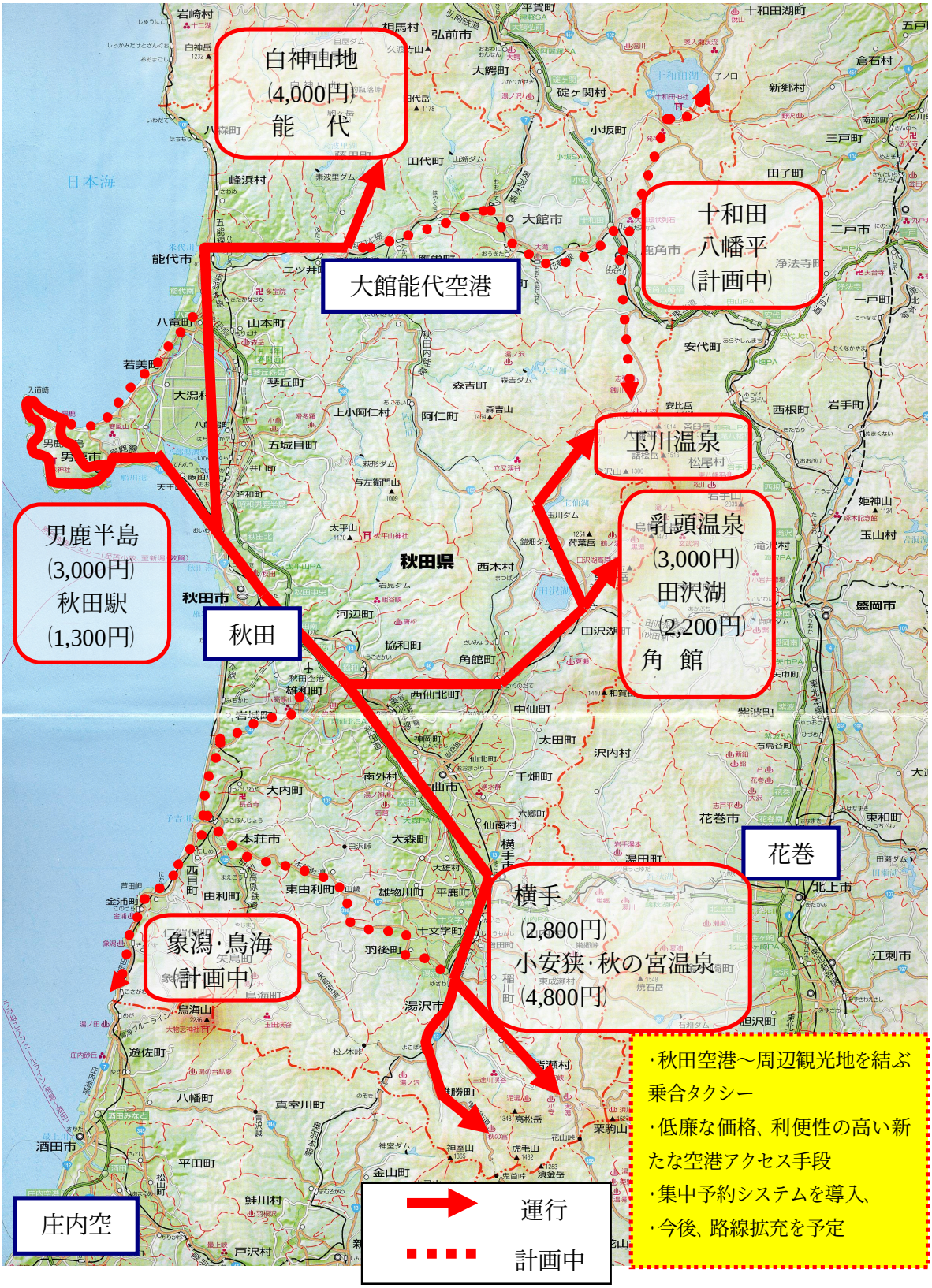
事　例　集

目　　次

「あきたエアポートライナー」(第２章3.(3)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・1
「新駅の設置例」(第３章3.(1)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
「PTPS(公共交通車両優先システム)導入例」(第３章3.(2)関連)・・・・・・・・・3
「循環バス導入例」(第３章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
「ゾーンバスシステム導入例」(第３章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・5
「バスロケーションシステム導入例」(第３章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・6
「１００円バス導入例」(第３章3.(5)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
「鉄道・バス共通フリー乗車券導入例」(第３章3.(5)関連)・・・・・・・・・・・・8
「バスちかサポーター制度(仙台市)」(第３章3.(6)関連)・・・・・・・・・・・・・9
「駅ボランティア(横浜市)」(第３章3.(6)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・10
「会津鉄道のＪＲ磐越西線喜多方駅への直通乗り入れ」(第４章3.(2)関連)・・・・11
「真夏のストーブ列車」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
「由利高原鉄道前郷駅前への統合小学校の設置」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・13
「枕木オーナー制度」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
「地元ＮＰＯによる支援」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
「花の四季彩ルート化計画(菜の花植栽)」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・16
「加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・17
「京福福井線からえちぜん鉄道運行へ」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・18
「上下分離方式の支援による鉄道整備」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・・20
「地元ニーズを踏まえたバス路線の再編」(第４章3.(2)関連)・・・・・・・・・・21
「デマンド型乗合タクシー」(第４章3.(3)関連)・・・・・・・・・・・・・・・・・22
「過疎地における有償ボランティア輸送」(第４章3.(3)関連)・・・・・・・・・・23
「東北地方におけるモーダルシフト実証実験の取り組み例」(第５章3.(2)関連)・・24

事例：「あきたエアポートライナー」　（第２章３．(3)関連）



事例：「新駅の設置例」　（第３章３．(1)関連）

① 東北６県の新駅の設置事例（平成１２年度以降）

開業年月日	駅　名		乗降人員	隣接駅	
H11.8.7	あまや	会津線	4	門田(2.9)	芦ノ牧温泉(2.7)
H12.3.11	福島学院前	阿武隈急行	592	卸町(0.9)	瀬上(2.0)
H13.7.18	会津山村道場	会津線	23	会津荒海(0.9)	七ヶ岳登山口(3.0)
H13.9.29	国府多賀城	東北本線	1,094	陸前山王(1.3)	塩釜(1.7)
H13.12.1	岩城みなと	羽越本線	148	道川(1.6)	羽後亀田(6.5)
H13.12.1	ウェスパ椿山	五能線	6	舮作(1.7)	陸奥沢辺(2.4)
H14.6.9	あやめ公園	長井線	49	長井(0.8)	羽前成田(1.9)
H14.8.29	ふるさと公園	会津線	26	会津下郷(1.4)	養鱒公園(2.6)
H16.3.13	小鶴新田	仙石線	―	苦竹(1.6)	福田町(2.1)

※「乗降人員」は 15 年度の一日当り(単位：人)。「隣接駅」のｶｯｺ内は新駅との距離(単位：km)

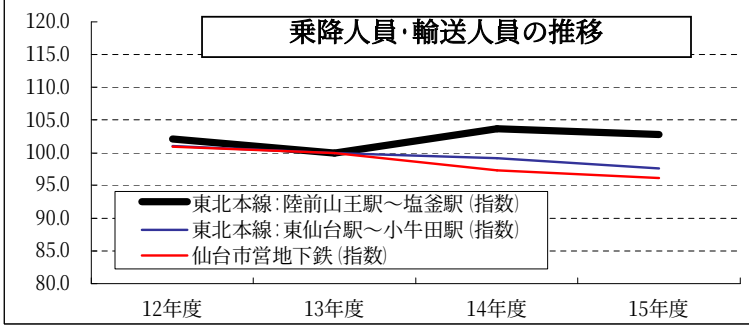
② 新駅設置予定

	設置認可日	開業予定日	備　　考
JGR いわて銀河鉄道　巣子駅(仮称)	H15.10.16	H17.12.1	無人駅
JGR いわて銀河鉄道　青山駅(仮称)	H16. 3.22	H17.12.1	無人駅

③ 新駅設置効果の例（国府多賀城（東北本線））

● 隣接駅と合わせた駅乗降客数が増加（3.7%　[14 年度/13 年度]）

		駅間距離(km) 新駅開業年月日 駅間距離(km)	H12 年度 (一日当たりの乗降人員)	H13 年度 (一日当たりの乗降人員)	H14 年度 (一日当たりの乗降人員)	H15 年度 (一日当たりの乗降人員)
東北本線	陸前山王	1.3	1,274	1,272	1,110	890
	国府多賀城	H13.9.29			788	1,094
	塩釜	1.7	7,724	7,538	7,236	7,076
	計		8,998	8,810	9,134	9,060



他の鉄道との比較
(13 年度を 100 とした指数)

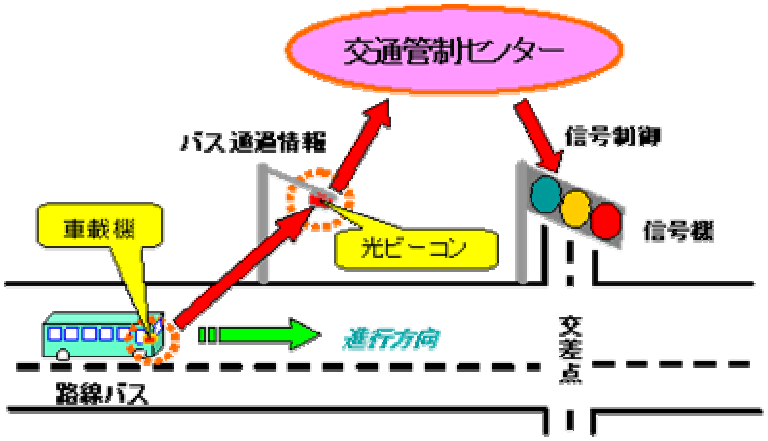
●他の鉄道の輸送人員が概ね横ばいである中、新駅及び隣接駅の乗降人員は増加。

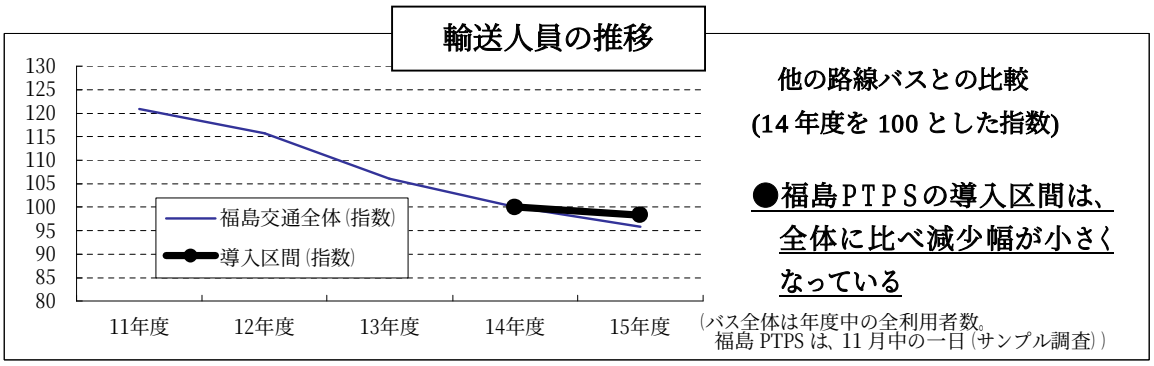
(東北本線は、各駅乗降人員の合計。
仙台市営地下鉄は、輸送人員)

事例：「ＰＴＰＳ(公共交通車両優先システム)導入例」　（第３章３．(2)関連）

導入例１	岩手県公共車両優先システム　［岩手県盛岡市］
導入区間	松園バスターミナル～中ノ橋バスセンター　（6.7km）
効果・評価	●バスの平均停止回数が、2.9回(23.9%)、運行時間が5分50秒(16.5%)減少。 ●バスの定時性が向上したことにより、運行経費が減少。 また、バスに対する信頼性が向上。

導入例２	福島県公共車両優先システム　［福島県福島市］
導入区間	福島駅東口～国道13･４線上を北へ向かう路線　（5.5km）
効果・評価	●平均運行時間は、上りで約4分30秒、下りで約4分改善。 ●交通渋滞によるバス離れに歯止めがかかっている。 ●体感的にも、乗務員で72%、利用者で57%の改善効果を認めている。(利便性に関するアンケート調査の結果から) ●バスの定時性が向上したことにより、運行経費が減少。

【参考】今後の整備予定	ＰＴＰＳのイメージ
●　仙台市 ・導入予定区間 台原二丁目～青葉区役所前（約2.6km） ・導入予定時期 平成１７年	



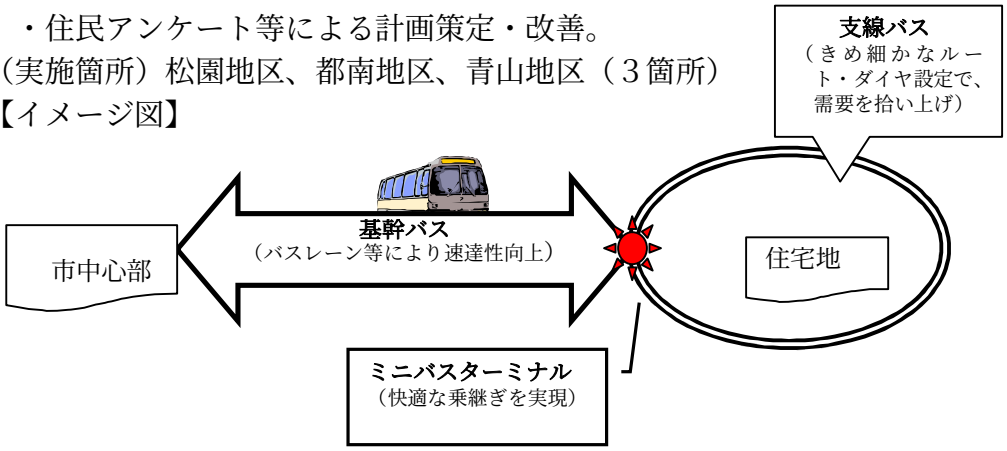
事例：「循環バス導入例」　（第３章３．(2)関連）

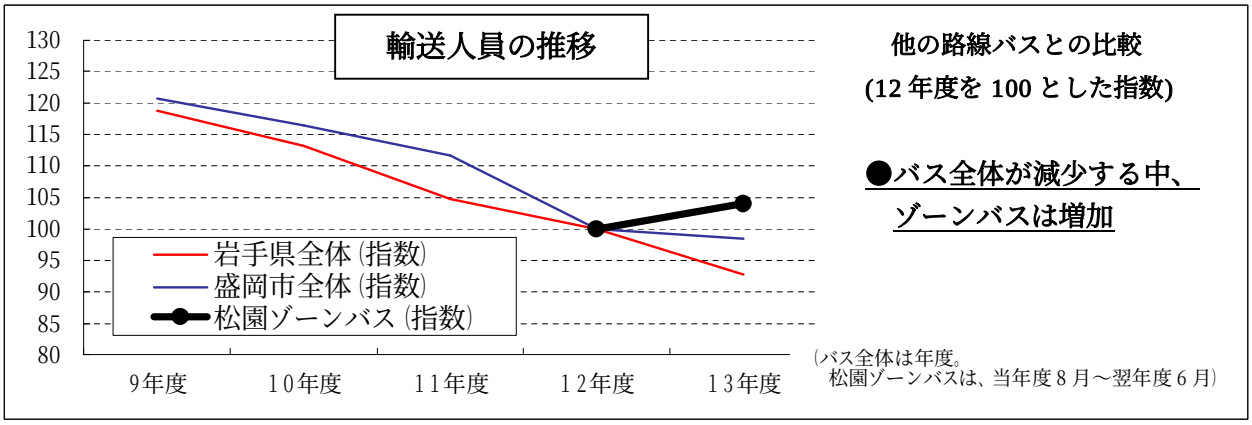
導入事例と輸送状況

地　域 (運行主体)	ルート名	キロ程	運 賃	利用者数	輸送密度	運行回数 （一日当り）
弘前市 （弘南バス）	城東循環 和徳回り	11.7km	100円	132,972人	1.9 人	10.5回
	城東循環 大町回り	11.6km	100円	121,882人	2.0 人	10.5回
黒石市 （弘南バス）	黒石回遊バス 西コース	6.8km	100円	38,877人	16.8 人	10.0回
	黒石回遊バス 東コース	8.3km	100円	16,438人	14.0 人	10.0回
	黒石回遊バス 北コース	7.5km	100円	1,685人	13.0 人	1.0回
盛岡市 （岩手県交通）	都心循環バス でんでんむし	5.7km	100円	979,583人	12.5 人	41.0回
大館市 （秋北バス）	大館市内循環 ハチ公号	13.8km	150円	68,910人	4.6 人	8.0回
仙台市 （仙台市交通局）	るーぷる仙台	13.4km	250円	242,859人	14.8 人	15.0回
仙台市 （宮城交通）	長町ループバス ながまちくん	6.3km	100円	57,982人	1.4 人	16.0回
福島市 （福島交通）	市内循環 太田町経由	8.5km	100円	29,111人	8.8 人	3.0回
	市内循環 県立美術館経由	5.6km	100円	797,044人	6.5 人	150.0回
会津若松市 （会津乗合自動車）	ハイカラさん 七日町廻り	14.1km	200円	62,187人	9.6 人	10.0回
	ハイカラさん 飯盛山廻り	15.1km	200円	40,679人	6.6 人	９.0回

※　データは、「一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書（平成１５年度)」による。

事例：「ゾーンバスシステム導入例」　（第３章３．(2)関連）

<table>
<tr><td>導入例</td><td>盛岡市「ゾーンバスシステム」</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>●盛岡市オムニバスタウン事業の一環として実施。
・基幹バス（市中心部～住宅団地）と支線バス（住宅地内循環）の組み合わせによる路線の改善。
・基幹バスと支線バスは、「ミニターミナル」で接続。
・基幹バスは、バスレーン・ＰＴＰＳの導入により、定時性・速達性を向上。
・支線バスは、住宅地内できめ細かな運行。
・基幹バスと支線バスの乗継ぎ割引を導入。
・住民アンケート等による計画策定・改善。
（実施箇所）松園地区、都南地区、青山地区（３箇所）
【イメージ図】
 
</td></tr>
<tr><td>効果・評価</td><td>●輸送人員が増加。速達性も向上。
<table>
<tr><th>地　区</th><th>輸送人員の増加率
[実験初年度／前年度(同期間)]</th><th>速達性向上（地区→都心）
[実験初年度／前年度(同期間)]</th></tr>
<tr><td>松園地区</td><td>４％</td><td>バス２５分（ﾏｲｶｰ33分）</td></tr>
<tr><td>都南地区</td><td>２％</td><td>所要時間５～１３分短縮</td></tr>
<tr><td>青山地区</td><td>６％</td><td>－</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

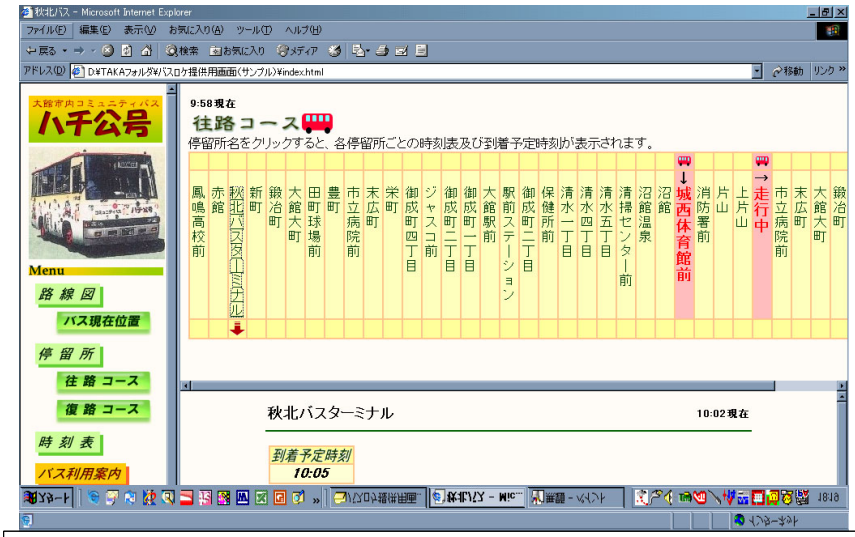


事例：「バスロケーションシステム導入例」　（第３章３．(2)関連）

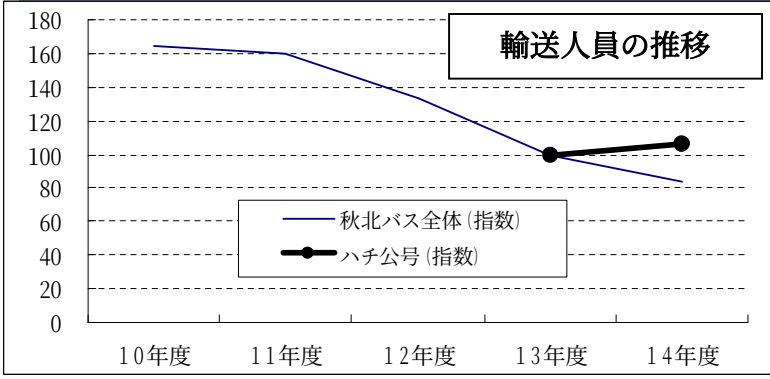
導入例	大館市内循環バス「ハチ公号バスロケーションシステム」
概要	●大館市内循環バス「ハチ公号」にバスロケーションシステムを導入。 ・東北地方整備局が道路交通状況把握のため「ハチ公号」に装着したプローブカーシステム**(※)**により得られた位置情報を活用。 ・バス位置、到着見込み時刻の情報提供。 →ショッピングセンター、総合病院（ディスプレイ設置） パソコン、携帯端末 ・バス待ちのイライラ感の解消。 バスの遅れが生じやすい冬季の利便性向上。 （※プローブカーシステム：車両をセンサーとしてとらえ、走行速度情報、位置情報等を収集することにより、交通流動等の道路交通情報を生成するシステム）
効果・評価	●全系統とも乗客数が減少する中で、微増。

	実施前(13年)	実施後(14年)	増加率(14/13)
輸送人員（年間）	26,674人	28,263人	6.0%
同　(一便当り)	10.18人	10.15人	△0.3%

●厳冬期の吹きさらしのバス停で、長時間バス待ちをしなくても良いと好評。



パソコンによる
バス位置等の
情報提供画面
（東北地方整備局
能代河川国道
事務所ＨＰより）



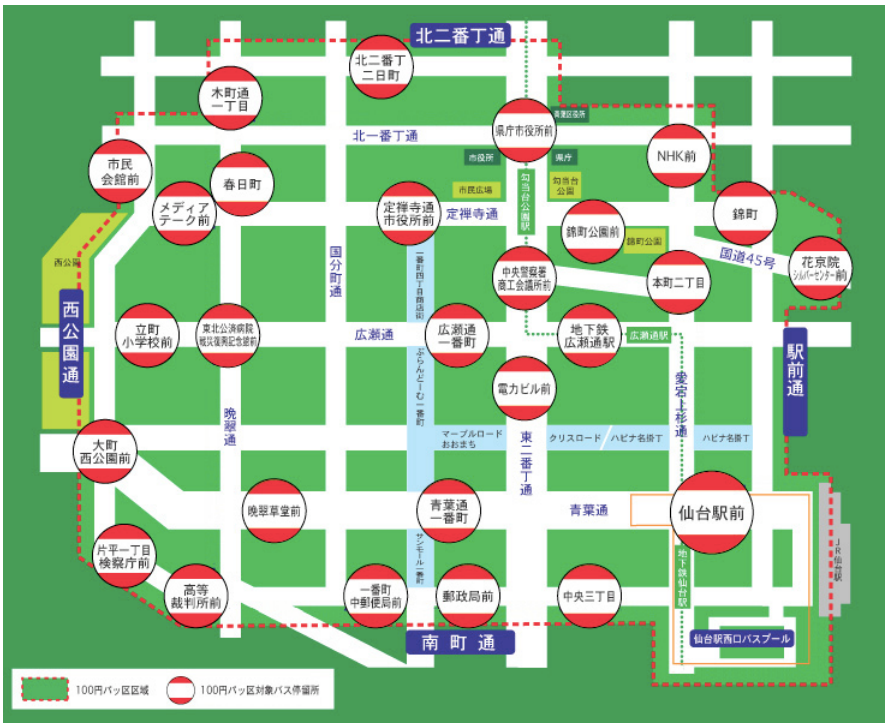
他の路線バスとの比較
(13 年度を 100 とした指数)
●バス全体が減少する中、
ハチ公号は増加

（バス全体は年度。ハチ公号は暦年）

事例：「１００円バス導入例」　（第３章３．(5)関連）

導入例	仙台市都心部100円均一運賃「１００円パッ区」
概要	●仙台市都心部一部の区間の既存バス路線の運賃運賃を100円（子供50円）均一とした。 ・平成14年２月～平成15年９月　実証実験として実施 ●実証実験期間終了後（平成１５年１０月～)、東西にエリアを拡大し、本格運行に移行。
効果・評価	●エリア内の輸送人員は飛躍的に伸びた。

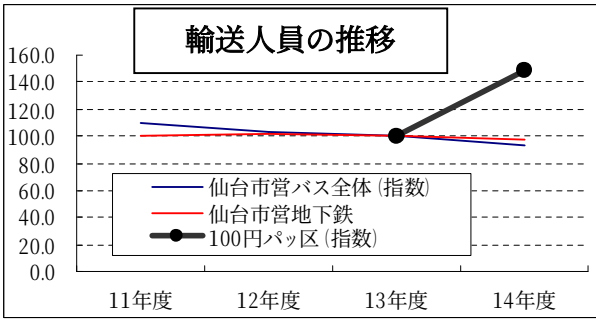
	実施前 (H.13.4～14.1)	実施後 (H.14.4～15.3)	増加率
輸送人員（一日平均）	１，９６８人	２，９３９人	49.3%



「１００円パッ区」
対象エリア図

実証実験を
14 年2月～15 年９月の
間実施。

本格運行移行後は、
東西方向にエリア拡大
（左図）



他の路線バス等との比較
(13 年度を 100 とした指数)

●バス全体が減少する中、
１００円パッ区利用者は
大幅に増加

事例：「鉄道・バス共通フリー乗車券導入例」　（第３章３．(5)関連）

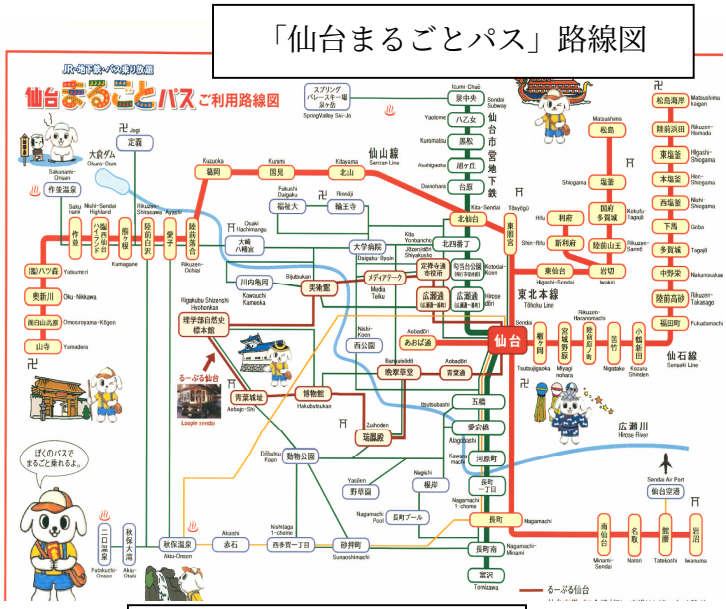
	会津ぐるっとカード	仙台まるごとパス	八戸えんじょいカード
対　象 エリア	福島県会津地区１６市町村	宮城県仙台市、松島町等７市町村 山形県山形市（山寺）	青森県八戸市
価　格 (有効期間)	大人２，６００円 （２日間有効）	大人２，５００円 （２日間有効）	大人７００円 （１日有効）
協賛施設数	２８８	１２９	８８
特　色	HP 上で、目的地等を入力するだけで交通機関・発着時間を含むルートが自動的に表示されるシステムを導入 http://www.aizucard.com/	杜の都仙台を中心に、日本三景松島や山形県山寺を含む広域エリアをカバー	東北新幹線の終点・八戸を１日自由に周遊
導入時期	平成 15 年７月～	平成 16 年７月～	平成 16 年７月～

「会津ぐるっとカード」路線図

(注)１６年４月より、柳津町が追加



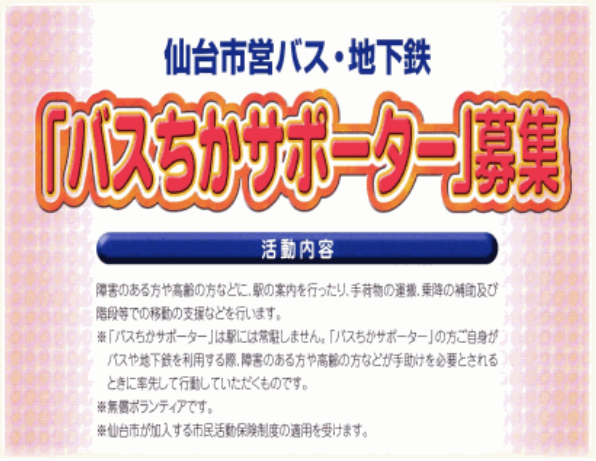
「仙台まるごとパス」路線図



「八戸えんじょいカード」



事例：「バスちかサポーター制度(仙台市)」　（第３章３．(6)関連）

事業者名	仙台市交通局（宮城県）
事例名称	バスちかサポーター制度
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。
取組の様子	
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
内容	○　高齢者等の地下鉄・バス利用の手助けを行うボランティア（バスちかサポーター）を募集し、介助方法等の研修を行った上で、登録。 ○　「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、次のような活動を無償で実施。 ・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、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。(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を適用。
成果等	○　市の広報紙等での公募の結果、中学生から７０歳代まで、計１６９名のバスちかサポーターが登録され活動している。

事例：「駅ボランティア(横浜市)」　（第３章３．(6)関連）

事業者名	横浜市交通局（神奈川県）
事例名称	駅ボランティアの実施
概要	市営地下鉄の駅利用者が高齢者や障害者の乗り換えなどを手助けする「駅ボランティア」事業を実施。
取組の様子	 駅ボランティアが身につけるエプロン
協力者・関係者	・京浜急行電鉄㈱、東京急行電鉄㈱、相模鉄道㈱、横浜市身体障害者連合会横浜市視覚障害者福祉協会
内容	○　ボランティアの活動内容 ・ホームへの案内、手荷物の運搬、切符の購入、地下鉄乗降の補助（車いす乗車を除く。）、通路や階段の移動支援等 ・駅ボランティア体験会参加者には駅ボランティア証を発行し、活動の際に利用。（提示して駅への入場が可能） ○駅ボランティアの養成方法 ・駅ボランティア体験会の受講（講師による説明及び体験） 平成 13 年 5 月　上大岡駅、14 年 5 月　新横浜駅　15 年 5 月　あざみ野駅 ・体験の内容 疑似体験及び介護体験、車いす乗車体験及び介護、視覚障害者の疑似体験（アイマスク）及び介護、高齢者疑似体験 ・毎年１回程度１０月中旬頃に、各駅の駅ボランティア登録者を対象にフォローアップ研修を開催。 ○ボランティア数　あざみ野駅、新横浜駅、上大岡駅ほかで約１，０００名 ○常駐型駅ボランティア １５年８月にあざみ野駅で試行的に実施（２４名）
成果等	ボランティアの方にとっては、養成時の体験やフォロー研修を通じ、体の不自由な方に対する介護方法を習得できるとともに、ボランティア意識も高まるほか、駅利用者の移動をサポートできることから、駅での利便性が向上。

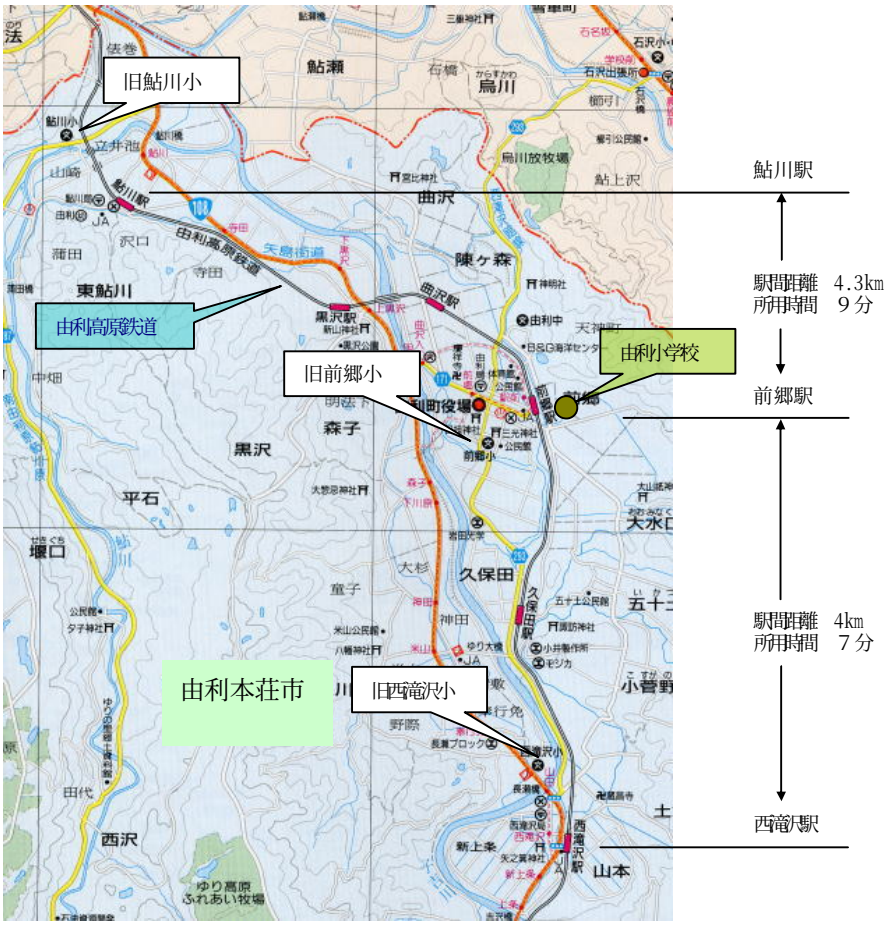
事例：「会津鉄道のＪＲ磐越西線喜多方駅への直通乗り入れ」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	会津鉄道株式会社（福島県）
事例名称	会津鉄道車両のＪＲ磐越西線喜多方駅への直通乗り入れ
概要	福島県会津地域の広域観光を推進し、公共交通機関の連携を図る目的で、「蔵とラーメンの街喜多方」へ会津鉄道車両が乗り入れを実施。
取組の様子	 「ＡＩＺＵマウントエキスプレス号」
協力者・関係者	JR 東日本、福島県会津線等対策協議会、あいづふるさと市町村圏協議会、全会津観光連盟
背景	平成３年から会津２８市町村の強い要望であり、会津地域の利用者の受け入れ体制が整備されたことにより、乗り入れが実現。
内容	○平成 15 年 10 月 4 日から、会津鉄道特急型車両「AIZU マウントエキスプレス」号を土・休日１往復、会津線会津田島駅～JR 磐越西線喜多方駅間運行。 ○周知方法 ・乗り入れ周知首都圏キャンペーン（東武線浅草、北千住、柏、草加駅） ・会津線車内、駅において農協の協力を得て、旬の野菜等のワンコイン販売 ・会津線の車窓から見える風景を中心に車窓観察をしたパンフレット「ナビィ」の作成配付 ・駅貼りポスター、車内中吊り（東武線内掲出）の作成
成果等	○平成 15 年 10 月～平成 16 年1月実績及び対前年比（運行日 37 日　定員 120 名） ・ 会津田島→喜多方　15 年度 2,068 人　14 年度 1,849 人　219 人増 ・ 喜多方→会津田島　15 年度　2,160 人 14 年度 1,865 人　295 人増 □参考　喜多方市観光客入れ込み数(10～12 月)　19,000 人増加

事例：「真夏のストーブ列車」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	津軽鉄道株式会社（青森県）
事例名称	真夏のストーブ列車
概要	冬の風物詩として知られる「ストーブ列車」を真夏のイベントとして８月に運行。
取組の様子	 真夏のストーブ列車　〔上〕チケット〔下〕車内の様子
協力者・関係者	・ のれ！それ！中里実行委員会（町おこし団体）
背景	沿線の夏祭り見学に訪れる県外からの観光客に、冬期間のみ運行される「ストーブ列車」に乗車して頂き、終点の中里町まで観光客を運ぶという町おこしの一環として実行。
内容	・ 五所川原市の夏祭り「立倭武多（たちねぷた）」開催中の１日１便、津軽五所川原・津軽中里間で運転。参加費は乗車券代を含めて１人２，０００円で６０名限定。参加券は前売りされるが、当日販売分も用意。ストーブの焚かれた車内では、登山囃子が演奏され、終点の津軽中里駅では津軽三味線の生演奏が到着を出迎える。また、アイスクリーム・するめのサービスがある。地元特産物を始め、ビール、おつまみ等の販売も実施。
効果	駅前で登山・ねぷた囃子の演奏で参加者を募るなど、祭りの雰囲気の盛り上げに一役を荷う。また「立倭武多」開始までの待ち時間でのイベントのため観光客にそのユニークさと地元の人々との交流があり好評。また、貸切列車での運行のため毎年固定収入がある。

事例：「由利高原鉄道前郷駅前への統合小学校の設置」　（第４章３．(2)関連）

<table>
<tr><td>事例名称</td><td>由利高原鉄道　前郷駅前への統合小学校(由利小学校)の設置</td></tr>
<tr><td>概　　要</td><td>平成 16 年４月 1 日、秋田県由利郡由利町(現在は由利本荘市)の鮎川小学校、前郷小学校、西滝沢小学校の３校が統合され、由利高原鉄道前郷駅前に由利小学校(児童数 312 名)が開校された。
由利高原鉄道では、新小学校の開校に備え、前郷駅舎の改築とともに、駅東口に連絡通路(自転車及び歩行者用)の整備を行った。</td></tr>
<tr><td>効　　果</td><td>前郷駅前に小学校が開校されたことにより、由利高原鉄道の輸送人員は、小学生の通学（鉄道利用 78 人／日）のみならず、学校の行事に伴い父兄にも利用されるようになり、増加に転じた。
<table>
<tr><td></td><td>平成 14 年度上半期</td><td>平成 15 年度上半期</td><td>平成 16 年度上半期</td></tr>
<tr><td>輸送人員(千人)</td><td>２０３</td><td>１８３</td><td>２１７</td></tr>
<tr><td>指　数(H14=100)</td><td>100.0</td><td>90.1</td><td>106.9</td></tr>
</table>
※参考：鉄道利用圏域以外の児童(70 人)は、スクールバスを利用</td></tr>
<tr><td>参　　考
(位置図)</td><td> 
</td></tr>
</table>

事例：「枕木オーナー制度」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	平成筑豊鉄道株式会社（福岡県）
事例名称	枕木オーナー制度
概要	施設保守費用のうち、枕木更換費用の一部を負担する枕木の「オーナー」制度を実施。
取組の様子	 平成筑豊鉄道㈱
協力者・関係者	軌道土木等関連企業、地方自治体
内容	○実施時期・期間：平成１５年度実績 第一回・・・７～８月募集、９月交換作業 第二回・・・９～１１月募集、１２月交換作業 第三回・・・１２月～２月募集、３月交換作業 以後、年４回のサイクルで実施予定。 ○価格：５，０００円（プレート代金含む） ○実績：第一回３０１本、第二回１９３本、第三回３９本、１５年度計５３３本 ○その他：オーナーになった枕木には、オーナーの印であるプレートを設置する。
成果等	当初は、マスコミ等の PR の効果と、関係企業などの申込み、各社員の営業等により、目標を上回る応募があった。第二回、第三回と申込み本数は減少したものの、沿線利用者からの申し込みは増加。また、平成筑豊鉄道の推進協議会の HP への掲載により、申込みも広域化。 ・増収実績：申込みのあった５３３本については、オーナーからの入会金をそれぞれ枕木の交換費用の一部に充てた。実質の増収はないが、更換費用の一部をオーナーが負担しているため、経費節減に効果。 ・増客実績：直接的な増客は、数字としてあがってはいないが、プレート設置に伴い、普段利用しない者の来駅機会の増加等に効果。 ・周辺地域の活性化：５０００円でプレートが設置でき、「オーナー」になれる手軽さなどが受け、沿線でも話題を呼んでおり、文字などに制限をつけているが、実質的には「広告」として利用するなど事例も見られるなど多方面に活用。今後、地域の核である「駅」を中心とした地域の活性化に期待が大。

事例：「地元ＮＰＯによる支援」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	上田交通株式会社（長野県）
事例名称	地元 NPO 団体による支援
概要	別所線存続に向けての支援活動
取組の様子	 上田交通別所線と自治回数券
協力者・関係者	別所線電車存続期成同盟会（NPO 団体）、上田市
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%（普通回数券の割引率は９％）。 ・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。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。 ・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。
効果	・ 回数券販売額全体にしめる自治体回数券の販売割合は４～５割となっている。

事例：「花の四季彩ルート化計画(菜の花植栽)」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	いすみ鉄道株式会社（千葉県）
事例名称	花の四季彩ルート化計画（菜の花植栽）
概要	いすみ鉄道株式会社では、平成 12 年度から毎年鉄道沿線に花の四季彩ルート化計画を実施している。これは、鉄道利用客の増加と沿線のイメージアップを図るため、四季折々の花を鉄道沿線に咲かせる計画の一環として、沿線各町のいすみ鉄道友の会、夷隅地区さわやかハートちば推進協議会をはじめ各種団体の協力を得て実施。
取組の様子	 いすみ鉄道・花の四季彩ルート
協力者・関係者	○平成 15 年度 草刈・播種作業実績 ・地元ボランティア団体、鉄道後援団体、沿線自治体職員、鉄道事業者社員等
内容	○平成 15 年度菜の花植栽事業 ・対象路線：いすみ鉄道全線 ・作業実績：延長合計　14,600 m　面積合計　32,030 ㎡ ・作業人数：草刈 160 人　播種 51 人　合計 211 人 ・作業時期：草刈－8 月中旬～9 月下旬 ・播種－10 月上旬～10 月中旬 ・開花時期：3 月上旬～4 月上旬
効果	・乗車人員が年々減少する中、平成 14 年度の 3 月の普通乗車人員は、対前年比約 2 千人の 20.8%増となっており、いすみ鉄道沿線の菜の花の知名度が上がったことによる集客に効果。 ・いすみ町やいすみ鉄道友の会が広報誌等を通じて呼びかける他、地元の鉄道存続という趣旨から自主的に草刈り等を行なう団体も存在。(うち何名かは個人も含まれる)

事例：「加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	万葉線株式会社（富山県）
事例名称	加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり
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。
取組の様子	 高岡市内を走る新型車両 MLRV１０００
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」）
内容	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。 ・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
成果等	・万葉線㈱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。

事例：「京福福井線からえちぜん鉄道運行へ」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	えちぜん鉄道株式会社（福井県）
事例名称	京福福井線廃止からえちぜん鉄道運行へ
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㈱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。 なお、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㈱からの事業承継を経て、15 年 7 月運行再開に至った。
取組の様子	 えちぜん鉄道
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㈱、えちぜん鉄道㈱ ・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。
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２８億（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も、沿線９市町村が支援。 ・ 利用促進策としては沿線市町村が、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㈱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。
成果等	・ 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で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。

事例：「上下分離方式の支援による鉄道整備」　（第４章３．(2)関連）

事業者名	上毛電気鉄道株式会社（群馬県）
事例名称	上下分離方式の支援による鉄道整備
概要	客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。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。電路・線路等の基盤部分(下)は行政に任せて、列車の運行(上)は会社が行うもの。
取組の様子	 上毛電気鉄道上毛線
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)
内容	・上毛電気鉄道㈱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。平成８年に沿線一帯から鉄路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。 ・欠損補助打ち切り後、上毛電気鉄道㈱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。
成果等	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。ただし、経営状況は非常に厳しいものとなっている。

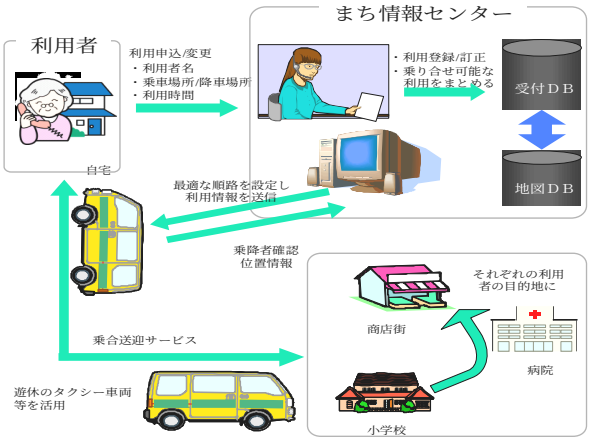
事例：「地元ニーズを踏まえたバス路線の再編等」　（第４章３．(2)関連）

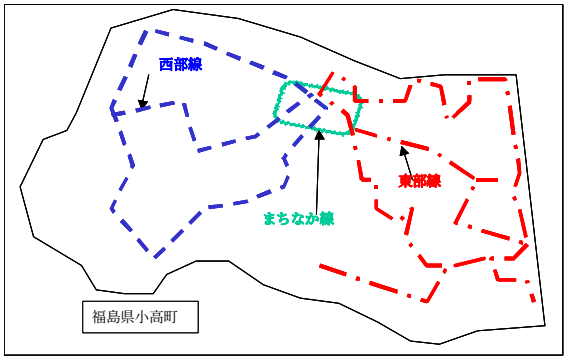
<table>
<tr><td>地域(運行主体)</td><td>青森県西津軽郡鰺ヶ沢町（弘南バス株式会社）</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>●地域住民との対話を踏まえたバス路線の再編
・事前に住民集会を開催。必要性、利用の意向を確認。
・旧路線を再編し、人口の多い集落に経路変更。
・町で、バスを運行するため一部狭い道路の拡幅工事を行い整備。
・町は、運行開始前に広報誌を通じて運行開始日、時間等をＰＲ。</td></tr>
<tr><td>導入年月日</td><td>●平成１３年７月１６日</td></tr>
<tr><td>効果</td><td>
<table>
<tr><td></td><td>実　施　前
(12年度一日平均)</td><td>実　施　後
(13年度一日平均)</td><td>増　加　率</td></tr>
<tr><td>乗客数</td><td>102人</td><td>111人</td><td>9.6%</td></tr>
<tr><td>収　入</td><td>29,973円</td><td>33,139円</td><td>10.5%</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>今後の課題</td><td>●　現在は、町からの補助で運行をしているが、どこの自治体も財政が厳しい中、今後、補助金がどうなるか不透明。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>地域(運行主体)</td><td>宮城県大郷町（おおさと地域振興公社）</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>●町中心部から東西南北に学校・病院・鉄道駅（４駅）を結ぶ路線に再編。
・第３種路線の廃止を契機として再編。
・町外への通勤・通学者の需要にも対応。
・運賃を見直し（１回200円（大人）均一運賃制)。
・運行開始後も住民の意見を取り入れ（アンケート等)、利用しやすいバス運行に努めている。
・町の広報誌掲載及び時刻表の全戸配布によるＰＲ。</td></tr>
<tr><td>導入年月日</td><td>●平成１２年７月１日</td></tr>
<tr><td>効果</td><td>
<table>
<tr><td></td><td>実　施　前
（11年度）</td><td>実　施　後
（15年度）</td><td>増　加　率</td></tr>
<tr><td>輸送密度</td><td>4.1人</td><td>8.7人</td><td>112.2%</td></tr>
<tr><td>収入</td><td>13,863千円</td><td>6,900千円</td><td></td></tr>
<tr><td>欠損</td><td>12,807千円</td><td>21,599千円</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>今後の課題</td><td>●Ｈ１６年７月に経路変更及びバス停５箇所の増設を計画。
町の財政が厳しさを増す中、欠損額の圧縮が求められている。</td></tr>
</table>

事例：「デマンド型乗合タクシー」　（第４章３．(3)関連）

地域（名称）	福島県小高町「おだかe-まちタクシー」
概要	●タクシーの特性である自宅から目的地までのドアツードアの利便性を持ちつつ、バスと同じ乗合方式とすることで運賃を低廉化 ・利用者からの予約に応じ、柔軟にルートを設定（ドアツードアの利便性） ・乗合方式の採用により、運賃の低廉化を実現 （郊外~町中心部　300円、まちなか線　100円） ・ＩＴ技術の採用により配車を効率化
効果	●平成１４年度　一日平均　　９５．６人 モデル実験前　　〃　　３０～４０人 ●売上収入１ヶ月平均約６０万円(H14年度決算) ●平成１４年度の自治体負担額８４０万円。町営バス導入の試算と比較して４０%の負担で済んでいる。 ●タクシー会社の輸送売上高の増加と空車の有効活用。 ●利用者の９０%は７０歳代以上であり、病院や買い物への利用が８５%を占めていることから、「おだかe-まちタクシー」が高齢者の生活形態と調和し、手軽で身近な移動手段として利用されていることが分かる。





（左上）運行イメージ
（右上）路線図
（ 右 ）時刻表
※予約に応じルート変更するため、時刻表は目安である。

東部線		上り	下り
・浦尻	・井田川	8:00	
・下蛯沢	・上蛯沢	9:00	
・下浦	・上浦	10:00	10:30
・行津	・神山	11:00	11:30
・泉沢	・福岡	12:00	12:30
・上耳谷	・下耳谷	13:00	13:00
・女場	・村上	14:30	14:30
・角部内	・塚原	15:00	15:00
・大井	・川原田	15:30	15:30
・岡田	・南町	16:00	16:00
・田町		16:30	16:30

西部線		上り	下り
・大富	・金谷	8:00	
・羽倉	・川房	9:00	
・大田和	・摩辰	10:00	10:30
・北鳩原	・南鳩原	11:00	11:30
・小谷	・角間沢	12:00	12:30
・飯崎	・小屋木	13:00	13:00
・片草	・上根沢	14:30	14:30
・吉名	・小高	15:00	15:00
・関場		15:30	15:30
・西町		16:00	16:00
		16:30	16:30

事例：「過疎地における有償ボランティア輸送」　（第４章３．(3)関連）

地域	愛知県豊根村
概要	●バス・タクシーともに利用困難な交通空白地域において、 村の登録ボランティアが自らの自家車等を活用し、病院・買い物等のためのボランティア輸送サービスを行う。 ・利用者：登録した会員（豊根村に住所を有するものに限定）及びその家族・輸送の範囲：原則として乗車地又は下車地が豊根村の区域内 ・運転手：普通二種免許を有することを基本。 これによりがたい場合は、十分な能力及び経験を有しているか運営協議会が判断（３年以上運転免許停止処分を受けず、道路運送法第７条の欠格事由に該当しない者で、自動車事故対策センターが実施する適正診断を受診した者で、運転に関し特に支障が認められない者を選任） ・利用方法：シルバー人材センターに予約 予約期限は、原則として２日前の17時まで ・輸送の対価：運転手の拘束時間を基本とし、３０分５００円を目安とする ・保険の義務付け：輸送に使用する車両全てに、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険・共済への加入を義務付け ※平成14年10月~12月　社会実験として実施 平成15年11月　構造改革特区（交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業）の認定「とよねがんばらマイカー特区」
効果	●実証実験の結果、輸送回数は１１２件、利用者は延べ１１８人 〔通院37.2%、買い物22.0%、その他（駅・美容院・銀行・郵便局・役場等）40.7%〕 ●アンケート調査の結果〔ボランティア輸送の必要性〕 「自分自身にとって必要」　（29.0%） 「現在の自分に必要ないが将来的に必要」　（78.6%） 「地域にとって必要」　（81.4%）
今後の課題	●利用日の２日前に予約するという方法については、急な外出時に利用できないという意見もあり、間際予約での利用に対応するため対応整備などの面で課題が残った。

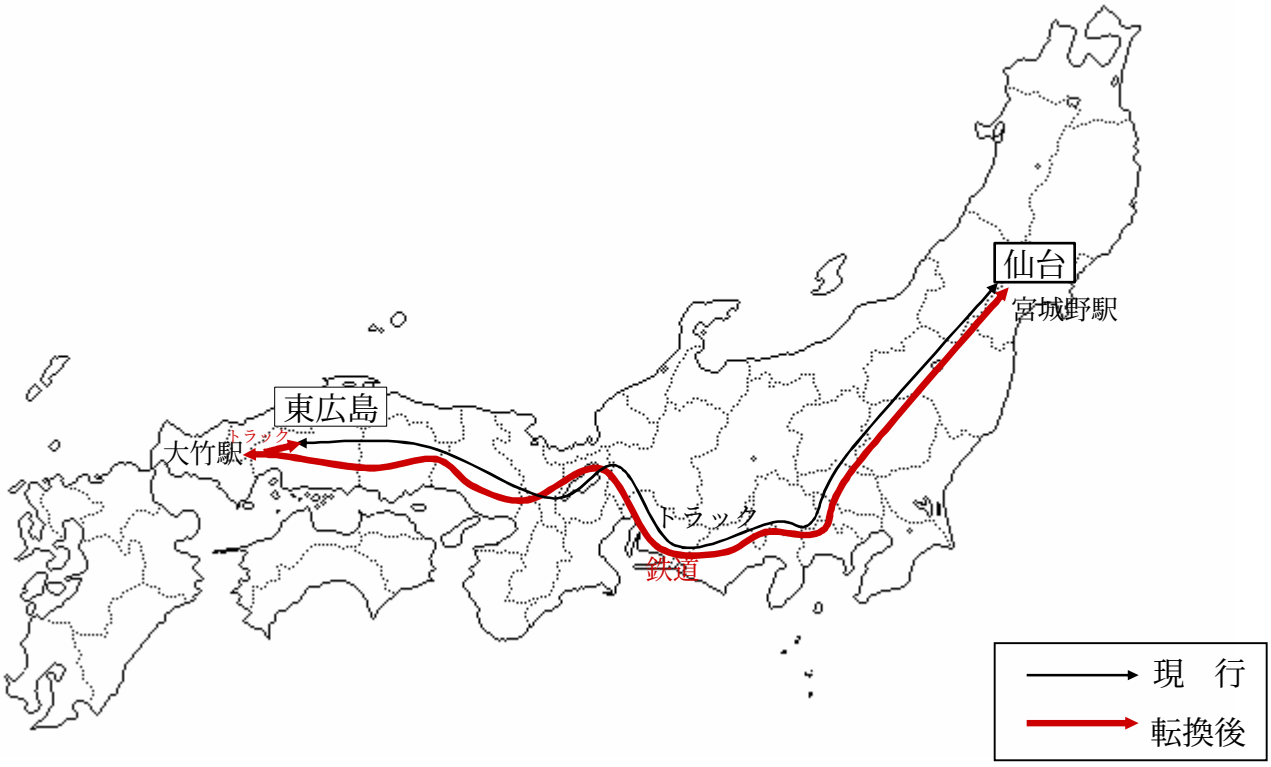
〔参考：構造改革特区「交通空白の過疎地における有償運送可能化事業」認定状況〕

認定日	対象自治体	特区名称
平成 15 年 5 月	徳島県上勝町	上勝町有償ボランティア輸送特区
平成 15 年 8 月	岐阜県河合村・宮川村（現・飛騨市）	河合・宮川村デマンド式ポニーカーシステム有償運送特区
平成 15 年 11 月	愛知県豊根村	とよねがんばらマイカー特区

事例:「東北地方におけるモーダルシフト実証実験の取り組み例」（第5章3．(2)関連）

	トラック → 鉄道	2

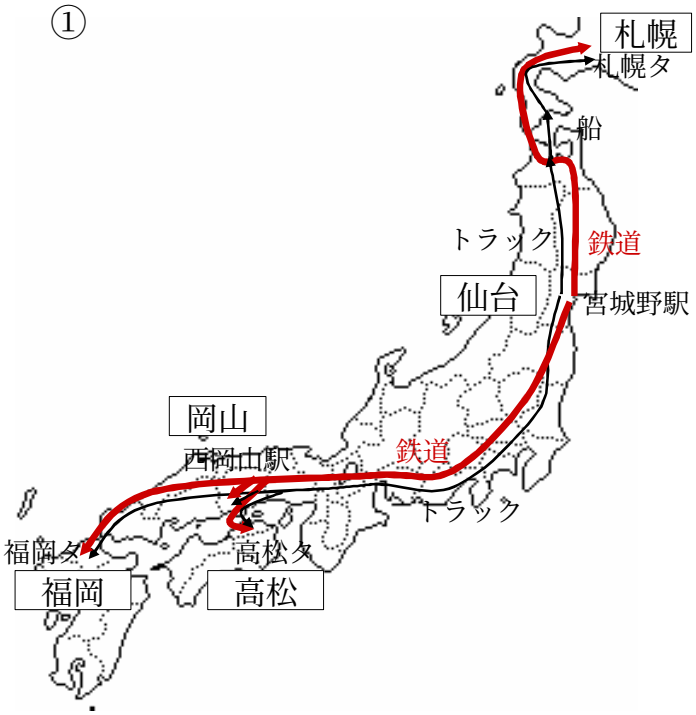
実験名称	仙台－大竹間 ISOタンクコンテナによる鉄道活用実証実験							
実験概要	・タンクローリー車による長距離輸送を鉄道輸送にシフト ・輸送能力に余裕のある名古屋タ中継等を活用							
申請者	荷主等	三徳化学工業㈱			物流	日本貨物鉄道㈱東北支社 日本通運㈱		
実験期間	H16年10月～H17年9月（1年間）							
輸送経路	現行	仙台←(ﾄﾗｯｸ)→東広島						
	転換後	仙台－(ﾄﾗｯｸ)→宮城野駅←(鉄道)→大竹駅←(ﾄﾗｯｸ)→東広島						
貨物	品目	化学薬品(過酸化水素31%)			貨物量	740トン		
CO2 排出量	現行	292.0 t-CO2/年	転換後	53.5 t-CO2/年	削減量	238.5 t-CO2/年	削減率	81.7%
補助金 申請額	1,000,000円							
施策効果	238.5 t-CO2/百万円･年							
備考	復路は空回送							



	トラック → 鉄道	7

実験名称	宮城野駅構内物流倉庫を活用した、宅急便及び流動機材の鉄道輸送実証実験							
実験概要	・長距離トラック輸送を鉄道輸送に転換 ・宅配便輸送に伴い偏在する流動機材の再配置についても鉄道利用に転換							
申請者	荷主等	ヤマト運輸㈱			物流	日本貨物鉄道㈱		
実験期間	H16年8月～H17年7月（1年間）							
輸送経路	現行	①仙台－(ﾄﾗｯｸ)→札幌、岡山、高松、福岡 ②全国各地←(ﾄﾗｯｸ)→仙台、山形						
	転換後	①仙台－(ﾄﾗｯｸ)→宮城野駅－(鉄道)→札幌タ駅－(ﾄﾗｯｸ)→札幌市 西岡山駅－(ﾄﾗｯｸ)→岡山市 高松タ駅－(ﾄﾗｯｸ)→高松市 福岡タ駅－(ﾄﾗｯｸ)→福岡市 ②全国各地←(鉄道)→宮城野駅－(ﾄﾗｯｸ)→仙台、山形						
貨物	品目	①宅配貨物 ②流動機材			貨物量	①宅配貨物　7,320トン ②流動機材　8,880トン		
CO2排出量	現行	1,829.5 t-CO2/年	転換後	315.3 t-CO2/年	削減量	1,514.1 t-CO2/年	削減率	82.8%
補助金申請額	7,920,000円							
施策効果	191.2 t-CO2/百万円･年							
備考								

①



②



	トラック → RORO船	10

実験名称	中部・東北間の内航RORO船利用によるモーダルシフト(海陸一貫輸送)実証実験								
実験概要	・長距離トラック輸送をRORO船利用に転換 ・端末輸送を10ｔトラックから20ｔトレーラーへ転換								
申請者	荷主等	SRIロジスティクス㈱		物流	㈱フジトランスコーポレーション ㈱フジトランスライナー				
実験期間	H16年10月～H17年9月（1年間）								
輸送経路	現行	豊田←(ﾄﾗｯｸ)→仙台							
	転換後	豊田←(ﾄﾗｯｸ)→名古屋港←(RORO船)→仙台港←(ﾄﾗｯｸ)→仙台							
貨物	品目	タイヤ				貨物量	5,484トン		
CO2排出量	現行	1,980.5 t-CO2/年	転換後	717.8 t-CO2/年		削減量	1,262.7 t-CO2/年	削減率	63.8%
補助金申請額	7,750,000円								
施策効果	162.9 t-CO2/百万円･年								
備考	復路は空回送								

