

鉄道とまちの共生ビジョン（案）

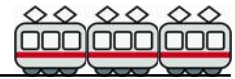
～地域活性化・交流委員会における検討結果～

平成22年7月20日

新潟県並行在来線開業準備協議会

目次

はじめに ビジョン策定に向けて	1
I 2つの未来 望まない未来と期待する未来	2
1 望まない未来	3
2 期待する未来	6
II 鉄道とまちの共生ビジョンとは	9
III 並行在来線の必要性	11
1 並行在来線の必要性を考える	11
2 並行在来線を廃止した場合の影響	13
IV 並行在来線の現状と将来	18
1 並行在来線の現状	18
2 並行在来線の将来	24
V 並行在来線の課題	26
VI アクションプラン（行動計画）	29
1 アクションプランの構成	29
2 アクションプラン	30
（参考）アクションプラン一覧表	49
3 ビジョンの推進体制	53
（参考）推進体制一覧表	59
4 収入確保の取組	60
参考とする先進事例	61
えちぜん鉄道株式会社（福井県）	61
万葉線株式会社（富山県）	63
策定に当たって	65



はじめに ビジョン策定に向けて

- 新潟県の並行在来線（北陸本線：直江津～富山県境、信越本線：直江津～長野県境）は、沿線地域住民の通勤・通学、通院や買い物などの日常生活を支える交通手段であるとともに、北陸新幹線や隣接する鉄道と連携した鉄道ネットワークを形成し、地域振興や地場産業の振興に欠かせない社会基盤であるほか、北陸本線は貨物鉄道の大動脈として、物流面での全国的な鉄道ネットワークの一翼を担っています。
さらに、鉄道は自動車やバスなどと比較して二酸化炭素（CO₂）の排出が少ないことから、環境に優しい交通機関として、今後、地球温暖化対策に大きな役割を果たしていくことが期待されています。
- 上越地方の発展には、これからも並行在来線を維持・存続していくことが必要と考えられますが、新潟県並行在来線開業準備協議会（以下「協議会」という。）が平成 19 年度から 20 年度に実施した旅客流動調査によれば、将来の利用者の見込みは、人口の減少などにより、平成 19 年度の輸送密度*約 2,200 人/日が、開業 30 年目の平成 56 年度には平成 19 年度の約 60%に当たる約 1,300 人/日に減少するとの試算が示されていること、また、全国の利用状況が同程度の第三セクター鉄道においては、ほとんどが赤字経営であることなどから、今後とも並行在来線を安定的に維持・存続していくためには、今まで以上に多くの人から利用していただくことが必要となります。
* 輸送密度とは全区間の 1 日あたりの平均乗車人数のこと。上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいない。
- そのため、協議会では、学識経験者、地元経済団体、利用者・住民、行政から構成される地域活性化・交流委員会を設置し、単に鉄道のみ利用促進を図っていくのではなく、鉄道をまちづくりの装置として位置づけ、鉄道を利活用したまちづくりや地域活性化のさらなる推進などにより、鉄道とまちがともに発展することを目指し、住民、NP O、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者が実施すべき様々な取組を体系的に整理した「鉄道とまちの共生ビジョン」を策定しました。



I 2つの未来 望まない未来と期待する未来

2014年度末（平成26年度末）にJRから経営分離される新潟県の並行在来線について、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者がどれ程熱心に並行在来線の維持・存続に向けて取り組むかによって、私たちの将来の交通環境や生活環境は大きく変わることになります。

ここでは、私たちが“望まない未来”と“期待する未来”について、以下のキーワードを基に比較してみます。

将来人口

交流人口

住民の意識

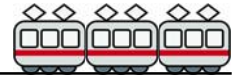
地域交通

まちづくり

中心市街地

並行在来線

総括



1 望まない未来

【将来人口】

県や市町村が講じた少子化対策、定住促進策、地域振興策などは目に見える効果が現れず、従前の予想を上回る減少率で、上越地方の人口が減少しました。

上越地方の中山間地域では、限界集落の増加や集落の消滅が進行したほか、耕作放棄地が増加して“ふるさと”が荒廃し、過疎化・人口減少がさらに進行しました。また、中心地域でも、長引く不況の下、地場産業の衰退や中心市街地の空洞化により、若年者の市外や県外への流出が続きました。

【交流人口】

新幹線開業に向けた気運が盛り上がり、地域の魅力づくりや首都圏などへの情報発信も低調となり、北陸新幹線の金沢開業後は、観光客など交流人口のめぼしい増加は見られないばかりか、ストロー効果[※]により交流人口はさらに低下することになりました。

※ ストロー効果：地方に高速道路や新幹線などの交通インフラが整備された際に、地方の活力が大都市に奪われてしまう現象

また、並行在来線を利用する観光客も同様に、期待はずれの結果となり、地域活性化の取組の効果は未だ現れていません。

【住民の意識】

自動車を持たない人や、年をとって自動車が運転できなくなったときに鉄道やバスがないと困るから残してほしいと考える人もいました。

しかしながら、住民の大多数は、「自分は鉄道を利用しないから並行在来線の存続なんて関係ない。」、「鉄道やバスなどの交通事業は民間事業者が行うもので、赤字になれば廃止はやむを得ない。」、「税金は、鉄道やバスの赤字補てんではなく、福祉などに使ってほしい」という意識を持っており、自分たちの鉄道は自分たちが利用することで守っていこうと考えるマイルール意識は定着しませんでした。



【地域交通】

地球環境問題が取り上げられるものの、上越地方では、交通手段の中心は依然として自動車であり、そのうえ、道路整備の進捗や自動車保有率の上昇も進み、鉄道やバスなどの公共交通機関から自動車にシフトする人がまだ増加しています。

その結果、道路の渋滞は一層深刻になり、自動車を交通手段とする人の移動が逆に不便になりました。

また、公共交通機関の利用者は減少し、それに伴い運行本数の減少や運賃の値上げなどサービスの低下を招き、利用者がさらに減少するという負のスパイラル（悪循環）から抜けられなくなっていました。

【まちづくり】

自動車中心の社会が容認されてきたことにより、さらに道路整備が進み、郊外の幹線道路沿いに大型商業施設が建設され、市街地が郊外にスプロール状（虫食いの）に拡散するまちづくりの傾向は収まりませんでした。

【中心市街地】

自動車中心の風潮が収まらず、買い物は郊外の幹線道路沿いの広い駐車場のある大型店舗が中心となりました。

駅を中心とした商店街には、駐車場の不足や、鉄道やバスなどの公共交通機関の便数の減少などによる利便性の低下から、買い物に訪れる人がだんだん少なくなり、シャッターを閉めた店舗が増え、鉄道やバスの交通体系の衰退とともに中心市街地も衰退してしまいました。

【並行在来線】

並行在来線の利用者は、将来人口や交流人口の減少、中心市街地の衰退とともに減少を続けました。利用者数が減少し、経営状況が厳しくなる中で、運行本数の減少や運賃の値上げなどのサービスの低下を余儀なくされ、そのことが、さらなる鉄道離れを招きました。

また、経営状況が極めて厳しいため、鉄道設備の更新投資もままならず、安全上の不安も高まってきました。



国の並行在来線への充実した支援制度もない中、県や沿線市の財政状況も依然として厳しく、公的な支援にも限界があり、並行在来線の維持・存続がいよいよ難しくなってきました。

【総括】

廃止がささやかれるようになってから、何年かが過ぎ、ついに並行在来線の最後の日がやってきました。惜しまれつつ、最後の列車が運行され、上越地方の長い在来線鉄道の歴史に幕が下ろされました。

翌日から、代替バスが運行されましたが、鉄道利用者のうち、そのままバスを利用する人は大幅に減少しました。また、鉄道とバスが連携して築き上げていた交通体系が崩壊したことにより、鉄道とバスを乗り継いで利用してきた人も、バスの乗り継ぎを選択することを止めました。バスは鉄道より時間がかかり、天候などによって発着時刻も一定しないうえ、運賃が鉄道よりも高くなるためです。

多くの鉄道利用者が自動車や家族による送迎にシフトした結果、道路が渋滞し、自動車利用の通勤時間が増えたり、学校や会社の始業に間に合わなくなったりするようになりました。また、鉄道を利用していた高齢者が無理して自動車を運転したり、鉄道で通学していた高校生がバイクや自転車で通学したりするようになり、交通事故も増加しました。二酸化炭素(CO2)の排出も増え、道路周辺の空気の汚染も気になり始めました。

小さい子どもを持つ家庭では、将来子どもが大きくなって高校などに通うときに、また、高齢者の世帯では、今は健全でも将来年をとって自動車が運転できなくなったときに、交通手段をどうすればいいのか不安が広まりました。



2 期待する未来

【将来人口】

県や市町村の少子化対策、定住促進策、地域振興策などが功を奏し、住んでみたくなる地域として、上越地方の魅力が高まりました。

その結果、人口減少率が従前の予想より鈍化し、若者の都会への流出も止まり、上越地方の人口の減少傾向に歯止めがかかるようになりました。

【交流人口】

県と沿線市が連携し、経済界や住民も積極的に参画して、新幹線開業に向けた地域の魅力づくり、行ってみたいまちづくり、首都圏などへの効果的な情報発信に、意欲的に取り組みました。

その結果、北陸新幹線の金沢開業を契機に、上越地方を訪れる観光客も増加し、交流人口が増大しました。

また、並行在来線を利用する観光客も徐々に増加し、地域活性化や交流拡大の取組の効果が現れ始めてきました。

【住民の意識】

各地域の住民、自治会、学校、会社などに呼びかけて、電車の運転席への試乗もできるイベント「並行在来線を楽しみ考える集い」が鉄道事業者の協力も得て開催されました。そこでは、鉄道の魅力を楽しみながら、並行在来線の現状と課題をやさしく解説する映像が放映され、参加者がどうすれば大切な鉄道を守っていけるのかについて、意見やアイデアを出し合うワークショップが開かれました。このような地道な取組が数多く行われ、地域住民の意識が少しずつ変わり始めました。

また、並行在来線のファンクラブや、サポートを目的とした住民による団体も結成され、鉄道の維持・存続に向けた様々な活動が展開されるようになりました。

さらには、住民や住民団体、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政など多くの関係者が、鉄道の意義などについての意識啓発や、鉄道を守るた



めの利用促進策に熱心に取り組んだ結果、多くの人々が自動車ではなく、公共交通機関が交通手段の主役となるべきと考えるようになりました。鉄道やバスを維持・存続させるためには、みんながなるべく利用することが大事だと思うようになったのです。

こうして、だんだんと、自分たちの鉄道や駅は自分たちが利用して守っていかなければならないという「マイレール・マイステーション」意識が高まってきました。

また、鉄道は時間短縮、渋滞緩和、二酸化炭素（CO2）の排出削減など多くの社会的な便益もあることから、鉄道事業者まかせではなく、それを維持するために、効率的・効果的な経営を前提として、ある程度の税金を使うことは容認できるとの考えも定着してきました。

【地域交通】

公共交通機関の利用促進策が積極的・効果的に講じられ、公共交通機関を利用しようという気運も高まり、徐々に自動車から鉄道やバスなどを利用する人が増加してきました。

その結果、交通事業者の経営も改善され、よりよいサービスの提供がなされるようになり、それが、さらなる利用者増に結びつくという望ましい循環が起きつつあります。

【まちづくり】

自動車依存の生活が変わりつつある中で、鉄道の駅を中心としたコンパクトなまちづくり、鉄道と共生するまちづくりが始まりました。公共施設や商業施設を駅周辺に再配置し、都市の中心部にも多くの住宅が集中するようになり、人々は鉄道やバスなどの公共交通機関を利用してまちの中を移動するようになったため、排気ガスなどの環境問題も改善され、自動車を運転できない高齢者などの交通弱者の移動も確保できる人にやさしいまちになりました。

また、鉄道をより使いやすくするため、パークアンドライド用の駐車場が整備され、駅に無料で利用できるレンタサイクルが置かれるようになりました。

こうして、少しずつ、鉄道とまちの共生の実現に近づく努力が積み重ねられています。



【中心市街地】

自動車に代わって、公共交通機関が復権し、鉄道やバスなどの利用者が増加しました。都市中心部の居住者も増加し、買い物を駅周辺の商店街などで行う人が増え、中心市街地のシャッター通りに賑わいが戻ってきました。

【並行在来線】

住民のマイレール意識の高まりや、住民や住民団体、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政など多くの関係者が、意識啓発や利用促進策に積極的に取り組んだ結果、並行在来線の利用者は減少から横ばい、さらには微増に転じました。

利用者数が増加に転じ、経営も改善されるようになった結果、安全確保に必要な設備更新のための投資が確実に行われ、運行本数などの輸送サービスの改善も少しずつ図られるようになりました。そのことが、さらなる利用者の増加に結びつくという、好循環が始まりました。

国も並行在来線を支援する制度の充実に取り組みました。また、県や沿線市の財政的な支援も軽減され、福祉や教育などの住民サービスの向上に充てられるようになりました。

【総括】

JRの経営から分離され、県と沿線市が中心となって設立した第三セクターによる並行在来線として開業したとき、多くの人々がその将来の存続を危惧しましたが、住民の地域の鉄道を守ろうという運動の盛り上がりにより、鉄道とともにいつまでも暮らしていけるまちになりました。

並行在来線が存続することによって、高校生は、通学の交通手段に困ることはなく、自動車を運転しない高齢者は、気軽に外出できるようになりました。

沿線の地域住民は、バスよりも速く、時間も確実に、運賃も安く、たくさんの方が乗れ、交通事故の心配の少ない、環境に優しい乗り物「並行在来線」を、通勤・通学、通院や買い物などの日常生活に欠かせない公共交通機関として、みんなが積極的に利用することによって守っています。

並行在来線は地域のメッセンジャーとしての機能を持つ宝のものであり、ふるさとの誇りであるとの思いを抱きながら。



II 鉄道とまちの共生ビジョンとは

本冊子で描く、鉄道とまちの共生ビジョンについて、概要を説明します。

(1) 定義

鉄道とまちの共生ビジョン（以下「ビジョン」という。）は、まちづくりや地域活性化に密接に関連する並行在来線の存続に向けた利用促進策について、今後、実施すべき効果的な取組を体系的に整理したものです。

ゆえに、並行在来線の利用促進の取組は、まちづくりや地域活性化の取組にもなっています。

(2) 位置づけ

このビジョンは、鉄道をまちづくりの装置として位置づけ、鉄道を利用したまちづくりや地域活性化の推進などを通して、並行在来線の利用促進の取組を体系的に整理したものであり、並行在来線の利用促進計画として位置づけられます。

(3) 目的・目標

このビジョンでは、並行在来線について

- 地域住民のマイレール意識の醸成を図り、住民参加型の公共交通機関への転換を図ること
- 安定的な運行を続けるため、収入（売上）の確保を図ること

を目的に、以下の目標を設定し、ビジョンの推進に努めるものとします。

- 将来の利用見込者数を何も対策を講じない場合に対して、**5%**増加させる。



(4) 実施主体

並行在来線は地域の大切な財産であり、その財産を末永く守っていくためには、現に利用していない人でも他人事として考えるのではなく、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者が、自らができることを実践することが大切です。

そのため、このビジョンでは、関係者の役割を明確にするとともに、アクションプランについて、実施主体や具体的な取組の内容などを明らかにして、関係者の行動指針を示しています。

(5) 計画期間

このビジョンで提案する取組のうち、可能な取組は並行在来線の開業前から実施しますが、そうでない場合でも開業後5年以内には実施し、その後も継続・拡充に努めるものとします。

(6) 推進スキーム

並行在来線の利用促進を一体的・効果的に取り組むため、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者間の調整が必要になります。

そのため、継続的な利用促進の取組を働きかけるためのビジョンの推進組織を設置します。



Ⅲ 並行在来線の必要性

ふだん何気なく並行在来線を利用している人も、全く利用していない人も、個人で、家庭や職場、学校などの単位で、並行在来線は私たちの生活にどのように関係しているのか、並行在来線がない私たちの生活はどのようなのか、その必要性を考えてみましょう。

1 並行在来線の必要性を考える

(1) 日常生活を支える交通手段

並行在来線は、バスなどの公共交通機関と合わせ、沿線住民にとって、通勤・通学、通院や買い物など、日常生活に欠かせない交通手段となっています。

特に、自動車を運転できない高齢者や高校生など、いわゆる交通弱者にとっては、欠かすことのできない大切な交通手段です。

(2) 全国的な物流ネットワークを形成

並行在来線のうち北陸本線区間は、貨物列車が上下合わせて1日に28本運行（定期のみH22.3現在）されており、日本海を縦貫する貨物鉄道の幹線を担うとともに、東海道本線を経由する太平洋側貨物ルートを補完する機能も持つなど、全国的な物流ネットワークの一翼を担っています。

(3) 広域的な交流ネットワークを形成

並行在来線は、上越地方と中越地方や下越地方、隣接県の長野県や富山県、広域圏の北陸圏・中京圏・東北圏とを結び、また、新幹線と連携した交流ネットワークの形成に重要な役割を担っています。

特に、北陸本線は、信越本線（直江津以東）、羽越本線とともに、日本海縦貫線を形成し、関西・北陸方面と東北・北海道方面を結ぶ“かなめ”の幹線として、日本海国土軸の形成に大きく寄与しているほか、新潟～北陸地域間の直通列車の運行などにより県土が分断されることを防ぐ機能を果たしています。



(4) コンパクトなまちに必須の装置

現在の日本のまちは、市街地が郊外にスプロール状に拡大し、郊外の幹線道路沿いに広い駐車場を備えた大型商業施設が建設され、住民の多くが自動車で購入物に行くとともに、郊外の住宅地から都市の中心部に自動車通勤しています。

その結果、道路が渋滞し、道路の整備・維持への投資により、地方公共団体の財政状況が悪化するとともに、ガソリンの消費による二酸化炭素(CO₂)の排出が増加し、大気汚染や地球温暖化問題など、環境への負荷も大きくなっています。

このような中、資源の浪費をなくし持続可能な循環型社会への転換が求められており、さらには少子・高齢化が進み、鉄道やバスなどの公共交通機関を必要とする高齢者などの交通弱者がたくさんいる状況からは、自動車中心の郊外拡散型のまちから、**並行在来線**を交通体系の中心としたコンパクトなまちへの転換が強く望まれています。

(5) 中心市街地の活性化（まちづくり）の装置

交通の拠点として、古くから駅を中心に人口や商業、行政機能が集中し、中心市街地は発展してきましたが、近年は、自動車の普及により、地価の安い郊外の住宅地に人口が集まり、また、郊外の幹線道路沿いが商業の中心として発展し、旧態の中心市街地は、人口の減少や商業機能の減少など、衰退が進んでいます。

このような中で、中心市街地の活性化には、**並行在来線**をまちづくりの装置として位置づけ、鉄道を利活用したまちづくりや地域活性化の推進などによる取組が必要となります。

(6) 環境にやさしい公共交通機関

並行在来線（鉄道）は、自動車やバスなどと比較して二酸化炭素(CO₂)の排出量が少ないうえ、大量輸送が可能なことから、環境にやさしい交通機関として、地球温暖化の抑制や環境問題に大きく貢献しています。

また、国では、トラック中心の貨物輸送から、環境にやさしく大量輸送に適した鉄道への転換（モーダルシフト）を推進していることから、地球温暖化対策としての鉄道の役割がさらに重要となっています。



2 並行在来線を廃止した場合の影響

(1) 公共交通機関の中でも優れた特性を有する鉄道

移動区間や距離、目的別の交通手段を考えた場合、次の関係が考えられます。

＜移動区間・目的・交通手段の関係＞

移動区間・距離	目的	交通手段
中核的な都市と都市を結ぶ都市間交通	ビジネス、観光	新幹線、特急列車、高速バス
市街地を形成する地域と他の地域を結ぶ幹線交通	通勤・通学、通院	在来線鉄道
地域内交通	買い物、私事	路面電車、バス

上越市、糸魚川市、妙高市を中心とした上越地方は、北陸本線と信越本線に沿って、中核的な市街地を形成する高田地区、直江津地区、糸魚川地区、新井地区や、一定の市街地を中心とした地域が並んでおり、それらの地域を結ぶ線は、いわゆる背骨としての幹線として、大量輸送・定時性・速達性などが求められるため、その特性を有する鉄道が交通手段としてふさわしいと考えられます。

一方、上越地方の地域内交通は、いわば肋骨部分であり、フィーダー（端末・支線）輸送機能を果たしますが、輸送量が少ないため、大量輸送に向いている鉄道ではなく、バス輸送が主体となると考えられます。

(2) 並行在来線を廃止した場合の影響

並行在来線区間は、地域間輸送を担う幹線交通と考えられるため、大量輸送という特長を有する鉄道が交通手段としてふさわしいと考えられますが、利用者が少ない場合は、鉄道を維持する経費が多額であるため、経営の赤字が想定されます。

この場合は、すぐに並行在来線を廃止すべきなのでしょうか。

定時性に優れ大量輸送が可能な鉄道が廃止されると、日常生活への影響としては、鉄道とバスなどが築き上げてきた交通ネットワークが崩壊し、これまで並行在来線が担ってきた幹線交通がバスに転換され、運賃



上昇や所要時間の増加により、高校生の通学に支障をきたすとともに、高齢者の外出機会を減少させるほか、自動車転換による道路の渋滞、高齢者の自動車運転による交通事故の増加の可能性、郊外の大型商業施設の発展による中心市街地の更なる衰退、家族による送迎の増加による時間と労力のロスなど、地域や家庭に様々な影響を及ぼすと考えられます。

また、物流・交流ネットワークへの影響としては、物流面では北海道や東北と関西を結ぶ北陸本線が日本海側の物流面の大動脈として機能しなくなることで、全国的な物流ネットワークの崩壊や太平洋側貨物ルートを補完する機能が失われるとともに、トラックによる物流の増加により、地球温暖化や排気ガスなど環境問題への悪影響、高速道路や幹線道路の交通渋滞の発生が懸念されます。交流面でも新幹線からの接続がなくなることや、日本海を縦貫する北陸本線及び信越本線が分断されることなどにより、人々の往来が減ることが懸念されます。

さらに、鉄道の存在は、地域間競争の時代にあっては、地域力を特徴づける要素であり、地域の魅力として、大きな強みでもあります。鉄道が廃止された“まち”に対する社会的・経済的評価の低下により、地域経済への影響が懸念されるほか、イメージダウンにより、ふるさとへの誇りや愛着が薄れていくおそれもあります。

(3) 鉄道の有する社会的便益

並行在来線を廃止した場合に、多くの悪影響がでるということは、裏を返せば、鉄道は多くの社会的便益を有しているということになり、たとえ鉄道経営の赤字を公共が補っていても、鉄道を維持した方が社会的にはメリットがある場合も考えられます。

並行在来線の存続には多額の公共負担が必要となりますが、利用者にとっての多くの便益があるほかに、沿線地域住民は、次のような鉄道の有する社会的便益を享受しているものと考えられます。

<社会的便益の例>

> 環境への貢献

鉄道は自動車やバスと比較して二酸化炭素 (CO₂) の排出量が少なく、一刻の猶予も許されない地球温暖化をはじめとする地球環境問題への対応に寄与しています。



➤ 渋滞の抑制

鉄道が廃止され、鉄道利用者の多くが、自動車やバスに転換すると、道路の交通量が多くなり、朝夕のラッシュ時には道路が混雑して渋滞するおそれがあります。つまり、鉄道には渋滞を抑制する効果があります。

➤ 交通事故の抑制

鉄道は、専用の線路を走行することなどから、道路を走行する自動車よりも交通事故の確率が低く、安全性が高いという特長があり、また、自動車から鉄道へ利用転換することで道路の交通量が少なくなり、交通事故を抑制する効果があります。

➤ 地域イメージの向上

鉄道があることで、交通利便がよい、立地条件がよい、都市機能が充実しているなど、地域イメージを向上させる効果があります。

＜利用者便益の例＞

➤ 時間の短縮

鉄道は、バスより高速で走行でき、駅間の距離も長く、速達性があるため、時間短縮の効果があります。

➤ 定時性の向上

バスは、渋滞や気象条件などによって、時刻表通りに運行できない場合もありますが、鉄道はバスと比較して、専用の線路を走行することなどから、定時性が高く、時間が確実に安心できるという効果があります。

➤ 運賃の優位

鉄道は、大量輸送を前提にしているため、一般的に、バスよりも運賃水準が低く、利用者の経済的な負担が少なく済むという効果があります。



(4) 鉄道にふさわしい輸送密度

たとえ鉄道が社会的便益を多く有していても、あまりにも輸送量が少ない場合は、装置産業であり、固定費の大きい鉄道として維持するより、バス輸送に転換した方が経済的な場合も想定されます。

本県の並行在来線区間の輸送密度※は、平成 19 年度の時点で、北陸本線は約 1,500 人／日、信越本線は約 3,200 人／日となっており、まだまだ多数の利用者がありますが、全国の地方鉄道では、これよりも低い輸送密度でも頑張っているところがたくさんあります。

※ 輸送密度とは全区間の 1 日あたりの平均乗車人数のこと。上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいない。

したがって、輸送量の面からみても、並行在来線を廃止するのではなく、維持すべきと言えるのではないのでしょうか。

<頑張っている地方鉄道>

(平成 19 年度実績)

路線名	鉄道事業者名	営業キロ (km)	輸送密度 (人/日)	経常収支
北リアス線、南リアス線	三陸鉄道株式会社	107.6	474	赤
秋田内陸線	秋田内陸縦貫鉄道株式会社	94.2	390	赤
会津線	会津鉄道株式会社	57.4	897	赤
大井川本線、井川線	大井川鐵道株式会社	65.0	853	黒
天竜浜名湖線	天竜浜名湖鉄道株式会社	67.7	801	赤
越美南線	長良川鉄道株式会社	72.1	511	赤
宮福線、宮津線	北近畿タンゴ鉄道株式会社	114.0	933	赤
西九州線	松浦鉄道株式会社	93.8	945	赤
肥薩おれんじ鉄道線	肥薩おれんじ鉄道株式会社	116.9	913	赤

※ 資料出典：「数字で見る鉄道 2009」より

※ 営業キロが 50 km以上の路線を抽出



(5) まとめ

以上の観点から、並行在来線が廃止された場合、単に鉄道という交通手段がなくなるだけでなく、

- 物流や交流ネットワークの分断
- 基幹道路の渋滞
- 大気汚染、地球温暖化の進行
- 中心市街地の加速的な衰退
- 若年層の流出にともなう人口の減少 など

鉄道利用者だけでなく、鉄道を利用しない人も含め、地域にとっては莫大な損失となります。

また、多額な投資を必要とする鉄道はいったん廃止されると、再び鉄道として走らせるためには再度多額な投資が必要となるため、**今ある鉄道を存続させることが極めて重要**となります。



IV 並行在来線の現状と将来

新潟県の並行在来線の現状として、現状図、特徴、運行状況、利用状況などを示すとともに、利用促進に何も対策を講じなかった場合の将来の利用者見込みを示します。

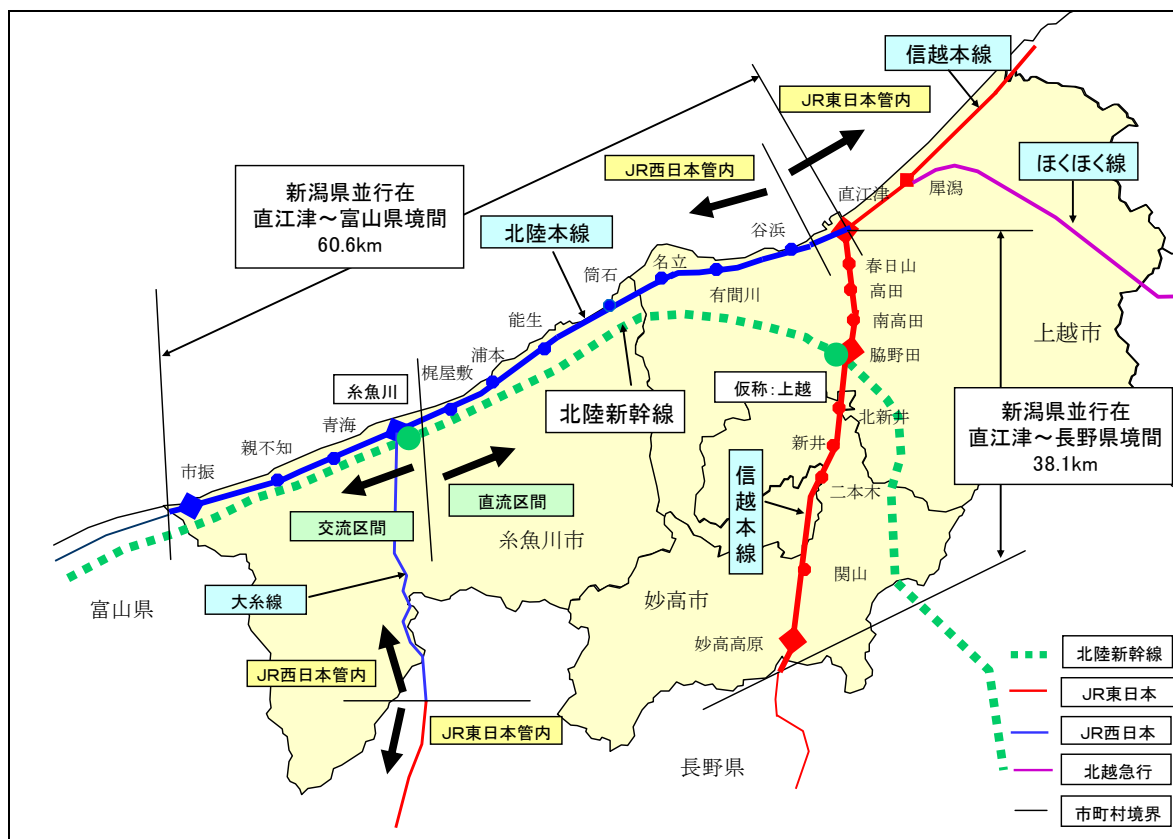
1 並行在来線の現状

(1) 並行在来線の現状図

新潟県の並行在来線は、北陸本線（直江津～富山県境）60.6 km、信越本線（直江津～長野県境）38.1 kmの計 98.7 kmから成り立っています。

北陸本線は、JR西日本の経営で、直江津から市振までの間には11駅（直江津駅を除く）が設置され、糸魚川駅では大糸線と接続しています。また、信越本線は、JR東日本の経営で、直江津から妙高高原までの間には10駅（直江津駅を含む）が設置され、直江津駅には北越急行株式会社の電車が現在乗り入れています。

<新潟県の並行在来線の現状図>





(2) 並行在来線の特徴

新潟県の並行在来線は、日本海縦貫線として全国の物流ネットワークの一翼を担う北陸本線と、通学など主に地域住民の交通手段として比較的多い利用者を抱える信越本線の性格の異なる2つの路線から成り立っています。

主な特徴としては、次のとおりとなっており、これらの特徴は、並行在来線を維持・存続していく上での重要な課題でもあり、全国の並行在来線の先進事例と比較しても、新潟県は大変厳しい状況に置かれていることがわかります。

<新潟県の並行在来線の特徴>

	北陸本線	信越本線
路線形態	複線	単線
電気方式	交流・直流	直流
運営会社	JR西日本	JR東日本
指令センター	金沢市	新潟市
車両検修施設	金沢市	新潟市、長野市
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物輸送の大動脈 ・ トンネルなどの構造物が多い ・ デッドセクション(交直区間)[※] 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豪雪地帯(多額の除雪費)
共通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間内に指令センターや車両検修施設がない ・ 沿線には少子高齢化、過疎化が進む中山間地域が多いため、輸送密度が低く収益性が低い ・ 複数県(長野県、富山県)に隣接 	

※ デッドセクション：交流と直流の切り替え地点に設置される架線に給電されない区間



(3) 運行状況

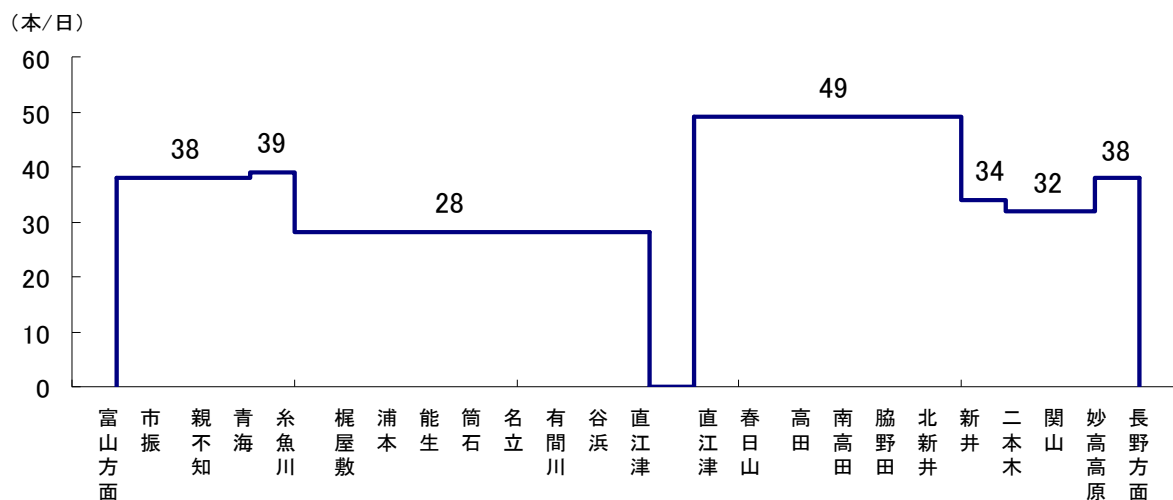
【普通列車及び快速列車】

平成 22 年 3 月時点で、北陸本線（直江津～富山県境）において、直江津～糸魚川間の普通列車は 28 本、糸魚川～富山方面は約 38 本が運行されています。糸魚川～富山県境間の運行本数が多いのは、糸魚川駅を発着とした富山県中心部に合わせた運行ダイヤが設定されていることに起因するものと考えられます。

また、信越本線（直江津～長野県境）において、直江津～新井間の普通列車及び快速列車（快速くびき野）は 48 本、妙高高原～長野方面は 38 本が運行されています。

< 駅間運行本数 >

(平成 22 年 3 月)



※ JR時刻表を基に作成

【特急列車等及び貨物列車】

平成 22 年 3 月時点で、北陸本線（直江津～富山県境）において、特急列車等は 40^{*}本、貨物列車（定期）は 28 本が運行されています。

※ トワイライトエクスプレスの運行本数を除く

なお、信越本線（直江津～長野県境）において、特急列車等及び貨物列車は現在運行されていません。



＜特急列車等及び貨物列車の運行本数＞

(平成 22 年 3 月)

	特急列車等	貨物列車
北陸本線	<p>特急</p> <p>はくたか 26 本 (越後湯沢～金沢) 北越 10 本 (新潟～金沢) 日本海 2 本 (青森～大阪：寝台) トワイライトエクスプレス 週 8 本程度 (大阪～札幌：寝台)</p> <p>急行</p> <p>きたぐに 2 本 (新潟～大阪：寝台)</p>	28 本/日
信越本線	—	—

※ JR時刻表を基に作成

(4) 利用状況

【輸送密度】

平成 19 年度の新潟県の並行在来線区間の 1 日当たりの輸送密度※は、

北陸本線 (直江津～市振間) で約 1,500 人/日、
 信越本線 (直江津～妙高高原間) で約 3,200 人/日、
 北陸本線と信越本線をあわせた全線で約 2,200 人/日

となります。

※ 輸送密度とは全区間の 1 日あたりの平均乗車人数のこと。上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいない。

なお、隣接県の並行在来線区間の輸送密度は、

長野県 (長野以北) が約 5,300 人/日 (H17)、
 富山県が約 8,700 人/日 (H17)

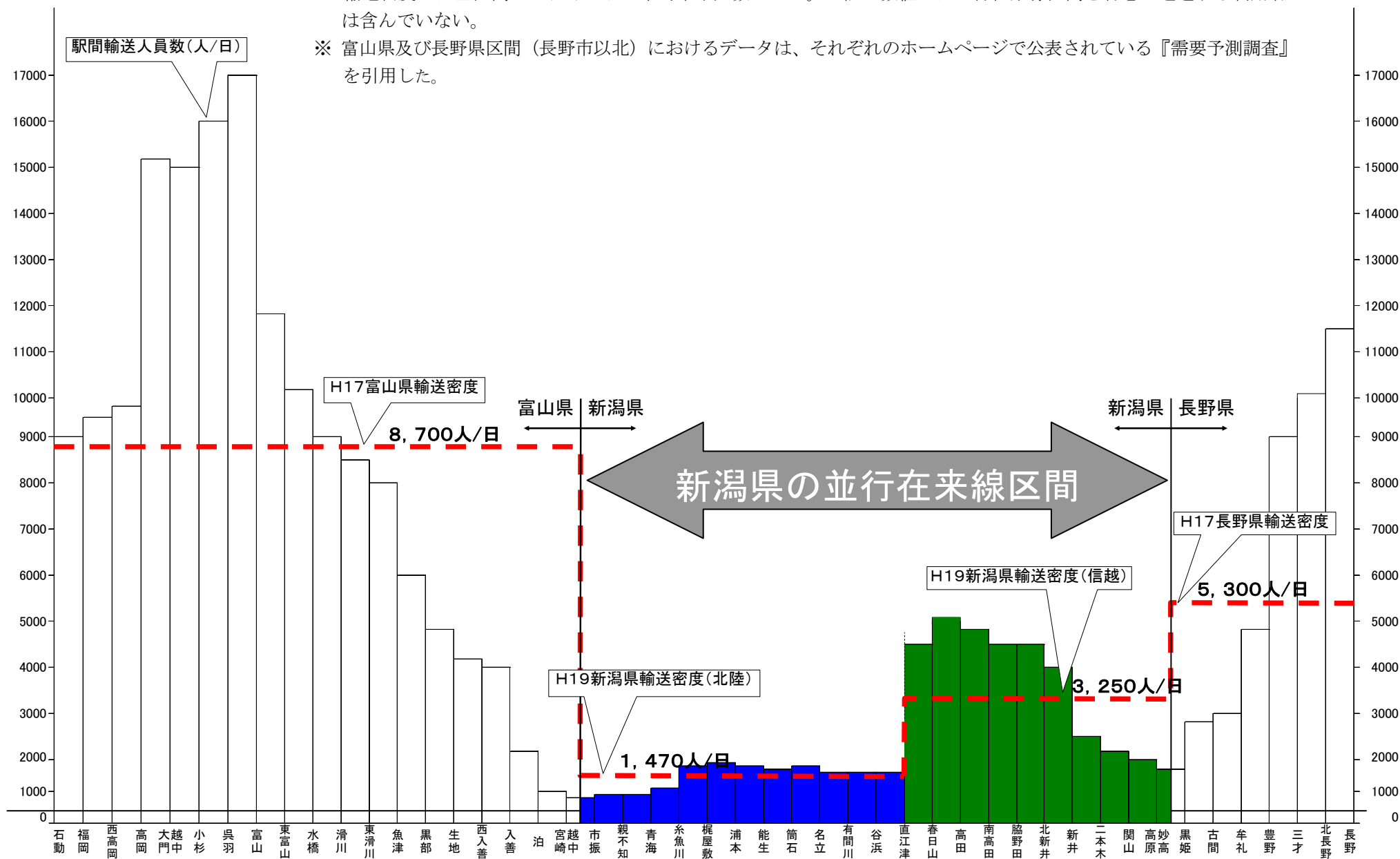
となっており、他県と比較しても新潟県の並行在来線区間は輸送密度が低く、収益性の低い区間であることがわかります。



【駅間輸送人員数と輸送密度】

※ 輸送密度とは全区間の1日あたりの平均乗車人数のこと。上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいない。

※ 富山県及び長野県区間（長野市以北）におけるデータは、それぞれのホームページで公表されている『需要予測調査』を引用した。

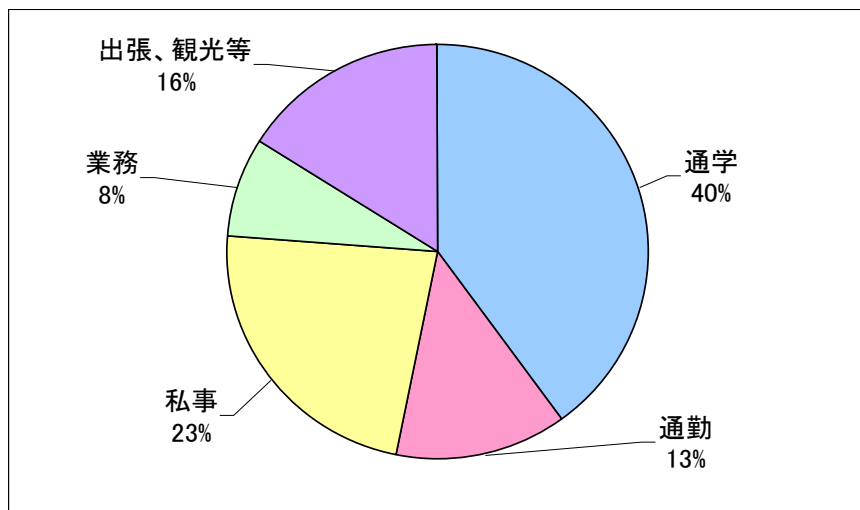




【利用目的】

平成 19 年度における 1 日当たりの並行在来線の利用目的は、通勤 13%、通学 40%であり、利用者の半数が通勤・通学に利用しています。また、私事が 23%、業務が 8%であり、通勤・通学とあわせて、並行在来線が沿線住民の交通手段として利用されていることがわかります。

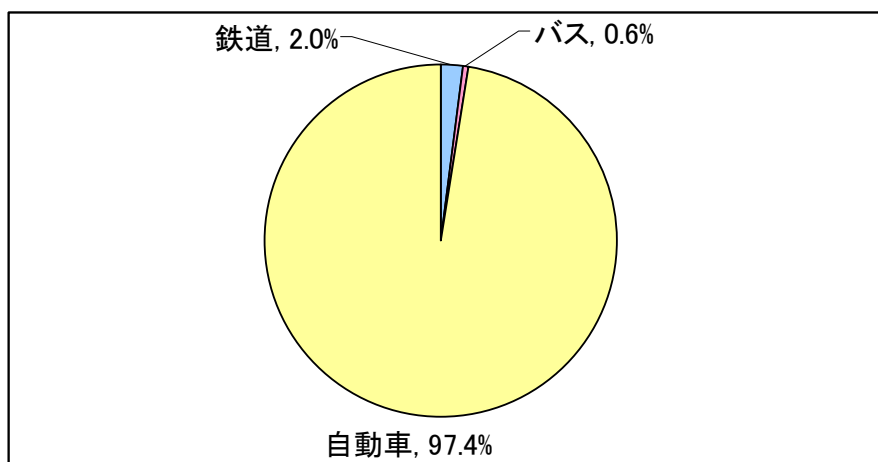
＜並行在来線の利用目的＞



【交通機関分担率】

並行在来線区間内において、平成 19 年度の旅客流動調査を基に、通勤、通学、私事、業務の利用目的別に、鉄道、バス、自動車の交通機関の分担率を推計すると、自動車 97.4%、バス 0.6%、鉄道 2.0%となり、上越地方においては自動車の分担率が特に高い状況になっています。

＜上越地方の並行在来線沿線地域の流動における
3 交通機関（自動車、鉄道、バス）の交通機関分担率＞





2 並行在来線の将来

(1) 人口予測

人口増加策などを何も講じなかった場合の将来の人口予測は、沿線3市がそれぞれ独自に推計した年齢階層別将来人口を基本とすると、

平成19年に294,000人の人口が、
 開業年の平成27年には19年比7%減の273,000人
 開業後10年目の平成36年には16%減の246,000人

になると予想されています。

また、利用目的から判断される並行在来線の主な利用者である高校生などの若年人口は、合計人口の19年比の減少率16%よりさらに低下した26%減になると予想されています。

<沿線3市の将来人口の予測>

(単位：千人)

		現況 (H19)	開業年 (H27)	10年目 (H36)
沿線3市の 人口推移	若年	54	48	40
	生産	180	165	143
	高齢	60	60	63
	合計	294	273	246

※ 将来人口は、沿線3市における将来人口の公表値を基に推計

※ 若年：20歳未満、生産：20歳以上70歳未満、高齢：70歳以上

(2) 利用者見込み（輸送密度）

人口予測の変化のみを考慮した将来の並行在来線の利用者の見込みは、

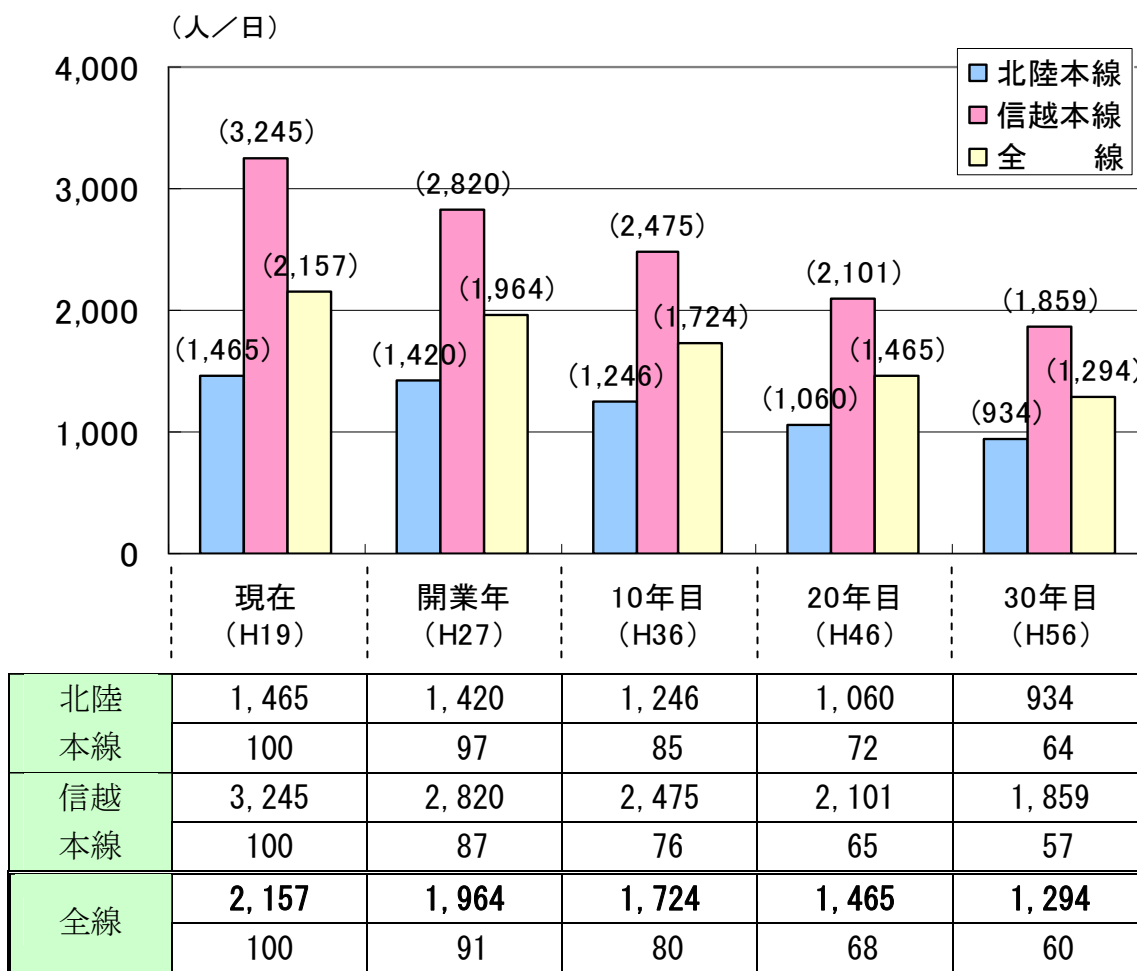
平成19年度の全線の輸送密度約2,200人/日が、
 開業年の平成27年には19年度比9%減の約2,000人/日、
 開業後10年目の平成36年度には20%減の約1,700人/日、
 開業後20年目の平成46年度には32%減の約1,500人/日、
 開業後30年目の平成56年度には40%減の約1,300人/日

になると予想されています。



利用者数が減少していくと、並行在来線の経営が厳しくなることから、今後とも並行在来線を安定的に維持・存続していくためには、今まで以上に多くの人から利用していただくことが必要となります。

＜並行在来線の将来の輸送密度＞



※ 上段は輸送密度、下段は平成19年度を100とした場合の指数

※ 開業年は平成26年度末を予定しているが、実質年である平成27年として整理

※ 上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいない。



V 並行在来線の課題

並行在来線の維持・存続には多額の公共負担が必要であり、行政の財政力にも限りがある中で、沿線の人口が減少傾向にある点も考慮すると、並行在来線の安定的な経営を維持するためには、利用促進による収入増を図ることが何よりも重要となります。

並行在来線の現状と将来、また、鉄道を利活用したまちづくりとして先進的な取組を行っている数々の事例などを参考に、新潟県の並行在来線の利用促進に向けた課題を整理しました。

(1) 鉄道を利活用したまちづくりがされているか？

1886年の信越本線の直江津～関山間の開業に始まり、上越地方では全国に先駆けて鉄道が整備され、古くから鉄道駅を中心にまちが発展してきましたが、自動車社会の到来とともに、鉄道の利用者は減少し、郊外の幹線道路沿いの大型商業施設の発展に反比例して、中心市街地は衰退していきました。

しかしながら、少子高齢化社会の到来や地球温暖化などの環境問題への対応として、これまでの自動車を中心としたまちづくりを今後も進めてよいのでしょうか。高齢者などの交通弱者の交通手段が確保できるのでしょうか。私たちの子孫に美しい地球を残せるのでしょうか。

このような問題を解決するために、自動車を中心としたまちづくりから、コンパクトなまちづくりに方向転換し、上越地方のさらなる発展のために、鉄道やバスなどの公共交通機関を利活用したまちづくりを進める必要があると考えます。



アクションプラン「鉄道を利活用したまちづくり」へ



(2) 鉄道を愛する人、支える人が十分であるか？

現在、鉄道を活用したまちづくりの成功事例のほとんどは、利用者の減少に伴うその廃止問題を契機に、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者が一丸となって、鉄道やまちの再生に取り組んだ結果としてのものです。

しかしながら、新潟県の並行在来線は、当初から行政支援による存続前提の中で、廃止問題に対する活動の経験がなく、一部、将来を見据え並行在来線の存続を願う住民や団体の活動はありますが、ほとんどの住民は、並行在来線の存続について関心が低い状態です。

今後は、関係者が一丸となって、並行在来線を自分たちの鉄道として認識するとともに、維持・存続のための活動に取り組む必要があると考えます。



アクションプラン「鉄道を愛し支える人づくり」へ

(3) 魅力あるまちづくりがされているか？

地方分権に伴う地域間競争のほかに、鉄道や道路による全国的な交通網の発達、また、北陸新幹線の金沢開業後はストロー効果により交流人口の低下も懸念され、ますます地方都市間の競争が激化していきます。

このような状況の中、全国的にも有数の歴史観光資源を有している上越地方においては、資源を有効に活用し、北陸新幹線の開業効果を見込んで、新潟県内や隣接県だけでなく全国から注目され、鉄道を利用して訪れていただける魅力的なまちづくりを進める必要があると考えます。



アクションプラン「魅力的なまちづくり」へ



(4) 利用しやすい鉄道になっているか？

利用しにくい（サービスの悪い）鉄道では、利用者が減少し、経営状況が厳しくなっていくことから、さらにサービスが悪くなり、利用者を減少させる悪循環になることがあります。

老若男女を問わず全ての利用者から、利便性が高く、快適で、魅力的な鉄道とっていただけるよう、利用しやすい（サービスの良い）鉄道にする必要があると考えます。



アクションプラン「利用しやすい鉄道づくり」へ

(5) 利用促進を推進する体制が確立されているか？

せっかく策定した“鉄道とまちの共生ビジョン”も、計画的に取り組み、その進捗状況をP D C Aサイクルに基づき管理・評価していかなければ意味を成さない物になってしまいます。

また、様々な利用促進策を一体的・効果的に取り組むため、住民、N P O、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者間の調整も必要になります。

そのため、ビジョンの推進体制を整備する必要があると考えます。



「ビジョンの推進体制」へ



VI アクションプラン（行動計画）

新潟県の並行在来線の課題を踏まえ、私たちが取り組むべきアクションプラン（行動計画）について、説明します。

1 アクションプランの構成

アクションプランは、“V 並行在来線の課題”を解決するために、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者が実施すべき効果的な取組を示したもので、構成は次のとおりです。

【アクションプラン（行動計画）】

(1) 鉄道を利活用したまちづくり!!

公共交通体系の確立、コンパクトシティの推進などにより、鉄道とまちが一体となった、自動車がなくても生活できるまちづくりをめざします。

(2) 鉄道を愛し支える人づくり!!

マイレール意識の醸成やサポーターの育成などにより、地域住民が一体となって、並行在来線を愛し支える人づくりをめざします。

(3) 魅力的なまちづくり!!

上越地方の魅力的な観光資源をさらに磨き上げ、発信することにより、全国から訪れていただけるまちづくりをめざします。

(4) 利用しやすい鉄道づくり!!

利用者のための鉄道をモットーに、サービスの向上や魅力あるイベントの開催などにより、利用しやすい（利用したくなる）鉄道をめざします。

【ビジョンの推進体制】

アクションプラン（行動計画）を確実に実行し、効果を上げるために必要な推進体制を整備します。



2 アクションプラン（行動計画）

並行在来線の利用促進に向けたアクションプランは次のとおりです。

アクションプランは、実施主体が並行在来線の利用促進におけるそれぞれの役割を認識し、自主的に取り組んでいくことが必要です。また、アクションプランには、実施主体が連携して取り組むことで、相乗効果が期待されるものもあります。

なお、利用促進に向けたイベントの開催など、一部のアクションプランについては、「ビジョンの推進体制」に基づき、サポーターネットワーク会議などで、具体的な実施計画を策定し、取り組んでいくことになります。

【凡例】

実施主体：住民、NPO、企業・団体、交通事業者（バス、タクシー、他鉄道事業者等）、鉄道事業者（三セク）、行政（県、市町村）

実施時期：短期（現在～開業前）、中期（開業前後1～2年）、
長期（開業後5年程度）

優先順位：◎（効果が見込まれ優先順位が高い）

○（比較的効果が見込まれ優先順位はやや高い）

網掛：重点取組項目（優先順位が◎のもので、効果が期待でき、特に早く取り組むべきもの）



(1) 鉄道を活用したまちづくり

項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
<p>① 新駅の設置</p>	<p>ア) 新駅の設置の検討</p> <p>住宅団地や工業団地、官公庁、学校、病院などの公共施設や商業施設の近隣で、利用者が多く見込まれる場所に、新駅の設置を検討します。</p> <p>※ 一般的に新駅は、地域住民など利用者の強い要望と行政の費用負担を前提に、利用者が多く見込まれる場合に設置を検討することになりますが、一方で、新駅の維持管理費用のほかに接続道路や駐車場などの周辺整備費用が新たに生じ、また、新たに列車が停車することで全体の所要時間が増大するなどの課題もあることから、新駅設置のガイドラインを作成し、設置希望主体と鉄道事業者などの関係者間で役割分担を含め、慎重に検討・協議を行う必要があります。</p>	<p>鉄道事業者 行政</p>	<p>長期</p>	<p>○</p>
<p>② 駅及び駅周辺の整備</p>	<p>ア) 駅周辺への公共施設の整備</p> <p>多くの住民が鉄道などの公共交通機関を利用して、官公庁、学校、病院、図書館、公民館などの公共施設を利用できるよう、新たに公共施設を整備する際には、駅周辺での整備を検討します。</p>	<p>行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>イ) パークアンドライド※用駐車場や駐輪場の整備</p> <p>住居などの出発地から自動車や自転車で駅まで向かい、駅から鉄道に乗り継いで目的地に行けるよう、パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備に努めます。</p> <p>※ パークアンドライド：自宅から自動車や自転車で最寄りの駅やバス停の駐車場や駐輪場に行き、駐車して、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換えて、都市中心部などの目的地に向かうシステム</p>	<p>鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>ウ) 駅周辺への商業施設の誘致</p> <p>多くの住民が鉄道などの公共交通機関を利用して、駅前商店街などの中心市街地へ出掛けられるよう、駅周辺への商業施設の誘致に努めます。</p>	企業・団体 行政	長期	
	<p>エ) 駅前ターミナルやアクセス(接続)道路の整備</p> <p>フィーダー交通*であるバスやタクシーとの乗り継ぎや、自動車や徒歩による駅への接続が向上するよう、駅前ターミナル*やアクセス(接続)道路の整備に努めます。</p> <p>※ フィーダー交通:住居などから鉄道駅までの端末的、支線的な輸送手段</p> <p>※ ターミナル:バスやタクシーへの乗換えを行う場所や施設</p>	交通事業者 行政	長期	
<p>③ 他の交通機関との連携</p>	<p>ア) フィーダー輸送となる交通手段の充実</p> <p>住居などの出発地から駅までの間や、駅から目的地までの間の交通手段を確保し、自動車を使わないで移動できる仕組みをつくるため、フィーダー輸送となる交通手段の充実に努めます。</p> <p>○ 路線バス</p> <p>フィーダー輸送の重要な役割を果たす路線バスについて、バス事業者と連携し、充実に努めます。</p> <p>○ コミュニティバス*</p> <p>バス事業者が運行しない区域について、行政はコミュニティバスや巡回バスの運行に努めます。</p> <p>※ コミュニティバス:市町村などの行政が住民の移動手段を確保するために、路線バスのないエリアを運行するバス</p> <p>○ タクシー</p> <p>バスの運行が確保できない場合は、タクシーがフィーダー輸送を担うことから、タクシー事業者と連携し、充実に努めます。</p>	交通事業者 行政	短期	◎



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>イ) バスとの連携強化</p> <p>比較的長い距離帯において路線バスが鉄道と並行し、かつ同じ時間の発着などで交通ネットワークとして非効率な場合は、バス事業者と連携し調整に努めます。</p>	<p>鉄道事業者 交通事業者 行政</p>	<p>短期</p>	<p>○</p>
④ 中心市街地の活性化	<p>ア) 商店街の魅力アップ</p> <p>多くの住民が鉄道などの公共交通機関を利用して中心市街地に出掛けるよう、郊外大型店舗にない特色を持たせ、商店街の魅力アップに努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大型店舗にはない品揃えと人情を売りにする ○ ターゲットを明確にし、客層を周辺住民に加え隣接県民に拡大 ○ 観光と買い物ツアー（沿線市を目と舌で味わうツアー） など 	<p>住民 NPO 企業・団体 行政</p>	<p>短期</p>	<p>○</p>
	<p>イ) 集客イベントの開催</p> <p>多くの住民が鉄道などの公共交通機関を利用して中心市街地に出掛けるよう、魅力のある集客イベントの開催に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 季節バーゲンの共同開催 ○ 歩行者天国、フリーマーケット ○ 共同チラシの作成、配布 など <p>※ 中心市街地の活性化のための集客イベントは、観光イベントを兼ねるものがある。</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 行政</p>	<p>短期</p>	<p>○</p>
	<p>ウ) 事務所や店舗の誘致</p> <p>中心市街地の昼間人口を増加することにより、公共交通機関の利用増が期待できることから、事務所や店舗の誘致に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 空き店舗の低廉な価格での賃貸 ○ 事務所や店舗の開設・移設費用の補助 ○ 官公庁の起業担当や起業支援の専門家による支援体制の整備 など 	<p>NPO 企業・団体 行政</p>	<p>中期</p>	<p></p>



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>エ) まちなか居住の推進</p> <p>中心市街地に高齢者だけでなく、子どものいる夫婦など多くの方が居住することにより、中心市街地に活力が戻り、公共交通機関の利用増が期待できることから、まちなか居住の推進に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 多様な家族構成に対応できる集合住宅の整備 ○ 空き家の低廉な価格での賃貸 ○ カーシェアリング*の導入 など <p>※ カーシェアリング：一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスやシステム</p>	<p>住民 企業・団体 行政</p>	<p>中期</p>	



(2) 鉄道を愛し支える人づくり

項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
① マイレール・マイステーション意識の醸成	<p>ア) 鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催</p> <p>並行在来線の意義や必要性などを理解してもらおうワークショップやマイレールミーティング、また、実際に乗ってもらい、鉄道の魅力や楽しさを体験してもらおうイベントを開催します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道シンポジウムやフォーラムの開催 ○ 住民、学校、企業向けの出前講座、意見交換会 ○ 企業・団体の入社説明会や高校の入学説明会時に鉄道の利用促進をPR ○ 鉄道施設の見学会 など 	NPO 鉄道事業者 行政	短期	◎
	<p>イ) 意識啓発のための広報の実施</p> <p>並行在来線の意義や必要性などを啓発するとともに、鉄道の魅力や楽しさを伝えるため、マイレール・マイステーション意識の啓発のための広報に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 情報誌の発行 ○ 意識啓発のためのポスターやパンフレットの作成、配布、掲示運動 など 	NPO 鉄道事業者 行政	短期	◎
	<p>ウ) 並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発</p> <p>並行在来線に愛着を持ってもらうため、愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターなどを募集し、啓発に努めます。</p>	住民 鉄道事業者 行政	短期	○
	<p>エ) 鉄道学習や利用機会の充実</p> <p>小さい頃から並行在来線に親しみ、身近に感じてもらうため、保育園や幼稚園、小学校において、鉄道学習や利用機会の充実に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ モビリティマネジメント※の実施 <p>※ モビリティマネジメント：渋滞や環境、あるいは個人の健康などの問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車な</p>	住民 NPO 鉄道事業者 行政	中期	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>どを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道施設の見学会 ○ 修学旅行、社会見学など学校行事の並行在来線の積極的な利用 ○ 学校による駅舎の清掃などのボランティア活動の実施 など 			
<p>② 鉄道を支援するサポーターづくり</p>	<p>ア) 住民を中心とした支援団体への参加</p> <p>学生、買い物客、商店主など様々な住民や住民グループなどが会員となって、定例会を設け、住民の目線で鉄道の役割や意義を考え、利用促進の案を出し合い行動したり、乗車券や回数券を積極的に購入したりするなど、並行在来線をサポートする支援団体の設立を、県と沿線市が中心になって働きかけ、住民に参加を呼びかけます。</p> <p>また、鉄道事業者や行政は、並行在来線に関する情報を積極的にこれら団体に提供します。</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>短期</p>	<p>◎</p>
	<p>イ) ファンクラブやサポートクラブの設置</p> <p>並行在来線の積極的な利用や各種イベントへの参加などの利用促進支援、また、年会費として金銭的支援を担うファンクラブやサポートクラブの設置に努めます。</p>	<p>NPO 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>◎</p>
	<p>ウ) ボランティア活動の促進</p> <p>自治会や学校、企業・団体などの有志単位で並行在来線の業務をサポートするため、ボランティア活動の促進に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 駅の除雪、駅内外の清掃、美化活動 など 	<p>住民 NPO 企業・団体</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
<p>③ 自動車から鉄道への利用転換の促進</p>	<p>ア) 通勤での鉄道利用の促進</p> <p>通勤手段が自動車から鉄道などの公共交通機関への転換が促進されるよう、県と沿線市が率先して取り組むとともに、企業や団体へ積極的に働きかけます。</p>	<p>住民 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>短期</p>	<p>◎</p>



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ノーマイカーデーの実施 ○ 通勤手当の公共交通機関利用額での支給、定期券などの現物支給 ○ 社員や職員用駐車場の有料化 など 			
	<p>イ) 日常生活での鉄道利用の促進</p> <p>住民の通院や買い物、休祭日のレジャーなどで、鉄道などの公共交通機関の利用促進や、利用促進の仕組みづくりに努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道利用者へ代金割引や商品サービス ○ 休祭日の鉄道利用が大人 1 名につき子ども 1 名を無料 など 	<p>住民 企業・団体 鉄道事業者</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>ウ) ビジネスでの鉄道利用の促進</p> <p>日常業務や出張で、鉄道などの公共交通機関の利用が促進されるよう、県と沿線市が率先して取り組むとともに、企業や団体への積極的な働きかけに努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 企業や官公庁における自動車保有の削減 ○ 法人などの社員であれば誰でも利用できる定期券の発売 など 	<p>企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
<p>④ 鉄道経営への直接的な支援の促進</p>	<p>ア) 経営支援のための鉄道利用の促進</p> <p>沿線住民 30 万人から 1 年に 1 回でも並行在来線を利用してもらうことで、例えば 30 万人 × 1,000 円 = 3 億円の収入が見込まれ、大きな経営支援となることから、沿線住民の乗車運動に取り組みます。</p> <p>また、学校や企業、自治会などによる回数券や定期券の積極的な購入も、大きな経営支援となることから、乗車券の購入運動に取り組みます。</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>◎</p>



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>イ) 出資・寄付等</p> <p>様々な形で愛着のある鉄道への直接的な支援や、電車の検査費用の捻出などを目的とした支援は、鉄道の維持に大きく貢献することから、住民に積極的に出資・寄付等呼びかけます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 住民や住民団体の株主の募集 ○ 基金への出資、寄付 ○ 枕木オーナー制度（一定額を払ってオーナーになると、枕木に名前が書き込まれる。） ○ つり革オーナー制度（一定額を払ってオーナーになると、つり革に名前が書き込まれる。） ○ 車両オーナー制度（電車の検査費用の捻出などを目的に、車両のオーナーを募集する。オーナーは会費を納入すると、車両の中にオーナーの名前が掲示される。） など 	<p>住民 NPO 企業・団体</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>ウ) 鉄道事業者のグッズの購入</p> <p>鉄道事業者が製造・販売するグッズを利用者や住民が購入することも、鉄道の維持に効果的であることから、グッズの購入を働きかけるよう努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道の時刻表付きのカレンダーや手帳の購入 ○ キャラクターなど各種オリジナルグッズの購入 ○ 鉄道事業者が製造・販売する地域の特産品などの購入 など 	<p>住民</p>	<p>中期</p>	



(3) 魅力的なまちづくり

項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
① 観光資源の充実、新規開拓	ア) 名所づくり 既存の観光資源を充実させるとともに、新たな観光資源を掘り起こし、上越地方の名所づくりに努めます。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 上越市の名所 上杉謙信居城の春日山城跡、日本三大夜桜の高田公園、スキー発祥の地の金谷山、親鸞聖人創設の浄興寺 など ○ 糸魚川市の名所 ジオパークの 24 ジオサイト（ヒスイ峡、フォッサマグナパーク、親不知、弁天岩 など） ○ 妙高市の名所 日本百名山の妙高山、温泉理想郷赤倉温泉、火祭りの関山神社、妙高のスキー場 など	住民 NPO 企業・団体 行政	中期	○
	イ) 名物づくり 既存の特産品の知名度アップや地元の食材による新たな商品開発、B級グルメの開発など、上越地方の名物づくりに努めます。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 上越市の名物 するてん、スキー汁、押し寿司、日本酒、岩の原ワイン など ○ 糸魚川市の名物 ベニズワイガニ、南蛮エビ（甘エビ）、アンコウ鍋 など ○ 妙高市の名物 かんずり、妙高ゆきえび、日本酒、雪国どじょう など	住民 NPO 企業・団体 行政	中期	○
	ウ) 観光ガイドの配置 観光イベントや観光施設において、おもてなしの心で上越地方の歴史文化・自然資源をお伝えするため、ボランティアによる観光ガイドを育成し、配置に努めます。	住民 NPO 行政	中期	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
<p>② 観光イベントの充実、新規開催</p>	<p>ア) 観光イベントの充実、新規開催</p> <p>上越地方の既存の観光イベントにより多くの観光客から訪れていただけるよう、内容を充実させるとともに、新たな観光イベントの開催に努めます。また、開催に当たっては沿線市の連携に努めます。</p> <p>なお、単発のイベントは自動車の利用が多く、交通渋滞や駐車場不足などの問題がありますが、長期のイベントは訪れる人が分散され、また、リピーターや口コミにより訪れる人も見込まれるなど、鉄道の利用者の増加に効果があります。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 上越市の既存イベント 高田城百万人観桜会、上越はすまつり、謙信公祭、越後・謙信SAKEまつり、レルヒ祭など ○ 糸魚川市の既存イベント けんか祭り、竹のからかい、おまんた祭り、はだか胴上げまつり、日本海クラシックカーレビュー、荒波あんこう祭りなど ○ 妙高市の既存イベント 艸原祭「大かやば焼」、関山神社火祭り、あらいまつり、妙高四季彩芸術展など ○ 新規イベント 戦国まつり（戦国武将にゆかりのある地域の合同まつり、開催地は持ち回り）、廃れた伝統行事の復活 など 	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政</p>	<p>短期</p>	<p>◎</p>
	<p>イ) 県境を越えた観光の連携</p> <p>隣接県である長野県や富山県、また、上越地方とゆかりのある地域との、県境を越えた観光の連携に努めます。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 長野県との信越トレイル ○ 米沢市との上杉家、甲府市との戦国武将（上杉謙信と武田信玄） など 	<p>企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
③ 交流イベントの充実、新規開催	ア) 交流イベントの充実、新規開催 上越地方の既存の交流イベントに、より多くの人から訪れていただけるよう、内容を充実させるとともに、新たな交流イベントの開催に努めます。また、開催に当たっては沿線市の連携に努めます。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 雪国体験ツアー、田舎体験ツアー など	住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政	短期	○
	イ) 広域イベントの誘致 上越地方を開催地として、県内や北信越、全国を対象とするスポーツ大会やイベントの誘致に努めます。	企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政	中期	
	ウ) 合宿の誘致 上越地方を会場としたスポーツ合宿や勉強合宿の誘致に努めます。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 冬のスキー合宿、夏の臨海学校の普及 ○ 高原地域でのトレーニング合宿 など	企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政	中期	
④ まちの情報の発信	ア) 情報の発信 上越地方に興味を持っていただけるよう、また、適切な情報を提供できるよう、メディアなどを活用し情報の発信に努めます。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 情報のホームページへの掲載や情報誌の発行 ○ 観光案内所やインフォメーションセンターの設置 ○ 首都圏での宣伝活動 ○ 上越地方なんでもランキングの公表 など	NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政	短期	◎
	イ) 観光ガイドや沿線マップ、時刻表などの発行 観光客が、鉄道などの公共交通機関を利用して、効率的に観光資源を回れるよう、観光ガイドや沿線マップ、時刻表の発行に努めます。	企業・団体 鉄道事業者 行政	短期	○
	ウ) 車体広告や車内広告の活用 まちなかの広告塔として、車体や車内、駅舎への広告の掲載を検討します。 広告が話題となり、利用者の増加や、広告料としての収入確保も期待できます。	企業・団体 鉄道事業者	中期	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>エ) 駅名や車両への命名</p> <p>駅名や車両に命名権を設定し、まちの情報発信に努めます。</p> <p>スポンサーである企業や団体の認知度向上や広告料としての収入確保も期待できます。</p>	<p>企業・団体 鉄道事業者</p>	<p>中期</p>	
<p>⑤ 人口増加の取組の推進</p>	<p>ア) 人口増加の取組の推進</p> <p>上越地方の鉄道利用者の対象者数を増加させるため、人口増加の取組を推進します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 若年人口の流出防止 ○ 定住の促進、2 地域居住の促進 など 	<p>行政</p>	<p>長期</p>	



(4) 利用しやすい鉄道づくり

項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
① 利便性の高い輸送サービスの提供	<p>ア) 利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定</p> <p>乗りたいときに列車が運行されているよう、利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定を検討します。</p> <p>また、新幹線や他社の列車、路線バス、佐渡カーフェリーとの接続性を考慮した使いやすいダイヤの設定を検討します。</p> <p>さらに、会議や催事を開催する際には、鉄道などの公共交通機関のダイヤに合わせた開催時間の設定に努めることを検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 通勤・通学時間帯に配慮したダイヤの設定 ○ 週末や忘年会シーズン時の終電の遅発 ○ イベント開催時の臨時列車の運行 ○ 30分おきの等間隔運行 など 	企業・団体 鉄道事業者 行政	中期	◎
	<p>イ) 優等列車や快速列車の維持・存続への取組</p> <p>県内の中越地方や下越地方、隣接県の長野県や富山県、隣接県を通して中京圏、関西圏との速達性の確保のため、JRと協議の上、現行の“北越”のような優等列車や“くびき野”のような快速列車の維持・存続に取り組みます。</p> <p>※ 優等列車の運行には、一定の利用者の確保が必要です。そのため地元経済界などによるビジネス目的での鉄道利用の促進を図る取組が望まれます。</p>	鉄道事業者 交通事業者 行政	短期	◎
	<p>ウ) サイクルトレインの運行</p> <p>鉄道を降りた後の利便性を確保するため、列車内への自転車の持込を可能とするサイクルトレインの運行を前向きに検討します。</p>	鉄道事業者	中期	◎
	<p>エ) 他社の列車等との接続性の向上</p> <p>乗継時間を解消するため、相互直通運転※の実施、新幹線や他社の列車、路線バスとの接続性の向上を検討します。</p> <p>※ 相互直通運転：複数の鉄道会社線を跨ぐ旅客需要に応えるため、複数の鉄道会社が相互に相手会社の路線に電車を乗り入れ、直通運転をすること</p>	鉄道事業者 交通事業者	中期	○



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	オ) レンタサイクルの設置 駅周辺での観光や買い物などの利便性を確保するために、駅に気軽に使えるレンタサイクル、高齢者向けの手押し車やショッピングカートを設置することを検討します。	企業・団体 鉄道事業者 行政	中期	
	カ) レンタカーの設置 駅から観光地をスムーズに回っていただくため、レンタカー会社と連携し、主要駅にレンタカーを設置したり、主要駅からレンタカーを利用したりできるよう検討します。	企業・団体 鉄道事業者	中期	
	キ) ICカードの導入 鉄道運賃の支払いの簡素化を図るとともに、バスやタクシーなどの他交通機関の支払いや、商店街での買い物にも使用できるICカードの導入を検討します。	企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政	長期	
② 快適な輸送サービスの提供	ア) 駅舎等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化 老若男女や障害者など誰でも快適に利用できる鉄道とするため、駅舎や車両のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を検討します。 『考えてみましょう!! 例えば…』 ○ 低床車両の導入、車両と乗り場の段差の解消、高架橋の解消、エレベーター・エスカレーターの設置、わかりやすい案内表示 など	鉄道事業者 行政	長期	○
	イ) 着席の確保 利用者ニーズにあわせ、着席が確保できる連結車両数での運行を検討します。	鉄道事業者	中期	
	ウ) アテンダントの導入 子どもや高齢者などの乗降補助、さらに地域住民だけでなく国内外の旅行者に対する観光案内や地域案内により接客サービスを向上するため、アテンダント（接客乗務員）の導入を検討します。 また、アテンダントを「鉄道コンシェルジュ（総合世話係）」などと命名し、話題性の提供も検討します。	鉄道事業者	中期	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
	<p>エ) 通院者向けサービスの充実</p> <p>鉄道を利用して通院される利用者に対し、通院向けサービスの充実を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 駐車場の確保、優先席の確保、通院割引回数券の販売、アテンダントによる乗降介助 など 	鉄道事業者	中期	
<p>③ 魅力ある輸送サービスの提供</p>	<p>ア) イベント列車の運行</p> <p>地域特性や季節性に配慮した、利用者が楽しめるイベント列車の運行を検討します。</p> <p>また、会議や旅行、宴会などに利用できる貸切列車の運行や鉄道と道路を走れるデュアル・モード・ビークル（DMV）の導入を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 列車内で宴会するビール列車、みんなで行く初詣列車、こどもの日特別列車、きれいなイルミネーションとサンタが乗っているクリスマス列車 など 	鉄道事業者	中期	○
	<p>イ) 駅舎や車両デザインの工夫</p> <p>地域特性にあった駅舎や車両デザイン、季節にあわせた駅舎や車両の飾り付けなど、利用者が楽しめるデザインの工夫を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ レトロ調、戦国調の車両デザイン ○ お正月、節分、ひな祭り、こどもの日、七夕、クリスマスの飾り付け など 	鉄道事業者 行政	中期	
	<p>ウ) 車内サービスの充実</p> <p>車内で、オリジナルグッズや通勤・通学者向け日用品の販売を検討します。</p> <p>また、車掌やアテンダントによる沿線の観光案内や地域案内を検討します。</p>	鉄道事業者	中期	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
<p>④ 魅力と賑わいのある駅づくり</p>	<p>ア) 駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催</p> <p>駅舎や駅舎周辺で、鉄道利用者だけでなく、周辺住民が楽しめるイベントの開催を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <p>○ 地域の特産品フェア、夏の盆踊り大会、秋の収穫祭、駅構内コンサート、鉄道の歴史写真展など</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>イ) 空きスペースの有効活用、機能の追加</p> <p>駅舎の空きスペースを、NPO や企業・団体の事務所に賃貸するとともに駅の管理業務を委託することを検討します。</p> <p>また、休憩所や学習スペースの設置、需要に合わせてコインロッカーや冷蔵機能付きのコインロッカーの設置を検討します。</p> <p>さらには、家庭でいらなくなった書籍での貸し文庫や“ゆずります”“探しています”などの伝言板の設置を検討します。</p>	<p>NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>ウ) 公共施設や商業施設の併設</p> <p>駅舎に、集会施設や出張所、図書館などの公共施設の併設を検討します。</p> <p>また、駅舎に産直市場やコンビニ、飲食店などの商業施設の併設を検討します。</p>	<p>企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>長期</p>	
<p>⑤ リーズナブルな価格での輸送サービスの提供</p>	<p>ア) 乗車券の工夫</p> <p>お得感があり魅力的な乗車券の発行やわかりやすい運賃設定を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <p>○ 普通乗車券：他社線との運賃の乗継割引、50円単位や100円単位の運賃設定、高齢者や児童・生徒を対象とした割引乗車券</p> <p>○ 企画乗車券：フリー乗車券、観光施設と鉄道のセット乗車券、バスなどの他交通機関との共通乗車券</p> <p>○ 定期券：定期運賃の割引率の向上、懸賞付き定期券、シルバー割引定期券、他交通機関との共通定期券、利用者を特定しない無記名定期券</p> <p>○ 回数券：区間回数券、金額回数券 など</p>	<p>企業・団体 鉄道事業者 交通事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>◎</p>



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
<p>⑥ 利用促進策・販売促進策の実施</p>	<p>ア) 地域との連携</p> <p>祭りや花火大会などのイベント開催時に割引切符を販売するなど、鉄道の利用促進と交通渋滞の緩和、イベント集客が図れるよう、地域イベントとの連携を検討します。</p> <p>また、商店街と連携し、鉄道の利用客にコーヒーや粗品のサービス、値引きなど、鉄道の利用促進と地域の活性化が図れるよう、地域との連携を検討します。</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>◎</p>
	<p>イ) 鉄道を利用するイベントの開催</p> <p>鉄道に乗ること自体を目的とするイベントや、鉄道を利用しながら楽しむイベントの開催を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 列車内でのコンサートや寄席 ○ 沿線スタンプラリー、鉄道&ウォークラリー ○ 沿線フォトコンテスト ○ 列車で行く沿線新発見ツアーや温泉旅行など 	<p>NPO 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>ウ) 住民参加の企画会議の開催</p> <p>鉄道の利用促進や物販の販売促進を検討する場として、住民、NPO、企業・団体、鉄道事業者などが集まり議論する企画会議の開催を検討します。</p>	<p>住民 NPO 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>
	<p>エ) リピーターへのサービスの付与</p> <p>鉄道を利用するリピーターを増やすために、リピーター向けのサービス付与を検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 乗車距離に応じたポイント付与、ポイントとオリジナルグッズや商店街商品券との交換 ○ 年間定期券の購入年数に応じた割引率向上、定期購入10周年記念サービス など 	<p>鉄道事業者</p>	<p>中期</p>	



項目	具体的な取組、その内容等	実施主体	実施時期	優先順位
⑦ 話題づくり	<p>ア) 話題づくり</p> <p>沿線住民だけでなく県内外の人々に広く興味を持っていただけるよう、様々な話題づくりを検討します。</p> <p>『考えてみましょう!! 例えば…』</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 魅力的な駅長：動物の駅長や有名人の駅長就任 ○ イベント：並行在来線の活性化に貢献した個人や団体・動物の表彰、S L 運行など鉄道ファンむけのイベント、鉄道関連施設にアート作品を展示する「線路の芸術祭」（トレイン・アート・トリエンナーレ）などの開催 ○ アナウンス：有名人によるアナウンスやアナウンスに方言の使用 ○ 制服：地域特性を生かした独特の制服の採用 ○ 駅名・列車名：学業成就の駅 春日山駅などの願掛け風な名称。幸福号列車にて訪れた駅での願掛けが叶うという伝説づくり など 	<p>住民 N P O 企業・団体 鉄道事業者 行政</p>	<p>中期</p>	<p>○</p>



（参考）アクションプラン（行動計画）一覧表①

アクション名	実施主体					実施時期			優先順位	
	住民	NPO	企業・団体	鉄道事業者	交通事業者	行政	短期	中期		長期
(1)-①-ア) 新駅の設置の検討				○		○			○	○
(1)-②-ア) 駅周辺への公共施設の整備						○		○		○
(1)-②-イ) パークアンドライド用駐車場や駐輪場の整備				○		○		○		○
(1)-②-ウ) 駅周辺への商業施設の誘致			○			○			○	
(1)-②-エ) 駅前ターミナルやアクセス（接続）道路の整備					○	○			○	
(1)-③-ア) フィーダー輸送となる交通手段の充実					○	○	○			◎
(1)-③-イ) バスとの連携強化				○	○	○	○			○
(1)-④-ア) 商店街の魅力アップ	○	○	○			○	○			○
(1)-④-イ) 集客イベントの開催	○	○	○			○	○			○
(1)-④-ウ) 事務所や店舗の誘致		○	○			○		○		
(1)-④-エ) まちなか居住の推進	○		○			○		○		
(2)-①-ア) 鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催		○		○		○				◎
(2)-①-イ) 意識啓発のための広報の実施		○		○		○				◎
(2)-①-ウ) 並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発	○			○		○	○			○
(2)-①-エ) 鉄道学習や利用機会の充実	○	○		○		○		○		
(2)-②-ア) 住民を中心とした支援団体への参加	○	○	○	○		○	○			◎
(2)-②-イ) ファンクラブやサポートクラブの設置		○		○		○		○		◎
(2)-②-ウ) ボランティア活動の促進	○	○	○					○		○
(2)-③-ア) 通勤での鉄道利用の促進	○		○	○		○	○			◎
(2)-③-イ) 日常生活での鉄道利用の促進	○		○	○				○		○
(2)-③-ウ) ビジネスでの鉄道利用の促進			○	○		○		○		○
(2)-④-ア) 経営支援のための鉄道利用の促進	○	○	○	○		○		○		◎
(2)-④-イ) 出資・寄付等	○	○	○					○		○
(2)-④-ウ) 鉄道事業者のグッズの購入	○							○		
(3)-①-ア) 名所づくり	○	○	○			○		○		○
(3)-①-イ) 名物づくり	○	○	○			○		○		○
(3)-①-ウ) 観光ガイドの配置	○	○				○		○		
(3)-②-ア) 観光イベントの充実、新規開催	○	○	○	○	○	○	○			◎
(3)-②-イ) 県境を越えた観光の連携			○	○		○		○		
(3)-③-ア) 交流イベントの充実、新規開催	○	○	○	○	○	○	○			○

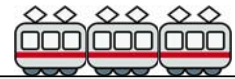


アクション名		実施主体					実施時期			優先順位	
		住民	NPO	企業・団体	鉄道事業者	交通事業者	行政	短期	中期		長期
(3)-③-イ	広域イベントの誘致			○	○	○	○		○		
(3)-③-ウ	合宿の誘致			○	○	○	○		○		
(3)-④-ア	情報の発信		○	○	○		○				◎
(3)-④-イ	観光ガイドや沿線マップ、時刻表などの発行			○	○		○				○
(3)-④-ウ	車体広告や車内広告の活用			○	○				○		
(3)-④-エ	駅舎や車両への命名			○	○				○		
(3)-⑤-ア	人口増加の取組の推進						○			○	
(4)-①-ア	利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定			○	○		○		○		◎
(4)-①-イ	優等列車や快速列車の維持・存続への取組				○	○	○				◎
(4)-①-ウ	サイクルトレインの運行				○				○		◎
(4)-①-エ	他社の列車等との接続性の向上				○	○			○		○
(4)-①-オ	レンタサイクルの設置			○	○		○		○		
(4)-①-カ	レンタカーの設置			○	○				○		
(4)-①-キ	ICカードの導入			○	○	○	○			○	
(4)-②-ア	駅舎等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化				○		○			○	○
(4)-②-イ	着席の確保				○				○		
(4)-②-ウ	アテンダントの導入				○				○		
(4)-②-エ	通院者向けサービスの充実				○				○		
(4)-③-ア	イベント列車の運行				○				○		○
(4)-③-イ	駅舎や車両デザインの工夫				○		○		○		
(4)-③-ウ	車内サービスの充実				○				○		
(4)-④-ア	駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催	○	○	○	○		○		○		○
(4)-④-イ	空きスペースの有効活用、機能の追加		○	○	○		○		○		○
(4)-④-ウ	公共施設や商業施設の併設			○	○		○			○	
(4)-⑤-ア	乗車券の工夫			○	○	○	○		○		◎
(4)-⑥-ア	地域との連携	○	○	○	○		○		○		◎
(4)-⑥-イ	鉄道を利用するイベントの開催		○		○		○		○		○
(4)-⑥-ウ	住民参加の企画会議の開催	○	○	○	○		○		○		○
(4)-⑥-エ	リピーターへのサービスの付与				○				○		
(4)-⑦-ア	話題づくり	○	○	○	○		○		○		○



（参考）アクションプラン（行動計画）一覧表②（実施主体・実施時期別の一覧表）

実施時期	住民	NPO	企業・団体
短期	<ul style="list-style-type: none"> ◎住民を中心とした支援団体への参加 ◎通勤での鉄道利用の促進 ◎観光イベントの充実、新規開催 ○商店街の魅力アップ ○集客イベントの開催 ○並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発 ○交流イベントの充実、新規開催 	<ul style="list-style-type: none"> ◎鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催 ◎住民を中心とした支援団体への参加 ◎意識啓発のための広報の実施 ◎観光イベントの充実、新規開催 ◎情報の発信 ○商店街の魅力アップ ○集客イベントの開催 ○交流イベントの充実、新規開催 	<ul style="list-style-type: none"> ◎住民を中心とした支援団体への参加 ◎通勤での鉄道利用の促進 ◎観光イベントの充実、新規開催 ◎情報の発信 ○商店街の魅力アップ ○集客イベントの開催 ○交流イベントの充実、新規開催 ○観光ガイドや沿線マップ、時刻表などの発行
中期	<ul style="list-style-type: none"> ◎経営支援のための鉄道利用の促進 ◎地域との連携 ○ボランティア活動の促進 ○日常生活での鉄道利用の促進 ○出資・寄付等 ○名所づくり ○名物づくり ○駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催 ○住民参加の企画会議の開催 ○話題づくり <ul style="list-style-type: none"> ・まちなか居住の推進 ・鉄道学習や利用機会の充実 ・鉄道事業者のグッズの購入 ・観光ガイドの配置 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ファンクラブやサポートクラブの設置 ◎経営支援のための鉄道利用の促進 ◎地域との連携 ○ボランティア活動の促進 ○出資・寄付等 ○名所づくり ○名物づくり ○駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催 ○空きスペースの有効活用、機能の追加 ○鉄道を利用するイベントの開催 ○住民参加の企画会議の開催 ○話題づくり <ul style="list-style-type: none"> ・事務所や店舗の誘致 ・鉄道学習や利用機会の充実 ・観光ガイドの配置 	<ul style="list-style-type: none"> ◎経営支援のための鉄道利用の促進 ◎利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定 ◎乗車券の工夫 ◎地域との連携 ○ボランティア活動の促進 ○日常生活での鉄道利用の促進 ○ビジネスでの鉄道利用の促進 ○出資・寄付等 ○名所づくり ○名物づくり ○駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催 ○空きスペースの有効活用、機能の追加 ○住民参加の企画会議の開催 ○話題づくり <ul style="list-style-type: none"> ・事務所や店舗の誘致 ・まちなか居住の推進 ・県境を越えた観光の連携 ・広域イベントの誘致 ・合宿の誘致 ・車体広告や車内広告の活用 ・駅舎や車両への命名 ・レンタサイクルの設置 ・レンタカーの設置
長期			<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺への商業施設の誘致 ・ICカードの導入 ・公共施設や商業施設の併設



実施時期	鉄道事業者	交通事業者	行政
短期	<ul style="list-style-type: none"> ◎鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催 ◎意識啓発のための広報の実施 ◎住民を中心とした支援団体への参加 ◎通勤での鉄道利用の促進 ◎観光イベントの充実、新規開催 ◎情報の発信 ◎優等列車や快速列車の維持・存続への取組 ○バスとの連携強化 ○並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発 ○交流イベントの充実、新規開催 ○観光ガイドや沿線マップ、時刻表などの発行 	<ul style="list-style-type: none"> ◎フィーダー輸送となる交通機関の充実 ◎観光イベントの充実、新規開催 ◎優等列車や快速列車の維持・存続への取組 ○バスとの連携強化 ○交流イベントの充実、新規開催 	<ul style="list-style-type: none"> ◎フィーダー輸送となる交通機関の充実 ◎鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催 ◎意識啓発のための広報の実施 ◎住民を中心とした支援団体への参加 ◎通勤での鉄道利用の促進 ◎観光イベントの充実、新規開催 ◎情報の発信 ◎優等列車や快速列車の維持・存続への取組 ○バスとの連携強化 ○商店街の魅力アップ ○集客イベントの開催 ○並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発 ○交流イベントの充実、新規開催 ○観光ガイドや沿線マップ、時刻表などの発行
中期	<ul style="list-style-type: none"> ◎ファンクラブやサポートクラブの設置 ◎経営支援のための鉄道利用の促進 ◎利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定 ◎サイクルトレインの運行 ◎乗車券の工夫 ◎地域との連携 ○パークアンドライド用駐車場や駐輪場の整備 ○日常生活での鉄道利用の促進 ○ビジネスでの鉄道利用の促進 ○他社の列車等との接続性の向上 ○イベント列車の運行 ○駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催 ○空きスペースの有効活用、機能の追加 ○鉄道を利用するイベントの開催 ○住民参加の企画会議の開催 ○話題づくり <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道学習や利用機会の充実 ・県境を越えた観光の連携 ・広域イベントの誘致 ・合宿の誘致 ・車体広告や車内広告の活用 ・駅舎や車両への命名 ・レンタサイクルの設置 ・レンタカーの設置 ・着席の確保 ・アテンダントの導入 ・通院者向けサービスの充実 ・駅舎や車両デザインの工夫 ・車内サービスの充実 ・リピーターへのサービスの付与 	<ul style="list-style-type: none"> ◎乗車券の工夫 ○他社の列車等との接続性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・広域イベントの誘致 ・合宿の誘致 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ファンクラブやサポートクラブの設置 ◎経営支援のための鉄道利用の促進 ◎利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定 ◎乗車券の工夫 ◎地域との連携 ○駅周辺への公共施設の整備 ○パークアンドライド用駐車場や駐輪場の整備 ○ビジネスでの鉄道利用の促進 ○名所づくり ○名物づくり ○駅舎及び駅舎周辺でのイベントの開催 ○空きスペースの有効活用、機能の追加 ○鉄道を利用するイベントの開催 ○住民参加の企画会議の開催 ○話題づくり <ul style="list-style-type: none"> ・事務所や店舗の誘致 ・まちなか居住の推進 ・鉄道学習や利用機会の充実 ・観光ガイドの配置 ・県境を越えた観光の連携 ・広域イベントの誘致 ・合宿の誘致 ・レンタサイクルの設置 ・駅舎や車両デザインの工夫
長期	<ul style="list-style-type: none"> ○新駅の設置の検討 ○駅舎等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化 <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードの導入 ○公共施設や商業施設の併設 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前ターミナルやアクセス（接続）道路の整備 ・ICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ○新駅の設置の検討 ○駅舎等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前ターミナルやアクセス（接続）道路の整備 ・人口増加の取組の推進 ・ICカードの導入 ○公共施設や商業施設の併設



3 ビジョンの推進体制

ビジョンの推進には、並行在来線の開業前の早い段階から、実施主体や関係者などが自らの役割を認識し、積極的にアクションプランに取り組んでいくことが必要となります。

また、効率的・効果的にアクションプランに取り組み、ビジョンの目標を達成するためには、推進体制を確立し、P D C Aサイクルに基づく進捗管理を実施していくことも必要になってきます。

ここでは、住民、N P O、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者の“役割 “とビジョンの” 推進体制 “について説明します。

(1) 関係者の役割

ビジョンの推進に向け、住民、N P O、企業・団体、鉄道事業者、行政などの関係者に求められる役割は、次のとおりと考えられます。

主 体	役 割
住 民	<p>利用者の増加が鉄道事業者の収入増に結びつくことから、積極的に並行在来線を利用するとともに、鉄道は地域の宝物であり、これからも守っていこうと思う「マイレール・マイステーション意識」を持ちながら、様々な利用促進の取組に参画すること、また、並行在来線をサポートする住民団体、まちづくり団体などへの積極的な参加・協力が期待されます。</p>
N P O	<p>地域に密着して活動するN P Oには、イベントの開催や話題づくりなど、実施主体として並行在来線を利活用したまちづくりや地域活性化に取り組むことや、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体の中心となることが期待されます。なお、ここでのN P Oには、各種協議会や組合、住民団体などを含みます。</p>
企業・団体	<p>地域貢献・環境問題に取り組む企業・団体として、通勤や営業の交通手段を、二酸化炭素（C02）排出量の少ない鉄道に転換するため、ノーマイカーデーの取組などに積極的に参加・協力することが期待されます。</p>



主 体	役 割
鉄道事業者	<p>並行在来線は通勤・通学、通院や買い物など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関として、また、地域の暮らしと経済を支える鉄道として、その役割を果たすため、地域に愛され、住民に利用される鉄道にすることが必要です。</p> <p>そのため、利用者の利便性の確保・改善など利用しやすい鉄道づくりや、各種イベント列車の運行など魅力的な輸送サービスの提供に努めるとともに、利用者である住民とのコミュニケーションを大切にし、鉄道の役割について、住民からの理解と共感を得ながら、協働関係を築いていく地道な取組が期待されます。</p>
行 政	<p>鉄道事業者への出資や財政的な支援とともに、住民・利用者のニーズに応じた駅周辺の駐車場や公共施設の整備などの鉄道を利活用したまちづくりに、積極的に取り組みます。</p> <p>また、並行在来線を利用して上越地方を訪れていただけるよう、観光交流イベントの開催などに、観光団体や住民と連携して取り組みます。</p> <p>さらには、マイレール意識の醸成や、並行在来線をサポートする住民団体の創設に向け、鉄道事業者と連携した、積極的な普及啓発活動に取り組みます。</p> <p>なお、並行在来線の開業前から、現在の鉄道事業者であるJRと協力して、積極的に利用促進に取り組みます。</p>

関係者がそれぞれの役割を自覚しつつ、お互いにパートナーシップを築いて、連携・協働して取り組むことによって、それぞれの特色を生かし、相乗効果をあげることが期待できます。



(2) 推進体制の整備

効率的・効果的にアクションプランに取り組み、ビジョンの目標を達成するための推進体制として、次の団体の設立に取り組みます。

① 行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体

並行在来線のサポーターの中心となる団体として、県と沿線市が中心となって、商工会議所、青年会議所、観光協会、交通事業者などに働きかけ、鉄道とまちの共生に取り組む団体を設立します。

この団体は、アクションプランの実現を積極的に進めるとともに、その進捗管理や、他の推進組織とのネットワーク作り、連絡調整の役割も期待されます。

【主な活動】

- 住民のマイレール意識の醸成
- 鉄道と共生するまちづくりの推進
- 並行在来線へのサポート活動や利用促進活動
- 交流拡大に向けた魅力的な地域情報の発信 など

② 住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体

鉄道とまちの共生に取り組み、並行在来線や鉄道事業者をサポートする団体として、マイレール意識を持った住民やNPOを中心に、学生や買い物客などの利用者、商店街組合などが参加する団体の設立が望まれます。

この団体は、住民や利用者の目線で鉄道の役割や意義を考え、鉄道を楽しみながら、並行在来線のサポーターとして、様々なシンポジウム、フォーラム、ワークショップ、勉強会、意見交換会などを積極的に開催することが期待されます。

【主な活動】

- 地域住民を対象とした勉強会・意見交換会・ワークショップの開催
- 並行在来線の必要性や対応策をテーマとしたフォーラムなどの開催
- マイレール意識の醸成を図る様々な取組
- 鉄道と共生するまちづくりに関する意識啓発の取組
- 並行在来線への支援や利用促進に向けたイベントなどの開催
- 全国の鉄道愛好支援団体との交流 など



③ 並行在来線のファンクラブの設立

並行在来線を愛する利用者や住民、地元企業などが会員の中心となって構成されるファンクラブの設立が望まれます。ファンクラブの活動によって、鉄道利用者がますます増加し、同時に、マイレール意識の向上も期待されます。

ファンクラブは、会費収入により、会報の発行、鉄道ファンの集いなどの各種事業を実施し、鉄道事業者と利用者を結ぶ絆を深めることが期待されます。また、鉄道事業者からは、会員に、1日フリー乗車券や、各種割引などの特典を付与することが考えられます。

(3) 推進体制の役割

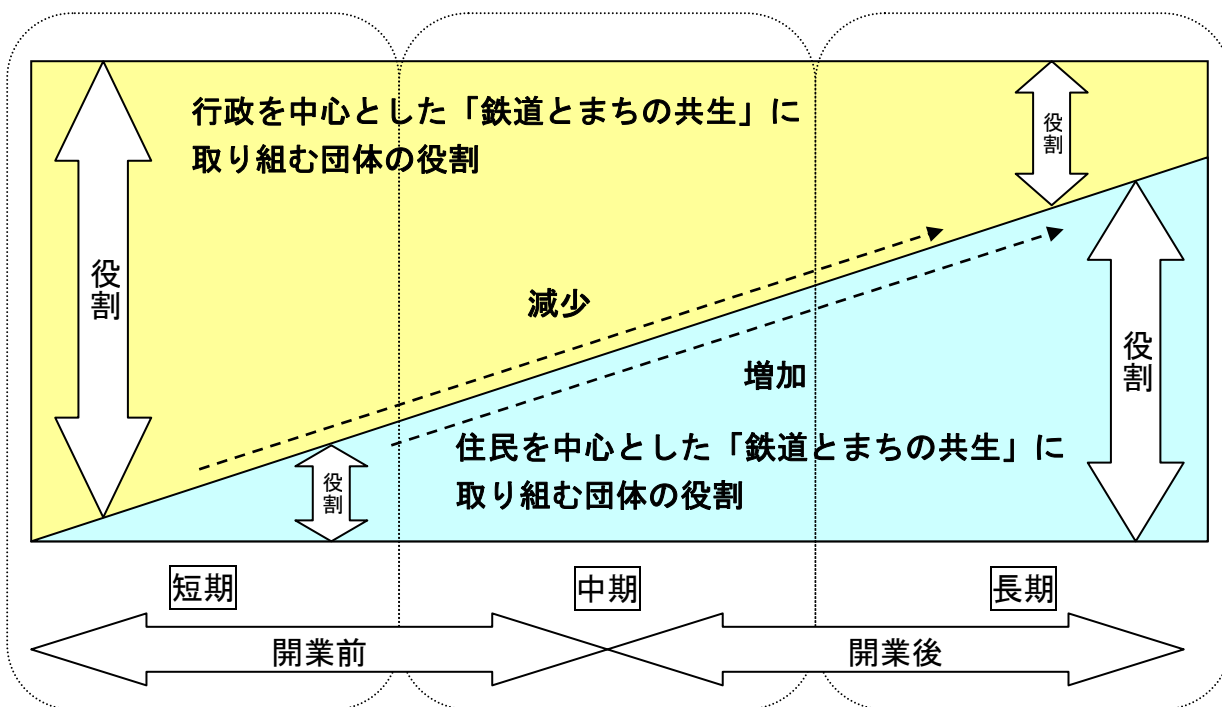
住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が存在しない上越地方においては、開業前の早い段階から行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が中心となって、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体を設立・育成し、両者が連携して、マイレール意識の醸成や利用促進に取り組むことが必要となります。

また、開業が近くなり、住民を中心とした団体が成長した際には、行政を中心とした団体に代わり、住民を中心とした団体が中心となって、鉄道事業者をあわせた3者が連携し、さらなる活動に取り組むことが必要となります。

なお、行政を中心とした団体と住民を中心とした団体の役割と時間の関係は次のとおり考えられます。



<各団体の役割と時間の関係>



(4) 各関係主体との連携

① まちづくり協議会、中心市街地活性化協議会などとの連携

中心市街地は駅を中心に形成されているため、まちづくり協議会、中心市街地活性化協議会、商店街組合などがそれぞれの目的に主体的に取り組む一方、行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体や、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体、鉄道事業者などとの連携により、並行在来線の利用促進と、中心市街地の活性化の相乗効果を目指すことが重要となります。

この連携には、次のような取組が期待されます。

- 定期券利用者への商店街割引特典
- 商店街イベントの際、鉄道を利用した参加者への特典
- 商店街のイベントにあわせた臨時列車の運行

② 学校、企業などとの連携

自動車の普及が進み、鉄道を利用したことがない子どもの人数も増えている中、アクションプランの様々な取組を、行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体や、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体などが実施し、学校、企業などがこれに協力する形で、連携することが重要となります。



なお、学校やPTAについては、鉄道を利用した課外活動など鉄道に興味を持った子どもを育てる取組を実施すること、また、企業などについては、地域貢献の観点から、アクションプランの様々な取組に積極的に参加や協力することが望まれます。

(5) 各関係主体とのネットワーク形成＝サポーターネットワーク会議

各関係主体（行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体、並行在来線のファンクラブ、まちづくり協議会・中心市街地活性化協議会、鉄道事業者など）が、ネットワークを形成することによって、それぞれの活動に他との連携が図られ、相乗効果を生み、効果的に実施されることが期待されます。

このネットワークの形成にむけて、行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が関係者に呼びかけて、サポーターネットワーク会議を設立し、情報交換や意見交換をしたり、情報誌を発行したりすることが考えられます。

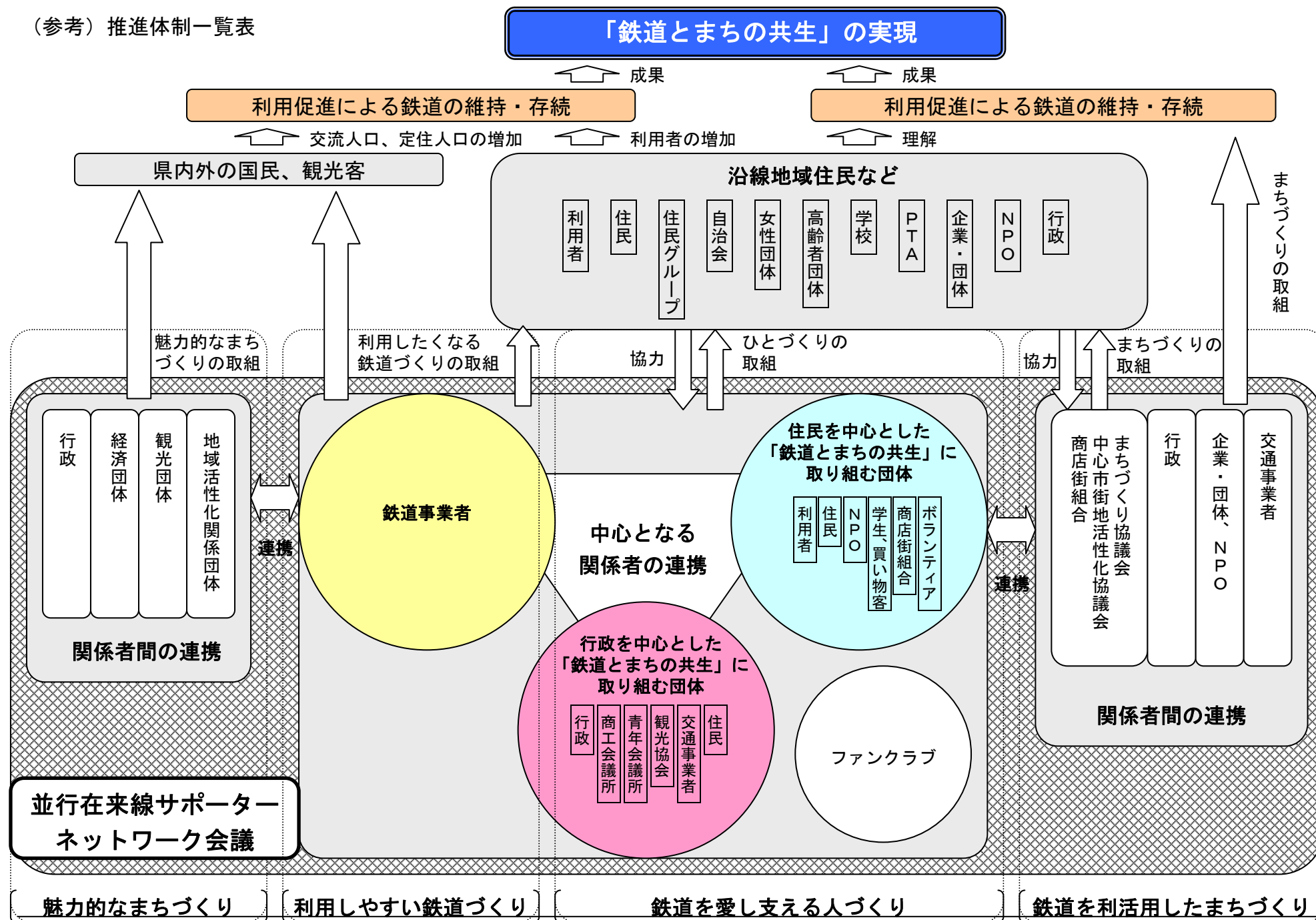
(6) ビジョンを推進するスキーム（仕組み）

このビジョンで提案する取組を推進するためには、各主体が実施する取組の時期とその進捗状況を把握し、積極的な取組をさらに働きかける役割を担う、ビジョンを推進していくための組織が必要です。

この推進組織としては、行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が考えられます。この団体が主体となって、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体及び鉄道事業者と連携し、各主体の取組状況、進捗状況、成果などを定期的に把握し、情報交換や意見交換を行いながら、現状と課題の認識を共有し、対応策を検討し、その対応策に沿って、関係者に働きかけるというスキーム（仕組み）が想定されます。



（参考）推進体制一覧表





4 収入確保の取組

並行在来線の維持・存続には莫大な費用がかかることから、鉄道事業者は、利用促進に取り組む以外に、運賃収入と同様の効果がある次のような“副業”に取り組むことを提案します。

○ 車体・車内広告、ネーミングライツ（命名権）※

- ・ 車体や車内への広告料収入
- ・ 駅舎や車両のネーミングライツの販売収入

※ ネーミングライツ：施設やキャラクターなどに対して名称をつけることのできる権利

○ 不動産業

- ・ 駅前駐車場や駅舎の空きスペースの賃貸収入
- ・ 不用となった不動産の売却収入 など

○ 旅行業

- ・ 主催旅行の企画・販売収入
- ・ 他社主催旅行の販売収入 など

○ 飲食業

- ・ 食堂やレストラン、居酒屋の営業 など

○ 物販業

- ・ お土産やキャラクターグッズ、日用品の販売 など

○ 製造業

- ・ キャラクターグッズや特産品の製造 など



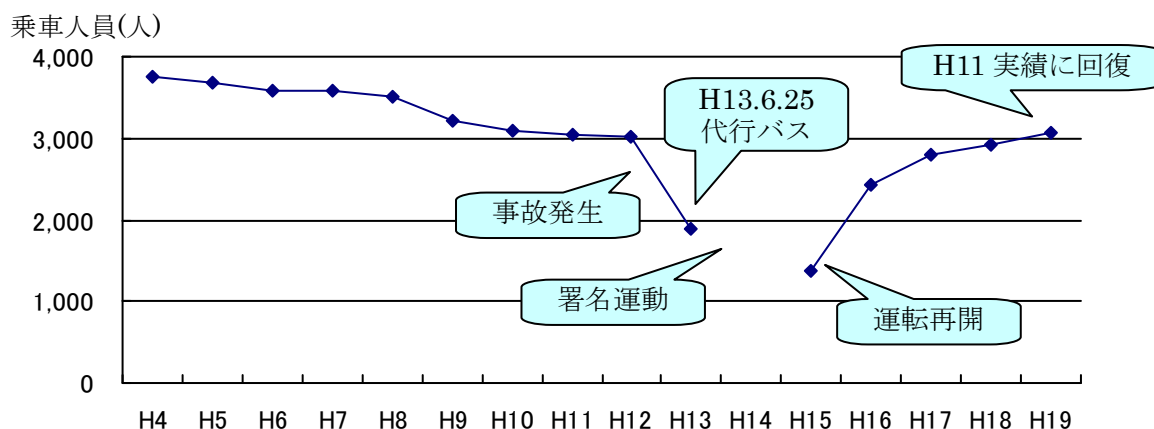
～ 参考とする先進事例 ～

(先進事例) えちぜん鉄道株式会社 (福井県)

1 経緯

平成4年2月	京福電鉄が越前本線(東古市～勝山間)及び永平寺線のバス転換計画発表
平成9年3月	福井県、沿線市町村が鉄道存続のために、京福越前線活性化協議会を設立し、行政支援や利用促進策を講じることで、京福電鉄と基本合意
平成12年12月17日	列車衝突事故発生(2月23日運転再開)
平成13年6月24日	2度目の列車事故発生
平成13年6月25日	越前本線全線で電車の運行が停止。バス代行
	【バス代行は定時制が確保できない】 【マイカー・家族による送迎へ転移】 【一般道の大渋滞】
平成13年7月14日	電車存続署名運動が始まる
平成13年9月6日	電車存続の署名簿 67,075 名分 県議会議長へ提出
平成13年10月19日	京福電鉄が「鉄道事業廃止届」を提出
平成13年11月24日	越前本線と三国芦原線を第三セクター方式で存続する方向で、知事と沿線9市町村が基本合意
平成14年9月17日	「えちぜん鉄道株式会社」設立
平成15年7月20日	福井～永平寺口、福井～西長田間運転再開
平成15年10月19日	全線運転再開

2 利用実績 (京福電鉄・えちぜん鉄道)



3 代行バス時の市民運動

(1) ふくい路面電車とまちづくりの会 (ROBA の会)

- ・ 設立経緯…福井市が路面電車を活かしたまちづくりフォーラム開催(H12)
フォーラム参加市民が取組を継続するため市民団体設立(H13.2)
- ・ 構 成 員…市・県職員、議員、学識経験者、会社員、学生など
- ・ 活動内容…マスコミを活用した住民へのアピール



他の NPO とともに「京福問題から福井の未来を考える市民連合」設立
県議会に対し費用負担、上下分離方式について要請

(2) 京福電車存続対策勝山市民会議

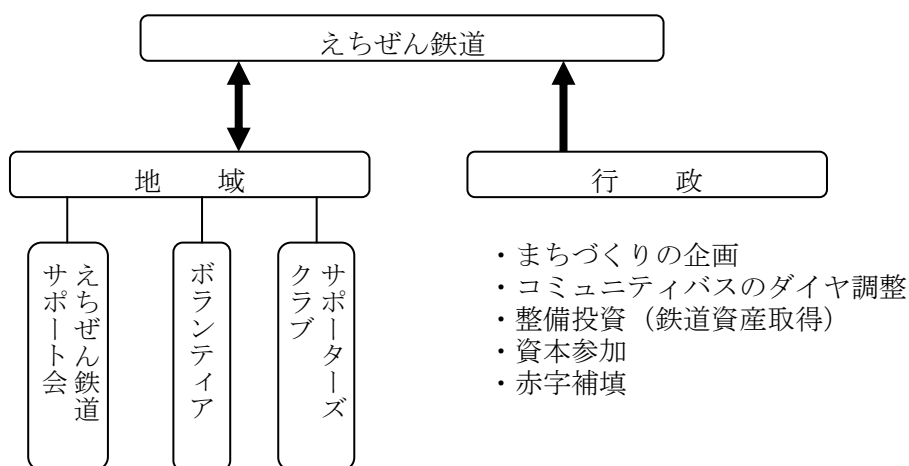
- ・活動内容…シンポジウムやイベント開催
 京福電車存続を求める署名活動
 他の沿線地域に運動の呼びかけ、運動の取りまとめ役

(3) 電車存続県民会議

- ・「京福問題から福井の未来を考える市民連合」と「市民会議」が連携し結成

4 現在の利用促進・支援体制

(1) 支援体制



(2) 地域の支援

ア) えちぜん鉄道サポート会 (各沿線市町村に設置)

構成：観光協会、教育関係、区長、自治会など

内容：住民に対する利用の呼び掛けや電車を使った一日旅行を企画

イ) ボランティア

構成：30 団体、1,041 名(H19 実績)

内容：駅周辺の清掃、美化活動等

ウ) サポーターズクラブ

構成：会員 3,403 名、電車ご利用会員 29,960 名(H19 実績)

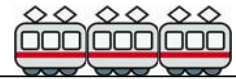
年会費：個人 1,000 円、ファミリー500 円/人、定期乗車券利用者は免除
 ゴールド会員(65 歳以上)500 円

特典：えちぜん鉄道の普通乗車券の運賃 1 割引(ゴールド会員 2 割引)

一日フリーきっぷ 10 回ご利用ごとに記念品を進呈

加盟店での食事や買い物の際、割引等のサービス

サポーターズクラブ会報誌の発送



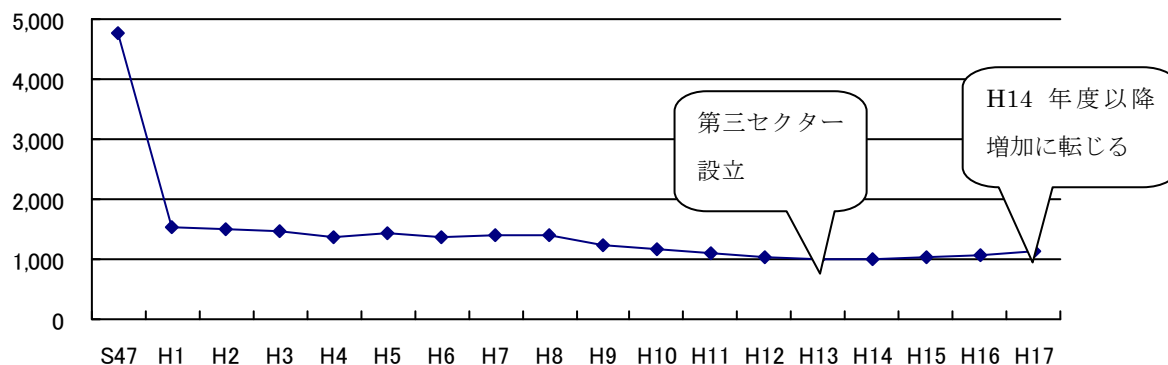
(先進事例) 万葉線株式会社 (富山県)

1 経緯

	加越能鉄道	行政	地域住民	RACDA 高岡
昭和 5 年	越中鉄道が開業 (西越ノ潟～新湊東口(現東新湊))			
昭和 25 年	加越能鉄道が発足			
昭和 46 年 9 月	伏木港線廃止で現行路線となる			
昭和 50 年		国の欠損補助適用		
昭和 51 年 9 月	庄川鉄橋一部流出時、撤退表明			
昭和 55 年 8 月		万葉線対策協議会設立(県・高岡市・新湊市・自治会・老人会)		
昭和 55 年 12 月	愛称を「万葉線」と命名			
平成 4 年	全国で国の欠損補助打ち切りの動き配線 or 近代化の決断を促す			
平成 5 年			万葉線を愛する会設立(対策協議会を支える市民団体)	
平成 7 年		近代化補助制度導入を促す(存続希望)		
平成 9 年		公共交通ビジョン策定委員会設立(万葉線の位置づけ)		
平成 10 年 2 月	正式撤退表明(バス代替案)	各種代替・運営方法を検討 第三セクターによる活用・存続案		
平成 10 年 4 月				RACDA 高岡設立
平成 11 年		将来需要予測・収支予測や改善策(万葉線経営改善計画調査検討会)		定例会(勉強会)スタート 万葉線再生計画案作成
平成 12 年 4 月		万葉線経営改善計画追加調査		
平成 12 年 5 月	第三セクター会社に出資拒否 時価による資産譲渡を主張 ↓ 譲渡価格譲歩(簿価+転売可能土地時価)	検討会より最終報告		
平成 12 年 6 月		万葉線問題談話会設立		
平成 12 年 9 月		万葉線問題談話会が高岡・新湊両市長に新しい第三セクターによる万葉線存続提言		
平成 12 年 12 月		両市議会・県議会 で第三セクターによる万葉線存続を了承		
平成 13 年 2 月	市民出資募集			
平成 13 年 3 月			市民募金活動 (H14.4 目標 1 億円を突破)	
平成 13 年 4 月	第三セクター万葉線株式会社設立			



2 利用実績（千人）



3 利用者サービスの改善

万葉線の利用者が増加している要因は、万葉線の利用者に対するサービスが向上したことがあげられる。万葉線は加越能鉄道時代から 15 分に 1 本の運転を維持していた。したがって飛躍的に利便性が向上したわけではない。利用者増加の主な要因は存続活動を通して市民に認知されたこと、わかりやすい運賃体系に移行したこと、「アイトラム」という新しい車両を導入したことなどによって注目を集めることになり、これまでの利便性が再認識されることとなった。

※ 第三セクター万葉線としての存続後、次のようなサービスが実現している。

- ① 低床型車両の導入
- ② ホームの嵩上げ
- ③ ホームの上屋整備
- ④ 待合室の改良
- ⑤ 5 段階の分かりやすい運賃改定
- ⑥ イベント列車
- ⑦ グッズ販売 など

4 行政と市民の連携

富山県及び高岡・射水の両市が、住民や市民団体と連携して万葉線の活性化に努めている。具体的には、以下の協議会や市民団体が存在している。

- ① 万葉線対策協議会
構成：高岡市、射水市、万葉線の他、商工会議所、沿線連合自治会、婦人会等で組織
活動内容：イベント時における万葉線利用料金の助成
- ② 万葉線を愛する会
構成：市民の他、幅広い愛好家・支援者で組織、事務局は高岡・射水の両市、万葉線㈱が担当しており、「行政主導型市民団体」としての役割
活動内容：利用者増加策として入会時に万葉線の回数券の配付
- ③ 路面電車と都市の未来を考える・高岡（通称 RACDA 高岡）
構成：まちづくりの観点から万葉線の存続を働きかけてきた市民団体
活動内容：万葉線に乗るイベント等で公共交通の存続に寄与する活動が展開されている。



～ 策定に当たって ～

1 地域活性化・交流委員会委員名簿

【学識経験者、地元経済団体、利用者・住民】 (敬称略、五十音順)

氏名	所属等
池田 喜一郎	新井商工会議所青年部 会長
大串 葉子	新潟大学経済学部 准教授
荻野 修	糸魚川商工会議所 専務理事
熊田 和子	高田地区中心市街地活性化協議会 委員
高橋 信雄	上越商工会議所 副会頭
遠間 和広	にいがた観光カリスマ 温泉ソムリエ家元
委員長 中出 文平	長岡技術科学大学環境・建設系 教授
山岸 一雄	糸魚川地区連合区長会 会長

【行政】

氏名	所属等
杉野 浩茂	新潟県交通政策局 副局長
今田 恒芳 (熊倉 昇 H22.3 まで)	新潟県上越地域振興局企画振興部長
井上 雄二	新潟県糸魚川地域振興局長・企画振興部長
竹田 淳三	上越市総合政策部長
深見 和之	糸魚川市産業部長
池田 弘	妙高市企画政策課長

2 地域活性化・交流委員会における先進事例の紹介

第1回 平成21年10月6日

講師：松原 光也 氏 RACDA高岡(路面電車と都市の未来を考える会・高岡)幹事
内容：講演：市民が支える万葉線の利用促進策について

第2回 平成21年11月17日

講師：鈴木 文彦 氏 交通ジャーナリスト
内容：鉄道の将来的な役割と地域活性化への活用について

第3回 平成22年1月19日

講師：嶋津 忠裕 氏 前肥薩おれんじ鉄道株式会社代表取締役社長
新潟県並行在来線開業準備協議会専門アドバイザー・経営委員会委員
内容：肥薩おれんじ鉄道における利用促進の取組などについて