

# 現行支援スキーム10年間の総括（概要版）

## 1-1. えちぜん鉄道発足の経緯等



京福越前線の存続については、平成10年度から4年間、県および沿線市町村が一体となって、京福電鉄に対して運行費等の助成を行い、地域住民の生活交通を確保してきた。

しかし、平成12年12月17日、平成13年6月24日と二度の列車衝突事故を起こしたことから、全路線で列車の運行が停止し、バスによる代行輸送が行われることとなった。

このような中、平成13年10月19日には、京福



電鉄から国へ事業廃止届が提出されたが、本線は通勤・通学者など地域住民の日常生活を支え、降雪時に強い公共交通機関として、また、地域活性化の観点からも欠くことのできない社会基盤として、地域住民等からの強い要望により、第3セクター方式で越前本線と三国芦原線を存続させることとなった。平成14年9月12日にえちぜん鉄道株式会社が発足し、平成15年10月19日全線開通を迎えた。

## 1-2. 現行支援スキーム

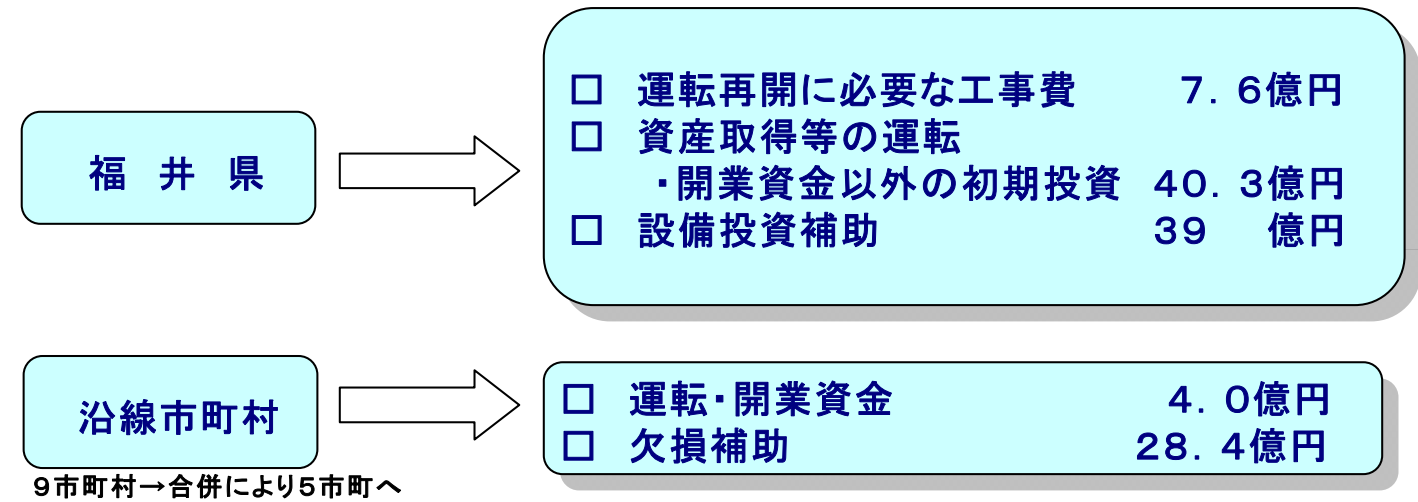
### 1-2-1. 概要

経費負担については、

- |      |                                                            |
|------|------------------------------------------------------------|
| 県が   | ① 運転再開に必要な工事費<br>② 資産取得費等の運転・開業資金以外の初期投資額<br>③ 設備投資補助を負担し、 |
| 市町村が | ① 運転・開業資金<br>② 欠損補助を負担する。                                  |

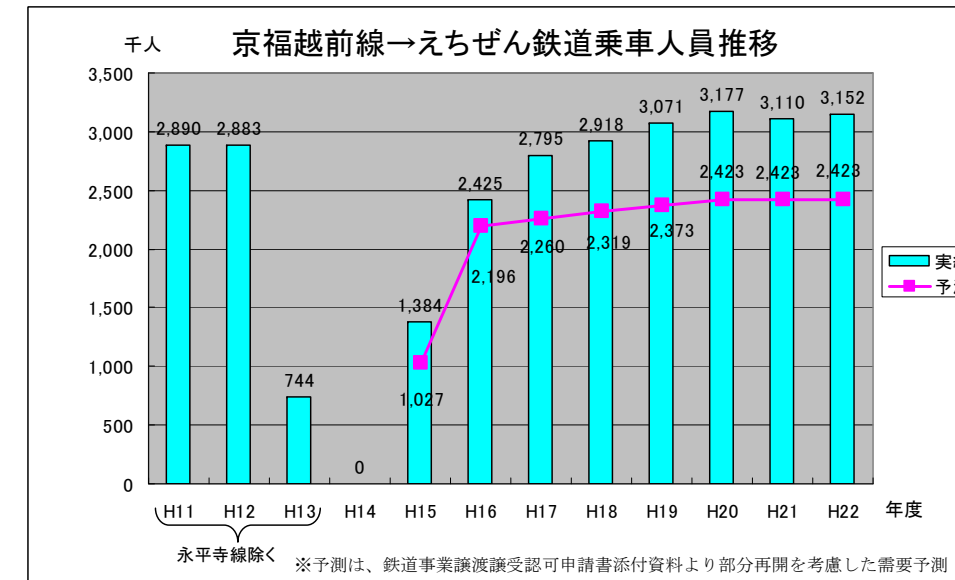
ただし、高架下の路面整備、LRVの導入、11年目以降の設備投資等、今後新たに大幅な設備投資が必要となる場合等については、県と市町村が必要に応じて協議を行う。

### 1-2-2. 支援合意金額



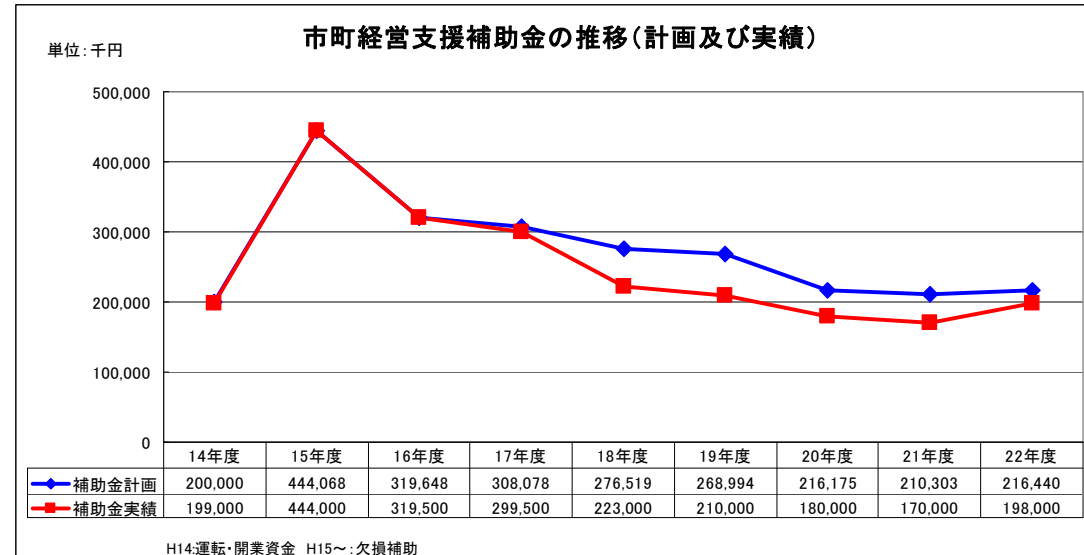
## 1-3. 経営の実績

### 1-3-1. 乗車人員推移



乗車人員については、平成16年以降増加し、平成18年には「永平寺線を除いたH12京福乗車人員数」を超えることができた。平成21年には対前年で微減したが、景気後退や高速道路上限千円などの影響を受けたものと推定される。平成22年度は、21年度対比1.4%増の315.2万人の実績となっている。

### 1-3-3. 市町経営支援補助金の推移



えちぜん鉄道の経営の実績としては、コストの削減を実施したことなどにより、沿線市町からの欠損補助金は、計画額より低い額で推移することができた。

### 1-4. 沿線市町が行ってきた支援策

#### 1-4-1. 駅舎等施設の整備改善

計画	駅名	所在市町	整備年度	内容
○	大関駅	坂井市	H17	トイレ整備
	日華化学前	福井市	H19	駅新設
	八ツ島	福井市	H19	駅新設
	三国港	坂井市	H21	駅舎・ホームの改修 観光情報施設を設置
	太郎丸	坂井市	H22	待合所・ホームのバリアフリー対応
○	勝山駅	勝山市	H22~	駅舎改修 駅前ロータリー・車両展示施設整備

鉄道事業譲渡譲受認可申請で計画していた2駅を含む4駅で整備改善を実施したほか、新駅を2駅設置した。このうち、日華化学前・八ツ島の2駅新設による利用者増加は純増で年間6万人と算定され、大きな効果があった。

太郎丸駅は、近年、駅周辺の住宅開発が進み利用者が増加している。ホーム等のバリアフリー改修でより使いやすい鉄道となったことから、更に利用が増えと期待される。

三国港駅の改修と観光情報施設の設置は、坂井市及びえちぜん鉄道全体の観光集客力の向上に貢献している。

#### 1-4-2. 駅付帯施設の整備

項目	計画		市町整備実績		整備状況		整備済率 43駅中
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	
トイレ整備・改修	2	-	13	-	34	-	79.1%
駐車場整備	16	580	14	706	20	780	46.5%
自転車駐車場整備	20	1,612	18	406	35	1,414	81.4%

トイレの整備・改修は2箇所を計画していたが、13箇所の整備・改修（特に水洗化）を13駅で実施した。その結果整備済であったものを合わせて34箇所で整備が完了した。

駐車場整備では、16箇所580台を計画し、市町で14箇所706台の整備を行い、整備済と合わせて20箇所780台分が整備されている。

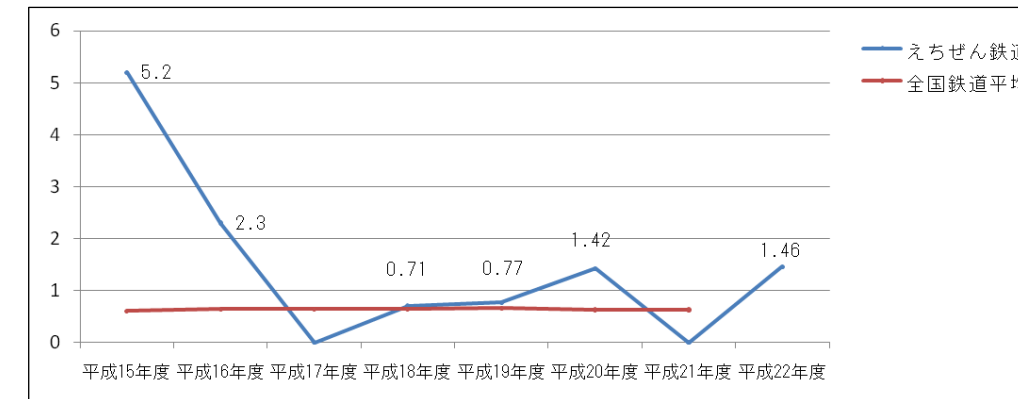
自転車駐輪場では、20箇所1,612台を計画し、市町整備の18箇所406台を合わせて、35箇所1,414台が整備されている。

#### 1-4-3.4. 運賃等助成、サポート会

その他の市町の取り組みとしては、運賃等の助成（勝山市では運賃助成、永平寺町では通学定期券購入費助成）や、地域が一丸となった利用促進の取り組みの核として、サポート会が重要な役割を担っている。

### 1-5. 安全対策

#### 1-5-3.安全対策の効果



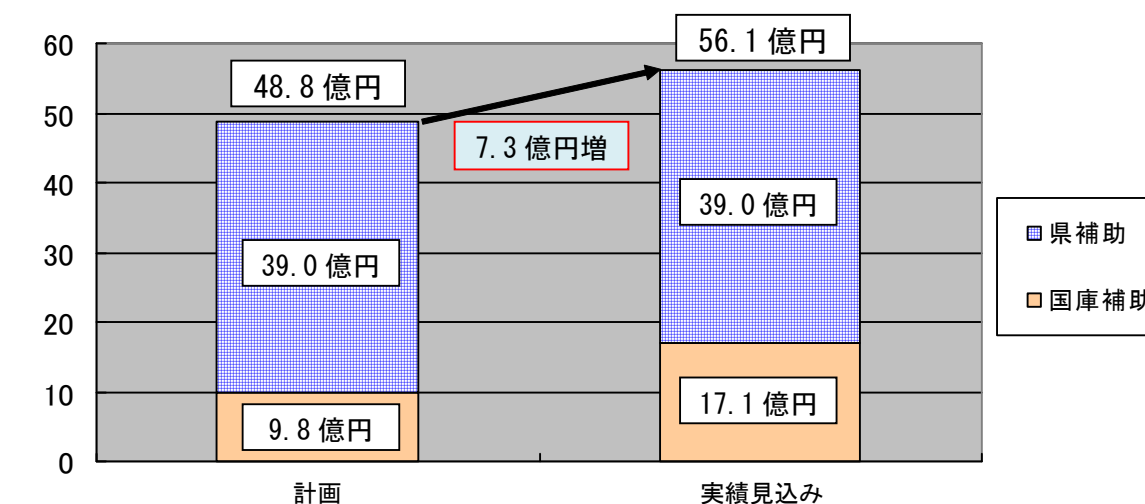
図は、列車走行100万キロ当たりの運転事故件数

- ・全国平均は約0.6件/百万キロで推移している。
- ・えちぜん鉄道の運転事故率は開業時と比較し大幅に減少している。

・運転事故とは踏切内で

の歩行者や自動車との接触等を指し、開業以来えちぜん鉄道の責任事故は発生していない。（中部運輸局の「無事故表彰」を開業以来継続して受賞）

#### 1-5-6. 安全対策設備投資の補助実績



国庫補助制度を可能な限り活用することにより、えちぜん鉄道に対する支援額は、当初計画よりも7.3億円増額となった。



## 1-7. 費用便益比分析



社会便益の分析にあたっては、便益と費用を次の項目で試算した。便益の算出にあたっては、えちぜん鉄道が無くなり「バスに転換した場合(withoutモデル)」の増加要因をそれぞれ算出した。具体的計算方法は「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」に従っている。

### ① 便益

	時間短縮便益	交通事故軽減便益	移動運賃軽減便益	二酸化炭素抑制便益	道路渋滞緩和便益	合計
価値	66.35 億円	6.16 億円	5.37 億円	0.43 億円	31.44 億円	109.76 億円

### ② 費用

	事業再開の設備投資	その他の設備投資	欠損補助等	合計
価値	4.72 億円	24.81 億円	28.54 億円	58.07 億円

この結果、費用と便益の比率である「費用便益比 (CBR)」は次のとおりとなる。

**現行スキームの費用便益比 B/C=1.89** (1.89=109.76÷58.07)

## 1-8. 総括のまとめ・次期スキーム検討の礎

### ○えちぜん鉄道の必要性に関する評価

開業後の意識変化として、公共交通の大切さや、将来もえちぜん鉄道は必要といった声が多くあり、継続した事業経営が望まれている。そのため沿線市町としても様々な利用促進策の展開努力や経営支援を続けていく必要がある。(1-6-3開業後の意識や行動の変化)

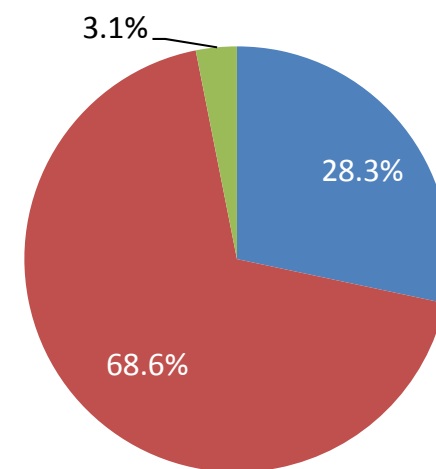
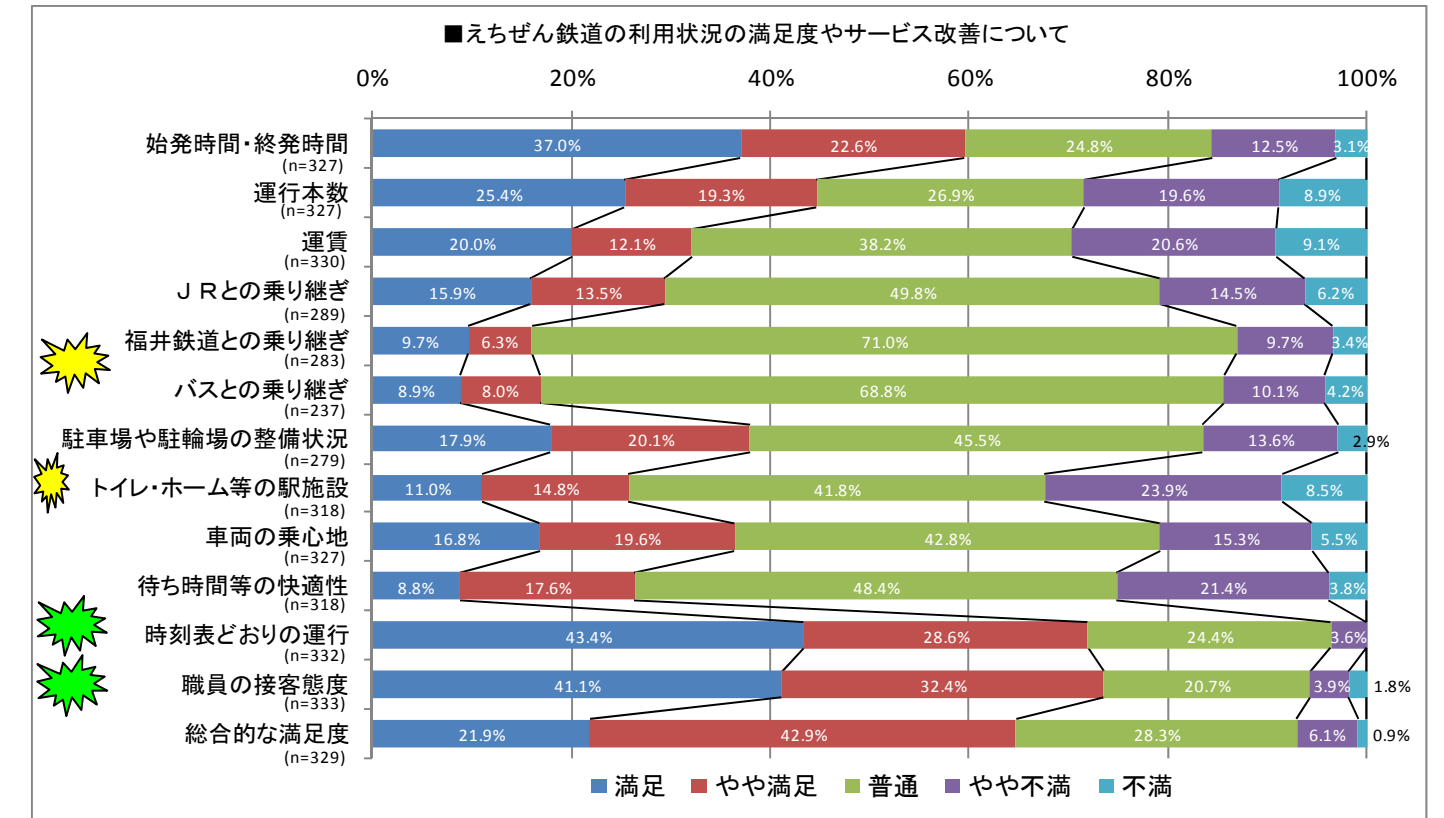
#### ■4-1-1 開業後の意識や行動の変化(複数回答)

項目	票数
1. 公共交通の大切さを感じるようになった	173
2. えちぜん鉄道は地域の鉄道として根付いてきたと思う	213
3. 環境に優しい鉄道を利用することは大切だと思うようになった	98
4. 雨の日や雪の日の移動に安心や安全を感じるようになった	156
5. えちぜん鉄道があることで、家族の送迎をする(される)回数が減った	46
6. えちぜん鉄道が頑張っているの、応援したいと思うようになった	109
7. 将来、自分が歳をとった時や子ども達の将来の通学を考えると、えちぜん鉄道は必要だと思うようになった	148
8. 家族や子どもの移動に安心・安全を感じるようになった	64
9. その他	10

現行支援スキーム10年間の総括(概要版)

### ○サービスや満足度に関する評価

サービスや満足度については、時刻表どおりの運行や職員の接客態度が高い評価を得ている反面、乗り継ぎ、駐車場や駐輪場の整備、トイレ・ホーム等の駅施設については満足度が低くなっており、さらに改善の余地がある。(1-6-4利用の満足度やサービス改善)



### ○今後の利用意向

将来は、少子高齢化や人口減少といった厳しい経営環境が予想されるが、現在既に利用者となっている方でも条件次第では今以上に利用するという声があり、利用者を獲得していくためには、今後も安全や設備面での投資や、利便性、快適性向上の継続的努力が必要である。(1-6-8今後のえちぜん鉄道の利用意向)