

地域に必要な鉄道は、地域で支える。

鉄道の再興

— えちぜん鉄道

沿線の少子高齢化や車社会の影響により輸送人員が大幅に減少した京福電鉄は、平成4年、越前本線の東古市駅（現・永平寺口）以东と永平寺線の廃線を表明以降、存続を要望する沿線3市町村の行政支援を受け、運行を継続していた。しかし平成12年12月と13年6月、2度の正面衝突事故を起こし、運行を休止した京福電鉄は、「安全確保に関する事業改善命令」に対して必要な投資ができないとして再建を断念。

突然、生活の重要な足を失った沿線住民は、代行バスや自動車利用への転換が余儀なくされる中、鉄道の利便性、そして鉄道が果たす社会的役割を痛感する。

「鉄道は地域社会に必要なもの」——住民の熱意は、行政を動かす。平成15年7月、京福電鉄の路線は、第三セクター「えちぜん鉄道」として再スタートを切った。地域が支える地域の鉄道として、走り続けている。

文●茶木 環／撮影●織本知之
資料・写真提供●えちぜん鉄道株式会社



「運行休止から再興へ」えちぜん鉄道のあゆみ

（黒字は事業者、青字は行政、赤字は地域住民の活動を示す）

●平成4年

2月20日／京福電鉄より越前本線勝山―東古市間および永平寺線の廃線とバス転換計画の申し入れがなされる。

3月25日／勝山市議会・永平寺町議会・上志比村議会が存続を求める決議を行い、勝山市議会に「京福電鉄越前本線存続対策特別委員会」が設置される。

5月6日／沿線3市町村長が京福電鉄に対して存続の要望書を提出する。

8月19日／沿線3市町村の議会が福井県と県議会にそれぞれ陳情書と請願書を提出。存続のための運動が開始される。

11月24日／福井県と沿線3市町村が京福電鉄に対し、存続の申し入れを行う。

●平成5年

3月31日／京福電鉄から福井県と沿線3市町村に対し、バス代替案確認書が提出される。

4月1日／福井県と沿線3市町村が京福電鉄に対し、電車による存続を要望する。

●平成8年

3月18日／勝山市区長連合会、勝山商工会議所、婦人会など市内各種団体からなる「京福電車存続対策勝山市民会議」が発足。

4月1日／勝山市に「京福電鉄越前本線存続対策室」設置。福井県と京福電鉄が存続に向けて協議を開始する。

●平成9年

3月28日／福井県ならびに沿線5市町村、京福電鉄は、越前本線勝山―東古市間および永平寺線の鉄道事業を、

京福電鉄が行政支援を受けながら継続させることで合意する。

●平成10年

4月1日／福井県および沿線5市町村による平成12年度までの3年間の行政支援が開始される。

●平成12年

3月1日／鉄道事業法の一部改正（需給調整規制の廃止）が施行される。

●平成13年

4月1日／三国芦原線でも行政支援が始まる。

6月23日／「電車存続総決起集会」が勝山駅構内にて開催され、京福越前線の沿線全市町村が参加。

6月24日／越前本線の保田駅―発坂駅間で2度目の電車正面衝突事故が起こる。電車運行停止に伴い、全線が代行バスに転換。

7月19日／中部運輸局から「安全確保に関する事業改善命令」が出される。

8月／財団法人鉄道総合技術研究所から京福電鉄に対し、施設改修のための事業費として158億円の計画が提示される。

10月4日／沿線市町村長が「電車存続に向けた財政支援の拡充について」、福井県ならびに県議会へ要望書を提出する。

10月19日／京福電鉄が中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出する。

10月30日／「電車存続県民会議」が発足。

11月18日／電車存続を熱望する吉田郡の住民が「電車存続駅伝大会」を実施。



えちぜん鉄道が全線開通してから、丸12年。徹底した地域共生型サービスを追求する事業者と、財政面で支える行政、そして粘り強く「乗る運動」を続ける沿線住民。「地域の鉄道」として確かな成長をし、地域鉄道のロールモデルとして注目されている。

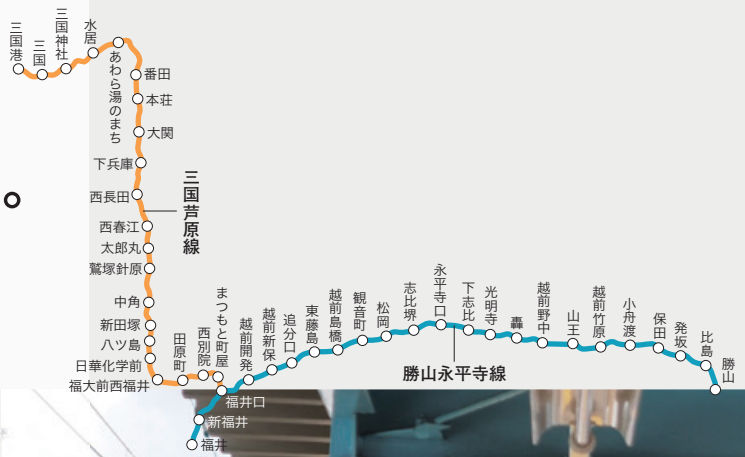


- 平成14年
 - 1月22日 / 「京福越前線沿線市町村長会議」で、第3セクターによる存続を基本合意する。
 - 4月1日 / 福井県は新鉄道会社の支援を行うため「新鉄道会社支援室」を設置。
 - 5月22日 / 「京福越前線沿線市町村長会議」で、存続に必要な費用の市町村間の負担割合について最終合意。沿線9市町村長からなる「新鉄道会社設立推進協議会」、沿線市町村は「新鉄道会社設立準備室」を設置する。
 - 7月27日 / 新鉄道会社を支援する「吉田郡第3セクター電車サポーター会」が発足。
 - 8月23日 / 新鉄道会社設立発起人会議（37法人・団体）開催。社名「えちぜん鉄道」、路線名を「勝山永平寺線」「三国芦原線」に決定。
 - 9月17日 / えちぜん鉄道株式会社設立。
 - 10月10日 / 京福電鉄とえちぜん鉄道が、土地や建物など資産譲渡を含む鉄道事業の営業譲渡契約を結ぶ。
 - 10月21日 / 京福永平寺線廃線。越前本線と三國芦原線は電車再開まで代替路線バスの運行を開始。
 - 11月7日 / えちぜん鉄道と京福電鉄が、国土交通省に「鉄道事業譲渡譲受認可申請」を提出。
 - 11月22日 / 「三国町電車存続促進会議」が発足。
 - 11月24日 / 福井県知事と沿線9市町村長による「京福越前線沿線市町村長会議」開催。越前本線と三國芦原線を存続する方向で基本合意する。
 - 12月19日 / 福井県議会で越前線存続に関する請願・陳情が採択される。
 - 11月20日 / 沿線9市町村の副市長と助役で構成する「えちぜん鉄道利用促進協議会」を設置。
 - 12月2日 / 鉄道軌道近代化設備整備工事に着手。
 - 12月18日 / 「えちぜん鉄道沿線サポーター団体連絡会」が設置される。
- 平成15年
 - 1月17日 / 「鉄道事業譲渡譲受の認可」が下りる。
 - 1月31日 / 中部運輸局と沿線市町村との「連絡調整会議」が設置される。
 - 7月20日 / 勝山永平寺線の福井ー永平寺口間、三國芦原線の福井口ー西長田間が運行を開始。
 - 8月10日 / 三國芦原線全線の運行を開始。
 - 10月19日 / 勝山永平寺線永平寺口ー勝山間が運行を開始。えちぜん鉄道の全線が開通する。
- 平成16年
 - 12月26日 / 県知事と沿線市町村長が高架乗り入れて合意する。
- 平成19年
 - 9月1日 / 三國芦原線に日華化学前駅、八ツ島駅開業。
- 平成24年
 - 3月 / 「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」（計画期間：平成24年度～平成33年度）策定。
- 平成27年
 - 9月27日 / 三國芦原線にまつもと町屋駅開業。
 - 9月27日 / 福井ー福井口間が北陸新幹線の福井駅部高架を使用して仮線高架化される。

INTERVIEW

鉄道は地域に必要なもの。 みんなで守り、 支える。

沿線住民にとって「あって当たり前」だった鉄道の存在は、運行休止による鉄道がない生活を経験することで、「地域社会にとって必要なもの」へと変わっていった。えちぜん鉄道の誕生から12年。将来的にも鉄道を維持していくためには何をすべきなのか——住民は、鉄道事業者や行政とともに地域の鉄道を支える一員として、鉄道を利用する「役目」を果たしている。



えちぜん鉄道沿線
サポート団体連絡会 会長
永平寺町えち鉄サポート会 会長

和田高枝
Takae WADA

地域にとって鉄道は必要不可欠な存在

最初の衝突事故からわずか6カ月後に起きた2度目の正面衝突事故。翌日から電車は止まり、住民の足は代替バスに変わった。当時の住民の共通した思いと電車存続運動の契機について、えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会の和田高枝会長は振り返る。

「平成4年に京福電鉄が廃線を申し入れてから、越前本線については、通勤や通学に利用している住民たちが『いつ廃線になるか』と不安を抱えていて、事故が起こった時には大勢の人たちが現場に駆け付けました。大変なことが起こってしまったという衝撃、誰もが明日から自分たちの移動はどうすればいいのかと不安に駆られていました。そんな姿を目の当たりにして、とにかく何とかしなければ、絶対に鉄道を守らなければと思えば、すぐに行動を開始したんです」

当時、吉田郡選出の唯一の県議会議員だった和田会長は、地元である吉田郡松岡町（現・永平寺町）を中心に存続活動を始めた。

Profile

永平寺町（旧・松岡町）出身。福井市役所に40年間勤務したのち、福井県議会議員に（平成12年11月～15年4月）。県議会議員になったばかりの頃に、2度の衝突事故が起こり、鉄道を存続させるために奔走した。住民の力を結集させ、存続運動を盛り上げた立役者。現在も沿線サポート団体など、「乗って残す」住民運動の牽引役として精力的に活動している。



鉄道が運行を停止して、いちばん大変な思いをしたのは「通学手段」を失くした高校生だった。今は、楽しみに電車に乗り込む生徒たちでホームはあふれる。

「電車が止まって代替のバスが運行されませんが、電車と違ってバスは定時運行ができない。それまで電車で通学していた子どもたちを車で送る親も多かったし、車で送り迎えができない家では、下宿させるケースもあったようです。雪の多い季節はもっと大変で、道路が大渋滞して外出さえもままならなくなる。高齢者は、病院へ行くのにバス停で寒い思いをしながら待つていなければなりません。鉄道は単なる移動手段ではなく、地域の活力を支える大事な社会基盤です。人々の移動が滞れば、地域経済だって冷え込んでしまう。当時の勝山市長も、廃線による地域の過疎化をずいぶん懸念していました。この地域にとって、鉄道

はなくてはならない存在だったのです」
住民の「熱意」を見せ、強く訴える
 しかし、福井県は全国一の車社会。和田会長以外は全員が吉田郡以外の選出である県議会では、『赤字路線は残さなくていい』という意見が多勢を占めていた。「希望を見出したのは、栗田行雄知事（当時）の『住民が本当に欲しい鉄道なのかどうか。住民の熱意で決定したい』という言葉でした。既に署名活動も行っていました。ただだけでは住民が本当に鉄道を必要としているのだという実態が伝わりにくい。赤字の鉄道は要らないという県議会の方針を変えるには、住民

の『本気』を見せて訴えていかなければなりませんでした」
 存続を求める住民運動の中で、和田会長が特に着目したのは女性の力だ。
 「女性は妻、母親、祖母という立場から通勤・通学する家族に接し、その苦労をよく理解している。それに家族への影響力も高い。福井市から勝山市まで、女性団体の長に声を掛けて集会を開き、どういった運動をするか、計画を練りました」
 運休休止から約4カ月後の10月、京福電鉄は中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出。その1カ月後に実施されたのが、『電車存続県民総決起大会』だ。
 「私の地元である吉田郡には、観音町から小舟渡まで11駅がある。小舟渡駅をスタート地点に1区間ずつ、電車が通らなくなった電車を残して」とシユプレヒコーをしながら歩き、次の駅で待つ人にバトンを渡していく。バトンを受け取った人たちは次の駅まで歩く。子どもからお年寄りまで参加して、元気な人は小舟渡から観音町まで11駅、全部を歩きました。
 駅伝大会の後は、総決起大会です。バトンの中には、『電車が欲しい』と訴える数十枚の小学生と保護者の作文が



1京福電鉄の存続が危ぶまれていた頃から、地域の鉄道を守る方策を考えていた和田会長。運行を停止したその日から開始した活動のすべてを記録している。2存続への道を切り開いた『電車存続県民総決起大会』。3和田会長らの運動を伝える新聞記事のスクラップ。

入れてありました。福井市役所裏の中央公園に吉田郡の駅伝大会参加者600人と勝山市、福井市、坂井郡の住民、計約1000人が集結して決起大会を開き、このバトンを、西川一誠副知事（現・知事）に手渡したんです。これが大きなニュースになって、県議会でも反対だった人も住民が必要だというのならと、存続の方向で考えてくれるようになりました」
 県と沿線9市町村は、越前本線と三國芦原線を存続する方向で基本合意する。翌月には県議会でも存続に関する請願・陳情が採択された。



1 平成 27 年 9 月 27 日に開業した三国芦原線の「まつもと町屋駅」。行き違い設備のない無人駅だが屋根付きスロープやホーム屋根が設置されている。2 えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線が接続する田原町では、相互乗り入れに向けた工事が進む。3 4 平成 26 年に運行を開始したえちぜん鉄道初の観光列車「きょうりゅう電車」。ティラノサウルスの頭部が装飾されている。



北陸新幹線開業に向け、福井駅周辺では連続立体交差事業が進められている。えちぜん鉄道では平成 27 年 9 月より、福井-福井口間で北陸新幹線用高架橋を使用しての仮線営業運転を開始。単独の高架を建設した後、仮線から切り替える計画だ。

「採択された後、諸問題が山積して、なかなか進捗しないように見えました。このままでは挫折してしまうのではないかと思います。次の行動に出ることにしました。行政から言われてつくるのではなく

鉄道がなかった苦勞を風化させない

第 3 セクターによる存続が決まったものの、存続に必要な費用の市町村間の負担割合や手続きなど、さまざまな事項について協議の時間が必要となった。

「県議会での採択前、私は各県議に賛成してもらうために説得して回っていましたが、ある議員から『上下分離』という鉄道の運営方式の案が出た。これで、一気に流れが変わりました。賛成多数で電車の存続を願う決議が採択されたのです」

翌年 1 月、第 3 セクターによる運営での存続が決定した。駅舎や車両等の資産取得費用、設備投資や保守管理の費用は福井県が負担し、沿線 5 市町村と一般株主が出資する新鉄道会社は運行と事業経営に徹する上下分離方式が採用された。



運行再開時より乗務しているアテンダント。えちぜん鉄道のその細やかなサービスが評判となって、全国の地方鉄道にアテンダント乗務が広がった。

「サポート会の役割は、一人でも多くの人に電車に乗ってもらうようにすること。年に 1 回会報をつくり、会報は永平寺町内 6400 世帯全戸に配布していま

い、住民主体の『吉田郡第三セクター電車サポート会』を立ち上げたのです。住民の本気度を改めて示すことが目的でした」

このサポート会の設立が呼び水となって、勝山市などの行政や、福井市の商工会議所など経済界、自治会や各種団体などの支援が広がり、37 の法人と団体による新鉄道会社の設立発起人会議開催へと動き出した。そして平成 14 年 9 月、新会社「えちぜん鉄道」が誕生する。サポート会も吉田郡の住民に出資を募り、えちぜん鉄道に 300 万円 60 株を出資した。

平成 15 年 10 月、えちぜん鉄道勝山永平寺線、三国芦原線が全線開業した。

サポート会は、平成 18 年に吉田郡内の 3 町村合併で永平寺町となり、『永平寺町えち鉄サポート会』と名称変更しているが、変わらない熱意で一貫して、地域の鉄道を応援し続けている。利用者増につながるさまざまなイベントを企画、毎年春と秋に実施する沿線の観光地を訪ねるツアーや夏のビア電（ビール列車）の運行は恒例行事となっている。北陸新幹線開業に際しては、富山市や長野市の観光協会などに足を運び、えちぜん鉄道の PR に努めた。

このサポート会の設立が呼び水となって、勝山市などの行政や、福井市の商工会議所など経済界、自治会や各種団体な

Column

鉄道が止まっている間、 通勤・通学に誰もが 大変な思いをした



永平寺町役場 税務課 主事
酒井貴広さん

私は上志比村（現・永平寺町）出身ですが、村内に高校はなく、隣の福井市か勝山市、それより遠方の高校を選択するしかありません。だから通学に鉄道は不可欠の存在でした。福井工業高等専門学校に進んだ私も、京福電鉄の電車で福井駅まで行って、JRに乗り換え、学校がある鯖江まで通っていました。

でも、2度目の事故があった翌日から、急に、鉄道が使えなくなった。私が高専3年の時です。代わりに代行バスが運行されましたが、朝は道が渋滞して、時間通りに来ないし、福井駅まですごく時間がかかる。冬になると、特に雪の日などはいくら待ってもバスが来ないし、来ても満員で通過されてしまいます。バスの車中はすごい混雑ぶりです。いつもみんな、時間を気に焦っていました。

JRの時間に合わせてバスの運行ダイヤが組まれていたのですが、遅延で授業の開始に間に合わないのが、母親が父親と私を福井駅までマイカーで毎日送ってくれるようになりました。渋滞もあって片道40～50分かかったので大変だったろうと思います。通勤・通学に誰もが相当なエネルギーを使っていました。

当初は、「これは一時的なことで、いずれはまた鉄道が走るようになる」と漠然と想着ていましたが、そうはならず、時間が経つにつれて、このまま鉄道がなくなるんじゃないかと不安が増していきました。

鉄道が再開した時、私は高専を卒業して車の免許も持っていましたが、えちぜん鉄道は車両も新しく、こんな電車が自分のまちを走るんだと、ワクワクしたことを覚えています。鉄道が休止して、当時は大人たちが存続運動をしていたことを知りませんでした。それがあからこそ、今この電車が走っているんですね。地域に鉄道があることを当たり前だと思わずに大事にしていきたいと思っています。

す。会報の冒頭には、毎号必ず『沿線住民みんなに乗って残そう えちぜん鉄道』の一文を大きく載せています。電車がなかった時の、あの私たちの苦労を風化させない。継続が大事です。油断すると、みんなの『乗ろう』という気持ちが変わられてしまう。電車が残ったからもう乗らないということとは決してあってはなりません」

永平寺町えち鉄サポーター会など沿線の六つのサポーター団体からなる「えちぜん鉄道沿線サポーター団体連絡会」の会議も、毎月、えちぜん鉄道本社で開かれている。情報交換し、利用促進につながるアイデアを検討する。会議には、えちぜん鉄道

社員も参加し、各サポーター団体の活動状況を把握、各団体が主催するイベント時にはスタッフとして参加している。

「サポーター会は、行政や会社への要望はしません。私たちの役割は、提言することではなく、『乗って残すこと』です。えちぜん鉄道の設立の背景には、沿線地域が連携した住民運動があります。住



民運動は、行政や鉄道事業者に頼っていたのでは長続きしません。また、誰か一人が大きな声を挙げるのではなく、みんなの意見を一つにまとめ、みんなで行う、みんなでやり続けようという気運を盛り上げていくことが必要です。今、えちぜん鉄道は、鉄道事業者、住民、行政、それに県内の企業や商工会議所などの経済界それぞれが自分の役割を全うし、非常に良い関係を築いています。それがあから、えちぜん鉄道は成功している。

沿線では、住民みんなが自分たちのまちに鉄道があることを誇りに思っています。そして、鉄道を守り、支えていこうという強い意思を持ち続けているのです」



大正3年開業の勝山駅。漆喰の白と焦げ茶色を基調とした創業当時の姿が復元されている。平成26年には「人がつどう駅」を目指した新しい取り組みとして「えち鉄 Café」がオープンした。観光客、地元のコーヒー好きで賑わっている。