

# 特集



小湊鉄道・上総久保駅（「鉄道の日」実行委員会／鉄道・運輸機構主催・「鉄道のある風景」写真コンテスト入賞作品「晩秋のローカル列車（川畑 勇氏）」）

## 「頑張る地域と鉄道事業者」が 地方鉄道を再生・活性化します！

### 登場する地方鉄道

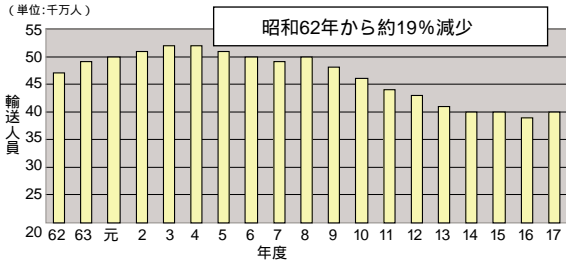


地方鉄道（いわゆるローカル線）は、地域の足として照る日も曇る日も長く人々の暮らしを支えてきましたが、モータリゼーションの進展や沿線人口の減少など時代の波に洗われ、経営悪化により鉄道輸送の維持が危ぶまれる路線が全国各地で出てきています。

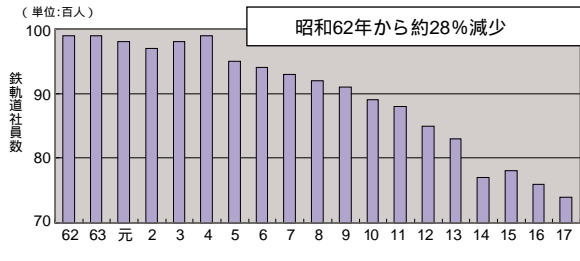
しかしながら、今後、本格的な少子高齢化を迎える中、地方鉄道は、地域のさまざまな交通手段と連携しながら高齢者の移動を支え、駅の拠点性を活かして、地域の形成・発展や観光振興に寄与するなど地域の活性化への貢献に大きな期待が寄せられており、地域と一体となったサービス向上を通して、「地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在」となっていく必要があります。

今回の特集では、地方鉄道の現状や課題、地方鉄道の再生・活性化に向けて「頑張る地域と鉄道事業者」のさまざまな取り組みと、これを効果的に支援するための施策をご紹介します。

## 輸送人員の推移

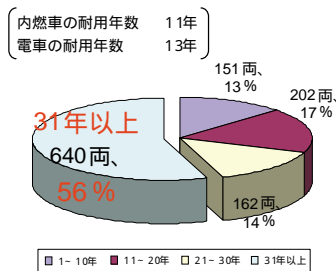


## 鉄軌道部門社員数の推移

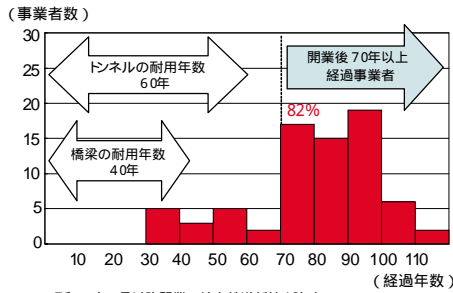


## 施設の現状

### 車齢

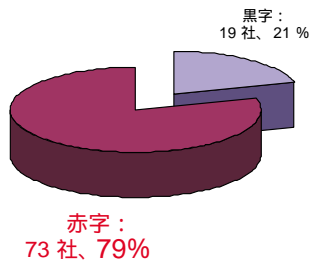


### 路線開業からの経過年数



## 経常収支

平成18年度(鉄軌道業)



## 地方鉄道の現状

地方鉄道を取り巻く現状と今後の課題について、本年6月に取りまとめられた国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の提言からご紹介します。

## 地方鉄道の現状

### 利用者の長期逓減傾向

地方鉄道の輸送人員は、モータリゼーションの進展や沿線における人口減少、少子高齢化により長期逓減傾向が続き、昭和62年から平成17年までの18年間で全国平均で約19%の減少となっています。

利用者の長期逓減傾向に歯止めがかからず、経営赤字の拡大に伴って、多くの事業者で施設・設備の維持管理上の不具合が発生するおそれが生じたり、従業員数の大幅削減により輸送の安全の確保に不可欠な技術の継承への懸念も生ずるなど、鉄道事業者の経営努力は限界に近づきつつあります。

### コスト構造上の経営圧迫要因

鉄道事業は、他の交通モードと異なり、土地や線路、駅施設などのインフラを鉄道事業者自らが一体で保有するのが通例です。

このため、鉄道事業者のコスト構造では、これら施設の保有に係る経費（維持管理費など）の占める割合が大きくなり、地方鉄道90社の平成17年度決算を見ると約46%を占めており、この比率は鉄道事業者が取り組んできた合理化

に伴う人件費の減少により、近年増加傾向になっています。

平成17年度決算では、地方鉄道90社の約70%が営業赤字となっていますが、仮にこれら施設の保有に係る経費を除いて試算してみると、営業赤字の事業者は約70%から約10%にまで減少し、施設保有に係る経費がコスト構造上の経営圧迫要因になっていることが分かります。

### 規制緩和の実施

このほか、近年の経営環境の変化として、平成12年に実施された鉄道事業法についての規制緩和が挙げられます。地方部では、需要の規模から事業者間の競争が促進される環境に乏しいため、規制緩和による効果が発揮されにくく、需要の減少に伴う経営悪化などにより事業廃止に追い込まれる事業者が見られます。12年度以降、全国で25路線・532kmの鉄道が廃止され、多くの路線で現在その存廃をめぐってギリギリの議論が行われている状況です。

### 地域や鉄道事業者の取組み

これまで、鉄道輸送の維持に向けて、鉄道事業者は車両や設備の改善などのサービス向上、公共施設の併設などによる駅の利便性向上のほか、さま

さまざまな利用促進策や経営合理化策を実施してきました。

また、沿線地域では、経営安定基金の創設をはじめ、運営費や施設整備費に対する補助、地方税の減免など地方公共団体などによる財政的支援のほかにも、地域住民や観光振興と連携した企画を通じた取組みが行われています。

さらに、まちづくりの視点から、パークアンドライド用の駐車場整備が進められてきたほか、サポーター制度による車両の保守・改装費の支援や出資などの支援活動が地域住民によって展開されるなど、地域のさまざまな主体により鉄道輸送の維持・活性化に向けた努力が行われてきました。

### 鉄道の廃止が地域にもたらす影響

地域や鉄道事業者の努力にもかかわらず、ひとたび地方鉄道が廃止に至った場合には、バス輸送に転換されるのが通例です。

しかし、地域によってはそもそもバス転換に適さない場合があることに加え、定時制に優れ、大量輸送が可能な鉄道が廃止されれば、中・高校生の通学に支障をきたしたり、バス転換による運賃上昇や所要時間増加により高齢者の外出機会が減少するほか、マイカ

ーへの転換による道路混雑、観光地の人出減少や駅前商店街の売上減少など、地域にさまざまな影響を及ぼす場合があることが指摘されています。

### 鉄道輸送の維持に係る評価・検討

地域が、鉄道輸送の維持の可否について議論する際には、さまざまな便益や輸送維持のための費用などを総合的に考量し、可能な限り客観的な評価・検討を行うとともに、その結果を地域で広く共有することが望まれます。

その際、鉄道事業者の存続自体を自己目的化させるのではなく、地域住民にその意義を見出され、真に必要とされているかを判断すべく、地域における望ましい交通のあり方を検討し、その中で、鉄道がどのような役割を果たすべきか、地域のさまざまな関係者が主体的に議論し、鉄道輸送の維持の要否について合意形成を行うことが重要となります。

### 地域と一体となった活性化への取組み

#### 今後の取組みの方向性

本格的な少子高齢化時代を迎える中で、地方鉄道は、バスや福祉タクシーなど地域のさまざまな交通手段と連携

しながら、高齢者の日々の移動を支え、駅の拠点性を活かして地域の形成・発展や観光振興など地域の活性化に極めて大きく貢献するよう期待されています。

また、サービス向上を通して、「地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在」となっていく必要があります。

その際、潜在的な利用者が見込まれる地方都市近郊においては、駅間の短縮や覚えやすく利用しやすいダイヤ設定、弾力的な運賃設定などさまざまな取組みをパッケージで展開することにより、既存の輸送のあり方を一新して地域の輸送ニーズにきめ細かく応える「コミュニティレール化」を進めることも有効なアプローチです。

また、観光を切り口として、鉄道が地域の観光資源を結んで走ることによる観光振興の役割を果たすとともに、イベント実施や車両の改装により、「鉄道自らが観光資源」となり観光客の取り込みを図るなどの取組みも有効であると考えられます。

#### 事業構造の再構築

鉄道事業者の前向きな取組みと地域の支援に基づいて鉄道輸送の維持が図られる場合には、鉄道事業者の施設保

有に係る経費の占める割合が大きいことから、これらの負担を軽減するため、「公有民営」方式による経営の上下分離や土地等の重要な資産の地方公共団体による保有などにより事業構造を変更し、鉄道事業を再構築することが必要となります。

このような「頑張る地域と鉄道事業者」の真摯な取組みに対し、国としても必要な支援を積極的に実施していくことが求められており、今般、制度面・財政面などの総合的なパッケージにより重点的に支援していくための制度を導入したところです（16ページ参照）。

地方公共団体が鉄道施設を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。

地方鉄道が持続的に発展していくためには、地域（コミュニティ・サポーター）に愛される存在になることが重要になります。「双方向・対話型」コミュニケーションに取り組み、鉄道が果たす役割についての理解と共感を丁寧に育んでいくことが大切であり、このような取組みが息長く鉄道の未来を照らす光となるよう期待されます。

母袋	創一（上田市長）
吉田	千秋（ひたちなか海浜鉄道㈱ 代表取締役社長）
磯野	省吾（岡山電気軌道㈱ 代表取締役専務）
北村	隆志（司会：鉄道局長）



## 地方鉄道の再生と活性化に向けて

塩田平を走る上田電鉄別所線

**北村** 本日はお忙しい中、皆様にお集まりいただきましてありがとうございます。本日は「地方鉄道の再生と活性化」をテーマに、自治体や鉄道会社のお立場での取組みについてお話を伺います。

### 先進的な取組みに至った背景

**北村** 地方鉄道は、数年前までは、最後はバスに転換されてもやむを得ないと思われていましたが、現在は、「地域交通の再生、活性化」を国土交通省の最重要課題の1つと位置付けるなど、我々自身も考え方を変えてきております。

15年ぐらい前、私は近畿運輸局において和歌山県の野上電鉄の廃止に関わりました。当時は、バスがあれば地元の最終的な足は確保されるとの考え方に、地元も含めそれほど大きな違和感はなかったように記憶しております。

しかし、鉄道がなくなった地域は経済面でも悪影響が生じる例も現れるなど、当時は廃止でもやむを得ないと思っていたのが、実際はそういう考え方だけではうまくいかない、地域が中心となって支

**母袋** 創一 上田市長



慶應義塾大学法学部卒業後、1976年三井物産㈱入社。91年長野県議会議員を経て2002年から現職。

えていく気があるのなら、国も応援して地方鉄道を何とか残していこうという考え方になってきたのだと思います。

ただ、地方鉄道は全国的に見ても8割が赤字ですから、その経営を立て直してサービスを維持していく厳しさは何ら変わっておりません。その中でなぜ、どのようにして建て直していくのかという課題に対して関係者の関心が非常に高まっているところです。

本日お集まりいただいた皆様方は先進的な取組みをたいへん意欲的に推進しておられますので、そういう取組みを始めるに至った背景や、それらの背景の下での地方鉄道の役割などについてお聞かせいただきたいと思えます。

**母袋** 総合交通体系を視野に入れますと、鉄道、バス、マイカーそれぞれに役



ひたちなか海浜鉄道開業の様子

割があつて、私は、地域によつて実情はかなり違つと思ひます。

上田市は、歴史的には政治と交通の要衝で、特に養蚕が栄えていました。しかし、かつて市内に5路線あつた民営鉄道のうち4路線が廃止され、今は新幹線の並行在来線であるしなの鉄道以外では上田電鉄別所線が残されるだけとなりました。このため、上田市として関わらざるを得なくなつた事情があります。

特に、別所線の場合は路線が上田市内だけですから、どうやって維持継続させるか非常に悩みました。事業者も大正13年からの営業で、鉄道部門は八十数年間一度も黒字になつたことがないのに兼業

部門の収益で補填しながら維持してきた努力はすごいものだと思います。

したがつて黒字化は非常に厳しいが、今後地方鉄道を守つていく必要があるといふ思いと歴史的背景もあり、私も公的支援を真剣に検討するとともに、議会に特別委員会を設置されました。時間ばかりでしたが、最終的に「公的支援をすべき」との結論に至りました。

議論の過程では、鉄道利用者の利便性向上だけの理由では住民に公的支援について理解していただくことは難しいことがわかり、まずは「観光にも利用できる」、それから「環境に大変いい」、さらに「教育的効果がある」という理由を説明し、議会のご理解をいただきました。「教育的効果」といふのは、子どもたちが列車に乗せるとはしゃぐことに着目して、公共マナーを教える場としてふさわしいことを言つたものです。

地方鉄道をどういつ手法でどう残せるかについて、地域全体の課題として事業者、住民、行政が三位一体となつて真剣に考えて未来図を描いた上で、国や県の支援を受けながら地方鉄道を守る姿勢を示すことが、住民にとつて受け入れやすいのではないかと思います。

北村 確かに、鉄道の必要性を交通論た

けで説明しても自ずと限界があり、今、おつしやつたように広い視点から議論し、かつ、みんなが幅広い目的で使うことが大切なのだと思ひます。

次に、ひたちなか海浜鉄道が本年4月から「再スタート」した事情と、吉田さんが社長公募に手を挙げられた経緯やご自身の姿勢などをお伺いします。

吉田 前身の茨城交通湊線は、他の地域と同様 モーターゼーションなどの影響で、最終的にはお客様が5分の1程度に減つていました。

地域としていよいよ存続の危機に直面したところで、まちづくりや社会的便益の観点などから鉄道は残した方がいいとの結論にはなつたものの、今まで通りではとても継続できない、市民、事業者、行政が三位一体になつて、第四セクターの方法で行こうという方針になりました。

北村 第四セクター？

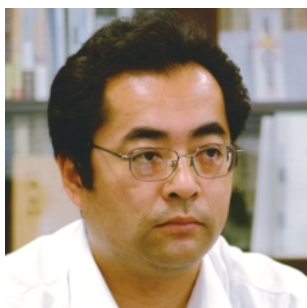
吉田 行政、事業者プラス市民による事業方式を第三ではなくて第四セクターと呼んでいます。

私は、以前万葉線の経営に関わつており、昨年の春に湊線関係者が視察に来ら

れたときは、お迎えする側でした。万葉線では行政のバックアップによるイベントや事業者の思い切つた運賃値下げなどの結果、お客様が5年ほど続けて15%程度増え、赤字も7千万円超から5千万円台に縮小しました。

ひたちなか海浜鉄道の社長公募に応募したときは、万葉線でのやり方を使えばうまくいくのでは、という気持ちがありました。また、鉄道を存続させる取組みは中部、近畿に集中している印象がありますが、関東などでも成功例が出れば、さらによい方向にいくのでは、との考えにも共感をいただきました。

北村 岡山電気軌道は、本拠地以外の和歌山県で、和歌山電鐵貴志川線の活性化に取り組んでいらつしやいますが、その背景を教えてください。



富山大学経済学部卒業後、1988年富山地方鉄道(株)入社。2001年万葉線(株)に出向、転籍を経て08年から現職。

吉田 よしだ 千秋 ちあき 代表取締役社長

**磯野** 以前より、岡山にある「RACD

A(ラクダ)」という鉄道支援市民団体から、事業者として各地の地方鉄道の活性化をお手伝いしてほしいと言われて、全国各地での存廃の議論に立ち会っていくうちに、鉄道が存続するためには3つの条件があると確信するようになりました。その1つ目は地元住民の熱意があることで、言葉だけでなくお金も出し、ボランティアで掃除もするような熱意が、まず何よりも必要です。2つ目は、地方自治体と地方議会において、社会便益や生活インフラなどの観点から鉄道の必要性を理解して公的支援を受け入れていること、3つ目は、既存の鉄道事業者の協力があること、すなわち、安全運行や経営のノウハウを持ったプロの鉄道会社が受け皿となるのがいずれも欠かせないと思います。

貴志川線でこれらの条件が全部揃った結果、ようやく「これはできるかも」と思うようになったのですが、その後、さらに詳しく調べていくと、周辺人口は横這いが続いているほか、沿線には昔から神社仏閣を含めて観光施設もいろいろあって、大阪にも近いため京阪神からもお客様を呼べそうなのがわかりました。

かつて貴志川線では年間5億円ほど赤字が出ていましたが、新しい体制では通常の経費削減のほか、職員それぞれが1人3役、4役を果たすことでコストを半減させるとともに、一方で利用者数を伸ばせば何とか存続させられると考えた次第です。

### 取組みの具体化とその効果

**北村** 以前、えちぜん鉄道は一度廃止されてから地域が「これはいけない」と気付き、一丸となって頑張つて再生を果たしました。やはり、自治体の公的支援と住民の方々の熱意や意欲がよくかみ合ったからだと思います。住民の方々にいろいろなお考えがあるでしょうし、

反対も当然あるでしょうから、自治体として取組みを具体化するには相当な苦労があったのではないのでしょうか。

**母袋** 上田交通から経営危機について説明があつてから最終結論を出すまで1年半かかり、その間、相当突っ込んだやりとりもありました。ただ「公的支援をお願いします」と言われても、簡単には心じるわけにはいきません。

しかも別所線沿線は、上田市全体から見ればかなり限定された地域ですし、ど

うすれば住民のご理解が得られるかが一番悩んだところ。もちろん住民の声にも、賛成と反対の両論がありました。

最終的には、いくら国、県、市が一緒になって応援しても、沿線住民自身の努力がなければ存続はできないとの訴えが実り、「乗って

残すプロジェクト」という視点で上田市として補助するとの結論にご理解をいただくことができました。

**北村** 「乗って残す」という方向で住民一人一人の心を動かす、ということが一番大変なのではないかと思うのですが……。

**母袋** 確かにそういう動機付けが一番難しいところで、率直に言つて、今でも住民全員の心に届いているわけではない面もあると思います。

例えば、単純な机上計算では、今まで利用回数ゼロだった人が年1回乗る、あるいは年1回だった人が2回乗る、そのようにして利用者数を10万人増やせば、収入は1億1千万円増と優に黒字になるわけで、そういう意識を住民の皆さんに持つてもらえれば「なんだ、残せるじゃ

**磯野** いその  
**省吾** しょうご  
岡山電気軌道(株)代表取締役専務



岡山県立岡山東商業高校卒業後、1976年岡山電気軌道(株)入社。2005年から現職に加え、和歌山電鐵(株)代表取締役専務を兼務。

ないか」と思っていただけだと思います。知恵と努力と実際の行動で赤字は三ニマムにできるのです。

「地域で乗って残す運動」として「自治会回数券」を発行するなどの取組みを続けてきた結果、減少一方だった輸送人員が2年連続で増加するという成果も出ています。

**北村** 事業者のお立場で吉田社長は、具体的に今何が一番気をつかれ、ご苦労されているのですか。

**吉田** ひたちなか海浜鉄道も赤字規模が大体年3千万円位で、やはり、会社・地域・行政が一体で頑張ればどうにかできる範囲内なのではないかと考えて取り組んでいます。

例えば、沿線では今、「おらが湊鉄道応援団」という組織が立ち上がり、無人



和歌山電鐵のいちご電車とたま駅長



駅の掃除や、那珂湊の花である浜菊の花壇作りなどで本場に頑張っていたいています。これに、利用促進運動として中学校などの団体利用などの効果も加わり、19年度はどうか乗客減に歯止めがかかったほか、20年度4月からの第1四半期は、開業景気もあつて、前年度比で10%ほど増えています。

その背景としては、阿字ヶ浦 ひたち

海浜公園、那珂湊の「お魚市場」など観光地に恵まれていることが大きいと思います。それぞれ毎年100万から150万人のお客様が来られるので、その中で1%でも多く乗っていただければ、収支が釣り合う可能性があります。今後は、まちづくりの分野でも鉄道利用にご配慮いただければ効果大きいと思います。

いずれにせよ、経理上の赤字は少し出ても社会的便益があるので全体としてはいいという認識を地域に持っていただければよつ頑張っていかなければと思います。

**北村** 観光などの分野の取組みはとても大切で、例えば貴志川線の猫の「たま駅長」などのユニークな取組みはたいへん評判になっていますね。

**磯野** 最初の取組みは、市民団体、沿線の事業所、学校の先生や生徒さん、商工会議所、地元自治体の方々と委員会を設置し、毎月意見を聞きながら貴志川線の運営を行うことから始まりました。

開業から1年経って、目に見える形で地元の方が誇れるようなものが何かできないかと考え、デザイン顧問の水戸岡鋭治先生にシンボリックな車両の制作について相談しました。その結果、数ある地元の名産の中で一番可愛いということ、まず母をモチーフにした「いちご電車」といつラッピング電車を改修で作りました。いいものを見せれば子どもたちも汚さないだろうという一種の教育的効果も狙っていて、これは岡山電気軌道で「MOMO」というタイプの車両を作ったときと一緒の感覚です。改修費用の捻出と自分たちの電車としての意識付けのため、いちご電車サポーターを募集し、1万円寄付してくれた方のお名前は車両に掲示することになりました。

第2弾として、地域で成長著しいおもちや屋さんにスポンサーになってもらい、「おもちゃ電車」という車両を企画しました。企業広告の電車では意味がないと考え、契約費を全部注ぎ込んで内装にふんだんに木材を使うなどして、地域や子どもたちに喜んでもらえるような車両とすることを狙いました。

3番目は、「ご紹介のあった「たま駅長」です。元々は、「たま」が住んでいた家が区画整理の対象となって飼い主の方から「猫を駅舎の中に住まわせてほしい」との依頼があり、私どもの社長の小嶋が「では、社員にして駅舎に住まわせてあげましょ」ということで

北村

隆志

鉄道局長



京都大学法学部卒業後、1976年運輸省入省。大臣官房総括審議官、総合政策局次長などを経て現職。

たま駅長が誕生しました。関連グッズの販売なども成功し、海外メディアでも紹介されるなど「たま駅長」は今や世界的に有名になっています。

現在では、会津鉄道には猫の「バス」、いわて銀河鉄道には犬の「マロン」、名譽駅長がいますので、皆さんのところでも動物駅長のいる駅を作っていただいで全国サミットを開くというアイデアも持っています（笑）。

**北村** なるほど、常に新しいもの、利用者の興味を引くものを作っていくという姿勢ですね。

**磯野** 電車に乗りに来ていただいたら、一日その沿線で遊べるよう、駅の改装のほか、観光客と地元利用者がともに利用できるパークアンドライドやサイクルアンドライドなど、さまざまなサービス改



和歌山電鐵のおもちゃ電車

善を同時並行で進めていきたいと思っています。

**北村** 先ほど名前の出た「RACDA」の方から、以前、バスと鉄道の大きな違いとして「どんなに小さな駅でも駅舎があり、座るところやトイレもあって、そこいろいろな機能を入れると人がもつと集まることになる。駅は人の集まる場所として大きな潜在的可能性を持っている」というお話を伺ったことを思い出しました。

先般の交通政策審議会鉄道部会の提言でも、今後の地方鉄道については観光の観点も含めて総合的に考えていくべきという趣旨が盛り込まれていますが、まさにこれを先取りするような取組みを進めていこうというわけですね。

将来に目を転じて、地方鉄道はこれからどうすればもっと伸びていけるのかあるいは、地域と密着し、共に生きていくためにはどのようにすればいいのにかについて、それぞれお考えをお聞かせください。

**吉田** まだ自動車が普及しておらず、鉄道がないと外出もままならなかった時代には、まちのコミュニケーションは鉄道を中心に形成されてきました。将来を考えますと、気持ちとしては是非そんなレベルにまで近づけたいと考えています。既に、「鉄道を守ろう」という目的で地域の皆さんが集まって話をするようになったおかげで、かつてのコミュニケーションが戻りつつあります。

**磯野** 鉄道がなくなると、まちの活力に悪影響が生じてしまった例もしばしば見られます。ある路線が廃止された後、バス輸送に切り替えられて便数は増えたのに、沿線の旅館の宿泊客は以前の7割も減ってなかなか元に戻らないという実例

も見たことがあります。やはりまちづくりの観点からも、基本的にはできる限り鉄道を残していただくことが長い目で見て有効なのではないでしょうか。

**母袋** 別所線の存続問題が浮上し、地域としてどう対応するかを検討したときに、我々もまず、市内の多くの関係団体が集まって「再生支援協議会」を作りました。それは、とりもなおさず鉄道事業者だけの問題ではなく地域全体の課題だったからです。

協議会の場で議論していくと、いろいろなアイデアが生まれてきます。鉄道の魅力を高めるソフトづくりで人の注目を引き、そして乗っていただくという視点はいつも変わりません。

例えば、鉄道好きな市の職員を中心に5名ほどで「アイ・プロジェクト」、これは愛情の「愛」の意味合いにかけて名付けたのですが、そういうチームを作って、別所線の絵本や車両のペーパーパークラフトを作成・販売して子どもたちに遊んでもらう、子ども用のバッジを作る、あるいは、最近別所温泉に温泉施設を建設したのですが、その利用と乗車のセット割引券を企画するなどのアイデアが出てきました。アイデアは到る所にあり、それをどう組み立ててお客さんへのアピール

ルに実際に活用できるようにするかという工夫の大切さをつくつく実感しました。先ほど「たま駅長」の知名度は今や世界的レベルのお話がありましたが、確かにこれだけ有名になるとつらやましい限りです（笑）。実は我々も、「これぞ別所線のシンボル」的なものがないか一生懸命探しているのですが、残念ながらもまだ発見できておりません。

全国的に見ても、多くの鉄道事業者がアイデアを出す工夫や努力を始めています。次は、各社や各地の沿線が連携して何か共同で世の中に訴えられないかを一緒に考えていけたらと思います。

### 今後の展望・国への期待

**北村** 地方鉄道の活性化を実現していく上では、国、自治体、事業者、NPOをはじめ住民にもそれぞれ役割があると思います。私も国土交通省では、鉄道事業の施設や土地を地方自治体が保有し、車両運行などを行う事業者が無償で貸し付ける「公有民営」などの鉄道事業再構築事業の制度を導入したり、利用拡大のための実証運行などを支援する地域公共交通活性化・再生総合事業補助を開始するなどの工夫は続けておりますが、もっ



上田電鉄の車内イベント

とごつすればさむらよくなるということなど最後に一言ずつお願いします。

**吉田** 国の支援措置やさまざまな制度づくりは、非常にありがたいと思うています。経営が困難に直面すると、独力では設備投資さえできなくなる状況となります。私たち事業者も安全性の向上やサービス改善に精一杯頑張りますので、是非現在のよつな支援措置を続けていただきたいと思ひます。

もつ一つお願いしたいことは、「鉄道がなぜ必要か」について鉄道会社の単位だけで言つてもなかなか理解は得られないので、「国全体の視点から見ても鉄道の意味がある」ということをもつとアピールしていただければと思ひます。

さらに、自治体の支援も重要で、地元ならではの効果的な支援もごんごん願ひたいと思ひます。

**磯野** 今回の法改正で、公的支援の下での上下分離が第三セクターだけではなく民間事業者でも実施しやすくなり、非常にいい制度ができたと思ひていますが、一方、自治体も財政難で、支援するにも余裕がないという場合も多いようです。また、鉄道の存在意義について、採算性だけではなく、社会便益やインフラの面でも考へてもらえるようになつてきたものの、まだそう考へてくれない自治体も多い現実があります。

それから、自治体から損失補填いただく場合、8千万円の上限額があるにもかかわらず、赤字を3千万円に抑えること、今の自治体法の中では、残り5千万円は切り捨てざるをえず、残額を設備投資などに使いたくても使えません。また、土地は全部自治体のものですから、例えばどこかが店をやりたいと言つても私ども

からお貸しできません。今、その2点につき自治体と話し合ひをしています。

**母袋** 2点申し上げます。このたび、地元ゆかりの画家の原田泰治先生に別所線の応援として、ラッピング電車のデザインをお願いすることになりましたが、ラッピング経費そのものは国の支援を受ける予定です。やはり、従来の施設改良などハード面への補助以外にソフト面でも支援いただくことがこれからは重要で、ソフト面の取組みに対する支援制度をこれからさらに使い勝手をよくしていただきたいと思ひます。

もつ一つは鉄道と道路には相関関係があることです。私の持論ですが、道路に投資してきた結果、鉄道がさびれてしまつた。これは因果関係がはっきりしています。鉄道も道路も公共交通という視点で見れば同じです。そういう視点で財源を充実させていくことが地方鉄道を残すことにつながっていくのではないでしようか。

**北村** 国も自治体と同じように財政事情が厳しいのですが、地域公共交通の活性化に対する支援としては、20年度から創設された活性化・再生総合事業補助により、従来はできなかったソフト面の取組みに対して総合的に支援できるスキーム

を導入しました。今後、各地の創意工夫によりこの制度をフルに活用した具体的な活性化策がごんごん実施されていくことを期待しており、さらに使い勝手がよくなるよう私たちも一層努力していきま

す。  
地方鉄道の活性化に対してこれだけ期待や関心が高まつてきている今、国土交通省も、皆さんの貴重な経験が他の路線や沿線でも十分に活かされるよう情報共有の促進などにも努めていきますので、これからご協力のごんごん願ひ申し上げます。本日はありがとうございました。



# 地域公共交通活性化・再生法の改正の概要

## ～鉄道事業再構築事業制度～

鉄道局 地域鉄道対策室

「頑張る地域と鉄道事業者」を制度面から支援する「鉄道事業再構築事業制度」の導入を内容とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の概要をご紹介します。

### 法律案提出の背景

平成19年5月に成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化・再生法」といふ。）において、鉄道関係では鉄道再生事業の制度が導入されました。

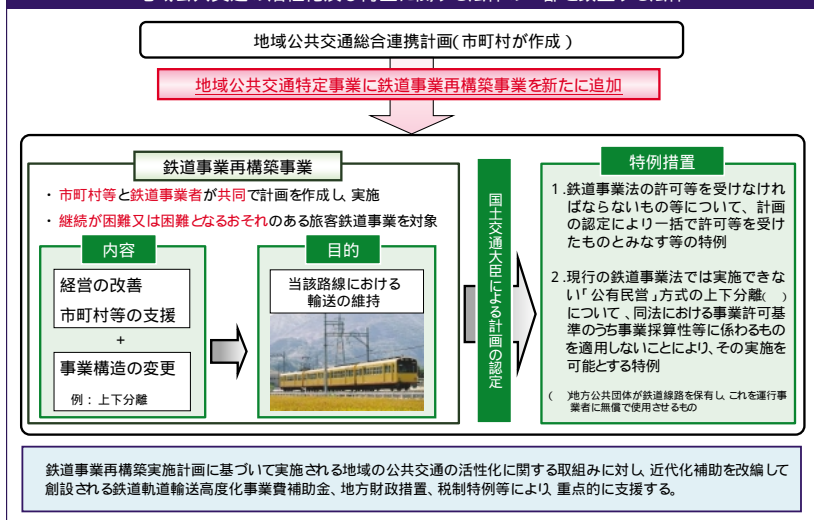
これは、廃止届出を行った旅客鉄道事業を対象として、沿線の市町村等が存続を望む場合には、鉄道事業者と市町村等の間で存続に向けた議論を行う場を早急に確保することができるよう、両者が合意すれば、当初の廃止届出による廃止期限を延長して協議を行うことができるよう定められました。

これに対して、この法律の成立時に「地方の鉄道の厳しい経営状況を踏まえ、その維持が適切に図られるよう必要な措置を講ずるよう努めること」や「運行会社の経済的負担を軽減し、その路線の維持に資するため、いわゆる『上下分離制度』が一層活用されるよう、助言や指導に努めること」という趣旨の附帯決議がなされました。

さらに、法成立を契機として、「地域の鉄道は最後は地域が支える」などの議論が各地で活発になるとともに、具体的な支援プロジェクトの検討が進み、これらを踏まえた国土交通省交通政策審議会鉄道部会における検討などにおいて、廃止届出に至らずとも経営悪化が深刻化している地方鉄道を幅広く対象とし、存廃議論が浮上する前の段階で、国の支援を受けつつ関係者が一体となった取組みを展開できるような制度を追加的に導入すべきとの気運が高まりました。

このような背景を踏まえ、平成20年

### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律



の通常国会に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を提出し、本年5月23日に成立、同月30日に公布されました。なお、本法は、本年10月1日から施行される予定となっています。

### 本法の概要

#### 鉄道事業再構築事業制度の創設

本法により、「地域公共交通活性化・再生法」の地域公共交通特定事業に、鉄道事業再構築事業を追加しました。

これは、最近の経営状況にかんがみ、その継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業を対象として、経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けつつ、事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図るための事業となっています。なお、ここでいう事業構造の変更には、事業の譲渡譲受や法人の合併・分割、上下分離などが含まれています。

#### 鉄道事業再構築実施計画の作成

鉄道事業再構築事業の実施にあたっては、市町村の作成する地域公共交通総合連携計画にその内容を盛り込んだ上で、当該計画を作成した市町村、旅客鉄道事業を営む鉄道事業者、当該鉄道事業者に代わって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を営む者などの関係者全員の合意により、鉄道事業再構築実施計画を作成することとなります。

#### 鉄道事業再構築実施計画の認定

鉄道事業再構築実施計画については、

申請により国土交通大臣の認定を受け、法律の特例などの支援措置を受けることが可能です。

国土交通大臣は、その計画が基本方針に照らして適切なものであること、当該計画に定められた事業のうち、鉄道事業の許可等を受けなければならないものについては、当該事業の内容が鉄道事業法上の許可等の基準に適合することなどの一定の基準に適合する場合には、認定することとしています。

**認定を受けた鉄道事業再構築実施計画に基づく事業に係る鉄道事業法の特例**

国土交通大臣の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業の円滑な実施を図るため、同事業のうち、鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの、あるいは届出を行わなければならないものについては、実施計画の認定により、一括で許可等を受けたものとみなし、あるいは届出を行ったものとみなす手続の合理化を行っています。

また、鉄道事業再構築事業を実施する際に、上下分離を目的として従前の旅客鉄道事業を一旦廃止する必要がある場合には、当該旅客鉄道事業の廃

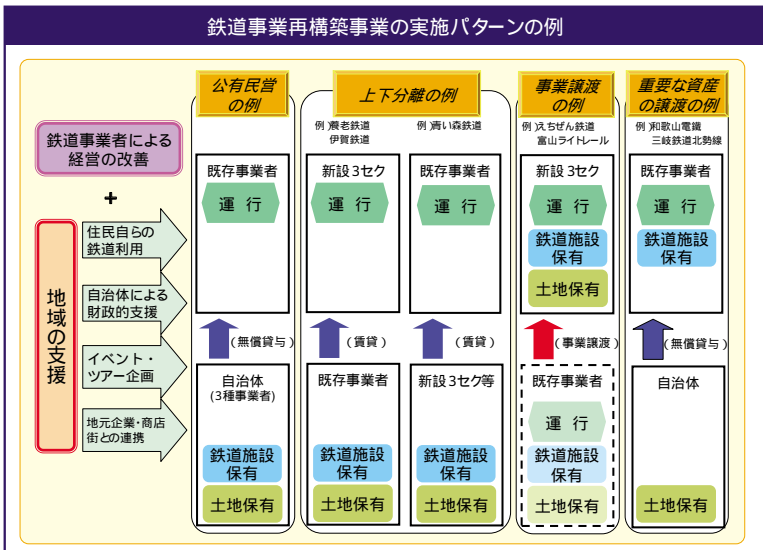
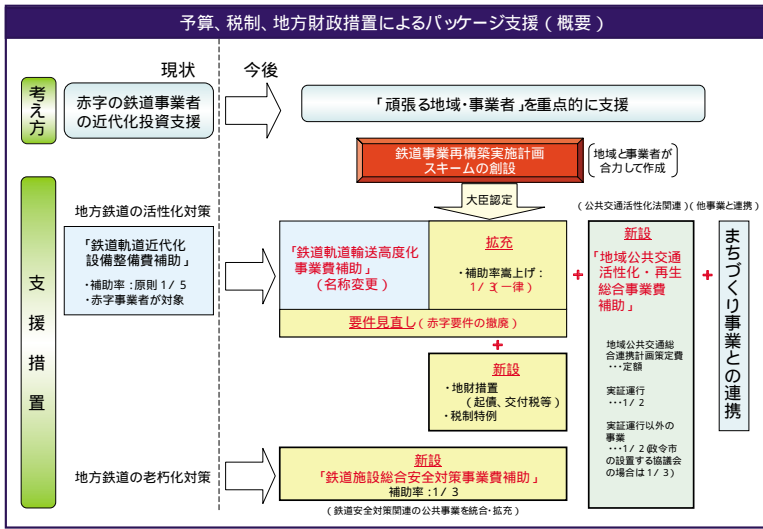
止の事実については、鉄道事業再構築実施計画の認定により把握できること、鉄道事業再構築事業の目的から、新たな鉄道事業者が引き継ぐことが明白であって、事業廃止の前後関係者間の調整は必要ないことから、同法に基づく鉄道事業の廃止届出を不要としています。

「**公有民営**」方式による**上下分離**さらに、地方公共団体が鉄道線路を保有してこれを運行事業者に無償で使用させる「**公有民営**」方式による上下分離については、現行の鉄道事業法では実施することができま

た、鉄道事業者と沿線市町村など地域が一体となった鉄道輸送の維持が容易となり、鉄道を活用した沿線の活性化やまちづくりに取り組むことができるようになりますと考えています。

**関連支援制度**

国土交通大臣の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画に基づく鉄道事業再構築事業については、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金による予算面の支援や、固定資産税、不動産取得税、登録免許税などの税制上の減免特例、地方



# 三重県内における 鉄道の再生・活性化

〔三岐鉄道北勢線・伊賀鉄道・養老鉄道〕



三重県 政策部交通政策室

全国の地方鉄道と同様に、三重県内の地方鉄道も、モータリゼーションの進展や人口減少の波を受け厳しい経営状況にさらされています。ここでは、三重県内における地方鉄道の再生・活性化への取組みをご紹介します。

## 北勢線

北勢線は、西桑名駅（桑名市）と阿下喜駅（いなべ市）を結ぶ延長20・4kmの、日本に残る数少ない特殊狭軌（762mm）の単線・電化の近鉄線として運営されてきました。しかし、平成12年7月、近鉄が発表した経営改善計



三岐鉄道北勢線。全国でも珍しいナローゲージと呼ばれる軌間762mmの路線で、一般の車両より少し小さい

画の中で、「北勢線は鉄道としての使命は終わったと考えているので2～3年後に廃止したい」と表明され、県・沿線市町に大きな衝撃が走りました。

県では北勢線問題勉強会を設置し、沿線市町の参画を得て、鉄道として存続させるのか、バス転換を図るのかなどの勉強を始めました。併せて、地元桑名員弁広域連合では、近鉄北勢線利用促進協議会を設立し、利用促進運動を行うとともに、近鉄と存続交渉を続けましたが、廃止の意向を変えるには至りませんでした。

最終的に、平成14年2月の広域連合

首長会議の場で、近隣の三岐鉄道に経営を委ねること、そのために、沿線市町が運営資金などとして、10年間で55億円を用意する必要があることを確認

同年9月に沿線市町の首長から三岐鉄道に対して正式に運行を依頼し、三岐鉄道もこれを受諾。15年3月末をもって近鉄から三岐鉄道に営業譲渡されることになりました。県も、55億円のうち、沿線市町の鉄道敷地購入費3・6億円の半額を補助することとし、また、国土交通省の協力を得て、国の補助制度も積極的に活用することとなりました。

こうした財政支援を背景に、三岐鉄道は、北勢線の再生に向けてリニューアル計画を策定し、行政と一体となって利用者の増加を目指しています。

具体的には、これまでの17駅を13駅に再編すること、車両の冷房化、高速化を図り、西桑名駅・阿下喜駅間の所要時間を約52分から10分程度短縮することなどを再生目標として掲げ、幹線鉄道等活性化事業費補助や鉄道軌道輸送高度化事業費補助なども活用し、利便性の向上に取り組んでいます。

一方、沿線市町も、大泉駅（いなべ市）、東員駅（東員町）、星川駅（桑名

市)の新設に合わせて、駅前をパークアンドライド、キスアンドライドとして整備するとともに、大泉駅では、「うりばつ」という農産物直売所、星川駅では既存の商業施設と併設し、お互いの利用者の増加を図っています。また、駅までの幹線道路を整備し、主要駅でのコミュニティバスとの結節を図るなど、より使いやすい、親しみやすい鉄道となるよう取り組んでいます。

こうした官民の連携した取組みによって、北勢線の乗車人員は、平成16年度の約192万人で下げ止まり、19年度には約220万人に達するなど3年連続の伸びを示しており、本年度(20年度)もこの伸びは継続しています。

### 伊賀線と養老線

慢性的な赤字に陥っていた伊賀市の近鉄伊賀線(伊賀上野駅〜伊賀神戸駅間16・6km)と近鉄養老線(桑名駅(三重県桑名市)〜揖斐駅(岐阜県揖斐川町)間57・5km)の今後のあり方について、平成16年に、近鉄から協議の申出がありました。同年8月に「近鉄養老線対策勉強会」、9月に「伊賀線に関する研究会」が設立され、沿線市町を中心に、存続を前提として、運営形



伊賀鉄道。沿線が忍者の里であることから、漫画家松本零士氏デザインによる「くろ」電車が運転されている

態、支援策などの検討が始まりました。

最終的に、上下分離方式による新しい運営形態に移行し、近鉄も赤字を負担し支えていくことで合意に至り、近鉄からの「事業の廃止届」の提出、「意見聴取会」の開催、伊賀鉄道と養老鉄道の設立、両鉄道会社の第2種鉄道事業者・近鉄の第3種鉄道事業者としての鉄道事業許可申請、新運賃の認可などを経て、19年10月1日から再出発しています。

両鉄道会社による経営改善に加え、沿線市町なども支援に乗り出していきます。乗換接続ダイヤの見直しや運行間

隔の短縮努力が行われ、おおむね30分以内の1本の運行が実現したこと、近鉄から分離したことで独自の運賃改定が可能となったこと、記念乗車券の発売や臨時列車の運行、一部列車でのサイクルトレインの運行、さらには利用者限定コンサートの開催など市民団体による利用促進策への協力活動、マイレール連絡協議会の立上げ(養老鉄道)、松本零士氏デザインによるペイント列車や地元幼稚園などによるギャラリ列車、自転車の無料貸出、鉄道博覧会の開催(伊賀鉄道)などを行いながら運行されています。

こうした取組みの成果もあって、運行開始から20年3月までの営業収入は伊賀鉄道で58・4%、養老鉄道で28・7%の伸びを示しています。

上下分離方式(下(施設など)は近鉄が保有し、上(運行)は伊賀鉄道、養老鉄道が行う方式。施設の安全性確保のためには、引き続き近鉄が保有した方が良いと判断したものです。

### 鉄道ネットワークの確保に向けて

北勢線、伊賀線、養老線の3つの鉄道とも、事業譲渡や上下分離方式により再出発を果たし、新しい運営形態による着実な取組みや沿線市町の積極的な支援などにより、経営状況は改善す

る傾向にありますが、依然として厳しい環境にあることに変わりはありません。

今、自動車交通とのかしい付き合い方(モビリティ・マネジメント)が注目されてきている中で、県内の鉄道全体のネットワークをいかに確保していくかが、県としても大きな課題となっています。

鉄道は、昔から沿線の人々の生活を支え、沿線地域の香り、文化や思い出を乗せて走り続けています。これを機に、今回ご紹介しました三岐鉄道北勢線、伊賀鉄道、養老鉄道沿線地域の豊かな歴史、文化、風土にも触れていただくよう、ご来訪をお待ちしています。



養老鉄道養老駅のひょうたん飾り

# 便利で魅力的な 乗ってみたいくなる ローカル鉄道をめざして



北近畿タンゴ鉄道(株)

## KTRが走る地域の概況

北近畿タンゴ鉄道（KTR）は、京都府北部の丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を結ぶ第三セクター鉄道で、「宮津線」と「宮福線」の2路線を横長のTの字で接続・運営しています。宮津線は大正時代末期から順次開業した国鉄赤字転換線で、宮福線は鉄道建設公団建設線で昭和63年に新線開業したものです。

沿線市町の人口および就学者数は長期的に減少しており、高齢者比率も都市域に比べ高くなっています。また当地は、古くから「丹後ちりめん」の産地として栄えましたが、昭和50年代以降、生活様式の変化の中で大きく縮小しています。

一方、この地域は日本三景「天橋立」をはじめとする美しい自然景観、カニやブリ、とり貝などの豊富な海の幸の



KTR路線図

ほか、古代丹後王国を彷彿させる遺跡や、羽衣、浦嶋伝説といった歴史ロマンなどの観光資源にも恵まれ、四季折々多くの来訪者があります。

KTRの利用者は、平成5年度のピーク時は303万人を数えましたが、近年はモータリゼーションの進展、少子化などを背景として、18年度には200万人の万台を割り194万人となりました。利用者のほぼ半数は定期客で、沿線にはターミナル駅を除いても8つの高等学校があり、通学高校生が最大のお客様となっています。

## 「地域公共交通総合連携計画」の策定

京都府北部の公共交通機関利用率は5・6%で府域平均の30・5%の5分の1以下というクルマ社会であり、まずはこの利用率を10%に高めることが当面の目標です。

そのため、平成17年11月から、地域の公共交通全体をネットワークとして考え、利用度を高めていくために、地元利用者や行政、関係事業者とともに「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議」に参画し、利用者の視点に立って協議、検討を重ねてきました。

その結果、実現会議において平成18

年11月「改善実行計画」が策定されました。これは本年1月に「地域公共交通活性化・再生法」に基づく「地域公共交通総合連携計画」として国に提出され、さらに同計画は本年4月に国の地域公共交通活性化・再生総合事業計画に認定され、20年度からは、国の支援も活用しながら、より多様な取組みが可能となりました。

## 便利で地域に愛される鉄道への取組み

KTRでは、これまでの議論を踏まえ、KTR経営活性化5カ年計画を策定し、自社でのさまざまな改善や地域と連携した取組みに努めてきました。

具体的には、連携計画並びに経営活性化5カ年計画に基づき、JR線と自社線2線の接続改善を進めるとともに、運行本数の拡大、通勤通学時への特急型車両の導入など、便利さと快適さを高めるダイヤ改正を実施してきました。特に、拡大が困難な定期客を増やすために、第3の定期券としてシルバードル券（19年9月～）や無記名全線パス（19年10月～）、所定料金の5～8割引という超格安の定期券特急回数券（6枚綴り1000円）を発売しました。

これらの結果、ほぼ自動的に毎年5

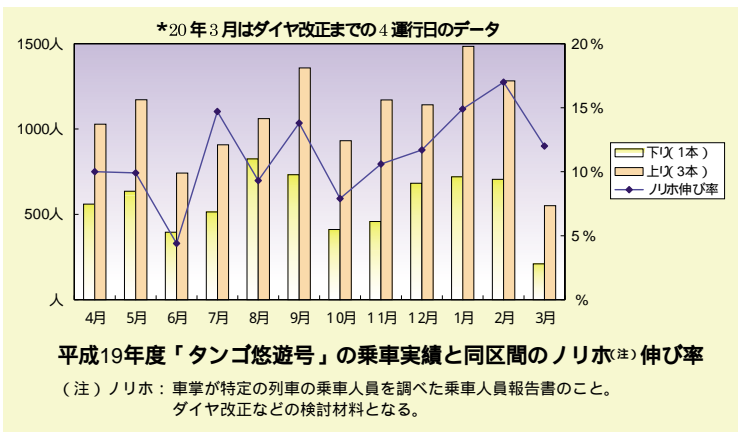
万人前後減少してきた定期客は、1%とわずかですが増加しました。

さらに、地元利用者を拡大させるために、最大のターミナルである宮津駅に宮津市と共同でパークアンドライド制度をスタートさせたほか、夏休み期間中こども運賃と沿線の提携観光施設が無料となる「ファミリー得とくクーポン」の創設や、経営幹部が日替わりで添乗するクリスマス列車の運行などで家族そろって親しまれる鉄道をめざしてきました。

**魅力的で乗ってみたくなる  
鉄道への取組み**

豊かな地域資源を活用して線外からの利用客を拡大するために、昨年のダイヤ改正で、天橋立・西舞鶴間の海岸線の絶景ポイントで一時停車、最終行運転を行う観光型列車「タンゴ悠遊号」を週末の休日に1日4本（本年度は5本プラス毎日快速2本）運行し、さらに昨年10月からはおもてなしを強化するためにKTRアテナダントによる添乗ご案内を開始しました。

この悠遊号の利用者は昨年1年間で2万753人を数え、これが奏功し同区間の普通列車の利用客は前年比11.2%増と大幅に上伸びしています。



また、沿線市町やKTRサポーターズクラブと連携したイベント開催や市民号の運行、駅周辺の植栽活動など、地域の利用者にも参加していただく取り組みを実施したほか、利用者の利便を図るために、「乗り放題2Daysきっぷ」や「JR青春18きっぷ」と連動した「青春フリーきっぷ」などを新設しました。

さらに、ローカル鉄道への市民参加をつなぐために、「乗ってみたくなるKTRトレインデザイン・コンペ」を実施し、地元の小学生から高校生まで

また北海道を除く全国からプロ、アマさまざまな方から219点のご応募をいただきました。そして、車両リニューアルとあわせて最優秀デザイン作品を車体ラッピングし、「丹後ゆめ列車」と命名された車両が本年4月から沿線各地を毎日笑顔いっぱいで行っています。

これらの企画はマンスリー展開と称して毎月新企画を工夫しており、昨年度の定期外のお客様は電化高速化以来12年ぶりに前年を上回ることができました。

**さらなる飛躍をめざして**

地方鉄道を取り巻く厳しい環境が続く中、KTRにおいても少子高齢化や道路整備の進展に加えて、安全防災対策のさらなる高度化など一層厳しさが増えています。

こうした中で、昨年の旅客増の経験を生かしながら、沿線地域が持つ経営資源を存分に活用し、地域としっかりと連携することにより、将来にわたって持続しつる鉄道づくりを進めることが可能と考えており、創業以来、京都市に置いていた本社を昨年9月に福知山市に移転し、沿線との連携強化並びに営業企画機能の強化を図ってきました。



沿線の「宝もの」を満載した「丹後ゆめ列車」

今後の新たな方向性としては、ますます強まるクルマ社会と共存できる鉄道として、またKTR自らが走る観光資源として地域振興にも寄与するという役割を担っていきたくと考えています。

本年は宮福線が開業して丸20年、平成21年春には福知山駅連続立体交差事業が完成し、念願の新KTR福知山駅が誕生する運びとなっており、これを契機に利便性向上と誘客拡大に一層の努力を重ねてまいります。

## みんなの宝・若桜鉄道



若桜鉄道(株)

写真は発表者で  
菊川ひとみさんの妹の翔子さん

第三セクター・若桜鉄道は鳥取県東部に位置し、昭和62年に旧国鉄若桜線の郡家駅と若桜駅間19.2kmを引継いだもので、1日11往復のうち6往復はJR因美線の鳥取駅へ直通運転しており、通学・通勤の足として重要な役割を果たしています。

しかしながら、マイカーの普及や少子高齢化などによる沿線人口の減少に伴い、利用者数は年々減少し、二セク転換時に創設した基金も限界に近づいている厳しい経営状況にあり、これまでも廃止を含めた議論がされてきました。

こうした中で、地元関係者が中心となり、SL機関車の保存・展示、鉄道施設の国登録有形文化財登録、旅行者との連携による旅行企画、各種イベント開催など観光客誘致やマイレール意識の高揚に向けたさまざまな取組みが行われているほかこのたび、国で制度化された公有民営による「上下分離方式」での運営に向けた議論も始まっています。

こうした取組みの一つとして、今年の4月12日に若桜鉄道の存続と地域の活性化をテーマに開催されたフォーラムで発表された、高校3年間を若桜鉄道で通学し、この春卒業した菊川ひとみさんによる地元代表のメッセージを紹介します。

私は高校3年間、若桜鉄道を利用して鳥取市内の高校に通学していました。朝は、若桜駅発7時9分の列車、帰りは部活動をして、鳥取発7時53分の列車を利用していました。

2年生だった一昨年のある日、学校の社会部の部員たちに、若桜駅構内の転車台や給水塔の清掃ボランティアと一緒に参加しないかと誘われました。

最初はイヤでしたが、考えてみると、若桜町に住んでいない人たちが、わざわざ若桜までボランティアに来てくれるのだから、地元に住んでいる私も参加しないわけにはいかないと協力しました。

また、社会部は3年前から宿内の「カリヤ(仮屋)」「や」「箱堀」「池の分布」などについても調査しており、一昨年には「若桜鉄道の沿線マップ」の制作も手伝いました。

清掃ボランティアや地図づくりを手伝っている中で、私も若桜鉄道の歴史や鉄道沿線の素晴らしさに、少しずつ気づくようになりました。

春は桜に梨やりんごの花。新緑と田植え前の水の張った田んぼ。

夏は山々の濃い緑。田んぼの稲の緑。そして線路脇の雑草の緑。

秋は紅葉と、豊かに実った梨、りん

ごぶごぶ、柿。

そして、雪に覆われた冬の白い山々。四季折々に変化する窓の外の景色。そして、いつも線路のそばを流れる八東川を眺めながら、鳥取までの約1時間間の通学時間は、ちょっとぜいたくな小旅行のように思えました。

昨年の今頃、若桜鉄道の存続が危ないというニュースを聞いて驚きました。かつて、国鉄時代にも赤字のため廃止の危機におちいった時、「乗って残そう若桜線」という運動が起こったと聞きました。

私たちはもっともっと、若桜鉄道の沿線の景色の素晴らしさと、若桜鉄道の重要性を再認識すべきではないでしょうか？ そのことは、故郷の自信と誇りを持つことにつながると思います。

若桜鉄道が文化財登録されて、全国から注目されることは、うれしいことです。それだけに、若桜鉄道沿線の私たち若桜町・八頭町のみんなが、もっともつと若桜鉄道を利用し、若桜鉄道を支えることが大事なのではないのでしょうか。

「若桜鉄道」のことをみんなで一生懸命考えることは、若桜町や八頭町が、そして鳥取県が元気になるような気がします。

# 「頑張る地域と鉄道事業者」の取組み

ここでは、鉄道事業者が自らのアイディアに基づいた利用促進やサービス向上などの諸施策を地域の支援を得ながら積極的に取り組んでいる事例をご紹介します。

## 会社概要

岩手県の沿岸を南北に縦貫する三陸鉄道は、昭和59年4月1日、日本初の第三セクター鉄道として開業しました。リアス式海岸を縫うように走る南リアス線、北リアス線の2路線107・6kmに62力所、延長にして61・4km(57%)のトンネルがあります。車両は20両、駅は25駅で、それぞれの地域にゆかりのある愛称を付けています。輸送人員は開業ブームに沸いた初年度こそ269万人を数えましたが、過疎化、少子化、マイカーの普及などにより年々減少を続けています。そのため、利用客増を目指して列車の増発や



さまざまなイベント列車（納涼列車、初詣列車、ゴルフ列車、結婚式列車など）を実施してきました。経費節減のために徹底的に業務のスリム化を図り、ワンマン運転の拡大、駅務係と改札の廃止、運転士が駅業務・車両清掃・構内作業・観光案内など一人で何人分も作業を行っています。しかし、平成19年度の乗車人員は103万人と、開業時の38%まで減少し経費節減だけでは収入の減少をまかなうことができない状況になっています。

## 観光客誘致の取組み

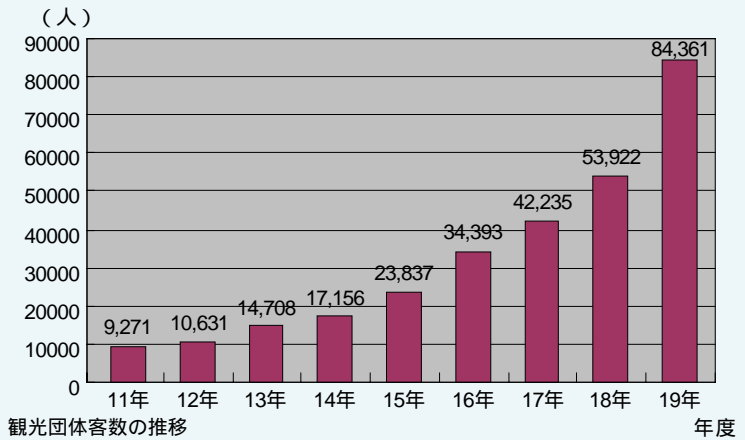
沿線のお客様だけでは利用にも限界があることから、目をつけたのが東京・大阪など都市圏からのエンジント団体の誘致で、社員自らパンフレットを抱えて各地の旅行会社をセールストに回りました。セールス活動とともに受け入れ態勢の充実に取り組み、仙台駅から八戸駅まで直通する「リアス・シーライナー」を始めとする各地への直通列車の運転、レトロ調車両やお座敷車両などイベント用車両の導入、列車内での新サービスの充実などを図りました。

景色の良い橋梁上では、トンネルの合間に広がるすばらしい三陸の景観を

楽しんでいただくために列車を停車させています。お座敷車両による「こたつ列車」は冬の定番として定着してきました。堀ごたつにこたつ布団と天板をセットしたもので、こたつの中に足を入れるとポカポカと温まることができます。

こたつ列車特製弁当や赤字せんべいなどを食べながらのんびりと三陸の海岸美を楽しんでいると、昔ながらの風習の「なもみ（写真）」が登場し、観光ガイドを行うサービスも実施しています。また、車内に地元産品を積み込んでお客様に販売する「産直列車」も運転し、地元の食品を販売するとともに、運転士が伝統芸能の「虎舞」を披露したり、漁師の姿に扮したりして観光案内を行っています。さらに、お客様の行程に合わせた臨時列車の運転や車両増結など柔軟な列車運行により、「いつでも安心して乗車できる鉄道」というイメージも定着しています。

これらの効果が現れて首都圏や関西圏、遠くは九州などからの観光や団体のお客様の利用が順調に増加し、平成12年度におよそ1万人だった観光団体客が、19年度には8万4千人を数えるまでになりました。



### 地域の一員として

このような取組みには沿線の自治体による利用促進協議会、三鉄友の会などの地元応援団によるさまざまな協力をいただいています。これからも地域の一員として地元との連携強化により、遠来のお客様へのおもてなしを充実させることにより、「もう一度行きたい三陸」「もう一度乗りたい三陸鉄道」になれるよう新たなサプライズを提供してまいります。

### 会社の概要

高松琴平電気鉄道は、香川県高松市の中心部である瓦町を起点とし、3路線・営業キロ60kmの設備と85両の車両を有し、「金刀比羅宮」や「栗林公園」などの観光地を沿線に持ちますが、お客様の約6割が通勤・通学を目的とする地方鉄道です。

### 経営計画「ことடன்100計画」

平成9年4月に百貨店の経営をはじめましたが挫折し、13年12月に鉄道業では全国初の民事再生法の適用を申請しました。

平成14年8月には経営刷新が図られ、経営計画「ことடன்100（イチマルマル）計画」が策定されました。この



計画は、輸送人員が4年間で230万人減少すると予想した再生計画に対してサービスの向上などを中心とした各種の取組みにより100万人の増加、即ち130万人の減少に止めようというものでした。

会社を再生させるためには、現状のやり方を大きく変える観点から、「過去を忘れるな」「変わろう」「挑戦しよう」を改革の前提とし、全社員が将来の夢を託し、四国一の電鉄会社を目指し、サービス改善と近代化策に取り組みました。

その取組みの1つとして、お客様を何よりも大切にすることを追求するために、お客様からのご意見をデータベースで管理し、経営トップから現場社員まで情報の共有化を図りました。改善に注力してきた結果、3年後の平成17年度の調査では7割を超える方々から「ことடன்は変わった」と評価されるまでとなりました。

施設面では、沿線地域との連携を深め、平成14年9月に「学園通り駅」、18年7月には「空港通り駅」を新設しました。この新駅は鉄道の活性化策とまちづくり策が融合した施策であり、地域の拠点として機能しています。

### ICカード乗車券「IruCa」の導入

平成17年2月、簡単・便利・安心・お得をキャッチフレーズにICカード乗車券「IruCa」（イルカ）のサービスを開始しました。



初年度の発行総枚数は3万枚に設定していましたが、予想より早くわずか2カ月で達成しました。平成19年7月に10万枚を超えてご利用を頂いています。

平成18年度からは、電子マネーサービスを展開し、中心市街地と公共交通をシームレスに融合させ、中心市街地エリアの活性化に寄与することを目的とした、新たな取組みに着手しました。現在、香川県や高松市の公共施設や、その他の交通機関への利用範囲を拡大させることにより、更なる利用者の利便向上に努めています。また、本年度は、地元国立大学法人との提携学生証カードの発行を予定しており、今後は地域の皆様と有機的に連携する仕組みを構築することによって、「IruCa



## 愛される鉄道を目指して

平成筑豊鉄道㈱代表取締役専務 出島 静吾

「a」を交通カードから地域のカードへと育ててまいりたいと考えています。

### 開業100周年に向けて

これらの取組みを通じて、お客様の減少傾向に若干の変化が現れており、平成18・19年度の2期連続して輸送人員・運輸収入ともに前年同期と比較し、わずかですが100%を超える実績を収めることができました。

平成21年度には、開業100周年を迎えます。「うみ・まち・さと 心でむすぶ」を企業スローガンに、地域交流と社会的責任を認識し、皆様より一層信頼される鉄道会社の確立に努めてまいります。

### 平成生まれの「へいちく」

福岡県北東部を走る平成筑豊鉄道、通称「へいちく」は平成元年、地域の熱い支援を受けて誕生しました。

開業当初から「地域に愛される鉄道」を目指して、みんなでアイデアを出し合い、地域の皆さんの協力を得ながら、「収支改善+お客様サービス向上+話題性」の観点からさまざまな企画を実施していますが、ここでは近年の取組みについてご紹介します。

### 話題性のある取組み続々…

まず、マスコミなどを通じてへいちくのPRにもなった企画が平成15年度創設の「まくら木オーナー制度」です。

これは、その名のとおり、最寄り駅などのまくら木（5千円/本）のオーナーになっていただき、オリジナルメッセージを書き込んだそのまくら木に応援プレートを設置するというもので、累計で地域内外から約900本の支援をいただきました。

次に平成17年度から始めた「車両運転体験」。これは、貨物輸送の廃止に伴い不要となった本社駅構内の廃線を使って往復300mを実車運転する企画で、第三セクター鉄道としては全国初の試みとして新聞などで大きく報じ

られました。北海道や関東からの参加もあり、今までに500名を超える方々に楽しんでいただいています。

また、平成19年度にはレトロ調車両「へいちく浪漫号」（写真）を新造しました。通常運行に加え、観光ツアーのコースやイベント列車としても好評で、秋には地域連携型の列車観光企画を予定しています。



つり革のメッセージボード

さらに、本年度は「つり革オーナー制度」を始めました。新型車両「なのはな号」のつり革（5千円/本）をオリジナルメッセージが書き込める弊社キャラクター「ちくまる」のメッセージボード付きで売り出したところ、地域内外からたくさんのお応募をいただき、計290本を完了しました。平成20年度以降導入の新型車両でも順次売りに出すことにしています。

そして、現在企画に取り組んでいるのが「ネーミングライツ」（施設命名権）の販売です。これは広告収入増加

対策として駅名に企業名を冠したり、列車を全面ラッピングし、「号」と表示したりするものです。

平成21年春には、いよいよ北九州市の門司港レトロ地区観光列車運行事業（全国初の特定目的鉄道）に参画することになります。

増収とともに、へいちくのPRや観光戦略の研修の場としても期待しているところです。

### 地域とともに

ほかにキャラクターグッズ・菓子の販売や名誉駅長、マナー指導員の導入、イベント事業の拡充などに取り組んでいます。これらは沿線自治体をはじめ、地域内外の関係者や鉄道ファンの皆様の支援と協力で実現したもので、心から感謝しています。今後の厳しい経営環境に立ち向かっていくうえで皆様からの一層のご支援を願ってやみません。

本年10月には開業20周年を迎えます。本年度の会社スローガン「20年目の再生！ 感じ、考え、行動しよう」を念頭に日々、創意工夫に邁進してまいります。



## 笑顔の連鎖

えちぜん鉄道(株)  
管理部管理課  
アテンダントグループ  
グループリーダー  
しまだ いくみ  
嶋田 郁美



「乗車ありがとうございます。車内にてご質問やお困りごとなどございましたら、アテンダントまでお申し付けくださいませ」

アテンダントのアナウンスとともに1両編成の電車はゆっくりと動き出します。

ここは福井県。JR福井駅の東口を出るとすぐ隣に、ロゴマークとともに青い文字で「えちぜん鉄道」と書かれた、えちぜん鉄道福井駅の駅舎があります。車両の色は白地に鮮やかな青と黄色のストライプ。山際や田んぼの真ん中を走っている姿を外から眺めるとまるでおもちゃのように可愛らしく、時折、散歩中の小さな子どもたちが電車に向かって手を振っているのが見えたりします。

私は、このえちぜん鉄道のアテンダントをしています。「アテンダント」とは、付き添う、接遇などを意味する言葉ですが、その通り私の仕事は、電車の中でお客様の世話をすることです。無人駅からご乗車のお客様への乗車券の販売、ご年配のお客様や体の不自由なお客様への乗降補助、観光案内などが主な仕事です。

会社の中ではお客様との距離がもっとも近く、お客様の印象にも残りやす

いので、言葉遣いや目配りはもちろん笑顔は特に大切にしています。時にはプライベートで嫌なことがあったとしても、お客様の前へ出る前には必ず、無理やり口角を上げ、思いつきり笑顔を作ります。そうすると、不思議なことに、イライラしたり落ち込んだ気持ちが少し和らいでくるのです。そして、お客様からの笑顔や「ありがとうございます」の言葉で、逆に元気をもらい、自然に笑えるようになります。またお客様も笑顔で、「というように、笑顔は連鎖して行くんですね。こういうことを感じる事ができるだけでも、この仕事はやりがいがあります。」

もちろんお客様のために仕事をしているのは、アテンダントだけではありません。

夏の炎天下でも作業着とヘルメットを着用し汗や油でドロドロになりながら線路の補修をしたり電車の点検をする施設区員や車両区員。ダイヤグラムにとらめっこして、車両の運用を決めたり的確に信号を出す指令区員。毎日掃除をして駅を綺麗に保ち親切に対応する駅員。一つ一つの動作をしっかりと確認しながら安全運転に努める運転士。施設区から、車両、指令、駅務、運転士、そしてアテンダントへ受け継

がれる努力のバトンをしっかりと受け取り、確実にお客様へお届けするのが、えちぜん鉄道の最高の「おもてなし」でもあります。

そうそう。おもてなしといえば、アテンダントには「調べる隊」というのがあります。これは、お客様からの質問には何でもお答えできるように、例えば沿線の名物や病院の情報、山の名前など、沿線のさまざまなことを項目別に調べるものです。それぞれが集めた情報を全員で共有することで、お客様のさまざまな質問にご対応できるようにしています。どうぞ何なりとアテンダントに声をお掛けくださいませ。

そして、えちぜん鉄道には、四季おりりの花が咲き誇る花壇やプランターのある駅が数多くあります。地域の皆様が駅をご利用になるお客様や観光のお客様を「おもてなし」するため、ボランティアで整備し、守っていただいているのです。

えちぜん鉄道のロゴマークは、頭文字のEとどこまでも続く線路を意味したメビウスの輪をイメージしています。人とのつながりや笑顔の連鎖も、このマークのようにずっとずっと続いていくように願いつつ、今日も笑顔で乗務しています。

# 地方鉄道への 新しい交通システムの 導入に向けた取組み

北海道旅客鉄道(株)



洞爺湖ビジターセンターでデモ走行を行う新型DMV920号

DMVがめざす地方鉄道を核とした地域公共交通の活性化を実現するためには、引き続き課題解決に向けた開発と検討が必要です。

## 今後の導入への技術的課題

DMVの課題のうち、大きく2点をご紹介します。

1点目は、事前予約制により観光周遊を対象とした試験的営業運行を行っています。

湖サミット期間とそれ以降の7月中旬の土・日・祝日に、洞爺湖畔の環境省洞爺湖ビジターセンターにおいて線路を約40m仮設しデモンストラクション走行を実施しました。その結果、国内外から約2400名の方々に、スムーズに道路走行と線路走行を切り替えるメカニズムをご覧いただくとともに、新しいDMVの乗り心地を体験していただくことができました。

2点目は、一般的な鉄道路線では、車両の位置検知に軌道回路(2本のレールに電圧を付加し、車輪軸で電流を通すことにより車両の位置を検知する方式)を用い、踏切や鉄道信号などを制御していますが、DMVはこれまでの鉄道車両と比較して軽量であるため軌道回路による確実なDMVの位置検知を確保することが難しいと考えています。また、DMVは線路と道路を自由に行き来することによりその特性を十分に発揮できることから、道路上でモ位置検知可能なシステムが必要です。これに対しては、国土交通省の調査事業「DMVの普及促進に資する技術開発」として、DMVが自車の位置を把握し、地上との通信により安全を確保

するシステムの開発が昨年度から始まっています。

## システム導入に向けて

ほかにも各種課題はありますが、その解決のためには、今後、地域公共交通としてDMVを導入する姿を明らかにし、方向性を探る必要があると考えています。

特に、道路も走行可能なDMVは、バスと鉄道の2つのサービスをシームレスに提供する事業体制が必要で、「地域公共交通活性化・再生法」で示されているように、関係する事業者、自治体、住民などが一堂に会し、利便性を維持、向上しつつ社会経済的効率の高い地域公共交通体系の姿を検討していく必要があると考えます。

これらの検討や課題解決を経て、DMVがその特性・特長を十分に発揮できる運行を実現し、社会的要請に応えるため、今後も、関係者とも協力し、技術開発と導入実現に向け取り組んでまいります。

## DMVの試験的営業運行

JR北海道が平成14年10月から開発を進めているDMV(デュアル・モーター・ビークル)は、19年4月13日から釧網線・浜小清水～藻琴間で「試験的営業運行」を開始しました。これは将来の幅広い運行形態への導入拡大に向けた第1ステップであり、実績とデータの蓄積を目的としています。

試験的営業運行開始にあたっては、さまざまな課題が浮き彫りになり、D

これは、DMVの定員が16名(運転手含む)と少なく、波動需要に耐えられず乗り残しを発生させる懸念があったからです。これに対しては、トヨタ自動車グループ関係各社のご協力と、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構からの実用化開発に向けたご支援を得て、定員25~29人を可能とする新型DMVの開発に着手しました。その基礎的な設計検討のために先行的に試作したDMV920号を使用して、洞爺