政策・土木交通常任委員会資料
平成27年（2015年）10月５日
土木交通部交通戦略課

信楽高原鐵道の経営再生にかかる進捗状況等について

1　鉄道事業再構築実施計画について

○平成25年３月４日　国土交通大臣が鉄道事業再構築実施計画を認定

【鉄道事業再構築実施計画】

申 請 者：甲賀市、信楽高原鐵道、滋賀県

計画内容：①事業構造の転換（甲賀市：鉄道施設を保有して施設維持管理費用を負担、信楽高原鐵道：列車を運行）【上下分離方式】

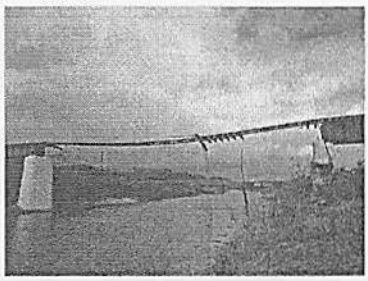
②地域による利用促進策の実施

実施期間：平成25年度から平成34年度までの10年間

実施効果：①信楽高原鐵道における鉄道施設等の維持管理費用の負担軽減

②地域と連携した積極的な増収施策等の展開による、収支均衡と安全で安定した運行の維持

○平成25年４月１日　「公有民営方式」の上下分離による運行開始



【被災した杣川橋梁】

2　列車運行再開について

○平成25年９月16日　台風18号による被災により全線運休

【主な被災内容】

杣川橋梁：橋脚１基と橋桁（２スパン32m）が流失

法面崩壊、土石等流入、線路路盤陥没等：24箇所

バス代行運行の実施

○平成26年11月29日　列車運行再開

【運行再開出発式】

3　旅客輸送実績および経営状況について

○旅客輸送実績　　（　）内は１日当たり換算

	平成 25 年度	平成 26 年度	前年度比
通学定期	323,400 人（443 人）	295,560 人（405 人）	△27,840 人（△38 人）
通勤定期	62,160 人（ 85 人）	54,540 人（ 75 人）	△ 7,620 人（△10 人）
定期外	109,451 人（150 人）	100,698 人（138 人）	△ 8,753 人（△12 人）
合計	495,011 人（678 人）	450,798 人（618 人）	△44,213 人（△61 人）

バス代行運行や信楽高校定員減の影響で輸送客が減少。通学定期利用者の減少数が大きい。

○経営状況

（千円）

	平成25年度	平成26年度	前年度比
経常収入	148,987	171,724	22,737
うち旅客収入	96,161	90,182	△ 5,979
経常費用	145,735	163,401	17,306
経常利益	3,252	8,683	5,431

上下分離方式への移行後、２年連続で経常黒字を達成。

（旅客数の減少に伴い旅客収入も減少。甲賀市からの維持管理委託料の増に伴い経常収入は増加。人件費等の経費縮減により、経常利益が増加）

4　平成26年度の主な取組について

○安全な輸送サービスの確保

【甲賀市】災害復旧事業（杣川橋梁復旧工事、土砂撤去復旧工事、盛土復旧工事等）、落石防護柵設置等工事（２か所）、車両重要部検査（１両）、第二大戸川橋梁補強工事

【信楽高原鐵道】旅客輸送業務、鉄道施設等の保守・維持管理、代行バスの運行

○経営改善・合理化の推進

【信楽高原鐵道】信楽高原鐵道経営改善委員会での検討、人件費の縮減、経費節減

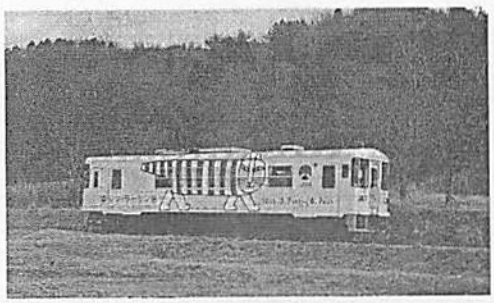
○鉄道の利用促進（情報発信力とブランド力の向上）

【信楽高原鐵道】運行再開記念イベント、運行再開記念乗車券販売、レールオブジェ販売、リサ・ラーソンラッピング列車（マイキー・トレイン）の運行・展覧会入場券と乗車券の共通チケット販売（陶芸の森と連携）、ふれあいハイキング（ＪＲ西日本と連携）

5　平成27年度の主な取組予定について

【甲賀市】新型車両導入（１両）、車庫改修、枕木交換、列車無線設備更新

【信楽高原鐵道】旅客輸送業務、鉄道施設等の保守・維持管理、地元観光イベント・旅行会社と連携した営業活動、岡本太郎展覧会入場券と乗車券の共通チケット販売（陶芸の森と連携）、うしかい田んぼアート（地域と連携）、新型車両出発式、ふれあいハイキング（ＪＲ西日本と連携）、鉄道沿線修景（植栽等）事業



【マイキー・トレイン】（1月～6月）

【うしかい田んぼアート】（8月）

【別紙】

新型車両「ＳＫＲ－４０１」の概要

1　車両形式　　SKR400形式

2　導入車両　　1両

3　運行開始日　　平成27年10月4日（日）9:46　信楽駅発

4　製作会社　　新潟トランシス株式会社

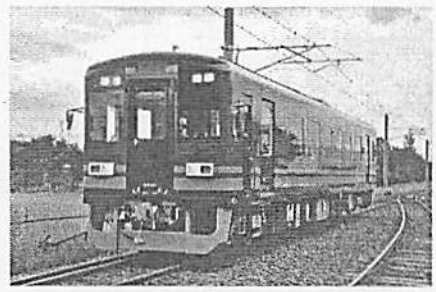
5　製作費用　　172，800，000　円（税込）

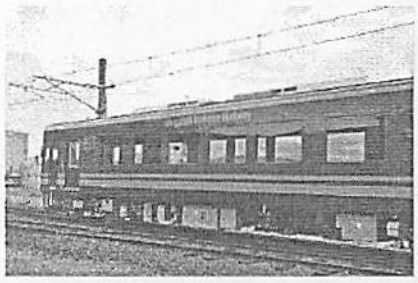
6　車両の特徴

(1)外観デザイン

新型車両のデザインコンセプトは“「陶都　信楽」の伝統を鉄道により未来へつなぎ、四方を山に囲まれた高原の風景に溶け込むデザイン”としています。

今までの白を基調とした配色を一新し、信楽焼の温かみのある色味と、高原の紅葉から連想する「信楽」をイメージした茶褐色をベースとし、黄金色の帯ラインを3本入れることにより、「産・官・民」が鉄道を未来へ守っていくという一体感をもたせたものとしました。

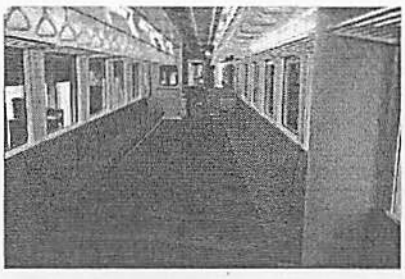




～外観写真～

(2)室内デザイン

14．7kmという約30分弱の列車の旅になりますが、急勾配を登る車窓からうかがえる四季折々の豊かな自然の風景をより効果的に見せるよう、側壁にはメープル色の木目調化粧シートを使用し、床は茶色の木目調敷物とし、車内全体に落ち着いたやさしい雰囲気を作り、高原の山あいを走る景色に溶け込んだ内装としました。



～室内写真～

(3)主な車内装備

従来車両の油圧シリンダー式を使った衝撃緩衝装置やブレーキの二重化などの安全性能に加えて、TICSと呼ばれる情報制御装置を搭載し、運転を従来のアナログで行うのではなく運転台からの指令を全て電気制御に変換し、故障や空調情報などをデジタル化しコンピューターで一括管理するシステムを採用し、安全性と操作性が向上しました。

また、従来と同様にドア開閉予告チャイムや車椅子スペースを設置し、「車いす」や「ベビーカー」をご利用のお客様や「大きな荷物」をお持ちのお客様にも安心・快適にご利用いただけるように、乗降口を従来より約90mm広くし、さらにノンステップとすることで、バリアフリー対策も強化いたました。

また、外国人観光客にも安心してお使いいただけるように放送設備、案内表示を英語対応といたしました。

(4)主要諸元

項　目	内　容
車体	鋼板
サイズ	車体長18000mm(最大18500mm)　※現車は15000mm
定員	122人(うち座席50人)　※現車は94人(座席44人)
台車	空気ばね式2軸駆動ボルスタレス台車
出力	243kW(330PS)　※現車は217kW(295PS)