九州における
鉄道の維持・活性化
のあり方

～地域と鉄道事業者が連携した取組みを始めるために～

2019 年 3 月

九州運輸局

目　　次

はじめに……1

Ⅰ．九州の地域公共交通における鉄道の現状……2

Ⅱ．県・市町村・鉄道事業者の意識のギャップ……9

Ⅲ．有識者インタビューと事例からみる鉄道の維持・活性化のポイント……16

Ⅳ．九州における鉄道の維持・活性化のあり方……24

Ⅴ．県・市町村・鉄道事業者への提言等……25

Ⅵ．「鉄道の維持・活性化のあり方」に対する取りまとめ（概要）……29

参考　各種調査票……30

はじめに

地域公共交通の活性化に向けて、人口減少や高齢者の移動手段の確保の必要性等を背景として、これまでも全国で様々な取組みが進められてきています。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）に基づく地域公共交通網形成計画の策定も進み、2019 年 3 月末時点で、全国で 400 件を超える網形成計画が策定されています。

他方、地域公共交通活性化再生法における公共交通はすべての交通モードが対象とされておりますが、路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーを対象とした議論は進む一方、鉄道についての議論はあまり活発ではありません。また、各地域が株主となる第三セクター鉄道や小規模の地域鉄道を含めた議論・網形成計画の策定は散見されるものの、大手私鉄や JR など面的なネットワークを構築している鉄道事業者が運営する鉄道路線を含めた議論・網形成計画には踏みこめていないのが現状です。

このような状況のもと、本資料は、地域と鉄道事業者との向き合い方を詳らかにし、双方に対しアドバイス・提案することにより、九州管内において、鉄道と正面から向き合った「鉄道の維持・活性化に関するあり方」を取りまとめたものです。

なお、本資料においては以下に掲げる路線を対象としており、新幹線や路面電車、地下鉄、貨物線は含んでいません。

「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」の対象とする路線

鉄道事業者名	路線名
①九州旅客鉄道(株)	鹿児島本線、日豊本線、篠栗線、長崎本線、筑肥線、佐世保線、宮崎空港線、香椎線、筑豊本線、日田彦山線、後藤寺線、久大本線、唐津線、大村線、豊肥本線、肥薩線、吉都線、三角線、指宿枕崎線、日南線
②西日本鉄道(株)	天神大牟田線、太宰府線、甘木線、貝塚線
③筑豊電気鉄道(株)	筑豊電気鉄道線
④島原鉄道(株)	島原鉄道線
⑤熊本電気鉄道(株)	菊池線、藤崎線
⑥甘木鉄道(株)	甘木線
⑦南阿蘇鉄道(株)	高森線
⑧松浦鉄道(株)	西九州線
⑨平成筑豊鉄道(株)※	伊田線、糸田線、田川線
⑩くま川鉄道(株)	湯前線
⑪肥薩おれんじ鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道線

※：平成筑豊鉄道の「門司港レトロ線」は、休止した貨物鉄道を利用した観光鉄道であるため、対象としていません。

Ⅰ．九州の地域公共交通における鉄道の現状

Ⅰ－１　鉄道の利用状況

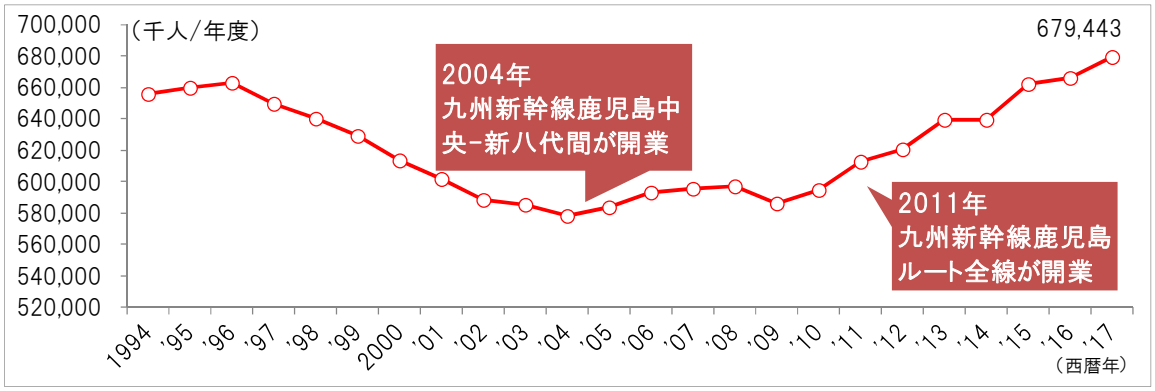
九州の地域構造は、福岡市や北九州市のような大規模な人口集積と高次都市機能を有する大都市のほか県庁所在地を中心とした「都市圏」が適度に分散しています。その間を地方都市や中山間地域といった居住地域、あるいは豊かな自然を有する地域が広がっている状況にあります。

このような九州の地理的条件のもと、九州の鉄道は、都市間を連絡するような幹線鉄道と、地域鉄道が幹線鉄道から枝状に延びるようにネットワークを形成しています。

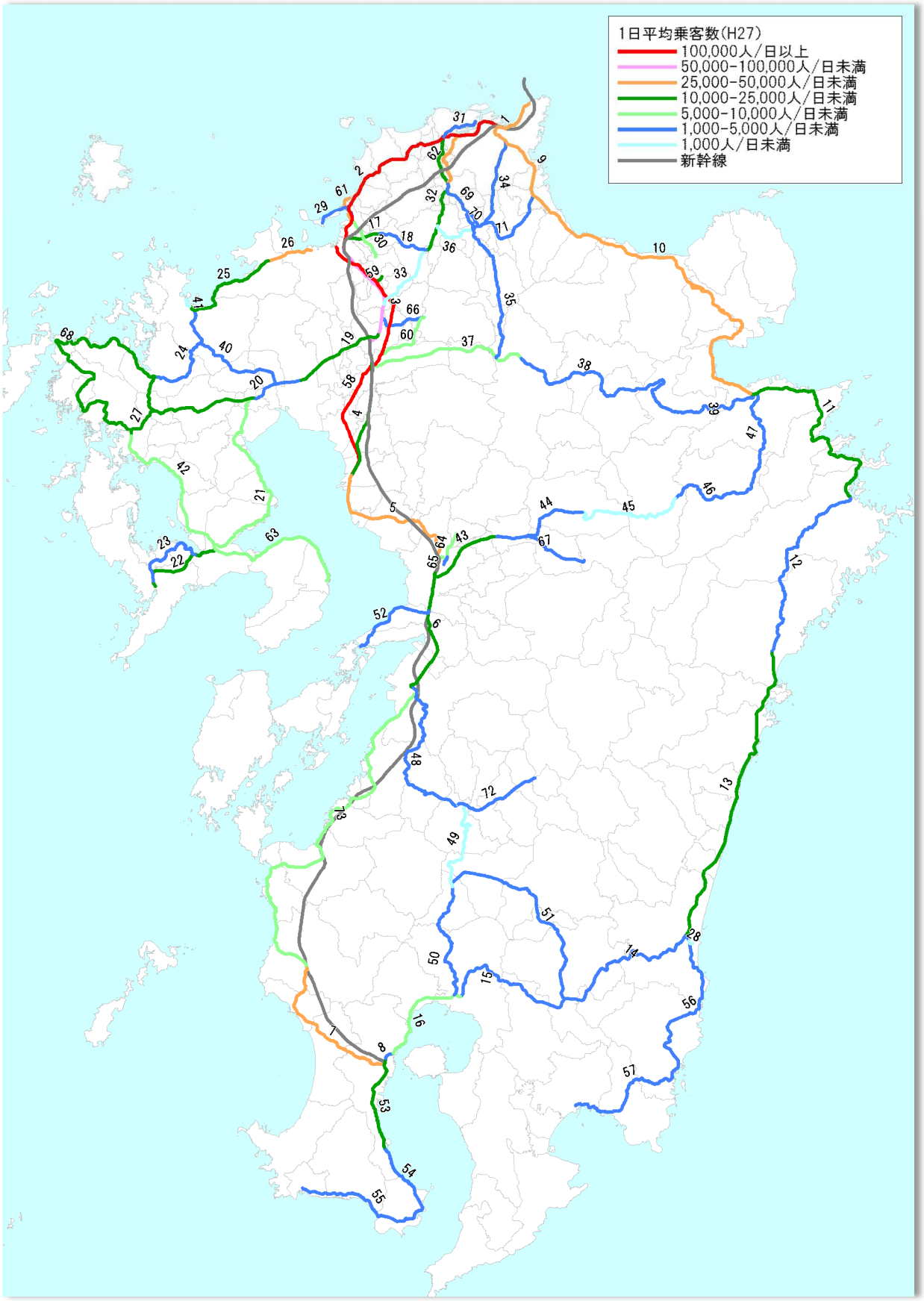
下のグラフに示すように、九州の鉄道旅客数は、2017 年度で約 6 億 8 千万人（鉄道輸送統計年鑑）でした。1996 年度以降減少していましたが、ここ 10 年は増加傾向にあります。

ただし、次ページ以降の図や表に示すように、鉄道の1日平均乗客数（2015 年）を区間別に比較すると、鹿児島本線の小倉～博多（区間コード 2）の約 30 万人/日や、西日本鉄道(株)の天神大牟田線（区間コード 58）の約 49 人万/日のように特出した利用者数の区間が存在する一方で、1 日数千人という利用状況の地域鉄道も存在します。

また、九州旅客鉄道(株)においても、吉都線（区間コード 51）の 2 千人程度の区間や筑豊線の桂川～原田（区間コード 33）の数百人というように比較的利用が少ない区間が存在しています。全体的に九州旅客鉄道(株)の中でも「地方交通線」の区間は利用者が少ない状況にあります。



九州の鉄道旅客数の推移（資料：鉄道輸送統計年鑑）



路線及び区間別の１日平均乗客数の鉄道位置図　※図中の番号は区間コード番号

路線及び区間別の１日平均乗客数一覧表

事業者名	路線	区間	2015 年･乗客数(人/日)	区間コード
九州旅客鉄道(株)	鹿児島線	門司港～小倉	48,574	1
		小倉～博多	298,034	2
		博多～久留米	73,235	3
		久留米～大牟田	11,916	4
		大牟田～熊本	26,084	5
		熊本～八代	11,922	6
		川内～鹿児島中央	32,242	7
		鹿児島中央～鹿児島	1,595	8
	日豊線	小倉～中津	41,038	9
		中津～大分	35,471	10
		大分～佐伯	11,878	11
		佐伯～延岡	2,089	12
		延岡～南宮崎	14,621	13
		南宮崎～都城	3,271	14
		都城～国分	4,169	15
		国分～鹿児島	7,062	16
	篠栗線	吉塚～篠栗	14,510	17
		篠栗～桂川	3,037	18
	長崎線	鳥栖～佐賀	18,542	19
		佐賀～肥前山口	3,183	20
		肥前山口～諫早	9,425	21
		諫早～長崎	17,900	22
		喜々津～浦上	4,446	23
	筑肥線	伊万里～唐津	3,819	24
		唐津～筑前前原	12,985	25
		筑前前原～姪浜	28,868	26
	佐世保線	肥前山口～佐世保	10,381	27
	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	939	28
	香椎線	西戸崎～香椎	4,532	29
		香椎～宇美	8,714	30
	筑豊線	若松～折尾	4,758	31
		折尾～桂川	15,287	32
		桂川～原田	297	33
	日田彦山線	城野～田川後藤寺	4,087	34
		田川後藤寺～夜明	1,625	35
	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	463	36
	久大線	久留米～日田	5,343	37
		日田～由布院	2,489	38
		由布院～大分	3,504	39
	唐津線	久保田～唐津	3,020	40
		唐津～西唐津	503	41
	大村線	早岐～諫早	7,627	42
	豊肥線	熊本～肥後大津	19,343	43
		肥後大津～宮地	1,430	44
		宮地～豊後竹田	800	45
		豊後竹田～三重町	1,361	46
		三重町～大分	4,713	47
	肥薩線	八代～人吉	1,605	48
		人吉～吉松	450	49
		吉松～隼人	1,049	50
	吉都線	吉松～都城	1,975	51
	三角線	宇土～三角	1,499	52
	指宿枕崎線	鹿児島中央～喜入	12,026	53
		喜入～指宿	1,932	54
		指宿～枕崎	2,002	55
	日南線	田吉～油津	2,313	56
		油津～志布志	1,309	57
西日本鉄道(株)	天神大牟田線	天神大牟田線	492,112	58
	太宰府線	太宰府線	18,351	59
	甘木線	甘木線	6,939	60
	貝塚線	貝塚線	39,716	61
筑豊電気鉄道(株)	筑豊電気鉄道	筑豊電気鉄道	25,836	62
島原鉄道(株)	島原鉄道線	島原鉄道線	8,311	63
熊本電気鉄道(株)	菊池線	菊池線	8,092	64
	藤崎線	藤崎線	3,657	65
甘木鉄道(株)	甘木線	甘木線	3,797	66
南阿蘇鉄道(株)	高森線	高森線	1,409	67
松浦鉄道(株)	西九州線	西九州線	13,334	68
平成筑豊鉄道(株)	伊田線	伊田線	4,042	69
	糸田線	糸田線	1,031	70
	田川線	田川線	3,343	71
くま川鉄道(株)	湯前線	湯前線	3,788	72
肥薩おれんじ鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道	6,162	73
総計			1,507,212	

資料:〔九州旅客鉄道(株)・西日本鉄道(株)以外〕 国土数値情報 駅別乗降客数データ(2015 年度)※原典資料 鉄道事業者提供資料(2015 年度)
〔九州旅客鉄道(株)〕 提供資料　駅別乗車人員(2015 年度)をもとに整理※乗降客数とするため便宜上各駅乗車人員×2 としている
〔西日本鉄道(株)〕 提供資料　駅別乗降人員(2015 年度)をもとに整理

Ⅰ－２　鉄道の特徴

九州には、九州旅客鉄道(株)や西日本鉄道(株)のほか、多くの地域鉄道が走っています。鉄道は、通勤・通学や買い物、通院などの地域の足として利用されているほか、観光地への移動手段としても活躍しています。

鉄道は、長距離を走る特急や都市部を走る通勤電車のように何台も車両を連結して運行するものや、中山間地域のように人口が少ない地域では、1～2 両編成で運行しているものがあります。

鉄道の現状を考えるにあたって、輸送力、高速性、安定性、安全性などのいわゆる「輸送特性」の点からバスや自家用車との比較をしました。

◆鉄道は一度に多くの人を運ぶことが可能（大量性）

- 鉄道・運輸機構によれば、1 時間当たりの鉄道の輸送力はバスの 2.7 倍以上、自家用車の 19 倍以上となっており、より大量の人を運ぶことが可能となっています。また、車両そのものを捉えても、鉄道（1 両あたり定員 100 人以上、複数両編成であれば定員は数百人）は、バス（1 台あたり定員約 60～80 人）や自家用車（1 台あたり 4～8 人程度）と比較して、一度の行程で多くの人を運ぶことが可能です。

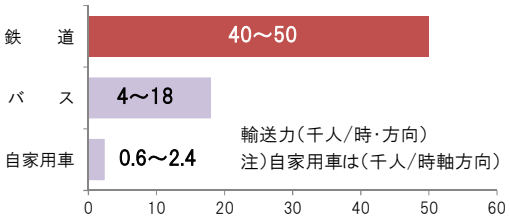


図　各交通機関の輸送力（1 時間当たり）
資料：鉄道・運輸機構ホームページ
※機構が「交通都市計画」より作成したグラフ

◆鉄道は、走行空間が専用であるため、その施設の高度化によって高速性や安定性が可能

- 日本の鉄道をバスや自家用車と比較した時の最大の特徴は、施設としての鉄軌道という走行空間が専用であること（バスや自家用車は道路を共用している）です。このため、施設を高度化することにより新幹線や特急列車を高速で走らせることが可能となり、また、定時性（安定性）を確保することが可能となっています。

  ※バスの中には、連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム、BRT（Bus Rapid Transit）もあるが、ここでは、通常の路線バスを想定します。

  ※新幹線や新線を除き、鉄軌道の走行経路は明治期以降変わっていないことから、鉄道が様々な高速化の取組み（振り子式車両の導入や軌道強化等）をしつつも、高速バスや他の交通手段と比較しても、所要時間の短縮には限界がある場合があります。

- また、鉄道は固定された鉄軌道上しか走行することができないため、需要に応じた柔軟なルート設定が困難であったり、いったん輸送障害が発生すると全区間運転見合わせとなる可能性があったりすることに留意する必要があります。この点、バスや自家用車は場合によって迂回することも可能であり、定時性に欠けるものの柔軟性は高いと言えます。

◆輸送人キロ当たりの交通事故死傷者数でみると鉄道は安全

- 「交通経済統計要覧」及び「鉄道統計年報」によると、輸送人キロあたりの交通事故死傷者数は、鉄道を1とした場合に自動車は 602 となり、鉄道は相対的に安全性の高い乗り物と言えます。

◆運行に必要な資産を多く所有する必要がある鉄道

- 鉄道とバスとを比較した場合、各事業者が保有すべき資産を整理すると以下のとおりとなります。
  〇鉄道：鉄道、列車、駅、踏切、保安設備、通信装置など
  〇バス：車両、バス停など

- このように、鉄道はバスと比較して運行に必要な資産をより多く所有する必要があります。また、現在の日本においては、多くの鉄道がこれら資産を鉄道事業者が所有し維持しています。
- なお、バスや自家用車の場合でも、道路という資産を道路管理者が整備・維持する必要がありますが、道路の場合は走行空間が広く共用されているという性質の違いがあります。

◆利用特性によって環境にやさしい交通機関となる鉄道

- 輸送量あたりの二酸化炭素排出量を比較すると、鉄道はバスや自家用車と比較して相対的に排出量が低く、一般的には環境に優しい交通機関であると言えます。
- 他方、以上の数値は対象交通機関に一定量の人員が乗車していることを前提としていることに留意する必要があります。例えば、一定の仮定の下、1km走行した時の車両1両（台）あたりの二酸化炭素排出量について比較すると、鉄道（ディーゼルカー・軽油）：0.740 kg-CO2/km、バス（軽油）：0.508 kg-CO2/km、自家用車（ガソリン）：0.162 kg-CO2/km となり、重い車両ほど動かすためのエネルギーを大量に必要とすることは当然です。すなわち、「鉄道が環境に優しい」理由の一つは「大量性」が満たされているからであり、この点、利用があまりなされていない鉄道がもしあった場合、それでも「環境に優しい」交通機関といえるかは慎重な議論が必要です。

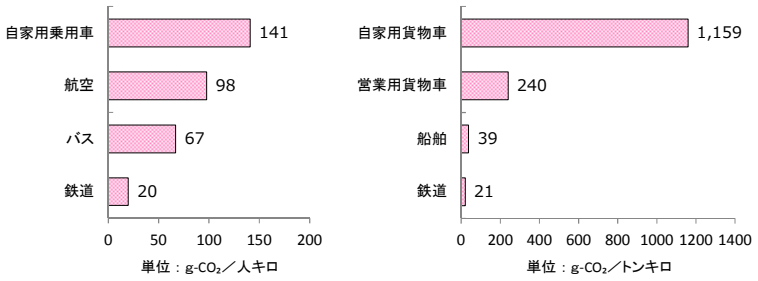


図　輸送量当たり二酸化炭素排出量（旅客輸送）

資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990 年～2016 年度）確報値」、国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」「鉄道輸送統計調査」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

◆燃費による二酸化炭素排出量の計算式

$$1\text{km走行でのCO2排出量（kg-CO2/km）} = \frac{\text{二酸化炭素排出係数}}{\text{燃費（km/L）}}$$

参考資料『低炭素都市づくりガイドライン・北海道版』

①二酸化炭素排出量係数

ガソリン	2.32 kg-CO2/L
軽油	2.59 kg-CO2/L

②車両別の燃費

自家用車	14.3 km/L
路線バス	5.1 km/L
鉄道	3.5 km/L

③二酸化炭素排出量

自家用車	0.162（kg-CO2/km）	（ガソリン）
路線バス	0.508（kg-CO2/km）	（軽油）
鉄道	0.740（kg-CO2/km）	（軽油）

◆鉄道施設として整備された鉄軌道上でしか走行できない鉄道（機動力や柔軟性）

- 鉄道が走行できる場所は、当然ですが、鉄道施設たる資産を整備した上で、その整備した鉄軌道上に限られます。そのため、鉄道もダイヤ改正・調整等の見直しを定期的に行うことはできますが、バスのような路線の新設・見直しやバス停設置ほど自由ではなく、むろん自家用車との比較においては、自由度は言うまでもありません。また、需要や時代の変化に応じて供給量を見直すとき、鉄道は鉄道資産が継続的に存在する以上、相対的に、資産が少ないバスと比較して非効率となる可能性があります。

◆観光面での活用がみられる地域鉄道

- 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」（2013 年 6 月、国土交通省鉄道局・観光庁）によれば、鉄道自体が「観光資源」としての価値を持ったり、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」となったりする場合があることとされています。
- 具体的には、デザイン列車による鉄道自体の「観光資源」化以外に、車内空間を会議や宴会の場として活用したり、車両をレストランに仕上げるといった車両の利活用、また鉄道ならではといえる駅を利用してイベントなどを開催するなど正に交流拠点としての活用もみられます。さらに、地元産品を活かした駅弁などを開発するなど地域と一体となった観光振興への取組みがみられます。

Ⅰ－３　鉄道の関係法に対する認識

鉄道や公共交通活性化に係る取組みに関連し、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）及び地域公共交通活性化再生法の概要を簡単にまとめます。

【鉄道事業法について】

〇鉄道事業法は 1986 年に公布された、鉄道事業の運営について規定する法律であり、その目的は「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進すること」とされています（法第1条）。また、その法体系は以下のとおりとなっています。

・参入：事業種別・路線ごとに許可、事業基本計画の提出
・工事の施行：工事計画について技術基準への適合を確認・認可、完成検査の実施
・車両：技術基準への適合を確認
・運賃・料金：上限運賃の認可、実施運賃の届出
・運行計画：届出
・事業の譲渡譲受・合併分割：認可
・事業の休廃止（退出）：届出

〇また、鉄道事業法は 2000 年に改正されました。これは、鉄道事業者の自主性・主体性が尊重され、高度化・多様化する利用者のニーズに鉄道事業者が柔軟に対応できるようにすること、事業者間の競争促進によって利用者利便の向上を図ること等の観点から、需給調整規制の廃止を始めとする規制緩和等を行ったものです。これにより、参入規制が免許制から許可制に、退出規制が許可制から1年前までの届出制となりました（なお、改正前の退出許可制時点でも、代替交通が確保されること等により公衆の利便が著しく阻害されるおそれがない場合には、鉄道事業の廃止を許可することとされていました）。

〇なお、現状の鉄道事業法体系上「地方公共団体（沿線地域）」との関わりに関する規定は、事業廃止届出の際に国土交通大臣が行う意見聴取（法第 28 条の 2 第 2 項）のみとなっています（サービス水準の見直しに係る事前相談含め、同項以外の地方公共団体に係る規定はありません）。

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について】

〇地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は 2007 年に公布された、地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するための法律です。また、人口減少期において地域が持続可能な社会となることを目指し、「コンパクト＋ネットワーク」の理念のもと、2015 年に改正がなされました。

・この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、（中略）持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組み及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。（法第1条）

○活性化再生法においては、各プレーヤーが果たす努力義務が以下のとおり規定されています（法第 4 条第 2 項～第 4 項）。なお、交通事業者には鉄道事業者も含まれています。

・都道府県：市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。（法第 4 条第 2 項）

・市町村：公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。（法第 4 条第 3 項）

・交通事業者：自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。（法第 4 条第 4 項）

○また、法令上、地方公共団体は関係者とともにマスタープランである「地域公共交通網形成計画」を策定することができることとされています。このマスタープランを策定することの意義として、主なものは以下のとおりです。

・地域公共交通政策における地方公共団体の「憲法」（地域の方々に対するメッセージや回答に資する、地方公共団体の政策として明確に位置づけ　等）

・まちづくりとの連携強化

・関係者間の連携強化（法定協議会の設置、関係者の合意）

・公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

・公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）

Ⅱ．県・市町村・鉄道事業者の意識のギャップ

地方公共団体が鉄道に対してどの程度の認識を持って計画策定や利用促進等に取り組んでいるのか、また鉄道事業者が県や市町村との関係をどの程度認識しているのかといった相互の意識を明らかにするため、沿線市町村、九州 7 県および鉄道事業者に対し、地域公共交通における鉄道の位置づけや認識、鉄道の維持・活性化に関する方策等について調査しました。

＜調査概要＞

対象者	調査方法	概　要
沿線市町村	アンケート調査	・調査日：2018 年 9 月 13 日～10 月上旬 ・152 市町村へ配布、109 市町村から回答
九州 7 県	ヒアリング調査	・調査日：2018 年 10 月 15 日～ ・福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の鉄道、観光、まちづくりの関係部署へアンケートやヒアリングを実施
鉄道事業者	ヒアリング調査	・調査日：2018 年 11 月 22 日～ ・鉄道事業者へアンケートやヒアリングを実施 ①九州旅客鉄道(株) ②西日本鉄道(株) ③筑豊電気鉄道(株) ④島原鉄道(株) ⑤熊本電気鉄道(株) ⑥甘木鉄道(株) ⑦南阿蘇鉄道(株) ⑧松浦鉄道(株) ⑨平成筑豊鉄道(株) ⑩くま川鉄道(株) ⑪肥薩おれんじ鉄道(株)

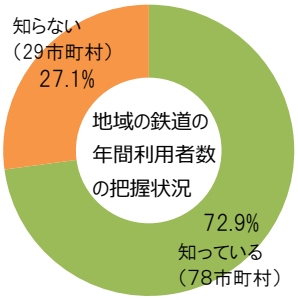
Ⅱ－１　市町村アンケートの結果概要

109 市町村の回答を集計し、沿線の鉄道に対する認識の状況、鉄道の存続と取組みの必要性、鉄道事業者との連携意識について整理しました。

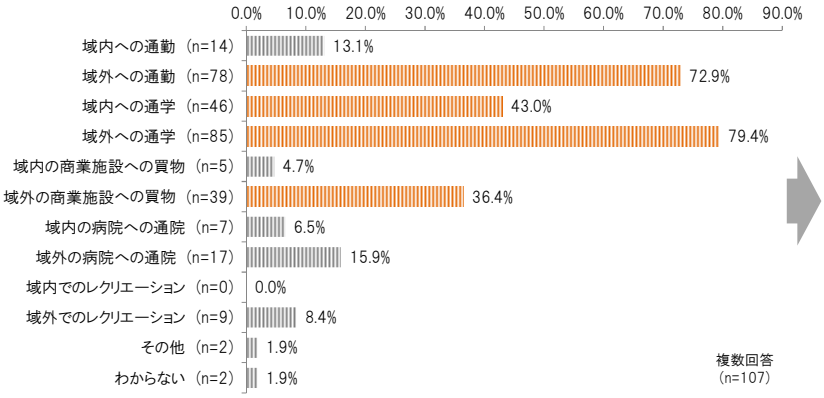
※アンケートに回答があった市町村数は 109 ですが、鉄道は通っているが駅が無い市町が 2 回答あったため対象外としたこと、すべての設問に対して回答していない場合があること等のため、合計値が 109 未満となる場合があります。

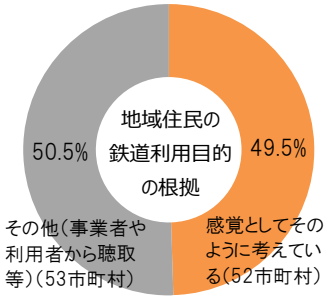
◆地域の鉄道の現状について認識が曖昧

- 沿線市町村は、域内に運行する鉄道の存在は認識しているが、その鉄道の年間利用者数を知らない市町村が存在しています。



- また、地域住民は鉄道を域外への通勤・通学、買物、通院などに利用していると認識しているが、その根拠は「感覚として捉えている」市町村が約半数となっています。



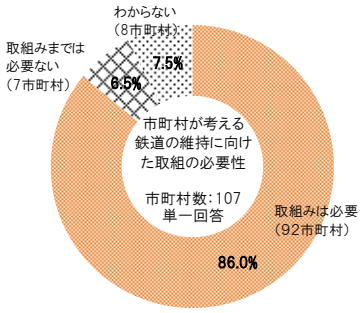


市町村が考える「地域住民の鉄道利用目的」

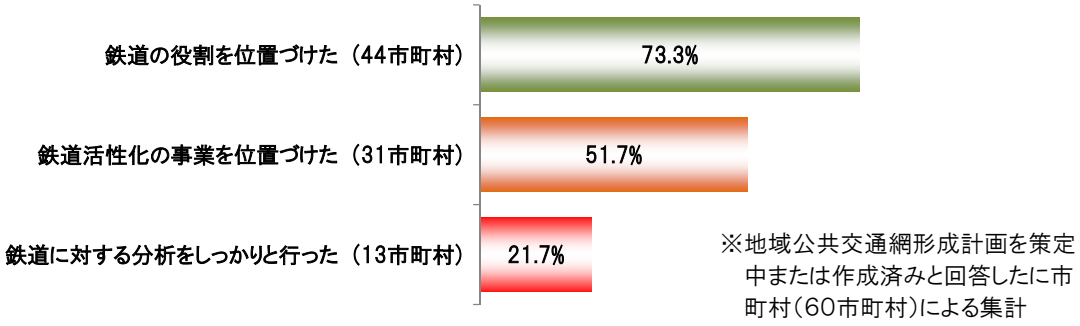
◆すべての地域で鉄道の存続を求めていますが、市町村も取り組むことには疑問を持つ市町村が存在

- 全市町村が、地域の移動手段、観光振興や地域振興、都市計画の面から、域内を運行する鉄道は存続してほしいと考えています。

- ただし、鉄道の存続に取組みが必要と考えている市町村は 86%に留まります。

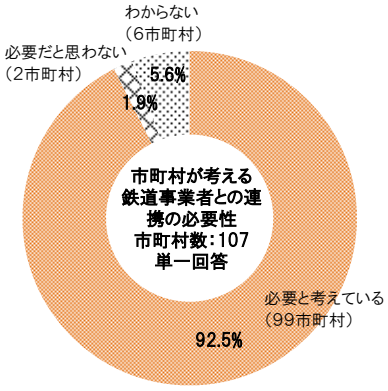


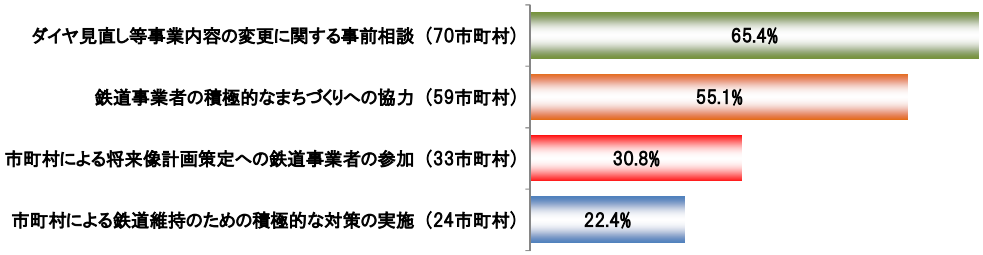
● 地域公共交通網形成計画を策定した市町村では、計画に「鉄道の役割を位置づけた」市町村が 73.3%、「鉄道活性化事業を位置づけた」市町村が 54.9%、「鉄道に対する分析をしっかりとした」市町村が 21.77%でした。



地域公共交通網形成計画における鉄道の扱い

◆ダイヤ等の事前調整、まちづくりへの協力などの理由で、鉄道事業者との連携が必要と考える市町村が約 9 割





連携が必要な主な内容

※なお、九州旅客鉄道(株)の幹線沿線市町村と地方交通線沿線市町村とに分けて結果に違いがあるかどうかを確認するためクロス集計を行いましたが、その結果からは両者に大きな差異があるとは認められませんでした。

Ⅱ－２　鉄道事業者と地方自治体の意識

ここでは、九州7県及び鉄道事業者のヒアリングの結果から要点となる意見を整理し、市町村のアンケートの結果と照らし合わせました。その結果は次ページ以降の表のとおりです。

なお、地方公共団体や鉄道事業者からの意見等にデータという一般的な表現が出てきますが、データには以下に掲げるものをはじめ様々な種類・性質のものがあることに留意する必要があります。

（一例）

・鉄道事業者の企業情報や経営情報
・路線別収支情報や利用者数
・利用者の OD 情報
・各種きっぷの販売実績
・イベントを実施した時の効果（イベント時の利用者数など）　等

鉄道事業者と地方公共団体の意識のとりまとめ

	九州7県	鉄道事業者	沿線市町村
鉄道事業についての現状認識	**◆県の政策実現における鉄道の位置づけ** ○移動手段・社会基盤・交流連携軸との認識 －幹線鉄道の整備や観光面での活用、地域鉄道事業者の維持等を位置づけ －身近な移動手段として明記 ○地域づくりの中で鉄道の役割を位置づけているものはない **◆県下の鉄道に対する問題・課題** ○輸送人員の減少、地域鉄道事業者に関する経営状況の悪化・設備老朽化、維持更新・技術系職員の不足 ○ダイヤ見直しに関連した鉄道事業者からの情報共有・調整手法 **◆上記課題等に対して県の鉄道の維持等に対する取組み** ○利用促進の取組み（ガイドブック作成、イベント実施、商品造成等）を実施 ○地域鉄道事業者に対する安全輸送に係る維持更新等の補助 ○鉄道事業者や沿線市町村とともに、鉄道活性化に係る協議会の運営 －協議会の建て付けは県によって様々 －構成員のモチベーションや連携がない場合もある ○担当者レベルを参集した勉強会の開催 ○鉄道事業者に対する要望活動の実施 ○鉄道事業者との包括的連携協定の締結 **◆鉄道に関するデータの収集、市町村への提供状況** ○地域鉄道事業者から、利用状況や運営状況に係るデータ等が提供されている ○その他、会社毎によってデータ提供のレベルは様々 （公表資料のみの提供、経営が困難な特定路線の駅別乗降人員の提供等） **◆県の鉄道事業者に対する今後の関わり方** ○鉄道全般に対する利用促進の取組み ○地域鉄道事業者に対する維持管理等の支援 ○JRに対して、地域活性化の観点からパートナーとして協力していきたい ○鉄道は法令上の権限や補助のつながりがなく、「関係性が深まってもお願い止まりにしかならない」との意見 **◆県の市町村に対する今後の関わり方** ○沿線協議会を通じ、市町村と連携しながら活性化を行っていきたい －市町村の意識を向上させたいとの意見 ○沿線市町村と一緒になった要望活動の実施 ○地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を通じた助言 ○広域的な調整が必要な場合に個別に対応	**◆鉄道利用者数の推移と今後の見通しの認識** ○路線・区間・駅単位での利用者の推移や今後の見通しは様々 ○沿線人口が増加傾向にある地域については、今後も利用者増加見込みとの評価 ○外国人技能実習生の増加や高校統廃合による通学利用者の増加、工場移転による通勤利用者の増加もある ○自社以外の公共交通モードとの接続利便性の観点から通勤客等の利用が増加 ○観光列車・PR活用等により域外来訪者やインバウンド客が増加 －インバウンド客についての見方は様々（一過性との評価や、地域の歴史的価値があれば継続して来訪する、交流人口増は必須　等） ○他方、人口減少・少子高齢化が進行する沿線地域については、現状も今後も厳しい状況との評価 －定期券利用者（特に通学定期）の減少に対する何かしらの対策が必要 **◆現状取集に係るデータ把握方法やその認識** ○一般的に、利用状況に係るデータは推計値 －切符・定期券の購入実績をもとに推計、特定日のOD調査による推計 －正確を期するためにはお金やマンパワーを投入する必要 （何が何でも全てのデータを収集すればよいというものではない） ○調査手法を変更するとトレンドが出ないので、同じ方法をとらざるを得ない ○地域鉄道事業者には、沿線高校に対する調査を毎年行い列車通学者数を把握し、増結等を検討 ○県の単年度調査事業として、沿線市町村と協力し、OD調査や住民アンケート等を実施 **◆データの収集・分析・公表の現状や問題認識** ○経営上機密性が高いものが多く、用途が不明な状況では安易に外部へデータ提供できないとの指摘 ○個別のデータ提供依頼に対応すると、作業が繁雑となり対応することが困難 ○推計の精度を上げたい（OD調査を増やしたい）が自社では難しく、沿線市町村の協力が必要 ○推計の精度に起因し、データの提供により利用者や自社に悪影響が出ることを懸念 ○独自の分析による批判や経営改善手法の提案などが増え、業務に支障をきたすことを懸念 ○定期利用者数や券種別売上げ等について、地方公共団体と共有している ○乗降数を見せたところで何も変わらない **◆鉄道の維持等に対する取組み内容** ○鉄道事業の効率性を高める取組みを実施 ○地域住民や地方公共団体とのコミュニケーションや連携を今後進めていきたい ○イベントや地元高校との連携（例：農業高校と連携した商品開発と車内・駅舎での販売等）、企画列車・きっぷ、パーク＆ライド、運行時間の延長、インバウントの誘致（地元学校のALTと連携した鉄道の認知度向上） ○情報発信は重要、戦略的に各種メディア等への露出増加を狙い、利用していない人（特に交流者）への利用需要喚起を行っている ○県などと連携した取組みの実施（鉄道事業者が作成した経営アクションプランに基づき、地方公共団体とともに実施・進捗管理等） ○鉄道事業者主導の企画を市町村が継続実施（地元学校と連携した駅の壁画作成等） ○応援団やサポーター、民間団体の協力（鉄道を財産と認識し、駅前広場でイベント等を実施）に対して －必須、ありがたいとの地域もある一方、機能していない地域もある －その協力を持ってしても鉄道事業自体の存続は引き続き厳しい **◆鉄道事業者と市町村との連携状況・評価** ○潜在需要の把握の欠如や鉄道があって当たり前の風潮への違和感、地元の危機感の不足が課題 ○地域が振り向かない、本気にならない、正しく理解しない、費用を伴う利用促進策の取組みを検討しない（本気感のなさ） ※地域公共交通活性化再生法施行以前における路線バスの事業者の意見と類似	**◆鉄道に対する認識** ○地域住民の鉄道利用目的：他都市への通勤通学、買い物、通院　等 ※約半数の市町村が利用目的を「感覚として捉えている」と回答 ○地域を走る鉄道の年間利用者数がわかっている市町村：72.9% →鉄道の利用実態に関して詳細な情報やデータを有していない（連携できていない） **◆鉄道に対する考え方や課題** ○地域における鉄道の位置づけ：都市間移動の軸、機関公共交通　等 ○鉄道が存続する必要があると認識している市町村：100% －うち「日常生活の移動手段として必要」：97.2% －うち「観光振興や地域振興の面で必要」：87.9% －うち「都市計画の面で必要」：57.9% ※鉄道が存続する取組みが必要であると認識している市町村：86.0% →全ての市町村が鉄道の存続の必要性を感じているものの、維持に向けた取組みの必要性を感じない市町村が存在

※なお、九州7県の欄及び鉄道事業者の欄については、各者にヒアリングした要素をまとめて全て記載している（個者の回答内容はそれぞれ異なる）ことに留意。

<table>
<tr><th></th><th>九州7県</th><th>鉄道事業者</th><th>沿線市町村</th></tr>
<tr><td>鉄道事業者・県・市町村の意向</td><td colspan="2"><u>◆市町村や鉄道事業者へ協力してもらいたい内容</u>
＜鉄道事業者に対して＞
〇県の施策への協力
〇交通ネットワークを地域全体で検討するため、全ての駅別の乗降客数（駅別・日別・券種別）のデータ開示
〇イベント等、活性化の取組みの効果検証が行える程度のデータ提供（当日限定した時間の利用者数等）
〇鉄道事業者が開催する鉄道利用促進に寄与するイベント等の早めの周知（周知の協力に向けて）
〇事故や災害発生時などの運行状況を伝達する情報共有体制の整備（県民への周知や代替手段の手配等に向けて）
〇サービスレベルを見直す場合の事前の情報提供や沿線市町村への丁寧な説明
〇鉄道事業に関する情報発信（鉄道事業についての現状についての正しい情報）

＜市町村に対して＞
〇県の施策への協力（地域を挙げての利用促進活動、地域活性化に係る取組み等）
〇要望活動に加え、地域全体を巻き込んだ本気の利用促進と鉄道を維持・利活用できる地域自体の活性化
〇市町村から地域住民に対する、鉄道事業の現状に関する情報発信等の周知
〇鉄道の利用実態調査の実施、利用意向の把握調査の実施、県・鉄道事業者とのデータ共有
〇鉄道での往来を見越した地域イベントの創出」（駅周辺でのイベントの開催、鉄道利用者の特典付きイベント等）
〇ダイヤに係る要請における詳細な根拠・バックデータの作成
（例：どの高校やどの地区の人が、何時何分に●●行きを残して欲しい・変更して欲しいという要望が●人いる等）
〇市町村内の部署間連携、首長がトップダウンで鉄道を活性化するという意思表示</td><td><u>◆地方公共団体へ協力してもらいたい内容</u>
＜県に対して＞
〇県・市町村が鉄道事業者と一緒になって鉄道を支える機運の醸成
〇具体的な先行事例の研究（事業形態や活性化の取組み等）
〇行政・地域住民・各種団体が一体となり、地域活性化を図ること
〇増収・経費節減施策についての取りまとめ・推進役
〇県も市も、以前よりは話をしてくれるようになった
〇県またぎの路線の場合、県単位が良いかは検討が必要ではないか

＜市町村に対して＞
〇鉄道の存続を訴えるだけでなく、まちのあり方や公共交通指向型の生活スタイルまで踏み込むような計画づくりと地域づくり
〇具体的な先行事例の研究
〇行政・地域住民・各種団体が一体となり、地域活性化を図ること
〇協議会で関係者が十分に議論・意見交換できる時間の確保

〇「現状でも、行政と濃いつきあいで、一緒に参画して取り組んでくれるのでとてもありがたい」との意見が、一部の地域鉄道事業者からあった</td><td><u>◆鉄道事業者との関り合いに関する課題</u>
〇鉄道事業者と連携が必要と考えている市町村：92.5%

〇鉄道事業者とより連携するために必要と考えていること
－鉄道事業者の事業内容変更に関する事前相談：65.4%
－鉄道事業者からのデータ提供：64.5%
－鉄道事業者の積極的なまちづくりへの協力：55.1%
－市町村による地域将来像策定への鉄道事業者の参加：30.8%
－市町村による鉄道維持のための積極的な対策の実施：22.4%

<u>◆県にお願いしたいこと</u>
〇市町村間調整、鉄道事業者との調整、広域的観点からのアドバイス　等</td></tr>
<tr><td colspan="3">※なお、九州7県の欄及び鉄道事業者の欄については、各者にヒアリングした要素をまとめて全て記載している（個者の回答内容はそれぞれ異なる）ことに留意。</td></tr>
<tr><td>鉄道に関する議論・計画づくりの場</td><td colspan="2"><u>◆県が主体的に作成する交通マスタープラン（網形成計画を含む）に対する認識について</u>
〇交通に関するマスタープランは多くの県で策定済み
〇鉄道は、交通体系を構築する構成要素の一つとしての記載であり、取扱いのレベルは様々
－具体的な取組みの記載、公共交通全体の利用促進に係る取組みとしての記載　等
－公共交通の利用促進やバス路線網の再編に特化した網形成計画の策定

<u>◆鉄道を取入れた交通マスタープランの必要性</u>
〇鉄道に注力したマスタープランを策定する機運はあまり高くない
－鉄道の性質上、バスのように機動的に運行ルートや便数などが変更できずダイヤ改善程度しか行えない
－鉄道事業は地方公共団体で扱えるものではない
〇市町村からの要望があれば検討する

〇市町村をまたぐ幹線ネットワーク（当然鉄道を含む）を扱うのであれば、県が主導しなければならない</td><td><u>◆鉄道を取入れた交通マスタープランに対する認識について</u>
〇計画策定プロセスに参画できていない、構成委員としての依頼もない
〇どうしても地域内のバス・タクシーに視点が行きがち
〇鉄道がある地域であれば鉄道を基幹とした考え方をすべきだが、現状はそうではない
〇計画策定プロセスにおいて、鉄道事業者へのヒアリングが必要

<u>◆県の関与の必要性</u>
〇鉄道を組み込んだ計画策定においては県の関与が不可欠
〇鉄道の位置づけ論で終わるのではなく、県の政策として鉄道をどのようにしていきたいかの意識が必要。また、実際に行動する関係者をとりもつ枠組みも必要
〇沿線市町村が個別に策定する計画に広域的な視点が抜けている
〇各交通機関とのバランスを欠け、利用者の減少や減収になった

◆その他
〇鉄道事業者間の連携が必要
－営業面等で連携した取組みの実施や施策の横展開、情報交換
〇FITのイン／アウトが同一県とは限らない、交流人口増に向けては県単位で動くことも限界（より広域のエリアで取組む必要）</td><td><u>◆網形成計画における鉄道の取扱い</u>
〇公共交通網形成計画を策定している市町村のうち、
－鉄道の役割を位置づけている市町村：80.0%
－策定時に協議会メンバーとして鉄道事業者が参画していた市町村：65.5%
－しっかりと鉄道に対する分析を行った市町村：22.8%
－網形成計画に鉄道活性化の事業を位置づけている市町村：56.4%

→沿線市町村は、鉄道を地域公共交通ネットワークの主要な軸と指定づけているものの、鉄道に対して十分な課題検討はできていない
→鉄道活性化に対する取組みも十分なものになっておらず、市町村側として、鉄道事業者側に踏み込んだ検討ができていないことや鉄道を意識した計画策定に取り組んでいない</td></tr>
<tr><td colspan="3">※なお、九州7県の欄及び鉄道事業者の欄については、各者にヒアリングした要素をまとめて全て記載している（個者の回答内容はそれぞれ異なる）ことに留意。</td></tr>
</table>

Ⅱ－３　地域と鉄道が連携した維持・活性化に関する課題

沿線市町村の意識

- 全ての市町村が鉄道の存続の必要性を感じているものの、維持に向けた取組みの必要性を感じない市町村が存在
- 沿線市町村は、鉄道を地域公共交通ネットワークの主要な軸と位置づけていても、鉄道に対して十分な課題検討はできていない
- 鉄道活性化に対する取組みも十分なものになっておらず、市町村側として、鉄道事業者側に踏み込んだ検討ができておらず、また鉄道を意識した計画策定に取り組んでいない
- 鉄道の利用実態に関して詳細な情報やデータを有していない（連携できていない）

九州７県の意識

◆意識◆

- 県としては、鉄道に注力したマスタープランを策定する機運はあまり高くない。
- 他方、市町村をまたぐ幹線ネットワーク（当然鉄道を含む）を扱うのであれば、県が主導してやらないといけない。

◆鉄道事業者に求めるもの◆

- 交通ネットワークを地域全体で検討するため、鉄道事業者は全ての駅別の乗降客数（駅別・日別・券種別）のデータを開示してほしい。
- イベント等の早めの周知協力、事故や災害発生時などの運行状況を県民への周知や代替手段の手配等に向けて鉄道事業者の体制を整備してほしい。
- 鉄道事業者はサービスレベルを見直す場合の事前の情報提供や沿線市町村への丁寧な説明を行ってほしい。

ギャップ

鉄道事業者の意識

◆意識◆

- 交通マスタープラン等の計画策定プロセスに鉄道事業者は参画できていない。おそらく構成委員としての依頼もないと感じる。
- 鉄道の位置づけ論で終わるのではなく、県の政策として鉄道をどのようにしていきたいかの意識が必要。また、実際に行動する関係者をとりもつ枠組みも必要である。

◆地方公共団体に求めるもの◆

- 地方公共団体が鉄道事業者と一緒になって鉄道を支える機運を醸成してほしい。
- 地域は、鉄道の存続を訴えるだけでなく、まちのあり方や公共交通指向型の生活スタイルまで踏込むような計画づくりと地域づくりに取組んでほしい。
- 協議会で関係者が十分に議論・意見交換できる時間を確保してほしい。

鉄道の維持・活性化に関する課題

- 地方公共団体は、鉄道はバスと違って機動的に見直せないことや、単独市町村で対応しにくいという意識があって、**鉄道そのものを十分理解しようとしていない**。一方、鉄道事業者は、事前調整や周知が十分できていないなど、場合によって**地方公共団体との協調に対する意識が低い**場合があるといえる。このようなことから、**相互の信頼関係が構築されていない**。
- 地方公共団体が鉄道の利用状況等の実態を把握しようとするときに鉄道事業者へデータの提供を求める傾向にあるが、データが無いとしても**積極的に鉄道の実態を把握しようとしていない**。一方、鉄道事業者は、すべてのデータを所有しているわけではないことや、また使用用途不明のためデータ提供が困難という事情について、**地域への説明や協力意図の伝達が不十分**で地域の誤解を招いている。
- 以上のようなお互いが正しく理解していないことから、地方公共団体は**鉄道維持に対する積極的な取組み・行動が欠けている**。そのため地域計画における鉄道の位置づけが不十分となり、また沿線地域の住民の鉄道に対する意識が低い傾向となっている。
- 他方、鉄道事業者は、地方公共団体や住民の危機意識が不足していると危惧するが、特に大手鉄道事業者には、一層、**正しく理解を得るために地域に入っていくこと、地域と向き合うことが求められている**。

Ⅲ. 有識者インタビューと事例からみる鉄道の維持・活性化のポイント

「鉄道の維持・活性化のあり方」に対して 4 人の有識者へインタビューをしました。有識者の意見からは、地域や鉄道事業者から相手に対して要望だけの議論をするのではなく、まずは両者がしっかりとコミュニケーションを行い、お互いのことを知り、お互いの立場を理解しつつ、共に主体的に「鉄道の維持・活性化」に向けて様々なアイディアを検討し、「共創」の取組みを始める必要があるということが示されました。

また、地域と鉄道事業者が共に取り組んでいる事例からも、両者で良好な関係を築きながら「鉄道の維持・活性化」に取り組む姿がみられました。

ここでは、有識者のインタビューと事例から「鉄道の維持・活性化」のポイントを整理しました。

Ⅲ－１　有識者インタビュー

◆インタビューした有識者◆

名古屋大学大学院環境学研究科　加藤博和　教授

大分大学経済学部　大井尚司　准教授

福島大学経済経営学類　吉田樹　准教授

特定非営利活動団体おいしいローカル線をつくる会　鳥塚亮　理事長

※以下は、４名の有識者からお伺いした事項をカテゴリーごとにまとめたものであり、それぞれの方から頂いたアドバイスは異なることに留意。

イ. 地域と鉄道事業者とのコミュニケーション

- 地方公共団体が JR に相談しようと考えたときに相談する窓口がわからないのではないかと考えられるが、その際、駅長へ相談することは有効。特に、近くの大きな駅の駅長と接点を持つことは、地方公共団体にとって大きなこと。
- 地方公共団体と鉄道事業者の信頼関係の構築には、お互いにレッテルを貼らないようにしないといけない。そのためには時間はかかりるが、コミュニケーションをとることが必要。決して、相手を「論破」することではない。
- 地域と鉄道事業者は、観光列車に加えて、通学や通院など地域の足として鉄道を協議する場が必要。
- 地方公共団体も鉄道事業者も、法定協議会は公開でいろんな人が来る貴重な機会なのだから、前向きな場として捉え活用するという意識を持つことが必要。
- 地域は鉄道も含めて法定協議会を活用すべきであり、お互いが意思疎通をしっかりとすべき。そして、まずは行動をするべき。
- そのようなときに「連携」や「協働」という言葉が使われますが、この言葉は主体的な感じがしない。もっと適切な言葉は、地方公共団体も鉄道事業者も主体的に取り組むという意味で「共創」がふさわしい。

ロ. 地方公共団体のスタンス

- 地方公共団体は、「鉄道はすぐに廃線とならない」という感覚を持っている。
- また、現状の県の総合計画においても、鉄道は明記されているものの「書いておけばいい」程度の扱いではないか。鉄道はやめない、つぶれない、という認識がどこかにあるはず。

- 鉄道のビジョンを県レベルで策定することが重要。市町村が取り組むことはイベント的で単発的なものが多いが、鉄道については、例えば長期的なまちづくりと合わせて活性化を行うなど、恒常的な取組みとして行うことが重要。
- 地方公共団体は、鉄道との連携において鉄道事業者が持つデータを要望する意向が強いようであるが、単にデータと言っても事業者としては提供が難しいはず。地方公共団体としても、データから得たい目的を具体的に明らかするなら、鉄道事業者としてもデータ提供の方法を工夫できるのではないか。また、第三者の立場として大学などに協力を得るのもよい。
- なお、地方公共団体は鉄道事業者へデータを求める傾向が強いようであるが、データ提供にこだわりすぎない方がよい。本当に必要であれば、地域で調査してデータを作り、鉄道事業者と調整する方がよい。
- 数字自体は、地域にとって社会的に効果があると考える社会的便益と捉えるか、収益として問題であるという費用的便益と捉えるかによって見え方が大きく異なってくる。単に数字を捉えるのではなく鉄道の意義について議論すべき。
- 地方公共団体の「要望活動」というのは他人事でしかない。具体的な提案をし、関係性を構築していくことが必要。

ハ. 鉄道事業者のスタンス

- 鉄道事業者は観光列車の関係以外に地域に入り込めていないのが現状。
- JRについては、本社や支社が積極的に地域に入り込むことが必要。
- 鉄道事業者の責任ある人の出席が望ましく、会議の議論を通して必要なこと重要なことは決定していくことが重要。
- 鉄道を残すという視点だけではなく、鉄道とバスの共存という視点も重要。
- 鉄道事業者は、協議会等にて駅の利用者の少なさ、利用マナーの悪さなど鉄道利用に関する問題意識を伝えていくことで、地方公共団体と鉄道事業者がお互いに意識するようになる。また、状況によっては、鉄道事業者は、同じ路線であっても利用状況によってサービス水準を違えるなど、自身の路線に対する取扱い方針を明確にすることも重要。そうすることによって、地域にとっても補助金を出しても鉄道を維持したいのかという判断をすることになる。
- 規模の大きな会社においては、マスコミの報道などから企業全体として採算が取れているというイメージが先行し、必ずしも鉄道事業に関する姿が伝わっていない場合があるのではないか。
- また、これに限らず、鉄道事業というものについて、世の中でちゃんと情報発信がなされているか疑問。存続側の意見はたくさんあるが、「地元の声を聞いてみたらそうではなかった」「鉄道が廃止されてもきめ細かいバス網が形成され利便性が上がっている」といった情報は伝えられていない。
- 鉄道事業者は、すべての人に対応する鉄道サービスは考えられないことはわかっているのに、しっかりと市町村へ話をしていない状況にある。例えば、特急が停まらない駅に市町村から停まることを要求されても、「その駅の利用者が少なく、仮に停車しても乗降者がいなく、列車内の先を急ぐ乗客への影響を検討すると停車ができない。」というように協議をしていく必要がある。

二. 多様な関係者の参画

- 公共交通の問題を交通事業者だけで解決することに限界がきている。そういう点で、問題解決に交通事業に直接携わっていない人（地域住民など）も一緒に考えることが必要。

- 鉄道において「応援」という言葉は、実際に汗をかいて取り組む人、寄付してくれる人、鉄道を利用してくれる人ということをする人にこそ使える言葉。

ホ. 鉄道を活かすアイディアを考える

- 鉄道はあくまで道具であり、道具である以上使えるかどうかということが重要。鉄道を残すならば、鉄道を『資産』として使い倒すことが必要。（そうでないならば単なる『遺産』）
- 鉄道の存続自体を目的化することではなく、公共交通でどのような地域とするか、何を実現するかを目的とすべき。
- 地域に鉄道がある優位性を考えるべきであり、鉄道を活かすために、地方公共団体と鉄道事業者とでコミュニケーションできる体制をつくり、鉄道を活かすアイディアを検討することが重要。
- そして、鉄道がある優位性は、単なるデータだけでなく、社会的便益も視野に入れて考えるべき。そして、小さな成功体験を積み重ねていくことが重要。

ヘ. 地方公共団体の計画に鉄道が扱われることは少ない

- 大都市圏以外の地域では、鉄道の代表交通分担率が数パーセント程度と低く、域内の移動は主にバスと自家用車が中心となっているため、一般的に網形成計画において鉄道を取り上げたものが少ないと考えられる。
- 網形成計画の策定は多くが単独市町村ですが、鉄道は複数市町村が関係しているため、網形成計画に鉄道を検討することが馴染みにくい。
- 市町村が鉄道でできていることといえばイベントごとくらいですが、恒常的な取組みとして行うことが重要。特に JR は、問題解決などを JR 自身でできることが多いので、自治体へ相談することは少ないのではないか。そのため、網形成計画などに対しても積極的になっていないと考えられる。

Ⅲ－２　参考事例

鉄道を活かすアイディアとして、有識者からの提供情報も含めて地域と鉄道事業者のコミュニケーションを通した複数の事例を整理しました。

事例①　仙台市・山形市・JR 東日本の仙山線沿線地域の交通網充実プロジェクトの取組み	
①背景	➢ 仙台市と山形市は県境を挟んで隣接しており、仙台駅と山形駅を結ぶ JR 東日本仙山線が連絡。 ➢ 2011 年の東日本大震災のころから、両市で「仙山交流」という話が持ち上がった。 ➢ また、両市の移動手段は鉄道よりも高速バスが主流となっていたが、バス事業者としてはドライバーや車両などの不足が問題化していて今後の動向を不安視していた。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 山形市長が山形市 30 万人構想を目標としていた中で、仙台都市圏パーソントリップ調査のときに山形市もパーソントリップ調査に参画した。 ➢ また、JR 東日本においても、仙山線に関するデータの必要性からパーソントリップ調査への関与を行い、調査をきっかけに 2016 年度から 3 カ年の勉強会等の改正を通して仙台市・山形市・JR 東日本の信頼関係が出来上がっていった。
③関係者の役割分担	➢ プロジェクトは、「1.広報PR」「2.2次交通の確保」「3.駅及び周辺の環境整備」「4.観光イベント」「5.観光マップ」「6.乗車券関連」「7.鉄道機能強化」の項目に分類される主なソフト施策を数多く設定。 ➢ 実施主体を「山形市単独」「山形市と仙台市の協働」「山形市と山交バスの協働」「地方公共団体とJRの協働」として位置づけられた。
④取組みの結果及び効果	➢ 関係者が集まった検討会が始まり、仙山交流圏の交流を高めていくことを目的とした色々なプロジェクトが議論されるようになった。 ➢ 色々な仙山交流のプロジェクトの中で、「地方公共団体と JR が協働」して取り組むプロジェクトが具体化されたことと、そのようなプロジェクトが公表されたことによって、今後、実行に移される可能性が高い状況にある。

事例②　JR と沿線地域と住民で協議会を立ち上げて JR 木次線を盛り上げている取組み	
①背景	➢ 島根県松江市の宍道駅と広島県庄原市の備後落合駅を連絡するJR 木次（きすき）線は沿線人口の減少等の中、活性化が必要。 ➢ 2016 年は木次線の前身、簸上（ひかみ）鉄道が開業して 100 周年。JR 木次鉄道部、沿線商工会、沿線観光協会、島根県雲南市、広島県庄原市で「木次線開業 100 周年記念事業実行委員会」を立ち上げ記念事業を展開。 ➢ 2017 年は国鉄による木次線全通から 80 周年。同様に「木次線全線開通 80 周年記念事業実行委員会」を立ち上げ記念事業を展開。 ➢ 2 年連続の周年を活かし、沿線の人々に木次線の価値を再認識してもらう試みが行われている。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 2016 年から 2017 年の活動や機運を発展させていくために、雲南市が話を持ちかけ、事務局を雲南市に設置し、2018 年 3 月 28 日に「木次線利活用推進協議会」を発足した。 （鉄道）　西日本旅客鉄道(株)　米子支社　木次鉄道部 （商工会）まつえ南商工会、雲南市商工会、奥出雲町商工会 （観光協会）松江観光協会、雲南市観光協会 （地方公共団体）広島県庄原市、島根県松江市、奥出雲町、雲南市
③関係者の役割分担	➢ 沿線地域・JR・住民団体などが実施主体となった、利用促進、地域振興などに関する事業を協議会で協議・決定している。 ➢ 木次線遠足等利用促進事業、木次線利用促進実証事業などを展

	開。 ➢ 沿線地方公共団体は、沿線地方公共団体の保育園、幼稚園、小・中学校の遠足での利用した運賃の助成。利用促進プランの開発に向けた実証事業の助成などの鉄道利用促進の取組みを実施。 ➢ 住民団体は、夏祭り・秋祭り等への鉄道利用特典、出雲大東駅を活用したイベント（音楽フェスなど）、音楽列車（貸切）、武者応援隊によるトロッコ列車巡業（武者や大名に仮装した団体が乗車）など、鉄道を活用したイベント開催や乗客を楽しませる催しなどの取組み。 ➢ JR は「き♡（すき）」看板の設置などの鉄道施設の整備を実施。
④取組みの結果及び効果	➢ 開業 100 周年や 80 周年など、イベント的な取組みとなっていたことを、沿線住民も含めて木次線の利用促進と交流人口拡大に向けた沿線の活性化に向けた持続的な活動へと展開した。
⑤URL	http://kisuki-line.jp/

事例③ 弘前城の渋滞問題と列車の利活用を一体的に提案する弘前学院大学	
①背景	➢ 東北でも有数な桜の名所である弘前城（青森県弘前市）は、開花時期とゴールデンウィークと重なるため非常に渋滞がひどい状態となる。 ➢ 2017 年、弘前学院大学では、キリスト教の「外人宣教師館」と同大礼拝堂をゴールデンウィークに初公開した。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 大学の広い駐車場を休日に活用。 ➢ 大学のイベントへの誘客。 ➢ 大学と弘前城は、弘南鉄道大鰐線を使って約 20 分で移動が可能。
③関係者の役割分担	➢ 弘前市、弘南鉄道、弘前学院大学で連携。
④取組みの結果及び効果	➢ 弘前学院大学は、礼拝堂横及び看護学部等駐車場の広い駐車場を無料開放。 ➢ 大学の駐車場に車を止め、弘南鉄道大鰐線の「弘前学院大学前駅」から「中央弘前駅」へ電車で移動し、「乗車証明書」で弘前城の有料区域（通常 510 円）に無料で入場可能。 ➢ 弘前城の渋滞緩和と鉄道利用促進となる。

事例④ 鉄道事業者と沿線観光協会が連携する「加太さかな線」プロジェクト	
①背景	➢ 和歌山県を走る南海電車の加太線が対象。 ➢ 利用者数は減少傾向にあるが、鉄道の一定区間は海沿いを走り、見晴らしも非常に良い区間にあった。 ➢ 沿線の「おいしいさかな」をはじめとしたグルメや風光明媚な景色、温泉などが詰まった沿線を知ってもらうための「加太さかな線プロジェクトが始まった。 ➢ プロジェクトの一環として、沿線の特産品の「加太の鯛」と観光名所「淡嶋神社」をイメージした「めでたいでんしゃ」という観光列車を運行開始。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 南海鉄道がアイディアを出し、沿線観光協会と共にはじまる
③関係者の役割分担	➢ 南海電車が「めでたいでんしゃ」の運行、列車に関するイベントなどを開催。電車のデザイン・費用なども南海電車が委託。 ➢ 沿線地方公共団体の観光協会は、沿線のグルメや観光地などの紹介を実施。
④取組みの結果及び効果	➢ 「めでたいでんしゃ」の運行によって、運行前の年間約 4 万人の増加。
⑤URL	http://www.nankai.co.jp/kada/medetai.html

事例⑤　まちづくりの面から鉄道事業者と沿線地方公共団体が連携して社会実験に取り組む	
①背景	➢ 所沢市、飯能市、狭山市、入間市の 4 市で構成する埼玉県西部地域まちづくり協議会を立ち上げ、市民の行政に対するニーズの多様化や人口減少社会の到来に伴う効率的な施策・事業の展開に向けて、広域的な視点に立った行政運営が重要になってきているという認識にのもと、「埼玉県西部地域まちづくり構想」のもと取組みを進めている。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 2011 年 3 月に「第 2 次埼玉県西部地域まちづくり構想・計画（ダイアプラン）」を策定し、4 市の主要交通機関である西武鉄道に関連のある施策について、協働で取り組むために必要な基本事項を基本協定で締結した。 ➢ 協定のもと、2014 年度にシニアパスの社会実験を実施。 （シニアパスの概要） ●西武鉄道と西武バスが発行する 65 歳以上を対象とし、利用範囲内を自由乗降できる企画チケット。社会実験は 1 ヶ月間。 ●利用範囲は、西武池袋線:所沢～東飯能駅間、狭山線:西所沢～西武球場前駅間、新宿線：所沢～本川越駅間、西武バスは 1 市内を起点もしくは終点とした全区間。
③関係者の役割分担	➢ 西武鉄道と西武バスが企画チケットを発行。 ➢ 4 市が、自治会と協議し高齢者が身近な場所で申し込むことができる環境を作った。
④取組みの結果及び効果	➢ 社会実験の結果として、高齢者の外出機会の増加、4 市域の活性化、公共交通の利用促進が把握された。

事例⑥　地域と鉄道事業者の包括連携協定の一事例（佐賀県とJR九州）	
①背景	➢ 包括連携協定とは、地域が抱える社会課題に対して、地方公共団体と民間企業等が双方の強みを生かして協力しながら課題解決に対応するための大枠を定める枠組みのこと。 ➢ 近年、人口減少社会を見据え、定住人口の拡大や観光振興などの地域活性化や、鉄道の維持や利用促進などを行政と鉄道事業者の連携で、相互の持続的な成長を図るための「包括連携協定」がみられる。ここでは、佐賀県の例を提示する。
②取組みの持ち上がり、きっかけ	➢ 九州新幹線西九州ルートの開業へ向けたJR九州と佐賀県の協議を経て締結に至った。 ➢ 佐賀県としては、九州新幹線西九州ルートの県内地域における開業効果を高めるとともに、福岡都市圏との一体的発展により地域の魅力を向上させたいと考えたことが協定締結の大きな要因。 （連携事項） ●駅周辺等まちづくりに関すること ●佐賀−博多間の輸送力の強化に関すること ●ICカードエリア拡大に関すること ●観光開発に関すること
③関係者の役割分担	➢ 鉄道事業に関する施策の展開や、まちづくり、観光開発に関して、双方で役割分担のうえ実施している。 （実施事業） ●佐賀駅のリニューアル（2016 年 10 月） ・デジタルサイネージ導入、店舗ゾーンのリニューアルなど ●観光・企画列車の運行（或る列車、グルメ列車など） ●佐賀発博多行き特急列車の増発（2017 年春のダイヤ改正）

Ⅲ－３　有識者の意見や事例から見た鉄道の維持・活性化のポイントのまとめ

◆地方公共団体は鉄道との接点を持つ努力をする必要がある

地方公共団体は「鉄道はあって当たり前」「鉄道事業者は地域を向いていない」という誤解を改め、鉄道についての知識をつける努力をするとともに、「鉄道は触れられない存在」という認識を改め、地域から鉄道事業者へ相談したいと考えた際は鉄道事業者と接点を持つ努力をする必要があります。

また、鉄道事業者の方からの相談においても、身構えず、意見を交わす場を設けていくようにする必要があります。そして、バス・ダイヤとの整合などの問題も重要ですが、鉄道が抱える問題点などを理解することも重要です。

◆鉄道事業者は地域との接点を持つ努力をする必要がある

鉄道事業者は、特に地方部において運営が厳しい区間がある場合があることから、沿線地域に対して鉄道サイドの問題点、課題などを市町村や住民に知ってもらう、理解してもらう、一緒に取り組むという考えのもと地域との接点を作る努力が必要です。

南海電鉄の「加太さかな線」の事例から見えるように、利用者が少ない区間において鉄道事業者の方から地域へ話を持ちかけ、鉄道と地域とが新しい取組みをすることで活性化を図っています。

◆地方公共団体、鉄道事業者はコミュニケーションに時間をかけて信頼関係を構築する必要がある

地方公共団体、鉄道事業者は、お互いが理解するためのコミュニケーションの時間を作る必要があります。そして、両者の信頼関係を構築する必要があります。

「JR仙山線沿線地域の交通網充実プロジェクト」では、山形市が 30 万人都市構想のもと仙台市とパーソントリップ調査に取り組むときにJRが参画したというきっかけですが、その後、行政と交通事業者が共に仙山交流圏として交通網整備推進を2016年度から3カ年にわたって勉強してきたことで、仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクトが作り上げられました。

これは、地方公共団体と交通事業者が、コニュニケーションを続けることでお互いの立場や目的などを理解し、信頼関係ができたことで実現への道筋ができた事例といえます。

◆地方公共団体は、まちづくりの目標を持って能動的に鉄道との連携する必要がある

地方公共団体は「将来のまちづくり計画」で地域が目指すことを明らかにし、その中で鉄道が果たす役割を検討し、鉄道事業者と連携することも必要です。

地方公共団体の計画では、鉄道の位置づけは記載されても、地域で鉄道の果たす役割が明らかになっておらず、市町村と鉄道との連携ができない状況にあります。

「埼玉西部地域まちづくり」の事例では、沿線地域が少子高齢化などの社会経済情勢に対して自らの判断と責任において地域課題を解決するための「ダイアプラン」を策定し、その中の西武鉄道が関連する項目の実現のために連携を行っています。そして、両者連携のもと 65 歳以上の移動を支援するための鉄道・バスの自由乗降が可能なシニアパスの社会実験に取り組みました。

また、九州においても、佐賀県と九州旅客鉄道(株)が連携する目的を明らかにして「包括連携協定」を結び、取組みを行っている事例もあります。

このように、地方公共団体が地域のまちづくりに対して鉄道との連携目的を明らかにすることで、地方公共団体から鉄道事業者へ能動的に働きかけることができます。

◆鉄道の維持・活性化には住民の参画も重要である

市町村は、鉄道の維持・活性化に対して取り組むときには住民の参画を考える必要があります。

「JR木次線の利用推進協議会」の事例では、鉄道開業 100 周年などの記念イベントからの始まりですが、その取組みを通して沿線住民に木次線の価値を再認識してもらい、木次線存続に対して住民の利用促進策や住民主体のイベントなどの取組みを継続して取り組んでいます。

鉄道の利用者は住民です。その住民が鉄道の価値を認識し、積極的に利用するということが重要なことです。木次線では、雲南市が連携話のきっかけを作りましたが、その後の取組みには沿線住民が参加・協力してプロモーションビデオを作成するなど、地域と鉄道が一体となって鉄道の維持に取り組んでいます。

このように、鉄道の維持・活性化は、沿線の住民の参加や住民との協働によって、より一層の具体化が進むものです。

◆まずは地域の目指す姿を確立し、その実現のために鉄道を活用することが重要である

地方公共団体は、鉄道事業者とコミュニケーションや連携を行うにあたって、まずは地域の目指す姿、つまり『地域をどうしたいのか』を確立すべきです。

そのうえで、道具としての鉄道をいかに使いきって地域の将来像を実現するかを考えるべきです。決して鉄道の存続自体を目的とすべきではありません。

このような段階になると、鉄道運営の収支や利用者数という視点に加え、鉄道の社会的便益が考慮されていくこととなります。

◆鉄道の維持・活性化は、地域と鉄道の「連携」ではなく「共創」が重要である

市町村は、鉄道がある優位性を認識して、自主的に鉄道の利活用に対するアイディアを考える必要があります。

「弘前城の桜と大鰐線」の事例では、弘前城の桜の渋滞問題に対して弘前学院大学のイベントにおいて大学の駐車場を開放し、大学のイベントへの誘客、弘前城の桜の渋滞緩和、弘南鉄道の利用促進といった各関係者のメリットを考えた取組みが行われました。

この取組みは、各関係者の思いによって自主的に取り組んだもので、単に連携したというだけではなく、地域と鉄道事業者及び大学によって地域問題等の対策を「共創」しているものであります。

このように、鉄道の維持・活性化は、地域や鉄道事業者がお互いに受動的に取り組むような「連携」ではなく、各関係者が主体的に取組み、目指すものを共に作り上げていく「共創」という考えが重要です。

そして、小さな成功体験を積み重ねていくことが重要です。

Ⅳ. 九州における鉄道の維持・活性化のあり方

鉄道は、その特性から利用者数と利用回数が多くなるほど有効な移動手段となりますが、人口減少や少子高齢化が進む地域では、利用者が非常に少ない状況で運行している鉄道や区間がみられます。

このような鉄道や区間に対しては何かしらの取組みが必要となりますが、地方公共団体・鉄道事業者への調査を行った結果、相互に求めていること、考え違いをしていることなど、鉄道の維持・活性化に向けて各者がボタンのかけ違いをしているところがあります。

九州の特徴として、大都会、地方都市、中山間地域や自然がバランス良く分布し、それらをつなぐように鉄道ネットワークを構成していることから、単に鉄道を残すということではなく、各者が歩み寄って鉄道の維持・活性化に取り組むことが重要です。

そのような考えのもと、以下に「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」について示します。

■ 鉄道事業者、地方公共団体、利用者、地域の方々が「主体的に」「共創」し鉄道に取り組むこと

鉄道への取組みは、鉄道事業者、地方公共団体、利用者や住民によって様々ですが、各者が鉄道の現状を理解して「主体的」に取り組むことが必要です。そして、地域で目指す鉄道へ各者が協力して、共に作り上げていくことが求められます。

■ 地域の目指す姿を確立し、その実現に向けて鉄道を柔軟なアイディアで使い倒すこと

地域は鉄道存続を目的とするのではなく、まずは地域の目指す姿を明らかにすることが求められます。そして、その実現に向けて、鉄道は高級な道具であることを認識したうえで、柔軟なアイディアで十分に使い倒すことが求められます。

■ 「存続」を目的化せず、鉄道のあり方について正面から捉えた議論を行うこと

鉄道があることがあたりまえとの認識のもと、場合によっては鉄道を存続させることだけが目的となることは不適切です。地域が目指す姿によっては鉄道ではなくバスなどの他の移動手段の方が望ましいこともありえます。地域は、鉄道の特徴と現状を理解し、地域の目指す姿を土台として鉄道のあり方について正面から議論を行うことが求められます。

■ イベントをやって満足せず、恒常的な取組みとして継続すること

鉄道の活用において、駅でのコンサートやお座敷列車などと一時的な利用客の確保への取組みは数多くみられます。しかし、鉄道の維持・活性化に対しては、一時的な利用客を確保するようなイベントだけでなく、継続的な取組みとなるような恒常性も求められます。

■ コミュニケーションを大事にし、お互いの信頼関係を構築すること

調査の結果、現状で地域と鉄道事業者のコミュニケーションは不足していることがわかりました。今後は両者の意識を知るということを大事にし、コミュニケーションを続けることでお互いの信頼関係を構築することが求められます。

Ⅴ．県・市町村・鉄道事業者への提言等

「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」を踏まえて、関係者に向け、以下の提言を行います。

１．３者共通（県・市町村・鉄道事業者）への提言

①関係法令の内容やこれまでの改正経緯など、鉄道についての法令上の整理や性質について確りと認識し、鉄道というものを正しく捉えるべき

鉄道は鉄道事業法に基づき事業が運営されています（一部、軌道法準拠の場合もある）。2000 年改正では、鉄道が独占的にならないように飛行機やバスなど他の交通事業者との競争原理によって利用者の利便性の向上をめざした規制緩和等を図ったものです。

また、地域公共交通活性化再生法においては、維持・活性化に向けた関係者それぞれの役割が明確に規定されています。

併せて、Ⅰ．九州の地域公共交通における鉄道の現状でも記載したような鉄道の特徴を理解した上で鉄道の活用等について検討をすべきです。

②鉄道利用状況をしっかりと確認し、鉄道事業者と地域とが一緒に考えるべき

鉄道利用に関する様々なデータは、鉄道の利便性向上や利用促進策の検討などに重要なものであり、鉄道事業者と地域で共有することは重要です。

また、データは共有するだけではなく、需要の把握や潜在需要の分析などを行い、鉄道事業者の運行や経営の改善、行政の地域活性化などの政策などに役立てることも必要です。

そのような中で、地方公共団体が鉄道事業者へデータ提供を求める意識が高いように見受けられますが、データ提供を求める際にはデータ活用の目的や分析結果のフィードバックなど、データの活用目的を明らかにした依頼をすることが必要です。

また、鉄道事業者が有するすべてのデータを公開することは、企業として困難なケースもあるため、地方公共団体は、データとして必要となる理由、内容などを説明したうえで求める必要があります。求めるデータを絞ることで、鉄道事業者としても協力できる可能性があります。

なお、必要なデータを鉄道事業者が有しているとは限りません。その場合は、必要なデータの種類や性質に応じ、事業者・地方公共団体自ら、又は双方が協力してデータを収集する必要があります（収集する主体が誰でなければならないということはない、他人事にせず自ら動くことが必要）。

このように鉄道の維持・活性化には、鉄道利用状況をしっかりと確認し、鉄道事業者と地域とが一緒に考えるべきです。

③優良事例を創出し成功体験を蓄積すべき

鉄道の維持・活性化は、県・市町村・鉄道事業者、そして住民も含めて取り組んでいくものであり、共に作り上げる「共創」という意識で取り組む必要があります。

「共創」という意識を生み出すためには、鉄道を活用したアイディアを検討・実践し、小さなことでもモデルとなる成功体験をみんなで作り出していくことが持続的な取組みへとつながります。

このように、「共創」という意識を持ってモデル事例を創出し、成功体験を蓄積すべきです。

２．地方公共団体（県・市町村）への提言

①鉄道の維持に向けて、まず危機感を持って本気になるべき さらに鉄道の今後を議論すべき

地方公共団体に鉄道の危機状況が認識されていない状況（「要望活動を行うことが役割」といったコメントなど）が見受けられるため、まず第一に本気になるべきです。

その上で、鉄道を存続させていくのであれば地域は何をすればいいのか、また、地域にとって必要であればバスなど他の公共交通機関との連携、一部代替など、どのような形で存続するのがいいのか、といった地域の将来像に対して望ましい鉄道の維持について検討し、地域における鉄道の今後について鉄道事業者等と議論をすべきです。

②都市計画や交通計画において、鉄道の特徴を意識して作成すべき

地方公共団体が策定する計画では、鉄道に対して単なる地域間の移動手段や「地域の移動の軸」という位置づけで「鉄道があって当たり前」という意識のもと策定しているケースが多くみられます。

地域公共交通活性化再生法に基づきいくつかの地方公共団体は地域公共交通網形成計画を策定していますが、鉄道に対して十分な課題検討はできていません。

地域公共交通活性化再生法における役割として、市町村は、「公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に取り組む」こととなっています。また、県も市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされています。

鉄道がある地方公共団体はその優位性を認識し、その特徴を意識しつつ鉄道が地域づくりに活用できる手段のひとつとして計画策定をすべきです。

③活性化協議会をフルに活用すべき、網形成計画の策定に鉄道を巻き込むべき

地方公共団体は、鉄道の問題点や特徴を十分把握するためには、鉄道事業者と積極的にコミュニケーションを行うべきです。

そのためには、市町村は法定協議会に鉄道事業者を招請し、例えば「地域の駅の利用者が減少している」など鉄道に関する問題意識を示してもらい、その問題の重要性や対策の緊急性などを議論することが必要です。

また、コミュニケーションを通して鉄道の強み・弱みなどの特徴について認識し、鉄道の特徴を活かして鉄道の維持・活性化へのアイディアを検討すべきです。

そのようにして鉄道事業者との信頼関係を構築し、網形成計画に鉄道との取組みを盛り込んでいくべきです。

３．県への提言

①広域的観点から積極的に調整役をすべき

前述の通り、地域公共交通活性化再生法においては、広域行政という立場からの地域公共交通の活性化及び再生を推進することが求められており、さらに複数市町村に対して広域的な見地から助言や援助を行うことが求められています。さらに、必要に応じて市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされています。

鉄道は複数の市町村を跨いで運行するケースが多いという特徴を考えると、鉄道の維持・活性化に対して単独市町村では取り組みにくい状況が多々あります。

そのようなときに、広域的視点で県から複数の沿線市町村の調整役を行い、地域と鉄道の関係構築をすべきです。

４．鉄道事業者への提言

①地域に積極的に入り、向き合うべき

鉄道事業者としても、地方公共団体と積極的にコミュニケーションを行うべきです。そのために、積極的に市町村が行う法定協議会に参画し、会議の中で鉄道の現状や問題、現在事業者が取り組んでいる内容などを情報提供し、明るいニュースから困っていることまで、会議の参加者に鉄道の現状を知ってもらうとともに、現在の状況について地域と意識共有しておくべきです。

その時に、特に地域と向き合う姿勢として、鉄道事業者からの会議への出席者は、地域と鉄道の問題に対して把握しており、また議論の場で受ける提案に対してある程度判断できるような人材であるべきです。

また、法定協議会以外にも、様々な場面を活用し、地域とのコミュニケーションを積極的に行う必要があります。

②地域や他事業者の力を借りるため、門戸を開けるべき

鉄道事業者は、地域と連携した取組みを意識して向き合うべきです。

地域公共交通活性化再生法では、交通事業者は「自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。」となっています。維持活性化に向け、鉄道事業者が地域をはじめとして誰かの協力を必要とした場合には、鉄道事業者としては門戸をあけていくべき（地域のアイデアを紋切りで否定するのではなく、どうすれば実現できるか一緒に考えるなど）です。

５．その他（九州運輸局の課題）

①鉄道を含めた地域公共交通活性化の機運の醸成

前述のとおり、鉄道を含めた地域公共交通の活性化・再生に取り組む主体は法令上も地方公共団体であると定められています。他方、現状は鉄道に関する議論は活発ではなく、また今回の調査においても、関係各者の意識ギャップや課題が明らかになりました。

このような状況を踏まえ、九州運輸局としても、地域公共交通という観点から、鉄道の特徴や全国の様々な事例等に関する情報提供・発信やアドバイスを行うことにより、鉄道を含めた地域公共交通の活性化を進め気運を高めていくことが必要です。

②関係者間調整、優良事例創出の支援

本資料では、県・市町村・鉄道事業者への提言としてコミュニケーションを行うことで「信頼関係」を構築し、鉄道の維持・活性化に取り組むことを示してきました。しかし、3者がコミュニケーションを行ってきたとしても、どうしてもうまくいかないことが生じ、また3者だけでは解決しきれない課題が生じることも十分考えられます。

そのような状況においては、九州運輸局として関係者間の調整に取り組む必要があります。さらに、鉄道を含めた公共交通の活性化に関する優良事例を創出し情報提供することも必要です。

③より広域的な鉄道のあり方についての議論、鉄道の社会的便益の評価

本資料では、県単位や地域単位といった地域公共交通網の中での鉄道の扱いで「あり方」を示してきました。しかし、鉄道は高速鉄道を含めてより広域的なネットワークを有しています。

このように、より広域的な鉄道のあり方となると、その特徴や役割もより高次化します。このような鉄道のあり方についても今後は議論が必要となります。

さらに、鉄道の社会的便益として、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（国土交通省鉄道局）」では、利用者・供給者・社会全体への効果・影響となる定量的な指標として示されています。しかし、本資料で扱ったような地域鉄道や地方交通線となる鉄道では大きな効果や影響とはなりにくい可能性があります。このような鉄道における社会的便益の評価について今後研究する必要があります。

Ⅵ.「鉄道の維持・活性化のあり方」に対する取りまとめ（概要）

九州の地域公共交通における鉄道の現状

＜鉄道の利用状況＞

◆九州の鉄道旅客数は増加傾向にあるが、路線別にみると利用者が少ない路線が存在

＜鉄道の特徴＞

◆鉄道は一度に多くの人を運ぶことが可能（大量性）

◆鉄道は、走行空間が専用であるため、その施設の高度化によって高速性や安定性が可能

◆輸送人キロ当たりの交通事故死傷者数でみると鉄道は安全

◆運行に必要な資産を多く所有する必要がある

◆利用特性によって環境にやさしい交通機関となる鉄道

◆鉄道施設として整備された鉄軌道上でしか走行できない鉄道（機動力や柔軟性）

◆観光面での活用がみられる地域鉄道

県・市町村・鉄道事業者の意識のギャップ

●地方公共団体は、鉄道はバスと違って機動的に見直せないことや、単独市町村で対応しにくいという意識があって、**鉄道そのものを十分理解しようとしていない**。一方、鉄道事業者は、事前調整や周知が十分できていないなど、場合によって**地方公共団体との協調に対する意識が低い**場合があるといえる。このようなことから、**相互の信頼関係が構築されていない**。

●地方公共団体が鉄道の利用状況等の実態を把握しようとするときに鉄道事業者へデータの提供を求める傾向にあるが、データが無いとしても**積極的に鉄道の実態を把握しようとしていない**。一方、鉄道事業者は、すべてのデータを所有しているわけではないことや、また使用用途不明のためデータ提供が困難という事情について、**地域への説明や協力意図の伝達が不十分**で地域の誤解を招いている。

●お互いが正しく理解していないことから、地方公共団体は**鉄道維持に対する積極的な取組み・行動が欠けている**。そのため地域計画における鉄道の位置づけが不十分となり、また沿線地域の住民の鉄道に対する意識が低い傾向となっている。

●鉄道事業者は、地方公共団体や住民の危機意識が不足していると危惧するが、特に大手鉄道事業者には、一層、**正しく理解を得るために地域に入っていくことや、地域と向き合うことが求められている**。

有識者インタビューと事例からみる鉄道の維持・活性化のポイント

◆地方公共団体は鉄道との接点を持つ努力をする必要がある

◆鉄道事業者は地域との接点を持つ努力をする必要がある

◆地方公共団体、鉄道事業者はコミュニケーションに時間をかけて信頼関係を構築する必要がある

◆地方公共団体は、まちづくりの目標を持って能動的に鉄道との連携する必要がある

◆鉄道の維持・活性化には住民の参画も重要である

◆まずは地域の目指す姿を確立し、その実現のために鉄道を活用することが重要である

◆鉄道の維持・活性化は、地域と鉄道の「連携」ではなく「共創」が重要である

九州における鉄道の維持・活性化のあり方

◆鉄道事業者、地方公共団体、利用者、地域の方々が「主体的に」「共創」し鉄道に取り組むこと

◆地域の目指す姿を確立し、その実現に向けて鉄道を柔軟なアイディアで使い倒すこと

◆「存続」を目的化せず、鉄道のあり方について正面から捉えた議論を行うこと

◆イベントをやって満足せず、恒常的な取組みとして継続すること

◆コミュニケーションを大事にし、お互いの信頼関係を構築すること

県・市町村・鉄道事業者への提言等

＜3者共通への提言＞

①関係法令の内容やこれまでの改正経緯など、鉄道についての法令上の整理や性質について確りと認識し、鉄道というものを正しく捉えるべき

②鉄道利用状況をしっかりと確認し、鉄道事業者と地域とが一緒に考えるべき

③優良事例を創出し成功体験を蓄積すべき

＜地方公共団体（県・市町村）への提言＞

①鉄道の維持に向けて、まず危機感を持って本気になるべき。さらに鉄道の今後を議論すべき

②都市計画や交通計画において、鉄道の特徴を意識して作成すべき

③活性化協議会をフルに活用すべき、網形成計画の策定に鉄道を巻き込むべき

＜県への提言＞

①広域的観点から積極的に調整役をすべき

＜鉄道事業者への提言＞

①地域に積極的に入り、向き合うべき

②地域や他事業者の力を借りるため、門戸を開けるべき

＜九州運輸局の課題＞

①鉄道を含めた地域公共交通活性化の機運の醸成

②関係者間調整、優良事例創出の支援

③より広域的な鉄道のあり方についての議論、鉄道の社会的便益の評価

参考　各種調査票

鉄道沿線自治体アンケート調査票

【アンケートの回答の仕方】
○本アンケートは、このエクセルシートに入力して回答してください。
○質問は、**全部でＱ２４まであります。**画面を下へスクロールしながら回答してください。
○**回答を入力できる部分は、水色の色が付いている部分です。**それ以外には入力はできません。
○チェックマークがついているところは、チェックを付けてください。**回答は、ひとつだけのものと複数回答とありますので、注意してください。**
○それ以外の回答箇所は、**自由回答で直接文字を入力してください。**
○なお、本調査では、新幹線、公営鉄道、路面電車を対象外としています。ご理解のほど、よろしくお願いします。

1. 鉄道の現状認識について

Q1　貴市町村を通る鉄道名を教えてください。（該当するものをすべて選んでください）

- ☐ JR九州・鹿児島本線
- ☐ JR九州・長崎本線
- ☐ JR九州・筑豊本線
- ☐ JR九州・久大本線
- ☐ JR九州・豊肥本線
- ☐ JR九州・日豊本線
- ☐ JR九州・大村線
- ☐ JR九州・佐世保線
- ☐ JR九州・筑肥線
- ☐ JR九州・唐津線
- ☐ JR九州・香椎線
- ☐ JR九州・篠栗線
- ☐ JR九州・後藤寺線
- ☐ JR九州・日田彦山線
- ☐ JR九州・三角線
- ☐ JR九州・肥薩線
- ☐ JR九州・吉都線
- ☐ JR九州・宮崎空港線
- ☐ JR九州・日南線
- ☐ JR九州・指宿枕崎線
- ☐ 西鉄・天神大牟田線
- ☐ 西鉄・太宰府線
- ☐ 西鉄・貝塚線
- ☐ 西鉄・甘木線
- ☐ 筑豊電気鉄道
- ☐ 島原鉄道
- ☐ 熊本電気鉄道
- ☐ 甘木鉄道
- ☐ 南阿蘇鉄道
- ☐ 松浦鉄道
- ☐ 平成筑豊鉄道
- ☐ くま川鉄道
- ☐ 肥薩おれんじ鉄道
- ☐ 博多南線（JR西日本）

Q2　貴市町村を運行する鉄道の年間鉄道利用者数をご存知でしょうか？（1つだけお答えください）

- ☐ 全ての鉄道の駅別の乗降客数がわかる
- ☐ 一部の鉄道の駅別の乗降客数がわかる　※わかる鉄道名を教えてください　⇒
- ☐ すべて鉄道別の鉄道利用者数はわかる
- ☐ 一部の鉄道の鉄道利用者数はわかる　※わかる鉄道名を教えてください　⇒
- ☐ わからない

Q3　Q2の鉄道利用者数のデータはどのようにして入手しましたか？（該当するものをすべて選んでください）

- ☐ 県や市町村の統計
- ☐ 計画等の作成時に行った調査結果
- ☐ 鉄道事業者から提供されたデータ
- ☐ その他　※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。　⇒

Q4　貴市町村の住民は、鉄道を主にどのような目的で利用していますか？主な利用目的を3つまで答えてください。

- ☐ 域内への通勤
- ☐ 他都市への通勤
- ☐ 域内への通学
- ☐ 他都市への通学
- ☐ 域内の商業施設への買物
- ☐ 他都市の商業施設への買物
- ☐ 域内の病院への通院
- ☐ 他都市の病院への通院
- ☐ 域内でのレクリエーション
- ☐ 域外でのレクリエーション
- ☐ その他　※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。　⇒
- ☐ わからない

Q5　Q4の回答に対し、主に、どのように住民の鉄道利用目的を把握していますか？（1つだけお答えください）

- ☐ 鉄道事業者から聴取した
- ☐ 鉄道利用者から利用目的を聴取した
- ☐ 各種計画に記載されている内容から判断した
- ☐ 感覚として、そのように考えている
- ☐ その他　※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。　⇒

Q6　貴市町村の鉄道事業者の経営状況はどのような状況だと思いますか？（1つだけお答えください）

- ☐ 経営上問題ない
- ☐ データもあって厳しい状況にあることがわかっている
- ☐ おそらく厳しい状況だと思う
- ☐ わからない

Q7　貴市町村では、鉄道事業への財政負担をしていますか？（1つだけお答えください）

- ☐ 財政負担をしている
- ☐ 財政負担はしていない

2. 地域としての鉄道の考え方や課題について

Q8　貴市町村における鉄道の位置づけを教えてください。（総合計画や都市マスなど、計画に位置づけられている内容でも結構です）

自由回答

Q9　貴市町村において鉄道の存続は必要ですか？（該当するものをすべて選んでください）

- ☐ 住民の日常生活の移動手段として必要である
- ☐ 都市計画の面から必要である
- ☐ 観光振興や地域振興のため必要である
- ☐ その他の理由で必要である　※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。　⇒
- ☐ 特に存続の必要性は感じない
- ☐ わからない

Q10 貴市町村で鉄道の維持に向けた取組が必要だと考えますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 取組みは必要
- ☐ 取組みまでは必要ない
- ☐ わからない

3. 鉄道事業者との関わり合いに関する課題について

Q11 貴市町村は鉄道事業者と連携して鉄道活性化の取組みを行っていますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 行っている ⇒ ※「行っている」と回答された方は、連携している事業者を教えてください。（複数可）⇒
  - ☐ JR九州
  - ☐ 西鉄
  - ☐ その他の鉄道事業者 ⇒具体名を記入 ① ②
- ☐ 行っていない
- ☐ わからない

（Q14へお進みください）

Q12 鉄道事業者との関わり合いは、鉄道の活性化に向けて良好な関係性にあると思いますか？関係性の度合を評価してください。

（関わり合いがある事業者別に、1つだけお答えください）

↓JR九州との関係性

- ☐ 非常に良好な関係にある
- ☐ 良好な関係にある
- ☐ 必要最低限の関係性にある
- ☐ 良好な関係にあるといえない
- ☐ 良好な関係になっていない

↓西鉄との関係性

- ☐ 非常に良好な関係にある
- ☐ 良好な関係にある
- ☐ 必要最低限の関係性にある
- ☐ 良好な関係にあるといえない
- ☐ 良好な関係になっていない

↓その他の鉄道事業者①との関係性

- ☐ 非常に良好な関係にある
- ☐ 良好な関係にある
- ☐ 必要最低限の関係性にある
- ☐ 良好な関係にあるといえない
- ☐ 良好な関係になっていない

↓その他の鉄道事業者②との関係性

- ☐ 非常に良好な関係にある
- ☐ 良好な関係にある
- ☐ 必要最低限の関係性にある
- ☐ 良好な関係にあるといえない
- ☐ 良好な関係になっていない

Q13 より良い連携に向けてお互いに行う必要があると考えることは何ですか？ （該当するものをすべて選んでください）

- ☐ 鉄道事業者の鉄道事業に関するデータの提供（鉄道事業の実態の共有化）
- ☐ 鉄道事業内容の見直し（廃線、ダイヤ見直しなど）に対する事前の相談
- ☐ 鉄道事業者の積極的なまちづくりへの協力
- ☐ 両者での定期的な会合の開催
- ☐ 行政側が地域将来像の実現に向けて積極的に鉄道事業者の参加を求める
- ☐ 行政が鉄道を維持するために積極的な対策の実施
- ☐ 厳しい鉄道事業に対する行政のさらなる財政支援
- ☐ その他 ※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。 ⇒

Q14 鉄道事業者との連携が必要だと思いますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 必要だと思う
- ☐ 必要だとは思わない
- ☐ わからない

（Q16へお進みください）

Q15 Q14で「1．必要だと思う」と回答された市町村へ。連携に対して県の支援が必要だと思いますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 必要だと思う ※必要だと思う支援内容を具体的に教えてください。 ⇒
- ☐ 必要だとは思わない
- ☐ わからない

4. 網形成計画における鉄道の取り扱いについて

Q16 貴市町村で、地域公共交通網形成計画を策定していますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 作成済み
- ☐ 作成中
- ☐ 作成していない ⇒ Q24へお進みください

Q17 網形成計画の中に鉄道の役割を位置づけていますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 位置づけている ※鉄道の役割をどのように位置づけていますか？ ⇒
- ☐ 位置づけていない

Q18 網形成計画策定時の協議会で鉄道事業者をメンバーにしていましたか？ （1つだけお答えください）

- ☐ メンバーにしていた
- ☐ メンバーにしていない

Q19 網形成計画の策定時に鉄道に対する課題を分析しましたか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 分析している
- ☐ ある程度分析している
- ☐ 分析していない

Q20 網形成計画に鉄道の活性化に関する事業等を位置づけていますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 位置づけている
- ☐ 位置づけていない ⇒ Q23へお進みください

Q21 網形成計画に位置付けている鉄道の活性化策を講じることで、鉄道の活性化が実現すると考えますか？ （1つだけお答えください）

- ☐ 活性化できる
- ☐ ある程度活性化はできる
- ☐ 活性化は困難
- ☐ わからない

Q22 Q21で「3. 活性化は困難」及び「4. わからない」と回答した市町村へ。その理由は何ですか？ （該当するものをすべて選んでください）

- ☐ 鉄道事業のデータ不足で、十分な課題分析ができなかったため
- ☐ 鉄道事業者から協議会で積極的な意見が得られなかったため
- ☐ 鉄道事業者側の対策まで踏み込んだ活性化策にはなっていないため
- ☐ そもそも鉄道の活性化を意識して網形成計画を策定していないため
- ☐ 鉄道の活性化は網形成計画では難しいと感じるため
- ☐ その他 ※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。 ⇒

Q23 網形成計画に鉄道の活性化に関する事業を位置づけなかった理由は？ （該当するものをすべて選んでください）

- ☐ 鉄道事業のデータ不足で鉄道に関する分析ができなかったため
- ☐ 鉄道事業者からの要望が特になかったため
- ☐ そもそも鉄道の活性化を意識して網形成計画を策定していないため
- ☐ 鉄道の活性化は網形成計画では難しいと感じるため
- ☐ その他 ※その他を選んだ場合は、具体的な回答をお願いします。 ⇒

5. その他

Q24 鉄道との連携について、何かご意見がありましたら記入してください。

自由回答

ご協力 ありがとうございました。

＜県ヒアリング票＞

県ヒアリング調査票

県　　名	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
部　　署				担当者名			
電　　話				F　A　X			
e-mail	@						

※公共交通担当部局に加え、都市部局、観光部局にも同席いただけますようお願いします

■各県内を運行する鉄道

県名	新幹線	JR	私鉄	地域鉄道	第三セクター		
福岡県	九州新幹線	JR九州	西鉄	筑豊電気鉄道	平成筑豊鉄道	甘木鉄道	
佐賀県	九州新幹線	JR九州	西鉄		松浦鉄道	甘木鉄道	
長崎県		JR九州		島原鉄道	松浦鉄道		
熊本県	九州新幹線	JR九州		熊本電気鉄道	肥薩おれんじ鉄道	くま川鉄道	南阿蘇鉄道
大分県		JR九州					
宮崎県		JR九州					
鹿児島県	九州新幹線	JR九州			肥薩おれんじ鉄道		

1．県下の鉄道の現状について

1）県の政策実現（例：県土づくり、観光振興、教育振興など）における鉄道の位置づけを教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

1

２）県下の鉄道に対する問題・課題について教えてください。
回答される際には、①鉄道会社の経営に関する鉄道存続上の問題・課題、②鉄道を活かした県の政策実現に関連した問題・課題、③その他の問題・課題の３つの観点から教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

３）上記の課題等に対して、鉄道事業者や沿線自治体と行っている取組みを教えてください。また、その取組みについて、取組みの持ち上がるきっかけ、主体、体制、実施にあたって話し合った経緯などを、できる限り詳しく教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

4）鉄道事業者の経営状況、財政負担について教えてください。

①鉄道事業者からは「どの部署」から「どんなデータ」を「どんな単位」で収集していますか。

（現在の状況、さらには過去の状況なども併せて教えてください）

例：●年前からずっと●●支社から毎年●月ころ●●データをもらっている、
例：●年前から急にデータをもらえなくなった
例：●年前からずっと●●データを現在ももらっているが、●年前から公開できなくなった

②また、「データ」の活用方法や、県下市町村などへの情報提供の状況について教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

2．鉄道への向き合い方に関する今後の意向について

1）県が主体的に計画づくりに取り組む必要性について、お聞きします。

①県で、鉄道を含む「広域的な交通ビジョン」等を策定していますか。
策定している場合は、策定の背景・目的・ねらい等を教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

②県において、

・鉄道の活性化に資する事業（例：利用促進、外出需要の創出、鉄道・並行する広域バスのマルチモード型の通勤定期券の試行など）

・関係者による会合の定期的な開催

・データの情報共有

などの観点から、（国庫補助をもらうためではない、県土づくりに資する）「広域的な交通ビジョン」や「地域公共交通網形成計画」を策定する必要性について、県のお考えを教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

2）県の鉄道事業者に対する今後の関わり方について教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

3）県の市町村に対する今後の関わり方について教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

4）鉄道は複数の市町村を跨って運行している特性から、鉄道の活性化に向けて県の役割が重要かと考えています。沿線市町村から鉄道活性化に向けた相談がありましたら、県としてどのようなスタンスで対応していくか、教えてください。

回答欄：

5）鉄道の維持・利活用に向けて、鉄道事業者や市町村にお願いしたい内容について教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

3．その他

1）本調査に対するご意見や要望などがあれば、お聞かせください。

回答欄：

～調査は以上です。有り難うございました～

鉄道事業者ヒアリング調査票

事業者名			
部　　署		担当者名	
電　　話		F　A　X	
e-mail	@		

■ヒアリングの対象となる鉄道事業者

①	九州旅客鉄道㈱	⑦	南阿蘇鉄道
②	西日本鉄道㈱	⑧	松浦鉄道㈱
③	筑豊電気鉄道㈱	⑨	平成筑豊鉄道㈱
④	島原鉄道㈱	⑩	くま川鉄道㈱
⑤	熊本電気鉄道㈱	⑪	肥薩おれんじ鉄道㈱
⑥	甘木鉄道㈱		

1．鉄道事業の現状について

1）貴社の鉄道事業や鉄道関連事業（旅行商品開発、プロモーション、駅周辺まちづくり等）について、どのような組織（事業本部、課、支社など）が事業にどう関わっているかの“役割分担”を鉄道路線単位に教えてください。

例：●●線は・・・については●●支社が対応しているが、・・・については事業開発本部が、・・・については鉄道事業本部が対応している。・・・については経営企画本部が九州管内を担当。・・・についてはＩＴ推進本部が担当している。・・・に関する業務は関連会社の・・・に一部委託している。

回答欄：

1

2）利用者数の推移を教えてください。また、今後の見通しをどうお考えですか。その現状をどのようにとらえていますか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

3）その現状収集にかかるデータをどのように把握していますか。現状のデータ収集方法（把握方法）についてどのようにお感じですか？（十分/不十分、そもそも把握するべきものであるか否か）。把握した情報をどのように外に出していますか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

４）利用状況や経営状況に関する貴社のデータの「収集」・「分析」・「オープン化（公表・提供）」についてお聞きします。

①貴社が収集している鉄道関係のデータについて、ア）収集しており、公表・提供できるもの、イ）収集しているが、公表・提供できないもの、ウ）本当はあってもおかしくないが、収集 or 整理していないため公表・提供できないもの等があると思います。それぞれ、具体的にどんなものがあるかを教えてください。

回答欄：

②鉄道関係のデータ収集や分析、オープン化（公表・提供）のそれぞれについて、どんなことを問題視したり、危惧していますか。

例：収集・公表・提供しているデータは、無人駅などのカウントや推計がアバウトであり、説明に耐えられなかったり、沿線市町村に提供することで、利用者や事業者自身に悪影響が出てしまうことを危惧している。

例：ＩＣカードデータについては、経営部署が収集・分析に用いているが、異なる部署ではデータ共有がなされないため、提供が困難。そもそも経営関係のデータを安易に外部（国、自治体などの行政等）に提供するつもりはない。

例：特急券は基本紙なので、一定のマンパワーがあれば、集計・分析も技術的には可能だが、集計結果をもとに特急電車のサービス見直しをする概念がないため、莫大な作業労力をかけるメリットがない。

回答欄：

③貴社ご自身で欲しいデータや行政等と連携して収集・分析したいデータ等があれば、教えて下さい。具体的に、どんな単位（月別、日別、時間帯別、便別、駅別、券種別など）があれば良いかも教えてください。

回答欄：

5）維持に向けた自社の取組（自社単独のもの）について教えてください。またそれをどう評価していますか。何が不足していますか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

6）維持に向けた自社の取組（地域連携（地域の別は問わない、県・市町村・NPO 等何でも OK）のもの）について教えてください。それをどう評価していますか。何が不足していますか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

２．網形成計画に対する認識について

１）沿線で作成されている網形成計画に対して、どう考えていますか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

２）県の関与の必要性について、どうお考えですか。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

３．県や沿線自治体の取組みに対して

１）県に対して、ご意見があれば教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

2）市町村に対して、ご意見があれば教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

3）その他協議体や地域に対して、ご意見があれば教えてください。

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

4）自社で不足していることは何だと思いますか？

※これらの情報をまとめた資料があれば、ご提供頂けないでしょうか。

回答欄：

４．その他

１）本調査に対するご意見や要望などがあれば、お聞かせください。

回答欄：

～調査は以上です。有り難うございました～

※注意事項

本報告書の内容に関し、その一部分のみを抽出し、他情報とあわせ独自に構成した見解等については、本報告書及び国土交通省・九州運輸局とは一切関係がありません。