ＩＧＲいわて銀河鉄道

岩手県＞盛岡市・二戸市・岩手町・滝沢村・一戸町

プロフィール

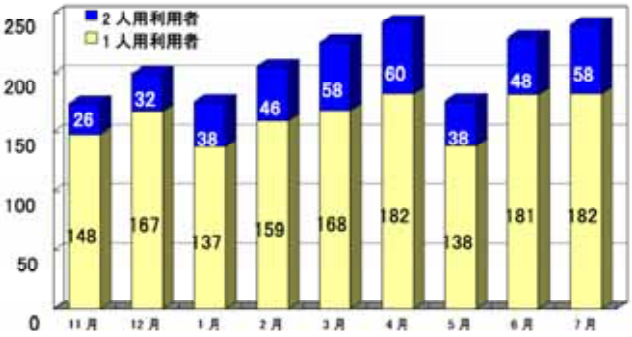
高齢化社会を迎え、高齢者のスムースな移動が地域社会の課題となっているなか、「通院」を通勤・通学に並ぶ地域の旅客輸送の柱として位置づけ、自宅から総合病院までを１本の線で結ぶイメージで『ＩＧＲ地域医療ライン』という総合通院サービスを提供。

人口：	407,000 人
面積：	2,149.76 ㎢
人口密度：	189.32 人/㎢
運営主体：ＩＧＲいわて銀河鉄道㈱	

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	平成 20 年

効果

- アテンダントの乗車による利用客へのサポート、通院旅客等対象とした後方車両（全座席）の優先席化、「あんしん通院きっぷ」（割引乗車券）の導入、地域医療ライン専用無料駐車場の設置、盛岡駅から病院までの二次交通手段となるタクシーとの連携といった総合的な取組により、高齢者の自宅から総合病院までのシームレスな移動の実現に寄与している。
- 利用客は着実に増加しており、特に自家用車からの切替えが目立っている。青森県からの利用客のほか、沿線から離れた軽米町等沿線広域からの利用客も増えている。



あんしん通院きっぷの利用実績
（平成20年11月～平成21年7月）

ここに注目！

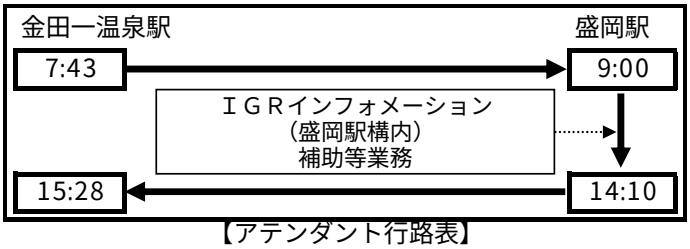
- ■ 通院する高齢者が増加しており、移動制約者への対応必要性から鉄道による通院サービスを提供
- ■ 通院旅客をサポートするアテンダント乗車や後方車両の優先席化、駅での無料駐車場整備を実施
- ■ 通院旅客を対象とした割引きっぷ（あんしん通院きっぷ）を販売
- ■ 駅到着後の病院までの交通手段として、タクシーとの連携によるシームレス化を実現

【背景】

- 高齢化社会を迎え、地域医療だけでは対応しきれない患者が年々増加傾向にあり、盛岡市内の総合病院へ高度医療を受診するために通院する高齢者が増加している。
- 高齢者の移動は大きな社会問題になっているなかでＩＧＲいわて銀河鉄道が地域社会の一員としてできることはないかと考えた。

【サービス】

- 列車に乗りなれていない利用客、体調や二次交通に不安を感じる利用客などが安心して乗車できるようアテンダントが乗車している。
- アテンダントは列車内で要望に応じて、ひざかけや薬用の飲料水を配布したり、利用客の話し相手、タクシーの手配や二次交通の案内などを行う。
- アテンダントは有償ボランティアであり、介護施設での勤務経験があるなど、高齢者のニーズを熟知している人が担当している。



【アテンダント行路表】

IGRいわて銀河鉄道　　岩手県＞盛岡市・二戸市・岩手町・滝沢村・一戸町

- 着座して目的地まで行きたいとの意見に応えるため、後方車両（全座席）を通院旅客等の優先席としている。
- 優先席化にあたっては該当列車を利用して通学する沿線の高校に協力を依頼するとともに（実際に高校生は自主的に席を譲るなど協力的である）、車内に優先席を知らせる案内表示も取付け、通院以外の利用客に周知している。
- 混雑時はアテンダントが他のお客様に譲るよう呼びかけを行うことで、確実に座ることができる環境を整えている。

【列車内の車内表示】

- 通院旅客用の割引きっぷのほか、介護者と同伴で乗車する場合の負担の軽減を図るため、介護者の割引を盛り込んだ 2 人用のきっぷも発売している。
- 割引率は、「利用していただくための料金」を念頭に、回数券の割引率を上回る設定としている。
- 発売当初は有効期間を１日に設定していたが、検査入院等で病院へ行く利用客から、有効期間を延ばしてほしいとの要望が多かったことから、平成21年4月1日より有効期間を平日の2日間に延長した。
- また、当初は盛岡駅下車のみが割引きっぷの対象であったが、現在は他駅の病院での通院利用も認めている（料金は盛岡下車と同じ）。

【あんしん通院きっぷ運賃表】

乗車駅	1人用	通常運賃（割引率）	2人用	通常運賃（割引率）
金田一温泉～二戸	3,600円	4,060円（11.3%）	5,400円	8,120円（33.5%）
一戸	3,000円	3,520円（15.0%）	4,500円	7,040円（36.1%）
小繋・小鳥谷	2,600円	3,020円（13.9%）	3,900円	6,040円（35.4%）
奥中山高原	2,000円	2,340円（14.5%）	3,000円	4,680円（35.9%）

- 沿線の駅に社有地を活用した無料駐車場を増設し、鉄道を利用しやすい環境を整備している。
- 奥中山高原駅の駐車場設置にあたっては、自治体（一戸町）からの協力を得ることができ、ＩＧＲと一戸町が共同で駐車場整備にあたった。

- 盛岡駅から病院までの二次交通に不安を覚える利用客も多いことから、鉄道からタクシーへの「あんしんのリレー」として、盛岡市内の総合病院への割引タクシープランを用意している（タクシー協会を通じて、協力依頼を実施したところ、１社がＩＧＲの取組に賛同）。
- 割引タクシープランは、「岩手医大附属病院」「岩手県立中央病院」の２ルートを対象としたもので、200 円で利用することができる（定額タクシープラン）。

IGRいわて銀河鉄道　　岩手県>盛岡市･二戸市･岩手町･滝沢村･一戸町

【あんしんのリレーのイメージ】

【検討経緯】

- 地域医療ラインは、若手社員からの提案によるものである。会社側も地域の旅客輸送を確保するという理念や使命感を若手に引き継いでいく必要があると考えていたため、社会に対して具体的なメッセージとなる地域医療ラインの提案を受け止めた。
- サービス内容の詳細を検討するにあたっては､｢高齢者や病後の利用客は自家用車の運転もままならず､自家用車による通院は本人や家族の大きな負担となっているのではないか」との仮説を立て、通院の現状を調査するため、午前 9 時盛岡駅着の列車に若手社員（地域医療ラインの提案者）が乗込み、高度医療を受診している利用客へのヒアリング調査（面接式アンケート）を行った。
- ヒアリング調査は、通院目的の利用者特性を十分に把握し、その特性に特化したサービスを提供することで利用者の満足度の向上を図ることや、通院の交通手段としての鉄道サービスに対する評価を得ることで、現在鉄道を利用することができない事情を持っている潜在的利用者のニーズを探ることを目的とした。
- ヒアリング調査の結果、以下に示すよう、従来の輸送サービスと通院旅客ニーズが必ずしも合致していないことがわかった。
  - 通院目的の利用客が交通手段選択時に最も重視する要因は「安心感」であり、次いで重視されるのが「料金」、三番目が「正確性」（定時性）であること
  - 自宅の最寄駅まで自動車で送迎してくれる家族などが医療機関まで同行してくれることが、何より安心でき理想的であるが、運賃の負担が大きいと感じていること
  - 自動車の長時間の運転(二戸市から盛岡市内まで自動車で片道約 2 時間)に不安を感じていること
  - 土地勘のない都市部での駅から病院までの通院の交通手段に不安を感じていること
  - 「列車内での体調変化が怖い」や「列車内は話をする人もいなくて寂しい」､「乗り過ごしてしまわないかと緊張」､「座れるか不安」など高齢者や病中・病後の方の特有の意見があること
- 調査から見えてきた通院旅客のニーズは、従来の輸送サービスの枠組みで対応することが難しいものが多かったが、地域社会の一員としてこの問題を何とかしたいとの意識から、会社のセクションを超えて知恵を出し合い、解決策を模索し続けた結果、現在のサービスの実現につながっている。

もっと詳しく‥

- ＩＧＲいわて銀河鉄道株式会社 http://www.igr.jp/

地域医療ラインイメージ図

【専用駐車場】

(7:13) 八戸 (16:06)
行き4520M
通院客専用無料駐車場(8台)
(7:43) 金田一温泉 (15:28)
市営有料駐車場
(7:48) 斗米 (15:23)
町営無料駐車場
(7:51) 二戸 (15:20)
通院客専用
無料駐車場(3台)
(7:57) 一戸 (15:15)
通院客専用
無料駐車場(2台)
(8:01) 小鳥谷 (15:10)
通院客専用
無料駐車場(2台)
(8:08) 小繋 (15:03)
IGR+一戸町合同
(8:15) 奥中山高原 (14:56)
帰り4533M
(9:00) 盛岡 (14:10)

【アテンダントの業務風景】

※ 記載列車の金田一温泉駅～盛岡駅間は、
アテンダントが乗車します。

三陸鉄道　日本最初の第3セクター鉄道の取組み

岩手県＞宮古市ほか 7 市町村

プロフィール

旧国鉄から廃止転換された久慈線、宮古線、盛線及びこれらを結ぶ新線の完成を受け、昭和 59 年 4 月に全国初の国鉄地方交通線転換の第 3 セクター鉄道として開業した。

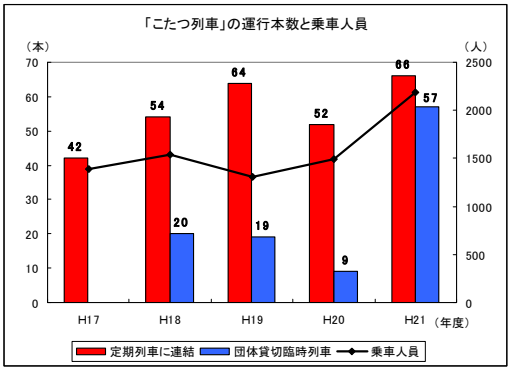
人口：198,126 人（沿線 8 市町村計）
面積：3,384.29 ㎢（沿線 8 市町村計）
人口密度：58.54 人/㎢
運営主体：三陸鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	実運用	昭和 59 年

効果

・夏期を中心に企画列車を運行することで沿線内外からの利用者を確保
・東北新幹線八戸延伸にあわせ営業活動強化により利用者減少に歯止め
・こたつ列車のエージェント（旅行代理店）団体利用が大幅増（H20　9 件⇒H21　57 件）、あわせて運転期間延長（2 月まで⇒3 月まで）により利用者も増加（H20　1496 人⇒H21　2182 人）

団体利用で賑わう「こたつ列車」
（三陸鉄道提供）



（三陸鉄道提供資料をもとに作成）

ここに注

■日本最初の国鉄地方交通線転換の第 3 セクター鉄道として業界を常にリード
■来訪者が楽しめる名物企画列車を多数運行し、また利用しやすいお得な切符を多数発売
■地元利用者が利用しやすい補助制度（半額制度）を設定
■関連事業（旅行業、物品販売等）の安定した収入で鉄道事業をサポート
■沿線住民からの様々な支援活動（三陸鉄道利用強化促進協議会、ファンクラブ、友の会など）

【背景】

・三陸海岸を鉄道で結ぶという構想は明治時代よりあったが、当初は沿岸都市と内陸を結ぶ路線（山田線、釜石線など）の建設に力点がおかれていた。
・戦後になり久慈線、盛線をつなげることで八戸から東北本線の小牛田まで三陸海岸が鉄道で直結され青森、岩手、宮城 3 県の沿岸地域を縦貫する「三陸縦貫鉄道構想」のもと工事が本格的に始まった。
・しかし完成目前となった昭和 55 年に国鉄の危機的経営状況の悪化で国鉄再建法が施行され、部分開業していた区間（久慈線、宮古線、盛線）が廃止対象路線となり未開業区間は工事凍結となった。
・この廃止対象路線を引継ぎ、工事凍結で未開業となっていた吉浜～釜石と田老～普代を完成させるため、昭和 56 年 11 月に三陸鉄道株式会社を創立し、昭和 59 年 4 月に南リアス線（盛～釜石）と北リアス線（宮古～久慈）の 2 路線で日本最初の国鉄地方交通線転換の第 3 セクター鉄道として営業を開始した。

【サービス】

- 企画列車、イベント列車を多数運行

  「リアス・シーライナー」は平成 9 年から毎年夏期にＪＲ仙台駅から南リアス線、北リアス線に直通しＪＲ八戸駅まで三陸鉄道の車両で運転している。

  「さんりくしおさい」は昭和初期をイメージしたレトロ調車両。南リアス線で土休日に 1 日 2 往復運行しているほか、イベントの貸切でも利用可能。

  「さんりく・しおかぜ」はお座敷車両（予約制）で、土休日を中心に北リアス線定期列車に連結するほか、冬は「こたつ列車」として冬の東北を演出。

  「産直列車」は南リアス線の団体専用列車で、一般車両に産直コーナーを設けて手作りの郷土菓子や地元ならではの品々を並べてお客様を迎える。売り子は三鉄友の会や産直組合の方々で、車内で行っている地元の言葉での沿線観光ガイドが好評。

  このほか「さんりくトレイン北山崎号」「ワイン列車」「もちつき列車」「初日の出列車」「初詣列車」など季節にあわせて運行。
- 様々な企画乗車券を販売

  三陸鉄道 1 日フリー乗車券、三鉄 1 日とく割フリーパス、106 急行・三陸鉄道観光フリーパス、きたいわてぐるっとパス、ＪＲとのタイアップ（三連休パス、大人の休日倶楽部への組み込み）
- 定期券は記名式から持参人式に変更
- 利用者補助制度（３人から半額きっぷ、貸切列車半額、いずれも事前申し込みが必要）
- 平成 21 年にアテンダント（北リアス線 4 名、南リアス線２名）がデビュー
- 平成 22 年 10 月 16 日に 25 年ぶりの新駅を開業（北リアス線山口団地駅）
- 関連事業として物産企画やオリジナル商品（赤字せんべい、鉄道むすめキャラクターの活用）の開発・販売や旅行業として団体旅行等を企画

【検討経緯】

- 三陸鉄道の開業は、三陸沿岸の住民にとっては明治以来の悲願であり、地元に大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした
- 以後、平成 5 年度まで順調に黒字経営を行ってきたが、モータリゼーションや人口減少・少子高齢化の進展、沿線公共施設の移転など様々な環境の変化により、輸送人員は減少続きで平成 6 年度から収支欠損を生じている
- リアス・シーライナーは昭和 63 年に 1 シーズンだけ運行した三陸パノラマ号を復活させた
- 平成 14 年の東北新幹線八戸延伸にあわせて東京、大阪、九州方面への営業活動を強化
- 三鉄 1 日とく割フリーパスは青春１８きっぷで三陸鉄道を利用できなかったことに対する利用者の意見を反映

もっと詳しく‥

- 三陸鉄道株式会社　電話 0193-62-8900（代表）
- 三陸鉄道株式会社ホームページ：http://www.sanrikutetsudou.com/

三陸鉄道　日本最初の第3セクター鉄道の取組み　　岩手県＞宮古市ほか 7 市町村

【知見・教訓】

- 高校生人口増（平成 2 年）や三陸博開催（平成 4 年）による一時的な利用者増はあったものの、全体としては沿線人口の減少や少子高齢化と相まって、利用者数は開業当時と比べ年間 100 万人近く減少している
- 観光需要は、平成 14 年の東北新幹線八戸延伸効果で下げ止まりつつあるが、開業当時のブームと比べると依然として厳しい状況である。
- 現状の経営状況を踏まえつつ、安全安定輸送・利便性確保を軸に投資計画・経費構造を抜本的に見直した「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、平成 21 年 11 月に国の認定を受けた。これにより鉄道設備の維持に必要な経費に対して「設備維持補助金」を受け（経費上の上下分離）、①安全・便利な輸送サービスの確保、②利用促進等による収入の確保、③適切な経費管理の３点を基本に経営を改善し、収支均衡や会社の存続を図ることとしている。
- 沿線住民にとって三陸鉄道は宝であり、また生活の重要な足でもあるとの認識が強い。この思いに応えるため今まで以上に地元を活用した施策を打ち出していきたい。

図　観光客で賑わう南リアス線

図　北リアス線の通学風景

図　企画・イベント列車のパンフレット

図　ヒット商品「三鉄赤字せんべい」

三陸鉄道　日本最初の第3セクター鉄道の取組み

岩手県＞宮古市ほか 7 市町村

図　三陸鉄道路線図

図　三陸鉄道に関連した各種割引きっぷ

秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線

秋田県＞北秋田市・仙北市（せんぼくし）

プロフィール

第三セクター転換後、利用者数の減少から度々存廃問題が取り上げられてきた秋田内陸縦貫鉄道では、利用者数増加を目指して、利用者への自動車回送サービスを開始した。この他にも、地域公共交通活性化・再生総合連携計画に基づく利用促進策が行われている。

人口(2 市計):	71,917 人
面積(2 市計):	2,246.21 ㎢
人口密度(2 市計):	32.02 人/㎢
運営主体:	秋田内陸縦貫鉄道 北秋田市、仙北市

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運用	平成 16 年

効果

- 平成 16 年 9 月に始まった自動車回送サービスは､秋田内陸縦貫鉄道によるＰＲ活動などもあり、年々、利用実績は増加傾向にある。平成 18 年の豪雪、平成 19 年の豪雨など自然災害による影響は見られるものの、平成 20 年度には県内・県外合わせて約 50 件、150 人の利用実績となっている。平成 21 年度も、前年度を超える利用実績となる見込みである。
- 県内・県外ともに、利用客の多くは観光目的によるもので、中高年や親子連れの利用が多い。県内：県外の利用者数比率は、およそ 2：1 である。
- 運行は、地域のシルバー人材センターや地元タクシー会社の運転手に委託する形となっており、地域の雇用増にも貢献している。
- 様々な利用促進策の効果もあり、長期的に減少傾向にあった内陸線の輸送人員は、平成 19 年度の約 44 万 3 千人を境にして増加に転じ、平成 20 年度は約 47 万人となった（前年度比 6%増加)。
- 東北 6 県のＪＲ東日本線、11 の鉄道会社線の普通列車自由席が乗り放題となる「東北ローカル線パス」も発売されている（平成 21 年 9 月利用開始)。各鉄道において、他の鉄道路線を利用する観光キャンペーンも行われており、鉄道会社相互の利用促進効果が期待されている。

ここに注目！

■ 片道乗車の利用客も増やすため、近隣の観光地でのサービスをヒントとして始められた事業である。

■ 自動車回送サービスの利用が多いエリアは、元々、路線バスの設定も無い区間であったため、バス会社との調整も特に発生しなかった。

【背景】

- 秋田内陸縦貫鉄道は、秋田県や沿線自治体等が出資する第三セクターの鉄道会社であり、秋田内陸線を運営している。秋田内陸線は、旧国鉄の角館線、阿仁合線を引き継いだ路線で、平成元年に両線を結ぶ新線が開業し、角館～鷹巣までが 94.2㎞の路線で結ばれることとなった。沿線人口減少等の影響もあり、第三セクター転換以降、利用者数は長期的に減少傾向にあった。
- 長大路線である秋田内陸縦貫鉄道では、往路で乗車した後に復路でも同じ区間で乗車するという往復乗車での利用が少ない状況にあった。片道での利用者も増やすために、自動車回送サービスが開始されることとなった。これにより、利用者は自動車による周辺観光も可能となった。

【サービス】

- 自動車回送サービスは、平成 16 年度より開始されている。内陸線の運行エリアは豪雪地帯で、

降雪時は危険が伴うため、サービスは例年 4 月～11 月（降雪時まで）の期間となっている。

- 内陸線利用者の自動車を降車駅まで回送するサービスとなっており、利用者は、鉄道・自動車双方での観光を楽しむことができる。利用の 3 日前までに予約を申し込む。
- 利用できる料金は、区間に応じて設定されている（角館駅～阿仁合駅間：4,000 円など）。

【財政負担】

- 自動車回送サービスの事業収入は年間約 20 万円である。サービス利用者の鉄道利用（運賃および急行料金）による収入は、その 8 割程度である。
- 自動車回送サービスの利用料金のうち、8～9 割は運転手への委託料であり、残りは対人・対物保険料である。自動車回送サービス事業単独での収支は、ほぼ均衡している。

【知見・教訓】

- 自動車回送サービスは、近隣の観光地である十和田湖での同様のサービスをアイデアとして、秋田内陸縦貫鉄道の社員が発案したものである。他の鉄道会社へもノウハウを提供するなど、秋田内陸縦貫鉄道を発端として他地域へも同様のサービスが浸透する可能性がある。
- マイカーだけでなく、レンタカー等も回送サービスの対象とした。これにより、近隣の大館能代空港でレンタカーを借りた利用者も自動車回送サービスを利用することが可能となるなど、県外からの利用者も利用しやすいサービスとなった。
- 秋田内陸線と競合する区間では、秋北バスが比立内以北、羽後交通が戸沢以南にバス路線網を持っているが、北秋田市・仙北市両市の境となる峠越えの路線設定は無い。そのため、自動車回送サービスはバス会社との競合が発生せず、峠越えを含む区間での利用により一定の需要が保たれていると考えられる。また、バス会社との事前の調整も特に発生しなかった。
- 内陸線では年間 60 万人利用という目標に向け、平成 21 年 10 月より「1 人 3 回乗車キャンペーン」が実施される予定である。平成 20 年度の約 47 万人に、約 7 万人の沿線人口が 1 人 3 回乗車することで、目標を達成する計画となっている。3 回乗車すると、抽選で景品が当たる仕組みである。
- 目標に向けて危機感を持った沿線自治体による取組みが、乗車人員増へと転じた最大の要因である。特に、市役所への通勤定期代を市が全額負担して自動車利用から鉄道利用への転換を促進したことで、両市合わせて年間約 7 万人相当の利用増となった。市の負担額はほぼ倍増したと考えられるが、「事業収入はともかく、まずは鉄道利用者数を増やす」という目標に向けての取組みが実を結んだと考えられる。
- 北秋田市・仙北市両市では、平成 20 年度に「秋田内陸地域公共交通連携協議会」において「秋田内陸地域公共交通総合連携計画」を策定し、秋田内陸縦貫鉄道についても様々な利用促進策が計画されている。
  - 平成 21 年 10 月～11 月には、快速列車増発の実証運行が予定されている。観光客をターゲットとした運行であり、運行時間帯は朝夕のラッシュ時を避けた時間帯となる。
  - 平成 22 年度には、駅から市民病院・旧町民病院への二次アクセス交通手段確保のため、コミュニティバスやデマンドタクシーの実証運行が予定されている。

もっと詳しく‥

- 秋田内陸縦貫鉄道ホームページ：http://www.akita-nairiku.com/

出典：秋田内陸縦貫鉄道ホームページ

図　秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線路線図・沿線観光ルート図

出典：秋田内陸縦貫鉄道資料

図　自動車回送サービス案内パンフレット

上毛電気鉄道上毛線

群馬県＞前橋市、みどり市、桐生市

プロフィール

上毛電気鉄道は、利用者減少に対する需要喚起策として、サイクルトレイン、パーク&ライド用駅前駐車場の無料化、レンタサイクルを実施するとともに、季節に合わせた車内の飾りつけを行うことで、利用活性化に向けた取り組みを行っている。

人口(3 市計):	498,736 人
面積(3 市計):	724.02km^2
人口密度(3 市計):	688.8 人/ km^2
運営主体: 上毛電気鉄道(株)	

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	平成 22 年

効果

- 国内でサイクルトレインを実施している鉄道事業者のうち、最も利用者数が多い（下表参照）。
- 平成 15 年 4 月よりサイクルトレインを実施し、自転車持ち込み件数が平成 15 年は 463 件、平成 16 年は 840 件であったが、平成 21 年には 30,374 件と大幅に増加している(平成 15 年の約 66 倍、平成 16 年の約 36 倍)（3 頁参照）。

サイクルトレイン実施事例
参考文献 3）より

鉄道事業者	開始年	実施駅/全駅	実施時間		自転車持ち込み者数（平成 19 年度）
			平日	土日	
松本電気鉄道	平成 17 年	3/14	◎	●	27
関東鉄道	平成 15 年	16/27	○	○	250
上信電鉄	平成 14 年	5/20	○	○	627
上毛電気鉄道	平成 15 年	23/23	◎	●	25,303
三岐鉄道	平成 9 年	14/28	●	●	3,867
一畑電気鉄道	平成 9 年	26/26	●	●	1,514
養老鉄道	平成 10 年	26/27	○	●	3,000
松浦鉄道	平成 11 年	4/57	○	○	約 10
くま川鉄道	平成元年	14/14	○	○	10 人/月以内
熊本電気鉄道	昭和 61 年	18/18	○	土曜○、日曜●	－
信楽高原鉄道	平成 16 年	5/6	○	●	約 5
伊賀鉄道	平成 20 年	14/14	○	●	－
北陸鉄道※	平成 12 年	3/30	○	土曜○、日曜●	581
えちぜん鉄道※	平成 18 年	12/46	×	●	487

※　冬季（12～2 月）は実施していない
●=終日、◎=昼、夜（朝ラッシュ時以外）、○=昼時間帯のみ、×=実施していない

ここに注目！

- ■ 国内で最もサイクルトレイン※利用者数が多い
- ■ パークアンドライド用駅前駐車場の無料化
- ■ レンタサイクルを実施
- ■ 車内の季節に合わせた飾りつけ
- ■ 走る電車としては日本最古の「デハ 101」

※ サイクルトレイン：自転車を鉄道車両内に、輪行状態※※ではなく完成車の状態で持ち込むことができるサービス
※※ 輪行状態：専用の袋に自転車をコンパクトに収納して運ぶ状態。

【背景】

- 上毛電気鉄道は、利用者数減少に対する需要喚起策として、平成 15 年 4 月からサイクルトレインを実施。なお、本格的な実施は平成 15 年からだが、平成 6 年から試験的にサイクルトレインを実施しており、一早くサイクルトレインに着目。
- 同様な需要喚起策として、①自家用車等で駅まで行き、鉄道に乗り換えるパークアンドライドシステムを導入し、上毛電気鉄道利用者に限り、駅駐車場を無料化。②無料で自転車の貸し出しを行うレンタサイクルを実施。

上毛電気鉄道上毛線

群馬県＞前橋市、みどり市、桐生市

【サービス】

- 群馬県の県都前橋市の中央前橋駅から、古くから織物の町として知られる桐生市の西桐生駅までを結ぶ路線であり、この区間は JR の両毛線も走るが、上毛電気鉄道は赤城山寄りの北側を走り、JR と交わることはない。
- 中央前橋駅から西桐生駅までの 25.4km を 52 分で結び、午前 6 時（大胡駅始発）から午後 11 時過ぎ（大胡駅止）まで 2 両編成で運行し、日中の運行間隔は 30 分置きである。
- 鉄道利用者は、免許を持たない通学利用の高校生が中心であり、通学定期客が 52%、通勤定期客が 18%、定期外客が 30%である（平成 21 年）。
- サイクルトレインは、朝の通学ラッシュを除く全ての列車（平日の中央前橋駅発 8:17～最終まで、西桐生駅 8:19～最終まで）において、車内の後部車両に無料で自転車を持ち込むことができる。例えば、普通の切符で、電車をタクシー代わりに前橋まで利用し、街中を自転車で買物する。駅から数 km 範囲の利用者が多く、最近は主婦の方も、買物などでよく利用する（通学ラッシュ時は車内が混雑しており、自転車の車内への持ち込みは危険であるため、遠慮してもらっている）。
- また、上泉駅（13 台）、大胡駅（35 台）、北原駅（26 台）、粕川駅（24 台）、新里駅（46 台）、江木駅(29 台)の 6 駅で、駅前駐車場を無料化しており、中央前橋駅（25 台）・大胡駅（5 台）・赤城駅（5 台）・西桐生駅（10 台）では、無料で自転車を貸し出している（午後 6 時までに貸出駅まで返却）。
- さらに、乗客に喜んで鉄道を利用してもらえるように、車内は季節に合わせた飾りつけが実施されており、10 月ではハローウィンの飾りつけがなされていた。
- 一方、鉄道マニアに好評なのが、走る電車としては日本最古とされる「デハ 101」の存在。昭和 3 年に川崎車輌が製造し、この路線で活躍した電車が往事のままに改装され、イベントなどで運転される日には多くのファンが集まる。チョコレート色のボディカラーで、古い電車が機関車のように貨車（ホキ車）を引いて走る姿が特に人気で、バラスト（砕石）を散布する光景をカメラに収めたいと願うファンが多い。職員がハンドルをひねると口が開いて石を落としていく。年 1 回、石が減っているところで行われており、これが珍しいようで、人気となっており、平成 21 年 10 月のイベント開催時には 7,300 人のファンが集まった。また、この電車は、1 往復 9 万円という貸し切り運行も行われている。

車内のハローウィンの飾りつけ

デハ 101

上毛電気鉄道上毛線

群馬県＞前橋市、みどり市、桐生市

上毛電気鉄道のサイクルトレイン

【サイクルトレイン実施に向けてのハード・ソフト面の整備】

・　ハード面の整備：実施の際、階段がある駅でのスロープの設置、ホームの嵩上げによる車両と床面のレベル合わせ、利用者を電車が挟まないように照明等の増設を行った。しかし、サイクルトレインを実施するために施設の改良を行ったのではなく、施設・車両のバリアフリー化による段差解消を目的としたものであり、サイクルトレイン実施は副次的な目的である。

・　ソフト面の整備：自転車利用者に対し、上記の利用可能な時間帯・車両について規制を行っている（駅のホーム、車両内で表示）。しかし、他のサイクルトレインを実施している鉄道事業者は、利用前の事前連絡、別途料金、雨天時の持込禁止を行っている事業者もみられるが、このようなことは課しておらず、利用しやすい条件となっている。

【サイクルトレイン実施にあたっての自治体側の支援】

・　地元自治体の広報誌等に取り上げてもらっているが、自治体等からサイクルトレイン実施にあたっての補助金は出ていない。

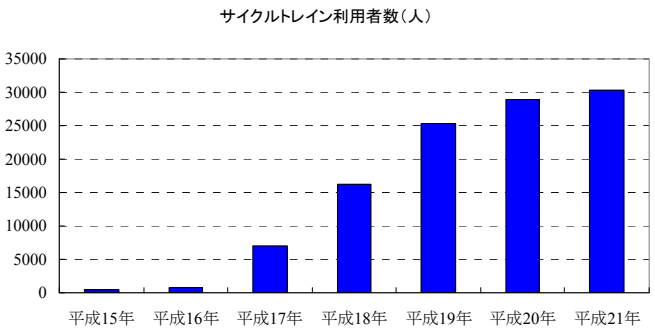
【サイクルトレイン実施によるトラブル】

・　サイクルトレインの実施によって、乗客からのトラブルは発生していない。

【サイクルトレイン実施にあたっての課題】

・　他のサイクルトレインを実施している鉄道事業者では、実施時間が短いこと、また実施時間が長くても事前連絡の必要性や持ち込み料金等が阻害要因となり、結果として普及には至っていない事業者もみられる。

・　イベント時における自転車利用客の集中への対策：イベント、祭り、学生の部活動の大会等では、自転車利用者が一部の時間帯に集中し、自転車の持ち込みを断った事例が数回あったことから、自転車利用者の集中を防ぐ対策を練ることが必要。



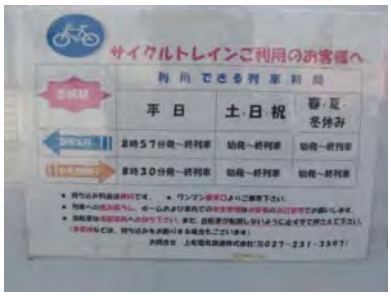
もっと詳しく‥

1）上毛電気鉄道ホームページ：http://www15.wind.ne.jp/~joden/
2）週刊東洋経済 鉄道完全解明　ここまできたニッポンの鉄道
3）川越敬介，浅野光行：サイクルトレインの利用特性と今後の普及に向けた一考察
　ー上毛電気鉄道の取り組みに着目してー，土木計画学・講演集 Vol.40，4page，2009.11

上毛電気鉄道上毛線

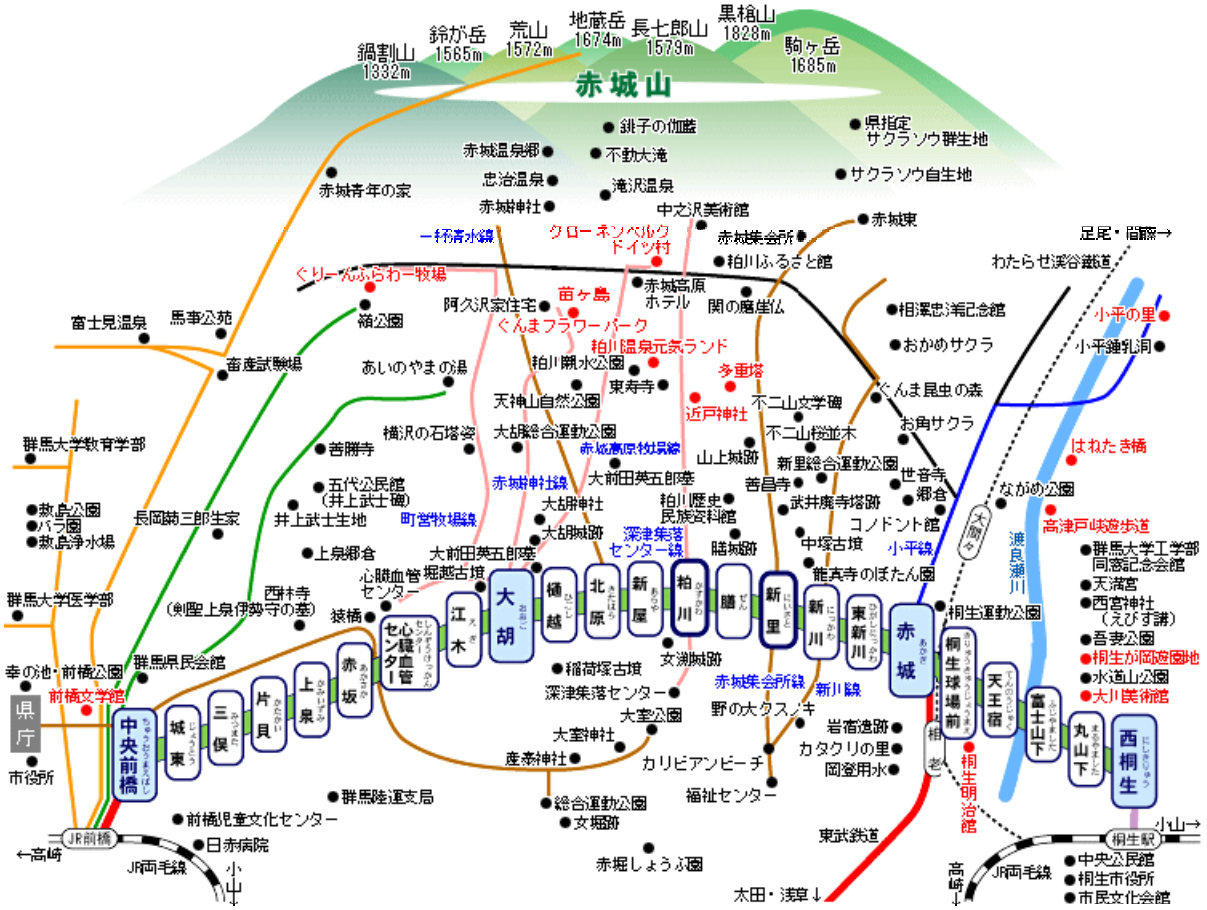
群馬県＞前橋市、みどり市、桐生市

サイクルトレイン利用の案内



江木駅前の無料駐車場

中央前橋駅のレンタサイクル



出展：上毛電気鉄道ホームページ

図：上毛電気鉄道上毛線路線図

銚子電気鉄道

千葉県＞銚子市

プロフィール

銚子電気鉄道は、利用者減少などから車両検査費用捻出も難しいほどの経営難に陥っていたが、社員により自社ホームページで「ぬれせんべい」の購入が呼びかけられ、掲示板等で口コミが広がったことも手伝って大きな売上となり、存続の危機を脱することができた。

人口:	75,020 人
面積:	83.91 ㎢
人口密度:	894.05 人/㎢
運営主体:	銚子電気鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	実運用	平成 18 年

効果

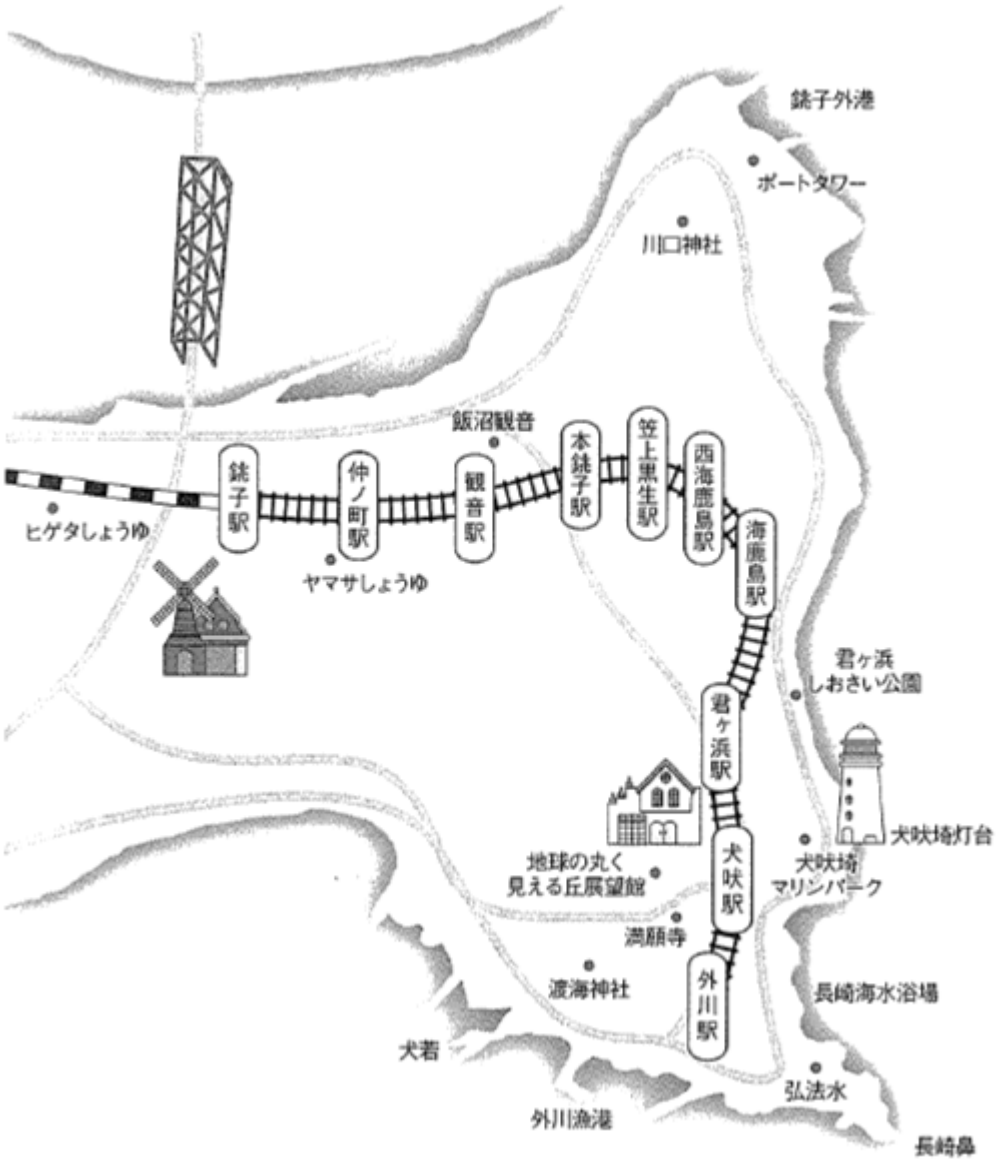
- 昭和 50 年代に年間約 150 万人であった銚子電鉄の利用者数は、モータリゼーションや少子高齢化の進展により、平成 16 年度には約 65 万人までに減少していた。銚子電鉄では、車両検査費用の捻出も難しいほどの状況となっていた。
- そのような状況の中で、平成 18 年 11 月に、社員により自社ホームページで「ぬれせんべい」の購入が呼びかけられ、インターネット上の掲示板等で口コミが広がったことなども手伝って大きな売上となった。それまでは 1 日の注文件数は 10 件程度であったが、口コミにより、1 週間で 5,000 件を超える日も出るようになった。銚子電鉄のぬれせんべいなど副業による収入は、平成 19 年度には 4 億円を超えており、会社全体の収益の 3 分の 2 を超えるまでになっている。
- 利用者数も、平成 19 年度には約 83 万人までに回復している。特に、定期外利用者数は平成 16 年度には 40 万人を切っていたが、平成 19 年度には 60 万人を超える程にまで増加している。旅行会社による企画旅行や、ぬれせんべい販売の評判を聞いた観光客などによるものと考えられる。
- 平成 19 年 1 月には、有志による「銚子電鉄サポーターズ」も立ち上げられ、寄付金 970 万円は新しい枕木の購入費用に充てられた。また、駅清掃などの活動も行っている。（平成 20 年 3 月をもって、サポーターズによる緊急的な支援活動は休止されている）

ここに注目！

- ぬれせんべい販売増、銚子電鉄利用者数増は、自社ホームページによるぬれせんべい購入の呼びかけ、掲示板等による口コミが契機となった。それに加え、銚子電鉄社員の個人的なブログにより、サポーターなどが知りたい情報を定期的に発信し続けたことも成功の大きな要因であった。
- ぬれせんべい販売等の副業による収入は一過性のものでもあるため、本業である運賃収入との相乗効果により、利用者数増に結びつけていく好循環の実現が理想である。また、銚子市においても人口減少、少子高齢化の進む中で、今後は、銚子電鉄の利用者数増のみでなく、銚子電鉄を活かしたまちづくりなどを目指した取り組みの方向性なども検討されている。

もっと詳しく‥

- 銚子電気鉄道ホームページ　http://www.choshi-dentetsu.jp/
- 銚子市ホームページ（銚子電鉄問題への市の対応について）
  http://www.city.choshi.chiba.jp/kurashi/sa_shinkou/dentetsu.pdf
- 向後功作「がんばれ！銚子電鉄　ローカル鉄道とまちづくり」、日経 BP 社、平成 20 年 2 月



出典：「がんばれ！銚子電鉄」（日経 BP 社）

図　銚子電気鉄道路線図

いすみ鉄道いすみ線

千葉県＞いすみ市・大多喜町

プロフィール

沿線の人口減少により利用者が減少している地方鉄道が、行政や地域のバックアップを受けながら、新駅の設置・商業施設との連携・オフシーズンの観光客の取り込み等、様々な活性化策を展開している。

人口：42,305 人(いすみ市)・11,514 人(大多喜町)
面積：157.5 ㎢(いすみ市)・129.84 ㎢(大多喜町)
人口密度：268.60 人/㎢(いすみ市)・88.68 人/㎢(大多喜町)
運営主体：　いすみ鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運営	平成 17 年

効果

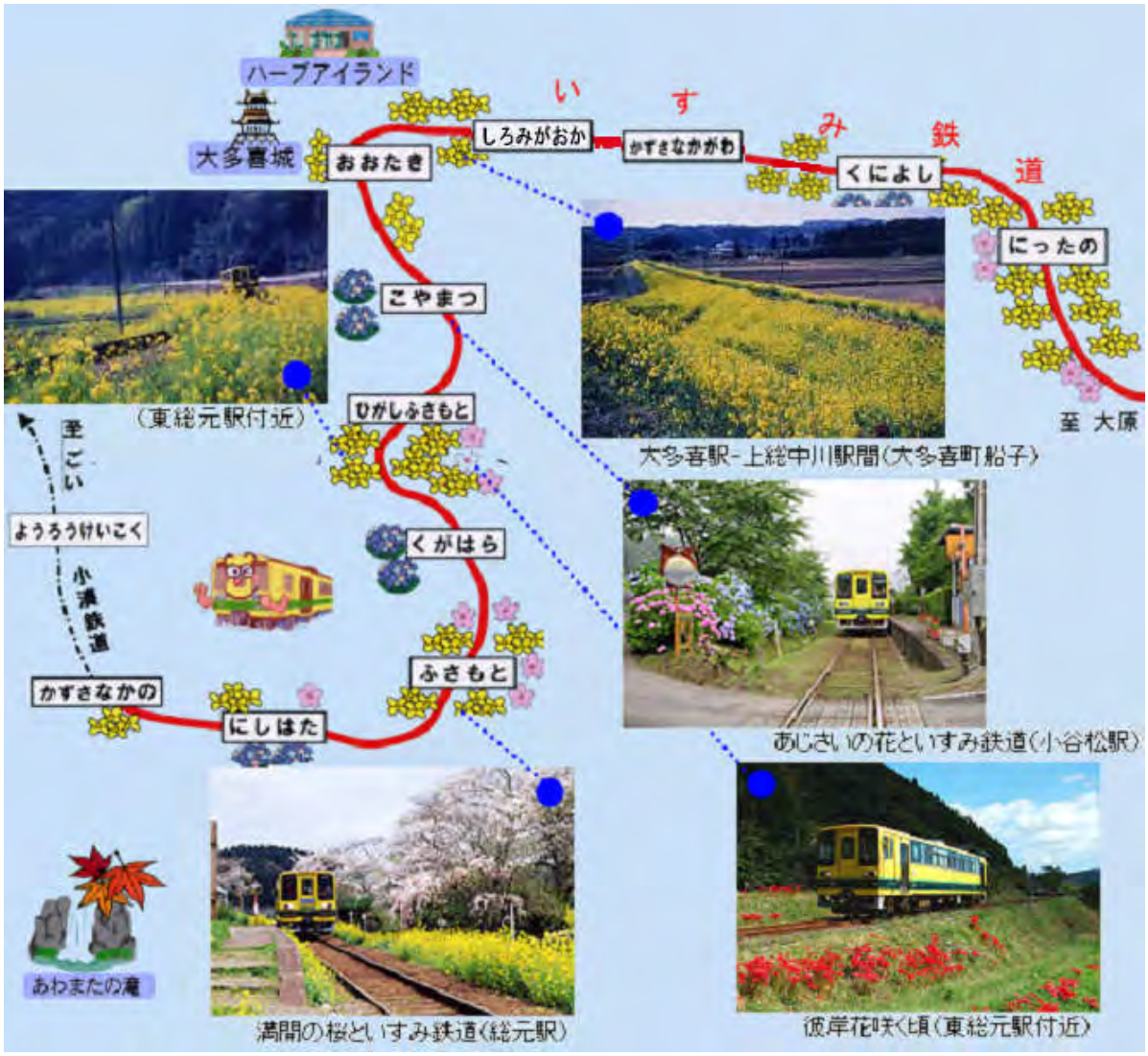
- 観光客の少ない時期の利用促進を狙いとして、千葉県・ＪＲ東日本主催の観光キャンペーンと連携し、いすみ鉄道を利用したパッケージツアーをオフシーズンに設定した。観光客の取り込みに成功したことから、平成 18 年度の年間利用者数が対前年比で 10%向上した。
- また、大多喜町では、沿線にあるショッピングセンター「オリブ」から約 300m の位置に新駅（城見ヶ丘駅）を設置した。これにより、鉄道利用者数の増加、地域住民の利便性が向上しただけでなく、隣接する、いすみ市方面からの買物客の取り込みにも寄与した。

ここに注目！

- いすみ鉄道は年々利用者が減少し、経営赤字が拡大していた。そこで、千葉県や大多喜町などの沿線自治体が参画して平成 17 年から「いすみ鉄道再生会議」を設置し、2 年間は収支検証期間として鉄道を存続させ、改善が見込めなければ廃止も検討するとして、今後のあり方について協議してきた。
- そういった流れを受け、いすみ鉄道では経営の建て直しのため、社長を公募して新体制を作り、経営改善策を展開してきた。
- 沿線の大多喜町では、いすみ鉄道が存続の危機にある状況を町の広報紙等を通じて継続的に説明してきた。また、いすみ鉄道開業当時から、いすみ鉄道友の会（ボランティア組織）を発足させ支援活動を続けてきたが、近年においては更に町内外に広く参加を呼びかけている。（現在では約 400 人・28 団体が参画する中核的組織に発展）
- その他にも、鉄道利用者の大半を占める中高校生も、「中高生いすみ鉄道存続プロジェクト」を結成するなど、沿線住民によるバックアップ体制が広がりつつある。
- いすみ鉄道友の会は草刈りやグッズ販売、花の種まき活動などを展開している。中高生の組織は、駅舎の清掃や車内演奏会等を実施し、いすみ鉄道をバックアップしている。
- 新駅は、大多喜町の負担により設置した。財政難の折、廃止の可能性が検討される鉄道への新駅設置が合意できた背景には、これらボランティア組織を中心とした活動による住民のマイレール意識の醸成や、広報誌等による危機意識・問題意識の向上が寄与している。

もっと詳しく‥

・いすみ鉄道オフィシャルサイト（http://www.isumirail.co.jp/）
・いすみ鉄道再生委員会のページ（http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b_koukei/index.html）
・「ベストプラクティス集」
　国土交通省鉄道局：http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%20toppage.htm



出典：大多喜町ホームページ（城見ヶ丘駅の駅名を加筆）

東京急行電鉄世田谷線

東京都＞世田谷区

プロフィール

世田谷線沿線の活性化、環境改善に向け、鉄道事業者、地方公共団体（世田谷区）に加え、沿線商店街、NPO 法人、企業、大学、個人など多様な主体が、「連携」意識の下、定期的な会合を開催し、様々な取り組みを行っている。

人口:	841,165 人
面積:	58.08 ㎢
人口密度:	14,482.9 人/㎢
運営主体：東京急行電鉄、世田谷区、沿線商店街、NPO 法人他	

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運用	平成 16 年

効果

- 多様な主体が沿線活性化の様々な事業に取り組むことにより、沿線活性化のみならず、主体間の相互理解も促進されている。
- 世田谷線ファンサイト「がんばれぼくらの世田谷線」では、世田谷線の近況、利用方法、沿線情報等が提供されている。累計アクセス数は 50 万件を突破しており、取組みの広報活動に寄与している。

ここに注目！

■ 世田谷線沿線活性化の取組みは、事業者、沿線自治体、沿線商店街、NPO 法人、沿線住民、個人など誰でも参加できるものであり、非常に多くの主体が係っている。結果として、単なる沿線活性化にとどまらず、鉄道事業への理解促進にも寄与している。

■ 多様な主体による活動を進めていくため、核となる人材が精力的に取組み、資金の確保などを工夫した。

【検討経緯】

- 世田谷線は東京都世田谷区の三軒茶屋駅～下高井戸駅（5km, 10 駅）を結ぶ東京急行電鉄の鉄道線で、大正 14 年に三軒茶屋駅～世田谷駅が玉川電気鉄道（玉電）の支線として開業したのが始まりである。沿線の主なイベントとして、毎年 12 月と 1 月の 15 日、16 日にボロ市通り（最寄駅は世田谷駅・上町駅）で開催される「ボロ市」がある。
- 平成 13 年より、「フラワリング」、「沿線イベント」、「クリーン大作戦」などを通じた沿線活性化の取組みが行われている。取組みのきっかけは、鉄道事業者と商店街が主体の環境活動であったが、地域住民と一緒に活動することで鉄道事業への理解も促進されることとなった。
- その後、学識経験者等の参画もあり、「世田谷線とせたがやを良くする会」が平成 16 年 6 月に発足した。世田谷線沿線の活性化、環境改善に向け、鉄道事業者、世田谷区、沿線商店街、NPO 法人、企業、大学などが連携して、定期的な会合やイベントを開催している。
- これらの活動を行うための事務局として、「NPO 法人まちこらぼ」が平成 19 年 2 月に発足した。世田谷区の地域活性化のための事業、イベント企画運営、団体事務局業務及び情報誌、チラシ、リーフレット、ホームページ、映像等の編集・制作を行っている団体である。区の受託業務などから運営資金を確保しており、まちづくりに関係する各々の主体を円滑・効果的につなぐ調整役となっている。

東京急行電鉄世田谷線　　東京都＞世田谷区

【事業内容】

- これまで実施されてきた主な取り組みには、次のようなものがある。特に、玉電 100 周年記念イベントに向けた準備活動は、関係主体の一体化に大きく寄与することとなった。
  - 「世田谷線の車窓から」アイデアコンクール（平成 15 年、世田谷区都市整備公社まちづくりセンターと共催）
  - 世田谷線と沿線アンケートの調査の実施（平成 16 年）
  - 「世田谷線の車窓から」の発行（平成 16 年）
  - 開業 80 周年記念シンポジウム・学生ワークショップの開催（平成 17 年）
  - せたまるサンタのクリスマス（平成 17 年）
  - 玉電 100 周年記念イベント（平成 19 年）
  - 世田谷線独立 40 周年記念イベント（平成 21 年）：東急世田谷線ものがたり写真展、世田谷線沿線フラワリングツアー、世田谷線沿線まちづくりツアーなど
- 世田谷線の IC 乗車券である「せたまる IC 乗車券」の地域カード化も行われている。例えば、清掃ボランティア活動に対しては、IC 乗車券ポイント付与という形で、地域通貨が付与される。
- 「みみずコンポスト」など環境活動も盛んに行われている。駅でのゴミをミミズと微生物で堆肥に変えて、沿線花壇の土に混ぜるというエコサイクルの取組みである。

【財政負担】

- 活動のための資金は、自治体や沿線商店街からの委託費の他、鉄道事業者からの広告宣伝費、企業からの協賛金などが充当されている。

【知見・教訓】

- 特定の主体が大きなリスクを負う仕組みではなく、最初の参加も比較的容易なことが、多様な主体の積極的な取組みを支えている。
- 多様な主体が係っている取組みではあるが、取組みの推進役となるような、核となる人材が必要不可欠である。このような人材の確保、資金の確保等が、取組みの継続に向けた課題である。

もっと詳しく‥

- 東京急行電鉄株式会社　太田雅文「世田谷線と沿線まちづくり」
  都市計画 58 巻 5 号（通番 281；2009 年 10 月）、pp.53-56
- がんばれぼくらの世田谷線ホームページ～東急世田谷線ファンサイト～：
  http://www.setagaya-line.com/
- 特定非営利活動法人まちこらぼ－世田谷線沿線地域情報サイト－：http://machicollabo.net/
- スタッフブログ－世田谷線とせたがやを良くする会：
  http://machicollabo.net/modules/weblog/index.php?cat_id=3
- 東急電鉄ニュースリリース（2007 年 8 月 24 日）：「玉電開通 100 周年記念 DVD」
  http://www.tokyu.co.jp/contents_index/guide/news/070824.html

出典：世田谷線つまみぐいウォーキングパンフレット

図　世田谷線つまみぐいウォーキングイベント案内

（附　世田谷線沿線イベント、世田谷線路線図）

図　世田谷線フラワリング活動の様子（左）、沿線花壇（右）

世田谷線フラワリング
植栽イベントのご案内

今年は世田谷線独立40周年。10年後の50周年には世田谷線沿線をグリーンベルト地帯にするために、沿線の花壇などに花を植えるプロジェクトです。こんなに身近な場所でも豊かな自然が味わえます。ぜひあなたもご参加ください。

開催日時：11月3日(火)10:00～11:30

開催場所：① 山下駅「ガーデントラム山下」（山下駅下りホーム裏）
② 世田谷駅「世田谷駅前花壇」（世田谷駅踏切横）

協　力：世田谷区みどり政策課／東京急行電鉄株式会社

参加方法：参加ご希望の方は、当日直接現地へお越しください。

持物/服装：軍手を持参。活動しやすい服装

☆「ガーデントラム山下」では、花壇を一緒に手入れする仲間を募集しています。ガーデニングを始めたい方はぜひご参加をお待ちしています！

連絡先
世田谷線とせたがやを良くする会
事務局 NPO法人まちこらぼ
電話03－5431－5808

出典：NPO 法人まちこらぼ

図　世田谷線フラワリング案内パンフレット

富山ライトレール

富山県＞富山市

プロフィール

富山市は総合的な公共交通計画のもと、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すという方針を打ち立て、旧 JR 西日本の富山港線 LRT 化を推進した。日本発の本格的な LRT の導入と言われる。

人口:	421,239 人
面積:	1,241.85 ㎢
人口密度:	339.20 人/㎢
運営主体:	富山ライトレール㈱

モード	ステイタス	実施年
軌道	実運用	平成 18 年

効果

- 駅を 5 駅新設（富山駅北含む）、バリアフリーに対応した車両と地上施設を導入した上、ダイヤはピーク時で従来の 30 分間隔を 10 分間隔に改善した。
- 開業前と開業後（平成 18 年 10 月）の比較で、1 日あたり利用者数は平日 2,266 人から 4,988 人、休日（土日祝日）で 1,045 人から 5,576 人へと大幅な増加となった。
- 開業後の市民アンケートでは、市民の約 9 割が富山ライトレールを評価するとしている。
- 富山市では、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指している。

ここに注目！

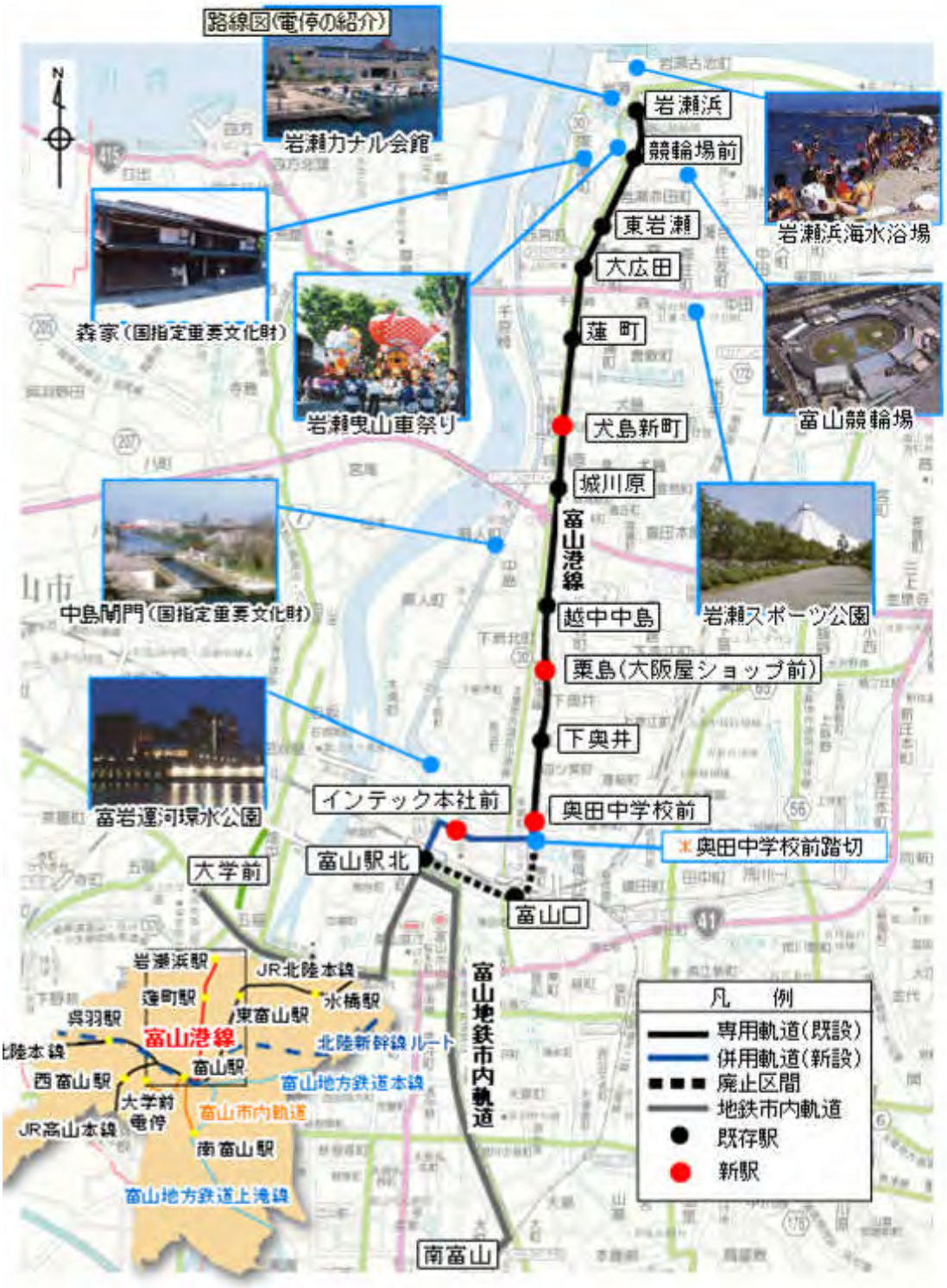
- 北陸新幹線建設に関連して、富山駅周辺の JR 北陸本線連続立体交差事業が策定されたことを契機に、富山港線を高架化する案や廃止してバス代替とする案と併せて、LRT 化して存続する案が浮上した。富山市による検討の結果、LRT として存続しその経営を JR 西日本から第 3 セクターの富山ライトレールに移管し、施設整備や車両導入を公的負担により実施することとなった。
- LRT の整備は、既存の鉄道インフラを上手に活用し、市全体の公共交通ネットワークを構築する第一歩と位置付けられている。

もっと詳しく‥

- 富山市ホームページ（公共交通政策）
  http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/
- 富山市ホームページ（公共交通沿線居住推進事業）
  http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/toshiseibi/jutakusuisin.htm
- 富山ライトレールホームページ　http://www.t-lr.co.jp/
- 富山県交通政策研究グループＨＰ　http://www1.tcnet.ne.jp/kusunoki/koutuken/t200.pdf
- 富山ライトレール記録誌編集委員会「富山ライトレールの誕生」、鹿島出版会、2007
- 深山 剛，加藤浩徳，城山英明「なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか？－政策プロセスの観点からみた分析－」運輸政策研究、Vol.10、 No.1、pp.22-37、2007

富山ライトレール

富山県＞富山市



出典：富山市ホームページ

図　富山ライトレール路線図

福井鉄道福武線

福井県＞福井市・鯖江市・越前市

プロフィール

福井鉄道福武線は、全国で初めて鉄道事業再構築事業の認定対象となった。今後 10 年間、再構築事業実施のスキームに沿って、安全対策の強化、営業の強化とソフト面での利便性向上、ハード面での利便性向上などを実施し、輸送人員、事業収支の改善を図る。

人口(3 市計):	423,717 人
面積(3 市計):	851.67 ㎢
人口密度(3 市計):	497.5 人/㎢
運営主体:	福井鉄道、福井市、鯖江市、越前市、福井県

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運用	平成 21 年

効果

- 福井鉄道福武線は、全国初の鉄道事業再構築事業認定後、Ｐ＆Ｒ駐車場の設置や、イベント電車の運行、コンサートや近隣ホテルでの食事と連携する切符の発売など様々な利用促進策が進められており、利用者の利便性が向上している。
- 沿線三市では、それぞれ新たなサポート団体が設立され、沿線のイベントに電車を利用して参加する企画が実施されるなど、お互いに連携しながら利用者増の取組みがなされている。

ここに注目！

■ 鉄道事業再構築事業に認定された全国初の事例であり、自治体の支援方法も含めて、今後同様の事例のモデルケースとなり得る事例である。

■ 同じ市内に、別の第三セクター鉄道も運行されている。自治体ごとに当該路線へ求めるものも異なってくるため、再建計画を立案する際にどのように整合性を保つか、関係者間の議論を要した。

【背景】

- 福井県は典型的なクルマ社会であり、昭和 40 年代頃からのモータリゼーション進展などの影響を受け、自動車保有台数の増加が鉄道路線の廃線を加速するという状況にあった。福井鉄道でも、既存の 2 路線（鯖浦線、南越線）が昭和 40～50 年代に廃線となった。
- 福武線も利用者減少が続き、駅無人化やワンマン電車の運行など経営の合理化に努めたが、改善に至らず、平成 17 年度決算では、鉄道部門において、多額の減損損失を計上することとなった。
- 福井鉄道は、平成 18 年秋、自主的な経営再建には限界があるとして沿線自治体に支援を要請するとともに、鉄道存続に向けて様々な取り組みがなされたが、経営状況の厳しさに変わりはなく、平成 19 年 9 月に、県と沿線 3 市に鉄道存続の協議の場を設けるよう要請することとなった。

【検討経緯】

- 平成 19 年 11 月、福武線の存続問題について協議するため、中部運輸局をオブザーバーに、自治体・福井鉄道・名古屋鉄道（福井鉄道の筆頭株主）を交えた官民協議会として「福井鉄道福武線協議会」が開催された。この中で、福井鉄道より経営再建のための 3 案が提示された。
  - ➢ 第 1 案：新たな出資者により新会社を設立し、福井鉄道は新会社に鉄道事業に関する固定資産や人的資産、営業権などを引き継ぎ。行政は新会社による事業資産購入を補助。福井鉄道は路線バスなどの自動車事業を継続して運営。
  - ➢ 第 2 案：福井鉄道の借入金と退職に係る債務の一部を名古屋鉄道（名鉄）が負担。名鉄は保有株式を第三者に譲渡し、福井鉄道の経営から撤退。
  - ➢ 第 3 案：名鉄の増資により、借入金返済、退職金にかかる福井鉄道の負債を圧縮。名鉄は保有株式を第三者へ譲渡し、福井鉄道の経営から撤退。

福井鉄道福武線　　福井県＞福井市・鯖江市・越前市

・　平成 20 年 5 月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定された法定協議会である「福井鉄道福武線活性化連携協議会」（沿線 3 市、利用者団体、福井鉄道、福井県、学識経験者で構成）が設置された。協議会での議論を経て「地域公共交通総合連携計画」が策定され、福井鉄道は民間会社としての再建を目指すこととなり、連携計画の中に福武線の「鉄道事業再構築事業」も盛り込まれた。平成 21 年 2 月、福井鉄道福武線は、全国で初めて鉄道事業再構築事業の実施計画認定を受けた。（第 3 案を元に、平成 20 年 12 月、名鉄は増資分の株を含めた保有する全株式を沿線の経済団体や支援市民団体に譲渡）

【財政負担】

・　再構築事業実施の計画期間は、平成 21 年 3 月～平成 30 年 3 月の 10 年間となっている。福井鉄道が鉄道用地を沿線 3 市（福井市・鯖江市・越前市）に有償譲渡し、3 市が土地を所有、福井鉄道に無償で貸し付けるという形である。これに、国からの活性化・再生総合事業費補助、国と県からの輸送高度化事業費補助等、沿線 3 市からの維持修繕費の補助を受けつつ、経営再建を進めていく。沿線 3 市の鉄道用地取得に際しては、県から補助を受けた。

【事業内容】

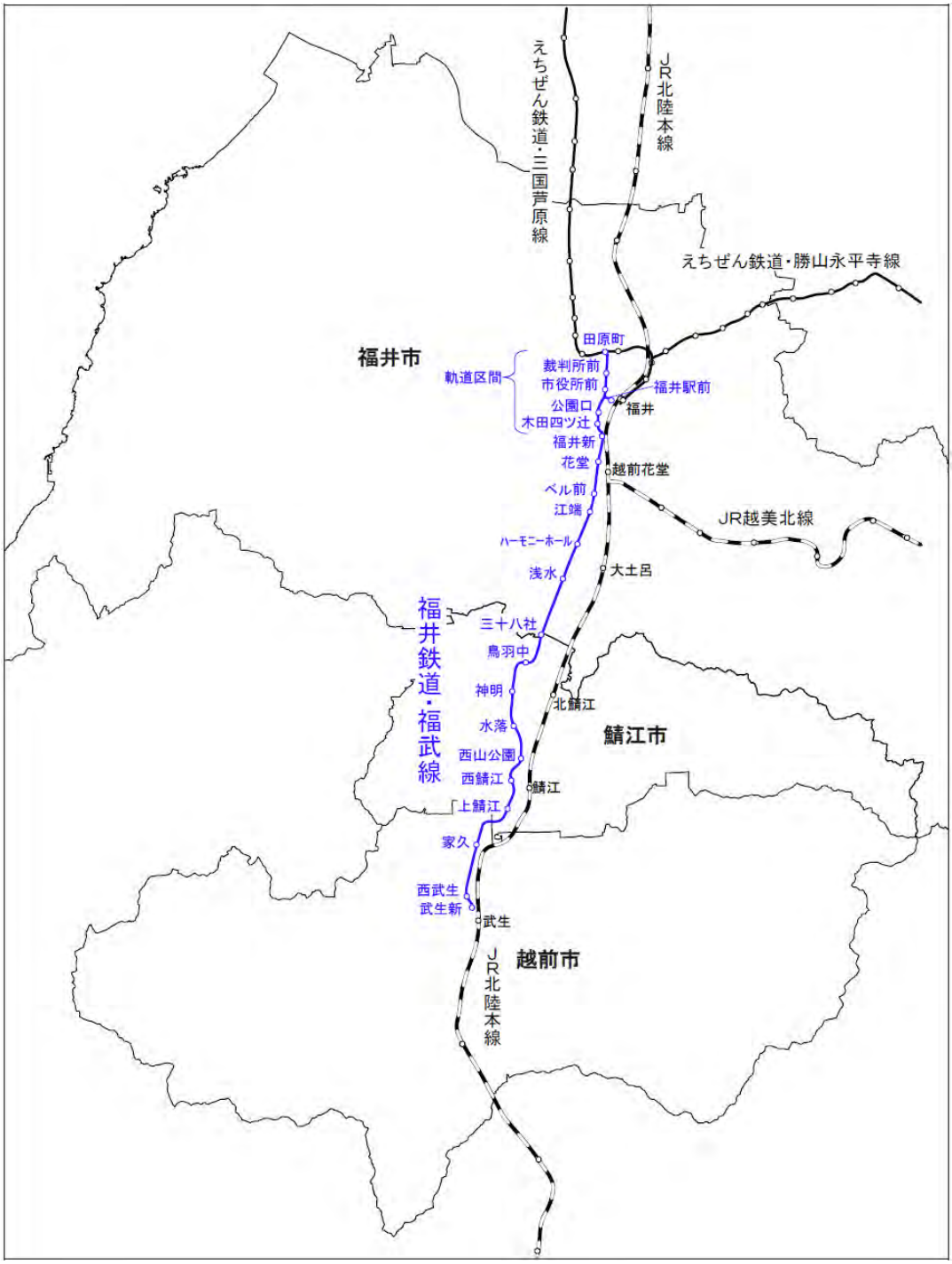
・　鉄道事業再構築事業は、安全性・利便性向上のための設備投資とソフト面の取組みが中心である。
  - 安全対策の強化：設備投資の充実（10 年間：31 億円）、維持修繕の充実（10 年間：12 億円）
  - 営業の強化とソフト面での利便性の向上：運賃全般の見直し（企画乗車券等）、地域との連携（法人利用促進等）、利便性向上（終電繰り下げ等）、サービス向上（設備改善等）
  - ハード面での利便性向上：駅の新設（4 駅）、Ｐ＆Ｒ駐車場の新増設（約 270 台、10 駅）等
・　計画最終年度である平成 29 年度に、年間利用者数 200 万人台、鉄道事業収支の均衡という目標に向けて経営基盤の確立を図っていく。

【知見・教訓】

・　鉄道事業再構築事業の実施計画策定にあたっては、官民協議会のオブザーバーである中部運輸局から、国による新制度創設に関する情報提供等のアドバイスもあった。
・　福井鉄道は鉄道事業単体の会社ではないため、計画策定の際には、鉄道事業への補助が有効に機能するか、他部門での採算性についてどのように考えるか、などの議論が重ねられ、関係主体への説明が行われた。
・　再建スキームの取りまとめに当たっては、県が主導的な役割を果たしたが、総合連携計画の策定には、沿線市が連携協議会を組織し、短期間に集中的に取り組んだ。
・　同じく福井県内に路線を持ち、第三セクターとしての再建が図られた「えちぜん鉄道」とは、異なるスキームによる再建計画となっている。地理的に、えちぜん鉄道と比べてＪＲとの競合もあるが、10 年間の計画終了後に自立した鉄道経営となることが求められている。

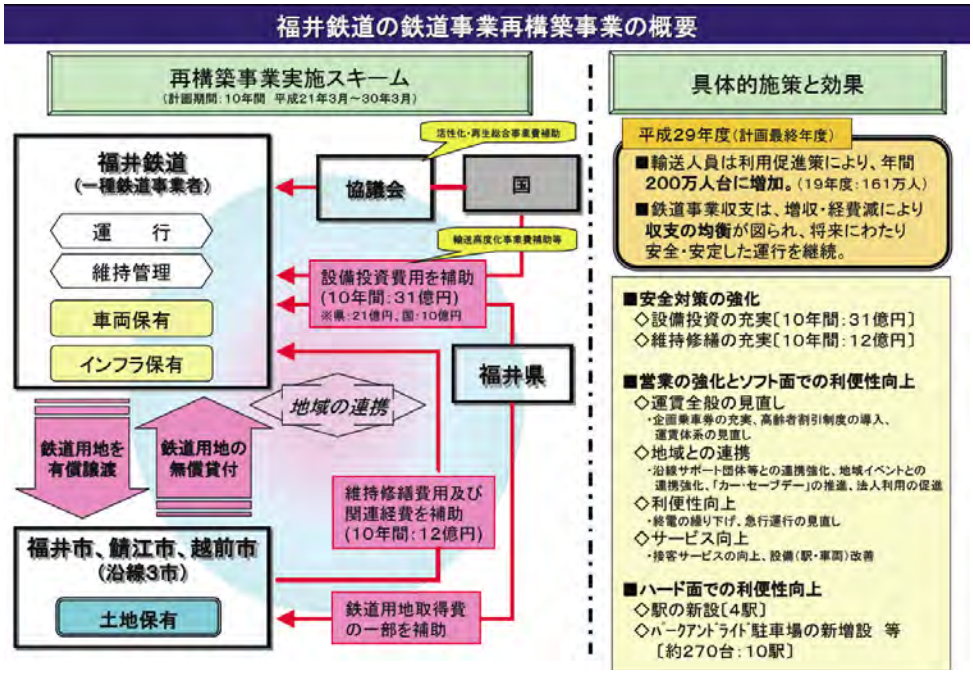
もっと詳しく・・

・　福井鉄道ホームページ：http://www.fukutetsu.jp/saikoutiku/saikoutiku20090224.pdf
・　福井県ホームページ：http://www.pref.fukui.jp/doc/sokou/fukutetsu/fukubusen.html
・　福井市ホームページ：http://www.city.fukui.lg.jp/d360/koutu-s/renkei.html



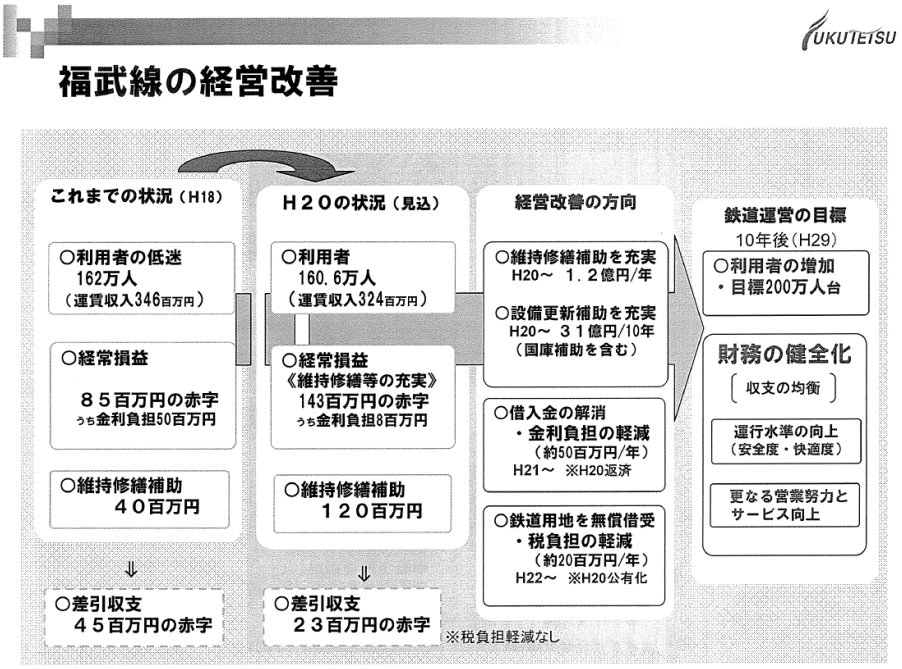
出典：福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画

図　福井鉄道福武線路線図



出典：福井県ホームページ

図　福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



出典：福井鉄道資料

図　福井鉄道福武線の経営改善計画

上田電鉄

長野県＞上田市

プロフィール

路線廃止の危機にあった上田電鉄は、様々な企画やイベント実施、市や地域の支援等により、減少傾向にあった利用者数が増加に転じている。上田市地域公共交通活性化・再生総合事業計画では、別所線との連携、利用者主体の公共交通体系実現が計画されている。

人口:	163,651 人
面積:	552 ㎢
人口密度:	296.47 人/㎢
運営主体:	上田電鉄

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	平成 17 年

効果

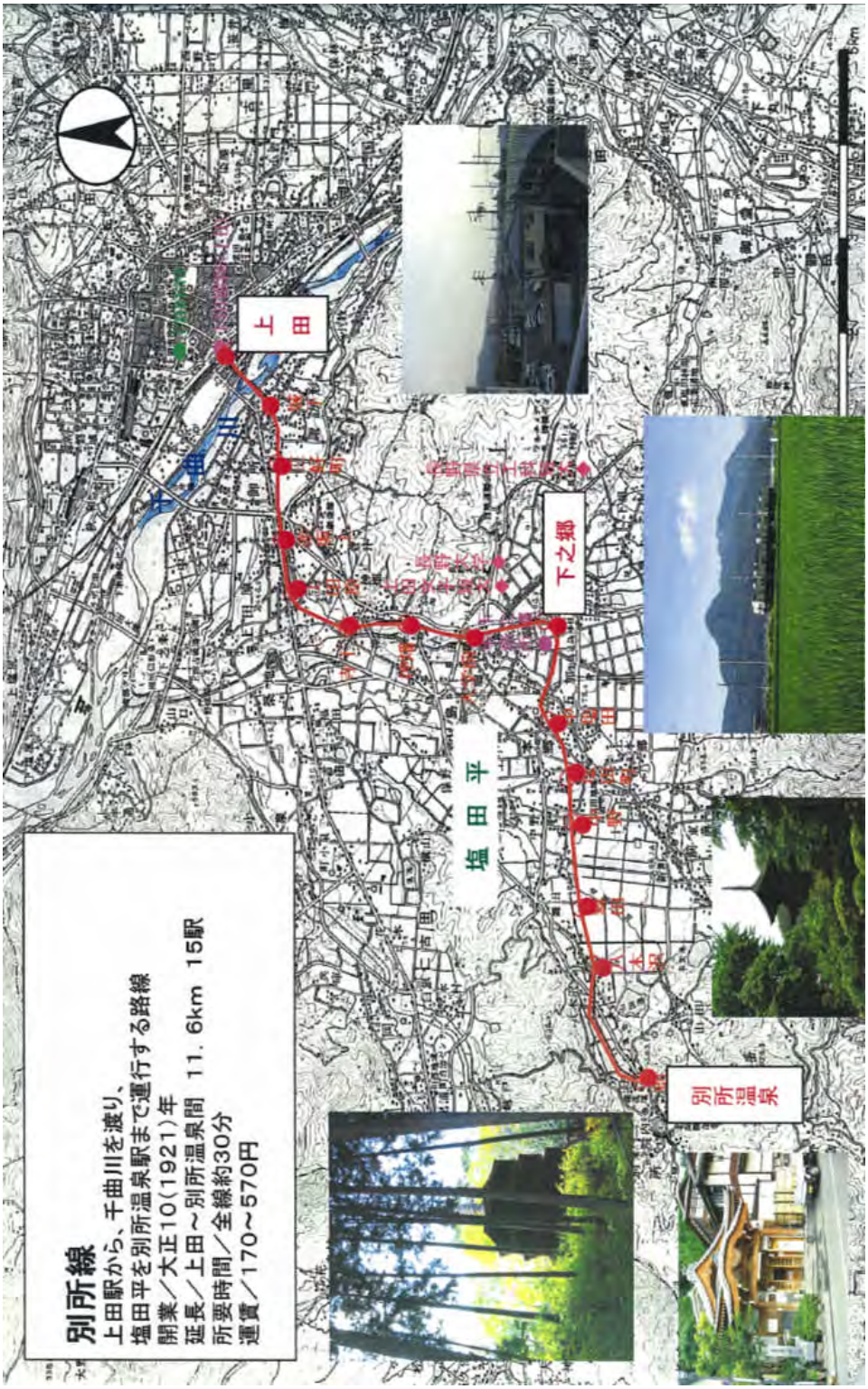
- 平成 17 年度まで減少傾向にあった上田電鉄別所線の輸送人員は、平成 18 年度、平成 19 年度と 10 年ぶりに増加に転じている（平成 19 年度：124 万 9 千人）。この背景には、車内での上田駅長のハーモニカ演奏など様々な企画やイベント、国・県・市からの設備投資に対する補助、「別所線再生支援協議会」を中心とした地域の支援など、多くの利用促進のための取組があった。
- 平成 18 年度から、別所線自治会回数券の販売期間を 1 ヵ月半から 2 ヶ月に、有効期間を半年間から一年間にそれぞれ延長した。無人駅で販売を始めたことなどもあり、売上が約 2 割増加した。
- 市の管理する温浴施設「あいそめの湯」が平成 20 年 5 月に別所温泉駅近くに改装移築され、入館料と別所線運賃をセットとした企画切符が、9 月までの 4 ヶ月間で約 1,000 枚販売されている。

ここに注目！

- 上田市の地域公共交通活性化・再生総合事業計画では、別所線との連携に加え、利用者主体の公共交通体系実現に向けた「循環バスの運行」「教育施設集積地域へのシャトルバスの運行」「乗継情報提供」「鉄道車両ラッピング」などが計画されている。
- 平成 20 年 10 月からは、総合事業計画の施策の一つであるラッピング車両が運行開始され、運行ダイヤの問合せが急増している。デザインを担当した画家の展示会入場券と別所線乗車券とのセット切符なども販売された。また、平成 20 年 10 月より、上田市街地循環バスの「赤バス（千曲バスに運行委託）」「青バス（上電バスに運行委託）」が運行されている。
- 終点の別所温泉駅からは、塩田地区の寺社を巡るシャトルバスも運行されている（別所線とのセット切符あり）。このシャトルバスは、地域住民の通院など日常生活にも利用されている。
- 「別所線再生支援協議会」は、上田市や長野県、別所線電車存続期成同盟会（沿線自治会等で構成）、支援団体、商工観光団体、学校関係者、交通事業者など 25 団体で組織されたものである。イベントや様々な利用促進を組織的に進めている。
- 別所線下之郷駅・別所温泉駅間には行き違い設備が無く、現在の運行間隔約 40 分をこれ以上短縮するのは難しい。利用者の利便性を向上させるためには、途中駅へ行き違い設備を設置し、運行間隔を短縮することなども必要な状況となっている。

もっと詳しく‥

- 上田電鉄ホームページ　http://www.uedadentetsu.com/
- 「別所線に乗ろう！」ホームページ　http://www.city.ueda.nagano.jp/hp/ipro/index.html



出典：上田市・上田電鉄資料

図　上田電鉄別所線路線図

養老鉄道

岐阜県＞大垣市

プロフィール

従来は近畿日本鉄道が第一種鉄道事業者として運行されていた路線である。平成 19 年 10 月からは、近鉄が第三種鉄道事業者、養老鉄道（近鉄が 100%出資）が第二種鉄道事業者となる上下分離型の経営形態で、地方鉄道維持に取り組んでいる。

人口:	162,070 人
面積:	206.52 ㎢
人口密度:	784.77 人/㎢
運営主体:	養老鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	運用	平成 19 年

効果

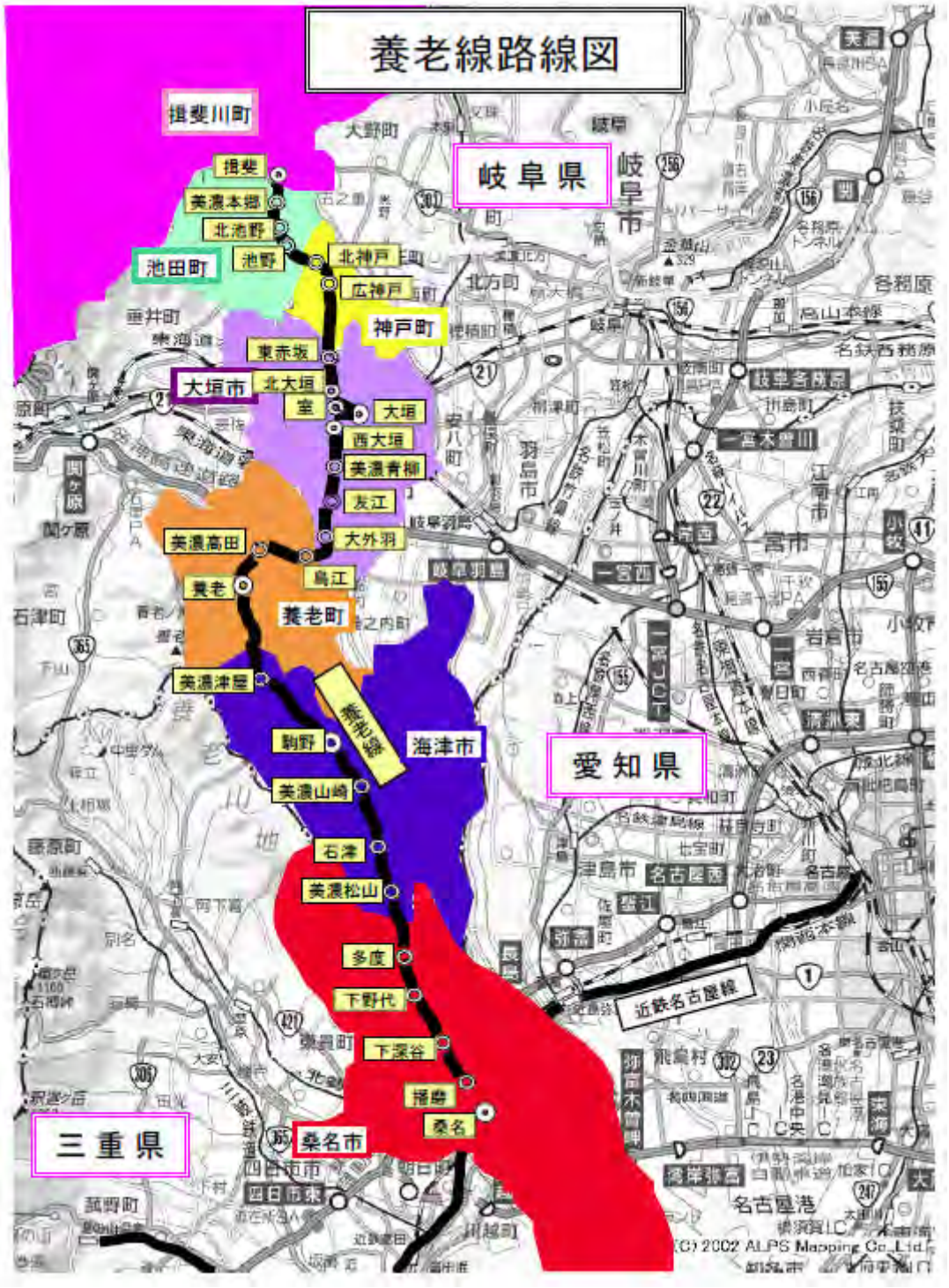
- 経営形態移行に伴うダイヤ改正により、他路線との接続が改善されたため、利用者の利便性は向上している。経営形態移行直前の定期券先買いが発生しているため、利用者数推移の正確な把握は難しいが、利用者数の増減はほぼ横ばいと推定される。
- 養老鉄道と同時期に、伊賀鉄道の経営形態移行も行われた。この両線の事業形態変更に伴う影響などにより、変更直後の近鉄全線の乗車人員は前期比 1.0%減の 6 億 5 百万人となったが、線路使用料収入などの運輸雑収を含めた営業収益は 0.9%増の 1,684 億 92 百万円となった。営業利益は、前期比で 8.5%減の 365 億 50 百万円となった。

ここに注目！

- 経営形態の移行に伴い、乗換接続ダイヤの見直し、運行間隔短縮などの他、運賃の値上げが行われた。従来は不可能であった一路線のみでの運賃値上げが可能となり、利用者及び鉄道事業者、沿線自治体の 3 者で負担しあう構図が成り立ち、赤字路線を継続運営することができた。
- 複数の沿線自治体をまたがった路線となっているため、負担割合の調整に苦労した。特に、飛び地を伴う市町村合併もあったため、人口や面積を指標として用いることが難しく、路線長や駅数などを中心とした指標を用いることとなった。利用者数という指標も、必ずしも積極的な利用促進に結びつかないという観点から、導入が見送られた。
- 一部列車で、自転車持ち込み可能なサイクルトレインが運行されている。また、大垣市制 90 周年記念協賛事業として、「のり『ます』きっぷ」が平成 20 年 6 月から発売されている（大垣市は日本一の枡の生産地）。養老鉄道利用促進のため、養老鉄道の自主的な取組みが行われている。
- 沿線市町には支援団体も設立されはじめており、鉄道を利用した他の市町の団体との交流イベントが実施されている。また、沿線の青年団体により、養老鉄道の切符を入場券代わりとする「利用者限定コンサート」や、暗号探しゲーム「忍者電車でＧＯ！ＧＯ！」などのイベントも実施されている。事業者だけではなく、民間団体による利用促進のための取組も行われている。

もっと詳しく‥

- 養老鉄道ホームページ　http://www.yororailway.co.jp/
- 近畿鉄道ホームページ
  http://www.kintetsu.jp/kouhou/corporation/97tsuuki/pdf/kintetsu97_02.pdf



出典：「地域公共交通活性化・再生への事例集」
（平成 20 年 3 月　国土交通省　総合政策局）

図　養老鉄道路線図

三岐鉄道北勢線

三重県＞桑名市・東員町・いなべ市

プロフィール

北勢線は、特殊狭軌（ナローゲージ；軌道幅が 762mm）である近畿日本鉄道の路線であったが、利用者減などから、平成 14 年 3 月に廃止届出がなされた。その後、三岐鉄道が引き継ぐこととなり、利用者増に向けた様々な活性化対策が行われている。

人口（3 市町計）：	211,306 人
面積（3 市町計）：	378.85 ㎢
人口密度（3 市町計）：	557.8 人/㎢

運営主体：
三岐鉄道、北勢線対策推進協議会

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運用	平成 15 年

効果

- 北勢線では、近畿日本鉄道から三岐鉄道への事業譲渡後、幹線鉄道等活性化事業費補助制度を活用した様々な高速化事業が行われた。これまでに、曲線改良、軌道強化、き電線増強、変電所改良などが行われた結果、譲渡時の西桑名～阿下喜間の所要時間 52 分が、現在では 6 分短縮して 46 分となっている。
- 高速化事業と合わせて、新駅設置（統廃合・移転含む）や駅前パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備、車両の改良、冷暖房付き待合室やトイレの設置など駅舎整備、といった活性化事業も行われており、利用者サービスが向上している。これら事業の効果もあって、年間乗車人員は、平成 17 年度以降は増加傾向となっている（平成 20 年度の年間乗車人員は 2,282,561 人であり、平成 16 年度の 1,922,682 人と比べて、2 割近い増加となっている）。

ここに注目！

■ 民間鉄道事業者から民間鉄道事業者へと事業譲渡された全国初の事例であり、自治体の支援方法も含めて、今後同様の事例のモデルケースとなり得る事例である。

■ 事業譲渡後、幹線鉄道等活性化事業費補助制度を活用して、様々な高速化事業が行われている。高速化のため、一部の途中駅廃止も行われた。

【背景】

- 近鉄が運行していた北勢線は、沿線地域のモータリゼーションの進展等により、利用者が年々減少し、赤字額も増え、平成 12 年７月に２～３年後に北勢線を廃止をしたいと表明をした。
- 近鉄の廃止表明後、三重県及び沿線市町により「北勢線問題勉強会」が立ち上げられ、鉄道としての存続か、バスにするかなどの検討が始まった。
- 同時に行政・住民・PTA 等が一体となり、存続に向けた利用促進運動や署名・要望活動が実施されたが、残念ながら乗客の減少に歯止めはかからなかった。
- そこで、鉄道として存続するのかバス代替にするのかの選択は、地元自治体の判断に委ねられた。

【検討経緯】

- 沿線市町は、北勢線が地域住民の交通手段として重要なものであること、バスでは渋滞が激しくなることなどから、鉄道として存続する方策について検討することが確認された。その間、第三セクター設立の検討も行ったが、時間的な問題もあり第三セクターの立ち上げは難しいことから、近郊で、三岐線を運行していた三岐鉄道へ、北勢線の存続運行を依頼した。
- 三岐鉄道は、「延命存続ではなく、リニューアルして運行を引き継ぐ」という条件であれば引き

継ぐことを決断し、平成 14 年 3 月、鉄道施設整備へのリニューアル投資と赤字補填に、10 年間で 55 億円の資金が必要であるとの試案を提示した。

- 三岐鉄道の試案を受け、沿線市町では北勢線は沿線住民にとって、日常の交通手段として、また、高齢化社会や環境面からも重要であることから、10 年間で 55 億円の資金を負担し、三岐鉄道へ運行を依頼する方針を決めるとともに、県へ支援を要望した。
- 県は、資産譲渡費用の一部を負担することで合意し、三岐鉄道が近鉄から事業を引き継ぐことで、北勢線が存続することとなった。これは、民間鉄道事業者から民間鉄道事業者への事業譲渡となる全国初の事例である。平成 15 年 4 月 1 日に事業譲渡され、三岐鉄道による運行が開始された。
- 現在は、沿線市町と三岐鉄道で構成する「北勢線対策推進協議会」で営業収支や設備投資、利用促進策などが協議されている。

【財政負担】

- 近鉄からの事業譲渡時には、鉄道用地は有償で沿線自治体に、鉄道施設は無償で三岐鉄道に、それぞれ譲渡された。その結果、北勢線の鉄道用地は沿線自治体が、鉄道施設（レール及び駅舎）と車両は三岐鉄道が所有し、鉄道の運行・運営を行う形となっている。三岐鉄道への事業譲渡後 10 年間は沿線自治体による財政支援（毎年 5.5 億円）が行われることが、存続の決め手となった。

【知見・教訓】

- 北勢線の利用者増には、駅までの交通アクセスに関する利便性が向上したことも、大きな要因となっている。沿線市町は三岐鉄道へ財政支援を行っていることもあり、鉄道と接続したコミュニティバスの導入などは、比較的スムーズに行われた。
  - 駅に付随して整備されたＰ＆Ｒ駐車場により、自家用車で駅に来訪する利用者の利便性が大幅に向上した（平成 21 年 7 月現在、9 駅で計 428 台分を整備）。
  - 沿線市町では、駅で乗り継ぎ可能なコミュニティバスの導入なども行われ、バスで駅に来訪する利用者の利便性が大幅に向上した。

P&R 駐車場
（阿下喜駅）

バスロータリー
（阿下喜駅）

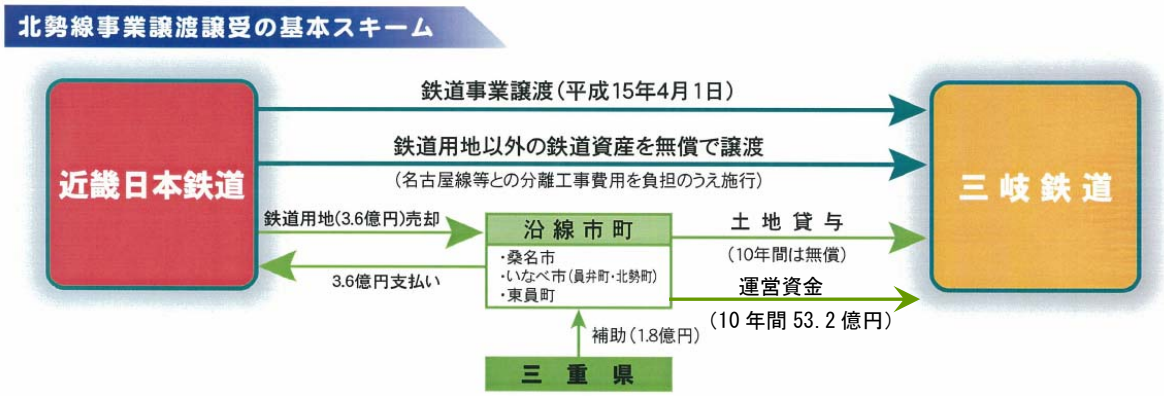
- 同一町内にある近接した駅を統合するなど、事業譲渡後に、7 駅が廃止されて 3 駅が新設された。事業形態変更時には新駅設置が多い中で、あえて統廃合を行うことにより、高速化を促進した。
- 北勢線は特殊狭軌（762 ㎜）であるため、他線のような車両内でのイベントなどは難しい。車両の狭さを活かした「出逢い列車」の運行（対のロングシート座席で男女が対面）、駅名にちなんだ記念切符の発売（大穴馬乗車券）、観光客の誘致（ぶらり観光マップの作成、1 日乗り放題パスの発売）、鉄道利用による環境負荷の軽減・健康への効果・家計の経費削減額を算出したパンフレット（北勢線通勤はみんなにやさしい）の配布など、活性化のため様々なアイデアが実施されている。
- 活性化対策のために「北勢線対策室」を設置し、沿線自治体が職員を派遣して事業を実施するなど、財政支援にとどまらない姿勢が取組みの機運を醸成している。

もっと詳しく‥

- 北勢線対策推進協議会北勢線対策室ホームページ：http://www5.ocn.ne.jp/~tetsudou/

出典：北勢線対策推進協議会資料

図　三岐鉄道路線図・沿線案内



出典：北勢線対策推進協議会資料

図　三岐鉄道北勢線の運営スキーム

サービス改善による再生　※特に改良を加えていない駅は青色で記載

項目	譲受前（H14 年度末　近鉄）	現在（H21．9末　三岐鉄道）
乗車券発売駅	当日発売定期窓口　1駅 予約発売定期窓口　2駅 普通券、回数券　3駅	当日発売定期窓口　5駅 予約発売定期窓口　1 駅 普通券、回数券　全駅
定期券発売時間	7:00～20:00	始発～終車まで
駅の有人化	有人駅　3駅	有人駅（一部時間帯有人含む）　6駅
無人駅での案内設備 （無人駅用ｲﾝﾀｰﾎﾝ、放送等）	無人駅　14駅 （内案内設備　0駅）	無人駅（一部時間帯無人含む）　7駅 （内案内設備　7駅）
駐車場	有料駐車場　1駅　2台 （在良）	無料駐車場　9駅　427台 （蓮花寺、在良、星川、穴太、東員、大泉、楚原、麻生田、阿下喜）
駐輪場	坂井橋、穴太、六把野、北大社、大泉東、長宮、楚原、上笠田、麻生田、六石、阿下喜　11駅	馬道、西別所、蓮花寺、在良、星川、七和、穴太、東員、大泉、楚原、麻生田、阿下喜　12駅
冷暖房付き待合室	楚原　1駅	西桑名、馬道、星川、東員、楚原、阿下喜駅　6駅
トイレ	水洗トイレ　2駅 （西桑名、楚原、阿下喜） 汲取式トイレ　3駅 （西別所、六把野、北大社）	水洗トイレ　12駅 （西桑名、馬道、西別所、蓮花寺、在良、星川、七和、穴太、東員、大泉、楚原、阿下喜）
明るくて安心な駅前	駅前街灯 （鉄道旅客用に専用に建てられたものはない）	駅前街灯　11駅 （西別所、蓮花寺、在良、星川、七和、穴太、東員、大泉、楚原、麻生田、阿下喜）
バス接続	西桑名、麻生田、阿下喜	西桑名、蓮花寺、星川、穴太、東員、大泉、麻生田、阿下喜
運転時間	阿下喜　→　西桑名（約52分）	阿下喜　→　西桑名（46 分）
列車本数	西桑名⇔北大社間　84本 西桑名⇔阿下喜間　35本 最短　20分につき1本 最長　2時間につき1本	西桑名⇔東員間　90本 西桑名⇔阿下喜間　61本 最短　14分につき1本 最長　60分につき1本
最終列車	西桑名→阿下喜　21：30発	西桑名→阿下喜　23：00発

出典：北勢線対策推進協議会資料

図　北勢線譲受前後のサービス改善項目

和歌山電鐵貴志川線

和歌山県＞和歌山市･紀の川市

プロフィール

利用者の減少による既存事業者の撤退表明後、県及び沿線自治体が財政支援を決定し、新たに運営を引き継ぐ事業者を公募した。その結果、県外の事業者が参入することとなり、路線も存続されることとなった。

人口:	和歌山市	375,591 人
	紀の川市	67,862 人
面積:	和歌山市	209.23 ㎢
	紀の川市	228.54 ㎢
人口密度:	和歌山市	1,795.11 人/㎢
	紀の川市	296.94 人/㎢
運営主体:	和歌山電鐵	

モード	ステイタス	実施年
鉄道	実運用	平成 18 年

効果

- 公募によって選定された岡山電気軌道が新たに設立した和歌山電鐵により、貴志川線の運行が行われている。また、事業引継ぎ開始後は、和歌山電鐵・県・沿線自治体・学校・住民団体・商工会等で組織される「貴志川線運営委員会」において、利用促進策が協議されている。廃線目前にあった路線が、様々な関係者の努力により維持され、活性化のための取組みが行われている。
- 事業引継ぎ初年度の平成 18 年度は年間利用者数が約 211 万 4000 人となり、営業を譲り受ける前の平成 17 年度を約 19 万人上回った。
- 学識者による費用対効果分析の結果、貴志川線存続による単年度の社会的便益額は、廃線後にバス転換した場合（転換率は約 46%と設定）と比べて、約 14.8 億円上回ると推計された。

ここに注目！

- 同線はもともと南海電気鉄道（南海電鉄）貴志川線として運行されていたが、利用者の減少から平成 14 年度には年間約 4.7 億円の赤字を計上するに至り、平成 15 年 10 月、南海電鉄は貴志川線の鉄道事業からの撤退の検討について、和歌山県・和歌山市・貴志川町（現紀の川市）それぞれに対して説明報告を行った。これに対し、県、市、町は貴志川線存続のための取組みを行うこととし、県は事業継続に必要な初期投資として 2 市町が取得する鉄道用地費を全額負担するとともに、将来実施される予定の変電所の大規模修繕費を負担することとなり、2 市町は 10 年間の運営支援資金を負担することとなった。
- これらの負担を前提に運営事業者が公募され、岡山電気軌道が選定された。その後、岡山電気軌道が 100%出資で和歌山電鐵を設立し、鉄道用地は 2 市町から無償貸与、それ以外の鉄道資産は南海電鉄から無償譲渡され、平成 18 年 4 月から事業を継承することとなった。
- 運行開始後は、「貴志川線運営委員会」で利用促進策が協議されている。車両に沿線で名産のいちごのデザインを施した「いちご電車」の運行や、猫の駅長の任命、「おもちゃ電車」の運行など様々な利用促進策に取り組んでいる。
- 平成 16 年 8 月の南海電鉄による貴志川線の廃止表明の後、沿線市民組織が存続運動を行っていた。その活動がテレビ報道され、番組に出演した旧貴志川町の長山団地住民が中心となり、「貴志川線の未来を“つくる”会」が正式に発足した。番組の影響もあって同会の会員数が増え活動が活発化していった。

もっと詳しく･･

- 和歌山電鐵ホームページ　http://www.wakayama-dentetsu.co.jp/

図　和歌山電鐵貴志川線路線図

若桜鉄道における上下分離方式

鳥取県＞若桜町・八頭町

プロフィール

利用者の減少により存続が危ぶまれている若桜鉄道では、地域公共交通活性化・再生法を活用した地元自治体の取組みにより、「公有民営」方式の上下分離が導入された。

人口:	4,378 人（若桜町） 19,434 人（八頭町）
面積:	199.31 ㎢（若桜町） 206.71 ㎢（八頭町）
人口密度:	21.97 人/㎢（若桜町） 94.02 人/㎢（八頭町）
運営主体:	若桜鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	計画	平成 20 年

効果

- これまでも地方自治体が鉄道線路を保有し、運行を担う鉄道事業者から線路使用料の支払を受ける上下分離の例があった。
- しかし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の「鉄道事業再構築事業」の認定により、地方自治体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させる「公有民営」方式の上下分離が可能となり、平成 21 年 4 月、若桜鉄道に初めて適用された。沿線町の支援とあわせ、若桜鉄道の存続に有効とみられている。

ここに注目！

- 平成 20 年 10 月、若桜町・八頭町では「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」を取りまとめた。この中で、次の 3 つの目標を定めた。
  - ①生活交通としての地域の公共交通の確保
  - ②若桜鉄道を活用した地域の活性化
  - ③複数の公共交通機関との連携と環境保全
- 具体的な施策として、若桜鉄道の上下分離方式の導入による運行の確保の他、若桜鉄道の利用促進と観光資源としての活用や、交通結節点である駅の機能向上による乗継利便性の向上を図ること等を掲げている。
- 若桜鉄道では、近年、SL の譲り受け、修繕による動態保存や、転車台、給水塔等、SL 時代の遺産の復元に、住民や地域等からの積極的な支援を得てきた。これらの取組みが上記の総合連携計画策定の背景にある。

もっと詳しく‥

- 若桜鉄道株式会社 HP　http://www.infosakyu.ne.jp/s-wakasa/tetudo/
- 若桜町・八頭町「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」（平成 20 年 10 月）
  http://www.town.wakasa.tottori.jp/dd.aspx?itemid=2388#itemid2388

出典：若桜鉄道ホームページ

図　若桜鉄道沿線マップ

広島電鉄江波線ＰＴＰＳ社会実験

広島県＞広島市

プロフィール

自動車交通量の増加に伴い、路面電車の所要時間が増加傾向にあることから、これまでバスを対象に開発されてきたＰＴＰＳ（公共車両優先システム）の路面電車への導入が期待されている。そのため、導入に向けた技術的な課題等の検証を目的に、広島電鉄江波線において、我が国初となる実証実験を実施した。

人口：	1,153,579 人
面積：	905.25 ㎢
人口密度：	1,274.3 人/㎢
運営主体：広島電鉄㈱	

モード	ステイタス	実施年
路面電車(LRT)	実験	平成 20 年

効果

・これまでバスを対象に開発されてきたＰＴＰＳが路面電車でも活用できることが実証された。
・路面電車へのＰＴＰＳの導入により、3.5～3.7%の時間短縮効果が見られた。（バスのＰＴＰＳでは、4.2%～22.4%の時間短縮効果（都市により異なる）となっており、今回の結果は、それより若干低くなっている。その要因として、青信号の延長を行っても、右折待ち車両の影響で電車が通過できない場合があることなどが示唆された）
・路面電車の運転手へのアンケート結果では、「導入により電車が優先されたと実感できた」との回答が55%、「導入により、定時性が確保された・遅れの改善に寄与した」との回答が 60%あり、有効性が確認された。

ここに注目！

■　定時性確保のため、これまでバスを対象に開発されてきたＰＴＰＳを路面電車に導入し、路面電車でも活用できることを実証
■　広島電鉄・広島県警察との協力体制が整い、我が国初の路面電車でのＰＴＰＳ導入社会実験が実現
■　優先信号制御の方法として、青信号時間の延長がより有効であることを確認
■　今回作成した光ビーコンの設置基準の妥当性を確認、他地域での導入を期待

【背景】
・環境問題への対応等から、近代的な路面電車システムであるＬＲＴが注目されてきている。
・路面電車は道路空間の併用軌道が大半であることから、自動車交通量の増加に伴い、路面電車の移動時間は増加傾向にある。
・そのため、路面電車の定時性確保が課題となり、路面電車の優先システムが必要とされてきた。
・一方、バスの優先システムは研究も進んでおり、実用化されていることから、交通事業者サイドから、バスで導入されている公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）を路面電車にも導入して欲しいという要望が寄せられていた。
・しかし、路線バスと路面電車では、制動距離が異なるといった違いがあることから、導入に関して検証すべき技術課題が挙げられた。
・そのため、路面電車優先制御特有の技術課題を解決し検証することを目的とした実証実験を実施することとした。

広島電鉄江波線ＰＴＰＳ社会実験　　広島県＞広島市

【事業内容】

・広島電鉄で行われた、ＰＴＰＳ導入社会実験の概要は以下の通り。

・実施期間：2008 年 12 月～2009 年 3 月

・実施場所：広島電鉄江波線　舟入川口町電停～江波電停（江波線の終点）

・交通制御の方法：路面電車が光ビーコン（車載器を搭載した路面電車車両と赤外線で双方向通信をするための路上インフラ装置）を通過した際に、電車の検知情報を交通管制センターに送信し、この検知情報のタイミングに応じて、下流の信号機の制御（青信号の延長又は赤信号の短縮）を実施する。

表　システム導入における課題と検証の方法

	課題の内容	課題の検証方法
課題１	路面電車は架線を有するため、光ビーコンを従来の方法（車線の中央）で設置できない。	車線の中央ではなく、電車軌道に隣接する車線に光ビーコンを設置し、斜め方向30度で車載器と光ビーコンを対向させて通信するよう設置基準案を作成し、妥当性を検証した。
課題２	車両特性、電停配置が路線バスと異なり、路面電車優先制御の導入効果を得るためのノウハウ獲得が必要である。	①車両の通過時刻に応じて、「青延長」「赤短縮」のどちらの動作が適切かを判断し、正しい動作が行われているかを確認した。 ②信号の優先制御による時間短縮効果を計測した。 ③信号の優先制御に関し、効率の高い制御の方法を考察・整理した。
課題３	バスとは運転方法が異なることから、優先制御に対する運転手の受け入れやすさが確認されていない。	実証実験中に対象路線を運転した運転手に対してアンケートを実施し、実証実験の評価、今後の導入にむけた課題を抽出した。

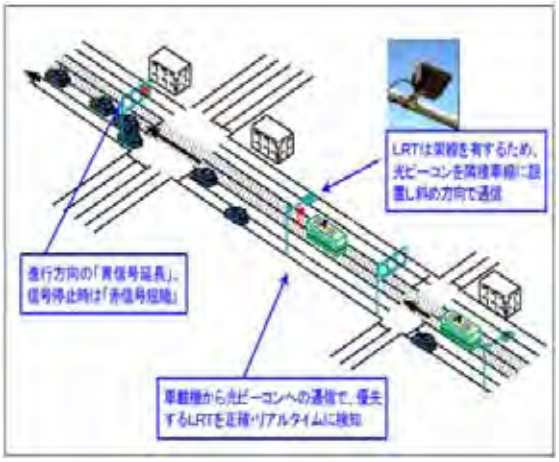


図　導入したＰＴＰＳの概要

出典：ＬＲＴ優先制御実用化に向けた実証実験の実施（馬渕ら）

【検討経緯】

・実験は、新交通管理システムに関する調査・研究・開発を行っている、（社）新交通管理システム協会（ＵＴＭＳ協会）が主体となり、警察庁交通局交通企画課の指導の下、広島県警察・広島電鉄㈱の協力によって実施した。

・広島電鉄で実験を実施した背景としては、輸送人員・路線延長のいずれにおいても我が国の路面電車の中で最大規模であること、広島電鉄㈱・広島県警察の協力体制が整っていたことなどがある。

【知見・教訓】

・今回の社会実験では、路面電車の優先信号制御の方法として、赤信号の時間を短縮するよりも、青信号の時間を延長する方が有効であることが確認された。

・その理由としては、路面電車とバスの赤信号時の待機の方法の違いが挙げられる。路面電車は、交差点まで走行せず、あらかじめ手前の電停で待機し、青信号で通過できるように時間調整を行うことが多い。

・今回作成した光ビーコンの設置基準の妥当性が確認されたことから、この設置基準を用いることでこれまで導入してきたバス優先のＰＴＰＳを路面電車優先制御に適用できることが確認された。

もっと詳しく‥

・「ＬＲＴ優先制御実用化に向けた実証実験の実施（馬渕ら）」（交通工学研究発表論文集 2009 年 10 月）

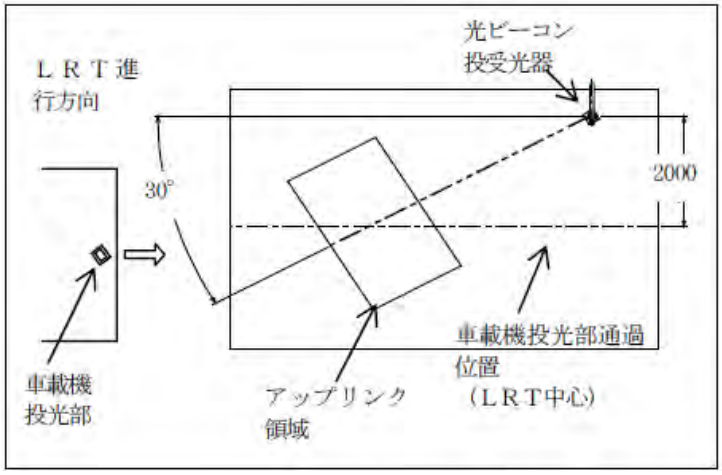


図　光ビーコン設置基準案

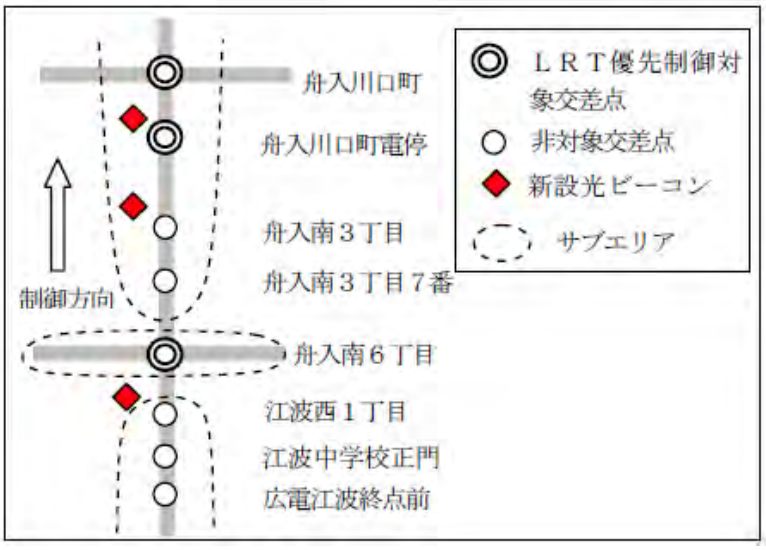
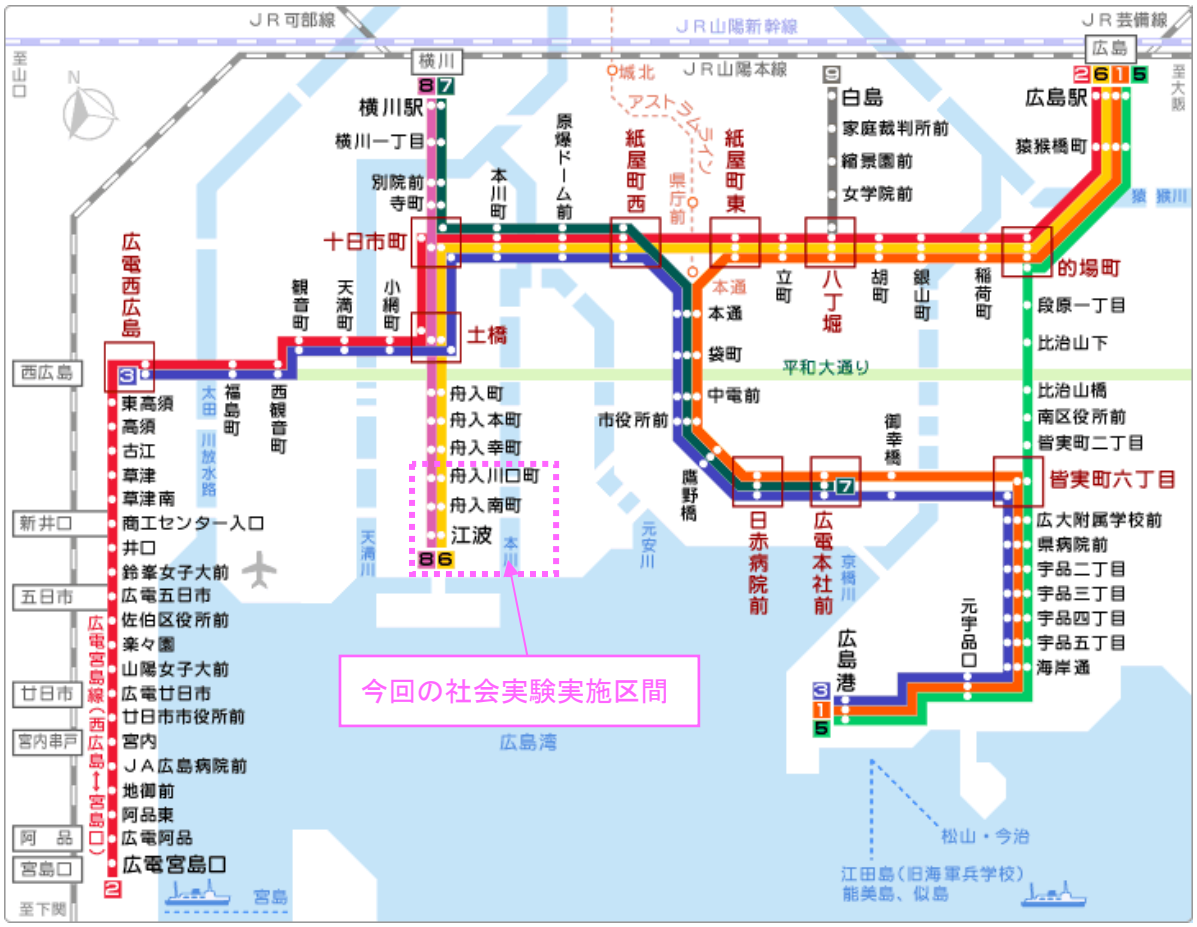


図　実験対象路線

出典：ＬＲＴ優先制御実用化に向けた実証実験の実施（馬渕ら）

○広島電鉄路線図と今回の社会実験実施区間



系統番号		運行区間	所要時間	運行間隔
1	1号線	広島駅～紙屋町東～広島港	49分	10分
2	2号線	広島駅～紙屋町東・西～広電宮島口	68分	9分
3	3号線	広電西広島～紙屋町西～広島港	52分	12分
5	5号線	広島駅～比治山下～広島港	32分	10分
6	6号線	広島駅～紙屋町東・西～江波	39分	12分
7	7号線	横川駅～紙屋町西～広電本社前	27分	12分
8	8号線	横川駅～土橋～江波	23分	12分
9	9号線	八丁堀～白島	8分	8分

出典：広島電鉄ホームページ

高松琴平電気鉄道

香川県＞高松市

プロフィール

関連会社が倒産した影響から、平成 13 年に民事再生法の適用を申請した（関連事業の不振により鉄道事業者が倒産した初のケース）。国・県・沿線市町による財政支援と様々な再建施策により、利用者数が増加している。

人口:	418,125 人
面積:	375.05 ㎢
人口密度:	1,114.85 人/㎢
運営主体:	高松琴平電気鉄道株式会社

モード	ステイタス	実施年
鉄道	運用	平成 13 年

効果

- 関連会社のコトデンそごう百貨店が平成 13 年に民事再生法申し立てを行い閉店することになり、同社の債務保証をしていた琴電の経営も悪化した。一時期は高松琴平電気鉄道の維持が危ぶまれる状況にあったが、国・県の制度に基づいた補助に加え、県・沿線市町村により、緊急特例措置として特別支援が行われた。地域の支援により経営再建が実現し、高松琴平電気鉄道は、通勤、通学や生活移動手段として、年間約 1,290 万人に利用されている（平成 19 年度）。
- 平成 17 年 2 月に導入された IC カード「IruCa」は、平成 20 年 9 月現在、12 万枚を超える利用実績があり利用促進に寄与している。また、「IruCa」は琴電だけでなく地域の電子マネーとしても利用できる他、国立大学の学生証にも採用されるなど、地域カードとしての役割も果たしている。

ここに注目！

- 経営刷新に当たっては、金融機関は 300 億円の負債処理を行い、国、香川県、高松市ほか沿線 8 町（当時）も事業継続のため財政支援を実施した。背景として、運輸局、銀行、沿線自治体などの間で非公式な協議が数多く開かれる中で、抜本的な経営刷新を前提として、地域で支える公共交通へと再生すべきとの考え方が徐々に形成されたことが挙げられる。
- 経営刷新に当たって策定された「ことでん 100 計画」においては、「四国一の電鉄会社」を目標に再生を進めることや、100 万人の香川県民に 1 回多く乗車してもらう「100 万人運動」などを実施することとした。
- IC カード「IruCa」は、IC カードを地方に導入した先駆的事例であり、鉄道・バス乗り継ぎ割引や商店街での電子マネーとしての活用など、様々なサービスで利用者の利便性を高めている。
- 駅周辺には、パーク＆ライド用の駐車場や駐輪場が整備され、利用者の利便性を向上させている。
- 社長には、地元財界の有力経営者が選任された。また、地元地銀による積極的な財政支援と、地元企業による増資対応により、財政基盤が確立された。

もっと詳しく‥

- 高松琴平電気鉄道ホームページ　http://www.kotoden.co.jp/publichtm/kotoden/
- 中井智洋「ことでんを核とした公共交通活性化について」、調査月報 No.231
- 宍戸栄徳「高松琴平電気鉄道の経営破綻と再生」、運輸と経済、平成 14 年 10 月
- 「新生『ことでん』の再建と経営方針－高松琴平電気鉄道の取り組み」（今城光英、真鍋康彦対談）、運輸と経済、平成 16 年 3 月

出典：ことでんグループホームページ

図　高松琴平電気鉄道路線図

土佐くろしお鉄道中村･宿毛線における活性化策

高知県＞高知西南地域

プロフィール

土佐くろしお鉄道株式会社は、高知県や沿線市町村など行政と、民間企業や団体の出資を受けて昭和 61 年に設立された第三セクター経営方式による鉄道会社である。だるま夕日号はやなせたかし氏のデザインでラッピングが施され、平成 18 年より運用されている。

人口:	121,804 人
面積:	2,204 ㎢
人口密度:	55.3 人/㎢

運営主体:土佐くろしお鉄道(株)

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用等	平成 18 年

効果

①だるま夕日号「風鈴列車」の導入による集客効果：普通列車に、中村・宿毛線のイメージキャラクター「サニーくん+サンコちゃん」と宿毛湾の「だるま夕陽」をあしらったラッピング列車の導入により、普通券利用客が増加した。

体験乗車→公共交通への親しみと家族での鉄道利用を誘導

園児 100 人を招待→半数以上が初めての乗車体験

②サポーターズクラブの創設による増収効果：年会費１，０００円でポイントカードの発行、１，０００円相当の鉄道・バス共通回数乗車券のプレゼント

設立：平成 21 年 9 月

会員数：3,385 人（平成 22 年 7 月 6 日現在）連携計画の目標（1,000 人）を大きく超える会員数を達成

③県の補助金による運賃の実証実験（ニコニコ１０、ニコニコ５による利用者増の効果）：

普通列車の運賃を１乗車１００円とする。※中高生：毎日、その他：土日祝日

＜OD 調査比較（実験中/実験前）＞

平日：＋4.3%、土曜：＋30.9%、日曜：＋22.3%

＜中高生アンケートより＞

利用回数の変化（実験前→実験中）

週０回：49.2%→20.4%

ここに注目！

■だるま夕日号「風鈴列車」：やなせたかし氏のデザインによるラッピング列車

■サポーターズクラブ：年会費１，０００円で様々な会員特典あり

■ニコニコ１０、ニコニコ５：普通列車の運賃を１乗車１００円　※中高生：毎日、その他：土日祝日

【背景】

高知西南地域（高知県宿毛市、土佐清水市、四万十市、幡多郡大月町、三原村、黒潮町、高岡郡四万十町）の公共交通機関は、地域人口の減少や道路整備の進展等により利用者の減少が続いている。地域人口は、少子高齢化の進展などにより引き続き減少傾向にあり、また、平成 20 年代半ばには、窪川まで高速道路の延伸が予想されるなど、公共交通を取り巻く環境は、今後更に厳しくなることが予想され、高知西南地域の公共交通は、地域の活性化を図る上でも重要な役割を担っており、将来にわたって維持していくことが求められ、公共交通を地域で支えていく意識を醸成していかなければならない。このような背景から土佐くろしお鉄道中村・宿毛線における活性化策の検討を行った。

土佐くろしお鉄道中村･宿毛線における活性化策

高知県＞高知西南地域

【サービス】

①だるま夕日号「風鈴列車」

・中村・宿毛線へは、山陽新幹線に接続する岡山駅、また、四国内の高松駅、高知駅の各方面から特急列車が直通運転している。中村・宿毛線の普通列車に、中村・宿毛線のイメージキャラクター「サニーくん+サンコちゃん」と宿毛湾の「だるま夕陽」をあしらった車両が走っている。車体のデザインは、ごめん・なはり線の駅キャラクターやアンパンマン特急も手掛けられた、漫画家やなせたかし氏によるものである。

②サポーターズクラブ（愛称：のりのり支援隊 ※会員からの公募により決定）

１．年会費　　個人　１，０００円　　法人　１０，０００円

２．活動内容

•土佐くろしお鉄道と高知西南交通バスの支援（自ら利用する。さらに利用を呼び掛ける。）

•利用促進活動のお手伝い（参加自由）

•サポーターズクラブ会員拡大への貢献（参加自由）

３．会員特典

•全員に、会員限定の鉄道・バス共通回数乗車券（１，０００円相当）をプレゼント。

•サポーターズクラブポイントカードを発行。土佐くろしお鉄道（中村・宿毛線）と高知西南交通バスの共通回数乗車券をお買い上げ１，０００円ごとにポイントシールを１枚交付。ポイントをためると、共通回数乗車券（１００円区間券１１枚綴）をプレゼント。

③ニコニコ１０、ニコニコ５

１．実施期間　平成 21 年 9 月 1 日（火）～12 月 31 日（木）

２．対象列車　土佐くろしお鉄道中村・宿毛線（窪川駅～宿毛駅の区間）を運行する普通列車

３．利用方法　回数券を購入（現金では利用不可）

◆ニコニコ 10（10 枚綴り 1,000 円）：学生（中・高生、大学・専門学校生）のみ、毎日利用できる。

◆ニコニコ 5（5 枚綴り 500 円）：すべての方が、土日祝日のみ利用できる。

【知見・教訓】

①サポーターズクラブ

スケールメリットを生かすような会員限定イベントなどを計画し、公共交通の利用拡大を検討している。

②ニコニコ１０、ニコニコ５

事業の実施にあたっては、PR・周知が重要となることから、新聞折り込みや街頭でのチラシ配布、メディアの取材活用や市町村広報への掲載等、様々な手段を講じたが、まだ十分ではない。今後さらに各地区の会合等での PR も強化するほか、TVCM なども活用するなど、効果的な周知を検討し実施する必要がある。

もっと詳しく‥

・土佐くろしお鉄道ウェブサイト：http://www.tosakuro.co.jp/

土佐くろしお鉄道中村･宿毛線における活性化策

高知県＞高知西南地域

【検討経緯】

鉄道対策として土佐くろしお鉄道中村・宿毛線運営協議会（任意協議会 昭和 62 年 5 月 22 日設立）での検討を経て、高知西南地域公共交通協議会（法定協議会）を平成 20 年 6 月 10 日に設立、バスを含めた将来にわたり安心して利用できる公共交通ネットワークの確立を目指す。

①サポーターズクラブ　～みんなで考える支える地域公共交通～

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線は、地域人口の減少やマイカーの普及などによって利用者が大幅に減少し、このままでは存続が危ぶまれる状況になっており、鉄道がなくなれば、今より住みにくい地域になることは容易に想像でき、公共交通を地域で支えていく意識の醸成が必須であった。

②ニコニコ１０、ニコニコ５（高知県公共交通実証実験事業費補助金による運賃実験）

平成 20 年調査事業で実施したアンケート結果より

Q：鉄道を利用しない理由は？　　A:料金が高い（地域住民 16.8%、中高生 18.6%）

Q：利用するために望むサービスは？　A:運賃を安くする（地域住民 26.8%、中高生 50.6%）

この結果を受け、実証実験を行うに至った。

【利用状況】

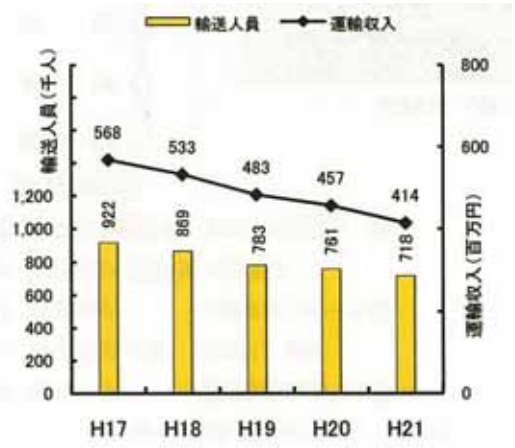


図　中村・宿毛線

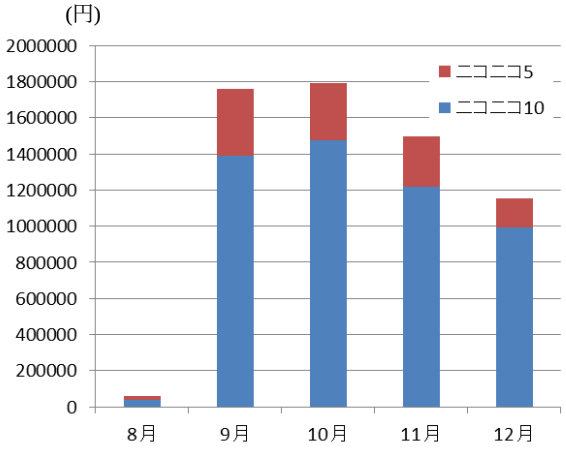


図　ニコニコ 10・5 売上実績

写真　だるま夕日号「風鈴列車」の車内

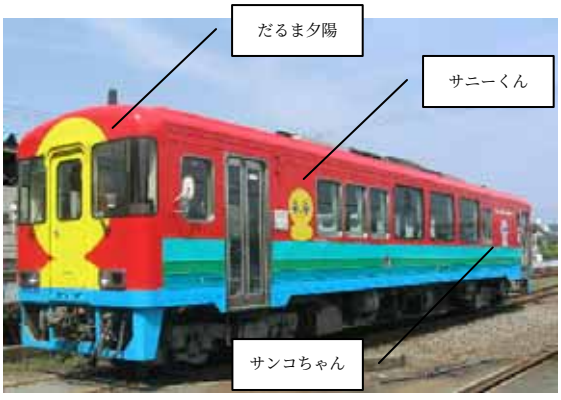
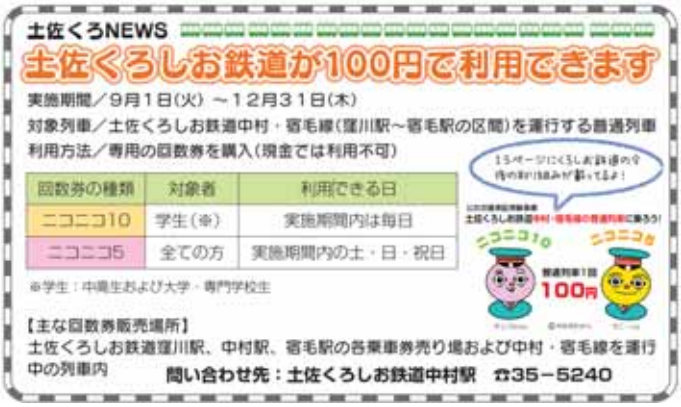


写真　だるま夕日号「風鈴列車」の外観

土佐くろしお鉄道中村･宿毛線における活性化策

高知県＞高知西南地域

図：土佐くろしお鉄道 ルート図



図：サポータークラブ入会申込書　ニコニコ１０、ニコニコ５案内

門司港レトロ観光列車「潮風号」

福岡県＞北九州市

プロフィール

北九州市では年間 200 万人以上の観光客が訪れる「門司港レトロ地区」と、年間 120 万人以上の観光客が訪れる「和布刈（めかり）地区」とを結ぶトロッコ型の門司港レトロ観光列車「潮風号」を平成 21 年 4 月に開業した。

人口:	993,525 人
面積:	487.66 ㎢
人口密度:	2,037.3 人/㎢
運営主体:	施策保有=北九州市 列車運行=平成筑豊鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	平成 21 年

効果

・ 利用者数は当初目標の年間 10 万人を開業後 4 ヶ月で上回り、平成 21 年 4 月から 8 月末までで約 14 万人に達した。（下表）

表 潮風号利用状況

月	運行日数	定期便数	臨時便数	計（定期+臨時）	利用者数
4	3	78	7	85	6,800
5	14	357	48	405	33,600
6	8	208	24	232	17,500
7	18	466	8	474	23,200
8	31	776	78	854	58,100
総計	74	1,885	165	2,050	139,200

出典：北九州市資料より作成

・ 利用者の割合は、北九州市民が約 4 割、その他福岡県民が約 2 割であるが、関西以遠の地域からの利用者が約 15%となっている（北九州市が平成 21 年 8 月に実施したアンケート）。
門司港レトロ列車の導入により、県外を含む広い地域からの観光集客が可能となった。

・ レトロ観光列車の導入を契機として、2 つのバスルートと海上航路を組合わせた関門海峡周遊切符（クローバーきっぷ）を導入し、公共交通を活用した広域観光ルートを形成することができた。

ここに注目！

■ 未利用の貨物線を観光鉄道として再生させ、地域の課題であった観光振興の必要性に対応

■ これまで十分に活用されていなかった周辺の観光資源を、鉄道、バス路線、航路を連携させ活性化

■ 特定目的鉄道による初認可、上下分離による官民連携の仕組み導入等、鉄道経営面での工夫を実施

■ 路線や駅の命名権販売による企業からの協賛、職員の積極的サービス等、地域を挙げた取組み実施

【背景】

・ 門司港レトロ地区は、これまでの北九州市や地域の関係者によるハード面、ソフト面の取り組みにより、都市型観光拠点として年間 200 万人が訪れる北部九州でも有数の観光地に成長してきた。しかしながら、観光客の滞在時間が短く、地域への経済効果の観点からは課題があった。

門司港レトロ観光列車「潮風号」　福岡県＞北九州市

・　一方、門司港レトロ地区の周辺には、豊かな自然を有し関門海峡の景観が楽しめる和布刈地区や、人道トンネルや海上航路による下関市側との連絡ルートなど、これまで必ずしも十分に活用されていなかった観光資源が存在していた。

出典：北九州市 HP

図　門司港レトロ地区（左）関門海峡（右）

・　さらに、門司港レトロ地区と和布刈地区の間には平成17年に休止されていた貨物鉄道線があり、その有効活用について、北九州市において検討が行われていた。

【サービス】

・　門司港レトロ列車の運行概要は以下のとおり。

- 区間：九州鉄道記念館～関門海峡めかり 間　２．１km
- 駅数：４駅
- 車両数：機関車２両、トロッコ客車２両（１編成）
- 運行時間：概ね１０時～１７時
- 列車本数：一日２６本程度（１３往復：約３０分で１往復）
- 開業日：平成２１年４月２６日（日）
- 運行日：年間約１３０日（３月中旬～１１月下旬の土･休日及び、春夏休み期間）
- 運行車両
  - ✧　機関車：ＤＢ１０形　２両
    （平成１８年１１月まで南阿蘇鉄道(株)で運行されていたもの）
  - ✧　客車：トラ７００００型　２両（定員１００名：座席７８名、立席２２名）

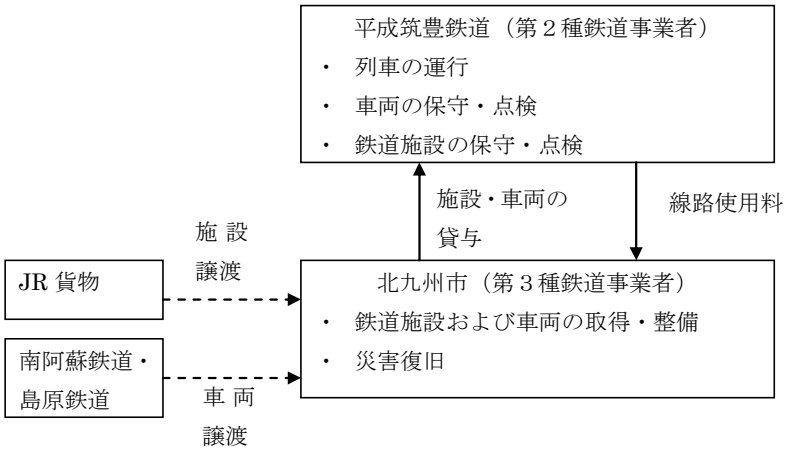
出典：北九州市 HP

図　牽引型のトロッコ車両

門司港レトロ観光列車「潮風号」　福岡県＞北九州市

【検討経緯】

・　北九州市では平成 3 年から貨物鉄道線を活用した門司港レトロ列車の運行を検討していた。当初は運行主体が見つからなかったが、北九州市が第 3 種鉄道事業者として施設・車両の取得・整備を担い、第 3 セクター鉄道の平成筑豊鉄道が第 2 種鉄道事業者として運行を行うスキームが決まり、検討が進展した。（下図）



出典：ヒアリングにより作成

図　運営スキーム

・　また、当該路線は「特定目的鉄道」として全国初の許可を得た。これは、鉄道事業法施行規則（第 6 条の２）で「観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う」と規定された鉄道で、2000 年 3 月の鉄道事業法改正で新設された。通勤や生活路線を前提としないため、経営計画と事業継続性が許可基準から省かれる。

・　平成 19 年度の北九州市の予算で施設設計費が計上され、平成 20 年度に工事を施工、平成 21 年 4 月に開業となった。

・　平成 20 年度には、地域公共交通活性化法に基づく「関門地域公共交通総合連携計画」が策定され、レトロ列車の開業に合わせ関門海峡周遊切符を企画・発売することで関係者が合意した。

【知見・教訓】

・　当該事業では、「上下分離」により、施設（車両含む）の保有主体と運行主体を分け、責任関係を契約により明確にした。すなわち、北九州市は初期投資額 3 億円を負担し、線路使用料として年間 210 万円を受け取る。当初 3 年間の契約では、平成筑豊鉄道に赤字が発生した場合は北九州市が負担し、黒字の場合は両者で折半することとなっている。このような官民連携の仕組みにより、運行が実現した。

門司港レトロ観光列車「潮風号」　福岡県＞北九州市

- 同路線は「やまぎんレトロライン」という路線名も持つ。これは山口銀行に 3 年間のネーミングライツ（命名権）を売却したものである。駅名も「九州鉄道記念館」と「出光美術館」について同様で、これらを合わせ北九州市は年間約 400 万円を得る。このように地元企業の協賛を得て、運行を持続するための工夫が行われている。
- 同路線では、利用客に対してきめ細かいサービスが行われている。乗務員や職員は利用客に笑顔で手を振っている。終着駅では「めかり絶景バス」とダイヤが接続しており、バス乗り場もホームの目の前である。めかり絶景バスには、ボランティアガイドが乗り込み、案内をしてくれる。このように、ハード面のみならずソフト面のサービスにより、観光客の満足を高めようと地域を挙げて取組んでいる。

職員が手を振って見送り

めかり絶景バス乗り場はトロッコ鉄道駅の目の前

バスルート途中の展望台からの風景

- 当該の施策は自治体独自の取り組みと、地域公共交通活性化法による広域連携の仕組みを活用し、関門地域における複数の観光地を結びつけ、またトロッコ列車や、景観を楽しめるバス、海上航路といった乗り物自体の観光の魅力を創出することで、観光による地域活性化を実現した事例である。

もっと詳しく‥

- 潮風号ホームページ：http://www.retro-line.net/

門司港レトロ観光列車「潮風号」　福岡県＞北九州市

出典：北九州市パンフレット

図　関門海峡周遊ルート

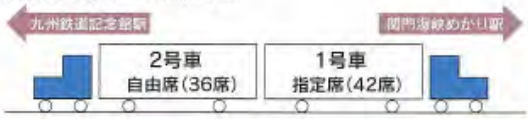
門司港レトロ観光列車「潮風号」　福岡県＞北九州市

やまぎんレトロライン「潮風号」時刻表

下り					上り				
列車番号	九州鉄道記念館駅	出光美術館駅	ノーフォーク広場駅	関門海峡めかり駅	列車番号	関門海峡めかり駅	ノーフォーク広場駅	出光美術館駅	九州鉄道記念館駅
1	9:45	9:47	9:52	9:55	2	10:00	10:03	10:08	10:10
3	10:15	10:17	10:22	10:25	4	10:30	10:33	10:38	10:40
5	10:45	10:47	10:52	10:55	6	11:00	11:03	11:08	11:10
7	11:15	11:17	11:22	11:25	8	11:30	11:33	11:38	11:40
9	11:45	11:47	11:52	11:55	10	12:00	12:03	12:08	12:10
11	12:45	12:47	12:52	12:55	12	13:00	13:03	13:08	13:10
13	13:15	13:17	13:22	13:25	14	13:30	13:33	13:38	13:40
15	13:45	13:47	13:52	13:55	16	14:00	14:03	14:08	14:10
17	14:15	14:17	14:22	14:25	18	14:30	14:33	14:38	14:40
19	15:15	15:17	15:22	15:25	20	15:30	15:33	15:38	15:40
21	15:45	15:47	15:52	15:55	22	16:00	16:03	16:08	16:10
23	16:15	16:17	16:22	16:25	24	16:30	16:33	16:38	16:40
25	16:45	16:47	16:52	16:55	26	17:00	17:03	17:08	17:10

※1日13往復26本

●座席のご案内　客車2両(78席)



●運賃（均一制）

	おとな	こども
普通乗車券（片道1回）	300円	150円
ひとり2回きっぷ（往復もしくは片道2回）	500円	250円
座席指定券（1便1席）	100円	100円

※2両運行のうち、1両を指定席といたします（通常の場合、2両で78席）
※場合によっては、全車自由席で運行する場合があります
※「こども」は小学生とします。幼児（未就学児）は、大人1人につき2名まで無料です。

団体貸切も可能です！

	平日	休日
通常運行日のご利用（1編成2両(78席、定員100名)）	20,000円	40,000円
通常運行日以外のご利用（1編成2両(78席、定員100名)）	30,000円	40,000円

※予約方法は、下記の通常の団体ご予約方法に準じます
※車両や設備のメンテナンス等の理由により、ご予約できない場合がありますので、あらかじめご了承ください
※北九州市内宿泊団体、学校団体等には団体割引料金もございます。詳しくはお問い合わせください

予約方法

■きっぷは、乗車日の3カ月前～3日前まで、ローソンチケットにてご予約&ご購入いただけます。

●店舗(Loppi端末)でのご予約
全国のローソン店頭にあるLoppiの端末からご予約いただけます。
ジャンルは「レジャー」からお選び下さい。

●お電話でのご予約
お電話にてご案内をご希望の場合は、ローソンチケットにお問い合わせの上、オペレーターによるご案内へおつなぎください。
ローソンチケット TEL:0570-000-777
・オペレーターによるご案内の時間 10:00 ～ 20：00
・プッシュボタン「0」でオペレーターへおつなぎします。
・詳しくはローソンチケットのWebサイトをご覧下さい。

予約できる期間
乗車日の14日前までは、団体予約等の都合により、一部の便のみの販売となります。
その他の便につきましては、乗車日の14日前より発売致します。団体予約等の状況により、発売できない便もございます。
店舗・Webともに通常24時間、運行日の3日前まで受け付けております。

※座席指定券は乗車券と一緒にご購入ください。
ローソンチケットでは、座席指定券のみ、もしくはひとり2回きっぷ・周遊きっぷと座席指定券とのセットでの購入はできません。

●運行当日、両始発駅にて当日分の指定券を販売いたします。
●ひとり2回きっぷ・周遊きっぷで座席指定席利用を希望される方は、運行当日に両始発駅で座席指定券をお求め下さい。

■団体（16名以上）の場合は、乗車日の3カ月前の月の1日からご予約いただけます。

※1両あたり着席で42名様まで乗車できます。また立席8名様を加えた50名様までご予約いただけます。
それ以上の場合は複数列車への分乗となります。
※その他、詳しい予約方法はお問い合わせください。

お問い合わせ先	平成筑豊鉄道株式会社 門司港事業所	TEL.093-331-1065
	北九州市門司港レトロ室	TEL.093-322-1188
	JR門司港駅観光案内所	TEL.093-321-6110
潮風号ホームページ	www.retro-line.net/	

出典：北九州市パンフレット

図　「潮風号」時刻表・予約方法

松浦鉄道

長崎県＞佐世保市

プロフィール

長崎県の佐世保市から佐賀県有田町までの２県４市４町を結ぶ第３セクター鉄道である。国鉄時代に利用者数の減少により存続が危ぶまれたが、沿線地域の熱心な取り組みにより、生活交通として存続されている先駆的な事例である。

人口:	258,262 人
面積:	363.94 ㎢
人口密度:	709.63 人/㎢
運営主体:	松浦鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	運用	昭和 63 年

効果

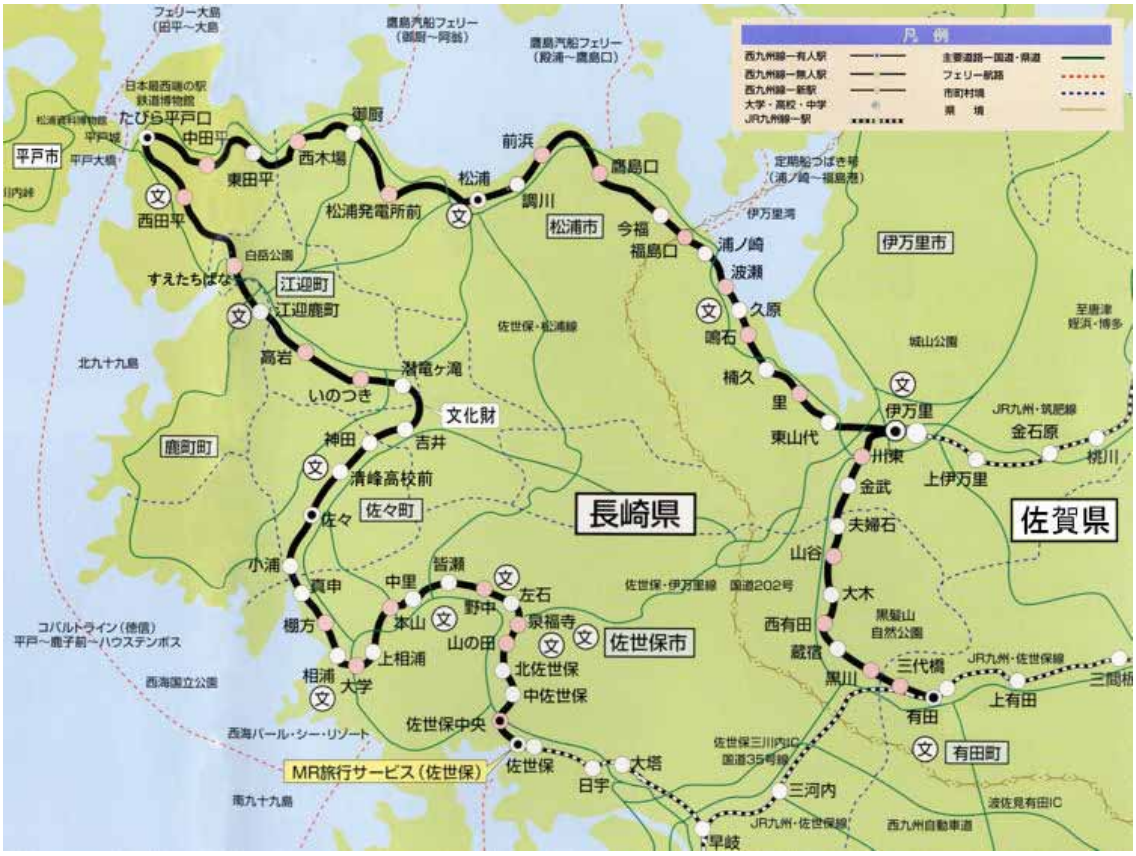
- 松浦鉄道利用者数は、第３セクターとしてスタートしてから増加し、平成８年度に約４４２万人/年を記録したが、その後減少傾向にあり、平成１８年度は約３１１万人/年となっている。
- 松浦鉄道沿線には、学校等が多く、地域住民の移動手段として重要な役割を担っており、人口減少などによって利用者数が減少するなか、松浦鉄道の自助努力と周辺自治体の支援により、存続されている。
- 現在、国鉄、ＪＲから引き継いだ松浦鉄道の施設や車両が老朽化しており、その更新等を行うため、「松浦鉄道施設整備事業計画（平成１６年～２５年度総額約３５億円)」を実施しており、周辺自治体は総額約２６億円を負担している。
- 松浦鉄道への自治体および地域関係者による支援には、「マイレールフォトコンテスト」、「花いっぱい活動」、「イベント車両の導入」、「ＪＲ九州との連携（ハウステンボス-佐世保-たびら平戸口)」など、多様である。
- 平成２０年６月に策定された「松浦鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」では、既存公共交通機関と連携を図りながら、人と環境に優しい公共交通体系となるように、新規事業として、「観光商品のＰＲ（トレイン＆サイクル)」、「パーク＆ライド用駐車場の利用促進」が実施される。

ここに注目！

- 松浦鉄道、他の公共交通事業者、周辺自治体が、地域公共交通に対して、継続して検討、連携できる体制が整っている。（例えば、「松浦鉄道自治体連絡協議会」などが組織されている。）
- 体制が整っていることにより、利害関係者間で、ニーズや取り組むべき方向性を共有しているため、意思決定を迅速に行うことが可能となっている。
- 松浦鉄道の経営状況や沿線自治体の財政状況から、既存事業の継続的な存続を基本としながらも、内容の拡充を行い、JR への乗り入れやレンタサイクル等の新規事業も実現している。

もっと詳しく‥

- 松浦鉄道沿線地域公共交通総合連携計画
  http://www.city.sasebo.nagasaki.jp/www/contents/1213173162582/index.html
- 松浦鉄道　http://www.matutetu.com/



出典：松浦鉄道ホームページ

図　松浦鉄道路線図

熊本市交通局

熊本県＞熊本市

プロフィール

従来の路面電車が衰退していく中で、路面電車活性化のため、国内初の冷房車の導入（昭和 53 年）、国内初の VVVF インバータ電車の導入（昭和 57 年）、など様々な施策を実施。平成 9 年 8 月には、国内初の低床車両での運行が開始された。

人口:	669,603 人
面積:	267.08 ㎢
人口密度:	2,507.13 人/㎢
運営主体:	熊本市交通局

モード	ステイタス	実施年
軌道	実運用	平成 9 年

効果

- 国内初の冷房車、VVVF インバータ制御電車の導入、電車接近表示器の設置、電停上屋の設置、終車延長、運行間隔短縮、バス乗り継ぎ定期券発行、プリペイドカード運用開始、など様々な施策を行っている。
- 乗客数はここ数年 910 万人前後で推移していたが、平成 19 年 10 月に均一運賃制度を導入したことにより増加傾向にある。

ここに注目！

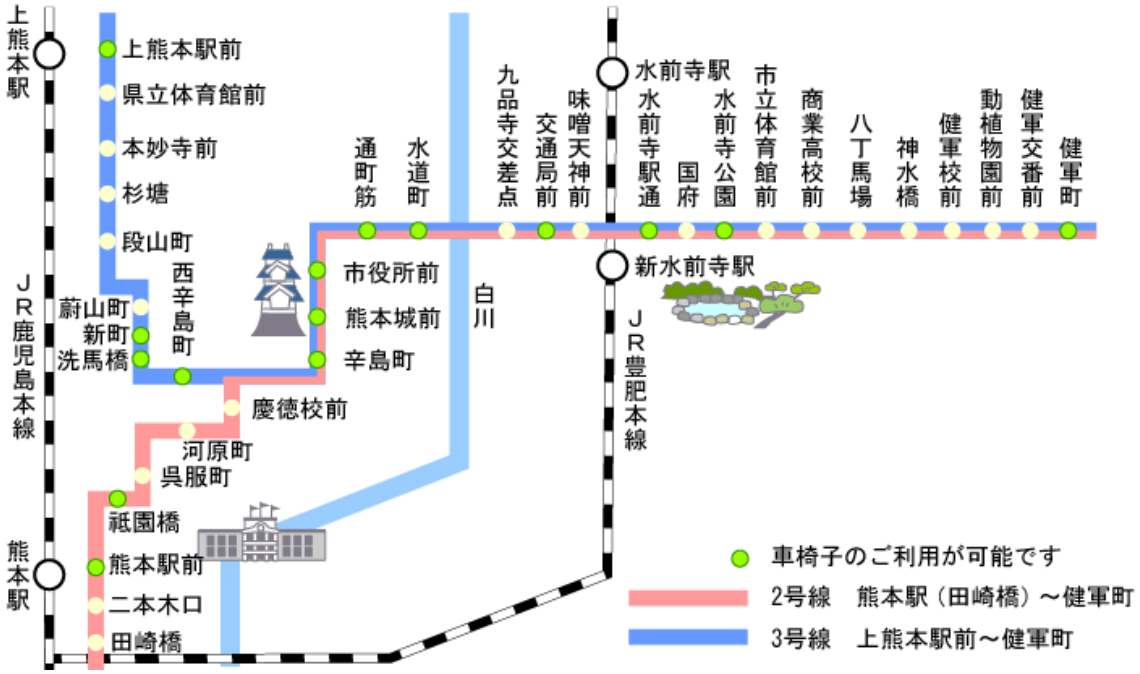
- 平成 2 年度より路面電車の今後のあり方について調査･研究が行われ､欧州で運行されている LRT を目標に整備を進めるという方針が採択された。平成 9 年 8 月に国内初の運行となった低床車両は、ドイツのメーカーが開発した車両で、台車・機器類は輸入し、車体製作・ぎ装は国内のメーカーで行われたものである。
- 平成 14 年 10 月には、車両基地の新設や駅前停留所の配線変更が行われ、欧州で採用されている樹脂固定による制振軌道や軌間の中に埋め込むことができる埋設型転轍機が国内で初めて導入された。その後も軌道移設やセンターポール化など、設備の高規格化が進められている。
- 運賃は全線 150 円均一運賃で、熊本市交通局、九州産業交通、熊本電鉄、熊本バスに共通乗車できるプリペイドカード「TO 熊（ツーユー）カード」が使用でき、他の電車・バスから乗り継ぐ場合には運賃が 20 円（小児は 10 円）引きとなる。
- 停留所は、明治時代のガス灯を思わせるレトロ調の案内標識がつけられるなど、デザインへの配慮がなされている。
- 九州新幹線鹿児島ルートの全線開業に伴う熊本駅の整備に併せ、駅前電停を利用者がより乗降しやすいように、移転・整備が計画されている。

もっと詳しく‥

- 熊本市交通局ホームページ　http://www.kotsu-kumamoto.jp/

熊本市交通局

熊本県＞熊本市



出典：熊本市交通局ホームページ

図　熊本市電路線図

くま川鉄道

熊本県＞人吉市ほか5町村

プロフィール

くま川鉄道は平成元年 10 月に旧国鉄線を引き継いで開業した。開業以降赤字続きであり、21 年 6 月の株主総会で、これまで赤字の補填に充ててきた基金があと 3 年で枯渇すると報告されて以降、沿線住民らによる支援運動が活発になっている。

人口：	86,137 人 (6 市町村計)
面積：	763.72 ㎢ (6 市町村計)
人口密度：	112.8 人/㎢
運営主体：	くま川鉄道

モード	ステイタス	実施年
鉄道	運用	平成元年

効果

- 「がまんちょ会」の発足や「年一回ご乗車お願いします！」の呼びかけにより、平成 21 年度は普通旅客が増加した。
- 自然博物館列車「ＫＵＭＡ」の導入により、観光利用のほか沿線住民の利用も増加している（前年比 20%増）。
- 全 14 駅のネーミングライツ（駅名命名権）を売り出し 3 駅で実施している（年 70 万円増収）。
- 平成 21 年 5 月から各日曜日に、大人と一緒に乗車する小学生 1 人分の運賃を無料にすることを実施、乗車券を証明としない為利用数は不明だが、徐々に家族での利用者数は増えている。

ここに注目！

■ がまんちょ会の発足及び「年一回ご乗車お願いします！」というリーフレットを作成し、沿線地域の住民が年に 1 回利用すれば、鉄道を存続できるだけの増収になることの呼びかけ実施
■ 自然博物館列車「ＫＵＭＡ」の導入や様々な企画列車の運行により、くま川鉄道沿線の魅力と観光路線化をアピール
■ ネーミングライツ（駅名命名権）により、地元企業からの協賛や地域ぐるみの取組みを実施
■ 自社養成の若手社員３人が運転士国家資格の実地試験に一発合格
■ おかどめ幸福駅（日本で唯一幸福の付く駅）の記念乗車券の発売（２２．－２．２２夫婦の日幸福行ききっぷ）を発売し約４０００枚売り上げる

【背景】

- 湯前線は、明治 42 年 11 月 21 日に当時は鹿児島線として開通（八代～人吉間は、明治 41 年 6 月 1 日開通）した人吉駅を分岐として人吉から湯前間 24.8 キロが、大正 13 年 3 月 30 日に開通した線区である。
- 湯前線は、九州山脈をはじめとする山々に囲まれた球磨盆地の中を走る鉄道であり、最盛期には、木材を積載した貨車をつないだ貨物列車が毎日運転されていたが、外国産木材あるいは新建材の需要に押され貨物列車は廃止され、また、モータリゼーションの発達とともに旅客輸送も減少し、昭和 62 年 2 月に第 3 次特定地方交通線として選定承認された。
- 湯前線沿線には、分岐駅である人吉をはじめ、東人吉（現：相良藩願成寺駅）、肥後西村、免田、多良木の各駅の近くに高等学校があり、総輸送量の 75%（昭和 62 年度実績）が通学生輸送という教育的路線である。
- 特定地方交通線として選定承認されて以降、湯前線特定地方交通線対策協議会会議をはじめ、地元における検討においては、このように湯前線は教育的使命を有した路線であるので鉄道として存続させることは必要であり、民間的手法を取り入れた会社経営を行うことにより、即ち、利用者のニーズに合った列車ダイヤの設置・車輌の導入及び新駅の設置、積極的な収入確保、経費の節減を図ること等により、鉄道としての運営は可能との結論が出され、昭和 63 年 8 月 12 日の第 4 回湯前線特定地方交通線対策協議会会議において、第三セクター会社による鉄道運営の方向が決定された。
- 平成元年 2 月 27 日に開催された第 5 回湯前線特定地方交通線対策協議会会議において、転換日及び転換交付金の使途等について全員の合意がなされ、平成元年 10 月 1 日から引き続き鉄道として、第三セクターによる「くま川鉄道株式会社」が運行を開始した。

くま川鉄道　　熊本県＞人吉市ほか5町村

【サービス】
- これまでにひな祭り列車（平成 19 年～）、納涼ビール列車（平成 2 年～毎年）、焼酎列車(平成 21 年～)などのイベント列車の運行、自然博物館列車「ＫＵＭＡ」によるツアー（平成 21 年～）、車内バイオリン演奏会（平成 21 年）、車内結婚式などを実施してきた。焼酎列車は、地元にある 28 蔵元の協力で利き球磨焼酎大会などを開催。車内結婚式は、沿線にある「おかどめ幸福駅」などの施設を利用してこれまでに 1 組が挙式した。
- 平成 21 年 5 月から各日曜日に、大人と一緒に乗車する小学生 1 人分の運賃を無料にする「日曜限定親子きずな割引」を導入した。
- 65 歳以上の格安定期券（パスポートＫＵＭＡ）の発売
- 記念乗車券の発行販売
- グッズ販売ルートの強化（沿線観光店での委託販売）
- 駅の魅力促進（平成 20 年～）
  幸福の鈴設置（おかどめ幸福駅）、沿線案内板設置（全駅）、沿線観光マップ作成など
- 沿線の学校、事業所、病院などへの利用促進ＤＭ発送（平成 21 年 7 月～）

【検討経緯】
- 同鉄道は平成元年 10 月の開業後、2 年目までは黒字だったが、以降は乗客の減少に歯止めがかからず、平成 18 年度まで 16 年連続で赤字経営が続いている。5 つの県立高校が沿線にあり、旅客の 8 割を通学客が占めるが、沿線の高校生の数は約 4,600 人（平成 2 年度）から約 3,000 人（平成 18 年度）に激減、その間に通学定期客も約 3,000 人から約 1,900 人になってしまった。
- 今後さらに、県立高校の再編で平成 25～27 年度に 5 校のうち 3 校が 2 校に統廃合されることになっていて、危機感を強めている。
- また平成 21 年 6 月の株主総会で、これまで赤字の補てんに充ててきた地元自治体等による基金があと 3 年で枯渇すると報告された。
- 上記報告以降、沿線住民らの支援運動が活発になってきた。7 月には人吉市の老人ホームが観光車両「ＫＵＭＡ」の乗車会を実施し、同市の老人会は鉄道を利用するため同窓会を湯前町で開いた。最近では小学生や園児の団体利用も増えており、湯前町の小学生たちはこのほど、同鉄道を積極的に利用して「地域の足」を守ることを誓う宣言を行い、湯前小学校の 4～6 年生 16 人が人吉市へ社会科見学に行くのに同鉄道を利用した。
- 自然博物館列車「ＫＵＭＡ」は、人吉市長（前社長）の発案で、老朽化した車両の改修にあわせて設計、平成 21 年 4 月から運行開始した。ＫＵＭＡ１は山地に抱かれた球磨盆地を行く鉄路、河畔から山地まであふれる緑と自然の魅力をモチーフに、またＫＵＭＡ２は球磨川に沿って盆地をさかのぼる鉄路、沿線にはぐくまれた仏教文化や奥球磨の魅力を車内にちりばめた列車である。この車両は、ＪＲ九州の「ＳＬ人吉」が走る日に運行（客室乗務員が添乗し、車内や沿線を案内）するほか、定期運用でも使用している（人吉駅掲示板に毎朝告示）。

【知見・教訓】
- 第三セクターでの運転士の自社養成は全国的に珍しく、若手社員 3 人が運転士国家資格の実地試験に一発合格したことから、安上がり（通常はＪＲの「鉄道学園」に入学し、授業料や人件費などで 1 人あたり 1,000 万円近くかかる）で高い合格率に他社から問い合わせが相次いでいる。
- 経費節減策として、来年度の九州新幹線博多開業にあわせて減便（現在 1 日 14 往復）する予定。また、線路などの鉄道施設とそれにかかる固定資産税を会社から切り離し、自治体が受け持つ上下分離方式なども選択肢として検討していきたい。
- 増収策としては、官公庁や観光宿泊施設、学校、病院、郵便局を中心に鉄道イベントや旅行企画の営業活動を活発に行ないたい。

もっと詳しく‥

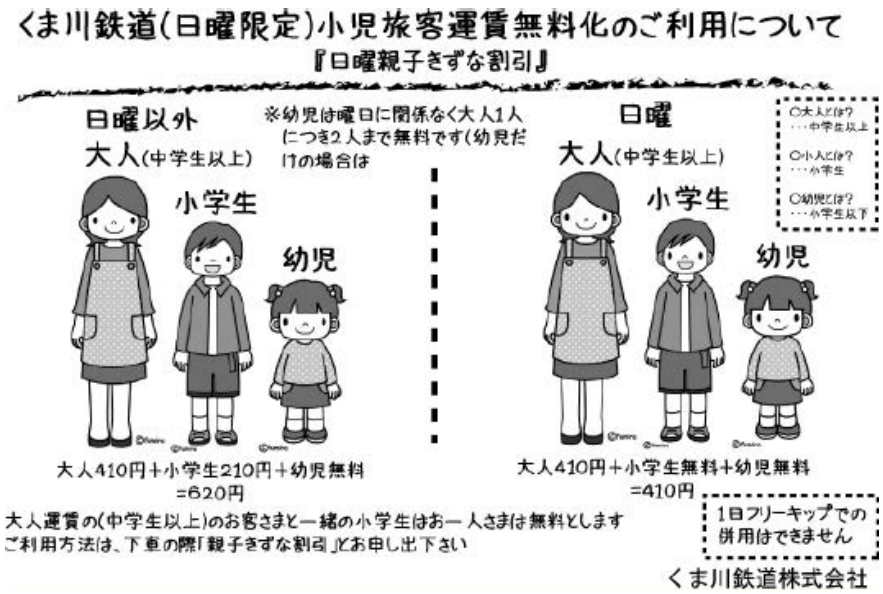
くま川鉄道株式会社　電話 0966-23-5011
くま川鉄道ホームページ　http://www.kumagawa-rail.com/

通学時間帯車内風景（人吉温泉行き）

通学時間帯風景（相良藩願成寺駅）

自然博物館列車「ＫＵＭＡ」

幸福列車（ヘッドマーク付）



「日曜親子きずな割引」ポスター

出典：くま川鉄道ＨＰ

「年１回“ご乗車”」の呼びかけポスター

ＫＵＭＡ旅（ひなまつり版）

出典：くま川鉄道ＨＰ

肥薩おれんじ鉄道の経営改善策

熊本県、鹿児島県＞八代市、水俣市、薩摩川内市、出水市ほか

プロフィール

赤字解消を目的に、組織体制から見直しを行い、結果的にインバウンド旅客の定期的な誘致を成功させた。さらに、「ホームランではなく、バントを」をモットーに、社員も分かりやすい明確な経営方針を掲げて着実な経営改善を行っている。

人口:	377,619 人
面積:	2,258.66 ㎢
人口密度:	167.19 人/㎢
運営主体:	肥薩おれんじ鉄道株式会社

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	平成 21 年

効果

- 会社の赤字解消と組織継続のため、経営方針を「組織体制の強化」「交流人口の拡大」と単純明快にし、この方針に基づく職員からの自由な発想を営業施策等に生かしている。組織体制の強化では、新たに 7 名を採用して営業部を創設し、これまで実施していなかった列車内での旅客サービスや物販等を行ったり、国内外のツアー会社の誘致を行ったりして、新たな収益源を確保した。また、出向者からプロパー職員への技術継承のため、新たに 7 名の新規採用を実施した。
- 新燃岳の噴火によるツアー中止の影響を受けながらも、韓国発の日本行きツアーのコースに同路線の乗車を組み込むことで、平成 22 年度は約 900 人増加する見込みである。また、平成 23 年度からは新たに毎週 1 回の定期ツアーを台湾から誘致し、さらなる増加を見込んでいる。
- 漫画家の松本零士氏のデザインによるラッピング車両「銀河鉄道 999」の導入を中心に、メディアによる広報宣伝、アニメファンの増加、関連グッズの販売、同ラッピング車両を指名した貸切の需要増加など 1 億円近い経済的な PR 効果を創出している。
- 鉄道関連グッズの販売や携帯電話の位置ゲームへの参加など、少規模でも様々な施策アイデアを実現させ、平成 22 年度は前年度に対する売り上げの増加が見込まれている。

ここに注目！

■ 経営方針の単純明確化と実施施策の一貫性の確保（組織体制の強化、交流人口拡大）

■ 組織を縮小するのではなく、部署新設と新規雇用による組織強化を実施

■ 韓国発を中心としたインバウンド旅客の誘致と他国発のインバウンド旅客誘致への展開

■ 知名度向上を目的としたラッピング車両「銀河鉄道 999」の導入

■ 「ホームランではなくバントを」モットーに小規模施策を高頻度に実施

【背景】

肥薩おれんじ鉄道（以下、おれんじ鉄道）は九州新幹線（鹿児島～新八代）の開業によって JR 九州から経営分離された鹿児島本線八代～川内間の並行在来線を運営するために、平成 16 年 3 月に熊本、鹿児島両県および沿線市町を中心に設立された第三セクター鉄道である。同鉄道は平成 17 年度から減価償却前赤字を計上する厳しい経営となり、その上、沿線人口の低下、道路整備の進展など今後とも鉄道経営を取り巻く環境が厳しい状況である。

肥薩おれんじ鉄道の経営改善策　　熊本県、鹿児島県＞八代市、水俣市、薩摩川内市、出水市ほか

【経営改善に向けた施策】

①組織体制の強化

- 営業部の設置（新規採用：課長 1 名、課長補佐 1 名、課員 2 名、列車アテンダント 3 名）
- 人材育成と技術の継承（新規採用：運転士候補 2 名、保守部門 5 名）
- プロパーの若手職員の増加による会社の若返りと活力の増加

②交流人口の増加

- 国内及び海外発の旅行ツアーを同鉄道の乗車へ誘致（特に韓国、台湾）
- 知名度向上（ラッピング車両「銀河鉄道 999」、メディアへのプレスリリース、地域イベント参加）
- 携帯電話の位置ゲーム「コロニープラス」への参加（ゲーム参加者の純増）

③その他の増収策

- 関連商品の販売（ラッピング車両や自社キャラクターのグッズ、中古鉄道用品の販売等）

【検討経緯】

- おれんじ鉄道では沿線県（熊本県、鹿児島県）と共に平成 18 年 6 月に今後 5 年間の「経営改善策と経営見通し」を策定した。しかしながら、経営見通しが厳しく、平成 18 年 8 月には 3 者合同で「肥薩おれんじ鉄道経営委員会」を設置し、先に策定した計画の検証や実効性の見極めを行い、経営改善計画のフレームを作成した。それを受け、平成 19 年度から平成 23 年度までの収支見込と経営改善策をとりまとめた「中期経営改善計画」を作成している。その中で、「定期外利用者 35 万人」「償却前営業損益の均衡実現」を経営改善の目標として沿線住民のマイレール意識醸成への取り組み、営業体制強化、ダイヤ見直し、イベント列車の充実等を行った。
- また、地方公共交通の活性化および再生のための法律が定められ、同計画に位置付けられた事業に対する国の補助制度が出来たことから、平成 20 年度に鉄道事業者や沿線自治体によって、「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会」が設置され、利便性向上と経営改善のあり方に向けた協議が行われた。その結果、平成 21 年 6 月に「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」がまとまり、位置付けられた施策を実施している。
- 平成 21 年 7 月からは古木圭介氏が二代目の社長に就任し、連携計画の推進に加え、旅行会社の経営やホテルの事業再生という自身の業務経験を生かし、同鉄道の経営改善を行っている。

【知見・教訓】

- 列車における乗車定員の空きを活用した旅行ツアー等の誘致、メディアへのプレスリリースによる無料の広告宣伝、中古鉄道用品のマニアへの販売、携帯電話の位置ゲームの参加等、リスクが少なく、アイデアと努力で実施可能な施策は、少規模でもより多く行うことが重要。
- 経営方針を単純明快にすることで、職員のアイデアや工夫がしやすく、また、それが実現することよる「仕事への誇り」を醸成している。また、若手プロパー職員の雇用を支出と見るのではなく、持続可能な会社に必要な活力と位置付け、積極的に考えている点が特徴的。

もっと詳しく‥

- 肥薩おれんじ鉄道株式会社ホームページ： http://www.hs-orange.com/
- 鹿児島県ホームページ： http://www.pref.kagoshima.jp/infra/kotu/index.html

肥薩おれんじ鉄道の経営改善策　　熊本県、鹿児島県＞八代市、水俣市、薩摩川内市、出水市ほか

１．経営戦略の前提

古木氏は同社の２代目の社長として平成 21 年 7 月 1 日に着任したが、その時点での課題は「組織体制の強化」「赤字の解消」であった。そもそも会社設立時点では、現状維持ができる最小の規模と費用で経営する戦略であり、開業後９年目で黒字転換するという計画であった。しかし、沿線人口は 3,000 人／年ずつ減少し、高校生も 200～250 人／年程度の減少であり、その上、高齢化率も高まっているというのが現実である。これまで同社では沿線の人達に「年に１回余計におれんじ線に乗って下さい」という呼びかけを行っていた。しかし、これはマイレール意識の醸成という点では重要なものの、車社会の地域であるため、現実的にそれだけで解決することは難しいと同氏は考えており、沿線住民の利用だけで鉄道経営が難しいならば、交流人口を増加させるしかないと考えている。ただし、交流人口の拡大施策を具体化する部署や人材がなく、仮に交流人口を増加させ、旅客増加に対応した臨時列車が必要になっても、運転士は出向者に頼り、ぎりぎりの要員数のため、対応が難しいことが課題であった。

２．組織体制の強化

２．１　営業部の創設と要員の雇用・育成

開業当初、最小限の規模による運営を行うとの考え方から営業の専門部署は置いていなかったため、交流人口の拡大への対策が十分出来なかった。そこで、21 年 10 月に営業部を創設した。その核となる営業課長、課長補佐は外部からヘッドハントし、また、課員は国のふるさと雇用再生特別基金の活用により自社負担を軽減させ、列車のアテンダント 3 名を含む 5 名を採用した。加えて、JR 九州からの出向者の 2 名も営業部の所属とし課長以下 9 人の体制を作り、営業ノウハウがある課長を中心に需要創出策の具体化を進めている。

一方、日常業務への支障を考慮すると、現場の保守要員の育成は、最大でも 11 名が限界であるため、人材育成には計画性が求められる。それを考慮して、平成 22 年度は技術継承を目的として 7 名のプロパー職員を雇用した。

図　肥薩おれんじ鉄道の位置と路線図
出典：肥薩おれんじ鉄道ホームページ

平均年齢は 50 歳を超えており、会社に若さがなくなると活力が低下しがちだが、若いプロパー職員の増加により、「日本一輝くローカル鉄道」というスローガンを進めることが基本である。今後も引き続き、若手のプロパー職員の採用が予定されている。

肥薩おれんじ鉄道の経営改善策　　熊本県、鹿児島県＞八代市、水俣市、薩摩川内市、出水市ほか

３．経営改善策

３．１　交流人口の拡大

交流人口の拡大という経営方針に基づき、インバウンド旅客の獲得を狙った。おれんじ鉄道の営業範囲を考えると台湾や上海は東京と同じくらいの距離であり、韓国に至っては東京よりも近い。そこで、平成 21 年 10 月頃から韓国を最初のターゲットとして営業活動を実施した。また、同様にして、国内の旅行ツアーも誘致を試みた。

図　夕日の九州ウエストコーストを走るおれんじ鉄道
出典：肥薩おれんじ鉄道㈱

３．１．１　海外旅行ツアー誘致

（１）施策の内容

韓国発の旅行ツアーは、鹿児島空港から日本に入り、１泊目は霧島温泉に宿泊。翌日に出水駅からおれんじ鉄道線で川内駅まで行き、そこからバスで指宿に行くというコースであり、おれんじ鉄道の乗車は出水駅～川内駅までの約 1.5 時間である。ツアー客へのセールスポイントは主に「景色」「食事」「車内エンターテイメント」である。「景色」は、沿線で海岸沿いを走る区間を選び、絶景ポイントでは他の列車の運行に支障のない範囲で徐行して景色の写真撮影をしやすいように工夫した。また、韓国人向けの駅弁開発、韓国語による列車内ゲームも工夫している点である。

（２）効果

韓国の鉄道では車窓から海を眺められる光景が珍しく、駅弁や車内ゲーム等も含めて参加者には好評を得たため、韓国の実施会社からの契約本数が増加した。結果的に、現在では毎週 1～3 本のツアーに組み込まれ、平成 22 年度は 1 月までに約 720 名の利用があった。また、ツアーの評判が良かったため、韓国からメディアが取材に来たり、ソウル市内の中心地の大ビジョンで宣伝されたり、韓国のテレビショッピングでもおれんじ鉄道関連のツアーが売られたりするようになった。観光ツアーの客単価は運賃と貸切料金を含めて約 1,600 円/人であり、沿線の旅客の 3 倍近くにのぼる。

３．１．２　国内旅行ツアー誘致

（１）施策の内容

九州の西海岸を走るため「ウエストコーストツアー」と銘をうち、海外向けのツアーと同様に、国内の旅行会社が企画する国内ツアーへ同路線の乗車の組み込みについて営業している。例えばＪＴＢにおける首都圏発のツアーの場合は、沿線にある鶴の渡来地への訪問後、九州の西海岸の間際を走る区間となる阿久根駅～川内駅に乗車し、最終的には霧島温泉に向かうという具合である。

（２）効果

平成 22 年度は 11 月までに JTB や読売旅行などの国内ツアー会社から 60 団体以上の国内ツアー客を受け入れており、増客数は 1 ツアーの平均が 20 名とすると、1,200 人程度の規模となる。また、客単価が 1,600 円とすると約 200 万円の売り上げ増加である。

「肥薩おれんじ鉄道による鉄道の旅。黄色の夕日がみかん畑の山並みを染める車窓が楽しめる。」と紹介されている。

図　台湾の旅行 WEB サイトのツアーにおける同路線の紹介
出典：易飛網科技股份有限公司ホームページより

３．２　知名度の向上＜銀河鉄道 999 のラッピング列車＞

（１）背景

肥薩おれんじ鉄道と JR 九州の肥薩線の違いが分からない人もいるほど、地元におけるおれんじ鉄道の知名度は高くなかった。そこで新設した営業部において知名度の向上に関する具体案を検討し、ラッピング車両によるおれんじ鉄道のイメージアップを考えた。一方、鹿児島県には宇宙基地があり、その関係で県が鹿児島を紹介する観光プロモーションビデオを漫画家の松本零士氏に依頼し作成したという状況があった。そこで、その関係を通じて同氏にラッピング車両のデザインを依頼したところ、快諾され、2 年間で約 350 万円の費用負担で実現できることになった。

（２）施策の内容

漫画家の松本零士氏の有名なアニメである「銀河鉄道 999」をイメージしたデザインのラッピングを既存車両に導入した。また、車両のコンセプトに合うように、暗くなると蛍光色の星空が車両内に浮かぶという工夫も施している。さらに、この車両の紹介も含めて出水車両基地で鉄道フェアを開催し、沿線住民だけでなく、メディアへのプレスリリースを行った。

（３）効果

多くのメディアがこのラッピング車両の取材に来て、新聞やテレビなどで紹介された。また、鉄道フェアでの車両のお披露目をきっかけに、銀河鉄道 999 のラッピング車両を指名で貸切りたいという要望が増え、貸切りの需要が増加した。さらに、同車両に関連するグッズ（例えば銀河鉄道 999 の列車をデザインにあしらった入場券セットなど）の販売も行い、それに関する収益もあったことから、ラッピング車両導入の PR 効果は 1 億円くらいになるほどであった。

上図　ラッピング車両「銀河鉄道 999」
出典：肥薩おれんじ鉄道㈱

３．３　沿線住民の利用促進

３．３．１　地域との関係

現時点では地域との関わりは受動的な場合が多く、西日本で唯一開催される全国の花火師のコンテストである「やつしろ全国花火競技大会（30 万人規模）」や鹿児島県内の三大市に数えられる高尾野駅近くの「中の市（10 万人規模）」等のイベントに併せて臨時列車を増発することが中心である。しかし、今後はおれんじ鉄道から自治体にコンサルティングを行って、地域活性化のためのイベントを主催し、地域への貢献と利用者増加を目指す予定である。

３．３．２　新駅の設置

新駅の設置はおれんじ鉄道になってからは請願駅の「たのうら御立岬公園」のみである。この駅から徒歩 20 分のところにレジャー施設と綺麗な人工ビーチがある御立岬公園があり、夏休みには町営シャトルバスが運行される。高校生や中学生が友達同士で遊びに出かけるので、利用者は多く、新駅設置による増客効果も大きい。現在、沿線市等でも新駅設置を検討する動きがあり、おれんじ鉄道としては、観光地や街中などの旅客需要集積地であれば、市電感覚の距離でも駅設置をすることを容認している。

下図　たのうら御立岬公園駅（同線唯一の新駅）

３．４　少規模施策の高頻度実施

（１）背景

古木社長は、地方鉄道なので一度に大金が稼げるような施策が無くても、小金を稼げる施策（以下、バント施策）を多く実施することが重要と考えている（社長曰く「ホームランを打たなくても良いから、バントを打て」）。そのため、経営方針を単純明快にし、特に営業部門、運輸部門などに対して小規模でもお金を稼げる企画を自由に提案できるような社内環境としている。

（２）施策の内容

①バント施策１：位置ゲーム「コロプラ」への参加

熊本県からの紹介で「コロニーな生活☆PLUS（通称：コロプラ）」という携帯電話上で提供される位置ゲームの企画に参加した。参加にあたって、おれんじ鉄道側に求められる初期投資は無く、会社としてはそのゲーム上におれんじ鉄道の路線および駅が登場することを許可し、ゲームに参加するプレーヤーが同路線上を行き来するために用いる専用一日乗車券（3,000 円）を発売するだけである。

②バント施策２：関連グッズ（鉄道関連用品を含む）の販売

自社独自の商品もあれば、10%程度の商標料により他者が企画制作する商品もある。特に、銀河鉄道 999 のラッピング車両に関する商品では、アニメや鉄道ファンをターゲットにした。販売方法はネット、鉄道フェア、普通列車に乗車するアテンダントによる直販が主である。また、業務用の鉄道関連用品も販売する。例えば、ダイヤ改正とともに不要になる運行図表や車両検査の際に廃棄するブレーキシューなどは、鉄道ファンにとっては価値があるので、商品として販売する方針としている。

③バント施策３：メディアへのプレスリリースの活用

メディアへのプレスリリースは、万が一でも採用されれば無料の宣伝となる。そこで、同社では些細なことでも積極的にプレスリリースをする方針とし、入社式のような社内イベントの情報ですら提供している。

図　コロプラのポスター
出典：肥薩おれんじ鉄道ホームページ

（３）効果

コロプラに参加して 2.5 カ月で 170 枚の専用一日乗車券が販売され、現段階では 51 万円を売り上げている。通常の一日乗車券よりも高いにも関わらず売れ、かつ、購入目的がゲーム参加であることは明らかなため、他の券種からの転換需要ではなく完全な創出需要である。また、関連グッズの販売は平成 22 年 1 月末では約 100 万円を売り上げている。特にコロプラにしろ、記念入場券にしろ、乗車券系の商品は販売に伴って新たに列車を運行する訳ではないので利益率が高い。おれんじ鉄道は割引率が高い定期券を購入する高校生の利用が多く、客単価は約 670 円であり、67 万円の売り上げ増加は 1,000 人の増客効果と同じであることから、これらの収益は経営的には重要である。

また、同社ではメディアへのプレスリリースを通じて、話題になることは、沿線住民が同路線を身近に感じ、利用するモチベーションを向上する効果があると考えている。なお、入社式には新入社員よりも多いメディアが集まり、ニュースとして新聞やテレビなどで報道がなされた。

図　同社の WEB 上で購入可能な鉄道関連商品の一部
出典：肥薩おれんじ鉄道ホームページ

ソウル特別市交通体系再編事業

韓国＞ソウル特別市

プロフィール

ソウル市では当時のイ・ミョンバク市長の方針のもと、2004 年に「交通体系再編事業」を実施、バス再編（専用バスレーン化による BRT=Bus Rapid Transit 導入）、地下鉄とバスの運賃の見直し等を行った。

人口:	10,464,051 人
面積:	605.41 ㎢
人口密度:	17,284.24 人/㎢
運営主体:地下鉄は韓国鉄道、公社等 3 事業者、バスは民間事業者	

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道・バス	実運用	2004 年

効果

- BRT 導入後、バス利用者数が 1 割近く増加し、また新たな運賃の導入により公共交通利用者数も増加している。バスの運行本数や定時率も改善した。
- ソウル市が BRT 導入後満足度調査を実施したところ、運行間隔、運行時間、運転手の親切さ、安全運転、料金水準について満足が不満を上回った。運行間隔と運行時間の改善は専用レーンの導入効果、運転手の親切さと安全運転は新たなバス事業者に対する評価システムの導入効果、料金水準は新運賃の導入効果である。
- BRT 導入後、ソウル市では約 7 万人が自動車からバスに転換し、バスの分担率が 0.2%増加した。
- 道路交通量についても BRT 導入により一般車両交通量が 18.4%減少（午前中・都心方面道路の場合）した。

ここに注目！

■ 利用者から見て使いにくく、不満の多かったバス交通を再編し、利便性を高め、利用者数を増加させた。

■ 複数の地下鉄事業者や多数のバス事業者に共通する運賃の仕組みを、IC カードも活用して導入した。

■ 市長の強い意向と、外部メンバーで構成された支援組織により、大胆な公共交通の改編を行った。市政、利用者、バス事業者の 3 者が WIN-WIN-WIN となるような仕組みを作った。

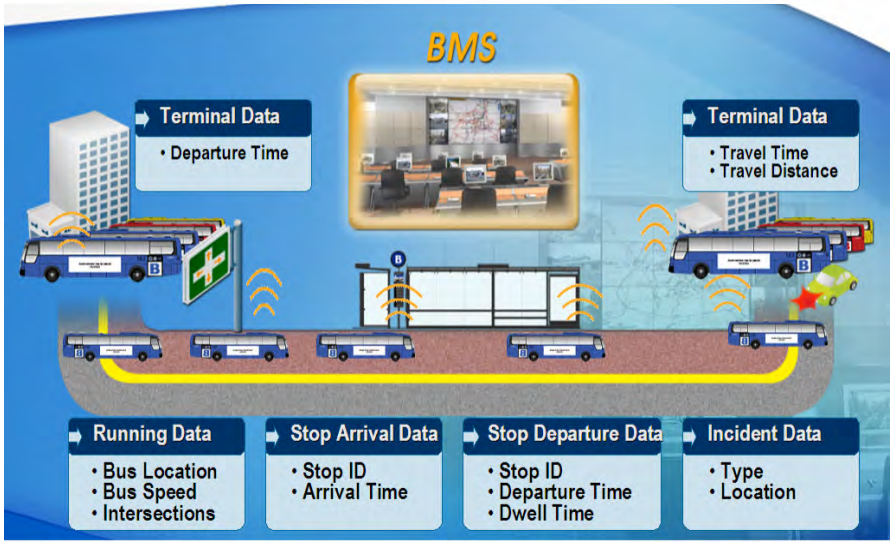
【背景】

- ソウル市ではかねてより地下鉄とバスによる公共交通サービスが提供されている。しかしバスについては重複する路線での競合があり、過当競争気味の市場であった。また、各系統がバラバラに運行されていて、定時間隔での運行がなされていなかったことから不便であり、乗車数の減少が続いていた。

【サービス】

- バスを再編し、バスの色によって路線がわかるようにした。
- 運行管理に BMS（Bus Management System）を導入し、市が運行管理を実施。GIS を活用しバスのピッチ調整する。運行実績も記録できる。

ソウル特別市交通体系再編事業



資料：TOPIS

図　運行管理システム：BMS（Bus Management System）

・ IC カード（T-Money）導入により、地下鉄とバスを通算した運賃となった。

【検討経緯】

・ 2002 年 7 月、イ・ミョンバク市政のもと、交通体系改編事業の推進を図ることを宣言した（ビジョンソウル 2002）。
・ 2003 年 10 月、ソウル市政開発研究院（市の研究機関）にて民間人、有識者で構成される「交通体系改編研究支援団」を結成、計画を推進した。
・ 同支援団は、民間人や有識者から専門知識を有するメンバーをから構成された。これは大規模な交通システムの改革となるため外部の人材を登用したものである。責任者として副市長（大手新聞社論説員）と局長級の団長（現ベオリアコリア社長）を人選した。
・ ソウル市の BRT では、ソウル市が路線・便数を選定し、また運行管理を行う。さらに運賃は一度集約し、運行台数と走行距離に応じてバス事業者に配分される。不足分はソウル市から補助される仕組みであるためバス事業者は赤字にならない。このため再編に当たって、事業者の協力を得ることができた。
・ ソウル市での BRT の成功により、韓国では他の都市での導入が検討されている。

もっと詳しく・・

・ ソウル市ホームページ：http://japanese.seoul.go.kr/
・ ソウルにおける「交通体系改編事業の内容」について：藤田崇義, 交通工学, Vol41, No3, 2006

表　BRT 導入前後の利用者数 等

	2003 年 (BRT 導入前)	2004 年 (BRT 導入後)	変化
1 日あたり バス利用者数	4,869 千人	5,350 千人	＋9.9%
1 日あたり 公共交通利用者数	9,307 千人	9,888 千人	＋9.4%
バス走行速度	13km/h	17.3km/h	＋7.5%
定時率	0.537	0.493	8.2%改善

※定時率とは実際運行間隔の差異の平均／実際運行間隔（0 に近いほど、計画通りに動いている）である

出典：ソウル市資料より作成

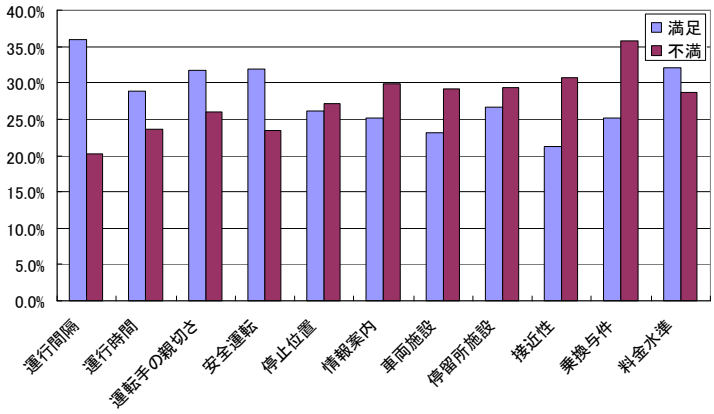
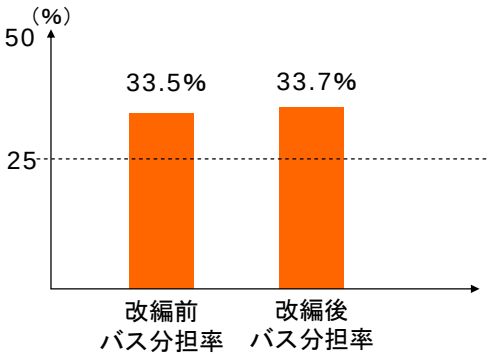


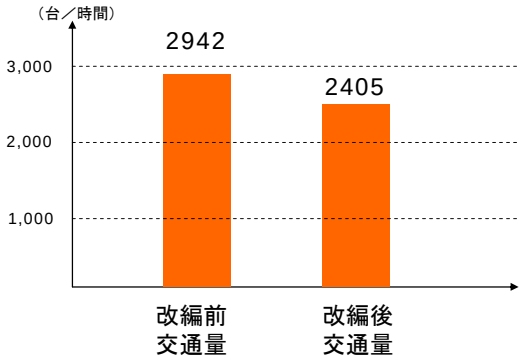
図　ソウル市 BRT 利用者満足度調査

資料：ソウルにおける「交通体系改編事業の内容」について，藤田崇義，交通工学，Vol41，No3，2006



出典：KOTI 資料より作成

図　交通分担率の変化



出典：ソウル市資料より作成

図　BRT 導入前後の一般車両の交通量変化
（午前中・都心方面道路の場合）

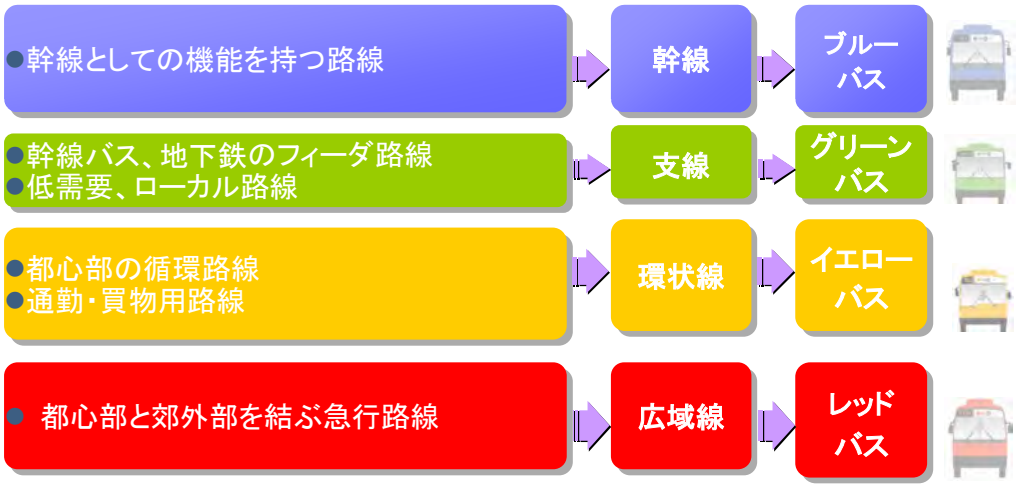


図　利用者の立場に立ったわかりやすい分類（バスのボディ色）

出典：SDI 資料より作成

表　ソウルの運賃

＜距離体系料金＞　*2007.4.1 料金改定

距離	交通カード使用時	交通カード非使用時
～１０ｋｍ	900 ウォン（56.7 円）	(バス) １０００ウォン（63.0 円） X乗り換え回数分 (地下鉄) 距離に応じた料金 ＋100 ウォン（6.3 円）
１０～１５ｋｍ	1000 ウォン（63.0 円）	
１５～２０ｋｍ	1100 ウォン（69.3 円）	
２０～２５ｋｍ	1200 ウォン（75.6 円）	
２５～３０ｋｍ	1300 ウォン（81.9 円）	
３０～３５ｋｍ	1400 ウォン（88.2 円）	
３５～４０ｋｍ	1500 ウォン（94.5 円）	
４０～５０ｋｍ	1600 ウォン（100.8 円）	
５０～６０ｋｍ	1700 ウォン（107.1 円）	
・・・	1800 ウォン（113.4 円）	

※100 ウォン＝6.3 円（2008.12 現在）

出典：ソウル市資料より作成

パリ市トラム T3 路線

フランス>パリ市

プロフィール

2006 年 12 月、パリ市内では初めてのトラムとして環状道路上に T3 路線が開業した。車道の一部を歩行者、トラムの空間に変え、植樹も行って美しい都市空間を形成している。架線レストラムの試験も行われている。

人口:	2,142,800 人
面積:	105.39 ㎢
人口密度:	20332.1 人/㎢
運営主体:	RATP (Régie autonome des transports parisiens)

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	実運用	2006 年

効果

・ 快適さ、利便性の高さから市民の都市生活に大きく貢献している。2006 年 12 月 16 日の運行開始後、確実に利用者を伸ばしている。

表　T3 利用者数

年度（各年 16 日締まで）	利用者数(百万人)
2006/12-2007/12	25
2007/12-2008/12	50

出典：トラム T3 延長プロジェクト HP より作成

・ T3 の導入および沿道整備によって、沿線の環境や安全が向上した。

表　T3 の導入効果

渋滞緩和	ブルヴァール・デ・マレショー（環状道路）における交通量が、運行開始より 50%低下
事故減少	トラム路線上で 40%交通事故が減少
環境改善	1100 本の植木が行われた
緑地化	停留所、トラム線に沿って、36 千㎡の芝生が植えられた
芸術効果	トラムの路線上に、9 つの芸術作品が設置された

出典：トラム T3 延長プロジェクト HP より作成

・ 経済効果として、該当地区の 77%の商業関係者が、T3 開通後の地区を、買い物に「より快適である」と答え，また、65%がより便利であると評価している。

ここに注目！

■ パリ市内における初のトラム導入により、パリ南部における市内、郊外交通の利便性が向上した。

■ 良好な景観を保ち、都市の魅力を最大限に引き出すため、無架線トラム技術の導入や、走行空間のデザインの工夫などが行われている。

■ 車道の一部をトラムと歩行者の空間に変え、沿線の環境と安全を向上させた。

【背景】

・ ブルヴァール・デ・マレショーのトラム案は 1925 年からあったが、実現には至らなかった。1990 年、該当地区を走るバス路線 PC1 の通勤時間における混雑率が高くなり、新しい公共交通の必要性からトラム建設が計画された。

・ 市民へのアンケート調査などから、接続性、郊外間の交通利便性などの向上のため、T3 の延長が市民からも望まれていることがわかった。さらなる都市のモビリティ向上と生活環境の美化を目的として、T3 線の南部、Porte d'Ivry- Porte de la Chapelle 間 14.5km の延長が決まっている。

パリ市トラム T3 路線　　フランス＞パリ市

・ 今後は、開通済みの Pont du Garigliano から Porte de Vincennes までを T3 南線、それ以降 Porte de la Chapalle までを T3 北線として、T3 は２つの弧によって成り立つことになる。

【サービス】

・ パリ郊外ベルサイユ方面などへのアクセスが可能な RER C 線駅、Pont de Garigliano 駅（パリ南西部）と、中国人街や大型のスーパー等がある Porte d'Ivry（パリ南東部）を結んでいる。

・ 現在の T3 の運行概要は以下の通り

- 区間：Pont du Garigliano(RER C 線と接続)～Porte dIvr　y
- 駅数：17（延長後）
- 車両数：2 両
- 運行時間：月から木 5h-0h30、金/土/祝日の前日 5h-1h30
- 列車本数：各トラムの間隔は最大で約 6 分。（約 24 分で両端を結ぶ。）
- 開業日 2006 年 12 月 16 日
- 運行日：365 日
- 運行車両：Citadis 402（定員：304 名/車両、78 座席）
- 走行最高速度：60km/h
- 接続：RER　B,C 線、5 本の地下鉄線、18 本の市内バス路線、19 本の郊外バス路線と接続。

・ 延長工事

- 開通時期：2012 年予定。2010 年工事開始、2012 年に工事終了予定である。
- 延長区間：T3 線の南部、Porte d'Ivry- Porte de la Chapelle 間（5 つの区にサービスが提供される。）
- 延長駅数：26 駅
- 延長距離：約 14km
- 接続：11 本の地下鉄、RER 線と接続。39 本のバス路線と接続。

【検討経緯】

・ パリ T3 号線では従来車道であった空間を、トラムと歩行者のための空間に改築した。この際、車両だけでなく都市デザイナーによるトータルデザインが実現しており、軌道、電停、架線、支柱等の走行空間と街路全体の一体デザインがなされている。

・ 2009 年 7 月、この T3 号線において、アルストムとパリ市交通公団（RATP）は架線からの給電がなくても走行できる STEEM と呼ばれる新技術を導入し、1 年間の営業運転に入っている。

・ トラムが駅に停車しているときはパンタグラフを上げて、トラムの屋根に設置された 48 基のキャパシタに充電する。発車するときにパンタグラフを下げ、充電した電力を用いて走行する。さらにトラムがブレーキをかけたときに発生する回生電力も充電して、走行時に活用するので、エネルギーは 30%削減される。

・ この実験は、フランス環境エネルギー省の PREDIT（地上交通における研究と技術革新のプログラム）による補助金を得て実施されている。架線を少なくことによる都市デザインの向上と架線を敷設する費用の低減、より環境にやさしいエネルギー効率の高い車両の導入が実験の目的である。

もっと詳しく‥

・ RATP ホームページ：http://www.ratp.fr/

・ トラム T3 延長プロジェクト HP：　http://www.tramway.paris.fr/

パリ市トラム T3 路線　　フランス＞パリ市

出典：トラム T3 延長プロジェクト HP

図　トラム T3 線の路線図（実線：運行済み、点線：延長予定部分）

出典：RATP　ホームページ

図　プロジェクト進行状況

出典：トラム T3 延長プロジェクト HP

図　緑地化（左）、デザインの工夫（右）

出典：RATP ホームページ

図　車道や歩道との一体的なデザイン　イメージ（上）断面図（下）

ストラスブールLRT

フランス＞ストラスブール市

プロフィール

LRT（ライト･レール・トランジット）の本格導入の先駆的事例である。
自動車依存社会からの脱却を目指し、徒歩と公共交通による移動がしやすいまちづくりの一環として導入された。

人口:	263,682 人
面積:	78 ㎢
人口密度:	3380.54 人/㎢
運営主体:	ストラスブール交通会社(第 3 セクター)

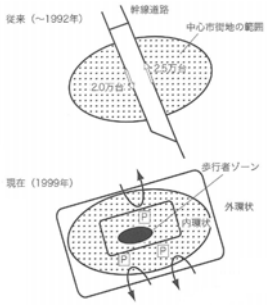
モード	ステイタス	実施年
軌道	運用	平成 6 (1994)年

効果

- ストラスブールでは、都心部を貫く幹線道路を遮断して、一方通行や通行禁止など大幅な交通規制を実施したり、バスルートの再編を行ったりするなど、様々な都市交通政策あわせて、LRT 網の整備が行われた。2007 年現在、年間約 6,000 万人が公共交通を利用、その 75%が LRT を利用している。
- 都心部の交通対策だけでなく、都市景観形成にもインパクトを与え、まちのイメージアップに大きな役割を果たしている。都心の自動車交通量が減少したほか、中心部の歩行者通過量が、トラム導入前と比べて 20～30%増加している。

ここに注目！

- 1989 年に路面電車か VAL（地下鉄方式の新交通）かの選択を争点とした市長選が行われ、環境を重視する市長が就任し、LRT を軸とした交通計画が策定されることになった。
- 2010 年までに自動車の分担率を 50%に引き下げ､公共交通と自転車の分担率をそれぞれ 25%に引き上げることを目標に、トランジットモールの導入による歩行者空間の拡大や、LRT の導入と公共交通の拡大、パーク＆ライド施設の整備等の計画が示され、実施された。

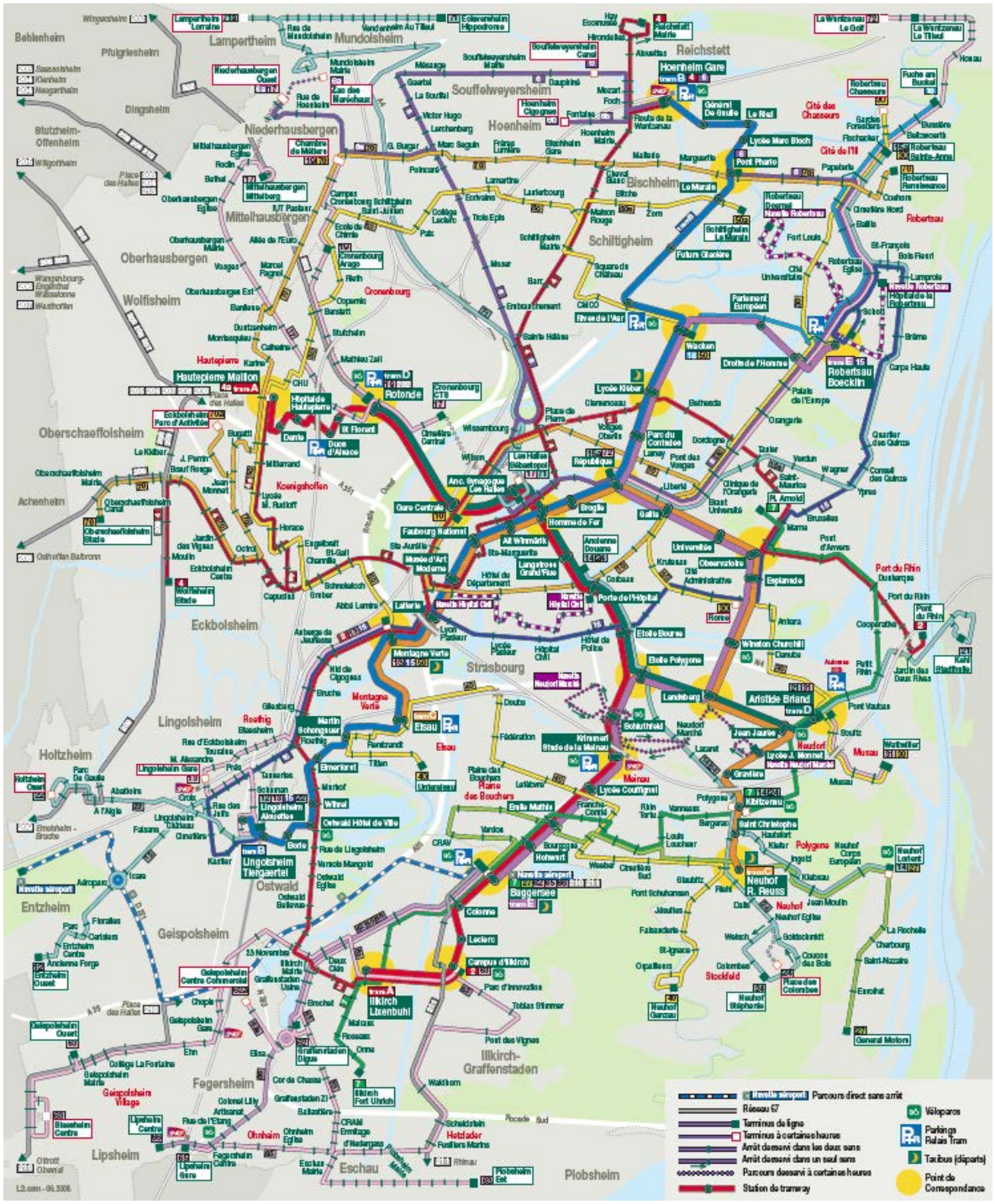


中心市街地の交通規制の概念図
出典:「欧州都市交通調査団報告書」(社)日本交通計画協会、平成 10 年 8 月

もっと詳しく‥

- 服部重敬「第 2 章　路面電車から LRT へ」路面電車新時代、pp. 34、pp. 64
- 「ストラスブール　歩行者ゾーンとトラムの整備」都市と路面公共交通、pp. 76-78
- 望月真一「路面電車でまちは再生するか　都市交通政策と街づくりの道具・路面電車」都市問題、2006. 6、pp. 71-72
- 及川潤、中嶋康博、牧村和彦「欧州諸都市の都心大改造」IBS Annual Report、研究活動報告 2006、pp. 99-100
- 市川嘉一「都市間比較でみた欧米ライトレールの動向」交通工学、vol. 38 No. 1 2003、pp. 77-82
- 阪井清志「環境に優しい公共交通ーデータで見るフランスのＬＲＴー」交通工学、vol. 40 No. 4 2005、pp. 51-57
- 「ＬＲＴを生かした都市再生フォーラム」日経グローカル、2007. 2. 5 NO. 69、pp. 25-27

ストラスブールＬＲＴ　　フランス＞ストラスブール市



出典：ストラスブール交通公社 HP

図　ストラスブールのＬＲＴとバス路線図

カールスルーエ鉄道・軌道直通運転

ドイツ>カールスルーエ市

プロフィール

カールスルーエでは鉄道と路面電車の両方の区間を走行できる路面電車車両が運行されている。鉄道と軌道の直通運転の先駆的事例として、地方都市の公共交通における利便性の高さが実現されている。

人口:	277,204 人
面積:	173 ㎢
人口密度:	1602.34 人/㎢
運営主体:	カールスルーエ交通連合

モード	ステイタス	実施年
鉄軌道	運用	平成 4 (1992)年

効果

- カールスルーエモデルと呼ばれる路面電車を鉄道線に乗り入れ、郊外と都心を直接結ぶ手法により、公共交通機関のサービス圏域の拡大を狙った。自動車に頼ることなく、都心に公共交通で来街できるようになり、自動車交通量を減少させる効果があった。
- 1992 年から始めたドイツ鉄道線の路面電車への乗入れ（S4 系統）では、乗入れ区間における乗客数は、乗入れ前に比較して約 5 倍に増加した。増加した利用客のうち約 40%は、従来、自動車を使っていた。アンケートでは、自家用車から電車に乗り換えた理由は快適性、割安な運賃、所要時間という回答が寄せられている。

鉄道へ乗り入れた路面電車車両

ここに注目！

- カールスルーエ市では、1992 年に既存の路面電車区間（6.4km）とドイツ鉄道線（21.0km）とを接続する新設連絡区間 2.8km が建設され、あわせて直流 750V の路面電車区間と交流 1 万 5,000V の鉄道区間の双方を走行できる複電圧車両が新規に開発、導入された。
- その後直通運転路線は拡大し、現在は 3 系統において市内の路面電車線とドイツ鉄道線間、および 3 系統で電気方式が同じ直流 750V である民営鉄道線との直通運転が実施され、地域全体で 100Km 超の鉄軌道ネットワークが形成されている。
- カールスルーエの鉄道・軌道の直通運転の方式は、ザールブリュッケン（ドイツ）でも導入されたほか、世界各国に広まった。
- 類似の方式として、旧鉄道線の施設を再整備し、通常の路面電車車両が乗り入れられるようにした例もある。イギリスのマンチェスター、パリの T2 線、富山ライトレール等が挙げられる。

もっと詳しく‥

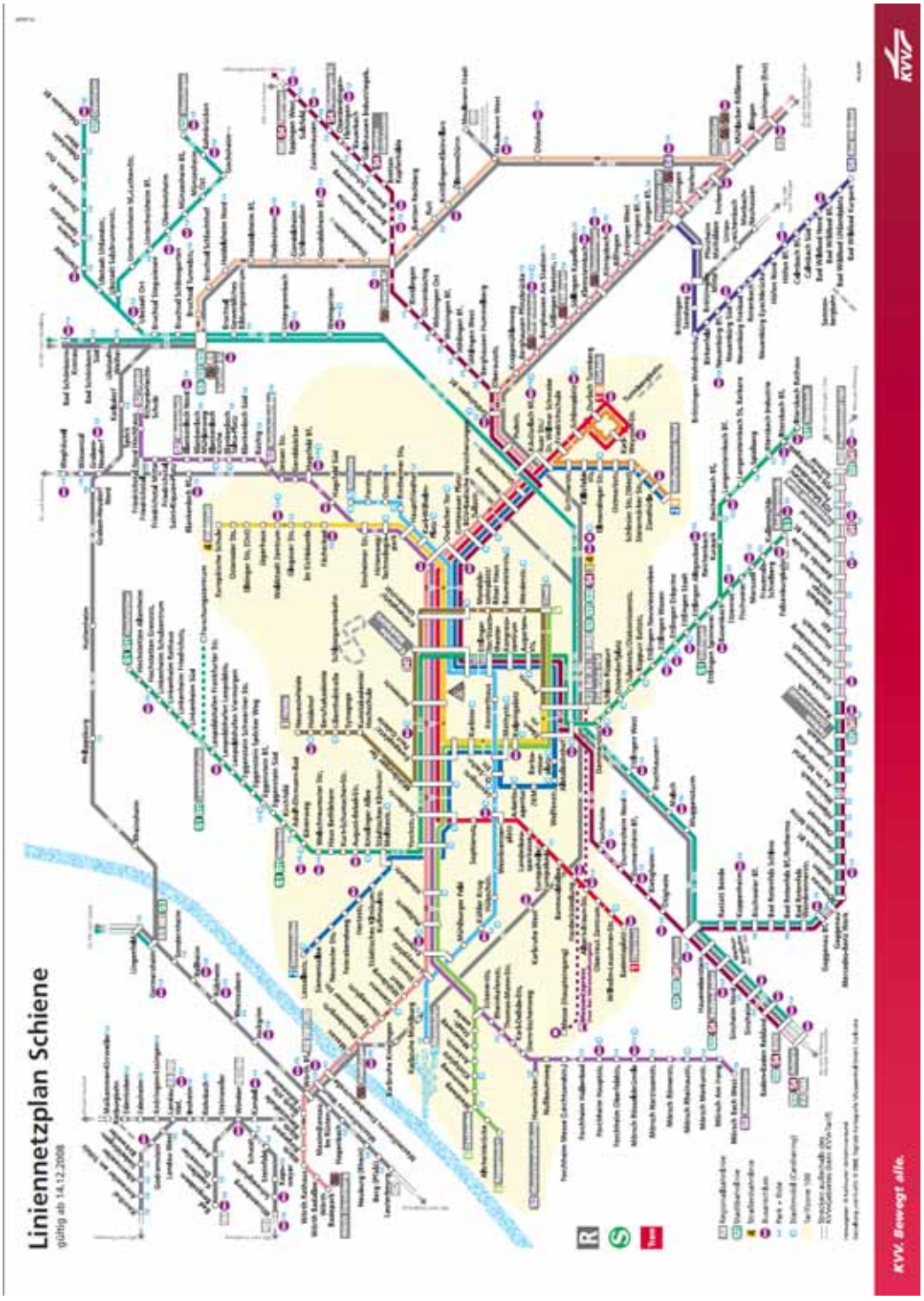
・「カールスルーエ　鉄道線に乗り入れる路面電車」都市と路面公共交通、pp. 63-64

・「3-20　鉄道への乗り入れ」都市と路面公共交通、pp. 183-185

・服部重敬「第 2 章　路面電車から LRT へ」路面電車新時代、pp. 64

・「カールスルーエの LRT」鉄道ジャーナル、2003.09 No443、pp. 114-119

・深山剛「ライトレールとヘビーレール －路面電車と鉄道、2 つのシステムの連携に向けて－」運輸と経済、第 65 巻 第 11 号、2005.11、pp. 24-32



出典：カールスルーエ運輸連合

図　カールスルーエ鉄軌道路線図