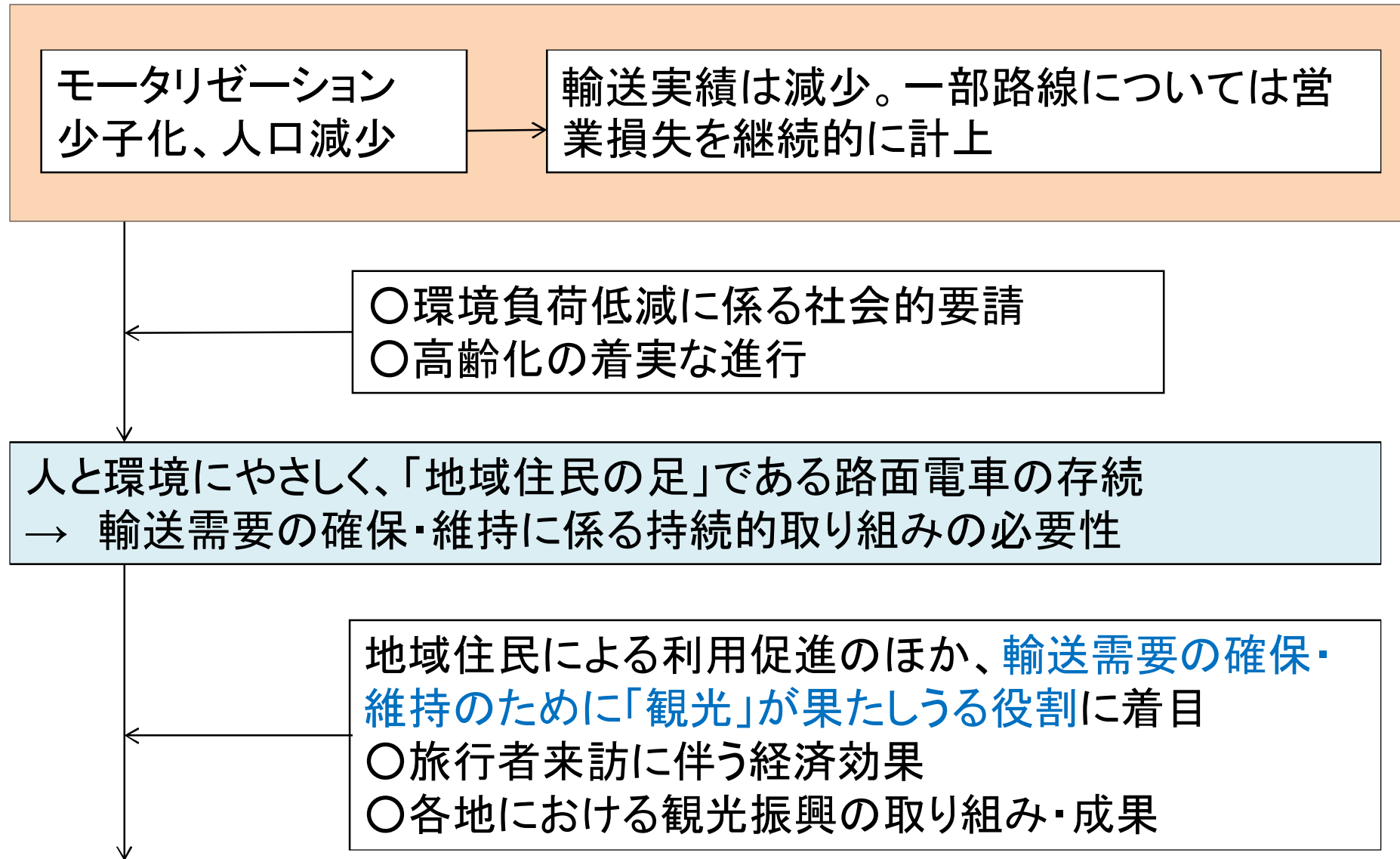


路面電車の観光利用増進に関する考察

(一財)運輸政策研究機構

主任研究員 林 泰三

背景と目的



↓

路面電車の観光利用増進の重要性

↓

路面電車の観光利用増進の方策について、

- ・諸事例をベースに考察・提言するとともに
- ・その意義・有効性につき評価・検証を加えることが目的

※ 全体構成

1. 路面電車をめぐる現状及び展望

- ・輸送密度・収支係数の実態
- ・今後の利用見通し
- ・営業損益、将来人口の推移等による各路線の分類

2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態

- ・主要路線における取り組みの状況【関係各社ヒアリング】
- ・観光利用の実態【現地聴き取り調査】

3. 観光利用増進のための具体的な方法論(考察)

4. 上記考察内容の検証を目的としたアンケート調査

5. 結論

本日のアウトライン

1. 路面電車をめぐる現状及び展望
2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態
(関係各社ヒアリング等)
3. 路面電車の観光利用増進のための具体的な方法論
(考察)
4. 今後の課題

1. 路面電車をめぐる現状および今後の展望

(1) 路面電車事業の概況

○現在では19事業者、路線延長205.5kmが営業。

○我が国では、モータリゼーションの進展、市街地の外延化等に伴い、路面電車の廃止が相次ぐ。今日の営業キロは最盛期の約14%（＊）

＊ 我が国においては1895年に京都市内で最初の路面電車が開業して以来、最盛期の1932年には83事業者が約1479kmを営業。

○平成22年度の財務状況については、19事業者中11事業者（＊）が営業損失を計上。この11事業者は平成20・21年度も営業損失を計上。

＊ うち、7事業者については、21年度との比較において営業損失が増大。

(参考)平成22年度における現況

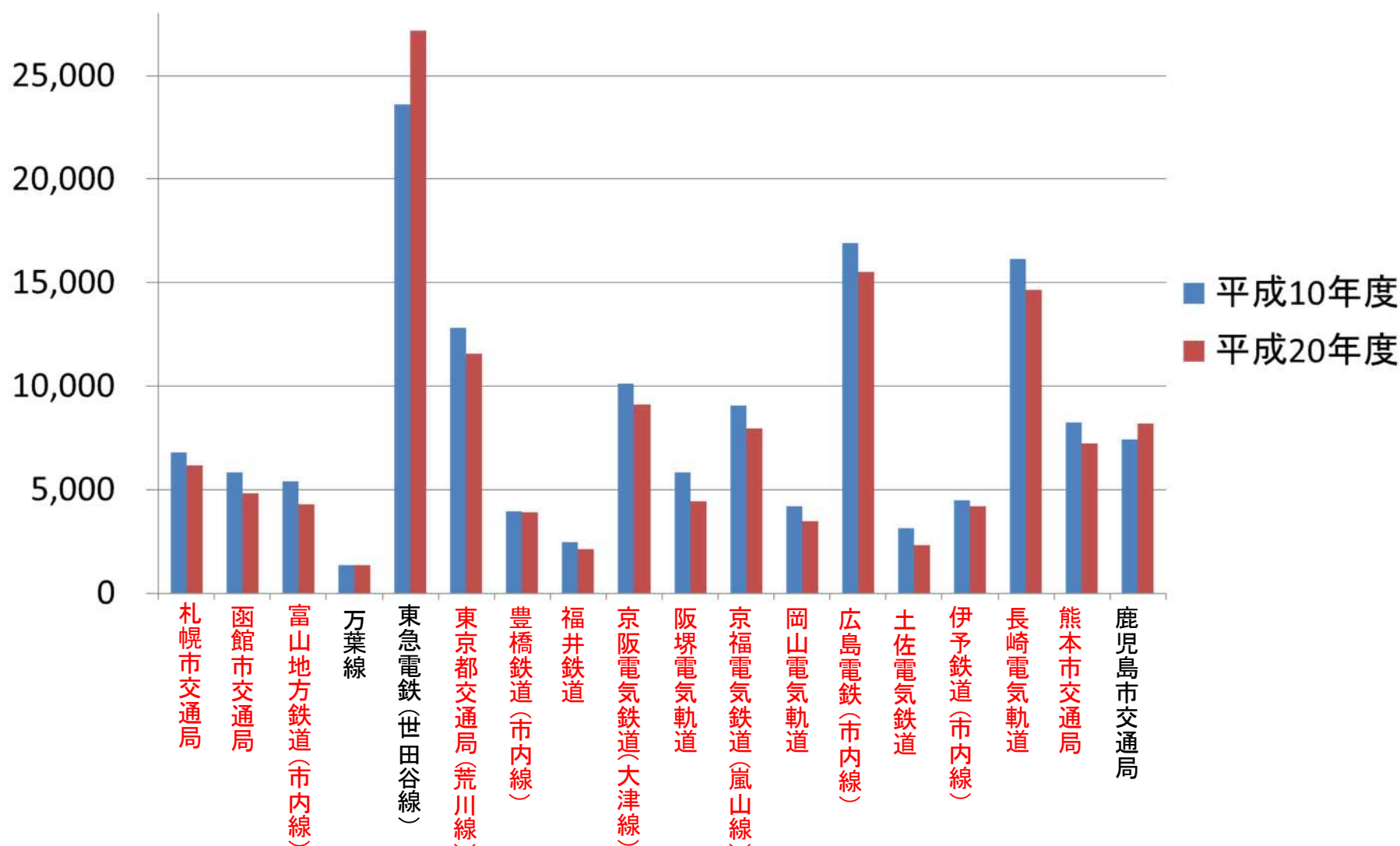
都道府県	事業者名	営業キロ (km)	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	営業損益 (千円)
北海道	札幌市交通局(一条・山鼻軌道線)	8.5	997,165	1,268,910	▲ 271,745
北海道	函館市交通局	10.9	980,701	1,183,018	▲ 202,317
富山県	富山地方鉄道(市内軌道線)	7.3	627,173	465,451	161,721
富山県	万葉線	12.8(4.9)	193,253	257,596	▲ 64,343
富山県	富山ライトレール	7.6(6.5)	310,745	366,900	▲ 56,155
東京都	東京急行電鉄(世田谷軌道線)	5.0	1,959,255	2,218,822	▲ 259,567
東京都	東京都交通局(三の輪早稲田軌道線)	12.2	2,691,541	2,742,427	▲ 50,886
愛知県	豊橋鉄道(市内軌道線)	5.4	375,697	454,831	▲ 79,134
福井県	福井鉄道	21.4(18.1)	361,498	567,238	▲ 205,739
滋賀県 京都府	京阪電気鉄道(大津線)	21.6	2,206,853	3,497,206	▲ 1,290,352
大阪府	阪堺電気軌道	18.7	1,219,021	1,452,648	▲ 233,626
京都府	京福電気鉄道(嵐山線)	11.0	1,208,574	1,154,154	54,420
岡山県	岡山電気軌道	4.7	375,445	368,273	7,171
広島県	広島電鉄(市内軌道線)	19.0	4,246,639	4,191,366	55,273
高知県	土佐電気鉄道	25.3	1,057,282	1,050,292	6,990
愛媛県	伊予鉄道(市内軌道線)	9.6(2.7)	3,032,008	2,970,860	61,148
長崎県	長崎電気軌道	11.5	1,876,620	1,829,448	47,172
熊本県	熊本市交通局	12.1	1,223,533	1,849,612	▲ 626,079
鹿児島県	鹿児島市交通局	13.1	1,507,005	1,469,273	37,732

※「数字でみる鉄道2011」「鉄道統計年報」におけるデータをもとに作成。

※営業キロの()内は、表示路線における鉄道区間の延長内数。

※伊予鉄道の財務数値は鉄道事業分を含む。

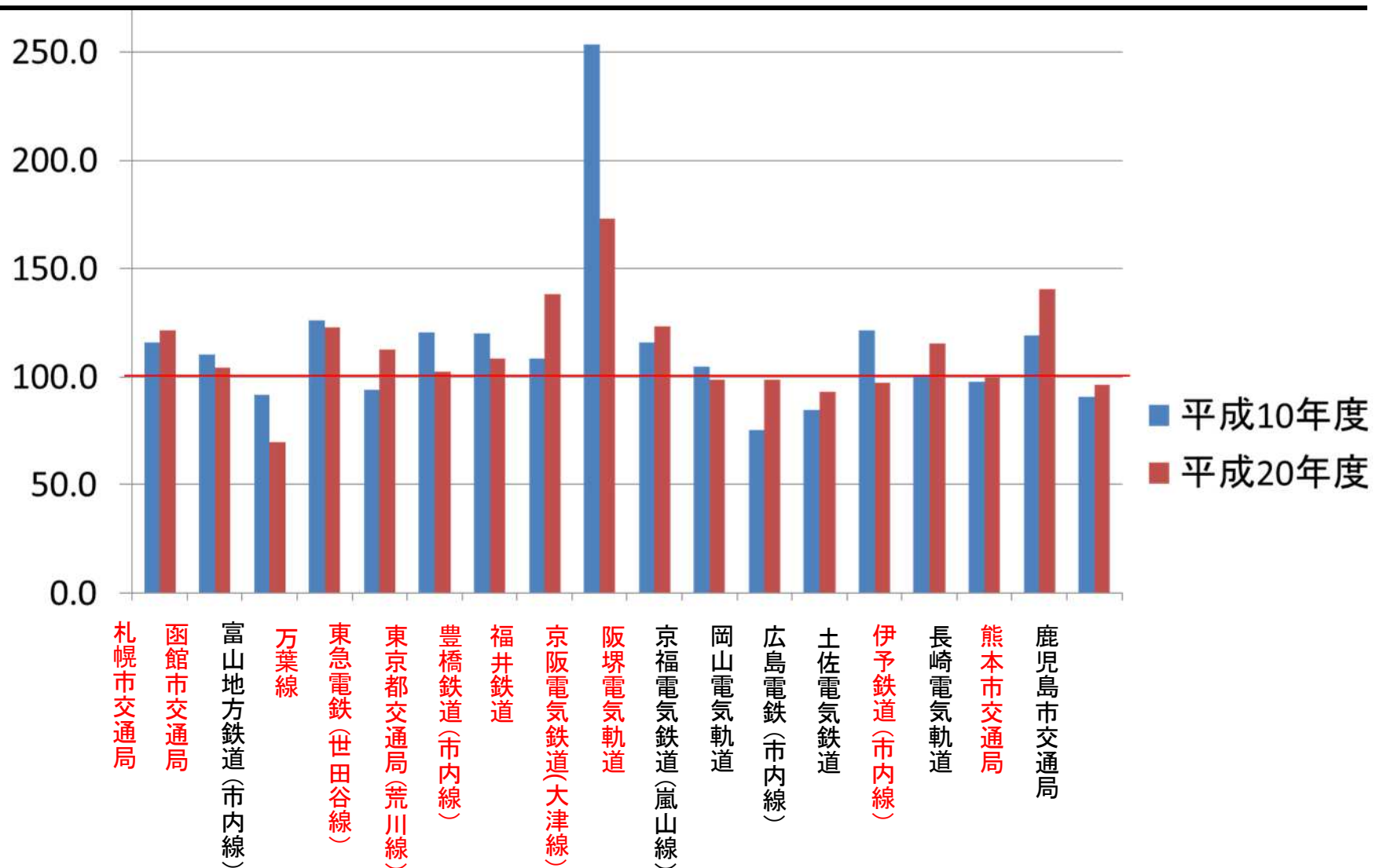
(2) 路面電車各線区における輸送密度^{*}(平成10年度→20年度)



^{*}「輸送密度」とは1日路線1kmあたりの輸送人員で、言えば断面通過数量。
(単位は人／日・キロ。路面電車の平均輸送密度は平成20年度で約7600、平成10年度で約8900。)

赤字で記載した線区については、平成10年度から20年度にかけて輸送密度が減少。

(3) 路面電車各線区における収支係数^{*}(平成10年度→20年度)



* 収支係数とは100円の営業収入を得るために必要な営業費用。(100未満で黒字、100超で赤字)

赤字で記載した線区については、平成20年度において収支係数が100超。

(4) 今後の路面電車の利用見通し

○今後の利用見通しを占う上で参考になるのは、将来人口の推計。

○国立社会保障・人口問題研究所では、2008年(平成20年)12月1日時点で、**市町村別にみた将来人口の推計**を実施。推計期間は2035年(平成47年)まで。

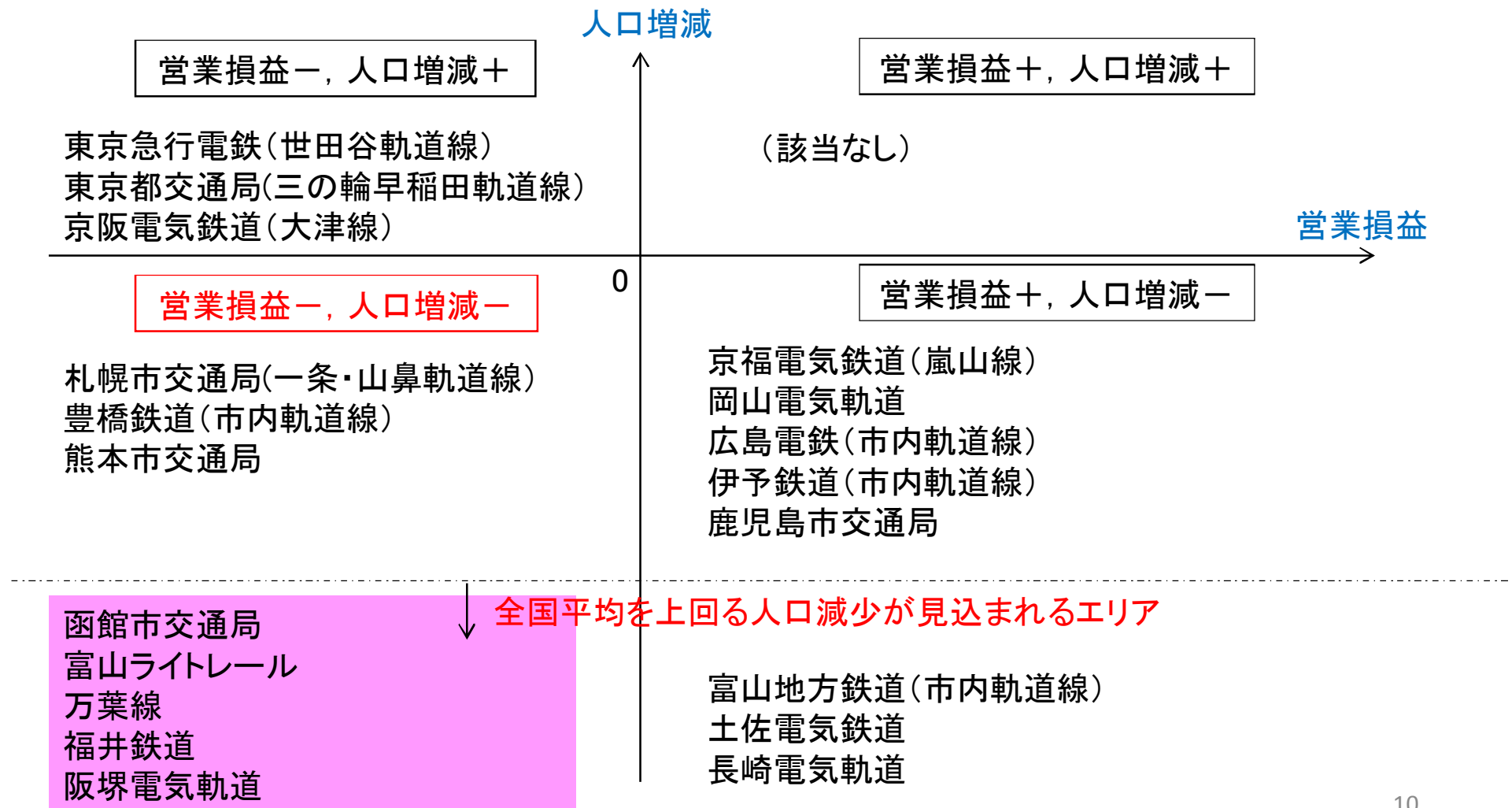
○将来的に、多くのエリアで人口減少が進行。

とりわけ、**函館、高岡、高知、長崎**等においては、**全国平均を上回る割合の人口減少**が見込まれている。

→**路面電車の輸送実績にもマイナスの影響**が見込まれる。

(5) 路面電車各線区の分類

○路面電車19線区を「営業損益」「所在エリアにおける人口増減」という視点から分類すれば下図のとおり。



○路面電車19線区を取り巻く状況は様々であるが、とりわけ、

(i) 営業損失が継続的に発生している路線

(ii) 将来的に、所在市町村における人口減少が見込まれている路線

については、沿線において、他地域から観光客を呼び込むことを通じて、輸送需要を持続的に確保していくことが必要不可欠。

○(i) 及び(ii)に係る路線(とりわけ網掛けを施した部分)については、より重点的な取り組みが必要であるものの、これら路線においても、観光利用に係るポテンシャルは存在。

○次節において、上記路線の事例も含め、路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態につき概観。

本日のアウトライン

1. 路面電車をめぐる現状及び展望
2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態
(関係各社ヒアリング等)
3. 路面電車の観光利用増進のための具体的な方法論
(考察)
4. 今後の課題

2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態

2. 1 主要路線における取り組みの状況

(1) 沿線の観光スポットの魅力向上

(2) 観光資源としての電車の活用

(3) 観光企画乗車券の活用

(4) 観光客に対する誘因付与

(5) 修学旅行誘致による利用増進

(1) 沿線の観光スポットの魅力向上

① 富山ライトレール沿線のケース

取り組みの概要

○富山市では、富山ライトレール沿線に所在する「岩瀬地区」の古い街並みを活用しつつ、観光客を誘致するための取り組みを実施。

○具体的には、平成16年度より「まちづくり交付金」を活用し、

- ・標識(サイン)、外国語案内板の整備
- ・無電柱化、デザイン照明、カラー舗装による高質空間の形成
- ・修景補助を活用した店舗の改修等を実施。

取り組みの成果

○岩瀬地区の景観向上が図られ、観光地としての魅力が増大。

※当該地区における観光入込客数は、平成14年度から20年度にかけて約4割増(28万人→39.7万人)。



北前回船問屋「森家」¹⁴

② 阪堺電気軌道沿線のケース

取り組みの概要

○堺市は路線の存続を図るべく、平成23年1月より10年間にわたり、鉄道会社に対し、運賃・運行面での公的支援を実施。

○同時に、中心部における歴史的文化資産に着目し「**歴史的資源を生かしたまちづくり**」を実施。（歴史的建造物を取得し、これを保存・修理した上で「**町家歴史館**」として一般公開。）

また**多様なモデル観光ルート**を設定し、**ホームページ**等で広く情報発信。

取り組みの成果

○堺市への**観光入込客数は、増加傾向**。平成17年度との比較において、来訪者数が2倍以上に増加した観光スポットも存在。

→上記傾向を、**路面電車利用の増加**に結びつけていくことが、**喫緊の課題**。



町家歴史館山口家住宅

(2) 観光資源としての電車の活用

①「坊っちゃん列車」の運行(伊予鉄道市内軌道線のケース)

取り組みの概要

○伊予鉄道は、2001年(平成13年)に「坊っちゃん列車^{*}」の復元機を運行開始。復元運行されている「坊っちゃん列車」は、往時の列車(汽車)とは異なり、ディーゼル・エンジンを採用。

○運行ルートについては、伊予鉄道松山市駅・道後温泉間、JR松山駅・道後温泉間を毎日運行し、運行頻度は1日当たり合計10便強。運賃は、乗車1回あたり大人300円(2001年の運行開始当時より値下げ)。

* 夏目漱石の小説「坊っちゃん」において、非電化・軽便鉄道時代の伊予鉄道の列車が「マッチ箱のような汽車」として登場。

同小説においては、松山の中学校に赴任する主人公の「坊っちゃん」がこれに乗車したことから、「坊っちゃん列車」と呼ばれていた。



復元運行されている「坊っちゃん列車」

利用増への寄与

○「坊っちゃん列車」は、「道後温泉」「松山城」に次いで、松山において認知度の高い観光資源（松山市「都市イメージ調査」）。

○認知度の高さも影響し、最近、「坊っちゃん列車」の利用者が路面電車全体の利用者数に占める割合は増大。

	市内軌道線全体の利用者数	「坊っちゃん列車」の利用者数	「坊っちゃん列車」利用者数の割合
平成19年度	7,287(千人)	87,446(人)	1.20%
平成20年度	7,347(千人)	101,420(人)	1.38%
平成21年度	6,788(千人)	107,312(人)	1.58%
平成22年度	6,486(千人)	89,424(人)	1.37%
平成23年度	6,596(千人)	93,531(人)	1.41%

※「坊っちゃん列車」の利用者数について、平成22・23年度は、同列車の車両点検に伴う減便のため、平成21年度より一時的に減少。

②路面電車における無料観光案内(伊予鉄道市内軌道線のケース)

取り組みの概要

○「松山観光ボランティアガイドの会」が、伊予鉄道の路面電車を活用した無料観光案内を本年4月からスタート。

○上記ガイドの会に所属するベテランガイドが、毎週土曜日の14時30分にJR松山駅前を出発する道後温泉行きの路面電車に乗車。

約20分の乗車時間中、車窓越しに名所案内(電車運賃を除きガイド料は無料)。

○無料観光案内は、松山市による「瀬戸内・松山キャンペーン」の一環として、市、伊予鉄道及び上記ガイドの会の3者が連携して実施。



③「観光電車」の運行(鹿児島市電のケース)

取り組みの概要

○九州新幹線全線開業に伴い観光入込客の増加が見込まれていた中、「観光電車」を、平成23年3月より運行開始。(運行日は土・日曜日及び祝日で、1日4便)

運行に際しては、ボランティアの市民ガイドが2名乗車し、沿線の街並みや歴史を紹介。

○運行ルートは、鹿児島中央駅前を出発後、同市最大の繁華街「天文館通」等を経由、市街地を一周し、鹿児島中央駅前に戻る経路(所要約70分)。

運賃は大人320円で、1日乗車券による乗車可。



利用動向等

○平成23年度における観光電車そのものの利用実績は計3,050人（同年度におけるトータルの輸送人員（1079.9万人）のうち、0.03%。

しかしながら、九州新幹線全線開通後における観光入込客数の増加傾向を踏まえ、路面電車全体の輸送実績も増加。

	平成22年度	平成23年度	増減率 (22年度→23年度)
鹿児島への観光入込客数	887.5万人	955.5万人	+7.7%
鹿児島における宿泊者数	286.2万人	326.1万人	+13.9%
路面電車の輸送人員	1053.7万人	1079.9万人	+2.4%
路面電車の運輸収入	13億1038万円	13億5345万円	+3.3%

○本年12月の開業100周年を契機に、12月2日から、「観光レトロ電車」を運行開始予定。

これが「呼び水」となり、今後、効果的・継続的なPRを通じて、増加傾向にある輸送実績を堅持できる可能性あり。



20

(3) 観光企画乗車券の活用

① 広島電鉄のケース

取り組みの概要

○世界遺産「原爆ドーム」を擁する広島市内とこのエリアにおけるもう一つの世界遺産「宮島」を結ぶ路線特性を活かした乗車券を設定。

○具体的には、路面電車（軌道区間）、宮島線（鉄道区間）全線を利用できる乗車券として、「電車1日乗車券」のほか、「1日乗車乗船券」「宮島フリーパス」を販売。

このうち、「1日乗車乗船券」「宮島フリーパス」については、宮島フェリー（宮島松大汽船）を利用可能。

さらに「宮島フリーパス」については、ロープウェーも利用可能で、有効期間は2日間。（次表）

○これら乗車券については、将来的に沿線観光施設に係る入場割引を可能にする方向で、現在、調整中。

種別	対象交通機関	有効期間	価格
電車1日乗車券 	路面電車を含む電車全線	1日間	大人600円 (小人半額)
1日乗車乗船券 	路面電車を含む電車全線 宮島松大汽船(宮島口・宮島間)	1日間	大人840円 (小人半額)
宮島フリーパス 	路面電車を含む電車全線 宮島松大汽船(宮島口・宮島間) 宮島ロープウェー	2日間	大人2000円 (小人半額)

② 鹿児島市電のケース

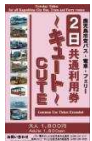
取り組みの概要

○観光客による移動・回遊ルートの一多様性を考慮しつつ、個々の観光客のニーズを踏まえ、観光企画乗車券に係る複数の選択肢を準備。(次表)

○いずれの乗車券も市電を含めた複数の交通機関をカバーするとともに、市内の観光施設への入場割引に係る特典を付与。

○インバウンド振興を図るべく、外国人を対象に、券面表示を多言語（英・韓・中）化した乗車券も新たに発行。

（日本人向けの乗車券より2割程度割安。購入に際してはパスポートの提示が必要。）

種別	対象交通機関	その他特典	価格
市電・市バス 1日乗車券 	・「観光電車」を含む市電 ・観光地周遊のための「鹿児島 シティービュー」を含む市バス	10以上の観光施設 への入館料割引	大人600円 (小人半額)
キュート (平成23年7月よ り発売)  	・「観光電車」を含む市電 ・観光地周遊のための「鹿児島 シティービュー」「桜島アイラン ドビュー」を含む市バス ・桜島フェリー	10以上の観光施設 への入館料割引	1日券 大人1200円 (小人半額) 2日券 大人1800円 (小人半額)
ウェルカム・ キュート (平成24年7月よ り発売)  	(「キュート」と同じ)	(「キュート」と同じ)	1日券 大人1000円 (小人半額) 2日券 大人1500円 (小人半額)

(参考)観光企画乗車券の事例

○ここでは「観光企画乗車券」を、路面電車以外も含め、複数の交通機関の利用が可能で、沿線の観光施設への入場料金の割引等に係る特典が付与されている乗車券と定義。

○「観光企画乗車券」の主たる事例については、以下のとおり。

区分	乗車券の種別	対象交通機関	価格
函館市電	市電・函館バス共通 1日乗車券	市電全線 函館バスの一部区間	大人1000円 (小人半額)
	市電・函館バス共通 2日乗車券	市電全線 函館バスの一部区間	大人1700円 (小人半額)
富山地方鉄道 (富山地鉄)	富山まちなか・八尾 フリー切符	富山地鉄市内電車全線・郊外電車の一部区間 富山地鉄バス(市内中心区間、八尾地区の一部区間)	大人1200円 (小人半額)

区分	乗車券の種別	対象交通機関	価格
富山地方鉄道 (富山地鉄) 富山ライトレール	富山まちなか・岩瀬 フリー切符	富山地鉄市内電車全線・郊外電車の 一部区間 富山ライトレール全線 富山地鉄バス(市内中心区間)	大人800円 (小人半額)
京阪電気鉄道 (大津線) 京福電気鉄道 (嵐山線)	スルッと関西2dayチ ケット	京阪電気鉄道、京福電気鉄道を含む 「スルッと関西」加盟社局の電車・バス	大人3800円 (小人半額)
	スルッと関西3dayチ ケット	京阪電気鉄道、京福電気鉄道を含む 「スルッと関西」加盟社局の電車・バス	大人5000円 (小人半額)
阪堺電気軌道	堺おもてなしチケット	堺市内における阪堺電気軌道線 堺市内指定エリア内の南海バス	大人480円 (小人半額)
伊予鉄道	松山城下めぐりきっぷ	市内電車全線(坊っちゃん列車を除く) 伊予鉄道バスの一部区間	大人2200円 (小人半額)
土佐電気鉄道	MY遊バス乗車券	路面電車の市内均一区間 MY遊バス(観光周遊バス)全区間 ※このほか高知県交通バスの一部路 線を片道1回のみ利用可	1日券 大人1000円 (小人半額) 2日券 大人1600円 (小人半額)

区分	乗車券の種別	対象交通機関	価格
熊本市電	わくわく1dayパス	市電全線、電鉄電車の一部区間 バス(市営、産交、電鉄、熊本都市バス)の指定区間	利用区間に 応じ、 大人500円・ 大人700円・ 大人1500円 (小人半額)
	わくわく2dayパス	市電全線、電鉄電車の一部区間 バス(市営、産交、電鉄、熊本都市バス)の指定区間	大人800円 (小人半額)

(4) 観光客に対する誘因付与

富山ライトレールのケース

取り組みの概要

○富山市では、主なホテル・旅館において希望する宿泊客に対し、「路面電車利用券」を配布（平成22年1月より実施）。

○宿泊客が当該利用券を使用すれば、大人200円、小人100円の普通運賃が、外国人は無料、日本人は半額に割引。
普通運賃との差額分は市が事業者に対し補助。



今後の課題

○宿泊者に対する効果的なPRが行われ、同利用券が積極的に利用されれば、新規需要の喚起も可能。

(5) 修学旅行誘致による利用増進

函館市電のケース

取り組みの概要

○自家用車の増加や電車沿線地区における人口及び事業所数の減少により、輸送実績は継続的に減少（輸送密度は平成10年度から20年度にかけて2割弱の減少）。

○こうした中、函館市においては、**旅行代理店等との連携を強化しつつ、修学旅行を精力的に誘致。**



取り組みの成果

○平成23年度においては、464校24,200人の生徒が市電の1日乗車券を利用。(学校数及び生徒数とも過去5年間で最大。)

○函館市電は、平成22年度から23年度にかけて、東日本大震災の影響等により、輸送実績が減少。

他方、修学旅行生に対する1日乗車券の販売実績は逆に増加。

2. 2 観光利用等の実態に関する現地聴き取り調査

○路面電車の観光利用の実態に係る基礎データの必要性

→「富山ライトレール」「阪堺電気軌道」「伊予鉄道市内軌道線」「鹿児島市電」について、路面電車を利用した観光客を対象に、聴き取り調査を実施。

○各路線における調査の実施場所は以下のとおり。

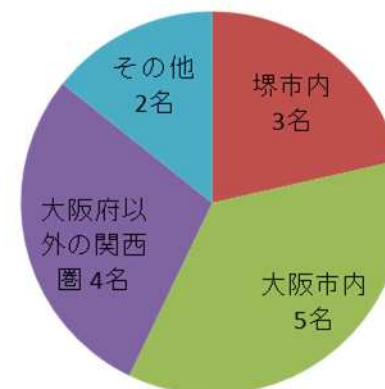
富山ライトレール	「岩瀬浜」 →北前船の回船問屋群が存在。
阪堺電気軌道	「高須神社」～「御陵前」間 →戦災を免れた古い街並み、寺院等が存在。
伊予鉄道市内軌道線	「道後温泉」 →長い歴史を有する日本三古湯の一つ。愛媛県有数の観光地。
鹿児島市電	「天文館通」 →鹿児島の最大の繁華街。一帯は一大商業・娯楽エリア。

問1. どこから来たのか（出発地）

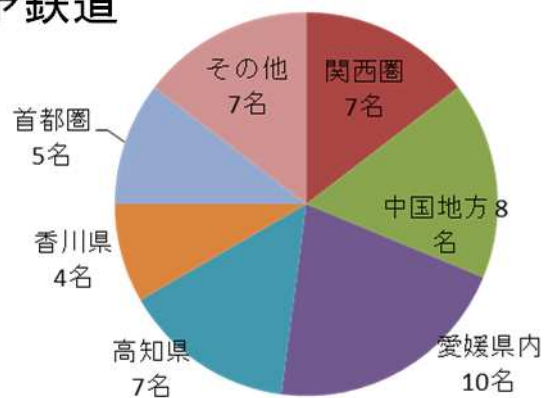
富山ライトレール



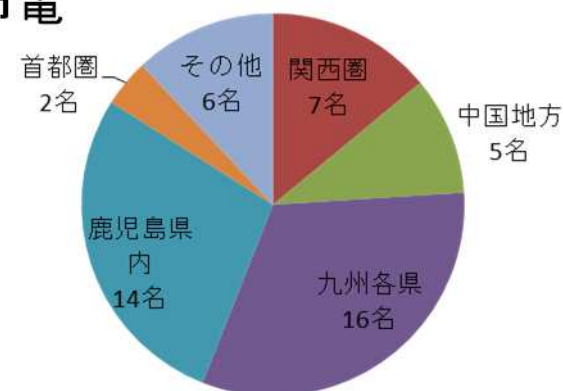
阪堺電気軌道



伊予鉄道



鹿児島市電

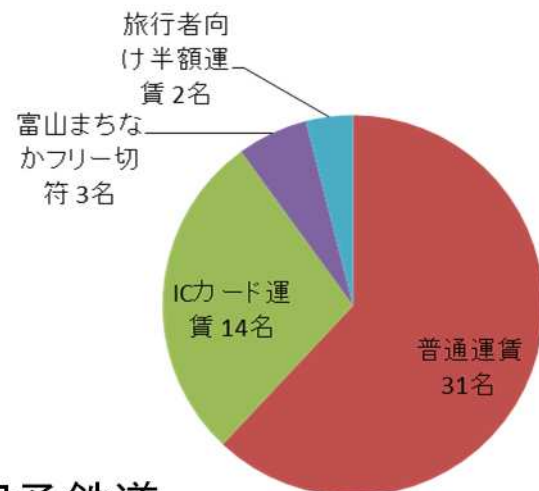


富山ライトレール、伊予鉄道、鹿児島市電については、遠方からの来訪者の割合も高い。阪堺電気軌道については、大阪府内をはじめ関西圏内からの来訪者が大半。

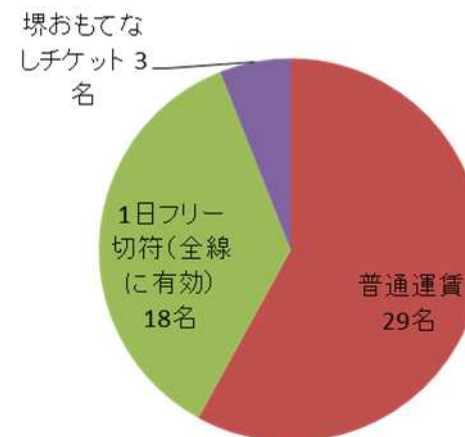
→路面電車の観光利用の増進を図るために、阪堺電気軌道については、**首都圏をはじめ遠方からの観光客も確保する必要あり。**

問2. 購入した切符(支払った運賃)の種類

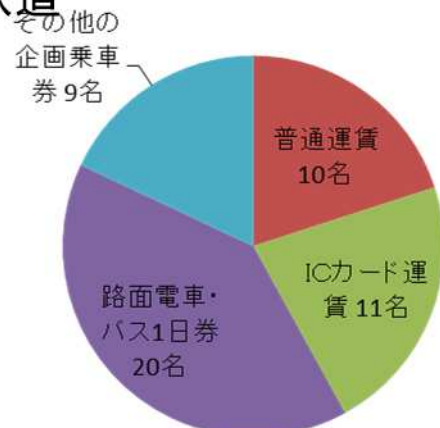
富山ライトレール



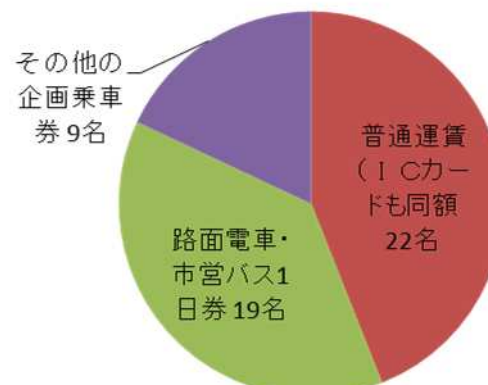
阪堺電気軌道



伊予鉄道



鹿児島市電



富山ライトレール、阪堺電気軌道については、観光客であっても普通運賃利用者の割合が過半数。
伊予鉄道、鹿児島市電については、企画乗車券の利用割合が相対的に高い。

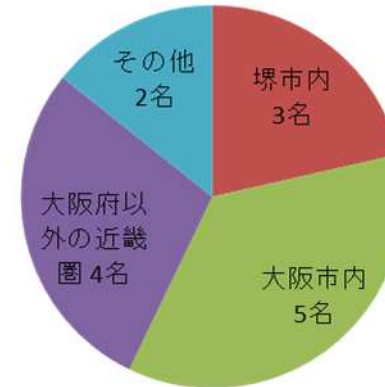
→路面電車の観光利用の増進を図るために、富山ライトレール、阪堺電気軌道については、**企画乗車券の利便性を向上させ、より多くの利用者を確保する必要あり。**

問3. 今回の旅行における宿泊予定の有無（有りの場合には、本日の宿泊場所）

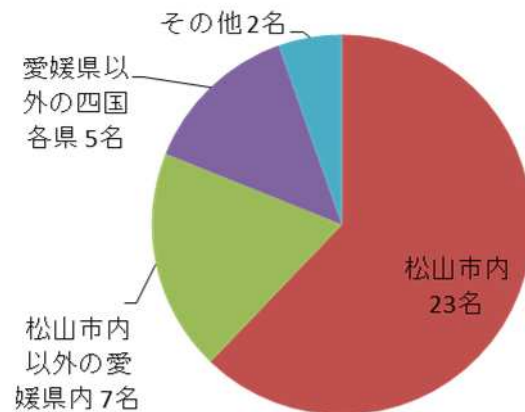
富山ライトレール（有り28名）



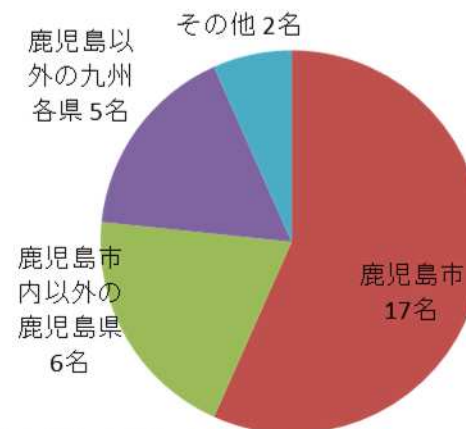
阪堺電気軌道（有り14名）



伊予鉄道（有り37名）



鹿児島市電（有り30名）



伊予鉄道、鹿児島市電については当該エリアにおける宿泊予定者の割合が高い一方で、阪堺電気軌道については、その割合が低い。

→路面電車の観光利用の増進を図るために、**宿泊客の動向にも留意しつつ、企画乗車券の有効期間等にバリエーションを確保**する必要あり。

本日のアウトライン

1. 路面電車をめぐる現状及び展望
2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態
(関係各社ヒアリング等)
3. 路面電車の観光利用増進のための具体的な方法論
(考察)
4. 今後の課題

3. 路面電車の観光利用増進のための具体的な方法論(考察)

○路面電車の観光利用を増進するためには、

- ・沿線において、観光客が有意義な時間を過ごすことができる観光スポットの掘り起しを行い、地域全体の魅力を高めるとともに、
- ・観光モデルルートの設定等を通じて、観光スポットへのアクセスに際し、路面電車が有用である点を、効果的・積極的にPRしていくことが必要。

○とりわけ、将来的に人口減少の割合が高いと見込まれるエリアにおいては、

- ・他地域(他市、他都道府県、外国)からの観光客を積極的に呼び込み、
- ・沿線の観光スポットに効果的に誘導することを通じて、路面電車利用を促進することが重要。

○その際には、路面電車の観光電車化等を通じ、

- ・電車そのものを当該地域に根ざした観光資源とし、観光客にとり、魅力ある存在にするとともに、

- ・電車内において、観光客向けの観光案内を行うなど、電車利用に一定の付加価値を見出しうるような仕掛けを考えることが有用。

○また、エリア内における移動を円滑で、ストレス・フリーなものにするためには、実用性が高い観光企画乗車券の導入が有用。

○観光企画乗車券については、

- ・観光客の移動・回遊の実態を踏まえたエリア設定とし、複数の交通モードの利用を可能にすること(ただし、一定の選択の幅を確保)

- ・交通機関のみならず、観光施設への入場料金の割引、飲食・物販に係る割引・特典等が得られるようにすること

を通じて、観光客に対する訴求力を向上させる必要あり。

○今後、新幹線が新たに開通するエリア(富山、高岡、函館等)については、当該エリアを訪れる観光客の増加を期待することが可能。

かような状況下においては、新幹線を利用して来訪する観光客の移動・回遊手段として、路面電車のサービス向上を着実に進め、新規需要を確保する必要あり。

本日のアウトライン

1. 路面電車をめぐる現状及び展望
2. 路面電車の観光利用増進に係る取り組みの実態
(関係各社ヒアリング等)
3. 路面電車の観光利用増進のための具体的な方法論
(考察)
4. 今後の課題

4. 今後の課題

○路面電車の観光利用増進を目指した取組みに係る検討の掘り下げ(国の内外を問わず、また路面電車以外の事例も含め、より広範・詳細なケース・スタディの実施)

○個々の取組みの有効性、将来的な意義に関する(定性的・定量的)評価

○本日お示した方法論の妥当性を検証するためのアンケート調査の実施
(サンプル数の拡大、利用者の属性に係るクロス集計分析の実施についても検討)

御清聴ありがとうございました。