

信楽高原鐵道の上下分離後における事業運営状況と利用促進



中央復建コンサルタンツ(株) 山室良徳 富久直哉 林哲生 山根優生
滋賀県甲賀市 中村正太
信楽高原鐵道株式会社

◆ 信楽高原鐵道 背景と目的

< 信楽高原鐵道 信楽線 経緯 >

- 1933(昭和 8)年 5月 鐵道省信楽線として開業
- 1987(昭和 62)年 7月 国鉄民営化に伴い第三セクターへ継承
- 1991(平成 3)年 5月 列車衝突事故 ▶ 赤字転落
- 2013(平成 25)年 4月 経営改善のため 鐵道事業再構築実施計画策定
- ▶ 上下分離方式へ移行
- 2013(平成 25)年 9月 台風 18 号による橋梁流出をうけ運休
- バス代行輸送実施
- 2014(平成 26)年 11月 運行再開
- 2018(平成 30)年度 鐵道事業再構築実施計画 中間見直し

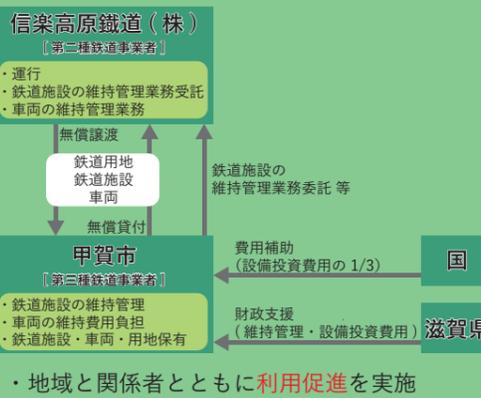
< 信楽高原鐵道 信楽線 概要 >

事業者:(第2種)信楽高原鐵道(株)
(第3種)甲賀市
形態:単線非電化(軌間1,087mm)
営業キロ:14.7km(貴生川~信楽)
駅数:6駅



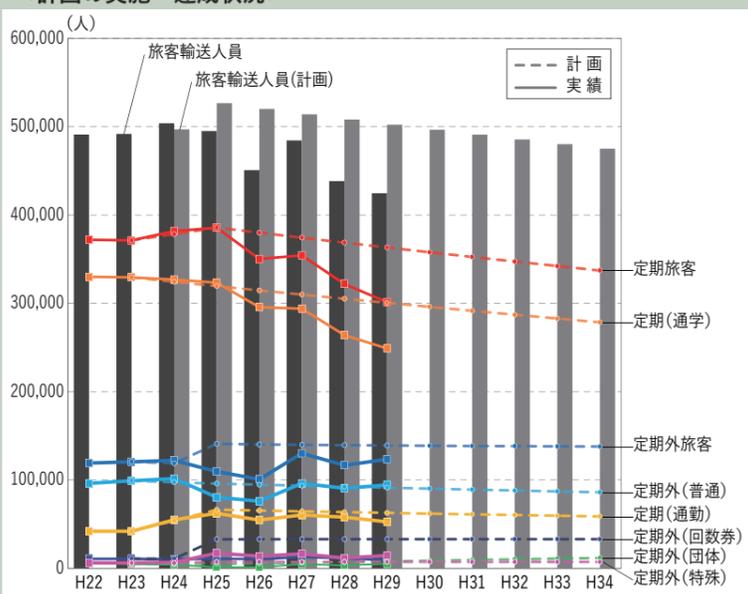
< 鐵道事業再構築実施計画 >

- 目的: 信楽線の輸送維持
- ・公有民営方式による事業構造への転換



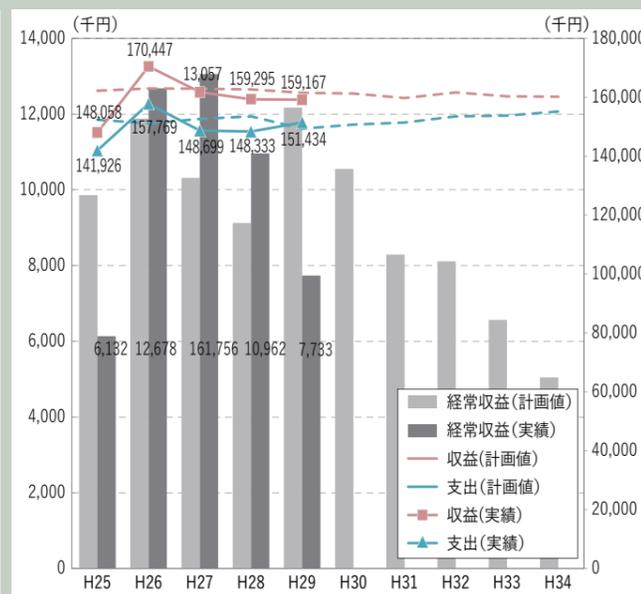
◆ 鐵道事業再構築実施計画 中間評価

< 計画の実施・達成状況 >



○ 旅客輸送人員

- ・計画初年度である平成 24 年を除いて計画を下回っている。
- 定期旅客
 - ・通学定期は、計画の人口減少幅 (-1.5%/年) を上回る速度で減少 (H28 には前年比 -10.2%)
- 定期外旅客
 - ・普通旅客は、被災による運休期間を除き概ね計画を達成
 - ・利用促進の柱のひとつとしていた回数券旅客は計画の 3~4 割程度で推移



○ 損益収支 (信楽高原鐵道(株))

- ・計画と実績の差はあるものの、毎年単年度黒字を達成
- ・旅客運輸収入の減少に対し、市からの保守管理委託収入や営業外収入でカバー

○ 旅客輸送人員

- ・旅客輸送実績は計画を下回る
- ・通学定期以外の利用者確保が急務

○ 損益収支

- ・信楽高原鐵道は、旅客運輸収入減少への対応が必要
- ・甲賀市は、持続的な保守管理に向けた施設長寿命化等の検討が必要



○ 損益収支 (甲賀市)

- ・H25~26 年は、災害復旧費用がかさみ、実績が計画を超過

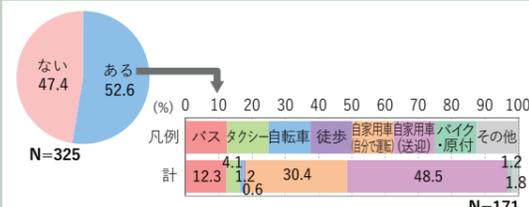
◆ 今後の利用促進策の検討

- ・利用促進施策検討のため、「利用者ヒアリング」「全国の地域鐵道事業者へのアンケート」を実施

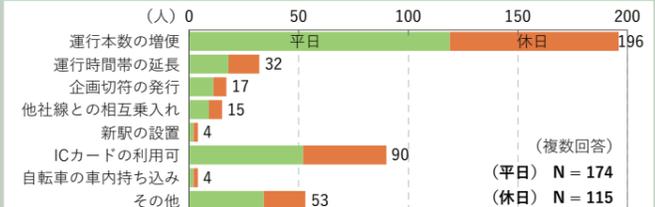
○ 利用者ヒアリング

- ・車両に調査員が乗車し、信楽線利用者へヒアリング実施
- ※平日: H31.2.12(火) 定期外旅客に対して実施
- 休日: H31.2.17(日) 全旅客に対して実施
- ・利用者の半数が「信楽線の代わりとなる交通手段はない」と回答
- 代わりの手段は「自家用車(送迎)」が約半数
- ・利用者からは、「運行本数増便」「ICカード利用」の声が多い
- ・その他の回答では、「バス・鉄道との接続改善」「小野谷信号場復活」等の声も

■ 信楽線の代わりとなる交通手段

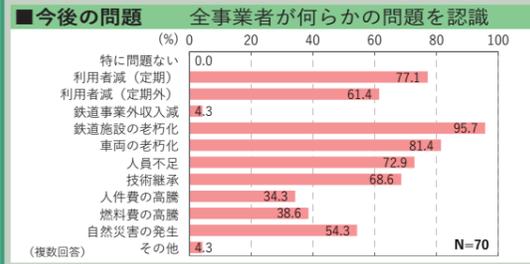
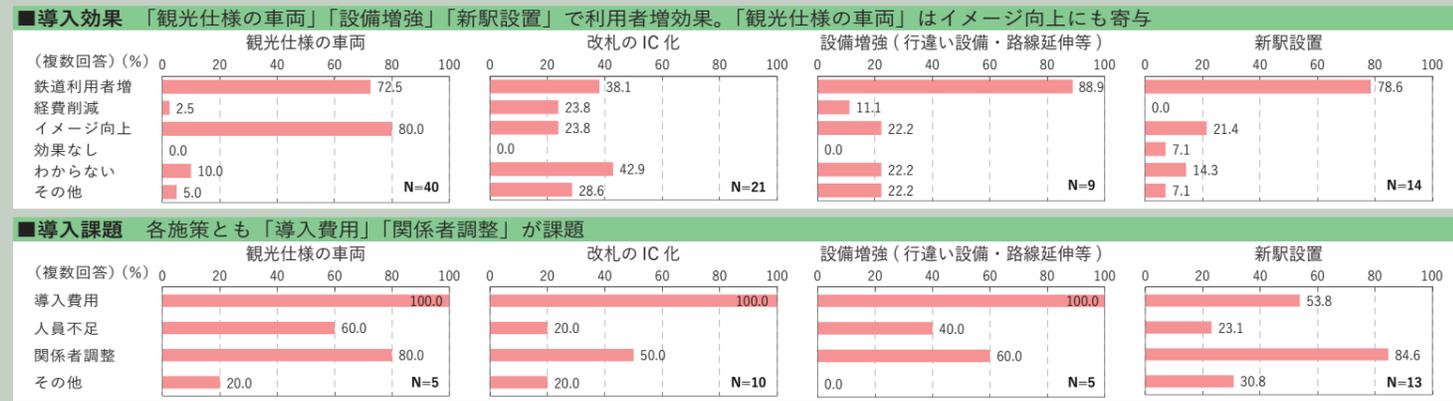
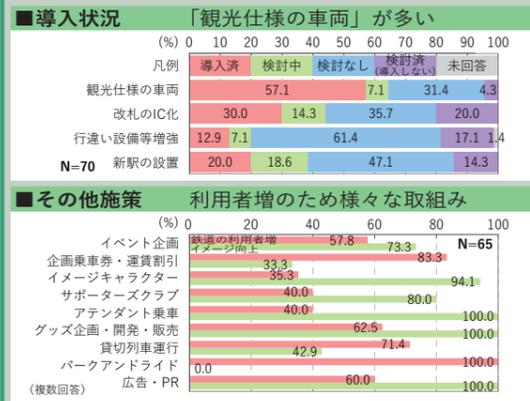


■ 信楽線をより便利にするために実施すべき取組み



○ 全国の地域鐵道事業者へのアンケート

信楽高原鐵道を除く全国 95 地域鐵道事業者へ調査票を郵送配布・回収 (H31.1.24 発送)。70 社から回答 (回収率 73.7%)



- ・利用促進施策は、「観光仕様の車両」を約 6 割の事業者が導入
- ・利用者から希望の多い「改札の IC 化」は導入費用が多大な反面、導入効果が限定的
- ・利用者増が見込まれる利用促進施策でも、「導入費用」「関係者調整」など導入にあたっての課題があり、慎重な検討が必要
- ・事業者が想定する今後の課題では、「利用者減」のほか「施設の老朽化」「人員不足」が挙げられている。

◆ まとめ

- 信楽線の持続的な運行のため、今後は以下の事項が必要となる。
- ①再構築実施計画で設定した取組みを着実に実施
 - ②効果的な利用促進策を検討
 - ③鉄道施設の長寿命化
 - ④まちづくりの視点にたった鐵道事業者と行政、地域との連携