



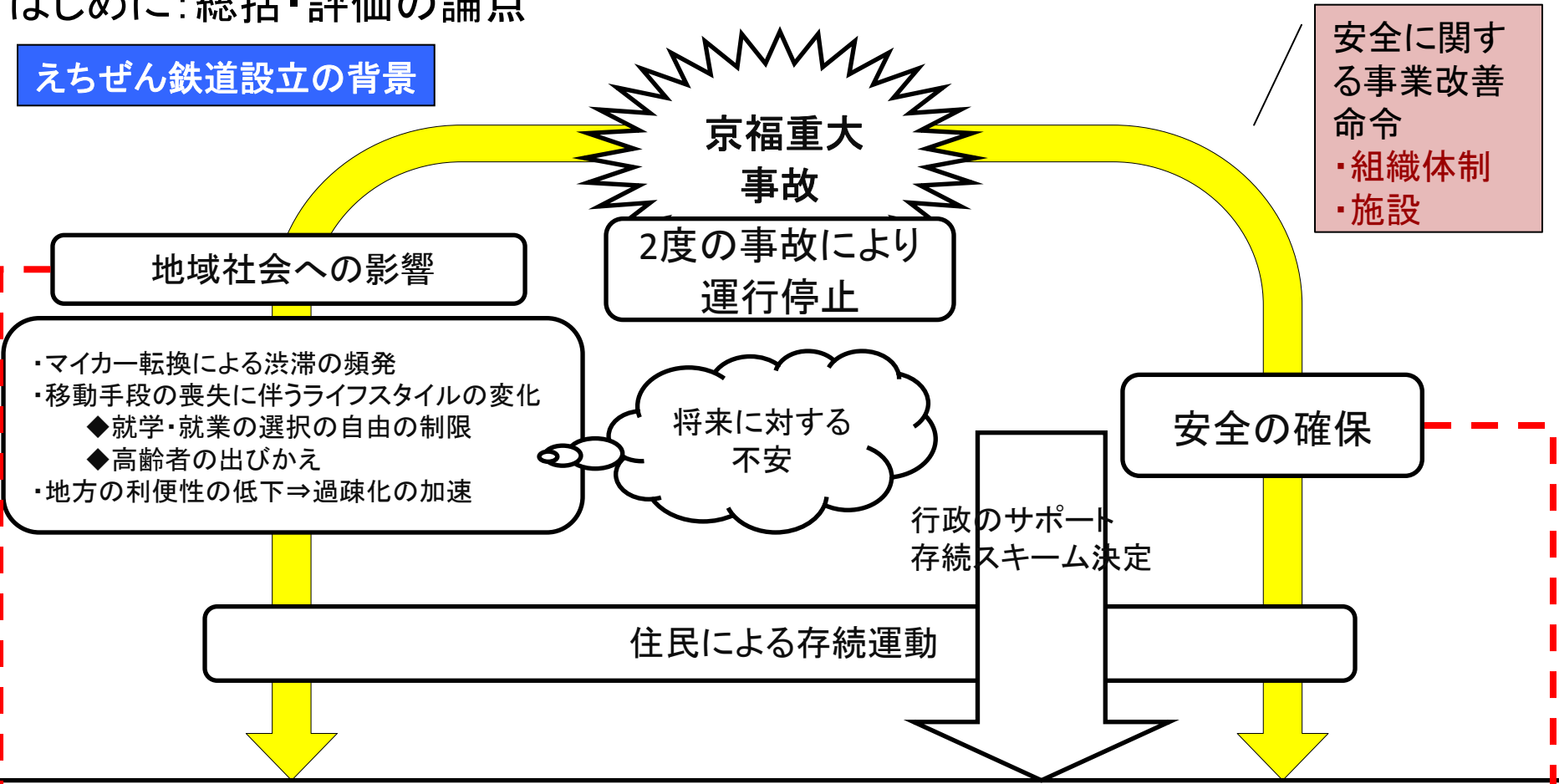
現行支援スキーム10年間の 総括(プレゼン版)

えちぜん鉄道活性化連携協議会
平成23年6月17日



はじめに: 総括・評価の論点

えちぜん鉄道設立の背景



第三セクター「えちぜん鉄道」の設立

地域貢献 設立目的 安全・安心 2度と事故を起こさない！！

◆鉄道存続の経緯から、『地域貢献』と『安全・安心』が最重要課題であり、評価はこの二つの視点で行った。

目的を達成するために行った施策

・利用客の増加 ・サービスと満足度の向上 ・サポーターズ、ボランティア

三位一体での取組み

住民

行政

えちぜん鉄道

◆過去、2つの目的に向け、3者ごとにどのような活動・施策を行ってきたかを検証。

施策に対する結果・評価

現行支援スキーム

運行再開からこれまでの結果

経営の実績

市町が行ってきた支援策

安全対策

費用便益比分析

アンケート結果

総括のまとめ

以上の結果や評価から、各施策にどの程度効果があったか、目的をどの程度まで達成できたか検証し、同時に課題を抽出した。

詳細は以降で説明

安全・安心

- ・開業以来の責任事故無事故記録継続
- ・故障や遅延の大幅な減少

地域貢献

- ・利用者数増加(京福運行時より増加)
- ・サービス向上と住民協働の取組み(サポーターズ、ボランティア)

客観的指標・経営
実績数値等

- ・公共交通維持について、約9割のアンケート肯定意見
- ・費用便益比1.89
- ・コスト削減と経営支援補助実績

官民協力のモデルケース

地方鉄道存続の先進事例

現行支援スキーム10年間の総括(プレゼン版)

- 1-1. えちぜん鉄道発足の経緯等 (監修: えちぜん鉄道)
- 1-2. 現行支援スキーム
 - 1-2-1. 概要
 - 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
 - 1-3-2. 市町経営支援補助金の推移
- 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
 - 1-4-2. 駅付帯施設の整備
- 1-5. 安全対策
 - 1-5-3. 安全対策の効果、
 - 1-5-6. 安全対策設備投資の補助実績
- 1-7. 費用便益比分析
- 1-8. 総括のまとめ
 - えちぜん鉄道の必要性に関する評価
 - サービスや満足度に関する評価
 - 今後の利用意向

1-1. えちぜん鉄道発足の経緯等

A.京福電鉄の事故

平成12年12月17日 越前本線(志比塚～東古市間)で列車衝突事故発生

平成13年6月24日 越前本線(保田～発坂間)で2度目の列車衝突事故発生。翌日より三国芦原線も含め、越前線全線の運行を停止、バスでの代行輸送となった。



B.安全確保に関する事業改善命令での指摘事項

組織の安全管理体制の問題

経営幹部が安全確保に関し確実にその責務を果たすことと、教育、検査、補修等、安全管理体制に関して全面的な再構築の必要性を指摘

施設全体の老朽化

長期間、鉄道施設、車両への投資が継続的、計画的になされていなかったことにより、広範な老朽化、劣化の状態にあることを指摘し、加えてATSの緊急整備を命令。

C.運行停止の地域社会への影響

交通の混乱

バスでの代行輸送が実施されたが、幹線道路の混雑に拍車がかかったほか、絶対的な輸送力の不足(大型バス定員50名に対し、電車2両定員約250名)から、終日無ダイヤ状態に陥った。

マイカー族の通勤ですら困難になることが明らかになり、鉄道には関係がないと思っていた人たちまでもが重要性を認識するきっかけとなった。



生活への影響

交通の混乱は、学校の試験時刻の変更、通学先選択への影響、高齢者の出控えなど、地域住民の生活そのものに大きな影響を与えた。

D.住民による存続運動

京福電鉄が福井での鉄道経営から撤退することを決定したが、鉄道の社会的な役割と行政も含めた負担の必要性に関する議論、存続への運動が行われた。



また、勝山、三国など住民と行政が一体となった存続活動が展開された。

左写真：電車存続県民会議（代表：滝川裕司）が福井市中央公園で行った県民総決起大会。福井市長、勝山市長、三国町長など県民千人が参加。

2年間の空白期間にわかった事

- ①長距離代行バスは、電車の代替にはならない。
- ②地域住民のライフスタイルが変わる。(特に学生、高齢者など交通弱者の方)
- ③地域全体が疲弊していく。(人との交流が減少、観光客の減少、商店街が寂れていく。)

■プラス方向の変化

- ①地域住民が公共交通に関心を持ち、団結し、電車の再生運動として行政を動かした。
- ②地域住民と地域行政との密接なコミュニケーションが発生した。

E.存続の合意

京福線沿線9市町村の要望を受け、平成14年1月22日に知事と沿線9市町村長が、10項目について合意。費用負担だけでなく役割と責任も含んだ画期的な存続の仕組みを決定。

- ・越前本線と三国芦原線は第3セクター方式により存続する
 - ・第三セクターの内容については県と沿線市町村とで検討していく。
 - ・永平寺線については採算性を考慮すればバス転換しても利便性の確保が図られると考えるが、更に検討を進める。
 - ・第3セクターは株式会社とし、第1種鉄道事業を経営する。
 - ・第3セクター会社の経営は市町村および民間が中心となっていく。ただし、県は会社設立準備段階から人的な協力を含め指導・支援を行っていく。
- ・・・以下負担の区分(後述)など10項目。(詳細は冊子版資料編に全掲載)

F.第3セクターとしてのえちぜん鉄道の設立

出資の主体と会社の経営

14年1月の合意に基づき、経済界や住民団体の協力も得て、14年9月にえちぜん鉄道が設立された。

沿線市町村

鉄道を支える主体として出資を行い、発生する赤字についても負担割合に応じて支援を行なっている。また、首長は取締役として経営責任を負っている。

経済界

公共交通ネットワーク維持に協力し、地域貢献を果たすため、商工会議所等の経済団体と、地元企業が出資を行なっている。また、福井商工会議所、勝山商工会議所の会頭等が取締役として経営に参画。

住民団体

設立の背景には、沿線地域が連携した市民運動がバックボーンにあり、商工会・自治会・利用促進協議会・観光協会・商店会・まちづくりNPOなど14団体が出資を行っている。

えちぜん鉄道の経営理念

以下の企業理念に基づき、「安全」と「地域共生型サービス企業」を最も重要なコンセプトとして経営を行ってきた。

事業の目的と使命

地域、社会との信頼を基本におき、お客様への安全性、利便性、快適性をとおして、地域共生型サービス企業をめざします。

企業方針

- お客様サービスを第一に考えます。
- 沿線地域と交流するネットワークを創ります。
- 自己責任を果たし、自立する企業をめざします。
- 夢と希望のある企業にします

鉄道再生に向けた取組内容

■取り組みの内容

サービス向上

- アテンダント乗務
 - ・きっぷ販売
 - ・乗降補助
 - ・観光案内
 - ・乗り継ぎ案内
- きっぷ自動販売機の廃止、窓口による対応
- 車両更新
 - ・25両中14両が更新車両
- ネットワークカメラ設置
 - ・遅延情報等の案内
 - ・夜間における防犯対策
- お客様相談室の設置 (フリーダイヤル)

地域との連携

- 地域イベントとの連携
 - ・ツアーの実施
 - ・チケットの販売
- 市営温泉施設との連携
 - ・割引制度
- サポーターズクラブの発足
- 各ボランティアの受け入れ
 - ・花壇づくり、清掃活動
- 遠足等電車利用による社会教育
- P&R駐車場の整備



利便性向上

- 運賃設定の改善
 - ・前電鉄より15%値下げ
 - ・一日フリーきっぷ
- 終電車および早朝電車の増発

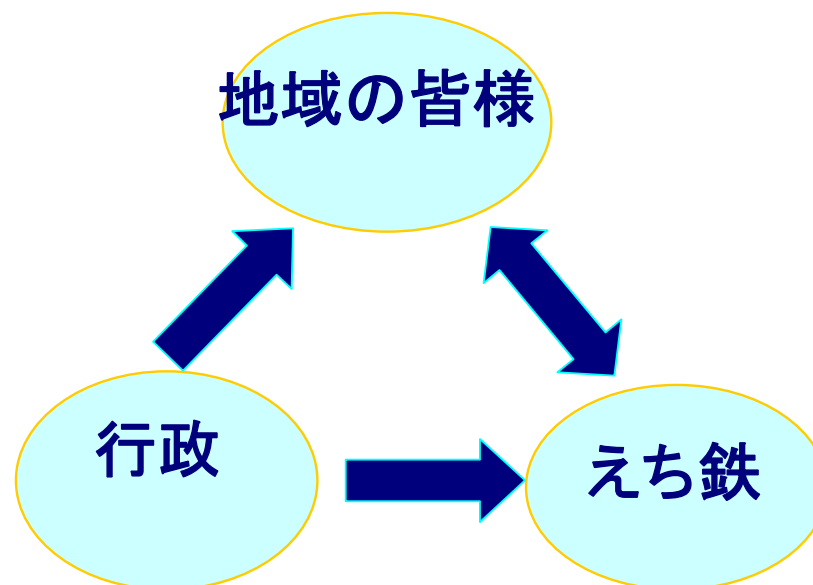


- 連絡バスの自主運行
- 他機関との結節改善
 - ・JR、路線バス、コミュニティバス
- 無料レンタサイクル、サイクルトレイン実施
- 新駅設置
 - ・日華化学前、八ツ島の2駅を新設



G住民、行政、会社の三位一体の取組み

・地域の皆様・行政・えちぜん鉄道が協働（コラボレーション）して、“乗って残す”運動の輪を拡げ、利用者増に結び付けることを目指しています。



次世代に鉄道を残すためには・・・

現在、移動手段確保が充分できている方にとっても、10～20年後の高齢化・核家族化社会の進展にあたり、行政だけでなく地域住民も主体性を持って将来の交通弱者（高齢者・子供）のために、公共交通を残すことが必要となっています。

1-2. 現行支援スキーム

1-2-1. 概要

平成14年1月の「沿線市町村との合意事項」に基づき、以下の責任分担で県および市町村は経費を負担

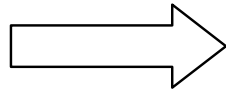
経費負担については、

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

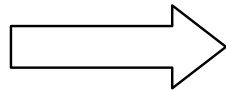
1-2-2. 支援合意金額

福 井 県



- 運転再開に必要な工事費 7.6億円
- 資産取得等の運転
・開業資金以外の初期投資 40.3億円
- 設備投資補助 39 億円

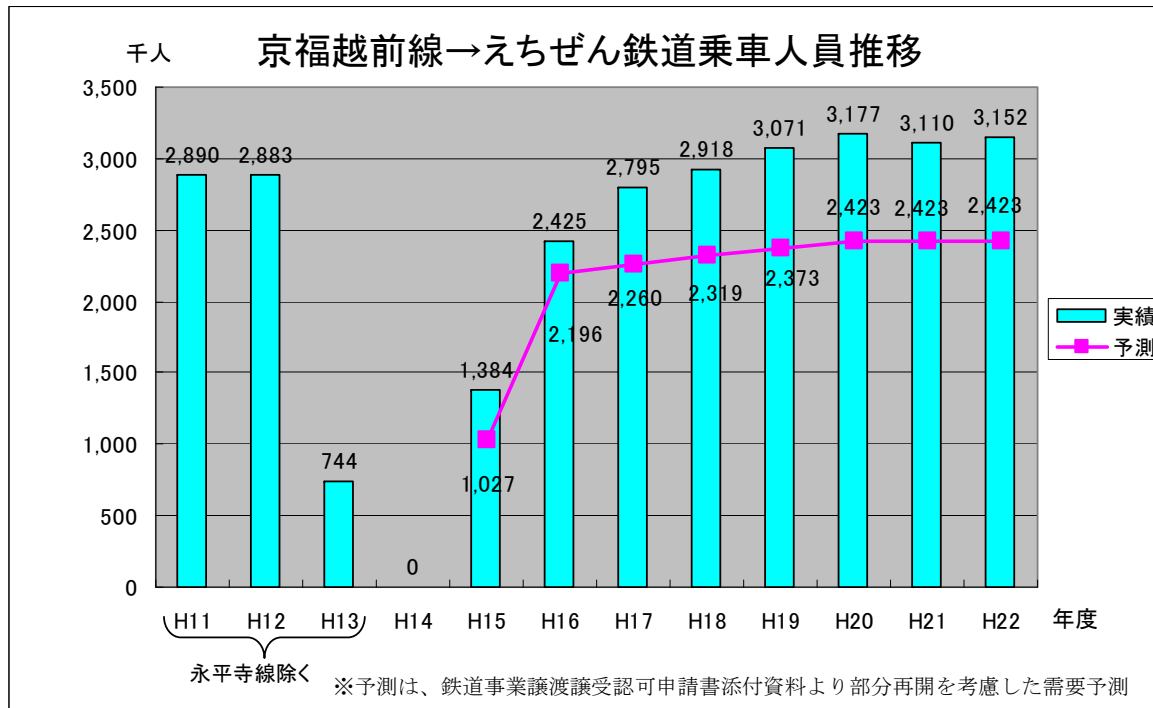
沿線市町村



- 運転・開業資金 4.0億円
- 欠損補助 28.4億円

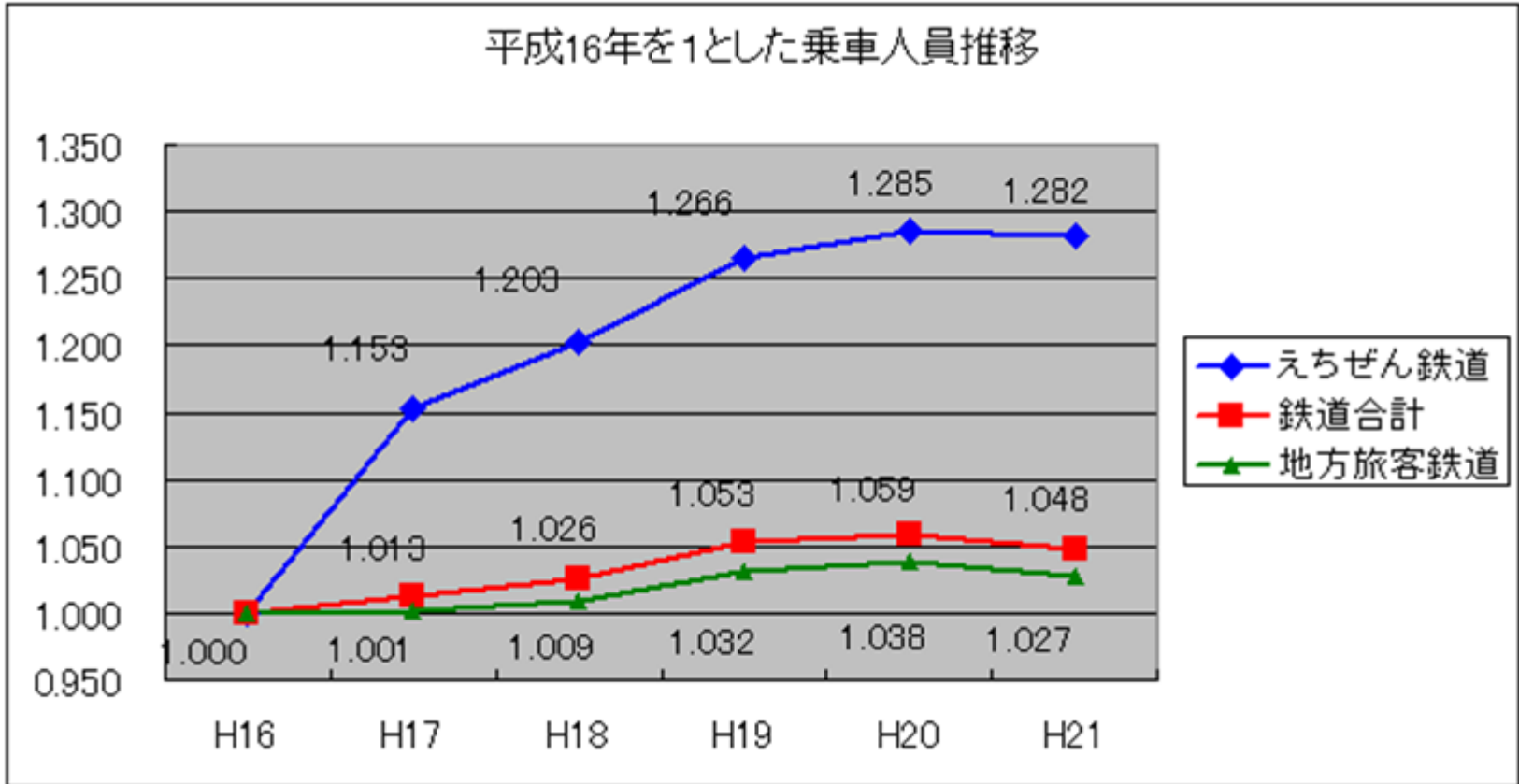
9市町村→合併により5市町へ

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。

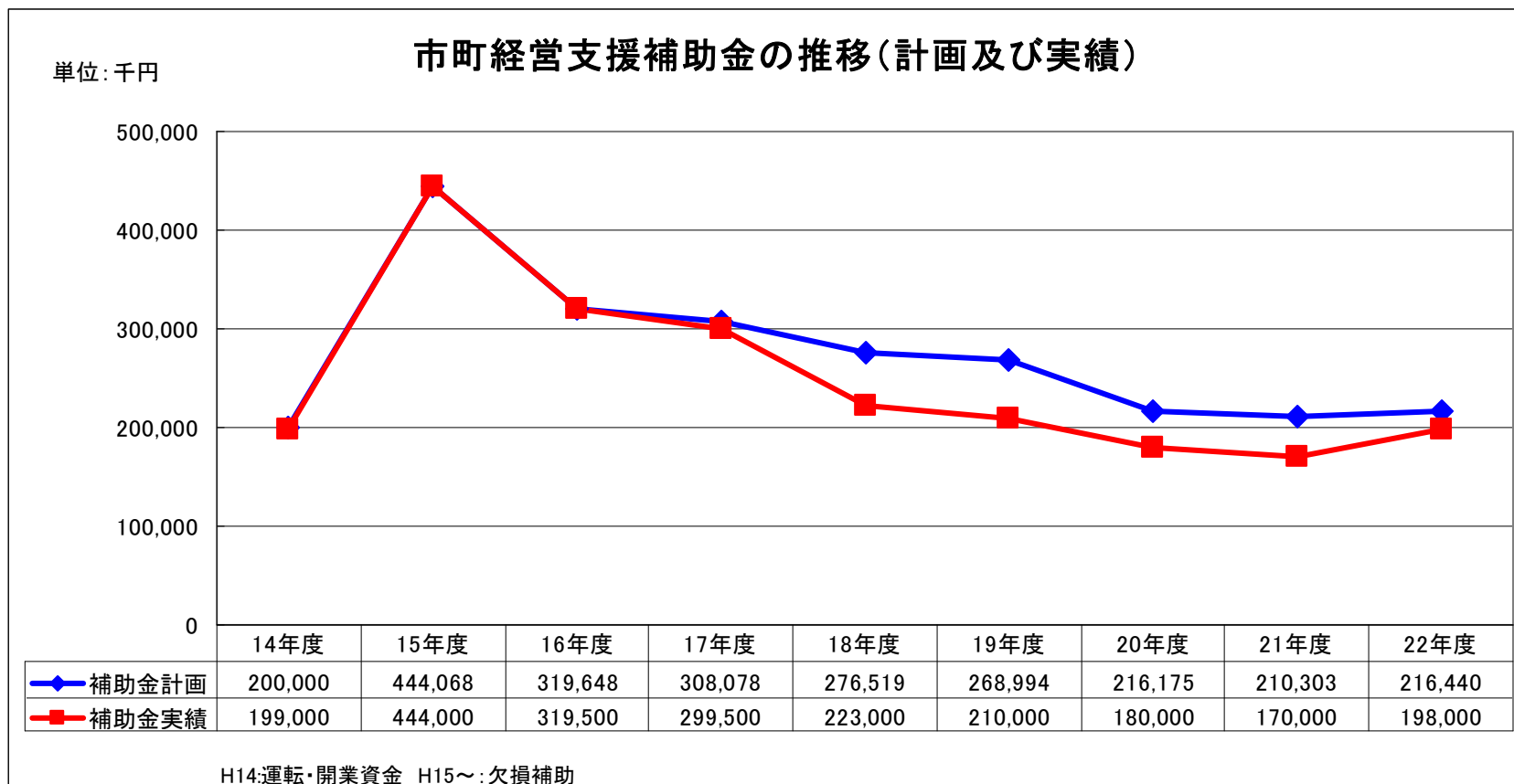


他の鉄道との比較として、鉄道全体や地方旅客鉄道の乗車人員推移と比べ、顕著な伸びとなっている。（出典：運輸政策研究機構「数字で見る鉄道2010」）



1-3-2. 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

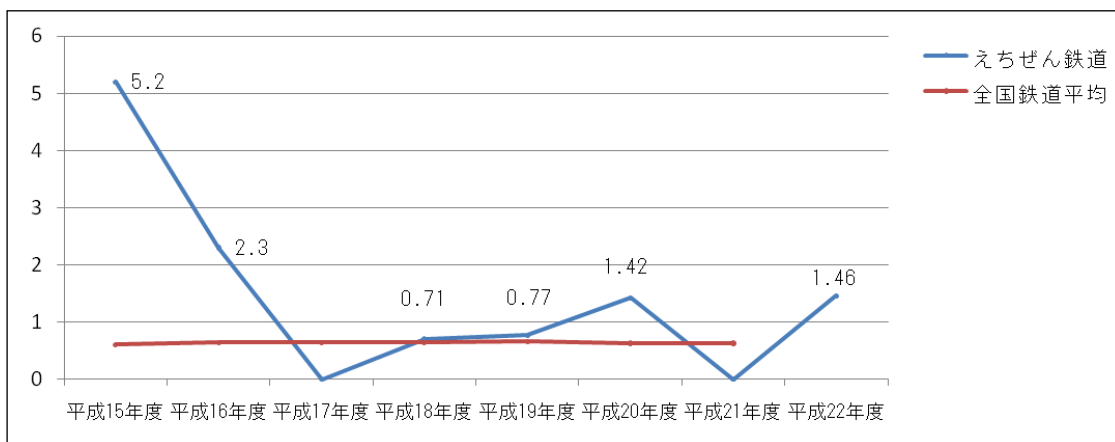
計画	駅名	所在市町	整備年度	内容
○	大関駅	坂井市	H17	トイレ整備
	日華化学前	福井市	H19	駅新設
	八ツ島	福井市	H19	駅新設
	三国港	坂井市	H21	駅舎・ホームの改修 観光情報施設を設置
	太郎丸	坂井市	H22	待合所・ホームのバリアフリー対応
○	勝山駅	勝山市	H22～	駅舎改修 駅前ロータリー・車両展示施設整備

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%

1-5. 安全対策

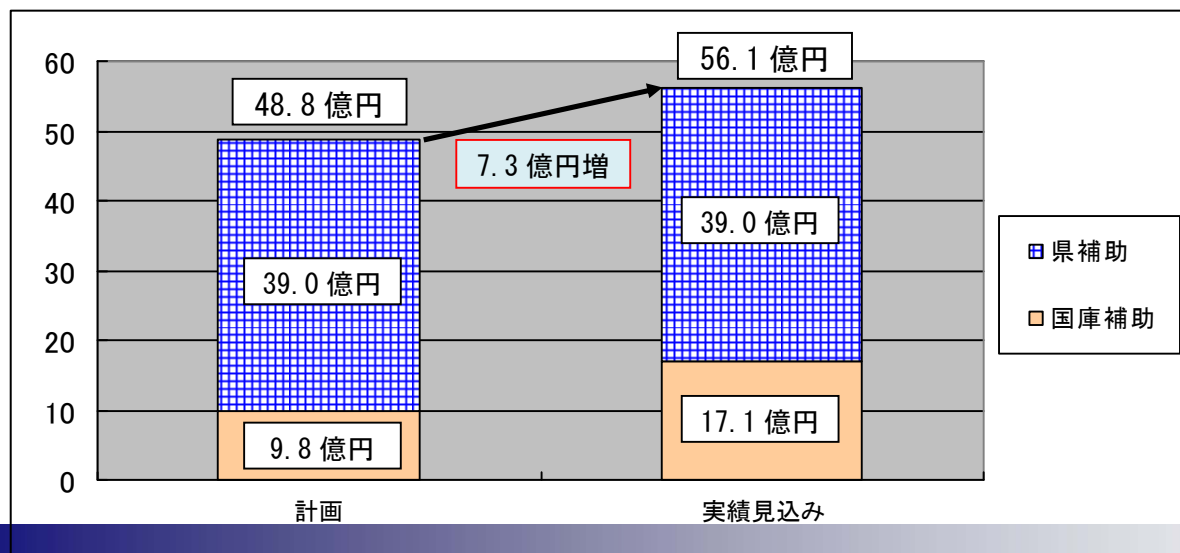
1-5-3. 安全対策の効果



図は、列車走行100万キロ当たりの運転事故件数

・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

1-5-6. 安全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. 費用便益比計算

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。

便益(基準年における現在価値): 109.76億円

時間短縮、交通事故軽減、移動運賃低減、二酸化炭素抑制、
道路渋滞緩和の各便益合計

費用(基準年における現在価値): 58.07億円

事業再開の設備投資、その他設備投資、欠損補助等の各費用合計

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

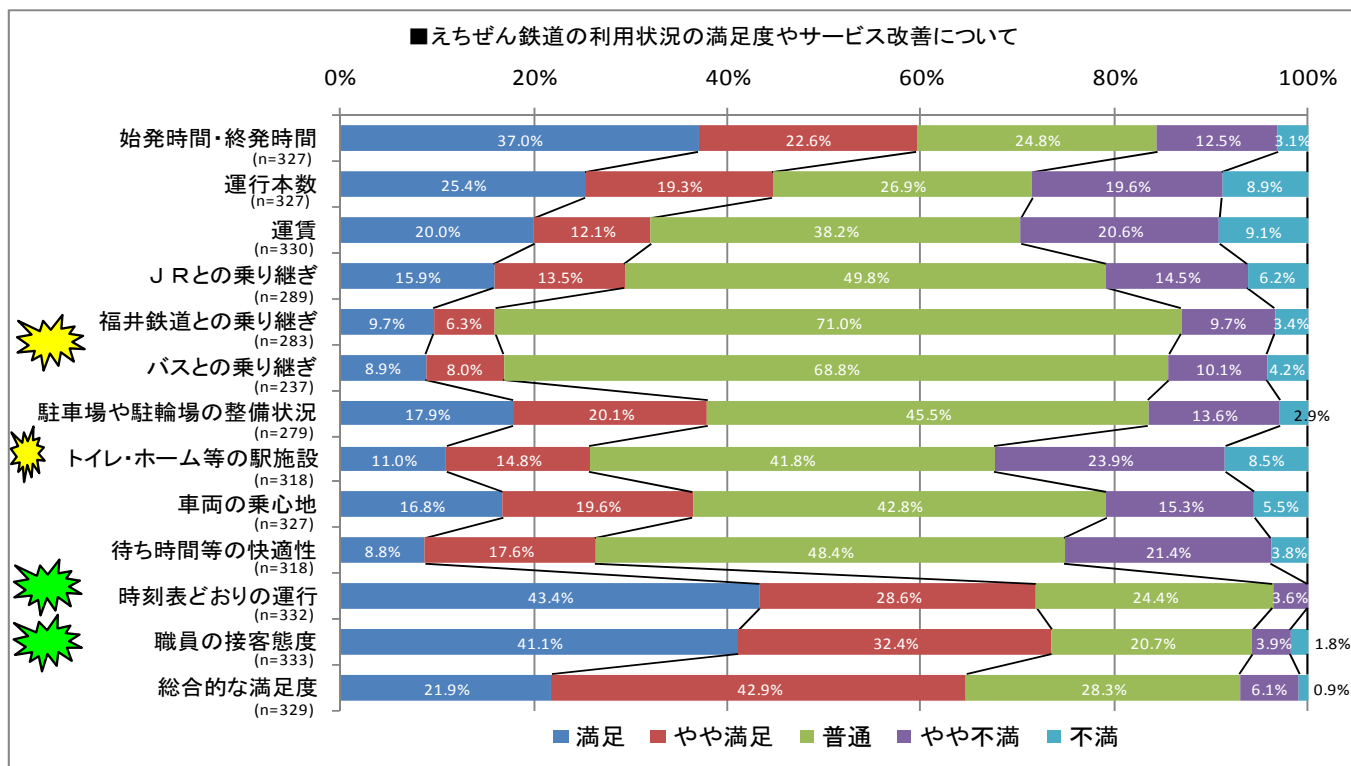
開業後の意識変化として、公共交通の大切さや、将来もえちぜん鉄道は必要といった声が多くあり、継続した事業経営が望まれている。そのため沿線市町としても様々な利用促進策の展開努力や経営支援を続けていく必要がある。

■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で、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

○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っており、さらに改善の余地がある。

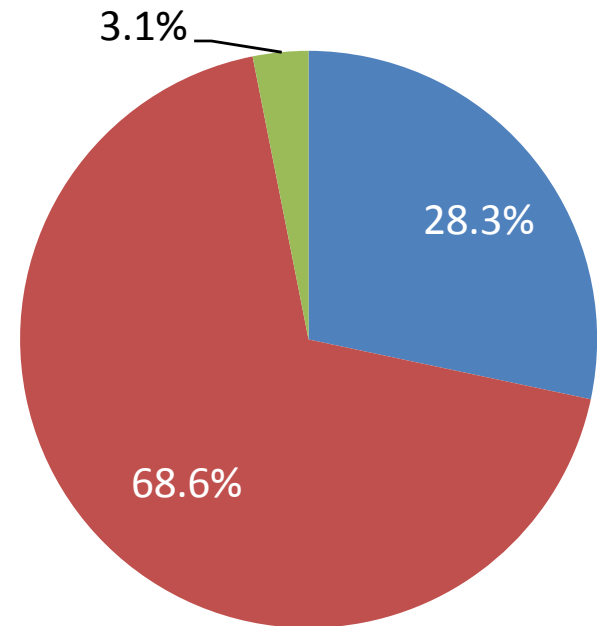


○今後の利用意向

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。



■ 今後のえちぜん鉄道の利用意向(n=353)



- 1. 条件次第では今以上に利用する
- 2. 現在と変わらず利用する
- 3. 分からない