

四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ

事務局資料（資料編）

平成30年 3月29日

第1章 四国の鉄道会社の状況

事業者別鉄道旅客輸送人員の推移	5
四国の旅客流動の交通機関別割合	6
鉄道・バス・航空の主な競合状況	7

第2章 鉄道事業者の取り組み

第2章の概要	9
--------	---

(1) 鉄道利用促進の取り組み

ア JR四国の取り組み

輸送改善施策 ①列車の最高速度と到達時分	11
輸送改善施策 ②列車本数（都市間輸送）	12
輸送改善施策 ③列車本数（都市圏輸送）	13
JR他社との輸送体系比較	14
利便性向上施策 ①駐車場の整備とパーク＆ライド	15
利便性向上施策 ②バリアフリー設備・トイレの整備	16
バリアフリー設備・トイレの整備に掛かる費用	17
利便性向上施策 ③ICカード導入・WEB販売開始	18
利便性向上施策 ④特急車両の新製	19
特急車両導入経費	20
利便性向上施策 ⑤特急通勤・通学	21
利便性向上施策 ⑥運賃改定・競合交通機関への対応	22
利便性向上施策 ⑦地域との連携	23
利便性向上施策 ⑧交通機関が連携した 企画きっぷ・旅行商品	24
非日常における鉄道利用促進 ①JR四国の観光列車	25
観光列車の収支（伊予灘ものがたりの場合）	26
非日常における鉄道利用促進 ②四国デスティネーションキャンペーン	27
訪日外国人の鉄道利用促進	28
観光客の誘致効果（四国DC、インバウンド）	29

イ 四国の鉄道各社の取り組み

阿佐海岸鉄道（株）の取り組み	31
高松琴平電気鉄道（株）の取り組み	32
伊予鉄道（株）の取り組み①	33
伊予鉄道（株）の取り組み②	34
土佐くろしお鉄道（株）の取り組み	35
とさでん交通（株）の取り組み	36

(2) JR四国の経費節減の取り組み

駅の効率化	38
ワンマン列車化	39
社員数と列車キロ	40
JR四国とJR他社との比較	41

第3章 鉄道の運営に必要なコスト

第3章の概要	43
--------	----

(1) 鉄道と他交通モードの比較

交通機関別のインフラの保有・管理者の違い	45
----------------------	----

(2) JR四国のコスト

ア 安全確保のために必要な定常的な維持管理

鉄道の特殊事情（管理面）	47
鉄道の特殊事情（費用面）	48
設備投資額と修繕費	49

イ 安全確保のために必要な老朽取替や大規模修繕

JR四国の固定資産	51
本四備讃線の固定資産	52
設備投資額の推移	53
トンネル、橋りょうの経年別数量	54

ウ 大規模災害発生時の復旧対応

大規模災害発生時の復旧対応	56
---------------	----

第4章 JR四国の現状

第4章の概要 58

経常損益等の推移 59

鉄道運輸収入、高速道路の延長、人口の推移 60

JR四国に講じられている支援制度と公的負担 61

平成28年度の路線グループ別収支状況 62

区間別平均通過人員（平成28年度） 63

普通列車の区間別平均通過人員（平成28年度） 64

普通列車の時間帯別ご利用状況 65

駅のご利用状況 66

定期運賃の状況 67

JR四国グループの非鉄道部門の取り組み 68

JR四国グループの非鉄道部門の状況 69

駅を中心としたまちづくり① 85

駅を中心としたまちづくり② 86

地域経済政策との連携 87

行政支援による住民サービス向上のための補助 88

観光・インバウンドによる鉄道利用促進 89

部分的な設備の公的整備・保有 90

駅を中心とした公共交通機関の連携・まちづくり 91

<参考>

事例紹介 養老鉄道養老線 93

事例紹介 JR東日本只見線 94

四国新幹線の導入 95

第5章 四国が目指すべき鉄道ネットワークの
将来像の実現に向けて
(関係者の連携による利便性・サービスの向上)

第5章の概要 71

(1) 鉄道モードを軸にした施策

都市圏輸送へのパターンダイヤ導入 73

パターンダイヤ導入による乗換利便性の向上 74

新駅の設置 75

交通系ICカード導入による公共交通のシームレス化 76

(2) 地域政策と鉄道モードが一体となった施策

フィーダー交通との連携による利便性向上① 78

フィーダー交通との連携による利便性向上② 79

フィーダー交通との連携による利便性向上③ 80

フィーダー交通との連携による利便性向上④ 81

自治体との連携による駅の活性化① 82

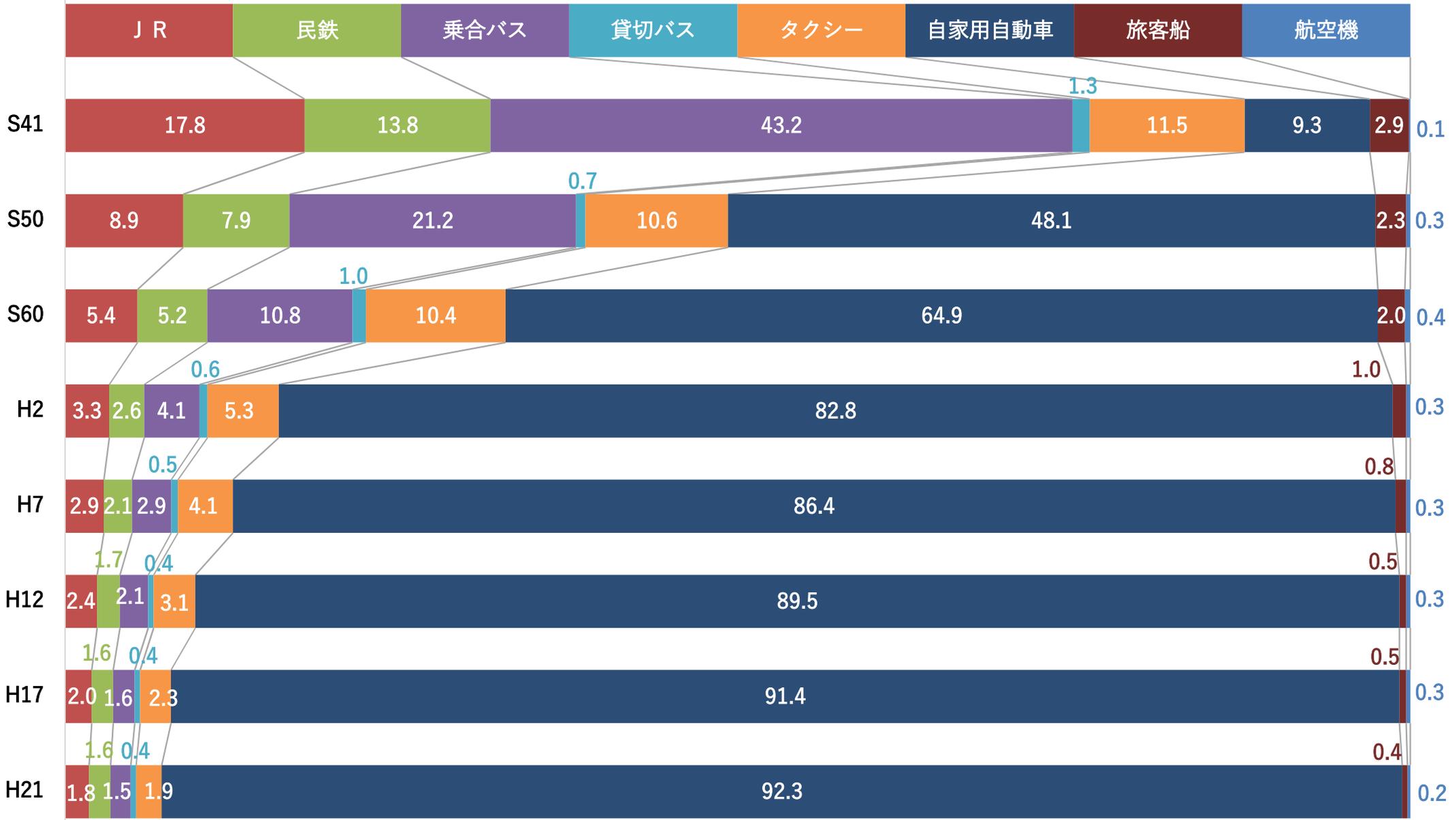
自治体との連携による駅の活性化② 83

自治体との連携による路線の活性化 84

第1章 四国の鉄道会社の状況

四国の旅客流動の交通機関別割合

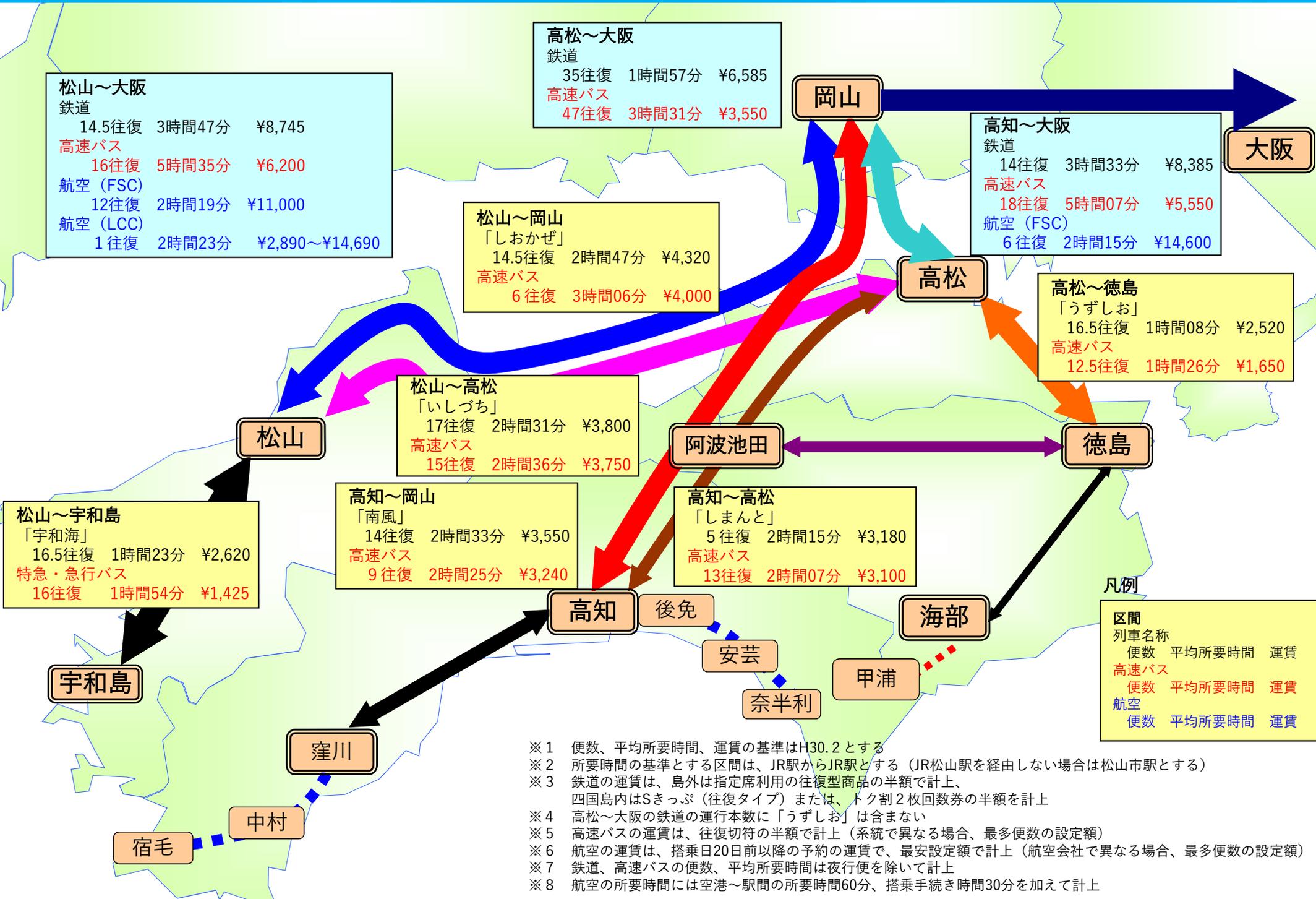
単位：%



※平成22年度以降は、調査方法の変更に伴い、自家用自動車のデータが無くなったため、継続したデータが存在しない。

出典：平成29年版四国運輸局業務要覧
 数値は、旅客地域流動調査による輸送人員の割合

鉄道・バス・航空の主な競合状況



※1 便数、平均所要時間、運賃の基準はH30.2とする
 ※2 所要時間の基準とする区間は、JR駅からJR駅とする（JR松山駅を經由しない場合は松山市駅とする）
 ※3 鉄道の運賃は、島外は指定席利用の往復型商品の半額で計上、四国島内はSきっぷ（往復タイプ）または、トク割2枚回数券の半額を計上
 ※4 高松～大阪の鉄道の運行本数に「うずしお」は含まない
 ※5 高速バスの運賃は、往復切符の半額で計上（系統で異なる場合、最多便数の設定額）
 ※6 航空の運賃は、搭乗日20日前以降の予約の運賃で、最安設定額で計上（航空会社で異なる場合、最多便数の設定額）
 ※7 鉄道、高速バスの便数、平均所要時間は夜行便を除いて計上
 ※8 航空の所要時間には空港～駅間の所要時間60分、搭乗手続き時間30分を加えて計上

第2章 鉄道事業者の取り組み

四国の鉄道事業者は、多様な鉄道利用促進に取り組んでいる

- 高速化や増発などの輸送改善に取り組んできた。しかし、現状のインフラでは限界がある。
- パーク＆ライドの推進や、バリアフリー設備やトイレ整備、ICカードの導入などの利便性向上にも取り組んでいる。ただし、こうした施策の実施には、導入費のみならず、維持費が掛かることにも留意が必要である。
- ソフト面では、定期運賃の高い割引率の維持、企画きっぷでの大幅割引による安価なサービスの提供に努めている。地域と交通事業者や、交通事業者相互が連携した鉄道利用促進にも積極的に取り組んでいる。
- 更に近年では、観光列車の運行や、インバウンド施策の展開なども積極的に進めている。これらにより現在のところ利用者数の減少に歯止めがかかるといった一定の成果は挙げられており、こうした取り組みは今後とも積極的に推進していく必要がある。ただ一方で、日常利用と比較すると規模が小さく、鉄道事業者の収支を抜本的に改善させるまでには至っていない。

経費節減について継続的に取り組んできた

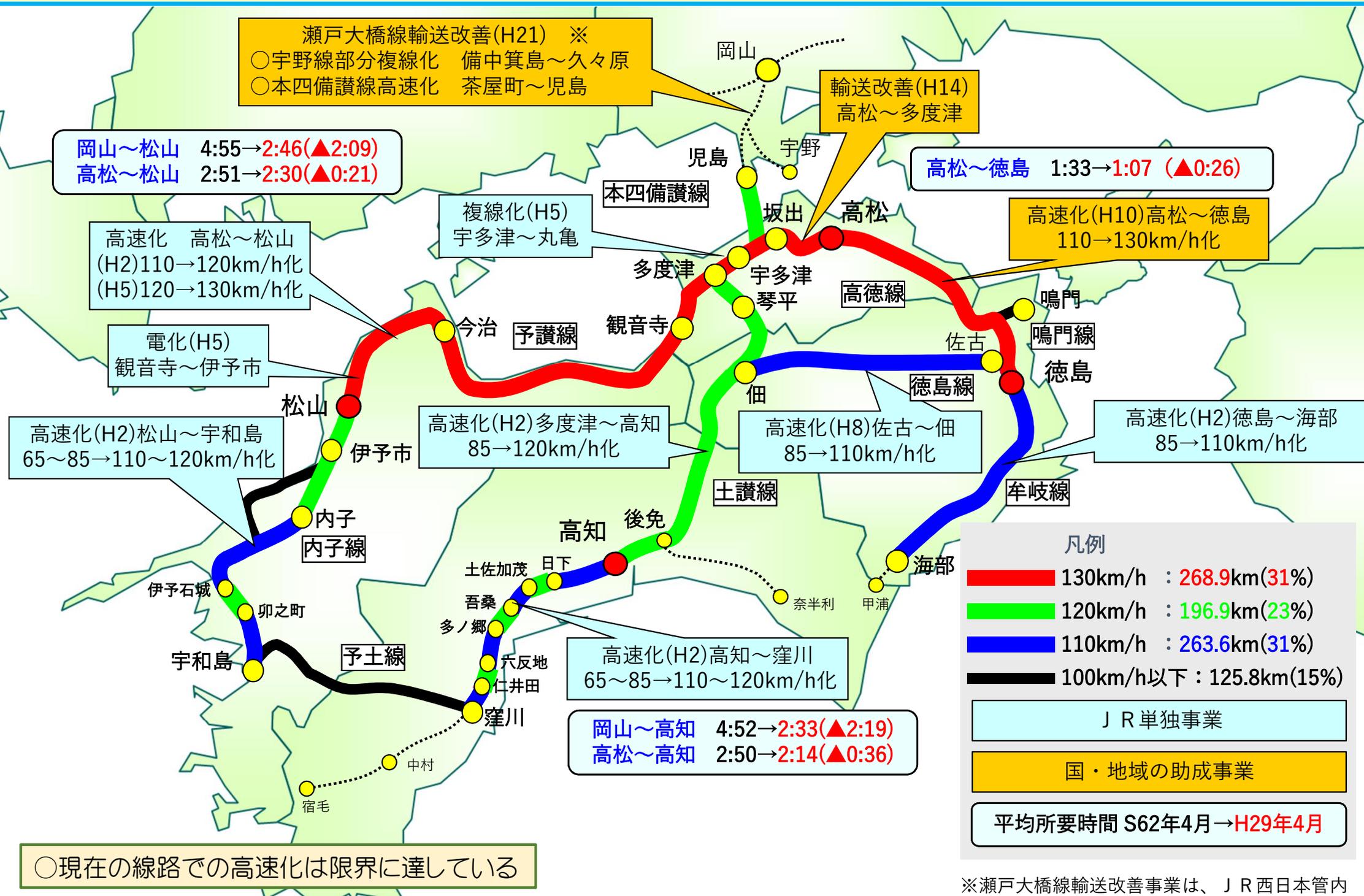
- サービスレベル（列車本数）はできるだけ維持しつつ、駅の無人化やワンマン運転の実施など、要員を削減することで人件費を抑えてきた。
- 今後も経費節減に努める必要があるが、これまでの取り組みにより効率化は既にかなり進んでいる。

こうした自助努力は今後とも不可欠だが、それだけでは、四国の鉄道ネットワークの維持が困難になる可能性がある

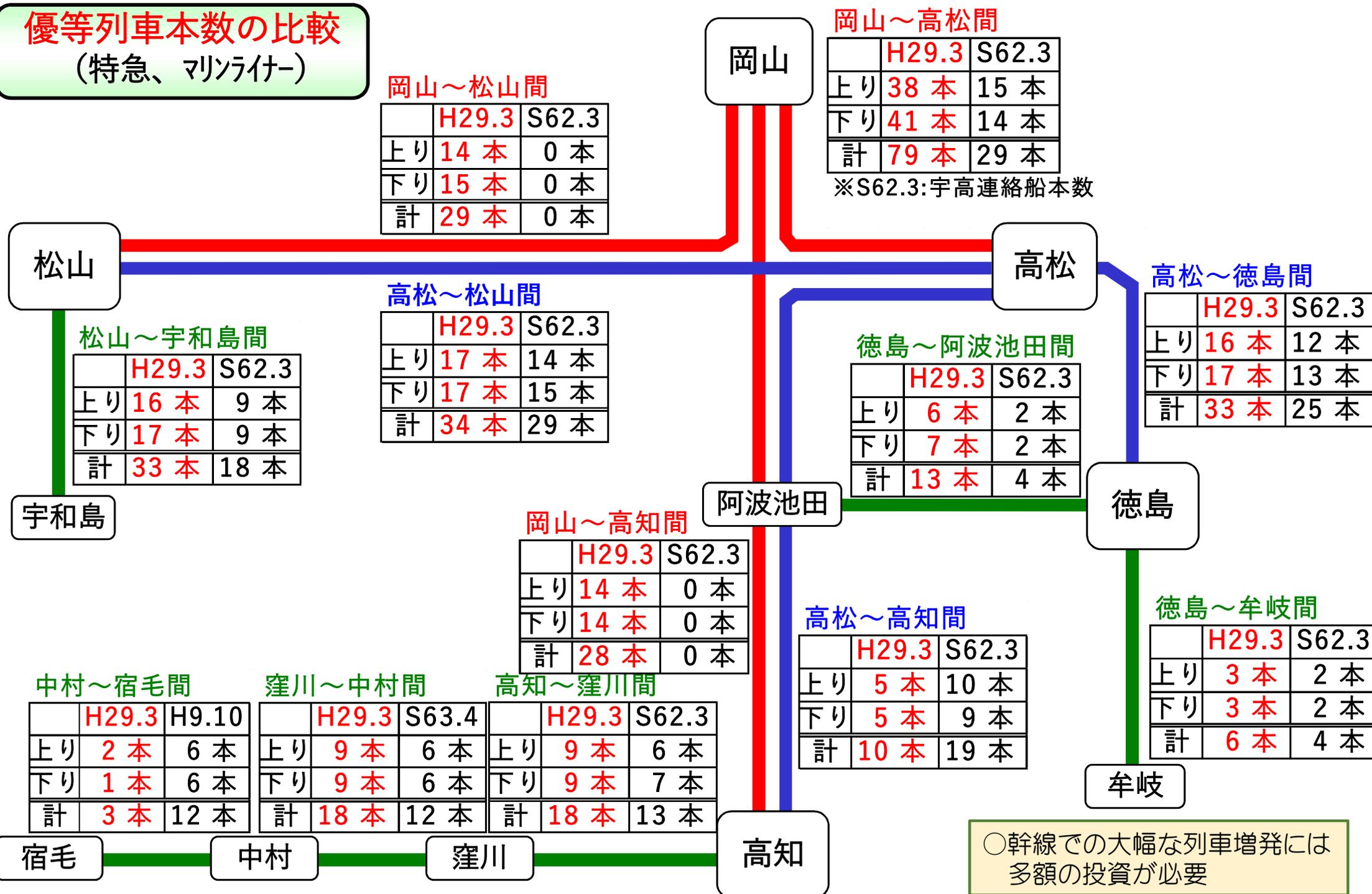
第2章 鉄道事業者の取り組み

(1) 鉄道利用促進の取り組み

ア JR四国の取り組み



優等列車本数の比較 (特急、マリンライナー)



○幹線での大幅な列車増発には多額の投資が必要

松山都市圏

	H29.3	S62.3
松山発着 (普通列車本数)	118本	93本
7~9時到着 (特急列車再掲)	15(4)本	11(4)本

高松都市圏

	H29.3	S62.3
高松発着 (快速+普通列車本数)	242本	142本
7~9時到着※ (特急列車再掲)	22(5)本	14(2)本

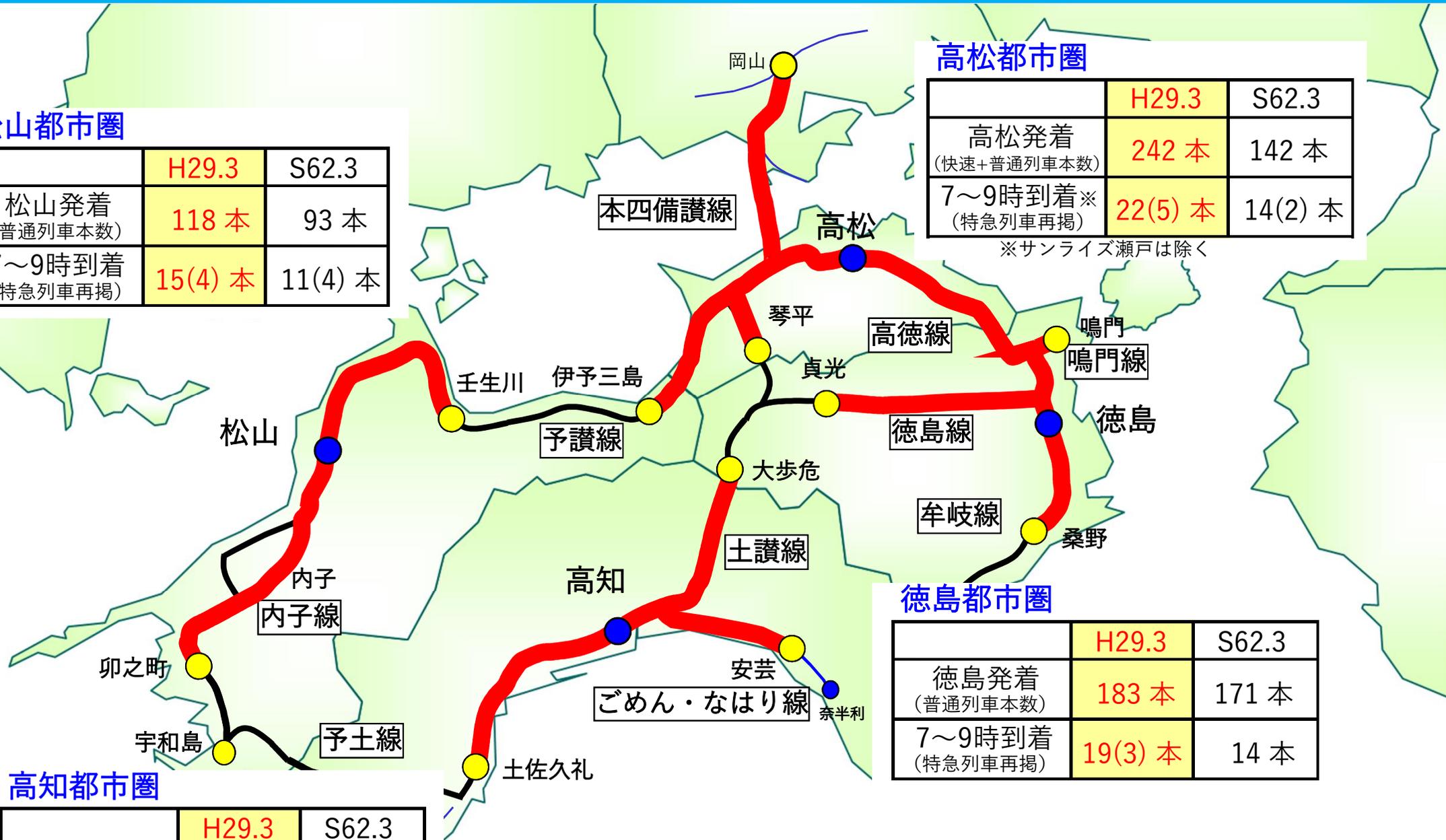
※サンライズ瀬戸は除く

徳島都市圏

	H29.3	S62.3
徳島発着 (普通列車本数)	183本	171本
7~9時到着 (特急列車再掲)	19(3)本	14本

高知都市圏

	H29.3	S62.3
高知発着 (快速+普通列車本数)	132本	94本
7~9時到着 (特急列車再掲)	14(2)本	10本

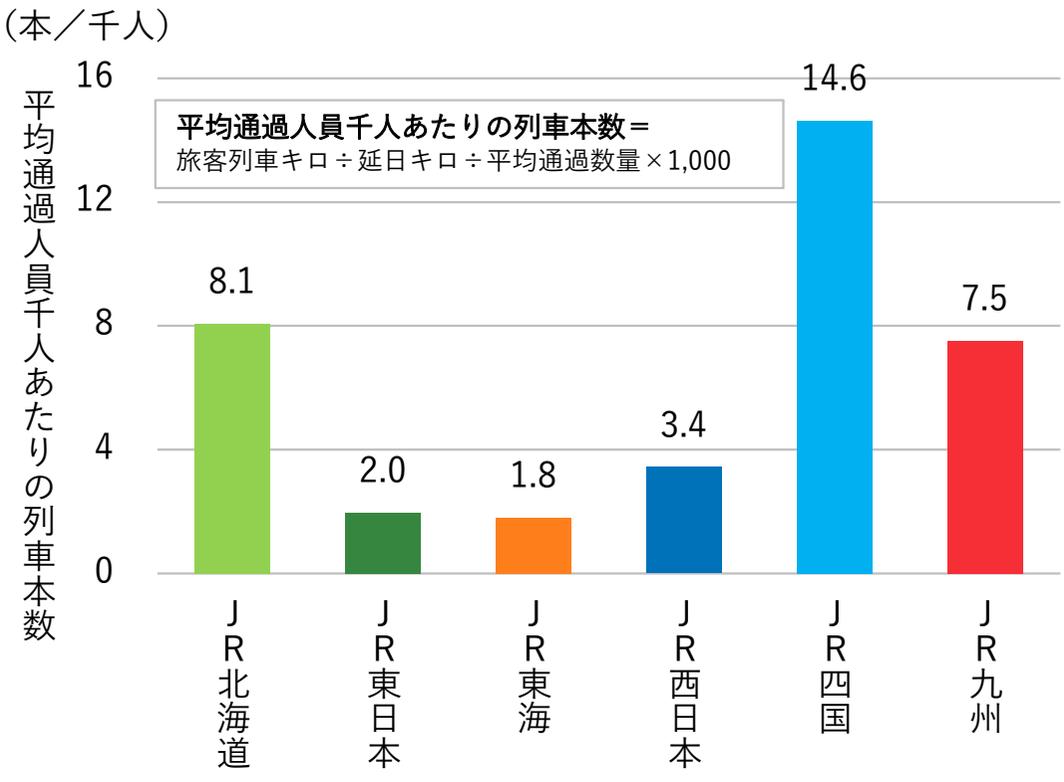


— : 1時間通勤圏内 (特急を含む)

○通勤時間帯は、地上設備、車両とも限界まで使用している

JR他社との輸送体系比較

JR他社と比較しても、より多くの列車を走らせることで、より多くの乗車機会の提供に努めている。



(国土交通省「鉄道統計年報」平成26年度版を参考に作成)

○平均通過人員があまり高くない線区においても、一定の列車本数を維持し、お客様の乗車機会の確保に努めている

(例)

JR四国 大歩危駅		JR北海道 八雲駅
2,870人/日 (琴平～高知)	平均通過人員 (平成28年度)	4,134人/日 (函館～長万部)
91人 (平成28年度)	1日平均 乗車人員	246人 (平成27年度)
16往復	列車本数(特急)	12往復
8往復	列車本数(普通)	6往復

大歩危駅 時刻表

下り	時刻	上り
	4	
	5	4 1
0 3	3 3	1 1 4 8
2 4	5 4	2 4 5 2
	4 9	3 2 4 9
	4 3	9
0 3	3 7	0 2
	4 1	0 3
2 9	5 3	0 5 5 2
	5 1	0 5
1 9	4 4	0 5
	4 1	0 5 4 2
	4 8	0 2
1 7	5 2	0 1 3 7
2 2	5 2	0 5
	5 7	2 7 3 2
	5 2	2 2
	5 6	2 1 1 7
	2 2	0 9
1 5	2 3	
	0	

八雲駅 時刻表

下り	時刻	上り
	4	
	5	
	6	
1 4	1 7	1 6
3 9		2 5
	9	1 1 3 2
0 1	4 5	10
1 4	5 9	1 7
	12	1 3
2 3		2 2 5 8
2 3		5 8
0 1		
0 5		0 8 5 1
1 7	4 6	2 0
	5 8	2 1 5 2
3 6	5 6	2 3
	20	5 2
0 2	4 4	
	22	0 4 3 0
	2 3	
	0	

赤色が特急列車、黒色が普通列車を示す (平成29年3月現在)

環境に優しい交通機関である「鉄道」をアピールし、利用者の利便性を高めることを目的に、最寄り駅まで車で移動して列車に乗り換える場合に、駅の駐車場に車を止められるサービスを提供している。

平成10年4月に阿波池田駅ほか5駅で無料駐車サービス「車deトレイン」として開始し、現在では47駅で駐車場サービスを実施している。この中には松山駅のように駅周辺の駐車場事業者と連携したケースもある。



伊予西条駅（車deトレイン）



松山駅（パーク&ライド）

「車deトレイン」及び「パーク&ライド」駐車場設置状況(平成30年1月現在)



※ 白抜き表示は「パーク&ライド」



高松駅（パーク&ライド）

サービス名称	内容	駅数台数
車deトレイン	駅の専用駐車場無料サービス	44駅983台
パーク&ライド	駐車料金24時間無料～1,000円	3駅1,878台
無料駐車場	予約不要	1駅(伊予吉田)53台
合計		47駅2,914台

鉄道のバリアフリー化の意義

高齢者や障害者等が可能な限り単独で、健常者と同様の時間・ルート・手段によって移動できる経路の確保を目標として、バリアフリー設備を整備している。また、案内等の情報提供設備の整備により、すべての人にとって快適でわかりやすい空間の確保、情報の提供を目指している。

バリアフリー設備の整備事例

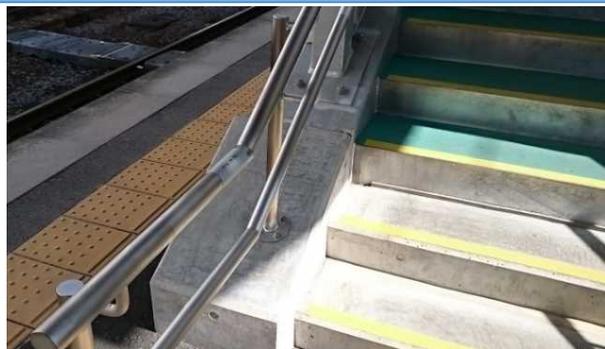
エレベーター（新居浜駅）



多機能トイレ（伊予西条駅）



2段手すり、内方線付き点状ブロック
（伊予西条駅）



音声や点字による案内図
（新居浜駅）



車両内トイレ（1500型気動車）



- バリアフリー化されていない旧来の設備も多く残り、さらなる整備が求められている
- バリアフリー設備の整備には多額の費用が必要

バリアフリー設備・トイレの整備に掛かる費用

バリアフリー設備・トイレの整備事例

伊予西条駅バリアフリー化（H28～H29）

こ線橋・エレベーター新設、多機能トイレ整備
内方線付き点状ブロック整備

総事業費：約4.6億円

（国1/3、地方自治体1/3の補助）

宇多津駅バリアフリー化（H25）

エレベーター新設、多機能トイレ整備
内方線付き点状ブロック整備

総事業費：約1.5億円

（国1/3、地方自治体1/3の補助）

気動車車両へのトイレ設置（H15～H28）

事業費：約800万円／両

（地方自治体から最大250万円／両の補助）

設置両数：1000型、1200型車両 計52両

補助総額：約1.3億円

- ・徳島県40百万円
- ・香川県22百万円
- ・高知県68百万円

新居浜駅バリアフリー化（H28～H29）

エレベーター新設、多機能トイレ整備
内方線付き点状ブロック整備

総事業費：約1.9億円

（国1/3、地方自治体1/3の補助）

徳島駅バリアフリー化（H14）

エレベーター新設、多機能トイレ整備
点状ブロック整備

総事業費：約0.5億円

（国1/3、地方自治体1/3の補助）

バリアフリー施設維持費について

○エレベーター

1基あたり	電気代	概ね 5～ 15万円
（年間）	保守点検費	概ね60～120万円

○エスカレーター

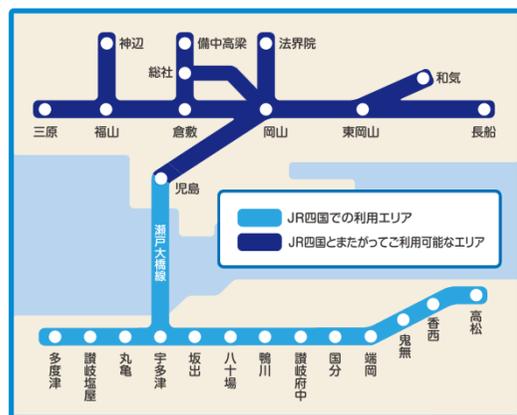
1基あたり	電気代	概ね20～100万円
（年間）	保守点検費	概ね80～250万円

H20.3.11 交通政策審議会 第6回ネットワーク・サービス小委員会資料より
（鉄道事業者からの聞き取り値）

- 駅のバリアフリー化には、億単位の整備費用が必要であるため、国や地方自治体の協力を受けて整備している
- 整備後は、事業者による維持費が毎年必要となる

ICカード乗車券の導入や乗車券類・旅行商品のインターネット予約サービスで利便性向上を図っている。

- ICカード乗車券「ICOCA」（平成26年3月～）



- JR各社のICカード導入費用

JR東日本（424駅）平成13年11月～ **総額 460億円**※1
 設備更新経費 約330億円
 システム関係経費 130億円

JR西日本（253駅）平成15年11月～ **総額 110億円**※1

JR北海道（55駅）平成20年10月～ **総額 40億円**※2
 ICカード対応費用 7億円（別途）

JR九州（125駅）平成21年3月～ **総額 90億円**※3
 うちシステム投資 約20億円

JR四国（13駅）平成26年3月～ **11億円**

JR東海（18駅拡大分）平成31年春予定 **9億円**※4

- インターネット予約サービス「e5489」（平成23年3月～）
- トクトクきっぷ・旅行商品総合情報サイト「JR四国ツアー」（平成29年2月リニューアル）



出典
 ※1：国土交通月例経済 平成16年1月号
 ※2：日本経済新聞 地方経済面 平成25年2月16日付
 ※3：日経コンピュータ 平成21年5月13日付
 ※4：日刊工業新聞 平成29年7月26日付

○導入により利用者の利便性向上につながる
 ○一方で、導入には多額の費用が掛かる。また、老朽取替の期間が短いなど、維持コストも考慮する必要がある

平成26年より8600系特急電車、平成29年に2600系特急気動車の運行を開始した。
新幹線にも劣らない、最新の車内設備が充実した車両である。



車内設備

荷物置き場



車椅子スペース



コンセント・可動式枕



防犯カメラ



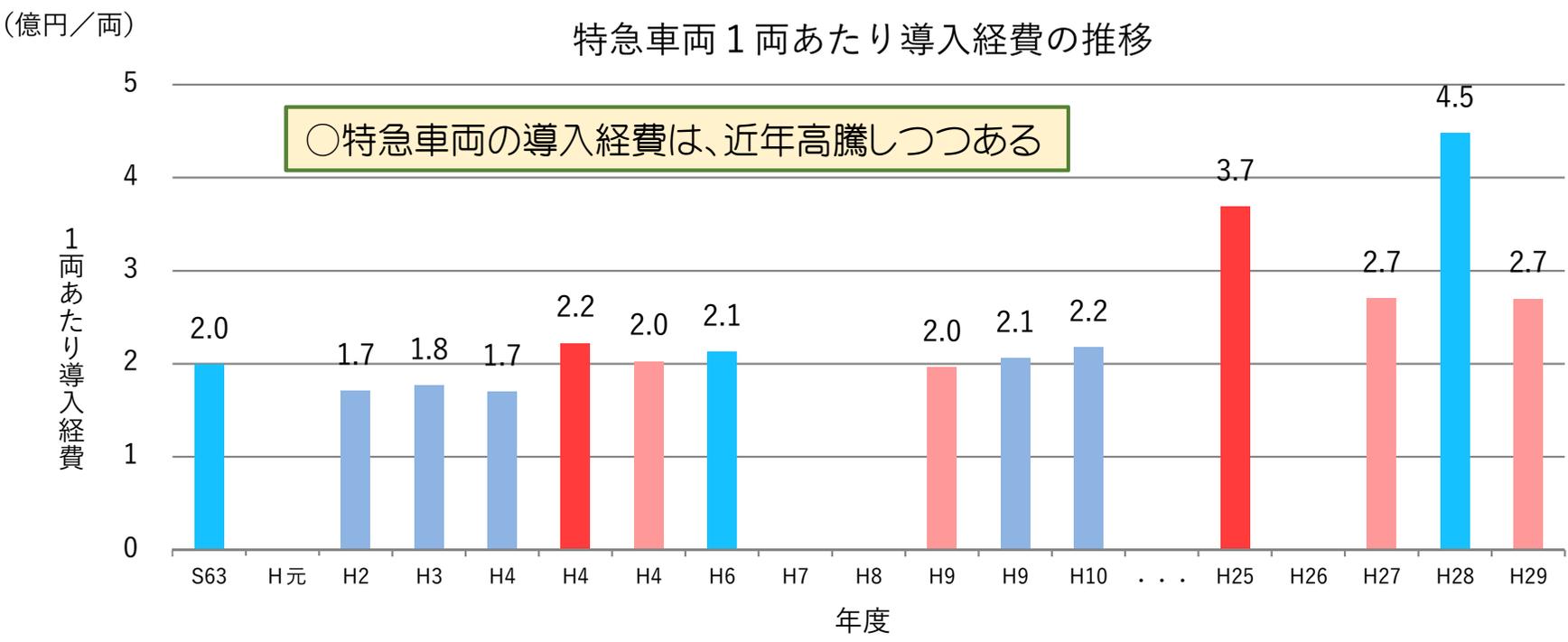
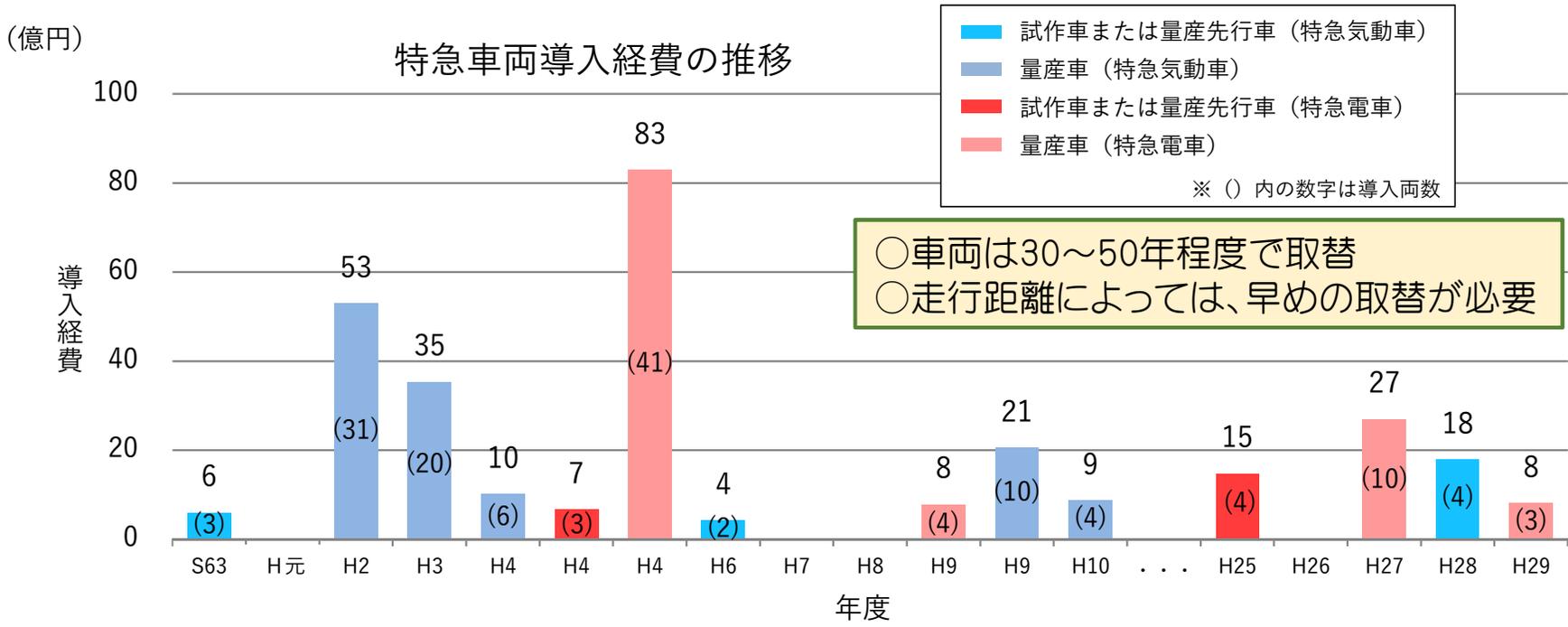
多目的室



車いす対応多機能トイレ (オストメイト対応設備、ベビーキープ、ベビーベッドなど)



特急車両導入経費



特急気動車

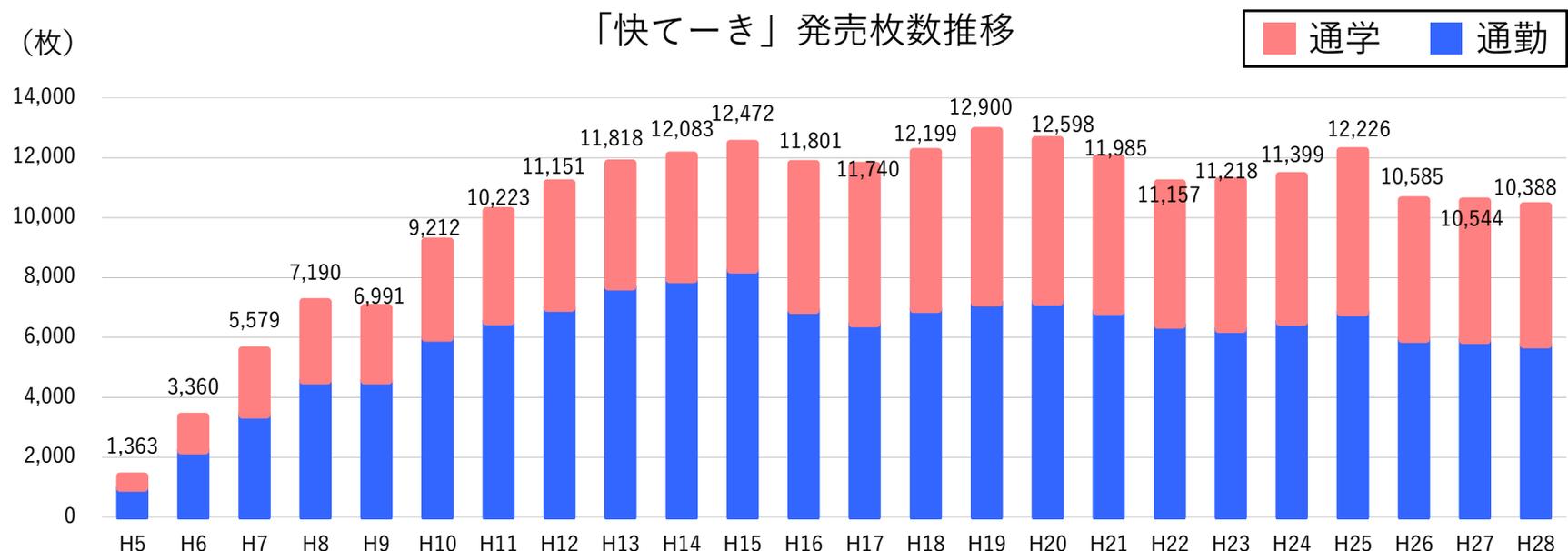


特急電車



利便性向上施策 ⑤特急通勤・通学

特急列車用定期券「快てーき」でゆとりの通勤・通学実現を訴求。
ダイヤ改正や新型特急列車の運行により、利便性・快適性の向上も図っている。



特急通勤・通学を主対象とした主な輸送改善施策

時期	実施内容
H23.3.12	宇和海1号(松山5:50→宇和島7:14), あしずり2号(中村7:00→高知9:02)を新設 朝の牟岐線特急(徳島8:18着)の始発駅を阿南から牟岐に変更(延長運転) 阿波橘・新野駅に特急が2本新規停車
H24.3.17	いしづち51号(新居浜5:56→松山7:10)を新設
H25.3.16	併結作業駅の変更により 夕刻の高松発多度津方面特急が速達化 多ノ郷駅に特急が4本新規停車
H26.3.15	讃岐白鳥駅の特急停車本数拡大

時期	実施内容
H26.6.23	新型特急電車8600系いしづち号が運行開始
H28.3.26	8600系しおかぜ号が運行開始 しまんと号時刻変更により夕刻の高松発多度津方面特急が30分間隔で運転 多ノ郷・オレンジタウン・讃岐白鳥駅の特急停車本数拡大 剣山11号(徳島19:05発)の終着駅を穴吹から阿波池田に変更(延長運転)
H29.12.2	新型特急気動車2600系うずしお号が運行開始
H30.3.17	8600系しおかぜ・いしづち号の運行本数拡大 うずしお1号(高松6:12→徳島7:31)を新設

過去の運賃改定

会社	改定時期	改定率 (%)	備考
国鉄	昭和56年4月20日	9.7	
	昭和57年4月20日	6.1	
	昭和59年4月20日	8.2	
	昭和60年4月20日	4.4	
	昭和61年9月1日	4.8	
J R 四国	平成元年4月1日	2.9	消費税3%導入
	平成8年1月10日	6.7	三島会社運賃改定
	平成9年4月1日	1.9	消費税5%対応
	平成26年4月1日	2.9	消費税8%対応

国鉄時代は毎年のように運賃改定を実施していたが、J R 発足後は消費税の転嫁を除くと、平成8年の一度限りである。さらに、高速バスとの競合もあり、正規運賃を大幅に割り引いた企画乗車券を発売している。

主な特別企画乗車券の割引率

割引率以外の単位は円

区間	J R 四国 特急列車 通常価格	J R 四国の特別企画乗車券				(参考) 高速バスの割引きっぷ	
		名称	券種	割引価格 (1回分)	通常価格に 対する割引率	券種	割引価格 (1回分)
松山～岡山	6,310	岡山自由席トク割回数券	4枚回数券	3,390	46.3%	4枚回数券	3,390
松山～高松	5,670～6,190	トク割4枚回数券	4枚回数券	3,300～3,700	40.2～41.8%	4枚回数券	3,300
高知～岡山	5,960	岡山週末指定席トク割きっぷ	往復 (土休日限定)	3,240	45.6%	往復	3,240
高知～高松	4,910～5,430	トク割4枚回数券	4枚回数券	3,000～3,090	38.9～43.1%	4枚回数券	3,000
高松～徳島	2,640	週末自由席早トクきっぷ	往復 (土休日限定)	1,340	49.2%	往復 (土休日限定)	1,100
松山～宇和島	2,990	南予・松山10枚回数券	10枚回数券	1,750	41.5%	6枚回数券	1,260

(注) 通常価格は通常期の料金で計算。割引価格は片道大人1名当たりの単価

利便性向上施策 ⑦地域との連携

「マチカツプロジェクト」の推進

ローカルエリアの中核都市の駅・駅前周辺を、地元と連携・協働し、整備・有効活用することで、地域振興・観光振興に供する市街地の賑わいづくり、それを継続していく仕組みの構築に取り組んでいる。

佐川マチカツ

- 佐川駅の空き店舗を無人観光案内所として提供
- 無人案内所の弱点を補う情報端末
「まち歩き お助け丸」を共同開発 ほか



無人観光案内所

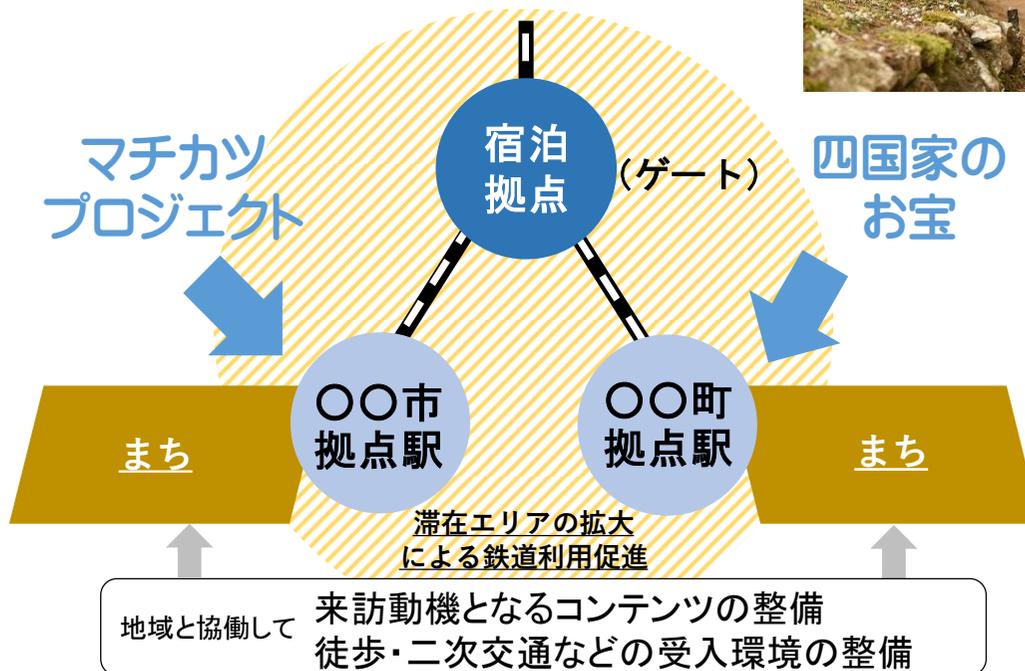


まち歩き お助け丸

大洲マチカツ



- 大洲市と協働して伊予大洲駅の観光拠点化に取り組んでいる。
- ・市内観光への窓口機能を強化する観光案内所
- ・安心、清潔、快適な機能を充足したトイレの新設
- ・観光客、通勤・通学者の買い物ニーズを満たす物産販売所



「四国家のお宝」シリーズの展開

四国に眠る地域資源・文化資源を魅力的な観光素材に磨き上げ、「四国家のお宝」としてプロモーションすることで、有名観光地から周辺地域への面的な誘客を図る実証実験ツアーに取り組んでいる。



四国家のお宝の定義

- 他では見られない、固有の価値がある：本物性
- 知識がなくても惹きつけられる：物語性
- 価値の保存が地域の枠組みの中で可能：持続性



第一弾 ショクバイカオウレンと さかわ酒ぶら上町歩き

- これまでの四国家のお宝
- ・佐川町「シヨクバイカオウレン」
 - ・四万十町「岩本寺の七不思議」
 - ・大洲市「屋形船から見る大洲の風景」
 - ・松野町「奥内の棚田」
 - ・佐川町「土佐三名園兼台寺の庭園」

広域観光周遊ルートに沿った乗り放題きっぷ、駅からの二次交通をセットにした企画きっぷ・旅行商品を設定・発売し、利便性向上を図っている。

商品の一例

種別	名称	連携交通機関	商品内容
企画 きっぷ	ことでん・JRくるり～んきっぷ	J R 四国、 高松琴平電気鉄道	J R (志度～高松～琴平間)と ことでん全線が1日乗降自由
	琴平・大歩危祖谷フリーきっぷ	J R 四国、四国交通	J R (琴平・大歩危・祖谷地区)と 四国交通路線バスが2日間乗降自由
	四国みぎした55フリーきっぷ	J R 四国、阿佐海岸鉄道、 土佐くろしお鉄道、 高知東部交通	徳島～室戸岬～高知(国道55号線沿い)の鉄道と 高知東部交通バスが3日間乗降自由
	幕末維新博 安芸・室戸フリーきっぷ	J R 四国、 土佐くろしお鉄道 高知東部交通	高知～高知県東部エリアの鉄道の往復と エリア内の鉄道・バス2日間乗降自由をセット
	高知日帰り路面電車割引きっぷ	J R 四国、とさでん交通	高知駅までのJ R 特急列車自由席の往復と 高知市内の路面電車1日乗車券をセット
	四国西南周遊レール&バスきっぷ	J R 四国、 土佐くろしお鉄道 宇和島自動車 他	松山～南予・奥四万十エリア～高知の 鉄道・バスが利用可(一部4日間乗降自由)
	松山日帰り路面電車割引きっぷ	J R 四国、伊予鉄道	松山駅までのJ R 特急列車自由席の往復と 松山市内の路面電車1日乗車券をセット
	バースデイきっぷ	J R 四国、阿佐海岸鉄道、 土佐くろしお鉄道	誕生月の連続3日間に、J R・阿佐海岸鉄道・ 土佐くろしお鉄道全線が乗降自由
	駅長推薦あじな散歩道 (小豆島、やなせたかし記念館など)	J R 四国、 小豆島フェリー ジェイアール四国バス	J R 特急列車、グルメ、二次交通をセット
	旅行 商品	マドンナ倶楽部 (道後、小豆島、鳴門など)	J R 四国、伊予鉄道、 四国フェリー、タクシー
広島宿泊セットプラン		J R 四国、伊予鉄道 瀬戸内海汽船・石崎汽船	J R 特急列車、松山観光港リムジンバス、 高速船(スーパージェット)、宿泊をセット



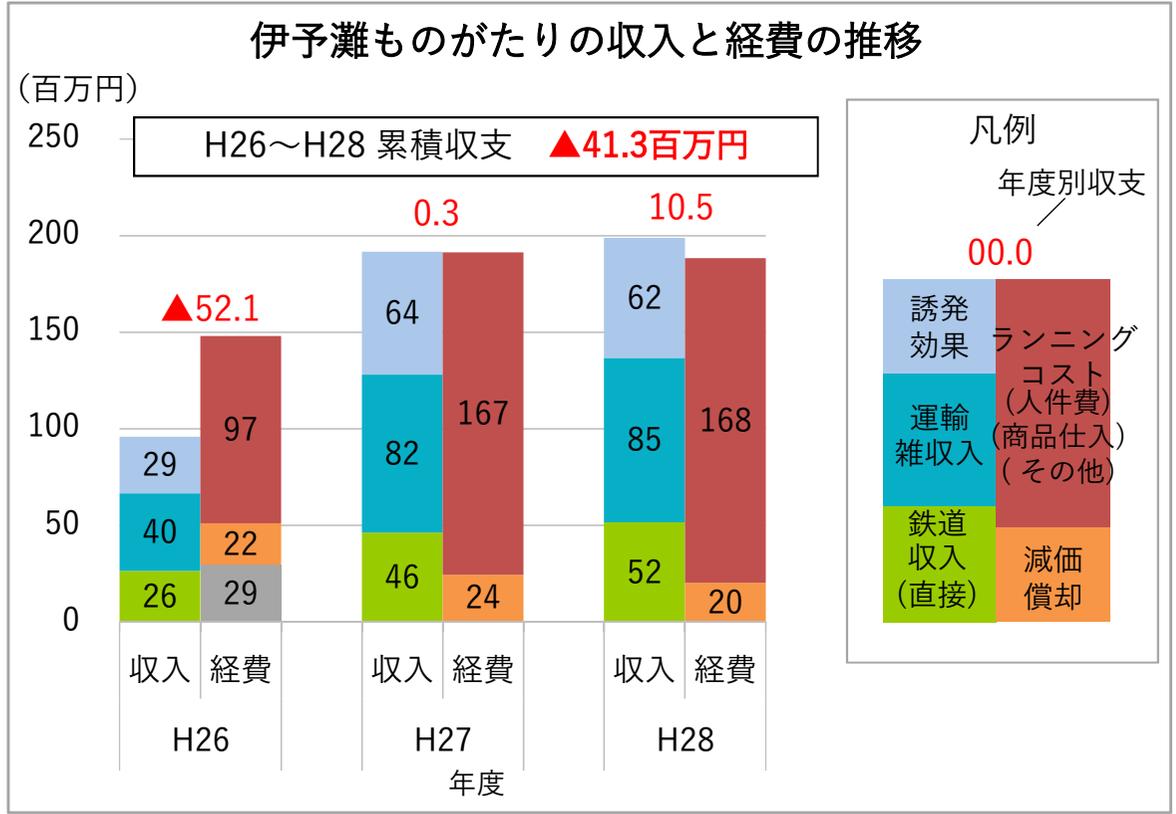
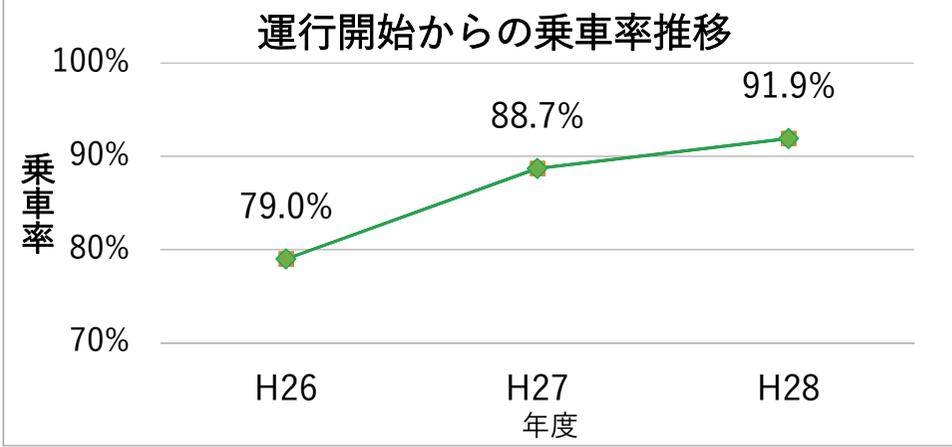
観光列車の収支(伊予灘ものがたりの場合)

伊予灘ものがたり諸元

- 運行区間
 - 大洲編・双海編
 - 松山～伊予大洲
 - 八幡浜編・道後編
 - 松山～八幡浜



- 運転日数 (貸切含む)
 - 平成26年度：99日間
 - 平成27年度：157日間
 - 平成28年度：180日間



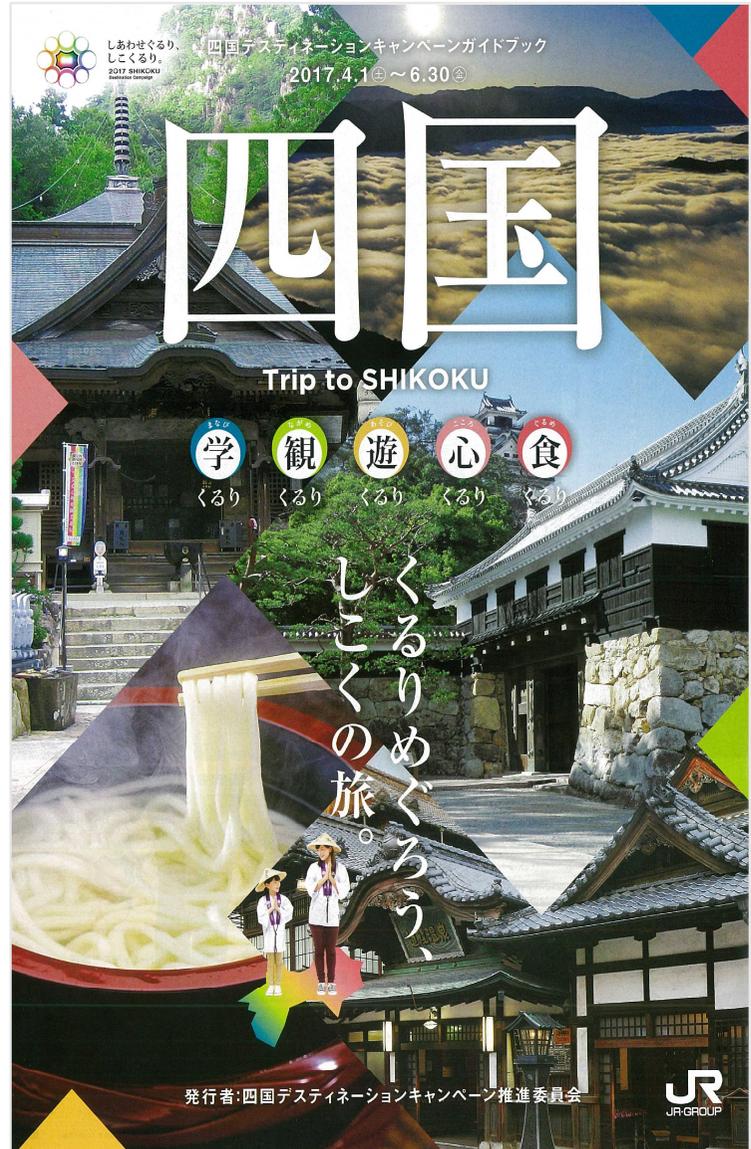
(※) 誘発効果…出発地～松山までのJR利用、伊予灘ものがたり乗車前後での宇和海号の利用を発券データや輸送分担割合などを参考に一定の前提で算出

沿線地域の皆様と一体となったおもてなしなどにより、高い人気と乗車率を維持している
一方で、定員が少ないこと、また、毎日の運行や大幅な増発が困難であることが弱点である



鉄道事業としての収入規模は小さいが、沿線地域への誘客、にぎわいづくりにつながっている。

JRグループ6社と地方自治体・観光関係団体などが協力した大型観光キャンペーンを平成29年4月～6月に開催した（平成15年以来、14年ぶり5回目）。前年同期比で瀬戸大橋線利用者数103.2%、四国外からの延べ宿泊客数105.8%と効果があった。



<大都市圏（発地）>
 旅行会社・JRグループが商品造成、販売促進
 交通媒体・新聞・雑誌等で宣伝・広告



車内吊りポスター



旅行会社商品

<四国（着地）>
 地元自治体・観光事業者・JR四国が連携して
 観光素材の開発・提案、おもてなし



観光列車を歓迎



『こんぴらさんの"おたから"』展
 （重要文化財特別公開）



新しい土産商品
 四刻の翠

訪日外国人の鉄道利用促進

ALL SHIKOKU Rail Pass

四国内交通事業者が連携し、平成24年4月に発売開始。訪日外国人の増加、四国内空港への国際航空便就航に加え、海外旅行会社への販路拡大等の取組みにより、平成28年度までに累計3.8万枚を発売。

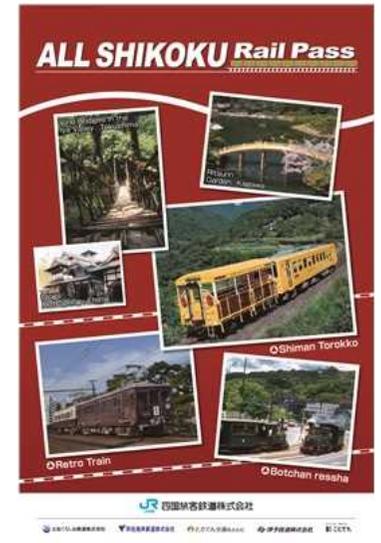
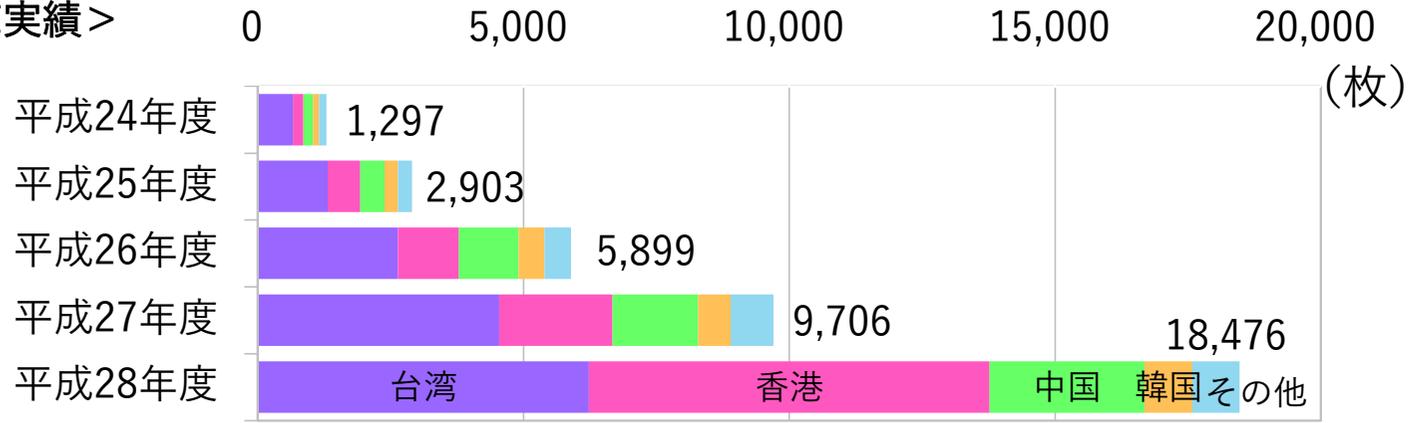
<ご利用可能区間>

JR四国、土佐くろしお鉄道、阿佐海岸鉄道、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、小豆島オーリーブス（小豆島島内路線バス）、小豆島フェリー（高松港～土庄港間）※高速バスやフェリーの割引も有

<海外販売価格>

3日間用9,000円～7日間用12,000円 ※国内販売価格は+500円

<発売実績>



受入環境整備

駅ナンバリング、案内標識の多言語化、トイレの洋式化、駅・車内でのタブレットを活用した多言語案内など、受入環境の整備を進める。



駅ナンバリング



駅案内の多言語化

観光客の誘致効果(四国DC、インバウンド)

観光キャンペーンの効果

平成29年四国デスティネーションキャンペーン期間中
(H29/4/1～6/30)の列車のご利用状況

■瀬戸大橋線(児島～宇多津間)

列車	本年 (万人)	前年との比較		前々年との比較	
		増減	前年比	増減	前々年比
しおかぜ	43.9	+1.9	104.6%	+1.8	104.4%
南風	24.2	+2.4	111.1%	+2.5	111.5%
うずしお	1.8	+0.1	107.2%	+0.2	115.0%
マリン	120.7	+1.1	100.9%	+3.4	102.9%
その他	5.6	+0.6	112.5%	+0.6	112.1%
上下計	196.2	+6.2	103.2%	+8.6	104.6%

■四国島内特急列車

線区	本年 (万人)	前年との比較		前々年との比較	
		増減	前年比	増減	前々年比
予讃(多度津～伊予三島)	52.1	+2.2	104.4%	+2.7	105.5%
土讃(多度津～阿波池田)	22.0	+1.6	107.8%	+1.6	107.7%
高德(高松～徳島)	19.5	+0.8	104.5%	+1.7	109.5%
徳島(徳島～阿波池田)	5.0	+0.3	107.2%	+0.4	108.0%
上下計	98.6	+5.0	105.3%	+6.4	106.9%

●増収効果 1.2億円

●全国レベルでの商品造成・販売促進による集中的な送客、四国を挙げての受入態勢整備による

インバウンド効果

■発売枚数

パス名	発売枚数(千枚)			
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
ALL SHIKOKU Rail Pass	2.9	5.9	9.7	18.5
その他	435.1	604.5	1,019.9	1,207.2

■JR四国の純収入

パス名	純収入額(税抜・百万円)			
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
ALL SHIKOKU Rail Pass	19	37	61	131
その他	128	177	258	299
合計	147	214	319	430

※四国以外での発売枚数も含む。

※その他は、ジャパンレールパス、山陽・四国・九州レールパス、JR-WEST RAIL PASS、西遊紀行「瀬戸内エリアパス」

●年間収入 4.3億円

●増加する訪日外国人への対応のためには、交通機関だけでなく、宿泊、飲食等の受入環境整備も必要となる

第2章 鉄道事業者の取り組み

(1) 鉄道利用促進の取り組み

イ 四国の鉄道各社の取り組み

阿佐海岸鉄道(株)の取り組み

DMV(デュアルモードビークル)の導入

○地域活性化の“起爆剤”DMVの導入

阿佐東線はもとより、JR牟岐線など県南地域の活性化の起爆剤として、線路と道路をシームレスに走行でき、車両そのものが観光資源となるDMVの”世界初“となる**本格運行**に挑戦！！

「2020年東京オリ・パラ」
までの本格運行を目指して!!

徳島県、高知県など
6自治体が一体となって推進



「道路」と「線路」の両方を走れるDMV

地域と連携した利用促進

○地域の観光資源を活かした利用促進

新規利用者を獲得するため、阿佐東地域の魅力を体感できるツアーの実施や、地元イベントと連携したPR活動等の実施。



親子自然体験ツアー



地元イベントでのPR

地元の児童・生徒に対するマイレール意識の醸成

○地元児童・生徒を対象に「体験乗車」「学習会」等を実施

児童・生徒に対し、マイレール意識の醸成や利用促進を図るため、沿線保育園の遠足利用や中学校の「総合学習」において、体験乗車等を実施。



保育園児「体験乗車」



中学生「総合学習」

住民参加による支援体制の構築

○地域住民が中心となり鉄道活性化団体を設置

あさてつファンクラブ

阿佐海岸鉄道の利用促進やPR活動等を行うため、地域住民が中心となり支援団体を設立。会員には、地元協賛店での引きサービス等の特典あり。



- ▶ 「レトロ電車」の特別運行⇒毎月1回実施
【H28年度利用者数 3,244人】
- ▶ 「サイクルトレイン」の運行⇒志度線において土日祝日に自転車をそのまま車内に持ち込んで目的地まで乗車可能
【H28年度運行日数:117日、利用者数1,917名】
- ▶ IruCaで買い物をすると、100円につき1ポイント(1円)を付与
- ▶ 「シネマチケット」の発売⇒1日フリーきっぷに映画観賞券とミニポップコーンがセットになったチケット【H28年度発売枚数 13,017枚】



伊予鉄道(株)の取り組み①

利用環境の改善 (バリアフリー化の推進)

平成29年9月 5000形デビュー



駅の美化・バリアフリー化



平成29年3月竣工の久米駅



平成29年12月リニューアルオープンの道後温泉駅

伊予鉄道(株)の取り組み②

お客様の利便性向上（観光振興への対応）

案内版など英語表記の推進・市内電車の英語アナウンス化

案内版など英語表記の推進・市内電車の英語アナウンス化・各電停のナンバリングを実施。



(例) 松山市駅 → Matsuyama City Sta.

市内電車にWi-Fi環境整備

外国や県外から愛媛県に訪れた観光客や地域住民が無料で利用できる「えひめ Free Wi-Fi」スポットを市内電車全車両に設置。



車内で快適に情報収集が可能に

サイクルトレイン・バス

愛媛県におけるサイクリストの利便性を向上するため土・日・祝日にサイクルトレイン・バスを実施。



土佐くろしお鉄道(株)の取り組み

➤ パーク&ライドの実施(ごめん・なはり線)

主要駅に通勤定期(3・6箇月)購入者を対象としたパーク&ライド用の駐車場を設置

➤ 土佐くろおでかけきっぷの発売(中村・宿毛線)

土日祝日に、500円で普通列車が、1日乗り放題となるきっぷを発売

➤ 役員・社員によるローラー活動(沿線住宅の訪問)の実施(中村・宿毛線)

土佐くろしお鉄道の役員・社員が、駅周辺の住宅を訪問し、土佐くろしお鉄道の取り組みやお得な切符の紹介、利用する際に不便に感じる点の聞き取りなどを実施

➤ 運転免許自主返納特例の実施

65歳以上の運転免許自主返納者を対象に、普通運賃が半額となるサービスを実施

平日限定 ごめん・なはり線パーク&ライド

契約者専用駐車場

通勤定期(3・6箇月)ご購入でお申し込みいただけます

利用時間 ごめん・なはり線 始発から最終まで
土休日は契約者以外の駐車可(ただし、ごめん・なはり線ご利用の方に限ります)
駐車場内での事故及びトラブル等について当社は一切責任を負いません

申込・問い合わせ 土佐くろしお鉄道 安芸駅 0887-34-8800

四万十くろしおライン

土・日・祝日 1日フリーパス

土佐くろおでかけ まっぷ

区間 窪川～宿毛 (普通列車)

土・日・祝日 500円で1日乗り降り自由のフリーパス!

おねだん…おとな 500円 こども…300円
【対象区間】中村駅・宿毛駅・土佐くろしお川原駅・安芸駅・高平川原駅

ご利用期間：2017.4.8～2018.3.31の土日祝

このきっぷを
お買い求めください!

お問い合わせ先
土佐くろしお鉄道株式会社
☎0880-35-4961
高知市四万十市駅前町7-1 (中村駅)
<http://www.tosakuro.com>

kuro-kuro store OPEN!
ウェブサイト内に
オンラインストアができました!

とさでん交通(株)の取り組み

➤ パーク&ライドの実施

定期券購入者を対象に停留場付近にパーク&ライド用の駐車場を設置

➤ ICカード乗継割引サービス(電車→バス)の実施

ICカードを利用し乗継ポイントで電車⇔バスを乗り継ぐ場合、
2乗車目の運賃割引を実施

※はりまや橋エリア:200円割引

➤ 運転免許自主返納者“特割”の実施

65歳以上の運転免許自主返納者を対象とし、
65歳以上の方を対象とした定期券「おでかけ電車65」
の購入が1回に限り半額となるサービスを実施

➤ 役員・社員による沿線地域訪問活動の実施

社長を先頭に役員・社員が、路線沿線地域を訪問し、
住民の方々と直接対話し、時刻表やサービス一覧表を
お渡しするなどの活動を実施

電車バス乗継割引サービス ICカード限定

はりまや橋エリア限定

←2乗車目の運賃を
200円割引

※子供運賃も半額の100円割引

「ですが」限定です。

乗り継ぎ

電車⇔バス自由自在!

お出かけが便利に
お得意に乗り継ぎ!

とさでん交通電車
とさでん交通バス
とさでん交通電車
とさでん交通バス
飛交北部交通バス

運転免許自主返納者“特割”

平成**25年4月18日**発売開始! **おでかけ電車65**
1回限り半額!

販売所 はりまや橋 サービスセンター ☎(088)882-0119

対象者 **(65歳)**以上の方で「運転経歴証明書」の写しを提出していただける方

3ヶ月定期 18,000円 → **9,000円**

6ヶ月定期 33,000円 → **16,500円**

注: 当定期専用申し込み書の中で ①年齢 ②運転免許自主返納者であること ③はじめての申し込みであること ④連絡先をご確認させていただきます。

「運転経歴証明書」とは!

カードサイズで、身分証明書にもなります。

運転免許を返納した方は運転免許センターと警察署(いの署を除く)で申請できます。
詳しくは、運転免許センターかお近くの警察署交通課にお問い合わせください。
運転免許センター ☎(088)893-1221

発行: とさでん交通株式会社 協力: 高知県警察

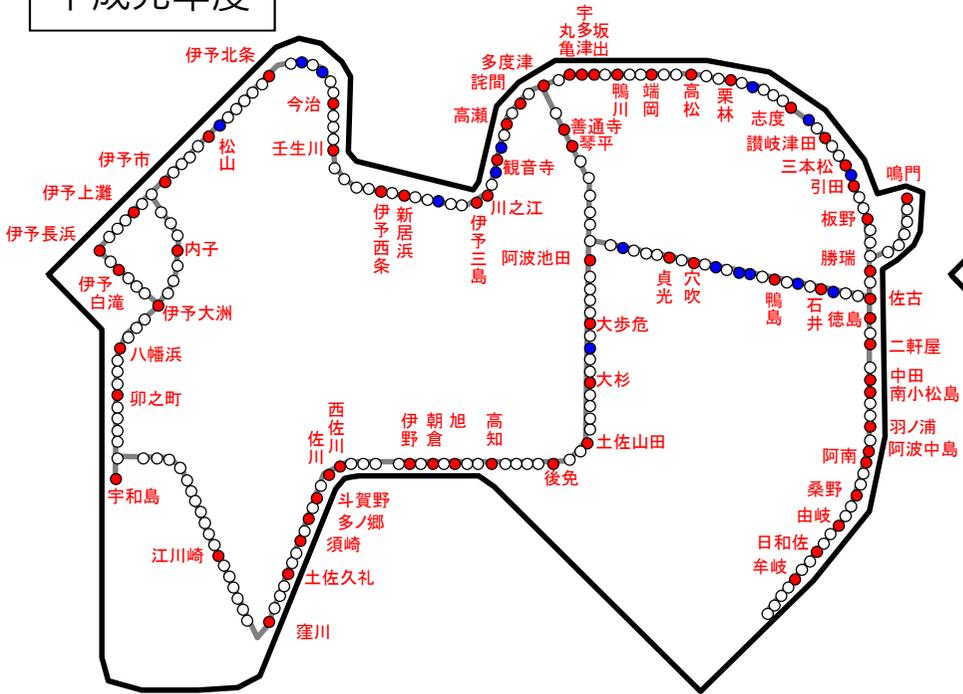
とさでん交通株式会社 電車企画課 ☎088-833-7120

第2章 鉄道事業者の取り組み

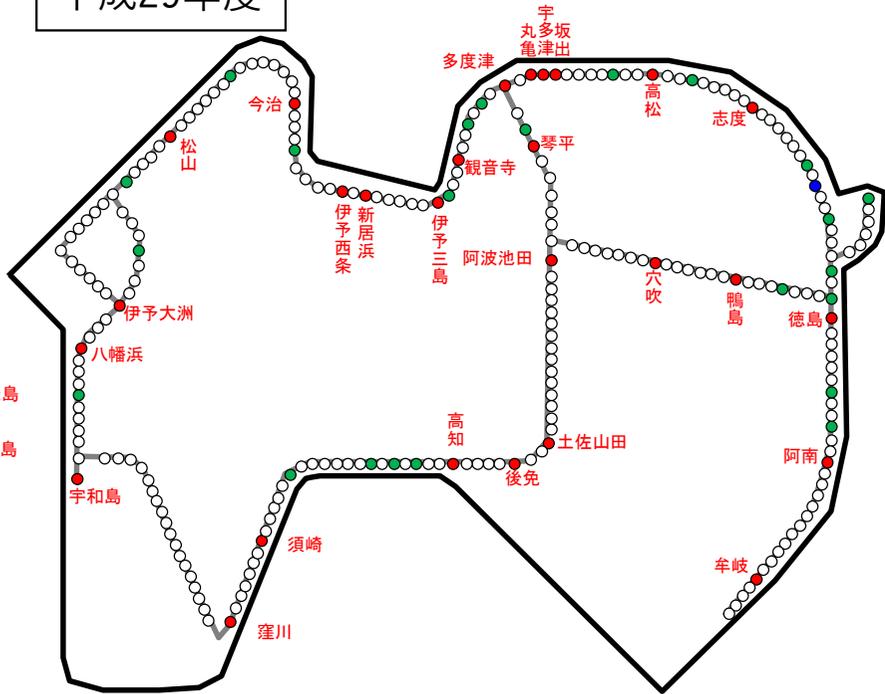
(2) JR四国の経費節減の取り組み

駅の効率化

平成元年度



平成29年度



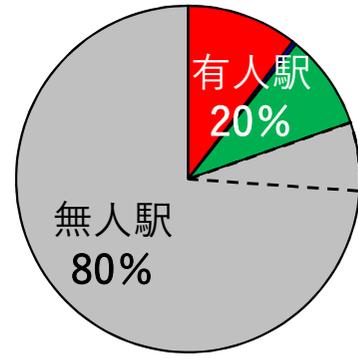
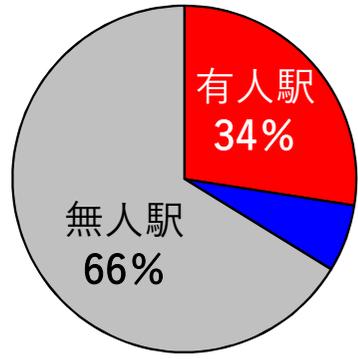
- 駅長配置駅
- 社員配置駅
- 契約社員配置駅
- 無人駅

(駅数)

平成元年度

平成29年度

		平成元年度		平成29年度	
有人駅	駅長配置駅	70	27%	27	10%
	社員配置駅	16	6%	1	0.4%
	契約社員配置駅	0	0%	23	9%
	(有人駅小計)	86	34%	51	20%
無人駅		169	66%	208	80%
合計		255		259	



20駅(8%)では切符の販売を部外へ委託

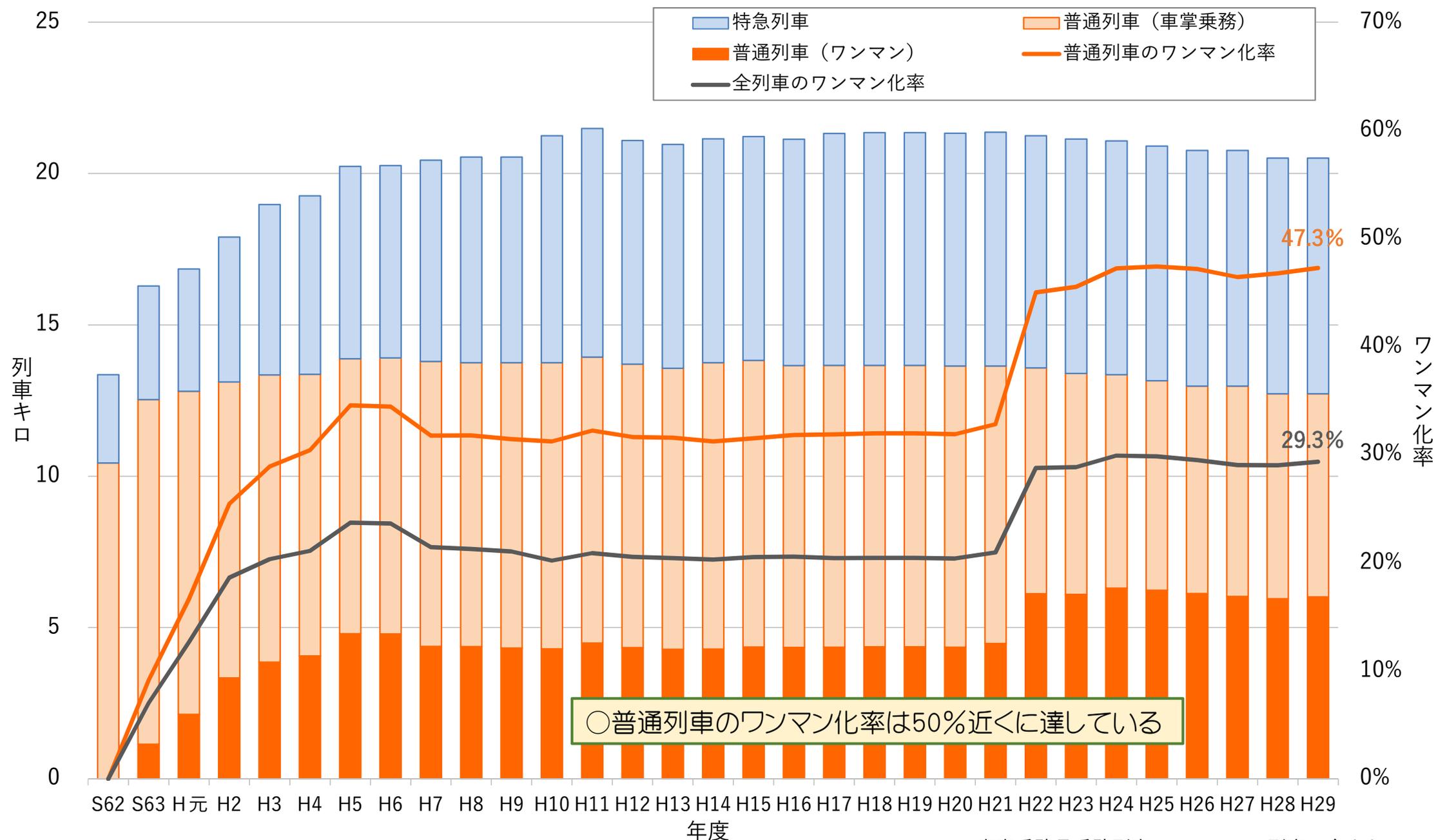
○効率化として駅の無人化を進めているが、一方で地元の協力を頂いて、部外委託という形で切符の販売を行うことで、利用者の利便性低下を緩和している

平成元年と比較し、
 無人駅 +14% (39駅増加)
 駅長配置駅 ▲17% (43駅減少)

ワンマン列車化

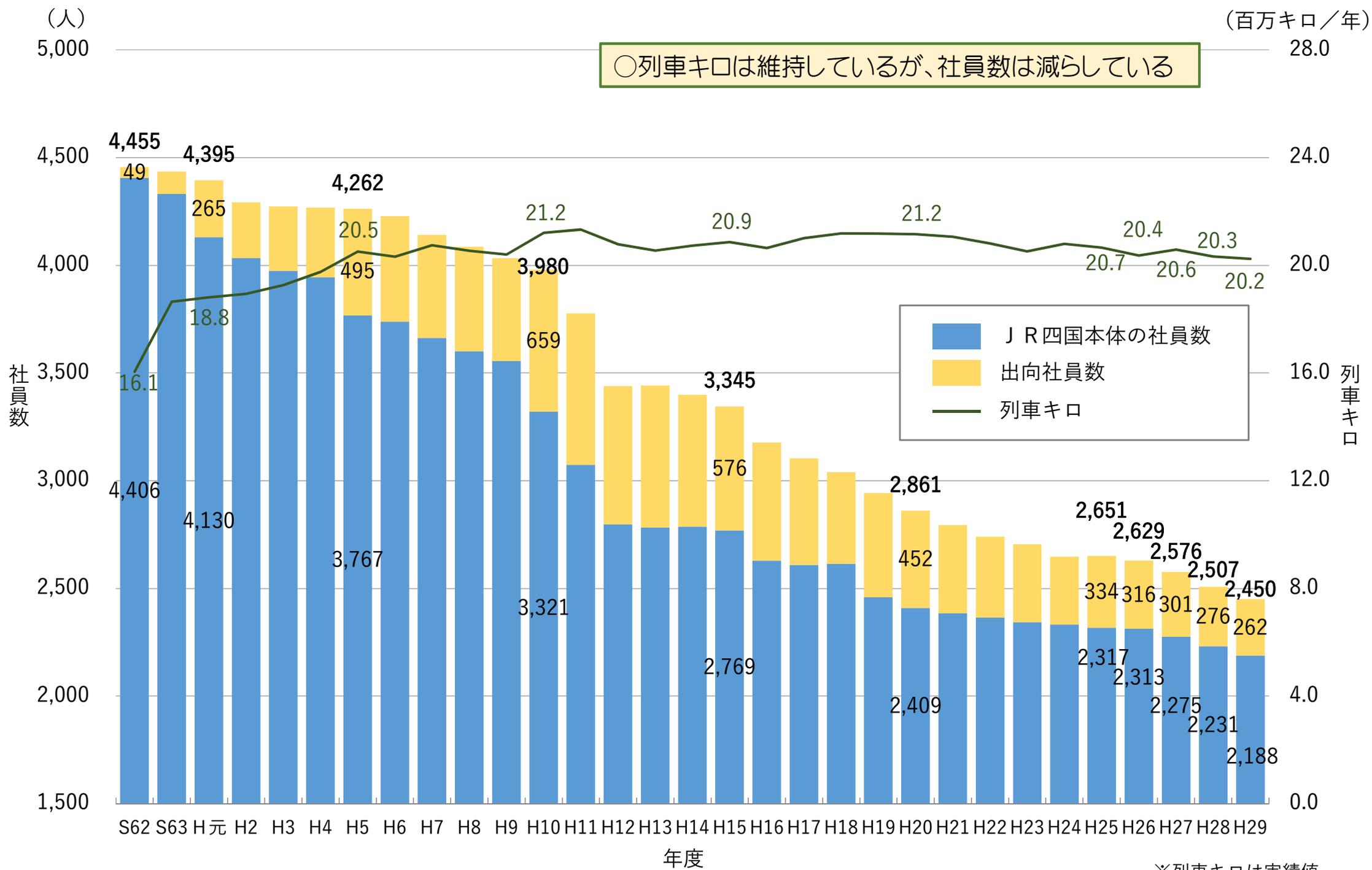
(百万キロ/年)

列車種別ごとの列車キロとワンマン化率の推移



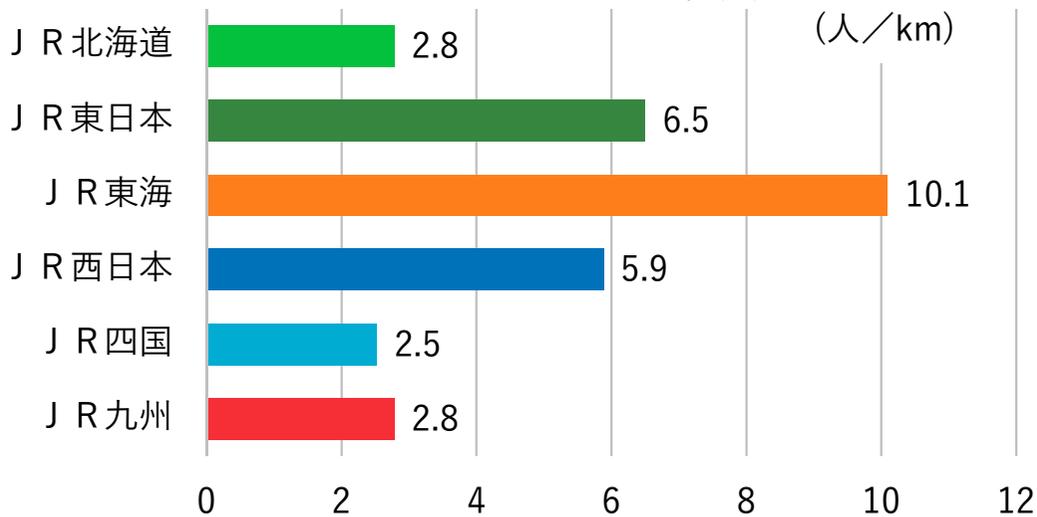
○普通列車のワンマン化率は50%近くに達している

※客室乗務員乗務列車は、ワンマン列車に含まない
 ※数値は各年度初の計画値より算出

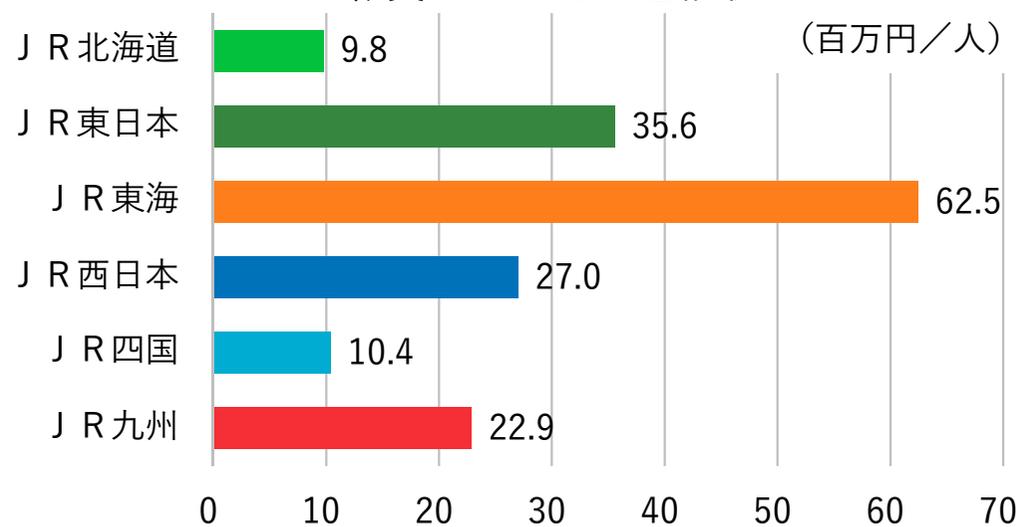


※列車キロは実績値

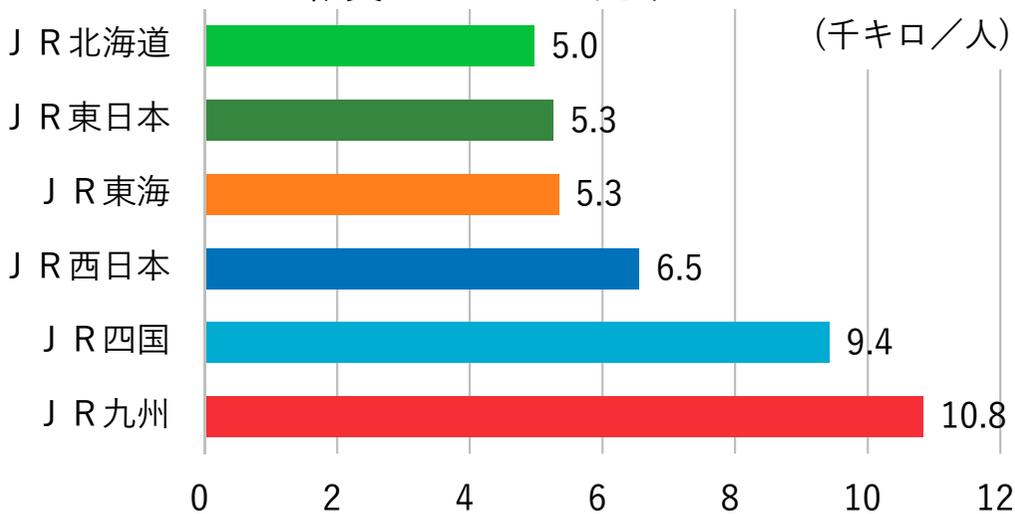
営業キロ1キロあたり職員数



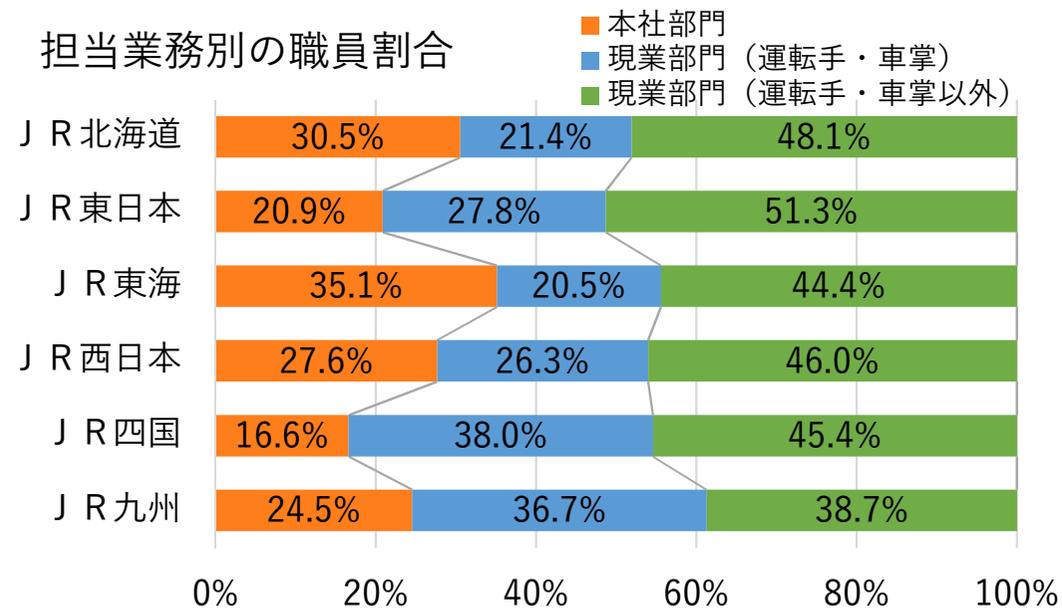
職員1人あたり運輸収入



職員1人あたり列車キロ



担当業務別の職員割合



出典：鉄道統計年報（平成26年度）

- 営業キロ1キロあたり職員数・職員1人あたり列車キロの双方の指標を見ると、JR四国の効率化はかなり進んでいる
- また、本社部門も人数を減らし、乗務員に人を割いていることから、要員の効率化が進んでいることが分かる
- 一方で、ここまで効率化しても、職員1人あたりの運輸収入は6社中、最低レベルである

第3章 鉄道の運営に必要なコスト

鉄道は、線路用地、地上設備といった大規模なインフラを保有・管理している

- 多くの交通機関は乗り物と一部のインフラを保有・管理しているのに対し、鉄道では、乗り物に加え、運行に必要な大半のインフラを保有・管理するのが一般的である。

鉄道は、安全確保と定時性確保のために多額のコストが掛かる

- 安全性や定時性の確保のためには、
 - ・利用者数の多寡や列車の走行頻度に関わらず、定常的な維持管理が必要となる。
 - ・設備ができる限り故障しないことが求められるため、高品質な専用品を使うことが多い。専用品は少量生産となるため、コストを押し上げる要因となる。
 - ・緻密で多頻度の検査が必要である。それには専門的知識や能力、専用の工具を自らが準備し、かつ、列車が走らない夜間を中心に作業する必要がある、高コストの原因となる。
- 大規模なインフラを維持するためには、設備投資、修繕を問わず多額の資金を投入する必要がある。
- これらのコストは、一般的には、大都市圏の路線などごく一部を除けば、収入では賄うことが難しい。

第3章 鉄道の運営に必要なコスト

(1) 鉄道と他交通モードの比較

鉄道



指令所

変電所

船



航空



バス



● ... 各交通事業者が保有・管理する設備

○多くの交通機関は乗り物と一部のインフラを保有・管理しているのに対し、
 鉄道では、乗り物に加え、運行に必要な大半のインフラを保有・管理するのが一般的

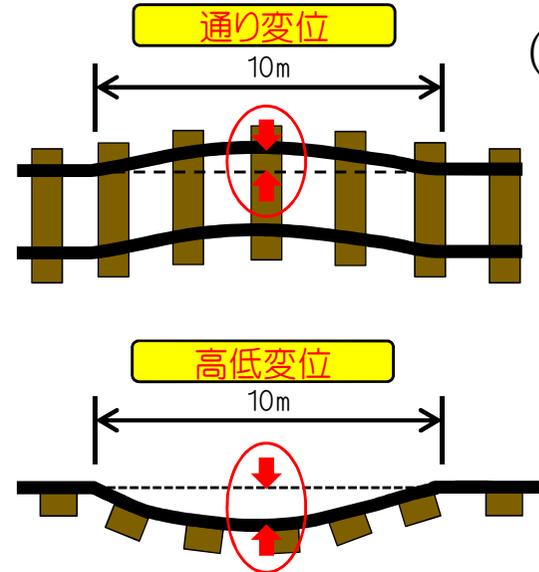
第3章 鉄道の運営に必要なコスト

(2) JR四国のコスト

- ア 安全確保のために必要な定常的な維持管理

鉄道の特異事情(管理面)

軌道の管理基準



(例)振子列車走行区間

15mm以上の変位で整備が必要

その他に
軌間幅、平面性、水準
なども管理

○ミリ単位の精緻な管理が要求される

車両の検査

○定められた周期にもとづき、様々な検査を実施

検査の例(電車、気動車の場合)

仕業検査… 6日以内

交番検査… 90日以内

要部検査… 4年以内(走行距離により短縮)

短縮電車… 40万キロ以内(抵抗制御)

60万キロ以内(VVF制御)

→特急電車は早ければ2年以内に検査

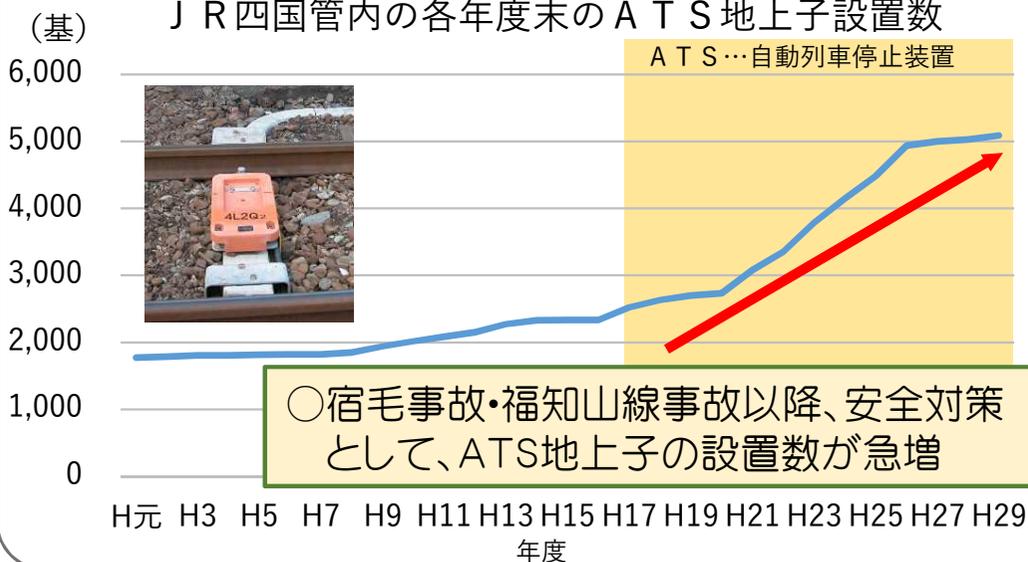
気動車… 25万キロ以内(予燃焼室エンジン)

50万キロ以内(直噴エンジン)

全般検査… 8年以内

ATS地上子の増加

JR四国管内の各年度末のATS地上子設置数



○宿毛事故・福知山線事故以降、安全対策として、ATS地上子の設置数が急増

踏切保安装置の検査設備数

○踏切に限っても膨大な数の設備の検査が必要



写真左：踏切制御子

写真右：特殊信号発光機

(例)

列車の位置を検知する装置

ー踏切制御子ー

2,879箇所…2回/年検査

(検知状態など測定)

ー踏切用軌道回路ー

416箇所…2回/年検査

(電圧・電流など測定)

列車に異常を知らせる装置

ー特殊信号発光機ー

5,777本…2回/年検査

(発光確認と見通し確認)

鉄道の特殊事情(費用面)

軌道の管理

平成28年度実績

軌道関係の修繕に掛かった費用

レール交換	約12km	…	約2.1億円
マクラギ交換	約 8千本	…	約1.9億円
道床修繕	約 2km	…	約1.5億円
軌道保守	約35km	…	約1.5億円 など

そのほか、線路沿線の除草、雑木伐採、
保守用機械修繕などの費用が掛かる。

軌道の修繕に必要な修繕費の総額 **約14億円**

車両の検査

平成28年度実績

定例検査(仕業検査・交番検査)に

掛かった費用 **約6.9億円**

(6.9億円/443両÷150万円強/1両)

工場での精密な検査(要部検査・全般検査)に

掛かった費用の総額 **約17.0億円**

車両の検査に必要な修繕費の総額 **約24億円**

土木構造物の維持

平成28年度実績

橋りょう・トンネルの維持に掛かった費用

橋りょう	約3.8億円
トンネル	約0.7億円
塗替塗装(鋼桁)	約3.9億円 など

そのほか、鉄道沿線の防災対策、
停車場設備の修繕などの費用が掛かる。

土木構造物の維持に必要な修繕費の総額 **約13億円**

電気設備の修繕・検査

平成28年度実績

主要な設備の修繕に掛かった費用

架線(電車線設備) …約1.1億円

電灯・配電線など …約3.3億円

信号制御機器など …約2.9億円

踏切 …約1.8億円

ケーブル各種 …約1.9億円

電話・無線など …約0.4億円 など

検査に掛かった費用(外注費のみ)約3.8億円

電気設備の維持に必要な修繕費の総額 **約16億円**

いずれも、社員等の人件費は含まず 金額は全て年額

設備投資額と修繕費

輸送量 1 人キロあたりの設備投資額と修繕費の合計
(平成24～28年度 5 年間の平均)

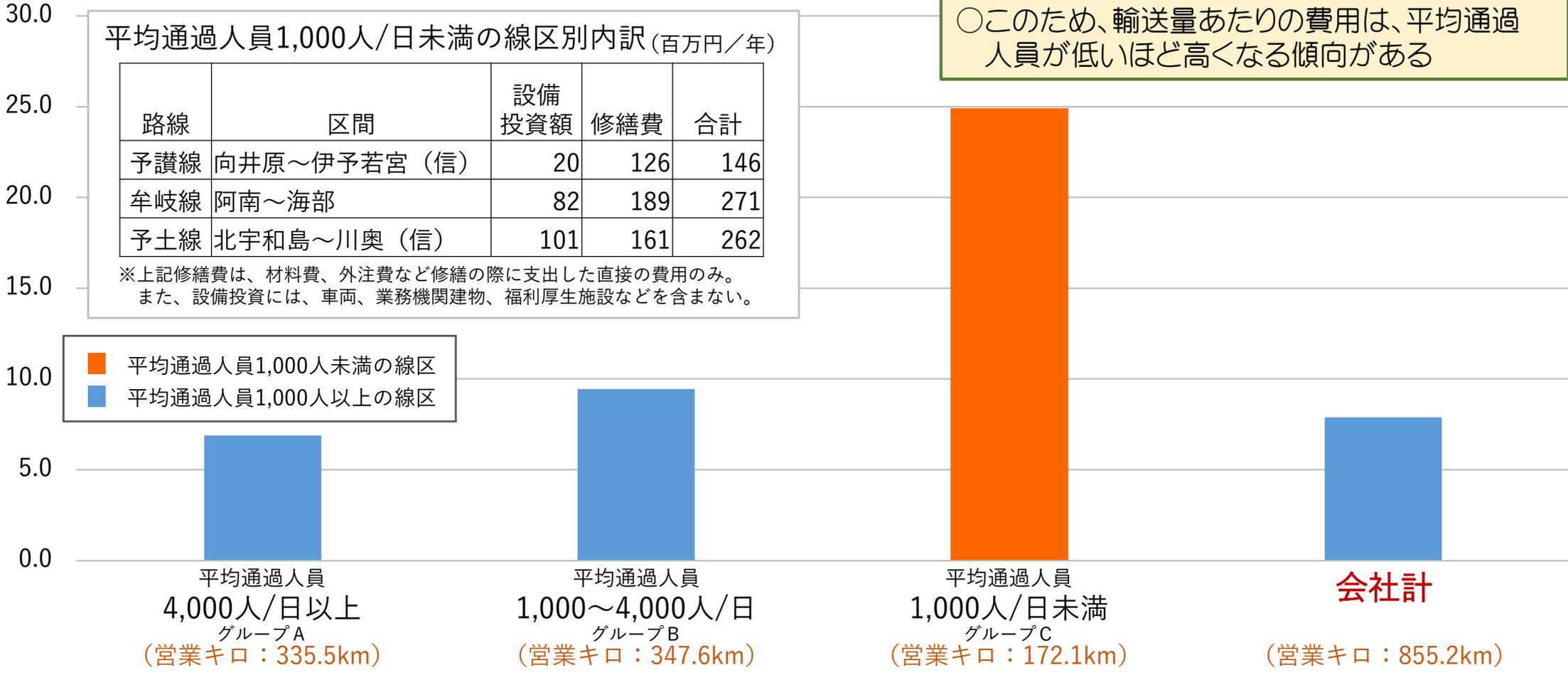
(円/人キロ)

○列車の走行本数・利用者数の多寡に関わらず一定の維持管理が必要となる
○このため、輸送量あたりの費用は、平均通過人員が低いほど高くなる傾向がある

平均通過人員1,000人/日未満の線区別内訳 (百万円/年)

路線	区間	設備投資額	修繕費	合計
予讃線	向井原～伊予若宮 (信)	20	126	146
牟岐線	阿南～海部	82	189	271
予土線	北宇和島～川奥 (信)	101	161	262

※上記修繕費は、材料費、外注費など修繕の際に支出した直接の費用のみ。
また、設備投資には、車両、業務機関建物、福利厚生施設などを含まない。



平均通過人員による線区のグループ分け

4,000人/日以上	本四備讃線、予讃線 (高松～松山)、高徳線 (高松～引田) 土讃線 (多度津～琴平、高知～須崎)、牟岐線 (徳島～阿南)
1,000～4,000人/日	予讃線 (松山～宇和島)、内子線、高徳線 (引田～徳島) 土讃線 (琴平～高知、須崎～窪川)、徳島線、鳴門線
1,000人/日未満	予讃線 (向井原～伊予長浜～伊予大洲)、牟岐線 (阿南～海部)、予土線

第3章 鉄道の運営に必要なコスト

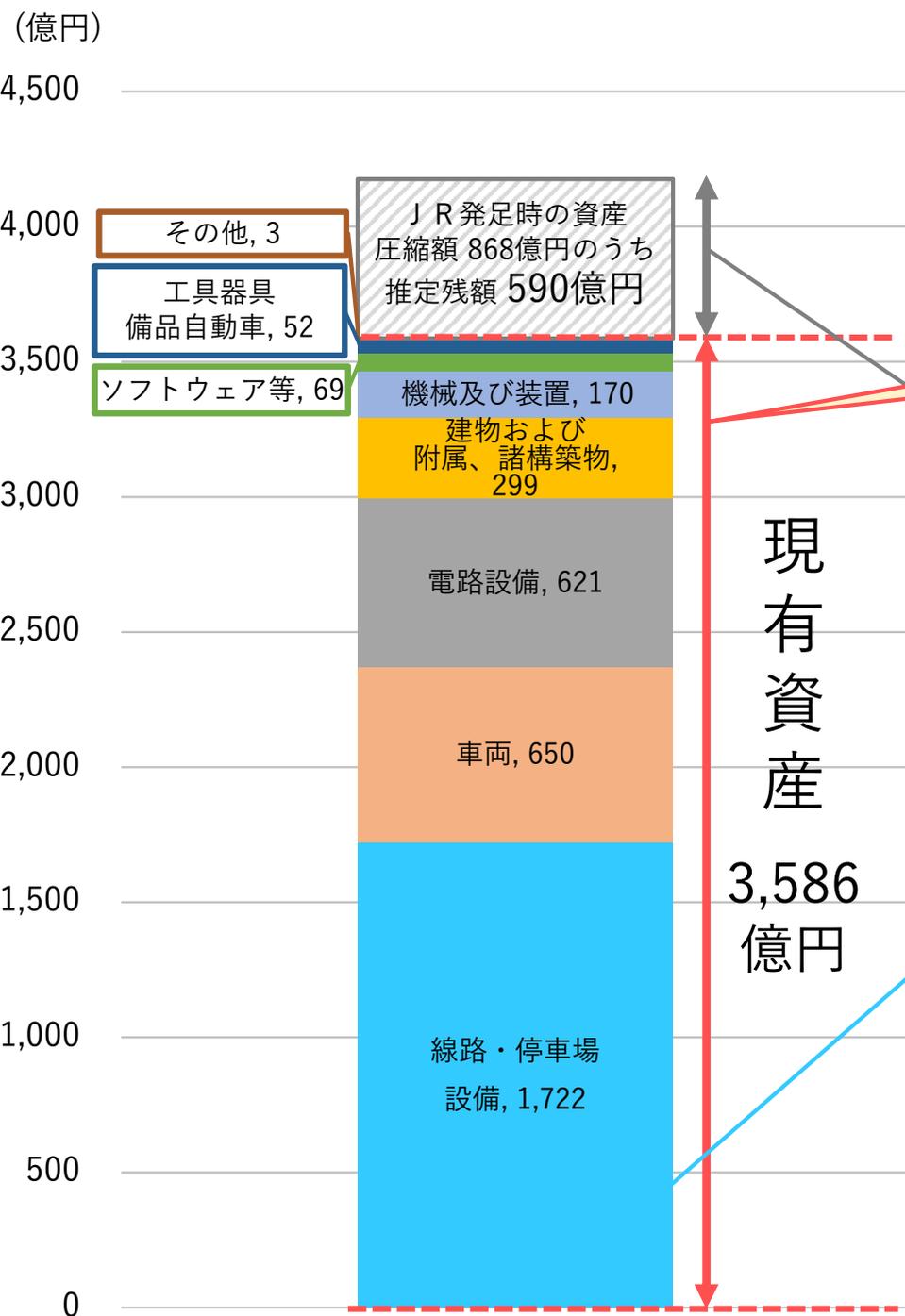
(2) JR四国のコスト

- イ 安全確保のために必要な
老朽取替や大規模修繕

J R 四国の平成29年11月現在の固定資産の状況

グラフの作成条件

- ・土地は除く
- ・鉄道事業固定資産と、寮や社宅等各事業に共通する固定資産の総額
- ・金額は取得金額



各資産 (計3,586億円;圧縮額分を除く) を、法定耐用年数で取り替えると仮定すると、**年間225億円**の投資が必要

+

JR発足時に、固定資産を圧縮記帳されており、再調達するためには、**圧縮分 (推定残額590億円)**の支出も必要

+

国鉄時代の価格であり、再調達価格は高騰している

例) 全トンネルの取得金額総額 : 172億円→?
全橋梁の取得金額総額 : 647億円→?

+

本四備讃線の設備はJR保有でないため資産額に含まれていないが、鉄道設備の老朽化等による**再調達はJRが負担**

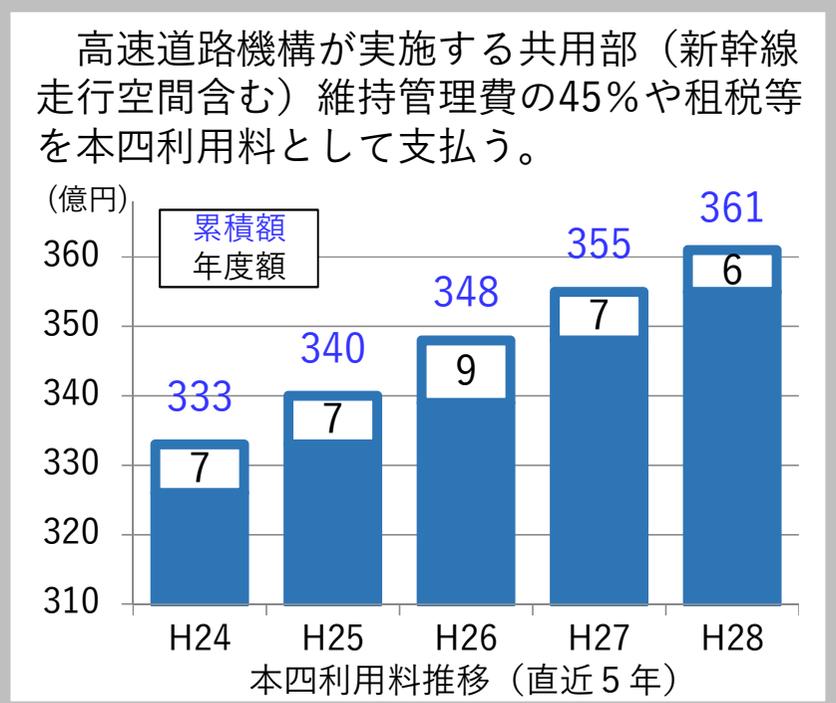
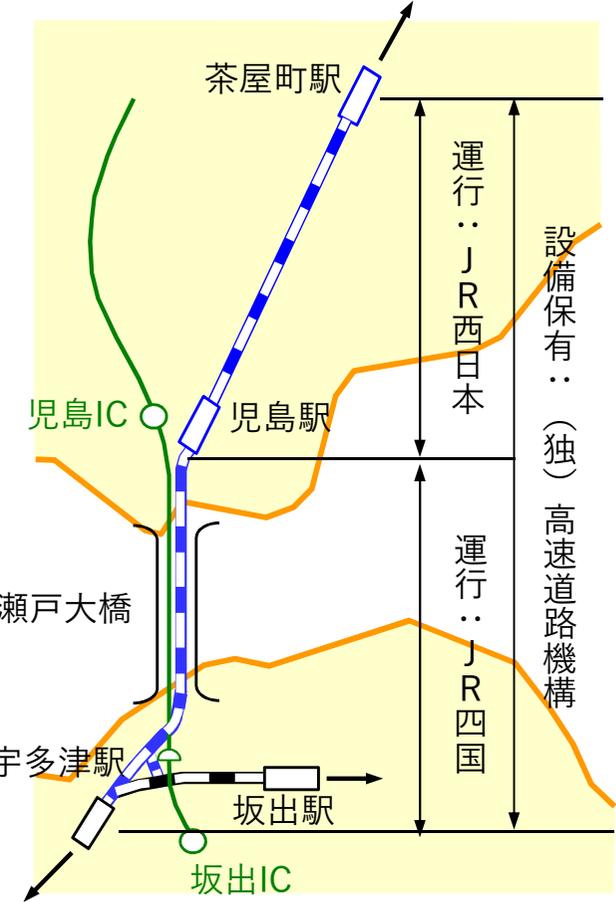
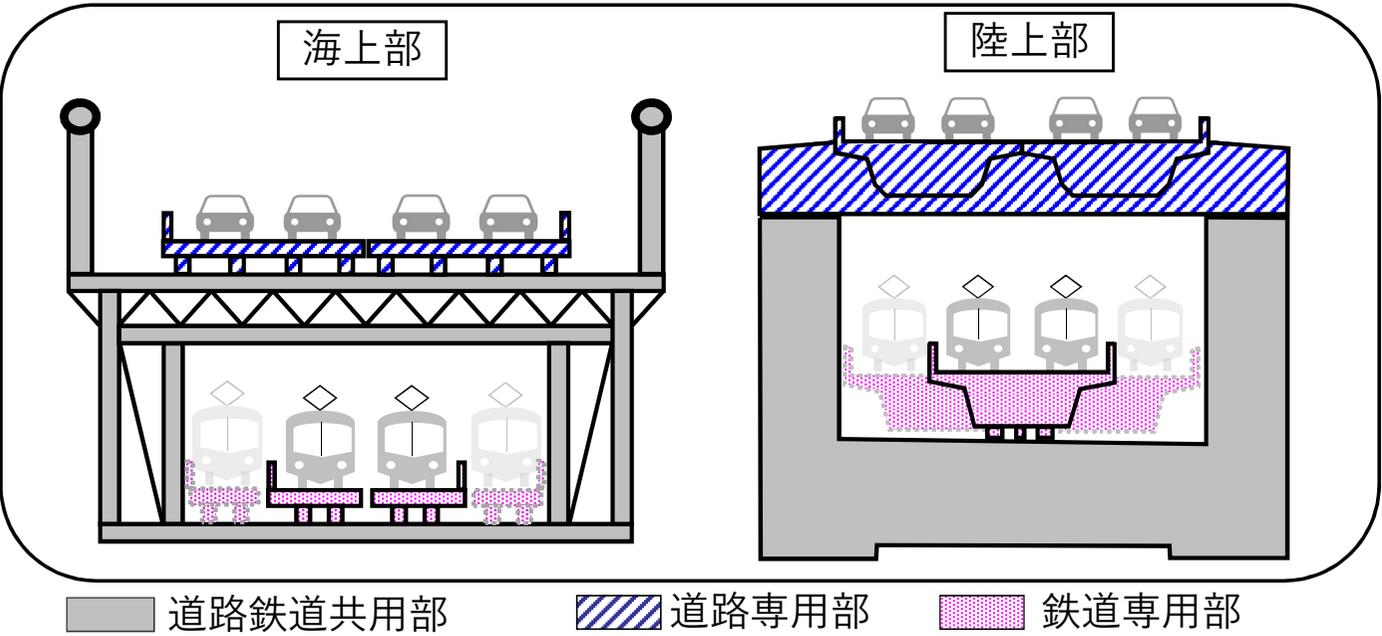
||

鉄道事業を、将来にわたって継続させるためには、**莫大な投資を続けて行く必要がある**

本四備讃線の固定資産

本四備讃線の固定資産は、(独) 高速道路機構が所有しているため、前述の固定資産には含まれていない。

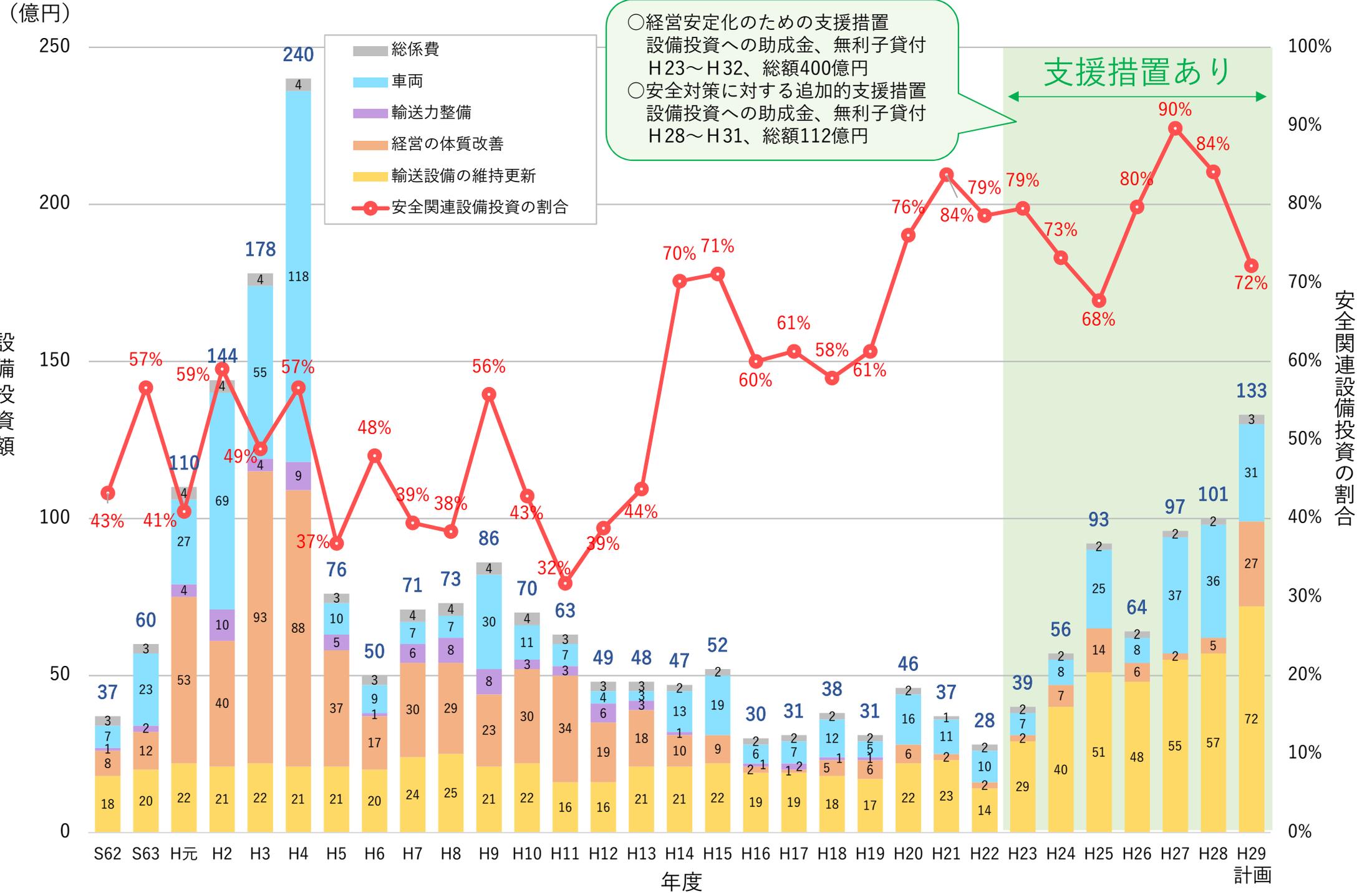
J R 四国は、法令等にもとづいて、高速道路機構と利用協定を結んでおり、昭和63年度以降、毎年利用料を支払っている。



鉄道専用部（レール、桁、防音設備等）の維持管理は、J R 四国が実施しており、長期的には老朽取替も必要となる。

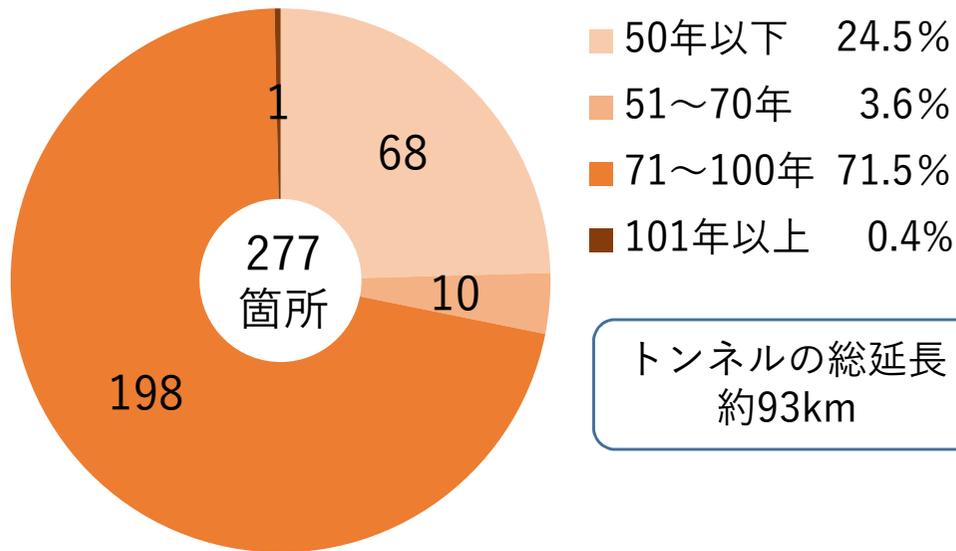


設備投資額の推移

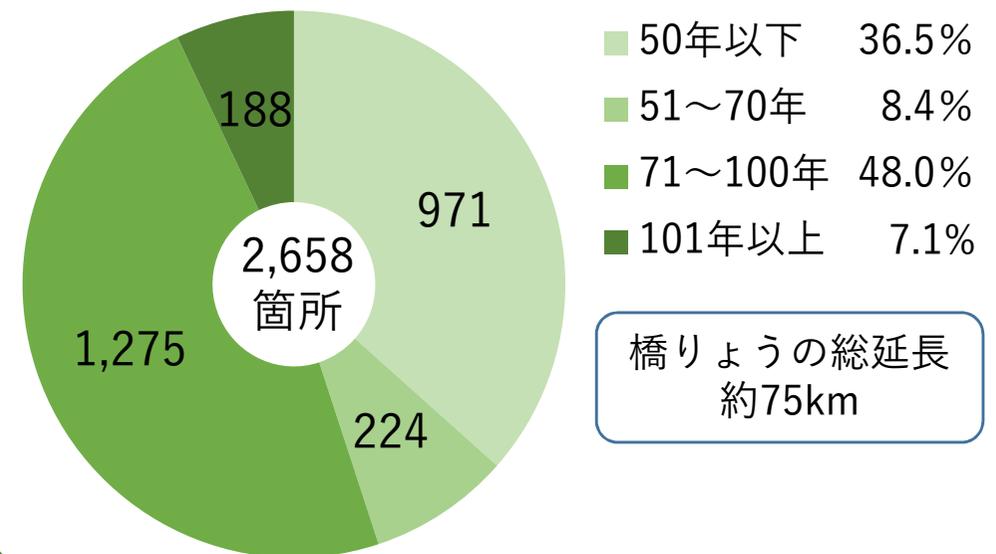


トンネル、橋りょうの経年別数量

トンネルの経年別数量



橋りょうの経年別数量



- 適切なメンテナンスにより、100年を超える維持が可能だが長期間使用の際は、大規模修繕が必要となる場合がある
- 大規模修繕は、緊急性はないが、計画的に順次実施する必要がある

○トンネルの大規模修繕

トンネルの覆工改築等による修繕の標準的な単価

約 5 百万円 / m

○橋りょうの大規模修繕

桁交換の標準的な単価

約30百万円/箇所

(径間長2～5m(全箇所の約30%)の場合)

第3章 鉄道の運営に必要なコスト

(2) JR四国のコスト

ウ 大規模災害発生時の復旧対応

大規模災害発生時の復旧対応

平成10年土讃線災害

- 復旧費総額……………約12億円
(国、高知県から2億9千万円ずつ補助)
- 運休に伴う減収額……9億6千万円

台風7号と秋雨前線の影響で、繁藤では連続雨量約1,000mmの集中豪雨となり、大規模な築堤崩壊等が発生した。



- 運転休止期間
繁藤・土佐山田間
9月24日～12月24日
(約3ヶ月間)

平成16年災害

- 復旧費総額……………26億7千万円
(国、愛媛県から3億8千万円ずつ補助)
- 台風に伴う減収額……5億円

次々と四国に襲来した台風により、予讃線を中心に土砂崩壊等が繰り返し発生した。

- 四国に影響があった台風と期間
- 台風10・11号 (7月31日～8月2日)
- 台風15号 (8月18日～8月23日)
- 台風16号 (8月30日～8月31日)
- 台風18号 (9月7日～9月8日)
- 台風21号 (9月29日～10月7日)
- 台風23号 (10月20日)



平成29年予讃線災害

- 復旧費総額…28億9千万円
(平成29年度事業：国、香川県より2千万円ずつ補助)
(平成30年度以降：国、香川県と調整中)

台風18号が四国に直撃し、予讃線海岸寺・詫間間で護岸が損壊した。

- 運転休止期間
多度津・詫間間 9月17日～9月20日



- 仮復旧までの間、バス代行輸送を実施 (9月18日～9月20日)



代行バス輸送の状況 (詫間駅)

代行バスの利用状況

	3日計	1日平均
利用者数 (人)	19,225	6,408
便数 (便)	644	215

第4章 JR四国の現状

地方の鉄道の置かれた状況は厳しさを増している

- 平成28年11月、JR北海道は「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表し、北海道地域において、国、自治体、事業者を交えた協議が進められている。また、全国的に、路線の廃止、上下分離方式の導入、大幅な減便が実施されるなど、地方の鉄道の置かれた状況は厳しさを増している。

JR四国の経営環境は厳しく、他地域の状況は他人ごとではない

- 近年、JR四国においては、高速道路の延伸や料金割引施策等の影響もあり鉄道運輸収入が減少傾向にある。また、低金利の長期化により、経営安定基金運用益だけで営業損失を補てんすることが難しくなっている。
- こうした中、国や地方自治体は、JR四国に対して公的支援制度を講じている。
- しかし、人口減少や少子高齢化が全国に先駆けて進んでいることを踏まえると、JR四国は今後も厳しい経営環境が想定され、従来からの延長線上の方策だけで、鉄道事業の経営を安定化させるほどの収支改善に結びつけることは難しい。
- 自助努力だけでは近い将来、四国の鉄道ネットワークの維持が困難になることが想定される。

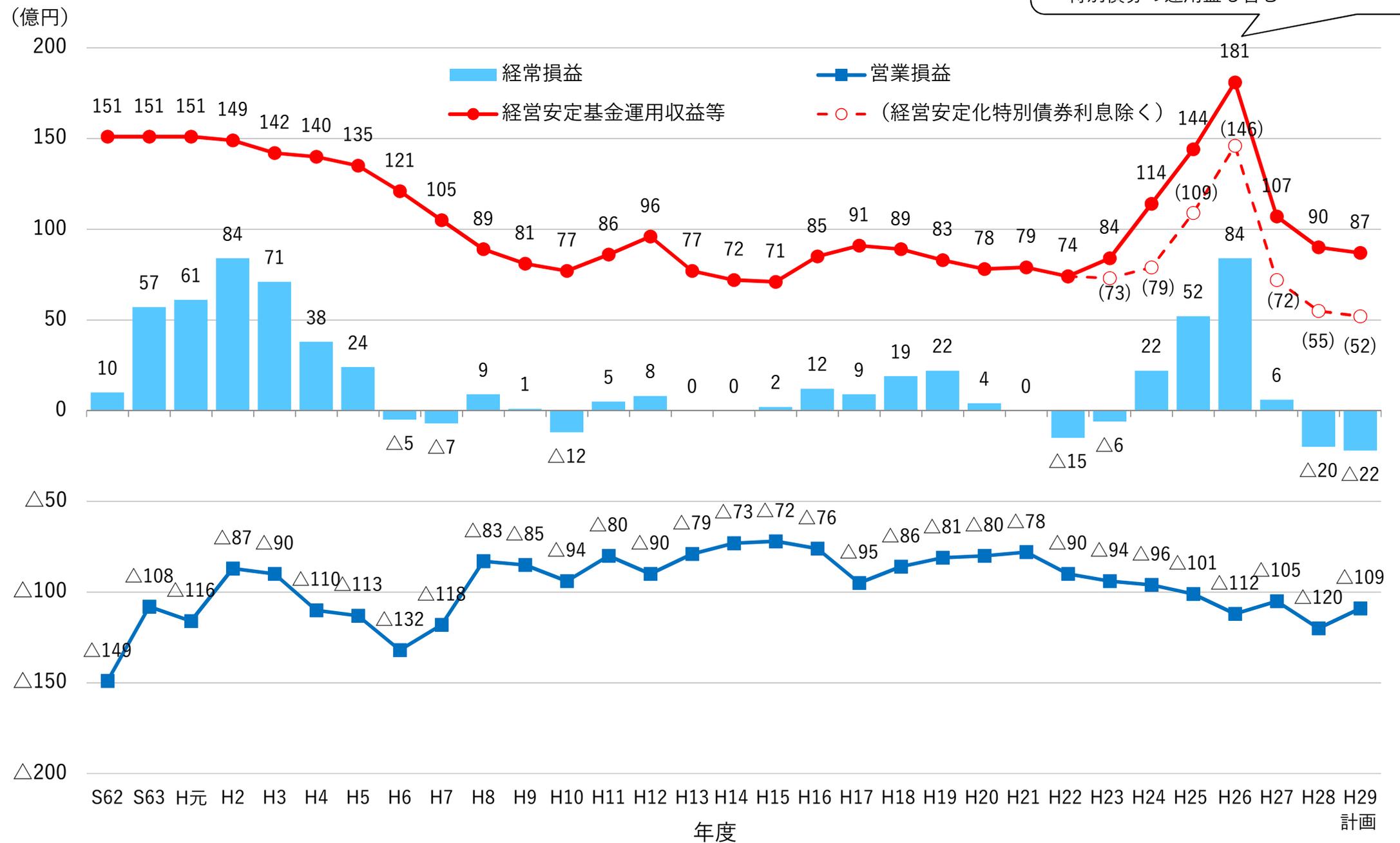
「鉄道特性」を踏まえ、四国の公共交通ネットワークのあり方をどう考えるか？

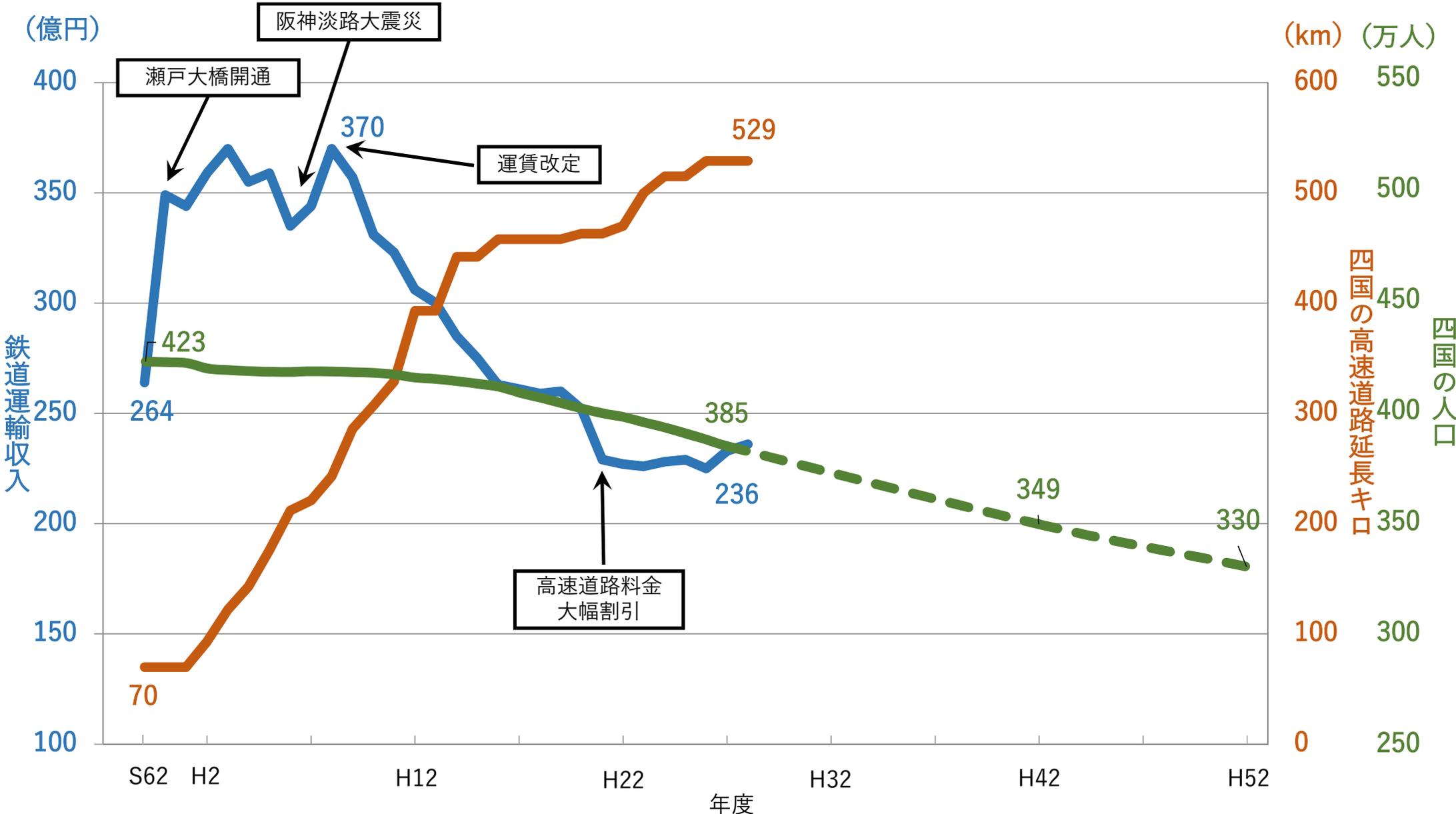
- 大量輸送、速達性、定時性という「鉄道特性」のうち、特に大量性が失われつつある現状を踏まえ、四国地域にとって将来的にも必要である、鉄道をはじめとする公共交通ネットワークを、社会インフラとしてどのように考えるか。

経常損益等の推移

※経営安定化特別債券利息は、最初の10年間で年35億円、その後の10年間は、市場金利の状況に応じて、年35億円を上限に変動（平成43年まで）

・国内株式市場が堅調
 ・株式ETF及び債券の売却益を計上
 ・特別債券の運用益も含む





※四国の高速度道路延長キロは年度末の数値、JR四国調べ
 ※四国の人口は、H28までは国勢調査人口および各県の推計値
 H29以降は、各県人口ビジョンのうち最大となるケース

JR四国に講じられている支援制度と公的負担

JR四国に講じられている主な公的支援制度

経営安定基金

経営安定基金の設置

- 鉄道の運営により生じる営業損失を補てんするため
- 必要な152億円の運用益を確保するため
年率7.3%にて算定された2,082億円

恒久

税制特例措置

時限

二島特例(固定資産税等の軽減措置)

- JR二島会社が所有する一定の固定資産に係る課税標準の特例【課税標準1/2】
当初はH8まで 以降5年毎に期限延長
現在はH32まで
約8億円【H28実績】

時限

承継特例(固定資産税等の軽減措置)

- JR二島会社及び貨物会社が国鉄から承継した一定の固定資産に係る課税標準の特例【課税標準3/5 (H13まで1/2)】
当初はH8まで 以降5年毎に期限延長
現在はH32まで
約1億円【H28実績】

時限

その他の税制特例措置

- 軽油引取税 約5億円
- 法人事業税(外形標準課税) 約3億円

無利子貸付制度

単発

鉄道共済年金の制度改正に伴う措置

- H10・H11の設備投資資金の一部が対象
<総額82億円>
- 15年据置、10年均等償還

経営安定化のための支援措置

時限

経営安定基金の積み増し(無利子貸付方式)

- 特例業務勘定から1,400億円の無利子貸付を受け、経営安定化特別債券を購入(H23~H43、2.5%) 35億円/年

時限

設備投資への助成金、無利子貸付

- H23~H32の設備投資資金の一部が対象
<総額400億円>
【助成金1/2、無利子貸付1/2】
- 10年据置、10年均等償還

安全対策に対する追加的支援措置

時限

設備投資への助成金、無利子貸付

- 安全投資・修繕5カ年計画に基づく設備投資資金が対象(H28~H31)
<総額112億円>
【助成金1/2、無利子貸付1/2】
- 20年据置、5年均等償還

時限

修繕費への無利子貸付

- 安全投資・修繕5カ年計画に基づく修繕費が対象(H28~H31) <総額88億円>
- 20年据置、5年均等償還

各種補助事業

単発

耐震化、バリアフリー化等に対する国や自治体の補助

- 国 約2億円
- 自治体 約2億円【H28実績】

JR四国の公的負担

公租公課

【H28実績】

- 固定資産税 約9億円
- その他 約2億円

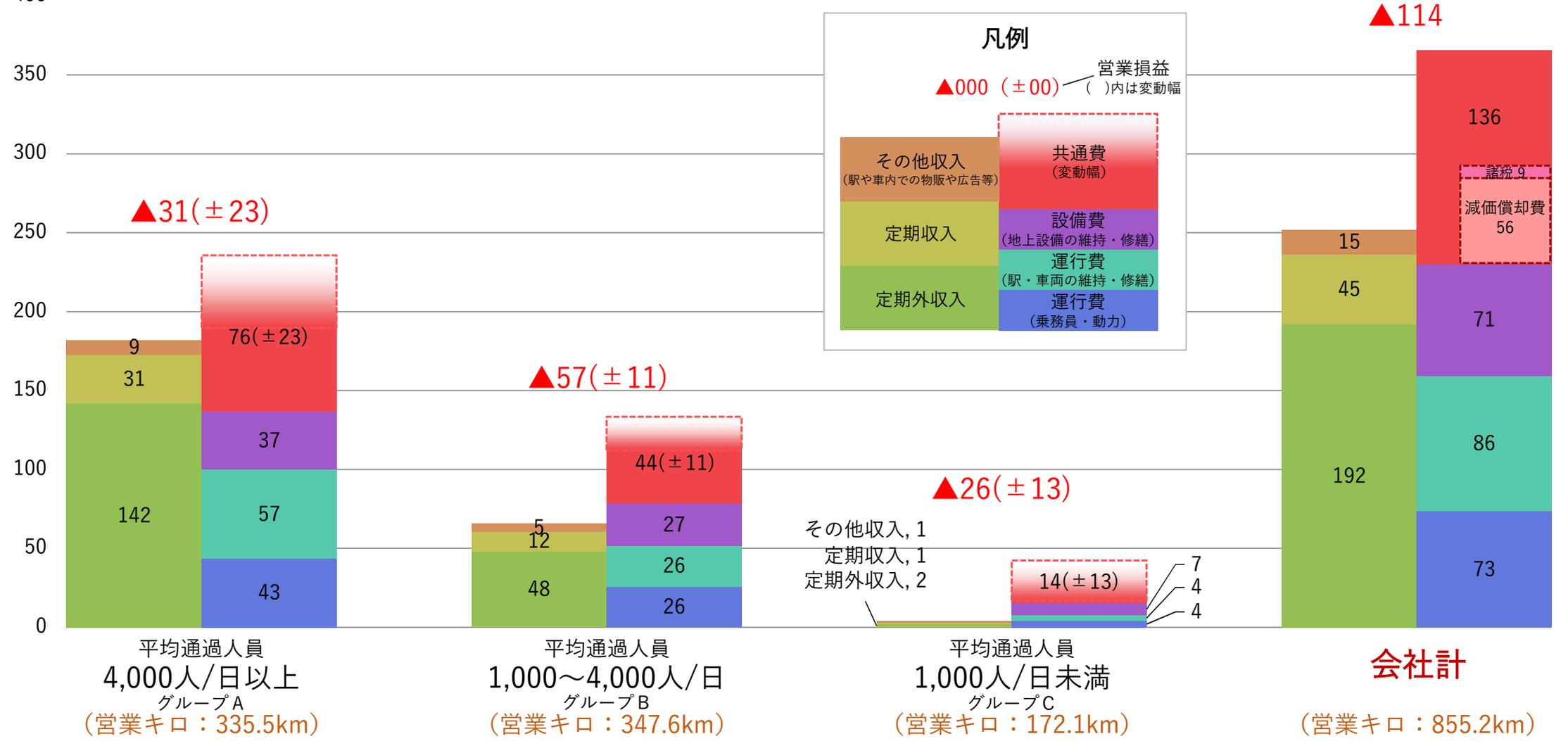
本四(瀬戸大橋)利用料

【H28実績】

約6億円

平成28年度の路線グループ別収支状況

(億円)
400



平均通過人員による線区のグループ分け

4,000人/日以上	本四備讃線、予讃線（高松～松山）、高德線（高松～引田） 土讃線（多度津～琴平、高知～須崎）、牟岐線（徳島～阿南）
1,000～4,000人/日	予讃線（松山～宇和島）、内子線、高德線（引田～徳島） 土讃線（琴平～高知、須崎～窪川）、徳島線、鳴門線
1,000人/日未満	予讃線（向井原～伊予長浜～伊予大洲）、牟岐線（阿南～海部）、予土線

※共通費には、線区に割賦することが出来ない一般管理費や、減価償却費、諸税などが含まれる。
本グラフでは、以下の6つの考え方により共通費を線区に割賦し、その最大・最小値に基づく平均と値の取り得る範囲を表示している。

- ・線区の営業キロで按分
- ・線区の輸送人キロで按分
- ・線区の旅客運輸収入で按分
- ・線区の収入で按分
- ・線区の共通費を除く費用で按分
- ・費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分（例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など）

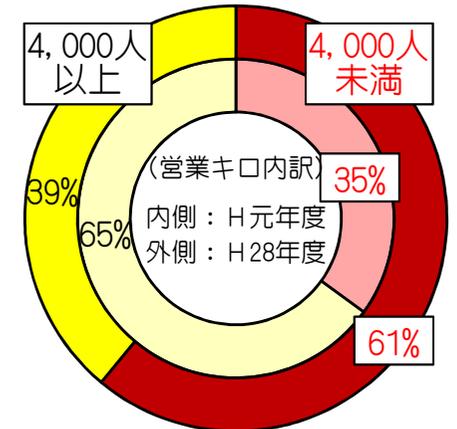
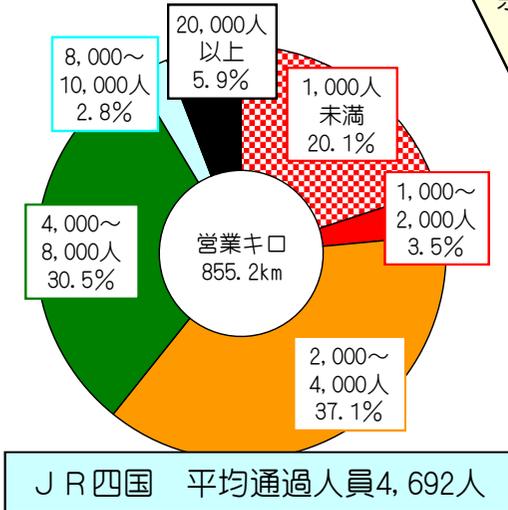
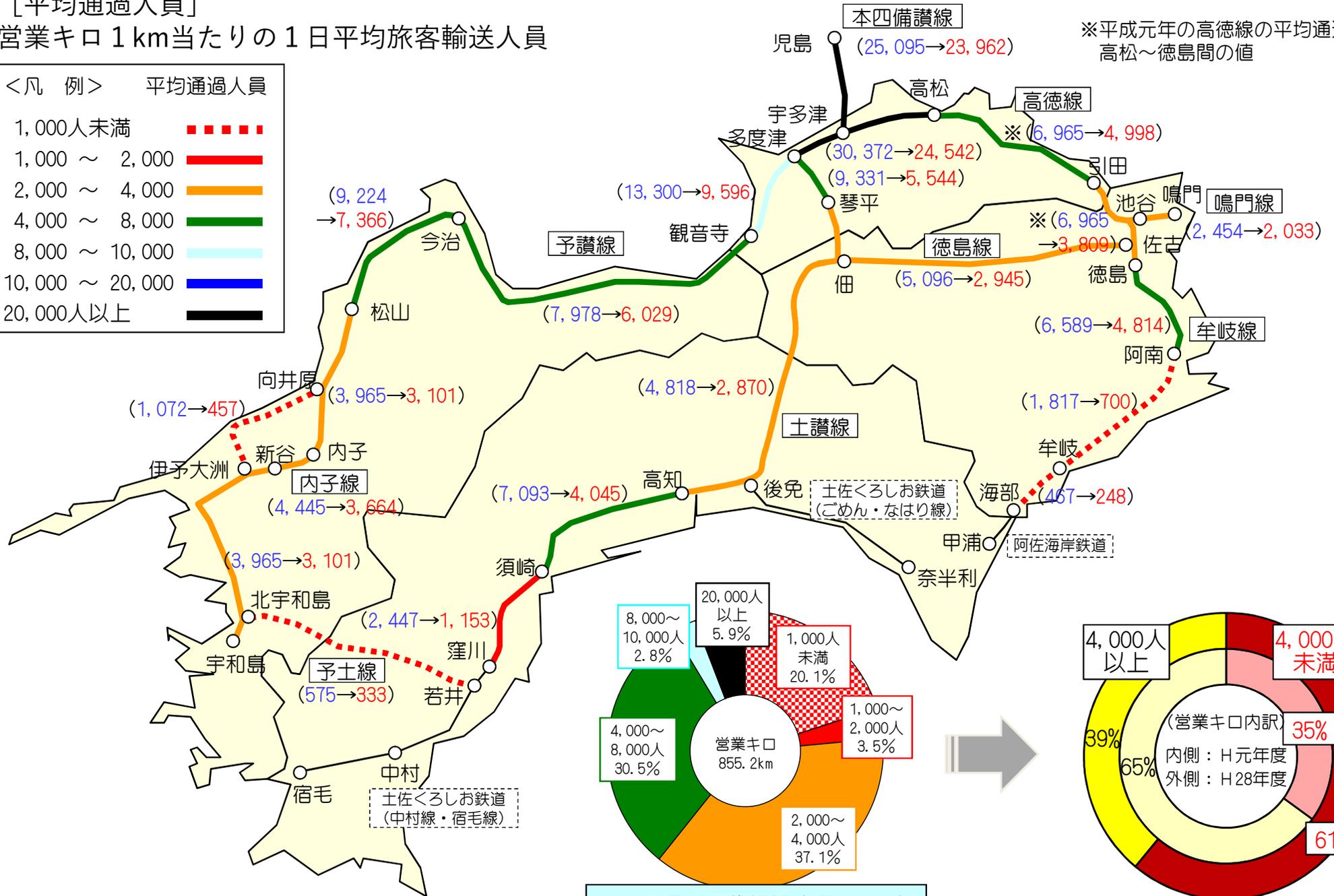
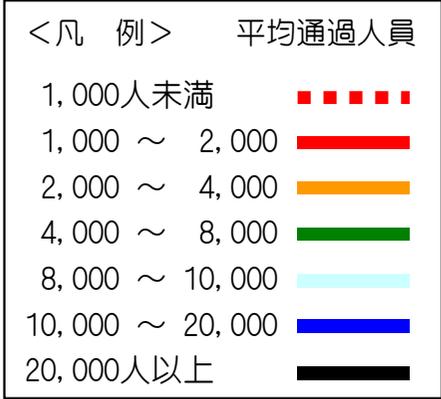
※鉄道線路使用料収入等は含まない。

区間別平均通過人員(平成28年度)

[平均通過人員]
営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員

注：()内左側は平成元年度の数值

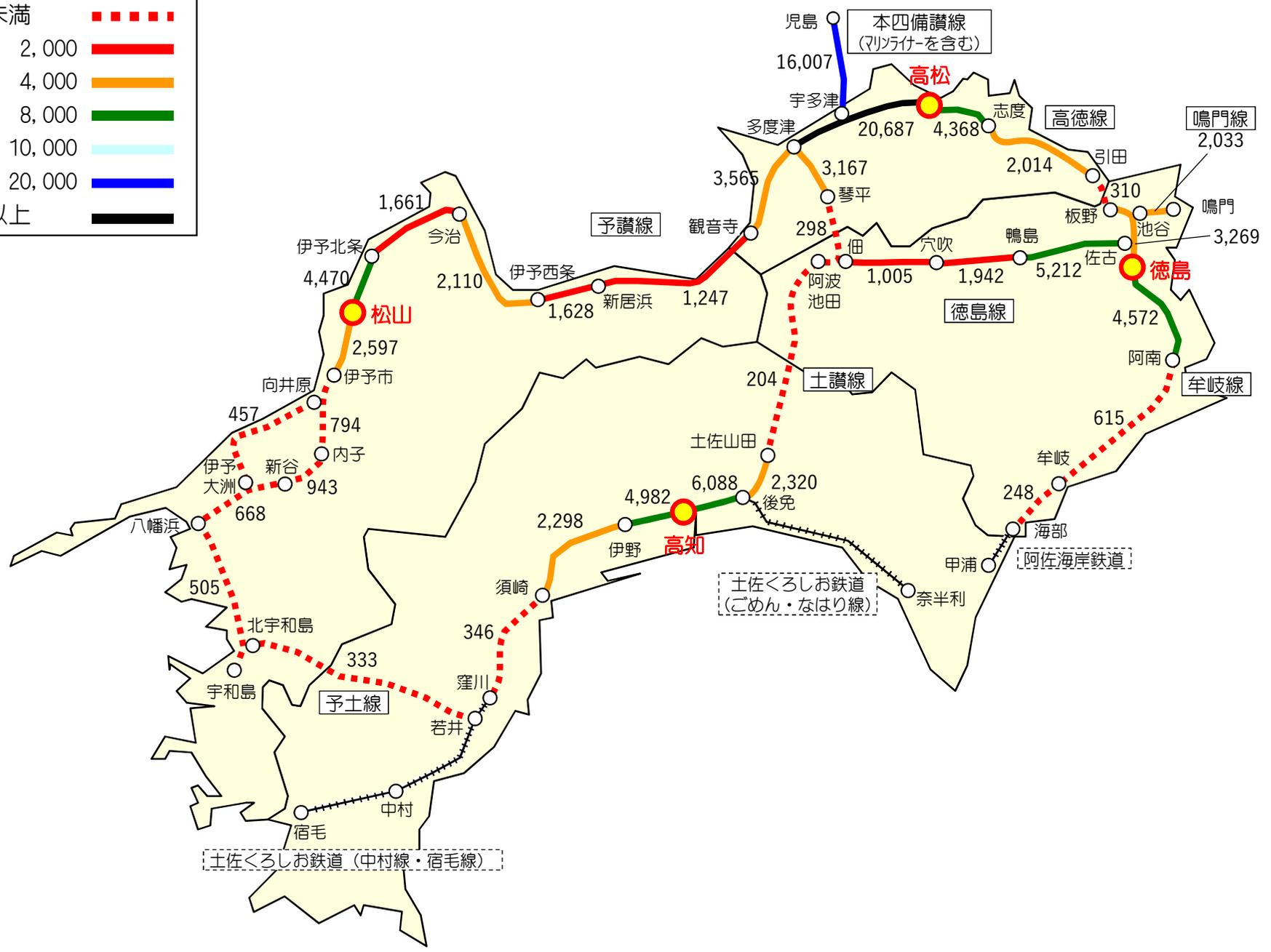
※平成元年の高徳線の平均通過人員は
高松～徳島間の値



普通列車の区間別平均通過人員(平成28年度)

<凡 例> 平均通過人員

1,000人未満
1,000 ~ 2,000
2,000 ~ 4,000
4,000 ~ 8,000
8,000 ~ 10,000
10,000 ~ 20,000
20,000人以上

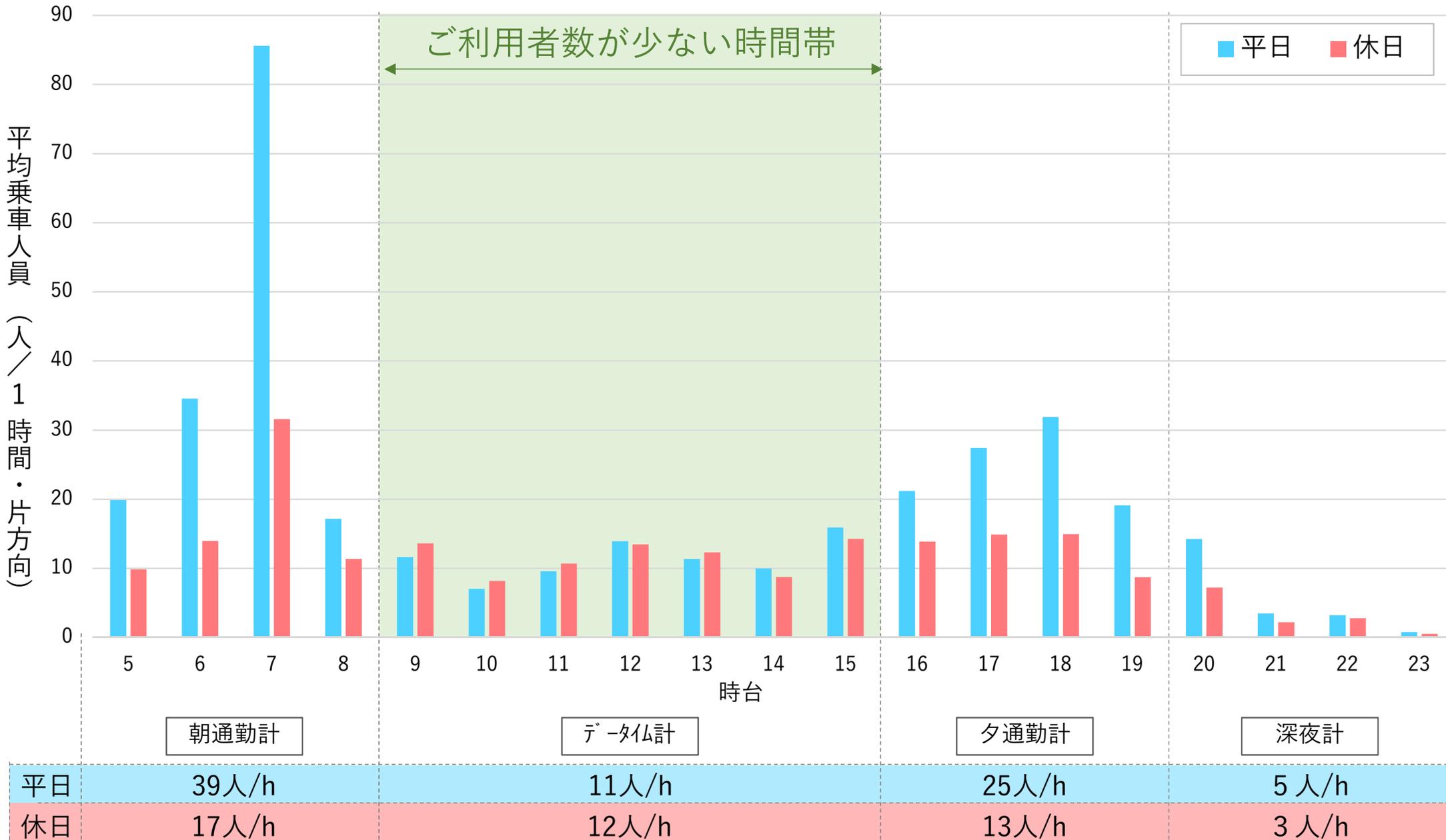


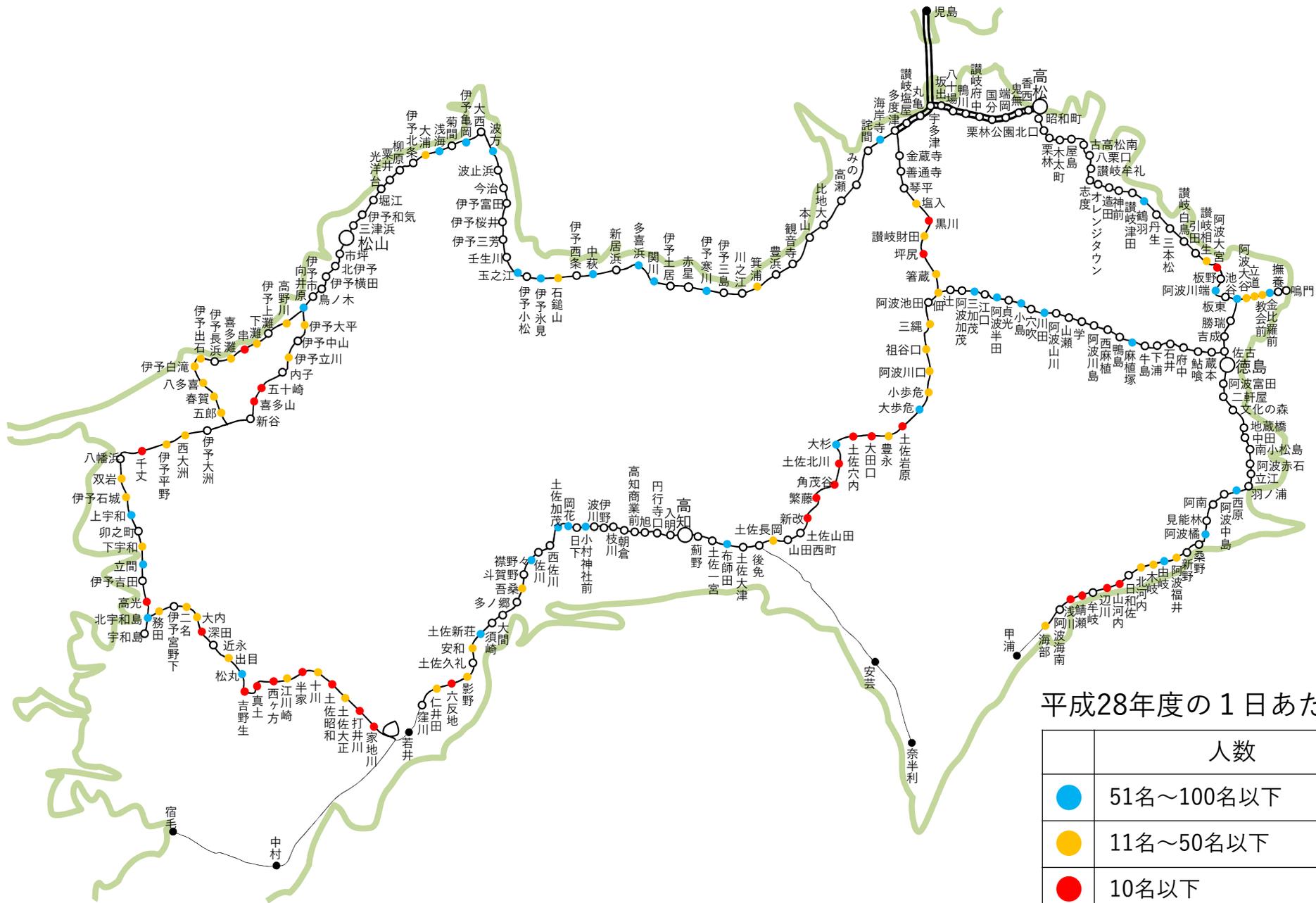
普通列車の時間帯別ご利用状況

平成28年度時間帯別ご利用状況

普通列車の平均通過人員が1,000人未満の線区の例

- ※ 区間における最大乗車人数の年間平均に基づき算出
- ※ 各区間の起点駅の出発・到着時刻を基準に作成





平成28年度の1日あたり乗車人員

	人数	駅数
●	51名～100名以下	35駅
●	11名～50名以下	47駅
●	10名以下	28駅

JR四国管内の全駅数：257駅（臨時駅を除く）

定期運賃の状況

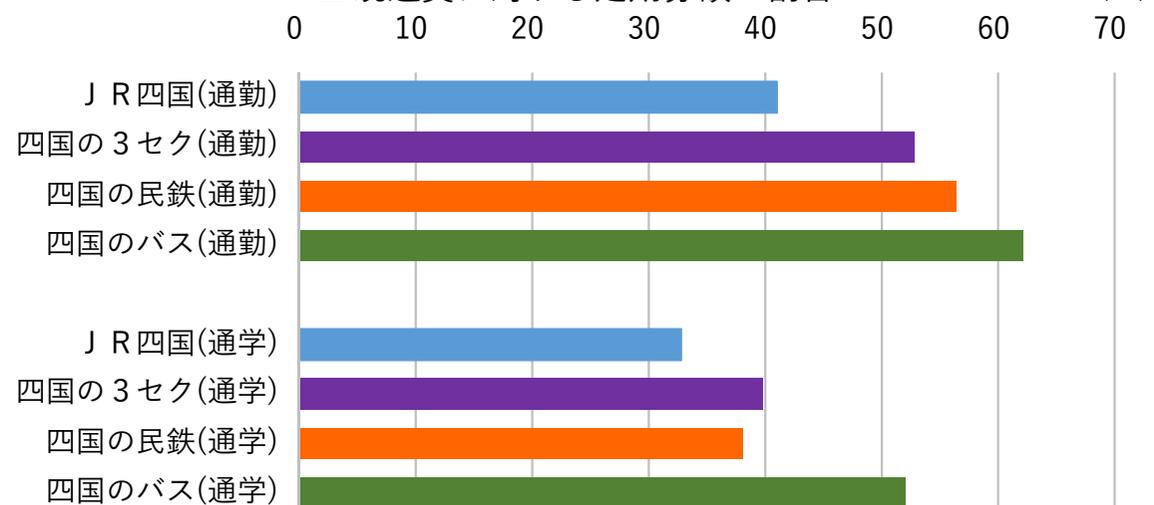
各社の運賃比較

※普通運賃、定期運賃の単位は円

会社	区間	営業 キロ	普通 運賃	通勤 6ヶ月	通学6ヶ月
J R 四国	高松～端岡	9.5	220	32,470	大学:28,540 高校:25,970 中学:20,840
伊予鉄道	松山市～牛湫	10.0	410	87,570	63,670
高松琴平電気鉄道	高松築港～一宮	10.0	350	67,290	41,480
土佐くろしお鉄道	後免～あかおか	9.3	400	64,970	58,490
	浮鞭～古津賀	9.2	330	60,810	46,280
阿佐海岸鉄道	海部～甲浦	8.5	270	55,820	38,650

正規運賃に対する定期券額の割合

(%)



※営業キロ10キロの区間において、普通運賃30往復を100とした場合 6ヶ月定期で比較
J Rの通学は、高校の価格 民鉄は伊予鉄、こつでんの平均値
バスは伊予鉄バス、こつでんバス、とさでん交通、徳島バスの平均値 (J R 四国調べ)

定期運賃値上げのケーススタディ

平成28年度の定期券利用実績のまま運賃が変化すると仮定して計算
特急定期の料金分は変わらないものとする

例1) 通学定期運賃を統一

高校生・中学生の定期運賃を大学生と同額とする
(他の四国の民鉄と同様の制度)

【例】高松～端岡[通学6ヶ月]: (高校生) 25,970円→28,540円
(中学生) 20,840円→28,540円



年間約2億円の増収効果

例2) 通勤・通学定期の割引率を 四国の民鉄と同水準にする

通勤定期: 59.0%割引→43.6%割引
通学定期: 64.0%割引→62.0%割引

割引率は10キロ区間、通学定期は大学を基準に算出
中学高校定期の大学定期に対する割引率は現状どおりとして計算

【例】高松～端岡[6ヶ月]:
(通勤) 32,470円→44,640円 (大学生) 28,540円→30,090円
(高校生) 25,970円→27,400円 (中学生) 20,840円→22,040円



年間約10億円の増収効果

- 四国内の各社に割引水準を合わせるだけで、ある程度の増収効果が見込まれる
- 普通運賃が低廉であるため、割引率を民鉄各社に合わせてもなお、J R 四国の定期運賃の水準は低廉である

JR四国グループの非鉄道部門の取り組み

既存事業の収益性向上に加え、事業領域の拡大に取り組み、安定的に利益を計上できるよう取り組みを進めている。

[主な既存事業]

ホテル事業

- ・ JRホテルクレメント徳島（H5.7開業）
- ・ JRホテルクレメント宇和島（H10.6開業）
- ・ JRホテルクレメント高松（H13.5開業）
- ・ 四万十の宿（H14.7開業）



JRホテルクレメント高松

不動産事業等

- ・ 大規模住宅街「オレンジタウン」分譲（H10.10分譲開始）
- ・ 賃貸マンションの運営、分譲マンション及び中古住宅の買取・再販並びに管理業務、駅周辺の再開発・店舗誘致、マンション管理など
- ・ JR徳島駅と一体となったショッピングセンター「徳島駅クレメントプラザ」及び「徳島駅クレメント駐車場」運営（H5.4開業）

飲食・物販事業

- ・ 四国キヨスク（S62.6設立）
JR四国の駅において物販店等を営業
- ・ めりけんや（H2.11設立）
本場さぬきうどんを全国に産地直送。また、香川県をはじめ岡山駅、首都圏や関西圏の駅を中心にうどん店を展開
- ・ ウィリーウィンキー（H5.2設立）
JR四国の駅等においてパン屋を展開
- ・ ステーションクリエイト東四国、愛媛、高知（H9.8設立）
JR四国の駅等において各種飲食店を展開するほか、テナントや駐車場の管理など、様々な事業を展開
- ・ JR四国本体（通信販売事業）（H2.9開始）
地域オリジナルの産品など四国ならではの魅力を全国に発信するツールとして、カタログショッピングを展開



めりけんや

その他事業

- ・ ジェイアール四国コミュニケーションウェア（H2.2設立）
教育におけるICT活用で利用できるソフトウェアを開発・販売

[主な新規事業（近年の取り組み）]

○分譲マンション事業への参入

第1号物件として、JR昭和町駅近くの住宅街に「J.CREST 高松昭和町」を建設。H28.7に販売開始、同年11月に全101戸を完売。



「J.CREST 高松昭和町」

○宿泊特化型ホテル事業への参入

旺盛な宿泊需要に対応するため、高松駅前に、コンパクトな宿泊に特化したホテル「JRクレメントイン高松」を建設。H30秋開業予定。



「JRクレメントイン高松」
外観イメージ

○簡易宿所事業への参入

第1号物件として、京都市で新築物件を取得し、「4S STAY 京都九条」の名称で、H30.4営業開始予定。今後は四国内でも同様の事業展開を目指す。



「4S STAY 京都九条」
外観イメージ

○キヨスク店舗におけるセブン-イレブン・ジャパンとの業務提携

H26.4業務提携契約締結。JR四国内における既存のキヨスク店舗を順次、提携店舗へリニューアル。



「セブン-イレブン・キヨスク琴平駅店」

JR四国グループの非鉄道部門の状況

一方で、非鉄道部門の利益で鉄道事業の100億円規模の赤字を埋めるためには、現状と比較して単純計算で十数倍程度の利益が必要であり、そのためには多額の投資が必要である。

◎平成27年度実績

直近の平成28年度は、ホテル外壁修繕やマンション販売費等、特異な費用が発生しているため、同年度より平準的な平成27年度の数値を用いる。

		営業収益	営業利益
J R 四国	鉄道事業	270億円 (うち旅客運輸収入 225億円)	▲109億円
	関連事業	16億円	4億円
	計	286億円	▲105億円
子会社	運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社（※）	218億円	14億円
	その他の会社（※）	151億円	3億円
	計	369億円	17億円
連結決算		499億円	▲90億円

非鉄道部門： 営業収益 167億円
営業利益 7億円（単純合算）

（※）子会社を以下のとおり、「運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社」と「その他の会社」に分類し、営業収益・営業損益を集計（連結決算上のセグメント分類とは異なる）

➤ 運輸業（鉄道事業等）に関連の深い会社

ジェイアール四国バス(株)、(株)ジェイアール四国企画、四国開発建設(株)、四国電設工業(株)、四国鉄道機械(株)、本四塗装工業(株)、四鉄サービス(株)、(株)ジェイアール四国メンテナンス、J R 四国情報システム(株)、(株)駅レンタカー-四国、四鉄運輸(株)

➤ その他の会社

よんてつ不動産(株)、四国キヨスク(株)、(株)ステーションクワイエ東四国、(株)J R 四国ホテルズ、(株)ステーションクワイエ愛媛、(株)めりけんや、(株)ウイリー、(株)ジェイアール四国コミュニケーションウェア、(株)ステーションクワイエ高知、J R 徳島駅ビル開発(株)

例) (株) J R 四国ホテルズが経営するホテル

- ・ J R ホテルクレメント高松
- ・ J R ホテルクレメント徳島
- ・ J R ホテルクレメント宇和島

（平成27年度(株) J R 四国ホテルズ決算）

営業収益 57億円
営業利益 1億円

（参考：平成27年度連結決算）

ホテル業セグメントの売上高57億円、営業利益2億円



- ・ J R 四国および(株) J R 四国ホテルズが所有するホテル関係の固定資産（平成27年度期末取得価格）

300億円*

*徳島・宇和島は、駅ビルとホテルが合築であることから、ホテル部分と商業施設部分の資産の切り分けが出来ていない。ホテル部分のみの固定資産は左記金額よりは小さいものと思われる。

例) 分譲マンション事業

（都市環境開発(株)と共同で分譲マンション事業に参入）

J.CREST 高松昭和町の事業収支
（J R 四国分のみ）

売上 14億円
費用 13億円
事業収支 1億円



第5章 四国が目指すべき鉄道ネットワークの
将来像の実現に向けて
(関係者の連携による利便性・サービスの向上)

関係者の連携による利便性・サービス向上のための方策がいくつか考えられる

従来の枠組みを超えた関係者の連携が重要である

- 事業者の採算性だけでなく、「社会的便益の増大・地域活性化」といった観点から、鉄道をはじめとする公共交通の意義を改めて見つめ直す必要がある。
- そのうえで、関係者が連携（応分のコスト負担、緊密な協働）することによって、都市圏輸送へのパターンダイヤ導入や、フィーダー交通との連携、駅を中心としたまちづくり、行政支援による住民サービス向上のための補助、部分的な設備の公的整備・保有といった、「利用者の利便性・サービス向上」につながる方策を実現できる可能性がある。

こうした方策を組み合わせて描ける、四国の鉄道ネットワークの将来像とは？

- これらを踏まえ、「これからの四国の公共交通ネットワークにおける鉄道ネットワークとはどのようなものであるべき」と考え、その将来像実現に向けて、「今後、四国地域としてどのような方策を講じていくべき」と考えるか。

第5章 四国が目指すべき鉄道ネットワークの 将来像の実現に向けて (関係者の連携による利便性・サービスの向上)

(1) 鉄道モードを軸にした施策

都市圏輸送へのパターンダイヤ導入

パターンダイヤとは

路線ごとに、同じダイヤのパターンを一定の周期で運行するダイヤ

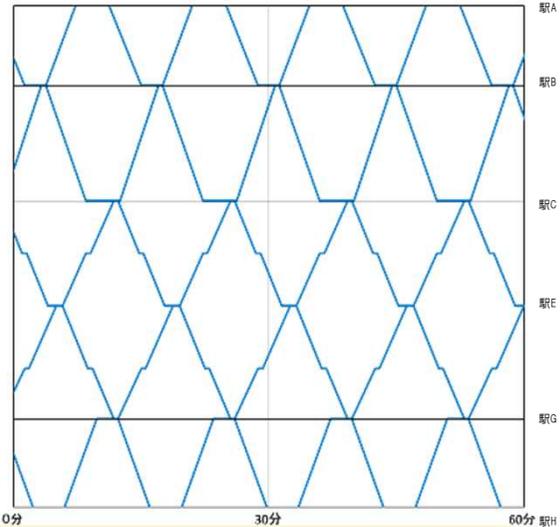
パターンダイヤの特徴

- 各駅の列車発車時刻が毎時〇〇分と統一されるため分かり易い。
そのため、列車本数が多くなっても、利便性が向上する。
- 交通事業者が連携することにより、それぞれのダイヤ設定がパターン化され、駅からのフィーダー交通(バス等)の接続が改善される。



パターンダイヤ導入に合わせて、駅の設備改良(行違線新設)や、乗務員・車両を確保することができれば、増便やより良いダイヤ設定が可能となる

パターン化されたダイヤグラム (イメージ)



駅の時刻表イメージ

パターン化前

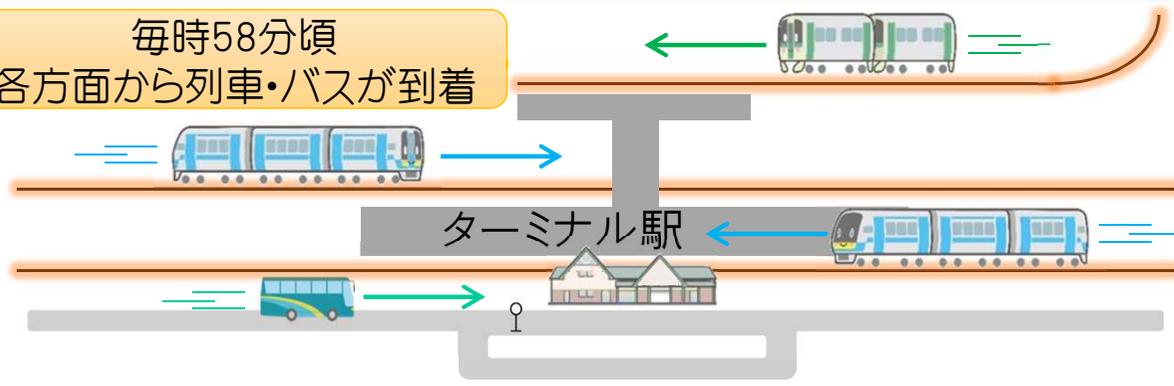
A駅 方面		B駅 方面	
4		4	
5		5	59
6	11 45	6	31
7	06 31	7	05 18 45 52
8	10 54	8	08 23 40
9	13 21	9	21 30 53
10	20	10	20 58
11	25	11	48
12	20 29	12	20 42
13	12 55	13	12 54
14	28	14	27 49
15	15 22	15	47
16	02 27	16	14 51
17	04 36	17	30 36
18	06 20 33 56	18	20
19	23 36	19	23
20	00 29 37	20	14 46
21	09 38	21	26
22	15	22	01
23	07	23	07
0	07	0	



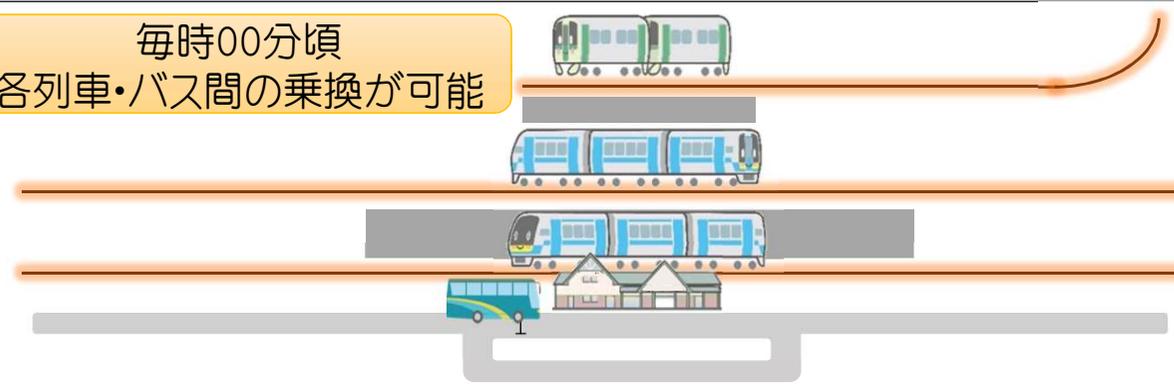
パターン化後

A駅 方面		B駅 方面	
4		4	
5		5	1
6	13 46	6	43
7	13 36 46	7	1 18 40 43
8	13 46	8	1 18 43
9	13 36 46	9	1 18 40 43
10	13 46	10	1 18 43
11	13 36 46	11	1 18 40 43
12	13 46	12	1 18 43
13	13 36 46	13	1 18 40 43
14	13 46	14	1 18 43
15	13 36 46	15	1 18 40 43
16	13 46	16	1 18 43
17	13 36 46	17	1 18 40 43
18	13 46	18	1 18 43
19	13 36 46	19	1 18 40 43
20	13 46	20	1 18 43
21	13 36 46	21	1 18 40 43
22	13 46	22	1 18 43
23	13 46	23	1
0	13	0	

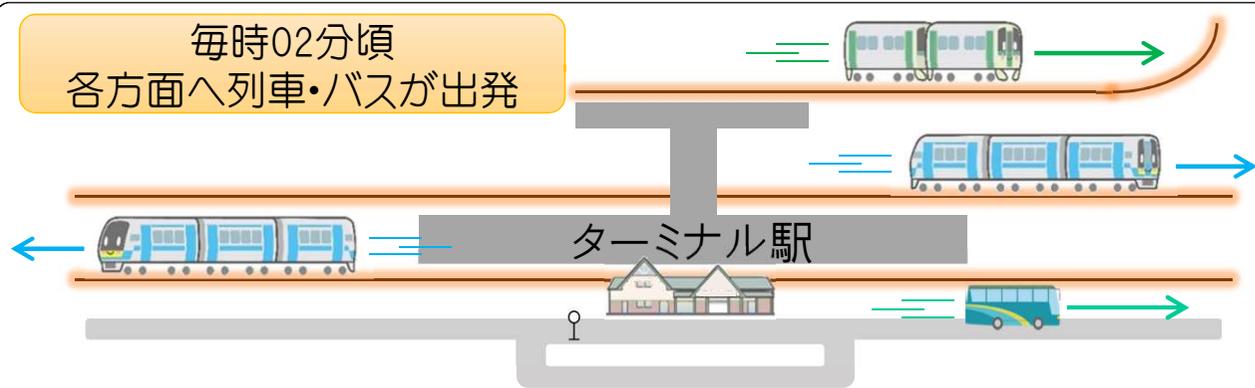
毎時58分頃
各方面から列車・バスが到着



毎時00分頃
各列車・バス間の乗換が可能



毎時02分頃
各方面へ列車・バスが出発



実際の事例

チューリッヒ中央駅(スイス国鉄)

各地から列車が駅に集まってくる



10分後

列車が出発した後の様子



- どの乗換方向へも待ち時間が短くなり
所要時間の短縮による利便性が向上
- フィーダー交通とのダイヤ連携により
さらなる効果が期待される

目的：まちづくりと連携して駅を整備し、公共交通の利便性を向上させる

J R西日本可部線 あき亀山駅
(広島県広島市・H29.3開業)



- ・可部線の延伸事業に伴い新設
- ・駅舎、ホーム、用地は自治体財産
- ・駅隣接地への病院移設も計画

三岐鉄道北勢線 星川駅
(三重県桑名市・H17.3開業)



写真：北勢線事業運営協議会Webサイト

- ・幹線道路や商業施設に隣接して新設
- ・旧坂井橋駅を500m移転、改称
- ・運営会社の移管時に、北勢線リニューアル事業として自治体が整備

J R四国土讃線 小村神社前駅
(高知県日高村・H20.3開業)



- ・自治体の請願駅として新設
- ・P & R 駐車場、駐輪場も併せて整備

候補となる場所

- ・公共施設、集客施設、商業施設の近傍で、大勢の人が訪れ、交通結節点となる場所
- ・新たに発展した地域で、人口が多く利用者の増加が期待できる場所

課題

- ・事業者単独での整備は、収支採算性の確保が難しい
- ・新駅停車に伴い、列車の運行時間が2分程度増加

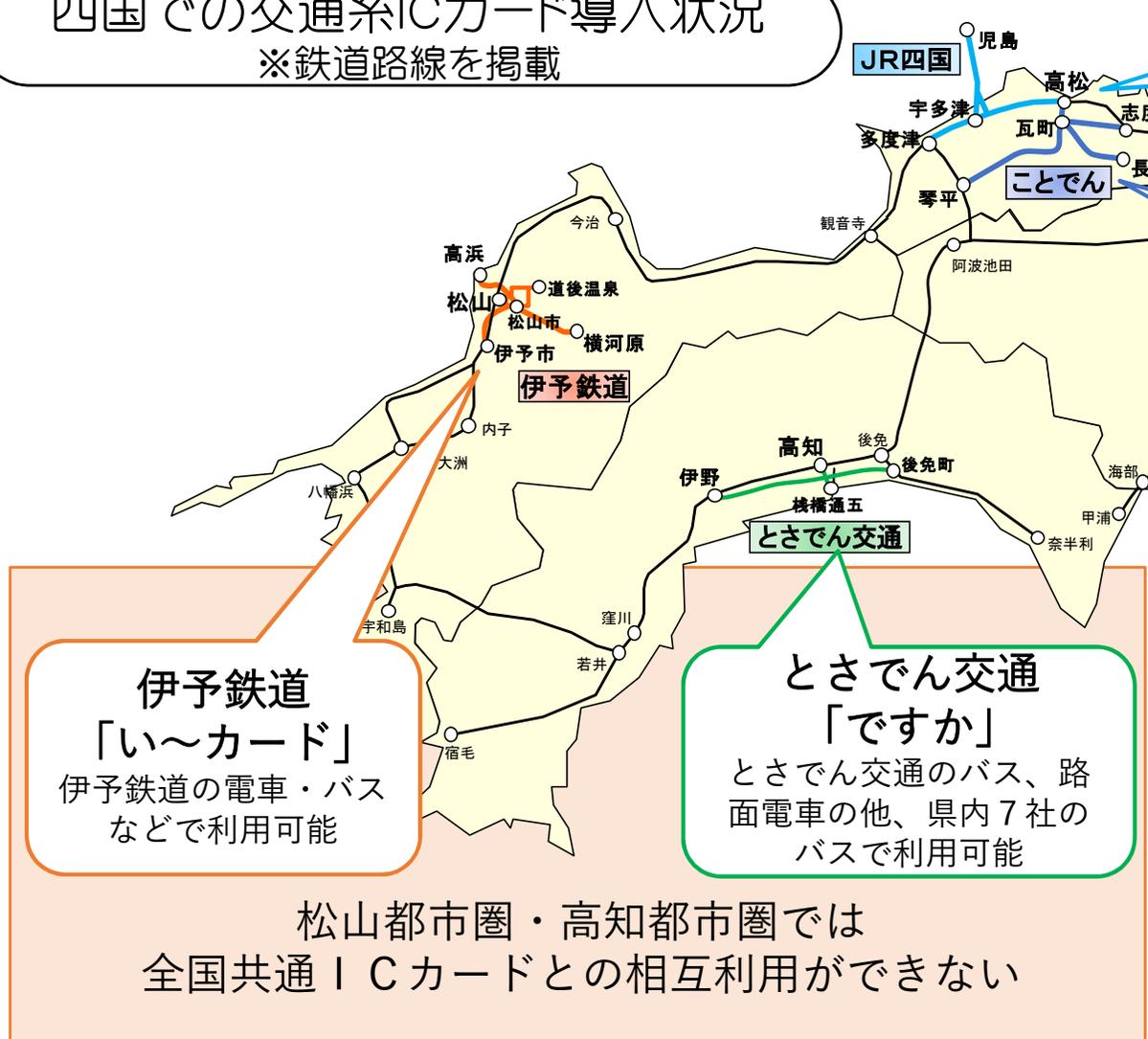
新駅を設置する場合の検討事項

- ・整備の費用負担スキーム
- ・まちづくり計画との連携
- ・他交通機関との連携（ダイヤ、駅前広場整備等）
- ・鉄道のダイヤの見直し

交通系ICカード導入による公共交通のシームレス化

四国での交通系ICカード導入状況

※鉄道路線を掲載



JR四国「ICOCA」

導入13駅で全国共通ICカードが利用可能

平成30年3月～

IruCaエリアの電車
で全国共通ICカード※
が利用可能に

片利用

ことでん「IruCa」

ことでんの電車、バス、フェリー等が利用可能

全国共通ICカードでJR四国の導入エリアとことでん電車がともに利用可能に

〔1枚のICカードで、複数の鉄道事業者による路線を利用できるようになる四国初の事例〕

※ 全国共通ICカード・・・Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、はやかけん、nimocaで構成される相互利用可能な10種類のカード

伊予鉄道「い〜カード」

伊予鉄道の電車・バスなどで利用可能

とさでん交通「ですか」

とさでん交通のバス、路面電車その他、県内7社のバスで利用可能

松山都市圏・高知都市圏では全国共通ICカードとの相互利用ができない

メリット

- ・乗り継ぎ時の乗車券購入の手間の解消
- ・地域に応じた多様なサービスを提供可能
- ・事業者を跨いだ共通乗車制度の導入が容易



利用者の乗換抵抗の緩和

課題

- ・ICカードは、その増収効果に対して、設備の整備や保守の費用が多額であり、導入・拡大が進みづらい。

第5章 四国が目指すべき鉄道ネットワークの 将来像の実現に向けて (関係者の連携による利便性・サービスの向上)

(2) 地域政策と鉄道モードが 一体となった施策

鉄道と、バス・自動車・自転車等のフィーダー交通との乗継ぎ利便性向上を図るため、施設整備により、交通結節点としての機能を強化する。

○公共駐輪場



三津浜駅（愛媛県松山市）

○公共パークアンドライド駐車場



小村神社前駅（高知県日高村）

○交通機関同士の対面乗換



富山ライトレール岩瀬浜駅（富山県富山市）

○駅前への路面電車乗入れ



高知駅（高知県高知市）

フィーダー交通との連携による利便性向上②

MaaS=Mobility as a Service

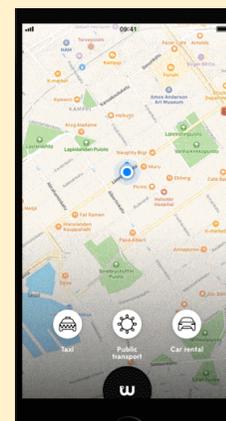
「モビリティの社会サービス化」=移動手段を「モノ」ではなく「社会サービス」として提供

- 利用者は、交通機関に乗ることではなく、目的地へ行くことが目的
- 目的地へ行くため、様々な交通機関を組み合わせる

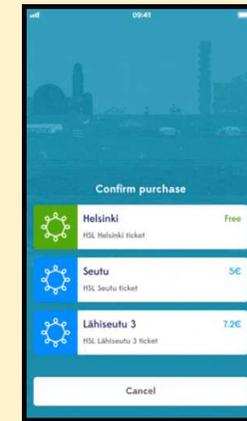


MaaS Global社のサービス「Whim」(ヘルシンキの企業、日本の企業も出資)

	月額49ユーロ	月額499ユーロ
公共交通	乗り放題	乗り放題
タクシー	5 kmまで10ユーロ	乗り放題
レンタカー	1日49ユーロ	乗り放題



移動手段を検索・選択

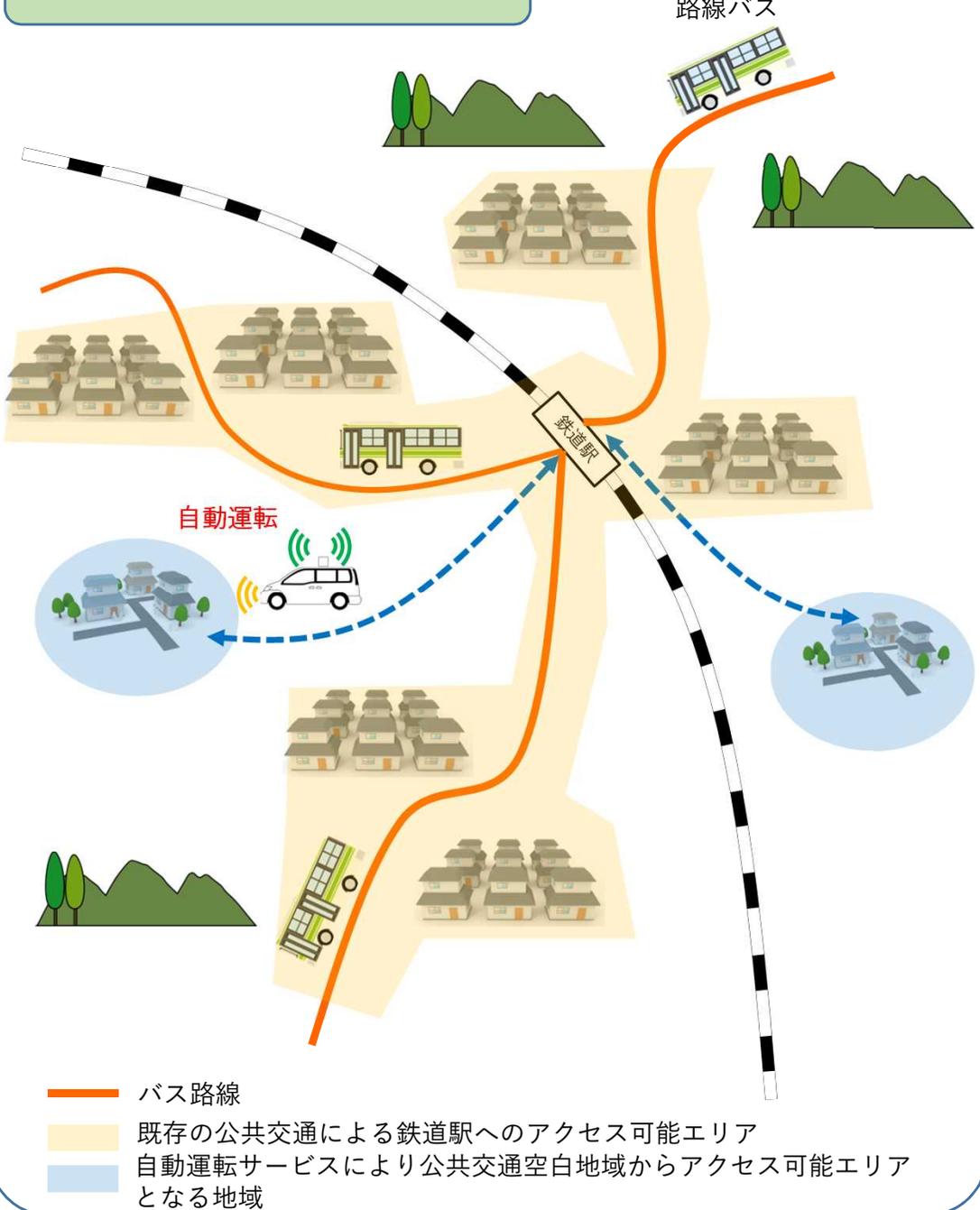


公共交通 = 切符を購入

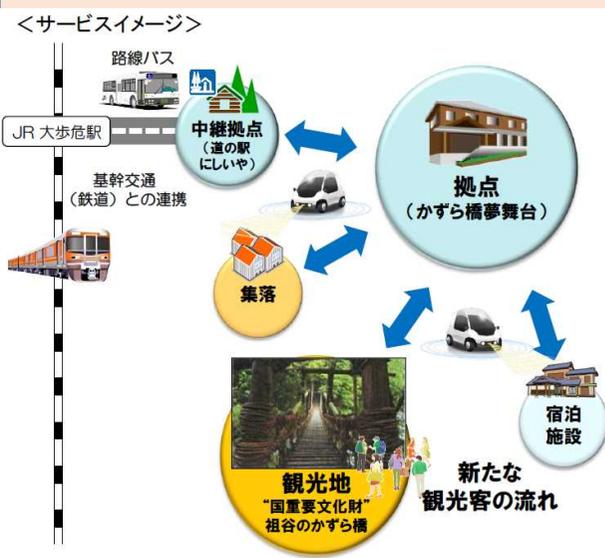


レンタカー = 乗車場所、車種を選択

鉄道と自動運転との連携



中山間地域での自動運転実証実験 (三好市西祖谷山地区)



出典：中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 道の駅「にしいや」・かずら橋夢舞台において実証実験をスタート ～国重要文化財と周辺観光施設を結び新たな観光の流れを創出～ (平成29年11月21日付 国土交通省プレスリリース)

実験日：平成29年12月3日～9日
 実験1：運転手が監視しながら公道を自動走行
 実験2：目視による遠隔操作で専用空間を自動走行
 観光施設を自動運転サービスで接続し、新たな観光需要創出を目指す

路線バスやデマンド交通では採算や運転士の確保が厳しい公共交通空白地域での適用により、

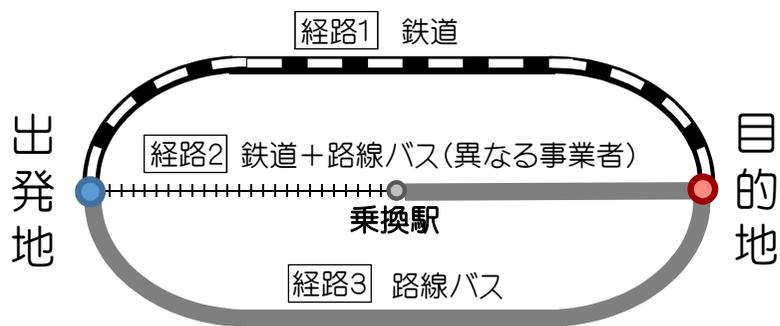
- ・ 鉄道駅へのアクセス可能圏域の拡大
- ・ 地域の足としての交通手段確保

➡ 鉄道を介した「ドア to ドア」へ

フィーダー交通との連携による利便性向上④

事業者間・交通機関間の協調による利便性向上の取り組み

同じ出発地・目的地の移動であっても、利用する交通機関・事業者・経路によって交通サービス（所要時間・運賃・運行本数など）は異なるのが一般的だが、各経路の運行事業者が協調を行うことで、移動の利便性は向上する。



< 協調的な施策の例 >

1. 共同運行による
運転間隔の適正化
2. 乗継時の運賃割引の拡大
3. 運賃の共通化
4. カードや乗車券の共通化
および相互利用化

利用者のメリット

- ・ 待ち時間の短縮
- ・ 異なる事業者を乗り継ぐ際の
運賃の割高感の解消
- ・ 乗り継ぎ時の乗車券購入の
手間の解消

など

例1) 異なるバス事業者による共同運行

- ・ 八戸市市街地（八戸市営・南部バス）
八戸市街地には、一定時間間隔でほぼ同じ区間
を運行する2つのバス事業者が存在している。
八戸市による地域公共交通活性化事業により、
平成20年から両路線の共同運行を開始し、
当該区間の共通定期も設定した。

事業初年度の効果（前年度比）

旅客：2.2%増加
車両キロ：16.4%減少

出典：八戸市Webサイト

例2) 電車とバスの乗継割引の拡大

- ・ 高松市（ことでん・ことでんバス・大川バス）
【高松市助成により平成26年から実施中】
ICカード「IruCa」を使って、電車とバスを当日中に
乗り継いだ場合の割引を、20円から100円に拡大。
- ・ 高知市（とさでん交通・県交北部交通）
【高知県補助で平成28年から実証実験、継続実施中】
はりまや橋エリアで、ICカード「ですか」を使って
路面電車または路線バスを乗り継いだ場合、2乗車
目の運賃から200円を割引。これにより、市内均一
区間での利用を通算運賃とすることが可能に。

自治体との連携による駅の活性化①

○駅と公共施設との合築



- ・由岐駅
- ・町の公共施設ぽっぽまりんと駅舎の合築
- ・観光案内コーナー、郷土資料展示施設等に活用
(徳島県美波町)



○自治体が駅舎を取得して整備



- ・西佐川駅
- ・仁淀ブルー観光協議会事務所
(高知県佐川町)



○駅での公衆トイレ整備



大歩危駅 (徳島県三好市)

○駅での観光案内所整備



屋島駅 (香川県高松市)

自治体との連携による駅の活性化②

○駅と公共施設との合築



- ・ JR西日本伯備線 備中高梁駅（H27年度駅別乗車人員1,966人）（岡山県高梁市…人口3.2万人）
 - ・ 市立図書館、観光案内所と橋上駅舎、バスセンターの合築
- 出典：平成27年国勢調査

利用者のメリット

- ・ 地域交流、観光交流の拠点
- ・ バリアフリー化と組み合わせるあらゆる人が利用しやすい施設に

自治体側のメリット

- ・ 賑わいのある中心市街地の再構築
- ・ 老朽化した公共施設の集約
- ・ 駅周辺の限られた用地の有効活用

交通事業者側のメリット

- ・ 鉄道・バスによる来訪者の増加
- ・ 老朽化した駅舎・バスセンターの刷新によるイメージアップ

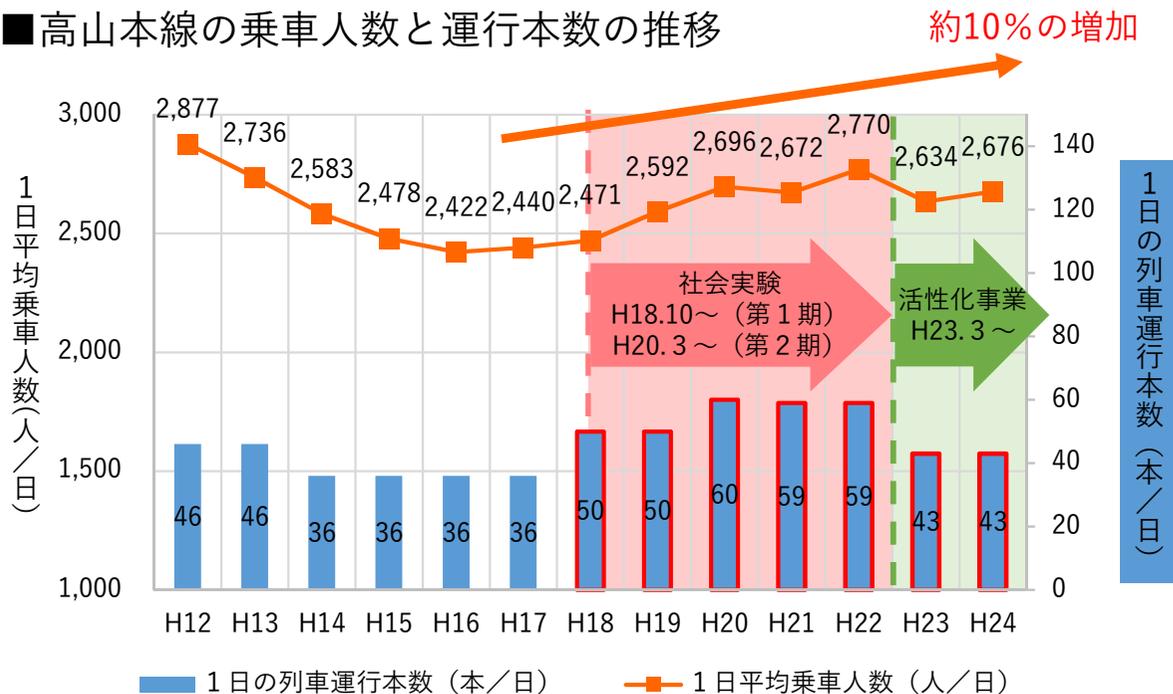
自治体との連携による路線の活性化

○富山市 高山本線活性化社会実験・高山本線活性化事業

- 増発運行** H18.10～ 1期：16本増便→2期：効果のある区間に短縮し、25本増便
H23. 3～ 朝夕の時間帯で、7本増便を継続
 - 新駅設置** H20. 3～ 「婦中鶉坂駅」を臨時駅として設置
H26. 3～ 常設駅として設置を継続
 - その他** P & R 駐車場・駅前広場・駐輪場・トイレの整備、フィーダーバス運行
- ※増便も含め事業費は自治体が負担

平成24年度の乗車人数（西富山駅～越中八尾駅間）は、実験前の平成17年度と比較すると**約10%の増加**

■高山本線の乗車人数と運行本数の推移



▲婦中鶉坂駅 (平成20年3月開設)

出典：地域公共交通シンポジウムin仙台 富山市資料

駅を中心としたまちづくり①

○高知駅（高知県高知市）



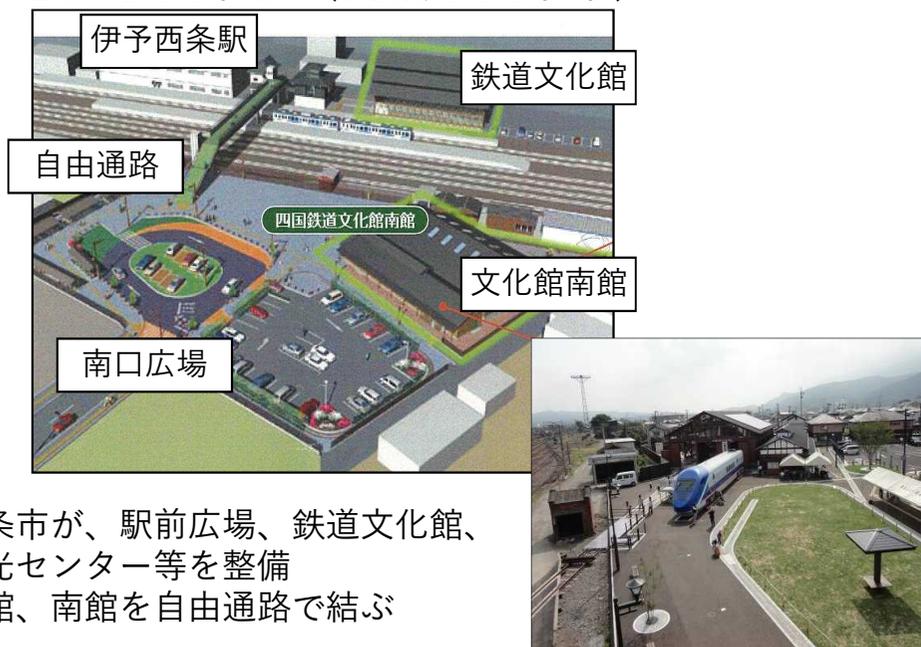
- ・路面電車が駅前広場に乗り入れ
- ・高架事業に合わせ駅前広場を整備

○市坪駅（愛媛県松山市）



- ・駅の隣接地に公園、野球場、武道館等を県、市が整備
- ・駅には、市の要請により行違い線新設

○伊予西条駅（愛媛県西条市）



- ・西条市が、駅前広場、鉄道文化館、観光センター等を整備
- ・北館、南館を自由通路で結ぶ

○窪川駅（高知県四万十町）



- ・駅の隣接地に町役場を整備
- ・東西庁舎を自由通路で結ぶ

駅を中心としたまちづくり②



出典：まちづくり情報交流システム まち交ネットWebサイト

- ・ JR西日本山陰本線 浜田駅（H27年度駅別乗車人員788人）（島根県浜田市…人口5.8万人）
- ・ 駅北側の貨物ヤード跡地に医療施設を移転集約し、自由通路で駅南北をつなげる
- ・ 建替えた2階建て駅舎1階に市民サロンを整備し、地域の特産品も販売

出典：平成27年国勢調査

利用者のメリット

- ・ 地域医療の拠点と駅が直結
- ・ バリアフリー化と組み合わせる人が利用しやすい施設に
- ・ 市民と観光客が交流できる賑わい、魅力ある拠点の整備

自治体側のメリット

- ・ 駅南北の市街地の一体化
- ・ 駅周辺の低利用地の有効活用

交通事業者側のメリット

- ・ 鉄道による医療施設来訪者の増加



鉄道利用者への自治体からの補助（通勤・通学等）

○ 鉄道利用者に対する補助

【山口県山陽小野田市・JR小野田線】

- ・山陽小野田市民が対象
- ・小野田線を含んだ区間の通勤定期券、回数券の購入補助
- ・10名以上の団体利用に対する補助
- ・小野田線を利用した社会学習を実施する学校に、運賃全額補助
- ・小野田線の利用により集客を行うイベント経費の半額補助

【福井県大野市・JR越美北線】

- ・大野市民が対象
- ・団体利用（5人以上）、回数券、通勤・通学定期券等の購入補助

○ 沿線公共施設の 利用料割引

【JR美祢線】

- ・列車内で利用証明書を配布
- ・沿線観光地等の利用料を割引



○ 新幹線通勤の半額補助

【新潟県湯沢町・上越新幹線】

- ・上越新幹線で通勤する湯沢町の住民が対象
- ・通勤定期の自己負担額の半額を補助
- ・最大120ヶ月（10年間）の補助
- ・湯沢町移住定住促進プロジェクトの一環

○ 公共交通利用の通学に対して補助

【栃木県那須烏山市・JR烏山線等】

- ・市内の高校に公共交通（JR烏山線、バス）を利用し、通学する生徒が対象
- ・那須烏山市民以外でも受給が可能
- ・月額5,000円を超える部分の額を補助

○ 通勤通学のための特急回数券を補助

【兵庫県篠山市・JR福知山線】

- ・JR福知山線を自由席回数特急券を利用し通勤・通学する市民が対象
- ・回数利用券を、半年に36回分までおよそ半額を補助

移住促進、定住人口確保、人口流出防止のために通勤・通学補助を実施
地方鉄道の利用促進

自治体が発行する優待乗車券

○ 市内の公共交通を割引で利用できる乗車券・乗車証を交付

【宮城県仙台市・70歳以上の市民】

- ・市営バス、市営地下鉄、宮城交通バスを利用可能
- ・100円で1,000円分チャージ可能なIC乗車券を交付

【富山県富山市・65歳以上の市民】

- ・富山地鉄（鉄道・軌道・バス）、富山ライトレール、まいどはや（コミバス）の市内区間が対象
- ・9～17時の日中時間帯に限り、上記区間を1乗車100円で乗車可能

高齢者の社会参加を支援
福祉の増進を図る

行政支援による住民サービス向上のための補助

愛媛

【実施主体:松山市】 運転免許返納サポート事業

松山市に居住する65歳以上の運転免許保持者で、平成25年6月から運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、公共交通機関の乗車券等を交付する事業を実施

- ・公共交通機関の乗車券等の交付（平成25年6月～）
伊予鉄道、松山共同集金株式会社、株式会社ごごしま、四国旅客鉄道株式会社、有限会社新喜峰、中島汽船株式会社のうちいずれかの5,000円相当の利用券・回数券・クーポン券等を交付
- ・一部市有施設の割引（平成29年6月～）
市内の2箇所のプール施設が本事業終了まで5割引。子規記念博物館（常設展）、坂の上の雲ミュージアムが1年間無料。

香川

【実施主体:高松市】 公共交通利用促進の取組み

- ・乗継割引の拡大（平成26年3月～）
高松市の助成により、IruCaを使った電車バス乗継割引を20円から100円に拡大
- ・高齢者に対する利便性向上（平成26年10月～）
70歳以上の高松市民を対象に、運賃が半額となる専用のIruCaの発行を開始
- ・運転免許証返納促進事業（平成22年4月～）
65歳以上の高松市民が運転免許証を返納した場合、10,000円分のインセンティブを付与した公共交通系ICカードを発行



高知

【実施主体:ごめん・なはり線活性化協議会】

- ・小学生体験乗車事業補助
小学校が社会見学等を行う際の交通手段として、土佐くろしお鉄道（ごめん・なはり線）やとさでん交通の路面電車を利用する場合、自己負担を1乗車100円とし、運賃との差額を協議会から補助

【高知県補助による実証実験（平成28年度）を経て本格実施】

- ・指定停留所におけるICカード乗継割引の拡充
はりまや橋を乗り継ぎポイントとし、電車⇄バス・バス⇄バスを乗り継いだ場合、2乗車目の運賃を200円割引とするサービス（2乗車目の降車が市内均一料金区内（200円）の場合は、実質1乗車目の運賃で利用可能となる。）

徳島

【実施主体：神山町,美波町,海陽町】 県民の公共交通機関利用に対する運賃補助

町内外の学校に公共交通機関を利用して通学する児童・生徒に対し、鉄道等の定期券購入費用等を支援(補助率: 1/3～全額)

【実施主体：阿佐東線連絡協議会】 鉄道の利用促進のための住民や利用者に対する支援・補助

- 阿佐海岸鉄道を利用する際の割引サービスを実施。実運賃との差額を協議会が負担
- ・「シルバーパスポート」運賃割引制度
65歳以上の県民を対象に、自己負担100円で乗車
- ・沿線保育園児「体験乗車」事業
沿線保育園児を対象に、年に1度全区間を無料で乗車

観光・インバウンドによる鉄道利用促進

鉄道事業者と地域が一体となって、観光・インバウンドによる鉄道利用促進の取り組みを強化することによって、鉄道事業者の増収とともに地域活性化を図る

自治体等と連携した観光需要の創出とその取り込み



しあわせぐるり、
しこくるり。
2017 SHIKOKU
Destination Campaign

四国デスティネーションキャンペーン



大洲城 伊予灘ものがたりへの旗振り



瀬戸内国際芸術祭



マチ★アソビ 記念入場券



志国高知 幕末維新号

インバウンド拡大による鉄道利用促進

外国人旅行者を積極的に取り込むための販売施策



- ALL SHIKOKU Rail Pass
利用範囲の拡大
- エリア券の設定
(香川地区で実施)

外国人利用者も利用しやすい環境づくり



WiFiの整備



サインの多言語化



トイレの洋式化

今後更にインバウンド需要を取り込むために…

- ・ 効果的な宣伝展開
情報へのアクセシビリティの向上
観光地と一体となった訴求
- ・ 更に魅力ある商品開発
買いやすく乗りやすい商品
旅行者のニーズを的確に捉えた商品

部分的な設備の公的整備・保有

目的：公共性の高い設備について、公的に整備・保有することで、鉄道事業者の負担を緩和する。

公共施設と駅舎の合築により、まちづくり機能と、交通結節点機能の連携を図る。

踏切は道路交通のための設備であり、踏切事故の危険性、列車本数に関わらず維持管理費が多額という点から、立体交差化等による撤去が望ましい。



土讃線西佐川駅
仁淀ブルー観光協議会事務所

(例) 駅舎

(例) 護岸



予讃線海岸寺～詫間間

鉄道施設だけでなく、道路や民家についても、高潮等からの水害から守る役割を果たす。



(例) 踏切

(例) トイレ



予讃線伊予氷見駅前公衆便所

改札外や無人駅のトイレは、フィーダー交通の利用者や観光客等の利用も多い。

公的に
整備・保有

パターンダイヤで
等時隔・高頻度運行

時刻	駅名	方向	時刻	駅名	方向
4			4		
5			5		
6	13	46	6		
7	13	46	7	18	40
8	13	46	8	18	40
9	13	46	9	18	40
10	13	46	10	18	40
11	13	46	11	18	40
12	13	46	12	18	40
13	13	46	13	18	40
14	13	46	14	18	40
15	13	46	15	18	40
16	13	46	16	18	40
17	13	46	17	18	40
18	13	46	18	18	40
19	13	46	19	18	40
20	13	46	20	18	40
21	13	46	21	18	40
22	13	46	22	18	40
23	13	46	23	18	40
0	13	46	0	18	40

駅の近く（拠点エリア）
に人が集まるまちづくり

公共交通の沿線への
居住を誘導

公共交通機関
利用者の駐車場整備

公共施設の合築等
による駅の活性化

ICカード等ICTの活用で
乗り継ぎ利便性向上
共通運賃などの導入

駅は交通結節点に
（乗換拠点整備）

まちづくりと連携
して駅を新設

フィーダー交通（バス・
タクシー等）との連携

駅を中心とした
コンパクトなまちづくり

将来は自動運転の自動車とも連携

公共交通ネットワークで
観光地へのアクセスも便利に

自治体等による公共交通機関利用者へのさまざまな助成
・通勤・通学者への補助
・高齢者や免許返納者への優待乗車券発行 等

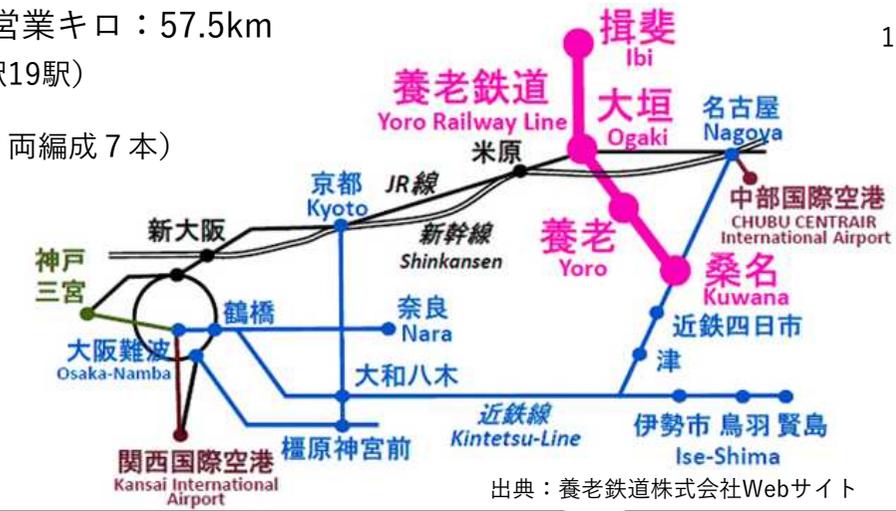


<参考>

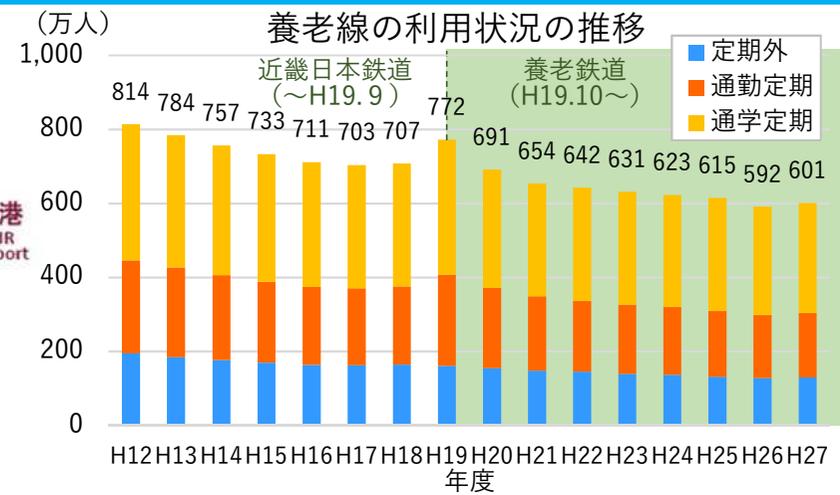
事例紹介 養老鉄道養老線

養老鉄道（桑名駅～揖斐駅） 営業キロ：57.5km

駅数：27駅（有人駅8駅、無人駅19駅）
 軌間：1,067mm（狭軌）
 車両数：33両（2両編成6本、3両編成7本）



出典：養老鉄道株式会社Webサイト



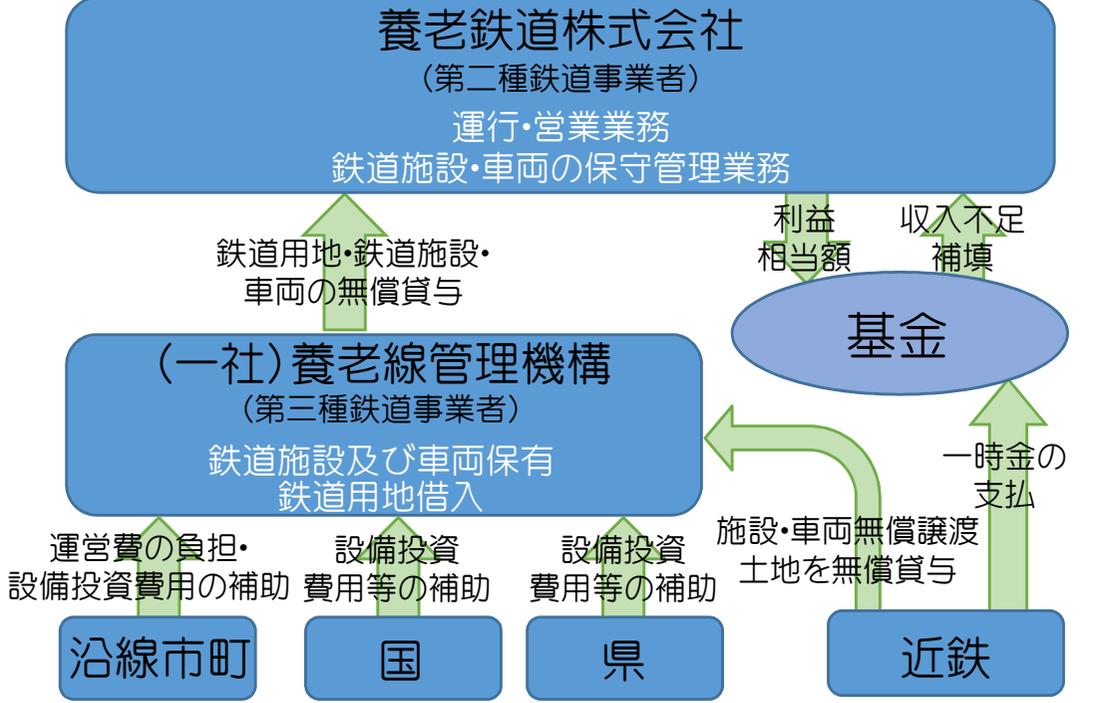
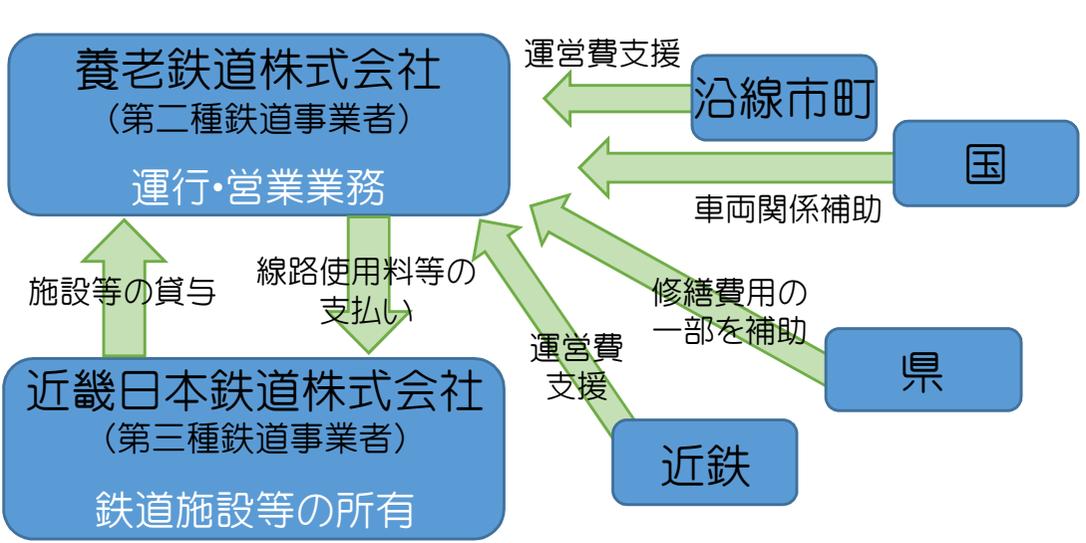
出典：桑名市Webサイト「養老線利用者の推移資料」に基づき作成

一度目の見直し 平成19年10月

養老鉄道が第二種鉄道事業者として近畿日本鉄道より路線を引き継ぎ、運行・営業業務を行う。近畿日本鉄道が第三種鉄道事業者として、線路および車両等の施設を保有する。

二度目の見直し 平成30年1月

養老線の第三種鉄道事業を、近鉄から沿線市町（7市町）が設立する一般社団法人養老線管理機構に譲渡し、養老鉄道が引き続き第二種鉄道事業者として路線を運行する。



出典：国土交通省「近鉄における地域鉄道線への取組みについて（平成29年6月）」
 国土交通省報道発表資料「養老鉄道養老線の鉄道事業再構築実施計画の認定について」
 岐阜県池田町Webサイト「養老鉄道養老線について」に基づき作成

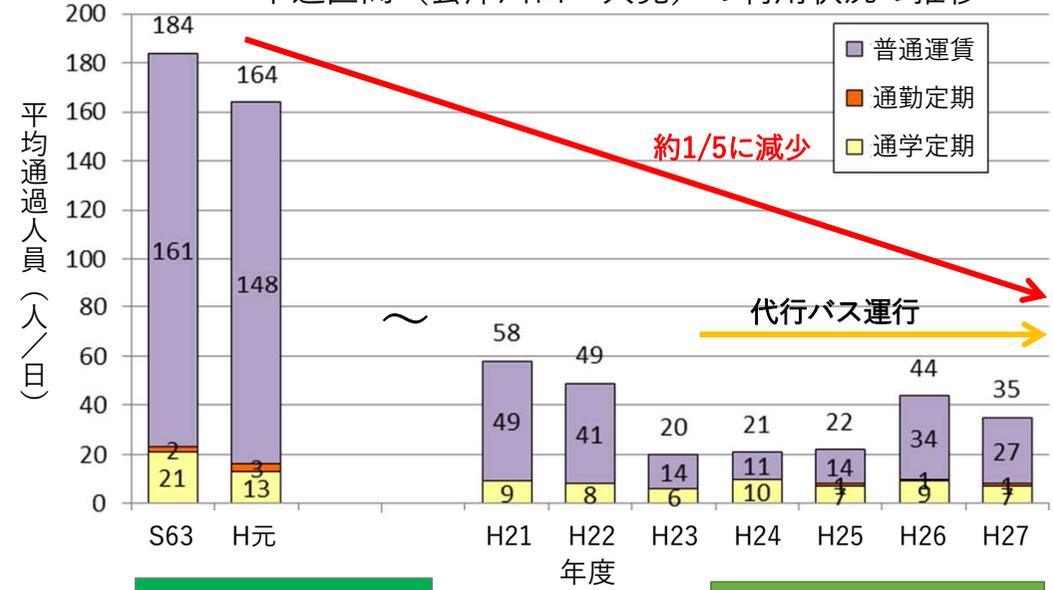
事例紹介 JR東日本只見線

平成23年7月27日から30日にかけて発生した局地的豪雨により、JR只見線（会津川口～只見駅間）は橋梁の橋桁流失などの甚大な被害を受けた。JR東日本は不通区間のバス転換を提案したが、地元自治体の強い要望を受け、「上下分離方式」での鉄道復旧が決定した。



出典：JR東日本Webサイト

不通区間（会津川口～只見）の利用状況の推移



JR東日本
バス代行継続によるバス転換を提案



県・沿線自治体
鉄道復旧を要望

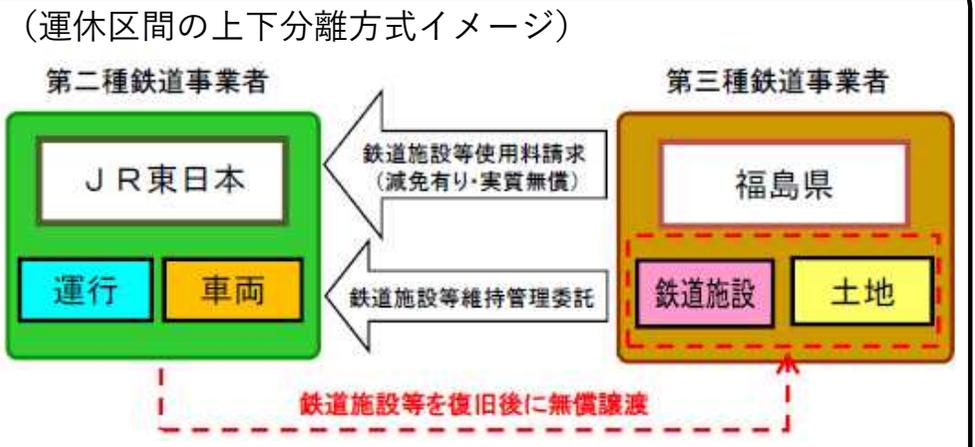


復旧費：約81億円

運営費（H21年度）

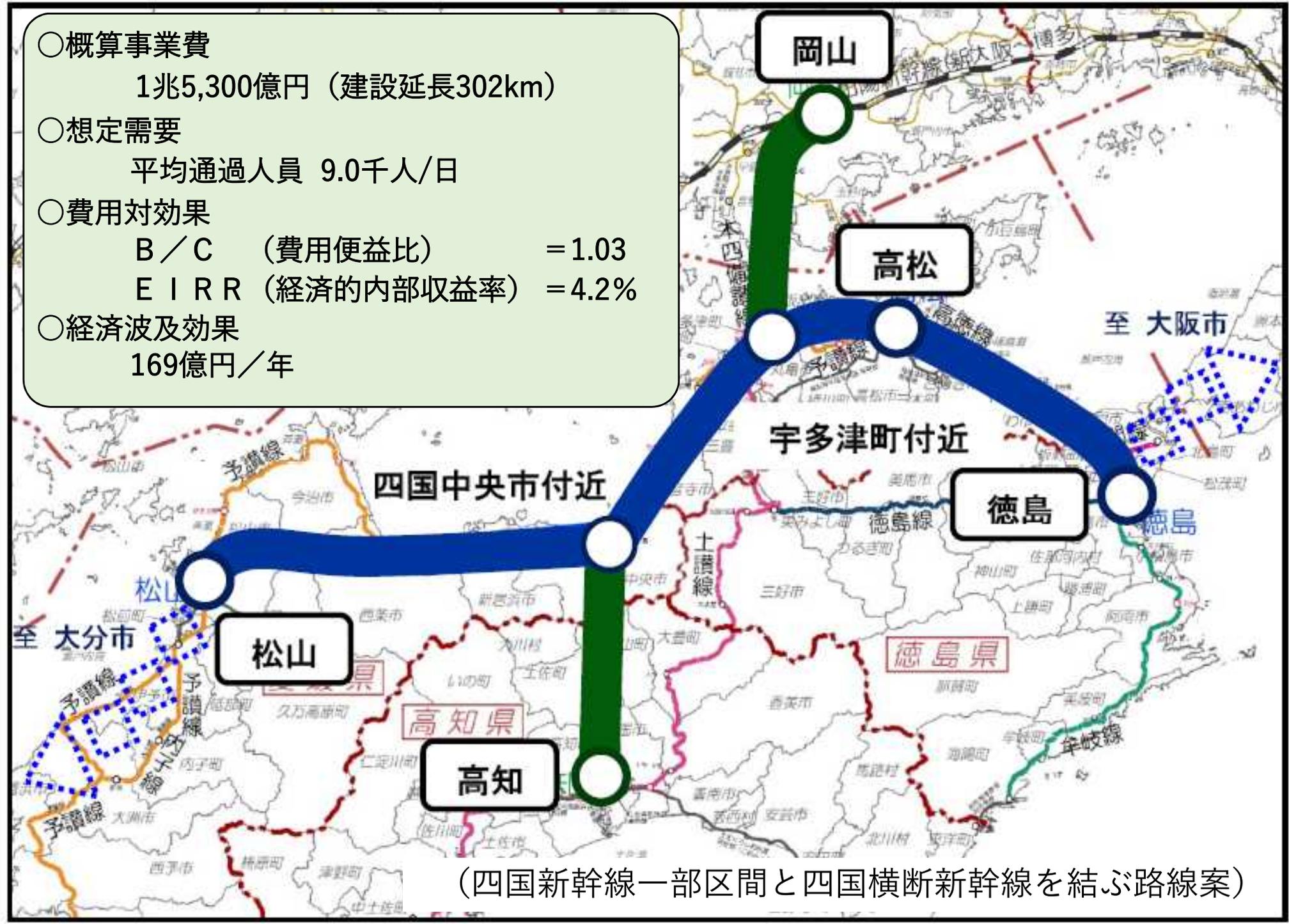
運行経費	0.46億円/年	計2.80億円/年
車両経費	0.25億円/年	
鉄道施設経費	2.10億円/年	

鉄道復旧のため「上下分離方式」を含めた検討・合意



復旧費：JR東日本 1/3, 福島県・地元市町村 2/3
 鉄道施設等維持費：福島県 7割, 地元市町村 3割
 平成29年6月19日合意

- 概算事業費
1兆5,300億円（建設延長302km）
- 想定需要
平均通過人員 9.0千人/日
- 費用対効果
B / C（費用便益比） = 1.03
E I R R（経済的内部収益率） = 4.2%
- 経済波及効果
169億円/年



（四国新幹線一部区間と四国横断新幹線を結ぶ路線案）