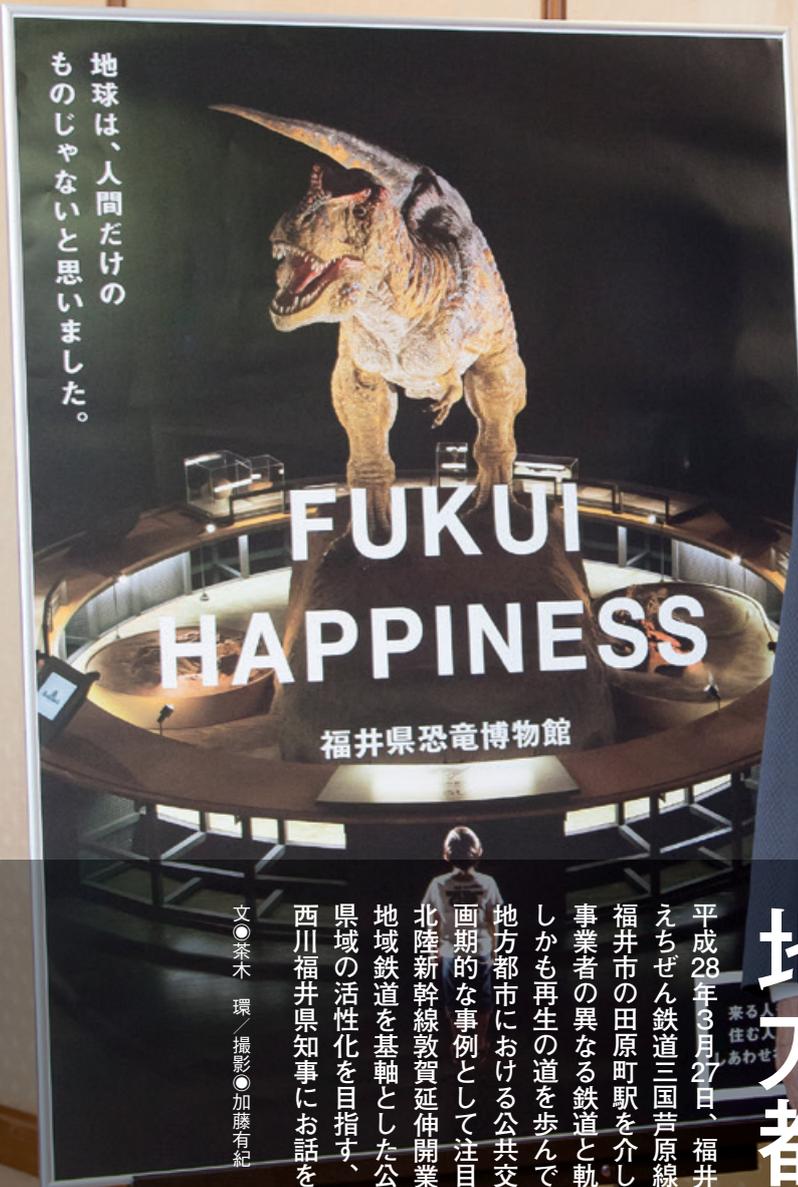


特集：地方鉄道による相互直通運転への挑戦

[えちぜん鉄道・福井鉄道の取り組み]



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」にするのが重要です。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。非常に近くなりませんか。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。