

鉄道運輸機構 調査報告 <概要版>

資料構成

<第3回研究会提示資料の精査・拡充>

1. 経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化

前回研究会において、地域鉄道の経営状況の分析にあたっては、時系列的視点が必要との指摘があったため、平成22年度の各種データを使用して実施した前回の分析結果に加え、平成17年度のデータを使用した同様の分析を行うことで、直近5年間での各事業者の変化を分析した。

2. 再生・活性化パターンの分析

前回研究以降、新たに2事業者及び沿線自治体へのヒアリング調査を実施した。それを踏まえ、計5つの事業者及び沿線自治体へのヒアリング調査の結果から、地域鉄道における再生・活性化に必要な観点を取りまとめた。

3. 地域鉄道の社会的価値の整理

平成17年度に当機構が取りまとめた報告書「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」の中で、定量化可能な社会的価値として提示している。これを、最新の鉄道事業者のデータ（H22年度）をもとに再計算を行い、5年間の変化を示した。

また、社会的価値のうち、住民の意識に係る部分に対して、積極的な取組みを実施している2つの事例を紹介する。

<新規提示資料>

4. 地域鉄道の再生・活性化に向けた課題分析

アンケート調査・ヒアリング調査及び各種分析の結果を踏まえて、地域鉄道の再生・活性化における課題について整理を行う。

そのうち、行政施策と一体となった、地域の再生・活性化に向けた取組みを実施している2つの事業者・自治体の取組みを紹介する。

5. 地域鉄道の再生・活性化のための事業化モデルの検討

前章の課題分析を踏まえて、地域鉄道の再生・活性化のための事業化モデル案を示した。地域鉄道事業者の約7割を占める「生活路線グループ」「観光路線グループ」「生活・観光路線グループ」について、それぞれの特徴に合わせた取組みの方針と、具体的な取組み例を示している。

<第3回研究会提示資料の精査・拡充>

1. 経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化（資料 p. 1～ p. 8）

地域鉄道における再生・活性化の道筋を検討するにあたり、現在の地域鉄道の状況を把握することは非常に重要である。

ここでは、地域鉄道事業者を取り巻く経営環境や経営状況に基づき、数値的に各地域鉄道事業者の状況を把握・整理する。具体的には、鉄道統計年報から得られるデータをベースに、統計手法により鉄道事業者の類型化を行う。

分析は平成17年度及び22年度の2カ年のデータを用い、その比較により、各事業者の移り変わりについても分析する。

<分析方法>

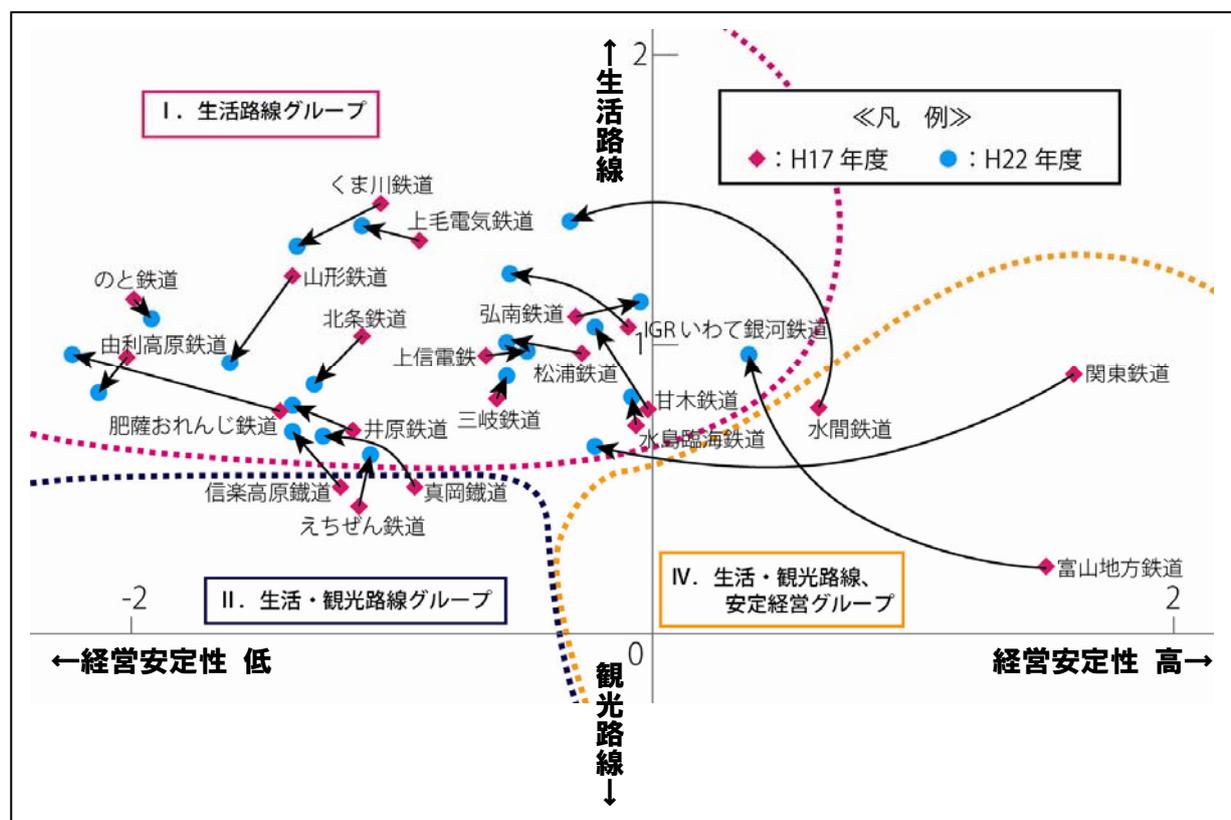
91の地域鉄道事業者を対象に、経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化にあたっては、下表に示すデータを用い、「経営の安定性」と「鉄道事業者の性格（生活路線－観光路線）」の2軸によって、統計手法を用いて数値的に表現し（主成分分析）、その値をもとに類似する事業者を統計的に分類する（クラスター分析）。なお、使用するデータは、当機構が平成18年3月に取りまとめた「地域鉄道活性化に向けて～地域の議論のために～」の中で地域鉄道事業者の現状を示すデータとして記載されている内容（財務指標、輸送実績指標など）を参照し、選定した。

■経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化の分析に用いたデータ

採用したデータ	引用元
営業収支率 【全営業収益／全営業費用】（％）	平成17年度 鉄道統計年報 平成22年度 鉄道統計年報
年間輸送人員（千人／年）	
平均輸送密度（人／日・km）	
平成22年度 当期損益（千円）	
職員1人あたりの営業収益 【全営業収益／全従業員数】（千円／人）	
職員1人あたりの輸送人員 【年間輸送人員／全従業員数】（千人／人）	
保存費用が営業費用に占める割合 【全保存費用／営業費用】（％）	
鉄軌道業営業収益が全営業収益に占める割合 【鉄軌道業営業収益／全営業収益】（％）	
定期旅客の割合 【年間定期輸送人員／年間輸送人員】（％）	
定期外旅客のうち観光旅客が占める割合	

<H22年度データで「I. 生活路線グループ」に分類される事業者の変化>

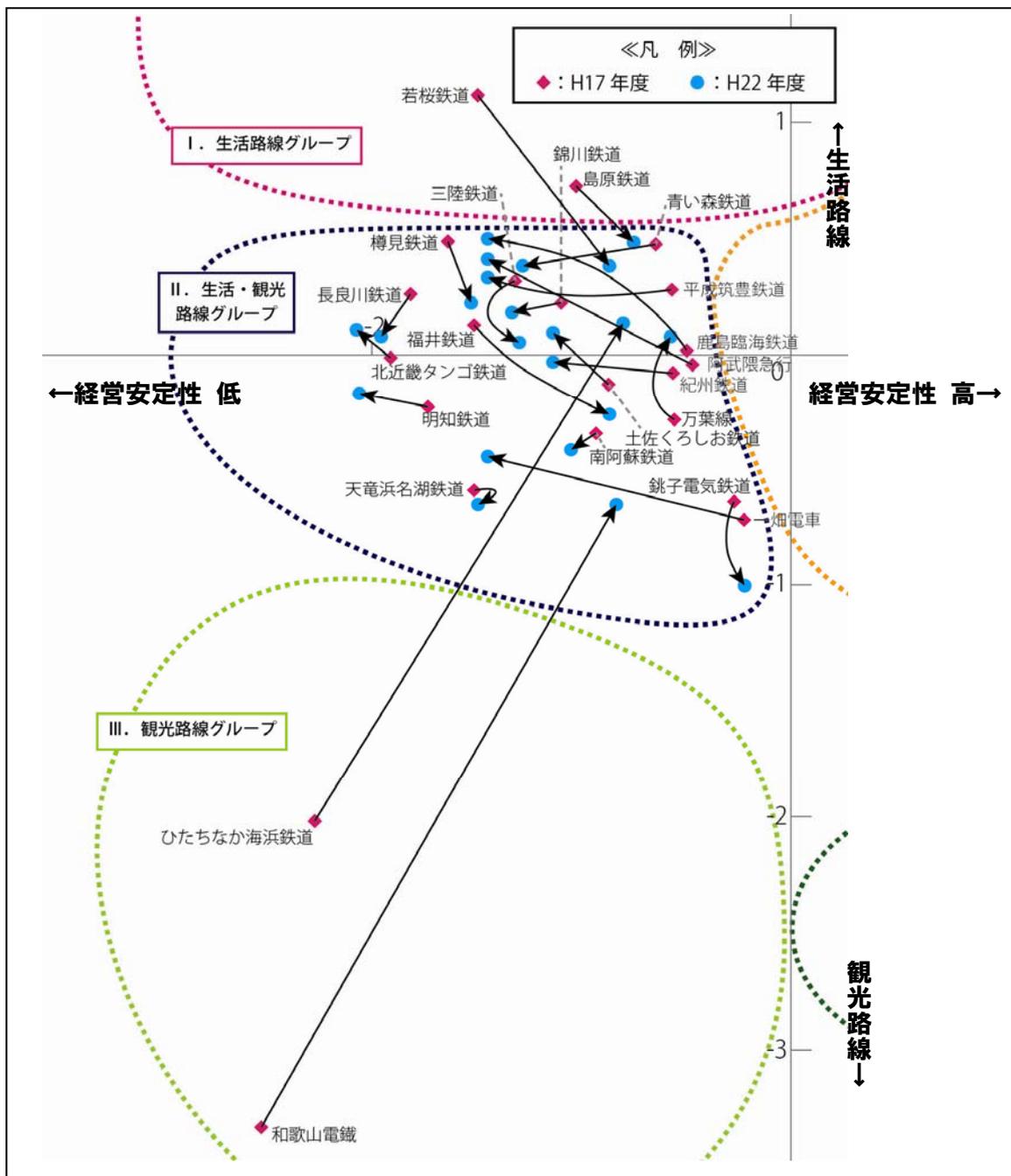
下図は、H22年度データで「I. 生活路線グループ」に分類される事業者を、経営環境や経営状況に基づく指標をもとに、5年間の変化を示したものである。



- ・多くの事業者が H17 年度から H22 年度にかけて、左にシフトしており、経営環境が悪化していることがうかがえる。
- ・信楽高原鉄道、えちぜん鉄道、真岡鉄道の3社は「II. 生活・観光路線グループ」から、若干上にシフトし、ここ5年で「I. 生活路線グループ」にシフトした。
- ・関東鉄道、富山地方鉄道、水間鉄道の3社は「IV. 生活・観光路線、安定経営グループ」から、ここ5年で「I. 生活路線グループ」にシフトした。
- ・水間鉄道は、分析の対象とした5年間で輸送人員が約半分に落ち込んでおり、また、定期外旅客の割合が減少している。
- ・富山地方鉄道は過去10年間利用者が逓減し続け、H21年度には営業収支がマイナスに転じた。
- ・関東鉄道は黒字経営を続けているが、過去10年間で営業収益が300億円近く減少している。

<H22年度データで「Ⅱ. 生活・観光路線グループ」に分類される事業者の変化>

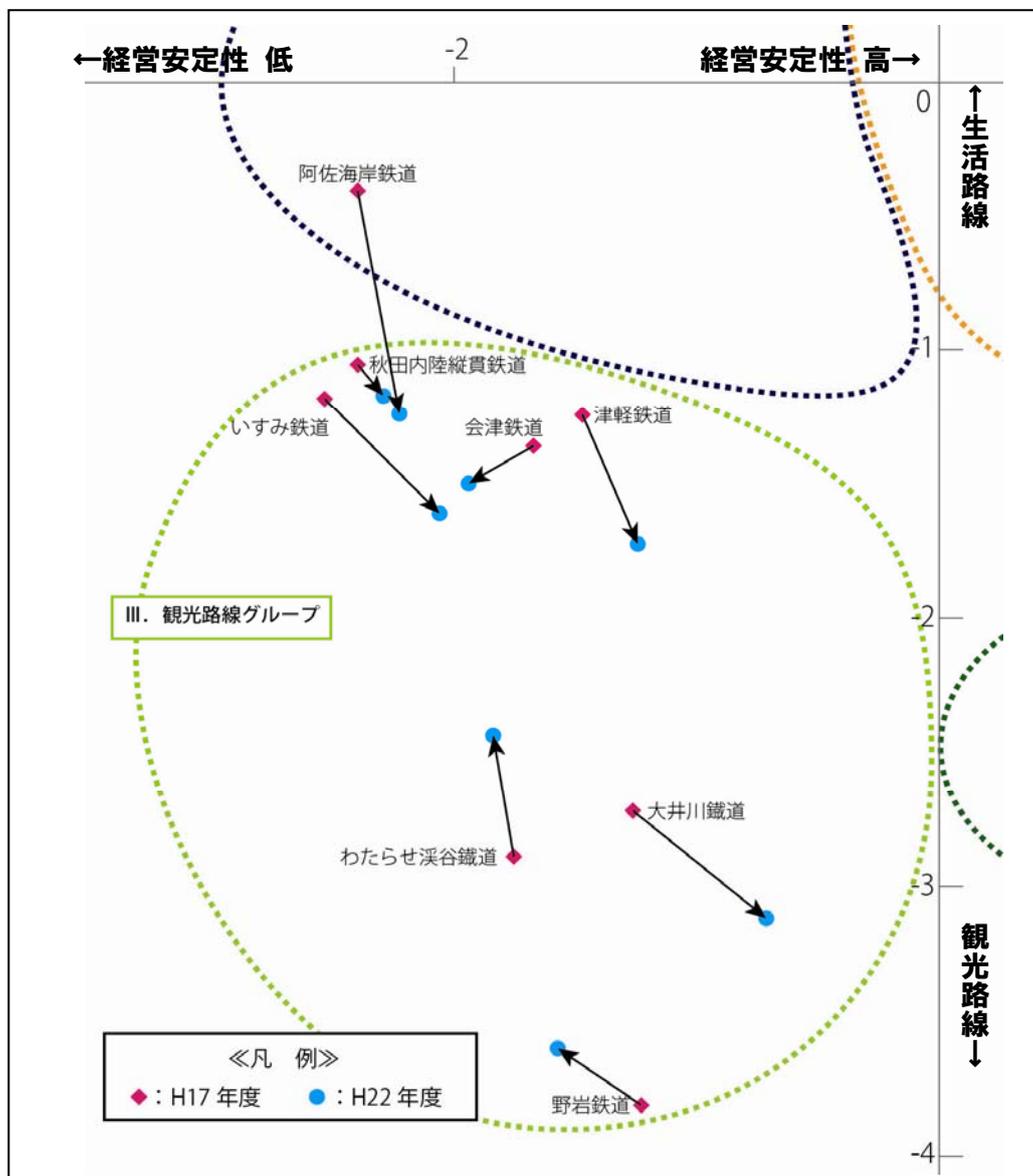
下図は、H22年度データで「Ⅱ. 生活・観光路線グループ」に分類される事業者を、経営環境や経営状況に基づく指標をもとに、5年間の変化を示したものである。



- ・ 多くの事業者がH17年度からH22年度にかけて、左にシフトしており、経営環境が悪化していることがうかがえる。
- ・ ひたちなか海浜鉄道は、前身の茨城交通が2008年に民事再生手続を実施しているため、経営状態が大幅に改善されている。
- ・ 和歌山電鉄は、観光事業を中心とした取り組みの実施により、経営が改善したと想定される。
- ・ 若桜鉄道、島原鉄道は「Ⅰ. 生活路線グループ」からシフトしている。
- ・ 若桜鉄道は上下分離方式の採用により、経営が改善されたと想定される。

<H22年度データで「Ⅲ. 観光路線グループ」に分類される事業者の変化>

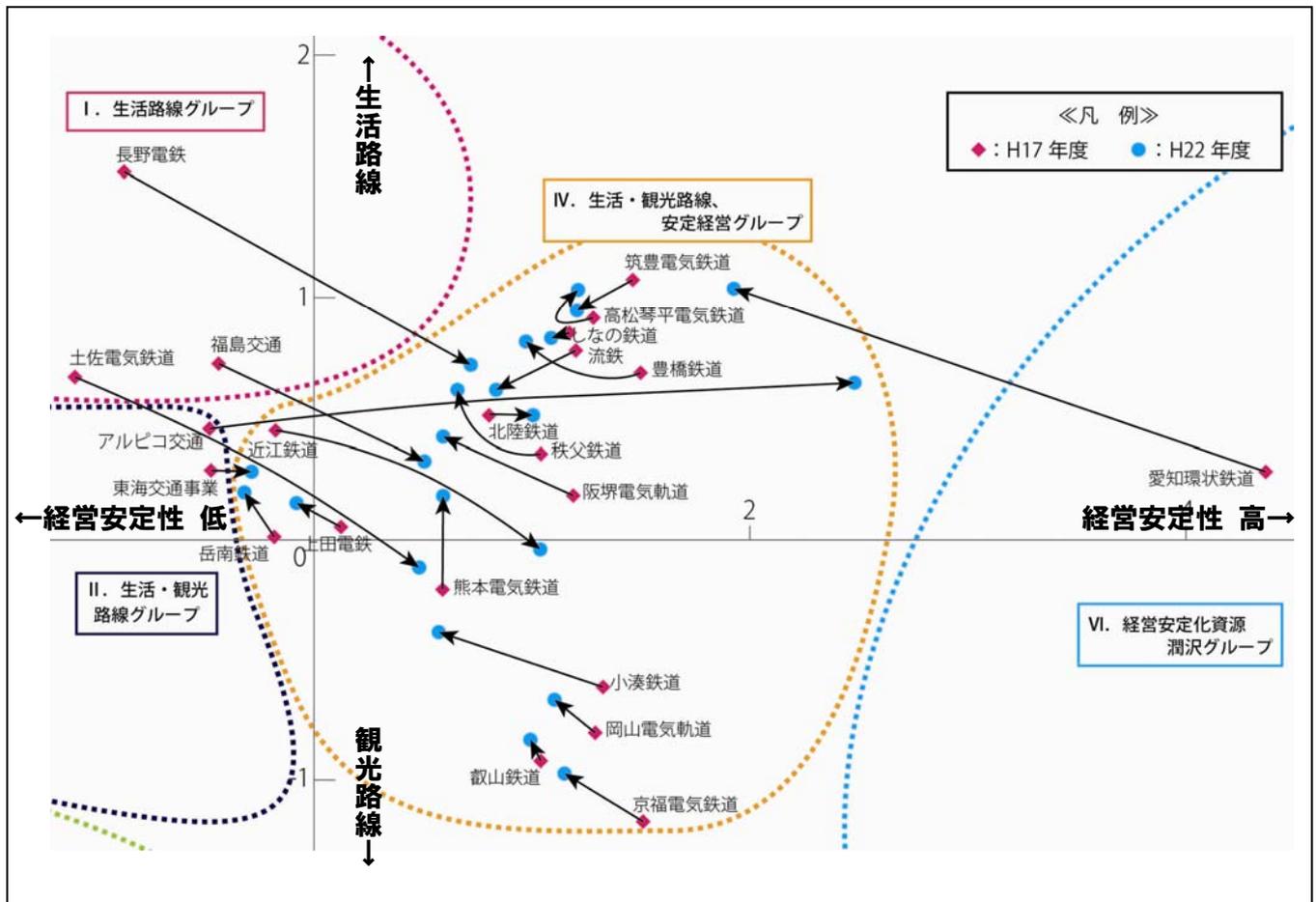
下図は、H22年度データで「Ⅲ. 観光路線グループ」に分類される事業者を、経営環境や経営状況に基づく指標をもとに、5年間の変化を示したものである。



- ・ グループとしての傾向は、特に見られず、同グループ内で遷移する事業者がほとんどである。
- ・ 阿佐海岸鉄道は、もともと生活路線としての性格の色濃い路線であったが、日常的な利用者の減少により、相対的に定期外旅客数の割合が大きくなったため、観光路線グループにシフトしたと想定される。(平均輸送密度 平成17年度 175人/日・km、平成22年度 89人/日・km)
- ・ いすみ鉄道、津軽鉄道、大井川鉄道は、観光にかかわる取り組みを強化しており、観光路線としての性格を、さらに色濃くしている。

<H22年度データで「IV. 生活・観光路線、経営安定グループ」に分類される事業者の変化>

下図は、H22年度データで「IV. 生活・観光路線、経営安定グループ」に分類される事業者を、経営環境や経営状況に基づく指標をもとに、5年間の変化を示したものである。



- ・長野電鉄、土佐電気鉄道、福島交通の3社は「I. 生活路線グループ」から、ここ5年で「IV. 生活・観光路線、安定経営グループ」にシフトした。なお、長野電鉄は平成24年4月に屋代線24.4キロを廃止している。
- ・福島交通は分析の対象となった5年間で大幅な経営改善がされている。
- ・アルピコ交通、東海交通事業の2社は「II. 生活・観光路線グループ」から、ここ5年で「IV. 生活・観光路線、安定経営グループ」にシフトした。特にアルピコ交通は変化の幅が大きく、大きな経営改善がみられる。
- ・愛知環状鉄道の経営安定性の指標が大きく低下している要因は、平成17年に開催された愛知万博による収益が通常よりも過大であり、平成22年度のデータと大幅に乖離しているためである。

2. 再生・活性化パターンの分析 (資料 p. 9 ~ p. 15)

<ヒアリング調査からみる再生・活性化パターン(まとめ)>

5つの事業者および、その沿線自治体に対するヒアリングから、鉄道事業者の経営を改善するための大きなポイントとして、下記の6点が挙げられる。

○抜本的な経営方針の見直し、観光事業にも軸足を置く

経営改善の兆しが見られた時期には、どの事業者においても経営方針の見直しを図り、新たなマーケットとして観光旅客等を取り込むような施策・方針に移行した。各事業者の置かれている環境に合わせ、効果的な観光戦略を展開している。

例) いすみ鉄道・わたらせ渓谷鐵道：大都市圏の観光旅客をターゲット

山形鉄道：沿線住民と近隣の中小都市圏をターゲット

○方針の変更に伴う、社内の体制や体質の見直し

社内に鉄道活性化プロジェクトなる組織を構成し、その中に関連企業から観光に関する取組みに明るい人材を登用したり、観光客に単なる移動手段として利用してもらうのではなく、鉄道に乗りたいと思ってもらえるように、おもてなしの心で迎えるように現場職員への教育を実施している。

○行政サービスとして地域内交通の維持を目指す沿線自治体との協力体制の確立

沿線の自治体としては行政サービスの提供の面から、公共交通機関を存続させ、住民の移動手段を確保したいと考えており、さらには、鉄道のもつ観光資源としての潜在的な魅力にも期待している。

事業者とどのような協力体制としては下記のようなパターンがあった。

- ・協議会を設立し、国の支援制度も活用しつつ、維持管理費用を補助
- ・市の政策として主要な公共交通機関に鉄道を位置づけ、コミュニティバスの運行など利用促進策を企画・実施

○観光客の呼び込むための資源の発掘・創出

観光事業実施にあたり、各事業者は様々な手段で資源の発掘・創出を行っている。

資源の発掘・創出の手段	事 例
日常の風景を観光に取り込む	山形鉄道：豪雪列車 いすみ鉄道：「何もないがあります」のキャッチコピーによるPR 等
沿線地域の観光資源を取り入れる	わたらせ渓谷鐵道：きもの列車 福島交通：飯坂温泉との連携 アルピコ交通：上高地との連携 等
新たな観光資源の創出	いすみ鉄道：ムーミン列車 わたらせ渓谷鐵道：トロッコ列車 等
他の交通機関にはない鉄道の魅力を引き出す	山形鉄道：ビール列車 等

○取組み実施に合わせた積極的な広報活動・情報提供の実施

様々な取組みの実施に合わせて、多くの事業者では、その認知度向上のために広報活動を実施している。積極的なメディア露出、取組みに合わせた広報活動の範囲限定による効率的で効果的な情報提供、沿線住民や自治会への草の根的広報活動を実施している。

○運輸外収入の増収策の展開、地域と一体となった活性化に対する効果も期待

運輸外収入を増加させる源として、沿線の企業と協力し、独自性のある地元の産品を活用した商品開発を行い、鉄道事業者の経営安定化のための1つの手段である。また、それを活用した施策を展開することで、利用者の増加にも寄与することが考えられる。

3. 地域鉄道の社会的価値の整理

<社会的価値の量的評価> (資料 p. 16)

地域鉄道の社会的価値については、国土交通省において、「移動時間の短縮、移動費用の節減」「観光振興」「安心感・期待感」「CO₂排出削減効果」等、8つの評価項目(例)が示されている。

そのうち、「移動時間の短縮、移動費用の節減」「CO₂排出削減効果」の2項目については、平成17年度に当機構が取りまとめた報告書「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」の中で、社会的価値の定量化を行っている(平成15年度鉄道統計年報データを使用)。

また、「鉄道インフラの再調達価格」として、鉄道そのものの貨幣価値を算出している。

「移動時間の短縮、移動費用の節減」については、平成22年度鉄道統計年報のデータを用い、その貨幣価値を改めて算出することができる。下表は上記3項目の社会的価値の算出し、平成17年度のデータと比較したものを一部抜粋したものである。

「移動時間の短縮、移動費用の節減」については、鉄道利用者を全てバスによる代替輸送を、「CO₂排出削減効果」については鉄道利用者を全て自動車による代替輸送を、それぞれ実施したものととして算出している。どちらの算出式も平均輸送密度に比例しており、沿線人口の減少やモータリゼーションの進行を受けて利用者が減少している地域鉄道においては、平成15年度に比べ、平成22年度の社会的価値が低下している。

■ 定量化可能な社会的価値に関する算出結果 (一部抜粋)

	移動時間の短縮、 移動費用の節減による効果*1 【百万円/年】		CO ₂ 排出削減効果の 貨幣価値(排出量)*2 【百万円/年:(t-C)】		鉄道インフラの 再調達価格*3 【百万円】
	H15	H22	H15	H22	
山形鉄道	12.5	10.7	0.4(153)	0.3(131)	36,600
上田鉄道	14.8	14.0	0.9(385)	0.8(364)	13,920
いすみ鉄道	12.0	9.7	0.4(173)	0.3(140)	32,160
錦川鉄道	10.3	6.0	0.5(202)	0.3(117)	39,240
明知鉄道	12.0	9.8	0.4(170)	0.3(139)	30,120
わたらせ渓谷鐵道	19.0	13.4	0.4(178)	0.3(126)	52,920
福島交通	31.1	25.8	1.1(482)	0.9(400)	11,040
アルピコ交通	21.1	20.7	0.7(315)	0.8(364)	17,280

*1: 平均輸送密度【人/日】×バス代替に伴う所要時間増大分【分】×時間評価値【円/分・人】×ピーク率 0.2×365【日】

*2: (平均輸送密度【人/日】÷乗用車平均乗車人員 1.2【人/台】)×営業キロ【km】×

走行台*。あたりのCO₂排出量【t-C/km・台】-鉄道運行にともなうCO₂排出量【t-C】

3: 建設。単価 1200【百万円/km】×営業*。【km】

(日本鉄道建設公団が(当時)が建設した直近開業3路線(井原線、阿佐線、宿毛線)建設時の工事費実績による)

<地域鉄道事業者が実施している、社会的価値に寄与する取組み> (資料 p. 18)

地域鉄道において様々な取組みを実施する上で、沿線自治体や住民との連携は欠かせない。そのためには、地域鉄道がもたらす社会的価値の存在を共有し、地域と一体になって活性化を目指すという合意形成を図ることが重要なポイントになるといえる。ここでは、上記のような合意形成が図られ、住民が積極的に取組みに参加している2つの事例について紹介する。

1) 秋田内陸縦貫鉄道

○手を振りおもてなし運動

秋田内陸縦貫鉄道では、「内陸線には乗って応援できないけど、何かしらの支援をしたい」という沿道住民に向けて、「手を振りおもてなし運動」の実施を呼び掛けている。

⇒取組みの内容は「内陸線を見かけたら、電車に向かって手を振る」という簡単なもの。地元住民の関心を鉄道に向け、手を振ってもらうことで、観光客に対するおもてなしの雰囲気醸成するもの。

⇒事業者側から呼びかけを行う以前から、住民から自発的に、鉄道を見かけると手を振るという活動が、一部の地域では見られていた。広報誌による呼びかけ等の積極的な情報発信もあり、沿線住民は手を振りおもてなし運動に積極的に参加している。

⇒この運動によって、沿線全体に観光客をもてなす雰囲気が醸成されており、訪れた観光客も沿線の住民に向かって手を振り返す等、観光客と地域が繋がる状況を生み出している。

⇒この他にも、ワンデーオーナー制度やマラソンすごろく（1口 2,000 円の募金制度）などを実施し、鉄道に乗車せずとも、鉄道の存続に貢献できるシステムを構築・実施している。

沿線住民が積極的に取組み参加する状態にあり、こうした意識が醸成されている要因について、秋田内陸縦貫鉄道では下記のように認識している。



- ・ 行政が中心となって、定期的に主要な駅周辺でイベントを開催し、住民の意識が鉄道に向くような取組みを行っており、住民の鉄道に対する関心が育まれているため。
- ・ 山間部で高齢化が進行した地域であることを理解し、人々の移動手段を確保するためには鉄道が必要不可欠であり、存続させることが必要だと考えているため。
- ・ 鉄道が観光客を呼び寄せるためのツールになり得るということを理解しているため。

2) 人吉市、くま川鉄道、JR 肥薩線 (資料 p. 19)

○人吉鉄道観光案内人会の活動

平成 21 年の肥薩線全線開通 100 周年を間近に控えた平成 20 年 2 月に、旧国鉄のOBが中心となって、肥薩線を中心とした地域活性化と観光振興を目的に「鉄道観光案内人会」を立ち上げた。

⇒鉄道観光案内会は人吉駅を中心に活動しており、観光客に対する人吉駅の機関庫や転車台などの案内や、こどもを対象にした鉄道イベントの実施、出前講座等による肥薩線を語り継ぐ活動を行っている。

⇒上述の活動が認められ、平成 23 年には日本ユネスコ協会連盟の「プロジェクト未来遺産*」に選定された。



■人吉鉄道観光案内会の取組みの様子

○「大畑駅を愛する友の会」

⇒平成 22 年当時、大畑駅の名誉駅長を務めていた人物が中心となって結成した。土日祝日に駅舎で地元の産物販売や、駅周辺の環境整備・清掃活動等を、手弁当・無報酬で行っている。

○「矢岳 SL ガンバトル会」のボランティア団体による、駅舎の環境整備の実施

⇒平成 22 年に、矢岳駅に併設された SL 展示館で町内の農産物を販売することとなり、その際に「矢岳 SL ガンバトル会」が発足した。ボランティアで農産物の販売し、土日は観光客でにぎわっている。



■大畑駅を愛する友の会の取組みの様子



■矢岳 SL ガンバトル会の取組みの様子

※広報ひとよし 2012 年 5 月号より引用

人吉市における、上述のようなボランティアによる活動の多くは、主にリタイアした世代が積極的に参加している。こうした活動が意欲的に行われる背景には、下記の要因があると想定される。

- ・くま川鉄道・JR 肥薩線は山間部の地域と都市部を結ぶ公共交通手段であり、交通弱者にとってはなくてはならない移動手段であると、地域住民が認識しているため。
- ・人吉市が産業世界遺産として JR 肥薩線を登録しようとする積極的な活動により、地域住民の中にも鉄道が素晴らしいものであるという意識が徐々に醸成されてきたため。

* プロジェクト未来遺産：未来に伝えたい地域の文化・自然遺産を守る市民の活動を毎年 10 件登録し、日本全体で応援しようとする日本ユネスコ協会連盟による取組み。登録されると応援金や PR 支援等が受けられる。

<新規提示資料>

4. 地域鉄道の再生・活性化に向けた課題分析 (資料 p. 20～ p. 25)

アンケート調査やヒアリング調査およびそれに基づく分析と、前回研究会における指摘事項から、地域鉄道の再生・活性化においては、大きく分けて下記の4項目が課題としてあげられる。

- 取組み実施における地域（自治体・地域団体等）との役割分担・連携
- 活動原資となる費用節減対策の実施
- 地域住民の潜在需要の掘り起こし
- 観光需要の掘り起こし及びその拡大

先に実施している経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化の分析結果、アンケート調査やヒアリング調査等から、生活路線と観光路線ではその特徴の違いから課題が異なるため、それぞれについて課題を取りまとめた。その結果を下表に示す。

■鉄道の路線の特徴と取組みの課題（まとめ）

課 題	<生活路線>	<観光路線>
○取組み実施における地域（自治体・地域団体等）との役割分担・連携		
○活動原資となる費用節減対策の実施	1) 燃料費・メンテナンス費・人件費等、鉄道運用に係わるランニングコストの削減 2) 老朽化などによる設備の大規模改修・更新にかかる費用の削減	
○地域住民の潜在需要の掘り起こし	1) 通勤・通学など、日常利用者に対する利便性の向上 2) 地域住民向けのイベント列車の企画・運行など、移動手段以外の利用需要の確保	1) 沿線地域のニーズに合わせた、輸送サービスの向上 2) 地域住民向けのイベント列車の企画・運行など、移動手段以外の利用需要の確保
○観光需要の掘り起こし及びその拡大	1) 独自性・地域性のある観光資源の発掘・創出 2) 発掘・創出した観光資源を活用し、沿線地域と連携した観光利用者呼び込む取組みの実施 3) 観光に係わる取組みと併せた、広報活動の実施	1) 観光資源を活用した独自性のある取組みの実施 2) 沿線地域・関係団体と連携し、地域が一体となった取組みの実施 3) 観光に係わる取組みと併せた、広報活動の強化

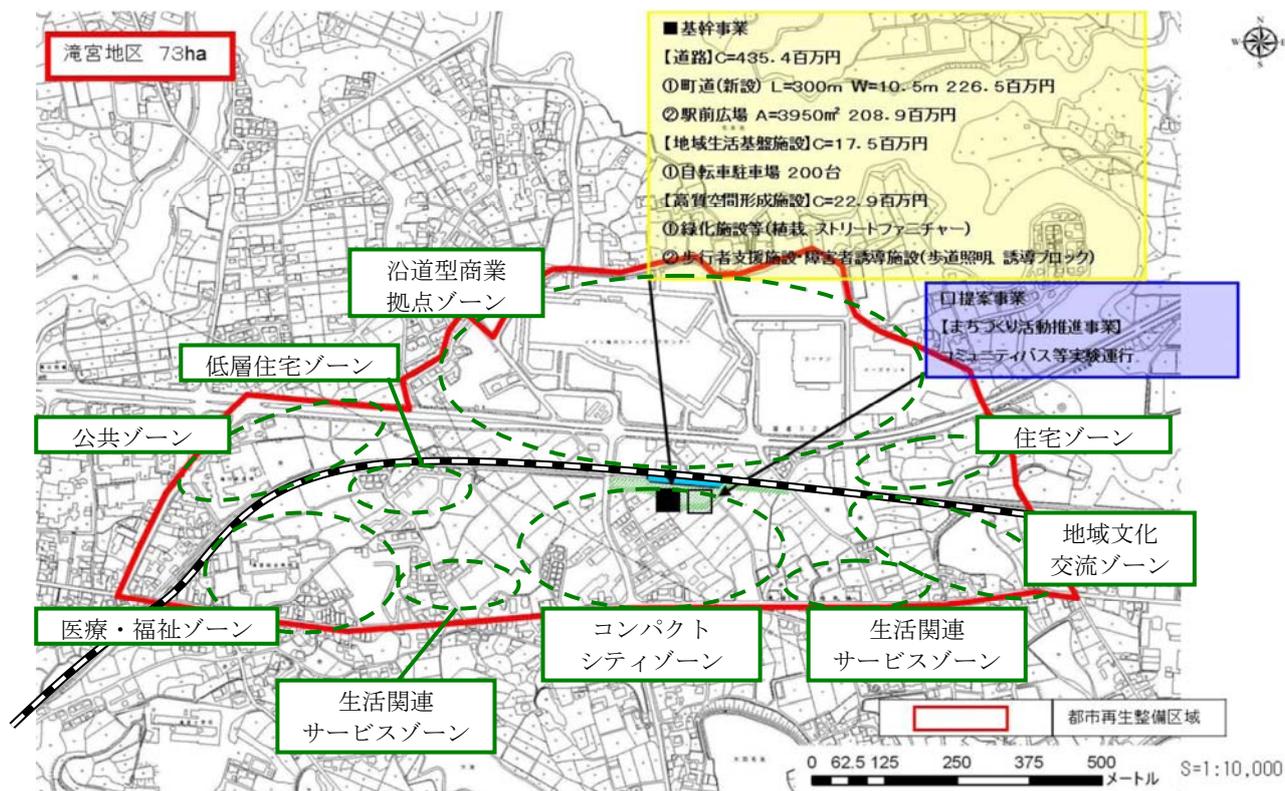
<課題に向けた取り組み事例の紹介：地域との役割分担・連携による地域住民の潜在需要の掘り起こし>

地域（自治体・地域団体等）との役割分担・連携によって地域住民の潜在需要を掘り起こす、ひとつの方法として、駅周辺の整備計画が挙げられる。駅の周辺に公共施設や医療施設、商業施設等を計画的に整備することで、まちと鉄道の一体的な活性化が期待できる。

第1回研究会で紹介された青い森鉄道をはじめ、高松琴平電気鉄道、三陸鉄道等においても、沿線の自治体が駅を中心としたコンパクトシティ化に関わる計画を考案・実施している。

1) 綾川駅新設に伴う駅周辺の都市再生整備計画の実施：高松琴平電鉄、綾川町（資料 p. 26）

高松琴平電気鉄道の沿線自治体のひとつである綾川町では、新駅の設置に伴い、その周辺の都市再生整備計画を実施している。新駅を中心に、住宅ゾーン、公共ゾーン、医療・福祉ゾーン、沿道型商業拠点ゾーン等を計画的に配置し、併せて駅前に駐車場やコミュニティバスの為のロータリー等を整備することで、新駅の交通結節点としての機能を強化し、駅を中心とした賑わいのあるまちづくりを目指す計画を打ち立てている。平成26年度には整備を完了する予定であり、この計画によって1日あたり1,282人の乗降客数の増加、1.5%の駅周辺人口の増加を見込んでいる。



※香川県・綾川町「社会資本総合整備計画 滝宮地区都市再生整備計画（H24.3）」から引用・一部加筆

2) 三陸鉄道・宮古駅周辺における、宮古市の復興まちづくり計画：三陸鉄道、宮古市（資料 p. 27）

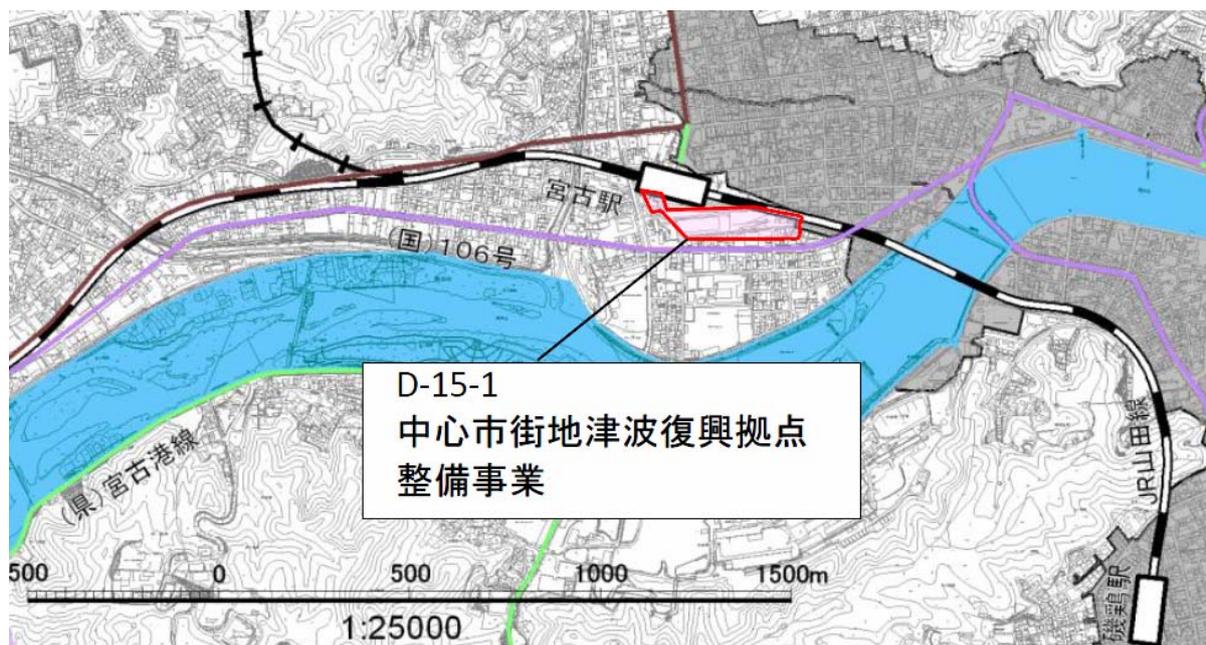
平成23年3月11日に発生した東日本大震災において、宮古市は沿岸部を中心に壊滅的な被害を受けている。宮古駅周辺の中心市街地も津波による被害を受けた。

その後、宮古市では平成23年10月に「宮古市東日本大震災復興計画（基本計画）」、平成24年3月に「宮古市東日本大震災復興計画（推進計画）」をそれぞれ策定し、宮古市の復興を進めている。これら計画の中では、宮古駅を中心とした宮古地域における復興まちづくりの方向性を「地域の立地的、歴史的特性を活かし、都市機能の集積や賑わいの形成を図るとともにコンパクトで快適なまちづくりに取り組む」としている。

この方向性に基づき、復興交付金による「中心市街地津波復興拠点整備事業」では、宮古駅の南側3.5haに、市役所・保健センター・中央公民館等の津波防災拠点施設、災害時を考慮した地区公共施設、高質空間形成施設、津波復興拠点支援施設等を整備するとしている。

また、宮古駅については、まちづくりに合わせバス路線の整備を進め、利便性の高い公共交通の確保・充実を図り、広域交通の結節機能の強化を図るとしている。

これらの計画による、具体的な鉄道利用者の増加の予測や、まちに対する効果等は示されていないが、駅施設の機能強化と駅を中心としたコンパクトなまちづくりを一体的に実施することで、中心市街地の活性化および公共交通の利用者の増加が期待できる。



※宮古市「中心市街地津波復興拠点整備事業」から引用

5. 地域鉄道の再生・活性化のための事業化モデルの検討（資料 p. 28～ p. 34）

これまでの調査や分析結果、地域鉄道の課題をもとに再生・活性化のための事業化モデルを検討する。経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化の分析結果を踏まえ、事業化モデル検討の対象とするのは、地域鉄道事業者の中でも、相対的に経営状況の厳しい状態にある「Ⅰ. 生活路線グループ」「Ⅱ. 生活・観光路線グループ」「Ⅲ. 観光路線グループ」の3グループを対象とする。事業化モデルの検討に当たっては、大きく「生活路線グループ」「観光路線グループ」の2つの視点から事業化モデル案を提案する。

（1）Ⅰ. 生活路線グループ（資料 p. 28～ p. 30）

「Ⅰ. 生活路線グループ」の再生・活性化の方向性（提案）

①日常利用者に向けた利便性の向上

→【課題：地域住民の潜在需要の掘り起こし 1）通勤・通学など、日常利用者に対する利便性の向上】に対応
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。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となる。

【取組みの例】

- ・パークアンドライド、キスアンドライド用駐車場の整備
- ・自転車の車内持込サービス、サイクルアンドライドの実施
- ・新駅の開業
- ・通勤・通学定期券の工夫
- ・終電の発車時間の繰り下げの実施
- ・コミュニティバスの運行等、2次交通の充実 等

②移動手段以外の鉄道乗車の目的化：

→【課題：地域住民の潜在需要の掘り起こし 2）地域住民向けのイベント列車の企画・運行など、移動手段以外の利用需要の確保】に対応

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。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となる。

【取組みの例】

- ・ハイキングイベント等、沿線イベントと併せて鉄道乗車を促進する取組みの実施
- ・ビール列車等の乗車が目的となるようなイベント列車の運行 等

③交流人口の拡大：

→【課題：観光需要の掘り起こし及びその拡大】に対応

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「Ⅰ. 生活路線グループ」「Ⅱ. 生活・観光路線グループ」の2グループは、他グループに比べて厳しい経営環境にある。観光路線を有する他の事業者の取組み等を参考に、交流人口の増加を図る。

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および広報活動を実施する。

【取組みの例】

- ・観光列車の導入、およびそれを活用したイベント列車の運行
- ・アテンダントの配置による輸送・接客サービス向上を図る取組みの実施
- ・イメージキャラクターづくり等による鉄道・地域の知名度向上に係る取組みの実施
- ・メディア掲載、ホームページ、チラシ等による情報発信
- ・新たな観光資源の掘り起こし 等

(2) III. 観光路線グループ (資料 p.31~ p.33)

「III. 観光路線グループ」の再生・活性化の方向性(提案)

①他社との差別化を図った話題性の創出:

→【課題:観光需要の掘り起こし及びその拡大 1)観光資源を活用した独自性のある取組みの実施】に対応
観光列車の導入や沿線の観光資源を活用など、事業者や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する。

【取組みの例】

- ・特徴的な車両(キャラクターを導入したラッピング車両、デザイン車両等)の導入
- ・地域の特徴等を取り入れた特徴的なイベント列車の企画・運行
- ・鉄道施設・設備の観光資源化 等

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:

→【課題:観光需要の掘り起こし及びその拡大 2)沿線地域・関係団体と連携し、地域が一体となった取組みの実施】に対応

他社との差別化を図るためのひとつの手段ともなりえるが、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する。

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る。

【取組みの例】

- ・地産品を活用したグッズなどの開発・販売
- ・地域商店・企業の活性化にも寄与する物販店・喫茶店等の運営
- ・沿線観光地・観光施設等と連携した取組みの実施
- ・複数交通機関で利用できる共通乗車券等のシームレスな移動手段・システムの提供 等

③積極的なPR活動による知名度の向上:

→【課題:観光需要の掘り起こし及びその拡大 3)観光に係わる取組みと併せた、広報活動の強化】に対応
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活動を地域と協働で実施することで、地域と事業者の知名度向上を図る。

【取組みの例】

- ・イメージキャラクターづくり等による鉄道・地域の知名度向上に係る取組みの実施
- ・メディア掲載、ホームページ、チラシ等による情報発信の強化 等

(3) II. 生活・観光路線グループ (資料 p. 34)

「II. 生活・観光路線グループ」の再生・活性化の方向性 (提案)

「II. 生活・観光路線グループ」は、生活・観光の両方の性格を有するため、「I. 生活路線グループ」と「III. 観光路線グループ」の再生・活性化の方向性を併用させ、各事業者の特性に合わせて、事業化モデルの方向性を決定していく必要がある。

「I. 生活路線グループ」の再生・活性化の方向性

- ① 日常利用者に向けた利便性の向上
- ② 移動手段以外の鉄道乗車の目的化
- ③ 交流人口の拡大

「III. 観光路線グループ」の再生・活性化の方向性

- ① 他社との差別化を図った話題性の創出
- 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
- ③ 積極的なPR活動による知名度の向上