

井原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画



平成 23 年 3 月

岡山市・倉敷市・笠岡市・井原市・総社市・矢掛町・福山市

目次

井原鉄道沿線
地域公共交通
総合連携計画

第1章 井原鉄道とその沿線の現状

1. 沿線環境.....	1
2. 路線の特徴.....	8
3. 輸送状況.....	9
4. サービス水準.....	11
5. 経営状況.....	14
6. 鉄道施設.....	19

第2章 住民・利用者等のニーズ

1. 住民アンケート調査結果.....	21
2. 関係団体ヒアリング調査結果.....	27
3. 観光モニター調査結果.....	29

第3章 井原鉄道をとりまく課題

1. 輸送人員と収支の見通し.....	33
2. 課題の整理と課題解決に向けた方向性.....	34

第4章 井原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針.....	38
2. 地域公共交通総合連携計画の区域.....	38
3. 地域公共交通総合連携計画の目標.....	38
4. 計画期間.....	38
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体.....	39
6. 事業及び実施主体の一覧.....	52

【参考資料】

1. 井原鉄道活性化協議会構成員名簿.....	参考-1
2. 井原鉄道活性化協議会設置要綱.....	参考-2
3. 井原鉄道活性化協議会事務局規程.....	参考-4
4. 井原鉄道活性化協議会財務規程.....	参考-6
5. 井原鉄道活性化協議会の開催状況.....	参考-9

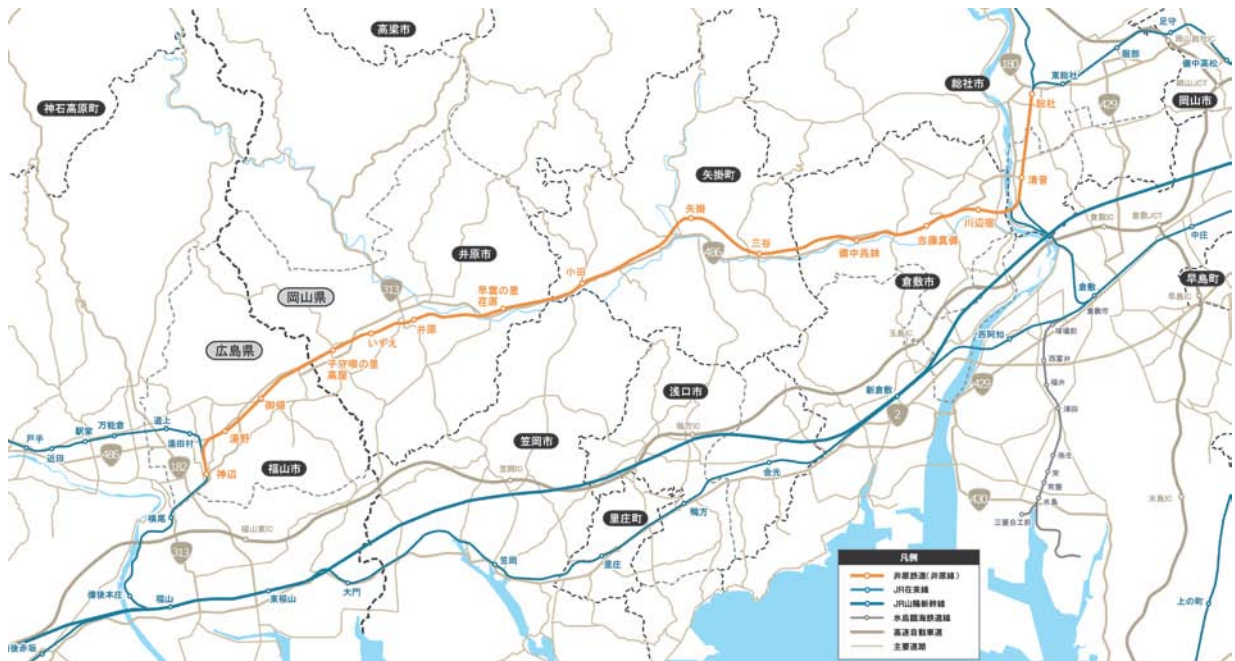
第1章 井原鉄道とその沿線の現状

1. 沿線環境

(1) 地域概況

- 井原鉄道（井原線）は、岡山県西南地域と広島県備後地域を東西に結ぶ路線である。
- 沿線には、岡山県総社市、倉敷市、矢掛町、井原市及び広島県福山市の4市1町が位置している。二県にまたがっているものの、沿線市町は重複・連続した生活圏・経済圏を形成しており、県域を超えた結びつきが強い地域である。
- 都市計画区域内を走る路線ではあるが、市街化区域にある駅は線区両端の7駅のみである。JR山陽本線や福塩線の沿線に比べて、駅周辺において面的な市街化が図られている地域が少なく、主な駅の周辺を除き人口の集積・維持が進みにくい状況にある。

図表 1-1 路線図



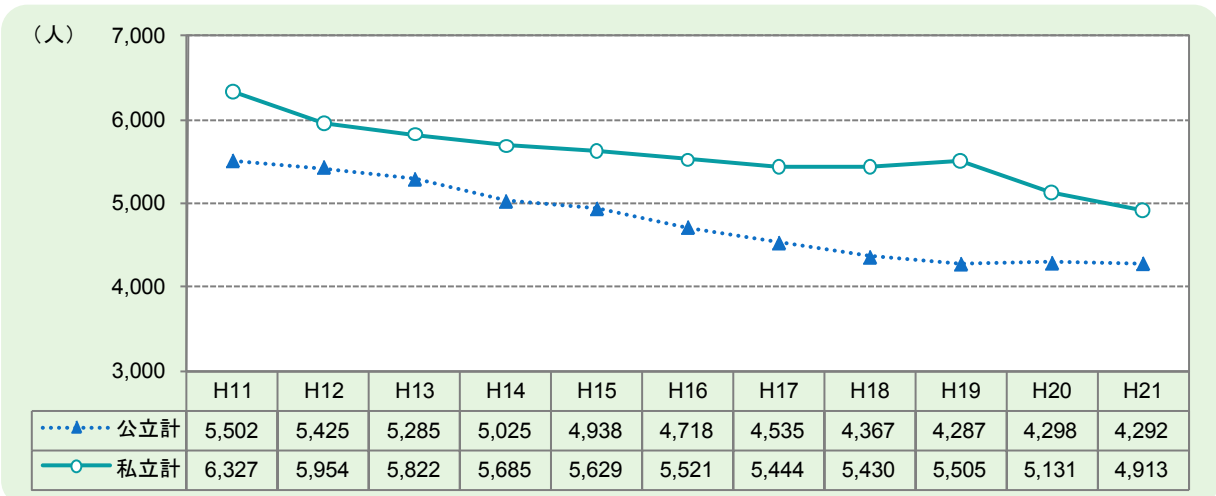
図表 1-2 土地利用状況



(2) 主要施設の分布

- 市役所や町役場、警察署・消防署等の公的施設や医療施設は、総社、吉備真備、矢掛、井原及び神辺の各駅周辺に立地している。
- 沿線には8校の公立高校（定時制を含む）が立地している。沿線及び近隣の公立・私立高校の生徒数は、平成11年から21年までの10年間で約20%減少している。
- 大規模商業施設や、映画館やスポーツ施設等のレジャー施設の多くは、総社市、倉敷市及び福山市の中心部及び近郊に立地している。
- 沿線には、「旧矢掛本陣」（矢掛町）や「田中美術館」（井原市）等の様々な観光施設が点在している。しかしながら、近隣の観光地と比べて知名度や集客力に優れた施設は少なく、沿線の主要有料観光施設の入場者数は、ここ数年横ばいから減少傾向にある。
- 沿線では年間で約60～70件のイベントが開催されている。時期としては春・秋が多く、「矢掛の宿場まつり 大名行列」等、沿線内外から多くの観光客が集まる催しもある。

図表 1-3 公立・私立高校生徒数の推移

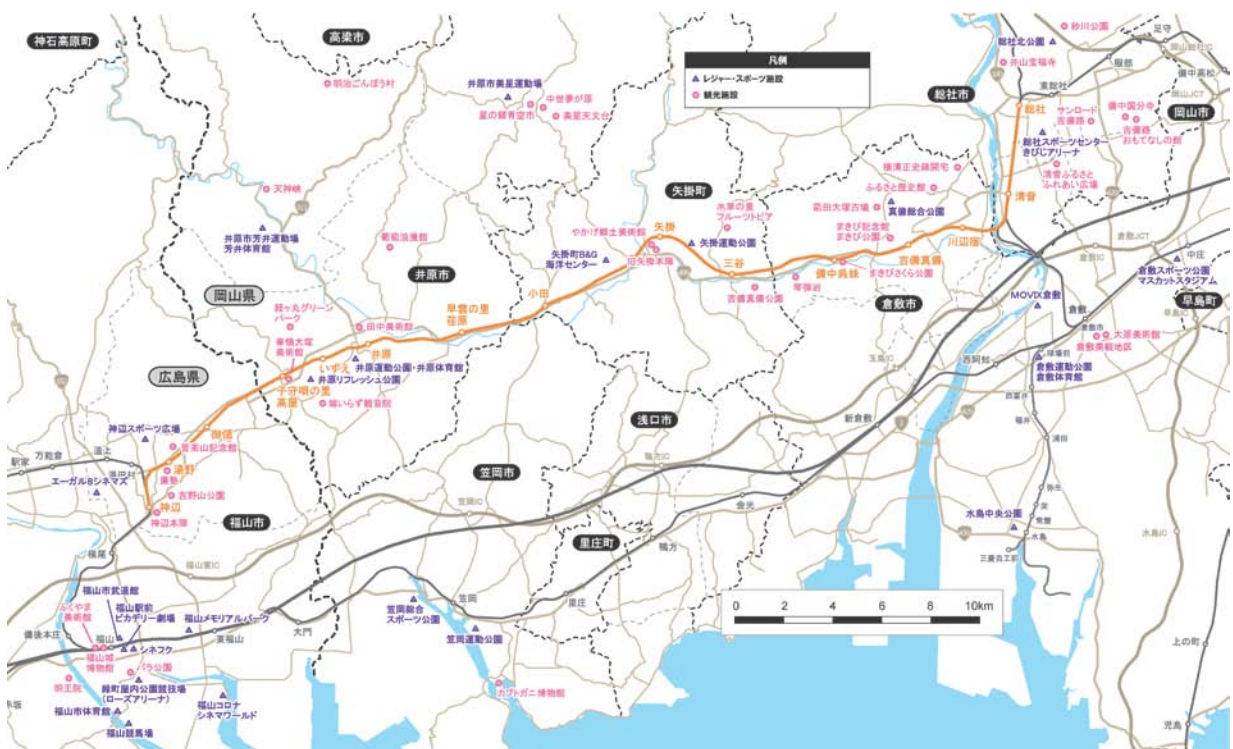


公立：総社、総社南、矢掛、(矢掛商業)、井原、(精研)、神辺、神辺旭、真備陵南、井原市立

私立：岡山龍谷、興譲館、金光学園、おかやま山陽、盈進学園、銀河学院、英数学館、福山暁の星女子、近大付属福山

(資料：岡山県教育行政便覧、広島県公立学校基本数、全国学校便覧)

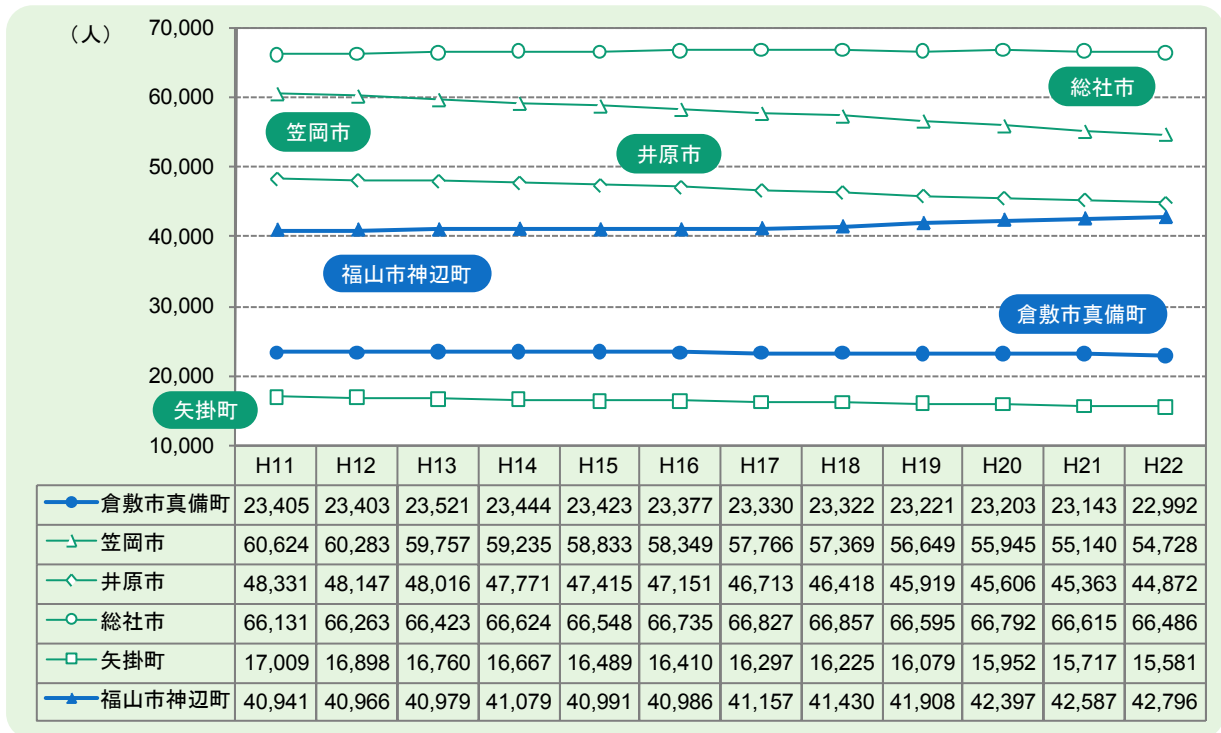
図表 1-4 観光・レジャー施設の分布



(3) 沿線人口

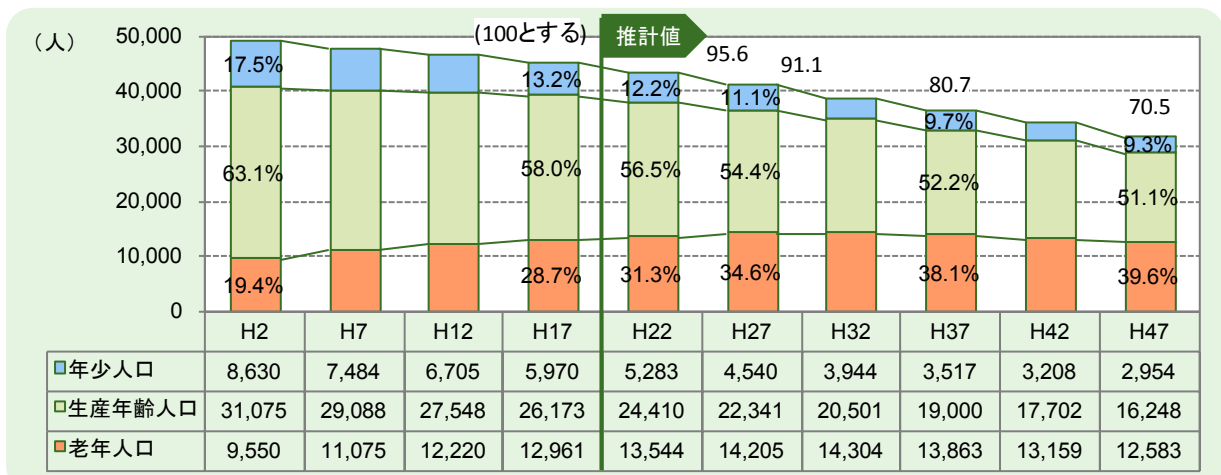
- 沿線市町の人口の推移をみると、福山市神辺町では増加が続いているが、総社市は横ばい、笠岡市、井原市、矢掛町及び倉敷市真備町においては減少傾向がみられ、線区の間中に位置する市町において人口減少が進んでいる。
- 沿線人口の分布状況をみると、井原線沿線は周辺他路線の沿線に比べて人口密度が低く、特に矢掛町から井原市にかけての山側（北部）地域における高齢化率が高い。
- 駅を中心とした半径2km圏内（駅勢圏）の人口は約115千人である。駅勢圏人口が10千人以上の駅は、線区両端の総社、湯野及び神辺の3駅である。
- 駅勢圏内の年齢3区分別人口の構成比をみると、年少人口割合は15%前後、生産年齢人口割合は60%前後、老年人口割合は20~30%前後となっている。総社市では年少人口割合が高く、笠岡市と矢掛町では老年人口割合が高くなっている。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計結果（平成20年）によると、平成17年以降の30年間に於いて、井原市では29.5%、矢掛町では29.2%という急激な人口減少が見込まれる。併せて、老年人口の割合が高まると予測されている。

図表 1-5 沿線市町の総人口の推移



(資料：住民基本台帳（各年3月31日現在）)

図表 1-6 井原市の年齢3区分別人口の推移



(資料：H17年までは国勢調査、H22年以降は国立社会保障・人口問題研究所（H20年12月）による推計値)

(4) 就業者数と通勤流動及び事業所分布

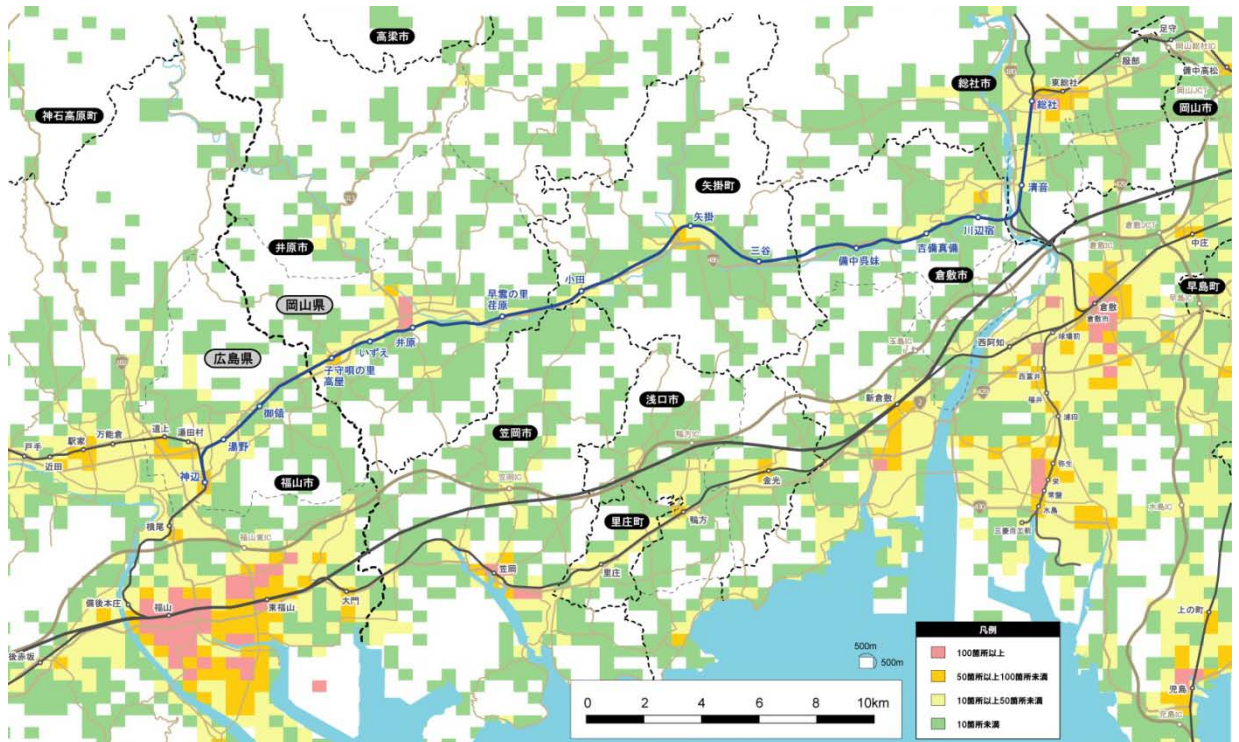
- 平成2年と平成17年とを比較して常住地別就業者数が増加しているのは倉敷市、総社市及び神辺町の2市1町であり、他の沿線市町では減少している。
- 東西方面とも、沿線外への流出が沿線内への流入を上回っている。矢掛町と井原市を境に、東側では総社・倉敷・岡山方面、西側では神辺・福山方面の流れが多い。
- 井原市と矢掛町では産業別従業者数が減少傾向にあり、製造業が盛んな井原市においては、平成13年から平成18年までの5年間の減少率が17%となっている。
- 事業所数・従業者数の分布をみると、線区両端の神辺駅と総社駅の周辺のほか、井原、矢掛、吉備真備～川辺宿の各駅周辺において一定の集積がみられる。
- 大規模事業所は総社市と井原市に一定数が集中している。中間線区においては、駅間や駅から一定の距離がある場所に立地している場合が多い。

図表 1-7 関係市町間の通勤流動

	↓表側: 従業地 →表頭: 常住地									
	倉敷市	笠岡市	井原市	総社市	矢掛町	神辺町	岡山市	建部町	瀬戸町	福山市
倉敷市	181,041	1,350	480	6,372	1,047	70	14,796	32	117	701
笠岡市	1,032	14,462	1,187	88	425	263	292			2,857
井原市	472	1,108	15,657	117	710	859	84			1,212
総社市	4,683	54	105	18,694	227	9	2,557	12	9	58
矢掛町	754	447	786	165	4,409	27	49			81
神辺町	25	154	598		15	9,185				5,080
岡山市	24,708	745	249	5,209	332	61	279,156	979	2,478	821
建部町	17			13			294	1,846	10	
瀬戸町	60			12			1,108	11	2,911	
福山市	1,042	4,753	2,275	86	207	8,757	592		8	175,632
高梁市	444	26	169	935	36	3	467	4	2	22
新見市	126		9	92			151			5
金光町	786	149	45	23	48	3	49			30
鴨方町	964	746	131	42	130	20	95			160
寄島町	175	142	12		12		14			27
里庄町	792	1,321	222	42	104	32	74			303
府中市	12	30	68			474	15			5,424
早島町	1,480			107	14					
尾道市	45		25			137				
岡山県内その他	2,633	52	21	465	11	4	15,031	328	1,819	79
広島県内その他	340	180	41	66	17	266	746	0	12	9,206
岡山県・広島県を除く県外	1,273	76	6	143	28	37	2,401	16	72	750
常住する従業者計	222,904	25,795	22,086	32,671	7,772	20,207	317,971	3,228	7,438	202,448

(資料：平成17年国勢調査)

図表 1-8 事業所数の分布

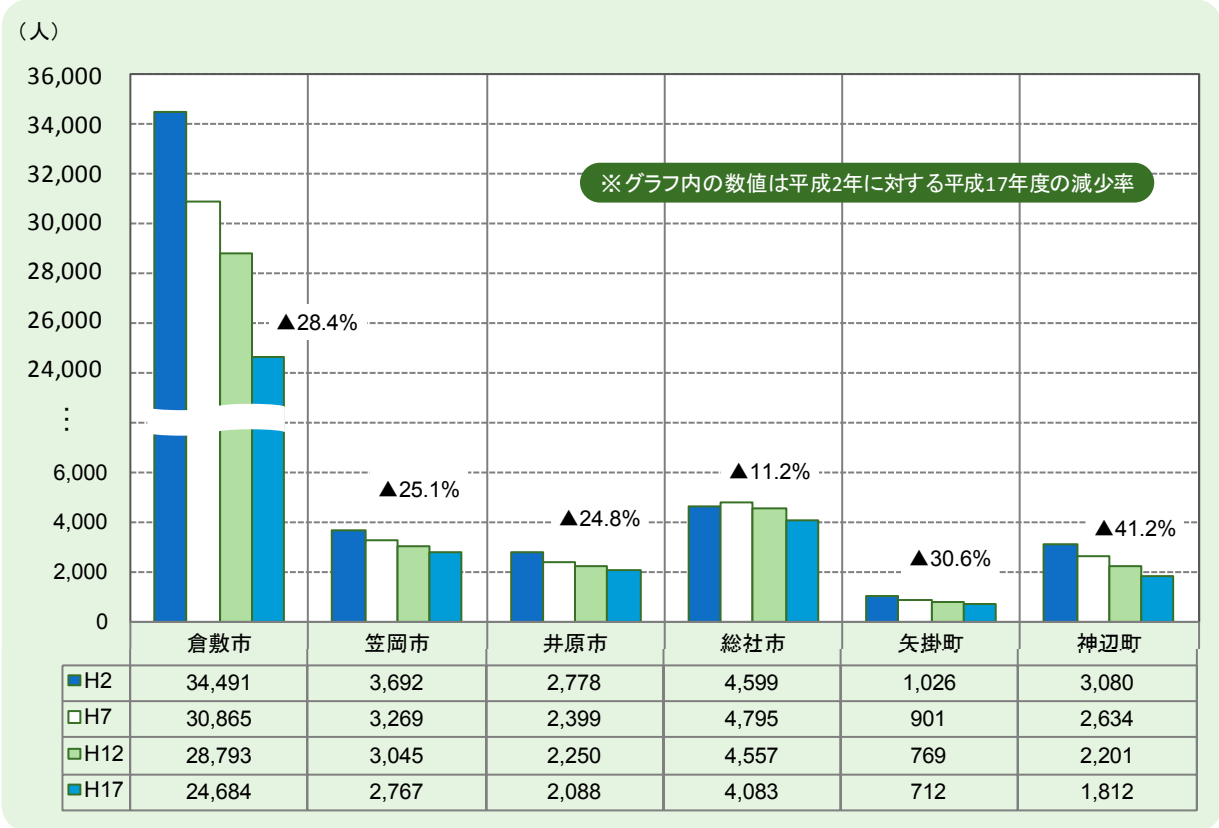


(資料：平成18年事業所・企業統計調査)

(5) 就学者数と通学流動

- 常住地別就学者数については、平成2年と平成17年とを比較するといずれの市町においても減少しており、特に神辺町の減少率が高い。
- 通学流動についても、通勤流動と同じく流出が流入を上回っている。自市町外への通学者の動きをみると、概ね県境を境として東西に分かれているが、矢掛町と井原市については笠岡市への通学者が最も高い割合を占めている。

図表 1-9 常住地別の就学者数



(資料：平成17年国勢調査)

図表 1-10 関係市町間の通学流動

↓表側:通学地 →表頭:常住地

	倉敷市	笠岡市	井原市	総社市	矢掛町	神辺町	岡山市	建部町	瀬戸町	福山市
倉敷市	17,802	186	107	697	66	43	1,676	13	18	397
笠岡市	93	1,487	287	3	97	8	7			137
井原市	33	177	1,117	9	43	72	5			40
総社市	482	17	22	2,024	29	1	515	5	6	14
矢掛町	122	39	158	57	310		1			
神辺町	1	2	3		1	692				398
岡山市	4,350	313	144	918	91	58	37,229	221	333	604
建部町	0						43	67	1	
瀬戸町	8			1			167		229	
福山市	194	214	155	18	20	775	118		5	17,005
高梁市	306	12	37	210	18	7	349	6	8	55
新見市	10		1	2			8			5
金光町	127	76	18	10	6	8	33			246
鴨方町	404	181	25	16	4	4	35			183
寄島町	11	2	1				2			4
里庄町	1	2								3
府中市						85				491
岡山県内その他	288	7	2	39	5	4	1,122	24	98	15
広島県内その他	62	22	11	8	4	51	81	0	3	747
岡山県・広島県を除く県外	390	30	0	71	18	4	874	9	24	354
常住する通学者計	24,684	2,767	2,088	4,083	712	1,812	42,265	345	725	20,698

(資料：平成17年国勢調査)

(6) 道路整備と交通量、交通分担率

- 東西方向には、井原線にほぼ並行する形で国道 486 号が走っている。井原市以東は以西よりも概ね早い時期に整備されたため、規格が古く、車線幅の狭い区間が多い。
- 南北方向には、国道 313 号等の幹線道路が整備されている。国道 486 号や国道 313 号の市街地区間では、渋滞緩和のためのバイパス道路の整備が進められている。
- 国道 486 号の平日 24 時間交通量は、清音～備中呉妹間、井原～子守唄の里高屋間、御領～神辺間で 20 千台を超えている。特に、矢掛～備中呉妹間で増加傾向にある。
- 国道 486 号のピーク時間交通量は、矢掛～井原間が他区間に比べて少なく、矢掛・井原を境に流れが倉敷・岡山方向と神辺・福山（笠岡）方向に分かれている。また、混雑時平均旅行速度は、井原～高屋間と御領以西を除き概ね 30km/h 以上である。
- 自動車保有台数は、倉敷市、福山市及び総社市以外の市町では横ばいから減少傾向にある。平成 21 年 3 月末時点における一人あたりの自動車保有台数は沿線市町のすべてが全国平均を上回っており、特に井原市、総社市及び矢掛町において高い。
- 平成 12 年国勢調査における交通分担率（15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段）をみると、「自家用車」の割合は井原市と矢掛町で高く、約 75%にのぼっている。
- 井原～倉敷間における混雑時所要時間を比較すると、井原線利用の場合は 51 分（乗り継ぎ時間を含む）、自動車は 59 分であり、速達性では井原線が優位である。

図表 1-11 道路交通網



図表 1-12 一人あたり自動車保有台数(平成 21 年 3 月末現在)

	自動車保有台数 (台)	住民基本台帳人口 (人)	一人あたり台数 (台/人)
倉敷市	346,926	473,743	0.73
笠岡市	39,256	55,140	0.71
井原市	34,460	45,363	0.76
総社市	50,898	66,615	0.76
矢掛町	12,937	15,717	0.82
福山市	333,658	463,817	0.72
岡山県	1,456 千台	1,944 千人	0.75
広島県	1,791 千台	2,859 千人	0.63
全国	76,804 千台	127,076 千人	0.60

(資料：自動車保有車両数月報、住民基本台帳人口)

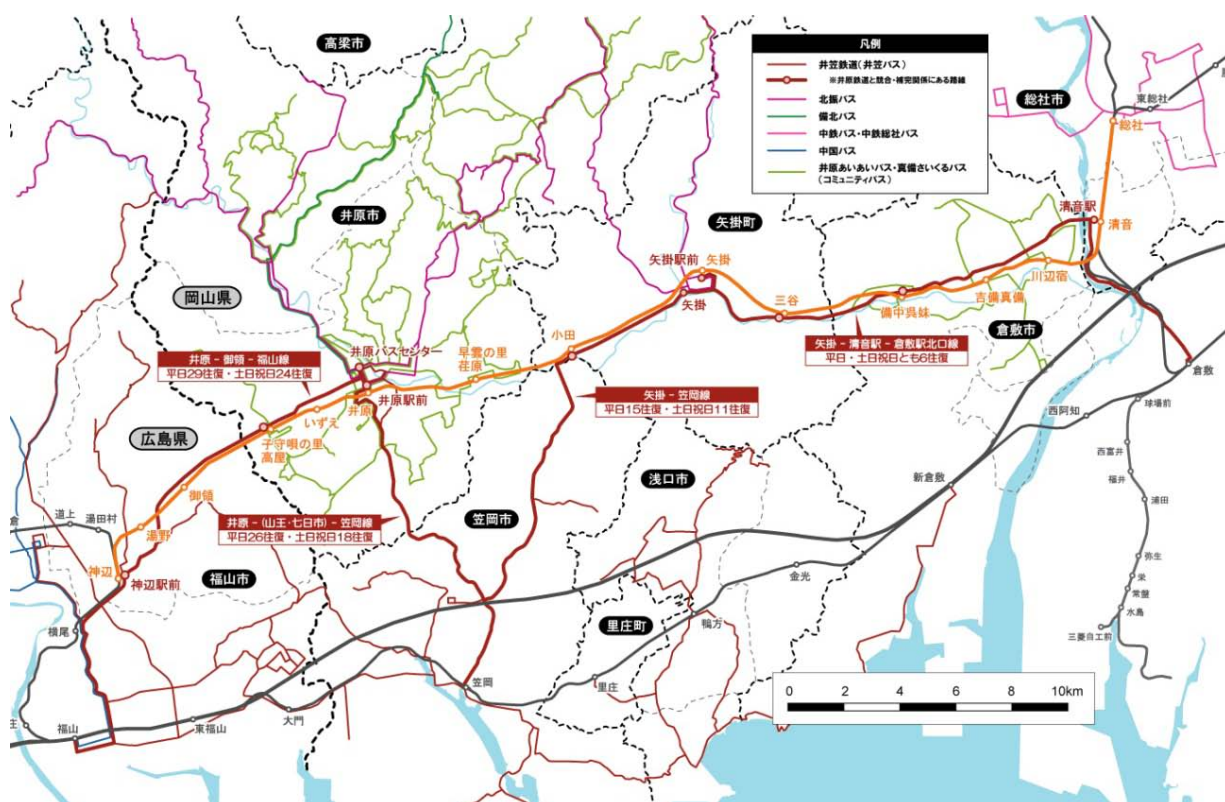
(7) JR との接続

- 線区東端では、総社駅で JR 伯備線及び吉備線と、清音駅で伯備線とそれぞれ接続している。西端では神辺駅において JR 福塩線と接続しており、福山駅まで乗り入れる列車が一日 3 往復運行されている（井原鉄道から JR 西日本への片乗り入れ）。
- 倉敷～福山間は JR 山陽本線（及び山陽新幹線）で結ばれている。日中一時間あたりの運行本数は、井原線の 1 本程度に対し山陽本線は 4 本である。清音以北の伯備線沿線から福山へ向かう場合、神辺以北の福塩線沿線から倉敷へ向かう場合とも、倉敷又は福山で山陽本線に乗り継ぐ方が運賃・時間とも優位である。
- JR との接続駅における一日あたり平均乗車人員の推移（平成 12 年度～平成 20 年度）をみると、清音駅については JR が減少傾向にあるのに対し井原線は横ばいから微増、神辺駅については JR・井原線とも横ばいから微減傾向を示している。

(8) バス路線との接続・競合

- 清音～矢掛間で井笠鉄道（井笠バス）の「矢掛―清音駅―倉敷駅北口線」、井原～神辺・福山間で「井原―御領―福山線」と並行している。また、井原線沿線と笠岡方面とを結ぶ路線として、「井原―笠岡線」、「矢掛―笠岡線」の 2 路線がある。
- 井笠バスの「井原～御領～福山線」との並行区間におけるサービス水準を比較すると、井原線の方が始発は早く終発は遅いが 3 往復を除き神辺駅での乗り換えが必要、運行本数は同程度、井原～福山間の運賃は同額となっており、サービス水準は拮抗している。また、バスは 30～40 分間隔のパターンダイヤとなっているが、井原線との調整は行われておらず、時間帯によっては鉄道とバスが間を置かず発着することがある。
- 井原市及び矢掛町からは、北部の山間地に向かって北振バスや備北バスの路線が運行されている。倉敷市真備地区と井原市内ではコミュニティバスが運行されている。
- 倉敷駅を起点とする等時間到達圏（乗り換え時分は含まない）をみると、矢掛までは 30 分圏内、井原までは 45 分圏内となっている。福山駅を起点とすると、井原以東は 45 分圏内、矢掛以東は概ね 60 分圏内である。

図表 1-13 公共交通網（井原線に関する路線のみ記載）



（資料：各事業者）

2. 路線の特徴

(1) 沿革

- 井原線は、昭和41年7月に国鉄新線として工事が始められたが、国鉄再建のあおりを受け、着工から14年が経過した昭和55年12月に工事が凍結された。
- しかしながら、岡山県西南地域と広島県備後地域を結ぶ交通移動の改善と、地域の振興・発展に重要な役割が期待されることから、昭和61年12月における「井原鉄道株式会社」の設立を受け、昭和62年12月に日本鉄道建設公団により工事が再開され、平成11年1月11日に開業を迎えた。

(2) 路線概要

- 総社駅（総社市）を起点として、倉敷市、矢掛町、井原市を経て神辺駅（福山市）に至る路線である。総社駅においてJR伯備線及び吉備線と、清音駅において伯備線と、神辺駅において福塩線と接続している。
- 路線延長（営業キロ）は41.7kmで15駅を有する。総社～清音間は第2種鉄道事業であり、JR伯備線の線路を使用して営業している。
- 総社～清音間を除き単線区間であり、すべての列車が普通列車（各駅停車）である。
- 駅係員が配置されている駅は、井原駅及び神辺駅（有人駅）と清音駅（委託駅）である。吉備真備駅、矢掛駅及び子守唄の里高屋駅の3駅は簡易委託駅となっている。
- 現有車両は13両で、平日朝の一部時間帯を除き1両で運行されている。

図表 1-14 駅間営業キロ・線路略図・列車運行回数

駅名	総社	清音	川辺宿	吉備真備	備中呉妹	三谷	矢掛	小田	早雲の里 在原	井原	いずえ	子守唄の里 高屋	御領	湯野	神辺	横尾	備後本庄	福山		
管理区分	×	○	×	△	×	×	△	×	×	◎	×	△	×	×	○					
営業キロ (km)	3.4	2.6	2.2	2.9	4.0	3.1	5.2	3.4	3.7	1.8	1.8	3.5	1.9	2.2	2.3	4.3	1.8			
区分	↑ 第2種鉄道事業区間：3.4km (JR伯備線の線路を使用)														井原鉄道 (38.3km)			JR福塩線乗入れ (8.4km)		
線路略図																				
運行本数 (上下計)	31本 (上り15本、下り16本)														9本 (上り5本、下り4本)			6本 (上下各3本)		
	3本 (上り2本、下り1本)						3本 (上り1本、下り2本)						14本 (上下各7本)							

※管理区分のうち◎は直営駅、○は委託駅、△は簡易委託駅、×は無人員

(資料：井原鉄道)

3. 輸送状況

(1) 輸送人員及び輸送関係指標

- 年間輸送人員は平成 18 年度から 4 年連続して減少しており、平成 21 年度で 1,017 千人となっている。特に定期外の減少が著しく、平成 21 年度は 10 年前の約 8 割である。
- 通勤定期は平成 20 年度まで増加傾向にあったが、平成 21 年度は微減となっている。通学定期は平成 17 年度から減少を続けている。
- 輸送人員ベースでの定期・定期外比率は、平成 21 年度でおよそ 65:35 である。また、通勤定期と通学定期の割合はおよそ 4:6 で、開業当初に比べて差が縮小している。通勤定期の割合が高いのは、沿線が岡山・倉敷のベッドタウン的要素を持つこと、沿線に比較的、工場等の事業所があること等が原因と考えられる。
- 輸送人キロ、輸送密度、乗車効率、平均乗車キロ等の輸送関係指標の推移をみると、いずれも横ばいから減少傾向にある。

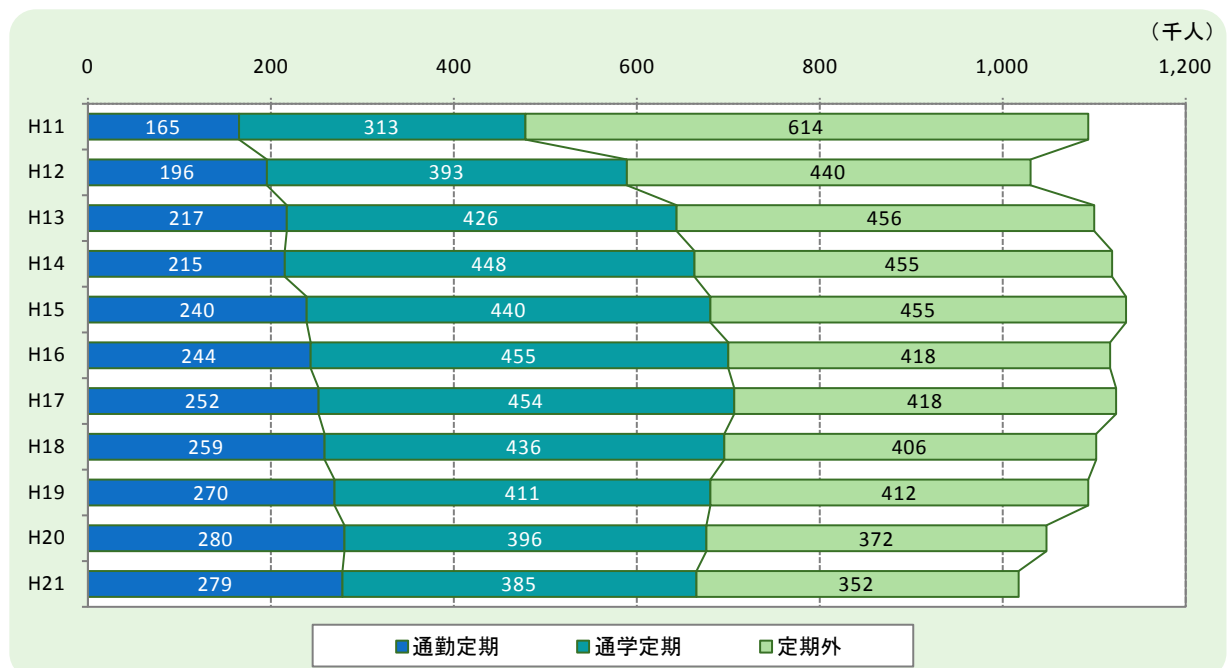
図表 1-15 年間輸送人員・指数の推移

年度	年間輸送人員		定期						定期外	
	(千人)	指数	(千人)	指数	うち通勤		うち通学		(千人)	指数
平成 11 年度	1,092	106	478	81	165	84	313	80	614	140
平成 12 年度	1,029	100	589	100	196	100	393	100	440	100
平成 13 年度	1,099	107	643	109	217	111	426	108	456	104
平成 14 年度	1,118	109	663	113	215	110	448	114	455	103
平成 15 年度	1,135	110	680	115	240	122	440	112	455	103
平成 16 年度	1,117	109	699	119	244	124	455	116	418	95
平成 17 年度	1,124	109	706	120	252	129	454	116	418	95
平成 18 年度	1,101	107	695	118	259	132	436	111	406	92
平成 19 年度	1,093	106	681	116	270	138	411	105	412	94
平成 20 年度	1,048	102	676	115	280	143	396	101	372	85
平成 21 年度	1,017	99	664	113	279	142	385	98	352	80

※指数は平成 12 年度の値を 100 としたものの。

(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

図表 1-16 年間輸送人員の推移



(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

(2) 利用実態

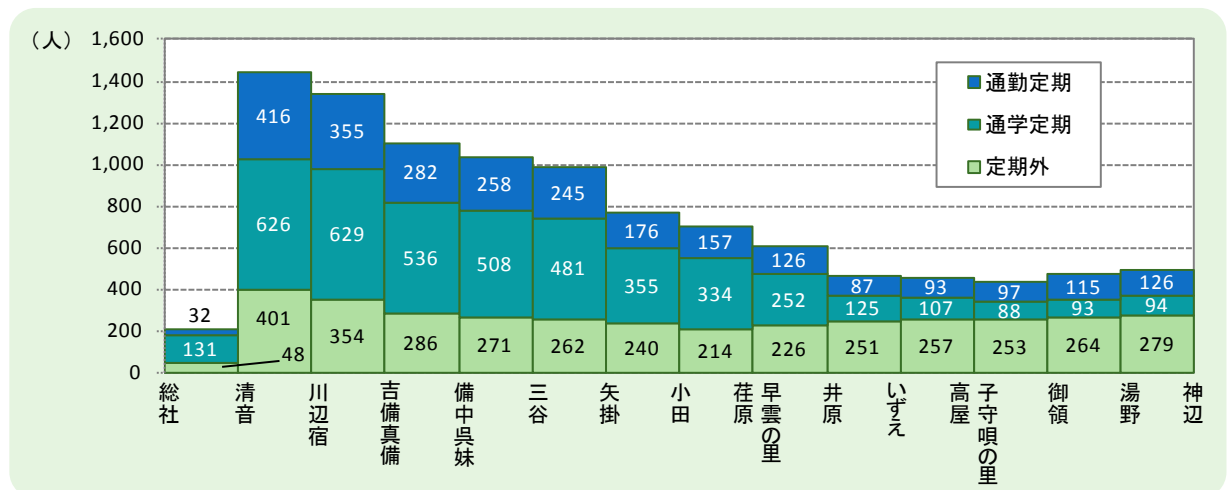
- 一日あたりの平均乗車人員は清音駅が最も多く、以下、井原、矢掛、神辺、吉備真備の順になっている。10年前と比較すると、ほとんどの駅で減少している。
- 駅間通過人員は清音～川辺宿間が最も多く、井原方面に向かって少なくなり、井原から神辺方面に向かってまた多くなっており、井原駅の前後を境に清音方面と神辺方面に大きく分かれている。総社～清音間の利用者は全区間で最も少ない。
- 過去3回（平成14年、平成18年、平成22年）の乗降人員調査における駅間ODの変化をみると、通勤定期は全体的に増加がみられ、特に井原以西の各駅を発着する流動が増加している。通学定期は神辺～井原間が大きく減少している。
- 曜日別の駅間通過人員をみると、定期外について、平日よりも土曜日・日曜日の方が多いのが特徴である。特に井原以東の区間において顕著である。
- 過去3回の乗降人員調査（同上）における駅間通過人員の推移をみると、平日の通勤定期は全区間で平成18年度より増加している。通学定期には大きな変動はみられない。
- 時間帯別の乗車人員をみると、平日は上り・下りとも6～9時台がピーク時間帯であり、上り（清音・総社方面）の方が集中度が高い。

図表 1-17 一日あたり平均乗車人員の変化(10年前との比較)

駅名	一日あたり平均乗車人員（人）			定期（人）		定期外（人）	
	H12年	H22年	増減率	H12年	H22年	H12年	H22年
総社	175	85	▲51.4%	97	65	78	20
清音	521	530	1.7%	302	343	219	187
川辺宿	118	105	▲11.0%	72	48	46	57
吉備真備	217	216	▲0.5%	125	152	92	64
備中呉妹	67	41	▲38.8%	44	31	23	10
三谷	59	44	▲25.4%	36	31	23	13
矢掛	382	302	▲20.9%	247	222	135	80
小田	94	71	▲24.5%	45	43	49	28
早雲の里荏原	87	104	19.5%	48	65	39	39
井原	377	306	▲18.8%	211	155	166	151
いづえ	20	26	30.0%	10	19	10	7
子守唄の里高屋	82	81	▲1.2%	46	37	36	44
御領	88	35	▲60.2%	20	16	68	19
湯野	54	52	▲3.7%	26	22	28	30
神辺	232	233	0.4%	118	92	114	141
合計	2,573	2,231	▲13.3%	1,447	1,341	1,126	890

(資料：井原鉄道利用実態調査報告書（各年）)

図表 1-18 駅間通過人員(平成22年平日)



(資料：平成22年井原鉄道利用実態調査報告書)

4. サービス水準

(1) 運行本数・始発・終発時刻

- 平日は、総社～清音間が17往復、清音～早雲の里荏原間が23往復、早雲の里荏原～井原間が30往復、井原～神辺間が27往復運行されている。休日は、早雲の里荏原～神辺間（朝）の1往復が運休となるほかは、平日と同じダイヤである。
- 神辺～福山間の福塩線に乗り入れする列車は、平日・土休日とも朝・昼・夕に1往復ずつ、計3往復運行されている。
- 始発時刻については、井原以東では上りが5時台で下りが6時台、井原以西ではその逆になっている。終発時刻は、下りの総社～吉備真備間と井原～湯野間、上りの神辺～湯野間と井原以東の区間では21～22時台、他は23時台前半となっている。
- 平均駅間距離は3.0kmであり、JR福塩線の福山～府中間の平均（1.7km）よりは長いがJR山陽本線の岡山～福山間の平均（4.5km）よりは短い。

図表 1-19 運行本数、始発・終発時刻

駅名	営業キロ (km)	本数（平日）*2		始発時刻*3		終発時刻*3	
		上り	下り	下り	上り	下り	上り
総社	0.0	—	17	7:09 (5:22)	—	21:25 (22:41)	—
清音 △	3.4	17	23	6:01	6:46 (5:52)	22:52	20:54 (23:50)
川辺宿	6.0	23	23	6:05	5:45	22:56	22:32
吉備真備 △	8.2	23	23	6:08	5:42	22:59	22:29
備中呉妹	11.1	23	23	6:11	5:39	23:03	22:22
三谷 △	15.1	23	23	6:16	5:35	23:08	22:17
矢掛 △	18.2	23	23	6:22	5:31	23:12	22:14
小田	23.4	23	23	6:27	5:26	23:16	22:09
早雲の里荏原 △	26.8	23	30	5:32	5:23	23:20	22:05
井原 △	30.5	30	27	5:36	5:19	22:24	21:57
いづえ	32.3	27	27	5:39	6:21	22:27	23:06
子守唄の里高屋	34.1	27	27	5:42	6:19	22:30	23:04
御領 △	37.6	27	27	5:46	6:15	22:34	23:00
湯野	39.5	27	27	5:49	6:10	22:37	22:57
神辺	41.7	27	3	(5:56)	6:07	(22:49)	22:54
横尾	44.0	3	3	(6:00)	(6:00)	(22:52)	(23:53)
備後本庄	48.3	3	3	(6:06)	(5:54)	(22:58)	(23:47)
福山	50.1	3	—	—	(5:51)	—	(23:44)

*1 総社～神辺間は同区間を運行する列車の平均。神辺～福山間は福塩線直通列車の平均（神辺・福山起点）。

*2 福塩線の神辺～福山間は乗り入れ列車のみ

*3 カッコ書きは、井原線と接続しないJRの始発・終発列車の時刻

△印は交換駅

平成22年3月13日改正（資料：井原鉄道、JR時刻表）

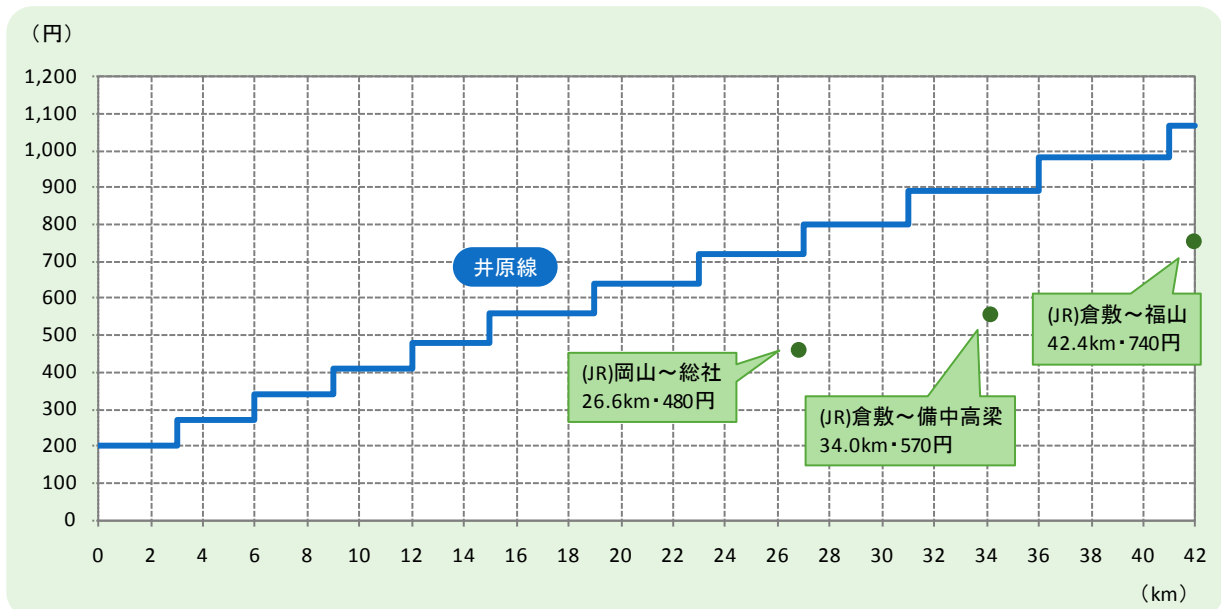
(2) 所要時分・乗り継ぎ時分

- 伯備線・山陽本線経由での岡山駅まで（から）の平均所要時分は、吉備真備駅 38 分、矢掛駅 52 分、井原駅 67 分であり、吉備線経由の場合は 40 分程度長くなる。また、倉敷まで（から）は、吉備真備駅 20 分、矢掛駅 33 分、井原駅 48 分である。
- 総社まで（から）は、吉備真備駅 14 分、矢掛駅 28 分、井原駅 43 分であり、清音駅で伯備線との乗り継ぎが必要な場合より線内列車の方が 6～7 分早い。清音駅で平均 3 分、長い場合は 10 分以上の時間調整がある。
- 井原駅から下り方面については、神辺駅 16 分、福山駅 36 分、府中駅 61 分である。
- ほとんどの列車が、途中の交換駅において対向列車の待ち合わせを行う。清音駅における伯備線との乗り継ぎ時分は、平均 6 分、最大で 14 分である。なお、運行本数の違いにより、伯備線から井原線への乗り継ぐ際には接続のないケースもある。
- 総社駅での乗り継ぎは、岡山方面（吉備線）・備中高梁方面とも約 20 分と比較的長い。
- 神辺駅での福山方面との乗り継ぎは平均 7 分とスムーズだが、府中方面は約 2 倍の時間を要す。

(3) 運賃制度

- 運賃制度は、全線において対キロ区間制をとっている。初乗り運賃は 3km まで 200 円で、開業以来運賃改定は行われていない。
- 井原線内の各駅相互間の運賃を近隣の JR 主要駅間と比較すると、同程度の距離では JR の方が 3 割程度安い。
- 主要区間の 6 ヶ月通勤定期運賃をみると、普通運賃が 480 円を超える区間では 100 千円を超えている。また、JR の福山～神辺間（3 駅・8.4km）と井原線の神辺～湯野間（1 駅・2.2km）では、井原線の定期代の方が高い状況にある。
- IC カード乗車券については、清音駅と神辺駅において JR と乗り継ぐための自動改札機や精算機が設置されているほかは未対応である。

図表 1-20 対キロ区間運賃



(資料：井原鉄道、JR 時刻表)

(4) 各種営業施策

- 企画乗車券類については、土日祝日限定の特典付き一日フリー乗車券「ホリデーパス」等があり、平成19年までの各年度において概ね30千枚の売上有る。
- 臨時列車（団体貸切を除くイベント列車）については、年間1千人前後の利用がある。近年では、大学入試センター試験臨時列車の利用が伸びている。
- 自社企画イベントで最も集客力が高いのは、毎年1月に開催される「井原線ワンコインデー」である。また、鉄道の日を記念して10月上旬に開催される「井原鉄道基地喜知まつり」には約3千人の参加があり、近年増加傾向にある。
- 矢掛町及び井原市では、井原線を利用する団体観光客（10名以上）を対象に、事前申込み制の無料観光バスを運行している。利用者数は1,500人前後で推移している。

(5) 駅施設

- 主要駅（JRとの接続駅等）においては、窓口や自動券売機等により乗車券を購入することが可能である。定期券は直営駅及び委託駅において購入することができる。
- 早雲の里荏原駅と井原駅を除く中間駅はすべて高架駅であり、その多くはホームまで階段の昇り降りが必要である。
- パーク＆ライド駐車場はJRとの接続駅を除くすべての駅に設置されており、特に川辺宿駅、子守唄の里高屋駅、御領駅等、線区両端付近の駅の利用率が高い。

図表 1-21 駅施設の状況

駅名	駅構造	駅管理区分	乗車券の販売 *1	待合室 *2	バリアフリー 施設			構内通路 *4	トイレ	付帯設備				駐車場・駐輪場		
					昇降設備 *3	音響誘導装置	簡易筆談機			構内売店等	自動販売機	コインロッカー	AED	駅前広場 *5	駐車場台数	パーク＆ライド
総社	地上駅	無人	自券	○	△				○	○			○	—	有料	
清音	地上駅	委託	窓口	○	EV	○	○		○	○			○	—	有料	
川辺宿	高架駅	無人		○					○	○			○	37	○	
吉備真備	高架駅	簡易委託		○					○	○			○	30	○	
備中呉妹	高架駅	無人		○					○	○			○	28	○	
三谷	高架駅	無人		○					○	○			○	19	○	
矢掛	高架駅	簡易委託	窓口	○			○		○	○			○	30	○	
小田	高架駅	無人		○					○	○			○	24	○	
早雲の里荏原	地上駅	無人							○	○			○	84	○	
井原	地上駅	直営	自券	○	リフト	○	○	有	○	○	○	○	○	153	○	
いづえ	高架駅	無人			△				○	○			○	12	○	
子守唄の里高屋	高架駅	簡易委託		○	△				○	○			○	11	○	
御領	高架駅	無人		○					○	○			○	13	○	
湯野	高架駅	無人		○					○	○			○	6	○	
神辺	地上駅	直営	窓口	○	SL	○	○		○	○			○	—	有料	

*1 自券…自動券売機（総社駅はH22.4.1より）、窓口…窓口販売（一部時間帯のみ）、空欄…乗車駅証明書自動発行機

*2 屋根があり、扉で密閉できる空間を指す。

*3 EV…エレベータ、リフト…簡易昇降式リフト、SL…スロープ、△…移動式階段昇降機

*4 井原駅には自動遮断機が設置されている。

*5 車の転回や一時駐車、一時停車ができる広場。

（資料：井原鉄道）

5. 経営状況

(1) 組織体制及び要員数

- 平成 21 年度末の役員数は 22 名、社員数は 55 名であり、約 3/4 をプロパーの社員が占めている。役員数・社員数とも、開業当初に比べて削減が進んでいる。
- 各部門の人員の推移をみると、現業部門の社員数は平成 21 年度で 50 名となっており、平成 11 年度と比べて 7 名減少している。運転士は 30 名前後で増減している。

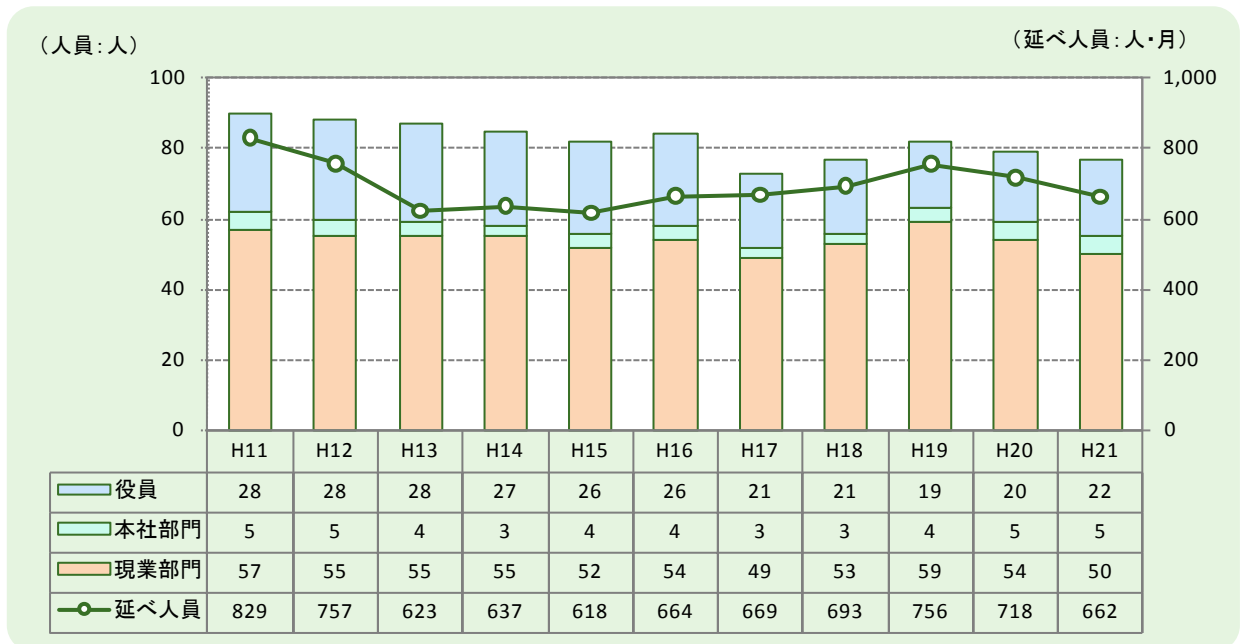
図表 1-22 役員及び部門別社員数・年間延べ人員の推移

部門		H11 年度	H13 年度	H15 年度	H17 年度	H19 年度	H21 年度	
役員数		28	28	26	21	19	22	
本社部門社員数	総務・運輸	5	4	4	3	4	5	
	電気・車両・建設	0	0	0	0	0	0	
	本社部門計	5	4	4	3	4	5	
現業部門社員数	運輸	駅職員	4	3	3	3	6	7
		運転士	25	25	24	23	31	24
		車掌	2	2	2	1	-	-
		その他	12	11	10	10	10	7
	運輸計	43	41	39	37	47	38	
	工務	5	5	5	5	5	6	
	電気	4	4	4	3	3	2	
	車両	5	5	4	4	4	4	
現業部門計		57	55	52	49	59	50	
計		62	59	56	52	63	55	
延べ人員 (人・月)		829	623	618	669	756	662	

※人数は、各年度末 (3月31日時点) のもの

(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

図表 1-23 役員及び部門別社員数の推移



(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

(2) 年度別損益

- 平成 21 年度においては全事業営業収益 352 百万円に対し営業費用は 510 百万円で、営業損失は 158 百万円、経常損失は 156 百万円となっており、開業当初より営業赤字が続いている。
- 関係地方公共団体からの補助金等を加えた最終損益についても、平成 21 年度までの 3 年間は連続して赤字を計上している。その結果、累積損失はここ数年拡大傾向にあり、平成 21 年度では 99 百万円となっている。
- 平成 21 年度の実績を事業別にみると、鉄道事業は 172 百万円の赤字、関連事業は 14 百万円の黒字となっている。赤字幅は平成 12 年度をピークに縮小傾向にあったが、平成 17 年度より拡大に転じている。
- 関連事業の内訳としては、井原駅ビル飲食店「kitchen いっちゃん」の営業開始に伴い、平成 21 年度において収益・費用とも大きく増加している。

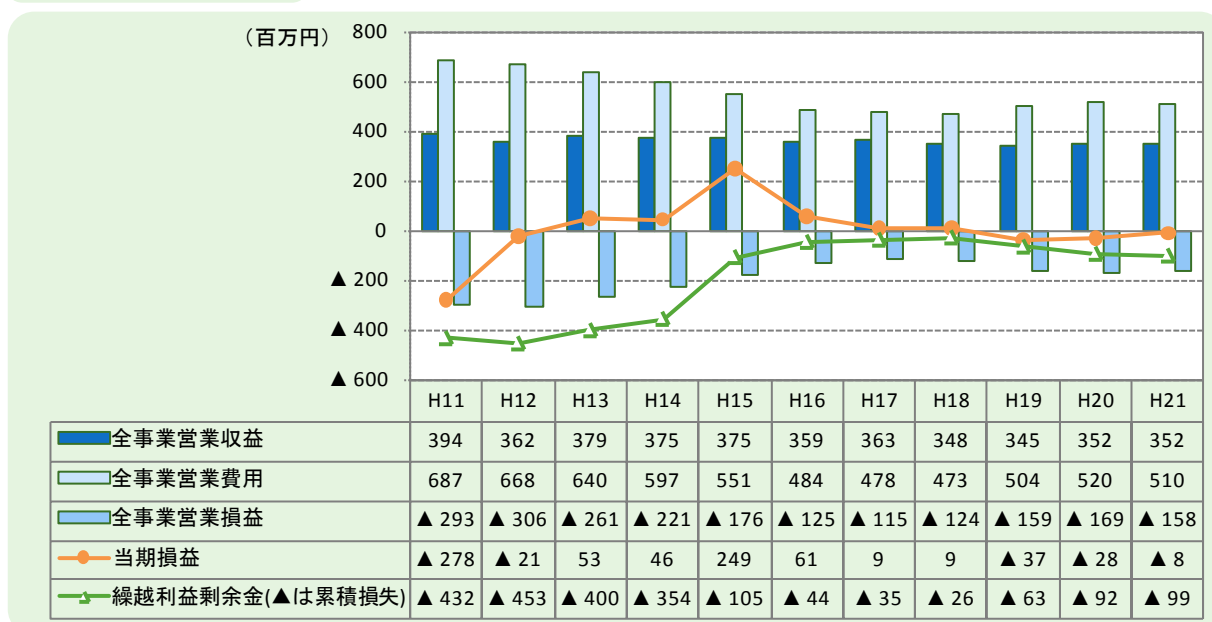
図表 1-24 年度別損益(全事業)

(単位：千円)

年度	H11 年度	H13 年度	H15 年度	H17 年度	H19 年度	H21 年度	
鉄道事業	営業収益	376,906	350,555	351,763	347,925	329,537	315,660
	営業費用	669,976	617,252	534,249	468,277	494,886	487,740
	営業損益	▲293,070	▲266,697	▲182,486	▲120,352	▲165,349	▲172,079
関連事業	営業収益	17,310	28,851	23,014	15,158	15,199	36,510
	営業費用	16,762	23,184	16,996	9,468	8,921	22,226
	営業損益	548	5,668	6,018	5,690	6,278	14,285
全事業	営業収益	394,216	379,406	374,777	363,083	344,736	352,171
	営業費用	686,738	640,435	551,245	477,745	503,807	509,965
	営業損益	▲292,522	▲261,029	▲176,468	▲114,662	▲159,071	▲157,794
営業外収益	58,502	2,748	71	1,060	2,178	1,912	
営業外費用	147,213	87,901	27	0	0	0	
経常損益	▲381,233	▲346,182	▲176,424	▲113,602	▲156,893	▲155,882	
特別利益	6,818,977	399,900	426,185	133,127	121,394	151,645	
特別損失	6,714,813	0	0	0	0	2,476	
税引前損益	▲277,069	53,718	249,761	19,525	▲35,499	▲6,713	
当期損益	▲278,209	52,578	248,621	9,194	▲37,353	▲7,706	
繰越利益剰余金 (▲は累積損失)	▲431,741	▲400,015	▲105,230	▲34,748	▲63,309	▲99,350	

(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

図表 1-25 年度別損益の推移



(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

(3) 鉄道事業営業収益の内訳と推移

- 平成 21 年度においては、旅客運輸収入が 295 百万円、運輸雑収が 20 百万円である。旅客運輸収入の約 45%が定期であり、近年、通勤定期の占める割合が高まっている。
- 旅客運輸収入の内訳をみると、通勤定期は平成 18 年度を除き前年比で増加していたが、平成 21 年度は減少に転じている。通学定期は平成 16 年度から連続して減少している。定期外は増減を繰り返していたが、平成 21 年度は前年比-7.0%と大きく減少している。

(4) 鉄道事業営業費用の内訳と推移

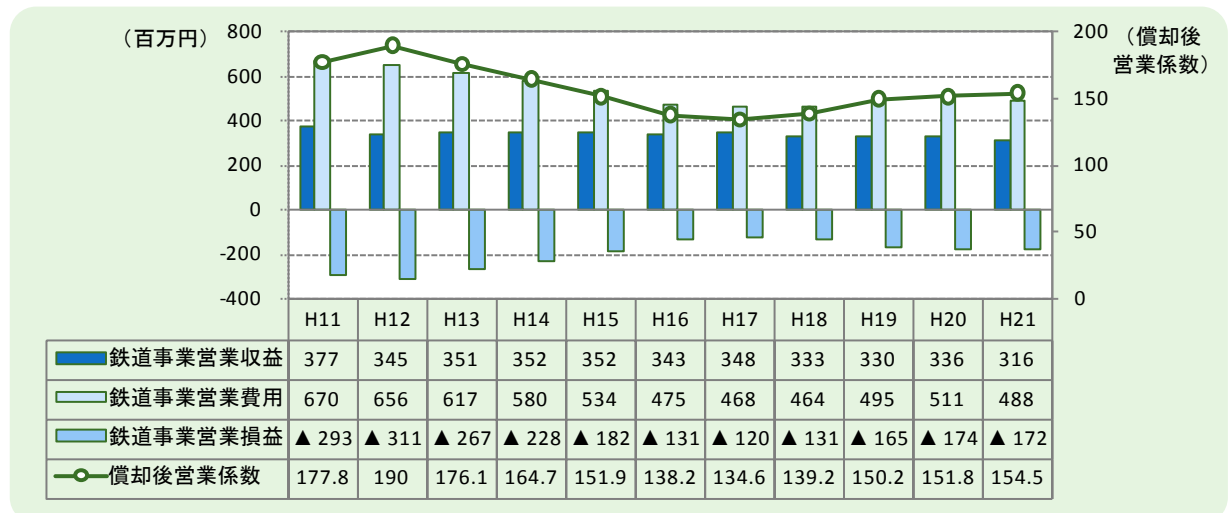
- 営業費用は、償却負担の大きかった開業直後を除き 500 百万円前後で推移している。
- 組織体制や人員数、給与や役員報酬の見直し等により、開業当初に比べて人件費が大きく減少している。一方で、修繕費と動力費は開業時に比べて増加している。
- 平成 21 年度における修繕費の内訳をみると、線路と電路の占める割合は比較的小さく、車両が 7 割強を占めている。近年は車両と電路が増加しており、特に車両は老朽化による検査費用の増加等により開業当初の 6 倍以上の額を計上している。
- 動力費は軽油の単価上昇により平成 17~20 年度にかけて増加していたが、平成 21 年度は減少している。また、減価償却費については近年 20 百万円弱で推移している。
- 総社~清音間の運行と福塩線への乗り入れに伴い、JR 西日本に対し年間約 50 百万円の線路使用料等の諸費用を支払っている。内訳としては総社~清音間の運行に伴う諸費用が 8 割以上を占めており、残りの 2 割弱が福塩線乗り入れのための費用である。

図表 1-26 年度別損益(鉄道事業)

年度		H11 年度	H13 年度	H15 年度	H17 年度	H19 年度	H21 年度
営業収益	定期外運賃	255,242	193,027	187,255	173,143	168,476	157,259
	定期運賃	99,511	137,614	144,485	149,269	140,097	137,905
	運輸雑収	22,153	19,914	20,023	25,513	20,964	20,496
	計	376,906	350,555	351,763	347,925	329,537	315,660
営業費用	人件費	309,990	316,929	281,695	254,241	270,010	257,036
	修繕費	28,124	40,974	47,730	56,217	54,535	68,883
	動力費	14,525	18,106	17,813	25,076	32,474	26,453
	経費	155,987	137,875	119,375	112,904	115,151	112,481
	諸税	1,509	873	652	3,021	4,441	3,778
	減価償却費	159,841	102,495	66,984	16,818	18,275	19,108
計	669,976	617,252	534,249	468,277	494,886	487,740	
鉄道事業営業損益		▲293,070	▲266,697	▲182,486	▲120,352	▲165,349	▲172,079

図表 1-27 年度別損益の推移(鉄道事業)

(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)



(資料：鉄道統計年報、井原鉄道)

(5) 資産・負債の状況

- 平成 22 年 3 月期における総資産は 667 百万円、資本金は 700 百万円である。資産の内訳をみると、流動資産が 351 百万円、固定資産が 315 百万円となっている。
- 固定資産の約 2/3 が鉄道事業固定資産であり、さらにその大部分を車両が占めている。土地や構造物の大部分は開業に際し日本鉄道建設公団から無償譲渡を受けている。
- 車両購入のための長期借入金の繰り上げ償還が平成 16 年 3 月期に完了して以来、借入金の残高はゼロとなっている。

(6) 関係地方公共団体等による支援

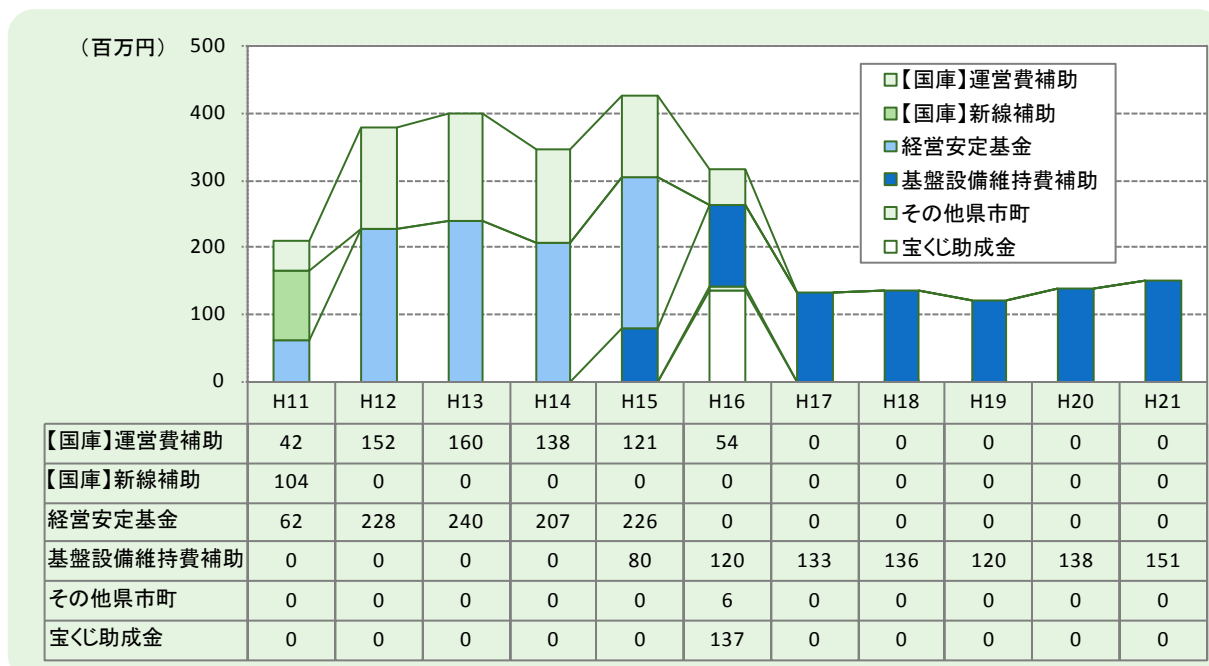
- 関係地方公共団体等による支援については、当初は「基金方式」がとられていたが、平成 15 年度より、「線路・電路・車両の基盤設備維持費に対する補助」（インフラ所有権を移転しない上下分離方式に準じた方式）に切り替えられた。
- 関係地方公共団体による支援額は概ね 120～160 百万円である。負担割合は岡山県が約 47%、広島県が約 8%で、残りを路線長や利用者数により関係市町間で按分している。
- 「インフラ所有権を移転しない上下分離方式に準じた方式」による支援に完全移行した平成 16 年度以降における「上」部分の収支（運行収支）の推移をみると、現行制度の導入当初は黒字であったが、平成 18 年度以降は 4 年連続して赤字となっている。
- 井原鉄道(株)に対する地方公共団体の出資比率は約 67%で、岡山県の割合が最も高い。

図表 1-28 現行の支援スキーム

支援主体	項目	概要	支援期間
関係地方公共団体 (岡山県、広島県、岡山市、倉敷市、笠岡市、井原市、総社市、矢掛町、福山市)	基盤設備維持費補助	線路・電路・車両等輸送のための基幹的なインフラ部分については関係地方公共団体が費用を負担し、人件費等運行管理に関する費用は運輸収入等により井原鉄道が負担するといった「上下分離方式に準じた方式」により鉄道事業の継続安定的な運営を図るもの。	H15～
	固定資産税の減免	鉄道事業に供する土地や建物の固定資産税相当額を減免するもの。 H21 年度：615 千円	H10～

(資料：井原鉄道)

図表 1-29 関係地方公共団体等による支援額の推移



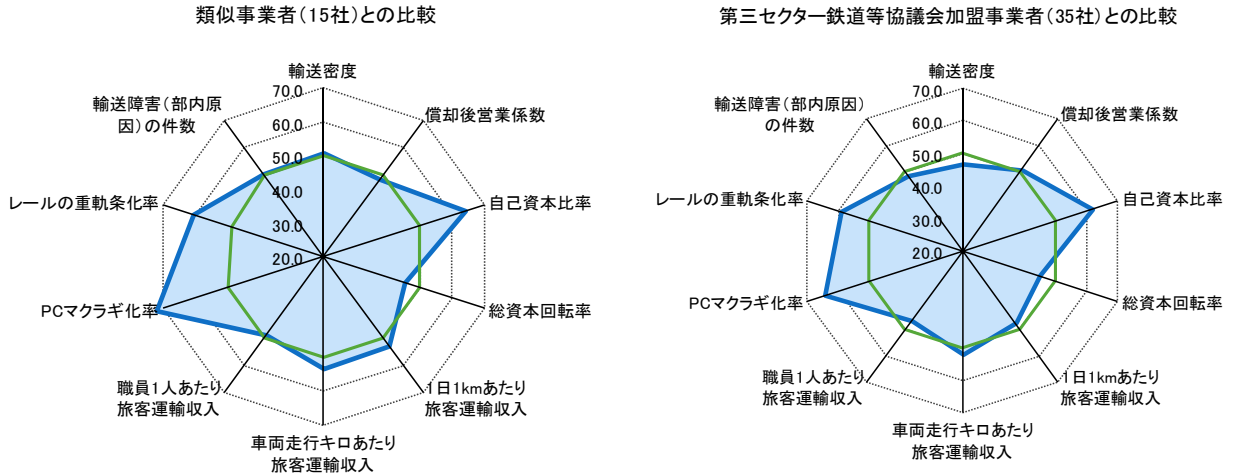
※固定資産税の減免額は、基盤設備維持費補助に含む。

(資料：井原鉄道)

(7) 経営指標の推移及び他の鉄道事業者との比較

- 平成 20 年度における輸送密度は 892 人/日キロ、鉄道事業経常収支比率は 66.4 となっており、同程度の輸送密度を有する地方鉄道事業者の中では低い位置にある。
- 各指標を他の地方鉄道事業者 15 社*及び第三セクター鉄道等協議会加盟事業者（35 社）と比較すると、自己資本比率、レールの重軌条化率や PC マクラギ化率、部内原因による輸送障害発生件数等では他社を上回っているが、職員 1 人あたりの旅客運輸収入等の生産性に関する指標については、他社よりもやや低い水準にある。

図表 1-30 類似業者(15社)及び第三セクター鉄道等協議会加盟事業者(35社)との主要指標の比較



* 井原鉄道、三陸鉄道、山形鉄道、阿武隈急行、真岡鐵道、いすみ鉄道、樽見鉄道、長良川鉄道、天竜浜名湖鉄道、北近畿タンゴ鉄道、若桜鉄道、錦川鉄道、平成筑豊鉄道、松浦鉄道、小湊鐵道の 15 社 ※各事業者の値を偏差値化

(平成 20 年度鉄道統計年報等をもとに算出)

(8) 経営改善に向けた取組

- 過去に 4 つの経営計画が策定され、増収及び経費削減に向けた取組が進められている。
- 経費削減効果は、平成 19 年度までの 5 年間の平均で年間約 67 百万円となっている。

図表 1-31 これまでに実施した経営改善策

計画名称	期間等	主な内容
経営健全化計画	H14 年 3 月策定 計画年度：H14～H20	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用促進対策、通勤・通学客の確保、体験乗車等による児童への PR、魅力ある企画商品の開発、広告収入等の確保、高架下の有効活用 ● 人件費の節減、車両検査の自社対応、長期借入金の繰り上げ償還に伴う金利負担の軽減、駅業務の民間委託、草刈り・清掃等各種委託料の節減
経営健全化実施計画	H15 年 1 月策定 計画年度：H15～H23	<ul style="list-style-type: none"> ● 社内体制の整備、課・係の統廃合による組織のスリム化、人員の削減、社員の兼掌による業務体制の充実、新人事制度導入、管理職手当カット継続、プロパー社員養成等 ● 利用増対策、通勤・通学客の確保、魅力ある企画商品の開発、各種イベントの実施、お客様とのコミュニケーションづくり、広告収入等の確保、高架下の有効活用 ● 清音駅での折り返し運転、最終便の増便運行、ワンマン化推進、運行ダイヤの見直し
中期経営見通し	H20 年 5 月策定 計画年度：H20～H24	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全の確立、安全教育・研修、安全訓練、安全性確保・向上のための整備計画等 ● サービスの向上、利便性・快適性の向上、地域との連携・貢献 ● 増収対策、企画列車・企画きっぷ等、販売促進策、運輸外収入の確保 ● 省エネ運転の実施、神辺駅業務の委託化検討、人件費・一般管理費等経費の削減 ● 運転課と車両課の統合、機動的な体制整備、労働時間の見直し、当直業務の充実強化、兼掌業務の徹底、2 両編成列車のワンマン化の導入、特別改札の廃止
新中期経営見通し	H21 年 5 月策定 計画年度：H21～H25	<p>【上記の「中期経営見通し」の項目に加えて、次の施策を実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 企画商品の開発、井原線 DE 得得市の広域広報、企画列車・企画旅行の重点実施、井原線パーガー・いばらめんの発売、車両中吊広告の設定、高架下貸付単価見直し ● 新規採用見送り、制服更新中止、車両清掃自社対応化の検討、重要部検査先送り・委託費価格交渉、草刈業務委託費圧縮、電子機器オーバーホール外部委託化等

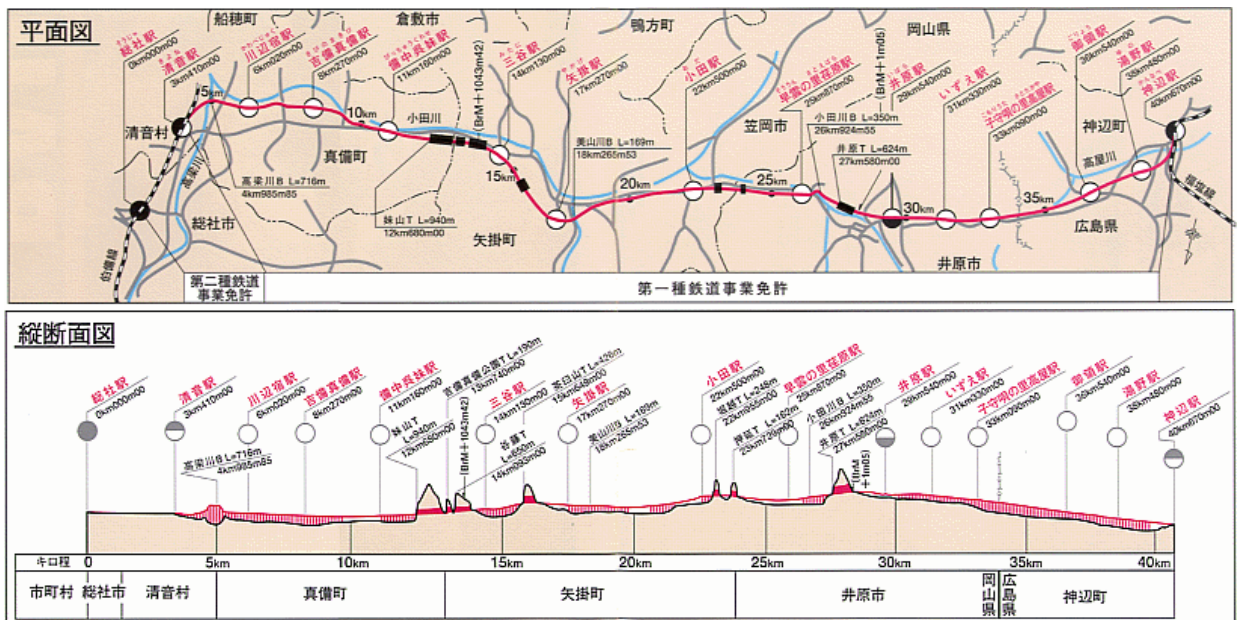
(資料：井原鉄道)

6. 鉄道施設

(1) 線路

- 国鉄新線として建設された井原線は大部分が高架区間であり、開業が平成 11 年 1 月と比較的新しいため、レールやマクラギ等の設備水準は他社に比べて高い。全般的に耐久性に優れた部材が用いられており、大規模な修繕・更新は過去に行われていない。
- 平成 21 年度の線路保存費（約 20 百万円）の 5 割強を修繕費（道床つき固め等の軌道整備費）が占めている。このほか、除草等の委託料が約 7～8 百万円ある。
- 本線部分には安定性や耐久性の高い PC マクラギが使われており、交換は当面必要ないものの、クラック（ひび）の入っているものがみられる。
- トンネルはすべてコンクリート造である。小田駅以西の 3 トンネル（堀越トンネル、押延トンネル、井原トンネル）はいずれも築後 30～40 年が経過し老朽化が進んでいる。
- 三谷から井原にかけての区間には築後 30～40 年が経過した鉄筋コンクリート造の橋梁や架道橋が多くみられる。

図表 1-32 平面図及び縦断面図



(資料：井原鉄道)

(2) 電路

- 全線が非電化であるため、電路関係の施設規模は電車運行の場合に比べて小さい。
- 列車集中制御装置（CTC）等と一体となった運転保安システムや列車運行管理システムが導入されており、井原コントロールセンターにおいて集中管理がなされている。
- 平成 21 年度の電路保存費は約 10 百万円であり、機器類のオーバーホール等の外注費が約 5 割を占めている。
- 転てつ装置、連動装置、自動進路設定装置及び軌道回路等の更新時期を迎えており、今後は修繕費の増加が懸念される。また、交換部品の製造が終了している機器類も少なくないため、計画的な修繕・更新が課題となっている。



写真 1-1 井原コントロールセンターの統合制御盤



(3) 車両

- 保有車両は13両で、一般のセミクロスシート車両（IRT355-01）10両のほか、イベント車両（IRT355-101、2両）、特別企画車両「夢やすらぎ」（IRT355-201、1両）となっている。平成22年9月末時点の車齢は最も古い車両で12年6ヶ月である。
- 「夢やすらぎ」は水戸岡鋭治氏のデザインによるもので、定期運用のほかイベント列車等にも利用される。
- 平成22年3月以降、すべての列車がワンマン運転となっており、平日朝の一部の列車（2両）を除き1両で運行される。最大運用数は平日が10両、土休日は8両である。
- 平成21年度の車両保存費は62百万円であり、車両検査に係る材料費及び外注費等の修繕費が約8割を占める。全般検査と重要部検査は4年おきに行われており、追加工事等を含めてそれぞれ一両あたり約10百万円、約8百万円を要している。
- 車両清掃費は約7百万円で、修繕費以外の車両保存費の多くを占めている。
- 部位別の故障発生状況をみると、機関装置（エンジン）、台車走り装置、車体装置における発生件数が多くなっている。
- 平成31年度以降に予定されている3回目の全般検査の時期には、現行エンジンの老朽化と交換部品の不足（部品生産の終了）等により、エンジン自体の交換も含めた大規模な修繕・更新が必要になると考えられる。

図表 1-33 車両諸元

項目	IRT-01	IRT-101	IRT-201
写真			
定員	110名（座席49名）	94名（座席42名）	101名（座席47名）
自重	29t		29.8t
最大寸法	長さ 18,000mm 幅 3,188mm 高さ 4,045mm		
駆動機関（エンジン）	形式 SA6D125-H-1A 1台/両 コマツディーゼル（株）製		
変速機	形式 KTF3335A-2A 1台/両 コマツディーゼル（株）製		
制動方式	電気指令式空気ブレーキ		
車両性能	最高速度 110km/h 起動加速度 2.0km/h/s 常用減速度 3.5km/h/s 非常減速度 3.5km/h/s		
台車形式	前位：NP131D 空気ばね支持2軸駆動ボギー台車、後位：NP131T 空気ばね支持ボギー台車		
力行制御方式	変速3段直結2段自動切換		

（資料：井原鉄道）

図表 1-34 今後の全般検査・重要部検査の見通し

開業後経過年数	8～11年	12～15年	16～19年	20～23年
年度	平成19～22年度	平成23～26年度	平成27～30年	平成31～34年
検査種別	重要部検査（2回目）	全般検査（2回目）	重要部検査（3回目）	全般検査（3回目）
内容	エンジン吊り・Zリング、軸箱ゴムパネ等の更新 エンジン・変速機オーバーホール 車輪削正 タイヤ交換	車輪削正	エンジン・変速機のオーバーホール 車輪削正	エンジン吊り・Zリング、軸箱ゴムパネ等の更新 エンジン・変速機の更新（新車に近い状態に更新） 車輪削正
施工予定車両数	13両	13両	13両	13両

（資料：井原鉄道）

第2章 住民・利用者等のニーズ

1. 住民アンケート調査結果

(1) 実施概要

- 井原線の利用実態や満足度、今後のあり方、改善要望等を把握するため、沿線住民 2,500 名を対象にアンケート調査を実施した。
- 実施期間は平成 22 年 7 月 9 日（発送）～7 月 26 日（締切）で、倉敷市（真備町）、笠岡市、井原市、総社市、矢掛町及び福山市（神辺町）の 5 市 1 町の住民を対象とした。
- 対象者の抽出にあたっては、井原線の駅を中心とした半径 2km 圏内に含まれる町丁に在住する世帯について、住民基本台帳を用いた等間隔無作為抽出により行った。

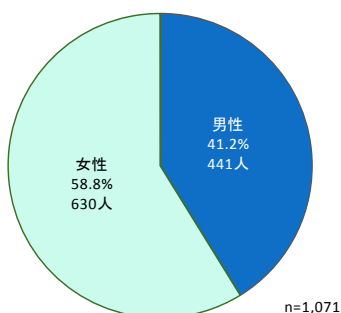
(2) 回収結果及び回答者の属性

- 有効回収数は 1,101 サンプル、回収率は 44.0%となった。
- 市町別の回収率をみると、倉敷市、井原市、笠岡市及び矢掛町で高く、総社市と福山市で低くなっており、地域間で差が見られる。
- 回答者の属性をみると、女性が 58.8%とやや多く、年齢は「60 歳代」23.6%、「50 歳代」18.7%が比較的多いほかは年齢構成に応じた分布となっている。
- 回答者の 8 割が普通自動車免許を保有しており、自家用車の有無について「自分で自由に使える自家用車がある」と回答した人は約 9 割であった。

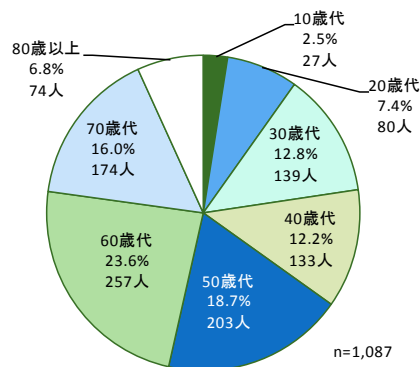
図表 2-1 市町村別配布数・回収数

	全体	倉敷市	笠岡市	井原市	総社市	矢掛町	福山市
配布数	2,500	500	100	600	400	500	400
有効回収数	1,101	244	46	280	159	230	142
有効回収率	44.0%	48.8%	46.0%	46.7%	39.8%	46.0%	35.5%

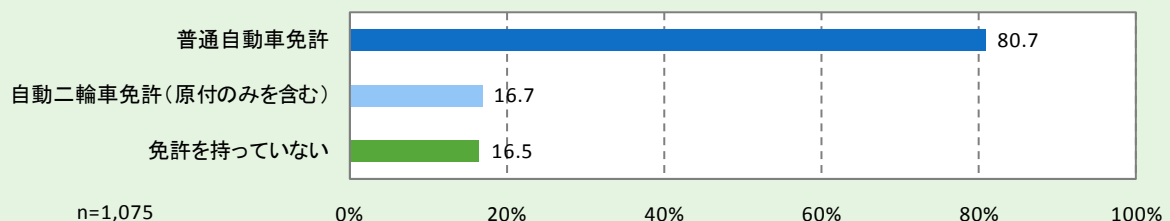
図表 2-2 性別



図表 2-3 年齢



図表 2-4 保有している運転免許



(3) 結果分析・考察

① 井原線の利用頻度・利用する理由等

- 普段の井原線の利用頻度については、「ほとんど利用しない」が4割、「利用したことがない」が2割を占めており、利用頻度は低い。
- 10歳代では「週5日以上」の割合が高く、総社市と福山市においては「ほとんど利用しない」と「利用したことがない」の合計が約8割を占めている。
- 普段利用している人が井原線を利用する理由としては、「決まった時間に到着できる」、「普段利用している交通手段が使えない場合に利用する」が多い。
- 井原線を利用する理由について、70歳代以上では、「事故の心配がなく安全に移動できるから」や、「疲れずに移動できるから」、倉敷市や矢掛町では「早く着くことができるから」、「普段利用している交通手段が使えない場合に利用」が多い。高齢者では「安全性」や「快適性」、線区の間地域では「速達性」や「代替性」が評価されている。

図表 2-5 井原線の利用頻度(クロス集計表)

		%	週5日以上	週3~4日	週1~2日	月1~3日	年数回	ほとんど利用しない	利用したことがない	n
全体			2.1	0.6	1.3	6.3	26.9	41.8	20.9	1,084
年齢	10歳代		22.2	0.0	3.7	14.8	11.1	40.7	7.4	27
	20~60歳代		2.1	0.7	0.9	5.5	26.6	41.8	22.4	807
	70歳以上		0.0	0.4	2.5	8.2	28.8	42.0	18.1	243
居住地	倉敷市		3.3	2.1	0.4	5.8	21.1	44.6	22.7	242
	笠岡市		0.0	0.0	0.0	6.8	29.5	43.2	20.5	44
	井原市		1.8	0.0	1.5	7.3	36.7	42.5	10.2	275
	総社市		0.6	0.0	0.0	0.6	11.4	44.9	42.4	158
	矢掛町		3.5	0.9	4.0	9.3	36.1	33.9	12.3	227
	福山市		0.7	0.0	0.0	6.5	19.6	44.2	29.0	138

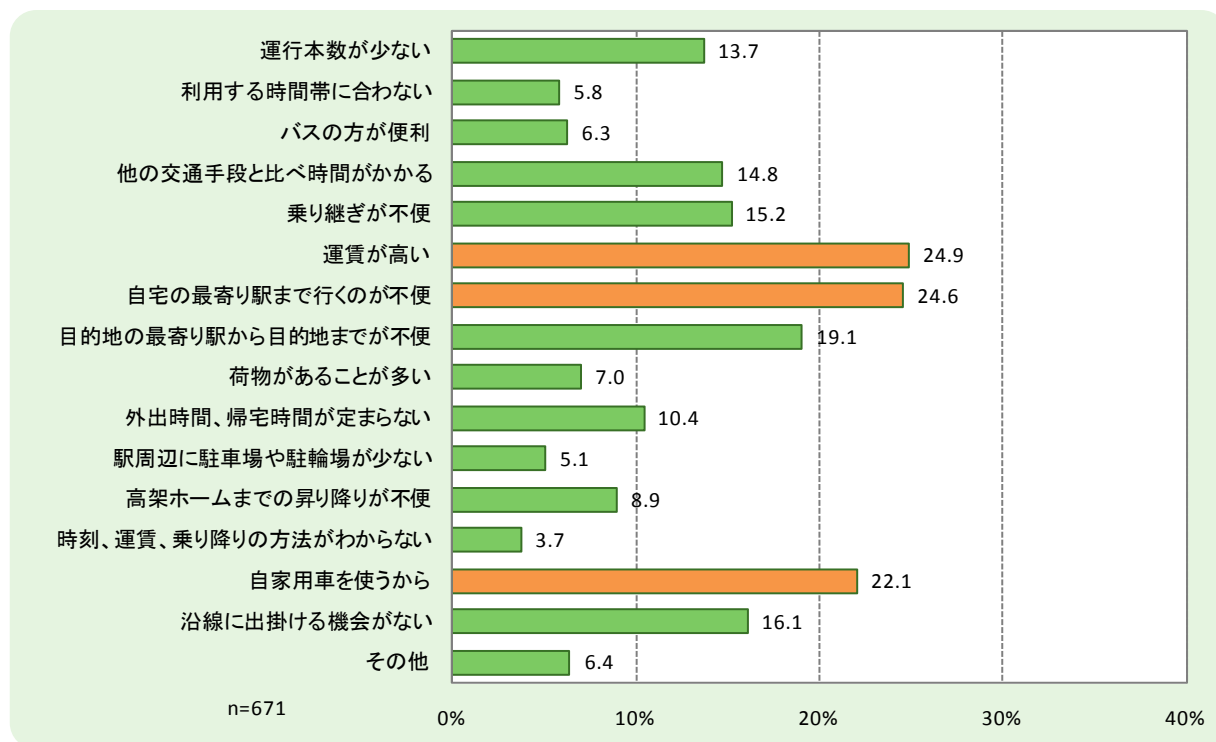
図表 2-6 井原線を利用する理由(クロス集計表)

		%	決まった時刻に到着できる	早く着くことができる	他の交通手段に比べて経済的	自宅や目的地が駅に近い	事故の心配がなく安全に移動できる	疲れずに移動できる	鉄道は環境に優しい	井原鉄道を残すことができる 利用することで後世に	鉄道に乗る楽しみがある	他に利用出来る交通手段がない	普段利用している交通手段が使えない場合に利用	n
全体			49.9	16.6	10.0	28.4	26.7	21.0	8.3	10.8	15.9	13.4	31.5	409
年齢	10歳代		42.9	28.6	0.0	14.3	14.3	0.0	21.4	7.1	0.0	57.1	7.1	14
	20~60歳代		50.5	14.4	7.9	29.9	23.7	21.0	5.8	10.0	16.5	8.2	37.5	291
	70歳以上		50.0	20.0	18.0	25.0	37.0	24.0	14.0	14.0	17.0	22.0	18.0	100
居住地	倉敷市		55.0	18.8	7.5	36.3	22.5	11.3	10.0	8.8	11.3	18.8	30.0	80
	笠岡市		50.0	5.6	11.1	38.9	16.7	16.7	5.6	16.7	22.2	16.7	27.8	18
	井原市		50.4	14.7	7.0	17.8	28.7	29.5	7.8	7.8	10.9	11.6	39.5	129
	総社市		15.0	5.0	20.0	0.0	45.0	30.0	15.0	25.0	65.0	25.0	15.0	20
	矢掛町		53.2	21.0	9.7	33.1	27.4	16.9	4.8	11.3	9.7	12.1	30.6	124
	福山市		44.7	15.8	21.1	42.1	21.1	23.7	15.8	13.2	34.2	5.3	21.1	38

② 井原線を利用しない理由

- 普段の移動において井原線を利用しない理由については、「運賃が高い」、「自宅の最寄り駅まで行くのが不便」、「自家用車を利用するから」が多い。
- 「運賃が高いから」とする人は60歳代までの各年代と笠岡市、井原市、倉敷市及び矢掛町において多く、「自宅の最寄り駅まで行くのが不便だから」とする人は70歳代以上と倉敷市で多くなっている。井原市では「乗り継ぎが不便だから」が最多である。

図表 2-7 井原線を利用しない理由



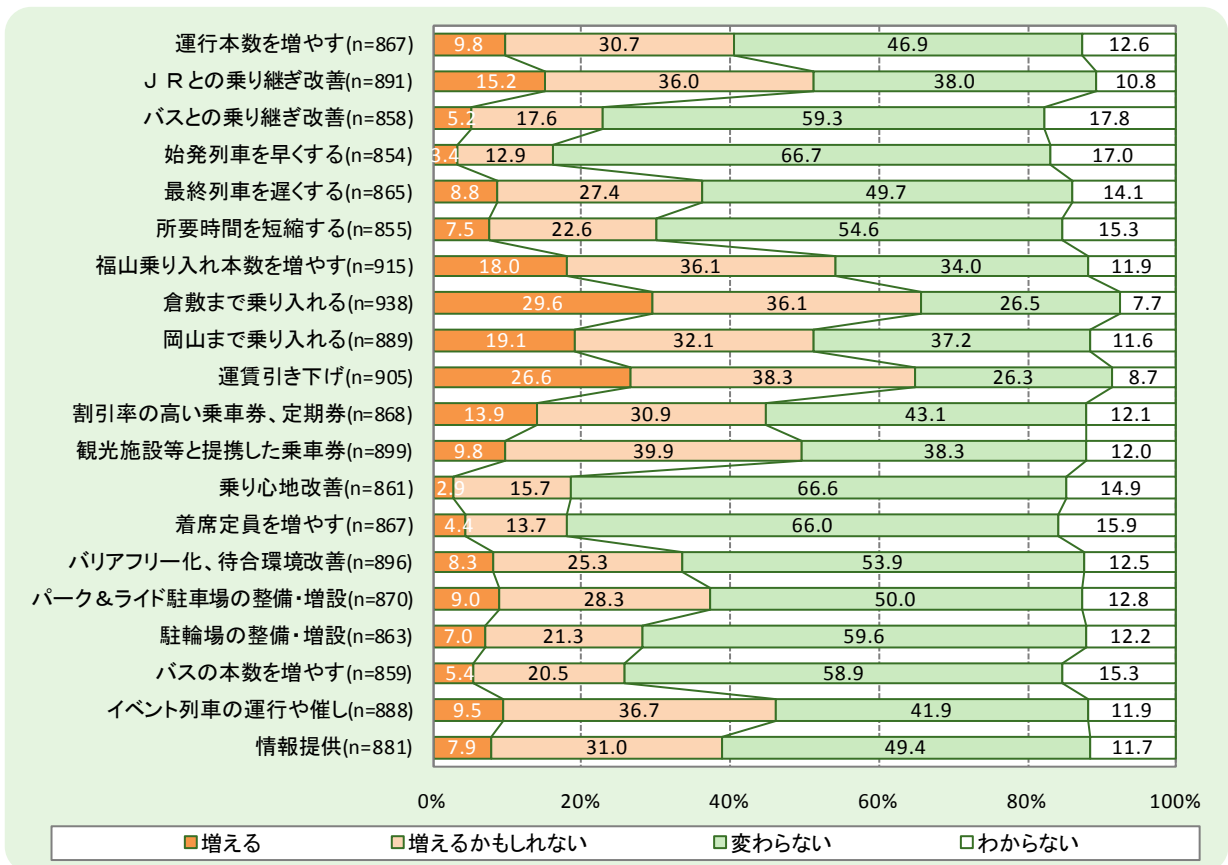
図表 2-8 井原線を利用しない理由(クロス集計表)

		%	運行本数が少ない	利用する時間帯に合わない	バスの方が便利	他の交通手段と比べ時間がかかる	乗り継ぎが不便	運賃が高い	自宅の最寄り駅まで行くのが不便	目的地の最寄り駅から目的地までが不便	荷物があることが多い	外出時間、帰宅時間が定まらない	駅周辺に駐車場や駐輪場が少ない	高架ホームまでの昇り降りが不便	時刻、運賃、乗り降りの方法がわからない	n
全体		13.7	5.8	6.3	14.8	15.2	24.9	24.4	19.1	7.0	10.4	5.1	8.9	3.7	671	
年齢	10歳代	15.4	15.4	0.0	15.4	7.7	76.9	15.4	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	7.7	13	
	20~60歳代	15.5	6.8	4.3	17.8	15.1	27.3	21.3	19.7	7.4	11.8	6.0	5.6	3.1	517	
	70歳以上	6.5	1.4	14.5	3.6	15.9	10.9	38.4	18.8	6.5	5.1	2.2	21.7	5.8	138	
居住地	倉敷市	11.1	4.3	7.4	16.0	17.3	29.0	37.0	26.5	7.4	9.9	8.0	13.6	3.1	162	
	笠岡市	32.1	3.6	3.6	10.7	10.7	35.7	25.0	21.4	0.0	14.3	3.6	7.1	7.1	28	
	井原市	14.6	8.3	13.2	13.9	26.4	25.0	25.0	18.1	9.0	14.6	4.2	8.3	7.6	144	
	総社市	12.4	4.4	0.0	17.5	2.9	21.2	11.7	18.2	2.9	8.8	2.9	2.9	0.7	137	
	矢掛町	16.7	11.8	2.0	10.8	20.6	32.4	25.5	16.7	8.8	9.8	2.9	15.7	2.9	102	
福山市	10.2	1.0	8.2	15.3	8.2	12.2	20.4	11.2	9.2	7.1	7.1	4.1	3.1	98		

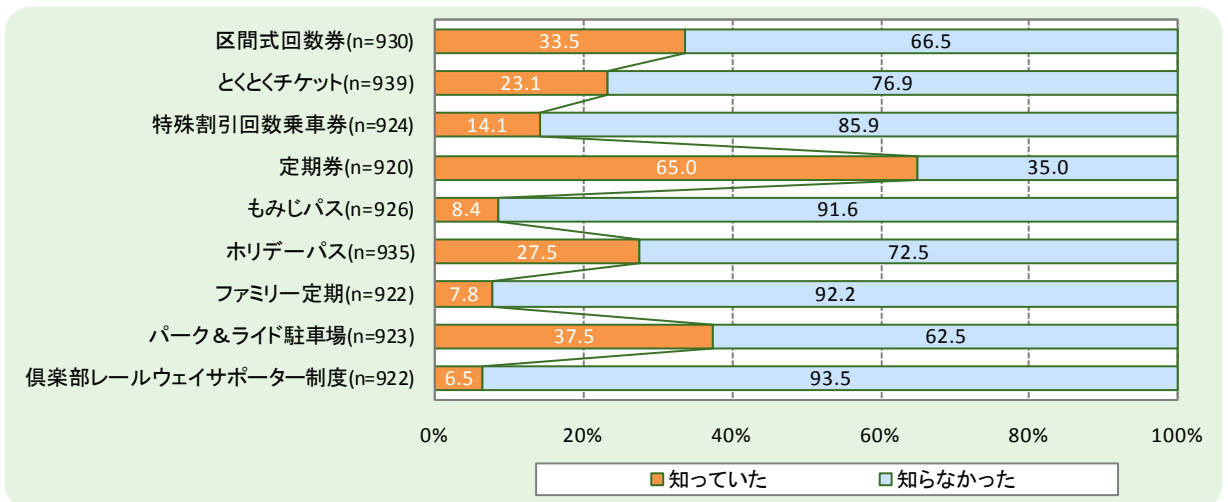
③ サービス改善項目と望ましいサービス改善レベル

- 望ましいサービス改善策としては、「倉敷までの乗り入れ実現」、「福山までの乗り入れ本数増加」といった終端駅における JR との接続改善のほか、「運賃引き下げ」への要望が多い。乗り入れ本数については、両方面とも7本/日程度、乗り継ぎ時間は5～10分以内が理想との回答が多い。
- 地域別にみると、倉敷市、矢掛町及び笠岡市では「倉敷までの乗り入れ実現」、井原以西では「福山乗り入れ本数増加」へのニーズがそれぞれ高い。また、総社市と福山市では、「観光施設等と連携した乗車券」が最も多い。線区の終端区間では日常的な利用頻度が低いため、週末や休日における非日常利用へのニーズが高いと考えられる。
- おトクな乗車券や便利な制度の認知度・利用経験は、「定期券」を除き低い。また、「パーク&ライド駐車場」や「ホリデーパス」については、今後の利用意向が比較的強い。

図表 2-9 サービス改善による効果(各施策の実施により、井原線の利用が増えるか否か)



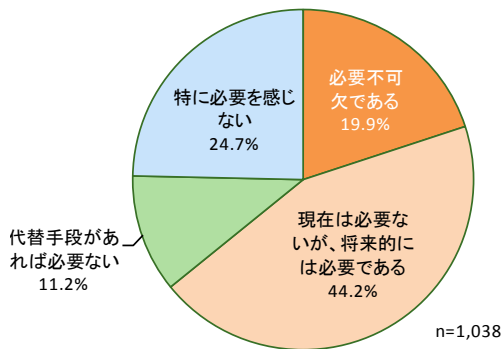
図表 2-10 おトクなきっぷ・便利な制度の認知度



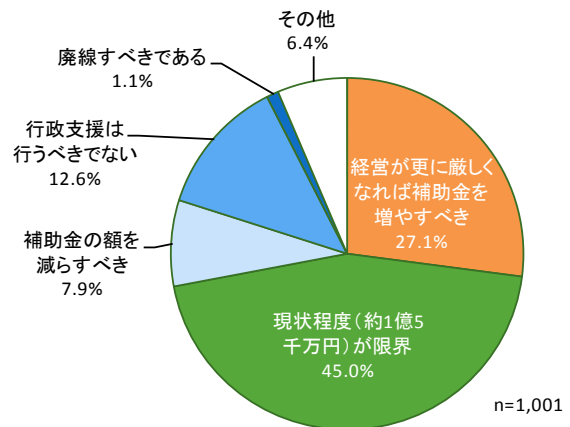
④ 井原線の今後のあり方

- 井原線は必要であると感じる人の割合は、10歳代や70歳代以上、井原市や矢掛町において高く、若年層や高齢者等の交通弱者にとっては、井原線は欠かすことのできない交通手段であると考えられていることがみてとれる。
- 井原線の運行にあたって年間約1億5千万円の赤字が発生していることは、8割弱が「知っていた」「何となくは知っていた」と回答している。
- 行政支援については全体の5割弱が「現状の支援額が限界である」と答えているが、倉敷市、笠岡市及び総社市では、「補助金の額を減らすべきである」と答えた人の割合が高い。支援のあり方については、生活交通としての側面が強い井原市や矢掛町と、他の交通手段やルートを利用できる地域とでは温度差がみられる。
- 井原線を今後どのように支えていくべきか（今後のあり方）について尋ねたところ、「利用者が運賃負担をしつつも、行政による補助金や地域全体の協力により存続を図るべきである」と答えた人の割合が半数を超えており最も多い。一方で、「利用者が減少すれば廃止はやむを得ない」とする意見も約4割にのぼっている。

図表 2-11 井原線の必要性



図表 2-12 行政支援のあり方



図表 2-13 井原線の必要性(クロス集計)

		%	必要不可欠である	現在は必要ないが、将来的には必要である	代替手段があれば必要ない	特に必要を感じない	n
全体			19.9	44.2	11.2	24.7	1,038
年齢	10歳代		36.0	24.0	20.0	20.0	25
	20～60歳代		16.2	46.6	10.9	26.3	790
	70歳以上		31.4	38.2	11.4	19.1	220
居住地	倉敷市		16.7	41.9	13.7	27.8	234
	笠岡市		20.5	38.6	6.8	34.1	44
	井原市		23.5	47.3	12.5	16.7	264
	総社市		7.9	39.5	8.6	44.1	152
	矢掛町		30.0	52.1	9.7	8.3	217
	福山市		15.7	36.2	11.0	37.0	127

(4) 住民アンケート調査に基づくニーズ

① 井原線の利用頻度・利用する理由

- 「ほとんど利用しない」が4割、「利用したことがない」が2割を占めており利用頻度は低い。10歳代では「週5日以上」の割合が高く、総社市と福山市においては「ほとんど利用しない」と「利用したことがない」の合計が8割以上を占めている。
- 利用する理由として、定時制や代替性（他の交通手段が使えない場合に利用）を挙げる人が多い。70歳代以上では、安全性や快適性、倉敷市や矢掛町では速達性を挙げる人が多い。

- ➔ 利用する理由として運行の正確さ・定時性を挙げる人が多い一方で、日常的に利用している人の割合は低く、他の交通手段の代替・補完手段として位置づけられている。
- ➔ 高齢者では安全性や快適性、線区中間地域では速達性が評価されている。

② 井原線を利用しない理由

- 井原線を利用しない理由としては、「運賃が高い」、「自宅の最寄り駅まで行くのが不便」、「自家用車を利用するから」と答えた人が多い。
- 運賃の高さを挙げた人は60歳代までの各年代と笠岡市、井原市、倉敷市及び矢掛町で多く、「自宅の最寄り駅まで行くのが不便だから」とする人は70歳代以上と倉敷市で多くなっている。井原市では「乗り継ぎが不便だから」とする人が最多である。

- ➔ 運賃が高いため利用しないという人の割合が高く、特に60歳代までの年代や線区の中間地域において、割高感の解消が望まれている。
- ➔ 高齢者及び倉敷市については、自宅の駅までのアクセス交通の充実・確保へのニーズが高い。井原市では、他の交通手段との乗り継ぎの改善が望まれている。

③ サービス改善項目と望ましい改善レベル

- 「倉敷までの乗り入れ実現」、「福山までの乗り入れ本数増加」といった終端駅におけるJRとの接続改善のほか、「運賃引き下げ」への要望が多い。

- ➔ 乗り継ぎの不便さや運賃の高さに対する改善要望が多いことから、乗り入れの実現・本数増や、乗り継ぎ時間の短縮化等による利便性向上が望まれていると考えられる。

④ 利用促進策の認知度と利用意向

- おトクな乗車券や便利な制度の認知度・利用経験は、「定期券」を除き低い。
- 「パーク&ライド駐車場」や「ホリデーパス」については利用意向が比較的強い。

- ➔ 運賃の割高感を感じている人は多いが、現行の乗車券や制度の認知度や利用率は低いため、旅客流動と利用者ニーズに合った利用促進策の展開と、施策自体の周知が課題と考えられる。

⑤ 井原線の今後のあり方

- 10歳代や70歳代以上、井原市や矢掛町において、必要性を感じる人の割合が高い。
- 行政支援については全体の5割弱が「現状の支援額が限界である」と答えているが、倉敷市、笠岡市及び総社市では、「補助金の額を減らすべきである」の割合が高い。

- ➔ 若年層や高齢者等の交通弱者にとっては欠かすことのできない交通手段である。
- ➔ 行政支援や今後のあり方については、日常生活における交通手段として重要度が高い井原市・矢掛町と、他の交通手段やルートを選択できる地域とでは温度差がみられる。

2. 関係団体ヒアリング調査結果

(1) 実施概要

- 沿線から抽出した 16 の事業所・学校・団体を対象に、平成 22 年 9 月下旬～10 月下旬にかけてヒアリング調査を実施した。
- ヒアリング項目としては、「井原線の利用状況」、「井原線の利用にあたっての課題・問題点」、「利用拡大のために望ましいサービス向上策や活性化策」を中心に聞き取りを行った。
- ヒアリング調査を行った 16 箇所の内訳は、事業所 5 箇所、学校 3 箇所、医療施設 1 箇所、交通事業者 3 箇所、観光関係団体・施設 2 箇所、利用促進団体 2 箇所である。

(2) ヒアリング結果及びニーズ

① 事業所

- 通勤で井原線を利用している人は、多い事業所でも数名程度。通勤や業務のほか、飲酒を伴う会合の帰りの交通手段、または遠方への出張の際に新幹線の駅までの交通手段として利用されている。
- 通勤や業務で井原線を利用する上での問題点としては、「始業・終業の時間に合った列車がない」、「自宅や勤務先から駅までの移動が不便」等がある。また、雇用する側としては「運賃（通勤費・交通費）が高い」が課題である。
- 通勤や業務以外で利用する場合の問題点としては、「外出の際の目的地が沿線にない」ことが大きい。
- 望ましいサービス改善案としては、「通勤定期の値下げ」、「法人向け回数券の販売」、「乗車券宅配サービスの導入」等、通勤・業務での利用者に対する補助制度・サービスの拡充への要望が多い。
- 時刻表を見て計画的に利用すれば便利な交通手段であるという意見の一方で、多少の値下げや増便を行っても自動車の利便性には勝てないとの声も聞かれた。

② 学校

- 近年、沿線の私立高校の多くが生徒確保の一環としてスクールバスの運行を積極的に進めており、実際に多くの私立高校では井原線を利用した通学者が減少傾向にある。
- 通学利用における問題点としては、「ダイヤが始業時間に合わない」、「通学定期運賃が高い（保護者の負担が大きい）」、「スクールバスの利便性に勝てない」等がある。
- 望ましいサービス改善案としては、「通学定期運賃を JR と同程度にする」、「社会福祉的観点から、沿線市町が高校生の通学定期補助を行う」といった意見が多く聞かれた。

③ 医療施設

- 駅至近の医療施設（総合病院）においては、通院や見舞い等で来院する人の 90%以上が自家用車を利用しており、井原線での来院者は一日数名程度であった。
- 望ましいサービス改善案としては、「割引制度の紹介に時刻表をつけたチラシ（掲示用の大判サイズ）の作成・配布」「コミュニティバス等バス路線との接続（ダイヤ）改善」等が挙げられた。

④ 交通事業者

- 沿線地域における路線バスの利用者数と、タクシーの利用者数は、一部のバス路線を除き日常利用・観光利用ともに減少傾向にある。
- 「駅周辺が暗く防犯上不安な駅があるため、タクシーの常駐している駅で降りてタクシーで自宅まで帰る」という声を聞く。
- 井原線を利用するにあたっての問題点としては、特に高齢者から、「駅の階段が上れないためタクシーを使う」という声をよく聞く。神辺駅での乗り換えも階段の上り下りを要する割に乗り継ぎ時間が短く、高齢者が井原線を敬遠する一因となっている。
- 井原線と並行・接続するバス路線やタクシーを一枚の乗車券で共通に利用できれば、沿線の事業所も通勤費の助成がしやすくなるし、乗り継ぎの不便さの解消にも繋がる。

⑤ 観光関連団体・施設

- 沿線の美術館を訪れる観光客は年配の方が多く、休日・平日ともに一定の来館がある。
- 沿線外の住民が井原線を観光利用する際に最も強く感じる問題点は、乗り継ぎの不便さ。時刻を確認せずに乗ると清音駅で長く待つ場合もあり、初めての利用者には不便。
- ほかの大きな問題点としては、「駅の階段が急で、エレベータがないこと」、「駅の周辺に食事のできる場所が少ないこと」等がある。
- 望ましいサービス改善案としては、「平日も利用できる美術館めぐりきっぷ」等の企画乗車券の充実、現行の「ホリデーパス」の特典の充実が考えられる。
- イベント開催時には地域や関係団体が相互に協力し、駅までは井原線を利用し、駅から歩いて観光地まで移動してもらえらるための仕組みを構築することが必要。

⑥ 利用促進団体

- 沿線住民の関心が薄く、井原線を守るために地域住民が一致団結するという気運の盛り上がりがないことが課題。サポーター制度である倶楽部ルールウェイも十分に機能していない。
- 利便性の面では、「運行本数の少なさ」、「福塩線との乗り継ぎの不便さ」、「階段の急な駅が多く、高齢者への配慮が不十分であること」が問題。
- 沿線には井笠鉄道の廃線跡等の地域資源が多く点在するが、集客策に活用できないか。
- 車を運転できなくなった人や、これから免許を取得する人に対して、井原線の良さや利便性をPRし、乗る習慣を身につけてもらい、長期的な集客に繋げることが必要。
- 自転車との連携を深めることで利便性を高める。例えば、列車や無料観光バスに自転車を載せられるようにする、沿線にサイクリングロードを整備する等。
- 関係地方公共団体も、井原鉄道の存続に積極的に関わっていく姿勢を見せてほしい。また、井原鉄道自身も、役員が積極的にトップセールスを行うとか、制服を着用して行事に参加する等、全社員が一丸となった営業力の強化が重要。

3. 観光モニター調査結果

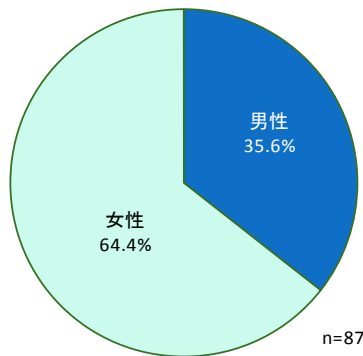
(1) 実施概要

- 観光利用面での課題や問題点の把握を目的として、「井原線への乗車」と、「駅周辺の散策」をセットにした自由体験形の観光旅行モニター（100名）を一般募集した。
- モニター参加者には、土日祝日限定の乗り放題きっぷ「ホリデーパス」を使って沿線を自由に周遊した上で、沿線の魅力や観光面の問題点等に関するアンケートに答えていただいた。
- 実施期間は平成22年11月6日（土）～12月12日（日）の土日祝日のうちの12日間であり、報道発表やインターネット、チラシ・ポスター等を通じて周知を図った。

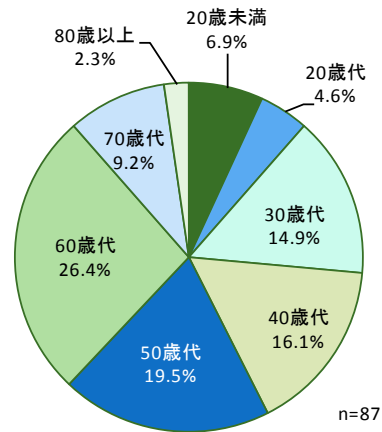
(2) 回収結果及び回答者の属性

- モニター参加者100名のうちの87名から有効な回答が得られた。
- 回答者の属性としては、女性の占める割合が6割以上と高い。また、年齢については60歳代が最も多く、以下、50歳代、40歳代、30歳代の順になっている。
- 参加者の居住地は市町村別で沿線外が6割弱を占め、残りが沿線内であった。

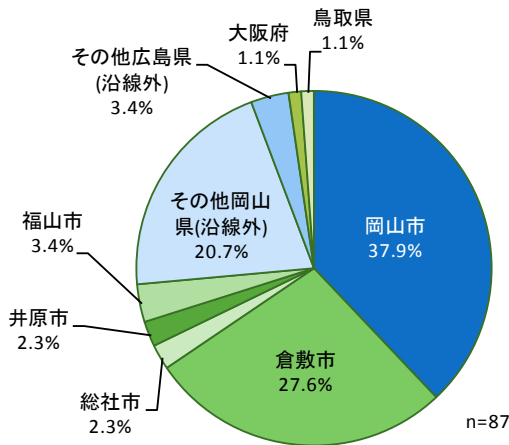
図表 2-14 性別



図表 2-15 年齢



図表 2-16 居住地



図表 2-17 告知ポスター・チラシ

「ホリデーパス」を使って沿線を自由に散策し、アンケートに回答
井原線で行く「観光モニター旅行」参加者募集!!

※ 井原線の観光利用にあたっての課題・問題点を把握するために、「井原線への乗車」と「駅周辺の散策」をセットにした自由体験型の旅行モニターを募集します。
※ モニターの皆さまには一日フリー乗車券「ホリデーパス」を渡し、井原線沿線を自由に散策していただくとともに、訪れた観光地や交通手段に関する簡単なアンケートに回答していただきます。

●開催期間 平成22年11月6日（土）～12月12日（日）の土日祝日のうち、11月14日（日）を除く12日間
※開催日のお好きな日に参加いただくことができます。

●応募資格 高校生以上の方（グループの場合、最大30名まで）
※お子様連れの応募も可能です。

●参加条件 ①先着順または井原線下車し、駅周辺を散策していただくこと
②参加後に、簡単なアンケートにお答えいただくこと

●参加特典 ①フリー乗車券「ホリデーパス」参加日に限り、全線乗り降り自由
②沿線の観光パンフレット
③時刻表
④三石駅・矢野駅・小田駅・井原駅のレンタサイクル貸出料金が無料に！

●申し込み方法 次の①～③を明記の上、はがき、FAXまたは電子メールでご応募ください。
①代表者の方の住所・お名前と電話番号
②参加される方全員のお名前と年齢
③参加希望日
※ ご提供いただいた個人情報は、参加特典等の発送上、アンケートの集計・分析以外に使用することはありません。

●申し込み・お問い合わせ先 〒690-0073 鳥取県松江市中町226-3 株式会社アテナ 井原線観光モニター旅行係
FAX: 0852-31-7415 電子メール: iwanoen-monitor@athena-tel.co.jp
電話でのお問い合わせ: 0852-31-7005（平日の9:00～17:00のみ）

申し込み期間 平成22年12月3日（金）
ただし、定員に達した時点で締め切らせていただきますのでご了承ください。

井原鉄道株式会社
【実施主体】井原鉄道活性化協議会
【調査機関】株式会社アテナ

(3) 結果分析・考察

① 参加者の属性及びモニター旅行への参加について

- 参加者の約6割が「夫婦・家族連れ」で参加しており、以下、「一人」が2割弱、「友人・知人」が約1割となっている。
- 新聞記事を通じて開催を知った人が約4割で最も多く、以下、「口コミ」、「井原鉄道のホームページ」の順になっている。
- モニター旅行に際し6割強が事前の情報収集を実施。井原鉄道のwebサイトを閲覧した人は約4割である。
- 参加にあたり、約6割が「駅から観光施設までの移動（交通手段や所要時分等）」を心配。沿線外居住者では「乗るまでの交通手段（JRからの乗り継ぎ等）」、「乗り降りの方法」を挙げた人も多い。

図表 2-18 出発前に感じた心配(クロス集計)

%		駅からの移動	沿線の観光施設等	乗るまでの交通手段	運行本数や時刻	沿線のお店	乗り降りの方法	n
全体		61.4	38.6	37.3	36.1	36.1	7.2	83
年齢	20歳未満	0.0	50.0	50.0	50.0	50.0	0.0	4
	20～60歳代	63.8	42.0	37.7	37.7	33.3	7.2	69
	70歳以上	70.0	10.0	30.0	20.0	50.0	10.0	10
居住地域	沿線内	63.3	43.3	16.7	40.0	36.7	3.3	30
	沿線外	60.4	35.8	49.1	34.0	35.8	9.4	53

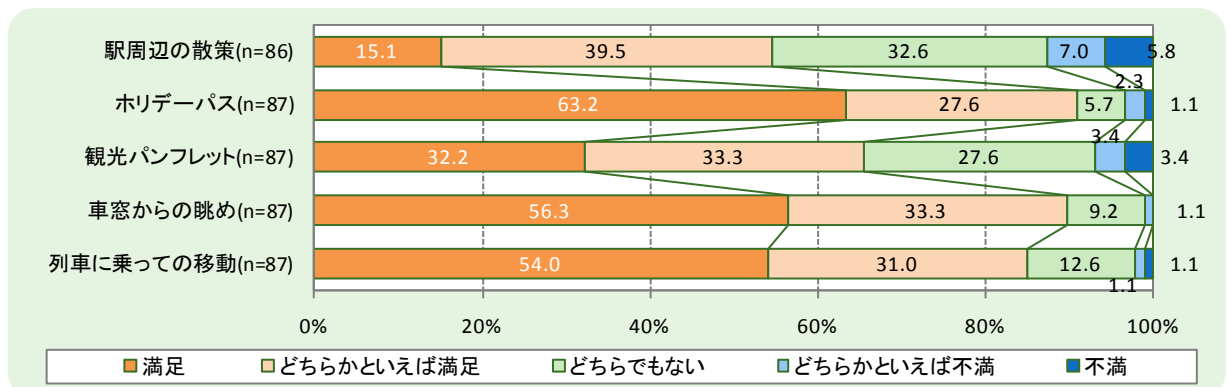
② モニター旅行の満足度について

- モニター旅行全体の満足度については、「とても楽しかった」と「楽しかった」の合計が9割近くを占めている。沿線内に比べて沿線外居住者の満足度が高い。
- 特に「ホリデーパス」の使い勝手や「車窓からの眺め」、「列車に乗っての移動」の満足度が高い。回答者の98%が「ホリデーパスが役に立った」と回答している。

図表 2-19 モニター旅行全体の満足度(クロス集計)

%		とても楽しかった	楽しかった	どちらでもない	あまり楽しくなかった	楽しくなかった	n
全体		27.9	58.1	7.0	3.5	3.5	86
年齢	20歳未満	66.7	16.7	16.7	0.0	0.0	6
	20～60歳代	24.3	61.4	5.7	4.3	4.3	70
	70歳以上	30.0	60.0	10.0	0.0	0.0	10
居住地域	沿線内	12.9	61.3	9.7	6.5	9.7	31
	沿線外	36.4	56.4	5.5	1.8	0.0	55

図表 2-20 項目別の満足度



③ 駅周辺の散策について

- 駅周辺の散策に関して、矢掛駅周辺については約8割、井原駅周辺については約6割が「とても楽しかった」又は「楽しかった」と回答している。
- 改善点としては、観光地までのバスの本数・時刻、観光地への行き方（経路）、レンタサイクルの台数等、駅～観光地間のアクセスに関する意見が多くみられた。案内表示の不備を指摘する意見も多い。

④ 乗り降りした駅、印象に残っている風景等について

- 井原駅と矢掛駅以外では清音駅や神辺駅、子守唄の里高屋駅で乗り降りした人が多い。
- 印象に残った事柄として、「沿線の田園風景」や「高梁川橋梁からの眺め」、「夢やすらぎ号」、「観光施設やお店での接遇の良さ」を挙げている人が多い。

⑤ 観光利用にあたっての改善点について

- 観光利用促進策としては「平日利用できるフリー乗車券」、「見どころ紹介マップの作成・配布」、「観光案内」、「駅～観光地間のアクセス改善」を求める意見が多い。
- 井原線沿線を巡る旅に関心のあるテーマとしては、「名所・旧跡を巡る旅」、「地元の食べ物を味わえる旅」、「自然の風景に触れる旅」へのニーズが高い。
- 「Kitchen いっちゃん」については好意的な意見がある一方で、味や接遇に関する改善要望も散見される。

図表 2-21 「あったらいいな」と思うこと(クロス集計)

		%	平日利用できる フリー乗車券	マップの 作成・配布	ポランテア ガイド	車内での 観光案内	駅～観光地間の アクセス改善	駅レンタ サイクル	フリー化 バリア	車内を よくする工夫	ホームページで 観光情報提供	その他	n
全体			50.6	38.6	32.5	27.7	27.7	19.3	10.8	9.6	9.6	24.1	83
年齢	20歳未満		16.7	16.7	16.7	50.0	33.3	33.3	0.0	0.0	16.7	16.7	6
	20～60歳代		50.7	38.8	35.8	25.4	28.4	16.4	10.4	10.4	9.0	28.4	67
	70歳以上		70.0	50.0	20.0	30.0	20.0	30.0	20.0	10.0	10.0	0.0	10
居住地域	沿線内		51.7	34.5	31.0	24.1	27.6	10.3	13.8	10.3	6.9	34.5	29
	沿線外		50.0	40.7	33.3	29.6	27.8	24.1	9.3	9.3	11.1	18.5	54

図表 2-22 井原線沿線を巡る旅行として関心のあるテーマ(クロス集計)

		%	名所・旧跡を巡る旅	地元の食べ物を 味わえる旅	自然の風景に 触れる旅	伝統芸能や文化を 鑑賞、体験する旅	美術館を巡る旅	その他	n
全体			57.1	54.8	52.4	31.0	28.6	11.9	84
年齢	20歳未満		60.0	60.0	60.0	0.0	0.0	40.0	5
	20～60歳代		56.5	55.1	49.3	31.9	27.5	7.2	69
	70歳以上		60.0	50.0	70.0	40.0	50.0	30.0	10
居住地域	沿線内		56.7	50.0	50.0	36.7	30.0	13.3	30
	沿線外		57.4	57.4	53.7	27.8	27.8	11.1	54

(4) 観光モニター調査に基づくニーズ

① モニター旅行への参加について

- 約6割が「夫婦・家族連れ」での参加。新聞記事で開催を知った人が約4割である。
- 6割強が事前の情報収集を実施しており、約4割が井原鉄道のwebサイトを閲覧。
- 参加にあたり、約6割が「駅から観光施設までの移動（交通手段や所要時分等）」を心配している。沿線外居住者では「乗るまでの交通手段（JRからの乗り継ぎ等）」、「乗り降りの方法」を挙げた人も多い。

- ➔ 夫婦や家族連れといった少人数のグループでの日帰り旅行には一定のニーズがある。
- ➔ webサイトで沿線の観光情報をわかりやすく提供することが重要。併せて、駅～観光地間のアクセスやJRとの乗り継ぎ、列車の乗り降りの方法等の周知も必要。

② モニター旅行の満足度について

- 「とても楽しかった」と「楽しかった」の合計が9割近くを占めており、井原線沿線の日帰り観光旅行に対する満足度は非常に高い。
- 特に、「ホリデーパス」や「車窓からの眺め」、「列車に乗っての移動」の満足度が高い。

- ➔ ホリデーパスは価格設定や割引特典等の点で観光誘客における効果的なツール。
- ➔ 「車窓からの眺め」や「列車に乗ることの楽しさ（夢やすらぎ号等）」が井原線独自の魅力である。

③ 駅周辺の散策について

- 矢掛駅周辺については約8割、井原駅周辺については約6割が「とても楽しかった」又は「楽しかった」と回答。名所旧跡等のほか、「Kitchen いっちゃん」への評価が高い。
- 改善点としては、観光地までのバスの本数・時刻、観光地への行き方（経路）、レンタサイクルの台数等、駅～観光地間のアクセスに関する意見が多くみられた。

- ➔ 沿線外からの観光誘客の柱の一つは矢掛駅周辺の町並み。駅で地域性を活かした関連事業（飲食店等）を展開することについては一定のニーズ・可能性がある。
- ➔ 駅～観光地間のアクセスや案内の不備を指摘する声が多く、改善が必要。

④ 乗り降りした駅、印象に残っている風景等について

- 井原駅と矢掛駅以外では、清音駅や神辺駅等で乗り降りした人が多い。
- 印象に残った事柄として、「沿線の田園風景」や「高梁川橋梁からの眺め」、「夢やすらぎ号」、「観光施設やお店での接遇の良さ」を挙げている人が多い。

- ➔ 沿線外からの観光客の多くが乗り降りする清音・神辺等の各駅において、観光客を意識した案内表示や沿線情報の提供、駅周辺の観光資源をPRすることが効果的。
- ➔ 田園風景や眺めの良さ、夢やすらぎ号のほか、「もてなしの心」への評価が高い。

⑤ 観光利用にあたっての改善点について

- 「平日利用できるフリー乗車券」、「見どころ紹介マップの作成・配布」、「観光案内」、「駅～観光地間のアクセス改善」に対するニーズが高い。
- 井原線沿線を巡る旅に関心のあるテーマとしては、「名所・旧跡を巡る旅」、「地元の食べ物を味わえる旅」、「自然の風景に触れる旅」へのニーズが高い。

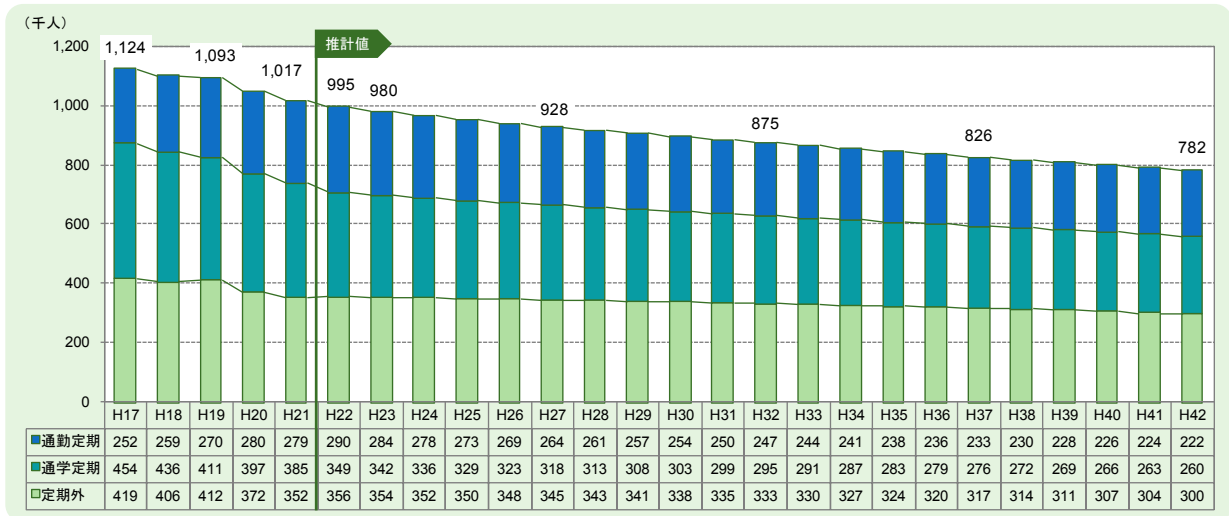
- ➔ 観光利用の拡大にあたっては、平日利用できるフリー乗車券の販売や沿線ガイドマップの充実、ボランティアガイドやアテンダントによる観光案内等の施策が有効。
- ➔ 名所・旧跡や自然の風景のほか、地元の食べ物を味わうことへのニーズが高い。「Kitchen いっちゃん」については味や接遇に関する改善要望も散見される。

1. 輸送人員と収支の見通し

(1) 輸送人員の見通し

- 沿線人口の減少や少子高齢化の進展等により、輸送人員は逡減すると考えられる。
- 特に通学定期の落ち込みが大きく、通勤定期についても、沿線市町における就業人口の減少等により、これまでの横ばい傾向から減少に転ずることが見込まれる。
- 平成 21 年度の値を 100 とすると、平成 25 年度には全体で 94（通勤定期 98、通学定期 85、定期外 99）、平成 32 年度には 86、平成 42 年度には 77 まで減少すると考えられる。

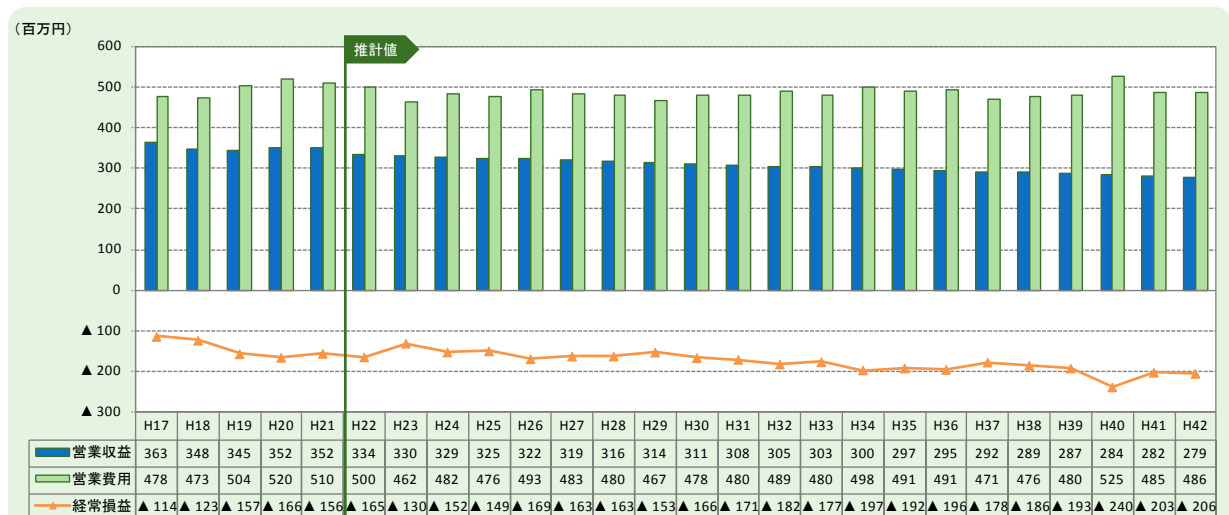
図表 3-1 輸送人員の見通し



(2) 収支の見通し

- 営業収益については、輸送人員の減少に伴う旅客運輸収入の減少により、平成 34 年度には 300 百万円まで落ち込むものと考えられる。
- 営業費用については、鉄道施設の老朽化に伴い修繕費と設備投資（減価償却費）が増加するものの、人件費の抑制により、概ね 480 百万円前後で推移すると見込まれる。
- 結果として、各年度の経常損失は 150 百万円前後で当面は推移するものの、中長期的には輸送人員の減少が更に進む一方で修繕費や減価償却費が増加するため、年度によっては 200 百万円前後まで拡大し、今後の経営状況は一層厳しくなるものと想定される。

図表 3-2 収支の見通し



2. 課題の整理と課題解決に向けた方向性

(1) 現状分析のまとめ

① 沿線環境

ア. 沿線環境

- 公共施設や病院・商業施設、主な事業所の多くは、総社、吉備真備、矢掛、井原及び神辺の各駅周辺に立地している。しかしながら、国鉄新線としての建設経緯もあって駅が市街地や集落から外れており、しかも高架橋や築堤上に設けられているため、沿線住民の誰もが気軽に鉄道を利用できるとは言い難い状況にある。
- 近隣他路線の沿線に比べて、駅周辺で面的な市街化が図られている地域が限られており、人口集積・維持が進みにくい状況にある。
- 沿線には歴史・文化に関する観光施設が多く点在しているものの、目玉となるような強い集客力をもつ観光地はみられない。

イ. 沿線人口

- 福山市神辺町では人口増加が続いているが、矢掛町、笠岡市及び井原市では H21 年度までの 10 年間に 7~10%減少している。
- H17 年以降の 30 年間で、倉敷市、総社市及び福山市は 10~15%、井原市、笠岡市及び矢掛町は約 30%の人口減少が見込まれている。
- 近隣他路線の沿線に比べて人口密度が低く、老年人口割合が高い。特に吉備真備~井原間において顕著である。
- 半径 2km 圏内の駅勢圏人口は約 115 千人。線区両端（総社・清音・湯野・神辺の合計）が約半数を占め、中間駅の周辺人口は少ない。
- 通勤流動については、矢掛町以東では倉敷・岡山方面、井原市以西では福山・笠岡方面が多く、線外への流出が流入を上回っている。
- 通学流動は概ね県境を境に分かれているが、井原市からは笠岡市への通学者が最も多く、また、福山市への通学者も少なくない。

ウ. 地域内交通

- 道路交通網の整備が進んでおり、沿線の主要道路の自動車交通量は概ね増加傾向にある。
- 井原市や矢掛町等では一人あたりの自動車保有台数が多い。交通分担率は自家用車が約 7 割と高く、鉄道は数%にとどまっている。
- 井原~倉敷間のピーク時間帯における所要時間は、井原線が自家用車よりもやや短く速達性に勝っているが、運賃や運行本数等のサービス水準が低いため自家用車に対する競争力が低くなっている。
- 倉敷~清音~矢掛間、井原~神辺~福山間では井笠バスの路線がほぼ並行している。井原~福山間のサービス水準（本数、所要時分、運賃）は同程度であるが、この区間の駅勢圏人口に対する井原線の利用率は低く、利用者をバスと分け合っている状況にある。
- 井原駅は市北部や福山・笠岡方面等へ向かうバス路線との結節点として機能しているが、井原線との乗り継ぎ時分はまちまちである。

② 井原鉄道の現状

ア. 輸送状況

- 輸送人員は H18 年度から減少を続けており、H21 年度は H15 年度比で約 10%（定期外は約 23%）減少している。主要駅の乗車人員は総社・井原・矢掛が減少、清音・吉備真備・神辺は横ばいである。
- 清音又は神辺駅利用者の半数以上が JR への乗り継ぎ客である。
- 輸送人員ベースの定期・定期外比率は約 6:4 である。平日の井原～清音間では約半数を通学定期、1/4 を通勤定期が占めており、通勤・通学の足としての性格が強い。
- 井原以西の通過人員（平日）は井原以东の約半分であるが、運行本数は井原以西の方が多く、旅客需要に対して逆転している。

イ. サービス水準

- 清音駅では倉敷方面と平均 6 分、神辺駅では福山方面と平均 7 分で接続しているが、10 分以上の待ち時間を要す列車もある。
- 運賃は開業以来改定されていないものの、近隣の JR 線を同距離利用する場合に比べて割高感がある。
- 井原線の最終列車に接続する岡山・倉敷・福山駅発の時刻は 22 時 30 分前後であり、近隣の他路線に比べて早くなっている。

ウ. 経営状況

- 開業以来厳しい状況が続いており、H21 年度の経常損失は 156 百万円、累積損失は 99 百万円となっている。
- 企画乗車券やイベント等種々の営業施策が展開されているが、輸送人員の落ち込みをカバーしうるまでの増収には至っていない。関連事業の拡充が進められている。
- 営業費に占める修繕費の割合は類似事業者より低く、人件費は同程度である。一人あたり車両走行キロ等、生産性は類似事業者をやや下回っており、今後も人件費や要員数の抑制を図る必要がある。
- 関係地方公共団体による支援は当初は基金方式であったが、H15 年度からは線路・電路・車両の基盤設備維持費の補助に代わっている。

エ. 鉄道施設の現状

- 高規格で整備されたため、他の地方鉄道に比べて設備水準は高いが、今後はレールやトンネル・橋梁、踏切保安装置や車両のエンジン等の老朽化により、大規模修繕や設備投資が必要となると考えられる。
- 修繕費自体は、電路機器類の交換や車両検査における追加工事の発生等により近年増加傾向にある。
- 特に車両については、安全性を確保しつつ現有車両の延命を図るために、エンジンや台車・車体を中心に計画的な修繕・更新を行う必要がある。
- 運行本数や車両検査時期、予備車の確保といった諸条件に対し現有数（13 両）は充足しているが、輸送効率の改善や経費削減のため、運行本数や車両数の見直し等について検討することが必要である。

③ 住民・利用者等のニーズ

ア. 沿線住民や関係団体等のニーズ

- 利用する理由としては「運行の正確さ・定時性」多いものの、月1回以上利用する人は約1割であり、他の交通手段の代替・補完手段として位置づけられている。
- 高齢者では「安全性」や「快適性」、線区の間地域では「速達性」を利用する理由として挙げている人が多い。
- 「運賃が高いため利用しない」とする人が多く、特に60歳代までの各年代や線区の間地域において、割高感解消の要望が強い。
- 高齢者及び倉敷市・矢掛町では「自宅の最寄り駅までのアクセス交通の充実・確保」、井原市では「他の交通手段との乗り継ぎの改善」へのニーズが高い。
- 乗り継ぎの不便さや運賃の高さに対する改善要望が多く、特に、福山乗り入れ本数の増加や、倉敷乗り入れの実現、乗り継ぎ時間の短縮化等による利便性向上が望まれている。しかしながら、倉敷への乗り入れ実現に際しては、線路・電路設備や倉敷駅の構内配線の改良及びダイヤ調整等、解決すべき課題も多い。
- 運賃の割高感を感じている人は多いが、現行の乗車券や割引制度についての認知度や利用率は低い。利用促進策の周知徹底と、旅客流動と利用者ニーズに合致した利用促進策の展開が必要である。
- 若年層や高齢者等の交通弱者のほか、サービス水準が同程度の公共交通が井原線のほかに存在しない地域においては、生活に欠かすことのできない交通手段である。
- 行政による支援額や今後のあり方については、生活交通としての重要度が高い井原市・矢掛町と、日常的に井原線を利用している人の割合が低く代替交通手段・ルートを選択が可能な他の市町では温度差がみられる。

イ. 観光客のニーズ

- 沿線外からの観光客にとっては、「駅から観光施設までの移動（交通手段や所要時分等）」や「乗るまでの交通手段（JRからの乗り継ぎ等）」、「乗り降りの方法」が不安。
- ホリデーパスは観光誘客における効果的なツールとして機能している。
- 観光客の人気の高い沿線近隣の観光地は、矢掛駅周辺の町並み。駅で地域性を活かした飲食店を展開したり催しを開催することには一定のニーズ・可能性がある。
- 駅～観光地間のアクセス及び案内表示の不備を指摘する声が多く、情報提供を含めて改善が必要。
- 沿線外からの観光客の多くはJRから乗り継いで来訪するため、清音・神辺駅等において観光客を意識した案内表示や沿線情報の充実を図ることが必要。
- 名所・旧跡や美術館等の観光地以外では、沿線の田園風景、高架橋からの眺めの良さ、夢やすらぎ号のほか、沿線住民のもてなしの心への評価が高い。
- 井原線を利用した観光旅行をさらに楽しいものにするための施策としては、平日利用できるフリー乗車券の販売や沿線ガイドマップの充実、ボランティアガイドやアテンダントによる観光案内等へのニーズが多い。
- 井原線沿線の観光旅行について関心の高いテーマとしては、「名所・旧跡を巡る旅」や「地元の食べ物を味わう旅」のほか、「自然の風景に触れる旅」を挙げる声が多い。

(2) 課題及び解決に向けた方向性

井原鉄道及び沿線地域の現状、住民・利用者等のニーズ等に関する調査結果を踏まえると、井原鉄道を取りまく課題とその解決に向けた方向性は次のように整理できる。

課題1 輸送人員の低迷

【現状】

- 人口減少や少子高齢化等による利用者の減少
- 利用者ニーズと現行サービス水準との乖離
- 沿線住民の多くが日常交通の代替手段として認識

【課題解決に向けた方向性】

- 輸送サービスや駅機能の改善等によるサービス水準の向上
- 他の交通モードとの接続改善
- 日常利用促進のための情報提供や働きかけの強化
- 企画乗車券や割引制度、イベント列車等による沿線内外からの集客
- 沿線内外への積極的な情報発信 等

課題2 構造的な赤字の拡大による経営悪化

【現状】

- 慢性的な経常赤字に加え、近年は運行収支も赤字
- 増収と経費削減に努めるも累損はなお拡大
- 現行のサービス水準を前提とした収益拡大の限界

【課題解決に向けた方向性】

- 利便性向上策や利用促進策による旅客運輸収入の維持拡大
- 地域間の人の流れの創出を目的とした関連事業の拡充・見直し
- 経費節減等による経営の健全化
- 地域住民・団体及び関係地方公共団体と一体となった運営・支援体制の構築 等

課題3 設備老朽化に伴う費用負担増

【現状】

- 修繕費や設備投資の増加による経営圧迫
- 現行の支援スキームを維持した場合の負担増大
- 安全性確保のための修繕・更新計画の策定が必要

【課題解決に向けた方向性】

- 安全性の確保を目的とした計画的な修繕・設備更新
- 関係地方公共団体による基盤設備維持費補助の継続及び今後のあり方の検討 等

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

岡山県西南地域と広島県備後地域を結ぶ鉄道として、通勤、通学、通院等沿線住民の日常生活に欠くことのできない社会基盤であるとともに、観光振興の面で人の流れや賑わいを創出する地域資源として大きな役割を果たしている井原鉄道について、持続可能な公共交通機関として次世代に継承していくことができるよう、その活性化に取り組む。

2. 地域公共交通総合連携計画の区域

岡山市、倉敷市、笠岡市、井原市、総社市、矢掛町及び福山市の全域とする。

3. 地域公共交通総合連携計画の目標

目標1 サービス水準の向上

井原線のサービス水準は、利便性（本数、乗り継ぎ）や経済性（運賃）、快適性（バリアフリー、待合環境）等の面で自動車をはじめとする他の交通手段に対する競争力が低く、多くの沿線住民にとって、通勤・通学や買い物、通院といった日常生活における移動の際の副次的な交通手段として位置づけられている状況にある。

このため、住民ニーズ等を踏まえた乗り継ぎ時分の短縮や競合バス路線との連携、利用しやすい駅づくり等により、日常生活の様々な場面において、移動時の主な手段として積極的に選んでもらうことのできる生活交通への脱皮を図る。

目標2 沿線内外からの旅客誘致

沿線人口の減少等により定期旅客の大幅な増加が期待できない中、生活交通としての利便性向上策だけでは、持続的な運行の確保や活性化は困難であると考えられる。

このため、沿線を中心とした日常利用機会の増加に向けた利用促進策と併せて、観光施設等との連携や沿線のイメージアップ・地域資源の活用等の施策を積極的に展開し、沿線内外からの旅客需要の創出・拡大に取り組む。

目標3 持続的な運営体制の構築

井原線の継続安定的な運行確保のためには、鉄道事業者の使命である安全輸送の確保に向けた計画的な修繕・設備投資に加えて、関係地方公共団体等と連携した経営健全化に向けた取組が必要である。

このため、今後老朽化が予想される設備の修繕や更新により安全性の維持・向上を図るとともに、井原鉄道が主体となり、一層の経費節減や収益力向上に取り組む。

また、「井原線は日常生活に欠くことのできない社会基盤である」という共通認識のもと、井原線の必要性や役割・価値を共有し、地域（関係地方公共団体、住民、事業所、関係団体等）が一体となった支援体制の構築を図る。

4. 計画期間

平成23年度から25年度までの3年間とする。

5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標1 サービス水準の向上

(1) 輸送サービスの改善

① ダイヤの改善

通勤・通学を中心とした日常生活における利用拡大のため、JR との乗り継ぎ時分の短縮や運行本数の見直し、最終列車の繰り下げ運行の検討等に取り組み、井原線を積極的に選択できるレベルまでダイヤを改善する。

ア. JR との乗り継ぎ時分の短縮

- JR と接続する各駅において、列車到着直後に他方の列車が発車しないようダイヤを調整
- 同じく JR と接続する各駅において、井原線と JR との乗り継ぎに長時間の待ち合わせが発生しないようダイヤを調整

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 朝夕を中心とした発着時刻の調整

- 沿線の高校や大規模事業所等の始業・就業時刻を考慮しつつ、運行間隔が不均一にならないよう、各駅の発着時刻を調整
- 最終列車の繰り下げ運行等の検討

実施主体 井原鉄道(株)

ウ. 運行本数の見直し

- 通勤・通学時間帯における増便の検討
- 乗車人員の少ない時間帯の減便の検討

実施主体 井原鉄道(株)



写真：車内の様子（平日の日中）

② その他の利便性向上策

井原線と競合・補完関係にあるバス路線（バス事業者）と連携したサービス向上策や運賃体系の見直し等について検討し、地域公共交通全体の利便性向上を図る。

ア. 競合バス路線との連携による利便性向上

- バス路線との並行区間（井原～神辺、矢掛～清音間等）において、バス事業者との間で運行本数の等間隔化等のダイヤ調整を実施
- 同じくバス路線との並行区間において、一枚で井原線と路線バスのどちらも利用することができる乗車券（制度）を試験的に導入

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、バス事業者等

イ. 運賃体系の見直しの検討

実施主体 井原鉄道(株)



写真：競合バス路線（井笠バス：井原～福山線）

(2) 駅機能の改善・向上

① バリアフリー対策

体の不自由な方や高齢者が安全かつ快適に利用することができるよう、ホームへの昇り降りの不便さの解消に向けた駅施設の改善策について、関係市町とともに検討する。

ア. ホームへの昇り降りの不便さ解消に向けた検討

- 高架駅を中心に、駅係員による介助体制の構築や昇降設備の整備について検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町



写真：高架ホームへの階段（子守唄の里高屋駅）

② 待合環境の改善

雨の日や夜間にも安心して利用することができるよう、ホーム上屋の整備、駅及び周辺の安全・防犯対策を行い、ホームや待合室等における待合環境の改善を図る。

ア. ホーム上屋の整備・延伸の検討

- 清音駅、矢掛駅及び井原駅等、乗降人員の多い駅を中心とした上屋の整備・延伸の検討

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 駅周辺の安全・防犯対策

- いずえ駅等、周辺に明かりが少ない駅を中心に、照明灯の設置や地域住民と連携したパトロールの実施等による安全・防犯対策を実施

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町



写真：ホームの待合環境（清音駅）

ウ. 待合室やトイレの利用環境改善

- 吉備真備駅等、快適な待合環境が十分に整備されていない駅を中心に、待合室の改修や住民ボランティアと連携した管理体制の構築といった環境改善を推進

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町

③ 駐車・駐輪環境の改善

駅周辺の居住者が通勤や買い物等において井原線をより利用しやすくなるよう、パーク&ライド駐車場の充実を図る。また、駅近隣の住民の利用向上を目的として、駐輪場の利用環境が十分でない駅における駐輪環境の改善を図る。

ア. パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備

- 川辺宿駅、子守唄の里高屋駅及び御領駅等、パーク&ライド駐車場の利用率が高い駅を中心に駐車台数を拡充
- 駐輪場における不法自転車の撤去、上屋の整備、駐輪スペースの拡充等

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町



写真：パーク&ライド駐車場（湯野駅）

④ 他交通モードとの接続改善

利用者の多くを占める JR との乗り継ぎ客の利便性向上を目指し、JR との接続駅等において乗り継ぎ案内の改善を図る。また、交通結節点として機能している駅を中心に、バス、タクシー及びレンタサイクル等と組み合わせたアクセス改善を図る。

ア. JR との乗り継ぎ案内の改善

- JR と直接接続する総社駅、清音駅及び神辺駅において駅構内の案内標記等を改善
- 福山駅、倉敷駅及び岡山駅等、JR の主要駅における誘導サインや連絡乗車券購入方法等の改善について検討

実施主体 井原鉄道(株)、鉄道事業者等

イ. バスとの接続改善

- 主要駅や列車内等に、主な駅のバス乗り場や発着時刻等を掲示
- 朝夕の時間帯や観光客の多い時期・曜日等を中心に、バス事業者との間でダイヤ調整を実施

実施主体 井原鉄道(株)、バス事業者等

ウ. タクシーとの接続改善

- 駅でのタクシーの呼び出しや事前配車、タクシーと連携した企画乗車券等を検討

実施主体 井原鉄道(株)、タクシー事業者等

エ. 自転車との接続改善

- 吉備真備駅、井原駅及び矢掛町内各駅等において駅レンタサイクルの拡充を検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、その他関係団体



写真：駅レンタサイクル（井原駅）

(3) 接遇・マナーの向上

① 接遇向上

サービスの向上とイメージアップを目的に、社員の接遇力強化を積極的に進める。

ア. 社員への接遇研修の強化

- 駅係員や乗務員のみならず、全社的な接遇力の強化に向けた社内研修を実施

実施主体 井原鉄道(株)

イ. モニター制度の導入

- 課題・問題点の把握と改善効果の測定のため、利用者によるモニター制度を導入

実施主体 井原鉄道(株)

② 利用者のマナー向上

利用者同士が快適に利用できるよう、マナー向上のための意識啓発を推進する。

ア. 利用者に対する意識啓発

- 駅や車内でのマナーのほか、駐車場や駐輪場の利用マナー向上の呼びかけを実施

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会

目標 2 沿線内外からの旅客誘致

(1) 沿線を中心とした日常利用機会の増加

① 通勤利用の促進

事業所に対する通勤利用の呼びかけや通勤定期の購入促進、パーク&ライド駐車場のPR等により、通勤利用者の拡大を図る。

ア. 沿線の事業所へのセールス強化

- 沿線市町と連携したローラー作戦の展開（井原線による通勤への協力要請）
- 井原線で通勤する従業員に対するインセンティブ付与の検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、沿線事業所等

イ. 沿線外への通勤利用促進

- 岡山・倉敷・福山地区の事業所や交通事業者と連携した企画乗車券等の検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線事業所・交通事業者等

ウ. 通勤定期の購入促進

- 環境定期の付加価値（ファミリー定期制度等）の拡充に向けた検討
- 関係地方公共団体等による定期券購入助成の検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会

エ. パーク&ライド駐車場や駅前駐停車スペース、駐輪場の利用拡大

- 設置場所（駅）や駐車可能台数及び空き台数のPR、駅周辺への案内板の設置等

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町



写真：駅前の駐停車スペース（川辺宿駅）

② 通学利用の促進

沿線を中心とした学校の生徒及び保護者に対するPR、通学定期そのものの価値向上等により、通学利用者の拡大を図る。

ア. 学校へのセールス強化

- 沿線の学校を中心とした訪問活動の強化、購入説明会の開催等

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会

イ. 通学定期の魅力度向上

- 学期定期券や割引率の高い年間定期券の導入等に向けた検討

実施主体 井原鉄道(株)

③ 通院や買い物等における利用促進

今後増加する高齢者をターゲットとした乗車券・割引制度の充実や、沿線施設との連携等により、通院や買い物を目的とした利用者の拡大を図る。

ア. 高齢者を対象とした乗車券・割引制度の充実

- もみじパス（定期券式）の充実や、新たな企画乗車券・割引制度の導入を検討

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 沿線施設と連携した乗車券・割引制度の充実

- 商業施設のほか、医療施設や健康福祉施設等と連携した乗車券・割引制度の導入を検討

実施主体 井原鉄道(株)

ウ. 定期券の機能強化

- 定期券所持者への特典付与や、持参人式定期券の導入等について検討

実施主体 井原鉄道(株)

エ. 沿線の自治会や各種団体等への働きかけ

- 自治会の会合等、地域の集いに出向いて利用の働きかけを実施

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町



画像：「ファミリー定期制度」チラシ

④ モビリティ・マネジメントの実施

井原線を積極的に利用できる環境にあるにもかかわらず、実際の利用行動に結びついていない「潜在的な利用者」に対し、健康・環境や渋滞緩和における効果、鉄道が地域に果たしている役割等の周知を図り、井原線への交通手段の転換を働きかける。

ア. 時刻表や利用動機付け冊子等の作成・配布

- 時刻表や利用動機付け冊子（安全性・定時性・環境面での優位性や社会的価値といった井原線の価値を紹介した冊子）等の作成・配布及び効果測定

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、事業所・学校等

イ. 学校教材としての活用推進

- 総合学習における活用、体験学習の受け入れ等

実施主体 井原鉄道(株)、学校等

ウ. 児童・生徒を対象とした乗り方教室や体験乗車等の開催

- 実際の利用行動に繋がるよう、保護者等を巻き込んだ催し（乗り方教室等）の開催

実施主体 井原鉄道(株)、学校等



写真：車両基地見学会の様子

(2) 地域間の人の流れの創出

① 沿線情報の発信強化

企画乗車券や割引制度等のほか、沿線の魅力・観光資源についての認知度を高めることにより、主として沿線外からの旅客誘致を図る。

ア. 企画乗車券や割引制度等の PR

- チラシ・ポスターやテレビ・ラジオ・情報誌及びインターネット等を活用し、ホリデーパスや無料観光バス等の利用促進策を PR

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、井原線沿線観光連盟

イ. 沿線の観光情報等の発信

- 沿線の見どころやイベント情報等について、チラシ・ポスターやテレビ・ラジオ・情報誌及びインターネット等を活用した積極的な情報発信を展開

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線沿線観光連盟、その他関係団体等

ウ. 旅行代理店等へのセールス強化

- 商品造成を目的に、近隣の主要都市や大都市圏の旅行代理店等に対するプロモーション活動を強化

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線沿線観光連盟

エ. 他の鉄道事業者とのタイアップ

- 他の鉄道事業者と連携し、グッズ販売やイベントの共催、相互送客等を展開

実施主体 井原鉄道(株)、鉄道事業者等

② 駅や車内における案内強化

不案内な旅客が不安や不便を感じることなく利用できるよう、また、乗車を通じて沿線の魅力を十分に感じてもらえるよう、駅や車内における案内強化を図る。

ア. 駅や車両の案内標記の充実

- きっぷの買い方や乗り降りの方法、駅構内及び周辺の観光地等に関する案内標記の充実及び改善
- 外国人旅客の利便性向上を目的とした他言語対応（英語、韓国語、中国語等）

実施主体 井原鉄道(株)、井原線沿線観光連盟

イ. 列車への案内係の乗務検討

- 貸切列車や、観光客の多い時期に運行する列車に乗務して旅客の乗降補助や観光案内、グッズ販売等を行う案内係の導入について検討

実施主体 井原鉄道(株)



写真：方言ガイド（山形鉄道の例）

③ 特色ある列車の運行

広域的な旅客誘致と沿線の認知度向上・PR を目的として、沿線の地域資源を活用したイベント列車や、地域の催しと連携したラッピング列車等の特色ある列車を運行する。

ア. イベント列車の運行

- 沿線のイベントや行事にあわせた企画列車の運行（初詣列車や花火列車等）
- 夢やすらぎ号を活用した企画列車の運行

実施主体 井原鉄道(株)

イ. ラッピング列車の運行

- 地域の催しや沿線の事業所・施設等と連携したラッピング列車の運行

実施主体 井原鉄道(株)、商工団体・観光団体・事業所等



写真：イベント列車「一発祈願号」

④ 観光誘客のためのイベント開催

観光誘客を目的として、自社による企画イベントのほか、関係団体との連携や沿線の催しとのタイアップによる旅客需要の創出に取り組む。また、イベント参加者への特典付与や企画乗車券の開発等、イベント開催と組み合わせた利用促進策を検討する。

ア. 鉄道施設を活用したイベントの開催

- 井原線ワンコインデーや基地喜知まつり等、駅や車両等を活用したイベントを開催

実施主体 井原鉄道(株)、井原線振興対策協議会

イ. 関係団体と連携したイベントの開催

- 井原線 DE 得得市や井原線ウォーク等、観光団体や利用促進団体と連携したイベントを開催
- 観光モニターツアー等、観光誘客を目的とした催しの試験的实施

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、井原線沿線観光連盟、住民・事業所・学校等



写真：「井原線 DE 得得市」の様子

ウ. 沿線イベントとのタイアップ

- 矢掛の宿場祭り大名行列、井原産業まつり、福山ばら祭等、沿線で開催されるイベントとのタイアップによる駅や車内等での催し開催、イベントへの出展

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、井原線沿線観光連盟、住民・事業所・学校等

エ. イベント参加者への特典付与やイベントと組み合わせた企画乗車券の検討

- イベント参加者への特典付与策（運賃割引等）の検討
- イベント開催に合わせた企画乗車券の企画・販売

実施主体 井原鉄道(株)



画像：井原線開業 10 周年記念 大名行列特別記念切符

⑤ 観光客の利便性向上

全線を自由に乗り降りできるフリー乗車券「ホリデーパス」の機能強化や、新たな企画乗車券の販売、路線バスや貸切バスと組み合わせた利用促進策により、沿線を周遊観光する際の利便性向上を図る。

ア. ホリデーパスの魅力度向上・PR

- 割引特典等を受けることができる沿線施設の拡大
- 沿線施設における特典内容の拡充・見直し
- 二日間利用できるホリデーパスの検討等

実施主体 井原鉄道(株)、井原線振興対策協議会、井原線沿線観光連盟



画像：「ホリデーパス」チラシ

イ. 平日も利用できるフリー乗車券の導入検討

- 観光目的で平日に利用することのできるフリー乗車券の導入検討

実施主体 井原鉄道(株)

ウ. 観光客を対象とした企画乗車券の販売

- 沿線の美術館等の観光施設と連携した企画乗車券の商品販売
- 自転車やタクシー、レンタカーと組み合わせた企画乗車券の販売等

実施主体 井原鉄道(株)、井原線沿線観光連盟、住民・事業所・学校等

エ. 路線バスや貸切バスとの連携

- 接続するバス路線の経路や発着時刻等の見直し
- 無料観光バスのPRと、利用条件や運行形態の見直しの検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、バス事業者等

画像：「ホリデーパス」チラシ



写真：井原駅前のバス乗り場

知らなきゃソソソソ！！

井原市無料観光バス

井原市では、鉄道井原線を利用し、市外から井原市を訪れる10名以上の団体観光客の皆さまに、井原線各駅から観光地までの交通手段として、無料観光バスを運行しています。

☆早朝の山荘温泉、井原駅、いすえ駅、守町の山荘温泉より市内の観光地へ運行します。ただし、美里地区の観光地を訪れる場合は矢野町の小田駅での乗降ができます。

☆観光コースは自由に設定できます。(下記観光地を一つか所以上組み入れてください。)

田中美術館 …近代彫刻界の巨匠・平塚田中の作品を中心に展示しています。

華崎美術館 …日本画家・金鳥桂華の作品を主体に近現代の作品を展示しています。

城いらす観音殿 …ユニークな信仰で知られる健康と長寿の観音様です。

菊池波瀾館 …井原特産のぶどうやみたご柿・梨など地元野菜や果物満載です。

天神殿 …小田川渓谷に、権、歴などの巨樹・老木が清流に影を落としています。

明治ごんぼう村 …地元の人が育てた、とれとれ野菜が格安で手に入ります。

崖の湯青空市 …農産物・特産物など、みずみずしさあふれた本場の味を直接手直し。

中世夢が原 …鎌倉から室町にかけての村の様子を再現した歴史公園です。

美濃天文台 …誰でも望遠鏡をのぞける公開天文台としては、国内最大級です。

☆ その他にもイブコ祭りや栗池いなどイロイロ組み合わせができます。

☆ イベント巡回コース …観音り駅からイベント会場までの巡回(イベント主催者向け)

お問い合わせ先
 〒715-0014 岡山県井原市七日市町10
 井原市役所 商工観光課
 TEL0866-62-8850 FAX0866-62-8853

画像：「無料観光バス」チラシ

(3) 沿線価値の向上

① 沿線のイメージアップ・PR

沿線の見どころを紹介した観光パンフレットの作成・配布や、住民・関係団体等と連携した駅や車内の飾り付け、沿線の美化活動等により、井原線沿線のイメージアップを図るとともに、キャラクター等を活用し、井原線そのものに誇りを持ってもらえるよう積極的なPRを行う。

ア. 観光パンフレット、沿線マップ等の作成・配布

- 沿線の見どころや周遊ルート、観光地までの交通手段等をわかりやすく紹介した観光パンフレットや沿線マップ等の作成・配布

実施主体 井原鉄道(株)、井原線振興対策協議会、井原線沿線観光連盟

イ. 駅周辺や車内の賑わい創出

- 駅舎や駅前スペースを地域のイベント等に開放
- 地域住民や沿線の学校の児童・生徒と連携した駅や車内の装飾
- 地域住民と連携した沿線への植樹・植栽活動等

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、利用促進団体・事業所・学校等

ウ. グッズ販売の強化

- 商品ラインナップの充実
- イベントにおける出張販売やインターネット通販等、販売ルートの拡大

実施主体 井原鉄道(株)

エ. キャラクターのPR

- 販促・広告物のほか、駅・車内やイベント等において、イメージキャラクターの「いっちゃん」「はっちゃん」を積極的にPR

実施主体 井原鉄道(株)、井原線振興対策協議会



写真：グッズの一例（列車型メジャー）

② 地域資源の活用

井笠鉄道の廃線跡に関する鉄道遺産や、沿線外からの観光客に評価の高い眺めの良さといった井原線沿線固有の地域資源を活用した観光誘客策に取り組む。

ア. 井笠鉄道に関する資源の活用

- 井笠鉄道の廃線跡を巡るウォーキングイベント開催やウォーキングマップの作成等

実施主体 井原鉄道(株)、井原線沿線観光連盟、交通事業者等

イ. 高架区間における眺めの良さの活用

- 車窓からのフォトコンテストの開催等、高架線の良さを活用したイベントの開催

実施主体 井原鉄道(株)、井原線沿線観光連盟、住民・事業所・学校等



写真：高架区間を走る車両

目標3 持続的な運営体制の構築

(1) 安全性の確保

① 安全管理態勢の強化

鉄道事業者の使命である安全性の確保のため、安全基本計画の作成・運用、各種訓練や社員に対する安全教育の徹底により、安全意識の向上、社員個々のスキルアップ並びに組織としての安全管理態勢の強化を図る。

ア. 安全基本計画の作成・運用

- 安全管理規定の遵守、安全綱領及び行動規範の周知徹底
- 事故やインシデントの防止対策や安全対策等を定めた安全基本計画の作成・運用

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 異常時対応訓練や安全教育の徹底

- 異常時対応訓練や脱線復旧訓練等各種訓練の定期的な実施
- 社員に対する安全教育（故障時の措置や事故防止対策、救急救命講習等）の徹底

実施主体 井原鉄道(株)

② 鉄道施設の計画的な修繕・更新

鉄道施設の修繕・更新を計画的に行うことで安全性の確保・向上を図るとともに、中長期的な修繕・設備投資計画の策定及び見直しに取り組む。

ア. 線路・電路・車両等の修繕・更新

- 軌道整備や除草を中心とした線路の維持・修繕対策
- 電気転てつ機等電子機器類のオーバーホール及び更新
- 定期的な車両検査の実施にあわせた機器類のオーバーホール及び更新
- その他駅施設等の修繕及び修繕・設備投資計画の策定・見直し

実施主体 井原鉄道(株)

(2) 経営の健全化

① 経費節減

沿線人口の減少や中長期的な輸送人員の減少見通しを踏まえ、安全性の確保を前提としつつ、修繕費、外注費及び人件費等の費用全般について徹底的な節減に取り組む。

ア. 検査・修繕費の節減

- 検査・修繕の周期、対象箇所、実施内容等の見直し
- 各種補助制度等を活用した効率的な実施

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 外注費・委託料の削減

- 車両清掃等、外注先や委託先の見直し（価格協議）及び直轄化の検討
- オカメツタの植栽による除草・薬剤散布費の削減

実施主体 井原鉄道(株)

ウ. 兼務・兼業の推進

- 一人の社員が複数の業務をこなす多能工化の推進

実施主体 井原鉄道(株)

エ. 人件費の削減

- 役員報酬や管理職手当、社員の賃金体系等の見直し
- 退職者の不補充や若年社員への置き換え

実施主体 井原鉄道(株)



写真：車両修繕の様子

オ. 人員及び組織体制の適正化

- 有人駅における駅係員配置時間帯の見直しや無人化の検討
- 管理職を含めた本課及び現業部門の人員及び組織体制の見直し

実施主体 井原鉄道(株)

カ. 線路使用料の削減に向けた検討

- 乗車人員の少ない時間帯における減便の検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会

キ. 旅客需要に応じた編成数の検討

- 交換駅での分割併合や運転区間の見直しの検討

実施主体 井原鉄道(株)

ク. 車両運用に応じた保有車両数の適正化

- 運行本数の見直しにあわせた保有車両数の適正化に向けた検討

実施主体 井原鉄道(株)

② 関連事業の見直し

鉄道事業以外の関連事業について、「収益力の向上」や「経営資源の集中」といった観点から見直しを行う。

ア. 高架下賃貸業の収益力向上

- 貸付単価の改定及び立地に応じた活用策の検討

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 飲食業及び旅行代理業の見直し

- 飲食業の運営体制及び事業内容等の見直し
- 旅行代理業における企画旅行の催行や販売手数料収入の拡大及び事業内容の見直し

実施主体 井原鉄道(株)

ウ. その他関連事業の見直し・収益力向上

- 中吊り広告等の設定による車両広告の強化

実施主体 井原鉄道(株)



写真：高架下鉄道用地の現状（上）、井原駅構内の直営飲食店「kitchen いっちゃん」（下）

(3) 地域住民や関係団体との協働

① 住民・関係団体等との連携強化

マイレール意識の向上を目的として、サポーター組織である「倶楽部レールウェイ」の機能強化を図るとともに、住民や関係団体との意見交換の機会を増やすことで、井原線への愛着を深め、地域が主体となった活動の活性化を図る。

ア. 倶楽部レールウェイの機能強化

- 会員特典及び組織・運営体制の見直し
- 将来の利用者層である子ども会員（サポーター）の組織化の検討
- マクラギや車両のオーナー制度の導入検討

実施主体 井原鉄道(株)

イ. 利用者や関係団体等とのコミュニケーション強化

- ご意見箱の活用（意見及び回答の積極的な公開）
- 住民や関係団体等との意見交換会の開催

実施主体 井原鉄道(株)、地域住民・事業所・学校その他関係団体等

ウ. 住民等によるボランティア活動の促進

- 地域住民と連携した駅施設の美化活動等
- ボランティアによる駅長や観光ガイド等の導入検討

実施主体 井原鉄道(株)、地域住民・事業所・学校その他関係団体等

② 地域への社会貢献

公益性の高い鉄道事業を営む者としての社会的な使命を果たすため、地域活動への参画等を通じた社会貢献に取り組む。

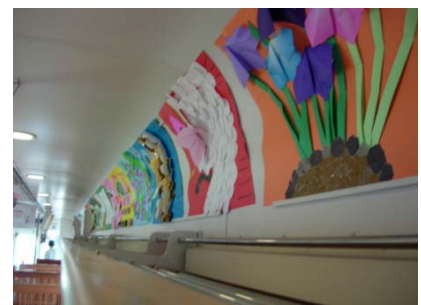
ア. 地域活動への参画

- 地域が主体となって行われる清掃活動や催し等への積極的な参加
- 沿線福祉団体等の社会参加支援事業の実施

実施主体 井原鉄道(株)



写真：いっちゃん文庫（井原駅）



写真：「ギャラリー列車」の車内

(4) 関係地方公共団体との協働

① 利用行動の喚起

地域における生活交通の確保を目的として、関係地方公共団体との連携による利用促進活動に取り組む。

ア. 県・市レベルの取組との連携

- 公共交通の利用を呼び掛ける取組（ノーマイカーデー等）と連携した働きかけ

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、岡山県、広島県

イ. テレビ・ラジオ・広報紙等を通じたPR

- テレビやラジオ、広報紙やチラシ等の各種媒体を活用した利用の呼び掛け・PR

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、井原線振興対策協議会、岡山県、広島県



写真：利用促進を呼びかける懸垂幕（岡山県庁）

ウ. 関係地方公共団体職員等による利用率

- 通勤や業務等における関係地方公共団体職員等の率先利用の徹底

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、岡山県、広島県

② 都市政策と連携した賑わい創出

関係地方公共団体及び沿線の各種団体・事業所等と連携し、駅を中心とした都市機能の向上と、駅周辺の賑わい創出に向けた施策を推進する。

ア. 沿線の都市化の促進

- 沿線における事業所や学校、住宅団地等の立地促進

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町

イ. 駅周辺及び駅舎内への施設誘致

- 公共施設、商業施設及び観光施設等、人の流れと賑わいをもたらす施設の誘致推進

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、商工団体・事業所その他関係団体等

③ 関係地方公共団体による支援

継続・安定的な運行の確保、経営安定化に向けた井原鉄道の更なる自助努力、老朽化が進む鉄道施設の計画的な修繕・更新を目的として、現行の「インフラ所有権を移転しない上下分離方式に準じた方式」による関係地方公共団体による支援を継続する。

併せて、今後の支援体制のあり方について検討を行う。

ア. 「インフラ所有権を移転しない上下分離方式に準じた方式」による支援

- 線路・電路・車両といった基盤設備部分の維持にかかる費用を補助

実施主体 沿線市町、岡山県、広島県

イ. 今後の支援制度のあり方の検討

- 中長期的な輸送人員の減少や設備老朽化の見通しを踏まえた支援のあり方の検討

実施主体 井原鉄道(株)、沿線市町、岡山県、広島県

6. 事業及び実施主体の一覧

地域公共交通総合連携計画の目標 (大分類)	目標を達成するために行う事業 (中分類)	目標を達成するために行う事業 (小分類)	目標を達成するために行う事業の内容	実施主体					実施時期					
				井原鉄道	沿線市町	井原協議会	井原沿線振興対	井原沿線振興対	その他	H23	H24	H25	H26以降継続	
1 サービス水準の向上	(1) 輸送サービスの改善	① ダイヤの改善	JRとの乗り継ぎ時分の短縮	○					調整・実施	→	→	→	→	
			朝夕を中心とした発着時刻の調整	○					調整・実施	→	→	→	→	
			運行本数の見直し	○					調整・実施	→	→	→	→	
		② その他の利便性向上策	競合バス路線との連携による利便性向上	○	○			○	検討	→	→	→	→	
			運賃体系の見直しの検討	○					→	→	→	→	→	
				○					→	→	→	→	→	
	(2) 駅機能の改善・向上	① バリアフリー対策	ホームへの昇り降りの不便さ解消に向けた検討	○	○				検討	→	→	→	→	
			ホーム上屋の整備・延伸の検討	○					→	→	→	→	→	
			駅周辺の安全・防犯対策	○	○				→	→	→	→	→	
		② 待合環境の改善	待合室やトイレの利用環境改善	○	○				検討・実施	→	→	→	→	
			③ 駐車・駐輪環境の改善	パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備	○	○				→	→	→	→	→
			④ 他交通モードとの接続改善	JRとの乗り継ぎ案内の改善	○				○	検討・実施	→	→	→	→
		バスとの接続改善		○				○	協議・調整	→	→	→	→	
		タクシーとの接続改善		○				○	→	→	→	→	→	
		(3) 接遇・マナーの向上	① 接遇向上	社員への接遇研修の強化	○					検討・実施	→	→	→	→
モニター制度の導入	○							検討・実施	→	→	→	→		
② 利用者のマナー向上	利用者に対する意識啓発		○	○	○			検討・実施	→	→	→	→		
2 沿線内外からの旅客誘致	(1) 沿線を中心とした日常利用機会の増加	① 通勤利用の促進	沿線の事業所へのセールス強化	○	○	○		○	検討・実施	→	→	→	→	
			沿線外への通勤利用促進	○				○	検討・実施	→	→	→	→	
			通勤定期の購入促進	○	○	○			検討・実施	→	→	→	→	
			パーク&ライド駐車場や駅前駐停車スペース、駐車場の利用拡大	○	○				検討・実施	→	→	→	→	
			② 通学利用の促進	学校へのセールス強化	○	○	○			→	→	→	→	→
		通学定期の魅力向上	○					→	→	→	→	→		
		③ 通院や買い物等における利用促進	高齢者を対象とした乗車券・割引制度の充実	○					検討・実施	→	→	→	→	
			沿線施設と連携した乗車券・割引制度の充実	○					検討・実施	→	→	→	→	
			定期券の機能強化	○					→	→	→	→	→	
			沿線の自治会や各種団体等への働きかけ	○	○				検討・実施	→	→	→	→	
		④ モビリティ・マネジメントの実施	時刻表や利用動機付け冊子等の作成・配布	○	○			○	→	→	→	→	→	
			学校教材としての活用推進	○				○	検討・実施	→	→	→	→	
			児童・生徒を対象とした乗り方教室や体験乗車等の開催	○				○	検討・実施	→	→	→	→	
		(2) 地域間の人の流れの創出	① 沿線情報の発信強化	企画乗車券や割引制度等のPR	○	○	○	○		検討・実施	→	→	→	→
				沿線の観光情報等の発信	○	○	○	○		検討・実施	→	→	→	→
	旅行代理店等へのセールス強化			○	○			○	検討・実施	→	→	→	→	
	他の鉄道事業者とのタイアップ			○				○	検討・実施	→	→	→	→	
	② 駅や車内における案内強化		駅や車両の案内標記の充実	○				○	検討・実施	→	→	→	→	
			列車への案内係の乗務検討	○					検討・実施	→	→	→	→	
	③ 特色ある列車の運行		イベント列車の運行	○					→	→	→	→	→	
			ラッピング列車の運行	○				○	→	→	→	→	→	
	④ 観光誘客のためのイベント開催		鉄道施設を活用したイベントの開催	○		○			企画・実施	→	→	→	→	
			関係団体と連携したイベントの開催	○	○	○	○	○	企画・実施	→	→	→	→	
			沿線イベントとのタイアップ	○	○	○	○	○	企画・実施	→	→	→	→	
			イベント参加者への特典付与やイベントと組み合わせた企画乗車券の検討	○					→	→	→	→	→	
	⑤ 観光客の利便性向上	ホリデーバスの魅力度向上・PR	○		○	○		企画・実施	→	→	→	→		
		平日も利用できるフリー乗車券の導入検討	○					→	→	→	→	→		
観光客を対象とした企画乗車券の販売		○				○	→	→	→	→	→			
路線バスや貸切バスとの連携		○	○			○	→	→	→	→	→			
(3) 沿線価値の向上	① 沿線のイメージアップ・PR	観光パンフレット、沿線マップ等の作成・配布	○		○	○		→	→	→	→	→		
		駅周辺や車内の賑わい創出	○	○			○	検討・実施	→	→	→	→		
		グッズ販売の強化	○					検討・実施	→	→	→	→		
		キャラクターのPR	○		○			検討・実施	→	→	→	→		
	② 地域資源の活用	井原鉄道に関する資源の活用					○	○	→	→	→	→		
		高架区間における眺めの良さの活用	○				○	○	→	→	→	→		
			○				○	○	→	→	→	→		

地域公共交通総合連携計画の 目標 (大分類)	目標を達成するために行う事業 (中分類)	目標を達成するために行う事業 (小分類)	目標を達成するために行う事業の内容	実施主体					実施時期					
				井 原 鉄 道	沿 線 市 町	井 原 鐵 道 振 興 会	井 原 鐵 道 沿 線 振 興 会	其 他	H23	H24	H25	H26 以降 継続		
3 持続的な運営体制の構築	(1) 安全性の確保	① 安全管理態勢の強化	安全基本計画の作成・運用	○					作成	運用				
			異常時対応訓練や安全教育の徹底	○					検討	実施				
	② 鉄道施設の計画的な修繕・更新	線路・電路・車両等の修繕・更新	○					検討	実施					
		検査・修繕費の節減	○					検討	実施					
	(2) 経営の健全化	① 経費節減	外注費・委託料の削減	○					検討	実施				
			兼務・兼業の推進	○					検討	実施				
			人件費の削減	○					検討	実施				
			人員及び組織体制の適正化	○					検討	実施				
			線路使用料の削減に向けた検討	○	○	○			検討					
			旅客需要に応じた編成数の検討	○					検討					
			車両運用に応じた保有車両数の適正化	○					検討					
			② 関連事業の見直し	高架下貸賃の収益力向上	○					検討	実施			
				飲食業及び旅行代理業の見直し	○					検討	実施			
				その他関連事業の見直し・収益力向上	○					検討	実施			
	(3) 地域住民や関係団体との協働	① 住民・関係団体等との連携強化	倶楽部レールウェイの機能強化	○					実施					
			利用者や関係団体等とのコミュニケーション強化	○				○	検討	実施				
	② 地域への社会貢献	住民等によるボランティア活動等の促進	○					検討	実施					
		地域活動への参画	○					検討	実施					
	(4) 関係地方公共団体との協働	① 利用行動の喚起	県・市レベルの取組との連携	○	○	○		○	検討	実施				
			テレビ・ラジオ・広報紙等を通じたPR	○	○	○		○	検討	実施				
			関係地方公共団体職員等による利用率先	○	○			○	検討	実施				
		② 都市政策と連携した賑わい創出	沿線の都市化の促進	○	○				検討	実施				
			駅周辺及び駅舎内への施設誘致	○	○			○	検討	実施				
		③ 関係地方公共団体による支援	「インフラ所有権を移転しない上下分離方式に準じた方式」による支援		○				検討	実施				
			今後の支援制度のあり方の検討	○	○				検討					

【参考資料】

1. 井原鉄道活性化協議会 構成員名簿

	区分	氏名	団体・職名等
特別委員	学識経験を有する者	皆木 和義	経営コンサルタント、作家、歴史研究家
		鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
委員	鉄道事業者の代表者 又はその指名する者	三浦 一男	井原鉄道株式会社代表取締役専務
	岡山県の公共交通を 担当する部署の長	豊田 ひとみ	岡山県県民生活部県民生活交通課長
	広島県の公共交通を 担当する部署の長	八谷 秀幸	広島県企画振興局地域振興部地域政策課長
	岡山市の公共交通を 担当する部署の長	和田 修一郎	岡山市都市整備局街路交通課長
	倉敷市の公共交通を 担当する部署の長	中西 文孝	倉敷市建設局都市計画部参事（兼）交通政策課長
	笠岡市の公共交通を 担当する部署の長	天野 美彦	笠岡市政策部次長（兼）企画政策課長
	井原市の公共交通を 担当する部署の長	大舌 勲	井原市総務部企画課長
	総社市の公共交通を 担当する部署の長	谷井 武夫	総社市市民環境部次長（兼）人権・まちづくり課長
	矢掛町の公共交通を 担当する部署の長	武井 道忠	矢掛町総務企画課長
	福山市の公共交通を 担当する部署の長	浜岡 文雄	福山市建設局都市部都市交通課長
	岡山県の地域活性化 を担当する部署の長	松尾 茂樹	岡山県備中県民局地域政策部協働推進室長
オブザーバー		松井 浩	国土交通省中国運輸局鉄道部計画課長
事務局			岡山県県民生活部県民生活交通課

2. 井原鉄道活性化協議会設置要綱

井原鉄道活性化協議会設置要綱

平成 22 年 3 月 24 日制定

(目的)

第 1 条 井原鉄道活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(業務)

第 2 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第 3 条 協議会は、特別委員、委員及びオブザーバーをもって組織する。

2 協議会の特別委員は、学識経験者をもって充てる。

3 協議会の委員は次に掲げる者をもって充てる。

- (1) 井原鉄道関係自治体の長又はその指名する者
- (2) 鉄道事業者の代表者又はその指名する者

4 協議会のオブザーバーは国土交通省中国運輸局長又はその指名する者をもって充てる。

(任期)

第 4 条 特別委員、委員及びオブザーバーの任期は、2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 会長及び副会長は、委員の中から互選する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が召集し、議長となる。

2 会議は、特別委員及び委員の半数以上の者が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席した特別委員及び委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。ただし、委員が属する自治体に費用負担が生ずるときは、全会一致によるものとする。

4 協議会は、必要があると認めるときは、関係者に会議への出席を求め、意見を述べさせ、又は説明させることができる。

(協議結果の尊重義務)

第 7 条 協議会で協議が調った事項については、特別委員及び委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第 8 条 協議会の事務局は、岡山県県民生活部県民生活交通課に置く。

2 事務局に事務局長、事務局次長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、国からの補助金等、事業実施にかかる関係者からの負担金等、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第10条 協議会に監事2名を置く。

2 監事は委員の中から会長が指名する。

3 協議会の出納監査は、監事が行う。

4 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合における協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(その他)

第13条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成22年3月24日から施行する。

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

3. 井原鉄道活性化協議会事務局規程

井原鉄道活性化協議会事務局規程

平成 22 年 3 月 24 日制定

(趣旨)

第 1 条 この規程は、井原鉄道活性化協議会設置要綱第 8 条の規定に基づき、井原鉄道活性化協議会（以下「協議会」という。）の事務局に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第 2 条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 協議会の会議に関すること。
- (2) 協議会の資料作成に関すること。
- (3) 協議会の庶務に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項に関すること。

(職員等)

第 3 条 事務局に事務局長、事務局次長その他必要な職員を置く。

- 2 事務局長は、岡山県県民生活部県民生活交通課総括参事（交通政策班長）をもって充てる。
- 3 事務局次長は、井原市総務部企画課課長補佐及び井原鉄道株式会社総務企画部長をもって充てる。
- 4 事務局員は、岡山県県民生活部県民生活交通課、井原市総務部企画課及び井原鉄道株式会社総務企画部の職員をもって充てる。

(専決事項)

第 4 条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

- (1) 事務局の運営に関すること。
- (2) 物品の購入その他協議会の運営に必要な契約の締結に関すること。
- (3) 物品及び現金の出納に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

(文書の取扱い)

第 5 条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、岡山県庁文書規程（昭和 38 年 5 月 31 日、岡山県訓令第 18 号）を準用する。

(公印の取扱い)

- 第 6 条 協議会の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数及び管理者は、別表のとおりとする。
- 2 協議会の公印の保管、取扱い等については、岡山県公印管守規程（昭和 27 年 12 月 5 日、岡山県訓令第 57 号）を準用する。

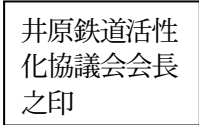
(その他)

第 7 条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成 22 年 3 月 24 日から施行する。
この規程は、平成 22 年 4 月 1 日から施行する。

別表（第6条関係）

名称	形状	書体	寸法 (ミリメートル)	用途	個数	管理者
井原鉄道活性化協議会 会長の印	 井原鉄道活性化協議会 会長の印	てん書	24×24	会長名をもって 発する文書	1	事務局長

4. 井原鉄道活性化協議会財務規程

井原鉄道活性化協議会財務規程

平成 22 年 3 月 24 日制定

(趣旨)

第 1 条 この規程は、井原鉄道活性化協議会設置要綱（以下「要綱」という。）第 11 条の規定に基づき、井原鉄道活性化協議会（以下「協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(予算)

- 第 2 条 協議会の予算は、国からの補助金等、事業実施にかかる関係者からの負担金等、繰越金及びその他の収入をもって歳入とし、協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。
- 2 協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調製し、協議会に諮るものとする。
- 3 協議会の会計年度は、毎年 4 月 1 日から翌年 3 月 31 日までとする。

(予算の補正)

第 3 条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、補正予算を調製し、速やかに協議会に諮るものとする。

(予算区分)

- 第 4 条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表第 1 のとおりとする。
- 2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表第 2 のとおりとする。
- 3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第 1 及び別表第 2 に定める以外の項及び目を定めることができる。

(予算の流用及び予備費の充用)

- 第 5 条 歳出予算の流用及び予備費の充用は、岡山県財務規則（昭和 61 年 3 月 20 日、規則第 8 号）を準用する。
- 2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、速やかに協議会に報告しなければならない。

(出納及び現金の保管)

- 第 6 条 協議会の出納は、会長が行う。
- 2 協議会に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(協議会出納員)

- 第 7 条 会長は、協議会の事務局職員のうちから協議会出納員（以下「出納員」という。）を命ずることができる。
- 2 出納員は、会長の命を受けて、協議会の出納その他会計事務を行う。

(収入及び支出の手続)

- 第 8 条 協議会の予算に係る収入及び支出の手続きは、岡山県財務規則（昭和 61 年 3 月 20 日、規則第 8 号）を準用する。
- 2 出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。
- (1) 予算整理簿
 - (2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

(決算等)

第9条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、協議会の決算を調製し、協議会の承認を得るものとする。

2 会長は、前項の承認を得るに当たって、要綱第10条の規定に定められた監事の監査を受け、その結果を添えなければならない。

(その他)

第10条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成22年3月24日から施行する。

別表第1（第4条関係）

歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 負担金	1 負担金	1 負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入

別表第2（第4条関係）

歳出予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 運営費	1 会議費	1 会議費
	2 事務費	2 事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費
3 予備費	1 予備費	1 予備費

5. 井原鉄道活性化協議会の開催状況

年度	回	開催日	内容	備考
平成21年度	第1回	平成22年 3月24日	井原鉄道活性化協議会の設立について 平成22年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請について 今後のスケジュールについて その他	
平成22年度	第1回	平成22年 5月26日	設置要綱、事務局規程の改正について 経過報告について 調査内容及び今後のスケジュールについて その他	
	第2回	平成22年 10月4日	現況調査の実施状況について 住民アンケート調査の集計結果（速報）について 関係団体ヒアリング調査について 他社視察調査について 今後のスケジュールについて その他	
	第3回	平成23年 1月12日	井原鉄道の将来見通しについて 井原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画（素案）について パブリック・コメントの実施について 調査事業に係る事後評価について 今後のスケジュールについて その他	
	第4回	平成23年 3月16日	調査事業に係る事後評価の結果について パブリック・コメントの実施結果について 井原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画（案）について 平成23年度事業計画（案）について	



井原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

岡山市・倉敷市・笠岡市・井原市・総社市・矢掛町・福山市