

## 【研究ノート】

# えちぜん鉄道に対する沿線自治体の支援

小谷田 文彦

恩田 睦

ビクター・カーペンター

## はじめに

2013年6月27日に平川市の津軽みらい農協会館で開催された弘南鉄道の第102回定時株主総会のあいさつにて同社の代表取締役社長である船越弘造氏は、中央弘前－大鰐間の大鰐線（13.9キロメートル）を平成29年3月末に廃止する方針を示した。

一方、弘南鉄道の弘南線（弘前－黒石間）の収支は黒字である。そのため、弘南線の黒字で大鰐線の赤字を補う、いわゆる内部補助によって2路線の経営を維持しているわけであるが、平成24年度の弘南鉄道全体の経常損益は831万円で2期連続の赤字となった。

株主総会の議題に含まれていないにもかかわらず、大鰐線の廃止について具体的な時期を示したうえで言及した背景には、同線の利用者がピークである昭和49年度の389万8,000人から平成24年度には57万6,000人まで減少していることと、過去9年間の累積赤字が2億3,000万円にまで膨張していることがあげられる。そして、大鰐町のスキー場や温泉街の不振、青森県立弘前南高等学校大鰐校舎の閉校など、将来的に収益の好転が見込めないことも一因であろう。

もっとも、同年7月22日に船越氏は、「知事や弘前市、大鰐町などから支援する用意があるとの発言がある」ことを受けて、大鰐線の廃止を撤回したものの「財政支援は受けない」とも述べており、場合によっては再び廃止の議論が巻き起こることも予想される<sup>1)</sup>。

弘南鉄道への支援について、青森県知事三村申吾氏は、8月25日の定例会見において「支援の関係につきましては、まずは会社の考え方等をお伺いしながら、今後の議論の推移等も踏まえての話になるものと考えております」と述べており<sup>2)</sup>、県として弘前市などと連携しながら必要な支援を検討する姿勢をみせてはいるものの、必ずしも積極的にコミットしているとは言えない。本稿執筆時点では沿線自治体と商工会によって組織された弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会が活動を始めたところである。

弘南鉄道に限らず、わが国の地方鉄道の多くが厳しい経営環境に直面していることは周知のことである。往々にして、少子化の影響を受けて通学生の鉄道利用が減少の一途を辿っており、さらに各世帯への自家用車の普及、いわゆるモータリゼーションの進展に加えて、幹線道路沿いに商業施設が立地していることが鉄道離れを加速させた。平成12年の需給調整規制の廃止によって、地方を

中心に鉄道事業者の撤退が相次ぐことになったのである。

しかし、その一方で、鉄道やバスといった公共交通は、高齢者や障害者の生活の足になり得るし、朝の通勤・通学のピーク時には道路の混雑を緩和する効果も期待できる。近年では、地方都市の活性化を鉄道やバス、路面電車といった公共交通を中核にして検討しようとする動きもみられ始めた<sup>3)</sup>。このように、鉄道の果たすべき役割は十分残されているのである。そのため、鉄道事業者だけで経営を維持できない場合には、県・沿線自治体がそれぞれの役割と責任を明確にしたうえで鉄道路線を成り立たせる必要がある。

本稿は、平成25年11月28日から12月1日にかけて筆者ら3名が調査に赴いた福井県のえちぜん鉄道を例にとって、県と沿線自治体の役割・責任のあり方について検討を試みるものである。後述するように、えちぜん鉄道は、民鉄であった旧京福電気鉄道（以下、京福電鉄と略）の路線を引継ぎ、福井－勝山間（勝山永平寺線）と福井－三国港間（三国芦原線）を運行する第3セクター鉄道である。平成14年に設立したえちぜん鉄道は、翌年7月19日から10月19日にかけて順次営業運行を開始したのであるが、その後も堅調に利用者数を伸長させていることが特筆できる。もっとも、えちぜん鉄道の好調ぶりは、福井県と沿線自治体さらには地域住民の弛まざる努力の結果であった。今回はさしあたり、えちぜん鉄道と福井県、沿線自治体の関係について整理したい。なお、本稿は、福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町によって作成された、資料「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」（平成24年3月）を元に構成されていることをここに明記しておく。

## 2 えちぜん鉄道沿線の状況

えちぜん鉄道の路線は福井県の4市1町（福井市、勝山市、永平寺町、あわら市、坂井市）に亘っている。路線は勝山永平寺線、三国芦原線の二つであり、それぞれ27.8km、25.2kmの路線長がある。この二つの路線は福井市の福井口駅で接続しており、また、福井駅においてJR北陸本線、JR越美北線と結節している。福井県にはえちぜん鉄道の他にもう一つ福井鉄道という私鉄があり、福井鉄道福武線を営業している。えちぜん鉄道はこの福井鉄道福武線と福井市内の田原町駅で接続している<sup>4)</sup>。

沿線の市町の人口は横ばい、またはやや減少傾向にあり、平成22年の人口は、福井市が26万6831人、勝山市が2万5471人、あわら市が2万9995人、坂井市9万1926人、永平寺町2万641人である。

勝山永平寺線は福井市から豪雪地帯でもある勝山市へ伸びており、市街地から山地へ向かう路線である。沿線には永平寺があり、終点駅のある勝山市には恐竜博物館、スキー場などの観光施設がある。三国芦原線は福井市から日本海に面した三国港までの路線であり、東尋坊、あわら温泉等の観光地へ向かうことができる。両線ともにいくつかの高校、そして福井大学の最寄り駅があり、通学にも利用されている<sup>5)</sup>。

参考のためにえちぜん鉄道と弘南鉄道の対比を示す。表1を見ると、えちぜん鉄道は弘南鉄道よ

りも営業路線が長く、また、沿線人口もえちぜん鉄道沿線の方が多いことが分かる。

表1 えちぜん鉄道・弘南鉄道比較表

	えちぜん鉄道株式会社	弘南鉄道株式会社
設 立 年 月 日	2002年 9月17日	1926年 3月27日
資 本 金	4 億9,700万円	1 億7,500万円
社 員 数	93名	—
営 業 路 線	勝山永平寺線 (27.8km、23駅) 三国芦原線 (25.2km、20駅)	弘南線 (16.8km、12駅) 大鰐線 (13.9km、14駅)
車 両 数	24両	—
初 乗 り 運 賃	150円	200円
11kmまでの運賃	440円 (福井-永平寺口、10.9km)	390円 (中央弘前-石川プール前、10.9km)
1日フリーきっぷ	800円 (400円) 土休日・年末年始限定	1,000円 (500円) 制限等なし
路 線 開 通 日	越前本線 (現・勝山永平寺線) 1914年 4月10日 (大野口まで) 三国芦原線 1944年10月11日	弘南線 1950年 7月 1日 大鰐線 1952年 1月26日
沿 線 市 町 村 (人口、人口密度) ※人口は千の位を四捨五入 (田舎館村を除く)	福井市 (26万人、495人/km <sup>2</sup> ) 勝山市 (2万人、96.7人/km <sup>2</sup> ) 坂井市 (9万人、434人/km <sup>2</sup> ) あわら市 (3万人、248人/km <sup>2</sup> ) 永平寺町 (2万人、214人/km <sup>2</sup> )	弘前市 (18万人、343人/km <sup>2</sup> ) 黒石市 (3万人、159人/km <sup>2</sup> ) 平川市 (3万人、95.2人/km <sup>2</sup> ) 大鰐町 (1万人、62.5人/km <sup>2</sup> ) 田舎館村 (8千人、357人/km <sup>2</sup> )

### 3 京福電鉄からえちぜん鉄道へ

ここでは平成4年からの流れを追うことにより、これまでの経過を概観する<sup>6)</sup>。えちぜん鉄道の前身は京福電鉄である。京福電鉄時代には現在の路線の他に永平寺線と呼ばれる支線を持っていたが<sup>7)</sup>、平成4年に京福電鉄はこの永平寺線と勝山から東古市を結ぶ区間について廃線とバス転換の申し入れを行なった。これを受け、勝山市議会、永平寺町議会、上志比村議会が存続を求める決議を行ない、勝山市議会に「京福電鉄越前本線存続対策特別委員会」が設置された。この沿線3市町村では、各市町村長の存続要望書提出の他、存続のための運動が始まった。この流れに福井県が加わり、同年11月24日に福井県と沿線3市町村が京福電鉄に対して存続の申し入れを行なうことになった。

しかし、平成5年3月31日に京福電鉄から福井県と沿線3市町村に対して、バス代替案確認書が提出される。路線の存続を望む沿線3市町村は、同年4月から回数券の購入に対する助成制度を導入し、さらに、平成6年4月に勝山市は単独で「通勤、通学定期券の購入助成制度」「(15人以上の)団体利用に補助制度」を開始した。

平成8年3月18日には、勝山市区長連合会、勝山商工会議所、少年会、婦人会などの各種団体からなる「京福電車存続対策勝山市民会議」が発足した。また、勝山市に「京福電鉄越前本線存続対策室」が設置され、存続に向けての体制が整い始める。ここに至り福井県と京福電鉄は存続に向けての協議を開始することになった。この頃に行なわれた勝山市の署名活動では、2万1千名余りの書名が集まっている。

これらの活動の結果、平成9年3月28日に、福井県ならびに沿線5市町村（福井市、勝山市、松岡町、永平寺町、上志比村）と京福電鉄の間で、廃線を予定していた越前本線東古市から勝山間と永平寺線の鉄道事業を継続させる事、行政が財政的な支援（赤字補填）を行なう事が合意された。この時の合意では、福井県及び5市町村による平成10年から平成12年までの行政支援が約束された。

京福電鉄は上記の行政支援により、これまで通りに営業を続けて行くかに見えた。しかし平成12年12月17日に、越前本線の東古市駅と志比塚駅間において電車同士の正面衝突事故が発生する。この事故はブレーキロッドの破損が原因と言われているが、この事故により、運転士が死亡、乗客29人が重軽傷を負った。これだけでも深刻な状況であるが、同年の6月24日に、京福電鉄は同じ越前本線保田駅と発坂駅間において、2度目の正面衝突事故を起こしてしまう。この事故は、運転手の信号見落としが原因であった。

約半年間に2度の正面衝突事故を起こした京福電鉄は、極めて困難な状況に直面する。同年7月19日には、中部運輸局から「安全確保に関する事業改善命令」が出され、8月には財団法人「鉄道総合技術研究所」から京福電鉄に対して、施設改修のための事業費として158億円が必要との改修計画案が提出された。

しかし、10月19日に、京福電鉄は、中部運輸局に「鉄道事業廃止届」を提出する。これにより、福井県や各市町村の支援、そして住民の活動を受け存続するかに見えた京福電鉄は、その営業を終えることになってしまったのである。

京福電鉄の営業が停止した後、この地域では、バス、一部の路線に平行するJRが市民の脚となるが、福井市内に溢れた自動車が渋滞を引き起こすことになった。代替バスは通学する学生を収容しきれず、住民は鉄道が無くなると、どのような事態となるかを身をもって知ることになる。

沿線の住民、市町村はこの状況を打開するため、鉄道の復活を目指すことになった。平成13年11月22日に、「三国町電車存続促進会議」が設立され、同年同月24日には「京福越前線沿線市町村長会議」が第3セクター方式での存続に関して基本合意を行なった。翌14年4月1日には「新鉄道会社支援室」が福井県によって設置され、同年5月22日には前述の「京福越前線市町村長会議」によって、存続に必要な費用に関する各市町村の負担割合の最終合意が行なわれた。

これを受けて、8月23日に新鉄道会社の設立発起人会議が開催され、新会社の名称が「えちぜん鉄道株式会社」であり、路線名が「勝山永平寺線」「三国芦原線」となる事が決定した。9月17日には「えちぜん鉄道株式会社」が設立登記され、業務が開始される事となった。

#### 4 えちぜん鉄道への支援計画

これまでの経緯で明らかな様に、えちぜん鉄道と前身の京福電鉄には支援に関する二度の合意があった。一つ目は平成14年1月22日における「京福越前線存続に係る県と沿線市町村との合意事項」であり、二つ目は平成15年12月26日に合意された「えちぜん鉄道に関する県と沿線市町村との合意事項」である。以下においてこの二つを示す<sup>8)</sup>。

##### 平成14年1月22日「京福越前線存続に係る県と沿線市町村との合意事項」

県と沿線市町村は、以下の考え方で県議会ならびに沿線市町村議会とそれぞれ協議していく事で合意に達した。

- 1 越前本線と三国芦原線は第3セクター方式により存続する。
- 1 第3セクターの内容については県と沿線市町村とで検討していく。
- 1 永平寺線については採算性等を考慮すればバス転換しても利便性の確保が図られると考えるが、さらに検討を進める。
- 1 第3セクターは株式会社とし、第1種鉄道事業を経営する。
- 1 第3セクター会社の資本金は約5億円とし、民間出資を25%以上とし、残りについて市町村が出資する。
- 1 第3セクター会社の経営は市町村および民間が中心となって行なう。ただし、県は会社設立準備段階から人的な協力を含め指導・支援を行なっていく。
- 1 経費負担については、県が(1)運転再開に必要な工事費(2)資産取得費等の運転・開業資金以外の初期投資額(3)設備投資補助を負担し、市町村が(1)運転・開業資金(2)欠損補助を負担する。ただし、高架下の路面整備、LRVの導入、11年目以降の設備投資等、今後新たに大幅な設備投資が必要となる場合等については、県と市町村が必要に応じて協議を行なう。
- 1 市町村は、出資金や会社設立準備経費等、必要となる経費を平成14年度当初予算に計上する。
- 1 利用促進策については、沿線市町村が中心となって実施していくが、県も沿線市町村等と十分連携を図りながら利用促進に努めていく。また、LRVの導入についても検討を進める。
- 1 市町村感の負担割合については、県と沿線市町村とで今後速やかに協議していく。

##### 平成15年12月26日「えちぜん鉄道に関する県と沿線市町村との合意事項」

- 1 えちぜん鉄道の福井駅乗り入れ方策については、連続立体交差事業により福井・福井口間を

- 高架化し、直接JR福井駅へ乗り入れるものとする。
- 2 沿線市町村は、平成14年1月22日の県との合意事項に基づき、今後、支援スキームによる10年間の欠損補填はもとより、それ以降の欠損についても引き続き補填していくものであり、鉄道事業の長期的な継続に責任を持つ。
  - 3 高架化に係る鉄道事業者負担分の経費については、県が3分の2を、沿線市町村が3分の1を負担する。
  - 4 LRVの導入、平成24年度以降の設備投資等、今後新たに大幅な設備投資が必要となる場合等については、県と沿線市町村が必要に応じて協議を行なう。
  - 5 利用促進策については、今後とも沿線市町村が中心となって実施していくが、県も沿線市町村等と十分連携を図りながらさらに利用促進に努めていく。

上記の合意で重要な点は、県、市町村が行なう経費負担である。実質的にえちぜん鉄道への支援は、京福電鉄越前本線当時の合意に基づいているが、この計画策は、県と市町村の支援を分けている点に特徴がある。つまり、県が運転再開のための初期投資や設備投資への援助を行ない、市町村が営業に関する補助を行なうのである。実際の支援スキームにおいては、国も支援を行なっているので、運行のための基礎を国と県が担い、実際の営業活動には市町村が責任を持つと言い換えることができる。これは、暗黙のうちに利用者拡大のための努力は、市町村が行なうことが示されていると言えよう。

具体的な支援金額は表2に示されている。平成14年度から平成23年度の10年間に亘る当初計画として、設備投資費・運行再開工事費補助に、県が45億円、国が16億円、合計61億円が計上された。さらに、県による資産取得費補助が23億円となっている。福井市、勝山市堺市、あらわ市、永平寺

**表2 えちぜん鉄道に対する支援**

当初10年間（平成14年度から23年度）

国	設備投資費・運行再開工事費への補助	16億円
福井県	設備投資費・運行再開工事費への補助 資産取得費への補助	45億円 23億円
沿線5市町	資本金及び運営費への補助	28億円
民間企業等	資本金の出資	1.6億円

現行10年間（平成24年度から33年度）

国	設備投資費・運行再開工事費への補助	7億円
福井県	設備投資費・運行再開工事費への補助 資産取得費への補助	13億円
沿線5市町	社会資本の維持に必要な額を支援	22億円

出所：「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」平成24年3月

町の沿線5市町は、資本金及び当初10年の運営費補助として28億円を支出する計画を立て、さらに民間企業等が1.6億円の資本金を出資している。

えちぜん鉄道に対する支援スキームは、当初の10年間（平成14年度から23年度）を終え、現行10年間（平成24年度から33年度）が立案されている。この現行10年間のスキームについて同様に見てみると、設備投資費・運行再開工事費として県が13億円、国が7億円を支出する。また、資産取得費補助として、県が2億円、沿線5市町による社会資本の維持に必要な額の支援として、22億円が計上されている。

## 5 沿線市町による環境整備

既に述べた様に、えちぜん鉄道の支援は、運行のための基礎的インフラを県と国が援助し、営業に関しては沿線市町が責任を持つことをその基本理念としている。以下では、沿線市町がこれまで行なって来た環境整備を紹介する。

勝山市は、平成22年に駅舎を改修し（写真1）、駅前ロータリー、車輛展示施設を整備している。駅前のロータリーを含めた広場面積は2,450平方メートルであり、バス、タクシー乗り場、送迎用スペースが設けられている。車輛展示施設には、国内最古級の電気機関車である「テキ6」と貨車「ト68」が動く状態で展示されている（写真2）。勝山駅の駅舎は文化庁指定の登録有形文化財であり、駅舎内部にも電車資料スペースが設けられている<sup>9)</sup>。



写真1 改修後の勝山駅外観



写真2 勝山駅に保存されている電車



写真3 改修後の三国港駅

永平寺町も駅舎を改修中であり、永平寺口駅が平成21年度から25年度を計画期間として整備中である。ここでは歴史的建造物である駅舎の移築、レンガ作りの変電所跡を活用した観光交流センターの整備、駅前広場、廃線敷きを活かした遊歩道の整備などが行なわれる予定である<sup>10)</sup>。

そのほかの支援策は表3に示される。通常、駅舎の整備等は鉄道会社の仕事であるが、えちぜん鉄道では周辺市町が行なうことにより、駅周辺の環境を改善している。また、新駅も設けられており、平成19年に福井市内に日華化学前駅、八ッ島駅が設けられた。この新設2駅の効果は大きく、利用者の純増は約6万人と推計されている<sup>11)</sup>。

沿線市町の努力により、駅の利用環境は大幅に向上している。トイレは全43駅の79.1%の整備が終わり、現在も継続中である。この整備によって水洗化が多くの駅で行なわれた。

駐車場に関しては、20箇所、780台分が整備された。半数の駅には駐車場が設置済みであり、ほぼ満車状態の駅も存在している。この駐車場整備により、パーク&ライドが浸透し始めている。自転車駐輪場は、全体の8割の駅で整備済みであり、35箇所、1,414台が駐輪可能となっている<sup>12)</sup>。

表3 沿線市町による環境整備

勝山市	職員出張用回数券の購入 定期券・回数券の補助 団体利用補助 えちぜん鉄道に接続するバス等の委託 学生団体向け恐竜博物館行き無料シャトルバスの運行 発坂駅駐車場整備 発坂駅トイレ整備
永平寺町	鉄道沿線環境美化事業 通学定期券補助 観音町P&R駐車場整備 下志比駅トイレ整備
福井市	鉄道沿線環境美化事業 田原町駅トイレ整備 越前島橋駅駐輪場整備 八ッ島駅・日華化学前駅駐輪場整備 八ッ島駅・日華化学前駅整備支援 追分口駅トイレ整備 鶯塚針原駅トイレ整備
坂井市	鉄道沿線環境美化事業 職員出張用回数券購入 三国港駅前市営駐車場及び歩道整備 三国港駅改修及び観光情報提供施設整備（写真3） 太郎丸駅駐輪場整備支援 太郎丸駅改修支援
あわら市	職員出張用回数券購入 本荘駅トイレ・駐輪場整備 鉄道沿線環境美化事業

出所：「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」平成24年3月

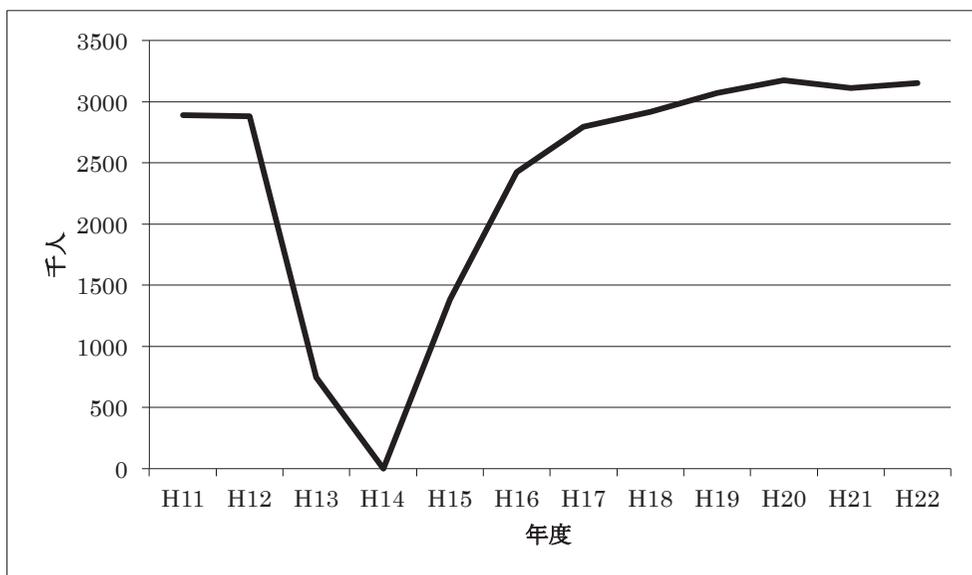
## 6 地方自治体による支援の成果とえちぜん鉄道の位置づけ

2度の正面衝突事故とそれによる廃線により、福井市とその沿線は鉄道という移動手段を一時は失った。しかし、沿線住民とその熱意を受けた市町、県により、この地域の鉄道は息を吹き返したと言って良い。

京福電鉄とえちぜん鉄道の乗車人員の推移は図1に示される。このグラフにおいて、平成13年までが京福電鉄（永平寺線を除く）、15年以降がえちぜん鉄道の乗車人数である。グラフから明らかな様に、えちぜん鉄道の利用者は京福電鉄時代のそれを超えている。

また、表4を用いて、平成22年度のえちぜん鉄道の平成11年度の京福電鉄の経費を比較すると、えちぜん鉄道の経費（人件費、修繕費、動力費、その他費用、諸税、営業外費用、減価償却費の合計）は京福鉄道の72.2%となっている。このことから、えちぜん鉄道は利用客の増加と経費節減を両立させていると言える。この点は、注目すべき点である。通常、県や沿線自治体から支援があり、損失補填が受けられるということになれば、経営に関して甘えが生じてもおかしくない。しかし、えちぜん鉄道は効率化の手を緩めていない。このような経営がなぜ可能になるのかは、興味深い問題であると言えよう。

図1 京福越前線、えちぜん鉄道の乗車人数の推移



出所：「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」平成24年3月

表4 京福電鉄とえちぜん鉄道の経費、収入の比較（単位：千円）

	京福電鉄（平成11年度）	えちぜん鉄道（平成22年度）
人件費	680,701	513,776
修繕費	208,854	120,645
動力費	91,435	100,645
その他費用	158,511	189,671
諸税	56,104	74,220
減価償却費	136,963	14,525
営業外費用	70,549	
経費合計	1,403,117	1,013,782
収入合計	1,031,542	804,910

出所：「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」平成24年3月

## おわりに

本稿では、厳しい経営環境のもとにある弘南鉄道の今後について考えるために、福井県において、福井県庁、えちぜん鉄道取材した結果をまとめたものである。えちぜん鉄道は、一度は廃線という状況に陥りながら、住民と県、沿線市町の支援によって経営再建を果たした。我が国にある数多くの地方路線は、そのほとんどが苦しい経営を余儀なくされており、えちぜん鉄道は数少ない成功事例である。

えちぜん鉄道が経営再建を果たした要因は何だろうか。まず、沿線市町、県が支援の手を差し伸べた点が挙げられる。2度の正面衝突事故を起こした京福電鉄には、安全確保のための投資すら難しかった。駅の改修や駐車場の整備、利用促進のための施策などを行なっている余裕はとて無かったであろう。

それでは、沿線の地方公共団体が金銭的な支援を行えば、地方鉄道は復活するのだろうか。おそらくそうではないと思われる。損失補填などの資金援助は、経営の規律を緩め、却って悪い影響を与える可能性が十分に有る。各地の地方路線に目を向ければ、我々は、県、あるいは国から援助を受けながら経営再建を果たせずに廃線となった事例を見つけ出すことができる。

えちぜん鉄道を支えたのは、沿線市町の住民の持つ「鉄道は地域社会に必要である」という強い認識である。これが沿線の市町や県を動かすことに繋がっていった。そして、この認識は、京福電鉄が営業を停止した2年5ヶ月の間に大きく高まることになった。「負の社会実験」とも呼ばれる、この間の混乱が鉄道の再生に対する沿線住民の共同認識を形作ったと言えよう。

さらに、本稿では触れていないが、えちぜん鉄道は、京福電鉄にはない資産を手に入れていた。京福電鉄が営業を停止した後、京福電鉄の社員は全員が他の職場へ移っていくことになった。えちぜん鉄道は最小限の技術者や少数の例外を除いて、京福電鉄の社員を基本的に再雇用していない。今回の取材で、住民の中には「鉄道は必要だが、京福はいらない」と発言する者も多く居たと耳にした。新会社で人心は一新され、新会社の理念が理解できる者のみが採用されている。この人的資

源は、たゆまぬ経営努力を続けなければいけない地方鉄道にとって、極めて大きな強みであると言える。えちぜん鉄道が損失補填を受けられる環境であるにもかかわらず、効率化、乗客の増大を絶えず目指し続けることができるのは、このような新会社の理念を良く理解した人的資源に恵まれているからであるのは間違いない。本稿ではこの点について触れる事はできなかったが、えちぜん鉄道そのものの経営努力については、稿を改めて検討する予定である。

また、鉄道という社会資本に対する認識の変化が挙げられる。えちぜん鉄道の沿線住民には、えちぜん鉄道が単なる私企業ではなく「生活関連社会資本」であるという共通認識が育まれている。ここでの生活関連社会資本とは、「地域住民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を支える社会基盤であるという考え方」である<sup>13)</sup>。この認識は、極めて重要である。なぜなら、えちぜん鉄道を地域の生活関連社会資本であると認識する事が、えちぜん鉄道への支援の基礎となっているからである。現在、地域住民は、えちぜん鉄道への税金投入を地方自治体が税金で道路や環境を整えることと同様の行政サービスであると受けとめている。この認識無しで沿線市町や県の負担を語る事はできない。

えちぜん鉄道の復活には、鉄道を生活関連資本と捉え、支えるべきであるという沿線住民の認識、それに応える沿線の市町や県、そして、その支援に決して甘える事のない事業者という三者の好循環がその背後にある。えちぜん鉄道の復活から他の地方路線が学ぶべきことは、沿線住民、沿線市町村、事業者、この三者の意識改革である。しかし、これを実現するためには途方もない努力が必要であることが想像に難くない。えちぜん鉄道の場合、営業の停止という負の出来事がその後の意識改革を後押しすることになった。極めて皮肉かつ希有な例であると言えるが、この事例の特殊さは再建に成功する地方路線が極めて少ないことと無縁ではないのかもしれない。

## 注

<sup>1)</sup>「弘南鉄道社長「大鰐線廃止」発言を撤回」YOMIURI ONLINE,

(<http://www.yomiuri.co.jp/otona/railwaynews/02/aomori/20130723-OYT8T00288.htm> /平成25年12月5日)

<sup>2)</sup>「知事記者会見（定例）/平成25年8月5日/庁議報告ほか」

([http://www.pref.aomori.lg.jp/message/kaiken/kaiken20130805t\\_00.html/](http://www.pref.aomori.lg.jp/message/kaiken/kaiken20130805t_00.html/) /平成25年12月5日)

<sup>3)</sup>川上光彦編著『地方都市の再生戦略』学芸出版社、平成25年3月。

<sup>4)</sup>福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町編「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」平成24年3月。

<sup>5)</sup>同上資料、p.3

<sup>6)</sup>公共交通機関を守る会・勝山市電車利用促進会議・勝山市編「電車存続への経過 京福電鉄～えちぜん鉄道へ」平成16年。

<sup>7)</sup>京福電鉄は越前本線（現・勝山永平寺線）、三国芦原線、永平寺線の三つの路線を有していた。

<sup>8)</sup>「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」、pp.68-69

<sup>9)</sup>同上資料、p.56

<sup>10)</sup>同上資料、p.57

<sup>11)</sup>同上資料、p.19

<sup>12)</sup>同上資料、pp.19-20

<sup>13)</sup>同上資料、p.48