

京都丹後鉄道における地方創生の事例紹介 —鉄道の上り分離方式の民間経営のケース—

2016年12月20日

WILLER ALLIANCE

地方鉄道における問題点の整理

- 公共が抱える課題を民が持つノウハウだけでなく、「立場」を活用することも活性化の鍵を握る。
- やる気のある人材を育成し、横並びから脱出することで、地域の力を発掘する。

本質的な課題

- 公平性を過度に重視した横並びの政策（地域のバランスを気にするあまり、改善が難しい）
- 鉄道以外の他事業とのシナジーを活かした施策の欠如（稼ぐ力の弱さ）
- 経営を担う人材不足（地域に根差し、事業経営をする人材不足）

民間のエッセンス

- 既存事業のリソース・ノウハウの活用（高速バスのネットワーク、旅行業のマーケティング力）
- 地域の方向性を導くVISIONの設定（「公共」という立場に縛られない目標設定）
- しがらみに囚われない立場での推進力（若い人材の登用、仕組みの見直し）

【民間の力を活用した変革】

- ✓ 既存事業とのシナジーを強化し、稼ぐ力の強化
- ✓ 事業運営を支える組織体制、人材の育成
- ✓ 地域の力を発掘し、収益環境を改善

⇒事業として持続する仕組み作り

京都丹後鉄道における上下分離方式

- 2015年4月に誕生した京都丹後鉄道は、上下分離方式を採用し、鉄道の運行を第二種事業者であるWILLER TRAINS株式会社が担当している。



京都丹後鉄道の概要

- ✓ 1982年に宮福鉄道株式会社として国鉄から路線を引き継ぎ開業(路線長114km)
- ✓ ピーク時には年間305万人(平成5年)が利用、近年は利用が低迷し200万人を割込む利用実績
- ✓ 沿線人口(5市2町の人口)が約30万人、かつ減少傾向が続いている。
- ✓ 年間7億円程度の経常赤字

上下分離方式の概要

- ✓ 2015年4月に、民間企業初の異業種からの参入事例として上下分離方式で運行開始(第二種鉄道事業者)
- ✓ 沿線7市街が出資する第三セクター(北近畿タンゴ鉄道株式会社)が鉄道車両、施設、鉄道用地を所有
- ✓ 10年間の委託期限にて運行中



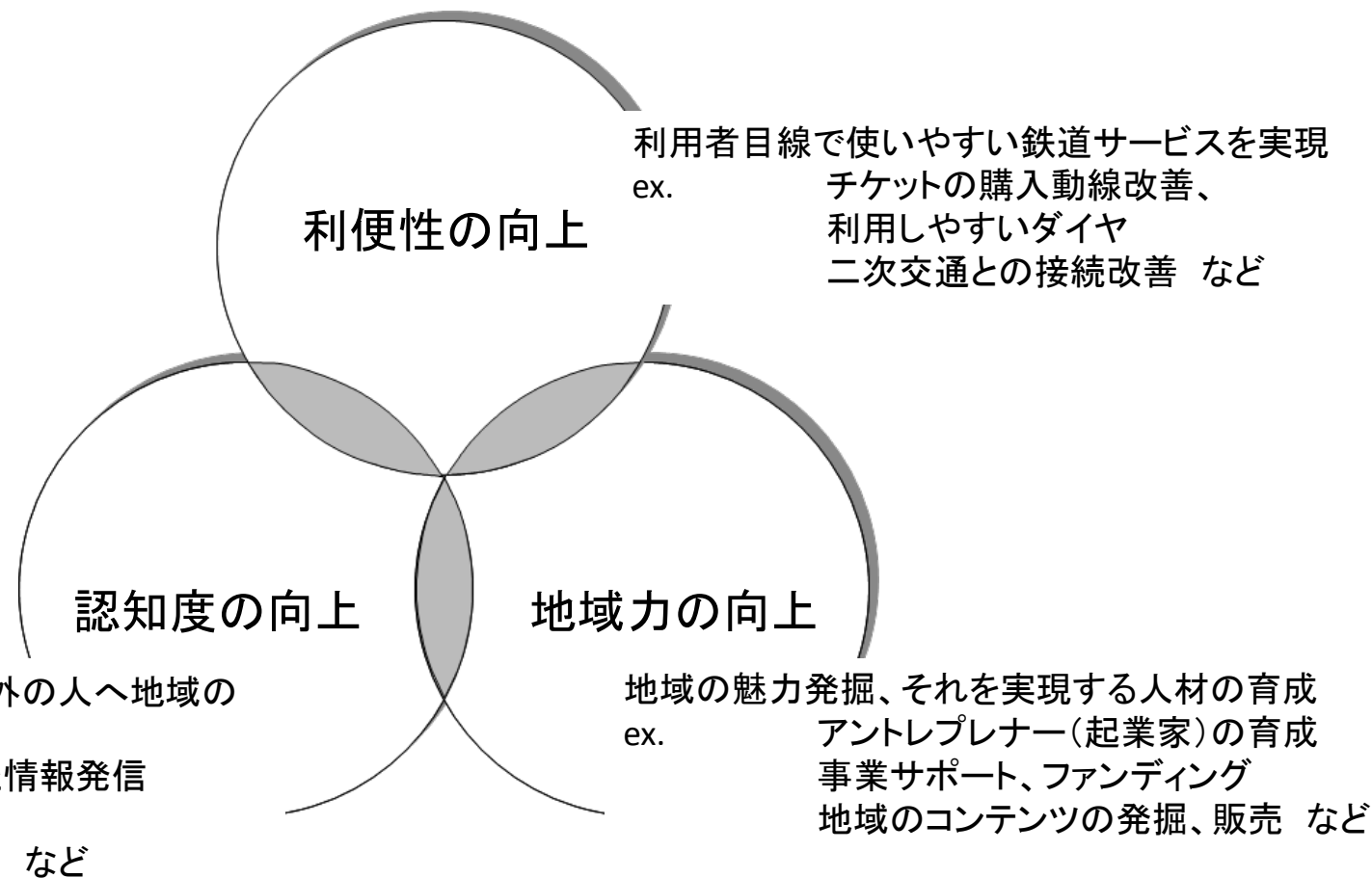
サマリー : 京都丹後鉄道における成功要因

- 京都丹後鉄道では4つの視点から成功要因を分析している。

キーワード	成功要因
地元自治体の方向性	沿線の5市2町が共通の方向を向き、取り組みを支援してくれている。
交通の接続性	電車とバスのような異なる交通モードを、縦割りで提供するのではなく、利用者目線で連携した提供を目指している。
地域力の発掘	地域ファンドを通じて、地元の魅力と人材を発掘することで、持続可能な事業経営の環境を構築し、地域経営の体制を作っている。
経営の持続性	10年間の限られた短い期間で、人材育成と事業投資を続けている。

京都丹後鉄道が目指す全体像

- 京都丹後鉄道では3つの取組を柱に、鉄道事業の活性化を進めている。



これまでの取組と成果

- 開業から2年間で様々な取り組みを進めることで、徐々に成果が形になりつつある。



利便性の向上

- ✓ 約1時間1本の運行(パターンダイヤ化)
- ✓ 待ち時間の短縮(最大26分)
- ✓ 多様な企画切符の発売
- ✓ ネット経由でのチケット販売(3割⇒7割に増加)
- ✓ 二次交通との連携(バス、自転車)



認知度の向上

- ✓ 大丹鉄まつりでの集客(当日は約1万人が参加)
- ✓ 観光客向け列車の運行(水戸岡氏デザインの車輛の運行)
- ✓ 取組の積極的な情報発信(2年間で約230回のメディア露出)



地域力の向上



【出典】朝日新聞社サイトより転載

- ✓ 地域の人材発掘(初回12名)
- ✓ 地域のアイデアの具体化(鉄道おもちゃ列車など)
- ✓ 積極的人材の採用(開業以来56人の採用)
- ✓ 地元食材を活用した観光列車(くろまつ運行)

地域のプラットフォームとしての役割

- 丹鉄は地域を活性化するための、地域プラットフォーマーとしてグループ全体で地方創生に取り組む
- 日本海側の交通は不便。丹鉄沿線から始め税金に頼らない新潟～島根までつなぐ観光交通を創造する

