

### 第3回えちぜん鉄道活性化連携協議会（平成23年6月17日開催）

#### 各委員発言記録(要旨)

##### 議題 2. これまで10年間の総括について

###### 山岸会長【勝山市】

- 人口減少と少子高齢化、中心市街地の衰退と郊外への拡散、コミュニティの希薄化という行政課題、さらに大きな課題として低炭素社会への移行など、これらは公共交通と一緒に解決すべきであり、地域の鉄道が有力な手立てになると考えている。
- 超高齢社会・低炭素社会への対応、観光やイベントなどによる交流を含めた「まちづくり」の取り組みの中に鉄道を位置付けし、沿線市町は今後の10年間に向けて、地域公共交通、鉄道を「生活関連社会資本」と定義付けした上で、行政支援という力強いバックアップを打ち出すべきだと考えている。
- 会社は安全な運行やコスト削減の経営努力、沿線自治体と住民は利用促進を通じた利用者増加、行政は地域と鉄道会社との共生を役割分担とし、強力にバックアップしなくてはならないと思っている。重要な社会資本と位置付けるのであれば、採算が合わない部分では行政がバックアップをし、信頼関係を基に継続していきたい。

###### 原専門委員（長谷川首席運輸企画専門官）【福井運輸支局】

- 今までの10年間の安全安心に対する取り組みや、福井県・地元自治体、鉄道利用者、NPO関係団体等の多くの支えを礎に、未来の10年に向けて、しっかりとした目的を見定めていくことが重要である。
- 短期・中期・長期的に持続可能な公共交通を目指すことが今後求められていくと思うので、国の補助制度を活用していただきたい。他交通との結節、交通ネットワークの充実、地域の「つくり守り育てる意識」を深める取り組みも、今後更に必要となるので、中部運輸局・福井運輸支局も連携して、課題解決に向けて協力していきたい。

###### 東村専門委員【福井県】

- 当初予測を上回る利用者が確保でき、無事故で運転できたことは評価している。当初10年間の行政支援のあり方、会社の運営は基本的に成功したと思っている。
- 今後は、利用者目標や経費の削減策を定めて経営改善を果たせるよう、更なる利用促進策の展開をお願いしたい。もちろん県も協力するものであり、現在検討中の相互乗り入れの実現、新たな需要開拓、基盤整備に取り組んでいただきたい。
- 今回の総括では、事業者や沿線市町が実施した利用促進策の評価が若干不

足しているように感じる。できたこと・できなかったこと、何が効果的だったかを整理することは次のスキームにおける利用促進策を考える上でも重要である。

- 沿線市町による利用促進の取り組みについては、県でも別途財政支援をしてきたので、利用促進策の効果を後ほどお聞かせいただきたい。
- また、今後10年間も沿線市町が引き続き支援していく覚悟があるということでも心強く感じている。社会情勢はたえず変化するので、先を見通すことは難しいが、次期スキームの期間の設定についても、より柔軟に対応することを考えて議論してもいいのではないか。

#### 和田委員【えちぜん鉄道沿線サポート団体連絡会】

- 電車をただ残せばいいというのではなく、住民の責任として絶対に実績を上げなくてはならないということや、まちづくりの視点から絶対に必要だということでこの10年間、行政・えち鉄・住民の三位一体で利用促進につながる事業を行ってきた。
- これからもっと利用促進につなげるためにはどうしたらいいかを考えなくてはならない。各駅の近くでイベントを開催するなど、各駅に降りた時に「楽しい場所である」「楽しい何かがある」というようなことを三位一体になって、利用策を考えるということが今後ますます重要であると思う。
- 実績を上げるためにみんなが知恵をしぼって頑張らなくてはならない。永平寺町の跡地ウォークには約300人参加がある。駅からスタート、あるいは駅の近くでのイベントを、今後、地区の商工会や女性起業家などによる地区特産品の育成といった取り組みとあわせて、これからますます考えなくてはならない。

#### 内田委員【ふくい路面電車とまちづくりの会】

- 今後の利用意向として「変わらず利用する」「条件次第では利用する」とあるので、今後10年間でこの「条件次第」の条件を如何にするか、あるいは利便性を向上させ、時々しか利用していない人に対してどのように利用を拡大(モーダルシフト)させていくのが課題と思っている。
- もうひとつのアンケートの12ページにあるように、福井鉄道との乗り継ぎ、バスとの乗り継ぎについて、「満足・やや満足」が一番低く、不満も感じていないが満足もしていないということがポイントかと思う。
- これからのサービス提供は、乗り継ぎや相互乗り入れが非常に大切である。駅からどのようにアクセスするか、家からのアクセスをどのように向上させるかが重要であるが、えちぜん鉄道は沿線施設までの距離が長いので、沿線施設へのアクセスをどう確保するかということが大切になってくる。
- また観光の場合、土日祝日の1日フリー切符は便利で使いやすいが、周知が不足している。県外からの観光客は、家から車で行くか、公共交通で行くかを決めているので、公共交通を使って観光に来てもらうためには、JRからのアクセス等を含めた情報提供が必要になる。えちぜん鉄道だけでなく、「オール福

井」として取り組む必要がある。

#### 東村副会長【福井市】

- 福井商工会議所の株式購入表明以降、企業やサポート団体による株式購入で会社がスタートして、この10年間、よく頑張ってくれた。この間、高架化の問題等、残された問題もあったと思っている。
- えちぜん鉄道や福井鉄道の問題も含めて、公共交通についてそれぞれの市町でもいろいろな取組みを行っている。国でも補助制度等を充実していただいている。スキームとしては検討しなければならないところもあるが、住民の足を確保するという意味からも、我々公共団体はこの事業を推し進めていかなければならないという覚悟を持ち、そしてそれを示し、そして展開をどういうふうに行っていくのが一番合理的であるかということを考えていく必要がある。

#### 橋本委員【あわら市】

- これからのあり方としては山岸会長のおっしゃったとおりであり、東村副会長が言葉を出されたように、覚悟を持たなくてはならない。これから10年へ向かうためには慎重にいかなくてはならない。
- 市町村合併で、当時は沿線でなかった自治体も入ってきた。従来沿線でなかった人たちにも十分理解を得なくてはならない。費用負担の問題等で、9月～12月の議会の理解を求めするため、えち鉄の有用性や必要性を広い範囲でアピールし説得することが必要となる。沿線だけの問題ではなく、公共交通機関に対する県民の意識を深めていく必要がある。

#### 坂本委員【坂井市】

- 坂井市は、三国花火や三国祭等があり、観光客の足として、また住民の公共サービスとして重要な役割を果たしてきた。
- これから10年間のスキームには課題もあるが、行政としての役割を果たしていきたい。

#### 松本委員【永平寺町】

- 永平寺町を鉄道が横断して11駅あり、町民には必要不可欠な鉄道となっている。サポート会も利用促進をしており、地域の足として大事な鉄道である。
- 大本山永平寺や福井大学医学部附属病院があり、これからのまちづくりには欠かせない核として期待している。

#### 川田委員（宮崎理事・事務局長）【福井商工会議所】

- まちづくりの中で生活関連社会資本という積極的な位置付けをする必要がある。コストではなく、将来に対する投資という発想で取り組む必要がある。
- コストが人間の行動の動機となるので、乱暴だが例えば車何台目から税金を

高くするとか、できないではなく、何とかしようという発想が必要ではないか。

- 行政で、自動車と公共交通のバランスをとっていき、枠組みを変えていく議論もやっていただきたい。

川上座長【福井大学大学院】

- 10年間の総括としては、客観的な評価として前向きプラスの評価がされている。地方鉄道として全国的にも模範になるような取組みが進められてきた。
- 沿線市町の評価は、それぞれの市町が受けてきた恩恵や便益と比較して、当初設定した負担が概ね妥当であったと判断しているということだと思う。この評価が、今後の計画づくりの大きな出発点となる。
- 普段は利用していない住民の声も正確に聞く必要があるが、沿線外でも鉄道の恩恵に対する認識は定着してきたと思う。「地域共生型」を前に出して取り組んでいくことが利用につながる。

事務局 東村専門委員の質問等に対する追加説明

- (駅の評価について補足) 日華化学前とハツ島の2新駅で、約6万人の利用がある。三国港駅は、駅前整備、駅舎・観光設備の整備が行われ、約1割増えている。太郎丸駅は、パークアンドライド駐車場の整備、待合室、駅舎等の改修が終わり、約2割増えています。駅の整備によっても利用者の効果が出ており評価している。
- (県支援による利用促進策について補足) 県のカーセーブ補助金を受けて利用促進を実施している。パークアンドライド駐車場は、利用率にばらつきがあるので、全体的な利用促進を含めてスキームの中で取り組んでいきたい。
- (スキームの期間について補足) 今後の計画づくりについては様々な考え方があるが、事務局としては10年スパンで提案させていただいた。社会情勢の変化もあり、途中で見直しを行う等の考え方もあるので、議論しながら進めてまいりたい。

議題 3. えちぜん鉄道の利用分析について

Q. 通勤の手段として見直されていると思うが、どのような分析か。

A. 平成20年度の高ソリン価格上昇時に利用者が増加し、その後横ばい。乗車によって鉄道のよさが理解されたためと考えている。

Q. 新駅の影響は。

A. 新駅設置は19年で6万人増。若者や女性の車離れで通勤客が増えている。

Q. 通学が伸びているのはなぜか。

A. 通勤通学利用者が確実に増えているが、様々な理由が考えられる。鉄道の定時性や利便性が認識され始めているので、鉄道沿線への居住や企業の立地といったまちづくりの展開によって、潜在的な利用を増やせる。駅付近でのイベント開催と同じであり、そのような連携で鉄道の価値がますます高まっていく。

- A . えちぜん鉄道がなかったら、そういう需要や意識改革は起こらない。
- A . 地域と行政が一体となり、総合的な施策によって車と鉄道のバランスをとっていけば、移動の質が高まっていく。
- A . 電車貸し切りのイベントは人気が高い。高齢の方たちを掘り起こしていけば、電車内はコミュニケーションの大変いい場所になる。
- Q . 雨天時は混雑し、また傘の水滴等で車内の環境が悪化するので、「もう乗りたくない」という声もある。車両の増発等でサービス水準を落とさない工夫が必要ではないか。
- A . 状況を見て福大前西福井まで臨時便を出すなど、臨機応変に対応している。
- Q . 学期に合わせた定期は活用できないか。
- A . 6 カ月、3 カ月プラス夏休みまでの定期などを作り、日割りで運用している。

#### 議題 4 . その他

- Q . 住宅について、福井市の調整区域に建てるより、沿線に建てたほうが将来的に有利であるという誘導を行政として考えられないか。
- A . 駅周辺に立地誘導し効果として表れるのは中長期になる。例えば、富山市は鉄道を串にしながらか、沿線には調整区域がかなりあって、そういったことについては、前向きに考えていきたいとのことであった。
- えちぜん鉄道の場合は、調整区域として厳しく規制しているところは限られていますが、線引きのところについても規制を緩めるのではなく、前向きな優遇をしていくような事を考えてもいいのではないか。具体的なまちづくりとの連携という点で、一番大きなポイントになるもので、目的地施設の立地も同じである。目的地施設の立地は、勝山永平寺線沿線のほうが三国芦原線沿線よりも相対的に少ないが、可能性の多寡を考えながら見ていく必要がある。