

全 員 協 議 会 資 料

事件2 岳南電車への令和5年度以降の公的支援の内容について

- ① 令和5年度以降の公的支援の方向性について（R4.3.29 全員協議会再掲）
- ② 公的支援の考え方
 - 1 補助期間の検討
 - 2 公的支援スキームに関する検討
 - 3 補助金額の算出方法に関する検討
 - 4 令和5年度以降の補助金額
 - 5 岳南電車の社会的便益
- ③ 今後の市の取組
 - 1 取組1 「岳南電車行動計画」の履行確認におけるモニタリング制度の導入
 - 2 取組2 公的支援の効果検証の実施
 - 3 取組3 庁内横断的な岳南電車への支援

令和4年9月1日（木）

都市整備部 都市計画課

1 令和5年度以降の公的支援の方向性について（R4.3.29 全員協議会再掲）

岳南電車に対する公的支援については、①社会的便益、②利用者数・収支実績、③行動計画の履行状況、④地域と一体となった取組と本市の公共交通ネットワークにおける岳南電車の位置付けを検証した結果、今後も市民の「暮らしの足」として不可欠な交通手段であることから、一定の条件を付与し、令和5年度以降も公的支援を継続することとする。

なお、令和5年度以降の公的支援の継続にあたっては、富士市公共交通協議会を始め、産業界・各種団体・市民から寄せられた声を尊重するとともに、令和元年6月に策定した「富士市公共交通利用促進条例」に則すこととする。

「富士市公共交通利用促進条例」抜粋

基本理念

公共交通の利用の促進は、市、市民、事業者及び公共交通事業者の相互の理解と連携の下に協働して行われなければならない。

市の責務

市は、公共交通の利用の促進に関する施策を実施するため、必要な体制を整備するとともに必要な財政措置を講ずるものとする。

公共交通事業者の責務

公共交通事業者は、公共交通の利用の促進に関する事業を実施するものとする。

～ 公的支援の継続にあたっての条件 ～

1 これまで以上の自助努力を行い、利用促進策による増収を図ること。

2 市民、事業者、岳南電車、行政のオール富士市で岳南電車の活性化に向けた取組を継続すること。

3 岳南電車は、鉄道事業の「経営改善」や「地域共生型の交通サービス」の提供に向けた行動計画を策定し、確実に履行すること。

2 公的支援の考え方

1 補助期間の検討

鉄道事業者は、安全かつ安定的な運行のため、設備更新計画や施設の維持・修繕などを適切に実施することが必要で、公的支援の期間が長期であるほど安定的かつ計画的な事業経営が可能となる。

【各地方鉄道への公的支援の事例】

(R3時点)

スキーム	鉄道事業者名	営業キロ	補助の考え方	補助金額 (千円)	自治体	R4 予算 (千円)	期間
民間事業方式	上毛電気鉄道(株)	25.4 千キロ	補助金 (みなし上下)	241,860	群馬県	108,485	5年
					前橋市	80,379	
					桐生市	38,438	
					みどり市	14,558	
	上田電鉄(株)	11.6 千キロ		101,976	上田市	101,976	3年
	一畑電車(株)	42.2 千キロ	補助金 (みなし上下)	346,919	島根県	115,000	5年
出雲市					152,000		
松江市					79,919		
岳南電車(株)	9.2 千キロ		補助金 (運行経費他)	62,000	富士市	62,000	5年
第三セクター方式	えちぜん鉄道(株)	53 千キロ	補助金 (みなし上下)	300,000	福井県	内訳非公表	10年
					福井市		
					勝山市		
					あわら市		
					坂井市		
	永平寺町						
	天竜浜名湖鉄道(株)	67.7 千キロ	補助金 (みなし上下)	300,000	静岡県	149,500	5年
					浜松市	69,230	
					掛川市	33,712	
					袋井市	1,054	
磐田市					6,772		
湖西市					19,565		
森町	20,167						
路面電車 万葉線(株)	12.9 千キロ	補助金 (運行経費他)	258,388	高岡市	137,761	10年	
				射水市	120,627		
上下分離方式	和歌山電鐵(株)	14.3 千キロ	上下分離方式 土地のみ (存続支援)	111,530	和歌山県	40,510	10年
					和歌山市	45,940	
					紀の川市	25,080	
伊賀鉄道(株)	16.6 千キロ		上下分離方式 (欠損補填+設備 維持)	495,878	伊賀市	上 100,000 下 395,878	10年

…「民間事業方式」は5年、「第三セクター方式」や「上下分離方式」は、長期的な視点から財政計画を作成する必要があり、10年を補助期間とするところが多い。

…長期の補助期間では、社会情勢の変化等に、柔軟に対応することが難しい。

今回の補助期間の設定にあたり、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の再評価実施時期の規定や他都市の事例などを参考にするとともに、上記の事項等も踏まえた上で、補助期間を5年とする。

2 公的支援スキームに関する検討

【公的支援スキームの事例】

スキーム	民間事業方式 (現行型)	民間事業方式 (みなし上下分離型)	上下分離方式	第三セクター方式
イメージ図				
概要	鉄道事業者が第一種事業者となり、土地・設備の保有、維持管理、旅客運行を行う。	インフラ部分の所有権は移転せず、行政が保有したものとみなし、鉄道事業者が第一種事業者のまま旅客運行を行う。	行政が第三種事業者となり、土地・設備の保有、維持管理を行い、鉄道事業者が第二種事業者となり、旅客運行を行う。	行政と鉄道事業者等が出資する第三セクターを設立し、第一種事業者となり、土地・設備の保有、維持管理、旅客運行を行う。
メリット	○安定した公的支援が続くことで、安全安心な移動サービスが継続される。 ○鉄道事業者は、欠損額を補填する自助努力を積極的に行う意識が高まる。	○行政が設備の維持管理に係る経費を負担することで、安全安心な移動サービスが継続される。 ○施設の保有と運行を鉄道事業者が引き続き行うことにより、効率的な経営が期待できる。	○行政が設備の維持管理を行うことで、安全安心な移動サービスが継続される。 ○インフラと運行主体との責任が明確となるため、鉄道事業者は、自立的に鉄道事業を継続することができる。	○運営主体が行政と鉄道事業者等が出資する第三セクターに移行するため、安全安心な移動サービスが継続される。 ○行政の意向の反映が容易となるため、政策的な運営形態が確保できる。
デメリット	●鉄道事業者は、短期的な公的支援では、抜本的な経営改善を講じにくい。	●行政が負担する部分のコスト削減が進みにくい。 ●鉄道事業者の自助努力が働きにくくなり、経営が悪化した場合、追加の公的支援が必要となる恐れがある。	●行政は、鉄道施設を取得する初期費用、老朽化設備の更新等も過度となるため、財政負担が増大する。 ●鉄道事業者の自助努力が働きにくくなり、経営が悪化した場合、追加の公的支援が必要となる恐れがある。	●行政は、第三セクター設立時の初期投資が必要となる。 ●鉄道事業者の自助努力が働きにくくなり、経営が悪化した場合、追加の公的支援が必要となる恐れがある。

※1 第一種事業者…自社が保有する路線を使って、自ら旅客、貨物を運送する事業者

※2 第二種事業者…他人が所有する路線を使って、自ら旅客、貨物を運送する事業者

※3 第三種事業者…鉄道路線を第一種事業者に譲渡する目的で敷設する事業者及び第二種事業者に使用させる事業者

…「上下分離方式」や「第三セクター方式」では、土地や設備の管理事務が発生するとともに、管理や保有等にかかる費用が増大することが懸念される。

…「民間事業方式（みなし上下分離型）」は、市が負担する部分（線路・電路）について、事業者のコスト削減に関する創意工夫の意識が薄れ、自助努力も働きにくくなる。

市が土地や設備を保有することによって発生する責任や費用、加えて、岳南電車に自助努力を促す必要性を考慮すると、「民間事業方式（現行型）」として、補助金を交付する現行の手法を継続することが、適切であると考えられる。

3 補助金額の算出方法に関する検討

- …これまで岳南電車が存在することによる社会的便益（効果）として、所要時間短縮・費用低減・道路交通事故削減の3つの便益を補助金額として算出してきた。
- …この手法は、利用人数が少ないと社会的便益が少なくなることから、コロナ禍において、より経営状況が深刻となるにも関わらず、社会的便益が減少することとなった。
- …市が算出していた社会的便益には、近年、その価値が評価されている環境や観光に関する便益等が含まれていない。



- 補助金額は、令和5年度以降の財政計画を基に、算出する。
- 岳南電車の自助努力を促すため、新たに自助努力分^{※4}という概念を導入し、各年度の欠損見込額から、自助努力分（9%）を除いた金額を補助金額の上限とする。
- 補助期間（5年）終了時の令和9年度末に精算する^{※5}。
- これまで補助金額の根拠としていた社会的便益は、新たに環境や観光に関する便益を加え、補助金額が社会的便益を上回っていないことを確認する。

※4 自助努力分

- 欠損額全額を補助対象とすると、岳南電車の自助努力の意欲を削ぐ可能性が考えられる。そうした意欲の減退を防止し、自助努力を促すために設定する数値である。
- 欠損額に占める内部補助分を「補助金が無くても事業者の努力で賄うことが可能なもの＝自助努力分」とみなす。

【実績】

（千円）

項目	H30	R1	R2	R3	合計
営業収益	180,019	173,495	133,255	159,307	646,076
営業費用	241,068	243,126	227,440	246,599	958,233
欠損額	61,049	69,631	94,185	87,292	312,157
補助金額	62,000	62,000	* 83,824	* 77,689	285,513
自助努力分（%）＝（1－補助金額 / 欠損額）× 100					9%

*R2、R3の補助金額には、従来の62,000千円に加えて、臨時支援金（R2：21,824千円、R3：15,689千円）を含む。

*臨時支援金は、R3、R4の交付だが、前年度の実績に基づくため、便宜上、本表では、R2、R3の補助金額に含める。

【計算式（4ヶ年合計）】

1 - 285,513千円（補助金額） ÷ 312,157千円（欠損額） = 9%

➡自助努力分を9%と設定する。

※5 精算時における確認事項

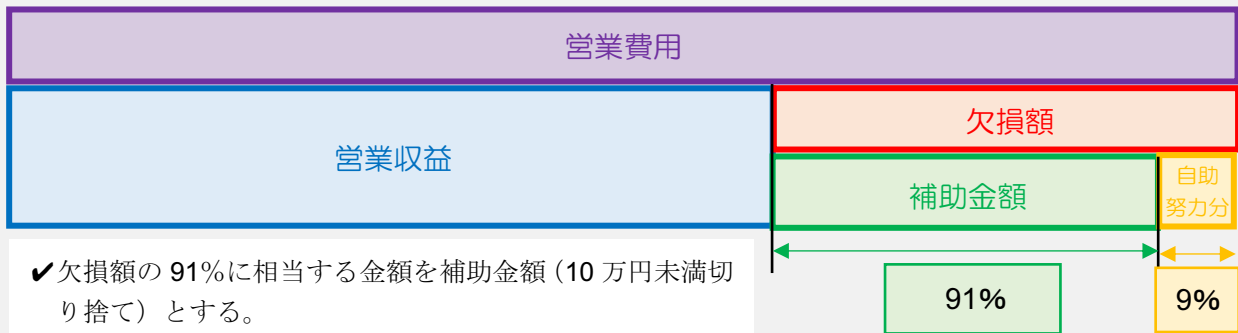
- 社会的便益が補助金額を上回っていること。
- 実績によって欠損額が補助金額を下回る場合は、令和9年度末に精算するものとする。

4 令和5年度以降の補助金額

…岳南電車は、財政計画に沿って施設や車両の整備を実施するが、従来のように補助金額を定額とすると、各年度の収支に対応した支援が行われない。

岳南電車に対し、より実態に沿った支援を行うことができるようにするため、補助金額は、定額制ではなく、各年度の財政計画に即した従量制とする。

令和5年度以降の補助スキーム（イメージ）



✓ 欠損額の91%に相当する金額を補助金額（10万円未満切り捨て）とする。

✓ 残り9%は岳南電車の自助努力分とする。

【利用者数】

(人)

項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
利用者数	866,241	814,829	627,894	693,109	685,241	711,165	721,810	733,464	744,730	756,438

（内訳）

(人)

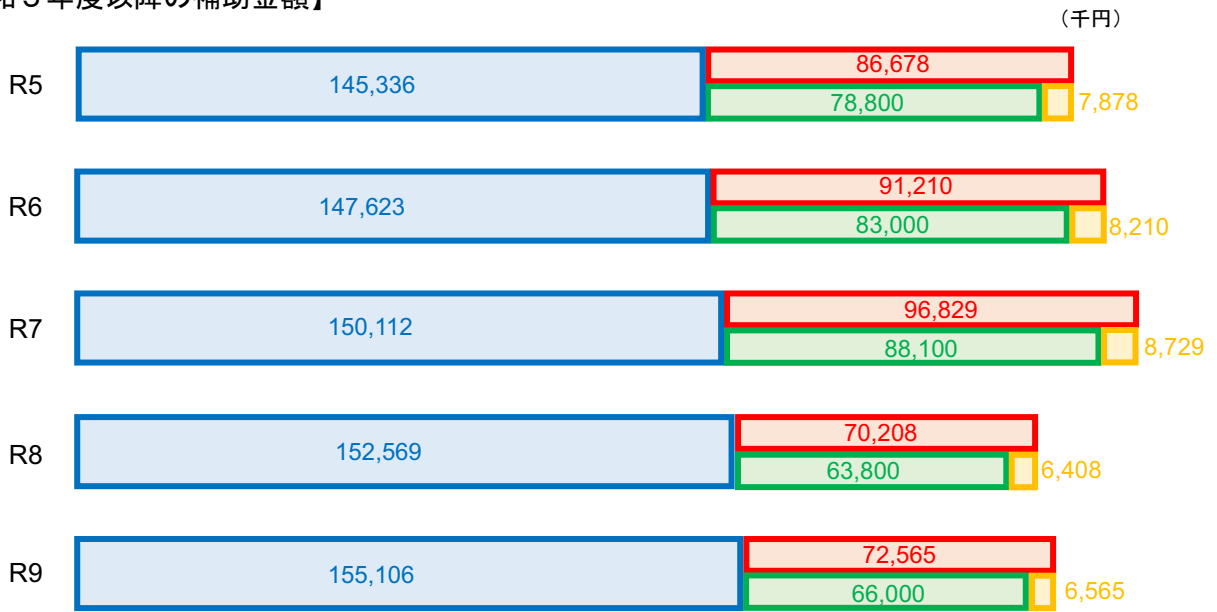
項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
定期	381,060	335,190	313,780	346,560	350,265	350,919	350,761	351,287	351,089	350,990
（通勤）	272,340	223,170	236,200	259,380	249,275	249,275	249,275	250,000	250,000	250,000
（通学）	108,720	112,020	77,580	87,180	100,990	101,644	101,485	101,287	101,089	100,990
定期外	485,181	479,639	314,114	346,549	334,975	360,246	371,049	382,177	393,640	405,448

【財政計画】

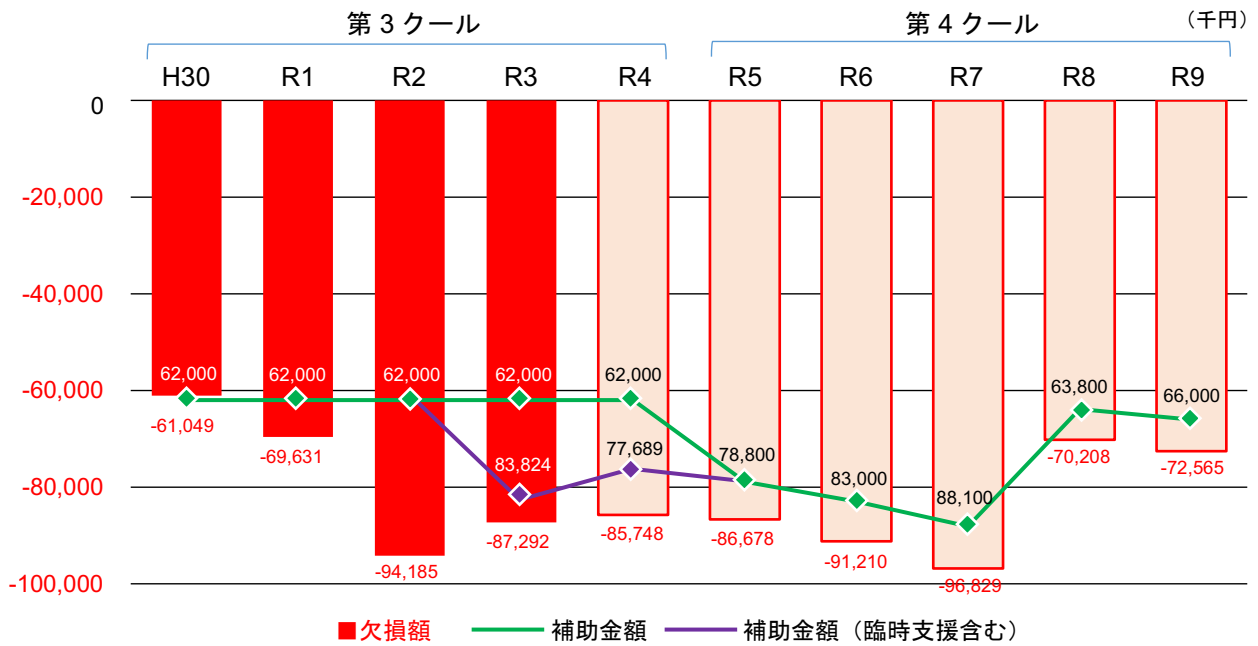
(千円)

項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
営業収益	180,019	173,495	133,255	159,307	142,327	145,336	147,623	150,112	152,569	155,106
営業費用	241,068	243,126	227,440	246,599	228,075	232,014	238,833	246,941	222,777	227,671
欠損額	61,049	69,631	94,185	87,292	85,748	86,678	91,210	96,829	70,208	72,565

【令和5年度以降の補助金額】



【欠損額と補助金額の比較】



(千円)

項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
補助金額	62,000	62,000	62,000	62,000	62,000	78,800	83,000	88,100	63,800	66,000
臨時支援	-	-	-	21,824	15,689	-	-	-	-	-

□ 第4クール総額：379,700千円 (第3クール：347,513千円 ※臨時支援含む)

□ 第4クール平均：75,940千円 (第3クール：69,503千円 ※臨時支援含む)

5 岳南電車の社会的便益

岳南電車が存在することにより生じる社会的便益（効果）を、新たに環境と観光に関する便益を加えて算出し、補助金額と比較する。 ➤ 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき算出

(千円)

項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
所要時間短縮便益										
費用低減便益	237,156	218,197	167,805	183,686	181,720	189,196	191,614	194,306	198,473	201,165
道路交通事故削減便益										
環境等改善便益 (CO2・NOx排出量)	493	462	356	393	388	404	409	415	424	430
観光利用便益 (トラベルコスト)	203,441	191,362	147,449	162,773	160,919	167,017	169,526	172,262	174,904	177,643
計 (A)	441,090	410,021	315,610	346,852	343,027	356,617	361,549	366,983	373,801	379,238
岳南電車の存続に要する費用 (B)	135,879	143,628	127,471	144,536	126,251	130,399	136,652	144,185	121,030	125,334
岳南電車の社会的便益 (A-B)	305,211	266,393	188,139	202,316	216,776	226,218	224,897	222,798	252,771	253,904

全ての年度において、社会的便益が、補助金額を上回ることが見込まれる。

□ 所要時間短縮便益

バスや自動車と比較した場合の所要時間短縮の効果

□ 費用低減便益

バスや自動車と比較した場合の利用者が払う費用の削減効果

□ 道路交通事故削減便益

自動車交通の削減による交通事故の削減効果

□ 環境等改善便益

自動車交通の削減によるCO2（二酸化炭素）及びNOx（窒素酸化物）排出量の削減効果

➡ 岳南電車が存在しない場合、自動車利用へ転換する人の自動車走行台キロ増加分に応じ、CO2 及びNOx 排出量の原単位、貨幣価値を考慮することで、社会的便益を算出する。

□ 観光利用便益

施設までの移動費用（トラベルコスト）を調査し、その費用を施設の価値として評価

➡ 岳南電車が存在することで、市内外から岳南電車への来訪が生まれ、その過程で移動費用が発生する。トラベルコスト法にて、岳南電車が存在することによる社会的便益を算出する。

□ 岳南電車の存続に要する費用

岳南電車の経費と収益の差額から、代替バス事業者の経費と収益の差額を差し引いて算出する。

■ 参考：経済波及効果について

➡ 富士市産業連関表を用いて、岳南電車の運行が富士市に与える経済効果を算出する。

(千円)

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
岳南電車の運行による経済波及効果	162,000	167,000	148,000	156,000	151,000	152,000	155,000	158,000	147,000	147,000

* 岳南電車の運行による経済波及効果は、富士市の運輸・郵便部門、建設部門、輸送機械部門等、様々な産業に影響を与えており、多くの付加価値を誘発している。

■ 参考：岳南電車のメディア出演について (R3 実績)

➡ 数多くのメディアに取り上げられ、富士市のプロモーションにも寄与している。

- ・ テレビ等出演： 22 件 (BSNHK「ニッポンぶらり鉄道旅」、日本テレビ「ヒルナンデス」等)
- ・ 新聞等掲載： 104 件 (読売新聞、静岡新聞、富士ニュース等)

3 今後の市の取組

市は、公的支援の継続にあたり、

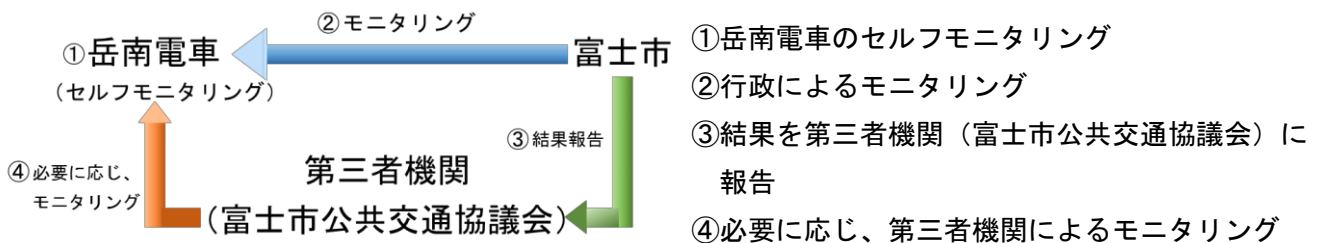
- 行動計画等の履行確認におけるモニタリング制度の導入
- 公的支援の効果検証の実施
- 庁内横断的な岳南電車への支援

に取り組むこととする。

1 取組1「岳南電車行動計画」の履行確認におけるモニタリング制度の導入

- …現行の行動計画には、目標達成に対する具体的な目標数値が設定されていない。
- …行動計画の履行状況は、「富士市地方鉄道事業運営費補助金」の申請書及び実績報告書による確認とともに、必要に応じて現場確認を行っている。
- …PFI事業や包括的民間委託などでは、業務の進捗管理の確認を行うモニタリングの手法が導入されている。

新たに導入する「モニタリング制度」は、岳南電車との協議の上、行動計画に数値目標を設定し、行動計画及び財政計画の進捗状況の確認を行い、確実な計画履行を目指す。



【岳南電車第四次行動計画（R5～R9）の概要】

・行動計画策定の考え方

新型コロナウイルス感染症との戦いにより変化した行動様式や新たな常識、また急変する国際情勢の変化など、先行きの見通せない経営環境の中、岳南電車ならではの話題性のある取組を展開する。

- (1) 現クール（H30～R4）の基本方針を継続し、利用者目線に立った利便性の確保及び、安心安全快適な鉄道輸送サービスの提供を行い、利用促進を図る。
- (2) 新たにシティプロモーション、SDGsの観点から、岳南電車独自の事業及び地元関係団体との連携事業を通じ、富士市の情報発信及び観光交流人口の増加を一層強化する。
- (3) 岳南電車独自のコンテンツと沿線の魅力（風景、商品、サービス等）をオウンドメディアやソーシャルメディアでの情報発信を通じ、時代の変化に合わせたエリアのブランディングを図る。

・第四次行動計画における5つの目標

- 目標1 市民の足としての利用促進施策の継続（日常の利用拡大に向けた利用促進策等）
- 目標2 観光利用施策による地域社会との共存共栄（誘致活動の強化・案内充実等）
- 目標3 安全第一の経営方針と経営努力の継続（安全管理体制の維持等）
- 目標4 市民、各種団体、行政との連携活動の継続（利用促進協議会の開催等）
- 目標5 シティプロモーションの総合メディアとして富士市の魅力を発信
（ウェブサイトのアクセシビリティの検証・再整備等）

第四次行動計画は、令和4年度第2回富士市公共交通協議会（8/2開催）にて、策定方針が承認され、第4回富士市公共交通協議会（R5.1予定）にて、具体的な事業や数値目標等が審議される。



■市内外から多くの利用者が訪れる「夜景電車」



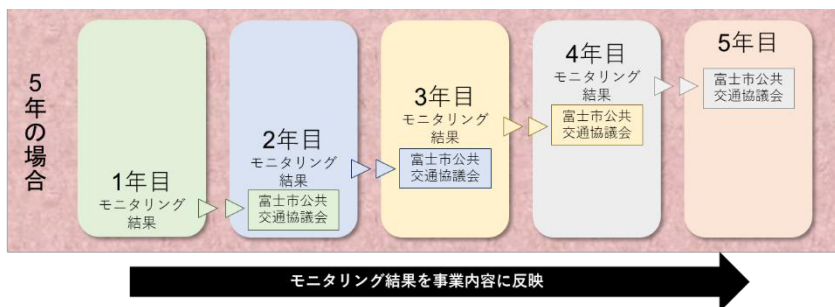
■国の登録有形文化財に登録された「本吉原駅（外観）」

2 取組2 公的支援の効果検証の実施

- …これまで、効果検証は、行政のみで実施していた。
- …令和5年度以降の公的支援の実施にあたっては、富士市公共交通協議会が積極的に関与することとする。

効果検証は、毎年度、富士市公共交通協議会の協議事項とし、その協議結果を公表するものとする。

【効果検証のイメージ】



前年度のモニタリング結果を富士市公共交通協議会にて確認し、効果を検証する。
富士市公共交通協議会は、必要に応じて分科会を設置する。

【検証手順（役割等）】

時点	岳南電車	富士市
行動計画 実施前 (R4)	行動計画に関すること ・業務執行体制の設定 ・各目標の設定 ・目標達成のための全体計画、各年度計画の策定	富士市公共交通協議会による確認 ・行動計画を着実に執行できる体制が整っているか ・各施策の目標が適正であるか ・各目標を達成することができる全体計画、各年度計画となっているか 確認後は、市ウェブサイトに掲載する。
行動計画 実施中 (R5-R9)	行動計画に関すること ・当該年度計画（及び実施結果）の報告 ・セルフモニタリング報告書の提出 ・その他、市が必要とする書類の提出	富士市公共交通協議会による確認 ・報告内容に矛盾がないか ・目標値が達成されているか ・必要に応じ、現地確認 確認後は、市ウェブサイトに掲載する。
行動計画 実施後 (R10)	行動計画に関すること ・全体計画実施結果の報告 ・セルフモニタリング報告書の提出 ・その他、市が必要とする書類の提出	富士市公共交通協議会による確認 ・報告内容に矛盾がないか ・目標値が達成されているか ・必要に応じ、現地確認 確認後は、市ウェブサイトに掲載する。

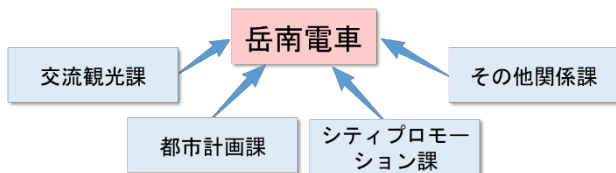
3 取組3 庁内横断的な岳南電車への支援

…岳南電車は、観光・文化振興セクションとも関係が深く、庁内の連携を強化することによって、支援及び事業実施効果がより高まる。

岳南電車を支援する庁内の体制作りを推進する。

さらに、（仮称）庁内連絡協議会のメンバーを庁内横断的に構成することにより、公共交通のみならず、シティプロモーション、観光、文化など岳南電車を多方面からサポートしていく。

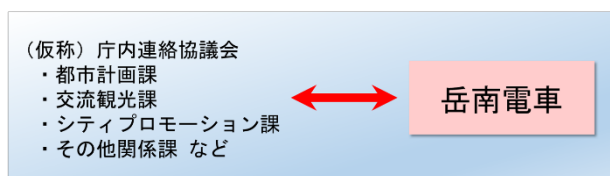
【これまでのイメージ】



これまでは、都市計画課やシティプロモーション課等が、個別に岳南電車への支援を行ってきた。



【これからのイメージ】



これからは、（仮称）庁内連絡協議会を設置し、岳南電車と協力しながら、庁内横断的な支援やモニタリング、効果検証を行う。