

令和 3 年度
JR 芸備線利便性向上等に向けた
調査報告書

令和 4 年 3 月

一般財団法人 地域公共交通総合研究所

目次

はじめに	・・・ 2
ア 短期的な利用促進に向けた対応	
（１）利用者利便性の高い運行ダイヤ案の作成	・・・ 3
（２）持続可能な鉄道路線を目指す上で、必要な利用者数の想定	・・・ 8
（３）利用促進案の抽出と検討	
・ 鉄道廃線の歴史の検討と廃止基準等の推移の検討	・・・ 8
・ 他地域での鉄道の事例提供	
事例①：近江鉄道	・・・ 9
事例②：三江線	・・・ 15
・ 他の交通モードも含めた公共交通の利用促進の事例提供	
事例：広島県江田島市の陸上・海上交通の統合的交通計画	・・・ 28
・ 事例から庄原市内芸備線への示唆の抽出	・・・ 33
イ 中長期的な鉄道の存続可能性に向けた検討	
（１）路線維持における地域にとっての定性評価	
・ 鉄道が廃線となった地域で起こった事象の洗い出しと庄原市への示唆抽出	・・・ 34
（２）全国での路線存続における事例研究	
・ 路線存続した場合の事例の洗い出しと評価	・・・ 36
存続を決めた行動や交渉～プロセス～存続のパターン検討	
事例①：北条鉄道	・・・ 36
事例②：和歌山電鐵	・・・ 43
（３）庄原市への示唆抽出	
・ 歴史的かつ全国的な路線存続のパターンにおいて、 庄原市が参考とすべき事例の検討	・・・ 47
ウ 来期以降の取り組むべきことの抽出	
・ 令和３年度の検討を踏まえ、庄原市の令和４年度になすべき課題の提案と 具体的解決のアクションプランの策定	・・・ 47

はじめに

広島県庄原市は、「庄原市地域公共交通計画」（令和３年度～令和７年度の５年間）を策定して推進しており、基本目標に「移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通の確保」を掲げ、「広域路線と市内広域路線及び地域内生活路線の連携を図る」方向性を打ち出した。その中では「沿線市町及び交通事業者との連携による広域路線の維持と効率化の推進」や、「JR 芸備線・木次線の利用促進」の実施、「庄原市内の芸備線存続計画」に基づく利用促進事業の推進及び、芸備線対策協議会・木次線利用推進協議会が実施する利用促進事業との連携に取り組むことを決定している。

地域鉄道は、地域住民の生活路線であるとともに、観光振興や社会経済活動など地域社会の基盤として重要な役割を果たしており、他の公共交通機関に比べて、大量性や速達性、定時性に優れ、通学や通勤、観光など社会生活を営む上でなくてはならない交通手段であるが、先般、西日本旅客鉄道株式会社（以下 JR 西日本という）より、芸備線のうち庄原市と岡山県新見市にまたがる区間について、利用促進をテーマとして協議の申し入れがあり、これら二市と JR 西日本に広島県、岡山県を加えた５者による協議が始まっている。

本来、公共交通サービスの最大化を図るには、提供される①路線・系統 ②バス停、駅 ③ダイヤ ④運賃 ⑤車両 ⑥情報提供等の各サービスが、地域の実情や利用者に対して適切にデザインされることが必要で、利用促進はこれらと合わせて検討されることが望ましいが、この調査では、喫緊の課題となっている、市民の芸備線を含めた公共交通の利用意識の啓発や、市民にとって適切なダイヤ等のサービス水準の具体的な検討を軸に、利用促進につながる啓発の取り組みや、ダイヤ検討の進め方及び、事業者への提案にあたっての要件の具体化と、利用促進策や求められる費用対効果の想定などを中心とする検討・調査を目的とした。

ア 短期的な利用促進に向けた対応

公共交通の利用促進は、行政側が自ら行うことが出来る事と、事業者側に協力を求めないと出来ない事がある。鉄道事業の専門知識を有しない行政が、本案件の事業者である JR 西日本と対話する場合、要請内容の難易度等の評価や妥当性など、専門家を交えた検証と文書化で、事業者側が具体的に回答できる環境づくりが非常に重要である。このため当研究所は、今回まずは利便性の高い運行ダイヤ（案）を作成し、JR 西日本へ文書で提示することを庄原市に促した。このことで同社からも文書回答が得られたことは、今後の活動において重要な一歩となった。

(1) 利用者利便性の高い運行ダイヤ案の作成

備後庄原を中心とする利便性の高い運行ダイヤ（案）を策定した。基本方針として、①通勤通学時間帯について既存便の改善を図ることで利便性を向上 ②新見～備後落合間については、観光利用も想定し伯備線との乗継改善を検討 ③優先順位を明確にする事とし、要望事項を具体的に取りまとめた。

芸備線は、①新見～備後落合、②備後落合～三次、③三次～広島に区分された各区間内での車両運用で、区間途中までの運転を含め、①区間は平日上下6本、②区間は上下7本がキハ120系軽気動車で、③区間は上下23本が旧国鉄キハ40系気動車で運転されている。JR西日本が公開した2020年度の輸送密度は、東城～備後落合間は9人と1987年度比でわずか2%、備後落合～備後庄原間は63人で同9%と極端に落ち込んでいる。

<具体的要望事項>

運行ダイヤ（案）の検討は、芸備線の車両運用から、備後落合～三次、新見～備後落合に絞り、対象とする列車ごとにその列車の概況、改善要望を具体化した。

備後落合～三次

<改善要望①>

◆352D（広島始発 5:43～三次 7:49～塩町 8:02～備後庄原終着 8:22）

<概況>

三次、三次青陵、庄原格致（備後三日市利用）各高校の通学利用と想定される、三次～塩町間はかなり混雑するが、塩町～備後庄原間の利用は15人程度。

<要望>

備後庄原駅の到着時間を8:15分程度に早めることで、庄原市役所、日赤病院、庄原実業高校などへさらに利用が可能となり市民の利便性は大きく向上する。

<想定課題>

三次～塩町間のさらなる混雑緩和のため2両運用とすると、塩町～備後庄原間の利用は現状1両でも足りるため、コスト検証が必要となる。また三次で備後庄原行きと分割される福塩線の府中行き1724Dとの調整が必要となる。

<改善要望②>

◆351D（備後落合始発 6:43～備後庄原 7:30～塩町 7:53～三次終着 8:08）

<概況>

利用は、備後西城から備後庄原、三次方面への通学者と、備後庄原から三次方面への通学と想定される。備後西城～備後庄原間は15～20人程度、備後庄原で乗客の半数以上が入れ替わり、備後庄原～三次は20人程度。

<要望>

当列車は、備後西城から通勤・通学で使える唯一の便であるが、生活利用と運転時間がマッチしておらず、備後西城は7:15 発としたい。(現 7 : 03 発)

<想定課題>

当列車は塩町 7 : 53 で福塩線の府中行き 1724D の 7 : 54 発と接続しており、改善すると日彰館高校への通学に影響が出る可能性が想定され、乗継需要の確認が必要となる。また行き違い交差設備のある備後庄原で交換する 350D との調整も必要となる。さらに当列車は三次着 8 : 08 で 8 : 11 発の 5821D (みよしライナー) と接続しており、三次以遠の利用にも考慮が必要、5821D の広島到着 9 : 32 は変更可能性とも思われるが、三次～広島間の運行ダイヤ調整を含めると影響の範囲が広がることが想定される。

<改善要望③>

◆364D (三次始発 19:32～備後庄原終着 20:05)

<概況>

当初は備後落合までの運転であったが、令和 3 年 10 月ダイヤ改正で備後庄原止まりになった。それ以前は備後落合駅に乗務員が宿泊し、翌朝の始発の乗務についていたが、10 月改正後は備後庄原駅付近の自社施設に宿泊し、翌朝に備後落合駅まで回送して始発 351D を運転していると思われる。

<要望>

利用促進の取り組みで得られた声として、当列車が備後西城まで運転されれば、通勤利用が可能で定期購入も考えられるという声もあるため、当列車は備後西城まで運行したい。

<想定課題>

現時点では、当列車の利用者が大幅に増加する要素が少ない、また備後西城駅での乗務員の宿泊も検討必要で、これらの課題解決が前提となる。

新見～備後落合

<改善要望④>

◆444D (備後落合始発 14:37～新見着 16:01 終着)

<概況>

備後落合から新見へ向かう唯一の昼の列車として、比較的利用があるが、伯備線の岡山方面行 858M が約 5 分前、米子行 945M が 3 分前に発車し乗り継げない、また姫新線の津山方面行 864D は約 1 時間後に発車するなど、当列車の新見駅での接続は利便性に欠けている。特急列車では出雲市行 1017M (やくも 17 号) が 9 分の連絡、岡山行 1022M (やくも 22 号) が約 30 分の連絡となっている。

<要望>

新見発 16:38 発岡山行 1022M (やくも 22 号)、もしくは 15:55 発岡山方面行 858M のいずれかとは乗り継ぎやすい運行ダイヤとしたい。当列車の備後落合発時間を遅くして 1022M の新見発時間に近づけたい。

<想定課題>

1022M との接続性向上の効果が見えにくい、新見駅は待合室も小さく、駅周辺の徒歩圏内には立ち寄りスポットなども見らないため、待合時間の価値向上の方策の検討が必要。

<改善要望⑤>

◆443D (新見始発 13:02～備後落合終着 14:27)

<概況>

新見では岡山方面からは 12:47 着の 849M、米子方面からは 13:00 着の 824M と連絡している。

<要望>

新見を 10 分後に発車する 13:12 発出雲市行 1011M (やくも 11 号) と連絡させることで普通列車に加え、特急列車との接続の利便性を向上したい。

<想定課題>

新見発を遅らせると、備後落合駅で当列車と芸備線上り 356D の交換と、下り 359D との接続、木次線の下り 1449D の交換と、上り 1462D との接続調整が必要となる。

米子方面、新見方面と備後庄原、三次方面の 3 方向から揃う時間帯は落合駅の風物詩で、観光資源としても位置付けられる。備後落合駅では成り立ちや沿線を紹介する取り組みも行われており、観光利用者の滞留時間も必要で、3 方面の列車が揃う時間は確保したい。

庄原市が文書で作成した上記の改善要望は、2022 年 2 月 17 日に JR 西日本広島支社へ提示され、同社は下記内容を同年 2 月 28 日の協議の席上文書で回答した。

2022 年 2 月 17 日に受領した「JR 西日本広島支社様への依頼事項」について

JR 西日本広島支社企画課

1. 令和 4 年度予算の主な取り組みについて

ご提示いただきました「協力をお願いすること」については、令和 3 年度の取り組みに係る評価・振り返りについて共有させていただくとともに、令和 4 年度施策に係る目的について共通認識が図られた上で、各種取り組みについて調整させていただきます。

2. 利用促進に向けた利便性向上につながるダイヤ改善の検討について

ダイヤ改善に係る検討については、弊課が広島支社を代表し対応させていただきたく存じます。また、ご提案いただいた具体的なダイヤ改善案の検討結果について以下の通り、検討結果をお知らせさせていただきます。

<ダイヤ改善案の検討結果>

備後落合～三次

<改善要望①>

◆352D（広島始発 5:43～三次 7:49～塩町 8:02～備後庄原終着 8:22）

352D 備後庄原到着時間を 8:15 着程度に早めたい

<回答>

1724D(三次 7:40 発吉舎行)と 352D(三次 7:49 発備後庄原行)の発車順序を変更すれば 352D 備後 庄原 8:15 到着となります。但し、1724D が神杉駅で 351D(備後落合 6:43 発三次行)と行き違いが必要があり、1724D の吉舎駅到着が 8 分程度繰り下がる(現 8:12 着→改 8:20 着)とともに、府中方面からの 1723D も吉舎駅 3 分 程度到着が繰り下がります。(現 8:19 着→改 8:22 着)従って、日彰館高校の始業開始時間に影響 するため、関係者間での調整が必要となります。

<改善要望②>

◆351D（備後落合始発 6:43～備後庄原 7:30～塩町 7:53～三次終着 8:08）

351D の備後西城発時間を少し遅くしたい

<回答>

上記 352D の施策を前提に備後西城発の場面で 5 分程度の繰り下げが可能です。また、三次駅到着は 1 分 繰り上げとなります。なお、351D と 352D は塩町駅で行き違いとなるため、5 分以上の繰り下げについては 352D の繰り下げが前提となるため、352D と同様の課題が生じます。

<改善要望③>

◆364D（三次始発 19:32～備後庄原終着 20:05）

364D を備後西城まで運行

<回答>

備後西城駅での宿泊整備の確保、若しくは備後西城到着後、折り返し回送備後庄原とすれば可能です。但し、ご利用状況が極めて少ないため、令和 3 年 10 月のダイヤ改正において備後庄原以東の運行を取りやめた経緯がございます。

＜改善要望④＞

444D の接続改善 (1022M に寄せられないか、若しくは 858M との接続)

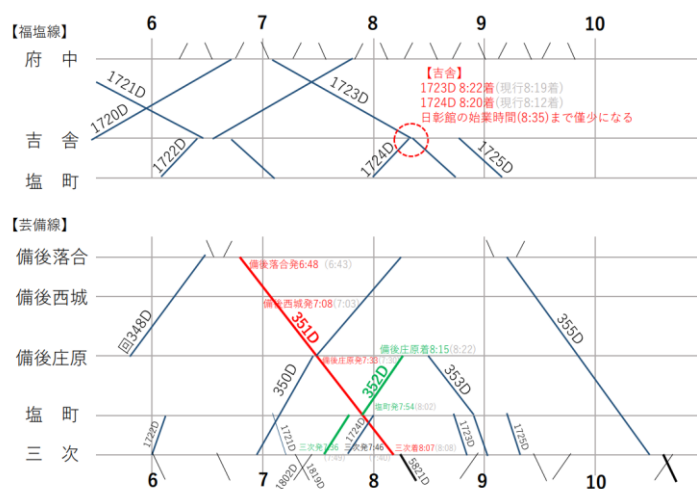
1022M(出雲市 14:33 発岡山行)との接続を考慮した繰り下げについては、新見駅折り返し 453D(新見 16:16 発東城行)を繰り下げれば可能です。但し、453Dは新見共生高校及び新見高校の学生の帰宅時間に合致した列車であるため、両校含めた関係者との調整が必要となり、また、その他列車への影響も生じます。858M(新見 15:55 発播州赤穂行)との接続を行うと、備後落合駅にて木次線 1449D(宍道 11:27 発備後落合行)と不接続となります。

＜改善要望⑤＞

443D と特急列車との接続改善

1011M(岡山 11:05 発出雲市行)と接続においては、備後落合折り返し 444D(備後落合 14:37 発新見行)、新見折り返し 453D への影響が生じ、上記 352D の課題が生じるとともに、備後落合駅において木次線 1462D(備後落合 14:41 発宍道行)と不接続となります。1009M(岡山 11:05 発出雲市 14:12 着)への接続を考慮した時間の繰り上げについては、通学生(新見及び新見共生高校)のテスト等の帰宅時間に間に合うかの確認が必要です。

芸備線ダイヤの検討(備後落合駅～三次駅)



(2) 持続可能な鉄道路線を目指す上での必要な利用者数の想定

本調査では、利用促進の取組み評価指標のひとつとして、当初は事業継続に必要な利用者数を位置付けた。一案として輸送密度を取り上げ、JR 西日本が公表した備後庄原～備後落合間の 2020 年度の輸送密度 63 人/日と、備後落合～東城間の同 9 人/日が、備後庄原～三次間の同 348 人/日と同じ程度（それぞれ 5 倍、39 倍の水準）が目安となる可能性を検討したが、JR 西日本は現時点で路線収支の明細を公表せず、路線維持の目安人数もコメントしないことから、精度の高い収支面の検討はどこまでも想定範囲を出ず、実際どのくらいの輸送密度があれば維持できるのか定かではない。このため利用者数を独自に想定するよりも、JR 西日本と芸備線の持続可能性に向けた協議を進め、ここから糸口を探るべきと結論づけた。

なお、備後落合～東城間は、上下合わせて一日 6 本の列車が一両で運転され、仮に全列車で一両の定員 112 名が満員となったとしても、JR 西日本が自社単独では維持困難とする輸送密度 2 千人/日未満の半数にも満たないことも注意されたい。参考としては滋賀県の近江鉄道の収支見通しを試算した資料を提供し、一般的に鉄道事業において掛かる経費や収支構造を示すこととした。

(3) 利用促進案の抽出と検討

鉄道の歴史には、時代ごとの役割や利用環境の変化などの変遷が刻まれている。鉄道の持つ機能が、環境変化に対応できずに廃線に至る事例は多く見られることから、利用促進策の立案に際しては、これら廃線に至る歴史的な流れの理解が必要である。また日本の鉄道路線の存続と廃線の歴史は、当研究所が作成した日本における鉄道路線廃止の資料⑥も参照されたい。

・鉄道路線廃止の歴史の検討と廃止基準等の推移の検討

日本における鉄道路線の廃止の背景は、エネルギーの脱石炭化による産業構造の変化、沿線人口の減少、貨物輸送の廃止、自動車保有の増加によるモータリゼーションの進展と高規格道路の整備、高速バス路線の拡大、災害や設備の老朽化等が考えられる。これらの影響を強く受け、当時の国鉄路線の廃線は、1968 年の赤字ローカル線 83 路線の廃止諮問に始まり、1980 年 10 月に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（以下国鉄再建法と記す）の成立へと続いてきた。翌年 3 月に出された国鉄再建法施行令では、現在も廃止の基準のひとつとされる考え方が明確化されている。国鉄再建法で定められた基準では、1977～79 年度の輸送密度で国鉄路線を「幹線本線区」（8 千人/日以上）と「地方交通線」（8 千人未満）に分類したが、地方交通線で、旅客輸送密度 4 千人/日未満の路線は、バスによる輸送を行うことが適当であるとして「特定地方交通線」に指定し、これを廃止の対象とした。

特定地方交通線は、地域への影響を考慮し路線営業キロと輸送量などにより、第 1

次から第3次特定地方路線として分類されたが、輸送密度4千人未満でも下記要件に該当する場合は、バス転換が困難として対象外となった。

- 1) ピーク時の乗客が一方方向1時間あたり1千人（バス20台相当で、5分おきのピストン輸送相当）を超える路線・・・姫新線、福塩線、芸備線、可部線、山口線 等
 - 2) 代替輸送道路が未整備な路線・・・木次線、三江線 など
 - 3) 代替輸送道路が積雪で年10日以上通行不可能な路線
 - 4) 平均乗車キロが30kmを超え、輸送密度1千人/日以上路線・・・小浜線 など
- これ以外の特定地方路線については、第1次特定地方路線は1988年までに対象40路線が、第2次特定地方路線は1989年までに31路線が、第3次特定地方路線は1990年までに12路線が廃止された。第3セクターなどによる鉄道転換は38路線、バス転換が45路線となったが、さらにその後、鉄道転換路線のうち、7路線はバス転換されている。なおJRとなった後も路線廃止は続き、JR北海道7路線、JR東日本4路線、JR西日本6路線、JR四国1路線が廃止されている。

・他地域での鉄道の事例提供

ここでは、行政と市民、関係者の活発な取り組みで、存続再生に向けた動きが見える滋賀県の近江鉄道と、かつて三次駅で連絡しており芸備線とは地域的特性に近い三江線の利用促進事例を取り上げる。

<事例① 近江鉄道>

ここでは、近江鉄道沿線地域公共交通活性化再生協議会が策定、令和4年3月29日に決議された「地域公共交通計画」の利用促進計画を参考情報として提供する。当研究所は、近江鉄道において公有民営（上下分離）方式導入の調査、利用促進の提言を行っており、上記の協議会には当研究所の関係者である（一社）グローバル交流推進機構代表理事長の土井勉氏、関西大学教授の宇都宮浄人氏、当研究所専務理事の町田敏章氏の3名が委員として関与している。また分科会委員には、鉄道再構築計画を岡山電気軌道代表取締役の磯野省吾氏が、土井勉氏は利用促進分科会の座長を務めている関係から資料は、近江鉄道沿線地域公共交通活性化再生協議会事務局の承諾を得た上でそのまま掲載する。

なお、計画の内容は次頁の取組資料を参照されたいが、ここで大切なのは市民と事業者が連携し行政も加わる協議会の場面で、まずはこのような計画書の策定ステップを踏むことである。利用促進策の検討は多岐にわたり、あれもこれもとすべて一度には実施できない。しかし内容を整理して計画書にすると、重要性和優先順位が認識されて、活動の役割分担が見えてくる。

資料①：近江鉄道沿線地域公共交通計画

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
① 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	鉄道施設・設備の整備	●レールの電軌条化 ●PCマクラ干化、盗床交換、 ●踏切遮断器更新 ●点字ブロック設置等	近江鉄道㈱ (国、県、沿線市町が補助)
② 上下分離方式による運営体制への確実な移行	近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務調査	近江鉄道(株)の鉄道事業の経営状況や上下分離に向けた課題等を整理(R3.10.1法定協で報告済)	法定協
④ 通学定期券の購入促進	定期券購入支援事業	中学生以上の近江鉄道線、市内路線バスの通学定期券の購入支援 912人(958件)に補助 中学生以上の近江鉄道線、路線バス(角能線)の通学定期券の購入支援 (R4.2未現在、102件補助)	東近江市 豊郷町
⑤ 通勤・通学における公共交通利用の促進	沿線事業所、学校ヒアリング	通勤通学の実態と交通手段選定事情聞き取り調査。事業所：39事業所、学校：16校	近江鉄道㈱、活性化分科会
	近江鉄道沿線地域における公共交通利用促進の在り方に関する調査等業務	高校1年生及びその家族を対象としたアンケート調査の実施 高校説明会での入学後における通学定期券利用啓発資料の配布及びアンケート調査の実施 高校1年生向けワークショップの開催	近畿運輸局
	公共交通利用促進	職員の出張における近江鉄道利用を促進するため、近江鉄道の回数券を購入(94枚)	東近江市
	通勤・通学における移動の公共交通の転換促進の実証実験(わたむき自動車プロジェクト)	通勤・通学における移動の公共交通への転換促進に向けた実証実験 人流データ分析・公共交通施策立案	日野町

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑤ 利便性の向上	近江鉄道新駅設置検討	近江鉄道線に近接する医療施設への通院利便性向上を図るための新駅設置効果について検討を行う。	東近江市
⑧ 割引乗車券・企画乗車券の導入	近江鉄道全線乗車キャンペーン	近江鉄道全線をワンコイン(大人500円、こども100円)で乗り放題できる企画切符を委託発行し利用促進を図る。(大人23,259枚、小人1,841枚販売)	東近江市
	デニムコラボ1日乗車券の発売	沿線のデニムブランドと協働し、パッチ素材を使用した1日乗車券を限定販売(200枚完売)	近江鉄道㈱
⑨ キャッシュレス決済の導入	デジタルチケット(RYDE PASS)導入	フリー乗車券(びわこ京阪奈線フリーきっぷ、ワンコインスマイルチケット、信楽高原鐵道フリー乗車券、)をデジタルチケット(RYDE PASS)により購入できるようにした。	近江鉄道㈱、信楽高原鐵道㈱、甲賀市
⑫ 駅周辺の駐車場・駐輪場整備	パークアンドライド事業	市辺駅に近接する市有地を活用し、パークアンドライドによる近江鉄道の利用促進を図る。(利用者：累計5名)	東近江市
	駐輪場整備	豊郷駅駐輪場の改築	豊郷町
⑭ 駅設備等の整備	日野駅舎等維持管理	観光交流施設でないの施設修繕やメンテナンス、日野駅トイレ・駐輪場、駐車場の清掃委託等	日野町

基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

計画における事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑫ 二次交通ネットワークの維持確保・改善	コミュニティバス等の運行	近江鉄道線の各駅に接続する路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通等を維持・確保する。	県、全市町
⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	湖東圏域公共交通活性化協議会事業	湖東圏域地域公共交通網形成計画に基づき、路線バスの実証運行や愛のタクシーの運行等。	湖東圏域公共交通活性化協議会(近江市、東近江市、日野町、甲賀市、多賀町)

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	地域公共交通網形成計画の実施	甲賀市公共交通網形成計画に基づき、コミュニティバス等の運行や時刻表の作成等を実施。	甲賀市
	地域公共交通計画の策定	東近江市地域公共交通計画を策定	東近江市
⑭ 二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	デジタルチケット（RYDE PASS）導入	コミュニティバスのフリー乗車券をデジタルチケット（RYDE PASS）により購入できるようにした。	甲賀市
	路線バス（角能線）のICOCA導入支援	バス車両におけるICOCA機器導入支援	豊荘町

基本方針3 近江鉄道沿線の街づくりを進め、地域を活性化させる

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑮ 駅周辺の交通結節機能の整備	近江鉄道太郎坊宮前駅周辺整備事業（3カ年事業）	近江鉄道太郎坊宮前駅自転車駐車場整備、ホーム上屋整備、駅前広場整備	東近江市
⑯ 積極的な情報発信	近江鉄道「びわ湖のひな人形めぐり」PR電車の運行	沿線地域で開催されるひなまつりイベントを車内でPRする列車の運行（2/19～3/31）	利用促進担当者会議、近江鉄道㈱
	ガチャもり通信の発行	近江鉄道や沿線地域に関わる話題についてお知らせする広報紙の発行（月1回程度）	法定協
	観光交通周遊アプリ開発（わたさ自動車プロジェクト）	周遊アプリの開発と実証実験	日野町
⑰ イベントの実施	近江鉄道線活性化に取り組む皆さんの交流会	近江鉄道線の活性化に積極的に取り組んでいる団体同士の交流会を開催（1/15、43名参加）	法定協
	近江鉄道線活性化フォーラム	近江鉄道を舞台とした映画「ガチャコン！」の監督、出演者等のパネリストと共に近江鉄道の可能性について考えるオンラインフォーラムを開催（2/4）	法定協
	近江鉄道歴史体感近江めぐりスタンプラリー	沿線観光施設等18か所のスタンプラリーを実施（参加者総数：約1,000名）	近江鉄道㈱、利用促進担当者会議
	湖東三山周遊シャトルバス	彦根駅より湖東三山寺院へシャトルバスを運行（11/20～11/23）	湖東三山連絡協議会

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑱ イベントの実施	体験型観光推進事業	湖東園域の観光資源に触れてもらう体験型観光（年2回）	びわこ湖東路観光協議会
	近江鉄道×駅メモシリーズコラボキャンペーン	①デジタルスタンプラリー、②コラボ記念フリーきっぷ、③コラボグッズ販売、④キャラクターパネル、⑤ヘッドマーク掲出（R3.2/1～9/30 参加者：4,628人）	近江鉄道㈱
	近江ナソトキ鉄道	鉄道を利用した謎解きゲームを7/10～12/26の間実施。（参加者：1,117名）	近江鉄道㈱
	ガチャコンまつり	6/19に開催。地元商店、沿線市町、他社鉄道事業者のブース設置とステージPRも実施。（来場者：1,222名）	近江鉄道㈱
	電車運転体験	彦根駅構内で電車の運転体験を実施（7/2～4の他7日間、13回 参加者114人）	近江鉄道㈱
	近江鉄道ミュージアム周年祭	11/3に開催。新グッズ販売、即品販売、入場券配布、鉄道おすすめ臨時列車運行など	近江鉄道㈱
	映画「ガチャコン」制作	沿線有志が中心となって寄付金を募り、近江鉄道を題材とした自主映画を制作。（令和3年秋から令和4年2月まで）	映画「ガチャコン」制作実行委員会
	ガチャ・コン音楽祭の開催	車内放送にてオリジナル各駅案内ソングの放送、近江鉄道無人駅での音楽会の実施。	びわ湖芸術文化財団
	日野駅におけるイベントの実施	日野駅ホームでのコンサート、駅舎ライトアップ等イベントの開催（7/24）	日野町文化振興事業団 日野駅前通共栄会
	鉄道乗車で日野駅なないろで利用できる「100円クーポン」を配布	日野駅観光案内で、鉄道乗車券を提示された方に、「日野駅なないろ」で利用できる100円クーポンを配布	日野町、こうげん舎 （びわこ京阪線（仮称） 駅周辺協議会が一部補助）
	日野駅おかみさんマルシェ	日野ギンガ商店街と日野駅前通共栄会のおかみさん企画によるマルシェ（11/14）	日野ギンガ商店街 日野駅前通共栄会

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑬ イベントの実施	旅するスイーツCNILプロジェクト	近江鉄道㈱が、㈱クラブハリエ、㈱ジェイアール東海高島屋と協業し、ラコリーナで焼き上げたシヨコパウムを環境負荷の低い鉄道を利用して名古屋まで輸送する取組（1/26、2/2、2/7 各日108個輸送）	㈱クラブハリエ、㈱ジェイアール東海高島屋
⑭ 自転車を活用した観光の促進	レンタサイクル事業	レンタサイクルの貸し出し	湖東圏域、多賀町
	シェアサイクルシステムの導入検討	シェアサイクルシステムの試験導入に向けた検討	利用促進担当者会議
	サイクルトレインのPR強化	HPIに社員おすすめサイクリングコース紹介「ガチャRIDE」ページ新設（5/1～）。Youtube公式チャンネルにPR動画を公開（9/3～）	近江鉄道㈱

基本方針4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
② 交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	交通環境学習	公共交通について、座学あるいは利用方法等の実地で学習（延べ78校）	県、市町、バス事業者など
	小学生体験学習支援	小学生の公共交通を利用した体験学習に対する支援。（延べ10団体 計349人）	びわこ東海線（仮称）鉄道建設期成同盟会
④ 沿線地域住民や利用者との意見交換	近江鉄道みらいファクトリーオンラインタウンミーティング	みらいファクトリーの取組ごとにオンラインによる意見交換（計4回、住民参加23人）	近江鉄道㈱
⑥ 近江鉄道パートナーズクラブの拡大	近江鉄道パートナーズクラブの拡大	会員数拡大、限定イベントの充実、協賛施設の拡大（新会員151人で会員数473人に。協賛店は6店増加し57店へ）	近江鉄道㈱
⑧ 関連グッズの企画・販売	グッズ制作、販売	2連アクリルキーホルダー、路線図手ぬぐい、鉄道むすめグッズ（和歌山電鐵コラボ含む）など	近江鉄道㈱
⑨ ふるさと納税制度等の活用	ガバメントクラウドファンディング	近江鉄道線に係る設備投資及び安全に要する経費の一部をガバメントクラウドファンディング（12/1～12/31）により161万円を調達。	東近江市

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
② 地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり	ボランティア駅長任命	日野駅にボランティア駅長「つなぐ駅長」として11/14に駅観光交流施設を運営する一般社団法人の代表理事及び理事を任命	近江鉄道㈱
	カフェの運営	日野駅観光案内交流施設「なないろ」でのカフェ運営	こうけん舎
	時計塔の寄贈	愛知川駅前に時計塔を設置（寄贈）（令和4年1月）	愛知ライオンズクラブ
	駅ギャラリー作品展	愛知川駅コミュニティハウス「るーぶる愛知川」にて1ヶ月ごとに著名人の多彩な作品を展示	（一社）愛荘町観光協会
④ 沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動	駅周辺の美化活動	新八日市（4/3）、日野駅（7/18）、鳥居本駅（10/30）、京セラ前～朝日野間各駅（6/13、11/14）、多賀大社前（12/4）、大学前（11/13）の各駅で清掃活動を実施。	近江鉄道㈱および地域の団体等との共同作業
	花壇の整備	愛知川駅前花壇の整備	市ボランティアの会
⑦ 他の地域鉄道との連携	（連携先：和歌山電鐵、長野電鉄、伊豆箱根鉄道、その他ステーションメモリーズに登録各社）	ガチャコン祭りでの他社ブース設置、オンラインゲームでのコラボ企画、鉄道むすめコンテンツを活用したコラボグッズの販売など	近江鉄道㈱

基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
③ 人の移動実態等の定量的な把握・分析	近江鉄道定期券利用者実態調査	通学・通勤定期利用申込書を基礎情報に、通学定期券利用の上位10校の各校別利用者状況や定期利用者の駅間図を分析。	近江鉄道㈱、活性化分科会
	近江鉄道線利用者満足度調査	近江鉄道沿線地域公共交通計画の目標値の一つである利用者満足度に関する調査内容の検討	活性化分科会
	持続可能な地域公共交通のあり方に関する調査研究・ビッグデータ活用による旅客流動分析 実証実験事業	住民アンケートの実施およびマイカー通勤者の現状の移動ルート及びルート毎の移動量の把握等	日野町

地域の鉄道など公共交通の重要性を市民に広く認識してもらうには、まず、第一に地域の多様なオピニオンリーダーに、公共交通の状況を自分事として共通認識を持ってもらうことが重要である。取り組みの好事例として以下に示す乗車体験ツアーは、同じ時間を市民と行政、関係者が共有することで非常に有効である。三者が同じ体験をすることは、公共交通に対する多様な価値観、地域貢献、住民の意識レベルについての互いの理解を生み、その後の議論の土台を作ることになる。

資料②：近江鉄道フィールドワーク（東近江市広報「ひがしおうみ」）

＜事例② 三江線＞

平成 30 年に廃止された三江線は、芸備線と三次駅で連絡するなど沿線の地域的特性や、ともに陰陽連絡の役割を持った事などが類似しており、沿線人口の減少などで利用者減少が進んだ点も共通している。ここでは平成 23 年度から 27 年度までの三江線廃止前の利用促進を始めとする多岐にわたる存続への取り組み事業を取り上げる。

資料を快く提供頂いた島根県川本町と美郷町には感謝申し上げます。注目すべきは行政と市民は血のにじむような努力を続けてきたが、これほどの活動を持っても、結果的には利用者数の減少傾向に歯止めをかけられず廃線となったと言うことであり、ここから学ぶべきは、具体的な活動内容のみならず、公共交通の利用促進、維持存続には並大抵の活動や努力では十分でなく、首長をはじめ行政と市民、関係者は、覚悟を持ち、事業者と一体となって取り組むことが必須だということである。

沿線 6 市町と島根県、住民代表、観光関係者、島根県立大学、JR 西日本広島米子支社は三江線活性化協議会を構成し、平成 22 年度に「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」を策定、平成 23 年度から 5 年間、三江線の利用促進及び沿線地域の活性化に向け、1. 「生活鉄道」としての活性化：沿線住民による日常利用の促進、2. 「ふるさと鉄道」としての掘り起こし：地域で乗って支える利用促進の強化、3. 「観光鉄道」としての新たな挑戦：江の川沿いの景観や文化、食の活用、4. イメージづくりと認知度向上：江の川とともにある鉄道の魅力発信、5. 地域による「参加と協働」の仕組み：鉄道と地域の活性化の 5 つの目標を設定し、沿線住民による日常利用の促進から、旅行商品の造成による観光利用の促進に至るまで、様々な切り口から実に 76 にも及ぶ多岐にわたる取り組み事業を実施した。

総括では「生活鉄道」と「観光鉄道」の両面からの利用促進は、全体として利用者数が減少する傾向に歯止めをかけられなかったとしている。要因としては、「生活鉄道」としての活性化では、直接輸送密度に影響を与える通勤・通学者にターゲットを絞り利用者の拡大に努めたが、少子化に伴う通学生の減少、生徒の多様な活動を支援するスクールバスの運行や保護者による送迎などで通学定期の利用の減少、また、平成 25 年度の災害後に利用者が回復せず、これが利用者全体の減少に影響を与える結果となったとしている。

一方「ふるさと鉄道」としての掘り起こしは、沿線地域の住民が積極的にイベント補助を活用し、イベント開催時に団体で三江線を利用したことで、輸送密度の維持に一定の影響を及ぼしたとされ、「観光鉄道」としての新たな挑戦では、観光キャンペーンの実施を通じた沿線地域の魅力の発信等により、認知度向上や沿線地域への誘客を図ることができたほか、三江線沿線の観光資源の再発見、再認識にもつながったとしている。平成 27 年度の宝探しイベントでは、関東圏域からも来訪者が

あるなど、全国各地から誘客を図ることに成功し、沿線市町へ一定の経済効果を及ぼしたとする。しかし、イベントによる誘客は一過性で、恒常的な誘客にはつながらず、観光利用の促進に向けた取組のみでは、三江線の輸送密度を押し上げるほどの結果は得られなかったと総括している。

資料③：三江線に関する検討会議資料

＜計画概要＞

1. 「生活鉄道」としての活性化

(1) 日常利用（通学・通勤・通院・買物）の確保・拡大

①日常利用の新規顧客の開拓：新たな利用者の掘り起こしを進めるため回数券購入補助制度を設け、各市町とも広報誌 やチラシ、会議での依頼、ホームページ等で周知し新規利用者開拓に努めた。回数券の購入補助制度を設けることで、通学が約 53%、通院・買物が約 25%、通勤が約 8%、その他約 14%の実績が確認された。

(2) 日常利用の促進のための利便性向上

①運休や遅延時の情報伝達の見直し：三江線沿線の雪害による支障倒竹木が心配される箇所などを、土地所有者の把握により事前伐採を行ったほか、雪害時の支障竹木などの伐採について広報・防災無線・ケーブルテレビなどで周知し、三江線の運行に支障をきたさないよう対策を講じた。また、運休時なども、防災無線などを利用して、情報伝達を行った

②列車とバスとの乗継利用の促進：主な駅への行き帰りの乗り継ぎが確認できる総合時刻表を作成し、活用を努めるとともに通学者の下校時間や、通院者の帰宅時などに利便性の高いダイヤを検討した。

③列車と自家用車との乗継利用の促進：11 駅に計 61 台分のパークアンドライド箇所を整備し、定期券利用者などが自家用車から三江線に乗り継ぐ際の環境改善を図った。

④利用目的に応じたダイヤの検討：列車とバスの乗継利用促進や通学者の下校時、通院者の帰宅時などのダイヤの検討は、列車のダイヤ改正に合わせ各市町において随時実施した。また、通学バスにより列車運行ダイヤを補完するという位置づけを行ったところもある。

平成 24 年にバスを列車に見立てて増便する三江線増便社会実験（バス）が実施され、三江線活性化協議会が PR 部分を担い周知に努めた。これは、三江線活性化協議会及び JR 西日本において、山陰デスティネーションキャンペーン期間中の平成 24 年 10 月から 12 月までの 3 ヶ月間、現行の鉄道ダイヤに加えてバスによる増便をするとともにバス停を増加してバスにより実施して利便性を高め、三江線の利用促進と潜在需要の見極めを行う増便社会実験として実施されたもので、沿線の方々

や利用者から要望が多かった時間帯を中心に約 1.7 倍（12 月は 2 倍）の増便を行った。運賃は鉄道運賃と同額とし、バス停は三江線各駅前を基本に設定した。事前には時刻表を掲載したチラシの沿線全戸配布、広報誌や無線放送などによる周知が積極的に行われた。

この実験により三江線利活用に向けた危機意識が高まり、住民組織の立ち上げなど新たな動きは出たが、利用者数は対前年度比で 2 割増、1 便当たり 3.7 人にとどまった。一部で実施期間が短いなどの意見もあったが、期待された鉄道による増便や三江線の活性化（利用促進）に向けては不十分な結果であった。

(3) 高齢者等の利用促進

①高齢者が利用しやすい環境づくり、②バリアフリー化の促進：主要駅においては、三江線到着ホームから改札までの間に跨線橋があることから、改善に取り組んできたが、エレベーター設置の国の基準（乗降人員 3 千人／日以上）に達していないことから改善に至っていない。そのため、高齢者が手前の駅で下車し、タクシーの乗り合わせなどで目的地に移動している実態がみられた。

③地域運営による二次交通の導入：公共交通空白地域においては、駅までの移動や駅から目的地までの移動について、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送）など、地域の実情に見合った利便性の確保が図られ、より良い方法の検討や見直しが進められた。

<振り返り>

日常利用の増加・掘り起こしを進めるための回数券購入補助、総合時刻表の作成、パークアンドライド利用の推進、ダイヤの検討、増便社会実験（バス）の実施、二次交通の導入などの事業を実施しながら沿線住民の利用促進を図った結果、一定の成果は得られたが、輸送密度を改善するまでには至らなかった。

少子化に伴う通学生の減少や、生徒の多様な活動を支援するスクールバス運行や保護者による送迎などもあり、通学定期の利用は減少する結果となった。

2. 「ふるさと鉄道」としての掘り起こし

(1) 沿線住民による利用促進等

①沿線住民のイベント利用促進：沿線の住民が 10 人以上で三江線の利用や駅舎でのイベントを行う場合は、三江線利用地域活性化イベント補助を、また旅行事業者が三江線を利用し沿線市町での食事や観光などのイベントを実施する場合は、三江線利用旅行推進事業補助制度が適用された。

これには各市町の広報誌掲載、各駅や公共施設へのチラシ設置、ホームページ掲載、各種会議での周知、利用団体へのダイレクトメール送付、ポスター掲示など様々な方法や場所で周知がなされ、その結果、三江線乗車のきっかけ作りとなり、

自治会、婦人会、老人会、各種団体の生涯学習事業などでの利用や独自企画による臨時列車が数多く運行された。特に、平成 24 年度には補助利用者が増加し取り組みの成果も現れた。平成 25 年度は 8 月の豪雨災害に伴う代替バス輸送の影響から対前年度比 1/4 以下に減少したものの、平成 26 年度、平成 27 年度は再び増加傾向となった。旅行事業者による補助制度の利用は、新規事業者も含めて毎年 4、5 件あり、三江線を使った旅行商品も催行された。

- ②小学校・中学校の行事利用促進：沿線住民のイベント利用促進同様、各市町の広報誌掲載、各駅や公共施設へのチラシ設置、ホームページ掲載、各種会議での周知、利用団体へのダイレクトメール送付のほか、教育委員会との連携も図られ、その結果、保育所の園外保育、小学校での授業時間を活用した体験乗車、遠足での利用、中学校の部活での移動の利用など、補助制度は多彩な利用となった。

(2) 出身者等と連携した利用促進

- ①同窓会等でのイベント利用促進、②ふるさとへの帰省利用促進：各市町が出身者会などにおいて帰省時の利用について呼びかけ、資料の提供、チラシ配布を実施した。その結果、イベント補助制度を利用した臨時列車による同窓会も実施された。

<振り返り>

利用促進のためのイベント補助事業については、6 市町の事業所などへの訪問、地域分科会や各種会議での PR、広報誌への掲載、ホームページの活用、チラシ配布・ポスター設置、過去の利用者へのダイレクトメール送付、出身者会など様々な機会を利用し周知を図ったことで認知され順調な伸びであった。鉄道の一部不通期間の利用は一旦低迷したが、復旧後は再び増加傾向となり、定期外利用者の増加に寄与した一つの要因と考えられる。

3. 「観光鉄道」としての挑戦

(1) 地域資源を活かした旅行企画の実施

- ①旅行企画によるイベント列車の運行：三次市作木地区は観光活性化の取り組みの実行委員会を組織し、梅狩り体験、ブッポウソウ観察、餅つきやとんど焼き、田舎料理、夜神楽鑑賞など地域資源を活用した臨時列車の運行や定期列車の活用、物販にも取り組んだ。また、旅行会社が独自企画、または、補助制度を活用し、桜や紅葉の時期など臨時列車を運行した。
- ②三江線旅行企画の開発：広島と大阪のエージェントを訪問し、三江線を利用した旅行企画を依頼しツアーを催行、三江線利用促進と各市町の集客施設への誘客を組み込んだ「三江線旅行プラン」を 7 パターン策定し、三江線ホームページに掲載した。また、沿線の温泉施設の中には、10 人程度の人数で食事（3 千円程度・入浴料金込み）をした場合、三江線の駅まで送迎を行っているところもあり、周

辺施設と連携した取り組みも進められた。

平成 24 年度に実施し好評であった車内での神楽ミニ上演を行う神楽特別列車など、三江線と神楽を融合する臨時列車の運行、伝統芸能や、自然体験、アウトドア体験などの地域資源により、沿線内で完結する定期 列車を組み合わせた新たなツアーの企画・実施もされた。

(2) 沿線地域と連携した食の魅力づくり

①三江線で食べる駅弁の開発、②三江線の季節グルメの開発：沿線には天然鮎やツガニ、和牛や、やまくじら、ブランド豚肉など食材が豊富で、地元食材を活用した弁当が臨時列車利用者に提供された。

(3) 沿線地域と連携した三江線の魅力づくり

①サイクリングとの連携：三次駅から江津駅まで江の川沿いを緩やかに下るロケーションをサイクリングコースとして活かすため、三江線サイクリングロードコースを江の川沿いに設定し、新たな観光客の獲得に取り組んだ。

②ウォーキングとの連携：各市町に駅からのモデルウォーキングコースを設定し、そのコースをまとめた「三江線駅からのウォーキング MAP」を作成、6 市町や観光協会の窓口や各駅に設置し PR に努めた。三江線を活用した各市町ウォーキング大会とも連携し、三江線の魅力発信のため参加者に対し三江線オリジナルグッズ（神楽愛称駅名板付き駅キーホルダー、竹しおり、絵はがき、クリアファイル等）を進呈した。

③行事・祭り・イベントとの連携：沿線で様々なイベントや祭りが行われていることから、駅舎へ三江線フォトコンテストの入賞作品や三江線の四季折々の写真展示などの実施や、弓市商店会が駅舎などを活用した催しの実施。列車利用者に特典や三江線沿線の魅力を与える事により列車利用のきっかけとした。平成 23 年度より宇都井駅周辺で行われている INAKA ルミにおいて、三江線利用のきっかけになるよう指定列車（一部列車は 2 両に増結）を利用して来場された方に三江線オリジナルグッズの進呈を行った。

(4) 沿線情報や魅力の P R

①沿線の特色ある行事・祭りの活用：川本町弓市商店会の各種イベント、美郷町大和地域の竹灯籠イベントを三江線の利用促進に繋げていく協議を進め、ポスターへ三江線の時刻を掲載し、三江線を利用したイベント参加の周知を図った。

②三江線の観光ガイドの養成：旅客沿線住民を対象とした講習会や認定制度づくりは、需要が低いと判断し実施しなかったが、車内ガイドを実施した。

③車両の演出による P R：平成 26 年度から神楽のイラストを外装に配したラッピング車両を「三江線神楽号」として運行。ラッピングデザインはデザイン案 3 点から一般投票で決定した。平成 27 年度には車内にも神楽のイラストのラッピングを行いさらに充実を図った。三江線全線開通 40 周年記念事業に合わせヘッド

マークを作成し、記念列車「江の川号」（山陰線快速車両・石見神楽ラッピング車両）に装着した。

<振り返り>

平成 24 年度から、観光を切り口とする島根県の観光キャンペーンの補助による取り組みが本格化し、関連する取り組みを進めた。作木地域においては、観光活性化の取り組みのため実行委員会を組織、色々な地域の特色ある伝統行事体験、食、神楽鑑賞など臨時・定期列車を活用したイベント列車が運行され、多くの参加者から好評を得たことは、三江線利用と地域の活性化の先駆的な取り組みとして評価される。広島や大阪のエージェントの訪問で、営業活動での受け入れ側の対応や働きかけ、集客施設と三江線利用を組み込んだ旅行プランの作成、三江線と神楽を融合する神楽特別列車の運行、沿線内の地域資源で完結するツアーの催行などにより、定期列車の利用客増の推進と活性化に寄与した。沿線の豊富な食材によりツアー客への弁当斡旋、サイクリングロードコース、ウォーキングコースの設定や、マップの作成による新たな観光客の掘り起こし、沿線の特色あるイベントと三江線利用を促進するオリジナルグッズの進呈、ツアー客への車内ガイドの実施、神楽のイラストを内外装に配したラッピング列車の運行など、地域の特色を活かした魅力づくりや、PR に努めた。以上のような様々な取り組みは、沿線地域への関心の高揚や、観光入込客の増加に繋がったと考えられ、定期外利用の推移に大きく寄与したものである。

4. 「イメージづくりと認知度向上」

(1) 親しみを感じられるイメージづくり

①フォトコンテストの開催：フォトコンテストを 5 回実施し、パンフレットやチラシの配布、ケーブルテレビ、ホームページへの掲載など様々な PR により全国から多くの応募があった。入賞作品は三江線の素晴らしさを伝えるのに貴重なアイテムとして、ホームページでの紹介や三江線関係の出版物などに活用された。三江線の魅力再発見として、絵手紙、メッセージコンクールを実施し、遠くは北海道からの応募もあった。入賞作品は三江線の良さを伝えるために、様々な機会や場所で展示されたが、なかでも広島市で開催される島根ふるさとフェア、中国新聞ちゅーピーまつりの展示では多くの鑑賞があった。

②駅舎の愛称募集：神楽はその昔、江の川沿いに島根から広島に伝播した歴史があり、三江線沿線には大元神楽、阿須那系石見神楽、高宮系神楽、備後系神楽など多様な神楽が存在し、奇しくも三江線は神楽が伝播したルートと重なり合う歴史と伝統の路となっている。このため各駅に神楽の演目名を愛称として名付け、神楽の写真を配した神楽駅名板を設置し「三江線＝神楽」のイメージを印象づける取り組みを進めた。

③三江線の愛称募集：三江線に親しみを持ってもらい、多く利用してもらえるよう当地域にちなんだ三江線の愛称を一般から公募。チラシを作成し、主要駅や公共施設ホームページなどでより広く周知された。全国からも多くの応募があり、選考の結果「江の川鉄道」に決定し、三江線全線開通 40 周年記念式典で発表された。

(2) 三江線を活かしたイベント開催

①イベント開催による魅力づくり：宇都井駅周辺の INAKA イルミ、石見川本駅舎でのクリスマスイルミネーションなど駅を核としたイベント、江津市の江の川ウォーク、川本町ウォーキング大会、三江線活性化フォーラムや三江線ウォーキング in 美郷、邑智郡町村会婚活列車などが実施され、各イベントとも地域の特色が活かされ多くの人で賑わった。平成 24 年 10 月 1 日に石見川本駅で三江線神楽観光キャンペーンの開始式をはじめ、神楽愛称駅名板の除幕、神楽列車ヘッドマークの披露、神楽上演、弓市商店会の物販などが実施された。平成 26 年 7 月 19 日には石見川本駅において、不通になっていた三江線全線開通セレモニーを開催、全列車の乗客へ乗車記念証、乗車記念品を進呈。また関連事業として全駅への横断幕の掲出、8 月の土、日曜日に乗車して応募された方にちょこっとプレゼントの進呈ほか、列車に向かって手を振る取り組みを実施。平成 27 年 8 月 30 日に浜原隣保館において三江線全線開通 40 周年記念式典を挙行し、浜原駅で記念行事を実施した。当日は、三江線愛称「江の川鉄道」の発表を行ったほか、三江線まつりとしてミニ産直市、写真展示、ミニ SL 列車乗車体験、鉄道グッズ販売、鉄道クイズ大会、石見神楽上演、しまねっこステージ、沿線市町のマスコットキャラクターとのふれあいタイム、記念列車「江の川号」の運行、全駅への記念横断幕の掲出、列車に向かって手を振る取り組みを実施。

(3) 沿線情報の発信

①インターネットの活用：三江線関連の情報を掲載したHP「ぶらり三江線 WEB」を開設、情報の更新を行いながら、タイムリーな情報の提供充実に努めた。6 市町、島根県と連携した情報発信にも努め、市町などのHPとのリンク対応により、イベントなどの情報を発信した。

②駅舎や車両等での情報発信、③都市部での PR：江津駅、三次駅にパンフレット設置、観光協会でもパンフレットの設置や窓口での紹介などを行ったほか、江津駅の跨線橋にフォトコンテストの入賞作品を掲示し、三江線を PR した。広島市で開催される島根ふるさとフェア、中国新聞ちゅーピーまつり、島根県町村会主催の松江市での輝けイレブンなど、沿線、県内、県外の各イベントを活用し、写真展示やパンフなどの配布により情報発信に努めた。三江線と神楽をイメージした三江線活性化協議会の法被を作り、各種イベントや神楽特別列車などで着用し利用促進を PR した。三江線 PR ポスターデザインを公募により作成し、沿線市町の

公共施設、集客施設、各駅に掲示しPRに努めた。

- ④多様なメディアの活用：島根県が提供するテレビ、ラジオ番組、新聞広告や県民だよりなどを活用し、観光キャンペーンや三江線増便社会実験（バス）の周知を図った。また、観光キャンペーンでは島根県庁において写真展示、パンフ配置を行いPRに努めた。雑誌「旅の手帖」への三江線紹介記事掲載、プロモーションビデオの作成、神楽特別列車について広島ちゅーピーラジオ、ケーブルテレビの生出演によるPR、各種メディアの取材に協力し情報発信に努めた。

(4) イメージアップやPRの促進

- ①三江線関連グッズの開発、販売、②沿線の地域資源や商品との連携：神楽愛称駅名板付きキーホルダーや神楽愛称駅名付き竹しおり、フォトコンテスト入賞作品による絵はがき、クリアファイルなどの三江線オリジナルグッズを作成し、様々なイベントなどでプレゼントとして進呈。また、沿線住民組織による「三江線神楽号」を印刷した年賀ハガキの作成、町村合併10周年記念事業として「三江線神楽号」のイラストなどを入れた記念切手作成などの独自の取組も行われた。さらに、沿線の桜並木、一本桜、山桜の名所のチラシを作り様々なイベントで配布し、三江線のイメージアップを図った。沿線外からの来訪客に対しては、地域の特産品を盛り込んだ弁当を斡旋紹介し、沿線地域の地産地消と販売促進向上に努めた。
- ③沿線の景観形成：沿線の景観形成を図るため、JR西日本米子支社施設課、同浜田鉄道部浜田工務支部、島根県交通対策課、西部農林振興センター林業部、西部農林振興センター県央事務所林業部と6市町で構成される三江線支障竹林等連絡調整会議を設置、三江線沿線の雪害による支障倒竹木が心配される箇所などについての土地所有者把握による事前伐採、雪害時の支障竹木などの伐採について、広報・防災無線・ケーブルテレビなどで周知し三江線運行に支障をきたさないよう対策を講じた。

< 振り返り >

三江線の魅力再発見のため、フォトコンテストを5回、絵手紙・メッセージコンクールを1回実施し、全国から多くの応募があった。パンフレットの作成やホームページ開設によるタイムリーな情報発信、6市町一体的なインターネットの活用、三江線かわらばんの作成、ポスターデザイン募集による作成、三江線の愛称募集による命名、駅舎の愛称名付けなどにより、三江線に親しみを感じてもらえるようなイメージづくりに取り組み、これらを使ってあらゆる機会、場所、メディアなどを活用し、特に広島方面で情報の発信ができた。

沿線地域ではイルミネーション点灯、ウォーキング大会との連携、三江線神楽キャンペーン開始式、三江線活性化フォーラム、全線開通セレモニー、三江線全線開通40周年記念式典、鉄道不通期間に支障竹林などの枝打ち、草刈りなどを実

施した。オリジナルグッズの進呈も絡ませて関心を寄せ、イメージアップを図るとともに地域の魅力を6市町連携して広くPRした。

誘客企画としては、神楽愛称駅名板の設置、沿線の観光素材を活用した、神楽・グルメ特別列車の運行、フォトコンテストの実施、マイカー回送プランの実施、三江線乗車特典の付与、既存ウォーキングとの連携、6市町1コースのウォーキングコースの設定とマップ作成、ウォーキングイベントの実施、カスタマーニーズ調査の実施、三江線宝探しイベントの実施、イベントでの足湯体験場設置、サイクリングコースの設定・路面標示案内設置などを実施した。情報発信としては、キャンペーンパンフレット・ポスターの作成、幟・ミニ幟の作成、テレビ・ケーブルテレビ番組の制作・発信、広島駅キャラバンなどを実施するとともに、サイクリング雑誌などで山陰エリア、山陽エリアへ積極的なPRを実施した。特に、神楽・グルメ特別列車は、平成24年度から毎年実施しており、江の川沿いを走る三江線からの景色、列車内でのミニ神楽上演、各市町のおもてなしも大変評判が良く、毎年キャンセル待ちが出る盛況ぶりであった。宝探しイベントの実施やテレビ番組制作による情報発信は、多くの反響があった。特に宝探しイベントはアンケート回答者数1,273人、推定参加者数は約3,100人、推定消費額は約6,800千円と見込まれ、東京や関東圏からの来訪者もあるなど、沿線地域への関心の高まりや誘客増に繋がっていく可能性が大いにあると思われた。ウォーキングコースやサイクリングロードコースの設定は、新たな客層の掘り起こしとして取り組んだが、さらに多くの方を呼び込むことができるかについては、現時点で未知数である。多くの補助金による様々な事業の取り組みは、三江線全体の輸送密度を押し上げるほどの効果的な取り組みには至っていないと考えられるものの、沿線地域への誘客、イメージづくりや認知度向上、沿線の魅力の発信などにより、定期外利用者の推移に相当の影響を与えていると思われ、地域活性化や地域振興につながる観光を切り口にした取り組みは、大いに期待を抱かせるものである。

5. 地域による「参加と協働」のしくみづくり

(1) 地域による駅舎の活用

- ①地域の玄関口としての活用、②地域住民の交流サロンとしての活用：石見川本駅でのイルミネーションの点灯式や商工会、弓市商店会のイベント実施に併せ写真展示やパンフレット設置を行い駅舎活用に努めた。商工会による観光・食事処案内、荷物を持たずに町歩きを楽しむためのコインロッカーの設置により利便性の向上が図られた。沿線地域では、町単独の補助制度によりプランターの設置、花壇の設置、また、地域のボランティアにより駅舎などの清掃や花壇の手入れなどが行われ、多くの駅舎がきれいに保たれた。駅舎は地域の核となる交流施設であることから、駅舎の活用を地元で実施するよう推進した。その結果、地域住民の

交流サロンとして、平成 25 年 4 月川戸駅舎へサロンこしかけが開設され、コーヒーなどが楽しめる憩いのスペースを月 2 回程度開所し、三江線やバス利用者、地域住民の交流やにぎわい創出がなされた。貸し出し文庫のモデル駅を浜原駅に開設した。

(2) 沿線地域への働きかけ

①潜在利用者への働きかけ、②将来的な利用者の開拓：将来的な利用者の開拓は、平成 23 年度、24 年度に 6 市町毎に各種団体、職場、学校、サークルなどの代表者による、三江線の利用促進や活性化などについての意見交換会を行う地域分科会が開催され、平成 23 年度には各種事業所、保育所、学校、公民館、集客施設などを訪問し、積極的な三江線利用を依頼する営業活動の中で三江線利用促進や補助制度の活用などの働きかけを行った。増便社会実験に合わせて通勤、出張での利用依頼を行い、各団体の列車利用の取り組みや年間に 1 度は乗車、1 回でも多く乗車するなど積極的な利用に向けた住民意識の高揚が図られた。

(3) 沿線住民や出身者、ファンとの連帯醸成

①三江線を応援する組織の設立：6 市町連携による公民協働による組織設立や、三江線活性化に関するボランティア登録には至っていないが、川本町、邑南町、三次市において、行政諸課題の検討を行うプロジェクト会議が設置され、三江線の利用促進、活性化も課題の一つとして検討が行われた。三江線を応援する組織、利用促進組織としては、三次市作木町自治連合会内の「三江線利用促進委員会」、美郷町に連合自治会や各種団体からなる「美郷町三江線利用促進協議会」、邑南町の「江の川鉄道応援団」、沿線 6 市町と近隣の浜田市、大田市の議会議員による「三江線を守る議員連盟」が組織化され、利用促進活動が行われるなど、これらの取り組みが沿線 6 市町全体に広がるよう推進した。また、鉄道不通期間には各市町、各駅、各イベントなどにおいて多くの方に寄せ書きを書いて頂き、駅や市町の公共施設などで掲示した。

②鉄道施設の活用：枕木オーナー制度や寄付受付について課題調査、検討を行ったが、導入には至らなかった。

(4) 事業推進体制の強化

①プロパー人材の確保 臨時職員を雇用し体制を強、②沿線自治体の連携強化、③定期的な意見交換会の開催：各市町の交通担当課に三江線活性化窓口を開設し目印となるミニ幟において、活性化協議会の各種申請書類などの受付を行い、観光担当課とも連携を図り観光面からの利用促進に努め、住民への各種広報についても積極的な対応を図った。平成 23 年度には、地域分科会を 6 市町各 1 箇所で開催し、各種団体、職場、学校、サークルなどの代表者による利用促進や活性化などについて意見交換を行った。また、集客施設などへ訪問して積極的な三江線利用について依頼する積極的な営業活動の中で旅行企画を示し受入れ側の催行

を促した。

平成 24 年度には、三江線の現状や活性化への住民参加の重要性を周知する機会として地域分科会を 6 市町各 1 箇所で開催し、各種団体、職場、学校、サークルなどに呼びかけ三江線乗車の動機づけを図るとともに、島根県観光アドバイザー有田隆司氏を講師に、6 市町の観光担当者と島根県の職員で、観光を切り口にした取り組みについて勉強会を実施した。また、鉄道ファンの目線で鉄道を楽しむ機会の創出、鉄道活用のアイデアなどについて意見交換を行うミーティングを 4 回開催し、デイサービスなど介護福祉との連携や沿線グルメの活用など、個性的、新たな視点による利用促進策の提案、検討を行い、参加者による利用促進自主企画を促した。

<振り返り>

駅舎活用の取り組みは、地域住民の交流サロン、イベント開催との連携により写真展示による情報発信、環境整備、駅舎の利用など、地域の玄関口として一部の駅で進められ、活性化に寄与した。6 市町ごとに開催した地域分科会ははじめ、沿線内の企業や団体 70 箇所に対し、潜在利用者、将来利用者の開拓という目的で、利用のきっかけづくりとなる補助制度の PR や、年に 1 度、あるいは 1 回でも多く乗車することなどを呼びかけた。また、事務局に臨時職員を配置し、6 市町担当課には三江線活性化窓口を設置して観光担当課との連携も図り、体制を強化しながら住民への広報や積極的な対応を行った。6 市町連携による公民協働の組織設立に向けては、行政諸課題を検討するプロジェクト会議を庁内に設置し民間の組織、官民の組織を設立する動きも個々の市町で見られ、さらに地域分科会、観光戦略の勉強会、鉄道ファンとのミーティング開催で、新たな視点の利用促進策の企画提案を促進するとともに、6 市町連携した三江線の応援組織設立に向けて働きかけてきた。

しかしながら、三江線に対する危機意識や連帯意識を醸成し、沿線市町全体で住民を巻き込んだ利用促進を進める仕組みを作るまでには至らず、利用者の維持、増加につながらなかった。

<特筆すべき事項>

①カスタマーニーズ（GAP）調査（平成 25 年度・26 年度）（島根県受託事業）

三江線の利用促進と地域への誘客に向けて、三江線沿線地域を基本とする周辺地域に来訪する観光客が何を求めているのか具体的なニーズを把握し、今後の戦略、商品開発につなげるため、関東、近畿、中四国、北九州地域の 1,000 人を対象にインターネットによるアンケート調査を実施した。

調査結果によると、島根県・広島県の代表的な観光地が来訪の主目的であることから、三江線沿線地域内の枠組みだけでとらえるのではなく、情報発信の対象地

域の幅を広げ、代表的な宿泊地と連携することによって三江線沿線エリアを周遊させることができる可能性が見えた。三江線そのものの PR、沿線来訪の経路の明示、桜、紅葉、温泉、食、歴史文化などの周辺観光資源の PR を、三江線沿線への来訪率が高い家族や夫婦をターゲットとして行うことが有効と考えられた。確固たる魅力である、雄大な自然に囲まれながらのんびりと田舎時 間を過ごせるイメージを活かし、のんびりしたローカル線の乗車とセットにした旅のテーマは可能性が高い。こうした調査結果を踏まえ、効果的な観光誘客に繋がる事業計画を検討・推進していくことが必要と考えられる。

②豪華寝台列車の三江線への乗り入れ要望（平成 25 年度）

JR 西日本は 2017 年度に導入を計画したが、三江線への乗り入れは、利用促進の起爆剤となり、沿線地域へのさまざまな波及効果が期待できることから、三江線改良利用促進期成同盟会は島根県知事、広島県知事、JR 西日本米子支社長に対し、計画する豪華寝台列車の三江線への乗り入れに向けた支援を求めた。

<総括>

平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間、様々な三江線活性化事業、三江線観光キャンペーン、「生活鉄道」と「観光鉄道」の両面から利用促進を図ってきた。

「観光鉄道」としては、沿線外からの誘客促進対策として観光キャンペーンに取り組み、継続的なイベント開催により沿線地域に多くの誘客を図ることができ、三江線沿線の観光資源を再発見、再認識することができた。とりわけ、平成 27 年度に実施した宝探しイベントは、関東圏域からの来訪者があるなど、予想以上の反響があり、沿線周辺市町への経済効果も大きかった。一方、イベントによる誘客は期間限定であり、恒常的な誘客につながっているとは言いがたく、「観光鉄道」としての取り組みだけでは輸送密度を押し上げるほどの結果は得られず、三江線観光キャンペーンとしての取り組みは一定の成果と課題を残す結果となった。仮に、三江線活性化事業、三江線観光キャンペーンなどを実施しなかった場合には、三江線の利用者数はさらに大きな減少の一途をたどったものと推測され、三江線活性化事業などによる集客効果は数字以上のものがあったと思われる。

三江線沿線自治体 6 市町のうち、島根県川本町と美郷町へ行ったヒアリングでは、利用促進活動に対する、行政と沿線住民との関わりや連携の難しさを振り返る声が見られるほか、活動は廃線の決定後によりやく活発となっていく様子が見てとれる。

<川本町へのヒアリング>

- ・生活交通というが、そもそも町内には 3 駅で、近隣地域との行き来にもあまり使われておらず、三江線については外から来る人が乗ってくるという印象があった。

- ・バスによる増便実験が行われた部分については、JR 西日本主導で実施された。
- ・利用者増について、明確な基準の提示は無かった。
- ・利用促進に関わる組織は、建設を進める時期からあったものが、利用促進へと役割を変えてきた。構成員は首長等で、最後の会長は美郷町長だった。活性化協議会は実働的メンバーで構成し商工会なども入り、美郷町の担当課長が会長だった。
- ・協議会の予算は年間 500～1 千万円だったが、最大では 3 千万円までいった。県の補助も毎年 150 万円受けていた他、ピーク時は観光関係予算も入っていた。
- ・駅前おもてなしサロンのボランティアなど、自発的活動が生まれ力になっていた。
- ・利用促進策の中では、宝探しイベントは家族連れがたくさん来た印象がある。
- ・様々な利用促進策を打ち、高校生の巻き込みなどもあったが、イベントで増える利用は限られるし、全体としても効果は限定的だった。
- ・行政だけでは限界があるが、行政主導感が強い取り組みになっていたようにも思う。
- ・沿線住民の温度差があり、横断的な運動体もなく、難しさはあった。
- ・廃線が表明されてからは非常に多くの人々が来た。
- ・マニアは熱量があるので、廃線の決定前に一緒に盛り上がりを作るというのも、ひとつの手立てではないか。

<美郷町へのヒアリング>

- ・H27 年時の高齢化率 47%、基本的な部分で利用を増やせないほどの過疎があった。
- ・美郷町に高校はないが、近隣の高校が生徒の取り合いになっていることで、通学バスを独自に走らせるといった動きもあり、利用減少に拍車をかけた。
- ・そもそもの運行本数の少なさには常にネックになっていた。
- ・住民の組織は、連合自治会が担っていたが、その下の自治体への浸透や、沿線ではない自治体の巻き込みについては、なかなかうまく進んでいなかった。
- ・県が果たした役割は全体の取りまとめ。代替交通検討にあたっても県が事務局的な動きをして全体をまとめた。
- ・沿線で温度差はそこまで感じなかったが、行政主導が強くなっていた感はある。
- ・存続検討の際には経費の試算も行った。データは主に JR 西日本が収集したが、県が一畑電車のデータを提供するといったこともあった。
- ・実際なくなってみて、寂しさは大きい。ある時には思わなくても、無くなるとはっきり穴があいたような感覚はある。

・他の交通モードも含めた公共交通の利用促進の事例提供

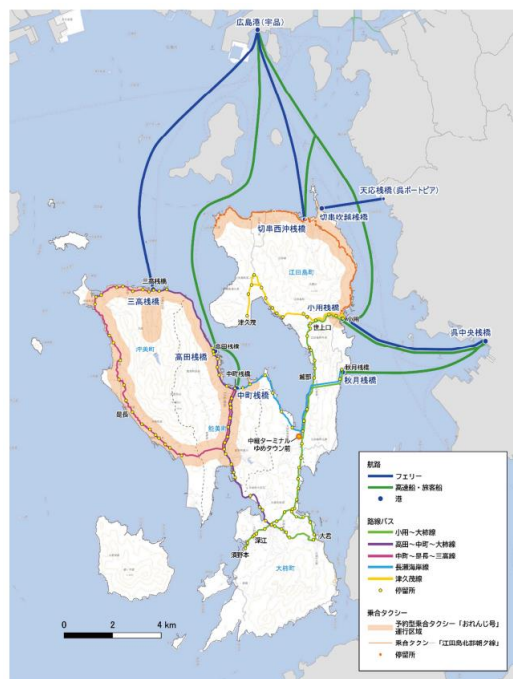
瀬戸内海に浮かぶ島嶼部の江田島市は、広島市や呉市といった都市圏と隣接し、旅客船を主体とした公共交通は、他市町との往来が活発な住民の暮らしを支える重要なライフラインとなっている。江田島市の地域公共交通形成計画、および地域公共交通計画には当研究所も関与してきており、これは、旅客船とバスなどの海上と陸上交通の乗り継ぎのしやすさを重視したネットワークを特長としている。同市の基幹交通は旅客船であるが、鉄道に置き換えるとバスや乗合タクシーへの乗り継ぎネットワークの重要性は、庄原市内の芸備線においても同様と考察される。

江田島市が第2次江田島市総合計画に掲げる「日常生活や交流を支え、安心して暮らせる公共交通が確保されている」という「目指す姿」の実現に資するべく策定された「地域公共交通計画」から、海上と陸上交通のネットワーク事例を紹介する。

<江田島市の公共交通>

海上交通としては、市外へ運航する航路が、広島市との間に4航路、呉市との間に3航路ある。

市内は、江田島バス株式会社が運行する路線バスと、江田島市公共交通協議会が運行委託する乗合タクシー（予約型乗合「おれんじ号」）及び乗合タクシー「江田島北部朝夕便」が運行されている。



<海上交通>

島嶼部にある江田島市は、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活において、広島市及び呉市との間の移動が活発であり、江田島市と両市の間を結ぶ航路は重要な移動手段である。航路は広島市との間に4航路、呉市との間に3航路、運航主体は民間事業者4社と、江田島市である。

利用促進策としては以下の取り組みが見られる。

年 度	取 組
平成 29 年度 (2017 年度)	○ 学校の種別や居住地を問わず航路や路線バス等の通学定期の購入額の一部を市が負担する「通学定期券購入補助制度」を創設。
令和 2 年度 (2020 年度)	○ 上村汽船株式会社及び瀬戸内シーライン株式会社が、運行する航路の発着点の桟橋に、IC カード ⁴ で決済できるキャッシュレス券売機を設置。 ○ 上村汽船株式会社及び瀬戸内シーライン株式会社が、船内で活用可能な Free-Wifi ⁵ を導入。 ○ 市公共交通協議会の主催事業として、市内航路を対象としたスタンプラリーを実施。

<陸上交通>

①路線バス：江田島市内の路線バスは、第三セクターの江田島バス株式会社 1 社が 5 路線 29 系統を車両 15 台で運行している。江田島市都市計画マスタープランで都市拠点と位置付けられている江南・飛渡瀬地区は、大型商業施設が集積し、かつ Y 字型の島の左右の付け根に位置していることから、バスの中継ターミナルが設けられている。利用促進策としては以下の取り組みが見られる。

年 度	取 組
平成 29 年度 (2017 年度)	○ バスの運行状況がスマートフォン等で把握できるバスロケーションシステム ⁷ を導入するとともに、市内の桟橋及び大型商業施設にも、運行状況が表示されるデジタルサイネージ ⁸ を導入。 ○ バス車両の更新時に、バリアフリー車両 ⁹ への転換等を実施。
平成 30 年度 (2018 年度)	○ 自治会を対象としたバスの乗り方教室を開催。
令和元年度 (2019 年度)	○ 路線バスに交通系 IC カード PASPY ¹⁰ を導入。 ○ 江田島バス株式会社本社が、中継ターミナルゆめタウン前バス停近くへ移転したことにより、定期券・回数券等購入の利便性が向上。 ○ 路線バスダイヤ等の情報を GTFS ¹¹ データ化し、公開。
令和 2 年度 (2020 年度)	○ 路線バスが 24 時間乗り放題になるデジタルチケットの販売を開始するとともに、江田島バス株式会社 HP にバスを利用した観光周遊コースを掲載。
令和 3 年度 (2021 年度)	○ 路線バスや乗合タクシーに無料で乗車できる「おでかけ無料乗車 day」を実施。

②乗合タクシー：バス路線から離れている地域や、路線バスが運行しない時間帯の移動手段確保のために、予約型乗合タクシー「おれんじ号」、定時定路線で運行する乗合タクシー「江田島北部朝夕便」が運行されている。予約型乗合タクシーは、一般乗合旅客自動車運送事業の区域運行、乗合タクシーは、路線定期運行で、ともに運営主体の江田島市公共交通協議会がタクシー事業者に運行を委託している。予約型乗合タクシーは、沖美町の西回り線である「沖美南部線」（三高桟橋～是長～中町桟橋～島の病院おおたに）、沖美町の東回り線である「沖美北部線」（美能～三高桟橋～中町桟橋～島の病院おおたに）、江田島町北部を運行する「江田島北部線」の 3 路線がある。予約型乗合タクシー及び乗合タクシーは、航

路・路線バスといった幹線交通との結節を目的とする交通モードであるため、可能な限り乗継に配慮したダイヤ編成となっている。

利用促進策としては以下の取り組みが見られる。

- 平成 28 年度(2016 年度)に、ハイエース車両を、手すり・電動ステップを搭載したバリアフリー車両に更新。
- 令和 3 年度(2021 年度)に、路線バスや乗合タクシーに無料で乗車できる「おでかけ無料乗車 day」を実施。
- 地元自治会と調整しながら、路線バスや航路のダイヤ改正に合わせて、ダイヤ見直しを実施。
- 乗合タクシーの収支状況の説明や利用促進に関する出前講座を実施。

< 地域公共交通計画全体の総括 >

平成 28 年度から令和 2 年度までの「江田島市地域公共交通網形成計画」に基づき、交通ネットワークの利用環境の改善目標として、①最適な公共交通ネットワークの構築、②交通結節点における機能の向上、③利用環境の改善による利便性の向上、④観光の強化による利用者の増加、⑤地域で公共交通を支えるための意識の醸成などが設定され取組が実施されている。

目標 1 最適な公共交通ネットワークの構築				
事業名	実施内容			
①海上交通と陸上交通の連携強化	・航路と路線バスの乗換改善に向けた「公共交通機関の運航（行）に関する覚書¹⁴」を航路事業者と江田島バス株式会社が締結（平成 28 年度（2016 年度）） ・中町・高田～宇品航路のダイヤ改正の際、航路接続に配慮したバスダイヤを編成（令和 2 年度（2020 年度）～）			
②路線バス（幹線・支線）系統やダイヤの見直し	・中町～大柿線を高田桟橋まで延伸し、高田～中町～大柿線に変更（平成 29 年度（2017 年度）～） ・路線バスの現状分析・課題整理（平成 30 年度（2018 年度）～）			
③おれんじ号の利便性向上	・航路との接続や利用者ニーズに基づくダイヤ改正を実施（乗降場所の追加や経路変更を含む。）（平成 29 年度（2017 年度）～）			
評価指標	計画策定時 平成 26 年度 (2014 年度)	参考値 令和元年度 (2019 年度)	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	目標値 令和 2 年度 (2020 年度)
航路利用者の前年比 減少率（%）	▲4.2%	▲7.0%	▲20.1%	▲3.5% 以下
路線バスの年間利用者数 (人)	70 万人	49 万人	44 万人	70 万人 以上
おれんじ号運行見直し基準（稼働率）の目標を達成した系統の割合（%）	50% (2/4 系統)	50%	50%	75% (3/4 系統)以上

目標 2 交通結節点における機能の向上			
事業名	実施内容		
①乗換環境の充実	・バスロケーションシステムを導入（平成 28 年度（2016 年度）～） ・結節点（港，中継バスターミナル）にデジタルサイネージを設置（平成 28 年度（2016 年度）～）		
評価指標	計画策定時 平成 26 年度 (2014 年度)	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	目標値 令和 2 年度 (2020 年度)
乗継改善策の実施件数（件）	－	2 件	2 件

目標 3 利用環境の改善による利便性等の向上			
事業名	実施内容		
①運賃負担感の軽減策の検討	・通学定期券購入補助制度を創設（平成 29 年度（2017 年度）～） ・路線バスに交通系 IC カードを導入（令和元年度（2019 年度）～）		
②IC カードの導入	・航路事業者との勉強会の開催（平成 28 年度（2016 年度）・令和元年度（2019 年度）） ・航路券売機の IC カード対応化（令和 2 年度（2020 年度）～） ・（再掲）路線バスに交通系 IC カード（PASPY）を導入（令和元年度（2019 年度）～）		
③バリアフリー化の推進	・乗合タクシーにバリアフリー車両を導入（平成 28 年度（2016 年度）～） ・路線バス車両を更新（平成 29 年度（2017 年度）：2 台，令和元年度（2019 年度）：3 台）		
④わかりやすい公共交通情報の提供	・公共交通マップを作成（平成 28 年度（2016 年度）～） ・（再掲）バスロケーションシステムを導入（平成 28 年度（2016 年度）～） ・（再掲）結節点（港，中継バスターミナル）にデジタルサイネージを設置（平成 28 年度（2016 年度）～） ・バス停名称を変更（平成 29 年度（2017 年度）～） ・江田島バス株式会社 HP を開設（令和元年度（2019 年度）～）		
評価指標	計画策定時 平成 26 年度 (2014 年度)	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	目標値 令和 2 年度 (2020 年度)
負担感軽減策の実施件数（件）	－	2 件	2 件
バリアフリー車両の導入率（％）	53.3% (8 台/15 台)	86.6% (13 台/15 台)	80.0% 以上
情報提供資機材の整備件数（件）	－	5 件	2 件

目標 4 観光の強化による利用者の増加				
事業名	実施内容			
①公共交通を活用した観光ルートの開発	・市 HP に公共交通を利用した観光ルートを掲載（平成 28 年度（2016 年度）～） ・江田島バス株式会社 HP にバスを利用した観光ルートを掲載（令和 2 年度（2020 年度）～）			
②観光客に向けた情報発信力の強化	・Google 路線検索への対応（令和元年度（2019 年度）～） ・瀬戸内海クルーズ株式会社の旅行商品を市 Facebook で PR（令和元年度（2019 年度）～） ・市内航路を対象としたスタンプラリーを開催（令和 2 年度（2020 年度）～） ・路線バスの 24 時間乗り放題乗車券（MOBIRY）を販売開始（令和 2 年度（2020 年度）～）			
評価指標	計画策定時 平成 26 年度 (2014 年度)	参考値 令和元年度 (2019 年度)	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	目標値 令和 2 年度 (2020 年度)
年間総観光客数（人）	54 万人	52 万人	26 万人	70 万人

目標 5 地域で公共交通を支えるための意識の醸成			
事業名	実施内容		
①公共交通の利用促進と地域との意見交換会の開催	・市広報誌で啓発記事を連載（平成 28 年度（2016 年度）～） ・おれんじ号のダイヤ改正に伴う出前講座を実施（平成 28 年度（2016 年度）～） ・自治会を対象としたバスの乗り方教室を開催（平成 30 年度（2018 年度）～）		
評価指標	計画策定時 平成 26 年度 (2014 年度)	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	目標値 令和 2 年度 (2020 年度)
意見交換会の開催回数（回）	年間 2 回	延べ 9 回	延べ 10 回以上
地域が主体となった取組件数	－	2 件	2 件

・事例から庄原市内芸備線への示唆の抽出

JR 西日本広島支社への利便性向上のダイヤ（案）の要望とそれに対する回答、島根県川本町、美郷町の三江線利用促進取り組み事例、他の交通モードの広島県江田島市の事例から以下の示唆を抽出する。

- ①芸備線の存在価値についての行政および市民の関心の向上の必要性
- ②鉄道事業に関する専門知識を持たない行政と鉄道事業者の JR 西日本との対話の困難性を認識し、当研究所など専門家を交えた文書による具体的要望書提示および、JR 西日本広島支社からの誠意ある回答書の発出により組織対組織の具体的対話が成立したことは今回の大きな成果である。当研究所と交通政策セミナー等の繋がりを持つ国土交通省も、今後の行政と鉄道事業者との対話の基本姿勢として、行政と JR 西日本との対話成立事例として高く評価している。
- ③具体的要請書等の文書化と専門家を交えることで、要請内容の難易度等の評価や妥当性を検証したことで、JR 西日本が安心して回答できる環境を作ることの重要性が明確となった。
- ④JR 西日本は、輸送密度 2 千人/日未満の路線の路線別収支を 4 月に公表すると予告しており、過去の事例からも今後の利用促進の評価や方向性の検討は、これまで以上に数値起点の内容へ展開すると予測される。同社は 2020 年度の輸送密度が 50 人/日で、芸備線と同様に鉄道事業が非常に厳しい大糸線の区間で、廃止を視野に入れた協議を今年 2 月上旬に沿線自治体と始める方針を示すなど、2020 年 3 月期決算で純損益が赤字であることから、収益性を重視した事業見直しを加速せざるを得ない状況にある。庄原市が掲げる「全線維持」の目標についても、より客観的な数値等の視点から、その妥当性を説明し、利活用の可能性やコスト負担等について、広く市民の理解を得られるシナリオ作成が急務である。
- ⑤三江線の利用促進事例からは、行政と市民が血のにじむような努力を続けたが、これほどの活動を持ってしても、結果的には利用者数の減少傾向に歯止めをかけられず廃線となったと言う点に注目すべきである。公共交通の利用促進、維持存続には並大抵の活動や努力では十分でなく、首長をはじめ行政は、市民や関係者に自分事として関心を持ってもらい、事業者と一体となる覚悟を持った取り組みが必須だと言うことである。
- ⑥他所の廃線事例からは、廃線後の鉄路の維持管理責任や放置されるリスクを認識していくことの必要性が高いことを、強く認識するべきである。

イ 中長期的な鉄道の存続可能性に向けた検討

(1) 路線維持における地域にとっての定性評価

- ・ 鉄道が廃線となった地域で起こった事象の洗い出しと庄原市への示唆抽出
廃線となった三江線沿線の島根県川本町と美郷町へ行ったヒアリングからは、廃線後の線路や駅などの設備保全や利活用、代替交通等における課題が見えてくる。

< 廃線後の課題と対応 >

三江線の主な利用目的は、通学、医療機関への通院などであったが、廃線後の代替交通（路線バス）も同様である。鉄道から代替路線バスに移行したことに伴う直接の課題で主立ったものは見られない。島根中央高校の部活の朝練対応など、きめ細やかに配慮したダイヤ構成とするなど、より地域の実情や住民ニーズに沿った代替交通網の形成が出来つつある。また乗合タクシーやタクシー利用の助成制度による不便地域解消にも取り組んでいる。

課題は、人口減少に伴うバス利用の減少による不採算路線があるほか、免許返納が進み、これから公共交通に対するニーズが増えることに対して、代替バスのみで考えた場合の所要時間などの利便性や、ドア・ツー・ドアや、ラストワンマイルの仕組みなど、社会情勢に対する地域公共交通のあり方がより求められる。

三江線の駅や路線跡地については、廃線までに跡地検討委員会を設置し、必要な部分については取得し、観光イベントでの活用や、道路拡幅などに利用している。しかし、三江線廃止後の跡地管理は大きな課題で、特に線路の草木除伐は年々深刻である。

< 川本町へのヒアリング >

- ・ 廃線後の対応については可部線を訪問し、参考にした。可部線では、沿線自治体が全て引き取った。
- ・ 三江線では、自治体間で共通の基準等を持っていたわけではなく、それぞれに判断したが、すべての資産を引き受けた自治体は無い。
- ・ JR 西日本が所有していた土地や施設等は、必要なものだけ譲渡を受けた。
- ・ 駅舎は2駅を取得し、事務所として活用中。小さな1駅は解体された。
- ・ JR 西日本の所有部分については、踏切や橋梁等、公有地の専用部分については撤去されているが、その他はレールなど殆どそのままになっている。
- ・ 廃線後には、広域観光協議会が組織され、旧沿線自治体間で横につながって動くという動きは出つつある。
- ・ 川本駅ではレールバイク体験を実施、レールバイクは中部地方から譲渡入手。

<美郷町へのヒアリング>

- ・現在の跡地管理について問題がある。JR 西日本は1年に1回程度しか草刈り等ができておらず、手が回っていない。
- ・草が伸びるだけでなく、獣が出る。
- ・地域で管理できないかという話もあるが、元々線路だった場所は民地周辺だけではなく、難しい。

<代替交通>

H28 年 9 月：沿線 6 市町で構成する「三江線改良利用促進期成同盟会」は、廃止届出書を JR 西日本が国土交通省へ提出したことを受け、鉄道存続を断念しバス等の代替交通確保に向けた取組強化を決定。

H28 年 12 月：三江線に代わる新しい交通の検討開始（住民アンケート、意見交換）

H29 年 5 月：三江線代替交通確保調整協議会にて代替交通ルート案が承認され、代替交通運行予定事業者、住民説明会等の調整

H29 年 9 月：代替交通運行計画素案最終決定、運賃・ダイヤ等を事業者と最終調整
H30 年 3 月三江線廃線後の 4 月から代替交通運行開

<川本町へのヒアリング>

- ・地域間交通は川本美郷線（大和観光株）1 日 7.5 往復、地域内交通は、町営バス粕湊竹線、デマンド乗合タクシー信喜線、乙原線、明塚線を運行。
- ・代替交通はバスやデマンドタクシー等で確保されるも、守ろうという機運は低い。
- ・バスは通学定期の補助を行っている。

<美郷町へのヒアリング>

- ・代替交通バスでは運転手の確保ができています。運転手確保のための補助制度を設けたほか、バス協会への声掛けなどの取り組みもあった。

(2) 全国での路線存続における事例研究

日本の8～9割の事業者が赤字という、厳しい経営実態が続く地方公共交通のなかで、再生に向けた取り組みで着実な成果を上げている2事例に学ぶ。

・路線存続した場合の事例の洗い出しと評価

<事例① 北条鉄道>

北条鉄道の再生は、前加西市副市長の佐伯武彦氏の「再生はひとりでは不可能、地域住民に関心を持ってもらうことが大切」との信念のもと、強力なリーダーシップに負うところが大きい。当初の目論見を成功させることで、行政や事業者も利用促進のための通勤定期購入キャンペーンや通学定期補助、運転本数増加のための列車行き違い交差設備の新設などを積極的に加速させてゆく様子が伺える。

資料④：北条鉄道事例発表資料

北条鉄道株式会社 再生の取組



令和4年3月17日
佐伯武彦(北条鉄道(株)前副社長)
(加西市 前副市長)

北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

北条鉄道の位置



北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

再生への第一歩 再生への転機

平成23年8月 加西市に西村市長誕生

佐伯副社長 就任
高井企画総務部長 就任

北条鉄道の再生を！

北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

再生への第一歩 法華口駅①

・法華口駅の旧駅舎



市民を巻き込んだ駅トイレの整備をしよう！

北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

再生への第一歩 法華口駅②

・トイレ新設(平成24年1月)



北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

広がる再生の輪 各駅に銅板を設置

法華口駅
トイレ・自転車置き場等は下記の皆様方の御好意によって出来たものです。感謝をこめて大切に御使用下さい。

北条地区 北条一 北条地区 北条二 北条地区 北条三 北条地区 北条四 北条地区 北条五 北条地区 北条六 北条地区 北条七 北条地区 北条八 北条地区 北条九 北条地区 北条十	北条地区 北条十一 北条地区 北条十二 北条地区 北条十三 北条地区 北条十四 北条地区 北条十五 北条地区 北条十六 北条地区 北条十七 北条地区 北条十八 北条地区 北条十九 北条地区 北条二十	北条地区 北条二十一 北条地区 北条二十二 北条地区 北条二十三 北条地区 北条二十四 北条地区 北条二十五 北条地区 北条二十六 北条地区 北条二十七 北条地区 北条二十八 北条地区 北条二十九 北条地区 北条三十	北条地区 北条三十一 北条地区 北条三十二 北条地区 北条三十三 北条地区 北条三十四 北条地区 北条三十五 北条地区 北条三十六 北条地区 北条三十七 北条地区 北条三十八 北条地区 北条三十九 北条地区 北条四十
--	--	---	---

2012年1月1日 北条鉄道株式会社

北条鉄道株式会社
Hojo Railway Company

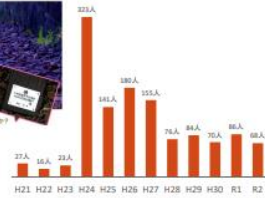
広がる再生の輪

枕木応援団

・個人の枕木応援団申込者数が増加



沿線駅舎をより身近なものにしたい。そんな思いで、



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

播磨下里駅①

・トイレの新設(平成24年8月)
(旧駅舎)

(新設したトイレ)



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

播磨下里駅②

・駅ホームに石庭を整備(平成24年8月)
(整備前)



(整備後)



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

網引駅①

・旧駅舎



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

網引駅②

・トイレを新設(平成24年1月)、新駅舎の完成(平成25年2月)



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

田原駅①

・旧駅舎



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

田原駅②

・駅舎完成(平成22年7月) トイレ新設(平成24年12月)



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

長駅①

・旧駅舎



北条鉄道株式会社
Kitahara Railway Company

広がる再生の輪

長駅②

・トイレを新設(平成25年9月)



北条鉄道株式会社 17
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

地域の熱い支援

・社会福祉法人が駅舎を改装し駅舎工房『モン・ファボリ』を運営



北条鉄道株式会社 18
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

地域の熱い支援

・法華山一乗寺の玄関駅である法華口駅に
国宝三重塔のミニチュアを寄贈(平成25年12月)



北条鉄道株式会社 19
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

地域の熱い支援

・法華口駅のホーム向かいに庭園を整備(平成27年1月)



北条鉄道株式会社 20
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

地域の熱い支援

・駅周辺の整備、駅舎やトイレの清掃
(北条鉄道応援隊、沿線地域の方々、ボランティア団体)



北条鉄道株式会社 21
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

ボランティア駅長①

播磨下里駅の下里庵(月2回開催)



北条鉄道株式会社 22
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

ボランティア駅長②

長駅の駅ナカ婚活相談所(毎週日曜)、カンカンバー



北条鉄道株式会社 23
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

ボランティア駅長③

網引駅の切り絵教室(月2回開催)



北条鉄道株式会社 24
Hokuto Railway Co., Ltd.

鉄道を支える人々

ボランティア駅長④

播磨下里駅のお絵かき教室(月2回開催)



北条鉄道株式会社 25

鉄道を支える人々

ボランティア駅長⑤

長駅の駅長の列車お見送り



北条鉄道株式会社 26

鉄道を支える人々

ボランティア駅長⑥

・新しい駅長の活躍にも期待・・・
(絵はがき教室、コントラバス奏者駅長etc..)



(法華口駅の絵はがき会)



(播磨横田駅のクラシック教室)



北条鉄道株式会社 27

市外からの支援

播磨横田駅①

・旧駅舎



北条鉄道株式会社 28

市外からの支援

播磨横田駅②

・駅舎兼ギャラリーが完成(平成26年11月)



北条鉄道株式会社 29

市外からの支援

播磨横田駅③

・ギャラリーには絵画を展示



北条鉄道株式会社 30

駅前のにぎわい

播磨横田駅前

・イタリアンビザ専門店『Il Binario Di Oro』がオープン
(平成28年6月)



北条鉄道株式会社 31

駅前のにぎわい

播磨下里駅前

・北条鉄道応援隊のお店、野菜販売所「駅の里(現:ぬくもり亭)」がオープン(平成28年10月)



北条鉄道株式会社 32

イベント列車

さくらまつり(4月)・鉄道まつり(10月)



北東鉄道株式会社 33

イベント列車

サンタ列車



・令和3年12月は、7日間運行



北東鉄道株式会社 34

イベント列車

イルミネーション列車

・各駅でイルミネーションを実施(12月上旬～1月上旬)



北東鉄道株式会社 35

イベント列車

かぶと虫列車

・7月(R3年度はコロナ禍でイベント中止)



北東鉄道株式会社 36

イベント列車

おでん列車・ビール列車

・おでん列車(1月・2月)

・ビール列車(7月・8月)



※R3年度はコロナ禍でイベント中止



北東鉄道株式会社 37

無料乗車優待券・通勤定期購入キャンペーン

無料乗車優待券



(R2年7月末終了)

通勤定期購入特典キャンペーン



3か月以上の通勤定期購入者に
額面の1/3相当額の
地域商品券を進呈
※継続利用者は
5,000円分

【第1弾】
R2.8.1～12.31

【第2弾】
R3.8.1～12.31



北東鉄道株式会社 38

設備整備事業

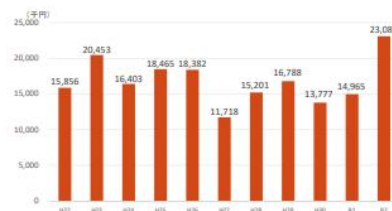


- ・安全・安心の輸送設備に必要な費用は年々増加
- ・車両検査や老朽化への対策に支援が必要
- ・H30～R2は交差施設整備のため自治体単独補助が増加

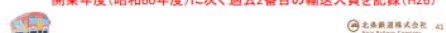


北東鉄道株式会社 39

自治体からの運営費補助額



北東鉄道株式会社 40



A group of eleven men, mostly in dark suits, are posed for a photograph. Three men are kneeling in the front row, each holding a large, light-colored certificate or plaque. Behind them, eight men stand in two rows. A large Japanese flag is visible in the background, partially obscured by the group. The setting appears to be an indoor space with a brick wall on the right.

◎ 北京铁道株式会社 43

◎ 北京铁道株式会社 44

【事業明細】
 国庫補助事業 1億5,000万円
 国庫補助金 5,000万円
 県補助金 2,500万円
 市補助金 2,500万円
 事業者負担 5,000万円（企業版ふるさと納税を充当）

市補助事業 4,300万円
 市補助金 3,000万円
 事業者負担 1,300万円（企業版ふるさと納税を充当）

Ⓔ 北京铁道稿式会社 45

・令和2年9月1日より運行開始

1時間に1本から、30分に1本の運行が可能に
(5便増便)

※2023年度は4便の増便に予定

◎ 北京鐵路株式會社 45

ICカードを利用した出発確認装置

② 北条鐵道株式会社 47

『soraのさき』完成イメージ図



Ⓓ 北条鉄道株式会社 42

新たな挑戦

キハ40形導入①

・車両導入に伴う改造費用をクラウドファンディングで募集
(令和3年9月)



9/1～10/29の間で
目標額を大きく上回る
924人から
総額 13,020,000円
の支援

・観光庁「既存観光拠点再生・高付加価値化推進事業 交通連携型」補助メニューを活用

補助額 18,880,000円



北条鉄道株式会社 49
Hokuto Railway Co., Ltd.

新たな挑戦

キハ40形導入②

・津軽三味線列車

・なまはげ列車



本格運行を前に応募者約1,300人から抽選で選ばれた200人を招待した記念運行を実施(R4.2.27) 全4便



北条鉄道株式会社 50
Hokuto Railway Co., Ltd.

新たな挑戦

キハ40形導入③

・令和4年3月16日(水)から常用運行開始



人気の五能線カラーで運行!



北条鉄道株式会社 51
Hokuto Railway Co., Ltd.

ご静聴ありがとうございました。



北条鉄道株式会社 52
Hokuto Railway Co., Ltd.

＜事例② 和歌山電鐵＞

年間5億円以上の赤字を計上し、廃止が届け出られた和歌山県の南海電鉄貴志川線の再生に取り組む和歌山電鐵の事例からは、まず沿線住民の熱意の大切さ、次に地元自治体や議会の動き、国の支援と事業者の全面協力の重要性が読み取れる。沿線人口や観光資産の状況など、事業引き受け要素の吟味や、取組を成功させる要素とストーリーの組み立て、事業者と行政、沿線住民の役割の明確化なども注目すべき点であろう。

資料⑤：和歌山電鐵事例発表資料

和歌山電鐵の取り組みとそれぞれの役割

和歌山電鐵株式会社
岡山電気軌道株式会社
代表取締役専務 磯野省吾

和歌山電鐵の概要

- 貴志川線
 - JR和歌山駅～貴志
 - 14.3キロの単線路線
- 年間輸送人員
 - 1997年 260万人
 - 2005年 192万人
 - 年間5億円以上の赤字で廃止届けが出された
 - 2014年 230万人
 - 2019年 223万人
 - 2020年 144万人



再生の経緯(民間)

- 市民団体「貴志川線の未来を『つくる』会」
 - 8名で結成され、約1年で6392名の会員を集めた
 - 現在約2,500名
- 「WCAN(和歌山市民アクティブネットワーク)」
 - 詳細な分析を行った
 - 「貴志川線存続に向けた市民報告書」の作成と公表
- 他にも計9団体の、多彩な支援活動が行われていた



再生の経緯(自治体)

- 和歌山県 和歌山市 紀の川市
 - 検討会議を設置
- 貴志川線の経営を引き継ぐ事業体の
 - 一般公募
- 公募の枠組みを作成し合意
 - 鉄道用地は市・町が買い取って 無償で貸し付ける
 - 用地買収他の大規模改修費 4.7億円を県が負担
 - 市と町が 10年間 8.2億円上限の運営補助

引き受けに対する思い

他都市の廃止案の出ている事業者からの、相談を受けていた中で、公募の声がかかったが

- ・ 地元根ざした事業者で存続がベストと、常に主張

引き受けの議論を導き出したのは

- ・ 応募者の中に鉄道事業者がなかった
- ・ 地方鉄道の再生のモデルを作りたいかった
- ・ 地元和歌山を含め全国の公共交通の復活をに期する
- ・ 地方公共交通の復興を断念したかった
- ・ お客様への恩返し

引き受けの条件



引き受け決定の要素



和歌山県 和歌山市 和歌山駅

キャッチフレーズとキーワード

キャッチフレーズ

- ・日本一こころ豊かなローカル線を目指す

キーワード

- ・知ってもらふ
- ・乗ってもらふ
- ・住んでもらふ

和歌山県 和歌山市 和歌山駅

引き受け決定後

通常とは違い

- ・全て新しい社員で、新しい鉄道を目指す
- ・募集人員35名に180名の応募

運行までの8ヶ月で

- ・会社設立
- ・譲渡申請
- ・運転士育成
- ・社員教育

和歌山県 和歌山市 和歌山駅

和歌山電鐵の取り組み



和歌山県 和歌山市 和歌山駅

取り組み

- ・運営委員会の設置
- ・地元の誇りとなる「いちご電車」の製作
- ・老若男女に受け入れられる「おもちゃ電車」の製作
- ・「たま駅長」の誕生
- ・「たま電車」の製作
- ・「たまステーション」へのリニューアル
- ・うめ星電車製作
- ・たま電車ミュージアム号製作

和歌山県 和歌山市 和歌山駅

取り組みの状況

- ・住民の活動
 - ・駅清掃などのボランティア活動
- ・各種イベント
 - ・ギャラリー電車など
- ・各種グッズ



和歌山県 和歌山市 和歌山駅

いちご電車



和歌山県 和歌山市 和歌山駅

いちご電車 車内



和歌山県 和歌山市 和歌山駅

おもちゃ電車



KOHO TO
SHO 2006

おもちゃ電車 車内



KOHO TO
SHO 2006

おもちゃ電車 車内2



KOHO TO
SHO 2006

たま電車ミュージアム号



たま電車ミュージアム号車内



たま電車ミュージアム号



おかでんチャギントン/ブルースター



おかでんチャギントン/ウィルソン



成功の要素とストーリー



KWHD 00 SINCE 1988

事業者の役目

- 物事を行う理念と方針が大切
- 地域と一体となった運営組織が必要
 - 自治体、沿線住民及び企業、沿線の学校
- 沿線住民への努力の見える化
- 各関係機関に地域の鉄道を応援する人を発掘
- トップの積極的な関与
- 社員の熱い思いと知力、体力
- 社員もボランティア精神が必要

KWHD 00 SINCE 1988

行政の役割

- 首長の積極的な関与
- 地方公共交通が必要だと主張できる理論武装
- 各関係機関に地域の鉄道を応援する人を発掘
- 各部署間の連携を図る(観光・農業・都市計画・財政等)
- 国や議会への根回し
- 自らが公共交通を利用
- 沿線住民・企業及び国等へ対しての広報活動

KWHD 00 SINCE 1988

沿線住民の役割

- 自分達の鉄道だと思ひ誇りを持つ
- 地域と一体となった運営に全面協力
- ご近所、友達に地域の鉄道を応援する人を発掘
- 事業者と行政に対して、お客様が増える提案を行う
- ボランティア精神が必要
- 議会や行政への要望書・陳情書・提案書

KWHD 00 SINCE 1988

和歌山電鐵の現在の課題

- チャレンジ250万人
- 運営補助の今後
 - 上下分離方式の模索
 - 補助金対象外の点検整備費
- 駅周辺の土地利用及び新駅設置
- 運転士自社養成
- 和歌山市内への道路新設
- JR和歌山駅と南海和歌山市駅へ乗り入れ
- 和歌山駅のバリアフリー化
- 貨客混載事業の実施

KWHD 00 SINCE 1988

(3) 庄原市への示唆抽出

・歴史的かつ全国的な路線存続パターンにおいて、庄原市が参考とすべき事例の検討
存続や再生へつながる活動やプロセス、交渉における視点は、先の示唆でも触れた
ように、事業者とコミュニケーションできる環境づくりが非常に重要である。今回
は鉄道に関する専門知識のない行政と事業者の JR 西日本との対話の困難性を克服
するため、当研究所などの専門家を交えた文書による具体的要望書を提示すること
で、JR 西日本広島支社からの誠意ある回答書が得られるに至っている。この関係
を活かし、成果に直結させるためには、今後はさらにコミュニケーションを密にす
る必要がある。

①北条鉄道や和歌山電鉄の事例からは、行政と市民、事業者との連携の大切さが読
み取れる。市民が必要と意思表示した路線のみが存続し再生している事実からは、
この三位一体のまとまり度合いが、その後の結果を決めると言える。芸備線は観
光路線ではなく、通学や通勤、通院などの生活路線であり、この点は特に重要で
ある。

②今回の調査検討は、利用促進に焦点を当て目的としているが、公共交通は街づく
りの手段であるため、芸備線の利活用だけをゴールとするのではなく、近江鉄道
や江田島市の事例にも見られるように、街づくりの一環として捉えるべきである。

ウ 来期以降の取り組むべきことの抽出

・令和3年度の検討を踏まえ、令和4年度になすべき課題の提案と 具体的解決のアクションプランの策定

芸備線の利用促進の活動拡大、存続に向けた事業者とのひざを突き合わせた対話な
どは。現在の事業者の経営実態を考えると、スピード感を持って臨むべきである。
事例からも、行政と市民、関係者、事業者のコミュニケーションと連携の確立が、
非常に重要である。

①利便性向上に向けた JR 西日本との対話の継続

- ・ダイヤの改善は、日常生活利用における利便性の向上において特に重要な課題で
あることから、令和3年度に JR 西日本と実施した協議を継続し、協力関係をよ
り深めて改善を目指すべきである。ただし、JR 西日本からは、沿線の高校の通学
利便性の調整は、同社でも配慮を行っており、独自に変更を検討する場合の調整
は、自治体で行ってほしいという発言があり、沿線自治体や関係する学校との協
議を行いながら、改善案は再度精査していく必要がある。
- ・ダイヤ改善だけでなく、様々な利用促進策を打ち出していく上で、JR 西日本の協

力は欠かせない。庄原市と JR 西日本が対話を繰り返すことで相互理解を深め、利用者の利便性向上等に向け、率直に意見を交わせる関係性を築くことが必要であり、かつ急務である。

②多様な展開に対応できる体制づくり

- ・庄原市は芸備線については全線維持を目標としているが、国交省の地域モビリティの刷新に関する検討会議での広島県知事の発表に対する質疑では、かなり厳しい意見が相次いだことや、芸備線の一部区間より輸送密度が高い大糸線で、廃線も視野に入れた「あり方検討」が JR 西日本から沿線自治体に打診されていることなどを考慮すると、芸備線を取り巻く状況が非常に厳しいことは間違いない。庄原市の意向に反して廃線に向けた動きも可能性としては否定できず、常に情報を収集し、あらゆるケースに対する備えを進めておく必要がある。
- ・芸備線の庄原市内の輸送密度は、JR 西日本が鉄道の維持が困難とする水準を大きく下回っており、路線維持に向けた利用促進は、今後さらに難度が高く労力のかかる政策課題となることは間違いない。JR 西日本や国の動向によって、庄原市は、随時対応を迫られることも想定され、行政組織内の意思統一や体制づくりが一層重要となる。芸備線は、市内の他の地域公共交通や、街づくり全体にも広がりを持つテーマであり、総合的な視点から中長期的に取り組んでいける体制の構築と、様々な事態を想定した中期事業計画づくりを進めるべきである。

③県・沿線自治体との連携強化

- ・鉄道はネットワークとして広域的に繋がる交通モードのため、利便性向上・利用促進においては、沿線自治体間の協力や調整が欠かせない。また、全体調整等においては、広島県の積極的な関与やリーダーシップ発揮の要請も必要である。
- ・広島県・沿線自治体との協力関係を強め、沿線一丸の体制づくりを行うこと。特に隣接する広島県三次市、岡山県新見市とは、ダイヤ改善における通学利便性の調整等が必要となるため、より密接な連携が取れる関係づくりを進めること。

④住民参画の推進

- ・地方鉄道の存続においては、市民の参画が利用促進や沿線地域の活性化に非常に重要な鍵である。行政は、市民が行政や事業者とも良好な協力関係を築けるように働きかけ、主体的に熱意を持って自分事として取り組めるよう支援することが必要条件である。庄原市でも利用促進協議会が立ち上がり、活動の枠組みが整った。行政は今後協議会等を通じ、密接に連携しながら、市民活動の盛り上げや、行政施策の周知浸透と理解の促進等を進めていくことが重要である。

＜資料目次＞

本調査の資料編として、以下の文献や資料を別に添付する。

これらの文献や資料は、北条鉄道においては、前加西市副市長の佐伯武彦氏、和歌山電鐵においては、岡山電気軌道代表取締役の磯野省吾氏、三江線に関する取り組みにおいては、島根県川本町と美郷町より、快く提供頂くとともに、多大な協力を頂いた。

- ・ 資料①：近江鉄道沿線地域公共交通計画：近江鉄道沿線地域公共交通活性化再生協議会
- ・ 資料②：東近江鉄道沿線フィールドワーク：近江市広報誌「ひがしおうみ」
- ・ 資料③：三江線に関する検討会議資料：島根県川本町・美郷町提供資料
- ・ 資料④：北条鉄道事例発表資料及びプレゼンテーション動画録画
- ・ 資料⑤：和歌山電鉄事例発表資料及びプレゼンテーション動画録画
- ・ 資料⑥：日本における鉄道路線の廃止：（一財）地域公共交通総合研究所
- ・ 資料⑦：芸備線の写真画像：（一財）地域公共交通総合研究所