

(参考資料)

第2回検討会

【委員及び関係団体からのヒアリング】

- ① 京都府・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
『地域鉄道の維持・活性化に向けて』
(地方自治体から見た第三セクター鉄道の課題と展望)
- ② 青森県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
『青い森鉄道の現状と課題について』
- ③ 若桜町・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
『若桜鉄道の再構築と活性化』
(若桜谷の挑戦)
- ④ 一般社団法人日本民営鉄道協会・・・・・・・・ 43
『地方民鉄の現状と課題等について』
- ⑤ 第三セクター鉄道等協議会・・・・・・・・・・ 55
『第三セクター鉄道の現状、課題、要望』
- ⑥ 全国路面軌道連絡協議会・・・・・・・・・・ 65
『路面軌道事業者の現状と課題等について』
- ⑦ 公益社団法人日本観光振興協会・・・・・・・・ 80
『観光まちづくりとモビリティー』
(交通の総合力を活かした観光地域づくり)
- ⑧ 一般社団法人交通環境整備ネットワーク・・ 90
『地域鉄道再生のために』
- ⑨ 公益財団法人鉄道総合技術研究所・・・・・・・・ 102
『地域鉄道のコスト削減に資する技術の活用と普及の方策』



©EIJI MITOOKA + DON DESIGN
ASSOCIATES

平成26年12月22日



京都府

地域鉄道の維持 ・活性化に向けて

地方自治体から見た
第三セクター鉄道の課題と展望

1. 北近畿タンゴ鉄道 (KTR) の概要
2. KTRにおける第3セクター方式の課題
3. 上下分離による鉄道事業再構築
4. 「海の京都」事業による需要創出
5. 鉄道経営＝沿線マネジメント

1. 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の概要

■営業路線



営業キロ 114.0km

＜宮福線＞30.4km

福知山～宮津

＜宮津線＞83.6km

西舞鶴～豊岡

駅の数 32駅

＜宮福線＞14駅

＜宮津線＞19駅

* 宮津駅は重複

有人駅は15駅

(うち直営5駅)

施設概要・運営概要

〈施設概要〉

区 分		宮 津 線	宮 福 線
線 路 構 造	軌 道	37～50N レール・木まくら木	50N レール・PC まくら木
	軌 間	1,067 mm	
	線 路 規 格	西舞鶴～宮津 単線非電化	単線電化
		宮津～天橋立 単線電化	
		天橋立～豊岡 単線非電化	
	変 電 所	2 箇所（宮津・二俣）	
	最 急 勾 配	25／1000	
	最小曲線半径(m)	300	400
	橋 梁 延 長 (m)	2,204	2,250
	最 長 橋 梁 (m)	由良川橋梁 551.79	宮川橋梁 141
トンネル延長(m)	4,375	11,328	
最長トンネル(m)	馬路トンネル 1,420.5	普甲トンネル 3,215	
踏 切（箇 所）	106	1	
行き違い駅（駅）	12	5	
信 号 保 安 設 備	特殊自動閉そく方式		
	電子符号照査式	軌道回路検知式	
A T S 装 置		第一種電気継電運動装置	
車 両 基 地	A T S－SW A T S－S		
	西舞鶴、福知山荒河		
	J R と の 接 続	J R 西舞鶴／西舞鶴駅 J R 豊岡駅／豊岡駅	J R 福知山駅／福知山駅

〈運営概要〉

区 分	宮 津 線	宮 福 線
営 業 区 間	西舞鶴～豊岡	福知山～宮津
営 業 距 離	83.6km	30.4km
駅 数	19 駅	14 駅
最 高 速 度	85km／h	大江山口内宮～大江 130km/h
保 有 車 両	・特急車両 タンゴ・エクスプローラー 3 両×2 編成 定員 152 人（先頭車 52 人（×2 両） 中間車 48 人）	
	・特急車両 タンゴ・デイスカバリー 2 両×5 編成 定員 100 人（MC 51 人 MC2 49 人（うち車椅子用 2 人））	
	・普通車両 KTR700・800 12 両	
	定員 132 人 トリ付 (座席 52 人 立席 80 人) 1 両	立席 52 人 立席 80 人) 1 両
	定員 114 人 トリ付 (座席 50 人 立席 64 人) 1 両	立席 50 人 立席 64 人) 1 両
	定員 113 人 トリ付 (座席 52 人 立席 61 人) 4 両	立席 52 人 立席 61 人) 4 両
	定員 114 人 トリなし (座席 56 人 立席 58 人) 3 両	立席 56 人 立席 58 人) 3 両
	定員 35 人 トリ付 (座席 35 人 立席 0 人) 1 両	立席 35 人 立席 0 人) 1 両
	定員 101 人 トリ付 (座席 41 人 立席 60 人) 1 両	立席 41 人 立席 60 人) 1 両
	定員 30 人 トリ付 (座席 30 人 立席 0 人) 1 両	立席 30 人 立席 0 人) 1 両
連 絡 運 輸	・普通車両 MF100・200 6 両 定員 80 人 (座席 27 人 立席 53 人)	
	計 3 4 両	
相 互 乗 入	J R 西日本、東日本、東海、九州の主要駅	J R 西日本と相互直通運転
一日の運行本数		
特急列車：京都方面 10 本 線 内 6 本 普通列車：宮 津 線 42 本 宮福線 25 本 快速列車：宮 津 線 4 本 宮福線 9 本		
線内列車キロ （車両キロ）	4,712 km (6,833 km) ※別途、JR 線自社車両分 1,528km	

当面する課題

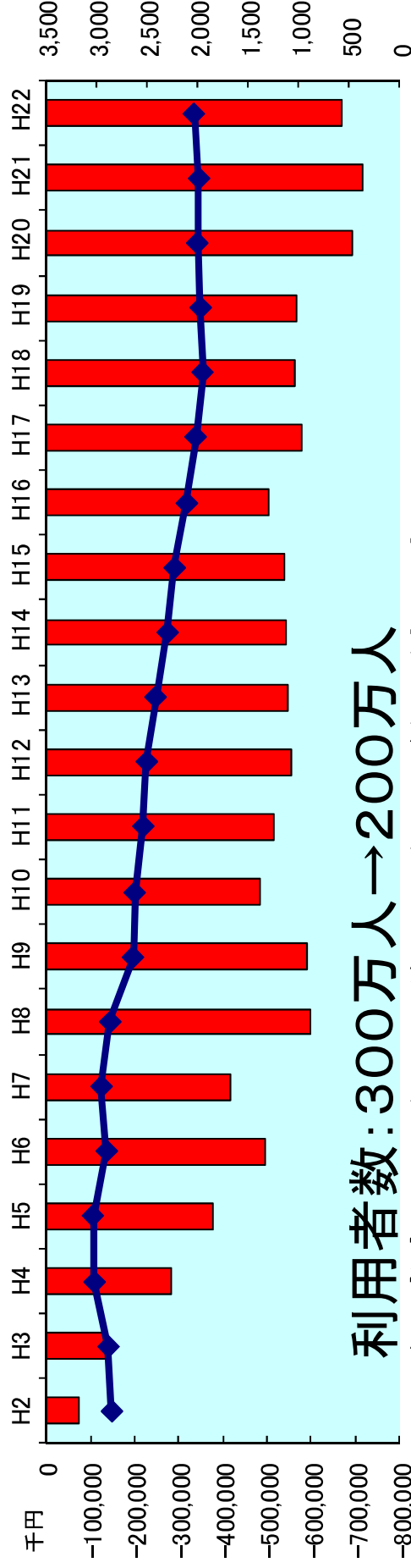
- ・ 利用者の減少傾向に歯止めがかからず、運行本数(特急)を減便する負のスパイラル状態
- ・ 設備が老朽化し大規模な修繕が必要
(冷房の不具合、車両の傷み)
- ・ 組織と財務の硬直化
- ・ 観光地の魅力の相対的な低下
(海水浴客の減少)
- ・ 今後、高速道路の延伸により自動車利用の利便性が高まり、高速バスが脅威(競争条件の変化)



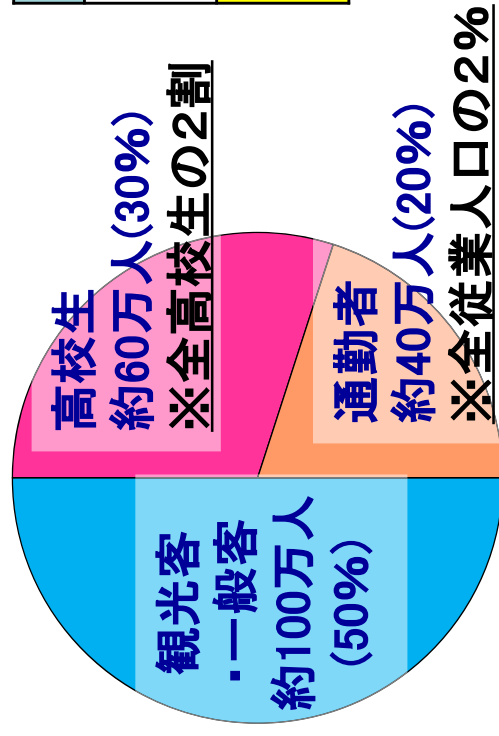
「乗って守ろう」の限界

このままでは地域から見放されつつある

■KTR利用者数と経常損失の推移



■利用者の内訳



■沿線人口・従業人口の推移

(KTRの駅から600m圏)

	H17/H13	H22/H18	減少率
常住人口	79,188人 (H17年)	76,721人 (H22年)	97%
従業人口	54,099人 (H13年)	49,332人 (H18年)	91%

資料：国勢調査、事業所・企業統計調査

駅周辺から減る従業人口

2. KTRにおける第3セクター方式の課題

これまでは、民間企業では担えない鉄道事業を担う方式として第3セクター方式が選択され、経営が行われてきた(KTRも同様)



しかし、KTRでは経営感覚の不備、責任の所在が不明確でモラルハザードが発生するなど、課題が顕在化

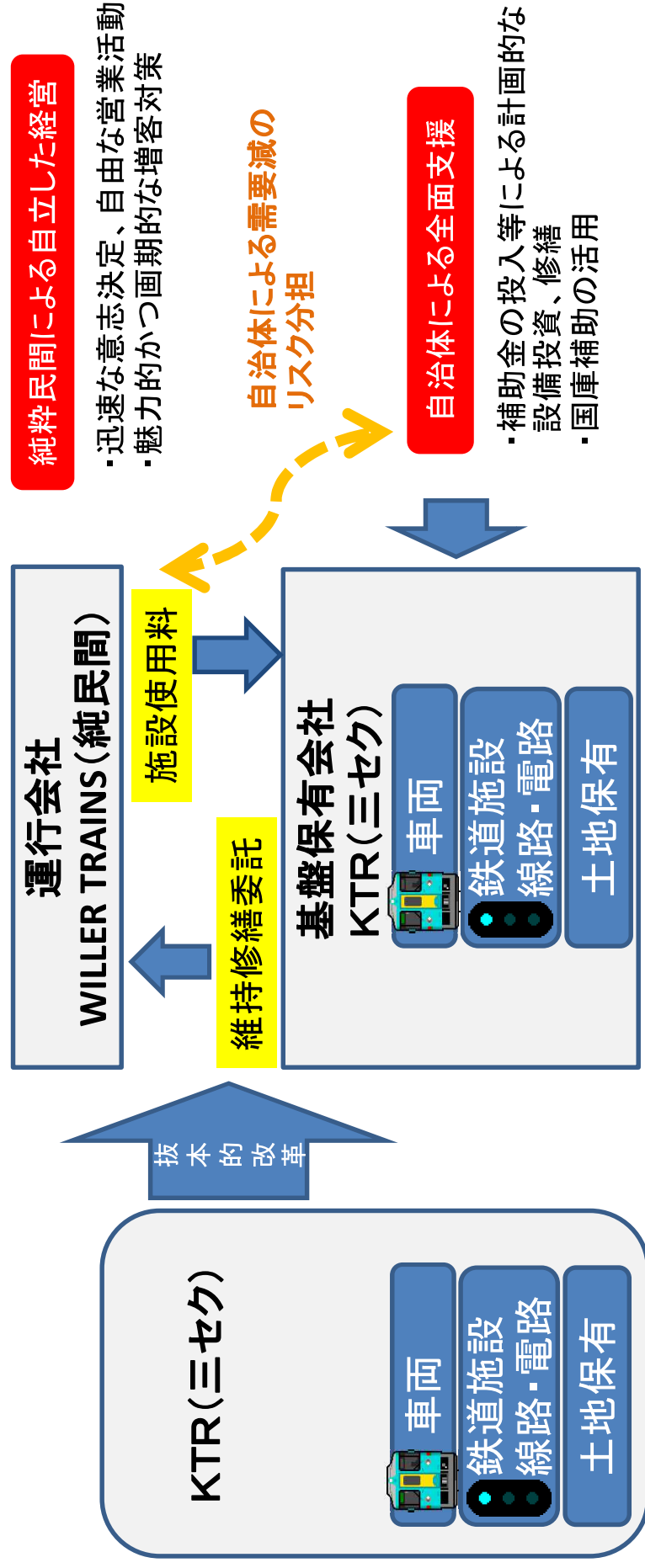
- 行政依存の財務体質
- 責任の所在があいまいな行政主体の経営陣(行政出身のトップ)
- 政治の影響を受ける事業運営
- 鉄道OB依存の技術力
- スピード感のない統治機構
- 伸びない運輸外収入
- 進まない風土改革



純粋民間資本による自立した経営環境が必要

3. 上下分離による鉄道事業再構築 ～純粋民間事業者による自由な経営ができる環境整備～

- 運行会社（純粋民間会社）は、運行業務のみを実施
- 車両・鉄道施設・土地等の資産を、基盤保有会社（三セク）が保有
- 沿線自治体（5市2町及び府県）が基盤管理及び設備投資について全面支援



4. 「海の京都」事業（観光まちづくり）による需要創出

海の京都「行動原則」

- 「民主導」の徹底
- 「デザイン」の重視
- 「集中とネットワーク」戦略の展開
- 「オンラインワン・高品質・ほんもの」の追究



■「地域公共交通網形成計画」策定

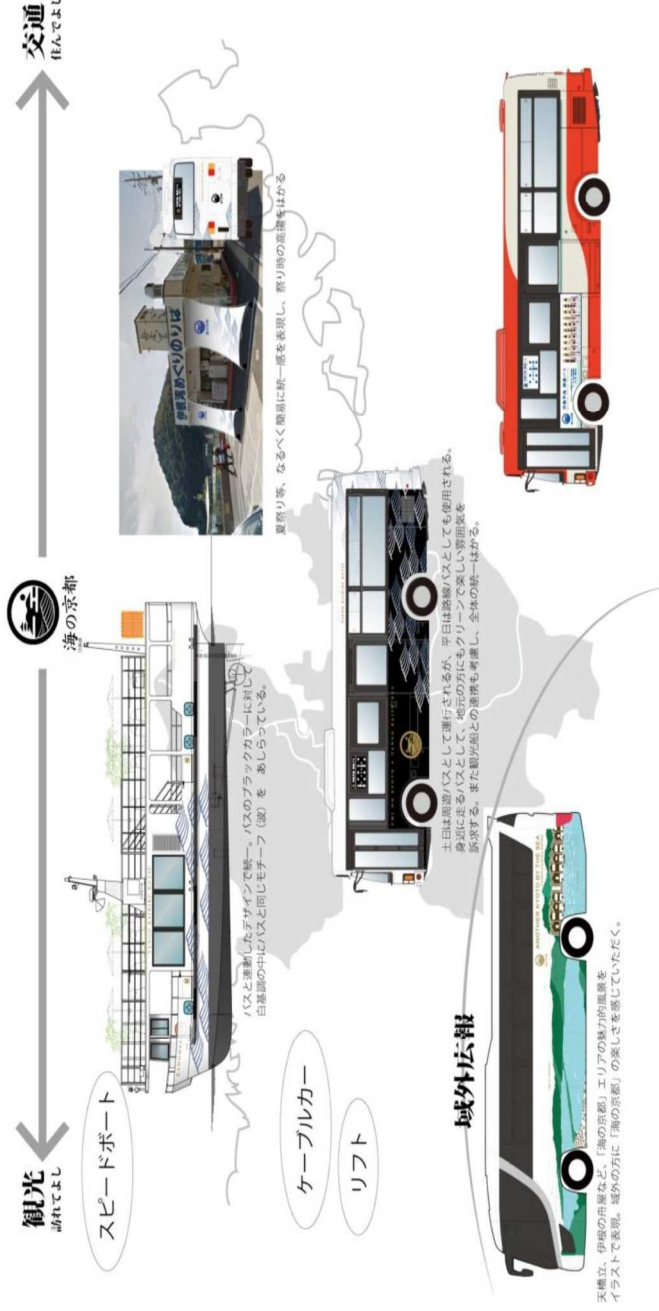
地域が一体となって取組を実施

- 上下分離による鉄道事業再構築
- インバウンドへの対応

- 公共交通ネットワーク改善
- 観光・まちづくりとの連携 等

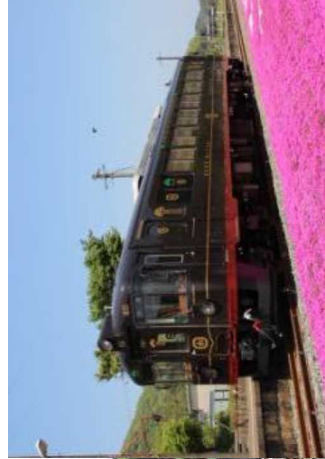
■「海の京都」

回遊システム整備



■普通車両のリニューアル

「田舎の列車の方がカッコいい」と思わせなければ若者は戻ってこない。地元の人が楽しんでいるないと観光客は来ない。

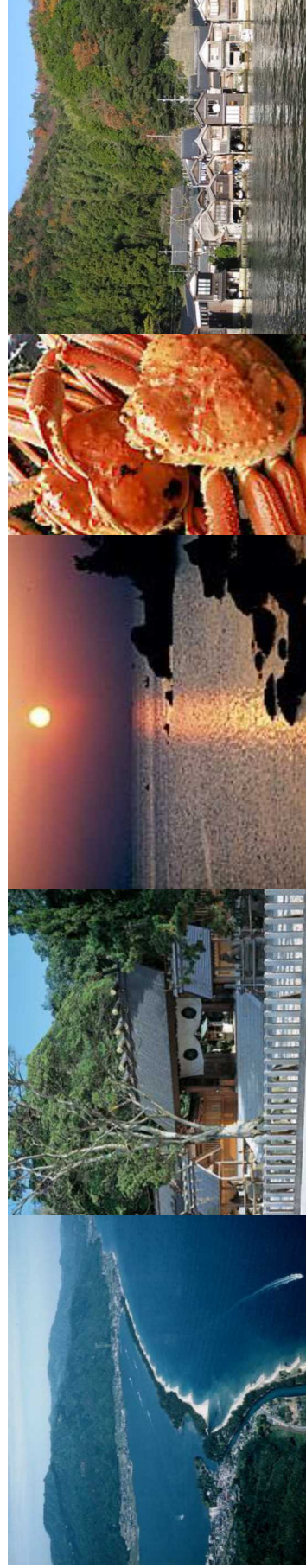


「海の京都」観光圏の認定

- ◆ 平成26年7月、**近畿圏では初めて、「海の京都観光圏」が国の認定**を受けた。
- ◆ 国からの旅行業法等の特例措置やブランド確立事業への補助等の支援を活用しながら、滞在プログラム造成や観光情報提供、人材育成、アクセス向上等に地域が一体となって取り組むことにより、さらに「海の京都」の取組を加速

○観光圏とは

自然、歴史、文化等において密接な関係のある観光地を一体とした区域であり、その観光地同士が連携して2泊3日以上の上の滞在交流型観光に対応出来るよう、観光地の魅力を高めようとする区域



「地域高次共同活性化圏(仮称)」構想

○小規模自治体では、人口減少に歯止めをかけることが困難（府内には、一都市で中核となる30万都市は存在しない。）

○公共交通網による移動の自由の確保を核に、(一都市集中ではなく)互いに役割をシェア・補完しつつ、圏域として都市機能・生活水準の向上を図り、30万人口を維持(都会ではできない豊かで文化的な生活)

	2010年人口	2040年人口
福知山市	79,652	69,414
舞鶴市	88,669	66,522
綾部市	35,863	23,662
宮津市	19,948	11,780
京丹後市	59,038	38,278
伊根町	2,410	1,116
与謝野町	23,454	15,107
合計	309,034	225,879

自治体間連携

- ・自治体の合意形成
- ・医療・教育など基幹的な住民サービスのシェア・補完

ICTを活用した 効率的な公共交通

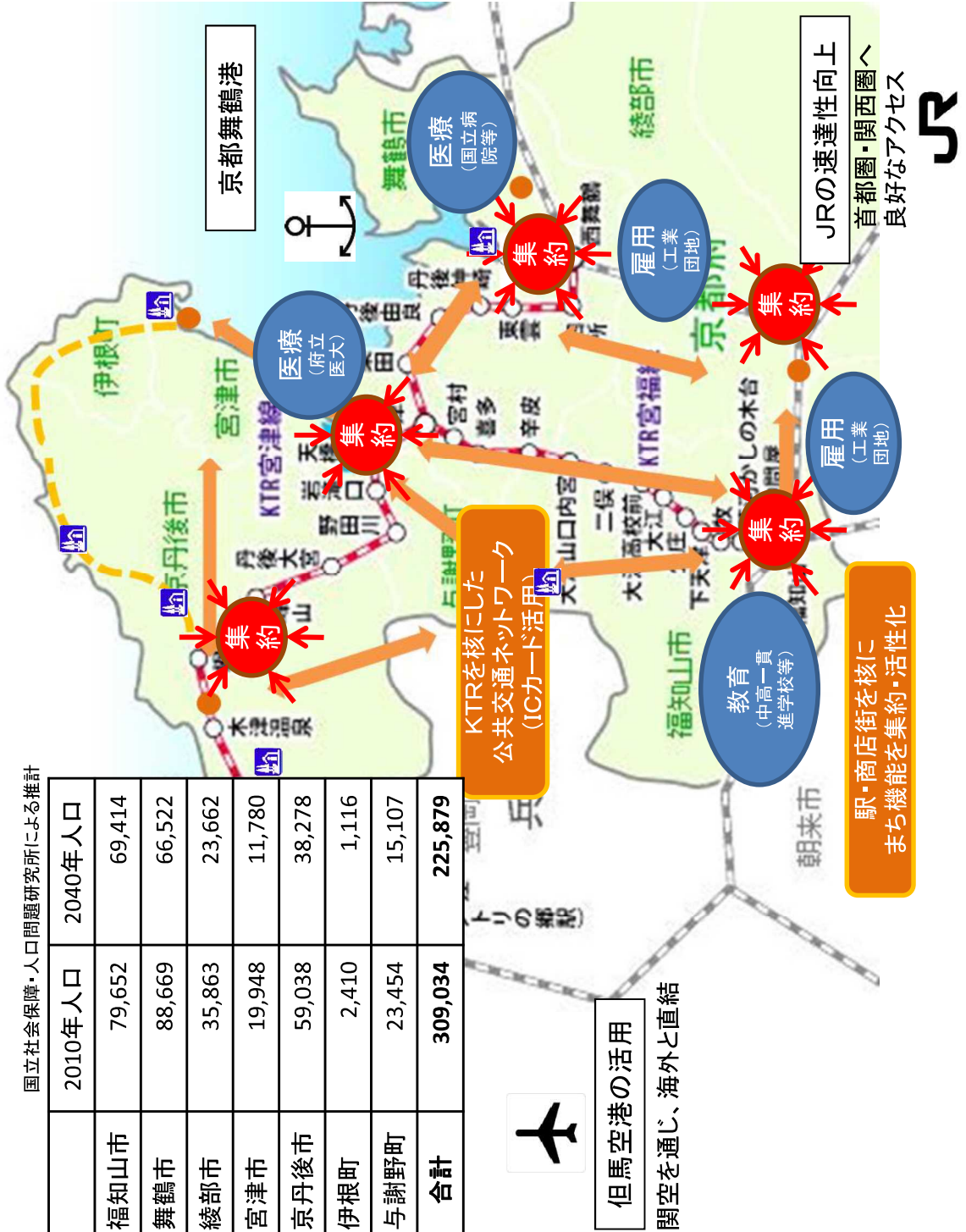
- ・駅での情報集約と公共サービス(保育・子育て等)の提供
- ・ICカードによる住民の移動情報の把握、より効率的で円滑な公共交通の構築
- ・デマンド型の公共交通
- ・域内移動の活性化(通勤圏・商圏の拡大)による域内投資増

個性的な商店街の
相互利用

- ・郊外型店舗(成長期モデル)からヨーロッパ的・旧市街地の再活性化へ(新陳代謝、金融機関)
- ・公共交通を活用した商店街の相互利用

良好な域外アクセス

- ・但馬空港、JR等の利便性向上による、海外・首都圏を含めた域外アクセス向上



5. 鉄道経営＝沿線マネジメント

■ 交通政策を担う人材の育成

- 全体をコーディネートできる担い手の育成、仕組みづくりが必要
京都大学と連携し、**交通政策研究ユニットを京都府事業として実施**

■ 駅を中心としたまちづくり

- 駅を中心とした小さな拠点とそれらをネットワークで結ぶ公共交通



■ 沿線自治体の推進体制

- OKTR沿線自治体(京都府、兵庫県、5市2町)において首長会議、担当課長会議(毎月)を開催し、協調して北近畿タンゴ鉄道を支援

■ 北近畿タンゴ鉄道安全評価外部委員会を設置

第2回地域鉄道のあり方に関する検討会

青い森鉄道の現状と課題について

平成26年12月22日
青 森 県

1. 青い森鉄道の概要

○旧JR東北本線の一部区間が分離された並行在来線

- ・平成14年12月 目時～八戸間(25.9km)開業
- ・平成22年12月 八戸～青森間(96.0km)開業

○全線121.9km 27駅（うち無人駅16駅）

○全線複線電化 ⇄ JR寝台特急、JR貨物も走行

○2両1編成 ワンマン運行(保有車両:11編成22両)

○運行列車本数 目時～八戸間 40本/日
(平成26年度) 八戸～青森間 63本/日

〔 (参考) 寝台特急 3本程度/日
貨物列車 50本程度/日 〕

○輸送密度 2,382人/日扣
(平成25年度)



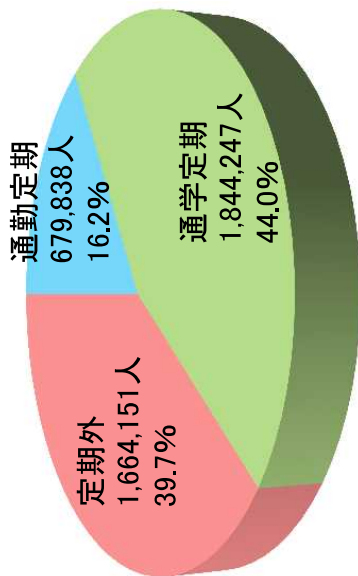
※ 国鉄時代からの旅客・物流の大動脈であった東北本線の一部区間が分離され開業
※ 輸送密度は中小民鉄程度だが、貨物列車・寝台特急も走行するため、幹線鉄道レベルの施設設備

2. 青い森鉄道の利用状況

○青い森鉄道利用者数の状況（25年度）

定期券利用者		定期外 利用者	合計
通勤定期	通学定期		
679,838人	1,844,247人	1,664,151人	4,188,236人
16.2%	44.0%	39.7%	

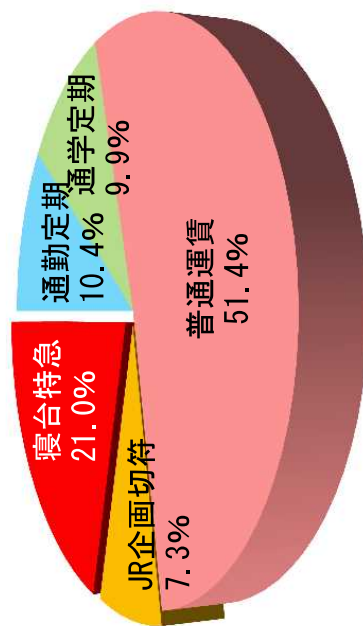
輸送人員の定期割合(25年度)



○旅客運輸収入の状況（25年度）

通勤定期	通学定期	普通運賃	JR企画切符	寝台特急
192,618千円	183,275千円	953,093千円	135,656千円	388,131千円
10.4%	9.9%	51.4%	7.3%	21.0%

旅客運輸収入の内訳(25年度)

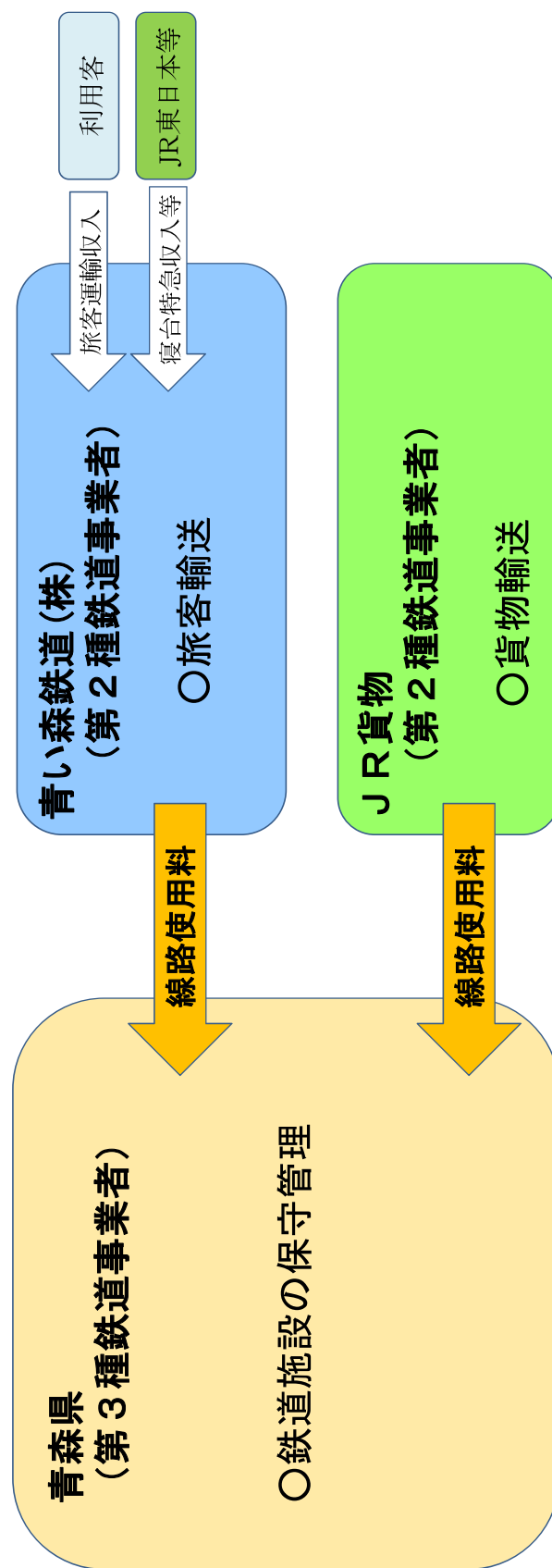


※ 通勤・通学定期利用者が全体の6割を占める「地域の足」

※ 東北本線時代から引き継がれている寝台特急による収入が2割を占め、寝台特急の運行本数減は会社の収入減に直結

3. 青い森鉄道の運営スキーム

- 青森県：第3種鉄道事業者（鉄道施設の維持、貸借）
青い森鉄道（株）：第2種鉄道事業者（旅客運輸事業）
} 上下分離方式
- 青森県は、施設の保守管理費・設備投資費について、青い森鉄道（株）及びJR貨物から線路使用料を徴収
- 線路使用料の青い森鉄道（株）・JR貨物の支払の割合は、走行する車両数・車両重量等により按分



4. 青い森鉄道の収支の状況

○青い森鉄道(株)の収支

【鉄道事業 平成25年度決算】

収入	22.4億円	支出	22.4億円
○旅客運輸収入 18.5億円 (うち、寝台特急収入3.8億円)		○人件費・業務費等 17.7億円	
○運輸雑収入 3.9億円		○減価償却・諸税・ 営業外収益等 3.6億円	
		○線路使用料支払額 1.1億円	
		線路使用料減免分 5.9億円	

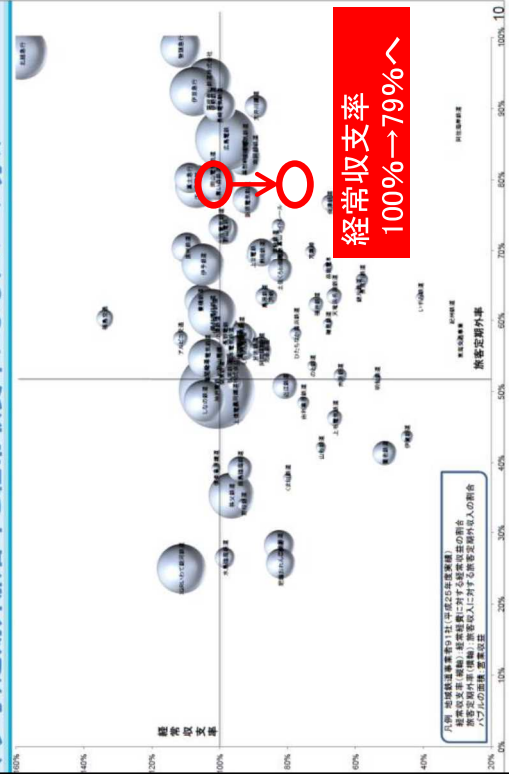
青森県が減免
(県費の投入)

◆ 県の減免がなければ経常収支率は79%にまで低下

※ 県が青い森鉄道(株)分の線路使用料を全額請求すれば青い森鉄道(株)が赤字になることから、県は線路使用料を減免している状況

【第1回検討会資料2-2 P10から】

(参考)定期外旅客率と経常収支率によるグループ分け 国土交通省



5. 青い森鉄道運営の課題

青い森鉄道運営の課題

- 1日50本程度の非常に多い貨物列車走行があることを前提に整備された旧東北本線を引き継いでおり、水準の高い施設を維持する必要がある。
- 青い森鉄道(株)は、県に線路使用料を全額支払うことができず、県は、会社の経営維持のため、毎年多額の県費を投入している状況。
- 会社の旅客運輸収入の約2割を寝台特急収入が占め、寝台列車の存廃が経営に大きな影響を及ぼす。

6. 青い森鉄道の利用促進の取組

青い森鉄道(株)の取組

○「地域の足」として多様な定期券の設定

- ・通学定期：1カ月・3カ月・6カ月定期のほか、「学期定期」、「片道定期」の設定
- ・61歳以上の方のみ利用できる「シニア寿定期」の設定 等

○企画商品の開発

- ・「ホリデーフリーきっぷ」（休日1日乗り放題）のコンビニ販売
- ・温泉地とのコラボによる「あさ風呂きっぷ」 等

沿線自治体等の取組

○県及び沿線自治体の負担による新駅の設定

- ・H23年3月 「野内駅」（青森市内）を高校がある約2km西側に移設
- ・H26年3月 青森市内の住宅地に「筒井駅」を新設

○県及び沿線市町で構成する「利活用促進協議会」による

沿線地域の「マイルール意識」の向上

- ・駅舎の環境整備（花壇整備等）
- ・沿線で活動する団体の鉄道を利活用する取組への助成
- ・青い森鉄道フォトコンテスト 等

○定期券利用以外の観光利用等を促進する県の取組

- ・「わ」の娘っこ による沿線資源のPR
- ・産直列車「あおてつマルシェ」の運行企画 等



《参考》「“鉄”旅あおもり 決定版~あおもり鉄道大集合

- 東北新幹線を旅のプロローグと位置付け、そこから次の旅へとつなぐ県内の鉄道路線（JR在来線、青い森鉄道、弘南鉄道、津軽鉄道）の魅力を楽しく伝え、鉄道の利用促進を図るもの

- 本年5月に地元出版社と共同で発行

□企画・取材 編集・発行	青森県交通政策課 泰斗社
□規格	A5版 144ページ
□販売価格	1,000円(税別)
□発行部数	5,000部(初版)
□販売場所	青森県内の書店、NEW DAYS、 TSUTAYA、一部コンビニ 泰斗社ホームページ amazonオンライン 等

