

地方民鉄の現状と課題

■ 地方民鉄とは

社団法人 日本民営鉄道協会（会長：小谷 昌 京浜急行電鉄(株)会長）
加盟会社 71 社のうち、大手民鉄 16 社を除く 55 社。

（次ページ以降は、「大都市高速鉄道」7 社を除く「地方旅客鉄道」
48 社を中心に記述。）

（表 1）地方民鉄事業者一覧（平成 17 年度データによる）

事業者名		営業キロ (キロ)	輸送密度 (人／日* _日)	事業者名		営業キロ (キロ)	輸送密度 (人／日* _日)
大都市 高速鉄道	新京成電鉄	26.5	74,649	地方 旅客 鉄道	上田電鉄	11.6	1,560
	北大阪急行電鉄	5.9	118,056		松本電気鉄道	14.4	1,979
	大阪府都市開発	14.3	89,475		富山地方鉄道	99.6	1,688
	能勢電鉄	15.4	28,753		万葉線	12.8	1,331
	神戸高速鉄道	(7.6)	(56,429)		北陸鉄道	22.7	2,130
	神戸電鉄	69.6	19,013		岳南鉄道	9.2	841
	山陽電気鉄道	70.4	30,383		大井川鐵道	65.0	841
地方 旅客 鉄道	津軽鉄道	20.7	526		遠州鉄道	17.8	10,878
	弘南鉄道	30.7	2,193		豊橋鉄道	23.4	6,312
	十和田観光電鉄	14.7	1,159		三岐鉄道	48.0	2,656
	青い森鉄道	25.9	1,144		福井鉄道	21.4	2,234
	岩手開発鉄道	(11.5)	-		えちぜん鉄道	53.0	1,623
	くりはら田園鉄道	25.7	178		叡山電鉄	14.4	5,686
	福島交通	9.2	4,372		京福電気鉄道	12.3	6,886
	茨城交通	14.3	1,153		嵯峨野観光鉄道	7.3	3,246
	関東鉄道	55.6	4,370		水間鉄道	5.5	3,947
	上信電鉄	33.7	2,591		和歌山電鐵	14.3	-
	上毛電気鉄道	25.4	2,482		紀州鉄道	2.7	197
	秩父鉄道	71.7	4,889		一畑電車	42.2	1,530
	山万	4.1	964		岡山電気軌道	4.7	3,515
	銚子電気鉄道	6.4	1,000		広島電鉄	35.1	15,864
	小湊鐵道	39.1	1,403		高松琴平電気鉄道	60.0	5,174
	高尾登山電鉄	1.0	2,302		伊予鉄道	43.5	5,211
	江ノ島電鉄	10.0	13,791		土佐電気鐵道	25.3	2,676
	湘南モノレール	6.6	14,919		島原鉄道	78.5	1,098
	箱根登山鉄道	16.2	10,445		長崎電気軌道	11.5	15,271
	富士急行	26.6	3,340		熊本電気鉄道	13.1	1,455
	長野電鉄	57.6	3,759		計	1,466.6	

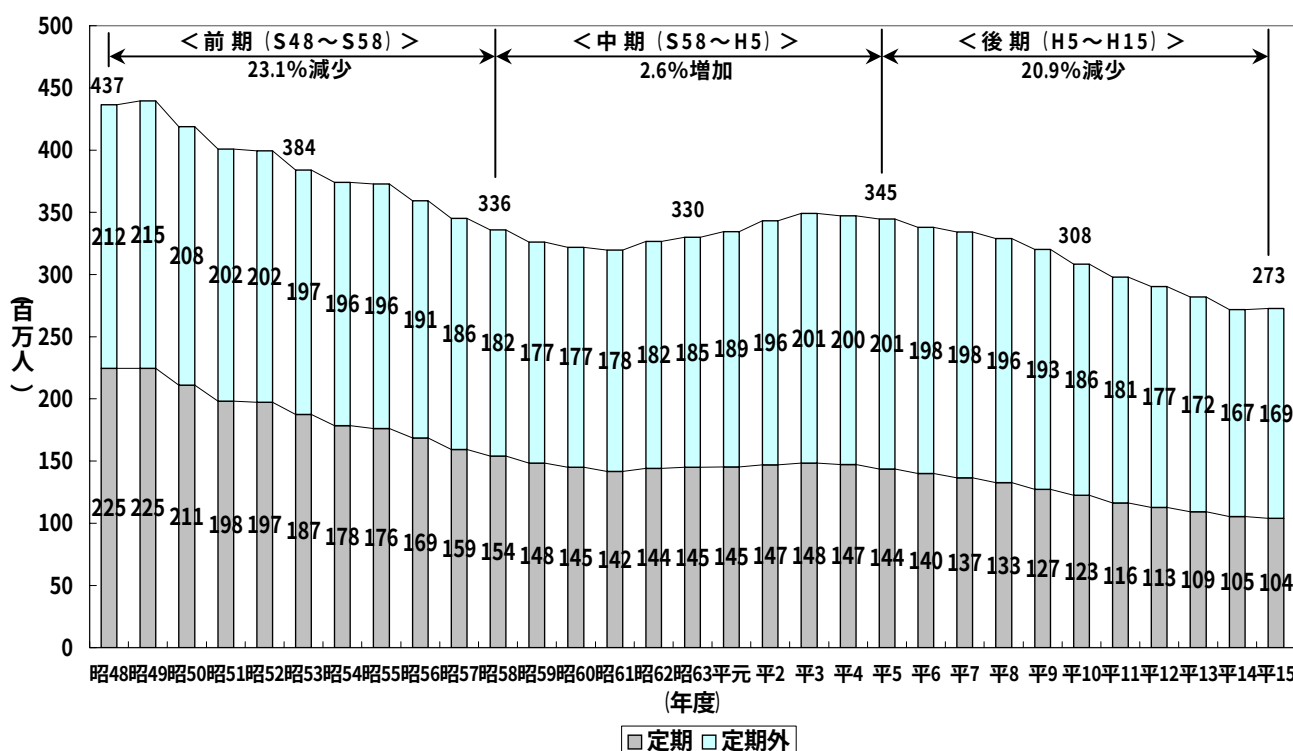
注）貨物專業の岩手開発鉄道、18 年 4 月開業の和歌山電鐵のデータは一部割愛。

1. 地方民鉄の現状

(1) 輸送人員の長期的逓減

- ・過去 30 年余の輸送人員の経過を見ると、地方旅客鉄道全体としては、モータリゼーションの進展等輸送構造の変化に伴い、昭和 48 年度で 4 億 3,700 万人であったものが、平成 15 年度は 2 億 7,300 万人となり、約 6 割に減少（指数 100→62）。
- ・とりわけ、輸送密度の低い地方民鉄で顕著に減少。
- ・輸送密度 8,000 人未満の 42 社を見ると、5 割弱に減少。
4,000 人未満の 32 社では、さらに減少が著しく、3 割台の水準。

(表 2) 地方旅客鉄道の輸送量の長期的な推移 (昭和 48～平成 15 年度)



(表 3) 地方旅客鉄道の利用者数の推移 (30 年間)

(単位: 百万人)

輸送密度 (人/日 [※])	昭和 48 年度	53	58	63	平成 5 年度	10	15
A 8,000 人未満	314	270	226	202	204	174	146
	100	86	72	64	65	55	46
4,000 人未満	175	147	122	103	98	81	65
	100	84	70	59	56	46	37
B 8,000 人以上 20,000 人未満	122	114	110	128	141	135	127
	100	93	90	104	115	110	104

注) 表の上段はグループ毎の輸送人員の合計、**下段**は昭和 48 年度を 100 とした場合の指数。

(2) 慢性的な赤字が続く鉄道収支

- 各社とも、増収・増客対策や経費の徹底的節減等の経営の合理化を各般にわたって講じているが、輸送人員の大幅な減少は鉄道収支を直撃。とりわけ輸送密度の低い地方民鉄の鉄道収支は、長期にわたり慢性的な赤字。
- 鉄道施設の維持・整備から車両の運行までを、利用者の鉄道収入で賄うことは困難な状況。

(表4) 主な増収・増客策と経営合理化

○ 増収・増客策

- 各種イベントの開催
- 企画乗車券、各種定期券等の販売
- 車体広告、車内広告の拡充
- 自転車の車内持込み許可
- パーク＆ライドの実施
- TV、HP、雑誌等による沿線紹介 ほか

* (社) 日本民営鉄道協会との共同事業による取組みの事例は、別添資料を参照。

○ 経費の徹底的節減等の経営の合理化

- 駅の無人化、外部委託化、定期券販売窓口の外注化
- ワンマン化
- 保守作業の合理化、外注化
- 自動改札の導入による省力化
- 社員の多能工化
- 軌道材料、車両更新等に係る中古利用
- 人件費の削減、管理部門の合理化 ほか

(表5) 地方旅客鉄道の最近10年間の経営状況(平成6～15年度) (単位: 億円)

輸送密度(人/日 [※])			6年度	7	8	9	10	11	12	13	14	15
A	8,000人未満	営業収益	475	466	468	464	452	434	418	406	388	386
		営業経費	492	493	486	492	495	484	439	433	400	406
		営業損益	▲17	▲27	▲18	▲28	▲43	▲50	▲21	▲27	▲12	▲20
	4,000人未満	営業収益	238	232	233	226	214	203	195	191	182	184
		営業経費	251	250	248	244	238	236	201	205	196	212
		営業損益	▲13	▲18	▲15	▲18	▲24	▲33	▲6	▲14	▲14	▲28
B	8,000人以上 20,000人未満	営業収益	185	186	187	187	187	183	187	176	175	177
		営業経費	162	165	166	171	168	168	168	161	158	158
		営業損益	23	21	21	16	19	15	19	15	17	19

2. 地方民鉄の地域における役割の重要性

- ・地域住民の通勤、通学、通院、買物など日常生活を送る上で極めて重要な公共輸送機関。とりわけ、高齢者、高校生など、マイカー等の私的な移動手段を持たない地域住民にとっては不可欠な輸送手段。
- ・定時性、荒天時における運行の安定性の面からも地域住民が安心して利用できる交通手段。
- ・地方民鉄は「地域の生活維持装置」であり、その駅は“地域のコア”でありシンボルとなっている公共インフラ。
- ・仮に鉄道が廃止されると、“地域のコア”の消滅ないしは沿線地域の崩壊にもつながる恐れ。
- ・より広域的な観光振興の観点から観光客を惹きつけるために大変重要なツール。
- ・中央と地方の格差が広がっていると言われていた昨今、その対策のために地方民鉄は大変重要な存在意義を有する。
- ・以上の地方民鉄の地域における役割の重要性から、国の深い理解の下、地方自治体においても鉄道事業者と連携し、その路線の維持・活性化を検討することが必要。

3. 必要な国及び地域の財政的支援の拡充

- ・地方民鉄の地域における役割の重要性
- ・とりわけ、輸送密度の低い地方民鉄は、その経営基盤は極めて脆弱であり、自力では鉄道事業を維持するために不可欠な各種投資を行うことが困難な状況。
- ・鉄道は、一旦廃止するとその後の復活は極めて困難。



- ・近代化補助（地方鉄道再生計画を含む）における国の予算枠の抜本的な拡充
- ・鉄道インフラの維持・整備について、実質的に上下分離となる支援制度の創設
- ・近代化補助を含む国と地方公共団体との協調補助制度について、国が弾力的に補助できる制度への改善、又は、地方公共団体が所定額を補助できるよう国が補填する仕組みの創設 等

(別 添)

平成 18 年 11 月 14 日
(社) 日本民営鉄道協会

**地方民鉄の活性化に向けて 22 のプロジェクトを実施
—平成 16・17 年度「地方民鉄関係事業」の取り組みを公表—**

(社) 日本民営鉄道協会 (東京都千代田区・会長 小谷 昌) では、平成 16 年度から取り組んでいる「地方民鉄関係事業」の 22 のプロジェクトについて、このほど、別紙のとおりその概要を公表しました。

地方民鉄(*) および大手民鉄ローカル線の多くは、モータリゼーションの進展、少子高齢化、地方経済の不振などから利用者の減少に歯止めがかからず、事業者にとって極めて厳しい状況となっています。

* 地方民鉄：日本民営鉄道協会加盟会社 71 社のうち、大手民鉄 16 社を除く民営鉄道 55 社。

こうした情勢の下、各社は可能な限りの増収・増客等の経営努力を続けていますが、国においても、14 年度より「公共交通活性化総合プログラム」の策定等を通じ、地方鉄道の活性化を模索しているところです。

さらに、各地で沿線対策協議会が設置され、事業者・地方自治体・利用者団体等が連携して鉄道利用促進に取り組む事例も増加しつつあります。

このような動きを踏まえ、当協会では、16 年度の事業計画および予算において、会員である地方民鉄の活性化に資する諸施策 (ソフト施策に限る) を支援するため、「地方民鉄関係事業」を創設しました。

この事業は、地方民鉄の各社と日本民営鉄道協会が共同して輸送サービスの向上、鉄道利用の促進に取り組む一種の社会実験であり、当協会としては、このたびの試みが地方民鉄の利用を促進しただけでなく、地域経済の活性化等にも少なからず寄与できたものと考えております。

当協会では、18 年度も「地方民鉄関係事業」を継続し、沿線地方自治体の支援と、地域の理解を得て地方民鉄の維持・活性化に努めてまいります。

16・17 年度に実施されたプロジェクトの一覧は、別掲のとおりです。

平成16年度・17年度

「地方民鉄関係事業」実施プロジェクト一覧

1 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

- (1) 買い物・施設利用特典を付与した割引フリー乗車券発行による鉄道利用促進試行実験（関東鉄道）
- (2) 観光施設2点間を結ぶ観光の足である鉄道の周知と首都圏等からの利用促進試行実験（津軽鉄道）
- (3) 路面電車利用促進策試行実験（土佐電気鉄道）
- (4) 大規模小売店舗等と連携した買物乗車券による鉄道利用促進試行実験（長野電鉄）
- (5) 定期券ポイント制度による定期客の定着化試行実験（一畑電車）
- (6) 地域を限定した高齢者割引乗車証発行の試験的導入（京阪電気鉄道）

2 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

- (1) 鉄道から軌道への乗り入れ及びこれに伴うLRTの導入に向けての需要予測調査（熊本電鉄）
- (2) 高浜線延伸のための事業手法等に関する調査（伊予鉄道）
- (3) 相互乗り入れについての技術的検討及びDMVの運行可能性についての検討（小湊鉄道）
- (4) 終電後の鉄道機能確保のための代行バス運行実験（秩父鉄道）
- (5) 深夜便に対する需要把握のための鉄道運行実験（長野電鉄）

3 鉄道以外のモードとの連携施策

- (1) バス定期券の提示による鉄道・バス相互乗車試行実験（京阪電気鉄道）
- (2) 生活者のためのサイクルトレイン実施による鉄道需要掘り起し試行実験（岳南鉄道）

4 鉄道駅・車両の有効利用についての試行実験

- (1) 駅舎等を対象とするロケーション・サービス推進事業（大井川鐵道）
- (2) 電車シンポジウム試行実験（上信電鉄）

5 モビリティ・マネジメントによる鉄道利用促進

- (1) 鈴蘭台駅周辺地区におけるモビリティ・マネジメント社会実験（神戸電鉄）
- (2) 沿線住民等を対象としたモビリティ・マネジメント社会実験（山陽電気鉄道）

6 地方民鉄シンポジウム等の開催への協力

- (1) 「津軽鉄道の『今日』と『明日』を考えるフォーラム」開催への協力（津軽鉄道）
- (2) 「鉄道まちづくり会議」開催への協力（第1回・第2回）
- (3) 安全対策教育指導に関する研修会開催への協力（東北地区・北陸信越地区）

(別 紙)

平成 16・17 年度

地方民鉄関係事業 事例集 (概要)

－ 地方民鉄活性化のための 22 プロジェクト －

平成 18 年 8 月

社団法人 日本民営鉄道協会

平成 16・17 年度「地方民鉄関係事業」実施プロジェクト一覧

(事業分野別)

	事業名	関係鉄道会社	参照ページ
1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験			
1	(1) 買い物・施設利用特典を付与した割引フリー乗車券発行による鉄道利用促進試行実験	関東鉄道 (茨城県)	4
2	(2) 観光施設 2 点間を結ぶ観光の足である鉄道の周知と首都圏等からの利用促進試行実験	津軽鉄道 (青森県)	5
3	(3) 土佐電気鉄道 路面電車利用促進策試行実験	土佐電気鉄道 (高知県)	6
4	(4) 大規模小売店舗等と連携した買物乗車券による鉄道利用促進試行実験	長野電鉄 (長野県)	7
5	(5) 定期券ポイント制度による定期客の定着化試行実験	一畑電車 (島根県)	8
6	(6) 地域を限定した高齢者割引乗車証発行の試験的導入	京阪電気鉄道 大津線 (滋賀県)	9
2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討			
7	(1) 鉄道から軌道への乗り入れ及びこれに伴う LRT の導入に向けての需要予測調査	熊本電気鉄道 (熊本県)	1 0
8	(2) 高浜線延伸のための事業手法等に関する調査	伊予鉄道 (愛媛県)	1 1
9	(3) 小湊鐵道といすみ鉄道の相互乗り入れについての技術的検討及び DMV (デュアルモード・ビークル) の運行可能性についての検討業務	小湊鐵道他 (千葉県)	1 2
10	(4) 終電後の鉄道機能確保のための代行バス運行実験	秩父鉄道 (埼玉県)	1 3
11	(5) 深夜便に対する需要把握のための鉄道運行実験	長野電鉄 (長野県)	1 4
3. 鉄道以外のモードとの連携施策			
12	(1) バス定期券の提示による鉄道・バス相互乗車試行実験	京阪電気鉄道 大津線 (滋賀県)	1 5
13	(2) 生活者のためのサイクルトレイン実施による鉄道需要掘り起こし試行実験	岳南鉄道 (静岡県)	1 6

4. 鉄道駅・車両の有効利用についての試行実験			
14	(1) 駅舎等を対象とするロケーション・サービス推進事業	大井川鐵道 (静岡県)	17
15	(2) 電車シンポジウム試行実験	上信電鉄 (群馬県)	18
5. モビリティ・マネジメントによる鉄道利用促進			
16	(1) 神戸電鉄鈴蘭台駅周辺地区におけるモビリティ・マネジメント社会実験	神戸電鉄 (兵庫県)	19
17	(2) 山陽電車沿線住民等を対象としたモビリティ・マネジメント社会実験	山陽電気鐵道 (兵庫県)	20
6. 地方民鉄シンポジウム等の開催への協力			
18	(1) 「津軽鐵道の『今日』と『明日』を考えるフォーラム」開催への協力	津軽鐵道活性化協議会 (青森県)	21
19	(2) 「第1回 鉄道まちづくり会議」開催への協力	一畑電車 (島根県旧平田市)	22
20	(3) 「第2回 鉄道まちづくり会議」開催への協力	上田電鉄他 (長野県上田市)	22
21	(4) 安全対策教育指導に関する集合研修開催への支援	東北鐵道協會	23
22	(5) 安全対策教育指導に関する集合研修開催への支援	北陸信越鐵道協會	23

1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(1) 買い物・施設利用特典を付与した割引フリー乗車券発行による 鉄道利用促進試行実験 16年度

1. 事業主体 関東鉄道株式会社
2. 目的 割引率を高め、特典を付した「お試し企画乗車券」を発行し、買い物客・観光客に対して大幅なインセンティブを与え、増客を図る。
また、増客効果を高めるため、事業実施に先立ち沿線6駅にパーク＆ライド用無料駐車場を整備し、併せてその利用促進を図る。
3. 期間 平成17年4月2日～5月29日（*土休日のみ、適用期間22日間）
4. 概要 (1) 企画乗車券の仕組み
常総線取手駅～下館駅間の各駅で、16年4・5月に発売した「1日フリーきっぷ（大人1,500円）」より割引率を高め、さらに、付加価値を高めるために特典を付した期間限定の乗車券「春満喫！おでかけフリーきっぷ」を発売した。
 - ① 価格＝ 大人1,300円、小人650円。割引率：約55%。
 - ② 特典＝ 常総線主要駅で飲料を提供、沿線34商業店舗で割引サービス等を実施。さらに、沿線2観光施設で入場料を割引。
(2) パーク＆ライド施設の整備
企画きっぷの発売に合わせ、沿線6駅構内の一部を利用し、パーク＆ライド用の無料駐車場78台分を整備した。
5. 結果 既存の1日フリーきっぷの発売枚数・収入実績と比較し、発売枚数で38%、運輸収入では19%（対前年同期比）増となり、増客・増収効果が実証された。



関東鉄道（2400系）

1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(2) 観光施設2点間を結ぶ観光の足である鉄道の周知と 首都圏等からの利用促進試行実験 17年度

1. 事業主体 津軽鉄道株式会社

2. 目的 沿線の観光施設(*)を訪れる首都圏及び県外観光客を対象として、大幅な割引運賃と施設入場料の割引特典を付し、さらに、乗車券の使用後は「絵はがき」として利用できる新案の企画きっぷを販売することにより、新たな観光需要の誘発効果を検証する。

* 立佞武多の館（津軽五所川原駅徒歩圏）、太宰治記念館「斜陽館」・津軽三味線会館（金木駅徒歩圏）。

3. 実施場所 津軽鉄道（津軽五所川原駅～金木駅）

4. 期間 平成17年8月1日～18年7月31日

5. 概要 (1) 企画きっぷの仕組み

津軽五所川原駅から金木駅間の往復運賃と、沿線観光2施設の入場券を割引料金でセットした企画きっぷを、「津軽・絵はがきっぷ」（3枚1セット）として1,000部発行した。

料金設定は、①立佞武多の館入場券、②斜陽館・三味線会館共通券、③津軽鉄道運賃（五所川原～金木駅往復）合計で2,360円のところ、1,800円に設定した。

(2) 広報対策・利用者ニーズの把握

青森県人会、県・沿線市町観光課、東京神田の交通博物館等の協力を得て、PR用カラーパンフレットを広く配布し、県外の観光客の誘客を図った。

また、同封の「アンケート用ハガキ」により、利用者の属性、乗車券購入場所、現地までの交通機関等を調査するとともに、本企画きっぷについての意見を把握した。

6. 結果 首都圏・県外での広報活動に限界があったため7割強の販売実績に止まったが、地方自治体から広域観光対策として有効な企画であると評価され、事業の継続が期待された（期間限定のため延長できなかった）。

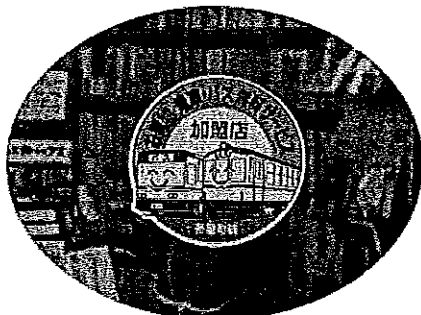
1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(3) 土佐電気鉄道・路面電車利用促進策検討業務

16 年度

1. 事業主体 土佐電気鉄道株式会社
* 四国運輸局による「公共交通活性化総合プログラム」と連携して実施。
2. 目的 高知市中心市街地の活性化に資するため、路面電車の利用促進による商店街回遊性の向上、商業サービスとの連携施策を実施するとともに、路面電車利用を誘発する施策を試行し、その実効性の検証を行う。
3. 期間 平成 16 年 9 月 30 日～17 年 3 月 24 日
4. 概要 (1) 現行お買物乗車券(*)の改善
加盟店向けサービスマニュアルの導入、サービスステッカー掲示位置の共通化などについて検討し、実施した。
また、歳末大売り出しを契機に、商店街と路面電車の連携強化を図るため、「特別無料乗車券」を 3 等景品として提供し、路面電車利用の潜在需要を喚起した。
* 中心市街地の商店街（協同組合帯屋町筋）と連携した取り組み。

(2) 路面電車体験プログラムの実施
第 7 回全国路面電車サミットのプレイベントとして開催し、子供たちに路面電車利用の動機付けを行った。
5. 結果 「特別無料乗車券」は、普段は路面電車を利用していない人にも乗車券が行き届き、乗車体験の契機を提供する仕組みとしての実効性が実証された。一方、「路面電車体験プログラム」は、路面電車の一定の利用促進効果が期待できることが認められた。



お買物乗車券の表示ステッカー

1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(4) 大規模小売店舗等と連携した買物乗車券による鉄道利用促進試行実験 17 年度

1. 事業主体 長野電鉄株式会社

2. 目的 中心市街地に立地する大規模小売店舗・専門店への誘客と、鉄道の利用促進を図るため、買い物客に対して「お帰り乗車券」を提供し、その効果を検証する。

3. 実施場所 長野電鉄 長野線（権堂駅）

4. 期間 平成 17 年 7 月 17 日～10 月 16 日

5. 概要 (1) お帰り乗車券の仕組み

イトーヨーカ堂長野店（ヨーカ堂・専門店 27 店舗）で買物をした場合、一人当たりの買物総額の 10%を超えない範囲で、権堂駅からの「お帰り乗車券」を発行。乗車券は、サービスカウンターに持参したレシートと引き換えに提供した。

(2) 増収・増客効果の検証

事業期間の終了後、サービスカウンターで受領したレシートの総額を、長野電鉄：店舗側＝7：3の負担割合で精算し、その結果から増収効果を検証した。

また、対象駅における利用実数を対前年同期と比較し、増客効果等を把握した。

(3) マイカー利用から鉄道利用への転換に関する検証

イトーヨーカドー長野店に隣接する駐車場におけるマイカー利用률을試行実験前後で比較し、マイカーから電車への移行率を推計した。

6. 結果 実験期間（94 日）の利用は、1 日平均 24 枚であった。

また、マイカーの利用率は、実験前の 4～6 月が対前年比約 93%であったのに対し、実験期間中は約 89%に減少し、マイカー利用の抑制効果が見られた。利用者にも好評なため、19 年 3 月 31 日まで取組みを継続することとしている。

1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(5) 定期券ポイント制度による定期客の定着化試行実験 16 年度

1. 事業主体 一畑電車株式会社
2. 目的 通勤定期券購入者に有価ポイントを付与することにより、定期券利用者の定着効果と、新たな定期券利用者の誘発効果を検証する。
3. 期間 平成 16 年 11 月 1 日～17 年 10 月 31 日（試行実験後も制度は継続）
4. 概要
 - (1) ポイント制度の仕組み
通勤定期購入時に「ユアーズカード」（一畑百貨店提供のクレジットカード）を提示した利用者に対し、購入金額 100 円につき 1 ポイントを提供した。500 ポイントがたまるごとに 500 円の「一畑お買物券」と交換する仕組みとした。
定期券販売時におけるポイントの付与事務等は、駅に設置した専用機器を利用して駅員が行い、データの集計・管理等はクレジット会社に委託した。
 - (2) 定期券定着効果等の検証
定期券の発売枚数、区間、券種別、旅客運賃のデータを毎月把握し、前年同期と比較検討し、定期券の定着効果・利用増進効果等を測定した。
5. 結果 試行後 1 年間でのポイント制度利用者は、通勤定期券利用者全体の 4.9%、金額ベースでは 10.3%を占めた。10%以上と設定した目標値は達成できた。同制度の利用は徐々に増加していることから、引き続き広報活動を展開し、定期券利用の定着化を目指していくこととしている。



ポイント制度実験用端末機(画面左)

1. 鉄道利用促進についての有効性確認のための実証実験

(6) 地域を限定した高齢者割引乗車証発行の試験的導入 16年度

1. 事業主体 京阪電気鉄道株式会社

2. 目的 大津市内在住の70歳以上の高齢者を対象に、発売日より1か月間有効の「高齢者割引乗車券」を発売し、鉄道利用促進効果を検証する。

3. 期間 平成17年1月15日～4月14日
(発売期間：1月15日～3月15日)

4. 概要 (1) 高齢者割引乗車券の仕組み

大津市内在住であること、70歳以上であることを証明できる書類を提示し、利用区間（大津線内に限る）を申請すれば、下表の特別運賃で大津線を利用できる「高齢者割引乗車券」（名称：湖都古都きっぷ70）を発売した。

□湖都古都きっぷ70の運賃等

(単位：円)

区分	普通運賃	①普通往復運賃 (20日間乗車)	②定期旅客運賃 (通勤1か月)	湖都古都 きっぷ70	①に対する割 引率(%)
1区	160	6,400	3,950～6,700	3,200	50.0
	170	6,800			52.9
2区	230	9,200	7,310～9,470	4,600	50.0
	260	10,400			55.8
3区	310	12,400	9,870～11,300	6,200	50.0

(2) 利用者ニーズ等の把握

購入者アンケート等を実施し、割引乗車券の利用目的、利用頻度、および、区間設定・価格水準・有効期間の妥当性等利用者ニーズを把握した。アンケート結果と利用実績のデータを基に、事業採算性などを試算した。

5. 結果 これまで普通定期券・回数券・乗車券を利用していた方の多くが「高齢者割引乗車券」に移行したため、全体としては減収となった。また、運賃割引のみでは、新規需要を掘り起すことは難しいことも判明した。

2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

(1) 鉄道から軌道への乗り入れ及びこれに伴うLRTの導入に向けての需要予測等調査 16年度

1. 事業主体 熊本電気鉄道株式会社

2. 目的 総合的な交通体系の再構築に資するLRT（システム）を導入し、熊本市交通局の軌道に乗り入れる場合、どのような交通需要の変化をもたらすかを予測し、LRTを導入した場合の費用対効果を検証するとともに、事業費の概算額を求め、LRT導入に係る収支予測を行う。

3. 期間 平成17年1月6日～3月31日

4. 概要 (1) 利用者意識調査の実施

沿線地域において「公共交通の利用実態と意識に関する調査」を実施し、このデータ等を基に、LRT導入・市電への乗り入れが実現した場合の「熊本電鉄の予測利用需要」を試算した。

(2) 費用便益分析の実施・所要工事費の積算

「LRT導入案」と「熊本電鉄廃止・バス転換案」を比べ費用便益分析を実施し、両案の有利性を比較した。また、熊本市電への乗り入れに伴う軌道延伸、改軌、ホーム嵩下げなどの諸条件を基に、土木工事・電気工事の概算工事費を算出した。

5. 結果 報告書「公共交通の利用実態と意識に関する調査」をとりまとめた。同報告書の概要版をテキストとして関係市においてシンポジウムを開催するとともに、「LRT整備計画」（18年3月下旬提出）を策定する際の基礎資料として活用した。



熊本電気鉄道(北熊本～藤崎宮前～御代志)

2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

(2) 高浜線延伸のための事業手法等に関する調査 17年度

1. 事業主体 伊予鉄道株式会社
* 同社、愛媛県、松山市との共同調査事業として実施。
2. 目的 高浜線の延伸について、愛媛県・松山市・伊予鉄道の3者が連携し、事業手法（既存鉄道延伸、LRT化、DMV運行等）・事業費・需要予測などを調査検討し、最適な延伸案の絞り込みを行う。
3. 実施場所 伊予鉄道高浜線（高浜駅～松山観光港 約700m区間）
4. 期間 平成17年10月1日～18年3月20日
5. 概要 松山観光港へのアクセス利便性の向上を目的として、高浜線の延伸について以下の6つのケースで検討した。
 - ・①：鉄道延伸型＝ 鉄道線路を高架で延伸し鉄道車両運行
 - ・①'：鉄道延伸型＝ 鉄道路線を平面で延伸し鉄道車両運行
 - ・②：普通LRV型＝ 鉄道線路を延伸し市内線LRV乗入れ（各駅停車）
 - ・③：快速LRV型＝ 鉄道線路を延伸し市内線LRV乗入れ（快速運転）
 - ・④：LRT型＝ 軌道法により平面延伸し新規LRVを運行
 - ・⑤：DMV型＝ 鉄道線路延伸を保留としDMVを運行
 - (1) 事業効率性の検討
費用便益分析での結果から事業効率性を評価した。
 - (2) 事業による効果・影響の検討
本事業は、乗換え解消、所要時間短縮、地域振興・観光振興への寄与等を主な目的としていることから、当該目的の達成可能性、効果・寄与度などを多面的に評価した。
6. 結果 報告書「伊予鉄道高浜線延伸調査研究」をとりまとめた。
松山観光港までの延伸は、「鉄道の地平延伸」「LRT化による延伸」の2案を基に、事業環境・諸情勢の変化を勘案しながら、引き続き愛媛県・松山市との連携を維持しつつ、検討を進めていくこととなった。

2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

(3) 小湊鐵道といすみ鐵道の相互乗り入れについての技術的検討 及びDMVの運行可能性についての検討業務

16年度

1. 事業主体 小湊鐵道株式会社・いすみ鐵道株式会社
* 関東運輸局による「公共交通活性化総合プログラム」と連携して実施。
2. 目的 鐵道を活用した観光振興を図るため、①直通運転可能な2路線（小湊鐵道、いすみ鐵道）の相互乗り入れの具体策、②デュアル・モード・ビークル（DMV）を導入した場合の観光振興策の可能性等、を検証する。
3. 期間 平成16年9月30日～17年3月22日
4. 概要 (1) 相互乗り入れの条件・方法に関する検討
建築限界・車両限界・車両寸法・ホーム長・踏切保安設備・通信装置・ワンマン運転の取り扱い等について検討した。
また、利用者利便性向上、利用者拡大、施設改良の容易性、運用の容易性の視点から、5種類の運行パターンを検討した。

(2) DMVの導入と活用方策に関する検討
導入のメリット、問題点、活用方策等について検討した。
5. 結果 報告書「いすみ鐵道と小湊鐵道との乗り入れについての検証」、同「デュアル・モード・ビークルによる運行の可能性の検証」をとりまとめた。
この検討を通じ一定の技術的な知見が得られ、検討課題が明確となったことから、両鐵道会社、沿線地方自治体、千葉県、関東運輸局、日本民営鐵道協会などで構成する「房総横断鐵道活性化協議会」を組織し、検討を継続することとなった。



小湊鐵道(五井～上総中野)

2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

(4) 終電後の鉄道機能確保のための代行バス運行実験

16 年度

1. 事業主体 秩父鉄道株式会社

2. 目的 深夜帯における鉄道利用者ニーズを把握し、併せて定期券の継続利用を確実なものとするため、秩父鉄道の終電後、鉄道深夜便に代わる「貸切バス」を実験的に運行し、利用実績等を調査する。

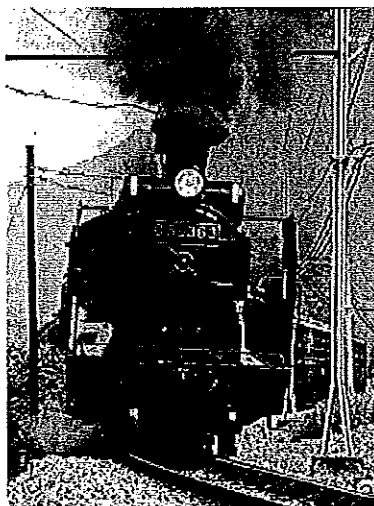
3. 期間 平成 17 年 9 月 1 日～11 月 30 日（平日に限る）

4. 概要 秩父鉄道が実験用のチャーターバスを有償で借上げ、秩父鉄道終電後の 23・24 時台（平日のみ）に、各 1 便を確保し、熊谷駅～寄居駅間の線路に並行してバスを運行した。秩父鉄道の定期券所持者のみバス利用を認め、追加料金は収受しない。これにより、経路・料金ともに鉄道深夜便と同一の輸送サービスを提供した。

定期券の販売実数を、対前年同月の実績と比較し、定期券の定着効果等を検証した。

5. 結果 深夜バス利用者は 1 日 1 台あたり平均 3.2 人、利用者の 98%が通勤客、木曜日の利用が最多であった。

深夜帯における鉄道利用ニーズを、代行バスによって把握するという所期の目的は達せられたが、利用者数を見てみると、現状では鉄道の深夜便に対する需要は限定的であることが判明した。



秩父路のSL パレオエクスプレス

2. 鉄道輸送サービスの改善等に関する調査・検討

(5) 深夜便に対する需要把握のための鉄道運行実験 17年度

1. 事業主体 長野電鉄株式会社

2. 目的 長野新幹線から長野電鉄に乗り換える鉄道利用者の深夜帯におけるニーズに応えるため、長野電鉄の終電後、深夜便を実験的に運行し、その効果を検証する。

3. 実施場所 長野電鉄 長野～須坂間

4. 期間 平成17年9月1日～9月30日

5. 概要 (1) 深夜便の設定

長野～須坂間の下り最終便を1便増便し、長野新幹線あさま最終便（長野着23:48）との接続を図った。

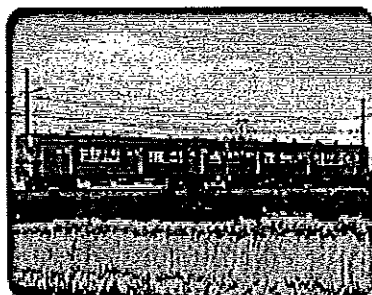
①現状 ・長野電鉄 長野発23:25 → 須坂着23:49
・新幹線 長野着23:48

②増便 ・長野電鉄 長野発0:00 → 須坂着0:25

(2) 利用者ニーズの把握

曜日別の利用者実数を把握するとともに、増便（深夜便・早朝便）に関するアンケート調査を行い、利用者のニーズを把握した。

6. 結果 1か月間の深夜便利用者は1,885名で、1日平均61名に利用状況であった。最終下り3列車の1日平均利用者数を見ると21名の増加となったが、過半数は既存列車からの移行利用者であり、新規利用者と考えられる新幹線最終便からの乗継旅客は1日平均8名であった。費用対効果から見ると、深夜便増発に踏み切るとは困難と考えられた。



長野電鉄(3500系)

3. 鉄道以外のモードとの連携施策

(1) バス定期券の提示による鉄道・バス相互乗車試行実験 16年度

1. 事業主体 京阪電気鉄道株式会社
2. 目的 通勤時間帯の道路渋滞により定時性を損なった路線バスから、並行する鉄道への乗換えを認め、相互乗車制度に関する有用性を検証する。
3. 事業期間 平成16年11月1日～12月18日（日・祝日除く毎朝7時～9時）
4. 概要 (1) 相互乗車制度の仕組み
「京阪バス定期券」（鉄道・バス並行区間を含む）所持者に限り、石山寺駅・唐橋前駅・京阪石山駅で定期券を提示して「乗継券」を受取り、降車駅でバス定期券を提示して「乗継券」を返却することで、京阪電車への乗車（相互乗車）を認めた。

(参 考)

京阪電鉄	石山坂本線	石山寺駅	唐橋前駅		京阪石山駅	
京阪バス		京阪石山寺	唐橋前	栄町	松原	石山駅

(2) 乗継流動の把握

相互乗車制度利用者の実数を、一般の利用者数と区別して把握するため、発行駅毎に色が異なる「乗継券」配布方式を採用し、毎日の配布枚数・回収枚数を各駅で記録することで乗継ぎ旅客の流動を把握した。

(3) 利用者ニーズの把握

駅別に乗継券の出札枚数と着札枚数を記録し、相互乗車制度の利用状況を把握するとともに、アンケート調査に基づき、定期券に相互乗車特典を付加した場合、どの程度まで運賃の割増が可能となるかなどを検討した。

5. 結果 バス定期券を提示すれば無料で鉄道に乗車できるにもかかわらず、利用者はバス定期券所持者の6分の1程度にとどまり（平均130人/日）、適正な価格の設定、鉄道の減収補填など並行して解決すべき課題が明らかとなった。

3. 鉄道以外のモードとの連携施策

(2) 生活者のためのサイクルトレイン実施による鉄道需要掘り起し試行実験 16年度

1. 事業主体 岳南鉄道株式会社

2. 目的 路線バス等の公共交通が整備されていない地方民鉄の鉄道駅において、端末交通手段としての自転車の有用性を検証するとともに、沿線自治体が地域交通対策の見直しなどを検討する際の基礎資料とする。

3. 期間 第1期：平成16年10月16日～11月15日（施行日数：30日間）
第2期：平成17年3月12日～3月31日（同：20日間）

4. 概要 (1) サイクルトレインの仕組み

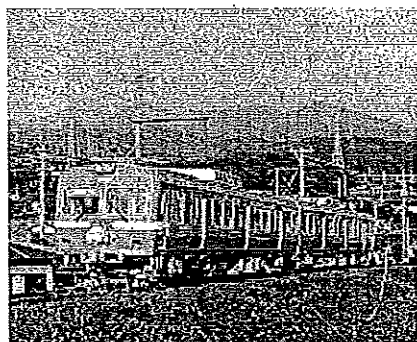
平日・土休日の午前8時26分～午後4時16分の運行時間帯に、岳南鉄道9駅で、1人1台の普通自転車の車内無料持込を認める。

2両1編成の列車の後部車両をサイクルトレインとして利用（運行本数：上下各8本、計16本）し、利用者には、「自転車持ち込みの手引き」を配布する。

(2) 利用者ニーズの把握

車内に「誘導員」（警備会社職員）を添乗させる。誘導員は、自転車の乗降・保持等についての補助作業、利用者へのヒアリングなどを含む利用実態調査を担当する。

5. 結果 輸送密度806人／日[※]から見て、平均利用者が約4人／日であったのは妥当な水準と考えられる。1期と2期を比較すると4.5人が6人に増加しており、周知が進めば利用者の増加も期待できると推察された。



岳南鉄道（がくちゃん かぐや富士号）

4. 鉄道駅・車両の有効利用についての試行実験

(1) 駅舎等を対象とするロケーション・サービス推進事業 17年度

1. 事業主体 大井川鐵道株式会社

2. 目的 懐かしい鉄道沿線風景を保存または再生し、撮影所のセット等では再現できないシーンの撮影を可能とするロケ地を創出する。また、積極的なPRによりロケ収入の確保、ロケ地来訪者による鉄道利用促進を図る。

3. 実施場所 大井川鐵道 田野口駅

4. 期間 平成17年8月1日～平成18年3月20日（広報活動等は継続）

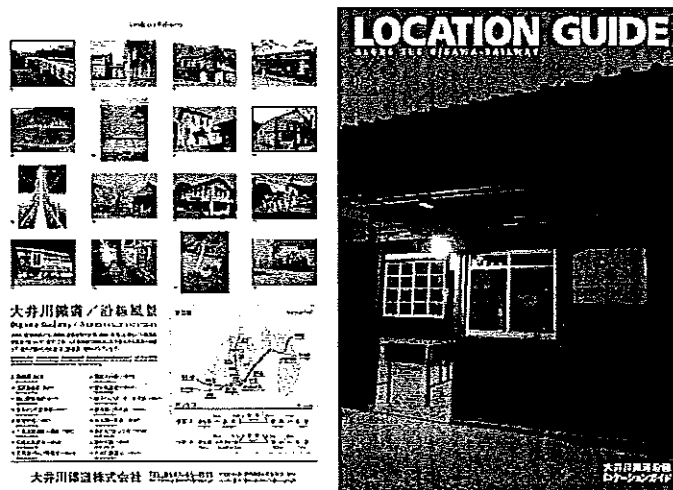
5. 概要 (1) 駅舎等の改修・整備

ロケーション・サービスの適地を選定（田野口駅）し、事業目的に合致するよう駅舎・ホーム等を再生・整備した。

(2) ロケーションガイドによる広報活動

映像メディア向けの広報媒体「大井川鐵道沿線ロケーションガイド」を作成・配布することによってロケ地の所在、特徴等を周知し、その活用を募った。

6. 結果 マスコミが番組等で頻繁にとり上げたため、田野口駅の知名度が飛躍的に向上した。改修作業は沿線住民の関心を惹き、地元のマイレール意識喚起に効果があった。ロケ需要の手ごたえも強く感じられた。



田野口駅を中心としたロケーションガイド

4. 鉄道駅・車両の有効利用についての試行実験

(2) 電車シンポジウム試行実験 16 年度

1. 事業主体 上信電鉄株式会社
2. 目的 電車車両を、文化講演・シンポジウム等の会場として提供し、電車の新たな活用方策を探りつつ地域の鉄道利用促進を図る。
3. 期間 試行実験は、下表のとおり 2 回実施した。
4. 概要 主催者が、上信電鉄より 2 両編成の電車をシンポジウム会場として賃借し、電車・駅施設等を活用するなどして、シンポジウム・見学会・特産品販売の諸活動を展開。終了後、アンケートにより効果を検証した。

□電車シンポジウム試行実績

		第 1 回：「世界遺産学習列車」	第 2 回：「地域研究列車」
①	開催日	平成 16 年 11 月 13 日（土）	平成 17 年 3 月 26 日（土）
②	テーマ	旧富岡製糸場の経営史等を学習し、世界遺産登録に向け世論を喚起。 同時に鉄道を含む地域整備のあり方を考える。	終点下仁田町（葱・蒟蒻で有名）の魅力を再発見する。 同時に地域公共交通として重要な役割を担う上信電鉄の存在をアピール。
③	主催	高崎商科大学・富岡市	高崎商科大学・下仁田町
④	協賛	群馬銀行・松下電器産業・損保ジャパン・岩谷産業	
⑤	後援	富岡商工会議所・群馬県・高崎商工会議所・上信電鉄沿線市町村連絡協議会・上信電鉄・上信電鉄労働組合	下仁田町商工会・下仁田町観光協会・下仁田町教育委員会・JA 甘楽富岡・（その他第 1 回と同様の後援団体）
⑥	総参加者	120 名（募集人数：120 名）	150 名（募集人数：120 名）
⑦	参加費	2,000 円	
⑧	行事等	往路 ＝講話（シンポジウム）、 見学 ＝製糸場、 復路 ＝講話・アンケート	往路 ＝講話（シンポジウム）、 現地ツアー ＝下仁田戦争跡、 復路 ＝講話・アンケート

5. 結果 産学官、住民、事業者が一体となって取り組むイベントであり、事業者単独の催しでは難しいと思われる多大な宣伝効果があった。また、一過性のイベントとは異なり、地域住民の「マイレール意識」喚起にも寄与した。

5. モビリティ・マネジメントによる鉄道利用促進

(1) 神戸電鉄 鈴蘭台駅周辺地区における モビリティ・マネジメント 社会実験 16年度

1. 事業主体 神戸電鉄株式会社

＊ 近畿運輸局による「公共交通活性化総合プログラム」と連携して実施。

2. 目的 モビリティ・マネジメント（MM）施策を神戸電鉄沿線で実施し、その効果を検証する。

＊ MM：コミュニケーション手法を駆使し、個人レベルでの交通行動が、社会にも個人にとっても望ましい方向に「自発的に変化」することを促す交通施策。

3. 期間 平成16年9月30日～17年3月31日

4. 概要 (1) MMの仕組み

神戸電鉄鈴蘭台周辺地区の住民6,500世帯を対象として、次の3段階に分けて調査および働きかけを行った。

Wave1 日常の交通等に関する「意識・行動測定アンケート調査」を実施。

Wave2 MMによる働きかけ（電車利用促進・自家用車利用抑制に関する行動プランの作成を利用者に依頼、電車ダイヤ等の情報・自家用車利用抑制に伴うメリット等を記載した「説得用小冊子」を配布）。

Wave3 MM効果検証のための「意識・行動測定アンケート調査」を実施。

(2) MM効果の検証

Wave1と**Wave3**の調査結果を比較し、回答数の変化によりMMの効果を検証した。

5. 結果 実験終了後の被験者の意識変化を見ると、「自動車利用抑制」については増加傾向、「鉄道利用転換」については横ばい傾向が伺えた。

一方、「本実験まで神戸電鉄の利用意向を持っていなかった層」に限定して意識変化を見ると、「もう少し利用したいと考える」層は顕著に増加した。このことから、モビリティ・マネジメント施策は、「鉄道の利用意向を持っていなかった人たち」に対して大きな意識変化をもたらす可能性が強いことが実証された。

5. モビリティ・マネジメントによる鉄道利用促進

(2) 山陽電車沿線住民等を対象としたモビリティ・マネジメント社会実験 17年度

1. 事業主体 山陽電気鉄道株式会社
2. 目的 「モビリティ・マネジメント」(MM) 施策を、鉄道利用者が通勤傾向を示す山陽電鉄沿線で実施し、その実効性を検証する。
3. 期間 平成 17 年 10 月 1 日～18 年 3 月 23 日
4. 概要 山陽電気鉄道沿線の兵庫県高砂市内に在住する住民等を対象として、2 段階に分けて調査等の実験を行った。
 - * 「山陽西二見駅」(新駅) 基点の半径 500m 圏 147 世帯 および「山陽東二見駅」基点の半径 500m 圏 606 世帯 (合計: 753 世帯) を対象。

Wave1

① 日常交通に関する「意識・行動測定」のアンケート調査

MMによる働きかけを行わない「制御群」と、働きかけを行う「TFP (トラベル・フィードバック・プログラム) 群」(*) に被験者を区分し、それぞれアンケート調査を行った。

(*) 電車ダイヤ・アクセス情報等の提供によりコミュニケーションを図り、電車利用に向けた行動プランの作成を依頼した被験者群。

② 「TFP 群」にMMによる働きかけ

働きかけは、電車利用の促進・自家用車の利用抑制を条件とした新たな行動プランの検討、電車ダイヤ等の情報提供、自家用車利用抑制に伴うメリットを記載した説得用冊子『かしこい電車の使い方』を考えるプロジェクト」の配布 などにより行った。

Wave2

MM効果検証のための「意識・行動測定」アンケート調査

Wave1と同様のアンケートをWave2でも行い、意識、行動の変化を、それぞれのスコア (合計数値) の変化によって検証した。

5. 結果 「制御群」と「TFP 群」の意識をWave2の段階で比較すると、自家用車利用の抑制、山陽電車の利用について、「TFP 群」では、いずれも意識の活性化傾向が見られることが実証された。

6. 地方民鉄シンポジウム等の開催への協力

(1)「津軽鉄道の『今日』と『明日』を考えるフォーラム」開催への協力 17年度

1. 事業主体 津軽鉄道活性化協議会（五所川原市・中泊町・津軽鉄道株式会社）
2. 目的 津軽鉄道では、ピーク時の昭和49年に比べ平成16年度には利用者が16.3%の水準にまで減少し、同社の経営を直撃している。
地方鉄道に対する国・県の方針は、「鉄道サービスの維持については、沿線地方自治体を中心とする『地域』が判断すべき」としていることから、沿線地方自治体では、同鉄道存続のため、18年1月末より財政支援を含む抜本的な対策の検討に着手したところである。
そのような動きの中で、路線維持についての理解を求めるためのフォーラムを開催することとした「協議会」に対し、日本民営鉄道協会としても、県・東北運輸局と連携しバックアップする。
3. 概要

(1) 名称	津軽鉄道の「今日」と「明日」を考えるフォーラム
(2) 日時	平成18年3月25日（土）13時30分～16時30分
(3) 後援	国土交通省 東北運輸局、（社）日本民営鉄道協会 東奥日報社、陸奥新報社、NHK青森放送局、 青森テレビ、青森朝日放送
(4) 協賛	津軽鉄道サポーターズクラブ
(5) 会場	五所川原地域職業訓練センター
(6) 行事	基調講演、事例研究、事業者報告、市民報告
4. 結果 地域住民を中心に185名の参加（満員）があり、利用者の感心も非常に高いことが伺えた。本フォーラムは、津軽鉄道にとって緊急保全整備事業の実施に向けての重要な第一歩となった。



6. 地方民鉄シンポジウム等の開催への協力

(2) 「鉄道まちづくり会議」の開催への協力

16年度 17年度

第1回 鉄道まちづくり会議

1. 主催者等 島根県平田市（現：出雲市）、一畑電車沿線地域対策協議会、鉄道まちづくり会議
2. 目的 地方自治体関係者・鉄道事業者・沿線支援団体などが中心となり、地方鉄道の維持・活性化策を検討するために開催する「鉄道まちづくり会議」(*)に対し、日本民営鉄道協会として支援・協力を行う。
* 平成15年11月、福井県勝山市（えちぜん鉄道の沿線自治体）が呼び掛け人となり「鉄道まちづくりシンポジウム」が開催された。「鉄道まちづくり会議」は、同シンポジウムを母体として発足した全国組織（任意団体）。
3. 概要 (1) 開催日 平成16年11月6日（土）午前9時～午後3時20分
(2) 会場 平田市文化会館
(3) 行事 基調報告、取組報告、パネルディスカッション、シンポジウム
(4) 参加者 約260名
4. 協力内容 同会議開催を後援するとともに、一般参加者募集に協力した。

第2回 鉄道まちづくり会議

1. 主催者等 長野県上田市、別所線再生支援協議会、鉄道まちづくり会議
2. 目的 第1回と同様
3. 概要 (1) 開催日 平成17年11月12日（土） 午前9時～午後4時
(2) 会場 上田女子短期大学 北野講堂
(3) 行事 ミニ講演、基調講演、シンポジウム（鉄道支援6団体）
アトラクション、特別講演、パネルディスカッション
(4) 参加者 約500名
4. 協力内容 第1回と同様

6. 地方民鉄シンポジウム等の開催への協力

(3) 安全対策教育指導に関する集合研修会への協力 17 年度

1. 事業主体 東北鉄道協会、北陸信越鉄道協会
2. 目的 地方鉄道協会が主催する「緊急保全整備計画に基づく第三者機関の専門家による教育指導研修」（所属会員会社合同の集合研修）に対し、日本民営鉄道協会が所要の協力を行い、厳しい事業環境に直面する地方民鉄各社の安全対策の充実に資することとする。

3. 概要 (1) 東北鉄道協会主催

- ① 開催日 平成 17 年 7 月 7 日（木）、8 日（金）
- ② 会場 仙台第四合同庁舎会議室、仙台臨海鉄道㈱
- ③ 内容 鉄道に関する技術上の基準を定める省令解説、土木構造物の管理、検査手法とランク判定
(実技：軌道の管理と検査)
- ④ 受講者 19 社 39 名

(2) 北陸信越鉄道協会主催

- ① 開催日 平成 17 年 11 月 29 日（火）、30 日（水）
- ② 会場 富山地鉄ホテル会議室、富山地方鉄道㈱
- ③ 内容 鉄道に関する技術上の基準を定める省令解説、土木構造物の管理及び検査手法等
(実技：軌道の管理と検査)
- ④ 受講者 11 社 23 名

以上