

平成30年7月11日

自立と分散で日本を変えるふるさと知事ネットワーク 第12回会合

地域交通を支える



福井県

イラスト:鈴木周作
※無断転載禁止※

福井県の地域交通の概要

鉄道

J R 線

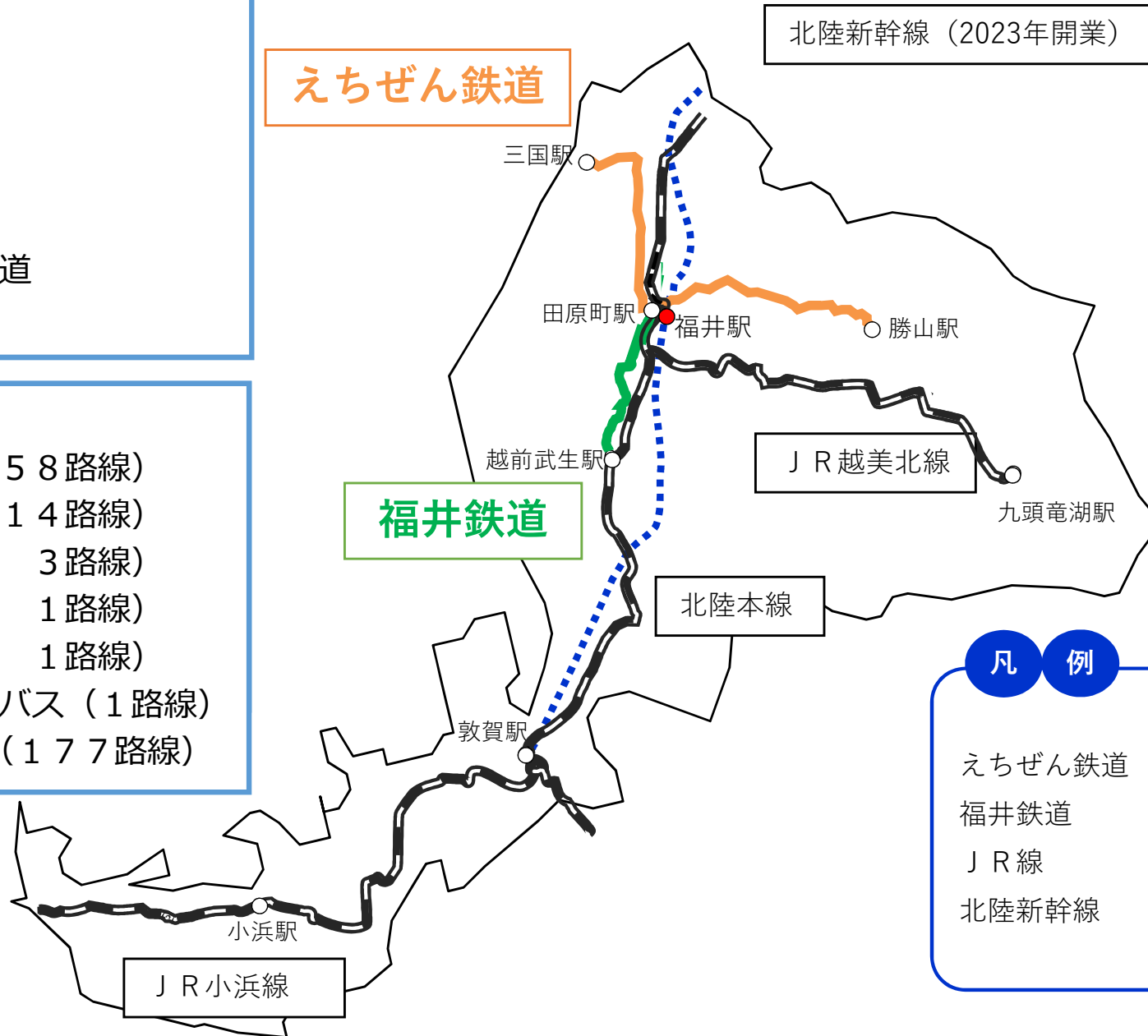
- ・ 北陸本線
- ・ 越美北線
- ・ 小浜線

民営鉄道

- ・ えちぜん鉄道
- ・ 福井鉄道

バス

- ・ 京福バス (58 路線)
- ・ 福鉄バス (14 路線)
- ・ 福井交通 (3 路線)
- ・ 大和交通 (1 路線)
- ・ 京都交通 (1 路線)
- ・ 西日本 J R バス (1 路線)
- ・ ミニバス (177 路線)



凡例

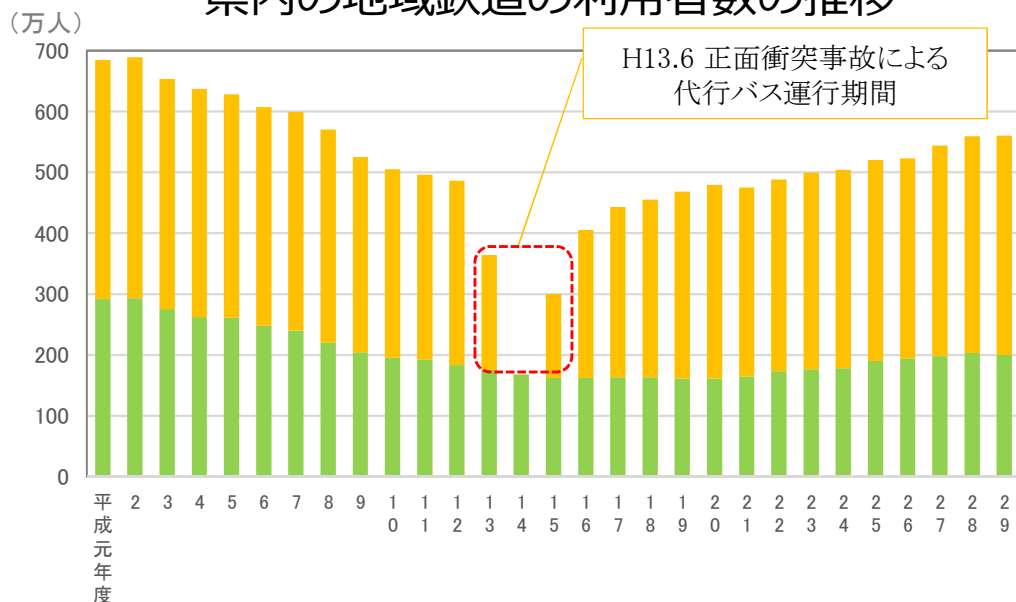
- えちぜん鉄道 ————
- 福井鉄道 ————
- J R 線 ————
- 北陸新幹線 ······

1 地域鉄道の利用促進に向けた取り組み



福井県の現状：利用者数が回復

県内の地域鉄道の利用者数の推移



<えちぜん鉄道>

(H13までは京福電鉄)

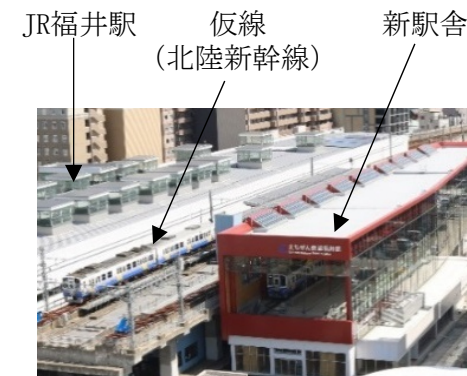
H16年度：242万人（最低）

H29年度：360万人（+50%）

<福井鉄道>

H20年度：160万人（最低）

H29年度：200万人（+25%）



H30. 6. 24 えちぜん鉄道福井駅新駅舎の開業

〔新駅舎開業までは、将来、北陸新幹線が通る高架を仮線として利用〕

～ 廃線の危機を乗り越えたえちぜん鉄道 ～

- ・ 京福電鉄の正面衝突事故（H12年12月、H13年6月）、代行バスを運行
- ・ 京福電鉄が廃線届を提出（H13年10月）、県民による存続運動
- ・ 上下分離による第三セクター「えちぜん鉄道」として復活（H15年7月）

県：運転再開に必要な工事費、資産取得費等の初期投資、設備費を補助

市町村：運転開業資金、開業後の欠損補助を負担

新会社：市町村と民間出資による三セク方式により設立、運営

京福電車また正面衝突



H13年6月25日
2度目の衝突事故



H15年7月19日
えちぜん鉄道
開業記念出発式



地域鉄道を県が支援

○えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ (H28年3月～)

- ・沿線の学校、病院、観光地等に乗り換えなしでアクセスが可能に
- ・事業費約26億円のうち、半分近くを県が支援
- ・異なる事業者間による鉄道と路面電車の乗り入れは**全国初**

「相互乗り入れ」が克服したこと

- ①「鉄道法」「軌道法」という法律の違い
 - ・法律が異なるため、事業者間のシステム、運行形態等が違う
- ②「不可能」という常識
 - ・事業者や行政が陥っていた「できない」という思い込み、抵抗

相互乗り入れの効果

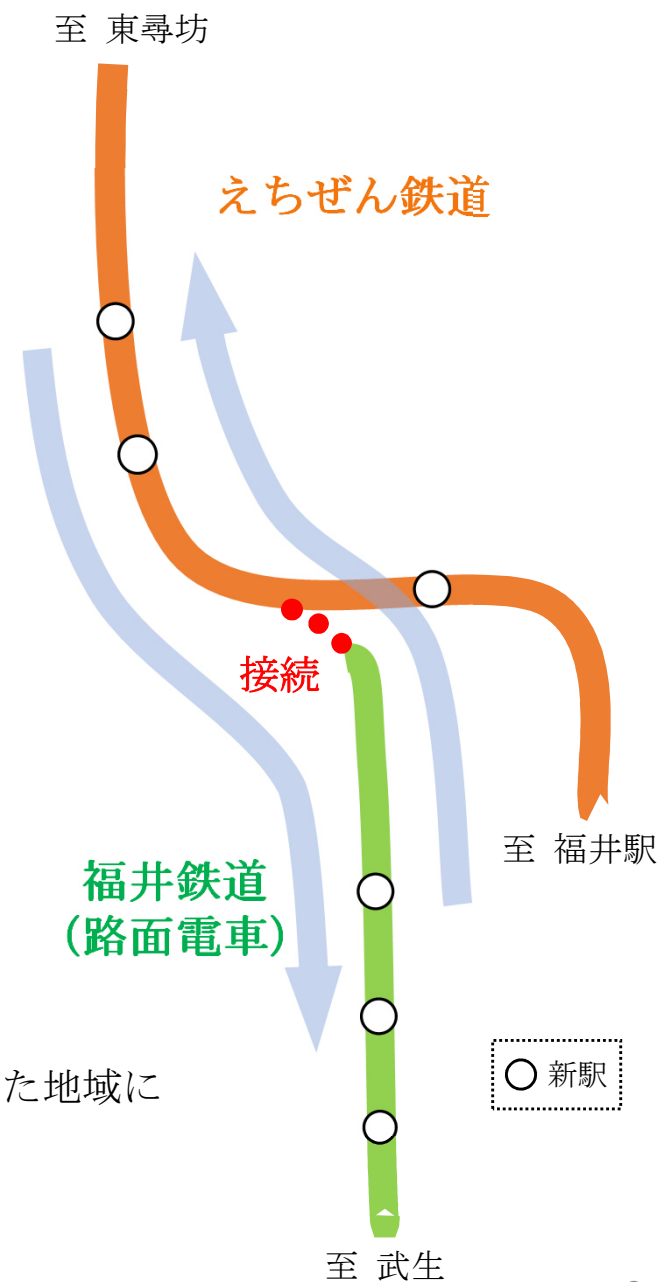
「乗り入れルート」の年間利用者数

乗入れ後 (H29年度) : 14万人

【乗り換えが必要だった時より**9万人増**】

○公共交通空白地帯への新駅整備 (H18年～)

- ・住宅地、企業、スーパーマーケットなどが立地しながら駅のなかった地域に6駅を整備 (えちぜん鉄道3駅、福井鉄道3駅)
- ・総事業費1.7千万のうち、0.5億円を県が支援
- ・新たな利用者獲得に成功。現在、6駅合計で年間約24万人が利用



映画「えちてつ物語」 ぜひご覧ください

(H30年11月から全国で公開)

- ・ 東京からUターンした女性がアテンダントとして成長する物語
- ・ 京福電鉄時代の2度の衝突事故からの復活や、安全運行に徹する鉄道マンの姿も見どころ



「えちてつ物語」パンフレット

北陸新幹線敦賀開業に向けた準備

～ 2023年に北陸新幹線敦賀開業

小浜・京都ルートは2030年度全線開業を目指す ～

○並行在来線（北陸本線）の検討開始

- ・ 北陸本線（石川県境～敦賀駅）が並行在来線としてJRから分離
- ・ 増便や快速列車などの運行、地元密着のダイヤ編成、石川県との相互乗り入れ、乗り継ぎ割引運賃、人材を確保するため早期の運営会社設立などを検討

経営分離区間の現状

距離	石川県境～敦賀駅 79.2km
駅数	18駅（牛ノ谷駅～敦賀駅）
運行本数	102本（上り53本 下り49本） 貨物34本

○敦賀から西へ人を呼び込む交通網形成計画

- ・ 県、沿線市町、交通事業者、有識者等によりJR小浜線の高速化、広域バス路線の整備などを議論
- ・ 舞鶴市（京都府）も参加し、京都府北部とのアクセス向上を検討

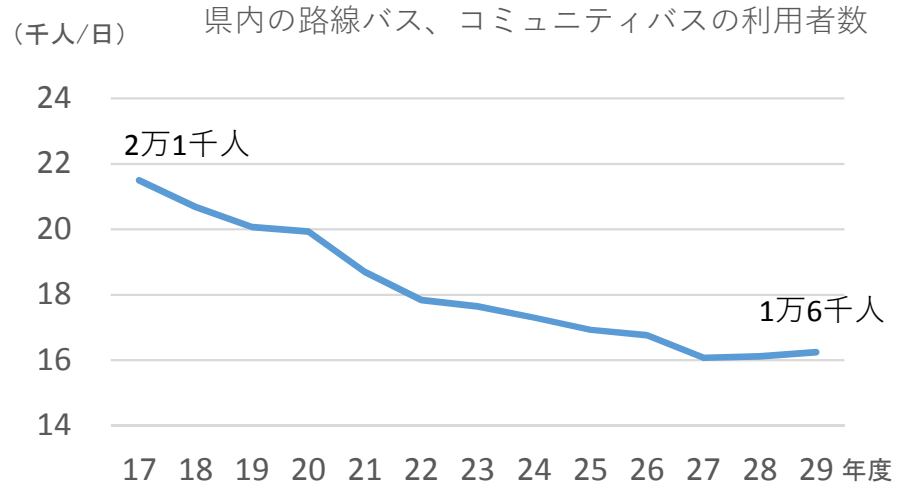


2 バス路線の維持・確保に向けた取組み

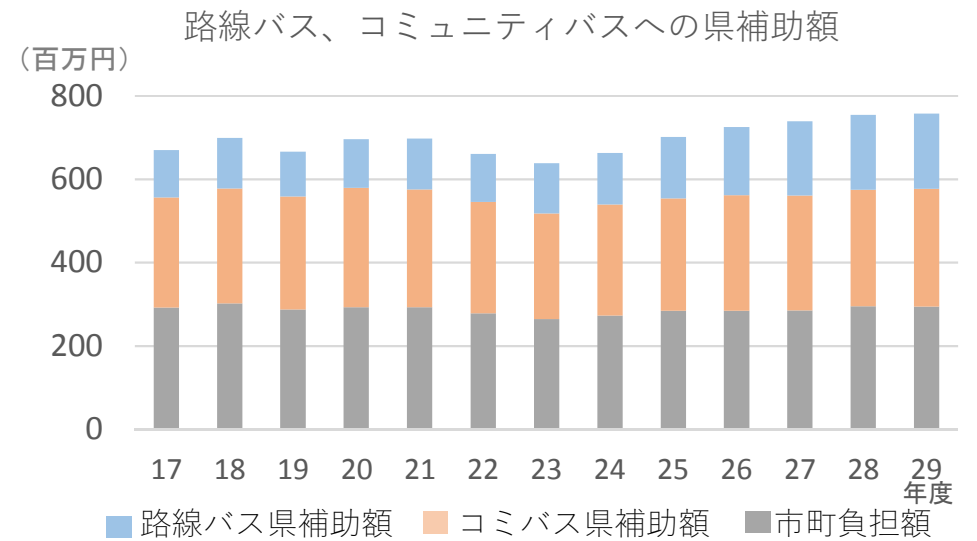


福井県の現状：利用者が減少し、行政の負担が増加

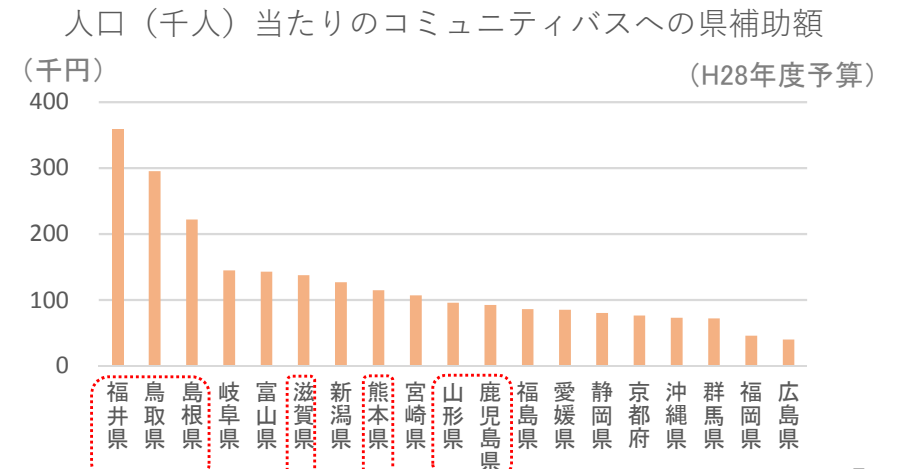
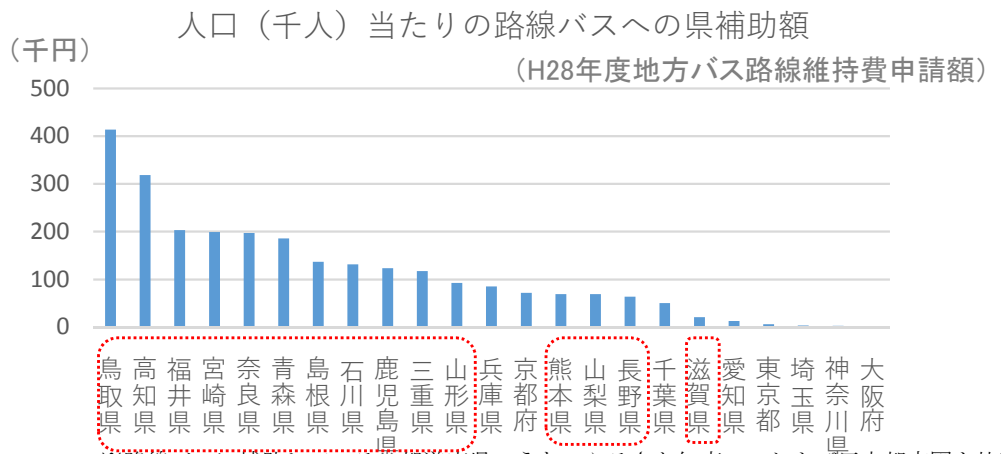
① バス利用者数が減少



② 県のバス事業への補助が増加



③ バス事業への県負担は地方圏が重く、都市圏が軽い



※路線バスに補助している47都道府県のうち、ふるさと知事NWおよび三大都市圏を抜粋
出典：2016年版日本のバス事業（公益社団法人日本バス協会）

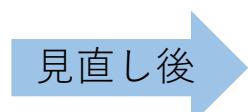
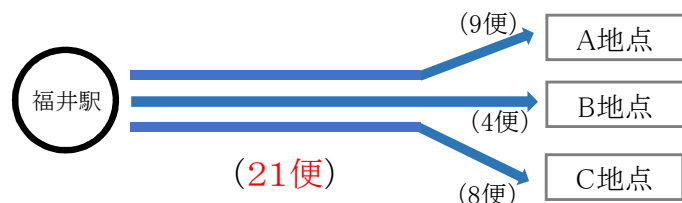
※市町村バスに補助している府県は左記19県のみ 出典：福井県独自調査

利用促進・利便性向上に向けた取り組み

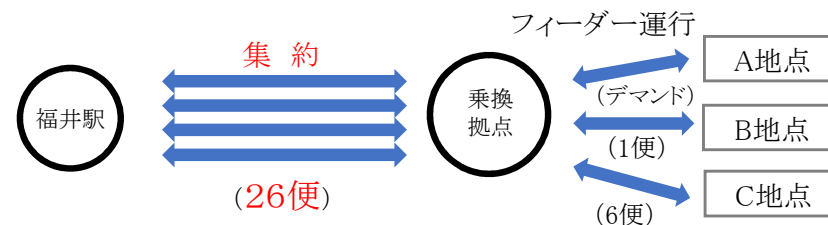
○ 重複路線等を統合し、利便性向上

- ・ 同方向の路線を集約、乗継拠点からフィーダー路線を運行し、効率化と利便性向上を実現

見直し前：21便 利用者 17.8万人



見直し後：26便 利用者 22.4万人 **【26%増】**

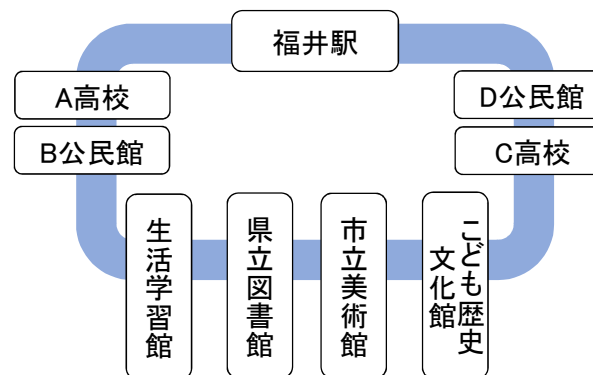


○ 郊外の公共施設を巡るフレンドリーバスの運行

- ・ 図書館や美術館などの**公共施設を巡回する無料の県営バスを運行 (30分毎)**
- ・ 高齢者や学生の移動手段を確保
- ・ 平成15年8月の運行開始以来、約62万人が利用



フレンドリーバス



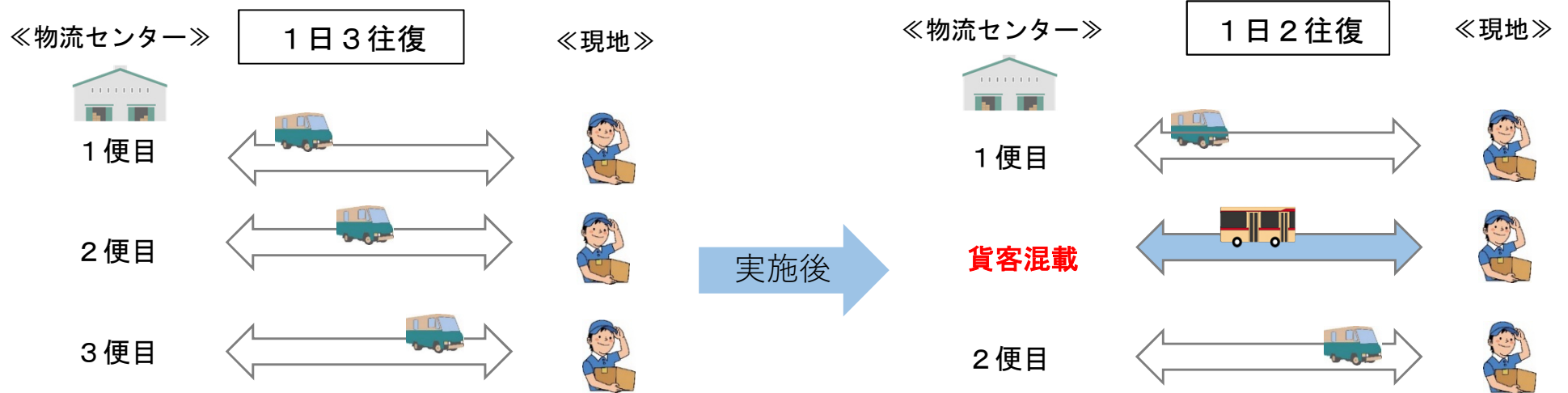


新たな取組み

○ 路線維持に向けた新たな収入源「貨客混載」

- ・一部の過疎地域において、**宅配荷物を路線バスで配送**する貨客混載を実施予定
- ・3往復のうち1往復は路線バスを活用し、宅配業者の負担も軽減

バスへの荷物積込み



○ 高齢者の新たな移動手段「永平寺 参ろ一ど」自動走行実験

- ・えちぜん鉄道永平寺口駅と大本山永平寺の間の6キロの廃線跡地に「永平寺 参ろ一ど^{まい}」を整備し、産総研と共同で実証実験
- ・廃線跡を専用区間として利用できるため、高い安全性を確保
- ・沿線住民のほか、永平寺を訪れる観光客の利用を見込み、2020年度の実用化を目指す



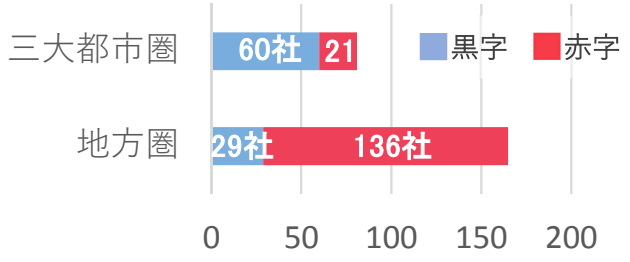
地元住民による試乗

3 バス事業の収支改善に向けた規制緩和や補助基準の改善(提案)

- 人口減少の進む地方圏では、バス路線の維持の負担が大きい
- 都市と地方では、バス事業を取り巻く環境が大きく異なるにも関わらず、規制と補助基準は全国一律。地域の実情に合わせ、規制や補助基準の緩和をし、行政負担を軽減

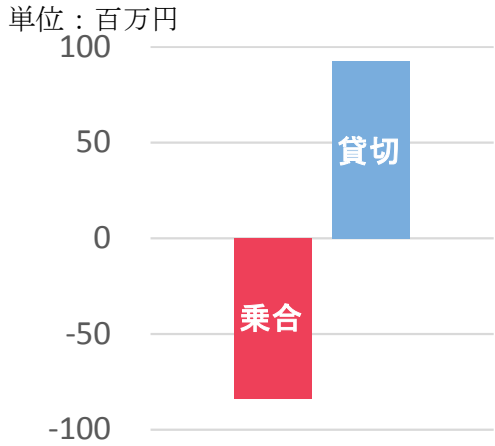
現状

① 乗合バスについて、都市部は黒字だが、地方は赤字が多い
H28 乗合バス事業者の収支状況

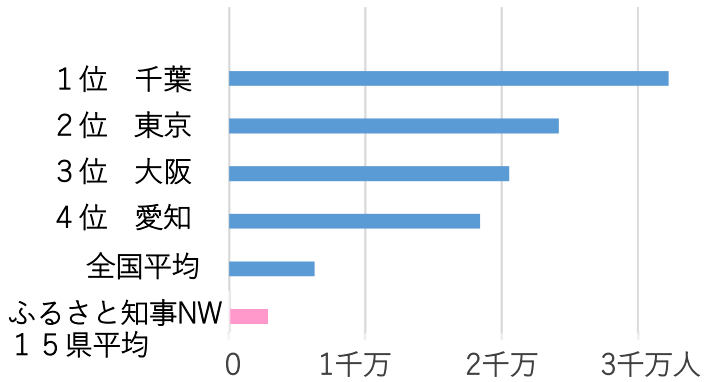


出典：国土交通省報道発表資料
「平成28年度乗合バス事業の収支状況について」

② 乗合バス事業者にとって貸切バス事業は収入源
県内A社の事業別営業損益



③ 貸切バスは、大空港を抱える都府県が上位
貸切バスによる輸送人員

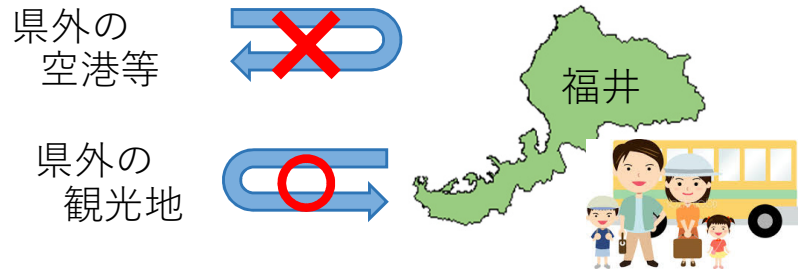


出典：自動車輸送統計調査を基に作成

規制緩和の提案

貸切バス事業について、事務所を置かない都道府県を発着地とする運行を認める

(現行) 県外発着は禁止、県内発着は可能



- ・発地および着地いずれもが営業区域外（事務所を置かない県）の運行は規制により禁止
- ・大きな空港がある都道府県の事業者など都市部の事業者にも有利な規制



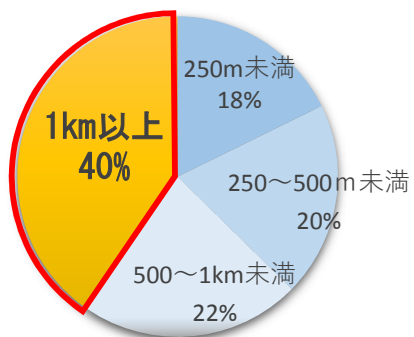
現状

地方圏では医療機関や店舗が徒歩圏内になく、高齢者にとってバスは不可欠

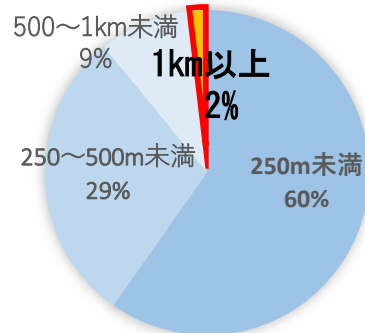
① 地方圏では医療機関まで遠い高齢者が多い

75歳以上がいる世帯から医療機関までの距離

ふるさと知事NW15県平均

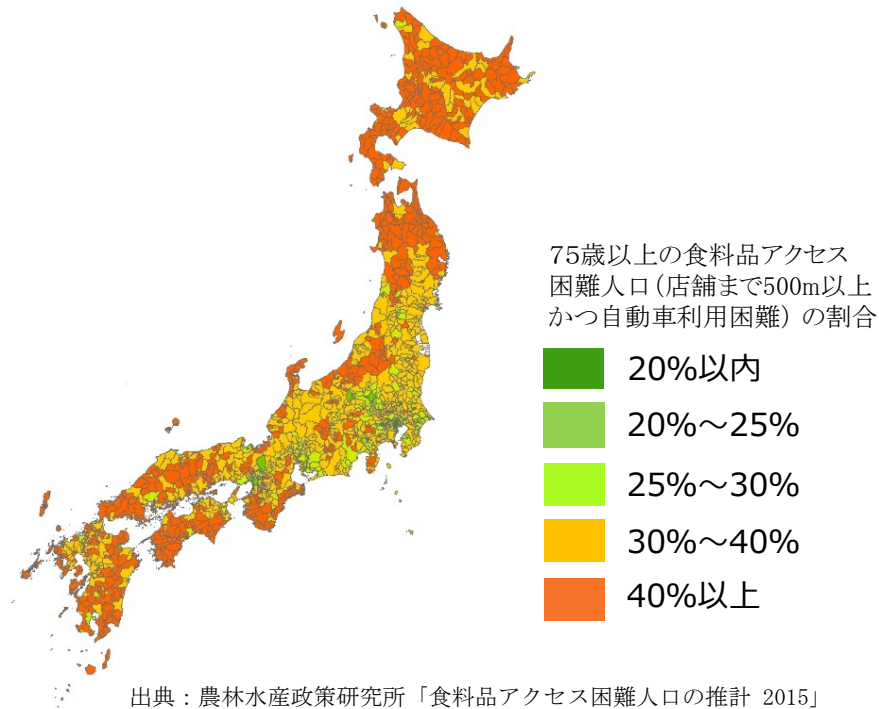


東京都



出典：平成25年度「住宅・土地統計調査」を基に作成

② 店舗まで徒歩で行けない高齢者は地方圏（中山間地域）に多い



補助基準緩和の提案

中山間地域において、生活に欠かせない路線を対象に補助基準を緩和

現行の補助スキーム (地域公共交通確保維持改善事業費補助金)

乗合バス路線への国庫補助は、1便当たりの乗車人数が少ない(5人未満)と一律減額されるが、中山間地域においては、便数が減らせる限界に達している路線もある。



例えば、中山間地域で1日に朝昼晩の3便運航
(4人×3便=12人)

減額



2便分の補助しか出ない
(12人なら2便で十分とみなされる)

