交通モード別の目指す姿の実現イメージ【総括表】

資料３-２

	鉄道高度化		バス交通		観光列車
モードの概要	鉄道を高度化しサービスレベルを引き上げるもの。新車両導入・IC導入・運行本数増・パターンダイヤなど。		既存インフラである道路を活用し、地域内外の移動を支える代表的な公共交通機関。細かいアクセスが可能。		移動ではなく乗車自体を観光体験として提供。
イニシャルコストイメージ	**40億円程度**		**4億円程度**		**12億円程度**
イニシャルコストイメージの内容	・新型車両導入（4両） ・行き違い設備等の新設 （線路設備、信号設備、ホーム、こ線橋、SRC改修、踏切改修、ATS改修） ・交通系IC設備		・車両6台購入（観光系統・生活系統各3台） ・停車帯8か所設置 ・待合室1か所設置 ・デジタルサイネージ、GTFS整備 ・キャッシュレス決済設備		・新型観光列車導入（4両） （※2両1編成、予備込み ※雪月花の導入経費 6億円／編成）
ランニングコスト（年間運行経費）イメージ	**6～7億円程度～／年**		**1.5～2億円程度／年**		**6億円程度～／年**
ランニングコスト（年間運行経費）イメージの内容	運行本数：糸魚川～南小谷間：**11往復／日** 糸魚川～平岩間：**1往復／日** 適応単価：大糸線営業費用（H29～R1）		運行本数：**10往復／日** （生活4往復、観光6往復） 適用単価：羽越・長野の標準経常費用 （キロあたり運行経費）（R8年度）		【観光列車のみを運行】 運行日：**119日／年（土日祝日運行）** 運行本数：糸魚川～南小谷間：**2往復／日** 適応単価：大糸線営業費用（H29～R1）
事業実施体制	上下分離方式	地域運営鉄道（第三セクター）	JRによる運営	地域運営（地域協議会・自治体）	未検討
メリット（強み）	・大量輸送が可能（約110人/両） ・定時性が高い		・運行ルートやダイヤ、停留所設定の柔軟性は高い ・気象状況による運休リスクは鉄道に比べると小さい ・鉄道に比べると、コストが安価		・地域の魅力発信や集客のコンテンツになり得る可能性 ・インバウンド向けの価格設定等により一定の単価向上を見込める可能性
デメリット（課題）	・ダイヤ設定や新駅設置の柔軟性は低い ・気象状況による運休リスクは現行の鉄道と大きく変わらない		・大量輸送には不向き（約70人/台） ・定時性がやや低い（道路渋滞、事故等） ・ルートによって、冬期の安定的な運行のためには抜本的な道路整備（急勾配区間やカーブ区間の解消等）が必要		・移動手段としての機能を別途確保する必要がある ・気象状況による運休リスクは現行の鉄道と大きく変わらない ・事業実施主体を含め、事業化の見通しは更なる精査が必要