

地域鉄道の再生・活性化等研究会 報告書

「観光とみんなで支える地域鉄道」



運行再開

(三陸鉄道北リアス線：田野畑～陸中野田間)

平成25年6月

国土交通省鉄道局・観光庁

目 次

研究会委員名簿及び研究会経過

I	はじめに	1
II	地域鉄道の現状等について	5
1	地域鉄道の範囲・現状	5
2	地域鉄道の再生・活性化の必要性	5
III	地域鉄道の観光資源としての価値	5
1	観光の視点からの地域鉄道の再生・活性化の方策	5
2	調査結果の分析から見える地域鉄道の観光資源の価値	5
3	地域鉄道の観光的魅力を引き出すためのキーワードは、 「デザインは公共（地域鉄道）のために」	7
4	観光振興による地域鉄道の再生・活性化に向けた情報提供の在り方等	7
IV	観光を通じた地域鉄道の再生・活性化モデルの策定	8
1	地域鉄道の類型化	8
2	再生・活性化パターン別の事例調査・分析	10
3	地域鉄道のモデル事業等を策定する意義、必要性	11
(1)	地域鉄道の社会的価値の検証	11
(2)	モデル事業の実施方法等	12
4	モデル事業による経営安定に向けた取組み	12
(1)	生活路線グループ	12
(2)	観光路線グループ	13
V	観光を通じた地域鉄道の再生・活性化に向けた取組み事例	14
1	東北地方の取組み	14
2	全国の地域鉄道による代表的な取組み	15
VI	地域鉄道の再生・活性化に向けた国や地方公共団体等の支援	17
1	JR、大手民鉄等との連携方策	17
2	地方公共団体による支援	18
3	国による支援	18
(1)	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	18
①	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	19
②	利用環境改善促進等事業	19
(2)	幹線鉄道等活性化事業費補助	19
(3)	社会資本整備総合交付金	20
(4)	過疎対策事業債（ソフト事業）	20
(5)	地域鉄道支援に対する地方財政措置	21
(6)	DMV等の情報発信	21
(7)	その他の支援	21
VII	おわりに	22
	関係連絡先等	22

地域鉄道の再生・活性化等研究会委員名簿

(敬称略)

1. 学識経験者

首都大学東京

都市環境学研究科観光科学域特任准教授

矢ヶ崎紀子

跡見学園女子大学

マネジメント学部 観光マネジメント学科准教授

篠原 靖

じゃらんリサーチセンター長

沢登 次彦

温泉トラベルデザイン研究所代表

石井 宏子

社団法人日本観光振興協会 総合研究所長

丁野 朗

NHKエンタープライズ

事業本部 事業開発 エグゼクティブ・プロデューサー

関山 幹人

株式会社鉄道ジャーナル社編集部第1課課長

鶴 通孝

2. 鉄道事業者

山形鉄道株式会社代表取締役社長

野村 浩志

上田電鉄株式会社代表取締役社長

角田 朗一

いすみ鉄道株式会社代表取締役社長

鳥塚 亮

錦川鉄道株式会社代表取締役社長

清水 晃一

明知鉄道株式会社専務取締役

丸山 朝夫

北海道旅客鉄道株式会社常務取締役・総合企画本部長

小山 俊幸

四国旅客鉄道株式会社常務取締役・総合企画本部副本部長

四宮 徹

九州旅客鉄道株式会社鉄道事業本部営業部長

盛澤 篤司

3. 関係団体

東北鉄道協会会長

澤田長二郎

日本商工会議所 流通・地域振興部長

栗原 博

社団法人日本観光振興協会常務理事

浦野 英示

財団法人地域活性化センター常務理事

高橋 達雄

一般社団法人交通環境整備ネットワーク専務理事

原 潔

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構企画調査部長

嘉村 徹也

4. 行政機関

人吉市役所市長公室長

久本 一富

総務省地域力創造グループ過疎対策室長

山口 祥義

国土交通省鉄道局次長

田端 浩

国土交通省大臣官房審議官

藤井 直樹

国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課長

坪井 史憲

国土交通省鉄道局鉄道事業課長

高原 修司

国土交通省観光庁観光地域振興部観光資源課長

新垣 慶太

国土交通省東北運輸局鉄道部長

岸谷 克己

(第4回開催時)

地域鉄道の再生・活性化等研究会 開催経過

第1回

平成24年4月12日（木）13：00～15：30 国土交通省11階 特別会議室

議事内容

- (1) 本調査の進め方について
- (2) 地域鉄道の現状と課題
- (3) 東北ローカル鉄道における現状と課題、地域鉄道における取組事例の紹介
- (4) 委員による地域鉄道の取組事例の紹介
- (5) 日本観光振興協会と鉄道運輸機構が実施する調査内容
- (6) 意見交換
- (7) その他

第2回

平成24年7月19日（木）15：00～17：30 三田共用会議所 第4特別会議室

議事内容

- (1) 日本観光振興協会調査の分析結果等、鉄道運輸機構調査内容の検討課題
- (2) 意見交換
- (3) ドーンデザイン研究所 水戸岡鋭治氏講演
- (4) その他

第3回

平成24年10月22日（月）14：00～17：00 三田共用会議所 第4特別会議室

議事内容

- (1) 鉄道運輸機構調査の分析等
- (2) 過疎債（ソフト分）の概要と地域鉄道への利用可能性
- (3) 意見交換
- (4) 北海道旅客鉄道株式会社 DMVに関する講演
- (5) その他

第4回

平成25年3月6日（水）15：00～17：00 三田共用会議所 第4特別会議室

議事内容

- (1) 日本観光振興協会の調査報告
- (2) 鉄道運輸機構の調査報告
- (3) 地域鉄道の再生・活性化等研究会の報告書について
- (4) 意見交換
- (5) その他

地域鉄道の再生・活性化等研究会 報告書

「観光とみんなで支える地域鉄道」

I はじめに

本研究会は、一年間にわたって、地域鉄道について考えてきた。

存続をかけた実践的な取組みを勉強し、有識者、地域鉄道事業者、自治体、国が各々の情報やリソースを持ち寄って、再生と活性化のためにどんな手法があるのかを検討してきた。

本報告書は、その方策について、これまでに得られた経験と研究会での議論をもとに整理したものである。今後、方策の妥当性について実証実験的なモデル事業を実施し、そこで得られた成果やノウハウを他の地域にも展開していく。

○地域鉄道の社会的意義

本研究会は、経営状況の悪化や廃線に追い込まれる地域鉄道がある中で、まず、地域鉄道の社会的意義を明確にし、その意義を実現する方向で再生・活性化が練られるべきであると考えた。

地域鉄道の社会的意義は、第一義的には地域交通サービスの提供である。この本質的な意義に加えて、本研究会は、地域鉄道が地域活性化に資する可能性を有することを提言する。

地域の人々の足を守る。この地域交通の使命を、地域鉄道も果たしている。しかし、この使命を果たすだけでは存続が難しい事業者も多いのが実情である。

地域活性化に資する方法として、地域鉄道を観光資源として活用し、まちの魅力向上と交流人口増に貢献する可能性が注目され、近年いくつかの成功事例が出てきている。

この2つの意義のいずれに重点を置くかは、地域鉄道事業者が置かれている経営環境や事業者の組織特性によって異なる。いずれかの意義に特化できる地域鉄道事業者もあるが、両方の意義を併せ持つことによって地域の理解や応援を得ていき経営改善を図っていく道もある。

○地域交通サービスとしての再生・活性化

地域鉄道の多くが利用人数を減少させており、地元住民にとって地域鉄道が非日常的なものとなってしまっている。地元の鉄道に無関心な住民が増えていると言ってよい状況下において本業を維持すること自体が難しい経営課題である。

(地域再生における位置付け)

この経営課題は、地域交通サービスの範疇だけで対応しきれるものではなく、地域再生の一環として総合的な都市計画の中での解決が必要である。高校や病院等の公的施設が沿線に整備されていること、あるいは、駅前に業務や住居の集積を高めて既存の需要をまとめるとともに新たな需要を創造していくことなどは、地域再生の中に地域交通の再生、ひいては地域鉄道の再生が組み込まれて初めて可能となる。

(経営改善への努力)

地域鉄道事業者も一層の経営努力を重ねていく必要がある。地域鉄道事業者が自ら行う経営改善に加えて、事業者間の連携も効果的である。東北鉄道協会では、安全維持のための集合研修を協会メンバーに提供し、メンバー事業者が研修の質の向上と研修費用の削減を両立させることに貢献している。

(地域の合意形成)

何より重要なことは、地域住民から支持されなければ、地域鉄道は再生しないことである。徹底した住民目線・地域目線に立ち、住民や地域のニーズを起点として、地域交通サービスを改善していくとき、地域鉄道の社会的意義が多くの住民に実感される。

このため、通勤・通学の利便性を高めるダイヤ等の工夫や、自家用車通勤よりも環境負荷が少ない鉄道利用を促進する取組などが行われている。また、住民の多くが高齢化し通院が必要となったことから、自宅から医療機関までの移動のサポートを、タクシー等の他の交通機関とも連携してシームレスに提供し、地域社会に地域鉄道の価値を再認識させた事例もある。

なお、地域鉄道の社会的意義やその価値を地域住民、地元産業界、議会や行政に理解してもらうためには、取組の成果を定量的及び定性的の両方のデータで示していくことが効果的である。鉄道利用による環境負荷の軽減効果や定時運行による経済効果等は定量分析が可能であり、こうした科学的なデータとともに、安心・安全な乗り物であることや車両内でのふれあい等が説明されると説得力が高まる。

○観光振興を通じた再生・活性化

観光振興とは交流人口を増やし、地域を訪れる人々が行う消費活動によって地域経済を活性化させることである。このための原動力となるのが地域の観光資源の魅力である。

観光振興を通じた再生・活性化には、地域鉄道自体が観光資源となる場合と、他の資源との組み合わせで新しい観光資源となる場合の2つの方法が考えられる。いずれの方法とも、各地で取組みが行われているが、まだ創意工夫の余

地は大きい。

(地域鉄道が観光資源に)

前者については、トロッコ列車等の観光列車への取組みに加えて、近年では、和歌山電鐵等のようにデザイン制作された車両自体が集客力を有している例が見られる。いすみ鉄道はムーン列車としてのイメージを打ち出し、また、根強いファンを持つ国鉄形気動車を導入し、鉄道に乗ること自体を目的とした観光客を集客している。

(他の資源との組み合わせによる価値創造)

これまで別々であった資源が結びついて新しい価値を創造するという革新的な方法に挑戦している例も見られる。沿線ウォーキングイベントをはじめ、地域特産物を味わいにいく列車の旅など、地域の魅力を伝えるために地域自らが企画販売する着地型旅行商品との連携が成功のポイントであろう。旅行者にとっての魅力的な二次交通手段として旅行商品に組み込まれることが重要である。更には、観光振興に取り組む地域鉄道同士が連携し、お互いの魅力を補完しあったり、送客しあったりする例も見られる。

(地域鉄道に求められるスタンス)

いずれの場合においても、地域鉄道が窓口となって観光客を地域に案内するというスタンスに立つことが重要である。地域鉄道が運んだ観光客による消費が、地元商店街や地元産業の事業者に広く行き渡るとき、地元の産業界は、ともに地域経済を支える一員としての地域鉄道を支持するようになる。観光商品を企画する段階から地域の事業者を巻き込むことや、車内で沿線地域の観光魅力の情報発信を行うなどの工夫も必要である。その際には、まず一度来てもらおうというプロモーションと、来てくれた人をリピーターにするための戦略が必要になる。

また、観光イベントを実施する際には、観光客だけでなく、地元住民が楽しめるよう工夫することも重要である。特に、地元の子供達が喜ぶイベントは、家族ぐるみでの参加になり、地域鉄道に愛着を持ってもらうために効果的である。地域鉄道を理解している住民にこそ、地域鉄道の存続やその先の未来を託していきたいものである。

○観光とみんなで支える地域鉄道

地域鉄道の再生・活性化の道はある。その道は、地域鉄道事業者が一人で見つけ歩むのではなく、社会的意義を持ち、その役割を果たす責任ある主体として、地域住民、観光客、地元産業界、自治体等の多くの応援団とともに歩む道である。

本研究会は、地域鉄道事業者及び自治体の皆さんに、上記を参考にして、あ

らためて、地域鉄道の社会的意義とその経営改善について考えてみて欲しいと願っている。

本報告書が、その一助となれば幸甚である。

II 地域鉄道の現状等について

1 地域鉄道の範囲・現状

本研究会においては、在来幹線鉄道、都市鉄道等に該当する鉄道路線以外の地域に根ざした鉄道路線を地域鉄道として位置づけ研究を行うこととしました。

地域鉄道は、主に通勤、通学、通院等の利用者に欠かせない公共交通機関ですが、輸送人員は年々減少、経営状況は地域鉄道事業者 92 社中約 8 割（平成 23 年度実績）の事業者が経常赤字を計上するなど地域鉄道を取り巻く経営環境は厳しいものがあります。

2 地域鉄道の再生・活性化の必要性

地域に鉄道輸送が存在することによる社会的な価値としては、観光振興（沿線観光地への入込客数の増加）、地域商店街の活性化（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）、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）などがあります。

このような社会的価値を有する地域鉄道は、通勤・通学等の重要な足として沿線地域の人々の暮らしを支えるとともに、観光面においても地域鉄道事業者と地域の連携によって、地域活性化に重要な役割を果たすことが期待されます。地域鉄道を確保、維持していくためには、地域鉄道の再生・活性化を図っていくことが必要です。

III 地域鉄道の観光資源としての価値

1 観光の視点からの地域鉄道の再生・活性化の方策

日本観光振興協会で行った調査では、地域鉄道事業者アンケート調査で収集した取組事例資料等を参考に、地域鉄道及び沿線地域観光の両面の活性化を図る方策として、鉄道施設・設備の観光魅力や集客力向上等からなる 12（1 ダース）のポイントを取りまとめました。（参考資料の日本観光振興協会調査報告書参照）

2 調査結果の分析から見える地域鉄道の観光資源の価値

地域鉄道の「観光資源」の価値は、大きく分けて 2 つあります。1 つ目は、地域鉄道自体が「観光資源」としての価値を持つ場合、2 つ目は別の観光資

源と組み合わせることにより、一体として「観光資源」となる場合です。

前者については、例えばトロッコ列車やお座敷列車等といった「観光車両化」、後述する水戸岡氏がデザインした車両、あるいは車両の運転体験実施や、レトロ車両の運行など「鉄道資源活用」があります。車両等の改善や自然の観光資源の活用などにより新規利用者・観光客を増加させることが可能となります。

後者については、沿線ウォーキングイベントの他、朝市を駅で開催し地元野菜の直売の実施、地域の特産品の開発（駅弁や土産物等）と駅・列車内での販売など、沿線での経済活動と協働して観光客の誘客に取り組んでいます。また、映画「スウィングガールズ」にちなんだ「ガールズ列車」の運行（山形鉄道）など、映画やドラマのロケ地を巡る観光客の誘客を図っている例もあります。このように、沿線地域の多様な主体との連携を行い、魅力ある観光の舞台づくりをすることで地域鉄道が新たな価値を生み出すこととなります。

また「地域鉄道同士の連携」により、連携先の地域の観光資源を自社沿線で活用することで、利用者・観光客を増加させる取組もあります。いすみ鉄道では、JR東日本の只見線と協力し、東北から雪を運んで「いすみ鉄道雪まつり」を行い、そこで只見線の写真展を行いました。他にも、東北地方では、各ローカル鉄道で活躍するトレインアテンダントや沿線ガイド等が一堂に会し、観光客誘致のためのノウハウや課題を共有するとともに、講演やワークショップを通じて、お客様へのおもてなしとサービス向上について学ぶ「トレインアテンダント・スキルアップ講座」を開催しています（9鉄道事業者参加）。沿線地域鉄道が連携してイベントを実施することも集客につながると考えられます。

なお、地域鉄道が「観光資源」としてその価値を発揮しているのは、沿線地域の環境に恵まれたからということではありません。その実現に向けて、社内での価値観の共有から始まり、お客様の満足度を満たすために、沿線地域の関係者とビジネスとしてその取組みを継続させる信頼関係を構築していくことなど、多くの課題を乗り越えていくことが必要であり、かつ、その過程が極めて重要です。成功事例として紹介されるいすみ鉄道においても、「商品開発やキャラクター化より安全がまず第一だ」と社内で議論になったり、「地元商工会議所がいすみ鉄道に乗っ取られるのではないか」という疑念を持たれたこともあったとのことです。また、商品開発に際しても、菓子を詰める作業など一部の工程で対応できる事業者がどうしても見つからない場合は鉄道事業者自らがその工程を行っていることもあるとのこと。このように、お客様から「この鉄道に（乗りに）行こう！」と思ってもらえるように、地域鉄道を観光

資源として価値を発揮させるには、外からは窺い知れない地道な努力が重ねられていることを見落としてはいけません。また、一度観光資源として評価されたとしても、お客様から見て魅力あるものとして輝き続けるには、観光資源として磨き続ける不断の努力も必要です。

3 地域鉄道の観光的魅力を引き出すためのキーワードは、「デザインは公共（地域鉄道）のために」

J R九州や和歌山電鐵の列車や岡山電気軌道の路面電車のデザイン等を手がけるドーンデザイン研究所の水戸岡鋭治氏は、「デザインとは総合的で創造的な計画であり、心と身体で本当に心地よいと感じ、笑いと笑顔が生まれる時間と場所をデザインできたら嬉しい。美しいデザインと言うよりは、正しいデザイン、間違いなく次の世代に質の高い良いものを、安全で安心で楽しいものを提供してあげたい」と述べています。また、「新しいものを造っていくという熱い思いがその地域のデザイン意識のレベルであり、住んでいる人々に魅力がなければ観光地は創れない」と話されています。

水戸岡氏が手がけた人・事・物の地産地消を大切に考えた、懐かしくて新しい鉄道車両や駅舎は、まさに「デザインは公共のために」であり、地域鉄道の観光資源としての価値や社会的意義を高めるものと考えます。

同種のデザインを取り入れたJ R九州の「A 列車で行こう!」や和歌山電鐵の貴志駅は、その話題性や快適性によって、沿線内にとどまらず、沿線外からの利用者の増加に貢献しており、旅行商品の要素のひとつとしても活用されています。



J R九州新幹線

和歌山電鐵 貴志駅

4 観光振興による地域鉄道の再生・活性化に向けた情報提供の在り方等

観光振興による地域鉄道の再生・活性化に向け、どのように情報を提供したら良いかと迷われるかもしれませんが、まずは取組みの魅力があつての情報提供だと考えられます。良い取組みでない場合、せっかく地域鉄道を訪れたお客様が離れるだけでなく、悪い評判は伝えたい情報よりも早く広まってしまう可能性があります。そのためには、取組み自体の品質を向上させ

る必要があります。特に、小学生以下の子どもを取り込むことが有効で、子どもの「やりたい」の一言は親や大人に響く場合が多くあると思われます。

取組みの魅力をきちんと持たせた後、ようやく情報発信となりますが、地域鉄道事業者のみが自社の活動や沿線地域のイベント等を地域外の人に情報発信・商品販売を行う場合では、市場まで情報・商品が届きにくく、効果的が十分でない場合があります。そのため、地域の関係者が連携して地域全体の魅力を発信できる体制が重要となります。

連携を行う場合は、沿線地域の観光協会や各市区町村単位だけではなく、地域における固有の資源を有する観光地を相互に戦略的に連携させた組織として協力し合うことが重要です。

また情報発信する際には、多大な広告費をかけてのプロモーションは難しいため、新聞・テレビなどに話題性をアピールするパブリシティ戦略や、Facebookにファンサイトを設けるなど、従来の発信方法であるHPだけではなく、SNSやロケツーリズム※等の活用による情報発信を行うことが有効だと考えられます。

※ロケツーリズムの活用による情報発信

映画、ドラマ、アニメのロケを契機に、ロケ地を観光資源として活用するなど、地域に根差した観光振興を通じて、地域活性化を推進する「ロケツーリズム」を取り入れることも有効な方法です。

その事例として、伊豆急行では沿線地域ひいては伊豆地方全体の活性化を目指し「伊豆ロケーションサービス」を2012年8月に設立し、電車・駅、ホテルなどロケの受入体制を一本化とする窓口の取組を始めたところ、その月のロケ問合せ件数は18件あり、そのうち9件のロケが決定しました。

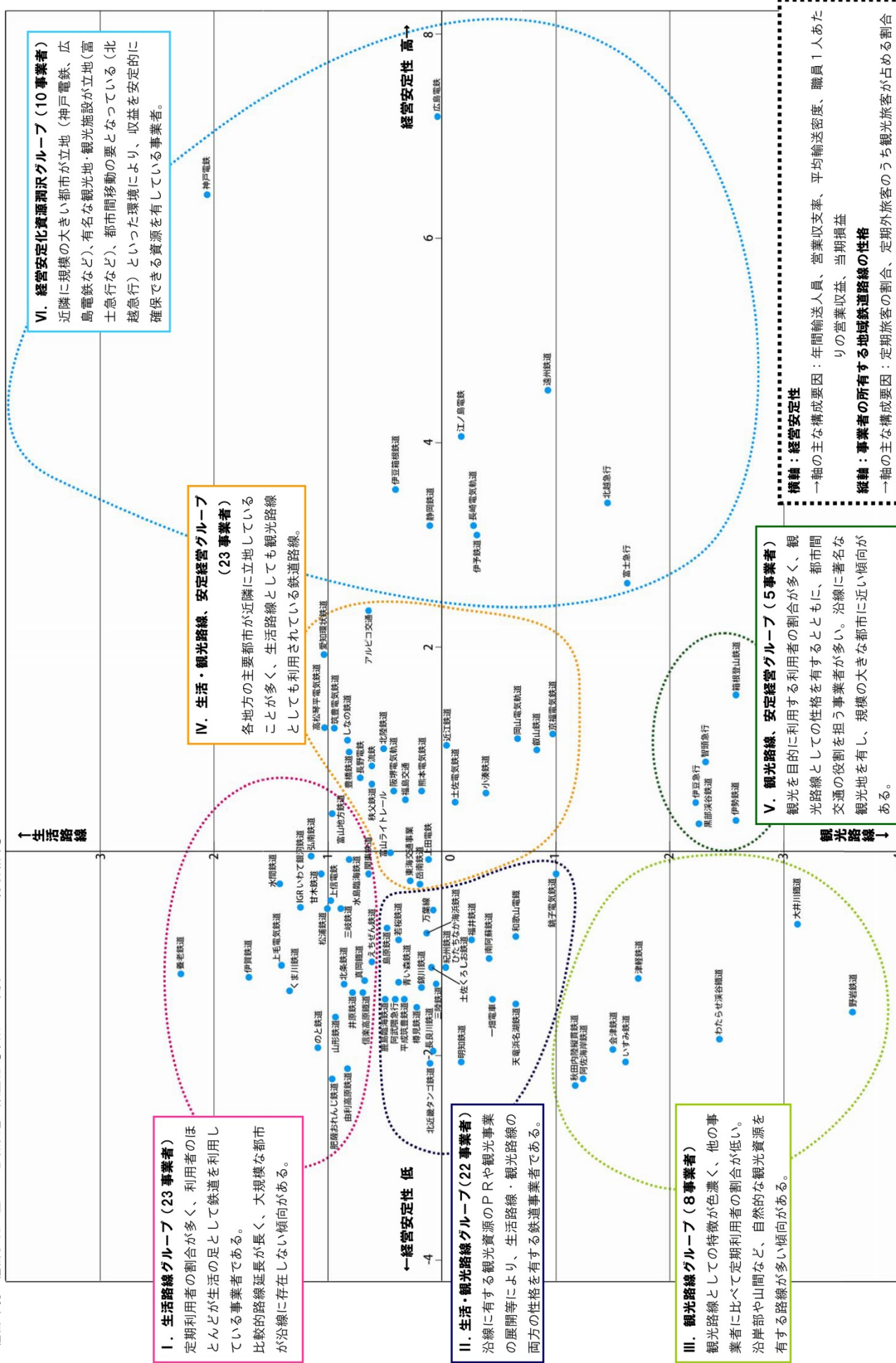
具体的な取組みとしては、「伊豆急ロケ通信」を発行し、HP、駅、電車内に掲示するとともに、ロケ地の情報をSNSも活用して発信することで、当該ロケ地を目指して来る観光客の誘致を狙っています。

IV 観光を通じた地域鉄道の再生・活性化モデルの策定

1 地域鉄道の類型化

地域鉄道を経営環境や経営状況に基づいて類型化してみると、①生活路線グループ、②生活観光路線グループ、③観光路線グループ、④生活・観光路線、安定経営グループ、⑤観光路線、安定経営グループ、⑥経営安定化資源潤沢グループの6つのグループに類型化することができました。

■ 経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化【平成22年度データによる分析結果】



また、アンケート調査から各地域鉄道事業者の再生・活性化の取組みの連携手法を統計的に数値化し、その値をもとに類似する取組みを統計的に分類することで類型化を行い、取組みの連携手法タイプを①事業者主導・ソフト型、②行政資金支援型、③地域内連携強化型、④広域連携ソフト型、⑤広域連携利便性向上型の5つのグループに分類し、連携手法タイプの分類によって各事業者が実施している取組みのタイプ毎の構成比を分析することにより、5つの連携手法タイプに事業者の取組みを分類することができました。

■「連携手法タイプ」の概要と主な取組内容

連携手法タイプ	概要	主な取組内容
事業者主導・ソフト型	主に他団体とは連携せず、自社企画によって単独で実施する、切符の販売やイベントの実施、各種オーナー制度などのソフト的な取組み	割引乗車券・フリーきっぷ・工夫した定期券等(事業者単独)の販売、各種オーナー制度の実施、各種グッズの制作・販売、アテンダントの配置、ダイヤ改正、イベント・ツアーの開催(事業者単独)など
行政資金支援型	主に行政からの資金支援を受けて実施する、駅舎や車両などのハード整備や地域内観光と連携した取組み	維持管理費の行政負担、各種ハード整備(新駅設置、新規車両投入・車両整備、P&R駐車場の整備)、地域内観光と連携したイベント・ツアーの開催または同企画切符の制作・販売 など
地域内連携強化型	主に地域団体や沿線企業・商店、地域住民と企画連携し、駅周辺環境整備や、沿線施設・商店の利用割引券などがセットになった企画切符の販売などの取組み	サポータークラブ等の発足とそれによる活動(イベントの開催、意識啓発活動の開催)、駅環境美化(住民参加型、イルミネーション整備、清掃など)、商店街や沿線観光施設と連携した企画切符の販売 など
広域連携ソフト型	主に他の交通事業者と連携した、企画切符の販売やツアー・イベントの企画・実施などのソフト的な取組み	広域移動が可能で沿線観光施設と連携した企画切符(JR・高速バス事業者などと協働)、広域でのイベント開催(地域の観光事業者との連携 スタンプラリー、ウォーキング・ハイキングイベント、アニメツーリズムなど) など
広域連携利便性向上型	主に他の交通事業者と連携し、利用者の移動の利便性を向上させる取組み	相互直通運転の実施、特急車両の乗り入れ、乗り換えを考慮したダイヤ改正、バス事業との連携など

さらに、連携手法タイプの分類によって各事業者が実施している取組みのタイプ毎の構成比を分析して、①事業者主導・施策企画連携型、②連携強化・施策企画連携型、③事業者主導・バランス支援型、④連携強化・バランス支援型、⑤事業者主導・資金支援主体型の5つの再生・活性化戦略タイプに事業者を分類しました。

2 再生・活性化パターン別の事例調査・分析

経営環境・経営状況に基づく類型と再生・活性化戦略の類型から改めて事業者毎に当てはめて整理し、グループ毎の過去5年間の営業収支率とその変化の程度を検討していくことで、各地域鉄道事業者の現状を踏まえどのような再生・活性化戦略を取ることが経営を向上させるために有効かを考えるこ

とが可能となります。

営業収支率とその変化率の数値からの検討結果は、生活路線グループと観光路線グループの2つのグループは、他のグループに比べて厳しい経営環境にあることが分かりました。

さらに、厳しい経営環境にあるこの2グループに所属する事業者であっても、営業収支の減少幅が比較的小さい又は上昇している事業者もみられ、再生・活性化に向けた取組方法によっては経営安定を図ることができることも分析結果として判明しました。

そのため、生活路線グループと観光路線グループについてモデル事業による経営安定に向けた取組みを図ることとしました。

3 地域鉄道のモデル事業等を策定する意義、必要性

(1) 地域鉄道の社会的価値の検証

地域鉄道の社会的価値については、平成20年に開催された交通政策審議会において「移動時間の短縮、移動時間の節減」や「観光振興」などの8つの評価項目（例）を示しているところです。

地域に鉄道輸送が存在することによる便益の評価項目(例)	
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

※出典：

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 第5回 ネットワーク・サービス小委員会 資料（平成20年1月開催）

当研究会においても上記評価項目（例）等を参考に社会的価値とそれに寄与する取組みについて事業者へのヒアリングを行いました。その結果、最も大きな社会的価値は「移動制約者の足の確保」であるとし、公共交通機関として必要な役割が地域鉄道の一番の社会的価値であるとの

回答でした。

社会的価値の評価項目のうち、「移動時間の短縮」や「CO2 排出削減効果」については、乗降者数等からその価値を定量化させることが出来ます。さらに、定量化した価値と費用を比較することで、費用対効果 (B/C) は算定され、その鉄道の社会的価値を数値によって示すことが可能です。

その他、商店街の活性化やまちの誇らしさ社会的価値の評価項目 (例) についても、事業者による取組みにより、地元産品を使ったグッズ・弁当の売り上げ増加やメディア掲載回数の増加といった効果がみられるところではあります。

また、地域鉄道がもたらす社会的価値の存在を地域と共有し、地域と一体となって活性化を目指すという合意形成を図り、鉄道をみんなで守ろうという機運を高めていくことも重要です。ここでは、誰でも簡単に参加できる取組み等を通じて、沿線住民の方が積極的に取組みに参加している事例も紹介しています。

(2) モデル事業の実施方法等

今後、生活路線グループや観光路線グループといった経営環境が厳しい地域鉄道事業者が、自治体等と連携して実証実験的なモデル事業を実施し、そこで得られた成果やノウハウを他の地域にも展開していくこととしています。このモデル事業の実施に当たっては、学識経験者をはじめとする専門家からのアドバイス等を受けながら 1 年程度を実施し、その成果検証・成功要因・改善点の分析等をその後に行いたいと考えています。

具体的なモデル事業の実施については、地域鉄道事業者に、後述しているモデル事業の方向性を勘案した上でご応募いただき、その事業に対して支援を行うこととしています。モデル事業の実施に当たっては、その効果をより高めるために、地域住民や NPO 等の協力が得られる事業が望ましいと考えています。

4 モデル事業による経営安定に向けた取組み

(1) 生活路線グループ

生活路線グループとは、定期利用者の割合が多く、利用者のほとんどが生活の足として鉄道を利用している事業者のグループです。比較的路線延長が長く、大規模な都市が沿線に存在しない場合が多くあり、くま川鉄道や長野電鉄等 20 事業者がこのグループに該当します。

このグループの課題は、通勤・通学など日常利用者に対する利便性の

向上、移動手段として自動車を使う地域住民に対するイベントの開催等の移動手段以外の利用需要、独自性・地域性のある観光資源の発掘・創出等が挙げられます。

そのため、このグループにとって経営改善・安定化に必要なモデル事業は、以下の3点の方向で実施する必要があると考えます。

① 日常利用者に向けた利便性の向上

乗継交通との連携によるアクセス手段の確保や需要に合わせた乗車券・定期券の販売など、輸送サービスの向上に関する取組みを実施します。利用者の需要を把握し、それに応える社内体制や他団体との連携体制の構築も重要であると考えます。

② 移動手段以外の鉄道乗車の目的化

沿線地域を散策するウォーキングイベントなどの開催や、ビール列車などの鉄道車内の新たな利用方法等、移動手段だけではない鉄道を使った取組みを実施します。これらを根付かせるためには、自治会などを通じた積極的な地域に対する情報発信が重要であると考えます。

③ 交流人口の拡大

営業収支率の値を「経営環境や経営状況に基づく事業者の類型」のグループ間で比較すると、生活路線の性格を有するこのグループは、他グループに比べて厳しい経営環境にあり観光路線を有する他の事業者の取組み等を参考として交流人口の増加を図ることが重要です。

日常的な風景やものが観光資源となり得ることを理解し、新たな観光資源を発掘・創出し、それを活用した独自性のある取組み及び広報活動を実施することが必要であると考えます。

(2) 観光路線グループ

観光路線グループとは、観光路線としての特徴が色濃く、他の事業者に比べて定期利用者の割合が低い事業者のグループです。沿岸部や山間など、自然的な観光資源を有する路線が多い傾向にあり、ひたちなか海浜鉄道や大井川鐵道がこのグループに該当します。

このグループの課題は、沿線地域のニーズに合わせた輸送サービスの向上、観光資源を活用した独自性のある取組みの実施、観光に関わる取組みと併せた広報活動の強化等が挙げられます。

そのため、このグループにとって経営改善・安定化に必要なモデル事業は、以下の3点の方向で実施する必要があると考えます。

① 他者との差別化を図った話題性の創出

観光列車の導入や観光資源の活用など、沿線の特徴を活かし、他者と

の差別化を図った取組みを実施することで話題性を創出します。

例えば、冬期の閑散期の乗客を増加させるため、ストーブ列車や豪雪列車など、地域の特色を活用することにより話題を集めることで、紅葉などの景観の良い時期だけに来ていた観光客数を平準化させることが可能となります。これによって、季候に左右されない安定的な経営を図ることも可能と考えられます。

② 地産品を活用した物販や、地域の観光施設等と協働した取組みの充実

他者との差別化を図るための一つの手段ともなりますが、わたらせ渓谷鐵道の「やまと弁当」やいすみ鐵道の「けむり饅頭」など、沿線の地産品を活用したグッズや土産物等を開発・販売することで、地域の知名度の向上とともに交流人口の拡大や経営の安定化に寄与します。

また、観光・宿泊・飲食・商業施設等と連携することで、観光客がスムーズに旅行を楽しめるように工夫することも重要であり、これによって鉄道を含めて地域全体の魅力向上につながります。

③ 積極的なPR活動による知名度の向上

上記2点による話題性の創出に併せて、積極的なマスコミへの情報提供などによりメディアの露出回数を増やし、対外的なPR活動を地域と協働して実施することで、地域と事業者の知名度向上を図ります。

V 観光を通じた地域鉄道の再生・活性化に向けた取組み事例

1 東北地方の取組み

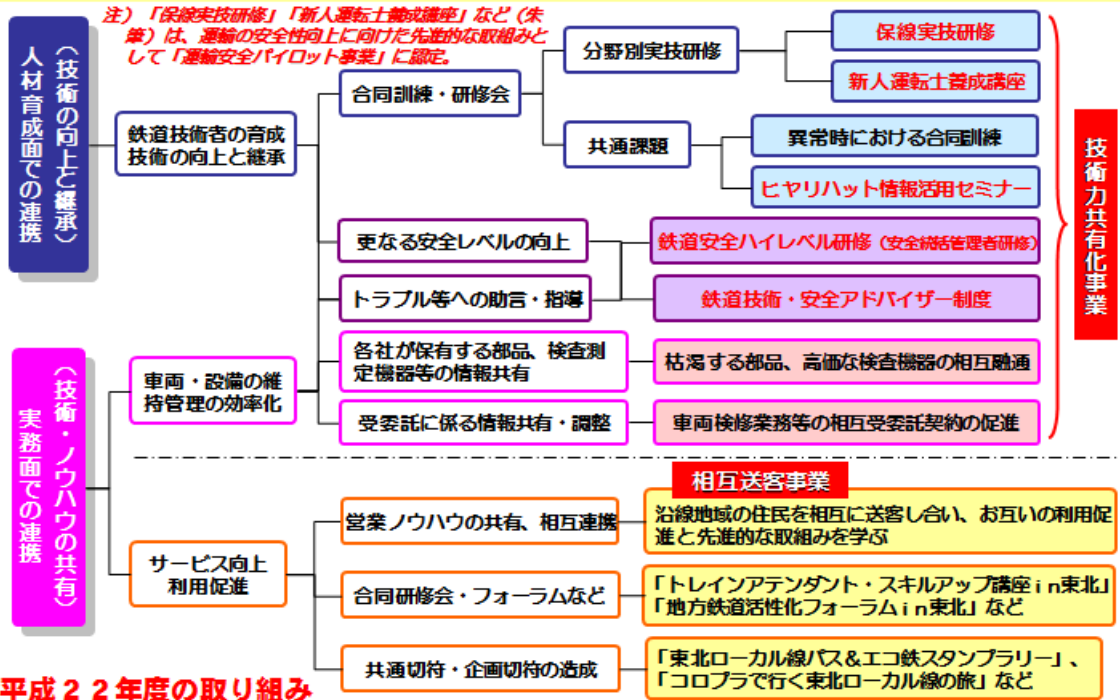
沿線人口の減少とマイカーへの過度の依存により厳しい経営環境下にある東北地方の地域鉄道は、平成23年3月の東日本大震災後の風評被害や自粛ムード等によって更に厳しい経営を余儀なくされています。

東北地方の地域鉄道事業者は、このような厳しい状況の中でイベント列車の運行や企画切符の販売など様々な手作りの企画に取り組んでいます。

特に東北鉄道協会では定期的に会合し、危機感を共有しながら様々な課題を克服するために、地域鉄道事業者間の連携による技術者の育成や技術の継承、車両や設備の維持管理の効率化、列車アテンダント研修の充実等に向けた様々な取組みを推進しています。

中小鉄道事業者連携プロジェクトのねらいと全体像（平成22年度の取り組み）

○東北鉄道協会（民鉄・三セク鉄道事業者等20者で構成：会長 澤田長二郎 津軽鉄道社長）では、様々な課題を克服するため、鉄道事業者間の連携による技術者の育成や技術の継承、車両や設備の維持管理の効率化など、『地域的なまとまりのなかで人、モノ、技術、知恵を共有した様々な取組み』を推進している。



2 全国の地域鉄道による代表的な取組み

全国の地域鉄道でも「ご当地ならではの」の企画と連携して様々な取組みを行っています。

具体的な代表事例を紹介しますと、山形鉄道フラワー長井線では列車の運転士発案の方言ガイドや車内を会議室代わりにする企画、沿線地域の特色を活かした「紅葉いも煮会列車」の運行等の取組みを行っています。



列車内での社内会議ならぬ
車内会議

車内会議の後の
車内宴会



上田電鉄別所線では地域の支援者による電車内でのパフォーマンスや演奏会の企画、親会社の東急電鉄と連携したたまプラーザ駅等での観光PRイベントの開催、和装した女性駅長がお出迎えしレトロな雰囲気醸し出す別所

温泉駅の駅舎改修等の取組みを行っています。



列車内でのマジックショー

和装した女性駅長

いすみ鉄道いすみ線では観光鉄道化として「ムーミン列車」や「国鉄形ディーゼルカー」での観光列車の運行、枕木オーナーや地元産物を利用した駅弁販売等の取組みを行っています。



昭和40年製国鉄車両「キハ52」



オリジナルの土産物

明知鉄道明知線では、食堂車付きの「急行大正ロマン号」、「ビール列車」や「うたごえ列車」など、趣向を凝らした数々のイベント列車を運行するほか、体験運転等を加えて年間200回を超える臨時増結列車を運行する等の取組みを行っています。



イベント列車の運行

錦川鉄道錦川清流線では眺望が支障となる雑木の伐採、書道家による駅名表を設置する等沿線の景観美を整備する取組みや新型イベント車両の導入・運行等の取組みを行っています。



新型車両の導入記念イベント

また、JR九州肥薩線や第3セクターのくま川鉄道の地元自治体である熊本県人吉市では、元国鉄OBが集結した人吉鉄道観光案内会が組織され100年の歴史を誇るJR九州肥薩線の魅力について経験談を交えながら観光案内を行うなどの取組みを行っています。こうした取組みを通じて地域に愛される鉄道を目指すための様々な活動に対して、人吉市は積極的に支援を行っていきとしています。



国鉄OBによる観光案内

地元住民による駅清掃のボランティア

なお、ここで取り上げた取組みは地域鉄道事業者等が行う利用促進策の中から一例を紹介したものです。

VI 地域鉄道の再生・活性化に向けた国や地方公共団体等の支援

地域鉄道の再生・活性化のためには、これまで述べてきたような観光振興が必要ですが、少子高齢化等により沿線人口が減少する中では、観光振興等による取組みだけでは、再生・活性化のために不十分な場合が考えられます。地域鉄道は、地域交通サービスを提供する主体として、地域の人々の足を担うというインフラ的な面から、国や地方公共団体等の様々な主体によって支援がされているところです。以下は地域鉄道に対する国や地方公共団体等の支援策を具体的にご紹介します。

1 JR、大手民鉄等との連携方策

地域鉄道は、路線がJRや大手民鉄と接続している場合があり、地域鉄道

により多くの観光客を誘致するためには、JRや大手民鉄との連携が必要である場合が多いと考えます。

JR旅客6社が行うデスティネーションキャンペーン等は、全国的に情報が発信されます。このため、地域鉄道の魅力を旅行商品化する等して旅行会社等と連携してキャンペーンを実施することにより、今までその地域に来たことのない人に対して地域鉄道を知ってもらえる機会になります。JR等との相乗効果が期待されるところです。

また、地域鉄道事業者は大手民鉄の子会社である場合もあります。その場合、大手民鉄との乗継利用が出来る乗車券の発売など連携がされているところですが、親会社以外の大手民鉄との連携はなかなか取りにくいことがあります。地域鉄道とJR、大手民鉄との競合は起きにくいと考えられるため、相互利用の観点からの連携方策が求められるところです。

2 地方公共団体による支援

地方公共団体による支援については、自治体独自の判断で行う固定資産税の減免措置、固定資産税相当額の補助、国の補助制度への協調補助など多様な支援が採られています。地域の実情により、取り得る支援策は異なりますが、ここでは過疎対策事業債（ソフト分）についてご紹介します。

過疎対策事業債は、過疎地域自立促進特別措置法に基づき講じられている特別措置の一つです。平成22年度からは新たに交通通信体系の整備等のソフト事業も対象となり、市町村の実情に応じたきめ細かい対策が可能となりました。

過疎対策事業債は元利償還率の7割を普通交付税として措置されることにより過疎地域に指定された地方公共団体が小さな負担で事業を行うことが可能な仕組みになっています。

例えば、地方公共団体による経営助成のための基金造成、学生への定期券購入への補助やPRイベントの開催など幅広く活用することが可能であるため、今後のさらなる活用が期待されるところです。

3 国による支援

(1) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

平成23年度に創設されたこの補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等における最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害の解消を目的としております。

対象は、離島航路やバスなどの様々な交通手段があり、地域鉄道もその

支援の対象となっております。地域鉄道に対する支援のメニューとしては、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」と「利用環境改善促進等事業」があり、鉄軌道事業者にとって必要な経費に対して支援する補助制度となっております。

③ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

この事業は、安全な鉄道輸送を確保するために、鉄軌道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援する事業です。具体的には、レール、マクラギ、自動列車停止装置といった安全設備の整備に必要な経費に対し、その3分の1を上限として補助を行っております。

平成24年度はこの補助事業を活用し、85の鉄軌道事業者に対して支援を行っているところです。

また、平成25年度予算からは、鉄道事業再構築事業者（※1）に対する補助率を3分の1から2分の1に拡充する（※2）こととしております。

（※1）地域公共交通活性化・再生法に基づき、上下分離等の事業構造の変更により経営の改善を図っている事業者

（※2）財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分

なお、この補助金の交付を受けて取得する資産には、税制上の特例措置として固定資産税の減免を受けることができます。

④ 利用環境改善促進等事業

この事業は、バリアフリー化されたまちづくりの一環として、より制約の少ない交通システムであるLRT（Light Rail Transit）の導入を支援する事業です。具体的には、鉄軌道事業者による低床式車両の導入や停留施設の整備等に必要な経費の3分の1を上限として補助を行っております。

平成24年度は6事業者に対してLRTシステムの整備に必要な低床式車両の導入や停留所の整備等に支援を行ったところです。

なお、低床式車両は、従来型車両に比べ車両価格が高く、その導入は事業者にとっては大きな負担となってしまうため、税制上の特例措置として固定資産税の減免を受けることができます。

また、鉄軌道事業者によるICカードの導入等に対しても3分の1を上限として補助を行っております。

(2) 幹線鉄道等活性化事業費補助

この補助制度は、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法による総合連携計画に基づき、鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対して支援を行うものです。

具体的な補助対象としては、新駅の設置や行違施設といった設備整備等が挙げられます。補助率は上限3分の1ですが、国が補助するに当たっては、地方公共団体も同額以上の負担をする必要があります。

現在この補助制度を活用して、青い森鉄道では新駅の整備を行い、地域住民や新駅付近の高校に通学する生徒の利便性の向上を図る事業を進めているところです。

(3) 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向けの交付金を原則一括することで、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かすことが可能な総合的な交付金です。

地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を効果促進事業として総合的・一体的に支援しております。

地方公共団体向けの交付金ではありますが、間接補助により、地域鉄軌道事業者の施設整備等に活用することが可能です。

例えば、富山県高岡市では、この交付金を活用してJR高岡駅周辺整備事業を行い、その事業の中の主要事業として万葉線株式会社の高岡軌道線を延伸し、平成25年度にJR高岡駅と接続するよう事業を進めております。

(4) 過疎対策事業債（ソフト事業）

先にも述べていますが、過疎債を活用し、地域鉄道に支援を行うことも可能です。過疎対策事業債は、過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）により過疎地域に指定された市町村が、過疎地域自立促進市町村計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債です。

過疎対策事業債は、総務大臣が各都道府県に同意等予定額の配分を行い、各都道府県知事が市町村ごとに同意（許可）を行い、その元利償還金の70%は普通交付税に算入されます。

平成22年度から、住民に身近な生活交通の確保、集落の維持及び活性化などの住民の安全・安心な暮らしの確保を図るための「ソフト事業」

が過疎対策事業債の対象となり、生活交通の確保など幅広く活用されております。

(5) 地域鉄道支援に対する地方財政措置

地域鉄道が厳しい経営環境に置かれ、施設の老朽化等に伴う安全性の確保が重要な問題となっている中、地域鉄道に対する地方財政措置が平成 25 年度に創設されることとなりました。

具体的には、地方公共団体が行う地域鉄道の投資への支援に対して 30% の地方交付税措置を講じることとし、さらに並行在来線の初期投資については J R からの譲渡資産分（旅客分）への補助に限り、特例として交付税措置のかさ上げ（45%）がなされることとなります。

(6) DMV 等の情報発信

鉄道も道路も走行が可能な DMV（Dual Mode Vehicle）は、J R 北海道により開発され、静岡県等で実証実験運行がされてきました。DMV の活用については、

- ① 鉄道では走行の難しい急勾配地区での運行
- ② 線路と道路を上下線で使い分けることで地域を周回して利便性を高める運行

といった方法があるということが、本研究会の場で J R 北海道より紹介があったところです。

また、地域鉄道事業者は、それぞれの置かれている状況等は異なるものの、沿線人口の減少等といった共通点もあることから、他の事業者で有効であった取組みを参考とすることは、収支改善等に資すると考えられます。このことを目的として従来から国では、ベストプラクティス集（鉄道）や地域鉄道活性化事例集を作成、配付しています。例えば、地域鉄道事業者のマクラギオーナーの取組みやイベント列車の運行による利用促進策等についても情報発信を行っております。

(7) その他の支援

その他の支援としては、それぞれの地域の実情に応じ、事業継続が困難又は困難となるおそれのある地域鉄道事業者については、沿線市町村等の支援により上下分離等の事業構造の変更を行い、安定的な運行の継続を図る方法も有ります。

また、鉄道関係団体等の主催するシンポジウムへの出席や鉄道の日記念行事の開催等の様々な形での支援を行っているところです。

Ⅶ おわりに

地域鉄道は住民の足であり、まちの魅力のひとつでもあります。しかしながら、その維持や管理には多額の費用がかかることもあり、その維持・存続に困難な状況が続いております。

近年、マクラギオーナーなどの経営改善に向けた取組みが全国各地の地域鉄道事業者で行われてきておりますが、事業者のみによる取組みだけでは、沿線人口の減少等の厳しい経営環境にある多くの地域鉄道の再生・活性化を図ることは困難な状況です。このため、沿線外から乗客を誘致する取組みの必要性が増しております。

今回の研究会では、地域鉄道事業者の経営状況を分析することにより、その再生・活性化に必要なモデル事業を示すことができました。これらのモデル事業を実施していくためには、地域住民の潜在需要の掘り起こしなど、国や地方公共団体による行政面からの取組み以外にも地域住民やNPOなどの存在も欠かすことが出来ません。

これらの関係者が一体となって、今後の地域鉄道の再生・活性化に向けた取組みが進むことを期待しております。

【関係連絡先等】

この報告書における国の支援内容については、国土交通省鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室が一元的に窓口となります。

社会資本整備総合交付金等、所管が異なる制度につきましては、同室にご連絡いただければ、所管部局の連絡先等をご紹介します。

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

TEL:03-5253-8539 (直通) FAX:03-5253-1635

所管部局

地域公共交通確保維持改善事業費補助金	国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室
幹線鉄道等活性化事業費補助	国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室
社会資本整備総合交付金	国土交通省 都市局、道路局など
過疎対策事業債（ソフト事業）	総務省 自治行政局 過疎対策室
地域鉄道支援に対する地方財政措置	総務省 自治財政局 調整課

地方運輸局等

北海道運輸局鉄道部計画課	〒060-0042 札幌市中央区大通西 10 丁目 札幌第二合同庁舎	TEL:011-290-2731 FAX:011-290-2717
東北運輸局鉄道部計画課	〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 仙台第四合同庁舎	TEL:022-791-7526 FAX:022-299-8810
北陸信越運輸局鉄道部計画課	〒950-8537 新潟市中央区美咲町 1-2-1 新潟美咲合同庁舎 2 号館	TEL:025-285-9153 FAX:025-285-9173
関東運輸局鉄道部計画課	〒231-8433 横浜市中区北仲通 5-57 横浜第二合同庁舎	TEL:045-211-7243 FAX:045-212-2011
中部運輸局鉄道部計画課	〒460-8528 名古屋市中区三の丸 2-2-1 名古屋合同庁舎第一号館	TEL:052-952-8033 FAX:052-952-8086
近畿運輸局鉄道部計画課	〒540-8558 大阪府中央区大手前 4-1-76 大阪合同庁舎第四号館	TEL:06-6949-6442 FAX:06-6949-6529
中国運輸局鉄道部計画課	〒730-8544 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎四号館	TEL:082-228-8797 FAX:082-228-9411
四国運輸局鉄道部計画課	〒760-0064 高松市朝日新町 1 番 30 号 高松港湾合同庁舎	TEL:087-825-1178 FAX:087-823-8846
九州運輸局鉄道部計画課	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2-11-1 福岡合同庁舎 新館	TEL:092-472-4051 FAX:092-472-2353
沖縄総合事務局運輸部 陸上交通課	〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1	TEL:098-866-1836 FAX:098-860-2369

※上記連絡先は平成 25 年 4 月 1 日時点のものです。



福井鉄道 平成25年導入 低床式車両