

並行在来線のあり方・活用に関する報告書

(並行在来線活用研究会報告書)

～地域を支え、地域に「愛される」鉄道を目指して～

平成 26 年 3 月

福井商工会議所

目次

はじめに

【「地域を支援し、地域に愛される鉄道」物語（ストーリー）】	1
-------------------------------	---

1. 並行在来線の意義と現状

(1) 新幹線開業による並行在来線の扱い	3
(2) 北陸本線（福井県内）沿線図	4
(3) 北陸新幹線沿線 並行在来線（平成26年度末開業予定）について	5
(4) 北陸新幹線沿線 並行在来線沿線図	6
(5) 既開業 並行在来線について	7
(6) 既開業 沿線概要図	8
(7) 県内公共交通機関概要	9
(8) 県内鉄道路線図	10

2. 公共交通のあり方とは？並行在来線のあり方は？

(1) 公共交通は地域のインフラ	11
(2) 並行在来線の基本的な考え方は	13
(3) 並行在来線と他の鉄道との関係 ～福井版地域鉄道一体モデルの提案	15

3. 並行在来線の活用方法について

(1) 運行のあり方	16
(2) 運賃の設定	19
(3) 地域連携・サービス向上	20
(4) 他の公共交通機関との連携	24
(5) 観光に関する取組み	26
(6) まちづくりに関する取組み	28
(7) 地域鉄道・バスを含めた市内交通網の再構築	30
(8) 広報周知	34

4. 並行在来線 活用対策一覧表	35
------------------	----

おわりに

(参考) 資料編

はじめに

北陸新幹線の敦賀までの開業は平成 37 年度を予定している。しかし、約 1 年後に迫った金沢開業と比べると、11 年余りの開きがあり、この間の都市間格差の拡大が懸念される。観光・まちづくりなど様々な面で福井県が遅れをとらないためにも、一日でも早い開業が強く望まれるところである。

いっぽうで北陸新幹線開業によるもう一つの大きな変化として、新幹線と並行して走る在来線が JR から切り離され、第 3 セクター化されることがあげられる。先行地域の事例を見ると、ダイヤ・運賃・所要時間など様々な面で現状とは変わり、地域内の住民や地域外からの観光客などの移動に影響が生じる可能性は大きい。

この並行在来線を有効に活用することがこれからの地域に課せられた課題であり、その課題に対する対応・対策を講じることで、北陸新幹線の開業効果も最大限引き出されるといっても過言ではない。

福井商工会議所総合交通委員会では、学識経験者や県内企業の参加による研究会を設置し、先行地であるしなの鉄道（長野県）への事例調査、約 1 年後に開業予定の石川・富山へのヒアリング調査を通じ、「並行在来線会社がどういう会社であるべきか」「並行在来線をどう活用するべきか」に関する具体的な対策について検討を重ねてきた。

検討を重ねる上で感じたのは、並行在来線は地域住民の足であり、それに伴って「地域に愛される鉄道」でなければならぬということである。言い方を変えると、地域住民に利用されるための運行・サービス提供を行うことで、地域住民に支持され、さらには支えられる仕組みづくりをしていかなければならないということである。この考えを中心に運行、運賃、地域との連携、観光・まちづくり面での取り組み・広報周知などの各分野について提案を行っている。

なお、報告書の取りまとめにあたっては、現状で考えられる具体的な対策・アイデアを出来る限り盛り込むことに重点を置いた。また、並行在来線だけではなく、福井県内の他の鉄道やバスとの連携も踏まえて、今後の福井県の交通体系のあり方についても記載しているので、今回の提案をきっかけとして、北陸新幹線開業を待つまでもなく、早急にかつ継続的に検討が行われることを期待する。

最後に、先行開業地・開業予定地として訪問させていただいた長野県、石川県・富山県の関係者の方々に感謝申し上げるとともに、お忙しい中、長きに渡り、活発な意見交換を通じて研究会の取りまとめにご尽力賜った委員、オブザーバーの方々にも深く感謝を申し上げます。

平成 26 年 3 月

福井商工会議所 総合交通委員会
委員長 江守 康昌

【「地域に愛される鉄道」物語(ストーリー)】

<ビジネス編>

- ・ 福井県福井市下六条町在住の福井鉄夫（38 才）は福井市中心部から少し離れた会社に勤務している。昔はマイカーで通勤していたが、「**ふくい愛される鉄道（並行在来線会社の仮称）**」開業後は、毎日、これを利用していた。
- ・ ある朝、車で自宅を出て、最寄りの大土呂駅まで向かった。駅には最近、**無料駐車場**が整備されたので、そこに車をとめた。
- ・ 大土呂駅には**保育園**が隣接していて、鉄夫は毎日、通勤途中に子供を預け、帰りに迎えに行っている。
- ・ 「**ふくい愛される鉄道（並行在来線会社の仮称）**」に乗車し、福井駅まで向かった。**朝は 10 分に 1 本運行**していて、非常に便利である（1 本乗り遅れても大丈夫）。
- ・ **IC カード乗車券**「FUKUKA（フクカ）」が導入されているので切符を買う手間もかからない。
- ・ 福井駅で降り、西口バスターミナルでバスに乗り換えて、会社に向かった。福井県内は「**ふくい愛される鉄道**」「**福井鉄道**」「**えちぜん鉄道**」「**バス**」が**共通運賃制度**を採用しているため、乗り換えしても初乗り運賃は二重でかからない。IC カード乗車券「FUKUKA」はバスでも使える。
- ・ 仕事で得意先へのビッグプロジェクトのプレゼンを無事に終え、新しい契約を取れたお祝いに同僚と酒を飲んでいて（ちなみに子供は妻が迎えに行ってくれた）。しかし、明朝、金沢で仕事が入っているので、今日中に金沢に移動しなければならなかった。「**ふくい愛される鉄道**」はパターンダイヤで「00分、20分、40分」出発で運行しているので、**時刻表なしでも**何時に移動すればいいかが、すぐに分かった。
- ・ 福井駅からは新幹線を使うまでもなく、**快速列車**で金沢まで直行することができた。「**ふくい愛される鉄道**」は「**IR いしかわ鉄道**」と**相互乗り入れ**して、**乗り継ぎ割引**しているため、低料金で移動できた。鉄夫は金沢駅近くのホテルに宿泊して、明日への英気を養った。

<買い物編>

- ・福井県福井市花堂北在住の山田鉄子（75歳、通称「鉄ばあちゃん」）は、最近、福井県の住宅購入補助制度で家族全員引っ越しをした。この補助制度は、「ふくい愛される鉄道」沿線に新たに住宅を建築・購入する場合に補助が行われるというものであった。
- ・趣味は盆栽で、最寄りの越前花堂駅で月1回作品展を行っている。近所の知人・友人がよく見に来てくれて、そこで交流を深めていた。
- ・仕事は既にリタイアしているので、越前花堂駅のボランティア駅守（案内人）をしていた。
- ・駅では県立図書館の出張所があるため、借りた本を返すこともできた。
- ・このように色々な用途で駅を使い、暇があれば駅に立ち寄るのが習慣であった。鉄ばあちゃんのような利用者は非常に多く、駅を中心に地域が活性化していた。
- ・ある日、鉄ばあちゃんは孫と大和田まで買い物に出かけた。「ふくい愛される鉄道」のサポート団体に入っているので、高齢者割引を利用した。
- ・駅には福井の伝統工芸である越前和紙でできた壁紙が使用されていて、非常に優しい雰囲気を出していて、鉄ばあちゃんは、駅がとても好きだった。
- ・そして、もう一つ駅を好きな理由があった。それは駅の改修が行われた時、サポート団体が寄贈したベンチに自分の名前が書かれているからであった。孫にこのことを伝えると、「すごい、おばあちゃん」と孫は嬉しそうな表情を浮かべた。鉄ばあちゃんは少し誇らし気な気分になった。
- ・電車に乗り、顔なじみのアテンダントに孫の自慢話などをしている間に、福井駅を過ぎ、新しくできた大願寺駅に到着した。
- ・鉄ばあちゃんが腰が悪いのを知っていたアテンダントは手をとって降りる手伝いをしてくれた。また、アテンダントは電車とバスの運行情報がいっしょに掲載されているパンフレットを渡し、駅から大和田に向かう乗り継ぎバスが出ていることも教えてくれた。
- ・バスに乗り、大和田で降りて、孫に誕生日プレゼントを買ってあげた。そのお店では買い物をした顧客を対象に「ふくい愛される鉄道」の運賃割引券を渡していた。
- ・そして、二人は「ふくい愛される鉄道」で帰路についた。
- ・孫は大好きな鉄ばあちゃんに誕生日プレゼントを買ってもらったことが嬉しかったのと同じように、二人で乗った「ふくい愛される鉄道」がとても好きになった。「また一緒に電車に乗って出かけたいな」と思いながら、鉄ばあちゃんに抱き着いた。

1. 並行在来線の意義と現状

(1) 新幹線開業による並行在来線の扱い

並行在来線とは、整備新幹線の建設に伴い、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る線をいい、北陸本線が該当する。

国は、国鉄改革時の反省を踏まえ、「第2の国鉄を作らない」という方針に基づき、新幹線を運行する JR に過重な負担をかけないように、並行在来線を経営分離することとしている。

《並行在来線の定義》

整備新幹線の建設に伴い、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る線を並行在来線という。(H8.5 与党整備新幹線検討委員会)

このため、現在の整備新幹線の枠組みでは、下記の基本条件が整わなければ新幹線が着工できないとされている。

整備新幹線着工に関する5条件

- ・ 安定的な財源見通しの確保
- ・ 投資効果（外部効果含む）
- ・ 収支採算性
- ・ 営業主体としての JR の同意
- ・ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

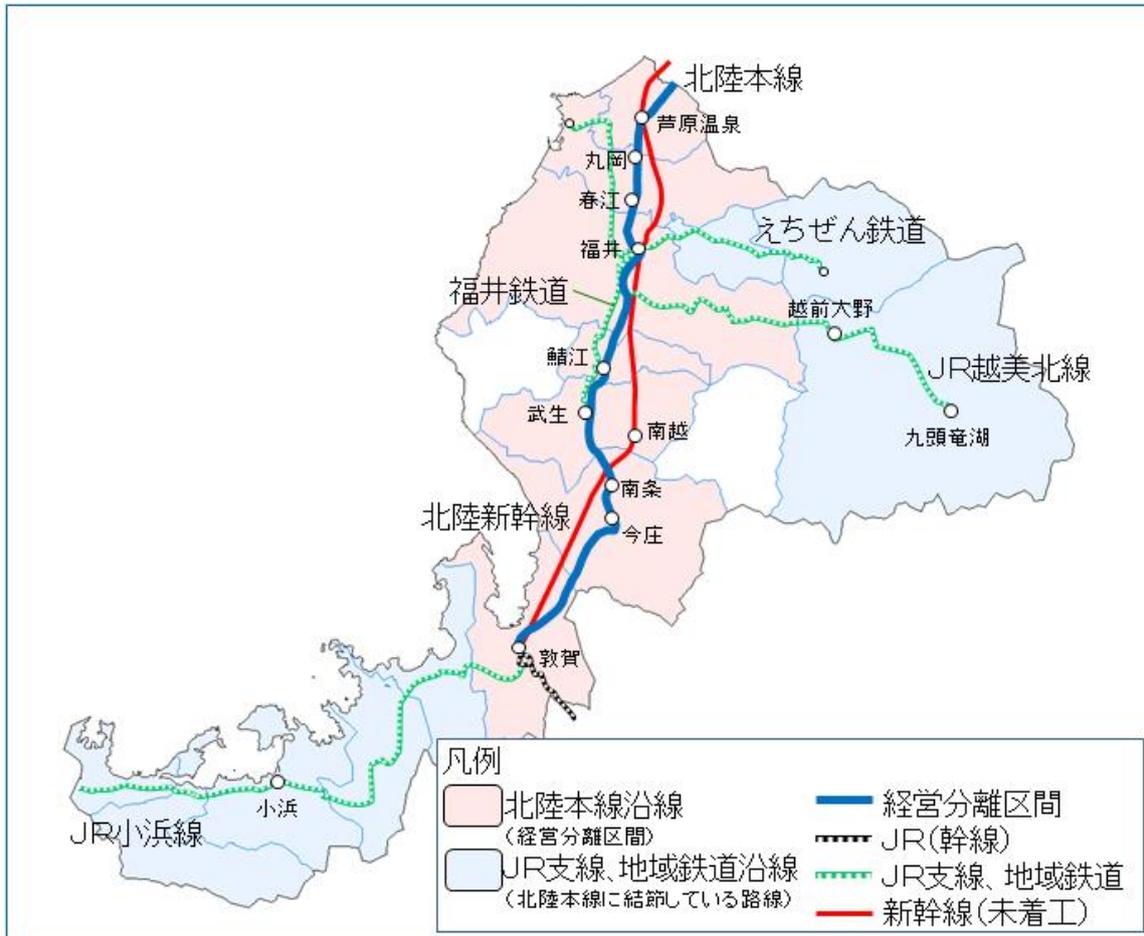
福井県でも、新幹線敦賀開業後に、並行在来線は JR から経営分離されることとなり、地元に経営・運行が委ねられる。

地域主導化される並行在来線の利便性を高めることを目的に、当報告書では、「並行在来線の在り方（どんな会社であるべきか）」「並行在来線の活用方法（どんな電車であるべきか）」について提案を行う。

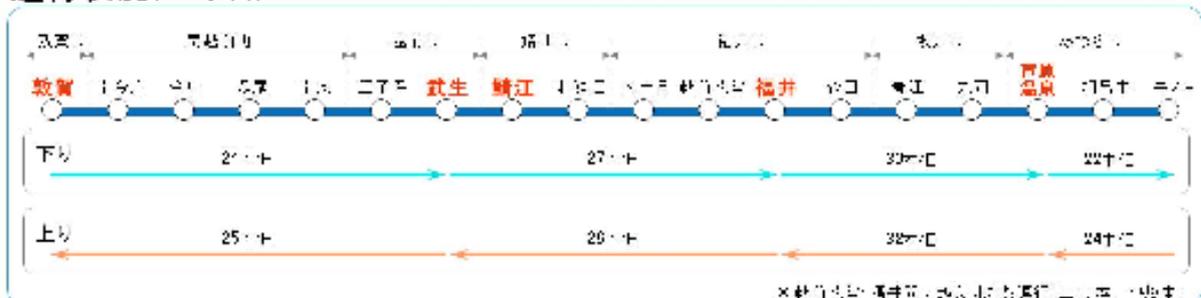
なお、福井県には北陸本線だけではなく、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスなど地域を支える公共交通がいくつか運行している。当報告書ではこれら全ての地域内公共交通の利便性を高めるという観点から幅広く提案を行う。

(2) 北陸本線（福井県内）沿線図

北陸新幹線が敦賀まで開業することで、地域主導化される北陸本線の沿線図ならびに運行状況は下記のとおりである。



運行状況 (H25.3ダイヤ)



(3)北陸新幹線沿線 並行在来線(平成26年度末開業予定)について

北陸新幹線 金沢開業で新たに地域主導化される並行在来線の概要である。

	(参考) 福井	IRいしかわ鉄道(石川県)	あいの風とやま鉄道(富山県)	えちごトキめき鉄道(新潟県)	しなの鉄道[長野以北](長野県)
区間	石川県境～敦賀 (79km)	金沢～倶利伽羅 (18km)	倶利伽羅～市振 (99km)	市振～妙高高原 (98km)	妙高高原～長野 (37km)
駅数	18駅	4駅	19駅	21駅	8駅
輸送密度 (開業時予測値)	約5,000人/日 ※平成24年度実績	約13,000人/日	約7,300人/日	(北陸本線) 約1,400人/日 (信越本線) 約2,800人/日	約4,300人/日
運賃 値上げ率 (開業前比)		【開業後5年間】 [普通]1.14倍 [通学定期]1.00倍 [通勤定期]1.14倍 【開業後6～11年目】 [普通]1.19倍 [通学定期]1.05倍 [通勤定期]1.19倍	【開業後5年間】 [普通]1.12倍 [通学定期]1.03倍 [通勤定期]1.12倍 【開業後6～11年目】 [普通]1.19倍 [通学定期]1.05倍 [通勤定期]1.19倍	【開業後5年間】 [普通]1.00倍 [通学定期]1.00倍 [通勤定期]1.00倍 【開業後6年目～】 5年間の利用者動向をふ まえて決定 (最大1.30倍の値上げを 想定)	[普通]1.24倍 [通学定期]1.61倍 [通勤定期]1.49倍
運行本数 (H25.3ダイヤ)	[旅客]91本/日 [貨物]32本/日	[旅客]110本/日 ※乗入れ (富山方面)富山まで予定 [貨物]35本/日	[旅客]113本/日 ※3セク後、朝夕4本プ ラス予定 ※乗入れ (石川方面)金沢まで予定 (新潟方面)糸魚川まで予定 [貨物]42本/日	[旅客] (北陸本線)41本/日 (信越本線)49本/日 [貨物] (北陸本線)29本/日 (信越本線)なし	[旅客]44本/日 [貨物]4本/日
経営形態		上下一体	上下一体	上下一体	上下一体

(福井県資料より抜粋(一部除く))

(4) 北陸本線沿線図 (並行在来線会社区間別)

北陸新幹線金沢開業で地域主導化される並行在来線の沿線図である。



(5)既に開業している並行在来線について

既に地域主導化されている(開業している)並行在来線の概要は下記のとおりである。

	しなの鉄道(長野県)	青い森鉄道(青森県)	IGRいわて銀河鉄道 (岩手県)	肥薩おれんじ鉄道 (熊本県・鹿児島県)
区間	軽井沢～篠ノ井 (65km)	目時～青森 (122km)	盛岡～目時 (82km)	八代～川内 (117km)
駅数	19駅(うち新駅4駅)	26駅 ※H26年3月新駅1駅開業予定	17駅(うち新駅2駅)	28駅(うち新駅1駅)
輸送密度	約6,800人/日	約2,200人/日	約3,000人/日	約800人/日
運賃 値上げ率 (開業前比)	[普通]1.24倍 [通学定期]1.61倍 [通勤定期]1.49倍	[普通]1.38倍 [通学定期]1.00倍 [通勤定期]1.65倍	[普通]1.58倍 [通学定期]1.65倍 [通勤定期]1.82倍	[普通]1.28倍 [通学定期]1.27倍 [通勤定期]1.29倍
運行本数 (H25.3ダイヤ)	[旅客]124本/日 (快速10本、 相互乗入(JR) 84本) ※開業前69本/日 [貨物]6本/日	[旅客]96本/日 (快速19本、 相互乗入(JR、IGR) 42本) ※開業前45本/日(八戸-青森) [貨物]62本/日	[旅客]87本/日 (快速1本、 相互乗入(JR、青い森)48本) ※開業前61本/日 [貨物]49本/日	[旅客]53本/日 (快速 土、日のみ8本、 相互乗入(JR)22本) ※開業前67本/日 [貨物]10本/日
開業時期	平成9年10月1日	平成14年12月1日(八戸) 平成22年12月4日(青森)	平成14年12月1日	平成16年3月13日
経営形態	上下一体	上下分離	上下一体	上下一体
経常収支	プラス10百万円	プラス16百万円	プラス407百万円	▲265百万円

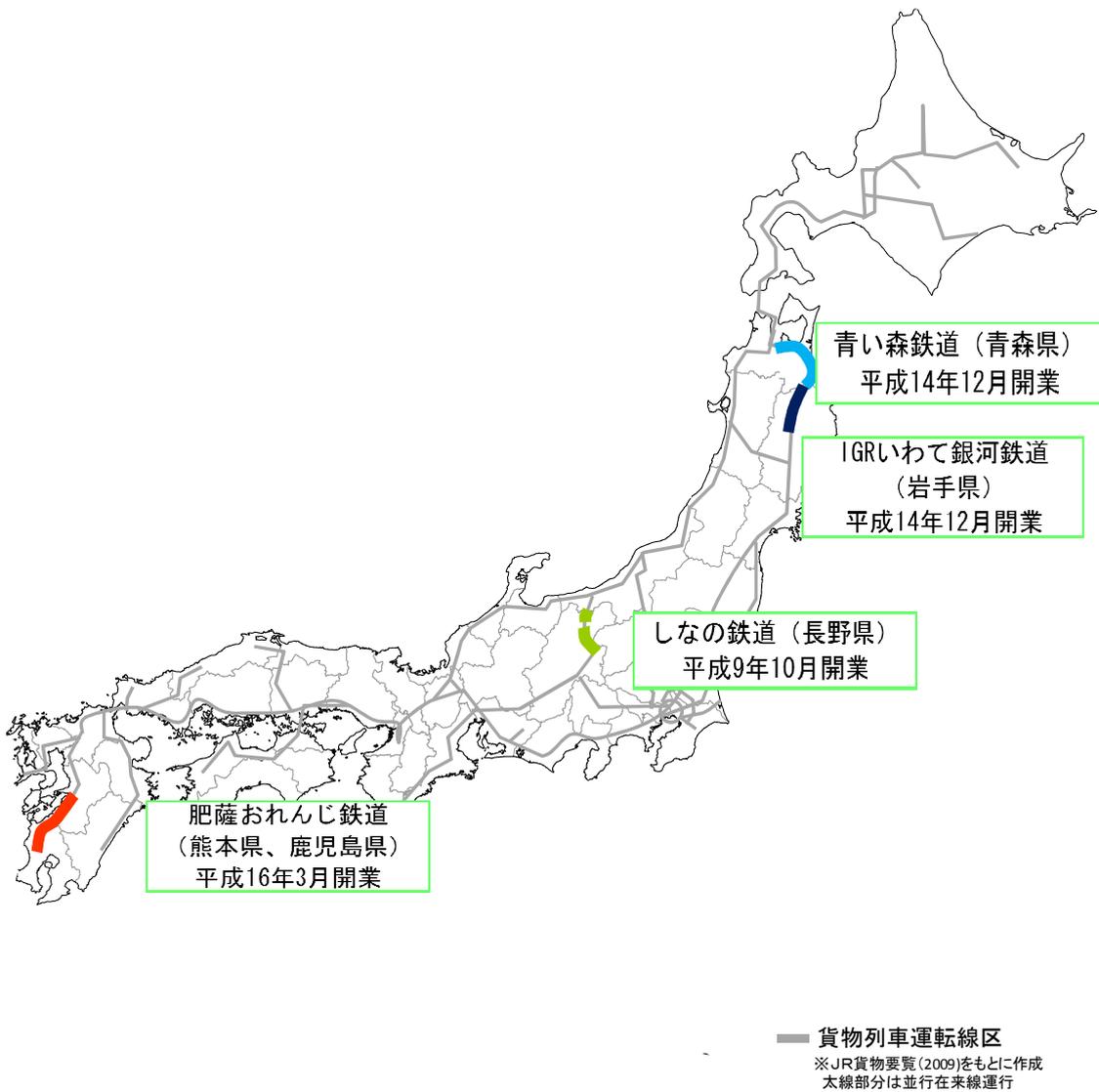
※輸送密度は平成24年度実績、肥薩おれんじ鉄道のみ平成23年度実績

※経常収支は平成24年度実績

(福井県資料より抜粋)

(6) 既開業 沿線概要図

既に地域主導化されている並行在来線の沿線概要図である。



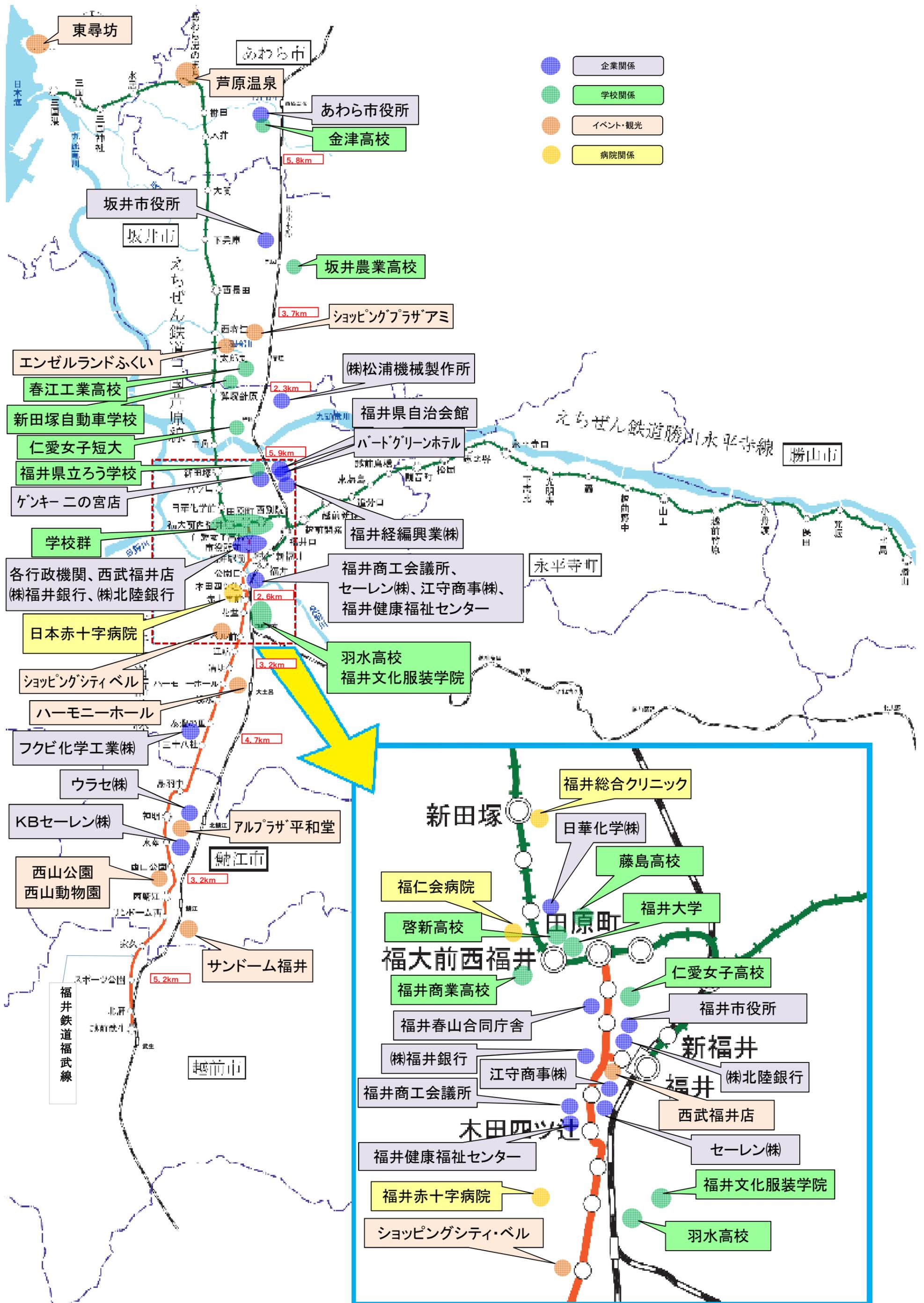
(7) 県内公共交通機関 概要

交通機関名	経営方針	路線		主な客層	利用客数	運賃(※2)	利用用途	特徴(路線)	特徴(サービス等)
並行在来線		石川県境～敦賀	駅数18 路線キロ79.2キロ 福井市・敦賀市・鯖江市・越前市・坂井市・あわら市・南越前町が沿線		※1 657万人 (平成24年度)	①福井～武生 320円 ②福井～敦賀 950円 ③福井～金沢 1,280円 ④福井～富山 2,210円	通勤・通学 通院・買物 沿線観光	○他の鉄道と比べると、中距離輸送を担う。	
えちぜん鉄道	地域、社会との信頼を基本におき、お客様への安全性、利便性、快適性を通して、地域共生型サービス企業をめざします	勝山永平寺線 (福井～勝山) 三国芦原線 (福井口～三国港)	駅数44 (うち、有人17) 路線キロ53キロ 福井市・永平寺町・勝山市・坂井市・あわら市が沿線	通勤定期 17% 通学定期 36% 回数券 12% 非日常(上記以外) 35% ※ただし、日中の利用は高齢者の割合が非常に高い	325万人 (平成24年度)	①福井～新福井 150円 ②勝山～三国港 980円 ③一日フリーきっぷ 800円(土日祝のみ)	通勤・通学 通院・買物 沿線観光	○観光地(永平寺、恐竜博物館、東尋坊、芦原温泉など)が多い ○通勤・通学など生活路線としても使われる。 ・観光と生活路線が共に位置する沿線は全国でも少ない	○「アテンダントの乗務」「えちてつサポーターズクラブ」など、お客様サービス・地域との繋がりを核とする
福井鉄道	地域に親しまれ地域とともに歩む企業	福武線 (田原町～越前武生)	駅数25 (うち有人5) 路線キロ21.4キロ 福井市、鯖江市、越前市が沿線	通勤定期 14% 通学定期 32% 回数券 17% その他 37%	178万人 (平成24年度)	①福井駅前～越前武生 390円 ②福井駅前～田原町 160円 ③田原町～越前武生 390円	通勤・通学 通院・買物 沿線観光	通学定期・通勤定期・回数券などの日常的利用者が62.7%を占める。 その他では高齢者の利用が多い。	○ハッピーフリー券(400円)、ラッキーフリー券(500円)など的高齢者割引制度 ○野外活動支援制度(運賃1/2補助)などの制度が充実している。
京福バス	地域との関係性を深め、地域に必要とされる事業を目指し、地域が求め、喜んでいただける交通ネットワークを提供する。	福井駅を起点に放射状に路線網を設定し、39路線を運行		通勤定期 (いきいき定期含む) 11% 通学定期 23% 回数券 26% 現金など 40%	432万人 (平成24年度)	①福井駅前～運動公園 290円 ②福井駅前～本丸岡 640円 ③福井駅前～大野駅前 990円	通勤・通学 通院・買物 沿線観光	高齢者の通院、高校生の広域通学利用が多い。	○学生ー全線フリーパス年間18万円、半年10万円 ○高齢者ー全線フリーパス(いきいき定期)月7千円

※1 「並行在来線」の利用客数について
敦賀～牛ノ谷(石川県境)間の駅で乗車した人数。ただし、在来線のみ(特急は除く)。

※2 運賃については、大人片道分である。
特急料金は除く。

(8) 県内鉄道路線図



2. 公共交通のあり方とは？並行在来線のあり方は？

(1) 公共交通は地域のインフラ

本県の並行在来線について考える前に、地域公共交通の全体のあり方について確認しておきたい。

これまで日本では、交通は主に事業者が担ってきた。当然、利益が得られなくなれば企業は撤退する。しかし、交通機関は沿線住民の生活手段であり公的性格の強いものである。そのため国は長い期間にわたって、交通機関の路線を管理調整してきたのである。しかし平成12年以降、各運送事業の規制緩和が行われた。国による需給調整はなく、競争原理が導入され参入が容易になると同時に、路線の廃止についても簡単な手続きで可能となった。いわば生活者の“足”（交通手段）が簡単に無くなってしまう時代になったのである。

各運送事業の規制緩和について							
	自動車(旅客) 【道路運送法】			旅客鉄道 【鉄道事業法】	旅客船 【海上運送法】	航空 【航空法】	
	乗合バス	貸切バス	タクシー				
	H14.2施行	H12.2施行	H14.2施行				
参入	前	免許 (路線毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (路線毎)	免許 (航路毎)	免許 (路線毎)
	後	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎) (緊急調整措置の発動あり)※1	許可 (路線毎)	許可 (航路毎)	許可 (事業者毎)
退出	前	許可	許可	許可	許可	許可	許可
	後	事前届出 (6月前。旅客の利便を阻害しない場合は30日前)	事後届出 (30日以内)	事後届出 (30日以内)	事前届出 (1年前。公衆の利便を阻害しないときは繰り上げ可)	事前届出 (30日前。指定区間については、6月前)	事前届出 (6月前。利用者の利便を阻害しない場合は2月前)

平成25年11月、「**交通政策基本法**」が成立した。この法案は、昨今の人口減少・少子高齢化や巨大災害発生などの社会情勢が変化する中で、交通に関する基本理念を定めたものである。この法案のそのものの主旨は「**移動の権利**」を保障するためのものであった。「移動の権利」とは、欧米で先行して普及した考え方で、全ての人が公共交通機関により自由に移動できる権利をいう。国や自治体は、高齢者や生徒など移動手段を持たない交通弱者であっても自由に移動できる手段を確保しなければならない。マイカーなどの自前の交通手段を持たない（持てない）人に対して移動の権利を保障するために、国や自治体は公共交通を整備したり交通事業者の支援を行わなくてはならないという考え方である。

また、「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」では、採算性悪化などにより経営継続困難な旅客鉄道事業を対象に支援するスキームが設けられている。

公共交通を考える上でのもう一つの大きな柱は、**コンパクトシティの概念**である。少子高齢化の進展と緊縮財政が常となっている我が国および地方の自治体にとって、密度の高い効率的な都市運営は、もはや避けようがない。そのコンパクトシティの概念の中核となるのが自動車に依存しない公共交通機関ネットワークであることは言うまでもない。事実、富山市などはコンパクトシティ実現のための手段として公共交通整備とその沿線への居住誘導を強力に推し進め、成果を挙げている。



富山市を走るライトレール

市民の「移動する権利」の保障とともにコンパクトシティの中核をなす「地域を支える基盤」として、公共交通は今後その必要性が高まってくる。公共交通は交通事業者・国や自治体そして市民といった地域全体で支えていくべきものであり、民間の事業者だけに経営を委ねるのではなく、必要とあれば国や自治体などが積極的に下支えしていくべきものである。公共交通は水道や電気のように**地域住民にとっての最低限の地域インフラであり、経済原則だけでその存続が左右されるべきものではない。**

この考えは、地域の鉄道として生まれ変わる「並行在来線」においても例外ではない。いや、地域主体の鉄道として生まれ変わるからこそ、“地域”を支える存在として“地域”全体での支えが必要である。

他県の先行事例からも福井の並行在来線の苦戦が想定される。しかし、ここでもう一度「地域の公共交通機関は街にとって必要不可欠な社会資本（インフラ）である」ということを認識する必要がある。単に採算がとれるかどうかの議論にとどまることなく、社会全体の便益を考慮して評価すべきである。並行在来線を「新幹線の負の遺産」としてではなく「**新幹線により新たにもたらされる地域の資産**」として「**どのように活用していくか**」を考えていくことが必要である。

（２）並行在来線会社の基本的な考え方は

福井における並行在来線はどのような方針で運営していくべきであろうか？前項で述べた“公共交通のあり方”を踏まえて考えてみたい。

北陸新幹線の敦賀開業により、北陸本線はＪＲ運営の米原～直江津という長距離の都市間輸送から、石川県境～敦賀までの地域輸送に衣替えになる。当然、ＪＲ北陸本線とは役割・経営方針などが異なってくるはずである。

そこで、新たに誕生する並行在来線及び並行在来線会社のコンセプトを次の通り設定した。基本的な考え方はまずはしっかりと「**地域に根ざす**」ということである。恒常的で安定的な収益確保という観点から、地域住民の「足」としての役割を基本とするというものである。そして、地域住民の「足」ということに軸足を置きながらも、観光的な側面を付加していくものとした。

それでは、福井における並行在来線のあるべき姿（理想像）を詳しく見ていきたい。

◆どんな鉄道になるのか（並行在来線の基本的理念）

～地域を支え、地域に「愛される」鉄道～

並行在来線の基本方針は、地域住民の“足”として利便性を最大限尊重する“**地域第一主義**”を掲げていく。ＪＲ時代には実現困難であったさまざまな地域重視施策を展開し、より地域密着を図って“地域を支える存在”となっていくことが生き残っていく道である。現に開業している他県の並行在来線４社はいずれも、通勤・通学など地域住民をメイン顧客として地域密着型公共交通をコンセプトに展開している。

〔既に開業している並行在来線会社の事業コンセプト〕

①しなの鉄道（長野県）

「地域住民の利便の向上、安全性の確保、安定した経営を基本とする。」

②IGR いわて銀河鉄道（岩手県）

「地域の旅客輸送を将来にわたり確保することを基本に、利用者の利便性の向上、安全性の確保及び健全な経営に努める。」

③青い森鉄道（青森県）

「地域住民の重要な足として旅客輸送の確保を基本に、健全な経営のもとで、安全性の確保、利用者の利便性の向上を目指します。」

④肥薩おれんじ鉄道（熊本県・鹿児島県）

「地域住民の生活の維持・向上のための重要な交通機関として、利用者のニーズに応じたダイヤの設定などの利便性の向上を図ります。」

「高齢者や障害者の方々の利用にも配慮し、誰もが、使いやすい鉄道づくりに努めます。」

◆だれが運営していくのか（経営主体＝並行在来線会社の構成）

地域で支えていく鉄道である以上、その経営主体も地域のさまざまな機関や会社、そして個人が一体となった組織で運営していくべきものであろう。したがって、**福井県、県内市町及び民間そして地域住民が共同で出資**して運営会社を設置することが望ましい（第三セクター形式など）。

◆だれをメイン顧客にするか（主要顧客と利用目的）

前述の通り並行在来線の**メイン顧客は地域住民**である。まずは、景気動向やブームに左右されない恒常的で安定的な収益確保という観点から、通勤や通学といった地域住民の需要を確実に取り込んでいく。こうした地域住民の日常的需要をベースに、**観光やイベント等の非日常の需要**を加えていく。将来的には沿線開発など、日常的需要の掘り起こし・拡大も重要となるであろう。

（しなの鉄道）

- ・開業当初は新幹線からの乗り継ぎ客を意識したが、現在は地域住民の利便性を重視している。
- ・通勤客が約 33%、通学客が約 39%を占め、今後もこれらが主要顧客となる。
- ・通勤・通学していない、つまりリタイアした層が増えてくる。この層にいかにか都市部に立ち寄ってもらえるかが新規客掘り起こしのポイントである。
- ・地域活性化のためには、若い世代が沿線に住む仕掛けをしないといけない。行政による沿線開発・活性化と連携して、輸送を活発にしていけるべきである。（中心部や沿線への居住促進による鉄道利用増加）

並行在来線会社は、地域の鉄道会社として行政や民間、地域住民による出資で設立されるべきことは前に述べた。

近年、多くの第3セクターで経営悪化が表面化しており課題もいくつか指摘されている。その1つに3セクのトップを自治体の長が兼務しているケースが見受けられる。自治体の長との兼務となると、3セクトップの職務が形式的なものとなることは想像に難くない。並行在来線会社を運営していく上で重要となってくるのは、利用者目線に立った柔軟な発想・企画であり、山積する課題にスピーディーに対処していく体制である。したがって**経営的センスを備えた専任のトップを、民間抜擢も含め幅広い方面から募っていくべき**である。

- ・えちぜん鉄道・福井鉄道では民間からトップを抜擢して、柔軟な企画・サービスを提供している。
- ・IR いしかわ鉄道では、石川県のOB（金沢競馬場の再建。金沢港運の携わるなどの実績あり）を採用している。

（3）並行在来線と他の鉄道との関係～福井版地域鉄道一体モデルの提案

福井駅がある中心市街地は、北陸本線（上下線）、えちぜん鉄道（三国方面・勝山方面）、福井鉄道（田原町・武生方面）、越美北線の7方面に鉄道路線を持っており、同規模の都市と比較しても非常に恵まれている。また平成27年春頃には福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れが予定され、平成28年3月には福井駅西口に福井鉄道が延伸されるなど交通結節はさらに向上する。並行在来線はえちぜん鉄道や福井鉄道と連携させることで、利便性が大幅に向上し新たな福井地域の主力交通となる可能性を秘めている。

そこで並行在来線、えちぜん鉄道、福井鉄道が一体的な運行を行う「**福井版地域鉄道一体モデル**」を提唱したい。これは福井の地域鉄道の理想形である。相互乗り入れや共通運賃制度の導入などにより、あたかも1社が運行しているような状態である。もはや乗客は鉄道会社を意識することはない。「〇〇鉄道の電車に乗っている」ではなく「“福井”の電車」に乗るという感覚である。それぞれの会社が連携することにより、利用客に対するサービスや利便性向上が期待できる。

3つの鉄道会社が一体的な運行を行うことにより、本来の意味での「地域を支え、地域に愛される鉄道」が生まれることになるのである。そのために新幹線開業を待つのではなく、こうしたことが協議できる体制を早急に整備し、検討を開始するべきである。

3. 並行在来線の活用方法について

(1) 運行のあり方

- ・**運行本数を増加**する。また、乗り継ぎが発生する場合は**待ち時間が少なくなるようなダイヤを設定**する。
- ・一定間隔での**周期的な運行**を行う(例:毎時00分、20分、40分出発)。
- ・金沢・鯖江・武生・敦賀など直行の**快速列車**を運行する。
- ・森田―福井間などに**新駅を設置**する。

①適正ダイヤの設定と運行本数増

現状の運行本数については福井駅発の電車は約1時間に1本である(朝夕は増発しているが、昼は少ない)。福井に到着後、20分程度待機して出発する電車もある。また、福井に到着してから乗り継ぐ場合、既に5分前に出発していて、次の電車を30分待たなければならない場合もある。これは、特急優先であり、普通列車はその間を縫って運行するため、このような接続の悪いダイヤ編成となる。

並行在来線が地域主導化されると、特急列車はなくなるので運行本数やダイヤについては自由に設定することが可能となる。運行本数を増やし(例えば、20分に1本の運行など)、乗り継ぎが発生する場合は待ち時間を少なくするという配慮が求められる。

②パターンダイヤ設定(一定間隔での周期的な運行)

普通列車の出発時刻を見ると、パターンダイヤになっていないので利用者が覚えにくい。通勤・通学・買い物・通院利用を重視するのであれば、「〇分、△分、□分に毎時出発」という覚えやすいパターンダイヤを設定すべきである。

パターンダイヤは分かりやすさだけでなく、他の公共交通機関との乗り継ぎもしやすくなる。北陸3県の並行在来線会社で揃えてパターン化すると、より効果がある。また、特に福井駅においては新幹線との乗り継ぎ需要が高くなることが想定される。並行在来線だけでなく、新幹線もパターンダイヤで運行されると、乗り継ぎがスムーズになるので、JRへ要望を行う必要がある。

(パターンダイヤの例)

○				×			
	発車時刻				発車時刻		
⋮	⋮			⋮	⋮		
12時	00分	20分	40分	12時	00分	20分	40分
13時	00分	20分	40分	13時	05分	30分	50分
14時	00分	20分	40分	14時	10分	25分	45分
⋮	⋮			⋮	⋮		

③快速列車の運行

観光・ビジネス面などで金沢駅までの快速列車運行のニーズは高い。福井駅から南には鯖江・武生・敦賀駅があるが、鯖江・武生駅には新幹線が停車しない。また、福井から敦賀駅まで移動するには新幹線の特急料金を払うほどの距離ではない。これらの都市に直接到達する快速列車の運行は必要である。

さらには新駅を作る場合、現行より停車駅が増え所要時間がかかるため、快速運行の必要性は増す。



快速電車 (イメージ図)

④新駅設置 (森田—福井間など)

(新駅設置のポイント)

- ・ 駅間の距離を考慮して設置
- ・ 周辺の集客力がある施設を意識して、そこに人を運ぶための駅を設置
- ・ 駐車場を備えたパークアンドライドの駅を設置

(参考) 周辺に住宅がなくても、主要幹線道路に近いところに駅を作ること
も海外ではある。最寄りの道路がバス路線であれば、その駅を乗り
換え結節に活用するという考え方もある。

森田—福井間の距離は 5.9 km と他区間 (約 3 km) と比べて長く、新駅設置で新たな利用者を生み出す可能性がある。この区間の中間エリア (西開発・大願寺・二の宮) には商業施設・学校・企業・住宅地などがある。また、大和田周辺は人口増加に伴い住宅が増え、商業エリアもある。しかし、新駅から商業エリアまでは距離がある

ため、バスなどとの連携を考える必要がある。

また、サンドーム福井ではイベントが多数開催されている。需要動向を把握した上、新駅設置を検討すると良い。(広い空地があるのでパーキングも作りやすい。駅からサンドームまで雨でも濡れずに移動できるアーケードのような屋根付き通路が設置されるとより良い。)

(新駅設置 事例)

①しなの鉄道

- ・新駅(4駅設置済)は沿線市町から要望を受けて、建設費用も沿線市町が負担。
- ・経費削減のため、新駅はすべて委託駅である。委託先は主に市町。
- ・今後、まちづくりの核として「街のステーション(鉄道の駅機能以外にも情報発信、地域住民交流の場)」機能を担うと、より集客が見込める。
- ・テクノさかき・田中駅は無料駐車場があり、自治体が管理。無料駐車場を整備した駅の乗降客は多い。



テクノさかき駅

②あいの風とやま鉄道

- ・新駅の設置については、利用者の増加、鉄道収支の改善等の効果や、地域のまちづくりの観点からの意義が期待される場合、地元市町村等と十分な意思疎通を図りながら検討を進める。当面、「高岡―西高岡間」及び「富山―東富山間」の2箇所について設置に向けた検討を進める。

⑤駅を交通結節の拠点とするためのバス停留スペース確保

駅の前にバスを乗り入れたくても広さの関係でできない場合があるので、交通結節強化のためバス停留スペースを設けると良い。

(京福バス)

- ・春江駅は近くまでコミュニティバスが来ているが、駅に入れない。
- ・丸岡駅や芦原温泉駅も予算があれば駅裏に乗り口があると良い。

⑥並行在来線(北陸本線)の小浜線乗り入れ(嶺北嶺南の一体化)

現在の車両は小浜線も走れるので、乗り入れも検討するべきである。嶺南と嶺北の一体化につながる。

(2) 運賃の設定

・乗客数が減少しないために、**運賃アップを抑制する。**

(① 石川並行在来線と同水準の増額率に設定、② JR 運行時と同額もしくは減額)

① 運賃アップの抑制 (石川と同水準を目安)

前述「1. (3) 北陸新幹線沿線 並行在来線 (平成 26 年度末開業予定) について」
「1. (5) 既に開業している並行在来線について」によると、据え置きなどの暫定措置を行う場合はあるが、地域主導化されることにより運賃は上がっている。運賃アップを受け入れられるようなサービス・利便性を提供することが重要である。また、現時点で富山と石川は運賃水準を (JR 時の運賃に対して) ほぼ同率に合わせているので、同じ沿線である福井も石川と同水準にする必要がある。

(IR いしかわ鉄道)

- ・ 乗り継ぎによる運賃増も含めて負担増は現行比 3 割までに抑える。
- ・ 経営安定化基金 30 億円は県・市町などで負担。

② 他県にならない独自の運賃設定 (現状よりも下げて、利用者増を図る)

別の運賃設定方法として、JR 運行時と同料金に据え置く、さらに下げることも考えられる。運賃を下げることで減る収入を利用者増により補うという方法である。

(丹後海陸交通 (バス))

- ・ 社会実験として、運賃を下げて客数を増やす取り組みが行われた。現状よりも運賃を下げたことで、利用者は増えて、運賃収入全体も増えた。

(3) 地域連携・サービス向上

- ・並行在来線会社の支援を目的とした、地域に根差した**サポート団体**を設置する。
- ・**接客サービス**を徹底する(特に高齢者・観光客を対象とした**アテンダント事業**)。
- ・乗客の利便性向上のため、**企画切符**(通勤・通学・通院・買い物に関する定期券や**セット切符**)を販売する。
- ・パークアンドライドの駐車場整備などを通じて、駅への**アクセス性を向上**する。
- ・地場産素材・伝統工芸を電車・駅構内に活用して、地域住民に愛着を持ってもらうと同時に**話題性**を持たせてPRを行う。
- ・駅・車両内に快適性を確保し、**バリアフリー化**を図る(新型車両導入や駅の段差解消など)。

①地域に根差したサポート団体の設置

並行在来線は地域のための鉄道であり、「地域に愛され、支援される鉄道」を目指すべきである。

近所に駅があると親近感がわき、サポートする気持ちになるが、並行在来線の駅は3キロ、4キロごとにしか置かれていないため、利用者の家の近所に必ずあるわけではない。えちぜん鉄道・福井鉄道はサポート団体があるが、並行在来線の場合は駅の近所が限られているため、「自分たちの駅」という積極的な意識醸成の働きかけが必要となる。

(サポート団体の事例)

- ・えちぜん鉄道・・・「えちてつサポーターズクラブ」
- ・「IR いしかわ鉄道」「あいの風とやま鉄道」でも「サポーターズ制度」導入を検討している。

えちぜん鉄道は、元々、電車存続の団体があったので、ゼロからサポーターズクラブを設立したわけではない。並行在来線のサポート団体は既存組織があるわけではないため、積極的な営業活動が必要である。

利用者の利便性を考えると、サポート団体には多くの交通事業者が加盟したほうが良い。県内の他の鉄道・バス会社だけではなく、石川・富山の並行在来線会社とも連携すると、利用者の加入メリットが高まる。



駅花壇の整備(えちてつサポーターズクラブ)

②マイレール・マイトレイン意識の醸成と地域住民との交流・連携

マイレール・マイトレイン意識を醸成するため、枕木や駅のベンチに地域住民の名前を入れ、また並行在来線会社の鉄道グッズを販売することでサポート団体の資金集めにも活用できる。鉄道グッズの商品アイデアやキャラクターのデザイン・愛称の募集を地域住民から集めることで、より地域に愛される鉄道となることができる。地域住民とイベント等で協力していくことも鉄道の利用促進につながる。

③接客サービス（アテンダント事業など）の徹底

えちぜん鉄道ではアテンダント事業が顧客（特に高齢者）とのコミュニケーション構築に大きな役割を果たしている。「地域に愛される鉄道」を目指す並行在来線においても、IGRいわて銀河鉄道の「地域医療ライン」のように高齢者の通院サポートや観光案内などのためにアテンダント導入を検討する必要がある。



えちぜん鉄道 アテンダント

（IGR いわて銀河鉄道）

- ・高齢化社会を迎え、地域医療だけではなく、盛岡の総合病院の受診者が増える中、高度医療を受診する乗客をサポートする総合通院サービスとして「IGR 地域医療ライン」（アテンダントのサポート、通院客等の優先席設置、無料駐車場の設置、「あんしん通院きっぷ」の販売）を行う。

「あんしん通院きっぷ」とは、岩手町・一戸町・二戸市の各駅から盛岡方面へ通院される方やその介護者の方が利用いただける往復割引乗車券。

（あいの風とやま鉄道）

- ・日中の時間帯におけるワンマン運転の検討に併せ、高齢者、障害者等の乗降補助や車内アナウンス等を行うアテンダントの導入について検討する。

④高齢者ボランティアの駅スタッフへの活用

無人駅は初めて鉄道に乗る人には障壁になる（越前花堂など）。そこで、高齢化社会において時間的に余裕のある高齢者に駅守（えきもり）をしていただくことで、高齢者の活用と「駅に人がいる」という安心・安全の提供を行える。

⑤企画切符（通勤・通学・通院・買い物に関する定期券やセット切符）の販売

大別すると、「割引切符（1日フリー乗車券、他公共交通への乗継割引など）」「目的地における行動（通院・買物など）と連動した切符」がある。

福井駅は他の公共交通（地方鉄道・バスなど）との結節地点であり、また商業・宿泊施設なども立地しているため、両パターンの企画切符が考えられる。

（IRいしかわ鉄道）

- ・利用者の利便性を考慮した企画切符の展開が重要。県、関係市町やJR等と協議しながら具体的な検討を進めていく。（石川県並行在来線経営計画では、検討例として買い物や映画鑑賞等をセットにした割引切符等を記載）

（京都デスティネーションキャンペーン）

- ・京都デスティネーションキャンペーン「京都冬の旅」の商品として、「のぞみ&京都観光フリーきっぷ」がある。これは、新幹線切符と京都市内の各公共交通機関フリー切符（JR含む）がセットになった商品。

（i）沿線の商業集積・商店街で買い物等した場合の運賃割引

- ・福井鉄道では土日、あるいは平日でも70歳以上の方が西武やプリズムなどで食事・買い物をした場合、運賃を10%割引く。
- ・IGRいわて銀河鉄道では、乗車駅からIGR盛岡駅までの往復乗車券と商業施設「フェザン」お買物券2,000円分がセットになった切符を販売。

（ii）車利用とセットになった企画切符の販売

鉄道を使っていない人を取り込むために、例えば、平日は電車利用、休日には家族で中心市街地に車で出向く際に駐車料金が無料になるなど、車ユースと電車ユースがセットになった企画切符を販売する（多人数の家族で移動する場合、車が電車よりも便利である）。

（iii）閑散時期の無料運行による新規客開拓（休日の早朝・深夜など）

休日の早朝・深夜の閑散時に並行在来線を無料で乗車できるサービスをして、今まで利用していない人が試しに乗車するきっかけを作る。

- ・米国のポートランドの中心街のLRTは無料区間がある。
- ・函館市の路面電車で、地元の百貨店・スーパーなどが貸し切りにして、その電車に乗れば運賃を払わず利用できる取組みがあった。

⑥ 駅へのアクセス向上（パークアンドライドの駐車場整備など）

並行在来線沿線の駅は駐車場が十分に整備されているとは言い難い（越前花堂駅には無料駐車場が整備されているが、平日はほとんど空きがなかった）。えちぜん鉄道・福井鉄道では駐車場が整備されている駅の利用は活発である。パークアンドライド促進のため、行政による駐車場整備を進めるべきである。



駅前の無料駐車場（越前花堂駅）

（あいの風とやま鉄道）

- ・マイカー利用から並行在来線への利用を促進するため、沿線市町村等の関係者の協力を得て、駅へのアクセスの向上を図るとともに、駅周辺での駐車場の整備や既存駐車場の利活用を進める。

⑦ 地場産素材・伝統工芸の電車・駅構内への活用

電車・駅に地場産素材・伝統工芸を活用して、地域住民が並行在来線に愛着を持つようにする（県外へのPR効果もある）。

例えば、電車の中の照明用に越前和紙を使った行燈的なものを作る（北近畿丹後鉄道のシートには、丹後ちりめんが使われている）。

また、「（観光用）和紙素材の記念切符」やハーブ・マリンバ（福井産）の音色を電車の発車ベルなどに活用するのも良い。

⑧ 駅・車両内での快適性の確保とバリアフリー化

地域に愛される鉄道であるため、駅や車両は乗客などが利用する際に居心地良いものであるべきである。

福井鉄道の「FUKURAM」のような快適性を考慮した新型車両の導入も重要である。高齢者や大きな荷物を抱える新幹線からの乗り継ぎ客にとって、駅構内の段差は非常に不便なので、段差の解消などバリアフリー化が必要である（特に新幹線からの乗り継ぎが頻繁にあると想定される福井駅においてはエスカレーターなどの十分な整備が求められる）。また、こういった取組みは並行在来線だけではなく、えちぜん鉄道・福井鉄道など県内の他の公共交通機関にも今まで以上に普及すると良い。

(4) 他の公共交通機関との連携

- ・北陸 3 県の並行在来線会社が**相互乗り入れ**を行う(将来的な**一体経営**も検討する)。
- ・乗客の乗り継ぎのスムーズ化・初乗り運賃の二重負担の解消などを目的に、**県内公共交通機関において共通運賃制度**を導入する(同時に IC カードを導入する)。

①北陸 3 県の並行在来線会社の一体運行 (一体経営)

北陸では並行在来線会社が石川・富山にそれぞれできる予定である(福井県では単独で会社を設立するかどうかはまだ方針が示されていない)。しかし、現状の JR 1 社が運行している状態が利用者としては理想である。利用者の利便性確保のためには、相互乗り入れを行うべきである。(少なくとも金沢までの乗入れは必要である) さらに、最も良い形は北陸 3 県の並行在来線が同会社で一体経営を行うことである。

(IR いしかわ鉄道)

- ・金沢一富山間は両 3 セク会社が相互直通乗り入れを行う(普通列車乗客の 98% が富山駅までで降車)。精算方法はこれからの検討課題。

②県内公共交通機関における**共通運賃制度**の導入

共通運賃制度が導入されると、利用者は交通事業者をまたいでの乗り継ぎ時に運賃を払い直す手間が省け、初乗り運賃を二重で支払う必要もなく、大変便利になる。しかし、共通運賃制度の問題としては、以下 3 点が挙げられる。

- (i) 交通事業者が異なると乗車料金の配分比率でトラブルになる。
- (ii) 乗車料金の配分比率について、IC カードを導入しないと正確に分けられない
- (iii) 交通事業者は初乗り運賃で利益を得ているため、その補填をする必要がある。

(i) 乗車料金の配分比率について

- ・JR を除く県内の鉄道には行政機関からの補助が入っているので、運賃収入の受け皿会社を一つにまとめると効率的である。受け皿会社が運賃収入をまとめて受けて、それを各交通事業者に分配する。

(ii) IC カード導入について

- ・IC カード導入により、運賃支払いがキャッシュレスになり、さらに乗り継ぎも便利になる。買い物の支払いも IC カードで行うことができる。SUICA・ICOCA などの規格であれば、県外客がそのまま持参したカードを県内で使えるため利便性も高い。また、IC カードは利用者がどこで乗り、どこで降りたかが把握できるので割引サービスを効果的に実施できるなど、戦略面での活用もできる。

IC カード導入は初期投資がかかるので、事業者単独ではなく、行政機関等の補助が必要になる。仮に人口減少社会において公共交通機関にかかる予算を増やしても、利用者が増えて、車利用が減り道路にかかる予算が減るのであれば、補助を行う意義はある。(今すぐ導入できない場合、業者間で収入分配の取り決めをするならば導入しなくても共通運賃制度は実施できる。)

(IR いしかわ鉄道)

- ・利用者の利便性向上のための IC カード乗車券導入は、JR の路線をまたぐ利用者が約 5 割と極めて多いことから、JR と歩調を合わせて検討していくことが必要との考え。

(あいの風とやま鉄道)

- ・並行在来線の県内利用者の利便性の向上に加え、首都圏や関西圏等からの県外客の利便性も勘案し、JR 東日本の交通 IC カード(Suica)等の全国の主要交通 IC カードとの相互利用が可能で、経済性にも優れている JR 西日本の交通 IC カード (ICOCA) を導入する方向で JR 西日本と調整を進める。

(富山 LRT)

- ・富山ライトレールの IC カード「パスカ」と富山地方鉄道の「えこまいか」は相互利用可能。「パスカ」では駐車場 (1 箇所のみ) の利用料金も支払い可能。また、市職員の職員証や富山大学の学生証も IC カード化し、えこまいか機能を付加。さらに、IC カードでライトレールまたは市内電車に 1 日 3 回乗車すると、4 回目以降は無料で乗車できるサービスを導入。(利用促進と街なかの回遊性向上につながる)
- ・IC カード利用の場合、セントラム・ポートラム：200 円→170 円、路線バス、電車は 10%割引などプレミアムが付く (差額は事業者が負担)。
- ・富山市が発行する「おでかけ定期券 (IC カード)」は、路線バス・電車・セントラム・ポートラムなどを 1 回 100 円で乗車できる。ただし、路線バス及び電車は乗降バス停及び駅の指定あり。利用対象は 65 歳以上で、9~17 時の利用に限る。1 日平均 2,370 人利用。

(iii) 初乗り運賃の補填方法について

- ・共通運賃制度の導入時、当初は失われる初乗り運賃分を補填する必要がある。
- ・また、買い物金額に応じて、駅周辺の店舗が負担する方法もある。鉄道利用が増えることで、その近くの店舗への売上向上にも貢献する。「店舗でいくら以上買い物をした場合、買い物客に運賃を還元」という、いわゆる中心市街地の駐車場割引制度のようなものである。

以上のように、共通運賃制度の実現のためには、行政機関のように全ての交通事業者と関連があるところが強いイニシアチブで推進していくことが必要である。

(5) 観光に関する取組み

- ・交通機関と観光地(施設)が一体となって魅力ある**観光コース**を設定する
(例:並行在来線・えちぜん鉄道などへの観光列車の導入)
- ・「おもてなし」溢れる案内サービスを実践し、分かりやすいサイン(看板)を充実する
(外国人観光客向けに多言語対応も図る)。

①交通機関と観光地(施設)が一体となった演出(観光コース設定)

並行在来線に限らず、地域鉄道も含めて、目的地である「観光地」と手段である「交通」が一体となって誘客を図る。

例えば、金沢駅から恐竜博物館まで行く場合、ディズニーランドのように、その行程自体に魅力を加える(「恐竜の観光列車・ラッピング列車」「車内アナウンスに恐竜の声の活用」「恐竜の衣装を着たアテンダント」「バスが走る道沿いに恐竜の石像設置」など)。こうしたワクワク感の演出が重要であり、全てを一体的に演出すると良い。

(指宿の玉手箱)

- ・車両は白と黒の斬新なデザインでインパクトがあった。内装は改修しており、席は左右二列ずつ、窓側に向かって回転できる席もあった。その他、本棚やソファ어도設置されていた。
- ・ドアの外側から白い煙が出て玉手箱を演出していた。
- ・日付が書かれたパネルを持った乗務員がいたり、乗車券にスタンプが押せたりと思い出を残せる工夫がされていた。
- ・1日3往復、2両または3両で運行しており、片道1時間弱の道のりであった。
- ・指宿商業高校がJR九州と組んで実施している「指宿ちゃいっぺプロジェクト」の一環で、(授業のカリキュラムとして)学生が法被で出迎えてくれたり、駅でお茶を出してくれたりした。その他、鉄道が通るたび、指宿商業高校の学生が校舎から手を振っていた。こういった地域全体としてのおもてなしの心が重要である。
- ・乗車には特急料金が適用されるのみで高額ではないが、人気のため席がとりにくい。



指宿の玉手箱

②「おもてなし」溢れる案内サービスの実践とサイン（看板）の充実

初めて福井に来る人が迷わずに公共交通の乗り場・路線が分かるように、人と人のふれあいを通じた観光案内が最も大事である。有人の観光・交通案内所では、「おもてなし」溢れるサービスを提供して、外国人に対しては多言語対応も必要である。また、案内看板は駅改札を出てすぐの所に設置し、かつ看板の文字の大きさ・色なども専門家を交えて分かりやすくする必要がある。並行在来線が開業予定の約10年先には今以上に海外からの観光客が増えることが想定されるため、外国人観光客を意識した外国語表記サインを充実するべきである。

（金沢市）

- ・金沢駅内に路線バス・シャトルバスの観光地（6ヶ所）別の誘導サインを設置予定。この観光地6ヶ所（兼六園など）でバス乗客の9割をカバーできる。初めて訪れる町でバスが利用しにくいという課題を解決する取り組みである。



バス乗車時間案内板 設置予定場所
（金沢駅前）

(6) まちづくりに関する取組み

- ・並行在来線の新たな需要創出を目的に、公共施設等の沿線への再配置及び居住促進支援制度を充実する。
- ・駅を多機能化して、「街のステーション」という位置づけで地域振興を図る。
(保育所の併設、公共施設との連携(市役所・図書館の出張所など)、移動販売スペースの設置など)
- ・並行在来線と商業機能が連動して福井市中心市街地の活性化を図る。

①沿線への公共施設等の再配置 (利用者のライフスタイルへの適合)

鉄道利用促進のため、公共施設の建て替え時に沿線に再配置するべきである。

利用者のライフスタイルに適合するように、公共施設が沿線に再配置されると、そこを拠点に利用者増につながる可能性がある(幼稚園、図書館等)。

②駅周辺・沿線への居住促進、支援制度の充実

日常利用の視点から考えると、郊外の駅の周りの土地利用も重要である(マンション等)。福井市では中心部に住宅を建てる場合の支援制度はあるが、利用実績はあまりないため、今後、利用しやすい居住促進策の整備が求められる。

(富山市)

- ・居住推進の助成(鉄軌道駅勢圏 半径500m、バス停圏 半径300m)

〈都心地区〉

業者向け:100万円/戸、市民向け50万円/戸 654件、1,242戸(H17.7~H25.3)

〈公共交通沿線〉

業者向け:70万円/戸、市民向け30万円/戸 362件、804戸(H19.10~H25.3)

③「街のステーション」として、駅を多機能化・拠点にした地域振興

(保育所の併設、公共施設との連携(市役所・図書館の出張所など)、移動販売スペースの設置など)

駅ごとにどういう機能が担えるか、近隣に住宅地があるかなどを検討して、それぞれに個性を持たせて地域振興を行うべきである。

例えば、地域商店による駅での移動販売を行えば、駅に行くことが日常の移動手段だけでなく、買い物を目的として立ち寄るきっかけになる。また、図書館の本を駅で返したり、予約していた本を受け取ったりできると便利であり、電子書籍の貸出などをしてもよいと思う。福井は共働きが多く、駅構内に託児所があると、母親が電車を利用するきっかけになる。

(福井鉄道)

- ・北府駅を愛する会を地元市民が作ってくれた。駅のエントランスを利用して、教室の発表の場や仁愛大学生の発表の場として活用し、駅を愛する取り組みが行われている。

(しなの鉄道)

- ・経費削減のため、駅舎運営を委託する場合もある。委託先は主に市町村。駅員の採用も任せる。4つの新駅はすべて委託駅である。
- ・魅力ある駅にするには、まちづくりの核として「街のステーション（鉄道の駅機能以外にも、情報発信、地域住民の交流の場）」機能を担うとよい。この場合、鉄道会社よりも、NPO・市町村が運営した方が効果的である。
- ・戸倉駅で地域と連携した朝市の実施。

(IRいしかわ鉄道)

- ・各駅の管理について、津幡駅は3セク会社直営、東金沢・森本は引き続き委託することとなる（委託先は未定）。倶利伽羅は無人駅。現行のJRの体制を踏まえたものである。

(あいの風とやま鉄道)

- ・駅の管理については、円滑な引継ぎ等のため、開業時においては、現在のJR西日本の社員配置駅等の管理形態を継続するが、普通列車中心の運行となるため、社員配置駅等において要員数や営業時間を見直す。
なお、駅の管理体制については、開業後の利用状況等を踏まえ、より効率的な方法等について検討を進める。

④ 中心市街地の商業機能と連動した活性化

福井の顔である中心市街地と公共交通の結びつきは重要である。地域住民による日常利用を目的にするだけでなく、中心市街地の商業施設も並行在来線を活用して街の活性化を図っていくことを再認識することも重要である。

(7) 地域鉄道・バスを含めた市内交通網の再構築

- ・新たな需要創出のため、並行在来線を含む各鉄道が**相互乗り入れ**を行う。
- ・福井市の南北は鉄道が結んでおり、東西移動はバスが担っている。しかし、現状、バスで東西移動をする際は福井市中心市街地で乗換えが必要となるので、**ここを乗り換えなしで結ぶバス路線**を整備する。
- ・バスは道路渋滞の影響を受けるので、**運行遅延の緩和**を図る(「多頻度運行」「専用レーンの配備」など)。
- ・観光客の時間的制約を解消するため、観光地までの**直行バス**を運行する。
- ・長距離移動を担う並行在来線・福井鉄道・えちぜん鉄道・路線バスと、それら主要駅・停留所から運行するバスがそれぞれ**役割分担**を行う(「幹と枝の関係」)
- ・駅・停留所からの近距離移動を担う**自転車の活用**を図る(「レンタサイクル制度の充実」「各公共交通機関への自転車持ち込み」など)。

○鉄道利用について

①各鉄道の相互乗り入れ

今後、えちぜん鉄道と福井鉄道は相互乗り入れを行うが、同様に並行在来線とえちぜん鉄道・福井鉄道が乗り入れることで新たな需要創出の可能性はある。例えば、福井鉄道ベル前駅(赤十字病院前駅)とJR越前花堂駅付近で福井鉄道と並行在来線が相互乗り入れを行う。並行在来線は郊外からの輸送を担い、福井鉄道の軌道区間はピストン運行を行って、街なかでの移動専用とする。

また、福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れが実現すると南北への移動、越前武生から坂井市三国までが一本で繋がるが、例えば福鉄赤十字病院前駅と越前花堂駅が繋がると越美北線を利用し、大野から三国までの東西移動も可能になる。

(これらの相互乗り入れに際して、電化方式・電圧が異なるなどの課題はあるものの、例えばディーゼル列車を活用すれば、線路幅が同じである区間は乗り入れることが可能となる。)

○バスについて

②福井市の東西地域を乗り換えなしで結ぶバス路線の整備

福井市中心部から東西にバス路線は伸びている。しかし、福井市東部から西部に行く場合、中心部での乗り換えが必要となる。料金も初乗り運賃が二重でかかり、サイン不足などで乗り継ぎの方法が分かりづらく、待ち時間なども問題である。中心部でバスを乗り換えることなく、東西を直結させるような路線が必要である。

「福井市東部」 ⇄ (「中心部」経由) ⇄ 「福井市西部」

また、直行路線として環状線を設置するのも方法のひとつである。

“短い距離を頻度良く”がポイントであり、バスに限らず、オンデマンドタクシーなども活用すると良い。

③バス運行遅延の緩和を図る取り組み（「多頻度運行」「専用レーンの配備」など）

バスは鉄道と比べて、道路の混雑状況に左右されるため、運行が遅れる場合がある。これらを緩和するため、「バスを待つのも苦にならないような待機場の整備（買い物ができるなど）」（バスよりも小型車両の活用も考慮して）多頻度運行」「定時性確保のための専用レーンの設置と周知徹底」「優先信号設置」などの取り組みを行うとよい。

（金沢市）

- ・バスが通る基幹道路にバス専用レーンを設置。片町—武蔵が辻（土日祝日 15:00～18:30、平日 7:30～9:00、17:00～18:30）。バス・実車タクシー・4人以上乗車のマイカー・原付・二輪車のみ走行可能。これによりバスの定時性は確保されている。また、長年実施されているので、市民にも浸透し、一定の遵守はなされている。



バス専用レーン



兼六園シャトルバス

④目的地までの直行バス運行

福井駅前から観光地等の主要目的地に向かう直行バスを運行することで、利便性を高める。（例えば足羽山から一乗谷のルートは、3時間コースなどの食事付きの「はとバス」的な運行が良い。）

また、観光地に行く場合、事前情報として鉄道やバスの時間帯を検索できると利用者が増加する。鉄道と路線バスを組み合わせた検索が一般的な路線検索サイト（ジョルダン等）でできると良い。

⑤地域鉄道の主要駅等に接続するフィーダーバスの整備

幹線（南北一鉄道、東西一主要バス路線）の各駅・停留所に接続するフィーダーバス（鉄道等と接続し、支線の役割をもって運行される路線バス）を走らせると、運行本数も増やせて利便性も上がる。

バスは鉄道と比べると、定時性に若干欠け、長距離輸送には向かない面がある。反面、鉄道よりもきめ細かいルートを組むことができる。そこで、鉄道とバスがそれぞれの長所をいかす形で役割分担を行う。また、バスの移動距離が短くなる分、高頻度運行にもつながる。（ただし、バス・鉄道間の乗り替えにより、コスト面で悪影響が出ないように、共通運賃制度等が整備されるとより良い。）

東西バス路線を考える場合、既存の病院、SC などには駐車場もあるので、フィーダーの拠点にすることも検討したい。

（福井鉄道）

- ・田原町と麻生津を結んでいたバス路線 麻生津線は鉄道 福武線と並行して走り、赤字であった。現在は廃線にして拠点駅を中心にしたフィーダバス3路線に分割した（麻生津駅を中心にした麻生津循環線、ベル前駅を中心にした清明循環線、赤十字前駅と赤十字病院駅を結ぶ赤十字病院線）。

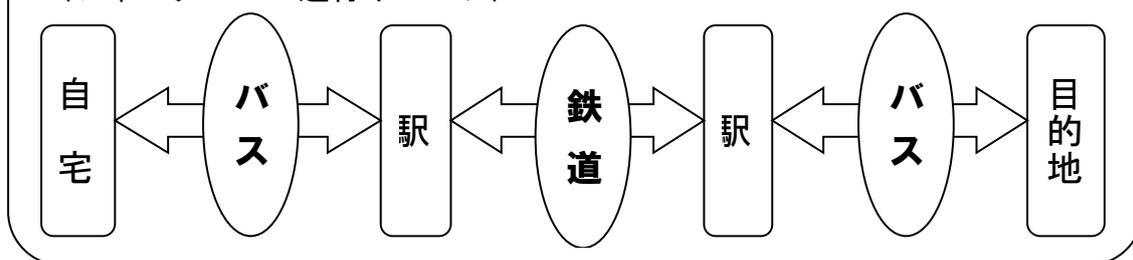
それぞれの拠点を結ぶのは鉄道であるが、そこから先はバスが担っている。バスの本数が少なく不便だったのが、鉄道とバスの連携が図られたことで利便性が高まり、高齢者の買い物・通院に役立っている。

福鉄赤十字前駅と赤十字病院間は歩くには距離があるため需要が多く、シャトルバスを運行したところ、赤十字前駅で乗降する鉄道利用者が増えた。

赤十字病院線と麻生津循環線は月 1,700～2,000 人、清明循環線は平成 24 年 10 月にできたばかりなので月 800 人の利用者である。

- ・鯖江の福鉄神明駅では路線バスと鯖江市が運営するコミュニティバスが乗り入れて拠点となっている。
- ・鉄道とバスの統一チケットを導入し、運賃を抑えており、利用客数は増え続けている。運行本数も赤十字シャトルバスは依然の体系と比べると増えている。
- ・車で目的地へ行っていた人が、一日フリー券を使って駅に車を止めて鉄道に乗って行くように行動パターンが変化してきている。

（フィーダーバス運行イメージ）



○その他、補完的な交通について

⑥レンタサイクル制度の充実

中心市街地周辺におけるレンタサイクル制度を充実することで、街なかを移動しやすくする。これにより、車利用や街なか駐車場の減少につながる。

レンタサイクル制度の存在を周知するため、積極的なPR策も大事である。

(金沢市)

- ・ レンタル自転車「まちなり」は金沢市中心部に18ヶ所ポートを設置。
- ・ 貸出のための登録はICチップが組み込まれたカード(キャッシュカードなど)で簡単に行える。
- ・ 基本料金は200円、30分以内利用なら追加料金なし。市内主要部の移動ならば30分かからないため、追加料金なしで利用可能。
- ・ 観光客の利用が7~8割。
- ・ 指定管理者制度で民間が業務を担っている。このため、地域のイベント開催と連動した利用促進策がとられるなど、よく活用されている。富山もレンタル自転車を行っているが、観光客数が金沢と比べて少ないため苦戦している。(「まちなり」のポートを見学したところ、16台のうち10台使われていた。利用登録できる機器では各ポートの空き台数情報なども分かる。)



レンタル自転車「まちなり」



「まちなり」利用登録機

⑦各公共交通機関への自転車持ち込み

えちぜん鉄道で実施されているように、自転車を公共交通に持ち込むことができると、自宅からの交通手段が確保され、利便性が増す。

(8) 広報周知

- ・地域住民が参画意識を持って、地域に愛される並行在来線となるため、コーポレートマークのデザインや会社名を公募する。
- ・説明会などを通じて並行在来線の周知徹底をして、地域住民の意識を高める。
- ・県内交通機関が全て掲載された HP、パンフレットの作成等を行う。

①並行在来線の会社名の公募およびコーポレートマークの作成

地域に愛されるべく、地域住民が参画意識を持つため、会社名やコーポレートマークのデザインを公募する。(自分たちの鉄道という意識づけ)

②並行在来線に関する周知徹底と地域住民の意識高揚

沿線の地域や企業で説明会を開催して、並行在来線会社の基本方針・今後のあり方などについて理解を促す。また、「将来の乗客」となる子供たちにも、学校での出張講義などを通して、公共交通の重要性・利便性を PR することで、利用促進を図る。

さらに、駅を地域コミュニティの情報発信・情報交換の場とするためにも、積極的な活用を呼びかけるべきである。

③利用者目線での広報（県内交通機関が全て掲載された HP、パンフレット作成等）

乗継の利便性向上を図るため、県内公共交通機関の路線などが掲載された HP・パンフレットを作成する。

4. 並行在来線活用対策一覧表

	分野	活用法	重要度
1	運行	適正ダイヤの設定と運行本数増	☆☆☆
2		パターンダイヤ設定(一定間隔での周期的な運行)	☆☆
3		快速列車の運行	☆☆☆
4		新駅設置(森田—福井間など)	☆☆☆
5		駅を交通結節の拠点とするためのバス停留スペース確保	☆☆
6		並行在来線(北陸本線)の小浜線乗り入れ(嶺北嶺南の一体化)	☆
7	運賃	運賃アップの抑制(石川と同水準を目安)	☆☆☆
8		他県にならない独自の運賃設定(現状よりも下げて、利用者増を図る)	☆
9	地域連携・サービス向上	地域に根差したサポート団体の設置	☆☆☆
10		マイレール・マイトレイン意識の醸成と地域住民との交流・連携	☆☆
11		接客サービス(アテンダント事業など)の徹底	☆☆☆
12		高齢者ボランティアの駅スタッフへの活用	☆
13		企画切符(通勤・通学・通院・買い物に関する定期券やセット切符)の販売	☆☆
14		駅へのアクセス向上(パークアンドライドの駐車場整備など)	☆☆
15		地場産素材・伝統工芸の電車・駅構内への活用	☆☆
16		駅・車両内での快適性の確保とバリアフリー化	☆☆☆
17	他公共交通機関との連携	北陸3県の並行在来線会社の一体運行(一体経営)	☆☆☆
18		公共交通機関における共通運賃制度の導入	☆☆☆
19	観光	交通機関と観光地(施設)が一体となった演出(観光コース設定)	☆☆
20		「おもてなし」溢れる案内サービスの実践とサイン(看板)の充実	☆☆
21	まちづくり	沿線への公共施設等の再配置(利用者のライフスタイルへの適合)	☆☆
22		駅周辺・沿線への居住促進、支援制度の充実	☆☆☆
23		「街のステーション」として、駅を多機能化・拠点にした地域振興	☆☆☆
24		中心市街地の商業機能と連動した活性化	☆☆
25	市内交通網の再構築	各鉄道の相互乗り入れ	☆☆
26		福井市の東西地域を乗り換えなしで結ぶバス路線の整備	☆☆☆
27		バス運行遅延の緩和を図る取組み(「多頻度運行」「専用レーンの配備」など)	☆☆
28		目的地までの直行バス運行	☆
29		地域鉄道の主要駅等に接続するフィーダーバスの整備	☆☆
30		レンタサイクル制度の充実	☆
31		各公共交通機関への自転車持ち込み	☆
32	広報周知	並行在来線の会社名の公募およびコーポレートマークの作成	☆☆
33		並行在来線に関する周知徹底と地域住民の意識高揚	☆☆☆
34		利用者目線での広報 (県内交通機関が全て掲載されたHP、パンフレット作成等)	☆☆

おわりに

「並行在来線」というと、“～問題”あるいは“～対策”といった言葉が連想されることが多く、一般的なイメージは「お荷物交通機関」の出現といったところであろうか。確かに、それまで特急列車の収入で維持されてきた在来線の列車の運行が、厳しい運営環境にあることが白日の下にさらけ出されるという点では、大変な問題であり、何らかの対策を講じなければならないことは事実であろう。

しかし、冷静になってよく考えてみると、新幹線が開通することで、以前にも増して公共交通機関利用の基礎環境は大きく向上しているはずである。すなわち、在来線上のローカル列車の役割は、新幹線が出来ることで重みを増していることはあっても、軽々しくなっていることは無いはずである。北陸本線のように毎時往復5本も6本も特急が走っているような幹線では、それまで地元のニーズをローカル輸送に十分に反映することができなかった。だが、新幹線開業により特急列車の運行から解放されるインフラの余裕は、今後はローカル輸送の質の向上に振り向けることが可能になる。

この千載一遇とも言える地域公共交通環境の大転換を利用して、地域全体の交通網のサービスレベルの底上げや、新幹線開通の便益を享受するためのまちづくりに活用しない手は無い。本報告書は、そのような新たな地域交通の幹線としての並行在来線を活用し、公共交通ネットワーク全体、あるいは関連するまちづくり等の目指すべき方向性を示したものである。

今後は、本報告書に記された各種の施策について、市民、県民の理解を得ながら、具体的な行動に移す段階になろうかと思われる。福井県下に新幹線が開業するまでに時間があるように思えるが、都市計画や交通計画の実現には決して長くなく、早期の取組みが求められる。

平成 26 年 3 月

並行在来線活用研究会 座長 波床 正敏
(大阪産業大学 工学部 教授)

《資料編》

1. 「並行在来線活用研究会」活動内容
2. 視察・ヒアリング内容
3. 企画切符参考事例

1. 「並行在来線活用研究会」活動内容

(1) 委員名簿

(順不同、敬称略)

	役職	所属	所属役職	氏名
1	座長	大阪産業大学 工学部	教授	波床 正敏
2	副座長	福井大学 大学院工学研究科	准教授	川本 義海
3	委員	えちぜん鉄道(株)	社長	豊北 景一
4	委員	京福バス(株)	社長	天谷 幸弘
5	委員	(株)JTB中部福井支店	支店長	山碕 忠史
6	委員	シャープ事務機福井販売(株)	社長	玉木 誠
7	委員	西武福井店 (株)そごう・西武	店長	豊田 隆信
8	委員	福井鉄道 (株)	社長	村田 治夫
9	委員	(有)ホテルあけぼの	社長	清水 嗣能
10	委員	福井商工会議所	常務理事	宮崎 和彦

※オブザーバー (国土交通省中部運輸局福井運輸支局、福井県)

(2) 活動内容

①研究会・視察

(第1回(視察))

日 時：平成25年1月30日(水)～31日(木)

視 察 先：長野県庁、しなの鉄道(株)等

参加人数：委員5名、事務局2名

(第2回)

日 時：平成25年2月19日(火)10:30～12:30

場 所：福井商工会議所ビル 会議室B

参加人数：委員9名、オブザーバー2名、事務局3名

内 容：・「二次交通事例視察(長野県)」報告
・福井県及び他県(石川・富山・長野)における在来線の現状
・今後の進め方

(第3回)

日 時：平成25年4月4日(木)13:30～15:30

場 所：福井商工会議所ビル 会議室G

参加人数：委員9名、オブザーバー2名、事務局3名

内 容：・並行在来線の活用策(総論)
・並行在来線の経営方針
・並行在来線の運行・運賃

(第4回)

日 時：平成25年4月26日(金)14:30～16:30
場 所：福井商工会議所ビル 会議室G
参加人数：委員10名、オブザーバー2名、事務局3名
内 容：・並行在来線の運行・運賃
・並行在来線のサービス向上

(第5回)

日 時：平成25年5月24日(金)13:30～15:30
場 所：福井商工会議所ビル 会議室D
参加人数：委員7名、オブザーバー2名、事務局3名
内 容：・並行在来線の地域連携・サービス向上
・並行在来線と他の公共交通機関との連携

(第6回)

日 時：平成25年7月2日(火)13:30～15:30
場 所：福井商工会議所ビル 会議室D
参加人数：委員8名、オブザーバー2名、事務局4名
内 容：・並行在来線における観光面での取組み
・並行在来線におけるまちづくり面での取組み

(第7回)

日 時：平成25年8月9日(金)13:30～15:30
場 所：福井商工会議所ビル 会議室D
参加人数：委員10名、オブザーバー2名、事務局3名
内 容：・並行在来線各駅の概要
・市内交通網の再構築について

(第8回)

日 時：平成25年9月26日(木)13:30～15:30
場 所：福井商工会議所ビル 会議室G
参加人数：委員9名、オブザーバー2名、事務局2名
内 容：・市内交通網の再構築について

(第9回)

日 時：平成26年1月31日(金)13:30～15:30
場 所：福井商工会議所ビル 日本政策金融公庫会議室
参加人数：委員9名、オブザーバー2名、事務局3名
内 容：・並行在来線活用研究会報告書(案)について

②県外ヒアリング

(石川)

日 時：平成 25 年 4 月 18 日 (木)

視 察 先：石川県庁、金沢市役所

参加人数：事務局 2 名

(富山)

日 時：平成 25 年 4 月 22 日 (月)

視 察 先：富山県庁、富山市役所

参加人数：事務局 2 名

2. 視察・ヒアリング内容

(1) しなの鉄道株(平成25年1月31日現在情報)

【会社概要】

〔設立〕平成8年5月1日

〔開業〕平成9年10月1日(北陸新幹線開業時)

〔資本金〕23億6,445万円

〔株主〕27法人(県、沿線市町、経済団体、金融機関、関連企業)

・長野県が全体の3/4を出資。

〔営業区間〕軽井沢―篠ノ井間(65.1km)

【JR】篠ノ井―長野間(9.3km)は直通乗り入れ

〔車両数〕45両

〔駅数〕19駅(直営駅9駅、委託駅7駅、共同使用駅1駅、無人駅2駅)

・経費削減のため、駅舎運営を委託する場合もある。委託先は主に市町。駅員の採用も任せる。魅力ある駅にするには、まちづくりの核として「街のステーション(鉄道の駅機能以外にも、情報発信、地域住民の交流の場)」機能を担うとよい。この場合、鉄道会社よりも、NPO・市町が運営した方が効果的である。新駅はすべて委託駅である。

〔社員数〕221名(平成24年4月1日現在)

〔輸送人員〕1,224万人(H10)⇒1,004万人(H23)【開業時比 82.1%】

〔輸送密度〕8,780人/日km(H10)⇒6,813人/日km(H23)【開業時比 77.6%】

〔役員〕〈取締役会長〉加藤久雄氏((社)長野県商工会議所連合会会長)

〈代表取締役社長〉藤井武晴氏 他

〔沿革〕

平成2年12月24日	整備新幹線の着工等についての政府・与党申し合わせ
平成3年2月1日	並行在来線沿線市町会議
7月29日	並行在来線の取り扱いについて、県とJR東日本とが合意
8月30日	長野県第三セクター鉄道検討協議会設立
平成8年5月1日	「しなの鉄道株式会社」発足
平成9年10月1日	開業
平成11年4月1日	「テクノさかき駅」開業
平成13年3月22日	「屋代高校前駅」開業
平成14年3月29日	「信濃国分寺駅」開業
平成21年3月14日	「千曲駅」開業
平成24年4月17日	北陸新幹線金沢開業に伴う長野―妙高高原の並行在来線経営引受決定

【決算状況（平成 23 年度）】

営業収益等	27 億 95 百万円（うち旅客収入 約 22 億 67 百万円）
営業費用等	26 億 79 百万円
経常利益	1 億 円
最終利益	2 億 9 百万円
繰越利益剰余金	<u>2 億 24 百万円</u>

※旅客収入は開業当時と変わっていないが輸送人員は減少。その分を運賃アップでカバー。

【経営状況の推移】

- ・開業当初から赤字決算が続く（平成 14 年度までの間：毎年約 2 億円～6 億円）
- ・開業からわずか 5 年目の平成 13 年度には債務超過に陥る
- ・平成 14 年度から経営改革に着手
- ・平成 16 年度、長野県から 103 億円余の公的支援。あわせて減損会計導入
- ・平成 17 年度、開業以来初めて黒字決算。これ以降 7 期連続黒字。平成 24 年度も黒字。
- ・開業以来、3 回の運賃改定を実施
- ・平成 22 年度決算において、累積損失の解消

【経営改革の実施状況】

①経費削減

- ・人件費削減

16 億 57 百万円（ピーク時：H11）⇒10 億 67 百万円（H23） △5 億 9 千万円 【35.6%減】

「列車ワンマン化・駅の委託化等による人員削減、退職社員の再雇用 等」

（開業当時、JROB+県+プロパー社員+私鉄出向社員等で構成。プロパー社員が徐々に増え主流である（平均年齢 33 歳と若い）。JR 出身は人件費が高く、経営を圧迫する。

（例）運転士の平均年間収入 開業時：700 万円（JR からの給料補助別）→現在：500 万円

②旅客収入以外の収入の増収策（構内営業料、広告料、旅行業等）

1 億 01 百万円（H10）⇒2 億 27 百万円（H23）+1 億 26 百万円 【2.25 倍】

「企画列車・有料快速の増発、駅遊休スペースを改造し店舗誘致、列車内に DVD 広告の新設等」

③旅客サービスの向上

「ホーム段差の解消（アテンダント事業は廃止）、通勤通学時間帯の列車増発 等」

【運行（所要時間・ダイヤ・運賃など）】

- ・列車本数 上り下りそれぞれ 44 本運行
- ・平時は 30 分おき、朝夕は 20 分おきに概ね運行。
- ・特急がなくなり、ダイヤ編成の自由度が上がったので、運行本数を増やした。しかし、新

幹線への乗り変わりのため、利用客は減少している。

- ・朝夕を中心に快速列車を上下それぞれ5本ずつ運行。

(長野→上田直通(18:28発、19:35発 計2本)、上田→長野直通(7:33発 計1本)の快速列車も含む。上田—長野間直通は運賃と別に乗車整理券200円が必要。所要時間は26分。)

- ・(乗降客が多い) 上田—長野間の運賃・所要時間比較

【しなの鉄道】 750円 40分

【長野新幹線】 1,410円 20分

- ・新幹線や他の鉄道の接続を考えると、ダイヤに定時性がなくなる。(観光客向けには良いが、通勤通学客には分かりにくくなる) 現在は必ずしも定時出発になっていない。

【イベント実施】

- ・他の公共交通機関との連携を図り共同で企画切符を発行。沿線周辺の観光マップ作成など。
- ・小諸が舞台であるアニメ「あの夏で待っている」に関するラッピング列車運行やフリー切符を発行した。
- ・戸倉駅で地域と連携した朝市の実施。
- ・今後、新規客開拓のために観光列車を検討。沿線市町から補助を受けるための交渉を行っている。ほとんどの自治体が協力的である。
- ・会社のイメージキャラクター作りも検討。

【今後の経営課題】

①旅客収入の増加が見込めない

- ・平成23年度は若干回復の兆しが見られたものの輸送人員の減少傾向に歯止めがかかっていない。沿線人口の減少、マイカーへの移行(保有台数も多いため)が一因である。
- ・少子高齢化が進む中、高齢者の取り込みが大事である。
- ・運賃は開業以来3回改定しており、JRが据え置中で、これ以上の運賃改定は、利用者の理解を得ることが難しい。

(運賃水準(対JR時比): 定期外1.24倍、通勤定期1.49倍、通学定期1.61倍)

②経費の増加が見込まれる

- ・老朽化した車両、設備の維持、更新のため、修繕費や設備投資の増加が見込まれる。平成25年度から車両更新を進める予定である。
- ・人件費は増加傾向となる見通し。

(社員年齢構成比 40歳以下71.5%、41~50歳15.4%、51~60歳4.5%、61歳以下8.6%
平均年齢 33歳)

【長野以北並行在来線（北陸新幹線金沢開業に伴う）】

〔経営主体〕 しなの鉄道株

〔経営区間〕 長野―妙高高原間（営業キロ 37.3 km、駅数 8 駅）

〔これまでの経過〕

平成 18 年度	長野以北並行在来線対策協議会設立（事務局：長野県）
平成 18～20 年度	需要予測調査・長期収支予測調査
平成 23 年 3 月	基本スキーム策定
平成 24 年 3 月	経営基本計画策定
平成 24 年 4 月	しなの鉄道株経営受け入れ決議
	本格的な開業準備作業

〔運行計画〕・妙高高原での折り返し運転を原則とし、長野―直江津間の直通運転は利用動向をふまえ新潟県と協議

- ・ JR 飯山線の列車の長野・豊野間への乗り入れを JR 東日本と協議
- ・ 現行本数を基本に行楽期等に臨時列車等を運行
- ・ 金沢延伸後の新幹線等ダイヤを踏まえダイヤ設定

〔営業計画〕・豊野駅は社員配置駅（直営駅）とし、他の駅は原則、地元市町等に運営委託

- ・ 運賃は、しなの鉄道と同水準
- ・ JR 線・新潟県並行在来線との近・中距離の乗車券の相互発売を協議
- ・ 地元と連携協力し企画列車を運行、企画・割引乗車券を発売、イベント開催

〔組織・要員計画〕・豊野駅に駅長を配置し各駅を一括管理

- ・ 要員を 60 人程度増員し、計画的に社員採用・養成
- ・ 円滑な開業に向け要員の派遣・受入れについて JR 東日本と協議

〔初期投資（約 36 億円）〕

- ・ 鉄道資産譲渡価格 35 億円（県が全額補助。当初試算額 70 億円の半額）
- ・ 車両価格 1 億円弱（5 編成 15 両）
- ・ 上下一体方式であるが、実質的には上下分離方式での運営。（？）資産購入は県が負担するが、しなの鉄道が保有し、メンテナンスなど行う。

〔JR からの支援（約 44 億円）〕

- ・ レールや架線の交換、駅舎補修などの鉄道施設整備（約 25 億円）
- ・ JR、しなの鉄道並走区間（長野―北長野）の電線などの分離（約 7 億円）
- ・ 金沢開業に合わせた観光キャンペーン（約 11 億円）
- ・ JR からしなの鉄道への出向者の人件費一部負担（約 1 億円）

⇒JR からの資産譲渡から支援分を差し引くと無償譲渡。

〔輸送密度〕 5,303 人／日 km（2005 年）→3,144 人／日 km（2045 年）

- 〔収支予測〕
- 【収入】（旅客運輸収入等） 9.1 億円（開業 1 年目）→ 8.6 億円（10 年目）
 - 【支出】（人件費等） 12.3 億円（開業 1 年目）→ 12.9 億円（10 年目）
 - 【収支】 ▲3.2 億円（開業 1 年目）→ ▲4.3 億円（10 年目）
- ・利用者数・採算的に厳しい。しかし、国からの支援が以前とは比べ増えているので、なんとか経営が成り立つと考えている。

【上田駅について】

- ・上田駅は JR・しなの鉄道・上田電鉄が乗り入れている。
- ・上田市は沿線最大の乗降数であり、交通結節点。上田、長野は企業数も多い。
11,000 人／日（しなの鉄道）—通勤通学（朝夕集中）
2,800 人／日（上田電鉄）—別所線
5,000 人／日（JR）
- ・上田駅周辺には通勤客向けの駐車場が多く整備されていた。
- ・真田幸村を推した観光を展開しており、真田家の旗印である「六文銭」があらゆる所に記されていた（バス路線図・バス停など）



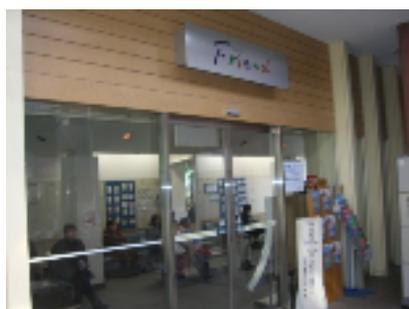
（JR 上田駅）



（上田駅（しなの鉄道・上田電鉄）



（しなの鉄道 切符売場）



（しなの鉄道 待合所）



（連絡通路（しなの鉄道・上田電鉄）



（バスターミナル）



(しなの鉄道 上田駅構内)



(バス路線図 (六文銭マーク付き))



(しなの鉄道上田駅ヒアリング)



(観光案内所)



(上田駅周辺立体駐車場)



(上田電鉄ラッピング列車運行表)



(真田幸村をPRする幕(上田駅前))



(物産販売所)

【その他】

- ・新駅設置 (4 駅設置済) は沿線市町からの要望にもとづき、建設費用も負担いただく。
- ・テクノさかき・田中駅は無料駐車場があり、自治体が管理している。常に満車状態である。無料駐車場を整備した駅の乗降客は多い。パークアンドライドを進めることが会社としての課題である (しかし、行政からの補助・支援が少ないため、なかなか進まない)
- ・地域公共交通再生を目的とした「地域公共交通活性化再生法 (H19 年施行)」を背景に、平成 22 年に沿線市町と「しなの鉄道総合連携計画」策定。これにより国からの補助を活用できる。計画内容は最終便の新幹線との接続確保、軽井沢観光客を沿線に誘客、駅舎改良、企画列車等。
- ・JR (売却する企業) としては財務的にも簿価での譲渡が基本であるが、受け入れる側としては並行在来線が利益を生まないということで切り離されるものは本来、資産価値はゼロと評価すべきである。この狭間で時間がない中、前例のない交渉が行われ、流されるまま簿価での譲渡となったのではないかと。この時の反省が長野以北在来線の交渉に役立った。(簿価の半分と JR から人件費などの支援となり、実質的には無償譲渡となった)

- ・長野一篠ノ井間はドル箱路線であり、この区間を譲渡して欲しいと JR とかつては交渉していたが、現在は運行に係る経費や技術的な問題上譲渡は困難という長野県の判断もあり、この問題は決着済みとしている。

長野以北在来線運行時には長野が発駅となるが、そこに営業拠点や独自の切符売場がないから弊害がある（JR の切符売場を借りて共同販売するしかない）現在も長野駅からの利用が最も多い。

- ・病院は沿線に少ない。駅近くに公共施設・病院等の誘致も必要（まちづくり的視点も大事）。
- ・乗車時、ドアを手動で開閉して車両に乗り込む仕組みとなっている。冬季の暖房効率、夏季の冷房効率を考慮し、JR 時代から半自動扱いとされている。（安全上、出発時には自動で完全に閉まる）



（しなの鉄道ヒアリング）



（しなの鉄道車両）



（しなの鉄道車内）

(2) 石川県並行在来線(株)(石川県庁内)

【経営計画】

- ・この区間は日常生活や経済活動に欠かすことのできない幹線区間と認識している。
- ・6月の株主総会において、増資して資本金20億600万円(県70%、市町2割、民間1割)。民間の出資は北陸電力、北國銀行、北陸鉄道など。
- ・社長は石川県OB(金沢競馬場の再建。金沢港運の経営に携わるなどの実績あり)副社長はJR西日本OB、運行面を担う。
- ・社名を公募し、並行在来線の周知・県民の意識醸成を図った(「IR いしかわ鉄道」)。社名変更に合わせて会社ロゴマークの公募を行い、平成26年1月に決定。今後、ロゴマーク等を目指す機会を増やすことで、マイレール意識の醸成につなげていく考え。
- ・国土交通大臣に平成25年12月6日に鉄道事業の許可申請を実施。許可の取得後、具体的な運賃、ダイヤ等を定めていく予定(国へ届出が必要)。

【運行計画】

- ・運行本数は(特急列車を除く。)は、現行本数の確保が基本。ダイヤ編成は、朝夕の通学や通勤などに配慮。富山方面の最終列車を遅くすることを検討(富山等からの来訪者が長く金沢に滞在できるように配慮する)。新幹線・特急との乗り継ぎに配慮する。
- ・JRへ新幹線開業後の和倉温泉行き特急列車の充実について知事が要請。在来線における観光列車等の運行と企画切符等の造成・販売についても要請。平成26年1月28日に、JRが七尾線特急列車6往復の維持を表明。七尾線特急列車(和倉温泉行き)は金沢から一部区間は3セク会社の路線を走ることになる。3セク会社は自前でこの区間(津幡・金沢間)で特急を運行することは難しい(乗務員の運用など)ので、JRに引き続き運行してもらおう。JRから特急料金・運賃を乗車人員・区間などで按分して受け取り、乗務員・車両の使用料を支払う。もし、この区間で事故など起きた場合、責任は第一義的には3セク会社が負う。
- ・金沢一富山間は両3セク会社が相互直通乗り入れを行う(普通列車乗客の98%が富山駅までで降車)。精算方法はこれからの検討課題。
- ・快速運行については、隣県から要望があるが、会社への影響についてまずは検証することが必要との考え。

【運賃】

- ・【開業5年目まで】〔通学定期〕据置き、〔通勤定期〕1.14倍、〔定期以外〕1.14倍
【6~11年目】 〔通学定期〕1.05倍、〔通勤定期〕1.19倍、〔定期以外〕1.19倍
【12年目(敦賀開業後)~】要検討。
- ・乗り継ぎによる運賃増も含めて負担増は現行比3割までに抑える。
- ・通学客が多い(調査によると、5年前と比べても増加傾向)。
- ・利用者の利便性向上のためのICカード乗車券導入は、JRの路線をまたぐ利用者が約5割

と極めて多いことから、JRと歩調を合わせて検討していくことが必要との考え。

【駅の管理】

- ・新駅設置について、具体的な要望は受けていない。
- ・駅に付設する駐車場は市町が担い、これから取り組む予定。津幡町が駐車場拡大する。
- ・金沢駅の構内レイアウトはこれから検討。券売機はJRとは別に設置する。金沢駅の管理・運営はJRが行うため、3セク会社は業務委託料を支払う。使用するホーム、改札の共有など運用方法については今後検討していく。
- ・各駅の管理について、津幡駅は3セク会社直営、東金沢・森本は引き続き委託することとなる（委託先は未定）。倶利伽羅は無人駅。現行のJRの体制を踏まえたものである。

【企画切符】

- ・利用者の利便性を考慮した企画切符の展開が重要。県、関係市町やJR等と協議しながら具体的な検討を進めていく。（石川県並行在来線経営計画では、検討例として買い物や映画鑑賞等をセットにした割引切符等を記載）

【観光】

- ・JR、県、市町村などが連携して、金沢駅の観光案内所等について検討している。
- ・金沢駅以外の沿線は観光という要素は極めて少なく、地域住民の交通手段としての役割が大。東金沢は住民が増えているが、居住促進については、会社というより自治体の取組みに左右されるところが大きいと考えている。

【組織】

- ・既にJRから社員9名が派遣されている。認可申請の手続き、JR等との調整などを担う。開業時には全体で70～80名の社員（JR出向者は50人程度）。運輸・技術のプロパー社員13名を既に採用し、現在、JRに派遣し、研修を行っている。先行の事例よりも早めの開業2年前に会社を設立した。自前で社員を採用し、養成していく必要性が生じたためである。

【その他】

- ・平成26年度中に事務所は県庁内からJR金沢支社ビルに移転する。
- ・金沢に指令所がある。当面は新潟・富山と共同で使用。富山が3県区間の全ての指令業務を担う。その委託料を2県は富山に支払う。3年目以降、石川はJRと連携した新たな指令システムを構築し、運行管理を行う。
- ・中京方面の利用者の利便性の確保から特急列車の乗り入れ（しらさぎなど）は必要と考えている。
- ・利用促進協議会は平成25年11月に設立。
- ・経営安定化基金30億円は県・市町などで負担。

(3) 金沢市役所

- ・新幹線開業を見据え、平成 19 年にバス交通を中心とした交通政策を策定。
- ・金沢駅西口広場のバリアフリー化に取り組む。(東口はバリアフリー化を終えている)
- ・金沢駅から香林坊に観光客などを誘導するために、いくつかのバスを走らせている。
 - ①「兼六園シャトルバス (まちなかシャトルバス)」

(運行主体：北陸鉄道、運行日：毎日、運賃：休日 100 円、平日 200 円、1 時間に 3 本運行。)
 - ②「まちバス」

(運行主体：TMO、運行日：土日祝日、運賃：100 円、買い物客向け。商店街にもまわる。)
 - ③「城下町周遊バス (観光バス)」

(運行主体：北陸鉄道、運行日：毎日、運賃：200 円、1 時間に 5 本。)
- ・既存のフリーパス券 (500 円/日) ですべてカバーできる。(まちバスは対象外)
- ・金沢駅内に路線バス・シャトルバスの観光地 (6ヶ所) 別の誘導サインを平成 25 年度中に設置予定。この観光地 6ヶ所 (兼六園など) でバス乗客の 9 割カバーできる。初めて訪れる町でバスが利用しにくいという課題を解決する取り組みである。
- ・各交通機関が一緒に掲載されたパンフレットを作成予定。配布場所は金沢駅・切符売場・ホテルなど。同時に観光協会 HP にも掲載予定。現在から目的地までの地図・交通機関ルート・時刻表などをあわせて表示。
- ・レンタル自転車「まちなか」は金沢市中心部に 18ヶ所ポートを設置。貸出のための登録は IC チップが組み込まれたカード (キャッシュカードなど) で簡単に行える。基本料金は 200 円、30 分以内利用なら追加料金なし。市内主要部の移動ならば 30 分かからないため、追加料金なしで利用可能。観光客の利用が 7~8 割。指定管理者制度で民間が業務を担っている。このため、地域のイベント開催と連動した利用促進策がとられるなど、よく活用されている。富山もレンタル自転車を行っているが、訪れる観光客数が金沢と比べると少ないため苦戦している。

(「まちなか」のポートを見学したところ、16 台のうち 10 台使われていた。利用登録できる機器では各ポートの空き台数情報なども分かる。)
- ・ベビーカーのレンタルも行っている。
- ・金沢でも LRT 導入を検討してきたが、方向性は定まっていない。
- ・バスが通る基幹道路にバス専用レーンを設置。片町一武蔵が辻 (土日祝日 15:00~18:30、平日 7:30~9:00、17:00~18:30)。バス・実車タクシー・4 人以上乗車のマイカー・原付・二輪車のみ走行可能。これによりバスの定時性は確保されている。また、長年実施されているので、市民にも浸透し、一定の遵守はなされている。
- ・バスは主要な路線でパターンダイヤを導入しているが、一般バス路線ではまだ導入されていない。新幹線開業後、これにダイヤを合わせることも検討する。

(4) 富山市役所

- ・「人口減少・高齢化」「全国2位の自動車保有数 ※富山県（1位は福井県）」「移動における自動車分担率が最も高い」など背景に、富山の公共交通利用は減少する。（特に路線バスは20年間で70%減少）
- ・富山市は地理的特性等により、市街地が拡散しDID内の人口密度は県庁所在地で最も低い。
- ・課題は「車を使えない人にとって極めて生活しづらい街」「割高な都市管理の行政コスト」「都心の空洞化による都市全体の活力の低下と魅力の喪失」が挙げられる。
- ・そこで、将来的に持続可能な都市であり続けるため、鉄軌道など公共交通を活性化し、沿線に都市機能等を集積させる「コンパクトなまちづくり」を推進している。
- ・富山市が目指しているのは「お団子（徒歩圏）と串（一定以上のサービス水準の公共交通）」による集約型の都市構造。
- ・富山市では公共交通が便利な地域（都心地区及び公共交通沿線地区）の居住人口の割合を約28%（H17）→約42%（H37）まで引き上げることを目標にしている。（H25は32.2%）
- ・今後の動きとして、「北陸新幹線開業（平成26年度）」「在来線の富山駅における高架化（平成28年度）」「LRTの富山駅高架下での南北接続（平成30年度）」。
- ・居住推進の助成（鉄軌道駅勢圏 半径500m、バス停圏 半径300m）
（都心地区）業者向け：100万円／戸、市民向け50万円／戸 654件、1,242戸（H17.7～H25.3）
（公共交通沿線）業者向け：70万円／戸、市民向け30万円／戸 362件、804戸（H19.10～H25.3）

【ポートラム<運行主体：富山ライトレール(株)>（旧JR富山港線）】

- ・運行：30～60分ごと→15分ごと
- ・始発・終電：5時台・21時台→5時台・23時台
- ・駅数：9駅→13電停
- ・客数：平日2.1倍、休日3.6倍。日中の高齢者利用が増加。
（利用者内訳：約25%が自動車・バスから転換、新規客20%）
- ・車両の低床化、ICカード乗車券発行、アテンダント配置、フィーダーバスとの接続、パークアンドライド駐車場2ヶ所（敷地がないため、2ヶ所しかない）
- ・沿線住宅着工は1.29倍（富山市全体は0.8倍）
- ・富山ライトレールのICカード「パスカ」と富山地方鉄道の「えこまいか」は相互利用可能。「パスカ」では駐車場（1箇所のみ）の利用料金も支払い可能。また、市職員の職員証や富山大学の学生証もICカード化し、えこまいか機能を付加。さらに、ICカードでライトレールまたは市内電車に1日3回乗車すると、4回目以降は無料で乗車できるサービスを導入。（利用促進と街なかの回遊性向上につながる）
- ・当時、新幹線開業を控えてJR富山港線の在り方について検討されていた。こうした中、富山市がJRから富山港線を簿価で買い取る。（ただし、JRから10億円の寄付を頂く）
- ・富山ライトレールはパターンダイヤ。セントラムはパターンダイヤではないが、本数が多い

いので、待ち時間は少ない。

- ・富山ライトレールの収支は黒字。

【セントラム<運行主体：富山地方鉄道>（環状線）】

- ・路面電車事業では日本初の上下分離方式を導入。（市が軌道整備・車両購入、民間が運行）
- ・車両・電停等をトータルデザインしている
- ・富山ライトレールと同型車両
- ・客数：平日 1.42 倍、休日 1.33 倍（買い物・飲食目的の客が増加）
- ・セントラム利用客は車での来街者に比べて、滞在時間・来街頻度・消費金額が多い。
- ・富山市が発行する「おでかけ定期券（ICカード）」は、路線バス・電車・セントラム・ポートラムなどを1回100円で乗車できる。ただし、路線バス及び電車は乗降バス停及び駅の指定あり。利用対象は65歳以上で、9～17時の利用に限る。1日平均2,370人利用。
- ・軌道部分の電停間は200～300m。
- ・ICカード利用の場合、セントラム・ポートラム：200円→170円、路線バス、電車は10%割引などプレミアムが付く（差額は事業者が負担）。
- ・高齢者の外出機会が増加するとともに、若者の休日の市内電車利用も増加傾向にある。



建設中の富山駅



セントラム車両



セントラム電停



3. 企画切符 参考事例

(※会社名については、えちぜん鉄道・福井鉄道・並行在来線会社の区別のみを記載(共同切符についてのJRなどは記載していない))

会社名※	切符名	内容	金額	主な用途	備考
えちぜん鉄道・福井鉄道	福井鉄道・えちぜん鉄道 共通1日フリーきっぷ	土曜日・日曜日・祝日に福井鉄道とえちぜん鉄道を利用する際、両鉄道が1日乗り放題の切符。それぞれの鉄道会社のフリー乗車券を1枚ずつ購入するより大人で100円お得。また、1枚ですむから便利。 【有効期間】1日	1,200円(大人)	通勤・通学・買い物・通院	
えちぜん鉄道	湯ったりきっぷセット券	割引往復乗車券+割引入浴券1枚 【対象施設】 勝山温泉センター水芭蕉、北陸芦原温泉セントピアあわら、三国温泉ゆあぽーと	【割引率】 ・往復乗車券2割引 ・入浴券3～5割引	観光	
えちぜん鉄道	永平寺セット券	大本山永平寺拝観料と、永平寺までのバス料金、えちぜん鉄道の福井駅～永平寺口駅往復きっぷをセットにした、「永平寺セット券」(平日限定)	2,100円(大人)	観光	
えちぜん鉄道	イーコイきっぷ	電車一日フリーきっぷ+バス往復+昼食+お風呂付きのセット券。(平日限定) 【対象施設】港のホテル、休暇村 越前三国、リライム、スキージャム勝山	2,800～2,900円(大人)	観光	
えちぜん鉄道	えちぜん鉄道deあわら温泉	電車フリーきっぷ(2日間有効)+あわら温泉宿泊割引クーポン(1,000円)のセット券	2,000円(大人)	観光	
えちぜん鉄道	一日フリーきっぷ	1日フリー乗車券	800円(大人)	観光・買い物	
えちぜん鉄道	春・夏・冬休み 親子フリーきっぷ	春・夏・冬休み期間限定の親子フリーきっぷ	1,200円 (大人1人+子供1人)	観光	
福井鉄道	ラッキー1日フリー乗車券	越前市・鯖江市・福井市在住の65歳以上70歳未満の方限定の1日フリー乗車券。 【有効期間】1日	500円	通勤・買い物・通院	
福井鉄道	ハッピー1日フリー乗車券	越前市・鯖江市・福井市在住の70歳以上の方限定の1日フリー乗車券 【有効期間】1日	400円	通勤・買い物・通院	
福井鉄道	電車DEランチ券	豪華なホテルランチ付きの1日フリー乗車券。福鉄電車が1日乗り放題。結婚記念日やバースデープレゼントなどの贈り物に最適。	2,000円(大人)	観光	
福井鉄道	電車DE温泉券	1日フリー乗車券と天然温泉入浴券とお食事券がセットになった乗車券。福鉄電車が1日乗り放題。	1,500円(大人)	観光	
福井鉄道	フライデーフリーパス	金曜日専用の月極フリー乗車券。販売金額の10%を「福井県しあわせ基金」に寄付。	1,200円(1ヶ月) 3,300円(3ヶ月) 6,000円(6ヶ月)	その他	
肥薩おれんじ鉄道	いきいきシルバー定期	65才以上のお客様を対象にした定期券	割引率は平均約8割 (学割と同じ)	通勤・買い物・通院	
IGRいわて銀河鉄道	IGR・バス乗継通勤定期券	列車とバスがセットになったオトクな乗継通勤定期券。		通勤	

3. 企画切符 参考事例

(※会社名については、えちぜん鉄道・福井鉄道・並行在来線会社の区別のみを記載(共同切符についてのJRなどは記載していない))

会社名※	切符名	内容	金額	主な用途	備考
IGRいわて銀河鉄道	すごe-きっぷ	IGRと岩手県交通・岩手県北バスでは、列車とバスを乗り継いで利用できる便利でお得なきっぷを発売。系列会社でない鉄道とバスの乗継割引は全国的にも大変珍しい試みである。	最大20%割引	通勤・通学・買い物・通院	
肥薩おれんじ鉄道	JR・おれんじぐるりんきっぷ	片道はJR九州(九州新幹線など)、片道は肥薩おれんじ鉄道を利用するおトクな割引キップ。肥薩おれんじ鉄道区間は乗降フリーのため、沿線観光に最適である。 【使用例】 [行き]熊本→(JR九州新幹線自由席)→鹿児島中央 [帰り]鹿児島中央→(JR九州新幹線自由席)→川内→(肥薩おれんじ鉄道)→八代→(JR特急自由席)→熊本 【有効期間】2日間	4,000円～8,000円	観光	JR九州新幹線自由席料金(熊本→鹿児島中央)は6,250円(片道)。
肥薩おれんじ鉄道	1日フリー乗車券	1日何度でも乗り降りできて、どこまで乗っても定額な乗車券。	2,800円(大人)	観光	
しなの鉄道	軽井沢フリーパス	しなの鉄道(軽井沢～小諸間)と軽井沢地区のバスに乗り降り自由なフリーパス。	2,500円(1日券)	観光	
しなの鉄道	軽井沢・別所温泉フリーきっぷ	しなの鉄道線(軽井沢～上田)と上田電鉄別所線(上田～別所温泉)に乗り降り自由なフリーパス 【有効期間】1日	1,800円(大人)	観光	
しなの鉄道	軽井沢・小布施・湯田中フリーきっぷ	しなの鉄道線(軽井沢～篠ノ井)、長野電鉄全線(長野～湯田中)、JR信越線(篠ノ井～長野)、長電バス(屋代・須坂線)に乗り降り自由なフリーパス 【有効期間】2日間	3,500円(大人)	観光	
肥薩おれんじ鉄道	4ヤングきっぷ	4枚回数券タイプ(中高生限定)	(例:八代→水俣 往復2名利用の場合) 4,880円→3,660円	通学・買い物	
IGRいわて銀河鉄道	Campassプラス (キャンパスプラス)	会員登録した大学生限定の1年間通学できるお得な「学年定期券」。いわて銀河鉄道沿線だけでなく、岩手県交通の路線バス(滝沢駅前～岩手県立大学～盛岡大学間)と一緒に利用できる乗継定期券。		通学	
IGRいわて銀河鉄道	中学生往復半額きっぷ	中学生向け、往復運賃が半額	割引率は5割引	通学	
IGRいわて銀河鉄道	あんしん通院きっぷ	「IGR地域医療ライン」のための「あんしん通院きっぷ」を発売。 金田一温泉駅～岩手川口駅の各駅から盛岡方面へ通院される方やその介護者の方が利用いただける往復割引乗車券。 【対象者】 岩手町・一戸町・二戸市の各駅から盛岡方面へ通院される方及びその介護者の方1名。	割引率は約2～4割引	通院	タクシーとも連携(タクシー代割引)する。
IGRいわて銀河鉄道	フェザン買物きっぷ	乗車駅からIGR盛岡駅までの往復乗車券と、フェザンお買物券2,000円分がセットになった切符。		買い物	「フェザン」は盛岡駅に所在する、小売・飲食店が入居する駅ビル
しなの鉄道	ゆうふるtakana往復割引きっぷ	「ゆうふるtanaka」の入場引換券と往復乗車券がセットになった切符		その他	「ゆうふるtakana」は、しなの鉄道田中駅前の温泉施設