

地域公共交通と公民連携



2017年（平成29年）3月



目次

要旨	2
1. 調査の目的	4
2. はじめに	5
(1) 従来の公共交通の役割分担.....	5
(2) モータリゼーションと公共交通の役割の変化.....	5
(3) 地方自治体の役割の変化.....	6
(4) 交通政策基本法の制定と、活性化法の改正.....	7
(5) 現在の状況.....	8
(6) 遅れている街づくりとの連携.....	9
(7) 運賃の収受方法の改善.....	10
(8) 事例の研究.....	10
3. 事例	11
(1) 福井鉄道株式会社.....	11
(2) ひたちなか海浜鉄道株式会社.....	23
(3) 富山地方鉄道株式会社.....	34
(4) 広島電鉄株式会社.....	44
4. おわりに	52
(1) 地域による多様性.....	52
(2) 提言 一国一.....	53
(3) 提言 一自治体一.....	53
(4) 提言 一事業者一.....	55
(5) 欧州の事例から.....	55
(6) 公共交通の使命.....	56
(参考) 欧州の水道に見る公民連携の在り方.....	58
(1) 国内外における公民連携制度について.....	58
(2) フランス.....	59
(3) イギリス.....	62
(4) フランス、イギリスの水道調査からの、日本の交通へのインプリケーション.....	65
謝辞	

— 要 旨 —

1. 日本の地域公共交通は、これまで高度成長期を通じて利便性が追求された結果、都市のモータリゼーションが進み、人々の移動需要の中で果たす役割が減退してきた。

国の政策は、近年になってから規制緩和と地方分権へ向けた転換があり、街づくりや観光政策との連携が重要になっていることから、漸くそのための自治体主導の制度が整えられた。

2. 多様性をもつ自治体にとっては、自らの地域に即した公共交通のあり方を模索する必要があり、人口減少を踏まえた財源の負担のあり方、ノウハウの蓄積などを含め、公民連携を切り口に国内の4つの事例を検討してみた。(次頁の表を参照)。

これによると、地域にとって有力な事業者の存否、行政が果たしている役割の濃淡などで、いくつかの相違が見られた。

3. 現行制度では、地域の交通問題は自治体が主導する法定協議会の役割が大きくなっており、地域の実情に合わせて濃淡はあるが、行政や事業者、時に市民の各々が必要な役割を果たすことが肝要である。

特に自治体においては、交通連合のような地域プラットフォームを用意し、日本で緒についたばかりの公民連携の取り組みをゼロベースで推進していくことが肝要である。また街づくりなど他の政策とも整合性のとれた総合的な対策が必要である。

4. 日本では公共交通はこれまで人口増加に伴う利用者の確保を前提に、主に民間企業が独立採算の事業として担ってきた。しかし今後の人口減少や高齢化社会の到来などを背景に、従来の発想は転換を迫られており、特に地方部では道路などと同じく一定の公的負担がなければ成立しなくなっている。また欧州では、既にそうした哲学が日本より先行して受け入れられている。

この問題は多くのインフラ整備に共通する問題であり、日本の交通インフラの維持・整備の手法を考える際の検討の参考として、地域や分野を超えた欧州の水道の事例を概観した。そこでは公的コントロールを維持しつつ、行政の垣根を超えた、民間活力の導入に際する公民連携の「とりかかり」のヒントがあるように思われる。

日本の地域公共交通にはどのような仕組みが馴染むのか、もう一段の踏み込んだ議論が必要だろう。

(以下次葉)

(事例)

	現在の状況	事業者	その他（行政ほか）の動き
福井鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の手段として、行政や市民の鉄軌道存続への理解 ・運賃を値上げしてないなか、地元の支援を受けて経営が成立 	<ul style="list-style-type: none"> ・潜在需要獲得への自助努力、行政の支援を受けたバリアフリー車両の導入等 ・行政の支援を受けた、結節機能強化（福井駅前、他社との相互乗り入れ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の出資、土地の上下分離、事業者の投資への資金的補助 ・結節点における市の再開発事業の実施 ・地域の足を守るための公的関与の意識
ひたちなか海浜鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の手段として、行政や市民の鉄道存続への理解 	<ul style="list-style-type: none"> ・潜在需要獲得への自助努力（運転本数の増加、企画乗車券発売、イベント開催） ・市民と協調した機運の盛り上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の出資、新駅、列車交換設備の資金的な支援 ・公有民営による延伸（観光振興策との連携）
富山地方鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の手段として、行政や市民の鉄軌道存続への理解 ・交通について、県内の有力な事業者が限られている 	<ul style="list-style-type: none"> ・結節機能や利便性の強化（富山駅、都心の環状線化） ・将来のさらなるネットワーク機能の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・公有民営により全体のネットワーク強化策 ・コンパクトシティ政策の中での位置づけ
広島電鉄株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通インフラは整備されている ・交通について、地域の有力な事業者が限られている 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の中核企業として、インバウンド観光の企画・振興やICカードの機能強化に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心の過密なバスの路線統合などに取り組む

以上

1. 調査の目的

地域公共交通のネットワークを充実させ、都市が抱える多様な問題を解決していこうという動きが全国で始まっている。そもそも地域公共交通とは、地域社会を骨格として支えるインフラである。従前は利用者からの運賃で事業採算がとれたことから、相当部分が営利事業として民間企業により担われてきた。しかし事業の特性として固定費負担が重い一方、マイカーの普及などで利用者が減少、経営への影響の深刻化が続いており、人口減少社会に直面してパイの回復が見込みがたい中、従前通りの運営ではサステナブルな形での事業継続が困難となっている面もある。

一方で、高齢化の進行でますますマイカーに依存できない人、いわゆる交通弱者が増加することを踏まえれば、今後は地域公共交通の機能を、一定の公的関与の下で維持していく必要がある。

本稿では、全国の地域公共交通の公民連携の在り方を考察するため、福井、ひたちなか、富山、広島の4地域の事例を取り上げて考察を行ったものである。

なお本稿の内容については、弊行が過去に発刊した以下の2つのレポートも参照されたい。

2015年（平成27年）6月 地域公共交通システムのあり方に係る調査

—地域交通連携スキーム（Local Transportation Partnership）の構築—

2016年（平成28年）3月 公共交通における利便性向上の要、結節点強化

2. はじめに

(1) 従来の公共交通の役割分担

地域公共交通事業は、大型投資（イニシャル、ランニング）を伴う公的インフラである一方、継続的な人口増加を前提とするこれまでの社会状況から、長期的な事業継続、及び投資回収が可能であるとの認識の下、営利事業として行われることを前提とし、主に民間企業が担ってきた。一方で海外では、交通事業は欧州などの先進国はもとより、公営またはそれに準じた形（PPP）で行われるのが一般的であり、フランスやドイツではそれを資金的に可能ならしめる財源措置（目的税）まで存在する。つまり日本のようにほぼ完全に民間主体で行われている例は希有であると言える。

過去の日本においては、人の移動の需要は人口増加と経済発展から右肩上がりが増加することが見込まれ、公共交通に関する日本の公的部門の役割は、主に国において、交通サービスの安定的な提供を担保するための、事業者の過当競争を防ぐための需給調整（免許制）であり、具体的には新規参入と退出、運行計画と運賃のコントロール（規制）であった。これにより、過当競争による安全性の低下、サービスの質の低下を防ぎ、不採算路線があっても別の採算路線があることで、事業者は社内における利益を用いた内部補助が可能であった。その結果として、各公共交通機関は安定した事業基盤を維持しながら、良質なサービスの供給を行うことが可能になる構造にあった。

(2) モータリゼーションと公共交通の役割の変化

経済の高度成長を通じて、国民一般に亘るマイカーの利用が定着していった。マイカーは郊外のレジャー施設や商業施設等にも簡単にドア・トゥ・ドアで行ける利便性があり、これに併せて道路整備も進んだため、公共施設や住宅は、次第に広い敷地を確保できる郊外に立地するようになった。こうしたモータリゼーションの進展と相まって公共交通に依存する人の割合（公共交通分担率¹）は低下していき、特にバス事業については、1970年（昭和45年）頃をピークに利用者の減少から採算も悪化していったが、1998年（平成10年）頃までは、国も赤字補助金の支給により事業者を全面的に支える政策をとっていた。

¹ 人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、全体のトリップに対するある交通手段利用を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率という。

図表 1. 国内交通の旅客輸送人員推移

年度	人員(百万人)						
	鉄道		バス		自家乗用車		
		構成比		構成比		構成比	
昭和	35	12,290	64.7%	6,291	33.1%	405	2.1%
	40	15,798	56.4%	10,557	37.7%	1,679	6.0%
	45	16,384	45.3%	11,812	32.7%	7,932	22.0%
	50	17,588	41.1%	10,731	25.1%	14,460	33.8%
	55	18,005	37.4%	9,903	20.6%	20,186	42.0%
	60	19,085	37.8%	8,780	17.4%	22,642	44.8%
平成	2	21,939	35.8%	8,558	14.0%	30,847	50.3%
	7	22,630	34.7%	7,619	11.7%	35,018	53.7%
	12	21,647	33.4%	6,635	10.2%	36,505	56.3%
	17	21,963	33.7%	5,888	9.0%	37,358	57.3%
	21	22,724	35.4%	5,733	8.9%	35,725	55.7%

(出典) (財)運輸政策研究機構「交通経済統計要覧」

しかし、地域交通の売上高減少⇒採算の悪化が進むと、国の厳しい財政制約から従来のような手厚い補助制度を維持することが難しい状況になり、従来規制が、特にバスにおいて事業者の自助努力による効率的な事業運営を阻害しているとの懸念があったことから、2000年(平成12年)以降は段階的に国が規制緩和を実施、赤字補填による路線維持から、事業者の自助努力を促す方向へ方針転換を行った。この結果、先述の需給調整や路線の維持参入・退出等は基本的に事業者の任意となり、不採算路線の撤退も従前より行いやすくなった。特に固定費負担の大きい鉄道では、廃止が既に決まったり、現在議論されている線区があり、そうしたところの多くでは代替バスによる輸送が行われ、今も検討されている。

図表 2. 規制緩和後の内容

	鉄道	貸切バス	乗合バス
根拠法令	平成12年 鉄道事業法改正	平成12年 道路運送法改正	平成14年 道路運送法改正
参入	路線毎の許可制	事業毎の許可制	事業毎の許可制
退出	路線毎の届出制	事後届出制	事前届出制
運行計画	届出制	事前届出制	届出制
運賃	上限認可制の下で事前届出制	事前届出制	上限認可制の下で事前届出制

(出典) 国土交通省資料ほか

(3) 地方自治体の役割の変化

2002年(平成14年)、地方分権の流れの中で、道路運送法が改正され、都道府県が主催し地域のバス事業について協議する地域協議会が、地域交通を企画立案するための受け皿として制度化され、路線ごとに補助の妥当性を検証して損失補填する仕組みになった。

また、2002年(平成14年)にはこれと併せ補助金制度の変更により、国によるバス事業者への赤字補填の補助(生活交通路線維持費事業)は、路線が複数の市町村を跨ぎ、広域行政圏の中心部に位置する路線長10km以上、1日当たりの運行回数3回以上、輸送量15人以上の幹線的、広域的路線に限られることになった。この基準(輸送量)を満たすためには、郊外の団地などと、移動需要の多い中心市の都心エリアに複数の拠点配し、その

間を路線として設定することが有利となるため、広島や鹿児島、熊本などでは、複数の事業者が競争して過密なバス路線を設定し、都心部では、過剰なバスサービスによる道路の渋滞やそれに伴う様々な問題(ダイヤの定時性の喪失、運転手の勤務時間や休憩時間の不規則化、無駄な排出ガスなど)が表面化している。なお、国の補助制度に漏れた場合は、自治体の判断で単独補助金を設定でき、この負担には国の交付税措置が行われるが、交付税は、そもそも支出(基準財政需要額の一部)と収入(国からの補填、基準財政供給額の一部)が、ともに全体の内数に埋没して、対応関係が判りにくいことが問題となっているようである。いずれにせよ制度上は、規制緩和による国の管理体制の緩和と相まって、地域の実情を知る自治体と交通事業者を中心に地域交通に係る施策を考える方向に舵が切られた。

その後、地域協議会は2006年(平成18年)にバス以外にタクシー事業をも対象とし、参加メンバーの中に住民代表も加わり、市町村が主催する地域公共交通会議に改組された。

2007年(平成19年)には、地域公共交通活性化・再生法が制定され、新たに法定協議会が新設された。協議の対象者には鉄軌道やLRT(都市において、バリアフリー環境で、高頻度運行等を行う交通システム)など多様な交通モードに関わる事業者が加わり、自治体や国(運輸局)、交通事業者、住民代表、交通管理者(警察)、学識経験者など主要なステークホルダーに協議への応諾義務を課し、かつ協議を経た内容には尊重義務が課せられた。法定協議会では地域のあらゆる交通手段を対象にした計画策定が促され、地域の交通問題のプラットフォームの役割が期待され、会計実務を行える体制を整えれば、協議会自体が国の補助金の受け手にもなり得る。

但し「移動の手段」たる交通の施策は、街づくりや観光など「移動の目的」たる他の施策との連携や整合性が必要なものである(交通まちづくり)。しかしこの時点では、そうしたレベルでは政策の連携は図られていなかった。

図表3. 地方分権の受け皿

	地域協議会	地方公共交通会議	法定協議会
根拠法令	道路運送法	道路運送法	活性化・再生法
媒体	バス	バス、タクシー	多様なモード
主宰	都道府県	市町村	市町村、都道府県
他の参加メンバー	市町村、運輸局、バス事業者	都道府県、運輸局、事業者、住民代表他	都道府県、運輸局、事業者、住民代表他

(出典) 国土交通省資料ほか

(4) 交通政策基本法の制定と、活性化法の改正

2013年(平成25年)には、交通政策において、基本理念やその実現を図るために基本となる事項を定め、並びに国と自治体の責務等を明らかにするために「交通政策基本法」が制定された。この中では、地域公共交通と街づくり、観光施策との連携が初めて強く意識されたといえよう。現在は全国の自治体が改正都市再生特措法に基づき、立地適正化計画の策定を進めているが、これと平仄を合わせる形で、2014年(平成26年)には地域公共

交通活性化・再生法が改正された。このなかではコンパクトな街づくりと連携して、公共交通のネットワークの確保を目的にして、自治体が法定協議会と協議の上で、面的な地域公共交通網再編計画を策定することが可能になり、これに基づき再編実施計画を行う場合には書類の作成手続きが簡素化される等のメリットが国により用意された。

（５）現在の状況

全国の地域交通の状況は千差万別である。３大都市圏の大手民鉄は遠からず訪れる将来の沿線人口減少を念頭に、不動産や小売店舗、観光施設など新たな移動需要を創出しつつ、そのパーツとしての鉄道事業やフィーダーとしてのバス事業などを行っている。その多くは豊富な人口を背景に、現時点では損益分岐点を凌駕する輸送密度²を確保できている。

一方、地方の大都市の一部では、都心部ではバス事業に複数の事業者が参入していることで路線が供給過多になり、道路の渋滞やタイヤの乱れが発生している。また生産年齢人口の減少を背景にした運転手不足や高齢化等に対する備えも待ったなしの状況である。こうした問題の多くは既に行政によって認識されているものの、あくまで事業者の路線設定や退出などが任意であるため、自治体には強制力ある改善手段がない。また協議会においても、個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされると、それらがカルテルとみなされ、独占禁止法に抵触する懸念があることから、当事者も問題を認識しながら困っているのが実情である。

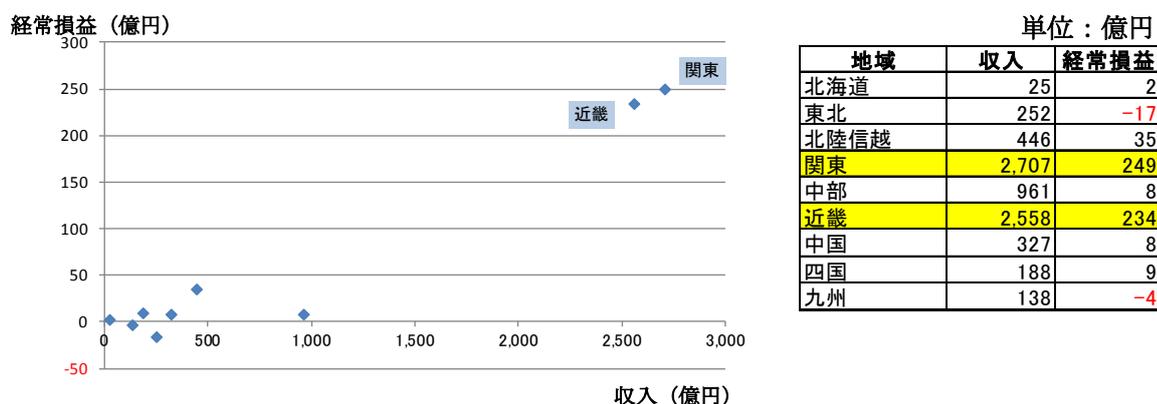
また資金的には、地域の移動手段の確保のため、事業者の救済を目的とする経営形態の変更（自治体がインフラ部分を保有する上下分離）による、公的関与が散見されはじめた。この場合は固定資産税や補修・管理費、減価償却費が不要または軽減されるため、事業者は運行コスト（主に労務費）のみを運賃でカバーすれば良く、経営は黒字化する場合が多い。但し線路や電路だけを公有にするのか、車両も公有にするのか等の幅があり、いずれの場合も民主主義の手続きに基づく理屈づけと議会の同意が必要となる。こうしたなか、自治体もフォース・マジュールのリスクを取ったり、経営が改善した場合には基金をつくって利益の配当を求める等、リスクとリターン設計において事業者と自治体の双方にメリットがある形にしたうえ、可能な限り目標を共有化できることが望ましい。

また過疎地域では、鉄道の多くは固定費をカバーできる運賃収入が得られず採算ベースに乗らないため、鉄道より資金的負担の少ない路線バスが輸送媒体の中心にあるが、それでも乗客数の減退から、赤字補助金で辛うじて路線を維持している例が多く、事業者のインセンティブが失われている。さらに需要が少ない場合は、バスの小型（ワゴン）化、デマンド化等の経費縮減が行われたり、行政サービスと割り切って自治体直営の自家有料運送事業（白ナンバー）が運行されている例もあるが、他の用途のバス（スクールバス、病院バス

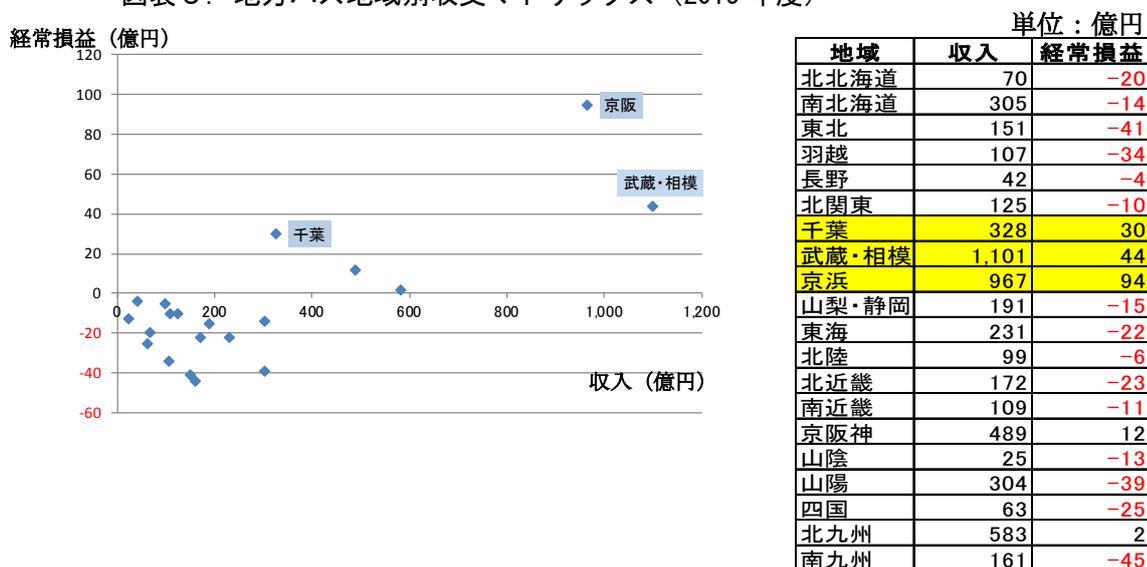
² 旅客輸送量の指標であり、別名を「平均通過数量」という。「どれだけの人を運んでいるか」を同じ基準で数値化したもの

など)との混乗や、貨物との共同運送(客貨混載)等の需要のバインディングも試行されはじめた。自治体の財源も限られているので、法定協議会などを活用して住民等ステークホルダーのニーズ(利用時間帯、乗降地点、運行頻度など)を的確に把握しつつ、民間事業者を可能な限り活用して経営を合理化し、さらに定額渡し切りの補助金や上下分離で財政支出に一定のキャップを掛け、かつ事業者のインセンティブを高める等の工夫をしながら、ネットワークを維持していくことが望ましいだろう。

図表4. 地方鉄道地域別収支マトリックス(2013年度)



図表5. 地方バス地域別収支マトリックス(2015年度)



(出典)鉄道統計年報、国土交通省「平成27年度乗合バス事業の収支状況について」

(http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000249.html) よりDBJ作成

(6) 遅れている街づくりとの連携

欧州においては、行政の交通政策を担当する部署は街づくりの部署と連携しているが、日本では自治体に交通の専任部署がないところもあり、両者の連携は緒についたところである。2016年(平成28年)3月のレポートでは、駅前をトランジットモール化し、車道

を狭めてバスとタクシー以外の自動車を進入禁止にした結果、通行量の回復や小売店舗の販売活性化に成功した事例（姫路市）や、市の政策としてコンパクトシティを掲げ、都心部に集中的に財政投資した結果、沿線では自然減があるにも関わらず、都心では参入者の増加で人口増加に成功した富山市の例を取り上げた。この富山市のケースではハード面のみならず、お出かけ定期券³や花電車⁴などのハードを活かすためのソフト部分の創意工夫も加わって、所与の効果があつたものと思われる。こうした努力の中でも、交通結節点の機能強化は特に人の流れを変えることから、経済的な効果も大きいと思われ、同レポートでも広島市の横川駅の利便性強化等の意義について書いたところである。人口減少が進む近未来の社会にあって、コンパクトシティと整合の取れた移動手段（コンパクト&ネットワーク）としての、街づくりと整合の取れた地域の公共交通の今後のあり方が問われている。

（7）運賃の收受方法の改善

公共交通を選択するかどうかにおいては、日々の定時性が守られているという安心感の共有は重要である。京都市では目抜き通りである四条通の混雑緩和のため、一部でバス運賃の收受を、降車後にロープで区切ったバス停の中で行い、精算時のタイムロスがダイヤに影響しないように試みた。

欧州の運賃設定と運賃收受は、もとより簡便なゾーン運賃制と信用乗車⁵が一般的であり、運賃の精算には時間を要しない仕組みになっている。他方、日本では規制により無賃乗車した場合の罰金の上限が設定されているため（3倍まで）、信用乗車は経済的に成り立たないと言われている。しかし近年では、交通系決済カードや電子マネーを使ったプリペイドのICカードを用いた瞬時の決済が可能となった。これは特に路線バスの定時性向上や、乗務員の集金業務の節減などに加え、乗降地の電子的記録など顧客データの蓄積も出来るため、経営分析に応用出来るノウハウがあれば運行計画にも反映させることができ、さらに電子マネーとして地域を跨いだカードの互換性が高まれば決済の利便性も高まる。その一方で、IT投資の負担がかかることや、複数の事業者の利害調整の難しさから、なかなか進まないケースもあるのが実情である。

（8）事例の研究

日本における地域公共交通のあり方は、まだ試行錯誤を始めた段階にあり、出来るだけ多くのベストプラクティスが情報共有され、PDCAによって、より高みを目指す段階にある。

ここでは公民連携の立場から、先進的と考えられる、かつ特色のある4事例を紹介する。

³ 交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度。

⁴ 指定の花屋で花束を購入し、市内電車に乗車した人の運賃を無料化するもの。降車時に運転手に花束を提示し、無料乗車券を渡すと運賃が無料になる。

⁵ 公共交通機関の利用に際し、改札や車内の運賃收受と確認を省略する方式。抜き打ちによる検札員によるチェック（抑止）と、不正乗車の損失をカバーできる高い罰金の設定が前提となる。日本では、罰金の上限が3倍までと低く規定されているため、経済的に成り立たないとして採用している例はない。

3. 事例

(1) 福井鉄道株式会社

会社名	福井鉄道株式会社
設立	1945年（昭和20年）
事業内容／事業エリア	運輸事業、流通事業、不動産事業、その他事業／福井
本社所在地	福井県越前市北府二丁目5番20号
大株主	鯖江商工会議所、まちづくり福井（株）、武生商工会議所、福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会、福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議ほか
売上高、当期損益	売上高 1,268 百万円、税引後当期純利益 16 百万円
主な事業（単体） （対売上高比率、営業利益）	鉄軌道業（29%、▲237 百万円）、自動車事業（69%、▲155 百万円）、不動産事業（0.5%、3 百万円）、その他事業（1%、4 百万円）
従業員数	200 人
営業キロ	21.5km
輸送人員	1,983 千人
主な路線	福武線
輸送密度	2,389 人 日キロ

※データは 2016/3 期、輸送密度のみ 2014/3 期

事業経緯

1912年（明治45年）	前身の武岡軽便鉄道設立
1933年（昭和8年）	武生町～福井市で「福武電気鉄道」が営業開始
1945年（昭和20年）	福武電気鉄道と鯖浦電気鉄道が合併し当社設立
1948年（昭和23年）	路線バスに進出（中部乗合自動車を合併）
1963年（昭和38年）	名古屋鉄道グループの傘下に入る
2007年（平成19年）	単独での生き残りを断念し、沿線自治体に支援を要請 （官民協議の場として「福井鉄道福武線協議会」を設置）
2008年（平成20年）	名古屋鉄道が不採算問題により持株を沿線自治体に譲渡、 撤退
2009年（平成21年）	国土交通大臣より鉄道事業再構築事業の認定を受ける
2010年（平成22年）	福井市が現行の都市マスタープラン策定 （この中で位置づけられる）
2013年（平成25年）	超低床車両 FUKURAM 営業開始（新潟トランス製）
2016年（平成28年）	他の交通媒体との結節点強化のため、福井駅前電停を移設、 えちぜん鉄道と相互乗り入れ開始 福井市、鯖江市、越前市、越前町が福井鉄道交通圏地域公共 交通網形成計画策定（この中で位置づけられる）

事業内訳

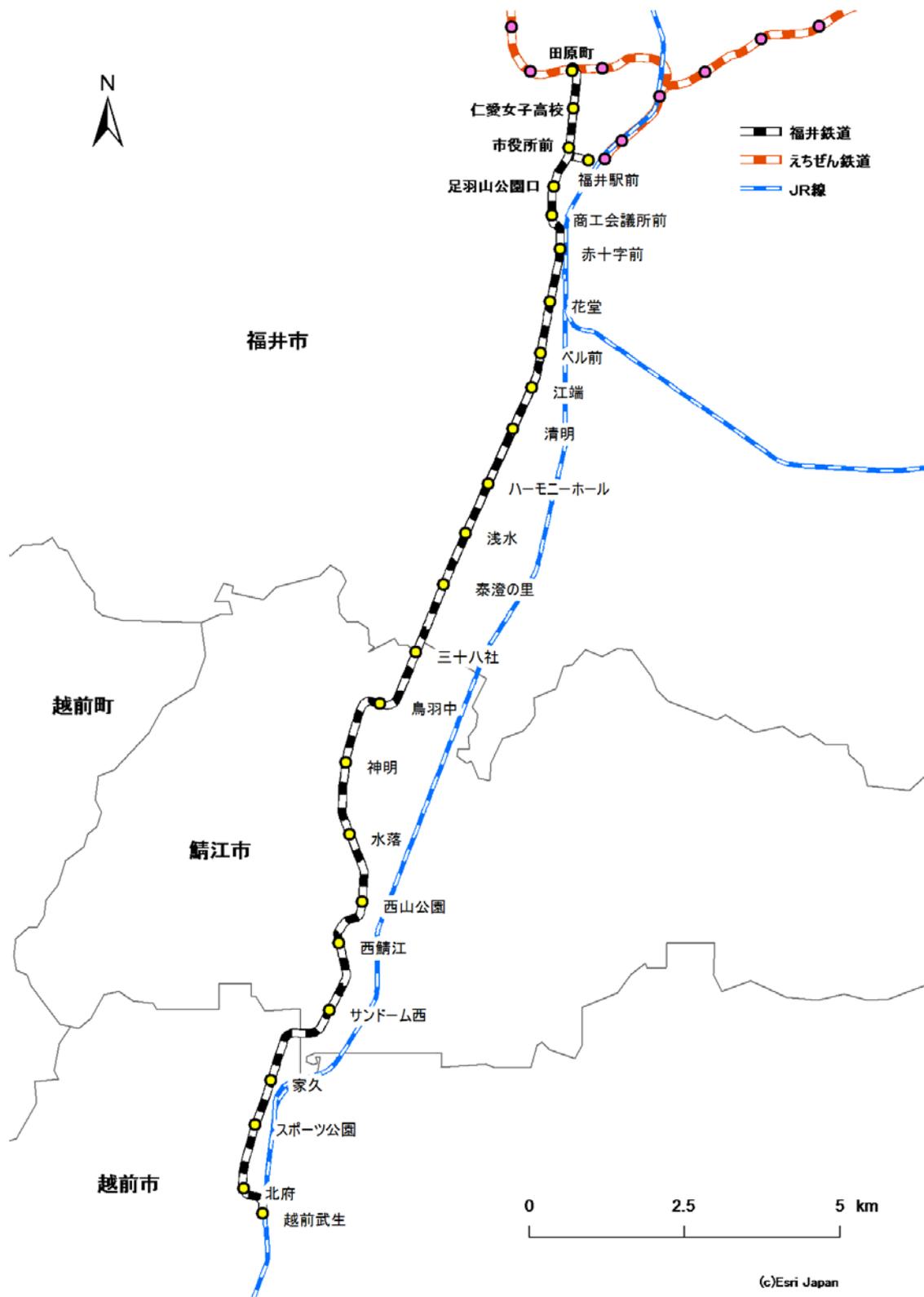
売上（連結ベース）の過半はガソリンスタンドの経営など流通業によっている。運輸事業では鉄道事業のほか、武生駅を拠点とする福鉄バスがあり、エリアは福井市方面にも乗り入れている。またタクシーも経営している。

当社グループ業種別営業成績（百万円）

	営業収益	割合	
流通事業	2,401	51.3%	
運輸事業	1,939	41.4%	
その他	342	7.3%	不動産事業等

（出典）当社有価証券報告書（2015年（平成27年）度）より DBJ 作成

路線図



○会社概要

福井鉄道は、1912年（明治45年）に設立された武岡軽便鉄道を前身とし、1945年（昭和20年）に、現在の福武線を運営していた福武電気鉄道を合併して設立された、従業員数は200名、鉄道営業キロ21.5km、バス営業キロ1,689.57kmの地方交通事業者である。唯一の鉄道である福武線は、福井市内と越前市内を結び、ほぼ全線がJR北陸線と並行して走っている。

同社は、ピーク時には、現存しない路線も含め年間923万人の乗客があったが、福井県の自動車の100世帯あたり保有台数は175.2台と全国トップで、全国平均106.9台に対し著しく高いこと（2015年（平成27年）3月末現在）や、バブル期以降の都市政策を反映して、郊外に大規模駐車場を備えたショッピングセンター等が相次いで開業したこともあり、乗客数は年々落ち込んだ。輸送人員が年間160万5千人にまで落ち込み、経営が厳しくなった2009年（平成21年）に、地域公共交通活性化・再生法に基づく「鉄道事業再構築実施計画⁶」が初の大蔵大臣認定を受けた。現在、これに基づき自治体や地元経済界の出資や用地買い上げ（一種の上下分離）等の資金面の支援を受け、新駅設置⁷や、パーク・アンド・ライド推進に加え、当社自身も年度が替わるたびに学校や企業を訪問して定期券を売り込む等の地道な販売促進の施策を行っており、これにより、2007年（平成19年）度は161万人だった年間利用者を、10年後には200万人台まで増やす計画を進め、実際に2015年（平成27年）度には198万人まで利用者数を増加させた。

2016年（平成28年）には、JR福井駅西口広場への軌道の部分延伸、終点の田原町駅を結節点とし、軌道と鉄道の境界を越えて、えちぜん鉄道三国芦原線との相互乗り入れを行った。こうして交通の結節機能の強化に取り組み、福井市内の通勤、通学客や近隣の観光地を訪れる利用客に対し、より一層の利便性向上の実現を図ってきた。

採算は、JR北陸線との競合上、運賃単価が低く抑えられていることもあって現在も赤字を余儀なくされ、自治体の支援を受けている。しかしながら、上記のような利便性向上による利用客数増加、後述するような沿線の福井駅付近の再開発、また2023年（平成35年）に予定されている北陸新幹線の敦賀延伸に伴う、JR北陸線の第3セクター化（競合先の運賃値上げが予想される）等、収支面では今後の好転に向けた材料も残されている。

⁶ 鉄道事業再構築事業とは、最近の経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となる恐れがあると認められる鉄道事業を対象として、経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けつつ、事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図るための事業であって、地域公共交通活性化法に基づく特定事業の一つであり、実施計画は鉄道事業再構築事業の実施について定めた計画である。

⁷ スポーツ公園駅（2010）、清明駅、泰澄の里駅（2011）開業（前頁路線図参照）

○今後の動向（人口動態・経営指標推計）

福井県は、前述のとおり自動車保有率が全国的にみても高く、福井市近郊では郊外型 SC も充実していることから、移動手段には公共交通よりも自動車を選好する傾向が強い地域であり、公共交通の分担率は今後とも急激な上昇は見込めない状況にある。なお、国立社会保障・人口問題研究所の公表データに基づく、福井鉄道沿線（福井市、鯖江市、越前市、坂井市、あわら市、永平寺町、勝山市）の世代別人口動態の実績・推計値は下表のとおりとなっている。

図表6. 沿線人口(福井市+鯖江市+越前市+坂井市+あわら市+永平寺町+勝山市)(2015年以降は予測) (単位:人)

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
	国勢調査	社人研						
0～4歳	27,665	25,658	23,876	20,934	18,999	18,105	17,397	16,429
5～19歳	91,587	85,834	80,985	75,173	68,607	62,169	56,603	53,178
20～64歳	345,730	332,621	307,836	292,084	279,727	265,758	250,617	228,446
65～74歳	64,936	68,071	80,103	81,220	69,874	65,490	65,345	69,744
75歳～	63,588	75,679	82,946	90,871	104,416	109,466	108,739	107,132
合計	593,506	587,863	575,746	560,282	541,623	520,988	498,701	474,929

※1 2005年の国勢調査の年齢別の「不詳」は比例案分

※2 2010年までは確定値で、国勢調査と一致。2015年以降は社人研推計値(2015年は集計中)

(出典)総務省「国勢調査報告」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」よりDBJ作成

このうち各年の、5～19歳の人口の2010年(平成22年)からの増減率を、2010年(平成22年)の通学定期客実績数に掛けたものを、将来の「通学定期客数」とみなし、同じく20～64歳の増減率を通勤定期客実績数に掛けたものを将来の「通勤定期客数」、同じく65～74歳の増減率を掛けたものを「その他」とみなし、運賃やそれ以外の要件を一定として、輸送人員と、その輸送人員に基づく経営指標のシミュレーションを行ったのが下図である。利便性の向上などによる新規の顧客増などの経営努力の効果はこの中には織り込んでいないが、この試算結果からは、単純な事業環境としては今後も人口減少により、重要な経営指標といわれる平均通過数量⁸が現在より低下し、引き続き厳しい経営環境が続くことが予想される。

図表7. 輸送人員 (単位:千人)

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
通学定期数	508	493	523	642	458	379	324
通勤定期数	163	187	243	285	213	194	167
その他	961	932	965	974	847	928	989
合計	1,632	1,612	1,731	1,901	1,519	1,501	1,480

(出典)国土交通省「鉄道統計年報⁹」よりDBJ作成。実績値は鉄道統計年報、推計値はDBJ試算。以下同じ

図表8. 経営指標

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
営業キロ(単位:km)	21.4	21.4	21.4	21.4	21.5	21.5	21.5
旅客人キロ(単位:千人キロ)	17,447	16,923	17,878	18,661	15,687	15,506	15,282
平均通過数量(単位:人 日キロ)	2,234	2,161	2,289	2,389	2,008	1,985	1,957

(出典)国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

⁸平均通過数量 旅客輸送量の指標であり、別名を「輸送密度」という。「どれだけの人を運んでいるか」を同じ基準で数値化したもの

⁹鉄道統計年報 国土交通省が、全国の鉄道、軌道、索道事業者の統計について編集したもの

○会社の対策

前述したとおり、当社の唯一の路線である福武線は、ほぼ全線を JR 北陸線と併走しており、距離当たりの単価は競争上の理由から低く抑えられている。

料金比較

	区間	距離	料金
福井鉄道	武生～田原町(福井市中心部)	21.4km	400円
JR	武生～福井	18.9km	320円
えちぜん鉄道	福井～田原町～三国港	26.7km	770円

なお終点となる田原町駅では、福井市と坂井市、あわら市方面を結ぶえちぜん鉄道三国芦原線と結節しており、また途中駅の福井駅で、福井市と勝山市、永平寺町方面を結ぶえちぜん鉄道勝山永平寺線や JR 北陸線、福井市と大野市方面を結ぶ JR 越美北線と結節している。終点の越前武生駅は JR 武生駅からの徒歩圏内にある（前掲の路線図参照）。

設備面では、新型 LRV¹⁰導入、電停の改良でバリアフリー化を進めている。当社は全線が JR 北陸線と競合するが、約 1km ごとに駅がある等（JR は 3.8km 毎）、生活路線として住民に定着しているため地元経済界や TMO が出資に応じ、福井銀行から社長を受け入れ、年度始めには学校や沿線企業を訪問し認知度を向上させるなどの再建策に取り組み始めた。また地域公共交通活性化・再生法に基づき、パーク・アンド・ライドのための駐車場、鉄道用地を自治体が当社から有償取得し、その後無償貸与を受け、年々の設備修繕費に自治体が財政資金を投入、日本で初めて上下分離¹¹の発想を取り入れた事例となった。

現在、設備の改善、駅の新設、パーク・アンド・ライド駐車場の新設等に加え、自社でも企画乗車券の充実、高齢者割引制度の導入、終電の繰り下げ等の経営努力を行った結果、足元の利用者数は年々増加している。



福武線神明駅のパーク&ライド駐車場(DBJ撮影)



左がえちぜん鉄道、右がえちぜん鉄道に乗り入れた福井鉄道「FUKURAM」(えちぜん鉄道鷺塚針原駅)(DBJ撮影)

¹⁰ 軌道用の低床車両 (Light Rail Vehicle) の略語

¹¹ 土地、インフラ的な設備等の施設を公共が所有し、事業者は運営に特化することにより、事業者の費用負担を抑制する方式。

また「田原町駅」で、えちぜん鉄道「三国芦原線」と隣接しており、両者の線路を接続して観光地の三国や沿線の高校・大学へのアクセスを改善し、一気に利便性を高める直通運転が2016年（平成28年）3月から開始された。同時に9時から15時の間は増便となり、利便性が向上、直通区間の鷺塚針原（福井市）と越前武生（越前市）の間を移動した乗客数（福井市の田原町駅を跨いで利用した人）は直通運転開始から半年間で6万人を超え、乗り換えが必要だった前年同期の約3倍となっている。交通軸として福井市、鯖江市、越前市の3市の南北移動が便利になったため、新たな需要を掘り起こしたといえる。特に田原町駅で降り学校まで歩いていた学生が、直通運転の開始後は通しの定期を買うようになったとみられ、特に定期客の増加が多い。

これと同時に路面電車が、バスターミナルの移転が完了したJR福井駅の西口広場に延伸、北陸新幹線の県内延伸をにらみ、2次交通となる鉄道、バスの公共交通の利便性が向上した。また、市主導の福井駅西口の再開発ビル「ハピリン」が開業、飲食店を中心とした商業施設、市の観光物産館やプラネタリウム施設などがあって賑わいをみせている。交通の結節に加え、商業施設等の新設で駅前に人が集まることで、中心市街地と交通事業の両方の相乗効果、活性化につながっている事例として注目される。



福井駅前西口広場に乗り入れた福井鉄道「FUKURAM」（DBJ撮影）

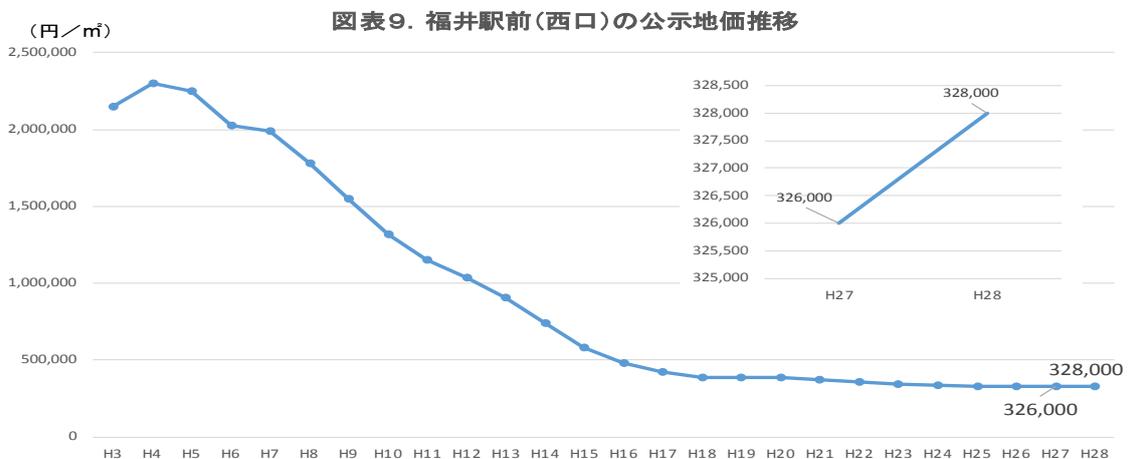
○行政の対応

福井の事例の大きなトピックとして、福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れの支援が挙げられる。乗り換えがなくなったことで、越前武生・鷺塚針原間の運行時間が、約 80 分から 60 分に短縮され、また老朽化したレールの更新や低床車両の導入、新駅設置等も補助を通じて支援した。今後も北陸新幹線の福井県内開業や中部縦貫道の全線開通の時期を見据えて、利用者の立場に立ったきめ細やかなサービスを提供できるように支援していくとしている。

2016年(平成28年)2月、福武線を軸に沿線の路線バス、コミュニティバス等をネットワーク化し、観光・福祉・まちづくり等と連携させ、車に頼りすぎない住みやすいまちづくりを構築することを目指して、福井市、鯖江市、越前市、越前町により「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」が策定された。同計画に盛り込まれている特に重要な施策としては、以下のような内容が含まれている。

- ① 福井鉄道とえちぜん鉄道との相互乗り入れ
- ② 福井駅西口広場への福井駅前電停の移設
- ③ 福井駅西口広場整備
- ④ 福井駅前への店舗誘致

これにより、福井駅や、えちぜん鉄道との田原町駅での交通結節機能の強化が実現し、結節点である福井駅前の電停、JR、バス、タクシーが集まるロータリーの整備、駅前商業施設等のオープンが互いに相乗効果をもたらし、さらに老朽化した駅前のビルを大手ディベロッパーの手で再開発する動きもある。加えて駅前でのイベント開催により若者が都心に回帰し、中心部の活性化がみられ始めるなど、交通の結節機能の強化と集客が上手く繋がり、好循環をもたらす兆しがみえ始めている。これにより、2016年(平成28年)の福井駅前の公示地価は、24年ぶりに上昇に転じた。



(出典) 国土交通省「地価公示」より DBJ 作成



左から JR 福井駅、タクシー・路線バス乗降場、福井鉄道福井駅、右後方は再開発ビル「ハピリン」
(DBJ 撮影)

2016年（平成28年）2月に策定された「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」に位置付けられている施策の詳細は、以下のとおりである。

目標1 地域の交通として利用しなくなる公共交通の実現

項目	実施内容等
A 駅やバス停へのアクセス環境の向上	
鉄道駅の新設	家久駅とサンドーム西駅間
えちぜん鉄道との相互乗入れ	ダイヤ調整、乗継ぎ運賃、乗入れ施設の整備と運行
福井駅西口駅前交通広場への福井駅前電停の移設	福井駅西口駅前交通広場開業に合わせた福井鉄道福井駅前電停の移設
福井駅前電停移設による駅前線区間の快適性及び利便性の検証及び対応	駅前電停移設による所要時間増の緩和策として短絡線整備を検討・計画・整備 市役所前～移設後の福井駅前電停区間における、現状利用者等に対する快適性や利便性の検証が必要であり、結果に応じて必要な対応を推進
福井駅西口駅前交通広場整備	バス・タクシー乗降場整備による鉄道との交通結節機能の向上
フィーダー交通の充実 (路線バス・コミュニティバス)	福井市南部地域(麻生津地区・清明地区)を循環する循環バスの運行
	福井駅西口駅前交通広場開業に合わせたバス路線の再編 速達性の向上、通勤・通学需要への対応、隣接市町間の連携による広域性向上を図るためのつつじバスネットワークの再編 ダイヤ調整による接続改善・ルート見直し
B 待合環境の快適性の向上	
田原町駅周辺整備	バス停、待合所新設、駐輪場等の整備
C 情報発信の充実	
バスロケーションシステムの導入	GPSを活用した高精度の位置情報や、沿線の観光情報等をバス乗り場の大型モニターで提供
携帯端末への情報提供	GPSを活用した高精度の位置情報を携帯端末を通じて提供
D 接客サービスの向上	
社員のマナー・接客サービスの再度徹底	利用者本位のサービスの向上

目標2 安全・安心に利用できる公共交通の実現

項目	実施内容等
E 安全で安心な公共交通の基盤づくり	
レール・分岐器重軌条化	50kgレールへの交換
線路・電路等維持修繕の実施	レール・まくら木等の交換、電車線・通信線などの交換
路面軌道改修	駅前線及び幸橋付近を除く区間の老朽化した軌道を改修
車両更新	新型低床車両(LRV)の導入 ノンステップバスの導入
F 安全で快適な交通環境づくり	
電停の改良	木田四ツ辻電停、市役所前電停のバリアフリー化
G 安定した公共交通の経営基盤を支える体制づくり	
設備更新費への支援	軌道整備・車両更新等
維持修繕費への支援	線路・電路等維持修繕費への支援
沿線市による土地無償貸付	沿線3市が鉄道用地を保有し、福井鉄道へ無償貸与
新駅設置にかかる経費の補助	家久駅とサンドーム西駅間
バス路線維持への行政支援	欠損補助

目標3 車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現

項目	実施内容等
H 駅を核としたまちづくり	
福井駅を中心とした居住の誘導	福井駅を中心とした約625haにおいて、二世帯型住宅建設等補助、隣接地との共同建て住宅建設補助、小規模集合住宅建設補助、住宅リフォーム補助、若年夫婦世帯等への家賃補助
福井駅前への店舗誘致	中央1丁目出店者への店舗開業経費補助や、家賃補助
越前武生駅周辺の居住誘導	越前武生駅を含めた中心市街地地区において、新築住宅の取得資金の利子補給、住宅団地整備補助、空き家やリフォーム実施後に売買賃貸借する場合の改修資金補助、新婚夫婦への家賃補助
I まちづくりや観光との連携	
沿線観光・文化等施設情報の提供	地域のまちづくりや観光施設と連携し、情報提供を行う
野外学習等事業に対する運賃一部助成	沿線3市在住の高校生までを対象に、5人以上の団体で電車を利用して体験学習を行う場合に運賃補助
レンタサイクルの拡充	観光まちづくりを促進させるために、主要な鉄道駅や施設への自転車の設置や継続的な維持管理
企画電車の充実	電車deランチ、電車de温泉、ピア電等の運行
企画乗車券の充実	沿線3市在住の65歳以上の高齢者を対象とした平日1日フリー乗車券の発行や、土日祝の1日フリー乗車券、土日祝のえちぜん鉄道との共通1日フリー乗車券、金曜日限定のフライデーフリーバスの発行
観光周遊バスの運行	ふくい春まつり期間中に福井市内の観光スポットを巡回するバスの運行
臨時バスの運行	フェニックスまつり(福井市)、つつじまつり(鯖江市)、武生菊人形(越前市)、越前陶芸まつり(越前町)等での臨時バス運行
バス観光を中心としたフリーキップ	鉄道とバスを乗継いで観光しやすいように、休日1日フリーキップ、海岸方面への2日間フリーキップの発行
一押しバスツアーの運行	福井県内の観光地を巡るバスツアーの運行
観光タクシーの運行	福井県内の観光地を巡るタクシーの運行

目標4 住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現

項目	実施内容等
J 乗る運動や利用促進	
カー・セーブデーの推進	毎週金曜日に公共交通機関による通勤を促す
モビリティマネジメント	・小学校等で公共交通に関する出前講座の実施 ・イベント時にフリーキップを使ったイベントやバスの乗り方教室を実施 ・高校入学予定者に公共交通情報を配布
路線バス通学補助	越前町在住の高校生を対象に、町内を運行する路線バスの定期券購入の際に補助
福鉄感謝祭の開催	鉄道の日(10月14日)に合わせたイベントの開催
公共交通とまちづくりに向けた意識啓発と利用促進	福井鉄道感謝祭、まちフェス、カーフリーデー等の各種イベントに合わせて、公共交通とまちづくり事業を実施
自動車免許返納者への外出支援	65歳以上の市民が運転免許を自主的に返納した人を対象に、地域のコミュニティバスの無料乗車券の交付や、住基カードの発行手数料などを免除
K 地域住民との連携	
駅の美化運動	駅や鉄道敷きへの花植え等による美化運動の継続
地域イベントとの連携強化	沿線地域で開催されるイベントと鉄道利用を連携させる
法人利用の促進	沿線事業所への電車利用の働きかけ
沿線サポート団体等との連携強化	サポート団体等との連携を強化し、利用促進に向けた取組みを実施

(出典) 福井市「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」

〇まとめ

2016年(平成28年)3月のえちぜん鉄道との相互乗り入れ、福井駅西口広場への軌道延伸等は、経営再建と同時に進められてきたこともあり、人口減少により苦境にある地方鉄道の生き残りをかけた画期的な取り組みと考えられる。併せて駅前再開発など都市機能の整備を市が進めたこともインパクトが大きかった。

一方で、課題としては、郊外にある既存のビルは投資回収が終わっており、中心部の新しいビルは投資回収が終わっていないので、賃料の面からは、商業テナントを集める上で郊外の方が有利な状況となっており、賃料負担力がない若い事業者は、何らかの支援がない限り、独力では都心に回帰しにくい状況にあるといえる。

また、バスのフィーダー路線に係る補助金はあるものの、県や市の負担が大きいという問題もある。

なお、地元の公共交通を守る仕組みづくりとして、行政の支援に加え、福井では市民の活動も盛んである。特定非営利活動法人「ROBA(ふくい路面電車とまちづくりの会)」は、市と連携して路面電車やバスをまちづくりの資源として捉え、近隣の住民や商店を巻き込んで、一緒に活動の輪を広げていく活動を行っている。今後は、欧米にみられるように、このような市民レベルの草の根の活動が、公共交通を活性化させる一助として、大きな役割を果たしていくことが期待される。

(2) ひたちなか海浜鉄道株式会社

会社名	ひたちなか海浜鉄道株式会社
設立	2008年(平成20年)
事業内容/事業エリア	運輸事業/茨城
本社所在地	茨城県ひたちなか市釈迦町22番2号
大株主	ひたちなか市(51%)、茨城交通(49%)
売上高、当期損益	売上高257,875千円、税引後当期利益▲3,035千円
主な事業(対売上高比率)	運輸事業(78%)、運輸雑収(22%)
従業員数	30人
営業キロ	14.3km
輸送人員	840千人
主な路線	湊線 勝田駅—阿字ヶ浦駅
輸送密度	1,411人 日キロ

※データは2016/3期、輸送密度のみ2014/3期

事業経緯

1907年(明治40年)	創業
1944年(昭和19年)	茨城交通の鉄道部門となる (2005年(平成17年)茨城交通が市に対して存続断念を申し入れ)
2006年(平成18年)	市が湊線存続のため、ひたちなか市湊鉄道対策協議会を設置
2008年(平成20年)	第3セクターとして再発足(社長を全国公募→吉田千秋社長の下で、鉄道が地域一体化のシンボルとなる) 茨城交通は民事再生手続きを申請し、翌年にはみちのりHDの傘下に入る
2009年(平成21年)	沿線的那珂湊第二高校が、定期収入減少要因となる募集停止
2010年(平成22年)	列車交換設備増強により運行本数の大幅増加
2011年(平成23年)	東日本大震災が発生し線路が損傷、4ヶ月間の運行休止
2014年(平成26年)	52年ぶりの新駅「高田の鉄橋」が開業
2016年(平成28年)	ひたちなか市長が、国営ひたち海浜公園まで3.1kmの延伸を表明

○会社概要

ひたちなか海浜鉄道は、JR常磐線の勝田駅を起点に、海水浴場として有名な阿字ヶ浦まで10駅あり、全線が単線非電化である。もともと茨城県内でバスや路面電車など多角的に交通事業を持っていた茨城交通の鉄道部門であったが、旅客輸送の減少により、2005年（平成17年）に、ひたちなか市に廃線（バス転換）を打診した。当社はこれに対し、あくまで鉄道として存続させるために2008年（平成20年）4月、市が主導して発足した第3セクター鉄道である（出資比率 ひたちなか市51%、茨城交通49%）。

新会社の発足に伴い、全国でも珍しい社長と社名の公募が行われ、社長には吉田千秋社長が選出された。吉田社長は、富山地方鉄道の出身で、第3セクター鉄道である万葉線¹²への出向時代に、自転車通学していた高校生を万葉線にシフトさせたり、ビア列車¹³などを企画して観光客を呼び込むなどして経営を建て直した実績があり、プロとしての技量が高く期待されていた。

会社発足後の輸送人員は、東日本大震災¹⁴に伴う4ヶ月以上の営業休止（バスによる代行輸送）をはじめ、海水浴人口の長期的な停滞や、沿線の高校の募集停止¹⁵、などがあったものの、潜在需要の発掘のため利便性向上などを図ったため、輸送人員は会社発足の初年度（2008（平成20）年度）の755千人から988千人（2015（平成27）年度）と増加し、現在は廃止どころか、茨城県最大の集客施設である国営ひたち海浜公園までの延伸が検討されている。

図表10. 開業からの業績推移

年度(西暦)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
輸送人員(人)	754,863	773,804	786,172	673,536	788,333	840,173	939,644	987,515	
収支(千円)									
旅客運賃収入	定期外	99,613	99,745	98,641	86,530	102,268	103,706	111,656	118,365
	通勤	26,390	25,141	25,252	20,563	25,172	28,457	30,456	32,408
	定期通学	51,293	47,758	47,088	37,029	42,582	46,008	49,416	49,122
	定期計	77,683	72,899	72,340	57,592	67,754	74,465	79,871	81,530
	小計	177,296	172,644	170,981	144,122	170,022	178,171	191,527	199,895
営業収入 計	230,688	233,006	232,896	211,841	234,250	240,513	280,455	257,875	
営業費	255,802	262,438	244,933	247,689	302,453	312,185	337,225	313,101	
最終損益(欠損補助含む)	▲ 6,660	▲ 20,373	▲ 139,446	157,417	▲ 9,617	▲ 15,538	▲ 4,658	▲ 3,035	

(出典) 当社公表資料よりDBJ作成

¹² 万葉線 第三セクター方式の鉄道会社である万葉線株式会社が発行し、富山県高岡市と同県射水市を結ぶ高岡軌道線と新湊港線を併せた総称。

¹³ ビア列車 車両1両をビア列車用に貸切装飾し、団体貸切扱いにて運行する企画列車。団体で事前予約制での利用申込となり、個人での利用は扱っていない。ビール、冷酒、アルコールフリー、ソフトドリンク（オレンジジュース・ウーロン茶）が飲み放題で、その他ドリンク類やつまみ等の持ち込みも自由となっている。

¹⁴ 東日本大震災 ひたちなか海浜鉄道湊線では、震災被害により道床と線路が歪んでしまったため復旧に時間を要し、2011年（平成23年）3月19日から代行バスを運転、同年7月23日に全線再開

¹⁵ 茨城県立那珂湊第二高校 ひたちなか市牛久保に所在した公立の高校。2009年（平成21年）に茨城県立那珂湊第一高校と統合された新しい高校・茨城県立那珂湊高校が開校し、2011年（平成23年）に閉校となった。

ひたちなか海浜鉄道の前身は、1907年（明治40年）に設立された湊鉄道であり、1944年（昭和19年）に茨城交通に合併された。モータリゼーションの影響を受け、徐々に旅客輸送・貨物輸送は減少傾向となり、貨物輸送は1984年（昭和59年）に廃止された。旅客輸送も、利用者数が1965（昭和40）年度の約350万人をピークに減少し、2006（平成18）年度には約70万人となり、ピーク時の約5分の1となった。

現在でも、沿線自治体では人口の減少（人口は、ひたちなか市が2011年（平成23年）、茨城県全体では2009年（平成21年）が各ピーク）が加速度的に進行、加えて通学利用のベースとなる学校閉鎖などにより厳しい環境が続いた。しかし、それでも割引率の高い年間定期券の発売や、それ以外の様々な営業努力により、輸送人員、旅客運賃収入とも、会社発足後は回復している。（なお、2011年（平成23年）は、東日本大震災の影響により大幅に落ち込んだが、翌2012年（平成24年）以降は回復している。）

なお当社は、茨城交通より会社発足時に自社の鉄道用通信設備を用いた光ファイバー事業も併せて引き継いでおり、この収入が年間で約45百万円あり収益の下支えとなっている。

路線図



（出典）当社HP

本件のケースの特色は、共助社会づくりの担い手たる活発な市民活動である。2007年（平成19年）1月に発足した「おらが湊鉄道応援団」は、約1,500人の市民が参加し、市内企業や学校を訪問して鉄道利用を呼びかけるなど各種PR活動、駅や車両の美化活動など、会社の販促活動やコストの一部を代替する地道な活動を通じて「地元住民は鉄道存続に対して本気である」姿勢をアピールしようと努めた。こうした活動も、会社の売上や収支にプラスの影響があったと考えられる。なお、応援団の運営費の一部は市の補助を受けている。



終着駅の阿字ヶ浦駅 (DBJ 撮影)



阿字ヶ浦海水浴場 (DBJ 撮影)

○今後の動向（人口動態・経営指標推計）

茨城県は、自動車保有率が全国的にみても高く（自家用乗用車の100世帯当たり保有台数160.8台（全国6位、全国平均106.9台））、公共交通よりも自動車を移動手段とする傾向が強い地域でもあり、公共交通の分担率は今後も急激な上昇は見込めない状況にある。なお、国立社会保障・人口問題研究所の公表データに基づく、ひたちなか市の沿線の人口動態の世代別の実績・推計値は下表のとおりとなっている。

図表11. 沿線人口（ひたちなか市）（2015年以降は予測）（単位：人）

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
	国勢調査	社人研						
0～4歳	8,159	7,506	7,169	6,316	5,692	5,507	5,377	5,191
5～19歳	24,533	24,286	23,588	22,146	20,342	18,597	17,002	16,103
20～64歳	95,194	93,314	89,351	87,437	86,210	83,249	78,263	71,096
65～74歳	15,131	18,498	20,858	20,145	17,573	17,660	20,387	23,508
75歳～	10,608	13,457	17,122	21,169	25,085	26,511	26,377	26,966
合計	153,625	157,061	158,088	157,213	154,902	151,524	147,406	142,864

※1 2005年の国勢調査の年齢別の「不詳」は比例案分

※2 2010年までは確定値で、国勢調査と一致。2015年以降は社人研推計値（2015年は集計中）

（出典）総務省「国勢調査報告」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」よりDBJ作成

福井鉄道の場合と同様であるが、このうち各年の、5～19歳の人口の2010年（平成22年）からの増減率を、2010年（平成22年）の通学定期客実績数に掛けたものを将来の「通学定期客数」、同じく20～64歳の増減率を通勤定期客実績数に掛けたものを将来の「通勤定期客数」、同じく65～74歳の増減率を掛けたものを「その他」とみなし、運賃やそれ以外の要件を一定として、輸送人員と、その輸送人員での経営指標のシミュレーションを行ったのが下図である。利便性の向上などの経営努力による利用増等の効果は織り込んでいないが、単純な計算では事業環境としては今後の人口減少により、重要な経営指標といわれる平均通過数量も現在より低下し、引き続き厳しい経営環境が続くことが予想される。

図表12. 輸送人員（2007年までは茨城交通湊線、2020年以降は当行予測）（単位：千人）

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
	通学定期数	371	283	320	334	292	245
通勤定期数	132	154	124	141	116	111	94
その他	282	287	343	365	374	327	436
合計	785	724	786	840	782	683	743

（出典）国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

図表13. 経営指標（2007年までは茨城交通湊線、2020年以降は当行予測）

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
営業キロ（単位：km）	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3
旅客人キロ（単位：千人キロ）	6,016	5,903	6,493	7,365	6,456	5,643	6,134
平均通過数量（単位：人 日キロ）	1,152	1,128	1,316	1,411	1,309	1,144	1,243

（出典）国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

なお、後述する国営ひたち海浜公園への延伸はここでは織り込んでいない。

こうしたことを踏まえ、例えば、インフラ部分のコストを単に公に移管する公有民営だけではなく、観光需要などの利用客数を増やし、営業収益を今のレベルより上げる必要がある。それは1つには、乗り継ぎを意識した利用者本位のダイヤの工夫や、運行頻度の維持・確保など使いやすさの向上、市民と連携したモビリティ・マネジメントなどを通じ、定期収入など地元の潜在ニーズを掘り起こすことである。そもそも沿線人口が減っている現在の事業環境を所与のものとするれば、このマイナスの効果を埋めることに加えて、地域外からの集客、つまり非定期収入の増収策が併せて不可欠であり、このため当社は各種企画券の発売やイベントの企画を積極的に行っている。なお、後述する国営ひたち海浜公園への延伸も、同様の輸送人員の増加を図るという考えに基づいている。

○会社の対策

当社は利用者の増加を通じた売上対策として、利用者のポテンシャルの掘り起こしのため、市民（高校や企業）に対して鉄道利用を呼びかけるとともに、2008（平成20）年度から割引率の大きい年間通学定期券を導入し、また中学3年生と沿線高校の入学予定者には春休みにリーフレットを配布するなど、従前はマイカーによる送迎などを行っていた高校生の鉄道回帰を促進した。従って、2009年（平成21年）に那珂湊第二高校が募集停止するなか、逆に学生の定期利用を大きく押し上げ、また自治会員を対象に割引切符を発売している。

また、ダイヤ編成においても公共交通機関としての使命を守るため、2010年（平成22年）の列車交換設備¹⁶の新設により、開業時からの増便も行われており、時刻も下り（勝田→阿字ヶ浦）の始発を朝5時台、終発を23時台、また、上り（阿字ヶ浦→勝田）の始発を朝4時台、終発を23時台というように、首都圏のJR・私鉄並みの幅広い時間帯で鉄道運行を行って、利便性を高めている。なおダイヤ改正時には利用促進のためのチラシのポスティングを実施している。

さらに、自宅から駅までの交通機関がないために、現在は車で通勤をしている利用者の利用転換を促すため、那珂湊駅の近くでパーク＆ライドの設備を整備したり、レンタサイクルの配置を行った。また生活路線としての機能に加え、企画乗車券を使った拡販も行っている。いくつかの例を示すと、

① 海浜公園入園券付きセットクーポン

国営ひたち海浜公園の入園料（大人410円）と湊線の「湊線1日フリー乗車券」がセットになっている（大人1,100円）。

② 応援券付きフリー切符

おらが湊鉄道応援団に入会（1口1,000円）すると、四季毎に異なるデザインの「湊線応援券」（100円）と「特製湊線硬券1日フリー切符」（900円）が交付される。

③ JR東日本の「週末パス」への参画

フリーエリア内のJR線のほか、ひたちなか海浜鉄道をはじめとする、13の鉄道会社線の普通列車（快速含む）普通車自由席が乗り降り自由となる切符である。

④ 世界一楽しい片道きっぷ

茨城交通、鹿島臨海鉄道との合同企画で、アニメ「ガールズ&パンツァー」とコラボし、作品の舞台である大洗町とひたちなか市のゆかりの地を併せて巡るもの。

こうした営業努力が功を奏し、会社発足後の足許の輸送人員が回復している背景には、

¹⁶ 列車交換設備 単線は複線と異なり2つ以上の列車を走行させるとそのままでは正面衝突してしまうため、途中に2つ以上線路を設置した部分を設け、そこで安全に行き違いを行うことにより、単線でも運行本数を増やすことができるようにしている。

従来はこうした対策を行ってこなかったため、もともと潜在的な需要があったこともあるが、加えて沿線に国営ひたち海浜公園、那珂湊おさかな市場など知名度のある観光地が存在し、地理的にも大消費地である首都圏に近接している恵まれた環境が当社には有利に働いたと考えられる。こうした観光やその他の面で交流人口を増やしやすい環境がない地域であれば、それぞれの地域が自らの置かれた特性を踏まえ、その中で住民の移動手段をどのようにして、またどのような負担の下で確保していくかの英断も必要となろう。



イベント列車のビア列車「湊線一番搾り号」

(出典) 当社資料

○行政の対応

ひたちなか市は、当社の全線が市内を通過しており、前述のとおり株式の 51%を保有している（資本金 178 百万円）。前述のとおり、市は市長のリーダーシップの下に茨城交通に湊鉄道の存続を強く求め、地元経済界や自治会、沿線高校、NPO等からなる湊鉄道対策協議会を設置、存続のためのキャンペーンの展開や、茨城交通との粘り強い交渉を行い、廃線のデメリットを丁寧に説明して、沿線住民は勿論、市や県を巻き込んで存続への協力体制を構築していった。この過程で、湊鉄道の利用者のニーズを探るためのアンケートの実施、全国の他のローカル鉄道で実施されている経営体制や財政支援策の検討、具体的な事業計画の検討等を行い、茨城交通の分社化による新会社設立と、廃止届を提出しないことを確認した。新会社発足後も、増発を可能とする列車交換設備、利用者のニーズに対応した新駅設置などは、当社に資金の持ち出しがないよう、法定協議会が窓口になって、市が国や県と資金補助を出し、利便性向上に協力した。なお固定資産税と都市計画税相当分の補助を行っている。

また、市は沿線の中小学校 5 校を統合し集約した新しい学校を建設、そこに 11 番目の駅を設けることを発表した。さらに 2024（平成 36）年度の運行開始を目指し、公設公有民営で当社の阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園の西口付近を結ぶ約 3.1km の湊線延伸計画を策定している。新たに 3 駅を設置、事業費は約 65 億円が見込まれている。市は、2017（平成 29）年度中に収支計画や運行計画、事業のスケジュールなどを盛り込んだ「湊線延伸基本計画」を策定、2018（平成 30）年度に国土交通省に事業認可を申請する予定としている。安全性や収支の健全性などの審査を経て、認可されれば、2019年（平成 31年）から地権者への交渉などを進め、最終的な運行開始は 2024（平成 36）年度を目指している。

延伸先にある国営ひたち海浜公園は年間 200 万人以上が来園する人気観光施設であるが、現在は自動車で訪れる人が多く、観光シーズンには深刻な渋滞が発生することから湊線の延伸を求める声も多かった。



路線延伸が計画されている国営ひたち海浜公園（DBJ 撮影）



(出典) 国土交通省資料 (<https://www.mlit.go.jp/common/001138810.pdf>)

○まとめ

当社の取り組みは、住民を巻き込んだ広義の PPP（公民連携）である。1994年（平成6年）、合併により誕生したひたちなか市は、常磐線を通じて首都圏にも直結し、人口の多くが集積していた旧・勝田市（合併時人口11万人）と、湊線を2次交通とし、観光客の多かった旧・那珂湊市（合併時人口3万人）という個性の異なる地域から構成される。湊線は勝田駅（旧・勝田市）を起点とし、大半は市の南東部（旧・那珂湊市）を貫通する路線であるが、行政区分上は合併で1つになり、市境を跨ぐことがなくなったこともあり、市長がリーダーシップを発揮しやすかったと思われる。

行政界を抜きに考えると、茨城県は当社以外にも JR、鹿島臨海鉄道など鉄道が比較的残っており、現在ではバス網も安定している等、公共交通の基盤は比較的残っており、沿線全体では多くの人口集積地と観光拠点を結ぶネットワークの一部となっている。全県及び全国からの広域的なネットワークを維持する観点からも、水戸市など隣接する自治体や県も参加して、引き続き湊線の存続意義を考える必要があるだろう。

(3) 富山地方鉄道株式会社

会社名	富山地方鉄道株式会社
設立	1930年(昭和5年)
事業内容/事業エリア	鉄道事業、軌道事業、乗合バス事業、貸切バス事業、レジャー事業、航空代理事業、不動産事業/富山
本社所在地	富山市桜町1丁目1番36号
大株主	立山黒部貫光、富山県、北陸電力、みずほ銀行、北日本放送、関西電力、日新火災、北陸銀行、損保ジャパン日本興亜、富山市ほか
売上高、当期損益	売上高 6,654 百万円、税引後当期損益 296 百万円
主な事業(単体) (対売上高比率、営業利益)	鉄道事業(26%、▲137百万円)、軌道事業(11%、153百万円)、乗合バス事業・貸切バス事業(45%、17百万円)、レジャー事業(3%、41百万円)、航空代理事業(7%、21百万円)、不動産事業(9%、110百万円)
従業員数	472人
営業キロ	鉄道 93.2km、軌道 7.6km
輸送人員	(鉄道) 5,861千人、(軌道) 4,969千人
主な路線	(鉄道) 本線 53.3km、立山線 24.2km ほか (軌道) 南富山駅前～大学前間 6.4km、富山都心線 0.9km、富山駅南北接続線 0.3km
輸送密度	1,849人 日キロ

※データは2016/3期、輸送密度のみ2014/3期

事業経緯

1930年（昭和 5年）	前身の富山電気鉄道が創立
1943年（昭和18年）	県営、市営、私営の鉄道・軌道・バスを大統合、 富山地方鉄道に改称
1950年（昭和25年）	営業エリアを拡大するため加越能鉄道を創設 （現・加越能バス）
2006年（平成18年）	当社も6%出資の富山ライトレールが行政主導で運行開始 （公設民営）
2009年（平成21年）	富山市内の軌道を環状化する新線が公有民営の形で開業 （富山都心線）
2010年（平成22年）	ICカード ecomyca（エコマイカ）を導入
2015年（平成27年）	北陸新幹線開業を機にJR富山駅構内に軌道が直接乗り入れ

事業内訳

富山県東部を中心に鉄道を、ほぼ全域を対象に路線バス事業や貸切バスを運営する交通事業会社（設立の経緯から競合する企業は殆どいない）。この他にレジャー業、旅行業、不動産業なども展開しているほか、子会社を通じて富山地铁ホテルなどを運営する名門企業。

当社グループ業種別営業成績（百万円）

	営業収益	割合
運輸事業	7,693	55.0%
建設事業	986	7.1%
空港輸送事業代理業	866	6.2%
その他	4,442	31.7%

（出典）当社有価証券報告書（2015年（平成27年）度）より DBJ 作成

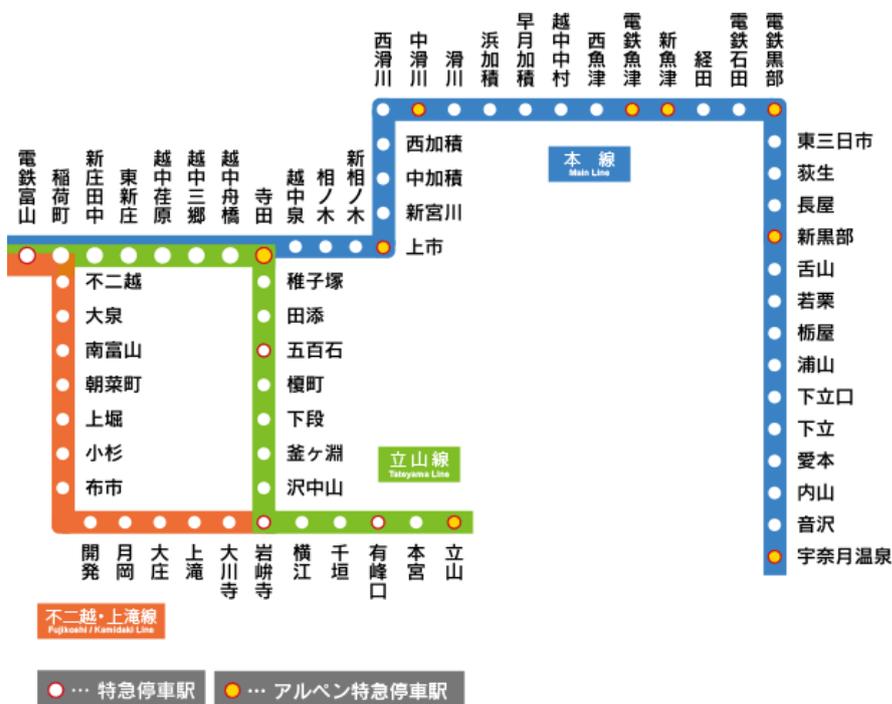
路線図

軌道線（富山市中心部）



※ 1系統・2系統南富山駅前行きは中町（西町北）には停車致しません。

鉄道線（運行区間：富山市市街地-立山山麓、宇奈月温泉、黒部溪谷地方）



（出典）当社 HP

鉄道・路面電車の接続状況



(出典) 富山市資料

○会社概要

富山地方鉄道は、富山県において鉄軌道、バスなどの運輸業や、ホテルなどの観光業を手掛ける名門企業であり、創業者佐伯宗義氏が「富山県一市街地化構想と労働機会均等圏」を創業の精神とし、交通は生活の場と生産の場を結びつけるものとして、鉄道路線を設けたのが始まりである。

鉄軌道事業は、富山市の中心部で運行している軌道線（路面電車）と、富山市街地から立山山麓や宇奈月温泉、黒部峡谷などの観光地を結ぶ鉄道路線があり、総延長距離は 100km 超と全国的にみても中堅クラスとなる鉄軌道会社である。当社は、北陸新幹線開通に合わせ、新駅開設（本線：新黒部駅）や接続ダイヤの改定などを行って、乗車人員増に繋げている。

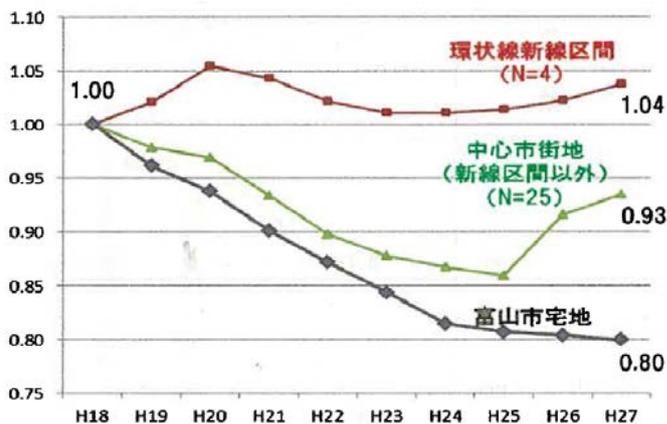
富山市内をエリアとする軌道部分は、市のまちづくり政策である「お団子と串の都市構造によるコンパクトシティ」の中核を成し、全国的にも公民連携の成功事例として有名である。高架下で新幹線駅と直結する「LRT」の各線沿線に、県庁、市役所、富山大学、富山城、富山唯一の百貨店や金融機関本店など都市機能の中核施設がコンパクトに配置され、市のまちづくりの政策に基づき都市機能の集約や居住促進も進展中である。このため面積的には僅かな中心市街地の沿線から、固定資産税の 2 割強が徴収されており、地価も富山市全体の宅地の地価は低下しているのに対し、環状線沿線では上昇している。また、環状線沿線を除く中心市街地の地価も、相乗効果で富山市宅地より回復傾向が顕著である（下図参照）。その意味で公共交通沿線では資金の好循環が生まれており、さらにこうしたエリアを拡大するため、今後は、第 3 セクターが運営する富山ライトレールとの相互乗り入れのための軌道の接続工事が予定されており、検討協議を行っている。

図表 14. 固定資産税と都市計画税の地域別内訳（2014年度、富山市作成）

	面積比	税金
市街化区域	5.8%	74.0%
うち中心市街地	0.4%	22.0%
上記以外	94.2%	26.0%

（税金）
固定資産税＋都市計画税

図表 15. 富山市内の地価の変動（2006年=1.00とした場合。富山市作成）



○今後の動向（人口動態・経営指標推計）

国立社会保障・人口問題研究所の公表データに基づく、富山地方鉄道沿線（富山市、魚津市、黒部市、滑川市、上市町、立山町）の人口動態の実績・推計値は下表のとおりとなっている。

図表16. 沿線人口（富山市＋魚津市＋黒部市＋滑川市＋上市町＋立山町）（2015年以降は予測）（単位：人）

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
	国勢調査	社人研						
0～4歳	26,560	24,020	22,499	19,737	17,601	16,724	16,113	15,310
5～19歳	82,815	80,839	77,411	72,283	65,305	58,984	53,326	49,781
20～64歳	353,419	338,430	311,598	297,231	288,766	276,675	259,940	234,408
65～74歳	68,568	73,920	86,652	83,489	66,971	62,227	66,404	75,776
75歳～	63,304	74,659	82,952	93,052	107,852	110,192	105,527	101,472
合計	594,666	591,868	581,112	565,792	546,495	524,802	501,310	476,747

※1 2005年の国勢調査の年齢別の「不詳」は比例案分

※2 2010年までは確定値で、国勢調査と一致。2015年以降は社人研推計値（2015年は集計中）

（出典）総務省「国勢調査報告」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」よりDBJ作成

このうち各年の、5～19歳の人口の2010年（平成22年）からの増減率を、2010年（平成22年）の通学定期客実績数に掛けたものを将来の「通学定期客数」、同じく20～64歳の増減率を通勤定期客実績数に掛けたものを将来の「通勤定期客数」、同じく65～74歳の増減率を掛けたものを「その他」とみなし、運賃やそれ以外の要件を一定として、輸送人員と、その輸送人員に基づく経営指標のシミュレーションを行ったのが下図である（いずれも鉄道線と軌道線の合算ベース）。先述の例と同じく利便性向上などの経営努力の効果は織り込んでいないが、単純な事業環境としては今後も人口減少や年齢構成の変化により、重要な経営指標といわれる平均通過数量も現在より低下することが予想される。

図表17. 輸送人員（単位：千人）

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
通学定期数	2,682	2,635	2,751	3,058	2,460	2,007	1,694
通勤定期数	2,544	2,792	2,917	2,718	2,562	2,385	2,020
その他	3,695	3,509	3,507	3,721	3,961	2,952	3,595
合計	8,921	8,936	9,175	9,497	8,983	7,344	7,310

（出典）国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

図表18. 経営指標

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
営業キロ（単位：km）	99.6	99.6	100.5	100.5	100.8	100.8	100.8
旅客人キロ（単位：千人キロ）	67,581	67,766	66,347	67,237	64,957	53,108	52,857
平均通過数量（単位：人 日キロ）	1,859	1,864	1,825	1,849	1,787	1,461	1,454

（出典）国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成



富山駅に乗り入れるセントラム（右）とサントラム¹⁷（左）（DBJ撮影）

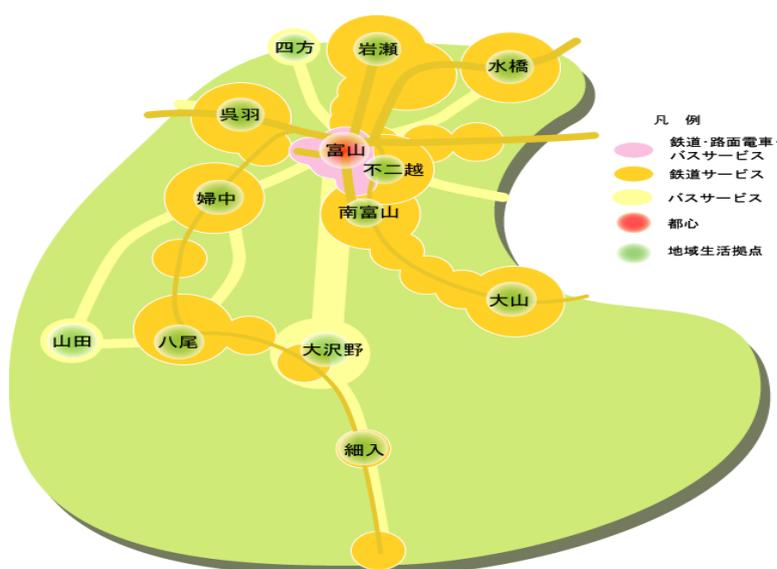
¹⁷ サントラムとは、セントラムと同様、富山地方鉄道が導入している LRT で、富山駅前駅～南富山駅前駅と、南富山駅前駅～大学前停留場で運行されている。

○会社の対策

軌道では日本初の上下分離方式（公設公有民営方式）にて、2009年（平成21年）にインフラ部分が既設の軌道の一部を市が延伸（丸の内～西町電停付近）して環状線（ループ）化、中心商店街としてアーケードのある総曲輪（そうがわ）通り、唯一の百貨店である大和百貨店、市のシンボルである富山城、県庁や市役所等の主要な公共施設を回遊する基幹路線が生まれた。さらに2015年（平成27年）の新幹線開業と同時に、同様の上下分離（公有民営）によりJR富山駅舎の1階に延伸して直接乗り入れ、新幹線や在来線（JR、あいの風とやま鉄道）で訪れた訪問客を、シームレスに市内の主要拠点に回遊させる仕組みが完成した。

さらに在来線高架工事後は、北側の富山ライトレールも富山駅に乗り入れ、南北の2つのLRTを一体運行（南北接続）するための工事が予定され、検討協議を行っている。北側の岩瀬浜など観光地と、南側の中心市街地が直結するので大きな経済効果が期待されている。また将来的には南富山駅を介して鉄道（上滝線、南富山や大山方面）と市内LRTとの新たな連携も検討されており、全体像としてはLRTの一大ネットワークが完成する構想もある。これらネットワークが、富山駅を起点に乗り換え抵抗なくスムーズに結節すれば、冬期間は観光にとってオフシーズンとはいえ、地域にとっても強力な都市インフラになることは間違いない。またこうした対策は鉄道にも波及する効果があると考えられる。

当社はこうした公民連携を深めるために担当課を設け、富山市はもとより、それ以外の沿線自治体ともリレーション強化に努めている。そのため沿線自治体の協力で、これまでバリアフリー化や駐輪場・駐車場整備を行うなど、行政と協調する独特のビジネスモデルをつくっている。



（出典）富山市作成資料

○行政の対応

富山市は、公共交通を活用しつつ街づくりを行う点で、既に日本の先進例として知られている。富山市は、市内に複数の都市機能の拠点を設定し、その間を公共交通でつなぐ「お団子と串」のネットワーク型コンパクトシティを掲げている（都市マスタープラン）。

環状線の別称であるセントラム及び自動車の利用者を対象に市が行ったアンケート調査によれば、公共交通（セントラム）を用いた来街者は、駐車場料金の時間制限を気にする必要がないため滞在時間が長い点が特徴である。また買い物客の平均消費金額も、滞在時間や飲運運輸を気にする必要なく飲食店を回遊できるせいか高い。前述のとおり、公共交通で行ける中心市街地の方が、地価の伸び率も相対的には大幅に高くなっており、LRTの利用促進策は中心商店街の振興策を兼ねていることになる。

市民へのアンケート（休日、セントラム利用者）		
	自動車	環状線
中心市街地での平均滞在時間（分）	113	128
平均消費金額（円）	9,207	13,102

（出典）富山市資料

最近の取り組みとしては、約 3,000 人の高齢者に、GPS、歩数計測機能、歩行促進アプリを内蔵した小型端末機「おでかけっち」を 1 ヶ月間携帯してもらい、高齢者の交通行動やまちなかでの移動目的等を分析、都市・交通・健康・福祉など他分野の施策立案に活用している。このように、中心市街地の LRT 促進策は、前述の経済振興策であるだけでなく、それに加えて市民の健康増進策でもある。ハード面では、土地利用とも整合の取れた公共施設等整備を行っており、直近の主な例は下図 18 のとおりである。

2016 年（平成 28 年）9 月策定の「富山市地域公共交通網形成計画」に、前掲の福井鉄道と同様に様々な施策が位置付けられ、具体的で充実した計画内容となっている。

最近新設（予定含む）の大型施設

名称	内容	場所	開業時期
ユウタウン総曲輪 （複合施設）	シネマコンプレックス	総曲輪通り大和向かい	平成28年6月
	商業施設		
	ホテル		
	マンション		
	駐車場		
レガードスクエア （地域包括ケア拠点施設）	（仮称）富山市まちなか総合ケアセンター	旧総曲輪小学校跡地	平成29年4月 （予定）
	富山市医師会看護専門学校		
	青池学園		
	商業施設		

18 なお、（仮称）富山市まちなか総合ケアセンターは、共働きの夫婦を対象に、子どもが病気になり仕事が休めない時に、当施設の職員が親の代わりに子どもを幼稚園や保育園に迎えに行き、施設で預かるという、子育て支援という観点からも全国でも前例の無い施設である。

〇まとめ

先述のように、富山市の LRT は既設の市内線や JR のローカル線（鉄道）を活用しており、新規に敷設した距離こそ少ないが、ハード、ソフト両面で大きな利便性の向上を行ったため、街づくりや都市経営の面ではキラークンテンツとして大きなインパクトになったといえる。

富山市の最大の特徴は、こうした交通ネットワークが単品として存在するのではなく、都市計画の中で位置づけられている点である。市では都市機能や住居を、利便性の高い公共交通の沿線に誘導する政策をとっており、その成果として、前述のとおり、平成 27 年には高齢化の進展で自然減が多い中、中心市街地では人口動態が 56 年ぶりにプラスに転じることとなった。

こうした施策を推進するため、市のスタッフは年を追うごとに量、質ともに拡充してきており、交通担当部署のローテーションは他の自治体と比較して長期なことが特徴としてあげられる。さらに調整する相手先である民間事業者が、JR 以外は鉄軌道やバスなども富山地方鉄道だけに絞られていることも、公民連携を成功させる意味では、大きな要素であると思われる。

そのため、民間の側でも担当課を設けて窓口を開いており、行政と事業者は対話しやすく、市も主導権を発揮しやすい環境にあり、ある種の「交通連合」が、良い意味で実質的に機能しているともいえる。

(4) 広島電鉄株式会社

会社名	広島電鉄株式会社
設立	1910年(明治43年)
事業内容/事業エリア	鉄軌道事業、バス事業、不動産事業/広島
本社所在地	広島市中区東千田町二丁目9番29号
大株主	広島日野自動車、広島銀、三菱東京UFJ銀、みずほ信託銀、出光興産、広島ガスほか
売上高、当期損益	売上高276億円、税引後当期利益9億円
主な事業(単体) (対売上高比率、営業利益)	バス事業(38.5%)、鉄軌道事業(22.7%)、不動産事業(37.3%)
従業員数	1,690人
営業キロ	35.1km(うち軌道線19km)
輸送人員	57百万人
主な路線	(鉄道線)宮島線16.1km(軌道線)本線5.4km、宇品線5.9km、横川線1.4kmほか
輸送密度	15,769人 日キロ

※データは2016/3期、輸送密度のみ2014/3期

事業経緯

1942年（昭和17年）	現在の広島ガスより交通事業を分離、広島電気軌道を設立
1943年（昭和18年）	政府のバス事業統合方針に基づき、三段峡自動車他6社合併
1945年（昭和20年）	広島に原子爆弾が投下され市内電車・市内バス全線不通
1949年（昭和24年）	広島証券取引所上場
1960年（昭和35年）	広電興産設立（現・広電ストア）
1963年（昭和38年）	広電タクシー設立
1969年（昭和44年）	不動産部新設（不動産事業開業）
2005年（平成17年）	国産初の完全超低床電車5100形 「グリーンムーバーマックス」を導入
2008年（平成20年）	広島県交通系ICカード「PASPY」（パスピー）を導入
2012年（平成24年）	呉市交通局の廃止により、バス事業を承継し、 呉市域の運行を開始

事業内訳

運輸業は路面電車に加え、ウェイトが大きいのはバス事業であり、広電バスとして、広島県西部を基盤に乗合バス事業を展開しており、また、広島と山陰の主要都市（米子、松江、浜田、益田）を結ぶ陰陽連絡線や空港リムジンバス等の高速乗合バスも運行。

不動産業は不動産販売・賃貸事業であり、紙屋町に2012年（平成24年）に完成した複合ビルや十日市地区のランドマークとなっている三井住友海上ビルなどを保有・賃貸しているほか、マンションや戸建て住宅を販売している。

流通業は、広電ストアが経営するスーパーマーケットのチェーン（ブランド名はマダムジョイ）、サービスエリア等である。

当社グループ業種別営業成績（百万円）

	営業収益	割合
運輸業	21,771	44.1%
不動産業	10,580	21.4%
流通業	10,441	21.1%
建設業	4,675	9.5%
その他	1,929	3.9%

（出典）当社有価証券報告書（2015年（平成27年）度）よりDBJ作成

路線図



(出典) 当社HP



広島電鉄のLRT (DBJ撮影)

○会社概要

広島電鉄は、電車、バスなどの交通事業と不動産事業、流通事業から成る地域の名門企業である。このうち電車事業は、広島市内を運行する市内線（軌道区間）と鉄道事業の西広島～広電宮島口間の宮島線（鉄道区間）を合わせた 8 系統が存在している。車両数（約 300 台）や、利用客数（1 日平均 15 万 4 千人）は、国内の軌道事業者としては最多である。

これまで自動車の軌道敷内乗り入れ禁止、電車優先信号の設置、交差点への軌道敷内停止禁止ゾーンの設置など、道路管理者、行政とともに路面電車の走行環境の改善施策を実施しており、西広島や横川では結節機能強化のため、行政の街づくりと一体となった改修工事を行う等、利便性向上の努力を継続的に実施している。

また老朽化した車両の代替のため、京都、大阪、神戸、北九州、福岡など路面電車が廃止となった各都市から 111 両を購入し、レトロな車両などバラエティの多さで「動く電車の博物館」と呼ばれている。最近では、超低床車両を増備して全路線でバリアフリーの車両にも乗車できるようにもなった（表紙の写真参照）。



横川駅前改善前(2002 年8月広島国道事務所撮影)



横川エリア改善後(2004 年3月広島国道事務所撮影)

○今後の動向（人口動態・経営指標推計）

国立社会保障・人口問題研究所の公表データに基づく、広島電鉄沿線（広島市と廿日市の合算ベース）の人口動態の世代別の実績・推計値は下表のとおりとなっている。

図表19. 沿線人口(広島市+廿日市)(2015年以降は予測) (単位:人)

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
	国勢調査	社人研						
0～4歳	61,034	59,831	57,658	50,990	46,457	44,827	43,632	41,750
5～19歳	192,960	186,713	182,788	177,015	166,869	153,656	140,999	133,701
20～64歳	788,364	777,566	733,909	710,564	694,803	674,110	642,255	589,783
65～74歳	119,289	141,962	175,410	173,457	146,143	141,348	153,975	177,228
75歳～	98,270	121,808	149,815	182,397	223,595	238,961	239,931	240,358
合計	1,259,917	1,287,880	1,299,580	1,294,423	1,277,867	1,252,902	1,220,792	1,182,820

※1 2005年の国勢調査の年齢別の「不詳」は比例案分

※2 2010年までは確定値で、国勢調査と一致。2015年以降は社人研推計値(2015年は集計中)

(出典)総務省「国勢調査報告」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」よりDBJ作成

このうち各年の、5～19歳の人口の2010年(平成22年)からの増減率を、2010年(平成22年)の通学定期客実績数に掛けたものを将来の「通学定期客数」、同じく20～64歳の増減率を通勤定期客実績数に掛けたものを将来の「通勤定期客数」、同じく65～74歳の増減率を掛けたものを「その他」とみなし、運賃やそれ以外の要件を一定として、輸送人員、その輸送人員における経営指標のシミュレーションを行ったのが下図である。利便性の向上などの経営努力の効果は織り込んでいないが、単純な事業環境としては今後も人口減少により、重要な経営指標といわれる平均通過数量は、2040年(平成52年)は人数の多い団塊ジュニア層が上記の「その他」の中に多く含まれてくることから一時的にやや増加するものの、長期トレンドとしては通学・通勤定期客数を中心に減少していくことから、厳しい経営環境になっていくことが予想される。

図表20. 輸送人員 (単位:千人)

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
通学定期数	3,701	3,847	3,584	3,576	3,398	2,949	2,566
通勤定期数	7,699	8,138	8,850	8,989	8,087	7,672	6,713
その他	45,348	45,941	41,504	43,493	50,712	41,324	51,814
合計	56,748	57,926	53,938	56,058	62,197	51,946	61,094

(出典)国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

図表21. 経営指標

	2005	2007	2010	2013	2020	2030	2040
営業キロ(単位:km)	35.1	35.1	35.1	35.1	35.1	35.1	35.1
旅客人キロ(単位:千人キロ)	203,234	207,507	195,294	202,027	225,198	188,083	221,202
平均通過数量(単位:人 日キロ)	15,863	16,196	15,243	15,769	17,577	14,680	17,265

(出典)国土交通省「鉄道統計年報」よりDBJ作成

○会社の対策

当社は、特に LRT についての業界の雄であり、地域の交通事業のリーディングカンパニーである。例えば、広島地区の地域 IC カードである PASPY は、県内 13 社に跨るバスを含めた運賃割引や乗継割引など独自の地域サービスを主眼とし、今後は、全国系カードとの連携をすることが懸案事項となっているが、当社はいずれにおいても、バス協会や行政を束ねる役割を実質的に担っている。

ハード面では、これまで横川や西広島で結節点強化の取り組みを行ってきた。今後は、平成 30 年代半ばまでに広島駅を建て替え、駅構内に LRT を高架で直結して所要時間を短縮する、市が事業主体となる再開発計画がある。当社でもかねてから広島駅と都心の紙屋町という 2 大拠点を結ぶ上で、現在のルートが物理的に遠回りであるとして懸案となっており、路線変更に伴い、(遠回りしている現在の) ルートの一部廃止で時間短縮を図る見込みである。しかし一方で、不便が生じる廃止区間を活かす形で新線を敷いて循環線をつくり、回遊する人の新たな流れを生み出していくなど、市とともに沿線の活性化を行い、結果として当社も集客を維持し、事業を通じて地域に密着していく方針である。

今後は、新たな成長戦略としてインバウンド客の取り込みを図っている、広島地域のバス会社 13 社と船舶会社 2 社共同で、当社の鉄道・路面電車に 3 日間乗り放題のフリーパスを、既に月平均 1,000 枚程度を売り上げているため、こうした利便性を高めるための取り組みを拡大していく方針である。インバウンド市場は既存のパイの奪い合いではなく、新規のマーケットであるため、各社間での連携が行いやすく¹⁹、今後の国内の人口減少を考えれば、2019年(平成31年)のラグビーW杯や2020年(平成32年)のオリンピック・パラリンピック東京大会で世界の目が日本に集まることを契機に、地域の各社が共同して取り組む課題となっている。交通モードを問わず、地域の交通利用客全体の純増を通じて当社もまた需要を拡大していくことを目標としている。



船着き場と近接する宇品港電停 (DBJ撮影)

¹⁹ 例えば本州から宮島に渡航する船には広電系とJR系があるが、このフリーパスで初めて共通して使用可能にできた。

○行政の対応

広島市の中心部では、多くの系統が集中して乗り入れる結果として、過密なバス運行による渋滞が慢性化している。一般に事業者の側でも、中心部に乗り入れると自社競合に加え、複数の事業者が参入するため、乗車密度は低下して経営効率が下がる。それでも郊外部や山間部に比べれば乗車人員が多く採算が取りやすい、又は取れない場合でも国の幹線補助金の最低乗車人員をクリアしやすく、有利になることから、各社が一様に中心部への乗り入れを志向し、結果として外部不経済である渋滞と遅延を生み出す結果となっている。こうした状況に対応するため、広島市でも、広島市地域公共交通形成計画の中で、都心における路線の効率化を企図し、重複系統の統合を施策として掲げている。具体的には、広島駅と市内中心部の紙屋町間を運行している様々な路線を統合する「循環線」の新設等に取り組んでいる。

また、一旦廃止となった JR 可部線の一部が、人口集積もみられる市北部の交通の軸として見直された結果、2017年（平成29年）3月に廃止区間の一部に当たる可部駅～あき亀山駅間で電化した上で営業を再開した。市では、交通結節点等の機能強化を施策として掲げており、広島駅においても、自由通路等の整備や南口広場再整備に取り組み、さらに、今後は JR 広島駅の建て替えを機に、電停の結節の取り組みが計画されている。横川駅の交通の結節事例でみられるように、これが交通機関の利用者数の増加、近隣商業施設の売上増加、加えて地価の上昇による税収増につながれば、行政としても投資に見合う市民への政策効果や資金の回収をすることができ、また交通事業者も利用者増による収支改善が期待できるため、今後の動向が注目される。

広島電鉄との人的な関係については、広島市から1名が出向、とりわけ軌道のリーディングカンパニーの中での経験を積み、行政の枠を越えた交通業界の全国的な情報や実地の経験を得る機会となっている。今後は市役所の中で、そうした経験を積んだ人が専門家として育っていき、市の交通政策を担う人材になることが課題であろう。



JR 広島駅に乗り入れ予定の広島駅電停（DBJ撮影）

〇まとめ

広島市は、JR や広島電鉄、アストラムや路線バス、瀬戸内航路など公共交通のインフラが比較的整っている地域である。これからは既存の資源を活かす形で、行政と地域の交通事業者が住民の目線で使いやすい交通網を目指し一体となった、いわゆる交通連合的な取り組みを進め、ソフト面を含めた利便性の強化を進めていくことが望まれよう。

広島に限らず日本では、交通連合的な取り組みについては、法制度的な運用かつ「独占禁止法に留意する」こととなっており、当事者にとってはやりにくい面があるといわれている。この点をクリアするためには、自治体が主導することが必要となるが、市には交通局がないところも多く、交通に関するノウハウの蓄積がない面がある。また、規制緩和を進めてきたため、事業に関する一義的な選択権は事業者が名実ともに握っており、そうした力関係の中で、社会的に最適な資源配分をどう進めていくかの問題があるといえよう。こうした場合は、ノウハウのある事業者を盛り立てていきつつ、様々なステークホルダーの意見を集約する場を設置することが行政とりわけ自治体の使命であり、そうした意識や知見を持った人材の育成が課題であろう。

公共交通は経済学の観点では純粋な公共財ではないが、公共の福祉のために一定の公的関与が必要な分野と思われる。そうした中、先進国の中で大半を民間に任せきりにしているのは日本だけである。それが成り立っていたのは、人口が右肩上がりだった特殊な時期だけであり、今後の人口減少の時代には、何らかの形で公的関与を強めていかざるを得ないと思われる。

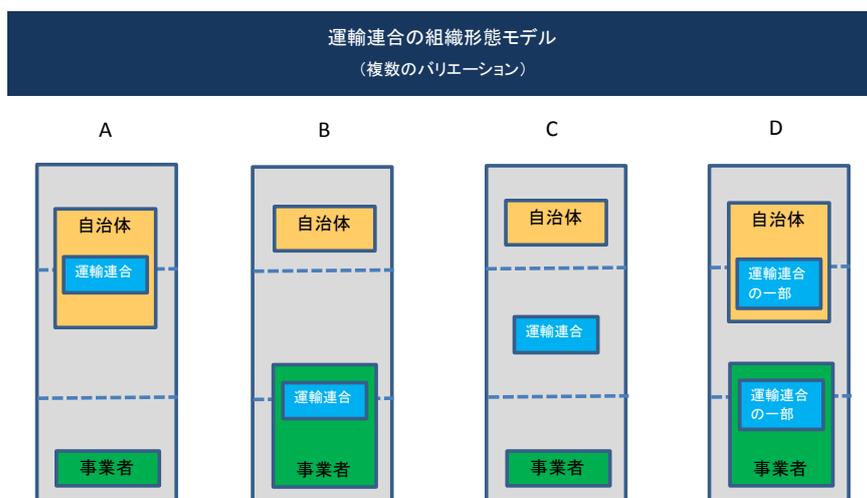
4. おわりに

これまで4つの公共交通の公民連携の事例を個別に見てきたが、敢えて類型化すると、福井のように行政が民間事業者（福井鉄道）を主導している 行政主導型、広島のように民間事業者（広島電鉄）が地域の交通業界のリーダー的な役割を担っている 事業者主導型 に大きく分けられた。さらに富山のケースでは、地域の交通業界の中で圧倒的なプレゼンスを持つ事業者（富山地方鉄道）があり、他方で行政のカウンターパートである富山市も、具体的な施策としてコンパクトシティを標榜するなど、両者がうまく噛み合っており、効果を上げている 中間型 といえるかもしれない。また、ひたちなか市の事例では、行政（ひたちなか市）と事業者（ひたちなか海浜鉄道）が、世論の源である地域住民を巻き込んで連携している、いわゆる 三位一体型 の事例といえよう。それぞれに地域の実情を反映し、プレイヤーの果たす役割は異なっていた。

（1）地域による多様性

2015年（平成27年）6月に当行が株式会社日本経済研究所と共同でリリースした「地域公共交通システムのあり方に係る調査」にもある通り、欧州（英国、フランス、ドイツ）のケースでも、より民間の力をより利用している英国、混合経済的なフランス、ドイツの大陸諸国など公民連携の在り方は国により異なり多様であった。ドイツの都市部で一般的となっている公民連携の手法である運輸連合も、組織形態のパターンには、行政主導、事業者主導、両者の協同、両者が各々組織されるモデルなどがあり、それらは地域性や役割を担う事業者の有無など、地域特性に応じた適切なモデルが選択されていた。

運輸連合の組織形態パターン



(出典) VVS (シュトゥットガルト運輸連合)

運輸連合については、日本では自治体主導でない限り独占禁止法上に抵触する可能性があることとなっているが、そもそも規制緩和と地方分権の流れのなかで、国に代わって新たに調整役として受け皿機能を期待されている自治体にも、地域の現状の交通分担率、都市空間など地理的な制約に起因する公共交通への期待の軽重、有力な民間事業者やNPOなどの有無、財政制約や交通に関するノウハウの有無などが異なり、あまねく一定レベルの役割を果たせていないのが実情である。また敢えて役割を果たそうとしても、規制緩和後の行政には事業者を強制できるだけの強い権限がないため、行政の担当者が問題を認識したとしても実際には解決する方法を見いだせないケースも散見された。

（２）提言 —国—

地域にとって交通の実情は様々であるが、全体を俯瞰した上で、交通のルールを築くべき立場にある国にとっては、地域（行政界ではなく人の移動の範囲）の単位でもコンセンサスを得ることを前提に、自治体なり法定協議会が地域の全体最適を構築する試み（交通連合）をより柔軟な形で推し進めていく立場にある。そのためには、研修や人の交流、助言などを通して、地域における人材育成を図る必要がある。また事業者に対しインセンティブが湧くような自治体の単独補助金の創設を加速度的に促進することや、マイカーのためのインフラ向け財源とのイコールフットィングにつながる予算の割り振りの見直し等、踏み込んだ取り組みも必要であろう。自治体が主導するといっても、地域が形づくられた過去の歴史的な背景、平成の大合併の経緯、土木的・空間的な都市の構成、有力な交通のプレイヤーの有無などにより、地域ごとにより移動需要は異なり、自治体の相対的な力も異なっていることから、こうした多様性に柔軟に対応する仕組みのさらなる検討が望まれよう。多くの地域で今後の人口が減少していくことが見込まれ、これから財政制約が増すことを考えても、交通にとどまらず、多くの点で公民連携を進めている欧州の例も参考に、長期的かつゼロベースで、費用対効果の大きい効果的な対策を考えることが望まれよう。

（３）提言 —自治体—

自治体は、まず問題解決の最前線であることから、まず地域の公共交通問題に対するリテラシーが高いことが前提となろう。この３年間、国内でも多くの事例を見てきたが、現場レベルで熱心な行政マンがいることで有意な政策に繋がっているケースが多く見られた。こうした事例では担当者がローテーションの過程で何度も地域交通を担当していることで既に相当の知見を持っていたり、狭い役所の建物の中で前任者と気軽にコミュニケーションできる関係があったように感じる。そういった人には様々な人的なネットワークを介して全国レベルの横串の情報が自ずと集まってきている。地域交通は補助金制度などが複雑で改変も多く、事業に対する経済性、土木工学的な知見、他事例の情報収集などの専門性に加え、事業者や交通管理者（警察）、住民代表、専門の学者など広範な人との信頼関係の醸成が大切である。こうした多様な観点から、地域交通に関する様々な問題に対しリテラシーを

持った人材確保と育成が重要であり、その観点で官民の人事交流や、役所内で専門家を育成できる長期的なローテーションが組まれることが望まれよう。この点について、欧州(英国、フランス、ドイツ)の諸都市で担当者を訪問してみると、行政でも十年スパンの長期に亘って地域交通を担当することで専門性を醸成、同じく専門的知見を持った都市計画の部署の担当者と連携したり、交通を所管する他地域の行政マンや専門家と親しくファーストネームで呼び合い情報交換する雰囲気は垣間見られた。

また公共交通は、特に都市において空間の使用効率の高い移動の手段であり、言うまでもないが、立地適正化計画など街づくりと整合性のある交通計画の策定も進めなければならない。例えば、市役所や学校など主要な公共施設を新設する際は、マイカーより利用対象が広範でユニバーサルな移動手段である公共交通でのアクセスが確保され、ウェブサイト等を通じて行き方が判りやすく公開されることが必要であろう(実際にはそうになっていないケースが多い)。仮に両者に不整合があると、現在の少子高齢化が進む中では、結局は長期的にコンパクトシティ化が進展せず、将来の自治体の様々なコストの増加要因となる。逆に交通の結節点が街づくりの都市機能や居住の誘導地区と合致すると、正のスパイラルが生じて社会的、経済的な相乗効果から人が集まり、地価も上昇して固定資産税などの増加につながるケースもあるが、実際に富山や福井など一部の都市では既にそうした変化が始まっている。また経済効果だけではなく、公共交通がマイカーと異なりドア・トゥ・ドアの移動ではないことをプラスに捉え、地域の公共交通の利用の増加は利用者が歩くことを促し、このことが健康・福祉の増進策と捉える社会福祉の議論や、関西大学の宇都宮浄人教授が提唱する、公共交通は他人と一緒にの行動(移動)であり、知り合う機会を提供することで、経済・社会に対するプラスの効果「ソーシャル・キャピタル」を生み出すという議論も始まっている。その意味で総合的な政策の取り組みが必要となろう。



姫路のシンボルロード (DBJ撮影)

(4) 提言 —事業者—

とりわけ車依存の社会となっている地方部に言えることだが、民間事業者も企業として必要な営業努力を行い、固定客や観光客など潜在的な需要を多く発掘する努力が必要となる。人口が右肩上がりの時代には利用者のパイが増え続けたことや、また高度経済成長が達成される前までは、個人でマイカーを買うことに所得上の制約も大きかったと考えられる。こうした環境を背景に、公共交通は一定の利用客数を維持できてきたが、所得が増え、併せて道路網も整備された現代では、郊外のショッピングセンターや公共施設、住宅等の立地と相まってマイカー利用が圧倒的に便利になった。これと呼応して公共交通の分担率は低下の一途をたどり、事業者の採算は概して低下してきたが、前述の4つの事例を見ても明らかのように、その原因を全て日本のモータリゼーション、人口減少、大都市圏に対する地方圏の衰退だけに帰すことはできない。地方創生を進めれば、自動的に地方の公共交通が復活するのではなく、公共交通を健全な形で維持出来れば、人の移動が容易になり、そのことが地方再生の骨格となるのである。「バスに乗りたいが整理券はどこで売っているのか」というある老人の問いかけがあったと聞くが、公共交通が利用者にとってすっかり縁遠い存在になっていることを示唆している。

(5) 欧州の事例から

欧州では、行政によるインフラの所有をはじめとした強い公的関与が一般的である。

フランスでは、ミッテラン社会党政権下で1982年、全ての人々が移動する権利を「交通権」として認めた国内交通基本法（LOTI 法）が制定され、1996年、10万人以上の都市圏で都市交通計画（PDU）の策定を義務化した大気とエネルギーの合理的利用法に関する法律（LAURE 法）が制定された。

LOTI 法では、「国民の誰もが安全にできるだけ低コストで快適に移動できる権利」として「交通権」を認定、社会経済性による効果を数値上の採算性以上に重視しつつ、PDU（都市交通計画）の策定を規定したが、義務化はされなかったため、広まらなかった。

そこで、LAURE 法で PDU 策定を義務化、都市交通計画に都市圏の将来像とそれを実現するためのプロジェクト等の将来計画を記述することになったことに加えて、都市においては環境負荷の高い自動車の利用を減らし、徒歩・自転車・公共交通を強化するという条文が盛り込まれた。このことが、地域公共交通の利用を大きく促進したと言われている。

自治体は階層別に基礎自治体のコミューン（Commune、市町村）、デパルトマン（Department、県）、広域自治体のレジオン（Region、州）に分けられる。交通政策は、コミューン単独では一般的にはネットワークが完結しないため、多くは複数のコミューンで構成される都市交通圏域（PTU、Périmètre de Transport Urbain）というエリア単位で実施され、PTUには、行政の一部門として都市圏交通局（AOTU、Autorité Organisatrice de Transport Urbain）があり、2007年現在、264ヶ所の AOTU が交通政策として PDU を策定している。

財源には、一般財源に加え、AOTU に立地する従業員 9 人以上の法人から目的税的な性質を持った、交通税 (Versement Transport、VT) を徴収している。

ドイツは、連邦制の分権国家であるため、そもそも地域公共交通に関する権限も大部分を地方政府に移譲している (但し財源については連邦政府の補助が大きい)。これに対し連邦政府は、州を跨ぐような長距離交通のための「連邦交通計画」の策定などを所管している。従って鉄道も、連邦政府が全株式を保有するドイツ鉄道 (DB) が長距離鉄道を担う一方、地域の鉄道事業は子会社の DB Regio 社や自治体傘下の公営企業、地域の小規模民間企業が担っている。また、バス・トラム事業は自治体傘下の公営企業が主な役割を担っているケースが多いが、小規模な民間バス会社も数多く存在している。

なお、ドイツでは一般的に、収支状況が厳しいことを理由にオフピーク時の運行本数を減らすという考え方は採られず、政府からの補助の条件も運転間隔等の一定の基準を満たすことが必要なため、採算性よりもサービス水準の維持が優先される傾向にある。

日本では、収支状況が厳しいと当座の運転本数を減らし、その結果として運行間隔が長くなることで利便性の低下と、さらなる公共交通の利用者離れを招くという、「負の縮小ループ」に陥っているケースが多い。日本と同じように自動車保有大国でありながら、利便性確保の観点から公的関与によって運行間隔を維持し、そのことによって住人に移動手段に選択肢を与えているドイツの発想を検証することは大いに参考になる。

図表22. 人口千人当たりの保有動向 (単位:台)

	自動車保有台数	乗用車保有台数
日本	583	466
フランス	598	496
ドイツ	572	517

(出典)総務省「世界の統計2014」

(6) 公共交通の使命

住民にはもともと多様性 (ダイバーシティ) があり、近年は高齢化も進んできた。さらに環境問題に対する意識の高まりや、娯楽を楽しむ際にも駐車料金を気にせずに回遊したり、時には飲酒したい志向もあると考えられ、ぶらぶらと街を散策することで都市に経済効果も生まれることであろう。そういった人たちに外出機会を与え、雨の日も風の日も雪の日も1年365日、休みもなく定時性を持って運行し、気軽に安価で利用できるのが公共交通である。人間の生活や日々の移動にそうした選択肢があることが社会の豊かさに繋がるとしたら、こうした手段を公民連携の手法で、地域性に即して守っていく必要がある。

(参考) 欧州の水道に見る公民連携の在り方

(1) 国内外における公民連携制度について

日本では、高度経済成長期に至るまで、公共交通が民間事業として成立したことから、原則、公共交通は民間企業が営利事業として担ってきた。しかし、モータリゼーションの進行、少子高齢化の進む現代の日本において、特に地方の地域公共交通については、民間の営利事業として行う事は、原則、厳しい状況となっている。

海外では公民連携が鉄道のみならず、有料道路、空港、港湾、水道、駐車場等多岐にわたる分野で盛んに行われている。地域公共交通に関しても、英仏独の欧州主要 3 ヶ国では公共が一定の財政負担を前提として担っていくべき公共サービスとして捉えられている為、インフラ整備や運営を含め、行政による助成措置が不可欠なものと捉えられ、そのためフランスやドイツでは独自の特定財源まで確保されている。すなわち、事業の採算性の確保よりも、地域住民に対する公共交通サービスの維持と利便性の向上を重視していると言えよう。

一方で、英仏における水道分野の公民連携は、公共によるモニタリングの下、事業経営の健全性を前提に民間企業に対して経営の自由度を与えているという点で、公共性と経済性の両立を志向していると言える。

これまで民業での独立採算で経営されることが当然視されてきた日本の公共交通にとって、英仏の水道分野における公民連携制度は、一例ではあるが、公共によるコントロールを実現しつつ民間の持つノウハウを効果的に活用し、持続可能な制度設計を行っている点で参考となると思われる。

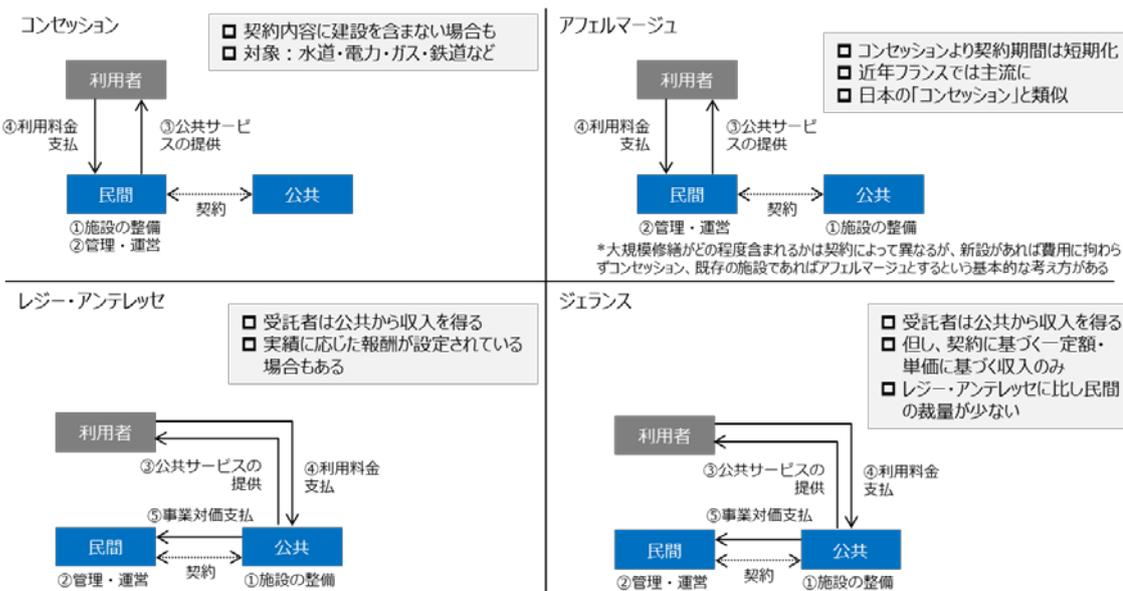
当行は、2016年(平成28年)6月13日～17日、内閣府や厚生労働省等とともに、英仏の水道分野における最新の制度設計や具体プロジェクト事例・課題等について、ヒアリング調査等を実施し、「フランス・英国の水道分野における公民連携制度と事例の最新動向について」を公表した。その調査内容を中心に、以下で要約しつつ紹介する。

(2) フランス

フランスでは自治体の規模が小さく、古くから運河などのインフラ整備なども民間事業者が行う事があり、様々な分野で民間事業者への委託が行われてきた。このうち水道分野においても、全ての自治体が自ら水道事業を担うことは非現実的であった為、複数の自治体が組合や連合を組み、規模の経済を確保しつつ、民間企業に一種の事業の包括委託をする考え方が発達した。つまり、自治体には水道の供給責任はあるものの、同一の民間事業者が近隣の複数の自治体の事業を受託し、職員や運営資源を共通化することで運営効率を高めるなど、現在では民間ベースで広域化効果を創出しているものが多い。

フランスの水道事業のうち、直営のものを除くPPPは、「公役務の委任（DSP：Délégation de Service Public）」と呼ばれ、それはコンセッション²⁰、アフェルマージュ²¹、レジー・アンテレッセ²²、ジェランス²³等に分けられる。その類型の一例を示すと以下の通りとなる。

DSPの類型例（DBJ作成）



フランスの水道事業はもはや設備を新設する段階が終わり、維持更新が主体となった時代背景を踏まえ、契約形態も、設備の新設を伴わないアフェルマージュ方式が近年は一般的となっている。また技術や社会のイノベーションがスピード化していることを背景に、契約期間も現在は短期（10年程度）化している。なお、契約の短期化を通じ、公共側が次期契約更新を見据えた民間に対する料金引き下げやサービス水準の向上に対する交渉力を有す

²⁰ コンセッション・・・民間が整備・運営・料金收受を実施

²¹ アフェルマージュ・・・公共が整備、民間が運営・料金徴収

²² レジー・アンテレッセ・・・公共が整備・料金徴収、民間が運営

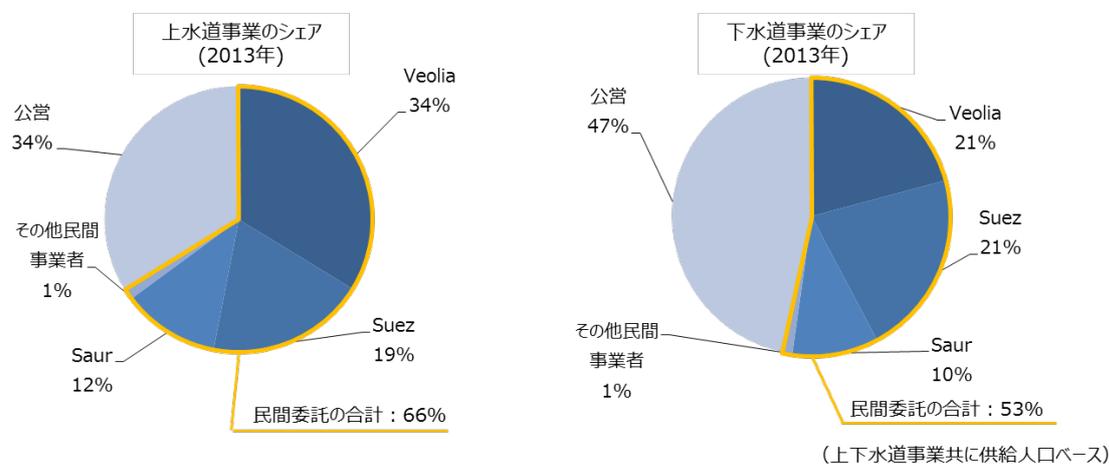
²³ ジェランス・・・レジー・アンテレッセより民間の裁量が小さい

ることができ、運営上の規律を高めることが可能となっている。契約終了後には、地方公共団体が適切な民間企業を再度選定して運営委託を行うこととなっているが、現在は約9割が既存事業者との更新となっている。

水道事業者に対する個別事例調査を通じた分析（個別調査対象）

	リール	リオン	イル・ド・フランス
事業スキーム (従前のスキーム)	アフェルマージュ (コンセッション)	アフェルマージュ (アフェルマージュ)	アフェルマージュ+ レジー・アンテレッセ (レジー・アンテレッセ)
最新契約年度	2015年	2015年	2011年
契約先 (以前の契約先)	Veolia (Suez)	Veolia (Veolia/Suez/Saur)	Veolia (Veolia)
契約期間 (従前の契約期間)	8年契約 (30年)	8年契約 (18年)	12年契約/3年毎見直し (30年/5年毎見直し)
入札参加企業 料金値下げ率	Veolia/Suez/MEL水道局等 全体ではやや値上げ [貧困層・利用量少ない家庭 は値下げ]	Veolia/Suez/Saur 約20%	Veolia/Suez/Saur他1社 約11% (1.65⇒1.48EUR/m ³)

民間の委託先は上位3社（Veolia、Suez、Saur）の寡占状態となっている。交通の分野においても、近年は国境を越えたグローバル・オペレーターが出現しているが、フランスにおいては、上下水道事業の分野では、既に民間の大手事業者が存在していることになる。



参考文献：（公財）水道技術研究センター(2013)「フランスの公共水道サービス（その3）」2013年6月21日p2
 (出典：BIPE/FP2E(2015)「Les services publics d'eau et d'assainissement en France, Sixième édition Octobre 2015」p92)

アフェルマージュは、初期資産が既に存在する前提で、この資産を自治体が所有しながら、運営は民に委託する。この場合、契約期間中に不断に必要な管路の更新工事や維持管理投資、浄水場等の大規模修繕投資等を誰がどのように担い、かつその投資コストをどう回収するかが最大の課題になる。フランスでは、その都度、多様な考えを契約に基づいて個別に決めており、基本は予め公民が更新投資計画・大規模修繕計画を取り決め、水道料金の枠組みに反映させることを前提に受託者がこの責任を担う。これ以外に自治体は

独自財源で重要な大規模修繕投資を自ら行う事も可能で、工事の種類ごとにその分担と責任を決めるという仕組みを設けている。

施設の所有権と施設整備に対する投資負担の分担（一例）

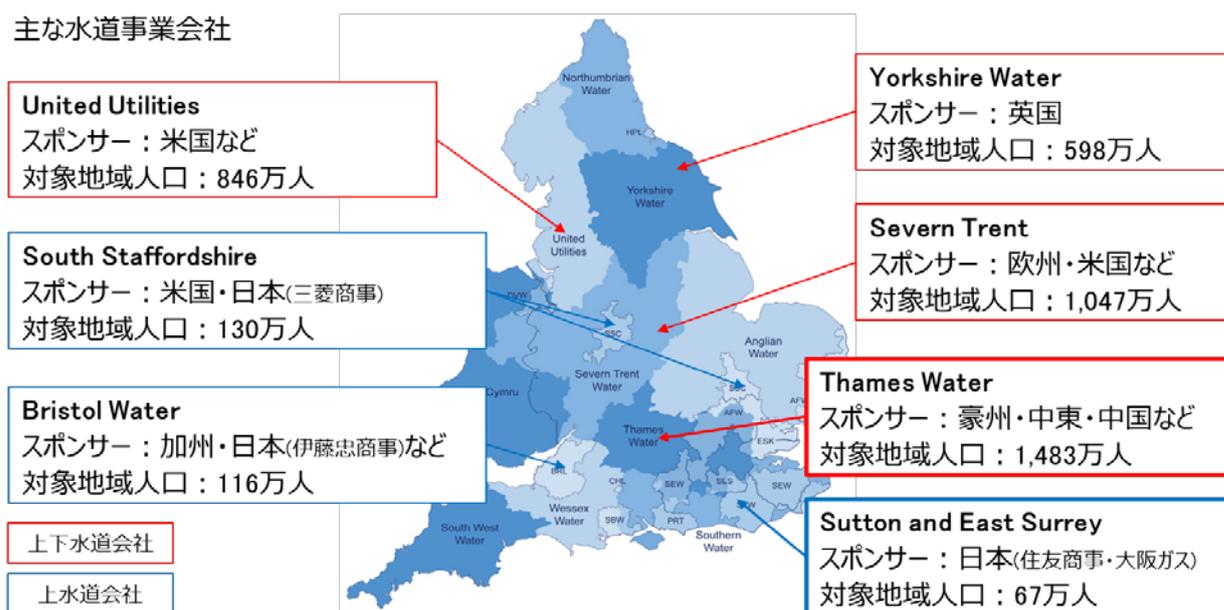
	ルール	リヨン	イル・ド・フランス
公共	水の生産	管路所有・更新	管路所有・更新
	管路所有・更新	(直径15mm以上)	新設
民間	運営(給水・集金)	運営	運営(集金)
		(取水・生産・給水)	管路修繕
		管路修繕	
		(直径15mm未満)	

フランスでは、契約において契約解除の要件はある程度明確であり、公共側は設備投資費用を補償すれば、一方的な契約解除を可能とすることが一般的な慣行として認識されている。その場合、天災等の不可抗力によらない、民間受託者に責任がある場合においても、契約解除の場合に発生する補償は未償却資産分も支払わなければならないこととなっており、その中にはファイナンスコスト等も対象となる。契約終了時には、民間企業は事業に関する残余財産を原則として公共に返還することとなっている。通常、財産は、①要返済：無償返却、②再取得：時価での買い上げ、③受託者所有、の3つに分類されるが、公共が事業を継続的に運営する為に必要なものは契約にかかわらず全て返却資産とされる。

(3) イギリス

イギリス（この場合、イングランドとウェールズを指す）における水道事業は、1969年時点で水道事業1,089（公営1,060、民営29）、下水道事業（全て公営）であったが、1973～1974年の間に、公営の水道事業が水管理公社であるPWA（Public Water Authority）に統合され、河川管理を含めて流域単位で再編成された。このとき以来、地方行政と水道事業は切り離され、水道事業に関する地方公共団体の関与は基本的にない（公的関与はOfwat²⁴等の規制機関のみ）。

1983年のIMF融資に象徴されるイギリス国家財政の破綻により、公的資金の不足を背景に各種の国営事業の民営化が打ち出され、PWAの業務のうち、採算性のある上下水道事業部門を株式会社化し、民営化が行われた。その結果、イングランド・ウェールズの水道事業では1989年以降完全に民営化されており、現在は、地域独占の上下水道会社10社と上水道会社11社がライセンスに基づき実施している。海外投資家による積極的な資本参加も受けいれている。（なお、スコットランドと北アイルランドにはそれぞれ公社が1社ずつ存在している。）



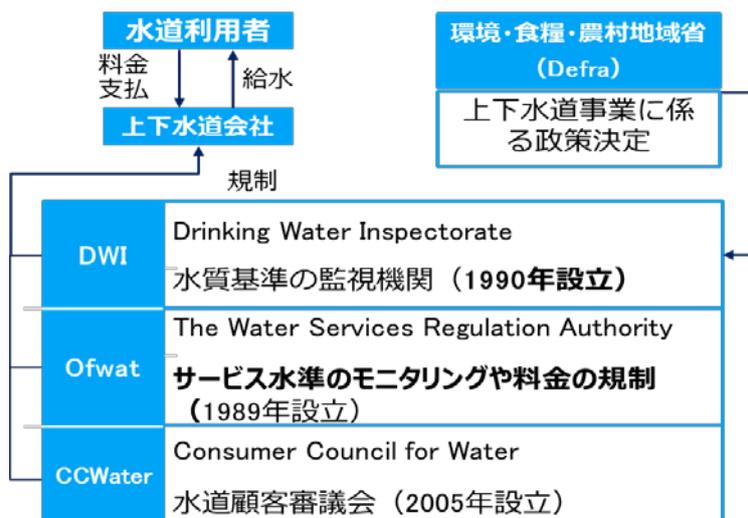
水道事業民営化については、適切な設備投資により断水件数や水質基準の不適合率が改善したことや、民間会社のノウハウにより事業運営コストが減少・利用者サービスが向上したことといった効果が得られた一方、上下水道料金の値上げが大きかったこと、株主への高配当や役員の高報酬といった問題も生じている。但し、民営化後から水道料金が値上がりし

²⁴ Ofwat（水道事業規制局）・・・水道料金・サービス水準に係る規制機関。政府からは独立しつつ、政府の水道関係施策の遂行や、様々な規制の枠組みに基づくモニタリング、水道事業会社に対するライセンス付与等を実施

ている理由は、公社時代に先送りされていた更新投資や新たな環境規制に対応するための投資が集中して行われたためである。

水道事業の民営化後に設立された規制機関には、経済規制を担う Ofwat、環境規制を担う環境・食糧・農村地域省（Defra²⁵）、水質規制を担う DWI²⁶がある。その他、国家機関ではあるが消費者団体としての性格も有する CC Water²⁷によって、水道事業者に対するモニタリングが行われている。

イギリスにおける水道事業概要



Ofwat の規制監視下にある水道事業会社は、規制の一つとして、Ofwat から Price Review (PR) が 5 年単位で行われ、各会社ごとに料金改定の上限值が設定される。各水道事業会社は、この上限値に基づいて、水道料金を決定する。PR に当たっては、経営効率が高い上位 1/4 社の原価が標準的な料金原価とされ、上位 1/4 に入らない事業会社は、生産性・効率性を改善できなければ、その分の損失が出てしまう仕組みとすることで、地域独占事業ではありながらも業界全体のレベルアップを図っている。なお、期中の水道事業者のパフォーマンスがよい場合、次回の PR において水道料金を高く設定できるように評価され、事業の効率化やサービス向上へのインセンティブが働くように設計されている。

イギリスの水道事業会社は純粋な民間企業であるため、資金調達を含めた経営は独自の意思決定により行われている。継続的に設備投資が必要な資金調達についても債券発行や銀行借入などの選択肢から独自に選択を行っている。しかも天災などの不可抗力事由の発生などでも Ofwat は事業会社に対し支援を行うことは例外的である。これまでに事業会社

²⁵ Defra（環境・食糧・農村地域省）・・・EU 指令のもと、上下水道に係る政策決定を行う

²⁶ DWI（飲料水監察局）・・・飲料水質の監視を担当。EU 指令の基準に適合する水質基準の監視。またそれらの情報に関し、利用者へのアドバイスも実施。Defra の下部機関であるが、独立した権限を有する

²⁷ CCWater（水道顧客審議会）・・・一定の独立性が認められた国家機関であるが、消費者団体としての性格を有する。水道利用者の意見・要望を集約し、事業者に伝達・交渉する役割を持ち、Ofwat に対する陳情も行うことが出来る。顧客サービス水準を維持向上させる役割が期待されている

が破綻した事例はないものの、万が一事業会社が破綻した場合でも、基本的にはキャッシュフローが安定的な事業であり負債のカットが達成されれば事業の再出発は可能と考えられていることから、一方で、公的インフラとして事業を継続させるための枠組みが担保されており、速やかに事業が継続できるような対応方法が構築されている。

今後の動向としては、一層の市場自由化が進む可能性があり、動向が注目される。

(4) フランス、イギリスの水道調査からの、日本の交通へのインプリケーション

この章では、日本の交通と全く異なる欧州の水道の事例を紹介してきた。但し、どちらも生活に必要なインフラとして整備に多数の初期コストを要し、利用者から利用量に応じた対価を徴求する点でも共通している。欧州では、水道や地域交通に限らず、林業（路網などの整備は公共が行う）や緑地の整備（グリーンインフラと呼ばれている）においてすら公民連携の考え方が浸透しており、それらは当行の別のレポートで紹介予定である。

フランスのコンセッションやアフェルマージュは、「公役務の委任」という位置付けで、自治体が自治事務として行っている水道事業について、議会の承認を受けて民間に代行させる仕組みである。近年、公民のリスク分担や最適な事業スキームの検討、自治体による適切なコントロール・ガバナンス等の点について、さらなる改善へ向けた取り組みを行っている。

イギリスは、地域独占の民間事業者がライセンスを受けて水道事業を行い、料金改定等で規制機関からチェックを受ける仕組みであった。Ofwat による経済規制・モニタリングの仕組みが確立され、その評価は高く、外資含む民間投資も進展している。また、料金設定の仕組みの変更や結果重視の強化等、常に改善へ向けた見直しを実施している。

両国に共通して言えることは、両国とも民間活用と自治体の垣根を越えた広域化を積極的に推し進めることで経済的合理性を追求していること、また公共によるモニタリングの下、品質・顧客サービス・生産性等に関するパフォーマンスを重視し、それに応じたインセンティブ／ペナルティを設定していることである。

これらの考え方は、わが国の地方公共交通に取り入れることが可能である。例えば公民連携の観点からは、フランスにおけるコンセッションやアフェルマージュの様に、鉄道事業の基盤施設である線路や車両については自治体自身が購入・所有をし、大規模な修繕を行い、民間業者は管理や日常的な修繕を行う公民混合方式があり得るだろう。この点では、日本でも遅ればせながら、上下分離などの形での公民連携が一部では始まっている。

広域化の観点からは、例えば日本国内でも既に福井鉄道とえちぜん鉄道で行われているように、車両の型が類似でかつ近隣の路線を持つ複数の鉄道会社間で、線路や電路、車両の修繕を共同化していく事ができれば、業務効率化と経費削減に繋がるだろう。また、鉄軌道事業者においてしばしば問題となっている、運転手の教育などの問題に関しても、フランスのリヨン市で行われているような、水道事業者である Veolia 社が設立・運営している研修センターのような教育施設を、失業者や一般市民も対象とした職業訓練施設として同一の車両を運用する複数の事業者が共同で新設すれば、経費の削減や業務の効率化・高度化が可能となり、なお且つ地域社会の活性化に繋がるだろう。

このように、両国の水道事業における取組は、わが国の地域公共交通における公民連携のあり方について考える際に大いに参考となると思われる。

謝 辞

この原稿を書くにあたり、以下の役所及び事業者の方にお話を拝聴し、参考にさせていただいた。特にひたちなか海浜鉄道株式会社の吉田千秋社長、福井鉄道株式会社の村田治夫社長におかれては、社業で業務が繁忙の折、貴重なお時間を頂戴した。この場を借りて感謝申し上げます。

ー主なヒアリング先ー（順番は本文での紹介の順）

福井県、福井市、福井鉄道株式会社

ひたちなか市、ひたちなか海浜鉄道株式会社

富山市、富山地方鉄道株式会社

広島市、広島電鉄株式会社

その他、水戸市、岡山市、茨城交通株式会社、岡山電気軌道株式会社、伊予鉄道株式会社、長崎電気軌道株式会社など多数の関係者や学識経験者のお話を聞く機会があり、参考にさせて頂いたことを感謝申し上げます。

関西大学の宇都宮浄人教授におかれては、色々な場面で何回も貴重なアドバイスを頂いた。この場を借りて感謝申し上げます。

また、いろいろな方々をご紹介頂いた「人と環境にやさしい交通をめざす協議会（交通まちづくりの広場）」の皆様にも御礼申し上げます。

（参考文献）

- ・「フランス・英国の水道分野における公民連携制度と事例の最新動向について」（内閣府、日本政策投資銀行、日本経済研究所）
- ・「わが国林業、木材産業の今後の可能性」（日本政策投資銀行）
- ・「都市の骨格を創りかえるグリーンインフラ」ー緑地への投資効果を探るー（日本政策投資銀行）

©Development Bank of Japan Inc.2017

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。

本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。

本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。

本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、出所が「株式会社日本政策投資銀行」である旨を明記して下さい。

【お問い合わせ先】

株式会社日本政策投資銀行 地域企画部（担当：入江貴裕、伊藤陽、佐々木信子）

〒100-8178 東京都千代田区大手町1-9-6

大手町フィナンシャルシティ サウスタワー

TEL：03-3244-1633

FAX：03-3270-5237

ホームページアドレス：<http://www.dbj.jp/>

