

えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画

平成24年3月

福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町

《目 次》

序章 計画策定の背景と目的	1
第1章 えちぜん鉄道を取りまく社会経済情勢の変化	2
1-1 えちぜん鉄道沿線の位置・地勢・沿革	2
1-2 沿線の地域状況	4
1-3 沿線に立地する施設及び沿線の交通網	8
1-4 地球温暖化対策とエネルギー問題	14
第2章 えちぜん鉄道の現状と課題	15
2-1 えちぜん鉄道のこれまで（10年間）の総括	15
2-2 利用状況	35
2-3 駅の設備状況	40
2-4 費用便益比（B/C）分析 [平成14年度から平成23年度までの10年間]	41
2-5 各種評価のまとめ	44
第3章 えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画	45
3-1 上位・関連計画におけるえちぜん鉄道の位置づけ	45
3-2 地域社会におけるえちぜん鉄道の基本的な役割	48
3-3 総合連携計画	49
3-4 目標を達成するために行う社会資本整備、利用促進策	54
3-5 費用便益比（B/C）分析 [平成14年度から平成33年度までの20年間]	66
3-6 計画推進体制	67
参考	68
1. えちぜん鉄道に関する県と沿線市町の合意	68
2. 連携の基本的方針	70
3. えちぜん鉄道活性化連携協議会規約	71
4. えちぜん鉄道活性化連携計画策定の経過	74

序章 計画策定の背景と目的

県及び沿線市町は、平成 14 年 1 月 22 日の知事・沿線市町村長会議での合意に基づき、それぞれの役割分担によって、えちぜん鉄道の支援を行ってきました。

県は、平成 14 年度から運転再開に必要な工事費、資産取得費等の運転・開業資金以外の初期投資額、設備投資補助の負担を実施してきましたが、「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」とされており、平成 24 年度以降の設備投資については未定となっています。

また、沿線市町は、運行開始した平成 15 年度から鉄道の運行に伴う欠損補填を行ってきており、平成 15 年 12 月 26 日の県と沿線市町村の合意では、「沿線市町村は平成 14 年 1 月 22 日の県との合意事項に基づき、今後、支援スキームによる 10 年間の欠損補填はもとより、それ以降の欠損についても引き続き補填していくものであり、鉄道事業の長期的な継続に責任を持つ」こととしています。

平成 23 年度は欠損補填としては 9 年目であり、10 年間の期間には 1 年の猶予がありますが、平成 24 年度以降の設備投資のあり方と合わせて、欠損補填のあり方についても検討を行い、新たな支援スキームとして位置づけすることとしました。

今回策定する「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」は、えちぜん鉄道を地域の発展を支える「生活関連社会資本」として位置づけ、鉄道経営者としての自立性を高めるとともに、永く次世代に引き継ぐために必要な支援策をとりまとめるものです。

第1章 えちぜん鉄道をとりまく社会経済情勢の変化

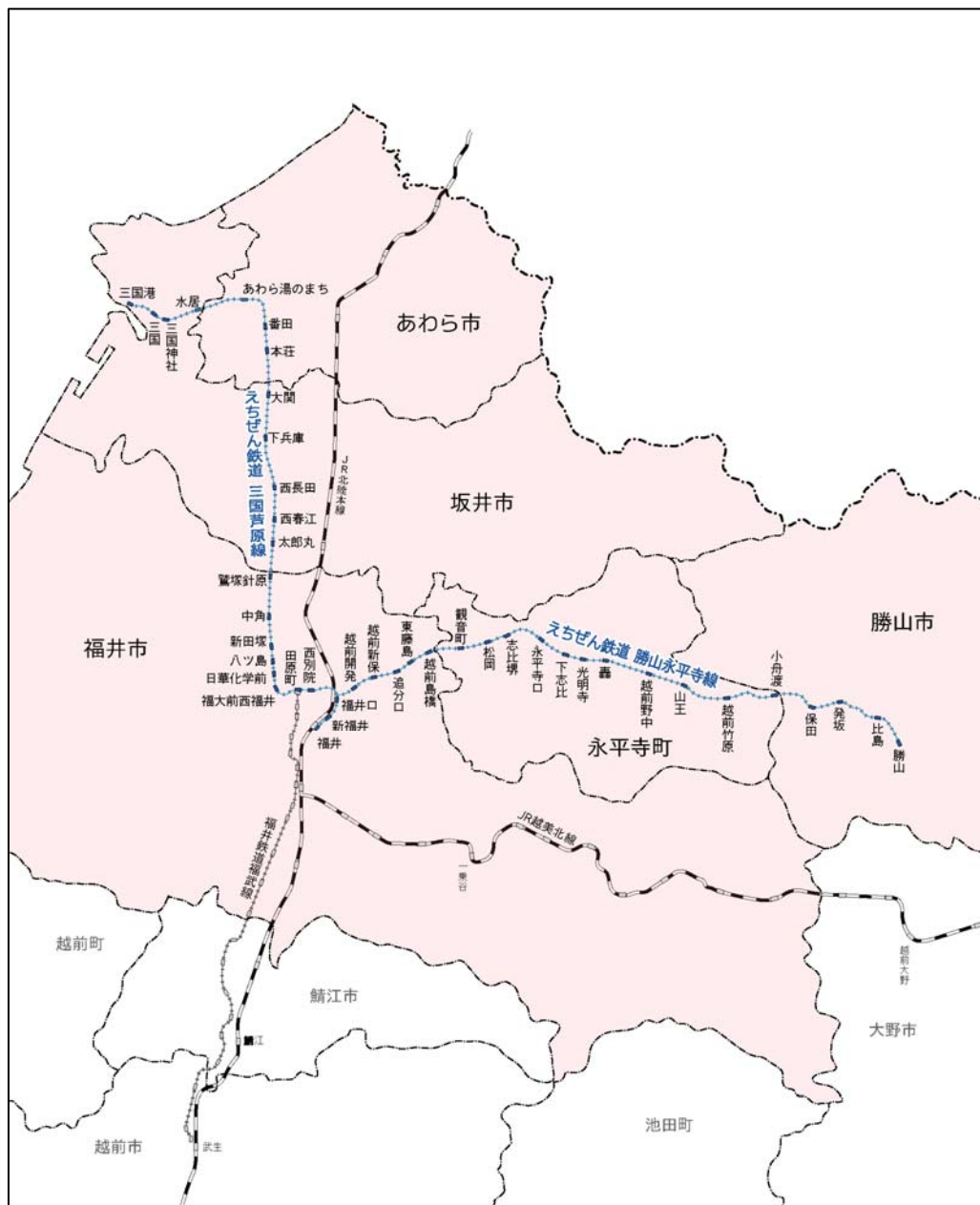
1-1 えちぜん鉄道の位置・地勢・沿革

(1) えちぜん鉄道の位置

えちぜん鉄道は福井市、勝山市、永平寺町、あわら市、坂井市の4市1町を通っています。

このうち勝山永平寺線は、福井駅から永平寺・勝山方面へ向かう27.8km、三国芦原線は、あわら・坂井方面へ向かう25.2kmの路線で、福井駅でJR北陸本線やJR越美北線と、田原町駅で福井鉄道福武線と結節しています。

平成19年9月に福大前西福井駅と新田塚駅の間に、新駅として八ツ島駅、日華化学前駅が開業しました。



（２）えちぜん鉄道沿線の地勢

勝山永平寺線は、福井市・永平寺町・勝山市を結ぶ路線であり、福井市の福井駅から市街地～河岸段丘～山地へと続き、終点の勝山駅のある勝山市では特別豪雪地帯に指定され、冬は雪が多い地域を走っています。沿線周辺には恐竜博物館やスキージャム勝山、永平寺を始めとする観光施設、大学や高校などの教育機関、医療機関が立地しています。

三国芦原線は、福井市・あわら市・坂井市を結ぶ路線であり、福井市の福井駅から市街地(住宅密集地域)～福井平野を縦断し、日本海に面する三国港までを走っています。沿線周辺には東尋坊やあわら温泉を始めとする観光施設、大学や高校等の教育機関、医療機関や大規模企業、商業施設等が立地しています。

（３）えちぜん鉄道の設立の経緯

京福電鉄越前線の存続問題は平成４年から起こり、事業者から一部路線の廃線・バス転換が表明されていました。平成１０年度から４年間、地域住民の生活の足を確保するため、県及び沿線市町村が運行費等の助成を行い、また廃線の対象となる沿線市町村・地域住民による「乗る運動」が展開されてきました。

このような状況で、平成１２年１２月と翌１３年６月に２度の列車衝突事故を起こし、２度の事故翌日からは鉄道全線の運行が停止し、バス代行輸送が行われることとなりました。平成１３年７月には国土交通省中部運輸局から「安全確保に関する事業改善命令」を受け、同年１０月には事業者が鉄道事業廃止届を提出しました。

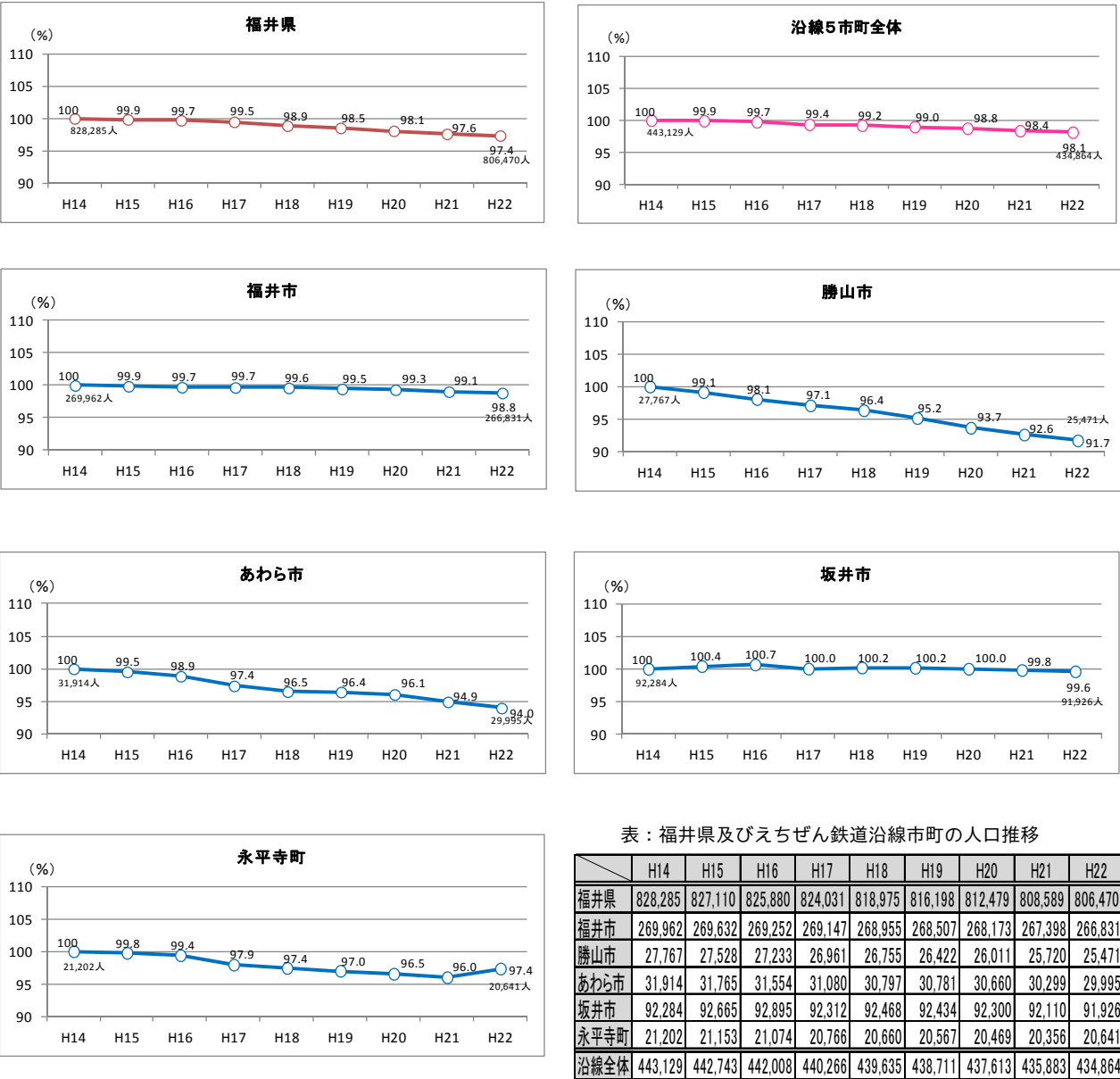
しかし、鉄道は輸送力が大きく、通勤・通学や地域住民の日常生活を支えるものであること、定時性に優れた公共交通機関として、特に積雪時における移動手段の確保には不可欠であり、また、地域活性化やまちづくりの観点からも重要な社会基盤であるとの認識から、地域住民の強力な鉄道存続運動を受けて、県と沿線市町村は第３セクター方式で、越前本線と三国芦原線を存続させることとなりました。平成１４年９月には、えちぜん鉄道が設立され、平成１５年１０月に全線開通しました。

1-2 沿線の地域状況

(1) 沿線5市町の人口

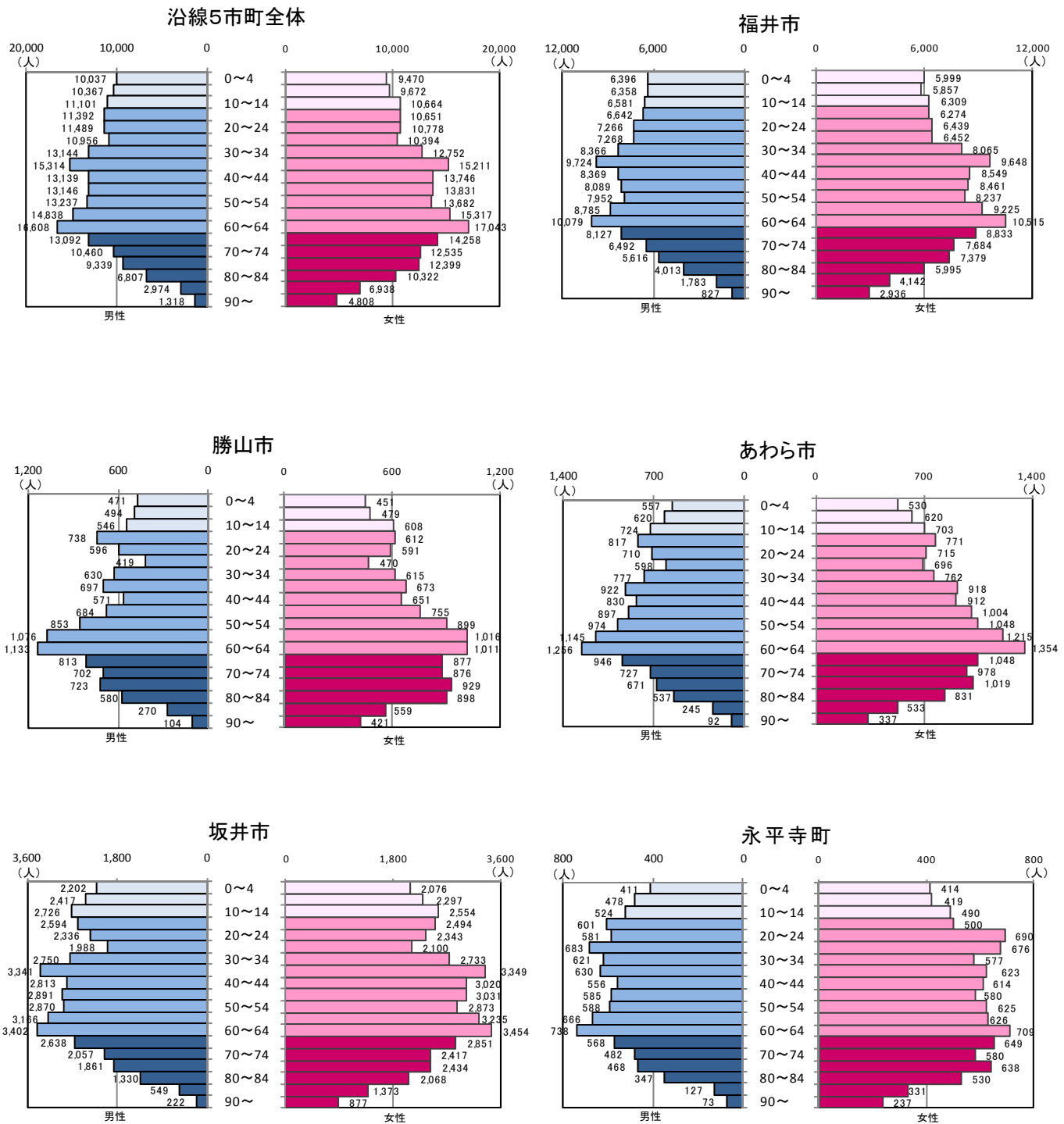
沿線5市町全体の人口について平成14年度を100とし、平成22年度の人口指数をみると、福井県全体では97.4、沿線5市町全体では98.1となっており、沿線5市町全体は福井県全体と比べ人口減少幅が小さくなっています。

沿線5市町別では、福井市と坂井市においてはほぼ横ばいであり、永平寺町は下げ止まりとなっています。一方、勝山市、あわら市では減少傾向となっています。



(2) 年齢構成別の人口

平成22年7月における年齢構成別の人口は、沿線5市町全体で「60歳～64歳」「55歳～59歳」と、その子ども世代である「35歳～39歳」の人口が多く、年少人口は減少しています。



資料：福井県の推計人口（平成22年7月1日現在）

(3) 通勤・通学流動

平成17年度における沿線市町間の通勤・通学による人の流れは、全体的に福井市への流出が多くなっています。特に永平寺町は流出人口の75.7%が福井市に向かい、坂井市においても70.4%が福井市に向かっています。そのほか、あわら市から坂井市への流出も多く、45.6%が坂井市に向かっています。

また、勝山永平寺線と三国芦原線の路線間における人の流れは極めて少なくなっています。

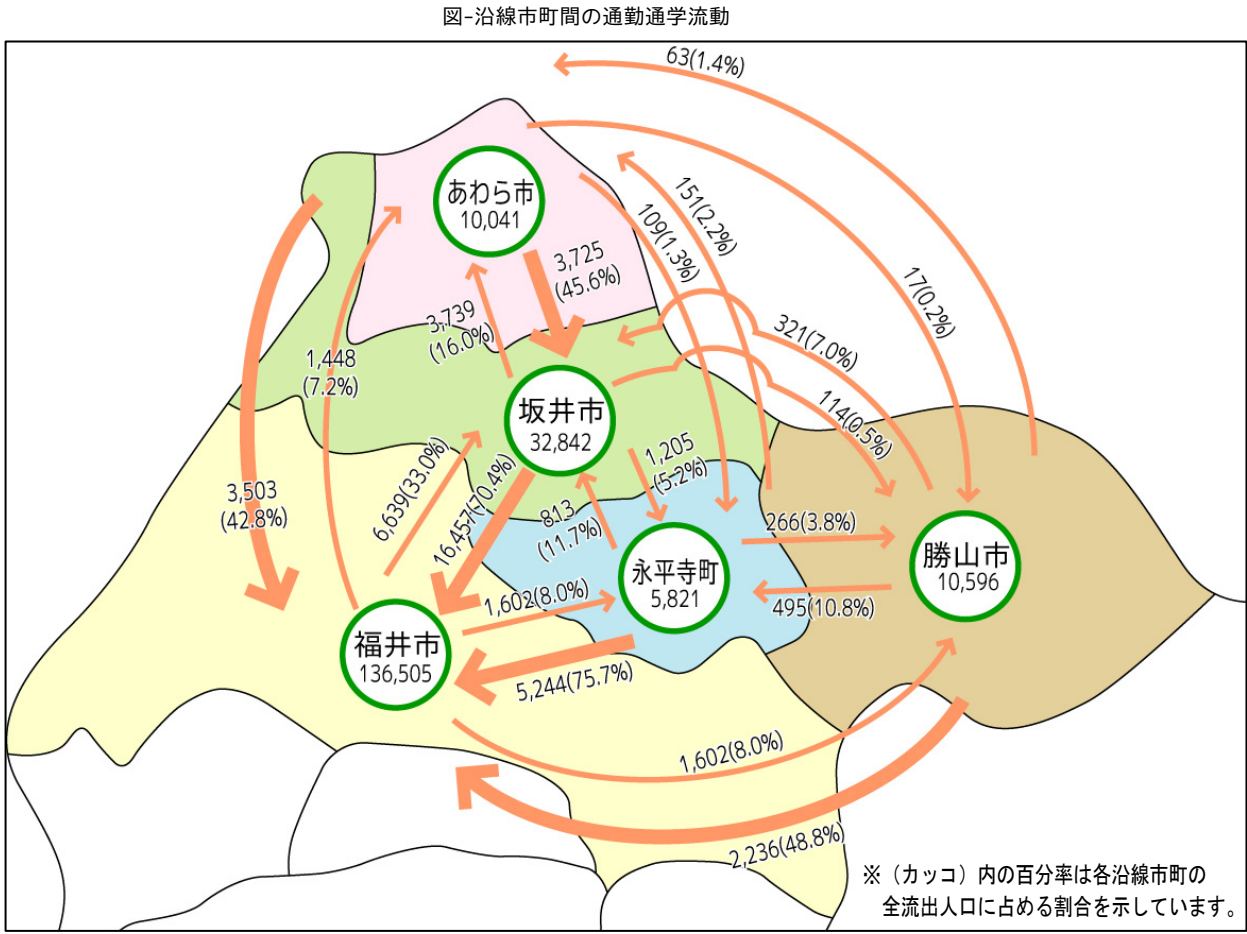


表-沿線市町間の通勤・通学流動

単位：人		常住地				
		福井市	勝山市	あわら市	坂井市	永平寺町
従業地 通学地	福井市	136,505	2,236	3,503	16,457	5,244
	勝山市	292	10,596	17	114	266
	あわら市	1,448	63	10,041	3,739	151
	坂井市	6,639	321	3,725	32,842	813
	永平寺町	1,602	495	109	1,205	5,821
	小計	9,981	3,115	7,354	21,515	6,474
		(49.5%)	(68.0%)	(89.9%)	(92.0%)	(93.5%)
	その他県内	9,150	1,336	193	1,051	342
	県外	1,015	129	630	814	111
	流出人口計	20,146	4,580	8,177	23,380	6,927

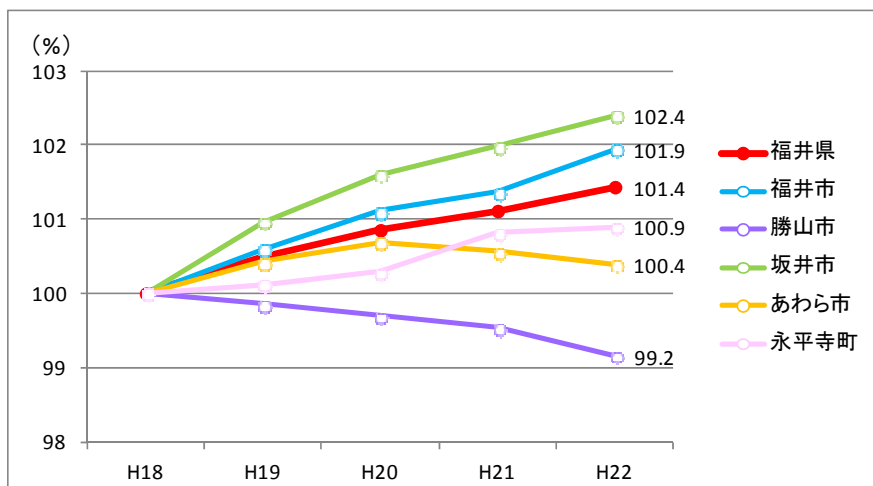
資料：総務省「平成17年国勢調査」

(4) 自動車運転免許保有者数

自動車運転免許保有者数は、平成18年度と平成22年度を比較すると、勝山市以外の市町で増加しています。あわら市では平成21年度から減少に転じました。

なお、平成22年度の福井県の指数は101.4となっており、坂井市102.4や福井市101.9は福井県を上回り、運転免許保有者数が増加しています。

図-福井県全体と沿線市町別の自動車運転免許の保有者数の推移

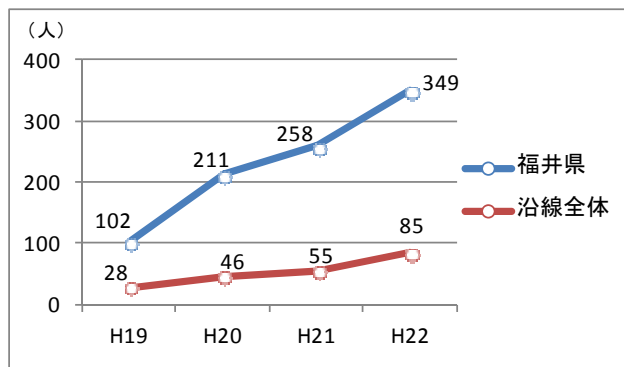


資料：市町別自動車運転免許保有者数（中部運輸局）

(5) 自動車運転免許返納者数

自動車運転免許の返納者数は、福井県全体、沿線全体ともに、増加傾向にあります。

図-福井県全体と沿線全体の自動車運転免許返納者数の推移



資料：自動車免許返納者数（中部運輸局）

表-沿線市町別の免許返納者数の推移

	H19	H20	H21	H22
福井県	102	211	258	349
福井市	16	22	29	28
勝山市	0	4	12	24
あわら市	7	8	9	32
坂井市	2	3	2	0
永平寺町	3	9	3	1
沿線全体	28	46	55	85

資料：自動車免許返納者数（中部運輸局）（単位：人）

1-3 沿線に立地する施設及び沿線の交通網

えちぜん鉄道沿線に立地する施設及び沿線の交通網について項目毎に整理します。

(1) 駅を中心とした施設

勝山永平寺線沿線は、「越前新保駅」周辺で高校や大型の病院が立地しています。「越前開発駅」周辺には、平成23年1月に、ハローワーク及び労働基準監督署が移転立地しました。

一方、三国芦原線沿線は、「田原町駅」周辺や「福大前西福井駅」周辺において大学や高校の教育機関が集積しており、「あわら湯のまち駅」周辺や「三国港駅」周辺では宿泊・温浴施設が多数立地しています。また、「大関駅」「太郎丸駅」「新田塚駅」「日華化学前駅」の各駅周辺では大規模企業が立地しています。

(2) 沿線市町の観光・交流施設

観光入込数が5万人以上の主要催事である「勝山左義長まつり」「三国祭」「三国花火大会」「福井フェニックスまつり」「越前時代行列」等は、えちぜん鉄道各駅から最寄りの場所で開催されています。

また、観光入込数が5万人以上の主要観光地である「東尋坊」「大本山永平寺」「恐竜博物館」「芝政ワールド」「あわら温泉」「三国湊街並み散策」「平泉寺白山神社」等も、えちぜん鉄道やえちぜん鉄道に接続しているフィーダー交通と結ばれている観光地となっています。

(3) 沿線市町のコミュニティバスの運行状況

沿線市町で運行しているコミュニティバスは、多くが、えちぜん鉄道の各駅に接続した運行形態となっています。特に永平寺町と勝山市では、鉄道とバスのダイヤ調整がされており利便性が高くなっています。

(4) 路線バスの運行状況

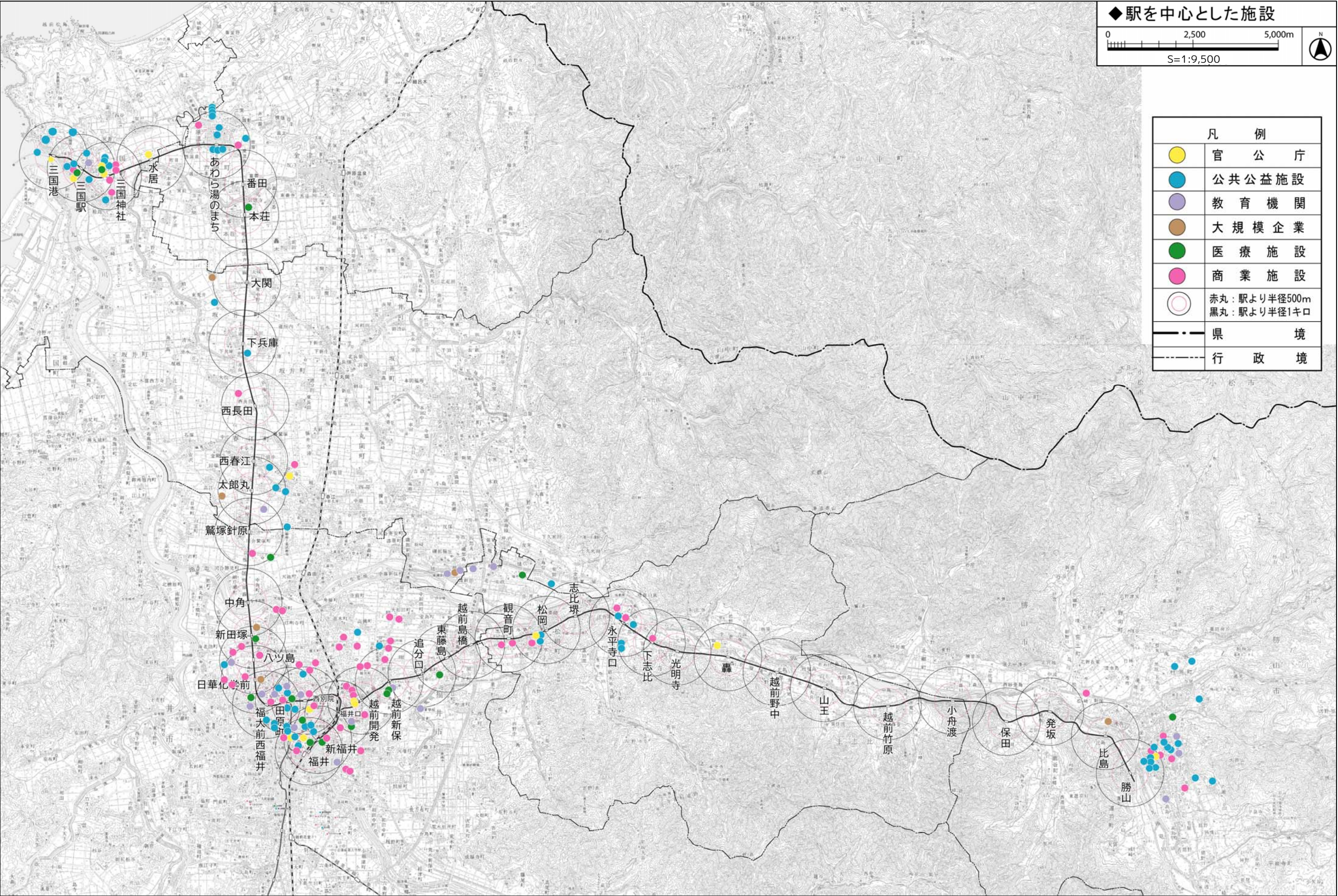
えちぜん鉄道の主要駅において、路線バスが接続しています。特に「三国駅」「永平寺口駅」「あわら湯のまち駅」は主要な観光地へアクセスする結節点となっています。

(5) 主要道路網の状況

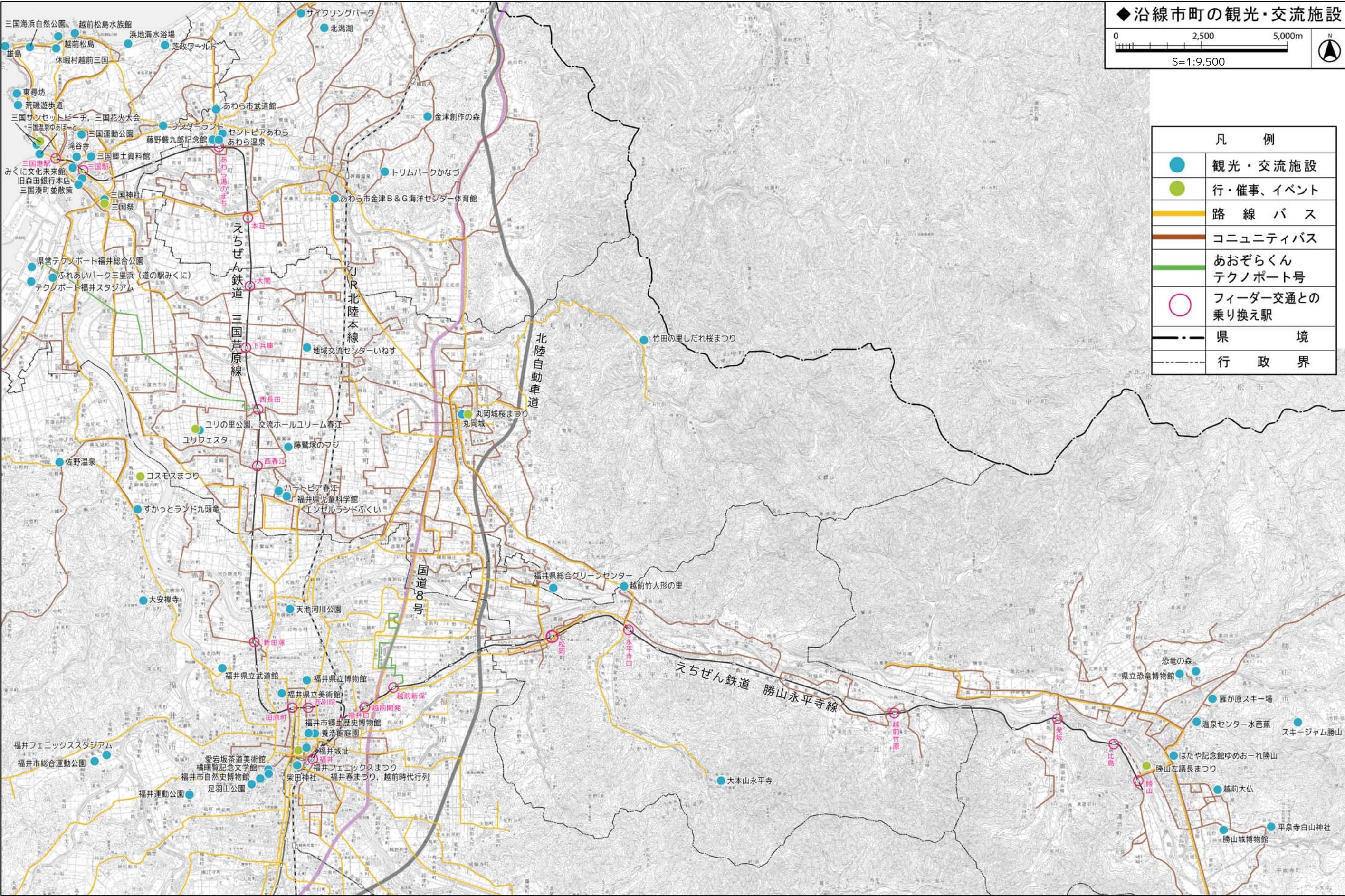
勝山永平寺線方面には、国道416号（勝山街道）や県道が並行して走っています。平成19年3月からは中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の部分供用が開始されています。

一方、三国芦原線方面は、芦原街道（県道5号 福井加賀線）と嶺北縦貫道（県道29号 福井金津線）が並行して走っており、沿線各駅直近部を東西に通過する道路も多く走っています。

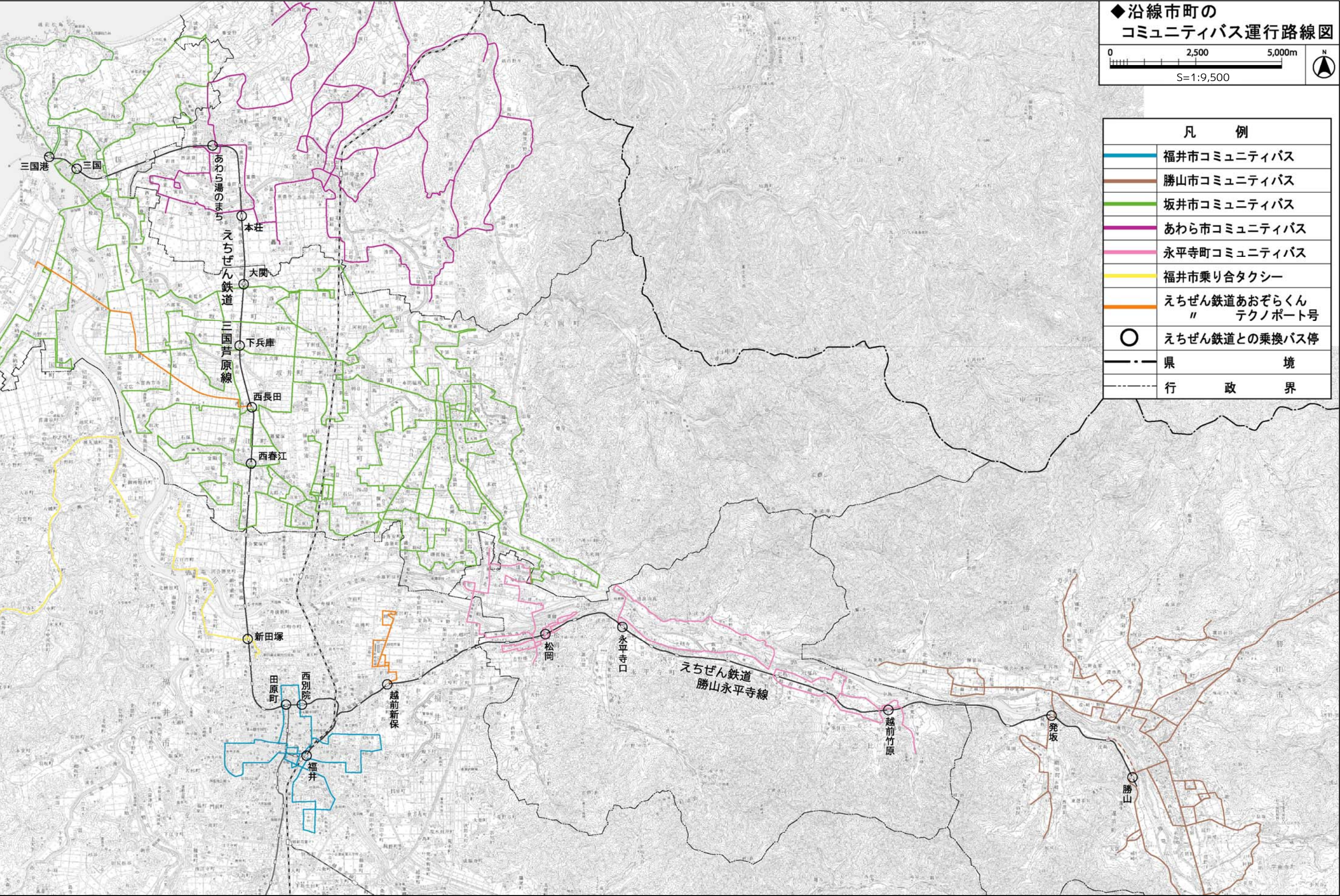
(1) 駅を中心とした施設



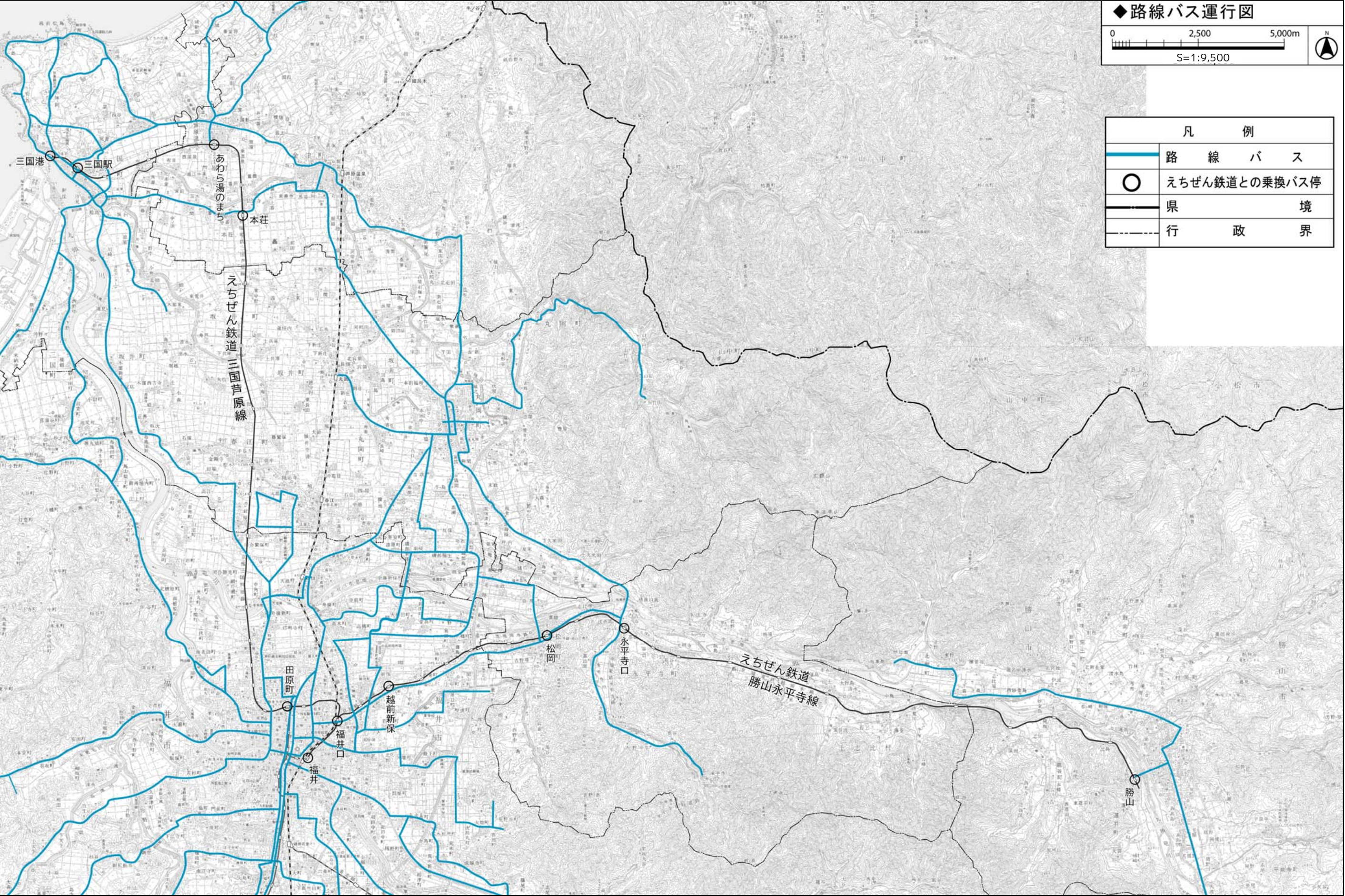
(2) 沿線市町の観光・交流施設



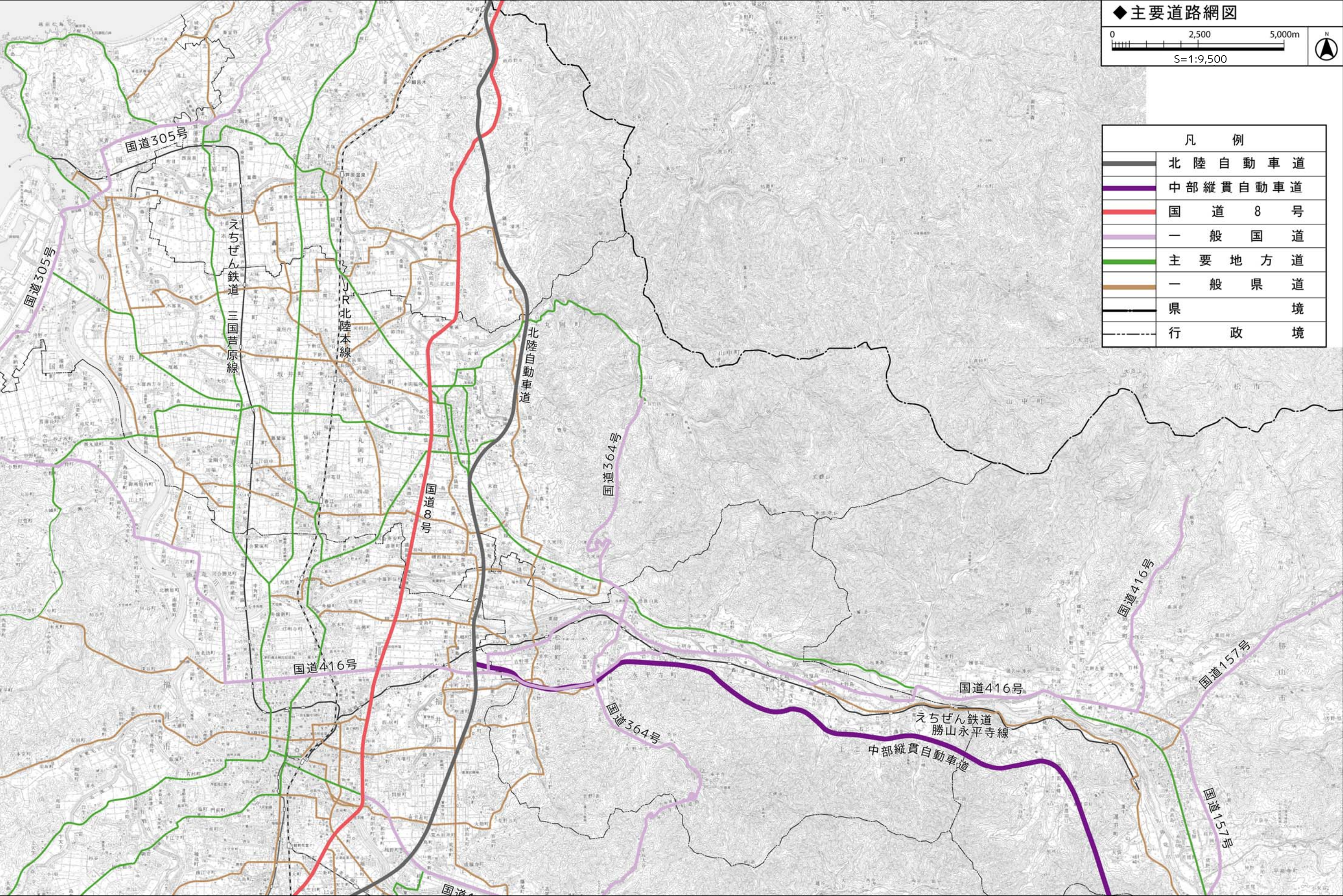
(3) 沿線市町のコミュニティバスの運行状況



(4) 路線バスの運行状況



(5) 主要道路網の状況



1-4 地球温暖化対策とエネルギー問題

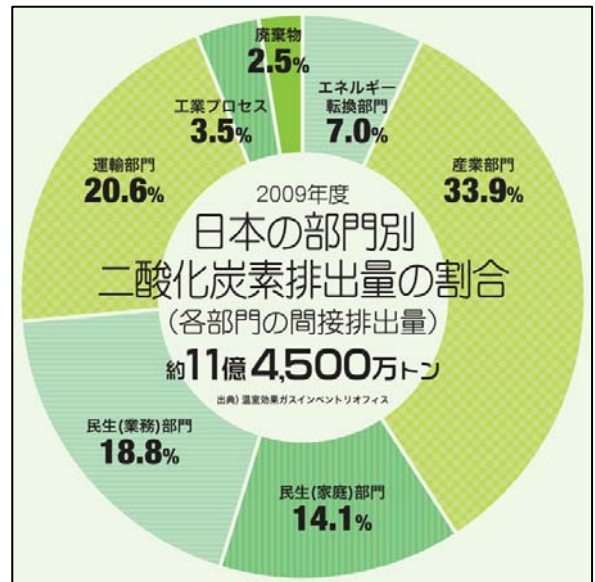
二酸化炭素（以下 CO_2 ）を始めとする温室効果ガスの排出量が急増し、この100年間で地球の平均気温は 0.7°C （本県では 1.4°C ）上昇しています。また、「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」の第4次評価報告によると、21世紀末には地球の気温は最大 6.4°C 、海面水位は最大 59cm 上昇すると予測されています。

温室効果ガスの排出を抑制し、地球温暖化を防止することは国際的な緊急課題であり、平成9年12月に京都で開催された「気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）」では、先進国の温室効果ガスの排出削減目標を定めた京都議定書が採択されました。

わが国の CO_2 排出量の2割は運輸部門が占めており、その9割が自動車に起因するものとなっています。

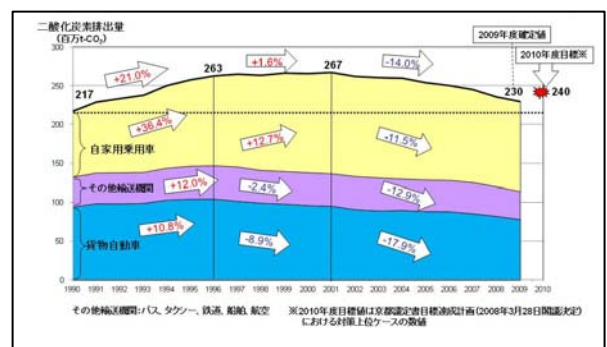
本県においては、平成22年3月末の1世帯あたり自家用乗用車保有台数は1.75台で、全国1位となっています。このことから、 CO_2 排出量を抑制し、低炭素社会の実現を目指すため、自家用乗用車への過度の依存から、環境負荷の小さい公共交通機関への利用転換を進める必要があります。

図-二酸化炭素の部門別排出量の割合(2009)



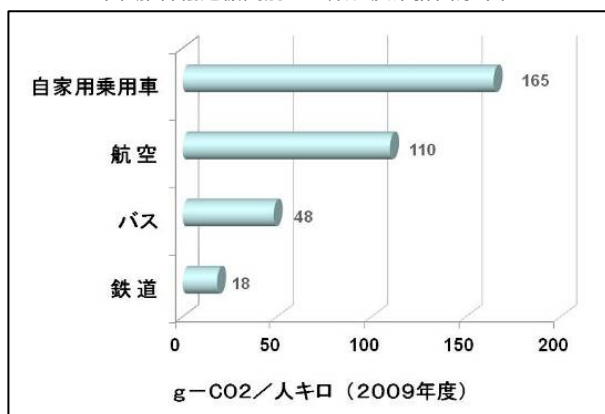
資料: JCCA「日本の部門別二酸化炭素排出量」

図-運輸部門における二酸化炭素排出量の推移(2009 確定値)



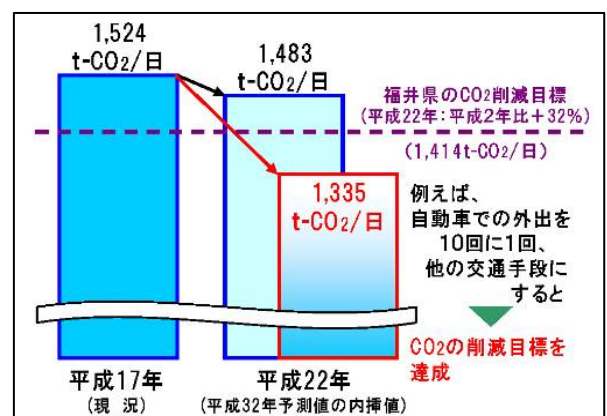
資料: 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

図-旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位



資料: 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

図-二酸化炭素排出削減に向けた活動イメージ



資料: 福井市交通戦略

第2章 えちぜん鉄道の現状と課題

2-1 えちぜん鉄道のこれまで(10 年間)の総括

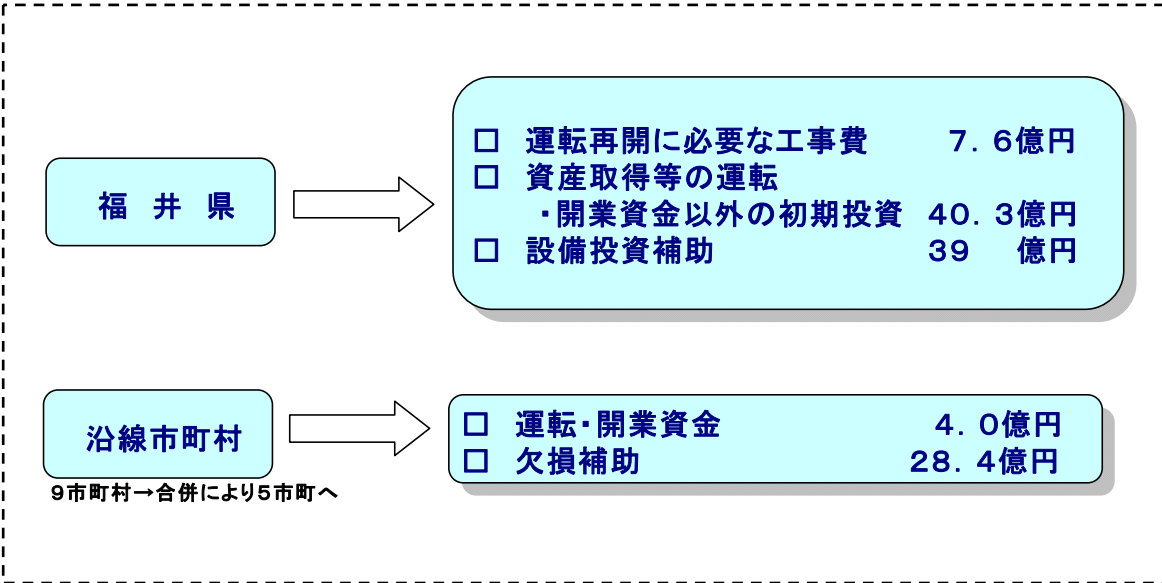
(1) 現行スキームのおさらい

① 現行スキームの概要

平成 14 年 1 月の「沿線市町村との合意事項」において、以下の責任分担で県及び市町村が経費を負担することとしました。

経費負担については、	
県が	①運転再開に必要な工事費 ②資産取得等の運転・開業資金以外の初期設備投資 ③設備投資補助
市町村が	①運転・開業資金 ②欠損補助
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。	

② 支援合意金額



(2) 京福電鉄との比較

① 乗車人員の推移

乗車人員については、平成 16 年度以降増加し、平成 18 年度には「永平寺線を除いた平 12 年度の京福電鉄時代の乗車人員数」を超えることができました。平成 21 年度には対前年度で微減しましたが、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ます。

乗車人員の推移としては、えちぜん鉄道と新駅の設置や、市町独自の運賃助成など沿線市町の努力により順調に利用者数を伸ばしています。

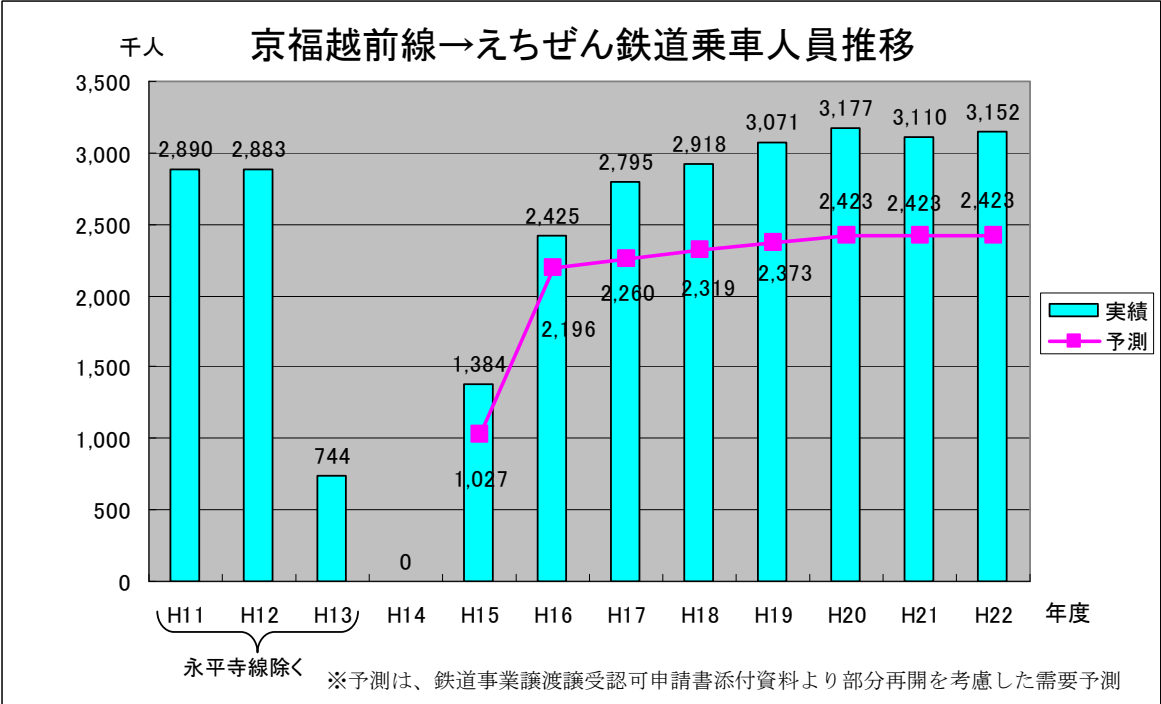


図-京福越前線とえちぜん鉄道乗車人員の推移

② 経費と収入の比較

	京福H11年度	えち鉄平成22年度
人件費	680,701	513,776
修繕費	208,854	120,645
動力費	91,435	100,645
その他費用	158,511	189,671
諸税	56,104	74,220
減価償却費	136,963	14,525
営業外費用	70,549	
経費合計	1,403,117	1,013,482
収入合計	1,031,542	804,910

図-京福電鉄 H11 とえちぜん鉄道 H22 の収支比較 (単位:千円)

経費全体としては、平成 22 年度のえちぜん鉄道の経常収支は、京福電鉄が経営していた平成 11 年度と比較すると、減価償却費込で 72.2%(1,013,482/1,403,117=0.722)です。減価償却費を除いても 78.9%と節減されており、修繕費の節減努力などにより経費節減がされています。

- ◆人件費：京福電鉄の平成 11 年度の人員数は社員 157 名、えちぜん鉄道の平成 22 年度の人員数は 159 名（社員 98 名、嘱託 61 名数）であり、人員総数では増加していますが経費は節減されています。
- ◆修繕費：設備の修繕に要する経費は、外注修繕から内部修繕に切り替えるなどの努力により大幅に減少しています。
- ◆動力費：車両の運行にかかる動力費は、電気料の変動により微増しています。
- ◆その他費用：京福電鉄時代と比較して、32,160 千円増加しています。嘱託職員等に係る給与手当をその他費用で計上したためと思われます。
- ◆諸 税：固定資産税（土地・家屋）及び償却資産税です。償却資産税の対象となる資産は県・国の補助で取得しても償却資産税は課税されます。取得後 5 年間は課税標準額を 1/4 とする軽減措置が適用されていますが、設備投資額の大きい年度が 5 年を経過すると諸税が増加していきます。
- ◆減価償却費：補助金で取得した資産の経費化は、固定資産圧縮損として取得年度に全額損金処理されているため減価償却費は発生しません。平成 22 年度に計上されている減価償却費は、補助金によらず取得した資産の減価償却費となっています。

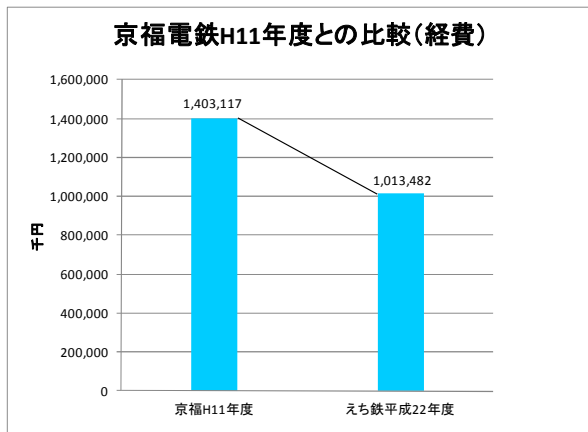


図-京福電鉄 H11 年度との比較(経費)

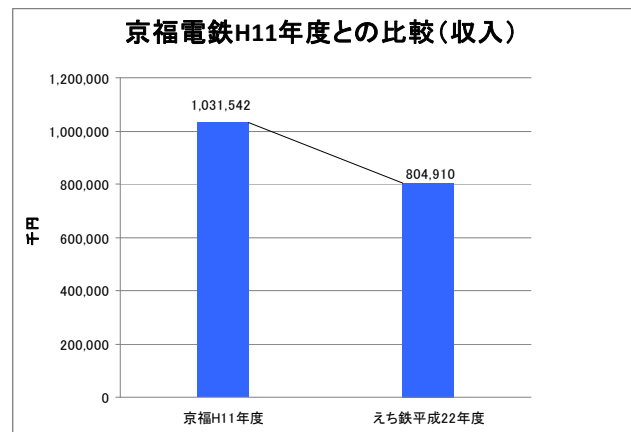


図-京福電鉄 H11 年度との比較(収入)

経費として、えちぜん鉄道の平成 22 年度では減少していますが、乗車人員は平成 11 年度が 3,038 千人、平成 22 年度は 3,152 千人で増加しています。このことは、企画切符や近郊利用増加を理由とする客単価の減少によるものです。（客単価として、平成 11 年度は@339.54 円/人に対し、平成 22 年度は@255.36 円/人）

しかし、乗車人員一人当たりの経費も減少しており、（平成 11 年度@461.85 円/人に対し、平成 22 年度は@321.53 円/人）乗車一人当たりの収入と経費の乖離は減少しています。（平成 11 年度:△122.31 円/人 平成 22 年度:△66.17 円/人）

③ 京福電鉄との実績評価

乗客数の増加が鈍化あるいは微減しているものの、他の鉄道事業者や地方旅客鉄道と比べると善戦しており、えちぜん鉄道の経営方針、地方自治体の支援スキームが適切であったと考えられます。

しかし今後は、設備投資後5年以上が経過し、償却資産税の課税標準額が本来額に戻り税額が増加します。また、取得資産の経年劣化に伴う修繕費の増加が予想されます。そのため、今日までの経費節減努力をさらに進めても、経費全体としては増加することが予想されます。

(3) 沿線市町が行ってきた支援策

① これまでの主な取組みと効果

沿線市町は、えちぜん鉄道の設立にあたり、欠損補填により長期的な鉄道継続に責任を持ち、利用促進の中心的役割を担い、えちぜん鉄道を支援してきました。

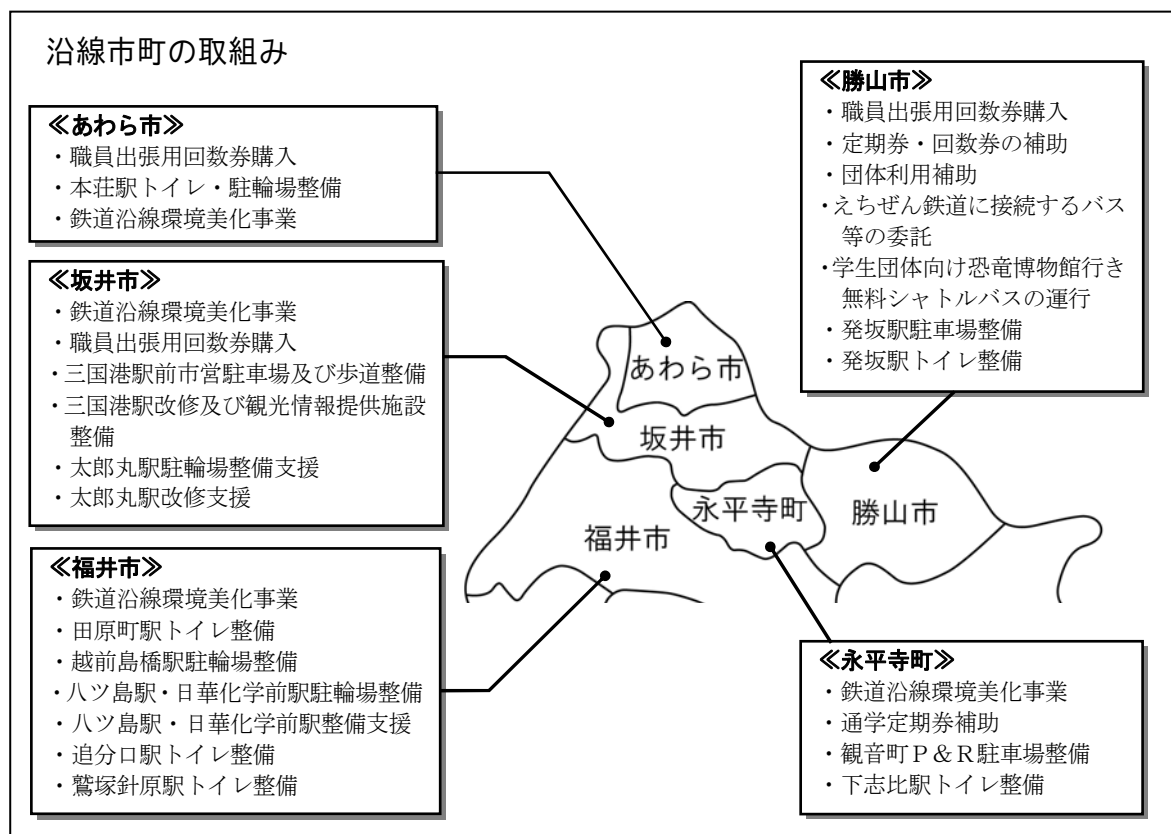


図-沿線市町の取組み

◆駅舎等施設の整備改善（駅新設を含む）

駅名	所在市町	整備年度	内容
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	勝山市	H22～	駅舎改修 駅前ロータリー・車両展示施設整備

表-駅舎等施設の整備改善

鉄道事業譲渡譲受認可申請で計画していた 2 駅を含む 3 駅で整備改善を実施したほか、新駅を 2 駅設置しました。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りました。

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ました。ホーム等のバリアフリー改修でより使いやすい駅となったことから、更なる利用の増加が期待されます。

三国港駅の改修と観光情報施設の設置により、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ます。平成 23 年 11 月に完成した勝山駅周辺整備（駅舎の改修は平成 24 年度から着手）や、現在整備中の永平寺口駅周辺整備とあわせて、えちぜん鉄道が沿線地域全体の観光軸として大きな役割を担うものと考えます。

◆附帯施設の整備

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%
自転車駐輪場整備	20	1,612	18	406	35	1,414	81.4%

表-駅舎等施設の整備改善

トイレの整備・改修は 2 箇所を計画していましたが、13 か所の整備・改修（特に水洗化）を実施しました。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ました。全体では、43 駅中 79.1%の整備が完了しており、快適な駅利用環境が整いつつあります。

駐車場整備では、16 箇所 580 台の計画に対して、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ます。全体では、駐車場は約半数の駅に設置済みで、パーク＆ライドの浸透と共に利用が増え、ほぼ満車状態の駅も多く見られます。パーク＆ライドは環境施策としても効果があり、既存の駅勢圏を超えた利用の可能性もあるため、今後とも各駅周辺の道路や土地利用状況を勘案しつつ、推進すべき事業と考えます。

自転車駐輪場では、20 箇所 1,612 台の計画に対し、市町整備の 18 箇所 406 台を合わせて、35 箇所 1,414 台が整備されています。全体では 8 割以上の駅で整備済みとなっています。特

に高校生等の通学需要に的確に応えるとともに、環境意識の高まりから自転車利用が進むと考えられるため、適正な維持管理や更新等を進める必要があります。

◆運賃助成

市町名	実 施 内 容
勝山市	電車利用者に対する運賃助成 ①定期券購入助成(5%) ②長期通学定期(3・6ヵ月)購入助成(10%) ③回数券購入助成(10%) ④団体利用助成(41%)
永平寺町	町内居住のえちぜん鉄道で通学する児童・生徒の通学定期券購入費用助成 (10%)

表-運賃助成

勝山市では、「定期券購入助成」「長期通学定期購入助成」「回数券購入助成」「団体利用助成」を行っています。1日フリーきっぷやサポーターズクラブ会員特典の運賃割引により、回数券購入の助成利用者は減少していますが、通勤・通学定期の利用は微増で、年間約3,000件の利用があり利用効果が表れています。永平寺町では、えちぜん鉄道は通学の重要な手段であり、利用推進の柱となっています。

◆サポート会

各サポート会は、地域一丸となった利用促進の取り組みの核として重要な役割を担っており、えちぜん鉄道や沿線市町等と連動して、乗る運動はもちろんサポーターズクラブの入会促進や駅周辺の美化運動など、地道な活動を継続しており、地域が支えるえちぜん鉄道を最も特徴付けるものとなっています。

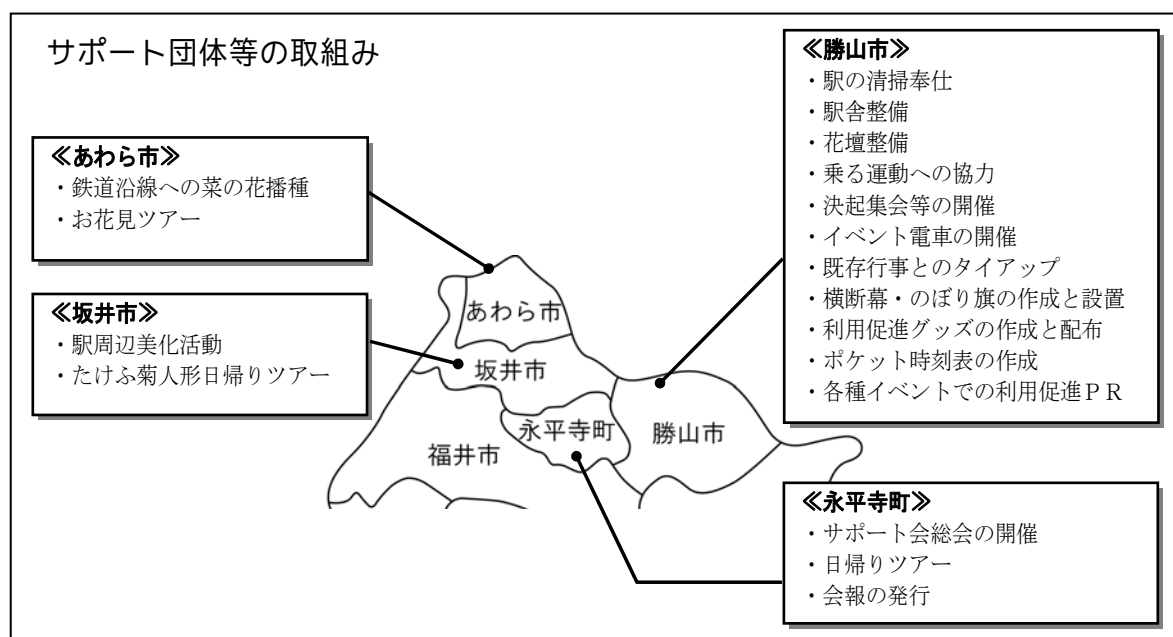


図-サポート団体の取組み

(4) 設備投資

① 設備投資に対する支援制度

◆ 国庫補助制度（鉄道軌道輸送対策事業費補助金）

経営基盤の弱い地方鉄道における設備投資を支援するため、国から安全性の向上に資する設備等を対象に、地方公共団体の補助する額以内、かつ事業費の 1/3 以内の額の補助があります。

（原則として単年度査定）

※国庫補助制度（鉄道軌道輸送対策事業費補助金）は平成 23 年度から「地域公共交通バリア解消促進等事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」に制度が変更しており、地方公共団体の協調補助要件がなくなっています。

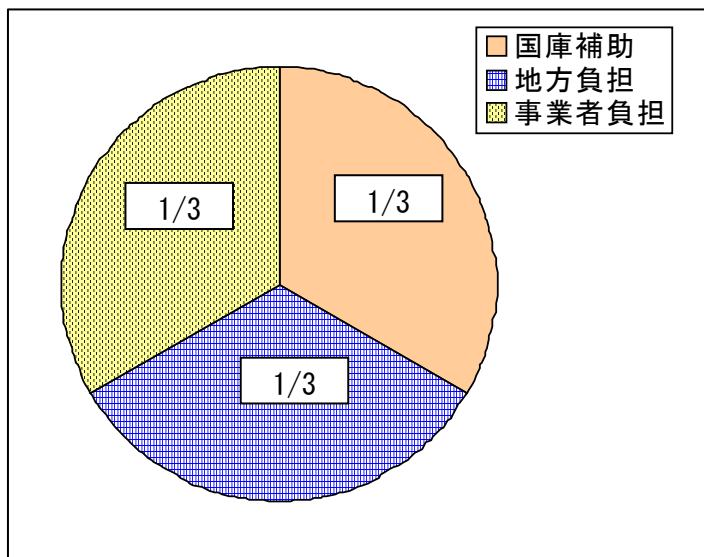


図-国庫補助制度

◆ えちぜん鉄道に対する支援実績

国庫補助制度を活用しながら、当初 10 年間のうちに緊急性の高い安全設備投資を確実に実施できるよう、地方公共団体負担分に加え、鉄道事業者負担分についても県が支援する本県独自の制度です。（計画期間：10 年）

平成 14 年 1 月の沿線市町村との合意に基づき、平成 14 年度から平成 23 年度までの 10 年間の設備投資（国庫補助除く）として、県は 39.0 億円を補助する見込みとなっています。

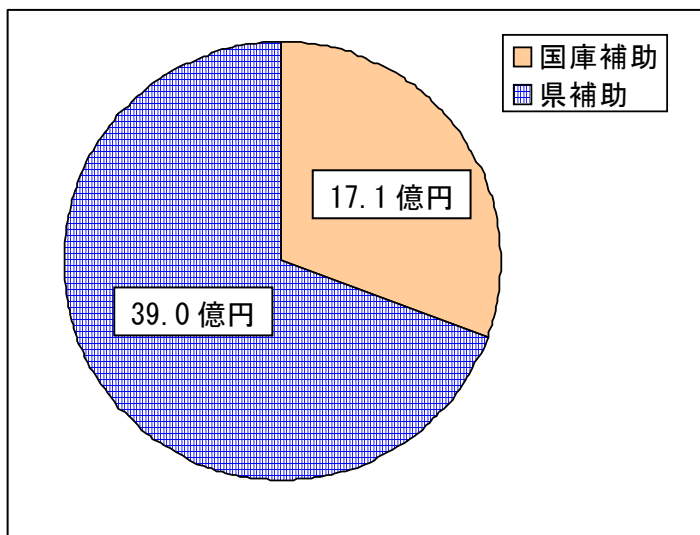


図-えちぜん鉄道に対する支援実績

② 設備投資に対する補助実績及び負担割合

◆ えちぜん鉄道設備投資額の計画と実績の比較

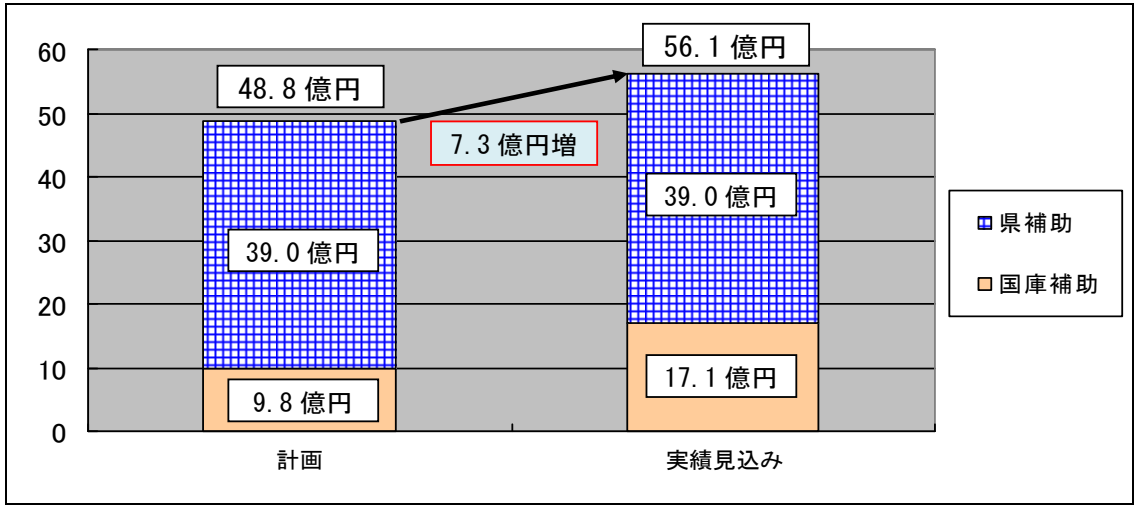


図-えちぜん鉄道設備投資額の計画と実績の比較

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 億円増額となりました。

◆ 本県（えちぜん鉄道）と全国平均との支援額の比較

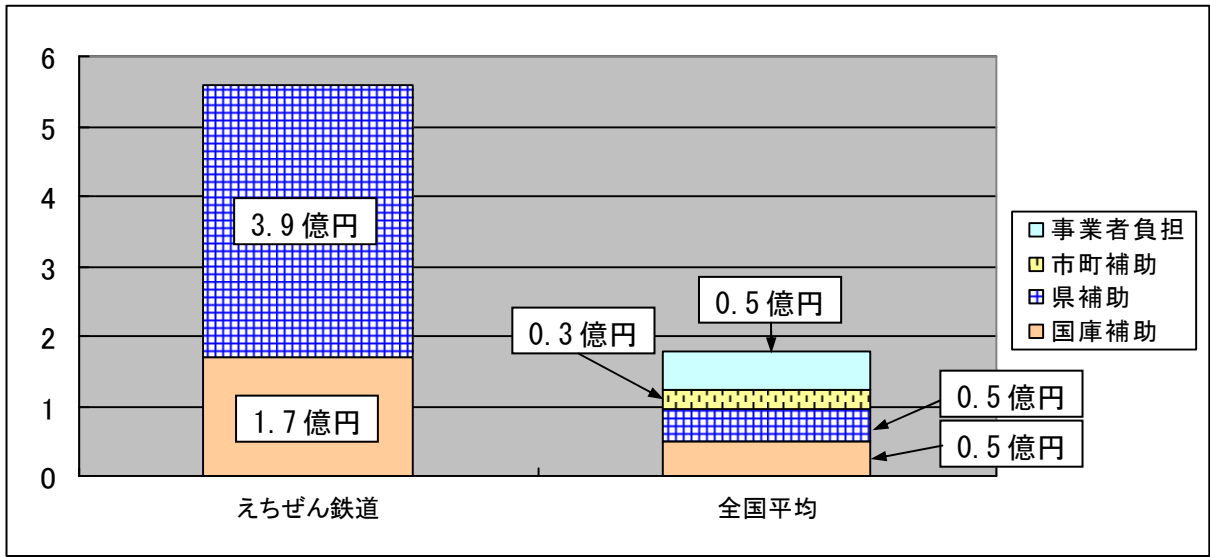


図-えちぜん鉄道と全国平均との支援額の比較

〔 ※ えちぜん鉄道は 10 年間の平均、全国平均は平成 22 年 11 月の茨城県調査に基づく
全国 43 中小民鉄（赤字）に対する 22 年度設備投資補助額の平均 〕

本県は、全国平均（1.8 億円/年）の 3 倍以上（5.6 億円/年）の設備投資を 10 年間にわたり継続して行い、緊急性の高い安全設備投資を集中的に行いました。また、県単独で設備投資を全額支援し、事業者負担を求めている事例は、全国 43 中小民鉄のうち、えちぜん鉄道と秋田縦貫内陸鉄道のみとなっています。なお、県出資のない 3 セク鉄道事業者に対し県が設備投資の全額を負担している事例はえちぜん鉄道以外にありません。

◆ 当初計画に基づく整備（他事業による整備分も含む）

区分	項 目	14～23 年度(10 年間)設備投資計画	
		実績見込	備 考
軌道土木関係	道床改良・道床厚幅工事	15,645m	
	重軌条交換	8,720m	
	分岐器重軌条化	15 組	レール重軌条化に併せて整備
	コンクリート枕木化	24,853 本	
	安全レールの脱線防止ガード化	3,718m	未設置区間のみ整備
	プラットフォーム警告ブロック設置	—	駅施設に併せて整備
	駅トイレ水洗化	12 駅	カー・セーブ補助金で対応
	踏切舗装ブロック更新	14 箇所	再開前工事で前倒し整備
	線路立入防止柵	432m	緊急性の高い箇所を整備
	法面对策・排水対策	8 箇所	H15 調査結果に基づき整備
	橋梁改修	2 箇所	H15 調査結果に基づき整備
	施設管理整備	3 台	H15 調査結果に基づき整備
電気関係	列車集中制御化（CTC）	22 区間	H15 調査結果に基づき追加
	変電所の改良	6 箇所	
	コンクリート柱化	296 本	老朽化したものを整備
	ATS 地上設備の設置	21 駅	
	高圧線絶縁電線化	10,904m	H15 調査結果に基づき追加
	架空地線新設	9,150m	落雷による運行障害のため追加
	踏切無警報対策	94 箇所	
	踏切保安装置制御方式変更	15 箇所	
	踏切遮断機の更新	50 台	踏切事故多発のため追加
	駅構内遮断機設置	13 駅	人身事故発生駅を追加

区分	項 目	14～23 年度(10 年間)設備投資計画	
		実績見込	備 考
電 気 関 係	号継電連動装置等の更新	17 駅	H15 調査結果に基づく追加
	踏切支障報知装置新設	27 箇所	踏切事故多発のため整備
	分岐器の防雪ガード	4 駅	降雪時動作不良のため整備
	通 ケーブルの更新	25,700m	通 障害発生のため整備
車 両 関 係	車両の ATS 化	20 両	
	車両の更新等	18 両	
	除雪車両の導入	1 両	17 年度大雪のため導入

当初計画で想定した整備量は概 達成しました。当初計画に加え、平成 15 年度の(財)鉄道総合技術研究所による調査結果や災害による運行障害を踏まえ、新たな設備投資を実施しました。

◆ 路線別設備投資額

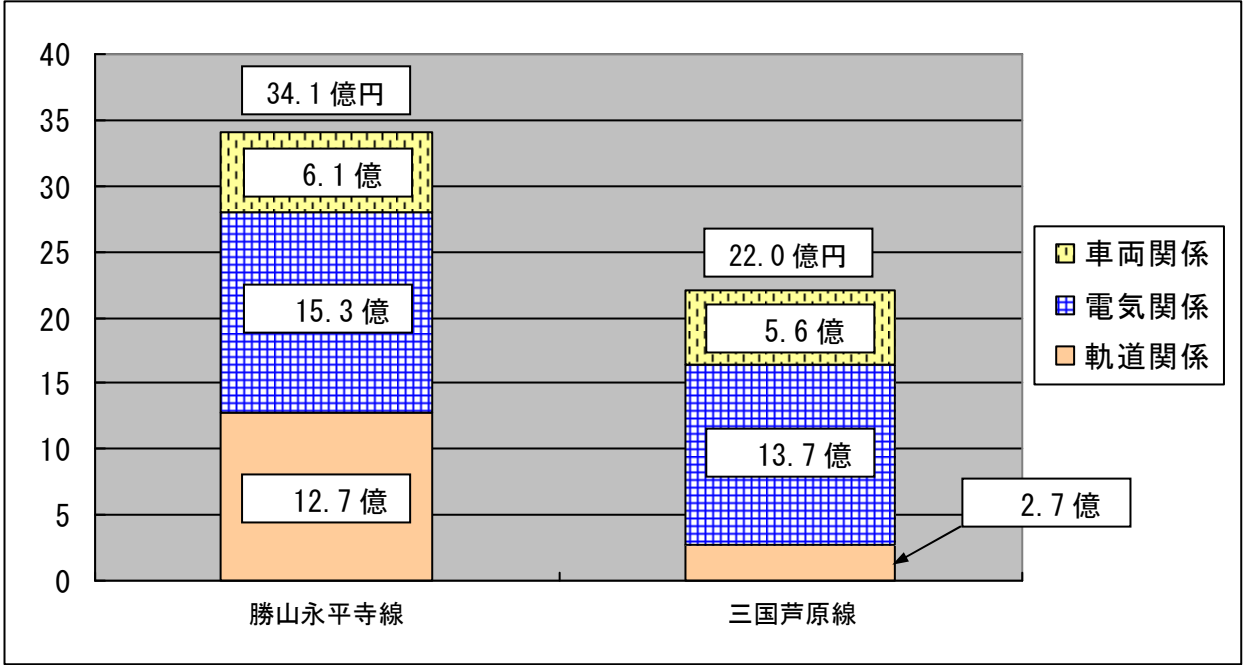


図-路線別設備投資額

※ 軌道関係は、老朽化が しかった勝山永平寺線の駅間部を中心に整備しました。

※ 電気関係・車両関係は、老朽化した設備を順次改良しました。

③ 設備投資による効果

◆ 運転事故の減少

【列車走行 100 万キロ当たりの運転事故件数】

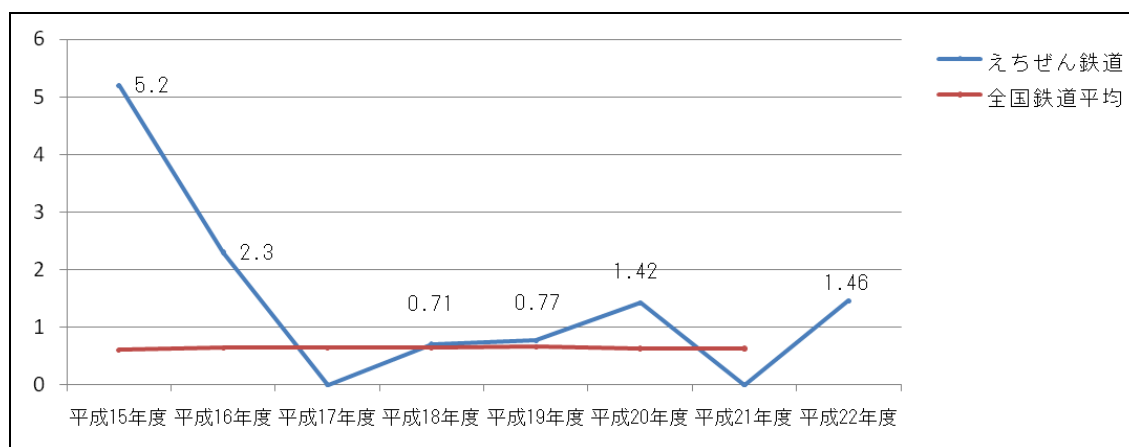


図-列車走行 100 万キロ当たりの運転事故件数

全国平均は約 0.6 件/百万キロで推移しています。えちぜん鉄道の運転事故率は開業時と比較して大幅に減少しています。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ません。（中部運輸局の「無事故表彰」を開業以来、継続して受賞）

◆ 輸送障害（30 分以上の遅延）の減少

【列車走行 100 万キロ当たりの輸送障害件数】

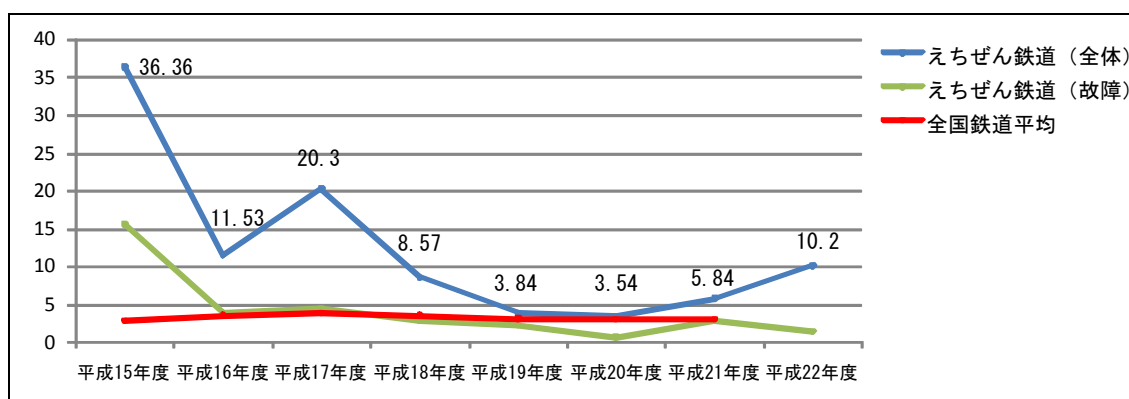


図-列車走行 100 万キロ当たりの輸送障害件数

全国平均は 3～4 件/百万キロで推移しています。えちぜん鉄道の輸送障害率は開業時と比較し大幅に減少しています。平成 17 年度、平成 22 年度は大雪のため輸送障害が発生していますが、故障を原因とした輸送障害率は減少傾向にあります。

④ 設備投資に関する今後の方向性

計画期間が10年間と比較的長期間であったため、当初計画に追加した投資もありましたが、有利な国庫補助制度を活用するなど、当初予定していた緊急性の高い安全設備投資のほぼ全てを実施することができました。

その結果、運転再開当初と比べ運転事故・運行障害とも大きく減少するなど、当初目的とした安全・安定運行を確保することができました。

一方、(財)鉄道総合技術研究所による施設調査結果(平成21年2月)によれば、えちぜん鉄道は、今後とも計画的に設備の安全性向上を図ることが求められており、運営責任を持つ沿線市町と十分協議しながら、より一層の安全対策を講ずることが必要と考えられます。

(5) 鉄道利用者アンケート

① アンケートの概要

本協議会では、これまでの支援スキームの効果を検証するとともに、次期スキーム検討にあたっての問題点を探るため、えちぜん鉄道に対する利用者の満足度や改善要望についてアンケートを実施しました。

■配布場所：えちぜん鉄道福井駅改札付近及び、勝山永平寺線車内・三国芦原線車内

■配布日：平成23年4月23日(土)及び4月26日(火)の2日間

《朝の時間帯》

①7:20～10:30 えちぜん鉄道福井駅改札口付近で乗降客に手渡し配布

②勝山駅発10:20の便に乗車し乗客に手渡し配布

③三国港駅発10:39の便に乗車し乗客に手渡し配布

《昼の時間帯》

①福井駅発勝山駅行14:56の便に乗車し乗客に手渡し配布

②福井駅発三国港駅行14:10の便に乗車し乗客に手渡し配布

■配布枚数：1,400票（福井駅560票、勝山駅平寺線70票、三国芦原線70票）×2日

■回収方法：えちぜん鉄道有人各駅(福井・福井口・田原町・新田塚・あわら湯のまち・三国・永平寺口・勝山)に設置したアンケート回収箱及び郵送による回収

■回収枚数：385票（回収率27.5%）※385票には集計後に回収した18票を含んでいます

② アンケート結果

ここでは本章の目的（これまでの支援スキームの効果検証）に参照すべきと思われる回答を掲載します。以下の掲載での■番号はアンケート回答番号です。

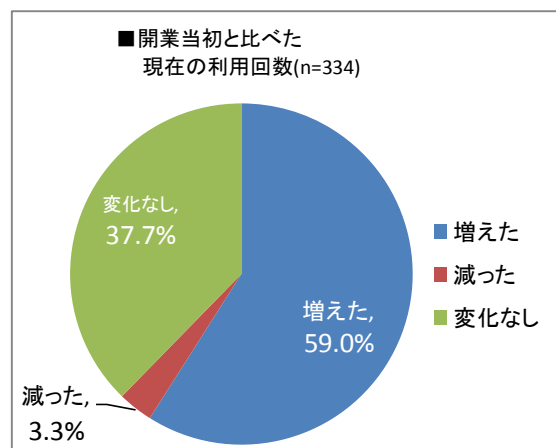
（アンケート調査結果全体は参考資料に掲載）

◆ 開業当時と比べた利用回数

■3-1-1 開業当初と比べた現在の利用回数

項目	票数	割合
増えた	197	59.0%
減った	11	3.3%
変化なし	126	37.7%
総計	334	100.0%

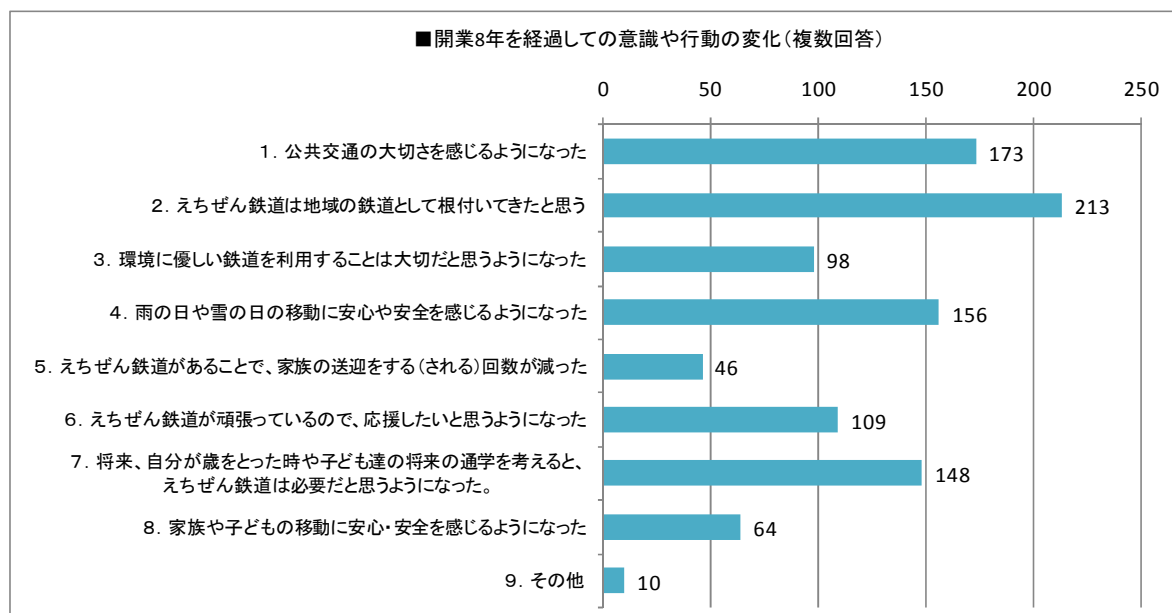
- ・「増えた」と「変化なし」の合計が96.7%を占めており、「減った」という回答はわずかに3.3%です。



◆ 開業後の意識や行動の変化（開業8年経過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

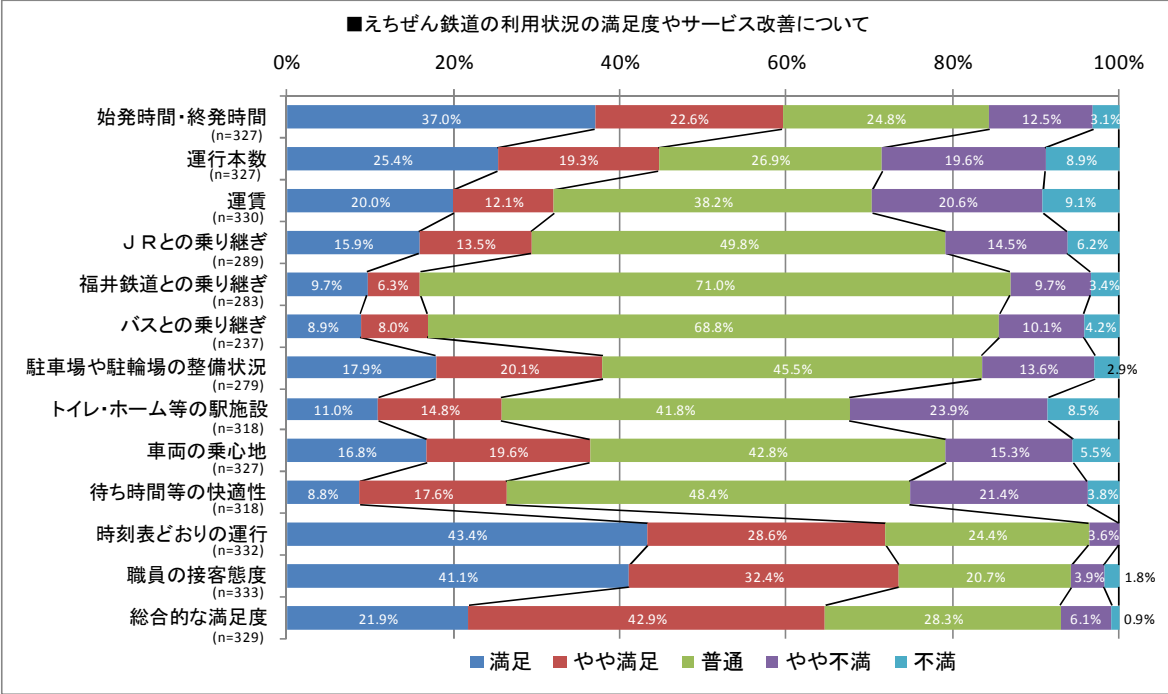


・「えちぜん鉄道は地域の鉄道として根付いてきたと思う」が最も多くの回答を集め、次いで「公共交通の大切さを感じるようになった」が続き、「雨の日や雪の日に安心や安全性を感じるようになった」「将来自分が歳をとった時や子供達の将来の通学を考えると、えちぜん鉄道は必要だと思うようになった」との回答があります。

・このように、“公共交通の大切さ”や“将来もえちぜん鉄道は必要”という意識変化があった結果となっています。

◆ 利用者の満足度やサービス改善

■問6 利用の満足度やサービス改善について



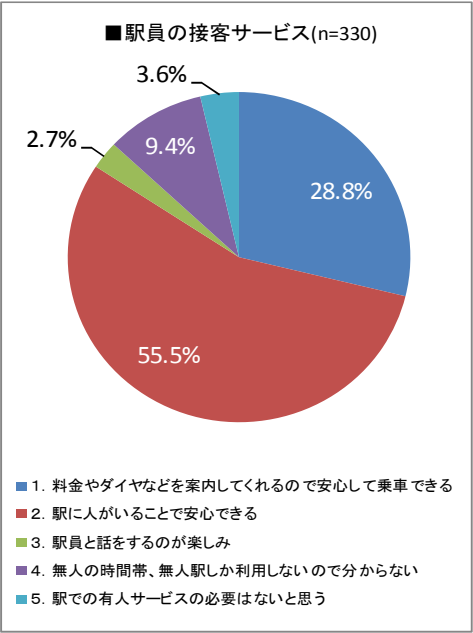
- ・全体的に不満足度より満足度の評価が高くなっています。
- ・車両の乗心地は、朝夕のラッシュ時に2両編成から1両編成になったことの不満が、自由意見として書かれています。
- ・トイレ、ホーム等の駅施設については、自由意見でも不満が書かれています。

◆ 駅員の接客サービス

■7-1 駅員の接客サービス

項目	票数	割合
1. 料金やダイヤなどを案内してくれるので安心して乗車できる	95	28.8%
2. 駅に人がいることで安心できる	183	55.5%
3. 駅員と話をするのが楽しみ	9	2.7%
4. 無人の時間帯、無人駅しか利用しないので分からない	31	9.4%
5. 駅での有人サービスの必要はないと思う	12	3.6%
総計	330	100.0%

- ・駅員のサービスについては、「安心」の回答の合計が84.3%となっており、有人駅が利用者に安心感を与えていることがわかります。

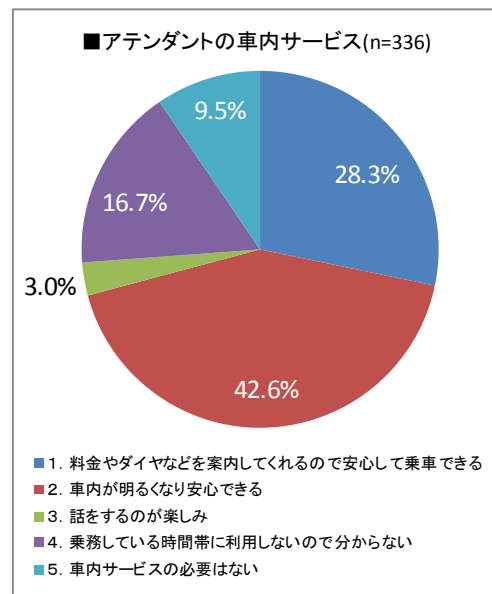


◆ アテンダントの車内サービス

■ 7-3 アテンダントの車内サービス

項目	票数	割合
1. 料金やダイヤなどを案内してくれるので安心して乗車できる	95	28.3%
2. 車内が明るくなり安心できる	143	42.6%
3. 話をするのが楽しみ	10	3.0%
4. 乗務している時間帯に利用しないので分からない	56	16.7%
5. 車内サービスの必要はない	32	9.5%
総計	336	100.0%

- ・通勤利用者と推定される利用者からは、乗務している時間帯に利用しないのでわからないという声がありますが、否定的な回答は9.5%にとどまっています。

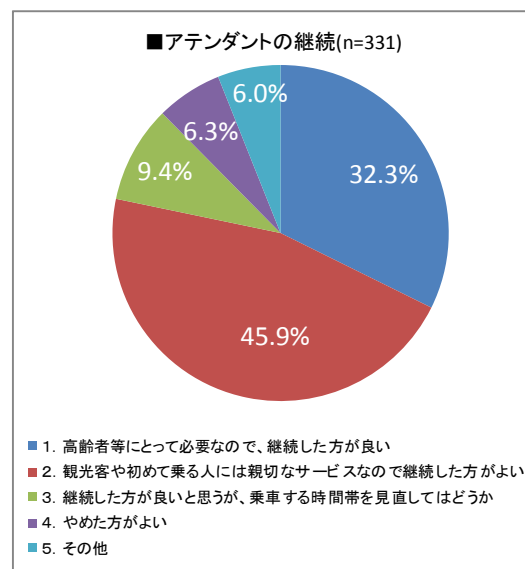


◆ アテンダントの継続

■ 7-4-1 アテンダントの継続

項目	票数	割合
1. 高齢者等にとって必要なので、継続した方がよい	107	32.3%
2. 観光客や初めて乗る人には親切なサービスなので継続した方がよい	152	45.9%
3. 継続した方がよいと思うが、乗車する時間帯を見直してはどうか	31	9.4%
4. やめた方がよい	21	6.3%
5. その他	20	6.0%
総計	331	100.0%

- ・継続性について、「継続した方がよい」は78.2%「見直し」と「やめた方がよい」の合計が15.7%となっており、継続の必要性がうかがえます。



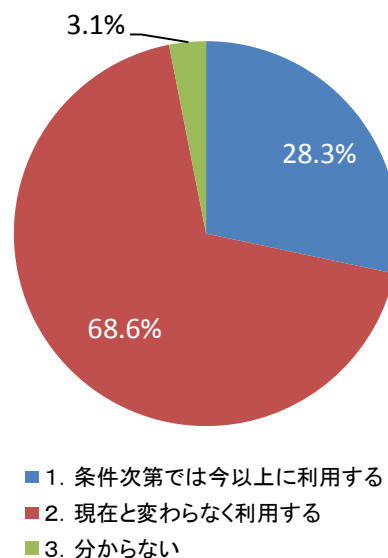
◆ 今後のえちぜん鉄道の利用意向

■9-1 今後のえちぜん鉄道の利用意向

項目	票数	割合
1. 条件次第では今以上に利用する	100	28.3%
2. 現在と変わらずに利用する	242	68.6%
3. 分からない	11	3.1%
回答なし	353	100.0%

- ・今後の利用意向では、「条件次第では今以上に利用する」の回答が28.3%あり、改善努力を続ければ、利用者であっても一層の利用増が期待できるため、利用促進策をさらに続けることが有用であると考えられます。
- ・「現在と変わらずに利用する」は68.6%ですが、さらなる利用促進に向け、これまでのサービスに加えて、新たな利便性向上やサービス向上を図り、利用増に向けた施策の展開が必要となってきます。

■今後のえちぜん鉄道の利用意向(n=353)

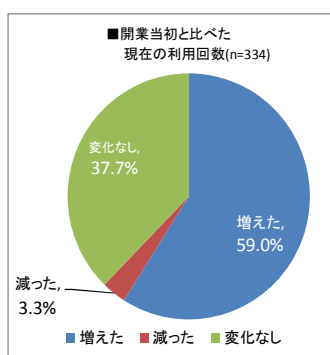


◆ アンケート結果のクロス集計

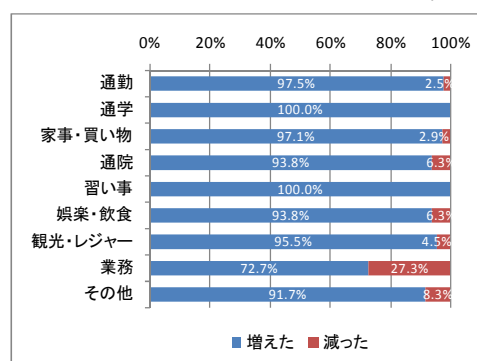
ここでは、評価に有用と思われるクロス集計や複数結果の考察について記述します。

視点①：地域の鉄道としての認識が高まっている。

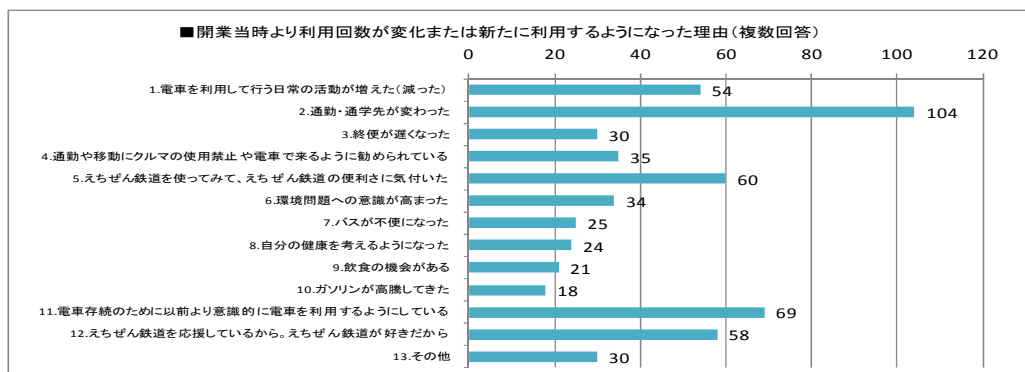
- ・開業当時と比べた現在の利用回数は、約6割が「増えた」と回答しており、目的別にみると「習い事」や「通勤」を目的とした利用者の増加がうかがえます。(Q3-1-1 Q2-2-1より)
- ・利用目的別に増減をみると、通勤・通学等の外的な要因によるものが最も多くなっていますが、「意識的なえちぜん鉄道の利用」「えちぜん鉄道の利便性」「えちぜん鉄道を応援している」等の内発的な要因によるものも多く、注目すべき点と考えられます。(Q3-3-1より)
- ・えちぜん鉄道開業後の自身の意識や行動の変化として、「地域の鉄道として根付いてきた」「公共交通の大切さを感じるようになった」「雨や雪の日の移動に安心・安全を感じるようになった」の評価が非常に高く、地域の鉄道としての認識が高まっています。(Q4-1-1より)



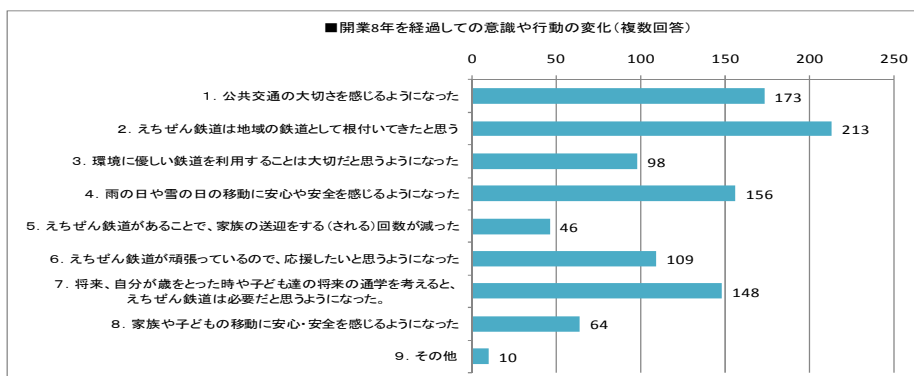
Q3-1-1 開業当初と比べた現在の利用回数



Q2-2-1 利用目的別における現在の利用回数



Q3-3-1 開業当時より利用回数が増えたり新たに利用するようになった理由

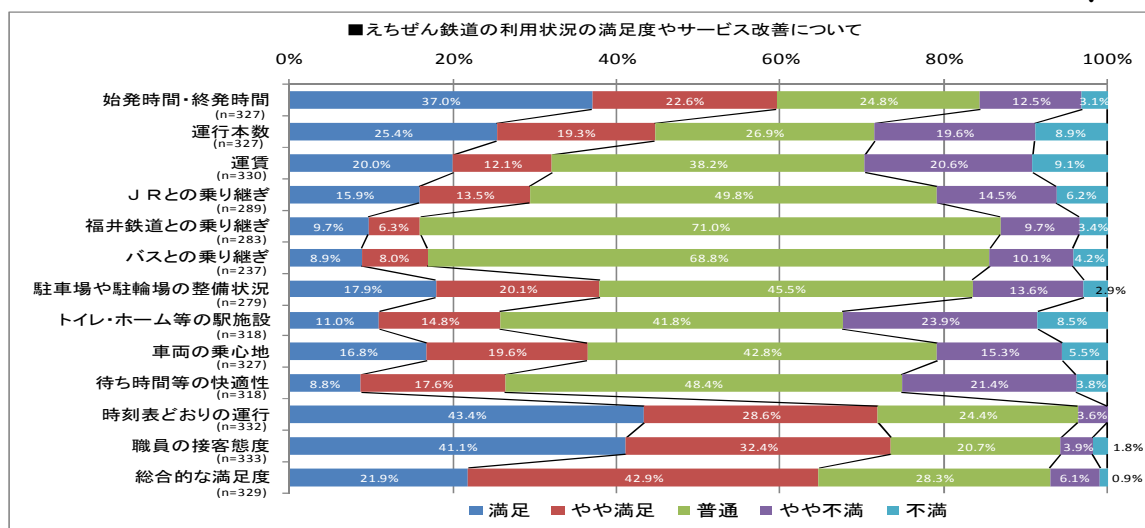


Q4-1-1 開業8年を経過しての意識や行動の変化 (複数回答)

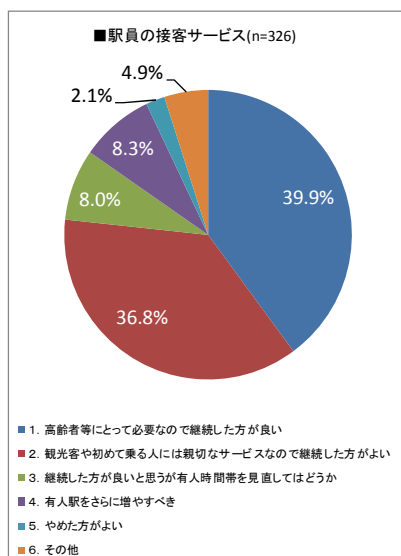
視点②：地域の鉄道としての満足度が高くなっています。

- ・利用状況の満足度やサービス改善では、「職員の接客態度」「時刻表どおりの運行」「始発時間・終発時間」で満足度が高く、事業者としての基本的なサービスについて高く評価されています。(Q6より)
- ・一方、「福井鉄道との乗り継ぎ」「バスとの乗り継ぎ」「J Rとの乗り継ぎ」等、他交通機関との連携が必要になるものの満足度が低くなっています。
- ・これらの項目について不満を感じているのは、開業当時と比べて現在の利用回数が「減った・変化なし」と答えた層となっています。(Q3-1-1とQ6のクロス分析表)
- ・このほか「トイレ・ホームの駅施設」に関する評価が低く、利用環境の改善が必要と考えられます。
- ・また、駅員の接客サービスやアテンダントの車内サービスについてはどちらも評価が高く、今後のサービス継続について、多くの人が継続を希望しています。(Q7-2-1、Q7-4-1より)
- ・利用状況の満足度やサービス改善の総合的な満足度は高くなっており、「満足」「やや満足」を合わせると約7割弱が満足と答えるなど、地域鉄道として高く評価されています。

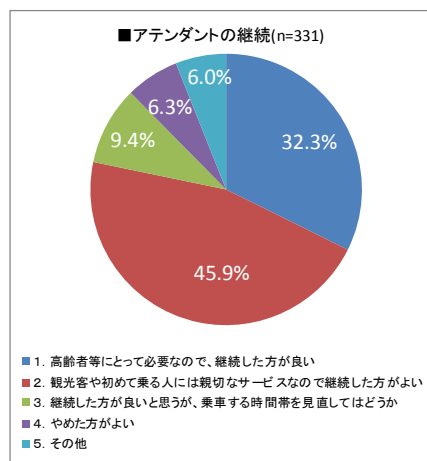
(Q6より)



Q6 えちぜん鉄道の利用状況の満足度やサービス改善

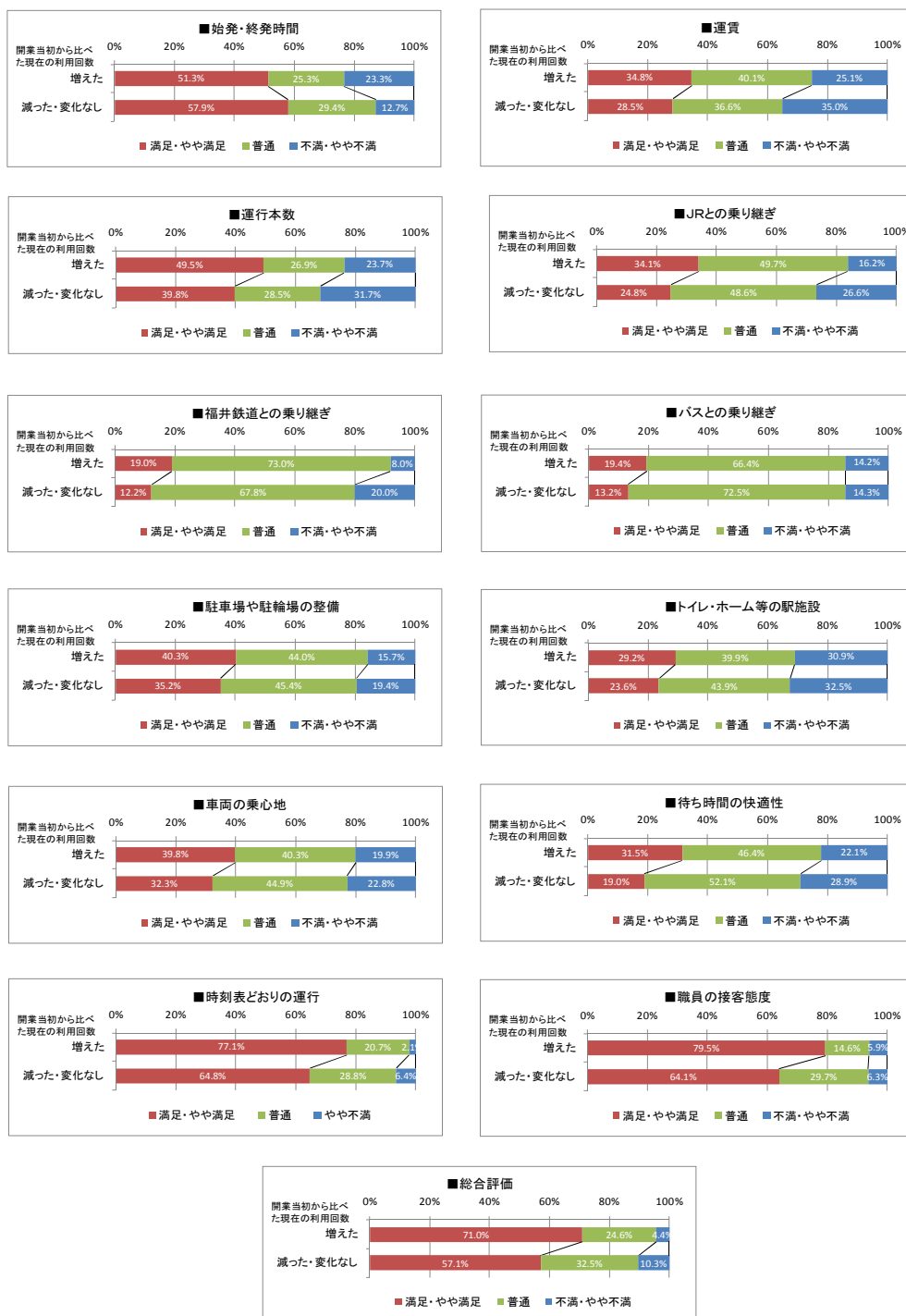


Q7-2-1 駅員の接客サービスの継続



Q7-4-1 アテンダントの接客内サービスの継続

◆ Q3-1-1 利用回数の変化別と Q6 満足度やサービス改善の満足度のクロス分析表



- ・開業当初と比べた現在の利用回数で、利用が「増えた」と回答した人と「減った・変化なし」と回答した人の満足度の違いで、始発・終発時間以外の項目で「増えた」と回答した人の満足度が高くなっています。
- ・これは、よく利用する人ほど運行時間の改善を望んでいるということであり、今後、始発・終発時間について検討する必要があると考えられます。

2-2 利用状況

(1) 路線別の利用状況

① 勝山永平寺線の状況

沿線人口当たりの年間利用
回数 1,240 千人／313 千人
＝**3.96 回/人年**

※ H22 沿線人口 312,943 人
(勝山市 25,471 人 永平寺町
20,641 人 福井市 266,831 人)

定期利用者と定期外利用者の
割合＝**50.8％：49.2％**

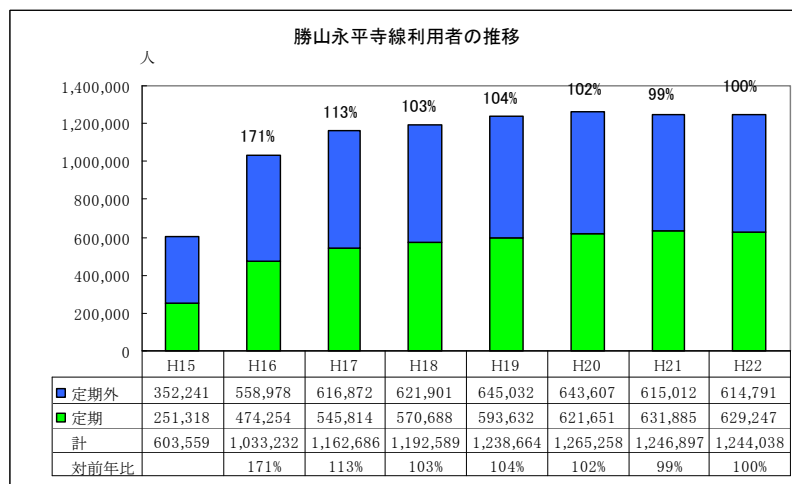


図-勝山永平寺線の利用者の推移

② 三国芦原線の状況

沿線人口当たりの年間利用
回数 1,910 千人／389 千人
＝**4.91 回/人年**

※ H22 沿線人口 388,752 人
(坂井市 91,926 人 あわら市
29,995 人 福井市 266,831 人)

定期利用者と定期外利用者の
割合＝**54％：46％**

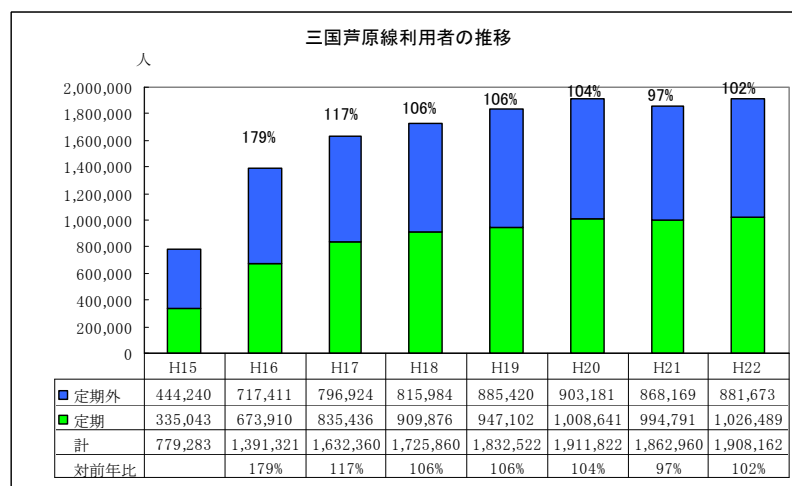


図-三国芦原線の利用者の推移

勝山永平寺線と三国芦原線を比較した場合の年間利用回数の違いとして、三国芦原線では沿線に学校や病院、企業など目的地となる施設等の立地がみられます。また、それに伴う昼間人口の差異によるものと考えられます。

(2) 利用目的(券種)別の状況

① 券種別利用の推移(平成16年度との比較)

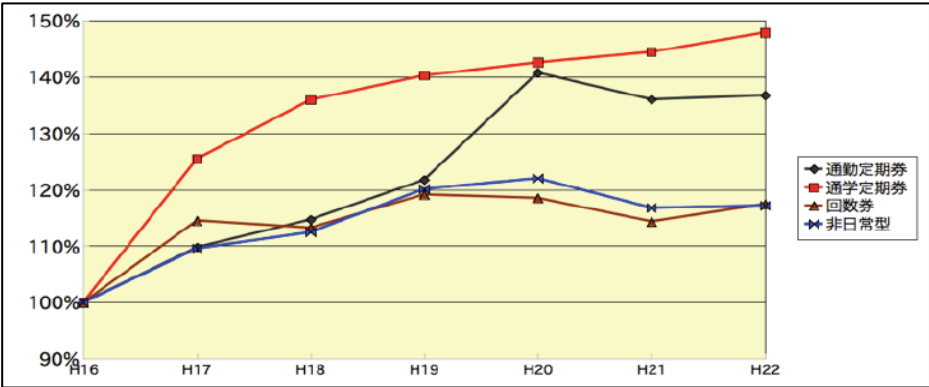


図-券種別利用の推移

② 通学定期利用者の状況

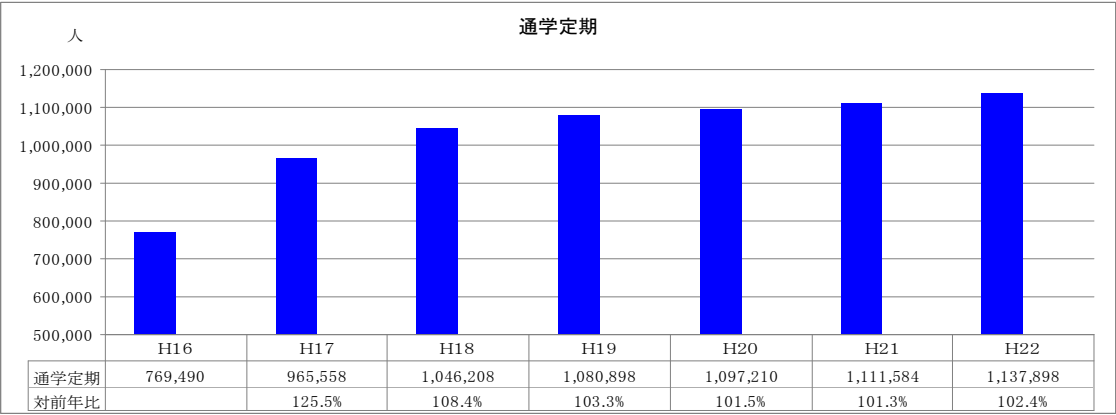


図-通学定期利用者数の推移

これまでは少子化の影響を受けず順調に推移してきました。
今後も少子化が進むことから、その影響が懸念されます。

《参 考》 沿線市町の高校生人口

平成33年度には22年度の87.75%まで高校生人口が減少します。これを基にした平成33年度の通学定期の利用者数予測は、998,505人(▲139,393人)となります。

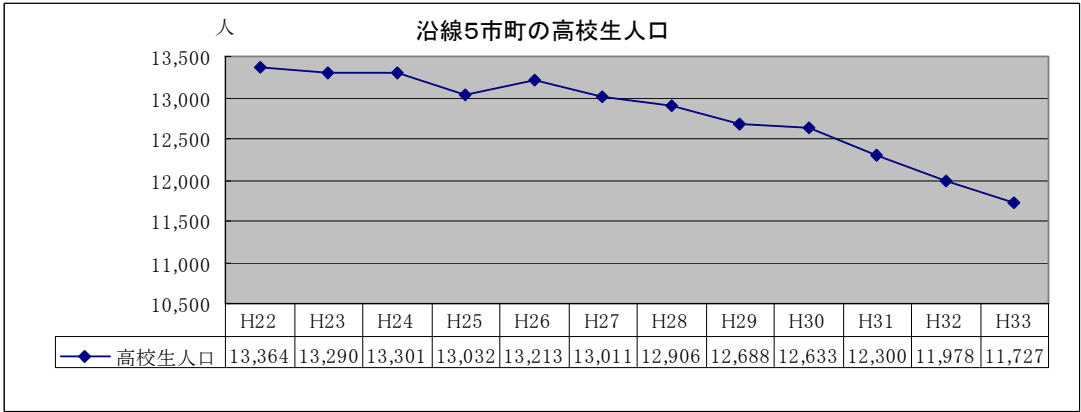


図-沿線5市町の高校生人口の推移(資料:人口問題研究所データに基づく試算)

③ 通勤定期利用者の状況

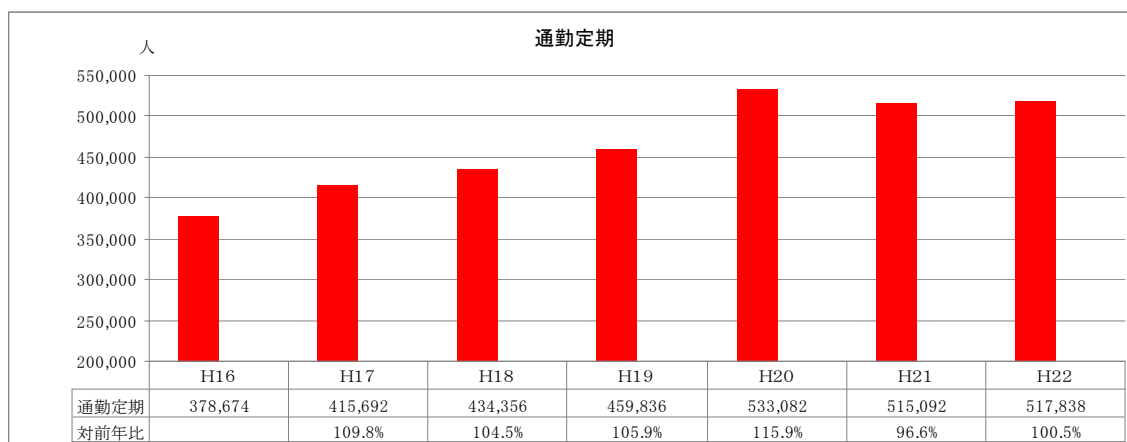


図-沿線5市町の高校生人口の推移（資料：人口問題研究所データに基づく試算）

平成20年度は、原油の高騰によるマイカーからの転換によって、通勤定期利用者が大きく増加しました。

平成21年度以降、景気悪化等での減少はあるものの、全体としてはガソリン価格が下落しても、通勤利用者は大きく減少していません。これは、鉄道利用の利点を知ってもらうことで、通勤手段の転換が進んでいるためと考えられます。

《参 考》 ガソリン価格の変動と通勤定期利用者数

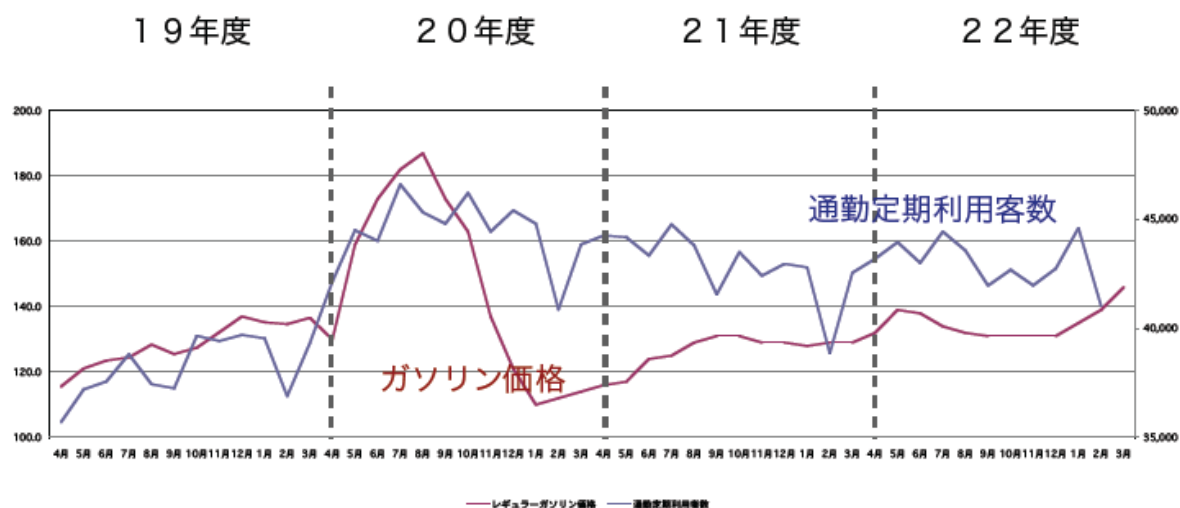


図-ガソリン価格の変動と通勤定期利用者数

④ 回数券利用者の状況

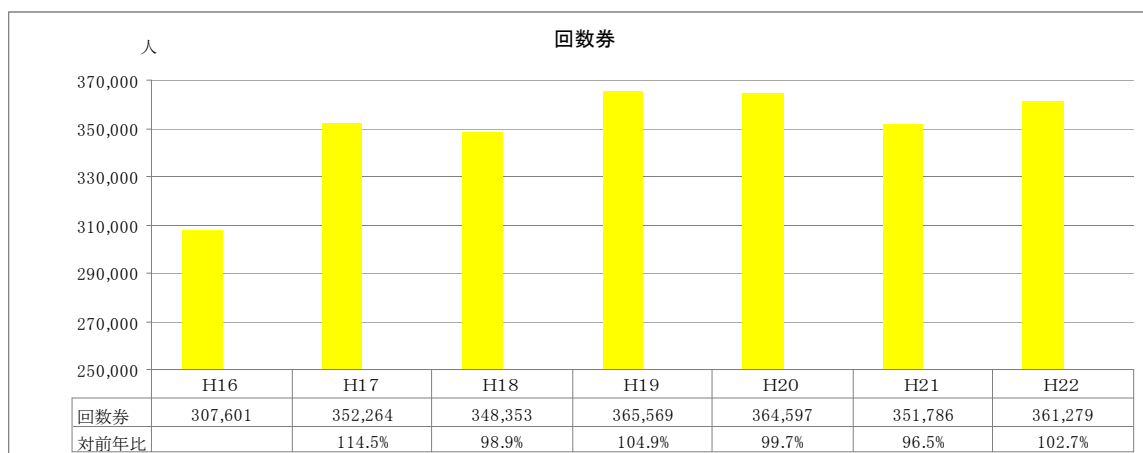


図-回数券利用者の推移

回数券は、主に通勤・通学での自転車との併用（晴天時は自転車、雨天時は電車）による利用のほか、学期末や夏休み期間中に学生が定期券から切り替え、冬季には自転車通勤者の切り替えによる利用が増加します。

通勤日数や距離によっては定期利用よりも安い場合があります、一定の需要があります。

《参 考》 回数券と通勤定期券の比較

◆22日/月 利用（週休2日）の場合

<例1> 福井～勝山 (通常運賃は750円)	6ヵ月定期	124,740円	472.5円/回
	1ヵ月定期	23,100円	525.0円/回
	回数券(11枚)	7,500円	681.8円/回

<例2> 福井～越前新保 (通常運賃は180円)	6ヵ月定期	38,560円	146.1円/回
	1ヵ月定期	7,140円	162.3円/回
	回数券(11枚)	1,800円	163.6円/回

⑤ 普通乗車券利用者の状況（1日フリーきっぷ、サポーターズクラブ会員割引による利用を含む）

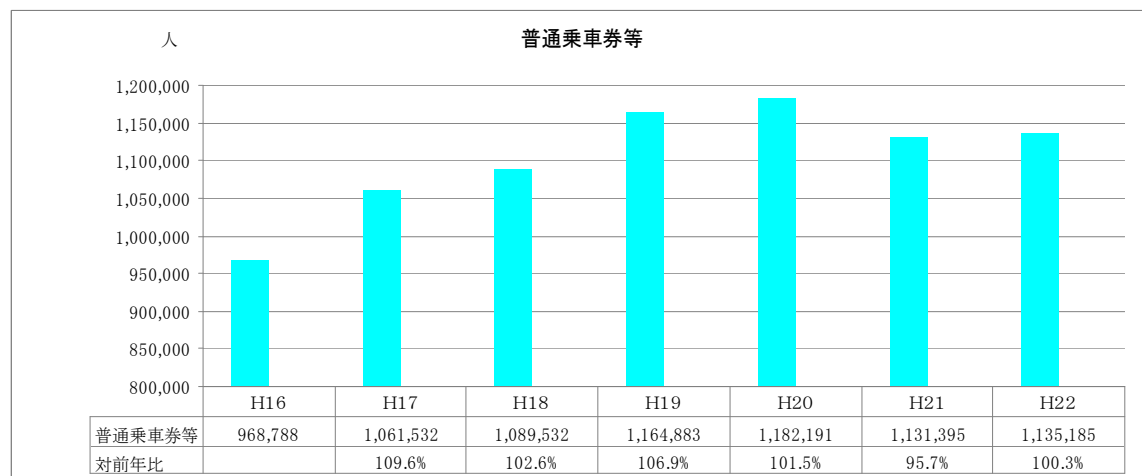


図-普通乗車券利用者の推移

平成 21 年度以降の景気悪化等の影響から観光旅行者による利用が減少しています。

平成 22 年度は、夏の酷暑・冬の大雪・3 月の東日本大震災等の影響から、観光・ビジネス等の減少及び高齢者の出控え傾向により利用者の伸び悩みがありました。

また、1 日フリーきっぷは平成 21 年度と比べて 8,000 枚の販売減となり、利用者減少の大きな要因となりました。

サポーターズクラブは、ゴールド会員制度の新設以降、大幅に会員数・利用者数とも増加しています。これは、運賃が 2 割引となる手頃感から、高齢者の外出機会の増加に寄与しているものと思われます。

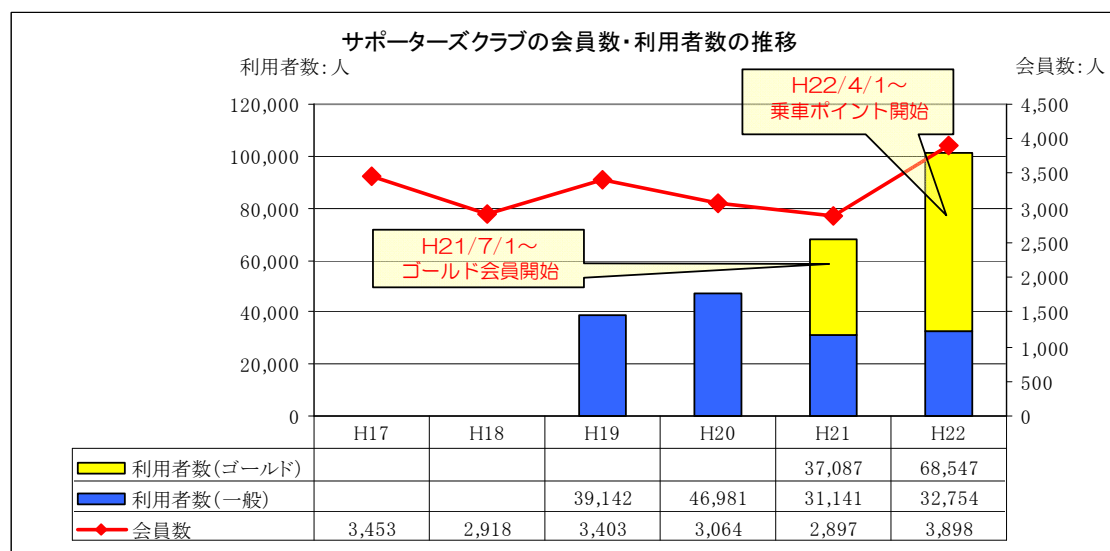


図-サポーターズクラブの会員数・利用者数の推移

2-3 駅の設備状況

(1) 勝山永平寺線

駅名	駅員	トイレ設備			スロープ設備		筆談用具 常備	ホーム屋根	駐輪場 (台)	駐車場 (台)	レンタサイクル		バス接続
		トイレ	水洗化	身障者用 トイレ	改札口から ホーム	ホームと 電車間 (簡易スロープ)					レンタ サイクル (台)	電動アシストレ ンタサイクル (台)	
福井	○	○	○		○	○	○	有	JR高架下・市営				○
新福井		○	○					有					
福井口	○	○	×			○	○	一部有	JR高架下		10		
越前開発	○	○	×				○	無					
越前新保	○	○	×				○	有	48	9	15		○ あおぞらくん
追分口		○	○					無	48				
東藤島		○	×					一部有	50				
越前島橋								無	11				
観音町	○	○	○				○	有	60	20			
松岡	○	○	○		下り勝山方面 ホームのみ	○	○	有	40		7		○
志比塚								一部有	H24予定				
永平寺口	○	○	○			○	○	有	64	94	3		○
下志比		○	○		○			有	7				
光明寺					○			一部有					
轟		○	×					一部有	30				
越前野中		○	○					有	38				
山王	○	○	○		上り福井方面 ホームのみ		○	有	43	25			
越前竹原		○	○					有	30	21			
小舟渡		○	×					一部有	10	15			
保田		仮設	×					有	20	15			
発坂		○	○					有	35	22			○
比島								無					
勝山	○	○	H25予定	H25予定	○	○	○	有	114	190	7	5	○

(2) 三国芦原線

駅名	駅員	トイレ設備			スロープ設備		筆談用具 常備	ホーム屋根	駐輪場 (台)	駐車場 (台)	レンタサイクル		バス接続
		トイレ	水洗化	身障者用 トイレ	改札口から ホーム	ホームと 電車間 (簡易スロープ)					レンタ サイクル (台)	電動アシストレ ンタサイクル (台)	
西別院	○	○	○				○	有					
田原町	○	○	○		○	○	○	有	12		6		○
福大前西福井	○	○	○			○	○	有			10		○
日華化学前					○			一部有	20				
ハッ島					○			一部有	20				
新田塚	○	○	○			○	○	有	48		4		○
中角		○	×					一部有		15			
鷺塚針原		○	○					無	60	15			
太郎丸		○	○	○	○			無	48	56			
西春江		○	○					一部有	50				○ コミュニティバス
西長田	○	○	○				○	一部有	42	115	3		○ コミュニティバス テクノポート号
下兵庫		○	○					無	40	10			○ コミュニティバス
大関		○	○					無	60	8			○ コミュニティバス
本荘		○	○	○				無	42	15			○ コミュニティバス
番田								無	12				
あわら湯のまち	○	○	○		上り福井方面 ホームのみ	○	○	有	222	40	5		○
水居								無	20	17			
三国神社					○			無	30				
三国	○	○	○	○	○	○	○	有	15	52	10	5	○ 路線バス コミュニティバス
三国港		○	○	○	○			無	25	29	3		○ 路線バス

2-4 費用便益比(B/C)分析 [平成14年度から平成23年度までの10年間]

① 現スキームの費用便益比(B/C)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ました。便益は、えちぜん鉄道がなくなり「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、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」に従っています。また、平成22年度までは平成13年度の当初計画値ではなく各種実績値を採用しましたが、平成23年度には見込み値としての計画値を用いました。

◆便益の項目及び内容

項 目		内 容
利用者便益	時間短縮便益	バス転換した場合には、定時性が確保される鉄道と比較して利用者の移動時間が増加すると考えられるため、バス転換した場合に増加する移動時間に相当する時間に労働した場合に生み出されると想定される収入を便益として見込みます。
	交通事故軽減便益	バス転換した場合には、転移するバスや自家用車等の交通量の増加に伴う事故が増加すると考えられるため、バス転換した場合に増加する交通事故によって増加すると想定される死亡者・負傷者の人的損害額を便益として見込みます。
	移動運賃軽減便益	バス転換した場合には利用者の運賃が30%程度上昇する可能性があり、鉄道継続の場合には利用者の運賃上昇を防ぐことができるため、勝山永平寺線がバス転換した場合のバス利用者の運賃上昇分を便益として見込みます。
環境便益	二酸化炭素抑制便益	バス転換した場合には、バス及び自家用車への利用転換に伴う二酸化炭素の排出量が増加するため、その排出量を便益として見込みます。
	道路渋滞緩和便益	バス転換した場合には、鉄道利用者から転移した代行バス及び自家用車等がピーク時に合流し、既存道路利用者のピーク時の1時間に走行する全ての車両に5分のロスが生じるという仮定で、その時間価値の損失額を便益として見込みます。

表-便益項目及び内容

◆費用の項目及び内容

項 目		内 容
費用	事業再開のための設備投資	平成14、15年度に実施された運転再開に必要な工事経費を計上します。
	その他の設備投資	資産取得費、設備投資などの合計額を計上しました。(平成14年度の土地取得費は、土地は減価償却により費用を構成するものでないため除外しました。)
	欠損補助	事業者の事業活動による「事業者収益」であるが、マイナス項目であるので費用に加えました。

表-費用項目及び内容

事業再開のための設備投資、その他設備投資の残存価値の計測については、全償却資産を耐用年数30年とし評価期間末に残存価値を計上しました。(鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005 残存価値の計測による)

計算の過程は資料編に詳細を掲載し、ここには計算の結果を掲載します。

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
基準年	平成23年					
供用年	平成15年					
初年便益	3.15 億円	0.34 億円	0.31 億円	0.03 億円	2.97 億円	6.80 億円
基準年における現在価値	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
基準年	平成23年			
単純合計	2.11 億円	11.47 億円	23.36 億円	36.95 億円
基準年における現在価値	4.72 億円	24.81 億円	28.54 億円	58.07 億円

表-便益費用の計算結果

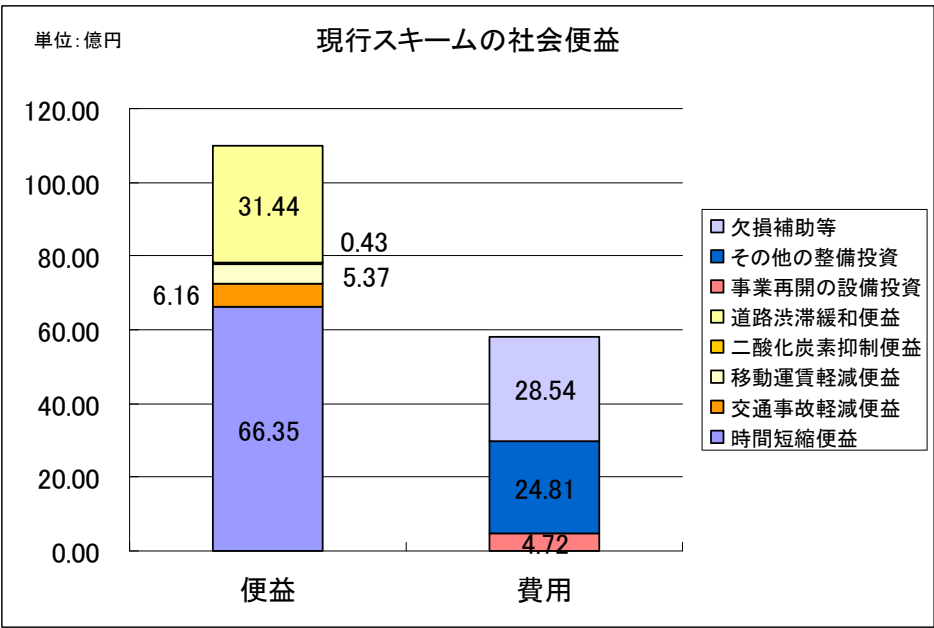


図-便益費用計算結果

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

現行スキームの費用便益比 B/C=1.89

(1.89=109.76÷58.07)

② 数値化が困難な便益

今回の分析で、費用については実績に基づいて計上しています。しかし、便益については「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」で述べられている通り「事業実施によって発現する効果のうち貨幣換算可能な効果を対象に便益を計測した上で…（以下略）」により貨幣換算可能な項目を便益として試算したものです。

したがって、今回数値化していない便益が数多く存在しており、これらの数値化されていない便益を社会が受けている便益として数値化すると、先の計算結果以上の費用便益比となると考えられます。ここでは、数値化が困難な便益の例を列举します。

項 目		内 容
波及効果	観光振興効果	観光客が利用できる鉄道が存在することによる、観光入込数の増加。経済効果による税収増加
	経済効果	中心市街地の活性化。人の流動が増大することによる関連消費の増大
	土地利用促進効果	土地利用の高度化促進。住みやすさ向上による沿線住民人口の増大。固定資産税の税収増加
	医療費節減効果	いつでも市街地の大規模病院を受診することによる疾病の早期発見・早期治療による医療費節減効果
存在効果	間接利用効果	鉄道が走っている風景を見ることによる満足感
	オプション効果	いつでも鉄道が利用できるという安心感・期待感
	代位効果	家族等が鉄道を利用できることで、送迎の心理的な負担を回避することによる満足感
	遺贈効果	鉄道を後世に引き継ぐことができることによる満足感
	イメージアップ効果	地域の知名度向上、地域住民としての誇らしさの向上、駅周辺などのランドマーク性の維持・向上などに対する満足感
	地域連携効果	市街地や地域拠点と連携された鉄道が存在することによる満足感や安心感

表-数値化が困難な便益例

B/C に数値化されていない便益の実例としては、三国港駅・勝山駅（駅舎内部は平成 H24 年度から整備）が所在市町の取り組みにより改修され、観光入り込み増に効用を発揮しているほか、西春江駅や西長田駅、越前新保駅や山王駅を始めとする各駅では地域で花壇整備を行う等、まちづくりの中心となっている事例があげられます。

また、福井市の東藤島地区では近隣住民がえちぜん鉄道東藤島駅をまちおこしの拠点として活動しており、イメージアップ効果や地域連携効果を発揮していると考えられます。

2-5 各種評価のまとめ

えちぜん鉄道の自立性を高めるとともに、次世代に引き継ぐためには、今後とも継続的に支援することが重要となります。そこで、平成14年度から平成23年度の現行スキーム総括のまとめとして、次の視点を掲載して次期スキーム検討の礎とします。

① 平成14年度からの取組み評価

乗車人員の推移として、全線開業後の平成16年度以降増加し、平成18年度には「永平寺線を除いた平成12年度の京福電鉄時代の乗車人員数」を超えました。平成21年度には対前年度で微減していますが、景気後退や高速道路上限千円等の影響を受けたためであり、平成22年度は平成21年度対比1.4%増となりました。

沿線市町による支援補助金は、えちぜん鉄道によるコスト削減等により、計画額より低い額で推移しました。

安全対策の設備投資効果として、運転事故は開業時から大幅に減少し、開業以来、えちぜん鉄道の責任事故は発生していません。

② 鉄道利用者アンケート評価のまとめ

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ます。そのため沿線市町として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ります。

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ります。

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ますが、利用者の中には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となります。

③ 費用便益比(B/C)評価のまとめ

現スキームの費用便益分析は、各種の実績値に基づき費用便益比を算出し、費用として58.07億円、便益として109.76億円であり、費用便益比は1.89(109.76÷58.07)となりました。事業の投資効率性は費用便益比(B/C)が1.0以上であることが原則であるため、現スキームにおける投資効果は妥当であると判断できます。

またこのほかに、便益として扱うべきものの中には、貨幣換算化が困難な項目が数多くあり、これらの項目が数値化されると、1.89以上の費用便益比になります。

第3章 えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画

3-1 上位・関連計画におけるえちぜん鉄道の位置づけ

えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画の策定にあたっては、総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通戦略など、沿線市町の上位計画や関連計画での総合交通体系におけるえちぜん鉄道の位置づけとの整合を図り、その実現に向けた効果的な施策を体系化していくことが重要となります。

(1) 都市計画マスタープラン（各沿線市町）における位置づけ

都市計画マスタープランは、各自治体の都市づくりの指針として、目指すべき都市の将来像とその実現に向けた取組みの方向性を分野別・地域別の観点から整理するものです。

各沿線市町の都市計画マスタープランでは、えちぜん鉄道は以下のように位置づけられています。

沿線市町の都市計画マスタープランにおけるえちぜん鉄道の位置づけ	
福井市 (H22.3)	◇既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワークの実現 ・JR 福井駅を中心とした公共交通幹線軸（南北2方向・東西4方向）を基本として鉄道やバスなどの利便性を高め、併せて拠点となる駅やバス停などへのアクセスを向上します。また、地域との連携を強化するために、主要な鉄道駅やバス停において地域拠点や乗り継ぎ拠点を形成します。 ◇公共交通の骨格づくりの基本となる既存の鉄軌道の積極的な活用 ・市街地の都市機能集積区間における鉄道の利便性向上に向けて、えちぜん鉄道と福井鉄道との相互乗り入れによる高頻度運行等の検討を行います。
勝山市 (H23.3)	◇人にやさしく生活を支える交通環境づくり ・高齢化の進展や地球温暖化などの環境問題に対応した歩いて暮らせるまちの形成に向けて、えちぜん鉄道や路線バス、コミュニティバス等の利用を促進し、地域の実情に応じたきめ細かな生活交通環境の整備を図ります。 ◇えちぜん鉄道の利用促進 ・高齢者や通勤・通学者に対する移動性の確保、環境負荷の軽減等を図るため、鉄道事業者と連携しながら、えちぜん鉄道の利用を促進し、更なる活用を検討します。特に勝山駅については、交通結節点としての機能強化を図る駅前広場の整備、国の登録有形文化財である駅舎の活用を図ります。
あわら市 (H18.11)	◇公共交通の利便性向上 ・環境負荷の軽減や高齢化社会への対応から、今後も公共交通の必要性が増すことから、P&Rなど利用しやすい環境を整備するとともに、利便性や接続性を向上させ、誰もが円滑に移動できる環境づくりを進めます。 ◇あわら湯のまち駅の環境整備 ・あわら湯のまち駅周辺は、通勤や通学、買い物、通院など誰もが移動しやすい交通結節機能を強化するとともに、温泉街ならではの情報発信や市民の交流、にぎわいの拠点として多目的な機能を導入・強化します。
坂井市 (H20.6)	◇便利でより多くの人が利用できる公共交通網の形成 ・坂井市と福井市を結ぶ地域住民の身近な足であるえちぜん鉄道は、沿線市町や鉄道事業者と共同し、運行本数の増便や加速性の高い新型低床車両の導入、すれ違いが可能な施設整備を検討し、サービス水準の向上を図ります。 ◇公共交通機関を円滑に乗り継ぐことができる環境整備 ・鉄道及びバスの利用を促進するため、駅へのアクセス道路の整備充実、駅周辺における駐車場や駐輪場の確保やバリアフリー化を図るとともに、三国駅や西長田駅を中心としてコミュニティバスとの連携を確保します。 ◇地域で支え、地域を活気づける取組みの展開 ・人と地球にやさしい公共交通に対する市民の理解・利用を促進するため、各種キャンペーンや企画列車運行の支援、普及・啓発活動の推進等を図ります。
永平寺町 (H22.3)	◇公共交通を活かした町域の一体的発展と町民生活を支える都市連携軸の確立 ・えちぜん鉄道は、都市内の連携や人と環境にやさしい公共交通の利用を促進する軸として位置づけるとともに、九頭竜川と併走し車窓からは永平寺の特徴的な景観を楽しめる移動景観軸としての活用を図ります。 ◇鉄道駅の利便性向上・機能拡充 ・永平寺口駅における駅前広場やアクセス道路・駐車場・駐輪場の整備、観光案内機能の導入とともに、最寄り駅のバリアフリー化や地域住民による身近な交流・情報発信の場としての活用に対する支援を行います。

(2) 都市交通戦略(福井市、H21.2)における位置づけ

既存ストックを活用しながら地域にふさわしい交通サービスの確保と利便性向上を進め、過度に車に依存した交通環境からの脱却と、環境負荷の小さい公共交通への転換を目指して策定されたもので、福井都市圏における都市交通政策の基本方針ならびに公共交通の目標像が以下のように位置づけられています。

福井都市圏における都市交通政策の基本方針

① 福井都市圏における広域総合交通体系の構築

福井都市圏の道路網や鉄道網は福井市を中心として形成されています。福井都市圏における中心都市として、都市圏交通の核となるよう、広域的な視点から位置づけた総合交通体系を構築します。

② 公共交通を中心とする交通施策への転換

増加する自動車交通に対応するため、これまで道路整備を中心とする交通施策を展開してきました。この結果、クルマに過度に依存した交通環境になり、都市交通体系のバランスが崩れ、都市構造へも影響が出ています。

このため、日常生活における生活圈、中心市街地のにぎわい再生、安心して生活できる交通環境の創出、環境負荷の軽減に向けて、クルマに過度に依存した現在の交通状況から脱却するため、公共交通を中心とする交通施策に転換します。



資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

③ 地域バランスのとれた交通環境の構築

交通空白地帯などの特にクルマがないと不便な地域においては、シビルミニマムとしての交通サービスを確保するなど、地域特性に応じた交通環境を構築します。

福井都市圏における公共交通の目標像

既存ストックを活かした福井型公共交通ネットワーク

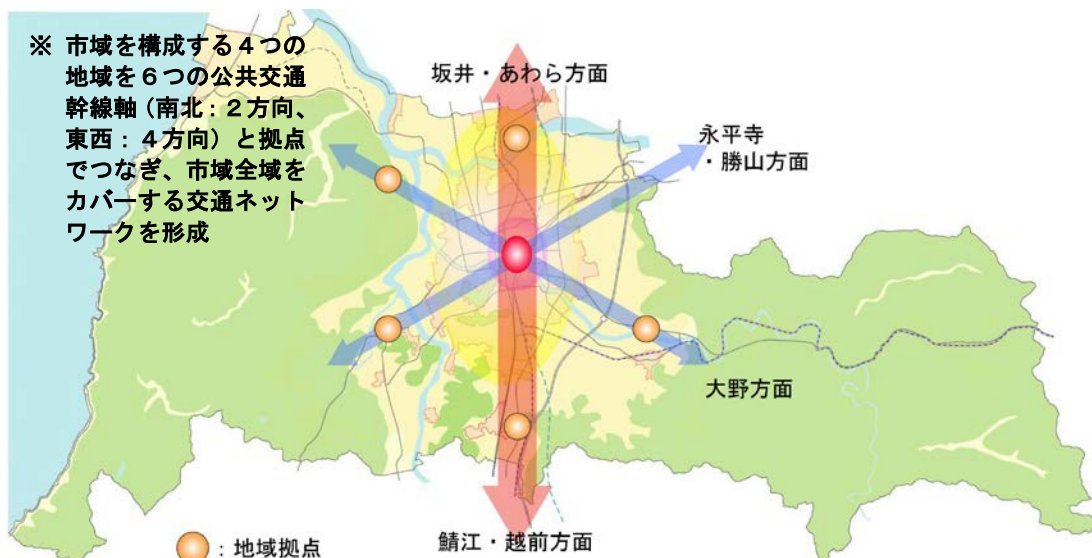
① 6方向の公共交通幹線軸の強化

- ・コンパクトな市街地形成を誘導する公共交通幹線軸の強化（サービスの向上）
- ・6方向の公共交通幹線軸の先導的な構築
- ・核となる中心市街地での都市機能の集積

② 軸と地域を結ぶ拠点の形成

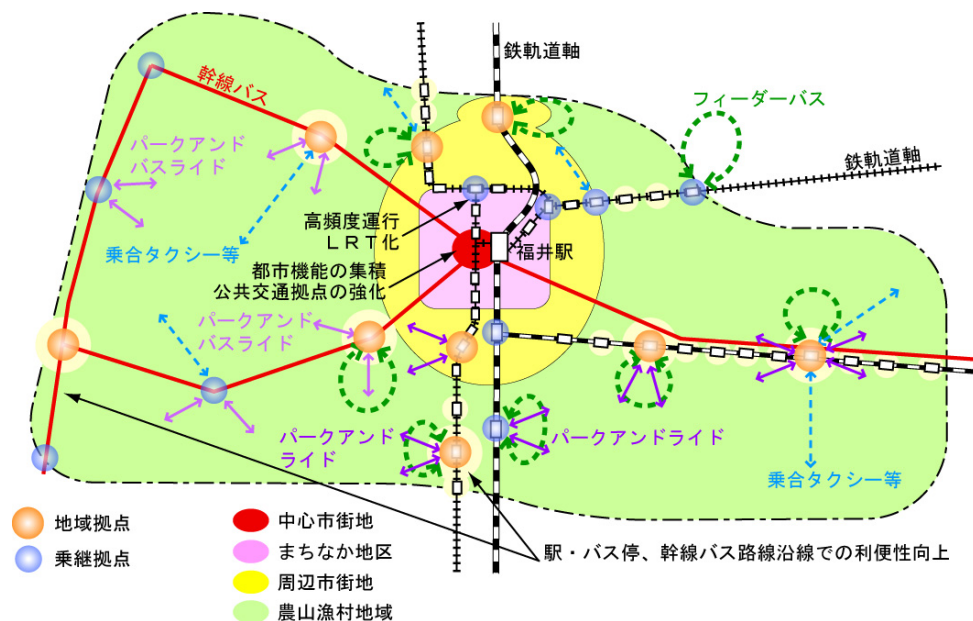
- ・生活サービスと公共交通の需要創出を図る地域拠点の形成
- ・移動のシームレス化を図る乗継拠点の形成

※ 市域を構成する4つの地域を6つの公共交通幹線軸（南北：2方向、東西：4方向）と拠点でつなぎ、市域全域をカバーする交通ネットワークを形成



③ 地域特性にふさわしい交通サービスの確保

- ・地域特性に応じた公共交通のサービス確保とクルマとの適切な分担



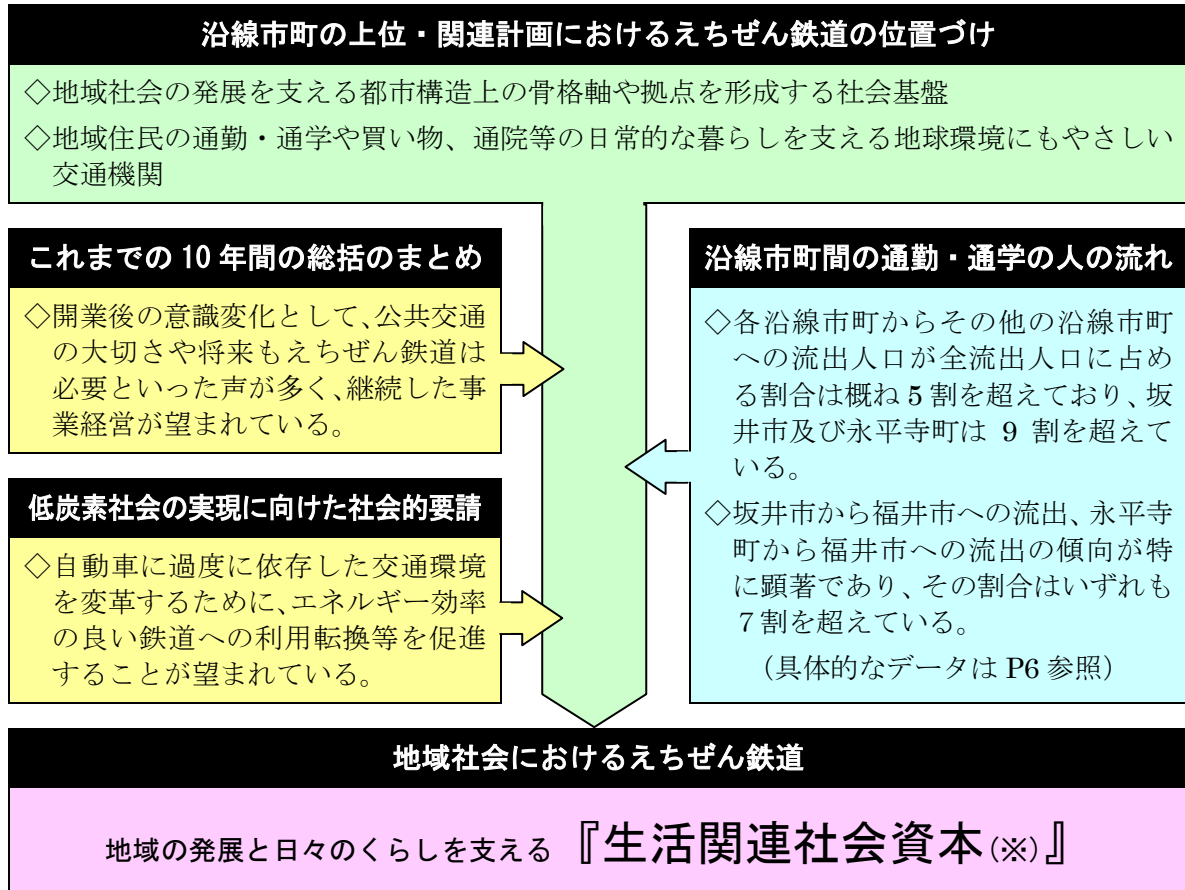
3-2 地域社会におけるえちぜん鉄道の基本的な役割

えちぜん鉄道は、前述のとおり沿線市町の上位・関連計画において、地域社会の発展を支える公共交通網の軸や拠点を形成する社会基盤であると位置づけられており、それらの機能を活用・強化するまちづくりの方向性が示されています。また、地域住民の通勤・通学や買い物、通院等の日常的な暮らしを支える地球環境にもやさしい交通機関として、その機能や利便性を更に高めて利用促進を図ることとしています。

『これまで(10年間)の総括』で確認したとおり、費用便益分析の結果は「1.89」で、費用以上の便益を生み出しており、また、開業後の利用者等の意識変化として、公共交通の大切さや、えちぜん鉄道の必要性に対する評価も高まるなど、地域の重要な社会基盤としての認識も定着しつつあります。

さらに、えちぜん鉄道によってネットワーク化される沿線市町は、従来から通勤・通学の人の流れの面でも相互に強い結びつきが認められ、低炭素社会の実現に向けて社会全体の変革が求められている今日にあっては、沿線市町間の移動にエネルギー効率の良い鉄道を利用することは、ますます重要性を増すと考えられます。

このような理由から、総合連携計画の策定にあたり、えちぜん鉄道を地域の発展と日々の暮らしを支える『生活関連社会資本(※)』と捉えて、その自立性を高めるとともに、永く次世代に引き継ぐための施策を総合的に展開することとします。



※ 生活関連社会資本：地域住民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を支える社会基盤であるという考え方。

3-3 総合連携計画

(1) 基本方針

今日の地方行政は、少子高齢化の進展に伴う社会構造の変化への対応や地球温暖化に伴う環境保全対策が大きな課題となっています。

こうした状況の中、地方鉄道は子供や高齢者を始めとする地域住民の生活を支え、人々の交流を促すものとして、また低炭素社会を目指したエネルギー効率のよい交通機関として、ますます重要性を増すものと思われます。

えちぜん鉄道は、本県の代表的な地方鉄道として、沿線各市町の総合計画や都市計画マスタープランのなかで、地域社会の発展に不可欠な社会基盤として位置づけられており、まちづくりを進めるうえで、大きな役割を担っています。

このため、この連携計画では、えちぜん鉄道を地域の発展を支える「生活関連社会資本*」と捉えて、会社の経営自立性を高めつつ、沿線市町が責任を持って永く次世代に引き継ぐため、関係機関が連携して必要な支援策を講ずるものです。

*生活関連社会資本

地域住民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を支える社会基盤であるという考え方。

この考え方は、地方都市においては、鉄道事業は純民間の採算ベースでは事業存続が困難であること。

また鉄道事業は、外部経済効果が高く観光や地域全体の振興の基盤となる事業であることから、公的セクターが積極的に基盤として利活用を図る必要があるとの考え方に立脚するものです。

(2) 計画区域

福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町のえちぜん鉄道沿線

(3) 計画期間

連携計画の計画期間は、長期的な鉄道の運行を担保するため、

「平成24年度から平成33年度までの10年間」

とします。なお、計画期間中であっても、社会情勢等が大きく変化した場合は、適時計画を見直すものとします。

(4) 目 標

◇基本理念

基本方針に基づいて、平成 33 年度の目標年次に、鉄道が果たすべき社会的役割を明確にするため、基本理念を次のとおりとします。

「鉄道でつながる 人・まち・暮らし」

また生活関連社会資本づくり、まちづくり、交流人口、利用者サービスの視点などから基本目標を次のとおり定めました。

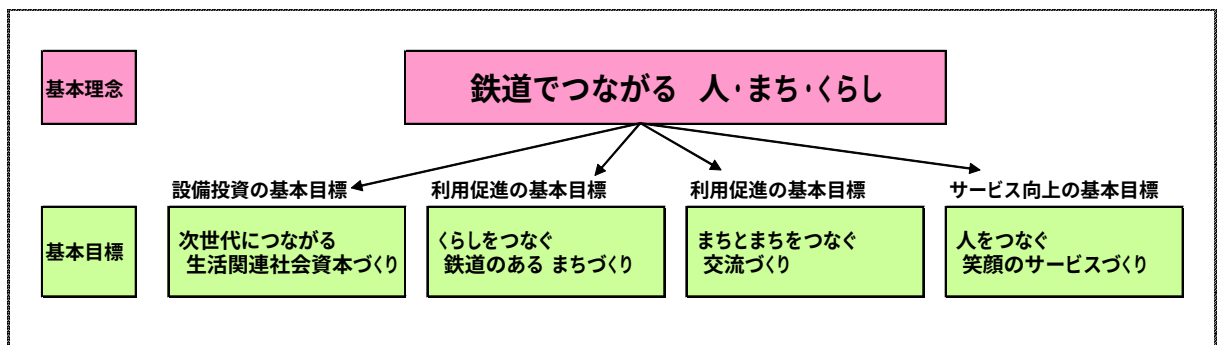


図- 基本理念と基本目標の体系図

◇利用目標

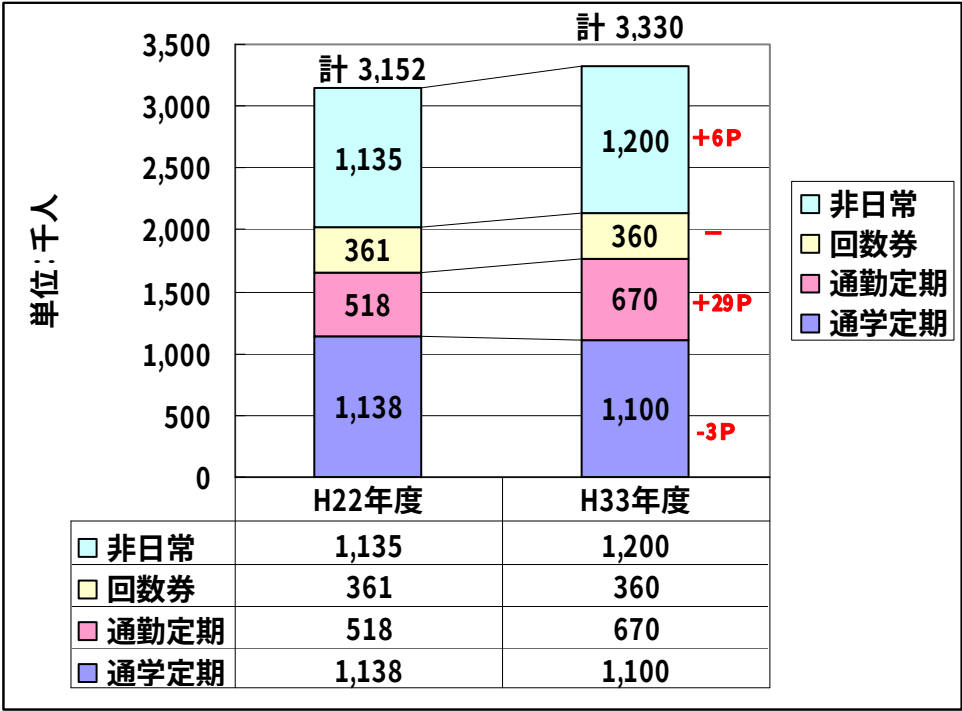
えちぜん鉄道の沿線市町の人口は、少子高齢化の進展により、平成 22 年度の 434 千人から、平成 33 年度には 414 千人程度まで減少すると推計されるが、利用目標については、各種の利用促進策により次のとおりとします。

「平成33年度の利用者目標333万人」

利用促進施策による利用者数増加の見込み

えちぜん鉄道の沿線市町の人口は、少子高齢化の進展により、平成 22 年度の 434 千人から平成 33 年度には 414 千人程度まで減少（H33/H22=95.4%）すると推計されますが、年間目標利用者数については、各種の利用促進施策を重層的に展開することにより、利用者数の変動を見込み、全体として 6%程度の利用者数の増加を見込みます。

- ① 15 歳～18 歳人口は減少が予測されるが、鉄道利用環境の向上や駅へのアクセス向上策等により、通学定期は横ばいから微減を見込む。
- ② 通勤利用者については、現状で沿線市町間での結びつきが強く、えちぜん鉄道利用への転換が期待できる住民が相当程度潜在していると考えられるため、鉄道利用環境の向上や駅を核としたまちづくり、鉄道利用サービスの向上等により、3 割程度の増客を目指す。
- ③ 非日常型に関しては、乗る運動・利用促進の展開や、観光・地域活性化施策、運行・運賃の改善による利用開拓等により増客を見込む。



(5) 目標達成に向けた行政支援及び事業の枠組み

◇必要な行政支援

えちぜん鉄道の今後の支援については、えちぜん鉄道が民間活力を最大限に活かして、鉄道経営者としての自立性を高めることを目指すものとします。目標達成のため、今後10年間でえちぜん鉄道に対し以下の行政支援が必要となります。

①社会資本の維持に必要な経費 …… 21.9 億円

経営支援については、これまでの経営結果の欠損全体ではなく、鉄道という社会資本の維持に必要な経費に限定します。具体的には、線路保存費、電路保存費と諸税課税額とします。これ以外の経費である車両保存費、運転費、運輸費、一般管理費等は、鉄道事業営業収益等によって賄うこととします。

● 社会資本の維持に必要な経費（沿線市町の支援対象）の見込み

線路・電路保存費	13.35 億円
諸税課税額	8.55 億円
合 計	21.9 億円

※諸税課税額は、実際には変動する可能性があります。

②鉄道運行に必要な資産取得等…… 2.4 億円

資産取得交渉が妥結せず、交渉を継続している土地の賃借料に対する補助です。交渉が妥結した際に取得費は別途計上します。

③安全な鉄道運行に必要な設備投資…… 19.7 億円(国庫補助を含む)

設備投資に対する補助は、10年間のうちに早期の根本的対策が必要な安全設備投資とします。

● 安全な鉄道運行に必要な設備投資（県の支援対象）の見込み

性 質	項 目	事業費
早期の根本的対策が必要な安全設備投資	車 両	19.7 億円
	継電連動装置	
	橋りょう	
	法面对策	
	軌 道	

◇支援の役割分担

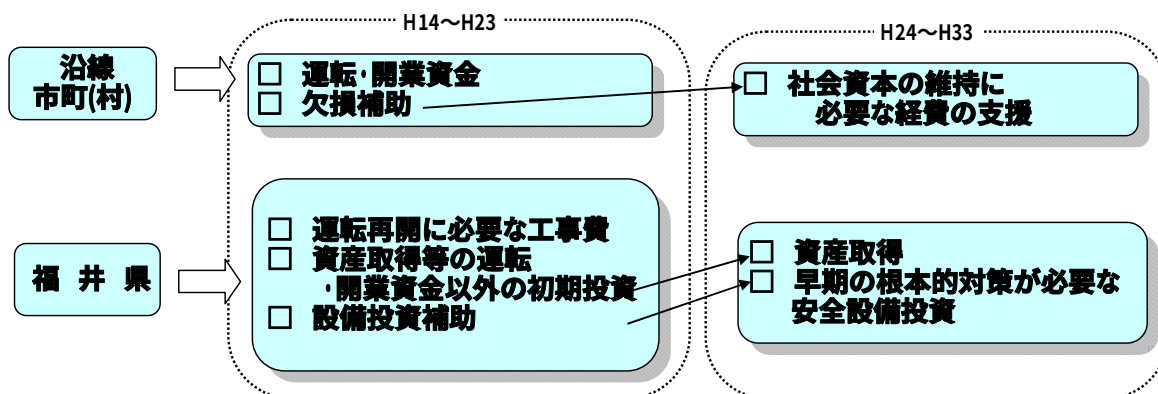


図- 県及び沿線市町による支援の基本的枠組み

必要な行政支援のうち、「社会資本の維持に必要な経費」は沿線市町が支援します。

「鉄道運行に必要な資産取得等」、「安全な鉄道運行に必要な設備投資」については、当初10年間に引き続き県が支援します。なお、上記の設備投資額の範囲内で、国の支援が得られる設備投資等は、えちぜん鉄道の一定の負担を前提に、県が支援します。

ただし、新たな利用者を獲得して目標を達成するためには、設備投資等による環境整備だけでは不十分であり、ソフト施策等による利用促進策についても更に充実して取り組んでいく必要があります。

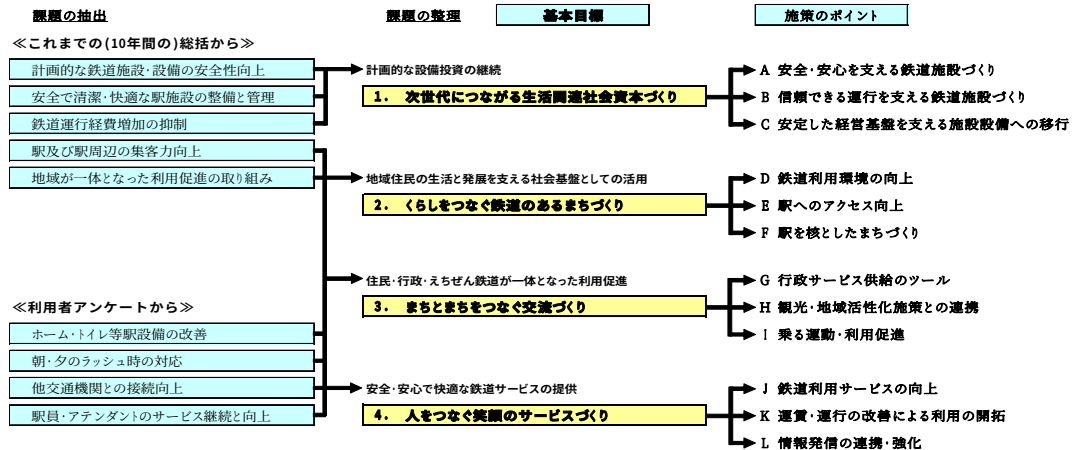
この利用促進策については、原則として沿線市町が実施・支援しますが、必要に応じ県補助金等の活用を図ります。

この他、大規模災害等により、収入減、経費増加、施設復旧経費等が発生した場合は、必要に応じ別途支援のあり方を協議します。

3-4 目標を達成するために行う社会資本整備、利用促進策

(1) 利用促進の基本的な考え方と施策のポイント

これまで（10年間）の総括やアンケート結果を受けて課題を抽出・整理し、以下の利用者別の基本的な考え方で施策のポイントを整理して、個別の利用促進策を組み立てます。



この際、以下のような観点に留意します。

1. 通学利用者の減少を抑制

＜15歳～18歳人口が減少しますが、通学利用への減少を抑制します。＞

- ・ 学生が待合時間を有効に使えるよう、快適な待合室や通信環境などの駅施設を整備します。
- ・ 自宅と駅、駅から学校へのアクセスを確保するため、自転車の貸し出しや、バス・他鉄道との接続向上を図ります。

2. 通勤利用を増やす

＜沿線人口が減少するなかで、通勤利用者は潜在需要として期待されます。＞

- ・ 待合時間の有効活用のため、快適な待合室や通信環境などの駅施設を整備します。
- ・ 自宅と駅、駅から事業所等へのアクセスを確保するため、自転車の貸し出しや、バス・他鉄道との接続向上を図ります。特に冬季は、パーク＆ライド駐車場の除雪を効果的に実施し、積雪時における電車通勤の利点を前面に押し出し利用転換を図ります。
- ・ 通勤利用の取り込みを進めるため、早朝や深夜などの需要にあわせた運行を検討します。
- ・ 中長期的には、駅周辺への事業所・住宅地の形成を誘導します。また、沿線の土地利用状況や開発に連動して、新駅の設置や駅の適正配置を検討するなど、えちぜん鉄道によって職と住が繋がるまちづくりを推進します。

3. 非日常利用の利用開拓を図る

＜観光利用など非日常利用において増客を図ります。＞

- ・ 主要駅の整備による観光拠点の形成（あわら湯のまち駅、三国港駅、勝山駅は整備済み。永平寺口駅は整備実施中）や、広域観光の推進、地域の特色を前面に押し出した観光企画を推進し観光客の誘致を進めます。
- ・ 運行情報や乗り換え案内、沿線の施設や観光情報など、生活に密着した交通として、また観光利用に役立つ情報を積極的に提供発信します。
- ・ 沿線にある公共施設の利活用促進や、中長期的には駅周辺で、医療や文化・商業・行政サービスなどが受けられる環境の整備を通じて、沿線住民の生活を支える生活交通としての利用増加を図ります。

（２）まちづくりや観光振興の核としての駅舎等整備

駅は、えちぜん鉄道が「生活関連社会資本」として地域住民の日常生活を支え、また観光や地域全体の振興の基盤となるうえで、重要な拠点です。

今後、まちづくりや観光振興の核として、駅舎の建て替え、駅広場の整備等の大規模な設備投資を行う場合においては、各市町が主体となって取り組むことを基本とします。

- ・駅舎の建替え、駅広場の整備等の大規模な設備投資は、社会資本整備一括交付金等を活用して、市町が中心となって取り組むことを基本として、えちぜん鉄道と調整します。
- ・鉄道敷地内又は隣接して独立したトイレ、自転車駐輪所等の便益施設を整備する場合は、市町が整備することを基本として、えちぜん鉄道と調整します。
- ・鉄道敷地内の既存施設にバリアフリー機能や駅を中心とした地域住民活動に必要な機能等の公益的機能を追加する場合は、えちぜん鉄道と調整します。

上記の基本的な考え方を踏まえ、利用促進に向けたリーディングプロジェクトとして、勝山市の勝山駅周辺及び永平寺町の永平寺口駅周辺において、『まちづくり交付金』及び『社会資本整備総合交付金』を活用しながら、「駅周辺のまちづくり」や「交流・サポート活動」、「サービス企画」等を複合した取組みが進められています。

勝山駅周辺整備の概要

勝山駅周辺～中心市街地に至る地区について、平成21年度～平成25年度を計画期間として、以下の目標に対応した総合的な事業を展開している。

大目標：歴史的なまち並みや伝統行事が息づくまちなかを活性化し、にぎわいのある中心市街地の創出

目標1：自然遺産、歴史・文化遺産、産業遺産を活かし、広域的な観光と結びつけ、中心市街地の再生を図る中で、来街者をまちなかに誘導し、にぎわいを創出する。

目標2：歩いて暮らせるまちづくりを推進し、生活文化を活かしたまちなか居住の推進を図る。

勝山駅周辺については、勝山駅へのアクセス路である県道につながる駅前ロータリーを整備し、広場の休憩施設に国内最古級の電気機関車「テキ6」と貨車「ト68」を動く状態で展示した。なお、ロータリーを含めた広場面積は2,450㎡であり、バスやタクシー乗り場、送迎車用スペースを設けている。また、文化庁の指定する登録有形文化財の勝山駅の駅舎内部にも電車資料スペースを設け、電車博物館的な駅前空間を創出することを計画している。



駅前ロータリー



電気機関車「テキ6」と
貨車「ト68」の展示

永平寺口駅周辺整備の概要

永平寺口駅周辺～永平寺門前町に至る地区について、平成21年度～平成25年度を計画期間として、以下の目標に対応した総合的な事業を展開している。

大目標：大本山永平寺の玄関口にふさわしい、笑顔が満ち溢れる表舞台づくり

目標1：人々が集い、活動する観光交流拠点づくり

目標2：安全で快適な公共交通環境づくり

目標3：まちの賑わいを生む仕掛けづくり

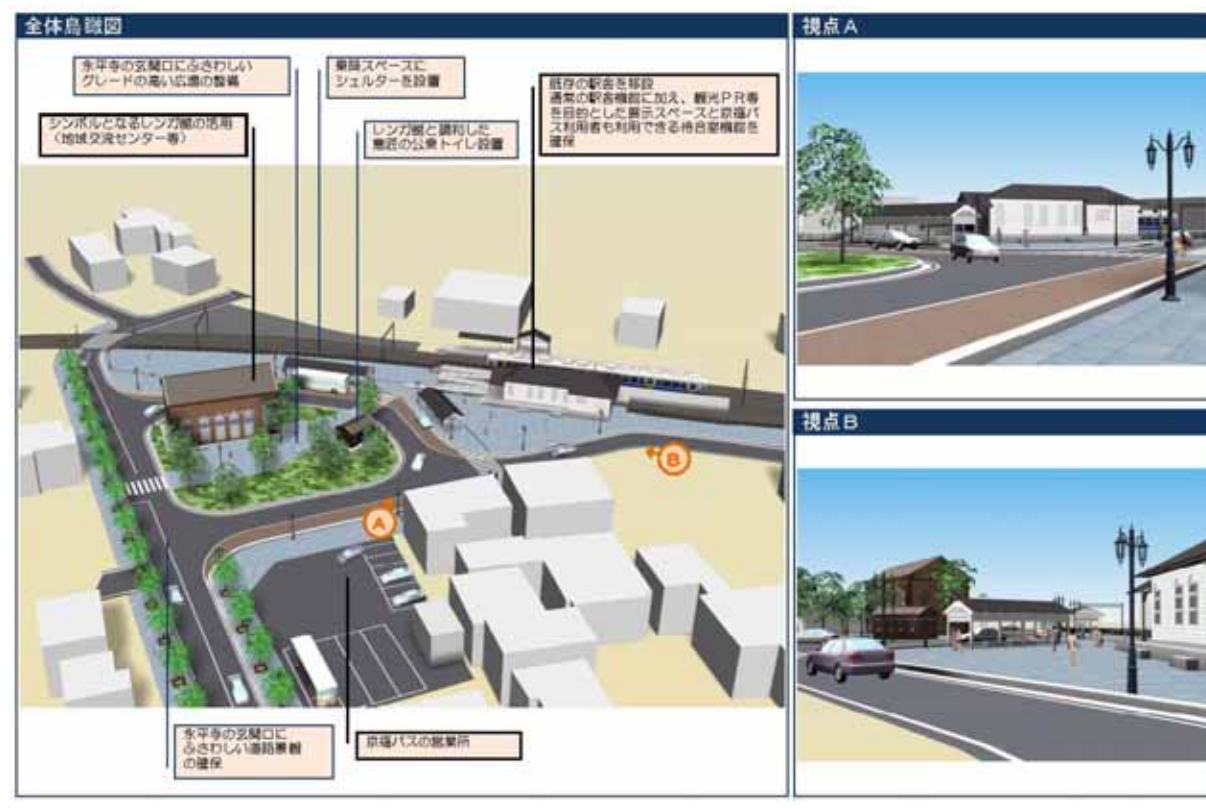
道路関係として、駅前広場整備（1,000 m²）及び廃線敷を活かした(仮称)永平寺遊歩道の整備を行う。また、駅前広場内の公衆トイレや観光案内サイン、レンガ造りの変電所跡（旧京都電灯(株)古市変電所跡）を活用した観光交流センターの整備や、洋風の外観を見せる歴史的木造建築物である駅舎（大正3年建築、旧京都電灯(株)越前電気鉄道東古市駅）の移築を計画している。



レンガ造りの変電所跡



歴史的木造建築物である駅舎



（３）平成 24 年度からの新たな利用者獲得の方策

この連携計画で掲げる「平成 33 年度の利用者目標 333 万人」を達成するため、特に通勤利用の拡大に向けた取り組みが焦眉の問題であることから、平成 24 年度から以下のとおり重点的に取り組みます。

- ・ えちぜん鉄道の各駅から、周辺事業所への通勤利用を念頭においた二次交通サービスの充実を図ります。(個別施策番号 8)
- ・ 福井市内の事業所に対し、沿線市町が連携して、通勤方法の公共交通への転換を促します。(個別施策番号 23)
- ・ 鉄道による高速交通ネットワーク構築を図るため、沿線市町とえちぜん鉄道で協議して快速運行便の設定を検討します。(個別施策番号 35)
- ・ えちぜん鉄道と福井鉄道が結節する田原町駅において、ダイヤ・連絡乗車券・連絡運賃の設定等による乗継ぎ利便性向上を図ります。(個別施策番号 36)

(4) 社会資本整備、利用促進の個別施策

計画期間が満了する平成 33 年度に利用目標 333 万人の実現を図るため、各実施主体は国や県、各議会、地域住民、株主等の理解を得ながら次に掲げる、生活関連社会資本づくり、利用促進施策の総合的推進を図り、平成 22 年度利用実績 (315 万 2 千人) に対し 18 万人の増加を目指すものとします。

①次世代につながる生活関連社会資本づくり

計画的な鉄道施設・設備の安全性向上や、安全で清潔・快適な駅施設の整理と管理、鉄道運行経費増加の抑制の課題に対し、計画的な設備投資の継続を図るため、次世代につながる生活関連社会資本づくりを進めます。具体的には以下のような施策を展開します。

◇次世代につながる生活関連社会資本づくり(4施策)

- A 安心・安全を支える鉄道施設づくり (1 施策)
- B 信頼できる運行を支える鉄道施設づくり (1 施策)
- C 安定した経営基盤を支える施設設備への移行 (2 施策)

施策のポイント		実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
A 安心・安全を支える鉄道施設づくり														
1	早期の抜本的対策が必要な設備投資	設備投資	軌道整備、橋梁整備、法面整備、車両更新	えちぜん鉄道、福井県										
B 信頼できる運行を支える鉄道施設づくり														
2	幹線道路等との立体交差化	福井駅付近連続立体交差事業	福井・福井口間の高架化	福井県										
C 安定した経営基盤を支える施設設備への移行														
3	ファシリティマネジメント手法による運営・維持	予防保守による長寿命化ライフサイクルコストの把握	木造駅舎のペンキまたは防錆剤塗布、破損窓枠修繕、駅名表示板の更新等	えちぜん鉄道、沿線市町										
4	ICカードシステム導入検討	地域共通プラットフォームとしての電子マネー・ICカードの導入検討	電子乗車券電子マネー利用者を識別したサービス提供	沿線市町・福井県・えちぜん鉄道										



設備投資(軌道整備)のイメージ



電子乗車券のイメージ



予防保守による長寿命化のイメージ
(ペンキ塗布)

②くらしをつなぐ鉄道のあるまちづくり

駅及び駅周辺の集客力向上、駅へのアクセス向上の課題の課題に対し、えちぜん鉄道を地域住民の生活と発展を支える社会基盤として活用するため、「くらしをつなぐ鉄道のあるまちづくり」を進めます。具体的には以下のような施策を展開します。

◇くらしをつなぐ鉄道のあるまちづくり(10 施策) 75,000 人/年の増客を期待

- D 鉄道利用環境の向上 (3 施策)
 E 駅へのアクセス向上 (2 施策)
 F 駅を核としたまちづくり (5 施策)

施策のポイント		実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
D 鉄道利用環境の向上														
5	駅施設の整備改善	トイレ整備 ホーム・構内の整備、改善 待合環境の整備 付帯施設の整備	水洗化 バリアフリー化 段差解消 手摺設置 点字ブロック整備 待合室整備 ホーム屋根設置 自転車駐輪場 P&R駐車場	えちぜん鉄道、沿線市町										
6	社会資本整備総合交付金による勝山駅整備	トイレ整備 ホーム・構内の整備、改善 待合環境の整備 付帯施設の整備	グレードアップ 身障者対応 段差解消 スロープ 手摺設置 待合室 売店 ギャラリー 自転車駐輪場	勝山市										
	[以下H23年度内に供用開始] 社会資本整備総合交付金による勝山駅周辺整備	駅前広場の整備 バス待合環境の整備 鉄道関連展示施設の整備 駅周辺の歩行者空間改善	ロータリー化によるバス・タクシーとの接続向上 掲示板・上屋の設置 電気機関車(テキ6)動態展示施設設置 歩道整備 踏切拡幅	勝山市・福井県										
7	社会資本整備総合交付金による永平寺口駅整備	駅舎整備 ホーム・構内の整備、改善	駅位置の変更・新駅舎整備 旧駅舎の活用 駅位置変更に伴う新ホームの整備 ロータリー化によるバス乗降場整備 公衆トイレ整備	永平寺町・福井県										
	社会資本整備総合交付金による永平寺口駅周辺整備	駅前広場の整備 バス待合環境の整備 観光・案内施設の整備	上屋設置 既存建物の活用による観光交流センター整備 観光案内サインの整備	永平寺町・福井県										

施策のポイント		実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
E 駅へのアクセス向上														
8	フィーダー交通の整備・充実	コミュニティバス・路線バスとの接続	ダイヤ調整等による接続改善 結節箇所の増、ルート見直し 利用促進PR	沿線市町、えちぜん鉄道										
9	周辺道路等の改善	除雪・排雪体制の整備	P&R駐車場の除雪 並行道路の除雪 交差道路の除排雪の調整	沿線市町・福井県 えちぜん鉄道										
F 駅を核としたまちづくり														
10	〔再掲6〕 社会資本整備総合交付金による勝山駅整備 社会資本整備総合交付金による勝山駅周辺整備													
11	〔再掲7〕 社会資本整備総合交付金による永平寺口駅整備 社会資本整備総合交付金による永平寺口駅周辺整備													
12	福井駅西口駅前交通広場整備	駅前交通広場の整備	バス・タクシー乗降場整備による 鉄道との交通結節機能の向上	福井市										
13	駅周辺への都市機能集約	駅周辺の各種都市機能の立地を促進	病院 学校 商業施設 金融機関等の立地促進	沿線市町・福井県										
14	駅周辺の土地利用	駅周辺に良好な市街地形成を誘導	住宅地・事業用地の形成を誘導	沿線市町・福井県										



勝山駅 駅前ロータリー整備（完成済）



永平寺口駅 駅前広場整備のイメージ



駅施設の整備改善（駐輪場整備のイメージ）



フィーダー交通の整備・充実のイメージ

③まちとまちをつなぐ交流づくり

地域が一体となった利用促進の取り組みに対し、住民・行政えちぜん鉄道が一体となった利用促進を図るため、「まちとまちをつなぐ交流づくり」を進めます。具体的には以下のような施策を展開します。

◇まちとまちをつなぐ交流づくり(14 施策) 90,000 人/年増客を期待

G 行政サービス提供のツール (3 施策)

H 観光・地域活性化施策との連携 (3 施策)

I 乗る運動・利用促進 (8 施策)

施策のポイント	実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
G 行政サービス供給のツール													
15 既存公共施設の利活用	既存施設の活用	駅周辺に立地する公共施設の活用推進	沿線市町・福井県										→
16	既存施設の複合化	行政出先機関の統廃合時には、駅周辺にある施設への移転・集約を検討	沿線市町・福井県										→
17 サービス供給の拠点化	サービスセンター 児童館 保育園 高齢者日帰りサービス等	新設や移転時には駅周辺への配置を検討	沿線市町・福井県										→
H 観光・地域活性化施策との連携													
18 えちぜん鉄道限定の観光企画	えちぜん鉄道を活用した観光ルート、旅行企画の設定	観光地とのタイアップ企画 宿泊施設・観光施設と連携したサービス企画	えちぜん鉄道										→
19 地域色を活かした企画	広域連携による観光の推進 目的別情報発信 オリジナルグッズの作成・販売 沿線特産品の販売促進	自転車用観光地巡りマップ オリジナル乗車券 駅周辺の新鮮野菜販売 沿線特産品の交流販売・コラボメニュー開発	えちぜん鉄道、沿線市町・福井県										→
20 企画列車の運行	企画列車の運行	ハロウィン列車(実施中)等の運行	えちぜん鉄道										→



企画列車の運行
(七夕電車の飾り付け)



企画列車の運行
(旧永平寺線跡地ウォーキング)



地域色を活かした企画
(恐竜弁当販売)

施策のポイント		実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
I 乗る運動・利用促進														
21	自治体による利用促進	通勤・出張時の電車利用 行事・イベント時の電車利用促進	自治体職員の通勤及び出張時のえちぜん鉄道利用の強化 行事等には電車利用での参加を推進	沿線市町・福井県										
22	カー・セーブ運動の推進	カー・セーブデー(毎週金曜日)の実施	運賃割引 参加企業の拡大	福井県、沿線市町・えちぜん鉄道										
23	沿線事業所への利用働きかけ	沿線事業所等への電車利用の働きかけ	沿線事業所等へ電車通勤の働きかけ 社用移動時のえちぜん鉄道利用推進	えちぜん鉄道、沿線市町										
24	こどもが電車に乗るきっかけづくり	遠足等でのえちぜん鉄道利用推進	遠足時の運賃を補助 各学校へのルート・最寄施設等の情報提供	沿線市町										
25	通勤・通学でのえちぜん鉄道利用促進	通学、通勤利用の促進	えちぜん鉄道を利用した通勤・通学のPR、啓発等	沿線市町										
26	利用促進イベントの開催	(例) お客様感謝イベントの開催	電車の利用PR 沿線特産品の販売 えちぜん鉄道支援の広報等	えちぜん鉄道										
27	サポーターズクラブの強化	入会の推進 協賛企業の拡大 会員による利用の拡大	会員向け情報発信の強化(DM、会報誌) 特典の拡大強化(セット券、協賛店サービス) 会員向け企画の実施	えちぜん鉄道(えちてつサポーターズクラブ)										
28	サポート会の活動	利用啓発活動 駅舎・沿線等の環境向上活動 イベント・ツアーの開催	菜の花播種 寄せ植えコンテスト(あわら市)等 サポート会で電車に乗って行くツアーの実施	各サポート会、沿線市町										



サポート会の活動
(大関駅のイルミネーション)



サポート会の活動
(駅ホーム横の花壇)



サポート会の活動
(プランターへの花植え)



サポーターズクラブの活用



サポーターズクラブの活用
(会員特典)



カーセーブデー啓発のチラシ

④人をつなぐ笑顔のサービスづくり

朝・夕のラッシュ時の対応、他交通機関との接続向上、駅員・アテンダントのサービス継続と向上の課題に対し、安全・安心で快適な鉄道サービスの提供を行うため、「人をつなぐ笑顔のサービスづくり」を進めます。具体的には以下のような施策を展開します。

◇人をつなぐ笑顔のサービスづくり(14 施策) 15,000 人/年増客を期待

J 鉄道利用サービスの向上 (5 施策)

K 情報発信の連携強化 (3 施策)

L 情報発信の連携・強化 (6 施策)

施策のポイント		実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
J 鉄道利用サービスの向上														
29	駅の生活総合ステーション化	主要駅に商業・行政・サービス機能を併設	コンビニ、移動販売の誘致 切符、チケット等の取扱い 生活関連サービス	えちぜん鉄道、沿線市町										
30		無線LAN環境の整備	ノートパソコン・スマートフォンの通信設備設置	えちぜん鉄道										
31	自転車を活かしたサービスの充実	レンタサイクルの利用拡大	レンタル用自転車の更新	えちぜん鉄道、沿線市町										
32		マイサイクルの利用促進	通勤・通学の利用拡大	えちぜん鉄道、沿線市町										
33		サイクルトレインの利用促進	自転車関連イベントとのタイアップ	えちぜん鉄道、福井県、沿線市町										
K 運賃・運行の改善による利用の開拓														
34	沿線事業所での利用拡大	環境政策との連携による、通勤、業務利用(出張や小口貨物)促進策の展開	P&R駐車場の活用 事業所をルートに入れたフィーダー交通展開	えちぜん鉄道、沿線市町										
35	列車運行の改善	運行時間帯、JRダイヤ改正時における接続確保 所要時間の改善	始発・終発時刻の改善 快速列車の運行等	えちぜん鉄道、沿線市町										
36	他交通機関との接続向上	福井鉄道への乗り入れ検討	ダイヤ調整 乗継運賃 乗り入れ等の検討	えちぜん鉄道、福井県、沿線市町										



自転車を活かしたサービスの充実(マイサイクル案内チラシ)



自転車を活かしたサービスの充実(レンタル自転車)

施策のポイント	実施項目	実施内容等	実施主体	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Ⅰ 情報発信の連携・強化													
37	駅・車内での観光情報発信	主要駅に観光案内窓口設置	土日限定等で開設	沿線市町、えちぜん鉄道									
38		アテンダントによる車内での観光案内	観光シーズン中心に	えちぜん鉄道									
39	駅・車内での地域情報・行政情報の提供	駅・車内でのポスターの掲出	イベント情報等を提供	沿線市町・福井県									
40		電車に設置されているモニターの利用	動画による情報発信	沿線市町・福井県									
41	沿線共同での情報発信	沿線市町と県が共同で沿線イベントや観光情報・地域情報等を発信	市町・県の広報媒体やホームページの活用	沿線市町・福井県、えちぜん鉄道									
42	双方向・ダイレクトコミュニケーションの促進	スマートフォン向けアプリの開発 Facebook等の活用	乗り換え情報や駅周辺の観光情報を提供	えちぜん鉄道・沿線市町									



駅・車内での観光情報発信
(アテンダントによる観光案内)



双方向・ダイレクトコミュニケーションの促進
(フェイスブック等の活用)

3-5 費用便益比(B/C)分析 [平成14年度から平成33年度までの20年間]

えちぜん鉄道の平成14年度から平成23年度の社会便益については、費用便益比1.89でした。平成24年度から平成33年度までの行政支援の内容を加えて、平成14年度から平成33年度までの20年間における費用と便益を次のとおり算出しました。

費用便益比分析 平成14年度～平成33年度

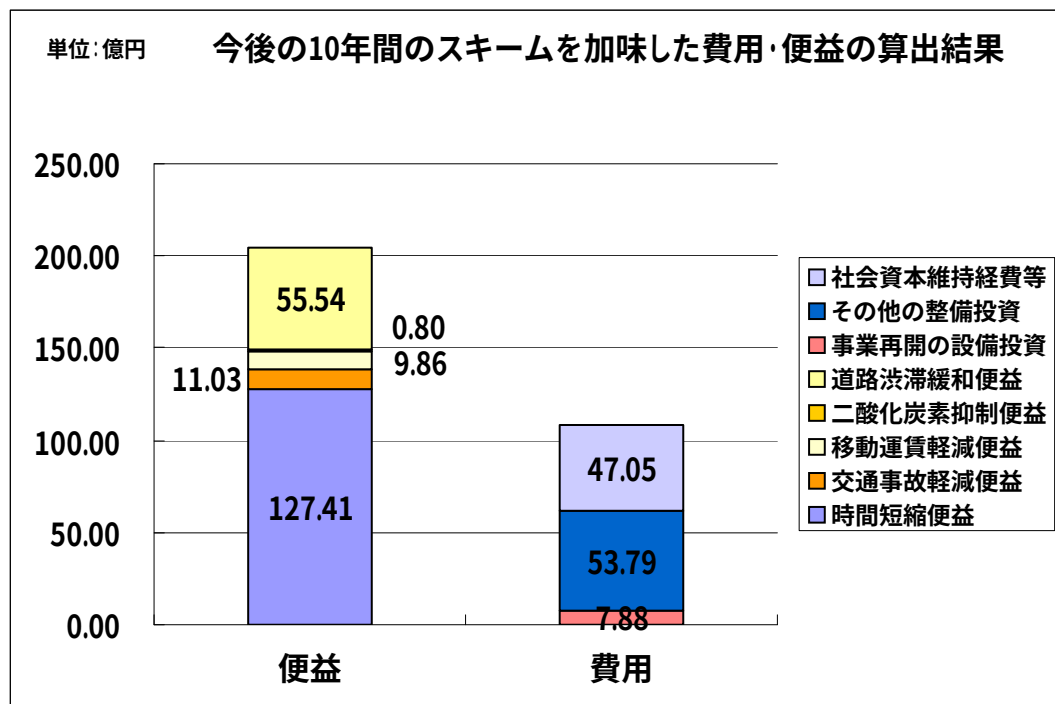
① 便益	時間短縮便益	交通事故軽減便益	移動運賃軽減便益	二酸化炭素抑制便益	道路渋滞緩和便益	合計
価値	127.41 億円	11.03 億円	9.86 億円	0.80 億円	55.54 億円	204.63 億円

② 費用	事業再開の設備投資	その他の整備投資	欠損補助等	合計
価値	7.88 億円	53.79 億円	47.05 億円	108.72 億円

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

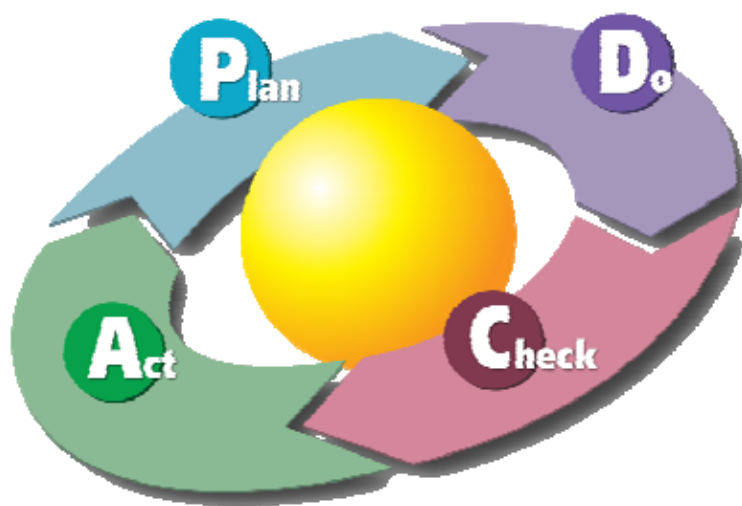
平成33年度までの費用便益比 $B/C=1.88$

($1.88 = 204.63 \div 108.72$)



3－6 計画推進体制

この連携計画に掲載した、生活関連社会資本づくり、利用促進の各施策をスパイラルアップ的に推進するため、地方自治体とえちぜん鉄道が協働して、定期的に計画、実行、点検・評価、改善のサイクルを実施します。連携協議会では、点検・評価の結果を受けて、見直しや修正が必要であれば、適時修正を行い計画期間中の推進を図ります。



参 考

1. えちぜん鉄道に関する県と沿線市町の合意

■平成 14 年 1 月 22 日 京福越前線存続に係る県と沿線市町村との合意事項

H14. 1. 22 沿線市町村との合意事項

県と沿線市町村は、以下の考え方で県議会ならびに沿線市町村議会とそれぞれ協議していくことで合意に達した。

- 1 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。
- 1 第 3 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。
- 1 永平寺線については採算性等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。
- 1 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。
- 1 第 3 セクター会社の資本金は約 5 億円とし、民間出資を 25 % 以上とし、残りについて市町村が出資する。
- 1 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。
- 1 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 市町村は、出資金や会社設立準備経費等、必要となる経費を平成 14 年度当初予算に計上する。
- 1 利用促進策については、沿線市町村が中心となって実施していくが、県も沿線市町村等と十分連携を図りながら利用促進に努めていく。
また、LRV の導入についても検討を進める。
- 1 市町村間の負担割合については、県と沿線市町村とで今後速やかに協議していく。

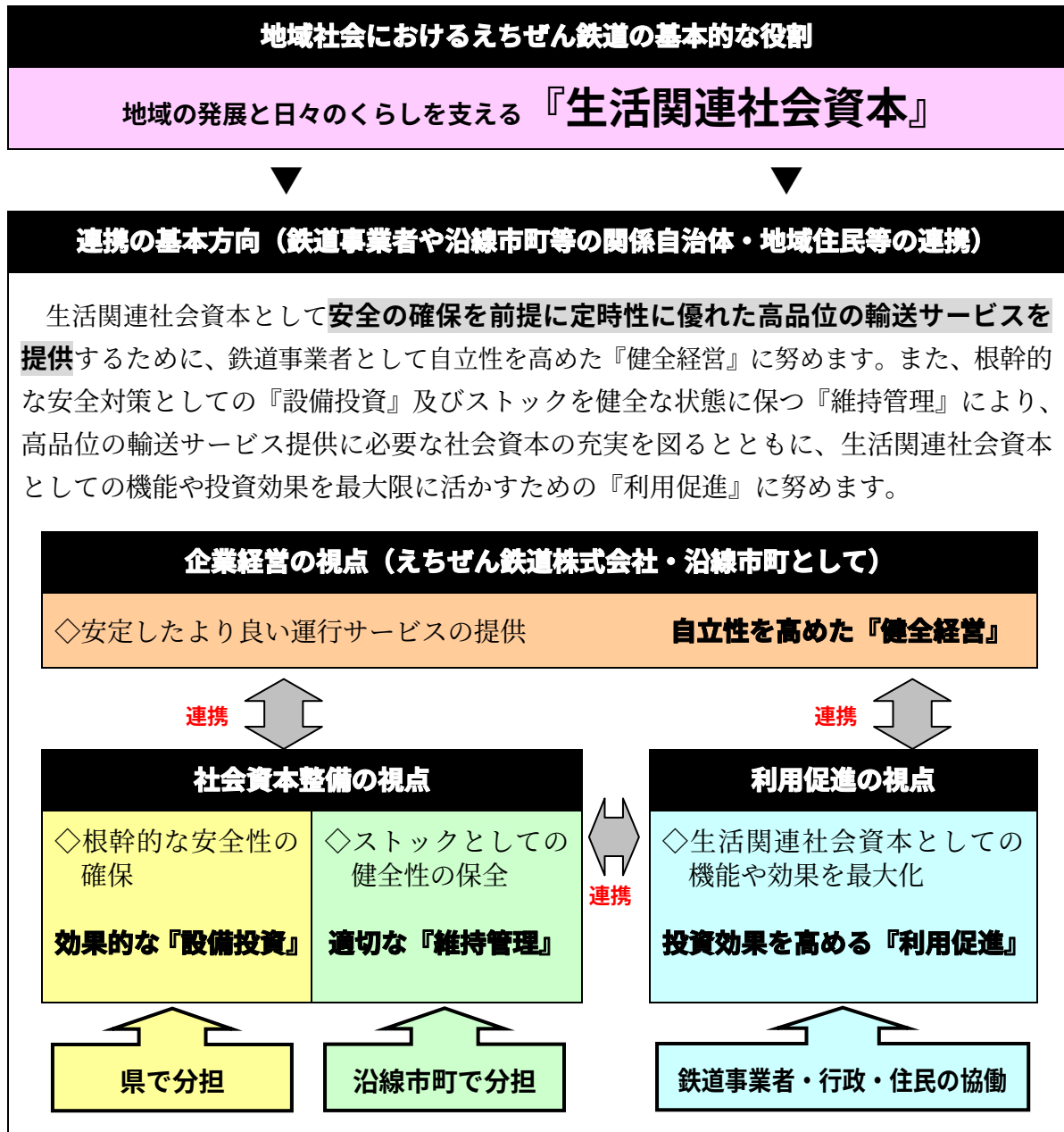
合 意 事 項

えちぜん鉄道について、県と沿線市町村は、以下のとおり合意する。

- 1 えちぜん鉄道の福井駅乗り入れ方策については、連続立体交差事業により福井・福井口間を高架化し、直接ＪＲ福井駅へ乗り入れるものとする。
- 2 沿線市町村は、平成１４年１月２２日の県との合意事項に基づき、今後、支援スキームによる１０年間の欠損補填はもとより、それ以降の欠損についても引き続き補填していくものであり、鉄道事業の長期的な継続に責任を持つ。
- 3 高架化に係る鉄道事業者負担分の経費については、県が３分の２を、沿線市町村が３分の１を負担する。
- 4 ＬＲＶの導入、平成２４年度以降の設備投資等、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、県と沿線市町村が必要に応じて協議を行なう。
- 5 利用促進策については、今後とも沿線市町村が中心となって実施していくが、県も沿線市町村等と十分連携を図りながらさらに利用促進に努めていく。

2. 連携の基本的な方向

地域の発展と日々の暮らしを支える『生活関連社会資本』として、えちぜん鉄道の機能を最大限に発揮させるための沿線市町等の関係自治体や鉄道事業者・地域住民等の今後の連携の基本方向を次のとおりとします。



3. えちぜん鉄道活性化連携協議会規約

（目的）

第1条 えちぜん鉄道活性化連携協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

（事務所）

第2条 協議会は、事務所を福井県福井市大手3丁目10番1号福井市役所庁舎内に置く。

（事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第4条 協議会は、別表1に掲げる委員及び専門委員をもって組織する。

（役員の定数及び選任）

第5条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
 - (2) 副会長 1人
 - (3) 監事 2人
- 2 会長は、勝山市長をもって充てる。
 - 3 副会長は福井市長をもって充てる。
 - 4 監事は、委員の中からこれを選任する。

（役員の職務）

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは、会長の職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の会計を監査する。

（委員の任期）

第7条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は再任することができる。

（会議）

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて、会長が招集する。

- 2 会議に座長を置き、会議の議長となる。
- 3 座長は、会長が委員の中からこれを指名する。
- 4 座長が会議に出席できないときは、あらかじめ座長から指名された者が議長に当たる。
- 5 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 6 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 7 会議の議決は、出席委員の3分の2以上で決する。
- 8 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 9 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 10 前9項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会・部会）

第10条 協議会には、必要に応じ幹事会、部会等を置くことができる。

（事務局）

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、福井市都市戦略部交通政策室に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

（財産の取得及び移管）

第13条 協議会は、幹線鉄道等活性化事業費補助を受けて実施する事業（以下「補助事業」という。）により取得した財産について、あらかじめ補助事業の開始前に、当該財産の管理を行う者及び補助事業に要する費用の負担を行う者と協議して、当該財産の移管について定めるものとする。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成22年10月4日から施行する。

別表1

条 項	委 員
法第6条第2項第1号	福井市長 東村 新一
法第6条第2項第1号	勝山市長 山岸 正裕
法第6条第2項第1号	あわら市長 橋本 達也
法第6条第2項第1号	坂井市長 坂本 憲男
法第6条第2項第1号	永平寺町長 松本 文雄
法第6条第2項第2号	えちぜん鉄道株式会社 代表取締役社長 見奈美 徹
法第6条第2項第3号	国立大学法人 福井大学大学院 教授 川上 洋司
法第6条第2項第3号	えちぜん鉄道 沿線サポート団体連絡会 会長 和田 高枝
法第6条第2項第3号	特定非営利活動法人 ふくい路面電車とまちづくりの会 会長 内田 桂嗣
法第6条第2項第3号	福井商工会議所 会頭 川田 達男

専門委員	国土交通省中部運輸局鉄道部長 大野 義明
専門委員	国土交通省 中部運輸局福井運輸支局長 辻 俊雄 (H22.10.4～H23.3.31) 原 良康 (H23.4.1～)
専門委員	福井県総合政策部長 森近 悦治 (H22.10.4～H23.3.31) 東村 健治 (H23.4.1～)

4. えちぜん鉄道活性化連携計画策定の経過

	日時	備考
第 1 回協議会の開催	平成 22 年 10 月 4 日	・これまでの取組み実績と経営状況についての評価について ・今後の論点について
第 2 回協議会の開催	平成 22 年 11 月 25 日	・これまでの取組み実績について
第 3 回協議会の開催	平成 23 年 6 月 17 日	・これまでの 10 年間の総括について ・利用者分析について
第 4 回協議会の開催	平成 23 年 8 月 17 日	・連携計画（案）概要について
第 5 回協議会の開催	平成 23 年 10 月 11 日	・連携計画（案）概要について
第 6 回協議会の開催	平成 24 年 2 月 14 日	・連携計画の承認