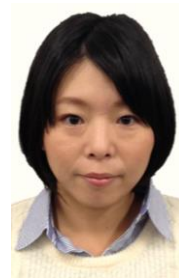


## 福井鉄道福武線の再建に向けた取組み

～鉄道事業再構築事業のこれまでの成果～

福井県越前市 用田 聖実



### 第1章 研究の背景と目的

#### 第1節 福井鉄道福武線の現状

福井鉄道福武線とは、福井県にある福井市、鯖江市、越前市の3市を繋ぐ、総長21.4kmの地方鉄道である。鉄道区間と軌道区間を併用して運行していることや、JR北陸本線とほぼ並行して運行していることが特徴として挙げられる。また、駅から半径1km内には9つの高校・大学があり、他にもショッピングセンターや病院も駅近くに立地しており、住民の生活を支える交通手段として利用されている。さらに、昭和35年製のオリジナル車両もいまだ現役で運行するなど、さまざまな電車がまちの風景に溶け込んでおり、住民から「福鉄」の略称で親しまれている。



図1 福井鉄道福武線路線図

しかし、人口減少やモータリゼーションの進展とともに乗車人員は年々減少し続け、平成17年度決算の鉄道部門において多額の減損損失を計上した。これにより、福井鉄道は自主再建困難であると判断し、平成18年秋に県と沿線3市に支援を要請した。平成21年2月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づき、鉄道事業再構築実施計画の第1号認定を受け、再建に向けた取組みが進められているところである。

#### 第2節 研究の目的と方法

##### (1) 研究の目的

現在、福井鉄道福武線は国、県、沿線3市からの支援を受け、立て直しが図られている。これらの支援もあり、平成26年度までの輸送人員は徐々に回復の傾向にある。しかし、計画認定当時は廃線の危機もあり、沿線住民や自治体ほか関係者が一体となって存続のための盛り上がりを見せていたが、10年という取組みの中で市民の危機感も薄れつつある。鉄道事業再構築事業の支援が平成29年度に終了予定となっており、計画終了が目前となっている今、改めて福井鉄道福武線の取組みを総括し、平成30年度以降、住民や自治体がどのような関わり方を持っていくべきかを考えていきたい。

そこで、本レポートでは以下の3点を明らかにすることを目的とする。

- ① 福井鉄道福武線再構築事業の取組みの成果を明らかにする。
- ② 輸送人員増加に繋がった整備・支援策を明らかにする。
- ③ 平成30年度以降、次の段階に進む福井鉄道福武線への関わり方について提案を行う。

## (2) 研究の方法

本レポートは5章構成とし、本研究のフローを図2に示す。第2章においては、福井鉄道福武線再構築事業の取組みの成果を明らかにするため、現状を整理する。第3章では、全国の再構築実施計画認定を受けている鉄道および福井県内の地方鉄道との比較により、福武線の再構築事業の実績を明らかにする。第4章では、再構築事業の取組みの中で、福武線が地域へもたらした効果を整理する。第5章では、第2章から第4章までの結果を踏まえ、平成30年度以降の福武線への関わり方について提案を行う。

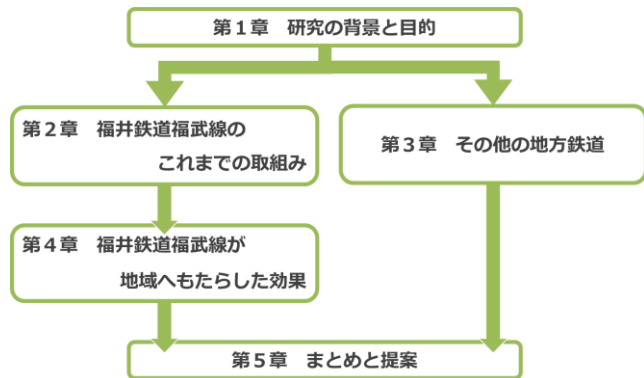


図2 研究のフロー図

## 第2章 福井鉄道福武線のこれまでの取組み

### 第1節 鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業とは、「最近の経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となる恐れがあると認められた鉄道事業を対象として経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けつつ、「公営民営」、「土地等の重要な資産の譲渡」等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図ることを目的としている」（国土交通省ホームページより）事業である。

図3のとおり、福井鉄道福武線は福井市、鯖江市、越前市の3市が県の補助を受けて鉄道用地を有償で取得し、福井鉄道に対して無償で貸付する上下分離方式を採用している。また平成21年3月から平成30年3月までの10年間に、国や県から設備更新費、沿線3市から維持修繕費の補助を受けつつ、地域との連携を図りながら再建に向けた支援がなされている。

表1は、福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画の中の、立て直しのための設備投資および利用促進策を示している。

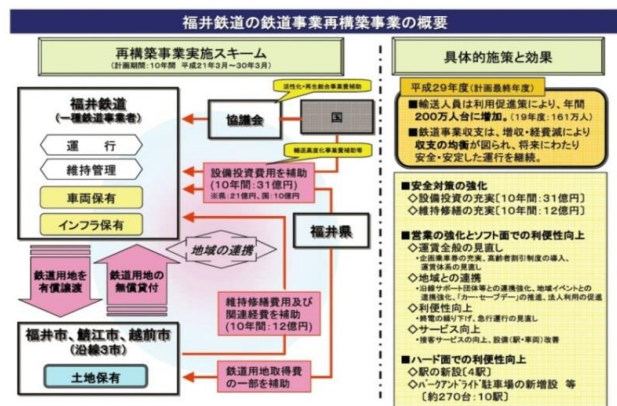


図3 福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

（出典：国土交通省ホームページ）

表1 設備投資・利用促進策

安全対策の強化	設備更新の充実	
	維持修繕の充実	
営業強化と利便性向上（ソフト面）	運賃全般の見直し	企画乗車券の充実
		高齢者割引制度の導入 運賃体系の見直し
	地域との連携	沿線サポート団体等との連携強化
		地域イベントとの連携強化 カー・セーブデーの推進 法人利用の促進
利便性向上	終電の繰り下げ 急行運行の見直し	
サービス向上	社員のマナー、接客サービスの再度徹底 駅舎改築 無人駅情報案内装置整備 車両基地の改良 車両の更新	
利便性向上（ハード面）	駅の新設 P&R駐車場の新設・増設	

（出典：福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画）

経営の改善に関しては、①安全対策の強化、②営業の強化とソフト面での利便性向上、③ハード面での利便性向上の3つの観点から様々な支援策が計画されている。

## 第2節 鉄道事業再構築事業の中での取組み

鉄道事業再構築事業の中で、輸送人員を平成29年度には200万人台まで回復させることを目標としており、平成26年度までの輸送人員数は徐々に回復してきている(図4)。

輸送人員の内訳としては、定期利用者の伸びが非常に高いことが分かる。次に、これらの輸送人員が増加に至った要因を分析していく。

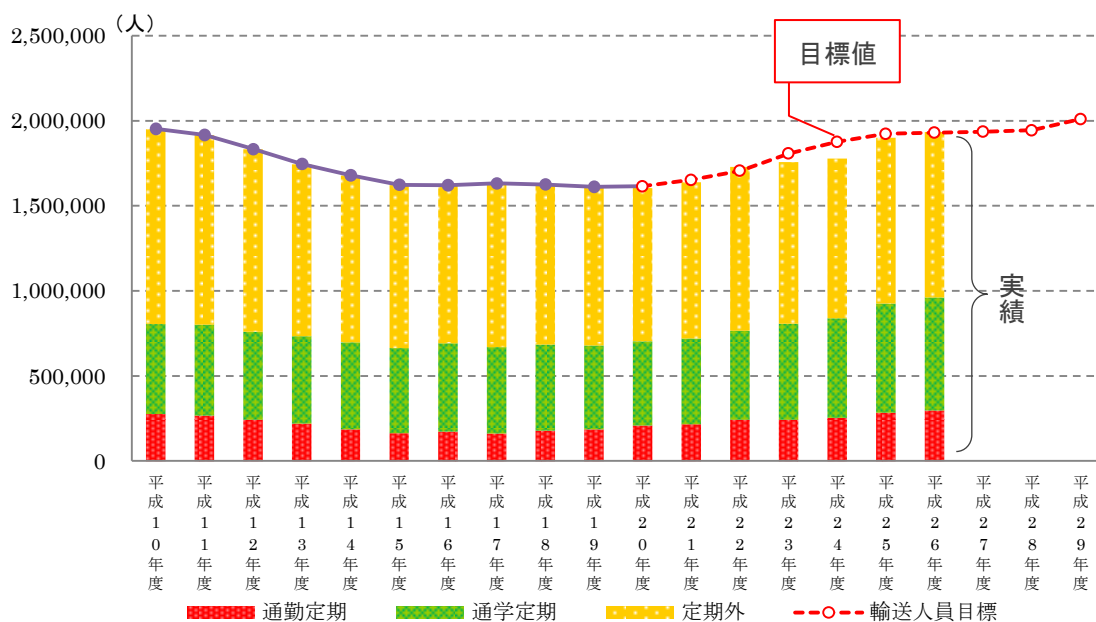


図4 福井鉄道福武線輸送人員の推移

(「鉄道統計年報」、「福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画」をもとに筆者作成)

### (1) 通勤定期

通勤定期利用の輸送人員数は、平成20年度から平成26年度まで年々増加している。特に平成20年度、平成22年度、平成25年度の伸び率が大きい。

平成20年度は対前年比112.62%となっており、平成21年3月から再構築事業が開始されたことで「乗って残そう」運動の一環として、沿線職員の自家用車から福武線利用へ転換を呼びかけたことと、原油高騰による自家用車からの転換が大きな要因と考えられる。

また、平成22年度も対前年比112.24%と伸びている。これは、平成21年度にパーク・アンド・ライド(以下P&R)駐車場が整備され、利用可能台数が1.5倍となったことにより、P&R駐車場を利用した通勤定期利用者が増加したためと考えられる。

平成24年度から平成25年度にかけては対前年比111.94%となっており、これは沿線企業に事業者が積極的に営業にまわり、P&R駐車場を利用した通勤の仕方や冬場の積雪を気

にせず通勤できるメリットなどを提案し、駅と P&R 駐車場の周知が図られてきた結果といえる。

### (2) 通学定期

通学定期利用の輸送人員数は、通勤定期同様に平成 20 年度から平成 26 年度まで年々増加している。増加の要因としては、特に割引率の高い一年定期を軸に、沿線高校の新入生説明会にて直接保護者・学生に対して割安であることを PR し、その場で受付まで行うといった地道な営業が、着実に利用者の増加に繋がっているためと考えられる。また、平成 22 年度から、販売期間を設けていた一年定期が通年で購入できるようになったことも増加の要因と考えられる。

### (3) 定期外利用

定期外利用の輸送人員数は、平成 21 年度、平成 22 年度、平成 25 年度のみ前年比増となっている。

平成 21 年度、平成 22 年度の輸送人員数増加の要因としては、企画乗車券の販売開始や野外学習支援活動制度の開始、急行運行の見直しなどサービス向上の政策が大きく寄与していると考えられる。また、平成 22 年 2 月に福井鉄道の駅舎が大手携帯電話会社の CM で使用されたことで、一時的な観光地として単発の観光客が増加したことも挙げられる。

さらに、平成 22 年度からは高齢者外出支援事業が開始された。これにより、沿線在住の 70 歳以上の高齢者が割安に福武線を利用できるようになり、今まで家族の送迎などに頼っていた人が、自ら福武線を利用して出かけるようになったと考えられる。

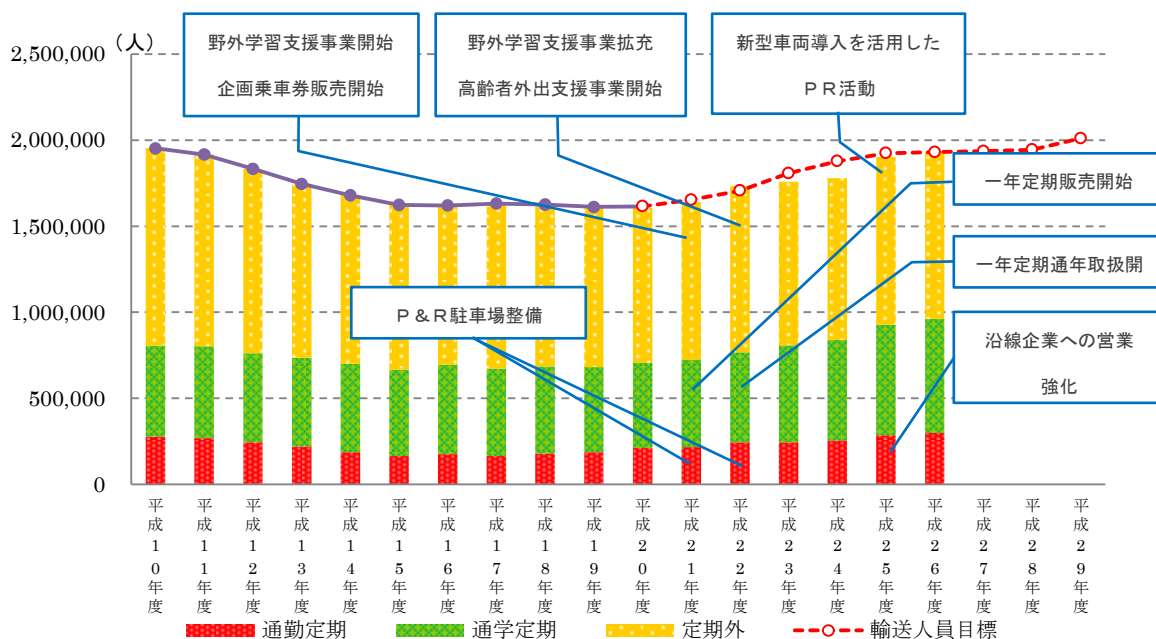


図 5 福井鉄道福武線の取組み

平成 25 年度に大きく伸びた要因としては、平成 25 年 3 月に導入された新型オリジナル車両を旗印とした PR が功を奏し、車両に乗ることを目的とした利用者が増えたためと考えられる。これらの取組みの結果、平成 26 年度には年度目標である 193 万人を達成した。

### 第 3 節 取組みの成果

平成 26 年度までに実施・整備されてきた具体的な政策が、輸送人員の回復にどれだけ効果があったのか、それぞれの促進策ごとに表したものが図 6、図 7 である。

輸送人員数は、平成 21 年度、平成 22 年度、平成 25 年度に大きな伸びを見せている。

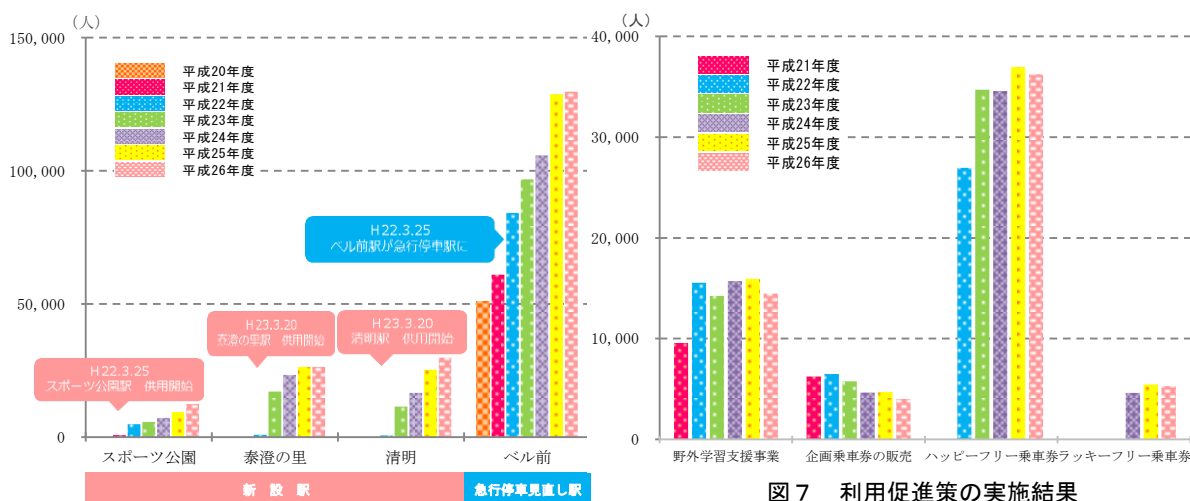


図 6 新設駅及び急行停車駅の駅別乗車人員数推移

図 7 利用促進策の実施結果

平成 22 年 3 月 25 日から、大型ショッピングセンター前の「ベル前駅」に急行列車が停車するようになり、平成 23 年度の乗車人員数は大きく増加した。高齢者の利用が多く、買い物目的の高齢者の利用者が増えたためだと考えられる。

駅の新設については、平成 22 年 3 月 25 日に「スポーツ公園駅」、平成 23 年 3 月 20 日に「泰澄の里駅」「清明駅」が新たに開業した。駅を設置するにあたっては、利用者からのアンケート結果を重視し、特に要望の多かった箇所に駅を設けた。利用者数は年々増加しており、非常に効果があったといえる。また、駅の新設だけでなく、既存駅の改修も路線のイメージアップに繋がった。特に、トイレや外観の改修により、福武線の駅は汚い、暗いというイメージが払拭された。



図 8 既存駅整備改修前・改修後の写真  
(上段) 神明駅トイレ、(中段) 神明駅待合室、  
(下段) 北府駅駅舎

### 第3章 その他の地方鉄道の取組み

#### 第1節 その他の地方鉄道の概要

平成 27 年 12 月現在、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けているのは 6 件である。その中で、福武線と比較をするため、若桜鉄道若桜線と信楽高原鐵道信楽線を取り上げる。また、再構築事業実施計画認定は受けていないが、同じ福井県内を運行するえちぜん鉄道も比較対象として取り上げる。

表 2 その他の地方鉄道の概要

	福井鉄道	(1) 若桜鉄道	(2) 信楽高原鐵道	(3) えちぜん鉄道
本社所在地	福井県越前市	鳥取県八頭郡若桜町	滋賀県甲賀市	福井県福井市
会社の形態	民間	第三セクター	第三セクター	第三セクター
運行方式	民有民営（重要な資産の譲渡）	公有民営	公有民営	民有民営
事業区分	<p>第一種鉄道事業者                      運営                      鉄道施設所有                      鉄道用地所有                      自治体                      鉄道用地所有</p>	<p>第二種鉄道事業者                      運営                      市町所有                      自治体                      鉄道施設所有                      鉄道用地所有</p>	<p>第二種鉄道事業者                      運営                      自治体                      市町所有                      鉄道施設所有                      鉄道用地所有</p>	<p>第一種鉄道事業者                      運営                      市町所有                      鉄道施設所有                      鉄道用地所有                      自治体</p>
路線名	福武線	若桜線	信楽線	勝山永平寺線 三国芦原線
鉄道事業再構築事業実施期間	平成21年3月～平成30年3月	平成21年4月1日～平成31年3月31日	平成25年4月1日～平成35年3月31日	



#### (1) 若桜鉄道若桜線

若桜鉄道若桜線は、鳥取県八頭郡若桜町、八頭町にまたがる総長 19.5km の第三セクターの鉄道路線である。平成 21 年 3 月 13 日付で、「公有民営化」方式としては初の認定を受けた。事業構造としては、若桜鉄道が有する鉄道用地・鉄道施設を沿線 2 町に無償譲渡し、両町は第三種鉄道事業者となって、若桜鉄道は第二種鉄道事業者として両町から用地・施設を無償で借り受けて運行を行うものである。事業の実施期間は、平成 21 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日までの 10 年間の予定である。

沿線地域には高度医療機関や教育機関が充実しておらず、鳥取市など他地域に依存している状況であり、免許を持たない交通弱者の生活を支える交通手段の役割を果たしている。また、沿線の主要施設がまとめて国の登録有形文化財に登録されたことを受け、沿線一帯を鉄道ミュージアムとし、鉄道自体が観光スポットとなっている。

#### (2) 信楽高原鐵道信楽線

信楽高原鐵道信楽線は、滋賀県甲賀市にある総長 14.7km の第三セクターの全線非電化の路線である。若桜鉄道若桜線同様に「公有民営化」の上下分離方式である。事業構造としては、信楽高原鐵道が有する鉄道用地・鉄道施設を甲賀市に無償譲渡し、甲賀市は第三種鉄道事業者となって、信楽高原鐵道は第二種鉄道事業者として甲賀市から用地・施設を無償で借り受けて運行を行うものである。事業の実施期間は、平成 25 年 4 月 1 日から平成 35 年 3 月 31 日までの 10 年間の予定である。

利用者の約 5 割が通勤・通学・通院・買物利用のために利用しており、住民の生活を支える交通手段の役割を果たしている。

### (3) えちぜん鉄道

えちぜん鉄道は福井県北部にある勝山永平寺線と三国芦原線の 2 線を運行している第三セクターの鉄道である。もともと両路線とも京福電気鉄道が運行していた路線であるが、平成 12 年、13 年に起きた 2 度の正面衝突事故により廃止となった路線を引き継ぐ形で設立された鉄道である。沿線には住宅地や企業が多く立地し、駅周辺には、あわら温泉、東尋坊、永平寺、福井県立恐竜博物館といった県内の主要な観光地がある。

## 第 2 節 各鉄道事業者の輸送人員数

### (1) 若桜鉄道の実績

若桜鉄道若桜線の輸送人員の推移は図 9 のとおりである。

若桜鉄道は、平成 23 年度に定期利用者が大きく増加し、全体の輸送人員数を押し上げている。これは、主に自治体職員による利用促進の結果である。平成 26 年度に大きく落ち込んでいるのは、消費税増税前に回数券の買い込みが集中したためである。

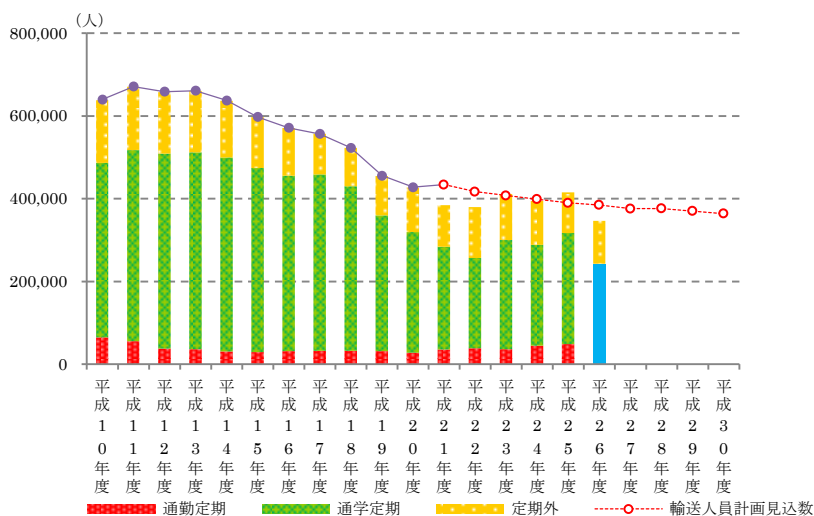


図 9 若桜鉄道若桜線輸送人員の推移

### (2) 信楽高原鉄道の実績

信楽高原鉄道の輸送人員の推移は図 10 のとおりである。近年は、利用者の 7 割が定期利用者であり、定期利用者のうち 8 割が通学定期利用者である。

平成 25 年度に再構築事業を開始したが、平成 25 年 9 月に台風 18 号の被害によって橋脚が流失し、平成 25 年 9 月から平成 26 年 11 月まではバスによる代替運行を余儀なくされた。

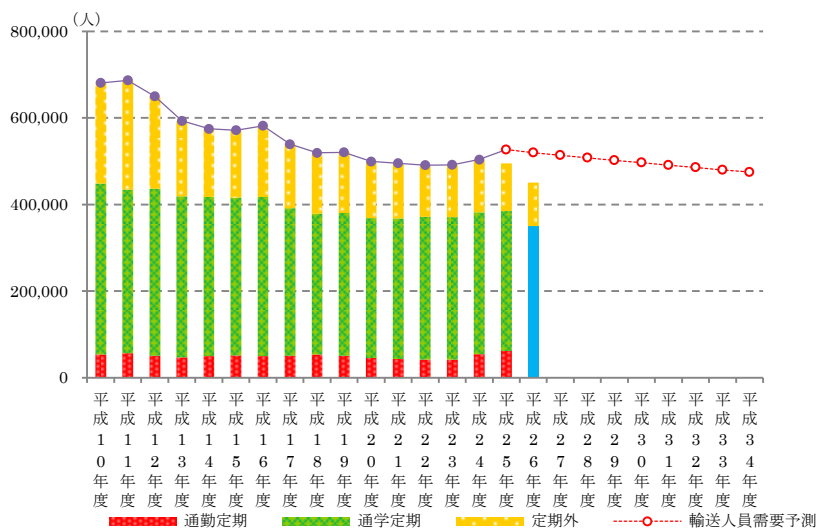


図 10 信楽高原鉄道信楽線輸送人員の推移

平成 26 年度の輸送人員数が大きく減少しているのも、代替のバスを利用せず、自家用車などの他の交通機関を利用した人が多かったためと推測できる。

### (3) えちぜん鉄道の実績

えちぜん鉄道の輸送人員数の推移は図 1 1 のとおりである（平成 10 年度から平成 12 年度までは、前身の京福電気鉄道の輸送人員数である）。

平成 12 年および 13 年の正面衝突事故で運行停止となり、平成 15 年 10 月にえちぜん鉄道が全線開通した。

平成 15 年度から平成 20 年度までは輸送人員は年々増加し、平成 21 年度には微減する

ものの、平成 22 年度から再び微増に転じ、平成 26 年度まではほぼ横ばいで推移している。

えちぜん鉄道となってからは、沿線観光案内や車内サービス案内を行うアテンダントの導入や、えちぜん鉄道サポーターズクラブの設立、サイクルトレインの導入、既存の公共交通との結節を強化したダイヤ改正といった観光客と沿線住民に対応したサービスを実現し、輸送人員数の増加に繋げている。

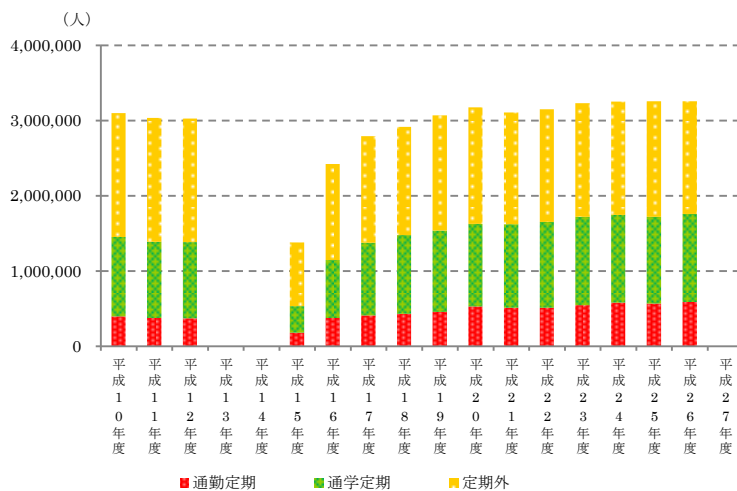


図 1 1 えちぜん鉄道（京福電気鉄道）輸送人員の推移

### 第 3 節 その他の地方鉄道実績との比較

第 2 節の各鉄道事業者の輸送人員数の実績から、再構築事業認定を受けている 2 路線は、様々な事情があるが、輸送人員数は回復しているとは言い難い。一方で同じ福井県内のえちぜん鉄道は、開業から順調に輸送人員数を伸ばしている。

福井鉄道とえちぜん鉄道は、なぜ輸送人員数を伸ばしているのか。

そもそも福井県は、京福電気鉄道が引き起こした 2 度の衝突事故により、「負の社会実験」と呼ばれる様々な問題を経験してきた。運行停止期間の代替輸送としてバスが運行されたが、輸送量の不足、時間通りにバスが運行できない不安定さ、都市部へ向かう道路の渋滞、積雪時の混乱といった様々な問題が顕在化した。鉄道が運行しなくなったことで、直接利用者以外にも鉄道が果たしてきた役割を認識するきっかけとなり、鉄道は残していくべきものという価値観が直接利用者以外の住民にまで浸透したことが、大きな特徴として挙げられる。

また、低密度な郊外に拡大するまちづくりから、コンパクトシティへの方向性の転換も、行政が積極的に公共交通に対して支援を行うことを後押ししている。

これらの流れを受けながら、両鉄道ともそれぞれの沿線環境にあった利用促進策を展開し、年々輸送人員数の増加に繋げている。例えば、福井鉄道では沿線に高校が多く立地していることから新入生説明会に参加し通学定期の PR をする、積雪の際の自家用車通勤の不安定さと P&R 駐車場を利用した通勤の提案などを沿線企業に営業するという取り組みである。一方でえちぜん鉄道は、主要な観光地を駅周辺に多く抱えるという環境のため、アテ



ンダントの導入や観光列車の運行など、鉄道を利用して観光地に向かってもらふための取組みがなされている。

利用者年齢層、利用目的、沿線環境にあった利用促進策を展開し、周知することが輸送人員数の増加には必要であるといえる。

表3 福井鉄道とその他地方鉄道実績の比較

	福井鉄道	若狭鉄道	信楽高原鐵道	えちぜん鉄道
輸送人員数の推移	増加傾向	平成26年度減少	減少傾向	増加傾向
通勤定期	増加傾向	増加傾向	平成25年度増加	増加傾向
通学定期	増加傾向	平成23年度～平成25年度増加 平成26年度減少	ほぼ横ばい 平成26年度定期全体が減少	増加傾向
定期外	平成23年度、平成24年度減少	平成22年度増加 平成23年度から減少傾向	減少傾向	平成21年度、平成26年度微減
沿線環境・特徴	駅から半径1km内に高校、大学、大型商業施設、病院が立地	高校、高度医療機関は他地域に依存 沿線一帯を鉄道ミュージアム S L 乗車体験や運転体験が出来る	利用者の約5割以上が通勤通学、通院、買い物などの利用目的で利用	福井市内は市街地を縦断 駅周辺に県内の主要な観光地が立地
利用促進策	割安な通学定期の販売 高齢者が割安に利用できる乗車券の販売 P & R 駐車場の整備と沿線企業への営業 新駅の設置、既存駅の改修	沿線職員の通勤定期の利用促進 S L を活用した旅行プラン	枕木オーナー制 陶器で出来た記念・企画切符の販売 ラッピング電車の運行	アテンダントの導入 サポーターズクラブの設立 サイクルトレインの導入 観光地とタイアップした企画乗車券の販売

## 第4章 福井鉄道福武線が地域にもたらした効果

### 第1節 再構築事業の支援を受けるにあたって

平成18年秋に福井鉄道が自主再建は困難であると判断し、福武線廃線の可能性が大きく報道されて以降、沿線3市の市民を中心とした福武線存続に向けた機運が高まった。

越前市においては、平成19年11月に「福武線利用促進市民フォーラム」が、平成20年2月には「残そう福武線、電車は地域の財産だ」という市民フォーラムが開催され、市民活動が活発になる。平成20年3月には越前市民より、越前市長、市議会議長宛に約5万人もの存続を求める要望書が提出された。当時の越前市人口が約8万3千人であったことから、6割もの市民が福武線存続を要望したことになる。すなわち、これまで直接福武線を利用してこなかった市民にも、福武線が地域の残していくべき財産であると認識されたことが、行政が再建に向けて支援を行うことへの流れに繋がったといえる。



写真1 存続を求める署名提出の様子

### 第2節 まちづくりの拠点として駅の活用

越前市内には福武線の駅が4駅設置されており、うち3駅が急行停車駅である。その中の「北府駅」という無人駅は、駅が市民活動の拠点として活用されている。

特に「北府駅を愛する会」という市民団体は、毎年4月から10月まで、毎月5の付く日をメインに季節に応じたイベントを開催し、地元住民だけでなく子供連れの家族にも楽しめる場を提供している。

また、イベント開催以外にも、駅前広場の清掃やプランターの水やり、ベンチ等の寄付など、憩いの場として駅を利用してもらえるような取組みがなされている。

これらの様々な活動の中で、積極的に駅が利用されるようになった背景には、福武線存続に向けた

活動を通じて、地元住民にとって「自分たちの駅」という誇りが生まれ、電車利用以外にも駅を利用するようになったことが挙げられると考える。

この北府駅を核とした市民活動を、越前市ではまちづくりの拠点として捉え、今後「まちなか観光の北の玄関口」として人が中心市街地に流れるための拠点として整備を考えている。まちづくりの拠点として、駅が利用され市民活動の発信の場になったことは、福武線が存続したことで地域にもたらされた新たな効果といえるだろう。

表4 「北府駅を愛する会」の活動（H27年度）

4月12日	北府駅 サクラを観る会 「北府駅から始まる 愛の物語・愛の詩」表彰式
7月5日	北府駅イベント
8月2日	北府駅ビアガーデン
9月5日	北府駅イベント
10月12日	ふくぶせんフェスタ in北府駅
12月1日～1月31日	「北府駅から始まる 愛の物語・愛の詩」募集
12月7日～1月31日	北府駅イルミネーション
	福井鉄道オリジナル車両保存に向けた署名活動

## 第5章 まとめと提案

### 第1節 取組みのまとめ

第2章から第4章までの検証の結果、福井鉄道福武線は、沿線環境に応じた利用促進策を展開することで新たな利用者を確保し、輸送人員を伸ばし続けていることがわかった。特に効果があったのは、運転免許証を保有しない学生や高齢者の利用者層にとって利便性の高い場所に駅を設置したり、割安な切符・定期を販売するなどの利用促進策であった。一方でえちぜん鉄道は、沿線に主要な観光施設が立地する利点を生かし、乗ること自体が観光目的となるような観光列車を運行するといった利用促進策が、輸送人員数の増加といった結果に繋がっている。

同じ県内の路線であっても、福井鉄道とえちぜん鉄道とでは利用促進策が異なっているが、共通しているのは利用者層や利用目的を明らかにし、その利用者層をターゲットにした利用促進策を講じていることである。他の地方鉄道においても、まずは沿線環境や利用者層、利用目的を把握し、求められる役割を果たせるような利用促進策を講じることが重要である。

### 第2節 福井鉄道福武線との関わり方の提案

平成30年度以降の福井鉄道福武線との関わり方として、自治体は短期的な視点と長期的な視点からの関わり方が求められる。具体的な関わり方について、以下の3点を提案する。

- ① 高齢者外出支援事業や野外学習支援事業など、効果のあった事業への支援の継続とP&R駐車場の整備（利便性の維持）
- ② 高校生を対象にした、鉄道は地域の財産であるという認識を再確認させるための周知活動（意識の醸成）
- ③ コンパクトシティに応じた公共施設の配置（計画的なまちづくり）

まず、短期的な視点からの関わり方として重要なのは、1点目の「利便性の維持」である。これは、これまでの再構築事業の中で成果のあった支援を継続することで、現在の利用者数を確保することを目的としている。野外学習支援事業と高齢者外出支援事業は、輸送人員数の増加に効果のあった支援策であるが、再構築事業期間が終わると同時に新規に獲得した利用者が再び離れてしまう可能性がある。今の利用者が継続して利用するために、平成30年度以降も沿線3市が継続してサポートしていく必要がある。

また、P&R駐車場の整備は、車を否定するのではなく、車と合わせた鉄道の利用の仕方を提案するための必要な整備である。特に福井県は、世帯当たりの乗用車保有率が14年間全国1位となるほど車への依存度が高く、車なしでは生活できない地域も多い。P&R駐車場を整備することで、車と電車を活用した利用の仕方を提案することができる。

次に、長期的な視点からの関わり方として「意識の醸成」を行うことを提案する。これは、マイレールの意識を高め、将来の利用者づくりを行うことを目的とする。現在の若い世代の利用者は、京福電気鉄道衝突事故による運行停止の社会的混乱や、福武線が数年前に廃線の可能性もあったということを知らずに利用している場合が多い。これでは、鉄道が地域の財産であるという認識が途切れてしまう。そのため、近い将来自家用車を持ち、公共交通を利用しなくなる可能性が非常に高い高校生を対象に、地域鉄道が果たしてきた役割について発信し、マイレールの意識を高める活動を推進することが重要である。一度自家用車を使い始めると、公共交通を利用する機会は大きく減ってしまう。そこで、将来高校生の親が高齢者と呼ばれる世代になったとき、将来の高校生が通学に使おうと思ったときに、福井鉄道がある場合と廃線になってしまった場合を比較し、福井鉄道があることで様々な便益がもたらされているということを認識してもらい啓発活動を、行政が旗振り役として実施していく必要がある。

3点目として、長期的な視点から「計画的なまちづくり」を提案する。今の公共施設は郊外に拡大するように設置されていることが多く、バスやタクシーなどの公共交通機関に乗り換えて移動するか、自家用車で移動するなど、徒歩では移動が困難な場合が多い。既存の公共交通機関との接続性をより高くすることはもちろん、将来的に公共施設を鉄道沿線に持ってくるような、コンパクトなまちづくりを計画していく必要がある。

今後、福井鉄道は平成28年春にJR福井駅前まで延伸され、えちぜん鉄道との相互乗り入れも開始される予定である。利用者に寄り添い、より乗りやすく、わかりやすい運行をすることが事業者として求められる。住民も、自分たちの鉄道であるという認識をもって支えていくことが求められる。そして、運行事業者と住民のそれぞれの垣根を低くし、より乗りやすく利用しやすい環境づくりを行うことこそ、今後行政が求められる役割となるだろう。

#### 《参考・引用文献、ホームページ等》

- ・浅沼美忠（2013）「地域公共交通の共生・連携と競争—福井鉄道福武線を中心に考える—（地域公共政策学会 2013年度春季大会報告）」『地域公共政策研究第22号』地域公共政策学会

- ・大山英朗、三寺潤、川上洋司（2012）「沿線住民の意識を通じた地方鉄道の価値に関する研究－えちぜん鉄道を事例として－」『日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.47 No.3』
- ・甲賀市（2012）「甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画」
- ・甲賀市「平成 26 年度甲賀市統計」
- ・国土交通省鐵道局監修「鐵道統計年報」
- ・鳥取県「鳥取県統計年鑑」
- ・福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市（2015）「えちぜん鐵道交通圏地域公共交通網形成計画」
- ・福井市、鯖江市、越前市（2009）「福井鐵道福武線地域公共交通総合連携計画」
- ・福井鐵道福武線活性化連携協議会「福井鐵道福武線活性化連携協議会資料」
- ・堀井茂毅、川口充康、川本義海、川上洋司（2005）「鐵道の運行休止・再開による沿線住民の交通行動及び意識の変化に関する研究－福井地域における地方鐵道を対象として－」『土木計画学研究・論文集 Vol.22 No.3』
- ・若桜町・八頭町（2008）「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」
- ・国土交通省ホームページ（[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)）
- ・滋賀県甲賀市ホームページ（<http://www.city.koka.lg.jp/>）
- ・鳥取県ホームページ（<http://www.pref.tottori.lg.jp/>）