

第9回 EST交通環境大賞

- 主催:** EST普及推進委員会、
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- 後援:** 国土交通省、警察庁、環境省、
一般社団法人日本自動車工業会、
公益社団法人日本バス協会、
一般社団法人日本民営鉄道協会
- 協力:** 公益社団法人土木学会、一般社団法人交通工学研究会、
社団法人日本交通計画協会、
一般財団法人日本自転車普及協会
一般社団法人日本シェアサイクル協会



環境的に持続可能な交通

Environmentally Sustainable Transport

目次

1. 受賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】WILLER TRAINS 株式会社および
北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会

【大賞 環境大臣賞】福井県クルマに頼り過ぎない
社会づくり推進県民会議

【優秀賞】姫路市

【奨励賞】株式会社桐生再生、株式会社シンクトゥギャザー、
群馬大学、桐生市

【奨励賞】弟子屈町地域公共交通活性化協議会

【奨励賞】川崎市

2. 審査講評

3. 表彰式

4. 各種報道

1. 受賞団体の取組み内容

- 【大賞 国土交通大臣賞】 WILLER TRAINS 株式会社および
北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会
- 【大賞 環境大臣賞】 福井県クルマに頼り過ぎない
社会づくり推進県民会議
- 【優秀賞】 姫路市
- 【奨励賞】 株式会社桐生再生、株式会社シンクトゥギャザー、
群馬大学、桐生市
- 【奨励賞】 弟子屈町地域公共交通活性化協議会
- 【奨励賞】 川崎市

【大賞 国土交通大臣賞】 WILLER TRAINS 株式会社および 北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会 「人と環境にやさしい地域鉄道を目指す京都丹後鉄道の取り組み」

上下分離についてあらためてご紹介をしますと、私どもは運行会社に過ぎません。下の基盤を整備しているのは北近畿タンゴ鉄道。そして、このスキームをしっかりと維持、見守っているのが京都府で、この三位一体がうまく機能していると私どもは自負しています。

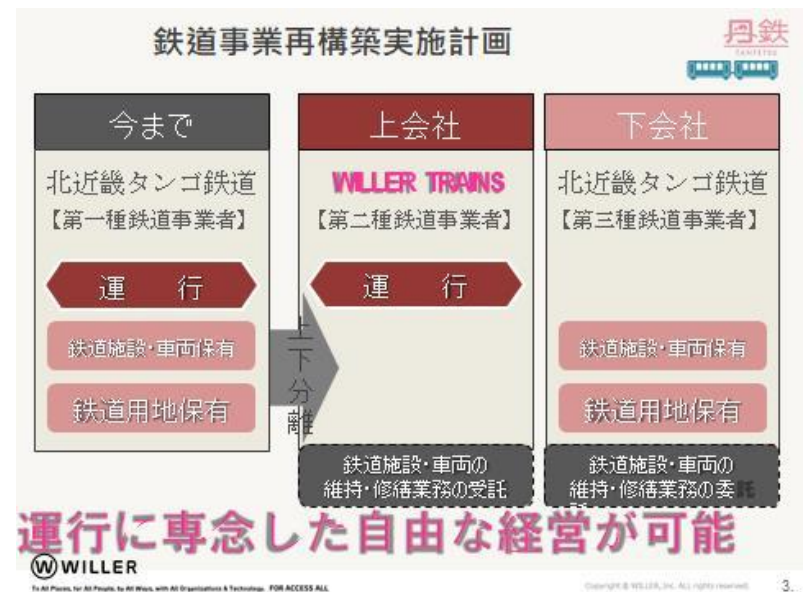
このスキームとするときに、私どもの親会社は高速バスを生業とするのですが、バスを運行する事業が果たして鉄道の安全をしっかりと守れるのか、こういった議論も私どもに運営を任せるときにあったと聞いております。

この上下分離のメリットは何かといいますと、装置産業において資産投資に関する悩みは私どもにはないです。これは自論ですが、公共交通手段たるべきものは本来、上下分離だと思っています。私どもの親会社の高速バス事業では、道路、バスターミナルは行政のものです。航空事業も空はみんなのもので、空港は国のものとしたときに、鉄道だけが自社でやっています。つまり装置産業というのは、施設を維持するというときに常に経営者はジレンマに陥っているという状態が起きるのです。

これが上下分離の中で見事に役割分担されて、私どもが業務に当たって10年間、この基盤整備のための計画、施工がなされていく中で、運行して気が付くところは、下会社に対して「こういったことが起きています」といったことを歯に衣着せず、しっかりと安全維持のために伝えることができます。

1週間に1回、こういった会議をしています。場合によっては京都府さんも参画します。加えて四半期に1回、鉄道施設・車両の維持・修繕業務を私どもは受託していることになっていて、その履行について監査を入れます。

年に1回、モニタリングと称して、レポートを下会社の方に提出しなければいけないという、常にそういったお互いがお互いの緊張感を持って、要はこの安全のためのスキームを維持しているということです。それを前提にしながら、私どもは運行に専念した自由な経営が可能になってくるということです。



鉄道事業に応募した理由



「公共交通」を通じた「地域経済」への貢献

～移動で日本を元気にする～

- ① **地方の創生**
利便性の高い公共交通を創ることで、誰もが安心して生活できるまちとなり、地域が発展する
- ② **地球環境の保全**
次世代に美しい地球を残すために公共交通により環境負荷を少なくする
- ③ **経済の活性化**
人がもっと移動することで経済が循環する

WILLER GROUP NEXT INNOVATION

今後10年で世界中の人々が、スマホ一つで日本中の隅々まで旅ができるよう、地域交通ネットワークにイノベーションを起こす。



Copyright © WILLER, INC. All rights reserved. 4

ちなみに、私どもが掲げた3つの柱は、公共交通を通じた地域経済への貢献と言いまして、地方の創生、地球環境の保全、経済の活性化です。鉄道がなし得る当たり前のことです。この3本の柱に基づいたもので一つ一つを履行していく、実行していくということです。

私どもの会社をご紹介します。親会社のWILLER株式会社は高速バスを運営するというより、IT事業の会社です。旅行会社であり、ウェブを通じたいろいろなマーケティングの会社です。ここが色々な企画なり、マーケティングをしています。そこに子会社として、WILLER EXPRESS JAPANという高速バスを運営する会社、その並びにWILLER TRAINSという、私どもの会社があります。

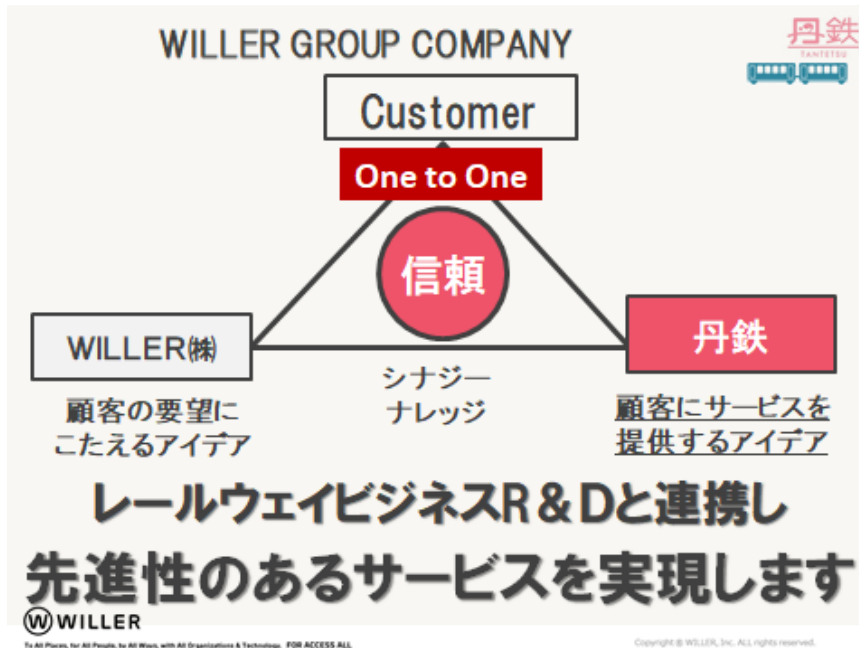
ウェブ、IT事業というバーチャルな産業の中に、運輸という業態の中でリアルなものを持っているということです。インターネットで告知したことが絵に描いた餅になってしまって、信頼、信用を失ったり、リアルなものが愚直にいろいろなことをやっているが、伝え切れていないので知れないという話があります。



最近はやりの言葉にIoTという言葉がありますけれど、この運輸の中のIoTをグループ会社の中でやっています。つまり企画なりアイデアをどんどんウェブを使って発信し、そして、リアルな会社が実行する。もしくはリアルな会社が当然、現実のものとしてお客さまに触れ、私どもは行政、下会社と三位一体でやっていることに対して、こういうことだったらもっと実現可能だといったことをウェブを通じてマーケットに発信していくことで、皆さんにも知られるようになったし、いろいろなマーケティングを通じて、市場が望むものを実行してきました。

まさにWILLER株式会社の中にあるレールウェイビジネスという部隊と私ども丹鉄が常にやりとりをしながら、公共交通手段がマスで捉えるところに対して、本当にマーケットが何を望んでいるのかといったことをOne to One、つまり潜在的なマーケットをしっかりと実現していくといったことをやっている次第です。

WILLER会員は370万人おりました、年に1回、マーケティングをしています。非常に単純で「丹鉄を知っていますか」から始まって、「『くろまつ』に乗ったことはありますか」、「何で乗らないのでしょうか」と、そんなプリミティブな質問から始まって、いろいろ階層を深くして、いわゆるインサイトマーケットが持つ隠れたニーズを常に調査しています。



私どもの路線は114kmあります。これが30kmだとか14kmの路線であれば、観光に特化して土日にお客さまを集めてやっていく経営が可能なのですが、114kmもあると、地域を意識しながら地域の足、加えて観光、これを両輪としてしっかりと回していかないと生業がなされないということです。それが先ほどの3本の柱につながっていきます。要は交通革新とまちづくりをやることによって、地域の価値を上げていく。鉄道の役割はまさにこれなのかなと思っています。

丹後エリア及び沿線

沿線距離114Km、32駅、車両数34両

高尾線(高津中・西舞鶴)24.7Km
 高尾線(高津中・豊田)58.8Km
 高尾線(高津中・福知山)30.4Km

京都丹後鉄道

種別	概要	台数
普通列車	MF車輦/KTR車輦	15両
観光型列車	くるまつ/あかまつ/あおまつ	3両
特急列車	丹後の海 (タンゴ・エクスプローラー)	16両

舞鶴市と宮津市を結ぶ「宮舞線」、宮津市から与謝野町、京丹後市を経て、兵庫県豊岡市を結ぶ「宮豊線」と、福知山市と宮津市を結ぶ「宮福線」の3線を結ぶ京都丹後鉄道(略称:丹鉄)。

「北近畿タンゴ鉄道」から鉄道通称を新たに「京都丹後鉄道」として2015年4月より運行を開始。海岸沿いの景色が綺麗な宮豊線・宮舞線は「海鉄」、霧が発生し神秘的な雰囲気と堪能できる宮福線は「霧鉄」として、地域の方の移動手段として愛される鉄道を目指します。

WILLER
For All Places, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 8.

WILLER TRAINS VISION

「交通革新」と「まちづくり」

連携することで

地域の価値が向上する

交通革新

ストレスのない
自由な域内移動を実現

まちづくり

都心で生活する若い人が
移り住みたくなる街づくり

WILLER
For All Places, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 1.

そうすることで、当然、交通の高次元公共交通ネットワークの実現ということなのですが、高次元公共交通ネットワークというのは2つあります。一つはいわゆるバスとかタクシーとかレンタサイクルみたいな、物理的なネットワークの実現。もう一つが情報ネットワークです。WILLER株式会社のITが得意とするところであります。例えば有名な観光地に伊根という町がありますが、最近はやりの「NAVITIME」とか乗換案内「駅すぱあと」ではバス停の名前を入れないと出てこないのです。本来、観光地と観光地を公共交通機関でどう結べばいいかということが案内されていなくてはいけません。インタラクティブに、スマホとかを使って出てこなくてはならない。こういうものがまさに情報ネットワークづくりだと思っています。まだここは道半ばではあるのですけれどもこんなことも考えています。




当然のことながら、雇用の創出、そしてまちづくりのための教育ということもやっています。教育の場ということについて、京都新聞で取材をいただきました。旅育というのをやっています。最近では企画型修学旅行というのがありまして、高校生が自分で行きたいところで何を勉強するかみたいなことをやっています。丹後半島を旅育の場にして、アプリを使って行きたいところ、勉強したいものをつないでいくと修学旅行のプランができるのです。加えて、ちゃんとそこは丹鉄を利用するというのがあって、そうやって高校生が来ます。

言葉はあまり良くないのですが、サケの川登りみたいなもので、高校生が1回そこで経験をすると、大学になって、もう一度行きたい。大人になって温泉とか美味しいものを食べに行きたいとか、何度も来る。高校生マーケットはとても大事なのだと思っています。旅育と称して、丹後半島を教育の旅の場にすることもやっています。

沿線地域における社会環境の革新

丹鉄
TOEI RAILWAY

「沿線地域の活性化」のための3本柱

-  **1 高次元公共交通ネットワークの実現**
 - 鉄道を基軸としたシームレスな交通ネットワークの構築
 - 主要駅から移動距離に応じた最適な交通手段の整備
-  **2 地域を創生する若い人の働く場の創造**
 - 自然豊かな環境で、ワーク・ライフバランスのとれたライフスタイルを提案
-  **3 交通・街づくりを目指す学生の教育の場を創造**
 - 沿線エリアの教育機関と連携し、育成に対する協力体制構築

WILLER

Copyright © WILLER, INC. All rights reserved.

いわゆるイメージ戦略で、ピンク色にして明るく楽しい町にする。冬は雪ばかり降って薄暗いですがけれどもここにピンクの華やかな色合いを付けていく。加えて、実は鉄道を使う旅はシニア、それも女性の方が多いのです。今日は結構シニアの方がどちらの方もいますので、違っていたらごめんなさいなのですがけれども、私どものマーケティングのデータによると、この2つの層の旅行のキーワードが「食」、もう一つが「縁起」「ご利益」とかなのです。

私どもの線路がちょうど宮津を中心としまして、東側が西舞鶴、西側が豊岡、南側が福知山で、これを全部、頭文字を取るととても縁起がいいのです。加えて、私どものこの沿線上はパワースポットがいっぱいありますので、縁起三線と称して出していきます。加えて、当時、私どもが北近畿タンゴ鉄道さんから引き受けたときの駅名が何を示しているかよく分からないということで、全部観光地の名前に変えました。そうすることによって、「NAVITIME」とかに出てきます。かぶと山に行きたいのだけれども、どうしよう。かぶと山と入れると、駅がかぶと山ですから。そんなことをしながら。もちろん地域の足という意味においては、いわゆる福知山病院口といったような、つまり駅そのものが何の目的のために行くのかという、そういったネーミングにどんどん変えていっています。そうすることによって分かりやすい鉄道になっていくと信じている次第です。

2015年4月1日運行開始

BRANDING
BRANDING

地域に明るさ、活力を生み出す、
地元で愛される シンボリックな鉄道

昭務ロゴ

新築務員制服



WILLER W TRAINS

鉄道名ロゴ
京都丹後鉄道

WILLER W TRAINS

WILLER

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. FOR ACCESS ALL

2015年4月1日運行開始

BRANDING
BRANDING


路線名を改め「縁起三線」

7つの駅名を変更

現在の「吉津線」「吉福線」を宮津を基点に3つの路線にわけ、吉津-豊岡間を「吉豊線」、吉津-西舞鶴間を「吉舞線」、吉津-福知山間を「吉福線」。

駅というのは移動の玄関口であり、人でにぎわう最も重要な場所。「地元の人が喜ぶ」「利用者が分かりやすく呼びやすい」「●●がある」をテーマに変更。

新駅名	旧駅名
小天橋	丹後神野
かぶと山	甲山
夕日ヶ浦木津温泉	木津温泉
京丹後大宮	丹後大宮
コウノトリの郷	但馬三江
与謝野	野田川
福知山市民病院口	厚中間屋



WILLER

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. FOR ACCESS ALL

開業のときに始めたお祭りなのです。これは成功例をつくるために私どもでやりました。そうすると当時としては珍しく1万人ぐらい人が集まったのです。こういったものをやると人が集まるよという実例を私どもとしてまずやってみたということです。

これは開業のときにやったのですけれども、2年目、3年目はやっておりません。内情を話しますと、一つの成功例として私どもはやったわけなので、以降は地域の方と一生懸命、相談、算段をしているところです。

2015年5月31日「大丹鉄まつり」

「大丹鉄まつり」来場者数は1万人

会場来場者数は約1万人。鉄道利用も多く、乗車人員7,128名（※ノリ市交機、天橋立降車以外含む）と前年同曜日比約200となった。 由店者・周辺商店などへの波及効果も高かった。

また、地元産農産物が非常に多く、休日の子供のお出かけとなったり、久しぶりに天橋立を見学するなど、質の高いコンテンツと、情報発信があれば、京都府北部でも人が動き、経済が動くことが証明できた。

大丹鉄まつり
DAI-TANTETSU MATSURI

企画
質の高いコンテンツ
情報発信
PR

ターゲットにあった訴求
||
人が動く

経済が動く
||
まちが元気に

WILLER
©Copyright © WILLER, INC. All rights reserved. 13.

これがイメージ戦略の最たるものなのですが、霧鉄、海鉄といって、写真コンテストをやっています。今、インスタグラムでやっています。2015年から始めました。

実は京都丹後鉄道というのは海岸線を通る非常に風光明媚で景色の綺麗なというのが一番の売りだったのです。ところが来られたお客さまに、特に秋口、冬、それから春も、福知山線はものすごく霧が出るので「全然、外が見えないじゃないか」と怒られまして、それで始めたのがこの霧鉄です。一番右の上にありますけれども、すごく幻想的なところを丹鉄は走っているのです。これをウェブで使って、きれいな写真を出すのです。そうすると、お客さまは真っ白の中なのですけれども、「こんな幻想的なところを走っているんですよ」と言って、観光列車でちゃんと案内をすると、フォトコンをやった以来クレームは本当にゼロになりました。まさにそういったことを逆転の発想でやりながら、さっきの話ですがネット戦略をばんばん打ちます。

海鉄は、当然本当に綺麗なところですので、綺麗なところを見ましょうということです。加えて、撮った場所を我々に教えてくださいとします。これには効果が2つあります。一つは、当然立ち入り制限区域に入っていないよねという、自らを戒めてねという話です。もう一つは、優秀者の方の写真はここから撮りましたというのを全部お知らせしています。

そうすると、ここに来ればこの景色が見られるかもしれない。これがまさにお客さまを呼ぶのです。従って、ただこういった写真を綺麗な場所ですよ。あるいは霧鉄といっても、外が見えなくても、こんな幻想的なところを走っているのですよという以外に、次の副次効果というか、当然、権利は私どもの方に帰属をします。これをいろいろなところに使っています。これをもとにポスターを作ったり、缶バッジを作ったり、もちろんウェブにもどんどん使っています。そんなことをやって、いろいろなことを知ってもらおうといったところに非常に注力しています。

丹鉄フォトコンテスト

①2015年11月12日 テーマは「霧鉄」



「霧鉄」とは、特に福知山と吉原を結ぶ丹鉄吉福線沿線において、早朝に丹鉄の列車が霧に包まれながら走行する幻想的な風景に魅力を見出し、2015年4月1日の丹鉄開業当初に名付けた愛称です。

②2016年6月13日～2016年8月31日
テーマは「海鉄」

「海鉄」とは、吉原と西舞鶴を結ぶ吉舞線、吉原と豊岡を結ぶ吉豊線沿線の美しい海岸線にちなんで名付けた愛称です。「霧鉄」と並んで、丹鉄の魅力のひとつです。

③2016年11月28日～2017年2月15日
テーマは「霧鉄」(第2回)

④2018年1月10日～2018年3月30日

テーマは自由 インスタグラムとツイッターから投稿 募集中!

WILLER

© All Rights Reserved. All Rights Reserved. FOR ACCESS ALL



丹鉄
DANETSU



海鉄
UMI TETSU



Copyright © WILLER, INC. All rights reserved.

環境にやさしい鉄道の取り組みということで貨客混載のお話をすると、よく貨客混載というのは都市型の貨客混載が有名です。これは宅配業者のドライバー不足問題を解決するためにやっているのです。従って、貨客混載の主体は宅配事業者なのです。つまりトラックの代わりに列車やバスを使ったりします。

ところがこのエリアはそんなに宅配事業者がトラックを運送させるだけの物流は実はないです。これもやはり地域の方と話をしていくと見えてくるのです。農家さんの高齢者問題です。農家さんが、最近は産直と称しまして、いわゆる農協さん、JAさんに頼らずに、いわゆる道の駅とかで産直野菜を売っているのですけれども、片道1時間ぐらいかけて農家さんの高齢者が軽トラを飛ばして行っているのです。またそこに野菜なり果物を預けた後、1時間かけて自分の畑に戻ってくるのです。

産直屋さんが高齢者が軽トラを飛ばしてくるので、農家さんを増やすことがいいことなのかよく分からないです。高齢者がどんどん増えているのに、高齢者のドライバー問題を道の駅さんが助長させているようなものです。そういうことと併せて、当然しんどくなりますので、道の駅さんに持ってこないのです。これを農家さんに近くの駅まで持ってきてもらい列車に積んでください、列車が道の駅の近くの駅まで来たら、道の駅さん取りに来て、勝手に下ろして持って行ってくださいということを始めようとしてきました。

貨客混載



沿線地域が抱える問題点



農業の振興と地域の活性化に向けた取組



国土交通省近畿運輸局・農林水産省近畿農政局
共同認定。
農業振興と地域活性化を目的とした貨客混載事業。
全国初の試み。

テレビ局、新聞社、鉄道専門誌など
「ローカル鉄道の救世主」として、
約20社のメディアが取材に!



農家の問題点

- 過疎化による地産者分散・後継者問題
- 農業者の高齢化による出荷の軽の運送問題

連携企業の問題点

- 上記問題による農家からの出荷減少
- 販売物を確保するための農産物の集荷にかかる経費の増大

ローカル鉄道の問題点

- 沿線地域の人口減少や道路交通網の整備による列車利用の減少による収入減
- これらの問題がある中、沿線企業・農家と地域住民とをつなぐ公共交通機関としての責務を果たすべく本事業を計画した。

これまで、丹後王国の施設内で販売する野菜・果物等は、出荷登録された各農家が久美浜から個別に施設内へ出荷している。出荷方法は主に各農家の軽トラックで往復50キ口、2時間程度かかっていた。
本事業では各農家からの野菜・果物等の集荷を鉄道貨物輸送へ転換した。

- 各農家は、最寄り駅である久美浜駅へ農産物を軽トラックで運搬し、指定された定期列車に積込む。
- 弊社は定期列車で積込まれた農作物を輸送する。
- 丹後王国は、最寄り駅である峰山駅で農産物を集荷し、軽トラックで丹後王国へ運搬し販売する。



取組の成果～農業者の高齢化による出荷の際の運送問題の解決～

労働生産性の効率化

各農家からの野菜・果物等の集荷を鉄道貨物輸送への転換を行った結果、農産物の出荷を行う際の運転時間の短縮化による高齢者ドライバーの負担軽減が可能になった。

また運搬に必要な時間を農産物の生産に当てることができ、生産性の向上にも貢献している。

出荷農家運転時間の省力化(計画時最大)

○現行では、年間360時間であった運転時間が、計画では、90時間となる。

省力化された時間:270時間 省力化率:75.0%
10月末時点削減量:222時間



○現行では、年間7,446トンキロであった軽トラックの輸送量が、計画では、3,212トンキロとなる。

転換量:4,234トンキロ 転換率:56.9%
10月末時点転換量:36トンキロ



To All People, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

取組の成果～丹後地域の企業・農業振興と地域の活性化に寄与～

集荷の効率化に伴うコスト削減、及び、高付加価値農産物販売による収益の増大

○丹後王国で販売されている農産物の中で、貨客混載輸送で出荷された農産物には専用のシールを貼付している。このシールは輸送の効率化・産地地産によりフードマイルージが小さい野菜であることを消費者に示している。

消費者に貨客混載輸送による環境負荷の低い農産物であることが付加価値として認識され、売り上げに貢献している。

また輸送が効率化されたことで流通量が増加することが今後の販路拡大につながり、より多くの方に丹後地域で取れた農産物の魅力を伝えることができ、将来の収入増に寄与

CO2の削減(計画時最大)

○現行では、年間13.1tCO₂であったものが、本事業では、3.2tCO₂となる。

削減量:9.9tCO₂
削減率:75.6%

10月末時点削減量:0.113tCO₂



①販売所の様子



②専用のシール



To All People, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

取組の成果～地方鉄道の安定した収入源の確保～

旅客運輸収入以外での安定した収入源の確保

貨客混載輸送で使用する輸送スペースは、定期列車の空きスペースを使用する。

月極スペース貸しのスキームであることから、貨物の過多に関わらず安定した収入を確保できる。



①輸送される農産物



②荷役の様子



③荷役の様子



To All People, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

取組の成果～物流総合効率化法の総合効率化計画認定の取得～ 二省連携による事業(全国初)



貨客混載事業開始にあたり流通業務の総合化と効率化を図る「総合効率化計画認定申請」を行った。

従来の貨客混載事業は宅配事業の延長で、国土交通省による認可であったが、本事業は農業の振興と活性化を目的とした全国初の試みで、農家・食品産業者等と共同で実施する形態のため、国土交通省のみならず農林水産省との調整が必要となった。

その結果、本事業は両省の共管事業となり省庁の垣根を越えた画期的な事業となった。



総合効率化計画認定書



認定書授与の様子



For All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

このスキームは貨客混載ということで、われわれの管理監督者である国土交通省の方に申し入れたところ、要は野菜を動かすというのは衛生上大丈夫なのかという話が農林水産省からコメントがありまして、国土交通省さんと農林水産省の2つの省をまたがった許可というのも全国初の話です。

こんなことで、結構メディアにも取り上げられまして「ローカル鉄道の救世主」とか言われて、非常にありがたい話ではあります。

取組の実施時期 平成29年6月1日(木)から開始



・出発式の様子①



出発式の様子②



For All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

貨客混載事業のまとめ



課題: 過疎高齢化により農家の運搬等担い手不足、鉄道の利用者減
クルマやトラックによる二酸化炭素排出量増加



方策: 問題を抱えた当事者同士(農家・沿線企業・ローカル鉄道)がこれら諸問題を直接解決するため今回の事業に協力
成果: 従来の貨客混載のメリットとされるドライバー不足対策、渋滞緩和策、地球温暖化対策に加えて、農業振興に寄与し、地域間の連携と地域経済の活性化の好循環を生み出すことで地方創成の一翼を担うスキームである。

将来: 全国のローカル鉄道は弊社と同様の問題を抱えており、地域住民と周辺企業を鉄道がつなぎ、鉄道に対しても安定した収益をもたらすスキーム



「ローカル鉄道の救世主」



For All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

次に、天ぷら油の回収です。駅のにぎわいをどうしたらいいかということで、とにかく駅に人が来てもらわなくてはいいけない、列車に乗るために駅に来るだけではなくて、ここが何となく集まる場所にしたいと思ったところ、廃油を集めることを駅でやらないかということでやりました。

ちなみに集めた油で得た収入は沿線の花壇の整備に使っています。花壇の整備に幼稚園の子とか、シルバーの方とかにやってもらって、幼稚園の子に例えばハンカチを配るとか、そんな原資に廃油の買い取りをもって充てています。これも、アイデアからまず始まるのですけれども、この廃油の業者さんに一般の買い取り価格の3倍ぐらいの価格で買ってもらっています。上下分離というのがまさに官民と、官民の民の中に地域の人というのが入ってくるのです。当事者意識が出てくるというのがまさに上下分離のいいところかなと思っています。このスローガンが「天ぷら油で花が咲く」といって、これを駅のポスターにして、いろいろな形で地域の方に油を持ってきてもらいます。

丹後地区というのは環境にもものすごく厳しいし、分別ごみもものすごく厳しく、廃油をどうしたいのだろうというところ、私どものところに持ってきてもらい皆さんに還元するといったことをやっていながら、地域の方と一体となってやっています。

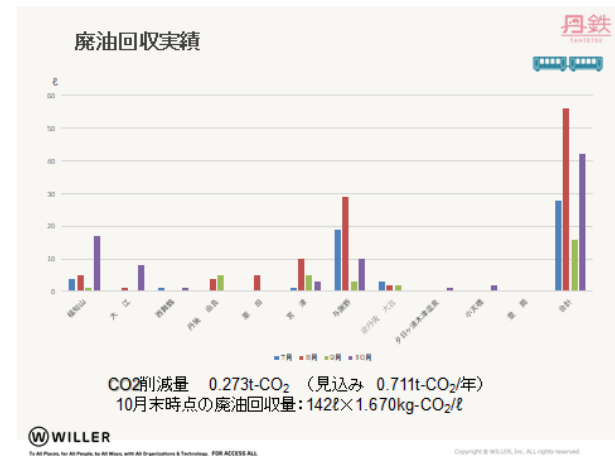
廃油回収

駅でてんぷら油を回収し、福祉事業所を通じてバイオ燃料に再生する。
丹鉄では廃油を提供して得た収益を活用して、駅や沿線の花の維持管理のために利用する。

廃油回収BOX写真、与謝野駅チューリップ花壇写真

廃油回収概要

- 回収の流れ
 - 沿線住民が回収ボックス設置駅へ廃油をペットボトルに入れて持参
 - 廃油は月1回業者が回収する※日時不定期
 - 回収された廃油をバイオ燃料として再利用
 ※回収できる廃油はサラダ油のみ、ラード・オリーブオイル・石油等は回収不可
- 設置駅
 - 丹鉄線内の以下有人11駅(営業時間内のみ)
 - 福知山駅、大江駅、西舞鶴駅、丹後由良駅、粟田駅、宮津駅、与謝野駅、京丹後大宮駅、夕日ヶ浦木津温泉駅、小天橋駅、豊岡駅



列車アイドリングストップ

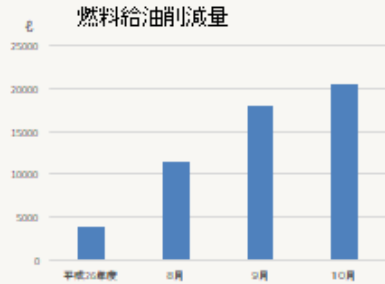


列車の折り返し運転時等、停泊時間が長い場合、お客様に駅待合室で乗車を待っていただき、気動車のエンジンを停止し、電車のパンタグラフを降下することで、燃料給油を削減する。

燃料使用量を削減することで、環境負荷を低減し、経費も削減。

CO₂削減量 141531t-CO₂ (見込み 424.592t-CO₂/年)

10月末時点給油燃料削減量:
54,040ℓ×2.619kg CO₂/ℓ



To All Places, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

私どもは気動車が主流ですので、アイドリングストップをやっています。トラックやバスですら最近ではアイドリングストップをやっているの、何でやっていないのだろうかという話ではあります。いったんエンジンを切ると、始動するのに全て最初から点検から何からやり直すので、運転士は大変です。それでもやってくださいと言って、やっと実現しました。こういったことをどういうスキームでやっているのかというのは、先ほど下会社との面談会を1週間に1回と話をしましたけれども、それ以外にも京都府さんとの会議が5市2町も入れて2ヶ月に1回。それから利用促進協議会、それからまさに2次交通との連絡会。こういったものを地域連携会議なんかも含めて定例化することによって、常にコミュニケーションを取っています。これも民だけだったら集まってきません。上下分離だからこそ集まってくると思っています。

利用促進によるCO₂削減効果

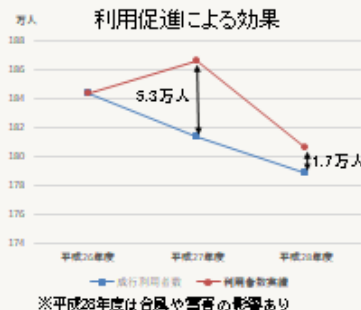


上下分離前の利用者減少傾向より成行の利用者数を推計し、鉄道再構築事業計画に基づく上下分離後の利用者数との差によって、利用促進の効果を算出。

増加した利用者が自動車を利用していたと想定した場合、自動車とのCO₂排出量との差が環境改善効果。

CO₂削減量 226.4t-CO₂ (見込み 1132t-CO₂/年)

平成28年度末時点利用促進効果:
=7万人×21km(平均乗車扣)
×154g-CO₂扣/人



沿線地域との連携



○「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」

2015年12月策定、平成36年度までの鉄道再構築事業による地域鉄道活性化のための施策。沿線自治体、交通事業者、地域団体と連携。2ヶ月に1回の担当課長会議、年1回のトップ会議を実施。

○「京都丹後鉄道利用促進協議会」事務局:宮津市

利用促進に関する活動や地域団体の協力による植栽活動などの環境美化を実施。

○「丹後地域路線バス利用向上協議会」

バス事業者と、鉄道・バスの乗り継ぎ改善や、4社の鉄道・バスが3日間乗り放題となる「幸福バス」などの企画さっふの共同発売などを毎年度検討している。

○「京都府北部地域連携都市圏の形成推進協議会」事務局:舞鶴市

広域的な地域課題の解決に向けて協議会を設置。

○豊岡版DMO「豊岡観光イノベーション」(H28.6.1設立)

観光まちづくりの共同事業として城崎温泉、コウトリの郷公園をめぐるツアーを実施

○海の京都DMO「京都府北部地域連携都市圏振興社」(H28.6.28設立)

海の京都博開催(H27、来場約500万人)、2市2町で7つの体験ツアーを実施



To All Places, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.



To All Places, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

2016年8月1日発売開始



沿線地域の交流人口を増やす企画乗車券の造成

地元の魅力を再発見！「家族」の思い出作りを応援！

「家族お出かけきっぷ」



通常料金¥1,800

WEB割料金¥1,500

その他にも・・・

「城崎・天橋立観光ぎっぷ」 ¥1,700

「舞鶴・天橋立観光ぎっぷ」 ¥1,300

「幸福パス」 ¥5,800

など、地域の店舗やイベントと連携した
多種多様な企画乗車券を発売



To All People, for All People, by All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 32.

ダイヤも便利にしないではいけない。このパターンダイヤというのをアドバイザーである中川先生のリーダーシップの下に実行している次第です。

地域の方にレジャーとしても鉄道が使えるのですよ
ということで、家族という単位を一つのターゲットにし
ましてお出かけきっぷというのを作っております。

2017年パターンダイヤ化と利便性向上へ



地元利用者の利便性向上、観光列車の強化！

H29年 ダイヤ改正



1 デイタイムの宮舞線、宮豊線が、1時間に1本運行

- デイタイム(9時~18時)の運行間隔を最大約2時間から約1時間に短縮
西舞鶴発は毎時37分発 わかりやすく、覚えやすい。

2 宮福線の一部普通列車を快速列車に変更し運行

- 利用の多い宮福線を上り2本、下り1本快速化を図り最大26分短縮
- 等間隔化を図り、行き違いでの待ち時間(間延び時間)を改善

3 丹後の海を使用した「通勤ライナー」の新設

- 朝の時間帯に特急車両を使い宮津~福知山の速達性向上

4 あかまつを一日2往復化、観光列車を利用しやすく。



To All People, for All People, by All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

他府県及びインバウンドの利用者を拡大する

H30年 ダイヤ改正予定



- 1 デイタイムの宮舞線、宮豊線、宮福線でパターンダイヤ化
 - デイタイムのパターンダイヤ化、西舞鶴発は毎時37分発(9時-18時)、福知山発毎時17分発(9時-16時)、豊岡発毎時0分前後発(9時-20時)
- 2 天橋立止まりの特急を網野まで延長し、行き先を統一
 - 乗り換えが必要であった峰山・網野方面へ所要時間最大31分短縮
 - 大阪・京都方面からのお帰りが便利に
 - 朝の特急を除き、線内の特急は福知山～網野間の運行に統一
- 3 丹後地域での滞在可能な時間が拡大
 - 夕方の京都・大阪方面への特急が約30分遅く出発
- 4 大阪・京都へ1時間ごとのアクセスが可能に
 - こうのとりの増発で、福知山～大阪・京都間が1時間毎の運行に



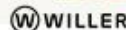
To All People, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

2018年、今年の春のダイヤもさらに進化したパターンダイヤになっていきます。

加えて、特急なんかをどんどん変えています。特急はJRさんの協力なしにはできないのですが、いろいろやっていると、JRさんも我々に協力的になってきています。

丹後エリアの観光資源 (一例)



To All People, for All People, by All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

TANGONOUMI 2015.11.14 Debut

京都丹後鉄道で「海の京都」をイメージした新しい特急列車が登場。

京都ー丹後を走る特急列車

丹後の海

TANGONOUMI

私どもの資産として、こういった観光列車にいろいろな力を入れてやっているわけです。特にこの「くろまつ」は、中でいろいろなお食事を出しているのです。1回1万円ぐらいの料金で出しているのですが、ここで出しているものはみんな地のものです。これは私どもがやっているのではなくて、地元の料亭さんやホテルさんがやっています。我々は中を見ていないのです。つまり商売の場を列車というものとして供給しているのです。なので、地域の経済にも当然、効いてきます。

単線の宿命なのですが、臨時列車は1つの駅に下手をすると30分ぐらい止まります。その間に、特にこの観光列車のときは地元の方が集まってきてマルシェを開きます。とにかくお金を落としてちょうだいということをやっています。まさにこういったことを、観光列車を走らせるだけではなくて、いかに地元の人とやっていくか。こういったものが大事かなと思っていて、先ほどの「くろまつ」「あかまつ」「あおまつ」。これがそれぞれにいろいろなニーズに合わせた運行になっています。

丹後くろまつ号

「海の京都」の走るダイニングルーム

丹後くろまつ号

車内

丹後くろまつ号

ダイナー

優雅な車内で丹後の自然豊かな絶景とともに、地産食材を使用した特製を堪能。車内は落ち着いた木のぬくもりを演出し、いつでも驚異なひとときをお過ごしいただけます。車内サービスは水戸岡観治さんが手がける。**FOOD EXPERIENCE**をテーマに、3ヶ月毎に商品を変え、旬な食材と旬な景色をお楽しみいただけます。

WILLER

Copyright © WILLER, INC. All rights reserved.

2016年: 地元との連携

丹鉄 × 地域住民

丹後くろまつ号

- 地域住民参加型の旅行商品の企画・実施。地域に住む生産者や料理人が、直接お客様に料理やサービスを提供。新たな体験、学び・出会いの場、笑顔を創出。

コミュニティ・やりがいの創造で地域を活性化

WILLER

Copyright © WILLER, INC. All rights reserved.

丹後あかまつ号・丹後あおまつ号

温もりとやすらぎを提供する「観光列車」

丹後あかまつ号

丹後あかまつ号車内

丹後あおまつ号車内

「観光列車」として気軽に楽しめる丹後あかまつ号・丹後あおまつ号。景観をお楽しみいただけるよう、ソファ席やカウンター席などさまざまなタイプの座席やショーケース、サービスカウンターを配置。また、由良川橋梁、会津海岸など、絶景ポイントで速度を落とし進行することで、海と山の絶景をお楽しみいただけます。

WILLER

Copyright © WILLER, INC. All rights reserved.

これは「たんてつこども新聞」です。沿線の小学生全員にこども新聞を配っています。これもとにかく鉄道に興味を持ってもらって、先ほどの家族お出かけきっぷで実際に鉄道に乗ろうといったことをやっています。

そんなことをやっているのと、地元の高校生から「車両を1台、貸してくれ」、「夏休みにお化け屋敷を列車の中でやりたい」と言われました。こういうことをいろいろやっていると、地元から見たときの鉄道の垣根がどんどん下がってくるのです。そうすると、向こうからどんどんアプローチが来ます。こんなことをしながら、お化け列車をやって、あのエリアは皆さんお盆とかに帰省するので、子どもが来るのですけれども、その子どもの思い出になります。ここで楽しい思い出を持って帰っていくということで、中の装飾、実際に演じているお化け、これはみんな高校生がやっています。私どもは実は貸しているだけで、何のリソースもかかっているのではありませんけれども、だんだんこういったことがうまく回ってくるようになっていくのです。

2016年:愛される鉄道を目指す

丹鉄

丹鉄を活用し 地域の魅力発信

たんてつこども新聞

丹鉄沿線地域の小学生向けに丹鉄の車両や丹鉄で働く人々の仕事内容や魅力を紹介
3回発行、各25,000部を沿線小学校等に配布

地元の「よさ」を再発見し 丹鉄や地元への愛着を生む

WILLER

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 40.

2016年:愛される鉄道を目指す

丹鉄

丹鉄を活用し 地域の魅力発信

幽霊列車

丹鉄沿線の京都府立網野高等学校の生徒と夕日ヶ浦観光協会や「海の京都」京丹後市実践会議と協力。

▼天橋立駅と夕日ヶ浦津温泉駅間で期間限定運行

夏の夜 幽霊列車でゾ〜ッ
丹鉄で運行スタート 網野高生も一役

地元の「よさ」を再発見し 丹鉄や地元への愛着を生む

WILLER

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 41.

丹鉄ビジネススクール

地域に根付いた収益モデルを生み出す人材の育成

京都丹後鉄道 × umar? Capital

地方創生のための
鉄道ビジネススクール
開講!

丹鉄沿線の地方創生を継続的に進めるため、全国の鉄道ファンや企業家を対象としたビジネススクールを開講。全国の鉄道ファンの想いをビジネスに繋げる軌道を作り、『ビジネスを生み出す人材』とその事業に対する投資』の両輪を結びます。

8/24～8/2まで計8回の講義を終え、受講生の提案実現に向けた取組みを継続中。



To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 42.

一昨年からビジネススクールをやっています。これは都市型のいわゆる民鉄さんがやっているデベロッパーみたいなところを自社でやるのではなくて、仲間を集めてそして、鉄道を基軸に起業しようというためのビジネススクールを開いています。

丹鉄ファンといって、お金も貸します。一昨年受けた受講生が去年起業しまして、ここにプラレールを敷き詰めまして、おもちゃ列車を去年は5月から11月まで、毎月1回走らせました。ちょうどお座敷列車みたいで鉄道が一つのレジャーになります。

エモーションの創造

丹鉄ファン・鉄道ビジネススクール

WILLER 日本初の投資型鉄道ファン umar? Capital

鉄道ファンのアイデアを実現

投資ポリシー

- 丹鉄の乗客の皆さんがより楽しくなるビジネス
- 沿線の地域の人々が快適に交流が生まれ、きかけとなるビジネス
- 外国人の観光客や地域外の方が興味を持って丹鉄沿線に訪れるきかけとなるビジネス
- 地域の人々が関わることで仕事につながるビジネス

一軒当たりの投資額 300万～2,000万程度を想定

京都丹後鉄道の駅ナカ、鉄道車内、丹鉄沿線の価値向上

京都丹後鉄道沿線の地方創生

全国展開

認知度向上・沿線住民の方の地元愛の醸成

鉄道ビジネススクール

地域に根付いた収益モデルを生み出せる人材を育成する



To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 43.

エモーションの創造

丹鉄ファン・鉄道ビジネススクール

第一期生のビジネスアイデアから トライアル企画を実現 「鉄道ワンダーランド計画」

キッズ鉄カフェ in 宮津駅

鉄道おもちゃ列車

▲ カフェ内にジオラマを設置。丹鉄駅員の子供用制服を着て記念撮影ができる「なりきり駅員」やグッズ販売も実施。

▲ 書を読いたお座敷列車内に、鉄道おもちゃのジオラマを設置。



To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

鉄道を基軸とした企画会社を設立しまして、こういったことをやってくれています。その会社さんが企画した内容であり、丹後王国さんとタイアップをした内容です。

それから、114kmのカフェができましたみたいなブランド戦略もやっています。

丹後王国「食のみやこ」×丹後あかまつ号コラボ列車運行

あかまつ1号

2017年8月5日にあかまつ号で丹後王国さんのコラボ列車を運行しました！
丹後王国のかわいい動物たちが乗車！動物クイズやふれあい体験などを行い乗客の方は癒されながらご乗車されていました。



モルモット3兄弟！モフモフでかわいい

リクガメのリクトくん！一日車掌さんとして頑張りました

触ったりえさをあげたり子供も大人も楽しんでました

WILLER
To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

丹後王国「食のみやこ」×丹後あかまつ号コラボ列車運行

あかまつ2～3号

2017年8月5日に丹後王国自家製の7種類のクラフトビールの試飲やその他農産物の試食販売を行いました！
丹後王国の商品の車内販売も非常に好評でたくさんご購入いただきました



農産物の試食は新鮮なフルーツ

丹後王国限定の7種類のクラフトビール

いろいろ飲み比べいただきお客様も非常に喜んでおりました

WILLER
To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

2017年11月 天橋立駅に新規出店

運営事業者：丹後王国 (パソナグループ)

— 天橋立店舗のコンセプト —

自然 × 食 × 人

感じる 味わう 集う

店舗名: 丹後王国シーサイドパル
営業時間: 10:30～18:00 (定休日なし)
サービス内容: お弁当販売、お土産販売、クラフトビール販売等



丹鉄珈琲の販売等、地元企業との連携を推進

WILLER
To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

丹鉄珈琲スタート! (2017年8月)

ポスター



WEBサイト



珈琲ラベル



WILLER
To All Places, for All People, for All Ways, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

私どものゲートウェイは全部JRに押されています。従って、JRとも協力をどんどん進めています。私どもの列車「くろまつ」と、JRの「天空の城竹田城跡号」を連結して、天橋立から城崎温泉に行つて、城崎温泉からずっとJR山陰線を通つて福知山まで来る。こんなことをJRとやっています。これも全部JRとやっているイベントです。

2016年：地元との連携

丹鉄 × 地域の公共交通事業者

くみはまライナー

▶ JR「城崎温泉駅」から京都丹後鉄道「久美浜駅」を結ぶ臨時列車を期間限定運行。JR線と京都丹後鉄道を乗換無しで利用可能に。

城崎温泉駅 (JR)
豊岡駅 (JR/丹鉄)
久美浜駅 (丹鉄)

至：天橋立

城崎温泉から天橋立を結ぶゴールデンコース構築

WILLER

To All Persons, for All Purposes, for All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL. Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved. 49.

JR連携企画

観光列車同士の連結は
おそらく日本初

ぐるっと北近畿を運行!

「丹後くろまつ号」とJRが運行する観光列車「天空の城 竹田城跡号」を連結したイベント列車「ぐるっと北近畿」を運行!!

- 運行日程 毎月1回程度運行
- 内容 毎月、北近畿の各地を運行
- 料金 ツアーごとに異なる

イベントや企画に併せて運行を計画。北近畿の魅力伝えるPR車として期待

キャンペーン概要

WILLER

To All Persons, for All Purposes, for All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL. Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

JR連携企画 ぐるっと北近畿運行開始!

2017年6月24日からぐるっと北近畿が運行を開始!

7月以降も順次運行し、引き続き北近畿のPRを含めて実施!

WILLER

To All Persons, for All Purposes, for All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL. Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

2017年6月18日 鉄道パラダイス出展

JRや沿線自治体と連携をし、京都駅前広場にて北近畿をPR!

沿線の観光地と連携をしたPRをすることで、誘客に向けた相乗効果を図る

WILLER

To All Persons, for All Purposes, for All Means, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL. Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

私どもの資産である工場、車庫、こういったものも公開していきながら人を呼ぶといったことをやっている次第であります。体験学習ということで、子供達とか学生に、特に鉄道に興味を持ってもらうということをやっている次第であります。

先ほどいいました上下分離というもののスキームをうまく利用して地域の方を巻き込みながら、そして、鉄道というものに「この指とまれ」をしていきます。そうすると、何とJRさんですら一緒になってやりましょうと言ってくれます。

先ほどのパターンダイヤもそうです。パターンダイヤを先に私どもがやるとJRさんがそれに合わせて乗り継ぎを全部組んできました。先手必勝ではないですけど、いろんな意味で鉄道の使命は何だという、いわゆる、正義、大義。これを先ほどいいました愚直に私どもがやった結果がこれまでの成果であるのでしょうか。今回は、それを皆さんに評価していただいたということが大変光栄に思いまして、改めて御礼を申し上げるとともに、私どもの講演を終わらせていただきます。

2017年11月12日実施 舞鶴環境フェスタ<毎年開催> 丹鉄

舞鶴市の赤レンガパークには来場者2万人以上
 <実施内容>
 なりきり駅長・ミニ列車の運行・丹鉄グッズの販売
 丹鉄珈琲の試飲・丹鉄のドローン動画紹介



WILLER
 For All People, for All People, by All People, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

2017年4月 施設見学 & あかまつ乗車体験開催 丹鉄

- ・丹鉄ビジネススクール1期生・福原さんの設立したKTB（北近畿鉄道ビジネス株式会社）が主催。
- ・4月29日は、4組9名の方にご参加いただきました。
- ・敦賀市からご参加いただいたご家族も。
- ・普段は出来ない体験に、子どもさんも大人も楽しんでいただきました。



WILLER
 For All People, for All People, by All People, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

職場体験学習<毎年実施> 丹鉄

沿線の中学の生徒さんに丹鉄の仕事を体験していただきます

2017年10月31日（火）、11月1日（水）、2日（木）
 9：00～15：00
 江鷺中学校

宮津駅で構内放送案内業務・
 清掃・花の水やりなどを体験



地元生徒に鉄道に親しんでいただくよい機会

WILLER
 For All People, for All People, by All People, with All Organizations & Technology. FOR ACCESS ALL.

Copyright © WILLER, Inc. All rights reserved.

【大賞 環境大臣賞】 福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり 推進県民会議

「クルマに頼り過ぎない社会づくり」

福井県は、このルポール麹町から距離にして511km、鉄道で4時間5分、飛行機で4時間20分のところにございます。

日本一クルマが多く、鉄道網はJRが3つ、福井鉄道が1つ、えちぜん鉄道が2つ残っております。



鉄道事業者と地方自治体との除雪協力体制



H30年2月6日



H30年2月7日

ご記憶かどうか分かりませんが、国道8号で1,500台が立ち往生して自衛隊に応援をいただいたという中で、1月13日のセンター試験の時間が教訓ににあったので、軌道部分の除雪を道路管理者にさせていただくとか、県の職員、市の職員が電停の除雪をするとかです。

続いての写真にいきますと、電停を除雪したり、こちらも、軌道部分を道路管理者に除雪してもらうことを学びました。これは、富山さんがやっているのを聞いて、急ぎょ入れた取組みです。

鉄道事業者と地方自治体との除雪協力体制



H30年2月8日



H30年2月8日

鉄道事業者と地方自治体との除雪協力体制



H30年2月8日



H30年2月9日

H30年2月19日
福井新聞

県内バス路線 除雪進む

京福21日までに8割超復旧

記録的大雪に見舞われた福井県は18日、福井市内を中心にバス路線の抵撤除雪が進んだ。京福バスは19日から県内の全バス系統中47系統（約66%）が運行すると発表し、道路状況に応じた短便やルート変更があり運行率は51%。他の多くの路線も再開のめどがつけ、21日までに61系統（約86%）で運行する見通しとなった。福鉄バスは19日から10路線中の9路線へ、

福井市内を走るコミュニティバス「すまいる」は全ルートで運行となる。

【23面に関連記事】大雪の影響で、京福バスの運行は18日段階では30系統にとどまっていた。福井市や県内の各バス事業者は、大雪による影響を踏まえ、京福バスの運行再開を要請。すまいるバスは19日から北、西ルートを再開。越前市の市民バスは17日から全線で運行して、大野市のまちなか循環バスと永平寺町のコミュニティバスは19日から通常通り運行する。坂井市や鯖江市、越前町のコミュニティバスも早期の全面復旧を目指している。

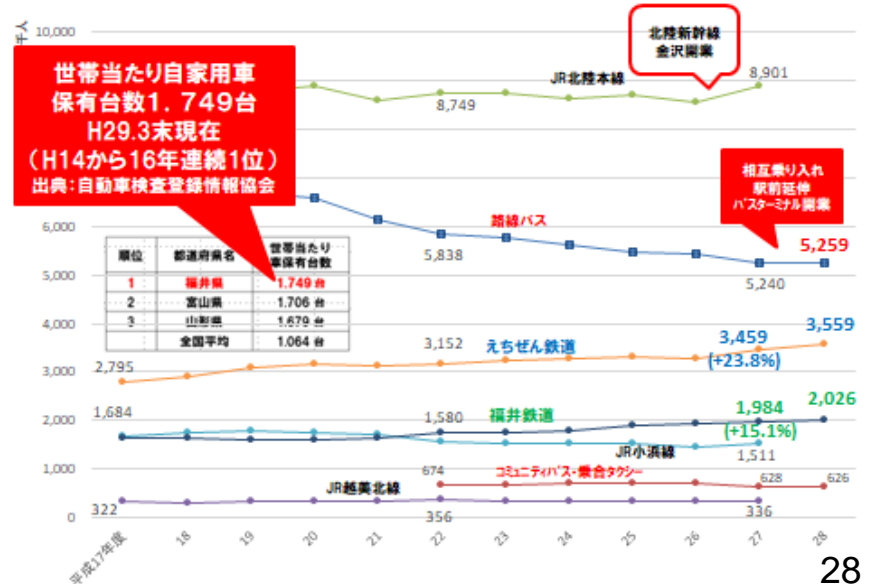
鉄道では、えちぜん鉄道三国線と福井鉄道福武線の相互乗り入れ運行が、19日から再開する。

一方、福井市の足羽川九十九橋踏下流で排雪機の開設と運営に当たっていた陸上自衛隊は、異から受け付けた任務が完了したため18日に撤収した。排雪機の運営は19日から市が引き継ぐ。（取材班）

昨日の新聞です。8割程度までバスは復旧しました。小さい字で書いてありますが鉄道はほぼ復旧しています。ただJRの越美北線は一部できていません。

福井県内のバス・鉄道の利用状況は結構伸びています。JRも10年で2%ほど伸びてい福井鉄道、えちぜん鉄道はごらんのとおり23%とか、15%伸びているような状況です。その中で注目いただきたいのは、福井県の世帯当たり自家用車保有台数が1,749台。この数字は、29年3月末の数字です。14年から16年連続日本一。これは、日本一というのは誇っていいかどうか分かりませんが、日本一です。これが実は、福井県のキーワードの1つです。

福井県内のバス・鉄道の利用状況

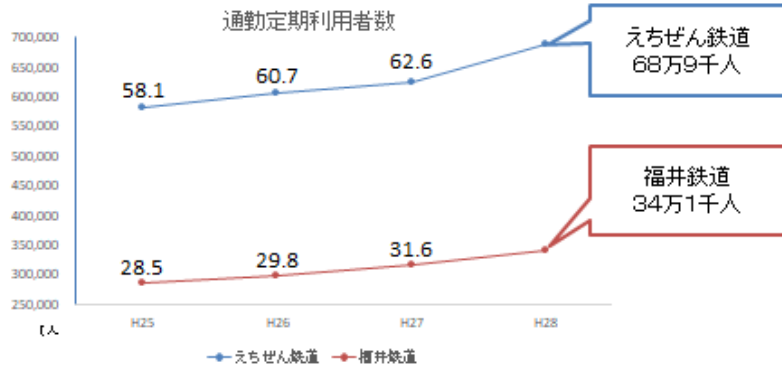


両地域鉄道の通勤定期利用者数が増加

◇平成28年度の福井鉄道・えちぜん鉄道(全線)の利用者数

福井鉄道 約202.6万人 (前年度比 2.1%増(+4.2万人))
 ・通勤定期 8.0%増(+2.5万人) ・定期外 2.8%増(+2.7万人)

えちぜん鉄道 約355.9万人 (前年度比 2.9%増(+9.9万人))
 ・通勤定期 10.1%増(+6.3万人) ・定期外 3.6%増(+6.0万人)



えちぜん鉄道、福井鉄道。こちらはタイトルにもありませんが、再生をした象徴的な、地域再生で復活した2つの鉄道です。

昨年から今年にかけての福井鉄道、えちぜん鉄道が、通勤定期が天井だと思ったのにまた利用者数が伸びました。相互乗り入れの影響で伸びたというような数字でございます。

乗り入れするふたつの事業者の概要

日本一の車社会福井で地域住民・自治体・事業者が協働し、両地域鉄道の「再生」

えちぜん鉄道株式会社

- 営業路線延長 53.0km
(三国芦原線) 25.2km [鉄道区間]
(勝山永平寺線) 27.8km [鉄道区間]
- 使用車両 大型車両 21編成
低床車両 2編成
- 愛称 『えち鉄』

- ・H12年12月、H13年8月 二度の正面衝突事故により、バス代行(2年5か月)
- ・H14年9月 再生に必要な鉄道として、えちぜん鉄道株式会社発足
- ・H15年10月 全線開通
- 地域住民・自治体・事業者が一体となって、利用者増を実現し、地域鉄道として「よみがえり」を果たす
(利用者数 H15年度 2,424千人 → H28年度 3,559千人)
- ～えち鉄のこれまでの取組～
- ・サポーターズクラブの発足
- ・アテンダントの導入
- ・きょうりゅう電車の運行
- ・新駅設置(3か所)

福井鉄道株式会社

- 営業路線延長 21.5km
(福武線) 鉄道区間 18.1km
軌道区間 3.4km
- 使用車両 大型車両 3編成
低床車両 15編成
- 愛称 『福鉄』

- ・H18年度 赤字により自主的経営再建を断念
自治体に支援要請
- ・H21年2月 鉄道事業再構築実施計画策定(国交大臣認定第一号)
- 地域住民、自治体、事業者が一体となって、再建を行っている
(利用者数 H20年度 1,806千人 → H28年度 2,026千人)
- ～福鉄のこれまでの取組～
- ・新駅の設置(3か所)
- ・高齢者割引制度など全国初符の導入
- ・ドイツ製車両『シトラム(F10形)』の導入
- ・低床型LRV車両『PULKRAM(F1000形)』の導入

平成12年12月17日 京福電鉄正面衝突事故

電車同士が正面衝突



運転士死亡25人けが
 福本線進入し、暴走
 原因のブレーキ故障か

H 12年 12月 18日
 朝日新聞



平成13年6月24日 京福電鉄正面衝突事故2度目

わずか半年 惨劇再び 京福電車また正面衝突



飛び散るガラス片
 乗客ら25人重軽傷
 上り信号見落とす



乗客ら25人重軽傷
 上り信号見落とす

「存続運動に水もつ乗れない」

H 13年 6月 25日
 福井新聞

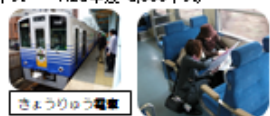
乗り入れするふたつの事業者の概要

日本一の車社会福井で地域住民・自治体・事業者が協働し、両地域鉄道が「再生」

えちぜん鉄道株式会社

- 営業路線延長 53.0km
 (三国芦原線) 25.2km [鉄道区間]
 (勝山永平寺線) 27.8km [鉄道区間]
- 使用車両 大型車両 21編成
 低床車両 2編成
- 愛称 『えち鉄』

・H12年12月、**H13年6月** 二度の正面衝突事故にり、バス代行(2年5か月)
 ・H14年9月 再入に必要な鉄道として、えちぜん鉄道株式会社を設立
 ・**H15年10月** 全線開通
 → 地域住民・自治体・事業者が協働し、地域鉄道として「よみがえり」を実現。
 (利用者数 H16年度 2,424千人 → H28年度 3,559千人)
 ~えち鉄のこれまでの軌跡~
 ・サポーターズクラブの発足
 ・アテンダントの導入
 ・きょうりゅう電車の運行
 ・新駅設置(3か所)



福井鉄道沿線住民はえちぜん鉄道再生を見ていたため、そのバトンを引き継いで、再生へ

福井鉄道株式会社

- 営業路線延長 21.5km
 (福武線) 鉄道区間 18.1km
 軌道区間 3.4km
- 使用車両 大型車両 3編成
 低床車両 15編成
- 愛称 『福鉄』

・H18年度 赤字により自主的経営再建を断念
 自治体に支援要請
 ・H21年2月 鉄道事業再構築実施計画決定(国交大臣認定第一号)
 → 地域住民、自治体、事業者が一体となって、再建を行っている
 (利用者数 H20年度 1,608千人 → H28年度 2,026千人)
 ~福鉄のこれまでの軌跡~
 ・新駅の設置(2か所)
 ・高齢者割引制度など全国初等の導入
 ・ドイツ製車両「シトラム(F10形)」の導入
 ・低床車Lrv車両「FUKUJIAN(F1000形)」の導入



○福井県県民生活部総合交通課（H13）

9月議会中の土木部の協力(H13.10.01~10.04)

京福越前線存続対策プロジェクトチーム

(うち5名土木部技術職員・H13.10.16~H14.3.31)

平成13年12月19日 存続について県議会の条件付承認

平成14年1月22日 3セク化について県と沿線市町が合意

平成14年4月1日 新鉄道会社支援室、新鉄道会社準備室 設置

○福井県県民生活部総合交通課

新鉄道会社支援室 設置 8名

○沿線市町村による新鉄道会社準備室 設置

新鉄道会社準備室 6名 ⇒支援室と同じ部屋で業務スタート

この時には日本一クルマを持っているので、クルマで大丈夫というふうに思ったので、この中で、県議会等々でどうしようかという検討の中に、見ていただきますと、9月議会、土木部の協力の中でというところと、京福越前線再生プロジェクトチームとあります

その段階では、電車を存続するのに併せてバス専用レーンの可能性の可否の検討と、当時は車、バスでいいじゃないかという話だったのですが検討しているうちにバスが遅れるのでマイカーで行こうとして大渋滞になることがわかりました。

福井県県民生活部総合交通課（H13）

9月議会中の土木部の協力(H13.10.01~10.04)

県民生活部からの依頼を受け土木部技術職員2名協力

→バス専用レーンの可能性の可否の検討

- ・都市計画課 竹内 成和 (前 道路建設課)
- ・県建設技術公社 平林 透 (前 道路建設課)

京福越前線存続対策プロジェクトチーム

→土木部技術職員5名の主な検討項目(H13.10.16~H13.12.28)

- ③LRVを使った新交通システムの是非=中村・辻(都市計画課)、大谷(電気課)
- ④バス専用レーンの可能性の可否=下西(小浜土木)、平林(県建設技術公社)
- ⑤福井駅の新幹線乗り入れ3階の是非=中村・辻(都市計画課)、大谷(電気課)

→土木部技術職員2名の主な検討項目(H14.01.04~H14.03.31)

- ・県負担の投資的経費の予算検討=大谷(電気課)、平林(県建設技術公社)

福井県県民生活部総合交通課（H13）

9月議会中の土木部の協力(H13.10.01~10.04)

県民生活部からの依頼を受け土木部技術職員2名協力

→**バス専用レーンの可能性の可否の検討**

- ・都市計画課 竹内 成和 (前 道路建設課)
- ・県建設技術公社 **平林 透** (前 道路建設課)

京福越前線存続対策プロジェクトチーム

→土木部技術職員5名の主な検討項目(H13.10.16~H13.12.28)

- ③LRVを使った新交通システムの是非=中村・辻(都市計画課)、大谷(電気課)
- ④**バス専用レーンの可能性の可否**=下西(小浜土木)、**平林**(県建設技術公社)
- ⑤福井駅の新幹線乗り入れ3階の是非=中村・辻(都市計画課)、大谷(電気課)

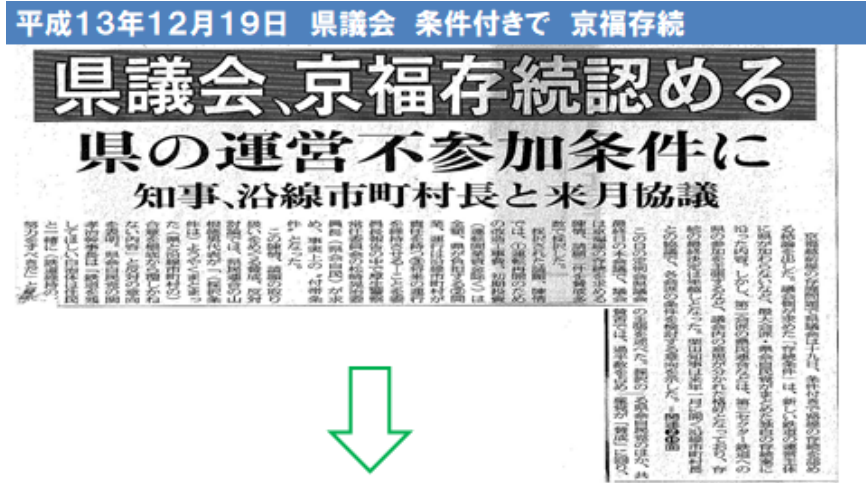
→土木部技術職員2名の主な検討項目(H14.01.04~H14.03.31)

- ・県負担の投資的経費の予算検討=大谷(電気課)、**平林**(県建設技術公社)



平成13年11月18日 電車存続駅伝大会を実施
 小舟渡駅から東藤島駅まで13駅を徒歩でパト（住民参加者 600名）

沿線住民が存続を訴えるような駅伝大会とかもありました。



13年12月19日、県議会で存続が認められ、その翌年の1月22日に知事と沿線市町村長との会議で存続が決まったというところがございます。



平成14年1月22日 知事と沿線市町村長会議
 県と沿線市町村が、越前本線と三国芦原線を第3セクター方式により存続させることについて、今後、各議会と協議することで合意

福井県県民生活部総合交通課（H14）

新鉄道会社支援室 8名

室長	東村 新一（現 福井市長）
参事(事務)	森近 悦治（前 県教育長）
参事(技術)	佐々木 英樹
総括主任	豊北 欽一（現 県総合政策部長）
主任	〇〇
企画主査	〇〇
企画主査(技術)	平林 透
主事	伊東 尋志（現 えち鉄専務）

14年4月1日には、新鉄道会社支援室というのができました。室長は現在の福井市長。当時は県の職員でした。参事は前回の県の教育長。総括主任は、現在の鉄道関係とか、バス関係をもっています総合政策部長、私もいました。一番下には現在のえちぜん鉄道の専務がいました。というようなメンバーで会社を立ち上げた形になっております。

21

平成14年5月22日 沿線市町村による新鉄道会社準備室 設置

新鉄道会社準備室 6名

荒井彦一 室長	（福井市）【現 えち鉄監査役】
酒井室長補佐	（上志比村）
福田室長補佐	（勝山市）
植田室長補佐	（三国町）
今井室員	（勝山市）
三上室員	（福井市）



県新鉄道会社支援室8名と同じ部屋で業務スタート

こちらは、沿線市町のメンバーもいたということがございます。

乗り入れするふたつの事業者の概要

日本一の車社会福井で地域住民

えちぜん鉄道株式会社

○営業路線延長 53.0km
(三国芦原線) 25.2km [鉄道区間]
(勝山永平寺線) 27.8km [鉄道区間]

○使用車両 大型車両 21編成
低床車両 2編成

○愛称 『えち鉄』



H16=2,424千人→H28=3,559千人
12年間で47%増(年間3.9%増)
うち通勤定期379千人→689千人
12年間で82%増(年間6.8%増)

再生』

(2年5か月)

→ 地域住民・自治体・事業者が一体
地域鉄道として「よみがえり」を実現し、
利用者増を実現し、

(利用者数 H16年度 2,424千人 → H28年度 3,559千人)

～えち鉄のこれまでの取組～

- ・サポーターズクラブの発足
- ・アテンダントの導入
- ・きょうりゅう電車の運行
- ・新車移入(3カ所)



福井鉄道沿線住民はえちぜん鉄道

福井鉄道株式会社

○営業路線延長 21.5km
(福武線) 鉄道区間 18.1km
軌道区間 3.4km

○使用車両 大型車両 3編成
低床車両 15編成

○愛称 『福鉄』



H20=1,606千人→H28=2,026千人
8年間で26%増(年間3.3%増)
うち通勤定期211千人→341千人
8年間で62%増(年間7.8%増)

→ H21年2月 鉄道事業再構築実施計画(認定第一号)

→ 地域住民、自治体、事業者が一体
として、再建を行っている
(利用者数 H20年度 1,606千人 → H28年度 2,026千人)

～福鉄のこれまでの取組～

- ・新駅の設置(3カ所)
- ・高齢者割引制度など全園切符の導入
- ・ドイツ製車両「トラム(F10形)」の導入
- ・低床型LRV車両「LURAM(F1000形)」の導入



福井県知事がマニフェストをつくっております。常々
こういう言葉の力、地域公共交通機関の活性化とか
、えちぜん鉄道の円滑な運行。さらに、福井鉄道との
福武線との相互乗り入れの実施をこの段階から言っ
ています。15年からまだ走っていないのに言い始めて
いるというようなトップの意思表示がありました。

福井県知事のマニフェストに記載

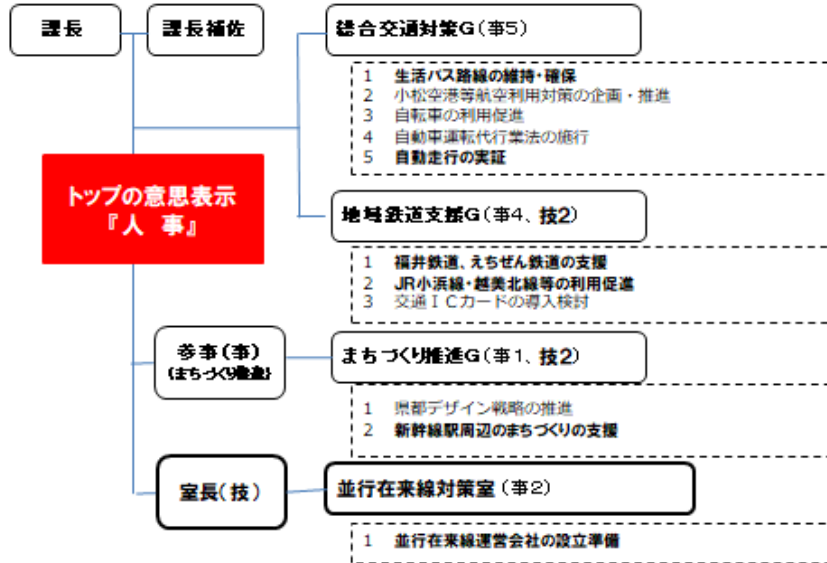
期	年(期間)	記 述
1	平成15年春 (平成15 ～18年度)	8 福井は列島のまん中 一より近くにより便利に ○地域公共交通機関の活性化と鉄道・バス等の地域交通網の確保 ○えちぜん鉄道の円滑な運転と活性化の推進、福井鉄道福武線との連携 ・「福井鉄道・福武線」との相互乗り入れを実施
2	平成19年春 (平成19 ～22年度)	8 高速交通時代のにぎわい交流まちづくり ◆モビリティ・マネジメント(交通手段の最適利用)の推進 ○電車・バスの生活利便性の向上 ・えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れの実現と利活用の促進 ○車に頼り過ぎない「カー・セーブ戦略」
3	平成23年春 (平成23 ～26年度)	9 県土に活気のある高速交通時代 ◆次の50年の都市改造 ○県都のデザイン戦略 ・えちぜん鉄道の高架化、えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗り入れを実現。 LRT化 ◆電車・バス・自転車に乗りやすい街 ○新しい地域交通のシステム ○「カー・セーブ戦略」のステージ・アップ ・「車に頼り過ぎない県民運動」を促進
4	平成27年春 (平成27 ～30年度)	9 美しい県土、楽しく便利なまちの形成 ◆電車・バス・自転車の利活用拡大 ○福鉄・えち鉄の高機能化 ・福井鉄道の駅前線延伸・短絡線整備、えちぜん鉄道の高架化を進め、 乗継き改善 ○「利活用促進プラン」で電車・バスの利活用拡大 ○自転車専用道路の計画的整備・延伸

トップの意思表示
『マニフェスト』

えちぜん鉄道の存続を受けて、福井鉄道も18年度
に赤字によって自主的な経営再建を断念という中、す
ぐさまバスではなくて鉄道で存続しようというよう
な話になりました。

その結果、えちぜん鉄道は12年間で47%増。内、通
勤定期は82%増。福井鉄道のほうも同様に26%増、
62%増という会社で再生をしたということございま
す。

県総合政策部交通まちづくり課 組織図 (平成29年度・課員20名)



福井県知事のマニフェストの中で、15年春、地域公共交通機関の活性化とあります。

現在の交通まちづくり課の組織図です。私は一番下の室長という並行在来線対策室。なぜ交通まちづくり課であるかというのは後ほどご説明しますが。もともと地域鉄道を支援する仕事、地域鉄道支援グループでございまして、そちらで、えちぜん鉄道、福井鉄道の支援をしている仕事をして、2年間して相互乗り入れを見取った後に、現在、並行在来線対策室という第3の地域鉄道を立ち上げる仕事をしております。

福井県知事のマニフェストに記載

期	年(期間)	記 述
1	平成15年春 (平成15 ~18年度)	8 福井は列島のまん中 一より近くにより便利に ○地域公共交通機関の活性化と鉄道・バス等の地域交通網の確保 ○えちぜん鉄道の円滑な運転と活性化の推進、福井鉄道福武線との連絡 ・「福井鉄道・福武線」との相互乗り入れを実施
2	平成19年春 (平成19 ~22年度)	8 高速交通時代ににぎわい交流まちづくり ◆モビリティ・マネジメント(交通手段の最適利用)の推進 ○電車・バスの生活利便性の向上 ・えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れの実現と利活用の促進 ○車に頼り過ぎない「カー・セーブ戦略」
3	平成23年春 (平成23 ~26年度)	9 県土に活気のある高速交通時代 ◆次の50年の都市改造 ○県都のデザイン戦略 ・えちぜん鉄道の高架化、えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗り入れを実現。 LRT化 ◆電車・バス・自転車に乗りやすい街 ○新しい地域交通のシステム ○「カー・セーブ戦略」のステージ・アップ ・「車に頼り過ぎない県民運動」を促進
4	平成27年春 (平成27 ~30年度)	9 美しい県土、楽しく便利なまちの形成 ◆電車・バス・自転車の利活用拡大 ○福鉄・えち鉄の高機能化 ・福井鉄道の駅前線延伸・短絡線整備、えちぜん鉄道の高架化を進め、 乗継ぎ改善 ○「利活用促進プラン」で電車・バスの利活用拡大 ○自転車専用道路の計画的整備・延伸

パークアンドライド、パークアンドサイクルライドの実施

クルマで駅や公共施設の駐車場まで行き、その先は鉄道や自転車を使って通勤する方を対象に、パークアンドライド(P&R)、パークアンドサイクルライド(P&CR)駐車場を設置。

- ・ えちぜん鉄道では20駅916台分、福井鉄道では12駅357台分のP&R駐車場を設置。
- ・ P&CR駐車場は県立図書館、福井市南体育館、県立音楽堂で計30台分設置。

えちぜん鉄道(平成29年4月現在)

平成13年度(京福電鉄時代)	→	平成29年度(現在)
11駅 385台		20駅 916台

福井鉄道(平成29年4月現在)

平成19年度(鉄道事業再構築事業前)	→	平成29年度(現在)
2カ所 125台		12カ所 357台

えちぜん鉄道で3つの新駅、福井鉄道でも3つの新駅をつくりました。

えちぜん鉄道の新駅設置

- ・えちぜん鉄道三国芦原線に、新駅「ハツ島駅」、「日華化学前駅」を整備(いずれも平成19年9月開設)。



○ハツ島駅
年間利用者数
H20: 42,013人
↓
H28: 74,730人



○日華化学前駅
年間利用者数
H20: 31,816人
↓
H28: 48,579人

- ・その後の新駅整備



○福井鉄道スポーツ公園駅
平成22年3月開設
年間利用者数
H22: 4,829人
↓
H28: 13,572人



○福井鉄道清明駅
平成23年3月開設
年間利用者数
H23: 11,496人
↓
H28: 30,047人



○福井鉄道桑原の里駅
平成23年3月開設
年間利用者数
H23: 17,097人
↓
H28: 23,715人



○えちぜん鉄道
まつもと町屋駅
平成27年9月開設
年間利用者数
H28: 31,357人

乗り入れするふたつの事業者の概要

日本一の車社会福井で地域住民

えちぜん鉄道株式会社

○営業路線延長 53.0km
 (三国芦原線) 25.2km [鉄道区間]
 (勝山永平寺線) 27.8km [鉄道区間]

○使用車両 大型車両 21編成
 低床車両 2編成

○愛称 『えち鉄』



H16=2,424千人→H28=3,559千人
 12年間で47%増(年間3.9%増)
 うち通勤定期379千人→689千人
 12年間で82%増(年間6.8%増)

→ 地域住民・自治体・事業者が一体
 地域鉄道として「よみがえり」を果
 (利用者数 H16年度 2,424千人 → H28年度 3,559千人)

～えち鉄のこれまでの取組～
 ・サポータークラブの発足
 ・アテンダントの導入
 ・きょうりゅう電車の運行
 ・新駅設置(3カ所)



再生

(2年5か月)

福井鉄道株式会社

○営業路線延長 21.5km
 (福武線) 鉄道区間 18.1km
 軌道区間 3.4km

○使用車両 大型車両 3編成

H20=1,606千人→H28=2,026千人
 8年間で26%増(年間3.3%増)
 うち通勤定期211千人→341千人
 8年間で62%増(年間7.8%増)

・H21年2月 鉄道事業再構築実施計画
 → 地域住民、自治体、事業者が一体
 (利用者数 H20年度 1,606千人 → H28年度 2,026千人)

自家用車保有台数日本一が支える福井型通勤形態による通勤定期の増
福井市中心部に立地する公共施設、大手企業への通勤を例にとると
【従前】自宅→勤務先:20km=自家用車だけの通勤 = 駐車場代持ち出し
【進化】自宅→勤務先:20km=自家用車+P&R+鉄道=持ち出しなし

3番目に電車だけではなくて、カー・セーブとかいろ
 んな取り組みが必要だろうというところで、知事の言葉
 の中でクルマに頼り過ぎない県民運動というのを打ち
 立てようというのが出てきました。

なぜ通勤定期が伸びたかと言いますと、仮説ですけど
 赤字で書いてありますが、自家用車保有台数日本一が
 支える福井型通勤形態の通勤定期の増です。

福井市中心部に公共施設、大手企業が多いので、自
 宅から勤務先まで約20km、自家用車だけの通勤でいき
 ますと、駐車場代が持ち出しになります。一方、勤務先
 からパークアンドライド駐車場に行くガソリン代は出ます
 し、鉄道の通勤定期代も出ますので、持ち出しなしでい
 けます。駅勢圏が一気に遠くなりまして、パークアンドラ
 イド駐車場まで10km以上クルマに乗っている方もいらっ
 しゃいます。という中で、伸びてきたというところござい
 ます。

福井県知事の Manifesto に記載

期	年(期間)	記 述
1	平成15年春 (平成15 ～18年度)	8 福井は列島のまん中 一より近くにより便利に ○地域公共交通機関の活性化と鉄道・バス等の地域交通網の確保 ○えちぜん鉄道の円滑な運転と活性化の推進、福井鉄道福武線との連絡 ・「福井鉄道・福武線」との相互乗り入れを実施
2	平成19年春 (平成19 ～22年度)	8 高速交通時代のにぎわい交流まちづくり ◆モビリティ・マネジメント(交通手段の最適利用)の推進 ○電車・バスの生活利便性の向上 ・えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れの実現と利便性の促進 ○車に頼り過ぎない「カー・セーブ戦略」
3	平成23年春 (平成23 ～26年度)	9 県土に活気のある高速交通時代 ◆次の50年の都市改造 ○県都のデザイン戦略 ・えちぜん鉄道の高架化、えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗り入れを実現。 LRT化 ◆電車・バス・自転車に乗りやすい街 ○新しい地域交通のシステム ○「カー・セーブ戦略」のバリエーションアップ ・「車に頼り過ぎない県民運動」を推進
4	平成27年春 (平成27 ～30年度)	9 美しい県土、素早く便利なまちの形成 ◆電車・バス・自転車の利活用拡大 ○福鉄・えち鉄の高機能化 ・福井鉄道の駅前線延伸・短絡線整備、えちぜん鉄道の高架化を進め、 乗継き改善 ○「利活用促進プラン」で電車・バスの利活用拡大 ○自転車専用道跡の計画的整備・延伸

福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議

学識経験者、交通事業者4社、県、17市町等37団体から成る団体で、公共交通機関とクルマの適切な使い分けにより、地域にとって大切な公共交通機関を維持していくことを目指して平成23年10月に設立。

- 会長 福井県総合政策部 豊北欽一 部長
- 副会長 福井大学大学院 川本義海 准教授
- 事務局 福井県総合政策部交通まちづくり課



受賞の時のコメントですが、今日、県議会がスタートしておりまして、私しか来ておりませんが、事務局長の猪嶋が申し上げていますのは、オール福井の住民での取組みというようなことを嬉しいと述べております。

EST交通環境大賞～オール福井～



H30年1月18日
福井新聞

県民会議事務局長を務める猪嶋宏記「オール福井の地道な取り組みが評価されてとてもうれしい」と感想を述べ「県民にとって利用しやすい公共交通は、県外から訪れる観光客にも同じことがいえる。今年の福井団体・全国障害者スポーツ大会や5年後に迫った北陸新幹線開業に向け、誰もが目的地に移動しやすい社会づくりに力を合わせて取り組んでいきたい」としている。

車に頼り過ぎない県民会議
交通環境大賞を受賞
オール福井取り組み評価

カー・セーブ運動のPR

推進月間や強化月間を中心に県民に発信

- 10月「カー・セーブ推進月間」 3月「公共交通利用促進強化月間」
- ・雑誌へのPRページ掲載、リーフレットの配布によりカー・セーブ運動へ参加を呼びかけ。



イベントへのブース出展、自転車の試乗会

- ・イベントのブース出展、開催
(パネル展示やチラシグッズの配布、「バスの乗り方教室」)
- ・「オランダ自転車」や「おもしろ自転車」の試乗会開催、貸出し
(平成29年度のべ試乗人数 約2,800人)
- ・平成19年から毎年「カー・フリーデーふくい」開催(主催: NPO法人「ふくい路面電車とまちづくりの会」)
- ・平成28年度からは新たに、ハピテラスで「ふくい交通フェスタ」を開催。



7人乗りおもしろ自転車
「デザイン エコ丸くん」



カー・フリーデーふくい2017



ふくい交通フェスタ

「福井バイコロジスト宣言」は、自転車の宣言を書きましょう、併せて、自転車の来場を促進したり、レンタサイクルや「自転車の駅」を設置した取り組みでございます。

地道な取組みの1つが、カー・セーブ運動のPR等々でございます。

「自転車利用で3km」運動の推進

「福井バイコロジスト」宣言者の募集、走行会や交流会を実施

- ①3km以内は自転車を積極的に使います
- ②自転車の交通規則、マナーを守ります
- ③クルマに乗っている時は、自転車を邪魔者にはしません
- ④自転車利用の輪を広げるための運動に協力します

同意した方を宣言者として登録
・定期的に電子メールで情報提供
・走行会や交流会を開催

H23(開始時):312人 → H30.1現在 1,566人に!



平成30年度に開催される国体への自転車来場促進

- ・JR福井駅～福井運動公園への自転車ルートマップ作成
- ・路面表示により自転車で来場しやすい環境作り
- ・会期中は、運動公園周辺に臨時的駐輪場を設ける予定



レンタサイクルや「自転車の駅」で自転車を利用しやすく

- ・福井市のコミュニティサイクル「ふくチャリ」(15か所、40台)
- ・JR小浜線のレンタサイクル「WORY」(6駅、50台)
- ・無料で空気入れや簡易工具、トイレを利用できる「自転車の駅」が県内122ヶ所の道の駅、コンビニ、飲食店等に設置。



福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ事業

- ◇事業区間 越前武生駅(福井鉄道)～ 田原町駅(福井鉄道・えちぜん鉄道)
～ 鷺塚針原駅(えちぜん鉄道)
- ◇事業期間 平成25年度～27年度
- ◇総事業費 26.3億円
(内容) 低床ホームの整備6駅、線路接続、信号・電気設備の整備、LRTの導入2編成
- ◇運行開始日 平成28年3月27日



F1000形 (定員155名)

L形 (定員100名)

〔運行時間の短縮〕

越前武生駅 ⇄ 鷺塚針原駅
約80分 → 約60分(約20分短縮)

〔運行本数の増便(9時～15時)〕

福井鉄道区間 6本/時 → 8本/時(2便/時増)
えちぜん鉄道区間 4本/時 → 6本/時(2便/時増)

福井鉄道・えちぜん鉄道沿線地域(福井市中心部)の状況

福井鉄道・えちぜん鉄道相互乗り入れ【事業の概要】



・南北の幹線軸沿線には、多くの住宅、学校、公共施設、大手企業が立地

→ LRTによる相互乗り入れ・高頻度運行により、乗車数を拡大

福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れの概要でございます。2年前、28年3月27日に26.3億円で完成しております。もともと一番便数が少ない9時から15時の時間帯に便数を増やしました。

便数を増やすことで人を増やそうということで、距離は26.9km、えちぜん鉄道は6km、福井鉄道は20.9kmです。黄色とオレンジが繋がってなかったのを、それをちょっとつなげるだけで済みます。

26.3億円でした。このように、学校とか、公共施設とか、大手企業はいっぱいあって繋げればいいことが起きるなとわかっていたんですけど、えちぜん鉄道には低床車両がございませんでした。こちらを環境省の二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金をいただきまして導入しています。2台で6.3億円。併せてえちぜん鉄道は、低床車両が走る駅がございませんので、ごらんのとおり高い床のホームと低い床のホームを整備するのに約20億円。これらは、足し算しますとすべて国、県、市、行政だけです。事業者様からはいただいていません。これはいわゆるみなし上下分離になっているのです。実際、事業者様は、これを発注、管理、運行の維持費とかがかかっています。

相互乗り入れのための基盤整備

- ・環境省の、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金
 (低炭素化に向けた公共交通利用転換事業)
 を活用し、低床車両を2編成導入
- ※自動車から公共交通への利用転換により、二酸化炭素の排出抑制を図るもの

愛称 「ki-bo」 (キーボ)



えちぜん鉄道株式会社

- ・L形(定員100名、全長18.7m、最高速度70km/h)
- ・事業費6.3億円(環境省補助3.1億円、県補助3.2億円)

38

相互乗り入れのための基盤整備

○低床車両(LRT)からの乗り降りを可能にするため、えちぜん鉄道6駅を整備

事業費:20億円(環境省補助3.3億円、国交省補助4.4億円、県8.2億円、福井市4.1億円)
 【合計26.3億円(内訳=国10.8億円(環境省5.4国交省4.4)、県11.4億円、福井市4.1億円)】

- ・低床ホームの整備
- ・両社線路の接続、信号保安システムの整備
- ・低床車専用線(相互便の折返し線)の整備



田原町駅
 (キーボが停車している線が相互乗り入れ専用線)



福大前西福井駅
 (奥が高床、手前が低床ホーム)



日華北学前駅
 (奥が高床、手前が低床ホーム)



八ッ島駅
 (奥が低床、手前が高床ホーム)



新田塚駅
 (両側に低床ホーム)



坂塚針原駅
 (相互便の折り返し線を整備)

39

乗り換え利便性の向上（福井駅西口での各種交通の結節）



同じ日に福井駅がかなり変わりました。福井鉄道が143m伸びたということになって「ふくチャリ」という自転車と、JR東口のえちぜん鉄道、タクシーというモード6つが全部結節したという瞬間です。

これによってさらにバスは、京福バスさんが「京福バスナビ」やバスロケーションシステムをつくりました。あと、お客様が乗るか乗らないか分かりませんが、800mの圏内は100円にするサービスを展開しました。

公共交通の接続の強化(路線バス)



7 福井鉄道 駅前線延伸 ~Before~



←JR福井駅西口全景
(2009年頃)

駅前通りにあった一
福井鉄道の福井駅前電停



7 福井鉄道 駅前線延伸 ~After~



←JR福井駅西口全景
(2016年以降)

↓新しい福井駅



相互乗り入れのための基盤整備(定時性の確保)

① 電停の改良(低床ホームの設置と広幅ホーム)

- 福井鉄道の路面電停について、ホーム幅が狭く(約0.8m)、乗り降りに時間がかかっていたため、幅を2mに広げてラッシュ時の乗降時間を短縮



改良前(左)、後(右)の仁愛女子校電停

② 走行空間の拡幅

- 右折自動車との接触防止のため、軌道敷地の右折レーンの車道幅を狭め、その分路面電車の走行空間に余裕を持たせた
- 500mの直線区間で区画線の引き直しを実施

③ 右折車両分離方式信号の導入

- 自動車と電車が接触しないように、軌道信号の「進め」と自動車用信号の「右折」を分離
- ※自動車用の信号は「赤」「黄」、「直左」「右」の矢印表示のみ



電車専用信号と右折車両分離方式信号

④ 電車PTPSの導入

- 電車の接近に合わせて「進め」の延長や赤の短縮を行うPTPS(公共車両優先システム)を設置し、電車の信号待ち時間を短縮
- ※バスと電車のPTPSの同一区間での運用全国初

駅前が閑散としていたんですけれども一気に風景が変わりまして、人であふれるような形になりました。バスターミナルの効果は非常に絶大で、延伸を反対していた地元商店街の方々も、今は一言も言わなくなりました。

相互乗り入れで難しいのが、必ず遅れる路面電車である福井鉄道の影響がえちぜん鉄道に出ます。それを電停の幅を広げたり、走行空間を拡幅したり、右折分離式信号を導入したり、電車のPTPSを入れたりしました。これも、警察のご協力、道路管理者のご協力で完成したというものでございます。

相互乗り入れて利用者が増加

相互乗り入れ開始後、1年間の利用者

- 一般利用者は、前年同時期に比べ**約2.8倍**
- 土日限定の「福井鉄道・えちぜん鉄道共通1日フリーきっぷ」利用者は**約1.6倍**

期 間	一般利用者 片道きっぷ、往復きっぷ、 回数券、定期券	福井鉄道・えちぜん鉄道 共通1日フリーきっぷ購入者
平成27年度(乗入れ前) 27年4月～28年3月	約43,700人	約5,400人
平成28年度 28年4月～29年3月	約124,300人	約8,300人
平成29年度 29年4月～29年12月時点	約104,000人 (前年同期 約45,000人)	約4,000人 (前年同期 約7,000人)

(参考)全線の利用者数

期 間	えちぜん鉄道	福井鉄道
平成27年度(乗入れ前) 27年4月～28年3月	約346万人	約199万人
平成28年度 28年4月～29年3月	約356万人	約203万人

45

相互乗り入れ開始後1年間の利用者は、2.8倍です。もともと相互乗り入れしていないのに何であるのかという疑問になるところがありますが、えちぜん鉄道と福井鉄道は近いところに走っておりまして、連絡運賃を平成24年10月にやっておりました。連絡運賃で安かった、乗り継ぎもできやすかったので、お客様は当然乗ってくれると思っていましたが客足は伸びませんでした。やはり、乗り換え抵抗があったみたいです。つながった瞬間にその数字が2.8倍になりました。これは、絶大な効果だと思えます。さらにすごいのは、えちぜん鉄道本体、福井鉄道本体もマスコミさんの宣伝効果もあったのか、それぞれ伸びていったというような結果です。

今年9月、福井国体がございます。

平成30年「福井しあわせ元気」国体・障スポの開催

福井しあわせ元気国体 2018

第73回 国民体育大会 織りなそう 力と技と美しさ

平成30年(2018年) 9月29日(土)～10月9日(日)

福井しあわせ元気大会 2018

第18回 全国障害者スポーツ大会 織りなそう 力と技と美しさ

平成30年(2018年) 10月13日(土)～10月15日(日)



マスコットユニット
Dinoはびねす
福井しあわせ元気国体・福井しあわせ元気大会

46

国体へ向けた整備

- 福井城山里口御門を復元(平成30年3月24日)
- 相互乗り入れのために改修した田原町駅周辺に、交流広場「田原町ミュージア」を整備(平成30年3月完成)
- えちぜん鉄道を高架化し、浜港副線、東西の交流橋大(平成30年夏完成)
※工事の間の仮線として、新幹線高架を利用!
- 市役所前電停を「リアフリー」化、乗換え利便性を向上
- 電停名称を「福井城址大名町」へ変更。(平成30年3月24日)
電停近くの福井城址で歴史スポットの整備が進んでいることから、観光客が福井城址の近くだとイメージできる電停名に変更し、利用を促す。

44

福井国体までにさらに磨こうということで、相互乗り入れのところの田原町駅「田原町ミュージズ」というちょっと音楽ができるような待ち合い施設を福井市がつくっております。

4 田原町駅と田原町ミュージズ



4 田原町ミュージズ



5 福井鉄道 市役所前電停 ~Before~



←田原町方面ホーム
(2016年頃)

↓越前武生方面ホーム



(↑越前武生方面ホームに行くための階段)



また市役所前電停は、相互乗り入れで乗り換えが増えている電停なのですが、今まで行き違いだったので相対のホームに変わりました。これによって非常に乗り換えが便利になりました。電停名を3月24日のダイヤ改正に合わせて、「市役所前」は全国に沢山ありますので、「福井城址大名町」と歴史を感じさせるような電停名に変えようということで事業者様と話をしまして、3月24日に、ダイヤ改正で変わります。

5 福井鉄道 市役所前電停 ~After~



↑新しくなった駅ホーム
(2017年12月)

FUKURAMと駅→



5 福井鉄道 市役所前電停駅名変更

市役所前
(Shiyakusyo-mae)



福井城址大名町
(Fukuijoshi-daimyomati)



2 えちぜん鉄道 福井駅 ~Before~



2014年以前の様子

えちぜん鉄道の福井駅は、2014年の時には下を走ってたんです。左側が新幹線の高架なんですけど、その上に現在走っています。仮で走っておりまして、ちょっと茶色く見えるのがえちぜん鉄道の新駅です。こちらのほうもこの夏には完成します。併せて今度の9月の国体までにはJRに高架が入るというような感じで現在進めております。

2 えちぜん鉄道 福井駅 ~After~



2018年1月の様子

ICカードの導入

福井新聞
平成29年2月1日(水)

H30.9月の国体では
初めて福井に！！



イコカ 県内来夏導入

JR西 北陸線駅に自動改札

【福井】 福井県内のJR西日本北陸線各駅に、今年夏の国体に向けて、ICカード「ICOCA」が導入される。ICOCAは、関西圏を中心に利用されているが、福井県内では初めて導入される。ICOCAは、乗車券と同様に、駅の自動改札機で乗車をスムーズに行わせることができる。ICOCAの導入は、乗客の利便性を高めるとともに、駅員の負担軽減にもつながる。ICOCAの導入は、福井県内では初めてである。ICOCAの導入は、乗客の利便性を高めるとともに、駅員の負担軽減にもつながる。ICOCAの導入は、乗客の利便性を高めるとともに、駅員の負担軽減にもつながる。ICOCAの導入は、乗客の利便性を高めるとともに、駅員の負担軽減にもつながる。

平成35年春 北陸新幹線 敦賀開業

北陸新幹線の敦賀開業や、中部縦貫自動車道の全線開通の「効果」を極力高め、県内全域に浸透させるための「県民共有の行動計画」を策定

北陸新幹線敦賀開業の効果(例)

① 首都圏との直結

- ・福井県が首都圏と3時間で直結
福井～東京間が北陸新幹線で 約2時間50分(△34分)
- ・当面の4駅に小浜駅を含め、北陸新幹線沿線では**最多の5駅**が県内に設置
(福井駅と敦賀駅には遠達型新幹線(かがやき)が停車する見込み)
- ・当面の終着駅「敦賀(福井)」の宣伝効果への期待

② 北陸三県が1時間圏内に

- ・福井、金沢、富山の3都市が北陸新幹線を軸に1時間圏内で接続

※主要都市間の移動時間

敦賀 - 福井	0:16 (現況 0:31)	福井 - 金沢	0:22
敦賀 - 金沢	0:37 (現況 1:14)	福井 - 長野	1:31
敦賀 - 富山	0:55 (現況 1:42)	福井 - 東京	2:53 (乗り換えなし)

並行在来線と地域鉄道、バスを一体的に組み合わせ、経営とサービスを強化ということがうたわれています。何ができるかというのはこれからです。併せて、ICカード、車の自動走行、観光客向けのカーシェアリング等々がうたわれています。

5年後の35年春には、北陸新幹線が敦賀に開業します。開業だけでは駄目なのでいろんなことをやっているという中で、アクション・プログラムを策定しました。

基本戦略 「交通の革新」による地域交通ネットワークの強化

(1) 新幹線の拠点機能強化と地域公共交通の革新

① 新幹線4駅における交通拠点機能の強化

- ・新幹線駅の駅前広場やアクセス道路を整備
- ・並行在来線、地域鉄道、バスを一体的に組み合わせ、経営とサービスを強化
- ・敦賀駅での新幹線とJR在来線特急、小浜線等との乗換え利便性の確保
- ・新幹線駅等を拠点に市町を超える広域バスを生活圏の広域化に合わせ運行
- ・コミュニティバスを休日の観光地循環バスとして有効活用
- ・敦賀港のクルーズ客船就航を拡大し、京阪神への周遊ルートを形成
- ・日本海側最古の歴史を有する敦賀港線の活用を検討 など

② 新しい技術や手法の導入

- ・ICカード乗車券を全県域で利用できるよう順次導入
- ・クルマの自動走行を京福電鉄鹿線跡を活用し実証、導入拡大
- ・観光客向けカーシェアリングをホテルから順次拡大

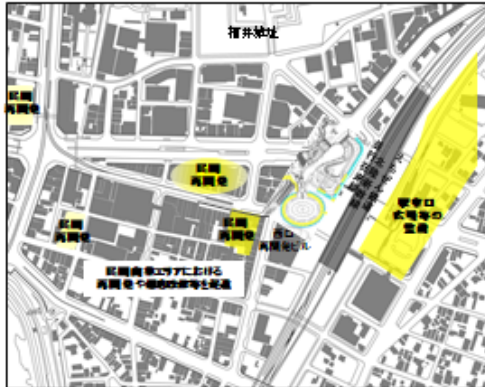
(2) 道路の多面的なネットワーク機能の強化

- ・高速道路ICのアクセス道路の整備促進
- ・重点道の駅を3か所(小浜市、大野市、勝山市)に整備
- ・敦賀市田結地区や美浜町山上地区の産業団地を完成
- ・生産拡大をめざす園芸や水産業、葉草等の研究拠点を整備
- ・翔山南地区多目的国際ターミナルのふ頭用地の整備促進 など

1-1 (1) 福井駅および駅周辺のまちづくり

これまでの成果	平成29年度以降の予定	開業までに実現を目指す施策
<ul style="list-style-type: none"> 駅西口広場、再開発ビルの整備 (福井市 平成27) 自然史博物館棟(ドームシアター棟)の整備 (福井市 平成27) えちぜん鉄道・福井線との相互乗り入れ (北越前線) (北越前線 平成27) 福井線・越前線直通列車の延伸 (北越前線 平成27) 新幹線駅舎デザインのコンセプト発表 (北越前線 平成27) 	<ul style="list-style-type: none"> 駅東口広場棟の整備 (北越前線 平成29) えちぜん鉄道の高架化 (北越前線 平成30) 市内循環鉄道の調査 (北越前線 平成30) 駅店の改修等への支援 (北越前線 平成30) 福井駅・駅周辺地区での再開路 (北越前線 平成30) 	<ul style="list-style-type: none"> 民間・行政による新幹線駅舎下の有効活用 新幹線駅舎内への観光案内所の設置 公共施設の再配置等による市中心部への都市機能の再集約 民間の民間企業等による観光客と鉄道が共存できる空間の検討

駅西口広場や西口再開発ビル整備に続き、えちぜん鉄道の高架化など、新幹線延伸に向けて福井駅周辺を整備します。また、老朽化ビルの更新やリノベーションへの民間投資を促進し、県都の賑わいづくりを推進します。



出所 福井県庁、福井市提供

2019年度実施予定事業	2020年度実施予定事業
<ul style="list-style-type: none"> えちぜん鉄道高架化事業 (北越前線) 2,500万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 	<ul style="list-style-type: none"> 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 2,500万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円 福井駅西口広場整備事業 (北越前線) 4,000万円



動き始めていますのが何点かあります。市内循環鉄道、民間の再開発事業に合わせた歩行者と鉄道が共存できる空間の検討です。いわゆるトランジットモールを真ん中辺りの再開発に合わせてやっていこうというような動きがございます。

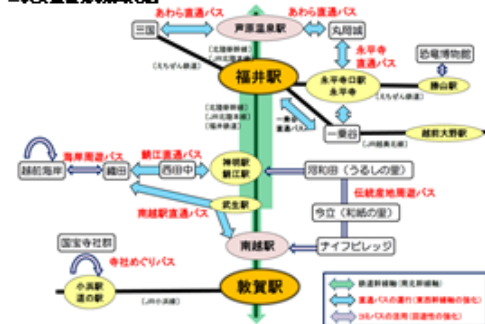
29年4月10日から、日産自動車の電気自動車を12台、宿泊施設でカーシェアリングが始まりました。

III- (1) 地域公共交通ネットワークの拡充

これまでの成果	平成29年度以降の予定	開業までに実現を目指す施策
<ul style="list-style-type: none"> えちぜん鉄道・福井線との相互乗り入れ (北越前線) 福井線・越前線直通列車の延伸 (北越前線) 	<ul style="list-style-type: none"> えちぜん鉄道の高架化 (北越前線) 市内循環鉄道の調査 (北越前線) 北越前線へのCO2削減の導入 (北越前線) 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と鉄道が共存できる空間整備の検討 新幹線駅舎からの二次交通の確保

新幹線駅を中心として、JR・並行在来線、地域鉄道、バス等を一体的に組み合わせ、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築します。

二次交通拡充のネットワーク



今後の拡充方針

- (JR・並行在来線、地域鉄道)
 - 並行在来線、地域鉄道、バスを一体的に組み合わせ、経営とサービスを強化
 - 北陸本線の第3セクター化後の新駅設置
 - 小浜線の観光利用の拡大
- (路線バス、コミュニティバス)
 - 市町を越える高単位の運行
 - コミュニティバスを休日の観光地循環バスとして活用
 - 福井駅から主要観光地への特急バスを運行
 - 福井市のまちなか観光エリアのバスを無料化
- (その他)
 - ICカード乗車券の導入
 - クルマの自動走行の実証・導入拡大
 - 観光客向けカーシェアリングの拡大
 - 道路空間の再配分により、歩行者や自転車の快適な利用環境を確保

観光地での電気自動車カーシェア

H29.04.10本格スタート

- 日産自動車の電気自動車12台が、県内10箇所の宿泊施設に無償貸与
- 3年間の社会実験
- 宿泊客への貸出しや、施設側の送迎等に使用



- 福井国体開催時、北陸新幹線開業時の観光客の足として期待

電気自動車で県内観光

10 宿泊施設 シェア実験開始

日産、JTB無償貸与

この取り組みは、観光客の利便性を高め、環境に優しい観光を推進することを目的としています。また、県内各地の観光資源をより身近に感じてもらい、観光客の増加を期待しています。

交通機関への再生可能エネルギー活用事業



再生エネルギーです。これはえちぜん鉄道、廃線になった永平寺線のスタートする永平寺口駅ですが、回生エネルギー、あと太陽光をためるような蓄電池を約2億3,000万円ぐらいの事業費を使って、今年実験をしております。30年度は、えちぜん鉄道の福井駅、福井鉄道の北府駅などで整備をしていきたいと考えております。

あとは自動走行です。廃線になった永平寺線が歩行者道になっています。強制的に廃線になりましたので、永平寺口からちょうど6km先に永平寺という大本山、56万人の観光地がございます。その間には小学校もございます。老人の施設もございますので、非常に自動走行としては向いているので、29年度から実験がスタートして、30年には本格化します。

国土交通省

ラストマイル自動運転 実証実験の実施②

H29年度から実施
H30年度に本格化

②【過疎地モデル】福井県永平寺町 (小型カート利用)
 <駅から居住地、観光施設の往復、住民と観光客の併用>

1. 地域概況

- ・概況: 永平寺を中心とした観光地・過疎地域
- ・人口: 2,697人
- ・高齢化率: 27.5%
- ・観光客数: 581,262人 (うち外国人観光客数: 10,754人)

2. 走行ルート

永平寺口駅周辺に生活施設が集中

永平寺

3. 走行地域イメージ

※ルートや走行地域イメージは未確定

➤ 永平寺口駅と永平寺を結ぶルート。現在遊歩道として利用している**廃線跡地**を実証コースとして想定。

➤ 朝晩は通勤通学者の永平寺口駅への移動手段として、日中は観光客の永平寺への移動手段として利用されることを想定。

自動運転に向けての取組み(1)

平成29年10月8日 福井新聞

自動運転への興味加速

永平寺町 初の一般向け試乗会

自動運転車の実証実験を計画する永平寺町は7日、えちぜん鉄道永平寺口駅周辺で一般向け試乗会を開催した。乗客は数



大勢の人でにぎわった試乗会。7日、永平寺町東町

新の技術を使った小型の多ペダル車に目を奪かれていた。町民などのイベントで開かれた。

秋の祭りの季節、永平寺町の多ペダル車「ペダル」の試乗会が、町民に目を奪かれていた。会場には、町民の関心も高まり、試乗の順番を待つ人々も多かった。この日は、お披露目となった。

試乗会には、町民も家族連れで訪れた。ペダルは、一人がハンドルを握り、前方のセンサーで停止できる。車載カメラの映像を、運転席のモニターに映し出す。試乗者は、ペダルを踏むだけで、ペダルが自動で走り出す。ペダルは、一人がハンドルを握り、前方のセンサーで停止できる。車載カメラの映像を、運転席のモニターに映し出す。試乗者は、ペダルを踏むだけで、ペダルが自動で走り出す。

自動運転に向けての取組み(2)

平成29年11月14日 日本経済新聞

パナソニック、福井で開始

自動運転実験 進む集積



パナソニックは、福井県永平寺町で、自動運転の実証実験を開始した。実験は、町民の関心も高まり、試乗の順番を待つ人々も多かった。この日は、お披露目となった。



北陸で自動運転の実験が広がる。パナソニックは、福井県永平寺町で、自動運転の実証実験を開始した。実験は、町民の関心も高まり、試乗の順番を待つ人々も多かった。この日は、お披露目となった。

石川 金沢大が公道走行
富山 中山間部で検証へ



パナソニックも自動走行の実験が入っています。35年春の新幹線開業予定に向けて何が出来るかと思っております。



並行在来線で何ができるかということでございます。
 行政として事業者の方々と一緒に昨年、1周年記念で「ふくい交通フェスタ」を開催しました。本来は絶対入らないキーボとレトラムを福井駅に並べました。今年も事業者様にお願いをして、3月24日にハピテラスでやっていきたいと思っています。オール福井の取り組みということで頑張っていきたいと思ひます。またぜひとも、福井国体は今年です。

5年後の北陸新幹線にお待ちしておりますのでお越しください。以上でございます。ありがとうございました。

JR北陸本線(金沢・敦賀間)は並行在来線に

- 北陸新幹線敦賀開業(2023年春)に合わせ、北陸本線(金沢・敦賀間)はJRから経営分離され、**並行在来線**となります。
- 北陸本線は県内外のヒト、モノの交流を支える地域に欠かせない**重要な社会基盤**です。
- 並行在来線のあり方について、**県民の利便性の確保を第一に検討**を進めています。

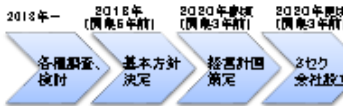
○県内の並行在来線区間

距離	石川県敦賀敦賀間 T9.2km
駅数	10駅
輸送密度	約5,100人/日 (1日平均乗車人員)

○県内の列車運行本数(ダイヤ)

普通列車	102本/日
貨物列車	24本/日

○並行在来線開業までの検討スケジュール



○北陸本線(普通列車)の一日あたり利用者数



第2回ふくい交通フェスタ 開催

平成28年3月27日の福井鉄道・えちぜん鉄道開業1周年を記念して、一周年となる平成29年3月26日(土)に、県内の交通事業者、市町、カー・セーブ、県民、県外から訪れる観光客にも同じことがいえる。今年度の福井国体・全国障害者スポーツ大会や5年後に迫った北陸新幹線に向け、誰もが目的地に移動しやすい社会づくりに力を合わせて取り組んでいきたい

オール福井の地道な取り組み！
 県民にとって利用しやすい公共交通は、県外から訪れる観光客にも同じことがいえる。今年度の福井国体・全国障害者スポーツ大会や5年後に迫った北陸新幹線に向け、誰もが目的地に移動しやすい社会づくりに力を合わせて取り組んでいきたい

日時：平成30年3月24日(土) 9:30～15:00
 場所：JR福井駅西口 再開発ビル「ハピリン」屋根付き広場「ハピテラス」



【優秀賞】 姫路市

「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の取り組み」

姫路市は、国宝姫路城、世界遺産姫路城を有する兵庫県の南西部に位置する53万の中核市でございます。バスがずっと走っていて、タクシーが走っています。十二所線というんですけど、ちょうど姫路駅から下りますと姫路城が見える。その300メートル先までトランジットモール化をして、人と車が共生できるような形での駅前広場をつくったということでございます。

姫路市の位置ですけれども、兵庫県にある姫路市とだけじゃなくて、四国の愛媛県にあるのではないのかとか、関東へ来ると位置がよく分かっていただけません。兵庫県の南西部、姫路市という53万人の中核市でございます。

姫路市内の公共交通の現状でございます。姫路市内には、JR、そして山陽電車、神姫バスという公共交通がございます。鉄道では新幹線JR山陽本線、そして播但線、姫新線。私鉄では山陽本線。そして山陽電鉄では本線と網干線の6路線。そして、全31駅があり、ちょうど2005年からJRの本線にひめじ別所駅、そして、はりま勝原駅、2016年3月には東姫路駅と、新しい駅が3駅JRによって開設をしていただきました。また、路線バスは、112系統あり。離島航路、姫路には家島という離島がございますが、離島航路は、5つの定期航路が運行をいたしております。

姫路市の概要



2

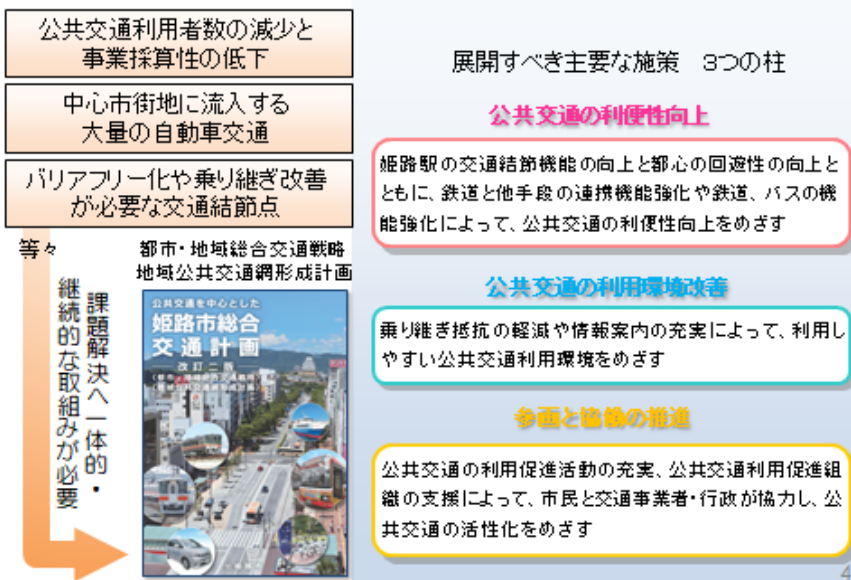
姫路市内における公共交通の現状

交通事業者	駅・停留所数	路線・系統	備考
JR	16	新幹線、山陽本線、播但線、姫新線	2005年3月ひめじ別所駅開業 2008年3月はりま勝原駅開業 2016年3月東姫路駅開業
山陽電車	15	本線、網干線	
神姫バス	約700	約112系統	2010年3月市営バス事業を移譲
離島航路	5航路	姫路-家島2航路、姫路-坊勢島2航路、家島-坊勢島1航路	



3

公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の策定



ここからが取り組み内容になります。まず、公共交通を中心とした姫路市の総合交通計画の策定ということです。今回、優秀賞をいただいたこの計画の概要でございます。姫路市特有の交通の現況と課題を踏まえ、施策の3つの柱として、公共交通の利便性の向上、公共交通の利用環境の改善、参画と協働の推進を掲げておるところでございます。

計画の目標でございます。2つ具体的な数値目標を設定いたしました。1つには、市民一人一人が公共交通を利用する回数を年間20回増やそうとございます。そして、特に今回評価をいただいた点でございますけれども、環境改善量を把握する試算を行い、二酸化炭素排出量を年間1万トン削減するという目標を立てております。

計画の目標

具体的な数値目標

一人当たりの年間平均公共交通利用回数
100回（2007年度現在）⇒ 120回（2020年度目標）

長期的な人口減少社会においても市民一人当たりの公共交通利用回数を増やすことで利用者数を増加させるとともに、市民一人ひとりが具体的な目標を共有することにより、日常の交通行動を見直すきっかけとなるよう、数値目標を「2007年度の一人当たり年間平均公共交通利用回数「約100回」を、2020年度には「120回」に増加させること」と定める

自動車から公共交通への利用転換による二酸化炭素排出削減量
1万トン／年（2020年度目標、2007年度比）

姫路市総合計画に掲げる都市づくりの基本理念の一つである“自然との共生”を実現するためにも、「自動車から公共交通への利用転換により、2020年度には2007年度に比べ二酸化炭素排出量を1万トン削減すること」をもう一つの数値目標に定める

姫路ターミナルスクエア
2015年3月27日オープン

JR姫路駅北駅前広場
「播磨の中核都市にふさわしい都市の顔」
基本コンセプト「緑を望み、時を感じ人が交差するおもてなし広場」

大手前通り
トランジットモール導入
2015年4月発着開始

山陽電気
姫路駅

JR新駅ビル(ビオレ姫路)
2013年4月30日オープン

シェアサイクル
2016年7月本格運用

バスロケーションシステム
2015年3月導入

日本最大規模の駅前空間
駅前広場面積約6,400㎡ が⇒ 約16,000㎡に(約2.5倍)
※ 駅前空間は約5倍の面積(約3万㎡)に!!



**JR姫路駅北駅前広場及び
トランジットモール整備前後**

正面に世界文化遺産・国宝姫路城を臨む大手前通り



トランジットモール導入
2012年6月～
道路法による通行制限を実施
2015年4月～
道路交通法による通行規制



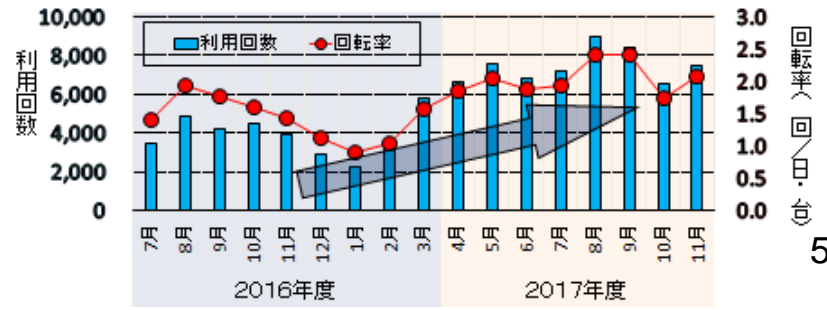
ここから具体的な取組みになります。これは、JR姫路駅北駅前広場周辺の取組みについてであります。先ほど説明を申し上げましたが、歩行者優先のまちづくりとするため駅前広場を整備し、全国でも前例のないトランジットモールを官民が協働し、2015年4月に完成をいたしました。併せてバスロケーションシステム、それからシェアサイクルも導入をいたしております。

シェアサイクルの取組みについてご説明をさせていただきます。これは、姫路駅周辺に導入しましたシェアサイクル「姫ちゃり」という名前を付けておりますが、鉄道やバスの2次交通として導入をいたしました。2016年の導入以降、観光目的だけでなく通勤等にも広く利用され、回転率も2倍を超えております。本年度は、地元企業であります西松屋チェーンに地元スポンサーとして支えていただいております。

シェアサイクル「ミミちゃん号西松屋チェーン姫ちゃり」

- 高次都市機能が集積するJR姫路駅周辺における公共交通の2次交通として導入
- 現在、サイクルステーション20か所、自転車180台で運用中
- 中心市街地における通勤や観光での利用が定着しつつあり、回遊性の向上や都市の魅力向上に貢献
- ネーミングライツスポンサーとして地元企業も協力

【利用実績】(2016年7月本格運行～2017年11月まで)



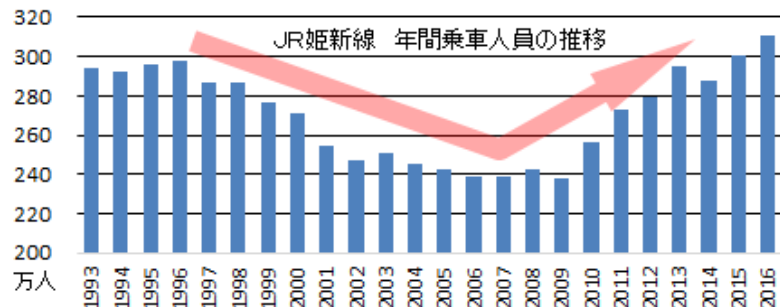
先ほど中川先生の話の中にありましたが、JR姫新線が乗降客が増えております。この取り組みについてでございます。本線は平成18年以降、乗降、乗車人員が大きく減少したため、2006年ですから平成18年度から、JR西日本と兵庫県、そして、沿線市町が協力をいたしまして、新型車両の導入、そして、高速化、増便社会実験を実施し、速達性や快適性が向上することによりまして乗降客数が増えております。また、それらを契機として「チャレンジ300万人乗車作戦」を展開し、JR西日本協力のもと、マイレール意識の醸成に努めてまいりました。その結果、このとおり右肩上がりでV字回復をし、現在も300万人を超える乗車を数えておるところでございます。

JR姫新線における取り組み



JR姫新線における取り組み

JR西日本と沿線自治体、兵庫県により「チャレンジ300万人乗車作戦」を展開
車両基地見学会やMM、企画列車などの利用促進策の取り組みを推進



公共交通空白地における取組

家島、坊勢コミュニティバスの事業スキーム



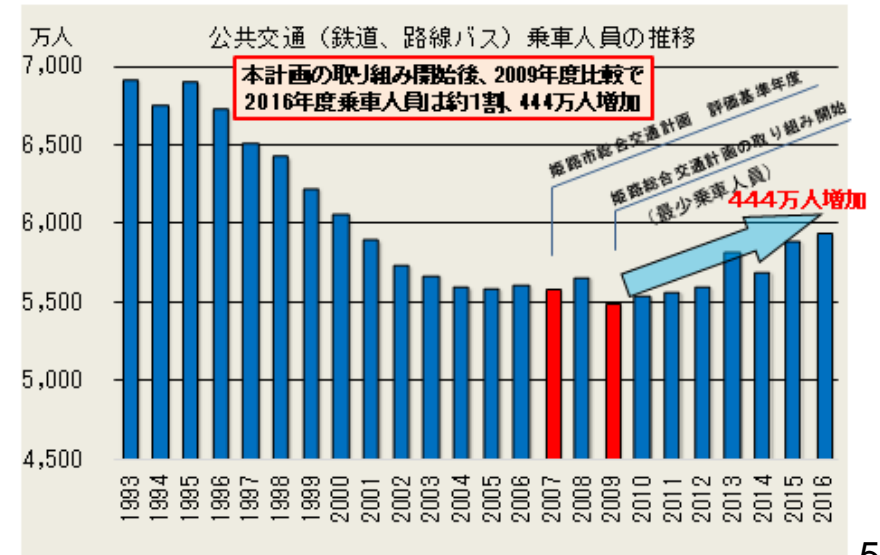
お客さんから「コミバスが無くなったら困る」「続けて欲しいから、できるだけ乗るようにしています」といった意見をよく聞きます。運転は気を遣いますが、「ありがとう」の声の源になっています。

11

公共交通空白地における取り組みとして、家島、離島が先ほどありますということを申し上げました。離島部では、コミュニティバスを導入いたしまして、運行を地元自治会に担っていただいております。今回ご紹介できませんでしたが、パーク&ライドや離島航路維持に向けた取組みなども進めておるところでございます。

この表は、まさに先ほど中川先生の講演の中にあつたとおりです。本市における公共交通の乗車人員の推移を示したものでございます。2009年度の計画取り組み以降、乗車人員が増加に転じ、2016年度には、1日当たり乗車人員は、1万2,000人増、年間で約444万人増加をしたところでございます。

公共交通利用者の推移(1993～2016年度)



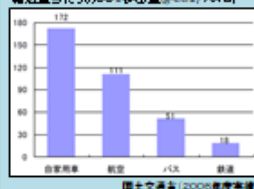
環境改善量の推計(鉄道・路線バス)

計画基準年である2007年度と比較して、2016年度は、
CO₂ 約6,000t 削減(推計)
 (内訳: 鉄道 約8,100t 削減、路線バス 約1,900t増加)

環境改善量推計の考え方

- ・ 公共交通利用者の増加人員が自動車から鉄道・路線バスに転換されたものと仮定
- ・ 計画評価基準年を2007年度とし、各年度を比較評価
- ・ 推計CO₂削減量 = 公共交通日当たり乗車人員増分 × 自動車の平均トリップ長 × 各モードの輸送量当たりのCO₂排出量の差分 × 365日

輸送量当たりのCO₂排出量(CO₂/人・回)



国土交通省(2008年度調査)

近路市発着トリップのトリップ距離とトリップ数

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	合計
トリップ距離(Tkm/日)	4,588,166	280,988	7,723,764	779,776	348,313	94,267	13,815,274
トリップ(T/日)	134,330	36,036	754,370	259,655	231,762	3,180	1,419,333
平均トリップ長(km)	34.2	7.8	10.2	3.0	1.5	29.6	9.7

出典: 福岡都市圏パーソントリップ調査(H18)

最後になりますけれども、2016年度の環境改善量でございます。推計値でCO₂排出量は、約6,000t削減となっております。今後、計画目標であります2020年度、1万t達成には、特に路線バスの利用促進が必要と考えております。今後とも、市民や事業者の参画と協働、これらを図りつつ、環境的に持続可能な交通政策の推進に取り組んでまいりたいと考えておるところでございます。

【奨励賞】 株式会社桐生再生、株式会社シントウギャザー、 群馬大学、桐生市

「環境に優しい低速電動バスの開発とその普及の取り組み」

私どもが環境に目覚めるなんていうことはなかったのです。観光に目覚めることもなかったです。ですから10年前まで桐生市には観光課というのがなかったんです。ですけど、今から10年前に、メイド・イン・桐生を少し徹底的に売り込んでいこうということで1つできたのが、環境先進都市を打って出ようと、ここにございます「環境に優しい低速電動バスの開発とその取り組み」ということにございます。産官学民でございます。

私は民間でございまして、60歳まで桐生信用金庫というところに勤めておりまして、観光業務なんてまったくできなかったんですけども、大学の先生方と市の方たちと皆さんでやっているうちにこの電動バスに出会いました。私は、株式会社の社長になって、土日祝日は市内観光でこの電動バスを動かしています。ですから、桐生へ来られますと無料でいつでもまちなかで乗れるという現状でございます。

シントウギャザーというのが次にございます。この会社は昔スバルに務めていた方が早期退職をしまして、自分の夢のある車をつくりたい、電気の自動車をつくりたいということで、このような非常にちょっとユニークな形の電動バスが出来上がりました。当然ながら、基本的な発想は群馬大学の先生が中心となりました。本当に高速を求めるものは速くなっていきます。でも、普段の地方の生活はスローでいいんじゃないかという発案のもとに、桐生市さんと皆さんで協力しながら産官学民でこの事業が始まりました。

第11回 EST普及推進フォーラム
地方から始まる新たな交通政策を考える
平成30年2月20日



環境に優しい
低速電動バスの開発
とその普及の取り組み



株式会社 桐生再生
株式会社 シントウギャザー
群馬大学
桐生市



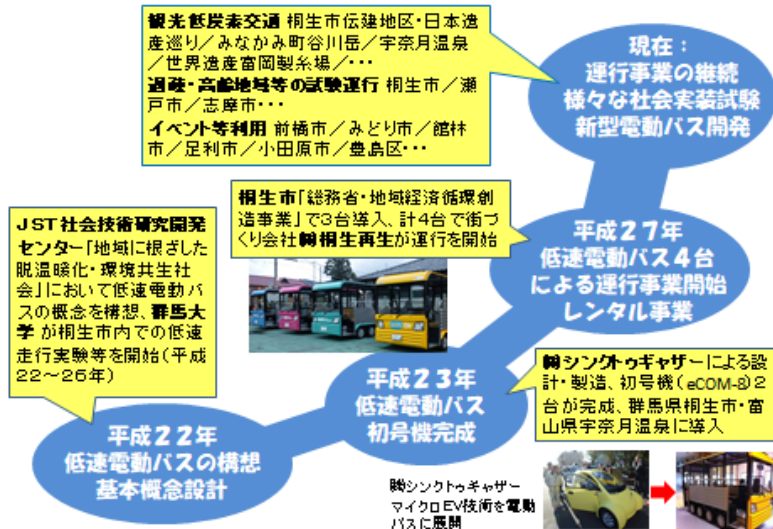
この写真に載っているようにいろいろな使い方をしております。まずは、速度が19キロ。これは、皆さんが、日本の法律の中で、当然ながらシートベルトがいらぬのは20キロ以下ということで、私どもは19キロに定めて。ですから、どんなに踏んでも19キロ以上は出ません。19キロというと、「え、そんな遅くで」って言いますけど、自転車の大変スピードのある自転車には追い越されるぐらいで、信号から信号へ行ってもすぐ追いついちゃうんです。

先日は、豊島区でも、あるいは銀座でも全部動かしましたけど、逆にいうと渋滞でわれわれのほうが進けなかったという結果になるぐらいに、今は低速でゆっくり見られるのがよろしいようでございます。私が、ずっと地元の人脈をもっておりましたので、いろんな先生方の要求、あるいはシントウギャザーさん、そういう会社の要望をあっちこちとスイッチする、連絡する、コーディネーターというところまで言いませんけど、お手伝いをしてまいりました。

これが、一番最初の低速バスeCOM-8です。8というのは、Electric Communication、つまり、車の中が合い向いなんです。ベンチシートでございまして。10人、運転手を含めて10人乗ります。そして、その向い合った中で、おばあちゃん、おじいちゃんたちが乗るともうしゃべりまくります。走り始めると、あの学校が私が出た学校、あそこは私の実家があるところとかいって、非常に面白いです。

あるいは、観光客が来ると、私どもは、ガイドをしながら走るんですけども、昔の群馬大学の卒業生が来たり、いろんな方が訪ねてきます。海外からも来ます。そうした時に、会話が非常に弾み、コミュニケーションが非常にとれるということも、私どもは一種の売りとしております。天井には、太陽光パネルが載っているんですけど、実際には10%ぐらいから保管しかできません。車庫に帰ってきて8時間充電しまして40キロの距離を走るという低速のものをつくりました。

時速19kmの低速電動バスの開発経緯



低速電動バスeCOM-8 (愛称:まゆ) の特徴

- 低速(時速19km)なので周囲がよく見える
- 低騒音・対面式ベンチなので車内の会話が弾む
- 電動バスなので低CO2排出量、乗せ換え電池搭載
- 再生可能エネルギーと相性がいい
- 開放的な設計で周囲との一体感が高い



市内の観光に関しては、まったく問題はございません。私どもでは、4年間実績を残し、5年目に入りました。非常に皆さんにも好評を得ているところでございます。

ですから、これが、先ほどお話ししました桐生市の駅からまちなか観光ルート。それから、桐生市には、無料の動物園・遊園地がございまして、動物は115種類。ライオンが5頭、キリンがいたり非常に種類も多くて無料なんです。ですから関東一円、千葉、埼玉、幼稚園や保育園で見学に来ると、必ず家族連れで来ます。

遊具も100円とか、50円と安いものですから、お子さんが1人1,000円使うのは大騒ぎです。そういうものが逆にいうと集客につながりまして、年間、動物園・遊園地に100万人来ます。ですから、こういうちょっと不況な時代という用語弊がございませぬけども、厳しい時代に、家族連れで来て桐生を堪能してくれています。しかも、私どもは、まゆ(MAYU)で遊園地までお連れするものですから、皆さん、ご家族、おじいちゃん、おばあちゃん、夫婦、子どもたちみんなに乗って、本当に遊具の一環として今活躍をしております。

27年度、28年度の実数が載っていますが、これは、あくまでも乗った人数です。保険の関係でお名前を出していただいている乗客も、それ以外に、乗り降りする人たちは数えてございません。本当に約10万人近い人たちが乗っております。

桐生市内での低速電動バスの運行

①桐生駅一街中観光施設一伝統的建造物群保存地区ルート
 …主に来桐観光客を対象とした低炭素型の移動手段を提供

②動物園・遊園地一伝統的建造物群保存地区を巡るルート
 …山の上にある動物園・遊園地と市内の回遊を促進

(①・②はともに無料運行)

年度	乗車人数(①+②)
27年	7069人
28年	7245人
29年	5320人(1月末まで)
合計	19634人



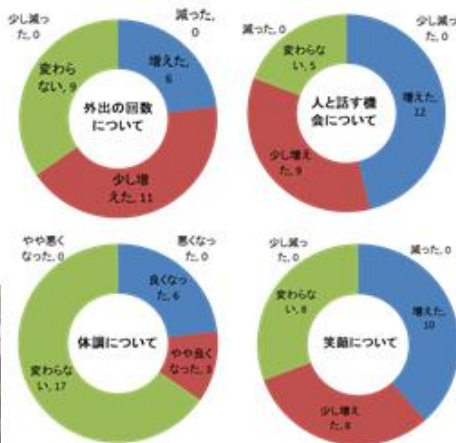
次の大きな柱でございます。私どもが、盛んに行っているのが、最後のワンマイルです。公共交通にお年寄りが近づけないのをどうやって補完するか、研究しているところでございます。今月の21日には、2回の実験を行って、町内の人たち、行政、皆さんが集まりました。電動バスまゆは、白ナンバーなんです。

つまり、私が言いたいのは、最終的には、町内の人自分たちで運転をして、どうやって自分たちの足を確保するかです。つまり、公共交通につなぐ最後のワンマイルをお話申し上げています。そういうことが一番大事だということで、我々もいつも協議をします。大学の先生方、行政、我々民間人、それから、公共交通を専門に考えている人たちが集まって会議をやっておりますが、一番大事なことは、どうしても地方の場合には、財政が厳しくなっている中で、自分たち町内の足をどういうふうに確立させていくかというのは、ずっと大学の先生方のテーマとして研究をして、我々もお手伝いをしているところでございます。

高齢地域の暮らしの足運行試験結果



平成27年度：群馬大と桐生市で運行試験を実施



外出や外食・買い物が増えて、人と話す機会が増えた方が多い

⇒ **コミュニティの活性化を確認**

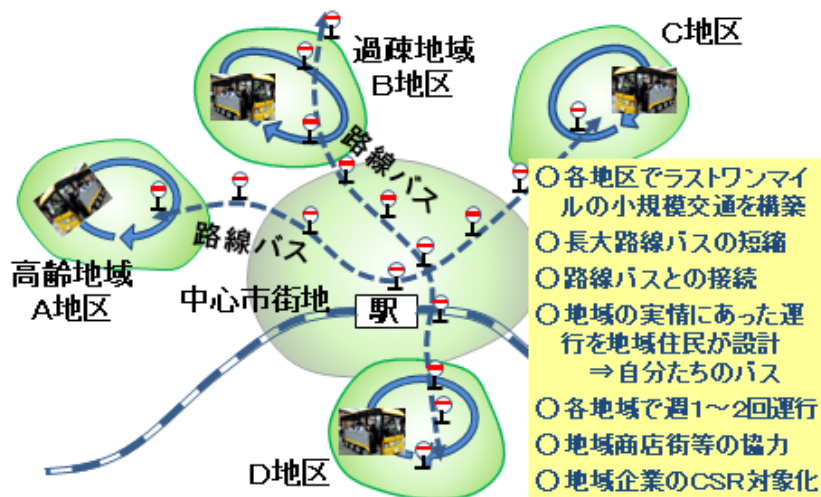
ここに、先ほどお話し申しました「ラストワンマイル」というのが書いてございます。中心街の公共交通にどうつながるか、駅を中心としてどう活用するのかというものを、各地区で3年目に入ります。やはり、ちょっと過疎化地区、大変な過疎化地区、まちに近いけども、わずか200m、300mを荷物を持って歩く老人たちをどうやって助けてあげるのか、そういうものを考えますと、これからは産官学民です。

そして、自分たちのお金を出し合って、自分たちの足をどうつくるかというのは、これは、私たち地方の小さなまちの深刻な問題でございます。実験をやるたびに、どうして無料でできないのかとか、何で我々がお金を払わなくちゃならないのか、ですけども、それをやっていかないといずれかは、公共交通でも非常に厳しい時代が来ると思われるので、我々民間人のほうで一緒にお手伝いをしながら、今、研究をしているところでございます。

以上でございます、我々は、これから、皆さんからいただいたこの受賞を機会に、ますますワンマイル、本当に最後の公共交通として、地域の支えになれるような活動をしていきたいです。今回の受賞は、本当にありがとうございました。

地域全体で支える「ラストワンマイル」の地域交通

地域交通を地域全体で支える仕組みづくり



【奨励賞】弟子屈町地域公共交通活性化協議会 「弟子屈えこパスポート事業」


弟子屈町は、弟に子どもに屈すると書いて弟子屈と読みます。誰も、これ見て分かってくれません。先ほどの姫路市様が、県の中でもなかなか場所をという話なんですけど、北海道の中でも弟子屈町は読んでもくれませんし、場所も分かってくれません。でも、布施明さんの「霧の摩周湖」のまちだと、あるいは昭和の大横綱大鵬、「巨人・大鵬・卵焼き」。の出生地だと言っていたかと、聞いたことあるよというふうに答えていただける方が多くいらっしゃいます。今、うなずいていらっしゃる方はある程度年代が上の方だなと思っております。

弟子屈町の主産業は、農業と観光のまちでございます。観光資源としましては、今申し上げました世界有数の透明度を誇る摩周湖、カルデラの日本一の大きさを誇る屈斜路湖、今も噴火を続ける硫黄山、ほかには温泉もたくさんあります。こういった自然環境が豊かだということで、昨年8月に地域の念願でありました「阿寒国立公園」という名称が「阿寒摩周国立公園」と名称が変わりました。

弟子屈(てしかが)町の概要

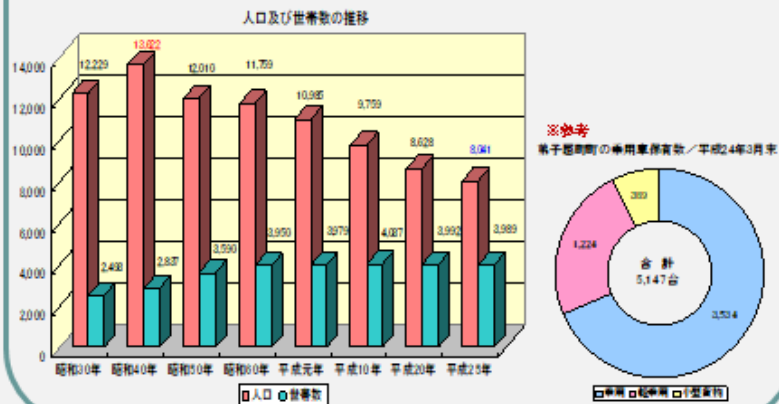
- 位置 北海道東部、釧路管内の最北地
- 行政面積 774.53km²
- 人口 7,428人(平成29年12月末)
- 地勢 千島火山帯に属する高原地帯、面積の70%は山林
- 基幹産業 農業、観光産業
- 観光資源 摩周湖、屈斜路湖、硫黄山
- 温泉資源 川湯、摩周、屈斜路 他

H29.8 阿寒摩周国立公園へ！



2

弟子屈町の人口・世帯数の推移

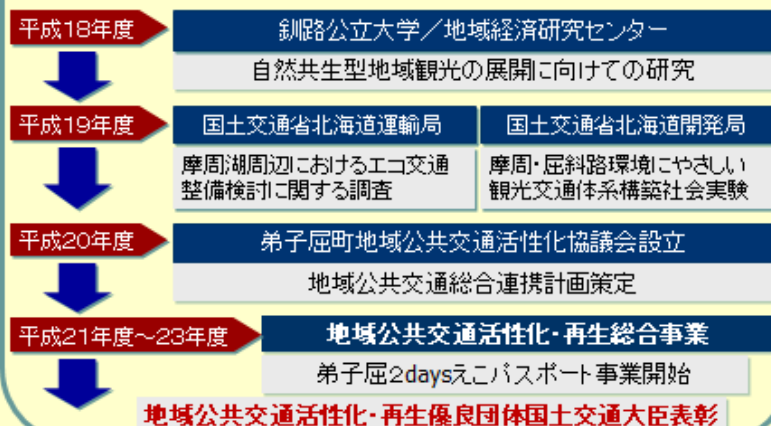


3

弟子屈町の課題ですが、基調講演の中で中川先生のお話でもあったとおり、弟子屈町の人口はどんどん減ってきております。高齢化も進んでいるんですけど、高齢化が問題ではなくて、人口が減っていることです。見事な過疎地のある右肩下がりの棒グラフですけど、いきなり、地域内経済が縮小するというので、これを何とかしなくちゃいけないということです。

摩周湖というシンボルも掲げているということで、これらを改善するために、釧路公立大学様、国土交通省の北海道運輸局様、同じく北海道開発局様、その他、多くの団体の支援をいただきながら、平成20年に地域公共交通活性化協議会を設立、公共交通に係る連携計画を策定しました。この計画期間につきましては、平成21年から30年度まで10カ年を計画期間としております。

これまでの取り組みの経緯 その1



4

国土交通大臣表彰式



65

5

弟子屈町公共交通総合連携計画

環境にやさしく、生活交通と観光交通が
一体となった地域交通体系の構築！！

【平成21年3月策定】

【環境】

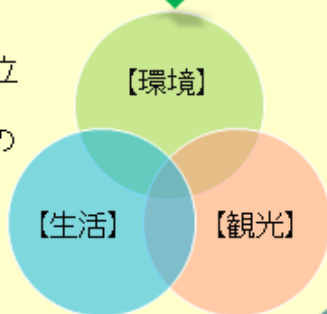
環境にやさしい交通体系の確立

【観光】

滞在型観光を支える2次交通の
充実・強化

【生活】

生活交通の充実による利便性
の向上



6

観光交通の部分につきましては、摩周湖アクセスの改善、こういったところの取組みをしております。ほかの地域も、今は取り組まれていますけど、当時では珍しかったBDF燃料を使ったり、2日間の乗り放題のチケットを販売したり、あるいは、レンタサイクルを実証実験的に実施しております。これは今も継続されております。

計画の基礎となる部分ですけど、生活環境、自然環境、そして、観光です。この弟子屈町に関連する3つの要素を軸とした計画としております。

地域公共交通活性化・再生総合事業

平成21～23年度

①摩周・屈斜路環境にやさしい観光交通実証運行

- ・JRダイヤに合わせた観光周遊バスの実証運行
- ・バス全路線の燃料にBDF(バイオ)使用



②「弟子屈2daysエコバスポート」の発行

- ・JR(摩周線～川湯温泉駅)及び町内のバス全路線が、1,000円で2日間乗り放題(子ども500円)
- ・地元事業者の多様な特典付き



③駅インフォメーションデスクの設置

- ・町民によるバス販売、観光案内等実施
- ・バス購入者の手荷物無料持ち帰り



④サイクル&ライドの実施

- ・バス購入者に無料で自転車貸し出し



⑤公共交通利用促進・啓蒙活動

- ・ペロタクシーによる啓蒙事業
- ・ノーマイカーデーの実施



利用者数についてなんですけど、下の水色の部分が夏の販売で、上の濃い色の部分が冬になります。28年の夏はちょっと少ないんですけど。これは台風の影響で少なくなっています。冬の利用者数がどんどん増えてきているのは、インバウンドです。割合にしますと夏が2割ぐらいがインバウンド、8割が国内、日本人の方、逆に冬は、2割が日本人、8割がインバウンド、アジア系の方が多くいらっしゃいます。



これまでの取り組みの経緯 その2

平成24年度

弟子屈2daysえこバスポート事業

- ・町単独予算で実施～理事者、議会の理解
- ・地元旅行会社の活用
- ・ブランドとして如何に浸透・持続させるか

地域公共交通確保維持改善事業

- ・北海道市町村生活バス路線運行費補助路線が対象外
- ↓ ※美留和線→バス通学の高校生減少
- ・弟子屈町生活交通ネットワーク計画調査事業
 - ・実態調査に基づく運行時間・ルートの見直し

9

今回は、地域住民が使う、地域生活パスです。こちらにつきましても、市内線のバスを、アンケート調査、ワークショップ、体験試乗会などをしまして、利用者の利便性を向上するためのものとしております。とは言いつつも、事業費の問題だとか、今後ますます増えるであろうインバウンド、こういった方々への対応が31年度以降の計画に反映させなければいけないというふうに考えております。

これまでの取り組みの経緯 その3

平成25年度

地域内フィーダー系統路線運行開始

- ・美留和線：本町市街地～川湯温泉街
- ・3か所の医院、1か所の総合病院、JR摩周駅を回るルートへ

地域協働推進事業 → 3ヶ年計画

- ・アンケート調査
- ・ワークショップ
- ・バス体験試乗会
- ・交通パンフレット作成 等々

10

事業実施及び推進の課題

(1) 事業費の確保

- ①町予算の確保～議会、町民の理解
- ②事業収支の赤字補てん策～地域経済波及効果の向上
- ③国、道の補助事業の活用

(2) 公共性と採算性

- ①サービス維持と経費削減のバランス
- ②地域生活交通と観光周遊交通との連携
- ③民間事業者・団体の活用～将来的には官から民へ

(3) 外国人利用者への持続可能なサービス構築

- ①スタッフの育成、確保～外国人向けの対応、外国語の習得
- ②外国語バージョンのPR

いずれにしても「乗客を如何に増やすか！」なんですが……。

11 68

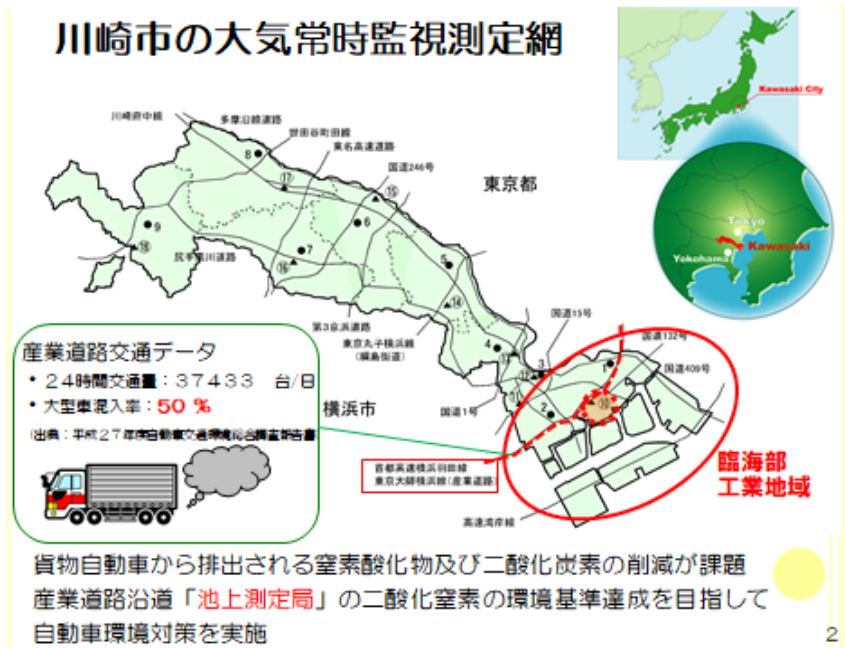
【奨励賞】川崎市

「環境負荷低減に向けたエコ運搬制度の推進」

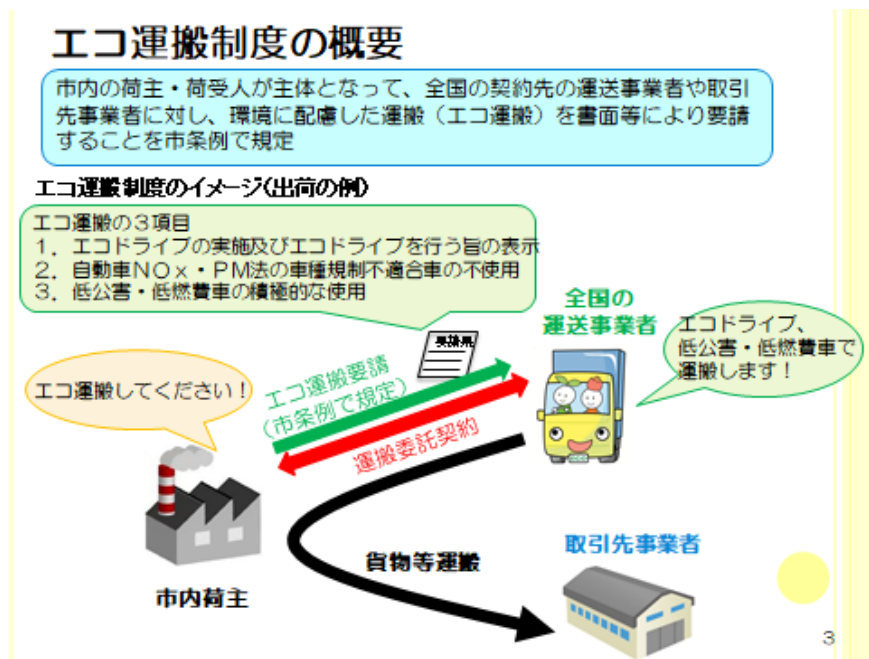
まず、エコ運搬制度の創設の背景から入りたいと思います。川崎市は、こちらのスライドにありますとおり、大都市の東京、そして横浜の間に位置する都市であります。特徴としましては、この赤い丸で囲ってある臨海部の地域に多くの工場、事業所が集積しております。これに伴いまして、非常に多くのトラックが流入、走行する地域でございます。特にこの赤い点線で示した産業道路と呼ばれる道路では、1日の交通量が約3万7,000台。その半分の50%はトラックが走行していきまして、非常にトラックの交通量が多い道路となっております。乗用車に比べてトラックの環境負荷が高いため、この産業道路ではかなり環境負荷が高いことが予想されると思います。それは、大気環境のデータから見ても明らかとなっております。

川崎市は、全部で18地点、大気の状態を自動で観測する測定局が18地点ありますが。特にこの点線の赤丸で示した池上測定局では、約30年前から二酸化窒素の環境基準が達成できていないという状況が続いておりました。

こういったことから、トラックから排出される窒素酸化物の削減、そして、地球温暖化防止の観点から、二酸化炭素の削減を目的にトラックに対して何かしらの環境配慮を促すことができないか、促すような仕組みが必要なんじゃないかということで、エコ運搬制度が平成22年4月に創設されました。



このエコ運搬制度の概要を申しますと、市内の荷主・荷受人が主体となって、全国の契約先の運送事業者や取引先事業者に対して、環境に配慮した運搬、通称エコ運搬を書面等により要請することが市の条例で規定されています。具体的なイメージをお話しさせていただきますと。例えば、市内の工場が自社で契約している運送事業者を使って何か製品を出荷させようとする時に、市の条例に基づいてエコ運搬の要請を書面で行いますと。この要請票にはエコドライブの実施だとか古い型式の自動車の不使用、あと最新型の低公害、低燃費車の使用などが記載されています。この要請票を受け取った運送事業者は、この要請に従って、川崎市内を走行する際はエコドライブの実施だとか低公害、低燃費車を使って運搬をするといったことで、環境に配慮した運搬がされるといった図式となっております。



このようにエコ運搬制度では、市内の多くの荷主、荷受人が全国の運送事業者などに対して、こういったエコ運搬の要請を行うことで、市内のみならず、川崎市に流入する全国の運送事業者に対して環境の配慮が促される。そういった仕組みとなっております。

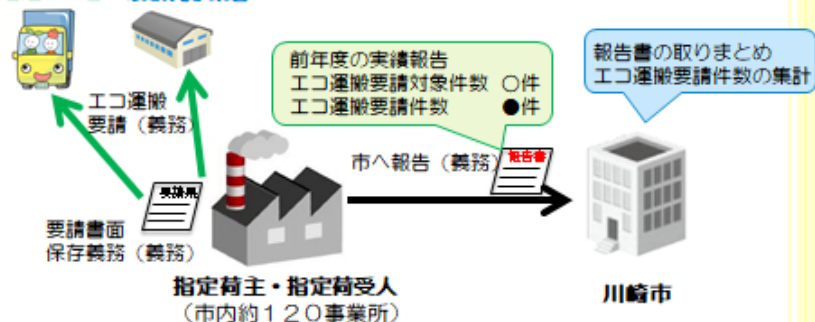
さらにこのエコ運搬制度では、環境負荷が大きいとされる一定規模以上の事業所を指定荷主、指定荷受人と定めておきまして、この指定荷主、指定荷受人にはエコ運搬の要請の義務やまた要請書面の写しを保存する義務、さらにはそのエコ運搬の実績を川崎市に報告する義務がかかっております。このような規模の大きい指定荷主、指定荷受人が市内で約120事業所ございまして、川崎市ではこの約120事業所の報告書の取りまとめやエコ運搬の要請件数の集計を毎年行っております。このように、これまで実施されてきた要請件数としましては延べ74,155件と、かなりの数の要請が市内の事業者からなされてまいりました。

川崎市としましては、エコ運搬制度の手引きやチラシを使って啓発を行ったり、エコ運搬フォーラムを開催するなど、制度推進の活動を行ってまいりました。また、運送事業者を中心として、エコ運搬制度の浸透度を測るためのアンケート調査を行い、その実態把握にも努めてまいりました。

これまでのエコ運搬要請件数について

環境負荷が特に大きいとされる一定規模以上の事業所（製造業、倉庫業、廃棄物処理業）を**指定荷主・指定荷受人**として、要請実施の義務、要請書面等の一定期間の保存義務及び要請件数などの取組状況の報告義務を定めている

運送事業者 取引先事業者



(集計結果)

平成22年度～平成28年度末までに実施した要請件数のべ74,155件

4

市のエコ運搬制度の推進活動

<市の取組>

- ・エコ運搬フォーラムの開催（平成22年度～平成26年度）
- ・制度周知の手引き及びチラシを用いた啓発
- ・運送事業者や荷主・荷受人を対象としたエコ運搬アンケート調査



エコ運搬制度の手引き、チラシ

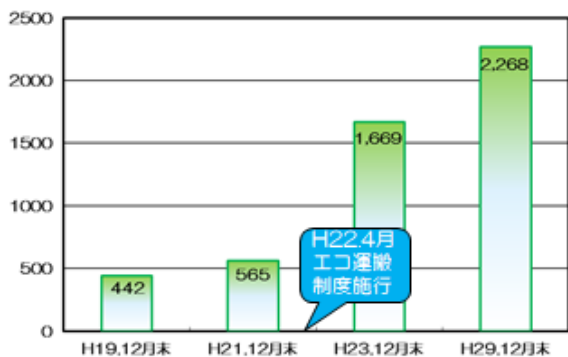


エコ運搬フォーラムの様子

エコ運搬制度の効果

「かわさきエコドライブ宣言※」登録事業所数の大幅な増加

エコ運搬制度施行に伴う「かわさきエコドライブ宣言」登録事業所数の増加



※かわさきエコドライブ宣言

川崎市では、エコドライブの趣旨に賛同していただいた事業者及び個人に対して、右図のエコドライブステッカー及び登録証を無料で配布し、エコドライブを推進しています。

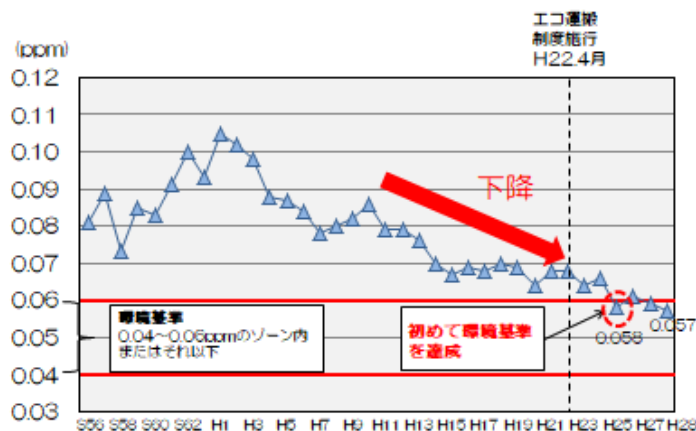


6

こちらは長年、二酸化窒素の環境基準を達成できていなかった池上測定局の濃度の経年推移を表したグラフになります。横軸が濃度を表していき、この赤のラインが環境基準のボーダーを表しております。エコ運搬制度が施行されたばかりのときは、環境基準はまだまだ達成できていない状況でございましたが、その後、数年して、平成25年度に初めて悲願の環境基準を達成することができました。さらにその後、平成27年度、28年度と環境基準を連続的に初めて達成して、市内の大気環境は改善されております。改善の理由としてはさまざまな要因が考えられますが、1つにはエコ運搬制度により、多くの事業者、運送事業者が環境配慮に取り組んでいただいたことが1つ、こういった改善の場所として大きいのかなと思っております。

こういった事業者の要請活動や市の制度推進活動により、エコドライブにご協力いただいている事業所の登録数がエコ運搬制度施行後、急激に上昇しております。このことから、エコ運搬制度はエコドライブの推進に大きく貢献していることが分かりました。

池上測定局の二酸化窒素濃度の経年推移



池上測定局の二酸化窒素濃度について、エコ運搬制度施行後の平成25年度に初めて環境基準を達成し、平成27年度、平成28年度にも環境基準を達成。今後は継続的・安定的な環境基準達成に向けて、自動車環境対策を推進

2. 審査講評

EST普及推進委員会委員長 太田 勝敏
東京大学名誉教授

環境的に持続可能な交通(EST)の普及に向けて本表彰を開始し、今年度、8回目を迎えた。今回も全国から12件(自治体等7件、民間企業2件、市民団体1件、共同提案2件)と多数の優良事例の応募をいただいた。厳選された内容の応募を全国からいただくことができ、まずは審査委員長として応募団体の皆様へ厚く御礼申しあげたい。

今回授賞した個々の取組について紹介すると、まず、大賞2点のうち、国土交通大臣賞のWILLER TRAINS株式会社および北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会は、地域で抱えていた課題を解決すべく官民連携で長年取り組んだ結果、全国初の上下分離方式を導入して、WILEER TRAINS(株)を設立し地域鉄道を再生させた。民間目線と利用者視点に立ったサービス改善等を進めるとともに、海の京都等の観光まちづくりと連携した公共交通網の形成及び地域住民の自動車から公共交通利用へのライフスタイルの転換を進め、地域の交通環境を中長期的に改善した点を高く評価した。官民が各々の役割を果たすと同時に官民一体となって、地域の足、物流、観光など交通や社会が抱える様々な課題の解決を環境の観点に資する形で進めた本取組みは、持続可能な交通環境の構築事例として総合的に高く評価でき、全国の自治体の参考となることから、大賞を授賞することとした。

次に環境大臣賞の福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議は、自動車に頼り過ぎない社会、自動車と公共交通機関などの共存する社会の創造を目指し、自治体や事業者などが一体となってハード・ソフト両面から総合的に長年に亘り取り組んでいる点を高く評価した。過去には、鉄道が廃止されかねない状況であったところ、県及び沿線市町村の行政・市民が様々な活動を行うことで存続させた。その後も、駅施設などの結節点改良やパークアンドライドなどによる公共交通機関の利用促進、コミュニティサイクルの整備や自転車の駅、バイコロジスト宣言などによる自転車利用の促進により、低公害化・低炭素化社会に貢献している。これら一連の取組みは、全国の自治体の参考となることから、大賞を授賞することとした。

優秀賞の姫路市は、公共交通利用者数を増加させ、渋滞緩和やCO2削減などに効果を引き出すことを目指し、鉄道の沿線自治体、交通事業者、民間事業者等と連携して交通環境対策に取り組み、環境改善量を正確に把握し、効果を確認できる点を高く評価した。また、多くの人を訪れる姫路城と駅との関係を再構築した姫路駅北駅前広場整備やトランジットモール化の実現により、人と公共交通が主の中心市街地が実現できている点を評価した。奨励賞は3件あり、まず、株式会社桐生再生、株式会社シンクトウギャザー、群馬大学、桐生市は、全国で初めて低速電動バスを導入し、低炭素な交通事業と新たな観光地スタイルの定着を図る取組はオリジナリティがある。桐生市および株式会社桐生再生、株式会社シンクトウギャザー、群馬大学、運行地域など地域全体を巻き込んで6年にわたり着実に取組を継続し、その間イベントでの活用やマスコミにも紹介され、地域住民に広く認知、普及されている点が評価された。2件目の弟子屈町地域公共交通活性化協議会は、隣接自治体、バス事業者、町内観光関連店、市民団体等と連携しながら9年にもわたって続けられてきた取組みは、環境負荷削減のみならず、町内観光関連店の利用を促進し地域経済の活性化にも貢献するもので、他地域への展開も可能である点が評価された。

3件目の川崎市は、条例で荷主・荷受人が運送事業者や取引先事業者に対して環境に配慮した輸送の実施を書面等で要請する点はオリジナリティがある。8年にわたる活動を継続しているなか、平成25年度には初めて市内全ての大気測定局で二酸化窒素の環境基準を達成し、その後もおおむね環境基準を達成し、市内事業者だけでなく川崎市に乗り入れている運送事業者等も含め全国的に浸透している点が評価された。

本日我々は、第9回EST交通環境大賞の授賞団体を表彰式で大いに讃えたい。また、残念ながら今回は授賞対象とならなかった団体でも優れた取組事例があり、取組を継続し実績が重なることによって授賞に至るため、今後も粘り強く取り組んでいただくことを希望する。

3. 表彰式

- 平成30年2月20日(火)に、第11回 EST普及推進フォーラムにおいて、第9回 EST交通環境大賞の表彰式を行いました。表彰式では、国土交通省 一見次長、環境省 高澤課長、EST普及推進委員会 太田委員長から、各賞授与 及び 審査講評が行われました。



4. 各種報道

- 平成30年1月18日(木)福井新聞「交通環境大賞を受賞」において、福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議の受賞に関する記事が掲載されました。
- 平成30年2月14日(水)読売新聞「公共交通充実 姫路市に賞」において、姫路市の受賞に関する記事が掲載されました。
- 平成30年2月24日(土)上毛新聞「交通環境大賞 奨励賞を報告」において、株式会社桐生再生、株式会社シンクトウギヤザー、群馬大学、桐生市の受賞に関する記事が掲載されました。
- 平成30年3月5日(月)交通毎日新聞「第11回EST普及推進フォーラム」において、EST普及推進フォーラム、表彰式、受賞団体の取組みに関する記事が掲載されました。



【環境的に持続可能な交通(EST)普及推進委員会事務局】
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 (担当:熊井)
〒102-0076 東京都千代田区五番町10(五番町KUビル3階)
TEL:03-3221-7636 E-mail:EST@ecomoto.or.jp