



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]

新しい街で

柴崎友香

動物園に行かない？ と友人からメールが来てから一週間後。
彼女は、東武東上線のホームに立っていた。隣には、友人と三歳になるその娘。女三人の、小旅行、というにはささやかな道程だった。友人の娘は、彼女がお土産に持ってきた小さな象のぬいぐるみを握りしめて、アニメの主題歌を繰り返し歌っていた。
彼女と友人は、中学・高校の同級生。彼女が東京と千葉との境の街に引越したら、友人がその近くに十年も前から住んでいることがわかって、月に一、二度会うようになった。

電光掲示板の行き先案内を見上げて彼女が言うと、友人も頷いた。
「相互乗り入れしてるとこ多いし、普段使う路線以外はまだに覚えられへんくて」
「寝てて気がついたらとんでもない遠くまで行つてた知り合いがいる」
「気いつけなあかなあ」
その日も、彼女は初めて乗る路線だった。
初めて見る風景は、遠くまで見通せて、どこまで走つても山が見えず、関東平野のただっ広さを彼女は実感した。

曇り空だったが、動物園に来るのは十年ぶりくらいだったので、彼女の気分は高揚した。象やキリンに餌をやることもでき、子どもがいることでそれもいっしょに楽しむことができた。
ペンギンが見える場所で、友人が作ってきたお弁当を食べた。友人の娘は、歌を歌ったり、動物の真似をしたり、ずっとはしゃいでいた。
娘は彼女に会うのを楽しみにしているのだと友人は言った。
「わたしが機嫌いいからやろうな。あの人が来たら、おかあさんは自分にもやさしくなる、ってわかってるんやわ」
彼女の夫は仕事で夜遅く、近所に親

「関東の電車って、最終的にどこまで行くのか全然わからへんね」

みんな

CONTENTS
Vol. 60
2017

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
鉄道の利便性と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

戚もないので、ほとんど娘と二人きりで過ごしているという。娘のおしゃべりにつきあう余裕もない、と友人はさびしそうに言った。彼女は、中学や高校であれだけ毎日なんでもはなして過ごした友人の今の生活や心を実感できないことを、歯がゆく思っていた。帰りの電車を待つホームで、彼女はふとポスターに目を留めた。赤いラインの入った特急電車の写真。

「特急りょうもう。りょうもう、つてなんやろ」
「りょう、もう」
友人は、ゆっくり繰り返した。
「坂本龍馬のりょう？ もう、は、猛？」
「なんやろなあ」
そのころはまだ、ストラップをいっぱいつけた携帯電話を誰もが持っていた、なんでもすぐに検索したりはしなかった。そしてやってきた電車に乗ってあれこれ話しているあいだに、

「りょうもう」のことはすっかり忘れてしまった。
「両毛」だと彼女が知ったのは、ふと思い出してパソコンで検索してみた一週間後だった。今度はあの特急に乘って、友人とどこに行こうか、と彼女は路線図をクリックした。

しばさきともか
作家。大阪府生まれ。2000年「きょうのできごと」でデビュー。07年「その街の今は」で第57回芸術選奨文部科学大臣新人賞、第23回織田作之助賞大賞、10年「寝ても覚めても」で第32回野間文芸新人賞、14年「春の庭」で第151回芥川賞を受賞。
著書に「次の町まで、きみはどんな歌をうたうの？」「わたしがいなかった街で」「星よりひそかに」「きょうのできごと」と、十年後」など。最新刊に「パノラマ」がある。

02 四つの季節の鉄道ものがたり 冬 新しい街で

●作家 柴崎友香
基調報告①⑥

04 地方鉄道の再生から、さらなる公共交通ネットワークの充実へ

―地域が支え、地域を支える公共交通―
●福井大学学術研究院 工学系部門教授 川上洋司

特集／地方鉄道による相互直通運転への挑戦

「えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み」

INTERVIEW

08 福井地域における鉄道の維持と地方都市の活性化

●福井県知事 西川一誠

REPORT 1

相互乗り入れ・福武線延伸

12 その整備効果と地域が支える地方鉄道の力

●福井県総合政策部 交通まちづくり課 参事 平林 透
●福井市都市戦略部 地域交通課 課長 野村康人
●福井市都市戦略部 新幹線推進室 副課長 熊野一生

INTERVIEW 福井市のまちづくりと公共交通の全域ネットワーク拡充

●福井市特命幹 中西賢也
REPORT II

REPORT II えちぜん鉄道・福井鉄道

20 地域鉄道として重ねる企業努力

●えちぜん鉄道株式会社 専務取締役 伊東尋志
●えちぜん鉄道株式会社 営業開発部 部長 佐々木大二郎
●福井鉄道株式会社 鉄道部 副部長 阪下利充

TOP INTERVIEW

地域と一体となってまちをつくらせていく

●えちぜん鉄道株式会社 代表取締役社長 豊北景一

TOP INTERVIEW

地道な努力で住民の日常生活を支えたい

●福井鉄道株式会社 代表取締役社長 村田治夫

28 連載 地方民鉄紀行 新京成電鉄株式会社

連載 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

30 勝地群馬

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

1. はじめに

2016年3月、福井市はバスターミナルと路面電車電停を備えた福井駅西口交通広場の開業、併せて異なる事業者間の鉄道と軌道という全国初の相互直通運行開始という大きな転換期を迎えた。

県庁所在都市の中心駅でありながら、過去約50年にわたって乗り入れがなかったバス、わずかな距離を残して結節していなかった路面電車が、JR、えちぜん鉄道とも結び付き、都市圏の公共交通ネットワークの核となる総合交通ターミナルが完成したのである。西口再開発ビル（ハピリン）もほぼ同時にオープンし、1980年代中ごろに構想された福井駅周辺再構築プロジェクトが一応の完成を見て、福井駅周辺の状況は大きく変わった。

田原町駅を介しての異なる事業者間、鉄道と軌道の相互直通運行については、長年構想されてきた経緯はあるが、その実現に向けて本格化したのはここ数年の話である。

正直のところ、この二つの事業がこうした形で完成するとは、京福電気鉄道福井事業部（以下、京福電鉄）が二度の事故によって全線運行休止となった15年前には筆者自身も想像もつかなかったことである。

現在が帰着点ではないにしても、存廃問題乗り越えた二つの地方鉄道が再生し、地域での存在意義を確実にし、さらなる展開へと踏み出すという状況に至っ

たことは、地域の将来を見据える時、価値ある想定外であったともいえる。

本稿では、ここに至るまでを振り返った上で、これからの福井地域にとっての公共交通のあるべき姿を展望してみた。

2. 地方鉄道再生の経緯と

それにより地域が得たこと

平成になって以来、福井地域の二つの地方鉄道は三度存廃問題に直面した。

その最初は、地元商店街による撤去申請（1990年）を契機とした福井鉄道福武線支線・駅前線（路面電車）の存廃問題である。

撤去申請を受けた福井市は、1992年、行政機関、商工・経済団体、交通事業者、そして学識経験者から成る検討委員会を組織し、路面電車の取り扱いについての方針が協議された。そこで打ち出されたのが、路面電車の活かすべき将来価値を踏まえた「更新論」であり、そのために五つの方針、①都市内交通手段としての運行システムの改善・他手段との連携づくり、②都心部活性化（まちづくり）との連携、③景観に配慮した関連施設の整備・更新、④公共交通としての対市民PR、⑤官民共同による独自の支援・助成体制の確立が掲げられた。

具体的にはトランジット・モール（TM）化やLRT化を視野に入れたものであり、2001年11月には「中心市街地の活性化に向けた」をキャッチフレーズ

鉄道の未来学

基調報告 46

北陸新幹線敦賀延伸開業を控え、福井地域では、地域公共交通のネットワーク拡充と利便性向上が進められている。2016年の春には、えちぜん鉄道と福井鉄道の相互直通運転が開始。福井鉄道の福井駅西口交通広場への延伸も実現した。存廃問題乗り越え「再生」の道を歩んできた二つの地方鉄道が、その存在感を磨き上げながら、地域公共交通の拡充に貢献している。

地方鉄道の再生から、さらなる公共交通ネットワークの充実へ —地域が支え、地域を支える公共交通

福井大学学術研究院 工学系部門教授

川上洋司

Yoji KAWAKAMI

早稲田大学大学院理工学研究科博士課程修了。横浜国立大学工学部講師、福井大学工学部助教授、フィリピン大学客員助教授を経て、2002年より現職。専門は地域・都市計画、交通計画。日本計画法行政学会、日本都市計画学会、土木学会などに所属。福井市都市交通戦略協議会委員長等の役職のほか、主に北陸地域各市町村のまちづくりや交通プロジェクトに携わる。

に、わが国初の路面電車によるTM社会実験に結び付いた。本格TM化には至らなかったものの、駅前通りの賑わいの道づくり事業の中で路面電車は存続が担保されることになり、このたびの西口交通広場への延伸となった。

二度目は、福井地域のみならず全国的にも波紋を投げかけた京福電鉄の2回の正面衝突事故(2000年12月および2001年6月)による全面運行休止を契機とするものである。

国土交通省は京福電鉄に「安全確保に関する事業改善命令」(2001年7月)と前代未聞の即時全面運行休止という措置を下したのである。当たり前に運行していた全長約55kmに及ぶ鉄道が何の前触れも備えもなく、突如として再開の見込みもなく止まってしまい、これを契機に地域での存廃をめぐる議論は本格化した。

この経緯を地元地方紙の関連記事をデータベース化し追ってみた結果、確実に関心の広がりや議論の深化が見られた。運行休止当初は、多くの人々はただか1日約8300人の利用者への影響であり、代行バスがあれば深刻な状況ではないと受け止めていた。しかし、時を重ねるに従い、単に沿線の利用者だけではなく、普段利用していなかった沿線の住民や事業者、さらには沿線以外の地域住民も声を発し、存廃議論に参加するようになっていった。

そして、その内容も単なる移動手段としての鉄道の利用価値、それもバスには

代替し得ない価値や役割にとどまらず、さまざまな非利用価値、存在自体に価値を持つという認識へと議論が確実に深化していった。意識されていなかった多面的な鉄道の役割や価値が、突然の運行休止という事態の経験を通して実感として認識されていったと見ることが出来る。突然の運行休止を予期せぬ「マイナスの社会実験」と見なすことができる所以であり、地域にとつては貴重な経験知を手に入れたといえる。

2年余りに及ぶ運行休止はこうした経緯を経て、地域の大方の総意として存続・再生するという基本合意が形成されることになった。この基本合意を前提に、県および沿線市町村(当時9市町村)が中心となって、福井地域なりの地域で支える仕組みを構築し、えちぜん鉄道としての再生に至ったわけである。加えていうと、京福事故を一つの契機として国(国土交通省鉄道局)より打ち出された「地方鉄道復活のためのシナリオー鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与」(2003年3月)が、存続・再生という意思決定と仕組みづくりを大きく後押ししたことは間違いない。また、地方分権化の流れの中で、地方地域自らが自らの地域のことを考え、地域独自の解を導き出した事例の一つともいえるのではなからうか。

三度目の存廃議論は、もう一つの地方鉄道である福井鉄道が直面した事態であり、継続的な利用者減、経営悪化が続く中で、2008年、筆頭株主であった名



地域公共交通が集積する福井駅西口交通広場。広場に面して県内一の高さの西口再開発ビル「ハビリン」がそびえる。(写真提供：福井市)

古屋鉄道が経営から撤退することに端を発したものである。

注目すべきは、このケースでは存廃議論はほとんどなく、存続を前提にその存続の仕組みづくりから議論が始まった点にある。この背景には、京福電鉄の事故、運行休止を通して地域が議論し、その中から得た経験からの認識、つまり「鉄道は地域にとって不可欠な社会インフラである」という地域の経験知があった故と思われる。存続に向けての県、沿線市（福井市、鯖江市、越前市）、そして沿線サポート団体を中心とした協議を経て、いち早く地元資本、地元経営陣による体制を確立し、2009年には地域公共交通活性化法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」の全国初の認定を受けることになった。

新会社を立ち上げて再生したえちぜん鉄道の仕組みとは異なるものの、国の支援を得ながら地域で支える仕組み、基本的に下部に当たる部分と上部の運行に関わる部分とを分けたという点では共通している。

3. 再生後の取り組みとその成果

もちろん、鉄道を再生させることが帰着点ではなく、期待されたさまざまな鉄道の役割や価値が再生後に地域の中でどのように定着・顕在化したかが鉄道の価値のより強固な検証となる。さらには、今後より良い地域・まちづくりに貢献する地域公共交通ネットワークを展望する

上でも重要である。こうした観点から再生後を総括してみる。

①直接的成果・利用者が増加したこと

まずは、二つの地方鉄道ともに再生後、利用者数が増加傾向に転じていることが特筆される。えちぜん鉄道では、前身の京福電鉄最後の利用者数が288.3万人（2000年度）、全線運行再開後の利用者数が242.5万人（2004年度）であったのが、2015年度には345.9万人まで利用者が増加させてきた。この実績は、現行の「えちぜん鉄道交通圏公共交通網形成計画」で掲げている333万人（2021年度）を既に上回っている。福井鉄道においても、160.6万人（2008年度）まで落ち込んだ利用者数が2015年度には198.3万人と回復し、再構築事業で目標とした200万人まであと一歩のところに至っている。

こうした増加は、新しく生まれ変わった鉄道事業者と県や沿線市町の協働による各種直接的サービス改善（新駅設置、パーク・アンド・ライド拡充をはじめとしたきめ細かな改善）によって、車も利用可能な手段選択層を含む新規利用者を取り込んだ結果といえる。人々の生活を支える移動手段としての役割が認知され、鉄道という交通手段の選択が拡充しつつあること、それも全国有数の車依存地域においてもそれが可能であること、地域のみならず全国に発信した意義は大きい。

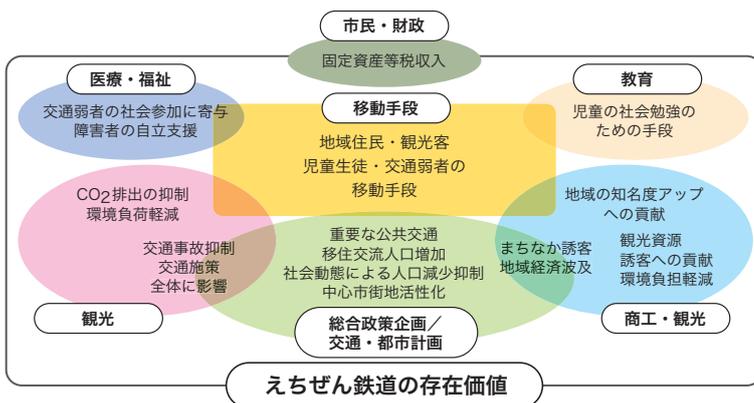


再生後、えちぜん鉄道の利用者数は順調に増えている。

②鉄道事業者の新たな経営マインド

えちぜん鉄道は第3セクターとして設立され、前身である京福電鉄の営業権を譲り受けて運行を担うことになった。とはいえ、2年余りの運行休止、紆余曲折を経ての設立であったことから、経営陣も社員もほぼ一新された中、さまざまな課題を抱えての船出であった。特にその設立経緯から「地域貢献」と「安全・安心」を最重要課題とすることが求められた。そこで、「地域、社会との信頼を基本におき、安全性、利便性、快適性向上を通して、地域共生型サービス企業を目指す」ことが理念として掲げられ、同時に「企業としてできるだけ早く経営的に自立すること」も求められた。これに込めた「顧客の視点で考え、地域に貢献する」という基本に立ち返った経営マインドの実践が、地域において鉄道の価値意

図 えちぜん鉄道の公益支援性～沿線自治体分野別担当者の価値認識



識を醸成し、定着させてきたことは間違いない。

福井鉄道もしかりであり、地元資本、地元経営陣による新たな体制が確立されて以来、県、沿線市との連携による独自の各種サービス改善を継続的に展開している。

地域で支える鉄道としての再生が、事業者の経営マインドを大きく変え、地域と協働し、地域に貢献するという方針を打ち出し、定着させてきたといえる。また二つの地方鉄道ともに地域で支える仕組みのもとに再生させたことは、両者の相互乗り入れを実現させた基本的要因と

なったし、今後地域公共交通ネットワークの拡充を図っていく上でも大きな強みといえよう。

③ 地方自治体（公）の鉄道に対する価値認識の定着

両鉄道の再生とその後の取り組みは、総合行政体である地方自治体における、鉄道の役割・価値認識の高まりをもたらしつつある。現在多くの地方自治体は超高齢化・人口減少、財源制約の中で、生活の質の公平な確保と向上といった福祉、活性化や都市構造の再構築といったまちづくり、環境負荷軽減、さらには観光をはじめとする地域振興等々、さまざまな課題に直面している。

筆者らが行ったえちぜん鉄道沿線自治体各分野担当者へのアンケート調査結果によると、鉄道がこうしたさまざまな分野の行政施策推進の下支えをしているという実態と認識が示された。ちなみに図（6頁右下）は、沿線自治体各分野担当

者の施策推進と鉄道との関係についての生の声を体系的に整理したものである。鉄道が公益支援性を有し、クロスセクター効果をもたらす重要な社会資本であること、それ故その整備・運営に対して、公として積極的に関与することの妥当性を支持していることが窺える。鉄道はじめ公共交通に關しては、財政的採算性に則って判断すべきではなく、社会便益を含む地域経済的採算性に依拠すべきなのであり、公としてもこうした観点に立脚することが鉄道の価値をさらに高め、地域に貢献することになるのである。

④ 住民の鉄道に対する価値認識の定着

最後に、沿線を中心とする地域住民の中で、再生以後も鉄道の多面的な価値に対する認識が確実に定着していることを指摘しておきたい。筆者らのえちぜん鉄道沿線住民への意識調査によると、単なる利用価値だけではなく、鉄道の「利用可能性の効用」がもたらすさまざまな価値や存在価値を多くの住民が認識していること、さらには、鉄道の主要な構成要素である駅は、その存在自体が価値を有しており、駅周辺に住むことへの帰属感や愛着感を醸成している可能性があること等が明らかとなった。こうした人々の鉄道に対する価値認識は、機能集約型都市構造（コンパクトシティ化）を推進する上でも、鉄道が重要な役割を果たし得ることの一つの証左といえよう。

4. 最後に

筆者なりに福井地域における地方鉄道の存廃問題から再生に至る経緯を振り返ってみた。その結果、単に二つの地方鉄道を存続、再生させたという実績以上に、その過程において地域の自治体、そして地域住民の中に、「鉄道はもとより公共交通が地域における不可欠な社会インフラである」という意識を定着させたことが何よりの成果と総括したい。地域にもたらした経験知としてのこうした意識の共有は、今後の地域のあり方を考える上で何よりの資産といえよう。その上で、今後の福井地域における公

共交通網拡充について展望してみる。

一つには地域・まちづくりとのさらなる連携、集約型構造を誘導することを視野に入れた公共交通網の拡充である。福井都市圏というレベルで見ると、福井市を中心として周辺に中小都市が点在し、そのほとんどが二つの地方鉄道とJR（北陸本線と越美北線）で結ばれており、それも周辺中小都市の中心部が鉄道でつながっている。まさに、鉄道は都市圏の公共交通網の骨格であり、広域根幹交通施設と位置付けられる。

そうした中で、主軸を成す南北軸（福井市中心部から南は鯖江、越前武生、北はあわら市（芦原温泉）、坂井市三国を結ぶ軸）が、現段階では一部であるがLRVの導入とともに直通でつながったのである。二つの地方鉄道による「Train・Train」 という運行形態の実現によって、既存ストックを改善し活かしつつ進める「福井なりのLRT化」が大きく前進したといえる。今後さらなる拡充に向けては、現在直通運行区間が福井市にとどまっているのをさらに北に、えちぜん鉄道三国芦原線終端、三国港駅まで延伸することが期待される。

併せて、福井市内の軌道部については、総合交通ターミナル化した福井駅西口交通広場との結節性強化、まちなか循環線の施設、さらにはまちの活性化、魅力向上のための駅前線のTM化等々、まだまだ改善すべき点は多々ある。どれも決して夢のような構想というわけではなく、今となつては高い実現可能性を有す

るプロジェクトといえる。人口減少下にあっても活力と持続可能性を備えた地域・まちづくりの推進にとって必要不可欠なプロジェクトとして位置付けるべきであろう。

二つには、新幹線の開業を見据えての公共交通網拡充とその体制づくりを挙げたい。

北陸新幹線の開業（敦賀までの延伸）を約6年後に控えている福井地域にとつて、その効果を広く地域全体に波及させるための地域公共交通網の充実には必要不可欠であり、急務である。福井地域固有の要件ともいえるが、今がまさに地域公共交通網充実の好機、天の時でもある。

幸いなことに、鉄道に対するフィーダー交通を充実させれば、アクセス可能な観光ポイントが現在の鉄軌道網状に点在している。こうした地の利ともいえる地域性を最大限に活かすべく、個々の観光地としての魅力向上とその連携化、それを支えるという観点での地域公共交通網の充実が望まれる。その場合、福井地域は地域で支える形で再生させた二つの地方鉄道を有しており、新幹線開業と同時に並行在来線化する現JR北陸線を加えれば、例え事業主体は異なるとしても、強い連携のもとで運営可能な鉄軌道網の充実・拡大が可能となる。フィーダーとして重要な役割を担うバス網とも連携し、福井地域運輸連合といった体制づくりをぜひとも目指したいものである。福井地域は、それが可能であることを強調しておきたい。

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]



地球は、人間だけの
ものじゃないと思いました。

福井地域における
鉄道の維持と
地方都市の活性化

平成28年3月27日、福井を走る2社の地方鉄道、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線が、福井市の田原町駅を介して相互乗り入れを開始した。事業者の異なる鉄道と軌道の直通運転は全国初の試みであり、しかも再生の道を歩んできた両社である。地方都市における公共交通の新しい在り方を示す画期的な事例として注目を集めている。

北陸新幹線敦賀延伸開業に向け、地域鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの構築を推進し、地域の活性化を目指す、その政策と戦略について、西川福井県知事にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●加藤有紀

福井県知事

西川一誠

Issei NISHIKAWA

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]

相互乗り入れを掲げたマニフェスト

——えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れが注目を集めています。

西川 えちぜん鉄道は県や沿線市町が関与する上下分離方式による第3セクター会社、福井鉄道は鉄道用地を沿線3市が所有する民間資本による株式会社です。これら異なる事業者による鉄道と軌道の相互乗り入れは全国初の事例です。また、存廃問題を乗り越え「再生」への道を歩む地方鉄道によるものという意味で、本県の鉄道史においても新たな時代の幕開けとも言えます。この画期的な出来事が、公共交通ネットワークの拡充と一体となった福井のまちづくりの新たな出発点になると考えています。

——知事は、初当選の平成15年からマニフェストにえちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れを掲げていらっしゃいます。改めて当時の状況とマニフェストに込めた思いをお聞かせください。

西川 えちぜん鉄道の前身である京福電鉄は、沿線の少子高齢化やクルマ社会の影響で利用者が大幅に減少していました。平成に入って一部区間の廃止を表明するなど、存続問題に揺れており、平成10年度から3年間行われた県と沿線5市町村（当時）の支援により、何とか運行を継続していました。その最中に二度の正面衝突事故を起こし、平成13年6月、国土交通省から出

された「安全確保に関する事業改善命令」で、京福電鉄は全線の運行を休止しました。

休止の間はバスによる代行輸送が行われましたが、高校生がバスに乗り損ねたり、沿道が渋滞したりし、鉄道の必要性を痛感した住民から鉄道存続を願う声が上がりました。県は沿線市町村や県議会等と議論を重ね、撤退を決めた京福電鉄に代わり、設備投資は県、経営は沿線自治体が負担する「福井方式」とも言われる方式での鉄道の存続を決定しました。そして、平成14年9月にえちぜん鉄道が誕生しました。

こうした流れの中で、私は平成15年の1期目のマニフェスト「福井元気宣言」で、「えちぜん鉄道の運行が円滑に進むよう努力」することをお約束し、併せてさらなる利用促進を目指して「福井鉄道福武線との相互乗り入れの実施」を提案しました。2期目、3期目のマニフェストにも「相互乗り入れの実現」を盛り込みましたが、それぞれの鉄道事業者の事情もあり、なかなか実現しませんでした。最初にマニフェストに掲げてから13年かかりましたが、ようやく実現することができ、感慨深いです。

地域鉄道が県内移動の幹線軸となる

——平成21年には、福井鉄道が国の鉄

道事業再構築実施計画の第一号となりました。これだけ鉄道を支援している県はなかなかないと思います。

西川 鉄道の運行の支援は、一般的には沿線市町の役割と考えられています。が、福井県では、鉄道を県民の広域的な移動を支えるものと位置付け、積極的に財政支援を行っています。

10年ごとの支援計画に基づき、えちぜん鉄道には、沿線市町村が出資や経営補助をする代わりに、県は運転再開のための資産取得や設備投資を支援しました。平成14年度からの第一期計画と平成24年度からの第二期計画で、総額166・5億円のうち県が93・5億円を負担します。また、福井鉄道には、平成20年度から10年間の再構築事業実施計画において、まず県の補助を受け沿線3市が鉄道用地を取得し福井鉄道に無償貸与した上で、さらに県と3市で設備更新や修繕維持費用を負担します。総額55・7億円のうち県の支援は27・1億円と、確かなかなりの金額になります。

京福電鉄が運行停止になった当初は、福井県はクルマ社会なので「赤字を抱えた鉄道は必要ない」という声が強かったのも事実です。しかし、このときの体験から、福井は住民も行政も地域鉄道を大切にすると土地柄が変わりました。現在は全国的にも鉄道の役割の重要性に理解が深まっています。あ

の時点で地域の皆さんの理解のもとに鉄道の基盤をつくれたことは、今後の鉄道の維持につながる、非常に意義のあることだったと私は思っています。

——地域の鉄道を維持していくために、鉄道事業者や地域住民はそれぞれどのように役割を果たしていくべきだとお考えですか。

西川 鉄道事業者は、安全な運行を確保した上で、地域住民や来訪者にかか「乗ってもらえる鉄道」にするかが重要です。相互乗り入れなどで鉄道が改めて見直されている好機を捉えて、利用者の立場に立ったきめ細やかなサービスを提供することが大事だと思います。また、えちぜん鉄道・福井鉄道にはともに住民のサポート団体が存在し、自分たちが「乗り続ける」ことこそが鉄道存続のために必要であると理解を得ています。えちぜん鉄道・福



恐竜のモニュメントがシンボルとなっている福井駅西口。

井鉄道ともに利用者数が増加傾向にあり、二つの鉄道が「わたしたちの鉄道」であるという意識が地域住民の間に定着していると私は感じています。

——相互乗り入れには、どのような整備効果があるのでしょうか。

西川 福井市の中心市街地は、他のまちと比べても非常にコンパクトです。中心市街地の区域の面積で見ても、富山市は約436haでJR富山駅周辺と古くからの中心市街地が2極化していますが、福井市は約105haの中心にJR駅、百貨店、福井県庁や福井市役所が集まっています。ここに、えちぜん鉄道三国芦原線が市街地北部から、福井鉄道が市街地南部から直通し、田原町駅で接続します。田原町駅はえちぜん鉄道三国芦原線の間駅であり、福井鉄道の終点で、周辺には高校や大学が集積しています。北部と南部の幹線軸が相互乗り入れで1本の路線として機能するようになり、福井市の南北の幹線軸が完成しました。利便性が大きく向上しています。

——利用状況はいかがでしょうか。

西川 両社では、相互乗り入れ事業を検討していた平成24年10月から、先行して乗り継ぎ割引を導入し、利用しやすい環境づくりを整えていました。実際に乗り換えなしの相互乗り入れ開始後は、まず通学の利用者数が大きく伸び、その後通勤利用にも確実につながってきました。相互乗り入れを契機

に鉄道のイメージが向上して、両社とも全線で利用者が増加しています。

——福井鉄道については福井駅西口交通広場の整備で延伸、福井駅の交通結節機能が強化されました。

西川 福井駅については、福井鉄道を延伸して電停を新設し、バスターミナルやタクシーのロータリーも集約して西口交通広場を整備しました。東口にはえちぜん鉄道の福井駅があり、東尋坊、永平寺、恐竜博物館、一乗谷、芦原温泉などの観光地と結んでいます。JR福井駅の東西に福井の公共交通が集約され、駅を起点とした公共交通ネットワークが形成されました。

また、西口交通広場には3体の動く恐竜のモニュメントを配し、JR福井駅舎壁面を巨大な恐竜のイラストでラッピングして「恐竜王国福井」を発信しています。他の駅にはないイベント抜群のスポットとして、皆さんの人気を集めています。

新幹線効果を全県域に波及させる

——平成34年度には北陸新幹線敦賀延伸開業が予定されています。福井県の交通政策は今後どのように展開されていきますか。

西川 平成27年3月14日の北陸新幹線金沢開業後、平成27年度の観光客入込数が前年比12%増の1271万人と平成では最多となり、福井県にも大きな



上：相互乗り入れで接続した田原町駅。左下：相互乗り入れ運行開始式典での両鉄道事業者社長の固い握手。右下：福井駅西口交通広場に延伸した福井鉄道とFUKURAM（フクラム）。

効果がありません。平成34年度予定の敦賀延伸開業によって、県内には「芦原温泉駅」「福井駅」「南越駅（仮称）」「敦賀駅」の4駅が開業します。この4駅効果を最大限に活かせるよう、県民の新幹線利用と来訪者の県内移動の利便性を高めることが重要だと考えています。そのためには、福井駅のように、新幹線駅を拠点に並行在来線、地域鉄道、バスなどを一体的に組み合わせ

せて乗り継ぎしやすい地域公共交通網を整備していくことが必要です。県では、敦賀市、あわら市、越前市が行う駅前広場などの駅周辺整備について、3億円を上限とする補助制度を新たに設け、整備を加速させる予定です。

——敦賀までの開業によって福井・金沢・富山という日本海側において最大の「連接型都市圏」が形成されます。

西川 新幹線が開業すると、福井・金

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]



沢間の所要時間は約20分、金沢ー富山間も約20分で、敦賀ー富山間が1時間以内で結ばれます。非常に近くなりま

すね。福井県に生活の拠点を置きながら、金沢や富山に通勤・通学できる環境が整います。

何より、福井県と東京が初めて直結し、福井ー東京間は約2時間50分で結ばれます。そして将来的に京都、大阪とつながると、福井から大阪まで約50分で行けるようになります。リニアが

通れば、中京圏や関西圏に対し、北陸3県の中でも福井の優位性が出てきます。

一方、中部縦貫自動車道が平成29年春には福井から大野まで開通し、さらに新幹線敦賀延伸開業時までには県内全線を開通させ、東海北陸自動車道と直結させる計画があります。これが整備されると鉄道・道路の高速体系が一通り完成します。

県ではこうした高速交通の開通効果

を最大限に高め、県内全域に浸透させるため、「福井県高速交通開通アクション・プログラム」を平成28年3月に策定したところです。

——構想・検討段階とは思いますが、どのようなプロジェクトがありますか。

西川 福井駅西口では、戦後初めてとも言える、民間による大規模な再開発の動きが出てきており、これはぜひとも進めたいと考えています。また、敦賀駅周辺や金ヶ崎周辺において、敦賀市が賑わい創出に向け、新たな整備計画を検討しています。県も、敦賀駅に現存する転車台の活用など、敦賀市とともに「鉄道と港のまち敦賀」の魅力拡大を進めたいと考えています。

——新幹線開業に伴い、現在のJ R北陸本線が並行在来線となりますが、えちぜん鉄道・福井鉄道との役割分担や連携についてはいかがでしょうか。

西川 えちぜん鉄道の役割は通勤・通学だけではなく、福井県の代表的な観光地への重要な交通手段でもあります。福井鉄道はJ R北陸本線に並行する約21kmの鉄軌道ですが、ほぼ1kmごとに駅が設置されており、今後はさらに沿線住民の生活に密着した地域鉄道として沿線住民のニーズにより細やかに応える必要があります。また、J R北陸



本線は南北の重要な幹線軸であり、並行在来線となった後も引き続き、通勤・通学の手段となるほか、新幹線との乗り継ぎに重要な役割を担うことになるでしょう。

再生を果たしたえちぜん鉄道・福井鉄道ですが、これらが地域の足としての地位を確たるものにする、いわば第2ラウンドだと思っています。人口減少の中で、通勤・通学や買い物、病院、観光といった需要をどのように組み合わせて沿線を活性化させていくかが改めて問われています。

これからの超高齢社会では公共交通、特に鉄道が必要です。既存の鉄道の活用を考え、ネットワークを組み直し、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築していきます。北陸新幹線敦賀延伸開業効果を最大限高め、県内全域にくまなく浸透させるためにも、県内一丸となって準備を整えたいと思います。

特集…地方鉄道による相互直通運転への挑戦
 「えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み」

相互乗り入れ・福武線延伸 その整備効果と 地域が支える 地方鉄道の力

「福井の鉄軌道をどう守り支えていくか」

京福電鉄の2年余りに及ぶ運行停止を経て、福井地域には地域で鉄道を支える仕組みが構築された。

そして、平成28年3月、えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道の相互乗り入れ、全国初となるトラムトレインが誕生する。

同時にJR福井駅西口交通広場には福井鉄道が延伸して乗り入れ、路面電車のまち福井を印象付ける。地域が鉄道を立て直し、持続可能な公共交通システムを軸にした都市政策を構築し、人口減少・超高齢社会の中で地域活性化を目指す。

えちぜん鉄道の再生支援スキームは「福井方式」と言われたが、その考えは福井県・福井市全域の交通政策に一貫されている。まさに「福井方式」の地域づくりについて、レポートする。

文●茶木 環／撮影●加藤有紀

行政支援でリスタート
 した地域鉄道

初めに、両事業者の廃線危機から現在の運行形態に至るまでの経緯を振り返ってみたい。えちぜん鉄道は総延長53km（全44駅）、福井市中心部から北西へ延びる三国芦原線（福井口ー三国港25・2km）と東へ延びる勝山永平寺線（福井ー勝山27・8km）の2路線を持つ。沿線住民の通勤通学だけでなく、東尋坊や永平寺、恐竜博物館など福井県を代表する観光地へのアクセスを担う。

前身は京福電気鉄道（以下、京福電鉄）で、輸送人員の減少で平成4年に勝山ー東古市（現・永平寺口）間の廃止を表明したことから存廃問題が浮上し、福井県と沿線5市町村（当時）が平成10年度から支援を開始。しかし、平成12年12月と翌13年6月に立て続けに正面衝突事故を起こし、国土交通省から即日全線の運行停止を命じられた。京福電鉄はこれを機に撤退を決断、約4カ月後の平成13年10月に鉄道事業廃止届を提出した。

住民の移動は強制的に代行輸送のバスに委ねられることになった。しかし、大量の通勤通学客を円滑に運ぶことはできず、各地で乗客の積み残しが発生。生徒の送迎を含むマイカーの激増で、幹線道路は大渋滞し、特に冬期



福井県総合政策部
 交通まちづくり課 参事

平林 透

Tohru HIRABAYASHI

は混乱が常態化した。生活の足としての鉄道を失った沿線地域の住民は、かつてはあって当たり前だった鉄道の必要性を再認識し、住民運動などを通して鉄道存続を訴え、その声はどんどん大きくなっていった。

県と沿線市町村は議論を重ね、平成14年1月、県が資産取得や設備投資を負担し、沿線市町村が資本金や運営での欠損補填を持つ「福井方式」の上下分離方式を取りまとめ、鉄道存続を決定。同年9月に第3セクター会社・えちぜん鉄道を発足させ、翌15年7月の一部区間の運行に始まり、10月には全線開通を実現させた。

もう一方の福井鉄道は鉄道区間18・1kmと軌道区間3・4kmで成る越前武生ー田原町間の福武線を運行し、途中で分岐する市役所前ー福井駅間は「駅前線」と通称される。

JR北陸本線に並行して、福井市・鯖江市・越前市という福井県内でも人口の多い3市を走り、約1kmごとに駅（全25駅）があるため、通勤通学のほか生活路線として利用されている。



特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

【えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み】



名古屋鉄道の傘下にあったが、鉄道部門で多額の減損損失を計上し、平成19年に自主的経営再建を断念して沿線3市に支援を要請した。翌20年、名古屋鉄道が経営から撤退して新しい体制に移行し、新体制のもとで全国初となる国の「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、平成21年3月、沿線3市が福井鉄道から12億円で取得した鉄道用地を福井鉄道に無償貸与する上下分離方式で再スタートを切った。第3セクターではないものの、上下分離で行政から支援を受ける形式はえちぜん鉄道と共通している。

交通ネットワークによる都市政策

えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ構想は、西川知事が掲げた平成15年のマニフェストに端を発している。1社の鉄道だけではなく、広範に利便性を高めて都市の交通軸を確立しようというものであり、福井県と福井市はともに公共交通ネットワークの充実に軸に都市政策を推進してきた。

その背景には、地方都市の中でも福井県が圧倒的な車社会だという現状がある。各県の家用車の1世帯当たり普及台数を集計している自動車検査登録情報協会のデータ（平成28年）では、福井県は1.751台で15年

連続1位となっている。

特に、福井市の企業や高校・大学は福井市の中心部に集中しているため、朝の道路渋滞が激しい。また、他の地方都市と同様、人口減少と高齢化が進み、高齢ドライバーの免許返納後の移動手段の確保、さらにはCO₂削減という点でも、車中心の都市交通からの脱却が急務となっている。

福井県総合政策部交通まちづくり課では「クルマに頼り過ぎない社会づくり」をキーワードに公共交通と車が共存できる交通施策を打ち出している。

「福井県や福井市は道路が発達しているため、車の利用は特に郊外では非常に便利だが、街中に入ると車が集中して渋滞や駐車場不足で右往左往する。車と公共交通をうまく使い分けられる仕組みを模索している」と平林透参事は語る。

また福井市では、平成21年に「福井都市交通戦略」を策定。市内を構成する四つの地域を6方向の公共交通幹線軸と拠点をつなぐ市内全域交通ネットワークづくりを進めている。戦略で



福井市都市戦略部
地域交通課 課長

野村康人

Yasuto NOMURA

■再生のあゆみと支援スキーム

えちぜん鉄道

営業路線延長 53.0km

三国芦原線：25.2km 勝山永平寺線：27.8km



- 平成 12 年 12 月 京福電鉄越前本線志比塚－東古市（現・永平寺口）駅間で電車正面衝突事故が起きる。
- 平成 13 年 6 月 京福電鉄越前本線保田－発坂駅間で 2 度目の電車正面衝突事故が起きる。
 - 7 月 中部運輸局から京福電鉄に対し、「事業改善命令」が出される。
 - 10 月 京福電鉄が中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出する。
 - 11 月 福井県知事と沿線 9 市町村長による「沿線市町村長会議」において、鉄道存続が基本合意される。
 - 12 月 福井県議会で鉄道存続に関する請願・陳情が採択される。
- 平成 14 年 1 月 「沿線市町村長会議」において、第 3 セクター方式による鉄道存続が決定する。
 - 9 月 えちぜん鉄道株式会社設立。
- 平成 15 年 2 月 京福電鉄が福井地区の鉄道事業を廃止し、えちぜん鉄道に施設を譲渡する。
 - 7 月 勝山永平寺線の福井－永平寺口間、三国芦原線の福井口－西長田間の運行を開始。
 - 8 月 三国芦原線全線の運行を開始。
 - 10 月 勝山永平寺線の永平寺口－勝山間の開通により、全線の運行を開始。
- 平成 17 年 2 月 「えちてつサポーターズクラブ」が発足。
- 平成 19 年 9 月 三国芦原線ハツ島駅、日華化学前駅が開業。
- 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～33 年度）策定。10 年間の支援が確定する。
 - 10 月 福井鉄道との乗継運賃割引を開始。
- 平成 27 年 9 月 三国芦原線まつもと町屋駅が開業。福井－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。
- 平成 28 年 3 月 新型 LRV「L 形 (ki-bo)」2 編成を導入。福井鉄道と相互乗り入れを開始。

福井鉄道

営業路線延長 21.5km

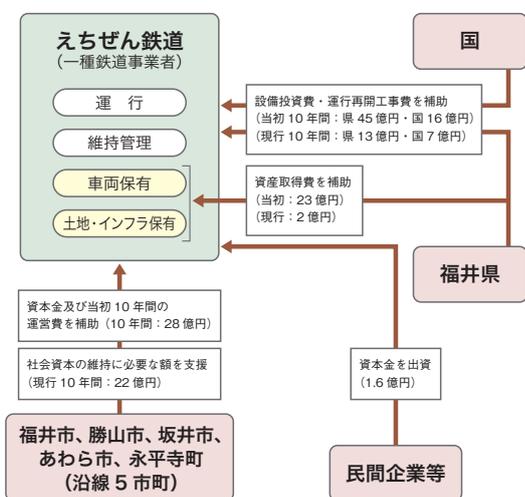
福武線／鉄道区間：18.1km 軌道区間：3.4km



- 平成 18 年 平成 17 年度決算で、鉄道部門において多額の減損損失を計上。
- 平成 19 年 9 月 自主的経営再建を断念。沿線 3 市に支援を要請する。
- 平成 19 年 11 月 福井県と沿線市、福井鉄道、名古屋鉄道により設置する「福井鉄道福武線協議会」において、存続に向けた協議を開始する。
- 平成 20 年 5 月 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、福井県・沿線市、福井鉄道、名古屋鉄道、中部運輸局で構成される法定協議会「福井鉄道福武線活性化連携協議会」を設置。支援スキームを策定する。
 - 6 月 沿線市の支援団体合同による「福井鉄道福武線サポート団体等協議会」が設立。
 - 12 月 名古屋鉄道が増資を引き受けた上で、株式を地元自治体出資の第 3 セクターや地元支援団体に譲渡。経営から撤退する。
- 平成 21 年 2 月 『福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画』（計画期間：平成 21 年 3 月～30 年 3 月）策定。10 年間の支援が確定する。同計画に定める「鉄道事業再構築実施計画」が全国で初めて国の認定を受ける。
- 平成 22 年 3 月 スポーツ公園駅が開業。
 - 4 月 高齢者対象割引券の販売を開始。
- 平成 23 年 3 月 清明駅、泰澄の里駅が開業。
- 平成 24 年 10 月 えちぜん鉄道との乗継運賃割引を開始。
- 平成 25 年 3 月 新型 LRV「F 1000 形 (FUKURAM)」の運行を開始。
- 平成 26 年 4 月 ドイツ製車両「レトラム」の運行を開始。
- 平成 28 年 3 月 えちぜん鉄道と相互乗り入れを開始。福井駅前駅への支線を JR 福井駅西口交通広場まで延伸。広場に駅を移設し、「福井駅」に改称。

支援スキーム

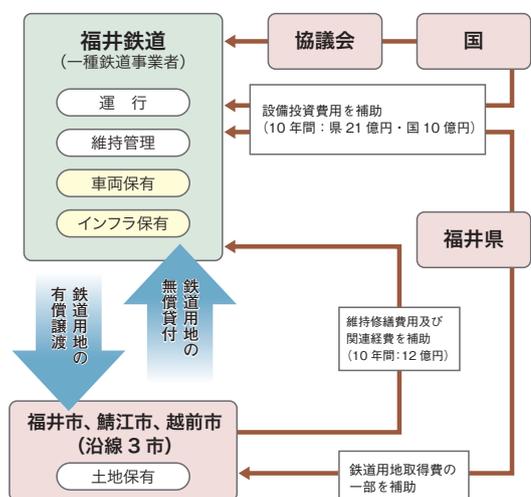
(当初：10 年間 平成 14 年度～23 年度)
(現行：10 年間 平成 24 年度～33 年度)



【主要株主】坂井市・勝山市・福井市・永平寺町・あわら市

再構築事業実施スキーム

(計画期間：10 年間 平成 21 年 3 月～30 年 3 月)



【主要株主】まちづくり福井(株)・鯖江商工会議所・武生商工会議所・福井鉄道福武線サポート団体協議会

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]



◀えちぜん鉄道福大前西福井駅でki-boとFUKURAMが行き違う。▲えちぜん鉄道の直通区間では各駅に低床ホームを新設した。新田塚駅では上下線の外側に低床ホームを設置。▶鷲塚針原駅では折り返し線を整備し低床ホームを増設した。▼3駅ではホームを延長して低床ホームを増設した。写真はハツ島駅。



定時性を確保するため、軌道区間には右折車両分離方式信号を導入。併せて電停を拡幅する改良工事も進められた。

は、えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れによる南北幹線軸としてのLRT整備、東西軸となる幹線バス整備、交通結節強化、公共交通のICT化、モビリティマネジメント推進が主な施策となっている。

「基本的には、幹線は鉄軌道やバスを整備し、その先はフィーダーバスで補う。道路網、鉄道網の既存ストックを活用して、効率的で効果的な都市交通施策を推進していく」と福井市都市戦略部地域交通課の野村康人課長はその方向性を説明している。

相互乗り入れによる南北幹線軸の確立

相互乗り入れを進めるため、両事業者に加えて沿線市町や道路管理者、警察など関係者の意見を調整する場として、県は「相互乗り入れに関する事業検討会議」を開催。平成25年2月7日に開催した第6回会議で、南北幹線軸としてのLRT整備、相互乗り入れ事業の実施を確定した。

えちぜん鉄道三国芦原線は市街地北部から、福井鉄道福武線は市街地南部から福井市中心市街地に直通し、田原町駅で接続する。この田原町駅を介して、両社の相互乗り入れを実現させることで、南北の幹線軸を完成させる。この直通運転は、平成18年に全駅の



福井市都市戦略部
新幹線推進室 副課長

熊野一生

Kazuo KUMANO

ホーム低床化を行った福井鉄道の規格に合わせて整備が進められた。

運行車両には、福井鉄道が超低床車両「FUKURAM[※]（フクラム）」2編成ほか4編成を投入し、えちぜん鉄道はFUKURAMと同タイプの超低床車両「Σ-go（キーボ）」2編成を新造。えちぜん鉄道の乗り入れ区間5駅については、低床ホームを新設してLRT化を進めた。

相互乗り入れの運行区間は、福井鉄道・越前武生駅―えちぜん鉄道・鷲塚針原駅間の26・9km。直通便を毎時上下1本ずつ運行することによって、えちぜん鉄道は片道毎時3本、福井鉄道は片道毎時4本と、それぞれ1本の増便となった。越前武生―鷲塚針原間直通便は急行となり、所要時間は従前より約20分短縮、60分となった。

また、定時性を確保するため、軌道区間には右折車両分離方式信号を増設し、列車の信号待ち時間を短縮する電車PTPS（公共車両優先システム）の運用も開始。バスと電車の同一区間でのPTPS運用は全国初となるもの

※開業から半年後、FUKURAMの投入は3編成に増車。



2社が接続する田原町駅。2番線が相互乗り入れ専用の低床ホームとなっている。

は意欲を見せている。「通勤通学以外に新たな需要を掘り起し、一人でも多くの人に公共交通を利用していただきたい」と野村課長は意欲を見せている。

相互乗り入れの運行開始は平成28年3月27日。その効果は関係者の予想をはるかに超えて大きく、通勤通学を中心に利用者が増加している。また、病院や買い物など沿線の施設に出掛ける日常的な利用も確実な広がりを見せる。

また、自動車の交通量を減らしCO₂を削減するという事業趣旨から国土交通省だけではなく環境省からも補助を受け、えちぜん鉄道「E.T.O」新造費用（10・8億円のうち6・4億円）や福井鉄道田原町駅部の整備費用などに充てている。

「通常は事業費の2分の1あるいは3分の1を鉄道事業者が負担するが、国と自治体が全額出しているのが福井の特徴。鉄道事業者はランニングコストの負担と工事等の発注や管理、それにかかわる人件費などを受け持つだけだが、これだけでもかなり負担になったと思う」と平林参事は説明する。

広域的に関与する軌道、信号システムの整備、車両の改造などは県が受け持ち、駅の改修など属地的なものは福井市が担当した。

で、走行環境の改善を進めた。相互乗り入れ事業に関する総事業費は26・3億円。国が10・8億円、福井県が11・4億円、福井市が4・1億円を負担する。



「相互乗り入れ課題協議」ではオール福井で課題解決に取り組む。

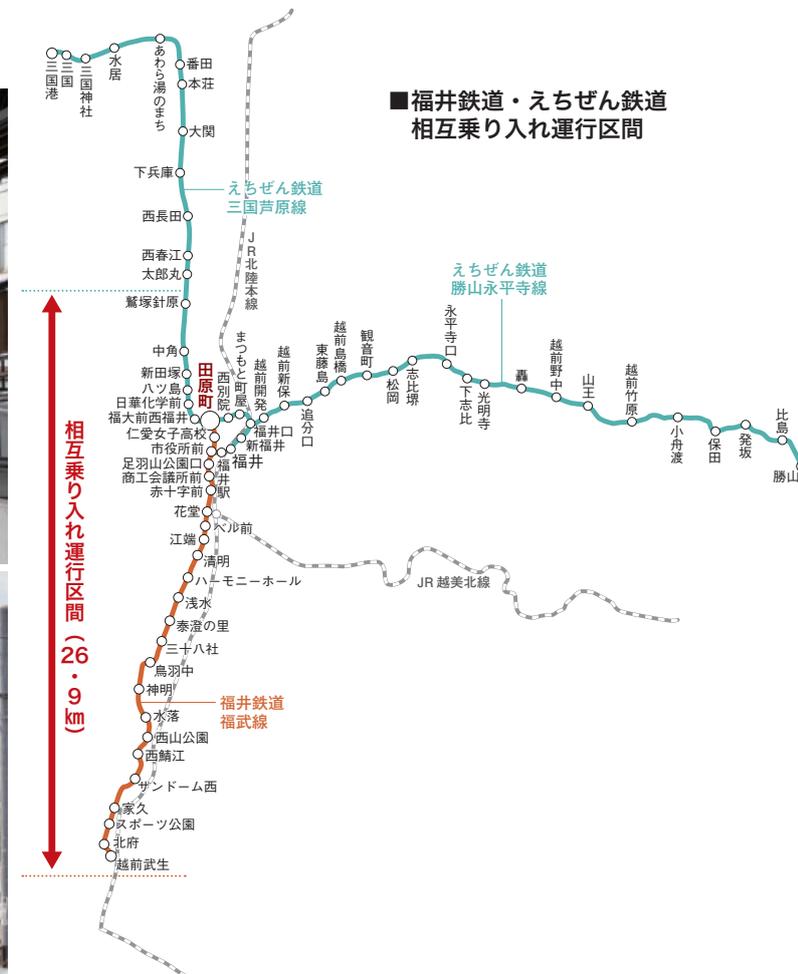
相互乗り入れが開業してからも、福井県、福井市と2鉄道事業者で「相互乗り入れ課題協議」の会議を定期的に行う。課題や情報を共有して対応を検討、必要に応じて対策を講じている。「事業が完成すれば、こうした会議体は通常なくなるが、事前には予測し得なかった課題が日々持ち上がってくる」と野村課長は意欲を見せている。

この相互乗り入れ事業については、「相互乗り入れに関する事業検討会議」で、繰り返し協議を行ってきた経緯がある。

構成員は国、福井県、福井県警察本部、えちぜん鉄道・福井鉄道とその沿線市町（福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町・鯖江市・越前市）で、平成22年5月に第1回目の検討会議が持たれた。相互乗り入れ事業の実施を確定した後、第6回会議で、越前武生―鶯塚針原間を直通区間とするこ

とで合意がなされている。

関係者連携のプロジェクト



■福井鉄道・えちぜん鉄道 相互乗り入れ運行区間

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

【えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み】



田原町駅に停車するki-bo。子どもたちに大人気で、撮影のこの日も見学に集まっていた。

る。行政まかせ、事業者まかせではなく、例えば道路上の問題や混雑、車両故障など、運行を開始して現れてきた課題を共有化し、『オール福井』で解決に取り組んでいる。また、えちぜん鉄道、福井鉄道はそれぞれの鉄道文化を持っており、相違点も少なからずある。行政とともに話し合うことで、解決の方向性が見えることもある」と平林参事は語る。

相互乗り入れが実現して真つ先に直面したのが、朝ラッシュ時の福大前西福井駅に乗り入れる直通2便の利用客集中による遅延で、福井鉄道無人駅への駅務員の臨時配置などで手当てをしているが、さらなる解決策を4者で検討していくという。

福井駅西口再開発と福武線の延伸

また、相互乗り入れ開業と同じ日、福井鉄道は、軌道を143m延伸して、福井駅西口交通広場への乗り入れを開始した。

福井駅西口交通広場の整備は、福井市が主体となる「福井駅周辺土地区画整理事業」（平成3年に都市計画決定）の一環で、平成14年には計画区域に隣接する一帯を対象にした「西口中央地区再開発事業」が策定され、当初予定の9000㎡から1万1000㎡に拡張されている。

通称・駅前線は、正確にはJ R福井駅まで達していなかったため、福井駅か

ら福井鉄道の乗り場は目に入らず、乗り換え利便性の低さが指摘されていた。それが今回の延伸で、西口交通広場の一角に電車が乗り入れ、その2面2線のホームとJ R福井駅との間には円形のバスターミナルも新設。西口交通広場は従来の2.5倍の広さとなり、同一平面で乗り換えができる極めて機能性の高い交通結節点に生まれ変わった。

さらに4月28日には、この広場に面して建てられた西口再開発ビル「ハピリン」がオープン。低層階は公共施設と商業施設、高層階が分譲マンションとなっている県内一の高さ（91・6m）を誇る新しい福井のランドマークだ。1階には屋根付き広場「ハピテラス」が設けられ、イベントなどで賑わいを創出する。

「福井の市街地整備は、古くは震災復興、また昭和20年代に震災があり、そこから区画整理が始まっている。平成に入り、市内の区画整理事業が郊外へと広がっていき、商圏が駅前から郊外へと流れていったと思われる。福井駅周辺土地区画整理事業は平成30年度の完了予定だが、活力ある都市中心部を整備し、中心部として駅前若くは世代を集めたい」と福井市都市戦略部新幹線推進室の熊野一生副課長は語る。

行政の区画整理と再開発が進み、民間投資による再開発の動きも出ている。北陸新幹線敦賀延伸開業時には、市中心部の光景もさらに大きく変貌を遂げているだろう。



福井鉄道の「福井駅」電停が整備され、電車とバスが同一平面で乗り換えられるようになった福井駅西口交通広場。バスターミナルには方面別に六つの乗り場があり、利便性が大幅に向上した。下段左端の写真は「ハビリン」脇に開設された福井市観光案内所の「ウェルカムセンター」。



さらに、福井県では、平成24年度からえちぜん鉄道の福井―福井口間の連続立体交差事業を手掛けている。この高架工事の一部の期間中（平成27年9

月27日（平成30年6月末予定）、えちぜん鉄道は仮線として、北陸新幹線福井駅部の高架橋を使って営業運転を行っている。完全供用と新駅舎の開

業、東口駅前広場の完成は平成30年度の予定だ。

新幹線敦賀延伸開業に向けた戦略

また、北陸新幹線敦賀延伸開業を平成34年度に控えた福井県では、平成28年3月に「福井県高速交通開通アクション・プログラム」を策定している。

「新幹線の開業を受け身で待っているだけでは訪問者に通過されてしまう。県内各所に足を運んでもらうために、新幹線の2次交通という位置付けで公共交通ネットワークの拡充を図っていく」と平林参事は話す。

新幹線開業によって現在のJR北陸本線が並行在来線となるため、えちぜん鉄道、福井鉄道も含めた3事業者が公共交通ネットワークの中で果たす役割を明確にしていく必要がある。

「それぞれの明確な役割がないと、3事業者の路線を行政、利用者である県民や市民が支えていくことが難しい」と熊野副課長は指摘する。

「高速鉄道の新幹線、次に駅数の少ない並行在来線、駅数が多く地域密着型の福井鉄道、観光地にアクセスできるえちぜん鉄道、それぞれの独自性を活かしながら、どう組み合わせる必要があらうかを改めて考える必要がある」と平林参事も語る。

全域的な交通ネットワークを構築するためには福井駅以外の芦原温泉駅、南越駅（仮称）、敦賀駅も交通結節機

能を拡充する必要がある。

既に駅整備が進む福井駅でも、市内中心部に路面電車の循環線を整備してさらなる移動の選択肢を増やす可能性を模索しており、基礎的な調査を現在行っている。

また、ハードだけではなく、ソフトの整備としてIC乗車券のシステム導入も検討されている。

さらに、福井県内の観光地は鉄道駅から比較的離れた場所にあり、駅から観光地への移動手段を確保するため、電車の回生電力を利用した電気自動車（EV）のカーシェアリングの実証実験を行うなど、あらゆる交通モードについて検証を重ねている。

「相互乗り入れの実現はゴールではなくスタート。新幹線開業を機に、福井型公共交通ネットワークをさらに磨き上げていく。地域が守り支えてきた鉄軌道を最大限に活かしたまちづくりを考えていきたい」と平林参事は意欲を語る。

野村課長も「利用者目線で見直しをしながら利便性をさらに高め、関係各所と連携しながら新幹線効果を最大限発揮できるようにしたい」と話す。

行政や住民が尽力して残したえちぜん鉄道と福井鉄道。両社による相互乗り入れやJR福井駅西口交通広場乗り入れは、そうした地域鉄道が守られるばかりではなく、その機能や存在が核となり、地域をさらに魅力ある地へと形づくっていくことを示している。

福井市の「都市交通戦略」では「人にやさしい『全域交通ネットワーク』」を目標に、交通体系を築いている。北陸新幹線敦賀延伸開業や福井国体の開催、また中核市への移行などの動きの中で、都市として目指すべき方向性について、中西賢也福井市特命幹にお話を伺った。

福井市のまちづくりと 公共交通の 全域ネットワーク拡充



福井市特命幹

中西賢也
Kenya NAKANISHI

■各交通モードが補完し合う交通体系づくり

福井市は人口減少、高齢化が進んでいます。福井市のまちの成り立ちは、市街化区域面積の約8割を土地区画整理事業で整備しており、幹線道路だけではなく多くの生活道路も一定の水準で確保されているため、自動車利用が非常に便利なまちになっています。完全に車社会ですので、これから増える自動車を持たない高齢者の足の確保や地球温暖化防止の観点から、公共交通を中心とした交通施策を推進しています。

福井市が平成21年に策定した「都市交通戦略」では、「人にやさしい『全域交通ネットワーク』」とにぎわいとやすらぎの『まちづくり』を将来都市像として掲げています。福井市は南北に、JR北陸本線とえちぜん鉄道と福井鉄道が走っていることから、福井駅周辺を中心として南北方向を主軸とした6方向の公共交通幹線軸を設定し、その周辺に市街地を誘導していくこととしています。

福井市の都市計画マスタープランでも、公共交通幹線軸の沿線に居住機能や都市機能を誘導し、集約型の都市構造にしていくことを明示しています。一方で、農山漁村エリアも抱えているので、自動車をメインに移動される方も多いため、公共交通、自動車、自転車、徒歩が適切な役割分担のもと、互いに補完し合う交通ネットワーク体系をつくっていききたいと考えています。

えちぜん鉄道も福井鉄道も、市民が通勤通学で利用する日常生活に欠かせない交通機関であり、今後も維持していく必要があると考えています。本市以外に複数の市町にまたがっているため、県や沿線市町とも連携しながら、今後も引き続き、利便性の高い路面電車、地域鉄道になるように支援していきたいと考えています。

■コンパクトで賑わいのあるまちへ

えちぜん鉄道と福井鉄道は利用者数が伸びていますが、バスは長期的に減少しています。人口が減少することが確実に見込まれる中で、今後も公共交通を維持していくためには、まちづくりと一体となって考えていく必要があります。具体的には地域ごとに居住機能のある程度集約して、公共交通を維持できるコンパクトシティを目指すことです。国は都市再生特別措置法を改正して、各自治体に立

地適正化計画をつくるように求めていますので、福井市もその作成作業を進めています。

平成28年3月に福井駅西口交通広場が完成しました。整備前の2.5倍の広さとなり、以前は広場の外にあった路面電車の電停やバスの駅前乗降場を広場内に入れることで、利便性の高い交通結節点を整備しました。

4月には福井駅西口交通広場に隣接した市街地再開発事業が竣工しました。福井県で一番高いビルであり、低層部は商業施設や公共公益施設、高層部は住居となっています。これらの事業の結果、来街者アンケートによると、「駅前の印象が良くなった」という回答が9割を超えました。中心市街地の歩行者・自転車の数も大きく増加して、7月の調査では去年の同時期と比べて、平日で16・2%増、休日で59・7%増となっています。また、中心市街地の空き店舗は5年前の半分になりましたし、民間の再開発の動きも複数出てきています。市としても、民間の自発的なまちづくりを応援していきたいですね。

■2次交通の充実でさらなる利用促進を図る

北陸新幹線の整備は、基本計画決定から40年以上経ち、北陸新幹線開業は福井市民にとっては悲願ともいえるものです。福井市にとっては、平成34年度末の北陸新幹線開業前に、平成30年に福井国体があり、平成31年には中核市への移行も予定しています。これらに合わせてまちづくりを進めており、現在は福井駅東口エリアの整備を進めています。

北陸新幹線の福井駅開業は、福井市を全国にPRする絶好のチャンスですので、福井市を訪れた方が安全で快適に過ごせるまちづくりを進めていくとともに、福井県内には東尋坊や永平寺、恐竜博物館など、いろいろ見どころがありますので、福井駅周辺を拠点に、さらに各地に足を延ばしていただけるように、2次交通の充実にも力を入れていきたいと考えています。そして何よりも、市民に利用していただくことが大事だと考えますので、ダイヤの本数や運行時間の延長、定時性の確保など、利便性向上策を地道に重ねて、公共交通が多くの方に使われるように取り組んでいきたいと思えます。

特集…地方鉄道による相互直通運転への挑戦
 「えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み」

えちぜん鉄道・福井鉄道

地域鉄道として 重ねる企業努力

えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ、福井鉄道の福井駅西口交通広場乗り入れの二つの事業が、福井地域の公共交通ネットワークを大きく進展させている。ゴールではなく、ここからがスタート——
 ともに存廃問題を経験したえちぜん鉄道と福井鉄道は、行政や地域の後押しのもと、さらなる利便性の向上と利用促進に努力を重ねる。相互乗り入れに関する取り組みを含め、地域鉄道として重ねるさまざまな企業努力をレポートする。

文●茶木 環／撮影●加藤有紀



フェニックス田原町ラ
インの誕生

平成28年3月27日に開業した相互乗り入れ区間は、福井鉄道・越前武生駅―えちぜん鉄道・鷺塚針原駅間。両事業者が保有する線形から「フェニックス田原町ライン」と名付けられた路線の運行ダイヤは、日中（9～17時）は毎時上下1本。朝ラッシュ時は越前武生駅からえちぜん鉄道福大前西福井駅行き普通2往復で、福井鉄道車両による片乗り入れとなっている。

これにより、福井鉄道の運行は毎時3本から4本へと増便され、うち相互乗り入れ便を含め2本が急行として設定された。急行利用で越前武生―鷺塚針原間の所要時間は従前の80分から6分に短縮。えちぜん鉄道は30分ヘッドの2本に、田原町―鷺塚針原駅間は相互乗り入れ便1本が加わる。

また、この直通運転は「LRT」として整備が進められており、福井鉄道は平成24年から使用していた「FUKURAM*（フクラム）」ことF1000形超低床3車体連接車（定員155人）2編成と、予備として770形（定員90人）2編成を投入。えちぜん鉄道も、相互乗り入れに合わせてFUKURAMと同仕様様の2車体連接車L形（定員100人）「L100」（キーポ）2編成を新造した。両社の車両名を合



えちぜん鉄道株式会社
専務取締役

伊東尋志

Hiroshi ITO

わせ、「希望がふくらむ」を意味する。駅の改修も行われている。接続駅である田原町駅では両社の線路を接続し、信号保安システムを整備。駅舎もデザイン性の高い駅舎に建て替えられ、えちぜん鉄道三国芦原線専用的高床ホーム、高床ホームと背中合わせに階段とスロープで行き来できる相互乗り入れ専用の低床ホーム、隣接して福井鉄道福武線折り返し専用の低床ホームが並ぶ。

LRTに対応したホーム改良については、福井鉄道は平成18年に名古屋鉄道から低床車両を譲り受けた際にはほぼ全駅の低床ホーム化を行っており、今回は浅水駅（あさみづ）のみの追加整備となった。えちぜん鉄道では運行区間となる全5駅に低床ホームを整備し、相互乗り入れ便の終着となる鷺塚針原駅では折り返し線や信号保安設備などの整備を併せて実施している。

「福井鉄道は低床ホームに切り替えた後、高床車両には折り畳みステップを付けて対応していたが、相互乗り入れ便は低床車両の運行が前提であったため、高床車両と低床車両の双方に対応

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

【えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み】



できるホーム用地を既存駅でいかに確保するかが大変だった」とえちぜん鉄道営業開発部の佐々木大二郎部長は話す。福大前西福井駅・日華化学前駅・八ツ島駅の3駅はホームを延長する形で低床ホームを新設。行き違い駅で島式ホームだった新田塚駅は、上下線の外側に低床ホームを設け、都合3面2線に改修。同様に行き違い駅で島式ホームの鷲塚針原駅は、折り返し線の低床ホームを設け、2面3線に改修した。

予想をはるかに超える相互利用

フェニックス田原町ラインが運行を開始してから、地元の反響や利用効果は大きく、運行開始6カ月で利用者数は6万8000人に上った。

相互乗り入れの周知も兼ねて、平成24年度より普通運賃と定期運賃が最大25%割引される乗り継ぎ割引が実施されてはいたが、実際にLRV車両が走り始めたインパクトは大きい。最も顕著な通学定期利用者は平成28年4～9月で3万4860人を数え、前年同時期（8100人）の約4.3倍を記録。通勤定期利用者も1万1640人で前年に比べ4000人ほど増加している。買い物や通院など日中間の利用も、1万7000人と順調に増えている。

福井鉄道の仁愛女子高



えちぜん鉄道株式会社
営業開発部 部長

佐々木大二郎

Daijirou SASAKI

校駅からえちぜん鉄道の福大前西福井駅にかけては、高校が多い。福大前西福井駅には福井大学が隣接し、福井鉄道沿線に住む高校生や大学生は、従前、福井鉄道の終点田原町駅で降りて、1駅分を歩いて通学することが多かったが、直通で行けるようになって電車利用が急増した。

また、福井鉄道沿線にもショッピングセンターや総合病院、公園や芸術施設などが点在し、えちぜん鉄道沿線から多くの人が電車で訪れている。これまでの生活エリアを超えて人々が流動し、交流が活発化するという効果が生まれている。

えちぜん鉄道と福井鉄道では、相互乗り入れの利用者数について、平成28年度は5万人増、30年度には10万人増を目標値に設定している。

企業風土を超えて連携する

行政支援を受けながら、えちぜん鉄道と福井鉄道は連携して全国でも初となる鉄道と軌道の一体化に取り組んだ。走行



◀平成30年夏の供用開始を予定するえちぜん鉄道福井駅舎の外観デザイン。県都の東側の玄関口として県外観光客らを迎える。▲現在は新幹線福井駅部の高架を借りて福井駅を営業している。



▲平成29年度の完了予定で、路面軌道の改良工事が進められている福井鉄道の軌道区間。写真左は仁愛女子高校駅付近。写真右は幸橋を走行する青いFUKURAM。▶「フェニックス通り」と呼ばれるメインストリート。



平成30年供用開始の高架化事業

相互乗り入れに続いて、えちぜん鉄

道、福井鉄道がそれぞれに行っている取り組みも見ていきたい。

えちぜん鉄道の高架化は、平成24年以降、福井駅付近連続立体交差事業による福井―福井口間の高架化工事が本格化し、平成27年9月には仮線としてすでに建設されていた新幹線高架の福井駅部を利用して、一部高架運行を開始している。

「加えて、想像以上に利用客が多く、乗降に時間がかかり、田原町駅に到着するのが遅れてしまうこともある。朝のピークの時間帯に無人駅に係員を配置して対応するなどしたが、利用客の協力も必要だと考えている」と福井鉄道鉄道部の阪下利充副長は語る。

現在の課題として、定時性の確保がある。特に通勤時間帯は、利用者増による混雑や車の影響で軌道区間に遅延が生じる。開業して初めての冬を迎えるにあたり、より一層の定時性確保に向けた取り組みを探っていききたいとしている。

「高架事業は大規模な事業であり、本来、大手事業者を想定して安全基準など詳細なルールが設定されている。高架化を手掛けている中ではおそらく当社が最も小規模な鉄道事業者。非常に責任が大きく、万全を期して取り組んでいる」と、えちぜん鉄道の伊東尋

えちぜん鉄道の高架区間は勝山永平寺線約2.3kmと三国芦原線約0.7kmの計3km。交差道路は19路線で、3カ所の踏切が撤去される。

すでに基礎くい400本を打ち終え、橋脚を建設。平成28年度中に全区の橋げたを連結し、平成29年度から高架上に線路敷設、架線工事などが進められる。



福井鉄道株式会社
鉄道部 副長

阪下利充
Toshimitsu SAKASHITA

特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

【えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み】



新幹線高架の福井駅部で営業するえちぜん鉄道福井駅。手前で、えちぜん鉄道の高架化事業が進む。

志専務取締役は語る。

えちぜん鉄道の高架は、JR北陸本線、北陸新幹線高架予定地の東側に位置し、平成30年6月の完成を目指している。

高架完成と同時に供用開始となる福井駅は、外観の東側が全面ガラス張り、内装に県産材をふんだんに使った明るく温かみのあるデザインの駅舎が誕生する予定だ。

駅リニューアルと地域活性化

沿線に数多くの観光資源を有するえちぜん鉄道では、駅をリニューアルするなど、沿線自治体と協働して地域の活性化に取り組んでいる。

北前船で栄えた三国芦原線の終点・三国港駅は、港周辺整備の一環で駅を改修。大正時代に建てられた旧駅舎の建材を多用したレトロな駅で、資料館も設置されている。

勝山永平寺線の勝山駅は、登録有形文化財となっている木造駅舎を開業当時の面影を残す形で改修し、日本最古の電気機関車「テキ6」を動態保存している。また、えちぜん鉄道が経営する「えち鉄カフェ」を併設、地元住民と観光客の交流の場として親しまれている。

永平寺口駅では、もともとのデザインを活かして駅舎を新築、登録有形文化財の旧駅舎は「地域交流館」として市民に開放している。

駅舎のリニューアルと同時に、勝山駅と永平寺口駅ではそれまでなかった

ロータリーが新設され、マイカーやバスなど交通結節面でも改良された。

「地元が当社に期待しているのは交流人口の増加に貢献すること。観光客や地元住民にいかにも駅を利用していただき、賑わいをつくっていくか。単なる駅の改修ではなく、駅を拠点としたまちづくりと考えている」と佐々木部長は話す。

まちづくりという観点では、田原町駅周辺にもコンサートやイベントができる施設が建設される予定で「オトマチ」をコンセプトに整備が進んでいる。

さらに、地域活性化の一環として、沿線の坂井市では地域のブランド化を目指し、平成28年度末に太郎丸駅を「太郎丸エンゼルランド駅」とするなど、市内5駅を最寄りの施設や地域の歴史と組み合わせる名称に変更すると発表している。

公共交通空白地帯をなくしていく

各駅では他の交通モードとの結節も進んでいる。えちぜん鉄道開業時の行政の支援スキームにはパーク・アンド・ライド駐車場が掲げられているが、順調に整備が進み、現在では20駅に無料の駐車場（あわら湯のまち駅のみ有料）が設置されている。最も大きいのは勝山駅の190台で、平成29年度には越前島橋駅にも新設される予定だ。

また、沿線の施設や住宅など利用客の目的が駅から比較的離れているた



交流人口の増加を目指し、駅のリニューアルを進めるえちぜん鉄道。写真左上は勝山永平寺線の終点・勝山駅。右上は三国芦原線の終点・三国港駅、右下は永平寺口駅。

観光客が増えている勝山駅。駅内では「えち鉄 CAFE」を開業。平成26年に運行を開始した初の観光列車「きょうりゅう電車」も好評だ。

め、2次交通をはじめとした公共交通空白地帯を埋める取り組みも行政と連携しながら進めている。

一例を挙げると、八ツ島駅と福大西福井駅ではコミュニティバスが接続。さらに勝山駅では、北陸新幹線金沢開業に備えて、えちぜん鉄道が恐竜博物館行きのデマンドバスを運行していたが、現在は、勝山市のバス事業者が路線バスとして運行を引き継いでいる。

電車の回生電力を利用した電気自動車（EV）にも着目している。

「EVを駅に配置するレール&ドライブの仕組みができれば、電車と同じエネルギー源で2次交通も賄え、非常に効率がいい」と、伊東専務取締役は期待を寄せる。

平成27年9月には、福井県が勝山駅を拠点にEVを利用したカーシェアリングの需要を調べる実証実験を行った。「災害時は、駅が地域の集場所になる。最低限の照明や冷暖房、通信用の電力の提供はできるようにしておくべきだと考えている。そうした意味でも、鉄道エネルギーの有効活用を考えたい」と伊東専務取締役は話す。沿線住民が主体となった運動が鉄道復活へとつながったえちぜん鉄道は、地域住民にとつての鉄道の存在意義を常に模索している。

福井駅周辺市街地と一体整備の延伸

一方、福井鉄道は相互乗り入れ開業

と同じ平成28年3月27日、延伸した駅前線の運行を開始した。JR福井駅から離れていた「福井駅前」電停を、軌道を143m延伸して「福井駅」として福井駅西口交通広場に移設。単線だったホームも2面2線に拡張されている。

駅前線の延伸は、バスターミナルや各交通機関の乗降場が配置された福井駅西口交通広場、広場に面して建てられた西口再開発ビル「ハピリン」とデザイン面も含めて一体的に整備されており、駅正面の電停に停車するFUKURAMAが「路面電車のまち福井」を印象付ける。

ダイヤは、駅前延伸に伴う見直しにより、駅前線が1時間に片道3本から2本に減便となったが、むしろ利用者は増えており、西口の一体的な整備が駅前から離れがちだった市民を呼び戻しているようだ。また、駅前線の減便対策として、福井鉄道では、一つ手前の市役所前で、駅前線経由の電車と駅前に入らず直行する電車の乗り換えができるダイヤを組んでいる。

また、軌道区間については平成25年から電停の改良を進め、仁愛女子高校・市役所前・公園口・木田四ツ辻の4電停のうち幅が80cm程度しかなかった市役所前以外の3電停については、再配置の上、2mに拡張して側壁と上屋を設置している。軌道敷や軌道の改良も順次進めており、残る市役所前のバリアフリー化と併せ、平成29年度末までに全区間の改修を完了する計画

地域と一体となってまちをつくっていく

住民運動から始まった「地域の支援」を受け、鉄道が再生して13年。えちぜん鉄道は、地域にとって必要な「あたたかくてやさしい地方鉄道」を目指し、走り続けている。高架化などの大規模事業も順調に推移している。

えちぜん鉄道豊北景一代表取締役社長に伺った。

えちぜん鉄道株式会社
代表取締役社長

豊北景一
Keiichi TOYOKITA

■われわれは地域共生型サービス業

私はえちぜん鉄道の社長に4年ほど前に就任しましたが、鉄道事業の再生経緯の中で、地域住民のためにどういった鉄道であるべきか。利用者の満足度を上げるにはどのようなサービスが求められているかを常に考え続けてきました。

先代社長は、「当社は鉄道業ではなく、地域共生型サービス業」という意識を持っておられ、それを理念としてきました。安全をベースにした上で、さまざまなサービス向上策を皆で議論し、アテンダント乗務、パーク・アンド・ライド駐車場の設置、サイクルトレイン、駅のトイレや待合室の改修など、細かいことを含めて一つひとつ取り組んできたことで、沿線の方々より強い信頼関係を築くことができたと思います。

設立以来続けていることですが、アテンダントや駅員などお客さまと直接接する業務の担当者には、お客さまからの要望やクレームなどを毎日必ず日誌に記載してもらって、翌日には私から指示を出しています。先日、アテンダントの対応について、お客さまからとても丁寧な感謝のお手紙をいただいたのですが、実は有名ホテルの副社長をされていた方からでした。いわばホスピタリティーのプロとも言える方に感謝の言葉をいただいて、本当に嬉しく思いました。

■予想以上だった相互乗り入れ効果

平成28年3月27日に実現した福井鉄道との相互乗り入れに関しては、予想以上に利用が増え、大変ありがたいと思っています。今回の取り組みは、ただ相互乗り入れを行っただけではなく新型車両「ki-bo」の導入のほか、運行本数の増便・運行時間の短縮を実施したこと、さらには福井鉄道の駅前延伸とバスターミナルの整備で交通結節点を集約したこと、そしてその1カ月後にはハピリンの開業を迎えたこと、最後にこれらが関連して広報周知されたことが県民、市民に大きなインパクトを与えたと考えます。ただ、相互乗り入れには車両の数も運転士の人数も従前よりも必要で、経費が年間1000万円以上増えるため、さらにお客さまを増やす努

力が必要です。相互乗り入れ3年後には10万人の利用増を目指していますが、ハード整備がしっかりされた今、これからは福井鉄道とソフト面でもしっかり連携して、さらなる利用促進に取り組んでまいります。

■平成30年6月に“新”福井駅が開業

現在、高架化事業を進めており、平成27年9月に仮線に切り替え、運行を行っています。高架化事業を大都市ではない地方の鉄道が手掛けることは非常に珍しいと思います。加えて、同じ日の平成27年9月に三国芦原線に新駅「まつもと町駅」を開業し、翌28年3月には福井鉄道との相互乗り入れと、当社にとっては大きな事業が続きました。

平成30年6月には高架事業が完成して新たな福井駅が供用開始となる予定です。ハードは行政のご支援をいただきながら整備できますが、ソフト面は私たちがやるべきこと。当社の顔ともなる駅をどのようにつくっていくべきか、検討を重ねていき、福井の公共交通を担う鉄道事業者として、地域鉄道としての責務を果たしていきたいと考えています。

■地域が活性化するまちづくりに協力する

そのほかにも駅舎のリニューアルや交通結節の充実を図る取り組みを行ってきました。鉄道事業者として再生して以来、パーク・アンド・ライド駐車場も徐々に進めてきて、時間はかかりましたが、だいぶ整ってきたと思います。

今後の課題はやはり利用者の増加です。沿線の方々には「地元の鉄道」という認識は十分持っていておられますが、さらに深く「自分たちの鉄道」だと意識していただきたいと思っています。そのためには、よりたくさん乗っていただくための取り組みを考え、また、各地域のまちづくりに協力して地元が活性化するようなお手伝いをしていきたいと考えています。地域を活性化させ、住民や観光客の利用を増やして鉄道事業者として自分たちも持続することが、地域鉄道の一つのあり方だと考えます。



大正13年開業の当時の面影を残す北府駅は国の登録有形文化財に指定されている。併設された資料館には、実際に使用していた鉄道部品や歴代電車の写真などを展示している。

写真は利用客が多いベル前駅（下左）、浅水駅のパーク・アンド・ライド駐車場（中央）、高床車両につけられた乗降ステップ（下右）。



さらに相互乗り入れのタイミングで、公園口を「足羽山公園口」、木田四ツ辻を「商工会議所前」に改称し、分かりやすく利用しやすい環境を整えている。

高齢者によりやさしい交通環境

福井鉄道も経営再建以来、えちぜん鉄道と同様、パーク・アンド・ライド駐車場整備を進め、最大規模の北府駅（63台）を含め、12駅（浅水駅のみ有料）に無料駐車場を設置している。

また、2次交通としてはコミュニティバスが駅と接続している。赤十字前からは「赤十字病院線」、ベル前・江端・清明は「清明循環線バス」、浅水と泰澄の里からは「浅水循環線バス」などのコミュニティバスが電車のダイヤと接続して運行されている。通院、買い物、そして浅水周辺は古くから造成された住宅地であるだけに、高齢者にやさしい交通環境が整えられている。

「福武線は駅数が多いため時間はかかるが、それだけさまざまな目的の近くに駅が存在しているということ。電車を利用すれば直接行ける。そうした意味で、当社線のポテンシャルは高いと考えている」と阪下副長は語る。

北府駅では駅に併設された資料館を

開放しており、住民主体となったイベントが定期的に開かれ、駅が交流の場として活用されている。

通勤通学やちょっとした外出など、文字通り地域の足として毎日の生活を支えるスローで親しみやすい特色を活かして、福井鉄道は地域住民の日常生活により深く溶け込む努力を重ねている。

「相互乗り入れ・福井駅西口交通広場乗り入れ開始は、ゴールではなくスタート」と、えちぜん鉄道、福井鉄道は声をそろえる。沿線の状況の変化や利用者の増加に伴って出てくるであろう課題を一つひとつ解決し、改善を重ねていく方針だ。

人口減少・超高齢社会の中で、地域を支える公共交通を維持し、利便性をさらに高めていく。福井型公共交通ネットワークの一端を担い、地域の人々の信頼と期待に応えようと、両事業者は地道な努力を日々積み重ねている。



福井鉄道のドイツ製車両「レトラム」。観光用で春秋限定、土休日の特別タイヤで運行する。

地道な努力で住民の日常生活を支えたい

平成 21 年に全国で初めて「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受けた福井鉄道。地域の支援のもと、誰もが利用しやすい仕組みづくりに取り組み、経営を軌道に乗せている。将来を見据え、残るべき公共交通体系をつくる。

福井鉄道村田治夫代表取締役社長にお話を伺った。

福井鉄道株式会社
代表取締役社長

村田治夫

Haruo MURATA

■継続的に乗ってもらう仕組みを考える

再建の際、当時のメインバンクだった福井銀行から異動して就任したのですが、目の前にあったのは 28 億円の債務でした。鉄道会社の経営はすごくお金がかかるということが、当時は地域の方々にあまり理解されていなかったと思います。

行政に支援していただきながらの経営再建を考えたときに、乗ってもらうための運動だけでは収益が一時的に回復しても長続きしない。乗る必然性のない人々に乗り続けてもらうのは難しい。鉄道は装置産業なので、住民が継続的に乗るためには、構造をうまく変えていかなければならないと考えました。

電車に乗ってもらうには皆さんに駅まで来てもらわなければなりません。行政の支援スキームがスタートする際に、北府駅にパーク・アンド・ライド駐車場を整備していただきました。

また交通弱者と言われる高校生と高齢者を対象にした企画乗車券もつくりました。高校生は部活や補習などで土日や夏休みなども登校する機会が多い。そこで 60%以上割引となる 1 年定期を発行しています。また、越前市・鯖江市・福井市在住の 65 歳以上または自動車運転免許を返納した人限定の「プレミアム 1 日フリー乗車券」(500 円)も販売しています。

パーク・アンド・ライド駐車場も 1 年定期券もプレミアム 1 日乗車券も、制度を設けてもそのままではなかなか周知されないで、社内に渉外部を設けて企業や高校入学者の説明会や公民館などに小まめに足を運んで PR を行っています。そうした地道な活動が利用客増加につながっています。

■沿線に学校や集客施設が多い

相互乗り入れの効果は大きく、3 月 27 日以降、利用者数が伸びています。当社沿線には大学が一つ、高校は 11 もあります。そのほか、ショッピングセンター、総合病院、音楽ホールやイベント施設、動物園が併設された公園などがあります。えちぜん鉄道沿線の方々も、これまではマイカーや、福井駅からバスやタクシーを利用されていたのが電車を利用

して当社沿線に来てくださるようになりました。日常生活で使う施設が多いので、まだまだ利用の伸びしろがあると考えています。

前述の取り組みのほか、FUKURAM の運行、さらに相直によって運行頻度が高まり急行電車も走るようになりました。駅前線を延伸して福井駅の交通広場にも乗り入れました。沿線の皆さんがそうした努力を見て、「頑張っているな」と理解を深めてくださり、日常の中で電車を活用しようという意識につながっているのではないかと考えています。

えちぜん鉄道とも、利便性向上や安全を確保する技術面などにおいて互いに協力していきたいと考えています。

■どこまで地域密着ができるかがカギ

また、当社の福武線とほぼ並走していた路線バスを、総合病院・ショッピングセンター・住宅地と、三つのエリアに分けてフィーダーバスに転換し、より細やかな移動をフォローできるようにしました。電車のダイヤに接続したバスの運行ができるのも、鉄道とバスの両部門を持っている事業者の強みだと思いますし、自治体のコミュニティバスにもご協力をいただいています。現在、神明駅が最も大規模な鉄道とバスの結節点となっていますが、鉄道とバスがうまく役割分担しながら、利便性を高めていきたいと考えています。

一方、北陸新幹線敦賀延伸開業では、当社線とほぼ並行している JR 線が並行在来線となり、行政支援の鉄道事業者が 1 社増えます。当社が生き残っていくには、これからどこまで地域密着ができるかにかかってくると思います。

えちぜん鉄道を含めて、3 事業者の路線が持続していくためには土木、電気など技術面で連携し、経営の合理化を考える時期が訪れるだろうと思います。

必ず人口は減少していくのですから、従来通りでは鉄道の利用者は必ず減っていきます。高校生の数が減ると、高校再編で統合が起こる可能性もあります。これからもとどまることなく、次の手を考えていきたいと思っています。

地方 紀民 行鉄

新京成電鉄株式会社



初富、二和向台、三咲、
五香、八柱、
きれいな駅名の由来を求めて
沿線を歩けば、
意外な発見が待っている。

千 葉県北西部を走る新京成電鉄。松戸駅から京成津田沼駅までの全24駅のうち、初富駅、二和向台駅、三咲駅、五香駅、八柱駅の五つの駅には数を表す漢字が名に付く。さて、名前の由来はどこにある？

名前の由来は

そもそも新京成電鉄の走る下総台地には数が付く地名が点在している。新京成電鉄の「鉄道体験学習デジタル教材」下総東葛飾のまちたんけんによると、江戸から明治に時代が変わる中、政府は仕事を無くした人々を下総台地に移住させ、農地として土地を開墾。開墾の順に、「漢数字+縁起の良い漢字」で土地に名前を付けていったという。

その開墾の記念すべき第1号が、「一」を意味する「初」の字が付く、「初富」駅のある辺り。さらに初富駅から京成津田沼駅側に2駅分進むと、2番目になる「二和」向台駅。そのまた1駅先には3番目の「三咲」駅があり、この辺りが次々と開墾されていったことが分かる。とはいえ現在、三つの駅の周辺には商業施設や住宅が建ち並び、農地はほとんど見当たらない。二和向台駅から三咲駅まで、線路沿いを歩いてみても、住宅の間に小さな畑がチラホラ残るのみ。

もちろん一帯は言わずと知れた梨の名産地。線路沿いから離れて行けば、果樹園の広がる景色が見られるのかもしれないけれど、住宅が密集した駅周辺の景色を見る限り、明治はすでに遙か遠くといった印象。

初富、二和、三咲と追って来て、残すは

「五」の付く五香と「八」の付く八柱。開墾地を巡るように線路が敷かれたわけではないので、駅名にない数があっても不思議はない。不思議はないけど気にはなり、調べてみたら、意外なことが判明。

明治初期に行われた開墾地は全部で13カ所。このうち新京成電鉄の駅名にない地名は、「豊四季」「六実」「七栄」「八街」「九美上」「十倉」「十余一」「十余二」「十余三」。そう、8番目の開墾地は駅名にある「八柱」ではなく、「八街」。数の付く五つの駅名のうち、四つまでは開墾地の名前に由来するけれど、残り一つは違ったらしい。

桜並木で考えるのは

三咲駅から五香駅に向かうには、初富駅に戻って、さらに5駅先まで乗車する。平日の昼間でも車内は満席。ドア近くに立つて眺める車窓には、家々が連なる。北初富駅やくぬぎ山駅の辺りでは、ぱあっと農地が広がるけれど、五香駅に着く頃には、再び住宅街の景色に戻る。電車が人の行き来を支えることで、かつて農地として開墾された土地は、住宅地としても適した土地になったようだ。

さて、開墾地の名前の駅は五香駅でお仕舞い。とはいえ、同じように数が名に付く八柱駅、素通りするのはすっきりしない。五香駅から常盤平駅、八柱駅の間には、桜並木が続いているというから、歩いて八柱駅まで向かう。

「桜並木」と言っても、季節は冬支度の真っ只中。先が見えないほど長く連なる桜の



桜の季節には、歩行者天国になり、「桜まつり」が行われる。



「初」富、「二」和向台、「三」咲、は近接している。





常盤平駅と八柱駅の間は、電車がきれいに見える。



21世紀の森と広場の園に隣接して、博物館やホールもある。

列は、花の季節の華やかさを想像させるけれど、現実に見えるのは葉が落ち始めた木々の姿。物思いにはもってこいの静かな景色の中で、ついつい考えるのは「八柱」の名前の由来。8番目の開墾地でないのなら、何に由来する名前か。

ヒントを求めて桜並木を途中離脱。向かうは常盤平駅と八柱駅の間にある21世紀の森と広場。その隣には松戸市立博物館がある。

「八柱」の由来は

松戸市立博物館の常設展示では、人類誕生から昭和までの松戸一帯の歴史を紹介している。旧石器時代の人々の暮らしや交流範囲、「下総国」と呼ばれ始めた時代、馬の放牧地であり水戸街道の宿場町であった時代、そして明治に入り町が誕生していく……。

古代の下総国の戸籍や江戸時代の松戸宿のジオラマ、昭和に建てられた常盤平団地の再現など、地域の来歴が分かる展示は予想以上の見ごたえ。大満足で博物館を出たものの、肝心の「八柱」の名前の正式な由来は分からず。インターネット上で有力な、八つの村が合併して「八柱村」になったという説で、とりあえず納得しておく。

ともあれ、一つの地域の来歴をこれほどじっくり見ていくと、何だか親近感が湧いてきて、ジオラマにあった松戸周辺や江戸川沿いに足を伸ばしてみたくなる。ひとまず桜並木に舞い戻り、八柱駅まで歩き通す。数か名に付く駅を全制覇してから、松戸駅へ。

趣味ができました

東京へのアクセスも良い人気の街となっている松戸。松戸駅の周辺はビルが建ち並び、駅と江戸川の間にあった松戸宿も住宅街に様変わり。それでも、昔からある寺社仏閣はしっかりと残っているようで、駅前の混雑を抜けて行くと、細い川に朱塗りの短い橋が架けられているのを発見。水戸徳川家の崇拜を受けたという松戸神社だ。

さっそくお参りをして、境内を散策。何気なく社務所に近寄ると、中には立派な神棚。社務所にも神棚を祭るのかと覗き込んでみると、ガラス戸が開けられ、巫女さんがにっこり。気付けば目の前にはお守りやおみくじがずらり。このシチュエーションで、「社務所にも神棚が?」とは聞きづらく、とつさに口をついたセリフは「御朱印いただけますか」。

最近、御朱印を集める人が増えているのは知っていたけれど、これまで御朱印をもらったことはない。「はい」と頷く巫女さんに、渡すべき御朱印帳も、当然ない。慌てて「御朱印帳も含めて、御朱印を」と言い繕って待つことしばし。四神が刺繍された真新しい御朱印帳を手渡される。

手書きの御朱印の不思議な魅力。初めて書いてもらった御朱印を前に、「次はどこにお参りに行こうかな」「沿線の寺社仏閣を巡って御朱印をもらうのも楽しいかも」などと考え始めている自分にびっくり。

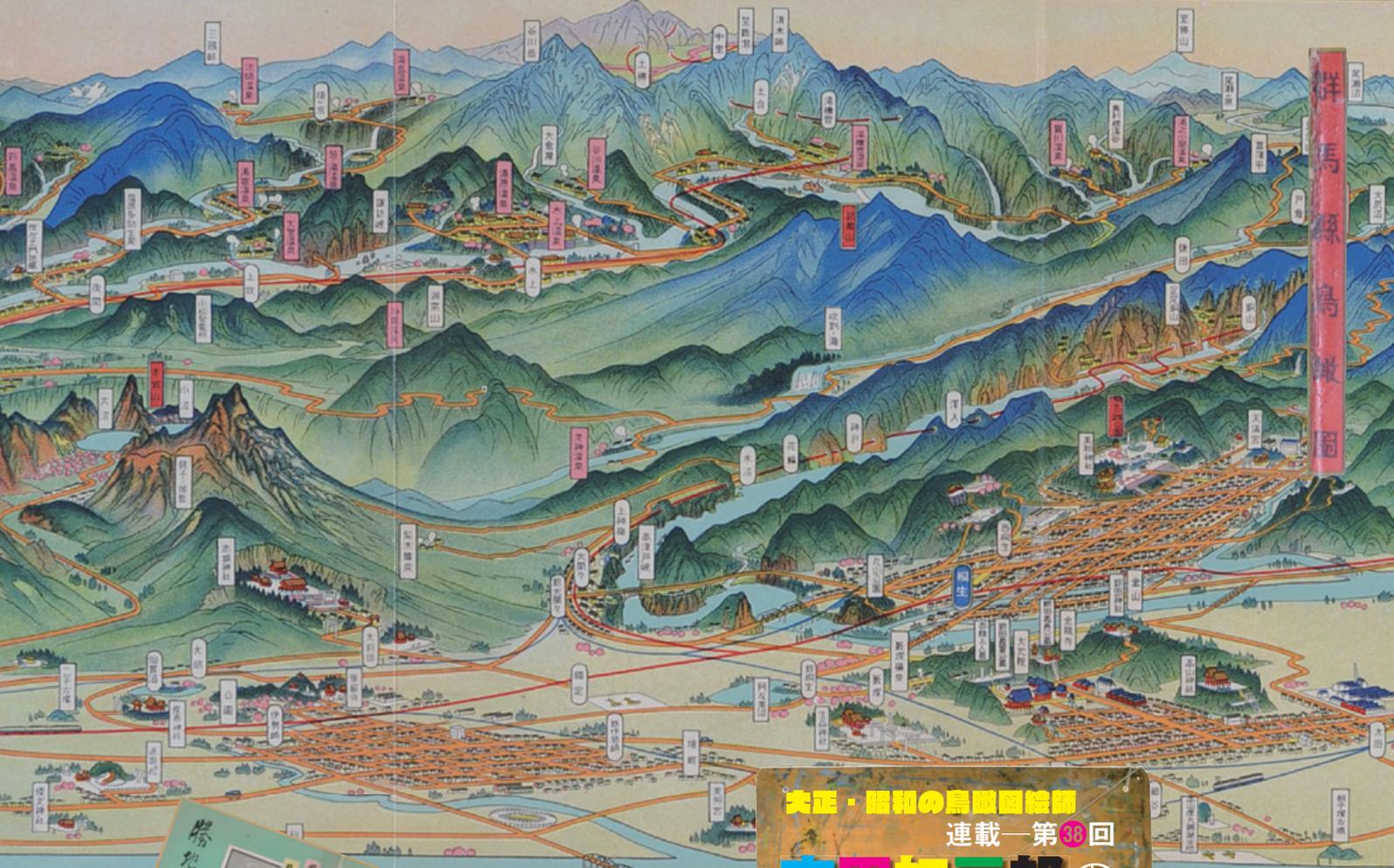
駅名の由来を調べ歩いた最後に、新しい趣味を見つけました。



天気よければ対岸に東京スカイツリーが見えるとか。



松戸神社の創建は1626年。御朱印は神主さんの直筆。



勝地群馬

群馬県鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

JRと接続しないで、県都前橋と伝統織物の桐生の両市を結ぶ上毛電気鉄道（上毛電鉄）。通称「上電」の起点である中央前橋駅と西桐生駅が独立した始発駅だ。平日朝のラッシュ時を除いて、全駅で列車内への自転車の持ち込みが可能となっている。ユニークな試みである。

赤城山の南麓を、長い裾野の火山性扇状地を巻きながらコトコトと走行する上毛電鉄は、大正十五年設立。社長には「製紙王」といわれた大川平三郎が就任。昭和三年十一月に中央前橋―西桐生間を開業した。昭和七年には東武桐生線が相老から延伸して新大間々（現・赤城）に接続し、東武鉄道を経由して東京と繋がった。

昭和十一年作画の本図にもその路線が、当時の国鉄が赤線ルートで、民鉄は青線ルートで、東武なども同じ色だが、上毛電気路線は中央前橋―大胡―新大間々―西桐生の四駅のみを図示。本図の目的は山国群馬県

藤本一美
首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版 2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



『勝地群馬 [群馬県鳥瞰図]』
 (昭和11 (1936)年4月10日)
 群馬県勝地協会 発行
 京都市内の観光社出版部 印刷

上毛電気鉄道株式会社

Jomo Electric Railway Co., Ltd.

設立：大正15 (1926)年5月27日

営業：昭和3 (1928)年11月10日

本社：前橋市城東町4丁目1-1



絹産業の発展に貢献した歴史。 「地域の生活路線」として走り続ける。

前橋市と桐生市を23の駅で結ぶ25.4kmの路線。前橋周辺で作られた生糸を桐生で織物に仕上げ、東京・横浜方面に送るため、地元の電力会社や織物業者が発起人となり、昭和3年に開業した。地域産業の変化や自動車の普及などで利用人員の減少が続いているが、列車内に自転車を持ち込める「サイクルトレイン」を実施するなど、「地域の生活路線」としてのサービスと利便性向上に努力を重ねている。

また、開業当時の姿がそのまま残る大胡電車庫や西桐生駅舎など12つの施設が国の登録有形文化財に指定されており、貴重な文化遺産として保存しながら、現役の施設として活用している。中でも大胡電車庫では昔の鉄道部品や写真などを展示した「小さな鉄道博物館」を併設、希少な電車や電気機関車を含め、見学※に訪れる人たちに鉄道の歴史と文化を発信している。

※午後1時～午後3時30分、料金：170円、要予約



の景勝地・史蹟交通網(絵柄中の標
 題は『群馬全県名勝史蹟交通鳥瞰
 図』)を表現作画することだから仕
 方ない。

特色のある大胆な構図の中心に
 は、高崎や前橋・伊勢崎・太田・桐
 生の市街地を配置し、点在する湯煙
 の温泉群、浅間山や白根山、谷川岳
 などの背後の山々が描かれている。

妙義・榛名・赤城連山のデフォル
 メ(誇張)描写が傑作だ。鎮座する神
 社は境内まで詳細に描写し、現在に
 繋がる風景を連想させてくれそうだ。

左端には東京圏と堂々とした富士
 山を入れ、右端に館林の茂林寺など
 県域限界まで大きく扱っている。あ
 えて北海道を小さく入れる技法を避
 けている。その分、日光の中禅寺湖
 や華厳ノ滝、男体山まで大きく巧み
 に組み込んでいるのはさすが。

近年の上電に言及すると、昭和
 四十三年にJR両毛線が電化され
 ると、前橋―桐生間の所要時間・運
 賃でも不利になり、国道の整備、マ
 イカーの普及などもあって輸送人員
 は減少傾向にある。駅の無人化、ワ
 ンマン運転などの合理化、車両の譲
 受など経営改善に努めている。私も
 一助にと沿線の「富士山下駅」(す
 ぐ近くに富士浅間信仰の富士山があ
 る)や「わたらせ渓谷鐵道」までの
 乗り鉄を楽しみたい。

※スマホ検索で富士急行の「富士山(ふじさん)駅」(平成23年富士吉田駅を改称)と間違えてしまうこともあるとか。



福井鉄道福武線の800形(左)とえちぜん鉄道のki-bo(田原町駅)

みんな と Vol.60 | WINTER 2017 冬号

●発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL : 03-5202-1402 FAX : 03-5202-1412

URL : <http://www.mintetsu.or.jp>

●発行人 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会 (東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道)

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんなつ」編集室 香田朝子

●写真 / 加藤有紀

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島恵里子

●印刷 / 大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。