

## 地方鉄道の経営改善に関する調査

会社概要

1984年に開業した南リアス線 36.6km、北リアス線 71.0kmを運営する日本最初の第三セクター鉄道。JR山田線の宮古駅から釜石駅までの55.4kmの移管を受け、平成31年に営業距離約163kmの日本最長の第三セクター鉄道に。車窓からは美しい海岸と地形が織りなす絶景を楽しめるほか、被災地の今を知ることができる震災学習列車など企画列車も走る。

背景 **東日本大震災からの復旧  
2009年に鉄道事業再構築事業開始**

三陸鉄道の鉄道事業再構築事業は2009年12月1日に始まり、2019年3月31日に終了（東日本大震災の影響により当初の2014年3月から5年間延長）しました。なお、2019年1月31日にJR山田線を三陸鉄道に運営移管したことに伴う10年間の鉄道事業再構築実施計画が認定されています。事業構造（2019年3月23日以降も含む）は、沿線10市町村（久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市）が三陸鉄道（旧山田線区間は東日本旅客鉄道）から鉄道用地の譲渡を受けて保有し、これを三陸鉄道に無償で貸与する形をとっています。



三陸鉄道に寄せられた応援メッセージ（田野畑駅）

三陸鉄道の様々な誘客促進策

取り組み事例1



地域外からの誘客

**東日本大震災後の現地視察研修から大都市との連携へ  
教訓を伝える被災地研修が社員のスキルアップに**  
【連携】<三陸鉄道+旅行会社+沿線観光地+沿線宿泊業者>

きっかけ **利用減を補うべく行った旅行会社への営業**

三陸鉄道は、1998年過ぎから通勤・通学の利用者が減少してきました。それを補うため、三陸鉄道では観光需要の喚起策として旅行会社への営業を実施しました。三陸鉄道を新素材として捉えるエージェントとの出会いによる、三陸鉄道を旅程に組み込んだ旅行商品開発の取組や2002年の東北新幹線八戸延伸開業による三陸新ルート開拓で実現した久慈駅から南下する三陸観光の旅行商品の営業は実を結び、次第に地元観光地の事業者にも取り組みが知れ渡るに至りました。そこから、三陸鉄道と宿泊業者と観光地を組み合わせた営業の取り組みへ発展しました。具体的には、浄土ヶ浜や龍泉洞といった景勝地での観光とそこに隣接するホテル・旅館での宿泊、三陸鉄道を移動手段として利用するといった連携で旅行会社の旅行商品が構成されるように協力体制ができています。

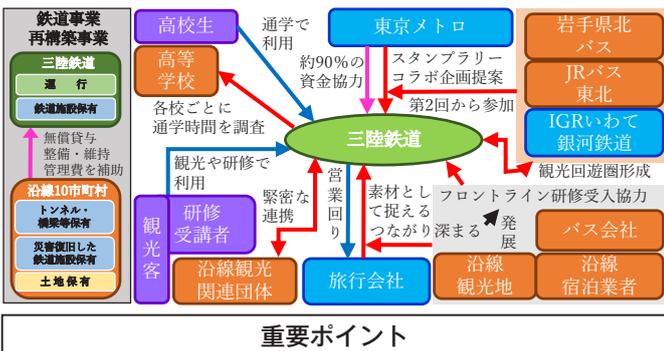
第三セクター  
**三陸鉄道**  
株式会社



地域からの応援を糧に  
東日本大震災を乗り越え三陸地域をつなぐ

**震災の経験を伝える  
被災地研修の「添乗員業務」  
地域連携と分野外の資格取得が  
社員の仕事スキルアップへつながった**

鉄道再構築事業により沿線10市町村が  
一体となって支え、計画的な取り組みに



重要ポイント

取り組み事例1

**地域連携と震災経験からマルチな職能を持つ社員を育成**  
＜観光関係者との連携による被災地経験を伝える研修の実施＞

様々な資格や技術を習得した社員一人一人が活躍。これまでに培った観光関係者とのつながりを活かした被災地研修や企画列車の実施。

取り組み事例1

**ニーズを把握し、他交通事業者と連携**  
＜見える利用者に寄り添った綿密な計算で引かれたダイヤグラム＞

地域のニーズをきめ細かく拾って利用者目線のダイヤ設定で使いやすい鉄道へ。列車やバスとの乗り継ぎにも配慮。

取り組み事例1

**再構築事業により計画的投資が実現**

再構築事業に取り組むことでより計画的な取り組みへ

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
輸送人員	602 千人	513 千人	522 千人
経常損益	△ 203 百万円	△ 251 百万円	△ 269 百万円

開業年 1984 年  
 運行区間（長さ） 107.6km

## 東日本大震災被災後、厳しい状況で工夫を重ねた 地域連携のフロントライン研修（被災地研修）

【連携】 <三陸鉄道+沿線宿泊業者+バス事業者>

そのような中、2011 年 3 月に東日本大震災が発生し、三陸鉄道も大きな被害を受けました。同月中には自治体などから被災地視察ツアーの問い合わせがありました。この時の三陸鉄道は被災により満足に運行できないため、収入源がなく窮地に陥っていたので、視察を受け入れたい気持ちがある一方、「ツアー」では物見遊山になってしまい、被災者感情を傷つけかねないのではないかと、という心配もありました。そんな時、県から出向中の観光コーディネーターが「研修」形式を提案しました。運行休止中のため社員の余裕はあります。実施に伴い添乗員の資格を取得させました。研修参加者の宿泊施設は、被災後ではあるものの、これまで三陸鉄道が培ってきた営業の取り組みのおかげで確保でき、輸送も交通網が整っている盛岡・一ノ関発着として、中小のバス事業者と連携できました。2011 年 5 月の試験的な研修実施がテレビ放映されたこともあり、自治体、議会、消防、大学研究機関、企業から初年度 3,000 人近く、次年度には 3,000 人超となり、震災の体験を伝える場として寄与するとともに、三陸鉄道の収入源ともなりました。



東日本大震災後の一部区間運行時の様子

### 成果 社員が仕事を兼務できる柔軟な人員体制で収支改善

フロントライン研修で添乗員資格を社員が取得したように、三陸鉄道では、さまざまな資格や能力を持つ社員が仕事を兼務できる体制を作ったところ、全体の仕事量の効率化を図ることができました。具体的には、社員に対し主たる業務とそれ以外の業務として、さまざまな業務（指令、車両検査、運転、旅程管理…）を柔軟に割り振って、春から秋は観光客への対応（臨時列車の運行など）、冬は休暇やその他の業務と、季節に応じて柔軟に業務を担当する効率的な体制になりました。その効果で外注の必要性が減り、結果的に収支改善につながりました。

## 広がる連携の輪

【連携】 <首都圏含む他の交通事業者、地元観光団体との連携

【連携】 <三陸鉄道+東京地下鉄+岩手県北バス+ JR バス東北+

IGR いわて銀河鉄道+沿線観光関連団体>

三陸鉄道では、他の交通事業者との連携にも積極的です。東京地下鉄とのコラボによるスタンプラリーは 2016 年に東京地下鉄が大半の費用を負担する形ではじまり、翌年からは「きたいわてぐるっとパス」で連携する岩手県北バス・JR バス東北・IGR いわて銀河鉄道を加えた 5 社連携で開催しました。また、久慈広域観光協議会、やませデザイン会議、体験村・たのはた、宮古観光文化交流協会などの沿線団体との連携も深まっていて、それは「ナモミ」（来訪神の一種でナマハゲに類する）を「こたつ列車」におけるコンテンツとして活用する取り組みに象徴されています。沿線団体との連携は旅行会社への営業活動の結果、派生してきたもので、それぞれの沿線団体と三陸鉄道が相互に結びつき、一つのネットワークを形成しています。観光客への宣伝や案内、地域での調整等をこのネットワークで連携して行う中で、三陸の伝統文化の「ナモミ」を活用する方法を模索していました。当初、三陸鉄道では駅での出迎えといった活用案が挙がりましたが、社内で「こたつ列車」の運行が計画されると、「こたつ列車」車内でのおもてなしのコンテンツとして「ナモミ」を活用する案が浮上し、実施に至りました。



沿線との連携の形の一つには地元の応援もあり、三陸鉄道を勝手に応援する会という団体が存在します。この団体は三陸鉄道を応援する有志の会で、会費制のもと会員のネットワークを駆使し三陸鉄道を勝手に応援しています。その取り組みの一つがクロジカ君というキャラクターで、三陸鉄道の黒字化を祈念する目的で「クロジカせんべい」の販売を行っています。



### 取り組み事例 2



#### 利用者目線による利便性向上

綿密な調査で地域に合ったダイヤを設定  
計算され尽したダイヤで支える地域の生活

【連携】 <三陸鉄道+学校>

朝は第一義的に最大の利用者である高校生を大切にしており、三陸鉄道では、沿線の全学校に対して登下校の時刻を訪問調査し、学校に間に合う時刻と利用者数を計算して最適なダイヤを設定しています。昼間は病院からの帰宅を想定し、最適と思われる時間帯を狙って列車を設定しています。このように、三陸鉄道ではターゲットを明確にして、見える利用者に合わせてダイヤ設定を行っています。

土休日には観光客だけではなく、地元中高生の利用も促しています。土休日に中高生の団体利用がどのくらいあるかを調査して、中高生に対する配慮を考えつつ鉄道会社として利益を損なわない適切な料金体系となるよう計算を行っています。

### 苦勞 大多数を便利にする葛藤

【連携】 三陸鉄道+ JR 八戸線+ JR バス東北

利用者からは「ちょうどいい時間に設定していて（ダイヤは）これでいい」という声がある一方、高校の所在地や生徒の部活動等によって利便性に格差があったり、通学を中心に考えると、一部通勤での利用者の利便性が低下する場合があります。さらに、久慈駅での接続も鉄道とバスのどちらと優先的に接続をとるのが悩ましく、現在は利用動向に合わせて、観光利用に便利な八戸駅方面へ向かう JR 八戸線との接続をとりつつ、一部列車では野田村から要望のある盛岡駅・二戸駅方面へ向かう JR バス東北に接続しています。



鵜住居駅近くの高台に新築された学校

### 取り組み事例 3



#### 再構築計画により先を見通して

計画的な安全対策ができる意識改革

【連携】 <三陸鉄道+沿線自治体+国>

三陸鉄道では、これまでも必要な安全対策を実施してきましたが、小規模事業者であることもあり、そのときに必要なものを非常に厳しい経営状態で何とか実施している状況でした。鉄道事業再構築事業を実施することで、複数年の計画を立てて事業を行う環境が整い、また、これに対する支援も充実することで、各部材の耐用年数に応じてより計画的に更新作業ができるようになりました。さらに、積極的に先を見据えて今後悪くなると予想される部分に早めに、よりレベルの高い安全対策を打てるようになり、「悪いところはどこなんだろう？」や「悪くなるところはどこなんだろう？」を考えられる意識改革ができてきました。





優先順位をつけて  
安全対策を着実に実施

沿線住民も参加した  
企画立案から実施で  
気持ちを集める

置賜地域の住民の思いを乗せて走る

第三セクター  
山形鉄道株式会社



#### 会社概要

1913年に開業した国鉄長井線を継承した第三セクター鉄道として、1988年に開業。営業距離は赤湯駅から荒砥駅までの30.5km。車両には花や沿線の各市町をイメージしたラッピングが行われ、フラワーライナーの名称で親しまれている。沿線には桜の名所や旧跡、雛人形めぐりをはじめとした観光スポットなどが多数存在。

#### 鉄道事業再構築事業の概要

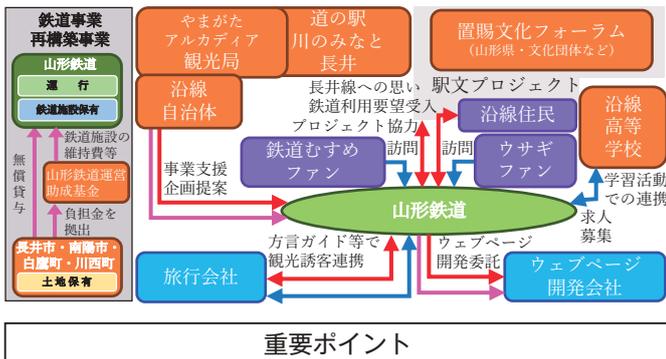
2016年12月、山形鉄道は国の地域公共交通活性化再生法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、2021年3月31日に終了する予定になっています。

この計画は、山形鉄道が鉄道用地を沿線の長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡し、これら自治体が保有、山形鉄道に無償貸与することにより、山形鉄道の資産保有コストを削減します。その上で、

1. 経営体制の強化（安全対策の実施やウェブページのリニューアルによる情報発信力の強化等）
2. 沿線地域との連携による利用拡大（沿線住民と連携したイベント列車の運行やラッピング列車の運行等）
3. 沿線自治体や関係団体との連携による利用拡大（高校生を始めとする沿線住民の利便性向上やマイレール意識の醸成、観光まちづくり施策との連携による観光誘客等）

上記3点の実施を通して、山形鉄道の利用者の拡大や収支均衡を目指しています。

本計画では、山形鉄道が運行に集中できる環境づくりのため、沿線4市町および山形県が、「鉄道施設等の更新・整備、修繕」、「工務部に係る人件費」、「除雪費」、「施設使用料」、「土木構造物保険料」、「固定資産税」を負担しています。負担金は、沿線4市町および山形県が山形鉄道運営助成基金へ拠出し、この基金から山形鉄道に対して負担する仕組みとなっています。さらに、山形鉄道の運行に際して損失が生じた場合、同様に基金から、運転資金の貸付けなどを行い対処する取り決めになっています。



#### 重要ポイント

##### 取り組み事例 1

#### 行政機関等との連携企画+企画段階や実施段階で沿線住民も参加して一体感を醸成

＜行政機関や文化団体、沿線住民と連携して鉄道への思いを表現＞

山形鉄道に関するメッセージやエピソードを手紙形式で募集する駅文（えきぶみ）、沿線みんなで列車に手を振るスマイルプロジェクト100企画を実施。ワークショップによる住民参加の意思決定にも加わる。

##### 取り組み事例 2

#### 思う気持ちを深めるために

人材確保に様々な工夫

##### 取り組み事例 3

#### 子ども・障害者・高齢者そして観光客を誘客

＜ウサギやアニメキャラクターのほか方言を活用＞

可愛いキャラクターと特徴ある方言を誘客に活用。割引運賃の設定やウェブページの外部委託で利用しやすさをつくりだす。



	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	597千人	586千人	580千人
経常損益	△59百万円	△86百万円	△103百万円

開業年 1988年  
運行区間(長さ) 30.5km

**取り組み事例 1**



**置賜地域のための鉄道として動く**

**行政機関等との連携企画+企画段階や実施段階で沿線住民も参加して一体感を醸成**

**きっかけ 女性活躍のワークショップにより企画を立案**

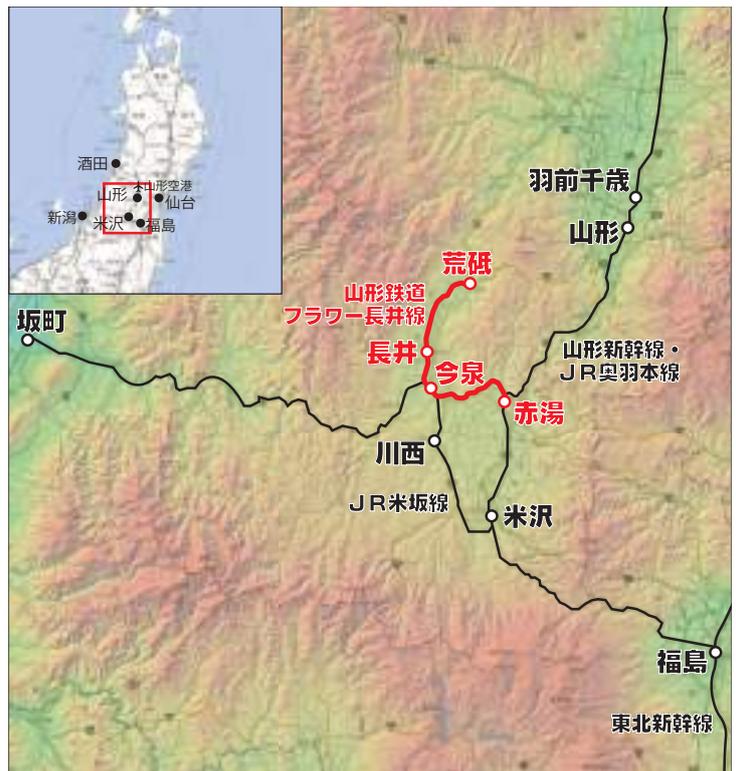
山形鉄道では、地元のマイレール意識醸成のため、「駅文」(えきぶみ)に取り組んでいます。「駅文」は沿線住民に対してフラワー長井線への思いを綴った手紙を募集し、送られてきた「駅文」(手紙)を長井駅構内へ掲出することにより皆でフラワー長井線への思いを共有するという企画です。この企画は、沿線住民と山形鉄道と山形県(置賜文化フォーラム)によるワークショップによって発案されました。山形県が中心となり進められたワークショップには沿線住民の学生から高齢者まで幅広い世代が参加し、とくに、女性の参加率が高く20人中15人と3/4を占めていました。



**成果 鉄道を思う気持ちを確認**

「駅文」プロジェクトで集まった手紙は200通近くに及び、長井駅に掲出されました。どれもフラワー長井線への熱い思いにあふれた内容で、山形鉄道としては沿線住民の山形鉄道への思いが強いことがうかがえます。

長井線開通100周年を記念し、フラワー長井線沿線でさまざまな人々が列車に手を振るなどした様子を車内から撮影したスマイルプロジェクト100の取り組みでも、それが表現されました。そんな沿線住民の熱い思いに呼応し、山形鉄道では地元住民からの利用要望には基本的にはウェルカムの姿勢です。臨時列車の運行など、危険性がなければ沿線住民からの要望にはできるかぎり応じています。



## 取り組み事例 2



思う気持ちを深めるために  
人材確保に様々な工夫

### 苦勞 沿線高等学校からも応募なく不足する人材

営業開始から30年を経て、国鉄出身の職員はほぼ退職し、特に技術職員の確保が大変になってきています。求人を出したものの地元高校生はじめ地元出身者からの応募がなく、中途採用でも沿線以外の山形市や首都圏などからの応募があるのみでした。そこで、地元の工業高校へ求人のお願いの訪問や学校の地域学習の一環として山形鉄道へ関心を深めようとする学びの場（例えば、荒砥高等学校「荒砥鉄橋研究所」）による研究成果展示や同校「家庭クラブ」製作の座布団の設置（いずれも荒砥駅）の提供など、様々な取組を重ねています。すぐには成果に結びつきにくく、人材確保が困難な状況に変わりはありませんが、粘り強く取組を重ねています。



荒砥鉄橋研究所の掲示



家庭クラブ製作座布団

## 取り組み事例 3



観光客・子ども・障害者・高齢者をターゲットに  
子ども・障害者・高齢者そして観光客を誘客

### 経緯と成果 ウサギの「もっちい」駅長が育む地域の輪

【連携】<山形鉄道+宮内駅地域住民+ウサギファン>

山形鉄道では、動物駅長に取り組んでいます。これは和歌山電鐵のたま駅長を意識した取り組みです。たまたま置賜農業高等学校より3羽のウサギを入手し、2010年8月より宮内駅にて飼育を開始しました。当初、一部の動物好きの人から「かわいそう」などのクレームもありましたが、宮内駅周辺の地域住民からは駅に人が集うきっかけとなり、駅が子どものふれあいの場になることから好意的に受け止められ、地域活性化につながってきました。年中無休でウサギの世話が必要などところに苦勞していますが、フラワー長井線には白兔駅があることなどからウサギとの縁も感じられます。2016年に駅員「てん」、2017年に駅員「びーた」が亡くなり、現在は駅長の「もっちい」のみがウサギファンら宮内駅を訪れる人々をお出迎えしています。また、鉄道むすめ「鮎貝りんご」を用いたPRにも力をいれていて、記念切符の発売、「もっちい」駅長とコラボしたグッズ販売・記念撮影用看板設置などを行っています。観光客を観察していると「もっちい」駅長と鉄道むすめの客層がまったく異なり、前者はウサギ好きの人々、後者はキャラクターのファンで、好みがかかっていることが判明しました。そのため、それぞれの客層に向けたPR戦略が重要になっています。



「もっちい」駅長



駅構内ではウサギ関連グッズも多数販売

### 経緯と成果 乗車を誘う運賃制度

ウサギ駅長に関連する取組として、「もっつい親子・孫乗り放題きっぷ」があります。これは「子どもに乗ってほしい」との思いで始まりました（山形鉄道への愛着形成と家族で乗車してもらうことを狙う）。この他の割引切符としては、「土・休日フリー切符」も販売しています。また障害者手帳を見せれば運賃が半額になる取組みも実施しています。65歳以上を対象とした運賃半額を敬老の日を実施したところ、事務上の煩雑さはあったものの、多くの利用がありました。なかなか利用が伸びないものもあるものの、様々な割引切符を用意しています。

### 経緯と成果 ウェブページのリニューアルでより便利に

#### 【連携】＜山形鉄道＋ウェブ開発会社＞

山形鉄道では、ウェブページのリニューアルを実施しました。リニューアルでは、乗換案内機能と運行情報ツイート表示機能を大きく設置し、スマートフォンでの閲覧に対応した設計になりました。時刻や運行情報、運賃表、路線図といった閲覧頻度の高いと考えられる情報にすぐ接続できる環境が整っています。開発は外部のウェブ開発会社が行い、維持管理も月10万円程の費用で委託しています。従前は自前での管理がまなまりませんでしたが、外部委託によって発注するだけになったため管理が楽になりました。開発も委託したため、最新の運行情報の見やすさやレイアウトデザインなどウェブページも見やすくなりました。



### 経緯と成果 おもてなしとして方言を活用

#### 企画は旅行会社が実施

#### 【連携】＜山形鉄道＋旅行会社＞

山形鉄道では現在2人が方言ガイドとして活動しています。これは、旅行会社と連携した取り組みで、置賜地域の方言で笑いを取って観光客を楽しませることが目的です。旅行会社の企画に応じて貸切列車の車内などで方言によるガイドを行うスタイルで、観光客からは好評を博しています。その他、旅行会社によるバスでの駅訪問、長井駅併設の農産物直売所への立ち寄りも行われています。長井駅では市庁舎と一体化した新駅舎の建設計画が進行中で、2019年2月12日には長井市・南陽市・白鷹町・飯豊町と連携したDMO (Destination Management Organization)「やまがたアルカディア観光局」(道の駅「川のみなと長井」に事務所設置)が設立されたこともあり、連携した観光誘客の取り組みに対する機運が高まっています。



沿線7市町が第三種鉄道事業者となる  
 (一社) 養老線管理機構を設立

大手鉄道会社とコラボしたPR  
 地元と連携し活性化

全線開通100周年 京急電鉄と同じ創設者

民営鉄道  
**養老鉄道**  
 株式会社

#### 会社概要

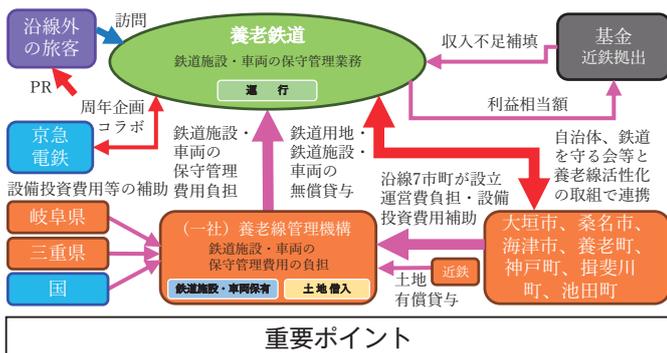
2007年に近鉄養老線から経営を継承した第二種鉄道事業者の民営鉄道。営業区間は桑名駅から揖斐駅間の57.5km。養老公園をはじめ、沿線には名所旧跡が多数存在し、駅から町歩きやレンタサイクルでの観光を楽しむことができる。また、サイクルトレインという自転車を持ち込み可能な車両を走らせるなどの工夫もなされている。



#### 背景 7市町が養老線管理機構を設立

養老鉄道は2007年に養老線の運営を近畿日本鉄道から引き継ぎ、養老鉄道が第二種鉄道事業者・近畿日本鉄道が第三種鉄道事業者の上下分離方式で営業していました。2017年には鉄道事業再構築実施事業が認定され、現在は沿線7市町(大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が「一般社団法人養老線管理機構」を設立し、近鉄に代わり第三種鉄道事業を担っています。

各自治体の駅数や利用環境は異なり、機構が設立される前はお互いの主張があり、調整が難しいこともありましたが。窓口は大垣市役所内にあり、行政職員が外向しています。現在は行政間の連携でスムーズに対応し、全体を調整していただけるので助かっています。7市町は対立関係ではなく、お互いに養老線を守ろうという同じ志で協力しています



## 2017年 鉄道再構築実施事業認定

沿線自治体が(一社)養老線管理機構を設立。近畿日本鉄道から無償譲渡された鉄道施設・車両、有償貸与された鉄道用地を養老鉄道へ無償で貸与し養老線を支える。

### 取り組み事例 1

**大手鉄道会社とコラボでPR 充実**  
 <自社の限界を超える>

創設者が同じ大手鉄道会社と周年記念企画で連携し、自社にない企画・広報ノウハウとネットワークの力を借りている。

### 取り組み事例 2

**パーク&ライドで利用増**

各沿線自治体の協力で駅周辺に無料駐車場の整備が進み、定期利用客増に繋がっている。

#### 養老鉄道の様々な誘客促進策

##### 取り組み事例 1



**大手鉄道会社とコラボでPR 充実**

**自社にない企画力と広報展開を可能にする**

#### 概要 京急電鉄と養老鉄道のコラボ周年企画

養老鉄道の創立は1911年。敷設に尽力した「立川勇次郎」は岐阜県大垣市出身で、養老鉄道より一足先に京浜急行電鉄の前身、大師電気鉄道を立ち上げました。先駆的な電気鉄道の幕開けを行なった立川氏が設立者というご縁を活かし、双方の周年記念に合わせ沿線スタンプラリーを企画。広報は京急のグループ会社のノウハウで、大規模に展開することができました。

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	6,008千人	6,198千人	6,208千人
経常損益	△921百万円	△708百万円	△570百万円

開業年 2007年  
 運行区間(長さ) 57.5km

## 鉄道広報のスペシャリストに任せる

**【連携】 <養老鉄道+京急電鉄+京急アドエンタープライズ>**



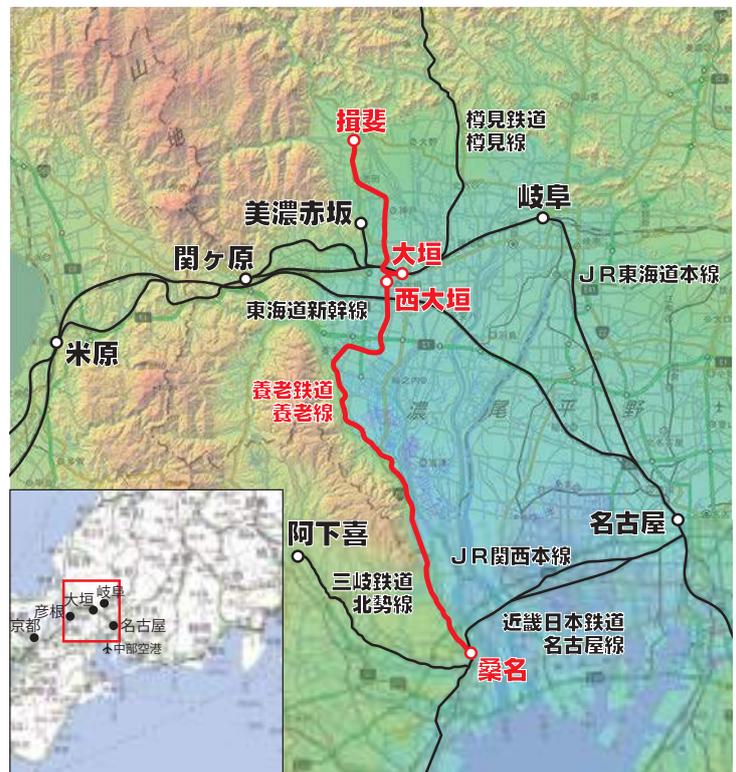
### きっかけ 2つの鉄道会社の設立者は同一人物

養老鉄道は三重県と岐阜県を結ぶ路線です。沿線は養老山地を背景にのどかな田園風景が広がります。2019年には全線開通100周年を迎えるにあたり、100の企画を予定しており、第1弾と第2弾は京急電鉄とコラボしました。実は京急電鉄と養老鉄道の創設者は同じ人物なのです。双方の社長はかねてより何か一緒にやりたいと話していましたが、この度、京急電鉄は創立120周年を迎えるということで、養老鉄道から話を持ちかけてついに「京急と養老をつなぐキャンペーン」を実現しました。



双方の沿線を回るスタンプラリーを企画し、景品にオリジナルグッズを用意しました。普段とは異なる利用客が訪れるというお互いにメリットがありました。広告媒体の作成等は京急電鉄グループの広告会社の協力を得ることができました。自分たちだけではここまでデザイン・広告展開はできません。チラシ・スタンプラリー台紙・ポスターの作成をお願いすることができました。さすが関東大手の鉄道会社の企画力と宣伝力は違うと思いました。

G.W.に向け、自社でも総務企画課をメインに企画を立てています。オリジナルピンバッジやクリアファイルなど自分たちでデザイン、製品化し、完売したものもあります。



## 取り組み事例 2



### パーク&ライドで利用増 有料から無料へ 各沿線自治体が次々と整備

沿線自治体のご協力によりパーク&ライド駐車場やサイクルアンドライド駐輪場の確保・整備が進んでいます。これまで有料駐車場だった所を無料にしたところ、利用が増え、減少傾向にあった定期利用者数が微増になりました。パーク&ライドの普及効果ではないかと考えています。

団体向け「ビジネスパス」も販売中です。有効期限内であれば団体の誰でも自由に乘れるので使いやすいと好評です。2018年度は17枚、約100万円売り上げました。自治体の最寄り駅から大垣駅までの利用が多かったです。



鳥江駅 無料駐車場

海津市は中学校統合に伴い、通学定期券の補助や、小・中学生は5千円で1年間海津市内の各駅間で乗り降り自由のパスポートを発行。中学生の定期利用につながっています。

### 利用者目線で自転車利用の利便性を図る

【連携】<養老鉄道+沿線自治体>

各駅周辺の二次交通サービス水準もさまざまです。養老鉄道では自転車を乗せることができるサイクルトレインを実施しています。通勤通学時間を避け、平日は9時から15時まで、土休日は終日、先頭車両から2両目が利用可能です。レンタサイクルも沿線自治体による実施もあり、現在7駅で実施しています。



平日は先頭から2両目をサイクルトレインを利用可としている。桑名駅を除く全ての駅で利用可能。

## 取り組み事例 3



### 小さなビジネスチャンスを活かす 地域連携の多彩な企画

#### 常に「稼ぐ」ビジネスセンスを磨く 【連携】<養老公園・鉄道イベント・高校など>

##### ●「売れる」鉄道グッズ 鉄道イベント出店

「きんてつ鉄道まつり」や鉄道関連のマニアが集まるイベントに積極的に参加しています。限定仕様のヘッドマークはイベントに持参すると愛好家に好評を博しています。毎回、何を売るかグッズを吟味して持っていきます。1つのイベントで売り上げが数十万円~百万円を超えたこともあり、収益を上げるのに役立っています。

##### ●人気のスポットと連携

養老鉄道で行く満喫キャンペーン

【連携】<養老鉄道・養老公園>

養老公園内の養老天命反転地はインスタグラムで人気のフォトジェニックスポットです。養老公園とは長いお付き合いがあり、公園と鉄道の利用者を増やそうと「養老鉄道で行く満喫キャンペーン」を3月下旬から5月末に実施。養老鉄道の切符や定期券などを提示すると養老天命反転地の入場料を無料にします。SNSでツイートして拡散してもらえることを期待しています。



養老公園内の養老天命反転地には芸能人などがロケ地として訪れたこともある。

- 大垣商工会議所主催 地域の交流を深める  
家族で仮装してハロウィン列車に乗ろう  
【連携】＜養老鉄道・大垣商工会議所ほか＞

大垣商工会議所から、養老鉄道の魅力発見事業としてハロウィン列車の提案がありました。仮装して乗車すると、沿線老舗和菓子屋のお菓子を子供にプレゼントします。運賃のほか参加費は不要で、仮装するだけで参加可としたところ、参加しやすいと好評でした。オレンジのかぼちゃをデザインしたオリジナルヘッドマークも作成しました。



- 高校生の声を車内アナウンスへ活用  
【連携】＜養老鉄道・大垣南高校・桑名北高校＞

車内放送のスポット放送については、沿線の高校生の声を録音して流しています。きっかけは車内放送設備をタブレットを使用したタイプに更新することになり、地元の高校生に登場してもらったら面白いのではと、社内から声が上がったことです。

高校生は普段から通学に鉄道を利用しています。校長先生にお願いしたところ、公共交通に自分たちの声が流れることに学生たちも乗り気になり、一生懸命取り組んでくれました。夏休みに放送部の設備を借りて録音し、何人かの中から一番聞きやすい、声のきれいな録音を選びました。

インバウンド対応に英語バージョンもお願いしました。いい味を出しています。

#### 取り組み事例 4



#### 順調に若手社員育成 社内も活気づく 「運転士になりたい！」 社員募集は将来像を明確に

働き手が不足する中で、採用段階から「この仕事をするんだ」と分かりやすく、はっきりイメージしてもらうことが大切と考えました。養老鉄道は「運転士候補生」を募集し、現在1期生は運転士に向けた教習を実施中です。新卒だけでなく、他の仕事経験のある幅広い人材が「運転士になりたい！」と志し、志望してきました。長年若い社員が入ってこない職場でしたが、40代が先輩として教える立場になったことで、職場の活性化につながっています。使命感を持って慎重に育てています。

再構築事業を通じて  
「公共交通」としての役割を再認識

自治体・地域住民・鉄道会社が  
三位一体となった  
「公共」交通としての鉄道

明治創業の武岡軽便鉄道にルーツを持ち、  
鉄道・バス・不動産の事業を進める

民営鉄道  
**福井鉄道株式会社**



#### 会社概要

1912年創業の武岡軽便鉄道を起源に、その後県内の様々な鉄道会社と合併をおこない1945年に福井鉄道株式会社として営業開始。越前市、鯖江市から福井市を結ぶ生活路線として、鉄道18.1km、軌道3.4kmの計21.5kmの福武線を運営。鉄軌道事業に加えバス事業等も展開している。

### 全国初の鉄道事業再構築事業認定による 鉄道の存続と安全安心の地域の足へ

**経緯 自治体が土地を保有し、  
鉄道会社の資産保有コストを軽減**

2009年2月、福井鉄道は国の地域公共交通活性化法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」の第1号認定を受け、2018年3月、10年間の事業計画を終了しました。

この計画は、福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡（【重要資産の譲渡】）し、自治体が福井鉄道に土地を無償貸し付けすることによる、福井鉄道の資産保有コスト削減の上で、

1. 安全対策の強化（各種設備の維持・改修・更新）
2. 営業強化・ソフト面での利便性向上（運賃や運行形態の見直しなど）
3. ハード面での利便性向上（新駅設置やパークアンドライド促進のための駐車場整備等）

上記3点を目標の柱に掲げ、輸送量増加と経営改善を目指すものでした。

本計画では、施策実施に必要な財政支援策も併せて示されており、沿線3市（福井市・越前市・鯖江市）による鉄道用地の取得費、設備更新の費用、設備の維持修繕費がそれぞれ見積もられ、このうち鉄道用地の取得費については県と沿線3市が、設備更新費については県と法定協議会（「福井鉄道福武線活性化連携協議会」（以下連携協議会））が、維持修繕費については沿線3市がそれぞれ分担して負担する形をとりました（【上下分離型】）。また、設備更新費については国庫からの補助金によっても支援がなされており、固定資産税の優遇措置を受けるものになっています。そうした財政面での裏付けを得て鉄道事業再構築事業は着々と進められ、計画目標に対して様々な取り組みが行われてきました。

**成果 輸送人員200万人達成（10年で25%増）と  
収支均衡に向けて**

福井鉄道では、さまざまな運行経営施策の取り組みにより、2016年度、2017年度において当初目標であった輸送人員200万人を達成しました（2008年度当時は160万5千人）。

ハード面においては、まず沿線の需要調査に基づく3つの新駅の開設、そしてパークアンドライド駐車場の整備があげられます。パークアンドライド駐車台数は、当初125台でしたが、現在は382台まで拡大しており、通勤者の鉄道への定期利用につながっています。今後もパークアンドライド駐車需要を踏まえ整備拡大していく構えです。基本的にパークアンドライド駐車場の用地取得には行政が前面に出て交渉などを積極的に行っていましたが、ショッピングセンター（ベル）にあわせたパークアンドライド駐車場開設にあたっては、



#### 重要ポイント

### 全国初の鉄道事業再構築事業の実施

＜自治体が土地を保有し、鉄道会社の資産保有コストを軽減＞

**3新駅の開設・パークアンドライド駐車場の整備382台(2018年度末)**  
超低床車両の導入と相互乗入れ事業などにより  
鉄道利用者が10年間で25%増

#### 取り組み事例 2

### 福井駅西口再開発にあわせた軌道延伸

＜交通結節点としての機能強化により利便性向上＞

「ハビリン」「ハビテラス」の開業にあわせ  
福井駅西口中心市街地の活性化も大きく前進  
歩行者の駅前回帰とともに鉄道利用者も増加

#### 再構築事業に取り組んで

再構築事業を通じて「公共交通」としての役割を再認識  
＜生活の足としての鉄道＞

自治体、地域住民、鉄道会社が一緒に鉄道を考える土壌に

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	1,983千人	2,025千人	2,001千人
経常損益	△236百万円	△240百万円	△200百万円

開業年 1945年  
 運行区間(長さ) 21.5km

鉄道会社が直接赴いて、調整の交渉をしています（SC 駐車場をパークアンドライドで利用する）。

ソフト面でも「ホテルランチ券付 or スイーツ券付 1日フリー乗車券」や、福井名物定食（福井駅西口商業複合施設ハピリン2F「福福茶屋」）とフリーきっぷがセットになった「食事券付き1日フリー乗車券」、「電車+バス休日ファミリーきっぷ（土日・祝日限定乗り放題）」など、多種多様な企画キップの発売、イベント列車の運行、沿線自治体と連携した観光客誘致策や地元住民の利用促進策に非常に積極的に取り組んでいます。これらはすべて企画会社等には依頼せず、連携協議会が主体となり、福井鉄道福武線サポート団体等と協力し、企画進行を行っています。地域に根差した活動支援としては、ほかに福井市・鯖江市・越前市による児童・生徒の野外学習運賃補助制度があり、こちらも年々利用者が増加傾向にあります。

沿線市域では、それぞれの市を事務局とする福井鉄道福武線の利用促進に対する市民会議や連絡会議なども結成されており、「越前市・福武線を応援する連絡協議会」、「福井鉄道福武線利用促進鯖江市市民会議」や「福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会」などによるイベント活動をサポート。鉄道の利用促進に地域一体となって取り組んでいます。

福井鉄道では、「福井鉄道」そのものを伝統技術として謳い、北府駅で「車両工場見学」を実施。行政も2023年春の北陸新幹線敦賀開業をふまえ、観光面での集客に注力、現在も近隣の岐阜県などにツアーの誘致、協力などをはたらきかけています。

また、1世帯あたりの自家用自動車保有率で全国1位の福井県では、2013年度以降の高齢者の普通運転免許の返納数が爆発的に増加しています。福井鉄道では、運転免許を返納された方や、65歳以上の方に福井鉄道のプレミアム会員（登録制；1日フリー乗車券500円の購入ができる）を用意していますが、まだまだ思ったように会員数が伸びておらず、宣伝を含めた声かけによる認知度の高まり、潜在ニーズの掘り起こしが期待されるようです。沿線自治体では、バス等のサービスの後押しが大きく、コミュニティバス等と連携していくことが重要であると考えられます。

**成果 安定した運行継続のために  
財務状況の改善 収支均衡に向けて**

鉄道事業再構築事業開始後、ほぼ、すべてのレールが重軌条化(50N)され、安全性の確保はもとより、お客様からも「快適度が上がった」といった声が上がってきています。県内では、旧京福電鉄が2度の事故による運行停止を受けた際、冬季積雪時に鉄道輸送のない状態で代行バスの運行を試みましたが、自動車交通転移負荷が予想以上に大きく、幹線道路の混雑に拍車をかけ混乱を招いた過去の経緯があります。福

井鉄道が安全かつ安定した鉄道運行を行うことは、広域交通全体の安定を支えるうえで重要かつ不可欠な使命でもあります。

2008年事業開始時点では6車種17編成あった車両が、現在ではF1000形4編成(超低床車両フクラム)を含む15編成に再編成を試みています。これにより車種が多様になることによって部品がそれぞれ異なっていたり、修理のノウハウがそれぞれ違うといった部分におけるコストが削減されました。あわせてF1000形(超低床車両)を国の補助により導入することで、高齢者の利用者増はもとより、従前と比べ通常運転時、故障による影響が非常に少なくなりました。

また、JRダイナスター始発にあわせた利用促進に向けたダイヤの改正も行っており、福井鉄道では現在、朝夕のラッシュ時には4本/1時間、日中は3本/1時間といった形で運行をしています。さらに安全面では、CTC(列車集中制御装置)が導入され、越前武生駅の運転指令において全駅の信号制御および電気転轍機の制御が可能となっています。

経営状況については未だ、鉄道施設の維持に多大な費用を要しており、現在は収支均衡が未達成ですが、今後も行政からの継続的な支援をふまえ、安定した運行収入確保によりつとめていくとのことです。連携協議会は、5年後を見据えた、次期スキームにおいても、収支均衡のためには、生活利用≒都度利用のほかに、観光利用増が不可欠であり、行政も危機感を持って対応・施策を考えています。



**取り組み事例 1****相互乗り入れ****田原町駅における、えちぜん鉄道との相互乗り入れによる利用者増**

2016年3月27日、福井鉄道福武線越前武生駅とえちぜん鉄道三国芦原線鷺塚針原駅との間で、田原町駅を介して相互直通運転を開始。



えちぜん鉄道との相互乗り入れ計画は、福井鉄道側の施設面やダイヤ面、および旅客の利便性を向上させる目的から、当初計画を変更し、起点の越前武生駅からの直通およびえちぜん鉄道側も車両（キーボ）を用意しての相互直通運転としました。この事業費においては、通常、鉄道事業者が1/2～1/3負担するところを全額、国及び自治体が支援しているのが福井県のひとつの特徴と言えます。

利用者の乗り継ぎが解消され、通学・通院・通勤の利便性が非常に高まった結果、2015年度の相互利用実績約5万人に対し、2016年度の利用者数は約13.2万人と大幅に増加。初年度実績は関係者の予想を大きく上回りました。以降も通学定期の販売数は伸びており利用が進んでいます。

乗入れ駅である田原町駅においては駅および周辺施設の整備も行われ、予想を上回る利用者増がみられ、多目的待合所「田原町ミュージアム」では、NPOや市民団体などがその施設を活用し、さまざまな取り組みを行っています。



多目的待合所「田原町ミュージアム」

**取り組み事例 2****福井駅西口広場までの延伸と駅前広場の再整備****駅前中心市街地の活性化も前進、歩行者とともに鉄道利用者も増加**

えちぜん鉄道との相互乗り入れと同時に、福井駅前停留場への支線を福井駅西口広場まで延伸し広場に移設、同時に狭い停留場の拡幅改修、PTPS（公共交通優先信号）の設置も進められました。

福井鉄道のハード面の様々な取り組みにおいては、福井県の地域鉄道課・沿線三市交通事務局が調整役として重要な役割を果たし、国や各市との調整や鉄道会社の役割分担などを円滑に進めるきっかけとなっています。道路拡幅などによる接触事故の減少・防止においても県土木部へのはたらきかけなどその役割は大きいと言えます。

福井駅西口広場の開業は、それぞれの交通結節点としての機能強化と、同時に完成された西口再開発ビルのハピリン、屋外広場のハピテラスとともに、公共交通と駅周辺施設とが連携した利用促進に非常に大きな効果を見せています。これによる西口広場を中心とした活性化の効果は非常に大きく、中心市街地の歩行者自転車車の数は2016年7月の調査では前年同月比で、平日16.2%、休日59.7%の増となっており、鉄道の利用者もそれに比例して増加しました（「福井市中心市街地歩行者通行量調査報告書」（2016年）での通行量をもとに比較）。中心市街地の空き店舗も5年前の約半数となり、民間の再開発の動きも活発化しています。これは、自動車保有率が高い都市の中心市街地での好事例となっています。



西口広場

## 再構築事業に取り組んで

### 生活の足としての鉄道

### 再構築事業を通じて 「公共交通」としての役割を認識

福井鉄道福武線は、越前武生駅～田原町駅間を結ぶ路線として、JR北陸本線の路線とほぼ平行にその路線を有していますが、その様相は全く異なるものです。福井～武生間で見えた場合、JR北陸本線が（普通列車）1時間に1～2本なのに対し、福武線は1時間に3～4本を運行。JR北陸本線が6駅なのに対して、福武線は20駅以上。運行速度の関係で時間こそ倍ほどかかりますが、より生活に密着した地域鉄道ということができます。

鉄道事業再構築実施計画期間が終了した2018年3月には「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」が福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町の6市町により5ヵ年計画で策定されました。2023年春の北陸新幹線敦賀開業を見据え、各交通事業者と沿線市町の協働によって、福井鉄道を軸とする地域公共交通のネットワーク化、まちづくりや観光との連携、車に頼りすぎない持続可能な住みやすいまちの構築を目指しています。

2008年度を境にして10年間、鉄道事業再構築事業を通して、福井鉄道と行政ならびに市民サポート団体が、ともにハード・ソフトの両面から様々な取り組みを行ってきたことにより、福井鉄道では、「（福井鉄道福武線は）一私企業としての交通機関」ではなく、地域の生活に根差した、地域の生活を支える「公共のものなのだ」という考え方が醸成され、「公共交通」としての役割が再認識されました。

これにより、運行サービスを考える際も、利用者利便や安全・安心をより意識するようになりました。

今後の人口減少、学生減・社会減においても「生活の中での路線」として福井鉄道は、その役割を担っていきます。圏域の中での役割（県民の足としての地域鉄道）、行政・サポート団体・鉄道会社が「三位一体」で鉄道を考えていく、事業前の無機質な「役割分担」から、「協働する」ことへの意識改革こそが、この10年間、鉄道事業再構築事業に取り組んだことによる意識の変化といえます。



福井鉄道保有の路面電車車両：福井鉄道 F1000 形電車  
愛称：FUKURAM



2017年鉄道事業再構築計画開始  
伊賀市が第三種鉄道事業者となり  
一体となった収支構造の構築

# 伊賀忍者の里の玄関口 忍者パックスツアーで インバウンド誘客

「忍者市駅」―上野市駅に愛称を付与

## 第三セクター 伊賀鉄道 株式会社



会社概要

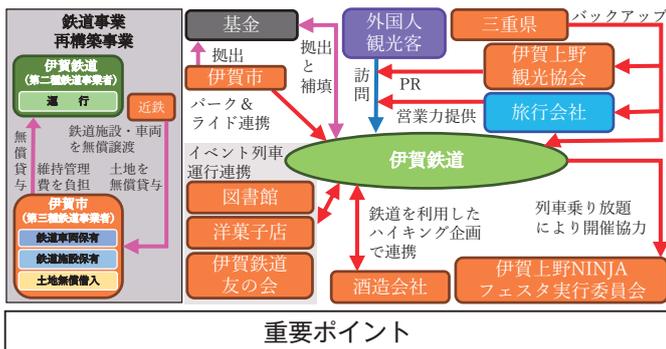
2007年に近鉄伊賀線から経営を継承した第二種鉄道事業者の第三セクター鉄道。伊賀上野駅から伊賀神戸駅間の16.6kmを運営する。沿線は忍者の里として有名で、忍者のラッピングを施した車両を走らせるなど、観光にも力を入れている。沿線では自然景観のほかに様々な歴史的な建築物・史跡を楽しむことができる。



背景 **伊賀線経営安定化基金の設定**

伊賀線は伊賀市内の伊賀神戸駅 - 伊賀上野駅を結ぶ近畿日本鉄道の路線でしたが、赤字経営の体制を見直すべく2007年に上下分離方式に移行し、さらに2017年に公有民営方式に移行しました。伊賀市が近鉄から無償譲渡により鉄道施設・車両を取得・保有すると共に、鉄道用地の無償借入れを行うことで、鉄道施設・車両の維持管理費用を負担（三重県・国が設備投資費用補助）。伊賀鉄道に無償で貸付、伊賀鉄道が列車運行を行っています。

これにより伊賀鉄道は施設や車両の費用負担が軽減され、経営が改善。2016年から伊賀線経営安定化等基金を制定。伊賀鉄道に利益が出た場合には伊賀市の基金に拠出し、逆に損失が生じた場合は基金などを活用して補填します。市民、企業、行政が一体となって伊賀鉄道の存続を図る収支構造が構築されています。



### 2017年鉄道事業再構築実施計画開始

伊賀市が第三種鉄道事業者へ。伊賀線安定化等基金を設立し、市民、行政および鉄道事業者が一体となって伊賀線の存続を図る。

取り組み事例 1

「忍者」で売り込む

＜外国人に人気の忍者を堪能するツアー「忍者列車」活用＞

県・ホテル・伊賀上野観光協会・伊賀鉄道等が連携してインバウンドツアーを企画。忍者列車への乗車をツアーに組み込み定期外旅客の増加。

取り組み事例 2

新駅「四十九駅」開業と伊賀市庁舎移転で  
鉄道利用増

市役所周辺を中心に公共交通機関網を見直し利便性改善。パーク＆ライドの整備。

伊賀鉄道の様々な誘客促進策

取り組み事例 1



「忍者の里」を広域でPR

「忍者」で売り込む

概要 **外国人観光客向け「忍者パックス」**

忍者を生かした観光戦略が巻き起こっています。三重県のバックアップでホテル・伊賀上野観光協会・伊賀鉄道等が忍者をテーマにした誘客ができないかと考え、2014年から忍者体験ツアー「忍者パックス」を始めました。中部・関西国際空港から入国し、津市内のホテルに1泊し、忍者衣装に着替えた外国人観光客を観光バスで伊賀神戸駅まで運び、忍者列車に乗せて上野市駅へ。伊賀流忍者博物館を巡り忍者体験をしてもらうというツアーです。大変人気があり、2017年度の2,732人に比べて2018年度は2割以上の3,327人と利用者が増加しました。

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	1,515千人	1,454千人	1,413千人
経常損益	△233百万円	△330百万円	△63百万円

開業年 2007年  
 運行区間(長さ) 16.6km

**広域連携で空港から誘客する**  
**【連携】<伊賀鉄道+ホテル+観光協会+県>**

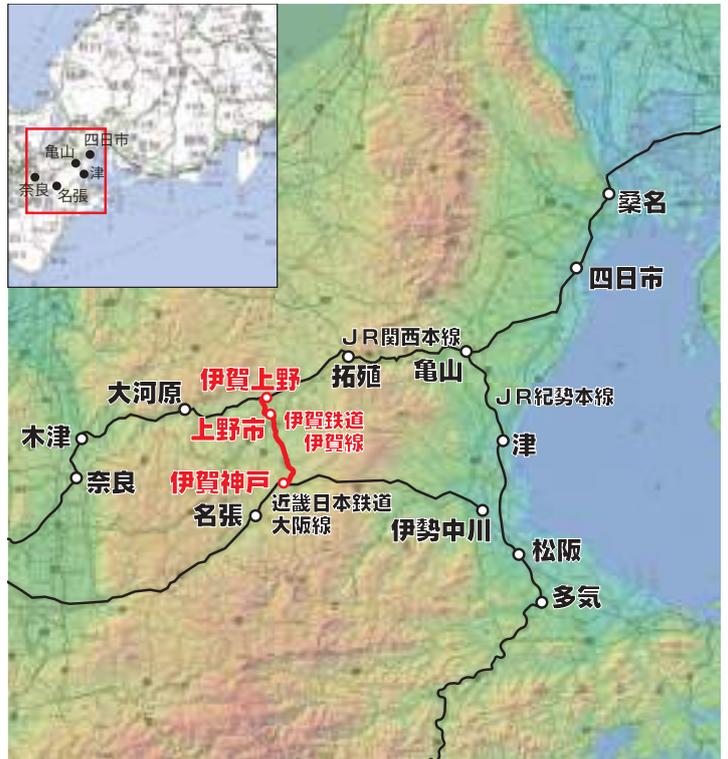
2018年より中部国際空港セントレアが「サムライ×NINJA 空港プロジェクト」を開始し、イベントも開催されて盛りがっています。名古屋はまさに戦国武将がいる「侍」のイメージですが、忍者は三重県の伊賀で体験してもらうべく、ツアーの構築を検討しています。外国人観光客誘致のノウハウがあるホテルの営業力や、観光協会のPR力を利用して、鉄道利用客の増加につなげようとしています。

**工夫 一般乗客と同じ車両で忍者を味わってもらう**



駅や車内のあちこちに忍者が。扉が開閉すると忍者が見え隠れする仕掛けも。

「車内でも忍者絡みで楽しめないか」という利用者の声がありました。鉄道会社は人員の余裕がなく、忍者の格好をしたアクターなどを手配する経費もありません。その代わりに、列車や駅に忍者のマネキンを置いたり、扉の開閉で忍者が現れるなど仕掛けをたくさん仕込んだそうです。団体観光客だけでなく一般乗客も利用するため、大がかりなことではできませんが、大きなモニターを置いて忍者の映像を流すなどして楽しんでもらうことも検討しています。



## 多言語表示と写真付き券売機 インバウンド向け利便性アップ

忍者は外国の方に人気があることから、インバウンド対応も重要と考え、自動券売機を2019年3月から多言語化しました。沿線の主な観光施設の写真が表示される新型タイプで、観光施設を選んでもらうと、最寄駅までの乗車券が自動的に発券できます。行先を調べる必要がありません。また、車内の自動放送は4ヶ国語で流しています。土休日の昼間は観光案内も入れています。情報発信は観光協会に頼らざるを得ない部分も多かったのですが、伊賀鉄道のホームページを英中韓国語に翻訳して掲載するよう準備を進めています。団体客だけでなく個人の利用客も伊賀線が使いやすくなることが見込まれます。



観光協会のある地場産買い物処。外国人観光客向けに多言語看板を設置し、通訳の手配もしている。

## 取り組み事例 2



### 伊賀市と連携

### 庁舎移転 公共交通の利便性を見直し改善する

### パーク&ライド用無料駐車場を追加整備

【連携】<伊賀鉄道+伊賀市>

2018年3月に市民の要望で新駅「四十九駅」が開業し、2019年1月から同駅近くに伊賀市庁舎が移転しました。近隣に福祉施設や大型ショッピングセンターなどがあり、コミュニティバスも鉄道と連動して見直され利用しやすくなりました。市役所職員等の通勤定期利用を増加させるべく、従来の「市部駅」に加え、新たに「丸山駅」と「比土駅」にパーク&ライドの無料駐車場を約10台分ずつ整備しました。

ここ数年、高校生を主とする通学定期の減少が著しいです。通学定期利用の減少を通勤定期と定期外の利用客で補いたいと考えています。



四十九町に新築・移転された伊賀市役所（写真上）  
最寄駅となった四十九駅はバリアフリー対応の  
スロープなどが設けられている（写真下）



### 取り組み事例 3



#### 地域と連携

#### 沿線と地域を盛り上げる様々な企画

伊賀鉄道では、以下のような様々な連携を行なっています。

#### ● 伊賀上野 NINJA フェスタ

##### 【連携】＜伊賀上野 NINJA フェスタ実行委員会 ほか＞

忍者に変身して伊賀上野城下町の街中を巡り、忍者体験が各種楽しめる「伊賀上野 NINJA フェスタ」に協力しています。忍者衣装を着ていると列車が乗り放題になります。忍者衣装を着ない方向けに区間限定の乗り放題乗車券も販売しています。



#### ● お月見・甘いもんトレイン

##### 【連携】＜伊賀鉄道 + 伊賀鉄道友の会＞

沿線の洋菓子店とタイアップして、車内で「甘いもん」を食べたり、橋梁の上で明かりを消し、月を眺める「お月見列車」などを伊賀鉄道友の会と共催で開催しています。伊賀鉄道友の会は地元のみちづくりに力を入れている市民や商工会議所、行政職員など約 120 名で構成している団体です。イベント列車を優先価格で申し込めるなど特典があります。伊賀鉄道のサポーターとして、様々な賑わいづくりに協力してもらっています。

#### ● 酒蔵みてある記

##### 【連携】＜伊賀鉄道 + 太田酒造＞

沿線にある太田酒造の試飲を目的としつつ、武家屋敷や八幡神社なども巡るハイキングです。スタートとゴールで鉄道を利用いただければあとは自由に回ることができます。毎年 500 人前後の参加があります。鉄道なのでいくら飲んでも心配いりません。

#### ● 車内で絵本読み聞かせ

##### 【連携】＜伊賀鉄道 + 上野図書館＞

公共施設とのコラボも考えていたところ、上野図書館館長と話す機会があり、列車の中での読み聞かせを提案すると快諾いただきました。小さなお子さん連れの親子で参加してもらい、車内はカーペットを敷いて床に座ったり寝転んだりできるようにし、楽しんでいただきました。

#### ● 上野市駅に「忍者市駅」の愛称を付与

##### 【連携】＜伊賀鉄道 + 伊賀市＞

2019 年の 2 月 22 日（ニンニンンの日）に、上野市駅に「忍者市駅」の愛称がつけられました。正式名称は上野市駅のままです。ご当地駅名標も設置するなど、忍者の里の玄関口としてますますアピールしていきます。

BR Tではなく鉄道存続を市民が選んだ  
鉄道事業再構築事業の実施により  
四日市あすなろう鉄道へ

ナローゲージの特殊車両が魅力  
鉄道の面白さを前面に誘客促進

「あすなろう」 未来への希望・市民と共に育てる鉄道への思い

第三セクター  
四日市あすなろう鉄道株式会社



#### 会社概要

近畿日本鉄道内部線、八王子線を継承した公有民営方式の鉄道として四日市市と近畿日本鉄道の共同出資により1952年開業。内部線5.7km、八王子線1.3kmの計7.0kmの単線営業。短い路線ながら沿線には神社の湧き水、レトロな建築物、歴史ある和菓子屋等、魅力あふれるポイントが多数存在。



#### 背景 近鉄運営路線を引き継ぐ

四日市あすなろう鉄道の内部線・八王子線はもともと近畿日本鉄道（近鉄）が運営していました。利用客の減少に加え、線路の幅が狭いナローゲージであることから特殊車両のメンテナンスや新規車両の導入に費用がかさみ、無人駅など経費削減の努力も及ばず経営改善できずにいました。

近鉄は持続可能な地域公共交通の仕組みとして、維持費用の負担が軽いBRTの導入も提案しましたが、四日市市は、地元や学校関係者の熱意、市議会特別委員会の提言などを踏まえ、鉄道での存続は公益性が高いと判断し、市と近鉄が協力して公有民営方式により鉄道として存続することで合意しました。四日市市内は交通渋滞も激しく、バスでは一度に運べる人員が限られます。

2015年、鉄道事業再構築計画がスタートし、近鉄が四日市市に鉄道施設及び車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸与し、近鉄と四日市市の出資により設立した「四日市あすなろう鉄道（株）」が四日市市より鉄道施設・車両、鉄道用地を無償で借り受けて運行する公有民営方式でスタートしました。

#### 四日市あすなろう鉄道のさまざまな誘客企画

##### 取り組み事例1



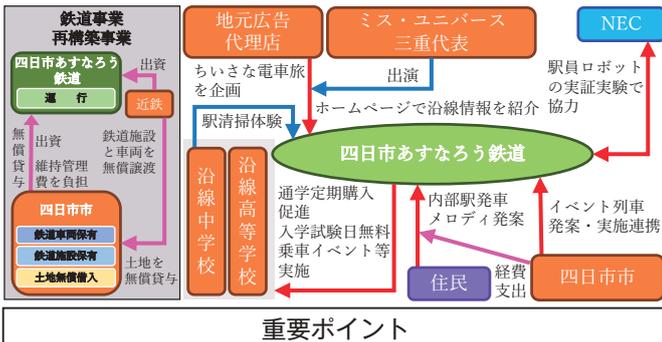
#### 再構築で四日市市と連携

#### 鉄道を活用した新しい発想の企画に挑戦

#### シースルー列車

【連携】＜四日市あすなろう鉄道+四日市市＞

ナローゲージの車両は全国でも3社しか使用しておらず、大変貴重です。珍しい車両そのものを価値ある商品と考えています。車両の床を透明なシースルー仕様にして、ナローゲージを覗く「シースルー列車」の案は四日市市の職員からの提案により実現されました。走行中の車輪や枕木、道床な



#### 重要ポイント

##### 取り組み事例1

### 2015年 鉄道事業再構築実施計画開始

近鉄が四日市市に鉄道施設及び車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸与し、近鉄と四日市市の出資で設立した「四日市あすなろう鉄道（株）」が鉄道施設・車両、鉄道用地を無償で借り受けて運行。

##### 取り組み事例2

再構築で四日市市と連携 新しい発想の企画創出  
＜鉄道会社だけでは思いつかなかった企画に挑戦＞

四日市市からの提案多数。鉄道会社だけでは思いつかなかった企画に挑戦し貴重な「ナローゲージ」を大いに活用。

##### 取り組み事例3

駅名と時刻表だけの堅苦しいホームページから  
親しみある内容へ

地元出身のミスユニバースの協力で、鉄道利用の沿線の楽しみを親しみやすい体裁で紹介。

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	3,082千人	2,927千人	2,822千人
経常損益	△52百万円	△121百万円	△53百万円

開業年 2015年  
 運行区間(長さ) 7.0km



どが動く様子を見ようというもので、鉄道職員ではなかなか思いつかない発想でした。列車の改造、床の強度の確認などは鉄道会社が実施しました。普段見られない部分が見られるとあって人気を呼び、乗客は上から覗き込んで楽しんでいます。

一般から子供向けまで、車庫内で車両の床下や屋根上などを見学するマニアックなイベントも開催しています。リピータが多いのが特徴です。

冬場にはイルミネーション列車も運行しています。こちらも四日市市からの発案です。四日市駅前がイルミネーションで装飾される時期と合わせ、市内を盛り上げています。

### まんじゅう列車

【連携】 <四日市あすなろう鉄道+四日市市>

東海道五十三次の宿場の1つ「四日市宿」。東海道中膝栗毛の弥次さんが、四日市の日永の追分でまんじゅうの食べ比べをしたという話が伝えられています。今でも四日市周辺には和菓子屋が多いことから、四日市あすなろう鉄道に乗って東海道を歩き、途中下車して老舗の和菓子が食べられる「弥次喜多 まんじゅう列車」を開催。これも四日市市の発案・主催です。大変好評で今年で6回目です。

昨年は1dayフリーきっぷの購入が参加条件でしたが、今年からは地元の方が気軽に楽しめるよう通常の切符でも参加できるようになりました。当日は東海道日永郷土資料館のスタッフがボランティアで参加しています。

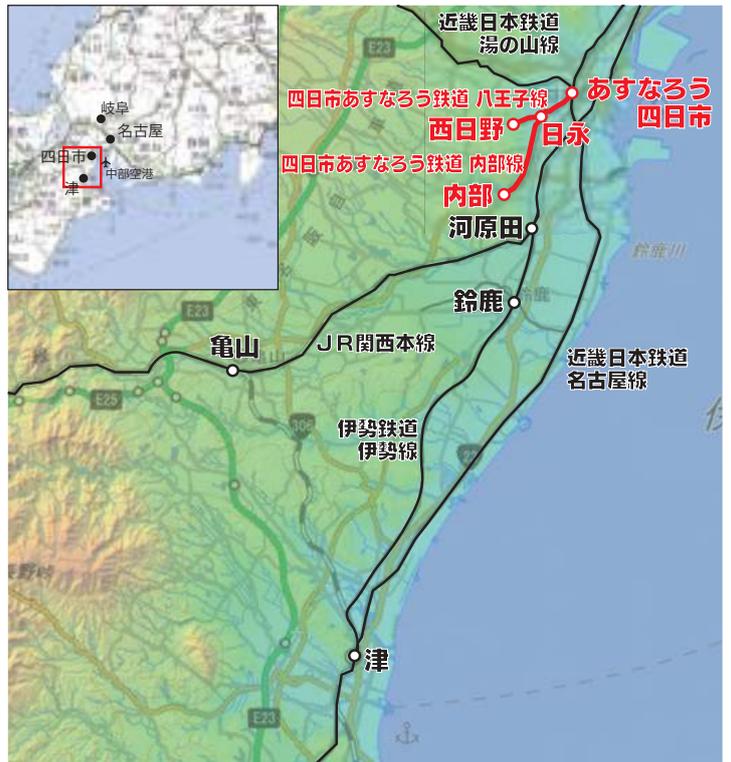


### カブトムシ列車

【連携】 <四日市あすなろう鉄道+四日市市>

夏休みの子供向け企画として、「カブトムシ列車」も運行します。日永駅でカブトムシのメスをもらい、西日野駅で下車して南部丘陵公園へ行き、オスをもらいます。とても人気があり、昨年は正午ごろに、つがいで200匹が配布終了となりました。

四日市あすなろう鉄道では、四日市市が提案するさまざまなアイデアに応じて、共に活性化に取り組んでいます。



## 取り組み事例 2



### 堅苦しいホームページから親しみのあるホームページへ 必要な情報+鉄道の楽しみを紹介

#### ちいさな電車旅

【連携】 <四日市あすなろう鉄道+ミス・ユニバース三重代表  
+ 広告代理店>

四日市市出身ミスユニバースの矢田百恵さんのご協力をいただき、四日市あすなろう鉄道のホームページで沿線まちあるきを紹介しています。これまでのホームページは、沿線情報を掲載したことはなく、時刻表や運賃などしか掲載していない堅苦しいものでした。鉄道に乗り、史跡や店舗を巡る楽しみ方を紹介してはどうかと考え、地元の広告代理店と企画しました。矢田さんは東京で仕事をされてお忙しい中快諾してくださり、1日で全ての取材撮影をこなしました。

観光だけでなく駅や車両の面白い見所も紹介しています。内部駅では住民のアイデアで構内にスピーカーを設置し、「うつべ音頭」と「はばたけ！うつべ」の2曲の発着を告げるオルゴールの音色を流していることや、ナローゲージ車両の特徴も掲載され、鉄道やまちに愛着が湧く内容になっています。



## 取り組み事例 3



### 地域連携の企画

#### 中高生の利用促進 鉄道に慣れ親しむ仕掛けを作る

#### 入学試験当日は乗車無料 ・ 1年定期の導入

【連携】 <四日市あすなろう鉄道+沿線中学校・高校>

少子化の影響に加え、近鉄と経営を分離したことで、近鉄との乗り継ぎ利用者は2社分の定期を購入しなければならず、特に通学定期は分離前と比べて約1.7倍に増額となったことから定期利用者が減少しました。そこで通学定期の購入を促すために一年定期を導入しました。割引率が高く、写真付きなので手数料はかかりますが、紛失した場合の再発行も可能です。

また、入学試験日当日は無料で乗車できるイベントも行いました。受験票を提示してもらい、地元の神社で合格祈願した乗車証を渡しました。他にも蛍光ペンを配ったり、新入生には乗車体験として格安回数券の販売もしました。全てがすぐに効果に結びつくとはいえませんが、日常利用である学生利用などの掘り起こしのためにさまざまな取り組みを実施しています。



追分駅を清掃する南中学校の生徒たち。駅の掲示板で様子が紹介されている。駅が地域貢献の場となっている。

### 地域鉄道のあり方を検証するプロジェクトに参画

【連携】 <四日市あすなろう鉄道+ NEC >

NECと地域鉄道の新しい在り方や地方創生の可能性を探る共創プロジェクトを推進しています。地方鉄道が持続するために何ができるかを検証する試みの1つとして、イベント等で活躍する見習い駅員ロボット「あすなロボ」を考案し、実証実験を行いました。子供たちが話しかけ、一緒に

写真を撮るなどして楽しんでいました。

あすなロボは活躍の場を地域へ広げています。



子供たちに人気だった「あすなロボ」話しかけると答えてくれる

#### 取り組み事例 4



#### 四日市鉄道オリジナルの企画

#### 鉄道そのものを楽しむマニアックな企画

#### 車両と綱引き・洗車体験・屋根上見学・床下探検

四日市あすなろう鉄道では、ナローゲージや鉄道の車両そのものの魅力を打ち出した企画を数多く実施しています。これまでに車庫の見学・車両と綱引き体験・洗車体験・床下探検・屋根上見学などを開催しており、普段はととも見られない、できない体験をしてもらっています。鉄道体験イベントは、マニアックな方も親子連れも幅広い層の参加があり、リピーターや固定客が多いです。

様々な角度からナローゲージの魅力を楽しんでもらい、利用促進につなげています。



車両のブラッシングなど体験イベントが人気



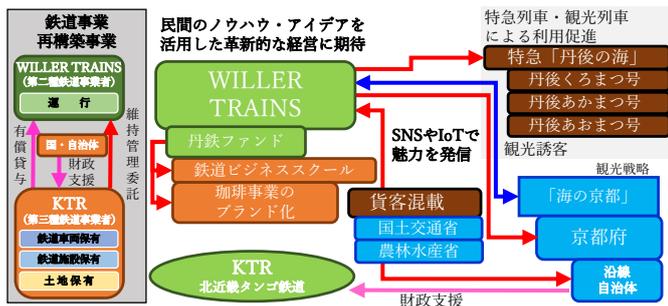
高次元公共交通ネットワークの実現によってまちづくりと連携し、地域の価値を高める

民間のノウハウ・アイデアを活用した運行運営サービスは「ハード」と「ソフト」と「ヒューマン」が交通革新を起こす

日本一負債の多かったローカル鉄道が上下分離により生まれ変わる

民間鉄道  
WILLER TRAINS

株式会社



重要ポイント

取り組み事例 1

民間のノウハウ・アイデアを活用するとともに運行に専念した自由な経営に期待  
**＜公募により選ばれた第二種鉄道事業者による上下分離＞**

既存の鉄道会社が第三種鉄道事業者となることで沿線 9 自治体との調整を軽減  
 ノウハウを持った 第二種鉄道事業者による革新的な鉄道経営に期待高まる

取り組み事例 2

「海の京都」観光圏を車両から全面協力  
**＜特急列車を含めた 4 種類の観光列車による沿線の観光地化＞**

特急列車「丹後ディスカバリー」を「丹後の海」にリニューアル  
 観光列車「丹後くるまつ号」は沿線地域住民との連携アイテムに  
 「丹後あかまつ号」・「丹後あおまつ号」は、もっと身近な観光列車へ

取り組み事例 3

地域に根差した活動による需要拡大と沿線地域の活性化から将来的な人材育成へ  
**＜沿線地域の魅力を最大限に活かす ファンドを設立し将来的な人材育成を目指す＞**

沿線地域の交流人口の増加をねらった様々な企画きつぷの造成。インバウンド需要の拡大に向けた取り組みの充実、全国初の農業振興と地域活性化を目的とした貨客混載事業への取り組み。(全国初の国土交通省と農林水産省の共同認定) 丹鉄ファンドを利用した鉄道ビジネススクールの開講と「丹鉄珈琲」のブランド化

会社概要

国鉄宮福線、宮津線を継承した第三セクター鉄道として設立された北近畿タンゴ鉄道株式会社の上下分離実施に伴い、2015 年度より第二種鉄道事業者として鉄道路線の運営を担う。路線は宮津駅を中心とし宮福線 30.4km、宮津線 83.6km の約 114km。美しい海や穏やかな山並み、のどかな田園風景など様々に移り変わる車窓の眺めを楽しむことができる。

公募により選ばれた第二種鉄道事業者による上下分離

既存の鉄道会社が第三種鉄道事業者となることで沿線 9 自治体との調整を軽減  
 ノウハウを持った 第二種鉄道事業者による革新的な鉄道経営に期待

北近畿タンゴ鉄道（以下「KTR」）では、1982 年の旧宮福鉄道設立以来、通勤・通学をはじめ地域の人々の生活の足として、また、ビジネス、観光、レジャーなどに鉄道が幅広く利用されてきましたが、近年の少子高齢化や道路網の整備、モータリゼーションの進展等により、利用者数・運輸収入が減少し、大変厳しい経営環境となってきました「(2009 年の時点では、全国の第三セクター鉄道の中で一番赤字額が大きい鉄道会社)」。しかし、KTR は、依然、地域の公共交通の中心を担っており、沿線の生活者にとっての生活基盤としてのインフラの役割も大きかったことから、沿線自治体は「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定。抜本的な経営改革と収支構造の改善などを図るため、安心安全のための施設更新や増客増収対策に向けて地域をあげて取り組むとともに、上下分離による鉄道事業再構築事業を申請することになりました。

KTR では鉄道事業再構築を実施するにあたり、2013 年度からの上下分離方式の導入を前提に運行事業の引継ぎ社(者)を全国から公募。2014 年 5 月に『最適提案事業者』として WILLER ALLIANCE 株式会社(現 WILLER 株式会社)が選定され、それを受けて同社では鉄道運営会社(第二種鉄道事業者)、WILLER TRAINS 株式会社(以下「丹鉄」)が子会社として設立されました。以降、「丹鉄」では『京都丹後鉄道』、略称：『丹鉄』(たんてつ)の名称で列車の運行、乗車券等の発売などの事業を行っています。2015 年 4 月から、「丹鉄」による宮福線・宮津線の鉄道運行事業運行が開始。「KTR」は同日以降、鉄道施設を保有する第三種鉄道事業者となっています。

この計画は、全国初の【新設事業者】による上下分離方式の認定で、期間は 2015 年、4 月から 2025 年 3 月までの 10 年間。KTR が第三種鉄道事業者として、鉄道用地・鉄道施設を保持したまま、第二種鉄道事業者の「丹鉄」に有償で貸付し、「丹鉄」は運行に専念した経営を行う。第三種鉄道事業者の KTR は、事業期間中、鉄道施設および車両の維持・修繕、施設整備等に係る必要額を自治体から財政支援される

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	1,866千人	1,806千人	1,780千人
経常損益	△71百万円	△87百万円	125百万円

開業年 2015年  
 運行区間(長さ) 114.0km

とともに、施設設備の費用等については国からの補助制度を活用しています。KTRは、これらの鉄道施設・車両の維持修繕業務を第二種鉄道事業者である「丹鉄」に委託することにより、「丹鉄」も間接的に負担が軽減される仕組みとなっています。

「丹鉄」には民間のノウハウ・アイデアを活用するとともに運行に専念した自由な経営を期待されるとともに、第二種鉄道事業者として、

1. 安全な輸送サービスの確保（鉄道施設等の計画的な整備・更新、安全管理の科学化、安全に関する外部からの意見聴取）
2. 集客・増客対策の実施（自治体・学校・職場等へのモビリティマネジメントの実施、地域の魅力等の情報発信、着地型観光プロジェクトの実施）

地域が一体となって展開する利用促進による増収（自治体職員・沿線住民による利用促進）

3. 沿線自治体等による取り組み（観光圏整備事業の推進（海の京都）による沿線観光地の魅力向上、駅待合施設、トイレ、バリアフリー設備等の整備）

上記3点を目標の柱に掲げ、計画期間中を通じて概ねの収支均衡を図るとともに、安全・安定した運行を維持。鉄道施設・車両等に係るコストからの解放により、沿線自治体をはじめとする関係者と連携した利用促進策による増収が期待されています。

本計画では、施策実施に必要な財政支援策も併せて示しており、鉄道用地・鉄道施設における設備の維持修繕、施設整備経費がそれぞれ見積もられており、これら二つをKTRおよび京都府を中心とした沿線9自治体（京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹后市、伊根町、与謝野町、豊岡市）が負担し、利用促進施策の経費については、沿線自治体はパンフレット等の作成費用やキャンペーンの実施などにおいて一部の経費負担にとどまり、WILLER社が施策の実行経費をすべて自社費用で負担する形態となっています。



**取り組み 1****安全な輸送サービスの確保****鉄道施設等の計画的な整備・更新、  
安全管理の科学化、安全に関する外部からの意見聴取**

安全な輸送サービスの確保についての取組では、ハード面においては、国、京都府、兵庫県、沿線自治体からの支援を受けて、KTRの行った設備投資の設計および施工管理等に則り、保安度向上・安全性の向上が図られています。信号のLED化や法面改良整備、レール交換（50T→50N）など確実な安全確保に努めています。

また、ソフト面では、定期的な研修以外にも、月に一度の幹部による「安全対策会議」のほか、部長以上の役職が実際に現場を回ってレポートを提出しています。また、週一回行われている「朝会」と呼ばれる会議においては、運転士を含む社員200名全員に通知する仕組みが取られています。

2018年度は2度の台風にも見舞われ、運行停止せざるをえない期間がありましたが、逆にそれを教訓とし、より確かな安全運転の確保のために強化計画、補強計画に取り組むようになりました。現在も台風で被災した舞鶴市・KTR・WILER社で災害に強い鉄道・街づくりに取り組んでいます。

安全管理の科学化においては、従来の線路設備や電気設備に対する検測車等による設備データの収集・分析による不具合箇所の修繕はもちろん、さらなる安全性向上の追求として、ドライブレコーダーの導入を試みています。こちらはまだ、実験的な意味合いが強いものですが、実用化に向けて繰り返しテストが行われています。

社内には安全対策委員会を設置し、月ごとの意見交換を行っています。社長も常に同席の上、安全統括管理者を議長とした安全対策会議が行われ、他会社（JRほか）等との事故防止会議・合同会議等へも積極的に参加しています。

また、安全対策のさらなる充実のために、社外における組織として「安全評価外部委員会」を設置。鉄道輸送や、設備管理について、鉄道安全分野において高い技術や見識のある外部専門家による評価委員会を設置し、いただいた評価・指導・助言における意見を安全性向上の施策に反映できるよう取り組んでいます。

2017年と2018年の10月に2期連続で、近畿運輸局より「運転無事故表彰」を受賞しています。

**取り組み 2****集客・増客対策の実施****自治体・学校・職場等へのモビリティマネジメントの実施、  
地域の魅力等の情報発信、着地型観光プロジェクトの実施**

集客・増客対策の実施自治体や学校、職場へのモビリティマネジメントについては、日常的な啓発活動を常に行うとともに、「感謝祭」のイベントなどにおいて、常にホームページやSNSを活用し通知するといった働きかけをしています。また、沿線地域の小学生に向けて発行する「こども新聞」にも積極的に協力し、さらに沿線地域の幼稚園にて演劇を行ったりとといった活動を通して、幼少期からの鉄道とのふれあい、親子を対象とした鉄道利用の促進に努めています。

また、地域の魅力の情報発信は、「丹鉄」の得意とするところです。IoTに代表されるマーケティングとコンサルティングを踏まえた実業として、IT事業部を持つ親会社のノウハウを生かすとともに、SNSを使った積極的な戦略は常にヒット数、登録数を増やし続けており、きちんとした目標値を設定し、WEB上でも戦略的な情報発信を展開しています。

また、着地型観光プロジェクトの実施においても、「丹鉄」ならびに関連グループ会社の旅行商品企画力や自社観光バスとの連結など、様々な輸送ノウハウを活かした鉄道沿線地域の観光地への誘客を行うとともに、沿線地域と協力しながら観光資源を掘り起こし、それを活用したツアーの企画・実施へと取り組んでいます。

### 取り組み 3

#### 沿線自治体等による取り組み

#### 観光圏整備事業の推進（海の京都）による沿線観光地の魅力向上、駅待合施設、トイレ、バリアフリー設備等の整備

京都丹後鉄道は、沿線自治体による観光圏整備事業の推進、観光まちづくり「海の京都」事業にも積極的に関わり、2014年7月に国の認定を受けた「海の京都」観光圏における「天橋立」をはじめとした「戦略拠点（観光地・誘客地）」を結ぶ重要な役割を担っています。

観光列車による輸送だけでなく、駅舎のデザインも改修しました。天橋立駅は駅自体が観光対象となるような観光交流拠点として、景観だけではなく、インバウンド需要にも対応されたターミナルセンターとなっています。そうした背景もあり、京都丹後鉄道は、上下分離後の半年間で対前年比105%の利用増加を達成しました。なかでもシルバーウィーク（9/18～9/23）においては、前年比132.7%の乗車率となりました。

また、すべての利用者にとって鉄道・駅舎が快適に利用できるよう、「丹鉄」では様々な取り組みを行っています。駅改札口での駅員とお客様の対応、車内におけるアテンダントのお客様への対応など、ソフト面での取り組みはもちろんのこと、ハード面においても、駅舎におけるスムーズな移動が可能となるよう、エレベーターやエスカレーター、スロープ、視覚障がい者用誘導ブロック、構内展示式案内表の設置をしています。また、有人駅を中心にトイレのバリアフリー化、多機能トイレの整備を進めています。また、鉄道車両車内においても車いすの方やお子様連れのお客様にも利用しやすいよう配慮がなされています。

### 取り組み事例 1

#### 「くろまつ号」は「海の京都」の走るダイニングルームへ 特急列車「丹後ディスカバリー」を「丹後の海」にリニューアル 観光列車「丹後くろまつ号」は沿線地域住民との連携アイテムに

「丹鉄」に運行が移譲されて、まず、手掛けられたのが、KTR8000形の全車両のリニューアルでした。2015年11月から徐々に入れ替えを行い2017年9月には京都丹後鉄道宮福線・宮津線における特急列車は、すべて「丹後の海」に入れ替わりました。

「海の京都」観光圏にあわせた濃紺の丹後ブルーと呼ばれるカラーの車両は水戸岡鋭治氏によるデザイン。車内は木に囲まれ、心と身体で心地よと感じる和のテイストにより時間と空間をデザインすることで、豊かなコミュニケーションが生まれます。客室天井と壁は白樺、床はナラ、座席は楓、それぞれに合った木を使用し、寛ぎの空間を演出しています。

また、丹後くろまつ号もあわせてリニューアルされました。こちらは「海の京都」を走るダイニングルームとして、予約制のレストラン列車として運行されています。優雅な車内で丹後の自然豊かな絶景とともに、地産食材をふんだんに使用したお食事を堪能できます。また、丹後くろまつ号では、沿線地域住民の持ち込みの旅行商品の企画を実施。沿線地域に住む生産者や料理人が、直接お客様に料理やサービスを提供しており、コミュニティ・やりがいの創造による地域の活性化の一助となっています。



## 取り組み事例 2



**観光列車「丹後あかまつ号」、「丹後あおまつ号」は、もっと身近な観光列車へ  
運賃と乗車整理券 540 円で手軽に楽しむ観光列車の旅「丹後あかまつ号」  
普通運賃のみでお気軽に乗車できる観光列車「丹後あおまつ号」  
最新情報は SNS で発信。皆が参加できるフォトコンテストも開催。**

日本三景「天橋立」駅と西舞鶴駅間を結ぶ観光列車「丹後あかまつ号」は、予約制自由席のカフェ列車。沿線一絶景の奈具海岸や由良川橋梁を運行しており、絶景ポイントでは速度を落とした運行や一旦停止を行い、贅沢な海の絶景を楽しむことができます。木目調のインテリアが温もりとやすらぎを与える車内にはソファ席、カウンター席など、さまざまなタイプの座席やショーケース、カウンターを配置。車窓からゆったりと景観を楽しむことができます。また、丹後あかまつ 3 号では丹後由良駅にて約 30 分間停車。停車中に、駅近くの施設にて足湯や、宮津オリーブから作られたオリーブ茶をお楽しみいただけます。(足湯とオリーブ茶を特別セット価格 250 円にて提供)

「丹後あおまつ号」は事前予約不要で毎日運行の観光列車です。普通運賃のみで利用でき、気軽に観光列車を体験いただけます。天橋立駅から西舞鶴駅、同駅から福知山駅までを走行。車窓からゆったりと景観を楽しめるよう、こちらにも、ソファ席、カウンター席など、さまざまなタイプの座席やショーケース、サービスカウンターなどがあり、アテンダントによる沿線案内や車内販売のサービスも行っています。

それぞれの最新情報は SNS により発信されており、「丹鉄」では「丹鉄フォトコンテスト」も開催。宮津駅と福知山駅を結ぶ京都丹後鉄道宮福線沿線では、早朝に列車が霧に包まれながら走行する幻想的な風景が見られます。「丹鉄」はこれを「霧鉄」と名付けており、霧鉄についてのフォトコンテストを開催（11 月）しています。また、宮津駅と西舞鶴駅を結ぶ宮舞線、宮津駅と豊岡駅を結ぶ宮豊線においては、それぞれの沿線の美しい海岸線にちなんで「海鉄」と名付け夏（6～8 月）のフォトコンテストも開催しています。



## 取り組み事例 3



**鉄道を利用した地域の魅力を再発見できる企画の実施  
沿線地域の交流人口増加をねらいとした企画きっぷや  
インバウンド需要の拡大に向けた取り組み**

観光地と鉄道との連携としては、まず、2016 年に宮豊線豊岡駅の隣駅である城崎温泉駅（JR）と久美浜駅（丹鉄）を結ぶ期間限定の臨時列車「くみはまライナー」による JR 線と京都丹後鉄道線の乗り換えなしでの乗入れを実施。さらに、2018 年には城崎温泉駅から天橋立駅まで乗入れ区間を延長しました。これにより、ゴールデン直通コースの構築へと企画を昇華させています。

また、2016 年からは沿線地域の交流人口を増やす企画乗車券が次々と造成されており、「家族お出かけきっぷ（通常 1800 円・WEB 割引 1500 円）」は「家族」の思い出作りを応援。その他にも「城崎・天橋立観光きっぷ」や「舞鶴・天橋立観光きっぷ」「幸福パス」など他事業者と連携した様々な企画乗車券の発売も実施されています。

それら「丹鉄」を活用した地域の魅力を発信するツールとして「たんてつこども新聞」も発刊されており、丹鉄沿線の小学生に向けて、「丹鉄」の車両や「丹鉄」で働く人々の仕事内容や魅力を紹介しています。さらに、沿線地域の高校生と観光協会などと協力した「幽霊列車」なども実施。「丹鉄」は、地域が持ち込んだ企画に対しては、売上げが上がるかというよりも、鉄道利用の機会として捉え、積極的に対応し受け入れています。

インバウンド利用者の拡大へ向けては、2018 年度もダイヤの拡大や特急列車の停車駅延長、京都・大阪方面の接続への利便性向上、宮福線の終電時刻の延長などに取り組んでいます。

また、これまで以上に訪日外国人が、簡単・便利に列車を利用して丹後に訪れることをねらいとして、2017 年からは JR 西日本の「JR WEST RAIL PASS」への参画を決めています。外国人の観光客の受け入れに対しては、多言語翻訳端末の設置や駅員等も含めた、講師による中国語研修や台湾語研修を定期的実施していく予定です。

こうした観光地の誘客においては、WEB による訴求努力にも力を入れており、PR 体制の強化として、「VR 動画コン

テンツの配信」によって、360°のパノラマの景観映像と音で没入感を演出、より訴求力の強い提案に取り組んでいます。

2016年8月1日発売開始 **高鉄**

沿線地域の交流人口を増やす企画乗車券の造成

地域の魅力を再発見！「家族」の思い出作りを応援

「家族お出かけきっぷ」 通常料金 ¥1,800  
WEB割引料金 ¥1,500

その他にも・・・

- 「城崎・天橋立観光きっぷ」 ¥1,700
- 「舞鶴・天橋立観光きっぷ」 ¥1,300
- 「幸福パス」 ¥5,800

など、各種多様な企画乗車券を発売

#### 取り組み事例 4



### 貨客混載への挑戦と丹鉄ファンドを利用した様々な取り組み

**全国初の農業振興と地域活性化を目的とした貨客混載事業への取り組み**  
**全国初の国土交通省（近畿運輸局）と農林水産省（近畿農水局）との共同認定**  
**ファンドを利用した鉄道ビジネススクールの開講と「丹鉄珈琲」のブランド化**

2017年6月に「丹鉄」では、国土交通省近畿運輸局と農林水産省近畿農政局との共同認定による全国初の取組として貨客混載を開始しました。これは、宮豊線の久美浜～峰山間において、久美浜駅にて久美浜の各農家で生産された農産物をトラックから旅客列車に積み替え、峰山駅まで鉄道により輸送し、パソナグループの丹後王国が運営する道の駅「丹後王国 食のみやこ」まで運ぶものです。各農家が道の駅まで約2時間かけて農産物を運んでいたものが、列車輸送に切り替えることで、久美浜駅までの約10分へと大幅に短縮され、農家の負担が大幅に軽減されることになりました。この貨客混載の動きはその後、全国展開されるようになりました。

また、「丹鉄」では、日本初の投資型鉄道ファンド「丹鉄ファンド」を設立。地域に根付いた収益モデルを生み出せる人材を育成することを目的として、あわせて「鉄道ビジネススクール」を開講しています。沿線地域の地方創生を継続的に進めることを目的としたもので、全国の鉄道ファンや起業家を対象とした、全国の鉄道ファンの想いをビジネスにつなげる道筋を作る実践型のビジネススクールとなっています。スクール一期生のビジネスアイデアをもとにしたトライアル企画も実施中。「キッズ鉄カフェ in 宮津駅」や「鉄道おもちゃ列車」など、アイデアを実践しビジネスにつなげる活動が展開されています。

さらに、丹鉄ファンドを活用した新規事業として本格的な「珈琲事業」も展開されています。「城崎珈琲焙煎所」の設立にはじまり、沿線全体をCAFÉと見立てた事業展開により、今や「丹鉄珈琲」はブランド化され、通信販売を含めた事業拡大へと進んでいます。



#### まとめ

上下分離における第二種鉄道事業者としての「丹鉄」による取り組みは、現在、非常に奏功していると言えます。上下分離した後の自治体・KTRとの連携や、それぞれに対する緊張感の持続は、互いに良い関係を構築してきました。これらにおける京都府の役割は非常に大きくハード面の支えとしての協力体制はもちろん、WILLER社が公募により参入した時には自治体・KTRと三位一体で取り組みに望んでいく体制がすでに出来上がっていたといえます。WILLER社としてもトップランナーとしてぜひ協力すべき事案と判断し公募参入しました。

WILLER社は「決して大義を忘れず、ひとり勝ちしない」気持ちで広く大きな構想を実現しようと試みています。「交通革新」と「まちづくり」連携することで地域の価値が向上する、を第一として、沿線地域における社会環境の革新をねらい「高次元公共交通ネットワークの実現」「地域を創生する若い人の働く場の創造」「交通街づくりを目指す学生の教育の場を想像」の三本柱を「沿線地域活性化」のための三本柱として日々様々な取り組みを展開しています。

「サービスはハードとソフトの両面と思われがちだが、そこにヒューマンを加えた三種の総合的な取り組みが大事だ」との意識で、様々な取り組みが今日も行われています。



鉄道事業再構築実施計画を2013年に認定。甲賀市が第三種鉄道事業者となり、公有民営方式の上下分離へ。

信楽焼の郷であることを誇りに産地らしさを地域と醸し出す

幾多の困難を乗り越え運行を再開

## 第三セクター 信楽高原鐵道 株式会社



### 会社概要

JR 信楽線を引き継ぎ、1987年に第三セクター鉄道として開業。路線は甲賀市水口町の貴生川駅から信楽駅間を結ぶ14.7km。信楽町では他では見られない焼き物の里として独特の雰囲気を味わうことができる。沿線は緑深い信楽高原の急勾配を走り、車窓からは四季折々の草花が見られ、春は新緑、秋は紅葉に代表される素朴で美しい自然を楽しむことができる。



背景 **経営危機を住民の熱意で乗り越えてきた  
公有民営方式で5年連続黒字**

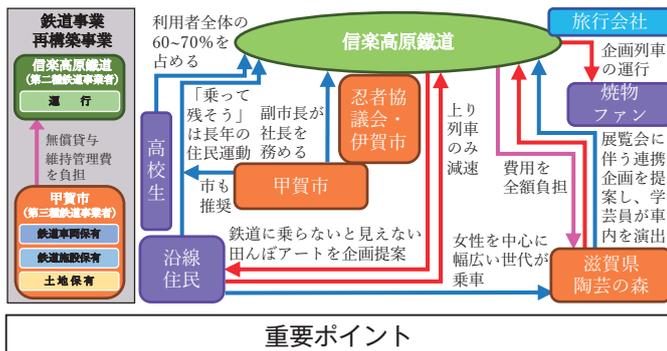
信楽高原鐵道は1987年、貴生川から信楽を結ぶ国鉄信楽線を、地域自治体などの出資による信楽高原鐵道(株)が引き継ぐ形で、第三セクター方式で開業しました。しかし1991年の列車衝突事故以後、人口減少や交通環境の変化も受けて経営危機に陥っていました。2013年には甲賀市および滋賀県の支援を受けて鉄道事業再構築事業を開始。甲賀市が線路や車両などの鉄道施設を保有・施設の維持管理費用を負担し、鉄道の運行を信楽高原鐵道(株)が行う「公有民営方式」になりました。

同年、台風18号豪雨により杣川(そまがわ)橋梁流失ほか沿線複数箇所被災し、運行休止へ。バスによる代替輸送が行われましたが、住民や特に沿線の高校生7割が通学に利用していることから、通学の足を確保する署名運動が行われ2014年には運行を再開しました。鉄道軌道整備法に基づく災害復旧の補助制度を活用し、地方交付税の補填もあり、甲賀市の費用負担を減らすことができました。

事業構造を公有民営方式に上下分離化したことで、鉄道施設の維持管理費用の負担が大幅に軽減。地域と連携した增收施策を展開し、経営状況は5年連続黒字です。1991年の

事故の教訓を生かし、社内の安全教育や訓練を強化。技術社員が不足しているためJRのOBに頼るだけでなく、プロパー社員採用を進めています。

台風被害で運休止、2014年に運行再開した時のヘッドマーク



## 2013年 鉄道事業再構築実施計画認定

事業構造を公有民営方式に上下分離。鉄道施設の維持管理費用の負担を軽減。経営状況は5年連続黒字。

### 取り組み事例 1

#### 「滋賀県立陶芸の森」や地域の窯元とコラボ

陶芸専門の美術館などを併設した公園「滋賀県立陶芸の森」の企画展と連携。ラッピング車両や観光ツアーで盛り上げる。田んぼアートや信楽焼などによる活性化も。

### 取り組み事例 2

#### 甲賀市と連携し「甲賀忍者発祥の地」をPR ＜SHINOBI-TRAIN＞

「リアル忍者」をテーマに観光を展開。接続するJR草津線と共通する忍者ラッピング列車運行。

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	484千人	438千人	425千人
経常損益	10百万円	6百万円	4百万円

開業年 1987年  
 運行区間(長さ) 14.7km

### 取り組み事例 1



## 「滋賀県立陶芸の森」や地元の窯元とコラボ 信楽焼の産地を強みに地域連携して鉄道利用促進

### 企画展に訪れるファンの心を掴む

【連携】<信楽高鉄道+陶芸の森>



北欧の陶芸家リサ・ラーソンがデザインしたネコのキャラクターをラッピングした「マイキー・トレイン」

2015年3月に陶芸専門の美術館などを併設する「滋賀県立陶芸の森」から鉄道を活用した企画の声かけがありました。「北欧スウェーデンの動物のやきもの リサ・ラーソン展」開催にあたり、車両ラッピングなどで連携企画をしないかというものです。

鉄道会社はリサ・ラーソンのことを知らなかったのですが、若い女性に絶大な人気の作家ということで、初の取り組みに挑戦することにしました。「リサ・ラーソン展」開催に合わせて1月から6月までネコのキャラクターをラッピングした「マイキー・トレイン」を運行。学芸員が車内を手作りのシールや、背もたれカバーなどで演出しました。費用は鉄道会社が負担しました。蓋を開けてみると女性を中心に子供から年配者まで幅広い利用があり、乗車券と陶芸の森の入場券を合わせた記念切符は、使用せずに持ち帰る人も大勢いました。信楽焼の記念乗車切符も作成したところ大人気で完売でした。



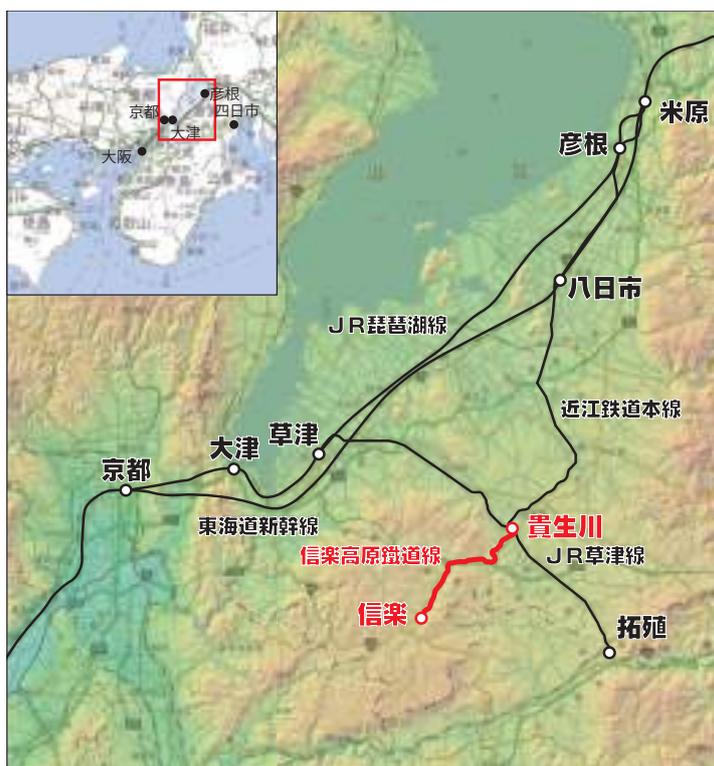
一方、後日別の展示で同様の企画をしましたがこちらはヒットせず。一般的な認知度が低く、コアなファンに限られたことが原因ではないかと話しています。

## 全国から訪れる焼物ファン

【連携】<信楽高原鉄道+駅周辺の窯元や地域住民>

陶芸家の企画展とのコラボがうまくいった経験から、誘客促進企画は鉄道会社よりも、いろいろな方と連携する方が効果的だと分かりました。信楽高原鉄道としては、沿線が産地となっている信楽焼と連携したいと考えています。信楽は大物の陶器の生産が得意で、かつては火鉢の生産全国1位でした。毎年恒例の「信楽陶器まつり」や約20件の窯元を巡れる「ふらり窯元めぐり」には全国から焼物ファンが訪れます。鉄道とまちあるきをあわせた企画を開催しています。窯元の高齢化が進んでいますが、地域一帯で利用促進につなげたいという思いで取り組んでいます。

駅周辺の窯元巡りに  
レンタサイクルも提供している



## 地域連携の企画

### 沿線風景や信楽焼を活かした独自の企画

#### 電車に乗って眺めて楽しむ仕掛けをつくる

【連携】＜信楽高原鐵道＋地域住民＞

2015年から牛飼地区の農家さんなど、まちの活性化に尽力している沿線住民から信楽高原鐵道に対し、「鉄道に乗らないと見えない田んぼアートをやってみよう」と声かけがありました。農家の方が遠近法や色の異なる稲の品種を選り分けたデザイン手法を県外へ習いに出向き、田植えや稲刈りは親子連れなど一般の参加を募集して行いました。沿線約1kmに渡り作品を眺められるスポットでは、上り列車のみ減速しています。毎年楽しみにしている乗客が多く、地域の絆を深めるいい企画なので、2019年は田んぼを二枚に拡大する予定です。



車窓から楽しめる田んぼアート

#### 信楽焼の産地にしかない記念切符

【連携】＜信楽高原鐵道＋福祉作業所＞

鐵道会社として、信楽焼の産地らしいものを作ろうと職員が発案し、信楽焼の乗車記念切符を企画販売したところ好評を博しています。制作は福祉作業所と連携。実際に陶器の乗車券を使って乗車可能です。オリジナル鐵道グッズは信楽駅とネットでも販売中です。



昔の駅弁のお供のお茶は信楽焼に入っていた。復刻版も販売。

信楽焼の記念切符。干支や合格祈願などのシリーズは特に人気。



#### 取り組み事例 2



#### 甲賀市と連携し「甲賀忍者発祥の地」をPR 地域全体で忍者テーマパークを演出

2015年に忍者が日本遺産に認定され、沿線の甲賀市は甲賀流忍者発祥の地として「リアル忍者」をテーマに観光客誘致の取り組みを展開中です。伊賀市などと「忍びの里伊賀甲賀忍者協議会」などを結成し、広域で盛り上げています。

伊賀市がかねてより伊賀流忍者絡みの観光に取り組んでいることに比べると、甲賀流忍者はやっと手がけ始めたところ。はっきりした忍者の拠点や逸話がない中、真の姿を探る「リアル忍者」を仕掛けようとしています。忍者好きな外国人にどうPRするか本格的な戦略はこれからです。

信楽高原鐵道では一部の車両の車体に甲賀忍者をラッピングして運行しています。デザインは接続するJR草津線で運行されている車両と共通にして一体感を持たせています。



SHINOBI-TRAIN





より一層の自治体間連携と  
鉄道、沿線地域による協力体制強化へ

【公有民営化】による  
初の鉄道事業再構築事業認定  
10年間の取り組みにより経営損益黒字転換へ

日本一安い運賃区間を持つ鉄道会社の挑戦。

第三セクター  
若桜鉄道 株式会社



会社概要

国鉄若桜線を継承した第三セクター鉄道で、1987年に営業開始。JR因美線との相互乗入を実施し若桜駅から郡家駅までの19.2kmを運行。国鉄若桜線の開業は1930年と古く、2008年には沿線の駅舎や鉄橋など23の鉄道関連施設がまとめて国の登録有形文化財として登録され、歴史的遺産として注目されている。

鉄道事業再構築事業における全国初の鉄道の【公有民営化】による上下分離方式を採用

自治体が土地を保有し、  
鉄道会社が運行運営に集中

2009年3月、若桜鉄道は国の地域公共交通活性化再生法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、2019年3月、10年間の事業計画を終了しました。

この計画は、鉄道事業再構築事業における全国初の【公有民営化】方式による上下分離方式で、若桜鉄道が、鉄道用地・鉄道施設を若桜町と八頭町（沿線2町）に無償譲渡し、両町が第三種鉄道事業者として若桜鉄道に鉄道用地・鉄道施設を無償で貸し付けています。（若桜鉄道はこれらにより固定資産税の負担が軽減）これにより、若桜鉄道は第二種鉄道事業者として、資産保有コスト削減をしつつ、

1. 安全で快適なサービスの確保（各種設備の維持・改修・更新）
  2. 地域が一体となって展開する利用促進による増収（自治体職員・沿線住民による利用促進）
  3. 観光資源を活用した需要喚起による増収（各種イベントの企画開催・観光関連商品の企画販売）
  4. その他（地域と連携した利用促進による増収・マイルール意識の醸成・各種収支抑制施策の維持）
- 上記4点を目標の柱に掲げ、計画期間中を通じて概ね収支均衡を達成するとともに、安全・安定した運行を維持することを目指すものでした。

本計画では、施策実施に必要な財政支援策も併せて示されており、譲渡された鉄道用地・鉄道施設の設備の維持修繕・管理経費ならびに設備更新の経費を沿線2町（若桜町・八頭町）が負担し、利用促進施策の経費を法定協議会（「若桜谷公共交通活性化協議会」（以下協議会））が負担する形をとりました（【公有民営による上下分離型】）。この方式を採用するにあたっては、国や県の補助制度の活用も想定しており、2町に対しては設備投資費用について国庫から10年間の補助金による支援が、また、県からも財政支援を受ける形となっています。また、2町からは鉄道会社へ、施設の維持修繕、設備投資に係る業務を年間委託する形をとっています。そうした財政面の支援を受けながら、若桜鉄道における鉄道事業再構築事業は着々と進められ、計画目標に対して様々な取り組みが行われてきました。



重要ポイント

鉄道再構築事業における全国初の鉄道の【公有民営化】  
＜自治体が土地と施設を保有し、鉄道会社が運行運営に集中＞

定期利用者に対する施策で経営を黒字転換  
観光需要・マイルール意識も醸成

取り組み事例 1

沿線地域 23 施設の登録有形文化財登録と SL の本線運行  
＜沿線地域の 23 施設を一括して登録有形文化財に登録（全国初）＞

「SL 保存会」の活躍により本物の SL を譲受  
社会実験としての SL 走行が大きな波及効果を生む  
運転体験事業も好評

取り組み事例 2～5

観光列車・ラッピング車両による誘客効果  
＜観光列車による誘客とイベントへのラッピング車両投入＞

観光列車「昭和」「八頭」に続いて「若桜」が運行を予定  
スズキ「GSX1300R ハヤブサ」と「隼」とのコラボから  
列車の「隼」ラッピングは、「隼」を中心とした地域活性化へ

	2015年度	2016年度	2017年度
輸送人員	326千人	311千人	325千人
経常損益	△35百万円	9百万円	16百万円

開業年 1987年  
 運行区間(長さ) 19.2km

**経緯 安全で快適なサービスの確保**  
**成果1 (各種設備の維持・改修・更新)**

安全で快適なサービスの確保についての取組では、年度を重ねるごとに軌道・車両の保守・維持管理および設備改良等が確実に実施され年間を通して継続的に安全な旅客輸送を確保しています。2016年度には、これまで若桜鉄道が所有していた車両4両が2町の所有となり、燃料費も合わせて町が負担するところとなりました。これにより、若桜鉄道はさらに運行経営に集中することが可能となり、また後述する高校生への定期通学者への助成制度の実施などにより鉄道利用者も増やして、同年度から経営損益も黒字転換されています。今後も人口減少により生活交通利用者の減少が続くと見込まれる中で、引き続き収入確保に向けた工夫を行っていく必要があります。

しかし、鉄道の安全輸送と若桜鉄道の経営改善が図られてはいるものの、施設の老朽化・更新費用は計画時の試算以上に現実には厳しく、若桜町と八頭町では財政の厳しい中、補助制度も活用しながら、保安設備、枕木の交換など必要な安全対策に取り組んでいます。

**経緯 地域が一体となって展開する利用促進による増収**  
**成果2 (各種割引や自治体職員の利用促進)**

まず、高校生の通学における定期通学者への助成として、沿線自治体の八頭町では通学定期券の半額を負担、若桜町では月額で7,000円(2019年4月から10,000円)の通学助成金を導入しています。

また、高齢者の免許返納者への対応として郡家駅～若桜駅の区間の運賃半額割引を実施しているほか、高齢者の利用促進対策として「シルバー定期券(3,000円/月)」や「シルバー回数券(3割引/年間)」を発売し、鳥取市内の基幹病院への交通負担を軽減し、通院利用の促進をしています。レジャー等の利用については「親子きつぷ(土日祝限定)」や「一日フリー乗車券」も販売されています。

自治体職員に対する鉄道通勤へのソフトチェンジについては、職員への働きかけやP&R駐車場の整備が行われ、八頭町では100名程度の通勤定期利用増につながりました。

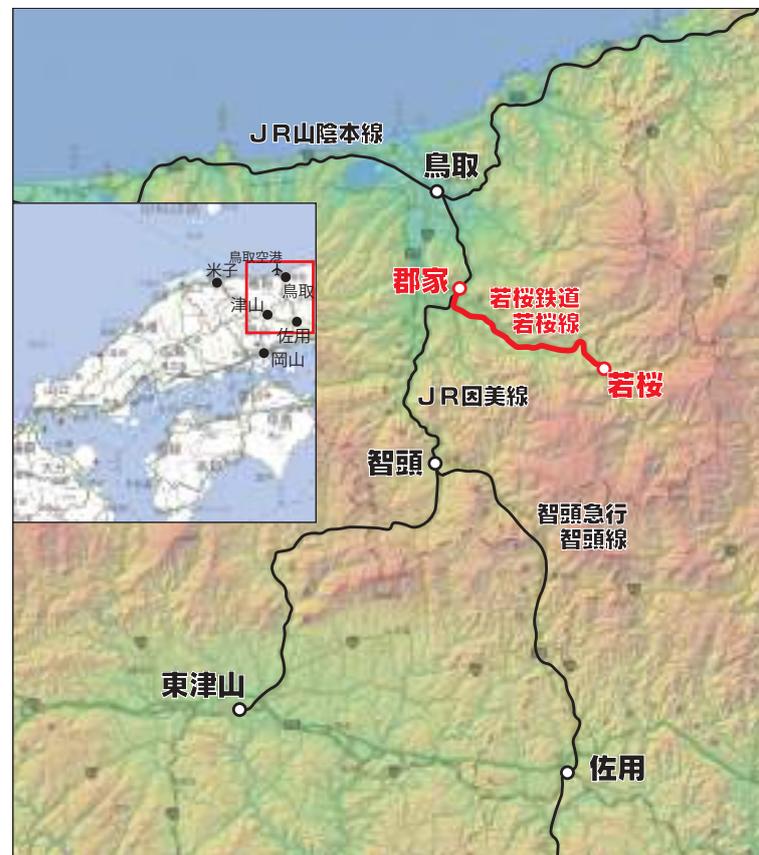
**経緯 観光資源を活用した需要喚起による増収 (各種)**  
**成果3 イベントの企画開催・観光関連商品の企画販売)**

観光資源を活用した取り組みについては、非常に大きな効果がありました。

2014年9月に公募により選任された鉄道会社前社長による先鋭的なイベントへの取り組み(「SL走行の社会実験」や、大型二輪車スズキ・隼と列車を並走させる「隼ラッピング車お披露目パレード」、水戸岡鋭治氏デザインの「観光列車」の導入、バス会社との共同開催イベント「若桜谷のりものまつり」など)は、【若桜鉄道再生への道筋】を明確にするものとなりました。

観光事業においては、鉄道関連23施設の登録有形文化財登録による観光地化をはじめとして、各種イベントの実施や広域観光ルート化や沿線周辺の観光施設とのマッチング事業を展開するとともに、「観光列車」によるツアー事業も展開されており、後者は複数年の取り組みとなっており、2019年度までに計3両の観光列車化が実施予定となっています。

2017年3月に策定された鳥取県東部地域公共交通網形成計画においては、若桜鉄道の増発や平行する日本交通路線バス若桜線との連携と時間間隔調整が盛り込まれており、利便性の飛躍的な向上が期待されるところであり、現在も実現に向けて様々な取り組みがされています。



#### 成果4 SL 復元とこれを活かした観光ガイド (住民ボランティアによる観光ガイド)

国鉄時代に若桜線で活躍し、引退後は兵庫県多可町内で保存されていたSL「C12形167号」が、2007年に若桜町へ譲渡されました。地域全体の閉塞感を打破するため、これを機に、SL列車の復活運行と観光のコンテンツ化を目指すこととしました。運行のためには、SL車両自体の整備や給水塔などメンテナンス設備などが必要であり、募金を行うこととしました。2011年には、SLが牽引するための客車としてJR四国より12系客車を導入してきました。

沿線地域住民などの支援団体の協力により進められたこれらSL遺産の復元により登録有形文化財に登録されたことで、車両が置かれている若桜駅に観光客が多く立ち寄ることにつながりました。現在、観光客とともに、若桜駅周辺の「カリヤ通り」や「若桜鬼ヶ城」「若桜弁財天」などの観光地と一緒に巡りながら説明するガイドが大活躍しています。ガイドは沿線地域住民のボランティアであり、その素朴で温かな語り口が観光客の好評を得ています。

また、若桜鉄道沿線の各駅では、地域住民が駅周辺の清掃活動や花植え等、環境美化活動を行い、マイルール意識を醸成しています。隼駅周辺ではイベント（「隼ラッピング車お披露目パレード」ほか）をきっかけに、多くの隼ライダーが訪れるようになり、これをきっかけとして、地元の民間有志による駅を中心とした地域の活性化につなげる活動につながっています。

#### 取り組み事例1



#### 沿線地域23施設の登録有形文化財登録

#### 「SL保存会」の活躍により本物のSL「C12形167号」が若桜鉄道に移設

#### その後の鉄道活性化の原動力に

2008年7月、若桜鉄道沿線にあるSL遺産を含む鉄道関連23施設が登録有形文化財に登録され、近代化遺産として観光地化されました。沿線全体の古い施設を一括して登録有形文化財として登録申請、認定されたのは日本では初めてのことであります。監修には「NPO市民文化財ネットワーク鳥取」にご協力いただきました。

50年以上放置されていた蒸気機関車時代の設備の修復には民間の有志の協力も得ながら4年半の歳月がかかりましたが、その際に発足した「SL保存会」は、その後の「本物のSL」を若桜鉄道に持ち込むにあたり、大きな原動力となりました。

「SL保存会」は、最初はひとりだった活動が商工会青年部などの支援を受けて、次第に有志を集めていったものでしたが、後に、この会が中心となり、当時、兵庫県多可町に静態保存されていたSL「C12形167号」を若桜鉄道に持ち込む大きな原動力となりました。



#### 取り組み事例2



#### 社会実験「SLの本線走行」と「車両体験運転」の事業化

#### 「本線走行」は「かかし」を乗せて運行し、見学に多くの方が来訪 SL「C12形167号」とディーゼル機関車「DD16形7号」の体験運転を事業化

多可町から譲受したSL「C12形167号」を用いて、若桜鉄道では、2015年4月に社会実験として「SLの本線走行」を行いました。若桜 - 八東間をSL「C12形167号」がディーゼル機関車「DD16形7号」に牽引される形での往復運転で、線路封鎖の上で「線路閉鎖された線路上で運転される事業用車両」として扱い、ディーゼル機関車と蒸気機関車の間には、乗客の代わりに「かかし」を載せた「12系客車」を連結させました。当日このイベントには、13,000人余りの来場者が集まり、1,805万円の経済波及効果があったと試算されています。

SL蒸気機関車「C12形167号」とディーゼル機関車「DD16形7号」は、年間を通して「車両体験運転」イベントで利用されています（毎月ごとに交替で開催）。11月の最終回では宿泊プランにて2車両を運転可能としました。「12系客車」にて昼食をとることもでき、予約は、ほぼ毎回満員とのことで、鉄道の営業外収益として大きく寄与しています。また、「車両体験運転」イベントにあわせたグッズの開発も行われており、こちらも好評となっています。



### 取り組み事例 3



#### SLのピンク塗装、ピンクスポット化 智頭急行「恋山形駅」とコラボ 県内の観光地として話題に

4月下旬のGWなどにおいては、SL車両が期間限定でピンク色に塗装され、智頭急行「恋山形駅」とあわせて「ピンクスポット」としての観光誘致に利用されています。

2013年6月に、同じく鳥取県東部を走る第三セクター鉄道「智頭急行」が沿線地域の活性化をねらいとして、「恋山形駅（鳥取県智頭町）」の駅舎やベンチ、看板をピンクに塗装したところ、全国から多くの夫婦やカップルが訪れたことを受け、若桜鉄道も企画・実施しました。

初年度の2016年には19,000人もの来場者がありました。以降も毎年5月1日を「恋の日（語呂合わせ）」として期間限定でSLをピンクに塗装、「恋愛のパワースポット」として鳥取を代表する観光地になった、と話題を呼んでいます。



智頭急行「恋山形駅」



ピンク醤油



ピンクカレー



### 取り組み事例 4



#### スズキ「GSX1300R ハヤブサ」と「隼駅」との コラボレーション&列車の「隼」ラッピング

#### バイクメーカーの支援により、イベントが通例化 聖地となった「隼駅」を中心とした地域活性化へ

沿線「隼駅」では、2009年より毎年8月第一日曜日に「隼駅祭り」が開催されています。主催は「隼駅を守る会（2009年3月発足）」を中心とした実行委員会です。バイクのライダーおよび鉄道ファンが全国から集まり、地元の特産品販売や伝統芸能のステージが行われます。

きっかけは、バイク専門誌『月刊ミスターバイク』の2008年8月6日発売号です。「8月8日はハヤブサの日」と銘打ち、スズキの大型バイク「スズキ・GSX1300R ハヤブサ」オーナーに「隼駅に集まろう」と呼びかけた結果、たくさんの方が集まりました。これが盛大に盛り上がったことを受け、以降事業化されるようになりました。以来、日常的にも、ハヤブサ乗りの聖地として隼駅にはライダーが集まるようになり、バイクメーカーのスズキも毎回協賛しています。

若桜鉄道もこれにあわせ、2015年3月からWT3300形車両をスズキ・GSX1300R ハヤブサのラッピング広告車両として運行。大型二輪車スズキ・ハヤブサと列車を並走させる隼ラッピング車お披露目パレードが実施され話題となりました。2019年3月からはデザインを一新した隼ラッピング列車が運行開始しています。

### 取り組み事例 5



#### 観光列車による集客

#### 「昭和」「八頭」に続いて「若桜」が運行を予定 観光列車による誘客をねらう

若桜鉄道では2016年4月から若桜鉄道の全車両（WT3000形気動車3両、WT3300形気動車1両）が若桜町・八頭町に無償譲渡され、2町が維持費を負担、若桜鉄道に貸し出す形で運行されています。

このうち、老朽化したWT3000形の改装にとまない、2017年度末から、水戸岡鋭治氏デザインによる昭和をイメージした内外装に変更改造された「昭和（2018年3月4日）」・「八頭号（2019年3月2日）」の観光列車2車両が運行を開始しました。2019年度も第3弾として「若桜（仮称）号」が運行を予定しています。

水戸岡氏は小さなローカル鉄道の活性化に協力したいと全面的な協力をいただきました。水戸岡氏のデザインした観光列車に常時、別料金なしで乗車できるのは若桜鉄道の大きな魅力のひとつです。このほか一部有料の食事付き貸切プランも用意されています。

（この貸切プランについては地域連携DMO一般社団法人麒麟のまち観光局にて、乗車の予約を受け付けていますが、2019年3月時点で8月末までほぼ予約満杯とのことで大いに人気になっています。）

**まとめ より一層の自治体間連携と鉄道、沿線地域による協力体制強化へ**

若桜鉄道沿線地域では、鉄道事業再構築事業の実施を通じて、大量輸送や定時運行が可能という鉄道の役割を認識し、地域にとって若桜鉄道が重要な公共交通機関であると認識されるようになるとともに、近年では鉄道が地域資源や観光資源としての価値も再認識されるようになってきました。

しかし、鉄道の運行や施設管理には、莫大な費用が掛かり、補助金や過疎対策事業債が活用できるとはいえ、町の実質的な負担も少なくなく、また、人口減少や経済的負担感の大きさ等による通勤通学利用者の減少等により営業収益は微減しています。今後、より多くの利用者の誘致につなげるとともに、安定的な事業展開を図るためには、今まで以上に継続的な取り組みが必要となってきます。

2016年度には、鉄道会社のみならず、地域の関係者が参画し鳥取県東部地域での公共交通網形成計画を策定しました。

また、若桜鉄道沿線活性化協議会（任意団体）等のネットワークも活用しながら、地域の集客施設の事業者とも連携し、観光ルートや共通入場券の販売、地元飲食店や地域物産の販売などに繋げることにより、事業者の商業振興、産業振興を図っていくことも必要となってきたことから、若桜鉄道としては、観光列車を軸とした観光客誘致の更なる推進を行うとともに、観光列車の運行演出の磨き上げのため駅舎をレトロ調に改修し、観光機能の強化を一層進めるとともに、若桜鉄道の更なる利便性の向上に向けた取組を推進するため、八東駅への行き違い施設の整備を行っています。

沿線地域には8駅にそれぞれ独立した若桜鉄道を応援する会があり、地域で応援いただく機運が醸成されているものの、今後、さらに、沿線全体としての活動や取り組みにつなげていくことが大切です。この点、2018年に発足した前出、地域連携DMO「一般社団法人麒麟のまち観光局」が今後中心となり、若桜鉄道沿線の一体となった観光施策の舵取りの重要な役割を担ってくれることが期待されています。

若桜鉄道においては、これまで以上に八頭町・若桜町の結びつきはもちろん、県をはじめとした自治体や鉄道会社、沿線地域住民による連携協力体制が必要となっています。





