

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60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・八ッ島駅の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人になった。

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。

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、利用者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。

「加えて、想像以上に利用客が多く、環境や鉄道文化の違いなど、初めて直面する課題も少なくなかったという。まず取り組んだのが、互いの社風を理解し、ルールを共有化する勉強会だ。また、両社が所有するLRVは同じ仕様ではあるが、互いの車両を借り受け、習熟訓練を行った。実際に相互乗り入れを開始してからは、運転士は田原町駅で交代するため、情報交換などが頻繁に行われて技能の向上につながっているという。

一方、路面電車である福井鉄道は、道路の混雑状況によって遅れが生じることがある。

「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、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。

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。

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。

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。



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、駅が地域の参集場所になる。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、一ヶ月前の市役所前で、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 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 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。