

# 地方民鉄の現状

## - 輸送密度の相関分析 -

### 【要 旨】

1. JRを除く民鉄のうち地方旅客鉄道(以下地方鉄道と略す)は大都市高速鉄道や路面電車、観光鉄道、貨物鉄道を除くものとして定義されており、統計上はガイドウェイバスやスカイレール等の新システムも含まれている。平成12年度現在95社、路線長3,300kmに上っているが、既存のローカル線が廃止される一方、旧国鉄特定地方交通線の転換路線等が「地方鉄道」に加わったため、事業者数路線長共にここ10年程度は大きな変化はない。

2. 昭和55、6年に施行された国鉄再建法・施行令により、38線区1,311kmが第3セクター鉄道(事業者数33社、うち31社が第3セクター)として承継され、鉄建公団が建設中の地方新線で工事が中断されていた路線のうち、第3セクターが引受けた路線等が15線区497kmに上った。

双方合計(転換路線等という)の路線長は1,808kmに達し、地方鉄道全路線の過半(55%)を占めるに至っている。現在では更に、整備新幹線開業に伴う並行在来線の経営を引き継ぐ第3セクターが「地方鉄道」の範疇に加わっている。

3. 平成12年度の地方鉄道94社95路線の輸送密度を他鉄道と比較すると大都市高速鉄道の数%、JR3島会社の4割程度に過ぎないが、個々の路線では偏差が著しい。そのため分析にあたり、人口等の要素を加味し機能別に、過疎・生活型、フィーダー型、大都市圏補完型、地方中核都市型の4グループに分類することを試みた。なお、輸送密度とグループの相関比は0.423で相関が認められた。

4. 過疎化・少子化の進展、道路網の整備とそれに伴う持続的な自家用車の増加、不況の長期化による不定期客の減少等地方鉄道の経営環境は厳しい。12年度の地方鉄道の輸送人員は3.4億人で9年度をピークに減少しているが、転換路線等を含んでいるため輸送密度でみると長期的には大幅に低下している(1985年度3,968 2000年度2,676/人・キロ 33%)。

マイカー利用の増加等から通勤定期客が漸減、通学利用率が相対的に高くなっており、また実勢運賃はJRや大都市鉄道に比しかなり割高である。

5. 鉄道営業損益は赤字基調で推移(合算ベース)しており、黒字路線数は25路線で全体の3割にも満たずしかも年々減少している。とりわけ転換路線等の収支は苦しく39路線中営業黒字は6路線のみであり、また過疎・生活型に区分される30路線は全て赤字である(12年度)。

全社ベースでの経常損益では不動産業等の関連事業を以て鉄道事業を下支えしているものの、

93社中6割強の58社が赤字であった。

財政面では93社中繰越欠損金を抱える会社は53社と半数を上回り、そのうち10社が債務超過の状況にある(12年度末)など財務基盤は脆弱である。

6. 鉄道施設面では、狭軌・単線の形態が多く電化路線は略半数であり、総じて老朽化が進んでいる。保安設備ではATS又はATCの何れも設置していない路線が18に上っており、近年こうした設備のない路線で死傷事故が発生していることから改善が望まれる。

7. 個々の路線の輸送密度を目的変数とする説明変数を、インフラ面で人口密度等5変数、運行ハード面で駅数等4変数、運行ソフト面で平均運賃等4変数の合計13変数を探って、相関行列を概観すると路線全体では、運行本数、次いで人口密度等の要素が相関が高く、駅間距離および乗用車保有率に負の相関が認められた。

8. 次に各グループ毎で相関係数の高い説明変数を選び回帰分析を試みたが、過疎・生活型路線は有意な対象にならず、フィーダー型路線では精緻な結果は得られなかった。他方、大都市圏補完型および地方中核都市型路線においては、運行本数、平均運賃、乗用車保有率、世帯数などの変数を以て比較的有意な重回帰式を得ることができた。

このことは、過疎エリアなどでは鉄道は輸送モードとして略成熟しているのに対し、後2グループにおいては現在もなお人口等インフラ集積が進行し自家用車など他の輸送モードとの価格・サービス競争がより活発に行われている可能性を示唆しているものと推測できる。

9. 地方鉄道に対する欠損金補助は平成9年度で打切られ、また転換路線に対する運営費補助は7年度に、地方新線開業費補助も13年度に各々終了した。従って、近代化補助は最も重要な制度であるが、厳格な欠損要件など改善の余地がある。並行在来線については現状沿線自治体によって独自の支援スキームが講じられているが、特段の補助制度はなく、開業費等に対する制度の検討が望まれる。

10. 大都市圏補完型や地方中核都市型など一部の事業者では、車両等施設の近代化による高速化・フリークエント輸送や兼業部門の強化などの方策により乗客減に歯止めをかける等一定の効果を上げている。これらにおいては今後とも運行面での経営努力が必要とされるのに加え、過疎・生活型路線、フィーダー型路線などでは自治体独自の財政支援が行われている例もあり、沿線自治体の主体的な関与が重要であると思われる。

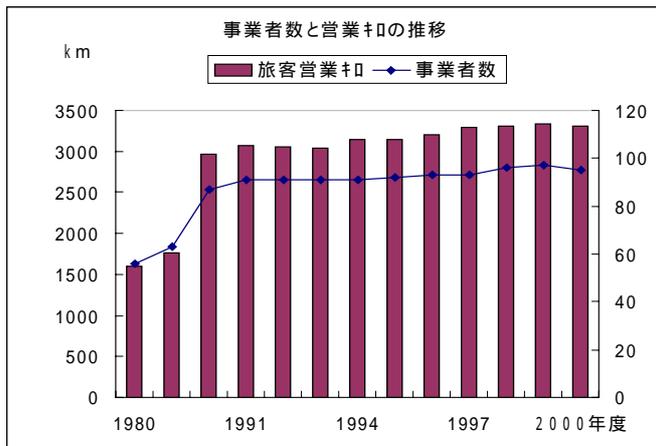
12年3月の鉄道事業法改正で退出が容易になり、今後一層、地方鉄道の廃止・縮小は続くものと思われる。地元の活性化・存続意志が最も重要で、駅舎の高機能化等街づくりの中に積極的に鉄道を活かす方策が不可欠であろう。

[担当: 浅井康次 (e-mail:koasai@dbj.go.jp) ]

## 1. 地方鉄道概観

- ・地方旅客鉄道は、JRを除く民鉄で、大都市高速鉄道、路面電車、観光鉄道、貨物鉄道以外のものと定義。ガイドウェイバスやスラール等の新モードが含まれ、路線の規模・機能は多種多様。
- ・12年現在、94社、路線長約3,300km。ここ10年程は大きな変化なし。
- ・国鉄再建法による特定地方交通線対策により、昭和59～平成2年にかけて既存の38線区1,311kmが第3セクター等に転換承継され、また当時未成の地方新線15線区497kmを第3セクターで引受けた。これ等“転換路線等”は39社、路線長1,808kmに及び、地方鉄道の過半を占める。
- ・最近では、整備新幹線開業に伴う並行在来線の経営を承継する第3セクターが地方鉄道に加わる。
- ・改正法施行に伴い廃止・縮小が相次ぎ、転換路線の廃止も現出。

図表1-1 事業者数と路線長の推移（民鉄/鉄道統計年報より作成）



図表1-2 国鉄再建法によるローカル線の扱い（原則）

輸送密度	路線の区分と存廃	
8,000人/日km以上	幹線	採算黒字路線
4,000人/日km以上	地方交通線	採算赤字でもバスより経済的な路線（存続）
2,000人/日km以上		特定地方交通線
2,000人/日km未満		3次選定路線（廃止）
		1・2次選定路線（速やかに廃止）

図表1-3 転換路線および公団地方新線（数字でみる鉄道他より作成）

区分		線区数	路線長 km	転換時期	主要路線
転換路線	1次選定	18	327	S59/4 - S63/3	三陸鉄道、いすみ鉄道、明知鉄道
	2次選定	11	671	S61/11 - H1/6	北海道ちほく高原鉄道、長良川鉄道
	3次選定	9	313	S63/1 - H2/4	のと鉄道、平成筑豊鉄道、山形鉄道
	合計	38	1,311		
公団新線	地方新線	13	434	S59/4 - H14/7	鹿島臨海鉄道、智頭急行、野岩鉄道
	幹線	2	63	S63/1 - S63/7	阿武隈急行、愛知環状鉄道
	合計	15	497		

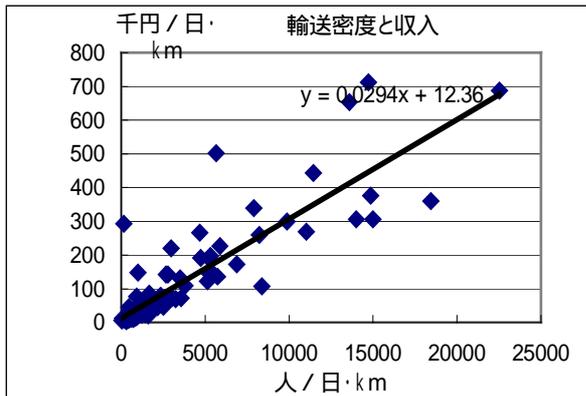
図表1-4 最近の廃止・開業（一部廃止・開業を含む、路線長単位：km、鉄道要覧より作成）

廃止			開業		
事業者名	時期	路線長	事業者名	時期	路線長
有田鉄道	14.12.31	5.6	青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道	14.12.1	26.82
京福電気鉄道永平寺線	14.10.21	6.2	土佐くろしお鉄道阿佐線	14.7.1	42.7
南部縦貫鉄道	14.8.1	20.9	名古屋ガイドウェイバス	13.3.23	6.5
長野電鉄木島線	14.4.1	12.9	筑豊電気鉄道	12.11.26	0.6
下北交通	13.4.1	18.0	井原鉄道	11.1.11	41.7
のと鉄道七尾線	13.4.1	20.4	スラールサピス	10.8.28	1.3
蒲原鉄道	11.10.4	4.2	しなの鉄道	9.10.1	65.1
新潟交通	11.4.5	21.6	土佐くろしお鉄道宿毛線	9.10.1	23.6
弘南鉄道黒石線	10.4.1	6.2	北越急行	9.3.22	59.5

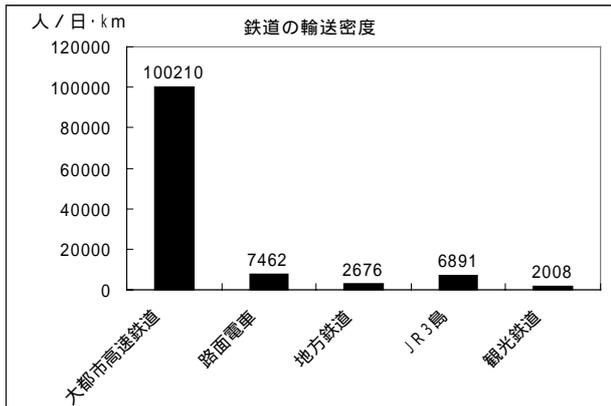
## 2. 輸送密度と路線の分類

- ・輸送密度は運行成績の代表的指標。1日路線1kmあたりの輸送人員で平均断面交通量。
- ・地方鉄道の輸送密度は、大都市高速鉄道の数%、JR3島の4割弱の規模。
- ・個々の路線の輸送密度は、43～22,535人/日・kmと偏差が著しく、類型化する必要あり。
- ・12年度95路線を、過疎・生活型、フィーダー型、大都市圏補完型、地方中核都市型の4類型化、4グループと輸送密度の相関関係あり（相関比 $\eta^2 = 0.423$ ）。

図表2-1 輸送密度と収入



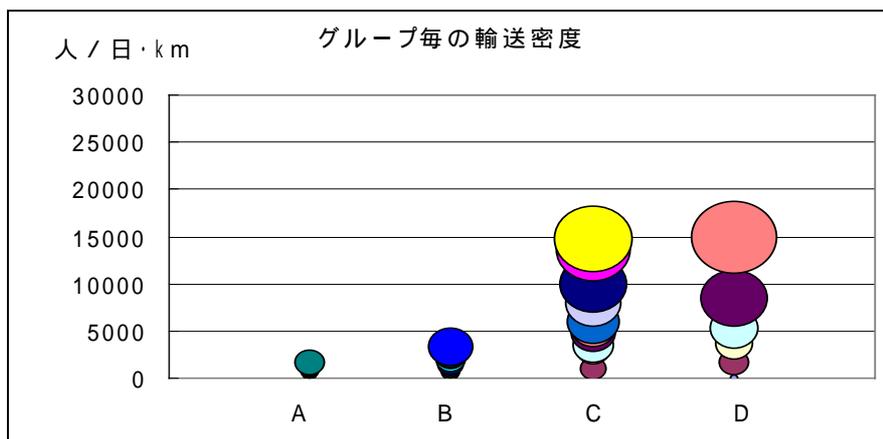
図表2-2 地方鉄道の輸送密度（加重平均、鉄道統計年報）



図表2-3 路線の分類

区分	機能	路線数 (%)	輸送密度 単純平均値	同左 変動係数	主な路線
過疎・生活型	人口希薄地の生活路線 (BCD以外の路線)	30 (32)	1,020	1.01	由利高原鉄道 (秋田) のと鉄道 (石川) 土佐くろしお鉄道 (高知) 島原鉄道 (長崎)
B フィーダー型	一定人口集積地における幹線の枝線輸送機能	32 (34)	1,858	0.72	会津鉄道 (福島) 北越急行 (新潟) 北近畿カワ鉄道 (京都・兵庫) 智頭急行 (兵庫・鳥取)
C 大都市圏補完型	首都圏・中京圏・京阪神・北九州/福岡圏の通勤通学・レジャー等	21 (22)	6,935	0.66	総武流山電鉄 (首都圏) 江ノ島電鉄 (首都圏) 愛知環状鉄道 (中京圏) 叡山電鉄 (京阪神圏)
D 地方中核都市型	中核都市 (人口30万以上) における基幹又は補完的交通機能	12 (13)	8,160	0.87	北陸鉄道 (金沢市) 静岡鉄道 (静岡市) 伊予鉄道 (松山市) 広島電鉄 (広島市)
合計又は平均		95 (100)	3,512	1.26	

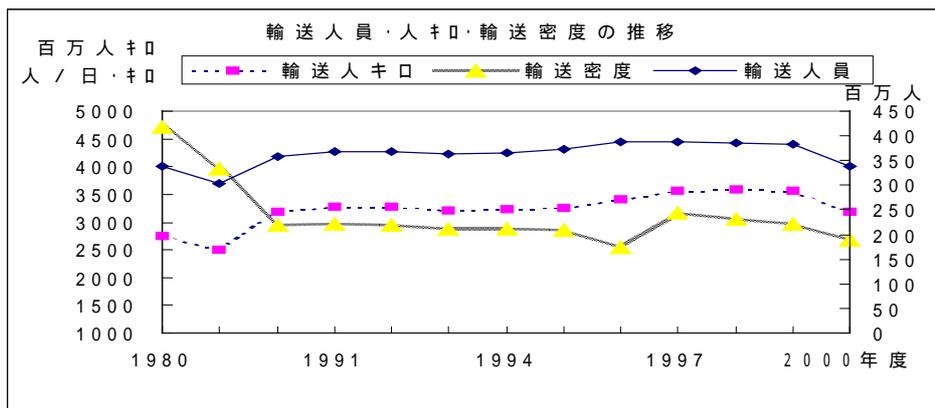
図表2-4 グループ毎の輸送密度



### 3. 鉄道収入・施設

- ・過疎・少子化、自家用車の増加、不況の長期化等で経営環境厳しい。
- ・輸送人員は12年度3.4億人。輸送密度は15年前の2/3の水準に低下(3,968 2,676人)
- ・マイカー利用等で通勤定期客を筆頭に減少、通学定期比率が相対的に高い特徴。通学の足。
- ・実勢運賃は25円/人・kmで大都市高速鉄道、JR3島より10円程度高い水準。
- ・狭軌・単線の路線形態、電化は略半数。車両など施設は総じて老朽化が進む。
- ・保安面ではATS又はATCの何れも設置していない路線が18に上り死傷事故も。

図表3-1 地方鉄道の輸送実績推移(民鉄/鉄道統計年報より作成)



図表3-2 輸送人員の内訳(2000年度、( )内は1980年度)

単位：%	定期		定期外
	通勤	通学	
地方鉄道	23(31)	27(25)	50(44)
路面電車	18(28)	10(15)	72(57)
大都市高速鉄道	45(48)	14(15)	59(63)

注：JR3島は、北海道、四国、九州3社の単純平均値、民鉄/鉄道統計年報より作成。

図表3-3 平均運賃の比較(平均運賃単位：円/人・km)

	大都市高速鉄道	路面電車	地方鉄道	JR3島会社
平均運賃	14.4	38.6	24.7	16.5
平均輸送キロ	10.7	3.1	9.5	31.0

注：JR3島は、北海道、四国、九州3社の単純平均値、平均輸送キロはkm/人。鉄道統計年報12年度版より作成。

図表3-4 収支構造の比較(単位：%、鉄道統計年報、自動車運送事業経営指標より作成)

	営業収入	営業費用	人件費	修繕費	動力費	諸税	償却費	営業損益
地方鉄道	100	104.6	55.2	13.1	6.1	4.0	12.2	4.6
大都市高速	100	86.8	37.0	7.0	4.3	3.0	23.0	13.2
JR旅客	100	84.8	33.7	12.6	3.3	3.5	15.0	15.2
路面電車	100	120.2	75.3	10.7	4.6	3.1	14.6	20.2
乗合バス	100	108.4	77.4	4.7	6.0	1.1	6.5	8.4

注：乗合バスは平成12年度、民営と公営を含む。89社90路線合計ベース

#### 4. 鉄道損益・全社ベースの損益・財政

- ・12年度の鉄道営業損益は、94路線中黒字路線は25で3割に満たず、償却前でも半数に満たない現況。グループ別では大都市圏補完型路次いで中核都市型に黒字路線比率が高く、過疎・生活型の30路線は全て赤字であった。転換路線もとりわけ厳しい。
- ・鉄道営業損益（合算ベース）は恒常的に赤字基調で推移。
- ・人件費は相対的職員数と給与面からストロの余地は乏しい。
- ・全社ベースでの経常損益では93社中35社が黒字であり、関連事業を以て鉄道事業を下支えしている構造。しかし不動産等関連事業で相応の利益をあげているのは大都市圏補完型、中核都市型の一部の事業者に偏る。また、社歴の浅い転換路線等では経常黒字は8社のみで2社を除き略トトの状況。
- ・ROA（総資産利益率）は1%であり、JR旅客6社の1/4、大手民鉄15社の1/3の低水準。
- ・12年度末で53社が繰越欠損を抱え、そのうち10社が債務超過に陥っている。

図表4-1 営業損益別路線数の推移（構成比：％、鉄道統計年報より作成）

	平成12年度		平成7年度		平成2年度	
	路線数	構成比	路線数	構成比	路線数	構成比
黒字	25	26.6	27	30.3	28	33.3
赤字	69	73.4	62	69.7	56	66.7
全体	94	100	89	100	84	100

注：社数は路線数 - 1。12年度現在運行中の路線 - 93社94路線ベース - のみを対象とした。

図表4-2 グループ別の営業損益（12年度、（ ）内は構成比％）

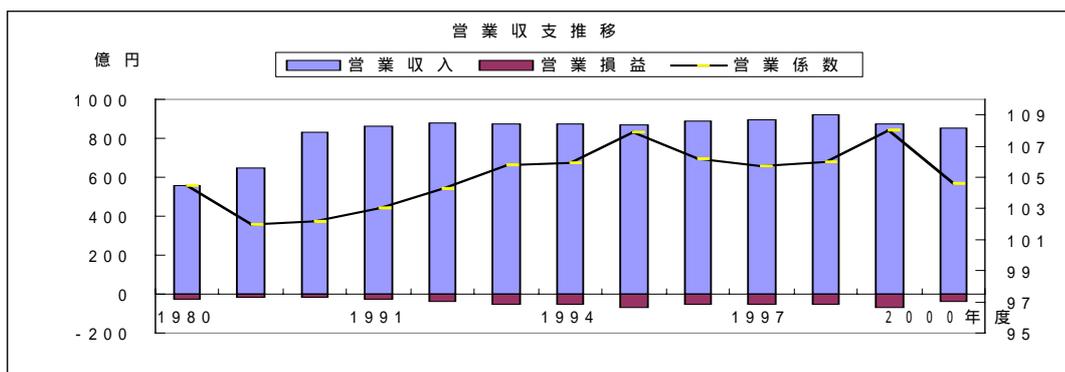
	過疎・生活型	フィーダー型	大都市圏補完型	地方中核都市型
黒字路線数	0 (-)	6 (19)	15 (71)	4 (33)
赤字路線数	30 (100)	26 (81)	6 (29)	8 (67)
合計	30 (100)	32 (100)	21 (100)	12 (100)

図表4-3 転換路線等の営業損益（平成12年度、構成比：％）

	転換・地方新線		非転換線	
	路線数	構成比	路線数	構成比
黒字路線	6	15.4	19	34.5
赤字路線	33	84.6	36	65.5
全体	39	100	55	100

注：93社94路線ベース

図表4-4 地方鉄道損益の推移（民鉄 / 鉄道統計年報より作成）



図表4-5 平均給与・職員数の比較（単位：千円/月・人、人/km、鉄道統計年報より作成）

	大手民鉄	地方鉄道	JR3島	公営事業者
平均給与 (指数)	585 (164)	356 (100)	506 (142)	650 (183)
kmあたり職員数	17.6	1.9	3.6	35.2

注：大手民鉄は15社合計、公営は1都11市合計ベース（含む軌道事業）。

図表4-6 経常損益別会社数（平成12年度鉄道統計年報より作成）

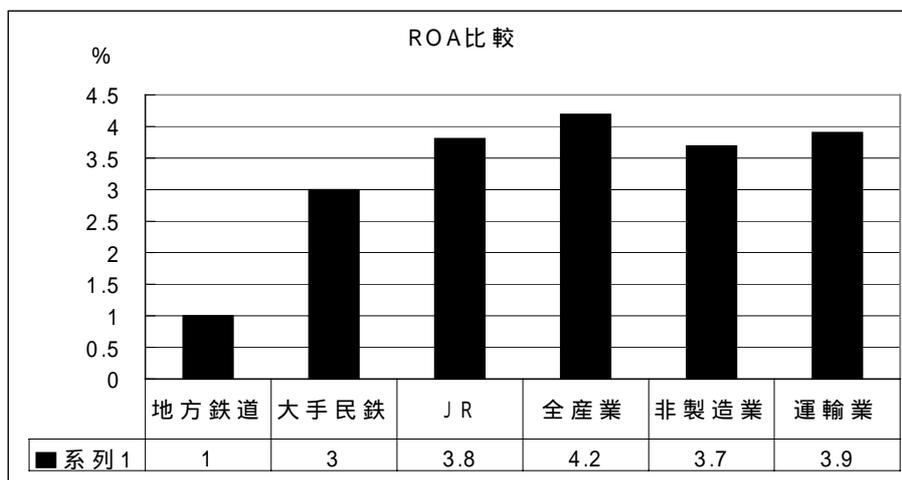
	転換路線		非転換路線		全体	
	数	割合	数	割合	数	割合
黒字会社数	8	20.5	27	50.0	35	37.6
赤字会社数	31	79.5	27	50.0	58	62.4
全体	39	100	54	100	93	100

図表4-7 全社ベースの損益（平成12年度鉄道統計年報より作成）

単位：億円	収入	費用	営業損益	経常損益	当期損益
全社	3,629	3,523	106	4	117
うち鉄軌道部門	995	1,032	37	-	-
自動車部門	1,179	1,212	33	-	-
不動産部門	659	518	141	-	-
その他部門	796	761	35	-	-

注：鉄軌道部門には路面電車、観光鉄道等を含む。会社数は93社。

図表4-8 総資産利益率の比較（鉄道統計年報、政策銀財務データハンドブックより作成）



## 5. 輸送密度の回帰分析

- ・輸送密度を目的変数とする説明変数を、インフラ面で人口密度等5変数、運行ハード面で駅数等4変数、運行ソフト面で4変数、合計13変数を設定。
- ・95路線全体では、運行本数、人口要素で正の相関、駅間距離、乗用車保有率で負の相関関係。
- ・グループ毎の重回帰分析を試行。過疎・生活型は有意な対象にならないが、大都市圏補完型、地方中核都市型では、比較的精度の高い重回帰式を得た。過疎地域等では市場原理が働きにくく、後2グループでは人口等インフラの集積が進行し、運賃や運行本数等のサービス競争がより活発に行われていることを示唆。

図表5-1 説明変数の設定

インフラ面	人口（平方根）人口密度、世帯数（平方根） 乗用車保有率、観光資源の有無
運行ハード面	路線長、駅数、駅間距離、相互乗入アクセス
運行ソフト面	平均運賃、運行本数、表定速度、急行等列車の有無

人口：原則として起点駅・鉄道連絡駅の存在する市町村人口（平均）住民基本台帳2001/3末。

人口密度、世帯数：人口と同エリアの可住地人口密度、世帯数、住民基本台帳2001/3末。

乗用車保有率：人口と同エリアの世帯あたり保有率、2000/3末。

観光資源：JTB指定周遊推薦地の有無、時刻表。あり=1、なし=0。

路線長、駅数：12年度末旅客営業km、駅数、相互乗入：JR他の民鉄との接続駅数。

平均運賃：円/人・km12年度実勢、鉄道統計年報。

運行本数：往復/日、区間輸送含む、時刻表夏時間<sup>ハ</sup>-入。

表定速度：路線長/所要時間、各駅停車<sup>ハ</sup>-入、時刻表。

急行等列車：観光便含む、時刻表。あり=1、なし=0。

図表5-2 95路線全体での単相関係数

1. 運行本数 0.785	2. 人口密度 0.531	3. 世帯数 0.488	4. 人口 0.485
5. 駅間距離 -0.29	6. 乗用車保有率 -0.26	7. 路線長 -0.23	

図表5-3 グループ毎の説明要因

	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	上段：回帰式 下段：補正済決定係数
A	急行等サービス 0.26	-	-	-	-
B	表定速度 0.39 (t=2.5)	運行本数 0.25 (t=1.7)	-	-	Y=87x <sub>1</sub> +34x <sub>2</sub> -1936 R <sup>2</sup> =0.17
C	運行本数 0.45 (t=2.6)	乗用車保有率 -0.43 (t=-2.6)	平均運賃 -0.31 (t=-3.0)	観光資源 0.30 (t=1.6)	Y=56x <sub>1</sub> -122x <sub>2</sub> -152x <sub>3</sub> +2350x <sub>4</sub> +19262 R <sup>2</sup> =0.53
D	運行本数 0.83 (t=12.8)	世帯数 0.58 (t=1.2)	平均運賃 -0.40 (t=-7.0)	-	Y=139x <sub>1</sub> +5x <sub>2</sub> -135x <sub>3</sub> -313 R <sup>2</sup> =0.96

注：X<sub>n</sub>は説明変数。下段は単相関係数、( )はt値。-は有意な変数が無いことを示す。

## 6. 地方鉄道の課題

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 欠損補助、転換路線に対する運営費補助、地方新線に対する開業費補助は各々打切・終了。現在最も重要な近代化補助制度には、厳格な欠損要件など改善の余地がある。並行在来線に対しては特段の補助制度はなく、自治体により支援スキームはバラバラである。</li> <li>・ 一部の事業者では、近代化、フリークエント運行、観光等へ特化、兼業の強化など懸命の生き残り策。過疎路線等では自治体単独の財政援助も実施。</li> <li>・ 地方鉄道の活性化のためには、高速化、直通乗入運転、運行本数増、弾力的な運賃設定、車両のコストダウンなどの自助努力が必要。その効果が低い過疎路線等では自治体支援の期待が高い。</li> <li>・ 地元の存続意志 - 街づくりの中に鉄道を活かす方策が不可欠。</li> </ul>
---

図表6-1 運行面での成功事例（「全国鉄道事情大研究」、「第3セクター鉄道」、「鉄道ジャーナル紙」などより作成）

項目	事業者	内容・効果（改善当時の状況）
高速化・運行本数増	江ノ島電鉄 静岡鉄道 上田交通 松浦鉄道 伊豆箱根・大丸山線 平成筑豊鉄道	急カーブを高速で走れる連接車を登場、スピードアップを図り、並行バス路線の一部を縮小した。また周辺道路の渋滞で鉄道利用が増えた。冷房化、クロスシート車の投入と共に、終日12分毎のフリークエント運転で、乗客は増加。 S59年JR東海道線が15分毎、S61には10分毎の頻繁輸送を実施、当社は乗客減。これに対抗して6分毎のフリークエント輸送を実施、乗客数は回復。 S61年1500Vに昇圧、東急新型ステンレス車両、運行本数増加で、赤字幅も縮小、平成5年度は欠損補助を返上。 転換時に、86167本に運行本数増加、駅数も3257に増加。289万人の乗客が400万人超、黒字基調の経営。 12分毎のフリークエント運転で昼間の利用増、S61年度13722 平成8年度15118人/日・kmと輸送密度アップ。 平成元年開業時、駅数1531、運行本数は3倍にし、8年度まで黒字経営維持。
直通乗入	伊勢鉄道 北越急行 智頭急行 北近畿タンゴ鉄道	平成7年度、JR東海の快速列車等の走行による輸送人員増。 平成9年度、在来線最速特急はくたかの好調により実質初年度より黒字計上。 平成8年11月よりJR西日本特急いなば乗入効果で11.4万人増加、経常赤字幅半減。 S63年直通特急エーデル丹後の走行により天橋立観光客が観光バスから鉄道回帰。 平成2年には特急タンゴエクスプローラー増発により、285300万人超。
車両等近代化	伊豆急行 伊豆箱根・駿豆線 豊橋鉄道 愛知環状鉄道 若桜鉄道	不評の“踊り子”より観光向けのリゾート21を投入。展望車を造り半数の車両に海側向きの座席設置。これにより、オイルショック後低迷していた乗客は再び増加。 ステンレス車両、転換クロスシート等リニューアルで乗客減は収まる。 平成9年1500Vに昇圧、名鉄より車両を譲受ると共にATS設置、運行本数も終日12分毎とした。輸送密度は約1000人増加した。 専用車両23両を揃え、新駅も設置、パターンダイヤを基本とした。国鉄時代S61年度2879人だった輸送密度が5千人を超えている。 新駅設置等により乗客は平成8年度9年度に4.3万人増えた。
その他	樽見鉄道 叡山電鉄 伊予鉄道	転換後、観光列車を走行させ、ダイヤの改善、運行本数1015往復等で旅客増。 平成元年京阪鴨東線（出町柳・三条）の開業により、当路線は大阪淀屋橋と連結。京都都心や大阪に向かうマイカー族や学生が鉄道に回帰。S63年度3170 平成2年度6409人/日・kmと輸送密度アップ。 平成13年4月運賃を約20円引き下げ。8月までに乗客減が1/2に圧縮された。

図表6-2 主な自治体独自の財政支援例（並行在来線は除く 鉄道ジャーナル紙他より作成）

自治体	対象事業者	内容等
群馬県他	上信電鉄 上毛電気鉄道	98~02年度の5か年を再建期間として鉄道基盤設備維持費補助金を交付。経常欠損のうち人件費・修繕費等を対象に、県3/5、市町村2/5を負担。この他、近代化補助、従前の固定資産税相当額補助あり。
宮城県他	くりはら田園鉄道	定額補助金制度。経営努力で赤字が補助金以内ならその差額は社内留保できる。県と沿線5町が負担。99年度は経常赤字60百万円に対し県45、5町15を負担。
福井県他	京福電気鉄道	93年度沿線自治体が回数券補助、市街地・駅間をシャトルバス運行で存続支援。 96/5、越前線活性化協議会を設立。98~00年度欠損金を県、沿線5市町村が助成し存続を図る。02/1、鉄道施設は県が取得し新会社は借りて運行する“上下分離”を採用、開業後の運営は沿線市町村の責任で合意。03/2、えちぜん鉄道が経営承継。
島根県他	一畑電気鉄道	国の欠損補助打ち切後は、県と沿線市町村からの助成で存続。
富山県他	万葉線	鉄軌道欠損補助金を設け、県、高岡市、新湊市で前年度の経常損失額の1/3づつ補助。

図表 6 - 3 沿線住民・地域社会のバックアップ事例（ローカル鉄道を活用した地域活性化推進検討調査他より作成）

事業者	内容等
三陸鉄道	県・自治体によるアメニティ向上事業費補助でシートの改良などに活用。県がイベント車両を購入し事業者は無償貸与。 ボランティアによる駅舎清掃・植樹等の美化運動。
松浦鉄道	役所・民間・鉄道経営者からなる経営基盤強化研究会を設置、真摯な議論を行う。
甘木鉄道	推進協議会・育てる会と共に常駐の事務局を設置。月報、沿線カレンダーを作成。地元有力者を無人駅の名誉駅長に指定。地元の西鉄やキリンビール福岡工場とのタイアップでガーデンクーポン（乗車券＋飲食券）を発売。
嵯峨野観光鉄道	保津川遊船企業組合と連携し、復路は「保津川下り」などの多様な楽しみを提供。
わたらせ渓谷鉄道	総株主中、約半数の130名が沿線住民で、足尾町には持株会も設置。 ボランティアによる植栽事業。
真岡鉄道	SLを真岡市と芳賀地区広域行政事務組合が1台ずつ購入し、SL運行に伴う各種リスクを沿線自治体で引き受ける。
いすみ鉄道	ボランティアによる花の植栽や草刈りが百、千人単位で実施。
野岩鉄道・会津鉄道	別々にあったものをH13年「会津野岩線利用促進協議会」として統合、沿線散歩事業を協賛で実施。
土佐くろしお鉄道	県と沿線市町村等からなる「ごめん・なはり線活性化協議会」が組織され、イベントの実施、ホームページ、ビデオ、マップを作成。 住民有志がNPO法人「ごめん・なはり線を支援する会」を立ち上げファンクラブを組織。

図表 6 - 4 存続・活性化への課題

運 行 面	1	高速化 - 自家用車からの回帰、車両更新、閉塞方式、重軌条化
	2	直通乗入運転 - 大都市圏へのアクセス改善
	3	運行本数の増加 - 輸送密度との高相関、スピードアップ
	4	弾力的運賃設定 - 需要創造型運賃、フリーカット、ファミリー定期券
	5	シームレス化 - 効率的なダイヤ、乗継運賃制度、各種情報提供
	6	特化 - 観光路線化、貨物部門への傾注
コ ス ト 面	1	車両の共通化
	2	外部委託化 - 駅務、保守
街 づ く り	1	駅舎の高機能化
	2	共通意識の醸成 - 地元の鉄道、存続意志の高揚
兼業部門の強化		
自治体の支援		

図表 6 - 5 路線形態別の在り方（イメージ）

自助努力の期待される効果

