

令和3年度 第1回 えちぜん鉄道活性化連携協議会 議事録

日 時： 令和4年2月3日（木） 14：00～15：10

場 所： 福井市企業局庁舎5階大ホール

出席者： 別紙出席者名簿のとおり

資 料： 別紙資料のとおり

開会

1 会長挨拶

2 議事

規約第8条第2項により、座長が会議の議長となって議事が進行された。

報告（1）乗車実績等について

えちぜん鉄道より資料説明（報告（1）資料参照）

< 質疑応答 >

特になし

他に意見がないことを確認し、報告（1）終了。

報告（2）国への要望の実施について

事務局より資料説明（報告（2）資料参照）

< 質疑応答 >

特になし

他に意見がないことを確認し、報告（2）終了。

報告（3）えちぜん鉄道 第3次支援スキームについて

事務局より資料説明（報告（3）資料参照）

< 質疑応答 >

○座長

県、沿線市町、えちぜん鉄道で協議を重ねた支援スキームだと思うが、県、沿線市町は

今回の内容で合意するということでよいか。

○県、沿線市町の委員

意義なし

○座長

次期支援スキームは、現行の支援スキームより、単年度の支援額としては大きな支援をすることになる。この支援スキームが前提にあることを踏まえながら、次の協議事項である公共交通計画について、協議していただきたい。

他に意見がないことを確認し、報告（３）終了。

協議（１）えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画（案）について

事務局より資料説明（協議（１）資料参照）

< 質疑応答 >

○委員

非常に細かく目標設定されており、詳細に計画されているように感じた。我々NPO法人も、一昨年、公共交通活性化アイデア集を作成し、県、市町の関係課にも案内させていただいた。車に頼らない生活に向けて、公共交通は生活に密接する社会資本として、利便性が向上しないと使っていただけない。そういう意味では、パブリックコメントにもあったように、バス会社の共同経営方式が全国で話題になっているが、福井でも、並行在来線、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスを含めた交通事業者の経営統合を将来的に目指していくべきだと思う。国会でも公共交通に対する国、行政によるバックアップの必要性が議論されていたが、国の支援を受けつつ、前進できるように経営統合を進めていただきたいと思う。

MaaSは交通に選択肢がある場合に役立つものであり、福井でこれがうまく機能するかどうかについては疑問もあるが、検索、予約、決済が一体化できるメリットがあり、IT化を含めたMaaSの実験、活用ができれば良いのではないかと。

○事務局

MaaSについては、今年度、福井連携中枢都市圏という枠組みの中で、福井市を中心として嶺北の自治体と交通事業者で勉強会を行った。検索、予約、決済を一括してアプリで行うことで利便性向上につながるため、福井にとってどのような形態が良いか検討している。MaaSは新しい生活様式の一つになると思うため、来年度も引き続き検討していく。

経営統合は難しい問題であるが、例えば、新幹線福井開業を見据えた鉄道とバスの共通フリー切符の販売や、並行在来線と福井鉄道での共通定期券の導入について検討していく必要があると思う。できることから少しずつ実施していく。

○座長

経営統合について、ヨーロッパでは運輸連合は当たり前になっている仕組み。すぐに日本での導入は難しいと思うが、福井都市圏では鉄道を地域が支えて再生した実績があり、並行在来線も含めて地域で支える仕組みができています。そのため、日本の地方都市の中では可能性が高い地域であると思う。すぐにではなくても、次期スキームの中で進めることができれば、地域としても良い形になるのではないかと。

○委員

計画として上手くできており、この通り、国へ提出していただきたい。

○座長

計画の策定に当たっては、協議会及び策定作業部会の方々に検討いただいた。京福電鉄の廃線からえちぜん鉄道の再生に関わってきたが、2000年から2002年にかけて、運行休止という全国でも前代未聞の経験を経て、福井は、災い転じて福と為すという県民意識が強い地域であると感じている。国の支援をいただきながら、県、沿線市町が連携、支援して、発足したえちぜん鉄道は、今までにない地域共生型サービス産業という理念の下で積極的なサービス向上と、新しい企画による利用促進を図ってきた。現在は、コロナ禍で利用者は減少しているが、コロナ以前は順調に伸びていた。大きな実績であり、国の地域公共交通活性化再生法の下で連携計画を作り、法改正により、現在の地域公共交通網形成計画、今回の地域公共交通計画へとつながるが、着実に施策を実施してきており、ソフトはもちろん、福井鉄道との相互乗り入れや新駅設置などのハードを含めた実績、ストックができてきた。それを踏まえて、えちぜん鉄道を中心とした交通圏としての地域公共交通ネットワークの計画になっていると思う。

今後も継続して支援を行うということで、行政の皆様から、一言ずついただいてもよろしいかと。

○委員

1月11日に、本日ご出席の河合町長や私を含めた沿線5市町の首長と山岸社長が、杉本知事と面談を行った。

えちぜん鉄道は、地域の移動に欠かせない公共交通機関であることから、沿線自治体は引き続き鉄道運行に必要な支援をしっかりと行うことを申し上げ、県においても、設備投資などに対する支援を継続することを確認させていただいた。今後も、県と沿線自治体でえちぜん鉄道の安全運行をしっかりと支えていきたい。

○委員

えちぜん鉄道は、永平寺町にとってもなくてはならない鉄道であり、これからのまちづくりとして、SDGs、脱炭素社会、MaaS等の取り組みの中で、また、新幹線開業に向けて大きな地域の資源になると思う。えちぜん鉄道については、新しい形での支援をしっかりとやっていく必要があるが、一方、コロナ禍や災害が多発する中で安全の確保が大前提であり、コロナ後の社会がどのように変化するか、それにどう対応するかということも大切になるため、沿線市町、各団体、えちぜん鉄道といった皆様と一緒に、前を向いて進んでい

きたい。

○委員

福井市では、昨年、第2次福井市都市交通戦略という公共交通とまちづくりを連携させる計画を策定した。その中で、えちぜん鉄道は、まちづくりと連携した重要な社会基盤として位置づけており、今後、新幹線開業に向けて、特に観光面でも大きな効果をもたらす重要な社会基盤だと考えている。そのため、福井市としても、県をはじめ沿線市町、サポート団体の皆様と連携しながら、しっかりと利用促進を図り、今後もえちぜん鉄道を支えていきたい。

○委員

あわら市は県内唯一の温泉地を有しており、新幹線開業を迎え、えちぜん鉄道が沿線市町から訪れる方、沿線市町へと向かう方々の交通手段として活用されるよう、広域観光と連携した取り組みに期待している。本市としても、必要な支援を行っていききたいと考えている。また、現在、あわら市では環境基本計画を策定しているが、脱炭素社会の観点からも、えちぜん鉄道の利用が促進され、さらに持続可能な社会の実現に向けて、皆様と一緒に取り組んでいきたい。

○委員

坂井市においても、えちぜん鉄道は、通勤通学はもちろん、観光の面からもなくてはならない地域鉄道であり、これからますますその役割は大きくなっていくものと思う。今後も、関係自治体が一丸となって、えちぜん鉄道を支えていきたい。

また、3月には最終駅となる三国港駅前の市場の改修が終わり、定期的な朝市やイベント等を通して、えちぜん鉄道の利用が増えるような施策にも取り組んでいきたい。

○専門委員

えちぜん鉄道は、大野市には直接は運行していないが、福井市と大野市を結ぶ越美北線がある。その中で、えちぜん鉄道と越美北線を利用した奥越地域の周遊ルートができないかと考えており、そういう面で大野市としても連携していきたい。

専門委員

えちぜん鉄道の支援については、先ほど勝山市長のお話にもあったとおり、今年、県の支援の継続について要請があった。安全・安定運行というのは非常に重要であるので、県としても、これまで支援してきたところの支援を継続するような形で、必要なところについてはきちんと支援をしていきたい。

また、新型コロナで大きな影響を受けたところについては、沿線市町と連携しながら特別支援という形で、国のコロナ対策予算を活用しながら進めさせていただいた。現状、オミクロン株がどうなるかもあり、今後については状況を見ながら支援の必要性を考えていきたいといけない。

新幹線関係で言えば、二次交通の大きなチャンスでもあるので、県としても恐竜列車の導入という形で支援させていただいている。観光、日常利用の両面から、県としてできる

限りの支援をしていきたい。

加えて、先ほどからいろいろご意見のあった地方鉄道に対する支援の枠組みを強化しないといけないという話については、県としても同感であり、昨年JRの減便などがあった中で、明日、知事が国交省に要請に行く。新幹線の要請がメインだが、地方鉄道に対する支援の強化、新しい支援の枠組みを含めて作ってほしいということ、改めて要請したい。

経営統合については、どういう形でできるのか、いろいろ課題があると思う。一昨年から福井鉄道とえちぜん鉄道で共同発注の仕組みで、コスト削減の成果が出ている。並行在来線会社ができ、3社でさらに共同発注していけばボリューム感が出てきて、経費削減効果が大きく出てくるし、共通フリー切符のような利用促進面での連携など、できるところからきっちりやっていく。経営統合については、各社の事情もあるので、課題をよく整理して、そういう状況になれば経営統合になるかもしれない。いずれにせよ、事業効果が高まるような形で県としては支援をしていきたい。

○座長

他の委員からも一言ずついただきたい。

○専門委員

今後の取り組みに対して、国としては、交通だけでなく観光面を含めた様々な支援メニューを用意しているので、是非、協力していきたい。

○委員

コロナ禍の後、新しい生活様式になってしまい、客足が戻ってこないということを心配している。1年後かどうか分からないが、コロナが終息した後はしっかりと対応していく必要がある。

2つ目は、人口減少により、鉄道の利用者が減少していくと思うが、これは一事業者、自治体だけでは解決できない問題である。そのため、どこかのタイミングで、経営統合など抜本的な改革が必要になるのではないかと。

3つ目は、鉄道事業者は不動産デベロッパーの側面があり、沿線に住宅地を造る、会社をもってくるなどがあると思う。福井は人口が少ない中で難しい面もあるが、その中でも病院や工場を誘致するなど、みんなで鉄道を支える取り組みが必要ではないかと。

○座長

3点目の事項は非常に重要だと思う。逆に言うと、人口減少社会の中では、コンパクトに住む必要があるが、コンパクトな市街地を誘導しようとする、鉄道が不可欠であり、そのためのコンパクトプラスネットワークという考え方は、沿線市町で徐々に浸透していると思うので、今回の地域公共交通計画の中で、目に見える形で、人口減少社会になっても住みやすく活力があり、公共交通も経営が成り立つ、そのような方向になっていくといい。そのためには、民間事業者の協力も必要であり、そのあたりをお願いしたい。

○専門委員

運輸支局では、様々な補助事業の有効活用を案内している。

また、2月18日に、第三者評価委員会でえちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画の評価をすることになっている。現在、地方の公共バスは非常に厳しい状況であり、鉄道を含めて利用しやすい環境、キャッシュレスやMaasの導入等が必要である。このため、可能な限り、国の支援策を活用していただきたいと思うので協力をお願いする。

#### ○委員

先ほどの報告1にあったえちぜん鉄道の「安全性向上への取組み」について、警察としても、ここに紹介されているものだけでなく、できることがあれば協力していきたい。

#### ○専門委員

先ほどあった運輸連合というのが重要であると思う。現状では、えちぜん鉄道や福井鉄道といった鉄道事業者ごとに計画を作っているが、全体をとりまとめて、福井交通圏の連携計画を作り、共通に取り組む動きを前提とすることも大事ではないか。福井の公共交通を利用するということで、会社を気にせず利用できる施策ができれば、利用者も増加すると思うので、難しい経営統合は考えずに、運輸連合の方を考えたほうが良いと思う。

#### ○座長

まさしくその通りだと思う。えちぜん鉄道交通圏にしても、福井鉄道交通圏にしても、沿線市町が計画主体になっている。関係市町一体となって進めていく必要があり、この経験知を生かしながら、次は、嶺北全体を睨んだ計画が必要だと思う。

委員の皆さんから意見をいただいたが、計画の内容については特に大きな意見はなかった。これを受けて、えちぜん鉄道の山岸社長からも一言お願いしたい。

#### ○委員

本日は、様々な意見をいただき、また支援についてご理解いただきありがとうございます。私は社長に就任してまだ1年経っていないが、今まで分からなかったことがしっかりと見えてきた。外から見るのと中から見るのでは大きく違うということを実感している。

1つ目は、地方鉄道は運賃収入だけでは絶対ペイできない。現状維持は何とかなるかもしれないが、鉄道は維持・補修に多くのお金がかかり、また、新たな機器の導入、車両の購入等も考えていかななくてはならず、これらを全て運賃収入で賄おうとすると高い運賃を設定しなければならなくなり、お客様が離れていくことになる。福井県が1番のモデルになっていると思うが、鉄道は生活関連社会資本であるとみなして、行政が支援していくことの重要性、先見性をまざまざと実感している。

2点目は、えちぜん鉄道は交通弱者、高齢者、身体の不自由な方にとっての大切な移動手段になっていること。沿線市町は高齢化がどんどん進んでいるが、えちぜん鉄道のアテンダントはその日にあったことを毎日レポートに書いており、それを、他のアテンダントや管理職、現場に出ていない社員も全て目を通して。現場の情報が刻々とわかり、いかに高齢者、身体の不自由な方の期待に応える存在になっているかを実感する。元気だった人が今日は調子が悪いといった、そのお客様への接し方など全てを共有して対応してい

る。情報を毎日積み上げていくと、ただ電車が走っているのではなく、緊急的なトイレの対応やキップの紛失など、これから進む高齢社会の交通手段としての大切さ、何をしなければいけないかが分かってくる。今後もえちぜん鉄道が地域に必要な交通手段として存続するには、本協議会、サポート団体等の皆様の支援が必要であり、これを全国に発信していくことによって、日本の地方鉄道のあり方を考える一助になると考えている。

最後になるが、平成30年度に370万人であった利用者数を、本計画では5年間で374万人以上を目指すことになる。2年後の新幹線開業は最大のチャンスだと思う。えちぜん鉄道は恐竜博物館をはじめ、永平寺、東尋坊、あわら温泉等を結んでおり、これらへの移動手段として、今後も展開していきたい。これからも、皆様方のご支援をお願いしたい。

#### ○座長

現場の声を大事にしながら、やさしい移動手段として尽力していることを改めて感じた。今後、特に、利用者数の目標を達成すべく、えちぜん鉄道としても取り組んでいただきたい。

その他、意見がなければ、これで協議会として計画を認めたということにさせていただく。なお、国へ提出する中で、軽微な修正等が必要になった場合には、私と事務局で調整するということです承して欲しい。委員全員の方から意見を頂き、計画について認めていただいたということで、本協議会を閉めたいと思う。

#### 閉会