

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 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・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】

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 千〇	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		
	上田鉄道(株)	11.6 千〇	101,976	上田市	101,976	3年		
	一畑電車(株)	42.2 千〇	346,919	補助金 (運行経費他)	62,000	島根県	115,000	5年
						出雲市	152,000	
					松江市	79,919		
	岳南電車(株)	9.2 千〇			富士市	62,000	5年	
第三セクター方式	えちぜん鉄道(株)	53 千〇	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 千〇	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			
路面電車 万葉線	12.9 千〇	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 千〇	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 千〇	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で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が過度となるため、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。

…「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で、富士市にもたらされる社会的便益（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^{※1}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^{※2}。
- ・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。

※1 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。

※2 精算時における確認事項

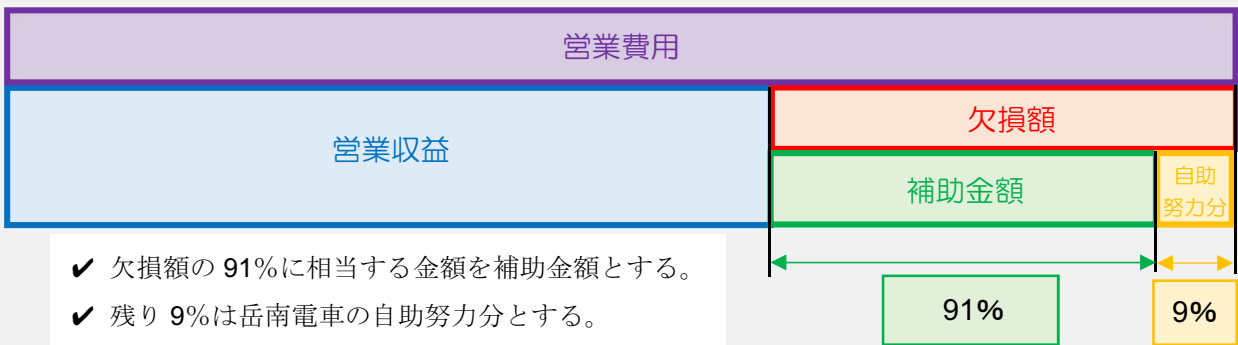
- ・社会的便益が補助金額を上回っていること。
- ・実績によって欠損額が補助金額を下回る場合は、令和9年度末に精算するものとする。

(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）



【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)

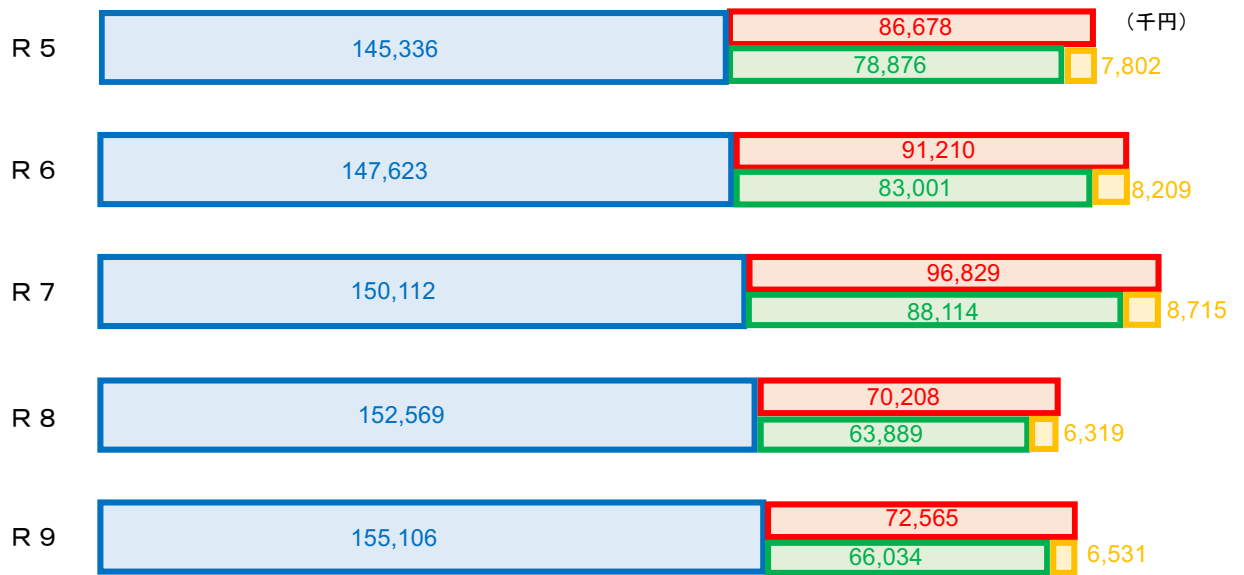
項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
定期	381,060	335,190	313,780	346,560	350,265	350,919	350,761	351,287	351,089	350,990
(通勤)	272,340	223,170	236,200	259,380	249,275	249,275	249,275	250,000	250,000	250,000
(通学)	108,720	112,020	77,580	87,180	100,990	101,644	101,485	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】

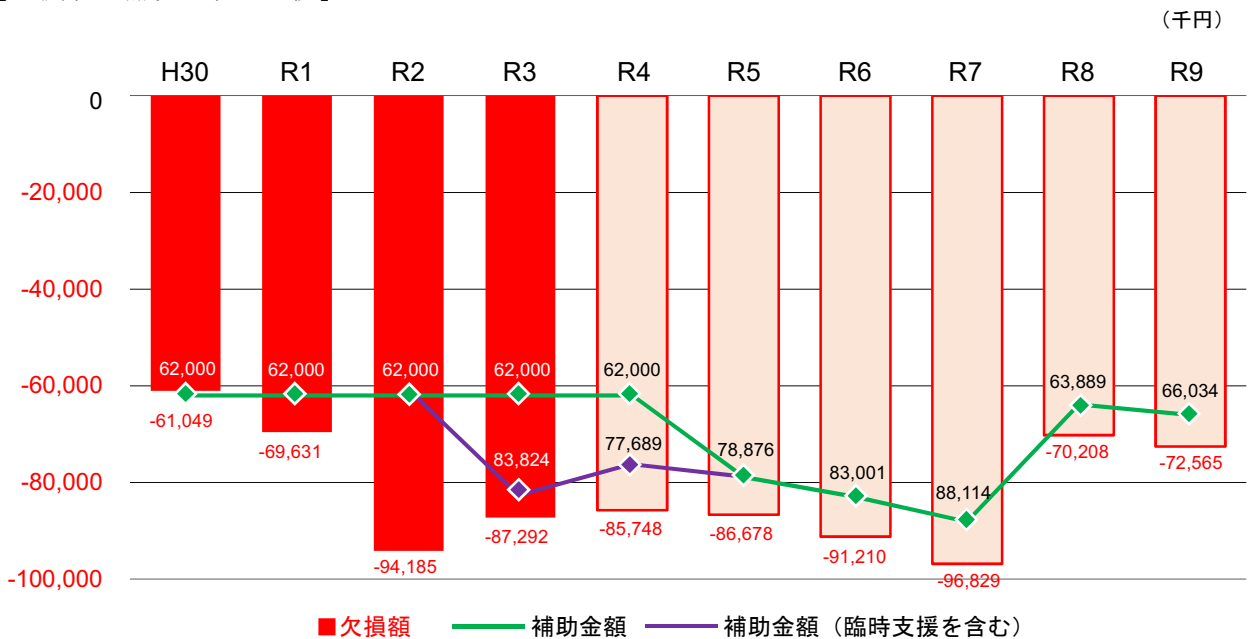
(千円)

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】



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	78,876	83,001	88,114	63,889	66,034
臨時支援	-	-	-	21,824	15,689	-	-	-	-	-

□ 第4クール総額：379,914千円 (第3クール：347,513千円 ※臨時支援含む)

□ 第4クール平均：75,983千円 (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。

(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	101,277	74,569	40,334	39,150	55,469	58,797	54,962	50,121	77,443	75,831
費用低減便益										
道路交通事故削減便益										
岳南電車の存続に要する費用										
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
合計	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。

■ 参考：経済波及効果について

➡富士市産業連関表を用いて、岳南電車の運行そのものが富士市に与える経済効果を、運行に関する費用から算出する。

(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）

2 今後の市の取組について

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。

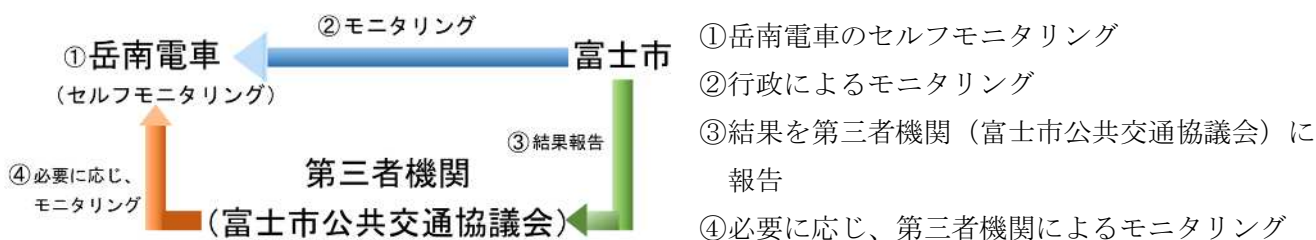
(1) 取組1「岳南電車行動計画」の履行確認におけるモニタリング制度の導入

…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。



【岳南電車第三次行動計画（H30～R4）の概要】

目標1 市民の足としての利用促進施策の継続

- (1) 日常の利用拡大に向けた利用促進策
- (2) 利用促進のための環境整備

目標2 観光利用施策による地域社会との共存共栄

- (1) 誘致活動の強化・案内充実
- (2) イベント・企画列車当の開催
- (3) 岳南電車および沿線のイメージアップ
- (4) 魅力あるお土産グッズの商品拡充

目標3 安全第一の経営方針と経営努力の継続

- (1) 安全管理体制の維持
- (2) 安全な鉄道施設の維持
- (3) 低コスト経営の継続

目標4 市民、各種団体、行政との連携活動の継続

- (1) 岳南電車の「利用促進協議会」の開催
- (2) 潜在的な利用者への働きかけ
- (3) 各種支援団体との連携強化
- (4) 社会貢献活動への積極的な取組
- (5) 鉄道安定運行に向けた課題の検討

第四次行動計画（R5～R9）は、令和4年度第2回公共交通協議会（8/2 予定）で素案が提示され、第4回公共交通協議会（R5.1 予定）で審議される予定である。

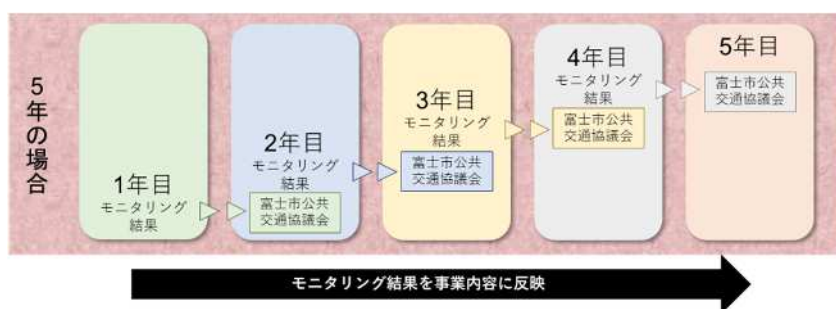
(2) 取組 2 公的支援の効果検証の実施

…これまで、効果検証は、行政のみで実施していた。

…今回、岳南電車への令和5年度以降の公的支援の方向性を検討するうえで、富士市公共交通協議会から意見を聴取し、これを踏まえて市の方向性とした。

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。

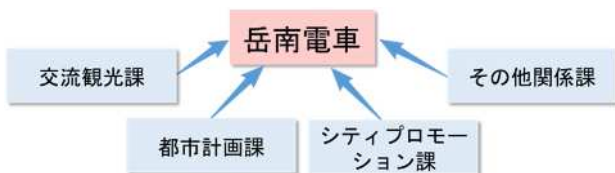
(3) 取組 3 庁内横断的な岳南電車への支援

…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、支援の効果がより高まる。

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。

3 岳南電車への令和5年度以降の公的支援の内容（まとめ）

① 補助期間

- ・「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の評価時期や他市事例などを踏まえ、補助期間は5年とする。

② 補助スキーム

- ・「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。
- ・補助金額の算出は、岳南電車の財政計画を基に、各年度の欠損見込額から自助努力分（9%）を除いた金額を上限とする。
- ・社会的便益は、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ために算出する。

③ 補助金額

- ・より計画的・安定的な経営を行うため、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。

（千円）

第4クール	R5	R6	R7	R8	R9
補助金額	78,876	83,001	88,114	63,889	66,034

□ 第4クール総額：379,914千円

□ 第4クール平均：75,983千円

④ 市の取組

- ・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。
- ・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。
- ・（仮称）市内連絡協議会のメンバーを市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、文化など多方面から岳南電車をサポートしていく。

2022（令和4）年8月2日

（富士市公共交通協議会補足資料）

岳南電車株式会社

第4次岳南電車行動計画の策定方針について（案）

今年度（令和4年度）が現在の行動計画策定期間（第3クール）の最終年度であることから、昨年度、本協議会で補助金交付等支援継続の方針を受けました。

当社岳南電車は、次の第4クルールの行動計画について、今後、市役所関係部課及び関係団体等と協議の上、本協議会を通じてお示しし、ご承認をいただく予定です。

現在進めております策定の方向性について、下記の通りご報告いたします。

記

1. 次クール（R5～R9年度）行動計画策定の考え方

新型コロナ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り組みを通じて経済的価値と社会的価値を両立してまいります。

- （1）現クール（H30～R4年度）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、当社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）当社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。

2. 第4次クール目標案

- （継続）目標1 市民の足としての利用促進施策の継続
- （継続）目標2 観光利用施策による地域社会との共存共栄
- （継続）目標3 安全第一の経営方針と経営努力の継続
- （継続）目標4 市民、各種団体、行政との連携活動の継続
- （新規）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する。

3. 今後の施策展開案

当社では、安心安全な鉄道運行に加え、「夜景電車」「運転体験」「オリジナルグッズ」など、魅力あるイベントを通じて利用促進を図っていますが、今後さらに利用者促進に向け、以下の取り組みを進めてまいります。※本日現在、今後変更の可能性があります。

(1) スマホアプリを活用した定期券販売（今夏よりサービス提供開始）

画像は富士急行線で導入した同アプリ「チケパス+」の表示画面（イメージ）



(2) 電車内防犯カメラ設置（今冬設置予定）

当社保有車両4編成6両に防犯カメラを設置し、犯罪やトラブルの未然防止に努めます。

(3) 地方鉄道サミット in Fuji への出展協力（11月26日）

当社岳南電車その他、富士急グループ各社や日頃連携のある公共交通事業者と連携し、厳しい経営環境における地方鉄道の取り組み、富士市住民との関わり、シティプロモーションについて県内外の参加者に広く紹介します。

(4) 全線開通70周年記念事業（今秋事業開始、2023年1月式典予定）

当社岳南鉄道線は、来る2023年1月20日に岳南富士岡駅～岳南江尾駅までの延伸による全線開通から70周年を迎えます。歴史ある節目を迎えるにあたり、記念行事（70周年記念列車出発式（仮））や街歩きの記念イベント、オリジナルグッズの販売などを実施し、地域住民へ長年のご愛顧に感謝するとともに、岳鉄のある富士市の風景を改めて周知します。

※なお、本事業には静岡県の補助金制度活用を検討する他、富士市、富士商工会議所、富士山観光交流ビューロー、吉原商店街振興組合の後援名義取得を目指しております。

※下記画像は当社における過去の類似取り組みの紹介です。



(5) 来期以降（次クール）の展開案

①安心安全快適なハード面での取り組み

快適なトイレの整備、明るい駅舎ホームの整備、交流拠点の整備



※岳南江尾駅ユニバーサルトイレ

※岳南富士岡駅（富士市立高校最寄り駅）

②情報発信体制の再構築（シティプロモーション強化策）

当社ウェブサイトのアクセシビリティの検証・再整備

地域沿線・各種団体と連携した情報発信

ソーシャルメディアと既存メディアの融合



▲公式ウェブ



▲ECサイト



▲twitter



▲Facebook



▲YouTube



▲Instagram

③安全投資（車両更新、施設修繕等）

社内基準に沿った修繕工事や車両の再塗装などを実施予定。



4. 最近の施策実施状況

(1) 岳南電車「本吉原駅」登録有形文化財登録記念プレート設置（4月25日）

(2) 吉原駅発車メロディ・自動放送設備導入記念セレモニー（5月22日）
富士市立今泉小学校3年生、川口カズヒロ様の楽曲、響丈様の入力音声



▲文化財登録記念プレート設置



▲吉原駅発車メロディセレモニー

(3) ビール電車の予約状況（8月6日実施予定）
予約開始直後満席、キャンセル待ち多数

以上