

鉄道

地域公共交通のコーディネートで求められる視点



流通経済大学経済学部教授 板谷 和也
連絡先: itaya@rku.ac.jp

Berlin Hauptbahnhof

今日の課題

- (1) 鉄道のここを改善すると、便利になり利用が増えると思う点について述べてください。一般論でなく具体的な事例に即した提案を歓迎します。
 - 例: 最寄り駅には自転車駐輪場が10台分しかなく、いつも高校生の自転車であふれている。屋根付きの新しい自転車駐輪場を駅のすぐ近くに作ると、皆喜んで使うのではないかと思う。
- (2) (1)で提案した改善を実現するには、誰がお金を出し、誰が責任を持つとよいか、あなたの考えを述べてください。
 - 例: 自転車駐輪場は駅の近くに作るので、本来なら鉄道事業者が負担して作るべきだが、経営が厳しいようなので、地元自治体が一般財源で作るのがよいと思う。

自己紹介(1)

- 板谷 和也(いたや・かずや)
 - 2005年3月 東京大学大学院新領域創成科学研究科修了
 - 2005年4月 横須賀市都市政策研究所
 - 2006年4月 (財)豊田都市交通研究所
 - 2008年7月 (一財)運輸調査局
 - 2015年4月 流通経済大学
 - 博士(環境学)、技術士(建設部門)
- 公職
 - 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 会長
 - 利根町地域公共交通会議 会長
 - 新座市地域公共交通会議 会長
 - 三芳町地域公共交通会議 副会長
 - 千葉市開発審査会 会長 など
- 著書
 - 地域魅力を高める「地域ブランド」戦略(2008年・共著)
 - 地域モビリティの再構築(2021年・共著) 他
- 専門
 - 都市工学、土木計画、交通政策
 - フランスの交通、公共交通全般、自治体政策等 論文多数

自己紹介(2)

- 出身地と居住地:
 - 長野市出身、東京都足立区在住
 - 大阪府高槻市、長野県諏訪市、横浜市、埼玉県川口市、埼玉県蕨市、東京都文京区、名古屋市に居住経験
- 高校から大学2年まで文系、大学3年から理科系へ
 - 長野県長野高等学校→東京大学文科三類→工学部都市工学科
 - 人文系→都市工学→環境学
- 仕事以外
 - 鉄道(2014年に日本の鉄道全線完乗)
 - 陸上競技(中学から大学1年まで、現:流通経済大学陸上競技部長)
- メディア出演など
 - NHK、日本テレビ、TBS、フジテレビ、テレビ朝日、TOKYO MX、BS11、関西テレビ、千葉テレビ、札幌テレビ
 - ラジオ各社、新聞各社

はじめに

- 今日の講義の概要
- 交通に対する支払意思と自動車利用の本質
- ヨーロッパの交通・都市の実情
 - 交通政策の目的と財源の確保方法、費用負担の枠組み
- 公共交通協議会で鉄道が議論されない理由
 - 存廃が取り沙汰されて初めて議論の対象に
- 鉄道を改善するための手法
- 鉄道問題を考えるためのヒント

日本の公共交通は営利事業

- 日本における「公共交通」:
- 公共を対象にした営利事業
- 公共の福祉を最優先するものではない(考慮はする)
 - ただし
- 価格設定は自由にできないので
- 薄利多売を強いられる
- 人間の生活に直結するサービスを提供する事業「公益事業」
- 電気、ガス、水道、電話(通信)、公共交通
- 独占を認め、安定して利益を出せるようにする代わりに運賃・料金を一定以上に上げないよう国が監督(規制)してきた
- 規制緩和で状況変化

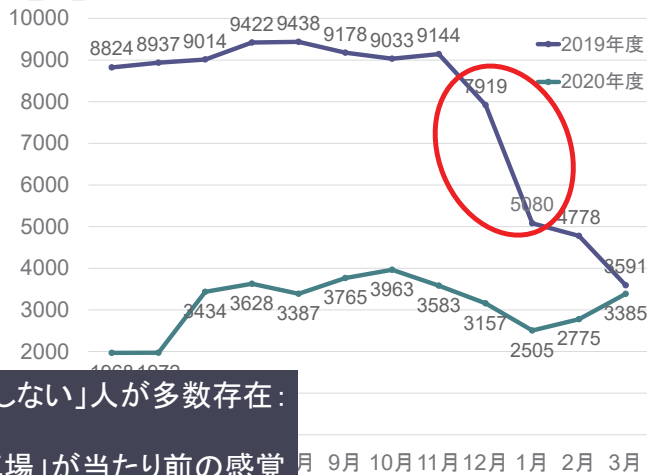
公共交通は、自分たちの商品に、自分たちの意思だけで価格をつけられない。こうした規制のある分野は少ない

交通に対する支払意思

埼玉県富士見市「ふれあい号」

2020年1月、高齢者乗車証を呈示したときの運賃を0円から100円に値上げ

利用がほぼ半減し、その後も戻らず



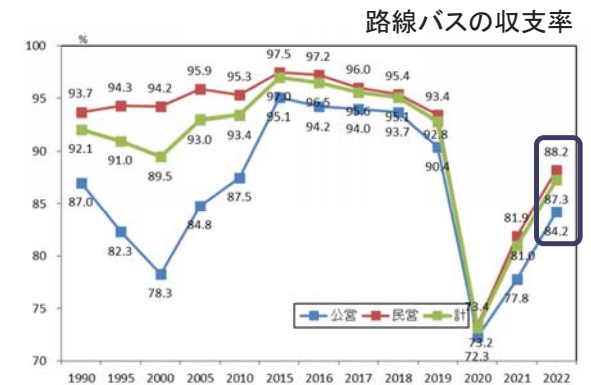
「支払いが必要なら利用しない」人が多数存在: ex近江鉄道、JR北上線
→「送料無料」「無料駐車場」が当たり前の感覚

鉄道・バスの経営環境

地方鉄道の収支率:ギリギリの経営を強いられている路線が多数存在



駅舎、線路、車両の維持に多額の費用がかかり、更新も十分にできないところも



バス会社が100円支出すると、87.3円(2022年)の利益がある。つまり、バス事業は全国的に赤字ベース

「コミュニティバス」

・定義(国土交通省)

- ・交通空白地域・不便地域の解消等を図るために市町村等が主体的に計画・運行する乗合バス・タクシー(事業者運行委託)、市町村営バス
言い換えると、
- ・事業者が運行すると赤字になるので、役所が運行に関わるバスのこと



龍ヶ崎市コミュニティバス
(出典:市役所Web・再編式典)

コミュニティバスはそもそも利用が少なく、公的な支援がなければ維持することができない

こうした、不採算の交通は「例外」なのだろうか

なぜ人は自動車を使うのか

・理由:自動車の方が便利だから

- ・家を出たらすぐに着席・出発でき、目的地まで一直線
- ・速度も空調も内装も自由自在
- ・きつぷを買わなくてよい

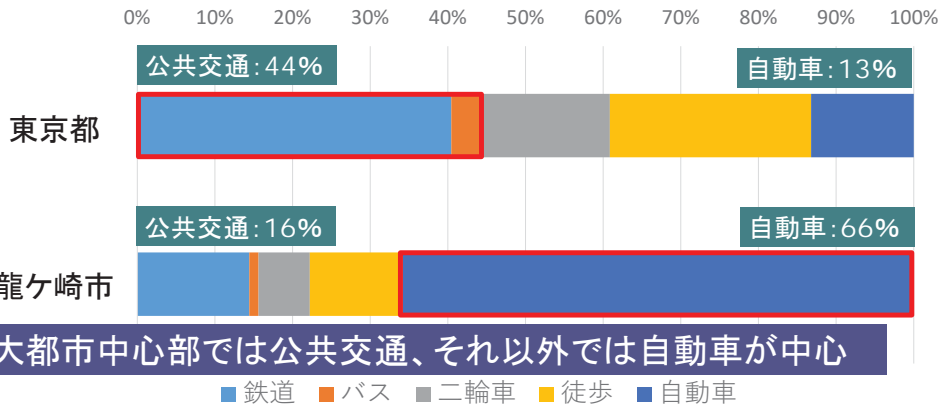
- ・これらのニーズに合わせるために、多くの商業施設・病院・公共施設等が広い駐車スペースを確保して郊外に立地・

・公共交通は不便

- ・駅・バス停まで移動しないと利用できない
- ・鉄道・バスが来るまで待たなければならない
- ・座れるとは限らない
- ・目的地まで直接行けるとは限らない
- ・きつぷを買わなければならない

自動車が著しく不便でない限り、人は自動車を選ぶ。都市構造も変化

人はどんな移動手段を使っているか



大都市中心部では公共交通、それ以外では自動車が中心

出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果をもとに筆者作成

日本の運転免許保有者数と保有率

年齢	免許取得率の低下		免許保有率の低い世代		合計	
	男	保有率	女	保有率	合計	保有率
15~19歳*	495 535	17.1	358 594	13.0	854 129	15.1
20~24歳	2 527 309	76.4	2 134 820	69.1	4 662 129	72.8
25~29歳	2 848 585	87.4	2 510 651	82.6	5 359 236	85.1
30~34歳	3 142 940	93.5	2 810 572	87.8	5 953 512	90.8
35~39歳	3 621 999	98.3	3 281 730	91.3	6 903 729	94.8
40~44歳	4 107 245	99.1	3 715 500	93.3	7 822 745	96.2
45~49歳	4 798 360	99.6	4 281 730	94.8	9 080 090	97.2
50~54歳	4 239 290	99.8	3 825 399	95.8	8 064 689	97.8
55~59歳	3 825 399	99.9	3 459 808	96.6	7 285 207	98.2
60~64歳	3 459 808	99.9	3 142 940	97.1	6 602 748	98.5
65~69歳	3 618 049	91.4	3 010 281	71.5	6 628 330	81.1
70~74歳	3 824 786	86.9	2 720 318	55.2	6 545 104	70.2
75~79歳	2 250 062	71.1	1 227 133	31.5	3 477 195	49.5
80~84歳	1 279 467	56.6	479 436	15.1	1 758 903	32.4
85歳以上	557 719	28.0	110 869	2.6	668 588	10.7
2020年末 計	44 596 553	72.9	37 393 334	58.0	81 989 887	65.2

「自動車移動できれば問題ない」という考え方は、自動車を使えない人のことを考慮に入れていない。「交通弱者」に不便な生活を強いるのではなく、皆が幸せになれるような方法を考える必要がある

現在の公共交通の主な顧客は、高校生と高齢者

2020年末

地方都市の構造変化



郊外の幹線道路沿いに、駐車場完備の大規模商業施設や医療施設、公共施設が立地し、多くの人で賑わう

こうした地域では、公共交通に乗るライフスタイルでは、生活水準が向上しない



都市中心部駅前商店街はシャッターを閉めたままの建物や駐車場になった区画が増え、百貨店も閉店

ヘルシンキ(フィンランド)の地下鉄



ラッシュ時間帯でも車内に余裕があり、自転車・車いす・ベビーカーのいずれも、補助などの必要なく車内に(畳まずに)持ち込みが可能である。

日欧の公共交通収支率(2000年)

都市名	人口	交通手段分担率			運賃収支率
		公共交通	徒歩・自転車	自家用車	
ベルリン	3,390	24.6	36.2	39.3	42.6
ハンブルク	2,370	15.7	36.9	47.4	57.8
シュツットガルト	2,380	11.0	30.1	58.9	61.2
チューリヒ	809	23.0	30.5	46.4	50.0
ロンドン	7,170	18.8	31.1	50.2	81.2
マンチェスター	2,510	9.4	22.6	68.1	96.0
パリ	11,100	18.0	35.6	46.4	45.5
リヨン	1,180	13.0	32.7	54.3	39.4
東京	13,159	50.5	30.3	19.2	120.9
名古屋	7,411	23.1	27.8	49.1	113.4
大阪	8,865	33.4	39.8	26.9	127.1

(千人) (％)

運賃収支率:
100以上で黒字、
100以下は赤字

公共交通が黒字なのは、日本の大都市圏だけ

黒字でも問題はある

- 問題の構造は大都市圏も地方も同じ
- 黒字を理由に混雑を容認することの問題→快適性の低下
- 不公平・不平等な負担を強いる社会
- 大都市圏で出した利益は本来は大都市圏のために使われるべき
- 「赤字」のヨーロッパの交通に、日本が学ぶべきところもある
- 自転車とともに鉄道に乗れる
- 車いすで鉄道に乗れる
- ベビーカーを押して鉄道に乗れる
- 様々な条件によらず利用可能な公共交通が、社会的な排除を回避させている

「利用しやすい交通機関」とはどのようなものか？

- 理想の交通機関の条件:
- 速度が速い
- 待ち時間が少ない
- 座って移動できる
- 他の人と接触しなくてよい
- 行きたいところに行ける
- 費用が安い など

- つまり理想は「どこでもドア」
- 現実には多くの条件を満たすのは自動車
- 公共交通は、普通に競争したら自動車には勝てない

公共交通が自動車より便利な状況は、渋滞が多く駐車場が少ないために自動車が不便なところでのみ実現

内部補助の功罪

内部補助は効率性を高めない: 積極的に行うべき必然性はない

- 地方で自動車依存が進んだ理由:
 - 公共交通が不便
 - 投資が不十分で、サービスレベルが向上しない
- 原因の一つが内部補助
- 赤字分を企業内の黒字部門で補填している限り、この問題は解決しない
- サービス停滞の例:
 - 速度が遅い
 - 現金払い
 - 着席できない
 - 待ち時間が長い
 - 待ち時間を快適に過ごせない
 - ホームドアがない
 - 乗車までに段差がある

自動車を取り巻く環境変化

- 電気自動車・燃料電池自動車の普及へ
 - EU・英国: 2035年までにガソリン車(ハイブリッド車を含む)の販売禁止
 - フランス: 原子力発電所増設
 - ドイツ: 再生可能エネルギーの活用
- 日本: 電気も石油で作る割合が高いので、電気自動車を導入しても石油消費量の劇的な減少につながらない

- 自動車以外の交通手段の活用
 - 自転車専用道・自転車レーンの整備
 - バスレーンの増設
 - 自動車進入禁止地区の増加

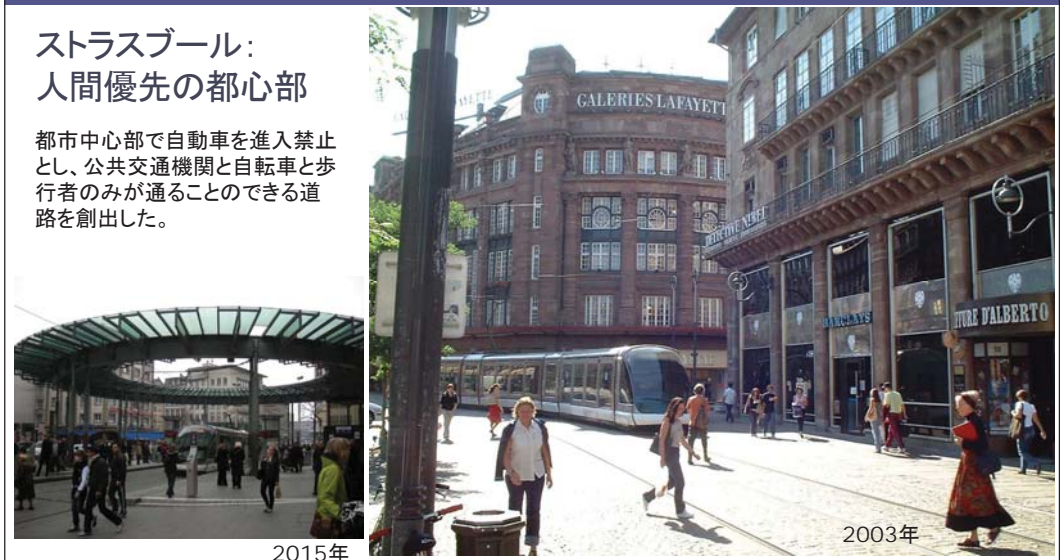


Paris

自動車ではなく、公共交通と自転車を優先

ストラスブール: 人間優先の都心部

都市中心部で自動車を進入禁止とし、公共交通機関と自転車と歩行者のみが通ることのできる道路を創出した。



2015年

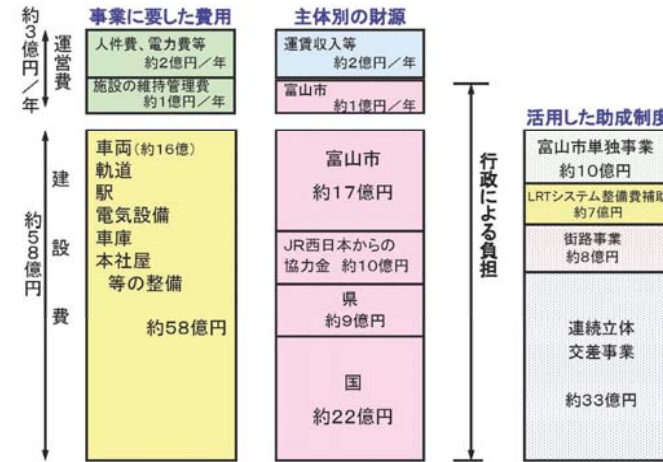
2003年

富山ライトレール(LRT)

- 7.6億円/km
- 富山駅・岩瀬浜駅間の全線の整備費で計算
- 7.6kmで58億円



7-3 公設民営の考え方による費用負担



富山市による説明資料から引用 7

富山ライトレールの財源負担

- 2006年開業
- もともとJR西日本富山港線
- 廃止の際に富山ライトレールが路線を引き継ぎ、LRT化
- 富山駅北～奥田中学校前は、鉄道の廃線跡を活用せず道路上に新たに線路を敷設
- 奥田中学校前以北は既存の鉄道線を活用



宇都宮ライトレールの整備費



- 整備費(当初)
 - 施設整備費399億円
 - 車両費59億円
- 財源
 - 国庫支出金246億円
 - 市・町債199億円
 - 市・町一般財源12億円
- キロあたり費用
 - 当初で約31億円/km。海外事例とほぼ同様。実際には600億円以上かかったため、やや高価なものに

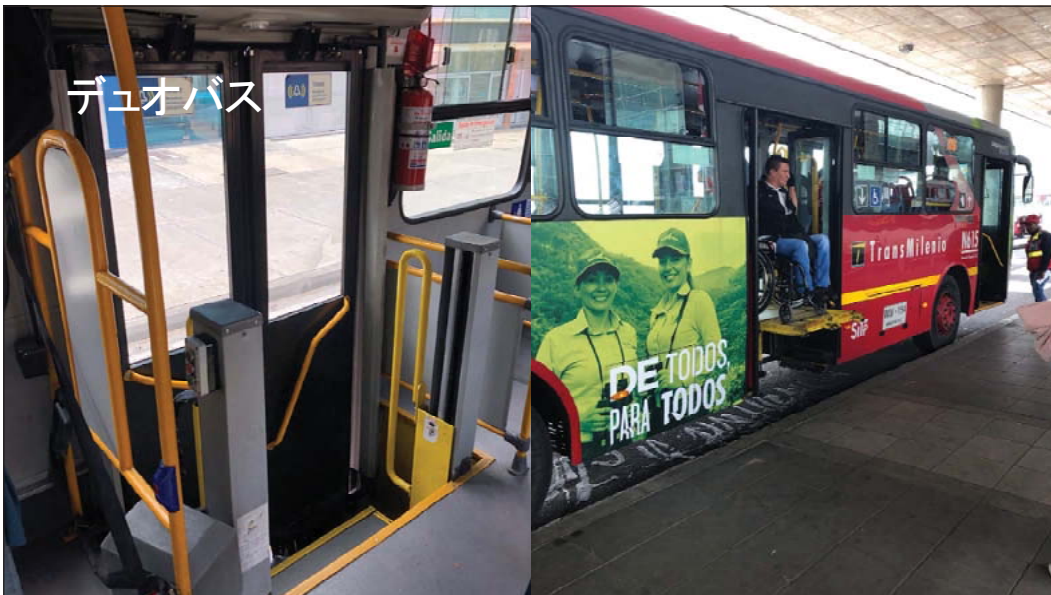
ボゴタ(コロンビア) BRTとトランスミカブレ



モビリティ負担金 (VM: Versement Mobilité)

- 「交通税」あるいは「交通負担金」
 - 課税対象: PTU内に立地する従業員9人以上の法人
 - 課税標準: 給与総額
 - 制限税率: 場合によって異なる(最高2.50%)
 - 用途: 都市交通全般(AOMが決定)
-
- 1974年創設・当初は通勤対策に対してのみ支出可
 - 1982年の制度改正以降、現在は運営費にも整備費にも用いることが可能になっている

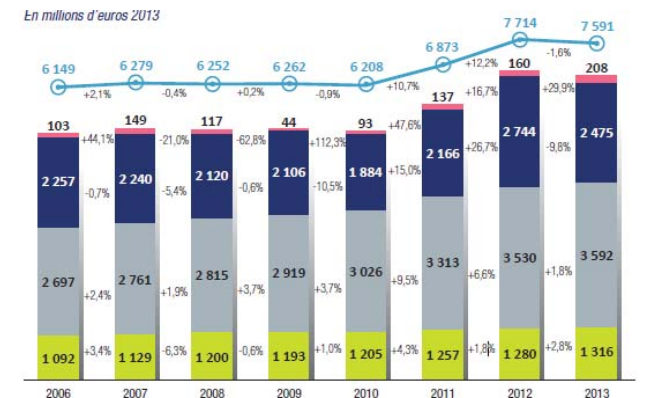
デュオバス



フランス地方都市の交通財源

経常部門収入(全AOM) 上から

- 国の補助: 設備省による補助
- 一般財源: 地方税、国の一般の補助金(DGDやFCTVA等)
- VT(交通負担金)
- 運賃収入: 実際にはAOMに入らない収入だが、金額を契約で規定
(単位: 100万ユーロ、イルドフランス州を除く数値)



出典: GART "L'année 2013 des transports urbains" p12

官民協力(PPP)による事業

- 契約で行政と事業者が協力
- 補助金を前提に、効率のよい運営を目指す
- フランス:一都市に一事業者
- イギリス:路線ごとの入札方式で競争環境をつくる

PPPのかたち

- 直営
- 部分委託
- 民設公営
- 公設民営
- PFI(民設民営)
- (民営化)
- 官民役割分担が明確

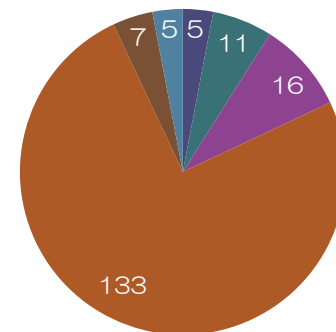
契約の種類と特徴

- 管理人契約(Gérance)
 - AOM側が全てのリスクを負い、事業者は契約に従って日常的な運営・管理業務のみを行う
- 業務委託(Régie intéressée)
 - 管理人契約とほぼ同じだが、事業成績に応じてボーナスが得られる仕組みが加わる
- 固定料金契約(Gestion à prix forfaitaire)
 - 運賃収入はAOTUのものとなり、補助額は契約時に定められた想定総費用額となる。費用削減をすると利益が出るが、運賃収入の増減は事業者の利益と関係がない
- 固定拠出契約(Contribution financière forfaitaire)
 - 後述の経営委託と同じ枠組みだが、施設整備にかかるリスクは全てAOMの責任となる
- 経営委託(Affermage)
 - AOMは施設の建設を行い、事業者はそれをリースして事業を行う。補助額は契約時に定められた一定額であり、事業状況がよければ利益を出せる
- 事業特許(Concession)
 - 施設の建設、管理、運営等について全ての責任を事業者側が持つ契約方式である。補助額は経営委託の場合と同様、契約時に定められた一定額となる

官民協力(PPP)

- PPPの種類
 - 直営(公営)
 - 部分委託
 - 民設公営
 - 公設民営
 - PFI(民設民営)
 - 民営化
- 官民の役割分担の方法によって、さまざまな方式がある
- 公設民営
 - 多額の資金を要する施設や車両は公(自治体)が所有・更新し、民間事業者はその運営のみを行う
 - 施設にかかる不採算を改善
- PFI
 - 民間事業者が独占的に事業展開する権利を得て、全て民間事業者が行う
 - もともと黒字運営可能な場合に、公営の欠点を埋める

契約の種類と特徴



潤沢な交通財源があることで、補助金を前提として民間企業が競争できる環境が創出されている

今の日本では、財源を確保しない限り、机上の空論になりかねない

- 管理人契約
- 業務委託
- 固定料金契約
- 固定拠出契約
- 経営委託
- 事業特許

本来の鉄道の役割

- メディア報道では、「赤字鉄道路線」の存廃が話題になっているが、実態はそうではなく、「鉄道本来の役割を果たせなくなった路線の存廃」こそが考えるべき対象
- バスで運びきれないほどの大きな需要がある状況で、鉄道はその能力を最も発揮できる



Ueda Sta.

鉄道問題の一般的な認識

- 広島県知事
 - 前提として、JRグループは市場原理に基づいて経営がされている会社ではない。ローカル線の維持については内部補助を前提としており、運賃・料金の設定についても国による規制が入っていることから、一般的な民間企業とは性格の異なる会社である。
 - 鉄道の存廃問題が表面化する地域は、県内でも人口減少が進んでいる中山間地域で財政力も脆弱な自治体が多い。そうした自治体が地方交通の維持のために補助金を出し続けることは今の仕組みでは厳しい。
- 岡山県・真庭市長
 - 地方の足を確保するという観点から、資本参加します。モノも言うし責任も持つ。
 - 地方路線を維持するために私たちもがんばるよという意思表示である。
- 「鉄道路線は、事業者が維持するものであり、地方自治体の立場では、負担すべき金額が大きすぎて対応できない」というのが、多くの地方自治体の考え方

もうひとつの鉄道の役割

Angers

役割を果たしている鉄道は、赤字でも維持すべき



- 都市の中心部に、都市内幹線と位置づけられる鉄道線(路面電車)を設置し、まちづくりと連携させて活用
- 都市の大気環境を改善し、安全性を高め、賑わいをもたらす

利用の少ない路線の実態

「昔ながら」の鉄道サービスをそのまま維持し続け、少しずつサービス劣化
低頻度運行、キャッシュレス対応なし、ホームドアなし、窓口なし

このままのサービスレベルで運行を継続しても、絶対に利用は増えない



芸備線・備後落合駅

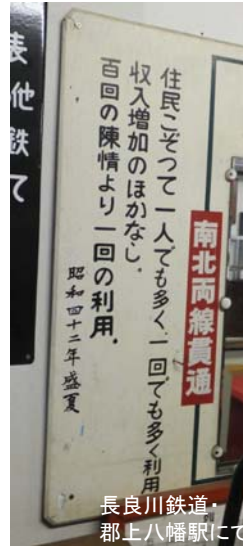


札沼線・新十津川駅(廃止)

費用負担の方法と気構え

- ・「JRや国が廃止すると言っても、地元で維持する」
 - ・道路整備や空港振興の予算の一部を鉄道維持に充てる方法
 - ・新たな税制度を創設する方法(「交通税」制度など)
 - ・住民が自ら負担する方法(各世帯で回数券など購入)
 - ・他地域の有志の支援を募る方法(クラウドファンディングなど)
 - ・利用者増を図る方法(駅近くに商業施設・公共施設・医療施設を誘致、駅から目的地までの交通の充実)
- ・こうした方法の活用を検討

国などに頼らず、自分たちにとって必要なものは自分たちで守るという気概と制度が必要
部外者にも支援可能な枠組みがあってもよい



公共交通協議会で鉄道が議論されない理由

- ・考えられる理由
 - ・自動車交通よりコストが高い
 - ・鉄道に関わる支援策が多くない
 - ・事業者が維持できているうちは事業者任せにしたい
- ・といった(大半は)自治体側の都合で、鉄道が議題に上がることが少ない
 - ・議論になるのは、事業者が廃止を表明したとき?
- ・鉄道についての議論テーマ例
 - ・増便、速達化、時刻変更
 - ・車両更新、駅施設更新、バリフリ
 - ・安全設備更新、踏切除去
 - ・ICカード導入、運賃割引
 - ・新線の建設
- ・いずれも従来は自治体側が事業者に対して「陳情」してきた
 - ・自分たちで費用負担することがあまり想定されていない

鉄道を活用するために

- ・サービス改善のために、最善を尽くすべき
 - ・見やすいマップ、簡便な支払い方法、速度の向上、運行頻度の増加、運賃の割引、等々
- ・「カネがないからできない」を言い訳にしない
 - ・高額な費用負担が必要な局面でも、最初からあきらめないで議論すべき
- ・横のつながりを活用したい
 - ・鉄道を有効に活用できている地域では、(遠方も含めた)自治体間の連携、国や都道府県とのつながり、事業者との協力関係がある場合が多い

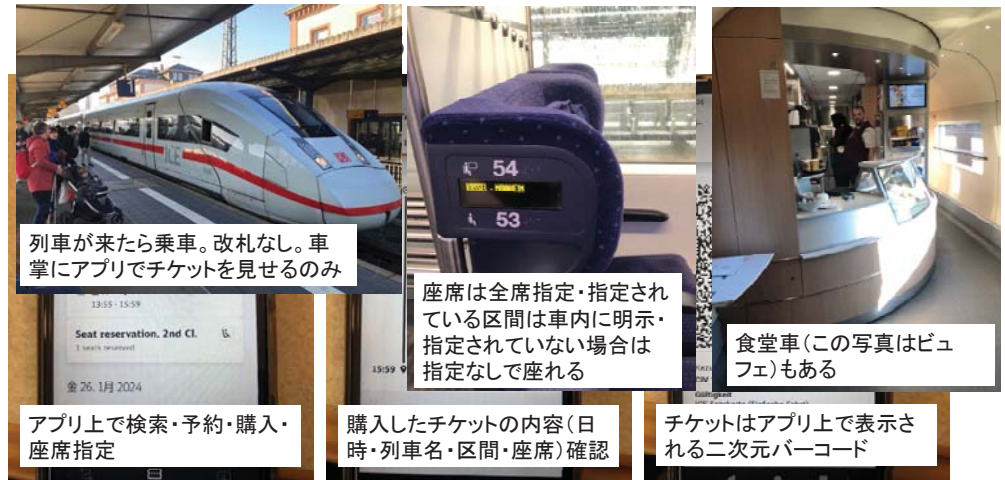
「交通に対して費用負担したくない」日本国民の意識が、この状況のそもそもの原因。皆が喜んでお金を出すようにするための工夫が、根本的には必要

増便・速達化・時刻変更などのサービス改善

- ・高山本線(JR西日本・富山県富山市)
 - ・増発: 概ね2本/時(1.5倍程度)
 - ・婦中鵜坂駅 設置
- ・姫新線(JR西日本・兵庫県竜野市他)
 - ・増発: 姫路一余部間79本を90本に
 - ・速達化: 新型車両導入、姫路一播磨新宮間36分が31分に
- ・利用低下傾向に歯止めがかかる
 - ・富山市の負担額: 1億3000万円(2009年度)
 - ・兵庫県と沿線市町の負担額: 79億円(無償貸付含む)

駅施設更新など

- 高山本線(JR西日本)つづき
- 婦中鵜坂駅:当初、臨時駅→常設化(ホームと待合施設、駐輪場)
- 姫新線(JR西日本)つづき
- 本竜野駅、播磨新宮駅、三日月駅などの駅舎・駅前広場更新→コミュニティスペースなどの設置で利用増
- 駐車場、駐輪場整備→高利用率
- 他にも事例はあるが、自治体が支援して鉄道のサービスを改善した事例の数は限られる。
- 支援額が億単位となり、都道府県と市町村の間での調整も必要になることから、そうした取り組み自体が少ない。
- 一方で、「期成同盟会」(目標の実現に向かって結束する人々を指すが、活動内容は陳情が大半)は多数に上る



列車が来たら乗車。改札なし。車掌にアプリでチケットを見せるのみ

座席は全席指定・指定されている区間は車内に明示・指定されていない場合は指定なしで座れる

食堂車(この写真はビューフェ)もある

アプリ上で検索・予約・購入・座席指定

購入したチケットの内容(日時・列車名・区間・座席)確認

チケットはアプリ上で表示される二次元バーコード

チケットに関わるあらゆることが、世界中どこでもスマホだけで完結

運賃設定の論点

- ICカード、現金、他
 - ICカードの普及で人件費削減、正確な支払・乗降履歴データの把握が可能に
- 改札、自由乗降・車内検札
 - 決済のスピードと安全性、無札者対応
- 距離別運賃、均一運賃、ゾーン制運賃、時間制運賃
- 事前予約、座席指定等
 - 着席可能性と快適性の関係、特別席の導入、優等列車等の設定
- 共通運賃・乗り継ぎ
 - 複数事業者間での収入の配分問題
 - サブスクリプション・定期券
- 運賃無料化
 - NYフェリー、ポートランド中心部等

公共交通の利用方法をわかりやすく統一できると利便性向上。
統一フォーマットのもとで各社・各地域が競争するのはどうか。

MRT駅(シンガポール)



シンガポールの公共交通は、1乗車1~2SD(シンガポールドル)程度。100円から250円程度で乗ることができる。赤字分は政府負担。

自治体が鉄道を維持するには一上下分離

黒: 純民間路線
赤: 国鉄由来

- 完全分離型
 - 養老鉄道・伊賀鉄道
 - 四日市あすなろう鉄道
 - 信楽高原鉄道
 - 北近畿タンゴ鉄道
- 車両保有型
 - のと鉄道
 - 青い森鉄道
 - 若桜鉄道
- 用地分離型
 - 三岐鉄道北勢線
 - 和歌山電鐵
 - 福井鉄道
 - 三陸鉄道
 - 山形鉄道
 - JR西日本可部線(延伸部)
- みなし分離型
 - 群馬型(上毛電鉄・上信電鉄) 他
- 災害復旧型

上下分離にも様々な方式があり、地域の実情に応じて分離の方法が選ばれている

新線の開業および検討

- 開業: 宇都宮ライトレール
- 企画から実現まで20年強
- 建設費の問題以外に、地元交通事業者および建設反対派の存在
- 整備費: 総額684億円
- 本数: 最大8本/時
- 利用: 1万人以上/日
- 富士山登山鉄道
- 富士山のオーバーツーリズム、大気汚染対策
- 富士山スバルラインにLRTを建設・運行する構想→BRTに
- 整備費: 1400億円(LRTで試算)

上下分離でサービス改善

- 北勢線(三岐鉄道・三重県)
- 近鉄が廃線表明→沿線の三岐鉄道に対して地元市町が継続運営依頼→2003年、運行事業者交代
- 沿線市町が用地取得、10年間の運行に関わるサービス改善のための投資費用の負担、赤字補填(計55億円)
- 京都丹後鉄道(北近畿タンゴ鉄道・京都府)
- 2015年から運行をWILLER TRAINSに委託
- 観光列車、駅施設の改善(バリフリ)、パターンダイヤ化、企画乗車券
- 沿線自治体と京都府、兵庫県が長年多額の支援(計4~5億円/年)

考えるヒント(1)自治体が鉄道に関わる必要性

- いったん鉄道に関わると多額の資金が必要になる。自治体が鉄道に関わる必然性はあるか? そのために必要な施策はどうか?
- 国の支援の拡充、地方自治体が自ら資金調達できる制度の整備、クラウドファンディングなどの新たな負担者を獲得できる方法の活用、他
- どのくらいの便益(効果)が見込めれば鉄道に関わるべきか?
- 日常の利用者の増加が見込めるか、他地域との交流人口が増加するか、道路状況の改善が見込めるか

考えるヒント(2)鉄道利用者を増やすための方策

- 日常利用の増加に限界がある場合: 観光利用者の増加
 - 観光列車、クルーズ列車、レストラン列車、アテンダント乗務 など
- 日常利用の増加に向けた取り組み: 高頻度化、速達化
 - 増発、パターンダイヤ化、車両・設備改善 など
- 利用可能性を高める取り組み: 二次交通の改善
 - 駐車場・駐輪場の整備、バス・タクシー乗り場の改善 など
- 利用者の負担の軽減: 割引きっぷ、定期券の値下げ
 - 通学定期の費用負担、企画乗車券 など
- その他のニーズ対応
 - 新駅設置、バリアフリー改善、グッズ販売 など

おわりに

- 人は交通にお金を支払いたくない
 - 赤字の鉄道を維持するには、利用者以外の費用負担者が必要
 - 国や大企業に頼るだけでは問題は解決しない
 - 地元の交通ニーズに合わせることで、ニーズの創出が必要
- 地域公共交通の設計・検討では、鉄道も考慮してほしいです！**

考えるヒント(3)鉄道事業者の協力を得る方法

- 「自助努力」で頑張ってきた民間事業者としては、金銭支援を得る代わりに経営の自由を失うのが怖い
- 鉄道事業の「常識」に反する提案には反対せざるを得ない
- 鉄道事業者の協力を得て、サービス改善を行うためには何が必要か
 - 上下分離における運行事業者の選定と契約の方法
 - 運行に必要な費用と自治体が負担するのが望ましい委託費の水準
 - 他の交通事業者との調整方法
- 自動車と異なる問題は、突き詰めれば費用負担に帰着。高額な費用を上回る便益が見込め、かつ自動車より高い効果が見られるなら、鉄道も活用すべき

