

調査

福島県内における地域鉄道 利用状況の現状について

<要 旨>

1. 県内の鉄道会社概要

本県には JR のほかに 4 社の旅客鉄道があり、通勤・通学や観光など様々な役割を担っている。

2. 乗車人員の推移

乗車人員は 4 社合計で 20 年前に比べ約 4 割減少している。

3. 県民の通勤・通学手段

本県の通勤者の約 8 割が自家用車利用であり、鉄道利用は 2.4% にとどまる。

4. 本県の自家用自動車台数

本県の 1 世帯あたり自家用自動車台数は全国第 9 位と全国上位にある。

5. 各社の利用促進への取り組み

福島交通と阿武隈急行は飯坂温泉と組み合わせたキャンペーンなど、会津鉄道と野岩鉄道はスカイツリーを看板にした東京方面への割引キャンペーンなどが特徴的である。

6. 利用客数を増やすには

沿線住民が地域の足として育てていくことの他に、地域や行政、他社と一体となった PR による他地域からの観光客誘致を続けていくことが大切である。

はじめに

岩手県の沿岸地域を走る三陸鉄道が NHK 朝の連続ドラマ「あまちゃん」を契機に全国から観光客を集めるなど、鉄道は人や物を運ぶという以外にも、観光など地域振興に結び付く側面を有している。

福島県には JR 線の他に、民営鉄道の福島交通飯坂線、第三セクター鉄道の阿武隈急行と会津鉄道、野岩鉄道があり、住民の通勤・通学等や観光客の足として地域に根付いている。また、鉄道は、景勝地や温泉など本県の豊富な観光資源を巡るための重要な交通手段にもなっている。

しかし、人口減少や過疎化など、地方の鉄道を取り巻く環境は厳しく、沿線住民の利用を促していくことに加え、各種キャンペーンやイベントに

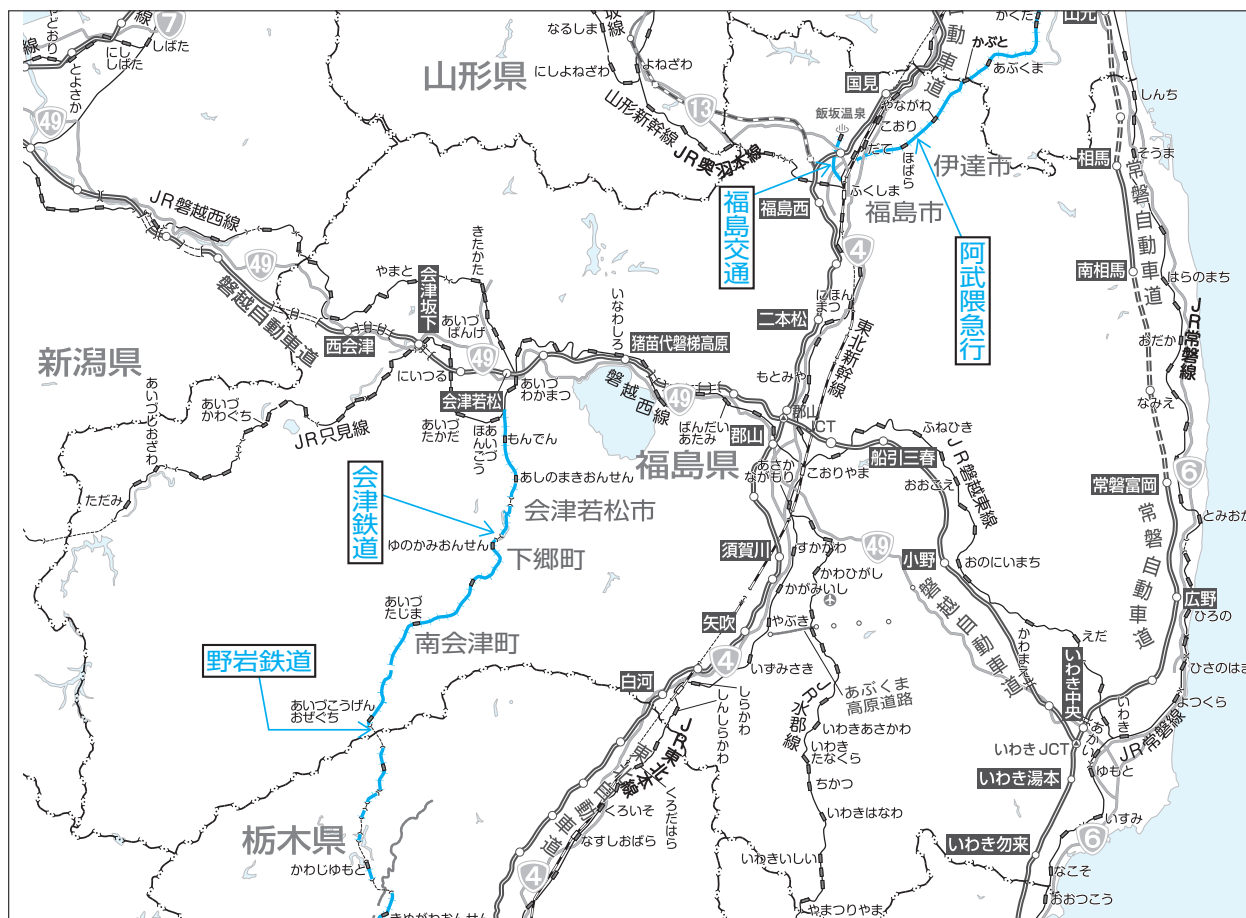


伊達市内を走る阿武隈急行



会津若松市内を走る会津鉄道

福島県内の民営・第三セクター鉄道



よって、地域外からの誘客を図っていくことが必要と思われる。

本稿は、住民や観光客の足として地域に根付いた県内の地域鉄道（民営鉄道・第三セクター鉄道）に関する利用動向や利用促進策等を、福島県が公表している県内鉄道乗車人員推移など統計資料やホームページ公開内容からまとめたものである。

1. 県内の鉄道会社概要

(1) 鉄道事業と地域鉄道

～本県には JR のほかに 4 社の旅客鉄道がある～

鉄道事業は、大きく分けると一般的にいう鉄道、地下鉄、路面電車、新交通システムなどの「旅客鉄道」と貨物輸送を行う「貨物鉄道」から成る。本県内の旅客鉄道には、JR 東日本のほかに地域

鉄道事業者として、福島交通、阿武隈急行、会津鉄道、野岩鉄道の 4 社が路線網を有している。一方、本県内の貨物鉄道には、いわき市小名浜の港湾地区と JR 常磐線泉駅間を結ぶ貨物輸送に特化した「福島臨海鉄道」がある。

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄、旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線を引き継いだ第三セクターから成っている。中小民鉄と第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼ばれ、平成26年4月1日現在で全国に91社がある。

(2) 本県内の地域鉄道事業者

～4社のうち3社が第三セクター鉄道～

本県内に路線を有する地域鉄道事業者は、民営鉄道の福島交通と第三セクター鉄道の阿武隈急行、

会津鉄道、野岩鉄道の4社がある。うち、野岩鉄道は栃木県に本社があり、路線も大半が同県内となっている。

第一セクターは国または地方公共団体、第二セクターは民間で経営する方式であり、第三セクターは国または地方公共団体と民間の共同出資による事業体を指している。本県の第三セクター鉄道は、国鉄民営化の際にJRから経営が切り離され移管された会津鉄道（旧国鉄会津線）、旧国鉄丸森線（宮城県の槻木～丸森間）を引き継いで未開通であった丸森～福島間を開通させた阿武隈急行、国鉄再建法により工事凍結していた日本鉄道建設公団建設線（野岩線）を引き継いだ野岩鉄道の3社である。旧国鉄の赤字路線を引き継いだか、旧国鉄の建設途中で工事凍結された路線を引き継いだという背景となっている。

(3) 各鉄道会社の概要

～通勤・通学や観光など様々な役割を担う各鉄道～

① 福島交通（飯坂線）

大正10年に飯坂線の前身である飯坂軌道(株)が設立され、大正13年に福島駅～飯坂駅（現在の花水坂駅）間で運転が開始された。昭和2年に福島交通(株)の前身である福島電気鉄道が飯坂軌道と合併した。

全線が福島市内を走っており、JR 福島駅と飯坂温泉を結ぶ観光路線としての役割に加え、戦後、

沿線での住宅開発が進み、通勤・通学客の交通手段として利用されている。同社は鉄道事業の他に中通りを主な営業エリアとした乗合バス・貸切バス事業なども行っている。

② 阿武隈急行

福島県と宮城県、福島交通、沿線市町が出資した第三セクター方式により昭和59年に会社が設立された。同路線のJR 東北本線槻木駅（宮城県柴田町）～丸森駅（同丸森町）間は、昭和43年に開通した旧国鉄丸森線であり、昭和61年に国鉄丸森線が廃止され運営が同社に引き継がれた。阿武隈急行では工事を進め、福島駅～丸森駅間は昭和63年に開通した。福島市と伊達市を結ぶ通勤・通学客の交通手段や本県北部と宮城県南部を結ぶ生活路線としての役割を担っている。一部電車はJR 仙台駅まで乗り入れ、直通運転を実施している。

③ 会津鉄道

福島県と会津全市町村と団体、企業等が出資した第三セクター方式により昭和61年に会社が設立され、国鉄民営化に伴い旧国鉄会津線を引き継ぎ、昭和62年に営業開始した。

JR 只見線西若松駅（会津若松市）と会津高原尾瀬口駅（南会津町）を結んでおり、西若松駅から会津若松駅まで全列車がJR 只見線に乗り入れている。会津田島駅（南会津町）からは、野岩鉄道と東武鉄道との相互乗り入れを行っており、東武浅草駅や東武日光駅への直通運転を行っている。東武鉄道・野岩鉄道と直通していることで、浅草

図表1 県内民営・第三セクター鉄道の概要

会社名	福島交通(株)	阿武隈急行(株)	会津鉄道(株)	野岩鉄道(株)
分類	民営鉄道	第三セクター鉄道	第三セクター鉄道	第三セクター鉄道
本社所在地	福島市	伊達市	会津若松市	栃木県日光市
営業開始年	大正13年	昭和63年（本県区間）	昭和62年	昭和61年
路線名	飯坂線	阿武隈急行線	会津線	会津鬼怒川線
区間	福島～飯坂温泉	福島～槻木	西若松～会津高原尾瀬口	会津高原尾瀬口～新藤原
営業キロ	9.2km	54.9km	57.4km	30.7km
駅数	12	24（うち本県内15）	21	9（うち本県内1）
全区間の大人運賃	370円	970円	1,870円	1,070円
所要時間（各駅停車）	23分	72分（上り） 71分（下り）	85分	36分

資料：各社HP等より作成

※宮城県内の丸森～槻木間は昭和61年に先行開業

※所要時間は時間帯により異なったり、快速等の通過待ち時間あり上記と同じとは限らない

～鬼怒川温泉～会津若松を結ぶ首都圏からの観光路線としての役割を担っている。

④ 野岩鉄道

福島県、栃木県、沿線自治体、民間企業の出資による第三セクターとして昭和56年に設立、昭和61年に開業した。会津高原尾瀬口駅（南会津町）で会津鉄道、新藤原駅（栃木県日光市）で東武鉄道鬼怒川線に相互乗り入れを行っている。

路線の大部分は栃木県内であり、また、沿線は過疎地域であるため、利用者の多くは観光客が占めている。会津からは首都圏への足として、首都圏からは会津方面への観光の足として利用されている。

2. 乗車人員の推移

(1) 乗車人員

～4社合計で20年前に比べ約4割減少～

福島県統計課「福島県統計年鑑」から平成元年度以降の県内鉄道各社の乗車人員推移（福島県内分）をみると、各社とも減少傾向で推移している。直近（平成24年度）の年間乗車人員数は福島交通

2,567千人（20年前比△43.4%）、阿武隈急行1,732千人（同△13.7%）、会津鉄道403千人（同△57.8%）、野岩鉄道97千人（同△62.1%）であり、4社合計で△38.1%となっている。阿武隈急行が10%台の減少率に止まる以外は大きく減少している。

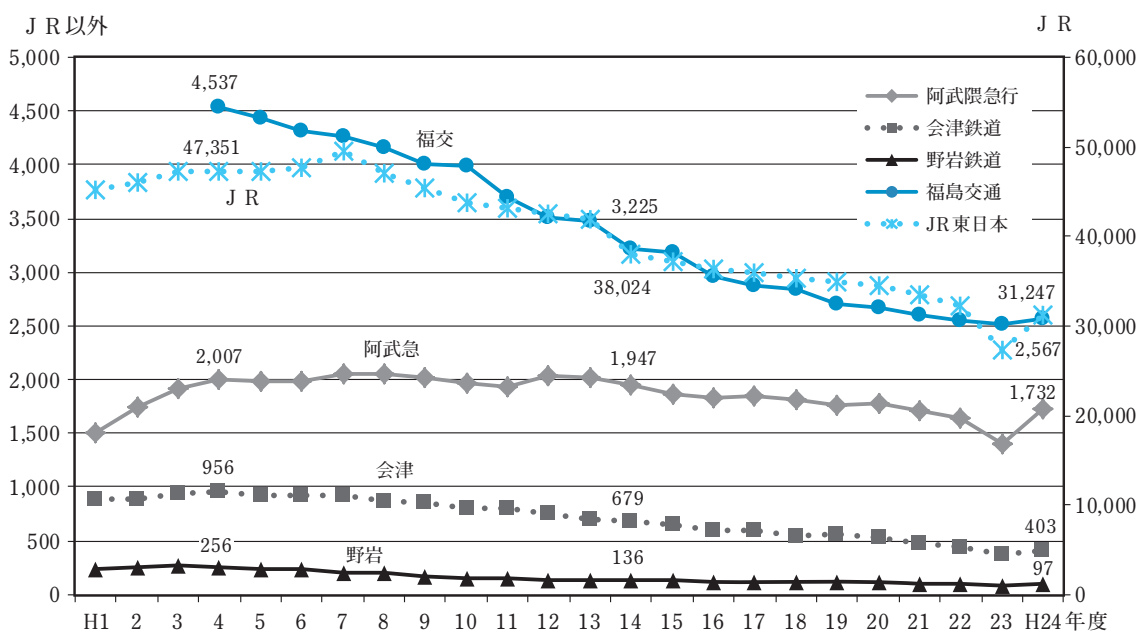
JR東日本についても私鉄同様に減少傾向で推移しており、直近は31,247千人（同△34.0%）と民営・第三セクター鉄道と同様に20年前に比べ大きな減少幅となっている（図表2）。

平成4年度を100として指数化すると、平成24年度の各社の指数は、阿武隈急行86.3、JR東日本66.0、福島交通56.6、会津鉄道42.2、野岩鉄道37.9となっている。県内の高校生数を同様に指数化すると、平成24年度は63.3である。福島交通、会津鉄道、野岩鉄道は高校生数の減少以上に乗車人員が減っている（図表3）。

モータリゼーションの進展や少子化、過疎化など鉄道を取り巻く環境変化によって、乗車人員の減少傾向が続いてきたが、近年この傾向が加速化されたものと思われる。

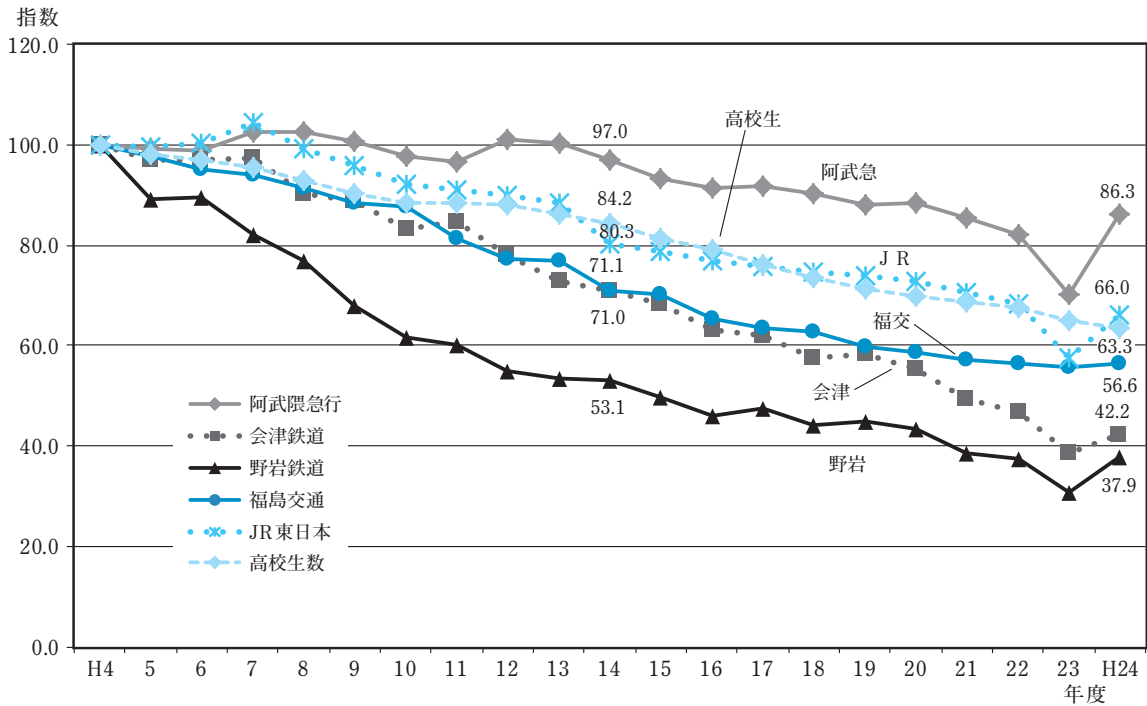
図表2 県内鉄道の年間乗車人員推移

（単位：千人）



資料：福島県統計課「福島県統計年鑑」 ※福島交通はH3以前のデータなし ※県内の駅での乗車人員に限定

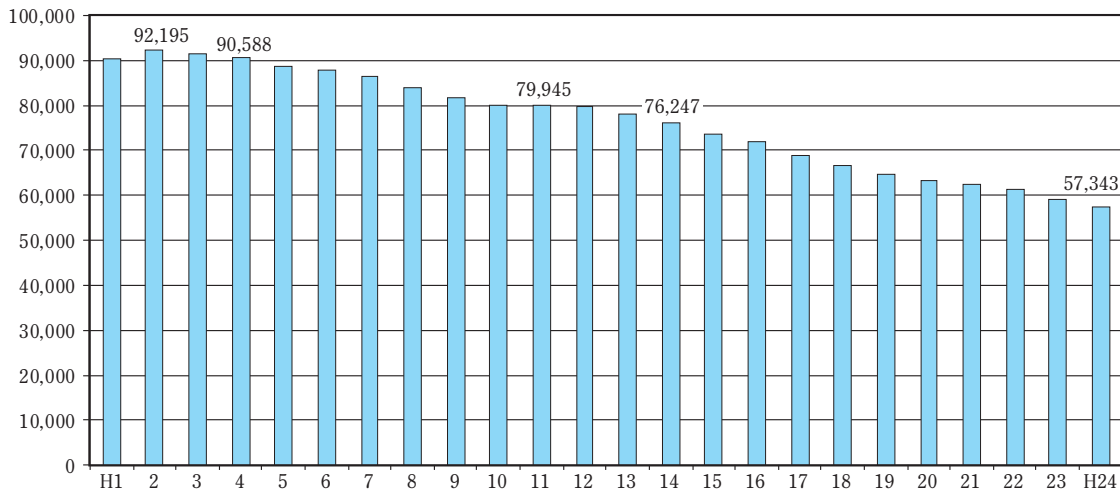
図表3 乗車人員指数推移（平成4年=100）



資料：福島県統計課「福島県統計年鑑」

図表4 福島県内高校生数推移

※各年5月1日現在（単位：人）



資料：福島県統計課「学校基本調査報告書」

(2) 高校生の推移

～平成以降のピークの平成2年比で

約4割減少～

高校生は、市町村境を越えて通学する学生も多いため、鉄道の主要な利用客層である。平成元年以降の本県内の高校生数推移をみると、ピークは平成2年の92,195人である。以後、毎年減少が続いており、平成11年に8万人の大台を割った。平

成24年にはピーク比△37.8%の57,343人まで減少している（図表4）。

本県内の鉄道各社は平成8年以降、減少基調が続いており、高校生数の減少が鉄道乗車人員の減少につながる一因となっている。しかし、沿線に高校の無い野岩鉄道についても他社以上の減少となっており、乗車人員の減少要因は、高校生数の減少以外に大きな要因があると考えられる。

3. 県民の通勤・通学手段

(1) 通勤

～本県の通勤者の約8割が自家用車利用～

① 本県と東京都における通勤手段の比較

総務省統計局「平成22年 国勢調査」に自宅外就業者の通勤手段に関する項目がある。それによると本県民の通勤手段は、「自家用車」が81.6%と圧倒的多数を占めている（複数回答）。次いで、「自転車」6.1%、「徒歩だけ」5.2%と続き、「鉄道・電車」は2.4%である。「乗合バス」は1.8%であり、公共交通機関を利用する割合は、「鉄道・電車」と「乗合バス」を合わせても4.2%と少数にとどまっている（重複者もあり）。

交通機関の発達した東京都（都下や島嶼部含む）の通勤手段割合をみると、「鉄道・電車」が57.1%と最も大きく、以下、「自転車」20.2%、「自家用車」11.6%、「乗合バス」11.1%となっている。本県では大半を占めている「自家用車」が約1割にとどまり、公共交通機関の利用率は68.2%に上る（図表5）。

東京都では、鉄道網が縦横に発達し運行本数も

多く便利のため「鉄道・電車」の割合が高く、交通渋滞や駐車場問題などから「自家用車」の割合が低い。一方、本県をはじめとした地方では、「自家用車」での通勤が大半であり、公共交通機関を利用する比率は低い。

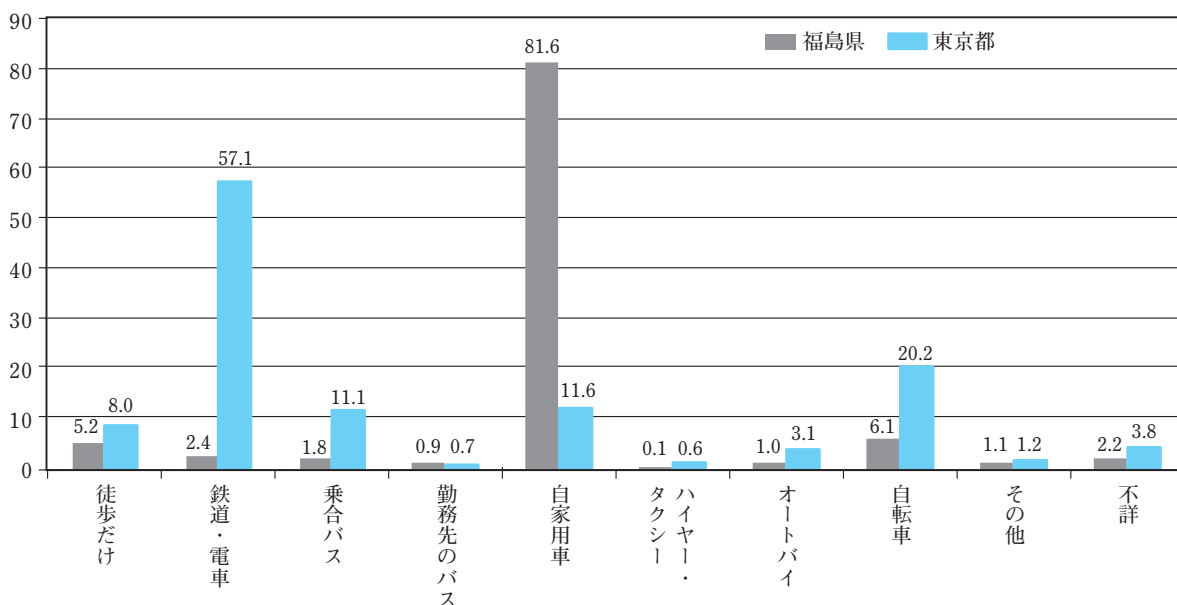
② 県内市町村での鉄道利用割合（通勤）

県内主要4市での自宅外就業者の通勤手段をみると、福島市は「鉄道・電車」5.2%、「乗合バス」3.5%であり、公共交通機関利用者が8.7%（重複者もあり）と県平均の倍となっている。福島市は「自家用車」が71.1%と県内平均よりも約10割も低く、他都市に比べるとノーマイカー通勤が進んでいるといえる。JR 在来線、福島交通飯坂線、阿武隈急行の利用のほか、新幹線通勤者もいることもあって、他都市よりも「鉄道・電車」の利用割合が高いものと考えられる。

一方、市域が広く、平や小名浜、植田など拠点となる市街地が分散しているいわき市は、「鉄道・電車」1.8%、「乗合バス」1.9%であり、県平均よりも公共交通機関の利用割合が低く、「自家用車」が82.9%と県平均を上回っている（図表6）。

図表5 自宅外就業者の通勤手段（平成22年10月1日現在）

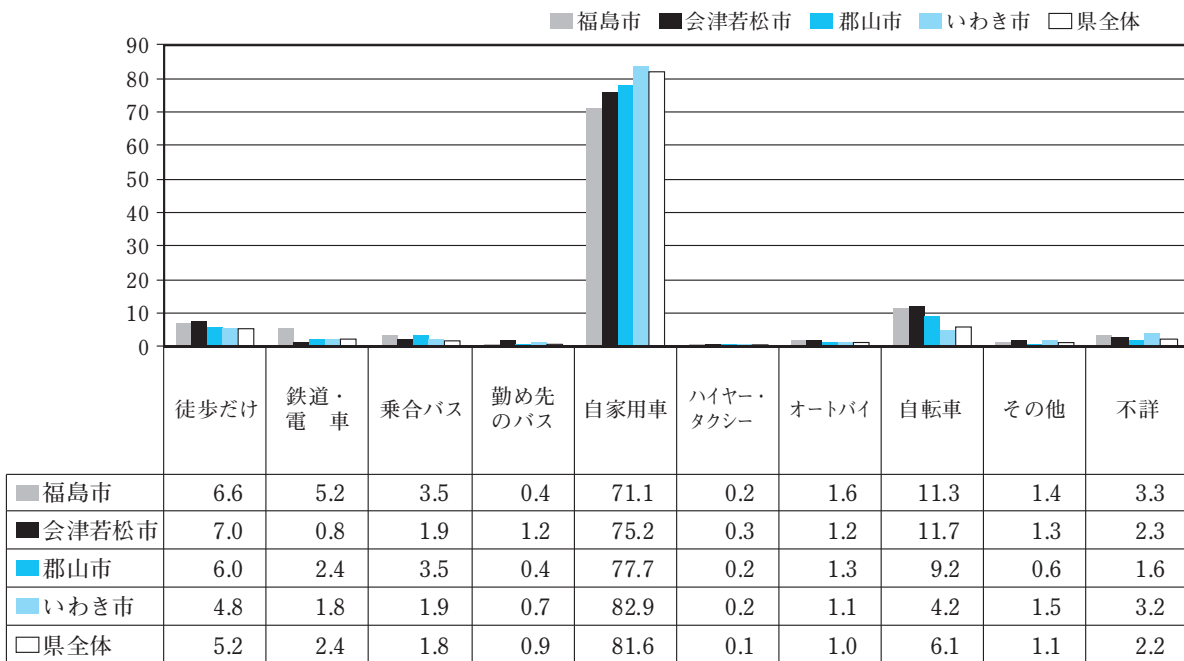
（単位：%）



資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」

※複数回答のため合計は100%にならない

図表6 本県主要都市の自宅外就業者の通勤手段（平成22年10月1日現在）（単位：％）



資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」 ※複数回答のため合計は100%にならない

図表7 市町村別の通勤・通学での鉄道・電車利用（単位：％）

通勤（自宅外就業者）			通学（15歳以上の通学者）		
順位	市町村名	利用割合	順位	市町村名	利用割合
1	国見町	6.7	1	檜葉町	79.1
2	福島市	5.2	2	国見町	76.7
3	桑折町	5.2	3	広野町	74.2
4	新地町	4.6	4	磐梯町	74.2
5	三春町	3.9	5	三島町	74.1
6	伊達市	3.8	6	下郷町	71.4
7	本宮市	3.3	7	矢祭町	71.0
8	二本松市	3.3	8	柳津町	68.0
9	鏡石町	2.9	9	大玉村	65.3
10	泉崎村	2.4	10	桑折町	64.8
参考	福島市	5.2	参考	福島市	26.1
〃	会津若松市	0.8	〃	会津若松市	15.9
〃	郡山市	2.4	〃	郡山市	11.8
〃	いわき市	1.8	〃	いわき市	30.3
	県計	2.4		県計	30.6

資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」 ※平成22年10月1日現在

市町村別での自宅外就業者の「鉄道・電車」利用割合は、「国見町」が6.7%と最も高く、以下、「福島市」5.2%、「桑折町」5.2%、「新地町」4.6%と続いている。最も高い国見町でも1割を下回っており、本県での通勤手段は「自家用車」が大半であるのが現状となっている（図表7）。

(2) 通学

～本県において鉄道は通学手段として大きな役割～

① 本県と東京都における通学手段

総務省統計局「平成22年 国勢調査」から15歳以上の通学者の通学手段をみると、本県民の通学手段は、「自転車」が43.9%と最も大きい（複数

回答)。次いで、「鉄道・電車」30.6%、「自家用車」15.2%、「徒歩だけ」14.9%と続いている。公共交通機関を利用する割合は、「鉄道・電車」30.6%、「乗合バス」11.2%と通勤者に比べると大きく、車の免許をもてない又は車を所有できない学生にとって、公共交通機関は通学の足として大きく役立っている。

東京都（都下や島嶼部含む）の通学手段割合をみると、「鉄道・電車」が55.3%と最も大きく、以下、「自転車」22.8%、「不詳」20.3%、「乗合バス」9.7%となっている。「鉄道・電車」「乗合バス」の利用割合は、東京都の通勤手段に近い数値となっており、東京都においては通勤・通学とも公共交通機関の利用が一般的である（図表8）。

一方、本県においては、通勤者の大半が「自家用車」を利用しているのに対して、通学者は「自転車」が多く、「自転車」で通えない通学範囲について、「鉄道・電車」や「乗合バス」を利用し通学しているものと思われる。

※15歳以上通学者には10月1日現在で15歳に達した中学生が含まれている。

② 県内市町村での鉄道利用割合（通学）

県内主要4市での15歳以上通学者の通学手段をみると、いわき市は「鉄道・電車」30.3%、「乗合バス」25.6%であり、公共交通機関利用者が

55.9%（重複者もあり）と福島市などと比較し割合が高い。いわき市は市域が広く、拠点となる市街地が分散しているため、通勤者は「自家用車」を利用し、遠距離を通学する学生は「鉄道・電車」をはじめとした公共交通機関を利用するという構図になっている。

会津若松市は「鉄道・電車」15.9%、「自転車」61.5%、郡山市は「鉄道・電車」11.8%、「自転車」62.2%となっており、両市は公共交通機関利用よりも「自転車」で通学する割合が圧倒的に大きい（図表9）。

市町村別での15歳以上通学者の「鉄道・電車」利用割合は、「楡葉町」が79.1%と最も高く、以下、「国見町」76.7%、「広野町」74.2%、「磐梯町」74.2%と続いている。町内に高校が無く、鉄道の駅を持つ町において鉄道利用割合が高いことから、他市町村に通学する学生にとって、鉄道は大きな役割を担っていることがわかる（図表7）。

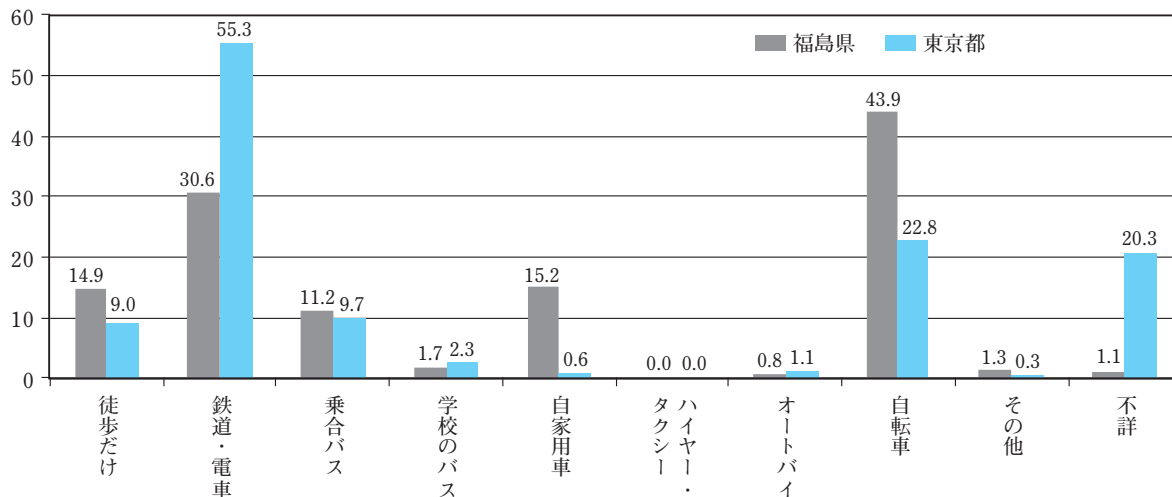
(3) 民営鉄道沿線市町村での利用割合

～会津鉄道沿線での通勤利用割合は低い～

福島交通と阿武隈急行の沿線である福島市と伊達市は、通勤利用が福島市5.2%、伊達市3.8%、通学利用が福島市26.1%、伊達市42.3%となっている（県平均の利用割合は通勤2.4%、通学30.6

図表8 15歳以上通学者の通学手段（平成22年10月1日現在）

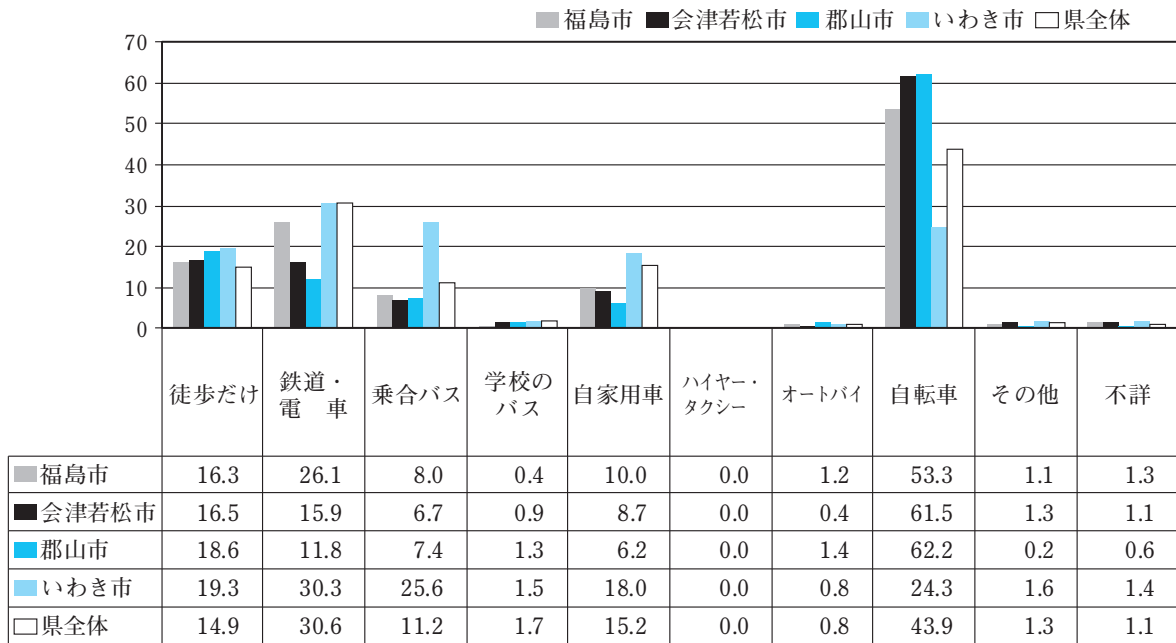
（単位：％）



資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」

※複数回答のため合計は100%にならない

図表9 本県主要都市の15歳以上通学者の通学手段（平成22年10月1日現在）（単位：％）



資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」 ※複数回答のため合計は100%にならない

図表10 民営・第三セクター鉄道沿線市町村の通勤・通学での鉄道・電車利用割合（単位：人、％）

福島交通・阿武隈急行沿線	通勤			通学		
	自宅外就業者数	鉄道・電車通勤者	利用割合	15歳以上通学者数	鉄道・電車通学者	利用割合
福島市	118,158	6,183	5.2	14,601	3,812	26.1
伊達市	25,193	949	3.8	3,182	1,345	42.3
会津鉄道沿線	通勤			通学		
	自宅外就業者数	鉄道・電車通勤者	利用割合	15歳以上通学者数	鉄道・電車通学者	利用割合
会津若松市	49,242	399	0.8	6,226	990	15.9
下郷町	2,104	15	0.7	269	192	71.4
南会津町	6,511	49	0.8	659	176	26.7

資料：総務省統計局「平成22年 国勢調査」

％）。両市にはJR沿線の地域もあり、この利用者がすべて福島交通・阿武隈急行の利用者ではないものの、両市において通勤・通学手段として一定の役割を果たしていると思われる。

会津鉄道沿線の会津若松市、下郷町、南会津町は、通勤利用が会津若松市0.8％、下郷町0.7％、南会津町0.8％、通学利用が会津若松市15.9％、下郷町71.4％、南会津町26.7％であり、通勤利用の割合は低い。通学については、町内に高校が無い下郷町が71.4％と高いが、会津若松市と南会津町は県平均を下回っている（図表10）。

4. 本県の自家用自動車台数 ～本県の1世帯あたり自家用車台数は 全国第9位～

本県での通勤手段としては大半が自家用車であり、本県内での1世帯あたり自家用乗用車の保有状況をみると、県平均で1世帯あたり1.559台である。市町村別では、大玉村が2,312台と最も高く、以下、中島村2,257台、天栄村2,249台、玉川村2,192台となっている。上位となっている町村は、過疎地域ではないものの、鉄道が町村内に通っていないか運行本数の少ない沿線に位置している（図表11）。

図表11 市町村別の1世帯あたり自家用乗用車台数（平成25年3月末現在）

（単位：台、位）

市町村名	順位	台数	市町村名	順位	台数	市町村名	順位	台数
県計		1.559	県南		1.747	南会津		1.399
県北		1.565	白河市		1.669	下郷町		1.541
福島市		1.417	西郷村		1.700	檜枝岐村		1.404
二本松市		1.903	泉崎村	6	2.116	只見町		1.287
伊達市		1.753	中島村	2	2.257	南会津町		1.384
本宮市		1.946	矢吹町		1.719	相双		1.632
桑折町		1.647	棚倉町		1.878	相馬市		1.588
国見町		1.714	矢祭町		1.649	南相馬市		1.793
川俣町		1.604	塙町		1.728	広野町		1.719
大玉村	1	2.312	鮫川村	5	2.154	楡葉町		1.589
県中		1.599	会津		1.462	富岡町		1.374
郡山市		1.473	会津若松市		1.353	川内村		1.795
須賀川市		1.730	喜多方市		1.552	大熊町		1.395
田村市		1.948	北塩原村		1.771	双葉町		1.278
鏡石町		1.752	西会津町		1.311	浪江町		1.411
天栄村	3	2.249	磐梯町		1.778	葛尾村		1.921
石川町		1.812	猪苗代町		1.663	新地町		1.859
玉川村	4	2.192	会津坂下町		1.649	飯館村	7	2.109
平田村	8	2.072	湯川村	9	2.048	いわき		1.470
浅川町		1.903	柳津町		1.556	いわき市		1.470
古殿町	10	2.039	三島町		1.144			
三春町		1.778	金山町		1.018			
小野町		1.815	昭和村		0.932			
			会津美里町		1.703			

資料：東北運輸局福島運輸支局「福島県内市町村別自動車数調」、総務省「住民基本台帳人口・世帯数」を当研究所が加工
 ※台数は自家用乗用車と軽自動車を合計、世帯数は日本人住民世帯数で算出

図表12 都道府県別1世帯当たり自家用乗用車台数（平成25年3月末現在）

順位	都道府県名	1世帯当たり普及台数	保有台数	世帯数	5年前（平成20年）の1世帯当たり普及台数
1	福井	1.771	491,026	277,220	1.751
2	富山	1.729	686,035	396,674	1.725
3	群馬	1.681	1,319,047	784,587	1.686
4	山形	1.676	674,919	402,787	1.653
5	岐阜	1.647	1,260,140	765,098	1.677
9	福島	1.559	1,170,309	750,488	1.511
43	兵庫	0.935	2,245,414	2,402,035	0.954
44	京都	0.857	977,603	1,141,157	0.885
45	神奈川	0.748	3,009,624	4,022,895	0.788
46	大阪	0.675	2,693,867	3,990,017	0.705
47	東京	0.476	3,074,288	6,452,253	0.510
	合計	1.083	59,113,976	54,594,744	1.095

資料：自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」
 ※自家用乗用車は登録車と軽自動車の合計

全国的にみても、本県は1世帯あたり自家用車台数が全国第9位と上位に位置しており、全国平均の1.083台を大きく上回っている。大都市においては、公共交通機関が発達していることから、東京都0.476台、大阪府0.675台など自家用車を保

有しない世帯が多い（図表12）。地方においては移動手段として自家用車を使用するのが現状であり、通勤・通学をはじめとした移動に公共交通機関の利用度を高めていく必要があると思われる。

5. 各社の利用促進への取り組み

(1) 福島交通

～温泉と組み合わせた各種サービスが充実～

福島市の市街地と飯坂温泉を結ぶ路線であるため、温泉と組み合わせたサービスが多い。

① いい電、いちにちのり放題

800円で1日乗り放題のフリー切符であり、1枚で大人1名、小学生1名、幼児2名までが自由に1日乗り降りできる（発行当日のみ有効）。サービスとして、飯坂温泉の共同浴場9カ所のいずれか1カ所を大人1名が利用できる（同伴の小人の入湯料金は別途要）。

② 飯坂温泉湯ったり切符

大人1,000円、小人500円で「飯坂線1日フリー乗車券」（発行当日限り有効）、協賛の旅館・ホテル22軒で1回利用できる「飯坂温泉日帰り入湯券」、「福島片岡鶴太郎美術庭園・飯坂明治大正ガラス美術館入場割引」を楽しむ。

③ 花ももフリーきっぷ

ホテル聚楽の日帰り温泉施設「いいざか花ももの湯」入館券と飯坂電車1日乗り放題がセットになった乗車券であり、オプションで同施設のランチバイキングやディナーバイキングを追加できる。

④ サイクルトレイン

時間帯により電車への自転車持ち込みを実施している。駅によって乗降可、降車のみ可、乗降不可となり、自転車乗降用ドアから乗車する。予約不要（3台以上のグループは予約受付）、1列車あたり10台まで持ち込み可であり、混雑時などは持ち込み不可となる。

⑤ 貸切運転

福島～飯坂温泉駅間片道30,000円、同往復60,000円、桜水駅車庫内での使用（1時間）15,000円の料金で2両編成（座席定員88名）を希望の時間帯に貸し切ることができる。ただし、時間帯によってはダイヤ編成できない場合あり。

(2) 阿武隈急行

～各種フリー切符が充実～

福島交通と合わせた区間のフリー切符発売で飯坂温泉での特典も受けられる。

① フリー切符

大人600円で毎月第1日曜日、元日、鉄道の日（10月14日）の年14回発売される阿武隈急行全線フリー切符が発売されている。他にも毎月9の付く日が900円で乗り放題になる「あぶ急トクだねきっぷ」、65歳以上が500円で乗り放題となる「シニア割ワンコインきっぷ」などの切符が発売されている。

② 飯坂温泉日帰りきっぷ

大人1,500円で阿武隈急行と福島交通飯坂線のフリー乗車券と飯坂温泉入浴券が付き、切符を提示することで「片岡鶴太郎美術庭園・飯坂明治大正ガラス美術館」の割引サービスが受けられる切符が発売されている。大人2,000円で2日間フリー乗車となり、対象の飯坂温泉の旅館・ホテル宿泊時に特典が付く「飯坂温泉宿泊の旅切符」もある。

③ あぶQウォーク

年9回開催されるウォーキングイベントであり、参加回数に応じたグッズのプレゼントなどの特典がある。花の見ごろや地域イベントなどに合わせて開催されている。

④ あぶくまの里納涼列車「ほろにが号」

阿武隈急行あぶくま駅（宮城県丸森町）で下車し、会場でビールと焼肉が飲み放題、食べ放題となるイベント列車であり、今年は全9回開催される。

(3) 会津鉄道

～浅草方面への各種キャンペーンが充実～

会津地方の自治体などから構成される「会津・野岩鉄道利用促進協議会」が両鉄道の利用促進しているほか、同鉄道独自のサービスも行っている（①、②は「会津・野岩鉄道利用促進協議会」の助成制度）。

① 夏休みファミリー割引

会津地域在住の小学生の子供を含む家族夏休み

期間中に「浅草往復列車たびきっぷ」を利用し浅草方面に旅行する人を対象に、大人1名につき小学生1名分の運賃全額を補助する。(期間：平成26年は7月19日から8月24日まで)

② マイレール化推進事業

会津地域在住の4人以上の団体が喜多方～浅草駅間、喜多方～新宿駅間を会津鉄道・野岩鉄道を利用することを条件に鉄道運賃の1割以内を補助する。期間は平成27年3月31日まで。

③ トロッコ列車運行

土日や夏休み、ゴールデンウィークなどに会津若松～会津田島駅間でトロッコ列車を運行している。車両は「トロッコ」「展望」「お座敷」の3両編成であり、減速運行した鉄橋上などから絶景を楽しむことができる。定期運行の日などを除いて、列車を貸し切ることができる。

④ 会津鉄道で東京スカイツリーに行こう

東武鉄道鬼怒川温泉駅で特急に乗り換えると、最節約4時間で会津若松からスカイツリーまで行くことができる。東京スカイツリー天望デッキ(350m)の日付指定入場引換券が付くなどの特典がある。東京方面へのキャンペーン切符には、西若松、芦ノ牧温泉、湯野上温泉、会津下郷、会津田島、会津高原尾瀬口の各駅から東武鉄道浅草方面への往復割引乗車券(有効期間4日間)も発売されている。

⑤ 会津・日光フリーきっぷ

会津方面から日光方面への乗り降り自由なフリー切符を発売している。若松エリアきっぷ(西若松～東武日光駅)、南会津エリアきっぷ(湯野上温泉～東武日光駅)の2種類がある。他に日光方面向けに「東武ワールドスクエア&鬼怒川フリークーポン」などのキャンペーン切符もある。

⑥ 中学生応援きっぷ

中学生限定の割引制度で、毎週土・日・祝日と夏休み・冬休み・春休み期間に生徒手帳を提示することにより利用できる。同制度を使用すると会津線利用区間の片道・往復運賃が半額となる。

⑦ マイカートレイン(回送サービス)

所定の料金を支払うことで、乗車駅でマイカーを預けて会津鉄道に乗車し、降車駅でマイカーを受け取ることができるサービスを行っている。喜多方、西若松、芦ノ牧温泉、湯野上温泉、会津田島の各駅で利用することができ、通年実施している。

(4) 野岩鉄道

～東京方面への各種割引切符を発売～

会津鉄道や東武鉄道と組み合わせた各種割引切符が発売されている。

① 野岩鉄道会津鬼怒川線全線フリー切符

大人2,070円で同線区間内が乗り降り自由となる切符であり、沿線の施設の割引特典なども付いている。会津鉄道も乗り降り自由となる「野岩・会津全線フリーきっぷ」は大人4,720円で2日間利用できる。

② 野岩&東京スカイツリー周辺散策フリーきっぷ

野岩鉄道各駅から東武鉄道北千住駅往復と浅草までのフリー乗車区間をセットにした割引切符であり、スカイツリー下の東京ソラマチで各種特典が利用できる「下町特典パスポート」がもらえる。

※各社の主なサービスについて記載しました。料金・内容等は平成26年7月31日現在のものであり、また、利用条件などもありますので、各社のHPを確認されるか、各社へ詳細をお問い合わせのうえ、ご利用ください。

6. 利用客数を増やすには

(1) 鉄道各社による各種キャンペーン

～地域や行政、他社と一体となったPRが大切～

前章の「各社の取り組み」に記したとおり、鉄道各社は、フリー切符や割引切符、イベント列車の運行、サイクルトレイン、回送サービスなど、様々な充実した施策を打ち出して誘客に取り組んでいる。テレビの旅番組や雑誌等でも本県の鉄道や沿線紹介を見る機会があり、鉄道各社や地域の観光団体などが懸命にPRを行っていることがう

かがわれる。

今後も鉄道各社単独ではなく、地域や行政、他社などと一体になって、首都圏をはじめとした県外は勿論のこと、県内向けにも自社鉄道を利用した旅行を地道にアピールしていくことが大切である。

(2) 沿線住民の利用促進

～沿線住民が少しでも利用していくことが大切～

人口減少によって定期利用客の減少は避けられない環境に置かれている。そこで、従来は鉄道を利用していなかった沿線住民に月に数回でもいいので、車を使わないで鉄道を利用してもらうなどして、乗車人員を維持していく必要があるのではないだろうか。

地域鉄道ではなく JR の例であるが、平成23年7月の新潟・福島豪雨により甚大な被害を受け不通区間となっている只見線（会津川口～只見駅間）の復旧に向けて、福島県が只見線応援団として、個人、法人、賛同会員を募集している。民営鉄道においても、沿線自治体や住民、地域企業が鉄道を支えるサポーターとして、互いに協力していくことが重要である。自治体にとっては厳しい財政状況のなか金銭的な支援には限りがあるため、沿線住民が「たまには車でなく電車で行ってみるか」と少しでも利用していくことが地域鉄道の盛り上がりにつながっていく。

地域企業においては、社員のマイカー通勤から鉄道・バス利用への切り替えを喚起していくことが、社会的使命として求められてくるのではないだろうか。

(3) 観光客の誘客

～一過性のブームでなく、リピーターづくりが大切～

人口減少や少子化などから通勤客や通学客の人数には限度があるため、他地域からの観光客を増やす観光鉄道化が必要である。県内の民営鉄道の

沿線には、渓谷や温泉など観光資源が豊富である。平成25年のNHK大河ドラマ「八重の桜」でみられた通り、キャンペーンにより集客効果が認められるなど、本県を訪れるきっかけ作りはされてきた。今後、一過性のブームではなく、毎年継続して来県してもらいリピーターが増えていくことが課題である。そのためには、官民一体となって、首都圏をはじめとした県外で積極的に観光客誘客のためのPR活動を行う必要がある。鉄道利用客増加のためには、地域住民以外の鉄道ファンの存在もかせないであろう。

震災があってから色々な面で本県に対する注目度が高い。また来年は、本県においてJR東日本のデスティネーションキャンペーンが展開される。人々の本県に対する関心を本県観光に何とか結び付けたいものである。

7. さいごに

- (1) 地方の鉄道は、高齢者や学生など交通弱者にとって不可欠であり、マイカーやバスに比べると定時性など安心して利用できる交通手段である。鉄道は、地域の維持装置ともいべき大切な公共インフラであり、鉄道会社、行政、住民が一体となって守っていかなければならない存在となっている。
- (2) マイカー利用の一部を鉄道やバス利用に転換することで、CO₂削減による環境保護や渋滞緩和につながることを期待される。また、利用者数が増加することによって、運転本数増加、他線乗り入れなど、より便利な公共交通機関へと変わっていく効果も表れるのではないだろうか。
- (3) 各社では様々なイベント列車運行や各種割引切符、フリー乗車券などで誘客を図っている。官民一体となったキャンペーンなどで沿線外からの観光客を呼び込むほか、沿線住民が自分達の鉄道として積極的に利用し、地域の足として育てていく必要があるのではないかと思われる。

(担当：高橋)