

調査報告

文責：恩田 睦

1 視察先の選定

本研究プロジェクトでは、弘南鉄道大鰐線をはじめ今日の地域公共交通のあり方を検討する素材を得る目的で、全国の地方鉄道会社のなかから利用者数の増加に一定の成果をあげた事業者を選定して現地視察とインタビューによる聞き取り調査をおこなった。

視察先の地方鉄道会社を選定するにあたり、いくつかの条件を設けた。すなわち、①複数の線区を有していること、②電化されている鉄道であること、③降雪地域に立地する鉄道であること、の3点である。これらは弘南鉄道のおかれる経営環境に近似した事例を選ぶためであった。本来であれば、①について独立した複数の路線を運行していることを条件に付すべきであったが、残念ながら該当する事業者が存在しなかった。

これに加えて、鉄道会社のみならず沿線地域の住民や沿線自治体も主体的かつ積極的に鉄道存続・利用運動を展開したことも重視した。今日において、ごく一部を除いて地方鉄道会社を取り巻く状況は厳しく、沿線の地域社会からの財政的・精神的な支援なしには経営を維持することが難しい状況にある。住民による運動の組織化、沿線自治体による各種補助金のあり方を学ぶことは、弘南鉄道はもとより、多くの地域公共交通の存続を考えるうえで貴重な情報になるだろう。

数度にわたるミーティングを経て、以上の諸条件を満たす地方鉄道会社として、えちぜん鉄道株式会社(本社所在地：福井県福井市)を本研究の視察先として選定した。えちぜん鉄道株式会社(以下、えちぜん鉄道と略記)は、2003年に旧京福電気鉄道の経営を引き継いで設立された第3セクター鉄道会社である。えちぜん鉄道では、利用者の意見を可能な限り運行サービスに反映させるなどの努力が相俟って、開業後の10年間を通じて右肩上がりに旅客輸送量(人数)を増加させており、運輸収入額も順調に推移している。ここで注意したいことは、本研究プロジェクトでは弘南鉄道をはじめとする地域公共交通機関に対して安易な第3セクター化を提言するものではないということである。もしくは、民営鉄道(私鉄)である弘南鉄道と経営形態の異なるえちぜん鉄道を比較対象として引き合いに出すことに異論を挟む余地があるかもしれない。本研究プロジェクトの意図することは、鉄道会社・自治体・住民がそれぞれの立場で鉄道を維持するための努力・支援・運動のあり方を、えちぜん鉄道の事例にそくして検討を試みることにある。

本研究プロジェクトでは現地視察を2回実施しており、いずれもえちぜん鉄道の沿線地域を主たる調査対象とした。表は、現地視察の日程、訪問先およびインタビューによる聞き取り調査にご協力いただいた担当者の氏名・所属を示している。同表から明らかであるが、えちぜん鉄道本社および同鉄道の勝山永平寺線の沿線市町に焦点を絞って調査を実施した。この理由は、調査日程が限られていたことに加えて、同線沿線に位置する勝山市、永平寺町(旧上志比村、旧松岡町を含む)では、えちぜん鉄道の設立に際して自治体のみならず住民までもが強い関心のもと行動をおこしたことが知られており、本研究プロジェクトの趣旨に適合したためである。

表 インタビュー調査の実施日時・調査先・担当者一覧

日時	訪問調査先	担当者氏名 役職名など
2013年11月29日（金）		
10：30～12：00	えちぜん鉄道株式会社	佐々木 大二郎 様 えちぜん鉄道株式会社広報営業販売促進部長兼広報営業開発グループリーダー 岡田 郁美 様 えちぜん鉄道株式会社広報営業開発グループ えちてつサポーターズクラブ事務局
14：00～15：00	福井県庁	山田 清智 様 福井県総合政策部交通まちづくり課地域鉄道支援グループ 総括主任 三谷 清 様 福井県総合政策部交通まちづくり課参事（地域鉄道支援） 山田 武雄 様 福井県総合政策部交通まちづくり課地域鉄道支援グループ 企画主査
17：30～17：55	福井市役所	青山 訓久 様 福井市都市戦略部地域交通課 主査
2013年11月30日（土）		
15：00～16：50	勝山駅	道関 勝浩 様 えちぜん鉄道株式会社運輸部駅務区勝山駅
2014年1月24日（金）		
10：00～11：30	勝山市役所	石橋 宙 様 市民・環境部 環境政策課 エコ自然エネルギー推進グループ 主査
14：15～15：35	永平寺町役場	酒井 圭治 様 永平寺町商工観光課（兼 情報化推進室・えちぜん鉄道利用促進室）課長 坂ノ上 恵美 様 永平寺町商工観光課 主査
15：50～17：00	えちぜん鉄道株式会社	佐々木 大二郎 様 えちぜん鉄道株式会社広報営業販売促進部長兼広報営業開発グループリーダー 岡田 郁美 様 えちぜん鉄道株式会社広報営業・新規事業開発部 新規事業副担当
2014年1月25日（土）		
10：30～12：30	和田様ご自宅	和田 高枝 様 えちぜん鉄道サポート団体連絡協議会会長（永平寺町えち鉄サポート会会長）

注)役職名は調査日時点のものを記載している。

とはいえ、他方の三国芦原線の沿線地域では、旧京福電気鉄道(以下、旧京福電鉄ないし京福電鉄と略記)の運行停止の際には目立った存続運動がみられなかったものの、時間が経つにつれて沿線住民・商工業者を中心に鉄道存続運動が展開されるようになった。今後もし機会が得られれば、当時の三国芦原線の沿線住民らの意識の変化の背景などについて、インタビューによる聞き取り調査を実施したい。

2 インタビュー調査の方法

第1回、第2回の調査ともに、訪問予定日のおよそ1ヶ月前までに各機関に宛ててアポイント(調査依頼)をおこない、10日ほど前までにA4用紙で1,2枚程度の質問項目を送付した(福井県庁を除く)。インタビュー当日には各訪問先において、まず小谷田が趣旨説明をおこない、次いで恩田が質問項目にそって聞き取りを取り仕切った。各質問項目に対する担当者の回答を受けて、カーペンター(第1回のみ参加)、小谷田そして恩田は、各自の専門領域と問題関心に従って適宜質問した。インタビューに際しては、のちの文字起しを意識して、担当者の許諾を得たうえで録音をおこなった(福井市役所、勝山駅を除く)。

3 調査の内容

①第1回調査の概要

えちぜん鉄道の設立の経緯や経営についての詳細な検討は後述するとして、ここでは2回にわたる現地視察とインタビュー調査を概説する。第1回調査は、2013年11月29日および30日に実施した。11月29日午前中にえちぜん鉄道株式会社本社、午後に福井県庁および福井市役所、翌30日の午後に勝山駅を訪問した。

えちぜん鉄道では、まず同鉄道の設立経緯、すなわち旧京福電鉄の2度の正面衝突事故とその直後から2年強にわたる全線の運行停止による沿線道路の渋滞・鉄道代行バスの不便さといった「負の社会実験」を通じて地域住民が鉄道を再評価するに至ったことの説明を受けた。次いで、えちぜん鉄道では、利用者の立場でサービスを提供するという方針のもと、苦情を対応する電話を設けるほか、営業担当者については沿線の各自治体・団体・高等学校などの教育機関に定期的に連絡を取り合い、ときには出向くことで鉄道の利用促進を検討しているとの説明を受けた。勝山市役所の石橋様によると、えちぜん鉄道の担当者と1日につき1回はメールを交換し、1ヶ月に1回程度は顔を合わせているという。さらに、同鉄道では日中の列車を中心に、無人駅から乗車する旅客への乗車券販売、ならびに沿線案内を担当する女性アテンダントを乗務させており、例えば下車駅で接続するバス路線の時刻案内など利用者へのサービスに努めている。また、アテンダントには利用者からの「声」を拾い上げる目的があり、日々の乗務記録をまとめた乗務日誌は、社長も目を通すという。えちぜん鉄道ではサポーターズクラブという、いわゆるファンクラブのような組織があり、沿線地域内外の個人会員ならびに沿線地域の商店・飲食店が加入している。個人会員費の1,000円の一部は、線路もしくは駅周辺でのボランティア活動費に充てられる。また、えちぜん鉄道の沿線自治体にはサポート団体があり、こちらは住民だけが加入することができる。

同日午後には福井県庁を訪問した。えちぜん鉄道の経営方式、いわゆる福井式上下分離方式について、福井市内に乗り入れるもう一つの鉄道である、福井鉄道株式会社福武線との関連についての説明を受けた。えちぜん鉄道の設立後10年間について、福井県は線路の整備費用をはじめとする設備投資を負担する代わりに出資や赤字の補填をおこなわないこと、反対に沿線自治体は分担して出資と赤字補填をおこなうことで経営の責任を負った。2012年度からは新たなえちぜん鉄道支援スキームが策定・実施されているのであるが、とにかく福井県と沿線自治体とで役割を分けたことが会社経営にもうまく作用したのであった。福井県内にはもう一つの鉄道会社である福井鉄道株式会社(以下、福井鉄道と略)があり、えちぜん鉄道三国芦原線の田原町駅で接している。調査時点では、福井鉄道とえちぜん鉄道を乗り継ぐ場合に普通運賃と定期運賃の割引を適用しているが、将来的には両鉄道の相互乗り入れも視野に入れて検討しているとのことであった。

その後、福井市役所を訪れて、福井市のえちぜん鉄道への関わりについての聞き取りをおこなった。最近になって着任した担当者ということもあったが、えちぜん鉄道のサポート団体の加入状況についての話を伺うことができた。

翌11月30日には、勝山永平寺線の終端に位置する勝山駅舎内にて、同駅職員である道関勝浩様への聞き取り調査をおこなった。えちぜん鉄道の調査をおこなうに際して、本社のみならず、現場の

方にも話を伺ってみたいと考えていたところ、本社の岡田様から紹介された方が道関様であった。えちぜん鉄道の駅職員は嘱託が多いため、勤務年数も短くなる傾向にあるようだが、道関様は正規職員でなおかつ勤続年数も長いためにインタビューを依頼することとなった。なお、道関様の希望もあり録音を控えてメモによる記録に止めた。

インタビューの中心は、主として利用者の目線でサービスを提供するために日々工夫しているという話であった。すなわち、えちぜん鉄道の電車が遅延しているときには、接続を確保するために市内バスの発車を待つようバス運転手に直接伝えているようである。また、迎いの自家用車1台ずつ事前に電車の遅延を予告して、なるべく不安感を抱かせないようにしている。こうした工夫は、本社からの指示によるものではなく、道関様が利用者からの苦情などを受けて、自ら試行錯誤しながら実践している。

②第2回調査の概要

2014年1月24日および25日に実施した第2回調査では、沿線自治体と地域住民の方を中心にインタビューを実施した。24日の午前中には勝山市役所、午後に永平寺町役場とえちぜん鉄道株式会社本社、翌25日の午前中に永平寺町えちぜん鉄道サポート団体会長の和田高枝様(永平寺町内のご自宅)を訪問した。

勝山市役所では、市域が旧京福電鉄越前本線の終端に位置していたため、他の自治体と比較しても鉄道の運行再開に熱心であり、えちぜん鉄道の出資金や赤字補填金も沿線自治体のなかの最高比率を受け入れてきた経緯がある。

勝山駅前を起点に市内各地に運行する市内バス・乗合タクシーを運行し、また勝山駅の裏手には無料駐車場をつくり、自家用車と電車を乗り継いで利用する、いわゆるパーク&ライドの設備を整えた。それだけでなく、勝山市として利用者数を維持するために通学・通勤定期券、団体乗車券の購入に際して補助金を交付しているほか、1年に2回程度、えちぜん鉄道を貸し切って日帰りで芦原温泉を往復するツアーを企画・実行してきた。こうしたハード・ソフトの両面による利用者数の維持・増加策により、ツアーについて年々参加者が増えているという。また、勝山市は、他の沿線自治体が主催するツアーの目的地にもなっているため、えちぜん鉄道を市の活性化に上手く利用できているようである。

同日午後には永平寺町役場を訪問した。福井市と勝山市の間に位置する同町(現在の永平寺町は、2006年にえちぜん鉄道沿線の永平寺町、松岡町および上志比村の合併によって誕生)も、旧京福電鉄の運行停止の際には、並行道路の交通渋滞と鉄道代行バスの慢性的な遅延に悩まされてきた。しかも、永平寺町内には高等学校がないため、通学生の多くは複数の高校のある福井市内の間を往復せざるをえず、両親が自動車で自宅と高等学校まで送迎するしかなかったことも問題を大きくしていた。同町では、えちぜん鉄道の通学定期券に限定して助成をおこなっている。企業などとは違い、補助が出ない学生・生徒に手厚く補助することで、えちぜん鉄道を長く利用してもらいたいという町としての考えに基づくものである。

また、永平寺町だけの問題として、旧京福電鉄の路線のうち唯一、えちぜん鉄道に継承されずに

廃止・バス転換された永平寺線がある。同線は、旧京福電鉄越前本線の東古市駅(現、えちぜん鉄道勝山永平寺線の永平寺口駅)を起点に、県内有数の観光地である永平寺門前まで乗り入れる全長6キロメートル強の路線であったが、2002年10月21日付けで廃止となった。同線には途中3駅が設置されていたのであるが、その当時においても沿線住民から廃止反対運動のようなものが発生したことはなかった。永平寺としても観光客の多くは小松空港や福井駅からバスで来訪するため、永平寺線の存続への関心は低かった。もっとも、永平寺線を存続させると、必然的にえちぜん鉄道への永平寺町の出資額と赤字補填額が上積みされることになっていたというから、路線の廃止はやむを得ない判断であったとも言えよう。永平寺町えちぜん鉄道サポート団体との関わりとしては、同団体の事務局を町役場内に設置していることと、各種の情報提供というかたちで支援しているという(金銭的な支援はおこなっていない)。

その後、えちぜん鉄道本社を訪問し、まず、従業員の研修と業績評価の方法、次いで他社からの車輛導入の経緯についての聞き取りをおこなった。前回にはできなかったものの、前者については同鉄道の経営を考察するうえで理解しておかねばならないことであると考えたのである。同社では、期初に個々の社員について目標を決めさせ、期末にその達成度を評価する、いわゆる目標管理を導入している。上司は、部下との1ヶ月に1回の面談を通じて、目標達成までの進捗状況を確認することで、目標達成ということを意識づけるようにしているというのである。個人目標は、正規社員だけでなく嘱託・契約社員を含めた全員が作成・提出することになっている(人事評価に用いられるのは正規社員のみ)。ただし、こうした人事管理の取り組みは試行錯誤の段階であるという。後者については、えちぜん鉄道の開業にともない旧京福電鉄の保有車輛よりも新しい仕様である愛知環状鉄道株式会社の中古電車の無償譲渡を受けていることに注目し、車輛の譲受がいかなる事情でなされたのかについての聞き取りをおこなった。愛知環状鉄道株式会社(以下、愛知環状鉄道と略記)では愛・地球博の開催にともない新型車輛に入れ替えた際に余剰になった旧型車輛があったという。えちぜん鉄道の鉄道部長であった方が、愛知環状鉄道に伝手があったことから、車輛の譲受が実現したというのであった。なお、えちぜん鉄道で運用するに先だって、運転台を増設するなどの改造工事が施されている。

翌25日の午前中には永平寺町内の和田様のご自宅を訪問し、沿線住民の立場から、えちぜん鉄道の運行再開のためにおこした行動についての詳細を伺うことができた。まず、和田様の経歴、次いで旧京福電鉄の全線運行停止中における住民活動、さらに現在の利用促進運動の実施状況について聞き取りをおこなった。和田様は、長く市役所に勤務されていたのであるが、定年の1年前に県議選に立候補して当選した。折しも、旧京福電鉄の運行停止を受けて再開・廃止論が県議会で議論されており、当時は珍しい女性県議の一人として、地元の交通事情の改善を求めて各会派の議員に早期再開を求めたのであった。それと並行して、永平寺町住民を中心に鉄道存続を訴える運動を組織化する活動も展開した。例えば、旧京福電鉄越前本線の沿道を住民同士がバトンをリレーして、最終的には福井市内での鉄道存続総決起集会の会場に届くようにした。そのバトンのなかには地元小学生が書いたという鉄道存続を求める作文が収められており、「沿線住民の思いを伝える(つなげる)」という意味で効果を挙げた。和田様によると女性の方が、こうした活動に積極的かつ継続的

に参加するとのことで、主に地区の女性会や婦人会に声がけしたとのことであった。住民らの鉄道存続運動が功を奏して、県議会は次第に運行再開へと傾いていった。えちぜん鉄道として運行が再開されたのちも、永平寺町サポート団体として鉄道を利用したツアーを企画(芦原温泉・勝山方面)するなどして利用者数の増加に努めている。また和田様によると、永平寺町サポート団体には若手の役員も入ってきているため、世代交代の準備もできているとのことであった。

第1回調査と第2回調査によって、えちぜん鉄道本社に2回、福井県庁、福井市役所、勝山駅(道関様)、勝山市役所、永平寺町役場、永平寺町サポート団体(和田様)を訪問することができた。鉄道会社、沿線自治体、地域住民といった地域公共交通を取り巻く主要なプレイヤーの声を聞くことができたことは一つの収穫であったと考えている。