

地域鉄道の維持・活性化について

1 京福電鉄のバス転換「負の社会実験」

平成13年に正面衝突事故を起こした京福電鉄は、鉄道の運行を停止し、バスに転換した。しかし、多くの利用者は代行バスを利用せず、社会的混乱が発生。鉄道の必要性を再認識し、平成14年には「えちぜん鉄道」を設立。

■京福電鉄 正面衝突事故 運行停止 ⇒ バス転換



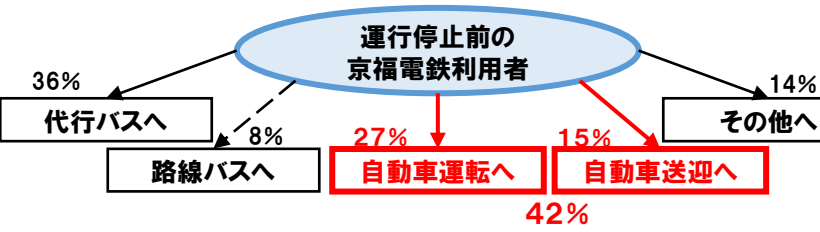
■代行バスの状況



■バス転換時の混乱を伝える新聞記事



■バス転換時の利用状況 (鉄道利用者はバスに移りしない)



※福井大学工学部川上教授ら(堀井茂毅、川口充康、川本義海、川上洋司)による研究「地方鉄道運行再開による沿線住民の交通行動及び意識に関する調査・分析」を参考に作成

2 「えちぜん鉄道」「福井鉄道」 行政と連携した地域鉄道の再生

H14に三セク鉄道として復活した「えちぜん鉄道」、H20に全国初の再構築実施計画の認定を受け経営再建を目指した「福井鉄道」に対し、県と沿線市町は220億超の財政支援を実施。その結果、人口減少下においても利用者数は増加し、地域に不可欠な公共交通として再生。

①ダイヤの充実(高頻度運行パターンダイヤ)

福鉄3本/時、えち鉄2本/時
快速の増、終電の繰り下げ等

②P&R駐車場の整備

福鉄 122→399台(+277台)
えち鉄377→981台(+604台)

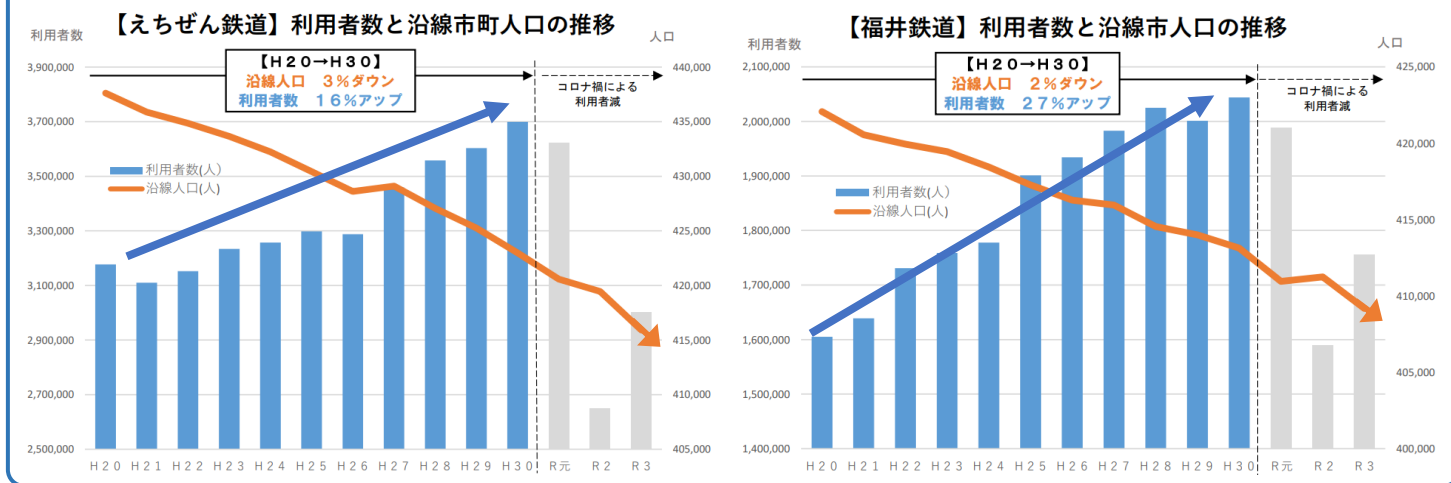
③新駅の設置

新駅 福鉄3駅、えち鉄3駅

④相互乗入れ(福鉄⇄えち鉄)

相互乗入れ整備

その他 ⑤福井駅前への延伸(福井鉄道)、⑥既存駅の改修(待合やトイレ、外観の改修)、⑦サービスの向上(アテンダントの乗車など)、⑧乗る運動の推進(サポーターズクラブなど)

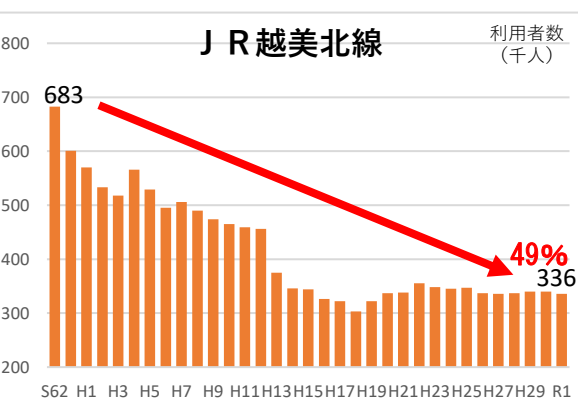
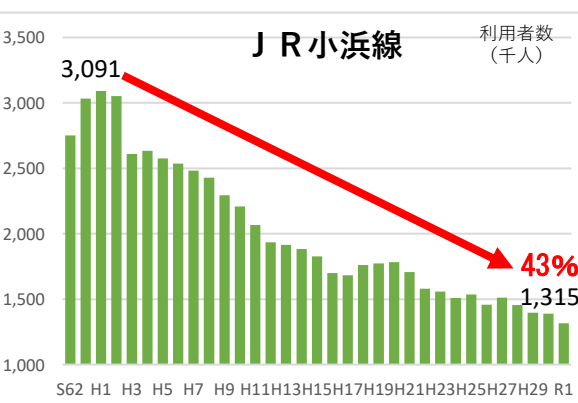


3 JRローカル線の維持・活性化のための取組み

JRローカル線についても、沿線自治体は積極的に利用促進等に取り組むが、JR側のサービスカットによる悪循環で、利用者減少に歯止めが利かない。

- ### 福井県、沿線市町<利便性改善、利用促進>
- 小浜線 電化支援 H15~H18 68億円(県23、市町15、民間30)
 - 越美北線 福井豪雨災害復旧支援 H17~H19 30億円(県10)
 - 沿線自治体による駅の取得・改良
 - ・駅の取得 13駅(小浜線 12駅、越美北線 1駅)
 - ・駅の改良 待合、トイレ、駐車場、駐輪場、バリアフリー、レンタサイクルなど
 - 乗る運動の実施
 - ・サポーターズクラブの結成、サポーター企業の募集、
 - ・定期券等の購入補助、沿線観光マップの作製 など
 - 企画列車等の運行
 - ・観光列車・企画ツアー等の運行(黒松号、若狭路直通列車)
 - ・車両のラッピング(戦国列車など)

- ### JR西日本<サービスカット>
- ▲減便(H13、R3)
 - ・R3 小浜線30本→24本(▲6本)
 - 越美北線15本→12本(▲3本)
 - ▲快速列車の廃止
 - H9臨時快速、H11急行廃止
 - H13 小浜線、越美線 快速全廃
 - ▲駅の無人化
 - ・R4 小浜駅、越前大野駅 無人化
 - ・簡易委託駅(11駅)も無人化予定
 - ▲回数券の廃止
 - ・R4.9 回数券販売終了



要望事項

- 地域鉄道の維持・活性化への支援**
 - ・地域鉄道の在り方は、単に、鉄道事業者の経営上の問題、鉄道事業者と地方自治体の問題ではなく、**国としても公共交通行政の根幹として、地域鉄道の維持・活性化に積極的に関与すること。**
 - ・将来にわたり地域鉄道が持続的に運営できるよう、国においては、**法制化を含め、運営費に対する支援制度の新設や地方財政措置の充実などの強力な財政支援策を講じること。**
- JRローカル線を維持する仕組みづくり**
 - ・**国鉄改革時には、不採算路線も含めて事業全体で採算を確保することを前提として制度設計が行われた経緯を踏まえ、地方路線の切り捨てとならないよう、国においてJRローカル線が維持される仕組みを構築すること。**
 - ・JRに対し、コロナ禍を理由として減便や駅の無人化など、更なる利用者減を招くサービスレベルの切り下げを行うのではなく、**地方自治体と連携した利用促進策を講じるよう指導すること。**