

地方鉄道の再生に向けた取り組みの提案 ～北近畿タンゴ鉄道を事例として～

畑中 則宏¹・辻堂 史子¹・辻 寛¹・合原 収¹・野木 秀康¹・荻 裕之¹

¹NPO法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 2011年度アドバンスド・コース受講生
(〒532-0011 大阪市淀川区西中島七丁目1-20)
E-mail:kaiin@saiseijuku.net

地方鉄道は、地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤である。しかし、利用者の減少とともに極めて厳しい状況が続いており、存続自体が危ぶまれている路線も少なくない。また、鉄道施設の老朽化が進むなど、安全確保の観点からも一層厳しい状況が見込まれている。

本稿で対象としている北近畿タンゴ鉄道も、利用者の減少、鉄道施設の老朽化、社員の高齢化など早急に対応すべき課題が山積しており、全国の地方鉄道の中でも経営状況が大変厳しい鉄道である。

本稿では、「特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾」において、学識者、行政職員、交通事業者、コンサルタント等で構成されるグループが、資料把握、現地調査を通じて北近畿タンゴ鉄道の存在意義を再確認しつつ、沿線地域の活性化を視野に入れた利用者の確保・増加方策など再生に向けて検討した提案を報告する。

Key Words : SAISEI-JUKU, Local-Railway, Mobility-Management

1. はじめに

近年における少子高齢化などの環境変化や価値観の多様化により、交通政策に携わる人々に求められる技術や能力が高度化しており、人材育成の重要性が高まってきている。

筆者らは、総合的な交通政策の推進に向けたノウハウや技術の獲得、行政職員や交通事業者、コンサルタント、研究者など多様な専門家との交流を目的として「特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾」（2007年設立。初代理事長は故北村隆一京都大学大学院教授、現在の理事長は土井勉京都大学大学院特定教授）（以下、「再生塾」）に参加した。再生塾は、塾や研修活動を通じて各地域のまちづくりと交通政策に携わる人材を育成することを目的としたNPO法人である。

この研修では、フィールドケースの一つとして、京都府北部、兵庫県北部を走る北近畿タンゴ鉄道（KTR）を取り上げて、事業者からの情報、統計情報、少人数で行うグループワークで得た知見をもとに、約4カ月の研修期間で課題の設定から最終的な提言までの検討を行った。提言に向けた議論では、背景の異なる専門家が集まり、担当する講師群（ラーニング・ファシリテーター）との意見交換を行いながら、実践的な提言を試みた。研修の成果は協力

していただいたフィールドの担当者に報告会を通じて「報告と提案」を行った。

本稿では、この結果として取りまとめた北近畿タンゴ鉄道への提案内容を紹介するとともに、今後の業務や研究活動に活かしていくため、取り組みの成果とそこから得られる知見について考察を行うものである。

2. 検討対象および検討プロセス

(1) 検討対象：北近畿タンゴ鉄道

検討対象として与えられた北近畿タンゴ鉄道は、京都府北部地域と兵庫県北部地域を運行しており、福知山から宮津を結ぶ宮福線（30.4km）と西舞鶴から豊岡を結ぶ宮津線（83.6km）があり、合計114.0kmと全国でもトップクラスの延長が長い地方鉄道である。また、拠点となる宮津・天橋立へは大阪や京都からは特急で約2時間の距離に位置する。

(2) 検討プロセス

再生塾に参加した行政職員、交通事業者職員、コンサルタント等で編成された当研究チームが、北近畿タンゴ鉄道のデータ提供等の協力を得ながら、北近畿タンゴ鉄道の存在意義や鉄道の再生方法、沿線地域の活性化について検討した。全4回の研修会やチーム打合せで議論、意見交換を行なったほか、現

地調査や北近畿タンゴ鉄道へのヒアリング調査を行い実態把握に努めた（表-1、図-2）。



図-1 路線図(出典：北近畿タンゴ鉄道ホームページ)

口は8.6万人，従業員人口は5.3万人である（表-3）。

b) 交流人口

北近畿タンゴ鉄道の沿線には、日本三景の一つである天橋立や琴引浜，夕日ヶ浦，伊根の舟屋などの観光拠点がいくつも立地しており，豊岡市を除く沿線市町には約800万人/年¹⁾の観光客が来訪している。

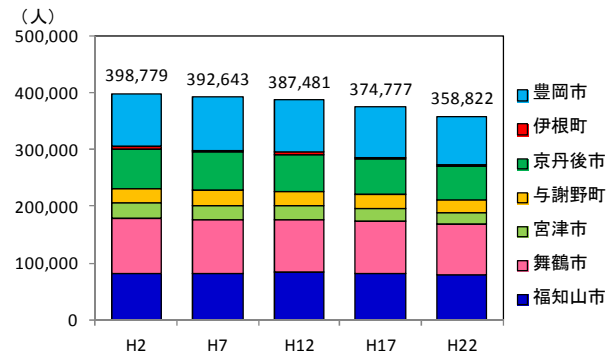


図-3 沿線市町の人口の推移(出典：国勢調査)

表-1 再生塾での検討過程

2011年	8月20日(土)	第1回再生塾
	9月18日(日) ～19日(月・祝)	現地調査および ヒアリング調査
	10月8日(土)	第2回再生塾
	11月12日(土)	第3回再生塾 (中間報告)
	12月10日(土)	第4回再生塾 (最終発表)

表-2 沿線市町人口，京都府人口の増減
(出典：国勢調査)

	H2	H12	増減率
沿線市町人口	398,779人	358,822人	90%
京都府人口	2,602,460人	2,636,092人	101%

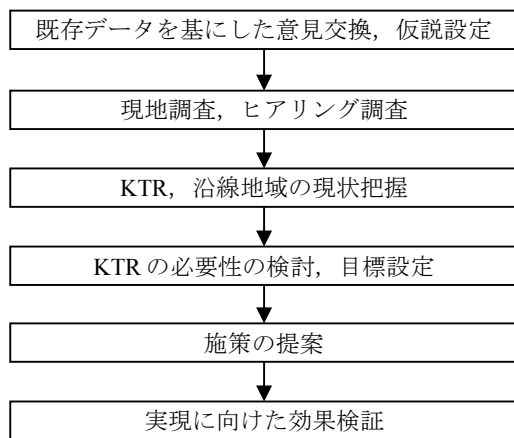


図-2 検討の流れ

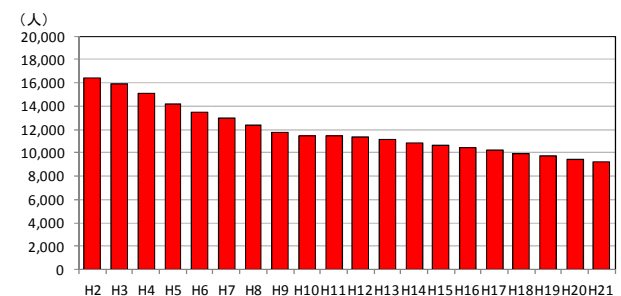


図-4 沿線市町の高校生数の推移
(出典：京都府統計書等，兵庫県豊岡市を除く)

表-3 沿線の常住人口・従業員人口 (KTRから500m圏)
(出典：国勢調査，事業所・企業統計調査)

	H12/H13	H17/H18	減少率
常住人口	88,391人	86,846人	98%
従業員人口	57,571人	53,217人	92%

3. 沿線地域及び北近畿タンゴ鉄道の現状把握

(1) 沿線地域の現状把握

a) 人口等

北近畿タンゴ鉄道の沿線5市2町の人口は平成22年で約36万人であり，この20年間で10%減少している。なお，京都府は同1%増加している（図-3，表-2）。沿線市町の高校生数についても人口と同様に減少傾向にある（図-4）。

なお，北近畿タンゴ鉄道の500m圏内における常住人

b) 施設・車両

駅施設については、全ての駅において管理が行き届いており、風情のある駅舎が多い。また、管理に住民が参画している駅もある。

しかし、車両等の設備については老朽化が著しい状況にある。

c) 利用状況

利用者数は平成4年の年間300万人をピークに減少傾向にあり、近年は年間200万人前後で推移している(図-5)。利用者の内訳は45%が高校生、8%が通勤者、47%が観光客や一般客の定期外利用者となっており、通勤・通学等の定期利用と定期外利用が概ね半々である(図-6)。北近畿タンゴ鉄道を通学に利用している高校生約89万人/年は沿線市町の高校生の約3割、通勤に利用している通勤者約16万人/年は沿線従業人口の約1%であり、北近畿タンゴ鉄道を日常的に利用している市民は少ない状況にある。

利用者数としては観光客や一般客の定期外利用者が約5割であるが、運賃収入としては定期外利用者が収入全体の約8割を占めている。これは定期外利用者の多くが特急を利用しているため、一人当たりの運賃単価が高いと推測できる。

d) 経営状況

北近畿タンゴ鉄道は京都府などが出資する第三セクターであるが、約20年以上連続で赤字を計上しており、1年間に約7億円の赤字と第三セクター鉄道の中で最も赤字額が大きい。これは、沿線人口1人あたりに換算すると約1,750円の負担といえる。

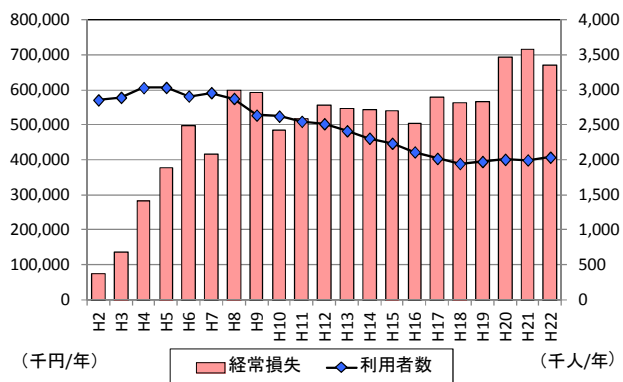


図-5 経常損失と利用者数の推移

(出典：京都府資料「北部地域総合公共交通検討会 第1回資料3 KTRの現状」より作成)

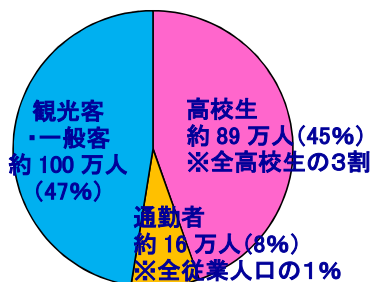


図-6 利用者の内訳

(出典：北近畿タンゴ鉄道資料等より作成)

(3) 北近畿タンゴ鉄道の問題点の整理

沿線地域および北近畿タンゴ鉄道の現状把握より、次のように問題点を整理した。

a) 北近畿タンゴ鉄道の必要性は低いという認識

地元利用について、北近畿タンゴ鉄道の運行本数が少ない上、列車の行き違いのための待ち時間もかかるなど利用者にとって利便性は必ずしも高くない。一方、沿線地域では、高速道路を含め道路の整備が進んでおり、自動車の利便性は高くなってきている。そのため、自動車の運転ができる人にとっては、交通面から見ると北近畿タンゴ鉄道の必要性は低いのではないかと。

観光利用についても、京阪神からは北近畿タンゴ鉄道の特急より高速バスの方が若干時間はかかるものの、運賃が安いと、便利なのではないかと(表-4)。

表-4 観光バスと北近畿タンゴ鉄道の比較表
(資料：北近畿タンゴ鉄道、丹後海陸交通株式会社ホームページ)

	大阪から天橋立へ		京都から天橋立へ	
	所要時間	運賃	所要時間	運賃
KTR (特急)	約130分	4,630円 (自由席)	約120分	3,770円 (自由席)
高速バス	約190分	2,460円	約140分	2,700円

b) 北近畿タンゴ鉄道に乗る目的がない

自動車の運転ができる人にとっては、北近畿タンゴ鉄道に乗る目的や必要性がない状況にある。自動車の運転ができない高校生や高齢者についても、路線バスの利用や家族の送迎などによる移動が多く、北近畿タンゴ鉄道を利用している割合は少ない。

c) 赤字7億円/年の負担が行政にとっては重荷

京都府をはじめとする沿線市町にとっては毎年の負担が問題となっている。

7億円がこの地域に取ってどのような数値であるかを検証するため、1年間の赤字額である7億円を運賃収入で賄うと考えた場合、どの程度の利用者の増加が必要かを算出した。

その結果、1日あたり2,100人の増加(150万人/年)が必要となった。

$$\text{①} H21 \text{ 収入} 9.4 \text{ 億円} \div H21 \text{ 利用者} 199 \text{ 万人/年} = \text{運賃} 472 \text{ 円/回/人}$$

$$\text{②} H21 \text{ 赤字} 7.2 \text{ 億円} \div 472 \text{ 円/回} \approx 150 \text{ 万人/年}$$

$$\text{③} 150 \text{ 万人/年} \div 365 \text{ 日} = 4,100 \text{ 人/日} \cdot \text{往復}$$

$$\text{④} 4,100 \text{ 人/日} \cdot \text{往復} \div 2 = 2,050 \text{ 人/日} \cdot \text{片道}$$

これは、現在の高校生利用者約1,000人の2倍である。また、天橋立への観光客170万人/年¹⁾のうち、北近畿タンゴ鉄道を利用している観光客8万人/年(全体の5%)の19倍である。

4. 北近畿タンゴ鉄道の必要性の検討および目標設定

(1) 北近畿タンゴ鉄道の必要性の検討

北近畿タンゴ鉄道の現状及び問題把握を踏まえ、北近畿タンゴ鉄道は本当に必要なのか、費用負担すべき北近畿タンゴ鉄道の受益者は誰かについて検討を行った。これは、市民理解を得るためには重要な視点であると認識している。

受益者として、利用者（一般、高校生、通勤者、観光客）、社会（住民・地域、地元企業）、事業者（北近畿タンゴ鉄道、出資者（行政））を設定し、交通機能、まちづくり機能、地域・経済機能、社会的機能別に検討を行った。なお、北近畿タンゴ鉄道がある場合と無い場合（代替バスの運行）とを比較検討した。

その結果、交通機能以外の分野において「駅」がもたらす効果が高く、「駅」はまちのシンボルであり、「駅」があることで北近畿タンゴ鉄道には固有の価値があることを示すことができた。これは、代替バスにはない便益である。これにより、北近畿タンゴ鉄道の存続は北近畿地域にとって不可欠であるといえる。

		利用者				社会		事業者	
		一般	高校生	通勤者	観光客	住民・地域	地元企業	KTR	出資者（行政）
交通機能	旅行時間の短縮								
	移動費用減少								
	交通事故減少								
	旅行の快適性の向上								
	時間の信頼性の向上								
	ネットワークの信頼性向上								
まちづくり機能	交流機会の拡大								
	人口の安定化								
	災害時の拠点形成								
	シンボル効果								
地域経済	観光収入の増加								
	資産価値の上昇								
社会的機能	大気汚染物質の削減								
	地域の安全（犯罪減少）								
その他	税収増加								
	公的費用削減（医療・介護等）								

図-7 北近畿タンゴ鉄道の受益者

(2) 北近畿タンゴ鉄道が目指すべきビジョン提案

北近畿タンゴ鉄道は交通機能としてだけでなく、様々な機能からみても必要性があり、これらの視点は、地域の暮らしや生業に密接に関係している。そのため、北近畿タンゴ鉄道の将来像とともに、地域の将来像もあわせて描く必要があるとの見解に至り、次のような北近畿タンゴ鉄道が目指すべきビジョンを提案した。

【北近畿タンゴ鉄道が目指すべきビジョン】
北近畿における移動の幹線軸となり
北近畿地域の活性化の一翼を担う

図-8 北近畿タンゴ鉄道が目指すべきビジョン提案

(3) 利用者増の目標設定

北近畿タンゴ鉄道が目指すべきビジョンを提案したが、現在の北近畿タンゴ鉄道は幹線軸としては脆弱な交通機能であり、地域の活性化を担うには駅等の活用ができていない状況にあり、現状のままでは持続可能な経営は非常に難しいといえる。

しかし、地方鉄道の再生を視野に入れた場合には、収入増加や支出削減による収支採算性の確保よりも、まずは「この路線を必要と感じる人たちが増えること」の方が重要であり先決であるとの議論に至った。

そのため、「地域に寄り添いながら、北近畿タンゴ鉄道を必要と感じる人を増やす」という視点から、現状の200万人/年の利用者数を、地元利用を中心にこれまでの最高利用者数並みである300万人/年に増加させる目標を設定した。なお、収支の均衡を考慮すると150万人の増加が必要であるが、当面100万人増加の実績をつくることで、北近畿タンゴ鉄道の必要性を明確にするという方針から設定した。

【利用者増の目標】
200万人/年 ⇒ 300万人/年
(最高利用者数並み)

図-9 利用者増の目標設定

(4) 利用者増加方策の提案

利用者増加の方策として、他の交通手段から北近畿タンゴ鉄道への転換や商店など目的地の転換による「利用転換」と誘発や観光・イベントによる新規利用者の創出による「需要創造」の積み上げを提案する。

通勤者の転換については、現状の通勤利用は沿線従業員人口5.3万人のうち約1%であるが、沿線の従業員のうち「たった+1%」が転換するだけで5万人×1%×2回（往復）×250日＝25万人/年の利用者が増加することになる。

通学者の転換については、沿線高校生1万人のうち5%が転換するだけで1万人×5%×2回（往復）×250日＝25万人/年の利用者が増加することになる。

買い物や通院、交流などの生活交通については、沿線人口8.6万人の5%が月に1度北近畿タンゴ鉄道を利用すると8.6万人×5%×2回（往復）×12日/年＝10万人/年の利用者が増加することになる。

ノー残業デーの後の懇親会などによる誘発については、5万人×1%×2日/月×12カ月×2回（往復）＝2.4万人/年の増加、生活交通の新たな外出機会の増加による誘発については、沿線人口8.6万人の1%が月に1度利用すると8.6万人×1%×1日/月×12カ月×2回（往復）＝2万人/年の利用者が増加することになる。

観光については、天橋立への来訪観光客が5%転換すると（170万人―8万人）×5%×2回（往復）＝16.2万人/年の利用者が増加することになる。

以上、通勤者、通学者、生活交通の転換とノー残業誘発、生活交通誘発、観光転換を合算すると約80万人/年の利用者増加が見込める。

○利用転換〔手段や目的地の転換〕
通勤者（+1%）転換：25万人/年
通学者（+5%）転換：25万人/年
生活交通（5%が月1度）の転換：10万人/年
○需要創造〔誘発や新規利用の創出〕
ノー残業（1%が月1度）の誘発：1.2万人/年
生活交通（1%が月1度）の誘発：2万人/年
観光（+5%）転換：17万人/年
計80万人/年

図-10 利用者増加方策の提案

5. 目標達成に向けたプロジェクト提案

(1) プロジェクト体系

利用者100万人/年の増加のためには、まずは地域に合ったコミュニケーションを重視した潜在需要の掘り起こしが重要であり、併せて沿線地域の活性化に寄与するための点（駅）の再構築および鉄道としての線の再構築という視点から目標達成に向けたプロジェクトを提案する。

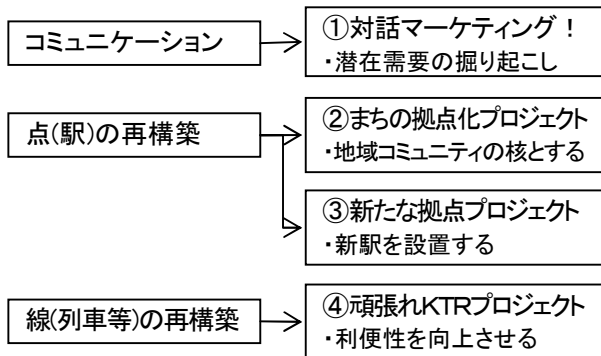


図-11 プロジェクト体系

(2) コミュニケーションによる

a)対話マーケティング

地方鉄道における潜在需要の掘り起こしは、大多数を対象とした一般的な広報・啓発活動による需要喚起では困難であると考えられる。そのため、相手の顔を見て必要な情報を的確に提供しながら1対1でコミュニケーションをとっていき、着実に利用者を増やしていくモビリティマネジメント（以下、MM）手法を提案した。

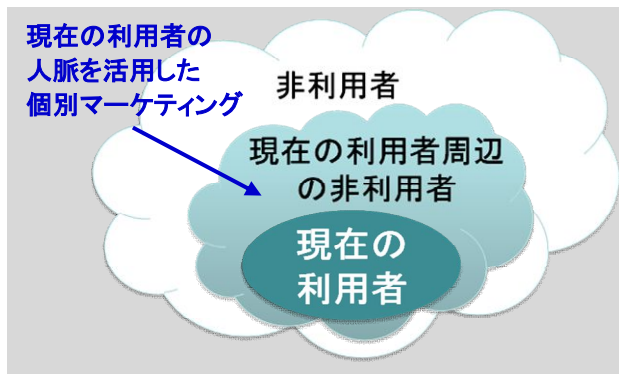


図-12 対話マーケティングの相手

課題認識	・地方鉄道の再生には、地域・主旨にあった方法が必要 ・まだ潜在需要があるはず
提案内容	・1対1のコミュニケーションが原則 ・地域全体ではなく、ピンポイントで攻める ・相手を見て必要な情報を変える 「相手の懐に入り込む執念のMM」
取組効果	・定期利用者の増加
取組主体	北近畿タンゴ鉄道株式会社
参画	京都府、兵庫県、沿線市町

図-13 対話マーケティングの概要

(3) 点（駅）の再構築

a)まちの拠点化プロジェクト

住民や行政、北近畿タンゴ鉄道が三位一体となった取り組みを実施することによって、まちの活性化および北近畿タンゴ鉄道の活性化につなげるため、地域コミュニティの交流の核として、駅を「まちの拠点」とすることを提案した。これは、駅を単なる「ハコ」として考えるのではなく、「人と人のつながりの場」として再構築することにより、沿線住民に愛され、誇りに思われる存在となるのが成功の鍵となるとの認識から提案した。

また、駅での具体的な取り組みとして「駅で“かたろう”会の開催」もあわせて提案した。

課題認識	・KTRは、一輸送手段に留まらず、存在自体がまちの資源。 ・交流の拠点があると、出歩くようになり、まちが活性化。
提案内容	・地域コミュニティ(交流)の核として、KTRの駅を“まちの拠点”化する
取組効果	・三位一体(住民、KTR、行政)の取組による、まちの活性化を通じたKTRの活性化
取組主体	北近畿タンゴ鉄道株式会社、住民
支援	沿線市町

図-14 駅の拠点化プロジェクトの概要

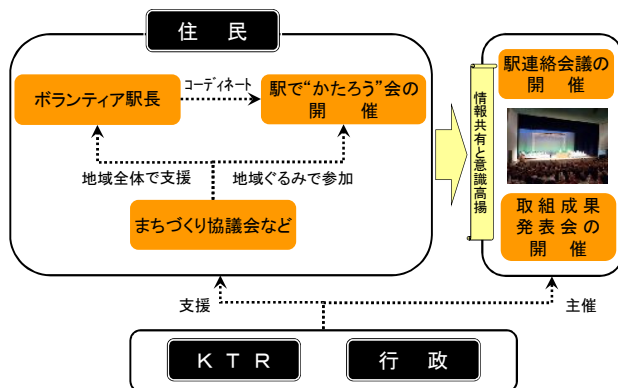


図-15 駅の拠点化プロジェクトの全体像

駅で“かたろう”会(駅舎での井戸端会議)の開催

1ヶ月を1期間とし、毎週末に様々なテーマで開催

- ◇ 第1週:鉄道の週末
『KTRについて語ろう』『鉄道を誇ろう』『バスを誇ろう』
- ◇ 第2週:団塊の週末
『集まれ!団塊世代』『地元企業家と語ろう』
- ◇ 第3週:経験の週末
『若い者には負けないぞ』『これからは我らの時代だ』
- ◇ 第4週:お寺の週末
『説法を聞こう』『写経をしよう』
- ◇ 第5週:掃除の週末(2ヶ月に1回程度)

図-16 駅の拠点化プロジェクトの具体提案

b)新たな拠点プロジェクト

北近畿タンゴ鉄道に乗る目的をつくり、新たな需

要発掘につなげるため、低価格（約1,000～3,000万円）での新駅設置を提案した。具体的には、新たな利用が見込めるショッピングセンターの直近や近年増加した住宅地付近への設置を提案した。

課題認識	<ul style="list-style-type: none"> ・駅間距離が長い個所がある ・目的となる駅が少ない
提案内容	<ul style="list-style-type: none"> ・低価格の新駅を設置して、新たな需要を発掘する <ul style="list-style-type: none"> ・ショッピングセンターの近くに設置 <ul style="list-style-type: none"> →買物に利用してもらう ・近年増加した住宅地に設置 <ul style="list-style-type: none"> →通勤・通学に利用してもらう
取組効果	・新たな利用者の増加
取組主体	北近畿タンゴ鉄道株式会社
参画	ショッピングセンター

図-17 新たな拠点化プロジェクトの概要

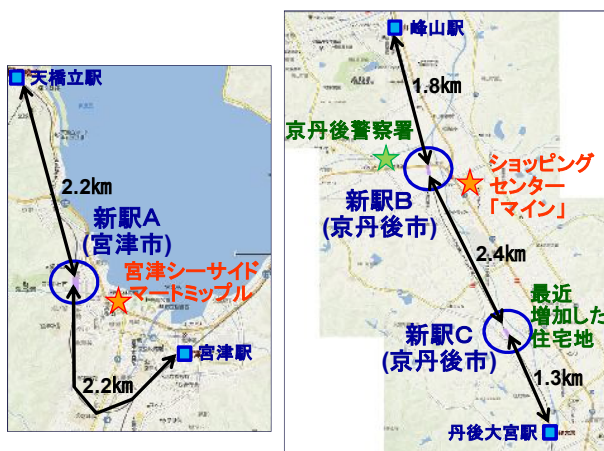


図-18 具体的な新駅設置の提案箇所

(4) 線（列車等）の再構築

a) 頑張れKTRプロジェクト

先述のようなプロジェクトを展開しても、現状の運行システムのままであると、「北近畿エリアの公共交通は決して使いやすいとはいえない」ということを印象づけてしまう可能性がある。そのため、利用者の利便性向上を目的に駅施設および鉄道システムについて提案した。

①利用環境の整備について、ベビーカーや車イスを使用しても入りやすいサイズの扉、また扉付近の段差をなくし、スムーズに乗降できるような車両の採用を行う。さらに、ホームのかさ上げにより、すべての人が乗り降りしやすくなるように改良を行う。また、跨線橋は使用せず、改札外に横断可能な遮断機付の通路を敷設するなどして、スムーズに移動できるようにする。

②日常利用に適したダイヤの再編について、区間運転を行い、基本1時間に1本を確保することを提案した。なお、ラッシュ時には増発して対応する。

③原則1番線ホームを利用するダイヤに再編について、区間運転を実施した場合も、同一プラットホームに車両を停車させ、平行移動だけで車両の乗換えが出来るようにすることを提案した。また、信号システムの問題等で実施できない場合についてはタ

レット閉塞方式を用いることを提案した。これは、懐かしく珍しいシステムを復活させるので、観光価値があると考え。

④特急列車の定期券所有者への開放について、実質の増便提案であり、地元利用者の利便性向上には有益であると考え。

⑤バスとのアクセス強化について、主要駅より町中心部へのアクセス交通機関との接続ダイヤを充実させる。観光地（伊根、間人、琴引浜等）へのアクセス交通機関との接続ダイヤも同様に充実させる。北近畿タンゴ鉄道、丹海バスともに、原則60分間隔の等間隔パターンダイヤとし、併走する区間がある場合は、それぞれが可能な限り均等に運行し、乗車する機会を増やす工夫を行う。北近畿タンゴ鉄道とバスの通し切符を販売することを提案した。

⑥「北近畿エリアの総合バス・鉄道マップ」「エリア別のバス・鉄道路線図&時刻表」「バス・鉄道のポケット時刻表」などの作成を行う。また、双方方向にバス停留所を設置するとともに、乗りたいと思ってもらえるような「停留所での情報提供」を行う。バス車両については、「安心感を与える行先及び系統表示」、さらにラッピングや愛称を付けることにより、北近畿タンゴ鉄道の二次交通としての存在を明確化する。

課題認識	使いづらい・不案内な駅施設と鉄道システム
提案内容	安全・安心・快適な駅施設と便利で 使い勝手のいい移動手段 としてのKTR ①利用環境の整備 ②ダイヤの再編:1本/hを確保 ③原則1番線ホーム利用 ④特急列車の定期券所有者への開放 ⑤バスとのアクセス強化 ⑥情報提供の工夫
取組効果	利用者の利便性向上
取組主体	北近畿タンゴ鉄道株式会社
参画	丹海バス

図-19 頑張れKTRプロジェクトの概要

(5) プロジェクト推進に向けて

以上提案したプロジェクトの推進に向けては、利用者、特に通勤・通学利用者及び利用可能者に対するヒアリングなどを行った上で、目標達成に効果があるものから順に取り組むことが有効であり、取り組み順の設定が必要である。

また、実施プロジェクトに対し、PDCAサイクルで数値目標に対する達成度の管理を行い、その結果を見ながら修正と改良を加えて北近畿タンゴ鉄道の持続可能な運営を行なっていくことが重要である。

6. 取組みの成果

(1) 本検討における提案

今回、北近畿タンゴ鉄道について現状把握や問題点の整理を行った上で必要性の検討を行い、目指す

べきビジョンを示した。また、今後の目標を設定し、プロジェクトを示すことで北近畿タンゴ鉄道及び沿線地域の今後のあり方を提案した。

再生塾終了後の1月に北近畿を来訪し、北近畿タンゴ鉄道の社長をはじめ社員の方々と提案内容の実現可能性などについて意見交換を行った。北近畿タンゴ鉄道の再生および沿線地域の活性化について施策を提案したが、北近畿タンゴ鉄道独自で実施できる施策は少なく、周辺自治体や沿線住民、利用者、地元企業などが主体的に実施していく施策が多い。そのため、今後さらにこれらの主体と連携していく体制強化が必要であるとの議論に至った。

なお、地元住民による駅での活動の活性化や、「第2、3水曜日はKTRに乗る日」と、地元企業が職員の通勤に北近畿タンゴ鉄道の日を設定して利用促進に取り組み始める²⁾など、地域の足を守る機運が高まってきている。そのため、駅をまちの拠点として沿線地域の活性化を図っていく施策は有効であると考ええる。

(2) 地方鉄道の再生モデル

今回、北近畿タンゴ鉄道をフィールドとして地方鉄道の再生を検討した。これにより改めて、地方鉄道は地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、地域にとって不可欠な資源であることを再認識した。

そして、鉄道の再生には収支も重要であるが、地方鉄道の場合「この路線を必要と感じる人たちが増えること」の方が先決であること、地方鉄道における利用者潜在需要の発掘の方法について併せて示した。

利用者潜在需要の発掘についての重要な鍵は「現在の利用者の人脈を活用した執念のMM」、「1%の協力者」である。相手の顔を見て必要な情報を的確に提供しながら1対1でコミュニケーションをとり、着実に利用者を増やしていくモビリティマネジメントが有効であり、これは1%の転換で大きな成果が得られるという提案である。

北近畿タンゴ鉄道においては、地域住民や沿線企

業の少しの協力により、目標に近づける程度の利用者増加が見込めることが示せた。例えば、従業員人口の1%が北近畿タンゴ鉄道での通勤に転換することにより年間25万人の利用者が増加する。このような積み上げにより約80万人/年の増加が期待できる。

北近畿タンゴ鉄道の沿線である北近畿は他の地方都市と同様に少子化による通学者の減少、高速道路の整備などによる自動車の利便性向上が進んでいる地域である。そのため、今回提案した利用者の潜在需要の発掘方法、積み上げ方式による利用者増加方針は、他の地方都市における地方鉄道の再生モデルとしても有効であると考ええる。

7. おわりに

本取組みは、再生塾での研修であるため、行政職員や交通事業者職員、コンサルタント等の知識や経験が異なる多様なメンバーと一緒に取組んだものであり、貴重な議論の経験や検討プロセスの習得、提案の成果が得られた。また、何より4カ月間という短期間での取組みであったが、交通やまちづくりについて語り、議論できる仲間を得ることができた。

この再生塾の取組みで学んだことを今後の業務等でどう活かしていくかが、塾生の今後の大きな課題であると考ええる。

謝辞：本検討にあたり、フィールドをご提供いただき、資料提供やヒアリングにご協力いただいたほか、最終発表会にもご出席いただいた北近畿タンゴ鉄道に感謝したい。また、本取組みに際して多大なるご指導、アドバイスをいただいた土井勉特定教授、大藤武彦氏、本田豊氏をはじめとするラーニング・ファシリテーターの先生方、諸先輩方に深く謝意を表す。

参考文献

- 1) 京都府観光入込客調査報告書（平成21年度）
- 2) 両丹日日新聞2012年4月19日

Proposal for the effort to revitalize of a regional railway - The case of Kitakinki Tango Railway -

Norihiro HATANAKA, Fumiko TSUJIDO, Hiroshi TSUJI,
Osamu AIHARA, Hideyasu NOGI, Hiroyuki OGI