

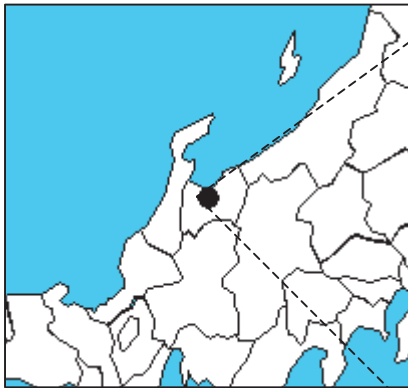
個 別 事 例

1. 加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり

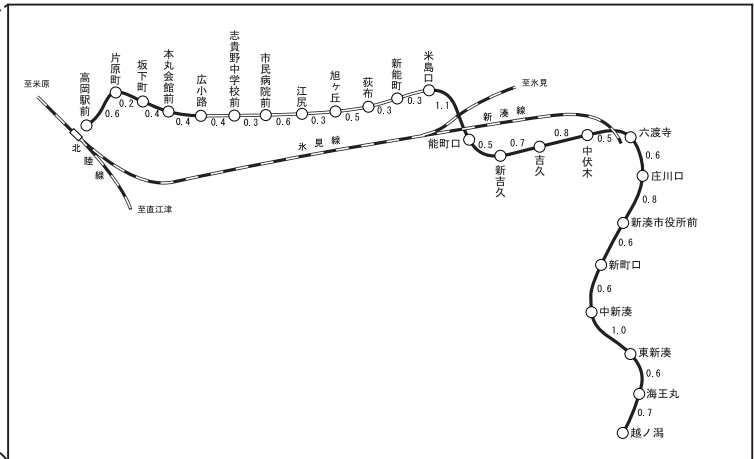
事業者名

万葉線株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

- ・ 本社所在地(市町村) 富山県高岡市
- ・ 営業キロ(km) 12.8
- ・ 輸送人員(千人) 1,003
- ・ 輸送密度(人/日) 1,158
- ・ 営業損益(千円) -36,326

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
・ 高岡市	171,463	-2.0
・ 新湊市	37,585	-1.7

概要

乗客減から民間経営では維持が困難になった鉄軌道線「万葉線」を、全市民的合意の下、全国初の第3セクター方式の路面電車として存続させた。

協力者・関係者

- ・ 富山県及び高岡・新湊の沿線2市
- ・ 万葉線対策協議会（富山県、高岡市、新湊市、加越能鉄道の他、商工会議所、沿線連合自治会、婦人会等で組織）

- ・ 万葉線を愛する会（市民をはじめ、幅広い愛好者・支援者で組織）
- ・ 路面電車と都市の未来を考える会・高岡（まちづくりの観点から万葉線の存続を働きかけてきた市民団体。通称「RACDA高岡」）

背景

高岡市は、マイカーの普及による中心市街地の空洞化、都市の沈滞化が著しく、新湊市は、「鉄道のない市」になることによる都市の沈滞化に不安を持っていた（過去に富山地方鉄道射水線廃線の経験あり）。こうした状況下、「万葉線は、これからの高齢社会に対応するため、また、沿線両市の再活性化のため必要不可欠な社会資本である」という認識に立ち、地域において第3セクター「万葉線株式会社」を設立し加越能鉄道から路線を引き継いだ。



（上）高岡市内を走るアイトラム。斬新なデザインが人気を呼んでいる。

内容

- ・ 対象路線：万葉線株式会社高岡軌道線・新湊港線（愛称 万葉線）
- ・ 実施時期：平成14年4月1日より営業開始
- ・ 加越能鉄道より資産譲受
- ・ 資本金：富山県、高岡市、新湊市、市民等が出資。

効果

- ・ 万葉線(株)となって初年度である14年度の輸送人員が100万人を回復（※加越能鉄道最後の平成13年度は98万8千人）
- ・ 運賃収入等も対前年度比微増。
- ・ その結果、経常損失が大幅に減少。
- ・ 各種イベント時における送客増加等により、周辺地域の活性化に寄与。

成功の理由

- ・平成16年1月に導入した新型車両（アイトラム）は、斬新なデザインから沿線のイメージアップに大きな効果を生んでおり、この車両を見るために各地からファンや親子連れが訪れ、高岡・新湊両市の活性化にもつながっていること。
- ・路線の存続にあたって、利用者はもちろん、行政・議会・財界・支援団体など地域社会・各階から幅広い合意を得た上でスタートすることができたこと。特に、開業にあたり市民からの寄付が1億円を超えるなど市民レベルでも支援する土壌ができていたこと。
- ・「絵に画いた餅」ではない現実的な収支計画と、それに対応できる支援体制が確立されていること。
- ・車体広告の募集、各種イベントの開催など積極的な増収対策を実施したことにより、輸送人員、収入の増加に結びついたこと。また、人件費の圧縮、その他経費の節減、を行ったことにより、経常収支が大幅に改善したこと。
- ・各種イベントにおいて、運賃の割引やパーク&ライドを行うなど電車利用促進策を取った結果、「電車に乗ってイベントに」という意識が定着しつつあること。



（上）アイトラムの車内の様子。バリアフリー対応の車両は、乗り心地も抜群だ。

今後の課題

- ・営業開始から約2年経過したものの、限られた人数での運営であり、営業体制が整っているとは言い難い状況にある。営業を含む体制の強化を早急に図る必要がある。
- ・公共交通機関を取り巻く環境はさらに厳しさを増しており、また開業から約2年間が経過して、当初計画とはそぐわない面も現れてきており、経営計画を再検討する必要がある。

お問い合わせ先

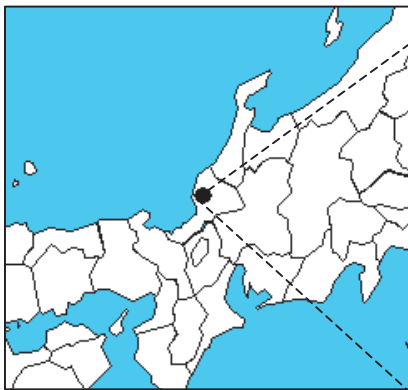
北陸信越運輸局

2. 京福福井線廃止からえちぜん鉄道運行へ

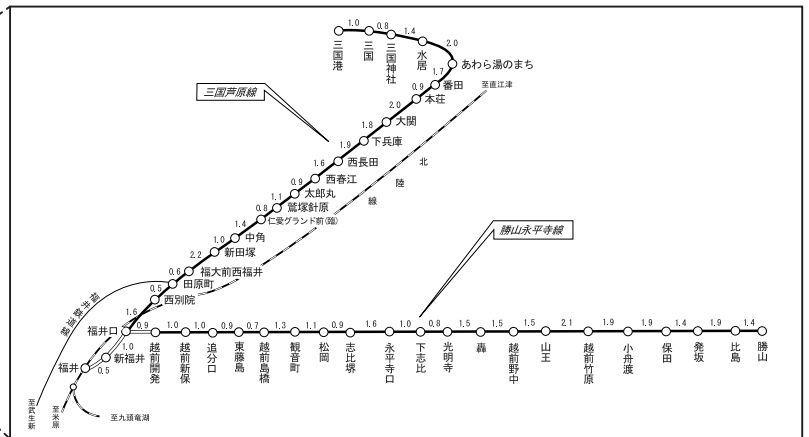
事業者名

えちぜん鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	福井県福井市
・ 営業キロ(km)	53.0
・ 輸送人員(千人)	10,423
・ 輸送密度(人/日)	1,706
・ 営業損益(千円)	-102,014

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
・ 福井市	249,639	-0.3
・ 勝山市	28,174	-3.8
・ 三国町	24,019	-1.0

概要

平成12年12月から2度にわたる列車事故等を起こした京福電気鉄道(株)は、事故後、列車運行されていない状況に加え、近年の景気の低迷やモータリゼーションの進展による鉄道利用者の減少傾向が顕著である等の理由から、将来的に鉄道経営を続けることは困難であるとして、13年10月に路線の廃止届書を提出した。

しかし、福井県及び沿線自治体では、財政支援を行うこと等により鉄道として存続させていくこととして、14年9月、第3セクター会社「えちぜん鉄道株式会社」を設置し、京福電気鉄道(株)からの事業承継を経て、15年7月運行再開に至った。

協力者・関係者

◆存続に携わった関係者

- ・ 鉄道事業者：京福電気鉄道(株)、えちぜん鉄道(株)
- ・ 地方自治体：福井県、福井市、勝山市、松岡町、永平寺町、上志比村、春江町、坂井町、三国町、芦原町
- ・ 地域住民：サポート団体

背景

- ・ 京福電気鉄道の廃止表明後、県及び沿線市町村で構成する「京福越前線活性化協議会」において、三セクにより鉄道として存続させるか代替バスに転換するかを検討。
- ・ その後、幾度となく協議会を開催し、通勤・通学などの住民の足、特に降雪時に強い交通機関として、また、魅力あるまちづくりへの活用等の地域活性化の観点から欠くことのできない社会基盤としての役割に加え、高齢化社会における福祉政策、地域や地球規模での環境対策等に資する機能を踏まえ、存続に向けて検討を続けた。最終的に知事沿線首長会議において第三セクター化により存続を図ることで合意される。
- ・ 財政支援を行い、第三セクター会社「えちぜん鉄道株式会社」が事業を承継することとなった。



(上)15年7月に運行再開したえちぜん鉄道。地域の期待は高い。

内容

- ・ 行政及び地域住民（サポート団体）が一定の枠組みでの財政支援及び協力を行うこととなった。
- 【県・沿線市町村、地域住民等】
- ・ 運行に伴う安全を確保するための助成措置として、運転再開に必要な工事費及び今後10年間の設備投資費については県が負担、大規模改良等については県及び沿線9市町村が協議する。

- ・ 運営費の補填を含めた財政支援については、沿線9市町村が10年間で31.2億（資本金を含む。）を負担。さらに鉄道事業に係る必要な資産獲得費については、県が支援。
- ・ 利用促進策としては沿線市町村が、パークアンドライド（P&R）、駐輪場の整備を行うとともに、学校行事や出張等においてえちぜん鉄道(株)を積極的に利用。

【国（運輸局）】

- ・ 中部運輸局としては、存続決定後における県、沿線市町村、鉄道事業者等の役割分担及びスケジュール管理等を行うため、連絡調整会議を開催し、京福電鉄からえちぜん鉄道にスムーズな移行が図れるように調整。

効 果

- ・ 第三セクターとして再出発することとなり、財政的な緊迫状況が回避されたことから、ダイヤ改正による利便性向上、車両更新、駅舎の改修等のサービス改善、定期的な保守と施設の近代化対策が講じられるようになった。
- ・ 各自治体におけるマイレール意識の高揚と鉄道利用促進のための諸施策、アイデア等に対する反応が期待できる。
- ・ 国（運輸局）が、公共交通活性化総合プログラムに採択し、沿線住民及び利用者に対するアンケート等を通じてハード・ソフト両面にわたるニーズの把握を行うとともに、鉄道事業者、地域等の関係者が一同に会して、今後の利用促進策及び施設整備計画の方針について検討を進めている。

成功の理由

- ・ 県が第三セクター化による鉄道線の存続に向けて対し主体的に働きかけ、それを受けた沿線市町村が財政面も含め積極的に関与を行ったこと等、関係自治体の支援の歩調が合わせられたこと。具体的には、運転再開に必要な初期投資額、並びに今後10年間の維持管理コスト等を県及び沿線自治体が負担することにより、第三セクター会社による事業承継をスムーズに運ぶことができたこと。
- ・ 廃止後の地域交通のあり方を、代替バスへの転換等も含めた議論を行う中で、地域における鉄道の重要性（降雪時に強い交通機関としての鉄道等）が再確認されたこと。

今後の課題

- ・ コミュニティバス等の運行経路の見直し、新規路線の整備、さらなる利用者ニーズに則した利用促進施策の展開が望まれる。
- ・ えちぜん鉄道(株)は、自治体の支援を受けており、今後、各施策の効果の検証、鉄道事業

経営の情報開示等が必要。

- ・ 10年間についての財政支援は決議されているものの、市町村合併等の課題があり、合併後の支援策等については議論されていない。

お問い合わせ先

中部運輸局

3. 近鉄北勢線を三岐鉄道が再生

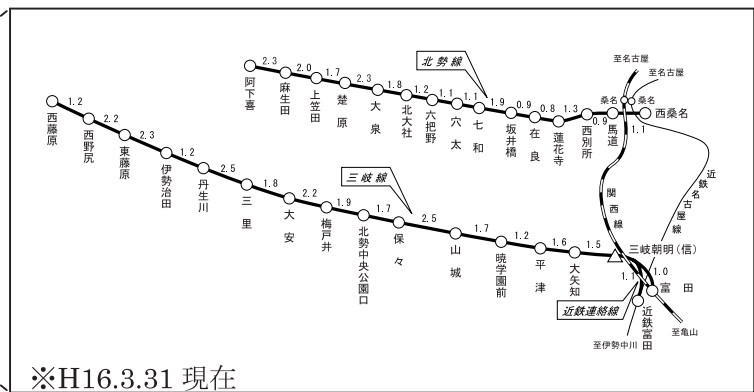
事業者名

三岐鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

- ・ 本社所在地(市町村) 三重県四日市市
- ・ 営業キロ(km) 48.0 (北勢線 20.4)
- ・ 輸送人員(千人) 3,132
- ・ 輸送密度(人/日) 1,557
- ・ 営業損益(千円) 7,259

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
・ 桑名市	108,896	2.3
・ いなべ市	45,482	0.0
・ 東員町	26,002	0.4

概要

北勢線は、大正3年に北勢軽便鉄道(株)が地域の足として、また、木材、砂利などの運搬を目的として運営を開始。昭和6年7月には、現在と同じ営業キロ(20.4km)で桑名市(西桑名駅)と員弁郡(現いなべ市)北勢町(阿下喜駅)まで延長された。

その後、数社の経営母体の変遷を経て、長年近畿日本鉄道(株)が運行を続けてきたが、自家用車利用の進展、就学人口の減少等により、赤字に歯止めが掛からない状況が続き、平成14年3月に路線の廃止届書が提出された。

しかし、三重県及び沿線自治体では、財政支援を行うこと等により、鉄道として存続させていくこととして、三岐鉄道(株)の協力を得て近畿日本鉄道からの事業承継を経て、15

年4月運行が開始された。16年からは、国の補助金を受けて、駅前広場等のまちづくり事業と連携しつつ、高速化事業を行うこととしている。

協力者・関係者

◆事例に携わった関係者

- ・ 鉄軌道事業者：近畿日本鉄道(株)、三岐鉄道(株)
- ・ 国及び県：国土交通省、三重県
- ・ 沿線自治体：桑名市、北勢町・員弁町（現いなべ市）、東員町
- ・ 広域連合：桑名市、北勢町・員弁町（現いなべ市）、東員町、大安町・藤原町（現いなべ市）、多度町、木曾岬町、長島町
- ・ その他市民団体等：「北勢線とまち育みを考える阿下喜駅を残す会」、北勢軽便鉄道をよみがえらせる会」等

◆その他

- ・ 北勢線運営協議会（広域連合で1市8町）・・・存続、運営にかかること
- ・ 北勢線運営会議（沿線1市3町と三岐鉄道）・・・運営資金の交付
- ・ 北勢線活性化協働会議（北勢線地元検討会、民間団体、業界団体、行政、三岐鉄道、学識経験者）
- ・ 北勢線の利用促進と地域振興プログラム検討会（中部運輸局、三重県、沿線自治体、三岐鉄道、バス協会）

背景

- ・ 近畿日本鉄道の廃止表明後、三重県及び沿線市町は「北勢線問題勉強会」を組織し、北勢線の対策について検討を行った。（鉄道として存続させるか、代替バスに転換するかを基本方針の検討）

その後、桑名・員弁広域連合（1市8町で構成。以下「広域連合」という。）は、「近鉄北勢線利用促進協議会」を設置し、総決起集会や北勢線フォーラムを開催して、存続のための運動を展開。

- ・ 広域連合は、鉄道利用の半数以上が学生の通学であること、80%以上が定期券利用者



（上）北勢線を走る三岐鉄道車両。地域の足としての期待を背負っている。

であること、高齢者福祉に寄与することとの観点から鉄道を存続させる方向で検討。鉄道施設整備と赤字補填を前提として三岐鉄道に協力要請をし、存続が決定。

- ・ 鉄道の再生には利用者減少に歯止めをかけ、より利便性の向上を図る必要があることから、沿線地域と連携して、施設の更新、スピードアップ、駅周辺整備を進めることとしている。

内 容

- ・ 存続を決定した後 北勢線活性化のための方策として北勢線活性化基本計画を策定。行政機関、住民などによるワークショップ、利用者アンケート等に基づき、今後10年間の目標を具体化した。

【計画内容】

- ・ リニューアル（鉄道事業者が中心となって）
安心・安全・快適な車両・軌道・駅舎を実現し、安定経営ができる収支構造を確立する。
- ・ 鉄道を活かしたまちづくり（行政が中心となって）
鉄道と自動車が共存できる魅力あるまちづくりを目指し、道路政策と並ぶ重要な交通政策の柱として位置付ける。
- ・ 利用推進施策等について具体策を計画（住民が中心となって）
乗ることと乗せることに知恵を出し合い、鉄道を公共施設と位置付け、積極的にかかわる。
- ・ 地域活性化に向けて、それぞれが得意分野で活動する。

【支援内容】

- ・ 平成15～24年（10年間）で総額55億円。沿線53.2億円、三重県2.8億円。
- ・ 公共交通活性化総合プログラムの採択をうけ、沿線及び利用者アンケートを実施。ハード・ソフト両面でニーズの把握を行い、今後の施策及び整備計画の方針を検討。
- ・ 老朽化駅舎の建替え、利用促進のため、パークアンドライド（P&R）、キッスアンドライド（乗換までマイカーで送迎等）、駐輪場等を順次整備。
- ・ 鉄道の高速化、近代化整備を16年度から本格的に実施。国土交通省は高速化事業に関する鉄道施設整備に幹線鉄道活性化補助を適用し支援。

効 果

- ・ 鉄道維持のためのハード及びソフト面（沿線のまちづくり計画等とあわせ北勢線の活性化施策、設備改良計画）を検討。
駅前広場等整備を行うことから、周辺アクセス路の整備について改善計画の検討が開始

された。

- ・ 沿線の東員町は、北勢線の駅周辺整備計画を機に「コミュニティバスの運行計画」の策定に着手、バスと鉄道の連携調査を開始、また、桑名市においても自主運行バスの計画の見直しを開始した。
- ・ 地域の公共交通を一体的に検討する中、「鉄道の特性」を生かしたサービスレベルの向上に向けバス・鉄道の連携の場を設置。
- ・ 駅を中心としたまちづくり整備とあわせて北勢線沿線の交通体系の構築を図る調査を三重県が開始。
- ・ 沿線自治体のマイレール意識が高揚。

成功の理由

- ・ 県及び沿線市長の連携により、地域が一体となって鉄道を支援する体制が構築されたこと。
- ・ 10年間の目標を立て、今後の三岐鉄道のあり方を県、沿線市はもとより、地域住民に対し明確にしたことにより、自治体から今後10年間にわたる財政支援をとりつけることができ、もって三岐鉄道(株)が今後鉄道事業を行うに当たっての経営基盤の確立、強化を図ることができたこと。
- ・ 存続に向け、各種検討の場で地域における鉄道のあり方を議論したことにより、通学や高齢者に必須の公共交通機関として鉄道の姿を浮かび上がらせる結果となり、マイレール意識が向上したこと。

今後の課題

- ・ コミュニティバスの計画策定など利用促進策の検討。
- ・ 北勢線は、沿線自治体の支援を受けており、今後各施策の検証、鉄道事業経営の情報開示等が必要。
- ・ 今後の赤字補填に対する枠組みと見通しに不安。

お問い合わせ先

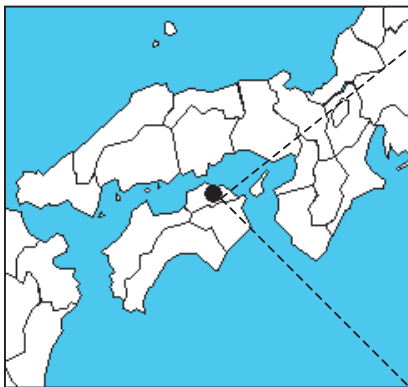
中部運輸局

4. 経営再建（ことでん100計画の策定）

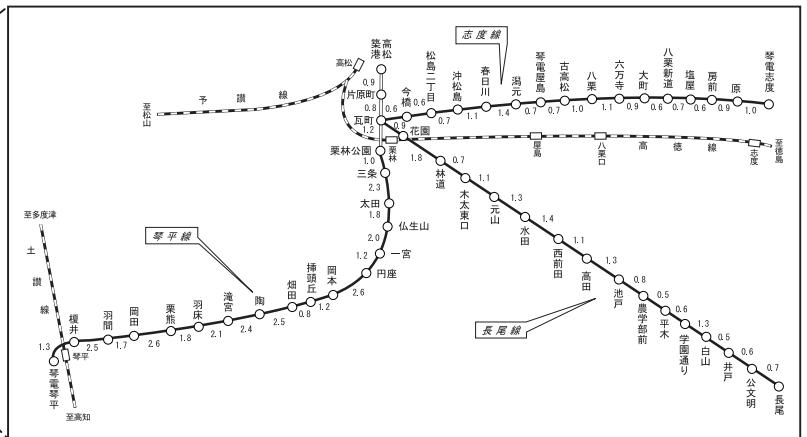
事業者名

高松琴平電気鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

本社所在地(市町村)	香川県高松市
営業キロ(km)	60.0
輸送人員(千人)	13,453
輸送密度(人/日)	5,472
営業損益(千円)	-57,273

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
高松市	334,368	1.0
さぬき市	56,713	-0.9
三木町	29,479	3.6

概要

平成14年6月に民事再生計画が確定し、同年8月に経営陣を一新し、現在の経営体制が発足した。その際、「ことでん100計画」を発表し、「四国一の電鉄会社にします」とのスローガンを掲げ、現在、会社を挙げてこの計画の実施に取り組んでいる。

協力者・関係者

- ・ 香川県民100万人
- ・ 香川県及び2市6町（高松市・さぬき市・綾南町・綾歌町・満濃町・琴平町・三木町・

牟礼町)

- ・ 再生債権者（日本政策投資銀行・百十四銀行・みずほ銀行・預金保険機構）
- ・ ことでん利用促進協議会、高松琴平電気鉄道を核とした公共交通活性化検討委員会

背景

- ・ 高松市を中心に60kmの営業路線を有し、5千人を越える輸送密度で、通勤・通学を主体とする生活路線であった。道路整備の急速な進展等に加え、利用者に対するサービス対応の問題、地域との対話・連携の不足等の問題から、利用者数は年率4%弱程度で減少が続き、厳しい経営状況にあったが、デフレ経済が続く中、それまで経営支援を続けてきた子会社の琴電そごうが経営不振に陥ったため、その影響で琴電も存続の危機を迎えた。
- ・ こうした状況に対し香川県は鉄道事業再生のためにはサービス改善、信頼の回復等が前提であるとして、平成14年2月、会社に対して「サービスの改善」と「経営体制の一新」を条件に、平成17年度までの4年間に限り、総額5億円を上限として会社の実施する設備投資に対して沿線1市8町（現在は2市6町）と共に特別支援すると表明。
- ・ これを受けて、会社において経営陣の一新と「ことでん100計画」に基づく経営再建の取組が進められている。

ことでん 100 計画

(イチマルマル)

KOTODEN 100 PLAN

Kotoden BEST CUSTOMER SERVICE PLAN

平成14年度～平成17年度

高松琴平電気鉄道株式会社

うみ・まち・さと - むでむすぶ

(上) 琴平電気鉄道ホームページより。「ことでん 100計画」の内容についてもホームページで確認できる。

内容

- ◆ 県、沿線2市6町の特別支援のもとに「ことでん100計画」（再生計画による需要予測（平成18年度230万人減）から輸送人員100万人増（100万人県民に一人一回多く利用してもらう）を目標）では、3つの企業指針の下に取組を掲げ、年度ベースで「アクションプログラム」を作成して、車両、施設の改良等を実施。16年度にはICカードシステムを導入する予定。このほか実施してきた主な内容は以下のとおり。
1. 「四国一：『サービスの良い』会社にします」では、
 - ① 利用者ニーズに対応するため、投書・意見箱「イルカボックス」を有人駅に設置し、平成14年8月から16年1月までに寄せられた合計3,916件の意見全てに対して回

答をして駅に貼りだすとともに、可能なものは直ちに実施している。

- ②シンボルキャラクターを「いるか」とし、愛称募集により「ことちゃん」と命名。併せて、3路線に「ことちゃん こんぴら号」（琴平線） 「ことちゃん 遍路号」（長尾線）「ことちゃん 源平号」（志度線）を走らせている。
- ③JR四国と連携して「ことでん・JRくるりんきっぷ」（平成14年8月－16年1月累計：5,079枚）をはじめとする期間限定のフリーキップ、一日フリーきっぷを発売している。

2. 「四国一：『地域と共に歩む』会社にします」では

- ①14年3月、香川経済同友会の働きかけにより発足した沿線市町・経済団体・自治会等の県下77団体で構成する「ことでん利用促進協議会」から、実状視察等を通じて意見をもらう等、地域との連携を強化。
- ②高松市中央商店街（8商店街）とタイアップして「共通乗り物券」（買い物金額に応じて100円券1枚）を発行、14年12月より16年1月までに電車・バス合計で13,765枚が利用。

3. 「四国一：『生きがいと夢のある』会社にします」では、遅れていた社内体制の整備として

- ①パソコンを本社・現場管理部門に一人一台ずつ支給し、全ての会議で「ペーパーレス」を実現。
- ②15年10月より「社内モニター制度」をスタート
- ③「業績評価制度」を採用し、平成15年より冬季一時金支給に適用するとともに、今後、人事にも摘要する予定。

効 果

新聞論調及び関係者から「やっと普通の電鉄になりつつある」と言われており、社員の意識改革が進んでいると見られる。

平成15年度は「目指せ！151」（具体的には運輸収入を1.5%減、鉄道収入全体を1%減）とのシンプルでわかりやすい目標の下に取り組んでおり、それぞれ1.2%減、0.9%減と、目標を上回って達成する見込み。

成功の理由

◆これまで計画が着実に実施できている主な理由

- ・ 社長自ら計画の原案を作成、それについて新経営陣が3ヶ月かけて徹底討論したこと。さらに、全社員に対して社長が計画を自ら説明し、社員の意見を踏まえて修正をしたこと。

- ・ ことでん100計画はもとより年度計画を含めて「シンプル」な目標設定を行ったこと。
- ・ パソコンの配備により、情報の共有化・共通化が浸透しつつあること。

今後の課題

「ことでん100計画」を着実に推進しつつ、今後の環境変化等に対応して、これまで以上の努力が必要。

お問い合わせ先

四国運輸局

5. 地元 NPO による支援

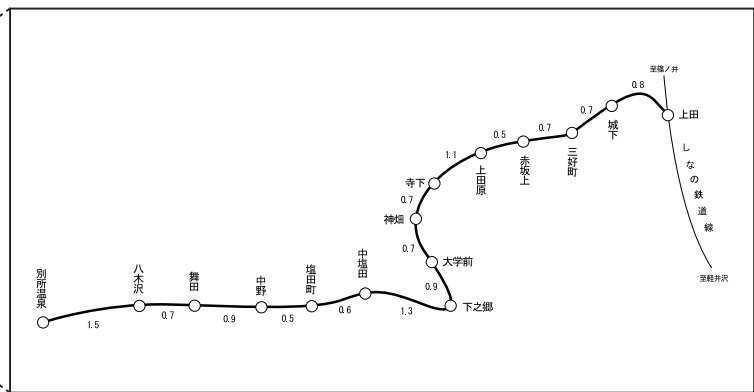
事業者名

上田交通株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

- 本社所在地(市町村) 長野県上田市
- 営業キロ(km) 11.6
- 輸送人員(千人) 1,290
- 輸送密度(人/日) 1,645
- 営業損益(千円) -21,239

主な沿線自治体の概要

- | | [人口(人)] | [増減率(%)] |
|------|---------|----------|
| ・上田市 | 121,809 | -0.1 |

概要

別所線存続に向けての支援活動

協力者・関係者

- 別所線電車存続期成同盟会 (NPO)
- 上田市

背景

電車利用者の減少に歯止めがかからず別所線は存続の危機に直面している。地元自治会を中心とした「別所線電車存続期成同盟会」が電車存続に向けた取組として回数券販売を斡旋している。



(上) 別所線を走る車両と「自治回数券」。沿線住民に長年利用されている。

内 容

回数券は「自治会回数券」と称し、有効期間は6ヶ月、20枚綴りで割引率15%である。別所線電車存続期成同盟会が発足してから発売しており、10年以上の実績がある。対象路線は、上田交通株式会社の別所線で、毎年秋9/16~10/15と春3/16~4/15の2回実施している。

効 果

回数券販売額全体に占める自治体回数券の販売割合は4~5割となっている。

成功の理由

- 自治会組織が、マイレール意識を持つことにより、「別所線存続運動」の機運が高まったこと（すでに取組が始まって久しいが、自治会組織の継続的な取り組みにより、回数券販売額の実績を積んでいる）。
- 【自治会組織の概要】参加自治会数 53自治会
- 販売は駅で行っているが、有人駅は3駅しかないため、無人駅での販売において、実施期間内に駅ごとに販売日時を決めて、出張販売を行うなどの努力を行っていること。
 - 自治体回数券の割引率は15%と他の回数券より割引率が高いこと（普通回数券の割引率は9%）が、需要を喚起したこと。

今後の課題

販売期間の見直し(延長を含む)。

お問い合わせ先

北陸信越運輸局

6. しなの鉄道レール&トレインサポーター

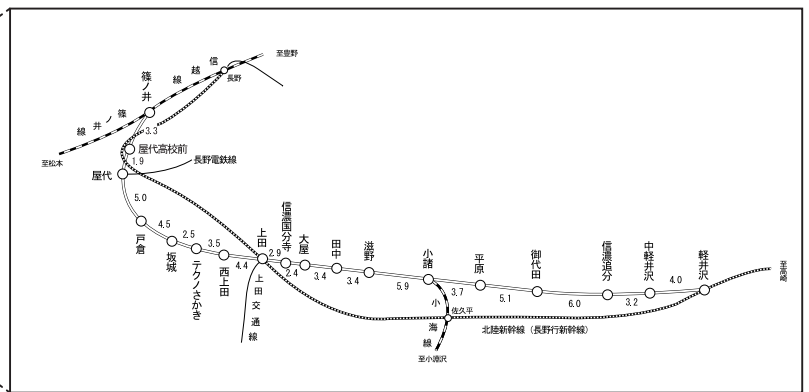
事業者名

しなの鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	長野県上田市
・ 営業キロ(km)	65.1
・ 輸送人員(千人)	11,529
・ 輸送密度(人/日)	7,939
・ 営業損益(千円)	-305,605

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
・ 長野市	359,100	0.9
・ 上田市	121,809	-0.1
・ 千曲市	64,838	-0.2

概要

しなの鉄道が平成14年7月に発表した20の改革メニューの一つで、全国初の新幹線並行在来線であるしなの鉄道の事業に対する理解と支援を得るため、同年7月より募集を開始し8月より実施。その内容は、レールの保守費を支援する「レールサポーター」と車両の保守費を支援する「トレインサポーター」の2種類がある。

協力者・関係者

- ・ しなの鉄道株式会社

- ・ レールサポーター・トレインサポーター参加者

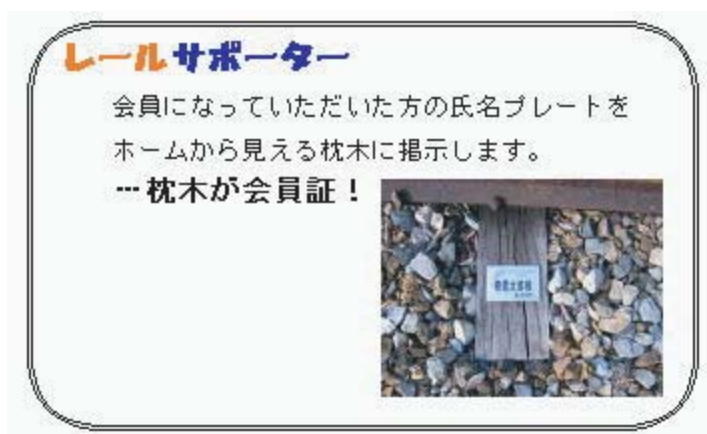
背景

しなの鉄道の経営改革を会社や県・沿線自治体ばかりではなく、地域はもちろん全国の支援者と共に進めていくため創設。

内容

- ・ 対象路線：しなの鉄道線
- ・ 実施時期：平成 14 年 8 月～
- ・ 価格：（会員登録費）
 - 新規一年会員 13,000 円
 - 新規三年会員 10,000 円
 - 会員更新登録 10,000 円
- ・ 参加人数：（平成 16 年 2 月現在）

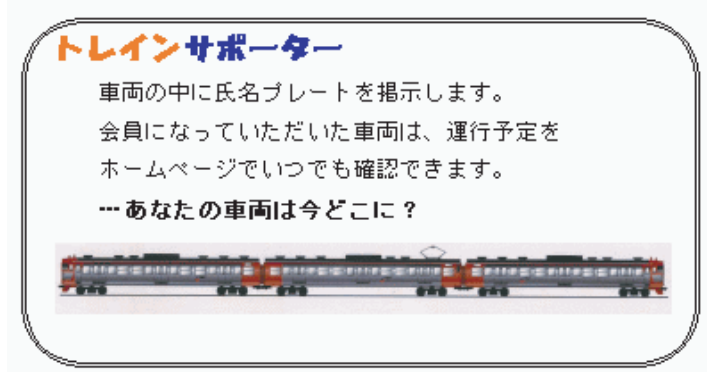
レールサポーター	80 名
トレインサポーター	136 名
計	216 名
- ・ 開催状況：随時募集中 特典あり。（成功理由で記述）



（上）しなの鉄道ホームページより。サポーターは枕木が会員証だ。

効果

会社や行政だけでなく、一般の利用者も巻き込むことにより、しなの鉄道の経営改革が広く認知されるきっかけとなった。また、多くの人々が会員となり、事業を支援している。



（上）しなの鉄道ホームページより。枕木の位置や車両の運行情報はホームページで確認できる。

成功の理由

- ◆サポーターになった人へ魅力ある特典をつけたこと
 - ①サポーター会員登録をした人には会員証を製作、発送。
 - ②会員の氏名を線路の枕木（レールサポーター）に取付、トレインサポーターについては列車内に掲示。
 - ③しなの鉄道 HP 上に取付位置を公表し、列車であれば取付車両の所在地が把握できるよ

うにしている。

今後の課題

今後もサポーターになりたい、継続したいと思われるような企画等を検討。

お問い合わせ先

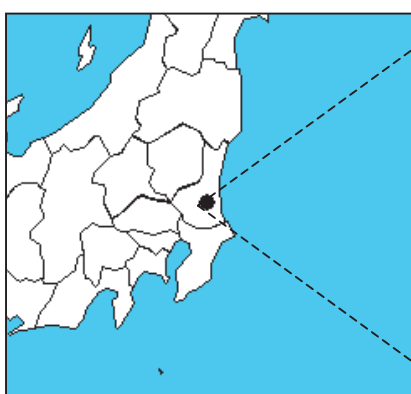
北陸信越運輸局

7. かしてつ応援団

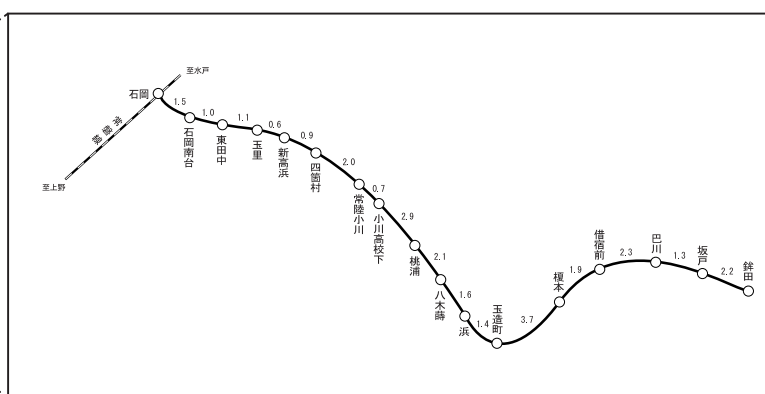
事業者名

鹿島鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	茨城県土浦市
・ 営業キロ(km)	27.2
・ 輸送人員(千人)	2,724
・ 輸送密度(人/日)	640
・ 営業損益(千円)	-102,376

主な沿線自治体の概要

	〔人口(人)〕	〔増減率(%)〕
・ 石岡市	53,227	0.4
・ 銚田町	29,211	-0.8
・ 玉造町	14,005	-2.1

概要

鹿島鉄道が百里基地への航空燃料輸送を中止後、少子化・輸送数量の減少と相俟って経営難になった。その際、沿線の小川高校の生徒を中心として「鹿島鉄道は通学の足としてなくてはならない存在」との認識のもと、「かしてつ応援団」が平成14年7月に、当初沿線の中学校・高校9校で組織された。(現在15校)事務局は小川高校生徒会。スローガンは「わがまちの未来へ走れ!鹿島鉄道」。

協力者・関係者

◆沿線中学校・高校15校生徒会

- ・ 中学校：石岡・玉里・小川南・玉造・鉾田南・鉾田北（6校）
- ・ 高校：石岡一・石岡二・石岡商・八郷・中央・小川・玉造工・鉾田一・鉾田二（9校）

背景

少子・高齢化等により利用者が減少し経営難になった鹿島鉄道の存続に向けて、沿線の中・高校生が署名活動等を通じて「存続」と「公的財政支援」を訴え、地域の足としての鹿島鉄道を存続させることとなった。

内容

◆「かしてつ応援団」の主な取組内容

- ・ 駅のクリーン作戦や七夕飾り、クリスマスツリー等のデコレーションを実施して利用者を増やす活動を行なう。
- ・ 列車本数を増やす、テレビ・映画の撮影場所を提供する等、鹿島鉄道・自治体に対して提案活動を行なう。
- ・ 新たに結成された鹿島鉄道支援会議に参加し、自治体や市民と共同活動を行なう。



（上）（下）第10回「鉄道の日」において、「日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞」を受賞した「かしてつ応援団」。

効果

少子・高齢化等の影響で利用者の減少が止まらない状況の中で、生徒たちが鉄道へ関心を持ち、生活の足となっていることを実感してPRに努めていくことは鉄道利用需要向上への喚起になると考えられる。



今後の課題

中学生・高校生たちが鹿島鉄道の存続を考えることにとどまらず、署名活動を行なって、鹿島鉄道存続のための公的支援を求める陳情書を提出した後も、中学生・高校生たちが利用促進の取組に参加していること。

お問い合わせ先

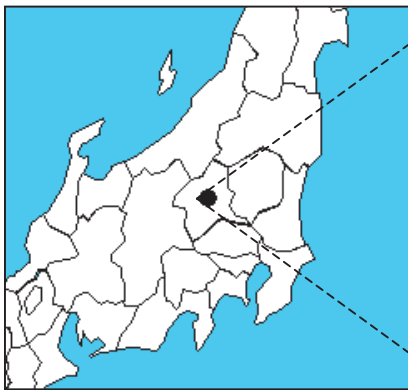
関東運輸局

8. 上下分離方式の支援による鉄道整備

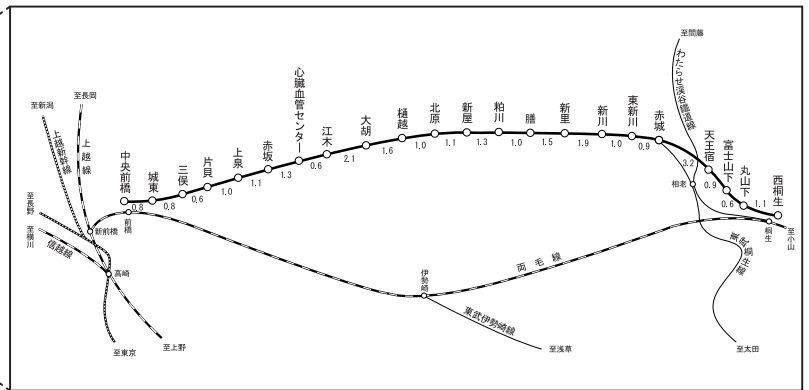
事業者名

上毛電気鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	群馬県前橋市
・ 営業キロ(km)	25.4
・ 輸送人員(千人)	2,084
・ 輸送密度(人/日)	2,266
・ 営業損益(千円)	-155,037

主な沿線自治体の概要

	〔人口(人)〕	〔増減率(%)〕
・ 前橋市	283,398	0.1
・ 桐生市	113,525	-4.1
・ 大胡町	16,982	5.5

概要

利用者の減少から経営不振となり、設備投資のできない県内の鉄道に対して、自治体が全額負担して近代化投資を行い、さらに基盤の維持についても、基本的に負担するという上下分離方式を導入した。群馬型上下分離は、上下の主体を分離することなく、県と市町村が下の維持管理と上の一部(車両の修繕)の経費を事業者に補助する方式である。電路・線路等の基盤部分(下)は行政に任せて、列車の運行(上)は会社が行うというもの。

協力者・関係者

- ・ 群馬県
- ・ 沿線7市町村（前橋市、大胡町、宮城村、粕川村、新里村、大間々町、桐生市）

背景

上毛電気鉄道(株)は旅客の減少から、昭和51年度から鉄軌道整備法による欠損補助金の交付を受けてきたが、打ち切り決定を受けて、群馬県及び沿線7市町村が打ち切り後の対応を検討・協議した。

平成8年に沿線一帯から鉄道を存続させようとする機運が高まり、沿線7市町村と県、関係者で上毛線再生等検討委員会が発足、2年にわたり検討した結果、10年1月に上毛線再生の基本方針が決定され、それに基づき、上下分離方式を平成10年度より導入。



(上) 上毛電気鉄道(株)

内容

欠損補助打ち切り後、上毛電気鉄道(株)自らが最大限の努力を傾注し、収入の確保、設備の近代化、経営の合理化、サービス改善等を行うことにより再生を図ることを前提として、沿線市町村および群馬県等は再生を促進し、経営の安定化を図るため公的支援を行うもの。

効果

自治体による上下部分離方式の支援により、平成10年度より現在に至るまで事業を存続しているが、経営状況は非常に厳しいものとなっている。

成功の理由

- ・ 近代化設備整備による省力化の推進による営業費用の削減とあわせて、様々な施策を展開した誘客活動による収入確保を柱にした経営再建計画を策定したこと。
- ・ 設備の近代化や輸送環境の整備は、公的支援により以前よりレベルアップが図られたこと（しかし、輸送需要の減少から経営状況は予断を許さない状況）。
- ・ 関連事業利益を全て鉄道赤字の補填に充当し内部補助しているほか、保有財産を切り売りし、鉄道運営維持のために自助努力を行っていること。

- ・ 鉄道存続に向けて地域の関係者が真剣に議論し、鉄道事業者の経営努力と県、沿線市町村による支援の一形態としてモデルケースと考えられる群馬型上下分離方式を選択したこと。

今後の課題

- ・ 上記のような営業努力を続けているものの、売却可能な保有財産にも限りがあるほか、輸送量の減少が想定されているため、抜本的な再生策として、駅周辺に人の流動を促す施設の誘致や都市計画の見直しなどにより沿線環境の劇的変化がない限り、厳しい経営見通しとなっている。
- ・ 今後、沿線のまちづくり、自治体以外の幅広い地域関係者などとの連携を図り、いかに事業者と地域の一体となった取組を進めるかが課題。

お問い合わせ先

関東運輸局

9. 地元 NPO 団体による支援

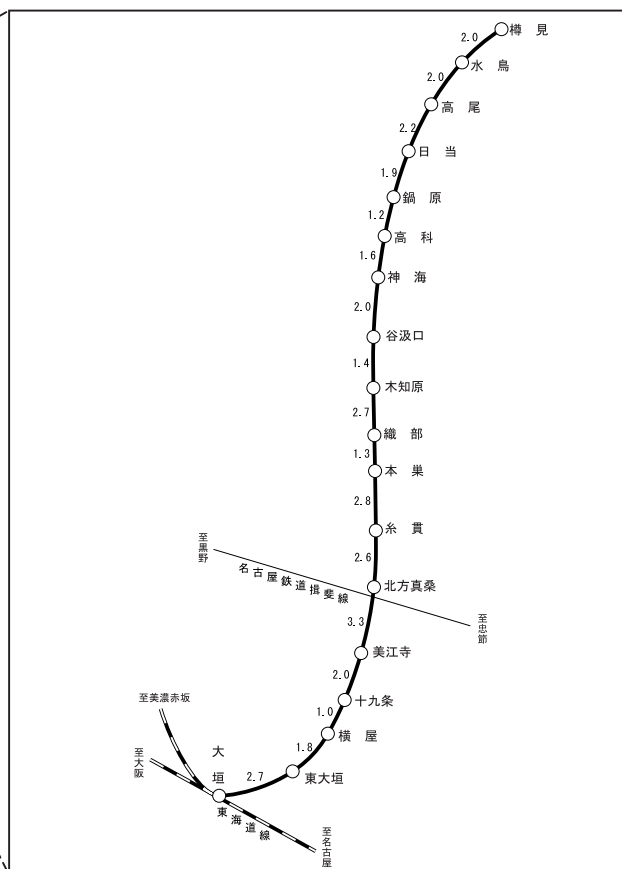
事業者名

樽見鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

▪ 本社所在地(市町村)	岐阜県本巣市
▪ 営業キロ(km)	35.4
▪ 輸送人員(千人)	717
▪ 輸送密度(人/日)	745
▪ 営業損益(千円)	-127,429

概要

NPO「樽見鉄道を守る会」による存続に向けての世論喚起及びコスト削減、増収策等による樽見鉄道の経営支援。

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
▪ 大垣市	148,460	0.0
▪ 瑞穂市	45,921	5.5
▪ 本巣市	34,713	0.1

協力者・関係者

- ・ 樽見鉄道を守る会（NPO）（平成15年2月 守る会発足、会員約600人
平成15年11月NPO法人として岐阜県から認証）
- ・ 協力者：岐阜第一高等学校、本巣中学校、根尾小学校

背 景

- ・ 樽見鉄道は、国鉄の分割民営化に伴い第三セクター鉄道として誕生したものであり地元住民の長年の願いにより路線の延長も行われた。当初はセメント輸送が好調で黒字を計上していた。
- ・ しかしながら、バブル崩壊後のセメント輸送量の著しい減少、少子高齢化等の要因による旅客輸送の低迷などにより平成14年度には大幅な経常赤字となり、債務超過に陥る可能性がでてきている。
- ・ このため、地元自治体で構成される「樽見鉄道連絡協議会」において存廃問題が議論されている。



（上）桜の中を走る樽見鉄道。

内 容

- ・ 存続署名活動（平成15年6月～9月）：約5万2千名の署名を集め、沿線自治体の首長に存続を要望
- ・ 車両のシート、カーテン交換（平成15年9月～11月）：募金（100万円）によりシート等の材料を購入。張替えは、地元住民、高校生等のボランティアにより4回に分けて実施。延べ100人のボランティアが参加。シート交換5両、カーテン交換6両
- ・ 枕木交換（枕木オーナー募集）（平成15年12月）：NPO化記念事業として実施。本巣駅構内の古い枕木を市民の募金により交換（募金により枕木のオーナーとなり、枕木に名前等が入ったプレートが張られる。個人3,500円、団体10,000円）145本（134万円）の応募があった。枕木交換作業には1,000円（昼食代込み）で54人が参加。
- ・ 守る会の年次総会を臨時列車において実施（平成16年1月）：会員50人が出席。車両貸切代、樽見駅～大垣駅往復で約10万円。
- ・ 駅の待合所改修・修繕（平成16年2月）：老朽化した北方真桑駅ホーム上の屋根付ベンチを改修。募金（30万円）により材料を購入。地元の高中生などがボランティアで参加。
- ・ 総合的学習への支援（平成16年2月～）：小学生児童と鉄道の環境優位性についてのディスカッション、中学生と中山間地域の耕作放棄地を活用した農業体験交流、高校生とのバリアフリー研修を実施。

- ・ レールバス塗装事業（平成16年5月～8月）：老朽化したレールバスの車体塗装を改修。沿線の小学生643人と、四肢障害のアーティストの絵画作品を、ボディーとヘッドマークにデザイン。事業費200万円は公益信託ぎふNPO基金（90万円）の助成金と協賛金・寄付金を集めた。

効 果

- ・ 中日新聞、岐阜新聞等の地元紙、朝日、読売等の全国紙に取り上げられるとともに、枕木交換作業などが地元TVで放映されたこと。
- ・ こうした活動が紹介されることにより、地元住民の関心が高まり、沿線の高校生、地元住民が活動に参加しはじめ、樽見鉄道に対するマイレール意識が高まったこと。
- ・ 一部沿線自治体では廃止論が強かったが、住民の幅広い活動がマスコミに取り上げられた結果、地元自治体・議会にも認知され、存続論も強まり、慎重に存廃の検討を行うこととなったこと。

成功の理由

- ・ 「樽見鉄道を守る会」の高橋代表の樽見鉄道に対する思いの大きさが一つ一つの活動を成功に導いていること。
- ・ NPO、鉄道事業者、行政の協力関係を構築できたこと。（NPOの活動の成否は、キーパーソンがいかにか情熱をもってあたるかが重要。）
- ・ 岐阜県が、地元NPO等を交えた協議会により将来計画を策定した第三セクター鉄道に対し、修繕費・維持費等を補助する助成制度を新設したこと。

今後の課題

- ・ 現時点での活動は高橋代表によるところが大きいため、いかに活動できる人を増やし、守る会の活動を地元ひろげていくかが課題である。
- ・ また、岐阜県の新制度ができたものの、地元市町村や鉄道事業者には、NPOとの連携に躊躇する面もあり、意識改革が必要である。
- ・ こうした活動を国が支援し、また他の地方鉄道に広げていくことも重要であり、予算のみならず支援のノウハウを蓄積していく必要がある。

お問い合わせ先

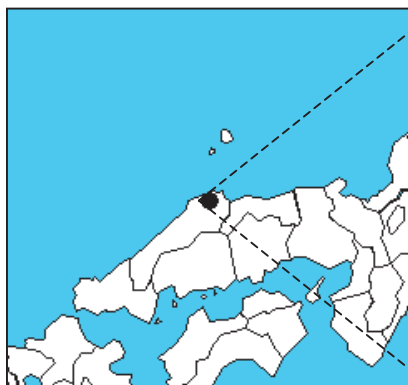
中部運輸局

10. 上下分離方式による鉄道整備（検討会による提言）

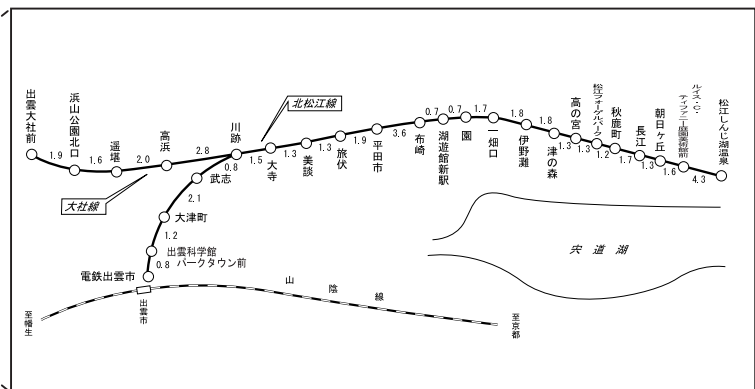
事業者名

一畑電気鉄道株式会社

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	島根県松江市
・ 営業キロ(km)	42.2
・ 輸送人員(千人)	1,432
・ 輸送密度(人/日)	1,445
・ 営業損益(千円)	-219,697

主な沿線自治体の概要

	〔人口(人)〕	〔増減率(%)〕
・ 松江市	148,038	1.2
・ 出雲市	87,100	2.0
・ 平田市	29,394	-2.2

概要

一畑電車を採算性だけでなく「社会全体の便益」の側面から評価し、「地域の社会基盤として存続していくべき」と結論付け、存続の具体的な方法としては、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」が最も実効性が高いと提言（平成15年11月）。

協力者・関係者

〔一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する検討委員会委員（抜粋）〕

- ・ 京都大学 大学院工学研究科助教授 中川 大（委員長）

- ・ 朝日監査法人 松江事務所長 公認会計士 渡部一博
- ・ 山陰中央新報社 論説委員 藤原秀晶
- ・ 島根県
- ・ 沿線市町（松江市、出雲市、平田市、大社町）
- ・ 一畑電気鉄道株式会社
- ・ 中国運輸局

背 景

地方民鉄は、利用者が減少し赤字経営を強いられているものが大半である。一畑電鉄も平成9年に自治体の支援策を盛り込んだ「一畑電車新経営改善計画（平成9～13年度）」を策定したが、計画値との乖離が拡大する状況となった。そのため「一畑電車及び沿線公共交通確保に関する検討委員会」を設置し、一畑電車の中長期的な展望、代替交通等の可能性について検討する中で、今後の一畑電車のあり方について方向性を示すとともに、沿線の公共交通確保に向けたあり方について検討することにした。



（上）愛称「出雲大社号」。松江と出雲大社を直通で結んでいる。

内 容

◆一畑電車及び沿線公共交通確保に関する検討委員会

- ・ 目的：一畑電車のあり方について方向性を示すとともに、沿線の公共交通確保に向けたあり方について検討
- ・ 対象路線：北松江線、大社線
- ・ 期 間：平成14年11月～平成15年10月
- ・ 開催回数：4回
- ・ 委 員：11名

〔提言骨子〕

- ・ 一畑電車は地域における社会基盤として、事業者の自助努力と国・県・自治体の適切な関与によって存続していくべきである。
- ・ その新しい方向として、責任の範囲を明確化し、鉄道と地域が最大の力を発揮できるような新しい形態とすべきであり、具体的には「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」が最も実効性が高いと考えられる。
- ・ また、実施すべき施策については、更なるサービスレベルの向上（運行本数増、ス

スピードアップ及び運賃値下げ等)、地域との連携・協力による施策展開及び都市政策との連携強化などが挙げられる。

効 果

行政・民間のいずれにおいても効率性が求められるなかにおいて、厳しい採算性と進まない利便性向上の状況から脱却し、さらに鉄道を活用していくためには、事業者と地域の明確な役割分担が確立されることが必要であり、提言に基づく新たな方式を活用していくことが期待される。

成功の理由

これまで国及び沿線自治体の支援を受けて、様々な経営支援策を施しながらも利用者の減少に歯止めがかからない状況について、一畑電車沿線地域対策協議会（島根県、松江市、出雲市、平田市、大社町）が重大な問題意識を持ち、一畑電車の存廃を含め湖北公共交通のあり方について有識者を加えて本検討会を設置し、検討をおこなったことにより、提言という形で、関係者の認識を一つにすることができたこと。

今後の課題

◆実施すべき施策の概要

- ・ 更なるサービスレベルの向上：運行本数増、昼間時の運行間隔の改善、スピードアップ
- ・ 地域との連携・協力による施策展開：マーケティング戦略、運賃施策、既存公共交通機関等との連携強化、情報技術等の活用
- ・ 都市政策との連携強化：公共施設の立地をはじめとする都市政策全般において、一畑電車の利活用を図る視点

◆今後の課題

- ・ 本提言で鉄道として存続することを支持したのは、便益が負担を上回ると判断されるからで、負担と便益の関係を定期的に検証することが必要。

お問い合わせ先

中国運輸局

11. バスちかサポーター制度

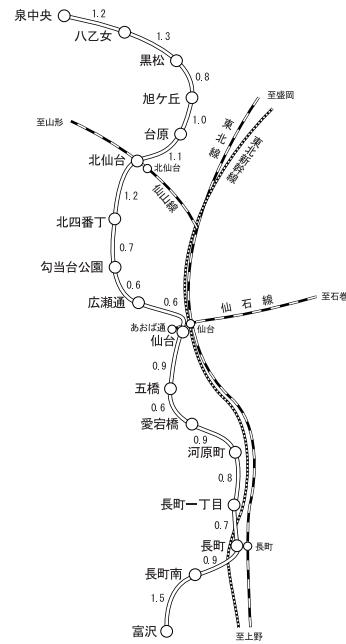
事業者名

仙台市交通局

取組地域



路線図



鉄道事業者の概要

・ 本社所在地(市町村)	宮城県仙台市
・ 営業キロ(km)	14.8
・ 輸送人員(千人)	55,347
・ 輸送密度(人/日)	54,440
・ 営業損益(千円)	752,932

概要

あらかじめ介助の方法等の研修を受講し、登録を受けたボランティア(バスちかサポーター)が自ら通勤・通学や買い物等でバスや地下鉄を利用する際に、高齢者や障害者、妊産婦等で、手助けを必要としている者を見かけた場合に、率先して手助けを行うボランティア制度を平成15年度から実施したものの。

主な沿線自治体の概要

	[人口(人)]	[増減率(%)]
・ 仙台市	991,169	2.7

協力者・関係者

- ・ 仙台市
- ・ 仙台市社会福祉協議会
- ・ 仙台市視覚障害者福祉協会

背 景

国における交通バリアフリー法の制定や仙台市における基本構想の策定を受け、現在、交通バリアフリー特定事業計画の策定を行っている中で、このバリアフリー化の取組におけるソフト事業として位置付け、実施したものの。

内 容

- ・ バスちかサポーターは、高齢者や障害者等で困っている方に対し、次のような活動を行うものとする(無償)。
- ・ バス・地下鉄車内：乗車や降車、着席の支援
- ・ バスプール等：行き先、停留所、エレベーターやトイレ等の案内、手荷物等の運搬
- ・ 地下鉄駅構内：行き先、出口、エレベーターやトイレ等の案内、コンコース、階段等での介助、手荷物等の運搬、券売機での乗車券購入時の支援

※ 地下鉄駅構内において、改札内で活動が必要な場合は、乗車券を購入せず、バスちかサポーター証を駅務員に提示することにより有人ラッチを通過できるものとする。(乗車は不可)

※ 活動中、支援の対象者の身体・持ち物等に損害を与えた場合や、バスちかサポーター自身が負傷した場合は、仙台市市民活動保険の適用を受ける。

仙台市営バス・地下鉄
「バスちかサポーター」募集

活動内容
障害のある方や高齢の方などに、駅の案内を行ったり、手荷物の運搬、乗降の補助及び階段等での移動の支援などを行います。
※「バスちかサポーター」は駅には常駐しません。「バスちかサポーター」の方ご自身がバスや地下鉄を利用する際、障害のある方や高齢の方などが手助けを必要とされる時に率先して行動していただくものです。
※無償ボランティアです。
※仙台市が加入する市民活動保険制度の適用を受けます。

募集要項

募集期間 平成15年9月1日(月)～18日(木)
募集人員 100名
募集対象 仙台市営バス・地下鉄を利用される中学生以上のお客様等
※活動の前に、下記日程でのサポーター養成研修会(いずれか1日)に参加していただきます。
応募方法 往復はがきに、①住所 ②氏名 ③年齢 ④電話番号 ⑤研修会参加希望日(研修会日程：9月28日(日)・10月11日(土)いずれか一日)をご記入の上、下記あて先まで応募ください。
〒980-0801 仙台市青葉区本町通1-4-15
仙台市交通局企画経理課「バスちかサポーター」係
※応募者多数の場合は抽選で決定します。
※はがき1枚につき1名の申し込みとなります。1枚で2名以上の申し込みは受付いたしかねますのでご了承ください。

サポーター養成研修会

内 容 上記募集要項にてご応募いただいた100名の方を対象に、障害のある方や高齢の方などがバス・地下鉄を利用する際の介助についての研修会を実施します。研修会終了後、「バスちかサポーター証」をお渡しいたします。
日 程 9月28日(日)・10月11日(土) 13:00から3時間程度
場 所 仙台市福祉プラザ1階プラザホール、地下鉄五橋駅構内等

お問い合わせ
仙台市交通局企画経理課
TEL/022-712-8312 FAX/022-224-5506

(上)「バスちかサポーター」募集パンフレット。

効 果

- ・ 平成15年10月より事業を開始。
- ・ 市の広報紙等での公募の結果、中学生から70歳代まで、計92名のバスちかサポーターが登録され、活動を開始したところである。

成功の理由

- ・ 「バスちかサポーター」の募集にあたっては、福祉関係の団体、学校、市の関係部局等と連携し市内各所で募集案内の配付を行ったことから、ボランティアを志す市民の方への情報提供が効果的に行われたため、多くのサポーター登録という成果を得られたこと。
- ・ 実用的な取組となるよう駅構内での活動を可能とすべく、バスちかサポーター証の提示により有人改札を通過できることとしたこと。
- ・ バスちかサポーター活動中の事故等に対しては、仙台市市民活動保険が適用されることとした等、市から支援を得られたこと。

今後の課題

利用しやすい環境整備を行っていくためには、誰もが率先して支援できるような仕組み作りが必要と考えており、今回登録を受けたバスちかサポーターの活動状況等を把握し、継続的に事業を実施することが重要。

お問い合わせ先

東北運輸局