 他事業者との協働による人材育成の事例

| 企業名    | 対策の内容                                           | 実施年度     |
|--------|-------------------------------------------------|----------|
| 東北鉄道協会 | 高い技術力を有する鉄道事業者を「アドバイザー」として設置                    | 平成 22 年度 |
| 東北鉄道協会 | 鉄道事業者を対象に安全管理体制の内部監査、ヒューマンエラーの防止等に関する講演や意見交換を開催 | 平成 22 年度 |
| 東北鉄道協会 | 新人運転士に運転シミュレーター実習等を実施                           | 平成 22 年度 |
| 東北鉄道協会 | 保線業務の講義、実習等を合宿形式で開催                             | 平成 22 年度 |
| 東北鉄道協会 | ヒヤリハットの情報を収集・分析して活用するセミナーの開催                    | 平成 22 年度 |

(9) 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減

多くの地域鉄道事業者は厳しい財政状況の中で設備投資の費用を捻出しており、一事業者単独では、部品の在庫を常に確保しておくことや、高価な検査機器を自前で購入・所持することが難しい場合が多い。

こうした課題に対して、東北鉄道協会では協会に加盟する地域鉄道事業車間で連携を図り、枯渇する部品や高価な検査機器の相互融通を行い、そのことでコストを抑えつつ日々の維持管理を行っている。また相互融通を行うことで、事故や故障等の緊急時にスピーディに部品の交換が行えるような仕組みを構築している。

このように、近隣の事業者で連携し、部品の在庫や高価な検査機器を相互に融通し合えるような仕組み・体制を整えておくことは、安全性を確保しつつコストを削減する方策として有効である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 枯渇する部品、高価な検査機器の相互融通                        |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 東北地方（青森県・岩手県・秋田県・宮城県・山形県・福島県）の地域鉄道事業者 11 社 |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 東北鉄道協会                                     |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 平成 22 年度                                   |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | —                                          |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b><br/> 各自業者が単独で保有することが難しい高価な検査機器や交換部品のストックについて、これらの所有状況を共有し、相互融通を行うことで、施設・設備に係る費用の削減と緊急時における迅速な対応を行う</p> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b><br/> 各鉄道事業者が、貸出・譲渡可能な検査測定機器や部品などの情報をリストアップし、そのデータを保存したメモリーを各社に配布することで情報の共有を行い、各事業者間で調整の上、機器・部品等の相互融通を実施</p> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b><br/> ◆部品・検査機器の相互融通を実施（H22 年度）<br/> ・具体例①：会津鉄道から山形鉄道へ、エンジンカバー（3 個）を譲渡<br/> ⇒22 万円相当（個別に発注した場合の納期は約 3 カ月）<br/> ・具体例②：会津鉄道から三陸鉄道へ、ブレーキレバー（3 本）を譲渡<br/> ⇒9 万円相当<br/> ・具体例③：三陸鉄道から岩手開発鉄道へ、レールのゆがみなどを測定する軌道検査装置（トラックマスター）を貸与 ⇒750 万円相当<br/> ◆部品・検査機器の相互融通を実施（H24 年度）<br/> ・具体例①：青い森鉄道から IGR いわて銀河鉄道へ、ATS 車上装置（3 カ月）を貸与 ⇒新品の購入をした場合は約 300 万円<br/> ・具体例②：青い森鉄道から IGR いわて銀河鉄道へ、制輪子（8 個）を貸与<br/> ⇒新品の購入をした場合は約 8 万円<br/> ・具体例③：青い森鉄道から弘南鉄道へロータリー付きモーターカー（1 台、中古）の譲渡 ⇒新車を購入した場合は約 7500 万円<br/> ・具体例④：野岩鉄道（協会加盟事業者外）から会津鉄道へ、動揺測定機（1 週間）の貸与 ⇒新品を購入した場合は約 150 万円<br/> （参考資料）<br/> 地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）報告書<br/> 平成 23 年 6 月、国土交通省大臣官房運輸安全監理官</p> |                                            |

出典：地域又は業界で取り組む運輸安全対策事業（運輸安全パイロット事業）中小鉄道事業者による技術力共有化事業 報告書（2011. 6、国土交通省大臣官房運輸安全監理官）

表 事業者間での車両部品等の譲り受け等によるコスト削減の事例

| 企業名    | 対策の内容              | 実施年度     |
|--------|--------------------|----------|
| 東北鉄道協会 | 高価な検査測定機器や部品等の相互融通 | 平成 22 年度 |

(10) 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入

沿線の居住人口が減少傾向にある中で、鉄道利用者の減少を最小限に抑え、また利用者増を目指していくためには、必要な設備投資を行うことでサービスレベルを向上させ、バス等の競合する交通手段との差別化を図ることが有効である。

しかし厳しい経営環境の中で新たな設備投資を行うことに関しては経営上のリスクを伴うため、先行事例の検証作業等を通じて設備投資の妥当性を十分に見定めると共に、費用対効果分析等によってその収益性を十分に検討することが重要である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | トロッコ遊覧車（とことこトレイン） |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 錦川鉄道株式会社          |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 錦川鉄道株式会社          |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 平成 14 年度          |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | なし                |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 錦川鉄道の終点、錦町が未開通の鉄道敷跡地（一部トンネル）を公園化し、山口県きらら博で不要となった遊覧車を譲り受け、遊覧トロッコの運行を始めた。鉄道利用者への割引と予約席を用意することで誘発効果が図られている。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 錦町が地域の憩いの場の確保と、町活性化の目的で公園化した園内に遊覧車を走らせることとした。その波及効果が受けられるように運行委託の要請があり、平成 14 年 7 月から運行を始めた。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 14 年 7 月から実施。</li> <li>・ トロッコ収入（雑収入）：利用人員 33,573 人（15 年度実績）</li> <li>・ 誘発効果：平成 15 年度上半期 普通旅客収入 対前年 4.2%増<br/>（近年の減少率は平均で約 4.1%であることから、誘発効果としては対前年約 8%の増収が図れた。）</li> </ul> |                   |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

**表 効果的な取組み実施のために必要な設備の導入事例**

| 企業名             | 対策の内容                                          | 実施年度     |
|-----------------|------------------------------------------------|----------|
| イーグルバス株式会社      | ハブバス停を整備し、町外 3 つの駅と町内 2 地域へ放射状にバスを運行。デマンドバス導入。 | 平成 22 年度 |
| 伊賀鉄道            | サイクルトレイン（自転車持込可）の実施。無料 P&R 駐車場の整備。             | 平成 19 年度 |
| 和歌山電鐵           | 終電時刻の繰り下げ、駅駐車場・駐輪場の整備、定期券の通信販売                 | 平成 18 年度 |
| 富山地方鉄道（株）JR 西日本 | 車両、電停、車道、歩道等の意匠（形状・色彩）に統一感を持たせて空間を整備           | 平成 18 年度 |
| 三岐鉄道            | 駅の統廃合と併せた P&R 駐車場や駅前広場の整備、車両改良、無人駅自動化等の整備      | 平成 15 年度 |

(11) 既存ストックを活用した利用促進策の実施

利用促進策には多種多様なものが考えられるが、既存ストックを活用した取り組みを展開することもひとつの手法である。

保有しているものが他には見られないものであれば他の事業者との差別化を図ることができる。そうでなくとも新規設備を用意することに比べてコストが安く済んだり、地域からの愛着の深いものであれば、沿線住民になじみのある事業へと昇華させたりすることができる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | SLの動態保存 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 大井川鐵道   |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 大井川鐵道   |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 昭和51年～  |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | —       |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 蒸気機関車を動態保存することで、蒸気機関の技術を引き継いでいくとともに、観光利用客の誘客のための資源として活用を行う</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 昭和51年に蒸気機関車の復活運転を開始。運転・整備のために、知識・経験を持った旧国鉄OB職員を招き入れるとともに、次世代への技術継承を行った。</li> <li>・ 蒸気機関車において部品交換が必要になった場合は、全国で静態保存されている蒸気機関車の部品を譲り受けたり、自社で製作したりして対応している。</li> <li>・ 現在、4両の蒸気機関車が日常の運用で使用されている。</li> <li>・ 蒸気機関車への乗車と沿線の温泉や観光施設を巡るモデルプランを提示するなどして、更なる観光誘客にも取り組んでいる</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口の減少に伴う利用者の減少を、蒸気機関車の運行による観光客の誘客によって補っている。</li> </ul> |         |

出典：大井川鐵道ホームページ <http://oigawa-railway.co.jp/>

表 既存ストックを活用した利用促進策事例

| 企業名                                | 対策の内容                                                                   | 実施年度   |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------|
| 松江市交通局、一畑バス、日ノ丸自動車、松江市公共交通利用促進市民会議 | 使用済のバスカードや定期券発行月数に応じて、利用者にサービス券が交付され、協賛店で割引等の特典を受けることができる               | 平成21年度 |
| 南部バス、近隣ショッピングセンター                  | 2つの近隣SCとバス事業者で、割引チケットや共通イベントの開催等で連携                                     | 平成19年度 |
| 我孫子市、市内事業者・法人（病院、自動車教習所、大学等）       | 利用者を高齢者等に限定し、駅や公共施設までの足として市内の病院や大学、福祉施設の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できる運行サービスを開始 | 平成17年度 |
| 秋田内陸縦貫鉄道、北秋田市、仙北市                  | 鉄道利用者の自動車を降車駅まで回送するサービスの開始                                              | 平成16年度 |
| 上毛電気鉄道                             | サイクルトレイン（自転車持込可）の実施                                                     | 平成15年度 |

## (12) 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し

提供するサービスが需要とマッチしているかどうかは、鉄道事業に関わらず民間事業全般において非常に重要な視点である。鉄道事業においては、利用者のニーズにあった運賃、運行体系になっているかが重要であり、また更に、こうしたサービスの維持・向上とそれに係るコストを上手くバランスさせることが、経営の安定化を図る上で非常に重要となる。

地域鉄道の再生・活性化にあたっては上述した視点から、利用者のニーズに合った運賃、運行体系となっているのかどうかを確認し、必要に応じて運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直しを行うことが有効である。またその際には、見直しに伴う収入や費用の増減、他の交通手段との接続の状況、沿線の施設の状況（企業や学校の始業・終業時間 等）との関係性に特に留意する必要がある。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 事業者・自治体・住民の三者の協働による鉄道の利用促進策を展開 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 養老鉄道                           |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 養老鉄道                           |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 平成19年10月                       |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | なし                             |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近鉄日本鉄道㈱が運行していた養老線は利用者の減少に歯止めがかからず、慢性的な赤字状態を食い止めるべく様々なコスト削減対策が実施されてきましたが、厳しい経営状態が続いていました。</li> <li>・ 新会社（養老鉄道㈱）が事業を継承し、沿線自治体による財政支援を受けることで当面は運行が継続されることとなりました。</li> <li>・ 鉄道の継続運営および活性化</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年10月より近鉄日本鉄道㈱が出資する新会社「養老鉄道㈱」が事業を引き継ぎ、大垣市など沿線7市町による財政支援を受けながら鉄道の利用促進に取り組んでいます。</li> <li>・ 事業を引き継ぐ際に「平日ダイヤ」及び「土曜・休日ダイヤ」の導入、朝夕における増発、最終列車の繰り下げなど利便性の向上が図られました。その後も、毎年ダイヤの見直しが行われ、他社（JR、近鉄）との接続改善が行われています。</li> <li>・ 関係者がそれぞれの役割を分担し合うことで地方鉄道が存続しています。</li> <li>・ 沿線地域が主体的に鉄道に絡めたイベントを企画・実施しています。</li> <li>・ 鉄道を介した沿線市町の交流が生まれています。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線廃止の危機を回避し、学生の通学など地域住民の日常的な「足」を確保</li> <li>・ 自転車、コミュニティバスなど他のモードとの乗継しやすいダイヤの工夫等の連携強化による利便性の向上</li> </ul> |                                |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 運賃、運行頻度、ダイヤ等の見直し事例

| 企業名                                | 対策の内容                                                                   | 実施年度   |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------|
| イーグルバス株式会社                         | ハブバス停を整備し、町外3つの駅と町内2地域へ放射状にバスを運行。デマンドバス導入。                              | 平成22年度 |
| 松江市交通局、一畑バス、日ノ丸自動車、松江市公共交通利用促進市民会議 | 使用済のバスカードや定期券発行月数に応じて、利用者にサービス券が交付され、協賛店で割引等の特典を受けることができる               | 平成21年度 |
| 松本市、アルピコタクシー、平成交通                  | 鉄道を集落や公共施設とつなぎながら運行するコミュニティバスや乗車ポイントカードの導入                              | 平成21年度 |
| 南部バス、近隣ショッピングセンター                  | 2つの近隣SCとバス事業者で、割引チケットや共通イベントの開催等で連携                                     | 平成19年度 |
| 和歌山電鐵                              | 終電時刻の繰り下げ、駅駐車場・駐輪場の整備、定期券の通信販売                                          | 平成18年度 |
| 木曽町                                | ダイヤ、運賃等に利用者の声を反映した、生活交通システムバスを導入                                        | 平成18年度 |
| 我孫子市、市内事業者・法人（病院、自動車教習所、大学等）       | 利用者を高齢者等に限定し、駅や公共施設までの足として市内の病院や大学、福祉施設の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できる運行サービスを開始 | 平成17年度 |
| 佐井村社会福祉協議会                         | 過疎地有償運送制度の許可に基づき、ボランティアの運転協力者がマイカーで過疎地住民を有償運送                           | 平成17年度 |
| 秋田内陸縦貫鉄道、北秋田市、仙北市                  | 鉄道利用者の自動車を降車駅まで回送するサービスの開始                                              | 平成16年度 |
| 大口町                                | 無料運行の町内循環バスを有償化へ転換                                                      | 平成15年度 |
| 岐阜乗合自動車                            | 買い物客利用が多い時間帯に、中心市街地をコンパクトに周遊するバスを運行                                     | 平成14年度 |
| 岩手県交通、盛岡市                          | ゾーンバスシステム、乗り継ぎ割引運賃の導入                                                   | 平成13年度 |



利用促進策や物販事業など、様々な取組みを行う上で、その取組みがうまくいくかどうかは事前に調査・分析を行うことで、ある程度判断することができる。マーケティングの実施はそのひとつの手法であり、鉄道におけるサービスを提供する上でも重要なものといえる。

### ＜取組みの内容・手順＞

- ・ 北近畿タンゴ鉄道の運行会社を担う WILLER TRAINS 株式会社は、ウィラーグループ 10 年構想である『交通革命とまちづくりが連携することで、地域の価値を向上する』ことを目指し、2015 年 4 月 1 日を目標に北近畿タンゴ鉄道の運行を開始した。
- ・ ICT（情報通信技術～Information & Communication Technology～）を活用した交通の乗降・乗継の利便性向上や、初めてでも安心して利用できる情報の提供に取り組み、利用者を会員化することによるコミュニケーションの促進やマーケティングデータを基にした商品開発を目指している。



出典：京都府ホームページ

※マーケティング調査の方法については、参考資料「現状把握項目を活用した分析の実施（３）マーケティング分析」に掲載している。

#### (14) 駅改修による機能拡充

バスや自転車、自動車等との交通結節点である駅の役割は非常に大きい。鉄道利用者の満足度を高め、鉄道利用の促進を図る上では、駅の機能を拡充し、その利便性や快適性を高めることが効果的である。

具体的な対策としては、駅前に駐輪場や駐車場を整備して交通結節点としての利便性を高めることや、待合室やトイレ、物販・飲食施設等を整備することで待ち時間の快適性を高めることなどが考えられる。

しかしながら闇雲に機能を拡充しても効果は薄い。駅の機能拡充にあたっては、利用者のニーズを十分に把握し、利用者が望んでいるサービスを向上させることが重要である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 松山市（愛媛県）：梅本駅交通結節点の整備 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 伊予鉄道                 |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 伊予鉄道                 |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | —                    |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | —                    |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松山市では、モータリゼーションの進展により、郊外電車・市内電車利用者数はいずれも大幅に減少しており、昭和 50 年の約半分程度まで減少している。</li> <li>・ 伊予鉄道は「公共交通再生」と「地域活性化」を目指して平成 13 年より「サービス向上宣言」として、市駅前再開発事業・坊っちゃん列車営業運行などの取組を行い、平成 16 年からは「いきいき交通まちづくり宣言」として、引き続き取り組んでいる。</li> <li>・ 梅本駅は平成 17 年度の四国がんセンター移転（駅から病院の入口まで約 500m、徒歩で 5 分）に伴い、駅利用者の増加が見込まれ、とくに高齢者や障害者の割合は高いものと考えられることから、駅前広場および周辺道路の整備による四国がんセンターへのアクセス向上（バリアフリー化）が必要となった。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松山市は、オムニバスタウン計画策定にあたり、WEB アンケートと利用者アンケートにより現状を把握した。700 程度の回収数があり、それをもとに施策を検討した。</li> <li>・ 伊予鉄道も別途アンケート実施、駅ごとの利用者数把握を行って、緻密な現状分析を踏まえて施策を検討している。また、これらの情報は行政と自治体とである程度共有され、効率的な現状把握が行われた。</li> <li>・ また、松山市では、日常的に「わくわくメール」として住民からの意見を募集している。</li> <li>・ 伊予鉄道が「サービス向上宣言」「いきいき交通まちづくり宣言」プロジェクトとして、交通 IT の推進・交通拠点駅構想の推進と路線再編などを行っていた。松山市での総合交通課※の設置・オムニバスタウン指定に伴い、松山市と伊予鉄道が協力して、事業の推進にあたった。</li> <li>・ 松山市では、民間である伊予鉄道が「公共交通再生」と「地域活性化」を目指して、市駅前再開発事業・坊っちゃん列車の営業運行など、総合的な取組を行っていた。オムニバスタウン指定などを契機として、市が伊予鉄道と連携することで、民間のプロジェクトがよりスムーズに推進された。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「梅本駅交通結節点の整備」をはじめとする伊予鉄道の総合的な取組（「IC い〜カード」「サービス向上宣言」「いきいき交通まちづくり宣言」）及び松山市との連携施策効果により、バス乗客数が増加、郊外電車・路面電車乗客数が下げ止まりとなった。</li> <li>・ 梅本駅交通結節点の整備に対して、負担分：45%（2,475 万円）、国負担分：55%（3,025 万円）</li> </ul> |                      |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

表 駅改修による機能拡充事例

| 企業名      | 対策の内容                                            | 実施年度     |
|----------|--------------------------------------------------|----------|
| くま川鉄道    | 国内、海外旅行業商品の販売や、くま川鉄道グッズ販売、観光案内をする窓口としてゲストハウスを整備。 | 平成 24 年度 |
| 土佐くろしお鉄道 | 駅の中の待合室やトイレ・一部ホームを改修。エレベータ設置。グッドデザイン賞受賞。         | 平成 21 年度 |

# (15) 需要予測に基づく効率的な運行サービスの実施

鉄道の利便性により利用者満足度を高め、鉄道利用のニーズを獲得していくためには、効率的・効果的な運行サービスを実施する必要がある。そのためには、現在の鉄道利用の状況や動向、沿線地域の状況（人口動向や沿線施設立地等）、利用者ニーズ等を把握したうえで需要予測を行い、その結果に基づいて事業の見通しと目標を立て、適切な取組みを実施していく必要がある。

需要予測には様々な方法が存在するが、精度の高い予測を行うためにはデータの収集・分析等に手間と時間を要し、専門的な知識と技術が必要となる（本格的な調査を行う場合には、コンサルタント等に外注が必要）ことから、沿線自治体等による適切なサポートが求められる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 地域住民と観光客の交通手段確保 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 奈良交通・明日香村       |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 奈良交通・明日香村       |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 平成15年           |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | —               |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明日香村は奈良盆地の南東部に位置し、飛鳥時代に都が営まれていた頃の文化遺産や埋蔵文化財が数多く存在しており、自然環境と一体となって歴史的風土景観を形成している。村の土地は約96%が農地及び山林が占めており、飛鳥駅周辺と岡地区に集中している市街地の他は、山地部に集落が点在する人口分布となっている。</li> <li>・以前は村内の生活交通として循環バスとスクールバスが運行していたが、コースの重複や利用者が高齢者に限られるなどの課題を抱えていた。また、平成16年度以降は県からスクールバスへの補助金が打ち切られる見通しがあり、路線存続の危機にさらされていた。</li> <li>・観光シーズンには、主要観光スポット周辺でマイカーによる交通渋滞も発生していた。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・村民アンケート、事業者ヒアリングに基づく需要予測・採算性検討と、従前のバス運賃などから総合的に利用率25%、1人あたりの利用料300円を達成すれば、現行経費を削減しつつ現在よりも質の高いバス・サービスを提供することができると判断したため、これを目標と設定した。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周遊バス（赤かめ）、循環バス（金かめ）ともに、交通社会実験前に比べて利用者が増加した。特に、循環バスでは、交通社会実験前は毎月の利用者数が約400～600人であったが、運行後は毎月の利用者が約800～1,400人とほぼ倍増している。</li> <li>・循環バスとスクールバスの統合により、実験前目標運行経費よりも約1割の経費が削減された（周遊バスは収支率が約46%と充分でなく、今後の課題となっている）。</li> <li>・実証実験後の周遊バス、循環バスの運行経費に対する村の負担金額は年間数千万円に上り、明日香村のような規模の自治体にとっては非常に大きな負担となっている。</li> </ul> |                 |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

## (16) モビリティ・マネジメントの実施

地域における鉄道利用の促進を図るうえで、沿線住民や企業に対してモビリティ・マネジメントを実施することは有効な手立てである。その際には、住民や企業の意向を十分に加味した上で、鉄道をはじめとした公共交通機関を利用することのメリット（自動車渋滞の解消、環境負荷の軽減、移動制約者の交通手段の確保 等）について適切に伝えていくことが求められる。

なお、モビリティ・マネジメントについては沿線自治体等が主導して実施する必要がある、沿線自治体、地元企業、商工会議所、交通事業者、まちづくり活動団体等がメンバーとなる協議会を設置し、具体的取組みを展開していく必要がある。

### ■モビリティ・マネジメントの対象

|      |                                                                    |
|------|--------------------------------------------------------------------|
| 居住地域 | 居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待できる。                      |
| 学校   | 学校教育等を通じて児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待できる。                        |
| 職場   | 就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できる。               |
| 特定路線 | バスや鉄道、あるいは、高速道路の特定路線の利用者や沿線住民などを対象にすることで、当該路線の効率的な利用促進を期待することができる。 |

### ■モビリティ・マネジメントのイメージ



出典：北九州市HP (<http://www.city.kitakyushu.lg.jp/ken-to/08000003.html>)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 宇治地域通勤交通社会実験推進会議      |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 宇治地域通勤交通社会実験推進会議      |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 平成17年度                |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | あり（国）                 |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇治市内には、JR 西日本・京阪電気鉄道・近畿日本鉄道の各鉄道、京滋バイパスが通り、京都都市圏南部の交通の要衝であるとともに、多くのバス路線が運行されている。</li> <li>・市中心部の宇治地域においては、多くの事業所や市役所、商業施設など都市機能が集中していることから、通勤時間帯を中心に主要交差点で渋滞が発生している。この地域は鉄道やバスなどの公共交通機関が比較的充実しているにもかかわらず、自動車通勤が多い状況となっている。集中する通勤自動車の総量を減らし交通渋滞のピークの緩和と公共交通の利用促進を図るために、商工会議所や地域に立地する事業所と行政、交通事業者などが連携し、宇治地域通勤交通社会実験（かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治）が実施された。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇治地域通勤交通社会実験推進会議には、国土交通省近畿運輸局、京都府、宇治市、宇治警察署の他、地元の有力企業、商工会議所、鉄道会社、バス会社、タクシー会社、NPO などがメンバーとして参加。また、交通問題の専門家である大学准教授がアドバイザーとして参画。</li> <li>・調査結果を反映したクルマの使い方を振り返ってもらう動機付け冊子（説得冊子）、交通情報を提供しつつ、アンケートを実施した。動機付け冊子（説得冊子）は、それまでの取組みで得られた意見がフィードバックされた内容である。</li> <li>・交通事業者や NPO（京都府地球温暖化防止活動推進センター）の全面的な協力により質の高いマップが作成された。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝通勤時の定期券外での鉄道利用者（近鉄大久保駅・JR 宇治駅・京阪宇治駅）が2年にわたる TFP の実施前後の比較で約30%増加、アンケート対象地域である宇治地域の2駅（JR 宇治駅・京阪宇治駅）に限っては定期外降車人員が約45%増加、定期券での降車人員が約4%増加などの効果が得られた。（利用者数は、朝は降車人員、夕は乗車人員を計測した。また近鉄駅は宇治中心部から少し離れるため、京阪・JR 駅の効果を計測した。）また、事業所周辺での自動車利用が減少し徒歩が増加するなど、交通行動の変化がみられた。</li> <li>・市内の主要交差点においては、施策実施前後で、渋滞長が約3割減少した箇所もある。一方、通過交通・大型車両の増加により渋滞長が増加した交差点もあるが、周辺の交通量が増加しているにもかかわらず、事業所周辺では改善が進んだ。</li> <li>・京都府の単独費及びインターネットを活用した TFP が運輸局の単独費で実施されている。（2年目の地図印刷費の一部については市と鉄道3社が負担）</li> </ul> |                       |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

表 モビリティ・マネジメントの実施事例

| 企業名          | 対策の内容                                 | 実施年度     |
|--------------|---------------------------------------|----------|
| 弘南鉄道・弘前市・関係者 | 市内各高校への公共交通での通学方法をまとめた「通学カタログ」を中学別に作成 | 平成 28 年度 |
| 若桜鉄道         | 利用転換を促す調査票と小冊子によるワンショット T F P 実施      | 平成 28 年度 |
| 神戸電鉄         | おでかけガイド・栗生線利用促進マップの作成                 | 平成 24 年度 |
| 熊本電鉄         | 利用実態調査の実施                             | 平成 24 年度 |

### (17) 乗換利便性の向上

鉄道だけで出発地と目的地が繋がれていることは稀であるため、他の交通機関との連携は欠かすことができない。他の交通機関への乗換の不便さは、鉄道利用を敬遠する要因の一つとなる。

乗換利便性の向上のためには、乗換動線の短縮のための整備（対面で乗換可能なホームの整備、駅前における交通広場の整備 等）が効果的である。また、乗換利便性の向上対策については、次に示す『21) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施』等のソフト対策との併用が望ましい。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 富山県富山市 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進と、新たな視点を取り入れた取組みの継続的な実施 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | —                                                     |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 富山市                                                   |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | —                                                     |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | —                                                     |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進とともに、新たな視点を取り入れた公共交通活性化や利便性向上の取組みを継続的に実施。北陸新幹線の開業を通過点として、路面電車の南北接続等の公共交通網を整備するとともに、地域公共交通網形成計画の策定を目指している。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進</li> <li>・日本初の本格的 LRT システムの整備や上下分離方式の導入と、ライトレールに接続したフィーダーバスの運行</li> <li>・中心市街地及び公共交通沿線地域への居住の推進</li> <li>・北陸新幹線の開業を通過点として、地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を策定し、路面電車の南北接続等の公共交通網を整備</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <p>（記載なし）</p> |                                                       |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 乗換利便性事例

| 企業名                       | 対策の内容                      | 実施年度     |
|---------------------------|----------------------------|----------|
| IGR いわて銀河鉄道・岩手県交通・岩手県北自動車 | 各事業者が連携した乗継割引通勤定期と乗継乗車券の販売 | 平成 19 年度 |
| IGR いわて銀河鉄道・岩手県交通・岩手県北自動車 | 鉄道とバスの乗継割引券を設定             | 平成 19 年度 |
| 岩手県交通、盛岡市                 | ゾーンバスシステム、乗り継ぎ割引運賃の導入      | 平成 13 年度 |



# (18) 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施

先にも述べたように、他の交通機関への乗換の不便さは、鉄道利用を敬遠する要因の一つとなる。

乗換利便性の向上は、『20)乗換利便性の向上』に示したハード整備だけでなく、鉄道やバスをはじめとした公共交通機関全体で統一された運賃体系の構築、共通切符や IC カードの導入といったソフト対策、運用の工夫で乗換えの煩わしさを軽減し、シームレスな移動の実現が可能である。また、沿線自治体等との連携により、IC カードの利用による公共交通機関相互の乗り継ぎ運賃割引を実施し、鉄道等の公共交通機関利用の需要を喚起する方法も有効である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 公共交通機関（電車⇄バス）相互の乗り継ぎ運賃割引拡大・高齢者専用 IC カード割引等への支援 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | —                                              |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 高松市                                            |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | —                                              |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | あり（市）                                          |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松市では、平成 22 年度に策定した「高松市総合都市交通計画」に掲げる公共交通利用促進施策の推進に努めているが、25 年 9 月 27 日に公布・施行された「高松市公共交通利用促進条例」の制定を契機として、市民に幅広く利用される公共交通体系の構築に向けた各種施策・事業を、さらに積極的に展開することとしている。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>IC カード「イルカ」による公共交通機関（電車⇄バス）相互の乗り継ぎ運賃割引を 20 円から 100 円に拡大し、拡大分の運賃差額等を高松市が負担。</li> <li>平成 26 年 10 月から「高齢者に対する公共交通利用支援」として、70 歳以上の市民を対象に、イルカが使える電車、路線バス、コミュニティバス等を運賃半額で利用可能な「新イルカカード(ゴールドイルカ)」を発行。</li> <li>「高松市公共交通利用促進条例」を制定し、公共交通利用促進施策・事業を積極的に実施。</li> <li>バス待ち環境整備への補助を実施。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎ運賃割引の拡大で、乗継件数は 3 割程度アップ。</li> <li>利用者数に関する目標は、平成 27 年までに 6 万 2,500 人/日としているが、平成 24 年度は約 5 万 7,000 人/日となっており、人口減少するなかで難しい状況となっている。</li> <li>乗り継ぎ運賃割引（特に定期イルカ所持者への割引）については、これまでもことごとく独自の取組で実施されていたが浸透しておらず、周知の徹底が必要。</li> <li>イルカの乗り継ぎ運賃割引が適用されない JR の利用促進。</li> <li>利用促進条例に罰則規定はないため、形だけで終わらないように実態を伴った取組が必要。</li> <li>商店街等と連携し、「まちに出てきてもらう目的」を作ることも必要。</li> </ul> |                                                |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 統一した運賃体系の構築、切符販売等の実施事例

| 企業名                          | 対策の内容                                                  | 実施年度     |
|------------------------------|--------------------------------------------------------|----------|
| 西鉄バス宗像・西部<br>遠賀交通・岡垣町<br>設楽町 | 路線バスと路線バスを補完するコミュニティバスを導入。下車時に乗り継ぎ券を発行。                | 平成 24 年度 |
|                              | 町内バス路線を基幹、支線、予約バスに機能分類を行い、バス路線を一体的に改善                  | 平成 21 年度 |
| IQR いわて銀河鉄道・岩手県交通・岩手県北自動車    | 各事業者が連携した乗継割引通勤定期と乗継乗車券の販売。鉄道とバスの乗継割引券を設定。             | 平成 19 年度 |
| 南部バス、近隣ショッピングセンター            | 2つの近隣SCとバス事業者で、割引チケットや共通イベントの開催等で連携                    | 平成 19 年度 |
| 関東鉄道                         | 筑波大学が一括して定期券を購入し、学生利用者に再販売する大口割引企業定期券の仕組みを利用して、学内バスを運行 | 平成 17 年度 |
| えちぜん鉄道                       | 運賃の値下げや他の交通事業者と連携した企画切符の販売。P&R 駐車場整備。                  | 平成 15 年度 |
| 三岐鉄道                         | 駅の統廃合と併せた P&R 駐車場や駅前広場の整備、車両改良、無人駅自動化等の整備              | 平成 15 年度 |
| 岩手県交通、盛岡市                    | ゾーンバスシステム、乗り継ぎ割引運賃の導入                                  | 平成 13 年度 |

### (19) 交流人口拡大に向けた取組の実施

沿線人口・就業者・就学者の減少によって利用者が減少している地域鉄道事業者の中には、交流人口の拡大によって利用者の増加を図ろうとする事業者が存在する。

交流人口を拡大によって利用需要が伸び、その需要が定着するようになれば、事業者にとっては経営健全化を実現するための大きなステップとなる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 広域圏の需要を取り込み、交流人口の拡大により活性化を目指す |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 松浦鉄道(株)                       |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 松浦鉄道(株)                       |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 昭和 63 年                       |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | なし                            |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>佐賀県有田町から長崎県佐世保市までの 2 県 4 市 2 町を結ぶ第 3 セクター鉄道である。国鉄時代に利用者数の減少により存続が危ぶまれたが、沿線地域の熱心な取り組みにより、生活交通として存続されている先駆的な事例である。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松浦鉄道に対する支援策等について、沿線自治体が継続して検討、連携できる体制が整っている。（「松浦鉄道自治体連絡協議会」が組織されている。）</li> <li>長崎県北地域における交流人口拡大による活性化を目指し、長崎県北の自治体や交通事業者、観光協会等をメンバーに設立された「ながさき県北観光協議会」の中に、平成 27 年度に「松浦鉄道沿線活性化事業部会」が設けられ、松浦鉄道を活用した取り組みについて検討を進めている。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松浦鉄道利用者数は、第 3 セクターとしてスタートしてから増加し、平成 8 年度に約 4 4 2 万人/年を記録したが、その後減少傾向にあり、平成 2 6 年度は約 2 8 6 万人/年となっている。</li> <li>松浦鉄道沿線には、学校等が多く、地域住民の移動手段として重要な役割を担っており、人口減少などによって利用者数が減少するなか、松浦鉄道の自助努力と周辺自治体の支援により、存続されている。</li> <li>現在、国鉄、ＪＲから引き継いだ松浦鉄道の施設が老朽化しており、その更新等を行うため、「松浦鉄道施設整備事業計画（平成 2 6 年～3 5 年度総額約 2 3 億円）」を実施しており、周辺自治体は総額約 1 6 億円を負担することとしている。</li> <li>松浦鉄道への自治体および地域関係者による支援には、「駅壁画ペインティング事業」、「花いっぱい運動」、「MR 健康ウォーキング」など、多様である</li> <li>平成 2 0 年 6 月に策定された「松浦鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」期間終了後も、引き続き既存公共交通機関と連携を図りながら、人と環境に優しい公共交通体系となるように、「観光商品の P R（トレイン＆サイクル）」、「パーク＆ライド用駐車場の利用促進」を実施している。</li> </ul> |                               |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 交流人口拡大に向けた取組み事例

| 企業名  | 対策の内容                                   | 実施年度     |
|------|-----------------------------------------|----------|
| 養老鉄道 | 沿線自治体との連携による、P&R 駐車場の整備やコミュニティバスの駅への乗入れ | 平成 19 年度 |
| 三岐鉄道 | 駅の統廃合と併せた P&R 駐車場・駐輪場、車両改良、無人駅自動化等の整備   | 平成 15 年度 |
| 松浦鉄道 | 老朽化した施設の更新、観光商品（トレイン＆サイクル）の PR 等        | 昭和 63 年度 |

## (20) 潜在需要に対する運行サービスの実施

鉄道事業者が提供する運行サービスの内容によっては、これまで需要が見込めなかった層から需要を獲得できる可能性がある。例えば、通院に特化したサービスの提供や、送迎用駐車場や駐輪場の整備といった通学利用者に配慮した整備の実施、特定の層（家族連れ、学生グループ、リタイヤ層 等）にターゲットを絞った観光ツアーの開催などが考えられる。地域の状況やトレンドを踏まえて、サービスの内容を検討することが重要である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | I GR 地域医療ライン    |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | I GR いわて銀河鉄道    |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | I GR いわて銀河鉄道（株） |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 平成 20 年         |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | なし              |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会を迎え、地域医療だけでは対応しきれない患者が年々増加傾向にあり、盛岡市内の総合病院へ高度医療を受診するために通院する高齢者が増加している。</li> <li>・高齢者の移動は大きな社会問題になっているなかで I GR いわて銀河鉄道が地域社会の一員としてできることはないかと考えた。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・列車に乗りなれていない利用客、体調や二次交通に不安を感じる利用客などが安心して乗車できるようアテンダントが乗車している。アテンダントは列車内で要望に応じて、ひざかけや薬用の飲料水の配布、利用客の話し相手、タクシーの手配や二次交通の案内などを行う。</li> <li>・着座して目的地まで行きたいとの意見に応えるため、後方車両（全座席）を通院旅客等の優先席としている。優先席化にあたっては該当列車を利用して通学する沿線の高校に協力を依頼するとともに（実際に高校生は自主的に席を譲るなど協力的である）、車内に優先席を知らせる案内表示も取付け、通院以外の利用客に周知している。</li> <li>・混雑時はアテンダントが他のお客様に譲るよう呼びかけを行うことで、確実に座ることができる環境を整えている。</li> <li>・通院旅客用の割引きっぷのほか、介護者と同伴で乗車する場合の負担の軽減を図るため、介護者の割引を盛り込んだ 2 人用のきっぷも発売している。</li> <li>・沿線の駅に社有地を活用した無料駐車場を増設し、鉄道を利用しやすい環境を整備している。奥中山高原駅の駐車場設置にあたっては、自治体（一戸町）からの協力を得ることができ、I GR と一戸町が共同で駐車場整備にあたった。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アテンダントの乗車による利用客へのサポート、通院旅客等対象とした後方車両（全座席）の優先席化、「あんしん通院きっぷ」（割引乗車券）の導入、地域医療ライン専用無料駐車場の設置、盛岡駅から病院までの二次交通手段となるタクシーとの連携といった総合的な取組により、高齢者の自宅から総合病院までのシームレスな移動の実現に寄与している。</li> <li>・利用客は着実に増加しており、特に自家用車からの切替えが目立っている。青森県からの利用客のほか、沿線から離れた軽米町等沿線広域からの利用客も増えている。</li> </ul> |                 |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 潜在需要に対する運行サービスの実施事例

| 企業名   | 対策の内容                                   | 実施年度     |
|-------|-----------------------------------------|----------|
| 福井鉄道  | 4 駅の新駅設置の他に、駅舎の改築、駐輪場を整備                | 平成 20 年度 |
| 養老鉄道  | 沿線自治体との連携による、P&R 駐車場の整備やコミュニティバスの駅への乗入れ | 平成 19 年度 |
| 伊賀鉄道  | サイクルトレイン（自転車持込可）の実施。無料 P&R 駐車場の整備。      | 平成 19 年度 |
| 和歌山電鐵 | 終電時刻の繰り下げ、駅駐車場・駐輪場の整備、定期券の通信販売          | 平成 18 年度 |
| 木曽町   | ダイヤ、運賃等に利用者の声を反映した、生活交通システムバスを導入        | 平成 18 年度 |
| 三岐鉄道  | 駅の統廃合と併せた P&R 駐車場・駐輪場、車両改良、無人駅自動化等の整備   | 平成 15 年度 |

## (21) 広報、宣伝による認知度の向上

沿線地域の居住人口が減少する中で、鉄道利用者数を維持・向上させていくためには広報・宣伝活動に力を入れ、地域内外の人々に地域鉄道の存在とその魅力を知ってもらうことが重要である。特に、地域外の人々に、当該鉄道とその沿線地域の魅力を知ってもらうことは、観光客の利用増に繋がるものであり、居住人口が減少する中で、鉄道利用者数を維持・向上させていく上で非常に有効な方策である。

例えば、さまざまな観光振興策を打ち出すことで観光客の集客を図っているわたらせ渓谷鉄道では、車窓からの展望が楽しめる観光トロッコ列車の運行や、「廃線を歩くツアー」「保線体験ツアー」などのツアー開催といった観光プログラムの企画・実施と同時に、これらを利用して地域内外への当該鉄道の魅力の広報・周知に努めている。このように沿線の観光プログラムとセットで地域鉄道の広報・宣伝を行えば、地域外居住者を観光客として呼び込むことも可能である。

| ▲ わたらせ渓谷鉄道株式会社                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| トロッコ列車                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | テレビ・雑誌掲載情報                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 団体について                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| よくある質問 (Q&A)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Next >>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| イベント                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ◎群馬テレビ「JOYnt!」<br>★☆テレビ放映のお知らせ★☆<br>「ゆるキャラ フットサル大会」にわ鐵のわっしーが出演します。<br>ぜひご覧ください。<br>放送日:<br>平成27年11月4日(水) 時間:23時30分～<br>平成27年11月11日(水) 時間:23時00分～<br><a href="#">番組の詳細はこちらをご覧ください。</a>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| TV・雑誌掲載情報                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 時刻表                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 運賃・きっぷ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 各駅の情報・時刻                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ◎フジテレビ「めざましテレビ」<br>★☆テレビ放映のお知らせ★☆<br>番組内の「紅葉ウィーク」のコーナーでわたらせ渓谷鉄道が紹介されます。<br>ぜひご覧ください。<br>放送日:平成27年11月6日(金) 時間:午前7時15分頃～<br><a href="#">番組の詳細はこちらをご覧ください。</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 沿線ガイド                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| わ鐵オリジナルグッズ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| レストラン清流                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 水沼駅温泉センター                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ◎BSジャパン「聞きこみ! ローカル線気まぐれ下車の旅」<br>★☆テレビ放映のお知らせ★☆<br>わたらせ渓谷鉄道沿線が紹介されます。<br>ぜひご覧ください。<br>放送日:平成27年11月9日(月) 時間:20時～21時55分<br><a href="#">番組の詳細はこちらをご覧ください。</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| リンク集                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| トップへ戻る                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <br><<お問い合わせ>><br>【会社名】<br>わたらせ渓谷鉄道株式会社<br>土日祝除く 9:00～17:00<br>【連絡先】<br>電話 0277-73-2110<br>※電話番号をよくご確認の上、お問い合わせのないようお願い致します。<br><br><a href="#">わ鐵モバイル</a><br> | ◎NHK総合「はっとぐんま640」<br>★☆テレビ放映のお知らせ★☆<br>わたらせ渓谷鉄道沿線でロケを行いました。ぜひご覧ください。<br>放送日:平成27年10月27日(火) 時間:18時40分～<br><a href="#">番組の詳細はこちらをご覧ください。</a><br><br>◎テレビ東京「土曜スペシャル」<br>★☆テレビ放映のお知らせ★☆<br>「赤城山麓&わたらせ渓谷 秋の群馬 すごろくの旅8」<br>わたらせ渓谷鉄道沿線でロケが行われました。ぜひご覧ください。<br>放送日:平成27年10月31日(土) 時間:18時30分～21時00分<br><a href="#">番組の詳細はこちらをご覧ください。</a><br><br>◎NHK BSプレミアム「植物男子ベランダー」<br>わたらせ渓谷鉄道でロケが行われました。第11話と第12話で登場します。<br>ぜひご覧ください。<br>放送日時:<br>第11話 平成27年9月10日(木)23時15分～ |

出典：わたらせ渓谷鉄道 <http://www.watetsu.com/>

表 広報、宣伝による認知度の向上の事例

| 企業名      | 対策の内容                                 | 実施年度     |
|----------|---------------------------------------|----------|
| 上田電鉄     | 沿線の大学と連携して、沿線グルメガイド作成や車内観光アテンダント企画を実施 | 平成 28 年度 |
| 青い森鉄道    | 産直列車の運行やフリースターブックによる沿線の魅力発信           | 平成 28 年度 |
| 京福電気鉄道   | 大学と共同で沿線マップ作成                         | 平成 27 年度 |
| 北陸鉄道     | 鉄道ガイドブックやみどころマップを作成                   | 平成 24 年度 |
| 土佐くろしお鉄道 | ラッピング列車の導入                            | 平成 18 年度 |
| いすみ鉄道    | 全線の線路沿いに県花である菜の花を植栽                   | 平成 12 年度 |

(22) 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組の実施

鉄道は自家用車やバスに対して、地球環境への付加が少ないというメリットがあるが、こうした鉄道ならではのメリットを活かして、鉄道利用者の維持・向上に結びつけることも有効である。具体的な対策としては、全国の自治体で既に開始されている「ノーカーデー（ノーマイカーデー）」の取組みが挙げられる。こうした取組みの成果は、利益としてすぐに現れるものではないが、このように沿線自治体や企業等を連携して地球環境への付加が少ないという鉄道のメリットを地域住民に浸透させ、鉄道利用に対する意識を高めていくことも重要である。

■青森県の「ノーマイカーデー」の取組み

県下一斉 平成28年度 **ノーマイカーデー** COOL CHOICE

～参加事業所・団体募集中！～

第1回: H28. **7.21** 木 ~ **31** 日 一終了しました。

第2回: H28. **10.11** 火 ~ **20** 木

■参加登録をお願いいたします(民間事業所のみ、裏面をご参照ください)

**地球にやさしい**

もったいない・あかもり鉄道キャラクター「エッちゃん」

ルマは確かに便利！でも少しだけお休みして人にも地球にもやさしいノーマイカーデーに参加してみませんか？

**健康増進**

毎日の歩数 10,000歩以上  
通勤キャラクター「マモルさん」

・バスや鉄道などの公共交通機関は、CO<sub>2</sub>排出量が少ない移動手段。消費カロリーもマイカー通勤の2倍以上という試算も。(※出典：国土交通省国土政策研究所調べ)

・徒歩や自転車はCO<sub>2</sub>を全く排出しない究極の「エコ」。通勤時間がダイエットや生活習慣病の予防にも。

**昨年度の実施結果**

…昨年度は、延べ19,074人の皆さんにご参加いただき、32,399kgのCO<sub>2</sub>が削減されました！これは、2,202世帯の1日分のCO<sub>2</sub>排出量に相当します！ご参加ありがとうございました。

**ノーマイカーデー広域プロジェクト**

弘前市と八戸市では、参加者を募っています！詳しくは、弘前市都市政策課 0172-35-1124、八戸市都市政策課 0178-43-9124までお問い合わせください。

Check!

青森県

出典：青森県ホームページ [http://www.pref.aomori.lg.jp/nature/kankyo/no-mycar-day\\_2016.html](http://www.pref.aomori.lg.jp/nature/kankyo/no-mycar-day_2016.html)

表 沿線自治体と連携した環境保全に向けた取組み事例

| 企業名    | 対策の内容                                                     | 実施年度   |
|--------|-----------------------------------------------------------|--------|
| アルピコ交通 | 県が主催するノーマイカー通勤ウィーク期間中は、水曜日に限り使用できる「ふれあいデー乗車券」（回数券）は毎日利用可能 | 平成28年度 |



### (23) 自治体と連携したコンパクトシティ化の実施

鉄道をはじめとした、沿線住民の移動手段である公共交通機関を効果的に機能させるためには、沿線自治体におけるまちづくりとの連携が不可欠である。具体的には、コンパクトシティの実現に向けた公共施設等の配置、道路整備や土地利用政策、市街地整備との連携などが考えられる。いづれにしても、沿線自治体による明確な方針の設定と計画の策定が必要となる。このようなまちづくりと連携した運行サービスを提供することで、利用者の増加や地域鉄道の価値の顕在化が図れる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 富山市（富山県）：公共交通計画<br>コンパクトなまちづくりと連携した公共交通計画の策定・実施 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 富山地方鉄道(株)・JR 西日本                                |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 富山地方鉄道(株)・JR 西日本・富山市                            |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 平成 18 年度                                        |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | あり（国、県、市）                                       |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山市において、生産年齢人口の減少による経済の縮小化や高齢化による社会保障費（医療費、介護保険給付費等）の増大などが懸念されている。このため、以下のような課題に対応することが求められている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 市街地の低密度化により市民一人当たりの行政コストの増加</li> <li>② 自動車に依存する一方、公共交通の衰退が著しい</li> <li>③ 高齢化の進展に伴い、車を自由に使えない人の割合が高くなっていく</li> <li>④ 過度に自動車に依存した生活や、都市機能が拡散した都市構造などを背景にCO<sub>2</sub>排出量の増加率が全国平均を上回る状態になっている</li> </ul> </li> <li>・富山市はまちづくりの将来像として「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すとしている。（「お団子と串の都市構造」）</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 18 年度に「富山市公共交通活性化計画」をとりまとめた。これをベースに平成 19 年度に地域公共交通総合連携計画を策定。</li> <li>・都市機能が集積した「お団子」を形成するため、「中心市街地活性化計画」「まちなか居住推進計画」「公共交通沿線居住推進計画」を策定するとともに、「串」の形成には「公共交通活性化計画」を策定し、コンパクトなまちづくりを推進している。</li> <li>・延伸区間の整備において、車両、電停、車道、歩道等の意匠（形状・色彩）に統一感を持たせることにより、富山市の都心地区を代表する通りとして、高質で魅力ある街路空間を創造することが重要であることから、景観形成の全体コンセプトと基本方針を設定。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日では、既存系統のみの利用者も増加。市内電車全体では、平日・休日ともに利用者が増加。環状線の利用者は、平日約 1,200 人、休日は約 1,100 人。富山駅前⇄中心商業地区間の移動が平日・休日ともに増加し、2つの都心核のアクセスが強化。平日では、女性の高齢者の利用が大きく増加し、環状線が日常の移動手段として定着。</li> <li>・これまで減少傾向にあった乗車人数は、平成 22 年度には実験開始前の平成 17 年度と比較して約 13.5% 増加するなどの大きな効果が現れている。</li> </ul> |                                                 |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.ml.it.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

(24) 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上

鉄道の立地条件にもよるが、交通利便性が高まることで、沿線の価値が高まり、企業や宅地を誘致することができ、更なる鉄道利用の需要を喚起することができる。また、沿線地域において企業や宅地が増加傾向にある場合には、それに合わせて交通サービスを提供することで鉄道利用需要を取り込むことが求められる。

そのための方法としては、例えばバス路線の整備によるフィーダー交通の充実、企業集積地や宅地造成地の付近への新駅の設置、駐車場や駐輪場の整備等が挙げられる。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>取 組 み 名 称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 行政が路線を企画立案しバス事業者が新規参入 |
| <b>対 象 事 業 者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | つくばエクスプレス、沿線のバス事業者    |
| <b>実 施 主 体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 各バス事業者、三郷市            |
| <b>実 施 年 度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 平成 17 年度              |
| <b>補 助 金 活 用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | なし                    |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三郷市は埼玉県南東の端、関東平野に位置し、東京都心からは約 20km の距離である。</li> <li>・市内は住宅開発が急速に進み、また平成 17 年 8 月首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）の開業により市民の移動ニーズも変化している。</li> <li>・一方、これまでの三郷市内のバス路線は、速達性や定時性の低下により利便性が低下していた。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市はアンケート調査として「地域循環バス調査」を実施。市民が負担できる金額、移動範囲、バスに求めているサービスなどを明らかにし、市民のニーズに合った路線バスネットワークの構築を目指した。</li> <li>・公共交通活性化総合プログラム等、国の制度を積極的に活用し、情報システム導入や IC カードの導入、サイクルアンドバスライド、需要予測調査、EST モデル事業フォローアップ調査等多くの調査を実施し、PDCA サイクルに基づく事業展開を行っている。</li> <li>・バス事業者は自らの持つバス事業のノウハウを活かし、市側は住民の意見を集約して路線計画・運行本数設定・バス停留所立地方針等の企画立案を行うという役割分担によって、双方の強みを組み合わせることで、より効率的で効果的なバスの運営システムを構築した。</li> <li>・異なるバス事業者全てに共通する IC カード導入や他の商業施設とバスの連携を目指し、事業者間の調整を行っている。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三郷市では、自治体が運営主体となって運行をバス事業者に委託する方式は採用せず、あくまでバス事業者が採算性を考慮した上で参入する。よって市側から、委託料や補助金を支給しない。</li> <li>・一方、市は、市民のニーズを集約し、路線計画を立案したり必要な道路上の整備等を行ったりする役割を担う。</li> </ul> |                       |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

表 企業、宅地誘致のための運行サービスの向上の事例

| 企業名    | 対策の内容                                   | 実施年度     |
|--------|-----------------------------------------|----------|
| 福井鉄道   | 3 駅の新駅設置の他に、駅舎の改築、駐輪場を整備                | 平成 20 年度 |
| 養老鉄道   | 沿線自治体との連携による、P&R 駐車場の整備やコミュニティバスの駅への乗入れ | 平成 19 年度 |
| 伊賀鉄道   | サイクルトレイン（自転車持込可）の実施。無料 P&R 駐車場の整備。      | 平成 19 年度 |
| えちぜん鉄道 | 運賃の値下げや他の交通事業者と連携した企画切符の販売。P&R 駐車場整備。   | 平成 15 年度 |
| 三岐鉄道   | 駅の統廃合と併せた P&R 駐車場・駐輪場、車両改良、無人駅自動化等の整備   | 平成 15 年度 |

## (25) 沿線自治体、教育委員会、学校との連携

地域鉄道にとって通学者は非常に重要な顧客であり、こうした通学者のニーズを的確に把握し、これをダイヤや運行本数等の運行サービスに役立てることは、鉄道経営に直結する重要な課題である。またこうした意味では、沿線自治体や、教育委員会、学校との連携を深め、通学の交通手段として鉄道のメリットを十分に広報・周知すると共に、そのニーズを的確に把握し日々の運行に役立てていくことが有効である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 地域生活交通システム見直しによる効率的な交通システムの実現 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | バス事業者                         |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 中川村、村・NPO、村・社会福祉協議会           |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 平成16年                         |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | あり（県）                         |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中川村は天竜川両岸の河岸段丘に位置し、坂の多い過疎地域である。</li> <li>・民間バス事業者が村内で複数の営業バス路線を運行していたが、人口減少化とマイカーの普及で、路線は廃止されていた。平成15年度までは行政が主体となった各種バス（村営バス、スクールバス、児童クラブ輸送バス、患者輸送バス、村内循環バス、通勤バス等）が運行されていたが、全体的な利用者の減少傾向および、交通体系のまとまりのなさ、バス路線のない地域への対応、鉄道との接続本数の少なさ、福祉輸送サービスの適法化への対応など、バス運行事業全体を効率的で機能的なものとするための見直しが必要とされていた。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活交通システムの見直しの際は、住民の意見も積極的に取り入れるために、地区・各種団体説明会、計画策定委員会、アンケート調査など数多く行った。</li> <li>・村営巡回バス路線案については村の担当者が、各地区や老人クラブ、地域の総会に出向いて話をした。</li> <li>・地域住民や事業者からの意見も取り入れるために、検討には、商工会や老人クラブ連合会、小中学校PTA、社会福祉協議会の関係者や住民代表、バス事業者も参加している。</li> <li>・運転手と利用者との会話で入手した意見を反映させ、時刻表の修正がされることもある。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各事業が地域に根ざしたもの、より地域のニーズにあったものとなるように、常に利用者のニーズを把握し、即座に対応していくことが必要である。</li> </ul> |                               |

出典：地域公共交通の活性化・再生への事例集 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

表 沿線自治体、教育委員会、学校との連携事例

| 企業名       | 対策の内容                                                        | 実施年度     |
|-----------|--------------------------------------------------------------|----------|
| IR いしかわ鉄道 | 地域の子供達と教員を目指す学生が、駅のコンコース壁面にオブジェを展示                           | 平成 28 年度 |
| 北条鉄道      | それまで乗車したことのない市民に乗車してもらうため、自治体広報に片道無料乗車券を印刷                   | 平成 28 年度 |
| いすみ鉄道     | 運転免許証自主返納者に対し、沿線住民シニア優待証を発行                                  | 平成 28 年度 |
| ひたちなか海浜鉄道 | 沿線商店街での乗車証明書提示による割引等サービス、自治会への回数乗車券割引販売                      | 平成 28 年度 |
| アルピコ交通    | 4 ヶ月定期券及び 12 ヶ月定期券を発売し、沿線学校の新入学生向け案内文書にチラシを同封                | 平成 28 年度 |
| 伊賀鉄道      | 沿線自治体と連携したイベントの実施(100 周年イベント等)、従業員への外国語研修                    | 平成 28 年度 |
| 伊豆急行      | 行政、学校主催イベントの告知協力                                             | 平成 28 年度 |
| 伊豆箱根鉄道    | 沿線小学校へ安全啓発グッズのプレゼント                                          | 平成 28 年度 |
| 江ノ島電鉄     | 自治体と協力してエレベータ設置等、駅のバリアフリー化対策                                 | 平成 28 年度 |
| 松浦鉄道      | お客様感謝デーの実施、無人駅に卒業記念の壁画を描く等の沿線学校との連携                          | 平成 28 年度 |
| 上田電鉄      | 沿線の大学と連携して、沿線グルメガイド作成や車内観光アテンダント企画を実施                        | 平成 28 年度 |
| 上田電鉄      | 自治体回数券発売や、飲食店利用者へのお帰り乗車券の発行                                  | 平成 28 年度 |
| 上毛電気鉄道    | 地域の祭りに参加してのグッズ販売                                             | 平成 28 年度 |
| 真岡鐵道      | 市民号・町民号(住民を対象とした自治体の企画旅行)の運行                                 | 平成 28 年度 |
| 神戸電鉄      | 栗生線サポーターズクラブの設立                                              | 平成 28 年度 |
| 津軽鉄道      | 自治体で実施しているふるさと納税に、津軽鉄道コースを設定                                 | 平成 28 年度 |
| 富士急行      | 自治体イベントの告知協力、ウォーキングイベント等の地域イベントの開催、駅前有料駐車場の無料時間延長、駅のバリアフリー化、 | 平成 28 年度 |
| 豊橋鉄道      | 自治体と連携してハイキングや車庫内での運転体験などのイベントを開催                            | 平成 28 年度 |
| 京福電気鉄道    | 大学と共同で沿線マップ作成                                                | 平成 27 年度 |
| 島原鉄道      | 行政、沿線の観光協会、商工会等とのワークショップの開催                                  | 平成 27 年度 |
| 会津鉄道      | 車内にて自治体職員とともに名産品を販売。                                         | 平成 26 年度 |
| 養老鉄道      | 沿線自治体との連携による、P&R 駐車場の整備やコミュニティバスの駅への乗入れ                      | 平成 19 年度 |
| 関東鉄道      | 筑波大学が一括して定期券を購入し、学生利用者に再販売する大口割引企業定期券の仕組みを利用して、学内バスを運行       | 平成 17 年度 |

## (26) 沿線観光施設へのアクセス性の向上

沿線の居住人口が減少を続ける中で、利用者数の維持・向上を図り、経営を安定化させるためには、観光客等の地域外からの利用者の獲得を目指すことが重要となる。地域観光の交通手段として鉄道を積極的に利用してもらえるようにするためには、鉄道の利用のしやすさ、沿線の観光施設へのアクセス性向上が不可欠である。そのためには、沿線の観光施設へアクセスする路線バスや観光タクシーの整備、鉄道と路線バス等との乗換利便性の向上、乗換時間の調整が求められる。

また、路線バスや他社の鉄道等も利用できる共通切符を発売することで、利用者にとってシームレスな環境を提供すること有効である。さらに、この共通切符に沿線観光施設や飲食店・土産物屋等での割引や特別なサービス等の特典を設けることで、需要を喚起することも効果的である。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 会津ぐるっとカード                        |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 会津鉄道株式会社                         |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 会津鉄道、JR 東日本、会津バス、ハイカラさん、磐梯東都バス 等 |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 平成 15 年度                         |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | —                                |
| <p>＜取組みの背景・目的＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福島県会津地方の広域観光を推進し、地域の活性化を図るとともに、地域の公共交通の活性化につなげる目的で、鉄道事業者とバス事業者の運賃割引を実施し、周辺の観光施設・土産店の割引等を付加し、利用者へサービスを提供する。</li> </ul> <p>＜取組みの内容・手順＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで自家用車での移動が主な交通手段であった会津地域の観光を、交通機関の連携により、それぞれの観光地を公共交通機関により一体的に結ぶことで、新たな観光ルートとして広域的な観光を推進する。</li> </ul> <p>＜取組みの効果（課題）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 15 年 7 月 1 日発売開始・発売開始から 16 年 1 月までの 1 ヶ月平均販売枚数約 600 枚弱（大人及び小児を含む）。</li> <li>・多様な広域観光ルートが設定され、観光客の回遊性が高まりつつある。</li> </ul> <p>○成功理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR と民間鉄道、バス事業者の企画乗車券は、全国初の試みであるが、会津エリア内の市町村及び観光業者の協力体制を築くことができたこと。</li> <li>・会津地域における交通事業者や行政、観光事業者などからなる「福島県西部広域都市間公共交通活性化プロジェクト委員会」を設置し、会津地域の公共交通と観光振興について検討・協議を行ったこと。またこの結果が着実に実施され、施策として結実していること。</li> <li>・検討委員会では運賃収入分の事業者配分及び発売箇所等についても検討・協議が行われ、最終的に各社の合意を得ることが出来たこと。</li> <li>・鉄道、バスが 2 日間乗り放題であることやその設定金額を安くしたことが魅力的であったこと。エリア内における電車とバスが一枚のカードで利用可能となったこと等、観光地における交通機関の利便性を向上させたことにより、魅力の向上が図られたこと</li> </ul> |                                  |

出典：鉄道：ベストプラクティス集 <http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%20toppage.htm>

表 沿線観光施設へのアクセス性の向上の事例

| 企業名  | 対策の内容          | 実施年度     |
|------|----------------|----------|
| 山形鉄道 | 観光地の公園近くに新駅を開業 | 平成 14 年度 |

## (27) 鉄道施設、設備の観光資源化

沿線地域の状況によっては、交流人口の拡大によって利用者の増加を図りたいと考えているものの、大きな観光資源を沿線地域に持たないため、そうした対策が取りにくいケースも想定される。

こうした場合には、鉄道施設・設備自体を観光資源化し、観光誘客を図ることが考えられる。観光車両の導入や鉄道施設・設備の公開等、鉄道施設・設備の観光資源化することによって、新たに観光客の獲得を目指そうとする取組みは全国各地で見られ、こうした既往の取組みは大いに参考にすべきである。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 車両・鉄道施設の魅力向上による沿線外からの利用喚起 |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 和歌山電鐵                     |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 和歌山電鐵                     |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 平成 18 年                   |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | —                         |
| <p><b>&lt;取組みの背景・目的&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の減少による既存事業者の撤退表明後、県及び沿線自治体が財政支援を決定し、新たに運営を引き継ぐ事業者を公募した。その結果、県外の事業者が参入することとなり、路線も存続されることとなった。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの内容・手順&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行開始後は、「貴志川線運営委員会」で利用促進策が協議されている。国際的にも有名になった猫の「たま駅長」、「ニタマ駅長」の任命、車両に沿線で名産のいちごのデザインを施した「いちご電車」、車内でガチャガチャも楽しめる「おもちゃ電車」、車内外にたま駅長が満載の「たま電車」の運行、世界で唯一の栓皮茸の猫顔駅舎「貴志駅」のリニューアルなどの沿線外からの利用喚起のほか、終電時刻の繰り下げ、駅駐車場・駐輪場の整備、定期券の通信販売といった利便性向上もあわせ、様々な利用促進策に取り組んでいる。</li> </ul> <p><b>&lt;取組みの効果（課題）&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公募によって選定された岡山電気軌道が新たに設立した和歌山電鐵により、貴志川線の運行が行われている。また、事業引継ぎ開始後は、和歌山電鐵・県・沿線自治体・学校・住民団体・商工会等で組織される「貴志川線運営委員会」において、利用促進策が協議されている。廃線目前にあった路線が、様々な関係者の努力により維持され、活性化のための取組みが行われている。</li> <li>・様々な利用促進策により、事業引継ぎ直後の平成 18 年度の年間利用者は約 211 万人となり、前年の 17 年度を約 19 万人上回った。また近年は香港・台湾を中心とした海外からの利用が大幅に伸びたこともあり、26 年度には 227 万人を記録して対 17 年度比で 18%を超える増加をみている。</li> </ul> |                           |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 鉄道施設、設備の観光資源化の事例

| 企業名         | 対策の内容                                      | 実施年度     |
|-------------|--------------------------------------------|----------|
| 長野電鉄        | 子供無料デーの拡充、イベント列車の運行                        | 平成 28 年度 |
| JR 九州       | 九州を周遊する日本初のクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」の運行を開始      | 平成 25 年度 |
| 一畑電車、富山地方鉄道 | 公共交通機関をテーマとした映画『RAILWAYS』のロケ誘致             | 平成 23 年度 |
| 和歌山電鐵       | 猫のたまを駅長に任命、名産のいちごをデザインしたいちご電車の運行等          | 平成 18 年度 |
| 西日本旅客鉄道     | 妖怪ワールド境港へ誘うというコンセプトにより、列車導入、駅構内整備、イベント等を実施 | 平成 17 年度 |
| 岩国市・錦川鉄道    | 旧国鉄の跡地を利用し、遊覧車を運行                          | 平成 14 年度 |
| 松浦鉄道        | 老朽化した施設の更新、観光商品（トレイン&サイクル）の PR 等           | 昭和 63 年度 |
| 三陸鉄道        | イベント列車、企画列車の運行、企画乗車券の発売                    | 昭和 59 年度 |
| 津軽鉄道        | ストーブ列車の導入                                  | 昭和 22 年度 |



# (28) 沿線の観光資源に関する情報発信

沿線に観光資源が立地する鉄道事業者においては、それらの資源と連携を図り、観光客による利用増加を図ることが考えられる。その連携手法のひとつとして、沿線の観光資源に関する情報発信が挙げられる。観光資源と鉄道を結び付けて情報発信を行うことで、その観光資源がある場所に行くための交通手段に鉄道があることが認知されやすくなる。

情報発信の方法には、WEB による広報、雑誌・メディアの活用などが挙げられる。

|       |                     |
|-------|---------------------|
| 取組み名称 | 沿線の施設と一体となった情報発信の実施 |
| 対象事業者 | わたらせ渓谷鐵道            |
| 実施主体  | わたらせ渓谷鐵道            |
| 実施年度  | —                   |
| 補助金活用 | —                   |

＜取組みの内容・手順＞

- ・ 自社のホームページにおいて、沿線の観光資源・施設に関わる情報を発信し、地域全体で観光の魅力を高めようとしている。
- ・ また、沿線の観光ガイド紙を独自に作成し、ホームページ上で無料公開している。




出典：わたらせ渓谷鐵道ホームページ <http://www.watetsu.com/>

表 沿線の観光資源に関する情報発信の事例

| 企業名    | 対策の内容                        | 実施年度     |
|--------|------------------------------|----------|
| 青い森鐵道  | 産直列車の運行やフリーツアーズブックによる沿線の魅力発信 | 平成 28 年度 |
| 京福電気鐵道 | 大学と共同で沿線マップ作成                | 平成 27 年度 |
| 北陸鐵道   | 鐵道ガイドブックやみどころマップを作成          | 平成 24 年度 |

(29) 沿線観光施設・資源との連携による魅力向上

観光客による鉄道利用を促進するためには、沿線の観光施設や観光資源と連携を図ること、鉄道を含めた地域全体の観光の魅力を高めることが重要である。

沿線に観光施設が立地する場合には、観光施設の入場券とセットになった企画切符の販売や、ツアー商品の造成などの取組みが考えられる。また、沿線地域の特徴ある資源に着目し、それを活用することで観光資源として昇華させる取組み（沿線自治体の花を活用した観光の魅力の向上、車窓からみえる風景の活用 等）も、他地域や他の交通手段との差別化という観点から、効果的である。

ただし、こうした取組みが十分な効果を発揮するには、戦略的な広報・PRが必要不可欠であり、この点には十分に留意する必要がある。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <b>取組み名称</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 花の四季彩ルート化計画（菜の花植栽） |
| <b>対象事業者</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | いすみ鉄道              |
| <b>実施主体</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | いすみ鉄道、いすみ鉄道対策協議会   |
| <b>実施年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 平成12年度             |
| <b>補助金活用</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | —                  |
| <p>＜取組みの背景・目的＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車人員の減少に歯止めをかけるため、いすみ鉄道と夷隅郡市1市5町で構成するいすみ鉄道対策協議会は、全線の線路沿い鉄道用地に県花となっている菜の花の種をまくことにしたものの。なお、車両のボディーカラーにもなっている菜の花のイメージを定着し、利用客の増加を目指している。</li> </ul> <p>＜取組みの内容・手順＞</p> <p>平成15年度菜の花植栽事業</p> <p>対象路線：いすみ鉄道全線                      作業実績：延長合計 14,600 m、面積合計 32,030 ㎡</p> <p>作業人数：草刈 160 人 播種 51 人 合計 211 人</p> <p>作業時期：草刈—8月中旬～9月下旬、播種—10月上旬～10月中旬</p> <p>開花時期：3月上旬～4月上旬</p> <p>＜取組みの効果（課題）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車人員が年々減少する中、平成14年度の3月の普通乗車人員は、対前年比 120.8%、約2千人の増となったほか、平成15年度の普通乗車人員は、平成8年の増加以来年間を通して対前年比で 104.8%、約7千人の増加となるなど、いすみ鉄道沿線の菜の花の知名度が上がったことによる集客効果がある。</li> <li>沿線3町が広報誌等を通じて呼びかける他、地元の鉄道存続という趣旨から自主的に草刈り等を行う団体もあり、うち何名かの個人も含まれている状況である。</li> </ul> |                    |

出典：地域公共交通支援センター <http://koutsu-shien-center.jp/>

表 沿線観光施設・資源との連携による魅力向上の事例

| 企業名      | 対策の内容                                      | 実施年度   |
|----------|--------------------------------------------|--------|
| 和歌山電鐵    | 猫のたまを駅長に任命、名産のいちごをデザインしたいちご電車の運行等          | 平成18年度 |
| 西日本旅客鉄道  | 妖怪ワールド境港へ誘うというコンセプトにより、列車導入、駅構内整備、イベント等を実施 | 平成17年度 |
| 山形鉄道     | 観光地の公園近くに新駅を開業                             | 平成14年度 |
| 岩国市・錦川鉄道 | 旧国鉄の跡地を利用し、遊覧車を運行                          | 平成14年度 |
| 三陸鉄道     | イベント列車、企画列車の運行、企画乗車券の発売                    | 昭和59年度 |

## 参考：現状把握項目を活用した分析の実施

これまでに説明した現状把握項目は、各項目単体でも経年変化や他の項目と比較することで、地域鉄道事業者や沿線地域の状態を把握・分析することが可能だが、これらを活用して、より発展的に地域鉄道の現状やポテンシャル、更には効果的な取組み・事業の内容やそれによる効果を分析することが重要である。

ここでは、そうした手法のうち、需要予測分析・経営分析・マーケティング分析の3つの分析手法を紹介する。

### （１）需要予測分析

需要予測分析は、実施しようとする取組みや事業を行うことで見込まれる利用者の増加（変化）について予測するものである。取組みや事業の効果は、取組みを実施した場合となかった場合の差分により算出する。したがって、まずはじめにどのような取組みや事業を対象に需要予測分析を行うのかを決める必要がある。

詳細な分析方法については、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」（鉄道局、2012.7）に記載されているのでそちらを参照されたい。

ここでは、地域鉄道における需要予測分析を行う上で必要な情報の収集とその結果の活用方法について説明する。

#### １）分析のためのデータ取得

まず、分析に必要なデータの取得を行う。そのデータは現状把握項目で挙げた項目のうち、以下の項目が該当する。

#### <需要予測分析に必要な現況把握項目>

##### ◆b. 鉄道運行サービスの状況

運行状況、運賃、所要時間、運賃割引制度、運行サービス向上のための取組み

##### ◆e. 鉄道の利用状況

利用者数、駅別乗降客数、利用券種、利用区間

##### ◆f. 鉄道利用者の意向・動向

利用者の属性・特性、利用者の行動、利用者の意向

##### ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

公共交通サービスの状況、公共交通サービスの利用状況、自社との連携

##### ◆h. 沿線地域の状況

人口・世帯数、就業者数・事業所数、就学者数・学校数、沿線地域の交通流動

##### ◆i. 沿線地域の住民の意向・動向

沿線住民の属性・特性、沿線住民の行動、沿線住民の鉄道利用に対する意向

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

沿線地域の観光入込客数、観光客の立寄り地、観光客の利用交通手段

これらの情報から、分析したい需要に合わせて情報を取捨選択する。

例えば、沿線住民の需要予測分析を行うのであれば、下記のような情報が必要となる。以降の説明は、沿線住民の利用促進を目的とした取組みを実施するケースを例に説明を行う。

#### <例> 沿線住民を対象とした需要予測分析に必要な現況把握項目

##### ◆b. 鉄道運行サービスの状況

運行状況、運賃、所要時間、運賃割引制度、運行サービス向上のための取組み

##### ◆e. 鉄道の利用状況

利用者数、駅別乗降客数、利用券種、利用区間

##### ◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況

公共交通サービスの状況、公共交通サービスの利用状況、自社との連携

##### ◆h. 沿線地域の状況

人口・世帯数、就業者数・事業所数、就学者数・学校数、沿線地域の交通流動

##### ◆i. 沿線地域の住民の意向・動向

沿線住民の属性・特性、沿線住民の行動、沿線住民の鉄道利用に対する意向

データを取得した上で、需要予測に必要な情報の整理を行う。

需要予測分析は、人々がある地点から別の地点に移動する際に、複数ある交通手段のうち、費用や所要時間、乗換の回数などの要素を勘案して、最も良いと考えられる交通手段を選択する、という考え方に基づいて分析を行う。

そのため、データの整理にあたっては、下記のような情報の整理を行う必要がある。

| 整理の項目      | 人々の行動に関わる情報                                                                                                        | 交通手段の選択条件に関わる情報                                                           | 交通手段のサービスに関わる情報                                                   |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 概要         | 分析の対象とする人々が出発地から目的地まで、どの交通手段を利用し、どのような経路で移動したのか、その実態を整理する<br>例)・出発地と目的地<br>・利用交通機関<br>・移動にかかる費用<br>・所要時間<br>・各人の属性 | 交通手段を選択する際にどのようなことを考慮しているのかについて整理する<br>例)・料金<br>・所要時間<br>・割引制度<br>・運行頻度 等 | 交通手段の選択条件に関わる情報を交通手段ごとに整理する<br>例)・料金<br>・所要時間<br>・割引制度<br>・運行頻度 等 |
| 対応する現況把握項目 | ◆e. 鉄道の利用状況<br>◆h. 沿線地域の状況<br>◆i. 沿線地域の住民の意向・動向                                                                    | ◆i. 沿線地域の住民の意向・動向                                                         | ◆b. 鉄道運行サービスの状況<br>◆g. 自社以外の地域公共交通サービスの状況                         |

## 2) 現況把握のための分析の実施

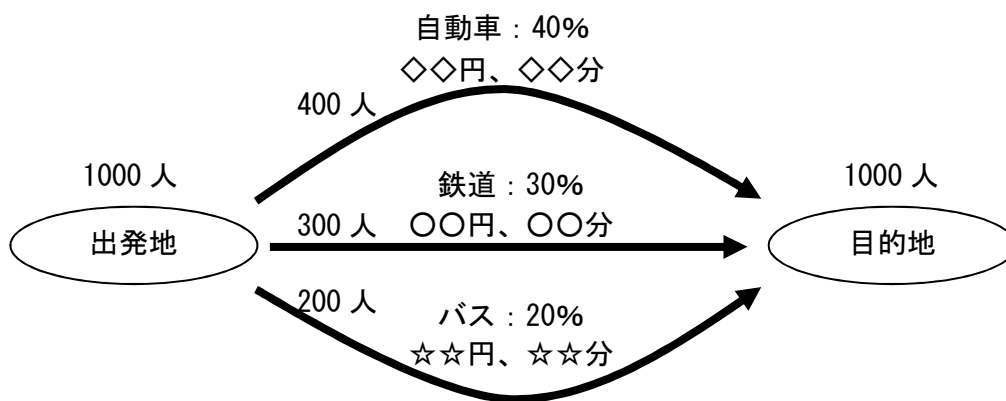
現況把握項目によるデータの整理結果に基づいて、現況把握のための分析を実施する。これは、地域における交通の実態を把握するとともに、後で実施する需要予測分析の基礎にもなる分析である。

詳細な分析方法については、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)」(鉄道局、2012.7)に記載されているのでそちらを参照されたい。

分析を行うことで、出発地から目的地まで、どの移動手段がどのような割合で利用されているかが分かるとともに、その選択の際にどのような条件をどの程度考慮しているのか（下図では費用と所要時間）について、その相関性を把握することができる。

ここで重要となるのは、「分析の対象者は、移動手段の選択の際にどのような条件を考慮しているか」という条件設定の仕方である。場合によっては、乗換の回数や道路の渋滞状況、各交通機関に乗るまでの移動に関する状況、待ち時間の発生の可能性などの条件を勘案する必要がある。これらの条件設定は、現況把握項目の「i. 沿線地域の住民の意向・動向」の中から、沿線住民がどのようなことを考えて移動手段の選択を行っているのかについて把握したうえで、行うことが求められる。

■現況把握のための分析のイメージ（例：沿線住民を対象）



### 3) 需要予測の実施

現況把握のための分析によって、沿線地域の住民がどの条件をどの程度考慮して、移動手段の選択を行っているのかを明らかにすることができた。

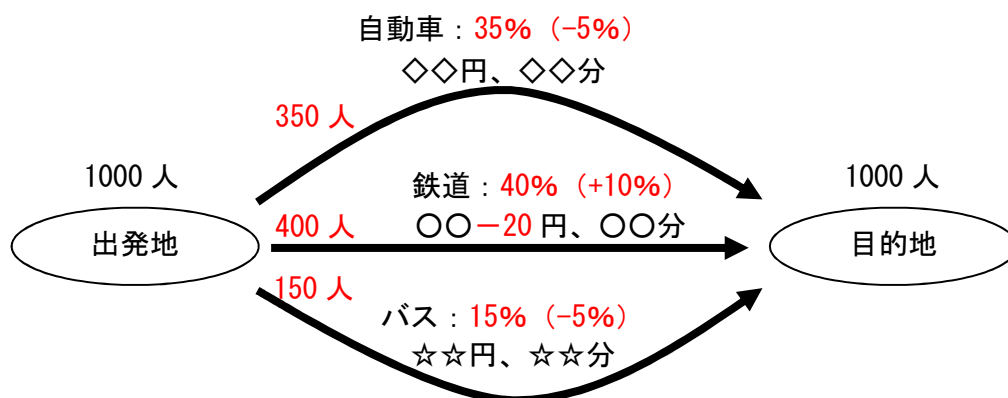
この結果を活用して、これから実施しようとする取組みが移動手段の選択にどのような変化をもたらすのかを分析する。例えば、運賃改定を行い、鉄道運賃を 20 円安くした場合、仮に次頁の図のように、移動手段の選択の割合が変化したとする（変化した箇所を赤字で示す）。

施策の実施によって、利用者の増加を見込むことができるが、運賃を下げたことによる減収も想定しなければならない。上記の分析を繰り返し行うことで、利用者の増加を見込むことができ、かつ増収となる運賃体系を探ることができる。

今回の例示は基本的で簡素化された状況を想定した分析である。複数の取組みを同時期に実施する場合や複数の交通機関に跨る行動（バス⇒鉄道⇒バスの乗換え行動）などを分析する際には、分析の内容が複雑化していく。この場合は、実施しようとする取組みや事業に合わせて、データの取得・条件の設定を丁寧に実施することが求められる。

#### ■需要予測分析のイメージ

（例：沿線住民を対象、赤字部分が施策実施によって変化した箇所）



## (2) 財務分析

経営分析は、事業者の経営指標を用いて、経営の実態を明確にするために実施される。一般的には、貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書などを用いて、それらのデータをもとに指標化を行い、企業の健全性について把握を行うものである。

ここでは、現状把握項目との関係を踏まえて、鉄道事業における経営分析の考え方について示す。

### 1) データの取得と整理の仕方

経営分析を行う上で必要な現況は空く項目は、下記のとおりであり、より精緻な分析を行う上では、自社の貸借対照表やキャッシュフロー計算書といった情報を用いることも想定される。

#### <経営分析に必要な現況把握項目>

##### ◆c. 経営状況：営業費

営業費用、鉄軌道営業費用、経常損失額（経常利益額）、取組みごとの費用

##### ◆d. 経営状況：営業収益

営業収益、鉄軌道営業収益、国や自治体からの補助額、取組みごとの収益

また、分析を行う際には、単年度ごと状況に加えて、項目ごとの推移からの分析を行うため、時系列で整理することが望ましい。

#### <データ整理の例：年間営業利益の推移>

##### ■営業利益の状況

(概ね10年程度のデータ)

| 項目      | H〇       | H〇       | H〇       | ... | H25      | H26      | H27      |
|---------|----------|----------|----------|-----|----------|----------|----------|
| 営業収益    | ***, *** | ***, *** | ***, *** | ... | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
|         |          |          |          | ... |          |          |          |
| 鉄軌道営業収益 |          |          |          | ... |          |          |          |
| 旅客収入    | ***, *** | ***, *** | ***, *** | ... | ***, *** | ***, *** | ***, *** |
| 定期外運賃   | ** , *** | ** , *** | ** , *** | ... | ** , *** | ** , *** | ** , *** |
| 定期運賃    | ** , *** | ** , *** | ** , *** | ... | ** , *** | ** , *** | ** , *** |
| 手荷物等    | **       | **       | **       | ... | **       | **       | **       |
| ⋮       |          |          |          |     |          |          |          |

これらの基本的なデータは、経年的な変化を追うだけでも、事業者の状況を把握することができる。例えば、鉄軌道営業費用の経年変化を見ることで、増加・減少のどちらの傾向にあるのかを見て、その要因については定性的に分析を行うことができる。また、単年度ごとにある項目の費用全体に占める割合を出し、その経年変化を見ることで、項目ごとの経費の圧迫率の変化を確認することができる。

こうした基礎的なデータの分析から、事業者の経営面での強み・弱みを見つけることができる。

## 2) 財務分析の指標

鉄道事業者における財務分析を行う上で、一般的な指標としては、収益性分析・安全性分析・資金繰り分析・効率性分析の観点から、以降の表に示す 12 項目が挙げられる。

### ■財務分析を行う際の財務指標の一例

(1/2)

| 分析指標  |                                                                   | 概要                                                                                                                                                                                                                                 |                                                               |
|-------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 収益性分析 | <b>総資本利益率</b><br>$\text{＝営業利益} \div \text{総資産}$                   | ・ 事業に投下されている資産が利益をどれだけ獲得したかを示しものであり、事業の効率性と収益性を同時に示す指標                                                                                                                                                                             | 10%程度で優良、5%程度で良い、1～2%程度では一般的とされている                            |
|       | <b>自己資本利益率</b><br>$\text{＝営業利益} \div \text{自己資本}$                 | ・ 株主の持分である自己資本に対してどれだけのリターン（当期純利益）が生み出されているかを示す指標                                                                                                                                                                                  | 20%程度で優良、10～15%程度で良い、10%弱程度で一般的とされている                         |
|       | <b>売上高営業利益率</b><br>$\text{＝営業利益} \div \text{売上高}$                 | ・ 売上総利益とは、売上高から売上原価を差し引いて計算した利益であり、企業の儲けもおおもと、競争力の源泉を意味する。売上高総利益率とは売上高に対する売上総利益の割合を示す指標                                                                                                                                            | 1～3%程度が標準的な値とされている                                            |
|       | <b>純資産回転率</b><br>$\text{＝売上高} \div \text{総資産}$                    | ・ 事業に投資した総資産がどれだけ有効に活用されたかを示す指標                                                                                                                                                                                                    | 1.5 程度で平均とされている                                               |
| 安全性分析 | <b>自己資本比率</b><br>$\text{＝自己資本} \div \text{総資本}$                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>自己資本比率とは、総資本（総資産）のうちどの程度が自己資本でまかなわれているかを示す指標</li> <li>企業が調達した資本（貸借対照表の貸方側）のうち、銀行等からの借入金である他人資本（負債）には返済義務があるため、自己資本比率が高い（総資本に占める自己資本の割合が多い）ほど、その企業は返済不要の資本を元手に事業を行っているため経営が安定</li> </ul>     | 一般的に 50%を超えていると優良、20～30%で良いとされている<br>中小企業の場合は 15%程度が平均的とされている |
|       | <b>固定長期適合率</b><br>$\text{＝固定資産} \div (\text{自己資本} + \text{固定負債})$ | <ul style="list-style-type: none"> <li>固定資産に投資した資金が長期資金でどれだけ賄われているかを見るための指標</li> <li>固定資産は長期間使用されるものであるため、同じく長期の借入、またはそもそも返済義務のない自己資本の範囲内で投資が行われていないと資金繰りを圧迫する。そのため、固定長期適合率が 100%以下となっていることが理想で、できれば 50～80%程度であるとよいとされる</li> </ul> | 100%以下が良いとされ、50～80%程度が優良とされている                                |
|       | <b>固定比率</b><br>$\text{＝固定資産} \div \text{自己資本}$                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>固定資産と自己資本とを比較したもので、固定資産に投資した資金が自己資本でどれだけ賄われているかを見るための指標</li> <li>長期資本を超える固定資産への投資は望ましくないため、固定比率も長期適合比率と同様に 100%を超えないのが理想とされる</li> </ul>                                                     | 100%を超えないことが理想とされている                                          |



■財務分析を行う際の財務指標の一例  
(2/2)

| 分析指標   |                                                                                          | 概要                                                                                                                                                                                       |                                      |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 資金繰り分析 | インタレスト・カバレッジ・レシオ<br>＝営業利益÷支払利息                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・どの程度余裕を持って営業利益で借入金の利息を賄えているかを示す指標</li> <li>・この指標は 10 以上が理想で、2～3 程度が標準、20 以上で優良とされている</li> <li>・1 以下の会計期間が数期続くと銀行から追加で借入をすることが困難な領域になる</li> </ul> | 20 倍以上で優良、10 倍程度で良好、2～3 程度で一般的とされている |
|        | 従業員 1 人当たり売上高<br>＝売上高÷従業員数                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・売上高とは、事業者の本業からの収益を指す。</li> </ul>                                                                                                                 | 大きければ大きいほど良いとされる                     |
| 効率性分析  | 従業員 1 人当たり付加価値額<br>＝付加価値額÷従業員数                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者が生み出した利益だけではなく、事業活動を行う上で費やした人件費などのコストも足したものを指す。</li> <li>・例えば、従業員数をどの程度投入し、付加価値額をどの程度獲得したかといった収益の効率性を示す値。</li> </ul>                          |                                      |
|        | 輸送密度<br>＝線区年間輸送人 <sup>＊</sup> <sub>□</sub><br>÷営業 <sup>＊</sup> <sub>□</sub> ÷365         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客営業キロ 1 キロメートルあたりの 1 日平均旅客輸送人員</li> </ul>                                                                                                       |                                      |
|        | 職員 1 人当たり車両走行 <sup>＊</sup> <sub>□</sub><br>＝客車走行 <sup>＊</sup> <sub>□</sub><br>÷鉄軌道専属従業員数 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道業専属従業員 1 人当たりの年間客車走行キロ</li> </ul>                                                                                                             |                                      |

これらの指標は事業者の経営状況を把握する上で重要な指標ではあるが、実績から導き出された数値データであるため、なぜその結果になったのかを十分に考察することが重要である。

例えば、『売上高営業利益率』が前年度よりも低下している場合は、なぜ売上げに比べて営業利益が低下したのかについて考察を行う必要がある。

また例えば、『従業員 1 人当たり売上高』が前年度よりも上昇している場合は、売上高が増えたケース、従業員数が減少したケースなどが想定される。前者の場合にはどのような要因で売上高が増えているのか、後者の場合には想定済みの従業員数の変化であったか否かなどについて考察を行うことで、財務分析の結果をよりの確に活用することができる。

上記のように、財務分析の指標を数値データとして客観的に捉えるとともに、その経緯について考察を行うことで、財務分析結果を活用した適切な取組みや事業の計画や実施に結びつけることができる。

### (3) マーケティング分析

マーケティング分析は、事業者が実施しようとする取組みがどのような層に対して効果的なものなのか、もしくは特定の層に対して効果的な取組みはどのようなものなのかを分析する手法であり、提供するサービスを効率的に運用するための手法である。

商品・サービスを提供する上で、利用者がどのようなことを求めているのかを把握するための分析である。

#### 1) 分析のためのデータ取得

まず、分析に必要なデータの取得を行う。そのデータは現状把握項目で挙げた項目のうち、以下の項目が該当する。データ取得の方法はアンケート調査が一般的であるが、利用が見込める層へのヒアリング調査や利用者の行動を目視で確認する観察調査などを併用する場合がある。

#### <マーケティング分析に必要な現況把握項目>

##### ◆f. 鉄道利用者の意向・動向

利用者の属性・特性、利用者の行動、利用者の意向

##### ◆i. 沿線地域の住民の意向・動向

沿線住民の属性・特性、沿線住民の行動、沿線住民の鉄道利用に対する意向

##### ◆k. 沿線地域の観光動向

沿線地域の観光入込客数、観光客の立寄り地、観光客の利用交通手段

#### 2) マーケティング分析の実施

先行して実施しようとする取組みが決まっている場合には、その取組みを実施した場合に鉄道を利用してみたいと思うかどうかについてデータの取得を行う。

例えば、観光車両を導入しようとした場合に、そのニーズがあるかどうかをマーケティング分析によって把握する場合を想定する。まずはじめに、観光車両の導入によって獲得したい利用者の層を想定する。例えば、沿線地域に住む家族連れや、少し離れた地域に住む旅行が趣味の人などが想定される。そうした層に対してアンケート調査を行い、利用したいと考える人はどの程度いるのかを把握するとともに、更にアンケート回答者の属性（性別・居住地・職種・年収・外出の頻度 等）を分解していくことで、よりの確なマーケットを絞っていくことができる。

また、例えばツアーの企画であれば、実際に運用する前にモニターを募集し、実際にツアーを体験してもらうことで、ツアー内容の満足度や価格、改善点等を把握し、ツアー内容を見直すことも、マーケティング分析のひとつである。

このように、商品・サービスを提供する上で、利用者がどのようなことを求めているのか事前に分析することが効果的な取組み実施のポイントといえる。

## 参考：効果について

地域鉄道の社会的価値（地域に鉄道輸送が存在することによる便益）については、交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会において、下表に示す８つの評価項目（例）が示されている。これらの項目のすべてを定量化することは難しいが、定性的に効果を示すことは可能である。地域鉄道の活性化のための課題解決策についても、課題の解決以外にも、下表のような効果を発揮することも考えられる。特に、解決策が地域に対しても様々な効果を生むでいることを示すことは、地域に対して、地域鉄道の存在意義等を再認識してもらう上で重要である。例えば、自治体に対して、解決策を説明するような機会があれば、積極的に上記のようなことをアピールすることも必要である。

表 地方鉄道の社会的価値

| 社会的価値の項目        | 説明                         |
|-----------------|----------------------------|
| 移動時間の短縮 移動費用の節減 | バス等と比較した場合の移動時間の短縮、移動費用の節減 |
| 観光振興            | 沿線観光地への入込客数等の増加            |
| 商店街の活性化         | 駅周辺の商店街における賑わいの向上          |
| まちの誇らしさ         | 地域の知名度の向上地域住民としての誇らしさの向上   |
| 安心感・期待感         | いつでも鉄道を利用できるという安心感・期待感     |
| 移動制約者の足の確保      | 高齢者等の移動制約者の足の確保            |
| 並行道路の 走行時間の短縮   | 自動車交通の減少に伴う並行道路の走行時間の短縮    |
| ＣＯ２排出削減効果       | 自動車交通の減少に伴う CO2 排出量の削減効果   |

## 参考：情報収集・発信について

地方鉄道の活性化を進めていくためには、情報を効率的に収集し、また、情報を効果的に発信することが必要となる。情報収集に関しては、インターネットをはじめ、様々な情報が提供されていることから、これらの情報の中から、必要な情報を的確に、効率的に抽出することが重要である。また情報発信に関しては、自社の路線の利用促進を図るためには不可欠であり、多くの方に情報を認知してもらうことが重要となる。ただし、広告等による情報発信を行うためには、多額のコストがかかってしまうことから、出来るだけ低コストで情報発信することが重要となる。

### （１）情報収集

情報収集に当たっては、その目的により、様々な方法が考えられるが、地域鉄道に関しては、以下のような情報収集先がある。それぞれに特徴があるので、特徴をふまえ、活用することが重要である。

表 情報収集先と特徴

| 情報媒体    | 特徴                                            | 例                                                                                 |
|---------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| インターネット | 情報が膨大にある<br>不確実な情報もある<br>手軽に情報入手できる<br>即効性が高い | 国土交通省をはじめとした官公庁の HP<br>自治体の HP<br>他の鉄道事業者の HP<br>※下記、新聞、雑誌等については、HP で提供されているものもある |
| 新聞      | 専門性、確実性が高い<br>即効性がある                          | 一般紙<br>業界紙                                                                        |
| 雑誌      | 専門性が高い<br>即効性が低い                              | 業界紙<br>ビジネス雑誌                                                                     |
| 書籍      | 専門性が高い<br>即効性が低い                              | 鉄道に関連する書籍<br>地域に関連する書籍                                                            |

### Point：タイムリーな情報収集方法について

タイムリーな情報を収集するためには、インターネットを活用することが重要である。ただ、業界紙、監督官庁等の WEB サイトを毎日見に行くことも手間がかかることから、プッシュ型のサービスを効果的に活用することも考えられる。

例えば、国土交通省においても「国土交通省メールマガジン」があり、登録しておけば、毎日、関連する情報がメールを通じて提供される。業界紙、一般紙といった新聞にも、同様なサービスがある。

また、プッシュ型のサービスでは、自分の知りたいキーワードを登録しておくとそのに関連する新聞情報を提供するサービスもある。（例：Google Alerts：<https://www.google.co.jp/alerts>）

## **（２）情報発信**

低コストで効果の高い情報発信の方法として、新聞、テレビ等に取り上げられる方法がある。そのためには、普段からプレスリリース等を通じて、情報を発信し続ける必要がある。また、プレスリリース等を新聞やテレビの関係者に直接伝達できるような人的ネットワークを構築することが重要となる。

自治体から支援・協力を得るためには、自社の状況を知ってもらう必要がある。このためには、日常から担当者間で情報交換を行っておくことが重要である。これにより、支援策等について、適切な情報提供を受けられることにつながる。また、会社のトップと議会・首長等との人的ネットワークも重要である。