

IX 鉄軌道が利用され続けるために大切なこと

1 資料の位置づけ

本資料は、第4回沖縄鉄軌道計画検討委員会（平成28年4月19日）において、「県民は鉄軌道に対して具体的なイメージを持つことができていないのではないか」とのご指摘を踏まえ、現在、主となっている自動車利用と比較するかたちで、鉄軌道の効果・影響を県民の皆さまにお伝えするものとして作成したものです。

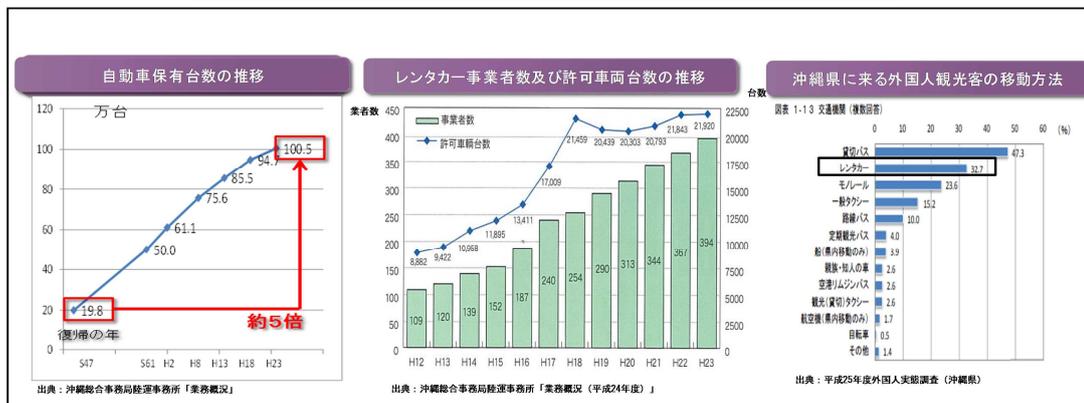
- ・わたしたちの暮らしにおいて、自動車やバスなどの移動手段は生活に欠かせないものです。
- ・特に、自動車は買い物や通勤に利用するなど便利さと手軽さゆえに、つつい頼ってしまいがすが、その結果、交通渋滞を引き起こすなど困ったことも少なくありません。
- ・一方、現在検討している鉄軌道は、定時性、速達性に優れた移動手段ですが、自宅から駅まで徒歩で移動しないと利用できない等、自動車利用にはなかった新たな負担も出てきます。
- ・また、鉄軌道を導入しても、県民の鉄軌道の利用が少なければ、存続のために私たちの税金が使われることになったり、最悪の場合、廃線になることもあります。
- ・鉄軌道の計画案づくりを進めるに当たっては、県民の皆さまが鉄軌道導入による影響や効果を理解していただいた上で計画案づくりに参画していただくことが重要です。
- ・本資料は鉄軌道導入がわたしたちの生活にどう影響を与えるのか、どんな効果が期待できるのかをイメージしていただくことを目的に作成しました。

2 自動車は便利な移動手段

- ・自動車のいいところ
 - ・出発地から目的地まで、好きな時間に好きな場所へ行ける
 - ・待ち時間が無い
 - ・大きな荷物も持ち運べる
 - ・プライバシーが守られる など



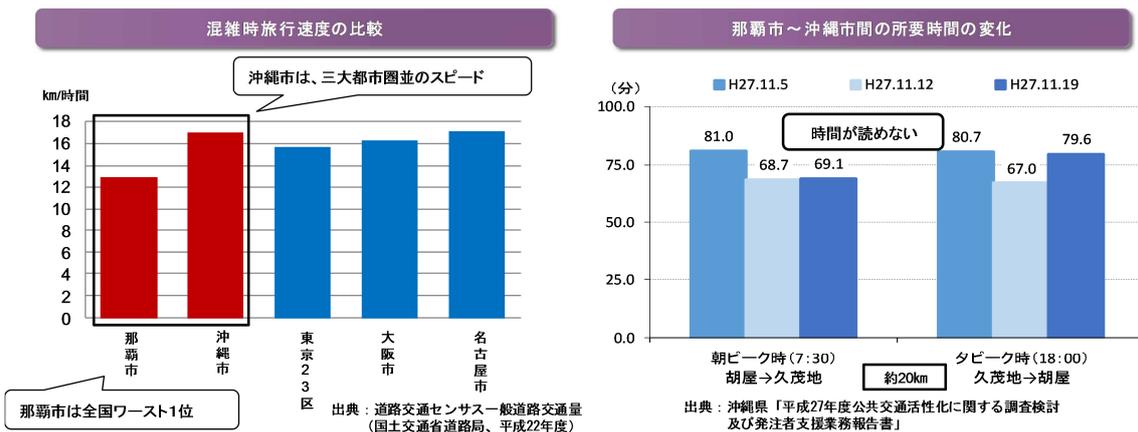
県民、観光客、多くの人が自動車を利用



3 自動車依存による影響

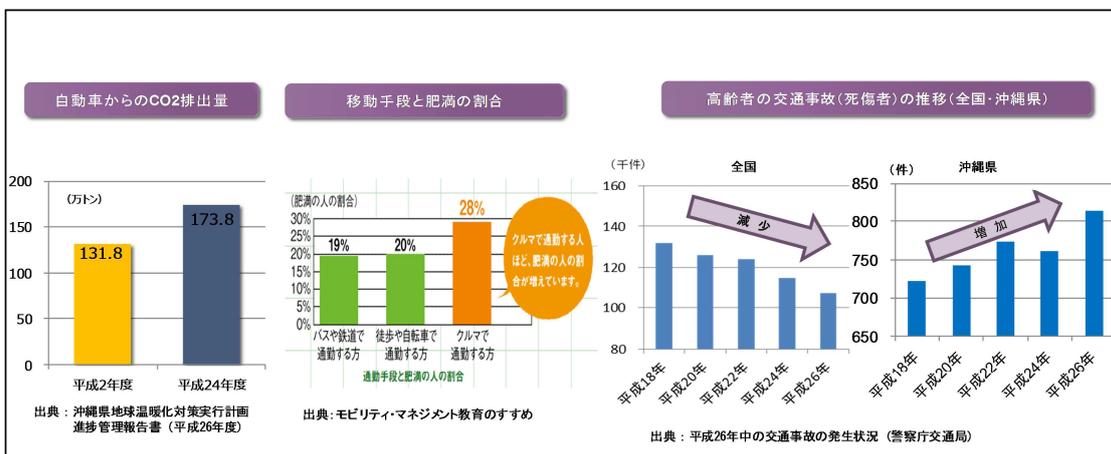
3-1 慢性的な交通渋滞

- ・過度に自動車に依存しているため、渋滞が慢性化し、那覇市は混雑時の車のスピードが全国ワースト1位（速達性の低下）
- ・渋滞のため、特に、ピーク時間帯では所要時間が変動し、時間が読めない（定時性の低下）



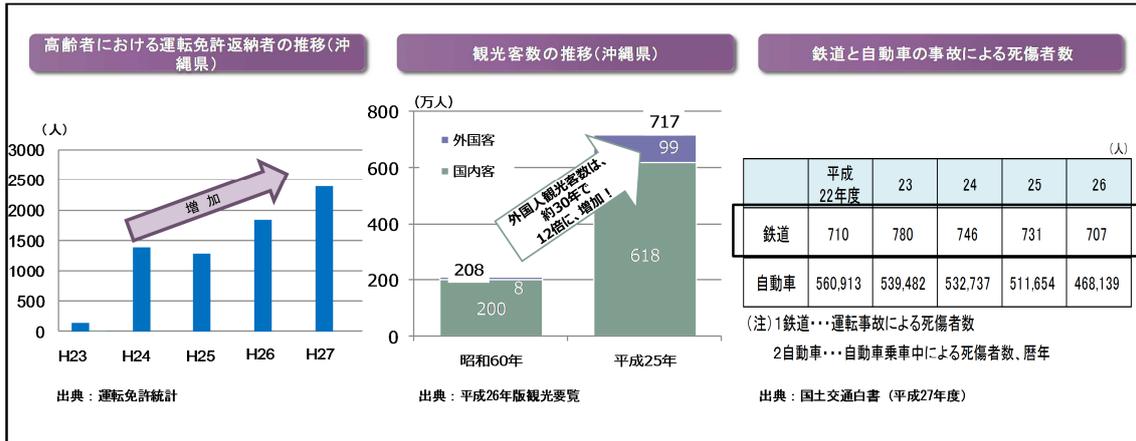
3-2 環境、健康、事故、慢性的な交通渋滞

- ・自動車の利用は、CO2の増加を招き、地球温暖化に影響
- ・自動車通勤する人は、公共交通や徒歩で通勤する人より、肥満になりやすい
- ・高齢者の交通事故（死傷者数）は全国で減少する中、沖縄県では増加



4 鉄軌道の利便性

- ・鉄軌道のいいところ
 - ・天候や道路状況に左右されず、決められた時間で移動できる
 - ・高齢者や障がい者、子ども、観光客、運転免許を保有していない人など全ての人が移動できる
 - ・交通事故のリスクが低い



5 鉄軌道を利用するには

- ・出発地、目的地から駅まで、徒歩やバス等による移動が発生
- ・利用できる時間が決まっている

目的地まで自家用車で移動



家から目的地まで直接行くことができる

目的地まで鉄軌道を利用



家から駅まで、徒歩、自転車、家族送迎、バス等での移動が必要

駅から目的地まで、徒歩、自転車、家族送迎、バス等での移動が必要

- ・鉄軌道が県民の公共交通として利用され続けるためには、自動車のみに依存せず、鉄軌道やバス等を賢く利用することが大切です。
- ・公共交通が維持できないと、移動手段の選択肢が狭まるだけでなく、これまで以上に自動車に頼ることになるため、ますます交通渋滞や環境の悪化を招く恐れがあります。

平成12年度以降、全国で37路線が廃止されています

| 年度 | 路線名 | 事業者名 | 区間 | 営業 キロ | 輸送密度(人/日) | |
|----|---------|--------|---------|----------|-----------|---------|
| | | | | | 平成7年度 | 廃止前年度 |
| 12 | 北九州線 | 西日本鉄道 | 黒崎駅前～折尾 | 5.0 | 6,946 | 5,413 |
| 13 | 七尾線 | のと鉄道 | 穴水～輪島 | 20.4 | 1,548 | 1,185 |
| | 大畑線 | 下北交通 | 下北～大畑 | 18.0 | 405 | 389 |
| | 損斐線 | 名古屋鉄道 | 黒野～本損斐 | 5.6 | - | 604 |
| | 谷汲線 | " | 黒野～谷汲 | 11.2 | - | 323 |
| | 八百津線 | " | 明智～八百津 | 7.3 | - | 1,307 |
| | 竹鼻線 | " | 江吉良～六須 | 6.7 | - | 1,081 |
| 14 | 河津線 | 長野電鉄 | 信州中野～木島 | 12.9 | 4,474※1 | 5,095※1 |
| | 和歌山港線 | 南海電気鉄道 | 和歌山港～水軒 | 2.6 | - | - |
| | 永平寺線 | 京福電気鉄道 | 東古市～永平寺 | 6.2 | 9,307※2 | 6,838※2 |
| | 南部縦貫鉄道線 | 南部縦貫鉄道 | 野辺地～七戸 | 20.9 | 39 | 523※3 |
| | 有田鉄道線 | 有田鉄道 | 藤並～金屋口 | 5.6 | 67※4 | 20※4 |
| 15 | 可部線 | JR西日本 | 可部～三段峡 | 46.2 | - | 5,701※5 |
| 16 | 三河線 | 名古屋鉄道 | 碧南～吉良吉田 | 16.4 | - | 9,563 |
| | " | " | 猿投～西中金 | 8.6 | - | - |
| 17 | 損斐線 | " | 忠節～黒野 | 12.7 | - | 2,137 |
| | 岐阜市内線 | " | 岐阜駅前～忠節 | 3.7 | 3,511 | 1,914 |
| | 美濃町線 | " | 徹明町～関 | 18.8 | 2,440 | 2,339 |
| | 田神線 | " | 田神～船輪場前 | 1.4 | - | - |
| | 日立電鉄線 | 日立電鉄 | 常北太田～點川 | 18.1 | 2,876 | 1,394 |
| | 能登線 | のと鉄道 | 穴水～蛸島 | 61.0 | 1,054 | 546 |

※輸送密度は廃止年度の前年度の値、-は、鉄道統計年報で数値の記載なし
 ※1：長野電鉄の数値 ※2：京福電気鉄道の数値
 ※3：H9年度の数値 ※4：有田鉄道の数字
 ※5：JR西日本資料（H3年度）

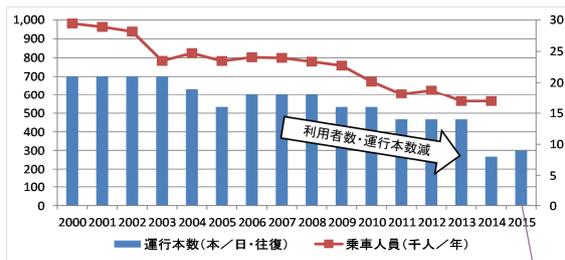
| 年度 | 路線名 | 事業者名 | 区間 | 営業 キロ | 輸送密度(人/日) | |
|----|--------------|------------|--------------|----------|-----------|---------|
| | | | | | 平成7年度 | 廃止前年度 |
| 18 | ふるさと銀河線 | 北海道らほく高原鉄道 | 池田～北見 | 140.0 | 431 | 262 |
| | 桃花台線 | 桃花台新交通 | 小牧～桃花台東 | 7.4 | 2,063 | 2,776 |
| | 神岡線 | 神岡鉄道 | 猪谷～奥飛騨温泉口 | 19.9 | 151 | 62 |
| 19 | くりはら田園鉄道線 | くりはら田園鉄道 | 石越～細倉マインパーク前 | 25.7 | 369 | 198 |
| | 鹿島鉄道線 | 鹿島鉄道 | 石岡～銚田 | 27.2 | 999 | 605 |
| | 宮地岳線 | 西日本鉄道 | 西鉄新宮～津屋崎 | 9.9 | 8,801 | 5,719 |
| | 高千穂線 | 高千穂鉄道 | 延岡～櫻峰 | 29.1 | 763※3 | 692※3 |
| 20 | 島原鉄道線 | 島原鉄道 | 島原外港～加津佐 | 35.3 | 1,074 | 1,097 |
| | 三木線 | 三木鉄道 | 三木～厄神 | 6.6 | 509 | 400 |
| | モンキーパークモリール線 | 名古屋鉄道 | 大山遊園～動物園 | 1.2 | 1,212 | 544 |
| | 高千穂線 | 高千穂鉄道 | 櫻峰～高千穂 | 20.9 | 763※3 | 692※3 |
| 21 | 石川線 | 北陸鉄道 | 鶴来～加賀一の宮 | 2.1 | 2,415 | 1,610 |
| 24 | 十和田観光電鉄線 | 十和田観光電鉄 | 十和田市～三沢 | 14.7 | 1,765 | 916 |
| | 歴代線 | 長野電鉄 | 歴代～須坂 | 24.4 | 4,474 | 3,587※1 |
| 26 | 岩泉線 | JR東日本 | 茂市～岩泉 | 38.4 | - | 2,302 |
| | 江差線 | JR北海道 | 本古内～江差 | 42.1 | - | 23 |

出典：国土交通白書 近年廃止された鉄道路線（平成12年度以降）、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」

- ・利用者の減少は、運行本数の削減や料金の値上げなどサービス低下につながります。

地方鉄道の利用者の減少とサービス低下(運行本数の削減と料金の値上げ)の事例

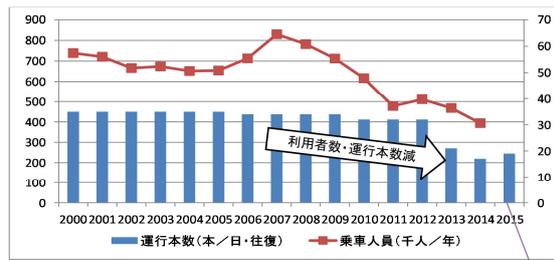
大井川鐵道本線



出典：時刻表及び静岡県統計

SL急行料金値上げ

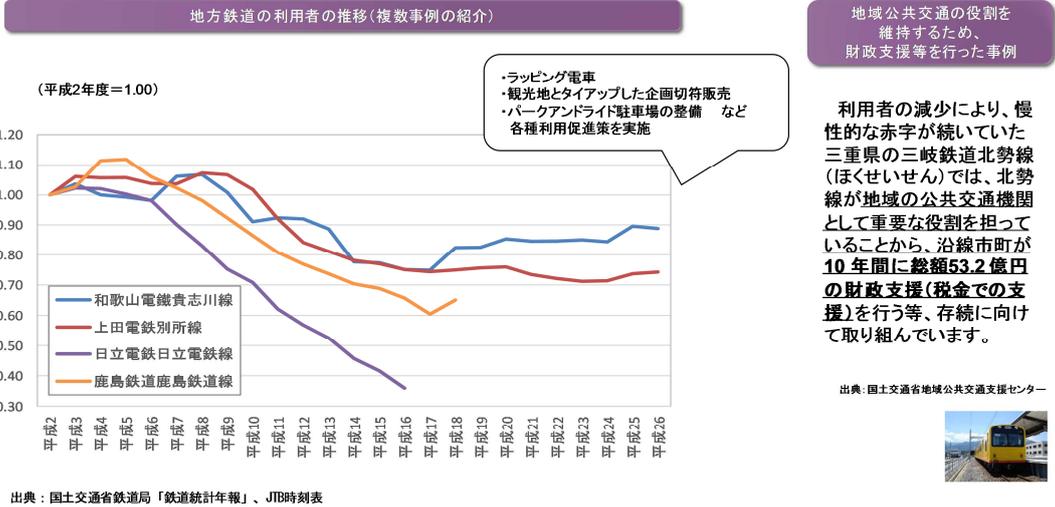
銚子電鉄本線



出典：時刻表及び千葉県統計

初乗り150円→180円に値上げ(12%アップ)

- ・ 鉄道利用者の減少が続くと経営が悪化し、路線が廃止されることがあります。
- ・ 路線存続のため、利用促進策の実施や多額の財政支援を行っている地域もあります。



利用促進に向けた取組事例(和歌山電鐵貴志川線)

- ・ 和歌山電鐵貴志川線は、利用者が減少する中、各種の利用促進策に取り組み、利用者の増加を図っている。
- ・ 平成15年に南海電鉄が貴志川線の廃止検討を表明。存続に向けた住民の要請が高まり、関係者による議論の結果、沿線自治体が鉄道用地を買い取り、公募により決定した岡山電気軌道が和歌山電鐵を設立し運行を引き継ぐことで合意。
- ・ 引き継がれた貴志川線の活性化を図るため、沿線住民団体が中心となり利用状況調査を行い終電時間の延長や乗り継ぎの改善、パークアンドライド駐車場の整備を実施。
- ・ また、観光客の利用促進に向け話題性を高める取組等も行ったところ、利用者は増加の傾向。

沿線住民等による和歌山電鐵への支援

「いちご電車」の導入に対する支援

○いちご電車への改装に**サポーターを募集**。約1,500人以上の応募があり、700万円～900万円が集まった。

○**貴志川特産の「いちご」をテーマ**に、つり革やベンチシート、家具等、今まであまり使わなかったところにむく村ふんたんに使用し、**黒猫のリニューアルを実施**。

いちご電車
和歌山電鐵株式会社

日本一心豊かなローカル線になりたい
和歌山電鐵株式会社

出典: 和歌山電鐵ホームページをもとに鉄道局作成

話題性を高めることによる利用促進

○駅に併設する小売店主の飼猫「たま」(ミーコ)「ちび」が、当該駅の駅長や助役に任命され、話題づくりと利用促進を図っている。「たま」の写真集は有名出版社から発行

○19年1月の貴志川線の利用者数は、**前年同月比7%増**。「たま」などの効果分)

<駅長の「たま」>

出典: 和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学土木建築学専攻提供資料等をもとに鉄道局作成

貴志川線の年間輸送人員の推移

和歌山電鐵が運行を開始

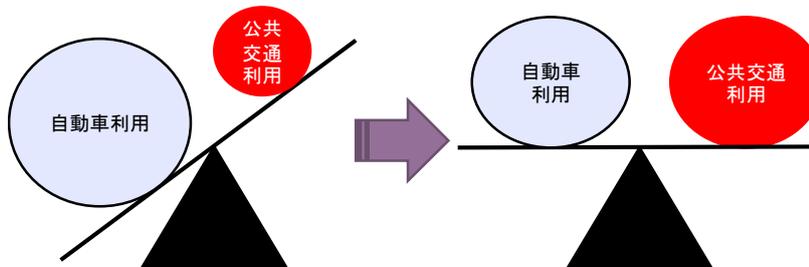
出典: 和歌山電鐵ホームページ

自動車、バイク、自転車と鉄軌道を賢く使おう

- ・自動車で最終目的地まで行くのではなく、自動車を駅に停めて鉄軌道に乗り換える「パーク・アンド・ライド」は、ゆいレールでも実施されています。



- ・「自動車」か「公共交通」かではなく、どちらも上手に。
- ・大切なのは、わたしたち一人ひとりのライフスタイル、生活シーンに応じて、自動車、鉄軌道、バスなどの移動手段を賢く利用することです



《区 鉄軌道が利用され続けるために大切なこと 参考1》

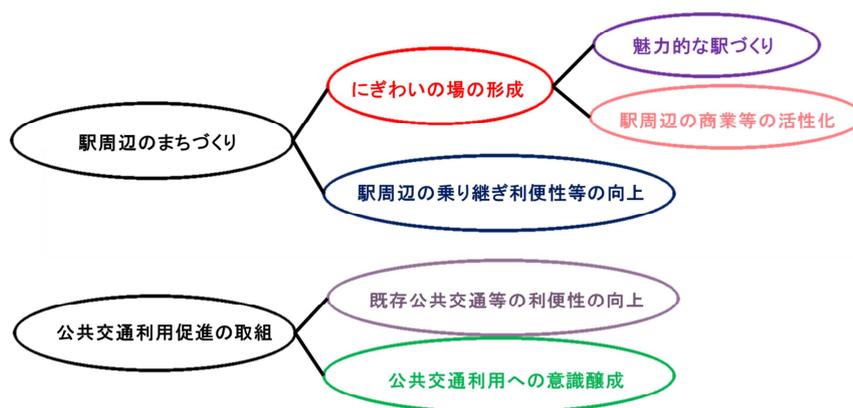
参1 駅を考慮したまちづくり等について

参1-1 本資料の目的

- ・鉄軌道の導入にあたっては、鉄軌道の整備とあわせて、より多くの人々が、より快適に鉄軌道を利用できる環境づくりが重要である。
- ・これまで寄せられた県民意見でも、駅と一体となった再開発（駅周辺の商業施設、ショッピングセンターの設置等）、鉄軌道とバス等との乗り継ぎのしやすさを求める意見が多く寄せられており、沖縄の鉄軌道導入にあたっては、駅周辺のまちづくり、既存公共交通の利用環境の改善は課題である。
- ・これら駅周辺のまちづくり等については、構想段階や計画段階、さらには開業以降においても、利用者、事業者、市町村などがそれぞれの立場から取組に参画することが求められている。
- ・特に、市町村においては、まちづくりの主体として、高齢社会や地球温暖化への対応、地域の活性化への取組も含めた検討が必要であり、その役割は重要となっている。
- ・本資料では、鉄軌道の整備とあわせて必要となる駅周辺のまちづくり等について整理し、まちづくりの主体である市町村と情報共有することを目的に作成する。

参1-2 鉄軌道整備とあわせて行われる主な取組項目

- ・駅周辺のまちづくり等について、これまで寄せられた県民意見や他地域の事例等を踏まえ、以下のようなカテゴリーで整理（その他にも各地域の現状・課題、将来像等を踏まえた取り組みあり）を行った。



参 1-2-1 駅周辺のまちづくり

参 1-2-1-1 にぎわいの場の形成

- ・駅とその周辺は、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる場所・空間として、一体的に捉えることができる。
- ・にぎわいの場の形成のためには、地域と一体性のある場として、魅力的な駅づくりや駅周辺の商業等の活性化、快適な歩行環境や緑・音環境の確保等に取り組むことが重要である。

【 魅力的な駅づくり 】



駅や駅周辺はまちの顔となることから、地域の歴史・文化等を踏まえた景観形成や駅のデザイン、魅力的な駅づくりを図ることで、人が集い、憩い、語らう場となることが期待される。

⇒事例1参照

【 駅周辺の商業等の活性化 】



駅に隣接する商店街・中心市街地等との連携による駅前等でのイベントの実施、人と人との交流促進、にぎわいの場の形成、快適な歩行環境や緑・音環境の確保等により、地域の活性化が期待される。

⇒事例2参照

【寄せられた県民意見】

- 魅力的な駅づくりや駅と一体となった再開発(駅周辺の商業施設、ショッピングセンター等の設置等)を求める意見
- 駅を拠点としたまちづくりによる商店街等地域の活性化が期待できるとする意見
- 交通弱者や観光客が利用しやすいよう駅のバリアフリー化、多言語化を求める意見

参 1-2-1-2 駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上

- ・駅とその周辺は、徒歩、自転車、バス、タクシー、送迎の自動車など多様な交通機関及び交通サービスが集まるとともに、交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎの場所(交通結節点)となっている。
- ・交通結節点としての機能を効率的に発揮するためには、駅周辺において、利用者の移動利便性や乗り継ぎ利便性の向上を図ることが重要である。

【 駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上 】



パーク&ライド駐車場



駅前広場

駅周辺でのパーク&ライド駐車場やバスベイ・タクシーベイ等を備えた駅前広場の設置等により、自動車やバス、自転車での駅への結節性・アクセス性が向上し、徒歩圏だけでなく、鉄軌道を利用できる人や地域が広がることが期待される。 ⇒事例3参照

【寄せられた県民意見】

- 鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行き、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしいとする意見
- バスプールや駐車場等の整備により、鉄軌道と既存交通の乗り継ぎがしやすく、隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見
- 駅から目的地までのアクセスをスムーズに行えるよう、他公共交通機関等との連携等を求める意見

参 1-2-2 公共交通の利用促進

参 1-2-2-1 既存公共交通等の利便性の向上

- ・鉄軌道の利用を促進するためには、フィーダー交通となるバスなど利便性の向上の取組も必要。
- ・公共交通の利便性の向上に向けては、公共交通のサービス内容等の改善、利用環境の改善などを図ることが重要である。

【 既存公共交通等の利便性の向上 】



主要なフィーダー交通であるバスの定時性の改善を図るバスレーンの設置や利用しやすいバス停の整備、他交通機関との乗り継ぎ運賃割引の設定、わかりやすい情報提供等により、公共交通のサービス水準の向上が図られ、高齢者など交通弱者の利用促進、利用者の満足度の向上が期待される。

⇒事例4参照

【寄せられた県民意見】

- 既存のバスなど公共交通の利用環境の改善、利便性の向上、運賃の低廉化等を求める意見
- 高齢者など交通弱者や自動車を持っていない人でも気軽に外出し、行動範囲が広がり、行きたいところに行けるようにしてほしいとする意見

参 1-2-2-2 公共交通利用の意識醸成

- ・過度に自家用車に頼らず、かしく車を使いながら公共交通もより多くの人が利用する社会に変えていくためには、鉄軌道やバスなど公共交通のメリットや、車を過度に利用することのデメリット（健康、環境等）を県民や観光客に知ってもらうことが重要である。

【 公共交通利用の意識醸成 】

保護者の皆様へ

列車&バス 乗り方体験教室

親子で参加

参加費無料

別冊やバスは地域の大切なインフラです。小さな子どもから親しみを持っていただくために、園児や小学生学年児童（1・2年生）を対象とした親子で参加する「列車&バスの乗り方教室」を中村駅と宮毛駅で開催します。

日 時：平成28年3月21日（月・祝）9：30～

集合場所：中村駅（日か+中村駅前7-1）・宮毛駅（宮毛本駅前1丁目703）

対象：小学3～5学年児童（1・2年生）または園児と、同伴する保護者（1名）

※必ず保護者同伴でお申し込みください。

※お子様7人以上はご家族別の学年別にお申し込みください。

募集人数：中村駅・宮毛駅ともに各15組程度募集（事前予約制・先着順）

お申込み方法：3月7日（月）から11日（金）の10時～17時まで電話にて受付

お申込み先：土佐くらしお鉄道施設課 0880-35-4902

※定員に達し次第、募集終了となります。あらかじめご了承ください。



小学生など子供を対象としたバス利用促進のための取組、バスの利用改善状況等の情報提供など、より公共交通を利用するライフスタイルへの転換に向けた意識醸成を図ることで、過度な自動車利用から公共交通利用への転換が期待される。

⇒事例5参照

【寄せられた県民意見】

- 県民の意識改革、車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により、車依存型社会からの脱却が期待できる、車に過度に依存しない社会を求める意見

参 1-3 取組事例(一覧)

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 事例 |
|-------------|-----------------|---|---|
| 駅周辺のまちづくり | にぎわいの場の形成 | 魅力的な駅づくり | 1-①：姫路駅周辺における地域の景観を考慮した駅づくり（兵庫県姫路市） 1-②：地域と連携した駅の魅力づくり（三重県伊賀市） 1-③：民間鉄道会社における店舗開発等による駅の魅力づくり（神奈川県大和市） 1-④：みなとみらい線における個性と機能性を備えた駅づくり（神奈川県横浜市） 1-⑤：六本木一丁目駅周辺における機能的で快適なビジネス環境の創出（東京都港区） |
| | | 駅周辺の商業等の活性化 | 2-①：姫路駅周辺における中心市街地活性化の取組（兵庫県姫路市） 2-②：日向市駅周辺における中心市街地活性化の取組（宮崎県日向市） 2-③：高松駅周辺における丸亀商店街の活性化・再開発の取組（香川県高松市） 2-④：てだこ浦西駅周辺における駅周辺への民間企業の誘致（沖縄県浦添市） |
| | 駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上 | 3-①：舞田駅周辺におけるP&R駐車場の確保（長野県上田市） 3-②：明石駅周辺における駅前広場の整備（兵庫県明石市） 3-③：小倉駅周辺における駅前広場の整備（福岡県北九州市） | |
| 公共交通利用促進の取組 | 公共交通利用への意識醸成 | 既存公共交通等の利便性の向上 | 4-①：駅と大学間の無料通学バス運行の取組（長野県茅野市） 4-②：駅への無料レンタサイクルの設置（長野県上田市） 4-③：割安定期券による高齢者の外出・公共交通利用促進の取組（富山県富山市） 4-④：英語版バス時刻表等の作成による観光需要の確保（新潟県佐渡市） 4-⑤：地域の需要規模に応じた多様な交通手段の確保（兵庫県豊岡市） 4-⑥：住民ニーズに合わせたバス運行経路の見直しとバス亭の設置（長野県立科町） 4-⑦：市民ニーズに対応したバス待合所の民間商業施設内への設置（大分県大分市） |
| | | 公共交通利用への意識醸成 | 5-①：児童を対象とした乗り方教室&体験教室の開催（高知県） 5-②：話題性のある駅づくりによる利用促進（和歌山県紀の川市） 5-③：モビリティ・マネジメントによる公共交通利用への転換促進（京都府宇治市） 5-④：車内への園児の絵などの展示による鉄道のイメージアップ（三重県伊賀市） 5-⑤：地元に根差した経営・運営による公共交通利用の意識醸成（千葉県鎌倉市） |

事例 1-① 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）】

地域の歴史・文化、景観資源を活用した駅施設のデザイン検討を行うことで、駅の魅力向上、地域に対する来訪者の第一印象のイメージアップが期待される。

■姫路駅周辺における地域の景観を考慮した駅づくり(兵庫県姫路市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(姫路市)

【概要・目的】

- ◆ 姫路市では、「歩行者に優しいまちづくり」の実現のため、姫路駅北駅前広場のリニューアルに伴う、大手前通りの再整備を行っている。
- ◆ 世界遺産・姫路城を焦点（アイストップ）とする都市軸（大手前通り）とその起点である駅前広場を総合的に開発。
- ◆ 平成25年5月に姫路駅から姫路城を一望できる眺望デッキがオープンし、新たなビュースポットが完成。
- ◆ 平成27年3月には、約5年半にわたる姫路城の大天守の保存修理が完了しグランドオープン。

【効果】

- ◆ 駅の魅力向上と姫路にくる来訪者の第一印象のイメージアップが期待される。
- ◆ 姫路駅は2015年グッドデザイン賞受賞



姫路駅の眺望デッキ・キャッスルビュー（姫路市HPより）



姫路駅の眺望デッキ

出典：姫路市HP http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25054.html

事例1-② 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）】

周辺の街や建築物との一体性を考慮した駅施設のデザイン検討を行うことで、地域に愛される個性と機能性を備えた魅力ある駅づくりが期待される。

■みなとみらい線における個性と機能性を備えた駅づくり(神奈川県横浜市)■

【主な実施主体】

- ◆ 交通事業者(横浜高速鉄道)

【概要・目的】

- ◆ みなとみらい線は、横浜駅から「みなとみらい21」地区を縦断し、県庁のある官庁街、馬車道、山下公園、中華街や元町などの横浜の中心部を結ぶ4.1kmの鉄道地下新線
- ◆ 首都圏の基幹交通ネットワークの確立を目指すとともに、「みなとみらい21」地区の再開発の促進、中心市街地の交通渋滞緩和など新しい横浜都心部の都市活動を支える主要な交通機関として期待される路線
- ◆ 「地域に愛されその街の財産となる個性とアメニティあふれる駅づくり」をテーマに周辺の街や建築物との連続性や一体性の視点から6つの駅をデザイン。

【効果】

- ◆ 2004年 グッドデザイン賞受賞

○みなとみらい駅

横浜美術館、国際会議場、ランドマークタワーなど高層ビル、文化施設、商業施設が立ち並ぶ「みなとみらい21」地区の中心となる駅です。船をデザインモチーフに、新都心にふさわしい駅づくりを目指した。



馬車道駅

県立歴史博物館をはじめとするクラシカルな建築物と先進の高層オフィスが調和をみせる馬車道エリア。馬車道通りの歴史的建造物の遺品を駅の内装に使用。駅の壁は、大正時代のレンガを使用している。



出典：鉄道・運輸機構：HP <http://www.jr-tt.go.jp/02Business/Construction/const-oMm.html>

事例1-③ 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）】

季節のイベントにあわせた駅の飾り付けにより、鉄道のイメージアップが図れるとともに、地域と連携して取り組むことで、地域の宝として愛着を持ってもらえることが期待される。

■地域と連携した駅の魅力づくり(三重県伊賀市)■

【主な実施主体】

- ◆ 交通事業者(伊賀鉄道)

【概要・目的】

- ◆ 伊賀鉄道では、鉄道のイメージアップと利用促進を図るため、伊賀市中心部に位置する伊賀鉄道上野市駅において、駅に園児を招いての七夕飾り等を実施
- ◆ 郊外に立地する桑町駅においても、駅付近の高校に通う生徒の協力により、クリスマスイルミネーションの飾り付けを実施
- ◆ 鉄道及び、駅の魅力づくりを行っている。

【効果】

- ◆ 鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。



<クリスマスイルミネーション(桑町駅)>

出展：伊賀市交通計画、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料

出典 地方鉄道の活性化に向けて(国土交通省HP)
<http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例1-④ 駅周辺のまちづくりの事例 [にぎわいの場の形成(魅力的な駅づくり)]

駅に直結型の商業施設が立地されることで、沿線住民の利便性、快適性等の向上が図られ、駅の魅力向上、沿線地域の価値向上が期待される。

■民間鉄道会社における店舗開発等による駅の魅力づくり(神奈川県大和市)■

【主な実施主体】

- ◆ 交通事業者(東急電鉄:田園都市線)

【概要・目的】

- ◆ 東急電鉄は、沿線住民がイキイキと働き、快適に暮らし、楽しみのある街を実現するために、「いい街 いい電車 プロジェクト」に取り組んでおり、その重点施策として東急線駅構内・高架下・駅ビルの店舗 開発およびリニューアルを推進。
- ◆ その一環として、平成27年12月に中央林間駅に駅直結型商業施設「エトモ中央林間」が開業。

【効果】

- ◆ 駅の魅力向上、東急線沿線の価値向上による沿線人口や鉄道利用者の増加が期待される。



駅直結型商業施設「エトモ中央林間」

出典: 東急HP: <http://www.tokyu.co.jp/file/160125-1.pdf>
<http://www.tokyu.co.jp/file/151028-2.pdf>

事例1-⑤ 駅周辺のまちづくりの事例 [にぎわいの場の形成(魅力的な駅づくり)]

駅と直結した商業・業務ビルの建設や都市緑化など駅周辺全体の一体的な整備により、機能的で快適なビジネス環境の創出が図られ、駅の魅力向上、沿線地域の価値向上が期待される。

■六本木一丁目駅周辺における機能的で快適なビジネス環境の創出(東京都港区)■

【主な実施主体】

- ◆ 六本木一丁目西地区市街地再開発組合(住友不動産、森ビル他)

【概要・目的】

- ◆ 六本木一丁目は、南北線の延伸の伴い開業した駅
- ◆ 六本木1丁目駅は、泉ガーデンタワーと改札口で直結している。
- ◆ 泉ガーデンタワーを含む六本木一丁目西地区第一種市街地再開発事業は、旧住友会館及び住友麻布ハイツアパート等の跡地に建設されたもので、「泉ガーデン」として一体的に整備された。

【効果】

- ◆ 六本木駅一丁目の乗車人員は、南北線の単独駅では最も多い。



泉ガーデンタワー

地下鉄改札

泉ガーデンタワー入口

事例2-① 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）】

駅周辺の商業施設の立地や快適な歩行環境の確保等により、街なかの魅力が高まるとともに、居住者の増加とそれによる更なる民間投資など好循環が期待される。

■姫路駅周辺における中心市街地活性化の取組(兵庫県姫路市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(姫路市)
- ◆ 民間企業

【概要・目的】

- ◆ 姫路市では、姫路駅周辺でキャストィ21計画等に基づき、姫路駅から世界遺産・姫路城に至る都心部の基盤整備や賑わいづくりに取り組んでいる。
- ◆ 十二所前線から南の区間では、「歩行者に優しいまちづくり」を目指し、駅前の車道を片側4車線から1車線に縮小し歩道を拡幅。一般車の通行を制限して公共交通（バス・タクシー）優先としている。

【効果】

- ◆ 姫路駅周辺は、北駅前広場の整備が完了したことやシネマコンプレックスを核とした商業施設がオープンしたことで、市民や観光客の憩いの場として賑わっている。
- ◆ 街なかの魅力が高まったことで、姫路駅周辺ではマンションの建設が進められるなど、民間投資が活発になるといった好循環が生まれている。



整備前の北駅前広場



整備後の北駅前広場



整備前の大手前通り



整備後の大手前通りのイメージパース

| 目標 | 目標指標 | 基準値 | 目標値 | 最新値 |
|----------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|
| 新たな魅力の創出と歩行環境の向上による来訪者数の増加 | 歩行者・自転車通行量 | 63,639人/日 (H20～21年度) | 82,000人/日 (H31年度) | 73,277人/日 (H27年度) |
| 新陳代謝の促進による街なか(商店街)の活性化 | 空き店舗数 | 36店舗 (H25年度) | 28店舗 (H31年度) | 36店舗 (H27年度) |
| 多世代が快適・便利に暮らせる居住環境の向上 | 居住者数 | 8,797人 (H25年度) | 8,894人 (H31年度) | 9,079人 (H27年度) |
| 市民が運動できる仕組み・体制の構築 | 公共空間利活用のルールのもとで行われるイベント実施日数 | 286日/年 (H31～H30) | 321日/年 (H31年度) | 384日/年 (H27年度) |

出典：姫路市HP
http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html

事例2-② 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）】

駅周辺の土地利用を一体的に計画することで、駅周辺の商業地・中心市街地における人の交流が活発化し、商業等の活性化が期待される。

■日向市駅周辺における中心市街地活性化の取組(宮崎県日向市)■

【実施主体】

- ◆ 地元自治体(日向市)
- ◆ 県<連続立体交差事業>
- ◆ 交通事業者(JR九州)

【概要・目的】

- ◆ 日向市駅を中心とする中心市街地は、基盤整備の遅れや定住人口の減少、郊外型店舗の進出や街なかの核店舗撤退等により衰退。
- ◆ またJR日豊本線が街を東西に分断。慢性的な踏切渋滞や市街地の一体的土地利用を阻害。
- ◆ このため駅を中心に基盤整備、商業活性化、街なか居住支援等の取組を一体的に推進。

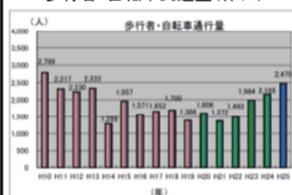
【効果】

- ◆ 駅周辺において、住居、商業、交流機能が集積。公共交通機関による中心市街地へのアクセス利便性が向上。
- ◆ 駅前整備により歩行者・自転車交通が約1.5倍(1,700人→2,479人)。
- ◆ 市民企画のイベント数が約1.8倍(40回→73回)、集客数も約7.3倍(27,100人→198,600人)。

駅前広場・駅舎の高架化の整備前後



歩行者・自転車交通量(休日)



交流広場における市民企画のイベント等



出典：国交省HP <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/doroikeikan/pdf/009.pdf>

事例2-③ 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）】

商店街において、既存の交通系 IC カードによる電子マネーサービスを導入することで、鉄軌道利用者の来訪機会の増加による商業等の活性化が期待される。

■高松駅周辺における高松丸亀町商店街の活性化・再開発の取組(香川県高松市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元商店街(高松丸亀町商店街振興組合)
- ◆ まちづくり会社

【概要・目的】

- ◆ 高松市では、1980年代以降、四国一の商店街といわれた丸亀町商店街において、通行量、売上げの減少。
- ◆ 定期借地権を活用した面的な再開発事業などの手法を用い、高松丸亀町商店街を中心に魅力ある店舗集積等を行った。
- ◆ ハード面のみならず、ソフト面での中心市街地活性化策として、既存交通系ICカードを活用した電子マネーサービスの導入が行われ、商店街での買物の利便性を向上。

【効果】

- ◆ A街区開業後(平成18年以降)売上高は従前の3.3倍、通行量は従前の1.5倍に増加。
- ◆ 交通系ICカードの導入が、郊外から中心市街地への人の流れの創出、来街者の回遊性促進に貢献している。

電車もバスも買物も一枚のカードで!

交通 IC カードを活用した電子マネーサービスの導入



支払いはもちろんLucaカード!



出典 経済産業省
http://www.meti.go.jp/policy/sme_chiiki/town_planning/h23_pamphlet_senryaku.pdf

事例2-④ 駅周辺のまちづくりの事例 【にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）】

参入希望の民間企業や地権者の意見をまちづくり計画に反映させる取組により、駅周辺への大規模商業施設等の誘致によるにぎわいの場の形成が期待される。

■てだこ浦西駅周辺における駅周辺への民間企業の誘致(沖縄県浦添市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(浦添市)
- ◆ 浦添市でだこ浦西駅周辺土地区画整理組合
- ◆ 民間企業

【概要・目的】

- ◆ 沖縄都市モノレールでだこ浦西駅周辺の本地区(開発面積18.7ha)はほとんどが未利用地であった。
- ◆ 浦添市において、インフラ整備とあわせて、通常より先行して進出企業を公募(複数社が内定)。

【効果】

- ◆ 現在の内定事業社の提案から約600億~700億円の新規投資等が見込まれている。*
- ◆ 駅前大型複合商業施設をはじめ、その他施設の効果により、昼間人口で最大約1.5万人、雇用で約5,000人の創出を見込んでいる。

イメージ



【予定されている事業等】
 ・土地区画整理事業の導入、交通結節点(駅前広場)整備
 ・パーク＆ライド駐車場(1000台規模)設置
 ・民間企業の駅周辺開発事業への参入
 (大型複合商業施設、高層マンション、オフィスビル等を予定)

- 新規投資等 約600億~700億円
- 昼間人口 最大約1.5万人
- 雇用創出 約5,000人
- ※内定事業社の提案内容からの積算による

出典:分散型エネルギーインフラプロジェクト・マスタープラン策定事業 報告書(概要版)(平成28年3月 浦添市) ※イメージ図除く

事例3-① 駅周辺のまちづくりの事例 [駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上]

駅周辺にパーク&ライド駐車場を整備することで、鉄軌道利用者の利便性向上と需要喚起が期待される。

■舞田駅周辺におけるP&R駐車場の確保(長野県上田市)■

【主な実施主体】

- ◆ 沿線自治体(上田市等)
- ◆ 別所線電車存続既成同盟会

※別所線再生支援協議会(平成17年2月に関係する25団体により設立)の参画団体の一つで、別所線沿線の自治会を中心に構成する団体

【概要・目的】

- ◆ 別所線の利用促進のため、主要駅隣接地にパーク&ライド駐車場を3駅合計で77台設置。
- ◆ 駐車場は、別所線利用者に無料で提供。
- ◆ 沿線自治体は、駐車場用地の農振除外、農地転用手続き代行、駐車場整備に要する資材支給、当該土地所有者との土地使用賃貸契約を締結し、固定資産税の免除を実施。

【効果】

- ◆ 雨天時等の別所線利用者の送迎が便利になったことが別所線を二次交通として利用する利用者の確保にもつながっている。(以前は路上で駐車)。



出典 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例3-② 駅周辺のまちづくりの事例 [駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上]

バスペイを備えた駅前広場の整備により、駅周辺のバス交通の円滑化を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上による需要増加が期待される。

■明石駅周辺における駅前広場の整備(兵庫県明石市)■

【主な実施主体】

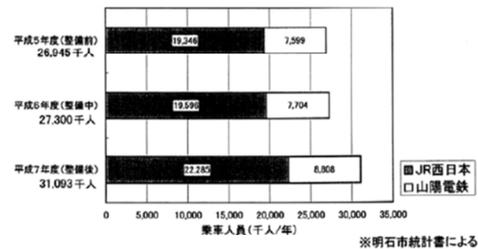
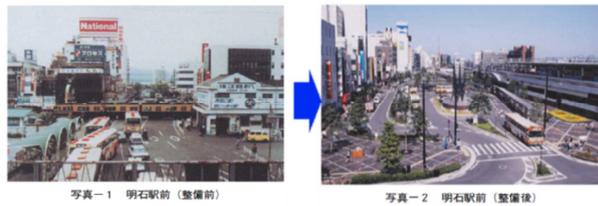
- ◆ 地元自治体(明石市)

【概要・目的】

- ◆ 明石駅周辺では、駅前の幹線道路上でバスの乗降を行っていたため、交通渋滞が深刻化。
- ◆ 駅前の交通渋滞の緩和のためバスペイを含む駅前広場の整備を実施。
- ◆ 明石駅で10バースのバスペイを含む駅前広場の整備を実施した。

【効果】

- ◆ 渋滞緩和によりバスの便数が増加し、鉄軌道利用者も整備前後(H5→H7)で約1.15倍に増加した。



国総研HP <http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual2-04.pdf>

事例3-③ 駅周辺のまちづくりの事例 [駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上]

駅周辺において、モノレールやバスなど他の交通機関との結節や駅周辺ビルと連結することで、利用者の円滑な移動を支援し、公共交通利用者の増加や人の交流増加が期待される。

■小倉駅周辺における駅前広場の整備(福岡県北九州市)■

【主な実施主体】

- ◆ JR九州(駅前広場整備)
- ◆ 北九州市(モノレール延伸等)

【概要・目的】

- ◆ 小倉駅の乗換不便性の改善(JRとモノレール)、鉄道による歩行者動線の分断及び周辺歩行空間不足等の解消のため駅周辺整備を実施。
- ◆ 北九州市では、北九州モノレールを約400m延伸し、同時に改築されたJR小倉駅ビル内に新駅を整備。
- ◆ また、駅前広場を再整備し、バスターミナルを設けると同時に周辺の再開発ビルとペDESTリアンデッキで接続するなど、バリアフリーにも配慮した事業を実施。

【効果】

- ◆ モノレール、JR小倉駅の乗降客数がともに増加しているほか、周辺の歩行者数が増加し、街のにぎわいにも寄与。

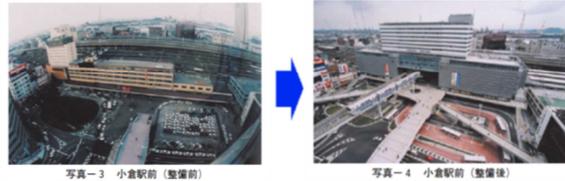


表-1 北九州都市モノレール小倉線延伸の効果

| 評価指標 | 整備前 | 整備後 |
|----------------|------------|--------------|
| モノレール輸送人員(人/日) | (H9)30,266 | (H10)33,824 |
| JR小倉駅乗降客数(人/日) | (H9)99,574 | (H10)101,638 |
| 周辺の歩行者数(千人/日) | (H6)112 | (H10)131 |

出典: 国総研HP <http://www.niim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual2-04.pdf>

事例4-① 公共交通利用促進取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

駅と学校等を結ぶフィーダーバス等の運賃割引等により、学生の経済的負担軽減が図られ、自動車交通利用から公共交通利用への転換が期待される。

■駅と大学間の無料通学バス運行の取組(長野県茅野市)■

【主な実施主体】

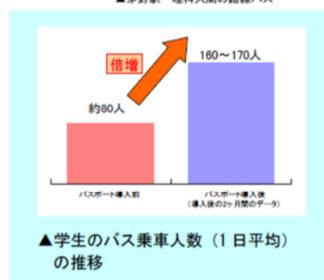
- ◆ 諏訪東京理科大学
- ※諏訪バス(株)の路線バスを活用
(対象者: 諏訪東京理科大学生)

【概要・目的】

- ◆ JR茅野～大学間で路線バスを利用して通学する学生の経済的負担の軽減のため、運賃を大学側が負担してバス会社に支払うくみを、諏訪バス(株)と協議して実施。
- ◆ 通学バスポート(1年間有効)発行手数料を1,000円と定め、同区間の通学定期代(1年で97,200円)を大学側が負担。
- ※駅～大学間の路線バスが乗り放題。同区間内での乗降は、どの停留所でも自由

【効果】

- ◆ 通学バスの1日当たりの利用者数が約2倍に増加し、自動車での通学者が減少。
- ◆ バスの運行本数の増加により鉄道との連絡が向上し、大学の1時間目を遅刻する学生が減った。



▲学生のバス乗車人数(1日平均)の推移

出典 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例4-② 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

観光地に近い駅でレンタサイクルなど二次交通手段を確保することで、沿線地域の周遊観光の増加が期待される。

■駅への無料レンタサイクルの設置(長野県上田市)■

【主な実施主体】

- ◆ 別所線電車存続既成同盟会
- ※地元自治体(上田市)が既成同盟会へ補助

【概要・目的】

- ◆ 信州の鎌倉と呼ばれる別所線沿線には寺社等が数多く存在するが、その多くが山間部に存在するため、徒歩では時間がかかる。
- ◆ 観光面での別所線の利用促進を図るため、別所線の2駅(下之郷駅、別所温泉駅)に合計10台の無料のレンタサイクルを設置。
- ◆ 修繕費等維持管理に要する費用は同盟会が負担(直接の支援ではないが、同盟会へ自治体の補助金がある)

【効果】

- ◆ レンタサイクルの利用者は年々増加傾向にあり、H16から5年間で約2.6倍に増加。



出典:国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例4-③ 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

公共交通の運賃割引制度等の導入により、高齢者の商店街への外出機会の増加による健康維持や、中心市街地の活性化が期待される。

■割安定期券による高齢者の外出・公共交通利用促進の取組(富山県富山市)■

【主な実施主体】

- ◆ 交通事業者(富山地方鉄道)

【概要・目的】

- ◆ 富山地方電鉄では、公共交通の利用促進を図るため、高齢者の向けの「おでかけ定期券」を販売している。
- ◆ 市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へ出かける際、公共交通機関を100円で利用できる定期。

【効果】

- ◆ 高齢者の外出機会の増加による健康維持や、中心市街地の活性化が期待される。

65歳以上の方は 安い お得! 元気!
おでかけ定期券で中心市街地へ
でかけてみませんか?

市内全線(100%)で、市内のIC(車)と中心市街地(20分圏)内、市営バス(3分圏)の区間を1乗車100円で利用できます。

利用できる公共交通機関

- おでかけ定期券利用時の運賃
- 富山ライトレール
- 富山ライトレール(車)
- 富山ライトレール(バス)
- 富山ライトレール(バス)
- 富山ライトレール(バス)

富山ライトレール 富山 426-1770

おでかけ定期券 富山 426-1770

出典:富山市 <http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/3111/H28pamphlet.pdf>

事例 4-④ 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

交通機関の外国語表記などを行うことで、外国人観光客の移動の円滑化が図られ、観光まちづくりに取り組む地域への来訪機会の増加が期待される。

■英語版バス時刻表等の作成による観光需要の確保(新潟県佐渡市)■

【主な実施主体】

- ◆ 民間企業
- ◆ バス事業者

【概要・目的】

- ◆ 2002年サッカーW杯で多数の外国人観光客が新潟に来ることが見込まれ、それを佐渡にも呼び込もうと通訳案内士が佐渡の英語観光マップを作成したのがきっかけ。
- ◆ 外国人のニーズに合わせて、外国人観光客向けの英語版バス時刻表等を民間企業等が毎年更新。

【効果】

- ◆ 最近では外国で発行されている日本を紹介する観光ガイドブックの中で島内の観光案内所には英語の時刻表があると紹介されるようになった。



出典：国土交通省HP
http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/support-2203.pdf

事例 4-⑤ 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

地域の需要規模に応じて、複数の交通手段を組み合わせ適切な交通ネットワークを構築することで、交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、公共交通の効率化が期待される。

■地域の需要規模に応じた多様な交通手段の確保(兵庫県豊岡市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(豊岡市)

【概要・目的】

- ◆ 兵庫県豊岡市では、地域の需要規模に応じて、路線バス、コミュニティバス、ディマンド型の市営バス・タクシーによる最適な交通ネットワークを構築。

【効果】

- ◆ 交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、市内バス交通の効率化を図る。



出典 国土交通省HP
http://www.jcomm.or.jp/9th_jcomm/PDF/kikaku/H26K04.pdf

事例4-⑥ 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

地域のコミュニティバスやデマンドバスなどのバス停を、商業施設や病院等の入口に設置することで、高齢者が人に頼ることなく移動ができるようになり、高齢者の日常生活の交通手段の確保が可能となる。

■住民ニーズに合わせたバス運行経路の見直しとバス亭の設置(長野県立科町)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(立科町)
- ◆ 民間商業施設、病院等

【概要・目的】

- ◆ 長野県立科町では、当初、スーパーと医院の間にバス停設置を検討。住民の意見・要望を検討し運行時間は長くなっても各施設の入口まで運行する方が利用者の増加につながるとの方向でまとまった。
- ◆ 事務局から地元ショッピングセンターや医院に依頼し、各施設の正面入口にバス停が設置されることになった。

【効果】

- ◆ 商業施設へは、高齢者の「自分で買い物をしたい」というニーズへ対応。高齢者の日常生活の交通手段として定着しつつあり、病院へは、今まで家族・近所の方の送迎やタクシーで通院していた方が一人で通院できるようになっている。



▲商業施設正面入口に設置されたバス停

▲医院の正面玄関前に設置されたバス停

出典 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例4-⑦ 公共交通利用促進の取組の事例 [既存公共交通等の利便性の改善]

民間商業施設を活用したバス待合所への休憩所やトイレの設置、イベント広場の整備により、バス利用者の利便性・快適性の向上による需要喚起、商業施設のにぎわいの創出が期待される。

■市民ニーズに対応したバス待合所の民間商業施設内への設置(大分県大分市)■

【主な実施主体】

- ◆ 民間商業施設

【概要・目的】

- ◆ トキハ百貨店本店の正面のバス待合所は、大分市のバス乗降の拠点でありバス待ちや待ち合わせ場所として多くの来街者に利用されていたが、市民を楽しませるようなイベント開催などは行われておらず、また、中心市街地には快適な休憩所がなく、市民アンケートでは休憩所やトイレを求める声が多かった。
- ◆ そこで、バス待合所のリニューアルに合わせて、休憩所・トイレを設置し、イベントが開催できる広場を整備した。

【効果】

- ◆ バス利用者の利便性・快適性の向上による需要喚起、商業施設のにぎわいの創出が期待される。

バス待ちの時間も快適なひとときに！

百貨店前の広場とバス待合所をリニューアル

- 事業実施年度：平成20年度
- 事業名：まちなか快適スペース整備事業
- 補助事業者：株式会社トキハ
- 主な構成：バスター待合所、広場、情報発信装置
- 事業費：1億1797万円
- 補助補助金額：2567万円
- 補助率：2分の1



Before

After

屋内で過ごしやすい快適な待合所に

出典 経済産業省HP http://www.meti.go.jp/policy/sme_chiiki/town_planning/h23_pamphlet_s-enryaku.pdf

事例5-① 公共交通利用促進の取組の事例 [公共交通利用の意識醸成]

子どもを対象にした公共交通の利用体験教室等の開催により、公共交通への親しみの醸成、利用意識の醸成が期待される。

■児童を対象とした乗り方教室&体験教室の開催(高知県)■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者(土佐くろしお鉄道)

【概要・目的】
◆ 土佐くろしお鉄道では、小さなときから鉄道に親しみをもってもらうため、園児、小学校低学年児童を対象に親子で参加する「列車&バス乗り方体験教室」を開催した。

【効果】
◆ 鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。

保護者の皆様へ

親子で参加

列車&バス 乗り方体験教室

参加費無料

列車やバスは地域の大切なインフラです。小さなときから親しみをもっていたために、園児や小学校低学年児童(1・2年生)を対象とした親子で参加する「列車&バスの乗り方教室」を中村駅と宿毛駅で開催します。

日時: 平成28年3月21日(月・祝) 9:30~
集合場所: 中村駅(白土十市駅前7-1)・宿毛駅(宿毛駅前1丁目703)
募集対象: 小学校低学年児童(1・2年生)または園児と、同伴する保護者(1名)
※必ず保護者同伴でお越しください。
※お子様が2人以上となる場合は予約の際にお申し出ください。
募集人数: 中村駅・宿毛駅ともに各15組程度募集(事前予約制・先着順)
お申込み方法: 3月7日(月)から11日(金)の10時~17時まで電話にて受付
お申込み先: 土佐くろしお鉄道営業課 0880-35-4962
※定員に達し次第、募集終了となります。あらかじめご了承ください。

<<当日スケジュール>>

| 中村駅集合 | | 宿毛駅集合 | |
|-------|---------------|-------|-----------------|
| 9:30 | 中村駅で列車の乗り方教室 | 9:30 | 宿毛駅で列車とバスの乗り方教室 |
| 10:35 | 列車の乗車体験・宿毛駅へ | 11:20 | 列車の乗車体験・中村駅へ |
| 11:10 | 宿毛駅にてバスの乗り方体験 | 12:10 | 中村駅到着・車検見学 |
| 11:45 | バスの乗車体験・中村駅へ | 12:30 | バスの乗車体験・宿毛駅へ |
| 12:15 | 中村駅到着・イベント終了 | 13:00 | 宿毛駅到着・イベント終了 |

出典 宿毛市HP
<http://www.city.sukumo.kochi.jp/info.php?eid=00301>

事例5-② 公共交通利用促進の取組の事例 [公共交通利用の意識醸成]

地域に密着した車両デザインや公共交通に関する話題性を高める取組などにより、公共交通への愛着を持つ地域サポーターの醸成、公共交通利用意識の醸成により、利用者の増加が期待される。

■話題性のある駅づくりによる利用促進(和歌山県紀の川市)■

【主な実施主体】
◆ 沿線自治体(紀の川市等)
◆ 交通事業者(岡山電気軌道)

【概要・目的】
◆ 平成15年に南海電鉄が貴志川線の廃止検討を表明
◆ 存続に向けた住民の要請が高まり、関係者で議論した結果、沿線自治体が鉄道用地を買い取り、公募により決定した岡山電気軌道が和歌山電鐵を設立して運行を引き継ぐことで合意
◆ 引き継がれた貴志川線の活性化を図るために、車両導入にするサポーターの募集や、猫の駅長など話題性を高めることによる利用促進等、様々な取り組みが行われている

【効果】
◆ 減少傾向であった利用者数が増加(平成19年の対前年同月比7%)している。

沿線住民等による和歌山電鐵への支援

「いちご電車」の導入に対する支援

〇いちご電車への改装にサポーターを募集、約1,500人以上の応募があり、700万円~800万円が集まった。
〇貴志川地域の「いちご」をテーマに、つりまやペンチシート、家具等、今まであまり未だ使われていなかったところにむくむく利用に使用し、車内のリニューアルを実施。
〇19年1月の貴志川線の利用者数は、対前年同月比7%増(「たまご」などの効果分)

話題性を高めることによる利用促進

〇駅に併設する小売店主の頼みで「たまご」「モーコ」「ちび」が、当該駅の駅長や助役任命され、話題づくりと利用促進を図っている。(「たまご」の写真集は有名出版社から発行)
〇駅長の「たまご」

いちご電車
日本一の愛が走るローカル線になりたい
和歌山電気軌道株式会社

貴志川線の年間輸送人員の推移

出典 和歌山電鐵ホームページをもとに整理制作
出典 和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学社会科学研究科等による調査報告書

出典 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例5-③ 公共交通利用促進の取組の事例 [公共交通利用の意識醸成]

行政や交通事業者、商工会など地域の各主体が協力し、自家用車利用から公共交通利用への転換を促す取組を実施することで、公共交通の利用増加と自家用車の利用減少による渋滞緩和等が期待される。

■モビリティ・マネジメントによる公共交通利用への転換促進(京都府宇治市)■

【主な実施主体】
◆ 地元自治体(宇治市)

【概要・目的】
◆ 市中心部の宇治地域においては、多くの事業所や市役所、商業施設など都市機能が集中していることから、通勤時間帯を中心に主要交差点で渋滞が発生。
◆ また、この地域は鉄道やバスなどの公共交通機関が比較的充実しているにもかかわらず、自動車通勤が多い状況。
◆ そのため、集中する通勤自動車の総量減、交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進を図るため、商工会議所や地域に立地する事業所と行政、交通事業者等が連携し、2ヶ年間の社会実験(かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治)を実施。

【効果】
◆ 朝通勤時の定期券外での鉄道利用者が約3割増加、市内の主要交差点で渋滞長が3割減少した箇所があった。

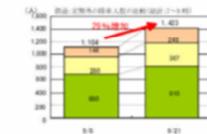
「かしこいクルマの使い方」を考えるプロジェクト 宇治 2006



昨年の取り組みの結果

昨年の取り組みでは、アンケートの前後で、こんな変化がありました。

- 鉄道の利用者が約3割増加
- 事業所周辺の渋滞距離が減少
- 歩行者、自転車・バイクでの通勤者が増加



【社会実験の取組内容】

- 1年目(平成17年度)
 - ・人々の意識と行動の自発的な変化を促すため、バス停や所要時間が示されたバスマップや動機付け資料の配付などのコミュニケーション(TFP)の実施。
 - 対象は、宇治商工会議所に登録されている全ての事業所の職員約4,400人
 - ・さらに、参加協力が得られた235人を対象に複数回のコミュニケーションを実施。
- 2年目(平成18年度)
 - ・1年目同様に宇治商工会議所に登録の全ての事業所職員を対象にTFPを実施。
 - ・交通行動の変化を計測するため駅乗降客調査等を実施。

出典:国交省HP http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/071_uji.pdf

事例5-④ 公共交通利用促進の取組の事例 [公共交通利用の意識醸成]

車内への子どもの絵画展示や駅でのイベント等への園児の招待などにより、公共交通を身近な存在として利用してもらうことで、公共交通のイメージアップと利用促進が期待される。

■車内への園児の絵などの展示による鉄道のイメージアップ(三重県伊賀市)■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者(伊賀鉄道)

【概要・目的】
◆ 伊賀鉄道では、鉄道のイメージアップと利用促進を図るため、車内に沿線園児の絵等を展示したり、駅に園児を招いての七夕飾り等を実施し、鉄道及び、駅の魅力づくりを行っている。

【効果】
◆ 鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。

伊賀鉄道(近鉄伊賀線)の事例

車内への園児の絵などの展示

- 車内の空きスペースを有効活用し、沿線の園児の絵などを展示し、鉄道のイメージアップと利用促進を図っている。
- 愛児の絵を見たさに、親や祖父母が列車に乗り。愛児の「また乗ろうね!」には、つい「うんうんきつとね」と答えてしまう。



<園児の絵の展示>

駅の魅力づくり

- 伊賀市中心部に位置する上野市駅において、園児を招いての七夕飾り等を実施。
- 郊外に立地する桑町駅においても、駅付近の高校に通う生徒の協力によりクリスマスイルミネーションの飾り付けを行った。



<クリスマスイルミネーション(桑町駅)>

出典:伊賀市交通計画、和歌山大学辻本博久教授提供資料

出典 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf>

事例5-⑤ 公共交通利用促進の取組の事例 [公共交通利用の意識醸成]

経営が困難な公共交通事業者を支援するため、地元自治体が協力し、応援団の結成、各種イベントの共催による支援等を実施することで、地域公共交通の存続による高齢者、学生など交通弱者の「足」の維持・確保が期待される。

■地元根差した経営・運営による駅のリニューアル(千葉県銚子市)■

【主な実施主体】

- ◆ 地元自治体(銚子市)
- ◆ 地元商業高校
- ◆ 交通事業者(銚子電鉄)

【概要・目的】

- ◆ 銚子電鉄の存続のため、平成26年6月28日、銚子市役所の協力の下、銚子電鉄応援団等を結成。
- ◆ 支援者と各種イベントの共催、ふるさと納税による支援など様々な活動を実施。
- ◆ また、地元の銚子商業高校の学生が、クラウドファンディングによる駅修繕費の確保や駅の壁面ペイントアートに取り組む。

【効果】

- ◆ 2015年の事業報告において、旅客運輸収入が8.8%伸び3期ぶりに増収増益の黒字となった。



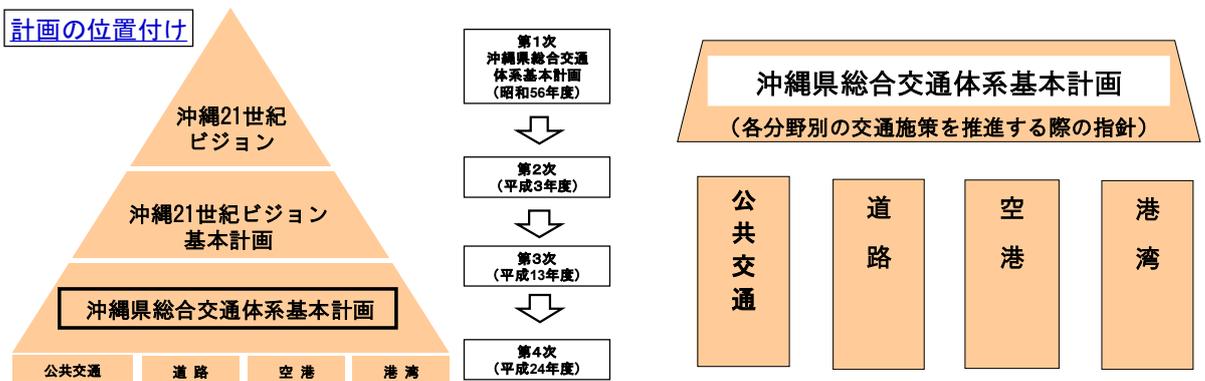
仲ノ町駅の修繕のためのクラウドファンディング 犬吠駅の壁面ペイントアート

出典: 銚子電鉄HP <http://www.choshi-dentetsu.jp/detail/event/56>

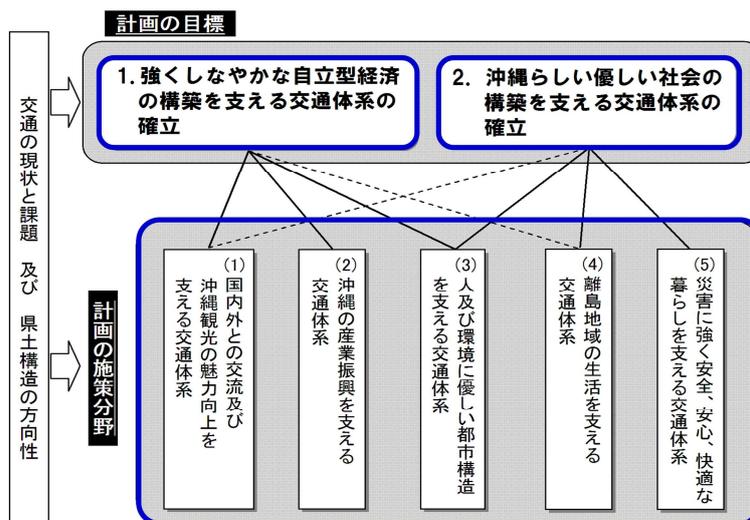
《区 鉄軌道が利用され続けるために大切なこと 参考2》

参2-1 沖縄県総合交通体系基本計画(平成24年6月)の概要

- ・本計画は、沖縄21世紀ビジョンを踏まえた、沖縄県における交通政策の「基本方向」、「基本施策」を示したものであり、道路や空港、港湾等の各分野の交通施策を推進する際の指針となるものです。
- ・同計画では、「公共交通」、「道路」、「空港」、「港湾」の各分野の様々な交通施策を取り組むことにしています。
- ・そのなかには、本島全体を中心に、人の移動を高めるために必要となるあらゆる交通モードを対象に施策を展開するとの考えから、体系的な幹線道路網の整備等に取り組むほか、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入への取り組みも記載されています。



計画の目標、施策分野



参2-2 分野別の施策体系

1 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系

- ① 空港、港湾機能の強化及び国内外からのアクセス交通網の拡充
- ② 観光拠点へのアクセス交通網の強化
- ③ 総合交通結節機能の強化
- ④ 観光周遊、魅力を高める交通システムの整備

【主要施策】

- 1 那覇空港の機能強化
 - ・滑走路増設、ターミナルビルの拡充、公租公課の減免
- 2 宮古空港・下地島空港、新石垣空港の国際拠点機能強化
- 3 那覇港の機能強化
 - ・大型クルーズ船バース及びターミナルビルの整備
- 4 国内外の航空ネットワーク、クルーズ・ネットワークの拡充
- 5 観光拠点へのアクセス交通網の強化
 - ・アクセス道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入



図 那覇空港増設滑走路のイメージ



図 クルーズ船専用バースの整備イメージ

2 沖縄の産業振興を支える交通体系

① 本島の県土構造を支える骨格交通網の強化

② 産業拠点を支援する交通網の整備

③ 新たな産業を振興する交通網の拡充

【主要施策】

1 骨格幹線交通網の拡充

2 那覇空港の機能強化

- ・滑走路増設、国際物流拠点産業集積地域の活用、
- ・臨空・臨港型産業の集積、ロジスティクスセンター等の整備

3 那覇港の機能強化

- ・ガントリークレーンの増設を含む国際コンテナターミナルの整備
- ・ロジスティクスセンターを含む背後地の整備

4 中城湾港の機能強化

5 物流ネットワークの展開

- ・那覇空港と那覇港が連携する Sea&Air 輸送ルートの開拓 等



図 沖縄の産業振興を支援する骨格幹線道路網

3 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系

- ① 体系的な幹線道路網の整備
- ② 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- ③ 乗継利便性の向上
- ④ 集約型都市構造への誘導及び拠点地域を育成する交通体系の整備
- ⑤ TDM施策、MMの推進
- ⑥ クリーンエネルギー等次世代自動車の普及促進

【主要施策】

- 1 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- 2 都市モノレールの延長
- 3 バス交通サービスの拡充
 - ・ IC 乗車券システム、バスロケーションシステム、基幹バスの導入
- 4 TDM 施策、モビリティ・マネジメントの推進



図 5-12 体系的な幹線道路網の整備

図 体系的な幹線道路網の整備



図 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

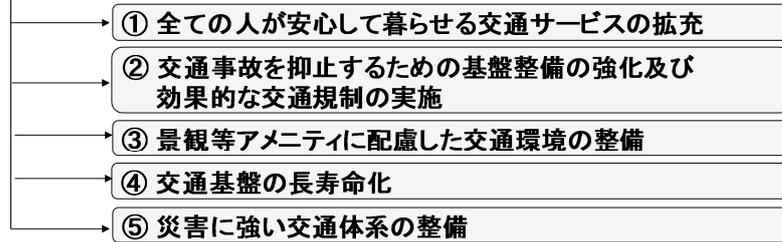
4 離島地域の生活を支える交通体系

- ① 本島離島間の交通ネットワークの充実
- ② 離島空港、港湾の整備
- ③ 離島地域内の交通体系の整備
- ④ 交通コストの低減
- ⑤ 船舶・航空機の購入支援

【主要施策】

- 1 離島空港の整備
 - ・新石垣空港の整備及び新空港へのアクセス交通の整備、伊平屋空港の整備 等
- 2 離島港湾の機能強化
 - ・平良港・石垣港の機能強化
 - ・質の高い海洋レジャー環境の整備（マリーナ・人工ビーチ等） 等
- 3 本島離島間交通ネットワークの充実
 - ・伊平屋空港、粟国空港と那覇空港を結ぶ航空路の定期化
 - ・航路需要に応じた適切な機材の導入 等
 - ・離島航路の確保、維持、改善 等
- 4 交通コストの低減
- 5 船舶、航空機の購入支援

5 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系



【主要施策】

- 1 車に頼らず移動できる交通システムの拡充
 - ・コミュニティバスや高齢者・障害者・要介護者等に対応した交通サービスの拡充 等
- 2 バリアフリー化の推進
- 3 生活道路等における安全対策の推進
 - ・歩行者や自転車に配慮した交通規制(歩行者専用道路や一方通行等の進入規制、速度規制)
- 4 交通基盤の長寿命化対策の推進
- 5 緊急輸送道路ネットワークの整備
- 6 無電柱化の推進 等