

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
 旅客輸送業務監理室
 平成27年2月12日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃の上限設定の認可 (鉄道事業再構築実施計画の認定)	平成26年12月26日 平成26年12月26日	WILLER TRAINS (株)	鉄道事業再構築実施計画に基づき、第二種鉄道事業者となる WILLER TRAINS (株)の旅客運賃の上限設定 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可)
備考	平成27年4月1日開業予定		

運輸審議会質問事項一覧表

(WILLER TRAINS (株))

質問 NO.	質問内容	資 料 ページ
1	今回の地域公共交通網形成計画の内容(まちづくりや他の交通機関の考え方等)。	1
2	住民の代表はどのような反応を示しているか。	2
3	協議会の構成員はどうなっているか(特に利用者代表、学識者)。	3
4	協議会を通じて、住民や自治体は具体的にどのような取組をするのか。	4
5	(運賃以外も含め)鉄道事業再構築実施計画全体をどのように評価しているのか。	5
6	収入原価表・収支計画の各項目の算定根拠と鉄道局として妥当と判断した理由(概略で構わない)。特に10年間の維持修繕費等を妥当とした理由。	6
7	第三種鉄道事業者へ出す補助金(10年間)の考え方と見通し如何。	6
8	計画期間の10年間は運賃を上げることは想定していないのか。	7
9	第二種鉄道事業者は10年間経営を安定的に維持しようとしていると思うが、その理由は。また、経営上の問題(リスク)があるとすればどのようなものを想定しているか。	7
10	第二種鉄道事業者には補助金を出さないということか。	7
11	観光需要を取り込んでいくように思えるが、観光需要以外も含めた顧客獲得に向けて具体的に何を売りにして、どのような取組を進めていくのか。	8
12	WILLER ALLIANCE は、何を目的として運行を引き受けることにしたのか。	9
13	北近畿タンゴ鉄道の過去から現在の経営上の問題点はどのようなものであったと考えているのか。	10
14	北近畿タンゴ鉄道の場合、他の選択肢は考えなかったのか。	10
15	WILLER TRAINS から北近畿タンゴ鉄道に支払われる鉄道施設や車両等の使用料は変動しないのか。	11

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

今回の地域公共交通網形成計画の内容(まちづくりや他の交通機関の考え方等)。

〔ご回答①〕

(まちづくり)

北近畿タンゴ鉄道沿線地域は、「自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域」、「魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域」などを目指している。

具体的には、公共交通の利便性が高い地域に都市機能や住宅を集約し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進めることや、沿線地域の観光地としての魅力向上を図るため、「海の京都」による観光まちづくりを進めることとしている。

(他の交通機関)

北近畿タンゴ鉄道沿線地域では、公共交通ネットワークの形成を図るため、鉄道とバス、遊覧船等との連携や、観光周遊ルートの整備による回遊性の向上などに取り組み、「交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通」などの実現を目指している。

(別添「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画(抄)」参照)

〔ご質問②〕

住民の代表はどのような反応を示しているか

〔ご回答②〕

北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会では、住民代表より次のとおり意見が示されている。

第1回(平成25年12月24日)

協議会の立ち上げ。特に意見なし。

第2回(平成26年9月5日)

- ・高齢者への配慮はもちろんだが、障がい者への配慮もしていただきたい。
- ・雨が降って列車が遅れた場合など、乗り継ぎで待ち合わせている人は困るのではないかと思う。乗り継ぎは重要なポイント。
- ・高齢者を対象とした割引のようなものがあるとありがたい。階段が多いことも、利用につながらない理由の一つのようである。

第3回(平成26年11月21日)

- ・日本人観光客より、外国人観光客の受け入れにもっと注力すべきであり、外国人に対する取組を充実していただけたらと思う。
- ・北部地域全体で一体となってPRを進めていくべきではないのかと考える。クルーズ船は、滞在中におそらく1隻あたりで500~600人くらいは観光するのではないかと思うが、京都まで行く人も多い。もっと地元で観光していただくよう努力しないといけない。
- ・京都から観光客をもっと連れてくるようにしていく必要がある。おいしいカニを食べるにしても、この北部地域のどこの、どの店に行けばよいのかがわかっていない。きめ細かいPRを実施していく必要がある。
- ・電車で城崎に行くのに、豊岡での乗り換えで1時間以上待たされた。とても不便を感じた。

〔ご質問③〕

協議会の構成員はどうなっているか(特に利用者代表、学識者)。

〔ご回答③〕

「北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会」の構成員は、次のとおりとなっている。

	区 分	所 属 等
1	交通事業者	北近畿タンゴ鉄道(株) 参与兼鉄道事業再構築準備室長
2		西日本旅客鉄道(株) 福知山支社総務企画課長
3		丹後海陸交通(株) 取締役バス事業部長
4		京都交通(株) 調査役
5		WILLER TRAINS(株) 取締役
6	商工団体	一般社団法人京都経済同友会北部部会長
7	観光団体	海の京都観光推進協議会事務局長
8	利用者等	京都府立大江高等学校PTA会長
9		宮津市民生児童委員協議会 会長
10		京丹後市老人クラブ連合会 会長
11		舞鶴西自治連合会長
12	行政	京都府建設交通部交通政策課長
13		京都府丹後広域振興局企画総務部企画振興室長
14		京都府中丹広域振興局企画総務部企画振興室長
15		兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長
16		福知山市市民人権環境部次長兼生活交通課長
17		舞鶴市企画管理部企画室企画政策課長
18		宮津市企画総務室副室長
19		京丹後市企画総務部企画政策課長
20		伊根町企画観光課長
21		与謝野町企画財政課長
22		豊岡市都市整備部都市整備課長

〔ご質問④〕

協議会を通じて、住民や自治体は具体的にどのような取組をするのか。

〔ご回答④〕

京都府をはじめとする北近畿タンゴ鉄道の沿線自治体(2府7市町)が作成した地域公共交通網形成計画「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」においては、沿線地域の姿、公共交通の姿、それぞれの目指すべき将来像を次のとおりとしている。

○目指すべき「沿線地域の姿」

- ・自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- ・自動車が利用できなくとも、公共交通だけで暮らしていける地域
- ・魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- ・元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

○目指すべき「公共交通の姿」

- ・地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- ・便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- ・まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- ・国内外から来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- ・交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

目指すべき将来像の実現に向けて取り組むべき施策は、①KTRの持続可能な事業スキームによる再構築、②公共交通ネットワークの形成、③安心・安全対策の実施、④集客・増収対策の実施、⑤まちづくりとの連携、の5つにまとめることができる。

住民や自治体の具体的な取り組み例は、次のとおりです。

(沿線自治体)

④集客・増収対策の実施

1. 駅のバリアフリー化
 - ・スロープの整備、トイレの洋式化《実施主体》KTR、AWILLER TRAINS、沿線自治体
2. 沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み
 - ・モビリティ・マネジメントの実施
《実施主体》WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体

⑤まちづくりとの連携

1. コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携
 - ・駅周辺等への都市機能の再配置《実施主体》沿線自治体
 - ・駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化
《実施主体》KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体、民間事業者

2. 環境にやさしいまちづくり

- ・ EVタクシー等の環境にやさしい交通手段の導入
《実施主体》交通事業者、沿線自治体
- ・ 自転車の積極的な利用促進
《実施主体》交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体

(住 民)

④ 集客・増収対策の実施

1. 沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み
 - ・ モビリティ・マネジメントの実施
《実施主体》WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者、
地域団体
 - ・ 学校行事やイベントでの利用促進
《実施主体》WILLER TRAINS、沿線自治体、地域団体

〔ご質問⑤〕

(運賃以外も含め)鉄道事業再構築実施計画全体をどのように評価しているのか。

〔ご回答⑤〕

沿線自治体が作成した鉄道事業再構築実施計画については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき作成された基本方針に照らして適切なものであり、

また、鉄道事業再構築実施計画に定める事項は、鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであると理解している。

(参 考)

「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の概要

鉄道事業再構築実施計画の認定にあたっては、申請された計画が法律に定める事項に適合するものであるかどうかを確認して認定する。

具体的には、

- 一 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が、基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が、鉄道事業再構築事業を確実に遂行するために適切なものであること。
 - 三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容が定める基準に適合すること。
- イ 鉄道事業法第三条第一項の許可（鉄道事業の許可）

- ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可（事業基本計画の認可）
 - ハ 鉄道事業法第十五条第一項の認可（鉄道線路の使用等の認可）
 - ニ 鉄道事業法第十六条第一項の認可（旅客鉄道運賃の上限認可）
- 等について基準に適合しているかどうかを確認する。

〔ご質問⑥〕

収入原価表・収支計画の各項目の算定根拠と鉄道局として妥当と判断した理由（概略で構わない）。特に10年間の維持修繕費等を妥当とした理由。

〔ご回答⑥〕

運輸収入は、毎年沿線人口の減少と同じペースで利用者が減少すると想定（年▲約1%）。一方、丹後地区への観光客数が毎年2.2%増加していることを踏まえ、ウィラーバスネットワークとの連携・ITを活用した販売促進等の施策により、観光目的の鉄道利用者を毎年2.2%増加させていくこととして、運輸収入を算定しており、妥当な見通しと認識している。

費用については、人件費は、要員計画に基づき、北近畿タンゴ鉄道の給与体系に基づく支給見込額を推計し、修繕費は、安全・安定輸送のための電路、線路、車両等の保守に係る修繕費用を推計している。修繕費、人件費ともに計画に基づき費用を積み上げており、妥当と認識している。動力費は、不確定な要素が多いことから、25年度実績の横ばいで見通すことも妥当と認識している。

10年間の維持修繕費は、北近畿タンゴ鉄道における施設管理担当者の検討において、安全・安定輸送に必要な修繕計画を策定し、その修繕計画に基づく費用や保守・点検等の業務に係る人工数や人件費単価により算定しており、妥当と判断したところである。

〔ご質問⑦〕

第三種鉄道事業者へ出す補助金（10年間）の考え方と見通し如何。

〔ご回答⑦〕

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業において、補助対象であるとみなされる事業の事業費から、見込まれる国、沿線自治体の補助金額が算定されたものである。

国の補助に関しては、必ずしも約束されたものではないが、鉄道事業再構築実施計画の認定事業の場合、優先的な配分が受けられるものと考えられる。

（国庫補助対象外の事業については、沿線自治体単独で必要と判断した額が算定されている。）

〔ご質問⑧〕

計画期間の10年間は運賃を上げることは想定していないのか。

〔ご回答⑧〕

WILLER TRAINSにおいては、運賃を上げることは想定されていない。

〔ご質問⑨〕

第二種鉄道事業者は10年間経営を安定的に維持しうると見ていると思うが、その理由は。また、経営上の問題(リスク)があるとすればどのようなものを想定しているか。

〔ご回答⑨〕

鉄道施設や車両の維持・確保、計画的な整備・更新について、沿線自治体が出資する第三セクターである北近畿タンゴ鉄道が費用負担する仕組みとなっており、WILLER TRAINSは、経営を安定的に維持しうるものと考えている。

経営上の問題(リスク)があるとすれば、円高などの経済情勢の変化や災害などにより、外国人を含めた観光客が減少し、計画どおりの輸送人員が確保できないことなどが考えられる。

〔ご質問⑩〕

第二種鉄道事業者には補助金を出さないということか。

〔ご回答⑩〕

第二種鉄道事業者であるWILLER TRAINSに、直接補助金の交付はされないが、第三種鉄道事業者である北近畿タンゴ鉄道に対する国・沿線自治体からの補助を通じて、鉄道施設や車両の維持・確保、計画的な整備・更新について、負担軽減が図られており、間接的に同様の効果が得られるものと考えている。

〔ご質問⑩〕

観光需要を取り込んでいくように思えるが、観光需要以外も含めた顧客獲得に向けて具体的に何を売りにしてどのような取組を考えているのか。

〔ご回答⑩〕

WILLER TRAINS(株)は、顧客獲得に向けて、具体的には次の取り組みを実施する予定と聞いている。

1. 観光需要の取り込み

○ IT活用と他交通機関との連携による観光誘致 (平成 28~36 年度)

→ウィラーバスネットワークとの連携・ITを活用した販売促進等の施策により、丹後地域への観光誘致を強化し、同地域への観光客の入り込み増加を鉄道利用に確実に取り込む。

○ 体験型観光ツアーの実施 (平成 30~36 年度)

→WILLER TRAVEL(株)が主体となり、団体客に鉄道を利用して頂くパッケージツアー、体験型プログラムツアーを実施する。

○ デザイン車両の利用促進

・ 予約販売の効率化 (平成 27~36 年度)

→あかまつ号、くろまつ号の座席の在庫については、社内と旅行会社等エージェントと別々に保持しており、1週間前にエージェントから残席が戻されている。そのため、残席を売り切れない要因となっている。この座席の在庫を会社で一括で管理することにより、乗車人員数を向上させる。

・ 貸切便の増発 (平成 27~36 年度)

→くろまつ号貸切便については、特別な広報を実施しておらず、地元関係者に貸切運行されている。今後は、HPやエージェントを通じて広報を行い、あかまつ号やおまつ号も貸切運行に活用するなどを実施する。

・ 乗車整理券の導入 (平成 27~36 年度)

→あおまつ号(現状は乗車整理券不要)の一部に乗車整理券を導入する。

○ 訪日観光客の利用促進 (平成 30~36 年度)

→WILLER GROUP の外国人会員向けの多言語サイトでの告知及びメールマガジンの送付等により、京都発着の外国人を中心に丹後地域への誘客を実施する。WILLER バス利用者を丹後地域へ誘客する。

2. 観光需要以外の取り込み

○職場モビリティ・マネジメントの実施（平成 28～36 年度）

→時刻表、公共交通マップ、定期券に関する情報、啓発冊子等を事業所に配布する。

○「家族みんなで楽しめる鉄道」を目指す取り組み（平成 27～36 年度）

→家族で週末のおでかけを応援する企画切符、おじいちゃん・おばあちゃんと、お孫さんとのお出かけに使用できる企画切符など、新しいアイデアを導入して沿線利用者の新規需要を開拓する。

〔ご質問⑫〕

WILLER ALLIANCE は、何を目的として運行を引き受けることにしたのか。

〔ご回答⑫〕

「まちづくりと交通の連携による地域の価値向上を目的とし、上下分離による地方鉄道の再生を目指す。

そのために、①他の交通事業者との連携をはかり利便性が高く、ストレスのない便利で自由な移動を沿線地域全体に提供するとともに、②沿線で生活している人が望む、都市機能、生活水準の向上を実現する。」

これが WILLER ALLIANCE が運行を引き受けた目的であると聞いている。

〔ご質問⑬〕

北近畿タンゴ鉄道の過去から現在の経営上の問題点はどのようなものであったと考えているのか。

〔ご回答⑬〕

1. 北近畿タンゴ鉄道は、平成2年4月1日の宮津線転換開業以降20年余が経過し、施設の老朽化や利用者の減少(平成5年：約303万人→平成25年：約186万人)が進み、経常損失は拡大の一途(平成25年では▲約8.9億円)をたどっていた。
2. この赤字については、沿線自治体による赤字補填が実施(平成23年度までは、赤字補填。平成24年度より施設整備の補助に切り替え)されたが、現体制では、赤字拡大が見込まれ、将来にわたって鉄道を維持するための経営改善と自治体の負担抑制を図る抜本的な改革の必要性が認識された。

(主な問題点)

- ・ 経営感覚の不備、
 - ・ 行政依存の財務体質
 - ・ 責任の所在があいまいな行政主体の経営
3. 今後は、鉄道事業再構築実施計画に基づき、WILLER TRAINSの効率的な経営(運行部分の経営責任を明確化)、北近畿タンゴ鉄道による鉄道施設・車両の計画的な修繕・保守及び整備・更新と、それに対する沿線自治体の支援(自治体の負担は基盤部分に限定)により、民間のノウハウによる効率的な経営のもと、責任の所在を明確化し、持続的に旅客鉄道事業に係る輸送の維持を図ろうとしているものとする。

〔ご質問⑭〕

北近畿タンゴ鉄道の場合、他の選択肢は考えなかったのか。

〔ご回答⑭〕

北近畿タンゴ鉄道を第二種鉄道事業者として、沿線自治体を第三種鉄道事業者とする案も検討されたが、第二種鉄道事業者が第三セクターであると、経営に保守的な企業文化が残り、運行に民間ノウハウの活用が十分に発揮されない恐れがあること、第三種鉄道事業者が沿線自治体であると、沿線自治体が多数(2府県7市町)あるため、各自治体が鉄道施設や車両を分割保有することとなると統一した考え方での一体的な維持管理等に支障が生じ、安全性が確保できない恐れがあること、また各自治体が施設保有会社としての役割を担うと人件費等の実質的な事務コストも大きくなることから、鉄道施設等を現に保有し維持管理等に関するノウハウもある第三セクターの北近畿タンゴ鉄道を第三種鉄道事業者とし、一体管理することとしたと聞いている。

〔ご質問⑮〕

WILLER TRAINS から北近畿タンゴ鉄道に支払われる鉄道施設や車両等の使用料は変動しないのか。

〔ご回答⑮〕

両者の契約により、鉄道施設や車両等の使用料は変動しないこととされている。
(使用期間は10年間)